



Transpordisektori vaade tulevikku”

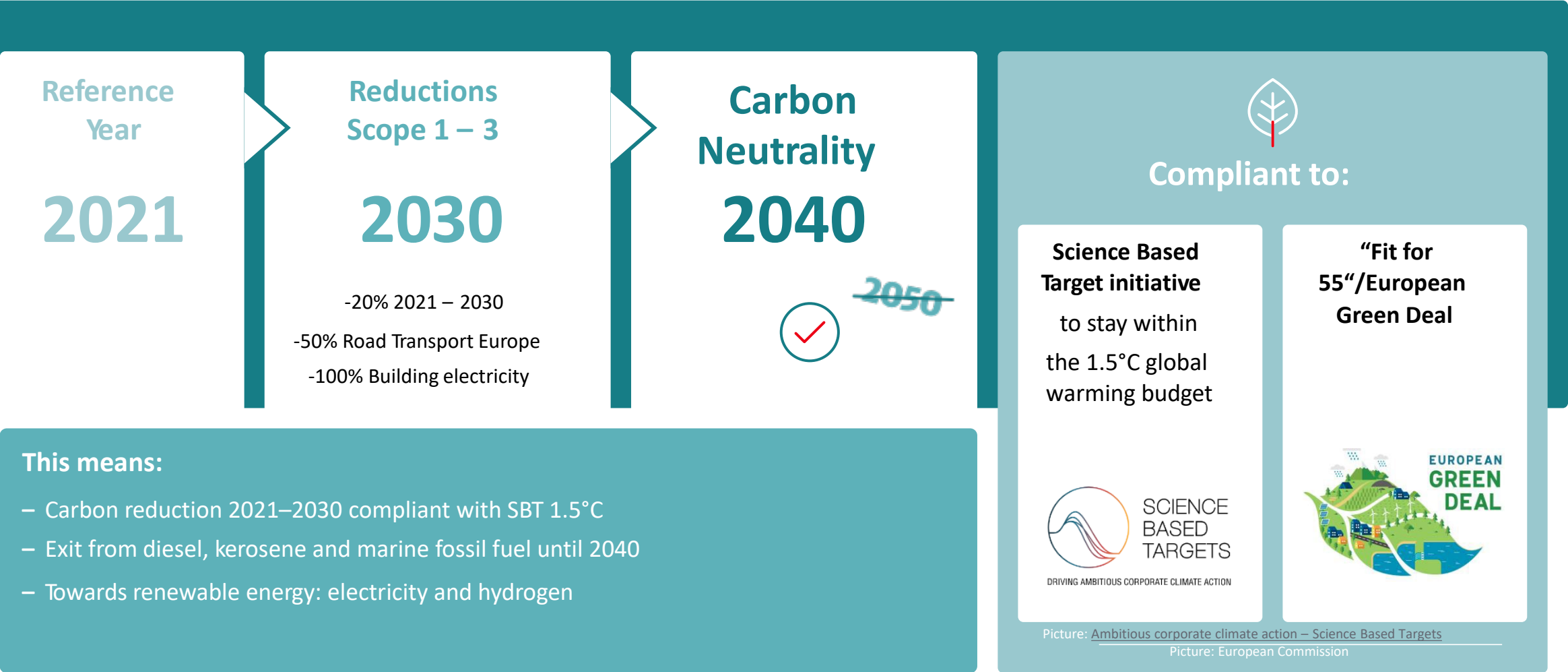
Ratsionaalne suund kaubavedudes on hädavajalik!

Mis on kaubavedu – läbi logistikasektori silmade

1. **Ajalise ja ruumilise kasu** saavutamise vahend = “kulu/väärtus”.
2. **Ei tekita ise nõudlust**, vaid on kaupade liigutamise vahend.
3. Toote/teenuse protsessi üks **kulu komponent** (vääramatu vajadus).
4. Oleme ca 2000 km turgudest eemal. Selle kulu komponendi tõstmine maksudega mõjutab vahetult meie tööstuse **konkurentsivõimet**, tõstab **inflatsioonisurvet** tarbijale ja **nõrgestab Eesti transpordisektorit**.
5. Transport on oluline **sisejulgeoleku** teema.
6. Transport peaks olema maksimaalselt **tõhus, kättesaadav ja vähe saastav!**
7. **Transpordivõrk = elektrivõrk** (see aitab asjadel toimida!)

Decarbonization Targets To Limit Global Warming To 1.5°C

DB SCHENKER's climate protection targets 2030 and 2040



CO₂ HETKESEIS



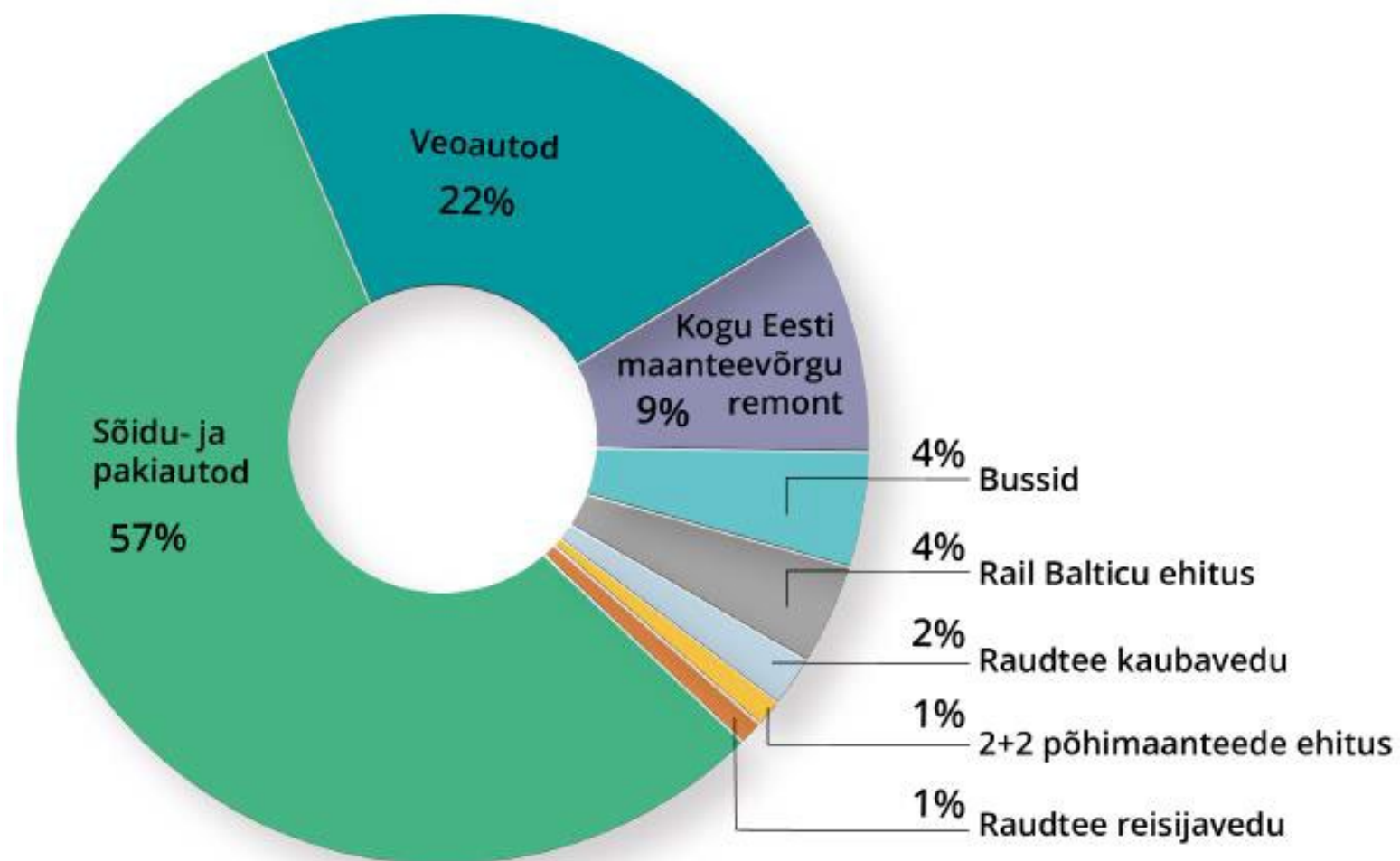
Eesti transpordisektori KHG keskmine kogus elaniku kohta 15 t vs EU 8,7.

Peamised probleemid:

- Sõiduauto kasutus
- Sõidukipargi energiatõhususe aeglane paranemine
- Maanteevedude kiire kasv
- Valglinnastumine
- Ühistranspordi ja kergliikluse osakaalu vähenemine

Täna CO₂ heite mõju transpordis (Rohetiigri töögrupp)

- Taristu ja maanteetranspordi süsinikuemissioon 2022. aastal



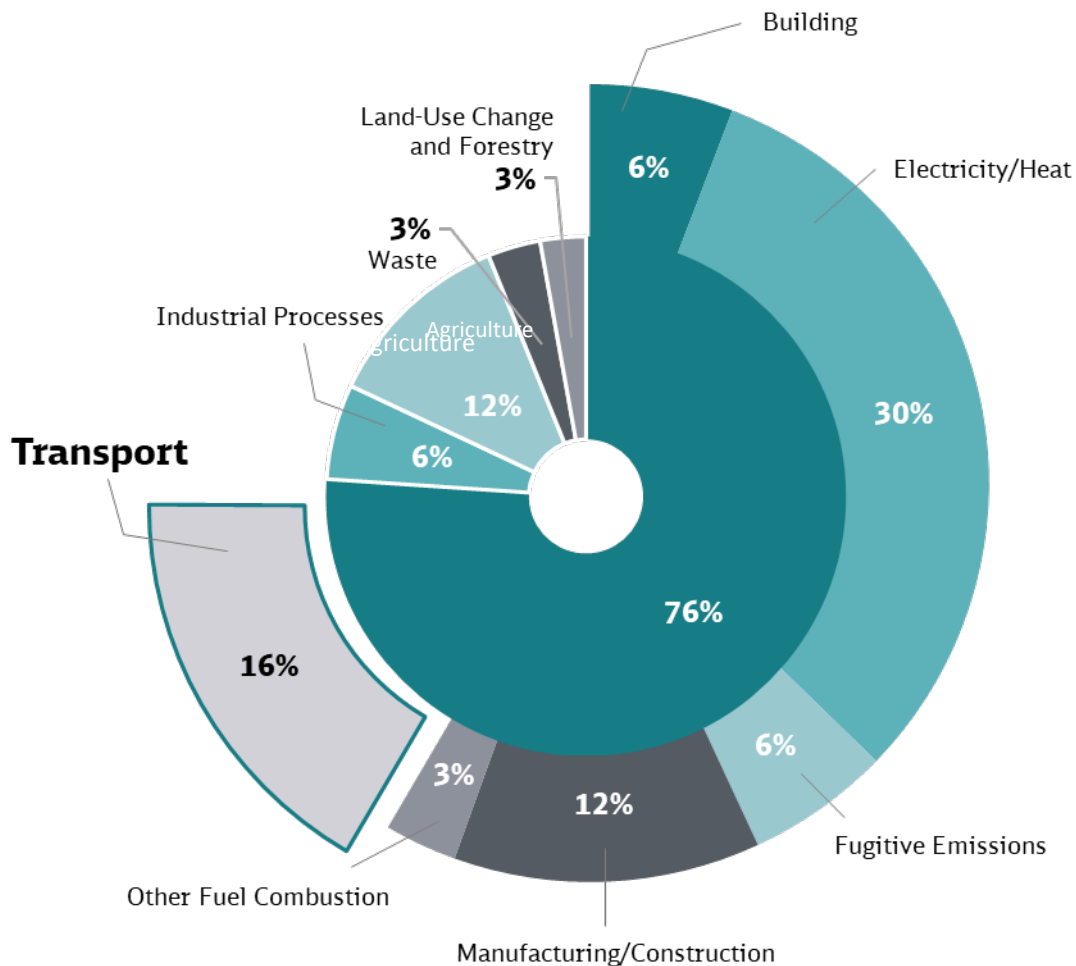
Where do global greenhouse gas emissions come from?

Transport 16%

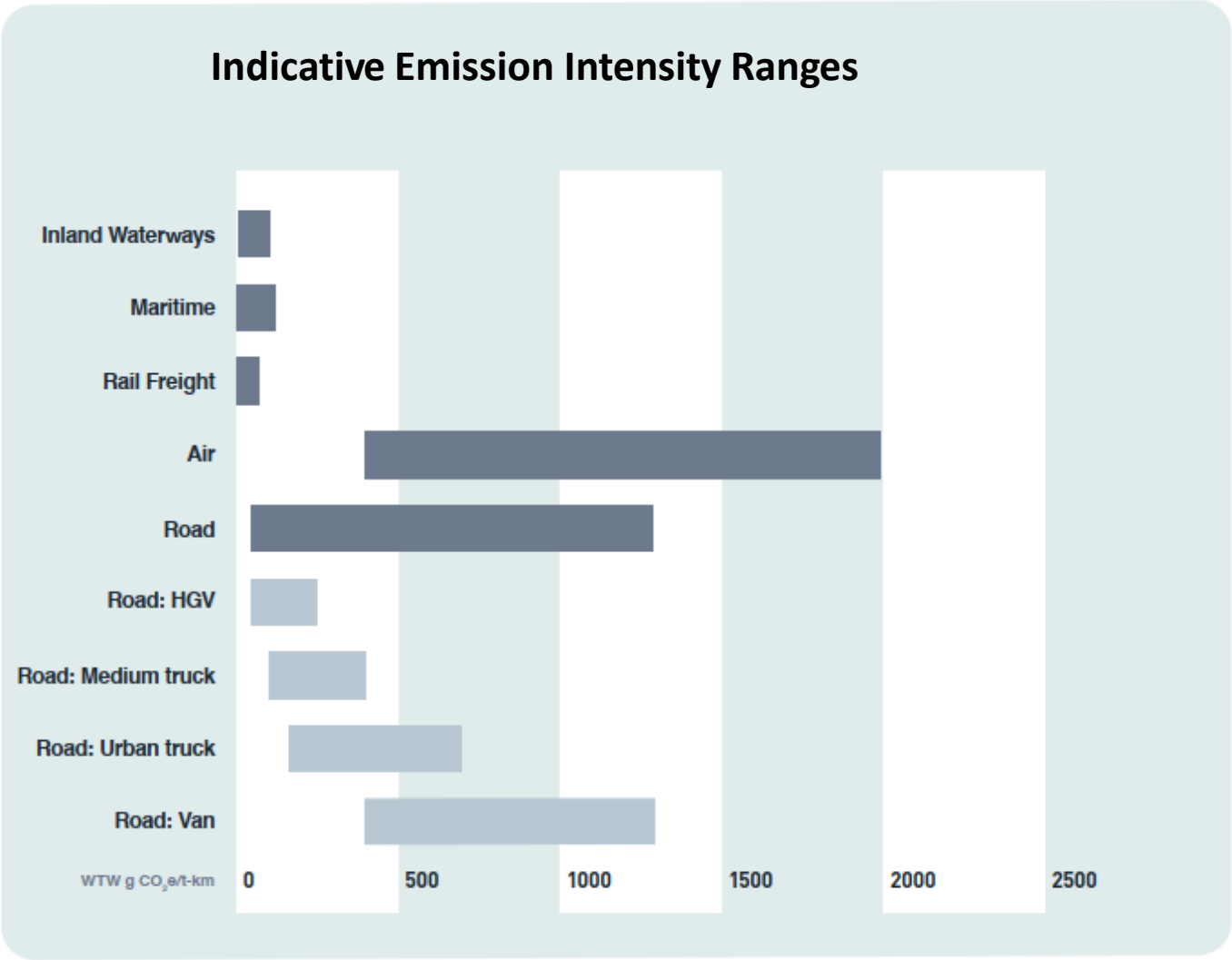
The top 10 emitters account for over two-thirds of annual GHG emissions. **China** is the biggest emitter at 26.1% of GHG emissions, followed by the **United States** at 12.67%, the **European Union** at 7.52% and **India** at 7.08%.

This includes indirect emissions (a small amount of electricity) as well as all direct emissions from burning fossil fuels to power transport activities.

GLOBAL GHG EMISSIONS BY SECTOR, 2018



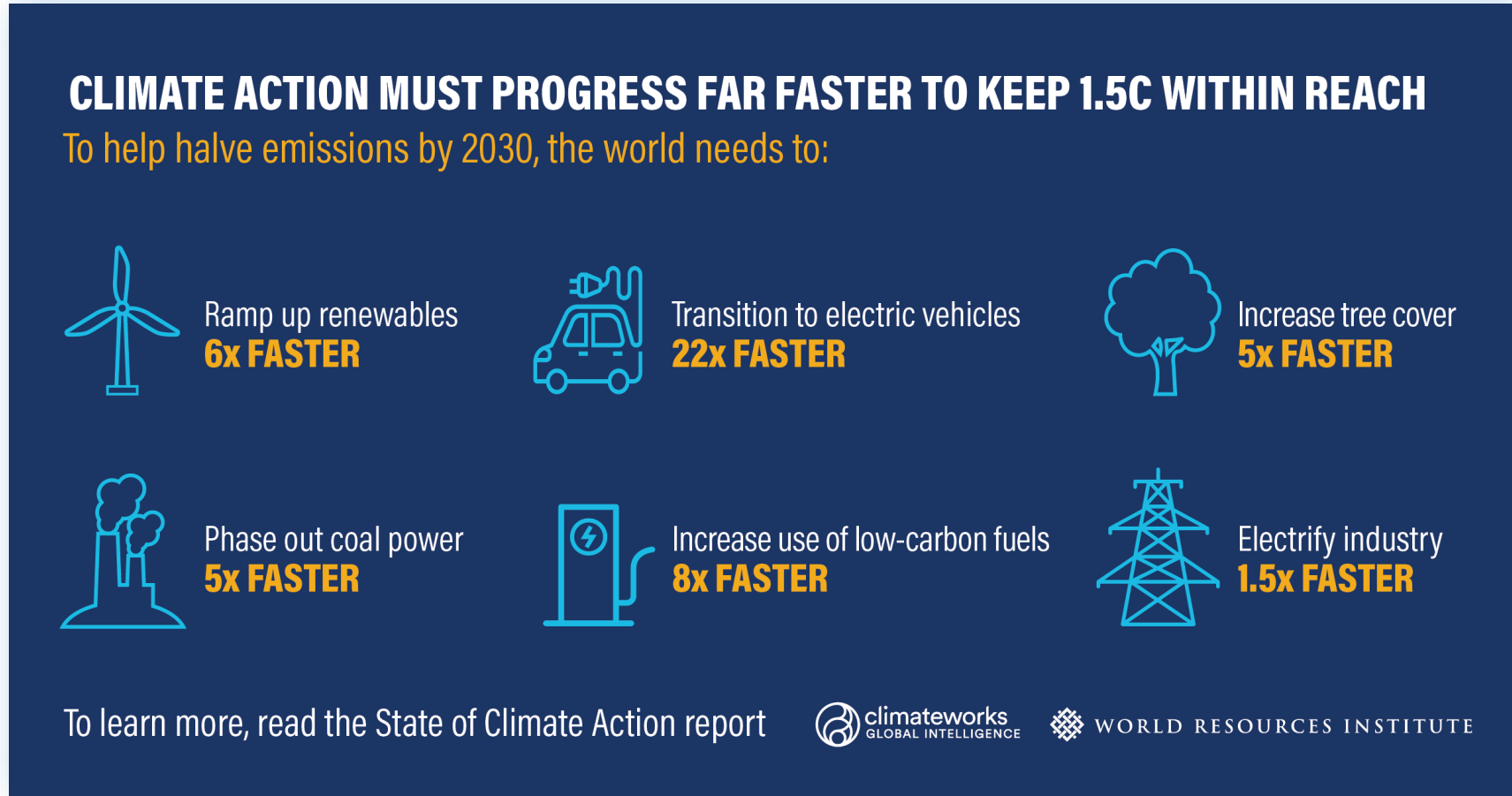
Source: Climate watch, Global Historical Emissions (2018)



Examples of WTW emission intensity values for different types of freight transport, based on 2019 GLEC default factors

What progress needs to be made by 2030 to limit warming to 1.5 degree Celsius?

- Accelerated efforts towards achieving net-zero emissions across all sectors compared to **recent trends**.



Source: State of Climate Action report - WRI
Last updated: April 25, 2022

Jätkusuutlikkus @ DB Schenker

CO₂
2040 süsinikuvaba

Taaskasutus/ümbertöötlus
80% aastaks 2030

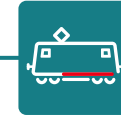
Energia
-16% (kWh/m²) igal aastal kuni 2030

Vesi
-15% (m³/inim.) igal aastal kuni 2030

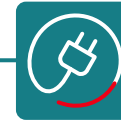
... avastades ja
võttes kasutusele
kestlikke
lahendusi läbi
innovatsiooni



Tehnikapargi moderniseerimine
& teekonna optimeerimine



Intermodaalsus ja nihe tootlikuma veoliigi
suunas (laev, rong, auto, lennuk)



Alternatiivsed tootmisvahendid ja energia



Jätkusuutlik hoonete majandamine

**Modaalsuse nihe ja
optimaalsuse siht**

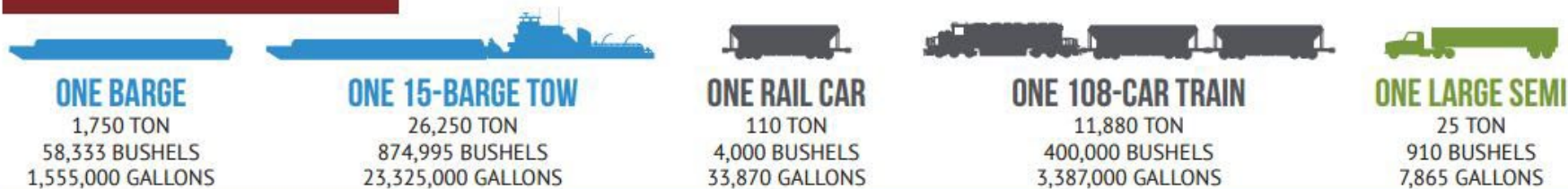
**Tootlikkuse
suurendamine, õige
veovahendi valik**

**Alternatiivsed
tootmisvahendid ja
energia**

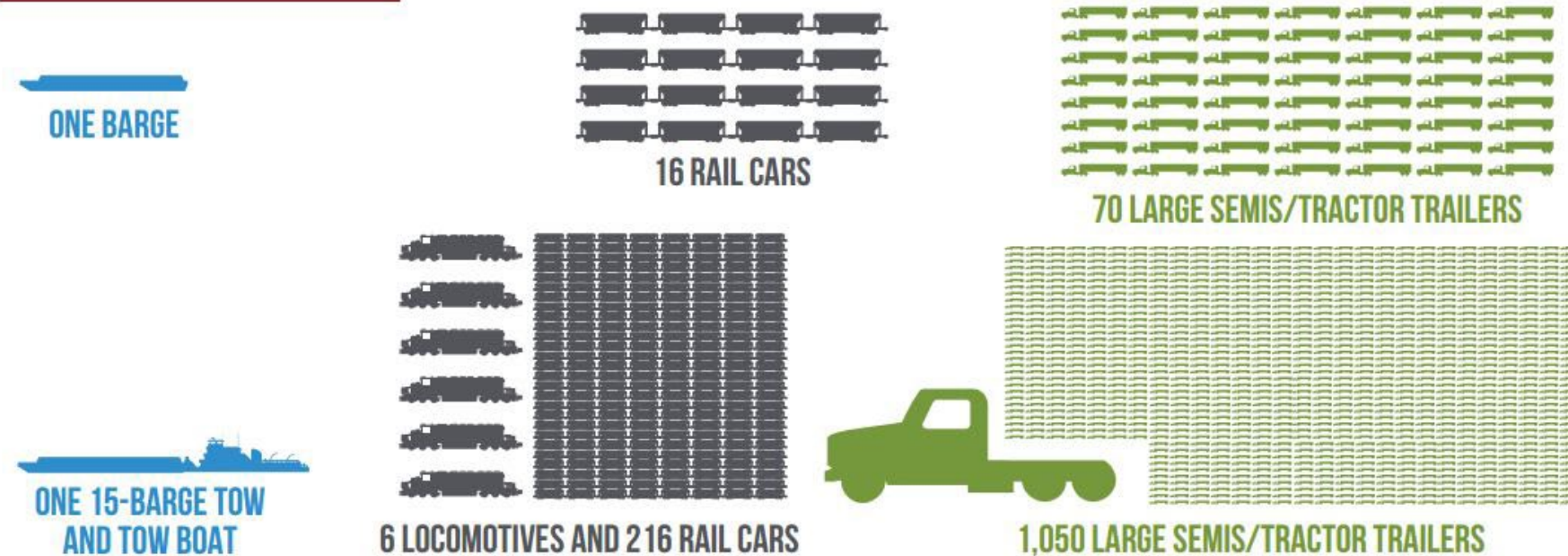
COMPARE ...

SCHENKER

CARGO CAPACITY



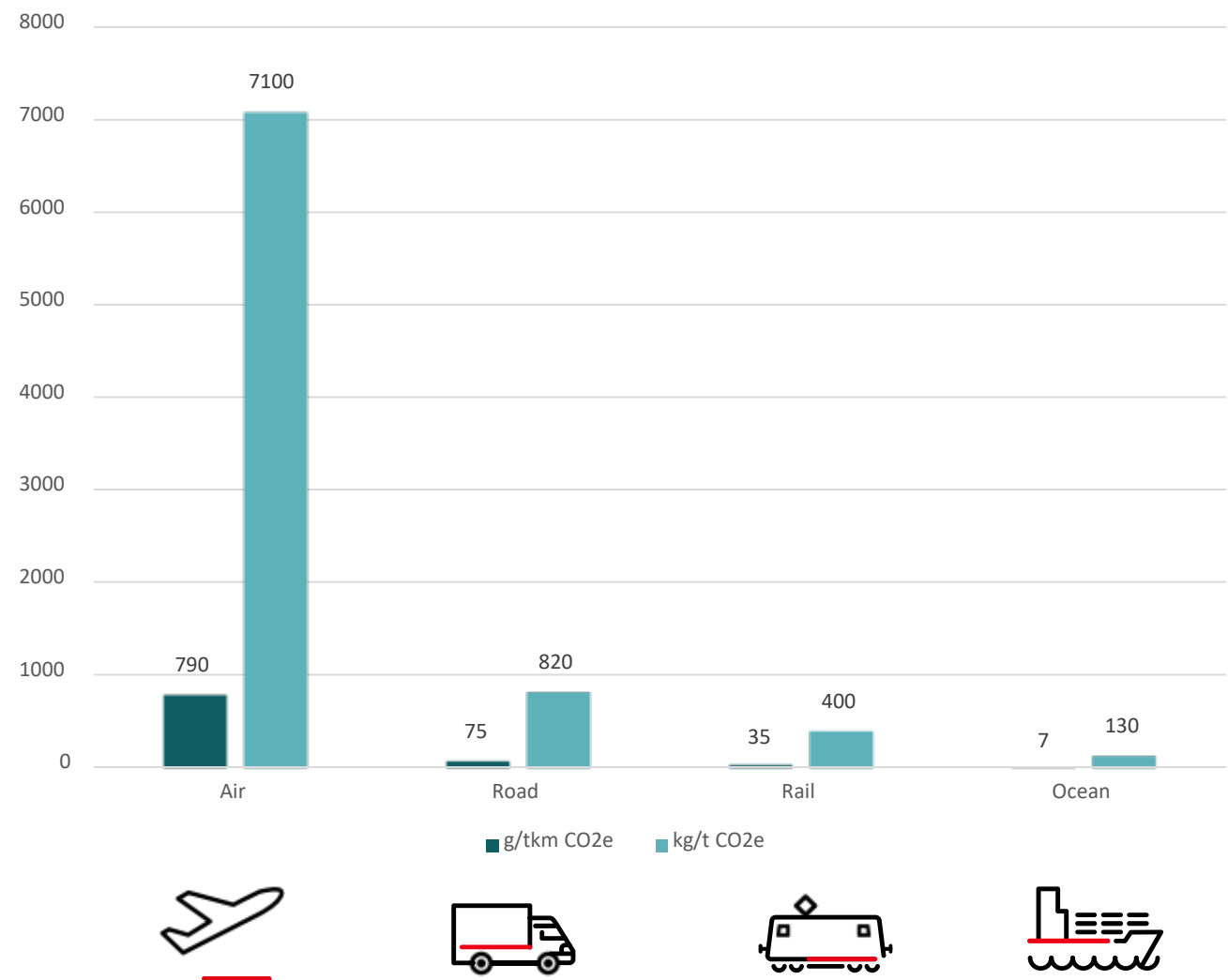
EQUIVALENT UNITS



EQUIVALENT LENGTHS



Average Emissions per mode of Transport



The indication of g/tkm CO₂e and kg CO₂e per ton of freight refers to an average on the following lane:

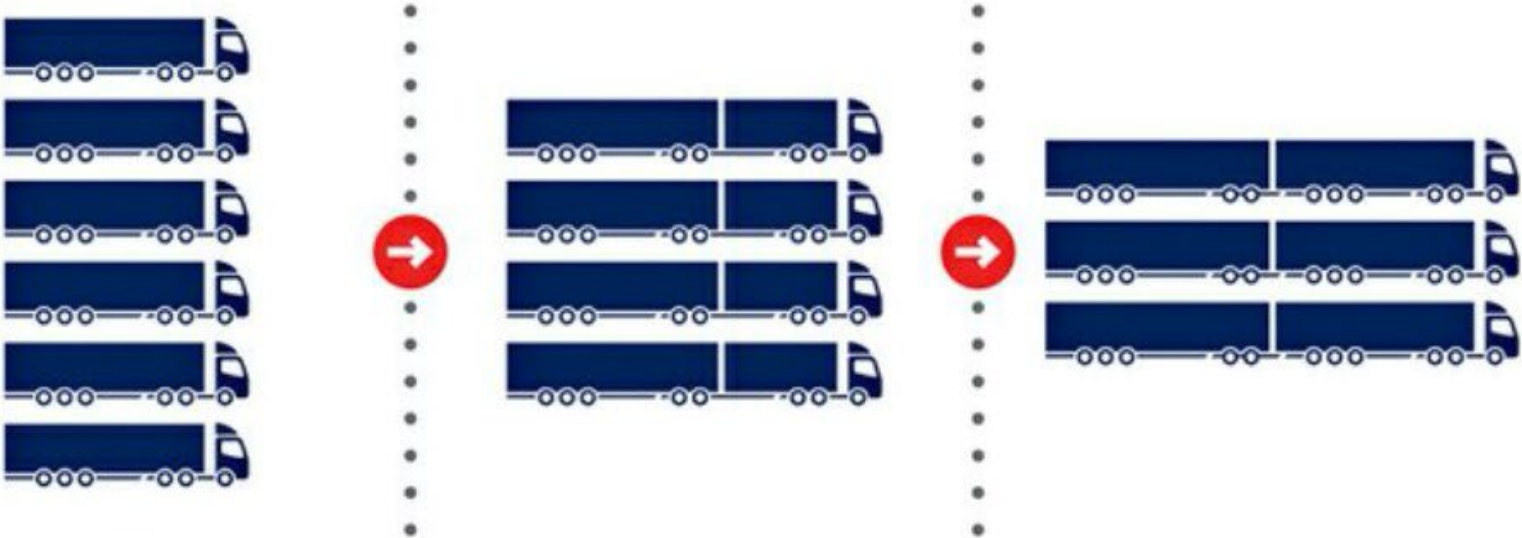
- Rotterdam – Shanghai

Depending on the vehicle size, filling rate and operational circumstances the emissions may deviate +/-50%.

Note:

The proportionately higher emissions of Rail refers to the countries' electricity mix on this route. Ocean routes are usually longer and therefore also increase emissions proportionately. Lower truck emissions refer to the operation of a 40t truck on a long-haul journey.





Sõidukid (ja juhid)	6	4	3
Sõiduki pikkus	16.5 m	25.25 m	32 m
Kaubakogus sõiduki kohta	100 m ³	150 m ³	200 m ³
Kütusekulu	3.5 ml/m ³ km	3 ml/m ³ km	2.5 ml/m ³ km
CO ₂ emmisioon	100%	85% = -15%	73% = -27%
Teekasutus	499 m	368 m	296 m

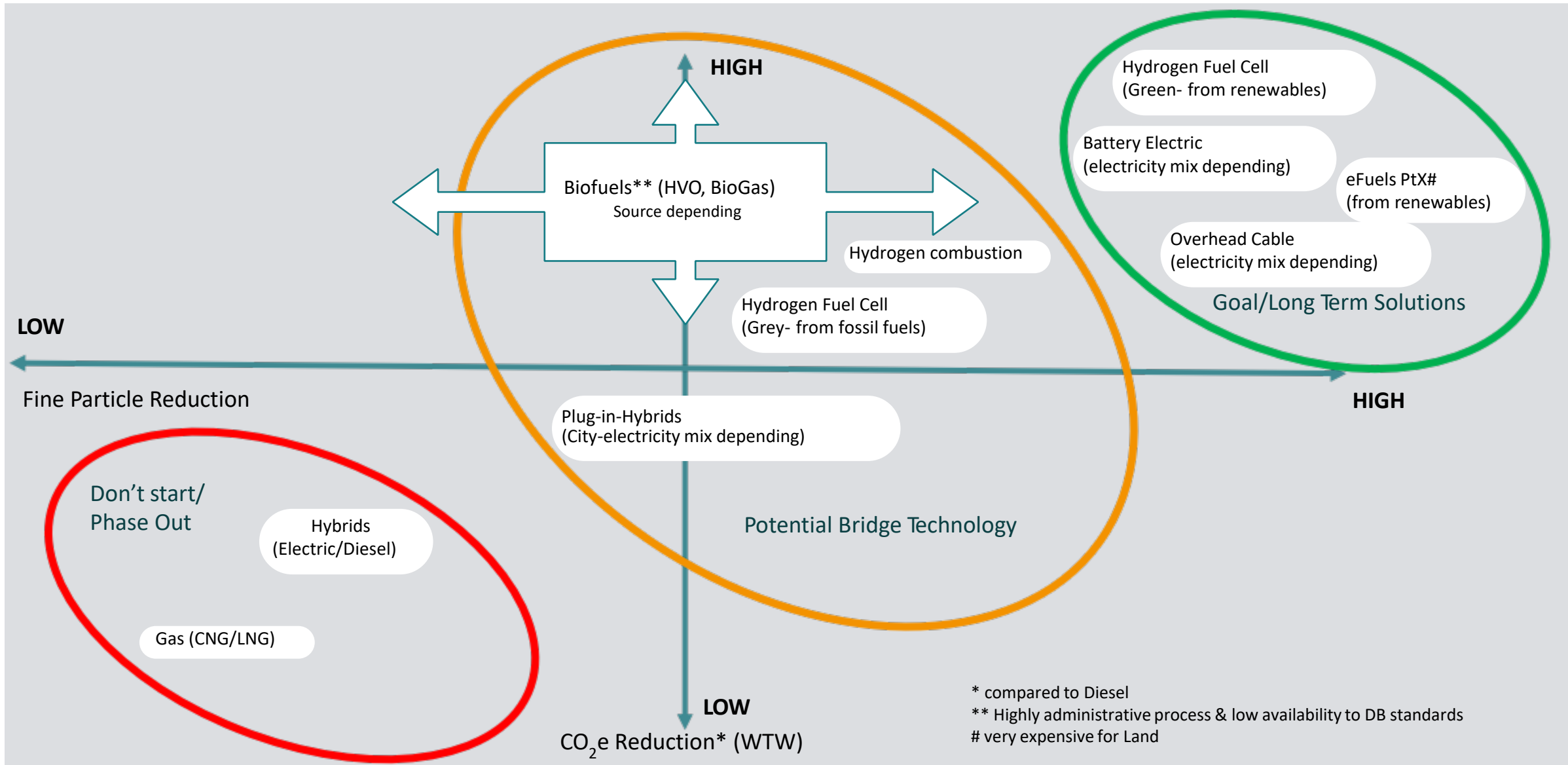
Joonis 7. Eri pikkusega veoste võrdlus

Allikas: ACEA 2019; autori poolt kohandatud

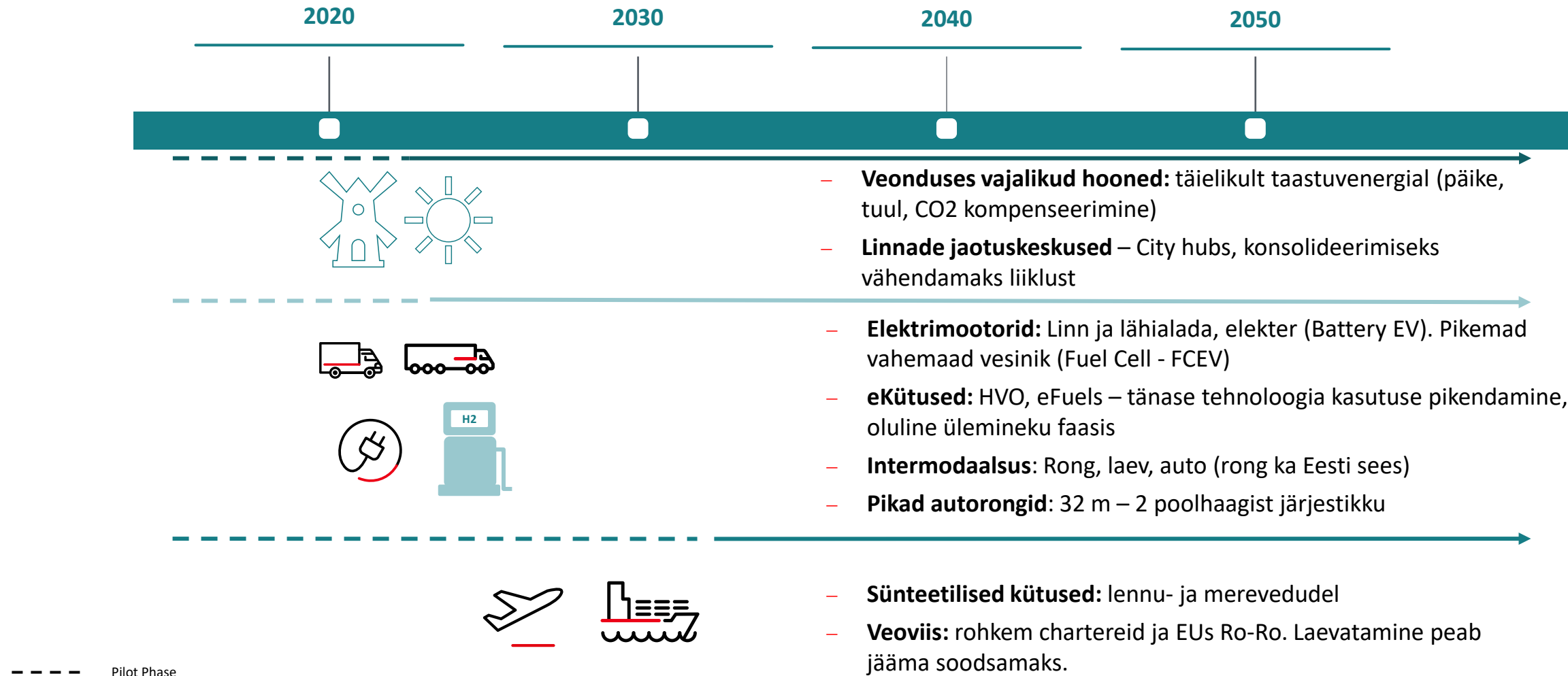


What are the options?

Eco-Guidelines – Alternative Fuels Land (Tech path)



Milline võiks näha välja kliimaneutraalne transport Eestis?



Kas CO2 vähendamise tempo on jõukohane?

Eesmärgid



- Tempo tapab ja see ei tundu jõukohane
- Transpordi saastest suurem osa tuleb sõiduautodest, kaubikutest, platvormi sõidukitest
- Läbi Eesti on ka palju transiitliiklust
- Raskeveokite osas pole õiget tehnoloogiat, puudub taristu
- Vaja regulatiivselt sekkuda ja õigesti, et muutused toimuks
- Valitsus peab võimaldama (eKütused, raudtee ja veerem, autorongid)
- Veondus saab CO2 maksud 2027 (rasekveondus)

Kliima eesmärgid 2030 & 2050

2006
lähetepunkt

2030
-50% CO₂ per tkm

2050
CO2 neutraalsus

Fookus



Vähendada
keskkonnamõju



Vastutustundlik
äritegevus



Sotsiaalne vastutus

Eesmärgid



- Ilmselt maksab tarbija kogu selle loo kinni
- Maanteetranspordis tähendab muutus 1,5 – 3,0+ kordset hinnatõusu (täna vaadatuna)
- Uus Euro 6 diisel veok 120 000 EUR vs elektriveok 325 000 EUR
- Lähialade korje- ja jaotuseveokid 50 000 EUR (teise ringi masin) vs elektriveok 300 000 EUR.
- Puudub kiirlaadijate taristu ja auto kasutus on piiratud
- Uus investeering peab sõitma 18+ tundi ööpäevas
- Puudub teadmine, mis on õige tehnoloogia....
- Aja jooksul tehnoloogi amuutub ka soodsamaks ...

Kliima eesmärgid 2030 & 2050

2006
lähetepunkt

2030
-50% CO₂ per tkm

2050
CO₂ neutraalsus

Fooksu



Vähendada
keskkonnamõju



Vastutustundlik
äritegevus



Sotsiaalne vastutus



Otsused on vaja teha andmetele ja mõju-uuringutele baseeruvalt.

Regulatsioonid



- Puudub selge suund, poliitika - mida me Eestis tahame
- Kütused, pikad autorongid ja veerem auto/rong vedudeks
- Andmeanalüüs: Transiitliiklus (ka meie statistikas)
- Sageli maksustame jätkusuutlikuma transpordi üle (laev, rong)
- Sõidua autod, kaubikud – lahendused lahtised, suur saaste.
- Naatrehvid (poliitika, turvalisus)
- Lõpetaks 10a+ vanuste autode riiki registreerimise
- Läbisõidu põhine keskkonna tasu?



Turg

- Hinnalipik täna liiga kõrge
- Finantseerimise väljakutse
- Konkurentsieelise risk
- Koliks tootmise turule lähemale, investeerimiskindlus

Tehnoloogia



- Puudub tehnoloogia selgus
- eKütused lahtine?
- Akutehnoloogia ei ole jätkusuutlik?
- Laadimistaristu puudub, elekter ja vesinik
- ...kas tuleb parem tehnoloogia?

1. KS-i on vaja **tuleviku arengu ja investeeringute** vaates
2. **Ühiskondlik kokkulepe**, teadusele baseeruv – mitte põhjendamatu emotsioon
3. Tagada tehnoloogia-, energia- ja **innovatsioonivabadus**
4. Tagada Eesti majanduse **konkurentsivõime** ja julgeolek
5. **Tegelik saastaja maksab** – transpordiliike ja vahendeid tuleb eraldi vaadata. Veondus on juba üle maksustatud (kütuseaktsiis, raskeveoki maks, teekasutuse tasu, CO2 maksud jne)

6. Kilomeetripõhise “maksu” **suunamine motiveeriks tootlikkuse suunas** ja eemaldaks raiskamist (eraisik, platvormi ärid, kaubavedu, kullerid, bussiliiklus, kaevanduse transport, metsavedu)
7. Vajalik on jätta **piisav vabadus** teha ratsionaalseid, konkurentsivõimelisi ja sobivale tehnoloogiale põhinevaid otuseid
8. On väga oluline, et **Valitsus looks võimalused** – modaalsuse nihkeks, pikkade autorongide kasutusele võtuks ja annaks roheline tule eKütustele.
9. Vajalik on kasutada **tänaseid investeeringuid** ratsionaalselt lõpuni!
10. Transpordis ei ole “rohehüpe=tiigrihüpe” kellelegi kasulik, ratsionaalne progress on mõistlik. Kiiremini hüppates hüppame end konkurentsivõimetuks.

Täna!