

Bestyrelsens beretning ved Erria A/S's generalforsamling i Kastrup den 23. april 2010

Mine damer og herrer.

Det glæder altid bestyrelsen, at Rederiets aktionærer, på trods af bestyrelsen må aflægge et klart utilfredsstillende regnskab for 2009, udviser stor interesse for Rederiets aktiviteter i form af fremmødet i dag, hvor vi for første gang holder generalforsamlingen på Rederiets kontor i Kastrup.

Hovedaktiviteterne ligger naturligvis i Kastrup, men det er værd at bemærke, at vi har spredt ekspertise og ansvarsområder ud til de enkelte afdelinger i Stettin, Istanbul, Carracas, Ho Chi Minh City og - ikke at forglemme - Marstal.

Regnskabet er, som tidligere oplyst, aflagt i henhold til IFRS og efter Totalindkomstbegrebet.

Totalindkomsten blev i 2009 et minus på -155 mio. DKK mod et minus på -25 mio. DKK i 2008. Heri indgår de ikke-likviditetspåvirkende nedskrivninger på skibene på 90,7 mio. DKK, som blev meddelt markedet allerede pr. 30. juni 2009 i forbindelse med halvårsrapporten.

Tabet kommer fra hovedsegmentet ”Skibsreder og skibsinvestering”.

Segmenterne ”Befragtning”, ”Ship management” og ”Consulting” bidrog positivt til totalindkomsten med 9,9 mio. DDK mod 14,3 mio. DDK i 2008 – der var en mindre nedgang i segmentet ”Consulting”, som dog allerede i 2010 vil bidrage mere end tilfældet var i 2008 og 2009.

Koncernen har udvidet sin rentebærende gæld til bankerne med i alt 70,7 mio. DKK samt til storaktionærerne med 20 mio. DKK. Ud af denne udvidelse er 30 mio. DKK anvendt til det fortsatte byggeri af 2 stk. 6.800 DWT kemikalietankskibe. De resterende 60 mio. DKK er anvendt til nedbringelse af skibslån i 4 af containerskibene samt til at støtte driften i tankskibene.

Koncernens egenkapital ultimo året udgjorde 124 mio. DDK mod 287,3 mio. DKK i 2008. Denne væsentlige ændring udgøres af årets negative totalindkomst på -156 mio. DKK samt -8 mio. DKK på afgang af minoritetsinteresserne.

Vi har i dag ca. 684 aktionærer, hvilket er en glædelig stigning på 184 eller godt 35 % siden sidste års generalforsamling. De 4 største aktionærer tegner sig stadig tilsammen for over 67 %, mens ca. 2 % ikke er navnenoterede.

Børskursmæssigt har 2009 heller ikke været et attraktivt år for aktionærene. Børskursen er således fra ultimo 2008 faldet fra kurs 70 til ultimo 2009 til kurs 22 svarende til en børsværdi på ca. 100 mio. DKK.

Imidlertid har Rederiets ejerforhold også været en del af forklaringen herfor. ERRIA's aktier må betragtes som værende illikvide, idet mere end 70 % ligger hos nogle få aktionærer, som betragter dem som en langsigtet investering.

De øvrige aktionærer må derfor være indstillet på, at Rederiets mest betydelige aktieposter indtil videre ikke vil blive sat til salg, og som følge heraf vil der fortsat være en illikvid markedssituation for ERRIA aktien.

2009 blev et hårdt og prøvelsens år for Rederiets administration, aktionærer, skibsinvestorer og Rederiets banker.

Den stramme omkostningsstyring var desværre utilstrækkelig til at kunne kompensere for de stærkt faldende skibsindtægter – først i containersegmentet, men desværre også i kemikalietanksegmentet efterhånden som året gik.

Rederiet havde derfor særlig opmærksomhed på skibsinvestorerne med henblik på det beklagelige faktum, at skibsinvestorerne sammen med Rederiet, jvf. indgåede aftaler, måtte fortage yderligere kontante indbetalinger i de enkelte K/S selskaber i løbet af 2009.

Rederiet har derfor, udover at afholde de sædvanlige bestyrelsesmøder og generalforsamlinger i de enkelte K/S selskaber, også afholdt en række møder med skibsinvestorerne på tværs af selskaberne for at skabe fuld gennemsigtighed.

Vi mener, at vi nu har set det værste for vores hårdt prøvede skibsinvestorer

i denne omgang, og at behovet for kontante indbetalinger i 2010 bliver mindre, end det var i skrækåret 2009.

De 3 største aktionærer ydede jvf. beslutning på den ordinære generalforsamling et konvertibelt lån på 20 mio. DDK, som indgår i de langfristede forpligtigelser. Lånet forrentes med en rente som er 0,5 % mindre end bankernes niveau.

Rederiet havde ligeledes opmærksomhed på at opretholde en informativ og konstruktiv dialog med Fionia Bank, nu NovaBankFyn, og naturligvis med hovedbankforbindelsen Danske Bank, idet bankerne sammen med hovedaktionærerne har været forudsætningen for vores bestræbelser på at refinansiere skibene og sikre den nødvendige driftskapital til moderselskabet.

Refinansieringen af alle skibslån blev aftalt i efteråret 2009, og det betyder, at samtlige kemikalietankskibe i en periode på 1 år alene skal betale renter, men ikke afdrag på skibslån.

Moderselskabet indgik i 2009 også aftale med Danske Bank om finansiering af Rederiets investortilskud til skibene, idet Rederiet i lighed med skibsinvestorerne også har indbetalt forholdsmæssige indskud i skibsselskaberne.

Rederiet er medejer i samtlige ERRIA skibe.

Det skal nævnes, at Rederiet fortsat har en fornuftig og konstruktiv relation med både NovaBankFyn og Danske Bank.

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

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

Det lykkedes selskabets administrerende direktør 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.

Vi står med en helt ny flåde af kemikalietankskibe i et marked, som traditionelt er stabilt, og hvor vi fra 2010 med de nye dobbeltskrogbestemmelser indførelse ser vækst i efterspørgslen på denne type skibe.

Ved udgangen af året var vi medejer af 9 kemikalietankskibe

På container-markedet slog afmatningen fuldt igennem allerede fra 4. kvartal 2008. Denne negative udvikling er i modsætning til kemikalietankskibssegmentet desværre fortsat gennem 2009. Rederiet valgte derfor sammen med skibenes befragter, Hansen og Lange I/S at oplægge 3 af de i alt 4 ældre container-feederskibe vi er medejer af samt aktivt at søge dem solgt.

Bestyrelsen i Erria A/S besluttede ved halvåret at foretage en regnskabsmæssig nedskrivning på skibene på 90,7 mio. DKK – et tal som ved årets regnskabsaflæggelse viste sig at være retvisende jvf. gennemarbejdede impairmenttests udarbejdet på kendte samt forventede forudsætninger. Efterfølgende er både forudsætninger samt skibenes beregnede nutidsværdier revideret og godkendt af revisionen.

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

Jeg vil herefter gennemgå en række af året 2009's vigtigste begivenheder i de enkelte segmenter!

Skibene

Der blev i 2009 ikke købt eller solgt ejerandele i skibe.

Også i denne periode har Rederiet som en del af dagligdagen haft en række begivenheder, der rækker ud over det sædvanlige. Selvom antallet af hændelser med stowaways er blevet betragteligt reduceret i forhold til tidligere år, har vi haft to hændelser. Den ene på ERRIA IDA, hvor man kort efter afgang fandt en stowaway i toppen af livbåden. Efter en snarrådig handling fra kaptajnen blev han sat i land umiddelbart efter. På M/V Vento di Grecale/Caroline opdagede politiet, efter skibets ankomst La Spezia, at

der svømmede 2 stowaways i vandet. Rederiet blev holdt ansvarlig for disse og måtte betale omkostningerne for at få dem hjem igen.

Under ERRIA ANNEs ophold i Koko, Nigeria, fandt der et uorganiseret røveri sted om bord. En gruppe nigerianere bordede skibet med dunke og ville have del i lasten. Da skibet allerede var udlosset, var der ikke noget at komme efter, og efter nogen tid ombord forlod de skibet igen. Kun mindre ting blev stjålet fra skibet, og besætningen led heller ingen overlast i denne forbindelse.

Ud over den finansielle krise er et af søfartens pt. største problemer piraterier langs Afrikas Horn. Dette berører naturligvis også vores skibe.

ERRIA tager denne risiko meget alvorlig og har på baggrund af anbefalinger fra internationale og nationale myndigheder udarbejdet procedurer for passage af området. Rederiets interne forholdsregler rækker ud over de af organisationer og myndigheder anbefalede retningslinjer.

I 2009 havde Rederiets skibe i alt 15 passager af Gulf of Aden. 11 af passagerne foregik med eskorte, de sidste 4 skibe har foretaget en såkaldt gruppe-passage. Der har ikke været forsøg på kapringer af ERRIAs skibe.

Ship management

Ultimo 2009 opererede Rederiet ca. 56 skibe, heraf 13 hos datterselskabet Dano Sp.z.o.o. i Stettin.

Teknisk Management har 16 medarbejdere i Danmark, som forestår drift, bemanning, dokninger og certificering.

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

Ship Management bistod ligeledes Vattenfall med køb og drift af yderligere et pramsystem med 3 slæbebåde.

Al supply management er koncentreret til Stettin, hvor der er 10 ansatte, og vores polske selskab Dano Sp. har lidt upåagtet ved siden af supply managementrollen øget ship management til 12 coastere og ligner mere og

mere vort oprindelige set-up i Marstal.

De foregående år er der fokuseret meget på at optimere forretningsgange og forbedre skibenes performance. Dette er gjort med særlig fokus på de operationelle systemer samt uddannelse og træning af personale både om bord og i land. Denne indsats har givet kontant afkast i form af en væsentlig forbedret vettingstatistik på tankskibene, hvor antallet af olieselskabs godkendelser i 2009 er steget med yderligere 50 % i perioden. Disse godkendelser betyder adgang til større kundesegmenter og alt andet lige bedre charterpriser.

Hvor vi i slutningen af 2008 opererede med et gennemsnit på 12 bemærkninger per skibsinspektion er dette tal nu kommet ned på et gennemsnit på 9,1. Målsætningen for 2010 er at komme ned på 8 bemærkninger i gennemsnit.

Igen i år har vi opfyldt vores mål for Tanker Managers Self Assessment, der er et af olieindustrien krævet selvevalueringssystem, der giver olieselskaberne et retvisende billede af rederens performance og kvalitetsniveau. Vigtigheden af en god og troværdig rating står ikke til diskussion, da det er en afgørende faktor for, om skibene kan løfte laster for de store olieselskaber.

Antallet af Portstate observationer per skib er igen i år blevet reduceret betydeligt. Vi havde i alt 85 inspektioner, og antallet af bemærkninger blev mere end halveret i forhold til antallet af observationer det foregående år.

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.

Skibenes driftsomkostninger (OPEX) har vi også formået at holde på budget.

2009 var jo året, som i Danmark stod i miljøets tegn. Det er vores holdning, at vi alle har et ansvar for at bidrage til et bedre miljø. Derfor har Rederiet også valgt at blive miljøcertificeret. Rederiet analyserer og forsøger at reducere alle de miljømæssige påvirkninger, den daglige drift har på

omgivelserne. Rent kommercielt tyder alt på, at miljøcertificeringer vil give fordele hos de store olieselskaber i fremtiden.

Shipdesign og Consulting

ERRIA Consulting har i år 2009 beskæftiget sig med en række skibstekniske opgaver, herunder dokninger, nybygningstilsyn, ombygninger, inspektioner og generel teknisk rådgivning for danske såvel som udenlandske rederier

For året 2009 som helhed har ERRIA Consulting, som al anden konsulentvirksomhed og rederidrift, haft lavere aktivitetsniveau og indtjening.

Set i lyset af nybygningsstoppet og den stigende konkurrence, som den finansielle krise har medført, har det været nødvendigt, at prioritere markedsføring af Consulting højt i 2009.

Dette har medført en øget interesse for Consulting og har i 2010 resulteret i indgåelsen af vor største consulting opgave nogensinde. Det drejer sig om nybygningstilsyn af 4 Aframax for det Venezuelanske olieselskab PDVSA i de kommende 4 år.

I foråret 2008 indgik ERRIA Consulting en udviklingskontrakt i Ghana, som bl.a. omfatter design og bygning af 2 nye RO-RO færger og renovering af en flydedok.

Fase 1 & 2 er færdiggjort i 2009, hvorefter renovering af dok og bygning af færger er fortsat i 2010 som fase 3.

2009 var også året, hvor Torben Ravn valgte at trække sig tilbage som direktør for Consulting, og ledelsen af Consulting overgik til General Manager Jørgen Thuesen.

2010 ser betydeligt mere lovende ud for ERRIA Consulting end 2009 har været.

Befragtning

Årets bedste positive resultater har IBEX stået for.

I takt med tilgangen af nye befragtningsaftaler i tanksegmentet er IBEX vokset til 15 ansatte i Tyrkiet samt 1 person på Filippinerne.

Vi befragter i dag 29 tankskibe fra IBEX, og antallet vokser stadig. Der var i 2009 en tilgang af 9 nybygninger i kommercielt management.

Alle skibene er bygget i 2000 eller senere og er DOUBLE HULL / IMO 2, hvilket er altafgørende, efter at de nye dobbeltskrogsbestemmelser trådte i kraft 1. januar 2010.

Det har været vores mål at indgå flere samarbejdsaftaler, så vi har ca. 1/3 på Time Charter, 1/3 under kontrakter og 1/3 på spot, hvilket giver den mindste sårbarhed i et ellers stabilt marked, som i 2009 dog var ramt af en indsejlingsnedgang på 15 -20 %.

Som vi oplyste sidste år, har vi sat fokus på de nye muligheder i Sydamerika og Caribien, og ERRIA har åbnet et repræsentationskontor i Caracas til underbygning af denne indsats.

IBEX har primo 2010 indgået en bareboat-aftale med et større Sydamerikansk selskab om et 3-årigt charter af kemikalietankeren ERRIA MARIA.

Det er vores opfattelse, at der fremover igen vil være en særdeles fornuftig efterspørgsel efter moderne specialtankskibe i vores størrelse.

Bemanding

I løbet af 2009 er der fortaget mere end 1.000 påmønstringer, hvilket betyder at der i gennemsnit altid har været 5-6 besætningsmedlemmer undervejs til eller fra et skib i management hos ERRIA.

Set på fordelingen af nationaliteter, der har gjort tjeneste på skibene, fordeles denne ved:

Polen: 34 %

Baltikum: 27 %

Danmark: 17 %

Ukraine: 9 %

De sidste 13 % repræsenterer søfarende fra Filippinerne, Rusland og Georgien.

Desværre blev 3 af vore tørlastskibe, som omtalt, lagt op i 2009, hvilket naturligvis fik indflydelse på vores beskæftigelse af især ukrainske søfolk. Den globale finansielle krise, og den deraf store oplægning af især tørlastskibe, har i høj grad smittet af på antallet af uopfordrede ansøgninger fra søfarende fra især de østeuropæiske lande.

Der synes dog til stadighed at være ”en kamp” om at få kvalificerede søfolk til kemikalietankskibene.

I de seneste år har vi gjort en stor indsats for at beholde vores søfolk. Det er vores helt klare indtryk, at besætningsmedlemmerne i stadig højere grad, føler sig som en del af ”ERRIA-familien”, og dette er en afgørende faktor for, at vi kan beholde vores kvalificerede søfolk.

Vi måler ”Retention rate” for vores officerer. I perioden havde vi en retention for Senior Officer på 94 % og for hele officersgruppen på 84 %. Begge tal må siges at være meget tilfredsstillende.

I begyndelsen af 2009 blev det klart meldt ud, at der ikke var råd til lønstigninger i 2009 - det samme gør sig gældende for 2010. Der synes at være en vis forståelse for dette blandt de søfolk, vi beskæftiger, og vi har ikke i nævneværdig grad mistet søfarende på grund af vort lønniveau.

2010 er året, hvor overenskomsterne for de danske søfarende skal fornyes. Umiddelbart ser forhandlingerne ikke ud til at blive nemme, og situationens alvor aflæses måske bedst med arbejdsgiverorganisationers krav om, at lønningerne efter forhandlingerne skal være de samme som i år 2006!

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 %.

SSCO har netop taget det tredje distributionscenter i brug i frihandelszonen Thu Duc i Ho Chi Minh City. Der er tale om Sunrice Logistics 6.500 m² store lagerfacilitet, som drives af SSCO og ejes i samarbejde med japanske Mitsui. Det overskydende land er frasolgt med en gevinst på 700.000 USD i første kvartal af 2010. SSCO forventer mere end en fordobling af resultatet i 2010.

Tilbage af skibe har SSCO 2 velfungerende 6.800 DWT general cargo vessel samt et system af self propped barges til flod- og kystnær feeder-service.

ERRIAs investering i SSCO udgør ca. 51 mio. DKK.

Udsigter for 2010

Som en ny service og et supplement til "ERRIA NEWS" har vi siden 1. januar 2010 på hjemmesiden under rubrikken "Latest news" løbende informeret om forskellige begivenheder og tiltag, som vi føler, kan have interesse for vore aktionærer.

Siden februar har der i disse meddelelser kunnet spores den fremgang, vi ser på alle felter undtagen de oplagte containerskibe.

Rederiet har besluttet at afhænde de 4 ældre containerskibe, men med den nuværende markedssituation forventes et salg af skibe ikke at give avance.

Den globale økonomi vokser igen i 2010, og den industrielle produktion af kemikalieprodukter er stigende. Stigende efterspørgsel giver mulighed for bedre gennemsnitsrater, men trods den internationale udfasning af ældre skibe pga. de nye International Maritime Organisation (IMO) bestemmelser forventes markedet på kort sigt stadig at blive udfordrende. De første måneder af 2010 giver dog for kemikalietankskibene anledning til behersket optimisme.

Aktiviteterne kan fortsat udvise sæsonudsving, der er påvirket af verdenshandelen på de nichemarkeder, hvor Rederiet opererer.

På baggrund af driftsbudgettet for 2010 med forventning om stigende

fragtrater, planlagt realisation af udvalgte finansielle og materielle aktiver samt et fortsat tæt samarbejde med de 2 hovedbankforbindelser er det bestyrelsens vurdering, at Erria A/S's likviditetsberedskab vil være tilstrækkeligt til at dække det løbende kapitalbehov i 2010.

Ovennævnte forhold bevirker, at forventningerne til 2010 fortsat vil være behæftet med en vis usikkerhed, og at Rederiet derfor først i 2011 forventer positiv totalindkomst.

Ingen kan være tilfredse med 2009 resultatet, og det er en ringe trøst, at det har set værre ud for mange af vore kollegaer.

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

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

Som afslutning på den mundtlige beretning vil jeg også gerne takke vores aktionærer for interessen i det forløbne år og forsikre om, at vi alle vil gøre vores 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 administrerende direktør Henrik Andersen knytte nogle bemærkninger til Rederiets fremadrettede indsatsområder.

Kaare Vagner
Formand for Bestyrelsen
Erria A/S