

## **Formandens beretning**

Kære aktionærer og gæster,

Beretningen for 2012 fremlægges også i år sammen med direktionen, der består af Niels Smedegaard og Torben Carlsen.

2012 blev som forudset i årsrapporten for 2011 et udfordrende år for DFDS. Vores hovedmarkeder i Nordeuropa var præget af recession og øget konkurrence skabte overkapacitet, særligt på fragtmarkedet mellem Sverige og England samt på Kanalen.

Disse forhold satte deres spor i regnskabet for 2012. Resultatet før skat og særlige poster blev således reduceret til 276 millioner fra 651 millioner i 2011, en nedgang på 375 millioner.

Der er tre hovedforklaringer på det lavere resultat. Øget konkurrence mellem Sverige og England kostede omkring 100 millioner og opstarten af en ny rute på Kanalen kostede omkring 140 millioner. Den resterende nedgang på 135 millioner var drevet af recessionen i Europa og dermed lavere efterspørgsel fra både fragtkunder og passagerer.

Det var så at sige de dårlige nyheder. Den gode nyhed er, at vi i DFDS, på trods af modvinden, fortsat står stærkt. Denne position understøttes desuden af to positive begivenheder i årets første måneder.

Det svenske speditionsselskab, som flyttede mængder væk fra DFDS i januar 2012, flyttede mængderne tilbage til DFDS i begyndelsen af marts. På den baggrund opjusterede vi resultatforventningen til 2013 med 50 millioner.

Den anden positive begivenhed vedrørte vores aktiviteter på Kanalen. Den øverste engelske konkurrencemyndighed har siden efteråret 2012 undersøgt Eurotunnels køb af aktiver fra SeaFrance og opstarten af en rute mellem Dover og Calais i august sidste år. Myndighedens foreløbige afgørelse tilsiger, at Eurotunnel skal ophøre med at drive færgefart mellem Dover og Calais og sælge eller udchartre de skibe, der blev overtaget fra SeaFrance.

Den endelige afgørelse offentliggøres den 14. april og den imødeser vi naturligvis med stor interesse. Således har vi fået løst et af de tre forhold, der reducerede indtjeningen i 2012, og der er muligvis også lys for enden af tunnelen på Kanalen.

Det tredje forhold, recession og lavere efterspørgsel, er straks sværere at løse. Det vi kan gøre, og gør, i en sådan situation, er at tilpasse og effektivisere driften af såvel ruter, skibe, logistikaktiviteter som vores administration. Det vil Niels og Torben berette mere om.

Finansielt står DFDS fortsat stærkt på trods af det lavere resultat i 2012. I anerkendelse heraf foreslår vi i bestyrelsen, at der udbetales et uændret udbytte på DKK 14 pr. aktie for 2012.

Herefter går jeg videre med bestyrelsens strategiske prioriteringer for fremtiden. Som nævnt er det vores opfattelse i bestyrelsen, at DFDS generelt står stærkt, men der er ting, som kan og skal forbedres og muligheder, vi skal forfølge for at skabe værdi for virksomheden.

Først og fremmest skal DFDS' indtjening forbedres. Vores overordnede ambition er at forrente den investerede kapital med 10%. I en tid med europæisk økonomi i slæbesporet og en rente på tiårige danske statsobligationer på halvanden procent er det et ambitiøst mål. Det er vi klar over, men der skal også være noget at stræbe efter og en forrentning på 10% er inden for rækkevidde....ikke sandt, Niels og Torben!

Dernæst skal vi udnytte muligheder for at skabe værdi ved at styrke og ekspandere vores rutenetværk og logistikaktiviteter. Ligesom ved overtagelsen af Norfolkline kan synergier skabes ved sammenlægning af nye aktiviteter med eksisterende aktiviteter og ved udvidelse af netværket til nye markeder og kunder – alt sammen understøttet af vores veletablerede forretningsprocesser og systemer. Et større rutenetværk giver også værdifuld fleksibilitet i forhold til allokering af tonnager og stordriftsfordele medfører lavere enhedsomkostninger.

I forlængelse af vores vækststrategi fortsatte vi i 2012 den strategiske udvidelse af netværket på trods af modvinden. Vi udvidede aktiviteterne på Kanalen med åbningen af en ny rute mellem Dover og Calais i februar. Vores køb af 65% af en strategisk vigtig havneterminal i Gøteborg blev endeligt godkendt i april og i september overtog vi i et joint venture tre ruter fra det franske rederi Louis Dreyfus Armateurs.

Vi fortsætter ad samme spor i 2013 og arbejder på at gennemføre et par mindre virksomhedskøb i 2013 inden for både shipping- og logistikområderne.

Et andet vigtigt område for DFDS er vores samfundsansvar, som berettes om fra side 42 til side 61 i årsrapporten. Arbejdet med samfundsansvar var i 2012 især rettet mod udvikling og indkøring af en model for at forene samfundsansvar og værdiskabelse i forretningen.

Vi har besluttet at decentralisere det daglige arbejde med samfundsansvar for at støtte en integrering i forretningsområdernes dagligdag.

Vores rapportering om samfundsansvar er under stadig udvikling. Men allerede nu oplever vi, at rapporteringens krav om måling af resultater inspirerer til udvikling. Vi oplever også i stigende grad kunder, der inddrager DFDS' arbejde med samfundsansvar i deres beslutningsgrundlag. Blandt andet derfor, er vi heller ikke i tvivl om, at DFDS bliver mere konkurrencedygtig ved at integrere samfundsansvaret i forretningen.

Med hensyn til god selskabsledelse følger DFDS i al væsentlighed anbefalingerne. 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. Politikken for mangfoldighed er vedtaget tidligere i år, og her er det blandt andet et mål, at andelen af kvinder i bestyrelsen skal øges til mindst en tredjedel inden for de næste fire år og til mindst 40% i 2020.

Til sidst vil jeg gerne på vegne af bestyrelsen takke direktionen, administrerende direktør Niels Smedegaard og økonomidirektør Torben Carlsen, samt den øvrige koncerndirektion 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 sikre navigering af DFDS gennem et udfordrende år. Og tak til DFDS' medarbejdere, som ligeledes har ydet en kæmpe indsats i 2012.

Der skal i år lyde en særlig tak til vores loyale kunder for at bakke op om DFDS i et vanskeligt år. Også tak til vores øvrige samarbejdspartnere for jeres bidrag og gode samarbejde i 2012.

På trods af salget af DFDS Canal Tours har vi fortsat et sidste lager af fribilletter, som vil blive uddelt til alle tilstedeværende aktionærer og gæster ved afslutningen af generalforsamlingen.

Jeg giver herefter ordet til vores administrerende direktør Niels Smedegaard.

## Niels Smedegaards beretning

Jeg takker for ordet.

Som det fremgik af formandens beretning forfølger vi i DFDS to strategiske hovedspor: Det ene handler om effektivisering og forbedring af indtjeningen. Det andet handler om at ekspandere vores netværk.

Inden for begge spor har der været stor aktivitet i 2012. I årsrapporten har vi på side 11 opdelt årets væsentlige begivenheder i tre områder: Forretningsudvikling og konkurrence, drift og økonomi samt mennesker og miljø.

En af de væsentligste begivenheder inden for forretningsudvikling var udvidelsen af vores aktiviteter på Kanalen med åbningen af en rute mellem Dover og Calais. Det blev af flere grunde en noget sværere og mere kostbar fødsel, end vi havde forudset.

Vi åbnede Dover-Calais-ruten i februar 2012 som erstatning for den kapacitet, der blev taget ud af markedet i november 2011, da SeaFrance blev erklæret konkurs og ophørte med al sejlads. Ruten blev åbnet med ét skib og skib nummer to blev indsat i april, der dog blev erstattet af et andet skib i november på grund af tekniske problemer.

I mellemtiden erhvervede Eurotunnel uventet SeaFrances tidligere aktiver, herunder tre skibe. Gennem et nyt datterselskab under Eurotunnel, MyFerryLink, blev to af disse skibe taget i brug mellem Dover og Calais i august, og et tredje skib blev indsat i november.

Som nævnt af formanden afgør den britiske konkurrencemyndighed den 14. april i år om Eurotunnels drift af en færgerute på Kanalen kan fortsætte eller ej. Det er en vigtig afgørelse for DFDS og bestemmende for, hvordan vi fremover vil operere på Kanalen.

Eurotunnels indtræden på færgemarkedet ændrede markedssituationen radikalt i forhold til de scenarier, vi havde baseret åbningen af Dover-Calais-ruten på. På fragtmarkedet har det generelt stor betydning for kunderne, at deres leverandør af shipping services er pålidelig og til stede på lang sigt. Når det er tilfældet, har de sikkerhed for, at de har adgang til tilstrækkelig kapacitet til at servicere deres egne kunder.

Med Eurotunnels entré på færgemarkedet opstod der stor usikkerhed blandt fragtkunder om indgåelse af længere kontrakter, for hvem ville blive på markedet, når der nu var skabt en situation med åbenlys overkapacitet – DFDS eller MyFerryLink?

I tillæg til denne forværring af konkurrenceforholdene var det fra begyndelsen vanskeligere end forventet at trænge ind på fragtmarkedet med kun ét skib, da rutens frekvens ikke var konkurrencedygtig. Endvidere blev rutens pålidelighed ikke tilfredsstillende før november, hvor det blev muligt at indsætte et mere pålideligt skib.

På denne baggrund blev resultatet for Dover-Calais-ruten et meget stort tab i 2012. Vi afventer nu konkurrencemyndighedens afgørelse og arbejder samtidig med flere scenarier for, hvordan vi kan skabe en profitabel udvikling for ruten.

En anden af årets store begivenheder var knyttet til en ændring af konkurrenceforholdene for vores fragtrute mellem Gøteborg og Immingham, der er en af vores største fragtruter. Rutens kundeunderlag er en kombination af speditivsvirksomheder og producenter af tungt industrigods, for eksempel papir, biler og stål.

I 2012 blev omsætningen på denne rute reduceret med over 100 millioner, da rutens største kunde – den svenske speditivsvirksomhed NTEX - i januar 2012 sammen med en lokal svensk investor under navnet North Sea RoRo startede en konkurrerende rute. Det lykkedes for DFDS at fastholde hovedparten af vores kunder på grund af en dobbelt så høj afgangsfrekvens som den nye konkurrent og den kundeservice, vi kan levere gennem vores veletablerede systemer og havneterminaler.

I begyndelsen af marts i år fornyede og udvidede vi vores kundeaftale med NTEX og i den anden weekend af marts stoppede North Sea RoRo deres rute.

Nu er det jo sådan, at intet er så skidt, at det ikke er godt for noget. NTEXs beslutning om at flytte deres mængder i januar sidste år kom bag på os og gav anledning til en vis selvransagelse: Var vi ikke tæt nok på vores kunder? Vidste vi ikke præcist nok, hvad der var vigtigst for vores kunder?

Når vi kombinerede denne begivenhed med det faktum, at vi i 2010 og 2011 havde haft fokus på integrationen af Norfolkline og effektivisering af driften, besluttede vi at sætte yderligere fokus på kundesiden.

Det fører videre til næste kategori af væsentlige begivenheder: Drift og økonomi.

Siden jeg startede i 2007 har vi hvert år kørt forbedrings- og effektiviseringsprojekter, og det er nu blevet en del af vores måde at lede og udvikle DFDS på.

2012 var ingen undtagelse, idet vi igangsatte fire projekter, hvoraf jeg vil fremhæve kundefokus-initiativet og projektet om at reducere vores arbejdskapital, Light Capital.

På side 16 og 17 i årsrapporten har vi beskrevet kundefokus-initiativet – Customer Focus Initiative. Det er et område, der hele tiden vil være fokus på, men nu har vi tillige udviklet en målrettet tilgang til løbende at opfylde kundernes forventninger – det er vores guiding star, som vi ser her.

Formålet med at lave en guiding star er at skabe en ensartet tilgang til kundeservice i hele virksomheden. Elementerne i vores fælles tilgang, handler om, at vi skal have den bedste pålidelighed og fartplan, vi skal være nemme at samarbejde med, vi skal sørge for hurtig kommunikation, når det er vigtigt for kunden, vores medarbejdere skal kunne træffe beslutninger og løse problemer her og nu, og vi skal proaktivt komme med forslag til bedre løsninger for kunderne.

Disse elementer bygger på 50 personlige interview med større kunder i 15 lande og online-spørgeskemaer til mere end 3.000 kunder. Resultaterne af kundeundersøgelsen viste, at DFDS leverer service på et højt niveau. Vi bliver opfattet som en stærk kvalitetsvirksomhed, der leverer pålidelige serviceydelser og har effektive key account managers med et godt forhold til kunderne. Undersøgelsen viste dog også, at der er områder med plads til forbedring og det er nogle af de ting, vi har indarbejdet i vores guiding star, så vi bliver ved med at levere på områder, hvor vi er stærke, samtidig med at vi forbedrer servicen på andre områder.

Vi er stadig i gang med at rulle initiativet ud i organisationen og ved udgangen af 2013 vil det være 80% implementeret. For at følge op på udviklingen vil vi begynde at rapportere nøgletal om kundetilfredshed i blandt andet årsrapporten for 2013. I sidste ende er målet, at vores kunder opfatter DFDS som deres foretrukne leverandør.

Et andet projekt med stort potentiale er Light Capital, hvis mål er at mindske bindingen af penge i arbejdskapital. Vi forventer i 2013 at nå en reduktion på omkring 300 millioner. Det betyder, at 300 millioner vil blive frigjort til fortsat udvikling af selskabet.

Som formanden nævnte arbejder vi hele tiden med tilpasninger af driften til skiftende markedsvilkår. Det omfatter blandt andet optimering af vores fordeling af tonnage og dermed kapacitet på ruter. På Nordsøen har vi i starten af i år taget et af to skibe ud af drift på ruten fra Gøteborg til Tilbury, mens vi øger kapaciteten i Østersøen ved at tilføje et fragtskib, så kundernes efterspørgsel om kapacitet indfries.

Inden for logistikområdet har vi forenklet organisationen og skåret antallet af forretningsområder ned fra fem til tre områder: Nordic, Continental samt UK & Ireland. Som navnene antyder, er den nye organisation rettet mod de regioner, vi opererer i. I disse regioner ønsker vi at tilbyde kunderne hele vores palette af serviceydelser på tværs af aktiviteter. Det vil gøre driften og salgsarbejdet mere effektivt.

Et andet eksempel er en samling af vores passagerorganisation i England i én enhed med en fælles ledelse. Organisationerne kan nu i højere grad udveksle viden og erfaringer samt udnytte muligheder for krydssalg af produkter til passagerer.

Det bringer os til den sidste kategori af væsentlige begivenheder: Mennesker og miljø.

Det gennemsnitlige antal medarbejdere i DFDS steg med 2,8 % i 2012 til 5.239, primært som følge af åbningen af Dover-Calais-ruten og tilgangen af LD Lines. Målt ved udgangen af 2012 var der i alt omkring 5.900 medarbejdere beskæftiget i DFDS.

DFDS' seneste undersøgelse af medarbejdernes trivsel viste en høj grad af motivation og loyalitet. Undersøgelsen pegede også på forbedringsmuligheder inden for områder som personlig udvikling og karriereplanlægning samt for specifikke afdelinger og selskaber.

Hvordan vi arbejder med HR er beskrevet som en del af beretningen om samfundsansvar, eller CR, og findes i årsrapporten på side 51 til 53.

Inden for overenskomstområdet skabte DFDS i samarbejde med Dansk Metals Maritime Afdeling en nyskabelse i 2012, idet vi indførte en social fond for uarbejdsdygtige medarbejdere i overenskomsten. Det betyder, at medarbejdere i servicefunktioner på en række danske passagerskibe får mulighed for at reducere deres arbejdstid med lønkompensation. Det vil ske via udbetalinger fra fonden, hvis de på grund af sygdom eller andre årsager ikke længere magter et fuldtidsjob. Derved får de mulighed for at bevare en social tilknytning til deres arbejdsplads.

Fonden er oprettet med støtte på en million kroner fra Lauritzen Fonden, der er DFDS' største aktionær med en ejerandel på 36%, og støtte fra DFDS' Jubilæumsfond og finansieres i øvrigt via indbetalinger fra fagforeningsmedlemmer og DFDS.

På miljøområdet fortsatte vi i 2012 vores målrettede arbejde på at mindske miljøpåvirkningen fra skibenes emissioner. I 2007 opstillede vi et mål om at sænke emissioner af CO<sub>2</sub> over fem år med i alt 10%. Det mål nåede vi i 2012 på grundlag af et omfattende program for bunkerbesparelser, hvor der indgår alt fra udskiftning af propeller til brug af lavenergibelysning.

Vi har nu opstillet et nyt mål for de næste fem år, som er en yderligere reduktion på 5%. Mere information om DFDS' indsats for miljøet findes på side 54 til 57 i CR-beretningen.

I den sidste del af min beretning vil jeg kort følge op på de prioriteter og mål vi satte sidste år.

Overskriften på den første prioritering vi opstillede for 2012 var effektivisering og beredskab, og nærmere bestemt opnåelse af målene for fire forbedrings- og effektiviseringsprojekter. Udviklingen for to af projekterne, Customer Focus Initiative og Light Capital, har indtil nu været meget tilfredsstillende og indfriet forventningerne. Headlight 2 projektet, der var rettet mod vores logistikaktiviteter, nåede i mål med en positiv effekt på 25 millioner.

Det fjerde projekt var Light Crossing, der oprindeligt var rettet mod Dover-Dunkerque-ruten på Kanalen. Imidlertid blev forudsætningerne for implementeringen af dette projekt ændret af åbningen af ruten mellem Dover og Calais i februar. Projektet er derfor blevet udskudt, indtil der er skabt klarhed om situationen på Kanalen. Det arbejde, der er gennemført, opnåede forbedringer på omkring 18 millioner.

Den anden prioritet for 2012 var eksekveringen af vores vækststrategi, herunder åbningen af en ny rute mellem Dover og Calais. Som nævnt tidligere var der en række grunde til, at denne ruteåbning ikke indfrie vores forventninger. Derimod har udviklingen af ruten mellem Paldiski i Estland og Kapellskär nord for Stockholm, som vi overtog i oktober 2011, fuldt ud indfriet forventningerne.

Det var et tilbageblik og opfølgning, mere interessant er det at kigge fremad. På side 8 i årsrapporten har vi fremhævet tre prioriteter for 2013: Fasthold og tiltræk nye kunder. Et pragmatisk mål, der dels afspejler arbejdet med kundefokus-initiativet og dels, at vi opererer i markeder præget af lav eller ingen vækst. Derfor handler det om at bevare og udvide samarbejdet med de kunder, vi har, og tiltrække nye kunder.

Den anden prioritet er velkendt: Forøget lønsomhed gennem effektivisering af driften. Den sidste prioritet er at gennemføre virksomhedskøb for at styrke og udvide netværket. Som formanden nævnte arbejder vi med flere muligheder i form af mindre tilkøb inden for både logistik og shipping.

På sidste års generalforsamling var der ikke så mange lyspunkter på horisonten. I år er vi kommet godt i gang i hovedparten af vores forretningsområder. Der er ikke længere overkapacitet i markedet mellem Sverige og England, og den engelske konkurrencemyndigheds foreløbige udtalelse understøtter vores opfattelse af situationen på Kanalen. Der er derfor grund til forsigtig optimisme. Den uforudsigelige faktor for DFDS er den økonomiske udvikling i Europa, som er bestemmende for antallet af passagerer og trailere, der skal transporteres. Indtil videre, tror vi på, at der vil ske en gradvis stabilisering af efterspørgslen i 2013.

Som denne beretning forhåbentlig har givet indtryk af, har 2012 været et krævende, men også spændende år for DFDS. En stor tak herfra til alle kunder, medarbejdere og aktionærer for jeres bidrag til DFDS i 2012.

Jeg giver herefter ordet til vores økonomidirektør Torben Carlsen.

## Torben Carlsens beretning

Vi går herefter over til at behandle regnskabet for 2012 og resultatforventningen til 2013.

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 aktiviteterne ligger i datterselskaberne tager beretningen afsæt i Koncernens regnskab.

Omsætningen for 2012 blev 11,7 milliarder fordelt med 8 milliarder i Shipping Division og 4,3 milliarder i Logistics Division samt elimineringer på en halv milliard.

I forhold til 2011 steg Koncernens omsætning med beskedne 0,6%, hvilket afspejler recessionen på flere af vores hovedmarkeder og effekten af de væsentlige begivenheder, som Niels Smedegaard netop har berettet om.

På skærmen ser vi fordelingen af omsætningen i 2012 på forretningsområder i Shipping Division, hvor North Sea er det største område med 3,3 milliarder og derefter en nogenlunde lige fordeling mellem Baltic Sea, Channel og Passenger.

Omsætningen blev ændret væsentligt i flere forretningsområder i 2012. Grafen til højre viser en 7% lavere omsætning i North Sea, hvoraf omkring halvdelen af nedgangen skyldes den lavere omsætning på fragtruterne mellem Sverige og England. Den øvrige nedgang kan henføres til bortfaldet af en logistikkontrakt for en bilproducent på ruten mellem Tyskland og England samt lavere omsætning på ruterne mellem Holland og England drevet af recessionen på disse markeder.

I Baltic Sea var udviklingen mere positiv med en stigning på 4% drevet af fortsat vækst i Rusland og de omkringliggende lande. Channel har en vækst på 44%, hvilket afspejler åbningen af ruten Dover-Calais og tilgangen af to ruter fra LD Lines i årets sidste kvartal.

Omsætningen for Passenger var lidt højere end i 2011 og det kan henføres til København-Oslo-ruten, mens omsætningen på vores anden store passager rute mellem Amsterdam og Newcastle blev påvirket af lavere efterspørgsel, blandt andet også fordi de olympiske lege medvirkede til at englændere blev hjemme og fulgte med i legene.

Vi etablerede i 2012 et nyt forretningsområde, France & Mediterranean, altså Frankrig og Middelhavet. Indtil videre består aktiviteterne af en fragtrute mellem Marseille og Tunis samt salgsgenturvirksomhed og drift af havneterminaler for ruterne i Channel. Disse aktiviteter var tidligere en del af LD Lines og omsætningen på blot 32 millioner afspejler tilgangen af disse aktiviteter i slutningen af tredje kvartal i 2012.

Her ser vi så fordelingen af omsætningen på Logistics Divisions forretningsområder i 2012, hvor Continental Transport er det største område med 1,4 milliarder. Også i denne division skete der væsentlige ændringer i omsætningen sammenlignet med 2011.

Grafen til højre viser en stigning på 18% i Nordic Transports omsætning, hvilket var drevet af tilgang af nye kunder på områdets to store trafikker mellem England og henholdsvis Sverige og Danmark. Derudover er transporter til Rusland og det baltiske område øget til gavn for vort Baltic Sea rutenetværk.

Den anden markante omsætningsudvikling i Logistics Division var Nordic Contract, hvor omsætningen var 25% lavere i 2012 sammenlignet med 2011. Nedgangen skyldes konkursen af en norsk papirproducent, Peterson, og en anden kundes lukning af en papirfabrik. Tabet af disse kunder har medført, at vi har omstruktureret områdets rutenetværk og et sideportsskib er taget ud af drift og udchartret.

Omsætningen i Continental Transport var 4% lavere, blandt andet fordi vi yderligere har tilpasset containeraktiviteterne mellem Irland og Kontinentet, hvilket har reduceret omsætningen, men forbedret resultatet.

Så går jeg tilbage til koncernens resultatopgørelse til driftsresultatet før afskrivninger – EBITDA - og særlige poster, som blev reduceret med 27% til 1 milliard og 92 millioner på baggrund af lavere resultater i begge divisioner.

Som nævnt af formanden er der tre overordnede grunde til det lavere resultat: Tabet af fragtmængder mellem Sverige og England, recessionen på vores hovedmarkeder omkring Nordsøen og åbningen af Dover-Calais-ruten.

Efter afskrivninger på lige under 700 millioner blev driftsresultatet efter afskrivninger – EBIT – men før særlige poster, på 422 millioner. Oversigten på skærmen viser fordelingen på divisioner med omtrent en halvering af Shipping Divisions resultat og en nedgang i Logistics Division på 28%.

Når EBIT fordeles på Shipping Divisions forretningsområder, kan den markante effekt af den lavere omsætning på North Seas resultat tydeligt ses med en nedgang på 57%. Når resultateffekten bliver så markant, skyldes det den forholdsvis høje andel af faste omkostninger, som shipping indebærer, og dermed er mulighederne for at lave væsentlige tilpasninger på kort sigt begrænsede. Omvendt kommer indtjeningen hurtigt tilbage, når omsætningen kommer tilbage, og vi forventer en pæn forbedring af North Seas resultat i 2013.

Den anden markante resultatændring i Shipping Division var i Channel, hvor årets EBIT blev et tab på 132 millioner, primært afledt af åbningen af Dover-Calais-ruten, der som tidligere beskrevet af Niels Smedegaard blev en mere kostbar affære end forudset.

Det lavere resultat i Logistics Division var først og fremmest drevet af fornuftigt bortfald af kunder i Nordic Contract, hvor EBIT blev reduceret med 34 millioner. Den samlede nedgang i divisionens EBIT var 31 millioner og således opnåede de øvrige fire forretningsområder tilsammen en mindre resultatfremgang i 2012. Denne var primært drevet af en fortsat positiv udvikling i Continental Transport samt fremgang i Intermodal, hvor det nu er lykkedes en ny ledelse at få rettet op på containeraktiviteterne mellem Irland og Kontinentet.

Så er vi tilbage til koncernens resultatopgørelse. Ligesom sidste år indeholder regnskabet en række særlige poster. De særlige poster udgjorde i 2012 en netto-omkostning på 124 millioner. De tre største poster var nedskrivning af tre sideportsskibe med 75 millioner. Det er disse skibe, der anvendes i Nordic Contract, som jeg netop har omtalt. To passagerskibe, der sejler mellem Amsterdam og Newcastle, blev nedskrevet med 27 millioner og ophævelsen af to nybygningskontrakter medførte en omkostning på 29 millioner. De øvrige særlige poster er vist i årsrapportens note 7 på side 82.

Den sidste større post i koncernens resultatopgørelse er finansposterne, som blev en netto-omkostning på 146 millioner mod 183 millioner i 2011, altså en forbedring på 37 millioner. Denne forbedring skyldes primært en lavere netto-omkostning til renter på 23 millioner og en lavere omkostning på 13 millioner til andre finansielle omkostninger, herunder omlægning af lån i 2011.

Dermed blev årets resultat før skat på 152 millioner, og efter skat af årets resultat på 4 millioner, blev resultatet for 2012 148 millioner.

Hvordan vurderer vi så årets resultat i DFDS? Det gør vi i forhold til vores økonomiske mål, der er oplyst i årsrapporten på side 9 i kolonnen om afkast af investeret kapital. Her står vores ambition om en forrentning på 10%, som nævnt af formanden. Der står også, at vi har beregnet DFDS' kapitalomkostning til at være omkring 6%, hvilket kan betragtes som et minimumskrav til forrentningen.

Og hvordan var forrentningen så i 2012? Den var 4,5% før særlige poster for koncernen fordelt med 4,9% i Shipping Division og 7,2% i Logistics Division. I opstillingen på skærmen har vi beregnet forskellen mellem resultatet for 2012 og henholdsvis minimumskravet og ambitionen.

Som det fremgår af opstillingen er der to områder, hvor indtjeningen er for lav. Det er North Sea og Channel. I forhold til ambitionen er North Sea bagud med 268 millioner, hvoraf ca. 100 millioner skyldes bortfaldet af volumener mellem Sverige og England. Denne situation har vi løst med fornyelsen og udvidelsen af kundeforholdet med den svenske speditivirksomhed NTEX. Dermed forventer vi, at North Seas forrentning i 2013 bliver højere end minimumskravet, men lavere end vores ambition. For at løfte forrentningen til vores ambitionsniveau skal der ske en forbedring af markedsvilkårene og driften skal yderligere effektiviseres. Det bidrager blandt andet fjernelsen af et skib fra ruten mellem Gøteborg og Tilbury til.

Channel var bagud med 251 millioner i forhold til ambitionen i 2012. Udfordringen i dette forretningsområde er først og fremmest Dover-Calais-ruten. På dette område kan vi desværre ikke være håndfaste om vores planer, før vi kender den engelske konkurrencemyndigheds endelige afgørelse om de fremtidige konkurrenceforhold på Kanalen. Vi følger situationen tæt og arbejder med forskellige scenarier. Derudover kan jeg tilføje, at underskud i denne størrelsesorden ikke er acceptabel på længere sigt.

Alt i alt er det vores opfattelse, at en forrentning på 10% er et ambitiøst mål givet en omverden præget af recession, men skulle der komme mere gang i efterspørgslen efter transporttydelser, og strukturændringer der går vores vej, så er ambitionen inden for rækkevidde.



Herefter vil jeg kort gennemgå de vigtigste forhold omkring investeringer, pengestrømme og balancen i 2012.

Netto-investeringer udgjorde i 2012 en positiv pengestrøm på 239 millioner, inklusive en tilbagebetaling på 560 millioner af de forudbetalinger, der blev foretaget i forbindelse med ARK-nybygningerne i 2010 og 2011. Efter rensning for dette beløb udgjorde investeringerne 320 millioner i 2012, hvoraf 175 millioner vedrørte dokning og vedligehold af skibe. Øvrige investeringer udgjorde 147 millioner og bestod fortrinsvis af lastbærende materiel og udvikling af IT-systemer.

Med hensyn til balancen blev de samlede aktiver reduceret med 4% til 12,3 milliarder svarende til en nedgang på lige under en halv milliard, hvilket i al væsentlighed kan henføres til ophævelsen af de to nybygningskontrakter vedrørende ARK-samarbejdet.

På passivside blev de rentebærende gældsforpligtelser nedbragt med 10% til 3,2 milliarder i 2012, og når vi modregner andre rentebærende balanceposter var netto-gælden på 1,9 milliard, en reduktion på 24%. På trods af den lavere netto-gæld steg DFDS' gearing en anelse i 2012, idet forholdet mellem netto-rentebærende gæld og EBITDA før særlige poster var 1,8 mod 1,7 i 2011. Forskellen skyldes den lavere indtjening i 2012 sammenlignet med 2011.

For at runde balancen af, kan jeg oplyse, at DFDS' andel af egenkapitalen udgjorde 6 milliarder og 914 millioner ultimo 2012. Egenkapitalandelen steg med to procentpoint til 57%.

Selv om resultatet for 2012 var i den lave ende, genererede driften fortsat en positiv pengestrøm på 926 millioner, og når pengestrømmen fra investeringsaktivitet lægges oven i, var den frie pengestrøm på 1,1 milliard, hvilket er det beløb, der er til rådighed til servicering af gæld og udbetaling af udbytte. Heraf er anvendt 785 millioner til dels en udbyttebetaling på 203 millioner, og dels nedbringelse af gæld.

Beløbet til nedbringelse af gæld på 582 millioner er et netto-beløb, der blandt andet indeholder en udstedelse af virksomhedsobligationer på 500 millioner norske kroner i 2012. Det var DFDS' første obligationsudstedelse og i begyndelsen af marts i år udstedte vi yderligere obligationer for 700 millioner norske kroner. Vi har valgt at diversificere låneporteføljen med obligationer for at skabe mere fleksibilitet og gøre virksomheden mere uafhængig af bankfinansiering.

Efter disse pengestrømme endte de likvide beholdninger og værdipapirer på 1,2 milliard i 2012.

Det var regnskabsberetningen.

Inden jeg runder af med resultatforventningen til 2013, ser vi her DFDS-aktiens kursudvikling i 2012 og frem til i dag.

2012 var ikke et godt år for aktionærer i DFDS. Kursen faldt støt igennem hele året igangsat af den øgede konkurrence på fragtmarkedet mellem Sverige og England i slutningen af januar, en tiltagende afmatning af efterspørgslen og vores nedjustering af årets resultat ved offentliggørelsen af halvårsregnskabet. Nedjusteringen afspejlede først og fremmest den mere kostbare end forventede opstart af Dover-Calais-ruten.

I de første måneder af 2013 er det tabte terræn dog genvundet efter stigninger i kølvandet på den engelske konkurrencemyndigheds foreløbige afgørelse og NTEXs tilbagevenden til DFDS i Göteborg. Forhåbentlig er det ikke de sidste gode nyheder for DFDS i år.

Det sidste punkt i min beretning er resultatforventningen til 2013.

Som helhed forventes ingen eller begrænset vækst i efterspørgslen efter transport af fragt og passagerer samt logistikydelse i 2013. Derfor forventes resultatet for 2013 at blive på niveau med eller lidt bedre end i 2012.

I resultatforventningen indeholdt i årsrapporten på side 15 var det forudsat, at resultatet i 2013 fortsat ville være tynget af strukturel overkapacitet på fragtmarkedet mellem Sverige og England. Den forudsætning kan vi nu se bort fra og på den baggrund forventes følgende i 2013:

Omsætningen forventes at stige med omkring 5% drevet af helårseffekten af tilgangen af LD Lines og opstarten af Dover-Calais-ruten i 2012.

EBITDA før særlige poster forventes at blive mellem 1,1 og 1,3 milliarder.

De ordinære af- og nedskrivninger samt netto-omkostningen til finansiering forventes at blive på niveau med 2012. Som udgangspunkt forventes ingen særlige poster.

De samlede investeringer forventes at udgøre omkring 950 millioner, heraf udgør 560 millioner investering i to nybygninger, ro-ro-fragtskibe til ARK-projektet. Investering i afprøvning af ny miljøteknologi, såkaldte scrubbers, på tre skibe forventes at udgøre 100 millioner og dertil kommer en investering på 275 millioner i vedligehold af aktiver, herunder dokning af skibe og fornyelse af lastbærende materiel.

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.

