



Innehåll

2008 i korthet	
Detta är Concordia Maritime	2
VD har ordet	4
Affärsmodellen	6
MARKNADEN	
Oljemarknaden	8
Fraktmarknaden	12
Tankflottan och varvsmarknaden	15
Konkurrenter	18
Marknadens drivkrafter	20
VERKSAMHETEN	
MAX-konceptet	22
Våra fartyg	26
Kunder	28
Medarbetare och nätverk	30
Säkerhet	32
Miljö	35
EKONOMISK ÖVERSIKT	
Aktien	36
Risk- och känslighetsanalys	39
10 år i sammandrag	42
Nyckeltal	44
EKONOMISK REDOVISNING	
Förvaltningsberättelse	46
KONCERNEN	
Resultaträkning	50
Balansräkning	51
Förändring i eget kapital	52
Kassaflödesanalys	53
MODERBOLAGET	
Resultaträkning	54
Balansräkning	55
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	56
Förändring i eget kapital	56
Kassaflödesanalys	57
Noter	58
Revisionsberättelse	79
Bolagsstyrning	80
Styrelse	86
Årsstämma och informationstillfällen	88
Företagsledning	88
Ordlista och adresser	89

2008 i korthet

- Nettoomsättning MSEK 560,0 (457,2)
- Resultat efter skatt MSEK 95,8 (62,9)
- Resultat per aktie SEK 2,01 (1,32)
- Föreslagen utdelning SEK 1,00 (1,00)
- EBITDA om MUSD 24,7 (13,5)
- Disponibel likviditet MSEK 507,5 (515,9)

• Långa kontrakt skapar stabilitet på vikande marknad

Samtliga fartyg i flottan var under året utkontrakterade på fasta kontrakt. De långa kontrakten skapar stabilitet på en något vikande marknad.

• Nybyggnadsprogrammet fortsätter enligt plan

Inga nya fartyg levererades under 2008 men byggnationen av de två P-MAX-fartyg som kommer att levereras i slutet av 2009 påbörjades. De därutöver återstående två fartygen i programmet kommer att levereras under 2010.

• Dämpad utveckling under slutet av året

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

• Sjunkande priser på varvsmarknaden och andrahandsmarknaden

Även 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 sjunka inom både MR- och VLCC-segmentet.

• Händelser efter balansdagens utgång

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

• Prognos 2009

Prognosen för räkenskapsåret 2009 är att uppnå ett resultat före skatt uppgående till cirka MUSD 8, motsvarande cirka MSEK 70.

Prognosen är satt mot bakgrund av rådande marknadsläge, skadan på *Stena Victory* och det faktum att fyra P-MAX-fartyg under året ska dockas. Dockningarna motsvarar ett intäktsbortfall uppgående till cirka MUSD 1.

25 år av säkra transporter

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Nettoomsättning, MSEK	560,0	457,2	381,2	254,0	354,0	649,7	768,6	1 334,6	1 327,6	773,6
Varav resultat från fartygsförsäljning, MSEK	—	—	—	56,2	646,6	−15,1	11,1	1,5	16,6	—
EBITDA, MSEK	162,6	91,5	38,7	−1,3	795,5	177,5	89,5	454,4	382,9	57,1
Resultat efter finansnetto, MSEK	78,1	48,0	52,5	42,7	740,2	35,1	−142,4	251,9	227,7	−72,0
Nettoresultat, MSEK	95,8	62,9	51,9	57,2	740,2	77,1	−148,9	231,3	207,3	−62,5
Investeringar, MSEK	301,3	836,7	767,2	492,8	86,3	61,6	—	513,6	351,1	295,7
Soliditet, %	56	58	73	93	94	73	51	51	48	38
Eget kapital per aktie, SEK	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51	24,16	33,62	26,67	20,03
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	3	4	5	6	49	3	−4	12	14	−2
Utdelning i procent av resultat, %	49	76	92	83	19	31	0	12	22	0
Resultat per aktie, SEK	2,01	1,32	1,09	1,20	15,51	1,62	−3,12	4,85	4,47	−0,96
Utdelning per aktie, SEK	1,00 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	3,00	0,50	—	0,60	1,10	—
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50	11,00	16,00	21,50	11,80

1) Föreslagen utdelning

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 kostnads- effektiva och säkra transporter av förädlade oljeprodukter, till exempel bensin, diesel och flygbränsle. Concordia Maritime grundades 1984 och företags B-aktie är sedan dess noterad på Nasdaq OMX Stockholm. Huvudkontoret är beläget i Göteborg.

Våra mål

	Tillväxt	Lönsamhet	Soliditet
Mål	Minst 10% per år med bibehållen lönsamhet	Minst 12% räntabilitet på eget kapital	Minst 50% över en konjunkturcykel
Utveckling 2008	21%	5%	56%
Förklaring till utvecklingen	En starkare US dollar och en framgångsrik hedge-policy gör att tillväxten i eget kapital för 2008 var MSEK 360,8 motsvarande SEK 7,56 per aktie.	Bolaget är inte full-investerat, vilket innebär att företaget har för mycket eget kapital, vilket i sin tur drar ner räntabiliteten.	Hög soliditet då investeringsprogrammet fortlöper.
Utveckling 1999–2008	Genomsnitt 14,0%	Genomsnitt 9,5%	Genomsnitt 63,5%
Utmaning framåt	Ökade lånebehov för USA kan leda till att US dollar försvagas mot SEK.	Att i takt med färdigställandet av flottan öka räntabiliteten.	Att använda bolagets starka balansräkning till att expandera verksamheten.

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.

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
- Fortsätta 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



Ett litet bolag i ett stort sammanhang

Concordia Maritime har ett fåtal landanställda och en omsättning på MSEK 560,0. Hur går det ihop? Concordia Maritime äger fartygen, men anlitar tjänsteleverantörer för befraktning, kommersiell operation, bemanning och tekniska frågor.

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 (tidigare Arlington Tankers). Totalt förfogade Concordia Maritime i slutet av 2008 över tio fartyg. **Läs mer på sidorna 8–11.**

Vår marknad

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. I genomsnitt låg fraktraterna för ett produkttankfartyg av MR-typ i linje med 2007, cirka USD 23 000 per dag. Inom stortank-segmentet låg dock raterna avsevärt högre än föregående år, runt USD 70 000 per dag (52 000). **Läs mer på sidorna 12–14.**

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 22–25.**

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 28.**

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 30–31.**

VD har ordet

Goda förutsättningar i turbulenta tider

Ar 2008 blev på många sätt ett särskilt händelserikt år för den globala sjöfarten. De flesta av världens redare gick in i året med oförminskad optimism. Detta syntes bland annat i form av fortsatta fartygsbeställningar, trots en redan mycket stor orderbok hos världens varv.

Inom vissa segment, framför allt torrlast och container, började marknaderna visa tecken på avmattning redan under första halvåret men tankmarknaderna höll sig fortsatt relativt stabila.

Sedan kom det olycksaliga september.

På en mycket kort tid hände väldigt mycket. Världsekonomin tvärnitade och det finansiella systemet utsattes för en prövning av gigantiska mått. Torrlastmarknaden föll som en sten och linjeredarna fick se enorma reduceringar av containerfrakterna. Helt plötsligt upphörde i princip all nybeställning hos världens varv och andrahandsvärdena började gå ner.

Slutet på "the super cycle"

För oss inom Concordia Maritime kom inte nedgången som en överraskning i sig. Men den utlösande faktorn blev inte, som vi hade trott, en försvagad marknad på grund av alldeles för många nyleveranser av fartyg, utan ett tvärstopp på grund av kollaps i de finansiella systemen.

Man kan nog konstatera att den "super cycle" inom tanksjöfarten som började kring år 2000 tycks ha kommit till ett slut. Vi går

in i en period som förmodligen kommer att kräva sina offer. En svag marknad i kombination med en dåligt fungerande finansmarknad utsätter många redare för prövningar som alla inte kommer att klara av. Ett stort antal av de fartyg som beställts under senare år saknar t ex i dagsläget finansiering. Oförmåga att finansiera leder otvivelaktigt till försenade leveranser eller t o m helt annullerade nybyggnadskontrakt. Paradoxalt nog skulle detta kunna skynda på en utveckling mot en ökad balans mellan efterfrågan på transporter och utbud av fartyg och därmed en förstärkning av marknaden.

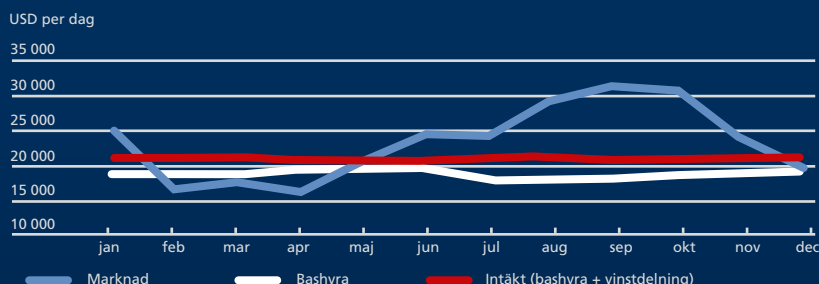
Goda möjligheter för Concordia Maritime

Var befinner sig då Concordia Maritime i detta utmanande marknadsläge?

Hela vår flotta är uthyrd på tidsbefraktningsskontrakt till och med 2011 och genererar därmed stabila kassaflöden. Vår finansiering för de fyra återstående nybyggena är säkrad och vi har en stark balansräkning. Detta ger oss möjlighet att ta tillvara de tillfällen som rådande marknadsläge kan ge. Vi vill inte idag ge begränsningar till exakt vad detta kommer att innebära i form av nya affärer och projekt. Vårt fokus har under de senaste åren legat inom produkttank, framför allt då vår speciella P-MAX-design som utvecklats i samarbete med kund. Detta innebär dock inte att vi utesluter annan typ av tanktonnage om vi finner det attraktivt och gynnsamt, för våra kunder och för våra aktieägare.



Produkttankflottans genomsnittliga intäkt per fartyg och dag



Sett till helåret ligger såväl omsättnings- som resultatutvecklingen i linje med given prognos. 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).

Vår stabila utveckling under året är en följd av att vi kontrakterat ut våra fartyg på långa kontrakt. Vi har en flotta som har genererat stabila intäkter, som under perioder legat väl över raterna på spotmarknaden. 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*.

Fortsatt omfattande transportbehov

Marknadens nedgång tenderar nu att överskugga det faktum att behovet av säkra och effektiva tanktransporter kommer att fortsätta vara stort för en överskådlig tid framöver. Vi skall vara med och täcka delar av detta behov även om konkurrensen är hård. Vi har idag en stark position på marknaden tack vare ett synnerligen utpräglat kund-

fokus, spetskompetens inom fartygsdesign och, inte minst, en fartygsoperation av hög klass. Denna position skall vi behålla och utveckla.

Utveckling enligt plan

Våra fartyg har under 2008 fortsatt operera enligt plan och genererat kontraktsintäkter som under perioder legat väl över den öppna

marknaden. Inga nya fartyg levererades under året, men byggnationen av de återstående fyra P-MAX-fartygen i nybyggnadsprogrammet påbörjades. I slutet av 2009 levereras *Stena Polaris* och *Stena Progress* och sedan kommer *Stena Premium* och *Stena Penguin* i slutet av 2010. När alla fartyg är på plats kommer vi ha en mycket modern produkttankflotta som ligger i framkant både tekniskt som säkerhetsmässigt och som också har de fördelar som flera fartyg i samma serie medför. Att samtliga redan är utbefraktade på kontrakt ser vi som ett gott betyg och ett tecken på att de uppfyller de krav som marknaden ställer vad avser säkerhet och transportekonomi.

Kompetens och samarbete

I dessa turbulenta tider står Concordia Maritime stabilt och har goda förutsättningar för vidare utveckling. För detta krävs kompetens och samarbete, och det har vi genom alla människor som är involverade i vår verksamhet; kunder, samarbetspartners och anställda ombord och i land. Till alla dessa riktar jag ett stort tack för ett mycket gott 2008. Nu ser vi fram emot ett spännande och utmanande 2009!

Göteborg i mars 2009

Hans Norén
VD

Grunden i Concordia Maritimes affärsmodell

Concordia Maritimes affärs- och intjäningsmodell går ut på att tillhandahålla fartyg till kunder med behov av att transportera olja och oljeprodukter. Intäkterna består för närvarande till största delen av en i förväg överenskommen dagshyra och kompletteras med intäkter från vinstdelningsförfarandet.

Intäkter

För rederier som, likt Concordia Maritime, kontrakterar ut fartyg för en längre period utgörs intäkterna av en i förväg överenskommen dagshyra som löper över hela kontraktperioden. Nivån på hyran avgörs av kontraktets längd och marknadsläget vid kontraktets ingång.

I slutet av 2008 var samtliga Concordia Maritimes hittills levererade fartyg utkontrakterade på mellan fem och tio år (från kontraktsdatum). I kontrakten för ett antal av fartygen finns utöver den avtalade dagshyran, även ett vinstdelningsförfarande. Något förenklat betyder detta att Concordia Maritime och kunden delar på de intäkter som överstiger en given nivå.

Ytterligare en potentiell intäktskälla är försäljning av fartyg. Priserna varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Timingen är således avgörande för lönsamheten i affären.

Kostnader

De största kostnaderna utgörs vanligen av dags-, rese- och kapitalkostnader.

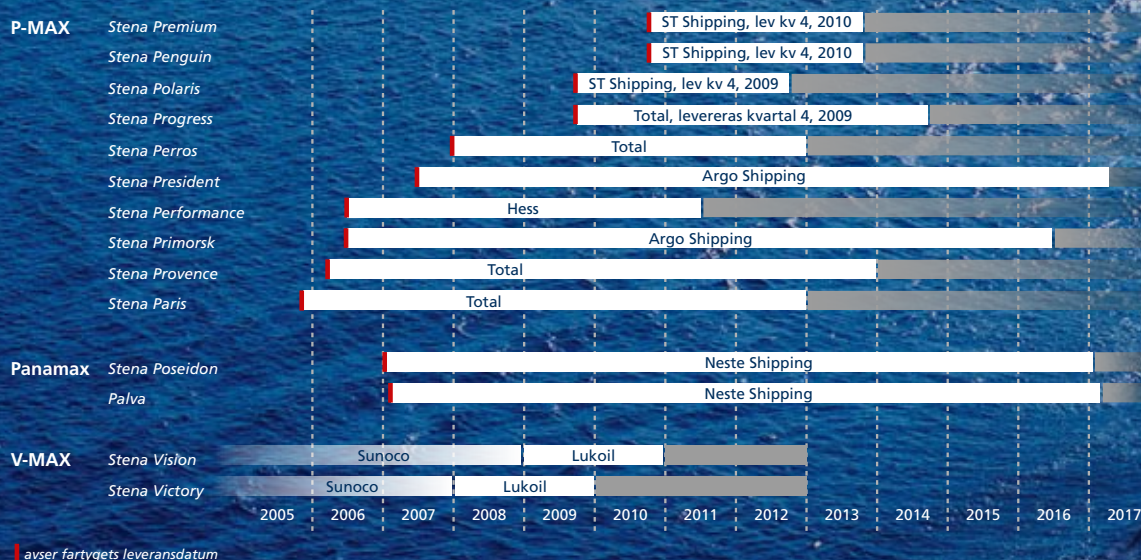
Till **dagskostnaderna** hör kostnader för besättning, periodiska (dockningar), löpande underhåll, reparationer samt försäkringar. För fartyg som kontrakterats på längre tid finns ibland klausuler som reglerar hyran om dagskostnaderna skulle öka.

Resekostnader utgörs huvudsakligen av bränsleförbrukning och hamnavgifter. För fartyg i kontraktmarknaden står den kontrakterande parten för samtliga resekostnader.

Kapitalkostnaderna, avskrivningar och finansiella kostnader, kan uppvisa stora variationer beroende på rederiets kapitalstruktur och belåningsgrad. Även här är timingen när det gäller köp av fartyg avgörande. Fartygspriset påverkar i hög grad fartygets kapitalkostnad, och därmed rederiets lönsamhet, under lång tid.

	Intäkter	Kostnader
Concordia Maritimes främsta intäkts- och kostnadsposter	• Intäkter från tidsutbefraktning • Vinstdelning på utbefraktade fartyg • Försäljning av fartyg	• Dagskostnader (besättning, underhåll och försäkringar) • Kapitalkostnader (avskrivningar och finansiella kostnader) • Engångskostnader • Dagshyra på tidsinbefraktade fartyg
Strategi	• Nära och långsiktiga samarbeten med kund • Timing vad gäller förvärv och avyttring av fartyg	• Långsiktigt underhåll • Effektiv bemanning • Kontroll av kapitalkostnaden
Utveckling 2008 (MUSD)	85,1 (67,6)	-72,0 (-62,6)
Förklaring till utvecklingen	• Intäkter från ytterligare ett fartyg • Minskade intäkter från vinstdelningsklausulerna till följd av en något svagare marknad	• Ökade kostnader härrörande från ytterligare ett fartyg i drift • Stigande lönekostnad för besättning
Utmaningar framåt	• Prispress till följd av överetablering av fartyg på tankmarknaden	• Ökade kostnader för bemanning av fartyg på grund av ökat tonnage

Djupa kundrelationer och långa kontrakt



Concordia Maritimes flotta bestod i slutet av 2008 av tio fartyg, vilka samtliga sysselsätts på långa kontrakt. Kontrakten medför att intäkterna (och därigenom kassaflödet) inte påverkas av kortsiktiga svängningar i marknaden.

Kontrakts- eller spotmarknaden?

De två dominerande kontraktstyperna inom tank-sjöfarten utgörs av spot- och tidsbefraktning. På spotmarknaden fluktuerar priset från dag till dag. Priset, "fraktraterna", kan variera förhållandevis kraftigt under en relativt kort tidsperiod. Marknaden styrs helt efter utbud och efterfrågan vilket innebär att om det finns ont om lediga fartyg och ett stort transportbehov blir raterna höga, och vice versa.

På kontraktmarknaden (även "periodmarknaden" eller "tidsbefraktningmarknaden") kontrakteras fartyg istället för en längre period, normalt mellan 1 och 3 år, till ett i förväg bestämt pris. Längre kontrakt förekommer, men är ovanliga.

Fraktraterna på spotmarknaden återspeglar i normalfallet rederiernas och kundernas konjunkturbedömningar på kort sikt. Tids-

befraktningmarknaden speglar däremot den konjunkturutveckling som parterna förväntar sig på något längre sikt.

De flesta rederier använder en kombination av sysselsättning på spotmarknaden och kontrakt för sin fartygsflotta. Större delen av världens stora tankfartyg sysselsätts dock på den öppna spotmarknaden. Generellt kan man säga att höga priser på spotmarknaden gör rederier motvilliga till att binda upp tonnage på långa kontrakt.

Utöver spot- och tidsbefraktning förekommer även s.k. COA-kontrakt (Contract of Affreightment), vilket innebär tidsbestämda kontrakt där rederiet tar över ansvaret för en specifik del av kundens logistiklösning. Istället för att erbjuda ett visst fartyg erbjuds således tjänsten att frakta en viss kvantitet till ett i förväg bestämt pris.

Läs mer om utvecklingen på kontrakts- och spotmarknaden på sid. 12–14

Handel med olja basen för verksamheten

Efterfrågan på olja och oljeprodukter är de mest avgörande förutsättningarna för verksamheten. Trots en ökad användning av förnyelsebara energikällor väntas konsumtionen av olja – och därmed även behovet av tanktransporter – fortsätta öka de kommande åren.

SAMMANFATTNING

Den globala handeln med olja präglades under 2008 i hög utsträckning av nedgången i världens ekonomier, den rådande finanskrisen, ett extremt volatilt oljepris och förhållandevis varmt väder i USA och Europa. Sammantaget bidrog detta till att den globala tillväxten endast var rekordlåga 0,33 procent.

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. De senaste 30 åren har konsumtion av olja nästintill tredubblats, från cirka 30 miljoner fat olja per dag till dagens dryga 86 miljoner fat per dag.

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

Oljekonsumtionen förväntas öka

En allmän önskan att minska mängden koldioxidrelaterade utsläpp i kombination med ett periodvis rekordhøgt oljepris har medfört ett ökat fokus på andra typer av bränslen och energikällor. T ex har användningen av förnyelsebara energikällor, inte minst vindkraft, ökat kraftigt. Sett till den totala globala energiförbrukningen har de förnyelsebara energikällornas andel ökat med 15 procent under de senaste fem åren.

Ur ett miljöperspektiv är detta givetvis positivt. Utvecklingen sker dock från låga nivåer och tillväxten framöver måste öka kraftigt för att möta den förväntade ökningen i energikonsumtionen. Amerikanska energimyndigheten uppskattar att världens samlade energikonsumtion mellan 2005 och 2030 kommer att öka med 50 procent. Av denna ökning förväntas olja stå för 35 procent.

”När världsekonomin återhämtat sig om 1–2 år, kommer efterfrågan på olja från Kina och Indien att få förnyad kraft. Problemet finns på utbudssidan; det finns ingen billig olja längre och att öka oljeförbrukningen nämnvärt från dagens nivå runt 84–87 miljoner fat/dag blir svårt. Det totala fraktbehovet kan dock ändå komma att öka i takt med att avståndet mellan producent och konsument blir allt längre.”

Roy Berg, Chefsanalytiker, Stena AB



Oljeprisets utveckling under 2008

Extrem prisutveckling under 2008

Priset på olja var under 2008 extremt volatilt. Under första halvåret steg priset från cirka USD 90 per fat till rekordhög USD 147 per fat. Därefter sjönk priset kraftigt för att i slutet av året ligga runt USD 44 per fat. För året som helhet innebär detta att priset under 2008 sjönk med cirka 50 procent.

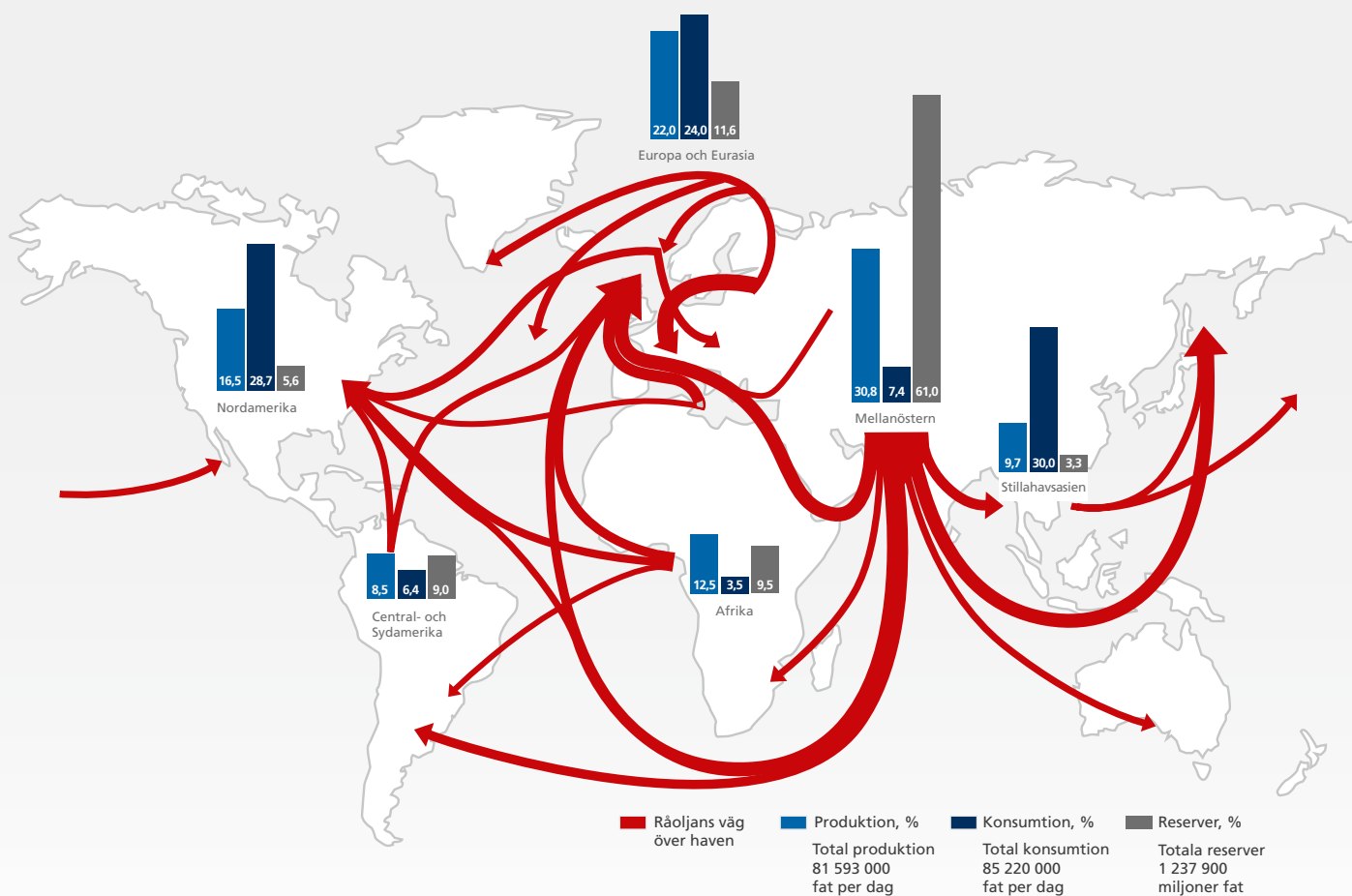
Även ur ett historiskt perspektiv var svängningarna i pris mycket kraftiga. Mellan 1988 och 2000 pendlade priset på olja mellan USD 10–30 per fat, med ett snitt runt USD 20. Under år 2000 började sedan priset att stiga och i takt med starkt ekonomisk tillväxt, kraftigt ökad asiatisk efterfrågan på olja, eftersatta investeringar i ny produktionskapacitet och geopolitisk oro (bl a i Irak) steg oljepriset under de kommande åren kraftigt. 19 februari 2008 gick priset för första gången över USD 100 per fat. Därefter fortsatte priset att stiga ytterligare och den 11 juli nåddes rekordnoteringen USD 147,27 per fat. Sedan föll priset åter tillbaka för att i februari 2009 ligga på runt USD 45 per fat.

Orsaker till den kraftiga uppgången första halvåret 2008

- Omfattande kinesisk import
- Relativt hög amerikansk import
- Spekulation på finansmarknaden
- Låga lagernivåer
- Produktionsstörningar i bl a Västafrika
- Hot om störningar till följd av storm i mexikanska gulfen
- Volatil dollar
- Geopolitisk spänning i Mellanöstern

Orsaker till den kraftiga nedgången andra halvåret 2008

- Snabbt försämrad världsekonomi
- Fortsatt minskad generell efterfrågan i USA och Europa. Avmattad tillväxt i Kina och Indien
- Spridning av finanskrisen, från USA till Europa och Japan
- Oro för minskade bränslesubventioner i Asien



Oljan i världen (2007)

Region	Produktion		Konsumtion		Reserver	
	%	Förändr. 97–07, %	%	Förändr. 97–07, %	%	Förändr. 87–07, %
Nordamerika	16,5	–4,2	28,7	12,3	5,6	–31,5
Central- och Sydamerika	8,5	2,2	6,4	14,7	9,0	63,3
Europa och Eurasia	22,0	25,3	24,0	1,8	11,6	89,6
Mellanöstern	30,8	15,9	7,4	40,2	61,0	33,3
Afrika	12,5	32,8	3,5	28,9	9,5	100,1
Stilla-havsasien	9,7	2,2	30,0	26,8	3,3	2,5
Totalt	100,0	12,9	100,0	15,8	100,0	36,0

De största oljeländerna 2008

Största oljeproducenterna	Tusen fat/ dag	Andel %	Största oljekonsumenterna	Tusen fat/ dag	Andel %	Största oljereserverna	Mdr Fat	Andel %
Saudiarabien	10 413	12,6	USA	20 698	23,9	Saudiarabien	264,2	21,3
Ryssland	9 978	12,6	Kina	7 855	9,3	Iran	138,4	11,2
USA	6 879	8,0	Japan	5 051	5,8	Irak	115,0	9,3
Iran	4 401	5,4	Indien	2 748	3,3	Kuwait	101,5	8,2
Kina	3 743	4,8	Ryssland	2 699	3,2	Förenade arabemiraten	97,8	7,9

Siffrorna baseras på procent av världens totala produktion, konsumtion och bekräftade reserver.

Källa: BP Statistical Review of World Energy, juni 2008, Sjöfartens bok 2009.

Ökat behov av tanktransporter

Ett ökat användande av olja innebär även ett fortsatt växande behov av säkra och effektiva transporter. Till marknadens fördel talar också det faktum att den utbyggnad av raffinaderikapacitet som nu pågår sker på platser långt från slutkonsumenten, med längre transportdistanser som följd. För en nisch-aktör som Concordia Maritime, med fartyg konstruerade för specifika behov, innebär detta goda möjligheter till affärer framöver.

Utvecklingen på oljemarknaden

Under 2008 kom den globala handeln med olja i hög utsträckning att präglas av den rådande finanskrisen. Även nedgången i världens ekonomier, ett tidvis rekordhøgt oljepris och förhållandevis varmt väder i USA och Europa påverkade.

Sammantaget bidrog detta till att efterfrågan fortsatte öka men inte alls i samma takt som tidigare. Sett till enskilda regioners och länders konsumtion av olja följde utvecklingen 2008 ungefär samma mönster som under de senaste åren. I Nordamerika och Europa fortsatte efterfrågan att minska, medan den i Mellanöstern och flera utvecklingsländer, inte minst Kina och Indien, ökade kraftigt. Totalt uppgick efterfrågan till 86,19 miljoner fat per dag.

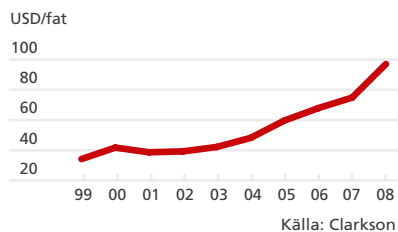
Fortsatt begränsad produktionskapacitet

Det höga oljepriset under senare år är till stora delar en konsekvens av en hög global efterfrågan på olja i kombination med efterbyggda 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

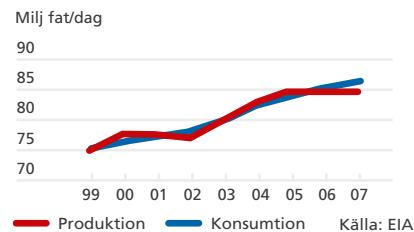
försiktighet när det gäller investeringar i överkapacitet.

Därtill kan även läggas ett nytt fenomen; brist på raffinaderikapacitet. Hårda 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 2008 drevs priset av flera oljerelaterade geopolitiska händelser, bland annat hot om turkisk invasion i norra Irak, samt oroligheter i Nigeria och Mellanöstern.

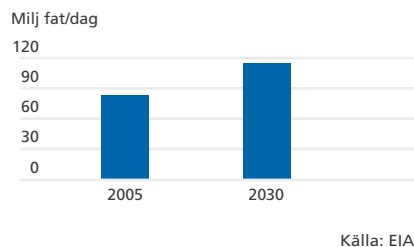
Genomsnittligt oljepris 1999–2008



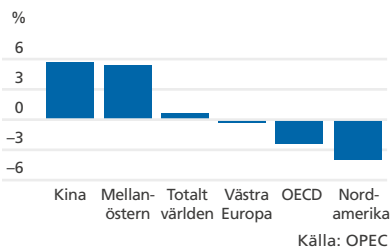
Global oljekonsumtion och produktion 1999–2007



Förväntad ökad konsumtion av olja



Förändring i efterfrågan på olja 2008



Fraktmarknadens utveckling under 2008

Tillväxten i efterfrågan på transporter av råolja och förädlade oljeprodukter var under 2008 fortsatt relativt modest. Totalt ökade handeln inom segmenten med cirka 3 procent. Ökad efterfrågan i Kina, Indien och andra asiatiska utvecklingsländer stod i princip för hela tillväxten.

SAMMANFATTNING

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. I genomsnitt låg fraktraterna för ett produkttankfartyg 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 70 000 per dag (52 000).

Den avmattning som präglade marknaden de senaste två åren fortsatte även under 2008. Till drivkrafterna bakom den låga tillväxten hör bl a osäkerheten i världsekonomin, ett periodvis rekordhøgt oljepris och en fortsatt minskad konsumtion i Nordamerika och Europa.

Stabil kontraktmarknad

Den låga tillväxten i efterfrågan på transporter av förädlade oljeprodukter återspeglades under året bara delvis när det gäller utvecklingen av fraktrater. Marknadsnoteringen för ett treårigt tidsutbefraktningsskontrakt för ett produkttankfartyg låg under året på i genomsnitt USD 22 000 per dag, vilket är nästintill oförändrat jämfört med föregående år. Överlag har raterna inom produkttanksegmentet varit stabila under de senaste åren. Inom stortanksegmentet låg marknadsnoteringen för ett treårigt tidsutbefraktningsskontrakt på i genomsnitt USD 59 000 per dag, vilket var cirka 20 procent högre än föregående år.

Mer volatil spotmarknad

Spotmarknadens utveckling under året var avsevärt mer volatil. För produkttanksegmentet inleddes året med låga rater, runt

USD 16 000 per dag, vilket var betydligt lägre än motsvarande period föregående år. De låga raterna berodde till största delen på ett överskott av tillgängligt tonnage i marknaden. Under andra kvartalet vände raterna kraftigt uppåt till följd av "driving season" i USA och ökade transporter över Atlanten. Därtill kan även läggas ökad raffinaderikapacitet i Mellanöstern, vilket medför längre fraktdistanser. Under tredje kvartalet förstärktes denna trend och raterna steg ytterligare till följd av låga bensinlager och orkanerna Gustav och Ike i USA. 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 20 000 per dag i slutet av kvartalet.

Även inom stortanksegmentet var marknaden under året svängig. Under första kvartalet sjönk visserligen raterna, men från höga nivåer. Även under andra och tredje kvartalet låg raterna på höga nivåer. I juli tecknades till och med enskilda kontrakt på VLCC-fartyg på USD 170 000 per dag. Utvecklingen berodde till stor del på vikande oljelager och lägre flotttillväxt än förväntat. Under fjärde kvartalet medförde en minskad efterfrågan på olja till att raterna

"Den opportunistiska handeln med olja och oljeprodukter har under flera år varit omfattande och starkt bidragit till ökningen i transportvolym och därmed också bidragit till att balansen mellan utbud och efterfrågan på tonnage varit fördelaktig. Den nuvarande globala bank- och finanskrisen har inneburit en dramatisk minskning av denna handel och ingen ökning förväntas under 2009–2010. Detta i kombination med de stora leveranserna av nytt tonnage kommer att inverka negativt på fraktraterna."

Jonas Kihlberg

Senior Vice President & Head of Stena Bulk Houston

sjönk ner mot cirka USD 50 000 per dag. Detta var dock fortsatt avsevärt högre än under stora delar av 2007.

I genomsnitt låg fraktraterna för ett produkttankfartyg av MR-typ i linje med 2007, cirka USD 22 000 per dag. Inom stortanksegmentet låg raterna avsevärt högre än föregående år, runt USD 70 000 per dag (52 000).

Energimarknad i balans

Svängningarna i priset på spotmarknaden beror till stora delar på att tillgång och efterfrågan inom energisektorn 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.

Allt längre transportdistanser

Att raterna, trots en dämpad efterfrågan på olja, ändå under delar av året nått upp till relativt höga nivåer beror på ett antal samverkande faktorer.

Till de främsta hör det faktum att avståndet mellan producent och konsument ökat avsevärt i takt med att en allt större andel av raffinaderikapaciteten byggs ut på platser långt från slutanvändarna. Den utbyggnad som nu sker är till stor del koncentrerad till Mellanöstern och Indien. Som konsekvens har genomsnittsdistansen vad gäller transporter av förädlade oljeprodukter ökat. Brist på raffinaderikapacitet i Nordamerika, Europa och Asien gör t ex att stora mängder bensin, diesel och andra oljeprodukter idag behöver fraktas över Atlanten och Stilla Havet.

En annan betydande faktor är den fortsatta stigande oljekonsumtionen i Kina och Indien till vilka importen ökade under året med 9 respektive 4 procent. Trots en totalt sett sjunkande oljekonsumtion i Nordamerika låg ändå importen av ”rena” oljeprodukter på relativt höga nivåer.



Stena Vision förtöjer till en FPSO (Floating Production and Storage Offloading), ett före detta Concordia Maritime-fartyg. I bakgrunden syns den oljerigg som FPSOn mellanlagrar olja åt.

Foto: Antun Kuznin, Stena Vision,
Photo competition 2008

Hur påverkas Concordia Maritime av marknadens svängningar?

Concordia Maritime är i det kortare perspektivet relativt okänsligt för svängningar i marknaden. Samtliga levererade och beställda fartyg var i slutet av 2008 sysselsatta eller kontrakterade på långa kontrakt som innebär stabila kassaflöden och ett säkerställande av intäktsnivån för flera år framåt. I flera av kontrakten finns även klausuler om vinstdelning, vilket innebär att intäkterna ökar om marknadsraterna överstiger vissa nivåer.

I kombination med en stark balansräkning innebär detta finansiell handlingsfrihet, inte minst i en vikande marknad, som kan öppna upp för nya affärsmöjligheter. Under slutet av 2008 började t ex nedgången i marknaden synas i priset på både nytt och andrahandsstopp. Dyrare finansiering för såväl nya som redan beställda fartyg hörde till de främsta anledningarna. För bolag med starka balansräkningar och stabila kassaflöden är utvecklingen fördelaktig och kan komma att innebära möjlighet till fördelaktiga förvärv.

Två segment – två marknader

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 40 000–50 000 dwt



Handysize
25 000–40 000 dwt



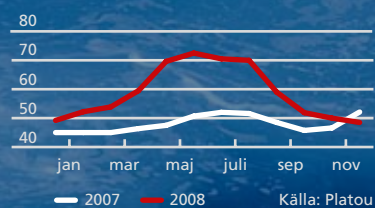
Intermediate
10 000–25 000 dwt



Rödmarkerade fartygstyper ingår i Concordia Maritimes flotta.

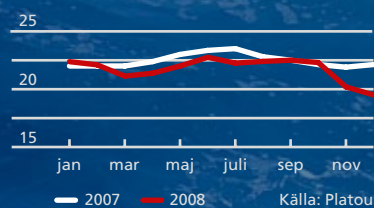
Marknadsutveckling, timecharter – VLCC

TUSD per dag



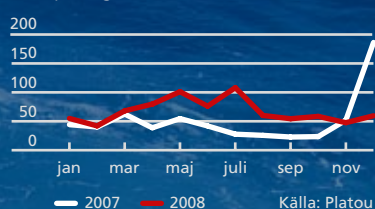
Marknadsutveckling, timecharter – MR

TUSD per dag



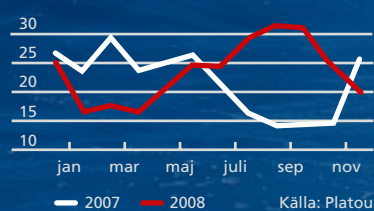
Marknadsutveckling, spot – VLCC

TUSD per dag



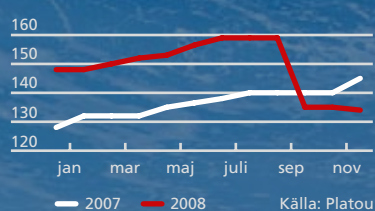
Marknadsutveckling, spot – MR

TUSD per dag



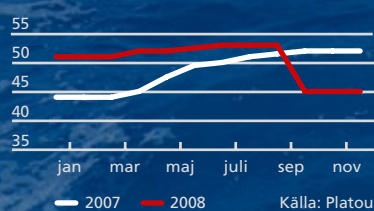
Nybyggnadspriser – VLCC

MUSD



Nybyggnadspriser – MR

MUSD



En allt större tankflotta

Prisbildningen på marknaden styrs i hög utsträckning av tillgången på fartyg. Flottans storlek styrs i sin tur av balansen mellan levererade nybyggen, skrotning eller konvertering av äldre tonnage.

När efterfrågan på tonnage är högt ökar nybyggnationen samtidigt som skrotningstakten minskar. När efterfrågan är låg gäller det omvända.

Det totala antalet tankfartyg har under senare år ökat dramatiskt. Sedan år 2000 har antalet tankfartyg ökat med cirka 35 procent. Motsvarande siffra för produkt-tankers är 22 procent.

Omfattande leveranser av beställda fartyg i kombination med fortsatt låga skrotningsnivåer innebar att den samlade världsfloTTan fortsatte att växa under 2008. I början av december 2008 bestod den aktiva tankflottan av 4 856 fartyg om totalt drygt 402 miljoner ton dödvikt. Jämfört med föregående år motsvarar detta en ökning om knappt 5 procent. Antalet produkt-tankers uppgick totalt till 1 908 om cirka 89 miljoner ton dödvikt, en ökning med cirka 10 procent.

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

Rekordstor orderbok

De senaste årens starka marknad märks tydligt när man tittar på nybeställningsstatistiken. För sjätte året i rad fortsatte den globala orderboken att växa under 2008. Totalt växte orderboken med cirka 20 procent, för att i slutet av året omfatta 1 950 fartyg om sammanlagt drygt 180 miljoner ton dödvikt. Sett i förhållande till världsfloTTan innebär detta att orderbokens andel i förhållande till den totala flottan fortfarande ligger på en rekordhög nivå om cirka 44 procent.

Inom Concordia Maritimes segment, fartyg för transporter av förädlade oljor, utgjorde fartyg i orderboken 40 procent av den befintliga produkt-tankflottan. Mätt i ton dödvikt motsvarar detta 160 miljoner. Merparten av dessa fartyg kommer att levereras under de närmast kommande åren.

Utöver att flottan framöver kommer att bestå av fler fartyg, kommer fartygen dessutom att vara större.

Begränsad skrotning

Skrotningstakten styrs i hög utsträckning av tre faktorer, fartygens ålder, konjunkturen

SAMMANFATTNING

För sjätte året i rad fortsatte den globala orderboken att växa under 2008. Totalt växte orderboken med cirka 20 procent. Skrotningen var fortsatt mycket begränsad.

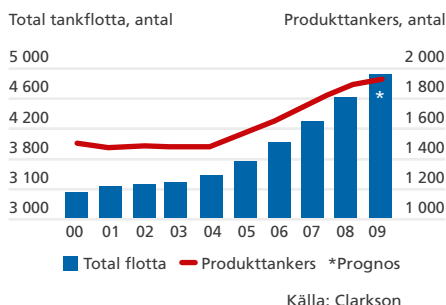
Priserna fortsatte att stiga även under början av 2008. I slutet av året noterades dock en relativt kraftig nedgång av priserna om cirka 10–20 procent.

”Tankmarknaden har visat stor förmåga att absorbera ny tillfört tanktonnage de senaste sex åren. Men med en orderbok motsvarande 40% av existerande flotta, som primärt skall levereras under 2009 och 2010, kan marknadsförväntningarna inte vara annat än svaga för 2009.”

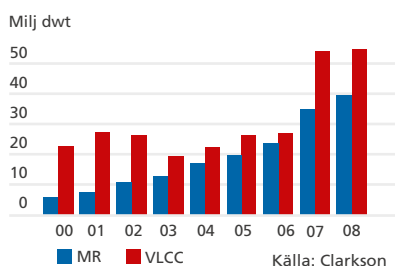
Kim Ullman

Executive Vice President & COO Stena Bulk

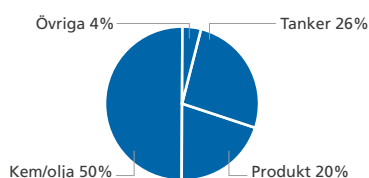
Tankflottans utveckling



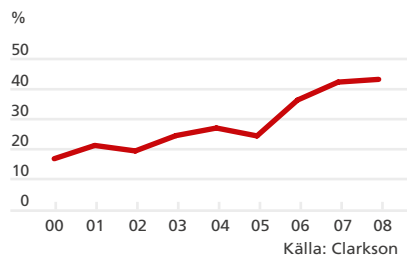
Orderbok



Orderbokens fördelning/antal fartyg



Orderbok i procent av existerande tankflotta



på fraktmarknaden samt nya krav och regler. Som en konsekvens av den höga intjäningsförmågan under senare år har skrotnings-takten för tankfartyg legat på mycket låga nivåer. Även om antalet skrotade fartyg ökade något höll trenden i sig även under 2008, då tankfartyg motsvarande totalt endast cirka fyra miljoner ton dödvikt skrotades (1 procent av flottan).

Vikande nybyggnadspriser

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. De senaste årens goda marknadsläge och beslutet att förbjuda fartyg med enkelskrov har lett till att varvens kapacitetsutnyttjande under de senaste åren varit mycket högt.

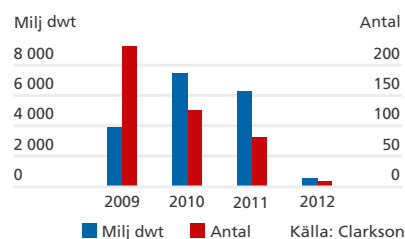
Som en konsekvens av den ökade efterfrågan har priserna skjutit i höjden. Mellan 2003 och 2008 mer än dubblades priserna på nya produkttankers. Priserna fortsatte att

stiga även under början av 2008. I slutet av året noterades dock en relativt kraftig nedgång om cirka 10–20 procent.

Utvecklingen var densamma även på andrahandsmarknaden, men fallet i slutet av året avsevärt kraftigare. Totalt minskade priset för ett modernt tankfartyg med cirka 25 procent.

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

Planerade leveranser av produkttankfartyg



Största varvsnationerna 2008*

Land	1 000 CGT**
1. Sydkorea	70 514
2. Kina	60 635
3. Japan	30 990
4. Tyskland	3 710
5. Filippinerna	2 854

* Avser handelsfartyg

** Kompenserade bruttoton

Källa: ISL

Stena Progress under byggnation
på Brodosplitvarvet i Kroatien.





Färre men allt större aktörer

Företag	Antal fartyg	Nybeställ- ningar	Genomsnittlig ålder på flottan	Marknadssegment				Dwt	Ägarform
				Råolja	Raffinerade produkter	Natur- gas	Förädlad gas		
1 Concordia Maritime concordia-maritime.se	14	4	3,8	•	•			1 426 315	Publikt (NASDAQ OMX Stockholm)
2 D/S Norden ds-norden.com	46	11	2,5	•	•			2 065 927	Publikt (Copenhagen Stock Exchange)
3 Frontline frontline.bm	99	18	11,8	•				23 290 363	Publikt (Oslo Stock Exchange och New York Stock Exchange)
4 General Maritime Corp generalmaritimecorp.com	31	0	8,9	•	•			3 967 000	Publikt (New York Stock Exchange)
5 Maersk Tankers maersktankers.com	205	39	6,0	•	•	•	•	12 144 289	Del av Maersk A/S, Publikt (Copenhagen Stock Exchange)
6 Omega Navigation omeganavigation.com	15	7	3,9		•			641 510	Publikt (Nasdaq och Singapore Exchange)
7 Overseas Shipholding Group (OSG) osg.com	154	37	9,4	•	•	•		15 865 517	Publikt (New York Stock Exchange och Pacific Stock Exchange)
8 Teekay teekay.com	178	20	10,3	•	•	•	•	15 103 205	Publikt (New York Stock Exchange)
9 Torm torm.com	153	32	6,6		•			10 106 092	Publikt (Copenhagen Stock Exchange och Nasdaq)
10 Tsakos Energy Navigation tenn.gr	63	4	7,3	•	•	•		7 037 501	Publikt (New York Stock Exchange och Bermuda Stock Exchange)
11 Sovcomflot sovcomflot.ru	130	25	6,5	•	•	•	•	11 168 420	Onoterat

Informationen på sidorna 18–19 visar endast exempel på branschaktörer och gör inga anspråk på att vara fullständig. Avvikelser vad gäller siffrermaterial och beskrivning i förhållande till Concordia Maritime kan förekomma.

Konkurrenter

Få marknader är lika utpräglad globala som marknaden för transporter av olja och oljeprodukter. Med undantag för de allra minsta fartygsklasserna är rörligheten på marknaden hög och tonnage kan lätt flyttas till de marknader där efterfrågan är störst.

Marknaden för transporter av olja och oljeprodukter är starkt fragmenterad med ett stort antal aktörer. Övergripande kan tanksjöfarten delas in i två segment; råolja- och produkt-tanksjöfart (transport av förädlade oljeprodukter). Vanligtvis används råoljetankers, stora tankfartyg på mellan 80 000 och 320 000 dwt, för att transportera oljan från källan till raffinaderiet. För transporten mellan raffinaderiet och depån används sedan mindre fartyg, produkttankers på mellan 10 000 och 80 000 dwt.

Jämfört med andra rederier är Concordia Maritime en utpräglad nischaktör sett till såväl storlek som inriktning. Fokus ligger på kostnadseffektiva och säkra transporter av förädlade oljeprodukter. Utveckling av fartygstyper för speciella behov och ett nära och långsiktigt samarbete med kund är en bärande del av strategin.

Ett begränsat antal aktörer är verksamma inom samma segment som Concordia Maritime. Totalt i världen finns cirka 400 fartyg inom storlekssegmentet 55 000–75 000 dwt. Konkurrensen utgörs främst av stora internationella tankrederier, verksamma inom transporter av både råolja och förädlade oljeprodukter. Till de främsta aktörerna hör danska Torm och Maersk samt 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.

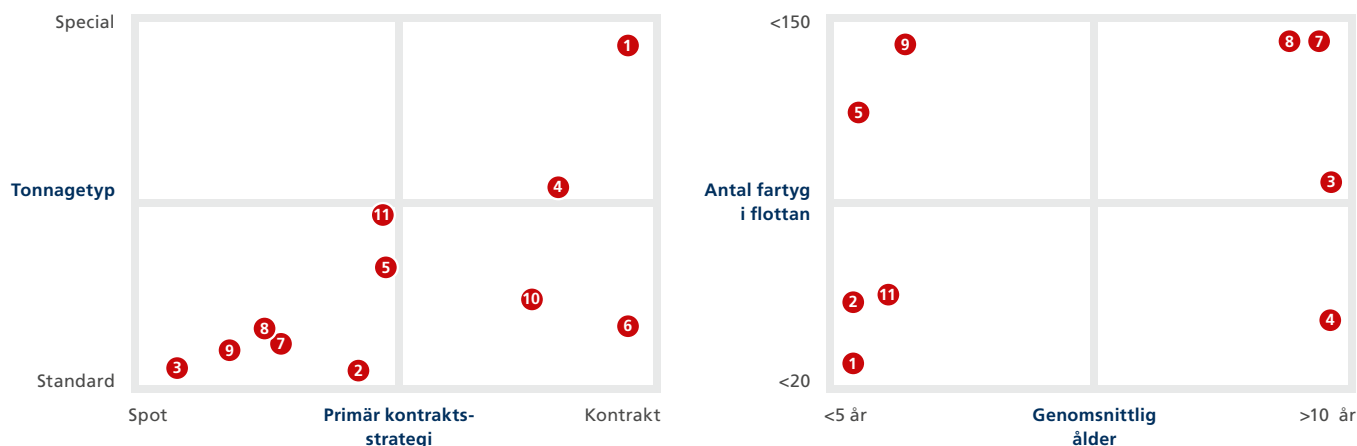
Färre men större aktörer

En tydlig trend inom tanksjöfarten är att rederier konsolideras till allt större enheter och att de mindre rederierna blir färre. Ett exempel på detta är Maersk Product Tankers förvärv av svenska Broström AB under året. Det blir även allt vanligare att mindre redare söker stordriftsfördelar genom olika former av samarbeten, bland annat kring drift, bemanning och befraktning. De många olika typer av fartygspooler som finns är exempel på detta. Till de större kan nämnas Torm och Navig8 pool av MR-fartyg.

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 26 procent av världens existerande tankflotta om 400 miljoner dödviktston.

Concordia Maritime i förhållande till konkurrenterna



Marknadens drivkrafter

Handeln med olja och oljeprodukter påverkas i hög utsträckning av världsekonomin utveckling och utvecklingen i efterfrågan på olja. Hög tillväxt brukar normalt leda till hög efterfrågan på olja och motsatt förhållande under perioder med lägre tillväxt. Därtill spelar även ett antal mer branschspecifika faktorer en stor roll. Hit hör bland annat raffinaderiernas placering och kapacitet.



Makroekonomiska faktorer

Finanskrisen och den kraftigt avmattade konjunkturen satte sin prägel på det gångna året. Efter flera år av rekordhög tillväxtsiffror, försvagades tillväxten i den globala ekonomin rejält under 2008. Totalt uppgick tillväxten enligt IMF (International Monetary Fund) till 3,4 procent, en minskning jämfört med 2008 (5,2 procent). Med en tillväxt om 9 respektive 7,3 procent fortsatte Kina och Indien att agera tillväxtmotorer även under 2008. I USA och inom EU-området var tillväxten mycket begränsad, ca 1 procent. Fler länder, bl a Italien och Japan, gick till och med in i recession, med negativa tillväxttal.

Än värre lär det bli under 2009. IMF spår att den globala världsekonomin kommer att växa med enbart 0,5 procent under året. Detta skulle i så fall vara den svagaste tillväxten sedan andra världskriget. Den förväntat svaga tillväxten beror till största delen på nolltillväxt eller recession i USA, EU och flera andra normalt starka ekonomier, samt kraftigt avmattad tillväxt i Kina, Indien och flera andra utvecklingsländer.

Lågkonjunkturen får även effekter på den globala handeln. Mellan åren 2004–2007 uppgick tillväxten till i genomsnitt 8,6 procent. Under 2008 beräknas tillväxten ha mer än halverats, till 4,1 procent. Under 2009 förväntas den globala handelsvolymen minska ytterligare, till största delen beroende på minskad amerikansk

import, som ensamt står för 15 procent av den totala världshandeln.

Efterfrågan på olja

Efterfrågan på olja utgör givetvis en av de främsta drivkrafterna när det gäller utvecklingen på tankmarknaden. Trots en ökad användning av förnybara och alternativa energikällor förväntas efterfrågan på olja öka kraftigt under de kommande åren. Inte minst gäller detta flera tillväxtländer i Asien med Kina och Indien i täten.

Den snabbt växande kinesiska marknaden är en av de främsta anledningarna till att efterfrågan på transporter av olja och oljeprodukter fortsätter att öka. I takt med det ökade välståndet har konsumtionen av olja och oljeprodukter stigit kraftigt. 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 mätts 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.

Tillväxten i BNP för Kina uppgick under 2008 till ca 9 procent. Enligt IMF:s prognos kommer till-

växten under 2009 visserligen mattas av rejält men ändå ligga på förhållandevis höga nivåer, runt 6,7 procent.

Ökad handel med rysk olja

Den ökande handeln med rysk olja över Östersjön är ytterligare en faktor till att efterfrågan på tankfartyg ökat. Den ryska oljeproduktionen har under senare år ökat kraftigt. Under 2008 producerades i genomsnitt 9,7 miljoner fat per dag, motsvarande cirka 12 procent av världens samlade produktion.

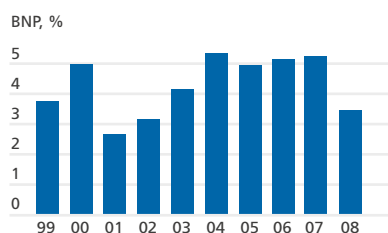
Ryssland är idag världens näst största exportör av olja och har även världens näst största oljereserv. Enligt EIA (Energy Information Administration) kommer produktionen i Ryssland att öka med ca 40 procent fram till 2030.

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.

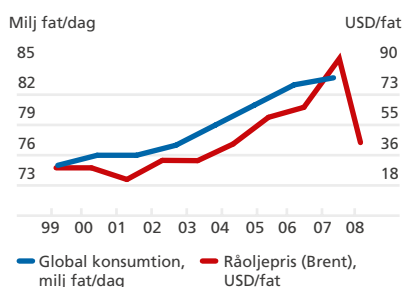
Källa: IMF Projections; World Economic Outlook, Nov 2008 och Jan 2009, UN World Economic Situation and prospects 2009, Nordeas Ekonomiska utsikter 2009



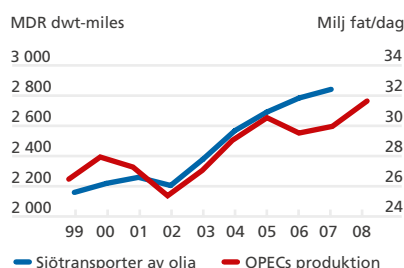
Världsekonomin tillväxt¹⁾



Konsumtion och pris på olja²⁾



Sjötransporter och OPECs produktion³⁾



1) Källa: IMF
2) Källa: BP och Clarkson
3) Källa: Unctad och OPEC

Branschspecifika faktorer

Raffinaderikapacitet och regionala skillnader i utbud/efterfrågan

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 miljöåtaganden som nya anläggningar innebär.

Utöver ren brist på kapacitet medför raffinaderiernas olika inriktningar även regionala obalanser vad gäller specifika produkter. Till exempel frakts högtaktig bensin från raffinaderierna i Europa till USA. Från raffinaderierna i USA frakts samtidigt diesel till Europa.

Raffinaderiernas specialisering innebär även en ökad risk för störningar i flödena vid produktionsstopp vid till exempel oväder eller krig/oroligheter. 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.

Lagernivåernas betydelse för transportefterfrågan

Den bristande raffinaderikapaciteten i kombination med hög efterfrågan har under de senaste åren resulterat i generellt allt lägre lagernivåer. All utvunnen olja har i princip konsumerats direkt, vilket medfört behov av täta transporter. Sedan slutet av 2008 befinner sig dock oljepriset i kraftig contango, vilket innebär att terminspriset är högre än spotpriset (priset för omedelbar leverans). I detta marknadsläge lönar det sig att köpa olja och hålla den i lager. I slutet av 2008 fanns det uppskattningsvis cirka 80 miljoner fat olja i lager, den högsta siffran på 20 år, och en konsekvens av att marknaden förväntar sig högre oljepriser framöver.

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. Förbudet av fartyg med enkelskrov från 2010 innebär till exempel att utfasningen av fartyg förväntas öka. 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.

MAX-konceptet

Grunden till en flotta i världsklass

Verksamheten 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 att möta dessa krav har Concordia Maritime utvecklat MAX-konceptet.

SAMMANFATTNING

Concordia Maritimes P-MAX-fartyg hör till världens säkraste produkttankfartyg. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem och två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott. Dubbla roder och propellrar ger dessutom en bättre manöverförmåga, vilket är en stor fördel både effektivitets- och säkerhetsmässigt. Dubbelskrov är en självklarhet.

Concordia Maritime fokuserar på frakter av förädlade oljeprodukter. Segmentet är ett av tanksjöfartens mest expansiva och erbjuder stora möjligheter. Även om marknaden kan komma att dämpas ytterligare på grund av världskonjunkturen 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 Mellan-östern eller Asien, vilket innebär längre avstånd mellan förädlingsplatsen och slutkonsumenterna. Samtidigt ställs allt högre 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.

MAX-konceptet – fartyg i världsklass

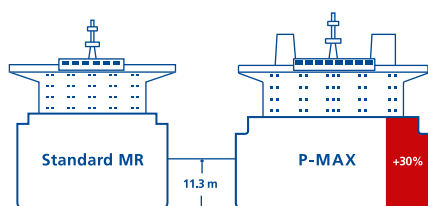
Fartygen inom MAX-konceptet hör till världens säkraste tankfartyg. Här förenas marknadens önskan om bättre transportekonomi

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. 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 utrustad med ett copilot-system, det vill säga dubbla styr-



P-MAX

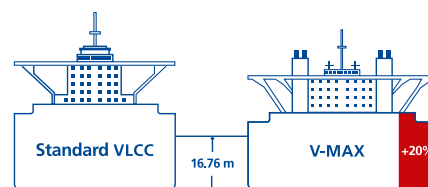
I Concordia Maritimes P-MAX-fartyg förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet i högsta klass. Tack vare skrovets utformning kan fartygen transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djupgående, utan nämnvärd extrakostnad. Fartygen har konstruerats för att frakta såväl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

karna 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.



”Det är spännande och stimulerande att dagligen jobba med P-MAX-projektet och samtidigt ha fördelen att samarbeta och få stöttning av Stena Tekniks kunniga ingenjörer.”

Torbjörn Rapp, Nybyggnadschef
Concordia Maritime Split

CONCORDIA
MARITIME

Split 2008-10-16

Fortsatt fartygsbyggnation på Brodosplitvarvet i Kroatien

Det var med spänd förväntan och entusiasm som jag åkte ner till Split våren 2008, för att fortsätta byggnationen av P-MAX fartygen.

Nöjet att återse mina gamla kollegor i site-teamet, samt varvsanställda som jag jobbat tillsammans med tidigare under byggnation och provturer med tidigare P-MAX fartyg var stort.

Med erfarenheten i ryggen av att tidigare ha varit Maskin- och utrustningsinspektör för P-MAX-projektet på Brodosplitvarvet, samt att jag under uppehållet mellan fartygsbyggnationen varit ombord på en P-MAX-tanker som maskinist och därmed opererat fartyget under full drift, kände jag mig full av tillförsikt inför min nya uppgift som chef.

Vår tidigare Site Manager Per Låbom var en fantastisk mentor för mig. Han delade frikostigt med sig av sin gedigna erfarenhet till mig under flera års tid. Jag fick en utmärkt introduktion av MAX-konceptet av Per och vi diskuterade fartyg i allmänhet och P-MAX-konceptet i synnerhet under många regniga vinterkvällar i Split.

Med min tidigare erfarenhet som Maskinchef på kemikalietankers hos ett ledande norskt kemikalierederi, anser jag att Concordia Maritimes koncept är världsledande när det gäller säkerhet och kvalitet. Driftsmässigt känner man sig säker med dubbla framdrivningsenheter och styrmaskinsystem i separata maskinrum. Att den övriga utrustningen ombord är tillverkad av erkända leverantörer bidrar till hög driftsäkerhet av fartygen.

Det är spännande och stimulerande att dagligen jobba med P-MAX-projektet och samtidigt ha fördelen att samarbeta och få stöttning av Stena Tekniks kunniga ingenjörer.

Brodosplitvarvet har arbetat hårt med, och lyckats, att rationalisera och förbättra sina arbetsmetoder och det är min övertygelse att varvet kommer att leverera ytterligare fyra utmärkta fartyg i utsatt tid till Concordia Maritime.

Torbjörn Rapp

Torbjörn Rapp, Nybyggnadschef, Concordia Maritime Split

system, som innebär en stor fördel säkerhetsmässigt och som också underlättar vid utbildning och träning. Dubbelskrov är en självklarhet och innebär att alla tankar innehållande olja eller oljehaltigt vatten skyddas av dubbla lager skrov.

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.

Flottan under 2008

Vid årsskiftet bestod flottan av tio fartyg; sex P-MAX-fartyg, två Panamax-fartyg och två V-MAX-fartyg. Ytterligare fyra P-MAX-fartyg har beställts och kommer att levereras från Brodosplitvarvet i Kroatien under 2009 och 2010.

När samtliga fartyg levererats kommer Concordia Maritime att ha en av världens modernaste tankflottor. 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. Sammantaget gör detta fartygen mycket konkurrenskraftiga, inte minst i områden och hamnar med extra höga krav på säkerhet.

Samtliga beställda fartyg utkontrakterade

Samtliga hittills beställda och levererade fartyg är utkontrakterade på mellan tre och tio år från leveransdatum. 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.

P-MAX, dubbelt för säkerhets skull



Våra fartyg

31 december kl 08:42

P-MAX

DWT 65 200 Isklass 1B

1 Stena Paris

Utchartrad till TOTAL t o m 2012
Lossar bunkerolja i Huangpu, Kina.

2 Stena Provence

Utchartrad till TOTAL t o m 2013
På väg från Le Havre till New York
med en last av bensin. Fartyget
gör 13,5 knop. Vinden är västlig
och uppgår till 8 Beaufort / ca 18 m/s.

3 Stena Primorsk

Utchartrad till Argo Shipping t o m 2016
På väg från Antwerpen till Baton Rouge,
Louisiana. Fartyget gör 13,2 knop med
en last av gasolja som skeppas för befrak-
taren Trafigura. Vinden är sydvästlig
och uppgår till 6 Beaufort / ca 12 m/s.

4 Stena Performance

Utchartrad till Hess t o m 2011
På väg från St. Croix till Charleston,
West Virginia med en last av bensin.
Vinden är nordostlig och uppgår till
4 Beaufort / ca 7 m/s.

5 Stena President

Utchartrad till Argo Shipping t o m 2017
Fartyget lastar råolja i Novorossiysk
i Svarta havet åt befraktaren Scorpio.

6 Stena Perros

Utchartrad till TOTAL t o m 2012
Fartyget lastar bensin i Coryton.

Palva
Lat. 53° 45,4 N
Long. 036° 56,8 W

Stena Provence
Lat. 47° 30 N
Long. 044° 59,1 W

Stena Performance
Lat. 19° 22,7 N
Long. 064° 34,1 W

Stena Primorsk
Lat. 40° 40 N
Long. 026° 24 W

Panamax

DWT 74 900 Isklass 1A

7 Stena Poseidon

Utchartrad till Neste Shipping t o m 2017
Lossar flygbränsle i Le Havre.

8 Palva

Utchartrad till Neste Shipping t o m 2017
På väg från Porvoo till New York
Fartyget gör 13,5 knop med en last
av bensin. Vinden är östlig och
uppgår till 5 Beaufort / ca 9 m/s.

V-MAX

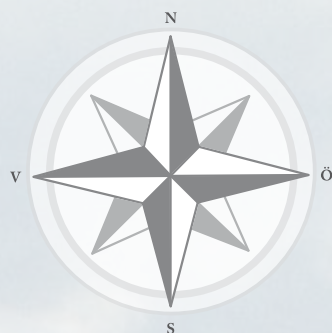
DWT 313 000

9 Stena Vision

Utchartrad till Lukoil t o m 2010
Fartyget lossar bunkerolja i Tanjung Pelapas
åt befraktaren Litaseco.

10 Stena Victory

Utchartrad till Lukoil t o m 2009
På väg från Angola till Louisiana Offshore
Oil Port. Fartyget gör 14,8 knop med
en last av råolja åt befraktaren Litaseco.
Vinden är sydlig och uppgår till
2 Beaufort / ca 2 m/s.



Beauforts vindskala

Beaufort	Meter/sekund
0	0,0–0,2
1	0,3–1,5
2	1,6–3,3
3	3,4–5,4
4	5,5–7,9
5	8,0–10,7
6	10,8–13,8
7	13,9–17,1
8	17,2–20,7
9	20,8–24,4
10	24,5–28,4
11	28,5–32,6
12	32,7–



Stena Perros
Lat. 51° 30,3 N
Long. 000° 32,0 E

Stena Poseidon
Lat. 49° 28,1 N
Long. 000° 9,3 E

Stena President
Lat. 44° 43,5 N
Long. 037° 46,6 E

Stena Paris
Lat. 23° 5,3 N
Long. 113° 27,2 E

Stena Vision
Lat. 01° 15,1 N
Long. 103° 50,2 W

Stena Victory
Lat. 03° 47,0 N
Long. 024° 24,8 W

11 Ytterligare fartyg under byggnation vid Brodosplitvarvet i Split

Namn	Typ	Dwt	Isklass	Leveransdatum
<i>Stena Progress</i>	P-MAX	65 200	1B	Kvartal 4, 2009
<i>Stena Polaris</i>	P-MAX	65 200	1A	Kvartal 4, 2009
<i>Stena Penguin</i>	P-MAX	65 200	1A	Kvartal 4, 2010
<i>Stena Premium</i>	P-MAX	65 200	1B	Kvartal 4, 2010

Kunder med höga krav

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.

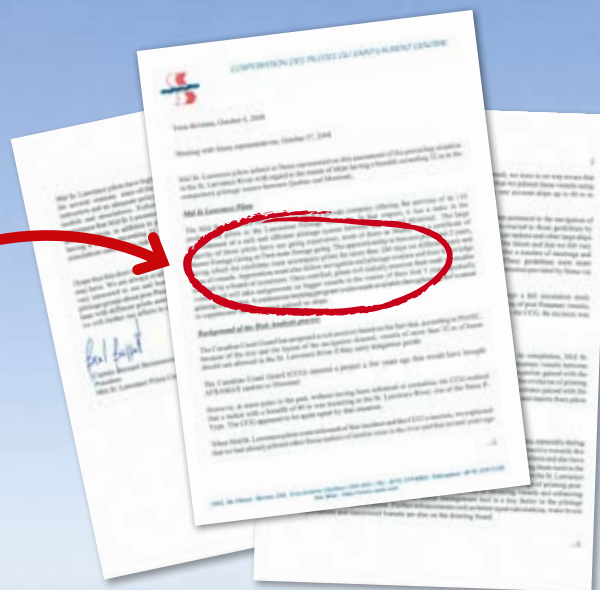
För att kunna tillgodose kundernas transport- och logistikbehov krävs en djup förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet. Hos Concordia Maritime förenas denna kunskap med världsledande kompetens inom skeppsbyggnad och en förstklassig bemanning och befraktning.

Långsiktighet skapar stabilitet

Samtliga Concordia Maritimes helägda fartyg, levererade såväl som beställda, var i slutet av 2008 kontrakterade på mellan fem och tio år från leveransdatum. Långsiktigheten skapar operationell stabilitet i kundernas transportflöden och utgör en finansiell stabilitet för Concordia Maritime.

Kundföretag	Företagsbeskrivning	Fartyg	Tids- utbefraktad t o m	Huvudsaklig rutt/trad
	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. www.total.com	<i>Stena Paris</i> <i>Stena Provence</i> <i>Stena Perros</i> <i>Stena Progress</i>	2012 2013 2012 Fr o m 2009–2014	World wide
Argo Shipping	Ett nyetablerat mindre logistikföretag med inriktning på den ryska oljeexportmarknaden.	<i>Stena Primorsk</i> <i>Stena President</i>	2016 2017	World wide
	Ett ledande globalt energibolag med 11 600 anställda och en årsomsättning på MUSD 23 255 för 2007. www.hess.com	<i>Stena Performance</i>	2011	Raffinerade produkter på traden Kari-bien – USAs östkust
ST Shipping	ST Shipping är en del av Glencore, ett internationellt handels-hus specialiserat på råmaterial och gods till industrikunder. www.glencore.com	<i>Stena Penguin</i> <i>Stena Polaris</i> <i>Stena Premium</i>	Fr o m 2010–2013 Fr o m 2009–2012 Fr o m 2010–2013	World wide
NESTE OIL	Ett ledande oljebolag med 4 528 anställda och en omsättning på MEUR 12 103 för 2007. www.nesteoil.com	<i>Palva</i> (50%) <i>Stena Poseidon</i> (50%)	2017 2017	Raffinerade produkter mellan Östersjön och Nordamerika
	Ett ledande olje- och gasföretag med aktiviteter i 19 länder. Företagets utvinning och produktion är baserad i Ryssland. www.lukoil.com	<i>Stena Victory</i> (inhyrd) <i>Stena Victory</i> (inhyrd)	2009 2010	World wide Råolja från Afrikas västkust till USA

”We told the Canadian Coast Guard that Concordia Maritime Tankers were the ships of the future and that we felt very fortunate to have them as pioneers of a new generation of ships. After a number of meetings and discussions, new interim guidelines were implemented. These guidelines were more representative of our pilots’ assessment of Concordia Maritimes vessels. The documentation provided by Concordia Maritime via their Montreal agents was most useful to that process.”



Concordia Maritimes satsning på säkra transporter uppskattas

Privatpersoner och lotsar som verkar i området kring St. Lawrencefloden har uppmärksammat våra P-MAX fartyg.

De kanadensiska lotsarna på Mid St. Lawrence Pilots Corporation har i sitt säkerhetsarbete för transporter på St. Lawrencefloden lyft fram

P-MAX som en fartygstyp som ligger i framkanten av utvecklingen. Den kanadensiska kustbevakningen har som en följd av P-MAX-konceptet valt att påbörja en studie där möjligheten att ta in större och säkrare fartyg i St. Lawrence floden utvärderas.

From: Paule Garon
Sent: July 1 2008 16:24
To: Concordia Maritime, info
Subject: Congratulations from a citizen

Hi,
 Yesterday I saw a P-MAX on the St-Lawrence river in Quebec (Canada). I'm very impress by the boat that I saw. Normally we see old boats on the river. Back home, I go to Internet to see who did this beautiful boat. On the web site a read about Concordia Maritime. It's very interesting.

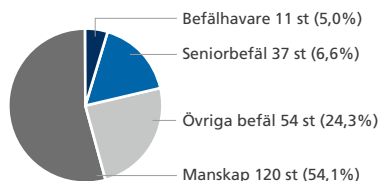
Congratulations of your ship with the goal to make more secure. A citizen who love her's river.
 Excuse me for my english. I'm francophone.

Paule Garon
 Montarville

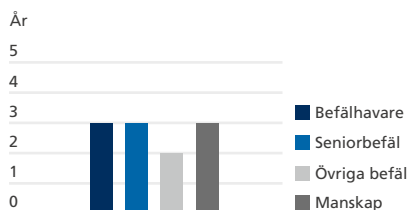


En liten organisation med ett världsledande nätverk

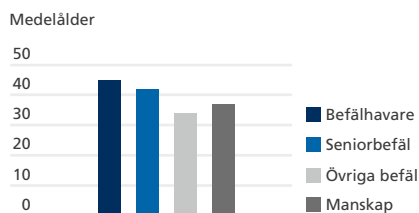
Ombordanställda per kategori



Tjänstgöringstid



Åldersstruktur



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.

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 2008 var två personer anställda i moderbolaget.

En växande sjöorganisation

I takt med att de beställda fartygen tas i drift växer sjöorganisationen. Besättningarna på de tio fartyg som opererades under 2008 var huvudsakligen kontrakterade genom Stenaägda Northern Marine Management (NMM). Varje fartyg bemannas normalt med 24 personer, vilket innebär att bolaget i slutet av 2008 hade 170 sjöanställda.

Samtliga ombordanställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation), respektive svenskt Storsjöavtal. Personalomsättningen uppgick till cirka 20 procent.

För att bibehålla ombordanställda har Concordia Maritime lanserat ett förmånsprogram för de ombordanställda och för deras familjer. Kostnaden för detta program uppgår under året till MSEK 2,6 vilket motsvarar TSEK 12 per ombordanställd.

Konkurrens om erfaren sjöpersonal

Sjöfarten är i allra högsta grad en internationell marknad; affärs- och konkurrensmässigt 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 beräknat. Under kommande år väntas tillgången minska ytterligare, bland annat till följd av stora pensionsavgångar men också på grund av att antalet fartyg kommer att öka kraftigt under de kommande åren. För att kunna kontraktera de bästa befälen och det mest erfarna manskapet krävs förutom konkurrenskraftiga löner därför en långsiktighet och ett gott anseende som arbetsgivare.

Kontinuerlig kompetensutveckling

Utöver ett omfattande internationellt regelverk finns även högt ställda interna krav och rutiner för att säkerställa säkerheten ombord. För att såväl Concordia Maritimes egna som kundernas krav på kvalitet, miljö och säkerhet ska uppfyllas, bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete inom såväl land- som sjöorganisationen.

Utbildningsaktiviteterna är såväl generella som anpassade för det specifika fartyget. Northern Marine Management har väl utvecklade rutiner och processer vad gäller träning och utbildning, inte minst i säkerhets- och miljöfrågor. 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.

Stena Bulk Ansvarar för befraktning och marknadsföring av Concordia Maritimes fartyg

Stena Bulk bistår såväl företag inom Stena Sfären som externa kunder med tjänster inom marknadsföring, befraktning och kommersiell operation av fartyg. Totalt befraktar Stena Bulk 75 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 ett nära samarbete med Stena Bulk får Concordia Maritime tillgång till en världsomspännande organisation med gedigen kunskap och erfarenhet av samtliga segment inom tankmarknaden och en av industrins absolut främsta varumärken.

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 mer än 120 fartyg av varierande typer och storleksklasser med totalt över 5 000 ombord-anställda. Cirka 80 procent av uppdragen kommer från externa kunder utanför Stena Sfären, varav flera hör till världens ledande shipping- och oljebolag.

Verksamheten bedrivs från huvudkontoret i Glasgow. Därutöver finns även kontor i Aberdeen, Göteborg, Houston, Manila, Mumbai, Singapore och St. Petersburg. Bolagets Safety Management System möter kraven i ISM-koden, ISO 9001:2000 (kvalitetsfrågor) och ISO 14001:2000 (miljöfrågor).

www.nmm-stena.com



Stena Teknik Ledande inom skeppsbyggnad

Stena Teknik är en 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. Stena Teknik har genom dessa olika åtaganden byggt upp en omfattande kunskapsbank inom skeppsbyggnad och är idag en av de ledande aktörerna globalt.

Ett bevis på den höga kompetensen är att Stena Teknik 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.stenateknik.com



Med säkerhet i första rummet

Inom Concordia Maritime bedrivs ett omfattande arbete med att kontinuerligt förbättra säkerheten ombord på fartygen. Målet är att genom förebyggande arbete minimera risken för skador på fartyg, människor och miljö.

Concordia Maritime har sedan många år varit profilerat som ett kvalitetsrederi med höga krav vad gäller säkerhet i alla led.

Fartygen byggda enligt MAX-konceptet hör troligtvis till världens säkraste tankfartyg. Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Concordia Maritime lägger 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.

Arbetet sker på flera olika plan, dels genom konstruktionen av själva fartygen och dess utrustning, dels genom ett omfattande och kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment. Därutöver bedrivs även mer omfattande kampanjer och utbildningsaktiviteter.

Kontinuerlig riskidentifiering

Kontinuerlig riskidentifiering utgör det viktigaste inslaget i arbetet med att förbättra säkerheten ombord. Besättningens delaktighet är här helt avgörande. På samtliga fartyg som opereras av till exempel Northern Marine Management ägnas 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.

Ledande inom säkerhet

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 allvarliga olyckor inträffat ombord på något av Concordia Maritimes ägda eller opererade fartyg. Sett till olycksstatistiken utgörs de vanligaste olyckorna ombord på fartyg av halk- och falloolyckor, oftast med begränsad personskada till följd.

Uppföljning och åtgärd

När en olycka eller incident ändå inträffar, följs denna upp och åtgärder vidtas; på det aktuella fartyget och på alla andra fartyg i flottan. När det gäller arbetet att förebygga olyckor sker ett omfattande utbyte av information mellan världens rederier. Här råder ingen konkurrens.

Läs mer om hur P-MAX-fartygen är konstruerade för att optimera säkerheten på sid. 22–25.

Ko Ko Naing är Safety, Environmental & Quality Manager på Northern Marine Management (NMM)

Hur arbetar NMM med att förebygga olyckor och andra typer av incidenter?

”Som grund för det löpande arbetet med att förbättra säkerheten ombord har vi arbetat fram en helt egen metodik, Behavior Based Safety (BBS). Arbetssättet kan bäst förklaras som ett proaktivt sätt att identifiera risksituationer innan det inträffar en incident eller olycka. Fokus ligger på att förstå varför människor utsätter sig själva och andra för olika typer av risker.”

Vad sker efter att en potentiell risk identifierats?

”En del risker går att bygga bort genom skyddsanordningar eller förändringar i konstruktion. I andra fall handlar det om att skapa rutiner, få folk att förstå betydelsen av att följa dem och sedan träna, träna och åter träna.”

Vad har ni fokuserat på under 2008?

”Fokus har främst legat på fortsatt arbete med vårt BBS-program i kombination med riktade kampanjer och kontinuerlig träning. Att identifiera och bedöma risker ska vara en naturlig del av vardagen ombord

på våra fartyg. Vi har även skapat ett antal nyckeltal som hjälper oss mäta utvecklingen över tid.”

Under 2008 kapades över 35 fartyg av pirater. Vad gör NMM för att förhindra kapning?

”Våra fartyg har hittills varit förskonade från attacker. Blir man attackerad är det inte så mycket man kan göra. Däremot arbetar vi aktivt med informationsinhämtning och samarbetar med länder, myndigheter och andra rederier. Fartygen i riskområden har tät kontakt med varandra och i den mån det finns möjlighet till eskort använder vi oss av det.”



14 december kl 15:15

Säkerhetsövning ombord på Stena Performance

Strax efter klockan tre på eftermiddagen dånar *Stena Performance* larmsignal över hela fartyget. Brand i maskin!

Trots att kapten Igor Glad förvarnat om övningen fylls luften av spänning och samtliga ombord tar sig snabbt till sina respektive uppsamlingsplatser.

Dmitry Molchanov och Denis Samsonenko drar snabbt på sig silverfärgade räddningsdräkter och syrgasmasker och beger sig in mot branden med en slang. De går tätt efter varandra, och kommunikationen med räddningsledaren sker via walkie-talkie.

”Säkerhetsövningarna tas alltid på största allvar. Den gången det verkligen inträffar något gäller det att allt klaffar. I slutändan handlar det om att rädda liv och undvika skador på fartyg och miljö. Varje månad genomförs därför övningar för bl a brand, evakuering, läckage från tankarna, motorhaveri och akut sjukdom”, säger Igor Glad.

Som en fortsättning på övningen skall fartyget evakueras. I aktern sitter en livbåt av typ ”fritt-fall”. Inne i livbåten finns säten med säkerhets-

bälten och även proviant och annan utrustning. När larmet går tar besättningen på sig räddningsvästar och tar plats i livbåten.

Huvud och kropp spänns fast för att skydda mot den kraftiga stöten vid nedslaget mot vattnet. Genom upphängningsanordningen kan livbåten skjutas ut och dyka ner i vattnet. Den här gången avslutas dock övningen när alla intagit sina platser i livbåten. Kapten Glad är efteråt nöjd med övningen.

”Det märks att vi har tränat förut. Alla moment sitter som de ska. I en nödsituation hinner man inte tänka efter, utan då måste allt sitta i ryggraden. Det handlar om att nöta, nöta, nöta och aldrig tro att man är färdiglörd. När det verkligen gäller kan ett enda misstag få ödesdigra konsekvenser. Men av det jag såg idag och har sett tidigare känner jag mig trygg.”





Omfattande regelverk

Sjöfarten omgärdas av omfattande internationella regelverk för säkerhets- och miljöfrågor. Till de viktigaste hör de konventioner som utarbetats inom FN-organet IMO (International Maritime Organization). 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 (miljöskyddsmyndighe-

ten 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 klassningssällskapen. Dessutom har rederierna givetvis även egna interna kontrollsystem.

Utveckling mot mer miljöanpassade transporter

Inom sjöfartens samtliga områden bedrivs ett omfattande globalt arbete för att ytterligare öka säkerheten och minimera miljöpåverkan. Med fartygen i P-MAX-flottan har Concordia Maritime bidragit till att höja standarden.

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.

Att minska utsläppen av växthusgaser, liksom även svavel- och kväveoxider, hör till de högst prioriterade miljöfrågorna inom sjöfarten. Förbättringsarbetet pågår på flera olika plan och omfattar såväl teknisk utveckling som forskning kring nya typer av mer miljöanpassade bränslen. Svavel är svårt att rena i efterhand och det effektivaste sättet att värna om miljön är därför att använda en bunkerolja med lägre svavelhalt. Denna olja är avsevärt dyrare och för att skapa konkurrensneutralitet krävs överenskommer på regional eller global nivå.

Under 2008 beslutade FN-organet IMO (International Maritime Organization) om en stegvis sänkning av gränsvärdena för utsläpp av såväl svavel- som kväveoxid. De

mest omfattande sänkningarna kommer att ske inom svavelkontrollområdena (SECA) i Engelska Kanalen, Nordsjön och Östersjön, men även den globala sjöfarten kommer att behöva anpassa sig till bunkerolja med lägre svavelhalt än idag.

Även när det gäller utsläpp av ballastvatten väntas hårdare krav. Målet med den nya ballastvattenregleringen är att förhindra att levande organismer sprids från ett område till ett annat. Förflyttningen av organismer anses vara ett av de största hoten mot världshaven och ett av sjöfartens svåraste problem.

Mer miljöanpassad fartygsåtervinning

Sjöfartsindustrin har under de senaste åren vidtagit åtgärder för att minska påverkan på miljö och människa vid fartygsåtervinning av fartyg. Under 2008 togs ytterligare ett steg framåt genom MEPCs (Marine Environment Protection Committee) förslag om hårdare miljökrav på hela kedjan från fartygsdesign och konstruktion till drift och

återvinning. Till exempel ska allt material ombord klassificeras och hela skrotningsprocessen struktureras och certifieras. Något som Concordia Maritime gjort på sina byggen sedan det första P-MAX fartyget levererades 2005. *Stena Paris* var det första fartyget att certifieras med Det Norske Veritas "Green Passport".

Förslaget kommer tas upp för ratificering av medlemsländerna under våren 2009.

Concordia Maritimes 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 förbyggande arbete förhindra olyckor samt att minska mängden skadliga utsläpp till hav och luft.

Concordia Maritimes P-MAX-koncept utvecklades med målet att förena god transportekonomi med omsorg för människa och miljö. Fartygen hör till världens idag säkraste produkttankers.

Jacob Norrby är en av de tekniskt ansvariga för utvecklingen av P-MAX-konceptet.

Hur står sig P-MAX-flottan ur ett miljöperspektiv?
"Fartygen står sig mycket väl. Den största fördelen ur ett miljöperspektiv ligger i en lägre bränsleförbrukning i förhållande till den ökade transportförmågan. Skrovformen och det tudelade akterskeppet är optimerade för minimal energiåtgång."

Ett tankfartyg går i trafik i cirka 25 år.

Vad händer med fartyget sedan?

"De vanligaste är att de antingen återvinns eller används som flytande lager i ytterligare någon tid. När vi konstruerade P-MAX-fartygen lade vi stor kraft på att optimera fartygen ur ett livscykelperspektiv, alltså även efter att det tagits ur trafik. *Stena Paris* var till exempel det första nybyggnationen i världen att certifieras med Det Norske Veritas "Green Passport". Avsikten med systemet är att ha full kontroll på vilka material som finns i fartygen för att därigenom förenkla en miljöriktig återvinning."

Vad görs för att förbättra fartygens miljöprestanda ytterligare?

"Förbättringar och utvecklingsarbete sker fortlöpande på P-MAX-fartygen. På två av fartygen har vi t ex installerat en sk VTA-turbin (Variable Turbine Area). Turbinens uppgift är att reducera bränsleförbrukningen vid lågt effektuttag. Installationen var den första i världen för marin tillämpning med brännolja och testresultaten pekar på en bränsle-reducering på 2-4 procent."

Aktiens utveckling

Concordia Maritime bildades 1984 och dess B-aktie noterades samma år på Nasdaq OMX Stockholm. Under 2008 minskade aktiekursen med 45 procent.

Vid ingången av 2008 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 27,50 och vid utgången SEK 15,00, en nedgång med 45 procent. Nasdaq OMX Stockholms Nordiska index sjönk under samma period med 41 procent (OMX Nordic 40). Högsta betalkurs under året var SEK 30,10 och lägsta kurs var SEK 11,35. Concordia Maritimes börsvärde, det vill säga värdet av samtliga utestående aktier i Concordia Maritime, uppgick den 31 december 2008 till MSEK 656 (1 289).

Under 2008 har aktiens totalavkastning inklusive föreslagen utdelning om SEK 1,00, varit –41 procent. Under de senaste tio åren har den genomsnittliga totalavkastningen varit ca 19 procent per år.

Föreslagen utdelning 2008

För 2008 föreslår styrelsen en utdelning på SEK 1,00 (1,00) per aktie, vilket är ca 50 procent (76) av koncernens vinst efter skatt. Concordia Maritimes utdelningsandel historiskt sett framgår av tioårsöversikten på sidan 42–43.

Aktiens omsättning

Under 2008 omsattes 14,7 miljoner aktier (16,8) till ett sammanlagt värde av MSEK 302 (670), vilket motsvarar en omsättningshastighet på 20,5 procent (38,4). Den genomsnittliga handeln per börsdag var 59 471 aktier (67 293), eller MSEK 1,2 (2,7).

Aktiekapital

Vid utgången av 2008 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 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 2008 till 4 834 (4 963), vilket innebär en minskning med 2,6 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 procent av aktiekapitalet och 72,7

procent av rösterna. Näst största ägare är Fjärde AP-fonden som äger aktier motsvarande 5,6 procent av kapitalet och 3,2 procent av rösterna. Det utländska ägandet uppgick per den 31 december 2008 till 16,1 procent (25,1) av aktiekapitalet och 9,2 procent (14,3) av rösterna. Det sammanlagda institutionella ägandet uppgick till 11,4 procent (9,2). 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 2008 till SEK 41,21 (34,08).

Kortnamn och handelspost

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

IR-arbetet under året

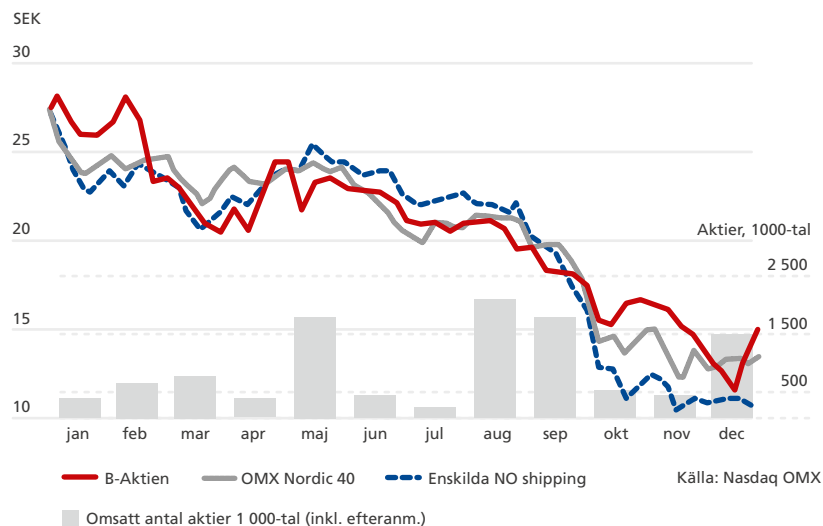
Concordia Maritime har som mål att genom tydlig information underlätta marknadens värdering av företaget. Under 2008 har företaget deltagit vid ett stort antal aktiesparträffar och kundträffar hos banker och intresseorganisationer. I samband med offentliggörandet av finansiella rapporter har Concordia Maritime arrangerat telefonkonferens, träffat analytiker och andra professionella aktörer, antingen fysiskt eller via telefonkonferenser. Concordia Maritime har också genomfört så kallade road shows i Sverige och utomlands.

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

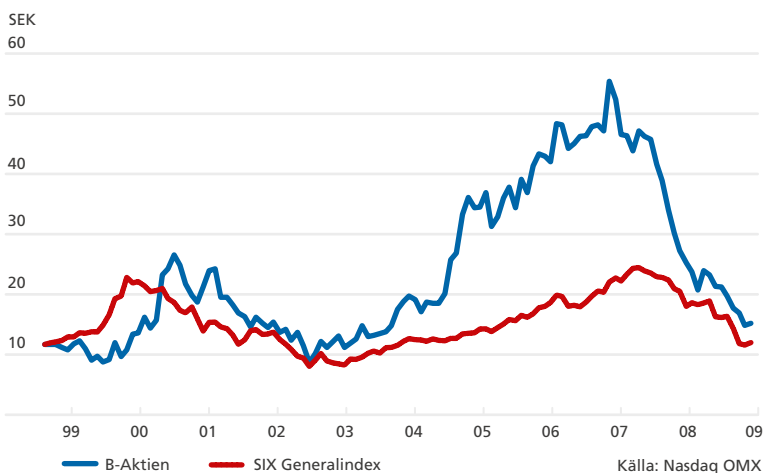
Aktiekurs och omsättning 2008



Pressmeddelanden under året

2008-11-06	Concordia Maritime utser HQ Bank till Likviditetsgarant
2008-10-23	Delårsrapport 1 januari–30 september 2008
2008-10-22	Inbjudan till telefonkonferens
2008-10-17	Concordia Maritime, Total och MAN Diesel in joint Energy Savings
2008-09-05	Avslutning av eget-kapital-säkring
2008-08-13	Delårsrapport 1 januari–30 juni 2008
2008-08-11	Inbjudan till telefonkonferens
2008-05-20	Concordia Maritime tecknar tidsutbetraktningskontrakt för tre nybyggda P-MAX-fartyg
2008-04-23	Pressinformation från årsstämma Concordia Maritime AB (publ)
2008-04-22	Delårsrapport Concordia Maritime 1 Januari–31 Mars 2008
2008-02-19	Bokslutskommuniké 1 januari–31 december 2007
2008-02-18	Inbjudan till telefonkonferens

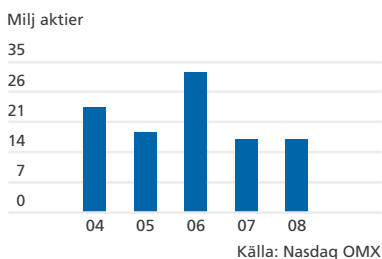
Concordia Maritimes aktiekurs 1999–2008



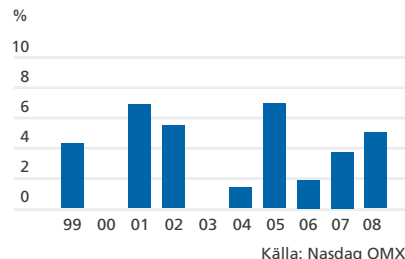
Utdelningspolicy

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 aktien

	2008 ¹⁾	2007 ¹⁾	2006 ¹⁾	2005 ¹⁾	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Utdelning, kr	1,00 ²⁾	1,00	1,00	1,00	3,00	0,50	—	0,60	1,10	—
Utdelning i % av resultat efter skatt	50 ³⁾	76	92	83	19	31	—	12	22	—
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	46,41	42,19	27,22
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,07	44,30	34,71	27,22
Börskurs på bokslutsdagen, kr	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50	11,00	16,00	21,50	11,80
Direktavkastning, % ⁴⁾	6,6 ³⁾	3,7	1,81	2,32	8,62	2,86	—	3,75	5,11	—
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	-40,74 ³⁾	-49,09	30,23	26,44	116,00	63,64	-31,25	-22,79	91,53	2,61
P/E tal inklusive fartygsförsäljningar	7,5	20,5	50,5	35,8	2,2	10,8	neg	3,3	4,8	neg
P/E tal exklusive fartygsförsäljningar	—	—	—	2 150,0	17,8	9	neg	3,3	5,2	—
Antal omsatta aktier per år, tusental	14 749	16 810	32 393	18 608	24 289	8 443	5 791	8 875	16 863	6 535
Omsättningshastighet, %	33	38	74	43	56	19	13	21	65	26
Börsvärde vid årets slut, MSEK	716	1 288	2 625	2 052	1 661	835	525	743	907	321
Antal aktieägare	4 834	4 963	5 942	6 209	6 081	5 431	5 542	5 215	5 551	5 268

1) Nyckeltalen för 2005, 2006, 2007 och 2008 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	16,1	9,2
Svenska ägare	83,8	90,8
varav		
Institutioner	11,4	6,5
Aktiefonder	0,8	0,5
Privatpersoner	71,7	83,9

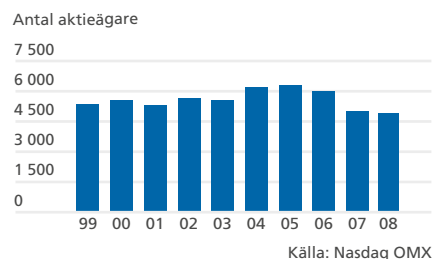
Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	77,8	87,4
De 25 största ägarna	83,8	90,8
De 100 största ägarna	88,4	93,4

Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena-koncernen	52,0	72,7
Fjärde AP-fonden	5,6	3,2
Odin fonder	4,4	2,5
DWS-Scudder fonder	3,8	2,2
Upland Securities AB	3,0	1,7
SEB	2,1	1,2
Andersson Stig	2,0	1,1
Apotekets pensions-stiftelse	1,8	1,0
Mariedals Lantbruk AB	1,7	1,0
F&C Asset Management Plc	1,4	0,8

Aktieägarutveckling 1999–2008



Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Aktier	Kapital %	Röster %
1–1 000	3 942	1 221 960	2,6	1,3
1 001–10 000	756	2 430 776	5,1	2,9
10 001–100 000	108	3 314 915	6,9	4,0
100 000–	28	40 762 147	85,4	91,8
Total	4 834	47 729 798	100	100

Risk- och känslighetsanalys

Det faktum att samtliga Concordia Maritimes fartyg är utkontrakterade på långa kontrakt bidrar i viss omfattning till att minska de risker som annars förknippas med sjöfart.

De risker Concordia Maritime är exponerat för kan övergripande delas in i fyra kategorier; företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

1. Företagsrisker

Med företagsrisker avses främst övergripande risker relaterade till själva styrningen och driften av bolaget.

A 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, allvarligt skada Concordia Maritimes varumärke. Sedan många år är bolaget 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 en olycka ändå skulle inträffa.

B 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 sam-

arbetet med ett flertal företag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetar Concordia Maritime aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter.

C Likviditet

En förutsättning för verksamhetens existens på kort och lång sikt är givetvis tillgången till kapital och möjlighet till finansiering. Det är inte minst viktigt i tider av finansiell oro och instabilitet att som bolaget ha nybyggnadsprogrammet fullt finansierat.

Ett av Concordia Maritimes övergripande mål har sedan bolaget grundades varit att säkerställa en sund ekonomi som möjliggör långsiktiga satsningar. Beslutet att kontraktera ut fartygen i flottan på långa kontrakt är en viktig del i detta. Därigenom säkerställs stabilitet i kassaflödena och en långsiktigt stark soliditet. I tider av finansiell och konjunkturell nedgång är detta en styrka, inte minst då det gör det möjligt att ta till vara på de affärsmöjligheter som kan uppstå. För Concordia Maritimes del bidrar här även en stark kassa och goda bankförbindelser positivt.

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att Concordia Maritime inte kan tillgodose behovet av nytt kapital. Till följd av krisen på finansmarknaden har denna risk ökat. Stabila kassaflöden, god disponibel likviditet, kortfristiga placeringar i främst företagsobligationer samt goda relationer till banker och andra potentiella kreditgivare gör dock risken för Concordia Maritimes del relativt begränsad.

De risker Concordia Maritime är exponerat för kan övergripande delas in i fyra kategorier.

1. Företagsrisker
2. Marknadsrelaterade risker
3. Operativa risker
4. Finansiella risker

2. Marknadsrelaterade risker

Med marknadsrelaterade 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.

A Konjunktur

Shipping är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olje- och kemikalieprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av en konjunkturedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden. Att skydda sig mot en långsiktig konjunkturedgång är svårt. Concordia Maritimes nuvarande position med långa kontrakt begränsar risken.

B Fraktrater

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. Faktumet att hela flottan för närvarande är utkontrakterad på lång sikt innebär att Concordia Maritimes känslighet för förändringar i fraktraterna är begränsad.

C Oljepris

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

D Politisk risk

Bolaget 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 relate-

rade till att skattepolitiska förändringar skulle påverka konkurrenssituationen. 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.

E Krig och 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.

3. Operativa risker

Med operativa risker avses här främst risker relaterade till styrningen av den operativa verksamheten.

A 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 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 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).

B 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 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.

C Ökade personalkostnader

De senaste årens starka konjunktur i kombination med ett minskat antal sökande till sjöfartsutbildningar, har under senare år lett till ökad konkurrens om kompetent sjöpersonal. Som en direkt konsekvens har lönerna stigit avsevärt och kostnaden för personal är idag en av de största utmaningarna att hantera för många rederier. För att kunna rekrytera de bästa besättningarna krävs ett gott rykte på marknaden. Concordia Maritime strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare som tar hand om sina medarbetare. Lön och andra former av ekonomiska incitament är självklart viktiga delar i detta arbete, men även en positiv arbetsmiljö och möjligheten till långsiktig sysselsättning är av avgörande betydelse.

4. Kreditrisker

Kreditriskerna utgör en väsentlig del av de finansiella risker som Concordia Maritime är exponerad mot. Risken här utgörs till största delen av motpartsrisker; gentemot kunder såväl som varv och andra underleverantörer och samarbetspartners. Övriga finansiella risker redovisas i not 20 på sid 70.

Förändring i riskmiljön under 2008

Den största förändringen i riskmiljön under 2008 gäller risker relaterade till konjunktur, fraktrater, oljepris samt kreditrisker relaterade till motparter. Samtliga dessa risker har till följd av det konjunkturella läget ökat i sannolikhet.

A Motpartrisker – 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 2008 var tio av de totalt fjorton fartygen i flottan utkontrakterade på mellan två och nio år. Resterande fyra fartyg kommer att levereras under 2009 och 2010 (se graf på sidan 5). Även dessa är dock redan utkontrakterade på mellan tre och fem år.

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 och finansiellt starka energibolag, en operationell och finansiell stabilitet under den period avtalen täcker.

B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

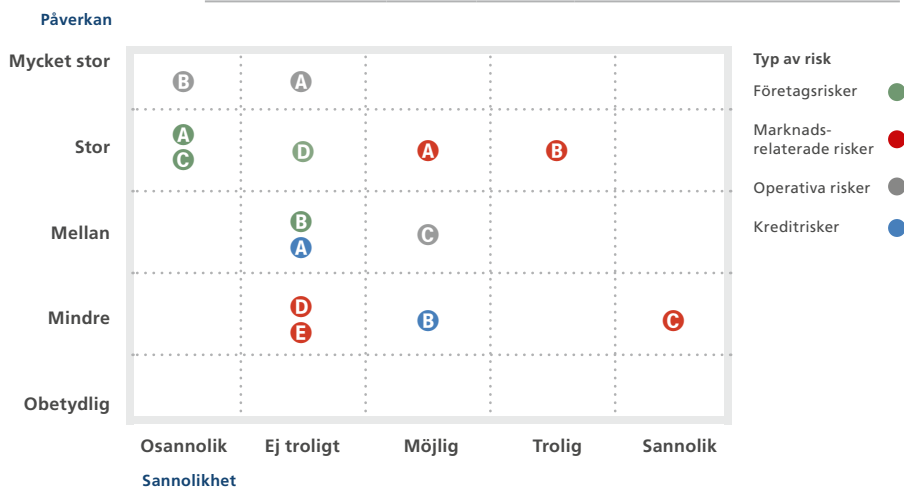
När det gäller motpartrisker relaterade till underleverantörer och samarbetspartners utgörs den största risken i att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid.

Concordia Maritime försöker på olika sätt skydda sig mot dessa typer av risker. Vid kontraktering av varv i samband med nybyggnationsprojekt vägs, utöver pris, även faktorer som långsiktighet och finansiell ställning stor roll. Därutöver finns även avtal om bankgarantier i de fall det aktuella varvet skulle hamna i ekonomiska problem eller gå i konkurs. I alla kontrakt finns dessutom klausuler om straffavgifter utifall ett projekt skulle försenas.

Finansiella risker

De finansiella riskerna, huvudsakligen relaterade till valuta och räntor, finns beskrivna i not 20 på sidan 70, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

	Typ av risk	Påverkan (1–5)	Sannolikhet (1–5)	Riskstrategi
1. Företagsrisker	A Varumärke	4	1	Kvalitet i alla led. Långtgående preventivt arbete. Ledande inom säkerhet.
	B Medarbetare	3	2	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären
	C Likviditet	4	1	Stabila kassaflöden genom långa kontrakt. Goda bankförbindelser.
	D Finansieringsrisk	4	2	Stabila kassaflöden, hög disponibel likviditet, hög soliditet och goda bankförbindelser.
2. Marknadsrelaterade risker	A Konjunktur	4	3	Kundrelationer i hög utsträckning baserade på långa kontrakt.
	B Fraktrater	4	4	Kundrelationer i hög utsträckning baserade på långa kontrakt.
	C Oljepris	2	5	Kunden står för kostnaden för bunkeroljan.
	D Politisk risk	2	2	I marknadens framkant vad gäller säkerhets- och miljöarbete.
	E Krig och oroligheter	2	2	Vald kontraktsstrategi i kombination med kontinuerlig omvärldsbevakning.
3. Operativa risker	A Fartygsdrift och försäkringsfrågor	5	2	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Miljö	5	1	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
	C Ökade personal kostnader	3	3	Ekonomiska incitament i kombination med en positiv arbetsmiljö och möjlighet till långsiktig sysselsättning.
4. Kreditrisker	A Motpartrisker – kund	3	2	Finansiellt stabila kunder. Nära och långsiktiga samarbeten.
	B Motpartrisker – varv och samarbetspartners	2	3	Finansiellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.



10 år i sammandrag

	2008	2007	2006	2005	2004
Resultatposter, MSEK					
Nettoomsättning	560,0	457,2	381,2	254,0	354,0
Rörelsens kostnader	-473,6	423,2	376,5	312,0	271,2
Rörelseresultat	86,4	34,0	4,7	-1,8	729,4
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	56,2	646,6
EBITDA	162,6	91,5	38,7	-1,3	795,5
Resultat efter finansiella poster	78,1	48,0	52,5	42,7	740,2
Resultat efter skatt	95,8	62,9	51,9	57,2	740,2
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	203,2	121,11	100,0	20,4	136,2
Investeringar	301,3	838,6	767,2	492,8	86,3
Balansposter, MSEK					
Fartyg	2 059,6	1 769,6	1 048,7	304,2	32,5
(Antal fartyg)	7 ²⁾	7 ²⁾	4	1	1
Fartyg under byggnad	536,3	158,3	222,3	384,7	128,0
(Antal fartyg)	4	4	7	6	7
Likvida medel	31,3	55,6	30,2	280,4	1 123,4
Kortfristiga placeringar	283,6	397,1	517,6	559,1	130,7
Övriga tillgångar	575,7	429,6	413,7	368,9	313,4
Räntebärande skulder	1 369,2	1 073,0	506,2	0,0	0,0
Övriga skulder och avsättningar	150,3	110,7	99,3	126,4	111,2
Eget kapital	1 967,0	1 626,5	1 627,0	1 770,9	1 616,8
Balansomslutning	3 486,5	2 810,2	2 232,5	1 897,3	1 728,0
Nyckeltal, %					
Soliditet	56	58	73	93	94
Räntabilitet på totalt kapital	3	4	4	5	47
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3	4	5	6	49
Räntabilitet på eget kapital	5	3	3	3	56
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	2,01	1,32	1,09	1,20	15,51
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	1,18	13,55
Kassaflöde ¹⁾	4,26	2,54	2,10	0,43	2,85
Eget kapital	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87
Eget kapital/börsvärde	2,75	1,26	0,62	0,86	0,97
Börskurs på bokslutsdagen	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80
Utdelning ³⁾	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	49,82	75,88	91,96	83,44	19,34
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	7,5	20,5	50,5	35,8	2,2
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	—	—	—	2 150,0	17,8
Antal aktieägare	4 834	4 963	5 942	6 209	6 081

1) Fartygsförsäljningar ingår ej

2) Sex helägda fartyg och två fartyg där koncernens andel är 50 procent

3) För 2008 anges föreslagen utdelning

Jämförelsetal 1999–2003 är ej omräknade enligt IFRS.

2003	2002	2001	2000	1999
649,7	768,6	1 334,6	1 327,6	773,6
575,7	877,9	1 043,6	1 098,2	817,7
58,9	-98,2	292,5	246,0	-44,1
-15,1	11,1	1,5	16,6	—
177,5	89,5	454,4	382,9	57,1
35,1	-142,4	251,9	227,7	-72,0
77,1	-148,9	231,3	207,3	-62,5
150,5	40,0	392,1	337,2	15,9
61,6	—	513,6	351,1	295,7
1 223,9	1 907,0	2 544,3	1 073,3	1 121,3
4	6	9	9	10
55,4	—	—	1 001,8	573,7
6	—	—	2	2
40,3	115,2	263,0	81,0	16,2
—	—	—	—	—
87,8	216,7	343,0	338,4	180,1
300,7	926,6	1 261,7	938,5	953,4
80,2	159,3	295,4	352,8	232,2
1 026,5	1 153,0	1 593,2	1 203,2	705,7
1 407,4	2 238,9	3 150,3	2 494,5	1 891,3
73	51	51	48	38
3	-4	11	12	-2
3	-4	12	14	-2
7	-11	16	21	-8
1,62	-3,12	4,85	4,47	-0,96
-0,32	0,23	0,03	4,11	—
3,15	0,84	8,21	7,14	0,68
21,51	24,16	33,62	26,67	20,03
1,22	2,20	2,10	1,24	1,70
17,50	11,00	16,00	21,50	11,80
0,50	—	0,60	1,10	—
30,95	0,00	12,04	22,39	0,00
10,8	neg	3,3	4,8	neg
9	neg	3,3	5,2	—
5 431	5 542	5 215	5 551	5 268

Den nya flottan tar form

Utvecklingen avseende omsättning, kostnadsbild samt resultat de senaste åren är en följd av Concordia Maritimes strategiska skifte från råoljetransporter till produkt-tank, 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 56 procent vid utgången av 2008. Sedan nybyggnadsprogrammet startade 2003 har Concordia Maritime investerat MSEK 2 545,9 i den nya flottan. Viktiga resultatmått så som EBITDA förväntas öka i takt med att flottan växer.

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 betalad skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar).

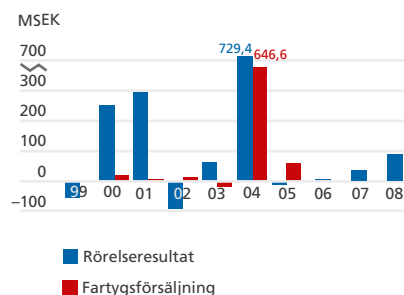
P/E-tal Börskurs på bokslutsdagen i relation till vinst per aktie efter skatt.

Nyckeltal

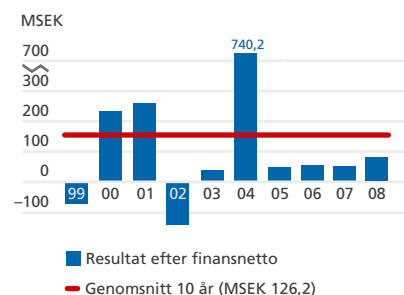
Antal aktieägare



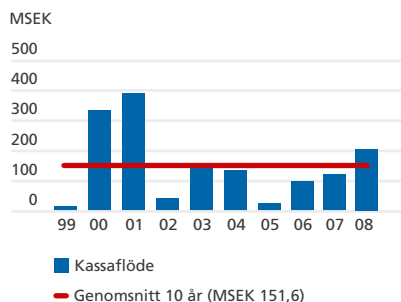
Rörelseresultat



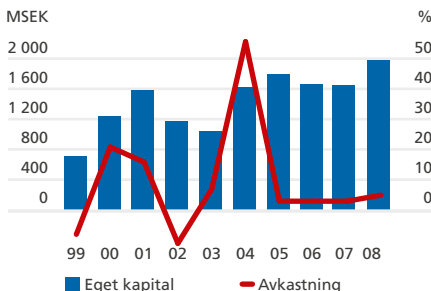
Resultat efter finansnetto



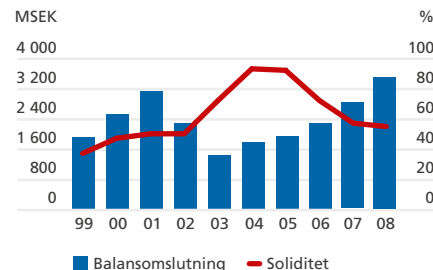
Kassaflöden från rörelsen



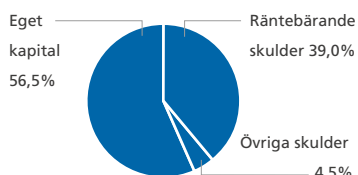
Avkastning på eget kapital



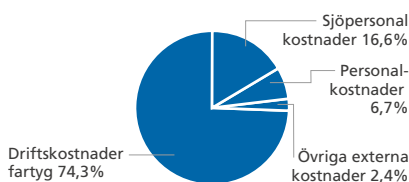
Soliditet



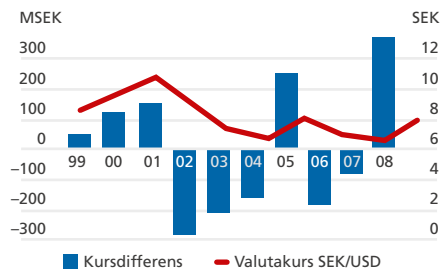
Eget kapital och skulder



Rörelsekostnader



Kursdifferens mot eget kapital



För definitioner se sid 43.

Ekonomisk redovisning

Förvaltningsberättelse	46
KONCERNEN	
Resultaträkning	50
Balansräkning	51
Förändring i eget kapital	52
Kassaflödesanalys	53
MODERBOLAGET	
Resultaträkning	54
Balansräkning	55
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	56
Förändring i eget kapital	56
Kassaflödesanalys	57
Noter	58
Revisionsberättelse	79
Bolagsstyrning	80
Styrelse	86
Årsstämma och informationstillfällen	88
Företagsledning	88
Ordlista och adresser	89



FAKTA Plimsollmärke

Plimsollmärket är ett lastmärke som indikerar ett fartygs lastkapacitet under olika omständigheter. Både maximal nerlastning och minsta fribord markeras i förhållande till vattnets densitet och olika årstider.

Grunden till märket skapades av den brittiske parlamentsledamoten Samuel Plimsoll som såg hur överlastade fartyg gav sig ut med en enda avsikt; att sjunka så

snabbt som möjligt och inkassera försäkringspengar till sina redare.

Det brittiska parlamentet antog år 1875 den lag som gjorde lastmärket obligatoriskt på alla fartyg. Plimsollmärket har sedan spridits världen över och 1930 blev märket internationellt.

Källa: Wikipedia

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2008. 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

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.

Segmentet redovisar ett EBITDA för 2008 uppgående till MUS\$ 28,7 (23,1).

Stortank/VLCC

Inom stortanksegmentet är Concordia Maritime verksamt 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.

Segmentet redovisar ett EBITDA för 2008 uppgående till MUS\$ -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 levereras under 2010. Torbjörn Rapp utsågs i början av 2008 till chef för platskontoret i Split.

Fraktmarknadens utveckling

Första kvartalet

Produkttankmarknaden

Fraktraterna under det första kvartalet låg på nivåer runt USD 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 tidsutbefraktningens marknad, där ett tre-årigt 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 bland annat 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 världs-ekonomin 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 tidsutbefraktningmarknaden gå ner och ett tre-årskontrakt noterades till cirka USD 20 000 per dag.

Som genomsnitt för året låg fraktraterna för ett produkttankfartyg av MR-typ i linje med 2007, cirka USD 23 000 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. Genomsnittligt låg 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 standard-tonnage. Externa skeppsmäklares värderingar ligger i spannet MUSD 50–60 för en P-MAX. Observera att fartygsvärderingar baseras på omedelbar leverans för den öppna marknaden (spot-marknad).

Resultat och ställning

Omsättningen för helåret 2008 uppgick till MSEK 560,0 (457,2). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 78,1 (48,0). 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).

Värdepapper, kortfristiga placeringar och investeringar

General Maritime

Under 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 aktiekurs på balansdagen 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 placerats 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 IFRS 7 och IAS 39 har bolaget valt att omklassificera obligationsinnehaven till kategorin "hålls till förfall". Omklassificeringen har skett per den 1 oktober 2008. Övriga innehav (primärt fonder) värderas till marknadsvärde vid varje bokslutstillfälle och ackumulerad resultateffekt uppgår för året till MSEK –28,5 (–7,4).

Investeringar

Investeringarna har under 2008 varit MSEK 301,3 (838,6) och avser förskottsbetalningar samt projektkostnader för fartyg i beställning.

Likviditet och finansiering

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).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämman beslut. Något särskilt arvode utgår ej för kommittéarbete. 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 återspeglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland annat på företagets utveckling och uppfyllandet av till exempel 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, till exempel tjänstebil, skall vara konkurrenskraftiga på den lokala marknaden.

För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden tre till 12 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 1 miljard USD. 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-försäk-

ringen (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 oljeskadestiftningen (Oil Pollution Act, OPA 90).

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

Tanksjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olje- och kemikalieprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av en konjunkturnedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på terminsmarknaden.

Att skydda sig mot en långsiktig konjunkturnedgång är svårt. Concordia Maritime strävar efter att begränsa risken genom att basera verksamheten delvis på långa kontrakt. Omfattningen av långa kontrakt kan variera över tiden.

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 långa perioder är dock Concordia Maritimes känslighet för förändringar i fraktraterna på 3–5 års sikt relativt begränsad.

Concordia Maritime har nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befraktnings-, operations-, bemannings- och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes absoluta styrkor gentemot konkurrenter. Även om relationen är behäftad med en viss risk då viktiga tjänster köps från endast en leverantör. Concordia Maritime och Stena-koncernen är även till viss grad sammankopplade 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 den dagliga verksamheten. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan en hög säkerhetsstandard upprätthållas och havsmiljön skyddas på ett bra sätt.

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 effektivare 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.

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.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Concordia Maritimes flotta består av sex P-MAX-fartyg, två V-MAX-fartyg samt två panamax-fartyg. Under 2009 beräknas två nybyggda P-MAX fartyg levereras. Marknadsförväntningarna för 2009 är en fortsatt vikande tankmarknad i och med bl a den globala flottans tillväxt. Genomsnittliga fraktnivåer förväntas vara lägre än 2008. Som tidigare kommunicerats beräknas ett resultat före skatt uppgående till ca MUSD 8 eller ca USD 0,17 per aktie. Omräknat till SEK 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 resultat

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 80,2 disponeras enligt följande:

MSEK	2008	2007	2006
Utdelning (47 729 798 aktier x 1,00 SEK per aktie)	47,7 ¹⁾	47,7	47,7
Balanseras i ny räkning	32,5	71,2	102,1
Summa	80,2	118,9	149,8

1) föreslagen utdelning

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	2008	2007
Nettoomsättning	2, 3, 21	560,0	457,2
Summa intäkter		560,0	457,2
Driftskostnader fartyg	21	–295,2	–282,2
Sjöpersonalkostnader		–65,8	–42,5
Övriga externa kostnader	5	–26,8	–31,0
Personalkostnader	4, 16	–9,6	–10,0
Planenliga avskrivningar	8	–76,2	–57,5
Summa rörelsekostnader	9	–473,6	–423,2
Rörelseresultat	2, 3, 5, 24	86,4	34,0
Finansiella intäkter		59,2	66,2
Finansiella kostnader		–67,5	–52,2
Finansnetto	6	–8,3	14,0
Resultat före skatt		78,1	48,0
Skatt	7	17,7	14,9
Årets resultat		95,8	62,9
Resultat per aktie	14	2,01	1,32

Balansräkning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2008	2007
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	9, 22		
Fartyg	8	2 059,6	1 769,6
Fartyg under byggnation	8	536,3	158,3
Inventarier	8	0,1	0,1
Finansiella placeringar	10, 20	454,8	218,5
Långfristiga fordringar	11	5,6	7,7
Uppskjutna skattefordringar	7	49,7	
Summa anläggningstillgångar		3 106,1	2 154,2
Övriga kortfristiga fordringar	11	21,2	156,8
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	44,3	46,5
Kortfristiga placeringar	10, 20	283,6	397,1
Likvida medel	13	31,3	55,6
Summa omsättningstillgångar		380,4	656,0
Summa tillgångar		3 486,5	2 810,2
Eget kapital			
Aktiekapital		381,8	381,8
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9
Reserver		171,6	-120,8
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1 351,7	1 303,6
Summa eget kapital		1 967,0	1 626,5
Skulder			
Långfristiga skulder	9, 15, 20		
Skulder till kreditinstitut		1 349,8	1 063,1
Övriga långfristiga skulder	18	5,6	7,7
Övriga avsättningar	17		6,1
Uppskjutna skatteskulder	7	11,5	18,9
Summa långfristiga skulder		1 366,9	1 095,8
Kortfristiga räntebärande skulder	9, 15, 20		
Skulder till kreditinstitut		19,4	10,0
Leverantörsskulder		1,1	
Övriga skulder	18	31,9	8,9
Avsättningar	17	17,8	9,5
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	82,4	59,5
Summa kortfristiga skulder		152,6	87,9
Summa skulder		1 519,5	1 183,7
Summa eget kapital och skulder		3 486,5	2 810,2

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 2008-01-01	381,8	61,9	-231,7	21,0	89,9	1 303,6	1 626,5
Årets förändring av omräkningsreserv			320,1	4,6	7,4		332,1
Skatt hänförlig till säkring			40,7				40,7
Årets förändring					-80,4		-80,4
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital, exkl transaktioner med bolagets ägare							
			360,8	4,6	-73,0		292,4
Årets resultat						95,8	95,8
Summa förmögenhetsförändringar, exkl transaktioner med bolagets ägare							
			360,8	4,6	-73,0	95,8	388,2
Utdelningar						-47,7	-47,7
Utgående eget kapital 2008-12-31	381,8	61,9	129,1	25,6	16,9	1 351,7	1 967,0

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	2008	2007
	26		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		78,1	48,0
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		125,1	75,0
Betald inkomstskatt			
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		203,2	123,0
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (–)/Minskning (+) av rörelsefordringar		52,6	26,1
Ökning (+)/Minskning (–) av rörelseskulder		11,8	11,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten		267,6	160,6
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–301,3	–838,6
Förvärv av finansiella tillgångar		–52,2	
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		25,2	81,1
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–328,3	–757,5
Finansieringsverksamheten			
Upptagning av lån		128,4	694,1
Amortering av lån		–48,8	–69,6
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		–47,7	–47,7
Övrig finansiering		10,8	35,6
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		42,7	612,4
Årets kassaflöde		–18,0	15,5
Likvida medel vid årets början		55,6	30,2
Valutakursdifferens i likvida medel		–6,3	9,9
Likvida medel vid årets slut		31,3	55,6

Resultaträkning för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2008	2007
Nettoomsättning	2, 3	50,3	51,7
Bruttoresultat		50,3	51,7
Driftskostnader fartyg		-12,4	-16,1
Sjöpersonalkostnader		-14,6	-14,7
Övriga externa kostnader		-15,1	-13,5
Personalkostnader	4,16	-7,8	-9,0
Planenliga avskrivningar	8	-18,6	-18,5
Rörelseresultat	4, 5, 24	-18,2	-20,1
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från andelar i koncernföretag		163,7	
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		2,6	
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		11,3	104,2
Räntekostnader och liknande resultatposter		-206,6	-55,5
Resultat efter finansiella poster	6	-47,2	28,6
Resultat före skatt		-47,2	28,6
Skatt	7	55,7	-8,9
Årets resultat		8,5	19,7

Balansräkning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2008	2007
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	22		
Materiella anläggningstillgångar	8	415,1	433,8
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	25	745,8	754,2
Andra långfristiga värdepappersinnehav	20	28,5	
Andra långfristiga fordringar	11	5,6	7,7
Uppskjuten skattefordran	7	46,3	
Summa finansiella anläggningstillgångar		826,2	761,9
Summa anläggningstillgångar		1 241,3	1 195,7
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar koncernföretag		164,6	
Övriga fordringar	11	2,1	40,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	4,1	3,6
Summa kortfristiga fordringar		170,8	43,6
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	20	30,1	61,6
Summa kortfristiga placeringar		30,1	61,6
Kassa och bank	26	322,1	271,5
Summa omsättningstillgångar		523,0	376,7
Summa tillgångar		1 764,3	1 572,4
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital	14	381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		71,7	99,2
Årets resultat		8,5	19,7
Summa eget kapital		600,3	639,0
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	15, 20	1 087,1	836,4
Övriga skulder	18	5,6	7,7
Uppskjuten skatteskuld	7		9,2
Summa långfristiga skulder		1 092,7	853,3
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	20	29,3	34,4
Leverantörsskulder		1,1	
Skulder till koncernföretag			30,7
Övriga skulder		17,7	1,9
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	23,2	13,1
Summa kortfristiga skulder		71,3	80,1
Summa eget kapital och skulder		1 764,3	1 572,4

Ställda säkerheter och eventualförpliktelser för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2008	2007
Ställda säkerheter	23	312,8	257,3
Eventualförpliktelser	23	189,5	352,4

Sammandrag avseende förändringar i moderbolagets eget kapital

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktiekapital	Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2008-01-01	381,8	138,3	99,2	19,7	639,0
Föregående års resultat			19,7	-19,7	0,0
Årets resultat				8,5	8,5
Lämnat koncernbidrag			0,7		0,7
Skatt på lämnat koncernbidrag			-0,2		-0,2
Utdelningar			-47,7		-47,7
Utgående eget kapital 2008-12-31	381,8	138,3	71,7	8,5	600,3

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktiekapital	Reservfond	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	0,0
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	2008	2007
	26		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		-47,2	28,6
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		44,9	-22,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-2,3	6,3
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		45,0	-11,2
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-20,6	-189,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten		22,1	-194,6
Investeringsverksamheten			
Investeringar i fartyg		-1,3	
Avyttring av finansiella tillgångar		19,5	
Förvärv av finansiella tillgångar		-20,1	
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1,9	0,0
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		121,8	517,3
Amortering av lån		-43,7	-62,1
Utbetald utdelning		-47,7	-47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		30,4	407,5
Årets kassaflöde		50,6	213
Likvida medel vid årets början		271,5	58,5
Likvida medel vid årets slut		322,1	271,5

Noter till de finansiella rapporterna

1 Redovisningsprinciper

(a) Överensstämmelse med normgivning och lag

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med 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 Rådet för finansiell rapportering rekommenderat RFR 1.1 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 föranleds av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskäl.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 11 mars 2009. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 28 april 2009.

(b) Föresättningar 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 innehas för försäljning redovisas till det lägsta av det tidigare redovisade värdet och det verkliga värdet efter avdrag för försäljningskostnader.

Att upprätta 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) Omklassificering

I enlighet med ändringarna i IAS 39 och IFRS 7 har bolaget under året valt att omklassificera obligationsinnehaven från handelslagret till investeringar som hålls till förfall. Omklassificeringen genomfördes den 1 oktober 2008 då marknadsvärdet på obligationsportföljen var MUSD 52,6 (varav moderbolaget MUSD 3,6). Fram till denna tidpunkt redovisades värdeförändringar mot resultaträkning. Vid årets utgång har samma obligationsportfölj (utan förändringar i innehavet) ett marknadsvärde om MUSD 47,1 (varav moderbolaget MUSD 2,4). Sålunda skulle ytterligare MUSD –5,5 (varav moderbolaget MUSD –1,2) redovisats i resultaträkningen om inte omklassificering gjorts. Obligationsportföljens nominella värde uppgår per 2008-12-31 till MUSD 54,1 (varav moderbolaget MUSD 4,0).

(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.

Ändringar 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 fastställandet av de belopp som rapporteras. Den ändrade IAS 1 skall tillämpas på räkenskapsår som inleds den 1 januari 2009 eller senare.

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.

Ändringar i IAS 27 Cost of an Investment in a subsidiary, jointly controlled entity or associate. Tillämpas på räkenskapsår som inleds den 1 januari 2009 eller senare. Ändringarna berör bland annat redovisning av utdelningar som erhålls från dotterbolag, intresseföretag och joint venture-företag samt hur bildandet av ett nytt moderbolag redovisas. Ändringen skall tillämpas på räkenskapsår som inleds den 1 januari 2009 eller senare.

(d) Segmentsrapportering

Ett segment är en redovisningsmässigt identifierbar del av koncernen som antingen tillhandahåller produkter eller tjänster (rörelsegränar), 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 indirekt 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 bestämmandeinflytandet upphör.

(ii) Joint ventures

Joint ventures är redovisningsmässigt de företag för vilka koncernen genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmandeinflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen. I koncernredovisningen konsolideras innehav i joint ventures enligt klyvningsmetoden. Klyvningsmetoden 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. Klyvningsmetoden tillämpas från den tidpunkt då det gemensamma bestämmandeinflytandet erhålls och fram till den tidpunkt då det gemensamma bestämmandeinflytandet 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 tidsbefraktningsintäkter 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. Tidsbefraktningsintäkter 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 befraktaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt basis företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknads- och befraktarens 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 leasing*

Tidsbefraktningssavtal klassificeras som operationell leasing. Vid tidsbefraktning bibehåller fartygsägaren normalt alla risker, till exempel vid haveri och stillestånd. Fartygsägaren står normalt för drift och bemanning. Hyrestagaren har normalt inga åtaganden när tidsbefraktningssavtalen 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, orealiserade 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 fastställts.

(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 balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har preterat 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 förvärvat eller avyttrar noterade värdepapper då tillämpas likviditets redovisning.

Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid marknad. I andra fall motsvaras verkligt värde av diskonterade kassaflöden. Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker till exempel 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 ackumulerad 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

Här ingår finansiella tillgångar som innehas för handel. 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. I enlighet med de tillägg som genomfördes i oktober 2008 i IFRS 7 och IAS 39 har bolaget omklassificerat sina obligationsinnehav till denna kategori från "Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen".

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 under rubriken "Fond för verkligt värde". Enligt huvudregel skall noterade innehav värderas till aktiekurs på balansdagen, men under 2008 var handeln i Arlington Tankers starkt begränsad. Detta medför att innehavet värderats enligt alternativ metod basis framtida förväntade kassaflöden. 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 hålles 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 värdeförändringar 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 anskaffningstidpunkten 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 swapar 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 de inte är närrelaterade till värdekontrakten. 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. Vinster och förluster avseende säkringar redovisas i resultaträkningen vid samma tidpunkt som vinster 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 till exempel 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 till exempel 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 ränteutäkt 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 i 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 elimineras 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 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.

(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 planerliga 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 tillskaps läggs utgiften till anskaffningsvärdet. Eventuella oavskrivna redovisade värden på utbytta komponenter, eller delar av komponenter, uträngöras 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	2–5 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 årsstämman 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 med 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 skattepliktigt 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 Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2.1 Redovisning för juridisk person. RFR 2.1 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 tjänsteuppgifter

I moderbolaget resultatredovisas tjänsteuppgifter enligt ÅRL 2 kap 4 § när tjänsten är färdigställd. Intill dess redovisas pågående arbeten för annans räkning avseende tjänsteuppgifter 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 Rådet för finansiell rapportering (UFR 2). 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

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter särredovisas inte i moderbolagets resultat- och balansräkning då moderbolaget följer ÅRLs uppställningsform för resultat- och balansräkning. Information om anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter lämnas istället som not. Vidare sker avskrivning i enlighet med årsredovisningslagen.

2 Segmentsrapportering

Segmentsrapportering upprättas för koncernens rörelsegränar (Produkttank och Stortank/VLCC) och geografiska områden (Amerika, Frankrike och Övrigt). Koncernens interna rapporteringssystem är uppbyggt utifrån uppföljning av avkastningen på koncernens olika befракningstjänster 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 eller övriga tillgångar eller skulder som ej är direkt hänförliga till ett specifikt segment. I segmentens 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 tre geografiska områden: Amerika, Frankrike 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.

Intäkter per väsentligt intäktslag

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2008	2007	2008	2007
Nettoomsättning:				
Tidsbefraktningsintäkter	560,0	457,2	50,3	51,7
Summa	560,0	457,2	50,3	51,7

Rörelsegränar

Koncernen	Produkttank		Stortank/VLCC		Koncernen	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Intäkter	352,3	275,6	207,7	181,6	560,0	457,2
Fartygsförsäljningar						
Totala intäkter	352,3	275,6	207,7	181,6	560,0	457,2
Rörelseresultat per rörelsegrän	114,2	85,7	-17,2	-40,7	97,0	45,0
Ofördelade kostnader					-10,6	-11,0
Rörelseresultat					86,4	34,0
Finansnetto					-8,3	14,0
Årets skattekostnad					17,7	14,9
Årets resultat					95,8	62,9
Tillgångar	3 091,0	1 913,0	278,5	272,1	3 369,5	2 185,2
Ofördelade tillgångar					117,0	625,0
Summa tillgångar					3 486,5	2 810,2
Skulder	1 392,2	1 109,5	44,3	27,5	1 436,5	1 137,0
Ofördelade skulder					83,0	46,7
Summa skulder					1 519,5	1 183,7
Investeringar	301,3	834,7		3,9	301,3	838,6
Avskrivningar	74,9	56,5	1,3	1,0	76,2	57,5
EBIDTA före administrationskostnader (kassaflödesmått)	189,1	156,0	-15,9	-37,3		

3 Intäkternas fördelning

Geografiska områden

Koncernen	Amerika		Frankrike		Övrigt	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Intäkter	125,3	208,9	143,5		291,2	248,3

Moderbolagets intäkter är hänförliga till Övrigt.

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen	2008	2007
Löner och ersättningar m m	59,2	40,4
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	1,3	1,3
Sociala avgifter	2,8	2,9
	63,3	44,6

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2008	Varav män	2007	Varav män
Sverige	2	100%	2	100%
Totalt moderbolaget	2	100%	2	100%
Dotterföretag				
Schweiz	2	0%	2	50%
Bermuda	1	100%	1	100%
Totalt i dotterföretag	3	33%	3	
Ombordanställda	170	100%	161	100%
Koncernen totalt	175	99%	166	99%

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

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2008 Andel kvinnor	2007 Andel kvinnor
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	33%	25%

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2008	2007	2008	2007
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,5	1,1	0,8	0,5
Andra uppdrag	0,3	0,1	0,1	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.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2008		2007	
Moderbolaget	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	5,2	3,7	5,7	3,8
(varav pensionskostnad)		1,0 ¹⁾		1,1 ¹⁾

1) Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1 003 (1 104) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD.

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

	2008		2007	
	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	5,7		6,2	
Dotterbolag: Schweiz	1,4	0,3	4,0	0,1
Dotterbolag: Bermuda	0,1		0,1	
Ombordanställda		51,7		32,0
Koncernen totalt	7,2	52,0	10,3	32,1
(varav styrelsearvoden)	(1,9)		(1,8)	

För vidare information se not 16.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2008	2007
Ränteutgifter på banktillgodoavanden	5,1	2,3
Ränteutgifter på finansiella tillgångar som hålles till förfall	31,1	
Ränteutgifter på finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde		39,7
Utdelning på finansiella tillgångar som kan säljas	23,0	24,2
Finansiella intäkter	59,2	66,2
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde	38,4	38,5
Övriga finansiella kostnader	0,6	0,4
Nettoförlust vid avyttring av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde	1,1	0,1
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	27,4	13,0
Netto valutakursförändringar		0,2
Finansiella kostnader	67,5	52,2
Finansnetto	-8,3	14,0
	Resultat från andelar i koncernföretag	
	2008	2007
Moderbolaget, MSEK		
Utdelning från koncernbolag	172,1	0
Nedskrivning av andelar i koncernföretag	-8,4	0
Totalt	163,7	0

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteutgifter och liknande resultatposter	
	2008	2007	2008	2007
Ränteutgifter, övriga			11,0	1,7
Ränteutgifter på finansiella tillgångar som hålles till förfall	2,5			
Ränteutgifter på finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde				2,8
Utdelning från finansiella tillgångar värderat till verkligt värde			0,3	
Nettoresultat vid avyttring av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde	0,1			
Netto valutakursförändringar				99,7
	2,6		11,3	104,2

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2008	2007
Räntekostnader, koncernföretag		3,5
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde	52,1	51,5
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	7,3	0,5
Nettoresultat vid avyttring av finansiella netto valutakursförändringar	147,2	
	206,6	55,5

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2008	2007
Aktuell skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]	-0,1	0,1
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-0,6	-20,7
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	62,8	11,7
Skatt som redovisas mot eget kapital	-40,7	23,8
Effekt av ändrad skattesats	-3,7	
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	17,7	14,9
	Moderbolaget, MSEK	
	2008	2007
Uppskjuten skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]		
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	59,4	11,7
Uppskjuten skattekostnad till följd av överavskrivning		-20,6
Effekt av ändrad skattesats	-3,7	
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	55,7	-8,9

Forts not 7

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2008, %	2008	2007, %	2007
Resultat före skatt		78,1		48,0
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	28	21,9	28	13,4
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	-58	-45,3	-61	-29,0
Ej avdragsgilla kostnader	3	2,6	1	0,4
Effekt av ändrad skattesats	5	3,7		
Justering tidigare år			1	0,3
Skattefri intäkt	-1	-0,6		
Redovisad effektiv skatt	-23	-17,7	-31	-14,9

Moderbolaget, MSEK	2008, %	2008	2007, %	2007
Resultat före skatt		-47,2		28,6
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	-28	-13,2	28	8,1
Ej avdragsgilla kostnader	6	2,6	1	0,3
Skattefri utdelning	-102	-48,2		
Effekt av ändrad skattesats	-1	-0,6		
Justering tidigare år			2	0,5
Övriga skattefria intäkter	8	3,7		
Redovisad effektiv skatt	-117	-55,7	31	8,9

Skatteposter som redovisats direkt mot eget kapital

Koncernen, MSEK	2008	2007
Skatt hänförlig till säkring	-40,7	23,8
	-40,7	23,8

*Redovisad i balansräkningen**Uppskjutna skattefordringar och -skulder***Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder**

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2008	2007	2008	2007
Avsättningar			11,5	9,7
Underskottsavdrag	94,9	39,4		
Överavskrivningar			45,2	48,6
Skattefordringar/-skulder	94,9	39,4	56,7	58,3
Kvittning	-45,2	-39,4	-45,2	-39,4
Skattefordringar/-skulder, netto	49,7	0,0	11,5	18,9

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/skatteskuld	
	2008	2007
Underskottsavdrag	91,5	39,4
Överavskrivningar	-45,2	-48,6
Skattefordringar/-skulder, netto	46,3	-9,2

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatteintäkt.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2008	2007
Sverige	347,9	140,6
Totalt	347,9	140,6

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2008	1 870,2	158,3	0,4	2 028,9
Inköp	11,6	289,3	0,1	301,0
Omklassificering till fartyg				0,0
Försäljning/Utrangering	-3,3			-3,3
Valutakursdifferenser	404,7	88,7		493,4
Utgående balans 31 december 2008	2 283,2	536,3	0,5	2 820,0
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 2008	100,6		0,3	100,9
Årets avskrivningar	76,2		0,1	76,3
Årets avskrivning periodiskt underhåll	12,6			12,6
Försäljning/Utrangering	-3,3			-3,3
Valutakursdifferenser	37,5			37,5
Utgående balans 31 december 2008	223,6		0,4	224,0
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 2008	1 769,6	158,3	0,1	1 928,0
31 december 2008	2 059,6	536,3	0,1	2 596,0
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 2008, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Totalt
Lånekostnader som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden		5,5	5,5
Koncernen 2007, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Totalt
Lånekostnader som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	7,6	2,6	10,2

Moderbolaget, MSEK	Fartyg	Inventarier	Total
Anskaffningsvärde			
Ingående balans 1 januari 2008	465,3	0,4	465,7
Förvärv	1,2	0,1	1,3
Utgående balans 31 december 2008	466,5	0,5	467,0
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 2008	31,6	0,3	31,9
Årets avskrivningar	19,9	0,1	20,0
Utgående balans 31 december 2008	51,5	0,4	51,9
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 2008	433,7	0,1	433,8
31 december 2008	415,0	0,1	415,1
1 januari 2007	453,7	0,1	453,8
31 december 2007	433,7	0,1	433,8

Säkerheter

Per den 31 december 2008 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 2 084,6 (1 769,6) 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	2008	2007
Intäkter	45,5	42,5
Kostnader	-38,0	-40,1
Resultat	7,5	2,4
Anläggningstillgångar	342,5	292,0
Omsättningstillgångar	27,6	14,7
Summa tillgångar	370,1	306,7
Långfristiga skulder	262,7	226,6
Kortfristiga skulder	20,7	16,0
Summa skulder	283,4	242,6
Nettotillgångar/nettoskulder	86,7	64,1

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
<i>Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar</i>		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	5,6	7,7
	5,6	7,7
<i>Övriga fordringar som är omsättningstillgångar</i>		
Övriga korta fordringar	11,3	28,1
Derivat som innehas för säkring	9,9	128,7
	21,2	156,8
Moderbolaget, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
<i>Långfristiga fordringar</i>		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	5,6	7,7
	5,6	7,7
<i>Övriga fordringar (kortfristiga)</i>		
Övriga fordringar	2,1	1,2
Derivat som innehas för säkring		38,8
	2,1	40,0
<i>Långfristiga fordringar</i>		
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	7,7	9,0
Utbetalning	-2,1	-1,3
Utgående balans 31 december	5,6	7,7

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Finansiella placeringar som är anläggningstillgångar och hålles till förfall	189,2	
<i>Finansiella tillgångar som kan säljas (värderas via fond för verkligt värde i eget kapital)</i>		
Aktier och andelar	265,6	218,5
	454,8	218,5
<i>Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar</i>		
Räntebärande värdepapper som hålles till förfall	250,9	
<i>Finansiella tillgångar som innehas för handel</i>		
Räntebärande värdepapper		365,7
Övriga innehav	32,7	31,4
	283,6	397,1

I enlighet med ändringarna i IAS 39 och IFRS 7 har bolaget under året valt att omklassificera obligationsinnehaven från handelslagret till investeringar som hålles till förfall. Omklassificeringen genomfördes den 1 oktober 2009 då marknadsvärdet på obligationsportföljen var MUSD 52,6 (varav moderbolaget MUSD 3,6). Fram till denna tidpunkt redovisades värdeförändringar mot resultaträkning. Vid årets utgång har samma obligationsportfölj (utan förändringar i innehavet) ett marknadsvärde om MUSD 47,1 (varav moderbolaget MUSD 2,4). Sålunda skulle ytterligare MUSD -5,5 (varav moderbolaget MUSD -1,2) redovisats i resultaträkningen om inte omklassificering gjorts. Obligationsportföljens nominella värde uppgår per 2008-12-31 till MUSD 54,1 (varav moderbolaget MUSD 4,0).

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2008-12-31	2007-12-31	2008-12-31	2007-12-31
Förutbetalda tidsinbefragningshyror	10,1	21,5		
Övriga förutbetalda kostnader	12,4	9,1	2,2	0,5
Upplupna finansiella intäkter	21,8	15,9	1,9	3,1
	44,3	46,5	4,1	3,6

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>		
Kassa och bank	31,3	46,6
Depositioner		9,0
Summa enligt balansräkningen	31,3	55,6
Summa enligt kassaflödesanalysen	31,3	55,6

14 Resultat per aktie

Bolaget har ej under 2008 eller 2007 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	2008	2007
Resultat per aktie	2,01	1,32
Resultat per aktie från kvarvarande verksamheter	2,01	1,32

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2008	2007
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	2008-12-31	2007-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 349,8	1 063,0
Summa långfristiga skulder	1 349,8	1 063,0

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	12,7	10,0
Checkräkningskredit	6,7	
Summa kortfristiga skulder	19,4	10,0

Moderbolaget, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 087,1	836,4
Summa långfristiga skulder	1 087,1	836,4

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 360,2 varav MUSD 174,2 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 Ersättning 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	
	2008-12-31	2007-12-31	2008-12-31	2007-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	1,3	1,3	1,1	1,1

Ledande befattningshavares förmåner (Koncernen)

Ersättningar och övriga förmåner under året

TSEK	Grundlön styrelsearvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad	Summa
Styrelsens ordförande	350				350
Styrelsens vice ordförande	350				350
Styrelseledamöter (5 personer)	875				875
Verkställande direktör	2 565	399	153	1 003	4 120
Andra ledande befattningshavare (2 personer)	1 744	301	88	305	2 438
Summa	5 884	700	241	1 308	8 133

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

17 Avsättningar

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
<i>Avsättningar som är långfristiga skulder</i>		
Åtaganden avseende fartygsdrift		6,1
Totalt		6,1

<i>Avsättningar som är kortfristiga skulder</i>		
Åtaganden avseende fartygsdrift	10,0	9,5
Övriga kortfristiga avsättningar	7,8	
Totalt	17,8	9,5

Koncern: Åtaganden avseende fartygsdrift

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Redovisat värde vid periodens ingång	15,6	32,7
Belopp som tagits i anspråk under perioden	-5,6	-17,1
Redovisat värde vid periodens utgång	10,0	15,6

Koncern: Övriga kortfristiga avsättningar

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Redovisat värde vid periodens ingång		
Avsättningar som gjorts under perioden	7,8	
Belopp som tagits i anspråk under perioden		
Redovisat värde vid periodens utgång	7,8	0,0

Koncernens totala avsättningar

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Totalt redovisat värde vid periodens ingång	15,6	32,7
Avsättningar som gjorts under perioden ¹	7,8	
Belopp som tagits i anspråk under perioden	-5,6	-17,1
Totalt redovisat värde vid periodens utgång	17,8	15,6

Varav total långfristig del av avsättningarna	0	6,1
Varav total kortfristig del av avsättningarna	17,8	9,5

1) Avsättningar som gjorts under året inkluderar befintliga avsättningar.

Betalningar

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
Belopp varmed avsättningen förväntas betalas efter mer än tolv månader	0,0	6,1

18 Övriga skulder

Koncernen/Moderbolaget, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
<i>Övriga långfristiga skulder</i>		
Pensionsåtaganden (täckta av kapitalförsäkring)	5,6	7,7
	5,6	7,7

Koncernen, MSEK

<i>Övriga kortfristiga skulder</i>		
Skulder till andra närstående		0,9
Skatteskuld	3,8	3,4
Övriga kortfristiga skulder	11,3	4,6
Derivat	16,8	
	31,9	8,9

19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2008-12-31	2007-12-31	2008-12-31	2007-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	18,7	16,5	6,1	3,8
Upplupna personalkostnader	3,7	0,9	3,7	0,6
Övriga upplupna kostnader	12,2	10,7	2,2	3,6
Upplupna räntekostnader	12,6	7,2	11,2	5,1
Förutbetalda intäkter	35,2	24,2		
	82,4	59,5	23,2	13,1

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 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.

Hantering av koncernens ränteeponering 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.

Per den 31 december 2008 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 128 eller ca 65% av tillgängliga kreditfaciliteter. Värderingen av dessa kontrakt om MSEK –16,9 har redovisats som del i eget kapital under rubriken Säkringsreserv. Se även avsnittet om Valutarisk i den löpande verksamheten nedan.

Effektiv ränta och förfallostruktur

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

Koncernen, MSEK	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta	2008-12-31	2007-12-31
Företagsobligationsportfölj	9,84	Fast under löptiden	23,3	USD	53 990	411,6	365,7
Revolving credit facility		Rörlig 3 månader	3,46	USD	139 000	-1 087,1	-836,4
Banklån		Rörlig 3 månader	3,1	USD	35 219	-275,5	-236,7

Koncernen, MSEK	2008						2007					
	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	411,5	250,9	40,3		120,3		365,7		214,4	34,7		116,6
Revolving credit facility	-1 087,1					-1 087,1	-836,4					-836,4
Banklån	-275,5	-12,7	-12,7	-12,7	-12,7	-224,7	-236,7	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-196,7
Checkräkningskredit	-6,7	-6,7										

Kreditrisk

Kreditrisk i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisk. Det är främst motpartsrisk 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 görs endast mot ett urval av banker. Vad 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.

Kreditrisk 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.

Kreditrisk i investeringar

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

Valutarisk

Omräkningsexponering

Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisk som anges nedan. Notera att valutarisk 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 stark USD ökar 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. Växelkursen var 6,43 per 2007-12-31 och 7,82 per 2008-12-31. Den positiva netto-

effekten på det egna kapitalet av en starkare dollar är MSEK 360,8 (-75,7) vilket motsvarar SEK 7,56 per aktie (-1,59).

De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som förts direkt mot det egna kapitalet är MSEK 129,1 (-231,7) vilket motsvarar SEK 2,70 per aktie (-4,85). En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MUSD 31 eller USD 0,64 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)

Koncernens samtliga intäkter är i USD. Kostnadssidan är också starkt USD-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 (0,0). Inga säkringar mot växelkursvariationer i den löpande verksamheten har gjorts. En del av kommande varvsbetalningar kommer att ske i Euro. Dessa har vid kontraktsgången 2006 säkrats mot USD. Totalt är MEUR 45,7 säkrat mot USD. Per den 31 december 2008 har totalt MSEK 33,8 (89,9) redovisats som säkringsreserv i eget kapital (se även avsnittet om kassaflödessäkringar i not 1). Dessa MEUR 45,7 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 USD 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 USD har beräknats minska koncernens resultat före skatt med approximativt MSEK 0,8 för året som slutar 31 december 2008 (MSEK 0,9). Värdeförändringar i valutaterminer har inkluderats i denna beräkning.

Per den 31 december 2008 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1 procent minska koncernens resultat före skatt med cirka MSEK 9,2 (8,4).

Forts not 20

Koncernen 2008, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	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
Finansiella placeringar		189,2			265,6			454,8	412,8
Långfristiga fordringar				5,6				5,6	5,6
Övriga fordringar			9,9					9,9	9,9
Kortfristiga placeringar	32,7	250,9						283,6	283,3
Summa	32,7	440,1	9,9	5,6	265,6			753,9	711,6
Långfristiga räntebärande skulder						1 349,8		1 349,8	1 349,8
Övriga långfristiga skulder							5,6	5,6	5,6
Kortfristiga räntebärande skulder						19,4		19,4	19,4
Leverantörs- och övriga skulder			16,8	1,1				17,9	17,9
Summa			16,8	1,1		1 369,2	5,6	1 392,7	1 392,7
Oredovisade vinster/förluster	0	-42,3	0	0	0	0	0	-42,3	-42,3

Koncernen 2007, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	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
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
Summa						1 073,1	7,7	1 080,8	1 080,8
Oredovisade vinster/förluster	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Moderbolaget 2008, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	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
Långfristiga fordringar				5,6				5,6	5,6
Finansiella placeringar		28,5						28,5	18,9
Övriga fordringar									
Kortfristiga placeringar	30,1							30,1	30,1
Summa	30,1	28,5		5,6				64,2	54,6
Långfristiga räntebärande skulder						1 087,1		1 087,1	1 087,1
Kortfristiga räntebärande skulder									
Övriga långfristiga skulder							5,6	5,6	5,6
Leverantörs- och övriga skulder			16,8	1,1				17,9	17,9
Summa			16,8	1,1		1 087,1	5,6	1 110,6	1 110,6
Oredovisade vinster/förluster	0	-9,6	0	0	0	0	0	-9,6	-9,6

Moderbolaget 2007, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	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
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
Kortfristiga räntebärande skulder					34,4		34,4	34,4
Summa					870,8	7,7	878,5	878,5
Oredovisade vinster/förluster	0	0	0	0	0	0	0	0

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

Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde. Enligt huvudregel skall noterade innehav värderas till aktiekurs på balansdagen. Under 2008 var dock handeln i Arlington Tankers starkt begränsad. Detta medför att innehavet värderats enligt alternativ metod baserat på framtida förväntade kassaflöden. Vid den tidpunkt placeringarna bokas bort från balansräkningen omförs tidigare redovisad ackumulerad vinst eller förlust i eget kapital till resultaträkningen.

Derivatinstrument

Termiskontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset och därefter dra bort aktuell spotkurs. Utestående valutatermiskontrakt per 2008-12-31 mot USD är MEUR 45,7 (77,2) och mot svenska kronan är det MUSD 7,5 (135).

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)

Icke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:

MSEK	Koncernen	
	2008	2007
Inom ett år (2009)	150,3	170,2
Mellan ett år och fem år (2010–2013)		150,0
Längre än fem år		
	150,3	320,2

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.

MSEK	Koncernen	
	2008	2007
Tidsbefraktningskostnader	229,9	195,5
Tidsbefraktningsintäkter avseende objekt som vidareuthyrt uppgår till	245,8	185,5

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2008	2007
Inom ett år (2008)	629,3	520,2
Mellan ett år och fem år (2009–2012)	1 397,9	1 563,9
Längre än fem år	554,4	828,2
	2 581,6	2 912,3

Tidsutbefraktningsavtal är tecknade för samtliga 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 USD och är omräknade enligt balansdagens kurs.

22 Investeringsåtaganden

Koncernen

Åtaganden i kontrakt vad avser investeringar i fartyg uppgår 2009 till MSEK 816,3 (260,0). För år 2009 och därefter uppgår dessa åtaganden till MSEK 500,3 (1 083,1).

23 Ställda säkerheter, eventalförpliktelser och eventaltillgångar

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2008	2007	2008	2007
Ställda säkerheter				
<i>I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar</i>				
Fartygsinteckningar	2 084,6	1 788,1	312,8	257,3
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	1 709,1	1 314,4		
Summa ställda säkerheter	3 793,7	3 102,5	312,8	257,3
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för fullgörande av tidsinbefragningsavtal i dotterbolag. Beloppet utgörs av minimibetalningar under kontraktets löptid.			189,5	352,4
Summa eventalförpliktelser			189,5	352,4

Rättigheterna för vissa försäkrings-, nybyggnads- och tidsbefragningsavtal 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	2008	24,8	0,1	
Andra närstående	2007	22,2	0,9	
Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2008			164,6
Dotterföretag	2007		30,7	
Andra närstående	2008	4,7	0,1	
Andra närstående	2007	4,1	0,9	

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

- Befraktning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25 procent
- Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1 procent

- Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management. Ship managementavgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg
- Inköp av bunkerolja. Ersättningen baseras på en fast kommission per inköpt ton
- Administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta. Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg, 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 %	
		2008	2007
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		2008	2007
Akkumulerade anskaffningsvärden		754,2	754,2
Nedskrivning		-8,4	
Utgående balans 31 december		745,8	754,2

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2008-12-31	2007-12-31
			Redovisat värde	Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	29,6	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
			745,8	754,2

26 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	31,3	46,6
Depositioner		9,0
Summa enligt balansräkningen	31,3	55,6
Summa enligt kassaflödesanalysen	31,3	55,6

Moderbolaget, MSEK	2008-12-31	2007-12-31
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	322,1	271,5
Summa enligt balansräkningen	322,1	271,5
Summa enligt kassaflödesanalysen	322,1	271,5

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2008-12-31	2007-12-31	2008-12-31	2007-12-31
Erhållen utdelning	23,0	24,2	0,3	
Erhållen ränta	36,2	53,9	13,5	4,6
Erlagd ränta	-31,2	-49,2	-44,9	-54,9
	28,0	28,9	-31,1	-50,3

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2008-12-31	2007-12-31	2008-12-31	2007-12-31
Avskrivningar	76,2	57,5	18,6	18,5
Avskrivning periodiskt underhåll	12,6	10,1	1,4	1,5
Orealiserade kursdifferenser			163,7	-42,9
Förändringar i värdet av finansiella instrument	27,5	12,6	24,1	0,5
Avsättning				
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	1,1	0,3	0,1	
Anticiperad utdelning			-172,1	
Nedskrivning aktier i dotterbolag			8,4	
Övrigt	7,7	-5,5	0,7	0,1
	125,1	75	44,9	-22,3

27 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*.

28 Uppgifter om moderbolaget

Concordia Maritime AB (publ) är ett svenskregistrerat aktiebolag med säte i Göteborg. Bolagets aktier är registrerade på Nasdaq OMX Stockholm. Adressen till huvudkontoret är 405 19 Göteborg.

Koncernredovisningen för år 2008 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

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed i Sverige och koncernredovisningen 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. Årsredovisningen respektive koncernredovisningen ger en rättvisande bild av moder-

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

Göteborg den 11 mars 2009

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 11 mars 2009

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 2008. Årsredovisningen och koncernredovisningen ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 46–79. 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 11 mars 2009

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrning 2008

Concordia Maritime tillämpar koden och denna bolagsstyrningsrapport upprättas som en del av kodtillämpningen. Rapporten har inte granskats av koncernens externa revisorer.

Till grund för styrningen av Concordia Maritime ligger den svenska aktiebolagslagen och Nordiska Börsens i Stockholms regelverk, inklusive svensk kod för bolagsstyrning ("koden") liksom andra tillämpliga svenska och utländska lagar och regler.

Concordia Maritime redovisar inte några avvikelser från koden för räkenskapsåret 2008.

Ägarstruktur

Enligt det av Värdepapperscentralen AB (VPC) förda ägarregistret per den 31 december 2008 hade Concordia Maritime 4 834 aktieägare. Största ägare är 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 procent av aktiekapitalet och 72,7 procent av rösterna.

Information om aktieägare och aktieäggande uppdateras varje kvartal på Concordia Maritimes webbplats.

Rösträtt

Aktiekapitalet består av A-aktier och B-aktier. Samtliga aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst och berättigar till lika stor utdelning. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären.

Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2008 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier.

Nomineringsprocess

I Concordia Maritimes nomineringsprocess för val av styrelse ingår att tillsätta en valberedning bestående av tre ledamöter. Ledamöterna ska utgöras av vice ordförande samt en representant för var och en av de två till röstetalet största aktieägarna som önskar utse en representant.

Valberedningen konstitueras på grundval av aktieägarstatistik från VPC per den sista bankdagen i augusti året före stämman och övrig tillförlitlig ägarinformation som tillhandahållits bolaget vid denna tidpunkt. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företrädare ska offentliggöras så snart de utsetts, dock senast sex månader före årsstämman. Om kretsen av stora aktieägare förändras under nomineringsprocessen kan valberedningens sammansättning komma att ändras för att återspegla detta.

De största ägarnas riktlinjer för urvalet till nominering är att personerna ska ha kunskaper och erfarenheter som är relevanta för Concordia Maritime. De regler som gäller för oberoende styrelseledamöter enligt Svensk kod för bolagsstyrning iakttas.

I valberedningens uppgifter ingår att lämna förslag till nästa årsstämma i följande frågor:

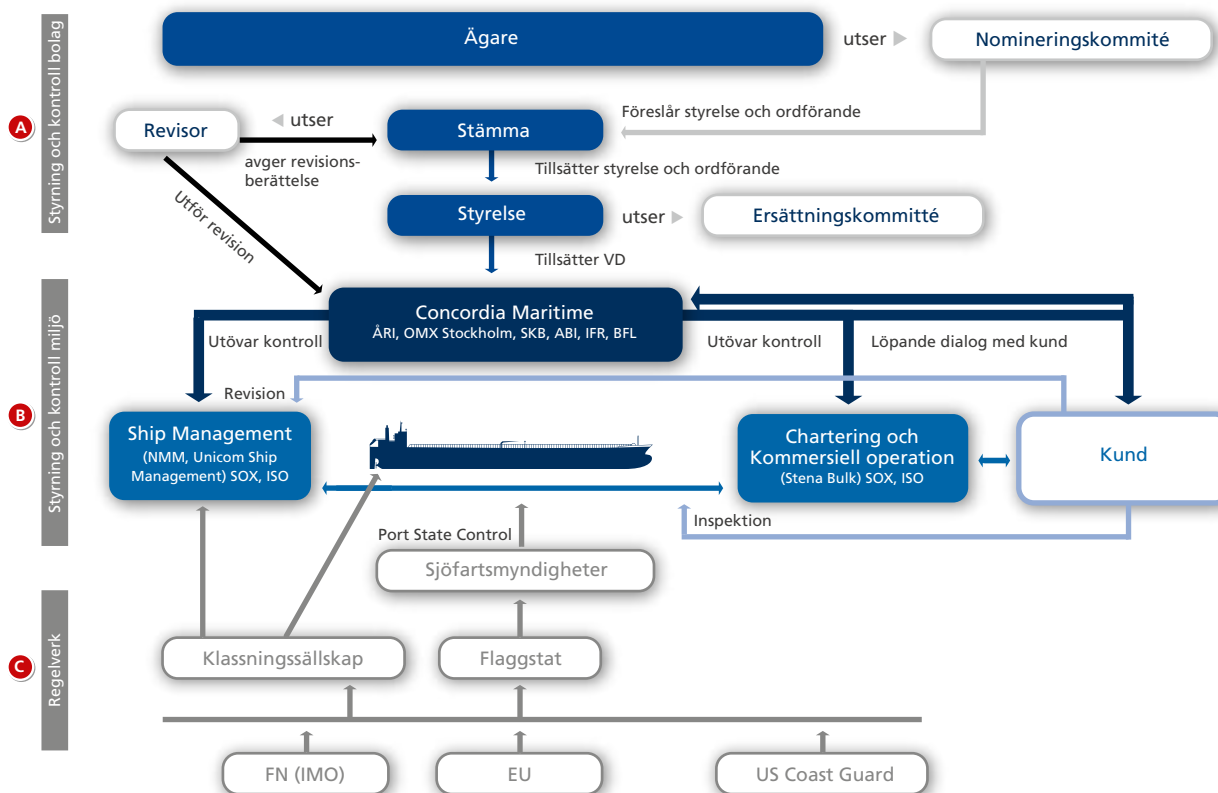
- Ordförande vid stämman
- Styrelseledamöter
- Styrelsens ordförande
- Arvode till var och en av styrelsens ledamöter
- Ersättning för utskottsarbete
- Valberedning för följande år

Valberedningens förslag, liksom en rapport om valberedningens arbete, offentliggörs senast i samband med kallelsen till årsstämman. Aktieägare ges möjlighet att vända sig till valberedningen med nomineringsförslag.

God bolagsstyrning handlar om tydlighet i ansvarsområden och ansvarsutkrävande, tydlighet i beslutsprocesserna samt en öppenhet så att ägarna kan förstå och följa bolagets utveckling. Concordia Maritime har redan i tidigare årsredovisningar lagt stor kraft vid att förklara bolagets styrningsmekanismer. Detta är dock första året som Svensk Kod för Bolagsstyrning ("Koden") implementerats fullt ut, och ambitionen med detta bolagsstyrningsavsnitt har varit att göra beskrivningen så relevant, begriplig och överskådlig som möjligt.

Göteborg i mars 2009

*Dan Sten Olsson
Styrelsens ordförande*



Styrning och kontroll

Styrningen och kontrollen av Concordia Maritimes verksamhet kan beskrivas utifrån flera olika perspektiv.

A Sett utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av aktieägarna vald styrelse. Denna lägger upp ramarna för verksamheten och utövar kontroll av bolagets ledning. Till sin hjälp har styrelsen en av aktieägarna vald revisor, vars uppgift är att avge revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning samt säkerställa styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

B Som varandes ett publikt och noterat svenskt aktiebolag styrs verksamheten även av ett antal lagar och förordningar. Till de främsta hör Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen, International Financial Reporting Standards (IFRS), OMX Nordiska Börsens noteringsavtal samt svensk Kod för Bolagsstyrning.

Den dagliga verksamheten styrs ytterst av kundernas krav på effektivitet och tillförlitlighet. Concordia Maritime har valt en strategi som innebär samarbete med ett flertal underleverantörer, bl a för funktionerna kommersiell operation och ship management. Dessa samarbeten omfattas av såväl bindande avtal som ömsesidigt förtroende. Informationsutbytet mellan par-

terna är omfattande och även här är kontroll- och rapporteringssystemen väl utvecklade.

C Utöver dessa legala kontroll- och styrmekanismer omfattas och styrs Concordia Maritimes verksamhet även av ett flertal branschspecifika regelverk. Till de främsta hör FNs, EUs samt amerikanska regelverk relaterade till sjöfart och handel med olja och oljeprodukter, samt oljebolagens egna fartygsinspektioner (vetting). Därtill kommer regelverk relaterade till enskilda flaggstater, klassningssällskap och nationella sjöfartsmyndigheter. Samtliga instanser utövar kontinuerlig kontroll av verksamheten ner på fartygsnivå.

Valberedningen inför stämman 2009

Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 26 september 2008.

Valberedningen har under 2008 haft ett möte och därutöver ett antal telefonkontakter. Valberedningen bestod av C. Mikael von Mentzer (vice ordförande Concordia Maritime), Karl-Magnus Sjölin (Stena Sessan AB) samt Arne Löw (Fjärde AP-fonden). Valberedningen representerade cirka 3,2 procent av aktieägarnas röster.

Per den 11 mars 2009 har inte några ändringar i valberedningens sammansättning

skett. Aktieägare som vill lämna förslag till valberedningen kan göra detta via e-post till info@concordia-maritime.se.

Bolagsstämma

Aktieägares rätt att fatta beslut om Concordia Maritimes angelägenheter utövas vid bolagsstämma. För att kunna delta i beslut erfordras att aktieägaren är närvarande vid stämman, personligen eller genom ombud. Vidare krävs att aktieägaren är införd i aktieboken vid visst datum före stämman och att anmälan om deltagande gjorts till bolaget i viss ordning.

Beslut vid bolagsstämma fattas normalt med enkel majoritet. I vissa frågor föreskriver dock den svenska aktiebolagslagen att förslag ska godkännas av en större andel av de på stämman företrädde aktierna och avgivna rösterna.

Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat på bolagsstämma kan normalt begära detta i god tid före stämman hos Concordia Maritimes styrelse under särskild adress som publiceras på bolagets hemsida.

Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under det första halvåret varje år. Vid årsstämman beslutas i frågor angående fastställande av årsredovisning, utdelning, ersättning till styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter och i förekommande fall revisorer, riktlinjer för ersättning till koncernledningen liksom andra viktiga angelägenheter.

Extra bolagsstämma kan hållas om styrelsen anser att behov finns eller om Concordia Maritimes revisorer eller ägare till minst 10 procent av aktierna begär det.

Årsstämma

Ordinarie årsstämma 2008 ägde rum den 22 april 2008. Vid stämman närvarade 97 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 77,5 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda av stämman var närvarande, förutom Morten Chr. Mo, Mats Jansson och Stefan Brocker. Därutöver närvarande bolagets revisor och ledamöter i nomineringskommittén.

Några av de beslut som stämman fattade var följande:

- Att i enlighet med styrelsens och VD:s förslag dela ut SEK 1,00 per aktie för 2007.
- Omval av styrelseledamöterna Dan Sten Olsson, C. Mikael von Mentzer, Per Bjurström, Mats Jansson, Morten Chr. Mo, Bert Åke Eriksson, Göran Dahlman, Jens Ole Hansen och Jörgen Lorén, samt nyval av Stefan Brocker.
- Omval av styrelsens ordförande Dan Sten Olsson.



Styrelsens närvaro samt ersättning

	Oberoende ¹⁾	Löne- kompensations- kommitté	Totalt arvode, kr ²⁾	Närvaro styrelsemöte, %
Dan Sten Olsson	Beroende	•	350 000	100
C. Mikael von Mentzer	Oberoende	•	350 000	100
Per Bjurström	Oberoende		175 000	100
Stefan Brocker	Oberoende		175 000	38
Bert Åke Eriksson	Beroende		175 000	75
Mats Jansson	Oberoende		175 000	75
Morten Chr. Mo	Oberoende		175 000	63
Göran Dahlman Suppleant	Oberoende		25 000	75
Jens Ole Hansen Arbetsgärrpr.	Oberoende		25 000	75
Jörgen Lorén Arbetsgärrpr.	Oberoende		25 000	88
Totalt			1 650 000	

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

2) Ersättning till styrelsen bestäms av årsstämman och utgår till de styrelseledamöter som inte är anställda i Concordia Maritime.

För information om styrelseledamöterna, se www.concordia-maritime.se samt sidan 86–87.

- Att årsarvode till styrelsen exklusive reseersättningar ska utgå med SEK 1 575 000, att fördelas med SEK 350 000 till ordföranden och vice ordföranden och med SEK 175 000 vardera till styrelseledamöter som inte är anställda i koncernen, samt att revisorerna ska erhålla ersättning för skäliga kostnader enligt räkningar baserade på verklig tidsåtgång för uppdragens fullgörande.
- Principer för ersättnings- och anställningsvillkor för VD och övriga ledande befattningshavare.
- Rutiner för valberedningens tillsättande och arbete.

Styrelse

Styrelsens arbetsuppgifter

Styrelsens övergripande uppgift är att för ägarnas räkning förvalta koncernens angelägenheter på ett sådant sätt att ägarnas intresse av långsiktigt god kapitalavkastning tillgodoses på bästa möjliga sätt. Styrelsens arbete regleras bland annat av den svenska aktiebolagslagen, bolagsordningen, koden och den arbetsordning som styrelsen fastställt för sitt arbete. Styrelsen fattar beslut i frågor angående koncernens övergripande mål, strategiska inriktning och viktigare policies, liksom väsentliga frågor som rör finansiering, investeringar, förvärv och avyttringar. Styrelsen övervakar och behandlar bland annat uppföljningen och kontrollen av verksamheten i koncernen, koncernens informationsgivning och organisationsfrågor, inklusive utvärdering av koncernens operativa ledning. I styrelsens ansvar ingår att utse och, i förekommande fall, avsätta bolagets verkställande direktör. Styrelsen har också det övergripande ansvaret för upprättandet av effektiva system för internkontroll och riskhantering.

Arbetsordning och styrelsemöten

Styrelsen fastställer varje år en arbetsordning för styrelsearbetet. Arbetsordningen revideras därutöver vid behov. I arbetsordningen beskrivs ordförandens särskilda roll och uppgifter, liksom ansvarsområdena för de av styrelsen tillsatta utskotten. Enligt arbets-

ordningen ska ordföranden säkerställa att styrelsearbetet utförs på ett effektivt sätt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordföranden ska även organisera och fördela styrelsearbetet, säkerställa att styrelsens beslut verkställs på ett effektivt sätt och att styrelsen årligen genomför en utvärdering av det egna arbetet. Arbetsordningen omfattar även detaljerade instruktioner till verkställande direktören och andra bolagsfunktioner om vilka frågor som kräver styrelsens godkännande. Instruktionerna anger bland annat de högsta belopp som olika beslutsorgan inom koncernen har rätt att godkänna när det gäller krediter, investeringar och andra utgifter.

Enligt arbetsordningen ska konstituerande styrelsemöte hållas omedelbart efter årsstämman. Vid detta möte beslutas bland annat om val av vice ordförande och vilka som ska teckna Concordia Maritimes firma. Styrelsen håller därutöver normalt sex ordinarie sammanträden per år. Fyra av dessa möten hålls i samband med publicering av koncernens års- respektive delårsrapporter. Mötena hålls vanligtvis i Göteborg. Ytterligare möten, inklusive telefonmöten, hålls vid behov.

Säkerställande av kvaliteten i den finansiella rapporteringen

Concordia Maritime är ett företag med begränsat antal kunder och ett begränsat antal anställda. Vidare baseras verksamheten på långa kontrakt. Sammantaget medför detta att antalet transaktioner på årsbasis blir relativt få, vilket gör den finansiella rapporteringen inom bolaget relativt lättkontrollerad. Av denna anledning finns ingen särskild funktion för intern kontroll inom koncernen. VD är ytterst ansvarig för att den interna kontrollen fungerar tillfredsställande. Det löpande arbetet är dock delegerat till ekonomi- och finansfunktionen.

I den arbetsordning som årligen beslutas av styrelsen ingår detaljerade instruktioner om bland annat vilka ekonomiska rapporter och annan finansiell information som ska lämnas till styrelsen. Utöver delårsrapporter

och årsredovisning granskas och utvärderas kontinuerligt även annan finansiell information avseende företaget och dess verksamhetsgrenar.

Kontrollmiljö

Grundstommen i den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen byggs upp kring koncernens direktiv, riktlinjer och instruktioner samt den ansvars- och befogenhetsstruktur som anpassats till koncernens organisation för att skapa och bibehålla en tillfredsställande kontrollmiljö. Principer för intern kontroll samt direktiv och riktlinjer för den finansiella rapporteringen finns samlade i koncernens finanspolicy. Då de interna transaktionerna inom bolaget är relativt få och till sin natur inte särskilt komplexa, har bolagets ledning och styrelse inte funnit det nödvändigt att inrätta en särskild funktion för internrevision.

Grundläggande för Concordia Maritimes kontrollmiljö är den företagskultur som är etablerad i koncernen och som ledare och anställda verkar i. Concordia Maritime jobbar aktivt med kommunikation och utbildning avseende de värdegrunder som beskrivs i ett internt, gemensamt dokument som binder samman samtliga affärsområden och utgör en viktig del av den gemensamma kulturen inom Stena Sfären.

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen som helhet. Någon separat revisionskommitté finns inte, utan revisionsärenden behandlas istället av hela styrelsen.

Granskningen av delårsrapporter och årsredovisning sker på så sätt att styrelsens ledamöter i god tid före publicering, och därtill föregående styrelsemöte, ges tillgång till relevant underlag. Rapporterna går sedan igenom i detalj på styrelsemöte. Dagarna före publicering har Concordia Maritimes ekonomichef även avsatt särskild tid för att, om så är fallet, finnas tillgänglig för frågor från styrelsen.

Styrelsen granskar också de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i

koncernen avseende den finansiella rapporteringen, liksom väsentliga förändringar av sådana principer

De externa revisorerna rapporterar till styrelsen vid behov och minst en gång per år.

Finansiell rapportering och information

Concordia Maritimes rutiner och system för informationsgivning syftar till att förse marknaden med relevant, tillförlitlig, korrekt och aktuell information om koncernens utveckling och finansiella ställning.

Concordia Maritime har en informationspolicy som uppfyller de krav som ställs på ett noterat bolag. Finansiell information lämnas regelbundet i form av:

- Delårsrapporter, som publiceras som pressmeddelanden
- Årsredovisning
- Pressmeddelanden om viktiga nyheter och händelser som väsentligt kan påverka aktiekursen
- Presentationer och telefonkonferenser för finansanalytiker, investerare och media samma dag som delårs- och helårsrapporter publiceras samt i samband med publicering av annan viktig information
- Möten med finansanalytiker och investerare

Samtliga rapporter, presentationer och pressmeddelanden publiceras samtidigt på koncernens hemsida www.concordia-maritime.se

Utvärdering av styrelsens arbete

Under ledning av vice styrelseordföranden genomför styrelsen årligen en utvärdering av sitt arbete. Utvärderingen avser arbetsformer och arbetsklimat, inriktningen för styrelsens arbete samt tillgång till och behovet av särskild kompetens i styrelsen. Utvärderingen används som ett hjälpmedel att utveckla styrelsens arbete, och utgör därutöver ett underlag för valberedningens nomineringsarbete. Utvärderingen för 2008 gav sammantaget en positiv bild av styrelsens arbete.

Styrelsens sammansättning

Concordia Maritimes styrelse består av sju ordinarie ledamöter samt tre arbetstagarrepresentanter varav en suppleant. Arbets-

tagarrepresentanterna utses enligt svensk lag av arbetstagarorganisationerna. Ingen av styrelsens ledamöter ingår i företagsledningen. En av ledamöterna är utländsk medborgare. För information om styrelseledamöterna, se www.concordia-maritime.se samt sidan 86–87.

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Nordiska Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom ordföranden Dan Sten Olsson och ledamoten Bert Åke Eriksson har av valberedningen inför årsstämman 2009 bedömts oberoende gentemot såväl Concordia Maritimes större ägare som gentemot bolaget och bolagsledningen.

Dan Sten Olsson har inte bedömts oberoende gentemot Concordia Maritimes större ägare. Dan Sten Olsson är bland annat huvudägare till Stena Sessan Rederi AB som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Bert-Åke Eriksson är verkställande direktör i Stena Sessan Rederi AB varför han ej anses som oberoende styrelseledamot i förhållande till huvudägare.

Styrelsens arbete under 2008

Styrelsen höll under året sex ordinarie sammanträden, telefonmöten och ett antal per capsulam-möten för beslut i bräddskande ärenden. Av de ordinarie sammanträdena hölls samtliga i Göteborg.

Vid de ordinarie styrelsemötena redogör verkställande direktören för koncernens resultat och finansiella ställning, inklusive utsikter för de kommande kvartalen. Dessutom behandlas investeringar, etableringar av nya verksamheter samt förvärv och avyttringar.

Bolagets revisor deltog vid styrelsemötet i februari 2009 när bokslutskommunikén för 2008 godkändes. Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dagordningen tillhandahållits ledamöterna innan styrelsemötena. Karl-Magnus Sjölin, finanschef på Stena Sessan, har varit sekreterare vid samtliga styrelsemöten.

Viktigare frågor under året

- Strategifrågor
- Marknadsbedömningar
- Finansiella risker

Lönekompensationskommitté

I styrelsen finns en lönekompensationskommitté, vars huvuduppgift är att föreslå principer för ersättning till medlemmar i koncernledningen. Utskottet lämnar förslag på ersättningsriktlinjer avseende:

- Mål och grunder för beräkning av rörlig ersättning
- Förhållandet mellan fast och rörlig lön
- Förändringar i fast eller rörlig lön
- Kriterier för utvärdering av rörlig lön, långsiktiga incitament, pensionsvillkor och andra förmåner

Kommittén beslutar även om lön och övriga anställningsvillkor för verkställande direktören. Kommittén består av styrelsens ordförande och vice ordförande. Under 2008 har kommittén träffats två gånger.

Ledning och företagsstruktur

Concordiakoncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och tre dotterbolag, vilka rapporterar direkt till VD. Moderbolagets organisation är mycket begränsad. Företaget består i princip endast av företagsledningen och en liten stab. Övriga funktioner köps in från samarbetspartners och underleverantörer.

VD och Koncernledning

Koncernledningen består utöver verkställande direktören av ekonomichefen och en dotterbolagschef.

VD utses av och får instruktioner från styrelsen. VD är ansvarig för den löpande förvaltningen av bolaget i enlighet med styrelsens riktlinjer och anvisningar, tar fram informations- och beslutsunderlag inför styrelsemötena samt är föredragande vid dessa möten. VD är även ytterst ansvarig för kommunikationen och säkerställande av kvalitén i kontakten med bolagets samarbetspartners.

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 karaktär.

Ersättning till koncernledningen

Concordia Maritime strävar efter att erbjuda totala ersättningar som är rättvisa och konkurrenskraftiga. Samtliga medarbetare erhåller ersättning i form av fast lön samt möjlighet till bonus. Riktlinjer för ersättning till koncernledningen beslutas av årsstämman på grundval av förslag från styrelsen. Ersättning till verkställande direktören beslutas därefter av lönekommissionskommittén. Ersättningar till övriga ledande befattningshavare bereds och beslutas av VD.

För ytterligare information om ersättningar, långsiktiga incitamentsprogram och pensionsplaner, se not 16 i den ekonomiska rapporteringen.

Revisor

Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Concordia Maritime AB (publ) samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag.

Revisionen sker i enlighet med aktiebolagslagen och revisionsstandard i Sverige enligt FAR, vilken bygger på internationella revisionsstandards enligt International Federation of Accountants (IFAC). Revision av årsredovisningshandlingar för legala enheter utanför Sverige sker i enlighet med lagstadgade krav och andra tillämpliga regler i respektive land samt i enlighet med god revisionssed enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna.

Revisorn föreslås av huvudägaren och väljs av stämman på fyra år. Vid årsstämman 2007 valdes Johan Kratz till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2011. Han har varit auktoriserad revisor sedan 1995 och är huvudansvarig för revisionen av Concordia Maritime AB. Utöver detta uppdrag är Johan Kratz ansvarig för revisionen i ett antal bolag, till exempel Akzo Nobel Functional Chemicals AB, Eka Chemicals AB och Nobel Biocare AB. KPMG har haft revisionsuppdrag för Concordia Maritime sedan 1984. Revisionen omfattar i huvudsak förlöpande revision och granskning av årsredo-

visningen. 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.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2008 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,8.



Moderbolag i Concordia Maritime-koncernen är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819.

Utöver moderbolaget består koncernen av 16 hel- eller delägda dotterbolag. Styrelse har sitt säte i Göteborg. Koncernens huvudkontor har adress Concordia Maritime AB, 405 19 Göteborg.

Ytterligare information om bolagsstyrning På www.concordia-maritime.se finns bland annat följande information:

- Fördjupad information om interna styrdokument, till exempel Bolagsordning
- Information från Concordia Maritimes årsstämmor från och med år 2008; kallelser, protokoll och kommunikéer.

Styrelse



Dan Sten Olsson

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

Nuvarande övriga uppdrag: Ordförande i Stena Line Holding B.V., Stena Metall AB, Stena Bulk AB, Stena Sessan AB. Vice 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. Nationalitet svensk.

Bakgrund: VD Offshore Accommodation Group, VD Safe Partners AB, VD Götaverken Arendal AB.

Nuvarande övriga 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. Nationalitet svensk.

Bakgrund: VD Göteborgs Hamn AB, Direktör Sveriges Redareförening, Direktör och operativ chef Broströms linjdivision.

Nuvarande övriga 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, t.o.m. mars 2009. Styrelseledamot sedan 2005. Nationalitet svensk.

Bakgrund: CEO Argonaut.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelseledamot i MGA Holding, Österströms Rederi 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. Nationalitet norsk.

Bakgrund: Direktör Quillfeldt Rønneberg & CO, VD Stemoco Shipping AS.

Nuvarande övriga 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, Bass Pte. Ltd. Malaysia, samt Ashgrove Shipping Ltd. Cypern.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Göran Dahlman

Född 1953. Suppleant, arbetstagarrepresentant. Företagsledarutbildning LO-skolan. Anställd i Stenakoncernen sedan 1989. Styrelseledamot sedan 1996. Nationalitet svensk.

Bakgrund: Götaverken, Bilspedition, SEKO sjöfolk.

Nuvarande övriga 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.
Nationalitet svensk.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelse-
ledamot Mannheimer Swartling
Advokatbyrå AB. Honorärkonsul för
Grekland i Göteborg.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Bert Åke Eriksson

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

Bakgrund: VD Rederi AB Gotland, VD
United Tankers AB.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelse-
ledamot i Stena Sessan AB, Meda AB,
Beijer Electronics AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0
Anses som beroende i förhållande till
Concordia Maritimes större aktie-
ägare.



Jörgen Lorén

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

Nuvarande övriga uppdrag: Ordförande
i Sveriges Fartygsbefälsförening,
Klubbordförande i SFBF Stena Line,
Arbetstagarrepresentant i Stena AB,
Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Jens Ole Hansen

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

Nuvarande övriga uppdrag: Klubbordfö-
rande SEKO Sjöfolk, Styrelseledamot
SEKO Sjöfolk, Arbetstagarrepresentant i
Stena Rederi AB, Stena AB, Stena Line
Scandinavia AB. Styrelseledamot Stena
Marine Management AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Sten A. Olsson

Hedersordförande.
Skeppsredare, Hovås.
Styrelseordförande 1984–1990.

Revisor

Johan Kratz

Auktoriserad revisor KPMG
Uppdrag sedan 2007.

Årsstämma och informationstillfällen

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Storan, Kungsparken, Göteborg den 28 april 2009 klockan 14:00, då också delårsrapporten för första kvartalet lämnas.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman skall, dels vara införd i aktieboken som förs av VPC AB senast onsdagen den 22 april 2009, 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 22 april 2009.

Utdelning

Styrelsen föreslår en utdelning om SEK 1,00 per aktie. Som avstämningsdag för utdelning föreslås måndagen den 4 maj 2009. Om årsstämman beslutar i enlighet med förslaget, beräknas utdelningen utbetalas genom VPC ABs försorg torsdagen den 7 maj 2009.

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 22 april 2009.

Rapporteringstillfällen

Årsredovisningen för 2008 sänds till samtliga registrerade aktieägare. Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 28 april 2009, halvårsrapporten kommer att publiceras den 12 augusti och niomånadersrapporten den 28 oktober 2009.

Företagsledning



Hans Norén

Född 1957. VD.
Högskoleekonom.
Anställd sedan 1994.
Externa uppdrag: Styrelseledamot
Nordisk Skisrederforening
Köptioner 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: Ledamot ekono-
miska kommittén i Sveriges redar-
förening
Köptioner 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
Köptioner i Concordia Maritime: 0
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Ordlista

Beaufort Beauforts skala är en vindskala uppkallad efter amiral, Sir Francis Beaufort. Skalan har 17 nivåer och är den internationella skalan för mätning av vindhastighet.

Befraktare En lastägare eller den som hyr fartyget. Befraktaren är också yrkesbeteckningen på rederitjänsteman 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.

FPSO Floating Production and Storage Offloading.

Fraktrat Det överenskomna priset uttryckt i USD per dag.

IMO International Maritime Organization. FNs mellanstatliga regelstiftande sjöfartsorganisation.

Intertanko Organisation 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 kvalitetssystem.

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

