

DFDS' generalforsamling, København d. 26. marts 2014

Formandens beretning

Kære aktionærer og gæster,

Bestyrelsens beretning for 2013 fremlægges i år sammen med administrerende direktør Niels Smedegaard.

I løbet af 2013 begyndte de fleste nordeuropæiske økonomier at bevæge sig i den rigtige retning. Det samme gjorde DFDS, selv om forretningsmiljøet stadig var, og er, præget af intens konkurrence.

Dertil kommer, at vi arbejder i et udfordrende forretningsmiljø med lav vækst. I DFDS møder vi udfordringen ved at fokusere på at skabe omsætningsvækst gennem kundefokus og ved fortsat effektivisering af driften.

Vi opnåede god fremgang i 2013, da vi øgede resultatet før skat og særlige poster med 36% til 367 millioner kroner, hvilket er blandt de bedste resultater i vores branche.

Resultatfremgangen var hovedsageligt drevet af højere indtjening fra fragt- og passageraktiviteterne på Nordsøen på baggrund af generelt øget efterspørgsel. Dertil kom en positiv effekt fra udvidelse og fornyelse af vores kundeaftale med en svensk speditjonsvirksomhed, som er en væsentlig kunde på DFDS' fragtrute mellem Sverige og England.

Årets resultat var fortsat belastet af et betydeligt tab på over 100 millioner på Kanalen. Torben Carlsen vil i sin beretning redegøre mere detaljeret for resultatudviklingen, herunder om Kanalen og vores stærke cash flow fra driften, som i 2013 satte rekord med 1,5 milliarder.

I fredags fik vi en god nyhed om Kanalen. Den britiske konkurrencemyndighed, Competition Commission, bekræftede i en foreløbig afgørelse dens ret til at behandle Eurotunnels køb af SeaFrance som en virksomhedssammenlægning. Det betyder, at myndighedens beslutning om at Eurotunnel skal ophøre med at drive færgefart mellem Dover og Calais er rykket meget tættere på. Der er fortsat en procesrisiko, idet den endelige afgørelse offentliggøres i maj efter høringer i april. Derefter kan beslutningen appelleres igen, men kun den del, der vedrører konkurrencemyndighedens jurisdiktion.

Niels Smedegaard vil orientere mere om baggrunden for den nuværende situation på Kanalen i sin beretning.

Jeg vil nøjes med at konstatere, at vores vurdering i årsrapporten om, at den særlige konkurrencesituation på Kanalen ville være løst inden årets udgang er blevet bekræftet. Meget taler for, at løsningen også vil være til fordel for DFDS.

I bestyrelsen er det vores opfattelse, at DFDS har opnået en høj grad af stabilisering i de seneste år. Vi har været igennem en række recessionsår og i alle år har vi haft sorte tal på bundlinien, i modsætning til flere sammenlignelige virksomheder i sektoren. Desuden har vi oppebåret et stærkt cash flow på trods af den ugunstige konjunkturudvikling.

Når vi ser fremad, er det bestyrelsens overbevisning, at DFDS' positive udvikling vil fortsætte og i 2013 indførte vi derfor en ny politik for kapitalstruktur og udlodning. Grundlæggende handler det om, hvornår kapital skal blive i virksomheden, og hvornår kapital skal udloddes til aktionærerne. Når kapital skal udloddes, hvor meget skal så udloddes. Det er de spørgsmål, som politikken svarer på.

For kapitalstrukturen har vi fastsat mål for DFDS' finansielle gearing. Gearingen måles som forholdet mellem den netto-rentebærende gæld og driftsresultat før afskrivninger, EBITDA. Når dette forhold er lavere end 2, vil vi udlodde overskydende kapital til aktionærerne, og når forholdet overstiger 3, reduceres udlodningen.

Udlodning sker ved udbetaling af et årligt udbytte på DKK 14 pr. aktie á nominelt DKK 100. Derudover udloddes overskydende kapital i form af ekstra udbytte og/eller opkøb af egne aktier.

Som følge af den nye politik lancerede vi ved offentliggørelsen af årsrapporten et aktietilbagekøbsprogram på 200 millioner, idet DFDS' gearing var 1,8, og dermed lavere end målet om en gearing på minimum 2. Torben Carlsen vil i sin beretning orientere mere om dette.

Jævnfør ovenstående foreslår bestyrelsen et udbytte på 14 kroner pr. aktie for 2013.

Herefter går jeg videre med vores aktuelle strategiske prioriteringer. Vores strategi er uændret at styrke netværket for at kunne tilbyde vores kunder flere muligheder og skabe stordriftsfordele. At kombinere fragt- og passagerdrift samt kombinere shipping og logistik. At fokusere på værdiskabelse og finansiell styrke. Samt ikke mindst at fortsætte med kundefokus og målrettede effektiviserings- og forbedringsprojekter, som vi samlet kalder The DFDS Way.

I 2014 er vores strategiske prioriteter først og fremmest at få løst den uholdbare situation på Kanalen og at forberede overgangen til nye regler om et lavere svovlindhold i skibes brændstof. Pr. 1. januar 2015 må svovlindholdet i skibes emissioner ikke overstige 0,1%. I dag er grænsen 1,0%. De nye regler gælder for Østersøen, Nordøen og Den Engelske Kanal. Derudover har vi fokus på at foretage løbende tilpasninger af driften til ændringer i vores omverden, herunder påvirkningen fra situationen i Rusland og Ukraine på vores baltiske netværk.

Vi arbejder desuden med en håndfuld effektiviserings- og forbedringsprojekter og en målrettet indsats med at forbedre afkastet af den investerede kapital er sat i gang – det sker under overskriften "10% ROIC Drive".

Den sidste prioritet er udvidelse af netværket gennem virksomhedskøb. I 2013 gennemførte vi købet af den svenske transport- og logistikvirksomhed Karlshamn Express Group, som udvidede vores logistiknetværk i de baltiske lande og mod Rusland. Vi startede 2014 med et mindre virksomhedskøb i Skotland, STEF, der styrkede vores position som leverandør af transport- og logistikløsninger til producenter af blandt andet laks i Skotland.

Vi arbejder på flere købsmuligheder, og jeg vil blive overrasket, hvis ikke yderligere virksomhedskøb gennemføres i 2014.

Et andet vigtigt område for DFDS er vores samfundsansvar, som berettes om fra side 34 til side 52 i årsrapporten. Forberedelsen af overgangen til de nye svolvregler i 2015 har fyldt meget i årets arbejde med samfundsansvar. Niels Smedegaard vil i sin beretning redegøre for vores strategi på dette område.

Ved at tage ansvar for vores handlinger skabes værdi for vores interessenter, hvilket bidrager til at gøre DFDS til en foretrukken leverandør og arbejdsgiver.

Nogle af de vigtigste ansvarsområder er passagerers og medarbejderes sikkerhed, medarbejdernes arbejdsmiljø, virkningerne af vores aktiviteter på miljøet og opfyldelse af kundernes krav.

Vi er gået i gang med at øge mangfoldigheden i arbejdsstyrken, og vi engagerer os i stigende grad i de nærsamfund, hvor vi opererer, og bidrager til deres udvikling. I CR-rapporten har vi derfor lavet en ny sektion om vores engagement i nærsamfundene.

Med hensyn til god selskabsledelse følger DFDS anbefalingerne bortset fra tre forhold. Vi har ikke fastsat et mål for andelen af kvinder i ledelsen under bestyrelsen, vi oplyser ikke individuelle aflønningsforhold for direktionen, og vi har ikke indarbejdet en aldersgrænse i vedtægterne for bestyrelsesmedlemmer. På DFDS' hjemmeside er politikker for mangfoldighed og vederlag tilgængelige. Vederlagspolitikken fastsætter rammerne for aflønning af bestyrelse, direktion og medarbejdere. Der er ikke foretaget justeringer i politikken i år. Målene for mangfoldighed er blandt andet, at blandt de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer skal kvinder udgøre mindst en tredjedel, hvilket er tilfældet i dag. I 2020 er målet en andel på mindst 40%.

I september 2013 solgte Mærsk deres aktiepost i DFDS, svarende til 31% af aktiekapitalen. Denne post i DFDS blev købt i forbindelse med Mærsk's salg af Norfolkline til DFDS i 2010. DFDS deltog i salget af de 31% og købte egne aktier svarende til 12% af aktiekapitalen, idet vi i bestyrelsen vurderede, at dette ville være til fordel for DFDS. Efterfølgende, i december 2013, blev der afholdt en ekstraordinær generalforsamling, hvor 10,5% af aktiekapitalen blev annulleret.

Jeg vil gerne takke Mærsk for et godt og konstruktivt samarbejde i bestyrelsen siden 2010. Senere under valg af medlemmer, foreslås genvalg af Claus Hemmingsen, der er medlem af Mærskes koncernledelse, hvilket vel er et meget klart vidnesbyrd om vores fortsat gode samarbejde.

I slutningen af 2013 blev der indført nye regler for større selskabers rapportering, som giver mulighed for at udarbejde årsrapporten alene på engelsk. DFDS er en international virksomhed med engelsk som koncernsprog og stadig flere udenlandske investorer og forretningsforbindelser. Blandt andet derfor har vi valgt at udarbejde årsrapporten alene på engelsk. Årsrapporten kan downloades fra DFDS' hjemmeside og er desuden blevet tilpasset, så den er nemmere at læse og kigge igennem på en skærm.

DFDS har imidlertid mange danske private aktionærer, og for at supplere den engelske årsrapport, har vi på dansk udarbejdet DFDS Overblik, en trykt folder på 20 sider, som fortæller om, hvor vi er, vore resultater, og hvor vi er på vej hen på en tilgængelig måde.

Afslutningsvis vil jeg gerne på vegne af bestyrelsen takke vores direktion, administrerende direktør Niels Smedegaard og økonomidirektør Torben Carlsen, samt den øvrige koncernledelse bestående af Peder Gellert Pedersen med ansvar for Shipping Division, Eddie Green med ansvar for Logistics Division og HR-direktør Henrik Holck med ansvar for People & Ships.

Tak for jeres håndtering af årets udfordringer og muligheder. Og ligeledes en stor tak til DFDS' øvrige medarbejdere for jeres store indsats i 2013.

Tak til vores loyale kunder og samarbejdspartnere for den tillid I har vist DFDS i 2013.

Jeg giver herefter ordet til vores administrerende direktør Niels Smedegaard.

Niels Smedegaards beretning

Jeg takker for ordet.

Som det fremgik af formandens beretning er vores overordnede strategiske kurs uændret. For at holde kursen, har vi i 2013 gennemført og arbejdet med en række projekter og tiltag, ud over den daglige tilpasning af forretningen til ændringer i vores omverden.

På side 12 og 13 i folderen, DFDS Overblik, vises en oversigt over årets væsentligste begivenheder. Indledningsvis vil jeg fokusere på to områder, som har fyldt meget i 2013 og får afgørende betydning for DFDS' udvikling i de næste par år. Det ene er vores aktiviteter på Kanalen og det andet er overgangen til de nye regler for udledning af svovl.

Først om Kanalen. Fredagens meddelelse lægger forhåbentligt op til, at vi med udgangen af 2014 har fået en løsning på den uholdbare situation, vi har kæmpet med i nu snart to år.

På Kanalen har vi tre skibe på Dover-Dunkerque-ruten, som vi overtog ved købet af Norfolkline. Denne rute har haft en positiv, om end kraftigt svækket, indtjening igennem hele perioden. På Dover-Calais har vi to skibe og det er denne rute, som er stærkt underskudsgivende. MyFerryLink, ejet af Eurotunnel, har tre skibe på Dover-Calais.

På EBIT-niveau tabte Eurotunnel i 2013 omkring 200 millioner på deres færgedrift og vi tabte godt 100 millioner. Efter vores opfattelse taler disse tal deres eget klare sprog, der er noget fundamentalt galt i dette marked, når underskuddene er så store. Problemet er overkapacitet. Da SeaFrance gik konkurs, blev fire skibe trukket ud af markedet. Vi indsatte to ved vores opstart på Dover-Calais og dermed var der fortsat lidt overkapacitet. Det vi ikke havde fantasi til at forestille os på det tidspunkt, var, at Eurotunnel købte SeaFrance og satte tre skibe ind igen. Dermed blev der skabt en betydelig overkapacitet, og det viste sig at være intentionen fra Eurotunnels side, idet de ønskede at presse DFDS ud af markedet.

Deres mål var at opnå en situation, hvor de sammen med P&O Ferries kunne kontrollere Dover-Calais-korridoren. Alt tyder nu på, at vi ender med en mere balanceret struktur med to færgekonkurrenter og Eurotunnel. Vi har holdt stand i denne langvarige kamp, fordi Dover-Calais-ruten som en kort overfart har strategisk værdi for DFDS. Når de nye svovlregler træder i kraft i 2015, bliver korte overfarter med en lav brændstofomkostning pr. transporteret enhed generelt mere konkurrencedygtige. Nu afventer vi den

endelige afgørelse i starten af maj, og så må vi se, om processen trækkes yderligere i langdrag af en eventuel appelproces.

Det andet afgørende område handler om emission af svovl. Den 1. januar 2015 indføres nye regler, som reducerer det tilladte svovlindhold i skibes brændstof til 0.1% i visse områder fra 1.0% i dag.

Det lyder måske ikke umiddelbart så dramatisk, men denne ændring medfører en stigning i brændstofprisen på 40-50%. Det skyldes, at den bunkerolie, som anvendes i dag, skal udskiftes med marine gas oil, hvilket groft sagt svarer til dieselolie. På grund af den yderligere raffinering er dette produkt betydeligt dyrere.

I 2013 var DFDS' omkostning til bunker over 1,8 milliarder svarende til 15% af koncernens samlede omsætning. En stigning på 40-50% i denne omkostning svarer til omkring 800 millioner, hvilket langt overstiger resultatet før skat på 367 millioner for 2013. Vi står altså over for en markant udfordring.

Vores strategi for at håndtere overgangen til de nye regler omfatter tre elementer. For det første lancerede vi i 2012 et investeringsprogram på 750 millioner til installation af scrubbere på op til 20 skibe ud af de ca. 50 skibe, vi opererer. Jeg vender tilbage til scrubbere om et øjeblik.

For det andet er vi gået i dialog med vores fragtkunder for at forberede dem på overgangen til lav svovl og konsekvenserne i form af stigende omkostninger. Som udgangspunkt vil omkostningsstigningen blive sendt videre til vores kunder via de reguleringsmekanismer, vi i dag benytter til at regulere for ændringer i olieprisen. De forventede prisstigninger til fragtkunder er i størrelsesordenen 8-15%, afhængig af ruten.. Som følge af den væsentlige prisstigning gør vi meget ud af at informere vores kunder om ændringen i omkostningsstrukturen. Det sker gennem roadshows, møder og tryksager.

Det tredje element er konsolidering af ruter, såfremt omkostningsstigningen medfører flytning af betydelige mængder af fragt og passagerer fra søtransport til landtransport.

I nogle regioner forudser vi, at transportmarkedet vil absorbere prisforhøjelsen uden større ændringer i fordelingen af varestrømme på transportformer. I andre regioner vil der givetvis ske en vis flytning af mængder fra sø- til vejtransport, eller fra lange overfarter med en høj bunkeromkostning til korte overfarter med en lavere bunkeromkostning.

Vi forventer, at overgangen kan medvirke til, at nordeuropæiske færgerederier generelt vil vurdere fremtiden for ruter med en for lav indtjening og lukninger vil komme på tale. Særligt sårbare er ruter, hvor konkurrencesituationen kun delvist giver mulighed for at vælte omkostningsstigningen over på kunden.

Så vender jeg tilbage til scrubberne. En scrubber er et 70 tons tungt rensningsanlæg som installeres i umiddelbar tilknytning til et skibs skorsten. Scrubberen renses skibets emissionsgasser for svovl og dermed kan et skib bruge bunker med et svovlindhold på 3,5%, idet stort set al svovl udrenses. Fordelen er, at denne type af brændstof er billigere og derfor opnås en økonomisk fordel, som i løbet af 2-3 år tilbagebetaler investeringen i scrubberen. En scrubber koster omkring 40 millioner, inklusive installationsomkostninger.

Ved udgangen af 2013 havde vi installeret fire scrubbere og yderligere syv forventes installeret i 2014. De resterende ni planlagte scrubbere forventes installeret i 2015 og 2016.

Når vi kombinerer de tre elementer – scrubbere, overvæltning af omkostningen til kunder og konsolidering af ruter – er det vores opfattelse, at vi er godt positioneret til at håndtere overgangen.

Som nævnt tidligere har vi gennemført og arbejdet med mange andre ting i 2013. Indenfor forretningsudvikling vil jeg fremhæve købet af den svenske transport- og logistikvirksomhed Karlshamn Express Group. Dette køb både styrker og udvider vores netværk. Styrker, fordi Karlshamn Express Group er en af de største kunder på vores rute Karlshamn-Klaipeda. Dermed styrker vi kontrollen med fragtmængderne på ruten i overensstemmelse med vores strategi om at kombinere shipping og logistik. Udvider, fordi vi nu kan levere baltiske og russiske transport- og logistikløsninger til vores kunder. Der er samtidig et potentiale for at levere løsninger, som anvender vores andre baltiske ruter.

Vi planlagde opgraderingen af vores to passagerskibe på København-Oslo-ruten i 2013. Opgraderingen, som udgør en investering på 100 millioner, er netop ved at blive afsluttet med succes.

På driftssiden gennemførte vi en række tilpasninger til ændrede markedsvilkår. Vores to ruter mellem Tyskland og Rusland blev sammenlagt til én rute på grund af lavere aktivitet i den russiske økonomi. Vi lukkede Sassnitz-Klaipeda-ruten og flyttede rutens skib op til Paldiski-Kapellskär-ruten, hvor markedsvæksten er højere. Vi fik udchartret en ældre jernbanefærge til Ukriferry i Sortehavet.

På logistikside indgik vi væsentlige kontrakter med Norske Skog, Volvo og Europas næststørste stålproducent Tata Steel.

På medarbejder- og organisationsfronten rullede vi vores kundefokus-initiativ ud til 19 nye lokationer i 2013. Vi gennemførte et salgstræningsprogram for over 200 salgsansvarlige. Vi lancerede en hjemmeside for sociale medier, DFDS Connect. Og vi etablerede et nyt fælles finansservice-center i Polen, hvor der ved udgangen af 2014 vil være omkring 150 ansatte..

På miljøområdet fortsatte vi i 2013 vores målrettede arbejde på at mindske miljøpåvirkningen fra skibenes emissioner, og som noget nyt er vi nu i gang med at måle miljøpåvirkningen fra vores landbaserede transport- og logistikaktiviteter. De udgør mindre end 10% af DFDS' samlede emissioner og vi forventer at kunne opstille mål for denne del af vores emissioner næste år. På shipping-siden er målet en yderligere reduktion på 5% frem til 2017, og det er vi på vej til at opfylde på grundlag af et omfattende program for bunkerbesparelser, hvor der indgår alt fra udskiftning af propeller til brug af lavenergibelysning.

Dette var kun et lille udpluk af ting, som jeg har valgt at fremhæve. Vi gør mange andre ting for at gøre DFDS skarpere og mere konkurrencedygtig. På vores concernsprog, som er engelsk, kalder vi det continuous improvement. Det handler om hele tiden, at gøre tingene lidt bedre hver dag – the DFDS Way.

Lad mig runde af med en beretning om vores aktuelle strategiske prioriteringer

Vores tre strategiske prioriteter for 2013 var at fastholde og tiltrække nye kunder, at forøge lønsomheden gennem effektivisering af driften samt at styrke og udvide netværket gennem virksomhedskøb.

På disse tre fronter gjorde vi fremskridt: Vi skabte omsætningsvækst, vandt nye vigtige fragtkontrakter og fortsatte udrulningen af kundefokus-initiativet. Vi påbegyndte med One Finance projektet effektiviseringen af vores finansorganisation, frigjorde med Light Capital projektet over 300 millioner fra arbejdskapitalen, satte med Project 100 projektet gang i en effektivisering af vores indkøbsprocesser, som skal forbedre resultatet med 100 millioner i 2015.

Netværket blev som tidligere omtalt styrket og udvidet gennem købet af Karlshamn Express Group.

I 2014 er kundefokus, effektivisering af driften samt udvidelse og styrkelse af netværket fortsat strategiske prioriteter. Vi har, som formanden nævnte, tilføjet et nyt projekt "10% ROIC Drive", som går ud på at forbedre afkastet af den investerede kapital. Det vil Torben Carlsen orientere mere om. Derudover skal vi have løst situationen på Kanalen og forberede overgangen til de nye regler for svovlindholdet i brændstof.

Det er vores agenda og prioriteter for 2014.

Siden vi udarbejdede vores årsrapport for 2013, er der sket to begivenheder med væsentlig indflydelse på DFDS. Den gode nyhed er den britiske konkurrencemyndigheds foreløbige afgørelse, som peger i retning af en lukning af Eurotunnels færgerute på Kanalen.

Den dårlige nyhed er udviklingen i Rusland/Ukraine, som medfører en hård opbremsning i efterspørgslen efter transporttydelser i denne del af verden. Det medfører tillige overkapacitet blandt vognmænd, idet vognmænd som tidligere var beskæftiget i regionen omkring Ukraine, nu søger laster i blandt andet den baltiske region. Det presser priserne i vognmandsmarkedet og det kan få nogen speditjonskunder til at øge andelen af vejtransport på bekostning af søtransport. En langvarig konflikt vil således påvirke DFDS' resultatudvikling negativt.

I Nordsø-regionen er vi stadig forsigtigt optimistiske på baggrund af den forbedrede økonomiske vækst i England.

Alt i alt begyndte tingene at gå den rigtige vej igen i 2013, og det tror vi, de som helhed vil blive ved med i 2014. En stor tak herfra til alle kunder, medarbejdere og aktionærer for jeres bidrag til DFDS i 2013.

Torben Carlsens beretning

Vi går herefter over til at behandle regnskabet for 2013 og resultatforventningen til 2014.

På skærmen har vi et uddrag af Koncernens resultatopgørelse. På generalforsamlingen er det principielt set regnskabet for moderselskabet, altså DFDS A/S, der skal behandles, men da en betydelig del af DFDS' aktiviteter ligger i datterselskaberne, tager beretningen afsæt i Koncernens regnskab.

Omsætningen for 2013 blev 12,1 milliarder kroner fordelt med 8,5 milliarder i Shipping Division og 4,2 milliarder i Logistics Division fratrukket elimineringer på godt 600 millioner.

I forhold til 2012 steg Koncernens omsætning med 3,4%, hovedsageligt som følge af helårseffekten fra tilgangen af aktiviteter fra det franske rederi Louis Dreyfus Armateurs. Hertil kom helårseffekten af øget aktivitet på Dover-Calais-ruten, som blev åbnet i februar 2012 med kun et skib. Derudover bidrog stigende fragtmængder, særligt på Nordsøen, til at øge omsætningen, men dette blev delvist opvejet af lavere indtægter fra oliepristillæg, idet olieprisen faldt i 2013.

På skærmen ser vi fordelingen af omsætningen i 2013 på forretningsområderne i Shipping Division, hvor North Sea er det største område med 3,3 milliarder i omsætning. Den mest markante udvikling i 2013 var omsætningsstigningen i forretningsområderne Channel og France & Mediterranean. På Dover-Calais-ruten indsatte vi skib nummer to i april 2012, men det var først i efteråret 2012, at ruten for alvor begyndte at erobre markedsandele og dermed kom der en markant helårseffekt i 2013 med en stigning i omsætningen på 34%.

På trods af en væsentlig stigning i North Seas fragtmængder på 7%, steg omsætningen kun med knap 1%, hvilket primært skyldes de lavere indtægter fra oliepristillæg. I Baltic Sea blev omsætningen reduceret med 4%, hvilket også skyldes lavere indtægter fra oliepristillæg og en mindre negativ netto-effekt fra lukningen af Sassnitz-Klaipeda ruten og overførsel af rutens skib til Paldiski-Kapellskär-ruten.

Her ser vi så fordelingen af omsætningen på Logistics Divisions forretningsområder i 2013, hvor Continent er det største område med knap to milliarder i omsætning. Omsætningen i både Continent og UK & Ireland var i 2013 på niveau med 2012. I Continent voksede fragtmængderne mellem Storbritannien og Kontinentet, men dette blev opvejet af lavere omsætning fra containeraktiviteterne mellem Irland og Kontinentet, som vi driver gennem produktionssamarbejder med andre rederiers skibe. I UK & Ireland var aktivitetsniveauet højere, men dette blev opvejet af en negativ effekt fra kursfald for engelske pund.

I Nordic blev omsætningen i 2013 reduceret med 6% som følge af helårseffekten af den omstrukturering af rutenetværket for sideportsskibe, der blev gennemført i løbet af 2012, samt generelt lavere mængder i Norge. De øvrige aktiviteter med udgangspunkt i Sverige og Danmark øgede omsætningen i 2013, men dette blev mere end opvejet af den lavere norske omsætning.

Så går jeg tilbage til koncernens resultatopgørelse hvor driftsresultatet før afskrivninger – EBITDA - og særlige poster, steg med 11% til 1 milliard og 213 millioner på baggrund af fremgang i især Shipping Division.

Efter afskrivninger på 710 millioner blev driftsresultatet efter afskrivninger – EBIT – men før særlige poster, på 503 millioner. Oversigten på skærmen viser fordelingen på divisioner med god fremgang i begge divisioner.

På grafen ses Shipping Divisions EBIT fordelt på forretningsområder med en betydelig fremgang i North Sea, som først og fremmest er drevet af højere fragtvolumener. Der var en mindre tilbagegang i Baltic Sea på grund af lavere aktivitet i russisk økonomi. Underskuddet på Kanalen blev reduceret i 2013, hvilket dog til dels skal ses i sammenhæng med resultatet for France & Mediterranean. Der er nu god grund til at antage, at konkurrencesituationen på Kanalen normaliseres i 2014. Hvis det sker, er målet for Kanalen et nul-resultat i 2015, altså en resultatforbedring på omkring 100 millioner.

Vores passageraktiviteter havde et godt år i 2013 med en stigning i EBIT til 142 millioner på baggrund af et forbedret resultat for Amsterdam-Newcastle-ruten og lavere omkostninger til bunker.

Her ser vi EBIT før særlige poster for Logistics Division. Resultatet for Nordic var lidt lavere end i 2012 som følge af et lavere resultat for de norske aktiviteter. Continent opnåede en væsentlig resultatfremgang afledt af højere volumen og bedre marginer på transporter mellem Kontinentet og Storbritannien. Dertil kom en fortsat forbedring af containeraktiviteterne mellem Kontinentet og Irland. I UK & Ireland var resultatet på niveau med sidste år.

Så er vi tilbage ved koncernens resultatopgørelse. Ligesom sidste år indeholder regnskabet en række

særlige poster. De særlige poster udgjorde i 2013 en netto-omkostning på 17 millioner. På plussiden finder vi 16 millioner fra tilbageførsel af en hensættelse vedrørende købet af Paldiski-Kapellskår-ruten i 2011 og 22 millioner i kreditforsikring relateret til betalingsstandsning for det værft som bygger vore ARK-skibe. På minussiden var der 24 millioner i omkostning til omstrukturering af vores finansfunktioner i forbindelse med One Finance projektet, 12 millioner i nedskrivning af det tidligere Norfolkline hovedkontor i Holland og 18 millioner i nedskrivning af goodwill relateret til LD Lines.

Den sidste større post i koncernens resultatopgørelse er finansposterne, som udviste en netto-omkostning på 136 millioner mod 146 millioner i 2012, altså en forbedring på 10 millioner. Forbedringen skyldes primært en lavere netto-omkostning til renter, da den gennemsnitlige netto-rentebærende gæld var 13% lavere i 2013 end i 2012.

Dermed blev årets resultat før skat på 350 millioner, og efter skat af årets resultat på 23 millioner, blev årets resultat efter skat på 327 millioner.

Vi opnåede således en væsentlig forbedring af resultatet i 2013. Afkastet af den investerede kapital før særlige poster, ROIC, steg til 5,8% fra 4,5% i 2012. Der er dermed stadig et stykke vej op til vores mål om en forrentning på 10%. Her er det vigtigt at notere sig, at 2,5 procentpoint af de ca. 4 procentpoint, vi mangler, skyldes Kanalen, hvor tabet som før nævnt var over 100 millioner i 2013.

Derudover er forrentningen af den investerede kapital i shippingaktiviteterne i den sydlige del af Nordsøen for lav. I andet halvår af 2013 satte vi gang i et nyt projekt, vores 10% ROIC Drive, som metodisk fokuserer på at vore enheder skal opnå et afkast på minimum 10%. Det handler blandt andet om, at alle enheder med et afkast under 10% udarbejder planer for, hvordan afkastet kan løftes til 10% eller højere over en periode. Hvis ikke en enhed er i stand til at lave en sådan troværdig plan, skal der kigges på strukturelle løsninger. For enheder med et afkast over 10% drejer planerne sig om, hvordan et afkast på 12, 15 eller 20% kan opnås.

Herefter vil jeg kort gennemgå de vigtigste forhold omkring investeringer, pengestrømme og balancen i 2013.

Netto-investeringer bidrog i 2013 med en negativ pengestrøm på 943 millioner. De primære investeringer var 398 millioner til de to ARK-nybygninger, 120 millioner til scrubbere og 201 millioner til dokninger og opgradering af skibe. Virksomhedskøb udgjorde 99 millioner.

Med hensyn til balancen var de samlede aktiver på 12,3 milliarder ved udgangen af 2013 på niveau med 2012. Netto-arbejdskapitalen, defineret som varelager plus debitorer minus kreditorer, var derimod 362 millioner lavere end i 2012. Hovedparten af reduktionen skyldes vores Light Capital projekt, hvis mål for 2013 var en reduktion på 300 millioner af netto-arbejdskapitalen, der dermed blev nået!

På passivside udgjorde de rentebærende gældsforpligtelser 3,4 milliarder ultimo 2013, og når vi modregner andre rentebærende balanceposter var den netto-rentebærende gæld 2,2 milliarder. DFDS' finansielle gearing blev dermed 1,8, målt som forholdet mellem netto-rentebærende gæld og EBITDA før særlige poster, hvilket var på niveau med 2012.

DFDS' andel af egenkapitalen udgjorde 6 milliarder og 263 millioner ultimo 2013, hvilket var 618 millioner lavere end i 2012. Nedgangen skyldes køb af egne aktier for 628 millioner i forbindelse med Mærsk's salg af deres ejerandel i DFDS i september 2013. Regnskabsbehandlingen er således, at en tilgang af egne aktier fratrækkes i egenkapitalen. Egenkapitalandelen faldt dermed til 51% i 2013.

Som formanden nævnte opnåede DFDS i 2013 en rekordhøj pengestrøm fra driften på 1,5 milliarder. Vi havde et EBITDA på 1,2 milliarder og oven i det kommer effekten fra reduktionen af arbejdskapitalen på over 300 millioner. Pengestrømmen fra investeringsaktivitet var negativ med 943 millioner, hvilket gav en fri pengestrøm fra driften på 559 millioner, som er det beløb, der blev genereret i 2013 til servicering af gæld og udbetaling af udbytte.

Pengestrømmen fra finansiering var negativ med 599 millioner. Hovedbevægelserne var optagelse af nye lån på 927 millioner, hvoraf 688 millioner var provenuet fra udstedelsen af virksomhedsobligationer i marts 2013. Vi tilbagebetalte lån med 693 millioner, købte førnævnte egne aktier for 628 millioner og udbetalte udbytte på 203 millioner. I 2013 betalte DFDS således i alt 831 millioner tilbage til aktionærerne.

Efter disse pengestrømme endte de likvide beholdninger og værdipapirer på 1,2 milliarder i 2013.

Det var regnskabsberetningen.

I 2013 var det godt at være aktionær hos DFDS. Kursen steg med 71% til 437, og når vi lægger udbytteafkastet på 3% oveni, var den samlede forrentning 74%.

Kursen blev blandt andet positivt påvirket af lukningen af konkurrerende fragtrute mellem Sverige og England i marts og markedet reagerede også positivt på vores køb af egne aktier fra Mærsk i September svarende til 12% af DFDS' aktiekapital. Efterfølgende i december blev 10.5% af aktiekapitalen annulleret således, at aktiekapitalen nu består af 13,3 millioner aktier mod tidligere 14,9 millioner aktier.

Ved Mærsk's salg af deres ejerandel på 31% af DFDS steg andelen af frit omsættelige aktier til 53% mod tidligere kun omkring 30%. Siden Mærsk's salg er den daglige omsætning i aktien fordoblet og den højere likviditet gør det nemmere for danske og udenlandske investorer at handle DFDS-aktier.

Vores nye politik for kapitalstruktur og udlodning blev også godt modtaget af aktiemarkedet. Nu ved aktionærer og investorer, at overskydende kapital vil blive sendt tilbage til aktionærerne i form af udbytte og aktietilbagekøb. Som formanden nævnte, har vi sat et tilbagekøb på 200 millioner i gang.

Det sidste punkt i min beretning er resultatforventningen til 2014.

I årsrapporten udtrykte vi en forsigtig optimisme om vækstudsigterne for 2014. Vi er fortsat forsigtigt optimistiske, men begivenhederne i Ukraine/Rusland vil som nævnt af formanden medføre en negativ resultatpåvirkning. Det ændrer imidlertid ikke ved de intervaller, vi har opstillet for den forventede indtjening i 2014. Forventningerne er som følger:

Omsætningen forventes at stige med omkring 6%, hvoraf 2% skyldes virksomhedskøb. EBITDA før særlige poster forventes at blive mellem 1,25 og 1,4 milliarder. De ordinære af- og nedskrivninger forventes at stige med omkring 12% og netto-omkostningen til finansiering forventes at blive på niveau med 2012. Som udgangspunkt forventes særlige poster at udgøre en omkostning på omkring 35 millioner som vedrører One Finance projektet.

De samlede investeringer forventes at udgøre omkring 1,1 milliarder, hvoraf 250 millioner vedrører dokninger og 300 millioner vedrører færdiggørelsen af to nybygninger, ro-ro-fragtskibe til ARK-projektet. Installation af scrubber udgør 250 millioner, opgraderingen af de to passagerskibe på København-Oslo-ruten udgør 100 millioner og 200 millioner er afsat til øvrige investeringer, herunder lastbærende materiel og IT-systemer.

Disse forventninger afgives med forbehold for eventuelle markante ændringer i olieprisen og valutakurser samt konjunkturudviklingen i øvrigt.

Det var beretningen om regnskabet for 2013, og jeg giver herefter ordet til dirigenten.