

Generalforsamling, København d. 31. marts 2016

Formandens beretning

Kære aktionærer og gæster,

Bestyrelsens beretning om 2015 fremlægges ligesom tidligere sammen med administrerende direktør Niels Smedegaard og økonomidirektør Torben Carlsen.

2015 var et rekordår for DFDS. Omsætningen steg med 5% til 13,5 milliarder kroner og driftsresultatet før afskrivninger, EBITDA, steg med 42% til 2 milliarder og 41 millioner drevet af fremgang i stort set alle dele af rutenetværket.

Resultatet før skat steg med 108% til 1 milliard og 43 millioner.

Altså et rekordår for indtjeningen, der for første gang oversteg to milliarder fra driften og én milliard før og efter skat.

Set fra et andet perspektiv var 2015 året, hvor vi fik løst den sidste af en håndfuld strukturelle udfordringer, der i en årrække har lagt en dæmper på indtjeningen.

Det startede med finanskrisen i 2008, som medførte bratte fald i mængder og rater. I 2011 var vi kommet ovenpå igen. I 2012 blev der skabt stor overkapacitet på to centrale ruter: Mellem Gøteborg og Immingham samt mellem Dover og Calais. Endvidere faldt den økonomiske vækst i Europa. I 2014 blev vores baltiske rutenetværk ramt af en opbremsning af handelen med Rusland. Den næste store udfordring var overgangen til

nye svovlregler i 2015. Forud for overgangen tilpassede vi rutenetværket i 2014 ved at lukke tre ruter.

Disse udfordringer er nu løst. Senest blev situationen på Kanalen normaliseret i juni 2015. Den økonomiske vækst i Europa vendte tilbage i 2015, og i dette års første måneder er den moderate vækst i Europa fortsat. På denne baggrund forventes DFDS at opnå en driftsindtjening, EBITDA, på mellem 2,1 og 2,3 milliarder i 2016.

Resultatforventningen øges således i forhold til rekordåret 2015. En afgørende forudsætning for forventningen er dog, at den moderate vækst fortsætter på de fleste af vores markeder.

Forventningen afspejler desuden et DFDS i topform. Siden 2008 har vi hvert år gennemført op mod en håndfuld forbedrings- og effektiviseringsprojekter og 2016 bliver ingen undtagelse. Continuous Improvement kalder vi det. Det er en væsentlig del af forklaringen på DFDS' fremgang.

De sidste par år er vi endvidere blevet skarpere til at reagere hurtigt på ændringer i vores markeder. Tilpasningen af det baltiske rutenetværk ved opbremsningen i handelen med Rusland er et godt eksempel.

Nu er det imidlertid sådan, at verden ikke står stille. Den forandrer sig ligeså konstant, som vi søger at forbedre os. Nye udfordringer vil opstå i fremtiden, men også muligheder. En af de muligheder, vi arbejder på at realisere, er at skabe værdi gennem virksomhedskøb. Købet af Norfolkline i 2010 løftede DFDS. I dag er vi endnu bedre rustet til at gennemføre et lignende, større virksomhedskøb og løfte DFDS igen.

I tråd med den højere indtjening blev udlodningen til aktionærer øget med 54% til 727 millioner i 2015. 401 millioner blev udloddet gennem aktietilbagekøb og 326 millioner blev udloddet som udbytte, inklusive et ekstraordinært udbytte på 108 millioner i august 2015.

For at gøre det attraktivt at være aktionær i DFDS gennemførte vi to nye tiltag i 2015. Aktien blev splittet i forholdet én til fem, da aktiekursen var kommet over tusind kroner og blevet en af de dyreste aktier på den danske børs.

Ved udlodningen af det ekstraordinære udbytte i august lagde vi op til, at DFDS fremover vil udbetale udbytte halvårligt. For at gøre det nemt at udlodde udbytte halvårligt, foreslår bestyrelsen derfor under dagsordenens punkt 6. c, at generalforsamlingen bemyndiger bestyrelsen til at træffe beslutninger om ekstraordinært udbytte.

Begrebet 'ekstraordinært udbytte' anvendes af juridiske årsager. I realiteten handler det om, at vi går over til en ny rytme, hvor bestyrelsen to gange om året tager stilling til udlodning af udbytte. Det giver mere fleksibilitet, og desuden er DFDS' pengestrøm størst henover sommeren i højsæsonen for passagerer.

Vores udmelding om udlodning af udbytte i 2016 var som følge af den nye praksis todelt. Et forslag til den ordinære generalforsamling her i dag om udlodning af tre kroner pr. aktie og en planlagt udlodning af to kroner pr. aktie i august. Sidstnævnte udloddes under bemyndigelsen, såfremt den vedtages.

Udgangspunktet er således et samlet udbytte på fem kroner pr. aktie i 2016 svarende til en udlodning på omkring 300 millioner. Dette beløb indgår i de 950 millioner, som vi den 12. februar meddelte er den samlede planlagte udlodning til aktionærer i 2016, en stigning på 31% i forhold til 2015.

Af den øvrige udlodning på 650 millioner er 400 millioner allerede udbetalt via et aktietilbagekøb struktureret som en auktionsproces. Dette blev gennemført over to uger fra den 12. februar. Tilbagekøbet blev gennemført til kurs 250 for 1,6 millioner aktier.

De resterende 250 millioner udloddes gennem et løbende aktietilbagekøb, der afsluttes senest den 17. august i år.

Nu er det således, at DFDS har en politik for kapitalstruktur og udlodning. Den siger blandt andet, at den finansielle gearing, målt som forholdet mellem den netto-rentebærende gæld og EBITDA, skal være mellem to og tre. Ultimo 2015 var forholdet 0,9 og den aktuelle gearing er således en del lavere end ønsket.

I bestyrelsen vurderer vi løbende kapitalstrukturen og behovet for udlodning af overskydende kapital til aktionærer i forhold til udviklingen i indtjening og investeringer, herunder ikke mindst i forhold til strategiske virksomhedskøb. Skulle et sådant køb blive til virkelighed, vil det fra den ene dag til den anden kunne øge gearingen til det ønskede interval.

Vi fortsatte i 2015 med at videreudvikle og tilpasse den finansielle kommunikation til de primære målgrupper: aktionærer, investorer og de finansielle medier.

Årets nyskabelse var fremrykningen af regnskabsmeddelelsen for 4. kvartal til den 12. februar. Det var ca. to uger tidligere end sidste år. Derved får markedet hurtigere adgang til information om 4. kvartal, årets hovedtal og forventningerne til det kommende år.

Den fulde årsrapport med det komplette noteapparat og CR-rapporten blev offentliggjort den 26. februar. For at udvide kendskabet til DFDS lancerede vi samtidig et særligt website med historier om året 2015 og en video.

Til især private aktionærer og samarbejdspartnere udarbejdes en oversigtsfolder på både dansk og engelsk, henholdsvis DFDS Overblik og DFDS Review. Den kan bestilles som en tryksag via investorportalen eller hentes fra nettet.

Herudover gjorde vi ved tredje kvartal kvartalsrapportens format mere skærmvenligt ved at lægge det ned og mere levende ved at inkludere fotos af udvalgte aktiviteter.

Som nævnt blev DFDS' rapport om samfundsansvar, corporate responsibility, udsendt samtidig med årsrapporten.

De vigtigste indsatsområder er fortsat passagerers og medarbejderes sikkerhed, arbejdsmiljøet, involvering i lokalområder, hvor DFDS har aktiviteter, indvirkning på miljøet, kunderelationer og samarbejdet med leverandører.

Vi stræber altid efter at handle ansvarligt og bidrage til værdiskabelsen i samfundet som helhed og for vores interessenter. Det er også med til at gøre DFDS til en attraktiv samarbejdspartner 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.

To andre anbefalinger følger vi kun delvist, hvilket er én mindre end sidste år. Den ene anbefaling, der kun følges delvist, vedrører opstilling af mål for andelen af kvinder i ledelsen. Vi har et mål for andelen af kvinder i bestyrelsen, men ikke et mål for andelen af kvinder i ledelseslaget under bestyrelsen.

Den anden delvist opfyldte anbefaling vedrører oplysning af individuelle aflønningsforhold for direktionen. Dette oplyses kun samlet, idet vi vurderer, at en individuel opsplitting ikke er en nødvendig oplysning.

På vegne af bestyrelsen vil jeg afslutningsvis takke direktionen, Niels og Torben, den øvrige koncernledelse - Peder, Eddie og Henrik – og alle øvrige medarbejdere for indsatsen i 2015. Det har været en stor glæde for bestyrelsen igennem året at opleve, hvordan Jeres utrættelige arbejde for at videreudvikle og effektivisere DFDS fortjent blev belønnet med et rekordresultat.

Vores trofaste aktionærer ønsker vi også at belønne her i jubilæumsåret og i kølvandet på det gode resultat. Når generalforsamlingen er overstået, vil der til hver fremmødt aktionær blive uddelt et gavebevis på et minicruise til to personer på København-Oslo-ruten ved udgangen.

Også en stor tak til vores kunder og samarbejdspartnere for samarbejdet i 2015,

som vi ser frem til at fortsætte i det nye år.

Jeg giver herefter ordet til vores administrerende direktør Niels Smedegaard.

Niels Smedegaards beretning

I 2015 lykkedes det at løfte DFDS' resultat til et rekordhøjt niveau. Hvordan vi gjorde det, er hovedtemaet for min beretning og desuden også for oversigtsfolderen for 2015, DFDS Overblik. Mange af jer har forhåbentligt valgt at modtage denne folder forud for generalforsamlingen, ellers er den tilgængelig her efter generalforsamlingen.

Formanden nævnte i sin beretning én af årets centrale begivenheder: Reduktionen af overkapaciteten på den Engelske Kanal. Det medvirkede til en markant resultatforbedring i forretningsområdet Channel på 238 millioner. Det svarer til 47% af den samlede stigning på 504 millioner i driftsresultatet, EBIT, før særlige poster til 1 milliard og 99 millioner.

Den øvrige fremgang blev skabt af andre aktiviteter. På skærmen ser vi et opslag fra folderen, der præsenterer en række højdepunkter for 2015, som tilsammen gav dette rekordresultat.

I Østersøen gennemførtes yderligere tilpasninger af kapaciteten som reaktion på nedgangen i efterspørgslen fra det russiske marked. Vi reducerede kapaciteten på ruterne mellem Tyskland og Rusland samt mellem Danmark og Litauen.

Transportløsninger for hellæs er kerneaktiviteten i Logistics Division og her blev indtjeningen forbedret i hovedtrafikkerne mellem Skandinavien og Storbritannien, mellem Kontinentet og Storbritannien samt mellem Kontinentet og Skandinavien.

I rutenetværket transporterede vi i alt 8% flere passagerer i 2015 efter justering for de tre ruter, der blev lukket i 2014.

Væksten i fragtmængderne i rutenetværket var på 7%, ligeledes justeret for de lukkede ruter.

Vores effektiviseringsprojekter, som holder DFDS i topform, bidrog også til fremgangen – dem vender jeg tilbage til.

Storbritannien var et af de få af vores markedsområder med væsentlig økonomisk vækst i 2015. Til gengæld er det vores vigtigste markedsområde, da store dele af rutenetværket forbinder Skandinavien og Kontinentet med Storbritannien. Storbritannien er desuden hjemmemarkedet for en stor del af vores logistikaktiviteter. Vi udnyttede væksten til at forbedre resultatet.

På København-Oslo-ruten opnåede vi et gennembrud på det sydkoreanske marked. I alt 27.000 sydkoreanere var gæster på ruten i 2015, ligesom flere andre asiatiske markeder havde stor vækst

Vi skabte værdi fra integrationen af de to logistikvirksomheder vi købte i 2014. Den ene i Skotland, den anden i Grimsby i England.

Vores flerårige program for kundefokus gav også synlige resultater. Tre nye, store logistikkontrakter for henholdsvis Volvo, Nissan og Magnavale blev indgået i 2015.

Som nævnt af formanden er vi blevet hurtigere til at tilpasse kapaciteten på ruter til ændringer i efterspørgslen. Den reducerede kapacitet i Østersøen overførte vi således til ruter med høj vækst, der anløber Storbritannien.

På passagerruten mellem Amsterdam og Newcastle gik det meste op i en højere enhed i 2015. Vi fik for alvor fat i feriesegmenterne i Tyskland og Holland og nu har ruten et langt mere balanceret kundeunderlag. Fordelen ved feriesegmenterne er, at de booker tidligt og skal have en bil med og derfor betaler mere.

Sidst men ikke mindst forløb overgangen til de nye svovlregler, der trådte i kraft den 1. januar 2015, stort set uden problemer. Overgangen blev hjulpet på vej af det markante fald i olieprisen som tog fart i slutningen af 2014 og fortsatte gennem det meste af 2015. Dertil kom et godt afkast på vores investering i 17 scrubbere.

Det var en hurtig gennemgang af nogle af årets højdepunkter, som var med til at løfte indtjeningen.

Den røde, eller måske snarere den blå tråd, der binder mål, strategi og resultater sammen er The DFDS Way. "Continuous improvement" eller konstant forbedring er en del af kernen i The DFDS Way, som definerer mål for adfærd og vores forretningsmodel. Det handler i al sin enkelhed om at selskabet samt hver enkelt medarbejder gør tingene lidt bedre hver dag.

På skærmen ser vi rutenetværket for Shipping Division. Omsætningen steg i 2015 med 4% til 9,1 milliarder. Justeret for rutelukningerne i 2014 var stigningen 8%.

Driftsresultatet før afskrivninger, EBITDA, og særlige poster steg med 46% til 1,9 milliarder.

Alle forretningsområder i divisionen opnåede resultatfremgang i 2015. De højere fragt- og passagermængder løftede indtjeningen i alle områder. Dertil kom en højere omsætning pr. enhed, særligt på Kanalen, hvor priserne har været historisk lave i flere år på grund af overkapacitet. Et bedre mix af passagerer på de to store passagerruter bidrog også til en højere omsætning pr. enhed. Mere effektiv drift påvirkede også indtjeningen positivt, eksempelvis de gennemførte kapacitetstilpasninger på Østersøen og Nordsøen.

I Logistics Division steg omsætningen med 9% til 5,0 milliarder i 2015. Justeret for købet af Quayside i 2014 var stigningen 6%. Driftsresultatet før afskrivninger, EBITDA, og særlige poster steg med 17% til 234 millioner.

Alle forretningsområder opnåede ligeledes her resultatfremgang i 2015. Nordics resultatfremgang var umiddelbart beskeden, men det skyldes opstartsomkostninger til en af de nye, store logistikkontrakter og en engangsindtægt fra salget af en ejendom i 2014. Selve den underliggende drift blev således forbedret væsentligt.

Continents resultat blev forbedret af højere mængder og en bedre balance i trafikkerne. UK & Irelands resultat blev løftet af helårseffekten af købet af Quayside i juli 2014. Derudover var der en god udvikling i de øvrige køle og -frys-logistikaktiviteter.

På tværs af divisionerne arbejdede vi med primært fire effektiviseringsprojekter i 2015. Carpe Diem var målrettet en optimering af driften på ombord de fire passagerskibe

indsat på København-Oslo og Amsterdam-Newcastle. Light Capital handler om at frigøre likviditet fra arbejdskapitalen. Siden starten af dette projekt i 2013 er der frigjort en halv milliard.

ONE Finance er vores fælles finansielle service center i Polen, som nu har omkring 200 medarbejdere. I 2015 opnåede vi yderligere effektiviseringer. Project 150 er vores indkøbsprojekt, hvor målet er en samlet resultatforbedring på 150 millioner.

Vi fortsætter naturligvis ad disse spor i 2016. Nye, højere mål er sat for Light Capital, ONE Finance og Project 150. Dertil kommer nye, målrettede projekter om digitalisering, den fremtidige organisering og struktur af salget af fragtservices i Shipping, bedre indtjening for to logistikaktiviteter og en reduktion af omkostningen til kørsel i Logistics Division.

Der er således nok at tage fat på og det er nødvendigt for at bevare 'topformen' og opfylde vores ambition om øget indtjening og så effektivt som muligt møde de udfordringer og muligheder fremtiden vil byde på.

Lad mig runde af med vores strategiske prioriteringer.

For 2015 havde vi fem prioriteter: Kundefokus, overgangen til nye svovlregler, udvidelse og styrkelse af vores netværk, medarbejdertilfredshed og -udvikling samt effektiviserings- og forbedringsprojekter.

Vi kan sætte hak ved dem alle, på nær udvidelsen af netværket. Vi kom langt i flere købsprocesser for at udvide netværket i 2015. I sidste ende lykkes det ikke, da prisen

var for høj i forhold til vores forrentningsmål på 10% afkast på den investerede kapital. I DFDS råder vi over de ledelsesmæssige og finansielle ressourcer, der skal til for at skabe værdi gennem virksomhedskøb. Strategisk er det den vej, vi skal, men ikke for enhver pris. For os kommer bundlinjen før størrelse og omsætningsvækst.

Prioriteterne for 2016 er: Mennesker - med fokus på "succession planning" og et nyt talentprogram

Tonnagestrategien, især med henblik på strategiudvikling og beslutninger om fornyelse inden for alle segmenter.

Digitalisering af vores forretningsmodel, særligt for fragtområdet. På passagerområdet står vi allerede stærkt.

Markedsdækning. Rutenetværket og logistikaktiviteterne skal udvides, så værdi kan skabes gennem synergier.

Videreudvikling af The DFDS Way.

Og sidst, men ikke mindst handler det om Økonomiske resultater. Vi skal rykke videre fra det nye, højere niveau.

I de første måneder af 2016 var der en del uro på de finansielle markeder. I forbindelse med udmeldingen af vores resultatforventning for 2016 den 12. februar, vurderede vi naturligvis, om denne uro ville kunne påvirke aktiviteten på Europas fragt- og

passagermarkeder. Indtil videre kan det ikke aflæses i vores mængdetal, så vi forventer stadig, at den igangværende moderate vækst i Europas økonomier fortsætter i 2016.

Vi vil gøre, hvad vi kan for at holde topformen vedlige i 2016 og indfri forventningerne.

En stor tak herfra til DFDS' kunder, medarbejdere og aktionærer for jeres støtte og samarbejde i 2015.

Jeg giver herefter ordet til vores CFO Torben Carlsen .

PKT 2. Torben Carlsens beretning om årsrapporten

Vi går herefter over til at behandle årsrapporten for 2015, herunder resultatforventningerne til 2016.

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 som vanligt afsæt i Koncernens regnskab.

Omsætningen for 2015 blev 13,5 milliarder fordelt med 9,1 milliarder i Shipping Division og 5,0 milliarder i Logistics Division. Herfra trækkes elimineringer på godt 600 millioner.

Sammenlignet med 2014 steg Koncernens omsætning med 5% og med 7% efter justering for rutelukninger og virksomhedskøb.

Shipping Divisions omsætning steg med 8% justeret for rutelukninger. På skærmen vises fordelingen af omsætningen i 2015 på divisionens fem forretningsområder. Målt på omsætning er North Sea det største område. Her steg omsætningen med 5% til 3,4 milliarder justeret for rutelukninger. Det næststørste område er Channel, hvor omsætningen steg med 17% til 1,9 milliarder. Passengers omsætning steg med 8% til 1,7 milliarder justeret for en enkelt rutelukning.

Baltic Seas omsætning faldt med 2% til 1,3 milliarder. Nedgangen skyldes primært, at kapaciteten mellem Tyskland og Rusland blev reduceret i løbet af året. Det sidste og mindste område for Shipping er France & Med med en omsætning på en halv milliard.

Dette område nåede dog en omsætningsstigning på 32%, justeret for en enkelt rutelukning, blandt andet som følge af højere kapacitet mellem Newhaven og Dieppe i højsæsonen.

Logistics Divisions omsætning steg med 6% justeret for købet af Quayside juli 2014. Her ser vi omsætningen fordelt på de tre forretningsområder i 2015, hvor Continent fortsat er det største område med 1,9 milliarder i omsætning efterfulgt af 1,7 milliarder i Nordic og 1,6 milliarder i UK & Ireland.

I både Nordic og Continent steg omsætningen med 7% i 2015. UK & Irelands omsætning steg med 6% justeret for købet af Quayside.

Så går vi tilbage til koncernens resultatopgørelse, hvor driftsresultatet før afskrivninger - EBITDA - og særlige poster, steg med 42% til 2 milliarder og 41 millioner på baggrund af fremgang i begge divisioner.

Efter afskrivninger på 835 millioner blev driftsresultatet efter afskrivninger - EBIT - og før særlige poster - på 1 milliard og 199 millioner. Oversigten på skærmen viser fordelingen af EBIT på divisioner.

På grafen ses Shipping Divisions EBIT før særlige poster fordelt på forretningsområder med en fremgang på 17% i North Sea, hovedsageligt drevet af højere fragtmængder, især mellem Storbritannien og Kontinentet. Efter tilbagegangen i 2014 blev indtjeningen i Baltic Sea genoprettet i 2015 med en stigning på 48%. Det skyldes primært de tilpasninger af rutenetværket, der er gennemført. I Channel fik vi vendt et underskud på 40 millioner i 2014 til et plus på 198 millioner i 2015. Denne markante vending i resultatet blev opnået,

idet omsætningen som nævnt steg med 17%, mens vi lykkedes med at holde omkostningsbasen stort set i ro.

Passenger opnåede en resultatfremgang på 46% i 2015. Det var især resultatet for Amsterdam-Newcastle-ruten der blev forbedret, blandt andet gennem en mere ligelig fordeling af passagerer fra Tyskland, Holland og Storbritannien. Efter lukningen af Portsmouth-Le Havre-ruten i 2014 blev underskuddet i France & Med vendt til et overskud på 5 millioner, en forbedring på i alt 35 millioner. Herudover tjente vi 22 millioner mere på aktiviteter relateret til skibe, som ikke anvendes i vores eget netværk.

På samme måde ser vi her Logistics Divisions EBIT før særlige poster fordelt på forretningsområder.

Resultatet for Nordic steg umiddelbart kun med en enkelt million til 43 millioner i 2015, men en hel del mere efter justering for en indtægt på 5 millioner fra salget af en ejendom i 2014 og afholdelse af opstartsomkostninger til en ny, stor logistikkontrakt i 2015.

Continents resultat gik frem med 53% på baggrund af et højt aktivitetsniveau mellem især Kontinentet og Storbritannien. UK & Irelands resultat var på niveau med 2014 efter justering for købet af Quayside. Køle- og frysaktiviteterne opnåede imidlertid en god resultatfremgang i 2015, men dette blev opvejet af et lavere resultat for de irske aktiviteter og omkostninger til omlægning af jernbaneaktiviteterne mellem Kontinentet og Storbritannien.

Så er vi tilbage ved koncernens resultatopgørelse. Ligesom sidste år indeholder regnskabet en række særlige poster. De udgjorde i 2015 en netto-omkostning på 36 millioner, herunder en omkostning til justering af en earn-out aftale og en nedskrivning af

en installation på et skib.

Den sidste større post i koncernens resultatopgørelse er finansposterne, der udgjorde en netto-omkostning på 121 millioner mod 124 millioner i 2014. I 2014 var der indeholdt en indtægt på 28 millioner vedrørende et lån fra en minoritetsaktionær i et datterselskab. Justeret for denne indtægt var finansomkostningen i 2015 en del lavere, hvilket primært kan henføres til en lavere netto-renteomkostning afledt af både lavere gæld og lavere lånerenter.

Dermed blev årets resultat før skat på 1 milliard og 43 millioner, en stigning på 108%. Efter skat af årets resultat på 32 millioner blev resultatet efter skat 1 milliard og 11 millioner.

For første gang tjente DFDS altså mere end én milliard på bunden. Selv som økonomidirektør, synes jeg godt, vi lige i dag kan sænke skuldrene lidt, give hinanden et klap på skulderen og glæde os over resultatet. I morgen er vi tilbage i arbejdstøjet, det lover jeg.

Når vi vurderer resultater i DFDS, så er det centrale mål afkastet på den investerede kapital. I de sidste fem år har vi arbejdet på at nå et afkast på mere end 10%. Mange har undervejs spurgt, om det ikke var lige lovlig ambitiøst, men vi har hele tiden vidst, at det kunne lade sig gøre. Formanden og Niels Smedegaard har berettet om de ting, der lykkedes for os og førte til et afkast for 2015 på 13,7%. Til sammenligning var afkastet 8,0% i 2014.

Vores mål er nu at øge afkastet yderligere i 2016. Vi fortsætter vores ROIC Drive med fokus på afkastet for de ca. 90 aktiviteter, der tilsammen genererer DFDS' koncernresultat.

Alle disse aktiviteter arbejder med forretningsplaner for at forbedre deres afkast. I løbet af året afholdes desuden en række ROIC Drive-møder med ledelsen i forskellige regioner, hvilket er inspirerende og konstruktivt for alle parter. Konstant forbedring er også her ledetråden i arbejdet.

Den investerede kapital udgjorde ved udgangen af 2015 8,4 milliarder, en nedgang på 3% sammenlignet med 2014. Omkring 7 milliarder af den investerede kapital består af skibe. De samlede rentebærende gældsforpligtelser udgjorde 3,0 milliarder ultimo 2015 og efter modregning af rentebærende aktiver var den netto-rentebærende gæld 1,8 milliarder. DFDS' finansielle gearing blev dermed 0,9, målt som forholdet mellem netto-rentebærende gæld og EBITDA før særlige poster.

DFDS' egenkapital udgjorde ultimo 2015 6 milliarder og 530 millioner kroner, hvilket var 403 millioner mere end i 2014, idet årets resultat oversteg udlodningen på i alt 656 millioner. Heraf var 326 millioner udbytte, 401 millioner aktietilbagekøb og 63 millioner var en indtægt fra salg af egne aktier relateret til optionsprogrammet. Egenkapitalandelen var 52% ved udgangen af 2015.

Pengestrømmen fra driften var 2,2 milliarder og efter investeringer på 571 millioner var den frie pengestrøm på 1 milliard og 637 millioner. Det er det beløb, der blev genereret i 2015 til servicering af gæld og udlodning.

Pengestrømmen fra finansiering var negativ med 820 millioner, hvoraf 727 millioner bestod af udlodningen af udbytte og aktietilbagekøb. Alt i alt var den samlede pengestrøm positiv med 725 millioner og de likvide beholdninger og værdipapirer blev derfor øget til 1 milliard og 423 millioner ved udgangen af 2015.

Det var beretningen om selve regnskabet.

2015 var et godt år for aktionærer i DFDS. Kursen steg med 126% til 267. Når udbytteafkastet på 4,6% lægges oveni, var den samlede forrentning 130% i 2015. Til sammenligning steg det samlede danske aktiemarkedsindeks med 28% i 2015.

Stigningen i DFDS' aktiekurs afspejler først og fremmest årets resultatfremgang, herunder opjusteringerne af resultatforventningen ved hvert kvartal i takt med, at blandt andet situationen på Kanalen blev forbedret.

Som nævnt af formanden er der planlagt en samlet udlodning på 950 millioner i 2016.

Det sidste punkt er resultatforventningen til 2016.

Jævnfør Niels Smedgaards beretning hviler resultatforventningen på en antagelse om, at den igangværende moderate vækst i Europa fortsætter. Forventningerne er på den baggrund som følger:

Omsætningen forventes at stige med omkring 3% og med omkring 6% justeret for oliepristillæg. De 6% er således den forventede organiske vækst, drevet hovedsageligt af fragtmængder og antallet af passagerer.

EBITDA før særlige poster forventes at blive mellem 2,1 og 2,3 milliarder, altså noget højere end EBITDA'et for 2015 på 2 milliarder og 41 millioner.

De samlede investeringer forventes at ville udgøre omkring 1,6 milliarder. Heri indgår 900 millioner for to færger til Kanalen chartret på finansielle leasingvilkår fra Eurotunnel pr. februar 2016. Disse vilkår indebærer, at først når Eurotunnel på et tidspunkt vælger at udnytte en ret i aftalen til at sælge færgerne til DFDS, vil leveringen af færgerne få likviditetseffekt. Indtil da aktiveres færgerne i balancen.

I de øvrige investeringer på 700 millioner indgår forlængelsen af fragtskib, det vil sige en kapacitetsudvidelse, med ca. 135 millioner. Resten af investeringerne består af dokninger, opgraderinger, lastbærende materiel og IT-systemer.

Disse forventninger afgives med forbehold for blandt andet eventuelle markante ændringer i konjunkturudviklingen, politiske ændringer i EU samt ændringer i faktorer som olieprisen og valutakurser.

Det var beretningen om årsrapporten for 2015, og jeg giver herefter ordet til dirigenten.