

CONCORDIA
MARITIME



Concordia Maritime

Delårsrapport 1 januari – 30 juni 2008

- Nettoomsättning MSEK 257,7 (224,7)
- Resultat efter skatt MSEK 39,3 (22,5)
- Resultat efter skatt per aktie SEK 0,82 (0,47)
- EBITDA om MUSD 11,6 (5,3)

A close-up, profile view of a man in a ship's uniform, looking through binoculars. The image is tinted with a dark blue color. The man's face is partially visible, and his hand is holding the binoculars to his eye. The background is blurred.

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi noterat på OMX Nordisk Börs i Stockholm. Rederiet har ett nybyggnadsprogram omfattande 10 tankfartyg, som byggs enligt MAX-konceptet, varav 6 fartyg är levererade. P-MAX är produkttankfartyg på cirka 65 200 dwt. MAX-konceptet innebär att fartygen är byggda för största möjliga lastförmåga på grunda vatten. Fartygen har ett helt nytt koncept för säkrare oljetransporter med dubbla maskiner i två helt separata maskinrum, dubbla roder och styrmaskiner, två propellrar och dubbla kontrollsystem. www.concordia-maritime.se

Innovation and Performance Affärsidén är att generera vinst genom att tillgodose kundernas behov av säkra och kostnadseffektiva tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.



Hans Norén
VD, Concordia Maritime

EFTER ATT FÖRSTA HALVÅRET 2008 är tillända konstaterar jag att verksamheten i stort gått enligt plan. Vår produkttankflotta har genererat intäkter något över förväntan, trots en tidvis mycket svag fraktmarknad, tack vare våra fasta kontrakt med garanterade minimirater. Produktfartygen har också operationellt fungerat bra.

Vi uppvisar ett fortsatt positivt finansnetto. De finansiella placeringarna har genererat förväntad avkastning och har tack vare vår konservativa placeringspolicy inte nämnvärt påverkat värdemässigt av oron på finansmarknaderna. Räntekostnaderna är fortsatt låga.

Vårt kassaflöde och resultat är som förväntat och vi lämnar helårsprognosen oförändrad, MSEK 70. Men utmaningen vad avser besättningskostnader och kostnader för drift och underhåll av fartygen tilltar. Kostnadsnivåerna ligger på ungefär samma nivå första och andra kvartalet, men inflationstrycket finns kvar, både vad gäller löner, reservdelar och utrustning. Det är värt att påpeka att Concordia Maritime inte påverkas av de höga oljepriserna i form av ökade bränslekostnader. I tidsbefraktningsavtal är det standard att kunder står för dessa kostnader.

Att hålla kostnadsutvecklingen under kontroll har högsta prioritet – men sparmål får aldrig inkräkta på säkerhet och kvalitet i operationen.

Ett av de två inhyrda VLCC-fartygen har haft vissa driftsproblem under andra kvartalet. Problemen har inte varit av allvarlig natur och reparationerna har genomförts. Men har ändå medfört att segmentet har ett sämre resultat och kassaflöde än beräknat.

Just nu stärks produkttankmarknaden trots att den inte ”borde” stärkas om man ser till grundläggande fakta som vikande efterfrågan, framförallt i USA, och den allmänt dystra synen på världsekonomin. Dessutom levereras hela tiden nya fartyg från den stora orderboken hos världens varv. Men transporter av raffinerade oljeprodukter har en dynamik där faktorer som raffinaderimarginaler och prissättning av olika produkter på olika marknader spelar en stor roll och som ständigt skapar förändrade och nya handelsmönster.

Vår grundläggande syn på en svagare marknad de kommande 2–3 åren som en följd av tonnageöverskott kvarstår och trots de senaste veckornas förstärkning är hittills de genomsnittliga fraktnivåerna i år lägre än 2007. Vår långsiktigt mycket positiva syn på marknaden för transporter av raffinerade produkter kvarstår också – detta är ett segment med stor dynamik och tillväxt, inte minst som en följd av utvecklingen i ekonomierna i Mellanöstern och Asien.

Vår nuvarande flotta kommer 2009/2010 att kompletteras med de återstående fyra P-MAX vi

har i beställning. Även dessa fartyg är uthyrda på fasta kontrakt. Sedan tidigare har franska oljebolaget TOTAL tagit ett. I maj ingick vi tidsbefraktningsavtal med ST Shipping & Transport för de kvarvarande tre fartygen. Avtalet är på tre år från och med leverans från varvet. ST Shipping & Transport är dotterbolag till Glencore, ett av världens största bolag inom handel av olja och andra råvaror. De har en stor fartygsoperation och vi ser dem som en innovativ, framgångsrik och solid oljebefraktare – och en intressant kund för långsiktiga affärer.

Affären ger oss ytterligare fasta kassaflöden som innebär stärkt stabilitet och därmed handlingsutrymme att agera och reagera snabbt vid affärsmöjligheter, inte minst de kommande åren då vi tror att marknaden kommer att vara svag. Rätt ”timing” vid affärer är en av de viktigaste faktorerna i sjöfartsverksamhet.

Sammanfattningsvis – första halvårets verksamhet har i stort gått enligt plan. Kostnadssidan är under kontroll – men är fortsatt en utmaning. Marknaden för transporter av raffinerade oljeprodukter är dynamisk och vi ser långsiktigt fortsatt mycket intressanta tillväxt- och utvecklingsmöjligheter.

Genom tecknandet av fasta kontrakt för de kvarvarande tre fartygen har ytterligare förutsättningar skapats för nya affärer med rätt ”timing” – för den fortsatta utvecklingen av bolaget.

Vår flotta

	Fartyg	DWT	Leverans	Sysselsättning från leverans
P-MAX	<i>Stena Paris</i>	65,200	2005	TOTAL, fem plus två år
	<i>Stena Provence</i>	65,200	2006	TOTAL, fem plus två år
	<i>Stena Primorsk</i>	65,200	2006	Argo Shipping, tio år
	<i>Stena Performance</i>	65,200	2006	Hess, fem år
	<i>Stena President</i>	65,200	2007	Argo Shipping, tio år
	<i>Stena Perros</i>	65,200	2007	TOTAL, fem år
	<i>Stena Progress</i>	65,200	Kvartal 4, 2009	TOTAL, fem år
	<i>Stena Polaris</i>	65,200	Kvartal 4, 2009	ST Shipping tre år
	<i>Stena Penguin</i>	65,200	Kvartal 4, 2010	ST Shipping tre år
	<i>Stena Premium</i>	65,200	Kvartal 4, 2010	ST Shipping tre år
PANAMAX	<i>Stena Poseidon (50%)</i>	74,900	2007	Neste Shipping, tio år
	<i>Palva (50%)</i>	74,900	2007	Neste Shipping, tio år
V-MAX	<i>Stena Vision</i>	313,000	2001	Tidsutbefraktad till slutet av 2010
	<i>Stena Victory</i>	313,000	2001	Tidsutbefraktad till slutet av 2009
Totalt		1,427,800		



Vårt senaste tillskott i flottan. *Stena Perros* är det sjätte fartyget i P-MAX-serien. Hon döptes och levererades strax före årsskiftet.

I maj tecknades avtal för ytterligare tre P-MAX-fartyg som ingår i nybyggnadsprogrammet. Det betyder att alla fartyg i flottan är sysselsatta i långtidskontrakt.

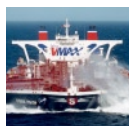


Produkttank

Sex P-MAX-fartyg har varit i trafik under det första halvåret. Systerfartygen *Stena Paris*, *Stena Provence* och *Stena Perros* för TOTAL, *Stena Performance* för Hess Corporation samt *Stena Primorsk* och *Stena President* för Argo Shipping. Flottan opererar på olika geografiska marknader runtom i världen med såväl lätta (t ex bensin) som tunga oljeprodukter (t ex tjockolja).

De två panamaxfartygen *Palva* och *Stena Poseidon*, som Concordia Maritime äger i ett joint venture med Neste Shipping, har fortsatt sin transatlantiska trafik för Neste.

Segmentet redovisar ett EBITDA om MUSD 7,0 (5,9) vilket är lika med det första kvartalet 2008 dvs MUSD 7,0.



Stortank

Stena Victory, som tidsinbefraktas från Arlington Tankers har fortsatt 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* går 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.

Under det andra kvartalet har stortanksegmentet belastats med operativa engångskostnader om ca MUSD 0,7. Huvudsakligen avser kostnaden reparationen av en turboladdare på *Stena Victory*.

Segmentet redovisar ett EBITDA om MUSD -1,1 (-2,2) att jämföra med första kvartalet 2008 som uppgick till MUSD -0,4.



Fraktmarknaden

Den starka marknaden för VLCC under det första kvartalet har fortsatt även under det andra kvartalet. Den oväntat starka marknaden förklaras bland annat av vikande oljelager och av att tillväxten i flottan har varit lägre än förväntat. Den lägre tillväxten förklaras dels av förseningar av nybyggen och dels av konverteringar av enkelskrovade fartyg till torrlast och off-shore sektorn. Flera marknadsanalytiker ser positivt på marknaden för VLCC för 2008 och resterande delen av året handlas på terminsmarknaden till ca USD 100,000 per dag.

Produkttankmarknaden har fått ett uppsving under det andra kvartalet efter ett mediokert första kvartal. Detta förklaras delvis av den säsongsmässiga svängningen inför den så kallade "driving season" i USA. Därremot kan noteras att arbitragemöjligheter öppnats på vissa rutter. Ett antal fartyg har till exempel knutits upp i Atlanten för laster från USA till Europa. Detta har minskat tillgängligt tonnage. Lägg där till att raffinaderikapaciteten ökat i Mellanöstern och Asien, vilket leder till längre

fraktdistanser. Även om det skett en kraftig uppgång under det andra kvartalet är genomsnittliga fraktnivåer under 2007 års nivåer. I terminsmarknaden handlas den transatlantiska trafiken för ca USD 19,000 per dag för den resterande delen av året.



Varvsmarknaden

Varvspriserna har under det första halvåret ökat för VLCC, som för närvarande prissätts till MUSD 154, medan priserna för produkttankers av MR-typ ökat något upp till MUSD 52. Andrahandsmarknaden för tankfartyg noteras fortsatt i paritet med nybyggnadspriserna. Ett standard MR-fartyg värderas till cirka MUSD 50. P-MAX-fartygen är unika i sin design med bland annat betydligt större lastintag och skall därför inte jämföras med standardtonnage.

Externa skeppsmäklares värderingar ligger i spannet MUSD 65–75 för P-MAX. Observera att fartygsvärderingar baseras på omedelbar leverans för den öppna marknaden (spotmarknad).

Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Omsättningen var MSEK 257,7 (224,7). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 36,8 (15,6). Resultat efter skatt var MSEK 39,3 (22,5) vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK 0,82 (0,47).

Andra kvartalet

Omsättningen under andra kvartalet var MSEK 125,0 (106,6). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 16,1 (10,4). Resultat efter skatt var MSEK 18,9 (17,3) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,40 (0,36).

Likviditet och finansiering

Koncernens disponibla likvida medel inklusive outnyttjade krediter uppgick 2008-06-30 till MSEK 605,7 (2007-12-31 uppgick siffran till MSEK 515,9).

Investeringar

Investeringarna har under 2008 varit MSEK 60,4 (för året 2007 uppgick beloppet till MSEK 836,7) och avser förskottsbetalningar samt projektkostnader för fartyg i beställning.

Eget kapital

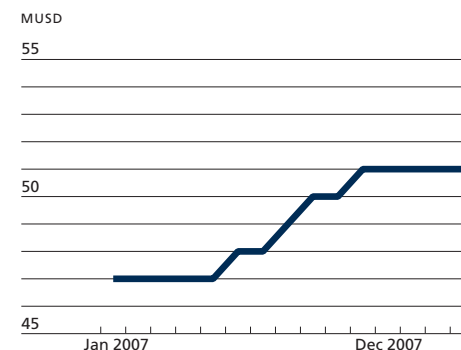
Eget kapital per aktie är SEK 33,37 (34,94). Kursen SEK/USD 2008-06-30 var 6,02 (2007-12-31 var den 6,43). Kronans stärkning gentemot dollarn sedan årsskiftet har minskat det egna kapitalet med MSEK -60,6 (8,8). Detta motsvarar SEK -1,27 per aktie (-0,18). De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som förts direkt mot eget kapital uppgår till MSEK -292,3 (-164,8).

Valuta- och räntesäkring

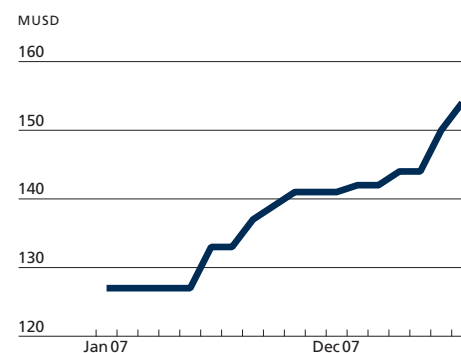
Concordia Maritimes funktionella valuta är USD, dvs. merparten av intäkterna, kostnaderna och balansräkningen är nominellt i USD. Kursutvecklingen 2008 för SEK/USD har medfört att bolagets vinst i svenska kronor sett har minskat, trots att det i US-dollar är oförändrat. Concordia Maritime har valt att använda sig av så kallat eget-kapital-säkring, dvs. man skyddar sig mot den valutaförändring som uppstår i det egna kapitalet. Bolaget har valt att säkra ca 50 %, motsvarande MUSD 135, av det egna kapitalet. Resultatet av denna säkring redovisas direkt mot eget kapital i posten "Förändring av omräkningsreserv".

I samband med beställningen av fyra P-MAX-fartyg gjordes kassaflödessäkring, USD mot Euro, för framtida varvsbetalningar. Värdeförändringen redovisas direkt mot eget kapital under rubriken "Säkringsreserv". Periodens förändring uppgår till MSEK 31,1 och uppgår nu totalt till MSEK 121,0.

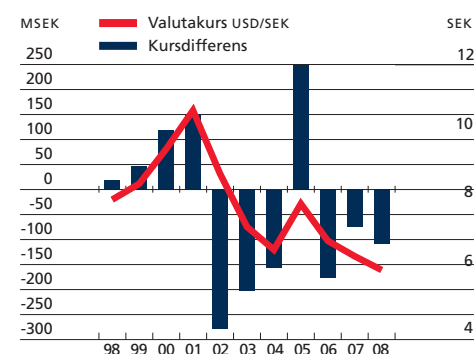
Nybyggnadspriser MR



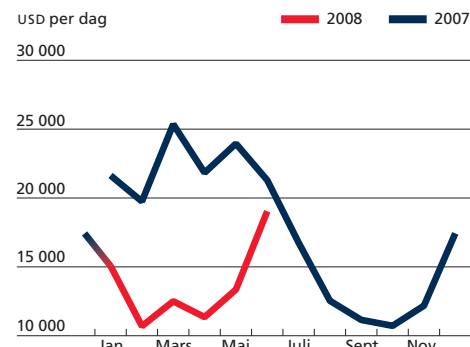
Nybyggnadspriser VLCC



Kursdifferens mot eget kapital

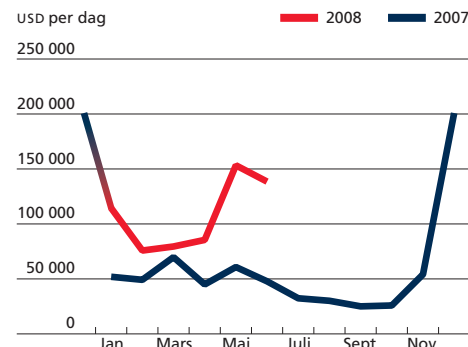


Intjäning MR



Källa: Fearnleys

Intjäning VLCC



Källa: Fearnleys

Segmentrapportering kvartal 2 2008

	Produkttank	Stortank	Ofördelat	Totalt
Omsättning ⁽¹⁾	79,5	45,5	–	125,0
Driftskostnader fartyg ⁽²⁾	-35,2	-51,8	–	-87,0
Kostnadsfördelning ⁽³⁾	-3,3	-0,4	-1,9	-5,6
EBITDA	41,0	-6,7	-1,9	32,4
Avskrivning	-17,0	-0,3	–	-17,3
Rörelseresultat	24,0	-7,0	-1,9	15,1

Segmentrapportering halvår 2008

	Produkttank	Stortank	Ofördelat	Totalt
Omsättning ⁽¹⁾	163,7	94,0	–	257,7
Driftskostnader fartyg ⁽²⁾	-71,6	-102,7	–	-174,3
Kostnadsfördelning ⁽³⁾	-7,0	-0,8	-4,4	-12,2
EBITDA	85,1	-9,5	-4,4	71,2
Avskrivningar	-34,9	-0,6	–	-35,5
Rörelseresultat	50,2	-10,1	-4,4	35,7

⁽¹⁾ Cirka 7% av ackumulerad omsättning inom produkttank utgörs av vinstdelning.

⁽²⁾ Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll (dry dock) som driftskostnader i fartyg. Under första halvåret uppgår dessa till MSEK 6,0. För mer information se årsredovisning 2007.

⁽³⁾ Fördelning av den del av personalkostnader och andra övriga externa kostnader som inte är direkt hänförlig till fartygsdrift, så kallad overheadkostnad.

Värdepapper och kortfristiga placeringar

Arlington Tankers

Concordia Maritimes innehav uppgår till 1.534.785 aktier, vilket motsvarar en ägarandel om 10 procent. Aktiekursen 2008-06-30 var USD 22,73 per aktie (2007-12-31 USD 22,13). Innehavet har värderats till marknadsvärde i balansräkningen. Under det tredje kvartalet har Arlington Tankers styrelse presenterat en plan för sammangående med det noterade amerikanska rederiet General Maritime. Vi håller på att utvärdera den föreslagna affären.

Kortfristiga placeringar

Concordia Maritime har en placeringsportfölj bestående huvudsakligen av företagsobligationer. Det rör sig om överlikviditet som placerats i en portfölj med en förfallostruktur som stämmer väl överens med investeringsprogrammet. Innehaven omvärderas till marknadsvärde mot resultaträkningen med MSEK -6,8 (-5,2). Dessa värdepapper ger Concordia Maritime en avkastning av 7–8% (även kallat purchase yield). Den resultateffekt som nämnts är orealiserad och påverkar inte den förväntade avkastningen. De största innehaven är obligationer i Gazprom, Vimpelcom och DDI Holding.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 22,9 (26,2) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 66,9 (-28,3). Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjade checkräkningskrediter uppgick till MSEK 666,9.

Årsstämman beslutade den 22 april att moderbolaget skulle dela ut 1 kr per aktie, vilket effektuerades via VPC den 30 april. Vid årsstämman omvaldes sittande styrelse och Dan Sten Olsson omvaldes till styrelsens ordförande.

Transaktioner med närstående beskrivs i huvudsak i separat avsnitt nedan. I tillägg till detta förekommer koncern-interna lån, räntekostnader och/eller ränteintäkter.



Prognosen för 2008 är oförändrad. Verksamheten beräknas kunna generera ett EBITDA om ca MUSD 26, vilket ger ett resultat före skatt om ca MUSD 11 eller ca USD 0,23 per aktie. Omräknat till genomsnittskurs SEK/USD motsvarar det ett resultat före skatt om ca MSEK 70 eller SEK 1,47 per aktie.

Sjöfartären utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olje- och kemikalieprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av en konjunktur nedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden och 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. Att skydda sig mot en långsiktig konjunktur nedgång är svårt. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar vanligtvis mer än raterna på terminsmarknaden. Med flottan utkontrakterad på lång sikt är dock Concordia Maritimes känslighet för förändringar i fraktraterna på tre års sikt relativt begränsad.

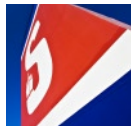
Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i företagets resultat och kassaflöde till följd av förändringar i valutakurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker har utformats av styrelsen och bildar ett ramverk av riktlinjer och regler i form av riskmandat och limiter för finansverksamheten. Den övergripande målsättningen är att uppnå en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer.

Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen, har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust

(Hull & Machinery) till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen (Protection & Indemnity) gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljon. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt (Loss of Hire). Utöver försäkringarna ovan har Concordia Maritime även tecknat sedvanliga försäkringar för att kunna operera i specifika farvatten. Ett exempel här är COFR-försäkringen (Certificate of Financial Responsibility), vilket krävs för att få operera ett fartyg i amerikanska vatten. COFR utfärdas av US Coast Guard till en operatör (ägare/bareboatchartrare) som har visat att han har finansiell möjlighet att, via försäkringen, betala för oljesanering och oljeskador upp till det belopp som krävs enligt den amerikanska oljeskadelagstiftningen (Oil Pollution Act, OPA 90).

Trots försäkringsskydd mm kommer en skada på ett fartyg eller liknande att medföra kostnader för bolaget. Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime kraftigt. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada Concordia Maritimes varumärke. Ända sedan starten 1984 har bolaget varit profilerat som ett kvalitetsrederi med höga krav vad gäller säkerhet i alla led. Positionen medför extra höga krav på kontroll och ansvar. Att skydda sig för denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet om olycka ändå skulle inträffa. För ytterligare information om risker, se årsredovisningen för 2007.

Närstående relationer och chartersamarbete med Stena Bulk



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

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

Samtliga närstående transaktioner sker med marknadsmässiga villkor och priser.

Rapporter och kommande information

Niomånadersrapporten kommer att publiceras den 23 oktober och bokslutskommunikén den 17 februari 2009. Aktuella och historiska rapporter finner ni på bolagets hemsida. Där finns även nyheter och aktuella kommentarer om såväl bolaget som tankmarknaderna. www.concordia-maritime.se

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

Göteborg den 13 augusti 2008
CONCORDIA MARITIME AB (publ)

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

Rapporten har inte varit föremål för revisorernas granskning.

Koncernens resultaträkning

(MSEK)	Kvartal 2, 2008	Kvartal 2, 2007	Halvår, 2008	Halvår, 2007	Helår, 2007
Genomsnittlig kurs SEK/USD	5,99	6,88	6,14	6,94	6,76
Nettoomsättning	125,0	106,6	257,7	224,7	457,2
Summa intäkter	125,0	106,6	257,7	224,7	457,2
Driftskostnader fartyg	-73,0	-64,2	-144,9	-139,2	-282,2
Sjöpersonalkostnader	-13,1	-11,2	-26,3	-22,4	-42,5
Övriga externa kostnader	-4,4	-6,4	-10,8	-20,9	-31,0
Personalkostnader	-2,1	-1,9	-4,5	-5,7	-10,0
Avskrivningar	-17,3	-14,3	-35,5	-27,6	-57,5
Summa rörelsekostnader	-109,9	-98,0	-222,0	-215,8	-423,2
Rörelseresultat	15,1	8,6	35,7	8,9	34,0
Utdelningar	5,1	6,1	10,5	12,2	24,2
Ränteintäkter och liknande poster	8,3	10,3	17,3	22,7	42,0
Räntekostnader och liknande poster	-12,3	-14,6	-26,6	-28,2	-52,2
Valutakursdifferenser	-0,1		-0,1		
Finansnetto	1,0	1,8	1,1	6,7	14,0
Resultat efter finansiella poster	16,1	10,4	36,8	15,6	48,0
Skatt	2,8	6,9	2,5	6,9	14,9
Resultat efter skatt	18,9	17,3	39,3	22,5	62,9
Värden per aktie					
(SEK)	Kvartal 2, 2008	Kvartal 2, 2007	Halvår, 2008	Halvår, 2007	Helår, 2007
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före utspädning	0,40	0,36	0,82	0,47	1,32
Resultat per aktie efter utspädning	0,40	0,36	0,82	0,47	1,32
Eget kapital per aktie SEK	33,37	34,94	33,37	34,94	34,08

Koncernens balansräkning i sammandrag



(MSEK)	30-jun 2008	30-jun 2007	31-dec 2007
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	6,02	6,85	6,43
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	1 614,8	1 333,0	1 769,7
Fartyg under byggnad	208,8	269,8	158,3
Finansiella anläggningstillgångar	217,7	310,3	226,1
<i>Summa anläggningstillgångar</i>	<i>2 041,3</i>	<i>1 913,1</i>	<i>2 154,1</i>
Kortfristiga fordringar	104,8	197,6	203,2
Kortfristiga placeringar	387,6	428,5	397,1
Kassa och bank	137,9	21,4	55,6
<i>Summa omsättningstillgångar</i>	<i>630,3</i>	<i>647,5</i>	<i>655,9</i>
Summa tillgångar	2 671,6	2 560,6	2 810,0
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 592,8	1 667,8	1 626,5
Långfristiga avsättningar	19,4	13,1	24,9
Långfristiga skulder	961,7	815,2	1 070,7
Kortfristiga avsättningar	8,9	13,0	9,5
Kortfristiga skulder	88,8	51,5	78,4
Summa eget kapital och skulder	2 671,6	2 560,6	2 810,0

Koncernens kassaflödesanalys i sammandrag

(MSEK)	Kvartal 2 2008	Kvartal 2 2007	Halvår 2008	Halvår 2007	Helår 2007
Löpande verksamhet					
Resultat efter finansiella poster	15,1	10,4	35,7	15,6	48,0
<i>Justeringsposter:</i>					
Avskrivningar	21,2	14,3	40,0	27,6	61,2
Övriga poster	1,9	0,4	7,0	1,4	11,9
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	38,2	25,1	82,7	44,6	121,1
Förändringar i rörelsekapital	99,9	-7,5	116,8	-21,0	37,6
Kassaflöde från löpande verksamhet	138,1	17,6	199,5	23,6	158,7
Investeringsverksamhet					
Fartyg under byggnad	-53,5	-85,3	-60,4	-375,9	-836,7
Investering i finansiella tillgångar	-45,9		-45,9		
Försäljning av finansiella tillgångar	16,7	-0,8	24,8	83,3	81,1
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-82,7	-86,1	-81,5	-292,6	-755,6
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	80,4		306,6	694,1
Amortering av lån	-2,3		-43,3		-69,6
Utdelning till aktieägarna	-47,7	-47,7	-47,7	-47,7	-47,7
Övrig finansiering	-2,2	20,3	45,1	3,1	35,6
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-52,2	53,0	-45,9	262,0	612,4
Periodens kassaflöde	3,2	-15,5	72,1	-7,0	15,5
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	134,1	38,1	55,6	30,2	30,2
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	0,6	-1,2	10,2	-1,8	9,9
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	137,9	21,4	137,9	21,4	55,6
Not 1. Likvida medel består av kassa och bank					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	-2,4	0,7	11,8	0,2	2,0
Periodens kassaflöde	3,0	-1,9	-1,6	-2,0	7,9
	0,6	-1,2	10,2	-1,8	9,9

Koncernens förändringar i eget kapital

(MSEK)	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	TOTALT
Förändringar januari – juni 2008							
IB 2008-01-01	381,8	61,9	-231,7	89,9	21,0	1 303,6	1 626,5
Årets förändring av omräkningsreserv	–	–	-60,6	-6,5	-1,5	–	-68,6
Utdelning till aktieägarna	–	–	–	–	–	-47,7	-47,7
Periodens förändring	–	–	–	37,6	5,7	–	43,3
Periodens resultat	–	–	–	–	–	39,3	39,3
UB 2008-06-30	381,8	61,9	-292,3	121,0	25,2	1 295,1	1 592,8
Förändringar januari – juni 2007							
IB 2007-01-01	381,8	61,9	-156,0	15,4	35,5	1 288,4	1 627,0
Årets förändring av omräkningsreserv	–	–	-8,8	-0,9	0,2	–	-9,5
Utdelning till aktieägarna	–	–	–	–	–	-47,7	-47,7
Periodens förändring	–	–	–	18,9	56,6	–	75,5
Periodens resultat	–	–	–	–	–	22,5	22,5
UB 2007-06-30	381,8	61,9	-164,8	33,4	92,3	1 263,2	1 667,8

Flerårsöversikt

Resultatposter (MSEK)

	Halvår 2008	Halvår 2007	2007	2006	2005	2004	2003
Nettoomsättning	257,7	224,7	457,2	381,2	254,0	354,0	649,7
Rörelsens kostnader	-222,0	-215,8	-423,2	376,5	312,0	271,2	575,7
Rörelseresultat	35,7	8,9	34,0	4,7	-1,8	729,4	58,9
– varav resultat av fartygsförsäljningar	–	–	–	–	56,2	646,6	-15,1
Finansnetto	1,1	6,7	14,0	47,8	44,5	10,8	-23,8
Resultat efter finansiella poster	36,8	15,6	48,0	52,5	42,7	740,2	35,1
Resultat efter skatt	39,3	22,5	62,9	51,9	57,2	740,2	77,1
Kassaflöde från rörelsen	82,7	44,6	121,1	100,0	20,4	136,2	150,5
EBITDA	71,2	36,5	91,5	38,7	-1,3	795,5	177,5

Balansposter (MSEK)

Fartyg (Antal fartyg)	1 614,8 (7)	1 333 (5)	1 769,7 (7)	1 048,8 (4)	304,2 (1)	32,5 (1)	1223,9 (4)
Fartyg under byggnad (Antal fartyg)	208,8 (4)	269,8 (6)	158,3 (4)	222,3 (7)	384,7 (6)	128,0 (7)	55,4 (6)
Likvida medel och placeringar	525,5	449,9	452,7	547,8	839,5	1254,1	40,3
Övriga tillgångar	322,5	507,9	430,7	415,3	368,9	313,4	87,8
Räntebärande skulder	954,1	794,2	1 073,1	506,2	0,0	0,0	300,7
Övriga skulder och avsättningar	124,7	98,6	110,4	101,0	126,4	111,2	80,2
Eget kapital	1 592,8	1 667,8	1 626,5	1 627,0	1 770,9	1 616,8	1 026,5
Balansomslutning	2 671,6	2 560,6	2 810,0	2 234,2	1 897,3	1 728,0	1 407,4

Nyckeltal (%)

Soliditet	60	65	73	73	93	94	73
Räntabilitet på totalt kapital	5	4	4	4	5	47	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	5	4	4	5	5	49	3
Räntabilitet på eget kapital	4	3	4	3	3	56	7

Aktiedata (SEK/aktie)

Nettoomsättning	5,40	4,71	9,58	7,99	5,32	7,42	13,61
Rörelsens kostnader	-4,65	-4,52	-8,87	7,89	6,54	5,68	12,06
Rörelseresultat	0,75	0,19	0,71	0,10	-0,04	15,28	1,23
Finansnetto	0,02	0,14	0,29	1,00	0,93	0,23	-0,50
Resultat efter skatt	0,82	0,47	1,32	1,09	1,20	15,51	1,62
Kassaflöde	1,73	0,93	2,54	2,10	0,43	2,85	3,15
EBITDA	1,49	0,76	1,92	0,81	-0,03	16,67	3,72
Eget kapital	33,37	34,94	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51

Definitioner: Se årsredovisning 2007. Jämförelsetalen för 2002–2003 är ej omräknade enligt IFRS.

Resultat- och balansräkning för moderbolaget

Resultaträkning (MSEK)	2008-06-30	2007-06-30
Nettoomsättning	22,9	26,2
Driftskostnader fartyg	-10,0	-6,4
Sjöpersonalkostnader	-3,8	-8,7
Övriga externa kostnader	-6,4	-6,9
Personalkostnader	-3,8	-5,1
Planenliga avskrivningar	-10,0	-9,3
Rörelseresultat	-11,1	-10,2
Övriga räntetäkter och liknande poster	96,0	10,3
Räntekostnader och liknande poster	-18,0	-28,4
Resultat efter finansnetto	66,9	-28,3
Skatt	3,3	7,3
Periodens resultat	70,2	-21,0

Balansräkning (MSEK)	2008-06-30	2007-06-30
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	424,6	444,1
Finansiella anläggningstillgångar	7,6	8,9
Andelar i koncernföretag	754,2	754,2
<i>Summa anläggningstillgångar</i>	<i>1186,4</i>	<i>1207,2</i>
Kortfristiga fordringar	6,8	11,9
Kortfristiga placeringar	59,1	71,6
Kassa och bank	199,2	
<i>Summa omsättningstillgångar</i>	<i>265,1</i>	<i>83,5</i>
Summa tillgångar	1451,5	1290,7
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	658,1	600,6
Långfristiga skulder	763,7	558,1
Kortfristiga skulder	29,7	38,6
Checkräkningskredit	–	93,4
Summa eget kapital och skulder	1451,5	1290,7

Kontakt

Hans Norén, VD

031-85 51 01 eller 0704-85 51 01
hans.noren@concordia-maritime.se

Göran Hermansson, ekonomichef

031-85 50 46 eller 0704-85 50 46
goran.hermansson@concordia-maritime.se



Hans Norén

Göran Hermansson

Inbjudan till telefonkonferens

Concordia Maritime inbjuder till telefonkonferens 13 augusti 2008 kl 14:00 CEST. Delårsrapport Q2 2008 presenteras och tillfälle ges till frågor.

Närvarande:

Hans Norén, VD
Göran Hermansson, Ekonomichef

Telefon

+44 (0)20 7162 0025 alt +46 (0)8 5052 0110
Konferenstitel: Concordia Maritime

För inspelad version:

+44 (0)20 7031 4064 alt +46 (0) 8 5052 0333
Kod: 806506 (tillgänglig tom 20 augusti 2008)