



24. marts 2011

Formandens beretning afgivet på Danmarks Skibskredit A/S' ordinære generalforsamling 2011

Alle aktionærer skulle have modtaget årsrapporten for 2010, og jeg vil derfor kun i begrænset omfang komme nærmere ind på forhold, der er omtalt i rapporten.

Efter beretningen vil administrerende direktør Erik I. Lassen gennemgå regnskabet.

Før jeg går i detaljer med de enkelte områder, vil jeg gerne starte med at fastslå, at Danmarks Skibskredits udlånsstrategi og forretningsmodel har vist sig at være meget modstandsdygtig over for den turbulens, som den finansielle og økonomiske krise har medført i de seneste år.

Selskabet kom således også i 2010 ud med et pænt resultat, nemlig et overskud på 493 mio. kroner efter skat, hvorefter selskabet ved udgangen af året havde en solvensprocent på over 15. Begge dele betragtes som tilfredsstillende.

1. Shipping markederne og udlån

Mange uden for branchen har en tendens til at opfatte shipping som en branche, hvor de enkelte segmenter udvikler sig rimelig ens.

Men 2010 blev igen et år, der understregede, at indtjeningen og skibsværdierne i de enkelte segmenter er præget af individuelle efterspørgsels- og udbudsforhold.

Det betyder, at det sagtens kan gå godt i et segment, mens et andet segment har det svært.

Et eksempel herpå er containerfarten, der i 2009 oplevede et meget dårligt år - for i 2010 at sætte indtjeningsrekord. Denne udvikling hang naturligvis sammen med en stigning i efterspørgslen efter containertransport, men også med nytænkning på udbudssiden i form af lavere servicefart – såkaldt ”slow-steaming”. Slow-steaming

reducerede udbuddet radikalt og skabte overraskende hurtigt balance mellem udbud og efterspørgsel. Og det i en situation, hvor mange nye skibe blev leveret fra værfterne.

Andre segmenter er tynget af en usædvanlig stor ordrebog, hvor der især må udtrykkes bekymring for det største segment inden for tørlast – de såkaldte capesize skibe. Her endte året med meget lave rater og en markedsstemning, der var radikalt anderledes end i containerfarten.

Mellem disse to yderpunkter har segmenterne klaret sig alt fra rimeligt til mindre godt. Vækst i fragtmængderne har gavnet raterne – især i de segmenter, hvor ordrebogen og leveringen af nye skibe har været bedre afpasset med størrelsen af den sejrende flåde, og muligheden for at skrotte ældre utidssvarende skibe.

Når jeg nævner disse ting, er det fordi, det er aktuelle eksempler på, hvor vanskeligt det er at forudse udviklingen i shipping.

Det er i lyset af denne erkendelse, at Danmarks Skibskredit for mere end 10 år siden formulerede sin udlånsstrategi med grundsætningen ”hellere høj kreditkvalitet frem for kortsigtet afkast”.

Vi har holdt fast i strategien under hele højkonjunkturen, hvilket er hovedårsagen til, at vi indtil nu har haft relativt beskedne tab.

Vi kunne i 2010 konstatere, at omfanget af lån med ”Objektiv Indikation for Værdiforringelse (OIV)” faldt fra 17 til 8 %. Nedgangen hang især sammen med at skibsværdierne generelt steg lidt i løbet af året - hvilket i kombination med afdrag, og i nogle tilfælde supplerende sikkerhedsstillelse fra reder, resulterede i at mange rederier igen opfyldte minimumskravene til værdien af de pantsatte skibe i forhold til udestående restgæld.

Vi glæder os også over, at vi på trods af værdifaldet på skibe siden toppen i 2008 har 88 % af udlånet dækket af inden for en belåningsgrad på 60 % af den aktuelle markedsværdi. 98 % af udlånet er dækket af inden for 80 % af markedsværdien. Det er tilfredsstillende. Jeg tillader mig at henvise til note 36 i årsrapporten for en yderligere uddybning.

Vi er i øjeblikket ved at afvikle et enkelt engagement - som desværre vil udløse et tab – men når det er afviklet, betales der renter på samtlige udlån og planmæssige afdrag på 99 % af udlånet. Det kan vi kun være tilfredse med godt to år efter krisen begyndte for alvor.

Vi er imidlertid opmærksomme på, at udsigterne generelt er dystre i mange shippingsegmenter.

Dels er der flere steder en meget stor ordrebog i procent af den sejlsende flåde, dels er der en historisk høj værftskapacitet. Med hensyn til værftskapaciteten er vi bekymrede for at de pågældende nationer vil gøre meget for at holde beskæftigelsen på et højt niveau - selv om verden ret beset i mange segmenter ikke har behov for yderligere skibstonnage de nærmeste år.

Det betyder, at der er grund til at være forberedt på, at der kan komme problemer i udlånet. Vi må eksempelvis forudse, at 2011 kan byde på en fornyet stigning af lån i OIV som følge af brud på vilkår i låneaftaler. Baggrunden er, at skibsværdierne igen er for nedadgående, og det vil i nogle engagementer højst sandsynligt resultere i, at belåningsgraden kommer til at overstige det aftalte maksimum.

Vi er dog af den opfattelse, at vi med en samlet nedskrivningssaldo på over 2 mia. kroner er godt polstret til at imødegå et eventuelt fald i markedet.

Selv om vi har en forventning om nogle vanskelige år for skibsfarten, betyder det ikke, at vi opgiver at foretage nyudlån. Vi vil fortsat have fokus på de velrenommerede rederier, der har modstået stormvejret indtil nu, og som også forventes at kunne gøre det fremadrettet. Det gælder især de nuværende kunder, og der er også kapacitet til at supplere porteføljen med nye stærke kunder.

2. De finansielle markeder

Hvor 2009 var et meget kaotisk år på de finansielle markeder, skete der i 2010 en gradvis normalisering.

Men det er nok for tidligt at erklære krisen på de finansielle markeder for overstået.

Danmarks Skibskredit har fulgt et striks balanceprincip og er derfor ikke afhængig af at skulle forny sin låneoptagelse løbende. Der er kun behov for at udstede obligationer i det omfang, vi afgiver nye lånetilbud. På de lån vi har udbetalt, og de lån vi har tilbudt, har vi allerede tilvejebragt den nødvendige funding i hele de pågældende udlåns løbetid.

Så selv om en fornyet finanskris kan give nogle udfordringer på forskellig vis, vil ingen af dem efter vores bedste vurdering være store nok til for alvor at sætte Danmarks Skibskredits forretningsmodel på prøve.

Men der er altid udfordringer, og i vores tilfælde kommer de især fra forslag til ny lovregulering, der bl.a. har sit afsæt i Basel-komittens anbefalinger. Der er mange gode tiltag i de kommende regelsæt, men det er vigtigt, at man med de nye regler ikke skaber unødige problemer for de institutioner, der har klaret sig godt gennem krisen med sund långivning og fokus på likviditet.

I den forbindelse bliver vi nødt til at udtrykke bekymring for, at man fra lovgivers side tillægger rating bureauerne en alt for stor betydning, når det kommer til f.eks. liv- og pensionselskabers investeringsmuligheder. Oplægget er i øjeblikket, at eksterne ratings skal tages som udtryk for den eneste og sande udlægning af en udsteders kreditværdighed, og dermed den mængde kapital, f.eks. et livselskab skal allokere til en investering. Og dette gælder uanset om investor måtte have en anden mening og en anden risikopfattelse.

Vi har ganske vist vanskeligt ved at forestille os, at det finansielle system kan fungere uden den vejledning, der ligger i de eksterne ratings. Ratings giver en god rettesnor for en udsteders kreditværdighed, men det er bekymrende, når denne vurdering tillægges større vægt end f.eks. den indsigt et nationalt tilsyn har om finansielle udsteder.

Man skal her huske på, at et nationalt tilsyn har indblik i de underliggende risici, mens et ratingbureau ikke har adgang til lånebogen på enkeltengagements niveau. Selv om vi kun er en lille stemme i det store kor, vil vi opfordre til, at der fra dansk side arbejdes for kapitalvægtningmodeller, som ikke er afhængige af eksterne ratingbureauer.

I dag oppebærer vores obligationer en lav standard risikovægt som følge af at vi opfylder myndighedernes skrappe krav for udstedelse af såkaldte guldrandede obligationer. Vi er derfor mest trygge ved, at det også fremover er de offentlige myndigheder, der rangordner de finansielle virksomheder. Myndighederne har, som nævnt, de bedste forudsætninger for at vurdere de enkelte institutter, da de har den bedste indsigt i alle instituttets forhold

3. Konkurrencesituationen

Når vi ser på konkurrencesituationen er der sket store forandringer.

En række større udenlandske långivere har i forhold til shippingsektoren indstillet deres nyudlånsaktivitet eller reduceret den kraftigt i forhold til før-krise årene.

Selvom andre långivere har fastholdt deres udlånsaktivitet, så er det samlede udbud af skibsfinansiering fra de traditionelle vestlige kilder mærkbart reduceret.

Reduktionen i udlånskapaciteten har især ramt segmentet af mindre og knap så kreditstærke rederier, idet de tilbageværende långivere har intensiveret indsatsen omkring de mest kreditstærke rederier, hvor tabsrisikoen vurderes at være mindst.

Det er netop det segment, Danmarks Skibskredit hele tiden har fokuseret på, og med bortfaldet af nogle banker og tilkomst af andre, oplever vi derfor fortsat sund konkurrence.

Der er dog ikke sket en tilbagevenden til de meget lave kreditmarginale fra før finanskrisens start på trods af konkurrencen. Der er ganske vist sket en indsnævring i forhold til de meget høje kreditmarginale i 2009 og starten af 2010, men de finansielle institutters højere fundingomkostninger lægger en noget højere bund for kreditmarginale end før krisen.

Der er dog i netto-termer tale om en noget højere indtjening på udlån end før krisen satte ind. Men det er nu også sundt nok i lyset af at kreditmarginale var kommet for langt ned i forhold til den underliggende risiko. Og der er også i dag en meget mere sund forskel på den kreditmarginal en meget kreditværdig og en mindre kreditværdig kunde betaler.

Inden for nybygningsfinansiering ser vi en stigende tendens til, at rederierne på forskellig vis søger at understøtte den lokale værftsproduktion i form af gunstige finansieringstilbud til især de mere kreditværdige rederier. I langt de fleste tilfælde ydes eksportstøttefinansieringen til redere, som ville kunne finansiere sig på normale kommercielle vilkår. Det er en udvikling, der er til ugunst for de kommercielle långivere, og vi så da helst, at alt foregik på markedsvilkår. Men den politiske virkelighed er en anden og det må vi forholde os til.

Vi vil også i årene fremover have fokus på vore eksisterende kunder, herunder specielt de danske rederier, som vi jo har en særlig tilknytning til. Der vil også være plads til og behov for at udlåne til udenlandske rederier, og her er vi fortrøstningsfulde - selv om der er konkurrence fra kommercielle långivere og eksportkreditinstitutter og anden form for statslig långivning.

4. Medarbejderne

Vi har ikke tradition for at omtale den måske vigtigste ressource i en finansiell virksomhed, nemlig medarbejderne.

Vi er i bestyrelsen opmærksomme på, at Danmarks Skibskredit i alle afdelinger har et godt mix af erfarne medarbejdere, der har prøvet det hele før, og som kender kunderne og markedet, og så yngre medarbejdere med nye talenter og færdigheder. Kombinationen af et stærkt markedskendskab på shipping- og finansområdet og en solid administrativ stab, der løbende kan tilpasse selskabets forhold til den hastige strøm af nye regler og forordninger, er et bærende element i Danmarks Skibskredits forretningsmodel.

Som et eksempel på nye lovtiltag kan jeg pege på den såkaldte § 71 - bekendtgørelse, der jo opstiller en lang række formelle krav til ledelsen af et finansielt institut. § 71 – bekendtgørelsen har også her i huset stillet store krav til implementering – og det selv om selskabet i praksis allerede opfyldte kravene på de væsentligste områder.

Bestyrelsen vil gerne udtrykke sin tilfredshed med medarbejdernes indsats og da det i år er 50 år siden, at Danmarks Skibskredit blev stiftet, har vi besluttet at belønne den solide indsats gennem årene med et jubilæumsgratiale.

5. Ledelses aflønning

Der er i Lov om finansiel virksomhed indført krav om, at formanden for bestyrelsen på generalforsamlingen skal redegøre for aflønningen af direktionen i det foregående regnskabsår og om den forventede aflønning i indeværende og kommende regnskabsår.

Med hensyn til aflønning i 2010 tillader jeg mig at henvise til note 7 i den udsendte årsrapport.

Direktionens grundløn er for 2011 reguleret ekstraordinært for begge medlemmer af direktionen. Den ekstraordinære regulering – der svarer til lidt over en månedsløn – hænger sammen med at direktionen har givet afkald på en kontraktlig mulighed for at opnå bonus, gældende fra 2011. Denne ændring hænger sammen med de nye regler for incitamentsaflønning i den finansielle sektor, der vanskeliggør en enkel bonusmodel. I det lys er der således truffet aftale om en permanent regulering mod bortfald af bonus.

I 2012 forventes der at ske en markedskonform regulering af direktionens aflønning.

6. Afrunding

Som afslutning på min beretning vil jeg tillade mig at gentage, at Danmarks Skibskredit i år fylder 50 år, og samlet konkludere, at det er en 50-årig med et yderst godt helbred!

Vi kom fornuftigt igennem 2010, og vi tager fat på de kommende år med en god kundeportefølje, en robust likviditetssituation og en komfortabel solvensprocent.