

VEELZIJDIG EN SOLIDE MAERSK

Het belang van de containervaart neemt bij Maersk gestaag af. De Denen hebben het conglomeraatmodel hoog in het vaandel staan.

TEKST: JACQUES POTUIJT (FINANCIËEL CONSULTANT)

Denkend aan Maersk zien we brede stromen containers traag over de grote internationale vaarroutes gaan. Het containertransport is in de beeldvorming van het grote publiek het belangrijkste element. Een snelle blik op de resultaatontwikkeling van de afgelopen vijf jaar maakt korte metten met dit beeld. Maersk is de laatste jaren uitgegroeid tot een energiebedrijf dat in 2008 ruim twee derde van het resultaat behaalde met olie- en gaswinning en nog eens 25 procent met de nauw hieraan gerelateerde tankervaart.

In het afgelopen jaar waarin de containeractiviteiten van Maersk de volle omvang van de kredietcrisis en recessie over zich heen kregen, is hun relatieve belang nog alleen maar belangrijk verder afgenomen. De finale cijfers over 2009 moeten nog worden gepubliceerd, maar het is al een voldongen feit dat ze het afgelopen jaar een zwaar negatieve bijdrage leverden waardoor het hele concern – voluit A.P. Møller-Maersk – een nettoverlies van circa 5 miljard Deense kronen ofwel 1 miljard dollar zal moeten rapporteren.

De cijfers van 2008 droegen al de sporen van de aanzwellende kredietcrisis. De ongekende terugval in de internationale handel in de tweede helft van het jaar zette de containervaart uiteraard zwaar onder druk. Ook de tankvaart liep door de met 34 procent gedaalde vrachttarieven zware klappen op. Hier stonden echter weer forse 'windfall profits' tegenover als gevolg van de in de eerste helft sterk opgelopen olieprijs die eind juni een recordprijs van 143 dollar per vat bereikte.

Operationeel werden er goede resultaten geboekt, onder andere door de gunstige implementatie van het efficiencyverbeteringsprogramma *streamLine*. Bij APM Terminals

groeide de containeroverslag met het dubbele van de marktgroei en verbeterde de winst met 35 procent. Ook Maersk Drilling en Maersk FPS, het offshore-olieservice- en (floating) olieopslagbedrijf, deden het verrassend goed. Uiteindelijk steeg in 2008, ondanks alle tegenwind, het operationeel resultaat met 27 procent bij een met 12 procent gestegen omzet. Dat de nettowinst met 5 procent daalde moet worden toegeschreven aan bijzondere lasten zoals goodwillafboekingen op onder andere Danske Bank waarin Maersk een belang heeft van 20 procent.

Uit bovenstaande schets van de ontwikkelingen in 2008 blijkt al de grote mate van diversificatie. In feite is A.P. Møller-Maersk een conglomeraat met activiteiten in olie-

en gaswinning, containervervoer en -overslag, tankertransport, scheepswerven, de financiële sector en bovendien nog de retail als uitbater van verscheidene supermarktketens. Vermeldenswaard is nog dat Maersk bovendien haar schepen op haar eigen werf in het Deense Odense laat bouwen.

GROOTSTE CONTAINERTRANSPORTBEDRIJF

Dat ondanks het gevarieerde activiteitenpakket A.P. Møller-Maersk vooral gezien wordt als een containerbedrijf, moet worden toegeschreven aan het onmiskenbare feit dat het concern met Maersk Lines 's werelds grootste containertransportbedrijf in huis heeft. Volgens de laatste opgave van maritiem consultant AXS-Alphaliner beschikte Maersk Lines in januari van dit jaar over een capaciteit gelijk aan het equivalent van ruim twee miljoen 20-voetcontainers. De schepstonnage was verdeeld over een vloot van 536 containercarriers, waarvan 211 in eigendom en de rest onder charter. Het lopende orderboek telt nog eens 71 schepen met een gezamenlijke vervoerscapaciteit van 371.000 containers, een potentiële capaciteitsuitbreiding van 17 procent.

De nummer twee in de sector, Mediterranean Shipping Company (MSC), volgt op behoorlijke afstand met een capaciteit van ruim 1,5 miljoen containers, waarvan iets meer dan de helft in eigendom. Maar MSC komt de laatste jaren sterk opzetten. De ambitie van deze Zwitserse maatschappij blijkt duidelijk uit het orderboek van 54 schepen die, wanneer ze zijn geleverd, 39 procent aan de bestaande capaciteit zullen toevoegen. De derde maatschappij, CMA-CGM, zit met goed 1 miljoen containers op de helft van Maersk's capaciteit. Hiervan is twee derde deel gecharterd.

