



Den 10. april 2014

Formandens beretning afgivet på Danmarks Skibskredit A/S' ordinære generalforsamling 2014

Jeg vil i denne min sidste tale som formand gøre status på året 2013 og de temaer, som vi for tiden er optagede af i bestyrelsen.

Efter min beretning vil administrerende direktør Erik I. Lassen gennemgå årsrapporten for 2013.

Shipping markedet

Jeg vil i år starte min gennemgang med nogle bemærkninger om shipping markedet.

For første gang i lang tid var der nemlig tegn på optimisme i nogle af de sektorer, der har haft det svært i de senere år.

Året startede ellers ud med lave rater i de store segmenter, som er tørlast, tank og containerfart. Men hen i mod slutningen af året skete der en vending inden for tørlast og tank, mens containermarkedet fortsatte med en lidt pessimistisk undertone præget af det store udbud af nye skibe.

Inden for tørlast og tank steg raterne, og det trak naturligt nok værdierne med op. Tørlast er dog siden faldet en smule. Her i starten af 2. kvartal 2014 kan vi konstatere, at værdien på tørlast skibe siden slutningen af 2012 er steget med omkring 45 pct., mens værdien af tankskibe er steget med knap 25 pct.

Det er ganske pæne stigninger, som indikerer, at markedet har et fundamentalt mere positivt syn på den fremtidige indtjening.

Overordnet set er der sket et fald i de rekordstore ordrebøger som man gik ind i krisen med, og markedet er i en bedre balance end i krisens første år. Men der er stadig risici som følge af mange nye ordrer og en flåde, der i dag er yngre end tidligere, hvilket betyder, at der i mange segmenter ikke er så megen gammel tonnage, der kan scrappes.

Og så er der desværre også været en stigning i ordrebogen i nogle segmenter, hvor vi mener, at behovet for nye skibe allerede er dækket selvom behovet kan være vanskelig at vurdere. En del af

disse investeringer er foretaget af ikke shippingrelaterede investorer, hvoraf mange kan betragtes som spekulative og kortsigtede. Denne udvikling kan godt bekymre lidt.

I containermarkedet blev der flere gange i løbet af året varslet rateforhøjelser, men det store udbud af skibe i kombination med en svag stigning i efterspørgslen medførte en efterfølgende erodering af de annoncerede prisforhøjelser. Der er stadig mange store containerskibe på vej, så det vil for mange rederier blive en udfordring at sikre en høj kapacitetsudnyttelse og lave enhedsomkostninger i de kommende år.

Samlet set mener vi ikke, at shipping er ude af krisen endnu, men vi håber på, at de seneste tegn på bedring, især inden for tørlast og tank, kan være skridt i den rigtige retning. Og så skal vi ikke glemme, at der faktisk er en hel del segmenter, som klarer sig pænt. Det gælder f.eks. offshore, bilskibe og gasskibe.

Lad mig som en afrunding omkring dette emne understrege, at vi altid skal huske på, at shipping er volatil, og at det hurtigt kan gå nedad igen. Især hvis der igen finder en overkontrahering sted, som vi så i årene op til finanskrisen. I 2013 har kontraheringsaktiviteten været relativ høj i mange segmenter, og vi må således håbe, at den fremtidige efterspørgsel kan absorbere de mange nye skibe.

Konkurrencesituationen

Der er som følge af finanskrisen og krisen i shipping sket en markant ændring i konkurrencebilledet inden for skibsfinansiering i de senere år.

En hel del af de etablerede långivere har bebudet, at de er i færd med at trække sig ud af långivning til shipping, og andre kører på meget lavt blus.

Men der er stadig en kerne af långivere tilbage, der - lige som Danmarks Skibskredit - har bevaret fokus på shippingindustrien.

Der er også kommet nye långivere til, som ser deres snit til at opbygge - eller genopbygge - deres tilstedeværelse i shipping. Og så kan vi konstatere, at de asiatiske eksportkreditinstitutter støtter op om den lokale værftsproduktion med skibsfinansiering på vilkår, som det ofte er svært for kommercielle institutter at matche.

Det ændrede konkurrencebillede medførte i krisens første år, at kreditmarginaler og vilkår forbedrede sig markant i forhold til vilkårene før medio 2008. I det seneste år er konkurrencen intensiveret og kreditmarginalerne er skrumpet noget, især for de mest kreditværdige rederier.

Men samlet set er der stadig gode muligheder for Danmarks Skibskredit til at gøre gode forretninger med velrenommerede rederier. Dog må vi nok indstille os på, at vi ikke kan fastholde de seneste års kraftige stigning i indtjeningen fra udlån.

Udlån og funding

Vores samlede udlån faldt i år med ca. 10 pct. Det er ikke på nogen måde et udtryk for, at Danmarks Skibskredit har tabt konkurrencekraft.

Vi er fortsat i stand til at udstede obligationer og tilvejebringe funding til vores udlån på konkurrencedygtige niveauer. Vi har i de seneste år intensiveret den direkte dialog med vores bankrelationer og vores investorer, og det i kombination med en lang tilstedeværelse på obligationsmarkedet, med en forsigtig udlånsprofil og lav risiko for obligationsejerne, har betydet, at vi har kunnet fastholde en konkurrencedygtig funding.

Når det kunne have været en udfordring at opretholde en konkurrencedygtig funding, hænger det sammen med at kreditvurderingsbureauet Moody's fastholder deres negative syn på shipping, og derfor fortsat har Danmarks Skibskredit på karakteren Baa2 med negativt outlook. Det er et synspunkt, vi fra bestyrelsens side har svært ved at se rimeligheden i, når man ser på den robuste kapital- og likviditetssituation. Men vi må væbne os med tålmodighed og håbe, at stabiliteten i vores resultater på et tidspunkt overbeviser Moody's om, at man faktisk godt kan drive en stabil udlånsforretning, selv om man udlåner til et volatilt erhverv.

Bestyrelsens holdning understreges af, at vores udlån fortsat er godt sikret i de underliggende panter på trods af det markante fald i skibspriserne de seneste fem år. Ved udgangen af 2013 var 92 pct. af udlånet efter nedskrivninger sikret inden for 60 pct. af panternes markedsværdi, mens 99 pct. lå inden for 80 pct. Hertil kommer styrken i, at vi har fokus på udlån til de velrenommerede rederier med en forventet god evne til at modstå kriser.

Når udlånet så alligevel falder, hænger det sammen med at udlånet til vores største kunde er faldet. Som vi har kommunikeret igennem en årrække har engagementet med den største kunde typisk udgjort op mod 40 pct. af det samlede udlån. Og her må vi forvente en faldende tendens i de kommende år.

Det giver nye muligheder, som vi vil forstå at udnytte på samme forsigtige vis som hidtil. På trods af et vigende udlån vil vi ikke gå på kompromis med kreditkvaliteten, og vi vil derfor søge at udvide kundebasen med flere af de fremmeste rederier i verden. Selv om vi har opnået en god markedsdækning, er der fortsat en række solide og velrenommerede rederier, som vi håber og ser frem til at etablere et langvarigt kundeforhold med.

Indtjening og kapitalstruktur

Erik I. Lassen vil om lidt gennemgå årsrapporten for 2013 mere i detaljer.

Jeg vil dog gerne henlede forsamlingens opmærksomhed på den trend i indtjeningen, som vi har set i de seneste år. For her må vi konstatere, at Danmarks Skibskredit faktisk har været et godt aktionærbekendtskab, når vi ser på udviklingen i indtjeningen på udlån. Indtjeningen på udlånsforretningen før nedskrivninger er blevet mere end fordoblet de seneste år, hvilket vi er tilfredse med. Om vi så kan fastholde niveauet, må de kommende år vise.

Når det samlede basisresultat ikke stiger tilsvarende, hænger det sammen med det lave renteniveau. Vores egenkapital og nedskrivninger er investeret i primært danske realkreditobligationer med kort varighed, og det giver jo for tiden et lavt afkast. Her må vi vente på, at renterne stiger generelt i samfundet.

Med hensyn til nedskrivningerne er det vanskeligt at give håndfaste løfter. Det er dog vores opfattelse, at der ikke er behov for yderligere nedskrivninger i den nuværende situation. Det er vores håb, at en gradvis afmontering af shippingkrisen vil lede til en reduktion af korrektivkontoens størrelse, hvilket kan blive hjulpet på vej af en succesfuld løsning på nogle af de få større problemsager.

Det faldende udlån og en faldende USD-kurs har tilsammen bevirket, at solvensprocenten ved årets udgang nåede 17 pct. Og det er vel og mærke en kernekapitalprocent på ligeledes 17 pct. Danmarks Skibskredit opfylder således allerede nu de skærpede solvenskrav, som forventes endeligt implementeret i 2019.

Bestyrelsen vil naturligvis i den kommende tid holde et øje på kapitalstrukturen. Selskabet skal have god afstand til myndighedskraverne og en polstring, der reflekterer, at shipping er et volatilt erhverv, hvor nye kriser kan indfinde sig meget hurtigt. På den anden side skal vi også se på, om selskabet har for meget kapital i forhold til forretningsmulighederne på det helt korte sigt. Det er en drøftelse bestyrelsen skal have i løbet af året.

Ledelsesaflønnning

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 2013 tillader jeg mig at henvise til note 7 i den udsendte årsrapport.

Lønstigningen pr. 1. januar 2014 udgør 3 pct. for direktionen og i 2015 forventes en regulering i direktionens aflønning, der matcher markedsvilkårene.

Jeg vil også lige nævne med henvisning til et senere punkt på dagsordenen, at der er sket en mindre justering af fratrædelsesvilkårene for begge medlemmer af direktionen.

Afrunding

Som afslutning på min beretning vil jeg blot understrege, at bestyrelsen er tilfreds med udviklingen i Danmarks Skibskredit, som har været undergivet svære markedsbetingelser og udefrakommende påvirkninger. Vi synes, at forretningsmodellen har vist sin bæredygtighed i og med at den har modstået en ganske kraftig stresstest i de seneste år.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden til at takke direktion og øvrige medarbejdere for en fin indsats i et meget foranderligt marked.