

God intjäning på fortsatt svag marknad



Delårsrapport 1 januari–30 juni 2009

- Nettoomsättning MSEK 340,8 (257,7)
- Resultat efter skatt MSEK 23,9 (39,3)
- Resultat per aktie SEK 0,50 (0,82)
- EBITDA om MUSD 11,4 (11,6)
- Disponibel likviditet (inkl. outnyttjade faciliteter) MSEK 532,7 (605,7)
- Eget kapital per aktie uppgår till SEK 39,41 (41,21 vid årsskiftet 2008)
- Prognos 2009 MSEK 45 motsvarande SEK 0,94 per aktie
- Operativa verksamheten fortlöper enligt plan
- Marknaden ytterligare försvagad

Informationen är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 12 augusti 2009, cirka kl. 14:30.

Nu och då

Flottan Den ursprungliga flottan var starkt diversifierad och innehöll såväl torrlastfartyg och kemikalietankers, som produkttankers och större råoljefartyg. Idag är samtliga helägda fartyg i flottan produkttankers.

Antal fartyg Under det första året bestod flottan av sju helägda och fyra inchartrade fartyg. Idag består flottan av sex helägda fartyg, två delägda samt två inchartrade. Ytterligare fyra fartyg är beställda och kommer att levereras under 2009 och 2010.

VD Lars Carlsson var Concordia Maritimes förste VD. Han innehade posten fram till våren 2004 då nuvarande VD, Hans Norén, tog över rodret.

Marknaden Precis som idag var tankmarknaden när Concordia Maritime grundades mycket svag. Till stor del berodde – och beror detta på ett överskott på tonnage. Vid båda tidpunkterna medförde detta ett kraftigt prisfall på tonnage.

Nyckeltal	1984	2009
Eget kapital, MSEK	200,0	1 881,2
Antal aktieägare	5 700	4 800
Balansomslutning, MSEK	302,4	3 420,6
Antal aktier	15 000 000	47 729 798

Fleet

2008 August 1988

Ship	Builder/yard	Tonn	Ship type
Bravo Atlantic	1971	204,000	Crude oil tanker (VLCC)
Bravo Pacific	1971/1984	120,000	Crude oil tanker
Bravo Atlantic	1971	10,000	Product tanker
Bravo Atlantic	1971	12,000	Product tanker
Bravo Atlantic	1971/1984	4,700	Chemical tanker
Bravo Atlantic	1981	8,500	Chemical tanker
Bravo Atlantic	1981	5,100	Chemical tanker
Bravo Atlantic	1971	102,000	Crude oil tanker (VLCC)
Bravo Atlantic	1971	102,000	Crude oil tanker (VLCC)
Bravo Atlantic	1981	40,000	Crude tanker
Bravo Atlantic	1978	10,000	Crude tanker

2008 20%

Managing Director's report

The year five months ended August 1988 have been a start-up period for Concordia Maritime. The vessels in our fleet have been put into operation and after several months of operation the shipping market has been established. The vessels have been put into operation and after several months of operation the shipping market has been established. The vessels have been put into operation and after several months of operation the shipping market has been established.

The year five months ended August 1988 have been a start-up period for Concordia Maritime. The vessels in our fleet have been put into operation and after several months of operation the shipping market has been established. The vessels have been put into operation and after several months of operation the shipping market has been established.

The year five months ended August 1988 have been a start-up period for Concordia Maritime. The vessels in our fleet have been put into operation and after several months of operation the shipping market has been established. The vessels have been put into operation and after several months of operation the shipping market has been established.

Concordia Maritime 1984–2009

25 år av säkra tanktransporter

2009 firar Concordia Maritime 25-årsjubileum. Företaget grundades i april 1984 och samma månad noterades aktien på Stockholmsbörsen. Tanken vid starten var att bygga upp en flotta av högkvalitativt tonnage som möjliggjorde säkra transporter av olja och förädlade oljeprodukter. Den ledande parollen, som fortfarande gäller, kom snart att bli "Oil shall always travel first class".

Flottan bestod inledningsvis av sex fartyg, merparten sysselsatta i den öppna marknaden. 1988 förvärvades de båda ULCC-fartygen *Stena King* och *Stena Queen*, världens femte respektive sjätte största fartyg om vardera 458 000 DWT. Året därpå mångdubbades flottan genom köpet av de sex VLCC-fartygen i den s k Ludwig-flottan. Verksamheten kom därigenom att fokuseras till stortanksegmentet. Denna inriktning kom att gälla fram till början av 2000-talet och beställningen av de nya produkttankfartygen i P-MAX-serien.

Jämför man dagens tankmarknad med den 1984 finner man både likheter och skillnader. Även om den grundläggande uppgiften för Concordia Maritime och alla andra tankrederier, att transportera olja eller förädlade oljeprodukter från en punkt till en annan, fortfarande är densamma är det mycket som skiljer. Transportflödena har förändrats radikalt samtidigt som kraven på effektivitet och säkerhet ökat avsevärt. Även mängden transporterad olja har ökat dramatiskt. Bara under de senaste 25 åren har världens samlade oljekonsumtion ökat med över 40 procent.

Concordia Maritime har under alla år strävat efter att erbjuda en förstklassig flotta som till fullo möter kundernas krav på transportekonomi och även ligger i framkant vad gäller säkerhet och miljöhänsyn. Detta synsätt har präglat verksamheten historiskt och kommer fortsätta känneteckna verksamheten även framöver.

Concordia Maritime 25 år	2
Detta är Concordia Maritime	4
IR-kontakt	4
VDs kommentar och nyckeltal	6
Verksamhetens utveckling	7
Marknadens utveckling	9
Ekonomisk översikt	11
Övrig information	13
Resultaträkning	15
Balansräkning	16
Kassaflöde	17
Förändringar eget kapital	18
Flerårsöversikt	19
Resultaträkning och Balansräkning moderbolag	20
Granskningsrapport	21
Framtiden är nära	23

Informationstillfällen för verksamhetsåret 2009

Delårsrapport, 28 oktober 2009
tredje kvartalet 2009

IR-kontakt

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



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



Detta är Concordia Maritime

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

Concordia Maritime grundades 1984 och företagets B-aktie är sedan dess noterad på Nasdaq OMX 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

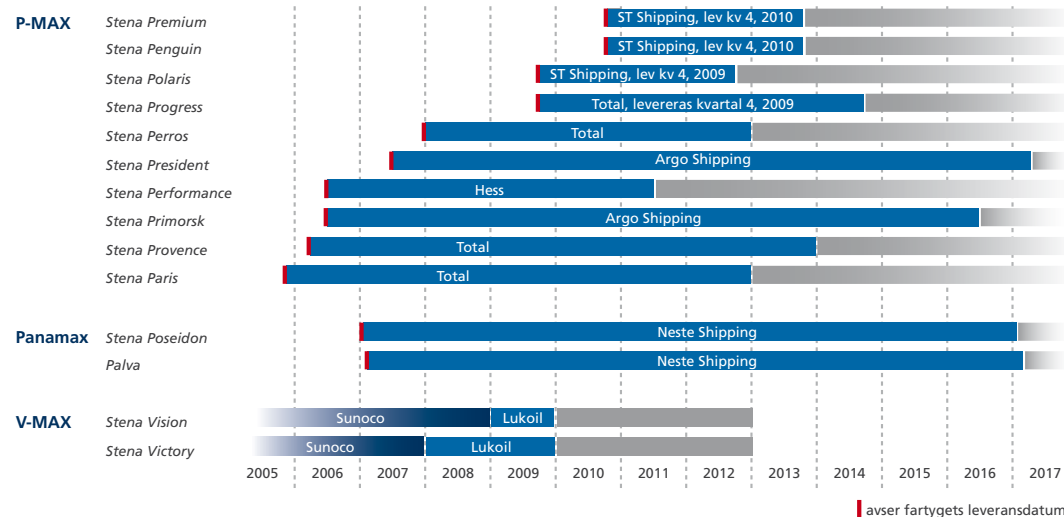
Verksamheten bedrivs i nära samarbete med flera företag inom Stena Sfären. Detta innebär att verksamheten kan bedrivas kostnadseffektivt, samtidigt som kunderna får tillgång till Stena Sfärens samlade kunskapsbas.

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.



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	Halvår (jan–jun)		Helår
	2009	2008	2008
Resultat efter skatt	23,9	39,3	95,8
EBITDA	93,2	71,2	162,6
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade faciliteter	532,7	605,7	507,5
Resultat efter skatt per aktie	0,50	0,82	2,01
EBITDA per aktie	1,95	1,49	3,41
Utdelning per aktie			1,00
Eget kapital per aktie, inklusive utdelning	39,41	33,37	41,21
Soliditet, %	55	60	56
Tillväxt i eget kapital, inklusive utdelning, %	–4	–2	21
Avkastning eget kapital, inklusive utdelning, %	3	4	5

Verksamheten och resultatet fortsatte under det andra kvartalet att utvecklas enligt plan. Sammantaget uppgick omsättningen under andra kvartalet till MSEK 162,5 (125,0) med ett EBITDA om MSEK 44,0 (32,4).

Kommentarer till resultatet

Tankmarknaderna är för närvarande mycket svaga. Tack vare tidsbefraktningsskontrakten för samtliga våra fartyg redovisas dock ett rörelseresultat enligt plan. Intjäningsnivåerna på våra kontrakt har under andra kvartalet legat över vad den öppna marknaden genererat.

Totalt under första halvåret har vi uppnått ett EBITDA på MUSD 11,4 och ett rörelseresultat på MSEK 46,5.

Andra kvartalets finansnetto, MSEK 6,2, speglar en lägre lånekostnad till följd av lägre räntenivåer. Våra placeringar har genererat intäkter enligt plan och vi redovisar en positiv effekt av valutapositionering USD/SEK på MSEK 8,2.

Det totala finansnettot för första halvåret uppgår till MSEK –21,1, men då belastas det, som tidigare kommunicerats, av att fondinnehavet i det brittiska fondbolaget Weavering Capital på totalt MUSD 3,6 skrivits ner till noll. Under den gångna perioden har ingen ny information framkommit, och möjligheten att återfå placeringen bedöms därför fortsatt som liten.

Händelser efter periodens slut

I juli beslutades att inte utnyttja möjligheten att förlänga inbefraktningen av de två V-MAX-fartygen *Stena Victory* och *Stena Vision*. Detta innebär att båda fartygen kommer att återlevereras till ägaren General Maritime i slutet av året.

Händelsen beräknas inte påverka prognostiserat resultat.

Framtidsutsikter

Efter flera år med en stundom rekordstark marknad kommer nu kraftiga nedgångar. Vår bedömning är att tankmarknaderna nu går in i en period, troligen på flera år, med svaga förtecken. Nedgången, som inte kommer som en överraskning, beror på en kombination av flera samverkande faktorer. Den försämrade världsekonomin med minskat transportbehov som följd bidrar självfallet. Men den viktigaste faktorn är en tankflotta som har vuxit och växer alltför snabbt på grund av alltför många nybeställningar.

Utvecklingen på marknaden är en påminnelse om vikten av långsiktighet och att ha en stabil ekonomi och stark finansiell ställning. Inom Concordia Maritime har vi under flera år planerat för nuvarande marknadsläge. Hela flottan är utkontrakterad på långa kontrakt, vilket innebär att vi har säkrat kassaflödena för god tid framöver. Det gör det möjligt för oss att snabbt agera på de affärsmöjligheter som kan uppstå i svaga marknader.

Prognos 2009

Resultatet före skatt för räkenskapsåret 2009 beräknas uppgå till MSEK 45, motsvarande SEK 0,94 per aktie.

Verksamhetens utveckling

Den operativa verksamheten har under perioden fortsatt utvecklas enligt plan. Samtliga fartyg i flottan har opererat väl och genererat intäkter som väl överstigit raterna på spotmarknaden.

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.

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; Produkt-tank och Stortank. Inom segmentet Produkttank har P-MAX och Panamax slagits samman då de har likartade ekonomiska egenskaper. Ovan beskrivs segmenten och den ekonomiska utvecklingen för perioden.

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 andra kvartalet om MUSD 6,1 (7,0)

Stortank

Inom stortanksegmentet är Concordia Maritime verksam med två fartyg, V-MAX-fartygen *Stena Victory* och *Stena Vision*. Dessa båda tidsinbefraktas från det amerikanska rederiet General Maritime. Båda går i trafik för Lukoil. Kontraktet för *Stena Victory* sträcker sig till slutet av 2009, då fartyget skall återlevereras till ägaren. Efter kvartalets utgång löpte optionen att förlänga inbefraktningen av de båda ut utan att de påkallades.

Intäkter fördelat per geografiskt segment

MSEK	Halvår (jan–jun)	
	2009	2008
Amerika	33,2	68,5
Frankrike	75,7	65,6
Övriga världen	231,9	123,6
Totala intäkter	340,8	257,7

Segmentrapportering, halvår 2009 (jan–jun)

MSEK	Produkttank	Stortank	Ofördelat	Totalt
Omsättning ¹⁾	218,4	122,4		340,8
Kostnad ²⁾	-103,2	-130,3		-233,5
Fördelning av OH ³⁾	-6,8	-0,8	-6,5	-14,1
EBITDA	108,4	-8,7	-6,5	93,2
Tillgångar	3 017,1	171,3	232,2	3 420,6

1) Cirka 9% av ackumulerad omsättning inom produkttank utgörs av vinstdelning.

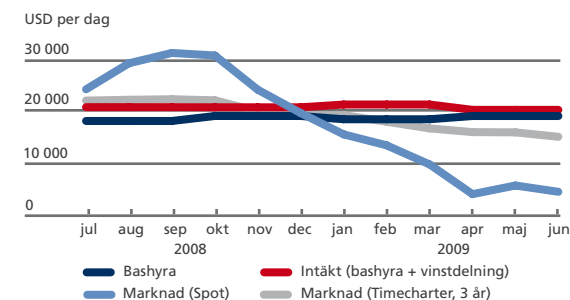
2) Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll (dockningar) som driftskostnader i fartyg. Dessa uppgår för första halvåret 2009 till MSEK 6,2. För mer information se årsredovisning 2008.

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, bashyran för Concordia Maritimes flotta och den faktiska intjäningen. 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.





Efter kvartalets utgång har Concordia Maritime och Lukoil enats om tidigare återleverans av *Stena Vision*. Sålunda kommer Concordia Maritime återleverera fartyget i slutet av året. Återleveranserna medför att Concordia Maritime inte kommer att ha några fartyg kvar inom stortanksegmentet.

Reparationen av reduktionsväxeln på *Stena Victory* fortlöper som planerat.

Periodens resultat

Segmentet redovisar ett EBITDA för det andra kvartalet 2009 om MUSD –0,1 (–1,1).

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 var under andra kvartalet 2009 fortsatt mycket svag. Inom MR-segmentet föll fraktraterna till de lägsta nivåerna på flera år. Inom VLCC-segmentet sjönk fraktraterna kraftigt under april och maj, för att sedan stiga under juni. Aktiviteten på varvsmarknaden var fortsatt låg, med nybyggnadspriser i nivå med första kvartalet.

Fraktmarknadens utveckling

Andra kvartalet 2009

Produkttankmarknaden

Fraktraterna inom produkttanksegmentet nådde under kvartalet nya rekordlåga nivåer. I genomsnitt låg raterna strax över USD 5 000 per dag, vilket kan jämföras med rater om cirka USD 20 000 motsvarande period 2008. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades treåriga kontrakt på nivåer runt USD 16 000 per dag.

VLCC-marknaden

Även inom VLCC-segmentet var marknaden svag. I genomsnitt låg raterna på USD 21 000 per dag, vilket kan jämföras med USD 86 000 för motsvarande period föregående år. Mot slutet av perioden steg dock raterna förhållandevis kraftigt till följd av ökad efterfrågan på tonnage. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades kontrakt på nivåer runt USD 38 000 per dag.

Varvsmarknadens utveckling

Den svaga marknaden återspeglades även på varvsmarknaden. Antalet avslut var fortsatt mycket begränsat och priserna något lägre än under första kvartalet. I juni 2009 prissattes ett VLCC-fartyg till cirka MUSD 115 och ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 39. Jämfört med genomsnittet för 2008 motsvarar detta nedgångar om 25 procent. Liknande utveckling kunde noteras på andrahandsmarknaden.

Kvartalsresumé

Första kvartalet 2009

Produkttankmarknaden

Fraktraterna fortsatte under det första kvartalet att pressas nedåt. I slutet av perioden låg raterna på spotmarknaden på nivåer runt USD 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 tidsutbefraktningmarknaden, 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 tidsutbefraktningmarknaden tecknades kontrakt på nivåer runt USD 39 000 per dag.

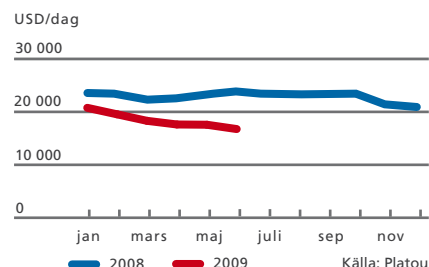


Utvecklingen i korthet

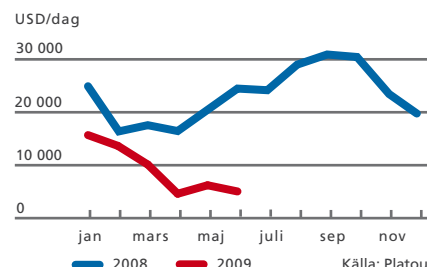
- Mycket svag marknad under andra kvartalet.
- Rekordlåga fraktrater inom MR-segmentet, något starkare marknad inom VLCC-segmentet.
- Låg aktivitet på varvsmarknaden.

Fraktraterna på produkt-tankmarknaden sjönk kraftigt under andra kvartalet 2009. Såväl spot- som tidsutbefragningsmarknaden låg i slutet av perioden betydligt lägre jämfört med såväl första kvartalet 2009 som motsvarande kvartal föregående år.

Marknadsutveckling, timecharter – MR

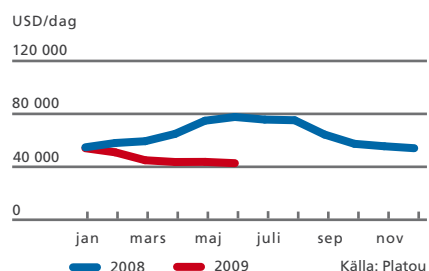


Marknadsutveckling, spot – MR

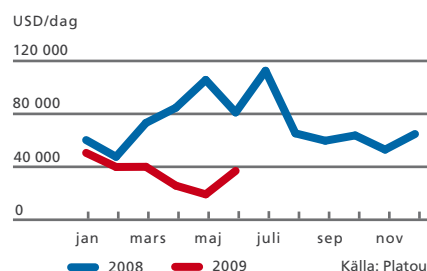


Inom VLCC-segmentet sjönk raterna kraftigt under april och maj, för att sedan stiga under juni. Störst var fallet på spotmarknaden, där raterna fallit med 75 procent jämfört med samma period föregående år.

Marknadsutveckling, timecharter – VLCC

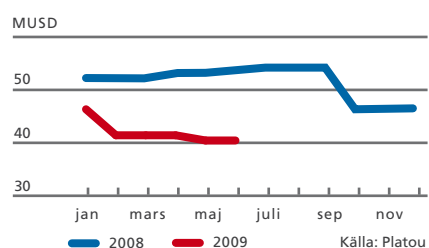


Marknadsutveckling, spot – VLCC

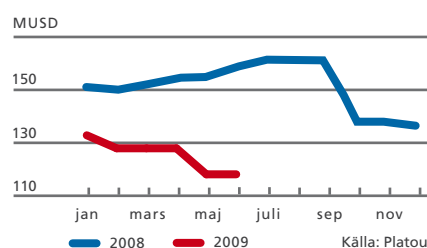


Priserna på nya fartyg fortsatte under perioden att falla ytterligare. Antalet avslut var dock fortsatt mycket begränsat.

Nybyggnadspriser Produkttank (MR)



Nybyggnadspriser Stortank (VLCC)



Samtliga grafer på sidan visar medelvärde per månad.

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 tidsutbefragningsmarknaden 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 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.

Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Andra kvartalet 2009

Omsättningen under andra kvartalet var MSEK 162,5 (125,0). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 27,5 (16,1). Resultat efter skatt var MSEK 23,5 (18,9) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,49 (0,40).

Ökningen i omsättning jämfört med samma kvartal föregående år beror till största delen på en starkare dollar. Detta är även förklaringen till det förbättrade resultatet.

Januari–juni 2009

Omsättningen för halvåret 2009 uppgick till MSEK 340,8 (257,7). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 25,4 (36,8). Resultat efter skatt var MSEK 23,9 (39,3), vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK 0,50 (0,82).

Omsättnings- och resultatutvecklingen ligger i linje med given prognos. Ökningen i omsättning och rörelseresultat jämfört med föregående år beror till största delen på en starkare dollar jämfört med kvartal 2, 2008.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 532,7 (605,7). Räntebärande skulder ökade under perioden från MSEK 1 369,3 till MSEK 1 373,2. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 881,2 (1 592,8) och soliditeten uppgick till 55% (60%).

Investeringar

Investeringarna har under perioden varit MSEK 249 (60,4) och avser förskottsbetalningar samt projektkostnader för fartyg i beställning.

Eget kapital

Eget kapital per aktie är SEK 39,41 (33,37). Kursen SEK/USD 2009-06-30 var 7,73 (6,02). Dollarns försvagning gentemot kronan har mötts av eget-kapital-säkring vilket under det första halvåret ökat det egna kapitalet med MSEK 66,4 (–60,6), motsvarande SEK 1,39 (–1,27) per aktie.

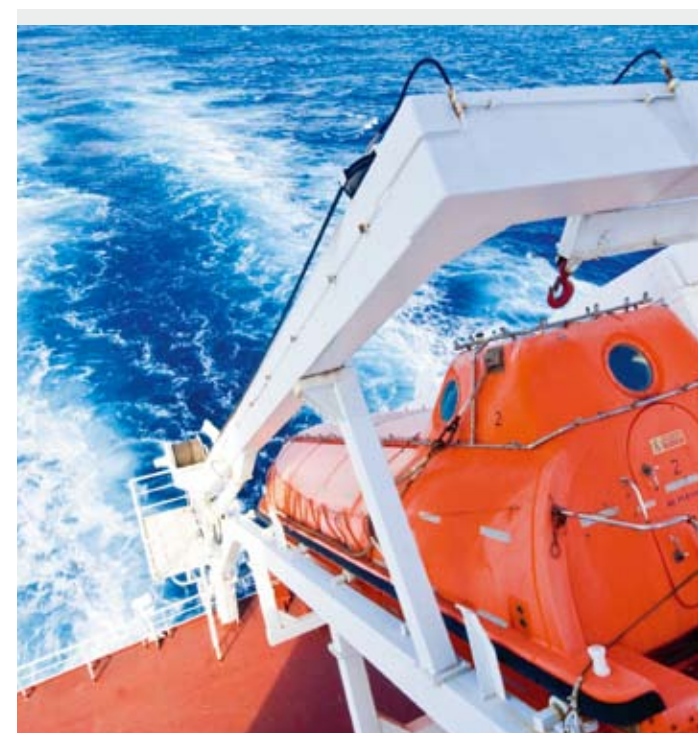
De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som förts direkt mot eget kapital, uppgår till MSEK 195,5 (–292,3).

Säsongsvariationer

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

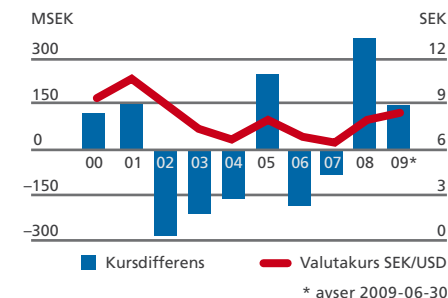
Medarbetare och optionsprogram

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



Kursdifferens mot eget kapital

Kursutvecklingen 2008 för SEK/USD har medfört att bolagets vinst i svenska kronor sett förändrats, trots att det i US-dollar är oförändrat. Läs mer i avsnittet Valuta- och räntesäkring om hur bolaget skyddar sig mot valuta- och räntefluktuationer.



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 sex första månaderna 2009 medfört att bolagets vinst i svenska kronor förändrats, trots att det i US-dollar är oförändrat.

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 det första halvåret 2009 redovisat ett positivt resultat om MSEK 88,9. Därutöver har bolaget säkerställt det budgeterade resultatet om MUSD 8 via termin till en kurs om SEK/USD 8,70. För första halvåret 2009 bidrar denna positivt med MSEK 8,3 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 -16,7 (31,1).

Som skydd mot räntefluktuationer har bolaget under första kvartalet 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 andra kvartalet värderas dessa kontrakt till MSEK 15,9 (0,0), årets förändring redovisas mot "säkringsreserv" i eget kapital. Säkringsreserven uppgår vid periodens utgång totalt till MSEK 33,0 (121,0).

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 2009-06-30 och som uppgick till USD 9,89 per aktie. Innehavet värderas mot "fond för verkligt värde" och har under halvåret belastats med MSEK -144,5.

Obligationsinnehav

Innehav (MUSD)	Nominellt värde	Bokfört värde	Marknadsvärde
Vimpelcom	5,0	4,8	5,1
DDI Holding	15,2	14,1	11,5
Summa	20,2	18,9	16,6

Placeringar

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

Den första kategorin består 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 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 -30,9 (-6,8), vilket inkluderar den nämnda nedskrivningen i Weaving Capital.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 31,5 (22,9) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 25,4 (36,8). Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjade faciliteter uppgick till MSEK 694,0 (666,9).

Övriga händelser

Vid årsstämman för verksamhetsåret 2008 beslutades, i enlighet med tidigare framlagt förslag, att utdelningen till aktieägarna uppgår till SEK 1 per aktie.

Vid stämman omvaldes sittande styrelse med undantag för Per Bjurström som undanbett sig omval.

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.

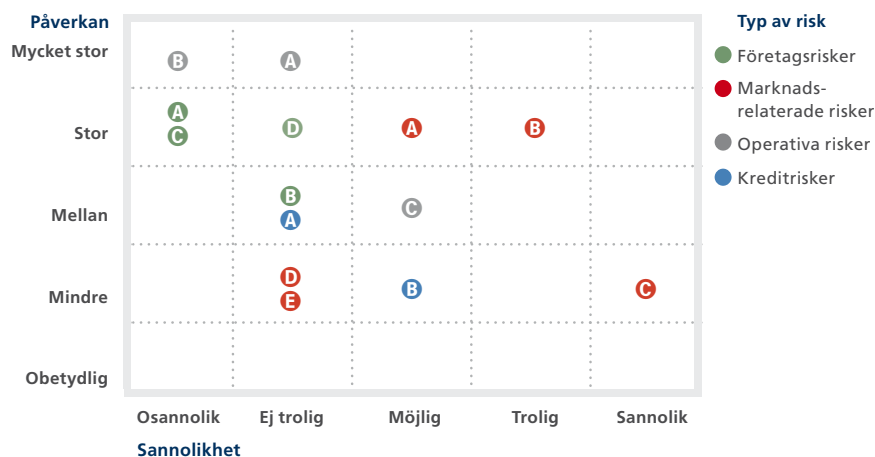


Risker och osäkerhetsfaktorer

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 risker 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)	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 personalkostnader	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.

Koncernens resultaträkning, totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kvartal 2 2009	Kvartal 2 2008	Halvår 2009	Halvår 2008	Helår 2008
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	7,93	5,99	8,17	6,14	6,58
Nettoomsättning	162,5	125,0	340,8	257,7	560,0
Summa intäkter	162,5	125,0	340,8	257,7	560,0
Driftskostnader fartyg	-88,2	-73,0	-189,1	-144,9	-295,2
Sjöpersonalkostnader	-21,8	-13,1	-41,3	-26,3	-65,8
Övriga externa kostnader	-6,4	-4,4	-12,7	-10,8	-26,8
Personalkostnader	-2,1	-2,1	-4,5	-4,5	-9,6
Avskrivningar	-22,7	-17,3	-46,7	-35,5	-76,2
Summa rörelsekostnader	-141,2	-109,9	-294,3	-222,0	-473,6
Rörelseresultat	21,3	15,1	46,5	35,7	86,4
Utdelningar	4,9	5,1	11,4	10,5	23,1
Ränteintäkter och liknande poster	4,6	8,3	9,5	17,3	36,1
Räntekostnader och liknande poster	-7,2	-12,3	-50,3	-26,6	-67,5
Valutakursdifferenser	3,9	-0,1	8,3	-0,1	
Finansnetto	6,2	1,0	-21,1	1,1	-8,3
Resultat efter finansiella poster	27,5	16,1	25,4	36,8	78,1
Skatt	-4,0	2,8	-1,5	2,5	17,7
Resultat efter skatt	23,5	18,9	23,9	39,3	95,8
Koncernens rapport över totalresultat					
Periodens Resultat	23,5	18,9	23,9	39,3	95,8
Omräkningsdifferenser, netto efter skatt	-109,2	5,2	-22,5	-128,8	383,0
Eget-kapital-säkring, netto efter skatt	33,4	2,5	88,9	68,3	-22,2
Finansiella tillgångar som kan säljas	45,5	16,1	-144,5	4,2	4,6
Kassaflödessäkringar, varav valutarelaterat	5,5	-13,2	-16,7	31,1	-56,1
Kassaflödessäkringar, varav ränterelaterat	21,5		32,8		-16,9
Periodens totalresultat	20,2	29,5	-38,1	14,1	388,2
Värden per aktie, SEK					
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,49	0,40	0,50	0,82	2,01
Eget kapital per aktie	39,41	33,37	39,41	33,37	41,21

Balansräkning i sammandrag, koncernen



MSEK	30 jun 2009	30 jun 2008	31 dec 2008
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	7,73	6,02	7,82
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	2 016,6	1 614,8	2 059,8
Fartyg under byggnad	735,8	208,8	536,3
Finansiella anläggningstillgångar	321,0	217,7	510,0
Summa anläggningstillgångar	3 073,4	2 041,3	3 106,1
Kortfristiga fordringar	239,3	104,8	65,5
Kortfristiga placeringar	32,5	387,6	283,6
Kassa och bank	75,4	137,9	31,3
Summa omsättningstillgångar	347,2	630,3	380,4
Summa tillgångar	3 420,6	2 671,6	3 486,5
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 881,2	1 592,8	1 967,0
Långfristiga avsättningar		19,4	
Långfristiga skulder	1 360,2	961,7	1 366,9
Kortfristiga avsättningar	14,0	8,9	17,8
Kortfristiga skulder	165,2	88,8	128,1
Checkräkningskredit			6,7
Summa eget kapital och skulder	3 420,6	2 671,6	3 486,5

Kassaflödesanalys i sammandrag, koncernen

MSEK	Kvartal 2 2009	Kvartal 2 2008	Halvår 2009	Halvår 2008	Helår 2008
Löpande verksamhet					
Resultat efter finansiella poster	27,5	15,1	25,4	35,7	78,1
Justeringsposter:					
Avskrivningar	25,2	21,2	52,5	40,0	88,9
Övriga poster	-4,1	1,9	26,9	7,0	36,2
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	48,6	38,2	104,8	82,7	203,2
Förändringar i rörelsekapital	18,1	99,9	-23,9	116,8	64,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	66,7	138,1	80,9	199,5	267,6
Investeringsverksamhet					
Fartyg under byggnad	-150,0	-53,5	-249,0	-60,4	-301,3
Investering i finansiella tillgångar		-45,9	-0,4	-45,9	-52,2
Försäljning av finansiella tillgångar	38,9	16,7	276,6	24,8	25,2
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-111,1	-82,7	27,2	-81,5	-328,3
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	112,4		112,4		128,4
Amortering av lån	-58,2	-2,3	-129,7	-43,3	-48,8
Utdelning till aktieägarna	-47,7	-47,7	-47,7	-47,7	-47,7
Övrig finansiering		-2,2		45,1	10,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	6,5	-52,2	-65,0	-45,9	42,7
Periodens kassaflöde	-37,9	3,2	43,1	72,1	-18,0
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	108,9	134,1	31,3	55,6	55,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	4,4	0,6	1,0	10,2	-6,3
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	75,4	137,9	75,4	137,9	31,3
Not 1. Likvida medel består av kassa och bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	1,8	-2,4	0,9	11,8	-0,2
Periodens kassaflöde	2,6	3,0	0,1	-1,6	-6,1
	4,4	0,6	1,0	10,2	-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 jan–jun 2009							
IB 2009-01-01	381,8	61,9	129,1	16,9	25,6	1 351,7	1 967,0
Totalresultat			66,4	16,1	–144,5	23,9	–38,1
Utdelning						–47,7	–47,7
UB 2009-06-30	381,8	61,9	195,5	33,0	–118,9	1 327,9	1 881,2
Förändringar jan–jun 2008							
IB 2008-01-01	381,8	61,9	–231,7	89,9	21,0	1 303,6	1 626,5
Totalresultat			–60,6	31,1	4,2	39,3	14,0
Utdelning						–47,7	–47,7
UB 2008-06-30	381,8	61,9	–292,3	121,0	25,2	1 295,2	1 592,8

Flerårsöversikt

	MSEK	Halvår 2009	Halvår 2008	2008	2007	2006	2005	2004
Resultatposter	Nettoomsättning	340,8	257,7	560,0	457,2	381,2	254,0	354,0
	Rörelsens kostnader	-294,3	-222,0	-473,6	-423,2	-376,5	-312,0	-271,2
	Rörelseresultat (EBIT)	46,5	35,7	86,4	34,0	4,7	-1,8	729,4
	– varav resultat av fartygsförsäljningar						56,2	646,6
	Finansnetto	-21,1	1,1	-8,3	14,0	47,8	44,5	10,8
	Resultat efter finansnetto	25,4	36,8	78,1	48,0	52,5	42,7	740,2
	Resultat efter skatt	23,9	39,3	95,8	62,9	51,9	57,2	740,2
	Kassaflöde från den löpande verksamheten	104,8	82,7	203,2	121,1	100,0	20,4	136,2
Balansposter	EBITDA	93,2	71,2	162,6	91,5	38,7	-1,3	795,5
	Fartyg (antal)	2 016,6 (7)	1 614,8 (7)	2 059,8 (7)	1 769,7 (7)	1 048,8 (4)	304,2 (1)	32,5 (1)
	Fartyg under byggnad (antal)	735,8 (4)	208,8 (4)	536,3 (4)	158,3 (4)	222,3 (7)	384,7 (6)	128,0 (7)
	Likvida medel och placeringar	107,9	525,5	769,6	452,7	547,8	839,5	1 254,1
	Övriga tillgångar	560,3	322,5	120,8	429,5	413,7	368,9	313,4
	Räntebärande skulder	1 373,2	954,1	1 369,3	1 073,1	506,2	0,0	0,0
	Övriga skulder och avsättningar	166,2	124,7	150,2	110,6	99,3	126,4	111,2
	Eget kapital	1 881,2	1 592,8	1 967,0	1 626,5	1 627,0	1 770,9	1 616,8
Nyckeltal, %	Balansomslutning	3 420,6	2 671,6	3 486,5	2 810,2	2 232,5	1 897,3	1 728,0
	Soliditet	55	60	56	58	73	93	94
	Räntabilitet på totalt kapital	5	5	3	4	4	5	47
	Räntabilitet på sysselsatt kapital	5	5	3	4	5	6	49
	Räntabilitet på eget kapital	3	4	5	3	3	3	56
	Rörelsemarginal	14	14	15	7	1	-1	206
	Nettoomsättning	7,14	5,40	11,73	9,58	7,99	5,32	7,42
	Rörelsens kostnader	-6,17	-4,65	-9,92	-8,87	7,89	6,54	5,68
Aktiedata	Rörelseresultat	0,97	0,75	1,81	0,71	0,10	-0,04	15,28
	Finansnetto	-0,44	0,02	-0,17	0,29	1,00	0,93	0,23
	Resultat efter skatt	0,50	0,82	2,01	1,32	1,09	1,20	15,51
	Kassaflöde	2,20	1,73	4,26	2,54	2,10	0,43	2,85
	EBITDA	1,95	1,49	3,41	1,92	0,81	-0,03	16,67
	Eget kapital	39,41	33,37	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	Halvår 2009	Halvår 2008
Nettoomsättning	31,5	22,9
Driftskostnader fartyg	-9,6	-10,0
Sjöpersonalkostnader	-9,8	-3,8
Övriga externa kostnader	-7,1	-6,4
Personalkostnader	-3,8	-3,8
Planenliga avskrivningar	-9,3	-10,0
Rörelseresultat	-8,1	-11,1
Övriga ränteintäkter och liknande poster	154,7	96,0
Räntekostnader och liknande poster	-23,1	-18,0
Resultat efter finansnetto	123,5	66,9
Skatt	-34,2	3,3
Periodens resultat	89,3	70,2

MSEK	2009-06-30	2008-06-30
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	412,2	424,6
Finansiella anläggningstillgångar	76,7	7,6
Andelar i koncernföretag	745,8	754,2
Summa anläggningstillgångar	1 234,7	1 186,4
Kortfristiga fordringar	305,0	6,8
Kortfristiga placeringar	30,3	59,1
Kassa och bank	234,9	199,2
Summa omsättningstillgångar	570,2	265,1
Summa tillgångar	1 804,9	1 451,5
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	641,6	658,1
Långfristiga skulder	1 095,9	763,7
Kortfristiga skulder	67,4	29,7
Summa eget kapital och skulder	1 804,9	1 451,5

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 12 augusti 2009
CONCORDIA MARITIME AB (publ)

Stefan Bocker

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

Inbjudan till telefonkonferens

Concordia Maritime inbjuder till telefonkonferens
13 augusti 2009 kl 10:00 CEST

Delårsrapporten (som publiceras den 12 augusti)
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: 842577 (tillgänglig t o m 20 augusti 2009)





Framtiden är nära

Just nu utvecklas världens kanske mest miljöanpassade tankfartyg – Stena AirMAX. Målet är att dramatiskt minska bränsleanvändningen och därigenom utsläppen av skadliga ämnen och partiklar. Konceptet har primärt utvecklats för en helt ny typ av mindre produkttankfartyg, men kan även anpassas för P-MAX-fartyg.

Det grundläggande konstruktionsarbetet är klart. Nu väntar tester med skalenliga modeller. En del i lösningen består i att minska friktionen mellan fartyget och vattnet med hjälp av en luftkudde under skrovets botten. När vindarna är de rätta kan även ett så kallat "kitesegel" hissas för att ytterligare minska bränsleförbrukningen. Den totala bränslebesparingen jämfört med ett standardfartyg av motsvarande storlek väntas för en P-MAX kunna uppgå till 30 procent. En stor besparing för såväl miljö som rederi.

Mer information om projektet kommer framöver att finnas på www.concordia-maritime.se

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

Niomånadersrapporten kommer att publiceras 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.