

Generalforsamling, København d. 24. marts 2015

Formandens beretning

Kære aktionærer og gæster,

Bestyrelsens beretning om det forløbne år 2014 fremlægges ligesom sidste år sammen med administrerende direktør Niels Smedegaard.

2014 blev et godt år for DFDS.

Omsætningen steg med 6% til 12,8 milliarder kroner og driftsresultatet før afskrivninger steg med 18% til 1,43 milliarder. Bundlinien – resultatet før særlige poster og skat – steg endnu mere med 56% til 571 millioner.

I begyndelsen af 2014 var vi forsigtigt optimistiske. Når vi i dag kigger tilbage på 2014, var der god grund til at være både optimistisk og forsigtig. Optimismen blev først og fremmest bekræftet af solid fremgang i Storbritanniens økonomi, mens begivenhederne i Rusland og Ukraine bekræftede forsigtigheden.

I slutningen af januar 2014 fik vi et forvarsel om begivenhederne i Rusland, da et forbud mod import af kød blev indført. Siden blev vores shipping- og logistikaktiviteter på de baltiske markeder og det russiske marked, negativt påvirket af annekteringen af Krim, konflikten i Ukraine og yderligere sanktioner.

Resultatfremgangen i 2014 blev således opnået på trods af modvinden for vores baltiske og russiske aktiviteter, idet modvinden på Nordsøen og Kanalen var stærkere. Dertil kom en væsentlig resultatfremgang for logistikaktiviteterne, blandt andet som følge af resultatet af tilgangen af tre virksomhedskøb.

Resultatfremgangen blev også hjulpet på vej af vores forbedrings- og effektiviseringsprojekter.

Niels og Torben vil i deres beretninger uddybe årets resultatudvikling.

Hvis jeg kort skal opsummere DFDS' situation, så står vi strategisk og finansielt stærkt her ved indgangen til 2015.

I 2014 trimmedede vi rutenetværket ved at lukke tre ruter, som ikke ville kunne bære ekstra omkostninger til brændstof som følge af overgangen til nye svovlregler. Vi tilpassede også aktiviteterne i Østersøen til de nye markedsvilkår i denne region.

Vi udvidede logistikaktiviteterne gennem to virksomhedskøb i Storbritannien inden for opbevaring og distribution af køl- og frysevarer.

Salgsarbejdet og driften blev yderligere effektiviseret i kraft af vores kundefokus-initiativ og en række projekter rettet mod indkøb, samling af regnskabsfunktioner i Polen, reduktion af arbejdskapital med mere.

Overgangen til de nye svovlregler den 1. januar 2015 er forløbet stort set gnidningsfrit på baggrund af en omfattende kommunikationsindsats over for vores fragtkunder og investering i scrubbere.

Vi er tættere på en løsning af overkapaciteten på Kanalen, og håber, at 2015 bliver året, hvor en langsigtet løsning af konkurrenceforholdene kommer på plads.

Vi har finansiell kapacitet til at realisere synergier ved at styrke og udvide vores rutenetværk og logistikaktiviteter, hvis de rigtige muligheder opstår.

Så alt i alt, er vi mere optimistiske end på samme tid sidste år og trimmet og klar til at drage fordel af et opsving i Europas økonomier.

På den baggrund er forventningen til driftsresultatet før afskrivninger, EBITDA, øget til mellem 1,55 og 1,65 milliarder kroner for 2015.

DFDS' økonomi blev således yderligere stabiliseret i 2014. Det kan blandt andet måles på, at pengestrømmen fra driften efter investeringer var positiv med 329 millioner kroner på trods af investeringer på 1,1 milliard.

I det lys er vi i bestyrelsen meget tilfredse med politikken for kapitalstruktur og udlodning indført i efteråret 2013. Som en følge af politikken udloddede DFDS i alt 472 millioner kroner til aktionærerne i 2014, heraf 177 millioner som udbytte og 295 millioner ved tilbagekøb af aktier.

I 2015 forventer vi at øge udlodningen. Udbyttet foreslås øget til 18 kroner pr. aktie fra 14 kroner pr. aktie sidste år. Derudover er det intentionen at igangsætte yderligere et tilbagekøbsprogram på 300 millioner kroner, så snart det nuværende program på 200 millioner er gennemført, forventeligt primo april 2015.

Jævnfør politikken er der to måder at udlodde overskydende kapital på: Ved at betale udbytte og ved aktietilbagekøb, herunder annullering af de tilbagekøbte aktier.

I bestyrelsen forholder vi os løbende til balancen mellem udbytte og aktietilbagekøb. Der er hensyn at tage til blandt andet aktiens likviditet, som påvirkes af det såkaldte free float, det vil sige, hvor stor en andel af aktierne, der reelt er tilgængelige for handel. Af samme grund har Lauritzen Fonden deltaget pro rata i aktietilbagekøbene, således at aktiens procentuelle free float bevares.

Derudover drøftes løbende balancen mellem udlodning og opretholdelse af finansiel kapacitet til at gennemføre større, lønsomme investeringer, herunder virksomhedskøb.

Ved udgangen af 2014 var DFDS' aktiekapital på 1 milliard og 265 millioner kroner. På grafen vises ejerstrukturen ved udgangen af henholdsvis 2013 og 2014. Den væsentligste ændring er en stigning i udenlandske aktionærers ejerandel til 20% af den navnenoterede aktiekapital mod 13% i 2013. Siden årsskiftet er den udenlandske ejerandel steget yderligere til 23%.

Den daglige gennemsnitlige handel i DFDS-aktien steg med 62% til 9 millioner kroner i 2014 og antallet af daglige handler steg med 91%.

Interessen for DFDS-aktien er således blevet væsentlig bredere og handlen i aktien er øget, hvilket er sundt for aktiens værdiansættelse i markedet. Vi fortsætter i bestyrelsen med at vurdere tiltag, der kan bidrage til interessen for DFDS-aktien.

Den finansielle kommunikation til vores interessenter, herunder aktionærer og investorer, blev videreudviklet i 2014.

I lighed med sidste år blev årsrapporten udarbejdet på engelsk i et format velegnet til skærmb brug. DFDS Overblik er et trykt uddrag af årsrapporten på dansk og engelsk. Det er denne tryksag, der udsendes til aktionærer, som beder om at modtage det på investorportalen.

Hertil kom tre nyskabelser. Vi lavede for første gang en online udgave af DFDS Overblik, inklusive to videoer. Online-udgaven er tilgængelig på DFDS' hjemmeside. Vi udsendte en regnskabsmeddelelse for 4. kvartal og årsafslutningen, ligeledes for første gang. Vi gjorde CR rapporten om samfundsansvar mere tilgængelig ved at reducere tekstmængden og gøre den visuelt mere interessant.

Næste år kommer endnu en nyskabelse, idet meddelelsen om 4. kvartal og årets afslutning udsendes tidligere end årsrapporten, planlagt til lidt før midten af februar, således at markedet så hurtigt som muligt modtager vigtig information om 4. kvartal, årets hovedtal og forventningerne til det kommende år.

Årsrapporten med det fulde regnskab og noteapparat udsendes efterfølgende sidst i februar.

Med disse ændringer målrettes kommunikationen yderligere til vores forskellige interessenter, herunder hurtigt, overskuelig og relevant information til finansielle markedsdeltagere.

Som nævnt har vi videreudviklet vores rapport om samfundsansvar, der redegør for mål, politikker og resultater.

Vigtige ansvarsområder for DFDS er passagerers og medarbejderes sikkerhed, medarbejdernes arbejdsmiljø, måling og reduktion af virkningerne af vores aktiviteter på miljøet og opfyldelse af kundernes behov.

Vi stræber efter at handle ansvarligt til alle tider for at skabe værdi for samfundet som helhed og for vores interessenter. Det bidrager også til at gøre DFDS til en mere attraktiv leverandør og arbejdsgiver.

Med hensyn til god selskabsledelse følger DFDS anbefalingerne bortset fra én anbefaling, idet vi ikke har indarbejdet en aldersgrænse i vedtægterne for bestyrelsesmedlemmer.

Tre andre anbefalinger følger vi kun delvist. Den ene anbefaling vedrører mål for andelen af kvinder i ledelsen. Vi har opstillet et mål for andelen af kvinder i bestyrelsen, men ikke opstillet et mål for andelen af kvinder i ledelseslaget under bestyrelsen. Imidlertid arbejder vi aktivt i DFDS med diversitet, særligt med henblik på at øge andelen af kvindelige ledere. Som det er nu, er 28% af ansatte i DFDS kvinder, mens kun 6% af lederstillingerne er besat af kvinder.

Den anden anbefaling vedrører sammensætning af bestyrelseskomiteer med et flertal af uafhængige medlemmer. Dette er ikke tilfældet i revisionskomiteen, hvor formanden er uafhængig, men ikke de to øvrige medlemmer.

Den tredje anbefaling vedrører oplysning af individuelle aflønningsforhold for direktionen, der ikke oplyses, idet vi vurderer, at det ikke er en nødvendig oplysning.

På DFDS' hjemmeside er politikker for mangfoldighed og vederlag tilgængelige. Vederlagspolitikken fastsætter rammerne for aflønning af bestyrelse, direktion og medarbejdere. Politikken er blevet revideret for at reflektere ændrede regler for beskatning af optioner samt for at præcisere, at optioner til ledelsen og øvrige ledende medarbejdere tildeles af bestyrelsen, jævnfør også punkt 6b på dagsordenen.

På vegne af bestyrelsen vil jeg afslutningsvis takke direktionen, Niels og Torben, den øvrige koncernledelse - Peder, Eddie og Henrik – og alle vores øvrige medarbejdere for en flot indsats i 2014.

Også tak til vores kunder og samarbejdspartnere for samarbejdet i 2014, som vi ser frem til at fortsætte i det nye år.

Jeg giver herefter ordet til vores administrerende direktør Niels Smedegaard.

Niels Smedegaards beretning

Jeg takker for ordet.

Konstant forbedring står der på forsiden af DFDS Overblik, og det gør der, fordi det er den røde tråd, der binder mål, strategi og resultater sammen.

Konstant forbedring betyder at gøre tingene lidt bedre hver dag. Det er en del af kernen i The DFDS Way, som hjalp os til at levere en betydelig fremgang i resultatet for 2014.

Året var især præget af forberedelserne til overgangen til de nye svovlregler, der trådte i kraft den 1. januar 2015. De nye regler tillader et svovlindhold i skibes brændstof på 0.1% i Østersøen, Nordsøen og Den Engelske Kanal, hvilket er vores primære markedsområder. Tidligere var grænsen 1.0%.

Ændringen lyder umiddelbart ikke dramatisk, men der er tale om en af de allerstørste regelændringer for nordeuropæisk skibsfart i nyere tid, idet prisdifferencen på det dyrere brændstof med 0.1% svovl er på omkring 1.500 kroner pr. ton eller en stigning på ca. 50%. At det er en meget væsentlig ændring illustreres af, at DFDS i 2014 købte brændstof for 1,7 milliarder kroner.

Der har således været meget på spil og vores forberedelser har været grundige. De startede allerede i 2009 med afprøvning af teknologi til at rense emissionsgasser for svovl. Det blev efter en del hårdt arbejde til en succes og i dag er DFDS et af verdens førende rederier inden for scrubberteknologi.

Foruden miljømæssige fordele, giver en scrubber mulighed for at anvende en billigere type brændstof. Det er godt for vores konkurrencedygtighed i forhold til konkurrerende transportformer som vej-, jernbane- og containertransport. Vores investeringsprogram i scrubbere omfatter op mod 21 scrubbere til en samlet værdi på 750 millioner kroner.

I løbet af 2014 intensiverede vi dialogen med vores fragtkunder om den fælles udfordring og det tillæg, de ville modtage for at dække den højere omkostning til brændstof. Samtidig benyttede vi lejligheden til at strømline vores brændstoffillæg på tværs af rutenetværket, således at vi i dag har et fuldstændig ensartet og mere effektivt system.

Den sidste forberedelse var lukningen af tre ruter, hvis resultatudvikling ikke ville kunne bære overgangen til det nye brændstof. Esbjerg-Harwich blev lukket i slutningen af september 2014, og hovedparten af rutens fragtmængder har vi overført til vores anden og fortsættende rute ud af Esbjerg, der udelukkende sejler fragt til Immingham.

Fragtruten Gøteborg-Tilbury blev lukket i november 2014 og Portsmouth-Le Havre blev lukket ved udgangen af december 2014. De tre skibe, der var beskæftiget på disse ruter, er tilbageleveret eller udchartret. Vi gik dermed ind i 2015 med et trimmet og mere effektivt rutenetværk, hvilket vil bidrage positivt til resultatudviklingen i 2015.

Overgangen til de nye emissionsregler blev herudover hjulpet på vej af den markante nedgang i olieprisen, som tog fart fra efteråret 2014. Det medførte, at tillæggene til vores fragtkunder blev væsentlig lavere end forudset tidligere i 2014. Dermed blev det også nemmere for vores fragtkunder at få dækket tillæggene hos deres kunder.

På skærmen ser vi rutenetværket for vores Shipping division, hvis omsætning steg med 2% til 8,7 milliarder kroner i 2014. Driftsresultatet før afskrivninger og særlige poster steg med 14% til 1,3 milliard .

Fremgangen var primært drevet af en bedre kapacitetsudnyttelse af ruter og havneterminaler på Nordsøen. Kanalens tab blev reduceret væsentligt på baggrund af en stærk højsæson for passagerer og øgede fragtmængder. Dertil kom øgede indtægter fra udchartring af skibe.

Det var plussiden. Minussiden bestod primært af en resultatnedgang for ruterne på Østersøen på grund af lavere mængder og priser på nogle ruter, afledt af bortfaldet af Ruslands kødimport og andre sanktioner. Imidlertid tilpassede vi i løbet af året kapaciteten i Østersøens rutenetværk til de nye markedsvilkår. Vi gjorde os tillige mindre afhængige af russiske mængder ved at målrette salgsarbejdet.

Vi forventer en resultatfremgang i år, selv om efterspørgslen fra Rusland forventes at forblive svag gennem hele året.

Nu var 2014 ikke kun præget af effektivisering og trimning af aktiviteterne. I vores Logistik division ekspanderede vi forretningen. Divisionens omsætning steg således med 11% til 4,6 milliarder kroner i 2014.

Mere imponerende var resultatudviklingen, hvor driftsresultatet før afskrivninger og særlige poster steg med 34% til 200 millioner kroner.

Vi gennemførte to virksomhedskøb i 2014. I januar 2014 udvidede vi aktiviteterne inden for køl- og frys-logistik i Skotland med købet af STEF med en omsætning på omkring 90 millioner kroner. STEFs aktiviteter blev sammenlagt med vores eksisterende forretning i Skotland og der blev opnået en række synergier i løbet af året og flere vil blive realiseret i 2015.

Det andet virksomhedskøb var ligeledes inden for køl- og frys-logistik. Således overtog vi Quayside med hovedsæde i Grimsby på den engelske østkyst med virkning fra juli 2014. Virksomhedens omsætning er på omkring 210 millioner kroner. Med dette køb fik vi udvidet vores netværk inden for dette logistiksegment til England og også her er vi i gang med at høste en række synergier fra sammenkøring af aktiviteter.

Omsætningen for logistikaktiviteterne blev endvidere positivt påvirket af helårseffekten af en større logistikkontrakt indgået med en bilproducent i september 2013. I slutningen af 2014 indgik vi yderligere en kontrakt med en omsætning på omkring 100 millioner kroner med samme bilproducent, som er under opstart i denne måned.

Vores vedvarende fokus på kundetilfredshed begynder således nu at give resultater i form af nye kontrakter og dermed øget omsætningsvækst og indtjening.

Vi arbejder også med konstant forbedring af vores effektivitet på andre områder, som nævnt af formanden.

I 2015 er det målet at frigøre yderligere omkring 100 millioner kroner i arbejdskapital og opnå årlige besparelser på 15-20 millioner fra centraliseringen af dele af vores regnskabsfunktioner i Polen.

På indkøbssiden opnåede vi forbedringer på lige over 100 millioner kroner i 2014, som vil få fuld effekt i 2015. Vi har nu opstillet et mål om yderligere forbedringer på 50 millioner med delvis effekt i 2015 og fuld effekt i 2016.

Sideløbende med effektiviseringen af driften arbejder vi på at opnå synergier fra integration af virksomhedskøb i vores eksisterende aktiviteter. Forhåbentlig kan vi næste år berette om et par nye virksomhedskøb.

I DFDS stræber vi efter at handle ansvarligt, når vi transporterer passagerer og fragt på vores skibe og leverer transport- og logistikløsninger til producenter.

Det omfatter mål for at reducere påvirkningen af miljøet, sikkerhed for mennesker og gods, sikring af jobs og gode arbejdsforhold, at tage sociale initiativer og at være en mangfoldig virksomhed hvad angår nationalitet, køn, race og alder. Vi beskytter også vores virksomhed mod bedrageri og søger at kommunikere og samarbejde med vores interessenter på en troværdig måde.

Det er alt sammen en del af vores bestræbelser på at skabe værdi, både for samfundet og for vores interessenter.

Hvert år stræber vi efter at gøre fremskridt i vores arbejde inden for virksomhedsansvar. Vi støtter nye initiativer, som gavner vores miljø og andre grupper af interessenter, så længe det gøres på lige betingelser for alle involverede parter. Vores investering i scrubbere demonstrerer vores vilje og evne til at reagere effektivt på store miljømæssige udfordringer.

Vores Corporate Responsibility rapport for 2014, som kan hentes på DFDS' hjemmeside, beskriver resultaterne af vores arbejde med ansvarlighed, vores politikker, vores processer og systemer og vores planer til sikring af vedvarende forbedringer for fremtiden.

På sidste års generalforsamling var der meget, der pegede på, at den langstrakte konkurrencesag om Kanalen ville blive afsluttet inden udgangen af 2014.

Det lykkedes dog ikke, da den sidste appelafgørelse lige akkurat blev skubbet ind i 2015 og derefter fik den ene part i sagen – SCOP, som er et kooperativ af tidligere ansatte i SeaFrance, der på kontraktbasis arbejder for Eurotunnel med skibsdrift – tildelt en hasteappel i den engelske Court of Appeal, svarerende til landsretten i Danmark.

Eurotunnel, den anden og primære part i sagen, har ikke appelleret og i øvrigt meddelt, at de nu søger en køber til MyFerryLink.

Den 11. og 12. marts 2015 blev der afholdt en høring om sagen i Court of Appeal. Det er ikke oplyst, hvornår en afgørelse vil blive offentliggjort, men lignende sager afgøres typisk i løbet af fire til seks uger, hvilket indikerer en afgørelse i løbet af april.

Der resterer nu kun én yderligere appelmulighed, så vidt vi er orienteret, og det er den engelske højesteret. Herudover afventer vi en afklaring af Eurotunnels salg af skibene.

Belært af erfaringen, vil vi i dag undlade at komme med en vejledende forventning om, hvornår sagen vil være endeligt afsluttet. Vi nøjes med at konstatere, at vi er tættere på en endelig afgørelse af sagen, men det ville da være dejligt, hvis vi kunne lægge det bag os i år og for alvor begynde at kigge fremad og tjene penge på Kanalen.

Lad mig runde af med vores strategiske prioriteringer

For 2014 var vores prioriteter kundefokus, effektivisering af driften samt udvidelse og styrkelse af netværket

For 2015 har vi fem prioriteter: Kundefokus er igen på førstepladsen. Dernæst skal vi følge overgangen til de nye svovlregler helt til dørs, og vi fortsætter med at arbejde på at udvide og styrke vores netværk.

Medarbejdertilfredshed og -udvikling er et område, som vi kommer til at lægge endnu mere vægt på fremover. Tiltrækning, udvikling og fastholdelse af medarbejdere er en forudsætning for at være førende i vores branche.

Endelig fortsætter vi med effektiviserings- og forbedringsprojekter i 2015.

Vores grundantagelse om konjunkturudviklingen i 2015 er fortsat, at væksten i Europa gradvis vil få mere momentum i løbet af året, hjulpet på vej af det lave renteniveau og de lave oliepriser samt en spirende optimisme om fremtiden.

Større optimisme, højere aktivitet, afføder flere passagerer og flere varer, der skal transporteres. Vi regner derfor med et travlt år, i et DFDS, som samtidig er mere effektivt og strømlinet end for bare et år siden.

Som formanden nævnte, er vi i DFDS klar til et opsving, der forhåbentlig vil komme vores kunder, medarbejdere og aktionærer til gode i 2015. Tak for jeres støtte og samarbejde i 2014.

PKT 2. Torben Carlsens beretning om årsrapporten

Vi går herefter over til at behandle årsrapporten for 2014, herunder resultatforventningerne til 2015.

På skærmen har vi et uddrag af Koncernens resultatopgørelse. På generalforsamlingen er det principielt set regnskabet for moderselskabet, DFDS A/S, der skal forelægges, men da store dele af DFDS' aktiviteter udføres af datterselskaber, tager beretningen afsæt i Koncernens regnskab.

Omsætningen for 2014 blev 12,8 milliarder kroner fordelt med 8,7 milliarder i Shipping Division og 4,6 milliarder i Logistics Division hvorfra fratrækkes elimineringer på godt 600 millioner.

Sammenlignet med 2014 steg Koncernens omsætning med 6% som følge af fremgang i begge divisioner.

Shipping divisionens omsætning steg med 2%. På skærmen vises fordelingen af omsætningen i 2014 på Shipping divisionens forretningsområder. North Sea er fortsat det største område med 3,4 milliarder kroner i omsætning efter en stigning på 3% hovedsageligt som følge af øgede fragtmængder. Channel opnåede en fremgang på 9% drevet af dels flere fragtmængder og passagerer, dels en højere omsætning pr. passager.

I Baltic Sea blev omsætningen reduceret med 6%, hvilket skyldes bortfaldet af den russiske kødimport i slutningen af januar 2014 og effekter af yderligere sanktioner introduceret senere på året.

Logistik divisionens omsætning steg med 11%. Her ser vi omsætningen fordelt på forretningsområder i 2014, hvor Continent fortsat er det største område med to milliarder kroner i omsætning.

Nordics omsætning steg med 17% i 2014 og med 7% justeret for helårseffekten af købet af Karlshamn Express i 2013. UK & Irelands omsætning steg med 20% som følge af købet af STEF og Quayside. Justeret for disse køb steg omsætningen her med 2%.

Så går jeg tilbage til koncernens resultatopgørelse hvor driftsresultatet før afskrivninger – EBITDA - og særlige poster, steg med 18% til 1 milliard og 433 millioner kroner på baggrund af fremgang i begge divisioner.

Efter afskrivninger på 772 millioner kroner blev driftsresultatet efter afskrivninger – EBIT – men før særlige poster, på 695 millioner. Oversigten på skærmen viser fordelingen på divisioner med god fremgang i begge divisioner.

På grafen ses Shipping divisionens EBIT før særlige poster fordelt på forretningsområder med en fremgang på 38% i North Sea, som først og fremmest var drevet af højere fragtmængder. Der var en tilbagegang på 29% i Baltic Sea på grund af de omtalte lavere fragtmængder til Rusland. Underskuddet på Kanalen blev reduceret med 60 millioner kroner til et underskud på 40 millioner i 2014 og dette underskud forventes yderligere reduceret eller elimineret i 2015.

Indtjeningsniveauet for Passenger var stabilt med en fremgang på 4% i 2014. Hertil kom en resultatstigning på 42 millioner kroner for ikke-allokerede aktiviteter, der primært vedrører udchartring af overskydende skibe.

På samme måde ser vi her Logistik divisionens EBIT før særlige poster fordelt på forretningsområder. Resultatet for Nordic steg med 68% som følge af en væsentlig resultatforbedring for de norske aktiviteter samt tilgangen af Karlshamn Express. Continents resultat gik derimod tilbage med 30% på grund af ubalancer i flere væsentlige korridorer. UK & Irelands resultat steg med 74%, hvoraf lidt over halvdelen af fremgangen skyldes tilgangen af virksomhedskøb. Dertil kom forbedringer i alle øvrige områder.

Så er vi igen tilbage ved koncernens resultatopgørelse. Ligesom sidste år indeholder regnskabet en række særlige poster. De særlige poster udgjorde i 2014 en netto-omkostning på 70 millioner kroner, hvilket hovedsageligt afspejler engangsomkostninger afledt af de tre rutelukninger, 32 millioner, og flytningen af en stor del af vores regnskabsfunktioner til Polen, 30 millioner.

Den sidste større post i koncernens resultatopgørelse er finansposterne, der udgjorde en netto-omkostning på 124 millioner kroner mod 136 millioner i 2013, altså en forbedring på 12 millioner. I 2014 indgår en indtægt

på 28 millioner vedrørende et lån fra en minoritetsaktionær i et datterselskab. Justeret for denne indtægt var der således en højere finansomkostning i 2014, hvilket kan henføres til en stigning i valautakurstab.

Dermed blev årets resultat før skat på 502 millioner kroner, en stigning på 43%. Efter skat af årets resultat på 68 millioner, blev årets resultat efter skat på 434 millioner.

Afkastet af den investerede kapital før særlige poster, ROIC, steg til 8,0% fra 5,8% i 2013. Vi kom således i 2014 et godt stykke tættere på vores mål om en forrentning på 10%.

Vores ROIC Drive projekt blev videreudviklet i 2014, og vi har nu opdelt aktiviteterne i omkring 90 enheder med eget resultat. Disse enheder vil for første gang i år alle udarbejde forretningsplaner for, hvordan de kan forbedre deres afkast. I 2014 gennemførte vi tillige en række ROIC Drive-møder med ledelsen i de forskellige regioner, hvilket har været inspirerende og konstruktivt for alle parter.

Herefter vil jeg gennemgå de vigtigste forhold omkring investeringer, pengestrømme og investeret kapital i 2014.

Netto-investeringer bidrog i 2014 med en negativ pengestrøm på 1 milliard og 69 millioner kroner. De primære investeringer var 265 millioner til scrubbere, 200 millioner til de to ARK-nybygninger, og 375 millioner til dokninger og opgradering af skibe. Sidstnævnte beløb var væsentlig højere end sædvanligt på grund af opgraderingen af to Oslo-både og et højt antal dokninger. Virksomhedskøb udgjorde 85 millioner.

Den investerede kapital udgjorde ved udgangen af 2014 8,6 milliarder kroner, en stigning på 1% sammenlignet med 2013. I den investerede kapital indgik en netto-arbejdskapital på minus 681 millioner mod minus 419 millioner i 2013, hvilket vil sige, at der blev frigjort 262 millioner, der tidligere var bundet i arbejdskapital.

De rentebærende gældsforpligtelser udgjorde 3,2 milliarder kroner ultimo 2014, og når vi modregner andre rentebærende balanceposter var den netto-rentebærende gæld 2,5 milliarder. DFDS' finansielle gearing blev dermed 1,7, målt som forholdet mellem netto-rentebærende gæld og EBITDA før særlige poster, hvilket var på niveau med 2013.

DFDS' andel af egenkapitalen udgjorde ultimo 2014 6 milliarder og 76 millioner kroner, hvilket var 187 millioner lavere end i 2013. Nedgangen skyldes, at udlodningen af 472 millioner og værdi- og valutareguleringer på minus 180 millioner oversteg det overførte resultat på 434 millioner. Egenkapitalandelen var 50% ved udgangen af 2014.

Pengestrømmen fra driften var 1,4 milliarder kroner og efter investeringer på 1 milliard og 69 millioner var den frie pengestrøm på 329 millioner. Det er det beløb, der blev genereret i 2014 til servicering af gæld og udbetaling af udbytte.

Pengestrømmen fra finansiering var negativ med 805 millioner kroner, inklusive betaling af renter og andre finansposter. Heri indgår en netto-forøgelse af gælden på 221 millioner, herunder udstedelsen af en ny obligation på en halv milliard kroner, og den førømtalte udlodning på 472 millioner.

Alt i alt var den samlede pengestrøm negativ med 475 millioner kroner og de likvide beholdninger og værdipapirer blev således reduceret til 694 millioner fra 1,2 milliarder i 2013.

Det var regnskabsberetningen.

Ligesom 2013, var også 2014 et godt år for aktionærer i DFDS. Kursen steg med 35% til 591, og når udbytteafkastet på 3% lægges oveni, var den samlede forrentning 38% i 2014. Denne forrentning kan sammenholdes med en stigning på 19% i det samlede danske aktiemarkedsindeks i 2014.

Det var særligt i årets sidste kvartal, at kursen begyndte at stige, blandt andet på baggrund af vores opjustering af årsresultatet i november 2014.

Det vægtede, gennemsnitlige antal cirkulerende aktier, det vil sige eksklusive beholdningen af egne aktier, var 12 millioner og 449.000 i 2014. Det var ca. 1,5 millioner aktier færre end i 2013 som følge af annulleringen af aktier købt af AP Møller-Mærsk i efteråret 2013. Vi annullerede tillige 650.000 aktier i december 2014, hvilket dermed først får fuld effekt på det gennemsnitlige antal aktier i 2015.

Det er vores klare indtryk, at investorer og aktionærer er glade for DFDS' aktive kapitalstruktur- og udlodningspolitik, og som formanden nævnte, vurderes tiltag løbende, der kan gøre det endnu mere attraktivt at være aktionær i DFDS.

Det sidste punkt er resultatforventningen til 2015.

Jævnfør Niels Smedgaards beretning er vores grundantagelse om konjunkturudviklingen i 2015, at væksten i Europa gradvis vil få mere momentum i løbet af året. Forventningerne er på den baggrund som følger:

Omsætningen forventes at stige med omkring 3%, og med omkring 5% justeret for rutelukninger og virksomhedskøb i 2014.

EBITDA før særlige poster forventes at blive mellem 1,55 og 1,65 milliarder kroner. De ordinære af- og nedskrivninger forventes at stige med omkring 10%. Som udgangspunkt forventes særlige poster at udgøre en omkostning på omkring 12 millioner vedrørende One Finance projektet.

De samlede investeringer forventes at ville udgøre omkring 650 millioner kroner, hvoraf 275 millioner vedrører scrubbere samt 150 millioner til dokninger og opgraderinger, altså væsentligt mindre end i 2014. Der er afsat 225 millioner til øvrige investeringer, herunder lastbærende materiel og IT-systemer.

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

Det var forelæggelsen af årsrapporten for 2014, og jeg giver herefter ordet til dirigenten.