

Emma Maersk, die in 2006 in de vaart kwam, was met een officiële capaciteit van 11.000 TEU op dat moment de grootste ter wereld. Alles wijst er echter op dat de capaciteit van dit schip door Maersk uit concurrentieoverwegingen te laag wordt opgegeven. Insiders in het containertransport houden het erop dat de vervoerscapaciteit eerder rond de 14.000 zal liggen, met een enkeling die de maximale capaciteit zelfs schat op 15.000. De filmbeelden van de brand tijdens de bouw van deze megacarrier die op het internet te bekijken waren, trokken veel bekijks van consultants en scheepsingenieurs die probeerden aan de hand hiervan de ware capaciteit af te leiden.

De geheimzinnigheid waarmee de Emma Maersk is omgeven, laat goed zien dat in het containervervoer schaalgrootte, capaciteitsbenutting en efficiency de kritische factoren zijn. Juist nu Maersk, gelet op de relatief bescheiden omvang van haar orderboek, wat voorzichtiger lijkt te zijn geworden met de bouw van zeer grote containercarriers (VLCCs), blijft concurrent MSC hierin stug doorinvesteren. Kortgeleden werden nog drie nieuwe schepen met een capaciteit van 14.000 en vier voor 11.660 containers extra op de route naar het Verre Oosten gezet. Het orderboek bevat 41 schepen met een capaciteit boven de 12.500 containers.

Naar hoe MSC dat allemaal financiert moet gegist worden, omdat het bedrijf geen beursnotering heeft en karig is met het geven van financiële informatie. Door zijn agressieve expansie steeg het marktaandeel van MSC in 2009 van 10,4 tot 11,5 procent. Ook de nummer drie in de sector, het Franse CMA-CGM dat evenmin beursgenoteerd is,



heeft de laatste jaren zijn marktaandeel weten op te voeren tot ruim 7 procent. Door de snelle opkomst van deze twee concurrenten is het marktaandeel van Maersk, dat direct na de overname van P&O Nedlloyd in 2005 zo'n 18 procent bedroeg, de laatste jaren teruggelopen tot 14,1 procent.

Dat Maersk de laatste tijd wat minder hijgerig meedoet in de 'rat race' naar steeds grotere schepen is misschien niet zo onverstandig. De grote schepen gaan al lang niet

meer door het Panamakanaal. De voorgenomen vergroting hiervan zal zeker niet voor 2015 zijn gerealiseerd en dan nog zal de capaciteit beperkt zijn tot schepen met 15.000 containers. De fysieke grenzen komen nu dan toch in zicht. Wel plant de Koreaanse scheepswerf STX nog de bouw van een containerschip van 22.000 TEU met een lengte van 460 meter, maar dit schip zal slechts inzetbaar zijn op de Pacific-route tussen Azië en Noord-Amerika.

Maersk lijkt in haar expansie de nadruk te verleggen naar containeroverslag. APM Terminals is nu al na Hutchinson Port Holding in Hong Kong het grootste containeroverslagbedrijf ter wereld. In 2008 sloeg het bedrijf 63,5 miljoen TEU om, een groei van 8,5 procent ten opzichte van het voorgaande jaar.

DESASTREUS VERLOPEN JAAR

Gelet op de uitzonderlijke diepte van de recessie kan het nauwelijks verwondering wekken dat 2009 voor Maersk desastreuus is verlopen. Over de eerste negen maanden daalden ebitda en ebit met respectievelijk 43 en 70 procent bij een 17 procent lagere omzet. De verhoudingsgewijs minder sterk gedaalde financieringslasten zorgden ervoor dat er onder aan de streep een verlies ontstond van bijna 4 miljard Deense kro-

A.P. MØLLER - MAERSK, PROCENTUELE BIJDRAGE PER BEDRIJFSSEGMENT

OMZET	2004	2005	2006	2007	2008	2009T	2010T
Container shipping	55%	60%	55%	48%	45%	42%	39%
APM Terminals	0%	0%	0%	5%	5%	6%	6%
Tankers, offshore	9%	9%	8%	8%	8%	11%	10%
Oil and gas	12%	13%	15%	17%	21%	17%	18%
Retail	13%	12%	16%	19%	18%	22%	26%
Shipyards, Danske Bank	11%	6%	5%	3%	2%	2%	2%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
NETTOWINST							
Container shipping	40%	36%	-21%	3%	6%	-160%	7%
APM Terminals	0%	0%	0%	3%	4%	20%	8%
Tankers, offshore	14%	18%	36%	32%	24%	60%	18%
Oil and gas	31%	33%	63%	42%	64%	140%	51%
Retail	6%	5%	11%	9%	8%	30%	11%
Shipyards, Danske Bank	8%	8%	11%	12%	-6%	10%	4%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%