

**DFDS**

**Generalforsamling**

**22. marts 2023**

**’Talepapir’ til DFDS - fysiske generalforsamling**

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, inkl. jeg selv, er aktionærer i DFDS.

Stor TAK til bestyrelsens formand & den adm. direktør for informative beretninger - ja DFDS har i 2022, på trods af geopolitisk usikkerhed, krigen i Ukraine og BREXIT, præsenteret et rigtig flot resultat. Her er omsætningen for de 2 hoveddivisioner (Ferry & Logistics) øget med hele 47%, ligesom afkastet på den investerede kapital (ROIC) steg fra 5,3% til 8,6%. Dette lyder umiddelbart OK, men sammenlignes det med ROIC fra andre danske rederier, bl.a. D/S NORDEN, som næstformanden jo indgående kender, er det ikke noget at prale af, også selvom sammenligningen ikke er helt rimelig. Yderligere er det også vigtigt at notere sig, at til at opnå en ROIC på 8,6%, har man måttet hyre 30% flere medarbejdere, hvilket da også har medført hele 35% øgede hyre/lønomkostninger.

WIN23 strategimålet om at opnå en EBITDA på DKK 5,0 mia. er således FLOT allerede opnået i 2022, mens der trods alt er noget op til målet om en ROIC på 10%, og langt fra værdierne i 2017/18 på 13,1%. Ligeledes glædeligt at gældsætningen (NIBD/EBITDA) heldigvis er reduceret til 2,8.

Glædeligt er det også at kunne konstatere, at passagerfærgerne/ruterne i vid udstrækning har fået passage-rerne tilbage fra det drastiske tab grundet Covid-19, endda i et omfang, så 90% af passagerindtjeningen er genvundet i løbet af år 2022. Jeg indrømmer gerne her, at jeg tidligere fra denne talerstol har betvivlet at denne ’tilbage til normalen’ overhovedet ville finde sted for DFDS’ passagerruter.

De 3 ting, som DAF i 2022 ser som generalforsamlingssæsonens mærkesager, er:

1. **G**ennemsigtighed
2. **O**rdentlighed
3. **D**ygtighed

Ad 1) Den meget omfangsrige elektroniske årsrapport for 2022 hvor ESG-rapporteringen er en integreret del, foruden det fortsat dansksprogede ’Overblik 2022’, vidner om interesse/vilje fra ledelsen til at udvise gennemsigtighed i forretningen, hvilket yderligere konkretiseres med den detaljerede og meget interessante Ferry respektive Logistics profit-centerafrapportering.

Denne gennemsigtighed forsvinder desværre, også selvom det modsatte fremhæves i det fælles brev fra formanden & CEO, når emnet klimaforandring, og hermed ’De-carbonise/Fuel types - from fossil fuel to sustainable fules’ behandles – jeg ved det er svært stof !!!

Husker jeg rigtigt fra sidste års generalforsamling, ’lovede’ formanden fremover at blive mere konkret, hvilket desværre ikke harmonerer med en uklar udmelding om grønt omstillingsprojekt i form af en fragtfærge-retofitting til grøn methanol er på vej i 2025.

Ad 2) Ordentlighed er også at betale en rimelig SKAT til samfundet, så uden at indgå i en diskussion om tonnage-skattens lyksaligheder, er det trods alt tankevækkende at af en indtægt på DKK 1.695 mill. (der relaterer sig til tonnage-skatten) betales der alene DKK 3 mill. i skat.

 Skal opfordre ledelsen til i endnu højere grad ’rundhåndet’ at støtte udvikling og forskning af alternative bunkers/brændstoftyper. At sætte lidt flere penge på spil, være ’first mover’ = god rollemodeladfærd = give lidt mere tilbage til det danske samfund. Kan dog forstå, at man allerede deltager i grønne energipartnerskaber omk. produktion af kommende e-fuels inkl. grøn hydrogen, e-ammoniak og e-methanol.

Ad 3) Dygtighed er bestemt udvist af ledelsen ved:

* + Hurtig tilpasning af specielt aktiviteterne i Østersøen efter d. 24.02.2022
	+ Køb af McBurney Transport Group – der betydeligt udbygger trafikken på Det irske Hav
	+ Udbygning af rutenettet i Middelhavet – specielt ud af Tyrkiet
	+ Forsvar af positionen på Den engelske Kanal

Som aktionær i DFDS er vores interesse en sund og fremtidssikret virksomhed, hvilket bl.a. omfatter fremadrettede investeringer og mulig gældsætning. Forstår på årsrapporten, at der ikke er planer

om køb af ny og/eller second hand tonnage i 2023.

 Forstår ligeledes i hh. til årsrapporten, at ejerskabet af flåden fordeler sig således:

* Rene fragtfærger 85%
* Kombinerede fragt/passagerfærger (ro-pax) 71%
* Rene passager cruise færger 100%

Selvom der med DFDS’ specielle tradingmønster (linjefart) nok i en vis udstrækning er relevant at have ejerskab af hardwaren, overvejer man en højere grad af ’asset-light’ modellen, som bl.a. næstformanden har forfinet til det ypperste i anden sammenhæng ???

Mindre kapitalbehov bør alt andet lige muliggøre yderligere udbytte til aktionærerne, og forbedre ROIC. Super at ledelsen ’deler’ udbetaling af udbytte, så denne sker i takt med indtjeningen, og dermed medfører mindre pres på likviditeten.

Specielt frem til 2050 og dermed 100% foselfri tonnage, måske en god ide, at lade andre eje tonnagen som de 2 kanal/bare-boat/færger CÔTE d’OPALE & CÔTE d’ALBÄTRE, som man så blot kan aflevere tilbage til ejerne, og til den tid vælge rigtigt – med design af fremtidens tonnage, og ikke mindst omkring fremtidens bunkers.

Jeg vil slutte med på vegne af DAF såvel som personligt at sige TAK og rigtig good luck - i en geopolitisk udfordrende verden - til DFDS, ledelsen og de nu 11.510 medarbejdere. Bestemt et flot resultat i 2022, det tegner godt for 2023.

Og til allersidst et suk – trist at 2 af de eksterne bestyrelsesmedlemmer IKKE er aktionærer i selskabet.

Torben Ravn

***NOTER efter generalforsamlingen:***

*Uklogt at jeg ikke på forhånd havde fremsendt mit indlæg til investor relations/bestyrelsens formand, idet denne, da han besvarede mine spørgsmål, gik HELT galt i byen mht. tonnageskatten. Formanden forstod slet ikke at mit indlæg omhandlede brug af ekstra penge til forskning/udvikling af nye brændstoftyper.*

*Var i tvivl om jeg skulle rette formandens vildfarelse fra talerstolen, men besluttede efterfølgende at gøre dette face to face overfor bestyrelsesformanden & CEO.*

*Intet svar fra formanden vedr. Asset-light modellen.*

*CEO lidt stødt over min tvivl overfor opfyldelse af klimamål !!!*

*Oplyste investeringer på DKK 1,6 mia. – er delvis alm. opgraderinger/klasning/dokning af skibene, og er reelt IKKE egentlige investeringer, men blot at sørge for at skibene er up to date – klar til dages krav.*

*Efterfølgende kritik fra DAF-medlem – mente (nok med rette) at mit indlæg var lidt for langt.*