

DFDS' generalforsamling, København 4. juni 2020

Kære aktionærer,

Som formand for DFDS' bestyrelse vil jeg gerne byde velkommen til den ordinære generalforsamling, herunder alle som følger generalforsamlingen på nettet. Vi udskød tidligere på året, den 13. marts, generalforsamlingen i håbet om at kunne holde en mere almindelig, fysisk generalforsamling. To måneder senere, den 13. maj, besluttede vi at indkalde til generalforsamling på trods af Covid-19 restriktionerne, idet vi ikke anså det for formålstjenstligt fortsat at vente længere. På grund af Covid-19 er der desværre fortsat forbud mod større forsamlings. Derfor er der i år arrangeret et webcast af generalforsamlingen, så den kan følges direkte.

På grund af omstændighederne kan der ikke stilles spørgsmål eller stemmes direkte. Til gengæld har der været mulighed for at sende spørgsmål og stemme pr. brev forud for generalforsamlingen.

Her på DFDS' hovedkontor er vi en forsamling på færre end ti personer, idet vi har frarådet aktionærer til at deltage fysisk i generalforsamlingen, jævnfør reglerne for forsamling af mere end ti personer. Til stede her i dag i panelet er, ud over mig selv, Torben Carlsen, President & CEO for DFDS og Finn Møller. Vi håber og forventer, at generalforsamlingen næste år kan afholdes som en forsamling med den vanlige gode dialog mellem aktionærer og ledelsen.

Før det formelle møde begynder, vil jeg gerne benytte lejligheden til at sende en dybfølt tak til ledelsen og til samtlige ansatte og kolleger i hele DFDS, fra Baltikum til Storbritannien, fra Middelhavet til det høje nord. Alle har bidraget og ydet en ekstraordinær indsats, hvad enten det har betydet ændrede vagtplaner, længere sejltid, hjemmearbejde eller for nogle uvis hjemsendelse.

Jeg er imponeret over den vedholdenhed og professionelle tilgang alle har haft til den noget specielle situation. Og jer er taknemmelig for det engagement og den ekstra vilje og gejst, som er udvist.

Dette gælder krisehåndteringen i sig selv, smittefare-forebyggelse og operationelle foranstaltninger. Og det gælder de forretningsmæssige tiltage og forandringer, som Covid-19 tilbagegangen har medført.

Til ledelsen og til alle i DFDS: Tusind tak, I har gjort det godt!

Formandens beretning

Kære aktionærer,

Bestyrelsens beretning om 2019 fremlægges af mig selv som formand og Torben Carlsen, som nævnt President & CEO for DFDS.

Covid-19 har siden marts vendt op og ned på livet i Europa, hvor DFDS' færgeruter og logistikløsninger indgår som væsentlige dele af transportinfrastrukturen. Markedsvilkår, som vi tog for givet for blot nogle måneder siden, er nu radikalt forandrede, usikkerheden er ekstraordinært høj, og vi står givetvis over for periode med særdeles vanskelige markedsvilkår.

Indledningsvis vil jeg på grund af disse ekstraordinære omstændigheder give en kort status over den aktuelle situation for DFDS. Som bekendt kommer hovedparten, omkring 84%, af DFDS' omsætning fra fragttaktiviteter. Vi er lidt stolte over, at alle fragtfærgeruter og logistikløsninger er videreført gennem hele nedlukningsperioden. Kapaciteten er løbende tilpasset efterspørgslen, som har været reduceret væsentligt siden midten af marts, men alle ruter og alle kunder har været servicerede uden forbehold. I overensstemmelse med vores forventning er aktivitetsniveauet igen begyndt at stige i den seneste måneds tid.

Derudover er DFDS påvirket af de fortsat gældende rejserestriktioner for privatpersoner. De har medført, at vi suspendede de to store passagereruter – København-Oslo og Amsterdam-Newcastle – fra midten af marts, og det er de fortsat. Dog ser det nu ud til, at København-Oslo-ruten kan genåbne den 25. juni. Dertil kommer, at der kun medtages passagerer med et anerkendelsesværdigt rejseformål på den Engelske Kanal og i Østersøen. Det har tilsammen en betydelig påvirkning på vores omsætning og indtjening. Det er vores forventning, at vi på de øvrige ruter fra august igen gradvist kan påbegynde sejlads med passagerer.

I bestyrelsen har vi nøje fulgt med i tilpasningen af DFDS' aktiviteter til den nye markedssituation. Tilpasningen har været, og er, hurtig, effektiv og målrettet med afsæt i den enorme erfaring, der gennem årene er akkumuleret i DFDS' europæiske netværk. Vi har demonstreret over for vores fragtkunder, at de kan regne med DFDS, også i svære tider. På vegne af hele bestyrelsen vil jeg gerne gentage en stor tak til ledelse og medarbejdere for jeres indsats i denne krævende tid. Og jeg vil også gerne sende en særlig hilsen til de over 2,600 medarbejdere, som fortsat er hjemsendt.

Jeg går herefter over til dagsordenens punkt 1. og 2., beretningen om selskabets virksomhed i det forløbne år 2019.

Det var et år, som blev præget af særligt fire begivenheder med stor betydning for DFDS:

- Brexit fortsatte med at skabe usikkerhed på nogle af vores vigtigste markeder
- Tyrkiet var i recession og alligevel blev rutenetværket i Middelhavet udvidet til at håndtere en ny stor kunde
- Vi lancerede en ambitiøs vækst-strategi, der rækker frem til 2023
- Og DFDS' topledelse blev fornyet på stort set alle poster.

Først omkring Brexit

Brexit har stor betydning, da omkring halvdelen af vores omsætning er knyttet til Storbritannien gennem både færge- og logistikaktiviteter. Vi fik en god start på 2019, da den daværende Brexit-dato 31. marts 2019 satte gang i en lageropbygning i Storbritannien i årets første kvartal. Brexit-datoen blev dog sent i kvartalet udskudt til oktober 2019 og som bekendt endte det med et Brexit den 31. januar 2020.

Dette forløb skabte stor usikkerhed blandt forbrugere og virksomheder, hvilket førte til at handelsmængderne mellem Storbritannien og EU faldt fra April og resten af 2019. Det medførte lavere fragtmængder på vores færgeruter til og fra Storbritannien, hvilket kan aflæses i forretningsområderne Channel og North Sea. Vores logistikaktiviteter, der leverer

transportløsninger til og fra Storbritannien, blev også negativt påvirket. Derudover faldt antallet af passagerer på den Engelske Kanal.

Forhandlingerne om Brexit mellem Storbritannien og EU er for tiden fortrængt af Covid-19. Briternes erklærede mål ved deres udtræden 31. januar 2020 var, og er fortsat, at træde ud ved årsskiftet. Frem til årsskiftet skal der først og fremmest indgås en handelsaftale mellem Storbritannien og EU. Forhandlingerne herom er igangværende, men det er for tidligt at sige, om det lykkes at få en aftale på plads eller ej. Vi er meget langt i vores Brexit-forberedelser, når det gælder: kapacitet, havne og infrastruktur, kundeforberedelser og toldbehandling. DFDS kan håndtere en overgang til Brexit, med eller uden en handelsaftale.

Kort om Middelhavet.

DFDS ekspanderede som bekendt kraftigt i Middelhavet i juni 2018 gennem købet af UN RoRo, som var Tyrkiets største operatør af fragtfærge-ruter mellem Tyrkiet og Europa. Det er nu blevet til forretningsområdet Middelhavet i DFDS med en omsætning på lige over to milliarder i 2019.

2019 blev positivt påvirket af tilgangen af en ny stor kunde fra starten af året, men negativt påvirket af den Tyrkiske recession, der blev sat i gang af en markant devaluering af den tyrkiske Lira i august 2018. Vi omstillede og udvidede rutenetværket i 2019 til at håndtere den nye store kunde mere effektivt. I starten af 2020 gik det som forventet frem for handelsmængderne mellem Europa og Tyrkiet, men Covid-19 har medført endnu en hård opbremsning i mængderne siden marts.

Torben Carlsen vil berette mere om Brexit og udviklingen i Middelhavet.

En tredje vigtig begivenhed i 2019 var lanceringen i juni af strategien Win23, der opstillede nye strategiske og finansielle ambitioner frem til 2023. Sigtet med Win23 er klart: At udnytte vores infrastruktur af færgeruter og vores logistiknetværk til at opnå en vækst, der overstiger de nuværende moderate forventninger til Europas vækst i de kommende år.

De fleste dele af strategiens fire søjler vil imidlertid fortsat være retningsgivende for DFDS. Det gælder ikke mindst for ambitionen om at levere flere og udvidede løsninger til bilindustrien, skov- og metalproducenter samt kunder med behov for kølelogistik. Flere digitale løsninger til kunder arbejder vi også målrettet videre med. Og det giver sig selv, at vi fortsat har fokus på optimering og vækstmuligheder inden for vores veludviklede færgerute- og logistik netværk. Den sidste søjle, som skal levere mere værdi for og fra passagerer er også fortsat vigtig, og her er i særlig grad behov for en opdateret tilgang.

Der arbejdes altså, til trods for det nuværende, umiddelbare fokus på driftsoptimering, stadig på mulighederne inden for de strategiske rammer. Sigtet og vækstambitionerne er uændrede, men Covid-19's markante påvirkning af markedsvilkårene gør, at vores topprioritet lige nu er at tilpasse DFDS til disse ændringer. Derfor sætter vi strategiens finansielle ambitioner lidt på standby og vil vende tilbage hertil, når markedssituationen er mere stabil.

Det bringer mig frem til den fjerde begivenhed i 2019, jeg vil fremhæve: Ændringerne i topledelsen.

Sidste år orienterede jeg om Torben Carlsens udnævnelse til CEO som efterfølger til Niels Smedegaard, der i april 2019 trådte tilbage efter 12 succesrige år som CEO for DFDS. Det glæder mig og bestyrelsen at se, hvorledes Torben, som forventet er gået til opgaven og med succes løftet det store ansvar. 2019 - og 2020 især - har budt på store udfordringer, og Torben har med stor ro – trods betydelig travlhed – proaktivt og uden tøven adresseret udfordringerne med analyse, overblik og beslutningsdygtighed, hvilket har medført betydelige tilpasninger til den nuværende situation. Bestemt ikke nogen nem opgave. Torben har udvist stort lederskab overfor både organisation og bestyrelse, og det vil jeg gerne på bestyrelsens vegne takke ham for.

Som følge af Torbens forfremmelse blev Karina Deacon i juli 2019 udpeget som ny CFO og medlem af direktionen. Karina tiltrådte 1. januar 2020. Det glæder mig ligeledes at se, hvordan Karina meget hurtigt har fundet sig tilpas i sin nye rolle, og hvorledes hun dygtigt og effektivt løfter opgaven.

For at matche kompetencerne til behovene for at gennemføre den nye strategis krav blev koncernledelsen endvidere både ændret og udvidet fra fem til seks medlemmer, idet en Chief Technology Officer blev tilføjet. Rune Keldsen tiltrådte denne stilling i februar 2020. Der blev endvidere udnævnt nye ansvarlige for Logistics Division og People, henholdsvis Niklas Andersson, der kommer fra vores egen organisation, og Anne-Christine Ahrenkiel. Begge tiltrådte i 2019 som medlemmer af koncernledelsen.

Yderligere og væsentlige ledelsesændringer er gennemført i langt de fleste forretnings- og aktivitetsområder. Flere lag i DFDS' topledelse er således blevet revitaliseret i et forløb, hvor kontinuitet er blevet balanceret med nye perspektiver og kompetencer.

Endelig fik bestyrelsen tilført mere ekspertise inden for logistik, da Dirk Reich, med en baggrund fra blandt andet den globale logistikvirksomhed Kuhne & Nagel, på en ekstraordinær generalforsamling blev valgt som erstatning for Jørgen Jensen, der fratrådte ved sidste års generalforsamling.

Hvordan gik det så med resultatet i 2019? For hele DFDS Koncernen steg driftsresultatet før afskrivninger, EBITDA, med 1% til 3,6 milliarder kroner mens resultatet før skat blev reduceret med 16% til 1,5 milliarder, begge før særlige poster. Resultatet for 2019 blev lidt lavere, end vi forventede ved årets begyndelse, men som jeg netop har berettet om, var modvinden fra Brexit og recessionen i Tyrkiet stærkere end forudset. Jeg vil dog gerne fremhæve, at DFDS ikke bare er i gang med en ekspansion af netværket til Middelhavet, men også med en omfattende flådefornyelse, som i de kommende mange år vil gøre selskabet mere effektivt og konkurrencedygtigt. Lige her og nu koster det på bundlinjen i form af højere kapitalomkostninger og på balancen i form af øget investeret kapital.

Torben Carlsen vil berette mere om resultatudviklingen.

Kapitalstruktur og udlodning

Så går jeg videre med kapitalstruktur og udlodning, som i lighed med markedsvilkårene er markant påvirket af Covid-19.

I årsrapporten for 2019 vurderedes det, at DFDS' finansielle gearing ville blive lavere i løbet af 2020. Med finansiell gearing, mener jeg, forholdet mellem den netto-rentebærende gæld og EBITDA. Som følge af Covid-19 er det modsatte nu tilfældet, idet den nedgang i indtjeningen, der forventes i 2020, vil øge gearingen.

Vi har øget DFDS' likviditetsressourcer og de overstiger nu 2,4 milliarder kroner. Lånebetingelserne, såkaldte covenants, på et enkelt lån er i samarbejde med vores banker blevet tilpasset til den nye resultatforventning.

DFDS' samlede finansielle position er således fortsat stærk, og likviditeten er sikret. Torben Carlsen vil ligeledes uddybe den finansielle position.

På grund af udviklingen i vores finansielle gearing og den lave sigtbarhed i verdensøkonomien foreslår bestyrelsen til generalforsamlingen, at der ikke udbetales et udbytte for 2019.

Udlodningen til aktionærene besluttet i henhold til DFDS' politik for kapitalstruktur og udlodning. Det langsigtede mål for den finansielle gearing - som nævnt målt som forholdet mellem den netto-rentebærende gæld og EBITDA - er fortsat på mellem to og tre gange. Ultimo 2019 var dette forhold steget til 3,3 på grund af primært købet af UNRoRo og ændringen i reglerne om leasing, IFRS 16. Her og nu forventes gearingen at blive en del højere ved udgangen af 2020, også højere end det langsigtede mål. Derfor er vi enige i bestyrelsen om ikke at foreslå et udbytte betalt for 2019.

CSR

Samfundsansvar, eller bæredygtighed, får i disse år stigende betydning. Ikke mindst drevet af de efterhånden åbenlyse klimaudfordringer, vi står overfor.

DFDS' CSR rapport for 2019 blev offentliggjort sammen med årsrapporten. Her bliver man godt orienteret om emner relateret til bæredygtighed, herunder klima-tiltag, sikkerhed for medarbejdere og passagerer samt diversitet.

Med hensyn til diversitet, så glæder det mig, at vi nu har øget diversitet i både bestyrelse, direktion og i det øverste ledelsesteam, ikke mindst med kønsdiversitet på 1/3 eller derover i alle tre lag.

Der er generelt en stigende interesse for, om vi gør fremskridt med CSR og bæredygtighed, hvad måler vi, hvordan måler vi det. Vi oplever også, at aktionærer og investorer bliver mere aktive i forhold til bæredygtighed ved at stille spørgsmål og ved at gå i dialog. Det støtter vi fuldt op omkring - vi tror på, at gennemsigtighed er et nøgleord i forhold til at være en ansvarlig virksomhed. Derfor har vi også i år suppleret CSR-rapporten med en oversigt over vores såkaldte ESG-nøgletal - ESG står for Environmental, Social and Governance.

Transportsektoren bærer i fællesskab et stort ansvar for at reducere brugen af fossile brændstoffer og aktivt deltage i udviklingen af nye og grønne alternativer. I DFDS prioriteres dette ansvar til stadighed højere - både i forhold til den daglige drift og mere langsigtede tiltag som investering i nye teknologier og deltagelse i partnerskaber/samarbejder på tværs af industrier og landegrænser.

Forventning og afrunding

Inden jeg runder af, vil jeg sige et par ord om forventningerne til resten af året.

Da vi offentliggjorde resultatforventningen til 2020 i starten af februar, var udbruddet af Coronavirussen primært knyttet til Kina. Siden blev virussen spredt til Europa og resten af verden.

Den 18. marts 2020 suspenderede vi resultatforventningen som følge af den ekstraordinære usikkerhed Covid-19 gav anledning til på det tidspunkt.

Frem til offentliggørelsen af vores rapport for første kvartal den 7. maj 2020 erfarede vi konsekvenserne af europæiske lockdowns på vores fragt- og passagermængder. Sideløbende er en række scenarier opstillet og gennemregnet. På den baggrund var vi tilpas komfortable og klar til at opdatere resultatforventningen til 2020 i forbindelse med udsendelsen af kvartalsmeddelelsen for første kvartal.

Det er vigtigt at nævne i tilknytning til forventningen, at på grund af den nuværende ekstraordinært høje usikkerhed kan forventningen og dens forudsætninger ændre sig betydeligt i årets løb. Vi har dog stadig et stort ønske om og ansvar for at informere markedet, givet de forventninger og den sigtbarhed vi har, og det vil vi selvfølgelig fortsat bestræbe os på at gøre.

Den opdaterede resultatforventning har tre hovedbudskaber: For det første, at EBITDA sandsynligvis vil blive reduceret ned mod to milliarder fra 3,6 milliarder i 2019. For det andet, at omkring 60% af resultatnedgangen estimeres at ville komme fra passagerforretningen, der som bekendt indtil videre er stort set helt suspenderet på grund af Covid-19. Det tredje budskab er, at vores fragtforsretning, der udgjorde 84% af omsætningen i 2019, fortsat er forholdsvis robust i situationen.

Der er mange ting, som rører sig i verden for tiden, men her og nu er vores topprioritet at indfri den opdaterede forventning til 2020. Når vores markeder og drift er stabiliseret, løfter vi blikket igen og forholder os til DFDS' langsigtede strategiske mål.

Afslutningsvis vil jeg sige, at jeg glæder mig over den robusthed, som DFDS, ledelsen og hele organisationen har demonstreret i mødet med de mange udfordringer og ændringer, som 2019 bød på. Samme robusthed, og mere til, har I også vist i mødet med Covid-19.

Tak til ledelsen og til hele organisationen for jeres indsats i 2019, hvor der trods krævende omstændigheder blev leveret et stærkt resultat.

Tak til alle aktionærer for jeres forståelse for dette års generalforsamlings specielle og langt fra optimale omstændigheder. Ikke mindst tak for jeres fortsatte og store opbakning til DFDS.

Endelig vil jeg gerne sende en stor tak til alle vores kunder og partnere for samarbejdet i 2019.

Jeg giver nu ordet til CEO, Torben Carlsen.

Torben Carlsens beretning

Tak for ordet.

2019 blev et år med mere modvind end forudset ved årets begyndelse, da Brexit lagde en betydelig dæmper på både fragt- og passagervolumenerne på vores færgeruter mellem Storbritannien og resten af Europa. Der var også modvind på vores ruter på Middelhavet, da Tyrkiets økonomi var i recession i 2019.

Som formanden nævnte, vil jeg uddybe denne udvikling og endvidere berette om den øvrige udvikling i vores rute- og logistiknetværk samt gennemgå regnskabet for 2019.

Jeg begynder med Nordsøen, hvor fragtmængderne justeret for åbningen af en ny rute mellem Gøteborg og Zeebrugge i juni 2019 blev 5% lavere i 2019. Denne nedgang var i det store hele knyttet til usikkerheden om Brexit. I 1. kvartal blev mængderne dog forøget af en lageropbygning forud for den mulige Brexitdato i slutningen af marts. De følgende tre kvartaler førte uvisheden om det endelige udfald af Brexit til en nedgang i handlen mellem Storbritannien og det øvrige Europa, idet en del producenter og forbrugere udskød købs- og investeringsbeslutninger.

Forud for den mulige Brexit-dato i slutningen af marts 2019, blev der indgået en seks måneders aftale med det britiske transportministerium om at levere fragtkapacitet, plads i havneterminaler og transport af kritiske varer til Storbritannien. Denne aftale afbødede delvist nedgangen i fragtmængderne i 2. og 3. kvartal.

På den Engelske Kanal faldt fragtmængderne og passagertallet med 9% i forhold til 2018. Handelsmønsteret svarede til udviklingen i North Sea med et indledende løft i 1. kvartal efterfulgt af nedgang i de følgende tre kvartaler.

Nedgangen var især udtalt for bilindustrien, idet bilsalget og produktionen af biler i Storbritannien var faldende. Det medfører, at færre færdige biler og dele til produktionen skal transporteres. Andre sektorer var også ramt, herunder byggeindustrien, der ofte bruger præfabrikerede elementer produceret i Kontinentaleuropa. Kølevarer, for eksempel medicin og fødevarer, er en af de sektorer, der er mindst påvirket, da briterne jo stadig skal have noget at spise.

Her på grafen kan vi se den procentvise ændring i de samlede handelsmængder mellem Storbritannien og EU. Den blå linje er ændringen i vores fragtmængder på Kanalen og Nordsøen, og det er tydeligt at se, hvordan udviklingen følges ad.

Brexit-usikkerheden sænkede således handelsmængderne i 2019 og i vores oprindelige resultatforventning for 2020, havde vi antaget en flad mængdeudvikling for ruterne knyttet til Storbritannien.

Udviklingen i det baltiske område var mere rolig i 2019 og fragtmængderne steg på sammenlignelig basis med 2%. Også her var der dog lidt modvind, da en lav svensk kronekurs svækkede importen til Sverige og aktiviteten i Tyskland bremsede noget op. I løbet af året øgedes konkurrencen mellem Sverige og Litauen og den situation er fortsat i 2020. Passagertallet steg 9% i 2019 drevet af positive bidrag fra alle ruter, især mellem Tyskland og Litauen.

I Middelhavet steg fragtmængderne 98% i 2019 som følge af helårseffekten af købet af UN RoRo og en ny kundeaftale med en førende tyrkisk logistikvirksomhed, der blev indgået i slutningen af 2018. Væksten i mængderne var imidlertid lavere end forventet ved årets begyndelse, da Tyrkiet i 2019 gennemgik en uventet lang recession udløst af den ekstraordinære devaluering af den tyrkiske lira i begyndelsen af august 2018.

Selv om resultatfremgangen i Middelhavet i 2019 ikke indfrie vores forventninger, så har vi nu en stærk markedsposition og kundeportefølje. Vi forventede ved indgangen til 2020 at kunne opnå en klar resultatforbedring i 2020, og det var også tilfældet i årets to første måneder. Fra midten af marts 2020 har Covid-19 imidlertid reduceret mængderne betydeligt.

Det sidste forretningsområde i Ferry Division er Passenger, hvor resultatet blev yderligere reduceret i 2019. Dækningsbidraget fra passagerer, det vil sige billetindtægter og indtægter fra forbrug ombord, var som helhed lidt bedre end i 2018. Derimod var omkostningerne til skibsdrift og salg herunder IT og digitale systemer væsentligt højere. Der var igangsat et større projekt til at vende udviklingen og i forbindelse med suspensionen af de to passagereruter, bruger vi tiden på at analysere og tilpasse vores forretningskoncepter til den nye situation.

Så går jeg videre med logistikdivisionen. Den opererer i stort omfang på de samme markeder som vores færgeruter og er derfor ligeledes eksponeret til Brexit. For Logistics medførte de store udsving i aktivitet gennem året, særligt forud og efter de to mulige exitdatoer i slutningen af marts og oktober, at positioneringen af transportudstyr blev vanskeliggjort og dyrere. Hertil kom, at de samlede mængder faldt sammenlignet med 2018.

Dette påvirkede især forretningsområderne Nordic og Continent, som står for transporter til og fra Storbritannien fra henholdsvis Norden og Kontinentaleuropa. Derudover havde vi i 2019 et meget lavere aktivitets- og indtjeningsniveau fra specialiserede transporter for bilindustrien, som var ekstraordinært højt i 2018.

Paradoksalt nok havde vi god fremgang i forretningsområdet UK & Ireland, da hovedparten af disse aktiviteter er indenrigslogistik. Brexit havde derfor kun begrænset betydning og resultaterne for de fleste aktiviteter blev forbedret i løbet af året.

I forbindelse med gennemgangen af regnskabet vil jeg uddybe resultatudviklingen.

Win23 strategi

Inden da vil jeg give en status på strategien Win23, som fortsat er retningsgivende på flere vigtige områder. Som nævnt af formanden er strategiens finansielle ambitioner på standby, indtil vi når frem til en mere stabil situation, hvor det giver mening at redefinere disse.

Win23-strategien bygger på fire strategisøjler:

- Salg af flere løsninger til udvalgte industrier
- Digitalisering af services for at øge væksten
- Udvikling og ekspansion af færge- og logistiknetværkene
- Mere værdiskabelse for passagerer.

Den første søjle handler om, at DFDS' kombination af færgeruter og logistik, er ideel til at servicere logistikbehovene for tre industrisektorer: Bilproducenter, skov- & metalvirksomheder samt kunder med behov for kølelogistik. Vi går derfor målrettet efter at øge omsætningen væsentligt for sådanne løsninger, der i dag udgør omkring over 20% af vores samlede omsætning.

Den næste søjle fokuserer på at gøre det nemt for kunder at handle med DFDS, så volumener øges, og på at tilbyde ekstra løsninger, der gør livet nemmere for kunden – helst mod betaling, naturligvis. Det kan for eksempel være at sikre at en fragtenhed kan afhentes inden for time efter ankomst. Digitalisering giver også mulighed for at gøre vores egen drift mere effektiv.

Den tredje søjle er sammensat af flere store initiativer: For det første skal vi i mål med den oprindelige forretningsplan for Middelhavet. Vi skal høste fordele fra indsættelsen af vores nye store mega-færger. Vi arbejder målrettet videre med forbedrings- og effektiviseringsprojekter. Det sidste element i denne søjle er ekspansion gennem virksomhedskøb. Disse kan dels accelerere vores vækst inden for de tre industrisektorer, vi satser på, og dels udvide vores netværk, så vi generelt kan tilbyde vores kunder endnu flere muligheder. Som følge af de finansielle konsekvenser af Covid-19 er vækst gennem virksomhedskøb dog ikke vores første prioritet pt.

Den fjerde og sidste søjle sigter på at forbedre indtjeningen for vores passageraktiviteter. Dette område er mest påvirket af Covid-19 og vi anvender nu suspensionen af passageraktiviteter til at forberede en tilpasning af kundeoplevelsen til en verden efter Covid-19.

Som nævnt vender vi tilbage med opdaterede finansielle mål for Win23 strategien, når tiden er inde til det.

CSR

Som formanden var inde på får bæredygtighed en mere og mere central plads i vores strategi og tilgang til at drive virksomhed. Som en del af transportsektoren efterlader DFDS et væsentligt miljøaftryk med et årligt forbrug af omkring 700.000 tons bunkerolie. Det medfører, på den anden side, at vi har et stort potentiale til at gøre en positiv forskel ved at sænke miljøpåvirkningen. I den forbindelse kan jeg nævne, at vi er ved at have færdiggjort vores investeringer i scrubber der reducerer udledningen af svovl. Vi har også investeret i landstrømsanlæg på begge færger på København-Oslo-ruten og afventer nu, at landdelen færdiggøres i København.

Lad mig her fremhæve to vigtige mål, som vi nu har opstillet: For udledning af drivhusgasser er vores mål en reduktion på mindst de 40% i 2030, som er FNs internationale maritime organisations reduktionsmål. Derudover arbejder vi tæt sammen med andre virksomheder i og uden for vores sektor om at komme frem til nulemissionsløsninger for færgefarten. Det seneste eksempel på et sådant samarbejde er vores deltagelse i et banebrydende dansk projekt sammen med blandt andet Ørsted, Maersk, Københavns Lufthavn og DSV Panalpina. Målet er at udvikle et produktionsanlæg for grøn brintbaseret brændsel, der kan bruges på vores skibe, af lastbiler, i lufthavnen og af andre transportvirksomheder.

At være en bæredygtig virksomhed handler også om diversitet, som omfatter mange elementer. En af de grundlæggende er køn, og for kønsfordeling er vores mål en minoritetsrepræsentation på 30% i 2023.

Prioriteter 2020

Covid-19 har medført, at vores topprioritet i 2020 nu er at håndtere tilpasningen til ændringen i markedsvilkår, herunder det bratte fald i fragtmængder og suspensionen af passagerfarten. Derudover følger vi udviklingen tæt i Storbritannien for at være klar til Brexit, uanset om det bliver med eller uden en handelsaftale. Sidst men ikke mindst er det fortsat en prioritet at investere i løsninger, der reducerer vores miljøaftryk, ikke mindst fra udledning af CO₂.

Jeg går herefter over til beretningen om årsrapporten for 2019, herunder resultatforventningen til 2020.

På skærmen har vi et uddrag af Koncernens resultatopgørelse. På generalforsamlingen er det i princippet regnskabet for moderselskabet, DFDS A/S, der skal forelægges, men da store dele af DFDS' aktiviteter udføres af datterselskaber, tager beretningen ligesom tidligere år udgangspunkt i koncernregnskabet.

Derudover gør jeg også opmærksom på, at ligesom i årsrapportens ledelsesberetning, er tallene for både 2019 og 2018 i denne beretning opgjort i henhold til IFRS 16, og dermed sammenlignelige. Hvis der er nogen, der undrer sig over, at tallene for 2018 er anderledes i selve resultatopgørelsen, så er det fordi de nye IFRS 16-regler trådte i kraft fra 1. januar 2019 og i henhold til den metode, der er valgt til at indføre de nye regler med i DFDS, skal tallene før 2019 ikke omregnes til de nye regler.

Det er desværre lidt teknisk men i det, der følger nu, er tallene sammenlignelige.

Omsætningen for 2019 blev 16,6 milliarder kroner fordelt med 12,0 milliarder i Ferry Division og 5,3 milliarder i Logistics Division. Herfra skal så trækkes eliminerings på godt 700 millioner.

Sammenlignet med 2018 steg Koncernens omsætning 6%, hvilket primært var drevet af helårseffekten af købet af UN RoRo og tilgangen af en ny stor fragtkunde i forretningsområdet Middelhavet.

Omsætning Ferry

Ferry Divisions omsætning steg 8% og da Middelhavet indgår i denne division, så er det hovedforklaringen på omsætningsvæksten.

På skærmen ser vi fordelingen af omsætningen i 2019 på divisionens fem forretningsområder med North Sea som det største område. Her var omsætningen 3,8 milliarder, hvilket var 1% højere end i 2018, idet den negative påvirkning fra Brexit blev mere end opvejet af åbningen af en ny rute mellem Göteborg og Zeebrugge i juni 2019. Dertil kom kontrakten med det britiske transportministerium. Den næststørste omsætning kommer fra Channel, hvor omsætningen faldt 4% til 2,7 milliarder på grund af Brexits negative påvirkning på både fragt og passagerer.

Baltic Seas omsætning på 1,5 milliarder var på niveau med 2018 efter justering for lukningen af en rute til Rusland drevet som en space charter-aftale med en tredjepartsoperatør. Passengers omsætning faldt 1% til 1,7 milliarder, hvilket primært skyldes, at der var 7% færre afgang på Amsterdam-Newcastle-ruten, da én af de to færger på ruten var udlånt til Baltic Sea i en måneds tid i 1. kvartal 2019.

Så var der betydeligt mere vækst i Mediterranean, hvor omsætningen steg med 94% til 2,2 milliarder som følge af den nævnte helårseffekt og kundetilgangen.

Omsætning Logistics

Så går vi over til Logistics Division, hvor omsætningen i 2019 var på niveau med 2018.

Her ser vi omsætningen for 2019 fordelt på de tre forretningsområder med Continent som det største område med 2,4 milliarder i omsætning efterfulgt af 1,7 milliarder i Nordic og 1,4 milliarder i UK & Ireland.

Der var en nedgang i Nordic på 6% som følge af hovedsageligt den negative påvirkning fra Brexit og lavere aktivitet for specialiserede transportere for bilindustrien. Continents omsætning var 3% lavere, hvilket igen kan henføres til Brexit. I UK & Ireland var udviklingen mere positiv, da omsætningen steg med 17% drevet af blandt andet en ny stor kølelogistikaftale og øgede lager- og distributionsaktiviteter for fiskeproducenter i Skotland.

Så går vi tilbage til koncernens resultatopgørelse, hvor driftsresultatet før afskrivninger - EBITDA - og særlige poster steg 1% til 3 milliarder og 633 millioner på baggrund af et højere resultat i begge divisioner.

Af- og nedskrivningerne steg 16% til 1 milliard og 894 millioner og driftsresultatet efter afskrivninger - EBIT - og før særlige poster - på 1 milliard og 751 millioner blev derfor 11% lavere. Stigningen i afskrivningerne var blandt andet drevet af udvidelsen af netværket i Middelhavet, herunder indsættelse af yderligere tre skibe og ibrugtagning af en ny havneterminal. Derudover blev to skibe indchartret til at håndtere øgede mængder i Norge, hvilket også øgede afskrivningerne under de nye IFRS 16-regler.

EBIT Ferry

Ferry Divisions EBIT før særlige poster på 1,7 milliarder er en nedgang på 9% og er fordelt på forretningsområder på grafen. North Sea gik tilbage med 3%, hvilket primært var relateret til Brexit. En stor del af effekten heraf blev dog opvejet af kapacitetskontrakten med det britiske transportministerium. Der var en nedgang på 5% i Baltic Sea, som i høj grad skyldtes ekstra skibsomkostninger i 1. kvartal, som blandt andet opstod som følge af reparationer forårsaget af et havari i 2018 samt indsættelse af erstatningsskibe. Channel var også Brexit-ramt, men her var der ingen kapacitetskontrakt til at afbøde effekten, så resultatet faldt 32%.

Mediterraneans resultat gik frem med 27%, hvilket som nævnt var mindre end forventet. Dels som følge af Tyrkiets recession, og dels omkostninger til en meget hurtig udvidelse af rutenetværket i starten af 2019 for at håndtere ekstra mængder fra en ny kundekontrakt. Dertil kom omkostninger i forbindelse med installation af scrubbere i andet halvår og en ændring i indregningen af vedligeholdelsesomkostninger til skibe, så det harmonerer med de anvendte principper for det øvrige DFDS.

EBIT Logistics

Så har vi Logistics Division hvis EBIT før særlige poster faldt 16% til 173 millioner og dette er ligeledes fordelt på forretningsområder på grafen.

Nordics EBIT blev 42% lavere. Det skyldtes, at der på den ene side i 2018 var en ekstraordinært høj aktivitet for specialløsninger til bilindustrien, og på den anden side i 2019 en negativ effekt fra Brexit. Continents EBIT blev 25% lavere, hvilket først og fremmest skyldtes Brexit, herunder en lavere margin på grund af de store udsving i aktivitetsniveauet. UK & Irelands resultat steg til gengæld 44% som følge af fremgang for de fleste aktiviteter og en positiv effekt fra tilgangen af en ny stor kølelogistikkontrakt fra starten af året.

P/L

Så er vi tilbage ved koncernens resultatopgørelse, hvor de særlige poster udgjorde en netto-omkostning på 101 millioner. Den største post var en omkostning på 82 millioner relateret til Middelhavet, herunder engangsomkostninger til opstarten af en ny havneterminal i Istanbul og opsigelsen af en havneaftale i Toulon i forbindelse med flytningen af alle anløb fra Toulon til Sète.

Den sidste større post i resultatopgørelsen er finansposterne, der udgjorde en netto-omkostning på 278 millioner, hvilket var 57 millioner mere end i 2018. Stigningen skyldtes helårseffekten af købet af UN RoRo og finansiering af investeringer i blandt andet nybygninger i 2019.

Dermed blev årets resultat før skat på 1 milliard og 371 millioner, hvilket var 19% lavere end i 2018. Skatten på årets resultat var 59 millioner og årets resultat efter skat blev således 1 milliard og 313 millioner, en nedgang på 20%.

ROIC og balance

Så går jeg videre til balancen og forrentningen af den investerede kapital, ROIC, som i 2019 var 8% før særlige poster, hvilket kan sammenholdes med 12% i 2018. Der var således en væsentlig nedgang i forrentningen i 2019, hvilket først og fremmest kan henføres til helårseffekten af købet af UN RoRo og Brexit. Hvis vi opgør forrentningen eksklusive Middelhavet var den 12%, og dermed en del højere end vores minimumskrav om en forrentning på 8%.

Den investerede kapital udgjorde 22,5 milliarder ultimo 2019 mod 20,5 milliarder ultimo 2018; en stigning på 10% drevet af investeringer i flåden, en højere arbejdskapital og to virksomhedskøb i slutningen af året.

De samlede rentebærende gældsforpligtelser udgjorde 12,8 milliarder ultimo 2019. Dette beløb inkluderer 2,8 milliarder som følge af de nye regler om kapitalisering af leasingforpligtelser. Efter modregning af rentebærende aktiver var den netto-rentebærende gæld 12,0 milliarder. DFDS' finansielle gearing var således ved udgangen af 2019 steget til 3,3 målt som forholdet mellem netto-rentebærende gæld og EBITDA før særlige poster.

DFDS' egenkapital udgjorde 10 milliarder og 356 millioner ultimo 2019, hvilket var 1,3 milliarder mere end i 2018. Stigningen var en kombination af den såkaldte totalindkomst, der overføres til egenkapitalen, på 1,5 milliarder, hvortil kommer transaktioner med ejere, som udgjorde et minus på 201 millioner. I sidstnævnte indgår udbytte for regnskabsåret 2018 på i alt 232 millioner. Egenkapitalandelen var 39% ved udgangen af 2019.

Det var beretningen om selve regnskabet.

Aktien

Så går jeg videre med DFDS-aktien, som steg 24% i 2019 til kurs 325. Året startede med en stigning men i takt med, at usikkerheden om Brexit tog til begyndte aktien at falde. Den nåede et lavpunkt på 215 i august efter en nedjustering af årets resultatforventning. Herfra steg kursen frem til slutningen af året understøttet af gradvis mere afklaring om Brexit og en tiltagende tro på et opsving i 2020.

Udbytteafkastet var 1,5% og sammen med kursstigningen på 24% blev det samlede afkast på 25,5% i 2019. Til sammenligning steg det danske aktieindeks med 26% i 2018.

Forventning

Herefter runder jeg af med resultatforventningen til 2020, der som nævnt af formanden blev opdateret 7. maj 2020.

Det er vigtigt at nævne i tilknytning til forventningen, at på grund af den nuværende ekstraordinært høje usikkerhed kan forventningen og dens forudsætninger ændre sig betydeligt i årets løb.

EBITDA før særlige poster for 2020 vil sandsynligvis blive reduceret ned mod DKK 2 mia. Denne forventning – der er behæftet med betydelig større usikkerhed end sædvanligt – bygger på en række forudsætninger, hvoraf vigtige elementer er udviklingen i fragtmængder og rejserestriktioners påvirkning af passagerutters drift og antal passagerer.

Der har været en betydelig negativ påvirkning på fragtmængderne i de to nedlukningsmåneder, april og maj. Fra juni forventes en gradvis forbedring frem til udgangen af 2020. Mængdevæksten forventes at forblive negativ i denne periode og for hele året 2020 forventes fragtmængderne på vores færgeruter at blive omkring 15% lavere end i 2019. Der forventes en tilsvarende udvikling i logistikmængderne.

Den suspendede passageroute mellem Amsterdam og Newcastle forventes at genoptage rutefarten i august med en langsom, gradvis udvidelse af kapaciteten. København-Oslo-ruten planlægger vi at genåbne den 25. juni i kølvandet på åbningen af grænsen mellem Norge og Danmark fra den 15. juni. Antallet af passagerer på den engelske Kanal forventes at stige langsomt fra august.

Den manglende omsætning fra passageraktiviteter indebærer en betydelig økonomisk påvirkning, der vil kunne udgøre op til omkring 60% af den potentielle nedgang i EBITDA i 2020 sammenlignet med 2019.

De samlede investeringer forventes at ville udgøre omkring 1,6 milliarder mod tidligere 2,3 milliarder, idet en række investeringer er blevet udskudt eller annulleret.

Lad mig endnu en gang understrege, at usikkerheden er ekstraordinært høj og derfor kan forventningen og dens forudsætninger ændre sig betydeligt i årets løb.

2019 var et begivenhedsrigt år, også for mig personligt, og jeg takker for tilliden i forbindelse med min udnævnelse til CEO. I 2019 viste vi, at DFDS er robust og kan håndtere modgang. Jeg er glad for at kunne tilføje, at det samme indtil videre er tilfældet i 2020. Det er en robusthed, som bygger på vores dygtige, erfarne og loyale medarbejdere – tak for

indsatsen og opbakningen. Jeg vil også gerne takke vores aktionærer og investorer, som følger os tæt og er med til at holde os oppe på tæerne. Forhåbentligt mindskes effekterne af Covid-19 gradvist så vore aktiviteter kan normaliseres, og Brexit kommer efter alt at dømme på plads ved årets udgang. Derefter vil vi for alvor kunne begynde at se fremad igen.

Formandens afsluttende bemærkninger

Tak til alle, der har fulgt generalforsamlingen på nettet. I takt med at Europas økonomier og grænser åbnes i de kommende måneder forventer vi, at flere mennesker vil begynde at rejse og flere varer skal transporteres. Det vil skabe mere aktivitet for DFDS. 2020 bliver imidlertid et særdeles vanskeligt år, men jeg håber vores beretninger i dag, har gjort det klart, at vi er stærkt rustet til at møde fremtiden på både den korte og lange bane.

Så udestår der blot for mig at sige tak for i dag og tak for 2019.