

Bestyrelsens beretning ved Erria A/S's generalforsamling i Marstal den 29. april 2011.

Mine damer og herrer.

Det glæder bestyrelsen, at Rederiets aktionærer udviser stor interesse for Rederiets aktiviteter i form af fremmødet i dag, hvor vi endnu en gang holder generalforsamlingen i Marstal.

Bestyrelsen må beklageligvis for 2010 aflægge et meget utilfredsstillende regnskab, hvor afviklingen af containerskibene samlet har kostet mange penge, og opsvinget i kemikalietank imod alle internationale prognoser har ladet vente på sig.

Den eneste trøst heri er, at hvis ledelsen ikke gennem målrettet indsats i de øvrige forretningsområder havde skaffet en betydelig indtjeningsfremgang i forhold til 2009, ville vor situation været betydeligt vanskeligere. Alene i Consulting segmentet blev omsætningen mere end fordoblet til 17,2 mio. kr. og resultat før skat steg med 500% til 7,6 mio. kr.

2011 bliver ikke, som i 2010, belastet af afviklingsomkostninger i størrelsesordenen 50 mio. kr., men kemikalieraterne har langt fra nået 2008 niveauet, og vi har derfor i lighed med mange andre rederier anmodet om - og indtil nu - fået afdragshenstand på den resterende flåde minus de 2 skibe, der heldigvis kan betale enhver sit.

Regnskabet er aflagt i henhold til IFRS og efter totalindkomstbegrebet.

Resultatet før skat for Koncernen blev i 2010 på -64 mio. kr. mod -160 mio. kr. i 2009. Tabet kommer fra hovedsegmentet "Skibsreder/-investering".

Resultaterne fra segmenterne "Befragtning", "Ship management", "Consulting" steg derimod samlet til 18 mio. kr. fra 9,9 mio. kr. i 2009.

Koncernen rentebærende gæld til bankerne steg med i alt 67,9 mio. kr. Ud af denne stigning udgør 23,7 mio. kr. aftalte rateindbetalinger til det fortsatte byggeri af 2 stk. 6.800 DWT kemikalietankskibe. De resterende

44,2 mio. kr. er anvendt til afhændelse af 4 af containerskibe samt til at støtte driften i tankskibene.

Koncernens egenkapital ultimo året udgjorde 63,6 mio. kr. mod 123,7 mio. kr. i 2009.

Vi har i dag ca. 685 aktionærer. De fire største aktionærer tegner sig stadig tilsammen for over 67%, mens ca. 2% endnu ikke, trods vedtægtsbestemmelsen, er navnenoterede.

Kursen faldt fra 22 primo til 18,2 ultimo svarende til en børsværdi på ca. 75 mio. DKK.

Bestyrelsen har fuld forståelse for at markedet fastsætter kursen, men da der er en forholdsmæssigt begrænset handel med aktierne er det ofte sket, at aktiehandler helt ned til 1 stk. har ændret kursen og dermed børsværdien positivt eller negativt.

Økonomi

Rederiet har fået opdateret sit regnskabssystem til en nyere version, hvilket har bevirket at arbejdet med rapportering, herunder udarbejdelse af årsrapporten er mere effektivt. Opdateringen har ligeledes medvirket til effektiviseringer i økonomiafdelingen.

Rederiet har opretholdt sin målsætning om tæt dialog med investorerne i K/S'erne og afholdt 2 investormøder - et den 7/4-2010 og et den 9/9-2010. Disse investormøder blev afholdt på tværs af K/S'erne, således at investorerne havde mulighed for at få en opdatering på alle K/S'ernes drift og økonomi.

Rederiet har også i 2010 haft en positiv og tæt dialog om skibene med vore hovedbankforbindelser.

Jeg kan roligt sige, at det ikke har været nogen nem øvelse, men vi har fra Rederiets side fundet det nødvendigt at bede bankerne yde K/S'erne afdragshenstand på skibsfinansieringen.

I 2009 indgik vi en samlet aftale med de 2 hovedbanker om afdragshenstand i et år, således at der først skulle betales afdrag igen pr. 3. kvartal 2010. Der er efterfølgende fortsat givet afdragshenstand på de skibslån, hvor det var nødvendigt.

For 2 af skibene (ERRIA Anne og Ingrid Jakobsen) har der kunnet indgås fornuftige charteraftaler, og disse 2 skibe kan nu finansiere deres afdrag.

I de øvrige K/S'er (med afdragshenstand) er hovedstolen i sagens natur uændret, hvilket er uholdbart i længden. Men det skal holdes op imod, at en stor del af de rederier, vi konkurrerer imod, også har fået lignende eller bedre afdragsordninger.

Dette giver en anden konkurrenceplatform, som vi må tilpasse os.

I tillæg til arbejdet med likviditeten i K/S'erne, har der også været dialog med Danske Bank omkring driftslikviditet til Erria A/S.

Samlet set har den positive likviditet fra de 3 segmenter (Consulting, Befragtning og Ship Management) ikke været tilstrækkelig til at opfylde ERRIA's andel af indbetalingskravene til K/S'erne, og derfor har Rederiet haft behov for forøget kreditfacilitet hos Danske Bank.

Der har gennem 2010 været afholdt en række møder, hvor vi har drøftet Rederiets situation med banken. Resultatet heraf har været, og er ligeledes i indværende stund, at Danske Bank har stillet nødvendig driftslikviditet til rådighed i henhold til Rederiets samlede likviditetsbudget og – prognoser.

Rederiet har også opmærksomheden rettet mod skibenes reelle markedsværdi, og om markedsværdien ligger over eller under de bogførte værdier. ERRIA har – ligesom mange andre rederier – gennem årene anvendt uafhængige mæglervurderinger som indikation på, om skibenes markedsværdi har "kunnet holde vand" i forhold til de bogførte værdier.

Som en konsekvens af de meget få skibshandler i vores segment i 2009 og 2010 har Rederiet erfaret, at mæglerne ikke har haft salgsdata at læne sig op ad, og i konsekvens heraf har mæglerne enten ikke ønsket at afgive

skibsvurderinger, eller er fremkommet med meget løse værdiansættelser. Derfor har ERRIA i lighed med andre rederier valgt at afprøve holdbarheden af de bogførte værdier, ved at teste disse gennem en diskontering af det fremtidige cashflow i skibene. Disse impairment tests har udvist en nutidsværdi pr. skib, som er i overensstemmelse med Rederiets bogførte skibsværdier.

På baggrund heraf har Rederiet valgt at konkludere, at der ikke er behov for at nedskrive på skibenes værdi, og revisorerne fra PWC er enige i vores konklusion.

De 3 største aktionærer har accepteret at forlænge det eksisterende konvertible lån på 20 mio. kr. i yderligere et år. Lånet indgår i de kortfristede forpligtigelser, og forrentes med en rente som er 0,5 % mindre end bankernes niveau.

Finansdirektør Henrik Funk vil, i tilslutning til beretningen, gennemgå hovedtal på moderselskabs- og koncernniveau.

Skibene

Rederiet har på generalforsamlingen i 2010 kommunikeret en ændret strategi. Ændringen har bevirket, at de 4 ældre og ulønsomme containerskibe er afhændet i 2010 med tab. Rederiet fremstår herefter som et kemikalietankrederi med ejer- og delejerskab af 9 kemikalietankskibe, 2 nybygninger samt et enkelt multipurposeskib.

Rederiets hidtidige strategi om salg af andele af skibe i K/S selskaber er ligeledes ændret. Dette bevirker, at selskabet ikke længere arbejder aktivt på salg af K/S andele

Set i bagklogskabens lys må det konstateres, at Rederiets beslutning tilbage i 2007 om bestille 3 topmoderne kemikalietankskibe i Kina belaster Rederiet med en likviditetsbinding på 70 mio. kr. frem til levering i 2011.

Det er tidligere lykkedes selskabets adm. dir. at få det ene skib afbestilt uden

økonomisk tab, men mod mindre modifikationer på de 2 resterende – en øvelse, der har skabt respekt hos andre redere i tilsvarende situation. Rederiet har endnu en gang genforhandlet aftalen med Rushan Shipyard, hvilket resulterede i en reduktion i prisen på 3,2 mio. euro.

Skibene er restfinansierede i Danske Bank, hvilket betyder at den samlede finansiering af skibene er helt på plads.

Jeg vil herefter gennemgå en række af året 2010's vigtigste begivenheder i de enkelte segmenter.

Også i denne periode har Rederiet, som en del af dagligdagen, haft en række begivenheder, der rækker ud over det sædvanlige. Igen i år må det siges at sejlads på Afrika har været udfordrende og har krævet stor omhyggelighed fra besætningernes side.

Vores øgede vagtindsats på skibene har båret frugt. Vi har i 2010 kun haft en enkelt stowaway. Han kom om bord i Pointe Noire, Congo den 24. december. Heldigvis kunne vi landsætte ham igen i Dakar, Senegal et døgn senere.

Den altoverskyggende udfordring i perioden har dog været pirateriet langs Afrikas Horn og i det Indiske Ocean. Desværre har vi set, at pirateri har udviklet sig til en industri, og at piraterne bliver mere og mere sofistikerede.

ERRIA har fra først færd taget denne risiko meget alvorligt, ligesom vores procedurer altid har været fuldt opdaterede. Vi tilstræber at tage forholdsregler der rækker ud over det, som er anbefalet af myndighederne.

I 2010 havde rederiets skibe i alt 14 passager af Gulf of Aden. 2 af disse har været under gruppetransit som er overvåget af MSCHOA (Maritime Security Centre – Horn of Africa). 2 er gennemført med eskorte af krigsskibe mens 10 passager er gennemført som sektortransit, hvor der er allokeret krigsskibe til definerede sektorer i den internationalt anlagte transit korridor. Der har ikke været forsøg på kapringer af ERRIA's skibe.

I år blev der fra politisk side givet mulighed for, at Danske skibe kunne ansøge om tilladelse til at engagere bevæbnede vagter på skibene. Der var på det tidspunkt planlagt 3 passager af skibe under ERRIA management, og der blev ansøgt i overensstemmelse med de nye retningslinjer udstukket af Justitsministeriet. Tilladelserne blev givet efter godt en uge. Faktisk var ERRIA det første rederi som fik denne tilladelse efter de nye retningslinjer.

Ship management

Teknisk management har 15 medarbejdere i Danmark, som forestår drift, bemanning, drift, vetting, dokninger og certificering.

Ultimo 2010 opererede Rederiet ca. 53 skibe, heraf 14 hos datterselskabet Dano Sp.z.o.o. i Stettin.

Udover egne skibe varetager ERRIA ISM/ISPS management på 13 skibe bl.a. for Rederiet Folmer & CO.

Al supply management er koncentreret til Stettin, hvor 10 ansatte gør et godt stykke arbejde, der medvirker til vore forbedrede OPEX tal.

Over de sidste 3 år har vi langsomt men sikkert løftet skibenes rating hos de store olie- og kemikalieselskaber, og det må efterhånden siges, at vi nu spiller i bedste række.

Konkret har vores øgede fokus på vetting og performance, over en treårig periode løftet antallet af oil major-godkendelser med mere end 250%. Det øgede antal godkendelser betyder adgang til større kundesegmenter og alt andet lige bedre charterpriser hos bl.a. Shell, Total og ExxonMobile.

Der har i perioden ikke været væsentlige tekniske problemer med skibene. Dette aflæses tydeligt af vores forsikringsstatistikker. Hvor mange af vores konkurrenter må acceptere stigende rater, er det lykkedes ERRIA, at komme ud af fornyelsesforhandlingerne med en lille reduktion af præmien på kaskoforsikringen. ERRIA's forsikringsstatistik var i året 2010 rekordlav.

Skibenes driftsomkostninger (OPEX) har vi også formået at holde på budget. Ud af 9 tankskibe er de 8 langt under OPEX, og i alt lå skibenes drift 6% under det budgetterede.

Også i 2010 har rederiet fokuseret på miljøet. Rederiet arbejder målrettet på at hele organisationen – til søs og på kontoret - i dagligdagen tænker på miljøet. Vi opsætter målsætninger der sikrer, at vi alle lever op til vores ansvar for at bidrage til et bedre miljø. Vi er stadig af den overbevisning, at vores ISO14000 certificering ikke alene bidrager til at vi lever op til vores interne krav, men at certificeringen rent faktisk bidrager til, at vi vinder flere kontrakter.

Shipdesign og Consulting

ERRIA Consulting fik i 2010 for alvor vind i sejlene, og hvor der ved udgangen af 2009 var i alt 8 ansatte, er der i skrivende stund 19 ansatte, hovedsagligt fordelt på 4 større projekter. Med de nuværende underskrevne kontrakter vil der medio 2011, være 25 ansatte af 6 forskellige nationaliteter fordelt over det meste af verden.

2010 blev året hvor Consultingdivisionen underskrev sin største kontrakt nogensinde, da man underskrev en 4-årig kontrakt med det Venezuelanske olieselskab PDVSA, om tegningsgodkendelse og nybygningstilsyn på 4 stk. aframaxtankere. Alene størrelsen af disse skibe er en rekord i sig selv, da det er de største skibe Consulting til dato har været med til at bygge.

Igennem hele året har ERRIA Consulting arbejdet i Ghana med bygning af 2 nye RO-RO færger, samt renovering af en flydedok. Dette projekt er nu gået ind i sin slutfase, fase 3, hvor færgerne er under færdiggørelse og forventes at stå færdige i februar 2012.

Det Venezuelanske Olieselskab PDVSA, er tilsyneladende meget tilfredse med det arbejde der udføres af Consulting, idet vi i 4 kvartal 2010 blev bedt om at give tilbud på tegningsgodkendelse og tilsyn med bygning af 2 stk. asfalttankere til bygning i Portugal. Denne kontrakt blev indgået og underskrevet i januar 2011.

Året 2010 har for Consulting været tilfredsstillende, med stor aktivitet og et

økonomisk resultat, som må betegnes som værende særdeles tilfredsstillende. Der har i 2010 været fokus på, at optimere og strømline driften, samt ikke mindst, at trimme udgifterne, således at Consultingdivisionen i dag står godt rustet til fremtiden.

Med vor nye internetplatform, deler kunder - Site Offices og Consultings kontor i København alle filer og informationer, således at kunden, uanset tid og sted, online kan følge sine nybygninger, inklusiv rapporter, billeder, og bemærkninger som sendes til værftet.

Befragtning

Ved udgangen af 2010 havde IBEX 14 ansatte i Tyrkiet samt 1 person på Filippinerne, og de befragtede 24 skibe.

På grund af det svage marked samt færre laster har ledelsen besluttet at nedskære antallet af eksterne skibe i kommercielt management. Alle kontrakter er indgået af IBEX, hvilket sikre at vi ikke mister kontrakter ved afgang af tonnage. Derimod er dækningen på kontrakter med egen tonnage øget, nu hvor vi har færre skibe til at håndtere et uændret volumen.

Beskæftigelsen er fordelt med:

26% beskæftiget på længere tid (T/C eller B/B)

19% COA (Contract of Affraightment)

55% Spotmarkedet

2010 har været hårdt, da der har været færre laster og for mange skibe samtidig med, at de større skibe har taget flere part-laster. Vi har derfor valgt at koncentrere os om "niche forretninger" hvor størrelse, bredde, dybgang, længde osv. har stor betydning, og hvor konkurrencen er mindre.

Vi har stadig en meget ung flåde med stor fleksibilitet, som primært er fokuseret i segmentet mellem 3.500 – 11.500 DWT.

IBEX valgte i 2010 ikke at indgå flere længerevarende kontrakter, da markedet har været stagnerende. De fleste befragtere vil se bedre tider, før de forpligter sig. Vi har dog kunnet fastholde alle vore kontrakter fra 2009.

I 2010 er det lykkedes at få beskæftiget følgende skibe på længere certepartier: MT Atlantis Antalya, MT ERRIA Anne, MT Atlantis Almeria, MT ERRIA Helen samt MT Ingrid Jakobsen

Der er stadig en del forespørgsler på vores størrelse af tonnage, selvom der er mange skibe. Med en god besætning, teknisk, befragtning kan der gøres en forskel. Senest vi har set en positiv ændring i markedet, og vi regner med at denne positive udvikling forstærkes i løbet af 2011 og de næste 2-3 år frem.

Bemanning

I løbet af 2010 er der fortaget 875 påmønstringer, hvilket betyder at der i gennemsnit altid har været 5 besætningsmedlemmer undervejs til eller fra et af vore skibe ejet af eller i management hos ERRIA.

Nationaliteter der har gjort tjeneste på skibene fordeler sig ved:

Polen	: 38 %
Baltikum	: 30 %
Danmark	: 23 %

De sidste 9 % repræsenterer søfarende fra Filippinerne, Rusland og Georgien.

Der synes til stadighed at være ”en kamp” om at få kvalificerede søfolk til kemikalieskibene. Umiddelbart kunne man tro, at man blot kunne beskæftige de søfolk der nu er blevet til overs fra tørlastskibene, men en omskoling til kemikalieskibe er ikke altid mulig.

Til trods for, at der ikke var råd til lønstigninger i 2010, har vi oplevet en stor grad af loyalitet blandt de søfolk, vi beskæftiger. I hvert fald har vi ikke i nævneværdig grad mistet søfarende på grund af vores lønniveau.

Vores ”retention rate”, det vil sige vores evne til at fastholde de søfarende, ligger et godt stykke over de rederier, vi til daglig sammenligner os med. Dette kan kun lade sig gøre i en moderne flåde med en stærk organisation på land, der på alle tider af døgnet kan og vil assistere vore dygtige søfolk.

2010 var året hvor hovedoverenskomsterne for de danske søfarende skulle fornyes. Dette lykkedes også for de menige således, at vi kunne forny vores særoverenskomster på dette område. For de danske officerer er der endnu ikke opnået enighed, hvorfor vi stadig afventer et resultat forinden vores særoverenskomster kan fornyes.

Vietnam

Vietnam er trods alle kriser fortsat et land i vækst.

ERRIAs væsentligste engagement i Vietnam er Saigon Shipping J/S Company. Vi har 34,1% ejerandel, og det statslige industriselskab SAMCO ejer 51%. Selskabet har i året også været ramt af de lave fragtrater, og den øvrige drift har ikke bidraget nok til at kunne kompensere herfor.

Ejerskabet af distributionscenter 1 er jvf. kontrakten overgået til SSCO fra Maersk, så nu lejer DAMCO (Maersk Logistic) sig ind til en månedlig husleje. De øvrige kunder er: China Shipping, APL og Evergreen. Distributionscenter 2 vil i 2012 ligeledes blive overdraget til SSCO.

Det er ligeledes glædeligt at det 3. distributionscenter (Sunrise Logistic) som sidste år blev bygget i J/V med japanske Mitsui allerede i det første driftsår har bidraget med et positivt resultat.

Saigon Shipping J/S Company driver 2 nyere 6.800 DWT general cargo skibe samt et system af self propelled barges til flod- og kystnær feeder-service.

SSCOs fokus går mere og mere i retning af landbaserede logistiske operationer, mens rederiaktiviteterne får mindre og mindre betydning.

Det vil kræve betydelige langsigtede investeringer, som der skal søges nye investorer til.

Udsigter for 2011

Den globale økonomi forventes at vokse igen i 2011, og den industrielle produktion af kemikalieprodukter er stigende. Stigende efterspørgsel giver mulighed for bedre gennemsnitsrater, men trods den internationale udfasning af ældre skibe på grund af de nye IMO (International Maritime Organization) bestemmelser, forventes markedet på kort sigt stadig at blive udfordrende. De første måneder af 2011 giver dog for de mindre kemikalietankskibe anledning til forsigtig optimisme fremadrettet.

Der er løbende undersøgt forskellige samarbejdsmuligheder med andre tankskibsredere. For to dage siden kunne vi så offentliggøre, at det konkret har udmøntet sig i en plan, der kan lede til en konsolidering i form af et fællesejet driftsselskab for vore tankskibe med Uni Tankers A/S.

Vi skal naturligvis holde aktionærerne orienterede, hvis disse undersøgelser konkretiseres.

Rederiets segmenter Consulting, Befragtning og Ship management forventes samlet at give en god likviditet og et pænt positivt resultat i 2011.

Rederiet forventer således en væsentlig forbedring i totalindkomsten sammenlignet med 2010, dog stadig negativt for året som helhed. Forbedringen i indsejlingstallene forventes tidligst at slå igennem i slutningen af 2011.

Særlig usikkerhed knytter sig til udviklingen i fragtraterne, USD-kurs og olieprisen.

Afslutning

Ingen kan være tilfredse med 2010 resultatet.

Vi har en topmoderne flåde af kemikalietankskibe, en velfungerende organisation med god faglig og geografisk spredning og velmotiverede medarbejdere, som gør en enorm indsats.

Vi arbejder derfor fortsat på at være en aktiv deltager i den konsolidering, der må forventes i kemikalietankskibssegmentet, og samtidig videreudvikle vore øvrige lønsomme aktiviteter.

En stor tak skal lyde fra bestyrelsens side til direktionen, CMT og øvrige medarbejdere på land og til søs.

Som afslutningen på den mundtlige beretning, vil jeg også gerne takke vore aktionærer for interessen i det forløbne år og forsikre om, at vi alle vil gøre vort yderste for at sikre Rederiet en fornuftig fremgang.

Jeg vil herefter med dirigentens tilladelse bede Finansdirektør Henrik Funk gennemgå selve regnskabet, og senere på dagsordenen under punktet Eventuelt vil Adm. dir. Henrik Andersen knytte nogle bemærkninger til Rederiets fremadrettede indsatsområder.

Kaare Vagner
Formand for Bestyrelsen Erria A/S