

ØU Klima Rating Mærsk Peers



Rederigiganternes klimaaftryk

Mærsk øger udledningerne mens europæiske konkurrenter reducerer

ØU PEER GROUP KLIMA RATING 2026

Af Claus Strue Frederiksen · Redaktør ved Økonomisk Ugebrev

OVERBLIK

Fem rederier og 197 millioner ton

ØU Peer Group Klima Rating 2026: Det seneste år har tyske Hapag-Lloyd og franske CMA reduceret deres CO₂-aftryk med over tre millioner ton, samlet set. I samme periode er Mærsk CO₂-udledninger øget med næsten to millioner ton. Regnskaberne fra Mærsk europæiske konkurrenter røber dog, at CO₂-reduktionerne kun i meget beskedent omfang skyldes reel grøn omstilling i form af fx grønt brændstof. Årets rating viser også, at de asiatiske rederier ligesom Mærsk har øget CO₂-aftrykket, skriver redaktør Claus Strue Frederiksen i denne analyse.

Økonomisk Ugebrevs årlige Klima Rating af de globale containerrederier viser, at A. P. Møller – Mærsk har øget udledningerne, mens flere konkurrenter har reduceret. Mærsk ligger dog midt i feltet på klimaområdet i forhold til fire internationale peers: CMA CGM, Hapag-Lloyd, Orient Overseas og ONE (Ocean Network Express).

Årets opgørelse viser, at containershipping er blandt de mest klimatunge brancher i verden. De fem rederigiganter havde i 2025 et samlet CO₂-aftryk på 197 millioner ton, omtrent det samme som året før. Til sammenligning var Carlsberg, Novo og Ørstedes CO₂-aftryk i 2025 omkring 20 millioner ton, samlet set. Der er altså fortsat et ekstra stort behov for grøn omstilling i rederisektoren.

Der er umiddelbart stor forskel på de fem rederikoncerners klimaresultater: I top ligger tyske Hapag-Lloyd med en samlet CO₂-reduktion på over 2 millioner ton det seneste år, fra 36,3 millioner ton i 2024 til 33,9 millioner ton i 2025, svarende til en reduktion på syv procent.

I den anden ende ligger det Hongkongbaserede rederi Orient Overseas, som det seneste år har øget CO₂-aftrykket med seks procent. Danske A. P. Møller – Mærsk ligger midt i gruppen, med en stigende CO₂-udledning på 2 procent.

Globale rederigiganter: Udvikling i klimaaftryk

Selskab	1 år: Udvikling i scope 1,2 og 3 CO ₂ -aftryk	1 år: Udvikling i CO ₂ -intensitet	3 år: Udvikling i scope 1,2 og 3 CO ₂ -aftryk	5 år: Udvikling i scope 1 og 2 CO ₂ -aftryk
A. P. Møller – Mærsk	2%	5%	3%	0%
CMA CGM	-2%	0%	X	X
Orient Overseas	6%	16%	X	X
Hapag Lloyd	-7%	-4%	X	X
ONE (Ocean Network Express)*	4%	17%	X	5%

Kilde: ØU research. Data stammer fra virksomhedernes egne rapporter. CO₂-intensitet = ton CO₂ pr. omsat USD/Euro. X = mangelfulde eller usammenlignelige data. * Scope 3 indeholder kun 1 af 15 kategorier.

Note: I denne artikel anvendes CO₂ som synonym for drivhusgas.

BRÆNDSTOF OG LEVERANDØRKÆDE

Fald i aftrykket er ikke altid grøn omstilling

Hapag-Lloyds klimaregnskab viser, at den store CO₂-reduktion på 7 procent det seneste år ikke skyldes en markant grønnere skibsdrift. Hovedparten af reduktionen bunder i, at den tyske rederigigant i 2025 har taget betydeligt færre nye skibe og containere i brug end i 2024 – hvilket har ført til et markant fald i rederiets såkaldte scope 3 aftryk, der inkluderer klimaaftrykket fra leverandører, altså skibsværfter.

Ifølge Hapag-Lloyd har der hos fragtkunderne været stigende efterspørgsel på rederiets Ship Green produkt, der tilbyder fragt på skibe drevet af 2.-generations biobrændstof. I det store billede er der dog tale om minimale CO₂-reduktioner herfra: 280 tusind ton i 2025, mod 150 tusind ton i 2024.

Rederiets CO₂-udledninger knyttet direkte til egen skibstransport, det såkaldte scope 1 aftryk som inkluderer brændstofforbrug, er steget 700 tusind ton det seneste år – til over 16 millioner ton CO₂ i 2025. Brug af grønt brændstof spiller således stadig en minimal rolle i det samlede klimaregnskab.

Omtrent samme tendenser ses i franske CMA's klimaregnskab. Selskabet har det seneste år reduceret sit samlede CO₂-aftryk fra 49,5 millioner ton til 48,6 millioner ton, altså et fald på 2 procent. Faldet finder udelukkende sted i leverandørkæden, scope 3, mens aftrykket fra flådens brændstofforbrug, scope 1, er steget en smule.



130.000 ton

CO₂ reduktion fra Hapag-Lloyds Ship Green i 2024-25

700.000 ton

Stigning i rederiets scope 1 udledninger det seneste år

MÆRSK

Mærsk ambitioner og resultater

Blandt de fem rederier i denne Klima Rating er A. P. Møller - Mærsk suverænt bedst til klimarapportering. Den danske rederigigant har de sidste mange år været forbilledligt transparent omkring koncernens klimaaftryk. Mærsk rapportering gør det muligt at vurdere koncernens klimaresultater i et længere perspektiv.

Mærsk har et mål om at reducere scope 1 aftrykket (brændstof til skibe) med 35 procent, med 2022 som baseline, svarende til en gennemsnitlig årlig reduktion på 1,5 millioner ton CO₂.

Mærsk har arbejdet på at reducere scope 1 aftrykket i mange år, blandt andet ved at udvikle og søsætte lav-emissionsskibe. I 2007 indledte A. P. Møller - Mærsk sit første projekt med at udvikle grønne skibe, altså for næsten 20 år siden. I 2025 udgjorde hybridskibe, dvs. skibe som både kan sejle på bunkerolie og lav-emissionsbrændsler, knap tre procent af Mærsk samlede flåde på 721 skibe (inkl. chartrede skibe).

Klimagevinsterne fra hybridskibene er da heller ikke slået igennem i klimaregnskabet. Siden 2022 er det blot lykkedes Mærsk at sænke scope 1 aftrykket med en halv million ton CO₂, altså under 200 tusind ton om året i snit. Ifølge planen burde Mærsk således på nuværende tidspunkt have reduceret 4,5 millioner ton CO₂, ni gange mere end det faktiske reduktionstal.

Der er heller ikke noget at juble over i et lidt længere perspektiv. Siden 2015, året for Parisaftalen, er Mærsk scope 1 udledninger steget fra omkring 33 millioner ton CO₂ til 34 millioner ton i 2025, altså en stigning på knap 3 procent.

Vender man blikket mod udviklingen i Mærsk samlede scope 1, 2 og 3 aftryk, er resultaterne ligeledes nedslående.

I forhold til 2022 er koncernens samlede scope 1, 2 og 3 aftryk steget 3 procent, fra 82,8 millioner ton CO₂ til 85,4 millioner ton CO₂ i 2025.



Mærsk. AI-genereret illustration.

Ni gange

Den beregnede reduktion på 4,5 millioner ton er ni gange den faktiske scope 1 reduktion på 0,5 millioner ton siden 2022

Læs mere om Mærsk klimamål og klimaambitioner bagerst i rapporten på side 8-11.

DATAKVALITET

Elendig rapportering præger branchen

Mærsk er det eneste selskab af de fem rederigiganter, der offentliggør relevante og sammenlignelige klimadata for alle de fire målepunkter, der fokuseres på i denne rating. De fire andre rederiers rapportering indeholder kun data for det samlede scope 1, 2 og 3 aftryk for 2024-25 – hvorved det kun er muligt at følge udviklingen i klimaaftrykket ét år tilbage.

I betragtning af, at shippingbranchen er en af de mest klimatunge brancher i verden, er det alt andet end prangende, at kun ét ud af fem selskaber offentliggør fyldestgørende og sammenlignelige klimadata for det samlede CO₂-aftryk tilbage til 2022.

For visse af rederierne indgår endda kun udvalgte dele af scope 3 aftrykket (leverandørkæden) i klimaregnskabet. Det gælder eksempelvis japanske ONE, der kun inkluderer én af de i alt 15 scope 3 kategorier i deres klimaregnskab for 2024-25. Den ekstremt mangelfulde rapportering betyder, at hvor scope 3 udgør hovedparten af Mærsk's klimaaftryk, udgør scope 3 under 20 procent af ONE's samlede aftryk.

Det japanske rederi har ellers udgivet omfangsrige bæredygtighedsrapporter de sidste mange år, hvor klima spiller en central rolle. I 2018-rapporten meddeler selskabet blandt andet:

“We also plan to reduce our CO₂ emissions by chartering ships from ONE's parent companies that also apply cutting edge technology to improve the ships' efficiency and reducing emissions.”

To ting: Selskaber, som i 2026 rapporterer så mangelfuldt om scope 3-aftrykket som ONE, forekommer useriøse i forhold til klima. Rapportering er bestemt ikke alt, men offentliggørelse af elementære klimadata bør være standard for alle selskaber, særligt i højtudledende sektorer.

For det andet afslører klimadata for scope 1, at ONE ikke har reduceret CO₂-aftrykket for skibsdriften de seneste 5 år, det er tværtimod steget med 5 procent siden 2020. Altså, 2018-snakken om grøn skibsfart og brug af banebrydende teknologi har indtil videre ikke kastet meget af sig.



Hapag-Lloyd og CMA CGM. AI-genereret illustration.

INTENSITETSAFTRYK

Udvikling i intensitetsaftrykket

Virksomheder, der øger deres CO₂-aftryk, undskylder sig sommetider med, at de manglende klimaresultater skyldes massiv forretningsfremgang. Sådan er det dog ikke i shipping, i hvert fald ikke det seneste år.

Alle fem rederikoncerners omsætning er faldet det seneste år. Det betyder, at CO₂-intensiteten (tCO₂ pr. omsat million USD) er steget mere eller faldet mindre end udviklingen i det absolutte CO₂-aftryk.

Eksempelvis er Mærskss samlede CO₂-aftryk det seneste år steget fra 83,5 millioner ton til 85,4 millioner ton, altså en stigning på 2 procent. I samme periode er intensitetsaftrykket steget fra 1.506 ton CO₂ til 1.582 ton CO₂ pr. omsat mio. USD, altså en stigning på 5 procent.

Udvikling i CO₂-intensitet fra 2024 til 2025

Selskab	1 år: Udvikling i CO ₂ -intensitet
A. P. Møller – Mærsk	5%
CMA CGM	0%
Orient Overseas	16%
Hapag Lloyd	-4%
ONE (Ocean Network Express)*	17%

Kilde: ØU research. Data stammer fra virksomhedernes egne rapporter. CO₂-intensitet = ton CO₂ pr. omsat USD/Euro. * Scope 3 indeholder kun 1 af 15 kategorier.

Positive tal angiver en stigning i intensitetsaftrykket. Negative tal angiver et fald. Tallene er afrundede.

METODE

Sådan har vi gjort

Økonomisk Ugebrev Samfundsansvars peer to peer undersøgelse af globale rederigianTERS klimapræstationer tager udgangspunkt i følgende fire målepunkter:

Målepunkt 1: Udvikling i klimaaftryk det seneste år – hvor meget har virksomheden reduceret/øget sin samlede scope 1, 2 og 3 udledning det seneste år? Eksempel: I 2024 var Mærskss samlede scope 1, 2 og 3 aftryk 83,5 millioner ton CO₂. I 2025 var Mærskss samlede CO₂-aftryk steget til 85,4 millioner ton, altså en stigning på 2 procent.

Målepunkt 2: Udvikling i intensitetsaftrykket – hvor meget har selskabet reduceret/øget intensitetsaftrykket det seneste år? Eksempel: I 2024 havde Mærsk et intensitetsaftryk på 1.506 ton CO₂ pr. omsat million USD. I 2025 var intensitetsaftrykket steget til 1.582 ton CO₂ pr. omsat million USD, altså en stigning på 5 procent.

Målepunkt 3: Udvikling i klimaaftryk de seneste tre år – hvor meget har virksomheden reduceret/øget sin samlede scope 1, 2 og 3 udledning de seneste tre år? Eksempel: I 2022 var Mærskss samlede scope 1, 2 og 3 aftryk 82,8 millioner ton CO₂. I 2025 var Mærskss samlede CO₂-aftryk steget til 85,4 millioner ton, altså en stigning på 3 procent.

Målepunkt 4: Udvikling i klimaaftryk de seneste fem år – hvor meget har virksomheden reduceret/øget sin samlede scope 1 og 2 udledning de seneste 5 år? Eksempel: I 2020 var Mærskss scope 1 og 2 CO₂-aftryk på 34,3 millioner ton. I 2025 var Mærskss scope 1 og 2 aftryk faldet til 34,2 millioner ton CO₂ altså en reduktion på 0 procent.

* A. P. Møller – Mærsk ændrer jævnligt metode til at beregne CO₂-aftryk. Vi har i ovenstående benyttet data fra senest mulig års- eller bæredygtighedsrapport.

SUPPLERENDE ARTIKEL

Mærsk: 15 års klimaindsats i ruiner, kun mikroskopiske CO2-reduktioner

Claus Strue Frederiksen

onsdag 11. februar 2026 kl. 12:46

A. P. Møller - Mærsk er blandt de mest klimaambitiøse selskaber i verden. Den danske rederigigant vil være klimaneutral i 2040 - og allerede i 2030 skal klimaafttrykket være sænket betydeligt. Der er dog intet, der tyder på, at klimamålene bliver indfriet. De seneste femten år er det direkte CO2-aftryk fra flåden faldet minimalt. Endnu værre ser det ud for de indirekte udledninger, der blandt andet omfatter leverandører - her er CO2-aftrykket steget markant, siden Mærsk begyndte at rapportere herom i 2020. Redaktør Claus Strue Frederiksen gør her status over Mærskes mangeårige klimaindsats.

I 2007 indledte A. P. Møller - Mærsk sit første projekt med at udvikle grønne skibe. To år senere satte den danske rederigigant sit første klimamål, som siden er blevet justeret flere gange. I dag er ambitionen at blive klimaneutral i 2040, altså om blot fjorten år.

Mærskes samlede CO2-aftryk i 2025 var på over 85 millioner ton, hvilket svarer til omkring 43 gange så meget som cementproducenten Aalborg Portlands årlige CO2-aftryk på knap 2 millioner ton. Der vil således være tale om et betydeligt bidrag til klimakampen, hvis Mærsk indfrier 2040-målet.

For at nå 2040-målet skal Mærsk reducere scope 1 aftrykket, der blandt andet inkluderer CO2-udledninger fra skibsdriften, med 96 procent. I samme periode skal scope 3 aftrykket, der inkluderer aftryk fra leverandørkæden, reduceres med 90 procent - udgangspunktet for begge mål er 2022 (de tilbageværende CO2-udledninger skal kompenseres).

Mere konkret betyder det, at Mærsk 2022-40 skal reducere scope 1 aftrykket med 33 millioner ton, altså 1,8 millioner ton om året i snit. Sideløbende hermed skal scope 3 aftrykket reduceres med 43 millioner ton, svarende til 2,4 millioner ton om året i snit.

Samlet set tilsiger 2040-målet således, at Mærsk 2022-40 i gennemsnit skal reducere CO2-aftrykket med 4,2 millioner ton om året - altså mere end det dobbelte af Aalborg Portlands årlige klimaaftryk.

Mærsk har også sat et delmål for 2030: 35 procent CO2-reduktion af koncernens scope 1 udledninger og 22 procent CO2-reduktion af scope 3 udledningerne, igen med 2022 som baseline.

2030-målet indebærer, at Mærsk over en periode på otte år skal reducere koncernens samlede CO2-aftryk med 22,6 millioner ton, altså 2,8 millioner ton om året i snit - hvilket er betydeligt mindre end det gennemsnitlige årlige reduktionskrav tilknyttet 2040-målet. Mærsk må således forvente at kunne øge reduktionstempoet betydeligt efter 2030.

SUPPLERENDE ARTIKEL / SCOPE 1

Resultaterne udebliver

Der er intet, som tyder på, at Mærsk er i stand til at indfri målet om at blive klimaneutral i 2040. Den danske rederigigant er heller ikke kommet godt fra start, i forhold til 2030-målet.

Siden 2022 er det blot lykkedes den danske rederigigant at sænke scope 1 aftrykket med en halv million ton CO₂ – hvilket er væsentligt mindre end 2030-målets forventelige fald på 1,5 millioner ton om året i snit. Ifølge planen burde Mærsk således på nuværende tidspunkt have reduceret 4,5 millioner ton CO₂, ni gange mere end det faktiske reduktionstal.

Mærsk har arbejdet på at reducere scope 1 aftrykket de sidste femten år, blandt andet ved at udvikle og søsætte lav-emissionsskibe. I 2025 udgjorde hybridskibe, dvs. skibe som både kan sejle på bunkerolie og lav-emissionsbrændsler, knap tre procent af Mærskes samlede flåde på 721 skibe (inkl. chartrede skibe).

Som det fremgår af nedenstående tabel, er resultaterne på klimabundlinjen udeblevet. Siden 2010 er scope 1 udledningerne bølget lidt frem og tilbage. Men samlet set har de femten års indsats kun resulteret i en CO₂-reduktion på otte procent, dvs. en halv procent om året i snit.

Ser man på de sidste ti år, altså 2015-25, er CO₂-aftrykket slet ikke faldet, men tværtimod steget en smule, knap én million ton.

A. P. Møller - Mærskes scope 1 udledninger 2010-2025

År	CO ₂ -udledninger i 1.000 ton
2010	37.020
2011	40.193
2012	37.650
2013	33.494
2014	32.406
2015	33.004
2016	35.917
2017	35.579
2018	38.826
2019	36.204
2020	33.958
2021	36.597
2022*	34.416
2023	32.404
2024	33.939
2025	33.953

Kilde: A. P. Møller - Mærskes års- og bæredygtighedsrapporter 2010-2025. Bemærk: Grundet nye udregningsmetoder har Mærsk gentagne gange justeret udledningsdata. I ovenstående er der taget udgangspunkt i seneste oplyste data. *Baseline

Scope 3 og forretningens udvikling

Vender man blikket mod Mærskes forsøg på at sænke scope 3 aftrykket, er de foreløbige resultater ligeledes nedslående. Siden 2020 – det første år Mærsk inddrager betydelige dele af leverandørkæden i selskabets klimarapportering – er scope 3 aftrykket steget fra 36,5 millioner ton CO₂ til rekordhøje 51,2 millioner ton i 2025, altså en stigning på 41 procent.

Siden 2022, baseline for 2030 og 2040-mål, er scope 3 aftrykket steget 7 procent. Det betyder, at Mærsk – for at indfri 2030-målet – de kommende fem år skal reducere scope 3 aftrykket med 29 procent, eller knap 6 procent om året i snit. I lyset af de nuværende resultater ser det uhyre vanskeligt ud.

Forretningen er faldet, mens aftrykket er steget

I 2022 leverede Mærsk en rekordomsætning på 81,5 mia. USD. I 2025 var omsætningen faldet til 54 mia. USD, altså et fald på 34 procent. I samme periode steg koncernens samlede scope 1,2 og 3 aftryk fra 82,8 millioner ton CO₂ til 85,4 millioner ton, altså en stigning på 3 procent.

Det betyder, at samtidig med at forretningen skrumpede markant, steg klimaaftrykket en smule. Konkret er Mærskes intensitetsaftryk – her forstået som ton CO₂ pr. omsat mio. USD – de seneste tre år steget fra 1.016 ton CO₂ pr. omsat mio. USD i 2022 til 1.582 i 2025, altså en stigning på 56 procent. En del af forklaringen på denne stigning er, at omsætningen per sejlet kilometer er dykket kraftigt på grund af lavere fragtrater end for tre år siden.

Økonomisk Ugebrev har stillet Mærsk en række spørgsmål. Vi har blandt andet spurgt til, om den danske rederigigant er tilfreds med de klimaresultater, som koncernen har opnået siden lancering af det første klimamål i 2009. Vi har også spurgt til, om Mærsk er tilfreds med udviklingen i scope 1 og scope 3 aftrykket siden 2022, altså baselineåret – samt om det vil få konkrete konsekvenser for topledelsen, selskabets omdømme eller Mærskes indtjeningsmuligheder, hvis 2030-målene ikke indfries. Mærsk har ikke ønsket at svare på vores spørgsmål.

A. P. Møller – Mærskes scope 3 udledninger 2020-2025

År	CO ₂ -udledninger i 1.000 ton
2020	36.487
2021	39.436
2022*	47.980
2023	44.938
2024	49.232
2025	51.183

Kilde: A. P. Møller – Mærskes års- og bæredygtighedsrapporter 2023-2025. Bemærk: Grundet nye udregningsmetoder har Mærsk i 2024 justeret udledningsdata. I ovenstående er der taget udgangspunkt i seneste oplyste data. *Baseline

Mærsk omstillingsplan: Håb som strategi

I årsrapporten præsenterer Mærsk en omstillingsplan frem mod 2030 og 2040. Ifølge planen skal særligt to værktøjer bringe Mærsk i mål med selskabets scope 1 reduktioner: Effektivisering og energiomstilling.

Effektivisering vil være hovednøglen frem mod 2030-målet, mens energiomstilling skal stå for hovedparten af reduktionerne efter 2030. Mærsk understreger, at energiomstilling fra bunkerolie til lav-emissionsbrændsler afhænger af omstændigheder, der i høj grad er uden for Mærsk kontrol: I årsrapporten oplyses:

”Achieving our long-term 2040 goals is now more than ever dependent on developments in international policies and standards, fuel markets, infrastructure and renewable investments, and available technology.”

Indfrielse af 2040-målet afhænger således i høj grad af, hvorvidt politikere vedtager lovgivning, der gør det attraktivt at udvikle og opskalere markedet for lav-emissionsbrændsler.

Når man tænker på, hvordan det er gået med at få skabt globale standarder på klimaområdet de seneste mange år, forekommer det yderst tvivlsomt, at den opgave vil blive løftet. Mærsk har selvfølgelig lov at håbe, men er det en troværdig strategi?

Note: I denne artikel anvendes CO2 som synonym for drivhusgas.