

Bestyrelsens beretning ved Erria A/Sø generalforsamling i Marstal 25. april 2008.

Mine damer og herrer.

Det glæder altid bestyrelsen, at Rederiets aktionærer udviser så stor en interesse for Rederiets aktiviteter i form af stort fremmøde, som ved generalforsamlingen i dag.

Rederiet har godt nok flyttet hjemsted til Kastrup, men vor vugge stod i Marstal, og vi har bibeholdt en stab i et mindre kontor her på havnen i Marstal.

2007 blev et turbulent år på aktiemarkedet. Vi gjorde det ikke nemmere for os selv ved at igangsætte et voldsomt investeringsprogram med overtagelse og idriftsættelse af yderligere 5 tankskibe, bestilling af 3 nybygninger fra Kina samt købet af IBEX Maritime Ltd pr. 1.oktober i et sammenfald med en aktiekapitaludvidelse og en overførsel fra Dansk AMP til OMX

ERRIAs kurs steg fra primo 870, svarende til kurs 87 efter aktiesplit, til 124 ultimo under god omsætning, og undervejs gennemførtes først en rettet emission til kurs 125 til delvis finansiering af købet af IBEX Maritime Ltd, og i november en kombineret emission bestående af en fortegningsemission til kurs 90 og en markedsoursemission til kurs 120 med et netto provenu på 122 mio DKK

Fortegningsretsemissionen afsluttedes den 28. november 2007 med et udbud af op til 700.595 stk. nye aktier á nominelt DKK 10 til kurs DKK 90. Fortegningsretsemissionen var ikke garanteret, men et antal af ERRIAs aktionærer: N & V Holding ApS, Lønmodtagernes Dyrtdsfond, Glumsø Invest ApS og Rudersdal A/S, havde i forbindelse med emissionen afgivet bindende forhåndstilsagn.

Resultatet af fortegningsretsemissionen blev, at der blev tegnet 700.294 stk. nye aktier til kurs DKK 90 per aktie, svarende til 99,96% af de

udbudte aktier. Et mindre antal af de udbudte aktier (0,04%) blev ikke tegnet, hvilket primært kan tilskrives tekniske forhold relateret til udbudsstrukturen.

Bestyrelsen betragter resultatet som et forpligtende skulderklap fra de eksisterende aktionærer, hvoraf mange har været med fra den første notering på Dansk AMP i 2002.

På den efterfølgende markedskursemission til kurs 120 i december, som vanskeliggjordes af et uroligt aktiemarked og et mangelfuldt salgsarbejde, nåede vi trods alt det mål bestyrelsen havde sat sig økonomisk, men fik ikke den spredning som vi havde håbet på i forbindelse med beslutningen om notering på OMX.

Vi kan dog med en vis tilfredshed notere os, at vi i dag har dobbelt så mange aktionærer som tidligere, men omsætteligheden er fortsat præget af en stabil og trofast kreds af aktionærer, hvoraf de 4 største aktionærer jvf. 5% reglen om oplysningspligt tilsammen udgør godt 65%, mens ca. 4% endnu ikke trods vedtægtsbestemmelsen er navnenoterede.

Atter i år kan jeg sige, at året 2007 blev det mest begivenhedsrige i Rederiets historie, med store fremadrettede investeringer.

Resultater i 2007

Årets resultat efter skat blev, helt på linje med de udmeldte forventninger til 2007 for koncernen, et samlet årsresultat på 15.102 tDKK, hvilket er en stigning på 39% i DKK sammenlignet med 2006, og Koncernens totalindkomst blev 11.479 tDKK, imod 6.694 tDKK i 2006.

Koncernens egenkapital udgjorde ultimo året 300.413 tDKK imod 162.306 tDKK ved udgangen af 2006.

Rederiet har i samråd med Deloitte, og for at være på forkant med kravene fra Fondsrådet, valgt at præsentere dagsværdireguleringer på skibene i moderselskabet, og valutaregulering af kapitalandele for koncernen, separat i en totalindkomstopgørelse i tilknytning til resultatopgørelsen, jvf. anvendte regnskabspraksis.

Bestyrelsen finder resultatet tilfredsstillende, fordi det viser en konstant fremgang fra år til år, og selvom det ikke imponerer alle aktieanalytikere, skal resultatet ses i lyset af, at det er en fortsættelse af årenes gradvise resultatforbedring kombineret med, at bestyrelsen har valgt også at fastholde investeringstakten i de mere strategiske og langsigtede samarbejder i Asien, herunder specielt også relaterede investeringer i landbaserede logistik-operationer, såsom crewing, havneagenturer og warehousing i Vietnam, samt også senest har indledt nye samarbejder i Indien og Afrika.

I regnskabet er medtaget en forpligtelse på i alt 849.000 DKK heraf 543.000 DKK for 2007 til det eksisterende aktietegningsretsprogram til ledende medarbejdere. Rederiet har købt 39.000 egne aktier til afdækning af forpligtelsen i optionsprogrammet. Bestyrelsen påtænker på generalforsamlingen i 2009 at fremsætte forslag om et fremadrettet vedtægtsbestemt incitament program.

Endvidere foreslås jvf. det aflagte regnskab, at bestyrelshonorarerne justeres til 100.000 DKK for medlemmer, 150.000 DKK for næstformand og 250.000 DKK for formanden.

Der er i 2007 ikke ydet andre honorarer for særskilte opgaver såsom revisionskomitearbejde eller bestyrelsesarbejde i datterselskaber. Bestyrelsen har også på forkant af det forventede direktiv i sin forretningsorden indføjet en bestemmelse om revisionskomite, til hvilken bestyrelsen har valgt bestyrelsesmedlemmerne Carsten Dencker Nielsen og C.C. Nielsen

Som det fremgår af årsrapporten forslår bestyrelsen, at der i år ikke udbetales udbytte så tæt på en veloverstået emission, men at vi i år anvender hele likviditeten til at underbygge vort store investeringsprogram. Rederiets eventuelle fremtidige udlodninger af udbytte vil fortsat hvert år blive fastsat på baggrund af Rederiets økonomiske udvikling og finansielle stilling.

Der er i 2007 indgået skibskontrakter på i alt 1.033,5 mio DKK, hvoraf skibe for ca. 556 mio DKK er overtaget i 2007 og efterfølgende videresolgt i K/S struktur.

Adm. direktør Henrik Andersen vil sidst i beretningen gennemgå hovedtal på koncernniveau.

I den øverste ledelse (Corporate Management Team) er i årets løb kommet 2 nye direktører til: strategi- og finansdirektør Henrik Funk (ex. SAS) og kommerciel direktør Kenneth J. Madsen (IBEX)

Endvidere har vi i februar 2008 ansat skibsfører Jan Steffensen (ex. Eitzen Maritime Services), som teknisk direktør med sideordnet ansvar for Rederiets kvalitetssikring, som afløser for henholdsvis maskinmester Stig Holm og cand.scient.pol. Birgitte Medegaard.

Vigtige begivenheder i 2007

På bestyrelsens vegne har jeg herefter fornøjelsen af at gennemgå en række af året 2007's vigtigste begivenheder i ERRIA, inklusive aktiviteterne i specielt Tyrkiet, Polen og Vietnam.

Rederiet har købt skibe, der efterfølgende er solgt ud i kommanditselskaber. Det er målet at bevare en ejerandel på ca. 30%.

*Rederiet har ejerandele i:
8 kemikalietankskibe
6 containerfeederskibe og
1 tørlastskib*

Rederiet har yderligere bestilt 5 nybygninger og 2 tilkøb af kemikalietankskibe til levering frem til år 2011.

Befragtning

Med købet af IBEX Maritime i okt. 2007 har Rederiet et solidt fundament indenfor befragtning af kemikalietankskibe. 6 af Rederiets kemikalietankskibe og 10 eksterne skibe befragtes af afdelingen. Fra Marstal kontoret drives fortsat en mindre competitiv tørlastbefragtningsaktivitet, et område, som gerne skulle udbygges.

I et vel planlagt forløb blev aktiekapitalen i IBEX Maritime Ltd overtaget 100 % af Erria A/S pr. 1. oktober, og ejeren, befragter Kenneth Madsen fortsatte som adm. direktør og daglig leder, men indtrådte samtidig i ledelsen af ERRIA A/S, som kommerciel direktør med ansvaret for alle Rederiets befragtningsaktiviteter.

IBEX Maritime er et dynamisk olie- og kemikalietransportfirma med store ambitioner og høj målsætning.

Firmaet blev grundlagt i 2000 i Gibraltar af Kenneth J. Madsen og har været i konstant vækst indenfor sit business segment: chemical logistics, og er i dag commercial manager for 16 nyere tankskibe i størrelsesordenen 3,000 to 20,000 DWT.

I Januar 2005, åbnede IBEX lokalt repræsentationskontor i Manila for at sikre lokal tilgang til det voksende marked for chartering og køb og salg af tonnage i FjernØsten. Manila kontoret har således stået for flere skibshandler til tredje part fra bl.a. værfter i Kina.

Manila kontorets personale er pr. 1. januar i år overflyttet til HCMC i kontorfællesskab med ERRIA ASIA Ltd.

I alt beskæftiges 11 medarbejdere med hovedparten på kontoret i Istanbul indenfor sale and purchase og tanker chartering samt commercial management.

IBEX Maritime Ltd. er en ung og ambitiøs organisation med et godt vækstpotentiale i et samspil med Rederiets øvrige afdelinger.

Rederiet har afdelinger i Marstal, i Polen og i København inden for teknisk management, som forestår bemanning, supply management, dokninger, ombygninger og rapportering.

Afdelingerne har 15 af rederiets egne skibe under management samt 21 skibe for eksterne kunder.

Reduktionen af managementaftaler for eksterne kunder på kemikalietankskibe skyldes ændring i Rederiets strategi vedr. drift af skibe, hvor Rederiet fremadrettet ønsker at fokusere på drift af egne tankskibe.

I løbet af 2007 har alle rederiets skibe fået implementeret elektronisk PMS (Planned Maintenance Systems), som skal lette planlægningen af overhalinger om bord, og medvirke til en reduktion i skibenes off-hire. Målet er at lave 90% af de planlagte opgaver i den måned de er planlagt, hvilket monitoreres fra kontorerne i land.

Kvalitetssikring

For QA Afdelingen i Erria A/S blev 2007 igen et år præget af høj aktivitet og mange udfordringer.

I starten af 2007 blev der således etableret en fælles QA Afdeling for hele koncernen med ansvar for at tilsikre de lovpligtige sikkerheds-, miljø- og security certificeringer efter de internationale ISM- og ISPS-koder, for i alt ca. 50 skibe i henholdsvis eget management og på konsulentbasis.

Blandt de væsentligste opgaver har været:

Overtagelse af ISM og ISPS ansvar for Rederiet H. Folmers 13 tørlastskibe og en særlig opfølgning mht. security grundet M/V öDANICA WHITEö, der blev kapret ud for Somalias kyst, umiddelbart før ERRIA overtog ISM og ISPS ansvaret for Folmers skibe.

Folmer-skibene var en helt særlig udfordring i den sammenhæng, men også disse skibe er kommet vel igennem og sejler World-wide i dag under ERRIA's Document of Compliance på tørlastsiden.

Det lange seje træk er dog fortsat absolut nødvendigt, ikke mindst pga. olieselskaberne, hvis krav til sikkerhed og miljø netop har fået endnu en ekstra tårn i forbindelse med den nyligt afsagte dom i ERIKA sagen (ERIKA forliste ud for Bretagnes kyst for 8 år siden), hvor ikke bare

rederen er blevet pålagt et rekordstort erstatningsansvar, men også ejeren af lasten, TOTAL, og klassifikationsselskabet RINA.

Når der ses bort fra de særlige udfordringer, som indkøring af de mange nye skibe meget ofte er, er det dog vurderingen, at ERRIA allerede i dag fortsat ligger pænt mht. Port State Control observationer.

For tankskibenes vedkommende ligger gennemsnittet på Port State observationer meget lavt.

Det samme gælder generelt for de ældre tørlastskibe, men desværre har der også været længerevarende off-hire af de ældre delejede containerskib M/V OLGA fra 1987 og M/V Sea Master One fra 1984, hvoraf sidstnævnte i april 2008 er afsat til en græsk reder med henblik på fornyelse af tørlastflåden.

Men kravene fra myndighederne skærpes stadig, og der vil derfor ikke mindst blive sat fokus på uddannelse af såvel det administrative, som det sejlede personale.

Afdelingen har 29 ansatte, hvoraf kun 15 er danskere og de øvrige polske eller lettiske medarbejdere.

I forbindelse med Birgitte Medegaards fratreden er det blevet besluttet fremover også på QA siden at neddrogse aktiviteterne ud af huset til de eksterne kunder, og i stedet fokusere kræfterne på ERRIAs egne skibe.

Ship design & consulting

Rederiets afdeling for Ship design og consulting har betydelig ekspertise inden for projektdesign, herunder nybygningstilsyn til rederier, inspektioner, dokninger og generel teknisk rådgivning.

Der ydes for tiden nybygnings tilsyn rundt om i verden på 13 skibe ó egne skibe såvel som for eksterne kunder.

Året 2007 har consultingmæssigt været tilfredsstillende med god aktivitet og et økonomisk resultat stort set som budgetteret.

Specielt 4. kvartal 2007 har været endda meget travlt, med flere nye opgaver, et aktivitetsniveau, der er fortsat ind i år 2008, med opgaver i Danmark, Ghana, Indien, Kina, Tanzania, Tyrkiet & Vietnam.

Af vigtige aktiviteter/opgaver kan nævnes:

Nybygningstilsyn i Tuzla, Tyrkiet med 5 forskellige kemikalieskibsprojekter i størrelsesordenen 2.000 ó 18.000 DWT, herunder også šERRIA DORTHEõ typen til ERRIA selv.

Projektledelse og designarbejde m.v. i Kina, i forbindelse med ERRIAS eget nybygningsprojekt på 3 x 6.500 DWT kemikalietankskibe.

Samlet projektledelse & nybygningstilsyn for rederiets egen containernybygning šERRIA VIETNAMõ i HCMC, Vietnam.

Projektarbejde (sammen med Carl Bro) på nyt færgeprojekt i Ghana. Projektet efterfølgende (i 2008) er kommet i hus, og vil betyde allokering af betydelige ressourcer.

Endvidere skal nævnes nybygningstilsyn for 2 avancerede inspektionsskibe til Søværnet, arbejde udført i såvel Danmark som Polen

I gennemsnit har der været 15 personer (5 danskere & 10 udlændinge) beskæftiget

Flåden

Ultimo 2007 opererede Rederiet ca. 21 tørlastskibe og 11 kemikalie tankskibe.

Rederiets flåde af containerskibe drives i K/S form i et delejerskab med Hansen og Lange I/S, der har stået for befragtningen, mens de nye kemikalietankskibe teknisk drives fra København og kommercielt fra Istanbul.

I årets løb blev 2 ulønsomme ældre skibe M/T Tina Jacobsen og M/V Sea Lion solgt med tab til følge.

Mens de fleste tørlastskibe står overfor en naturlig udfasning er gennemsnitsalder for egne tankskibe efter frasalget af M/T Tina Jacobsen nu under 2 år.

Bemanding

Rederiet er virkelig blevet internationalt og har i 2007 haft ca. 700 søfolk ombord på skibe ejet af eller i management ved Erria.

Fordelingen af nationaliteter der har gjort tjeneste på skibene ser således ud:

Ukraine: 30 %

Polen: 21 %

Danmark: 19 %

Letland: 11 %

Filippinerne: 10 %

Lithauen: 5 %

De sidste 4 % repræsenterer søfarende fra Vietnam, Rusland, Sverige, Azerbajjan, Pakistan og Holland.

De gode forventninger vi havde til at øge antallet af filippinske søfarende i flåden er desværre ikke blevet indfriet. Det har vist sig yderst svært at skaffe den fornødne kvalificerede arbejdskraft fra denne region, især til seniorofficer stillingerne.

Antallet af skiftninger er stort set uforandret for året og ligger på lidt over 1.300 hvilket betyder, at vi altid har 3,5 person på rejse til eller fra et af vore skibe.

Der er en generel mangel på kvalificerede søfolk verden over, hvorfor vi også oplever at flere søfarende skærper deres krav til løn, længde af udmønstingsperioder, fart samt størrelse og ikke mindst alder af tonnagen.

Med henblik på at øge graden af fastholdelse i Rederiet har vi i året afholdt officers seminar i Odessa for tørlastskibene, ligesom det er forsøgt med en fast pool af søfarende på søsterskibe. Ved at have en fast pool tilknyttet søsterskibe, kan der tilbydes et bedre forhold mellem ude- og hjemmeperioderne, hvilket igen betyder at den søfarende ikke behøver at gå så længe hjemme uden indtægt. Af kulturelle årsager er det yderst vanskeligt at opnå et fast tilhørsforhold til rederiet, det har dog vist sig at en vis grad af öfællesskabsfølelseö kan købes ved hjælp af en returbonus, der kommer til udbetaling ved den følgende udmønstingsperiode i rederiet

For tankskibene har vi ligeledes afholdt seminar, men denne gang i København, hvor de søfarendes hustruer var inviteret med til særskilte arrangementer. Dette var yderst positivt og styrkede til dels ideen om, at kan det lykkes at opnå en form for tilhørsforståelse hos hustruerne er det måske nemmere at fastholde deres mænd i Rederiet.

På de fremmedflagede tørlastskibe er der i 2007 givet en gennemsnitlig lønstigning på godt 7 % hvilket har betydet en langt bedre grad af fastholdelse, således at langt flere har valgt at tage mere end én udmønstring hos os.

Der er især mangel på kvalificerede søfarende til tank- og kemikalieskibe, hvorfor der på dette marked er en usædvanlig hård konkurrence for at tiltrække søfarende. Der er simpelthen flere jobs end der er søfarende til rådighed.

I 2007 er der givet en gennemsnitlig lønstigning på godt 10 % til denne del af flåden, men dette til trods har det desværre ikke været muligt at fastholde de søfarende i samme grad som i 2006. Der er et voldsomt og konstant pres på lønnen, dette giver sig udtryk i, at de søfarende forinden enhver ny udmønstring afsøger markedet for højestbydende, uden skelen til øvrige forhold i det enkelte rederi.

I takt med olieselskabernes stadigt stigende krav til besætningernes kvalitet/uddannelse og ikke mindst erfaring sammenholdt med den generelle mangel på søfarende er der betydeligt pres på lønnen i 2008, og da udgifterne til bemanning udgør ca. 55 % af skibenes driftsomkostninger har det påvirket skibenes driftsresultater i negativ retning.

ERRIA byder også på karrieremuligheder, og som illustration af dette og internationaliseringen vil jeg gerne fremhæve Dariusz Szymczak, eller Darek som han kaldes i daglig tale. Darek havde mange års erfaring fra kemikalieskibe da han i juni måned 2005 søgte job som skibsfører i vores tankskibsflåde, og han viste hurtigt, at han er yderst engageret, kompetent og fuld af energi med en stor interesse for sit arbejde, herunder samarbejdet med sin besætning samt alle interessenter i en til tider meget krævende og hård hverdag.

Efter blot 4 kontrakter som skibsfører blev han i januar 2007 öhåndplukketö af teknisk afdeling til at udføre öPre-vettingsö samt assistere ved vettings om bord på vore fremmedflagede tankskibe.

Vietnam

Vi valgte i 2007 at oprette et 100% ejet selskab i Vietnam, hvor vi parallelt vores ca. 35% ejerandel i Saigon Shipping J/S Company opsøger rederirelaterede forretningsmuligheder i hele regionen inkl. Kina og Indien, og repræsentationskontoret for IBEX Maritime's tankaktiviteter er derfor også flyttet fra Manila til HCMC.

Som direktør ansattes skibsfører Klaus Vikkelsø pr. 1. september 2007 og ansøgningsprocedure for Invest licence igangsattes umiddelbart efter hos

*Department for Planning & Investment, Ho Chi Minh City:
I Vietnam er der ikke noget der går af sig selv, så Investment License blev
først modtaget 29. januar 2008.*

*I ERRIA ASIA Ltd. bestyrelse er indtrådt en lokal business kvinde
Civilingeniør Mrs. Le T. Thao, tidligere den danske ambassades
handelsafd..*

Til illustration kan nævnes et antal nye projekter:

- *Eksport af søfolk via aftale med lokalt selskab (INLACO) og
bemanding af bl.a. M/V ERRIA VIETNAM.*
- *Forhandlinger om overtagelse af lille lokalt tankskibsrederi med
henblik på overtagelse i 2008.*
- *Forhandlinger om samarbejde omkring transport af kemikalier i bulk
lokalt i Vietnam.*
- *Forhandlinger om etablering af containerfeederfart med indiske
interesser omkring Mumbai*

*Alt sammen ting der ikke ville have været muligt, hvis vi først i dag skulle
etablere os uden at have gået den hårde vej siden den spæde start i 2003.*

Saigon Shipping J/S Company

*Saigon Shipping J/S Company fik i 2007 et tilfredsstillende overskud før
skat på 1,2 mUSD.*

*ERRIA øgede sidst på året sin ejerandel af SSSCo øges til 34,190% ved køb
af TBS Groups 930.000 SSSCo aktier.*

Yderligere 3,5 hektar land er købt med henblik på opførelse af yderligere et warehouse og etablering af J/V med Mitsui fra Japan beliggende i Thu Duc og som nabo til bestående warehouses.

Der er overtaget 2 nybyggede riversteamers til lokal container transport, som led i genvinding af positionen som total logistik- leverandør i et container koncept fra dør til dør. Der overvejes bestilling af 2 yderligere skibe i 2008.

Det 3 år gamle 6500 DWT general cargo skib M/V Saigon Queen har i 2007 sejlet helt problemfrit for det danske rederi T.K.B. Shipping A/S, og der er derfor indgået en nybygningkontrakt for et søsterskib med lidt større kraner på Bason værft i HCMC.

Det sidste af de gamle skibe M/V Duyen Hai er solgt med fortjeneste.

ERRIA sidder på 3 ud af 7 bestyrelsesposter, og det er stadig et spørgsmål til overvejelse, om vi i takt med virksomhedens vækst, fortsat skal øge vore investeringer og indflydelse yderligere i SSCO, da selskabet arbejder temmelig langsigtet på at udnytte de landrettigheder, som det besidder, eller om vi skal benytte platformen til at sætte mere fart i egne direkte investeringer.

Vores totale engagement i Vietnam udgjorde ultimo 2007 ca. 49 mio DKK.

Udsigterne for 2008

Bestyrelsen venter resultat- og aktivitetsfremgang også i 2008 og har pt. 2 nybygninger til levering i 2008, nemlig M/T Erria Nimmer og containerskibet M/S Erria Vietnam.

Det har været et travlt år, og det tegner 2008 også til at blive.

Rederiet forventer på koncernniveau at fortsætte investeringer i skibe og forventer en stigning i nettoomsætningen. Væksten i netto-omsætningen forventes at udgøre 8-10%.

Der forventes en vækst i Rederiets primære drift på 10-15% og Rederiet forventer en fremgang i årets resultat i niveauet 10-20%.

Som afslutningen på den mundtlige beretning, vil jeg også gerne takke vore aktionærer for interessen i det forløbne år - og til medarbejdere ombord, på værfterne og på kontorerne overbringe bestyrelsens tak for en god og målrettet indsats.

Jeg vil herefter med dirigentens tilladelse bede Henrik Andersen gennemgå selve regnskabet.

*Kaare Vagner
Formand for Bestyrelsen
Erria A/S*