

Generalforsamling, København d. 13. april 2011

Formandens beretning

Kære aktionærer og gæster,

Sammen med direktionen vil jeg fremlægge beretningen for 2010.

I lighed med tidligere år vil hovedparten af beretningen om årets resultater og aktiviteter blive aflagt af DFDS' direktion, der består af administrerende direktør Niels Smedegaard og økonomidirektør Torben Carlsen. Indledningsvis beretter jeg om selskabets overordnede udvikling.

DFDS fik et stærkt 2010 – stærkere end forudset ved årets begyndelse, hvor der endnu var stor usikkerhed om den generelle økonomiske udvikling.

I 2010 fortsatte vi med at effektivisere driften og fokusere på at skabe værdi for vores aktionærer og kunder, og DFDS' medarbejdere og samarbejdspartnere har leveret en forrygende indsats under vanskelige vilkår.

Denne indsats, en bedring af markedsvilkårene og en positiv resultatpåvirkning fra flere særlige poster, muliggjorde en række opjusteringer af resultatforventningen fra et resultat før skat på 100 mio. kr. ved begyndelsen af året til 515 mio. kr. ved den seneste udmelding. Det endelige resultat for 2010 blev 547 mio. kr. Til sammenligning var resultatet for 2009 20 mio. kr., altså en fremgang på over en halv milliard kroner, og

ligesom i 2009, er resultatet for 2010 blandt de bedste i vores sektor.

Disse resultater har gjort det muligt ikke bare at forsvare vores markedspositioner, men at forfølge en offensiv vækststrategi, der med købet af Norfolkline i juli 2010 gjorde DFDS til Nordeuropas største kombinerede rederi- og logistikvirksomhed.

Prioriteter for 2011

Når vi kigger fremad er vækst stadig på dagsordenen, men ikke for enhver pris. Det er afgørende, at den fremtidige vækst er lønsom og værdiskabende. Denne prioritering har efter købet af Norfolkline medført flere vanskelige, men nødvendige beslutninger. En af de vigtigste har været beslutningen om at forlade fragt- og passagermarkedet på Det Irske Hav gennem salget af to ruter og lukningen af to ruter.

Beslutningen afspejler ganske klart vores prioritering af værdiskabelse frem for størrelse.

2011 bliver et vigtigt år for DFDS. Integrationsplanens synergier skal i løbet af året synliggøres gennem konkrete resultater, som indfrier vores egne og omverdenens forventninger.

Samtidig skal driften af kerneaktiviteterne forbedres og vise, at strategiens centrale sammenkobling af sø- og landtransport også giver økonomisk mening på kort sigt. Derfor er en markant forbedring af indtjeningen for logistikaktiviteterne en meget klar strategisk prioritet i 2011.

DFDS Way

Udadtil har DFDS skiftet ham med købet af Norfolkline, og indadtil sker der ligeledes et

hamskifte i disse år.

Integrationen af Norfolkline påvirker stort set alle dele af DFDS, og det har skabt en unik mulighed for at gennemføre forandringer og gøre op med vanetænkning. Vi er i bevægelse og bruger aktivt dette momentum til at videreudvikle hele organisationens effektivitet og kultur gennem, for det første,

- En skalérbar forretningsmodel og standardiserede forretningsprocesser på tværs af divisioner og forretningsområder. Her ligger kimen til en endnu stærkere forretningsmodel, som skal bære vores fremtidige vækst,
- For det andet, og i forlængelse af forretningsmodellen, udvikling af en forbedringskultur med vægt på deling af viden på tværs af divisioner og forretningsområder
- Og for det tredje, at skabe mere værdi for kunderne: DFDS' nye struktur og størrelse giver mulighed for at tilbyde fragtkunder bedre og mere omfattende transport- og logistikløsninger gennem netværket af kombineret sø- og landtransport. For passagerer arbejder vi på at gøre adgangen til information om rejsemuligheder og bestilling af rejser mere overskuelig og nemmere. Der er også oprettet et nyt centralt kompetencecenter for passagerer, der skal sørge for at udvikle oplevelsen ombord og effektivisere driften på samtlige ruter med passagerer.

I DFDS har vi døbt disse bestræbelser, The DFDS Way. Centralt i disse bestræbelser står naturligvis DFDS' medarbejdere. For at opretholde en førende position i vores sektor skal vi rekruttere, udvikle og fastholde de mest talentfulde medarbejdere. Diversitet på arbejdspladsen bliver også en konkurrenceparameter i takt med udvidelsen af DFDS'

netværk. Derfor vil vi fortsat arbejde på at åbne omverdenens øjne for DFDS som en moderne, ansvarlig og innovativ arbejdsplads. Den nye aktionærfolder er blandt andet en udløber af denne ambition.

Købet af Norfolkline, har som nævnt, styrket DFDS på mange fronter og Niels Smedegaard og Torben Carlsen vil berette mere om de driftsmæssige aspekter af købet, som desuden medførte en væsentlig ændring i DFDS' ejerstruktur. Det var en stor investering, som aktionærerne, hvoraf mange er til stede her i dag, bakkede op om gennem en fortegningsmission på lidt over en halv milliard kroner og en rettet emission til A.P. Møller – Mærsk, som siden efteråret har været repræsenteret i DFDS' bestyrelse. Jeg vil gerne på vegne af DFDS takke alle aktionærer for jeres opbakning. Og indtil videre har det også været en ganske fornuftig investering.

Inden jeg slutter af, vil jeg introducere den nye koncernledelse, som blev udnævnt i forbindelse med overtagelsen af Norfolkline.

Som I kan se på skærmen, og i den nye aktionærfolder, kommer de gående her. Direktionen består uændret af Niels Smedegaard, administrerende direktør, og Torben Carlsen, økonomidirektør. Den øvrige koncernledelse består af Peder Gellert Pedersen med ansvar for Shipping Division, Eddie Green med ansvar for Logistics Division og Henrik Holck med ansvar for den centrale ressourceenhed People & Ships. I har leveret en imponerende indsats i 2010 – tak for det.

Vores forventninger til 2011 er store, ligeså er viljen hos koncernledelsen og medarbejdere til at indfri dem. Det gælder for resultatforventningen for 2011 om et resultat før skat på 550 mio. kr., og det gælder den videre udvikling og effektivisering af

organisationen, som er grundlaget for en fortsat udbygning af vores netværk af sø- og landtransport i Europa.

Tak til alle for et stærkt samarbejde i 2010.

Afslutningsvis gør jeg opmærksom på, at vi uddeler fribilletter til DFDS Canal Tours til alle tilstedeværende aktionærer og gæster - når generalforsamlingen vel og mærke er afsluttet!

Jeg giver herefter ordet til vores administrerende direktør Niels Smedegaard.

DFDS Koncernen og forretningsområder (Niels Smedegaard)

Jeg takker for ordet.

På sidste års generalforsamling afsluttede jeg min beretning med at se frem til at kunne berette om den første, og forhåbentligt succesfulde, fase af integrationen af Norfolkligne.

Det er en stor glæde i dag at kunne konstatere, at den første fase af integrationen har været succesfuld. Det går bedre og hurtigere end forudset.

Integrationen blev sat i gang umiddelbart efter overtagelsen af Norfolkligne den 12. juli 2010 på grundlag af en detaljeret plan, som vi havde god tid til at udarbejde i foråret 2010, da konkurrencemyndighedernes godkendelse først blev opnået i juni.

Integrationsplanen tager afsæt i fem områder, som vist på skærmen, med i alt 82 specifikke projekter, som skaber årlige synergier for 180-220 mio. Målet er fortsat, at alle synergier skal være opnået senest i slutningen af 2012, så den fulde resultateffekt af synergierne opnås i 2013.

Ved udgangen af 2010 var der opnået synergier på 30 mio. med en helårseffekt på 90 mio. De vigtigste projekter, der er gennemført i 2010, er hele sammenlægningen af de to organisationer med i alt 6.000 medarbejdere i udgangspunktet, og indførelse af en ny ledelses- og forretningsstruktur. Vi har derudover forenklet "brand"-arkitekturen, så vi nu kun har tre brands, DFDS for hele gruppen, DFDS Seaways for alle shippingaktiviteter og DFDS Logistics for landtransport- og logistikaktiviteter.

På Nordsøen har vi sammenlagt to fragtruter mellem Rotterdam og Midt-England, hvilket har frigjort en havneterminal og to skibe. Den fortsættende havneterminal i Rotterdam er blevet udvidet, og den anden terminal er ved at blive solgt. På den måde reducerer vi den investerede kapital og frigør ressourcer til andre investeringer. Sidstnævnte kommer i øvrigt på toppen af synergierne fra driften. Derudover er ruten mellem Belgien og Skotland omlagt til en ren fragtrute og salgsfunktioner og -kontorer er sammenlagt.

I Logistics divisionen er der ligeledes gennemført en sammenlægning af salgskontorer omfattende England, Danmark, Sverige og Holland. Der er arbejdet med at optimere udnyttelsen af trailere, og nye aftaler er indgået med vognmænd, så vores større omfang af aktiviteter udnyttes til at sænke omkostningerne og skabe mere værdi.

Det sidste område, hvor vi er nået langt i 2010, er på indkøbssiden, hvor der er indgået nye aftaler med leverandører af bunker og smøreolie. Dertil kommer nye indkøbsaftaler for forbrug ombord, som vil slå igennem i år. Igen giver den nye størrelse nye muligheder for at reducere omkostninger.

Hvis vi kigger fremad er de væsentligste integrationsprojekter i 2011 blandt andet:

- Indkøringen af den udvidede havneterminal og den nye rutestruktur mellem Rotterdam og Midt-England
- Konsolidering af IT systemer for Shipping og Logistics divisionerne samt finansområdet
- Overtagelse af driften af tidligere Norfolkline skibe fra Maersk Ship Management
- Opnåelse af synergier fra indkøb af tekniske dele og forbrugsvarer til salg ombord
- samt Udvikling og standardisering af forretningsprocesser og drift på tværs af Logistics'

forretningsområder

På nær IT-projekterne forventes disse projekter at blive gennemført i løbet af 2011, mens IT-projekterne afsluttes i løbet af 2012.

Ved udgangen af 2011 regner vi med, at synergierne udgør omkring 180 mio. målt på helårsbasis, inklusive synergierne opnået i 2010.

Det koster dog også at realisere disse synergier, og i 2010 udgjorde integrationsomkostningerne 96 mio., hvoraf omkring 50% vedrører fratrædelser af medarbejdere. Den resterende omkostning er fordelt på re-branding, opsigelse af aftaler, IT-integration og andet.

For 2011 forventes yderligere integrationsomkostninger på 80 mio. og dermed overholder vi også den oprindelige omkostningsramme på 175-200 mio., idet omkostningerne i 2012 vil være begrænsede.

Alt i alt, kan vi konstatere, at integrationen er kommet rigtigt godt fra start i 2010, både driftsmæssigt og kulturelt, og potentialet indfrier fuldt ud vores forventninger.

I forbindelse med integrationen af Norfolkline er der indført en ny forretningsstruktur med to markedsorienterede divisioner, en Shipping Division og en Logistics Division.

Shipping Division driver DFDS' rutenetværk og havneterminaler fordelt på fem forretningsområder: North Sea, Baltic Sea, Irish Sea, English Channel og Passenger.

Forretningsområdet Irish Sea bortfalder dog i løbet af 2011, idet områdets aktiviteter blev

afviklet i begyndelsen af 2011. Det vender jeg tilbage til. Et helt nyt område for DFDS er ruten på Den Engelske Kanal.

Logistics Division driver DFDS' landtransport- og logistikaktiviteter fordelt på fem forretningsområder: Nordic Transport, Continental Transport, European Contract, Intermodal og Nordic Contract.

Derudover er alle tværgående koncernfunktioner samlet i to centrale enheder. Disse enheder afspejler det strategiske fokus på at effektivisere, reducere omkostninger og skabe ensartede forretningsprocesser, herunder IT-systemer.

Selv om vi har haft hænderne fulde med integrationen, var der også andre væsentlige begivenheder i 2010 og i begyndelsen af 2011, som jeg her kort vil berøre.

Som nævnt har vi valgt at afvikle forretningsområdet Irish Sea, der blev overtaget som en del af Norfolkline. Aktiviteterne omfattede to ruter mellem Belfast i Nordirland og henholdsvis Heysham og Birkenhead i Midt-England. Derudover to ruter mellem Dublin i Irland og ligeledes Heysham og Birkenhead. Fire ro-pax- og tre ro-ro-skibe var indsat på ruterne foruden drift af havneterminaler og salgsagenturer.

Beslutningen om at afvikle området skyldes betydelige tab i de senere år på grund af en væsentlig overkapacitet på markedet. Tabene er resultatet af et kraftigt fald i efterspørgslen siden 2008 og generelt manglende tilpasning af kapaciteten på markedet.

Siden aftalen om købet af Norfolkline kom på plads er der foretaget en omfattende analyse af markedet og en række operationelle tiltag, men på grund af de fortsat meget vanskelige markedsvilkår på Det Irske Hav, har det ikke været muligt at udvikle

bæredygtige løsninger for ruterne. Derfor blev de to nordlige ruter solgt til Stena Line i december 2010, og de to sydlige ruter blev lukket i slutningen af januar 2011.

Gøteborg er et vigtigt knudepunkt i DFDS' rutenetværk, og i oktober 2010 overtog vi i samarbejde med C. Ports S.A. et svensk selskab, som har en 25-årig koncessionsaftale om driften af to ro-ro-havne terminaler i Gøteborg. Vi afventer dog fortsat konkurrencemyndighedernes godkendelse af denne transaktion.

En anden vigtig begivenhed var en udvidelse af tonnagesamarbejdet med det danske og tyske forsvar til mindst fem skibe fra de nuværende to. To af skibene er nybygninger med levering i første halvdel af 2012. Den nye samarbejdsaftale omfatter perioden 2010 til 2021 og afløser de hidtidige charteraftaler, der udløber mellem 2010 og 2012.

På den baggrund har DFDS bestilt to ro-ro-nybygninger med en fragtkapacitet på hver 3.000 lanemeter samt en containerkapacitet på 342 TEU. Skibene bygges på et tysk værft i Stralsund med en samlet kontraheringssum på 950 millioner kroner.

Den 8. oktober 2010 kort før midnat udbrød der brand på fragt- og passagerskibet, Lisco Gloria. Skibet var ét af to skibe indsat på DFDS' rute mellem Kiel i Tyskland og Klaipeda i Litauen.

Alle 204 passagerer og 32 besætningsmedlemmer blev reddet fra branden gennem assistance fra andre rederiers skibe og et velfungerede samarbejde med myndighederne samt besætningens egen redningsindsats. Branden undersøges fortsat af de tyske myndigheder.

I DFDS har vi evalueret håndteringen af branden om bord og på land, og afventer nu myndighedernes undersøgelse. Når den foreligger, vil eventuelle forbedringsmuligheder blive indarbejdet i de daglige rutiner og i de sikkerhedsøvelser, der gennemføres løbende på alle skibe.

DFDS' forsikringsselskab erklærede den 3. januar 2011 Lisco Gloria for forsikringsteknisk at være et totaltab. DFDS modtog således den 3. marts 2011 en samlet erstatning på 525 mio., hvoraf 420 mio. erstatter skibets forsikrede markedsværdi. Den resterende erstatning på 105 mio. vedrører en kaskointeresse, som udløses ved erklæring om totaltab. Erstatningen har medført en regnskabsmæssig avance efter fradrag af omkostninger på DKK 273 mio., som er indregnet i 2010.

Den sidste del af min beretning vil omhandle divisionernes resultatudvikling i 2010.

I Shipping divisionen var de nordeuropæiske markeder for søtransport af fragt og passagerer i første halvdel af 2010 generelt præget af begrænset vækst i kølvandet på finanskrisen i 2009. I andet halvår af 2010 blev efterspørgslen gradvis mere robust, særligt på Østersøen, i takt med stigende aktivitet hos forbrugere og produktionsvirksomheder.

Udbuddet af fragtkapacitet overstiger dog fortsat efterspørgslen som følge af den væsentlige nedgang i volumener, der fandt sted i 2009. På den baggrund har det kun i begrænset omfang været muligt at øge fragtraterne i løbet af året. Udviklingen på passagermarkederne har i de fleste områder været positiv med en stigning i såvel antal passagerer som indtjening både fra billetsalg og ombordomsætning.

Den positive trend for fragtvolumener i slutningen af 2010 er fortsat i begyndelsen af 2011, og vi forventer, at der i resten af 2011 vil være en moderat vækst i fragtvolumener, passagerantal og ombordforbrug.

For Shipping divisionen er der opstillet flere strategiske prioriteter for 2011:

Den første er en ændring i fokus. I takt med stabiliseringen af markedssituationen i 2010 er fokus ændret fra tilpasning til ændrede markedsvilkår, til optimering og forbedring af indtjeningen på de enkelte ruter i netværket.

På den Engelske Kanal blev konkurrencen intensiveret i 2010 som følge af Eurotunnels aggressive prispolitik. Derfor har vi søsat et omfattende forbedringsprojekt i 2011 med fokus på at optimere driften, reducere omkostningerne og forbedre servicen på ruten mellem Dover og Dunkerque.

På passagerområdet er der også igangsat en række initiativer. Som en del af den nye forretningsstruktur blev der i 2010 oprettet et fælles kompetencecenter, Passenger Competence Center, som skal identificere, udvikle og udbrede "best practices" på tværs af rutenettet. Samtidig vil der i år blive introduceret et nyt fælles bookingsystem samt en fælles distributionsplatform for både off- og on-line-salg.

Det sidste prioriterede område for Shipping divisionen er indkøringen af den nye sammenlagte rute- og terminalstruktur mellem Holland og det østlige England i 2011.

DFDS Logistics

Så går jeg videre med Logistics divisionen, hvor mængdevæksten på transport- og logistikmarkederne satte i gang igen med et beskedent opsving i 2010. Generelt forblev

markedsbetingelserne hårde, da der også her var overskydende kapacitet til at dække mængdevæksten.

Efter integrationen af Norfolkline kan DFDS Logistics nu tilbyde en bredere vifte af ydelser, hvilket giver divisionen mulighed for at konkurrere om flere af nøglekundernes trafikker. Det forudser vi vil støtte divisionens lønsomhed.

En anden positiv faktor er det udvidede netværk, som giver den samlede division en størrelse, der gør det muligt at indkøbe kørselsydelser, udstyr, jernbanetransport og søtransport til lavere priser end før.

For Logistics divisionen er der ligeledes opstillet flere strategiske prioriteter for 2011:

- Vi skal levere alle de identificerede synergier
- Vi skal forbedre rentabiliteten markant inden for 4 af de 5 forretningsområder
- Vi fortsætter udviklingen af et nyt IT-system, "Velocity". Velocity bliver et fælles system til styring af alle Logistics-aktiviteter i 2012
- Og så vil vi udbygge samarbejdet med Shipping divisionen om udvikling af strategiske muligheder for fragtvækst på egne skibe og terminaler

Flere af disse prioriteter indgår som en del af forbedringsprojektet, 'Project Headlight', som vi har arbejdet med i nogle måneder efterhånden. Forbedringen af divisionens indtjening bygger blandt andet på dette projekt, hvor best practice udbredes på tværs af forretningsenhederne.

Efter købet af Norfolkline har Logistics divisionen nu fået den rette tyngde og ledelse, og

motivationen er høj for at levere et klart bedre resultat i 2011.

Lad mig slutte af med at opsummere de aktuelle strategiske prioriteter for DFDS

Koncernen:

- Vi skal afslutte integrationen af Norfolkline og realisere synergierne
- Vi skal markant forbedre resultatet for Logistics divisionen
- Vi skal sikre indkøringen af den nye organisationsstruktur med indarbejdelse og fuld effekt af de tværgående funktioner: Freight Sales Solutions, People & Ships, Shared Services, Passenger Competence Center og Supply Chain Management
- Og sluttelig skal vi videreudvikle The DFDS Way, der er ved at blive en del af vores kultur, hvor der lægges vægt på kontinuerlige forbedringer, innovation, og ikke mindst at leve og ånde for at skabe resultater.

Tak til alle aktionærer, kunder og medarbejdere for et rigtigt godt samarbejde i et skelsættende år, hvor der er arbejdet utroligt hårdt, og hvor mange ting er lykkedes for os, hvor vi er nået langt og skabt et stærkt grundlag for den videre udvikling.

Jeg giver herefter ordet til vores økonomidirektør Torben Carlsen.

Beretning om regnskab, finans og miljø (Torben Carlsen)

Vi går herefter over til at behandle regnskabet for 2010 og resultatforventningen til 2011. Herudover vil jeg berette om DFDS-aktiens kursudvikling samt om samfundsansvar - CSR.

Men først til Regnskabet, som for 2010 er særligt påvirket af købet af Norfolkline.

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.

Koncernens omsætning steg med 51% til 9,9 milliarder i 2010, og omkring trefjerdedele af denne stigning skyldes tilgangen af Norfolkline, der indregnes fra overtagelsesdatoen den 12. juli 2010.

Den øvrige omsætningsstigning skyldes primært shippingaktiviteterne, hvor omsætningen blev løftet af højere mængder. Den underliggende vækst var særligt stærk på Østersøen, hvor omsætningen steg med 32%. På Nordsøen var stigningen 22%, dog delvis på grund af oliepristillæg og styrkelsen af den svenske krone i 2010. For landtransport- og logistikaktiviteterne var væksten generelt noget lavere.

Med tilgangen af Norfolkline er forholdet mellem shipping- og logistikomsætning ændret i retning af en højere andel af logistikomsætning, idet halvdelen af Norfolklines omsætning var fra logistikområdet. For 2010 giver det en fordeling mellem shipping og

logistik på 66/34 og i 2011 vil logistikomsætningens andel af den samlede omsætning stige til op mod 40%.

Udvikling i EBITDA

Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster steg med 53% til 1.273 mio. på baggrund af især en forbedring af resultatet for shippingaktiviteter og tilgangen af Norfolkligne.

Shipping divisionen opnåede en resultatfremgang på 399 mio. svarende til en stigning på 48%. Det var især de to fragtorienterede forretningsområder North Sea og Baltic Sea, der gik frem på baggrund af den nævnte omsætnings- og volumenvækst.

Resultatet for Irish Sea trak ned med et driftsresultat på minus 78 millioner kroner. Forretningsområdet Irish Sea er som nævnt blevet afviklet. Bidraget fra English Channel var positivt med 58 millioner kroner og forretningsområdet Passenger, der blandt andet omfatter Oslo-ruten, forbedrede resultatet til 146 millioner kroner, på trods af en væsentlig højere bunkeromkostning.

Logistics divisionen opnåede en resultatfremgang på 33 millioner til 74 millioner. Dette resultatniveau er for lavt, og som både formanden og Niels Smedegaard har slået fast, er en markant forbedring af denne divisions indtjening en strategisk prioritet i 2011. Resultaterne for de første måneder af 2011 peger indtil videre i den rigtige retning.

De to aktiviteter, der først og fremmest giver udfordringer, er det belgiske trailerselskab og containertrafikken mellem Irland og Kontinentet. For begge aktiviteter er der i 2010 indsat nye ledelser, som målrettet arbejder på at vende udviklingen.

På den positive side har logistikaktiviteterne nu, efter sammenlægningen med Norfolkline, nået en størrelse, der giver mulighed for at opnå et højere indtjeningsniveau end tidligere.

Særlige poster

Årets resultatopgørelse indeholder flere væsentlige engangsposter og for at øge den bagud- og fremadrettede sammenlignelighed af resultatet er disse poster udskilt i en separat linie, Særlige poster, i resultatopgørelsen.

De Særlige poster udgjorde samlet 102 millioner kroner som vist i tabellen på skærmen.

Da der er tale om væsentlige beløb vil jeg kort gennemgå baggrunden for dem:

- Der er en regnskabsmæssig avance på 273 mio. vedrørende totaltabet af ro-pax-skibet Lisco Gloria, som Niels Smedegaard omtalte tidligere
- Der er yderligere en regnskabsmæssig avance fra salget af ruter på Det Irske Hav. Disse ruter blev overtaget i forbindelse med købet af Norfolkline og solgt i december 2010. Salget medførte en avance på 200 mio.
- Så har vi transaktionsomkostninger på 35 mio. afledt af selve købet af Norfolkline
- Den næste post er omkostninger til den driftsmæssige integration af Norfolkline. De udgjorde 96 mio. i 2010
- Den sidste post er nedskrivninger på i alt 240 mio. foretaget på baggrund af værdiforringelsestest fordelt med 60 mio. på de to passagerskibe indsat på Amsterdam-Newcastle-ruten, 90 mio. på goodwill og sideportsskibe i forretningsområdet Nordic Contract, 30 mio. på goodwill vedrørende Continental Transport, hvor det belgiske trailerselskab indgår, og endelig 60 mio. på goodwill vedrørende forretningsområdet

Intermodal, hvor containeraktiviteterne mellem Irland og Kontinentet indgår

Efter indregning af disse særlige poster blev driftsresultatet, EBIT, 682 mio.

Netto-omkostningen til finansiering var 135 mio., hvilket var 19 mio. lavere end i 2009, idet netto-valutakursreguleringer medførte en indtægt på DKK 61 mio. i 2010, en stigning på DKK 42 mio. i forhold til 2009. Reguleringerne var fortrinsvis relateret til SEK, NOK og USD. Denne indtægt blev dog delvist modgået af højere omkostninger til omlægning af lån, mens netto-renteudgifterne var på niveau med omkostningerne i 2009.

Så kommer vi frem til et resultat før skat på 547 mio. og efter skat af årets resultat på 25 mio. blev årets resultat for 2010 på 522 mio. i mod et resultat på DKK 89 mio. i 2009.

Det var årets resultatopgørelse og herefter vil jeg kort gennemgå de vigtigste forhold omkring investeringer, pengestrøm og balancen.

Investeringer, pengestrøm og balancen

Investeringerne i 2010 udgjorde 1.521 mio., hvoraf købet af Norfolkline udgjorde DKK 1.417 mio. En del af denne investering har vi dog realiseret gennem salget af to ruter på Det Irske Hav, herunder salg af skibe, hvilket samlet gav et provenu på 298 mio.

Derudover er der foretaget investeringer i skibe for 316 mio., hvoraf 188 mio. vedrører to ro-ro-nybygninger til samarbejdet med forsvaret til levering i 2012.

Aktiver, investeret kapital og forrentning

På balancen har købet af Norfolklane medført en væsentlig stigning i de samlede aktiver, der er steget med 49% til 13,8 milliarder svarende til en stigning på 4,5 milliarder. Af denne stigning vedrører selve tilgangen af Norfolklane 3,5 milliarder og derudover er beholdningen af værdipapirer og likvider øget med 929 mio. i 2010. Denne sidstnævnte forbedring af DFDS' finansielle beredskab stammer fra vores operationelle cash flow, idet det samlede provenu på 2,1 milliarder fra en rettet emission og en fortegningsemission finansierede dels den nævnte købspris for Norfolklane, og dels tilbagebetaling af gæld.

Finansiering og kapitalstruktur

På passivsiden af balancen steg de rentebærende gældsforpligtelser med 18% til 5,0 milliarder ved udgangen af 2010 svarende til en stigning på 762 mio. Modsat blev den netto-rentebærende gæld, det vil sige gælden fratrukket likvider og værdipapirer, reduceret med 4% til 3,9 milliarder på grund af stigningen i netop beholdningen af likvider og værdipapirer.

For kapitalstrukturen er et vigtigt nøgletal forholdet mellem netto-rentebærende gæld og driftsresultatet før afskrivninger, EBITDA. Beregnet før særlige poster var forholdet 3,1, hvilket er et absolut tilfredsstillende niveau, og i øvrigt en markant forbedring i forhold til 2009.

Egenkapitalens udvikling

DFDS' andel af egenkapitalen blev forøget med 74% eller 2,7 milliarder til 6,3 milliarder ved udgangen af 2010. Stigningen kan i al væsentlighed henføres til overførelse af DFDS' andel af årets resultat på 522 mio. og kapitalforhøjelsen på i alt 2,1 milliarder.

Egenkapitalandelen var ultimo året på 46% og understreger DFDS' solide kapitalstruktur.

På skærmen har vi en graf, der viser årets pengestrømme og bevægelsen i beholdningen af likvide midler. Vi startede 2010 med likvide midler på 155 millioner, driften genererede en positiv pengestrøm på 929 millioner og 1,5 milliarder blev anvendt til investeringer og 144 millioner blev anvendt til at betale finansielle udgifter. Det efterlod et finansieringsbehov på i alt 736 millioner, som blev finansieret gennem optagelse af lån på 1.724 mio. og tilbagebetaling af lån på DKK 2.202 mio. Dette afspejler den refinansiering, jeg netop har omtalt, der blev foretaget i forbindelse med købet af Norfolkline. Og dertil kommer så de omtalte emissioner. Således var pengestrømmen fra finansieringsaktivitet positiv med i alt DKK 1.667 mio. i 2010, og året ender med en beholdning af likvider og værdipapirer på 1.084 mio.

Det var regnskabsberetningen.

DFDS-aktien

På aktiesiden skete der også en væsentlig ændring i 2010, idet fortegningsmissionen og den rettede emission til A. P. Møller – Mærsk medførte en stigning i antallet af aktier til 14.856.081 aktier à nominelt 100 kr. pr. aktie fra 8 millioner aktier ved udgangen af 2009.

DFDS-aktiens kurs steg med 33% til kurs 418 ved udgangen af 2010 og kursen er steget yderligere til et niveau omkring 440 til 450 siden årsskiftet. Til sammenligning steg et indeks bestående af seks sammenlignelige virksomheder (Peer Group) med 9% i 2010 og NASDAQ OMX Københavns totalindeks steg med 31% i 2010.

På grafen er vist kursudviklingen i 2010 og frem til i dag. Alt i alt må vi sige, at aktiemarkedet har modtaget købet af Norfolkline og fortegningsmissionen meget

positivt.

Selskabsledelse og Samfundsansvar (CSR)

Virksomheder, og særligt børsnoterede virksomheder, underlægges i disse år en stigende mængde af reguleringer, som skal overholdes, foruden de mere grundlæggende rammer, vi arbejder inden for, som dansk lovgivning og regulativer, herunder den danske selskabslov, og reglerne for NASDAQ OMX København.

Hertil kommer eksempelvis den seneste danske version af anbefalinger for god selskabsledelse, som siden 2006 har indgået som en del af oplysningsforpligtelserne for børsnoterede selskaber. I forbindelse med udsendelsen af årsrapporten har vi opdateret det efterhånden ganske omfattende skema om selskabsledelse, og det er tilgængeligt på www.dfdsgroup.com.

Foruden selskabsledelse skal DFDS også redegøre for forvaltningen af vores samfundsansvar. Hertil kan siges, at som rederi er DFDS' aktiviteter genstand for en meget omfattende regulering af dansk og international lovgivning samt regelsæt for skibsdrift vedrørende blandt andet sikkerhed, ansatte til søs og miljøpåvirkning. Disse områder vurderes samtidig at have størst betydning for opfyldelsen af interessenters krav og forventninger til DFDS' forvaltning af samfundsansvaret.

Med henblik på at sikre overholdelsen af lovkrav udarbejder og reviderer DFDS løbende politikker for ovennævnte og andre områder, herunder et etisk regelsæt for alle leverandører. På side 28-31 i årsrapport har vi redegjort for politikker, praksis og resultater vedrørende miljø og medarbejdere.

Men vi stopper ikke her. I begyndelsen af 2011 er udarbejdelsen af et kodeks for forretningsmæssig adfærd og etik iværksat. Dette arbejde forventer vi at afslutte i indeværende år.

Om samfundsansvar og redegørelsen herfor kan jeg tilføje, at den er under fortsat udvikling. Et område, som i særlig grad kræver udvikling, er redegørelsen for aktiviteterne inden for landtransport og logistik, der blev udvidet betydeligt ved overtagelsen af Norfolkligne. Derfor har vi iværksat udarbejdelsen af en miljøredegørelse for disse aktiviteter, som vi forventer at kunne præsentere i årsrapporten for 2011.

Resultatforventning

Det sidste punkt i min beretning er forventningerne til 2011, og de er helt overordnet baseret på en antagelse om generelt voksende efterspørgsel i Nordeuropa. På fragtmarkedet forventes væksten at blive højest i Østersøområdet og noget mindre på Nordsøen. På passagermarkedet forventes væksten at blive moderat og ligeledes med højere vækst i Østersøområdet end på de øvrige markedsområder.

- DFDS' omsætning forventes at stige med 20% til omkring 12 milliarder. Omkring halvdelen af denne stigning skyldes helårseffekten af købet af Norfolkligne
- Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) og særlige poster forventes at stige til 1,5 milliarder fra 1,3 milliarder i 2010
- Resultatet før særlige poster og skat forventes at stige til i størrelsesordenen 550 mio. fra 445 mio.

- Også i 2011 vil der være Særlige poster: Dels omkostninger fra den fortsatte integration af Norfolkline, som forventes at udgøre omkring 80 mio., dels en avance på ca. 80 mio. fra salget af DFDS Canal Tours, der blev gennemført i marts 2011. Samlet forventes de særlige poster altså at give en netto-påvirkning på nul.

- De samlede investeringer forventes at ville udgøre omkring 750 mio. i 2011. Heraf udgør nybygningen af de to tidligere omtalte ro-ro-skibe 560 mio., mens de resterende investeringer hovedsageligt vedrører dokning af skibe og reinvestering i lastbærende materiel

Der er naturligvis knyttet risici og usikkerhed til disse forventningerne og i den henseende er de væsentligste faktorer den generelle økonomiske udvikling og olieprisudviklingen.

På nuværende tidspunkt, kan jeg oplyse, at der er god overensstemmelse mellem resultaterne i årets første måneder og forventningerne.

Det var beretningen om regnskab og samfundsansvar for 2010, og jeg giver herefter ordet til dirigenten.