



With a capacity of 18,000 20-foot containers, the Triple-E will be the largest container ship ever built. It comes at a challenging time though, with weak demand putting strains on all carriers.

The first Triple-E vessel (Economy of scale, Energy efficiency and Environmentally improved) will be joining the Maersk Line fleet end of June 2013. While the focus is on its scale and size, there is much more to it than just that. The Triple-E will consume approximately 35 percent less fuel per container than the 13,100 TEU vessels being delivered to other container shipping lines in these years. It will also reduce CO₂ emissions by more than 50% per container moved, compared to the industry average CO₂ performance on the Asia-Europe trade.

Monitoring demand and supply

Maersk Line is monitoring demand closely and is ready to adjust capacity accordingly to avoid a repetition of the devastating rate wars of some of the previous years. There are a number of ways to do that, including returning chartered vessels to leasing partners, recycling excess tonnage, idling parts of the fleet and further implementing slow steaming. The cascading of vessels serves another purpose by removing excess capacity and also means that the least efficient and more polluting vessels are pulled out of the network.

The plan is to phase in the Triple-E vessels on the AE10 service, which currently calls at 13 different ports in Asia and Northern Europe.



Avec une capacité de 18,000 conteneurs de 20 pieds, le Triple-E sera le plus grand navire porte-conteneurs jamais construit au monde. Il apporte une nouvelle solution pendant une période stimulante de faible demande qui tend la concurrence entre tous les transporteurs.

Le premier navire Triple-E (l'Économie d'échelle, Rendement énergétique et Écologiquement amélioré) rejoindra la flotte marchande de Maersk en juin 2013. Tandis que le concept recentre la productivité à son échelle par sa taille. Mais ce navire apporte beaucoup plus que cela. Le Triple-E consommera environ 35 pour cent de carburant en moins par conteneur que les navires de 13.100 TEU qui sont en train d'être livrés à d'autres compagnies maritimes de transport de conteneurs au cours de ces dernières années. Il réduira aussi des émissions de CO₂ de plus de 50 % par conteneur transporté. Cette performance est supérieure à la moyenne des réductions d'émissions de CO₂ sur les lignes commerciales Asie-Europe.

Contrôle de l'offre et de la demande

Maersk Line contrôle étroitement la demande, il est prêt à ajuster la capacité en conséquence pour éviter une répétition des guerres de taux (tarif) dévastatrices des années précédentes. Pour cela, il existe plusieurs façons de faire, y compris le restitution de navires pris en location chez des compagnies de Leasing partenaires, le recyclage des cales pour les tonnages excédentaires, ou encore le désarmement des parties de la flotte excédentaires lors des nouveaux lancements de navires protecteurs de l'environnement. Le désarmement en cascade de navires sert un autre but que de réduire la surcapacité il signifie aussi que les navires les moins efficaces et les plus polluants seront sortis du réseau.

Le plan est d'introduire progressivement les navires Triples-E sur le service d'AE10, qui passe actuellement par 13 ports différents en Asie et en Europe du Nord.