



Den 31. marts 2016

Formandens beretning afgivet på Danmarks Skibskredit A/S' ordinære generalforsamling 2016

Jeg vil i dag orientere om bestyrelsens syn på Danmarks Skibskredits nuværende situation og fremtidsudsigter. I den forbindelse vil jeg også komme ind på markedssituationen i shippingmarkederne og andre udvalgte områder.

Efter min beretning vil administrerende direktør Erik I. Lassen gennemgå årsrapporten for 2015.

Danmarks Skibskredit

Jeg vil gerne indlede min beretning med at fastslå, at Danmarks Skibskredit kom igennem 2015 med et tilfredsstillende resultat.

Indtjeningen fra udlån var nogenlunde på niveau med året før, og nedskrivningerne var moderate.

Resultatet i finansoperationen var et lille plus, hvor renteindtægterne fra beholdningen af overvejende realkreditobligationer dog blev stort set opvejet af negative kursreguleringer.

Udlånet holdt sig på samme niveau og kapitalprocenten udgjorde solide 17,3 pct. ved årets udgang.

Så alt i alt et ganske pænt år.

Jeg vil som nævnt overlade den mere detaljerede gennemgang af regnskabet til Erik og vil i det følgende fokusere på de begivenheder og tendenser, som har indvirket på 2015 resultatet - og især på de forhold, der vil præge Danmarks Skibskredit i de kommende år.

Rating

Lad mig starte med rating og regulering.

Der har fra denne talerstol ofte været udtrykt ærgrelse over, at selskabets rating har ligget relativt lavt i forhold til selskabets robusthed og pæne tabshistorik. Det mønster vil jeg bryde i år, for som

de tilstedeværende vil være klar over, er det nemlig lykkedes at opnå en ny og bedre rating. En rating som i langt højere grad afspejler sikkerheden bag selskabets obligationsudstedelse.

Selskabet har i nogen tid arbejdet intenst med Standard & Poor's for at afsøge mulighederne for et alternativ til Moody's. Resultatet af det arbejde blev en covered bond rating med karakteren A, som blev offentliggjort i begyndelsen af februar i år. Ratingen omfatter alle selskabets børsnoterede obligationer.

Ud over at bringe ratingen nærmere den såkaldte 'market implied rating' - og skabe muligheder for en mere diversificeret investorbase på sigt - var det også et plus, at obligationerne med A-ratingen kvalificerer til at indgå i pengeinstitutternes LCR-opgørelser.

Bestyrelsen vil også fremover arbejde målrettet på at sikre selskabets fundingmuligheder, og arbejdet slutter ikke her. Vi er rigtig glade for den opbakning, vi møder i det danske obligationsmiljø. Det er en base, som vi vil fastholde og værne om. Men det er almindelig sund forretningsførelse at søge diversifikation. Vi vil derfor i den kommende periode afsøge mulighederne for også at afsætte obligationerne uden for landets grænser. Og det arbejde kan vi nu med en A-rating tage fat på.

Og så lige et par ord om regulering. Som alle andre finansielle institutioner holder vi øje med udviklingen i reguleringen. Selv om Danmarks Skibskredit har sit eget regelsæt, er vi på alle væsentlige områder udsat for de samme reguleringsmæssige udfordringer som alle andre finansielle institutter.

Vi har et godt afsæt med en lav gearing og et match på porteføljeniveau mellem udlån og obligationsudstedelse. Der er imidlertid mange tiltag på vej, som også Danmarks Skibskredit må investere tid og kræfter i at forberede sig på. Det er bestyrelsens opfattelse, at vi er på forkant med regel udviklingen og er godt rustet til at leve op til nye krav. Men det er en udfordring som ikke må undervurderes. Og det gør vi heller ikke.

Shippingmarkedet

Lad mig nu kaste blikket på shippingmarkederne og vores kunders hverdag.

Umiddelbart efter finanskrisen havde alle delsegmenterne det svært. Der var bestilt for mange skibe i alle segmenter op til krisens begyndelse i 2008 og overkapaciteten var udtalt i de efterfølgende år. Det havde været rart, hvis nye bølger af kontraheringer havde afventet, at overkapaciteten var blevet absorberet, men i en verden, hvor skibsbygning i nogle lande er en prioriteret industri og hvor adgangen til kapital har været rigelig, har vi desværre været vidne til et udbud af skibe, som efterspørgslen ikke rigtig har fået indhentet.

Tørlastmarkederne har siden 2008 oplevet korte perioder med acceptable rater, men tilgangen af skibe har undermineret markedet, og i dag står vi i det laveste marked siden 1980'erne. Det betyder, at fragtraterne ikke dækker driftsomkostningerne, og at værdierne er historisk lave. Der bliver ophugget mange skibe, men det lave renteniveau medvirker nok til, at vi ikke ser samme kraftige 'scraping' som i 1980'erne, hvor renteniveauet var højere. Vi må derfor forudse, at der

nok vil gå noget tid, før markedet for alvor retter sig. Og vi kan håbe på, at sporene skræmmer, så vi ikke ser en fornyet vækst i kontraheringerne, bare rateniveaueet retter sig en lille smule.

Udviklingen i tørlast markedet påvirker naturligvis vores kunder. Hvis raterne forbliver lave, kan vi bestemt ikke udelukke, at det kan blive nødvendigt at yde henstand til flere låntagere end i dag, men generelt set har vi en fornuftig lånebrog, så det rigtige i situationen er at hjælpe de pågældende redere igennem krisen. Det vil vi stå os bedst med i det lange løb, idet vi naturligvis gør hvad der er nødvendigt i den konkrete situation.

Faldet - eller i hvert fald omfanget af faldet - i olieprisen var ikke forudset og har haft stor indvirkning på især tankmarkedet og offshore industrien.

Hvis vi starter med det positive, så betød de lave oliepriser et større transportbehov inden for både råolie- og produkttankmarkedet. Rederne oplevede således et meget pænt marked og god indtjening i 2015, hvilket ser ud til at holde ind i 2016. Det var nu også tiltrængt efter en række hårde år.

På den anden side ramte faldet i olieprisen offshore markedet meget hårdt. Også på dette marked var der kontraheret mange nye skibe i tillid til en fortsat høj oliepris og deraf følgende stigende efterspørgsel efter materiel til udvinding af olie offshore. Så da olieprisen faldt – og olieselskaberne begyndte at skære kraftigt ned på deres investeringsbudgetter – var markedet overforsynet med tonnage.

Produktion af olie offshore, vedligehold af installationer og olieefterforskning er ikke gået i stå. Men olieselskaberne må forventes at være tilbageholdende med at iværksætte større investeringsprogrammer før olieprisen når et højere niveau end de ca. USD 40 dollars pr. tønde, vi har i dag.

Det er vores forventning, at krisen i offshore vil vare i nogle år, og vi vil have fokus på at hjælpe vores kunder igennem. Vi har målrettet haft fokus på at låne ud til de stærkeste redere, men omstillingen har været så kraftig, at vi også her må forudse en tid, hvor vi kan blive nødt til at give hel eller delvis henstand til nogle redere i en periode. Vi har holdt os fra projektselskaber og lignende, så det er vores forventning, at vores kunder vil styre igennem krisen. Vi forventer på den baggrund ikke nævneværdige realiserede tab i segmentet, selv om det som sagt kan blive nødvendigt at reducere afdragene i en periode. Men en stigning i nedskrivningerne i offshore undgår vi ikke.

Containersegmentet har også oplevet lave fragtrater, men boniteten i selskabets portefølje har ikke givet anledning til bekymringer for dette segment.

Og så er der en række segmenter, som går udmærket. Lad mig især fremhæve ro-ro segmentet, som omfatter færger, trailerfærger og bilskibe. Trailerfærger er primært en europæisk disciplin, hvor selskabets kunder har gjort det godt i forhold til at tilpasse kapaciteten og ruterne til efterspørgslen. Og vi har også noteret, at markedet for bilskibe har været acceptabelt.

Jeg kan også nævne et godt år for LPG-markedet, og til dels LNG, hvor vores kunder i sidstnævnte segment har en god kontraktdekning.

Shippingmarkedet overrasker notorisk - og det gælder i såvel positiv som negativ retning. Som verden ser ud i dag, må vi på trods af fremgangen i tank forudse en stigning i antallet af lån i OIV, da lån – uanset den underliggende risiko for tab – skal rubriceres som værende i OIV, når der ydes hel eller delvis henstand. Det er ikke usædvanligt for en långiver til en volatil branche at yde henstand. Og selv om det på sigt også kan resultere i tab, ser vi ikke tegn på, at selskabets fine tabshistorik vil blive meget forstyrret af udviklingen de kommende år. Og skulle markedssituationen alligevel blive markant værre, kan vi som bestyrelse stå på mål for, at evt. tab vil kunne absorberes af de foretagne nedskrivninger.

Jeg må i min omtale af markederne huske at nævne, at vi på trods af de delvist dystre udsigter stadig ser et lånebehov hos velrenommerede rederier med en fin robusthed.

Konkurrencesituationen

Der er ikke sket de store ændringer i konkurrencesituationen. Der er stadig en række banker, som er i færd med at afvikle deres skibsfinansieringsaktiviteter, og der er ikke ændret nævneværdigt på antallet af aktive banker.

Vi var tilbageholdende med nye lånetilbud i årets første del, primært som følge af at USD steg ca. 20 pct. over for danske kroner, hvorved vores udlån målt i danske kroner steg næsten lige så meget. I det lys valgte vi at skrue lidt ned for blusset. Men udlånskapaciteten er tilbage, og selskabet har appetit på at yde lån til kunder med en god bonitet.

Vi kan dog notere, at shippingkunderne ikke er blevet ramt af den udvidelse i kreditspænd, som vi generelt har set i kreditmarkederne. Det betyder, at kreditmarginalerne ligger på et for kunderne attraktivt niveau henset til pengeinstitutternes omkostninger ved at hente funding på tilsvarende løbetider. Men sådan er konkurrencesituationen, og det må vi indrette os efter. Nogle transaktioner synes alt for lavt prissat, og vi siger derfor nej til lidt flere forretningsmuligheder end normalt.

Vi forudser ikke en stigning i udlånet i de kommende år – og med mindre indtjeningen bliver noget højere end i dag, vil vi i den kommende tid have fokus på at bevare udlånet omkring det nuværende niveau. Med en årlig låneafvikling på DKK 7-8 mia. og historisk lave skibsværdier er det i sig selv også noget af en opgave.

Strategiske overvejelser

Bestyrelsen bad i 2015 McKinsey & Company om at foretage et strategisk review af Danmarks Skibskredit. Strategien har hidtil virket fint, men bestyrelsen fandt det formålstjenligt at få foretaget en grundig gennemgang af alle aspekter, og især med hensyn til, om der skulle være nogle muligheder, vi har overset. Der blev afholdt en række ekstraordinære bestyrelsesmøder, og direktionen og mange medarbejdere har naturligvis taget aktiv del i arbejdet.

Analysen bekræftede, at den valgte strategi har været god og fornuftig, og den bekræftede også, at selskabet har et godt omdømme hos sine kunder. Der vil ikke blive justeret på risikoprofilen, og strategien i de kommende år vil derfor være at fortsætte i samme spor som hidtil med fokus på en stærk funding og lav kreditrisiko i udlånet.

Vi udsendte i juni sidste år en fondsbørsmeddelelse, da der var opstået rygter om, at et muligt salg af en del af selskabets aktier var forestående. Vi bekræftede i meddelelsen, at der var iværksat et arbejde med henblik på at belyse, om der er mulighed for at støtte en fortsat udvikling af skibsfinansieringsvirksomheden og forbedre omsætteligheden af selskabets aktier. Der blev også givet meddelelse om, at undersøgelserne omfattede muligheden for en børsintroduktion eller salg af aktier. Jeg har på nuværende tidspunkt ikke noget nyt at tilføje. Vi vil udsende en ny fondsbørsmeddelelse, når det er påkrævet, eller når vi skønner det hensigtsmæssigt.

Ledelses aflønning

Ifølge Lov om finansiel virksomhed skal formanden på generalforsamlingen redegøre for aflønning af direktionen i det foregående regnskabsår, og om den forventede aflønning i indeværende og kommende regnskabsår.

Med hensyn til aflønningen i 2015 tillader jeg mig at henvise til note 8 i den udsendte årsrapport.

Som det fremgår af aflønningspolitikken bliver direktionen lønreguleret næste gang pr. 1. april 2016. Jeg kan her tilkendegive, at bestyrelsen endnu ikke har fastlagt niveauet for perioden gældende fra 1. april 2016, men bestyrelsen vil fastsætte et niveau, der afspejler indsats og resultater.

Jeg skal i henhold til reglerne udtrykke en forventning til næste års regulering, og jeg vil derfor tilkendegive, at vi næste år forventer en regulering i direktionens aflønning, der matcher markedsvilkårene.

Afrunding

Som afslutning på min beretning vil jeg blot understrege, at bestyrelsen er tilfreds med udviklingen i Danmarks Skibskredit. Vi anerkender det store arbejde, der fra medarbejdernes side gøres for at holde trit med – og implementere – nye regelsæt og rutiner. Det være sig COREP, KYC og hvad sektoren ellers arbejder med for tiden.

Vi fastholder, at forretningsmodellen har vist sin bæredygtighed i og med, at den har modstået en ganske kraftig stresstest i de seneste år. Og dette er nu også blevet bekræftet af et anerkendt konsulenthus. I fremtiden må vi forudse nye udfordringer, men også nye muligheder, og jeg er sikker på, at vi vil imødegå udfordringerne og gøre vores bedste for at udnytte mulighederne.

Jeg vil til slut benytte lejligheden til at takke direktionen og alle selskabets medarbejdere for en rigtig god og loyal indsats i 2015.