

**DFDS**  
**Generalforsamling**  
**24. marts 2025**

**'Talepapir' til DFDS - fysiske generalforsamling**

For dem der ikke måtte kende mig fra det seneste års generalforsamlinger, er mit navn Torben Ravn, og 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 > 16.000 medlemmer, inkl. jeg selv, er aktionærer i DFDS.

Jeg har tænkt rigtig meget over, hvad jeg skal sige fra denne talerstol på 2024 generalforsamlingen for det, som ledelsen af DFDS selv betegner 'det mindre vellykkede år 2024', og dette ikke mindre med de noget uklare udmeldinger om udsigterne for året 2025.

Trods alt TAK til bestyrelsens formand for en informativ beretning, også selvom resultatet bestemt ikke har levet op til de udmeldte forventninger. DFDS er markant blevet udfordret af strid modvind såvel makro som markedsmæssigt, og øjensynligt som en tyv om natten fået betydelig konkurrence på den hidtidigt lukrative forretningsenhed i Middelhavet.

Det er da bare 'frygtindgydende' når 2 så betydelige spillere som Grimaldi Group og MSC melder sig på banen med konkurrence på, hvad der vel ret beset er de 2 nævnte rederiets hjemmemarked, så jeg vil da blive rigtig glad hvis ledelsen vil løfte sløret lidt for (spørgsmål nr. 1), hvad der gemmer sig bag '7 boost – turnaround-projekter igangsat i 2024'.

Lad mig prøve at være lidt positiv og fremhæve, at der har været fremgang i omsætningen for såvel Ferry som Logistic Divisionen, men det er virkelig ikke sjov læsning, at EBIT (operation profit) samlet i 2024 er faldet hele 35%, og dermed at profit for 2024 er faldet med 65%, hvilket således også gælder earning per share.

Med sidste års udmelding af strategien 'Moving together towards 2030' var meldingen fra selskabets ledelse klart, at det var slut med eksterne opkøb, og at det gjaldt organisk vækst. Det er derfor lidt svært at forstå det tumultariske forløb af købet af EKOL International Transport, ikke mindre, når det klart meldes ud, at dette opkøb p.t. er tabsgivende, og tidligst vil nå breakeven ved udgangen af 2025.

For os aktionærer, er aktiekursen en vigtig parameter. Det er derfor dybt beklageligt, at den alt for store gæld og den for lille indtjening betyder, at aktien i dag (24.02.2025 = 100,6) handles til halvdelen af den indre værdi mod 180% af den indre værdi for blot 3 år siden.

De 3 ting, som DAF igen i 2024 ser som generalforsamlingssæsonens mærkesager, er:

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

**Ad 1) Gennemsigtighed**

Den meget omfangsrige elektroniske årsrapport for 2024 incl. Sustainability Statement (ESRS + ESG-rapporteringen), foruden det dansksprogede 'Overblik 2024' (super med altovervejende danske aktionærer), vidner om interesse /vilje fra ledelsen til at udvise rimelig gennemsigtighed i forretningen.

Jeg vil dog gerne her bede ledelsen forklare (spørgsmål nr. 2) hvad der gemmer sig bag de 2 udsagn:

- De justerede frie pengestrømme forventes i 2025 at blive understøttet af kapitaldisciplin' - Jeg

læser 'kapitaldisciplin' som nedbringelse af gæld. Det er på høje tid, så er det korrekt forstået ???

- Gennemgang af ejerskabet af ikke-kerneaktiviteter, og andre initiativer til at frigøre bunden kapital - kom dog her i gang med 'asset-light' = sale og lease-back af kapitaltunge skibe !!!

Der er de seneste årsrapporter gjort rigtig meget ud af CO<sub>2</sub> emission/decarbonisering/brugen af biofuels, men her i 2024 er der tale om en, godt nok minimal, stigning af CO<sub>2</sub> emissioner fra rederiets egne skibe (gCO<sub>2</sub>/GT sømil). Og når det gælder fremtiden for de 'grønne' brændstoffer er ledelsen endda meget lidt konkret, specifikt hvordan den nødvendige fremtidige rådighed af disse bunkerstyper etableres.

Med den alt for høje gæld, er det betryggende, at der først er forpligtigelser om 3 nye skibe i 2032 på Ruten til Jersey.

#### Ad 2) **Ordentlighed**

Det er vel trods alt ordentlighed, når andelen af kvindelige ledere i DFDS er øget fra 16% i 2022 til 19% i 2024.

Men helt ærligt, hvordan mener ledelsen selv (spørgsmål nr. 3) det er gået med købet af egne aktier til en ALT for høj kurs, man burde da kende rigets tilstand, da man igangsatte aktietilbagekøbsprogrammet ???

Yderligere spørgsmål 4) hvorfor er de DKK 431 mill. ikke i stedet for aktietilbagekøb brugt på gælds-nedsættelse ?????

Glem ikke her, at selskabet fortsat besidder et betydeligt antal af egne aktier, hvis fremtid der intet oplyses om.

#### Ad 3) **Dygtighed**

Dygtighed er bestemt bestyrelsens sammensætning, og jeg kan da kun her beklage, at den dygtige shippingmand Klaus Nyborg ikke længere er at finde som selskabets næstformand.

Ligeledes kan det undre, at Lauritzen Fonden med sin betydelige ejerandel af DFDS nu ønsker at besætte 2 bestyrelsesposter. Kristian Mørch er, på trods af sine betydelige shippingkompetencer som bl.a. tidligere CEO i Odfjell, trods alt ikke er at regne som uafhængig.

Om det er manglende rettidig omhu, at selskabet, kort efter erhvervelsen har mistet koncessionen på en af ruterne (Tarifa - Tanger Ville) over Gibraltarstrædet, (spørgsmål 5) vil jeg da gerne bede ledelsen uddybe.

Det er klart dygtighed, at der IKKE foreslås udbetalt udbytte i den nuværende situation.

Jeg vil slutte med håbet og ønsket om, at det er 'Viljen til at ville, der fostrer evnen til at kunne', der gennemsyrer HELE organisationen i DFDS, og at det ikke går selskabet som kompagniet, for dette citats ophavsmand.

Torben Ravn

- *Havde på forhånd fremsendt mit talepapir til ledelsen i DFDS (bestyrelsesformand + CEO)*
- *65% af aktiekapitalen var fremmødt, her incl. Lauritzen Fonden med 40,6%*
- *ALT er klappet og klat af med Lauritzen Fonden som 40,6% aktionær*

*Short and sweet – bestyrelsen i DFDS er høflige overfor DAF, men tager os på ingen måde alvorligt !!! Såvel bestyrelsesformanden Claus Hemmingsen som CEO Torben Carlsen var på ingen måde ydmyge over det dårlige resultat, og var direkte sejrssikre, sådan at forstå, at man nok skal få vendt udviklingen – dog intet om hvornår !!!*

*Jeg havde efter GF en rigtig god snak med bestyrelsesformand Claus Hemmingsen (BF), hvor han svarede rimelig konkret på de af mig stillede spørgsmål.*

*Konklusionen på GF, er derfor:*

- 1. Selvom jeg fremsender mit talepapir før GF til ledelsen, ingen sikkerhed for at de på forhånd gider læse dette*
- 2. Claus Hemmingsen (BF) taler direkte og pænt til ego, men igen sweet talk*
- 3. BF dækker sig bl.a. ind under at flere forhold er fortrolige og ikke for konkurrenternes ører*
- 4. BF vil IKKE erkende, at det igangsatte aktietilbagekøbsprogram har været en MEGA FEJL*
- 5. Burde jeg/DAF tage til genmæle, da BF ikke besvarer mine spørgsmål fyldestgørende*

*Udover mit/DAF's indlæg kun et andet seriøst indlæg (Frank Gad/SP Group) til formandens beretning.*

*Jeg skal her anbefale at vi på det kommende GFU-møde tager følgende op:*

- A. Hvordan kan DAF blive taget mere alvorligt ???*
- B. At DAF fremover møder minimum 2 mand op på diverse generalforsamlinger, således at 'mand nr. 2' kan bakke 'mand nr. 1' = taleren op, hvis vi ikke, i første omgang, får fyldestgørende svar på stillede spørgsmål*

*Torben*