

Årsredovisning 2007



Omslagsbilden

Teckningarna i årsredovisningen är målade av barn från barnhemmet Maestral i Kroatien. Teckningarna auktionerades ut vid en välgörenhetstillställning i Split som hölls till förmån för barnhemmet. Varvsindustrin är stor i Kroatien, och barnhemmet stöds av flera aktörer inom varvs- och fartygsindustrin.

Innehåll

2007 i korthet	1
Detta är Concordia Maritime	2
Intjäningsmodellen	4
VD har ordet	6

MARKNADEN

Oljemarknaden	8
Fraktmarknaden	12
Tankflottan och varvsmarknaden	14
Konkurrenter	18
Marknadens drivkrafter	20

VERKSAMHETEN

Flottan	22
MAX-konceptet	25
Kunder	26
Ur mäklarens synvinkel	27
Medarbetare och nätverk	28
Livet ombord	30
Säkerhet och miljö	32

EKONOMISK ÖVERSIKT

Aktien	36
Risk- och känslighetsanalys	39
10 år i sammandrag	42
Nyckeltal	44

EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	45
------------------------	----

KONCERNEN

Resultaträkning	48
Balansräkning	49
Förändring i eget kapital	50
Kassaflödesanalys	51

MODERBOLAGET

Resultaträkning	52
Balansräkning	53
Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	54
Förändring i eget kapital	54
Kassaflödesanalys	55
Noter	56
Revisionsberättelse	73

Bolagsstyrning	74
Styrelse	78
Årsstämma och informationstillfällen	80
Företagsledning	80
Ordlista och adresser	81

2007 i korthet



Netto-omsättning

MSEK 457,2

Nettoomsättningen för helåret 2007 uppgick till MSEK 457,2 (381,2)

Resultat efter skatt

MSEK 62,9

Årets resultat efter skatt uppgick till MSEK 62,9 (51,9)

Resultat per aktie

SEK 1,32

Resultatet per aktie uppgick till SEK 1,32 (1,09)

• Nybyggnadsprogrammet enligt plan

Uppbyggnaden av Concordia Maritimes nya flotta fortsatte enligt plan under 2007. Totalt levererades två nya fartyg av P-MAX-typ och två Panamax, alla byggda vid Brodosplitvarvet i Kroatien.

• Förlängda avtal med TOTAL

I juni tecknades ytterligare ett tidsutbefragningsavtal med det franska oljebolaget TOTAL. Avtalet gäller P-MAX-fartyget *Stena Progress*, med leverans i slutet av 2009. Samtidigt förlängdes charterkontrakten för systerfartygen *Stena Paris* och *Stena Provence* med vardera två år.

• Stena Vision åter i drift

VLCC-fartyget *Stena Vision* togs i juni åter i drift efter lång tid på varv till följd av skada på reduktionsväxeln. Den långa tiden utan sysselsättning medförde en belastning på segmentets rörelseresultat med MSEK 17,9.

• Tvist avslutad

I tvisten mellan Concordia Maritime och Halliburton avseende en fartygsförsäljning år 2000, träffades i början av året en slutlig uppgörelse som medför en belastning om MSEK 9,8 på segmentets rörelseresultat.

Nyckeltal	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Nettoomsättning, MSEK	457,2	381,2	254,0	354,0	649,7	768,6	1.334,6	1.327,6	773,6	1.102,9
Varav resultat från fartygsförsäljning, MSEK	—	—	56,2	646,6	-15,1	11,1	1,5	16,6	—	—
EBITDA, MSEK	91,5	38,7	-1,3	795,5	177,5	89,5	454,4	382,9	57,1	297,7
Resultat efter finansnetto, MSEK	48,0	52,5	42,7	740,2	35,1	-142,4	251,9	227,7	-72,0	114,0
Nettoresultat, MSEK	62,9	51,9	57,2	740,2	77,1	-148,9	231,3	207,3	-62,5	117,3
Investeringar, MSEK	836,7	767,2	492,8	86,3	61,6	—	513,6	351,1	295,7	259,3
Soliditet, %	58	73	93	94	73	51	51	48	38	43
Eget kapital per aktie, SEK	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51	24,16	33,62	26,67	20,03	20,85
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	4	5	6	49	3	-4	12	14	-2	13
Utdelning i procent av resultat, %	76	92	83	19	31	0	12	22	0	12
Resultat per aktie, SEK	1,32	1,09	1,20	15,51	1,62	-3,12	4,85	4,47	-0,96	2,79
Utdelning per aktie, SEK	1,00 ¹⁾	1,00	1,00	3,00	0,50	—	0,60	1,10	—	0,50
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50	11,00	16,00	21,50	11,80	11,50

¹⁾ Föreslagen utdelning

Senaste prognos

Resultat före skatt MSEK 50
(SEK 1,05 per aktie)

Utfall 2007

Resultat före kostnader av engångskaraktär MSEK 75,7
Redovisat resultat före skatt MSEK 48,0 (SEK 1,01 per aktie)

Prognos 2008

Resultat före skatt MUSD 11
(motsvarande ca MSEK 70)
USD 0,23 per aktie (ca SEK 1,47)

Detta är Concordia Maritime

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi som utvecklar, bygger, bemannar och befraktar fartyg åt kunder med höga krav på transportekonomi, flexibilitet och säkerhet. Fokus ligger på kostnadseffektiva och säkra transporter av förädlade oljeprodukter, såsom bensin, diesel och flygbränsle. Concordia Maritime grundades 1984 och företagets B-aktie är sedan dess noterad på OMX Nordiska Börsen Stockholm. Huvudkontoret är beläget i Göteborg.

Affärsidé

Att tillgodose våra kunders behov av säkra och kostnadseffektiva tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.

Vision

Att vara våra kunders första val när det gäller säkra, innovativa och väl utförda tanktransporter som leder till god avkastning, stabil tillväxt och finansiell stabilitet.

Strategin i korthet

- Fortsätta utveckla Concordia Maritimes position som en förstavalspartner inom transporter av olja och oljeprodukter.
- Fortsätta identifiera marknadens behov av effektiva transporter och därefter utveckla fartyg och logistiklösningar baserade på transportekonomi, flexibilitet och ett utvecklat miljö- och säkerhetstänkande.
- Utnyttja den starka finansiella ställningen för nya affärer med rätt timing.
- Fortsätta dra nytta av den unika kompetens som ryms inom Stena Sfären avseende marknadskännedom, skeppsbyggnation och fartygsdrift.

Våra mål

Tillväxt

Mål Minst 10% per år, med bibehållen lönsamhet

Måluppfyllnad 1998–2007 Genomsnittlig tillväxt om 14%

Måluppfyllnad 2007 Tillväxt om 0%

Lönsamhet

Mål Räntabilitet på eget kapital minst 12%

Måluppfyllnad 1998–2007 Genomsnittlig räntabilitet på eget kapital om 11%

Måluppfyllnad 2007 Räntabilitet på eget kapital om 3%

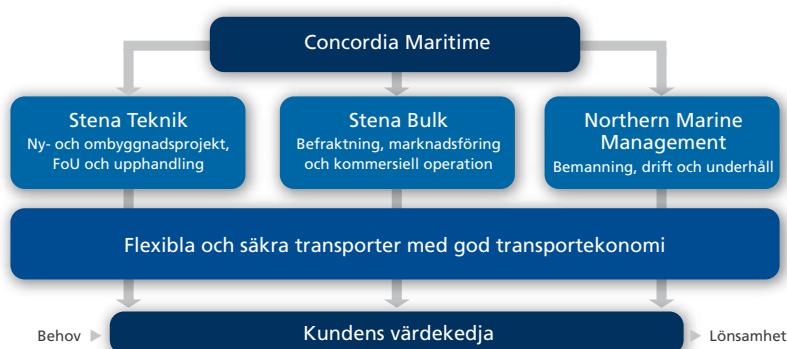
Soliditet

Mål Minst 50% över en konjunkturcykel

Måluppfyllnad 1998–2007 Soliditet om 62%

Måluppfyllnad 2007 Soliditet om 58%

Ett litet bolag i ett stort sammanhang



Concordia Maritime har ett fåtal landanställda och en omsättning på MSEK 457,2. Hur går det ihop? Concordia Maritime äger fartygen, men anlitar tjänsteleverantörer för befraktning, kommersiell operation, bemanning och tekniska frågor.



Stena Primorsk i Stockholms skärgård

Våra kunder

Bland Concordia Maritimes kunder återfinns några av världens största olje- och energibolag. Kundrelationerna präglas av partnerskap, samarbete och långsiktighet. Läs mer om kunderna på sidan 26.

Våra styrkor

Hos Concordia Maritime förenas djup förståelse för den enskilda kunden med världsledande kompetens inom fartygsutveckling, skeppsbyggnation, bemanning, befraktning och kommersiell operation. Därigenom möjliggörs säkra och effektiva transporter. Läs mer på sidorna 22–32.

Vad vi fraktar

Den verksamhetsförändring som genomförts under senare år har inneburit att fokus flyttats från transporter av råolja till frakter av förädlade oljeprodukter. De tolv produkttankers som beställts, levererats och kommer att levereras är samtliga huvudsakligen ämnade för transporter av förädlade oljeprodukter, till exempel bensen, diesel och flygbränsle. Utöver de egna fartygen hyrs dessutom två råoljetankers av det amerikanska rederiet Arlington Tankers. Totalt förfogade Concordia Maritime i slutet av 2007 över tio fartyg.

Våra samarbetspartners

Concordia Maritimes verksamhet bedrivs i nära samarbete med flera företag inom Stena Sfären. Detta innebär att verksamheten kan bedrivas kostnadseffektivt, samtidigt som kunderna får tillgång till Stena Sfärens samlade kunskapsbas. Läs mer om Concordia Maritimes samarbetspartners på sidan 29.

Vår marknad

Den avmattning som inleddes 2006 fortsatte under 2007. Jämfört med 2006 var fraktraterna på såväl stor- som produkttankemarknaden lägre. Kraftigast var fallet på spotmarknaden medan fraktraterna på kontraktmarknaden endast låg något under 2006 års nivåer. Läs mer om marknadens utveckling på sidorna 8–21.

Concordia Maritimes intjäningsmodell

Affärsmodellen för tankrederier är relativt standardiserad. Antingen sysselsätts fartygen i spotmarknaden, det vill säga hyrs ut för en resa i taget, eller genom olika typer av kontrakt. Dessa kan sträcka sig från några dagar upp till, som i Concordia Maritimes fall, flera år.

Intäkterna

För ett rederi som har sina fartyg i spotmarknaden styrs intäkterna helt av marknadens omedelbara utveckling. Går marknaden upp ökar intäkterna, och vice versa om marknaden går ner.

I de fall fartyg kontrakteras ut för en längre period, som i Concordia Maritimes fall, utgörs rederiets intäkt av en i förväg överenskommen **dagshyra** som löper över hela kontraktperioden. Intäktsnivån (och därmed kassaflödet) påverkas därigenom inte på samma sätt av kortsiktiga svängningar i marknaden. Nivån på dagshyran avgörs av kontraktets längd och marknadsläget



vid kontraktets ingång. De flesta rederier använder en kombination av sysselsättning på spotmarknaden och kontrakt för sin fartygsflotta.

I slutet av 2007 var samtliga Concordia Maritimes hittills levererade fartyg utkontrakterade på mellan fem och tio år. I kontrakten för ett antal av

fartygen finns, utöver den avtalade dagshyran, även ett **vinstdelningsförfarande**. Något förklarat innebär detta att kundens intäkter överstigande vissa givna nivåer delas mellan kunden och Concordia Maritime.

Kostnaderna

De största kostnaderna utgörs vanligen av dags-, kapital- och resekostnader.

Till fartygens **dagskostnader** hör kostnader för besättning, försäkringar, periodiskt (dockningar) och löpande underhåll samt reparationer. Dagskostnaderna påverkas huvudsakligen av fartygens kvalitet och hur de sköts av besättningen. I ett rederi är det en självklarhet att ha kontroll över dagskostnaderna. För fartyg som kontrakterats på längre tid finns ibland klausuler som reglerar hyran om dagskostnaderna skulle öka.



Resekostnader utgörs av bränsleförbrukning och hamnavgifter. För fartyg i kontraktmarknaden, som Concordia Maritimes fartyg, står den kontrakterande parten för samtliga resekostnader.

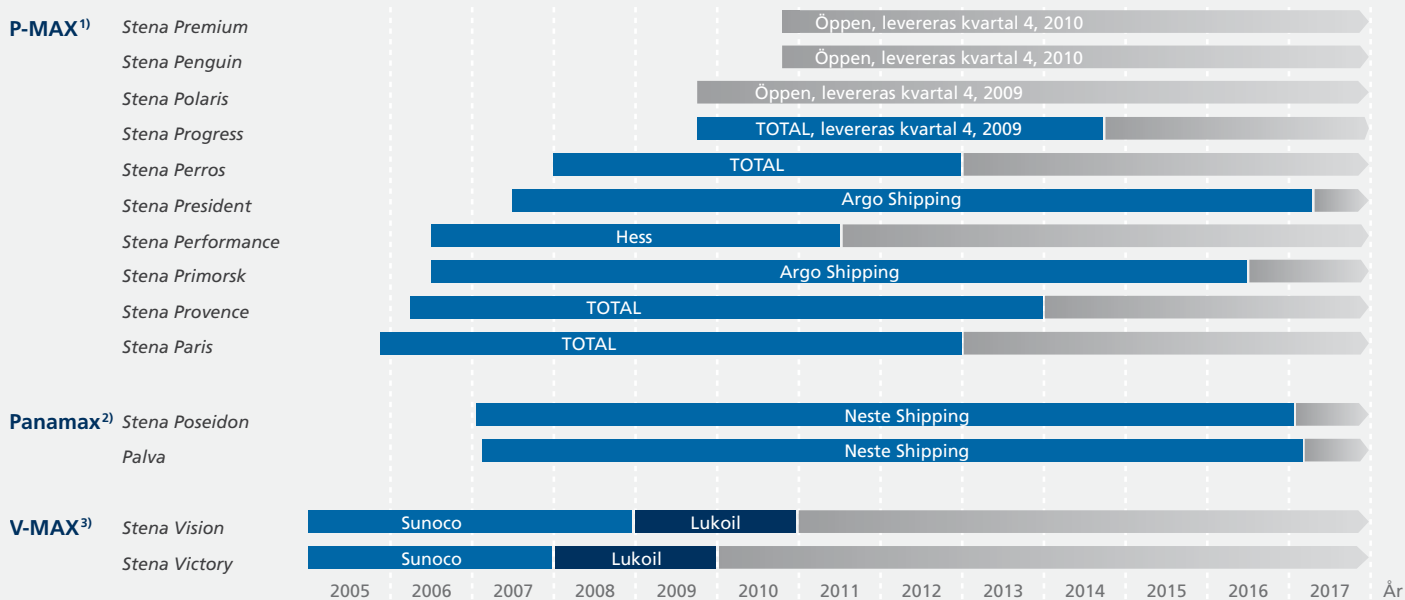
Kapitalkostnader, avskrivningar och ränta, kan uppvisa stora variationer beroende på rederiets kapitalstruktur och belåningsgrad.

Och framförallt – timing!

Fartygspriser, både för andrahandstonnage och vid nybyggnation, varierar i takt med fraktmarknadens svängningar och varvskonjunkturen. Timing är därför av mycket stor betydelse och

påverkar i hög grad fartygets kapitalkostnad och därmed rederiets lönsamhet under lång tid. Som en följd av detta ingår också köp och försäljning i de flesta rederiers affärsidé.

Djupa kundrelationer och långa kontrakt



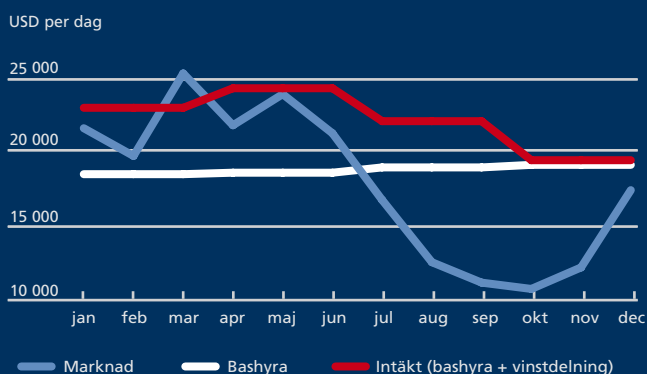
1) Ägd till 100 procent 2) Ägd till 50 procent 3) Inhyrd

Omsättningen under 2007

Till följd av ökat tonnagetillskott ökade Concordia Maritimes omsättning under det gångna året med cirka 20 procent, från 381,2 MSEK till 457,2. Samtliga levererade fartyg i flottan var under 2007 sysselsatta på långa kontrakt med fasta intäktsnivåer. Detta innebär att intjäningsförmågan inte i någon större omfattning påverkats av nedgången i marknaden.

I den mån resultatet ändå påverkats beror det på minskade intäkter från det vinstdelningsförfarande som finns i avtalet för en del av de utkontrakterade fartygen. Dessa har under de senaste årens starka marknad bidragit positivt till den totala intjänningen.

Produkttankflottans genomsnittliga intäkt per fartyg och dag



VD har ordet: Långa kontrakt ger styrka

Uppbyggnaden av vår nya flotta fortsatte under året. Totalt levererades fyra nya fartyg, två av P-MAX-typ och två Panamax, samtliga byggda vid Brodosplitvarvet i Kroatien. Därmed har de fartyg som beställdes 2003 nu levererats. Vi konstaterar att dessa beställningar gjordes vid en gynnsam tidpunkt. Nybyggnadspriserna har sedan dess gått upp med 40–50 procent.

Vårt nybyggnadsteam i Kroatien har nu ett välförtjänt andrum innan arbetet med de återstående fyra P-MAX-fartygen påbörjas om några månader. Dessa fartyg beställdes vid en senare tidpunkt och kommer att levereras i slutet av 2009 respektive slutet av 2010.

Levererade fartyg har opererat väl under året. Under sommaren 2007 tecknades ytterligare ett tidsutbefraktningsavtal med det franska oljebolaget TOTAL. Avtalet gäller ett av fartygen med leverans i slutet av 2009, *Stena Progress*. Samtidigt förlängdes kontrakten för systerfartygen *Stena Paris* och *Stena Provence* med vardera två år. Detta innebär att vi nu har fyra fartyg uthyrda till TOTAL med en sammanlagd återstående kontraktstid på 21 år.

Positivt resultat

Resultatet för helåret uppgick till MSEK 48, vilket var lägre än vad vi räknade med i början av året. Resultatet genererat av vår nya produkttankflotta blev som beräknat. Försämringen beror till största delen på tillkommande kostnader av engångskaraktär i stortanksegmentet, framförallt reparationskostnaderna för tankfartyget *Stena Vision*. Reparationsprocessen var komplex och tidskrävande men fartyget är sedan juni åter i trafik och fungerar väl.

Reparationskostnaderna var betungande men de påverkar inte bolagets ställning i nämnvärd utsträckning, varken operativt eller finansiellt. Dock är det en påminnelse om att fartygsoperation är exponerat mot driftstörningar och avbrott.

Stark sjöorganisation

Cirka 160 personer har sin sysselsättning på våra fartyg just nu. Att rekrytera, utbilda och också behålla kompetenta besättningar är en kritisk framgångsfaktor i vår verksamhet. Detta är också en av de största utmaningarna, då efterfrågan på sjöpersonal inom alla kategorier ökat dramatiskt och kommer att fortsätta att öka till följd av hittillsvarande starka marknader inom i princip alla sjöfartssegment. Tillsammans med vår ship manager Northern Marine Management lägger vi ner mycket kraft och resurser på detta område. Det arbetet kommer att fortsätta.

Effektiv fartygsdrift

Kostnaden för fartygsdrift, som till en stor del består av personalkostnader, är satt under press uppåt generellt i sjöfarten, så också hos oss. Våra intäktsflöden är säkrade och att hålla kostnadsutvecklingen för fartygens drift under kontroll är en av de viktigaste uppgifterna under de kommande åren.



” Vi strävar inte efter att bli störst, men vi strävar efter att vara bäst inom de områden och segment vi verkar.”

Hans Norén, VD

Fortsatt hög transportefterfrågan

Ända sedan toppåren 2004/2005 har tankmarknaden generellt försvagats, dock från höga nivåer. Denna utveckling är ingen överraskning för oss och vi förväntar oss ytterligare försvagning under 2008 och 2009. Även om man kan se nedjusteringar av tillväxttalen på vissa håll i världen är fortfarande efterfrågan på olja och därmed oljetransporter god. Antalet nyleveranser är emellertid mycket stort under de kommande åren. Inom vårt storlekssegment levereras mellan 300 och 350 nya tankfartyg under 2008 och 2009, vilket är cirka 40 procent av existerande flotta. Vår bedömning är att dessa fartyg ej kan absorberas av marknaden utan ett stort tryck nedåt på fraktnivåerna.

2010 träder IMOs förbud av oljetransporter med enkelskrovade fartyg i kraft och då tvingas ett antal fartyg bort från marknaden, och en återställning mot en marknad med balans kan ta sin början.

Innovation och förstklassigt utförande

När man talar om marknadens utveckling och de svaga utsikterna för de närmaste åren är det mycket viktigt att påminna om att det är just detta scenario vi sedan länge har positionerat oss för. Samtliga fartyg i drift är sysselsatta på fasta långa kontrakt och därmed är en bas av intäktsflöden säkrade, oavsett marknad. Vår starka balansräkning och säkrade kassaflöden innebär möjligheter och handlingsfrihet vad gäller nya affärer, inte minst i svaga sjöfartsmarknader.

Concordia Maritime är, sett till marknaden som helhet, en nischaktör. Vi strävar inte efter att bli störst, men vi strävar efter att vara bäst inom de områden och segment vi verkar. Att tillgodose kundernas behov av säkra och kostnadseffektiva tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande är vår affärsidé sedan länge.

Intressanta sjöfartsmarknader

Vi går in i en period med sjöfartsmarknader, som kan bli mycket intressanta och vi har med oss en bärande affärsidé och den handlingsfrihet som stabila finanser och långsiktighet ger.

Med oss har vi också våra mycket kompetenta medarbetare till lands och till sjöss inom såväl vår egen organisation som hos våra samarbetspartners. Dessa är till syvende och sist Concordia Maritimes största tillgång och styrka i arbetet med att fortsätta den goda utvecklingen av bolagets verksamhet.

Göteborg i mars 2008

Hans Norén, VD

Fortsatt hög efterfrågan på olja

Efterfrågan på olja var under 2007 fortsatt hög. Totalt ökade den under året med cirka 1,5 procent, till största delen beroende på hög efterfrågan från Kina och Indien.

Sedan det i mitten av 1800-talet blev möjligt att utvinna olja på ett rationellt sätt, har oljan kommit att inta en central plats i byggandet av det moderna samhället. Med några få undantag har världens samlade konsumtion sedan dess ökat kontinuerligt. Bilindustrins och flygets utveckling gjorde 1900-talet till "oljans århundrade". Mellan 1965 och 2005 nästintill tredubblades världens samlade konsumtion av olja och oljeprodukter, från cirka 30 miljoner fat olja per dag till dagens dryga 85 miljoner fat per dag.

Olja och oljeprodukter utgör idag den enskilt största varugruppen i den internationella handeln. Trots att världens beroende av olja minskat relativt, står den fortfarande för cirka 40 procent av det totala globala energibehovet. Ett högt energiinnehåll i kombination med goda transport- och lagringsmöjligheter har gjort oljan till den ledande globala energiråvaran.

Fortsatt hög efterfrågan under 2007

Den globala efterfrågan på olja följde under 2007 ungefär samma mönster som under de senaste åren. I USA och Europa fortsatte efterfrågan att minska något, medan den i flera utvecklingsländer, inte minst Kina och Indien, ökade kraftigt. Totalt uppgick efterfrågan till 85,7 miljoner fat per dag, en ökning med cirka 1,5 procent jämfört med föregående år. Avmattningen i världsekonomin, ett rekordhøgt oljepris och

avskaffandet av prissubventioner i Asien påverkade efterfrågan endast i begränsad omfattning.

Priset på olja låg i genomsnitt på USD 69 per fat, drygt 16 procent högre än under 2006. I början av november gick priset för första gången någonsin över USD 90 per fat, och i slutet av samma månad nåddes rekordnoteringen USD 91,91 per fat. Den höga nivån höll sedan i sig under återstoden av året och början av 2008. 19 februari 2008 gick oljepriset för första gången någonsin över USD 100 per fat; USD 100,01.

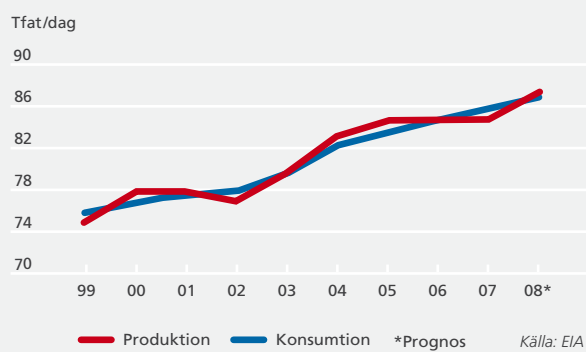
Begränsad produktionskapacitet

Det höga oljepriset under senare år är till stora delar en konsekvens av en hög global efterfrågan på olja i kombination med eftersatta investeringar i ny produktionskapacitet. Under "oljekriserna" på 1970-talet höjdes priset kraftigt, med minskad efterfrågan som följd. För de oljeproducerande länderna inom OPEC innebar detta att en stor del av produktionskapaciteten under lång tid fick stå outnyttjad. I slutet av 1990-talet upprepades historien när OPEC beslutade att höja produktionskapaciteten, samtidigt som Asien gick in i en kraftig lågkonjunktur med återigen minskad efterfrågan på olja. De båda händelserna har starkt bidragit till en försiktighet när det gäller investeringar i överkapacitet.

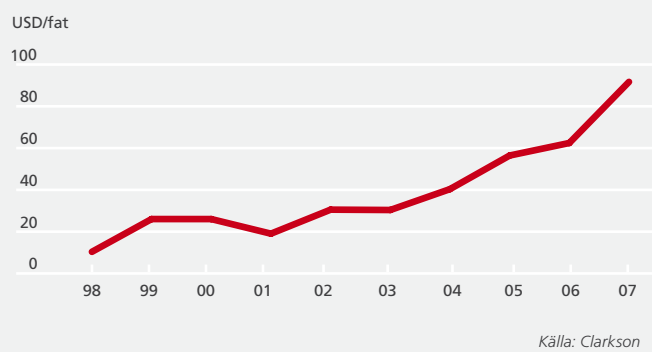
Därtill kan även läggas ett nytt fenomen; brist på raffinaderikapacitet. Hårda



Global oljekonsumtion och produktion



Genomsnittligt oljepris



miljökrav och stora investeringskostnader har medfört att byggnationen av nya raffinaderier inte längre följer samma takt som den ökande konsumtionen av olja.

När efterfrågan är hög och utvinningskapaciteten begränsad tenderar varje hot om störningar i den globala oljetillförseln att ge upphov till stora prisrörelser. Under 2007 drevs priset av flera oljerelaterade geopolitiska händelser, bland annat hot om turkisk invasion i norra Irak samt oroligheter i Nigeria och Mellanöstern.

Internationell handel

Marknaderna för oljeprodukter är sammankopplade i flera internationella oljebörser, vilka hanterar en stor del av prisbildningen mellan köpare och säljare av råoljor och oljeprodukter. De två största oljebörserna är London International Petroleum Exchange (IPE) och New York Mercantile Exchange (Nymex). Oljemarknaden liknar andra internationella råvaru- och finansmarknader. Huvuddelen av handeln på börsen omfattar terminsnoteringar och optionskontrakt. Volymen är här flera gånger större än de fysiska leveranserna

av råoljor och produkter. Noteringarna domineras av kontrakt för omedelbara leveranser eller med någon månads giltighet.

En ändlig resurs

Debatten om hur länge oljan räcker har under senare år intensifierats och även förts fram som ett argument för att priset på olja kommer att vara fortsatt högt. Ett viktigt inslag i debatten har varit när den globala oljeproduktionen kommer att nå sitt maximum, Peak Oil. Detta är den tidpunkt varefter den maximala råoljeproduktionen kommer att minska tills den hanterbara råoljan utifrån ett kostnads- och miljöperspektiv tagit slut.

Att Peak Oil förr eller senare kommer att inträffa är oemotsägligt eftersom olja är en ändlig resurs. Tidpunkten är dock föremål för omfattande debatt. När det gäller upptäckten av nya oljefyndigheter nåddes toppen i början av 1960-talet. Oljeproduktionen i flera länder utanför OPEC och forna Sovjetunionen passerade produktions- toppen ungefär år 2000. Då nådde till exempel Nordsjön sin maximala produktion på sex miljoner fat om dagen.

Bedömningarna av när Peak Oil inträffar skiftar mellan olika aktörer. OECDs expertorgan IEA, International Energy Agency, anser att toppen kommer någon gång mellan år 2020 och 2030, medan bland andra BP, British Petroleum, tror att det sker någon gång mellan 2015 och 2020. Expertgruppen ASPO, The Association for the Study of Peak Oil and Gas, gör en betydligt mer pessimistisk bedömning av tillgången på oexploaterade oljereserver och räknar med en topp före år 2010.

Behovet av transporter kvarstår

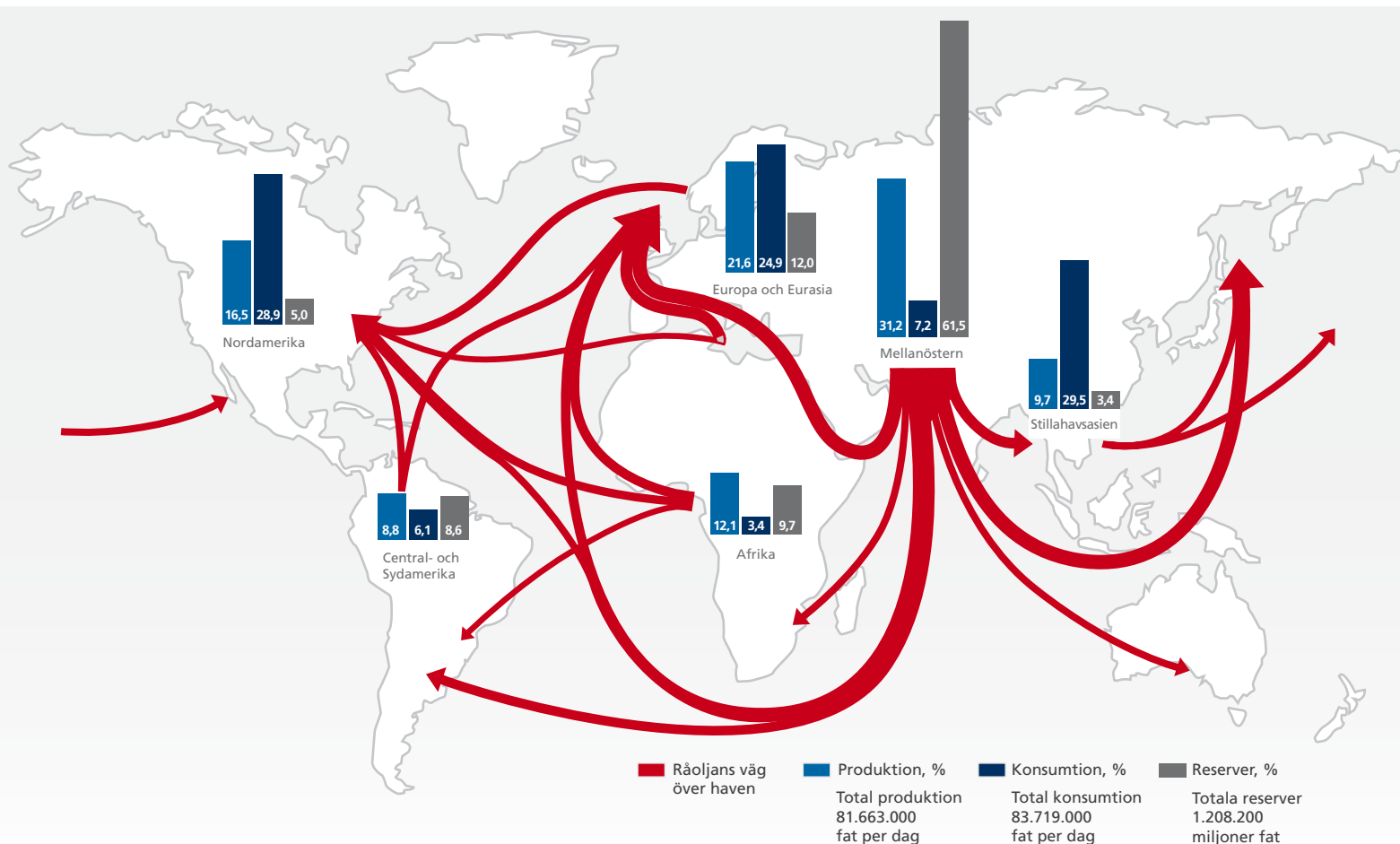
Oavsett var man står i debatten om Peak Oil kommer dock transportbehovet även framöver att vara stort. Den utbyggnad av raffinaderikapacitet som nu pågår sker på platser långt från majoriteten av slutförbrukarna. För en nischaktör som Concordia Maritime, med fartyg konstruerade för specifika behov, innebär detta goda möjligheter till affärer även framöver.

OPEC – central aktör på oljemarknaden

Under 1900-talets inledande årtionden dominerades oljebranschen av ett fåtal stora oljebolag, de så kallade "sju systrarna"¹. Bolagens kontroll över oljetillgångarna grundades på koncessionsavtal med regeringarna i de oljeproducerande staterna, huvudsakligen belägna i Mellanöstern. 1960 bildades OPEC, Organization of the Petroleum Exporting Countries, av fem oljeexporterande länder; Iran, Irak, Kuwait, Saudiarabien och Venezuela. Anledningen var ett ökat missnöje över hur oljeinkomsterna fördelades. OPECs maktposition blev första gången tydlig i samband med Yom Kippurkriget mellan Israel och ett antal arabstater i oktober 1973, då oljepriset steg kraftigt till följd av stoppade leveranser till bland annat USA och Europa.

Även om oljeproduktionen i övriga delar av världen ökat kraftigt sedan 1970-talet står fortfarande OPEC för drygt 40 procent av den totala världsproduktionen. Sett till de totala oljereserverna är andelen ännu högre; totalt förfogar kartellen över drygt tre fjärdedelar av världens samlade oljereserver.

¹) Standard Oil of New Jersey (Esso) (idag ExxonMobil), Royal Dutch Shell, British Anglo-Persian Oil Company (APOC) (idag Anglo-Dutch), Standard Oil of New York (Socony) (idag BP), Standard Oil of California (Socal) (idag Chevron), Gulf Oil (idag huvudsakligen Chevron), Texaco (idag Chevron).



Oljan i världen

Region	Produktion		Konsumtion		Reserver	
	%	Förändr. 96–06	%	Förändr. 96–06	%	Förändr. 86–06
Nordamerika	16,5	–2,5	28,9	13,6	5,0	–41,0
Central- och Sydamerika	8,8	11,7	6,1	13,4	8,5	60,2
Europa och Eurasia	21,6	25,4	24,9	4,7	12,0	88,0
Mellanöstern	31,2	23,8	7,2	35,5	61,5	38,4
Afrika	12,1	34,3	3,4	24,6	9,6	102,1
Stilla-havsasien	9,6	4,3	29,5	29,7	3,4	2,0
Totalt	100,0	16,7	100,0	17,1	100,0	37,7

De största oljeländerna

Största oljeproducenterna			Största oljekonsumenterna			Största oljereserverna		
	TFat /dag	Andel (%)		TFat /dag	Andel (%)		MdrFat	Andel (%)
Saudiarabien	10.859	13,1	USA	20.589	24,1	Saudiarabien	264,3	21,9
Ryssland	9.769	12,3	Kina	7.445	9,0	Iran	137,5	11,4
USA	6.871	8,0	Japan	5.164	6,0	Iraq	115,0	9,5
Iran	4.343	5,4	Ryssland	2.735	3,3	Kuwait	101,5	8,4
Kina	3.684	4,7	Tyskland	2.622	3,2	Förenade arabemiraten	97,8	8,1

Siffrorna baseras på procent av världens totala produktion, konsumtion och bekräftade reserver. Källa: BP Statistical Review of World Energy, juni 2007 samt Sjöfartens bok 2008.

Fortsatt avmattning på fraktmarknaden

Den avmattning som inleddes 2006 fortsatte under det gångna året. Jämfört med 2006 var fraktraterna på såväl stor- som produkttankmarknaden lägre. Kraftigast var nedgången på spotmarknaden medan fraktraterna på timechartermarknaden endast låg något under 2006 års nivåer.

Första halvåret kännetecknades av höga rater för såväl stortank- som produkttanksegmentet.

Tredje kvartalet präglades av en sedvanlig säsongsmässig nedgång. Nedgången var djupare än på flera år. Hårdast drabbades produkttanksegmentet, där fraktraterna mer än halverades jämfört med samma period föregående år. För första gången på flera år gjordes i några fall noteringar som inte täckte fartygets driftskostnader.

Nedgången i marknadsraterna under tredje kvartalet kan till viss del förklaras

av mild väderlek i både Nordamerika och Europa. Frånvaron av oväder och orkaner i Mexikanska Gulfen påverkade också, liksom det kraftiga tillskottet av tonnage.

I november vände marknaden för produkttank upp något till följd av stundande vintersäsong på norra halvklotet. Däremot skedde en snabb och kraftig förbättring i VLCC-marknaden, som överraskade analytiker och prognosmakare. I december månad tecknades till och med enskilda kontrakt för VLCC-fartyg på över USD 300.000 per dag.

Totalt sett lägre fraktrater

Den starka inledningen och avslutningen på året vägde inte upp det mycket svaga tredje kvartalet. För året som helhet låg marknadsraterna på spotmarknaden för transporter av raffinerade oljeprodukter på

nivåer något under de 2006. Intjäningsförmågan pendlade mellan USD 7.000 och USD 40.000. På periodmarknaden låg raterna på ungefär samma nivåer som under föregående år. Marknadsnoteringen för ett treårigt tidsutbefraktningskontrakt låg här på runt USD 22.800 (22.000) per dag.

Omfattande amerikanskt och asiatiskt importbehov

Trots nedgången i marknaden var den underliggande efterfrågan på transporter av både råolja och förädlade oljeprodukter fortsatt hög under 2007. Ett fortsatt omfattande amerikanskt och asiatiskt importbehov hörde till de främsta drivkrafterna. Under det första halvåret gynnades till exempel produkttankmarknaden av ett antal driftstörningar i amerikanska raffinaderier och fortsatt låga bensinlager i

Två segment – två marknader

VLCC

Spot

VLCC-marknadens första halvår var stabilt med en intjäning runt USD 55.000 per dag. Sommaren var mycket svag med en dagsintjäning under USD 30.000 per dag. Den förväntade vinteruppgången kom först i slutet av november. Snittintjäningen för fjärde kvartalet stannade strax över USD 90.000 per dag.

Timecharter

Raterna har med undantag för den kraftiga uppgången under november legat på en stabil nivå runt USD 42.000 per dag för en ettårig charter och runt USD 37.000 per dag för en treårig charter.

Produkt-tanker /MR

Spot

Det första och andra kvartalet 2007 utvecklades starkt med dagsrater mellan USD 20.000–25.000 för att under sommaren vända ner. Utvecklingen på spotmarknaden för produkttankers under kvartal 3 och 4 var svag.

Timecharter

Timechartermarknaden för produkttankers höll sig på stabila nivåer hela året och mötte inte samma nedgång som spotmarknaden under andra halvan av året. Marknadsnoteringen för ett treårigt tidsutbefraktningskontrakt låg här på runt USD 22.800 per dag.

USA, vilket medförde höga fraktrater på transporter av bensin över Atlanten. Även i Kina fortsatte efterfrågan på olja och oljeprodukter att öka. Totalt under året ökade den kinesiska importen med cirka 15 procent.

Energimarknad i balans

Svängningarna i priset på spotmarknaden beror till stora delar på att tillgången och efterfrågan inom oljeenergisektorn i stort sett befinner sig i balans. Något förenklat innebär detta att den olja som produceras inte lagras utan konsumeras. Jämviktsläget innebär att små störningar i produktions-, förädlings- och distributionskedjorna får snabba och omfattande effekter på fraktmarknaden och dess prissättning.

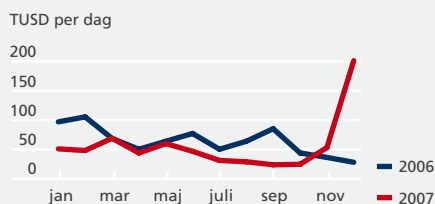
Fortsatt historiskt höga nivåer

Den avmattning som skett under 2006 och 2007 måste ses mot bakgrund av de senaste årens mycket starka marknad. Ökningen i efterfrågan på transporter av olja och oljeprodukter har under de senaste fyra åren varit extremt hög. Bakom utvecklingen står en växande världsekonomi, global högkonjunktur och hög efterfrågan på olja. I kombination med regionala obalanser i tillgång och efterfrågan på olika oljeprodukter har detta resulterat i hög efterfrågan på transportkapacitet, med kraftigt stigande fraktrater som följd.

Precis som oljepriset har priset på transporter av olja och oljeprodukter under de senaste åren legat på rekordhöga nivåer. Sedan 2002 har den genomsnittliga in-

tjäningen på spotmarknaden ökat kraftigt för såväl stortankfartyg som produkt-tankers. Under de senaste fyra åren har den genomsnittliga intjäningen för en produkttanker legat på USD 24.750. Detta ska jämföras med snittet under 1990-talet, då intjäningen låg på knappt USD 12.000 per dag. Inom produkttanksegmentet nåddes toppnoteringar i slutet av 2004 då intjäningen låg i storleksordningen USD 50.000 per dag.

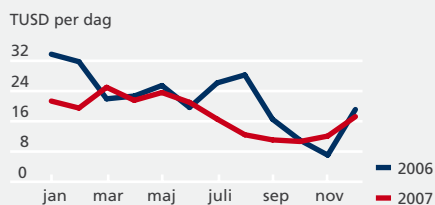
VLCC intjäning 2006 och 2007



VLCC intjäning 1999–2007



Produkttanker/MR intjäning 2006 och 2007



Produkttanker/MR intjäning 1999–2007



Hur påverkas Concordia Maritime av en nedgång i marknaden?

Samtliga Concordia Maritimes levererade fartyg var i slutet av 2007 sysselsatta på långa kontrakt med fasta intäkter och stabila kassaflöden. Tack vare de långa kontrakten minskar beroendet av utvecklingen på spotmarknaden. I kombination med en stark balansräkning innebär detta finansiell handlingsfrihet, inte minst i en vikande marknad, som kan öppna upp för nya affärsmöjligheter.

Tankflottan och varvsmarknaden

En viktig komponent för prisbildningen på tankmarknaden är tillgången på fartyg. Flottans storlek styrs i sin tur av balansen mellan levererade nybyggen och skrotning av äldre tonnage. När efterfrågan på tonnage är hög tenderar nybyggnationen att öka samtidigt som skrotningstakten minskar. När efterfrågan är låg gäller det omvända.

Allt större orderbok

De senaste årens starka marknad märks tydligt även i nybeställningsstatistiken. För femte året i rad fortsatte den globala orderboken att växa under 2007. Totalt växte orderboken med nästan 30 procent, för att i slutet av året omfatta 2.425 tankfartyg om drygt 160 miljoner ton dödvikt. Sett i förhållande till världsfloTTan motsvarar detta rekordhöga 48 procent.

Av fartygen i orderboken utgjorde fartyg för transporter av förädlade oljor, Concordia Maritimes segment, nästan 40 procent av den befintliga produkttankflottan. Mätt i ton dödvikt motsvarade detta 33 miljoner ton dödvikt. Merparten av dessa fartyg kommer att levereras under de närmaste åren.

Andrahandsmarknaden

Även på andrahandsmarknaden var aktiviteten hög. Marknaden följer vanligtvis utvecklingen och prisnivån på nybyggnadsmarknaden. Under 2007 bytte cirka 190 produkttankers ägare, vilket är en ökning med drygt 25 procent jämfört med 2006.

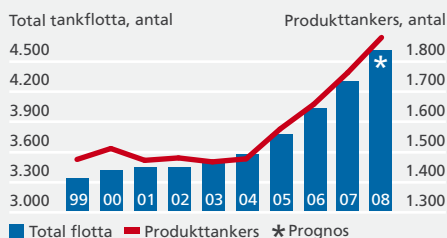
Endast begränsad skrotning

Skrotningstakten styrs i hög utsträckning av tre faktorer, fartygens ålder, konjunkturen på fraktmarknaden samt nya krav och regler. Som en konsekvens av den höga intjäningsförmågan under senare år har skrotningstakten för tankfartyg legat på mycket låga nivåer. Trenden höll i sig även under 2007. Under året skrotades tankfartyg motsvarande totalt endast cirka tio miljoner ton dödvikt (2,8 procent av flottan), vilket är i linje med föregående år.

Rekordstor flotta

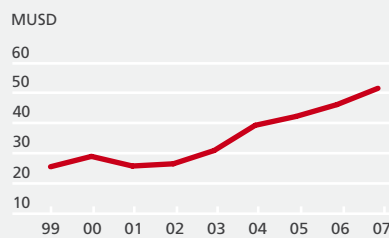
Omfattande nybeställningar i kombination med låga skrotningsnivåer innebar att den samlade världsfloTTan fortsatte att växa under 2007. I början av september 2007 bestod den aktiva tankflottan av 4.578 fartyg om totalt drygt 385 miljoner ton dödvikt.

Tankflottans utveckling



Källa: Clarkson

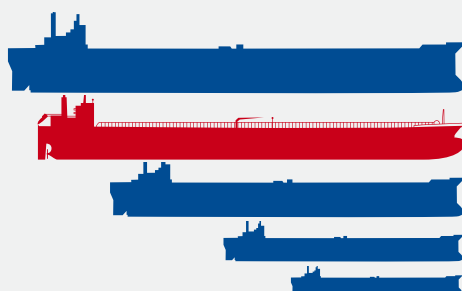
Nybyggnadspriser produkttanker/MR



Källa: Clarkson



Panamax Stena Poseidon



Råoljetankers

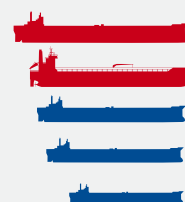
ULCC Ultra Large Crude Carrier
över 320.000 dwt

V-MAX (VLCC-MAX) 313.000 dwt

VLCC Very Large Crude Carrier
200.000–320.000 dwt

Suezmax 120.000–165.000 dwt

Aframax 80.000–120.000 dwt



Produkttankfartyg

Panamax 55.000–75.000 dwt

P-MAX (Produkt-MAX) 65.200 dwt

Medium Range (MR) Ca 40.000–55.000 dwt

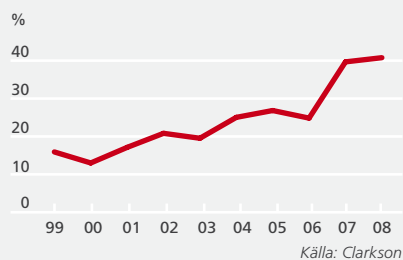
Handysize 25.000–40.000 dwt

Intermediate 10.000–25.000 dwt

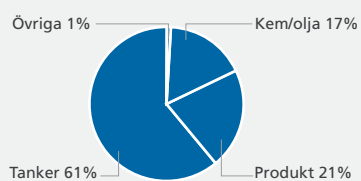
Inspektion av sjökistor under byggtiden på varvet



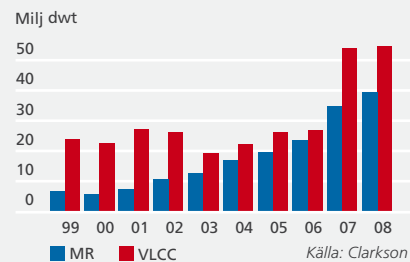
Orderbok i procent av existerande tankerflotta



Orderbokens fördelning/antal fartyg



Orderbok



Jämfört med föregående år motsvarar detta en ökning om knappt 7 procent. Antalet produkttankers uppgick totalt till 1.759 om cirka 77 miljoner ton dödvikt, en ökning med 6 procent.

I takt med att de senaste årens beställda fartyg nu börjar levereras kommer tillväxten i den globala tankflottan att fortsätta öka. Först 2010 kommer tillväxten att dämpas till följd av IMO:s beslut att förbjuda fartyg med enkelskrov.

Allt större fartyg

Utöver att flottan framöver kommer att bestå av fler fartyg, kommer fartygen även att vara större. De produkttankers som nu byggs är i genomsnitt 6 procent större än existerande fartyg.

Varvsindustri i tillväxt

Utvecklingen på varvsmarknaden följer vanligtvis den på fraktmarknaden, men med några års fördröjning. Efter de svaga åren i början av 2000-talet var många varv försiktiga med nyinvesteringar i ökad kapacitet. Nu är läget ett annat. Det goda marknadsläget och beslutet att förbjuda fartyg med enkelskrov har lett till att varvens kapacitetsutnyttjande under de senaste åren varit mycket högt.

För närvarande pågår en fortsatt kraftig utbyggnad av varvskapaciteten. Snabbast

går utbyggnaden i Kina, där befintliga varv byggs ut och nya tillkommer i mycket hög takt. Varvsindustrin har under de senaste fem åren vuxit med i genomsnitt 25 procent per år. Om utvecklingen fortsätter kommer Kina inom ett par år att passera Japan som världens näst största varvsnation. Den kinesiska regeringens mål är att år 2015 vara störst inom skeppsbyggnation.

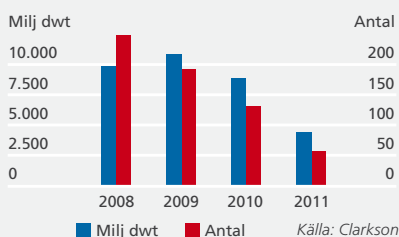
Höga nybyggnadspriser

Som en konsekvens av den ökade efterfrågan på fartyg har priserna på såväl varvs- som andrahandsmarknaden skjutit i höjden. Mellan 2003 och 2007 mer än dubblades priserna på nya produkttankers. Priserna fortsatte att stiga även under 2007. I slutet av året låg priserna för ett produkttankfartyg på nya rekordnivåer runt USD 52, en ökning med cirka tolv procent jämfört med föregående år.

På andrahandsmarknaden noterades i slutet av 2007 för första gången på flera år en viss prismässig nedgång. Detta kan bero på den vikande fraktmarknaden, men det låga antalet avslut gör det svårbedömt.

Hur priserna kommer att utvecklas framöver beror dels på den framtida efterfrågan på transportkapacitet, dels på hur utbyggnaden av varvskapaciteten fortlöper, men framförallt av utvecklingen på fraktraterna inom de olika segmenten.

Planerade leveranser av produkttankfartyg



Största varvsnationerna 2007

Land	1 000 CGT*
1. Sydkorea	55.998
2. Kina	40.000
3. Japan	30.182
4. Tyskland	3.963
5. Italien	2.762

* Kompenserade bruttoton
Källa: Sjöfartens bok 2008

De senaste årens höga varvstillväxt har i princip uteslutande skett i Sydkorea och Kina. Även om produktiviteten fortfarande är avsevärt högre i Sydkorea, väntas Kina stå för en övervägande del av den framtida tillväxten. Varvsindustrin i Kina har under de senaste åren byggts ut mycket kraftigt.

Konkurrenter

Den globala marknaden för transporter av olja och oljeprodukter är starkt fragmenterad med ett stort antal aktörer. Med undantag för de allra minsta fartygsklasserna är rörligheten på marknaden hög och tonnaget kan lätt flyttas till de marknader där efterfrågan är störst.

Antalet aktörer som i likhet med Concordia Maritime huvudsakligen transporterar förädlade oljeprodukter är begränsat. Konkurrenten utgörs främst av stora internationella tankrederier, verksamma inom transporter av både råolja och förädlade oljeprodukter. Till de främsta konkurrenterna hör bland andra danska Torm och kanadensiska Teekay.

Ett växande tonnage

Flera av aktörerna har till följd av de senaste årens höga intjäningsförmåga kunnat expandera kraftigt. Expansionen har skett genom nybeställningar och genom uppköp av andra rederier.

Kapaciteten inom produkttanksegmentet har ökat mycket kraftigt. Bara under de senaste tio åren har den totala tillgängliga dödvikten inom segmentet ökat med drygt 35 procent. Tillväxten i flottan kommer att vara hög även de närmaste åren.

Färre men större aktörer

En tydlig trend inom tanksjöfarten är att rederier konsolideras till allt större enheter och att de mindre, familjeägda rederierna blir allt färre. Det blir även allt vanligare att mindre redare söker stordriftsfördelar genom olika former av samarbeten, bland annat kring drift, bemanning och befraktning.

Svårt ange marknadsandelar

De många olika sätten att operera en flotta i kombination med kundernas i många fall specifika behov och rörligheten på marknaden gör det svårt att beskriva marknaden i termer av marknadsandelar. Rederierna

i listan nedan opererar cirka 23 procent av världens existerande tankflotta om 385 miljoner dödviktston.

Concordia Maritime är en utpräglad nischaktör med fokus på kostnadseffektiva och säkra transporter av förädlade oljeprodukter.

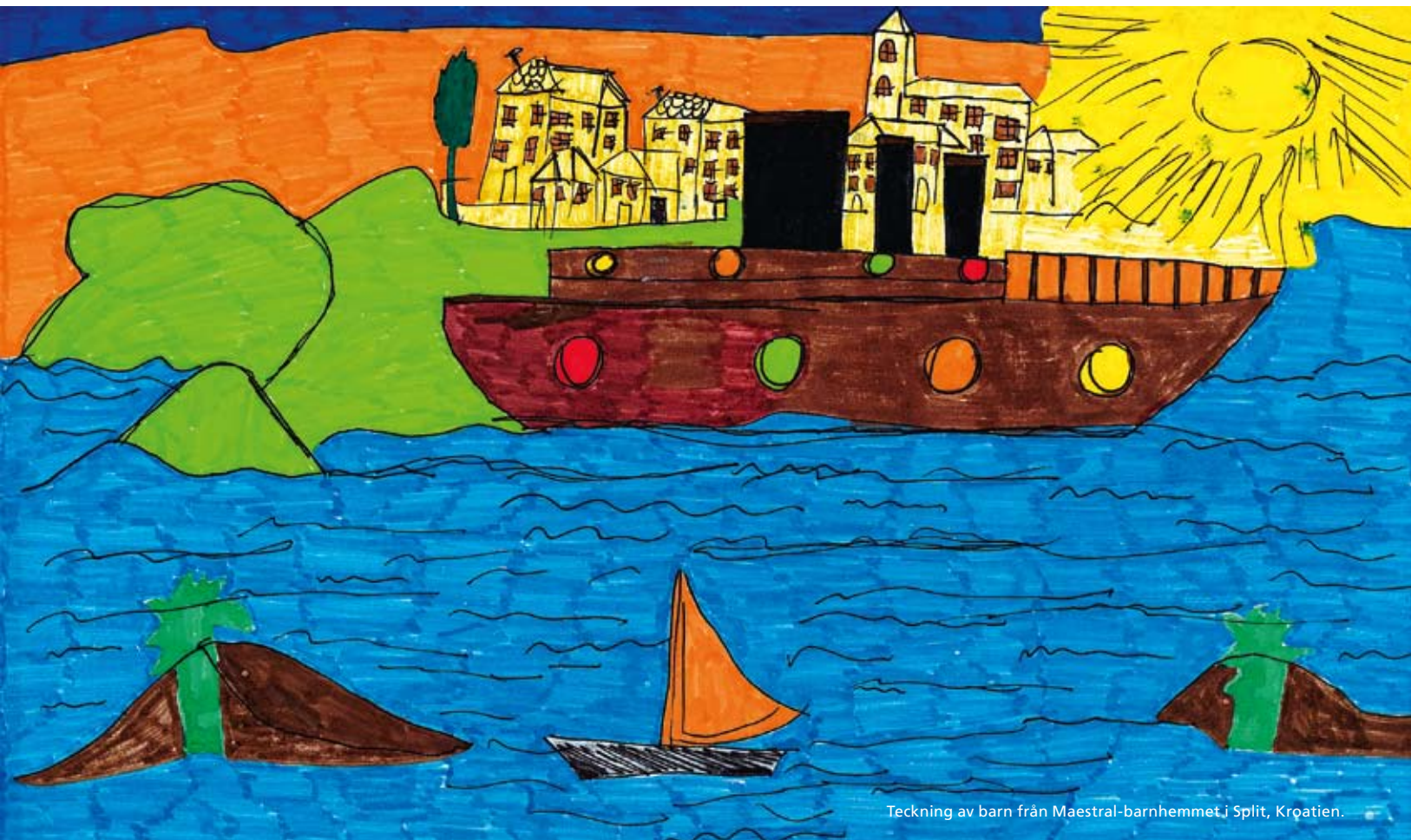
Konkurrentöversikt – ett urval av branschkollegor

Företag	Land	Antal fartyg	Nybeställningar	Genomsnittlig ålder på flottan	Marknadssegment			
					Råolja	Raffinerade produkter	Naturgas	Förädlad gas
Concordia Maritime	Sverige	14	4	2,8	•	•		
Broström	Sverige	84	5	7,0	•	•		
D/S Norden	Danmark	45	18	2,7	•	•		
Frontline	Bermuda	79	12	11,2	•			
General Maritime Corp.	USA	21	1	10	•			
Maersk Tankers	Danmark	101	39	4,0	•	•	•	•
Overseas Shipholding Group (OSG)	USA	151	43	10,3	•	•		
Teekay	Kanada	171	29	9,8	•	•	•	•
Top Ships Inc	Grekland	25	6	15,0	•	•		
Torm	Danmark	157	38	6,5		•		
Sovcomflot	Ryssland	47	9	5,5	•	•	•	•

Antal = ägda + inhyrda + nybeställda

Ålder = ålder på befintlig flotta

DWT = existerande fartyg + nybeställningar



Teckning av barn från Maestral-barnhemmet i Split, Kroatien.

Dwt	Ägarform	Webbsida	Marknadsvärde, MUSD 2008-02-11
1.426.315	Publikt (OMX Nordiska Börs Stockholm)	www.concordia-maritime.se	180,9
2.019.078	Publikt (OMX Nordiska Börs Stockholm)	www.brostrom.se	473,0
2.145.970	Publikt (Copenhagen Stock Exchange)	www.ds-norden.com	4.338,4
18.515.900	Publikt (Oslo Stock Exchange och New York Stock Exchange)	www.frontline.bm	3.167,3
2.485.000	Publikt (New York Stock Exchange)	www.generalmaritimecorp.com	809,7
7.606.064	Del av Maersk A/S, Publikt (Copenhagen Stock Exchange)	www.maersktankers.com	41.582,5
15.738.337	Publikt (New York Stock Exchange och Pacific Stock Exchange)	www.osg.com	1.999,0
19.875.000	Publikt (New York Stock Exchange)	www.teekay.com	3.304,0
2.313.453	Publikt (New York Stock Exchange)	www.topships.org	85,6
10.404.000	Publikt (Copenhagen Stock Exchange och Nasdaq)	www.torm.com	2.164,2
5.117.842	Onoterat	www.sovcomflot.ru	

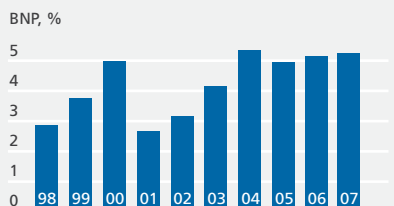
Förteckningen ovan visar endast exempel på branschaktörer och gör inga anspråk på att vara fullständig. Eventuella avvikelser vad gäller siffermaterial kan förekomma.



Marknadens drivkrafter

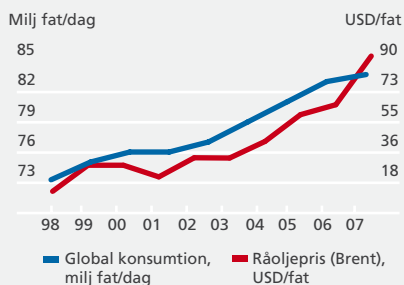
Makroekonomiska drivkrafter

Världsekonomin tillväxt



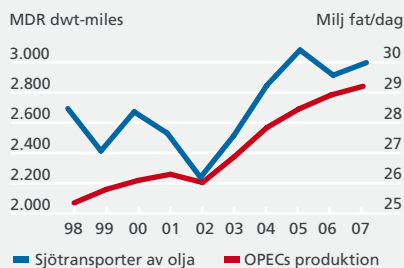
Källa: IMF

Konsumtion och pris på olja



Källa: BP och Clarkson

Sjötransporter och OPECs produktion



Källa: Fearnleys

Stark ekonomisk tillväxt

Den globala ekonomin har under de senaste åren uppvisat rekordhög tillväxtsiffror. Tillväxten har varit både starkare och mer spridd mellan fler länder än vid tidigare historiska högkonjunkturer.

I genomsnitt har världsekonomin under de senaste fem åren vuxit med cirka fem procent per år. Bakom utvecklingen står bland annat en expansiv penningpolitik med hög likviditet och låga realräntor, en kraftigt ökad efterfrågan från Kina och andra "emerging markets", samt en relativt låg global inflation.

Under 2007 uppgick tillväxten i världsekonomin enligt IMF (International Monetary Fund) till 5,2 procent (5,1). Starkast var tillväxten i Kina, Indien och Ryssland. De tre länderna stod tillsammans för hälften av årets globala tillväxt. Kinas ekonomiska tillväxt beräknas till hela 11,5 procent, den ryska till 7,5 procent och den indiska till 8,8 procent. Samtliga asiatiska länder, med undantag av Japan, har varit fortsatt starka under året och flertalet afrikanska utvecklingsländer har visat på en stark tillväxt. Inom euroområdet avstannade tillväxten något mot slutet av 2007 och beräknas bli 2,6 procent. I USA är tillväxten beräknad till mer blygsamma 2,2 procent främst på grund av vikande huspriser.

Trots nya rekordnivåer var tillväxttakten något lägre än prognostiserat. En mer restriktiv penningpolitik och en ökad oro på den finansiella marknaden hörde till de främsta anledningarna.

IMF spår en fortsatt stark global ekonomi även under 2008. Tillväxten väntas uppgå till 4,8 procent, vilket historiskt sett är en hög siffra men ändå lägre än under de senaste åren och en nedskrivning jämfört med tidigare prognoser.

Även den globala handeln fortsatte under året att växa, om än i lägre takt. Tillväxten i världshandeln uppgick till 6,6 procent (9,6). Både på import- och exportsidan stod "emerging markets" och utvecklingsländer för den största delen av tillväxten. Handelstillväxten beräknas bli ungefär densamma under 2008.

Ökat kinesiskt oljeberoende

Den starka utvecklingen i Kina utgör en av de i särklass främsta drivkrafterna bakom den starka världsekonomin. Kina räknas idag som världens näst största ekonomi efter USA.

Den snabbt växande kinesiska tillväxten är även en av de främsta drivkrafterna bakom den ökande efterfrågan på transporter av olja och oljeprodukter. I takt med det ökade välbefindandet har konsumtionen av olja och oljeprodukter stigit kraftigt. Totalt under 2007 ökade den globala konsumtionen av olja med 1,5 procent.

De senaste tio åren har Kinas oljebehov ökat med i genomsnitt 8 procent per år. Trots en ökad oljekonsumtion har den inhemska oljeproduktionen legat stadigt på ungefär 3,7 miljoner fat/dag. Importbehovet är således stort och stadigt växande. Nära 50 procent av efterfrågan



mättas idag genom import och fram till 2010 beräknas nästan 65 procent av efterfrågan mötas med import. Sett till den ökade efterfrågan totalt i världen beräknas Kina stå för cirka 25 procent.

Ökad handel med rysk olja

Den ökande handeln med rysk olja över Östersjön är en faktor till att efterfrågan på tankfartyg har ökat. Den ryska oljeproduktionen har under senare år ökat kraftigt. Under 2006 producerades i genomsnitt 9,8 miljoner fat per dag, motsvarande cirka 12,3 procent av världens samlade produktion. Ryssland har i flera år varit den viktigaste källan till ny olja på världsmarknaden och starkt bidragit till att täcka den ökade efterfrågan från inte minst Kina.

I princip finns fyra exportvägar för den ryska oljan, varav transporter över Östersjön utgör en. I Finska Viken byggs nu befintliga hamnar ut och nya tillkommer. När allt är klart beräknas olja motsvarande cirka 12 procent av Europas totala förbrukning skeppas över Östersjön. Havet är sedan 2004 klassat som ett "särskilt känsligt område" av IMO, vilket ställer särskilda krav på de transporterande fartygen.



Branschspecifika drivkrafter

Ökat transportbehov till följd av bristande raffinaderikapacitet och regionala obalanser

Till de branschspecifika drivkrafterna hör bristande raffinaderikapacitet, framförallt i USA men även i övriga delar av världen. Den totala globala raffinaderikapaciteten har inte byggts ut i samma takt som efterfrågan på oljeprodukter ökat och raffinaderiproduktionen har därigenom kommit att koncentreras till ett antal platser. Kapacitetsbristen är huvudsakligen en följd av de enorma kostnader och omfattande miljöåtgärden som nya anläggningar innebär.

Utöver ren brist på kapacitet medför raffinaderiernas olika inriktningar även regionala obalanser vad gäller specifika produkter. Till exempel fraktas idag högoktanig bensin från raffinaderierna i Europa till USA. Från raffinaderierna i USA fraktas samtidigt diesel till Europa. Under 2007 har situationen förvärrats ytterligare genom att ett antal amerikanska raffinaderier drabbats av driftstopp som inneburit att de körts långt under sin egentliga kapacitet.

Raffinaderiernas specialisering innebär även en ökad risk för störningar i flödena. Under det gångna året bidrog till exempel oroligheter i Nigeria till regionala obalanser i Västafrika.

Raffinaderikapaciteten är nu under uppbyggnad men sker på platser långt från konsumenterna. För tanksjöfarten kommer detta att innebära ett fortsatt högt transportbehov av raffinerade oljeprodukter mellan olika marknader.

Låga lagernivåer ger ökat behov av just-in-time-transporter

Den bristande raffinaderikapaciteten i kombination med hög efterfrågan och en tydlig konsolideringstrend inom olje- och kemikalieindustrin har under de senaste åren resulterat i allt lägre lagernivåer. Fram till sommaren 2007 befann sig oljepriset i "contango", vilket innebär att terminspriset var högre än spotpriset (priset för omedelbar leverans). Då lönade det sig alltså att köpa olja och hålla den i lager. Sedan mitten av juli befinner sig marknaden i stället i "backwardation", vilket betyder att spotpriset är högre än terminspriset. Då har alla aktörer på marknaden ett starkt incitament att tömma sina lager.

Ökat fokus på säkerhet och miljö

Nya lagar och krav har stor betydelse för såväl efterfrågan på fartyg som världsflottans sammansättning. Allt hårdare miljökrav har bidragit till att efterfrågan på fartyg av hög säkerhets- och miljöklass ökat kraftigt. Kravet på dubbel-skrov från 2010 har till exempel lett till förväntan om ökad utfasning av fartyg med enkelskrov. Utvecklingen mot säkrare och mer miljövänliga transporter drivs även av kundernas krav. Den pågående konsolideringen inom oljeindustrin har inneburit färre och större oljebolag med ett fåtal viktiga och globalt täckande varumärken. Allmänhetens förtroende är helt avgörande för en fortsatt framgång.

En av världens modernaste tankflottor

Concordia Maritimes verksamhet består i att utveckla och erbjuda konkurrenskraftiga transportlösningar åt kunder med höga krav på transportekonomi, flexibilitet och säkerhet. Fokus ligger på transporter av förädlade oljeprodukter som bensin, diesel och flygbränsle.

För Concordia Maritime har de senaste åren präglats av förändring och delvis ny inriktning. Efter att de sista stortankfartygen avyttrades under 2004 har fokus flyttats från råoljetransporter till frakter av förädlade oljeprodukter. Segmentet är ett av tanksjöfartens mest expansiva och erbjuder stora möjligheter.

En bärande del i strategin är de nya produkttankers som beställts från Brodosplitvarvet i Kroatien. Hittills har 10 P-MAX-fartyg och 2 Panamax beställts varav 8 levererats fram till slutet av 2007. Byggda utifrån MAX-konceptets ledord – transportekonomi, flexibilitet, säkerhet och miljö – står fartygen i en klass för sig vad gäller såväl transportekonomi som säkerhet. Jämfört med en traditionell produkttanker av samma storlek kan ett P-MAX-fartyg transportera cirka 30 procent mer last. Dubbla maskiner, roder, propellrar och kontrollsystem gör samtidigt fartygen avsevärt säkrare.

Sedan det första P-MAX-fartyget, *Stena Paris*, levererades i slutet av 2005 har ytterligare sju fartyg tagits i drift, fem P-MAX-fartyg och två Panamax med hög isklass.

När samtliga beställda fartyg har levererats i slutet av 2010 kommer Concordia Maritime att ha en av världens modernaste tankflottor.

Positionerad för marknadsmässig nedgång

Utvecklingen på fraktmarknaden har under de senaste åren varit rekordstark. Efterfrågan på transportkapacitet har varit hög och fraktraterna på såväl spot- som timechartermarknaden har legat på historiskt mycket höga nivåer. Till följd av omfattande nybyggnation väntas dock utbudet av fartyg öka kraftigt de kommande åren. Framförallt kommer detta att märkas på den volatila spotmarknaden, där priset uteslutande bestäms utifrån tillgång och efterfrågan.

Concordia Maritime står väl positionerat inför en marknadsmässig nedgång. Samtliga hittills levererade fartyg är utkontrakterade på mellan fem och tio år. De långa kontraktstiderna skapar en intäktsmässig stabilitet som inte påverkas av marknadens utveckling i det korta perspektivet. Försäljningen av de två V-MAX-fartygen under

2004 bidrog till att Concordia Maritime idag har en stark finansiell ställning. Tillsammans skapar detta goda förutsättningar för att ta tillvara de affärsmöjligheter som uppkommer i en fallande marknad.

Stor potential i förädlade oljeprodukter

Även om marknaden kan komma att dämpas ytterligare är den långsiktiga potentialen inom transporter av förädlade oljeprodukter stor. Till följd av allt hårdare miljökrav och enorma investeringskostnader byggs inte längre raffinaderikapaciteten i västvärlden ut i samma takt som konsumtionen ökar. Nya raffinaderier byggs istället i Mellanöstern eller Asien, vilket innebär längre avstånd mellan förädlingsplatsen och slutkonsumenterna. Samtidigt ställs allt större krav på transportekonomi, flexibilitet, säkerhet och miljö. För Concordia Maritime innebär detta stora möjligheter till goda affärer. Arbetet med att identifiera och utvärdera generella marknadsbehov och specifika kundbehov pågår konstant. Målsättningen är att fortsätta växa med god lönsamhet tillsammans med såväl befintliga som nya kunder.



Stena Paris



Palva



Stena Vision

Fartygsflottan

P-MAX

Namn	Dwt	Isklass	Leveransdatum
Stena Paris	65.200	1B	December 2005
Stena Provence	65.200	1B	Mars 2005
Stena Primorsk	65.200	1B	Maj 2006
Stena Performance	65.200	1B	Juni 2006
Stena President	65.200	1B	September 2007
Stena Perros	65.200	1B	December 2007
Stena Progress	65.200	1B	Kvartal 4, 2009
Stena Polaris	65.200	1A	Kvartal 4, 2009
Stena Penguin	65.200	1A	Kvartal 4, 2010
Stena Premium	65.200	1B	Kvartal 4, 2010

Panamax

Namn	Dwt	Isklass	Leveransdatum
Stena Poseidon (50%)	74.900	1A	Januari 2007
Palva (50%)	74.900	1A	Februari 2007

V-MAX

Namn	Dwt	Isklass	
Stena Vision	313.000	—	Tidsinbefraktad till 2009
Stena Victory	313.000	—	Tidsinbefraktad till 2009



MAX-konceptet – fartyg i världsklass

Fartygen inom MAX-konceptet hör till världens säkraste tankfartyg. Här förenas marknadens önskan om bättre transportekonomi och ökad flexibilitet med samhällets krav på säkerhet och miljömässig hänsyn.

Bakom utvecklingen av MAX-konceptet ligger ett behov av att kunna trafikera farvatten och hamnar med begränsat djupgående med betydligt mer last än vad som tidigare varit möjligt. För att göra detta möjligt har fartygen gjorts avsevärt bredare än andra fartyg i motsvarande storleksklasser. Den ökade bredden medför en kraftigt ökad lastförmåga på ett begränsat djupgående. Skrovets unika utformning och det tudelade akterskeppet gör att såväl bränsleekonomi som fartegenskaper blir lika bra eller bättre jämfört med vanligt standardtonnage.

I säkerhetsmässig framkant

MAX-konceptet tar säkerhetstänkandet in i en ny dimension. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem, precis som

ett flygplan. Varje fartyg har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott. Alla kontrollsystem är separerade och varje maskin har separata bränslesystem. Dubbla roder och propellrar ger dessutom en bättre manöverförmåga, vilket är en stor fördel både effektivitets- och säkerhetsmässigt. Kommandobryggan är konstruerad med 360 graders sikt och är dessutom utrustad med ett copilot-system, det vill säga dubbla styrsystem, som innebär en stor fördel säkerhetsmässigt och som också underlättar vid utbildning och träning.

Tre fartygstyper hittills

Utvecklingen av MAX-konceptet har skett i nära samarbete med framför allt Stena Bulk, Stena Teknik och Northern Marine Management. Från det att konceptet började utvecklas i slutet av 1990-talet har hittills tre fartygstyper sett dagens ljus; V-MAX, P-MAX och C-MAX. Flera andra MAX-fartyg är under utveckling.

P-MAX

I Concordia Maritimes P-MAX-fartyg förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet i högsta klass. Tack vare skrovets utformning kan fartygen transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djupgående, utan nämnvärd extrakostnad. Fartygen har konstruerats för att frakta såväl råolja som förädlade produkter. Effektiva system för

rengöring av tankarna gör det möjligt att snabbt växla mellan olika oljeprodukter med minimal risk för kontamination. Med dubbelskrov, optimal korrosionskontroll, två maskinrum och två separata framdrivningssystem hör P-MAX-fartygen även till världens hittills säkraste produkttankers. Flexibiliteten i lastförmågan och den höga säkerheten gör P-MAX till en lönsam investering.

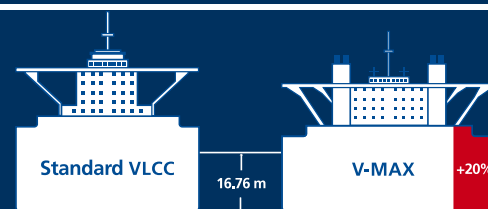
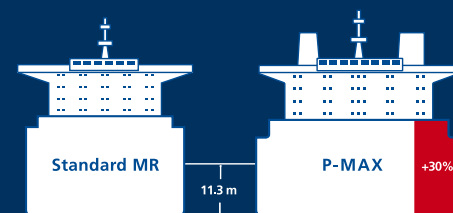
V-MAX

V-MAX-fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory* var de första som byggdes enligt MAX-konceptet. Fartygen levererades under 2001 och med en dödvikt om 313.000 ton betecknas de storleksmässigt som VLCC. Fartygets design har gjort

det möjligt att öka lastförmågan med 20–40 procent jämfört med en konventionell VLCC, och med 70–100 procent jämfört med en Suezmax-tanker. Det begränsade djupgåendet gör det möjligt att anlöpa hamnar som tidigare varit begränsade till Suezmax-tonnage.

”Skeppsbyggnad är att likna vid konst, som med inslag av erfarenhet och kunskap resulterar i bästa möjliga fartyg. Stenas vilja att satsa på forskning för att föra utvecklingen framåt mot det optimala fartyget är inspirerande för oss tekniker.”

Per-Olof Källberg, Stena Teknik



Förståelse för kundernas behov

För att kunna tillgodose kundernas transport- och logistikbehov krävs en djup förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet. Hos Concordia Maritime förenas denna kunskap med världsledande kompetens inom skeppsbyggnad och en förstklassig bemanning och befaktning.

Bland Concordia Maritimes kunder återfinns några av världens ledande energiföretag,

var och en med sina specifika behov. Kundrelationerna präglas av långsiktighet, samarbete och partnerskap. Målsättningen i varje projekt är att skapa effektiva transportlösningar som tillför värde för båda parter.

Långsiktighet skapar stabilitet

Samtliga Concordia Maritimes sex helägda och hittills levererade fartyg var i slutet av 2007 kontrakterade på mellan fem och tio

år. Långsiktigheten skapar operationell stabilitet i kundernas transportflöden och utgör en finansiell stabilitet för Concordia Maritime. Bolaget beräknar för 2008 generera ett kassaflöde (EBITDA) om cirka MUSD 26.

	Företagsbeskrivning	Fartyg	Typ	DWT	Leveransår	Tidsutbefraktad t o m	Huvudsaklig rutt/trad
 www.total.com	Med verksamhet i 130 länder och 95.000 medarbetare är franska TOTAL världens fjärde största olje- och gasbolag. Omsättningen för 2007 uppgick till MEUR 158.752.	<i>Stena Paris</i> <i>Stena Provence</i> <i>Stena Perros</i> <i>Stena Progress</i>	P-MAX P-MAX P-MAX P-MAX	65.200 65.200 65.200 65.200	2005 2006 2007 2009	2012 2013 2012 2014	World wide
 Argo Shipping	Ett nyetablerat mindre logistikföretag med inriktning på den ryska oljeexportmarknaden.	<i>Stena Primorsk</i> <i>Stena President</i>	P-MAX P-MAX	65.200 65.200	2006 2007	2016 2017	World wide
 www.hess.com	Ett ledande globalt energibolag med 11.600 anställda och en årsomsättning på MUSD 23.255 för 2007.	<i>Stena Performance</i>	P-MAX	65.200	2006	2011	Raffinerade produkter på traden Karibien –USAs östkust
 www.nesteoil.com	Ett ledande oljebolag med 4.528 anställda och en omsättning på MEUR 12.103 för 2007.	<i>Palva</i> (50%) <i>Stena Poseidon</i> (50%)	Panamax Panamax	74.900 74.900	2007 2007	2017 2017	Raffinerade produkter mellan Östersjön och Nordamerika
 www.sunoco.com	Ett av de största raffinaderibolagen i USA med 14.200 anställda.	<i>Stena Vision</i> (inhyrd)	V-MAX	313.000	2001	2010	Råolja från Afrikas västkust till USA
 www.lukoil.com	Ett ledande olje- och gasföretag med aktiviteter i 19 länder. Företagets utvinning och produktion är baserad i Ryssland.	<i>Stena Victory</i> (inhyrd)	V-MAX	313.000	2001	2009	World wide

Gilbert Walter, Barry Rogliano Salles: P-MAX ur mäklarens synvinkel

Det har varit en fantastisk upplevelse och utmaning för oss på BRS att få bistå en av världens mest krävande fartygsägare med beställningen av P-MAX-serien och med att tidsbefrakta ut fartygen till ett av världens ledande oljebolag med högsta säkerhetskrav på fartygsdriften.

Allt började 2002 när det franska oljebolaget TOTAL informerade oss om sitt behov av en produkttanker med full redundans. TOTAL ville ha ett fartyg med litet djupgående, stor bredd och större lastkapacitet än en konventionell Medium Range-tanker (MR), men med en fartygslängd motsvarande en MR-standardtanker.

För oss på BRS var det ett naturligt val att kontakta Stena för det här uppdraget, eftersom Concordia Maritime och Stena Bulk nyss utvecklat de innovativa koncepten V-MAX och C-MAX.

En kompetent och erfaren teknisk avdelning var en förutsättning för utvecklingen av konceptdesignen, som skulle presenteras för befaktaren och fartygsbyggaren. Stena Teknik hade det tekniska kunnandet som behövdes och med stöd från Stena Bulks affärsgrupp tog P-MAX-konceptet form.

Vad teamet från Concordia Maritime, Stena Bulk och TOTAL inte kände till år

2002, var att de vid sidan av att konstruera ett fartyg med mycket stora affärs- och säkerhetsmässiga fördelar även utvecklade en banbrytande MR-konstruktion. Denna konstruktion kommer sannolikt att utgöra den nya standarden för MR-tankfartyg då Panamakanalen breddas, vilket meddelades av Panama Canal Company under 2007. Breddningen planeras vara slutförd tidigast 2014.

Ett varv med resurser för skräddarsydda projekt och krävande kunder behövdes för byggnationen av fartygen och svaret blev Brodosplit i Kroatien. Som mäklare är vi extremt nöjda med att Brodosplit i år har slutfört byggnationen av de sex första P-MAX-fartygen för Concordia Maritime, samt av två isförstärkta Panamax-tankfartyg som delas 50/50 mellan Concordia Maritime och finska Neste Shipping. Hela projektet har förlöpt enligt tidplanen.

Fartygen har tagits väl emot på marknaden och flera oljebolag och konkurrerande fartygsägare sneglar långtansfullt på framförallt P-MAX-designen. Den inskränkta lastmöjligheten i många hamnar till följd av begränsat djupgående innebär att många MR-tankfartyg inte är optimerade. Eftersom dessa breda fartyg kan lasta 10.000 ton mer med samma djupgående, är det inte konstigt att de väcker så stor uppmärksamhet.

Befraktarna är nöjda och vissa av dem har utökat sina kontrakt.

I dag riktas en växande del av offentlighetens uppmärksamhet mot tankerfrakt i trånga farleder och floder, där även ett kort

strömavbrott ombord kan orsaka allvarliga grundstötningar med omfattande miljöstöring som följd. I detta sammanhang är P-MAX-konceptet med dess förbättrade manöverförmåga och dubbla driftsystem definitivt ledaren som andra strävar efter att följa.

Vi är glada över att detta uppmärksamhets och vunnit uppskattning från flera miljöskyddsprofiler, däribland borgmästaren i Perros Guirrec vid den franska atlantkusten, som även lånat ut stadens namn till det sjätte P-MAX-fartyget.

Jag växte upp på en liten ö på Sveriges östkust och den är fortfarande mitt hemliga paradiset. Jag vet vad en katastrof skulle kunna innebära för flora, fauna och lokalbefolkning om ett stort oljeutsläpp skulle inträffa i Östersjön eller i något annat slutet eller halvslutet hav. Därför är jag mycket stolt över att ha deltagit som mäklare (en liten del av helheten) i P-MAX-projektet och jag ser fram emot de fyra P-MAX som fortfarande väntar. Jag hoppas att många fler kommer att byggas och jag är övertygad om att Stena Bulks affärsgrupp och tekniska team kommer att planera, designa och befakta ut många nya MAX-tanker-konstruktioner för Concordia Maritime under de kommande åren.

Gilbert Walter,
Barry Rogliano
Salles (BRS), Geneve



En liten organisation med ett världsledande nätverk

Verksamheten inom Concordia Maritime bedrivs i nära samarbete med flera av företagen inom Stena Sfären. Därigenom ges tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning, kommersiell operation, finansiering och marknadsföring. Precis som de flesta rederier kan Concordia Maritime organisationsmässigt delas in i en land- och en sjöorganisation.

Concordia Maritimes landorganisation består endast av ett fåtal anställda; under 2007 var två personer anställda i moderbolaget.

Sjöorganisationen åter på plats

I takt med att de beställda fartygen tas i drift växer sjöorganisationen. Under 2007 togs ytterligare fyra fartyg i drift, i huvudsak med besättning och teknisk drift kontrakterad genom Stenaägda Northern Marine Management (NMM). Varje fartyg bemannas normalt med 22 personer, vilket

innebär att Concordia Maritime i slutet av 2007 hade 161 sjöanställda.

Samtliga ombordanställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation), respektive svenskt Storsjöavtal. Personalomsättningen uppgick till cirka 15 procent.

En internationell arbetsmarknad

Sjöfarten är en i allra högsta grad internationell marknad; affärs- och konkurrens- mässigt men också när det gäller arbetsmarknad för sjöfolk. Tillgången på utbildade och erfarna sjömän är begränsad. De senaste årens goda marknad har medfört att konkurrensen om erfarna sjömän ökat kraftigt, vilket fått till följd att lönerna på världsmarknaden ökat mer än väntat. Under kommande år väntas tillgången minska ytterligare, bland annat till följd av stora pensionsavgångar men också på grund av att ökningen av antal fartyg i världen inom fyra år beräknas bli 1.500. För att kunna kontraktera de bästa befälen och det mest erfarna manskapet krävs

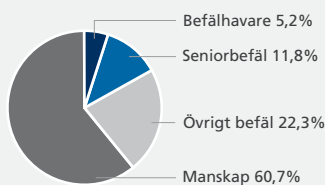
förutom konkurrenskraftiga löner därför en långsiktighet och ett gott rykte som arbetsgivare.

Kontinuerlig kompetensutveckling

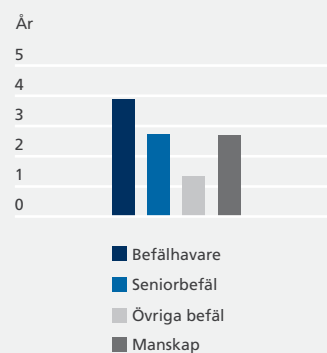
Utöver ett omfattande internationellt regelverk finns även högt ställda interna krav och rutiner för att säkerställa säkerheten ombord. För att våra och kundernas krav på kvalitet, miljö och säkerhet ska uppfyllas, bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete inom såväl land- som sjöorganisationen. Northern Marine Management har väl utvecklade rutiner och processer vad gäller träning och utbildning, inte minst i säkerhets- och miljöfrågor.

Utbildningsaktiviteterna är såväl generella som anpassade för det specifika fartyget. De utbildningsinsatser som genomförts under året har bland annat syftat till att träna och trimma in befäl och manskap på den nya fartygstypen. De totala kostnaderna för kompetensutveckling uppgick under året till TSEK 680, vilket motsvarar TSEK 4, per medarbetare.

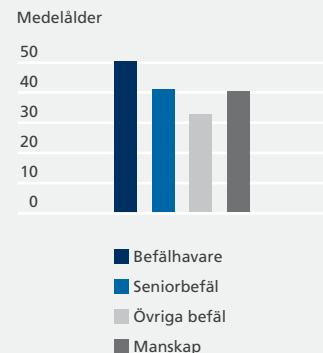
Ombordanställda per kategori



Tjänstgöringstid



Åldersstruktur



Stena Bulk Ansvarar för befraktning och marknadsföring av Concordia Maritimes fartyg

Stena Bulk servar såväl företag inom Stena Sfären som externa kunder med tjänster inom marknadsföring, befraktning och kommersiell operation. Totalt befraktar Stena Bulk 70 fartyg över hela världen. Bland kunderna finns allt från stora oljebolag till raffinaderiföretag och oberoende handelshus.

Närheten till kunderna utgör en av Stena Bulks främsta framgångsfaktorer och konkurrensfördelar. Med kontor i Göteborg, Houston, New York, London, Moskva, Singapore och Peking skapas förutsättningar för god förståelse för

kundernas logistik- och tradingbehov. Totalt omfattar organisationen ett 50-tal medarbetare.

Stena Bulk fungerar som Concordia Maritimes marknadsorganisation och ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation av flottan. Genom det nära samarbetet med Stena Bulk får Concordia Maritime tillgång till en världsomspännande marknadsorganisation med gedigen kunskap och erfarenhet av samtliga segment inom tankmarknaden.

www.stenabulk.com



Northern Marine Management Hög kompetens inom bemanning, drift och underhåll

NMM ansvarar för bemanning, drift och underhåll av Concordia Maritimes fartyg. Sedan grundandet 1983 har företaget expanderat kraftigt och har idag drifts- och/eller bemanningsansvar för 121 fartyg av varierande typer och storleksklasser. Cirka 70 procent av uppdragen kommer från externa kunder utanför Stena Sfären, varav flera hör till världens ledande shipping- och oljebolag.

Antalet sjömän inom NMM uppgår till cirka 5.000. Under 2007 genomfördes ett stort antal nyrekryteringar, bland annat som en följd av Concordia Maritimes nybyggnadsprogram. Verksamheten bedrivs från Glasgow och åtta andra kontor runtom i världen. Bolagets verksamhet är kvalitetscertifierad (ISO 9001:2004), miljöcertifierad (ISO 14001:2000) och uppfyller kraven i ISM-koden.

www.nmm-stena.com



Britt-Marie Vihlborg, överstyrman på Stena Primorsk (under 2006).

Stena Teknik Ledande inom skeppsbyggnad

Stena Teknik är en gemensam resurs för samtliga marina affärsområden inom Stena Sfären. Verksamheten omfattar ny- och ombyggnadsprojekt, allmän marinteknisk rådgivning samt upphandling. Dessutom bedrivs forskning och utveckling inom det marina området.

Arbetet omfattar all typ av shipping, från persontrafik till oljetankers och riggar. Under 2007 ansvarade Stena Teknik för åtta nybyggen av tankfartyg på varv i Kroatien, alla tillhörde Concordia Maritime. Stena Teknik var dessutom fortsatt djupt involverade i Stena Drillings tre borrhafartygsbyggen i Sydkorea.

Arbetet med de olika Stenarederierna har gjort det möjligt för Stena Teknik att bygga upp en omfattande kunskapsbank inom skeppsbyggnad. Företaget är idag en av de ledande aktörerna globalt sett. Ett bevis på den höga kompetensen är att företaget ofta får fungera som remissinstans för olika frågor kring skeppsteknik inom EU.

Stena Teknik bistår Concordia Maritime med allt från korrosionsskydd, klassningsfrågor och säkerhet till mer omfattande projekt som att utveckla och svara för byggandet av hela fartyg.

www.stena.com



Livet ombord

Stena Performance trafikerar rutten USA–Karibien och har 24 besättningsmän ombord, varav de flesta kommer från sjöfartsnationerna Kroatien och Filippinerna. Det är många arbetsuppgifter som ska hinnas med på den korta rutten, och det blir inte långa lediga stunder ombord.



1 Lat 36° 21.34' N Long 074° 32.40' W

Efter att ha lossat i Baltimore är *Stena Performance* nu på väg till raffinaderiet på de amerikanska Jungfruöarna för att hämta ny last. Sju man ur besättningen är ute på däck för att börja rengöringen av tankarna. I kontrollrummet sitter överstyrman Vladimir Domic och övervakar arbetet.

Först ska tankarna rengöras med hjälp av maskiner, och efter att de har luftats under natten blir det manuell rengöring.

–Nu har vi fått besked om vilken typ av bränsle vi ska lasta när vi kommer fram till St Croix, och då måste tankarna vara rengjorda så att inte olika typer av bränsle blandas, berättar Vladimir.

Det finns en rad säkerhetsbestämmelser kring arbetet ombord. Innan någon får gå

ner i tankarna hissas mätutrustning ner för att kontrollera syrenivå och om det finns gaser kvar. Varje besättningsman har på sig en apparat som mäter olika typer av gas, för att varna om något inte står rätt till.

– Säkerheten är det viktigaste av allt, säger kapten Igor Glad.

Efter middagen är alla trötta efter dagens arbete, och de som inte har några sysslor kvar försvinner in i dagrummet eller till sina hytter. På bryggan är det bara lamporna från instrumenten som lyser. I mörkret står tredje-styrman Dejan Derencinovic och matros Joel Minao och blickar ut över stjärnhimlen.

– Idag har vi jobbat på däck hela dagen med att göra rent tankarna, så när passet är över ska det bli skönt att vila, säger Joel.



2 Lat 33° 42.84' N Long 072° 50.99' W

Stena Performance har lämnat den amerikanska östkusten och satt kurs söderut mot Karibien. I takt med att molntäcket spricker upp ökar temperaturen, och när fartyget når Golfströmmen visar termometern på tjugograd.

I köket har Elmer Ostan precis avslutat frukosten. Han är kock ombord, och ansvarar för att besättningen varje dag får tre mål mat serverade.

–Det är ett roligt jobb, särskilt när folk blir glada och tycker om maten jag lagar, säger han.

Till sin hjälp i köket har han två mässmän.

–Jag hjälper till med matlagningen, och så serverar jag i den ena matsalen, berättar Reinard Neri medan han dukar av borden i mässen.

Både Elmer och Reinard har fru och barn, och de ringer hem så snart de kommer i hamn.





Elmer Ostan, kock

Elmer Ostan är kock ombord på *Stena Performance*. Han har varit till sjöss i 13 år.

–Den här rutten är bra, för jag kan ofta ringa hem till min fru och son. Vi har köpt amerikanska mobiltelefoner, och då har vi täckning så snart vi kommit i hamn, ungefär var femte dag. Jag har alltid jobbat i köket ombord. Jag försöker variera menyn så mycket som möjligt, och lyssna på besättningens önskemål. Varje dag försöker vi ha färsk frukt till efterrätt på lunchen, och vi bakar också vårt eget bröd till måltiderna.

Igor Glad, kapten

Igor Glad är kapten ombord på *Stena Performance*, och är ytterst ansvarig för all verksamhet.

–Det finns alltid något att göra, det är högt tempo hela tiden. Jag försöker se till att besättningen är på gott humör, om de är missnöjda är det svårt att jobba. Det krävs inte så mycket, men gör så stor skillnad. Det är en del av mitt jobb att utplåna skillnader och se till att alla trivs. Ett sätt att göra det är att se till att alla är mätta och belåtna. Maten är det viktigaste ombord, är det bra mat mår alla bättre.



Joel Minao, matros

Joel Minao är matros ombord på *Stena Performance*. Förutom arbete på däck har han vakten på bryggan mellan klockan 16 och 20 och mellan klockan 04 och 08.

–Det är ganska mycket att göra på väg tillbaka till raffinaderiet på St Croix. Vi ska rengöra tankarna och förbereda för nästa last. Dessutom har jag vakt på bryggan två gånger om dygnet. Om jag har vakt när vi ska in eller ut ur en hamn är det jag som styr fartyget enligt order från lotsen som är ombord. När vi är ute på öppet hav använder vi autopiloten. Det är skönt när vi närmar oss varmare breddgrader, för jag tycker bättre om värme än om kyla.



③ Lat 28°27.26' N Long 069°34.12' W

Stena Performance går samma sträcka hela tiden, mellan raffinaderiet i St Croix och den amerikanska östkusten.

–På den här korta sträckan är det alltid mycket att göra, och besättningen har inte så mycket tid till att vara lediga, berättar kapten Glad. Ombord är det alltid "måndag".

Men efter lunch på söndagen är det i alla fall några som kan utnyttja sin lediga tid till annat än vila, och då startas karaoke-utrustningen i dagrummet. Delar av besättningen samlas för att under stort stojande framföra sina favoritlåtar. Varje framträdande får poäng av programmet,

och det buas och visslas beroende på vilken poäng som uppnås. Kaptenen och överstyrmannen tittar också in, men kan inte övertalas till att sjunga.

–Även om jag inte sjunger själv är det trevligt att vara här och umgås med de andra i besättningen utanför arbetstid, säger Vladimir Dumic.

När mörkret sänker sig över *Stena Performance* har nästa skift tagit över karaoke-maskinen, och övriga i besättningen har återgått till sina sysslor. Ännu återstår två dygn tills fartyget når St Croix och det är mycket arbete kvar att göra ombord.



Med självklart fokus på säkerhet och miljö

Concordia Maritimes verksamhet har sedan många år kännetecknats av ett utpräglat fokus på säkerhets- och miljöfrågor. I takt med att kraven inom området blivit allt högre har proaktivitet och förebyggande arbete kommit att bli viktiga konkurrensfördelar.

Inom sjöfartens samtliga områden bedrivs idag ett omfattande globalt arbete för att ytterligare öka säkerheten och minimera miljöpåverkan. Regelsystemen kring sjöfartens miljöpåverkan har under senare år skärpts och ytterligare skärpningar är att vänta. De hårdare kraven har medfört en avsevärd höjning av standarden på världens tankflotta.

Omfattande regelverk

Till de viktigaste regelverken för säkerhets- och miljöfrågor inom sjöfarten hör de konventioner som utarbetats inom IMO. Hit hör bland annat Marpol och Solas (IMOs konventioner för miljö respektive säkerhet) samt den så kallade ISM-koden (IMOs styrmedel för kvalitet och säkerhet). Därutöver har även bland annat EU, klassningssällskapen, US EPA (miljöskyddsmyndigheten i USA) samt andra nationella sjöfartsmyndigheter ett stort inflytande.

Den externa kontrollen kring huruvida tankrederierna uppfyller säkerhets- och miljöföreskrifter har ökat kraftigt den senaste 15-årsperioden. Utöver de årliga flaggstatskontrollerna genomförs regelbundna kontroller även av bland annat oljebolagen samt klassificeringssällskapen. Dessutom har rederierna givetvis även egna interna kontrollsystem.

Växthusgaser största utmaningen

Tanksjöfartens miljöpåverkan består huvudsakligen av avgaser från fartygens motorer, användande av giftiga bottenfärger, utsläpp av olika typer av vatten som har använts ombord, samt påverkan på havsmiljön i samband med tömning av ballastvatten.

Den kanske viktigaste utmaningen för sjöfartsnäringen, liksom för all industriell verksamhet, är utsläppen av växthusgaser. Att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider till luften hör till de högst prioriterade miljöfrågorna inom sjöfarten. Svavel är svårt att rena i efterhand och det effektivaste sättet att värna om miljön är därför att använda en bunkerolja med lägre svavelhalt, vilket nu har anammats internationellt och sänkningar av tillåten svavelhalt är att vänta under kommande femårsperiod. Dessa sänkningar kommer dels att ske inom svavelkontrollområdena (SECA) i Nordsjön och Östersjön, men även som en generell sänkning på global nivå.

Hårdare krav väntas

Under 2006 och 2007 har den internationella sjöfarten varit föremål för omfattande diskussioner om framför allt utsläpp till luft och vatten. Till de områden där reglerna skärpts hör bland annat hanteringen av



Stena Performance, Atlanten, 23 augusti 2007.
Bilderna fick hedersnämmande i Concordia Maritimes
fototävling. Läs mer om tävlingen på sidan 81.

Concordia Maritimes miljöpolicy

För Concordia Maritime har människors säkerhet och skyddet av havsmiljön högsta prioritet både som princip i den dagliga verksamheten såväl som i företagets övergripande mål.

Olja skall alltid resa första klass

Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av vår dagliga verksamhet. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan vi upprätthålla en hög säkerhetsstandard och på ett bra sätt skydda havsmiljön.

Våra miljöprinciper

- Att skydda havsmiljön är av allra största betydelse. De enda hänsyn som har företräde över detta är de som gäller människors säkerhet
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi skaffa oss en allt bättre kontroll över de riskfaktorer som kan orsaka skador på miljön
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi sträva efter att få kontroll över vår verksamhet påverkar miljön och förbättra effektiviteten hos både befintliga fartyg och nybyggen med avseende på bränsleförbrukning och utsläpp
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi sträva efter att bedriva en säkrare och effektivare sjöfart inom miljömässigt känsliga områden
- All personal skall ges lämplig utbildning och information och uppmuntras att delta aktivt i miljöarbetet

ballastvatten. Målet med den nya ballastvattenregleringen är att förhindra att levande organismer sprids från ett område till ett annat. Förflyttningen av organismer anses tillsammans med utsläpp från landbaserade källor, utfiskning samt förstörelse av korallreven, vara ett av de största hoten mot världshaven. Ballastproblematiken har varit känd sedan 1980-talet, och anses av många som ett av sjöfartens svåraste problem.

IHM/Green Passport

Shippingindustrin har under de senaste åren vidtagit åtgärder för att minska påverkan på miljö och människa vid fartygsåtervinning. Åtgärderna kommer att leda till ett antal förordningar och rekommendationer, vilka förväntas träda i kraft inom några år och då kommer att omfatta hela kedjan från fartygsdesign och konstruktion till drift och återvinning.

En del av de kommande bestämmelserna gäller nybyggnation av fartyg. Redare kom-

mer att ges ansvaret för att det som tidigare kallades för Green Passport upprättas. Den viktigaste komponenten i detta certifikat är en förteckning över skadliga material, Inventory of Hazardous Materials (IHM), vilket är den beteckning som under 2007 mer och mer kommit att ersätta termen Green Passport.

Concordia Maritimes säkerhets- och miljöarbete

Säkerhet, kvalitet och miljö har varit centrala ledord i Concordia Maritimes verksamhet sedan många år. Säkerhets- och miljöarbetet har två övergripande syften; att genom förebyggande arbete förhindra olyckor samt att minska mängden skadliga utsläpp till hav och luft.

Utvecklingen av Concordia Maritimes nya P-MAX-koncept är ett konkret exempel på hur miljö- och säkerhetskänsligheten utgör bärande fundament redan på ritbordet. Fartygen hör till världens säkraste produkttankers. Fartygen har fullt dubbel-



Verklighet, livet till sjöss kan vara tufft.
Första pris i fototävlingen. Läs mer på sidan 81.

Drivkrafter bakom säkerhets- och miljöfrågor

Utöver hårdare lagar har även allmänhetens krav och förväntningar på säkra och pålitliga oljetransporter ökat och det råder idag nolltolerans mot olyckor och oljespill. Denna förändring är dels ett resultat av samhällsutvecklingen i stort men har också förstärkts av flera faktorer:

- Omfattande oljeutsläpp med svåra miljökonsekvenser utanför Europas kuster har under senare år väckt starka reaktioner hos allmänheten och fört tanksäkerhet högt upp på den politiska agendan
- Konsolideringen inom oljeindustrin har inneburit att ett fåtal viktiga och globalt täckande varumärken är beroende av allmänhetens förtroende
- Ökad risk export av olja genom känsliga och svårnavigerade farvatten såsom Östersjön, Svarta havet och Barents hav leder till ökade krav på säkerhet

skrov, vilket innebär att alla tankar innehållande olja eller oljehaltigt vatten skyddas av dubbla skrov. Skrovets unika utformning och det tudelade akterskeppet gör att bränsleekonomin och fartegenskaperna blir bättre jämfört med standardtonnage. Trots en avsevärt högre fraktkapacitet förbrukar P-MAX-fartygen upp till sex procent mindre bränsle jämfört med en vanlig MR-tanker. Concordia Maritimes tio P-MAX-fartyg certifieras även med IHM (Green Passport). Avsikten är att ha full kontroll på vilka material som finns i fartygen samt att agera proaktivt och förekomma regelkrav och rekommendationer. Detta kräver ett nära samarbete med varvet och klassningssällskapen. *Stena Paris* var den första nybyggnationen i världen som certifierats enligt Det Norske Veritas Green Passport och under året har *Stena President* och *Stena Perros* levererats med IHM.

Få olyckor ombord

När det gäller arbetet med att förebygga olyckor sker ett omfattande utbyte av information mellan världens rederier. Concordia Maritimes bemanningsbolag, Northern Marine Management (NMM), deltar varje år i ett antal olika formaliserade träffar med syftet att förbättra säkerheten ombord. Därutöver sker även ett omfattande informellt utbyte.

De vanligaste olyckorna ombord på fartyg utgörs av halk- och fallolyckor, oftast med begränsad personskada som följd. Vad gäller det förebyggande arbetet ombord bedriver NMM ett kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment. Besättningens delaktighet är här helt avgörande. På samtliga fartyg som opereras av NMM ägnas till exempel tio minuter varje dag åt att studera rörelsemönster och efterlevnad av rutiner. Rapporteringen sker utifrån en

standardiserad modell och identifierade risker elimineras allt eftersom. Observationerna sammanställs i rapporter som sprids till samtliga fartyg och därigenom möjliggör ständiga förbättringar. Därutöver hålls varje månad även dedikerade säkerhetsmöten.

Det enträgna arbetet har resulterat i att antalet olyckor ombord på Concordia Maritimes fartyg ligger på en sett till branschen låg nivå. Sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005 har inga allvarigare olyckor inträffat ombord på något av Concordia Maritimes ägda eller opererade fartyg.

P-MAX, dubbelt för säkerhets skull



Concordia Maritimes aktieutveckling

Concordia Maritime bildades 1984 och dess B-aktie noterades samma år på OMX Nordiska Börs i Stockholm. Under 2007 minskade aktiekursen med 51 procent.

Vid ingången av 2007 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 55 och vid utgången SEK 27, en nedgång med 51 procent. OMX Nordiska Börsens Nordiska index sjönk under samma period med 4,7 procent (OMX Nordic 40). Högsta betalkurs under året var SEK 55 och lägsta kurs var SEK 26. Concordia Maritimes börsvärde, det vill säga värdet av samtliga utestående aktier i Concordia Maritime, uppgick den 31 december 2007 till MSEK 1.289 (2.625).

Under 2007 har aktiens totalavkastning inklusive föreslagen utdelning om SEK 1,00, varit -49 procent. Sedan börsintroduktionen 1984 har aktiens totalavkastning jämfört med introduktionspriset om 20 kronor, varit i genomsnitt 13 procent per år.

Föreslagen utdelning 2007

För 2007 föreslår styrelsen en utdelning på SEK 1,00 (1,00) per aktie, vilket är 76 procent (92) av koncernens vinst efter skatt. Detta täcker utdelningspolicyn, som är 20–30 procent av koncernens vinst efter skatt. Concordia Maritimes utdelningsandel historiskt sett framgår av tioårsöversikten på sidan 42.

Aktiens omsättning

Under 2007 omsattes 16,8 miljoner aktier (32,4) till ett sammanlagt värde av MSEK 670 (1.497), vilket motsvarar en omsättnings-

hastighet på 38,4 procent (74,1). Den genomsnittliga handeln per börsdag var 67.293 aktier (129.055), eller MSEK 2,7 (6,0).

Aktiekapital

Vid utgången av 2007 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,47 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie.

Aktieägarförhållanden

Antalet aktieägare uppgick per den 31 december 2007 till 4,963 (5.942), vilket innebär en minskning med 16,5 procent jämfört med föregående år. Samtliga röststarka A-aktier ägs av Stena Sfären som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984. Stena har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål. Stena Sfären ägde vid årsskiftet 52,2 procent av aktiekapitalet och 72,7 procent av rösterna.

Näst största ägare är Adelphi Capital LLP som äger aktier motsvarande 5,3 procent av kapitalet och 3,0 procent av rösterna.

Det utländska ägandet uppgick per den 31 december 2007 till 25,1 procent (28,2) av aktiekapitalet och 14,3 procent (16,1) av rösterna. Det sammanlagda institutionella ägandet uppgick till 9,2 procent (2,1). Styrelse och VD äger tillsammans cirka 0,1 procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgick per 31 december 2007 till SEK 34,08 (34,09).

Kortnamn och handelspost

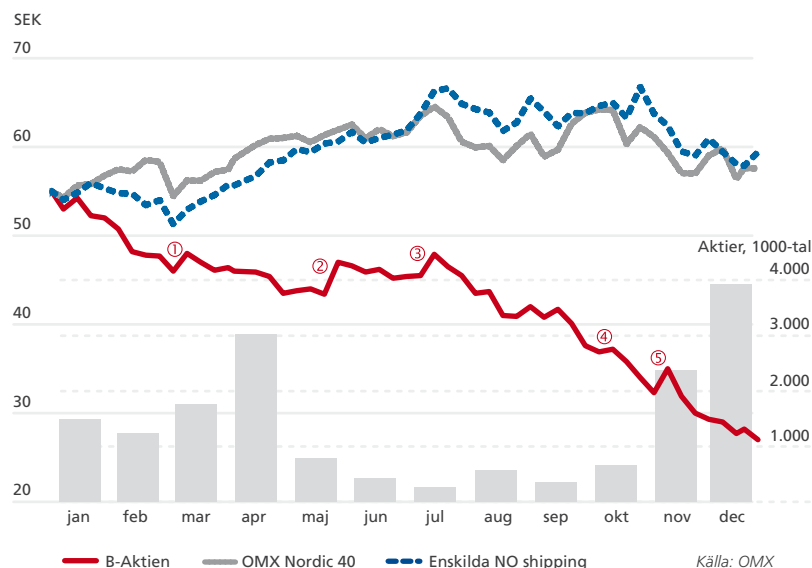
Kortnamnet på aktien är CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. En handelspost omfattar 200 aktier.

IR-arbetet under året

Concordia Maritime har som mål att genom tydlig information underlätta marknadens värdering av företaget. Under 2007 har företaget deltagit vid ett stort antal aktiesparträffar och kundträffar hos banker och intresseorganisationer. I samband med offentliggörandet av finansiella rapporter har Concordia Maritime träffat analytiker och andra professionella aktörer, antingen fysiskt eller via telefonkonferenser. Concordia Maritime har också genomfört så kallade road shows i bland annat London.

På www.concordia-maritime.se finns finansiell information om företaget.

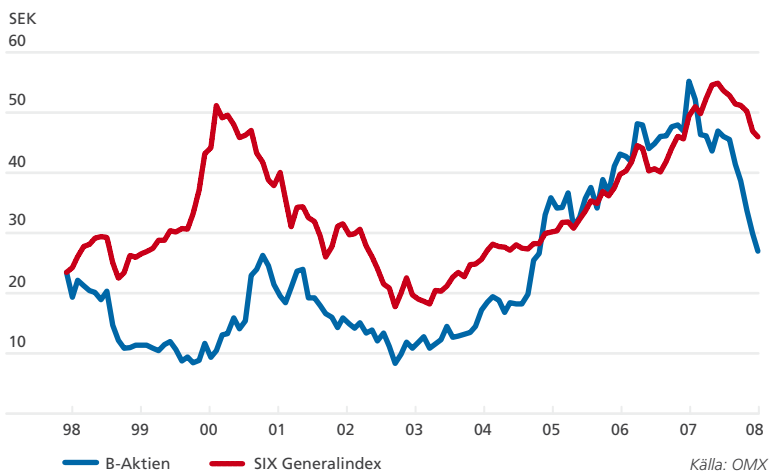
Aktiekurs och omsättning 2007



Pressmeddelanden under året

- 2007-01-17 Leverans av *Stena Poseidon*
- 2007-01-17 Domslut meddelat i tvist
- 2007-02-22 Leverans av produkttankfartyget *Palva*
- ① 2007-02-15 Bokslutskommuniké
- 2007-04-26 Delårsrapport Concordia Maritime AB, 1 januari–31 mars
- ② 2007-05-04 Pressinformation från årsstämma Concordia Maritime AB (publ)
- 2007-06-25 V-MAX *Stena Vision* åter i drift
- ③ 2007-06-29 Concordia Maritime tecknar strategiskt avtal med TOTAL
- 2007-08-14 Halvårsrapport för Concordia Maritime AB (publ)
- 2007-09-21 *Stena President* döps i Split
- 2007-09-25 Leverans av *Stena President*
- ④ 2007-10-19 Delårsrapport 1 januari–30 september
- ⑤ 2007-11-26 Reviderad prognos helårsresultat 2007
- 2007-12-01 Dop av *Stena Perros*
- 2007-12-06 Leverans av *Stena Perros*

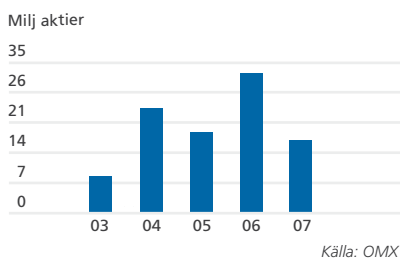
Concordia Maritimes aktiekurs 1998–2007



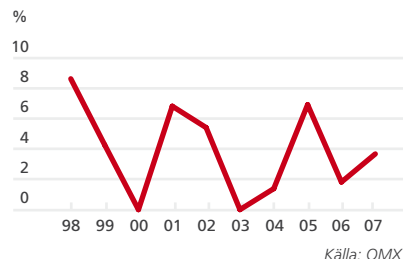
Utdelningspolicy

Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling. Aktieägarna ska kunna förvänta sig en rimlig utdelning relaterad till dels bolagets resultat men också investeringsbehov. Ambitionen är en utdelning som uppgår till 20–30 procent av koncernens vinst efter skatt. Minst tio procent av vinsten ska dock delas ut till aktieägarna.

Aktiens omsättning senaste fem åren



Aktiens direktavkastning



Nyckeldata för Concordiaaktien

	2007 ¹⁾	2006 ¹⁾	2005 ¹⁾	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Utdelning, kr	1,00 ²⁾	1,00	1,00	3,00	0,50	—	0,60	1,10	—	0,50
Utdelning i % av resultat efter skatt	76 ³⁾	92	83	19	31	—	12	22	—	12
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	46,41	42,19	27,22	27,22
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,07	44,30	34,71	27,22	26,75
Börskurs på bokslutsdagen, kr	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50	11,00	16,00	21,50	11,80	11,50
Direktavkastning, % ⁴⁾	3,7 ³⁾	1,81	2,32	8,62	2,86	—	3,75	5,11	—	4,34
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	-49,09 ³⁾	30,23	26,44	116,00	63,64	-31,25	-22,79	91,53	2,61	-48,94
Enskilda NO Shipping Index	8,0	-5,25	22,99	73,09	96,23	-31,64	-2,67	14,37	42,72	-46,92
P/E tal inklusive fartygsförsäljningar	20,5	50,5	35,8	2,2	10,8	neg	3,3	4,8	neg	4,1
P/E tal exklusive fartygsförsäljningar	—	—	2.150,0	17,8	9	neg	3,3	5,2	—	—
Antal omsatta aktier per år, tusental	16.810	32.393	18.608	24.289	8.443	5.791	8.875	16.863	6.535	12.545
Omsättningshastighet, %	38	74	43	56	19	13	21	65	26	50
Börsvärde vid årets slut, MSEK	1.288	2.625	2.052	1.661	835	525	743	907	321	313
Antal aktieägare	4.963	5.942	6.209	6.081	5.431	5.542	5.215	5.551	5.268	6.305

1) Nyckeltalen för 2005, 2006 och 2007 är omräknade till redovisningsreglerna enligt IFRS 2) Styrelsens förslag

3) Beräknat på föreslagen utdelning 4) Utdelning per aktie dividerat med börskursen vid årets slut

Ägarkategorier

	Kapital %	Röster %
Utländska ägare	25,1	14,3
Svenska ägare	74,9	85,7
varav		
- Institutioner	9,2	5,2
- Aktiefonder	0,4	0,2
- Privatpersoner	65,4	80,3

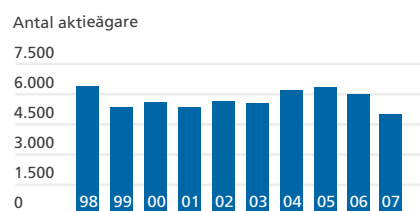
Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	74,2	85,3
De 25 största ägarna	76,5	86,6
De 100 största ägarna	79,7	88,4

Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena Sfären	52,2	72,7
Adelphi Capital LLP	5,3	3,0
Fjärde AP-fonden	5,1	2,9
DWS-Scudder fonder	3,8	2,2
SEB	3,2	1,8
T Rowe Price fonder	1,6	0,9
Mariedals Lantbruk AB	1,6	0,9
Pettersson Rune	0,5	0,3
Andra AP-fonden	0,5	0,3
DFA fonder (USA)	0,5	0,3
Totalt	74,3	85,3
Övriga	25,7	14,7
Totalt	100,0	100,0

Aktieägarutveckling 1998–2007



Aktieägarstruktur

	Antal ägare	Antal aktier	Andel i kapital %	Andel av röster %
Aktieinnehav				
1–1.000	4.057	1.262.945	2,7	1,5
1.001–10.000	772	2.575.071	5,4	3,1
10.001–100.000	107	2.900.734	19,9	11,4
100.001–	27	40.991.048	72,0	84,0
Summa	4.963	47.729.798	100,0	100,0

Aktieägarkontakt

Concordia Maritime har som mål att genom tydlig information underlätta marknadens värdering av företaget.

För IR-relaterad information kontakta:

Göran Hermansson, ekonomichef

031-85 50 46 eller 0704-85 50 46

goran.hermansson@concordia-maritime.se

Risk- och känslighetsanalys

Sjöfart i allmänhet och tanksjöfart i synnerhet är förknippad med en rad risker som styrelse och ledning måste förhålla sig till och planera utifrån. För Concordia Maritime bidrar dock de långa kundkontrakten och tillgången till hela Stena Sfärens kompetensbas till att delvis reducera de risker som annars förknippas med sjöfart.

De risker Concordia Maritime är exponerat för kan övergripande delas in i tre kategorier; operativa risker, finansiella risker och externa risker. De finansiella riskerna, huvudsakligen relaterade till valuta och räntor, finns beskrivna i not 20 på sidan 67, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

Syftet med beskrivningen av Concordia Maritimes risksituation nedan är dels att ge investerare och andra en bild av den riskmiljö Concordia Maritime verkar i, dels att visa på hur Concordia Maritime arbetar med att minimera de negativa effekterna av riskerna. Beskrivningen gör dock inga anspråk på att vara komplett eller fullständig.

Operativa risker

Med operativa risker avses här främst risker relaterade till styrningen av den egna verksamheten, det vill säga risker som styrelse och ledning i någon mån har möjlighet att påverka.

Fartygsdrift och försäkringsfrågor

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 för-

utom 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 få operera i specifika farvatten. Ett exempel 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).

Kunder

Med risker relaterade till kunder avses dels risken att någon kund väljer att avsluta samarbetet, dels risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden gentemot Concordia Maritime.

Vad gäller den första aspekten bygger Concordia Maritimes strategi på nära och långsiktiga samarbeten med kunderna. I slutet av 2007 var elva av de totalt fjorton fartygen i flottan utkontrakterade på mellan två och nio år. Resterande tre fartyg kommer att levereras under 2009–2010, se graf på sidan 5.

I normala fall medför det en högre risk att bygga sin verksamhet på ett begränsat antal kunder. I Concordia Maritimes fall medför dock de långa kontrakten, med i huvudsak världsledande energibolag, en operationell och finansiell stabilitet under den period avtalen täcker.

Miljö

En olycka till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc) skulle kunna leda till omfattande negativa konsekvenser på såväl miljö som egendom. De nya fartygen byggda enligt P-MAX-konceptet hör troligtvis till världens säkraste produkttankers. Fartygen är särskilt utvecklade för att kunna framföras i känsliga farvatten. Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Concordia Maritime lägger emellertid omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla såväl fartyg som grundläggande system och rutiner för att dels förebygga att olyckor inträffar, dels minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa.

Varumärke

Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket hårt. 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 mot denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet, om olycka ändå skulle inträffa.

Medarbetare

Concordia Maritime är i sin verksamhet beroende av att kunna attrahera och behålla medarbetare. Detta gäller till exempel tekniker och medarbetare med ansvar för kunder och samarbetspartners, men framför allt kvalificerad sjöpersonal. Concordia Maritime har en liten egen organisation, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort. I Concordia Maritimes fall motverkas detta dock i någon mån av det nära samarbetet med ett flertal företag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetar Concordia Maritime aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter.

Externa risker

Med externa risker avses främst risker relaterade till förändringar i omvärld och marknad, det vill säga risker som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i den mer långsiktiga planeringen av verksamheten.

Konjunktur

Shipping är en utpräglat 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, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden. Att skydda sig mot en långsiktig konjunktur-

nedgång är svårt. Concordia Maritime strävar dock efter att begränsa risken genom en strategi i hög utsträckning baserad på långa kontrakt.

Politiska risker

Concordia Maritime agerar på en marknad som påverkas av en mängd regelverk som kan förändras från tid till annan beroende på ändrade omvärldsfaktorer och/eller politiska beslut. Till dessa hör bland annat beslut gällande regler för internationell handel, säkerhet och miljö.

Vad gäller den internationella handeln har utvecklingen under senare år gått mot ökad global frihandel och allt färre inskränkningar av handelspolitisk karaktär. Även inom skatteområdet har en harmonisering skett, vilket delvis minskat riskerna relaterade till att skattepolitiska förändringar skulle påverka konkurrensituationen. Störst risk för förändringar torde ligga inom säkerhets- och miljöområdet, där det pågår en ständig översyn av internationella och nationella lagar, branschrelaterade konventioner, förordningar och praxis. Utvecklingen drivs här från flera håll; politiskt såväl som från intresseorganisationer och bransch. Med en av världens säkraste och modernaste flottor innebär dock ett ökat fokus på säkerhets- och miljöfrågor för Concordia Maritimes del snarast en möjlighet.

Fraktrater

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. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar vanligtvis mer än raterna på terminsmarknaden. Med stora delar av flottan utkontrakterad på lång sikt är Concordia Maritimes känslighet för förändringar i fraktraterna inom de närmaste åren begränsad.

Oljepris

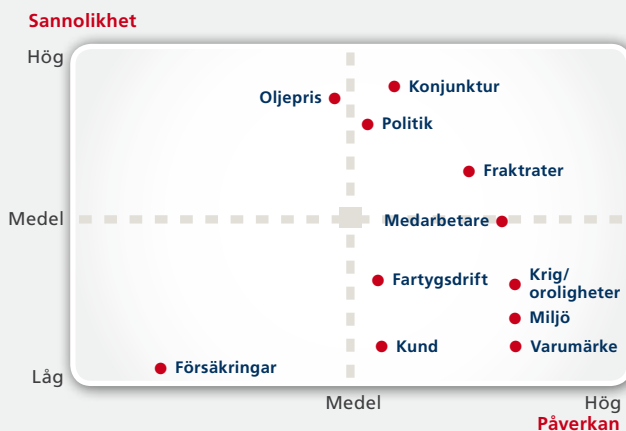
Förändringar i oljepriset har endast begränsad påverkan på Concordia Maritime. Verksamheten baseras till stora delar på tidsutbefraktningsavtal, vilket innebär att kunderna står för resekostnaderna (bunkerolja, hamnavgifter, lotsar, bogserbåtar etc.). Förändringar i oljepriset påverkar fraktraterna vilka i sin tur påverkar ett rederis intäkter.

Krig/oroligheter

En stor del av den globala oljeproduktionen sker i politiskt instabila regioner. Krig eller andra oroligheter kan medföra en begränsning i tillgången på olja och oljeprodukter, men även innebära ett ökat transportbehov till och från olika lagringsdepåer. Risken för att detta ska påverka verksamheten negativt är relativt begränsad i det kortare perspektivet, eftersom Concordia Maritimes verksamhet till stor del bygger på långa kontrakt.



Risker i verksamheten



Illustrationen ger en bild av de faktorer som kan komma att påverka verksamheten. Bedömningen avser såväl sannolikheten som graden av påverkan.

Risker och riskhantering

Operativa risker relaterade till

- Fartygsdrift och försäkringsfrågor
- Medarbetare
- Varumärke

Finansiella risker relaterade till

- Likviditet
- Ränta
- Krediter
- Valuta

Externa risker relaterade till

- Konjunktur
- Politiska beslut och händelser
- Efterfrågan på olja och oljetransporter
- Oljeprisets utveckling
- Krig/oroligheter

Riskhantering

- Riskspridning
- Intern kontroll
- Analys & förebyggande arbete
- Försäkringar
- Finansiella instrument
- Policies, manualer, värderingar och rekommendationer

10 år i sammandrag

	2007	2006	2005	2004	2003
Resultatposter, MSEK					
Nettoomsättning	457,2	381,2	254,0	354,0	649,7
Rörelsens kostnader	423,2	376,5	312,0	271,2	575,7
Rörelseresultat	34,0	4,7	-1,8	729,4	58,9
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	56,2	646,6	-15,1
EBITDA	91,5	38,7	-1,3	795,5	177,5
Resultat efter finansiella poster	48,0	52,5	42,7	740,2	35,1
Resultat efter skatt	62,9	51,9	57,2	740,2	77,1
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	123,0	100,0	20,4	136,2	150,5
Investeringar	836,7	767,2	492,8	86,3	61,6
Balansposter, MSEK					
Fartyg	1.769,6	1.048,7	304,2	32,5	1.223,9
(Antal fartyg)	7	4	1	1	4
Fartyg under byggnad	158,3	222,3	384,7	128,0	55,4
(Antal fartyg) ²⁾	4	7	6	7	6
Likvida medel	55,6	30,2	280,4	1.123,4	40,3
Kortfristiga placeringar	397,1	517,6	559,1	130,7	—
Övriga tillgångar	429,6	413,7	368,9	313,4	87,8
Räntebärande skulder	1.073,0	506,2	0,0	0,0	300,7
Övriga skulder och avsättningar	110,7	99,3	126,4	111,2	80,2
Eget kapital	1.626,5	1.627,0	1.770,9	1.616,8	1.026,5
Balansomslutning	2.810,2	2.232,5	1.897,3	1.728,0	1.407,4
Nyckeltal, %					
Soliditet	58	73	93	94	73
Räntabilitet på totalt kapital	4	4	5	47	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	4	5	6	49	3
Räntabilitet på eget kapital	3	3	3	56	7
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	1,32	1,09	1,20	15,51	1,62
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	1,18	13,55	-0,32
Kassaflöde ¹⁾	2,54	2,10	0,43	2,85	3,15
Eget kapital	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51
Eget kapital/börsvärde	1,26	0,62	0,86	0,97	1,22
Börskurs på bokslutsdagen	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50
Utdelning ³⁾	1,00	1,00	1,00	3,00	0,50
Utdelning i % av resultat efter skatt	75,88	91,96	83,44	19,34	30,95
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	20,5	50,5	35,8	2,2	10,8
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	—	—	2.150,0	17,8	9
Antal aktieägare	4.963	5.942	6.209	6.081	5.431

1) Fartygsförsäljningar ingår ej 2) Sex helägda fartyg och två fartyg där koncernens andel är 50 procent 3) Föreslagen utdelning
Jämförelsetal 1997–2003 är ej omräknade enligt IFRS.

2002	2001	2000	1999	1998
768,6	1.334,6	1.327,6	773,6	1.102,9
877,9	1.043,6	1.098,2	817,7	901,1
-98,2	292,5	246,0	-44,1	201,8
11,1	1,5	16,6	—	—
89,5	454,4	382,9	57,1	297,7
-142,4	251,9	227,7	-72,0	114,0
-148,9	231,3	207,3	-62,5	117,3
40,0	392,1	337,2	15,9	205,8
—	513,6	351,1	295,7	259,3
1.907,0	2.544,3	1.073,3	1.121,3	1.155,5
6	9	9	10	10
—	—	1.001,8	573,7	253,9
—	—	2	2	—
115,2	263,0	81,0	16,2	128,1
—	—	—	—	—
216,7	343,0	338,4	180,1	213,5
926,6	1.261,7	938,5	953,4	772,0
159,3	295,4	352,8	232,2	244,0
1.153,0	1.593,2	1.203,2	705,7	735,0
2.238,9	3.150,3	2.494,5	1.891,3	1.751,0
51	51	48	38	43
-4	11	12	-2	12
-4	12	14	-2	13
-11	16	21	-8	17
-3,12	4,85	4,47	-0,96	2,79
0,23	0,03	4,11	—	—
0,84	8,21	7,14	0,68	4,64
24,16	33,62	26,67	20,03	20,85
2,20	2,10	1,24	1,70	1,81
11,00	16,00	21,50	11,80	11,50
—	0,60	1,10	—	0,50
0,00	12,04	22,39	0,00	11,60
neg	3,3	4,8	neg	4,1
neg	3,3	5,2	—	—
5.542	5.215	5.551	5.268	6.305

Den nya flottan tar form

Utvecklingen inom så väl omsättning, kostnadsbild samt resultat de senaste åren är en följd av Concordia Maritimes strategiska skifte från råoljetransporter till produkttank, samt det nybyggnadsprogram som genomförs. I takt med att flottan tar form kommer bolaget att öka sin belåning vilket framgår av soliditetens utveckling som gått från nästan 100 procent 2004 till 58 procent vid utgången av 2007. Som en följd har räntebärande skulder i princip fördubblats 2007 jämfört med föregående år. Sedan nybyggnadsprogrammet startade 2003 har Concordia Maritime investerat MSEK 2.244,6 i den nya flottan. Viktiga resultatmått så som EBITDA förväntas öka i takt med att flottan växer. EBITDA exklusive kostnader av engångskaraktär för 2007 uppgick till MUSD 17,6 och bolaget har lämnat en EBITDA-prognos för 2008 om MUSD 26, en ökning med ca 48 procent.

Definitioner

Soliditet Eget kapital i procent av balansomslutningen.

Räntabilitet på totalt kapital Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansomslutning.

Räntabilitet på sysselsatt kapital

Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld.

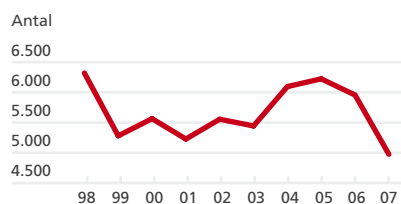
Räntabilitet på eget kapital Årets resultat i procent av genomsnittligt eget kapital.

Kassaflöde från rörelsen Resultat efter finansnetto plus avskrivningar minus betald skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar).

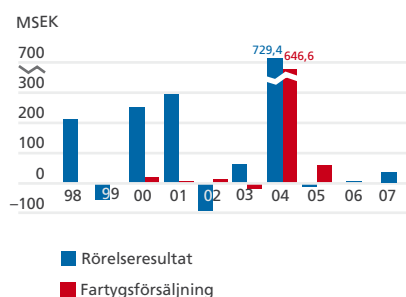
P/E-tal Börskurs på bokslutsdagen i relation till vinst per aktie efter skatt.

Nyckeltal

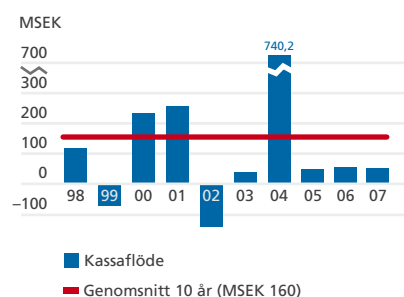
Antal aktieägare



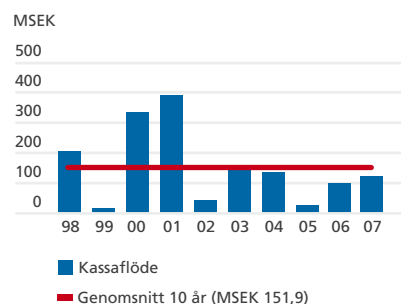
Rörelseresultat



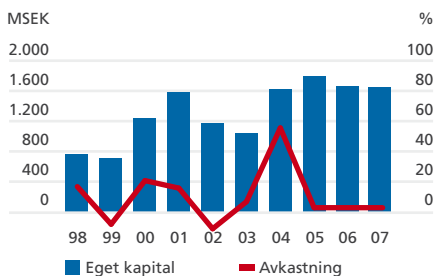
Resultat efter finansnetto



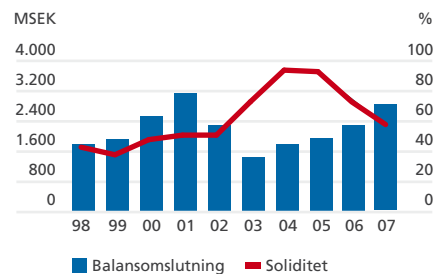
Kassaflöden från rörelsen



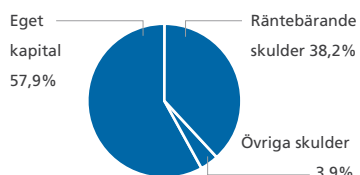
Avkastning på eget kapital



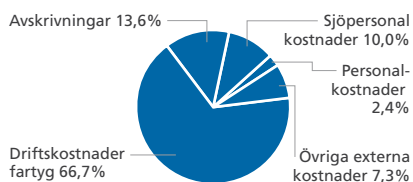
Soliditet



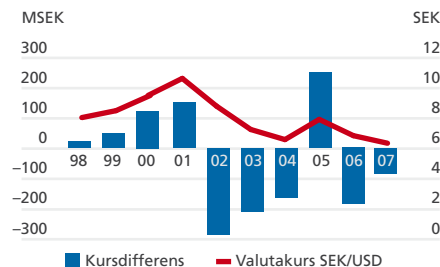
Eget kapital och skulder



Rörelsekostnader



Kursdifferens mot eget kapital



För definitioner se sid 43.

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2007. Moderbolag är Stena Sessan Rederi AB, som innehar ca 52% av kapitalet och 73% av totala röstvärdet. Dess moderbolag är Stena Sessan AB.

Allmänt om verksamheten

Produkttank

Under 2007 tog Concordia Maritime leverans av det femte och sjätte fartyget i serien om tio P-MAX. *Stena President* levererades i september och är kontrakterad på tio år till Argo Shipping International. *Stena Perros* som levererades i december ca två månader före plan, går de närmaste fem åren i trafik för TOTAL. Operationen av de övriga fyra fartygen som går i trafik för TOTAL, Hess Corporation och Argo Shipping International har fungerat väl. Fartygen har sysselsatts i princip över hela världen men huvudsakligen i transatlanttrafik.

Concordia Maritime tecknade under det andra kvartalet ett nytt femårsavtal med TOTAL. Denna gång för P-MAX-fartyget *Stena Progress*. Samtidigt blev tidigare tecknade avtal för *Stena Paris* och *Stena Provence* förlängda med två år. Av de 24 år TOTAL kontrakterat Concordia Maritimes tonnage kvarstår ca 21 år vid utgången av 2007.

Under det första kvartalet levererades de två Panamax-fartygen *Stena Poseidon* och *Palva*, som Concordia Maritime äger i ett joint venture med Neste Shipping. Fartygen är tidsbefraktade över 10 år till Neste Shipping. Operationen av fartygen har fungerat väl och de har huvudsakligen sysselsatts i transatlanttrafik från Neste Oils raffinaderi i Borgå, Finland.

Den svaga marknaden under det andra halvåret påverkar vinstdelningen i vissa kontrakt. Segmentet redovisar ett EBITDA före overheadkostnader om MUSD 23,1 för 2007.

Stortank/VLCC

Stena Victory, som tidsinbefraktas från Arlington Tankers har under det fjärde kvartalet börjat sin service för Lukoil. Kontraktet sträcker sig till slutet av 2009 då fartyget skall återlevereras till Arlington Tankers. Concordia Maritime har via tre tolv månadersoptioner, möjlighet att förlänga inbefraktningen.

Systerfartyget *Stena Vision* är i trafik för Sunoco fram till hösten 2008. Därefter kommer hon att sysselsättas av Lukoil till slutet av 2010 då fartyget skall återlevereras till Arlington Tankers. Concordia Maritime har via två tolv månadersoptioner, möjlighet att förlänga inbefraktningen.

Den rapporterade skadan på *Stena Visions* reduktionsväxel är åtgärdad och fartyget är sedan juni åter i trafik. 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.

Nämnda poster samt försäkringsåtaganden i samband med anlop till Västafrika har resulterat i ett EBITDA före overheadkostnader om MUSD –5,6 för året.

Fraktmarknaden

Marknadsutvecklingen det fjärde kvartalet var både oväntad och ovanlig. VLCC-marknaden fick efter ett antal månader med pressade fraktnivåer ett uppsving under slutet av kvartalet som inte setts sedan hösten 2004. Nya toppnoteringar gjordes på den östliga trafiken med intjäningsnivåer upp mot USD 300.000 per dag. Förvisso stärks normalt marknaden säsongsmässigt det fjärde kvartalet, men styrkan i uppgången var mycket överraskande. De bidragande faktorerna var bland annat att Saudiarabien sänkte priserna på råolja till USA. Denna prissänkning skapade incitament att fylla på de låga lagernivåerna av råolja i USA varpå skeppningarna tog fart. Många redare tycks, på grund av de höga bränslepriserna, ha instruerat fartygen till lägre fart vilket leder till en minskning av tillgängligt tonnage. Andra faktorer, som t ex diskussionerna om att ett stort antal enkelskrovade VLCC förmodligen kommer att konverteras till torrlastfartyg, kan ha bidragit till psykologin som drev upp marknaden till dessa historiskt höga nivåer.

På produkttankmarknaden rådde fortsatt press på fraktraterna och den förväntade säsongsuppgången uteblev, även om marknaden som helhet hämtade sig något. Fraktmarknaden för s k "tunga produkter" (t ex tjockolja) var generellt bättre än den för "lätta produkter" (t ex bensin). Vikande raffinerimarginaler innebar bland annat att det inte längre var lönsamt att på spekulation sälja och transportera bensin från Europa till USA, som resulterade i markant minskade fraktvolym. Just detta transportflöde var omfattande under första halvåret och innebar ovanligt stark marknad under denna period. Den växande produkttankflottan har också satt ytterligare press på fraktraterna. Enligt analys- och mäklarfirman Clarkson levererades 30 produkttankfartyg bara under fjärde kvartalet medan skrotningstakten var fortsatt låg.

Varvsmarknaden

Varvspriserna under fjärde kvartalet ökade något. Vid årsskiftet prissattes en VLCC till ca MUSD 140 och ca MUSD 50 för ett MR-fartyg. Andrahandsmarknaden för tankfartyg noteras fortsatt högre än nybyggnadspriserna. Ett standard

MR-fartyg värderas runt MUSD 52. 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 62–73. Observera att fartygsvärderingar baseras på omedelbar leverans för den öppna marknaden (spotmarknad).

Resultat och ställning

Omsättningen var MSEK 457,2 (381,2). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 48,0 (52,5). Resultat efter skatt var MSEK 62,9 (51,9), vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK 1,32 (1,09).

Totala rörelsekostnader uppgick till MSEK 423,2 (376,5). Den största kostnadsposten är driftkostnader för fartyg, MSEK 282,2 (251,6).

Värdepapper, kortfristiga placeringar och investeringar

Arlington

Concordia Maritimes innehav uppgår till 1.534.785 aktier, vilket motsvarar en ägarandel om 10 procent. Aktiekursen 2007-12-31 var USD 22,13 per aktie (2006-12-31 USD 23,37). Innehavet har värderats till marknadsvärde i balansräkningen.

Kortfristiga placeringar

De totala kortfristiga placeringarna uppgår per 2007-12-31 till MSEK 397,1 (517,6). Innehaven har värderats till verkligt värde i balansräkningen och värdeförändringar på MSEK –13,0 (–7,4) ingår i periodens resultat.

Investeringar

Investeringarna har under perioden varit MSEK 836,7 (767,2) och avser förutom slutbetalningar vid leverans även förskottsbetalningar till varv samt projektkostnader för fartygen i beställning.

Likviditet och finansiering

Koncernens disponibla likvida medel inklusive outnyttjade krediter uppgick 2007-12-31 till MSEK 515,9 (493,8).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämmans beslut. Något särskilt arvode utgår ej för kommittéarbete.

Styrelsen har inför nästa årsstämma föreslagit samma riktlinjer som föregående år. Till ledningen har årsstämman beslutat om följande riktlinjer avseende ersättning.

Ersättningarna består av fast lön, rörlig kompensation, pension och andra förmåner. För att kunna attrahera och behålla kompetens strävar Concordia Maritime efter att erbjuda medarbetare en attraktiv och konkurrenskraftig fast lön. Den absoluta nivån är beroende av storleken och komplexiteten i den aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Prestationen åter-

speglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland annat på företagets utveckling och uppfyllandet av t ex kommersiella, operationella och finansiella mål. Sådana mål skall bestämmas av styrelsen. Överenskommelse om ytterligare ersättningar kan träffas när det bedöms nödvändigt för att kunna attrahera och behålla nyckelkompetens eller för att förmå individer att flytta till nya tjänstgöringsorter eller nya befattningar. Sådan ersättning skall vara tidsbegränsad.

Företagets policy beträffande pension är att följa den praxis som tillämpas på den lokala marknaden i varje land. För VD betalas en premie motsvarande 35 procent av VDs vid varje tidpunkt gällande pensionsmedförande lön och kompensation intill pensionen. För övriga ledande befattningshavare i Sverige tillämpas en premiebaserad plan för ålderspension utöver basplanerna på den svenska arbetsmarknaden.

Den grundläggande regeln är att andra förmåner, t ex tjänstebil, skall vara konkurrenskraftiga på den lokala marknaden.

För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden tre till tolv månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.

Se även not 16.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

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 få operera i specifika farvatten. Ett exempel här är COFR-försäkringen (Certificate of Financial Responsibility), vilken 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 oljeskadestiftningen (Oil Pollution Act, OPA 90).

Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket hårt. 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.

Shipping är en utpräglat 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, men ger på längre sikt även effekt på terminsmarknaden. Att skydda sig mot en långsiktig konjunkturedgång är svårt. Concordia Maritime strävar dock efter att begränsa risken genom en strategi i hög utsträckning baserad på långa kontrakt.

Fraktraterna inom tanksjöfarten kan från tid till annan fluktuera 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. 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.

Concordia Maritime har nära samarbete med Stena-koncernen, som bl a levererar befraktnings-, operations-, bemannings- och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes absoluta styrkor gentemot konkurrenter. Även om relationen är gynnsam är den behäftad med en viss risk då viktiga tjänster köps från endast en leverantör. Concordia Maritime och Stena-koncernen är även till viss grad sammanknippade varumärkesmässigt.

Säkerhet och miljö

För Concordia Maritime har människors säkerhet och skyddet av havsmiljön högsta prioritet både som princip i den dagliga verksamheten såväl som i företagets övergripande mål. Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av vår dagliga verksamhet. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan vi upprätthålla en hög säkerhetsstandard och på ett bra sätt skydda havsmiljön.

Våra miljöprinciper

- Att skydda havsmiljön är av allra största betydelse. De enda hänsyn som har företräde över detta är de som gäller människors säkerhet
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi skaffa oss en allt bättre kontroll över de riskfaktorer som kan orsaka skador på miljön
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi sträva efter att få kontroll över hur vår verksamhet påverkar miljön och förbättra effektiviteten hos både befintliga fartyg och nybyggen med avseende på bränsleförbrukning och utsläpp
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi sträva efter att bedriva en säkrare och mer effektiv sjöfart inom miljömässigt känsliga områden
- All personal skall ges lämplig utbildning och information och uppmuntras att delta aktivt i miljöarbetet

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 20.

Concordia Maritime-aktien

Under året har inga nyemissioner, fondemissioner eller liknande genomförts. Antal utestående aktier är således oförändrat. Antalet A-aktier uppgår till 4.000.000 st och har tio röster vardera. Antalet B-aktier uppgår till 43.729.798 st och har en röst vardera. Concordia Maritime saknar kännedom om eventuella aktieägaravtal mellan aktieägarna.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Concordia Maritimes flotta består av sex P-MAX-fartyg, två V-MAX-fartyg samt två Panamax-fartyg. Inga nybyggen kommer att levereras under året. Marknadsförväntningarna för 2008 är en fortsatt vikande tankmarknad. Genomsnittliga fraktnivåer förväntas vara lägre än 2007. Verksamheten beräknas kunna generera ett EBIDTA om ca MUSD 26, vilket ger ett resultat före skatt om ca MUSD 11 eller ca USD 0,23 per aktie. Omräknat till balansdagens kurs motsvarar resultatet före skatt ca MSEK 70 eller SEK 1,47 per aktie.

Händelser efter balansdagens slut

Se not 27.

Förslag till disposition beträffande bolagets vinst eller förlust

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 118,9 disponeras enligt följande:

MSEK	2007	2006
Utdelning		
(47.729.798 aktier x 1,00 SEK per aktie)	47,7	47,7
Balanseras i ny räkning	71,2	102,1
Summa	118,9	149,8

Vad beträffar företagets resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande bokslutskommentarer.

Styrelsens yttrande över den föreslagna utdelningen

Efter föreslagen utdelning är koncernens soliditet och likviditet betryggande och innebär att koncernens samtliga bolag på kort och lång sikt kan fullgöra sina åtaganden. Den föreslagna utdelningen kan därmed försvaras med hänsyn tagen till vad som anförs i Aktiebolagslagen 17 kap, 3§ 2–3 st.

Resultaträkning för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2007	2006
Nettoomsättning	2, 3, 21	457,2	381,2
Summa intäkter		457,2	381,2
Driftskostnader fartyg	21	–282,2	–251,6
Sjöpersonalkostnader		–42,5	–27,4
Övriga externa kostnader	5	–31,0	–53,5
Personalkostnader	4, 16	–10,0	–10,0
Planenliga avskrivningar	8	–57,5	–34,0
Summa rörelsekostnader	9	–423,2	–376,5
Rörelseresultat	2, 3, 5, 24	34,0	4,7
Finansiella intäkter		66,2	84,1
Finansiella kostnader		–52,2	–36,3
Finansnetto	6	14,0	47,8
Resultat före skatt		48,0	52,5
Skatt	7	14,9	–0,6
Årets resultat		62,9	51,9
Resultat per aktie	14	1,32	1,09

Balansräkning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2007	2006
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	9, 22		
Fartyg	8	1.769,6	1.048,7
Fartyg under byggnation	8	158,3	222,3
Inventarier	8	0,1	0,1
Finansiella placeringar	10, 20	218,5	246,5
Långfristiga fordringar	11	7,7	9,0
Uppskjutna skattefordringar	7		1,1
Summa anläggningstillgångar		2.154,2	1.527,7
Övriga kortfristiga fordringar	11	156,8	64,5
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	46,5	92,5
Kortfristiga placeringar	10, 20	397,1	517,6
Likvida medel	13	55,6	30,2
Summa omsättningstillgångar		656,0	704,8
Summa tillgångar		2.810,2	2.232,5
Eget kapital			
Aktiekapital		381,8	381,8
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9
Reserver		-120,8	-105,1
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1.303,6	1.288,4
Summa eget kapital		1.626,5	1.627,0
Skulder			
Långfristiga skulder	15, 9		
Skulder till kreditinstitut		1.063,1	506,2
Övriga långfristiga skulder	18	7,7	9,0
Övriga avsättningar	17	6,1	19,6
Uppskjutna skatteskulder	7	18,9	11,3
Summa långfristiga skulder		1.095,8	546,1
Kortfristiga räntebärande skulder	20		
Skulder till kreditinstitut		10,0	
Leverantörsskulder			0,5
Övriga skulder	18	8,9	4,1
Avsättningar	17	9,5	13,1
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	59,5	41,7
Summa kortfristiga skulder		87,9	59,4
Summa skulder		1.183,7	605,5
Summa eget kapital och skulder		2.810,2	2.232,5

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 23.

Sammandrag avseende förändringar i koncernens eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Fond för verkligt värde	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2006-01-01	381,8	61,9	21,7	21,3		1.284,2	1.770,9
Årets förändring av omräkningsreserv			-156,1	-4,1			-160,2
Skatt hänförlig till säkring			-21,6				-21,6
Årets förändring				18,3	15,4		33,7
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital, exkl transaktioner med bolagets ägare			-177,7	14,2	15,4		-148,1
Årets resultat						51,9	51,9
Summa förmögenhetsförändringar, exkl transaktioner med bolagets ägare			-177,7	14,2	15,4	51,9	-96,2
Utdelningar						-47,7	-47,7
Utgående eget kapital 2006-12-31	381,8	61,9	-156,0	35,5	15,4	1.288,4	1.627,0
MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Fond för verkligt värde	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2007-01-01	381,8	61,9	-156,0	35,5	15,4	1.288,4	1.627,0
Årets förändring av omräkningsreserv			-51,9	-1,6			-53,5
Skatt hänförlig till säkring			-23,8				-23,8
Årets förändring				-12,9	74,5		61,6
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital, exkl transaktioner med bolagets ägare			-75,7	-14,5	74,5		-15,7
Årets resultat						62,9	62,9
Summa förmögenhetsförändringar, exkl transaktioner med bolagets ägare			-75,7	-14,5	74,5	62,9	47,2
Utdelningar						-47,7	-47,7
Utgående eget kapital 2007-12-31	381,8	61,9	-231,7	21,0	89,9	1.303,6	1.626,5

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se not 20.

Kassaflödesanalys för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2007	2006
	26		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		48,0	52,5
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		75,0	49,2
Betald inkomstskatt			-1,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		123,0	100,0
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		26,1	-56,5
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		11,5	-33,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten		160,6	9,6
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-838,6	-767,2
Förvärv av finansiella tillgångar			-238,3
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		81,1	198,3
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-757,5	-807,2
Finansieringsverksamheten			
Upptagning av lån		694,1	539,4
Amortering av lån		-69,6	
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		-47,7	-47,7
Övrig finansiering		35,6	71,8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		612,4	563,5
Årets kassaflöde		15,5	-234,1
Likvida medel vid årets början		30,2	280,4
Valutakursdifferens i likvida medel		9,9	-16,1
Likvida medel vid årets slut		55,6	30,2

Resultaträkning för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2007	2006
Nettoomsättning	2, 3	51,7	31,7
Bruttoresultat		51,7	31,7
Driftskostnader fartyg		–16,1	–4,5
Sjöpersonalkostnader		–14,7	–7,3
Övriga externa kostnader		–13,5	–19,1
Personalkostnader	4, 16	–9,0	–8,6
Planenliga avskrivningar	8	–18,5	–11,6
Rörelseresultat	4, 5, 24	–20,1	–19,4
<i>Resultat från finansiella poster:</i>			
Resultat från andelar i koncernföretag			20,0
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar			3,6
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		104,2	147,1
Räntekostnader och liknande resultatposter		–55,5	–51,3
Resultat efter finansiella poster	6	28,6	100,0
Resultat före skatt		28,6	100,0
Skatt	7	–8,9	–22,3
Årets resultat		19,7	77,7

Balansräkning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2007	2006
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	22		
Materiella anläggningstillgångar	8	433,8	453,8
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	25	754,2	754,2
Andra långfristiga fordringar	11	7,7	9,0
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		761,9	763,2
Summa anläggningstillgångar		1.195,7	1.217,0
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar	11	40,0	29,7
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	3,6	2,5
<i>Summa kortfristiga fordringar</i>		43,6	32,2
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	20	61,6	64,0
<i>Summa kortfristiga placeringar</i>		61,6	64,0
Kassa och bank		271,5	58,5
Summa omsättningstillgångar		376,7	154,7
Summa tillgångar		1.572,4	1.371,7
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital	14	381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		99,2	72,1
Årets resultat		19,7	77,7
Summa eget kapital		639,0	669,9
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	15	836,4	460,5
Skulder till koncernföretag			195,3
Övriga skulder	18	7,7	9,0
Uppskjuten skatteskuld	7	9,2	1,4
<i>Summa långfristiga skulder</i>		853,3	666,2
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		34,4	
Leverantörsskulder			0,5
Skulder till koncernföretag		30,7	26,7
Övriga skulder		1,9	1,9
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	13,1	6,5
<i>Summa kortfristiga skulder</i>		80,1	35,6
Summa eget kapital och skulder		1.572,4	1.371,7

Ställda säkerheter och eventualförpliktelser för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2007	2006
Ställda säkerheter	23	257,3	274,9
Eventualförpliktelser	23	352,4	496,6

Sammandrag avseende förändringar i moderbolagets eget kapital

MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Överkurs-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2006-01-01	381,8	76,4	61,9	170,8	-51,0	639,9
Omföring överkursfond		61,9	-61,9			
Föregående års resultat				-51,0	51,0	
Årets resultat					77,7	77,7
Utdelningar				-47,7		-47,7
Utgående eget kapital 2006-12-31	381,8	138,3		72,1	77,7	669,9

MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond		Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2007-01-01	381,8	138,3		72,1	77,7	669,9
Föregående års resultat				77,7	-77,7	
Årets resultat					19,7	19,7
Lämnat koncernbidrag				-4,0		-4,0
Skatt på lämnat koncernbidrag				1,1		1,1
Utdelningar				-47,7		-47,7
Utgående eget kapital 2007-12-31	381,8	138,3		99,2	19,7	639,0

Kassaflödesanalys för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2007	2006
	26		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		28,6	100,0
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		-22,3	-21,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		6,3	78,2
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-11,2	99,2
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-189,7	-36,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-194,6	141,1
Investeringsverksamheten			
Förvärv av fartyg			-465,3
Avyttring av finansiella tillgångar			15,6
Förvärv av finansiella tillgångar			-75,9
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0,0	-525,6
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		483,0	490,2
Amortering av lån		-62,1	
Utbetald utdelning		-47,7	-47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		373,2	442,5
Årets kassaflöde		178,6	58,0
Likvida medel vid årets början		58,5	0,5
Likvida medel vid årets slut		237,1	58,5

Noter till de finansiella rapporterna

1 Redovisningsprinciper

(a) Överensstämmelse med normgivning och lag

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) som har godkänts av EG-kommissionen för tillämpning inom EU. Vidare har Redovisningsrådets rekommendation RR 30:06 Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats.

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens principer för- anleds av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskal.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 7 mars 2008. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 22 april 2008.

(b) Förutsättningar vid upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Koncernens funktionella valuta är US-dollar men som rapporteringsvaluta för moderbolaget och för koncernen används svenska kronor. Det innebär att de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor. Samtliga belopp, om inte annat anges, redovisas i miljontals kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av derivatinstrument, finansiella tillgångar klassificerade som finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen eller som finansiella tillgångar som kan säljas.

Anläggningstillgångar som innehåller för försäljning redovisas till det lägsta av det tidigare redovisade värdet och det verkliga värdet efter avdrag för försäljningskostnader.

Allt upprättade de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och antaganden används sedan för att bedöma de redovisade värdena på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt från andra källor. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Bedömningar gjorda av företagsledningen vid tillämpningen av IFRS som har en betydande inverkan på de finansiella rapporterna och gjorda uppskattningar som kan medföra väsentliga justeringar i påföljande års finansiella rapporter bedöms ej föreligga för tillfället.

De nedan angivna redovisningsprinciperna för koncernen har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter, om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har tillämpats konsekvent på rapportering och konsolidering av moderbolag, dotterföretag och joint venture-företag.

(c) Nya/ändrade redovisningsprinciper

(i) Nya redovisningsprinciper

IFRS 7 finansiella instrument: Upplysningar och sammanhängande ändring har i IAS1 Utformning av finansiella rapporter ställer krav på omfattande upplysningar om den betydelse som finansiella instrument har för företagets finansiella ställning och resultat samt kvalitativa och kvantitativa upplysningar om riskers karaktär och omfattning. IFRS 7 och sammanhängande ändringar i IAS1 har medfört ytterligare upplysningar i koncernens finansiella rapportering för år 2007 med avseende på koncernens finansiella mål och kapitalhantering. Standarden har inte medfört något byte av redovisningsprincip utan endast förändringar i upplysningskraven. Nya tolkningsmeddelanden (IFRIC 7–10) har inte haft någon effekt på de finansiella rapporterna.

(ii) Nya IFRS och tolkningar som ännu inte börjat tillämpas

IFRS 8 Rörelsesegment anger vad ett operativt segment är och vilken information som ska lämnas om dessa i de finansiella rapporterna. Standarden, som är antagen av EU, ska tillämpas från räkenskapsåret 2009. Införande av IFRS 8 bedöms i nuläget inte medföra några väsentliga effekter på koncernens segmentsrapportering.

Omarbetad IAS 1 Utformning av finansiella rapporter medför att presentationen av de finansiella rapporterna förändras i några avseenden samt att nya, icke-obligatoriska, benämningar för rapporterna föreslås. Ändringen påverkar inte bestämningen av de belopp som rapporteras. Den ändrade IAS 1, som ännu inte antagits av EU, ska tillämpas på räkenskapsåret 2009. Införandet av dessa ändringar bedöms inte medföra några väsentliga effekter på utformningen av de finansiella rapporterna.

Ändringar har skett i IAS 23 Lånekostnader och anger att aktivering måste ske av lånekostnader som är direkt hänförliga till inköp, konstruktion eller produktion av tillgångar som tar en betydande tid i anspråk att färdigställa för avsedd användning eller försäljning. Ändringen, som ännu inte är antagen av EU, ska tillämpas på räkenskapsåret 2009. Detta kommer inte att medföra några effekter eftersom aktivering av lånekostnader redan sker när ovanstående kriterier uppfylls.

Tolkningsmeddelanden (IFRIC 11–IFRIC 14) kommer inte att få någon effekt på de finansiella rapporterna.

(d) Segmentsrapportering

Ett segment är en redovisningsmässigt identifierbar del av koncernen som antingen tillhandahåller produkter eller tjänster (rörelsesegment), eller varor eller tjänster inom en viss ekonomisk omgivning (geografiskt område), som är utsatta för risker och möjligheter som skiljer sig från andra segment. Segmentsinformation lämnas i enlighet med IAS 14 endast för koncernen.

(e) Klassificering

Anläggningstillgångar och långfristiga skulder i moderbolaget och koncernen består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder i moderbolaget och koncernen består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

(f) Konsolideringsprinciper

(i) Dotterföretag

Dotterföretag är företag som står under ett bestämmande inflytande från Concordia Maritime AB (publ). Bestämmande inflytande innebär direkt eller indi-

rekt en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar. Vid bedömningen om ett bestämmande inflytande föreligger, skall potentiella röstberättigande aktier som utan dröjsmål kan utnyttjas eller konverteras beaktas.

Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder och eventalförpliktelser. Det koncernmässiga anskaffningsvärdet fastställs genom en förvärvsanalys i anslutning till rörelseförvärvet. I analysen fastställs dels anskaffningsvärdet för andelarna eller rörelsen, dels det verkliga värdet av förvärvade identifierbara tillgångar samt övertagna skulder och eventalförpliktelser. Skillnaden mellan anskaffningsvärdet för dotterföretagsaktierna och det verkliga värdet av förvärvade tillgångar, övertagna skulder och eventalförpliktelser utgör koncernmässig goodwill, eller negativ goodwill. Dotterföretags finansiella rapporter tas in i koncernredovisningen från och med förvärvstidpunkten till det datum då det bestämmande inflytandet upphör.

(ii) Joint ventures

Joint ventures är redovisningsmässigt de företag för vilka koncernen genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmande inflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen. I koncernredovisningen konsolideras innehav i joint ventures enligt klyningsmetoden. Klyningsmetoden innebär att för joint venture-företag redovisas koncernens ägarandel av företagets intäkter och kostnader respektive tillgångar och skulder i koncernens resultat- och balansräkningar. Detta görs genom att samägarens andel av tillgångar och skulder, intäkter och kostnader i ett joint venture-företag slås ihop post för post med motsvarande poster i samägarens koncernredovisning. Endast eget kapital som intjänats efter förvärvet redovisas i koncernens egna kapital. Klyningsmetoden tillämpas från den tidpunkt då det gemensamma bestämmande inflytandet erhålls och fram till den tidpunkt då det gemensamma bestämmande inflytandet upphör.

(iii) Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Realiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Realiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns någon indikation på nedskrivningsbehov.

(g) Utländsk valuta

(i) Transaktioner i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på transaktionsdagen. Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta räknas om till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på balansdagen. Valutakursdifferenser som uppstår vid omräkningarna redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära tillgångar och skulder som redovisas till historiska anskaffningsvärden omräknas till valutakurs vid transaktionstillfället. Icke-monetära tillgångar och skulder som redovisas till verkliga värden omräknas till den funktionella valutan till den kurs som råder vid tidpunkten för värdering till verkligt värde, valutakursförändringen redovisas sedan på samma sätt som övrig värdeförändring avseende tillgången eller skulden.

(ii) Utländska verksamheters finansiella rapporter

Tillgångar och skulder i utlandsverksamheter, inklusive goodwill och andra koncernmässiga över- och undervärden, omräknas till svenska kronor till den valutakurs som råder på balansdagen. Intäkter och kostnader i en utlandsverksamhet omräknas till svenska kronor till en genomsnittskurs som utgör en approximation av kurserna vid respektive transaktionstidpunkt. Omräkningsdifferenser som uppstår vid valutaomräkning av utlandsverksamheter redovisas direkt mot eget kapital som en omräkningsreserv.

(iii) Nettoinvestering i en utlandsverksamhet

Omräkningsdifferenser som uppstår i samband med omräkning av en utländsk nettoinvestering och vidhängande effekter av säkringar av nettoinvesteringarna redovisas direkt i omräkningsreserven i eget kapital. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring i koncernens resultaträkning.

(h) Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av fraktintäkter och tidsbefraktningssintäkter för fartyg. Fraktintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden (även kallad spotmarknad), det vill säga befraktas resa för resa. Fraktintäkterna erhålls och resultatavräknas när den enskilda resan är avslutad. Fraktintäkter för vid varje rapporttillfälle pågående resor fördelas mellan aktuell rapportperiod och kommande rapportperiod på basis av antalet dagar på resan. Om nettoresultatet (fraktintäkter minus direkta resekostnader) av resan är negativt förs hela resultatet till aktuell rapportperiod. Tidsbefraktningssintäkter erhålls när fartygen hyrs ut under en fastställd tidsperiod, vanligtvis ett år eller mer. Intäkterna, som utgörs av en fastställd dagshyra för fartyget, betalas månadsvis i förskott och resultatavräknas på samma sätt som fraktintäkter. Vinstdelningskontrakt redovisas enligt avräkning med befaktaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt basis företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknadsläge och befaktarens faktiska intjäning vid den finansiella rapporteringsperioden. Vanligt förekommande avräkningsperioder för vinstdelningskontrakt är månadsvis, per 90-dagars period eller per 180-dagars period.

(i) Rörelsekostnader och finansiella intäkter och kostnader

(i) Betalningar avseende operationella leasingar

Tidsbefraktningssavtal klassificeras som operationell leasing. Vid tidsbefraktning bibehåller fartygsägaren normalt alla risker, t ex vid haveri och stillestånd. Fartygsägaren står normalt för drift och bemanning. Hyrestagaren har normalt inga åtaganden när tidsbefraktningssperioden är slut. Betalningar avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen på samma sätt som fraktintäkter ovan.

(ii) Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteutgifter på bankmedel och fordringar och räntebärande värdepapper, räntekostnader på lån, utdelningsintäkter, valutakursdifferenser, realiserade och realiserade vinster på finansiella placeringar samt derivatinstrument som används inom den finansiella verksamheten.

Ränteutgifter på fordringar och räntekostnader på skulder beräknas med tillämpning av effektivräntemetoden. Effektivräntan är den ränta som gör att nuvärdet av alla framtida in- och utbetalningar under räntebindningstiden blir lika med det redovisade värdet av fordran eller skulden. Ränteutgifter inkluderar periodiserade belopp av transaktionskostnader och eventuella rabatter, premier och andra skillnader mellan det ursprungliga värdet av fordran och det belopp som erhålls vid förfall.

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställs.

(j) Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier och andra eget kapitalinstrument, lånefordringar och obligationsfordringar samt derivat. Bland skulder och eget kapital återfinns leverantörsskulder, låneskulder samt derivat.

Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader för alla finansiella instrument förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen vilka redovisas till verkligt värde exklusive transaktionskostnader. Redovisning sker därefter beroende av hur de har klassificerats enligt nedan.

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. Kundfordringar tas upp i balans-

Forts not 1

räkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserar, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. Detsamma gäller för del av en finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del av en finansiell skuld.

Förvärv och avyttring av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, som utgör den dag då bolaget förbinder sig att förvärva eller avyttra tillgången förutom i de fall bolaget förvärvar eller avyttrar noterade värdepapper då tillämpas likvid-dags redovisning.

Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen. Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker t ex nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument och diskonterade kassaflöden. För ytterligare information se not 20.

Vid varje rapporttillfälle utvärderar företaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning. För eget kapitalinstrument som klassificeras som tillgångar som kan säljas, förutsätts en väsentlig och utdragen nedgång i det verkliga värdet under instrumentets anskaffningsvärde innan en nedskrivning verkställs. Om nedskrivningsbehov föreligger för en tillgång i kategorin tillgångar som kan säljas, omförs tidigare eventuell ackumulerade värdeminskning redovisad direkt mot eget kapital till resultaträkningen. Nedskrivningar av eget kapitalinstrument som redovisats i resultaträkningen får inte senare återföras via resultaträkningen.

IAS 39 klassificerar finansiella instrument i kategorier. Klassificeringen beror på avsikten med förvärvet av det finansiella instrumentet. Företagsledningen bestämmer klassificering vid ursprunglig anskaffningstidpunkt. Kategorierna är följande:

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av två undergrupper: finansiella tillgångar som innehas för handel och andra finansiella tillgångar som företaget initialt valt att placera i denna kategori. En finansiell tillgång klassificeras som innehav för handel om den förvärvas i syfte att säljas på kort sikt. Derivat som är fristående liksom inbäddade derivat klassificeras som innehav för handel utom då de används för säkringsredovisning. Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i resultaträkningen.

Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat med fasta betalningar eller med betalningar som går att fastställa, och som inte är noterade på en aktiv marknad. Fordringarna uppkommer då företag tillhandahåller pengar, varor och tjänster direkt till kredittagaren utan avsikt att idka handel i fordringsrätterna. Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Kundfordrans förväntade löptid är kort, varför värdet redovisats till nominellt belopp utan diskontering. Nedskrivningar av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Kategorin innefattar även förvärvade fordringar. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten.

Investeringar som hålles till förfall

Finansiella tillgångar som har betalningsströmmar som är fasta eller som kan fastställas på förhand, och med en fast löptid som företaget har en uttrycklig avsikt och förmåga att inneha till förfall. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta transaktionskostnader periodiseras över instrumentets löptid.

Finansiella tillgångar som kan säljas

I kategorin finansiella tillgångar som kan säljas ingår finansiella tillgångar som inte klassificerats i någon annan kategori eller finansiella tillgångar som företaget initialt valt att klassificera i denna kategori. Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändring mot eget kapital. Vid den tidpunkt placeringarna bokas bort från balansräkningen omförs tidigare redovisad ackumulerad vinst eller förlust i eget kapital till resultaträkningen.

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av finansiella skulder som innehas för handel samt derivat (fristående och inbäddade) som inte används för säkringsredovisning. Skulder i kategorin värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i resultaträkningen.

Andra finansiella skulder

Finansiella skulder som inte innehas för handel värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades när skulden togs upp. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta emissionskostnader periodiseras över skuldens löptid.

Derivat som används för säkringsredovisning

Samtliga derivat redovisas till verkligt värde i balansräkningen. Värdeförändringarna redovisas i resultaträkningen vid säkring av verkligt värde. Vid kassaflödes-säkring och säkring av nettoinvestering i utländsk valuta redovisas värdeförändringarna i särskilda kategorier inom eget kapital i avvaktan på att den säkrade posten redovisas i resultaträkningen. Säkringsredovisning beskrivs närmare nedan.

Likvida medel

Likvida medel består av kassamedel samt omedelbart tillgängliga tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut samt kortfristiga likvida placeringar med en löptid från anskaffningstidpunkten understigande tre månader vilka är utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer.

Finansiella placeringar

Finansiella placeringar utgör antingen finansiella anläggningstillgångar eller kortfristiga placeringar beroende på avsikten med innehavet. Om löptiden eller den förväntade innehavstiden är längre än ett år utgör de finansiella anläggningstillgångar och om de är kortare än ett år kortfristiga placeringar.

Finansiella placeringar som utgörs av aktier tillhör antingen kategorin finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen eller finansiella tillgångar som kan säljas.

Räntebärande värdepapper som anskaffats med avsikt att innehas till förfall tillhör kategorin finansiella tillgångar som hålls till förfall och värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Räntebärande värdepapper där avsikten inte är att hålla till förfall klassificeras som finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen eller finansiella tillgångar som kan säljas.

Vid värdering till verkligt värde via resultaträkningen redovisas värdeförändringen i finansnettot.

Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Långfristiga fordringar och övriga kortfristiga fordringar är fordringar som uppkommer då företaget tillhandahåller pengar utan avsikt att idka handel med fordringsrätten. Om den förväntade innehavstiden är längre än ett år utgör de långfristiga fordringar och om den är kortare övriga fordringar. Dessa fordringar tillhör kategorin Lånefordringar och kundfordringar.

Skulder

Skulder klassificeras som andra finansiella skulder vilket innebär att de initialt redovisas till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Efter anskaff-

ningstidpunkten värderas lånen till verkligt värde. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder klassificeras i kategorin andra finansiella skulder. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

För mer information se not 20.

(k) Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs bland annat av terminskontrakt, optioner och swappar som utnyttjas för att täcka risker för valutakursförändringar och för exponering av ränterisker. Derivat är också avtalsvillkor som är inbäddade i andra avtal. Inbäddade derivat skall särredovisas om det inte är näre relaterade till värdkontrakten. Värdeförändringar på derivatinstrument fristående liksom inbäddade redovisas i resultaträkningen baserat på syftet med innehavet. Används derivatet för säkringsredovisning till den del denna är effektiv redovisas värdeförändringar på derivaten på samma rad i resultaträkningen som den säkrade posten. Även om säkringsredovisning inte tillämpas, redovisas värdeökningar respektive värdeminskningar på derivatet som intäkter respektive kostnader inom rörelseresultatet eller inom finansnettot baserat på syftet med användningen av derivatinstrumentet och huruvida användningen relateras till en rörelsepost eller en finansiell post. Vid säkringsredovisning redovisas ineffektiv del på samma sätt som värdeförändringar på derivat som inte används för säkringsredovisning.

Om säkringsredovisning inte tillämpas vid användning av ränteswap, redovisas räntekupongen som ränta och övrig värdeförändring av ränteswapen redovisas som övrig finansiell intäkt eller övrig finansiell kostnad.

För att uppfylla kraven på säkringsredovisning enligt IAS 39 krävs att det finns en entydig koppling till den säkrade posten. Vidare krävs att säkringen effektivt skyddar den säkrade posten, att säkringsdokumentation upprättats och att effektiviteten kan mätas. Vinst och förluster avseende säkringar redovisas i resultaträkningen vid samma tidpunkt som vinst och förluster redovisas för de poster som säkrats. I de fall förutsättningarna för säkringsredovisning inte längre är uppfyllda redovisas derivatinstrumentet till verkligt värde med värdeförändringen via resultaträkningen i enlighet med princip beskriven ovan.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

För säkring av tillgång eller skuld mot valutakursrisk kan t ex valutatermin användas. För dessa säkringar behövs ingen säkringsredovisning då både den säkrade posten och säkringsinstrumentet värderas till verkligt värde med värdeförändringar redovisade över resultaträkningen avseende valutakursdifferenser. Värdeförändringar avseende rörelserelaterade fordringar och skulder redovisas i rörelseresultatet medan värdeförändringar avseende finansiella fordringar och skulder redovisas i finansnettot.

Transaktionsexponering – kassaflödessäkringar

Valutaexponering avseende framtida prognostiserade flöden säkras t ex genom valutatermin. Instrumentet som skyddar det prognostiserade flödet redovisas i balansräkningen till verkligt värde. Värdeförändringarna redovisas direkt mot eget kapital i säkringsreserven tills dess att det säkrade flödet träffar resultaträkningen, varvid säkringsinstrumentets ackumulerade värdeförändringar överförs till resultaträkningen för att där möta och matcha resultateffekterna från den säkrade transaktionen. De säkrade flödena kan vara både kontrakterade och prognostiserade transaktioner.

Då det säkrade framtida kassaflödet avser en transaktion som aktiveras i balansräkningen, upplöses säkringsreserven då den säkrade posten redovisas i balansräkningen. Om den säkrade posten utgör en icke-finansiell tillgång eller en icke-finansiell skuld inkluderas upplösningen från säkringsreserven i det ursprungliga anskaffningsvärdet för tillgången eller skulden. Om den säkrade posten utgör

en finansiell tillgång eller finansiell skuld, upplöses säkringsreserven successivt mot resultaträkningen i samma takt som den säkrade posten påverkar resultatet.

När ett säkringsinstrument förfaller, säljs, avvecklas eller löses in, eller företaget bryter identifieringen av säkringsrelationen innan den säkrade transaktionen inträffat och den prognostiserade transaktionen fortfarande förväntas inträffa, kvarstår den redovisade ackumulerade vinsten eller förlusten i säkringsreserven i eget kapital och redovisas på motsvarande sätt som ovan när transaktionen inträffar.

Om den säkrade transaktionen inte längre förväntas inträffa, upplöses säkringsinstrumentets ackumulerade vinster eller förluster omedelbart mot resultaträkningen i enlighet med principerna beskrivna ovan om derivatinstrument.

Säkring av koncernens räntebindning – kassaflödessäkringar

För säkring av ränterisk används till exempel ränteswapar. Instrumentet värderas till verkligt värde i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas räntekupongdelen löpande som ränteintäkt eller räntekostnad och övrig värdeförändring av instrumentet redovisas direkt mot säkringsreserven i eget kapital så länge som kriterierna för säkringsredovisning och effektivitet är uppfyllda.

Säkring av verkligt värde

När ett säkringsinstrument används för säkring av ett verkligt värde bokförs derivatet till verkligt värde i balansräkningen och den säkrade tillgången/skulden bokförs även den till verkligt värde avseende den risk som säkrats. Värdeförändringen på derivatet redovisas resultaträkningen tillsammans med värdeförändringen på den säkrade posten.

Nettoinvesteringar

Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) har i viss utsträckning säkrats genom upptagande av terminskontrakt. Vid bokslutstillfället upptas dessa till balansdagskurs. I moderbolaget resultatförda kursdifferenser eliminerar i koncernredovisningen mot omräkning av nettotillgångarna i dotterbolaget som förts mot eget kapital. I de fall säkringen inte är effektiv redovisas den ineffektiva delen i resultaträkningen.

(I) Materiella anläggningstillgångar

(i) Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas som tillgång i balansräkningen om det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar kommer att komma bolaget till del och anskaffningsvärdet för tillgången kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Materiella anläggningstillgångar redovisas i koncernen till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår inköpspriset samt kostnader direkt hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Exempel på direkt hänförliga kostnader som ingår i anskaffningsvärdet är kostnader för leverans och hantering, installation, lagfarter, konsulttjänster och juristtjänster. Lånekostnader ingår i anskaffningsvärdet för egenproducerade anläggningstillgångar. Redovisningsprinciper för nedskrivningar framgår nedan.

Anskaffningsvärdet för egentillverkade anläggningstillgångar inkluderar utgifter för material, utgifter för ersättningar till anställda, om tillämpligt andra tillverkningsomkostnader som anses vara direkt hänförliga till anläggningstillgången.

Materiella anläggningstillgångar som består av delar med olika nyttjandeperioder behandlas som separata komponenter av materiella anläggningstillgångar.

Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort ur balansräkningen vid utrangering eller avyttring eller när inga framtida ekonomiska fördelar väntas från användning eller utrangering/avyttring av tillgången. Vinst eller förlust som uppkommer vid avyttring eller utrangering av en tillgång utgörs av skillnaden mellan försäljningspriset och tillgångens redovisade värde med avdrag för direkta försäljningskostnader. Vinst och förlust redovisas som övrig rörelseintäkt/kostnad.

Forts not 1

(ii) Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

Tillkommande utgifter för periodiskt underhåll läggs till anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer att komma företaget till del och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avskrivningskostnaden för det periodiska underhållet redovisas i resultaträkning som en del i Driftskostnader fartyg och inte som plan- enliga avskrivningar. Denna uppdelning görs för att tydliggöra resultatet för fartygsdriften. I not 8 redovisas avskrivningskostnaden för periodiskt underhåll på separat rad. Alla andra tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer. Avskrivningstiden för periodiskt underhåll för ägt tonnage är mellan trettio månader upp till fem år medan avskrivningstiden för tidsinbefraktat tonnage sträcker sig till nästa dockning eller till återleverans av fartyget.

Avgörande för bedömningen när en tillkommande utgift läggs till anskaffningsvärdet är om utgiften avser utbyten av identifierade komponenter, eller delar därav, varvid sådana utgifter aktiveras. Även i de fall ny komponent tillskapas läggs utgiften till anskaffningsvärdet. Eventuella oavskrivna redovisade värden på utbytta komponenter, eller delar av komponenter, utrangeras och kostnadsföres i samband med utbytet. Reparationer kostnadsföres löpande.

(iii) Lånekostnader

Lånekostnader som är direkt hänförliga till inköp, konstruktion eller produktion av en tillgång och som tar betydande tid i anspråk att färdigställa för avsedd användning eller försäljning inkluderas i tillgångens anskaffningsvärde. Aktivering av lånekostnader sker under förutsättningen att det är troligt att de kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar och kostnaderna kan mätas på ett tillförlitligt sätt.

(iv) Avskrivningsprinciper

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod. Koncernen tillämpar komponentavskrivning vilket innebär att komponenternas bedömda nyttjandeperiod ligger till grund för avskrivningen.

Beräknade nyttjandeperioder;

– Fartyg	25 år
– Periodiskt underhåll (dockning) komponent av fartyg	2,5–5 år
– Inventarier, verktyg och installationer	3–5 år

Bedömning av en tillgångs restvärde och nyttjandeperiod görs årligen.

(m) Nedskrivningar

De redovisade värdena för koncernens tillgångar kontrolleras vid varje balansdag avseende nedskrivningsbehov.

(n) Aktiekapital**Utdelningar**

Utdelningar redovisas som skuld efter det att bolagsstämman godkänt utdelningen.

(o) Ersättningar till anställda**Avgiftsbestämda planer**

Samtliga pensionsplaner i koncernen klassificeras som avgiftsbestämda pensionsplaner. Förpliktelsen för varje period utgörs av de belopp som företaget skall bidra för den aktuella perioden. Detta belopp belastar resultaträkningen för perioden.

(p) Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när koncernen har en befintlig legal eller informell förpliktelse som en följd av en inträffad händelse, och det är troligt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Där effekten av när i tiden betalning sker är väsentlig, beräknas avsättningar genom diskontering av det förväntade framtida kassaflödet till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidvärde och, om det är tillämpligt, de risker som är förknippade med skulden.

(q) Skatter

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Inkomstskatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i eget kapital.

Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år, med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen, hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder.

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Följande temporära skillnader beaktas inte; första redovisningen av tillgångar och skulder som inte är rörelseförvärv och vid tidpunkten för transaktionen inte påverkar vare sig redovisat eller skattepliktig resultat, vidare beaktas inte heller temporära skillnader hänförliga till andelar i dotter- och intresseföretag som inte förväntas bli återförda inom överskådlig framtid. Värderingen av uppskjuten skatt baserar sig på hur redovisade värden på tillgångar eller skulder förväntas bli realiserade eller reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att kunna utnyttjas. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas.

Eventuellt tillkommande inkomstskatt som uppkommer vid utdelning redovisas vid samma tidpunkt som när utdelningen redovisas som en skuld.

(r) Anläggningstillgångar som innehas för försäljning

Innebörden av att en anläggningstillgång klassificerats som innehav för försäljning är att dess redovisade värde kommer att återvinnas i huvudsak genom försäljning och inte genom användning.

Omedelbart före klassificering som innehav för försäljning, ska det redovisade värdet av tillgångarna bestämmas i enlighet med tillämpliga standarder. Vid första klassificering som innehav för försäljning, redovisas anläggningstillgångar till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. Enligt IFRS 5.5 är vissa balansposter undantagna de värderingsregler som gäller för IFRS 5. Vid varje efterföljande rapporteringstidpunkt skall anläggningstillgången som helhet värderas till verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader.

Förluster till följd av värdenedgångar vid första klassificeringen som innehav för försäljning inkluderas i resultaträkningen, även när det är fråga om en omvärdering. Detsamma tillämpas för vinster eller förluster vid efterföljande omvärderingar. Ett företag får inte skriva av en anläggningstillgång så länge som den är klassificerad som att den innehas för försäljning.

(s) Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

En eventualförpliktelse redovisas när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser eller när det finns ett åtagande som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och Redovisningsrådets rekommendationer RR 32:06 Redovisning för juridisk person. RR 32:06 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som skall göras från IFRS. Skillnaderna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår nedan.

De nedan angivna redovisningsprinciperna för moderbolaget har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i moderbolagets finansiella rapporter.

Intäkter

Försäljning av varor och utförande av tjänsteupdrag

I moderbolaget resultatredovisas tjänsteupdrag enligt ÅRL 2 kap 4 § när tjänsten är färdigställd. Intill dess redovisas pågående arbeten för annans räkning avseende tjänsteupdrag till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen.

Utdelningar

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning bedöms som säker.

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar ÅRL 4 kap 14 § a–e som tillåter värdering av vissa finansiella instrument till verkliga värden.

Derivat och säkringsredovisning

Derivat som ej används för säkring värderas i moderbolaget till verkligt värde enligt ÅRL. Redovisning av derivat som används för säkring styrs av den säkrade posten. Det gör att derivatet behandlas som en off balance post så länge som den säkrade posten ej finns i balansräkningen eller i balansräkningen till anskaffningsvärde. När den säkrade posten redovisas i balansräkningen redovisas derivatet i balansräkningen till verkligt värde.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar i moderbolaget redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar på samma sätt som för koncernen men med tillägg för eventuella uppskrivningar.

Skatter

I moderbolaget redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital.

Koncernbidrag och aktieägartillskott för juridiska personer

Företaget redovisar koncernbidrag och aktieägartillskott i enlighet med uttalandet från Redovisningsrådets Akutgrupp. Aktieägartillskott förs direkt mot eget kapital hos mottagaren och aktiveras i aktier och andelar hos givaren, i den mån nedskrivning ej erfordras. Koncernbidrag redovisas enligt ekonomisk innebörd. Det innebär att koncernbidrag som lämnats i syfte att minimera koncernens totala skatt redovisas direkt mot balanserade vinstmedel efter avdrag för dess aktuella skatteeffekt.

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

Ett moderföretag tillämpar IFRS 5 med de undantag som anges i RR 32.7-8. Enligt IFRS 5.33 a och IFRS 5.38 skall viss information lämnas i resultat- och balansräkningen. Detta överensstämmer dock inte med uppställningsformerna i bilagorna till ÅRL. Informationen i fråga, liksom övrig information som anges enligt IFRS 5, skall därför lämnas i noter. IFRS 5.25 som föreskriver att anläggningstillgångar som innehas för försäljning inte skall skrivas av skall inte tillämpas. Istället skall avskrivning ske enligt 4 kap. 4 § ÅRL.

2 Segmentsrapportering

Segmentsrapportering upprättas för koncernens rörelsegränar (Produkttank och Stortank/VLCC) och geografiska områden (Amerika och Övrigt). Koncernens interna rapporteringssystem är uppbyggt utifrån uppföljning av avkastningen på koncernens olika befракtnings-tjänster varför rörelsegränar är den primära indelningsgrunden. Det sker ingen internhandel mellan de olika segmenten.

I segmentens resultat, tillgångar och skulder har inkluderats direkt hänförliga poster samt poster som kan fördelas på segmenten på ett rimligt och tillförlitligt sätt.

Ej fördelade poster består av ränte- och utdelningsintäkter, vinster vid avyttring av finansiella placeringar, räntekostnader, förluster vid avyttring av finansiella placeringar, skattekostnader och allmänna administrationskostnader. Tillgångar och skulder som inte har fördelats ut på segment är uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder, finansiella placeringar eller finansiella skulder, eller övriga tillgångar eller skulder som ej är direkt hänförliga till ett specifikt segment. I seg-

mentens investeringar av materiella anläggningstillgångar ingår samtliga investeringar fränsett investeringar i korttidsinventarier och inventarier av mindre värde.

Rörelsegränar

Rörelsegränar utgör koncernens primära segment. Koncernen består av följande rörelsegränar:

- Produkttank
- Stortank/VLCC

Geografiska områden

Koncernens segment är indelade i följande två geografiska områden: Amerika och Övrigt. Geografiska områden utgör koncernens sekundära segment. Den information som presenteras avseende segmentets intäkter avser de geografiska områdena grupperade efter var kunderna är lokaliserade.

3 Intäkternas fördelning

Intäkter per väsentligt intäktslag, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Nettoomsättning:				
Fraktintäkter		28,9		
Tidsbefraktningsintäkter	457,2	352,3	51,7	31,7
Tjänster				
Summa	457,2	381,2	51,7	31,7

Forts not 3

Rörelsegrenar

Koncernen	Produkttank		Stortank/VLCC		Koncernen	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Intäkter	275,6	167,6	181,6	213,6	457,2	381,2
Fartygsförsäljningar						
Totala intäkter	275,6	167,6	181,6	213,6	457,2	381,2
Rörelseresultat per rörelsegren	85,7	51,9	-40,7	-35,9	45,0	16,0
Ofördelade kostnader					-11,0	-11,3
Rörelseresultat					34,0	4,7
Finansnetto					14,0	47,8
Årets skattekostnad					14,9	-0,6
Årets resultat					62,9	51,9
Tillgångar	1.913,0	1.276,8	272,1	337,7	2.185,2	1.614,5
Ofördelade tillgångar					625,0	618,0
Summa tillgångar					2.810,2	2.232,5
Skulder	1.109,5	467,5	27,5	38,5	1.137,0	506,0
Ofördelade skulder					46,7	99,5
Summa skulder					1.183,7	605,5
Investeringar	832,8	748,0	3,9	19,2	836,7	767,2
Avskrivningar	56,5	34,0	1,0	0,0	57,5	34,0
EBIDTA före administrationskostnader (kassaflödesmått)	156,0	112,1	-37,3	-9,9		

Geografiska områden

Koncernen	Amerika		Övrigt	
	2007	2006	2007	2006
Intäkter	208,9	214,9	248,3	166,3

Moderbolagets intäkter är hänförliga till Övrigt.

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen	2007	2006
Löner och ersättningar m m	40,4	31,9
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	1,3	2,1
Sociala avgifter	2,9	2,7
	44,6	36,7

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2007	Varav män	2006	Varav män
Sverige	2	100%	2	100%
Totalt moderbolaget	2	100%	2	100%
Dotterföretag				
Schweiz	2	50%	2	50%
Bermuda	1	100%	1	100%
Totalt i dotterföretag	3		3	
Ombordanställda	161	100%	96	100%
Koncernen totalt	166	99%	101	99%

Uppgift om sjukfrånvaro lämnas inte då moderbolaget i Sverige har färre än 10 anställda.

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2007	2006
	Andel kvinnor	Andel kvinnor
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%

Koncernen		
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	25%	25%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Moderbolaget	2007		2006	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	5,7	3,8	6,3	3,8
(varav pensionskostnad)		1,1 ¹⁾		1,3 ¹⁾

1) Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1.104 (1.242) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan styrelseledamöter med flera och övriga anställda

	2007		2006	
	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	6,2		6,6	
Dotterbolag: Schweiz	4,0	0,1	3,5	
Dotterbolag: Bermuda	0,1		0,2	
Ombordanställda		32,0		21,6
Koncernen totalt	10,3	32,1	10,3	21,6
(varav tantiem o dyl)	(2,0)		(1,8)	

För vidare information se not 16.

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,1	1,6	0,5	0,8
Andra uppdrag	0,1	0,2	0,0	0,0

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Allt annat är andra uppdrag.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2007	2006
Ränteintäkter på banktillgodohavanden	2,3	2,9
Ränteintäkter på finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	39,7	51,0
Utdelning på finansiella tillgångar som kan säljas	24,2	25,9
Netto valutakursförändringar		4,3
Finansiella intäkter	66,2	84,1
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde	38,5	25,6
Övriga finansiella kostnader	0,4	1,9
Nettoförlust vid avyttring av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde	0,1	1,4
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	13,0	7,4
Netto valutakursförändringar	0,2	
Finansiella kostnader	52,2	36,3
Finansnetto	14,0	47,8
Resultat från andelar i koncernföretag		
	2007	2006
Moderbolaget, MSEK		
Utdelning från koncernbolag	0	20,0
	0	20,0

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
	2007	2006	2007	2006
Ränteintäkter, övriga			1,7	3,0
Ränteintäkter på finansiella tillgångar värderat till verkligt värde			2,8	3,0
Nettoresultat vid avyttring av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde		0,5		
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar		3,1		
Netto valutakursförändringar			99,7	141,1
	3,6		104,2	147,1
Räntekostnader och liknande resultatposter				
			2007	2006
Moderbolaget, MSEK				
Räntekostnader, koncernföretag			3,5	10,8
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde			51,5	40,5
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar			0,5	
			55,5	51,3

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2007	2006
Uppskjuten skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]	0,1	-0,9
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-20,7	0,3
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	11,7	
Skatt som redovisas mot eget kapital	23,8	
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	14,9	-0,6
Moderbolaget, MSEK		
	2007	2006
Uppskjuten skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]		
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	11,7	5,7
Uppskjuten skattekostnad till följd av överavskrivning	-20,6	-28,0
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	-8,9	-22,3

Forts not 7

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2007, %	2007	2006, %	2006
Resultat före skatt		48,0		52,5
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	28	13,4	28	14,7
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	-61	-29,0	-27	-14,0
Ej avdragsgilla kostnader	1	0,4	1	0,4
Övriga skattefria intäkter			-1	-0,5
Justering tidigare år	1	0,3		
Redovisad effektiv skatt	-31	-14,9	1	-0,6
Moderbolaget, MSEK	2007, %	2007	2006, %	2006
Resultat före skatt		28,6		100,0
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	28	8,1	28	28,0
Ej avdragsgilla kostnader	1	0,3	0	0,4
Skattefri utdelning			-6	-5,6
Övriga skattefria intäkter			0	-0,5
Justering tidigare år	2	0,5		
Redovisad effektiv skatt	31	8,9	22	22,3

Skatteposter som redovisats direkt mot eget kapital

Koncernen, MSEK	2007	2006
Skatt hänförlig till säkring	23,8	21,6
	23,8	21,6

Redovisad i balansräkningen

Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran 2007	2006	Uppskjuten skatteskuld 2007	2006
Avsättningar			9,7	9,9
Underskottsavdrag	39,4	27,7		
Överavskrivningar			48,6	28,0
Skattefordringar/-skulder	39,4	27,7	58,3	37,9
Kvittning	-39,4	-26,6	-39,4	-26,6
Skattefordringar/-skulder, netto	0,0	1,1	18,9	11,3

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/skatteskuld 2007	2006
Underskottsavdrag	39,4	26,6
Överavskrivningar	-48,6	-28,0
Skattefordringar/-skulder, netto	-9,2	-1,4

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatteintäkt.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2007	2006
Sverige	140,6	98,9
Totalt	140,6	98,9

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2006	304,7	384,7	0,3	689,7
Inköp	41,9	725,3		767,2
Omklassificering till fartyg	843,9	-843,9		
Valutakursdifferenser	-103,6	-43,8		-147,4
Utgående balans 31 december 2006	1.086,9	222,3	0,3	1.309,5
Ingående balans 1 januari 2007	1.086,9	222,3	0,3	1.309,5
Inköp	12,5	826,0	0,1	838,6
Omklassificering till fartyg	883,4	-883,4		
Valutakursdifferenser	-112,6	-6,6		-119,2
Utgående balans 31 december 2007	1.870,2	158,3	0,4	2.028,9
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2006	0,5		0,2	0,7
Årets avskrivningar	34,0		0,0	34,0
Årets avskrivning periodiskt underhåll	6,2			6,2
Valutakursdifferenser	-2,5			-2,5
Utgående balans 31 december 2006	38,2		0,2	38,4
Ingående balans 1 januari 2007	38,2		0,2	38,4
Årets avskrivningar	57,4		0,1	57,5
Årets avskrivning periodiskt underhåll	10,1			10,1
Valutakursdifferenser	-5,1			-5,1
Utgående balans 31 december 2007	100,6		0,3	100,9
Redovisade värden				
1 januari 2006	304,2	384,7	0,1	689,0
31 december 2006	1.048,7	222,3	0,1	1.271,1
1 januari 2007	1.048,7	222,3	0,1	1.271,1
31 december 2007	1.769,6	158,3	0,1	1.928,0

Lånekostnader

Koncernen 2007, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Totalt
Lånekostnader som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	7,6	2,6	10,2

Koncernen 2006, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Totalt
Lånekostnader som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	6,1	10,8	16,9

Moderbolaget, MSEK	Fartyg	Inventarier	Total
Anskaffningsvärde			
Ingående balans 1 januari 2006		0,3	0,3
Förvärv	465,3		465,3
Utgående balans 31 december 2006	465,3	0,3	465,6
Ingående balans 1 januari 2007	465,3	0,3	465,6
Förvärv		0,1	0,1
Utgående balans 31 december 2007	465,3	0,4	465,7
Avskrivningar			
Ingående balans 1 januari 2006		0,2	0,2
Årets avskrivningar	11,6	0,0	11,6
Utgående balans 31 december 2007	11,6	0,2	11,8
Ingående balans 1 januari 2007	11,6	0,2	11,8
Årets avskrivningar	20,0	0,1	20,1
Utgående balans 31 december 2007	31,6	0,3	31,9
Redovisade värden			
1 januari 2006		0,1	0,1
31 december 2006	453,7	0,1	453,8
1 januari 2007	453,7	0,1	453,8
31 december 2007	433,7	0,1	433,8

Säkerheter

Per den 31 december 2007 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 1.769,6 (1.048,7) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

9 Andelar i joint ventures

Koncern

Koncernen har ett 50-procentigt innehav i joint venture-företagen Terra LTD och Lacus LTD, två bolag som bedriver shippingverksamhet.

I koncernens finansiella rapporter ingår nedanstående poster som utgör koncernens ägarandel i joint venture-företagets tillgångar, skulder, intäkter och kostnader.

Koncernen, MSEK	2007	2006
Intäkter	42,5	
Kostnader	-40,1	0,0
Resultat	2,4	0,0
Anläggningstillgångar	292,0	117,7
Omsättningstillgångar	14,7	1,1
Summa tillgångar	306,7	118,8
Långfristiga skulder	226,6	113,9
Kortfristiga skulder	16,0	0,8
Summa skulder	242,6	114,7
Nettotillgångar/nettoskulder	64,1	4,1

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Finansiella placeringar som är anläggningstillgångar		
Finansiella tillgångar som kan säljas (värderas via fond för verkligt värde i eget kapital)		
Aktier och andelar	218,5	246,5
	218,5	246,5
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen		
Räntebärande värdepapper	365,7	486,3
Övriga innehav	31,4	31,3
	397,1	517,6

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	7,7	9,0
	7,7	9,0

Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Bunkerlager		6,1
Övriga korta fordringar	28,1	16,4
Derivat som innehas för säkring	128,7	42,0
	156,8	64,5

Moderbolaget, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Långfristiga fordringar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	7,7	9,0
	7,7	9,0

Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	1,2	3,1
Derivat som innehas för säkring	38,8	26,6
	40,0	29,7

Långfristiga fordringar		
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets början	9,0	10,7
Utbetalning	-1,3	-1,7
Utgående balans 31 december	7,7	9,0

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-12-31	2006-12-31	2007-12-31	2006-12-31
Förutbetalda tidsinbefraktningsskydd	21,5	70,0		
Övriga förutbetalda kostnader	9,1	3,6	0,5	1,2
Upplupna finansiella intäkter	15,9	18,9	3,1	1,3
	46,5	92,5	3,6	2,5

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	46,6	13,7
Depositioner	9,0	16,5
Summa enligt balansräkningen	55,6	30,2
Summa enligt kassaflödesanalysen	55,6	30,2

14 Resultat per aktie

Bolaget har ej under 2007 eller 2006 genomfört transaktioner som påverkar antalet emitterade aktier framgent, se uppställning nedan. Således har ingen utspädning skett. Beräkning sker till genomsnittligt antal utestående aktier. Det finns ej några utestående finansiella instrument som kan ge framtida utspädningseffekt.

Resultat per aktie för totala, kvarvarande respektive avvecklade verksamheter

SEK	2007	2006
Resultat per aktie	1,32	1,09
Resultat per aktie från kvarvarande verksamheter	1,32	1,09

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2007	2006
A-aktier	4.000.000	4.000.000
B-aktier	43.729.798	43.729.798
Totalt	47.729.798	47.729.798

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1.063,0	506,2
Summa långfristiga skulder	1.063,0	506,2

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	10,0	
Summa kortfristiga skulder	10,0	0

Moderbolaget, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	836,4	460,5
Summa långfristiga skulder	836,4	460,5

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 368,3 varav MUSD 166,8 är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 20.

16 Ersättningar till anställda

Avgiftsbestämda planer

I Sverige har koncernen avgiftsbestämda pensionsplaner för anställda som helt bekostas av företagen.

I utlandet finns avgiftsbestämda planer vilka till del bekostas av dotterföretagen och delvis täcks genom avgifter som de anställda betalar.

Betalning till dessa planer sker löpande enligt reglerna i respektive plan.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Kostnader för avgiftsbestämda planer	1,3	2,1	1,1	1,3

Ledande befattningshavares förmåner
Ersättningar och övriga förmåner under året

TSEK	Grundlön styrelsearvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad	Summa
Styrelsens ordförande	350				350
Styrelsens vice ordförande	350				350
Styrelseledamöter	920				920
Verkställande direktör	2.437	1.740	93	1.011	5.281
Andra ledande befattningshavare (3 personer)	3.763	543	75	280	4.661
Summa	7.820	2.283	168	1.291	11.562

Se avsnittet Bolagsstyrning för information gällande styrelse, VD och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal.

17 Avsättningar

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Avsättningar som är långfristiga skulder		
Åtaganden avseende fartygsdrift	6,1	19,6
Totalt	6,1	19,6

Avsättningar som är kortfristiga skulder		
Åtaganden avseende fartygsdrift	9,5	13,1
Pågående tvist kring fartygsförsäljning		
Totalt	9,5	13,1

Koncern: Åtaganden avseende fartygsdrift

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Redovisat värde vid periodens ingång	32,7	47,5
Belopp som tagits i anspråk under perioden	-17,1	-14,8
Redovisat värde vid periodens utgång	15,6	32,7

Koncern: Pågående tvist kring fartygsförsäljning

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Redovisat värde vid periodens ingång		18,3
Avsättningar som gjorts under perioden		
Belopp som tagits i anspråk under perioden		-18,3
Redovisat värde vid periodens utgång	0,0	0,0

Koncernens totala avsättningar

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Totalt redovisat värde vid periodens ingång	32,7	65,8
Avsättningar som gjorts under perioden ¹⁾		
Belopp som tagits i anspråk under perioden	-17,1	-33,1
Totalt redovisat värde vid periodens utgång	15,6	32,7

Varav total långfristig del av avsättningarna	6,1	19,6
Varav total kortfristig del av avsättningarna	9,5	13,1

1) Avsättningar som gjorts under året inkluderar befintliga avsättningar.

Betalningar

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Belopp varmed avsättningen förväntas betalas efter mer än tolv månader	6,1	19,6

18 Övriga skulder

Koncernen/Moderbolaget, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Övriga långfristiga skulder		
Pensionsåtaganden (täckta av kapitalförsäkring)	7,7	9,0
	7,7	9,0

Koncernen, MSEK		
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,9	
Skatteskuld	3,4	4,1
Övriga kortfristiga skulder	4,6	
	8,9	4,1

19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-12-31	2006-12-31	2007-12-31	2006-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	16,5	3,7	3,8	3,0
Upplupna personalkostnader	0,9	1,8	0,6	1,4
Övriga upplupna kostnader	10,7	28,8	3,6	2,1
Upplupna räntekostnader	7,2		5,1	
Förutbetalda intäkter	24,2	7,4		
	59,5	41,7	13,1	6,5

20 Finansiella risker och finanspolicies

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. Ansvar för koncernens finansiella transaktioner och risker hanteras centralt av moderbolagets finansavdelning. Den övergripande målsättningen för finansfunktionen är att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer.

Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicyn ska det alltid finnas tillräckligt med kontanta medel och garanterade krediter för att täcka de närmaste sex månaderna. Koncernen har säkrat en upplåning till ca 80% av det totala investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. Upplåning har även säkrats till ca 80% för de två fartyg av Panamax-typ som byggts i joint

Forts not 20

venture. Säkrad upplåning tillsammans med tillgängliga finansiella tillgångar innebär att koncernen kommer ha en låg skuldsättningsgrad när investeringarna i den nya fartygsflottan är slutförda 2010.

Ränterisker

Ränterisk är risken att värdet på ett finansiellt instrument varierar på grund av förändringar i marknadsräntor. Ränterisk kan dels bestå av förändring i verkligt värde, prISRISK, dels förändringar i kassaflöde, kassaflödesrisk. En betydande faktor som påverkar ränterisken är räntebindningstiden. Långa räntebindningstider påverkar främst kassaflödesrisken medan kortare räntebindningstider påverkar prISRISKEN.

Koncernen, MSEK	Räntesats %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta	2007-12-31	2006-12-31
Företagsobligationsportfölj	10,03	Fast under löptiden	10,12	USD	54.600	365,7	486,2
Revolving credit facility		Rörlig 3 månader	5,70	USD	130.000	-836,4	-506,2
Banklån		Rörlig 3 månader	3,99	USD	36.800	-236,7	

	2007						2006					
Koncernen, MSEK	Totalt	Inom 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år och längre	Totalt	Inom 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år och längre
Företagsobligationsportfölj	365,7		214,4	34,7		116,6	486,2	82,8		240,5	37,9	125,0
Revolving credit facility	-836,4					-836,4	-506,2					-506,2
Banklån	-236,7	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-196,7						

Kreditrisker

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisker i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolicyen innehåller ett särskilt motpartsreglemente som anger att derivat och liknande gör endast mot ett urval av banker. Vad det gäller kreditrisken i övriga finansiella tillgångar såsom företagsobligationer placerar koncernen i första hand inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom och därmed känner, vilket bedöms reducera risken betydligt.

Kreditrisker i kundfordringar

Risken att koncernens/företagets kunder inte uppfyller sina åtaganden, dvs att betalning ej erhålls för kundfordringar utgör en kundkreditrisk. Merparten av koncernens kunder har god eller mycket god kredit. Bankgaranti eller annan säkerhet krävs för kunder med låg kreditvärdighet eller otillräcklig kredithistorik. På balansdagen föreligger ingen signifikant koncentration för kreditexponering. Den maximala exponeringen för kreditrisk framgår av det redovisade värdet i balansräkningen för respektive finansiell tillgång.

Kreditrisker i investeringar

Koncernens investeringar i fartyg innebär att förskott betalas till varv löpande under byggtiden. Bankgarantier är utställda för säkring av återbetalning av förskottet i det fall motparten inte kan leva upp till sina åtaganden.

Valutarisker

Omräkningsexponering

Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisker som anges nedan. Notera att valutarisker säkras i sin helhet då de är hänförliga till en finansiell tillgång eller skuld i annan valuta än SEK och USD. Enligt policyen får standardiserade derivat användas. I redovisningen tillämpas säkringsredovisning, se not 1.

Valutarisk eget kapital

En svag US-dollar minskar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas direkt mot eget kapital i koncernens balansräkning. Bolagets övergripande valutapolicy är att delvis valutasäkra denna exponering. Policyen anger att ca 50% av det egna kapitalet säkras mot valutafluktuationer. Detta sker främst genom användandet av valutaterminer. Under 2007 har MUSD 135

Hantering av koncernens räntexponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Ingen säkring av framtida kostnadsräntor har gjorts. Ingen säkring har genomförts på de räntebärande instrumenten som koncernen har (utgörs av företagsobligationer). Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras.

Effektiv ränta och förfallostruktur

Räntebärande finansiella tillgångar och skulder. Nedanstående tabell redovisar den effektiva räntan på balansdagen och de finansiella tillgångarnas och skuldernas förfallostruktur.

säkrats mot svenska kronan. Säkringen mot svenska kronan har enligt IAS 39 redovisats som säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet (dvs mot eget kapital). Växelkursen var 6,87 per 2006-12-31 och 6,43 per 2007-12-31. Den negativa nettoeffekten på det egna kapitalet av en försvagad dollar är MSEK -75,7 (-177,7) vilket motsvarar SEK -1,59 per aktie (-3,72). I beloppet ingår en positiv effekt om MSEK 45,3 (77,1) på terminsäkringen av US-dollar mot kronan.

De ackumulerade kursdifferenserna som förts direkt mot det egna kapitalet är MSEK -231,7 (-156,0) vilket motsvarar SEK -4,85 per aktie (-3,27). En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 16 eller SEK 0,34 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)

Koncernens samtliga intäkter är i US-dollar. Kostnadssidan är också starkt US-dollar-dominerad med undantag för vissa administrativa kostnader i svenska kronor och schweizerfranc. Växelkursvariationer påverkar således varken kassaflöde eller resultat nämnvärt. Kursdifferens i rörelsen uppgår till MSEK 0,0 (4,3). Inga säkringar mot växelkursvariationer i den löpande verksamheten har gjorts.

En del av kommande varvsbetalningar kommer att ske i Euro. Dessa har vid kontraktsingången 2006 säkrats mot US-dollar. Totalt är MEUR 77,2 säkrat mot US-dollar. Per den 31 december 2007 har totalt MSEK 89,9 (15,4) redovisats som säkringsreserv i eget kapital (se även avsnittet om kassaflödessäkringar i not 1). Dessa MEUR 77,2 kommer att betalas i takt med att nybyggnadsprogrammet fortlöper och påverkar endast tillgångens anskaffningsvärde. För mer information om när dessa förväntas betalas se not 22. Investeringsåtaganden.

Finansiell exponering – utestående derivatinstrument

Koncernens upplåning sker i investeringsvalutan US-dollar och är således inte utsatt för valutaexponering.

Känslighetsanalys

Koncernen har som syfte att minska kortfristiga fluktuationer av koncernens resultat genom sin hantering av ränte- och valutarisk. På lång sikt, kommer emellertid varaktiga förändringar i valutakurser och räntor få en påverkan på det konsoliderade resultatet.

En generell höjning med 1 procent av SEK gentemot US-dollar har beräknats minska koncernens resultat före skatt med approximativt MSEK 0,9 för året som slutar 31 december 2007 (MSEK 2,4). Värdeförändringar i valutaterminer har inkluderats i denna beräkning.

Per den 31 december 2007 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1 procent minska koncernens resultat före skatt med cirka MSEK 8,4 (2,5).

Värdering av finansiella tillgångar och skulder

Verkligt värde och redovisat värde redovisas i balansräkningarna nedan.

	Finansiella tillgångar värderat till verkligt värde via resultaträkningen	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Koncernen 2007, MSEK								
Finansiella placeringar				218,5			218,5	218,5
Långfristiga fordringar			7,7				7,7	7,7
Övriga fordringar		128,7					128,7	128,7
Kortfristiga placeringar	397,1						397,1	397,1
Summa	397,1	128,7	7,7	218,5			752,0	752,0
Långfristiga räntebärande skulder					1.063,1		1.063,1	1.063,1
Övriga långfristiga skulder						7,7	7,7	7,7
Kortfristiga räntebärande skulder					10,0		10,0	10,0
Leverantörs- och övriga skulder						0	0	0
Summa					1.073,1	7,7	1.080,8	1.080,8
Oredovisade vinster/förluster	0	0	0	0	0	0	0	0
Koncernen 2006, MSEK								
Finansiella placeringar				246,5			246,5	246,5
Långfristiga fordringar			9,0				9,0	9,0
Övriga fordringar		42,0					42,0	42,0
Kortfristiga placeringar	517,6						517,6	517,6
Summa	517,6	42,0	9,0	246,5			815,1	815,1
Långfristiga räntebärande skulder					506,2		506,2	506,2
Övriga långfristiga skulder						9,0	9,0	9,0
Leverantörs- och övriga skulder						0	0	0
Summa					506,2	9,0	515,2	515,2
Oredovisade vinster/förluster	0	0	0	0	0	0	0	0
Moderbolaget 2007, MSEK								
Långfristiga fordringar			7,7				7,7	7,7
Övriga fordringar		38,8					38,8	38,8
Kortfristiga placeringar	61,6						61,6	61,6
Summa	61,6	38,8	7,7				108,1	108,1
Långfristiga räntebärande skulder					836,4		836,4	836,4
Övriga långfristiga skulder						7,7	7,7	7,7
Leverantörs- och övriga skulder						34,4	34,4	34,4
Summa					836,4	42,1	878,5	878,5
Oredovisade vinster/förluster	0	0	0	0	0	0	0	0
Moderbolaget 2006, MSEK								
Långfristiga fordringar			9,0				9,0	9,0
Övriga fordringar		26,6					26,6	26,6
Kortfristiga placeringar	64,0						64,0	64,0
Summa	64,0	26,6	9,0				99,6	99,6
Långfristiga räntebärande skulder					460,5		460,5	460,5
Övriga långfristiga skulder						9,0	9,0	9,0
Leverantörs- och övriga skulder								
Summa					460,5	9,0	469,5	469,5
Oredovisade vinster/förluster	0	0	0	0	0	0	0	0

Forts not 20

Beräkning av verkligt värde

Följande sammanfattar de metoder och antaganden som främst använts för att fastställa verkligt värde på de finansiella instrument som redovisas i tabellen ovan.

Värdepapper

Verkligt värde är baserat på noterade marknadspriser på balansdagen utan avdrag för transaktionskostnader.

Derivatinstrument

Terminskontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset och

därefter dra bort aktuell spotkurs. Utestående valutaterminskontrakt per 2007-12-31 mot US-dollar är MEUR 77,2 (77,2) och mot svenska kronan är det MUSD 135 (120).

Kund- och leverantörsskulder

För kund och leverantörsskulder med en kvarvarande livslängd på mindre än ett år anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Räntebärande skulder

Verkligt värde för finansiella skulder som inte är derivatinstrument beräknas baserat på framtida kassaflöden av kapitalbelopp och ränta diskonterade till aktuell marknadsränta på balansdagen.

21 Operationell leasing

Koncernens avtal vad avser tidsinbefraktning och tidsutbefraktning av fartyg klassificeras som operationell leasing. Ej deklarerade optioner är ej med i beräkningen av noten.

Leasingavtal där företaget är leasetagare (Tidsinbefraktning)

Ikke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:

MSEK	Koncernen	
	2007	2006
Inom ett år (2008)	170,2	171,1
Mellan ett år och fem år (2009–2012)	150,0	325,5
Längre än fem år		
	320,2	496,6

Koncernen tidsinbefraktar under fem år fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory*, som under 2004 såldes till Arlington Tankers LTD. Under avtalets fjärde och femte år skall i tillägg till fast dagshyra en variabel dagshyra betalas som uppgår till 50% av vad fartygen genererar i fraktintäkter utöver den fasta hyran. Det finns inget avtal som löper längre än till 2010.

22 Investeringsåtaganden

Koncernen

Åtaganden i kontrakt vad avser investeringar i fartyg uppgår 2008 till MSEK 260,0 (598,1), varav joint ventures andel uppgår till MSEK 0,0 (195,0). För år 2009 och därefter uppgår dessa åtaganden till MSEK 1.083,1 (1.589,5).

MSEK	Koncernen	
	2007	2006
Tidsinbefraktningskostnader	195,5	204,8
Tidsbefraktningsintäkter avseende objekt som vidareuthyrts uppgår till	185,5	213,6

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida ikke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2007	2006
Inom ett år (2008)	520,2	431,4
Mellan ett år och fem år (2009–2012)	1.563,9	1.357,0
Längre än fem år	828,2	1.015,3
	2.912,3	2.803,7

Tidsutbefraktningsavtal är tecknade för nio av tolv fartyg i nybyggnadsprogrammet samt för de två tidsinbefraktade fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory*. Beräkningen ovan är gjord på de fasta dagshyrorna som angetts i tidsutbefraktningsavtalen, således är vinstdelningsklausuler i förekommande fall ej beaktade. Tidsbefraktningsavtalen är i US-dollar och är omräknade enligt balansdagens kurs.

23 Ställda säkerheter, eventalförpliktelser och eventaltillgångar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-12-31	2006-12-31	2007-12-31	2006-12-31
Ställda säkerheter				
<i>I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar</i>				
Fartygsinteckningar	1.788,1	869,8	257,3	274,9
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	1.314,4	1.019,2		
Summa ställda säkerheter	3.102,5	1.889,0	257,3	274,9
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för fullgörande av tidsinbefraktningsavtal i dotterbolag. Beloppet utgörs av minimibetalningar under kontraktets löptid.			352,4	496,6
Summa eventalförpliktelser			352,4	496,6

Rättigheterna för vissa försäkrings-, nybyggnads- och tidsbefraktningsavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte.

24 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 25.

Sammanställning över närståendetransaktioner

Närståenderelation Koncernen, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Andra närstående	2007	22,2	0,9	
Andra närstående	2006	24,6		0,3

Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2007		30,7	
Dotterföretag	2006			46,6
Andra närstående	2007	4,1	0,9	
Andra närstående	2006	2,4		0,3

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 deltaga 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, medan försäkringstjänster beläggs med rörligt pris per 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.

25 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

	Dotterföretagets säte, land	Ägarandel i %	
		2007	2006
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	100	100
Concordia Maritime (Bermuda) Ltd	Bermuda	100	100
CM V-MAX I Ltd	Bermuda	100	100
CM V-MAX II Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	100	100
Terra Ltd	Bermuda	50	50
Lacus Ltd	Bermuda	50	50

Moderbolaget, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden	754,2	754,2
Utgående balans 31 december	754,2	754,2

Inga ned- eller uppskrivningar har skett.

Forts not 25

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2007-12-31 Redovisat värde	2006-12-31 Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	38,0	38,0
Rederi AB Concordia, 556224-6636, Göteborg	3 000	100	0,4	0,4
Concordia Maritime AG, Schweiz	15 000	100	715,8	715,8
			754,2	754,2

26 Kassaflödesanalys**Likvida medel**

Koncernen, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	46,6	13,7
Depositioner	9,0	16,5
Summa enligt balansräkningen	55,6	30,2
Summa enligt kassaflödesanalysen	55,6	30,2

Moderbolaget, MSEK	2007-12-31	2006-12-31
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel¹:</i>		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	271,5	58,5
Utnyttjad checkräkningskredit	-34,4	
Summa enligt balansräkningen	237,1	58,5
Summa enligt kassaflödesanalysen	237,1	58,5

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Erhållen utdelning	24,2	25,9		
Erhållen ränta	53,9	53,9	4,6	6,0
Erlagd ränta	-49,2	-25,6	-54,9	-51,3
	28,9	54,2	-50,3	-45,3

Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Avskrivningar	57,5	34,0	18,5	11,7
Avskrivning periodiskt underhåll	10,1	6,2	1,5	
Orealiserade kursdifferenser			-42,9	-29,9
Förändringar i värdet av finansiella instrument	12,6	7,4	0,5	-3,1
Avsättning				
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	0,3	0,5		-0,5
Övrigt	-5,5	1,1	0,1	
	75,0	49,2	-22,3	-21,8

27 Händelser efter balansdagen

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagen.

28 Uppgifter om moderbolaget

Concordia Maritime AB (publ) är ett svensktregistrerat aktiebolag med säte i Göteborg. Bolagets aktier är registrerade på Stockholmsbörsen. Adressen till huvudkontoret är 405 19 Göteborg.

Koncernredovisningen för år 2007 består av moderbolaget och dess dotterföretag, tillsammans benämnd koncernen. I koncernen ingår även ägd andel av joint venture-företag.

Concordia Maritime AB ägs till ca 52% av kapitalet och ca 73% av det totala röstvärdet av Stena Sessan Rederi AB, vars moderbolag är Stena Sessan AB, org nr 556112-6920 med säte i Göteborg.

Styrelsens intygande

Koncernredovisningen respektive årsredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder respektive god redovisningssed och ger en

rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen för koncernen respektive moderbolaget ger en rättvisande översikt över koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 7 mars 2008

Per Bjurström

Stefan Brocker

Bert Åke Eriksson

Mats Jansson

C. Mikael von Mentzer
Vice ordförande

Morten Chr. Mo

Hans Norén
Verkställande direktör

Dan Sten Olsson
Ordförande

Jens Ole Hansen

Jörgen Lorén

Min revisionsberättelse har avlämnats 7 mars 2008

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ) Org nr 556068-5819

Jag har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Concordia Maritime AB (publ) för år 2007. Bolagets årsredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 45–73. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS såsom de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av min revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att jag planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra mig om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som

styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för mitt uttalande om ansvarsfrihet har jag granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Jag har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Jag anser att min revision ger mig rimlig grund för mina uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS såsom de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Göteborg den 7 mars 2008

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrning

Concordia Maritime AB är ett svenskt publikt aktiebolag vars aktier är noterade på Stockholmsbörsen. Företaget styrs i enlighet med svensk bolagsrättslig lagstiftning, men följer även andra tillämpliga svenska och utländska lagar och regler.

Concordia Maritime omfattas inte av Svensk Kod för Bolagsstyrning men företagets styrelse och ledning strävar efter att genom öppenhet underlätta för den enskilde aktieägaren att följa företagets beslutsvägar, samt att tydliggöra var i organisationen ansvar och befogenheter ligger.

Årsstämman

Årsstämman är det högsta beslutande organet i Concordia Maritime AB. På årsstämman behandlas den finansiella utvecklingen och beslut fattas i en rad centrala ärenden, såsom utdelning, förändringar i bolagsordningen, utnämningen av revisorer, beslut om ersättning till styrelsen och revisorerna, beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen samt val av styrelse för tiden fram till nästa stämma.

Vid årsstämman äger samtliga aktieägare samma förslags- och deltaganderätt. Varje A-aktie har tio röster medan varje B-aktie har en röst. Kallelse till årsstämman skall ske tidigast sex veckor och senast fyra veckor före stämman.

Formalia kring årsstämman regleras dels av Aktiebolagslagen och dels av bolagsordningen.

Årsstämman 2007

Senaste årsstämma avhölls den 26 april 2007 i Göteborg med närvaro av 95 aktieägare, vilka företrädde 79,5 procent av rösterna. Stämman återvalde sittande styrelseledamö-

ter Per Bjurström, Bert Åke Eriksson, Mats Jansson, C. Mikael von Mentzer, Morten Chr. Mo och Dan Sten Olsson som även valdes till styrelsens ordförande. I tillägg valdes Stefan Bocker in i styrelsen. Aktieutdelningen för 2006 fastställdes i enlighet med styrelsens förslag till SEK 1,00 per aktie.

Styrelsen

Styrelsen har det yttersta ansvaret för bolagets organisation och förvaltning. Därtill skall styrelsen utöver tillsyn av VD även övervaka att bolagets ekonomiska förhållanden granskas på ett betryggande sätt. Styrelsens överväganden och beslut syftar ytterst till att främja aktieägarnas intresse av värdeutveckling och avkastning. Styrelsen ansvarar för avvägning av Concordia Maritimes risktaganden och har etablerat regler för beslutsordning, ekonomisk rapportering och finansiering. Därutöver har bolaget riktlinjer för arbete inom områdena kvalitet, miljö, etik, information, personal, IT-verksamhet och säkerhetsbevakning.

Arbetet följer en årligen fastställd arbetsordning som omfattar dels de ärenden som styrelsen ska behandla vid varje ordinarie sammanträde, dels arbetsfördelningen inom styrelsen, med särskilda åtaganden för ordförande och vice ordförande. I arbetsordningen anges också regler för den ekonomiska rapporteringen till styrelsen samt närmare regler för VDs ansvar och befogenheter.

Ordföranden

Styrelseordföranden skall genom kontakter med VD följa bolagets utveckling mellan styrelsemötena samt svara för att styrelsens ledamöter fortlöpande får den information som krävs för att kunna fullfölja uppdraget. Därutöver skall ordföranden leda styrelsens arbete.

Styrelsens kommittéer

Valberedning

Valberedningens uppdrag är att till årsstämman lämna förslag på styrelseledamöter och revisorer (om val föreligger) samt arvode till styrelsen respektive revisorerna. Valberedningen ska också lämna förslag till arvodering av ledamöters arbete i särskilda utskott. Valberedningen består av styrelsens vice ordförande samt en representant för vardera de till röstetalet två största aktieägarna. Dessa representanter skall inte vara styrelseledamöter. Ordförande i valberedningen skall vara representanten för den största aktieägaren.

Valberedningens mandatperiod sträcker sig fram till dess att ny valberedning utsetts. Om någon av aktieägarna upphör att vara en av de två största, skall ledamot utsedd av sådan aktieägare ställa sin plats till förfogande och den eller de aktieägare som trätt i sådan aktieägars ställe utse ledamot. Om någon aktieägare avstår från sin rätt att utse ledamot skall den aktie-



Teckning av barn från Maestral-barnhemmet i Split, Kroatien.

ägare som därefter är den till röstetalet största ägaren utse ledamot.

Lämnar ledamot valberedningen innan dess arbete är slutfört skall den aktieägare som utsett ledamoten i fråga utse ny ledamot. Är ledamoten i fråga utsedd av aktieägare som varit en av de två största men vid ledamotens frånträde inte längre är det, skall den eller de aktieägare som trätt i sådan aktieägars ställe utse ny ledamot. Aktieägare som utsett ledamot i valberedningen äger rätt att entlediga denna och utse ny ledamot. Namnen på valberedningens ledamöter och vilka aktieägare de företräder skall offentliggöras på bolagets hemsida senast sex månader före årsstämman.

Valberedningen till årsstämman 2008 består av Karl-Magnus Sjölin (Stena Sessan

Rederi AB), Ivar Virgin (Mariedals Lantbruk) och C. Mikael von Mentzer (vice ordförande Concordia Maritime). Ledamöterna har inför årsstämman 2008 träffats en gång.

Lönekompensationskommitté

En lönekompensationskommitté är inrättad som beslutar om lön och övriga anställningsvillkor för verkställande direktören. Kommittén består av styrelsens ordförande och vice ordförande. Under 2007 har kommittén träffats två gånger.

Revisionskommitté

Någon separat revisionskommitté finns inte, utan revisionsärenden behandlas istället av hela styrelsen.

Styrelsens arbete under 2007

Vid nominering av styrelseledamöter följs den instruktion som utfärdats av årsstämman. Concordia Maritimes styrelse består av sju ordinarie ledamöter valda av årsstämman samt två arbetstagarrepresentanter och en suppleant utsedda av de anställda. De stämموvalda ledamöterna väljs på ett år. Ingen begränsning finns för hur länge en ledamot kan sitta i styrelsen. Styrelsens uppgifter regleras av Aktiebolagslagen och bolagsordningen.

Nuvarande ordförande har haft posten sedan 1993 och vice ordförande sedan 2002.

Under 2007 avhölls sex ordinarie och ett extra styrelsemöte. På varje ordinarie möte avhandlas bland annat föregående mötes-

protokoll, säkerhet och miljö, VDs rapport om affärsläget inklusive rapport från dotterbolagen, VDs rapport om status jämfört med affärsplan/mål samt rapport om resultat och finansiell ställning.

Utvärdering av styrelsens arbete

Under 2007 utvärderades styrelsearbetet inom följande tre huvudområden:

- Arbetar styrelsen med rätt frågor?
- Arbetar styrelsen på rätt sätt?
- Hur fungerar styrelsen som grupp?

Utvärderingen gav sammantaget en positiv bild av styrelsens arbete.

Ersättning

Till de av årsstämman valda styrelseledamöterna utgår ett av stämman beslutat styrelsearvode, vilket fördelas mellan ledamöterna efter beslut i styrelsen. Styrelsen beslutade på det konstituerande styrelsemötet den 26 april 2007 om att det av stämman fastställda totala styrelsearvodet uppgående till TSEK 1.575 skulle fördelas med TSEK 350 till vardera ordförande och vice ordförande samt TSEK 175 till vardera

av de andra stämموvalda ledamöterna. Utöver kostnader för utförandet av styrelseuppgiften utgår inga andra ersättningar eller förmåner. Till vardera av arbetstagarrepresentanterna utgår en ersättning om TSEK 15.

VD och koncernledning

Concordia Maritimes koncernledning, som består av VD, ekonomichefen samt tekniske direktören, är huvudsakligen placerad i Göteborg. VD leder den dagliga verksamheten, tar fram informations- och beslutsunderlag inför styrelsemötena samt är föredragande vid dessa möten.

Med iakttagande av den arbetsordning som bland annat reglerar förhållandet mellan VD och styrelsen, svarar koncernledningen för formulering av koncernens övergripande strategi, affärsstyrning, fördelning av finansiella resurser inom verksamheten samt för koncernens finansiering och riskhantering. Till uppgifterna hör även frågor rörande företagsförvärv och andra större projekt. Dessutom ansvarar koncernledningen för att sammanställa koncernens

ekonomiska rapportering, kommunikation med aktiemarknaden och en rad andra frågor av koncernövergripande natur.

Incitamentsprogram och bonussystem

För att attrahera och behålla kompetens strävar Concordia Maritime efter att erbjuda medarbetare en attraktiv och konkurrenskraftig ersättning, med ett bonussystem kopplat till måloppfyllelse och resultat. Samtliga Concordia Maritimes medarbetare erhåller ersättning i form av fast lön. För samtliga medarbetare finns även ett bonusprogram. Bonus för VD fastställs av lönekommissionskommittén på basis av ett antal kvalitativa och kvantitativa mål.

Ersättningar till VD och koncernledning

Ersättning och villkor för VD beslutas av Concordia Maritimes lönekommissionskommitté. Ersättningar till övriga ledande befattningshavare bereds och beslutas av VD. Samtliga ersättningar som under 2007 utbetalats till VD och koncernledning framgår av not 16 i den ekonomiska rapporteringen.

Annika Grell och Göran Hermansson mottar priset.



Bästa årsredovisningen 2006

Vid Finforum i november 2007 tilldelades Concordia Maritime förstapriset för bästa årsredovisning i klassen för mindre bolag.

Hela prismotiveringen i klassen Mindre bolag lyder: "Concordia Maritime förmedlar på ett väl avvägt vis relevant information såsom affärsidé, strategi och finansiella mål. Den grafiska formen är mycket harmoniskt

uppbyggd med smakfullt samspel mellan text, bilder, tabeller och diagram. Sammanfattningsvis en årsredovisning som i många avseenden tjänar som ett mycket gott föredöme för andra mindre företag."

Finforum arrangeras av Sveriges Finansanalytikers Förening SFF, FAR, SRS, OMX och Irev.

Pensionsvillkor för VD och koncernledning

För VD har under året kostnadsförts pensionspremier med TSEK 1.104. VD har enligt avtal rätt att avgå i pension från 65 års ålder. Premie motsvarande 35 procent av VDs vid tidpunkt gällande pensionsmedförande lön erläggs per månad intill pensionen. För övriga ledande befättningshavare följer pensionsvillkoren gällande kollektivavtal.

Uppsägningstid och avgångsvederlag

Med VD finns avtal om avgångsvederlag uppgående till två årslöner vid uppsägning från företagets sida. Kompensationen från Concordia Maritime kvarstår om ersättning erhålls från annan arbetsgivare. VD kan inte själv påkalla avgångsvederlag. Uppsägningstiden från VDs sida är tolv månader och från Concordia Maritimes sida tolv månader.

Övriga förmåner

Övriga förmåner består i huvudsak av tjänstebilsförmån.

Organisation

Concordiakoncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och två dotterbolag, vilka rapporterar direkt till VD. Rapportering sker månadsvis.

Revision

Revisor föreslås av huvudägaren och väljs av stämman på fyra år. Nuvarande revisor är Johan Kratz, KPMG, vars mandattid går ut år 2011. Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag. Revisionen sker i enlighet med aktiebolagslagen och RS (Revisionsstandard i Sverige).

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Revisorn redogör varje år inför styrelsen resultatet av sin granskning. KPMG har innehaft revisionsuppdrag för Concordia Maritime sedan 1984. Revisionen omfattar i huvudsak fortlöpande revision och granskning av årsredovisningen.

KPMG bistår även Concordia Maritime med rådgivning inom redovisningsområdet. Under de senaste åren har detta inneburit frågor främst avseende införandet av redovisning i enlighet med IFRS. Dessutom har KPMG bistått i vissa skattefrågor. Det bedöms inte ha funnits någon omständighet som påverkat revisorernas opartiskhet och självständighet med anledning av rådgivningsuppdragen. Under 2007 utgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,2.

Närvaro vid styrelse och kommittémöten under 2007

	Styrelsemöten (7 möten totalt)	Lönekompensations- kommitté (2 möten totalt)	Född	Ledamot sedan	Nationalitet	Funktion	Oberoende ¹⁾
Per Bjurström	7	—	1939	1988	svensk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Stefan Bocker	5	—	1966	2007	svensk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Göran Dahlman	6	—	1953	1995	svensk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Bert Åke Eriksson	7	—	1944	1998	svensk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Jens Ole Hansen	7	—	1951	1995	dansk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Mats Jansson	7	—	1945	2005	svensk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Jörgen Lorén	6	—	1961	2003	svensk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Morten Chr. Mo	6	—	1948	2000	norsk	Ej anställd ledamot	Oberoende
C. Mikael von Mentzer	7	2	1944	1998	svensk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Dan Sten Olsson	7	2	1947	1984	svensk	Ej anställd ledamot	Oberoende
Sten A. Olsson	hedersordförande	—	1916				

1) Oberoende definieras som oberoende av företaget, dess ledning och större ägare.

Huvudpunkter på styrelsens möten under det gångna året

- 15 feb Ordinarie, bokslut
- 26 apr Ordinarie, årsstämma
- 26 apr Ordinarie, konstituerande
- 14 maj Telefonmöte, utbefraktning *Stena Progress*, förlängning av kontrakt *Stena Paris* och *Stena Provence*
- 14 aug Ordinarie, halvårsrapport
- 19 okt Ordinarie, 9-månadersrapport
- 18 dec Ordinarie, budget, affärsplan 2008

Styrelse



Dan Sten Olsson

Född 1947. Styrelsens ordförande. Civilekonom. Koncernchef och VD Stena AB. Styrelseledamot sedan 1984. Anställd i Stenakoncernen sedan 1972.

Nuvarande uppdrag: Ordförande i Stena Line Holding B.V., Stena Metall AB, Stena Bulk AB, Stena Sessan AB, Ordförande i Sveriges Redareförening.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: Via bolag (se sidan 38). Anses som beroende i förhållande till Concordia Maritimes större aktieägare.



C. Mikael von Mentzer

Född 1944. Vice ordförande. Pol mag. Konsult, England. Styrelseledamot sedan 1998.

Nuvarande uppdrag: Styrelseledamot i Teekay Offshore Partners L.P.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 50.000 B-aktier



Per Bjurström

Född 1939. Sjökapten. Fil kand, Fil lic företagsekonomi. Direktör.

Styrelseledamot sedan 1988.

Nuvarande uppdrag: Styrelseordförande i Dolphin Holding AB, Reseriet AB, Ondina Invest AB.

Styrelseledamot i O.F. Ahlmark & Co. Eftr. A.-B, Romulus B.V.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Mats Jansson

Född 1945. Fil kand. VD och CEO NYKCool AB. Styrelseledamot sedan 2005.

Nuvarande uppdrag: Styrelseledamot i MGA Holding, Österströms Rederi AB, NYKCool AB och LCL Sweden AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Morten Chr. Mo

Född 1948. Diplomekonom BI (Oslo) och IMEDE (PED), Lausanne. Styrelseledamot sedan 2000.

Nuvarande uppdrag: Ordförande i Stemoco Holding AS, Stemoco Partners AS, MCM Shipping & Investments AS, Finance Development AS, Pecamo AS, BituTank AS, MOCO Projects AS, styrelseledamot i CellVision AS, Bitutank Pte. Ltd. Singapore och Ashgrove Shipping Ltd. Cypren.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Göran Dahlman

Född 1953. Suppleant, arbetstagarrepresentant. Företagsledarutbildning LO-skolan.

Anställd i Stenakoncernen sedan 1989. Styrelseledamot sedan 1996.

Nuvarande uppdrag: Klubbordförande SEKO Sjöfolk, ordinarie styrelseledamot Torslanda Kulturhus. Suppleant Stena Marine Management AB och Gatubolaget AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Stefan Brocker

Född 1966. Advokat.
Delägare och VD Mannheimer Swartling
Advokatbyrå AB.
Styrelseledamot sedan 2007.

Nuvarande uppdrag: Styrelseledamot
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Bert Åke Eriksson

Född 1944. Fil kand.
VD Stena Sessan AB.
Styrelseledamot sedan 1998.

Nuvarande uppdrag: Styrelseledamot
i Stena Sessan AB, Meda AB, Beijer
Electronics AB, Catella Capital AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0
Anses som beroende i förhållande till
Concordia Maritimes större aktieägare.



Sten A. Olsson

Hedersordförande.
Skeppsredare, Hovås.
Styrelseordförande 1984–1990.



Jens Ole Hansen

Född 1951. Arbetstagarrepresentant.
Företagsledarutbildning LO-skolan.
Anställd i Stenakoncernen sedan 1973.
Styrelseledamot sedan 1995.

Nuvarande uppdrag: Klubbordförande
SEKO Sjöfolk, Styrelseledamot SEKO Sjö-
folk, Arbetstagarrepresentant i Stena
Rederi AB, Stena AB, Stena Line Scandi-
navia AB. Styrelseledamot Stena Marine
Management AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Jörgen Lorén

Född 1961. Arbetstagarrepresentant.
Sjökapten. Dipl CMO (Commercial
Management and Organization in
Nautical Science).
Anställd i Stenakoncernen sedan 1985.
Styrelseledamot sedan 2003.

Nuvarande uppdrag: Ordförande
i Sveriges Fartygsbefälsförening, Klubb-
ordförande i SFBF Stena Line, Arbets-
tagarrepresentant i Stena AB, Stena
Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Revisor

Johan Kratz

Auktoriserad revisor KPMG
Uppdrag sedan 2007.

Årsstämma och informationstillfällen

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern i Göteborg den 22 april 2008 klockan 14:00, då också delårsrapport för årets tre första månader lämnas.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman skall, dels vara införd i aktieboken som förs av VPC AB senast onsdagen den 16 april 2008, dels anmäla sig till bolaget under adress:

Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg

eller per telefon: 031-85 50 19

fax: 031-12 06 51

e-mail: arsstamma@concordia-maritime.se

eller via hemsidan: www.concordia-maritime.se
senast onsdagen den 16 april 2008.

Utdelning

Styrelsen föreslår en utdelning om SEK 1,00 per aktie. Som avstämningsdag för utdelning föreslås fredagen den 25 april 2008. Om årsstämman beslutar i enlighet med förslaget, beräknas utdelningen utbetalas genom VPC ABs försorg onsdagen den 30 april 2008.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos VPC AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underätta förvaltaren om detta i god tid före 16 april 2008.

Rapporteringstillfällen

Årsredovisningen för 2007 sänds till samtliga registrerade aktieägare. Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 22 april, halvårsrapporten kommer att publiceras den 13 augusti och niomånadersrapporten den 23 oktober 2008.

Företagsledning



Hans Norén

Född 1957. VD. Högskoleekonom.
Anställd sedan 1994

Externa uppdrag: Styrelseledamot
Nordisk Skibsrederforening

Köpoptioner i Concordia Maritime: 0
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Göran Hermansson

Född 1975. Ekonomichef.
Master of Science in International
Accounting and Control.
Anställd sedan 2005 (i Stena 2001)

Externa uppdrag: Inga

Köpoptioner i Concordia Maritime: 0
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Barbara Oeuvray

Född 1966. VD, Concordia Maritime AG.
Swiss Certified Finance and Accounting
Specialist.
Anställd sedan 2005 (i Stena 1989)

Externa uppdrag: Inga

Köpoptioner i Concordia Maritime: 0
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Ordlista

Befraktare En lastägare eller den som hyr fartyget. Befraktaren är också yrkesbeteckningen på rederi-tjänsteman eller tjänsteman på mäklari som sysslar med att göra affärer på fraktmarknaden.

Brent Typ av Nordsjöolja som fungerar som kommersiellt riktmärke.

Bunker, bunkring Benämningen på fartygets drivmedel, dvs den olja, som bränns i fartygets maskineri. Ombordtagande av bunker kallas bunkring.

Dagskostnad Kostnader för besättning, försäkring och underhåll av fartyget.

Distansminut (nautisk mil) = 1.852 meter.

Dödvikt/dwt (deadweight) Vikten av den last, bunker och lös utrustning, som fartyget förmår bära.

Fat Enhet för handel med olja. Ett fat motsvarar cirka 159 liter.

Fraktrat Det överenskomna priset uttryckt i USD per dag.

IMO International Maritime Organization. FNs mellanstatliga regelstiftande sjöfartsorganisation.

Intertanko Organisationen för fristående tankrederier.

ISM International Safety Management Code. Standardiserat regelverk för att organisera företagen i förhållande till fartygs säkerhet och förhindrande av miljöförstöring.

ISO 9002 Standard för kvalitets-system.

ISO 14000 Standard för miljöledningssystem.

Knop Mått på fartygens fart. En knop = en distansminut per timme, alltså 1,85 km/tim.

MARPOL Internationell konvention under IMO, som reglerar föroreningar till havs.

Spotmarknad Den del av sjöfartsmarknaden där man hyr fartyget för enstaka resa.

Tidsbefraktning (Timecharter) Redaren hyr ut sitt fartyg komplett och bemannat för en betalning, som utgår med en viss summa per dag eller en viss summa per ton dödvikt och månad. Den som hyr fartyget betalar för bunker och hamnavgifter.

Adresser

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
Org.nr 556068-5819
Säte Göteborg

Concordia Maritime AG
Bahnhofplatz
CH-6300 Zug
Schweiz
Tel +41 41 728 81 21

Hans Norén
Verkställande direktör
Tel 031-85 51 01
eller 0704-85 51 01
hans.noren@
concordia-maritime.se

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

www.concordia-maritime.se

Per Läbom slutar efter många år

Concordia Maritimes tekniske direktör, Per Läbom går under våren 2008 i pension. Sedan karriären inleddes på Broströms på 1960-talet har Per etablerat sig som en av Sveriges mest erfarna inom fartygsbyggnation.

Hur många fartygsbyggen har du hunnit med?

–Ett 20-tal nybyggen av olika slag har det väl blivit allt som allt; först gastankfartyg i Tyskland under slutet av 1960-talet, sedan RoRo-fartyg i Japan under 1970-talet och därefter container- och tankfartyg.

Vad skiljer dagens fartyg från dem som byggdes då?

–Oj, det är mycket. Framför allt är fartygen idag större, avsevärt mer tekniskt komplexa och kräver inte lika stora besättningar. Sedan är det även mycket som skiljer i hur rederierna är organiserade. Då fanns oftast alla funktioner "in-house". Idag väljer nästan alla att lägga ut bland annat drift och bemanning på specialiserade managementbolag. Likaså har graden av standardisering ökat. Idag är det få som tar fram



egna koncept, utan man väljer att beställa standard-tonnage. Men här har alltså Concordia Maritime och Stena Bulk valt en delvis annan väg.

Vilken del i jobbet har varit roligast?

–Jag har uppskattat att samarbeta med varv som vill göra ett bra jobb. Att förhandla, komma överens och sedan sätta igång med själva bygget. Sedan är det ju alltid något speciellt när den första i en serie av fartyg blir färdigt. Som till exempel när vi sjösatte det första P-MAX fartyget *Stena Paris* i slutet av 2005.

Under 2007 anordnades en fototävling för besättningarna ombord på Concordia Maritimes fartyg. 34 fina bidrag kom in, det är därför roligt att vi på sidorna 33 och 34 kan presentera två av dem.

Förstapristagaren Victor Surnakin på *Stena Primorsk*, vars bild återfinns på sidan 34, vann med följande motivering.

"En bild som beskriver verkligheten till sjöss. Det är inte alltid som i våra broschyrer, vilket kan vara en god påminnelse."

Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg
Tel 031- 85 50 00
www.concordia-maritime.se
Säte Göteborg, Sverige

