

Generalforsamling

23. marts 2022

Talepapir til DFDS generalforsamling 23. marts 2022.

Mit navn er Torben Ravn (for reference har jeg været hele mit voksenliv i shipping). Jeg repræsenterer her Dansk Aktionærforening, der varetager private aktionærers interesser i Danmark, og mange af DAF's 18.000 medlemmer, incl. jeg selv, er aktionærer i DFDS.

Stor TAK til formanden & den adm. direktør for informative beretninger - ja DFDS har i 2021, på trods af Covid-19 & BREXIT, præsenteret et rigtig flot resultat. Hvor omsætningen totalt er øget med hele 28%, og som det benævnes i årsrapporten "highlight of the year", er EBIT for Mediterranean Ferry Routes øget med hele 159,2% - virkelig flot gået.

Vi aktionærer, selskabets ejere, har som primær interesse en sund og fremtidssikret virksomhed, hvilket gerne skal give sig udslag i et godt afkast på kort såvel som længere sigt, naturligvis under behørigt ESG-ansvar. Det er således dejligt at konstatere, at der efter 2 "magre" år igen udbetales udbytte med 2 x 4,0 DKK/aktie, ligesom aktiekursen ultimo 2021 (349) er steget med 26.8% (kurs 21.03.2022 = 314).

Covid-19/Brexit eller ikke, det er helt klart de "rene" fragtforretninger og de kombinerede fragtpassagereruter der trækker læsset, og det at indtægtsforholdet mellem fragt & passagerer = 90/10 er yderst tankevækken-de, og giver forhåbentlig alvorlige overvejelser, når nye investeringer i meget dyre færger skal besluttes !!!

Det er glædeligt, at afkastet af den investerede kapital (ROIC) er øget til 5,3%, men fortsat meget langt fra de 18,6% tilbage i 2017. Jeg vil i den forbindelse gerne forhøre mig nærmere til WIN23 strategien, og dermed ambitionen om i 2023 at opnå en EBITA på DKK 5,0 mia. og en ROIC på 10% - er dette fortsat WIN23 strategimålet, og hvor realistisk er så denne - jeg kommer her yderligere med nogle betydelige faresignaler.

De 3 ting, som DAF i 2021 ser som generalforsamlings sæsonens mærkesager, er:

1. **Gennemsigtighed**
2. **Ordentlighed**
3. **Dygtighed**

Ad 1) Den meget omfangsrige årsrapport for 2021 hvor nu ESG-rapporteringen er en integreret del, vidner om interesse/vilje fra ledelsen til at udvise gennemsigtighed i forretningen, hvilket yderligere konkretiseres med den detaljerede og meget interessante profit-centerafrapportering.

Denne gennemsigtighed forsvinder desværre, når emnet "De-carbonise/Fuel types - from fossil fuel to sustainable fuels" behandles. I årsrapporten er flere flotte plancher omhandlende fuel types/fuel availability/ biodiversity, mens teksten er meget lidt konkret bl.a. "green transport corridors" & "to

kickstart the transition to green fuels, we must partner with each other as huge investments are required by all stakeholders”.

Det er bestemt ikke let at vælge rigtigt mellem methanol, ammoniak, brint og måske batterier, men er det fortsat DFDS ambition at have en 100% grøn passagerfærge i drift i 2025? Jeg vil gerne her spørge om ledelsens klare (bedst mulige) grønne valg, herunder hvordan de nybygninger, der er modtaget i 2021, og som i deres levetid skal gøres fossilfrie, bringes hertil ?

Venligst også forklar, hvorfor FN's 17 verdensmål, hvor der tidligere er gjort meget for at fremhæve i hvor høj grad DFDS lever op til disse mål, stort set er fraværende i 2021 årsrapporten.

Ad 2) Ingen tvivl om, at DFDS i sin måde at drive forretning på, herunder i hvor højt medarbejdernes velbefindende rates, vidner om høj grad af ordentlighed, og at dette ikke sker på bekostning af vækststrategien.

Ad 3) At være kommet så hurtigt og godt indtjeningsmæssigt tilbage fra Covid-19 rædselsåret 2020, vidner om stor dygtighed, hvilket købet og integreringen af HSF Logistics Group, og opstarten af 3 nye ruter i 2021 yderligere cementerer. Men at sælge en dedikeret kanalferge til en europæisk konkurrent, hvorefter denne straks sætter færgen ind i direkte konkurrence med DFDS på Den Engelske Kanal kan undre såre ("CALAIS SEAWAYS" = "ISLE of INNESFREE") ???

Dygtighed her vil også være, hvordan ledelsen i DFDS handler handelsblokaden mod Rusland, og her specifikt de forskellige ruter i Baltikum. DFDS har netop indsat ny og større tonnage på ruten Karlshamn - Klaipeda ("AURA SEAWAYS"), som er en af rederiets vigtige RoPax ruter. Går det meste af godset ikke videre til Rusland, hvilket på kort sigt betyder, at en betydelig del af forretnings-grundlaget forsvinder.

Fremtidens grønne brændstoffer vil med stor sandsynlighed gøre det betydeligt dyrere at sejle med Ro-Ro og RoPax skibene. Som bekendt kræver det mere brændstof pr. trailer, at transportere denne på et Ro-Ro skib, end at køre den på landevejen de strækninger, hvor dette er muligt. Her tænkes bl.a. ruten Kiel - Klaipeda, hvor man kan køre parallelt, og billigere over land. Hvordan påtænkes denne mulige konkurrence imødegået.

Jeg vil slutte med at sige TAK og rigtig good luck - i en udfordrende verden - til DFDS, ledelsen og de 8.874 medarbejdere - I både fortjener og får brug for dette.

Kommentarer efter afholdelse af generalforsamlingen:

Formanden Claus Hemmingsen svarede faktisk og pænt på vores spørgsmål.

Specielt CEO Torben Carlsen tog DAF's oplæg seriøst, og svarede rigtig godt/uddybende på de rejste spørgsmål.

CEO Torben Carlsen indrømmede helt klart, at salget af "CALAIS SEAWAYS" til Irish Ferries ikke var klogt, og Torben Carlsen indrømmede yderligere, at han helt klart fortrød denne handel !!!

Ambitionen om en 100% grøn færge i 2025 blev modificeret til en håbefuldt 100% grøn/fossilfri Ro-Ro "færge" i 2025.

Formanden indrømmede, at flere af de grønne tiltag, og deres præsentation i årsrapporten var noget floskelagtige, men håbede på mere konkrete tiltag i løbet af 2022.

Taler: Torben Ravn

Sparringspartner: Anders Nørskov