



CONCORDIA MARITIME

DELÅRSRAPPORT 1 JANUARI – 30 SEPTEMBER, 2007

- Nettoomsättning MSEK 339,3 (256,4)
- Resultat efter skatt MSEK 31,5 (48,0)
- Resultat efter skatt per aktie SEK 0,66 (1,01)

- Produkttank redovisar trots en svag marknad ett rörelseresultat (EBIT) för det tredje kvartalet om MSEK 21,7. Stortank redovisar ett rörelseresultat (EBIT) för det tredje kvartalet om MSEK -6,1.

- Prognos för 2007: Resultat före skatt MSEK 65 motsvarande SEK 1,36 per aktie



Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi noterat på OMX Nordiska Börs i Stockholm. Rederiet har beställt tio tankfartyg som byggs enligt MAX-konceptet. P-MAX är produkttankfartyg på cirka 65 200 dwt. MAX-konceptet innebär att fartygen är byggda för största möjliga lastförmåga på grunda vatten. Fartygen har ett helt nytt koncept för säkrare oljetransporter med dubbla maskiner i två helt separata maskinrum, dubbla roder och styrmaskiner, två propellrar och dubbla kontrollsysteem. www.concordia-maritime.se

Innovation and Performance Vår affärsidé är att generera vinst genom att tillgodose våra kunders behov av säkra och kostnadseffektiva tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.

VDs Kommentar

VERKSAMHETEN HAR UNDER tredje kvartalet gått planenligt. Totalt har MUSD 4,8 EBITDA genererats under tredje kvartalet, MUSD 12,1 ackumulerat under 2007.

P-MAX-fartyget *Stena President*, som är nummer fem i serien, levererades i slutet av september och gick direkt in på sitt tioåriga tidsbefraktningsskontrakt med Argo Shipping.

Nästa nybygge är *Stena Perros*. Detta fartyg beräknas kunna levereras under december, cirka två månader tidigare än ursprunglig plan.

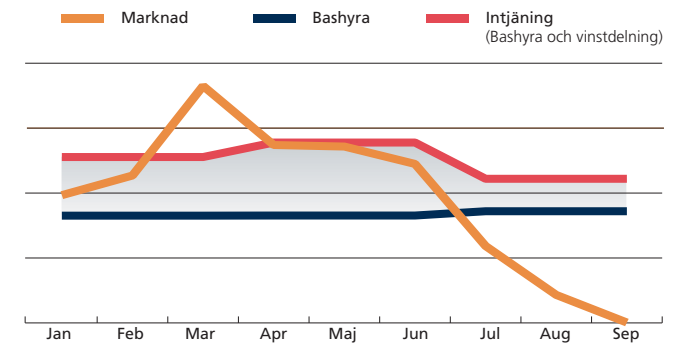
Vigår således in i 2008 med en flotta av sex P-MAX-fartyg i trafik, samtliga med sysselsättningen säkrad med långa kontrakt. Dessa fartyg beräknas, tillsammans med övriga aktiviteter, generera, som tidigare angivits, en EBITDA på MUSD 30–38.

» För resultat och kassaflöde per segment se sidan 7

Tankmarknaderna har varit mycket svaga under tredje kvartalet, lägre än på flera år. Även om det var en väntad säsongsmässig nedgång var den kraftigare än vi sett tidigare år och någon nämnvärd förstärkning inför vintersäsongen har ännu inte skett. Men marknaden förväntas stärkas under resterande del av året och vår prognos på MSEK 65 bygger på att så sker. Det är viktigt att framhålla att Concordia Maritime påverkas i mindre utsträckning av en svag marknad, då alla nuvarande fartyg sysselsätts på långa kontrakt med fasta intäkter. Viss påverkan på resultatet har marknadsnivåerna då det i några kontrakt ingår vinstdelnings-klausuler, dvs. i en stark marknad tillfaller en del av intäkterna utöver basfrakten oss (se illustration till höger).

» För Prognos 2007 se sidan 8

Intjäning (Bashyra och vinstdelning)





Concordia Maritimes fartygsflotta

Klass	Fartyg	År	dwt	Sysselsättning (vid leverans)
P-MAX	<i>Stena Paris</i>	2005	65,200	TOTAL, fem plus två år
	<i>Stena Provence</i>	2006	65,200	TOTAL, fem plus två år
	<i>Stena Primorsk</i>	2006	65,200	Argo Shipping, tio år
	<i>Stena Performance</i>	2006	65,200	Hess, fem år
	<i>Stena President</i>	2007	65,200	Argo Shipping, tio år, leverans kvartal 3, 2007
	<i>Stena Perros</i>	2007	65,200	TOTAL, fem år, leverans kvartal 4, 2007
	<i>Stena Progress</i>	2009	65,200	TOTAL, fem år, leverans kvartal 4, 2009
	<i>Stena Polaris</i>	2009	65,200	Öppen, levereras kvartal 4, 2009
	<i>Stena Penguin</i>	2010	65,200	Öppen, levereras kvartal 4, 2010
	<i>Stena Premium</i>	2010	65,200	Öppen, levereras kvartal 4, 2010
Panamax	<i>Stena Poseidon</i> (50%)	2007	74,500	Neste Shipping, tio år
	<i>Palva</i> (50%)	2007	74,500	Neste Shipping, tio år
V-MAX	<i>Stena Vision</i>	2001	313,000	Tidsutbefraktad till slutet av 2010
	<i>Stena Victory</i>	2001	313,000	Tidsutbefraktad till slutet av 2009
			1,427,000	

Sammanfattning av verksamheten

Produkttank

Under de första nio månaderna har fyra P-MAX-fartyg varit i drift; *Stena Paris* och *Stena Provence* för TOTAL, *Stena Performance* för Hess och *Stena Primorsk* för Argo Shipping. I slutet av september levererades *Stena President* från Brodospit-varvet och kommer under nästa kvartal gå i trafik för Argo Shipping. Operationen av fartygen har fungerat väl.

Under det andra kvartalet tecknades ett nytt femårsavtal med TOTAL. Denna gång för P-MAX-fartyget *Stena Progress*. Samtidigt blev tidigare tecknade avtal för fartygen *Stena Paris* och *Stena Provence* förlängda med två år. TOTAL har nu en sammanlagd avtalstid om 24 år med Concordia Maritimes tonnage.

Stena Perros beräknas levereras, från varvet i Kroatien, före årsskiftet 2007/2008. Detta fartyg ingår i ovan nämnda avtal med TOTAL.

De två Panamaxfartygen *Stena Poseidon* och *Palva*, som Concordia Maritime äger i ett joint venture med Neste Shipping, levererades under det första kvartalet. Operationen av fartygen har fungerat väl och de har huvudsakligen sysselsatts i transatlantisk trafik från Neste Oils raffinaderi i Borgå, Finland.

Den svaga marknaden under det tredje kvartalet påverkar vinstdelningen i vissa kontrakt. Segmentet redovisar ett EBITDA på MUSD 5,6 under kvartalet (se segmentredovisningen).

Stortank/VLCC

Stena Victory och *Stena Vision* är fortfarande befraktade från Arlington Tankers till Sunoco. Kontrakten med Sunoco löper fram till slutet av 2007 respektive 2008. Därefter går fartygen på kontrakt till Lukoil i två år, dvs till slutet av 2009 respektive 2010. Vid tillbakaleverans från Lukoil har Concordia Maritime två respektive tre stycken 12 månaders optioner. Concordia Maritime har i kontrakten med Lukoil lämnat en 12 månaders option per fartyg.

Den rapporterade skadan på *Stena Visions* reduktionsväxel är sedan slutet av juni åtgärdad. Totalt har MSEK 17,9 belastat segmentets rörelseresultat 2007.

I tvisten mellan Concordia Maritime och Halliburton, avseende en fartygsförsäljning år 2000, träffades en slutlig uppgörelse under det första kvartalet som medför en belastning om MSEK 9,8 på segmentets rörelseresultat.

Under det tredje kvartalet redovisar segmentet ett negativt EBIDA om MUSD -0,8 (se segmentrapporteringen). Detta till följd av försäkringsåtaganden i samband med anlöp i Nigeria.

Fraktmarknaden

Det tredje kvartalet inom såväl produkttankmarknaden som VLCC-marknaden kännetecknas generellt av en säsongsmässig nedgång. Nedgången började redan med ett fall i månads-skiftet juni/juli. Man kan konstatera att detta är den djupaste nedgången i fraktratinivåer på flera år. Fraktnoterings gjordes som knappt täckte ett fartygs dagskostnader (tex. besättning, försäkring, underhållskostnader). September slutade med en viss återhämtning men fortfarande är marknaden långt ifrån vårens nivåer, fraktraterna för en produkttanker låg i slutet av det tredje kvartalet omkring 12 000 USD per dag (motsvarande siffra i slutet av juni var 24 400 USD per dag) och en VLCC noterades runt 35 000 USD per dag (42 000 USD per dag).

Utsikterna för det fjärde kvartalet är positiva men förväntningarna ligger generellt lägre än vad marknaden gav under första och andra kvartalet. Derivatmarknaden för en produkttank i transatlanttrafik handlas under 20 000 USD per dag för det fjärde kvartalet.

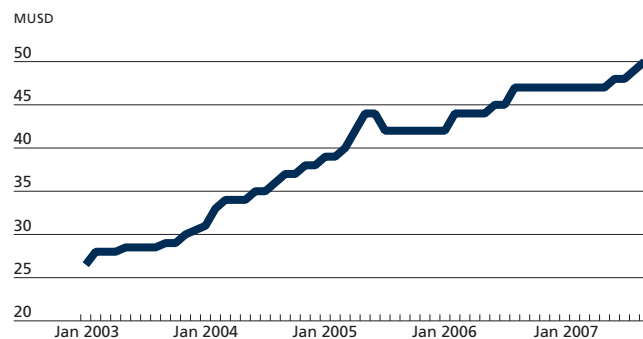
Bensinlagren i USA är mycket låga vilket borde leda till en snar efterfrågeökning. OPEC har beslutat att öka sin produktion med 0,5 miljoner fat om dagen från 1 november för att kunna möta den förväntade efterfrågeökningen i och med vintersäsongen. Mäklare väntar som vanligt stigande fraktrater under kommande vintersäsong.



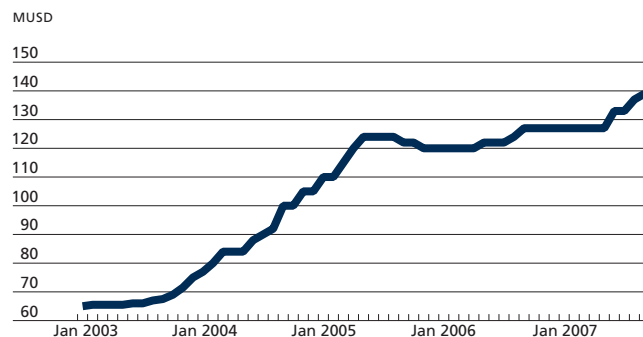
Varvsmarknaden

Varvspriserna har stagnerat och förefaller ligga kvar på MUSD 135 för en VLCC och MUSD 50 för ett MR-fartyg (med leverans 2011). Andrahandsmarknaden för tankfartyg, som sedan en tid noteras högre än nybyggnadspriserna, har för första gången på ett antal år noterats nedåt (om än få rapporterade avslut). Detta kan vara en följd av den vikande fraktmarknaden, men det är för tidigt att säga om det är en trend. Ett standard MR-fartyg värderas runt MUSD 50. P-MAX-fartygen är unika i sin design med bland annat betydligt större lastintag och skall därför inte jämföras med standardtonnage. Externa skeppsmäklares värderingar ligger i spannet MUSD 60–70.

Nybyggnadspriser MR

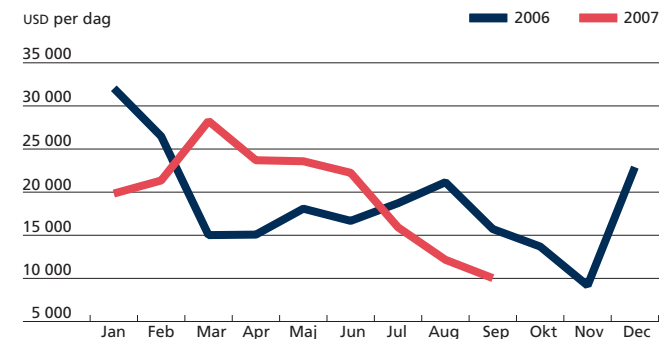


Nybyggnadspriser VLCC

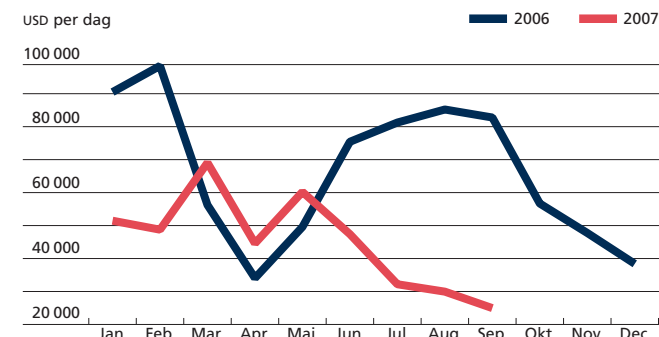


Källa: Fearnleys

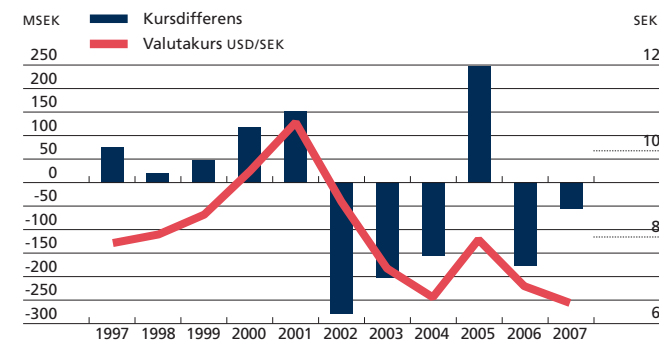
Intjäning MR



Intjäning VLCC



Kursdifferens mot eget kapital



Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Omsättningen var MSEK 339,3 (256,4). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 31,1 (54,3). Resultat efter skatt var MSEK 31,5 (48,0) vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK 0,66 (1,01).

Tredje kvartalet

Omsättningen under tredje kvartalet var MSEK 114,6 (103,1). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 15,5 (31,3). Resultat efter skatt var MSEK 9,0 (29,3) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,19 (0,61).

Likviditet och finansiering

Koncernens disponibla likvida medel inklusive outnyttjade krediter uppgick 2007-09-30 till MSEK 460,2 (2006-12-31 uppgick siffran till MSEK 493,8).

Investeringar

Investeringarna har under de första nio månaderna varit MSEK 564,4 (703,7) och avser förutom slutbetalningar vid leverans även förskottsbetalningar samt projektkostnader för fartyg i beställning.

Eget kapital

Eget kapital per aktie är SEK 33,88 (34,96). Kursen SEK/USD 2007-09-30 var 6,48 (2006-12-31 var den 6,87). Kronans stärkning gentemot dollarn sedan årsskiftet har minskat det egna kapitalet med MSEK -55,7 (-106,6). Detta motsvarar SEK -1,16 per aktie (-2,23). Totalt är MUSD 135 säkrat mot kronan på termin (se avsnittet nedan), vilket utgör cirka hälften av det egna kapitalet. De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som förts direkt mot eget kapital uppgår till MSEK -211,7 (-84,9).

Valuta och valutasäkring

Concordia Maritimes funktionella valuta är USD, dvs. merparten av intäkterna, kostnaderna och balansräkningen är nominellt i USD. Kursutvecklingen som varit 2007 för SEK/USD har medfört att bolagets resultat, trots att det i US-dollar är oförändrat, i svenska kronor sett har minskat. Concordia Maritime har valt att använda sig av så kallat eget-kapital säkring, dvs. man skyddar sig mot den valutaförändring som uppstår i eget kapitalet. Bolaget har valt att säkra ca 50%, motsvarande 135 MUSD, av det egna kapitalet. Resultatet av denna säkring redovisas direkt mot eget kapital i posten "Förändring av omräkningsreserv".

I samband med beställningen av fyra P-MAX-fartyg gjordes kassaffödessäkring, USD mot Euro, för framtida varvsbetalningar. Värdeförändringen redovisas direkt mot eget kapital under rubriken "Säkringsreserv". Periodens förändring uppgår till MSEK 51,6 och uppgår nu totalt till MSEK 67,0 (-1,8).

Segmentrapportering Kvartal 1– Kvartal 3					Segmentrapportering tredje kvartalet				
	Stortank	Produkttank	Ofördelat	Totalt		Stortank	Produkttank	Ofördelat	Totalt
Omsättning	132,8	206,5	–	339,3	Omsättning ⁽¹⁾	49,2	65,4	–	114,6
Driftskostnader fartyg	-171,7	-84,1	–	-255,8	Driftskostnader fartyg	-54,5	-27,8	–	-82,3
EBITDA	-38,9	122,4	–	83,5	EBITDA	-5,3	37,6	–	32,3
Kostnadsfördelning ⁽²⁾	-1,5	-9,6	-8,6	-19,7	Kostnadsfördelning ⁽²⁾	-0,5	-2,1	-2,4	-5,0
Avskrivningar	-0,9	-40,8	–	-41,7	Avskrivningar	-0,3	-13,8	–	-14,1
Rörelseresultat	-41,3	72,0	-8,6	22,1	Rörelseresultat	-6,1	21,7	-2,4	13,2

⁽¹⁾ Ca 12% av kvartalets omsättning inom produkttank utgörs av vinstdelning. Ackumulerat utgör ca 18% av omsättningen inom produkttank av vinstdelning.

⁽²⁾ Fördelning av den del av personalkostnader samt övriga externa kostnader som inte är direkt hänförligt till fartygsdrift, dvs så kallad overheadkostnad.



Värdepapper och kortfristiga placeringar

Arlington Tankers

Concordia Maritimes innehav uppgår till 1.534.785 aktier, vilket motsvarar en ägarandel om 10 procent. Aktiekursen 2007-09-30 var USD 24,63 per aktie (2006-12-31 USD 23,37). Innehavet har värderats till marknadsvärde i balansräkningen.

Kortfristiga placeringar

Concordia Maritime har en placeringsportfölj bestående huvudsakligen av företagsobligationer. Det rör sig om överlikviditet som placerats i en portfölj med en förfallostruktur som stämmer väl överens med investeringsprogrammet. I enlighet med IFRS omvärderas dessa till marknadsvärde mot resultaträkningen med MSEK -10,1 (-11,6). Dessa värdepapper ger en avkastning på 7–8% om Concordia Maritime håller dem till förfall (även kallat purchase yield), vilket är avsikten. Den resultateffekt som nämnts är orealiserad och påverkar inte den förväntade avkastningen. Innehaven består av Gazprom, Vimpelcom och DDI Holding.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 39,6 (17,3) varav MSEK 16,5 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 37,8 (14,3). Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjade checkräkningskrediter uppgick till MSEK 479,6.

Prognos 2007

Flottan kommer vid årsslutet att bestå av sex P-MAX och två Panamax-fartyg. Marknadsförväntningarna för helåret 2007 är en återhållsam nedgång jämfört med 2006 års genomsnittliga fraktnivåer. Prognosen för 2007: resultat före skatt om MSEK 65. Detta motsvarar SEK 1,36 per aktie. Kassaflödet (EBITDA) beräknas till ca MSEK 110. Det innebär att för resterande del av 2007 krävs fraktnivåer kring 28 000 USD per dag vilket innebär en markant marknadsförstärkning under det fjärde kvartalet. Varje ändring om +/- 5 000 USD per dag påverkar rörelseresultatet med ca MSEK 5.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Sjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olje- och kemikalieprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av en konjunkturedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden och fraktraterna inom tanksjöfarten kan från tid till annan fluktuer kraftigt. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna kan medföra stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet. Att skydda sig mot en långsiktig konjunkturedgång är svårt. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar vanligtvis mer än raterna på terminsmarknaden. Med stora delar av flottan utkontrakterad på lång sikt är dock Concordia Maritimes känslighet för förändringar i fraktraterna på fem års sikt relativt begränsad.

Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i företagets resultat och kassaflöde till följd av förändringar i valutakurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker har utformats av styrelsen och bildar ett ramverk av riktlinjer och regler i form av riskmandat och limiter för

finansverksamheten. Den övergripande målsättningen är att uppnå en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer. Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust (Hull & Machinery) till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen (Protection & Indemnity) gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt (Loss of Hire). Utöver försäkringarna ovan har Concordia Maritime även tecknat sedvanliga försäkringar för att kunna operera i specifika farvatten. Ett exempel här är COFR-försäkringen (Certificate of Financial Responsibility), vilket krävs för att få operera ett fartyg i amerikanska vatten. COFR utfärdas av US Coast Guard till en operatör (ägare/bareboatchartrare) som har visat att han har finansiell möjlighet att, via försäkringen, betala för oljesanering och oljeskador upp till det belopp som krävs enligt den amerikanska oljeskadelagstiftningen (Oil Pollution Act, OPA 90).

Trots försäkringsskydd mm kommer en skada på ett fartyg eller liknande att medföra kostnader för bolaget. Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime kraftigt. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada Concordia Maritimes varumärke. Ända sedan starten 1984 har bolaget varit profilerat som ett kvalitetsrederi med höga krav vad gäller säkerhet i alla led. Positionen medför extra höga krav på kontroll och ansvar. Att skydda sig för denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet om olycka ändå skulle inträffa. För ytterligare information om risker, se årsredovisningen för 2006.

Närståenderelationer och chartersamarbete med Stena Bulk

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av det närstående bolaget Stena Bulk, som bedriver liknande tankerverksamhet. Därför finns ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent. Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Bulk eller andra bolag inom Stena Sfären:

- » Befraktning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25 procent.
- » Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1 procent.
- » Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management. Ship managementavgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg.
- » Inköp av bunkerolja. Ersättningen baseras på en fast kommission per inköpt ton.
- » Administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta. Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för nybyggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.
- » Kontorshyra och kontorsservice för Concordia Maritimes personal. Ett fast pris per år debiteras.

Samtliga närstående transaktioner sker med marknadsmässiga villkor och priser.

Rapporter och kommande information

Bokslutskommunikén presenteras den 19 februari 2008. Aktuella och historiska rapporter finner ni på bolagets hemsida. Där finns även nyheter och aktuella kommentarer om såväl bolaget som tankmarknaderna.

Rapporten ger en rättvisande översikt av koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som koncernen står inför.

Rapporten har inte varit föremål för revisorns granskning.

Göteborg den 19 oktober 2007

CONCORDIA MARITIME AB (publ)



Hans Norén

VD


Koncernens resultaträkning

(MSEK)	Kvartal 3 2007	Kvartal 3 2006	Nio månader 2007	Nio månader 2006	Helår 2006
Genomsnittlig kurs SEK/USD	6,66	7,23	6,88	7,47	7,38
Nettoomsättning	114,6	103,1	339,3	256,4	381,2
Summa intäkter	114,6	103,1	339,3	256,4	381,2
Driftskostnader fartyg	-69,6	-60,6	-212,8	-181,6	-251,6
Sjöpersonalkostnader	-11,7	-9,0	-30,1	-15,5	-27,4
Övriga externa kostnader	-4,5	-5,3	-25,4	-17,9	-53,5
Personalkostnader	-1,5	-0,7	-7,2	-4,8	-10,0
Avskrivningar	-14,1	-11,5	-41,7	-22,3	-34,0
Summa rörelsekostnader	-101,4	-87,1	-317,2	-242,1	-376,5
Rörelseresultat	13,2	16,0	22,1	14,3	4,7
Utdelningar	6,1	6,6	18,3	19,4	25,9
Ränteintäkter och liknande poster	9,5	12,7	32,2	41,0	53,9
Räntekostnader och liknande poster	-13,3	-3,9	-41,5	-24,7	-36,3
Valutakursdifferenser	0,0	-0,1	-	4,3	4,3
Finansnetto	2,3	15,3	9,0	40,0	47,8
Resultat efter finansiella poster	15,5	31,3	31,1	54,3	52,5
Skatt	-6,5	-2,0	0,4	-6,3	-0,6
Resultat efter skatt	9,0	29,3	31,5	48,0	51,9

Värden per aktie

	Kvartal 3 2007	Kvartal 3 2006	Nio månader 2007	Nio månader 2006	Helår 2006
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat efter skatt per aktie SEK	0,19	0,61	0,66	1,01	1,09
Eget kapital per aktie SEK	33,88	34,96	33,88	34,96	34,09

Koncernens balansräkning i sammandrag

(MSEK)	30 sep 2007	30 sep 2006	31 dec 2006
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	6,48	7,31	6,87
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	1 512,2	1 118,2	1 048,8
Fartyg under byggnad	173,2	177,0	222,3
Finansiella anläggningstillgångar	253,7	285,9	258,3
Summa anläggningstillgångar	1 939,1	1 581,1	1 529,4
Kortfristiga fordringar	253,2	130,7	157,0
Kortfristiga placeringar	402,4	595,5	517,6
Kassa och bank	26,0	38,9	30,2
Summa omsättningstillgångar	681,6	765,1	704,8
Summa tillgångar	2 620,7	2 346,2	2 234,2
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 617,2	1 668,4	1 627,0
Långfristiga avsättningar	10,0	29,7	19,6
Långfristiga skulder	911,3	549,2	528,2
Kortfristiga avsättningar	12,0	31,9	13,1
Kortfristiga skulder	70,2	67,0	46,3
Summa eget kapital och skulder	2 620,7	2 346,2	2 234,2

Stena Poseidon med isklass 1A är specialbyggd för att klara trafik i svåra isförhållanden.



Koncernens kassaflödesanalys i sammandrag

(MSEK)	Kvartal 3 2007	Kvartal 3 2006	Nio månader 2007	Nio månader 2006	Helår 2006
Löpande verksamhet					
Resultat efter finansiella poster	15,5	31,4	31,1	54,4	52,5
<i>Justeringsposter:</i>					
Avskrivningar	14,1	11,5	41,7	22,3	34,0
Resultat vid försäljning kortfristig placering	–	–	–	1,0	0,5
Övriga poster	-9,8	-7,1	-8,4	10,6	14,7
	19,8	35,8	64,4	88,3	101,7
Betald skatt	–	–	–	-1,4	-1,7
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	19,8	35,8	64,4	86,9	100,0
Förändringar i rörelsekapital	39,9	-58,9	18,9	-67,3	-90,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	59,7	-23,1	83,3	19,6	9,6
Investeringsverksamhet					
Fartyg under byggnad	-188,5	-9,4	-564,4	-703,7	-767,2
Investering i finansiella tillgångar	–	1,2	–	-247,2	-238,3
Försäljning av finansiella tillgångar	8,9	34,6	92,2	165,6	198,3
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-179,6	26,4	-472,2	-785,3	-807,2
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	108,2	11,0	414,8	539,7	539,4
Utdelning till aktieägarna	0,0	–	-47,7	-47,7	-47,7
Övrig finansiering	13,1	44,2	16,2	47,3	71,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	121,3	55,2	383,3	539,3	563,5
Periodens kassaflöde	1,4	58,5	-5,6	-226,4	-234,1
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	21,4	-14,7	30,2	280,4	280,4
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	3,2	-4,9	1,4	-15,1	-16,1
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	26,0	38,9	26,0	38,9	30,2

Not 1. Likvida medel består av kassa och bank

Not 2. Kursdifferens hänförlig till:

Likvida medel vid årets början	1,6	1,8	1,8	-20,5	-34,6
Periodens kassaflöde	1,6	-6,7	-0,4	5,4	18,5
	3,2	-4,9	1,4	-15,1	-16,1

Koncernens förändringar i eget kapital

(MSEK)	Aktie- kapital	Övrigt till- skjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	TOTALT
Förändringar januari–september 2007							
IB 2007-01-01	381,8	61,9	-156,0	15,4	35,5	1 288,4	1 627,0
Årets förändring av omräkningsreserv	–	–	-55,7	-0,9	-2,8	–	-59,4
Utdelning till aktieägarna	–	–	–	–	–	-47,7	-47,7
Periodens förändring	–	–	–	52,5	13,3	–	65,8
Periodens resultat	–	–	–	–	–	31,5	31,5
UB 2007-09-30	381,8	61,9	-211,7	67,0	46,0	1 272,2	1 617,2
Förändringar januari–september 2006							
IB 2006-01-01	381,8	138,3	21,7	–	21,3	1 207,8	1 770,9
Årets förändring av omräkningsreserv	–	–	-106,6	–	-1,6	–	-108,2
Utdelning till aktieägarna	–	–	–	–	–	-47,7	-47,7
Periodens förändring	–	–	–	-1,8	7,2	–	5,4
Periodens resultat	–	–	–	–	–	48,0	48,0
UB 2006-09-30	381,8	138,3	-84,9	-1,8	26,9	1 208,1	1 668,4



Flerårsöversikt

	Kvartal 3 2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Resultatposter (MSEK)							
Nettoomsättning	339,9	381,2	254,0	354,0	649,7	768,6	1 334,8
Rörelsens kostnader	-317,2	376,5	312,0	271,2	575,7	877,9	1 043,6
Rörelseresultat	22,1	4,7	-1,8	729,4	58,9	-98,2	292,5
– varav resultat av fartygsförsäljningar	–	–	56,2	646,6	-15,1	11,1	1,5
Resultat efter finansiella poster	31,1	52,5	42,7	740,2	35,1	-142,4	251,9
Kassaflöde från rörelsen	64,4	101,7	20,4	136,2	150,5	40,0	392,1
Balansposter (MSEK)							
Fartyg	1 512,2	1 048,8	304,2	32,5	1 223,9	1907,0	2 544,3
(Antal fartyg)	(6)	(4)	(1)	(1)	(4)	(6)	(9)
Fartyg under byggnad	173,2	222,3	384,7	128,0	55,4	–	–
(Antal fartyg)	(5)	(7)	(6)	(7)	(6)	–	–
Likvida medel och placeringar	428,4	547,8	839,5	1 254,1	40,3	115,2	263,0
Övriga tillgångar	506,9	415,3	368,9	313,4	87,8	216,7	343,0
Räntebärande skulder	891,1	506,2	0,0	0,0	300,7	926,6	1 261,7
Övriga skulder och avsättningar	112,4	101,0	126,4	111,2	80,2	159,3	295,4
Eget kapital	1 617,2	1 627,0	1 770,9	1 616,8	1 026,5	1 153,0	1 593,2
Balansomslutning	2 620,7	2 234,2	1 897,3	1 728,0	1 407,4	2 238,9	3 150,3
Nyckeltal (%)							
Soliditet	62%	73	93	94	73	51	51
Räntabilitet på totalt kapital	3	4	5	47	3	-4	11
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3	5	5	49	3	-4	12
Räntabilitet på eget kapital	2	3	3	56	7	-11	16
Eget kapital per aktie i SEK	33,88	34,09	37,10	33,87	21,51	24,16	33,38

Definitioner: Se årsredovisning 2006. Jämförelsetalen för 2001–2003 är ej omräknade enligt IFRS.

Inbjudan till telefonkonferens

Concordia Maritime inbjuder till telefonkonferens 22 oktober 2007 kl 10:00 CEST. Delårsrapporten presenteras och tillfälle ges till frågor.

Närvarande:

Hans Norén, VD
Göran Hermansson, Ekonomichef

Telefon:

+44 (0)20 7162 0125 alt
+46 (0)8 5052 0114
Konferenstitel: Concordia Maritime

För inspelad version:

Telefon
+44 (0)20 7031 4064 alt
+46 (0) 8 505 203 33

Kod: 769522 (tillgänglig tom 30 oktober)



Göran Hermansson Hans Norén

Kontaktpersoner

Hans Norén, VD
031-85 51 01 eller 0704-85 51 01
hans.noren@concordia-maritime.se

Göran Hermansson, ekonomichef
031-85 50 46 eller 0704-85 50 46
goran.hermansson@concordia-maritime.se

Resultat och balansräkning för moderbolaget

Resultaträkning

(MSEK)	2007-09-30	2006-09-30
Nettoomsättning	39,7	17,2
Driftskostnader fartyg	-10,2	-2,9
Sjöpersonalkostnader	-12,5	-3,7
Övriga externa kostnader	-9,5	-11,0
Personalkostnader	-6,8	-4,6
Planenliga avskrivningar	-13,8	-6,6
Rörelseresultat	-13,1	-11,6
Övriga ränteintäkter och liknande poster	92,7	58,7
Räntekostnader och liknande poster	-41,7	-32,8
Resultat efter finansnetto	37,9	14,3
Skatt	-10,7	-4,1
Periodens resultat	27,2	10,2

Balansräkning

(MSEK)	2007-09-30	2006-09-30
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	439,1	460,2
Finansiella anläggningstillgångar	8,9	31,4
Andelar i koncernföretag	754,2	754,2
Summa anläggningstillgångar	1 202,2	1 245,8
Kortfristiga fordringar	59,6	16,3
Kortfristiga placeringar	61,8	83,1
Kassa och bank	45,5	46,0
Summa omsättningstillgångar	166,9	145,4
Summa tillgångar	1 369,1	1 391,2
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	649,2	602,4
Långfristiga skulder	670,8	500,5
Kortfristiga skulder	49,1	288,3
Checkräkningskredit	–	–
Summa eget kapital och skulder	1 369,1	1 391,2

