

Möjligheter i svag marknad

Delårsrapport 1 jan–31 mars 2009

- Nettoomsättning MSEK 178,3 (132,7)
- Resultat efter skatt MSEK 0,4 (20,4)
- Resultat per aktie SEK 0,01 (0,43)
- EBITDA om MUSD 5,9 (6,2)
- Disponibel likviditet (inkl. outnyttjade faciliteter) MSEK 712,5 (595,5)
- Eget kapital per aktie uppgår till SEK 39,99 (vid årsskiftet 2008, 41,21)
- Prognos 2009 MSEK 45 motsvarande SEK 0,94 per aktie
- Den operativa verksamheten utvecklas enligt plan med undantag från skadan på en av *Stena Victorys* reduktionsväxlar.
- Resultatet belastas med nedskrivning av innehavet i *Weaverling Capital*.

Informationen är sådan som Concordia Maritime ska offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 28 april 2009, cirka kl. 14:30.

Innehåll	
Detta är Concordia Maritime	2
IR-kontakt	2
VDs kommentar och nyckeltal	4
Verksamhetens utveckling	5
Marknadens utveckling	7
Ekonomisk översikt	9
Övrig information	11
Resultaträkning	13
Balansräkning	14
Kassaflöde	15
Förändringar eget kapital	16
Flerårsöversikt	17
Resultaträkning och Balansräkning moderbolag	18
Granskningsrapport	19

Informationstillfällen 2009

Delårsrapport, andra kvartalet 2009	12 augusti 2009
Delårsrapport, tredje kvartalet 2009	28 oktober 2009

IR-kontakt

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



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



Detta är Concordia Maritime

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi som utvecklar, bygger, bemannar och befraktar fartyg åt kunder med höga krav på transportekonomi, flexibilitet och säkerhet. Fokus ligger på kostnadseffektiva och säkra transporter av förädlade oljeprodukter, såsom 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.

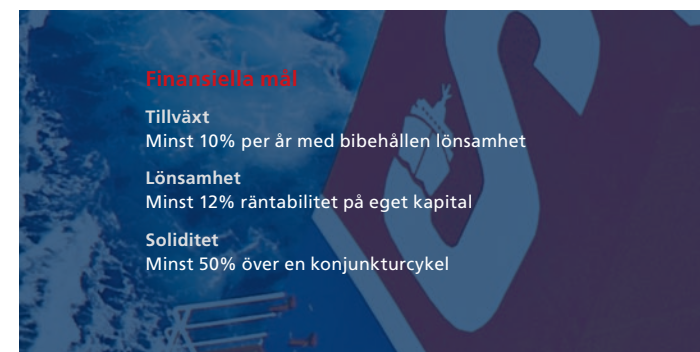
Affärsidé

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

Vision

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





Våra kunder

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

Våra samarbetspartners

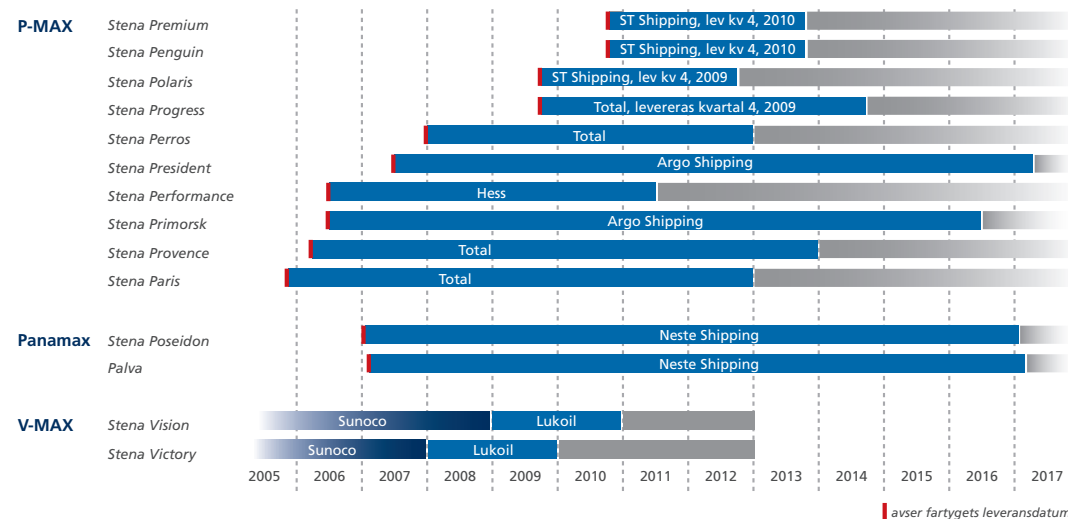
Verksamheten bedrivs i nära samarbete med flera företag inom Stena Sfären. Detta innebär att verksamheten kan bedrivas kostnadseffektivt, samtidigt som kunderna får tillgång till Stena Sfärens samlade kunskapsbas.

Vad vi fraktar

Den verksamhetsförändring som genomförts under senare år har inneburit att fokus flyttats från transporter av råolja till frakter av förädlade oljeprodukter.

De tolv produkttankers som beställts, levererats och kommer att levereras är samtliga huvudsakligen ämnade för transporter av förädlade oljeprodukter, till exempel bensin, diesel och flygbränsle. Utöver de egna fartygen hyrs dessutom två råoljetankers av det amerikanska rederiet General Maritime.

Djupa kundrelationer och långa kontrakt



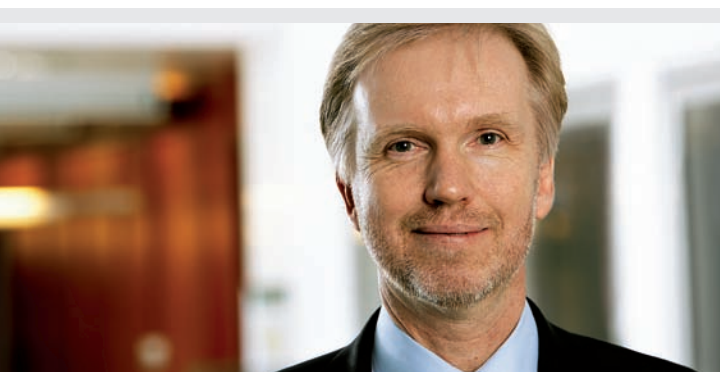
Concordia Maritimes strategi bygger på ett nära samarbete med kunderna. Samtliga fartyg i flottan är i dagsläget utkontrakterade på långa kontrakt, vilket skapar en finansiell stabilitet som möjliggör långsiktiga satsningar.

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

Finansiella mål

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

VD har ordet



Nyckeltal

MSEK om inget annat anges	Första kvartalet		Helår
	2009	2008	2008
Resultat efter skatt	0,4	20,4	95,8
EBITDA	49,2	38,8	162,6
Disponibel likviditet*	712,5	595,5	507,5
Resultat efter skatt per aktie	0,01	0,43	2,01
EBITDA per aktie	1,03	0,81	3,41
Utdelning per aktie			1,00
Eget kapital per aktie	39,99	33,75	41,21
Soliditet, %	56	60	56
Tillväxt i eget kapital, %	-3	-1	21
Avkastning eget kapital, %	0	4	5

*Inklusive outnyttjade faciliteter

Den operativa verksamheten fortsatte att utvecklas väl, med undantag av skadan på en av *Stena Victorys* reduktionsväxlar. Sammantaget uppgick omsättningen under perioden till MSEK 178,3 (132,7) med ett EBITDA om MUSD 5,9 (6,2).

Kommentarer till resultatet

Första kvartalet uppvisar ett, om än litet, positivt resultat trots en svag marknad och en stor avskrivning på fondinnehav. Tidsbefraktningskontrakten har genererat intäkter över förväntan och fartygens driftskostnader har hittills varit något lägre än prognos.

Sett till omsättning var utvecklingen under det första kvartalet 2009 helt enligt förväntan. Den marginella ökningen jämfört med motsvarande kvartal 2008 beror till största delen på en stärkt dollarkurs och god utdelning genom de vinstdelningsklausuler för de utbefraktade fartygen.

Det försämrade resultatet förklaras huvudsakligen av nedskrivningen av fondinnehavet i det brittiska fondbolaget Weaving Capital. Concordia Maritimes innehav i fonden uppgick vid årsskiftet 2008 till 3,6 MUSD. Baserat på den information Concordia Maritime tagit del av från fondens likvidator bedöms chansen att återfå placeringen som liten. Nedskrivningen av hela fondinnehavet belastar resultatet för första kvartalet 2009 med motsvarande belopp.

Även om nedskrivningen av fondinnehavet är kännbar är det viktigt att poängtera att detta endast har en begränsad påverkan på bolagets finansiella ställning. Vidare påverkar det inte vårt nybyggnadsprogram eller vår förmåga att agera på vare sig kort eller lång sikt.

Framtidsutsikter

Marknaden för transporter av olja och oljeprodukter har under perioden försvagats ytterligare. Till de främsta drivkrafterna bakom detta hör generellt låga fraktvolymer, begränsade arbitragemöjligheter över Atlanten samt ett ökat antal fartyg.

Flera faktorer talar för att den svaga marknaden kommer att hålla i sig under en längre period. För oss kan en svag marknad innebära möjligheter genom våra stabila kassaflöden och goda finansiella ställning, som ger handlingsfrihet för affärer.

Det pågår ett kontinuerligt arbete med att minimera bolagets riskexponering bland annat det som avser valutakursförändringar. Som ett led i detta arbete har vi under perioden återupptagit en så kallad eget-kapital-säkring vilket minskar påverkan på eget kapital till följd av förändringar i växelkursen mellan USD och SEK. Vi har därutöver utökat vår räntesäkring.

Förändrad prognos 2009

Som tidigare kommunicerats medför nedskrivningen av innehavet i Weaving Capital att prognosen för 2009 sänks. Detta medför en ny prognos för 2009 som nu beräknas till ett resultat före skatt uppgående till MSEK 45 motsvarande 0,94 SEK per aktie (föregående prognos uppgick till MSEK 70 motsvarande 1,47 SEK per aktie).

Verksamhetens utveckling

Verksamheten inom såväl produkt- som stortanksegmentet har följt plan. Utöver en skada på en reduktionsväxel ombord *Stena Victory* har samtliga fartyg i flottan opererat väl och genererat intäkter som överstiger raterna på spotmarknaden.

Från och med 1 januari 2009 tillämpas IFRS 8 avseende segmentrapportering. IFRS 8 är en upplysningsstandard som definierar vad rörelsesegment är. Således påverkar den inte koncernens resultat och ställning. Övergången har inte medfört förändringar utan det är samma rörelsesegment som presenteras som tidigare och baseras på de delar av verksamheten som styrelsen följer upp; Produkttank och Stortank. Inom segmentet Produkttank har P-MAX och Panamax slagits samman då de har likartade ekonomiska egenskaper. Nedan kommer en kort beskrivning över segmenten, vad som ingår och den ekonomiska utvecklingen för perioden.

Produkttank

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

Stena Provence, *Stena Perros* och *Stena Paris* går i trafik för Total, *Stena Performance* för Hess Corporation samt *Stena Primorsk* och *Stena President* för Argo Shipping.

Flottan opererar på olika geografiska marknader runt om i världen, med såväl lätta (t ex bensin) som tunga oljeprodukter (t ex tjockolja) samt råolja.

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

Periodens resultat

Segmentet redovisar ett EBITDA för det första kvartalet om MUSD 7,2 (7,0)

Stortank

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

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

Intäkter fördelat per geografiskt segment

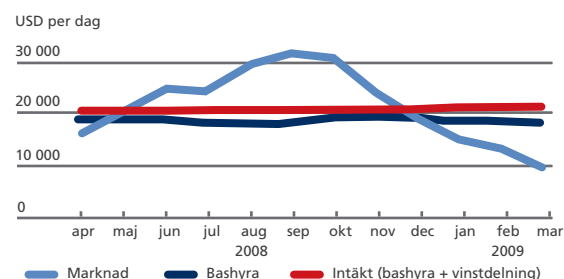
MSEK	Första kvartalet	
	2009	2008
Amerika	17,0	35,4
Frankrike	38,7	33,3
Övriga världen	122,6	64,0
Totala intäkter	178,3	132,7

Segmentrapportering, kvartal 1 2009

MSEK	Produkttank	Stortank	Ofördelat	Totalt
Omsättning ¹⁾	115,1	63,2		178,3
Driftskostnader fartyg ²⁾	-51,4	-70,8		-122,2
Kostnadsfördelning ³⁾	-3,3	-0,4	-3,2	-6,9
EBITDA	60,4	-8,0	-3,2	49,2
Tillgångar	130,6	3 228,8	58,7	3 418,1

- 1) Cirka 13% av ackumulerad omsättning inom produkttank utgörs av vinstdelning.
 2) Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll (dockningar) som driftskostnader i fartyg. Dessa uppgår för kvartal 1 2009 till MSEK 2,9. För mer information se årsredovisning 2008.
 3) Fördelning av den del av personalkostnader och andra övriga externa kostnader som inte är direkt hänförlig till fartygsdrift, så kallad overheadkostnad.

Produktflottans genomsnittliga intäkt per fartyg och dag



Samtliga fartyg i flottan är sysselsatta på långa kontrakt. I grafen illustreras spotmarknadens utveckling, den faktiska intjäningen och bashyran för Concordia Maritimes flotta. Siffrorna för flottan baseras på full sysselsättning, dvs eventuell off hire justerar ner bashyran för flottan. Jämfört med utvecklingen på spotmarknaden har Concordia Maritimes intjäningsförmåga under perioden varit god.



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

I samband med en rutininspektion i början av februari 2009 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 dock kunna fortlöpa avsevärt snabbare. Skadan belastar resultatet för första kvartalet med ca MUSD 1.

Periodens resultat

Segmentet redovisar ett EBITDA för det första kvartalet 2009 om MUSD -1,0 (-0,5)

Nybyggnadsprogrammet

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

Marknadens utveckling

Marknaden fortsatte under första kvartalet 2009 att försvagas. Fraktraterna inom såväl MR- som VLCC-segmentet fortsatte att falla, liksom priserna på varvsmarknaden.

Fraktmarknadens utveckling

Första kvartalet 2009

Produkttankmarknaden

Fraktraterna fortsatte under det första kvartalet att pressas nedåt. I slutet av perioden låg raterna på spotmarknaden på nivåer runt 10 000 per dag, vilket var avsevärt lägre än samma tid 2008. Raterna har fortsatt ner under april månad. De relativt låga fraktnivåerna påverkade även tidsutbefraktningssmarknaden, där ett treårigt kontrakt tecknades på nivåer runt USD 18 000 per dag.

VLCC-marknaden

Även VLCC-marknaden dämpades kraftigt under perioden. Raterna sjönk ner mot cirka USD 34 000 per dag, vilket i princip var en halvering jämfört med samma tid föregående år. Raterna har fortsatt ner under april månad. På tidsutbefraktningssmarknaden tecknades kontrakt på nivåer runt USD 39 000 per dag.

Fjärde kvartalet 2008

Produkttankmarknaden

Under fjärde kvartalet började den kraftiga nedgången i världsekonomin återspeglas även i handeln med olja och

oljeprodukter. Raterna på spotmarknaden sjönk kraftigt, ner mot cirka USD 17 000 per dag i slutet av kvartalet. Nedgången berodde till största del på en relativt kraftigt minskad efterfrågan på olja. Nu började även tidsutbefraktningssmarknaden gå ner och ett treårskontrakt noterades till cirka USD 20 000 per dag.

VLCC-marknaden

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

Tredje kvartalet 2008

Produkttankmarknaden

Marknaden var under tredje kvartalet fortsatt stark. Låga bensinlager, ökad raffinaderikapacitet och orkanerna Gustav och Ike bidrog till att hålla marknaden uppe. På terminssmarknaden 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.

Andra kvartalet 2008

Produkttankmarknaden

Efter ett mediokert första kvartal vände marknaden upp under andra kvartalet, och gav rater på spotmarknaden

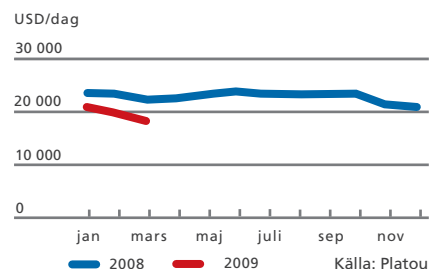


Utvecklingen i korthet

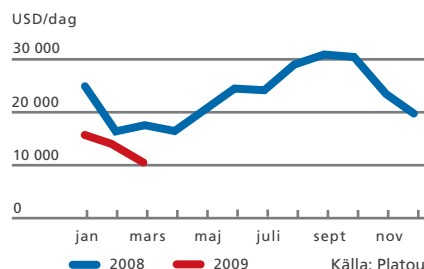
- Fortsatt svag marknad under första kvartalet.
- Raterna på både produkttank- och VLCC-marknaden avsevärt lägre än samma period föregående år.
- Fallande priser på varvsmarknaden.

Fraktraterna på produkt-tankmarknaden fortsatte under det första kvartalet att pressas nedåt. Såväl spot- som tidsutbefraktningensmarknaden låg i slutet av perioden betydligt lägre än samma tid föregående år.

Marknadsutveckling, timecharter – MR



Marknadsutveckling, spot – MR



runt USD 25 000 per dag. Till drivkrafterna hörde bl a en säsongsmässig uppgång och ökad raffinaderikapacitet i Mellanöstern och Asien, vilket medförde längre fraktdistanser. I terminsmarknaden handlades den transatlantiska trafiken för cirka USD 19 000 per dag för den resterande delen av året.

VLCC-marknaden

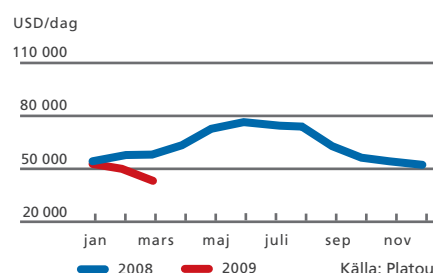
Den starka marknaden höll i sig även under det andra kvartalet, med rater upp mot USD 150 000 per dag. Denna oväntat starka marknad förklaras bland annat av vikande oljelager och av att tillväxten i flottan var lägre än förväntat. På terminsmarknaden handlades kontrakt till rater om cirka USD 100 000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

Varvsmarknadens utveckling

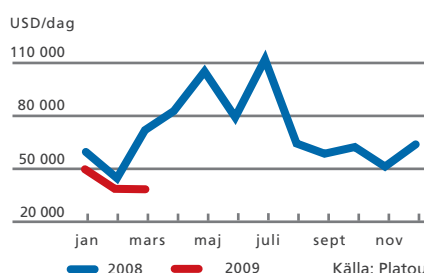
Den svaga marknaden återspeglades första kvartalet 2009 även på varvsmarknaden. Antalet avslut var fortsatt mycket begränsat och priserna fortsatte att falla. I mars 2009 prissattes ett VLCC-fartyg till cirka MUSD 125 och ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 40. Jämfört med genomsnittet för 2008 motsvarar detta nedgångar om 15-20 procent. Liknande utveckling kunde noteras på andrahandsmarknaden.

Även VLCC-marknaden dämpades kraftigt under perioden. Störst var fallet på spotmarknaden, där raterna fallit med nära 50 procent jämfört med samma period föregående år.

Marknadsutveckling, timecharter – VLCC

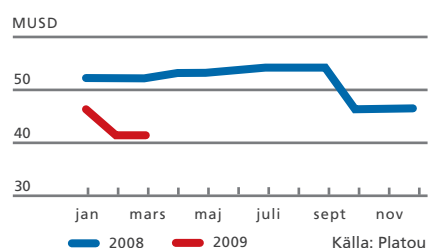


Marknadsutveckling, spot – VLCC

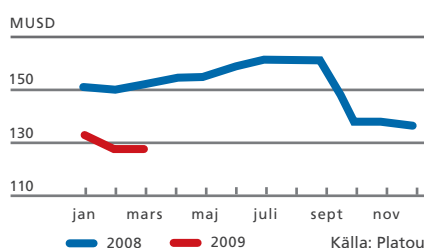


Priset på nya fartyg fortsatte under perioden att falla. Antalet avslut var dock mycket begränsat.

Nybyggnadspriser Produkttank (MR)



Nybyggnadspriser Stortank (VLCC)



Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Första kvartalet 2009

Omsättningen under första kvartalet var MSEK 178,3 (132,7). Resultatet efter finansiella poster var MSEK –2,1 (20,7). Resultat efter skatt var MSEK 0,4 (20,4) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,01 (0,43).

Ökningen i omsättning jämfört med samma kvartal föregående år beror till största delen på stärkt dollarkurs och god utdelning genom vinstdelningsklausulerna på de utbefraktade fartygen. Det försämrade resultatet beror på nedskrivningen av fondinnehavet i det brittiska fondbolaget Weaving Capital.

Likviditet och finansiell ställning

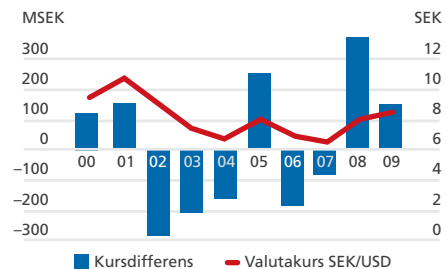
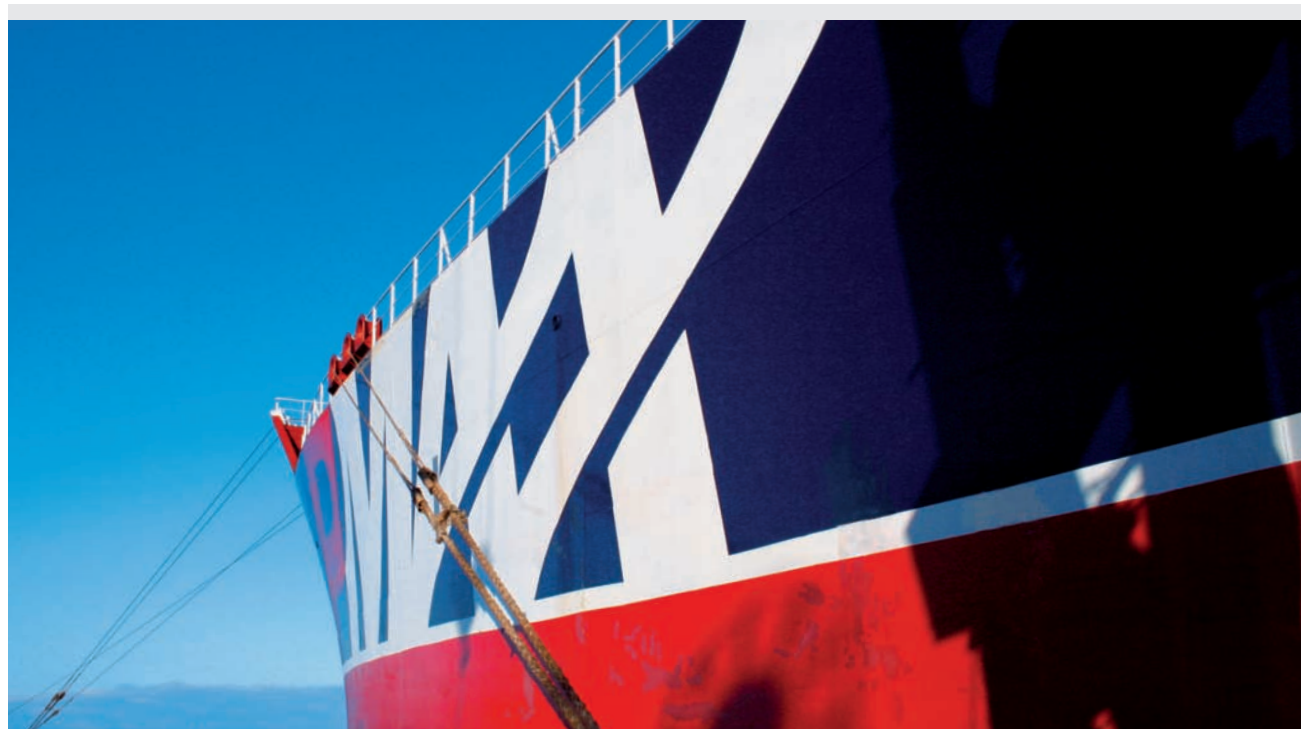
Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 712,5 (595,5). Nettoskulden minskade under perioden från MSEK 1 369,3 till MSEK 1 353,1. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 908,7 (1 611,1) och soliditeten uppgick till 56% (60%).

Investeringar

Investeringarna har under perioden varit MSEK 99,0 (6,9) och avser förskottsbetalningar samt projektkostnader för fartyg i beställning.

Eget kapital

Eget kapital per aktie är SEK 39,99 (33,75). Kursen SEK/USD 2009-03-31 var 8,25 (5,94). Kronans försvagning gentemot dollarn har under det första kvartalet ökat det egna kapitalet med MSEK 142,2 (–68,2), motsvarande SEK 2,98 (–1,43) per aktie.



Kursdifferens mot eget kapital

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

Läs mer i avsnittet Valuta- och ränteräkning om hur bolaget skyddar sig mot valuta- och räntefluktuationer.

De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som förts direkt mot eget kapital, uppgår till MSEK 271,3 (–299,9).

Säsongsvariationer

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

Medarbetare och optionsprogram

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

Valuta- och räntesäkring

Concordia Maritimes funktionella valuta är USD, dvs. merparten av intäkterna, kostnaderna och balansräkningen är nominellt i USD. Kursutvecklingen för SEK/USD har under de tre första månaderna 2009 medfört att bolagets vinst i svenska kronor har förändrats, trots att det i US-dollar är oförändrat.

Obligationsinnehav

Innehav (MUSD)	Nominellt värde	Bokfört värde	Marknadsvärde
Vimpelcom	10,3	10,1	10,2
DDI Holding	16,3	14,1	8,0
Summa	26,6	24,2	18,2

I februari 2009 återupptog Concordia Maritime en så kallad eget-kapital-säkring uppgående till cirka 50 procent av det egna kapitalet, motsvarande MUSD 125 (se även rapport över totalresultat). Eget-kapital-säkringen har under första kvartalet 2009 redovisat ett positivt resultat om MSEK 55,5. Därutöver har bolaget säkerställt det budgeterade resultatet om MUSD 8 via termin till en kurs om 8,70 SEK/USD. Under kvartalet bidrar denna positivt med MSEK 4,4 och redovisas i resultaträkning.

I samband med beställningen av fyra P-MAX-fartyg gjordes kassaflödessäkring, USD mot Euro, för framtida varvsbetalningar. Under året har flertalet av dessa kontrakt realiserats i takt med varvsbetalningarna. Realiserat resultat redovisas så som fartyg under byggnad. Värdeförändringen på befintliga kontrakt redovisas direkt mot eget kapital under rubriken "Säkringsreserv". Periodens förändring inklusive kursförändring är MSEK –22,2 (44,3).

Som skydd mot räntefluktuationer har bolaget under perioden ingått ytterligare räntehedgar om motsvarande MUSD 100. Totalt uppgick räntehedgarna vid periodens utgång till MUSD 228. Räntehedgarna är strukturerade för att täcka ca 60 procent av förväntad framtida belåning inom befintlig kreditfacilitet och sträcker sig till 2015. Vid utgången av det första kvartalet värderas dessa kontrakt till MSEK 11,3 (0,0) vilket redovisats mot "säkringsreserv" i eget kapital. Säkringsreserven uppgår vid periodens utgång totalt till MSEK 6,0 (134,2).

General Maritime (f d Arlington Tankers)

Concordia Maritimes innehav i General Maritime uppgår till 1 534 785 aktier, vilket motsvarar en ägarandel om 2,7 procent. Efter Arlington Tankers samgående till General

Maritime har handelsvolymerna ökat. Sålunda värderas innehavet till börskurs per 2009-03-31 som uppgick till USD 7,02 per aktie. Detta medför att innehavet värderas ner med MSEK –190,0, som redovisas mot eget kapital och ingår i "fond för verkligt värde".

Placeringar

Concordia Maritimes placering av överlikviditet delas redovisningstekniskt in i två kategorier; placeringar som "hålls till förfall" respektive placeringar som "innehålls för handel".

Den första kategorin består huvudsakligen av företagsobligationer. Det rör sig om överlikviditet som placeras i en portfölj med en förfallostruktur som stämmer väl överens med investeringsprogrammet. Dessa värdepapper ger Concordia Maritime en avkastning av 7–8 procent (även kallat purchase yield). Under den gångna perioden har obligationerna i Sibneft återbetalats.

I tabellen till vänster framgår bokfört, nominellt och marknadsvärde på de olika obligationsinnehaven.

Övriga innehav (primärt fonder) värderas till marknadsvärde vid varje bokslutstillfälle och uppgår ackumulerat för året till MSEK –31,0 (3,2). Största förändringen under perioden utgörs av nedskrivningen av innehavet i Weavering Capital.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 15,8 (11,7) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 26,2 (93,9). Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjade checkräkningskrediter uppgick till MSEK 790,5 (660,1).

Övrig information

Transaktioner med närstående

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

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

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

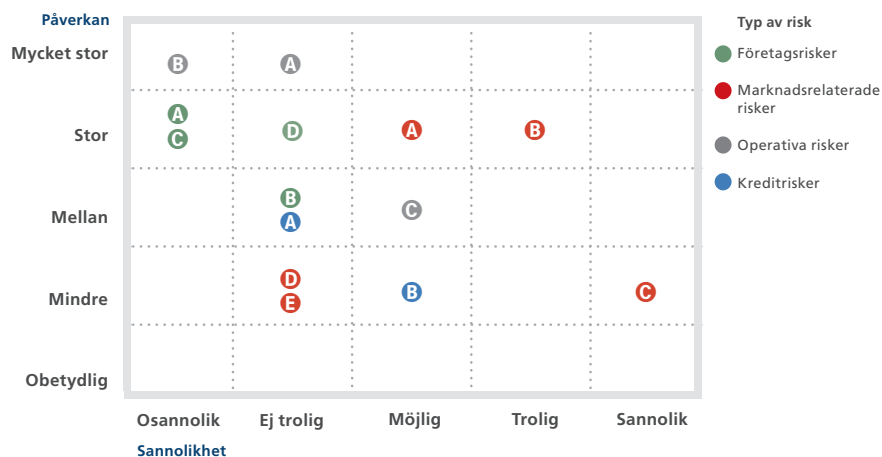


Risker och osäkerhetsfaktorer

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

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

Concordia Maritimes bedömning är att ingenting av väsentlig betydelse har skett som påverkar den bedömning av risker och osäkerhetsfaktorer som redovisades i årsredovisningen 2008. För ytterligare information hänvisas därför till denna.



	Typ av risk	Påverkan (1–5)	Sannolik- het (1–5)	Riskstrategi
1. Företags- risker	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. Marknads- relaterade 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. Kredit- risker	A Motpartrisker – kund	3	2	Finansiellt stabila kunder. Nära och långsiktiga samarbeten.
	B Motpartrisker – varv och samarbetspartners	2	3	Finansiellt starka aktörer. Bankgarantier och försäkningsklausuler.

Koncernens resultaträkning, totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kvartal 1 2009	Kvartal 1 2008	Helår 2008
Koncernens resultaträkning			
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,40	6,29	6,58
Nettoomsättning	178,3	132,7	560,0
Summa intäkter	178,3	132,7	560,0
Driftskostnader fartyg	-100,9	-71,9	-295,2
Sjöpersonalkostnader	-19,5	-13,2	-65,8
Övriga externa kostnader	-6,3	-6,4	-26,8
Personalkostnader	-2,4	-2,4	-9,6
Avskrivningar	-24,0	-18,2	-76,2
Summa rörelsekostnader	-153,1	-112,1	-473,6
Rörelseresultat	25,2	20,6	86,4
Utdelningar	6,5	5,4	23,1
Ränteintäkter och liknande poster	4,9	9,0	36,1
Räntekostnader och liknande poster	-43,1	-14,3	-67,5
Valutakursdifferenser	4,4		
Finansnetto	-27,3	0,1	-8,3
Resultat efter finansiella poster	-2,1	20,7	78,1
Skatt	2,5	-0,3	17,7
Resultat efter skatt	0,4	20,4	95,8
Koncernens rapport över totalresultat			
Periodens Resultat	0,4	20,4	95,8
Omräkningsdifferenser, netto efter skatt	86,7	-134,0	383,0
Eget kapital säkring, netto efter skatt	55,5	65,8	-22,2
Finansiella tillgångar som kan säljas	-190,0	-11,9	4,6
Kassaflödessäkringar, varav valutarelaterat	-22,2	44,3	-56,1
Kassaflödessäkringar, varav ränterelaterat	11,3		-16,9
Periodens totalresultat	-58,3	-15,4	388,2
Värden per aktie, SEK			
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,01	0,43	2,01
Eget kapital per aktie	39,99	33,75	41,21

Balansräkning i sammandrag, koncernen



MSEK	Kvartal 1 2009	Kvartal 1 2008	31 dec 2008
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	8,25	5,94	7,82
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	2 162,8	1 615,7	2 059,8
Fartyg under byggnad	646,3	150,6	536,3
Finansiella anläggningstillgångar	295,2	199,0	510,0
Summa anläggningstillgångar	3 104,3	1 965,3	3 106,1
Kortfristiga fordringar	131,6	220,7	65,5
Kortfristiga placeringar	73,3	358,2	283,6
Kassa och bank	108,9	134,1	31,3
Summa omsättningstillgångar	313,8	713,0	380,4
Summa tillgångar	3 418,1	2 678,3	3 486,5
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 908,7	1 611,1	1 967,0
Långfristiga avsättningar		21,2	
Långfristiga skulder	1 339,5	951,0	1 366,9
Kortfristiga avsättningar	16,1	8,8	17,8
Kortfristiga skulder	153,8	86,2	128,1
Checkräkningskredit			6,7
Summa eget kapital och skulder	3 418,1	2 678,3	3 486,5

Kassaflödesanalys i sammandrag, koncernen

MSEK	Kvartal 1 2009	Kvartal 1 2008	Helår 2008
Löpande verksamhet			
Resultat efter finansiella poster	-2,1	20,7	78,1
Justeringsposter:			
Avskrivningar	27,3	18,8	88,9
Övriga poster	31,0	5,0	36,2
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	56,2	44,5	203,2
Förändringar i rörelsekapital	-42,0	16,9	64,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	14,2	61,4	267,6
Investeringsverksamhet			
Fartyg under byggnad	-99,0	-6,9	-301,3
Investering i finansiella tillgångar	-0,4		-52,2
Försäljning av finansiella tillgångar	237,7	8,1	25,2
Kassaflöde från investeringsverksamhet	138,3	1,2	-328,3
Finansieringsverksamhet			
Upptagning av lån			128,4
Amortering av lån	-71,5	-41,0	-48,8
Utdelning till aktieägarna			-47,7
Övrig finansiering		47,3	10,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-71,5	6,3	42,7
Periodens kassaflöde	81,0	68,9	-18,0
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	31,3	55,6	55,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-3,4	9,6	-6,3
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	108,9	134,1	31,3
Not 1. Likvida medel består av kassa och bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid årets början	-0,9	14,2	-0,2
Periodens kassaflöde	-2,5	-4,6	-6,1
	-3,4	9,6	-6,3

Förändring i eget kapital, koncernen



MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar kvartal 1 2009							
IB 2009-01-01	381,8	61,9	129,1	16,9	25,6	1 351,7	1 967,0
Totalresultat			142,2	-10,9	-190,0	0,4	-58,3
UB 2009-03-31	381,8	61,9	271,3	6,0	-164,4	1 352,1	1 908,7
Förändringar kvartal 1 2008							
IB 2008-01-01	381,8	61,9	-231,7	89,9	21,0	1 303,6	1 626,5
Totalresultat			-68,2	44,3	-11,9	20,4	-15,4
UB 2008-03-31	381,8	61,9	-299,9	134,2	9,1	1 324,0	1 611,1

Flerårsöversikt

	MSEK	Kvartal 1 2009	Kvartal 1 2008	2008	2007	2006	2005	2004
Resultatposter	Nettoomsättning	178,3	132,7	560,0	457,2	381,2	254,0	354,0
	Rörelsens kostnader	-153,1	-112,1	-473,6	-423,2	-376,5	-312,0	-271,2
	Rörelseresultat (EBIT)	25,2	20,6	86,4	34,0	4,7	-1,8	729,4
	– varav resultat av fartygsförsäljningar						56,2	646,6
	Finansnetto	-27,3	0,1	-8,3	14,0	47,8	44,5	10,8
	Resultat efter finansnetto	-2,1	20,7	78,1	48,0	52,5	42,7	740,2
	Resultat efter skatt	0,4	20,4	95,8	62,9	51,9	57,2	740,2
	Kassaflöde från den löpande verksamheten	56,2	44,5	203,2	121,1	100,0	20,4	136,2
	EBITDA	49,2	38,8	162,6	91,5	38,7	-1,3	795,5
Balansposter	Fartyg (antal)	2 162,7 (7)	1615,7 (7)	2 059,8 (7)	1 769,7 (7)	1 048,8 (4)	304,2 (1)	32,5 (1)
	Fartyg under byggnad (antal)	646,3 (4)	150,6 (4)	536,3 (4)	158,3 (4)	222,3 (7)	384,7 (6)	128,0 (7)
	Likvida medel och placeringar	182,2	492,3	769,6	452,7	547,8	839,5	1 254,1
	Övriga tillgångar	426,9	419,7	120,8	429,5	413,7	368,9	313,4
	Räntebärande skulder	1 353,1	951,0	1 369,3	1 073,1	506,2	0,0	0,0
	Övriga skulder och avsättningar	156,3	116,2	150,2	110,6	99,3	126,4	111,2
	Eget kapital	1 908,7	1 611,1	1 967,0	1 626,5	1 627,0	1 770,9	1 616,8
	Balansomslutning	3 418,1	2 678,3	3 486,5	2 810,2	2 232,5	1 897,3	1 728,0
Nyckeltal, %	Soliditet	56	60	56	58	73	93	94
	Räntabilitet på totalt kapital	5	4	3	4	4	5	47
	Räntabilitet på sysselsatt kapital	5	4	3	4	5	6	49
	Räntabilitet på eget kapital	0	4	5	3	3	3	56
	Rörelsemarginal	14	16	15	7	1	-1	206
Aktiedata	Nettoomsättning	3,74	2,78	11,73	9,58	7,99	5,32	7,42
	Rörelsens kostnader	-3,21	-2,35	-9,92	-8,87	7,89	6,54	5,68
	Rörelseresultat	0,53	0,43	1,81	0,71	0,10	-0,04	15,28
	Finansnetto	-0,57	0,00	-0,17	0,29	1,00	0,93	0,23
	Resultat efter skatt	0,01	0,43	2,01	1,32	1,09	1,20	15,51
	Kassaflöde	1,18	0,93	4,26	2,54	2,10	0,43	2,85
	EBITDA	1,03	0,81	3,41	1,92	0,81	-0,03	16,67
	Eget kapital	39,99	33,75	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner: Se årsredovisning 2008.

Resultat- och balansräkning, moderbolaget

MSEK	Kvartal 1 2009	Kvartal 1 2008
Nettoomsättning	15,8	11,7
Driftskostnader fartyg	-4,6	-3,7
Sjöpersonalkostnader	-4,7	-3,4
Övriga externa kostnader	-3,8	-3,7
Personalkostnader	-2,0	-2,1
Planenliga avskrivningar	-4,7	-4,9
Rörelseresultat	-4,0	-6,1
Övriga räntetäkter och liknande poster	75,1	111,2
Räntekostnader och liknande poster	-44,9	-11,2
Resultat efter finansnetto	26,2	93,9
Skatt	-6,8	-26,3
Periodens resultat	19,4	67,6

MSEK	Kvartal 1 2009	Kvartal 1 2008
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	410,1	428,9
Finansiella anläggningstillgångar	78,4	7,6
Andelar i koncernföretag	745,8	754,2
Summa anläggningstillgångar	1 234,3	1 190,7
Kortfristiga fordringar	30,2	61,1
Kortfristiga placeringar	255,1	55,4
Kassa och bank	186,9	198,7
Summa omsättningstillgångar	472,2	315,2
Summa tillgångar	1 706,5	1 505,9
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	619,7	706,5
Långfristiga skulder	1 053,8	753,4
Kortfristiga skulder	33,0	46,0
Summa eget kapital och skulder	1 706,5	1 505,9

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i delårsrapporterna som i årsredovisningen för 2008, förutom de som beskrivs i denna rapport. Från och med 1 januari 2009 tillämpas IFRS 8 avseende segmentrapportering, se sidan 5 i rapporten. En omarbetad version av IAS 1 Utformning av finansiella rapporter tillämpas från och med räkenskapsåret 2009. Det innebär att förändringar i omräkningsreserv, förändringar i fond för verkligt värde samt förändringar i säkringsreserven redovisas inom totalresultatet.

Koncernens bokslutskommuniké har upprättats i enlighet med IAS 34. Rapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och RFR 2.2.

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

Rapporten har inte varit föremål för revisorernas översiktliga granskning.

Göteborg den 28 april 2009
CONCORDIA MARITIME AB (publ)

Hans Norén
Verkställande direktör

Inbjudan till telefonkonferens

Concordia Maritime inbjuder till telefonkonferens
29 april 2009 kl 15:00 CEST

Delårsrapporten (som publiceras den 28 april)
presenteras och tillfälle ges till frågor

Närvarande

- Hans Norén, VD
- Göran Hermansson, Ekonomichef

Telefon

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

För inspelad version

+44 (0)20 7031 4064 alt. +46 (0) 8 5052 0333
Kod: 833132 (tillgänglig tom 6 maj)

Concordia Maritime
405 19 Göteborg
Tel 031 85 50 00
Organisationsnummer 556068-5819
www.concordia-maritime.se

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