



**DANMARKS
SKIBSKREDIT**

Den 26. marts 2018

Formandens beretning 2018

”2017 blev det første hele år under nyt ejerskab og med en ny aktionærvalgt bestyrelse. Som en naturlig konsekvens af ændringen i bestyrelsens sammensætning, hvor kun de medarbejdervalgte medlemmer er fortsat efter overdragelsen, blev der i årets første måneder foretaget en revurdering af selskabets strategi og opstillet en handlingsplan for de kommende år.

Strategigennemgangen genbekræftede fundamentet i Danmarks Skibskredits forretningsmodel. Danmarks Skibskredit vil fortsat udvikle sig med afsæt i en velafbalanceret tilgang til udlån med fokus på gode rederier og transaktioner med høj kreditværdighed. Og på fundingsiden ønsker vi at fastholde en robust profil.

Der blev identificeret en række områder, som der vil være særligt fokus på i de kommende år i tillæg til den løbende udlånsvirksomhed. Lad mig nævne de væsentligste:

Der skal være fokus på at bevare skibskreditens placering i regelsættene. Vi har gjort en stor indsats i forbindelse med det lovforberedende arbejde i EU for at sikre skibes fortsatte ligestilling med realkredit. Boston Consulting Group udarbejdede i løbet af året en rapport, der bekræftede, at særligt dækkede obligationer udstedt med skibe som sikkerhed har en risikoprofil svarende til særligt dækkede obligationer udstedt med ejendomme som sikkerhed. EU Kommissionen udsendte den 12. marts 2018 et udkast til revision af de relevante bestemmelser i CRR, og skibes status er uændret heri, hvilket er tilfredsstillende. Nu udestår arbejdet med at følge forslaget til dørs gennem fortsatte konsultationer med beslutningstagere i Bruxelles. Vi vil i denne forbindelse gerne takke regeringens Implementeringsudvalg, som arbejder aktivt for de danske maritime interesser i denne sag.

Der skal ske en diversifikation af selskabets funding, som for tiden udelukkende finder sted på det danske marked. Det danske obligationsmarked vil fortsat være en primær kilde til finansiering, men da selskabets obligationer prifsættes på basis af danske realkreditobligationer, opstår der også en afhængighed, som i perioder med finansiell uro kan være u hensigtsmæssig. Fra tid til anden presses det danske realkreditspænd ud i forhold til swaprenterne, og disse spændvidelser rammer også skibskreditobligationer. Når det sker, taber selskabet konkurrencekraft, idet konkurrenterne – som primært er internationale universalbanker – benytter andre fundingmarkeder. Derfor er det hensigtsmæssigt, at selskabet kan tilgå andre markeder end det danske. Selskabets basisprospekt og en række administrative systemer er i løbet af 2017 blevet opdateret med henblik på at kunne rumme udstedelse af særligt dækkede obligationer i udenlandsk valuta og også i danske kroner. Det har indtil nu ikke været attraktivt at påbegynde udstedelse i udlandet, men muligheden følges nøje.

Vi ønsker at forfølge muligheden for at udvide udlånet uden at belaste selskabets balance. Det kan f.eks. ske gennem deling af skibslån med institutionelle investorer, hvor selskabet stadig deltager i risikoen, men tager ansvar for administration af det fulde lån. Indsatsen på dette område vil blive intensiveret i den resterende del af 2018 og i de kommende år. Såfremt denne indsats lykkes, vil det bidrage til selskabets indtjening og gøre selskabet endnu mere relevant for de største og mest kreditværdige kunder.

Som en sidste ting vil jeg nævne, at vi i 2017 intensiverede indsatsen for at gøre selskabet til en endnu mere relevant samtalepartner for vores kunder. I tillæg til den løbende dialog omkring udlån inddrages selskabets analyseafdeling i stigende omfang i dialogen med kunderne, hvor et af temaerne er digitaliseringen af de maritime erhverv. Denne indsats vil også blive udbygget i de kommende år.

Shippingmarkedet

2017 var generelt endnu et vanskeligt år for shippingindustrien, men lad os begynde med en positiv historie.

Efter et historisk dårligt 2016, hvor markedet bundede ud omkring årets begyndelse, fortsatte tørlastmarkedet i løbet af året den forbedring, der begyndte i slutningen af 2016. Den gennemsnitlige fragtrate var 70% højere i 2017 end året før, og den markante stigning i skibsværdierne, der indtraf i slutningen af 2016, holdt ved og blev endda forøget end smule i året, således at markedet registrerede stigende skibsværdier for nu andet år i træk.

Offshoremarkedet kæmper stadig med store udfordringer. Vi så igen et år med meget lav efterspørgsel efter supply skibe, som betød, at mange skibe stadig er lagt op, og endnu flere havde svært ved at finde lønsom beskæftigelse. Mod slutningen af året steg antallet af nye offshore projekter, som var bakket op af endeligt investeringstilsagn. Disse projekter er imidlertid hyppigt lang tid undervejs og forventes først for alvor at kunne mærkes på efterspørgslen om et par år.

På tankmarkedet har temaet over året været meget lave fragtrater trods en solid efterspørgsel efter olie og olieprodukter. Fragtraterne blev holdt nede, fordi for mange skibe blev leveret fra værfterne. Det var positivt, at tankrederne i året skruede op for ophugningen af skibe; en tendens der ser ud til at være fortsat ind i det nye år.

Containermarkedet er stadig præget af stærk konkurrence, og konsolideringsbølgen fortsatte på fuld kraft i løbet af året. Efterspørgslen steg betydeligt, hvilket fik boxraterne til at stige støt over året. Udviklingen er primært kommet linjeredierne til gode. Fordi der stadig er overkapacitet i markedet, havde mange tonnageudbydere fortsat svært ved at beskæftige sine skibe til acceptable rater.

Gasmarkederne var præget af høj flådevækst, som modvirkede en ellers stærk vækst i efterspørgslen, og holdt både fragtrater og skibsværdier på historisk lave niveauer. Der er dog fremadrettet pæne forventninger til efterspørgselsvæksten i gasmarkederne.

Det segment, der omfatter færger og ro-ro skibe, havde overordnet set endnu et godt år, mens markedet for bilskibe kom under pres. Det er svært at sætte et entydigt prædikat på udviklingen i dette marked, som i høj grad er betinget af regionale områders udvikling og rederiernes markedsposition.

Samlet set kan vi konkludere, at shipping industrien stadig ikke er ude af lavkonjunkturen, som indtraf efter finanskrisen for omtrent 10 år siden. Det er dog positivt, at flere skibsredere i denne tid begynder at tage livtag med forskellige digitaliseringsprojekter i forsøg på både at strømline deres forretninger og for nogles vedkommende endda at udvide forretningsområdet. Det er vores overordnede forventning, at fragtrater på niveauet før finanskrisen ikke vil vende tilbage igen, og vi ser derfor positivt på, at mange redere forsøger at tilpasse sig det, vi tror bliver den nye virkelighed.

Udlån

Som det vil fremgå under gennemgangen af regnskabet, faldt udlånet målt i danske kroner. Dette var især en konsekvens af en stærkt faldende USD-kurs i årets sidste måneder. Målt i udlånsvaluta er udlånet kun faldet en anelse. Ser vi på mængden af lånetilbud, skete der mere end en fordobling

af accepterede lånetilbud i forhold til 2016, og ja, også i forhold til 2015. Der blev afgivet lånetilbud for over DKK 10 mia., hvilket svarer til mere end 25 pct. af det bestående udlån. Det betyder ikke, at udlånets størrelse vil fare i vejret, da ordinære og ekstraordinære afdrag på det bestående udlån årligt udgør i niveauet 15-20 pct. Men det er skridt på vejen i retning af at bringe udlånet tilbage i spændet mellem DKK 40 til DKK 45 mia., som er selskabets overordnede målsætning under de nuværende markedskonditioner.

Konkurrencesituationen

Konkurrencesituationen udvikler sig langsomt til det bedre, selv om det endnu ikke har haft mærkbar indvirkning på kreditmarginalerne på de bedste kunder. Når vi giver udtryk for en svag optimisme på dette punkt, hænger det sammen med, at en lang række, men ikke alle, af vore europæiske konkurrenter fortsat nedskalerer deres udlån til shipping, hvilket bør give forretningsmuligheder på kort og måske især mellemlang sigt i takt med, at konsekvenserne af forslagene fra Basel Kommissionen, også benævnt Basel IV, bliver indarbejdet i lovgivningen. Det er målsætningen, at regelsættet først skal gælde fra 2022 og indføres frem til 2027. Det forventes, at de konkurrenter, der skal revurdere deres kapitalvægtning af shippinglån, vil begynde at indrette udlånsvirksomheden efter et kommende regelsæt i god tid inden regelsættes ikrafttræden.

Vi har konstateret, at kinesiske leasingselskaber har en ret aggressiv strategi om at søge ind på international skibsfinansiering, og det kan få en markant indflydelse på den fremtidige konkurrencesituation.

Obligationsudstedelsen

På fundingsiden blev 2017 et godt år. Der blev udstedt lange obligationer for godt DKK 19 mia. og opkøbt kortere obligationer for ca. DKK 15 mia. Den gennemsnitlige løbetid på fundingen steg dermed med godt to år. Udstedelserne skete også til stadigt bedre spænd i forhold til CIBOR, som er det benchmark, vi måler prisen på vores danske krone funding op imod. Mod slutningen af 2017 udstedte vi obligationer med et spænd til CIBOR, der næsten svarede til niveauet før finanskrisens begyndelse i 2008. Nu udlåner vi jo primært i amerikanske dollars, og udviklingen i vores kronefunding kombineret med en svagt faldende pris for den såkaldte basisswap, der enkelt fortalt 'veksler' vores danske kroner til dollars, medførte en stadig gunstigere fundingposition i dollars.

Ændringer i direktionen

I december 2017 kunne vi melde ud, at vi har ansat Michael Frisch som ny direktør med ansvar for Customer Relations og dermed kunderelationerne. Michael Frisch starter den 9. april 2018. Efter regnskabsårets afslutning har vi her i marts måned 2018 meddelt, at CFO Per Schnack stopper som direktør senest ved udgangen af juni. Han vil blive afløst af Lars Jebjerg som CFO og direktør. Lars Jebjerg tiltræder senest den 1. juli. Jeg vil også her fra talerstolen takke Per Schnack for en betydelig indsats og vægtige bidrag til selskabets udvikling under sin ansættelse.

Ledelses aflønning

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

Med hensyn til aflønningen i 2017 henviser jeg til note 8 i den udsendte årsrapport.

Bestyrelsens og direktionens aflønning for 2018 fremgår af Lønpolitik for 2018, der ligger på selskabets hjemmeside. Af Lønpolitikken for 2018 fremgår det, at bestyrelsens honorar er uændret i forhold til 2017. Direktionens årsløn blev revurderet med virkning fra 1. januar 2018. Direktionen blev forud for generalforsamlingen i 2017 tildelt aktielignende instrumenter med henblik på at incentivere den langsigtede værdiskabelse i selskabet. Instrumenterne følger kravene i Lov om finansiel virksomhed.

Jeg skal i henhold til reglerne udtrykke en forventning til næste års regulering, og for næste år forventer vi en regulering i direktionens aflønning, der matcher markedsvilkårene.

Jeg vil nu kort redegøre for årets resultatopgørelse og for hovedposterne i balancen.

Resultatopgørelsen

Årets totalindkomst efter skat blev på DKK 342 mio., hvilket er en stigning fra de DKK 200 mio., der blev realiseret i 2016.

Årets resultat var præget af et lavere udlånsniveau og nedskrivninger på udlån. Udlånet målt i danske kroner faldt med godt 13 pct., hvilket påvirkede indtjeningen af udlånsvirksomheden negativt.

Nedskrivningerne udgjorde DKK 122 mio. i 2017 mod DKK 610 mio. i 2016. Nedskrivningsbehovet i 2016 var ekstraordinært stort som følge af krisen inden for offshore og tørlast-segmenterne. De realiserede nettotab var stort set uændret på et lavt niveau og kunne henføres til nedskrivninger foretaget i tidligere år.

Fondsresultatet blev tilfredsstillende med et afkast på 3,1 pct., hvilket var marginalt lavere i forhold til 2016. Der var et fald i renteindtægter af finansvirksomheden, og en stigning i kursgevinster fra finansvirksomheden.

De samlede kursgevinster faldt fra DKK 124 mio. i 2016 til DKK 37 mio. i 2017. Faldet i kursgevinsterne i 2017 skal ses i lyset af en negativ påvirkning på DKK 151 mio. fra opkøb af tidligere udstedte obligationer til kurser over den regnskabsmæssige værdi. Denne udgift forventes at resultere i stort set tilsvarende positivt bidrag i de kommende år.

Samlet set faldt netto rente- og gebyrindtægter fra DKK 849 mio. i 2016 til DKK 655 mio. i 2017.

Omkostningerne udviste en stigning til DKK 141 mio. fra DKK 120 mio., bl.a. som følge af en række strategiske initiativer.

Balancen

Som netop omtalt faldt udlånet i 2017. Udlån efter nedskrivninger udgjorde ved årets udgang DKK 34,5 mia. mod DKK 39,8 mia. ved udgangen af 2016.

En mindre nedgang i udlånet var forventet, men udlånet ved årets udgang blev dog noget lavere end forventet som følge af faldet i USD-kursen over for danske kroner. Målt i valuta blev udlånet fastholdt på niveauet ved udgangen af 2016.

Den samlede balance faldt til DKK 58,2 mia. ved udgangen af 2017 mod DKK 62,6 mia. ved udgangen af 2016.

Den faldende USD-kurs, der reducerede udlånets størrelse målt i danske kroner, indvirkede positivt på udviklingen i kapitalprocenten som steg til 19,7 ved årets udgang mod 17,2 ved udgangen af 2016.

Selskabets likviditets- og kapitalssituation er fortsat meget robust.

Afrunding

Samlet set kom vi ud af 2017 med et acceptabelt resultat i et fortsat svært shippingmarked. Vi oplevede tilgang af nye kunder, og vi er forsigtigt optimistiske på en række shippingsegmenter. Det i kombination med en løbende forbedring af konkurrencesituationen gør, at selskabet er godt rustet til at bringe sin udlånskapacitet i spil i 2018 og fremover.

Jeg vil som en afrunding på mit indlæg takke medarbejderne for en stor og loyal indsats. Vi er fra bestyrelsens side helt opmærksom på de mange store indsatser, der gøres fra medarbejdernes side i dagligdagen. Vi oplever organisationen som velfungerende og med en høj medarbejdertilfredshed, hvilket vi som bestyrelse noterer med tilfredshed. ”