

# Långa kontrakt ger stabilitet på vikande marknad

## Bokslutskommuniké 1 jan – 31 dec 2008

- Nettoomsättning MSEK 560,0 (457,2)
- Resultat efter skatt MSEK 95,8 (62,9)
- Resultat per aktie SEK 2,01 (1,32)
- Föreslagen utdelning 1,00 (1,00)
- EBITDA om MUSD 24,7 (13,5)
- Disponibel likviditet MSEK 507,5 (515,9)
- Prognos 2009, resultat före skatt MUSD 8 (MSEK 70)
  
- Långa kontrakt skapar stabilitet på vikande marknad
- Nybyggnadsprogrammet fortsätter enligt plan

Innehåll	
Detta är Concordia Maritime	2
IR-kontakt	2
VDs kommentar och nyckeltal	4
Verksamhetens utveckling	5
Marknadens utveckling	6
Ekonomisk översikt	8
Övrig information	10
Resultaträkning	12
Balansräkning	13
Kassaflöde	14
Förändringar eget kapital	15
Flerårsöversikt	16
Resultaträkning och Balansräkning moderbolag	17
Granskningsrapport	19

#### Informationstillfällen 2009

Årsstämma, Delårsrapport, första kvartalet 2009	28 april 2009
Delårsrapport, andra kvartalet 2009	12 augusti 2009
Delårsrapport, tredje kvartalet 2009	28 oktober 2009

#### IR-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



# 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 bensen, diesel och flygbränsle.

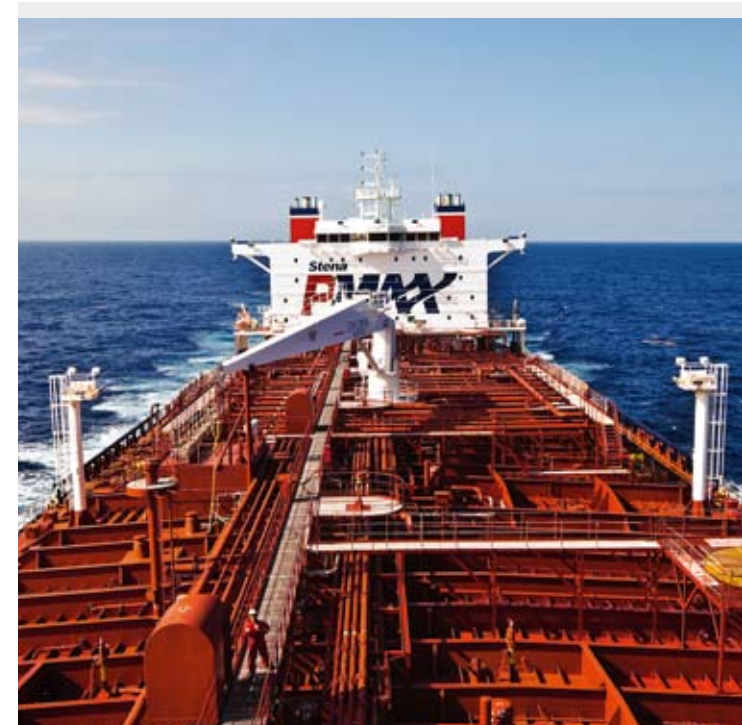
Concordia Maritime grundades 1984 och företagets B-aktie är sedan dess noterad på Nasdaq OMX Nordiska Börsen Stockholm. Huvudkontoret är beläget i Göteborg.

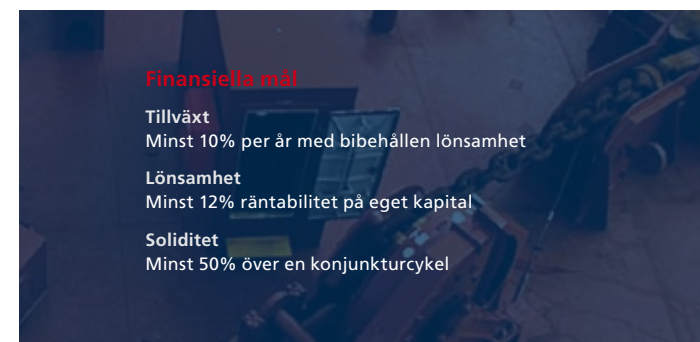
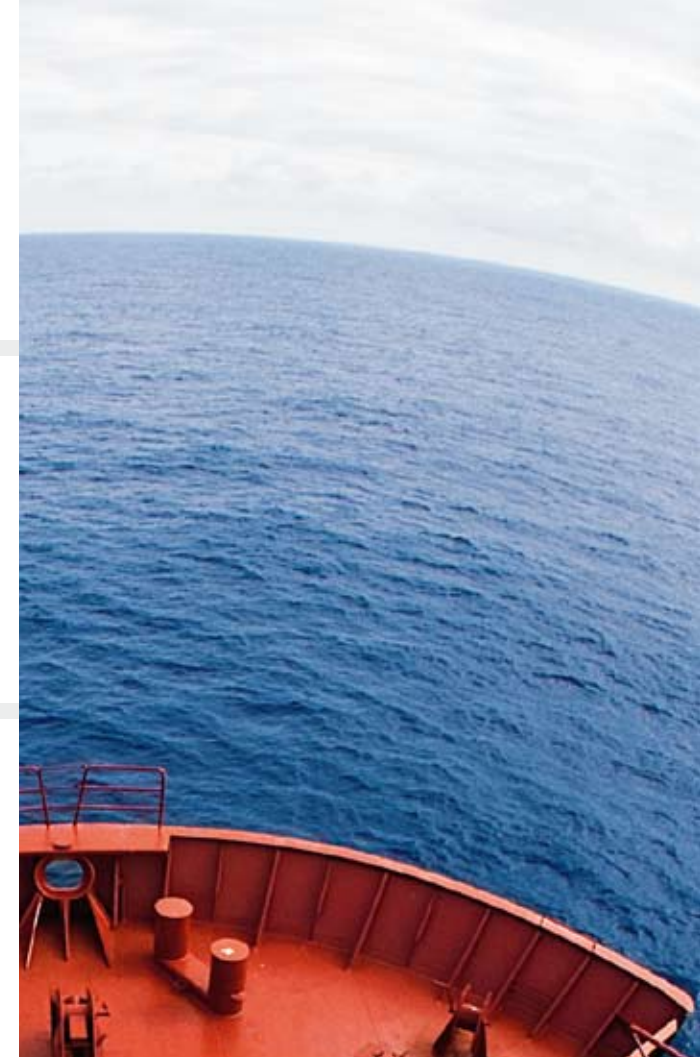
#### Affärsidé

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

#### Vision

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





### Våra kunder

Bland kunderna återfinns några av världens största olje- och energibolag. Kundrelationerna präglas av partnerskap, samarbete och långsiktighet.

### Våra samarbetspartners

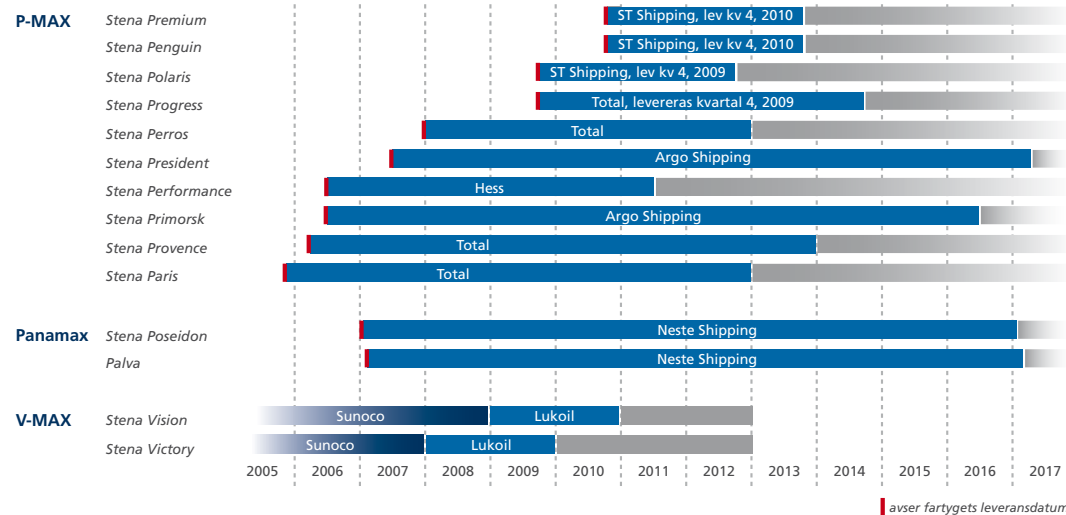
Verksamheten bedrivs i nära samarbete med flera företag inom Stena Sfären. Detta innebär att verksamheten kan bedrivas kostnadseffektivt, samtidigt som kunderna får tillgång till Stena Sfärens samlade kunskapsbas.

### 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 bensin, diesel och flygbränsle. Utöver de egna fartygen hyrs dessutom två råoljetankers av det amerikanska rederiet General Maritime.

### Djupa kundrelationer och långa kontrakt



Concordia Maritimes strategi bygger på ett nära samarbete med kunderna. Samtliga fartyg i flottan är utkontrakterade på långa

kontrakt, vilket skapar en finansiell stabilitet som möjliggör långsiktiga satsningar.

### Finansiella mål

- Tillväxt**  
Minst 10% per år med bibehållen lönsamhet
- Lönsamhet**  
Minst 12% räntabilitet på eget kapital
- Soliditet**  
Minst 50% över en konjunkturcykel

# VD har ordet



## Nyckeltal

MSEK om inget annat anges	Fjärde kvartalet		12 månader	
	2008	2007	2008	2007
Resultat efter skatt	40,0	31,4	95,8	62,9
EBITDA	50,5	27,7	162,6	91,5
Disponibel likviditet	507,5	515,9	507,5	515,9
Resultat efter skatt per aktie	0,84	0,66	2,01	1,32
EBITDA per aktie	1,06	0,58	3,41	1,92
Utdelning per aktie			1,00 <sup>1)</sup>	1,00
Eget kapital per aktie	41,21	34,08	41,21	34,08
Soliditet, %	56	58	56	58
Tillväxt i eget kapital, %	21	0	21	0
Avkastning eget kapital, %	5	3	5	3

1) Föreslagen utdelning

Verksamheten har under fjärde kvartalet gått enligt plan. Omsättningen uppgick till MSEK 168,1 (117,9) med ett resultat efter skatt på MSEK 40,0 (31,4).

### Kommentarer till resultatet

Sett till helåret ligger såväl omsättnings- som resultatutvecklingen i linje med given prognos. Ökningen i omsättning och rörelseresultat beror till största delen på leveransen av *Stena Perros* samt nya kontrakt för *Stena Vision* och *Stena Victory*.

Att vi trots rådande marknadsläge gör ett bra resultat är en följd av vår strategi att kontraktera ut våra fartyg på långa kontrakt. Vi har en flotta som för närvarande genererar stabila intäkter över raterna på spotmarknaden.

### Framtidsutsikter

Marknadsutvecklingen är i det korta perspektivet svårbedömd. Flera faktorer talar för en avmattad eller dämpad marknad. Den stora utmaningen är det stora antalet fartyg som nu är under byggnation med leverans 2009 och 2010. Teoretiskt bör detta verka klart dämpande på prisbilden. Därtill kommer den allmänt svaga konjunkturen, vilken redan börjat märkas i fraktraterna.

Hur djup och långvarig nedgången kommer att bli vet ingen idag. En ihållande svag marknad i kombination med en bristfällig kreditmarknad skulle paradoxalt nog t o m kunna verka positivt på balansen mellan efterfrågan och antal fartyg. I denna situation skulle rederier med brist på

kassaflöden och/eller finansiering kunna ställas inför akuta problem. Detta skulle i sin tur kunna leda till försenade leveranser eller t o m helt annullerade ordrar, med en mer balanserad tonnagetillväxt som följd.

I det längre perspektivet är det min fasta övertygelse att behovet av säkra tanktransporter kommer fortsätta vara stort. För detta talar ett stigande energibehov och en omfattande användning av olja och oljeprodukter. Inom Concordia Maritime ska vi använda våra stabila kassaflöden och starka finansiella situation för att söka ta till vara på de möjligheter som rådande marknadsläge kan möjliggöra.

### Händelser efter balansdagens utgång

I samband med rutininspektion i början av februari uppdagades en skada på en reduktionsväxel ombord *Stena Victory*. Skadan är av samma typ som skadan på *Stena Vision* 2006. Reparationerna av *Stena Victory* beräknas kunna fortlöpa avsevärt snabbare än *Stena Vision*.

### Prognos 2009

Vår bedömning är att Concordia Maritime under räkenskapsåret 2009 kommer att uppnå ett resultat före skatt om cirka MUSD 8, motsvarande cirka MSEK 70. Prognosen är satt mot bakgrund av rådande marknadsläge, skadan på *Stena Victory* och det faktum att vi under året ska docka fyra av våra P-MAX-fartyg. Dockningarna motsvarar ett intäktsbortfall om cirka MUSD 1.

# Verksamhetens utveckling

Verksamheten inom såväl produkt- som stortanksegmentet har följt plan. Samtliga fartyg i flottan har opererat väl och inga större incidenter har rapporterats. De långa kontrakten fortsätter skapa stabilitet på en något vikande marknad.

## Produkttank

Concordia Maritimes produkttankflotta utgjordes under perioden av sex helägda P-MAX-fartyg och två delägda Panamaxfartyg. Samtliga fartyg är utkontrakterade på mellan tre och tio år från leveransdatum.

*Stena Provence*, *Stena Perros* och *Stena Paris* går i trafik för Total, *Stena Performance* för Hess Corporation samt *Stena Primorsk* och *Stena President* för Argo Shipping. Flottan opererar på olika geografiska marknader runt om i världen, med såväl lätta (t ex bensin) som tunga oljeprodukter (t ex tjockolja) samt råolja.

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 Oil.

## Periodens resultat

Segmentet redovisar ett EBITDA för det fjärde kvartalet om MUSD 7,4 (5,3) ackumulerat för 2008 uppgår EBITDA till MUSD 28,7 (23,1).

## Stortank

Inom stortanksegmentet är Concordia Maritime verksam med två fartyg som båda tidsinbefraktas från det amerikanska rederiet General Maritime.

Systerfartygen *Stena Victory* och *Stena Vision* går båda i trafik för Lukoil. Kontraktet för *Stena Victory* sträcker sig till slutet av 2009, då fartyget skall återlevereras till General Maritime. Concordia Maritime har, via tre tolv månadersoptioner, möjlighet att förlänga inbefraktningen.

För *Stena Vision* sträcker sig avtalet fram till slutet av 2010, då fartyget skall återlevereras till General Maritime. Concordia Maritime har, via två tolv månadersoptioner, möjlighet att förlänga inbefraktningen.

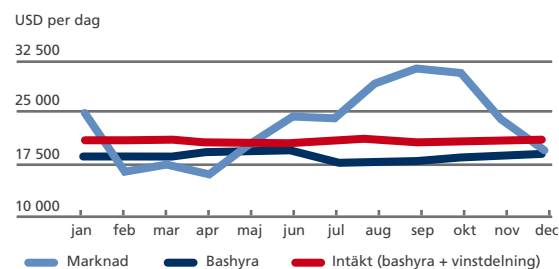
## Periodens resultat

Segmentet redovisar ett EBITDA för det fjärde kvartalet om MUSD -0,4 (0,1) ackumulerat för 2008 uppgår EBITDA till MUSD -2,4 (-5,6).

## Nybyggnadsprogrammet

Concordia Maritimes nybyggnadsprogram fortgår enligt plan. I slutet av 2009 kommer leverans tas av ytterligare två P-MAX-fartyg. De återstående två fartygen i programmet kommer att levereras under 2010.

Torbjörn Rapp utsågs i början av 2008 till chef för kontoret i Split.



## Segmentrapportering, 12 månader 2008

MSEK	Produkttank	Stortank	Ofördelat	Totalt
Omsättning <sup>1)</sup>	352,3	207,7		560,0
Driftskostnader fartyg <sup>2)</sup>	-147,4	-222,0		-369,4
Kostnadsfördelning <sup>3)</sup>	-15,8	-1,6	-10,6	-28,0
<b>EBITDA</b>	<b>189,1</b>	<b>-15,9</b>	<b>-10,6</b>	<b>162,6</b>
Avskrivning	-74,9	-1,3		-76,2
<b>Rörelseresultat</b>	<b>114,2</b>	<b>-17,2</b>	<b>-10,6</b>	<b>86,4</b>

## Segmentrapportering, kvartal 4 2008

MSEK	Produkttank	Stortank	Ofördelat	Totalt
Omsättning <sup>1)</sup>	103,3	64,8		168,1
Driftskostnader fartyg <sup>2)</sup>	-40,4	-67,5		-107,9
Kostnadsfördelning <sup>3)</sup>	-5,7	-0,4	-3,6	-9,7
<b>EBITDA</b>	<b>57,2</b>	<b>-3,1</b>	<b>-3,6</b>	<b>50,5</b>
Avskrivning	-22,1	-0,3		-22,4
<b>Rörelseresultat</b>	<b>35,1</b>	<b>-3,4</b>	<b>-3,6</b>	<b>28,1</b>

- 1) Cirka 9% av ackumulerad omsättning inom produkttank utgörs av vinstdelning.
- 2) Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll (dockningar) som driftskostnader i fartyg. Dessa uppgår 2008 till MSEK 12,7. 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.

## Produktflottans genomsnittliga intäkt per fartyg och dag

Samtliga fartyg i flottan var under året sysselsatta på långa kontrakt. Grafen illustrerar hur dessa intäkter står sig mot spotmarknaden. Marknaden påverkar intjäningen i den mån att intäkterna från vinstdelningsförfarandet som finns för en del av de utkontrakterade fartygen minskat eller t o m uteblivit.

# Marknadens utveckling



## Utvecklingen i korthet

- Medelstark till stark marknad under första tre kvartalen.
- Dämpad utveckling under slutet av året.
- Sjunkande priser på varvsmarknaden och andrahandsmarknaden.

Som helhet var 2008 ett relativt starkt år när det gäller transporter av olja och förädlade oljeprodukter. Mot slutet av året sjönk dock fraktraterna inom såväl MR- som VLCC-segmentet.

### Fraktmarknadens utveckling

#### Första kvartalet

##### ➤ Produkttankmarknaden

Fraktraterna under det första kvartalet låg på nivåer runt 16 000 per dag, vilket var i paritet med det fjärde kvartalet 2007 men långt under motsvarande period 2007. De relativt låga fraktnivåerna påverkade inte tidsutbefraktningssmarknaden, där ett treårigt kontrakt tecknades på nivåer runt USD 23 000 per dag.

##### ➤ VLCC-marknaden

Den starka marknaden i slutet av 2007 höll i sig även under början av 2008. Intjäningen för en modern VLCC under det första kvartalet uppgick till cirka USD 90 000 per dag. Terminshandeln handlades kring USD 60 000 per dag för resterande del av 2008.

#### Andra kvartalet

##### ➤ Produkttankmarknaden

Efter ett mediokert första kvartal vände marknaden upp under andra kvartalet, och gav rater på spotmarknaden runt USD 25 000 per dag. Till drivkrafterna hörde bl a en säsongsmässig uppgång och ökad raffinaderikapacitet i Mellanöstern och Asien, vilket medförde längre fraktdistanser. I terminsmarknaden handlades den transatlantiska trafiken

för cirka USD 19 000 per dag för den resterande delen av året.

##### ➤ VLCC-marknaden

Den starka marknaden höll i sig även under det andra kvartalet, med rater upp mot USD 150 000 per dag. Denna oväntat starka marknad förklaras bland annat av vikande oljelager och av att tillväxten i flottan var lägre än förväntat. På terminsmarknaden handlades kontrakt till rater om cirka USD 100 000 per dag.

#### Tredje kvartalet

##### ➤ Produkttankmarknaden

Marknaden var under tredje kvartalet fortsatt stark. Låga bensinlager, ökad raffinaderikapacitet och orkanerna Gustav och Ike bidrog till att hålla marknaden uppe. På terminsmarknaden handlades den transatlantiska trafiken för cirka USD 19 000 per dag för den resterande delen av året.

##### ➤ VLCC-marknaden

Marknaden dämpades kraftigt under tredje kvartalet men raterna låg ändå på historiskt sett höga nivåer, runt USD 80 000 per dag. Främsta drivkrafterna var vikande oljelager och lägre tillväxt i flottan än väntat.

#### Fjärde kvartalet

##### ➤ Produkttankmarknaden

Under fjärde kvartalet började den kraftiga nedgången i världsekonomin återspeglas även i handeln med olja och oljeprodukter. Raterna på spotmarknaden sjönk kraftigt, ner mot cirka USD 17 000 per dag i slutet av kvartalet. Nedgången berodde till största del på en relativt kraftigt minskad efterfrågan på olja. Nu började även tidsutbefrakt-

ningsmarknaden gå ner och ett treårskontrakt noterades till cirka USD 20 000 per dag.

#### VLCC-marknaden

Även VLCC-marknaden dämpades mot slutet av året. Den minskade efterfrågan på olja bidrog till att raterna sjönk ner mot cirka USD 50 000 per dag, vilket dock var avsevärt högre än under stora delar av 2007.

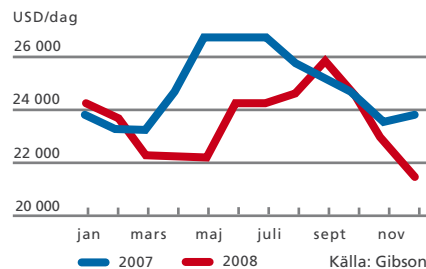
Som genomsnitt för året låg fraktraterna för ett produkt-tankfartyg av MR-typ i linje med 2007, cirka USD 23 000 per dag. Inom stortanksegmentet låg dock raterna avsevärt högre än föregående år, runt USD 90 000 per dag (52 000).

#### Varvsmarknadens utveckling

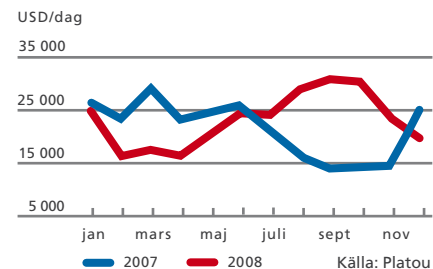
Varvsmarknaden var under stora delar av 2008 fortsatt stark. Fram till och med tredje kvartalet fortsatte priserna att stiga för samtliga typer av tankfartyg. Under fjärde kvartalet vände dock marknaden och priserna började falla inom såväl MR- som VLCC-segmentet. I mitten av januari 2009 prissattes ett VLCC-fartyg till cirka MUSD 133 och ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 44,5. Än kraftigare var nedgången på andrahandsmarknaden, där priserna nu minskat med cirka 25 procent sedan sommaren 2008. Det är dock fortsatt relativt få avslut på marknaden.

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 50–60 för en P-MAX. Observera att fartygsvärderingar baseras på omedelbar leverans för den öppna marknaden (spotmarknad).

#### Marknadsutveckling, timecharter – MR

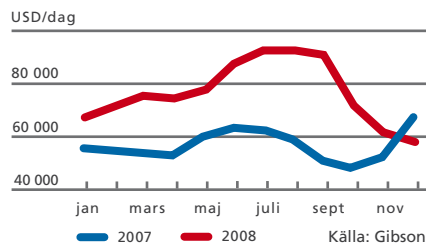


#### Marknadsutveckling, spot – MR

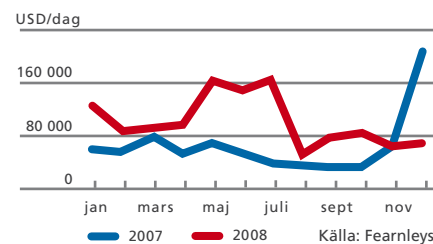


Fraktraterna för ett MR-fartyg låg under året på nivåer i linje med 2007, om cirka USD 23 000 per dag. Mot slutet av året dämpades dock marknaden kraftigt.

#### Marknadsutveckling, timecharter – VLCC

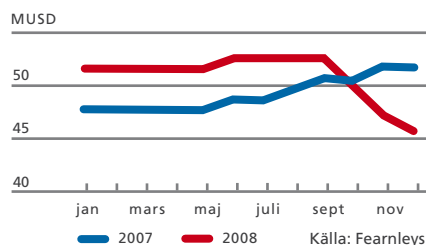


#### Marknadsutveckling, spot – VLCC

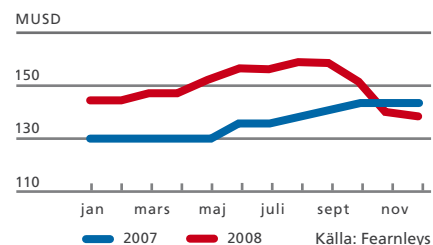


Inom stortanksegmentet låg raterna avsevärt högre än 2007, runt USD 90 000 per dag att jämföras med cirka USD 52 000.

#### Nybyggnadspriser Produkttank (MR)



#### Nybyggnadspriser Stortank (VLCC)



Efter nio starka månader vände marknaden under fjärde kvartalet och priserna föll relativt kraftigt, med cirka 15 procent inom såväl MR- som VLCC-segmentet.

# Ekonomisk översikt

## Omsättning och resultat

### Fjärde kvartalet

Omsättningen under fjärde kvartalet var MSEK 168,1 (117,9). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 28,9 (16,9). Resultat efter skatt var MSEK 40,0 (31,4) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,84 (0,66). Detta inkluderar en positiv skatteeffekt på MSEK 11,1 (14,5).

Ökningen i omsättning och rörelseresultat jämfört med samma kvartal föregående år beror till största delen på leveransen av *Stena Perros* i slutet av 2007, nytt kontrakt för *Stena Vision* samt en starkare dollar.

### Januari–december

Omsättningen för helåret 2008 uppgick till MSEK 560,0 (457,2). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 78,1 (48). Resultat efter skatt var MSEK 95,8 (62,9), vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK 2,01 (1,32). Detta inkluderar en positiv skatteeffekt på MSEK 17,7 (14,9).

Omsättnings- och resultatutvecklingen ligger i linje med given prognos. Ökningen i omsättning och rörelseresultat jämfört med föregående år beror till största delen på leveransen av *Stena Perros* samt nya kontrakt för *Stena Vision* och *Stena Victory*.

## Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 507,5 (515,9). Nettoskulden ökade under perioden från MSEK 1 073,1 till MSEK 1 369,3. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 967,0 (1 626,5) och soliditeten uppgick till 56 procent (58).

## Investeringar

Investeringarna har under 2008 varit MSEK 301,3 (836,7) och avser förskottsbetalningar samt projektkostnader för fartyg i beställning.

## Eget kapital

Eget kapital per aktie är SEK 41,21 (34,08). Kursen SEK/USD 2008-12-31 var 7,82 (6,43). Kronans försvagning gentemot dollarn sedan årsskiftet har ökat det egna kapitalet med MSEK 360,8 (–75,7). Detta motsvarar SEK 7,56 per aktie (–1,59). De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som förts direkt mot eget kapital uppgår till MSEK 129,1 (–231,7).

## Säsongsvariationer

Det faktum att Concordia Maritimes fartyg är utkontrakterade på långa kontrakt motverkar de säsongsvariationer som annars kännetecknar tanksjöfarten.

## Medarbetare och optionsprogram

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2008-12-31 till 175 (166) personer, varav 170 (161) ombordanställda. Något optionsprogram föreligger inte.

## 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 förändrats, trots att det i US-dollar är oförändrat. Fram till och med 5 september 2008 använde sig bolaget av så kallad eget-kapital-säkring för att skydda det egna kapitalet mot US-dollarns försvagning. Denna hedge som motsvarade

MUSD 135 har nu avslutats. Totalt har säkringen av eget kapital gett ett överskott om MSEK 52,0 (1,09 sek per aktie) sedan den infördes 2004. Resultatet av denna säkring ingår i "omräkningsreserv".

I samband med beställningen av fyra P-MAX-fartyg gjordes kassaflödessäkring, USD mot Euro, för framtida varvsbetalningar. Under året har flertalet av dessa kontrakt realiserats i takt med varvsbetalningarna. Realiserat resultat redovisas så som fartyg under byggnad. Värdeförändringen på befintliga kontrakt redovisas direkt mot eget kapital under rubriken "Säkringsreserv". Periodens förändring inklusive kursförändring är MSEK –56,1.

För att skydda sig mot räntefluktuationer har bolaget ingått räntehedgar motsvarande MUSD 128 eller cirka 65 procent av tillgängliga kreditfaciliteter. Vid utgången av det fjärde kvartalet värderas dessa kontrakt till MSEK –16,9 vilket redovisats mot "säkringsreserv" i eget kapital.

Säkringsreserven uppgår vid årets utgång till MSEK 16,9 (89,9)

## General Maritime (f d Arlington Tankers)

Under det fjärde kvartalet 2008 fusionerades Arlington Tankers och General Maritime. Concordia Maritimes innehav uppgår till 1 534 785 aktier, vilket motsvarar en ägarandel om 2,7 procent. Innehavet värderas dels basis aktiekurs och dels basis förväntad framtida utdelning. Enligt huvudregeln skall noterade innehav värderas till marknadsvärde men under 2008 var handeln i dåvarande Arlington Tankers starkt begränsad. Detta medför att innehavet värderas vid årsskiftet enligt alternativmetod basis framtida förväntad utdelning. Värderingsmetoder prövas löpande. Innehavet har värderats enligt nämnda principer i balansräkningen mot eget kapital och ingår i "fond för verkligt värde".



### Kortfristiga placeringar

Concordia Maritime har en placeringsportfölj bestående huvudsakligen av företagsobligationer. Det rör sig om överlikviditet som placeras i en portfölj med en förfallostruktur som stämmer väl överens med investeringsprogrammet. Dessa värdepapper ger Concordia Maritime en avkastning av 7–8 procent (även kallat purchase yield). I och med de tillägg som IASB och EU genomförde under oktober 2008 i IAS 7 och IAS 39 har bolaget valt att omklassificera obligationsinnehaven till kategorin ”hålls till förfall”. Omklassificeringen har skett per den 1 oktober 2008. I tabellen till höger framgår bokfört, nominellt och marknadsvärde på de olika obligationsinnehaven som omklassificerats. Övriga innehav (primärt fonder) värderas till marknadsvärde vid varje bokslutstillfälle och uppgår ackumulerat för året till MSEK -28,5 (-7,4). Notera att MSEK -27,3 av denna resultatteffekt är orealiserad och förväntas inte påverka den förväntade avkastningen.

### Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 50,3 (51,7) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK -47,2 (28,6). Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjade checkräkningskrediter uppgick till MSEK 775,7 (697,3).

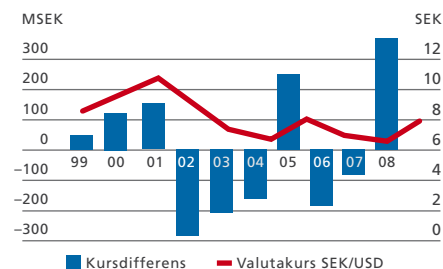
Inför årsstämman 2009 föreslår styrelsen en utdelning om 1,00 krona per aktie. Transaktioner med närliggande beskrivs i huvudsak i separat avsnitt på sidan 10. I tillägg till detta förekommer koncerninterna lån, räntekostnader och/eller ränteintäkter.



### Kursdifferens mot eget kapital

Kursutvecklingen 2008 för SEK/USD har medfört att bolagets vinst i svenska kronor sett har förändrats, trots att det i US-dollar är oförändrat.

Läs mer på sid 8 om hur bolaget skyddar sig mot valuta- och räntefluktuationer.



### Obligationsinnehav

Innehav (MUSD)	Nominellt värde	Bokfört värde	Marknadsvärde
Sibneft	27,0	27,1	27,1
Vimpelcom	10,3	10,1	9,9
DDI Holding	16,8	15,4	10,1
<b>Summa</b>	<b>54,1</b>	<b>52,6</b>	<b>47,1</b>

# Övrig information

## Transaktioner med närstående

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. 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 enligt marknads-mässiga villkor och priser.

## Risker och osäkerhetsfaktorer

Till de främsta marknadsrelaterade risker som påverkar Concordia Maritime hör den allmänna konjunkturen, fraktrater, oljepris samt politiska faktorer. Till risker relaterade till verksamheten hör bl a fartygsdrift- och försäkringsfrågor och medarbetare. Därutöver är Concordia Maritime även exponerat mot finansiella och kreditrisker.

Concordia Maritimes ledning och styrelse arbetar aktivt för att dels minimera riskexponeringen, dels minimera följderna och effekterna utifrån en risk ändå skulle bli reell.

Concordia Maritimes bedömning är att ingenting av väsentlig betydelse har skett som påverkar den bedömning av risker och osäkerhetsfaktorer som redovisades i årsredovisningen 2007. För ytterligare information hänvisas därför till denna.



# Resultaträkning, koncernen

MSEK	Kvartal 4 2008	Kvartal 4 2007	Helår 2008	Helår 2007
Genomsnittlig kurs SEK/USD	7,74	6,20	6,58	6,76
Nettoomsättning	168,1	117,9	560,0	457,2
<b>Summa intäkter</b>	<b>168,1</b>	<b>117,9</b>	<b>560,0</b>	<b>457,2</b>
Driftskostnader fartyg	-82,5	-69,4	-295,2	-282,2
Sjöpersonalkostnader	-21,2	-12,4	-65,8	-42,5
Övriga externa kostnader	-10,6	-5,6	-26,8	-31,0
Personalkostnader	-3,3	-2,8	-9,6	-10,0
Avskrivningar	-22,4	-15,8	-76,2	-57,5
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-140,0</b>	<b>-106,0</b>	<b>-473,6</b>	<b>-423,2</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>28,1</b>	<b>11,9</b>	<b>86,4</b>	<b>34,0</b>
Utdelningar	7,1	5,9	23,1	24,2
Ränteintäkter och liknande poster	10,2	9,8	36,1	42,0
Räntekostnader och liknande poster	-16,5	-10,7	-67,5	-52,2
<b>Finansnetto</b>	<b>0,8</b>	<b>5,0</b>	<b>-8,3</b>	<b>14,0</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>28,9</b>	<b>16,9</b>	<b>78,1</b>	<b>48,0</b>
Skatt	11,1	14,5	17,7	14,9
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>40,0</b>	<b>31,4</b>	<b>95,8</b>	<b>62,9</b>
<b>Värden per aktie</b>				
SEK	Kvartal 4 2008	Kvartal 4 2007	Helår 2008	Helår 2007
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före utspädning	0,84	0,66	2,01	1,32
Resultat per aktie efter utspädning	0,84	0,66	2,01	1,32
Eget kapital per aktie	41,21	34,08	41,21	34,08

# Balansräkning i sammandrag, koncernen

MSEK	31 dec 2008	31 dec 2007
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	7,82	6,43
<b>Tillgångar</b>		
Fartyg och inventarier	2 059,8	1 769,7
Fartyg under byggnad	536,3	158,3
Finansiella anläggningstillgångar	510,0	226,2
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>3 106,1</b>	<b>2 154,2</b>
Kortfristiga fordringar	65,5	203,2
Kortfristiga placeringar	283,6	397,1
Kassa och bank	31,3	55,7
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>380,4</b>	<b>656,0</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>3 486,5</b>	<b>2 810,2</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>		
Eget kapital	1 967,0	1 626,5
Långfristiga avsättningar		6,1
Långfristiga skulder	1 366,9	1 089,7
Kortfristiga avsättningar	17,8	9,5
Kortfristiga skulder	128,1	78,4
Checkräkningskredit	6,7	
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>3 486,5</b>	<b>2 810,2</b>



# Kassaflödesanalys i sammandrag, koncernen

MSEK	Kvartal 4 2008	Kvartal 4 2007	Helår 2008	Helår 2007
Löpande verksamhet				
Resultat efter finansiella poster	28,9	16,9	78,1	48,0
Justeringsposter:				
Avskrivningar	26,1	19,5	88,9	61,2
Övriga poster	15,4	9,2	36,2	11,9
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>70,4</b>	<b>45,6</b>	<b>203,2</b>	<b>121,1</b>
Förändringar i rörelsekapital	-100,7	18,7	64,4	37,6
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet</b>	<b>-30,3</b>	<b>64,3</b>	<b>267,6</b>	<b>158,7</b>
Investeringsverksamhet				
Fartyg under byggnad	-120,5	-272,3	-301,3	-836,7
Investering i finansiella tillgångar	-6,0		-52,2	
Försäljning av finansiella tillgångar	0,4		25,2	81,1
<b>Kassaflöde från investeringsverksamhet</b>	<b>-126,1</b>	<b>-272,3</b>	<b>-328,3</b>	<b>-755,6</b>
Finansieringsverksamhet				
Upptagning av lån	128,4	279,3	128,4	694,1
Amortering av lån	-3,1	-69,6	-48,8	-69,6
Utdelning till aktieägarna	0,0		-47,7	-47,7
Övrig finansiering	14,2	19,4	10,8	35,6
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamhet</b>	<b>139,5</b>	<b>229,1</b>	<b>42,7</b>	<b>612,4</b>
Periodens kassaflöde	-16,9	21,1	-18,0	15,5
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	38,6	26,0	55,6	30,2
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	9,6	8,5	-6,3	9,9
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	31,3	55,6	31,3	55,6
Not 1. Likvida medel består av kassa och bank och checkräkningskredit				
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:				
Likvida medel vid årets början	14,6	0,2	-0,2	2,0
Periodens kassaflöde	-5,0	8,3	-6,1	7,9
	<b>9,6</b>	<b>8,5</b>	<b>-6,3</b>	<b>9,9</b>

# Förändring i eget kapital, koncernen

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	Totalt
<b>Förändringar jan–dec 2008</b>							
IB 2008-01-01	381,8	61,9	-231,7	89,9	21,0	1 303,6	1 626,5
Årets förändring av omräkningsreserv			360,8	7,4	4,6		372,8
Utdelning till aktieägarna						-47,7	-47,7
Periodens förändring				-80,4			-80,4
Periodens resultat						95,8	95,8
<b>UB 2008-12-31</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>129,1</b>	<b>16,9</b>	<b>25,6</b>	<b>1 351,7</b>	<b>1 967,0</b>
<b>Förändringar jan–dec 2007</b>							
IB 2007-01-01	381,8	61,9	-156,0	15,4	35,5	1 288,4	1 627,0
Årets förändring av omräkningsreserv			-75,7		-1,6		-77,3
Utdelning till aktieägarna						-47,7	-47,7
Periodens förändring				74,5	-12,9		61,6
Periodens resultat						62,9	62,9
<b>UB 2007-12-31</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>-231,7</b>	<b>89,9</b>	<b>21,0</b>	<b>1 303,6</b>	<b>1 626,5</b>

# Flerårsöversikt

MSEK	Kvartal 4 2008	Kvartal 4 2007	2008	2007	2006	2005	2004
<b>Resultatposter</b>							
Nettoomsättning	168,1	117,9	560,0	457,2	381,2	254,0	354,0
Rörelsens kostnader	-140,0	-106,0	-473,6	-423,2	-376,5	-312,0	-271,2
Rörelseresultat (EBIT)	28,1	11,9	86,4	34,0	4,7	-1,8	729,4
- varav resultat av fartygsförsäljningar						56,2	646,6
Finansnetto	0,8	5,0	-8,3	14,0	47,8	44,5	10,8
Resultat efter finansnetto	28,9	16,9	78,1	48,0	52,5	42,7	740,2
Resultat efter skatt	40,0	31,4	95,8	62,9	51,9	57,2	740,2
Kassaflöde från den löpande verksamheten	70,4	45,6	203,2	121,1	100,0	20,4	136,2
EBITDA	50,5	27,7	162,6	91,5	38,7	-1,3	795,5
<b>Balansposter</b>							
Fartyg (antal)	2 059,8 (7)	1 769,7 (7)	2 059,8 (7)	1 769,7 (7)	1 048,8 (4)	304,2 (1)	32,5 (1)
Fartyg under byggnad (antal)	536,3 (4)	158,3 (4)	536,3 (4)	158,3 (4)	222,3 (7)	384,7 (6)	128,0 (7)
Likvida medel och placeringar	769,6	452,7	769,6	452,7	547,8	839,5	1 254,1
Övriga tillgångar	120,8	429,5	120,8	429,5	415,3	368,9	313,4
Räntebärande skulder	1 369,3	1 073,1	1 369,3	1 073,1	506,2	0,0	0,0
Övriga skulder och avsättningar	150,2	110,6	150,2	110,6	101,0	126,4	111,2
Eget kapital	1 967,0	1 626,5	1 967,0	1 626,5	1 627,0	1 770,9	1 616,8
Balansomslutning	3 486,5	2 810,2	3 486,5	2 810,2	2 234,2	1 897,3	1 728,0
<b>Nyckeltal, %</b>							
Soliditet	56	58	56	58	73	93	94
Räntabilitet på totalt kapital	3	4	3	4	4	5	47
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3	4	3	4	5	5	49
Räntabilitet på eget kapital	5	3	5	3	3	3	56
Rörelsemarginal	17	10	15	7	1	-1	206
<b>Aktiedata</b>							
Nettoomsättning	3,52	2,47	11,73	9,58	7,99	5,32	7,42
Rörelsens kostnader	-2,93	-2,22	-9,92	-8,87	7,89	6,54	5,68
Rörelseresultat	0,59	0,25	1,81	0,71	0,10	-0,04	15,28
Finansnetto	0,02	0,10	-0,17	0,29	1,00	0,93	0,23
Resultat efter skatt	0,84	0,66	2,01	1,32	1,09	1,20	15,51
Kassaflöde	1,47	0,96	4,26	2,54	2,10	0,43	2,85
EBITDA	1,06	0,58	3,41	1,92	0,81	-0,03	16,67
Eget kapital	41,21	34,08	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002

Definitioner: Se årsredovisning 2007



# Resultat- och balansräkning, moderbolaget

MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Nettoomsättning	50,3	51,7
Driftskostnader fartyg	-12,4	-16,1
Sjöpersonalkostnader	-14,6	-14,7
Övriga externa kostnader	-15,1	-13,5
Personalkostnader	-7,8	-9,0
Planenliga avskrivningar	-18,6	-18,5
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-18,2</b>	<b>-20,1</b>
Övriga ränteintäkter och liknande poster	185,9	104,2
Räntekostnader och liknande poster	-214,9	-55,5
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>-47,2</b>	<b>28,6</b>
Skatt	55,7	-8,9
<b>Periodens resultat</b>	<b>8,5</b>	<b>19,7</b>

MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	415,1	433,8
Finansiella anläggningstillgångar	80,4	7,6
Andelar i koncernföretag	745,8	754,2
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>1 241,3</b>	<b>1 195,6</b>
Kortfristiga fordringar	170,8	43,6
Kortfristiga placeringar	30,1	61,6
Kassa och bank	322,1	271,5
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>523,0</b>	<b>376,7</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 764,3</b>	<b>1 572,3</b>
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	600,3	639,0
Långfristiga skulder	1 092,7	844,0
Kortfristiga skulder	42,0	54,9
Checkräkningskredit	29,3	34,4
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>1 764,3</b>	<b>1 572,3</b>
Ställda säkerheter	312,8	257,3
Eventualförpliktelser	189,5	352,4

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i delårsrapporterna som i årsredovisningen för 2007, förutom de som beskrivs i denna rapport.

Koncernens bokslutskommuniké har upprättats i enlighet med IAS 34. Rapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och RFR 2.1.

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

Rapporten har varit föremål för revisorernas översiktliga granskning.

Göteborg den 17 februari 2009  
CONCORDIA MARITIME AB (publ)

Per Bjurström

Stefan Brocker

Bert Åke Eriksson

Jens Ole Hansen

Mats Jansson

Jörgen Lorén

C. Mikael von Mentzer  
*Vice ordförande*

Morten Chr. Mo

Hans Norén  
*Verkställande direktör*

Dan Sten Olsson  
*Ordförande*

# Granskningsrapport

## Inledning

Jag har utfört en översiktlig granskning av Bokslutskommuniké 2008 för Concordia Maritime AB (publ) org.nr 556068-5819 för perioden 1/1-31/12 2008. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna bokslutskommuniké i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Mitt ansvar är att uttala en slutsats om denna bokslutskommuniké grundad på min översiktliga granskning.

## Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

Jag har utfört min översiktliga granskning i enlighet med Standard för översiktlig granskning SÖG 2410 – Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor – som är utgiven av FAR. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk gransk-

ning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt Revisionsstandard i Sverige RS och god revisionsstandard i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för mig att skaffa mig en sådan säkerhet att jag blir medveten om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

## Slutsats

Grundat på min översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger mig anledning att anse att bokslutskommunikén inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

Göteborg den 17 februari 2009

Johan Kratz  
*Auktoriserad revisor*

## Inbjudan till telefonkonferens

Concordia Maritime inbjuder till telefonkonferens  
18 februari 2009 kl 10:00 CET.

Bokslutskommunikén (som publiceras den 17 februari)  
presenteras och tillfälle ges till frågor

### Närvarande

- Hans Norén, VD
- Göran Hermansson, Ekonomichef

### Telefon

+44 (0)20 7162 0077 alt +46 (0)8 5052 0110  
Konferenstitel: Concordia Maritime

### För inspelad version

+44 (0)20 7031 4064 alt. +46 (0) 8 5052 0333  
Kod: 824741 (tillgänglig tom 25 februari 2009)

Concordia Maritime  
405 19 Göteborg  
Tel 031 85 50 00  
Organisationsnummer 556068-5819  
[www.concordia-maritime.se](http://www.concordia-maritime.se)

Årsstämman kommer att hållas på Storan, Kungsparken 1, Göteborg den 28 april 2009 kl. 14:00 då även delårsrapporten för första kvartalet lämnas. I april kommer även årsredovisningen för 2008 att sändas ut till samtliga registrerade aktieägare samt hållas tillgänglig på Concordia Maritimes kontor från och med vecka 14.

Delårsrapporten för de första sex månaderna kommer att publiceras den 12 augusti 2009 och niomånadersrapporten den 28 oktober 2009. Aktuella och historiska rapporter finns även på [www.concordia-maritime.se](http://www.concordia-maritime.se). Där finns även nyheter och aktuella kommentarer om såväl bolaget som tankmarknaderna.