

ÅRSREDOVISNING 2009

CONCORDIA
MARITIME



BOLAGSÖVERSIKT

Detta är Concordia Maritime	2
Affärsmodellen	4
Året i korthet	6
VD har ordet	7

VERKSAMHETEN

MAX-konceptet	10
En flotta på långa kontrakt	13
Kunder	14
Säkerhet & miljö	15
Medarbetare och nätverk	22
Oljans väg från borrhål till konsument	flik

MARKNADEN

Oljemarknaden	26
Tankmarknaden	32
Tankflottan och varvsmarknaden	36
Analytiker om sjöfart	41
Marknadens aktörer	42

EKONOMISK ÖVERSIKT

Risk- och känslighetsanalys	45
Aktiens utveckling	49
10 år i sammandrag	52
Nyckeltal	54

EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	56
------------------------	----

KONCERNEN

Resultaträkning	60
Balansräkning	61
Förändringar i eget kapital	62
Kassaflödesanalys	63

MODERBOLAGET

Resultaträkning	64
Balansräkning	65
Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	66
Förändringar i eget kapital	66
Kassaflödesanalys	67
Noter	68
Revisionsberättelse	89

Bolagsstyrning	90
Styrelse	96
Företagsledning	98
Årsstämma och informationstillfällen	98
Ordlista och adresser	99

2009 var ett svagt år för sjöfarten. Men trots den vikande marknaden och utmaningarna framöver, ser vi på Concordia Maritime ljust på framtiden. Vi tror på marknaden för förädlade oljeprodukter och anser oss rätt positionerade.

NÅGRA ANLEDNINGAR TILL

7

STABILA KASSAFLÖDEN

Våra fasta kontrakt skapar stabila kassaflöden och medför att vi i det kortare perspektivet inte påverkas av nedgången på spotmarknaden. Läs mer i VD-ordet på sid 7.

26

EFTERFRÅGAN PÅ OLJA ÖKAR

I det längre perspektivet väntas den globala efterfrågan på olja fortsätta att öka. Allt större befolkning och ett mer spritt välstånd hör till de främsta drivkrafterna. Läs mer om olja på sid 26.

37

SJUNKANDE FARTYGSPRISER

Från toppnivåerna 2008 minskade fartygspriserna under 2009 med cirka 40 procent. Detta gör det möjligt att expandera flottan till rimlig kostnad. Läs mer om tankflottan på sid 37.

VÅR STABILA POSITION

15

ÖKADE MILJÖKRAV

Kraven när det gäller miljöanpassade och säkra transporter blir allt mer omfattande från såväl kunder som samhället i stort. Här är Concordia Maritime väl positionerat. Läs mer om säkerhet och miljö på sid 15.

28

ÖKAT TRANSPORTBEHOV

I takt med att avståndet mellan fyndighet, raffinaderi och konsument blir allt längre, kommer även transportbehovet att öka. Läs mer på sid 28.

56

STARK FINANSIELL STÄLLNING

Med stabila kassaflöden och en stark kassa har vi alla möjligheter att agera på attraktiva affärsmöjligheter. Läs mer i den finansiella rapporteringen med start på sid 56.



DETTA ÄR

CONCORDIA MARITIME

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi som utvecklar, bygger, bemannar och befraktar fartyg till kunder med höga krav på transportekonomi, flexibilitet och säkerhet. Fokus ligger på kostnadseffektiva 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.

FRAKTER

Concordia Maritimes fokus ligger på 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.

MARKNAD

Efter flera år av stark efterfrågan och hög tillväxt, vände tankmarknaden kraftigt ner under 2009. Störst var fallet på marknaden för råolja-produkter.

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.

KUNDER

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

SAMARBETS-
PARTNERS

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 världsledande kunskap inom shipping- och rederiverksamhet.

Mål och utveckling

	Tillväxt	Lönsamhet	Soliditet
Mål	Minst 10% per år med bibehållen lönsamhet.	Minst 12% räntabilitet på eget kapital.	Minst 50% över en konjunkturcykel.
Utveckling 2009	-9%	-4%	53%
Förklaring till utvecklingen	Årets resultat är belastat med engångskostnader om MSEK -174,0 vilket förklarar den negativa tillväxten.	Förutom förklaringen under tillväxt är inte bolaget fullinvesterat, vilket i sin tur drar ner räntabiliteten.	Hög soliditet då investeringsprogrammet fortlöper.
Utveckling 2000-2009	14%	10%	65%
Utmaning framåt	Förutom lönsamheten leder en försvagning i US dollar till minskat eget kapital, då detta är dollarnominerat.	Att bibehålla lönsamheten i flottan när befintliga kontrakt löper ut.	Att använda bolagets starka balansräkning till att expandera verksamheten.
Handlingsplan	Som skydd mot en eventuell försvagning i US dollar använder sig bolaget utav eget kapitalsäkring.	Att ha en bra spridning i fartygsportföljen och fortsätta arbeta nära kund.	Aktivt arbete med affärsutveckling.



AFFÄRSIDÉ

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

VISION

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

STRATEGI

- 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 rymms inom Stena Sfären avseende marknadskännedom, skeppsbyggnation och fartygsdrift



AFFÄRSMODELLEN

Concordia Maritimes affärsmodell går ut på att tillhandahålla fartyg till kunder med behov av säkra och kostnadseffektiva transporter av olja och oljeprodukter. Flottan sysselsätts för närvarande på kontraktsmarknaden, vilket innebär att de är uthyrda över en längre period.

INTÄKTER

KOSTNADER

Concordia Maritimes främsta intäkts- och kostnadsposter	Intäkter från tidsutbefraktning Samtliga fartyg är för närvarande utkontrakterade för längre perioder. Intäkterna utgörs av en i förväg överenskommen dagshyra som löper över hela kontraktperioden. Nivån på hyran avgörs av kontraktets längd och marknadsläget vid kontraktets ingång. Vinstdelning på utbefraktade fartyg I vissa kontrakt 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. Försäljning av fartyg 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.	Dagskostnader Till de främsta kostnaderna hör besättning, löpande drift, periodiskt löpande underhåll (dockningar), reparationer samt försäkringar. För fartyg som kontrakterats på längre tid kan det finnas klausuler som ger kompensation om dagskostnaderna skulle öka. Resekostnader Resekostnaderna utgörs huvudsakligen av bränsleförbrukning och hamnavgifter. För fartyg i kontraktsmarknaden står kunden för samtliga resekostnader. Kapitalkostnader Avskrivningar och finansiella kostnader kan uppvisa stora variationer beroende på rederiets kapitalstruktur och belåningsgrad. Även här är timingen vid köp av fartyg avgörande. Priset påverkar i hög grad fartygets kapitalkostnad och därmed rederiets lönsamhet under lång tid. Dagshyra på tidsinbefraktade fartyg Kostnader i de fall fartyg hyrs in från annan redare. Engångskostnader Naturligtvis uppkommer engångskostnader i ett rederi. Till exempel på grund av skada på fartyg. Detta är något som är svårt att skydda sig mot, men via försäkringar kan man begränsa kostnaden.
Strategi	- Nära och långsiktiga samarbeten med kund - Timing vad gäller förvärv och avyttring av fartyg - Fokus på säkerhet i alla led	- Långsiktigt underhåll - Effektiv bemanning - Kontroll av kapitalkostnaden
Utveckling 2009 (MUSD)	78,3 (85,1)	-69,7 [-72,0]
Förklaring till utvecklingen	- Intäkter från ytterligare ett fartyg - Vidare har två inhyrda fartyg återlämnats vilket medför att omsättningen minskade i det fjärde kvartalet - Minskade intäkter från vinstdelningsklausulerna till följd av en kraftigt försvagad marknad	- Ökade kostnader härrörande från ytterligare ett fartyg i drift - Vidare har två inhyrda fartyg återlämnats vilket medför att driftskostnaderna minskade i det fjärde kvartalet
Utmaningar framåt	- Prispress på tanktransporter till följd av överetablering av fartyg på tankmarknaden - Fallande fartygsvärden som en följd av ovan	Att finna och bibehålla bra besättningsmän i en konkurrensutsatt marknad



ÅRET I KORTHET

2009



- **Nettoomsättning MSEK 599,3 (560,0)**
- **Resultat efter skatt MSEK –81,1 (95,8)**
- **Resultat per aktie SEK –1,70 (2,01)**
- **Föreslagen utdelning SEK 1,00 (1,00)**
- **EBITDA om MUSD 21,0 (24,7)**
- **Disponibel likviditet MSEK 536,0 (507,5)**

Långa kontrakt ger stabilitet i kraftigt försvagad marknad

Produkttankmarknaden försvagades kraftigt under 2009. Till följd av de långa kontrakten har Concordia Maritime endast marginellt påverkats av utvecklingen på marknaden. Intjäningsnivåerna på kontrakten har under året legat över vad den öppna marknaden genererat.

Flottans utveckling

Under oktober återlevererades de två V-MAX-fartygen *Stena Vision* och

Stena Victory till ägaren General Maritime. I september togs leverans av P-MAX-fartyget *Stena Progress*. Något försenat levererades ytterligare ett P-MAX-fartyg, *Stena Polaris*, den 24 februari 2010.

Resultatutveckling

Resultat före skatt om MSEK –91,0 (–1,91 per aktie) inkluderar extraordinära kostnader om cirka MSEK 175, som uppkom i och med försäljningen av aktieinnehavet i General Maritime och nedskrivningen av innehavet i fonden Weaving Capital.

Prognos 2010

Prognosen för räkenskapsåret 2010 är att uppnå ett resultat före skatt uppgående till MUSD 9,5, motsvarande cirka MSEK 70.

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Nettoomsättning, MSEK	599,3	560,0	457,2	381,2	254,0	354,0	649,7	768,6	1 334,6	1 327,6
Varav resultat från fartygsförsäljning, MSEK	—	—	—	—	56,2	646,6	–15,1	11,1	1,5	16,6
EBITDA, MSEK	160,8	162,6	91,5	38,7	–1,3	795,5	177,5	89,5	454,4	382,9
Resultat efter finansnetto, MSEK	–91,0	78,1	48,0	52,5	42,7	740,2	35,1	–142,4	251,9	227,7
Nettoresultat, MSEK	–81,1	95,8	62,9	51,9	57,2	740,2	77,1	–148,9	231,3	207,3
Investeringar, MSEK	654,2	301,3	836,7	767,2	492,8	86,3	61,6	—	513,6	351,1
Soliditet, %	53	56	58	73	93	94	73	51	51	48
Eget kapital per aktie, SEK	37,47	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51	24,16	33,62	26,67
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	3	3	4	5	6	49	3	–4	12	14
Utdelning i procent av resultat, %	n/a	49	76	92	83	19	31	0	12	22
Resultat per aktie, SEK	–1,70	2,01	1,32	1,09	1,20	15,51	1,62	–3,12	4,85	4,47
Utdelning per aktie, SEK	1,00 ¹⁾	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	0,50	—	0,60	1,10
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50	11,00	16,00	21,50

1) Föreslagen utdelning

HANS NORÉN, VD

HUR SER DU PÅ FRAMTIDEN?

2009 var ett svagt år för tanksjöfarten. Lågkonjunktur och minskad efterfrågan på olja bidrog till att priserna på tankmarknaden föll kraftigt. På följande uppslag ger Hans Norén, VD för Concordia Maritime, sin syn på det gångna året, utmaningarna framåt och hur framtiden ser ut för Concordia Maritime.



GODA MÖJLIGHETER ATT AGERA



När det gäller framtida projekt finns två vägar att gå. Det ena alternativet är att vidareutveckla MAX-konceptet och utveckla nya fartygstyper. Det andra är att köpa mer standardbetonade fartyg, nya eller på andrahandsmarknaden.

Hans Norén
VD

Hur skulle du vilja sammanfatta tankmarknaderna under året som gått?

–Om vi börjar med att blicka tillbaka ytterligare lite kan vi konstatera att när övriga sjöfartssektorer, till följd av finanskris och vikande efterfrågan, försvagades under 2008 ångade tankmarknaden på. Men en bit in i 2009 hann verkligheten i kapp. Nedgången blev snabb med mer än halverade fraktnivåer och snabbt sjunkande fartygspriser. Ekvationen med en tillväxt i tankflottan på 7 procent och en minskad efterfrågan på olja med 2 procent gick givetvis inte ihop och för tankmarknaden blev 2009, inte förvånande, det svagaste sedan 2002.

Vilka lärdomar kan man dra?

–Utvecklingen, och inte minst hastigheten i nedgången, visar tydligt på den volatilitet som präglar sjöfart i allmänhet och tanksjöfart i synnerhet. 2008 var ett mycket starkt år. Efterfrågan på tanktransporter var god och intjäningen på den öppna marknaden hög. Sedan vände allt mycket snabbt. På bara några månader föll frakterna med nästan två tredjedelar. Utvecklingen påminner oss om betydelsen av att ha en stark och stabil finansiell ställning och goda relationer till stabila kunder. Sjöfart är väldigt kapitalkrävande och för att kunna stå emot en lågkonjunktur ställs stora krav på långsiktighet.

Hur ser du på Concordia Maritimes resultat för 2009?

–Det är svårt att vara nöjd när man gör ett negativt resultat. Vi kan dock konstatera att förlusten är helt relaterad till kostnader av engångskaraktär. Sett till den operativa verksamheten gör vi ett resultat som är

något bättre än plan. Vårt beslut för några år sedan att kontraktera ut fartygen över längre perioder har visat sig vara rätt, med tanke på den marknad som nu råder. Av alla världens tankrederier var vi ett av få som utvecklades positivt under året. Jag är också mycket nöjd med hur fartygen fungerat tekniskt och operationellt. Vi har inte haft några incidenter som lett till skador på människor eller miljö. Jämfört med konkurrenter och även övrig industri ligger vi också väldigt bra till vad avser arbets-skador ombord på våra fartyg. Detta kan inte åstadkommas utan en kompetent och välutbildad besättning, kontinuerlig vidareutbildning och ett oförtrutet förbättringsarbete.

Vad tror du om utvecklingen under 2010? Har marknaden nått sin botten?

–Den kraftiga tillväxten i tankflottan talar för att marknaden, trots en förväntad ökning av oljekonsumtionen, kommer att vara svag ytterligare en tid framöver. Det kommer fortsatt vara en obalans mellan utbud och efterfrågan, där marknaden inte kommer att kunna absorbera alla nya fartyg. Trots de många leveranserna under 2009 utgör fortfarande fartygen i orderboken under de kommande tre åren cirka 30 procent av världsflottan. Här ligger den absolut största utmaningen för hela sjöfartssektorn, och tanksegmentet utgör inget undantag. Även med en förväntad ökning av skrotning, fördröjda leveranser och avbeställningar under 2010 kommer nettotillväxten i flottan ändå att vara betydande.

Hur ser framtiden ut för Concordia Maritime?

–Vi har stor respekt för det rådande marknadsläget och tror att det kommande

året kommer bli fortsatt svagt. För vår egen del är jag dock positiv. Hela flottan är uthyrd på långa kontrakt, vilket innebär att vi har säkrat kassaflödena i princip till och med 2012. I kombination med en stark finansiell ställning medför detta att vi har kapacitet att agera när rätt affärsmöjlighet uppstår.

Vilken typ av affärer skulle det kunna röra sig om?

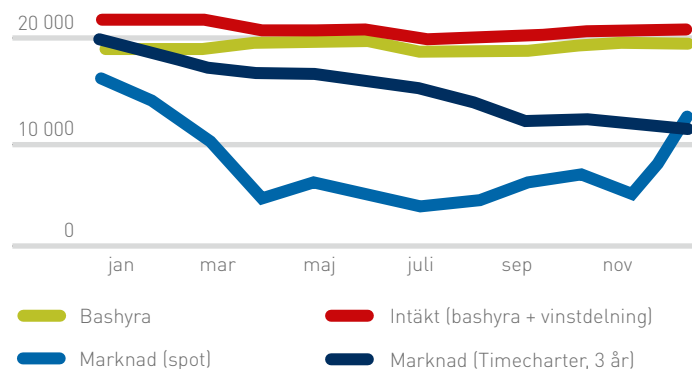
–När det gäller framtida projekt finns två vägar att gå. Det ena alternativet är att vidareutveckla MAX-konceptet och utveckla nya fartygstyper anpassade för specifika användningsområden. Här arbetar vi och våra samarbetspartners för närvarande med några projekt, som om de realiserar kommer vara helt nyskapande. Det handlar om såväl ökad transporteffektivitet som minskad miljöbelastning.

Det andra alternativet är att köpa mer standardbetonade fartyg, nya eller på andrahandsmarknaden. Nyckeln här är att det dels skall vara rätt fartyg, det vill säga fartyg med god kvalitet och prestanda, dels rätt underliggande affär, alltså rätt kund och inom ett intressant marknadssegment. Ser man till prisutvecklingen på såväl nybyggnads- som andrahandsmarknaden har priserna på fartyg gått ner med upp till 50 procent från högstannivåerna för 1,5–2 år sedan. Det kan öppna upp för affärer.

Parallellt med detta kommer vi givetvis att lägga stor kraft på arbetet med vår befintliga flotta, där vår totala investering i dagsläget är på över 3 miljarder kronor, och säkerställa att den motsvarar, och helst överträffar, de krav och förväntningar våra kunder har.

FLOTTANS GENOMSNITTLIGA INTJÄNING UNDER ÅRET

USD per dag



Kommentar kring resultatutvecklingen 2009

Sett till helåret ligger såväl omsättnings- som resultatutvecklingen i linje med den reviderade prognosen. Omsättningen för helåret uppgick till MSEK 559,3 (560,0) med ett resultat före skatt på MSEK -91,0 (78,1). Resultatet från den löpande verksamheten har utvecklats enligt plan. Flottan har genererat fortsatt stabila intäkter, som under hela året legat väl över raterna på spotmarknaden.

Totalresultatet för året tyngs dock dels av realisationsförlusten som uppkom i och med försäljningen av aktieinnehavet i General Maritime, dels av nedskrivningen av innehavet i fonden Weaving Capital. Dessa kostnadsposter av engångskaraktär belastar resultatet med cirka MSEK 175.

VAD KÄNNETECKNAR MAX-KONCEPTET?

Lönsam investering. Tack vare skrovets utformning kan fartygen transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djupgående.

Flexibel lastförmåga. Fartygen kan frakta såväl råolja som förädlade oljeprodukter. Effektiva system för rengöring av tankarna gör det möjligt att snabbt växla mellan olika oljeprodukter.

Hög säkerhet. Dubbelskrov, optimal korrosionskontroll, två maskinrum och två separata framdrivningssystem ger en av världens hittills säkraste produkttankers.

TENA PRESIDENT

VÄRLDENS IDAG SÄKRASTE TANKFARTYG

Bakom utvecklingen av MAX-konceptet ligger ett transportekonomiskt behov av att kunna trafikera vatten 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 än med standardtonnage.

Säkerhet i 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 har 360 graders sikt och är utrustad med ett copilot-system, det

vill säga dubbla kommandopunkter. Detta är en stor fördel säkerhetsmässigt och underlättar också vid utbildning och träning. Dubbelskrov är en självklarhet.

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 (som ägs av Stena).

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.

Fartygen har konstruerats för att frakta såväl råolja som förädlade produkter. Effektiva system för rengöring av tankarna gör det möjligt att snabbt växla mellan olika oljeprodukter med minimal risk för kontamination.

SAMMANFATTNING P-MAX-konceptet

Concordia Maritimes P-MAX-fartyg hör till världens idag säkraste tankfartyg. Här förenas marknadens önskan om bättre transportekonomi och ökad flexibilitet med samhällets krav på säkerhet och miljömässig hänsyn.



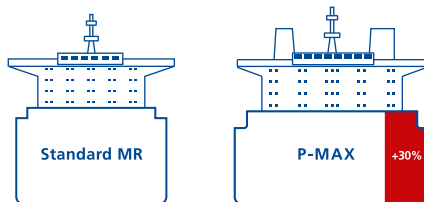
När branschtidningen "Ships and Shipping" i början av året valde ut 2009 års bästa fartyg blev *Stena Progress* utsedd till det bästa tankfartyget. God ekonomi, hög flexibilitet och en hög säkerhetsnivå var några av anledningarna till att *Stena Progress* stack ut bland de 90 fartyg som tidningen recenserade under 2009.





På den integrerade kommandobryggan har vakthavande befäl, till skillnad från konventionella produkttankers, möjlighet att samtidigt övervaka i stort samtliga system ombord. Detta tillsammans med den överlägsna manöverförmågan bidrar till säker navigering i trånga farvatten.

Alla P-MAX är certifierade av klassningssällskapet Det Norske Veritas (DNV) med ett så kallat Green Passport. Denna certifiering innebär att alla farliga material ombord på fartyget har identifierats och dokumenterats. Certifieringen är frivillig och resultatet av ett nära samarbete mellan



fartygsvarvet och DNV. Flexibiliteten i lastförmågan och den höga säkerheten gör P-MAX till en lönsam investering. Den ökade säkerheten innebär i sig inte högre lönsamhet, men ger en konkurrensmässig fördel mot tonnage med lägre säkerhet.

V-MAX

V-MAX-fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory*, om vardera 313 000 ton, var de första som byggdes enligt MAX-konceptet. Fartygens 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.

Concordia Maritime förfogar sedan slutet av 2009 inte längre över några V-MAX-fartyg.



KAPTEN STEVEN WILLIAM TARGETT, STENA PROGRESS

delaktigt med större fartyg. Med MAX-konceptet bryter vi ny mark. Fartygen står för ett nytänkande på många plan, men framför allt inom säkerhetsområdet. Här ska det bli spännande att se huruvida andra aktörer kommer ta efter.

Men den stora skillnaden ligger i regelsystemen. Det är ett helt annat säkerhets- och miljötänkande idag. Regelverket är avsevärt mer omfattande och kraven från kunderna högre.

Hur unikt är MAX-konceptet?

–Tillräckligt unikt för att jag skulle ta jobbet i alla fall! Shipping är av tradition en väldigt konservativ bransch. Eftersom det är stora pengar inblandade är det få redare som vågar satsa på nya och oprövade koncept, trots att behovet egentligen har funnits. Tittar vi tillbaka i historien ser vi att det ofta är först efter ett yttre tryck som saker förändras. Det var till exempel först när Suezkanalen stängdes 1967 som det började byggas riktigt stora tankfartyg. Redarna var då tvungna att gå hela vägen runt Afrika, vilket gjorde det för-

Vad är det bästa med att vara på sjön?

–Att långt ut till havs se solen gå upp över en obruten horisont är oslagbart. Jag har varit på sjön i 32 år och aldrig ångrat mitt yrkesval. Visst, det är en speciell miljö och man är långt från familj och vänner. Men om man kan hantera det, är det underbart.

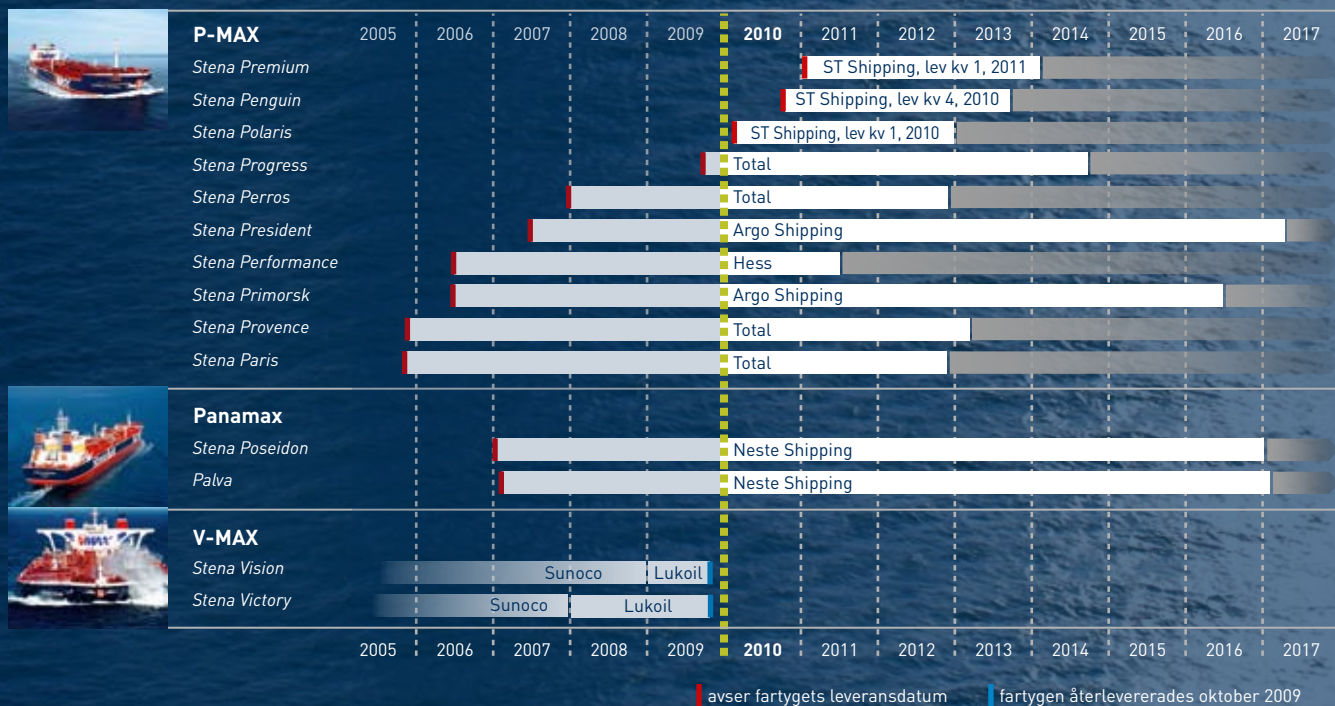
Hur har sjöfarten förändrats sedan du började?

–Det har hänt oerhört mycket. Fartygen har utvecklats och besättningarna blivit mindre.

Vilka utmaningar ser du framåt för sjöfarten?

–Tillväxten på kompetent ombordpersonal är en av de största utmaningarna för branschen. Dagens unga har en delvis annan syn på livet i allmänhet och yrkeslivet i synnerhet. De vill inte vara borta från familj och vänner under långa perioder. Det här är en av de större nötterna att knäcka för sjöfarten. Och det ställer stora krav på rederierna att vårda och utveckla den personal de har idag. Ryktet på arbetsmarknaden är viktigare än någonsin.

EN FLOTTA PÅ LÅNGA KONTRAKT



KUNDER MED SPECIFIKA BEHOV

Bland Concordia Maritimes kunder återfinns några av världens ledande energiföretag, var och en med sina specifika behov. Kundrelationerna präglas av långsiktighet, samarbete och partnerskap.

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. Samarbetet med kunderna bygger på långsiktiga relationer och höga ambitioner vad gäller effektiva och säkra transporter.

Flottan 2009

Concordia Maritimes produkttankflotta bestod vid utgången 2009 av sju helägda P-MAX-fartyg och två delägda Panamax-fartyg. Flottan opererar på olika geografiska marknader runt om i världen, med såväl lätta som tunga oljeprodukter (t ex bensin och tjockolja) samt råolja.

I början av 2010 levererades ytterligare ett P-MAX-fartyg, *Stena Polaris*, från Brodosplitvarvet i Kroatien. Ytterligare två P-MAX-fartyg har beställts och kommer att levereras 2010 och 2011.

Samtliga hittills beställda och levererade fartyg är utkontrakterade på mellan tre och tio år från leveransdatum. De långa kontraktet skapar fördelar för såväl kunderna

som Concordia Maritime. För kunderna medför kontraktet en operationell stabilitet i transportflödena. För Concordia Maritime skapar kontraktstiderna ett stabilt kassaflöde och gör bolaget mindre känsligt för tankmarknadens kraftiga svängningar.

Inom stortanksegmentet utgjordes flottan fram till oktober 2009 av de två inkontrakterade V-MAX-fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory*, då de återlämnades till ägaren General Maritime. Detta medför att Concordia Maritime inte längre har några fartyg inom stortanksegmentet.

Kundföretag	Företagsbeskrivning	Fartyg	Tids- utbefraktad t o m	Huvudsaklig rutt/trad
	Med verksamhet i 130 länder och 97 000 medarbetare är franska Total världens femte största olje- och gasbolag. Omsättningen för 2008 uppgick till MEUR 179 976. www.total.com	<i>Stena Paris</i> <i>Stena Provence</i> <i>Stena Perros</i> <i>Stena Progress</i>	2012 2013 2012 2014	World wide
Argo Shipping	Ett nyetablerat mindre logistikföretag med inriktning på den ryska oljeexportmarknaden. www.argoshipping.org	<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 41 165 för 2008. www.hess.com	<i>Stena Performance</i>	2011	Raffinerade produkter på traden Karibien-USAs ostkust
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 Polaris</i> <i>Stena Penguin</i> <i>Stena Premium</i>	2010–2013 2010–2013 2011–2014	World wide
NESTE OIL	Ett ledande oljebolag med 5 174 anställda och en omsättning på MEUR 9 636 för 2008. 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 25 länder. Företagets utvinning och produktion är baserad i Ryssland. www.lukoil.com	<i>Stena Victory</i> (inhyrd t o m okt 09) <i>Stena Victory</i> (inhyrd t o m okt 09)	2009 2009	World wide Råolja från Afrikas västkust till USA

The background image shows the interior of a ship, likely a cargo hold or maintenance area. Two workers in orange jumpsuits and white hard hats are standing on a metal platform. A bright spotlight from above illuminates the scene, creating a strong beam of light. The overall atmosphere is dark and industrial.

HUR BEDRIVS ARBETET MED

SÄKERHET OCH MILJÖ?

Inom Concordia Maritime bedrivs ett kontinuerligt arbete med att minska verksamhetens påverkan på miljön. Arbetet omfattar såväl säkerhetsaspekter som faktorer relaterade till själva driften av fartygen. Till de största utmaningarna hör att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider.



SÄKERHET OCH MILJÖ – EN KONKURRENSFAKTOR

SAMMANFATTNING Säkerhet och miljö

Dubblade system ombord på fartygen och daglig träning för att förebygga skador ger resultat. Olyckorna är få och trenden på nedåtgående.

Genom långsiktigt arbete tillsammans med bolag inom Stena Sfären tas mer energieffektiva lösningar fram i syfte att minska påverkan på miljön.

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportsättet i förhållande till transporterad volym. Trots att över 90 procent av världens handel sker till havs, står sjöfarten för endast cirka 2,7 procent av de totala koldioxidutsläppen. Detta förtar dock inte nödvändigheten till ytterligare förbättringar inom en rad områden, inte minst vad gäller utsläpp av skadliga ämnen och partiklar.

Sjöfartens miljöpåverkan kan delas upp i två huvudsakliga delar: miljöpåverkan vid incidenter och miljöpåverkan till följd av den löpande driften. Till den förra hör oljeutsläpp vid exempelvis kollisioner och grundstötningar, till den senare hör till exempel utsläpp av svaveloxider och kväveoxider från fartygen.

Miljöpåverkan på grund av olyckor och andra incidenter

Den största risken förknippad med tanksjöfart är givetvis risken för oljespill i samband med grundstötning, kollision eller annan olycka. Den potentiella miljöpåverkan är här mycket stor. Ett större oljeutsläpp kan medföra stora skador och få långtgående konsekvenser för människa, djur och natur.

I takt med att den globala tankflottan under senare år blivit allt modernare och säkrare, har dock antalet oljeutsläpp mins-

kat drastiskt. Förutom rederibranschens eget förbättringsarbete ligger också allt hårdare krav från såväl lagstiftare och kunder som andra intresseorganisationer bakom utvecklingen. Bland annat råder från och med 2010 krav på dubbelskrov. Även reglerna för tankarnas placering och storlek har skärpts för att minska skadan om en olycka ändå skulle vara framme.

Concordia Maritimes arbete för att förebygga olyckor

Concordia Maritime är sedan många år profilerat som ett kvalitetsrederi med höga krav vad gäller säkerhet i alla led. P-MAX-fartygen i flottan hör troligtvis till världens säkraste tankfartyg. Fartygen är konstruerade med säkerhet som ett av de främsta ledorden i utvecklingsarbetet. Fartygen är exempelvis utrustade med dubbla skrov, två separata maskinrum avskilda med brand- och vattentäta skott samt dubbla framdrivningssystem.

Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Årligen läggs därför omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla såväl fartyg som utbildning och rutiner.

Målet är dels att förebygga risken för olyckor, dels att minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa. Arbetet sker på flera olika plan, genom konstruktionen av



P-MAX, dubbelt för säkerhets skull

Säkerhet och miljö

- Ett helt nytt säkerhetskoncept utöver lagkrav på dubbelskrov
- Förbättrad manövrerbarhet

Fartyget har utrustats med dubbla motorer, propellrar, styrmaskiner och roder. Detta medför ett helt nytt säkerhetskoncept och därmed miljökoncept som även medför förbättrad manövrerbarhet.

Säkerhet i en ny dimension

STENA P-MAXAIR ETT AV VÄRLDENS MEST ENERGISNÅLA FARTYG

Just nu utvecklas världens kanske mest energisnåla tankfartyg – Stena P-MAXair. Målet är att dramatiskt minska bränsleåtgången och därigenom utsläppen av skadliga ämnen och partiklar.

Arbetet med konceptet har pågått under fem år och under sommaren 2010 ska en 15 meter lång modell sjösättas och testas under realistiska förhållanden. Därefter ska projektet utvärderas.

En bärande del i lösningen består i att minska friktionen mellan fartyget och vattnet med hjälp av en luftkudde under skrovets botten. Även bulben i fören är konstruerad så att vattnets strömning under skrovet är optimal. När vindarna är de rätta kan dessutom ett så kallat "kitesegel" hissas för att ytterligare minska bränsleförbrukningen.

Den totala bränslebesparingen för ett P-MAXair-fartyg jämfört med ett standardfartyg med motsvarande lastintag väntas bli betydande. En stor besparing för såväl miljö som rederi således.



FARTYGSKAPNINGAR

ETT ALLT STÖRRE PROBLEM FÖR SJÖFARTEN

Under senare år har kapningar av fartyg blivit allt vanligare. Syftet med kapningarna är vanligtvis att pressa rederierna på pengar genom att hålla fartyg, last och besättning som gisslan. De flesta attacker sker på territoriellt vatten när fartygen ligger ankrade utanför ett lands kust. Lösensummorna kan vara allt från 100 000 dollar för mindre fartyg till flera miljoner dollar för större.

Totalt under 2009 rapporterades inte mindre än 406 fullbordade eller försök till kapningar. Till de farligaste passagerarna hör Adenviken utanför Somalias kust. Området stod under året för nästan en tredjedel av alla kapningar.

Svårt skydda sig

Att skydda sig mot pirater är relativt svårt. Egentligen finns det bara två fungerande sätt. Det första är att gå i konvoj tillsammans med andra fartyg, understödda av militärfartyg. Denna typ av gemensamma passager genom riskområden har under senare år blivit allt vanligare. Det andra är att hålla hög fart och därigenom försvåra kapningsförsöken.

Concordia Maritimes fartyg har till dags datum varit förskonade från såväl kapning som försök till kapning. I möjligaste mån undviker fartygen riskområden och när detta inte är möjligt samordnas överfarten med andra fartyg i närområdet.

Därutöver finns det naturligtvis strikta interna säkerhetsföreskrifter som följs och efterlevs i farliga vatten.



själva fartygen och dess utrustning, såväl som genom ett omfattande och kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment.

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.

Miljöpåverkan på grund av löpande drift

Sjöfartens miljöpåverkan inskränker sig dock inte enbart till oljespill vid olycka. Även den löpande driften medför konsekvenser för miljön. Tanksjöfartens miljöpåverkan består huvudsakligen av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till bränsleförbrukningen samt påverkan på havsmiljön i samband med tömning av ballastvatten.

Utsläpp av skadliga ämnen och partiklar

Till sjöfartens allra största utmaningar hör att minska mängden utsläpp av svavel- och kväveoxider, växthusgaser och andra skadliga partiklar. Förbättringsarbetet på-

går på flera olika plan och omfattar såväl teknisk utveckling som forskning kring nya typer av mer miljöanpassade bränslen. Svavel och kväve är svåra att rena i efterhand och de tekniska lösningar som finns, bland annat i form av s.k. svavelskrubbers och SCR-katalysatorer (Selective Catalytic Reduction), är dyra att installera. 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 utsläppen av 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.

Motstridiga intressen komplikerar arbetet

Vad som komplicerar arbetet är att olika former av miljöförbättrande åtgärder ibland står emot varandra. Genom att sänka verk-
ningsgraden på fartygens motorer skulle t ex utsläppen av kväveoxider minska. Åtgärden skulle dock samtidigt medföra



Olja skall alltid resa första klass

Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av vår dagliga verksamhet. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan vi upprätthålla en hög säkerhetsstandard och på ett bra sätt skydda havsmiljön.

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 effek-

- tiviteten 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



högre utsläpp av koldioxid. För att nå bästa möjliga effekt krävs därför en sammanvägning av många olika faktorer.

Mikroorganismer i ballastvattnet

Något som också utgör en stor miljöpåverkan är kustnära utsläpp av ballastvatten. Organismer som forslas från ett ekosystem till ett annat gör stor skada i lokalmiljön och anses vara ett av de allvarligaste hoten mot världens hav. Det utvecklas idag teknik för att döda organismer i ballastvattnet, men mycket återstår att göra för att kunna möta kapacitetskravet hos fartyg med stora mängder ballastvatten, som t.ex tankfartyg. En intermediär lösning är därför att byta ballastvatten långt ute till havs istället för nära kusterna. Organismer från haven klarar sig i regel inte vid kusterna, och vice versa.

Concordia Maritimes arbete för att minska den driftrelaterade miljöpåverkan

P-MAX-flottans största bidrag till en bättre miljö ligger i den höga lastförmågan. Trots att fartygen kan ta upp till 30 procent mer last än ett jämförbart fartyg, är bränsleförbrukningen inte nämnvärt mycket högre.

För att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider bedrivs ett kontinuerligt och omfattande utvecklingsarbete. Som en konsekvens av detta har s.k. VTA-turbiner

(Variable output Turbine Area) installerats på fyra av fartygen i flottan. Fördelarna ligger främst i att man genom att vinkla bladen i turbinen kan anpassa turbinens verkningsgrad efter fartygets fart, vilket sänker bränsleförbrukningen. Likaså utreds möjligheten att – trots kostnaden – använda svavelskrubbers och SCR-teknik för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider.

Green Passport

Sjöfartsindustrin har under de senaste åren vidtagit åtgärder för att minska påverkan på miljö och människa vid fartygsåtervinning. Idag råder hårda 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 nybyggda fartyget i världen att certifieras med Det Norske Veritas "Green Passport".

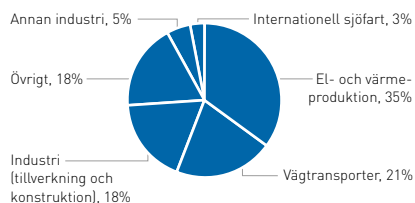
10 minuters träning – varje dag

Kontinuerlig riskidentifiering utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra säkerheten ombord. Besättningens delaktighet är här helt avgörande. På samtliga

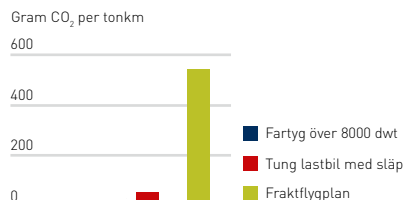
Concordia Maritimes fartyg ägnas minst tio minuter varje dag åt att studera efterlevnad av rutiner och rörelsemönster.

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.

Andel av världens koldioxidutsläpp



Koldioxidutsläpp per transportslag



Källa: IMO



MILJÖPÅVERKAN OCH ÅTGÄRDER

Miljöpåverkan	Främsta konsekvenser	Nya/kommande lagkrav	Vad gör Concordia Maritime?
Olyckor och incidenter	• Oljeutsläpp	• Dubbelskrov • Mindre tankar • Tankarnas placering	• Utveckling av MAX-konceptet med fokus på säkerhet • Kontinuerligt arbete med riskinventering, kompetensutveckling, övningar etc.
Löpande drift	• Utsläpp av svaveldioxider, partiklar, kvävedioxider och växthusgaser • Påverkan på ekosystemet genom spridandet av organismer vid utsläpp av ballastvatten	• Hårdare regelverk kring svavelhalten i bränsle och utsläppen av kväveoxider • Särskilda krav i Emission Control Areas (Östersjön och Nordsjön)	Reducerad bränsleförbrukning • P-MAX-fartygens design och konstruktion • Installation av VTA-turbiner • Trimoptimering • Provar möjligheten att använda kitesegel • Vidareutveckling av MAX-konceptet Reducerade utsläpp av kväveoxider (NO_x) • Utreder möjligheten att använda Selective Catalytic Reduction, ett sätt att rena avgaserna från kväveoxid Reducerade utsläpp av svaveloxider (SO_x) • Utreder möjligheten att använda s.k. svavelskrubbers Ballastvatten • Utreder tekniska lösningar för hantering av ballastvatten

HUR KAN EN LITEN ORGANISATION DRIVA

EN SÅ STOR VERKSAMHET?

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; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning, kommersiell operation, finansiering och marknadsföring.



ETT LITET BOLAG I ETT STORT NÄTVERK

Concordia Maritime kan organisatoriskt delas in i en land- och en sjöorganisation. Landorganisationen består av endast ett fåtal anställda. Under 2009 var två personer anställda i moderbolaget. Tjänster och expertkunskap köps istället in från samarbetspartners, då främst inom Stena Sfären.

Växande sjöorganisation

Stenaägda Northern Marine Management (NMM) ansvarar för drift, bemanning och underhåll av Concordia Maritimes fartyg. Varje fartyg bemannas normalt med 24 besättningsmän. I slutet av 2009 hade

Concordia Maritime 229 ombordanställda. Samtliga ombordanställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation), respektive internationaliseringsavtal.

Erfaren sjöpersonal ett måste

Personalomsättningen uppgick under året till cirka 22 procent, vilket jämfört med branschstandard är förhållandevis lågt.

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.

SAMMANFATTNING Verksamhet

Genom ett aktivt samarbete med bolag inom Stena Sfären kan Concordia Maritime bedriva en omfattande verksamhet trots få anställda. Nätverket bidrar med kompetens inom t ex fartygsdesign, bemanning och befraktning.



KAPTEN TIBOR ANICIC, STENA PROVENCE

Vad är din erfarenhet av P-MAX-flottan?

–P-MAX-fartygen är fina fartyg som står i en helt egen klass när det gäller säkerhet, för både miljö och besättning. Det är en stor fördel att ha en hel flotta med samma typ av fartyg. Är man bara utbildad på fartygstypen kan man sedan växla mellan fartygen i flottan. Det ökar flexibiliteten när det gäller bemanningen avsevärt.

Hur ska en bra kapten vara?

–Strikt men rättvis. På ett fartyg finns det vissa regler som bara ska följas. Som kapten måste du se till att de efterlevs, men samtidigt vara human och ha överseende med att man tänker och arbetar lite olika. Att behandla alla rättvist och juste vinner alltid i det långa loppet. Då får du respekt och arbetet flyter mycket bättre.

Vad kännetecknar kulturen inom Concordia Maritime?

–Jämfört med många andra rederier upplever jag kulturen som öppen och tillåtande. Det finns en långsiktighet som jag uppskattar. Man behandlas rättvist.

Ofta inom shipping blir det stora skillnader mellan land- och sjöorganisationen. Här är det många på kontoren som varit till sjöss och verkligen kan den delen av verksamheten. Det är en stor fördel som avsevärt underlättar dialogen mellan fartygen och de tekniska och kommersiella avdelningarna. Vidare är det många som varit inom bolaget under väldigt många år. Det tyder på att folk trivs.





De senaste årens goda marknad har medfört att konkurrensen om erfarna sjömän ökat kraftigt.

Under kommande år väntas tillgången minska, bland annat till följd av stora pensionsavgångar men också på grund av att antalet fartyg kommer att öka kraftigt de kommande åren. För att kunna kontraktera de bästa befälen och det mest erfarna manskapet krävs, förutom konkurrenskraftiga löner, en långsiktighet och ett gott anseende som arbetsgivare.

Som ett led i arbetet att fortsätta uppfattas som en attraktiv arbetsgivare har Concordia Maritime lanserat ett förmånsprogram för de ombordanställda och deras familjer. Kostnaden för detta program uppgick under året till MSEK 2,9, vilket motsvarar TSEK 12,6 per ombordanställd.

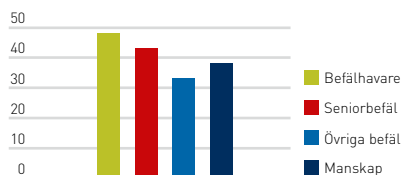
Kontinuerlig kompetensutveckling

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. Det finns 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 1 227, vilket motsvarar TSEK 5,4 per medarbetare.

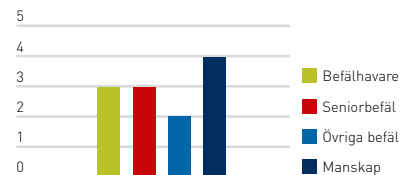
Åldersstruktur

Medelålder

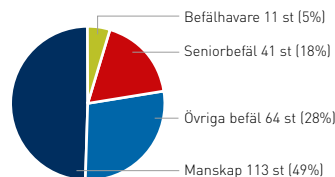


Tjänstgöringstid

År (medel)



Ombordanställda per kategori



SAMARBETSPARTNERS INOM STENA SFÄREN

Northern Marine Management (NMM)

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

NMM strävar efter att ligga i framkant inom branschen, bl.a. genom att uppfylla alla internationella ackrediteringar för fartygsdrift. De

omfattar IMO International Safety Management Code, ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, Green Award och US QualShip21-normerna. Ackrediteringarna kombineras med arbetet med företagets eget Behavior Based Safety (BBS). Som en direkt följd av detta intensiva arbete har man inom NMM en lägre andel olyckor än branschgenomsnittet.

Verksamheten bedrivs från huvudkontoret i Glasgow. Därutöver finns även kontor i Aberdeen, Göteborg, Houston, Manila, Mumbai, Singapore och St. Petersburg.

www.nmm-stena.com

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 65 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, Rio de Janeiro, New York, London, Helsingfors, Aten, 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 ett av industrins absolut främsta varumärken.

www.stenabulk.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 expertis inom exempelvis korrosionsskydd, klassningsfrågor och säkerhet till mer omfattande projekt som omfattar utveckling och projektering av nya fartyg.

www.stenateknik.com

OLJANS VÄG **FRÅN BORRHÅL** **TILL SLUTPRODUKT**





Varje dag använder vi mängder av produkter som har sitt ursprung i olja som tagits upp ur en fyndighet någonstans i världen. Sällan ägnar vi en tanke åt den komplexa kedja som löper från borrhål till färdig slutprodukt. Stegen är flera och på vägen krävs många olika aktörers insatser.

En av alla dessa aktörer som möjliggör att cirkeln sluts är Concordia Maritime. På följande uppslag visar vi hur våra tjänster faktiskt påverkar så gott som alla på något sätt varje dag.



1 PROSPEKTERING OCH UTVINNING



Olja förekommer nästan uteslutande i sedimentära bergarter där den under lång tid, högt tryck och hög värme omvandlats från organiska material (växter och djur). Sedimentära bergarter förekommer på alla världens kontinenter men av de oljetillgångar som hittills har upptäckts återfinns två tredjedelar i Mellanöstern.

Oljetillgångar ägs ofta av det land där tillgångarna finns. Oljebolag som vill prospektera efter olja måste därför erhålla tillstånd från respektive lands regering. Då kostnaderna för prospektering är höga är det inte ovanligt att flera oljebolag samarbetar och äger delar av rättigheten till fyndigheten.

Att gå från prospektering till produktion tar vanligtvis flera år. De länder som utvinnet mest råolja i världen är Saudiarabien, Ryssland, USA, Iran och Kina. Sammantaget under 2009 utvanns cirka 82 miljoner fat olja per dag.

Den utvunna råoljan transporteras från oljefält och oljeriggar till raffinaderier runt om i världen. Transport av råolja sker främst i råoljetankers i olika storlekar. Den vanligaste fartygstypen brukar benämnas VLCC, Very Large Crude Carrier, med en lastkapacitet om cirka 2 miljoner fat olja per fartyg.



Transport med råoljetanker

2 RAFFINERING



Raffinering av olja går förenklat till så att råoljan först separeras genom destillation. I denna process värms råoljan upp och pumpas in i en så kallad fraktioneringskolonn där den förångas, stiger uppåt och efter hand kondenseras. Ju högre upp i kolonnen kondenseringen sker, desto lägre kokpunkt har den vätska som bildas. Via sidorör tas sedan vätskor – fraktioner – ut på olika nivåer. I nästa steg förädlas fraktionerna var och en för sig i olika processer till färdiga oljeprodukter som bensen, flygbränsle och diesel.

Över hälften av världens raffinering sker i Europa och Asien medan en femtedel raffineras i Nordamerika. I USA omvandlas upp till 70 procent av råoljan till bensen, i Europa är motsvarande siffra ungefär 45 procent. Anledningen är att USAs fordonspark till stor del består av bilar med bensinmotorer medan det i Europa är en jämnare fördelning av bensen- och dieselmotorer.

De färdiga oljeprodukterna transporteras i produkttankfartyg från raffinaderierna till slutanvändare. Dessa fartyg är mindre än råoljetankers och kan ta olika laster samtidigt. Det är inom detta transportsegment Concordia Maritime huvudsakligen är verksamt.

VÅRA FARTYG OCH DERAS LAST

31 DECEMBER 2009 KL 08:42

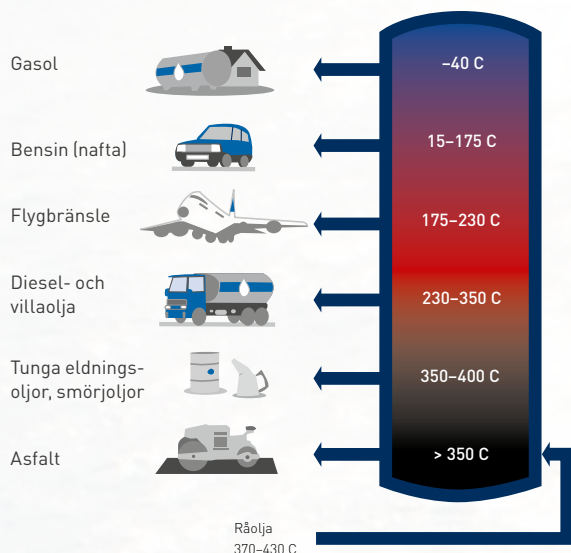
P-MAX

DWT 65 200
Isklass 1A-1B



Transport med
produkttanker
t ex P-MAX eller
Panamax

Framställning av förädlade oljeprodukter



1 Stena Paris

Uthyrd till Total t o m 2012
Ligger för ankar i Singapore lastad med gasolja. Havet är lugnt och det blåser en lätt bris.

2 Stena Provence

Uthyrd till Total t o m 2013
Ligger för ankar i Antwerpen, Belgien, med en last flygbränsle.

3 Stena Primorsk

Uthyrd till Argo Shipping t o m 2016
På väg från New York till Southwest Pass, USA med en last av brännolja. Fartyget gör 12 knop och det blåser styv kuling.

4 Stena Performance

Uthyrd till Hess t o m 2011
På väg från Houston, USA till Singapore med en last av brännolja. Fartyget gör 12 knop och det blåser styv kuling och går höga vågor.

5 Stena President

Uthyrd till Argo Shipping t o m 2017
På väg från Bourgas, Bulgarien till Novorossiysk, Ryssland för lastning. Det blåser en styv bris.

6 Stena Perros

Uthyrd till Total t o m 2012
På väg från Amsterdam, Nederländerna till Las Palmas, Spanien, med en last av gasolja. Fartyget gör 13,5 knop i hård bris.

7 Stena Progress

Uthyrd till Total t o m 2014
På väg från Kårstø, Norge till New York, USA med en last av nafta. Fartyget gör 13,5 knop och det blåser styv kuling.

PANAMAX

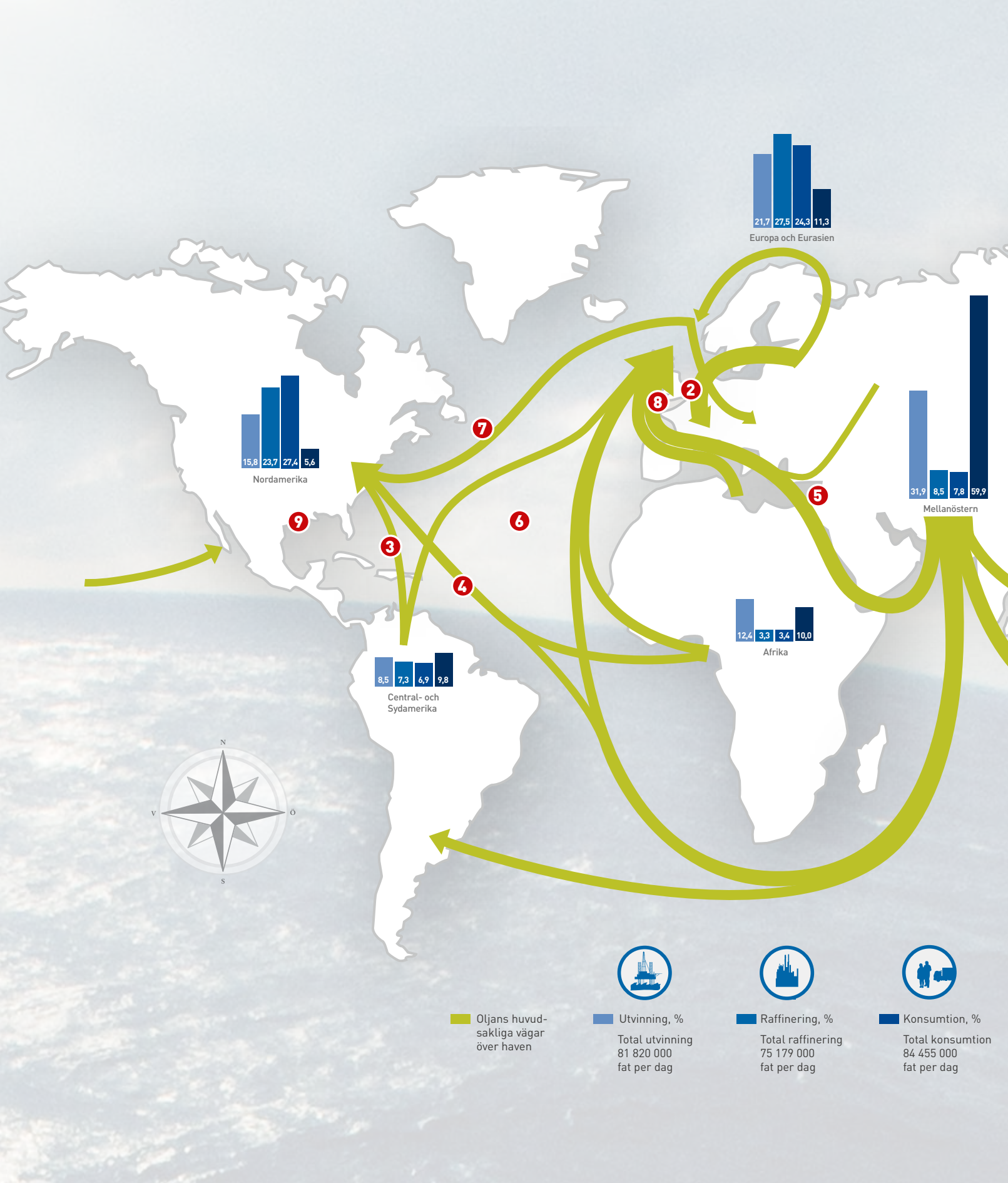
DWT 74 900
Isklass 1A

8 Stena Poseidon

Uthyrd till Neste Shipping t o m 2017
På väg från Lyme Bay, Storbritannien till New York, USA med en last av gasolja. Det blåser en styv kuling och går hög sjö.

9 Palva

Uthyrd till Neste Shipping t o m 2017
Lossar en last gaskondensat vid kaj i Houston, USA



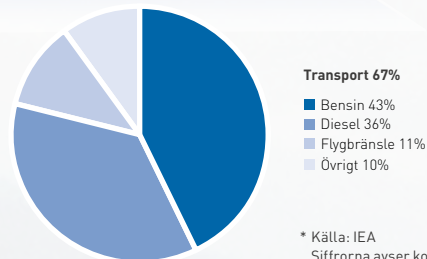
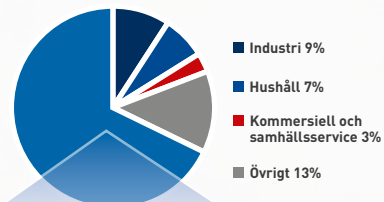
3 KONSUMTION



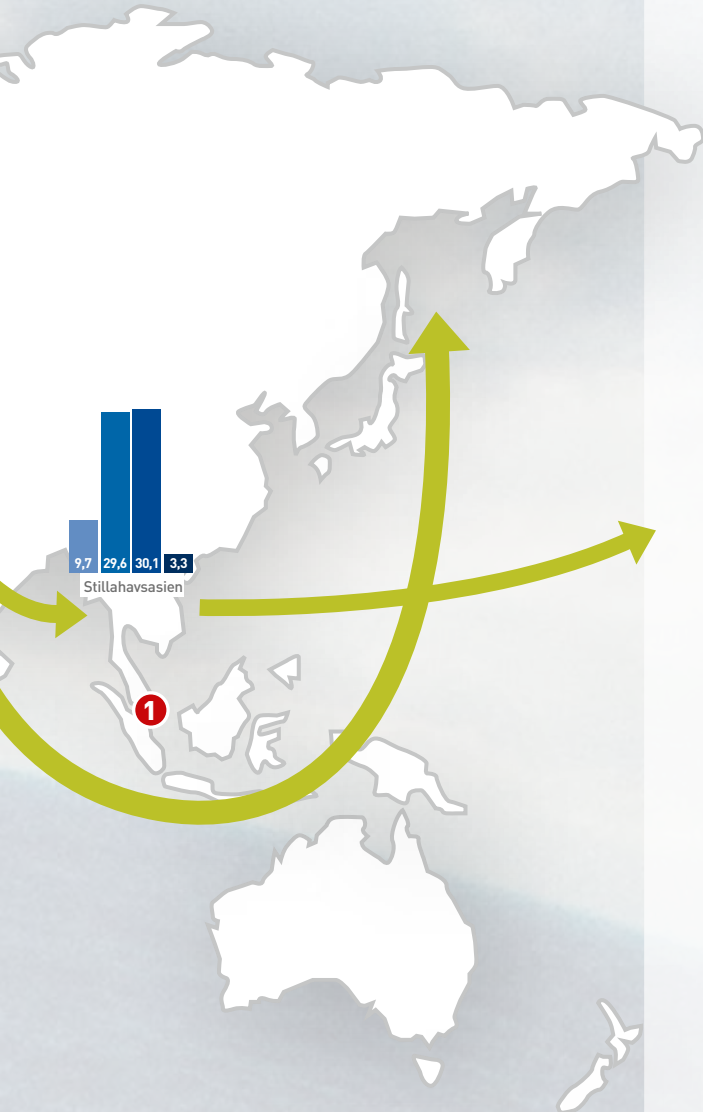
Sett till förhållandet produktion och konsumtion av olja råder en global obalans. Fortfarande konsumeras drygt hälften av oljan i Nordamerika och Europa, men trenden är negativ; konsumtionen minskar. I Mellanöstern, Afrika och Asien är konsumtionen per invånare betydligt lägre, men tillväxten kraftig. Bara under de senaste 10 åren har användningen här ökat med i genomsnitt 30 procent.

Av all olja som konsumeras går cirka en tredje-del till bränslen för transporter av olika slag. Hälften av denna används i sin tur till lättare fordon. Andra stora användningsområden utgörs av industriella tillämpningar och till uppvärmning av hushåll.

Till detta används energin*



* Källa: IEA
Siffrorna avser konsumtion av olja i världen.



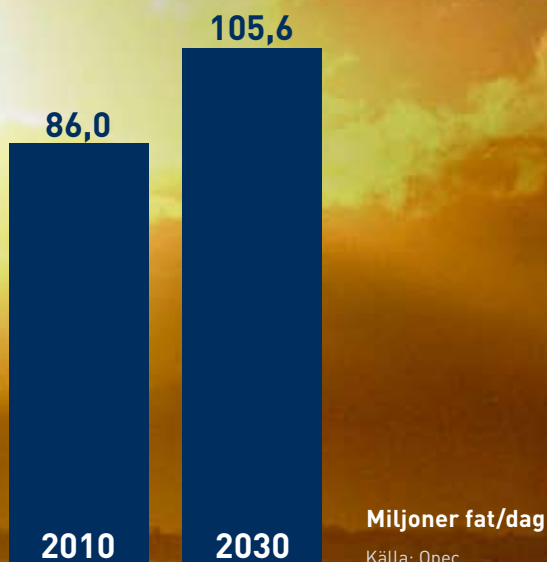
Reserver, %
Totala reserver
1 258 000
miljoner fat

FINNS DET EN FRAMTID FÖR HANDEL MED OLJA?

Tre skäl som gör handel med olja till en spännande framtidsmarknad:

- Ökad total global efterfrågan på olja
- Begränsad raffinaderikapacitet och balans mellan tillgång och efterfrågan ställer stora krav på effektiva transportsystem
- Långa distanser mellan fyndighet, raffinaderi och slutanvändare medför omfattande transportbehov

FÖRVÄNTAD EFTERFRÅGAN PÅ OLJA



EN ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ ENERGI

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. Användandet av olja och oljeprodukter har sedan dess kontinuerligt ökat och utgör idag den enskilt största varugruppen i den internationella handeln. Men hur ser det ut om man tittar framåt – kommer behovet av olja som energibärande att minska i takt med att förnybara energikällor börjar ta allt större plats? Och hur påverkar det i sådana fall handeln med olja?

Till oljans fördelar hör ett högt energiinnehåll i kombination med goda transport- och lagringsmöjligheter samt prisbilden. Detta har gjort olja till den idag klart ledande globala energiråvaran. Trots att världens beroende av olja under senare år minskat relativt sett, står den fortfarande för en dryg tredjedel av det totala globala energibehovet. Med några få undantag har världens samlade konsumtion av olja ökat för varje år. De senaste 30 åren har konsumtionen av olja nästintill tredubblats, från cirka 30 miljoner fat olja per dag till dagens dryga 84 miljoner fat per dag, varav knappt hälften transporteras till sjöss.

Trots ökad användning av förnybar energi behövs oljan

En allmän önskan att minska mängden koldioxidrelaterade utsläpp i kombination med ett stigande – och periodvis rekordhøgt – oljepris har under senare år medfört ett ökat fokus på andra typer av bränslen och energikällor. Till exempel har användningen av förnyelsebara energikällor, inte minst vindkraft, ökat. För att klara av omställningen mot ett mer hållbart samhälle krävs en effektivare och mer intelligent användning av energi.

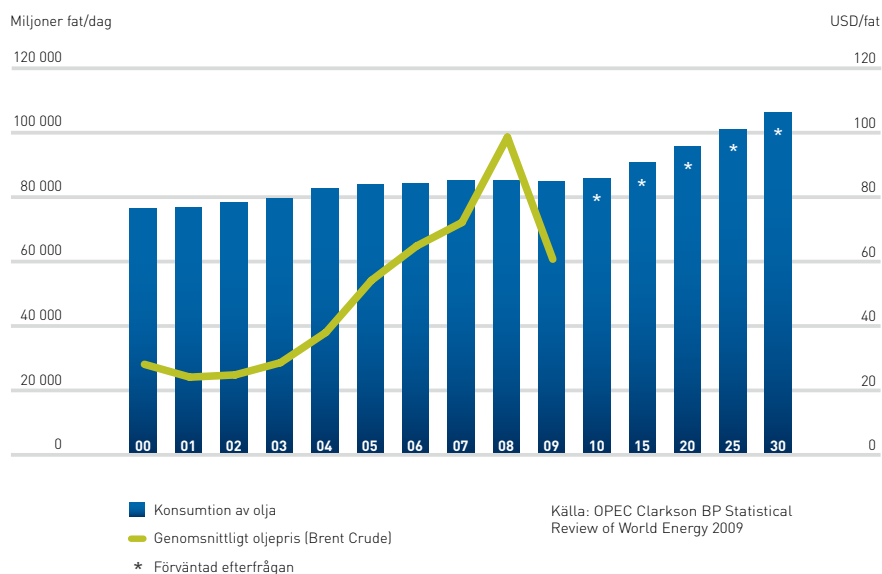
Utvecklingen sker från låga nivåer och tillväxten framöver måste öka kraftigt för att möta den förväntade ökningen i energikonsumtionen. Amerikanska energimyndigheten uppskattar att världens samlade energikonsumtion mellan 2005 och 2030 kommer att öka med 50 procent. Av denna ökning förväntas oljan stå för 35 procent, den har således inte spelat ut sin roll utan kommer även framöver att utgöra en viktig del i den globala energianvändningen.

SAMMANFATTNING Olja

Användningen av förnybara energislag ökar stadigt. Trots detta väntas behovet av olja bestå. Under 2009 föll konsumtionen av olja något men väntas öka under 2010 i takt med att världsekonomin återhämtar sig. Behovet av transporter av förädlade oljeprodukter ökar när avståndet mellan fyndighet och slutkonsument blir längre.



Oljekonsumtion och prisutveckling





Ökade transportbehov

Efterfrågan på transporter av olja och förädlade oljeprodukter samvarierar i hög utsträckning med den generella efterfrågan av olja. Flera faktorer talar för att efterfrågan kommer öka under kommande år;

- Ökat energibehov till följd av ökat välstånd och växande befolkningar

Enligt bedömningar från bland annat FN kommer befolkningen på jorden öka med cirka 35 procent fram till 2050, från dagens 6,8 miljarder invånare till cirka 9,2 miljarder. Ökningen är, tillsammans med ett allt mer spritt välstånd, en av de främsta anledningarna till att efterfrågan på energi väntas öka kraftigt.

- Långt mellan producent och konsument

En stor del av världens samlade oljereserver återfinns långt från slutanvändarna. Nordamerika, Europa och Euroasien står tillsammans för över hälften av den totala oljekonsumtionen. Samtidigt utgör oljereserverna här endast cirka 15 procent av de totala fyndigheterna. Några nya större fyndigheter har heller inte upptäckts på

många år men det har aldrig prospekterats så mycket olja som nu.

I takt med att den egna produktionen går ner kommer en allt större del av behovet således behöva tillgodoses genom import, framför allt från Mellanöstern som nu står för cirka 60 procent av de totala oljereserverna.

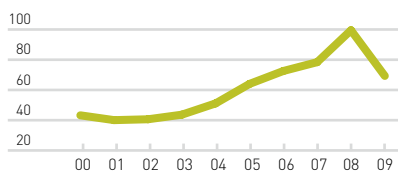
- Utbyggnad av raffinaderikapacitet i Mellanöstern och Asien

Till produkttankmarknadens fördel talar även det faktum att utbyggnaden av raffinaderikapacitet nu pågår på platser långt från slutkonsumenten. En stor del av raffineringen hittills har skett i Nordamerika eller Europa. Den kapacitet som nu byggs upp återfinns till stora delar i Mellanöstern och Asien – inte minst Indien och Kina. En konsekvens är att förädlade oljeprodukter transporteras allt längre distanser för att nå slutkonsumenterna i bland annat Nordamerika och Europa. Utöver en allmänt ökad efterfrågan på produkt-tankfartyg medför detta allt hårdare krav på säkerhet.



Genomsnittligt oljepris

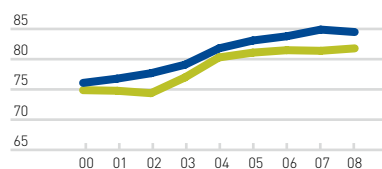
USD/fat



Källa: Clarkson

Global oljekonsumtion och produktion

Milj fat/dag



— Produktion
— Konsumtion

Källa: BP Statistical Review of World Energy 2009





Efterfrågan på olja minskade 2009 men väntas återhämta sig redan 2010

Den kraftiga inbromsningen i världsekonomin och den minskade industriella produktionen kom i hög grad att påverka handeln med olja under 2009. Efterfrågan på olja minskade under året med 1,6 procent. Att efterfrågan minskar är mycket ovanligt. Under de senaste 20 åren har det bara hänt vid tre tidigare tillfällen; 1991, 1993 och 2008. Den minskade efterfrågan på olja var den främsta orsaken till att transporter av råolja och oljeprodukter under året föll med 2,6 respektive 3,2 procent.

Minskningen berodde till största delen på minskad import till USA (–8%) och Europa (–7%). Att den totala efterfrågan inte minskade mer beror i princip uteslutande på fortsatt relativt hög efterfrågan i Asien. Även till Afrika ökade importen av oljeprodukter något under året, till stor del som en konsekvens av oroligheter i Nigeria.

Därutöver reducerade OPEC-länderna under 2009 produktionen av olja för att hålla uppe oljepriset under den pågående

finanskrisen. Detta påverkade fraktbehovet av olja till sjöss negativt.

Den globala efterfrågan på olja beräknas under 2010 öka med 1,7 procent till 86,1 miljoner fat per dag, största delen beroende på kraftigt ökad import till Kina och Indien. Länderna beräknas öka importen med cirka 12 procent vardera.

Handeln med olja förväntas öka i takt med att världsekonomin återhämtar sig

Efterfrågan på sjöbaserade transporter av olja samvarierar i hög grad med den övergripande efterfrågan på olja och oljeprodukter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av världsekonomin utveckling.

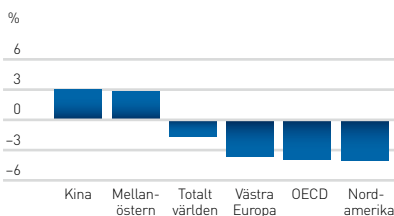
Nedgången i såväl den globala ekonomin som den industriella produktionen var under 2009 den kraftigaste sedan andra världskriget. Nedgången var på flera sätt extrem; den var extremt brant och inbromsningen gick extremt snabbt. Från att under flera år ha uppvisat höga tillväxttal gick ekonomin in i en kraftig recession med negativ tillväxt om –1,1 procent. Kraftigast var nedgången i USA (–2,7) och Europa

(–4,2), medan tillväxtländer i Asien, Afrika och Mellanöstern fortsatte uppvisa positiva tillväxttal, om än avsevärt lägre än under de senaste åren. Tillväxten i Kina och Indien var fortsatt imponerande om 8,5 respektive 5,4 procent.

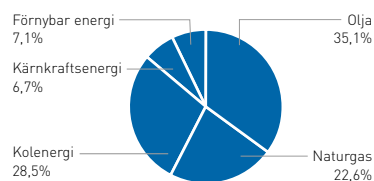
Nedgången var som kraftigast under första halvåret. Omfattande internationella stimulans- och åtgärds paket bidrog därefter till att den bromsades upp under våren och sommaren. Under hösten och vintern kom sedan flera tecken på att krisen mest kritiska fas passerats. De mer långsiktiga konsekvenserna av krisen återstår dock att se.

Under 2010 spår IMF att den globala tillväxten blir cirka 3,1 procent vilket är ungefär densamma som under 2008. För perioden 2011–2014 spår IMF en årlig tillväxt om mellan 4,2 och 4,6 procent. Att förutse utvecklingen framöver är givetvis svårt, men flera bedömare, bland annat IMF spår en relativt snabb vändning med en tillbakagång till höga tillväxttal redan mot slutet av 2011.

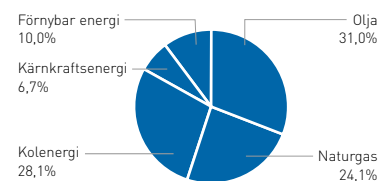
Förändring i efterfrågan på olja 2009



Förväntad efterfrågan på energi 2010

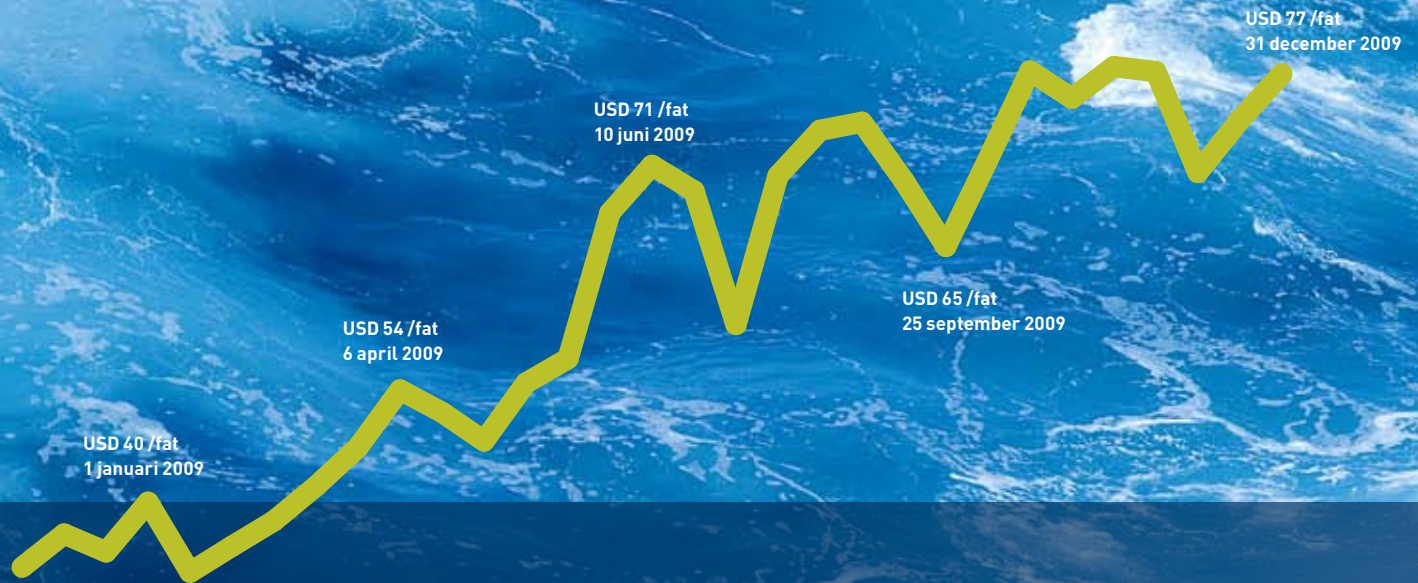


Förväntad efterfrågan på energi 2030



Källa: OPEC

OLJEPRISETS UTVECKLING UNDER 2009



Återhämtning i världsekonomin gav stigande oljepris

Under 2009 styrdes priset på olja snarare av världsekonomin utveckling och utsikter än av den faktiska tillgången och efterfrågan.

Trots en kraftigt försämrad världsekonomi i början av året och minskad efterfrågan på olja höll oljepriset en relativt stabil nivå under årets första kvartal. Fram till slutet av mars pendlade priset mellan USD 40–45 per fat. I takt med allt ljusare konjunkturprognoser började sedan priset att stiga under våren. Nationella handlingsprogram och löften om stöd och bistånd till drabbade ekonomier överskuggade den fortsatt minskade efterfrågan på olja.

Den 10 juni nådde oljepriset över USD 70 per fat för första gången på åtta månader. I mitten av juni och en bit in i juli gick dock priset ner för att sedan stiga igen under augusti.

Den något volatila men svagt stigande prisutvecklingen fortsatte under hösten. I början av december föll först priset rejält på grund av höga lager men det kalla vädret i slutet av året ledde till stigande oljepris och vid årsskiftet var det USD 77 per fat. För året som helhet steg oljepriset med cirka 92 procent.

Orsaker till den relativt stabila prisnivån

Trots lågkonjunktur och låg efterfrågan på olja första kvartalet 2009 förblev prisnivån relativt stabil. Detta på grund av:

- Reducerad tillförsel av olja från OPEC-länderna
- Geopolitisk spänning och splittrad naturgasproduktion i Ryssland
- Effekten av stimulanspaket runt om i världen
- G20-ländernas löfte om stöd och bistånd till ekonomisk återhämtning

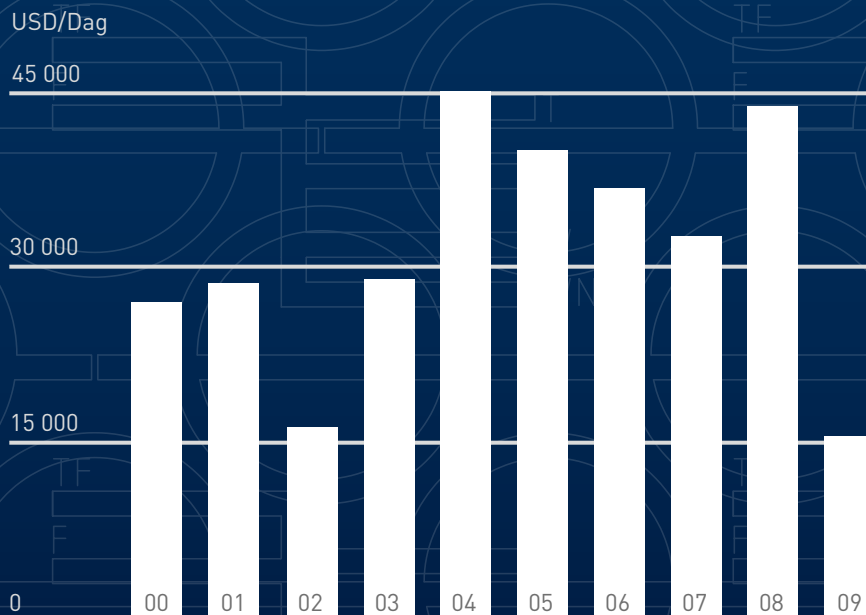
Orsaker till uppgången april–december

- Världsekonomin gick in i ny fas, från kris till återhämtning
- Kontinuerliga friskhetstecken i ekonomin
- Minskad oljeproduktion i OPEC-länderna
- Fallande dollarkurs

HUR FUNGERAR TANKMARKNADEN?

Tankmarknaden kan delas in i ett antal olika segment, beroende på vad som fraktas och hur kontrakten med kunderna ser ut. Sett till utvecklingen generellt präglades 2009 av vikande efterfrågan och fallande fraktpriser. För Concordia Maritime, som har samtliga fartyg utkontrakterade på långa kontrakt, var dock intjäningsförmågan fortsatt stabil.

TOTALA TANKMARKNADENS GENOMSNITTLIGA INTJÄNING



Källa: Clarkson

TANKMARKNADENS UTVECKLING 2009

Ar 2009 kom i hög utsträckning att präglas av den kraftigt försämrade världsekonomin, med fallande industriproduktion och minskad efterfrågan på olja som direkta konsekvenser. Jämfört med 2008 minskade efterfrågan på sjöburna transporter av råolja med cirka två procent och förädlade oljeprodukter med cirka tre procent.

Obalans mellan tillgång och efterfrågan

Till de främsta drivkrafterna bakom den kraftigt fallande marknaden hör en minskad efterfrågan på olja i kombination med en snabbt växande flotta. Totalt under året minskade världsefterfrågan på olja med cirka 2 miljoner fat per dag. Kraftigast var minskningen i USA, Japan och Europa. Minskningen var här så kraftig att den inte klarade av att väga upp en fortsatt omfattande, om än något mattad, import till Kina och Indien. Parallellt växte tankflottan under året med cirka 8 procent, vilket medförde att tillgången på fartyg vida överträffade efterfrågan.

Spotmarknad i fritt fall

Den minskade efterfrågan på transporter av förädlade oljeprodukter avspeglades under året i utvecklingen av fraktraterna. För produkttanksegmentet inleddes året med rater runt USD 15 000 per dag. Under andra kvartalet började den fallande industriproduktionen påverka oljebehovet, vilket i kombination med omfattande leveranser av nya fartyg resulterade i kraftigt fallande rater. Under juli nåddes rekordlåga nivåer med rater under USD 4 000 per dag. Detta kan jämföras med samma period 2008, då raterna låg på strax under USD 25 000 per dag. Utvecklingen var sedan svag under

hela återstoden av året. I slutet av 2009 låg raterna runt USD 6 000 per dag, vilket var hela 70 procent lägre än motsvarande tid föregående år.

I genomsnitt låg raterna för ett produkt-tankfartyg av MR-typ på cirka USD 8 000 per dag under 2009, vilket var nästan 70 procent lägre än 2008. Även inom stortanksegmentet, VLCC, låg raterna avsevärt lägre, runt USD 26 000 per dag (67 500).

Kraftig nedgång på kontraktmarknaden

Utvecklingen på kontraktmarknaden måste ändå betraktas som modest jämfört med utvecklingen på spotmarknaden. Från att ha legat relativt stabilt under de senaste åren sjönk raterna på kontraktmarknaden kraftigt under året. Den genomsnittliga marknadsnoteringen för ett treårigt tidsutbetraktningskontrakt låg under året på cirka USD 15 000 per dag, vilket är cirka 30 procent lägre jämfört med 2008. Den genomsnittliga marknadsnoteringen för ett treårigt kontrakt inom stortanksegmentet låg runt USD 38 000 per dag – en minskning med cirka 35 procent jämfört med föregående år.

Hur påverkas Concordia Maritime av marknadens svängningar?

Bolaget är i det kortare perspektivet relativt okänsligt för svängningar i marknaden. Samtliga levererade och beställda fartyg var i slutet av 2009 sysselsatta eller kontrakterade på kontrakt som innebär stabila kassaflöden och ett säkerställande av intäktsnivån för flera år framåt.

I vissa kontrakt finns även klausuler om vinstdelning, vilket innebär att intäkterna ökar om marknadsraterna överstiger vissa nivåer.

SAMMANFATTNING Fraktmarknaden

Den globala efterfrågan på sjöburna transporter av olja och oljeprodukter minskade under året med cirka tre procent. Till de främsta orsakerna hörde den fortsatt svaga konjunkturen och en minskad efterfrågan på olja i framför allt Nordamerika och Europa.

I kombination med en stark balansräkning innebär detta finansiell handlingsfrihet som, inte minst i en vikande marknad, kan öppna upp för nya affärsmöjligheter. Under 2009 märktes nedgången i marknaden i prissättningen på både nytt och andrahandstonnage. Drivet av fallet i såväl spot- som kontraktmarknaden samt dessutom på grund av dyrare finansiering, som en följd av finanskrisen. För bolag med starka balansräkningar och stabila kassaflöden är utvecklingen fördelaktig och kan komma att innebära möjlighet till fördelaktiga förvärv.





LÅNGA OCH KORTA KONTRAKT: KONTRAKTS- ELLER SPOTMARKNAD

De två dominerande kontraktstyperna inom tanksjöfarten utgörs av spot- och tidsbefraktning. På spotmarknaden fluktuerar priset från dag till dag. Priset, "fraktraterna", kan variera kraftigt under en kort tidsperiod, det vill säga hög volatilitet. Marknaden styrs helt efter utbud och efterfrågan vilket innebär att om det finns ont om lediga fartyg och transportbehovet är stort blir raterna höga, och vice versa.

På tidsbefraktningmarknaden (även "kontraktsmarknaden") 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. Tidsbefraktningmarknaden speglar däremot

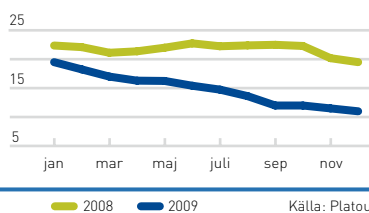
den konjunkturutveckling som parterna förväntar sig på något längre sikt.

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 så kallat 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 pris som kan vara förutbestämt eller marknadsrelaterat.

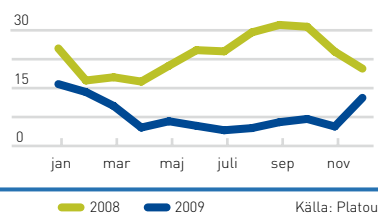
**Marknadsutveckling,
kontraktsmarknaden**

TUSD per dag



**Marknadsutveckling,
spotmarknaden**

TUSD per dag







FARTYGSTYPER

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



Produkttankers

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



 Concordia Maritimes fartyg

EN SNABBT VÄXANDE TANKFLOTTA

Ar 2009 var ett extremt år sett till antal levererade fartyg. Totalt levererades hela 578 nya tankfartyg, motsvarande 48 miljoner ton dödvikt. Av dessa utgjordes 214 av produkttankers om totalt 13 miljoner ton dödvikt.

De omfattande leveranserna i kombination med fortsatt begränsad skrotning bidrog till att den samlade världsfloTTan fortsatte att växa under 2009. I slutet av året bestod den aktiva tankflottan av 4 921 fartyg om totalt 406 miljoner ton dödvikt, en ökning med cirka 8 procent jämfört med föregående år. Antalet produkttankers uppgick totalt till 1 951 om cirka 92 miljoner ton dödvikt, en ökning även här med cirka 8 procent.

Stor men minskande orderbok

Den kraftigt försvagade marknaden under 2009 märktes tydligt även i nybeställningsstatistiken. För första gången på nio år minskade orderboken, till största delen på grund av de omfattande leveranserna, men också på grund av en kraftig nedgång i nybeställningar. Totalt under året beställdes endast 92 (408) nya fartyg om 13 (55) miljoner ton dödvikt. Sammantaget mins-

kade orderboken med 8 procent, för att i slutet av året omfatta 1 936 (2 104) tankfartyg om sammanlagt 180 (160) miljoner ton dödvikt.

Sett i förhållande till den befintliga flottan ligger orderbokens andel ändå på en fortsatt hög nivå om cirka 39 procent. Inom Concordia Maritimes segment, fartyg för transporter av förädlade oljor, utgjorde fartyg i orderboken 25 procent av den befintliga produkttankflottan. Hur många fartyg som faktiskt kommer att levereras är dock i dagsläget oklart. Enligt bedömare väntas 2010 så många som 199 nya Medium Range fartyg levereras.

En stor utmaning

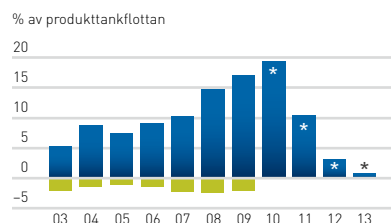
Den stora orderboken och de omfattande leveranserna utgör en av tanksjöfartens största utmaningar framåt. Frågan är hur fartygen, i en svag konjunktur med ett vikande transportbehov, ska komma att absorberas av marknaden. Leveranserna av nya fartyg väntas minska men vara fortsatt omfattande även under 2010 och 2011. Först därefter väntas de komma ner på mer normala nivåer.

SAMMANFATTNING Tankflottan

Det totala antalet tankfartyg har under senare år ökat dramatiskt. Sedan år 2000 med cirka 45 procent. Motsvarande siffra för produkttanksegmentet är cirka 30 procent. Tillväxten väntas bli omfattande även under kommande år.

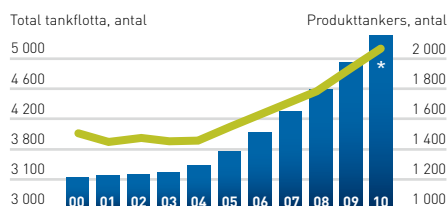


Levererade och skrotade produkttankfartyg



■ Levererade ■ Skrotade *Prognos Källa: Platou

Tankflottans utveckling



■ Total flotta ■ Produkttankers *Prognos Källa: Clarkson



IMOs beslut att förbjuda fartyg med enkelskrov från 2010 kommer bidra till att tillväxten dämpas, men den kommer ändå att vara betydande. Enkelskrovade fartyg utgjorde i slutet av 2009 cirka 9 procent av flottan. Inom produkttanksegmentet är drygt 25 procent av flottan över 20 år gammal. Detta betyder att inom en femårsperiod kommer ett relativt stort antal fartyg tas ur trafik av åldersskäl. Det återstår att se om detta är tillräckligt för att möta en fortsatt svag marknad.

Begränsad skrotning

Skrotningstakten styrs i hög utsträckning av tre faktorer, fartygens ålder, konjunkturen på fraktmarknaden samt nya krav och regler. Som en konsekvens av den höga intjäningsförmågan under senare år har skrotningstakten för tankfartyg legat på mycket låga nivåer. Även om antalet skrotade fartyg ökade något höll trenden i sig även under 2009, då tankfartyg motsvarande totalt endast cirka 8,4 miljoner ton dödvikt skrotades (2 procent av flottan).

Fallande nybyggnadspriser

I december 2009 prissattes ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 35, en nedgång om cirka 25 procent jämfört med motsvarande tid 2008. Liknande nedgång kunde noteras inom VLCC-segmentet och på andrahandsmarknaden.

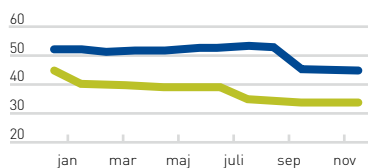
Hur priserna kommer att utvecklas framöver beror dels på den framtida efterfrågan på transportkapacitet, dels på hur utbyggnaden av varvskapaciteten fortlöper, men framför allt av utvecklingen på fraktraterna inom de olika segmenten.

Prisutvecklingen på varvsmarknaden följer vanligtvis den på fraktmarknaden, men med några års fördröjning. 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 sköt även priserna i höjden. Mellan 2003 och 2008 mer än dubblerades priserna på nya produkttankers. I slutet av året noterades dock en relativt kraftig nedgång om cirka 10–20 procent. Denna förstärktes under 2009 och priserna kom att falla relativt kraftigt.

Nybyggnadspriser – MR

MUSD

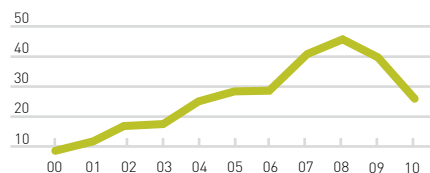


2009 2008

Källa: Platou

Orderbok i procent

% av existerande tankflotta



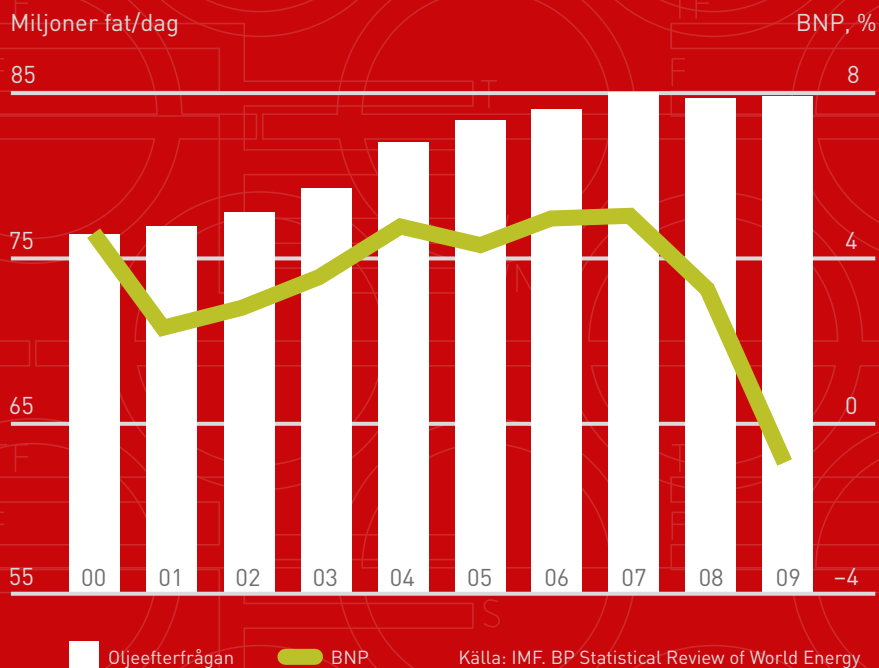
Källa: Clarkson



HUR SER VÅR MARKNAD UT?

Få marknader är lika utpräglat 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.

EFTERFRÅGAN PÅ OLJA OCH VÄRLDSEKONOMINS UTVECKLING



TRE ANALYTIKER OM SJÖFART

Sjöfart utmärker sig som en starkt fluktuerande marknad. Tre välrenommerade analytiker som följt branschen under många år ger här sin bild av året som gått och vad man tycker är viktigt som investerare.

Erik M. Andersen, RS Platou Economic Research

Hur skulle du beskriva utvecklingen inom tankmarknaden under 2009?

Vilka var de främsta drivkrafterna?



Det dramatiska fallet i den globala oljekonsumtionen till följd av den djupa lågkonjunkturen ledde till en kraftigt minskad oljeproduktion inom OPEC. Detta var starkt bidragande till att världens sjöburna oljehandel föll med 5 procent under 2009. Med undantag för Kina och Korea minskade många länder sin import.

Fraktraterna var som högst under det första kvartalet 2009 och sjönk sedan successivt innan de vände upp stadigt i fjärde kvartalet. Det mest underpresterande tanksegmentet var MR. Den enkla förklaringen till svagheten för detta segment är flottans tillväxt med 16 procent samt den mycket begränsade användningen av MR-fartyg som flytande oljelager.

Ett kraftigt fall för oljehandeln till sjöss under den globala krisen, i kombination med en tillväxt av flottan på 7 procent, borde normalt ha lett till rater motsvarande uppläggning under större delen av året för tankfartyg. Detta inträffade dock inte. Anledningen var att oljelagren fortsatte att byggas upp under hela året. En stor del av denna överskottsolja syntiggjordes i en stadig ökning av flytande oljelager. Under året användes 20 miljoner dödviktston, eller 5 procent av flottan, som flytande oljelager.

Ole-Rikard Hammer, Pareto Securities

Hur tycker du att man som investerare ska ställa sig till sjöfart?



Sjöfart är en av de mest volatila branscher som finns, vilket betyder att dessa investeringar tillhör högriskdelen i investerarnas portföljer. Timing har alltid varit en nyckelfaktor för framgångsrika investeringar inom sjöfart, vilket innebär att investerare måste följa händelseutvecklingen noga. Å andra sidan är det få branscher som utgör en så tydlig barometer för ekonomin i stort som sjöfarten. Att ha exponering här innebär därför sannolikt den extra fördelen att vara uppdaterad när det gäller den globala ekonomiska utvecklingen, sett ur den här spännande branschens perspektiv.

Sverre Björn Svenning,

Fearnresearch

Vad tror du om utvecklingen 2010?

Vad kommer driva marknaden?



Vi är ganska optimistiska vad gäller marknadens utveckling från, låt oss säga, fjärde kvartalet 2010. Det finns några faktorer som kommer att påverka marknaden under 2010. Frågan är för det första huruvida tankfartyg med enkelskrov kommer att fasas ut enligt plan. Om så sker blir resultatet en ytterst liten nettotillväxt av flottan 2010.

För det andra tvivlar vi på vissa av varvens förmåga att leverera beställda fartyg i tid, eftersom flera ligger klart efter tidtabell.

För det tredje tror vi att efterfrågan vänder upp mot slutet av året i samband med en gradvis förbättring av den globala ekonomin.

När det gäller oljehandel kommer de amerikanska raffinaderierna återigen att tvingas vända sig till Mellanöstern för oljeleveranser, vilket får mycket positiva effekter för oljetransporterna och efterfrågan. Produktionen i både Nordsjön och Mexiko sjunker och givet att raffinaderierna i Europa återhämtar sig kommer dessa att importera från utomeuropeiska källor. Detta är också parat med öppnandet av den nya ryska oljeledningen till Kina, som kan få till följd att oljeleveranser från Ryssland till Europa minskar, med ökad transmarin import som följd.



MARKNADENS AKTÖRER

Totalt inom Concordia Maritimes segment finns cirka 400 fartyg om vardera 55 000–75 000 ton dödvikt.

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.

Antalet fartyg i flottan, inriktningen och de nära samarbetena med kunderna gör dock Concordia Maritime till något av en nischaktör på tankmarknaden.

Marknaden för transporter av olja och oljeprodukter är som helhet starkt fragmenterad med ett stort antal aktörer. 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. Bara under de senaste tio åren har till exempel den totala tillgängliga dödvikten inom Concordia Maritimes segment, transporter av förädlade oljeprodukter, ökat med drygt 35 procent. De omfattande nybeställningarna gör att tillväxten förväntas vara hög även under kommande år.

Färre men större aktörer

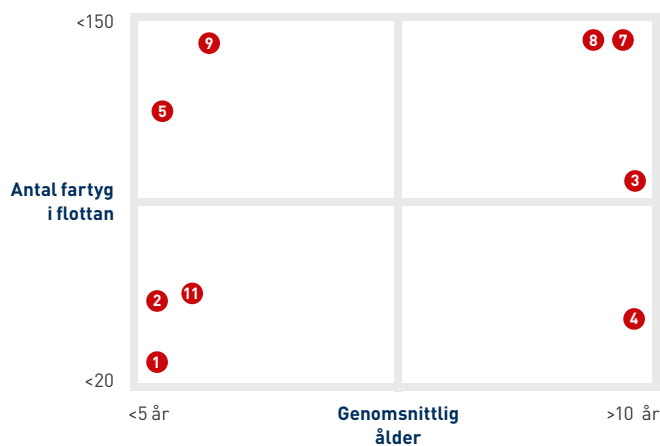
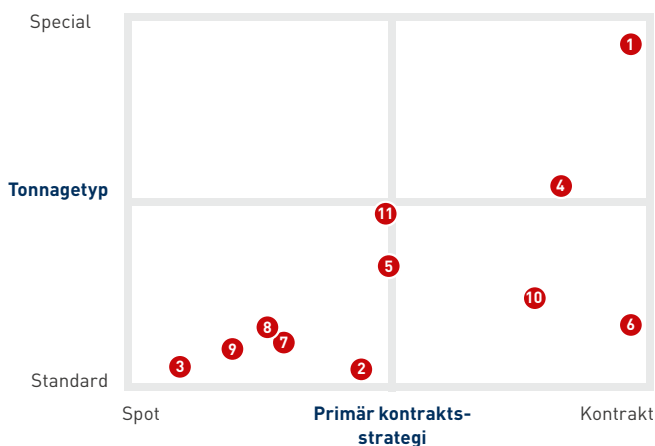
En trend inom tanksjöfarten är att rederier konsolideras till allt större enheter och att de mindre rederierna blir färre. Det blir även allt vanligare att mindre redare söker stordriftsfördelar genom olika former av samarbeten, bland annat kring drift, bemanning och befraktning. De många olika typer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

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

Numrering av konkurrenter på motstående sida



Företag	Antal fartyg	Nybeställningar	Genomsnittlig ålder på flottan	Marknadssegment				Dwt	Ägarform
				Råolja	Raffinerade produkter	Naturgas	Förädlad gas		
1 Concordia Maritime concordia-maritime.se	12	3	3,7		●			801 800	Publikt (Nasdaq OMX Stockholm)
2 D/S Norden ds-norden.com	40	8	3,4	●	●			1 798 402	Publikt (Nasdaq OMX Copenhagen)
3 Frontline frontline.bm	88	8	12,4	●				20 977 583	Publikt (Nasdaq OMX Oslo och New York Stock Exchange)
4 General Maritime Corp generalmaritimecorp.com	31	0	9,9	●	●			3 828 005	Publikt (New York Stock Exchange)
5 Maersk Tankers maersktankers.com	224	39	6,6	●	●	●	●	13 098 497	Del av Maersk A/S, Publikt (Nasdaq OMX Copenhagen)
6 Omega Navigation omeganavigation.com	15	6	4,4		●			791 358	Publikt (Nasdaq och Singapore Exchange)
7 Overseas Shipholding Group osg.com	129	26	8,4	●	●	●		14 050 622	Publikt (New York Stock Exchange och Pacific Stock Exchange)
8 Teekay teekay.com	126	5	10,9	●	●	●	●	15 010 000	Publikt (New York Stock Exchange)
9 Torm torm.com	147	20	6,6		●			9 571 873	Publikt (Nasdaq OMX Copenhagen)
10 Tsakos Energy Navigation tenn.gr	60	6	6,9	●	●	●		6 884 444	Publikt (New York Stock Exchange och Bermuda Stock Exchange)
11 Sovcomflot sovcomflot.ru	133	15	7,1	●	●	●	●	10 653 163	Onoterat

Göteborg 2010-01-27

Jag har i min roll som professor i företagsekonomi följt Concordia Maritime ända sedan företagets tillblivelse 1984. Det är slående hur man under denna långa tid tydligt stått fast vid ledordet kvalitet. Det är få bolag som kan uppvisa en så tydlig och långsiktig kompasskurs.

Kvalitetsbegreppet har genomsyrat såväl fartygskoncepten, strategin liksom finanserna. Man har byggt upp ett förtroende på marknaden under lång tid och företaget har idag ett gott renommé.

Concordia Maritime är måhända inte det bolag som överraskar sina aktieägare med skenande kursutveckling. Men sett över tid har man parkerat sig mycket stabilt med ett fåtal kunder med vilka man har mycket långa kontrakt. Detta verkligt långsiktiga perspektiv har lett till en god utveckling med begränsad exponering mot marknadens svängningar.

Under högkonjunktur hörs ibland kritiska röster mot Concordia Maritimes strategi då den inte möjliggör snabba klipp på fraktmarknaden. Det är dock viktigt att se till att företaget ändå kan tillgodogöra sig fraktökningar genom sitt vinstdelningsförfarande. Det som är viktigt i sammanhanget är dock att se till hur stabilt företaget står i orostider. När många rederier går på knäna och ibland tvingas ta ner flaggan har Concordia Maritime säkra intäkter och kassaflöden för många år framöver. Concordia Maritime har en god soliditet och stabil kassa som möjliggör framtida investeringar den dag då passande möjligheter finns.

Concordia Maritime har och har haft sina fartyg på charter till många stora oljebolag och har sedan starten gjort bra ifrån sig. Man har klarat av flera konjunkturedgångar tack vare låga kapital- och driftskostnader. Man har också mycket tydligt anammat filosofin "lean management". Man har en förmåga att skala bort oväsentligheterna och istället satsa just där det behövs. Det gör att resurserna räcker betydligt längre än annars.

Genom sitt nära samarbete med bolagen inom Stena Sfären har Concordia Maritime kunnat agera som en större aktör än vad man egentligen är. Inom Sfären finns en kritisk miljö, erfarenhet och kompetens inom nästan alla områden inom shippingvärlden. Detta är utan tvivel en strategisk tillgång.

Intressant ur en företagsekonomisk synvinkel är också graden av transparens. Concordia Maritime ger god insyn, det finns naturligtvis risker med att visa alla förhållanden. Många väljer att inte visa lika mycket. Concordia Maritime tror att det i längden lönar sig att vara öppen. Concordia Maritime har visat att satsningen på kvalitet är uthållig och de stora befraktarna har uppmärksammat att denna policy är äkta.

Thomas Polesie

Thomas Polesie
Professor i redovisning,
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet



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 övergripande riskerna kan 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. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, allvarligt skada varumärket. Sedan många år är bolaget ett kvalitetsrederi med höga krav på 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 också kvalificerad sjöpersonal. Bolaget har en liten egen landorganisation, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort.

I Concordia Maritimes fall motverkas detta dock i någon mån av det nära samarbetet med ett flertal bolag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetas aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna.

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 har nybyggnadsprogrammet fullt finansierat.

Ett av Concordia Maritimes övergripande mål har varit att säkerställa en sund ekonomi som möjliggör långsiktiga satsningar. Beslutet att kontraktera ut de nybyggda fartygen i flottan på långa kontrakt är en viktig del i detta. Därigenom säkerställs stabilitet i kassaflödena och en långsiktigt stark ställning. 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 bolaget 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.

SAMMANFATTNING Risk och känslighetsanalys

Ett rederi är utsatt för en rad olika risker. Concordia Maritime delar in dessa risker i fyra huvudkategorier: Företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och kreditrisker. Dessa värderas utifrån påverkan och sannolikhet. Varje risk möts av en riskstrategi.

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

Sjöfart 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 konjunktturnedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden. Att skydda sig mot en långsiktig konjunktturnedgång 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 betydligt 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. Verksamheten baseras till stora delar på tidsutbefraktningssavtal, 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. 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 är begränsad i det kortare perspektivet, eftersom Concordia Maritimes verksamhet för tillfället bygger på långa kontrakt. Under senare tid har antalet piratattacker ökat. Concordia Maritime försöker i mesta möjliga mån att undvika områden med fara för piratattacker.

3. Operativa risker

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

A 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), vilken krävs för att få operera ett fartyg i amerikanska vatten. COFR utfärdas av US Coast Guard till en operatör (ägare/bareboat-chartrare) som uppvisar finansiell kapacitet 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 i värsta fall innebära omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall personskador. Säkerhetsmässigt ligger Concordia Maritime långt fram och de nya P-MAX-fartygen hör troligtvis till världens säkraste produkttankers.

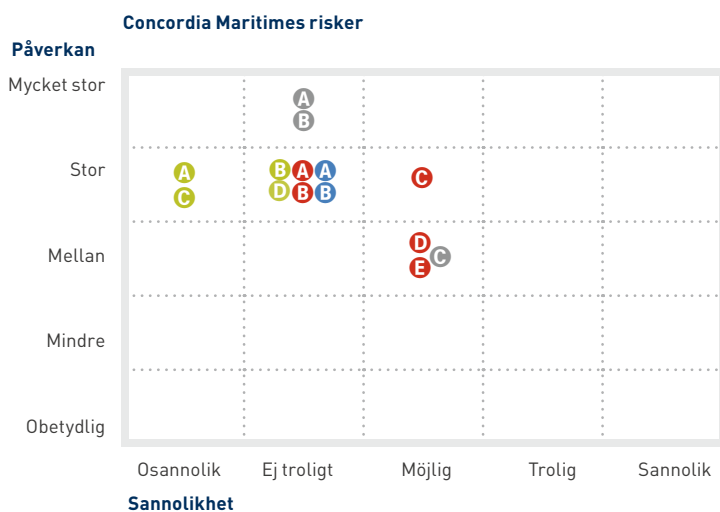
Fartygen är särskilt utvecklade för att kunna framföras i känsliga farvatten. Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Concordia Maritime lägger omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla såväl fartyg som utbildning och rutiner.

C Fartygsdrift

Konkurrensen om kompetent sjöpersonal har under senare år ökat. Att finna och behålla kompetent personal är idag en av de större 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 viktiga delar i detta arbete, men även en positiv arbetsmiljö och möjligheten till långsiktig sysselsättning är avgörande.



	Typ av risk	Påverkan (1–5)		Sannolikhet (1–5)		Riskstrategi
		Hela branschen ¹⁾	CM ²⁾	Hela branschen ¹⁾	CM ²⁾	
1. Företagsrisker	A Varumärke	3	4 (4)	1	1 (1)	Kvalitet i alla led. Långtgående preventivt arbete. Ledande inom säkerhet.
	B Medarbetare	3	4 (3)	3	2 (2)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4	4 (4)	4	1 (1)	Stabila kassaflöden genom långa kontrakt. Goda bankförbindelser.
	D Finansieringsrisk	4	4 (4)	4	2 (2)	Stabila kassaflöden, hög disponibel likviditet, hög soliditet och goda bankförbindelser.
2. Marknadsrelaterade risker	A Konjunktur	4	4 (4)	5	2 (3)	Kundrelationer i hög utsträckning baserade på långa kontrakt.
	B Fraktrater	5	4 (4)	5	3 (4)	Kundrelationer i hög utsträckning baserade på långa kontrakt.
	C Oljepris	4	4 (2)	4	3 (5)	Kunden står för kostnaden för bunkeroljan.
	D Politisk risk	3	3 (2)	3	3 (2)	I marknadens framkant vad gäller säkerhets- och miljöarbete.
	E Krig och oroligheter	3	3 (2)	4	3 (2)	Vald kontraktsstrategi i kombination med kontinuerlig omvärldsbevakning.
3. Operativa risker	A Fartygsdrift och försäkringsfrågor	5	5 (5)	3	2 (2)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Miljö	5	5 (5)	3	2 (1)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
	C Ökade personalkostnader	3	3 (3)	3	3 (3)	Ekonomiska incitament i kombination med en positiv arbetsmiljö och möjlighet till långsiktig sysselsättning.
4. Kreditrisker	A Motpartrisker – kund	4	4 (3)	3	2 (2)	Finansiellt stabila kunder. Nära och långsiktiga samarbeten.
	B Motpartrisker – varv och samarbetspartners	4	4 (2)	3	2 (3)	Finansiellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.
TOTAL		54	55 (47)	48	31 (33)	



1) Shippingindustrin som helhet
2) Föregående års siffra inom parentes



Vid Lysekil Womens Match 09 stod Concordia Maritime som en av sponsorerna.

4. Kreditrisker

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

A Motpartrisker – kunder

Med risker relaterade till kunder avses risken att någon kund väljer att avsluta samarbetet eller 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.

Därutöver att alltid leva upp till förstklassigt utförande i alla led.

I normala fall medför det en högre risk att bygga sin verksamhet på ett begränsat antal kunder. I Concordia Maritimes fall medför de långa kontrakten, med i huvudsak världsledande och finansiellt starka energibolag, en operationell och finansiell stabilitet under avtalsperioden.

B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Vad 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 nybeställning spelar långsiktighet och finansiell ställning stor roll. Därutöver finns även bankgarantier som extra skydd i de fall varvet skulle hamna i ekonomiska problem.

Finansiella risker

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

AKTIENS

UTVECKLING

Vid ingången av 2009 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 15 och vid utgången SEK 17, en uppgång med 13 procent. NASDAQ OMX Stockholms Nordiska index steg under samma period med 30 procent (OMX Nordic 40). Högsta betalkurs under året var SEK 22 och lägsta kurs var SEK 12,50. Concordia Maritimes börsvärde, det vill säga värdet av samtliga utestående aktier uppgick den 31 december 2009 till MSEK 811 (716).

Under 2009 har aktiens totalavkastning inklusive föreslagen utdelning om SEK 1,00, varit 20 procent. Under de senaste tio åren har den genomsnittliga totalavkastningen varit ca 20 procent per år.

Föreslagen utdelning 2009

För 2009 föreslår styrelsen en utdelning på SEK 1,00 (1,00) per aktie, trots att koncernen redovisar en förlust. Concordia Maritimes utdelningsandel historiskt sett framgår av tioårsöversikten.

Aktiens omsättning

Under 2009 omsattes 12,4 miljoner aktier (14,7) till ett sammanlagt värde av MSEK 207 (302), vilket motsvarar en omsättnings-hastighet på 26,1 procent (20,5). Den genom-snittliga handeln per börsdag var 49 591 aktier (59 471), eller MSEK 0,8 (1,2).

Aktiekapital

Vid utgången av 2009 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 2009 till 5 006 (4 834), vilket innebär en ökning med 2 procent jämfört med föregående år.

Samtliga röststarka A-aktier ägs av Stena Sfären som varit huvudägare sedan börs-introduktionen 1984. Stena har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål. Stena Sfären ägde vid årsskiftet 53 procent av aktiekapitalet och 73 procent av rösterna.

Näst största ägare är Upland Securities AB som äger aktier motsvarande 10 procent av kapitalet och 5,7 procent av rösterna.

Det utländska ägandet uppgick per den 31 december 2009 till 9,8 procent (16,1) av aktiekapitalet och 5,6 procent (9,2) av rösterna. Det sammanlagda institutionella ägandet uppgick till 9,5 procent (11,4). 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 2009 till SEK 37,47 (41,21).

Kortnamn och handelspost

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

SAMMANFATTNING

Concordia Maritime bildades 1984 och dess B-aktie noterades samma år på NASDAQ OMX Stockholm. Under 2009 steg aktie-kursen med cirka 13 procent.

IR-arbetet under året

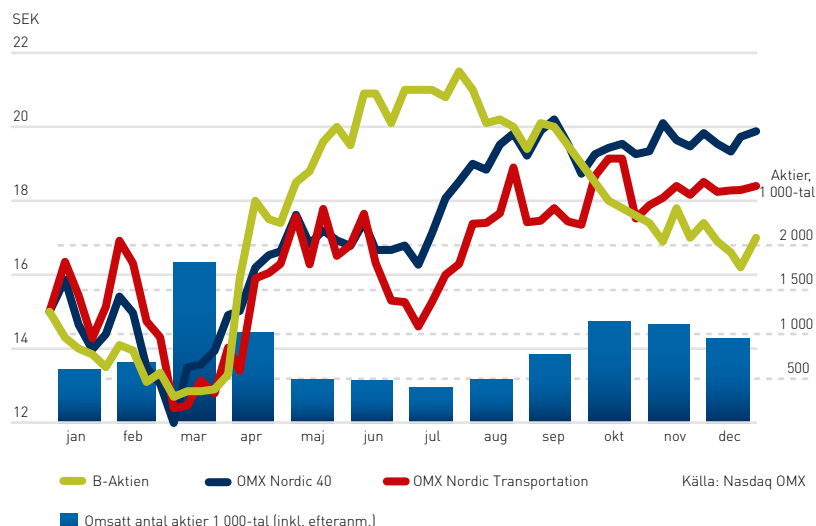
Concordia Maritime har som mål att genom tydlig information underlätta marknadens värdering av företaget. Under 2009 har företaget deltagit vid ett stort antal aktiesparträffar och kundträffar hos banker och intresseorganisationer. I samband med offentliggörandet av finansiella rapporter har Concordia Maritime arrangerat telefonkonferens, träffat analytiker och andra professionella aktörer, antingen fysiskt eller via telefonkonferenser.

Aktieägarkontakt

För IR-relaterad information kontakta Göran Hermansson, ekonomidirektör 031-85 50 46 eller 0704-85 50 46 eller goran.hermansson@concordia-maritime.se



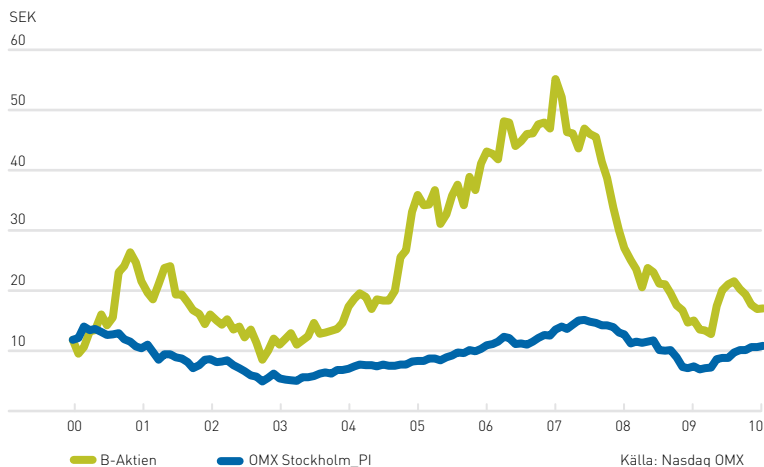
Aktiekurs och omsättning 2009



Pressmeddelanden under året

- 2009-10-28 Delårsrapport 1 januari–30 september 2009
- 2009-10-26 Inbjudan till telefonkonferens
- 2009-09-24 Leverans av *Stena Progress* från Brodosplit
- 2009-09-04 Dop av *Stena Progress* i Split
- 2009-08-28 Concordia Maritime säljer aktieinnehavet i det amerikanska rederiet General Maritime
- 2009-08-12 Delårsrapport 1 januari–30 juni 2009
- 2009-08-11 Inbjudan till telefonkonferens
- 2009-04-29 Pressinformation från årsstämma Concordia Maritime AB (publ)
- 2009-04-28 Delårsrapport 1 januari–31 mars 2009
- 2009-04-24 Inbjudan till telefonkonferens
- 2009-03-27 Nedskrivning av värdet på placering i Weaving Capital
- 2009-02-27 Concordia Maritime återupptar eget kapital-säkring
- 2009-02-17 Bokslutskommuniké 1 januari–31 december 2008
- 2009-02-16 Inbjudan till telefonkonferens

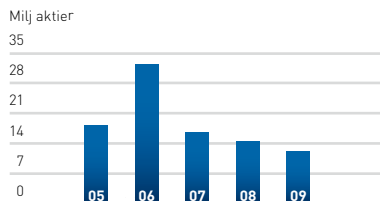
Concordia Maritimes aktiekurs 2000–2009



Utdelningspolicy

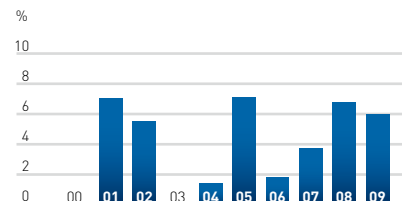
Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling. Aktieägarna ska kunna förvänta sig en rimlig utdelning relaterad till 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



Källa: Nasdaq OMX

Aktiens direktavkastning



Källa: Nasdaq OMX

Nyckeldata för aktien

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾	2000 ¹⁾
Utdelning, kr	1,00 ²⁾	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	0,50	—	0,60	1,10
Utdelning i % av resultat efter skatt		50	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	47,73	46,41	42,19
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,07	44,30	34,71
Börskurs på bokslutsdagen, kr	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50	11,00	16,00	21,50
Direktavkastning, % ⁴⁾	5,9 ³⁾	6,6	3,7	1,81	2,32	8,62	2,86	—	3,75	5,11
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	20,00 ³⁾	-40,74	-49,09	30,23	26,44	116,00	63,64	-31,25	-22,79	91,53
P/E tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	7,5	20,5	50,5	35,8	2,2	10,8	neg	3,3	4,8
P/E tal exklusive fartygsförsäljningar	neg	—	—	—	2 150,0	17,8	9	neg	3,3	5,2
Antal omsatta aktier per år, miljoner	12,4	14,7	16,8	32,4	18,6	24,3	8,4	5,8	8,9	16,9
Omsättningshastighet, %	26	33	38	74	43	56	19	13	21	65
Börsvärde vid årets slut, MSEK	811	716	1 288	2 625	2 052	1 661	835	525	743	907
Antal aktieägare	5 006	4 834	4 963	5 942	6 209	6 081	5 431	5 542	5 215	5 551

1) Nyckeltalen för 2000–2003 är inte 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	9,8	5,6
Svenska ägare	90,3	94,4
varav		
Institutioner	9,5	5,4
Aktiefonder	1,0	0,6
Privatpersoner	79,8	88,5

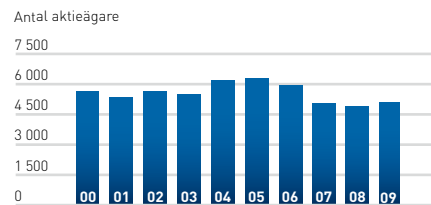
Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	79,9	88,5
De 25 största ägarna	84,4	91,1
De 100 största ägarna	89,0	93,7

Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena-koncernen	52,0	72,7
Upland Securities AB	10,0	5,7
Fjärde AP-fonden	5,6	3,2
Odin fonder	4,8	2,8
Andersson Stig	2,1	1,2
Mariedals Lantbruk AB	1,7	1,0
Apotekets pensionsstiftelse	1,3	0,8
DFA fonder (USA)	0,9	0,5
Avanza Pension Försäkring AB	0,8	0,4
Pharos Invest AS	0,6	0,3

Aktieägarutveckling 2000–2009



Källa: Nasdaq OMX

Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Aktier	Kapital %	Röster %
1–1 000	4 013	1 283 322	2,6	1,3
1 001–10 000	848	2 647 564	5,1	2,9
10 001–100 000	122	3 643 553	6,9	4,0
100 000–	23	40 155 359	85,4	91,8
Total	5 006	47 729 798	100	100



10 ÅR I SAMMANDRAG

	2009	2008	2007	2006	2005
Resultatposter, MSEK					
Nettoomsättning	599,3	560,0	457,2	381,2	254,0
Rörelsens kostnader	-531,5	-473,6	423,2	376,5	312,0
Rörelseresultat	67,8	86,4	34,0	4,7	-1,8
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	—	56,2
EBITDA	160,8	162,6	91,5	38,7	-1,3
Resultat efter finansiella poster	-91,0	78,1	48,0	52,5	42,7
Resultat efter skatt	-81,1	95,8	62,9	51,9	57,2
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	189,6	203,2	121,11	100,0	20,4
Investeringar	654,2	301,3	838,6	767,2	492,8
Balansposter, MSEK					
Fartyg	2 265,0	2 059,6	1 769,6	1 048,7	304,2
(Antal fartyg)	8 ²⁾	7	7	4	1
Fartyg under byggnad	619,0	536,3	158,3	222,3	384,7
(Antal fartyg)	3	4	4	7	6
Likvida medel	82,5	31,3	55,6	30,2	280,4
Kortfristiga placeringar	37,1	283,6	397,1	517,6	559,1
Övriga tillgångar	367,8	575,7	429,6	413,7	368,9
Räntebärande skulder	1 458,5	1 369,2	1 073,0	506,2	0,0
Övriga skulder och avsättningar	124,6	150,3	110,7	99,3	126,4
Eget kapital	1 788,3	1 967,0	1 626,5	1 627,0	1 770,9
Balansomslutning	3 371,4	3 486,5	2 810,2	2 232,5	1 897,3
Nyckeltal, %					
Soliditet	53	56	58	73	93
Räntabilitet på totalt kapital	3	3	4	4	5
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3	3	4	5	6
Räntabilitet på eget kapital	-4	5	3	3	3
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	-1,70	2,01	1,32	1,09	1,20
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	—	1,18
Kassaflöde ¹⁾	3,97	4,26	2,54	2,10	0,43
Eget kapital	37,47	41,21	34,08	34,09	37,10
Eget kapital/börsvärde	2,20	2,75	1,26	0,62	0,86
Börskurs på bokslutsdagen	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00
Utdelning ³⁾	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	49,82	75,88	91,96	83,44
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	7,5	20,5	50,5	35,8
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	neg	—	—	—	2 150,0
Antal aktieägare	5 006	4 834	4 963	5 942	6 209

1) Fartygsförsäljningar ingår ej

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

3) För 2009 anges föreslagen utdelning

Jämförelsetal 2000–2003 är ej omräknade enligt IFRS.

2004	2003	2002	2001	2000
354,0	649,7	768,6	1 334,6	1 327,6
271,2	575,7	877,9	1 043,6	1 098,2
729,4	58,9	-98,2	292,5	246,0
646,6	-15,1	11,1	1,5	16,6
795,5	177,5	89,5	454,4	382,9
740,2	35,1	-142,4	251,9	227,7
740,2	77,1	-148,9	231,3	207,3
136,2	150,5	40,0	392,1	337,2
86,3	61,6	—	513,6	351,1
32,5	1 223,9	1 907,0	2 544,3	1 073,3
1	4	6	9	9
128,0	55,4	—	—	1 001,8
7	6	—	—	2
1 123,4	40,3	115,2	263,0	81,0
130,7	—	—	—	—
313,4	87,8	216,7	343,0	338,4
0,0	300,7	926,6	1 261,7	938,5
111,2	80,2	159,3	295,4	352,8
1 616,8	1 026,5	1 153,0	1 593,2	1 203,2
1 728,0	1 407,4	2 238,9	3 150,3	2 494,5
94	73	51	51	48
47	3	-4	11	12
49	3	-4	12	14
56	7	-11	16	21
15,51	1,62	-3,12	4,85	4,47
13,55	-0,32	0,23	0,03	4,11
2,85	3,15	0,84	8,21	7,14
33,87	21,51	24,16	33,62	26,67
0,97	1,22	2,20	2,10	1,24
34,80	17,50	11,00	16,00	21,50
3,00	0,50	—	0,60	1,10
19,34	30,95	0,00	12,04	22,39
2,2	10,8	neg	3,3	4,8
17,8	9	neg	3,3	5,2
6 081	5 431	5 542	5 215	5 551

Resultatutveckling

Trots den redovisade förlusten om MSEK -81,1 går den löpande rörelsen med vinst. Årets resultat har belastats med engångskostnader om MSEK -174,0, så det underliggande resultat från rörelsen är således MSEK 92,9.

Ytterligare ett P-MAX-fartyg har varit i drift under året och inom stortanksegmentet har båda V-MAX-fartygen återlevererats till ägaren. Under 2010 väntas flottan växa med ytterligare två P-MAX-fartyg.

I början av 2011 beräknas det sista nybeställda P-MAX-fartyget levereras.

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.

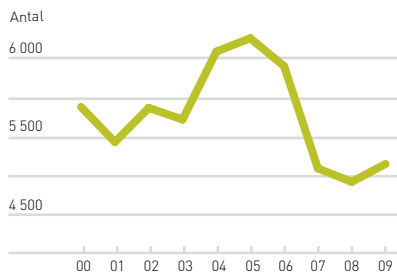
Räntabilitet på eget kapital Årets resultat i procent av genomsnittligt eget kapital.

Kassaflöde från rörelsen Resultat efter finansnetto plus avskrivningar minus betald skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar).

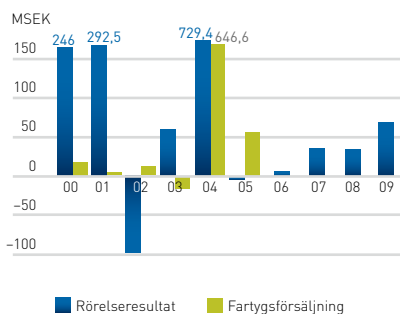
P/E-tal Börskurs på bokslutsdagen i relation till vinst per aktie efter skatt.

NYCKELTAL

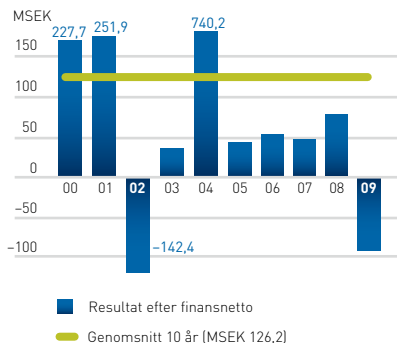
Antal aktieägare



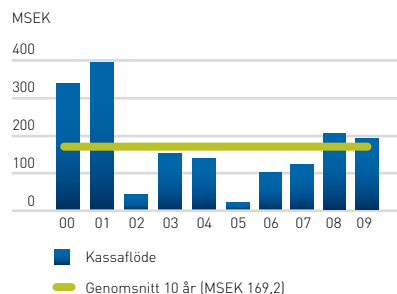
Rörelseresultat



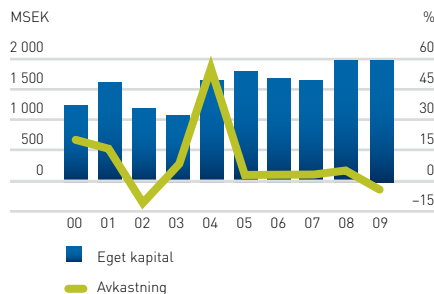
Resultat efter finansnetto



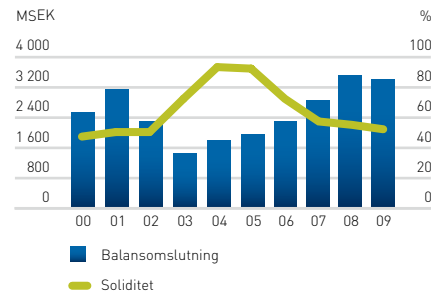
Kassaflöden från rörelsen



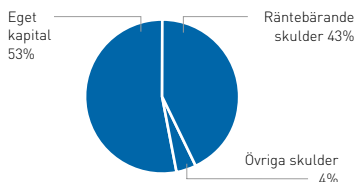
Avkastning på eget kapital



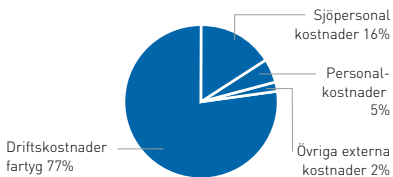
Soliditet



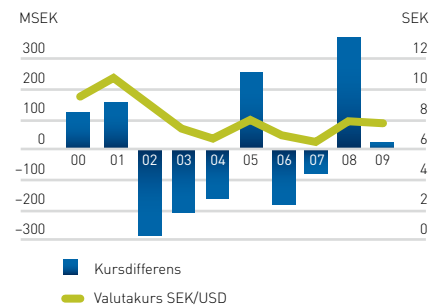
Eget kapital och skulder



Rörelsekostnader



Kursdifferens mot eget kapital



EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	56
KONCERNEN	
Resultaträkning	60
Balansräkning	61
Förändring i eget kapital	62
Kassaflödesanalys	63
MODERBOLAGET	
Resultaträkning	64
Balansräkning	65
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	66
Förändring i eget kapital	66
Kassaflödesanalys	67
Noter	68
Revisionsberättelse	89
Bolagsstyrning	90
Styrelse	96
Företagsledning	98
Årsstämma och informationstillfällen	98
Ordlista och adresser	99



Åmning

Ett fartygs djupgående är avståndet från vattenlinjen till den lägsta punkten på fartygets undersida. Förutom att djupgåendet beror på hur tungt lastat fartyget är, har vattnets densitet en stor inverkan.

Djupgåendet anges av den så kallade åmningen, vilken består av siffror i stäv och akter, även ibland midskepps som visar antalet decimeter eller fot till kölens underkant. Då åmningen angavs i fot, var siffrorna vanligen romerska.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2009. 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 sju helägda P-MAX-fartyg och två delägda Panamaxfartyg. Samtliga fartyg är utkontrakterade på mellan fem och tio år från leveransdatum. Flottan opererar på olika geografiska marknader runt om i världen, med såväl lätta (t ex bensin) som tunga olje-produkter (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 2009 om MUSD 24,9 (28,7).

Stortank/VLCC

Inom stortanksegmentet var Concordia Maritime fram till oktober 2009 verksamt med två fartyg, V-MAX-fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory*. Fartygen tidsinbefraktades från det amerikanska rederiet General Maritime och gick båda i trafik för Lukoil. I oktober återlämnades de till ägaren, vilket innebär att Concordia Maritime inte längre har några fartyg kvar inom stortanksegmentet.

Segmentet redovisar ett EBITDA för 2009 om MUSD –2,3 (–2,4).

Nybyggnadsprogrammet

Concordia Maritimes nybyggnadsprogram löper enligt plan. I slutet av februari 2010 levererades *Stena Polaris*, det åttonde fartyget i P-MAX-flottan. De därefter återstående två fartygen i programmet kommer att levereras i slutet av 2010 respektive under första kvartalet 2011, vilket innebär en mindre försening jämfört med plan.

Fraktmarknadens utveckling

Första kvartalet

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 fortsatte 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 fortsatte ner under april månad. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades kontrakt på nivåer runt USD 39 000 per dag.

Andra kvartalet

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.

Tredje kvartalet

Produkttankmarknaden

I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden under kvartalet på runt USD 4 600 per dag, vilket kan jämföras med rater om ca USD 28 000 motsvarande period 2008. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades treåriga kontrakt i slutet av perioden på nivåer runt USD 13 500 per dag, en nedgång med ca 40 procent jämfört med föregående år.

VLCC-marknaden

Inom VLCC-segmentet fortsatte raterna att sjunka under perioden. I genomsnitt låg raterna på USD 14 700 per dag, vilket kan jämföras med USD 74 000 för motsvarande period föregående år. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades kontrakt på nivåer runt USD 35 000 per dag, en näst intill halvering jämfört med motsvarande period 2008.

Fjärde kvartalet

Produkttankmarknaden

I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden under kvartalet på runt USD 8 000 per dag, vilket kan jämföras med rater om ca USD 25 000 motsvarande period 2008. På tidsutbefraktningsmarknaden tecknades treåriga kontrakt i slutet av perioden på nivåer runt USD 11 000 per dag, en nedgång med ca 50 procent jämfört med föregående år.

VLCC-marknaden

Även inom VLCC-segmentet steg raterna under perioden. I genomsnitt låg raterna på USD drygt 29 000 per dag, vilket kan jämföras med USD 55 000 för motsvarande period föregående år. På tidsutbefraktningsmarknaden tecknades kontrakt på nivåer runt USD 31 000 per dag, en nedgång med cirka 40 procent jämfört med samma period 2008.

Varvsmarknadens utveckling

Världstankflottan fortsatte att växa och nettotillväxten uppgick 2009 till 8 procent, vilket var lägre än vad som ursprungligen prognostiserats. I december 2009 prissattes ett VLCC-fartyg till ca MUSD 94,5 och ett MR-fartyg av standardtyp till ca MUSD 34.

Resultat och ställning

Omsättningen för helåret 2009 uppgick till MSEK 599,3 (560,0). Resultatet efter finansiella poster var MSEK -91,0 (78,1). Resultat efter skatt var MSEK -81,1 (95,8), vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK -1,70 (2,01). Detta inkluderar engångsposter om MSEK -174,0.

Värdepapper, kortfristiga placeringar och investeringar

General Maritime

Under 2009 avyttrades hela Concordia Maritimes innehav om 1 534 785 aktier i General Maritime. Detta medförde en realiserad förlust om MSEK -146,5.

Placeringar

Bolagets placering utav överlikviditet delas in i två kategorier; placeringar som hålles till förfall och placeringar som innehas 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 investe-

ringsprogrammet. Dessa värdepapper ger Concordia Maritime en avkastning av 7–8 procent (även kallat purchase yield).

Övriga innehav (primärt fonder) värderas till marknadsvärde vid varje bokslutstillfälle och dessa innehav uppgår vid årets slut till MSEK 37,1 (283,6). Bolagets innehav i Weaving Capital har skrivits ned helt och hållet med -27,5.

Investeringar

Investeringarna har under 2009 varit MSEK 655,8 (301,3) och avser leverans av fartyg, förskottsbetalningar samt projekt-kostnader.

Likviditet och finansiering

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 536,0 (507,5). Räntebärande skulder ökade under perioden från MSEK 1 369,3 till MSEK 1 458,5. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 788,3 (1 967,0) och soliditeten uppgick till 53 procent (56).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämmans beslut 2009, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2010. 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-försäkringen (Certificate of Financial Responsibility), vilket krävs för att få operera ett fartyg i amerikanska vatten. COFR utfärdas av US Coast Guard till en operatör (ägare/bareboatchartrare) som har visat att han har finansiell möjlighet att, via försäkringen, betala för oljesanering och oljeskador upp till det belopp som krävs enligt den amerikanska oljeskadelagstiftningen (Oil Pollution Act, OPA 90).

Trots 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 fluktueras 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 2–4 års sikt relativt begränsad.

Concordia Maritime har nära samarbete med Stena Sjöfart, 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 sju P-MAX-fartyg samt två Panamax-fartyg. Under 2010 beräknas två nybyggda P-MAX-fartyg levereras. Marknadsförväntningarna för 2010 är fortsatt svaga. Genomsnittliga fraktnivåer förväntas vara i nivå med 2009. Som tidigare kommunicerats beräknas ett resultat före skatt uppgående till ca MUSD 9,5. Omräknat till SEK motsvarar resultatet före skatt ca MSEK 70 eller SEK 1,47 per aktie.

Händelser efter balansdagens slut

I slutet av februari 2010 togs leverans av P-MAX-fartyg nummer åtta, *Stena Polaris*.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 176,0 disponeras enligt följande:

MSEK	2009	2008	2007
Utdelning (47 729 798 aktier x 1,00 SEK per aktie)	47,7 ¹⁾	47,7	47,7
Balanseras i ny räkning	128,3	32,5	71,2
Summa	176,0	80,2	118,9

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 OCH TOTALRESULTAT FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2009	2008
Nettoomsättning	2, 3, 21	599,3	560,0
Summa intäkter		599,3	560,0
Driftskostnader fartyg	21	-315,5	-295,2
Sjöpersonalkostnader	4	-86,5	-65,8
Övriga externa kostnader	5	-27,7	-26,8
Personalkostnader	4, 16	-8,8	-9,6
Planenliga avskrivningar	8	-93,0	-76,2
Summa rörelsekostnader	9	-531,5	-473,6
Rörelseresultat	2, 3, 5, 24	67,8	86,4
Finansiella intäkter		46,4	59,2
Finansiella kostnader		-205,2	-67,5
Finansnetto	6	-158,8	-8,3
Resultat före skatt		-91,0	78,1
Skatt	7	9,9	17,7
Årets resultat		-81,1	95,8
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	-1,70	2,01
Koncernens rapport över totalresultat			
Periodens resultat	7	-81,1	95,8
Omräkningsdifferenser		-177,7	383,0
Eget-kapital-säkring, netto efter skatt		163,4	-22,2
Förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas överfört till årets resultat (2008 endast värdeförändring)		-25,6	4,6
Kassaflödessäkringar, valutarelaterat		-30,9	-56,1
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat		20,9	-16,9
Periodens totalresultat		-131,0	388,2

BALANSRÄKNING FÖR KONCERNEN

Per den 31 december, MSEK	Not	2009	2008
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar	9, 22		
Fartyg	8	2 264,4	2 059,6
Fartyg under byggnation	8	619,0	536,3
Inventarier	8	0,6	0,1
Finansiella placeringar	10, 20	137,4	454,8
Långfristiga fordringar	11	3,6	5,6
Uppskjutna skattefordringar	7		49,7
Summa anläggningstillgångar		3 025,0	3 106,1
Övriga kortfristiga fordringar	11	192,7	21,2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	34,2	44,3
Kortfristiga placeringar	10, 20	37,1	283,6
Likvida medel	13	82,5	31,3
Summa omsättningstillgångar		346,5	380,4
SUMMA TILLGÅNGAR		3 371,5	3 486,5
Eget kapital			
Aktiekapital		381,8	381,8
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9
Reserver		121,7	171,6
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1 222,9	1 351,7
Summa eget kapital		1 788,3	1 967,0
SKULDER			
Långfristiga skulder	9, 15, 20		
Skulder till kreditinstitut		1 444,4	1 349,8
Övriga långfristiga skulder	18	3,6	5,6
Uppskjutna skatteskulder	7	14,4	11,5
Summa långfristiga skulder		1 462,4	1 366,9
Kortfristiga skulder	9, 15, 20		
Skulder till kreditinstitut		14,1	19,4
Leverantörsskulder		0,1	1,1
Övriga skulder	18	30,1	31,9
Avsättningar	17		17,8
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	76,5	82,4
Summa kortfristiga skulder		120,8	152,6
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 371,5	3 486,5

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 23.

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2009-01-01	381,8	61,9	129,1	25,6	16,9	1 351,7	1 967,0
Specifikation Övrigt totalresultat							
Årets förändring av omräkningsreserv			48,4				48,4
Skatt hänförlig till säkring			-62,7		-0,3		-63,0
Årets förändring				-25,6	-9,7		-35,3
Årets resultat						-81,1	-81,1
Periodens totalresultat			-14,3	-25,6	-10	-81,1	-131,0
Utdelningar						-47,7	-47,7
Utgående eget kapital 2009-12-31	381,8	61,9	114,8	0,0	6,9	1 222,9	1 788,3

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2008-01-01	381,8	61,9	-231,7	21,0	89,9	1 303,6	1 626,5
Specifikation Övrigt totalresultat							
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
Årets resultat						95,8	95,8
Periodens totalresultat			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

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se not 20.

KASSAFLÖDESANALYS FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2009	2008
	26		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		-91,0	78,1
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		280,6	125,1
Betald inkomstskatt			
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		189,6	203,2
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		42,2	52,6
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-6,1	11,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten		36,1	267,6
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-655,8	-301,3
Förvärv av finansiella tillgångar		-0,8	-52,2
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		346,0	25,2
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-310,6	-328,3
Finansieringsverksamheten			
Upptagning av lån		458,5	128,4
Amortering av lån		-270,2	-48,8
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		-47,7	-47,7
Övrig finansiering			10,8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		140,6	42,7
Årets kassaflöde		55,7	-18,0
Likvida medel vid årets början		31,3	55,6
Valutakursdifferens i likvida medel		-4,5	-6,3
Likvida medel vid årets slut		82,5	31,3

RESULTATRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2009	2008
Nettoomsättning	2, 3	32,2	50,3
Bruttoresultat		32,2	50,3
Driftskostnader fartyg		-10,8	-12,4
Sjöpersonalkostnader		-10,1	-14,6
Övriga externa kostnader		-14,4	-15,1
Personalkostnader	4, 16	-7,4	-7,8
Planenliga avskrivningar	8	-9,3	-18,6
Rörelseresultat	4, 5, 24	-19,8	-18,2
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från andelar i koncernföretag			163,7
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		2,7	2,6
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		256,3	11,3
Räntekostnader och liknande resultatposter		-42,5	-206,6
Resultat efter finansiella poster	6	196,6	-47,2
Resultat före skatt		196,6	-47,2
Skatt	7	-53,1	55,7
Årets resultat		143,5	8,5

BALANSRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2009	2008
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar	22		
Materiella anläggningstillgångar	8	0,0	415,1
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	25	745,8	745,8
Andra långfristiga värdepappersinnehav	20	22,9	28,5
Andra långfristiga fordringar	11	3,6	5,6
Uppskjuten skattefordran	7	32,6	46,3
Summa finansiella anläggningstillgångar		804,8	826,2
Summa anläggningstillgångar		804,9	1 241,3
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar koncernföretag		110,5	164,6
Övriga fordringar	11	128,4	2,1
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	9,8	4,1
Summa kortfristiga fordringar		248,9	170,8
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	20	34,5	30,1
Summa kortfristiga placeringar		34,5	30,1
Kassa och bank	26	1 036,5	322,1
Summa omsättningstillgångar		1 319,9	523,0
SUMMA TILLGÅNGAR		2 124,8	1 764,3
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		32,5	71,7
Årets resultat		143,5	8,5
Summa eget kapital		696,1	600,3
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	15, 20	1 216,4	1 087,1
Övriga skulder	18	3,6	5,6
Summa långfristiga skulder		1 220,0	1 092,7
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	20	28,7	29,3
Leverantörsskulder		0,2	1,1
Skulder till koncernföretag		157,5	
Övriga skulder		4,0	17,7
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	18,3	23,2
Summa kortfristiga skulder		208,7	71,3
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 124,8	1 764,3

STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2009	2008
Ställda säkerheter	23		312,8
Eventualförpliktelser	23	35,8	189,5

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I MODERBOLAGETS EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2009-01-01	381,8	138,3	71,7	8,5	600,3
Föregående års resultat			8,5	-8,5	0,0
Årets resultat				143,5	143,5
Lämnat koncernbidrag			-150,0		-150,0
Skatt på lämnat koncernbidrag			39,5		39,5
Återbetald kapitaldel på koncernbidrag			110,5		110,5
Utdelningar			-47,7		-47,7
Utgående eget kapital 2009-12-31	381,8	138,3	32,5	143,5	696,1

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	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

KASSAFLÖDESANALYS FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2009	2008
	26		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		196,6	-47,2
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		-93,0	44,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		103,6	-2,3
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		32,6	45,0
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-12,0	-20,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten		124,2	22,1
Investeringsverksamheten			
Investeringar i fartyg			-1,3
Försäljning av fartyg		405,0	
Avyttring av finansiella tillgångar		3,4	19,5
Förvärv av finansiella tillgångar			-20,1
Kassaflöde från investeringsverksamheten		408,4	-1,9
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		487,3	121,8
Amortering av lån		-257,8	-43,7
Utbetald utdelning		-47,7	-47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		181,8	30,4
Årets kassaflöde		714,4	50,6
Likvida medel vid årets början		322,1	271,5
Likvida medel vid årets slut		1 036,5	322,1

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 rapporterings rekommendation RFR 1.2 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 förädlades av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskal.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 12 mars 2010. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 27 april 2010.

(b) Förutsättningar 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 rör huvudsakligen värdering av fartyg.

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) Ändrade redovisningsprinciper

Sedan 1 januari 2009 tillämpas koncernen ändrade IAS 1 (utformning utav finansiella rapporter). Ändringen har medfört att intäkter och kostnader som tidigare redovisats direkt i eget kapital nu istället redovisas nu i en rapport nämnd övrigt totalresultat (som är en del i eget kapital). Jämförelseperioder har ändrats så att de följer den nya formen.

Sedan 1 januari 2009 tillämpas även IFRS 8 (rörelsesegment). Principen inför ett ledningsperspektiv på hur rörelsesegment skall delas in och presenteras. Detta har inte inneburit några ändringar för koncernen. Se även not 2.

Ändringar i IFRS 7 Finansiella instrument: Upplýsningar har medfört nya upplýsningskrav för finansiella instrument som värderas till verkligt värde. Instrumenten delas in i tre nivåer beroende på kvaliteten på indata i värderingen. Indelningen i nivåer avgör vilka upplýsningar som ska lämnas om instrumenten. Dessa upplýsningskrav har främst påverkat not 20 nedan. Även ytterligare upplýsningar om likviditetsrisk har lämnats.

Övriga ej nämnda nya principer och tolkningar bedöms ej påverka koncernen.

(ii) Nya IFRS och tolkningar som ännu inte börjat tillämpas

Omarbetad IFRS 3 (rörelseförvärv) och ändrad IAS 27 (koncernredovisning och separata finansiella rapporter) medför bland annat följande ändringar; definition av rörelse, transaktionsutgifter vid förvärv skall kostnadsföras, villkorade köpeskillingar ska fastställas till verkligt värde vid transaktionstidpunkten och effekter av omvärdering av relaterade skulder redovisas som intäkt eller kostnad. Denna princip gäller från räkenskapsåret 2010 och har endast framåtriktade effekter.

IFRS 9 (Financial instruments) avses ersätta IAS 39 (finansiella instrument: Redovisning och värdering) senast från 2013. Denna rekommendation är under färdigställande och koncernen har således inte tagit ställning till när tillämpning skall ske.

Övriga ej nämnda nya principer och tolkningar bedöms ej påverka koncernen.

(d) Segmentsrapportering

Ett rörelsesegment är en del av koncernen som bedriver verksamhet från vilken den kan generera intäkter och ådra sig kostnader och för vilka det finns fristående finansiell information tillgänglig. Ett rörelsesegments resultat följs vidare upp av företagets högste verkställande beslutsfattare, koncernledningen, för att utvärdera resultatet samt för att kunna allokera resurser för rörelsesegmentet. Se not 2 för ytterligare segmentsinformation.

(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 orealiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade 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 valuta-

kurs 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 i övrigt totalresultat och ackumuleras i 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 i övrigt totalresultat och ackumuleras i en separat komponent i eget kapital, benämnd omräkningsreserv. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiseras de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valuta-säkring i koncernens resultaträkning.

(h) Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av fraktintäkter och tidsbefraktning-intäkter 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. Tidsbefraktning-intäkter 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 befraftaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt basis företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknads-läge och befraftarens 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 tidsbefraktningssperioden är slut. Betalningar avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen på samma sätt som fraktintäkter ovan.

(ij) Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteintäkter 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.

Ränteintäkter 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. Ränteintäkter 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 presterat 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 förvärvar eller avyttrar noterade värdepapper då tillämpas likvid dags 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 i totalresultatet 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 periodens värdeförändring redovisade i övrigt totalresultat och ackumulerat som "verkligt värde reserv".

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 kassaflödessäkring och säkring av nettoinvestering i utländsk valuta redovisas värdeförändringarna inom övrigt totalresultat och ackumulerad effekt inom eget kapital i Säkringsreserv 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 hålls 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 värdeförändringen 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 av terminskontrakt, optioner och swappar 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 värdepapperskontrakten. 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 värde-

förändringar 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 principen beskriven ovan.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

För säkring av tillgång eller skuld mot valutakursrisk kan till exempel valuta-termin 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 valuta-termin. Instrumentet som skyddar det prognostiserade flödet redovisas i balansräkningen till verkligt värde. Värdeförändringarna redovisas i övrigt totalresultat och ingår som en del av 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 ränteswappar. Instrumentet värderas till verkligt värde i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas räntekupongdelen löpande som ränteintäkt eller räntekostnad och övrig värdeförändring av instrumentet redovisas i övrigt totalresultat och ingår som del av säkringsreserv 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 redovisas i övrigt totalresultat. 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 anskaff-

ningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avskrivningskostnaden för det periodiska underhållet redovisas i resultaträkning som en del i Driftskostnader fartyg och inte som planenliga 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 tillskapas läggs utgiften till anskaffningsvärdet. Eventuella oavskrivna redovisade värden på utbytta komponenter, eller delar av komponenter, utrangeras och kostnadsföres i samband med utbytet. Reparationer kostnadsföres löpande.

(iii) Låneutgifter

Låneutgifter som är hänförliga till uppförandet av så kallade kvalificerade tillgångar aktiveras som en del av den kvalificerade tillgångens anskaffningsvärde. En kvalificerad tillgång är en tillgång som med nödvändighet tar en betydande tid i anspråk att färdigställas. I första hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på lån som är specifika för den kvalificerade tillgången. I andra hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på generella lån, som inte är specifika för någon annan kvalificerad tillgång. Låneutgifterna baseras på extern upplåning.

(iv) Avskrivningsprinciper

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod ner till restvärde som är noll. 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 nyttjandeperiod görs kvartalsvis.

(m) Nedskrivningar

De redovisade värdena för koncernens tillgångar kontrolleras halvårsvis avseende nedskrivningsbehov. Koncernen ser hela sin flotta som en kassagenererande enhet. Kontrollen sker dels basis ett snittvärde från tre fartygs-mäklare och dels basis diskonterade kassaflöden. Eventuella antaganden vid en kassaflödesberäkning anges i not för materiella anläggningstillgångar.

(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 tidsvärde 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 redo-

visas 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 2.2 Redovisning för juridisk person. RFR 2.2 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 tjänsteuppdrag

I moderbolaget resultatredovisas tjänsteuppdrag enligt ÅRL 2 kap 4 § när tjänsten är färdigställd. Intill dess redovisas pågående arbeten för annans räkning avseende tjänsteuppdrag till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen.

Utdelningar

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning bedöms som säker.

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) dvs de delar som företagsledning och styrelsen följer upp. Övergången till IFRS 8 har inte medfört förändringar, utan det är samma segment som tidigare presenterats. Koncernens interna rapporteringssystem är uppbyggt utifrån uppföljning av avkastningen på koncernens olika befракtingstjänster varför rörelsegränar är den primära indelningsgrunden. Det sker ingen internhandel mellan de olika segmenten. Inom segmentet produkt-tank har P-MAX och Panamax slagits samman då de har likartade ekonomiska egenskaper.

I segmentens resultat, tillgångar och investeringar har inkluderats direkt hänförliga poster samt poster som kan fördelas på segmenten på ett rimligt och tillförlitligt sätt.

Ej fördelade poster består bl. a. av ränte- och utdelningsintäkter, räntekostnader, vinster eller förlust vid avyttring av finansiella placeringar, skattekostnader och allmänna administrationskostnader. Tillgångar som inte har fördelats ut på segment är tex. uppskjutna skattefordringar eller övriga tillgångar. 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

Rörelsegränar

Koncernen	Produkttank		Stortank		Koncernen	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Nettoomsättning	407,5	352,3	191,8	207,7	599,3	560,0
Direkta kostnader	-198,2	-147,4	-207,4	-222,0	-405,6	-369,4
Fördelade kostnader	-19,2	-15,8	-1,7	-1,6	-20,9	-17,4
Ofördelade kostnader					-12,0	-10,6
EBITDA	190,1	189,1	-17,3	-15,9	160,8	162,6
Avskrivningar					-93,0	-76,2
Rörelseresultat					67,8	86,4
Finansnetto					-158,8	-8,3
Årets skattekostnad					9,9	17,7
Årets resultat					-81,1	95,8
Tillgångar	2 989,0	3 091,0	63,1	278,5	3 052,1	3 369,5
Ofördelade tillgångar					319,3	117,0
Summa tillgångar					3 371,4	3 486,5
Investeringar	655,8	301,3			655,8	301,3

I segmentet stortank ingår 2009 erhållen försäkringsersättning om 0,5 MUSD avseende det tidigare ägda fartyget Stena King.

Under fjärde kvartalet 2009 återlevererades de inhyrda stortankfartygen till ägaren. Sålunda är koncernen inte längre verksam inom detta segment. Se även förvaltningsberättelsen.

3 Intäkternas fördelning

Geografiska områden

Koncernen	Amerika		Frankrike		Övrigt	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Tidsutbetraktningsintäkter	62,4	125,3	158,7	143,5	378,2	291,2

Moderbolagets intäkter är hänförliga till Övrigt.

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen	2009	2008
Löner och ersättningar m m	75,3	59,2
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	1,4	1,3
Sociala avgifter	2,8	2,8
	79,5	63,3

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2009	Varav män	2008	Varav män
Sverige	2	100%	2	100%
Totalt moderbolaget	2	100%	2	100%
Dotterföretag				
Schweiz	2	40%	2	0%
Bermuda	1	100%	1	100%
Totalt i dotterföretag	3	33%	3	33%
Ombordanställda	229	100%	170	100%
Koncernen totalt	234	99%	175	99%

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

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2009 Andel kvinnor	2008 Andel kvinnor
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	33%	33%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Moderbolaget	2009		2008	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	5,1	3,7	5,2	3,7
(varav pensionskostnad)		1,1		1,0 ¹⁾

1) Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1 101 (1 003) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD.

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

	2009		2008	
	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	5,3		5,7	
Dotterbolag: Schweiz	1,7	0,4	1,4	0,3
Dotterbolag: Bermuda	0,4		0,1	
Ombordanställda		67,4		51,7
Koncernen totalt	7,4	67,8	7,2	52,0
(varav styrelsearvoden)	(1,9)		(1,9)	

För vidare information se not 16.

I styrelse, VD och ledningsgrupp ingår 11 personer (12).

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,6	1,5	0,8	0,8
Andra uppdrag	0,2	0,3	0,1	0,1

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.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2009	2008	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
			2009	2008	2009	2008
Ränteintäkter på banktillgodohavanden		5,1				
Ränteintäkter på finansiella tillgångar som hålles till förfall	15,0	31,1			18,6	11,0
Utdelning på finansiella tillgångar som kan säljas	18,8	23,0	2,7	2,5		
Nettoresultat vid avyttring av finansiella tillgångar som hålles till förfall	0,4				1,1	0,3
Valutahandel	12,2					
Finansiella intäkter	46,4	59,2			0,4	
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde	35,4	38,4		0,1	4,4	
Övriga finansiella kostnader	0,2	0,6			30,9	
Nettoförlust vid avyttring av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde		1,1			200,9	
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	23,1	27,4	2,7	2,6	256,3	11,3
Netto förlust vid avyttring utav finansiella tillgångar som hålles till försäljning	146,5					
Finansiella kostnader	205,2	67,5				
Finansnetto	-158,8	-8,3				
		Resultat från andelar i koncernföretag				Räntekostnader och liknande resultatposter
Moderbolaget, MSEK	2009	2008			2009	2008
Utdelning från koncernbolag		172,1			42,2	52,1
Nedskrivning av andelar i koncernföretag		-8,4			0,3	
Totalt		163,7				7,3
						147,2
					42,5	206,6

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2009	2008
Aktuell skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]	-0,2	-0,1
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	3,1	-0,6
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-56,0	62,8
Skatt som redovisas mot eget kapital	63,0	-40,7
Effekt av ändrad skattesats		-3,7
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	9,9	17,7
Moderbolaget, MSEK	2009	2008
Uppskjuten skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]		
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag		59,4
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjade underskottsavdrag	-98,3	
Uppskjuten skatteintäkt till följd av överavskrivning	45,2	
Effekt av ändrad skattesats		-3,7
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	-53,1	55,7

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2009, %	2009	2008, %	2008
Resultat före skatt		-91,0		78,1
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	-23,9	28	21,9
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	-14	12,7	-58	-45,3
Ej avdragsgilla kostnader	-3	3,0	3	2,6
Effekt av ändrad skattesats			5	3,7
Justering tidigare år				
Skattefri intäkt	2	-1,7	-1	-0,6
Redovisad effektiv skatt	11	-9,9	-23	-17,7

Moderbolaget, MSEK	2009, %	2009	2008, %	2008
Resultat före skatt		196,6		-47,2
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	51,7	-28	-13,2
Ej avdragsgilla kostnader	2	3,0	6	2,6
Skattefri utdelning			-102	-48,2
Effekt av ändrad skattesats			-1	-0,6
Justering tidigare år	0	0,1		
Övriga skattefria intäkter	-1	-1,7	8	3,7
Redovisad effektiv skatt	27	53,1	-117	-55,7

Skatteposter ingår i Övrigt totalresultat

Koncernen, MSEK	2009	2008
Skatt hänförlig till eget kapitalsäkring	62,7	-40,7
Skatt hänförlig till kassaflödessäkring	0,3	
	63,0	-40,7

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	
	2009	2008	2009	2008
Avsättningar			10,4	11,5
Underskottsavdrag	38,1	94,9		
Överavskrivningar			42,1	45,2
Skattefordringar/-skulder	38,1	94,9	52,5	56,7
Kvittnings	-38,1	-45,2	-38,1	-45,2
Skattefordringar/-skulder, netto	0,0	49,7	14,4	11,5

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/skatteskuld	
	2009	2008
Underskottsavdrag	32,6	91,5
Överavskrivningar		-45,2
Skattefordringar/-skulder, netto	32,6	46,3

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatt.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2009	2008
Sverige	134,8	347,9
Totalt	134,8	347,9

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2009	2 283,2	536,3	0,5	2 820,0
Inköp	39,7	615,5	0,6	655,8
Omklassificering till fartyg	478,4	-478,4		0,0
Försäljning/Utrangering	-32,4			-32,4
Valutakursdifferenser	-226,5	-54,4		-280,9
Utgående balans 31 december 2009	2 542,4	619,0	1,1	3 162,5
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
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2009	223,6		0,4	224,0
Årets avskrivningar	92,9		0,1	93,0
Årets avskrivning periodiskt underhåll	17,7			17,7
Försäljning/Utrangering	-30,4			-30,4
Valutakursdifferenser	-25,8			-25,8
Utgående balans 31 december 2009	278,0		0,5	278,5
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
Redovisade värden				
1 januari 2009	2 059,6	536,3	0,1	2 596,0
31 december 2009	2 264,4	619,0	0,6	2 884,0
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

Låneutgifter

Koncernen 2009, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden		6,3	6,3
Koncernen 2008, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden		5,5	5,5
Moderbolaget, MSEK	Fartyg	Inventarier	Total
Anskaffningsvärde			
Ingående balans 1 januari 2009	466,5	0,5	467,0
Försäljning/Utrangering	-466,5		-466,5
Utgående balans 31 december 2009	0,0	0,5	0,5
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
Avskrivningar			
Ingående balans 1 januari 2009	51,5	0,4	51,9
Årets avskrivningar	9,2	0,1	9,3
Försäljning/Utrangering	-60,7		-60,7
Utgående balans 31 december 2009	0,0	0,5	0,5
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
Redovisade värden			
1 januari 2009	415,0	0,1	415,1
31 december 2009	0,0	0,0	0,0
1 januari 2008	433,7	0,1	433,8
31 december 2008	415,0	0,1	415,1

Säkerheter

Per den 31 december 2009 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 2 264,4 (2 084,6) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

9 Andelar i joint ventures

Koncernen

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	2009	2008
Intäkter	54,5	45,5
Kostnader	-39,2	-38,0
Resultat	15,3	7,5
Anläggningstillgångar	307,0	342,5
Omsättningstillgångar	32,3	27,6
Summa tillgångar	339,3	370,1
Långfristiga skulder	228,0	262,7
Kortfristiga skulder	17,6	20,7
Summa skulder	245,6	283,4
Nettotillgångar/nettoskulder	93,7	86,7

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	3,6	5,6
	3,6	5,6
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	56,8	11,3
Derivat	135,9	9,9
	192,7	21,2

Moderbolaget, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Långfristiga fordringar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	3,6	5,6
	3,6	5,6
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	3,0	2,1
Derivat	125,4	
	128,4	2,1
Långfristiga fordringar		
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	5,6	7,7
Utbetalning	-2,0	-2,1
Utgående balans 31 december	3,6	5,6

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Finansiella placeringar som är anläggnings-tillgångar och hålles till förfall	137,4	189,2
Finansiella tillgångar som kan säljas		
Aktier och andelar		265,6
	137,4	454,8
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Räntebärande värdepapper som hålles till förfall		250,9
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Övriga innehav	37,1	32,7
	37,1	283,6

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31
Förutbetalda tidsinbefraktningshyror	5,3	10,1		
Övriga förutbetalda kostnader	23,9	12,4	8,6	2,2
Upplupna finansiella intäkter	5,0	21,8	1,2	1,9
	34,2	44,3	9,8	4,1

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	82,5	31,3
Summa enligt balansräkningen	82,5	31,3
Summa enligt kassaflödesanalysen	82,5	31,3

14 Resultat per aktie

Bolaget har ej under 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	2009	2008
Resultat per aktie	-1,70	2,01
Resultat per aktie från kvarvarande verksamheter	-1,70	2,01

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2009	2008
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	2009-12-31	2008-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 444,4	1 349,8
Summa långfristiga skulder	1 444,4	1 349,8

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	12,2	12,7
Checkräkningskredit	1,9	6,7
Summa kortfristiga skulder	14,1	19,4

Moderbolaget, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 216,4	1 087,1
Summa långfristiga skulder	1 216,4	1 087,1

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 358,6 varav MUSD 203,6 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	
	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	1,4	1,3	1,1	1,1

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

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 (4 personer a 175 TSEK)	700				700
Verkställande direktör	2 697	412	140	919	4 168
Andra ledande befattningshavare (1 person)	711		76	182	969
Summa	4 808	412	216	1 101	6 537

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

17 Avsättningar

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Avsättningar som är kortfristiga skulder		
Åtaganden avseende fartygsdrift		10,0
Övriga kortfristiga avsättningar		7,8
Totalt	0,0	17,8

Koncern: Åtaganden avseende fartygsdrift

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Redovisat värde vid periodens ingång	10,0	15,6
Belopp som tagits i anspråk under perioden	-10,0	-5,6
Redovisat värde vid periodens utgång	0,0	10,0

Koncern: Övriga kortfristiga avsättningar

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Redovisat värde vid periodens ingång	7,8	
Avsättningar som gjorts under perioden		7,8
Belopp som tagits i anspråk under perioden	-7,8	
Redovisat värde vid periodens utgång	0,0	7,8

Koncernens totala avsättningar

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Totalt redovisat värde vid periodens ingång	17,8	15,6
Avsättningar som gjorts under perioden ¹		7,8
Belopp som tagits i anspråk under perioden	-17,8	-5,6
Totalt redovisat värde vid periodens utgång	0,0	17,8
Varav total långfristig del av avsättningarna	0,0	0,0
Varav total kortfristig del av avsättningarna	0,0	17,8

1) Avsättningar som gjorts under året inkluderar befintliga avsättningar.

Betalningar

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Belopp varmed avsättningen förväntas betalas efter mer än tolv månader	0,0	0,0

18 Övriga skulder

Koncernen/Moderbolaget, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Övriga långfristiga skulder		
Pensionsåtaganden (täckta av kapitalförsäkring)	3,6	5,6
	3,6	5,6

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,6	
Skatteskuld	2,7	3,8
Övriga kortfristiga skulder	23,4	11,3
Derivat	3,4	16,8
	30,1	31,9

19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	33,2	18,7		6,1
Upplupna personal-kostnader	0,8	3,7	0,8	3,7
Övriga upplupna kostnader	13,4	12,2	8,6	2,2
Upplupna räntekostnader	8,9	12,6	8,9	11,2
Förutbetalda intäkter	20,2	35,2		
	76,5	82,4	18,3	23,2

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. Koncernens finansiella mål presenteras på sidan 2.

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 relativt låg skuldsättningsgrad när investeringarna i den nya fartygsflottan är slutförda 2011.

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 har genomförts på de räntebärande instrumenten som koncernen har (utgörs av företagsobligationer). Finansavdel-

ningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Per den 31 december 2009 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 228 eller ca 65% av tillgängliga kreditfaciliteter. Värderingen av dessa kontrakt om MSEK 4,0 (-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	2009-12-31	2008-12-31
Företagsobligationsportfölj	8,12	Fast under löptiden	8,12	USD	20 547	137,4	411,6
Revolving credit facility		Rörlig 3 månader	2,78	USD	170 000	-1 216,4	-1 087,1
Banklån		Rörlig 3 månader	0,70	USD	33 586	-240,2	-275,5

Koncernen, MSEK	2009						2008					
	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	137,4	37,9		99,5			411,5	250,9	40,3		120,3	
Revolving credit facility	-1 216,4					-1 216,4	-1 087,1					-1 087,1
Banklån	-240,2	-12,3	-12,3	-12,3	-12,3	191,0	-275,5	-12,7	-12,7	-12,7	-12,7	-224,7
Checkräkningskredit	-1,9	-1,9					-6,7	-6,7				

Kreditrisker

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisker i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolicyn 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.

Kreditrisker 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 kredit-historik. På balansdagen föreligger ingen signifikant koncentration för kredit-exponering. Den maximala exponeringen för kreditrisk framgår av det redovisade värdet i balansräkningen för respektive finansiell tillgång.

Kreditrisker 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.

Valutarisker

Omräkningsexponering

Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisker som anges nedan. Notera att valutarisker säkras i sin helhet då de är hänförliga till en finansiell tillgång eller skuld i annan valuta än SEK och USD. Enligt policyn 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 i övrigt totalresultat. Växelkursen var 7,82 per 2008-12-31 och 7,15 per 2009-12-31. Den negativa effekten på det egna kapitalet av en svagare dollar har mötts utav moderbolagets eget-kapital-säkring och nettoeffekten är MSEK -14,3 (360,8) vilket motsvarar SEK -0,30 per aktie (7,56).

De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av termins-säkringar, som redovisas i omräkningsreserv är MSEK 114,8 (129,1) vilket motsvarar SEK 2,40 per aktie (2,70). En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 15 eller SEK 0,31 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 9,7 (45,7) säkrat mot USD. Per den 31 december 2009 har totalt MSEK 2,9 (33,8) redovisats som säkringsreserv i eget kapital (se även avsnittet om kassaflödessäkringar i not 1). Dessa MEUR 9,7 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 Investeringssåtaganden.

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 0,9 för året som slutar 31 december 2009 (MSEK 0,8). Värdeförändringar i valutaterminer har inkluderats i denna beräkning.

Per den 31 december 2009 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1 procent minska koncernens resultat före skatt med cirka MSEK 13,0 (9,2). Bolaget bedömer att en försämrad likviditet i finansiella placeringar inte väsentligt skulle påverka bolagets finansiella ställning.

Koncernen 2009, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	Derivat som används i säkrings-redovisning	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		137,4						137,4	138,0
Långfristiga fordringar									
Övriga fordringar			135,9					135,9	135,9
Kortfristiga placeringar	37,1							37,1	37,1
Summa	37,1	137,4	135,9					310,4	311,0
Långfristiga räntebärande skulder						1 444,4		1 444,4	1 444,4
Övriga långfristiga skulder							3,6	3,6	3,6
Kortfristiga räntebärande skulder						14,8		14,8	14,8
Leverantörs- och övriga skulder			3,4	0,2				3,6	3,6
Summa			3,4	0,2		1 459,2	3,6	1 466,4	1 466,4
Oredovisade vinster/förluster	0	0,6	0	0		0	0	0,6	0,6
Koncernen 2008, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	Derivat som används i säkrings-redovisning	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

	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	Derivat som används i säkrings-redovisning	Kund- och låne-fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Moderbolaget 2009, MSEK									
Långfristiga fordringar				3,6				3,6	3,6
Finansiella placeringar		22,9						22,9	23,5
Övriga fordringar			125,4					125,4	125,4
Kortfristiga placeringar	34,5							34,5	34,5
Summa	34,5	22,9	125,4	3,6				186,4	187,0
Långfristiga räntebärande skulder						1 216,4		1 216,4	1 216,4
Kortfristiga räntebärande skulder									
Övriga långfristiga skulder							3,6	3,6	3,6
Leverantörs- och övriga skulder			3,4	0,2				3,6	3,6
Summa			3,4	0,2		1 216,4	3,6	1 223,6	1 223,6
Oredovisade vinster/förluster	0	0,6	0	0		0	0	0,6	0,6
Moderbolaget 2008, MSEK									
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

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 som innehas för handel värderas enligt nivå 1, enligt noterat pris på aktiv marknad. Derivat som innehas för säkring värderas enligt nivå 2, basis observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

Värdepapper

Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde. Enligt huvudregel skall noterade innehav värderas till aktiekurs på balansdagen. Vid den tidpunkt placeringarna bokas bort från balansräkningen omförs tidigare redovisad ackumulerad vinst eller förlust i eget kapital till resultaträkningen.

Derivatinstrument

Terminskontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset

och därefter dra bort aktuell spotkurs. Utestående valutaterminskontrakt per 2009-12-31 mot USD är MEUR 9,7 (45,7) och mot svenska kronan är det MUSD 125,0 (7,5). Ränteswappar värderas genom beräkning baserat på aktuell räntekurva.

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)

Ikke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:

MSEK	Koncernen	
	2009	2008
Inom ett år (2010)	0,0	150,3
Mellan ett år och fem år (2011–2014)		
Längre än fem år		
	0,0	150,3

Koncernen tidsinbefraktade under fem år fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory*, som såldes 2004. Utöver den fasta hyran fanns det ett vinstdelnings-element där bolaget betalade 50% av vad fartygen genererade i fraktintäkter utöver den fasta hyran. Fartygen återlevererades till ägaren General Maritime under fjärde kvartalet 2009.

MSEK	Koncernen	
	2009	2008
Tidsbefraktningskostnader	174,8	229,9
Tidsbefraktningsintäkter avseende objekt som vidareuthyrt uppgår till	188,3	245,8

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2009	2008
Inom ett år (2010)	402,8	629,3
Mellan ett år och fem år (2011–2014)	1 175,7	1 397,9
Längre än fem år	342,8	554,4
	1 921,3	2 581,6

Tidsutbefraktningsavtal är tecknade för samtliga fartyg i nybyggnadsprogrammet. 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 2010 till MSEK 515,1 (816,3). För år 2011 och därefter uppgår dessa åtaganden till MSEK 209,5 (500,3). Omräkning sker basis genomsnittskursen 2009 SEK/USD 7,6457.

23 Ställda säkerheter, eventalförpliktelser och eventaltillgångar

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Fartygsinteckningar	2 264,4	2 084,6		312,8
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 132,4	1 709,1		
Summa ställda säkerheter	4 396,8	3 793,7		312,8
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för checkräkningskredit i dotterbolag			35,7	
Moderbolagets garantier för fullgörande av tidsinbefraktningsavtal i dotterbolag. Beloppet utgörs av minimibetalningar under kontraktets löptid.				189,5
Summa eventalförpliktelser			35,7	189,5

Rättigheterna för vissa försäkrings-, nybyggnads- och tidsbefraktningsavtal 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	2009	34,3	0,6	
Andra närstående	2008	24,8	0,1	
Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2009		157,5	110,5
Dotterföretag	2008			164,6
Andra närstående	2009	3,3	0,6	
Andra närstående	2008	4,7	0,1	

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 %	
		2009	2008
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 III Ltd	Cypern	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		2009	2008
Ackumulerade anskaffningsvärden		745,8	754,2
Nedskrivning			-8,4
Utgående balans 31 december		745,8	745,8

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2009-12-31	2008-12-31
			Redovisat värde	Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	29,6	29,6
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	745,8

26 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	82,5	31,3
Depositioner		
Summa enligt balansräkningen	82,5	31,3
Summa enligt kassaflödesanalysen	82,5	31,3

Moderbolaget, MSEK	2009-12-31	2008-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	1 036,5	322,1
Summa enligt balansräkningen	1 036,5	322,1
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 036,5	322,1

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31
Erhållen utdelning	18,8	23,0	1,1	0,3
Erhållen ränta	27,6	36,2	7,9	13,5
Erlagd ränta	-35,4	-31,2	-42,2	-44,9
	11,0	28,0	-33,2	-31,1

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31
Avskrivningar	93,0	76,2	9,3	18,6
Avskrivning periodiskt underhåll	17,7	12,6	0,8	1,4
Orealiserade kursdifferenser			-98,7	163,7
Förändringar i värdet av finansiella instrument	22,7	27,5	-4,4	24,1
Avsättning				
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	146,5	1,1		0,1
Anticiperad utdelning				-172,1
Nedskrivning aktier i dotterbolag				8,4
Övrigt	0,7	7,7		0,7
	280,6	125,1	-93,0	44,9

27 Uppgifter om moderbolaget

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

Koncernredovisningen för år 2009 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.

28 Händelser efter balansdagen

I februari 2010 levererades *Stena Polaris*.

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

moderbolagets 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 12 mars 2010

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 12 mars 2010

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 2009. Årsredovisningen och koncernredovisningen ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 56–95. 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 12 mars 2010

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

BOLAGSSTYRNING 2009

Concordia Maritime tillämpar koden och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Rapporten har granskats av revisor.

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 en avvikelse från koden för räkenskapsåret 2009.

Ägarstruktur

Enligt det av Euroclear AB förda ägarregistret per den 31 december 2009 hade Concordia Maritime 5 006 aktieägare. Största ägare är Stena Sfären som sedan börsintroduktionen 1984 har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål.

Stena Sfären ägde vid årsskiftet ca 53 procent av aktiekapitalet och 73 procent av rösterna.

Information om aktieägare och aktieägende 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 2009 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier.

Nomineringsprocess

I nomineringsprocessen 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 per den sista bankdagen i augusti året före stämman. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företräder ska offentliggöras via hemsidan 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

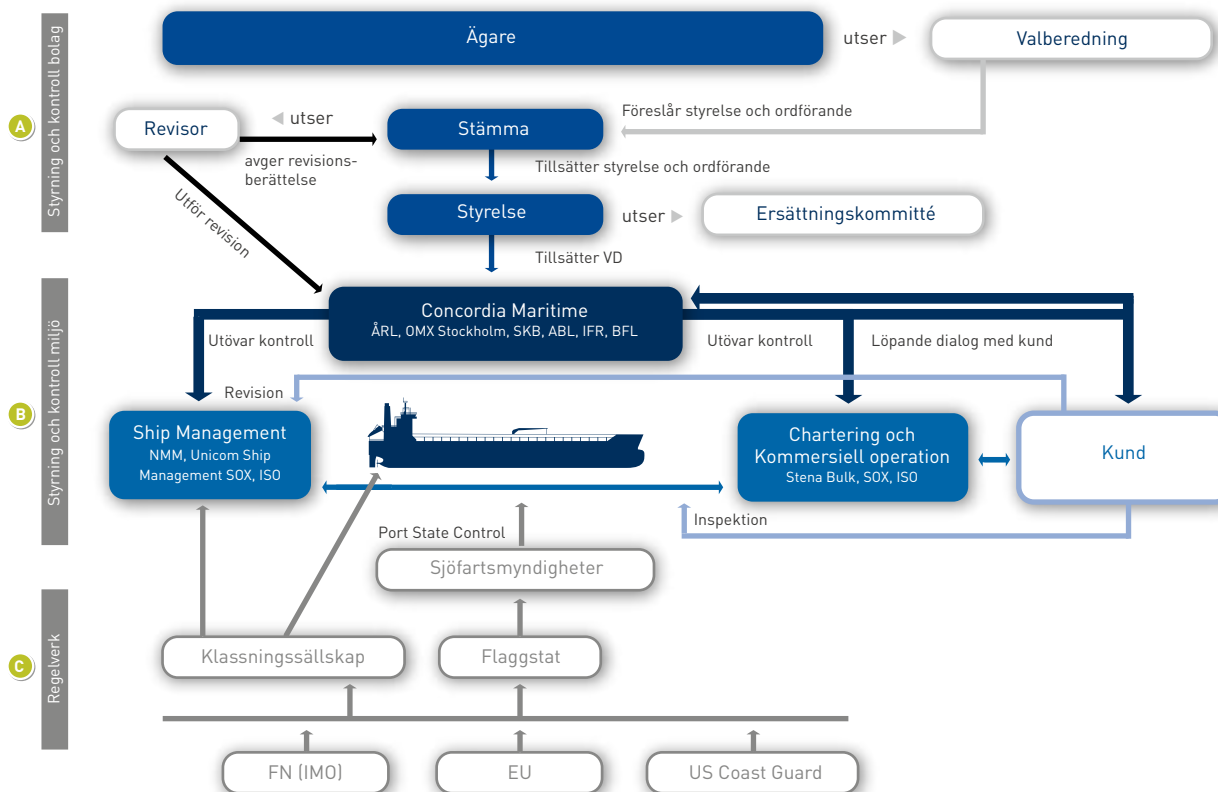


God bolagsstyrning handlar om tydlighet i ansvarsområden och ansvarsutkrävande, tydlighet i beslutsprocesserna samt en öppenhet så att ägarna kan förstå och följa bolagets utveckling. Concordia Maritime har redan i tidigare årsredovisningar lagt stor kraft vid att förklara bolagets styrningsmekanismer. Ambitionen med detta bolagsstyrningsavsnitt har varit att göra beskrivningen så relevant, begriplig och överskådlig som möjligt.

Göteborg i mars 2010

*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 parterna 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 här 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.



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

Valberedningen inför stämman 2009

Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 26 september 2009, och har under 2009 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.

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

Bolagsstämma

Aktieägars 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 eget namn 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 via info@concordia-maritime.se.

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 bolagets revisorer eller ägare till minst 10 procent av aktierna begär det.

Årsstämma 2009

Ordinarie årsstämma 2009 ägde rum den 28 april 2009. Vid stämman närvarade 97 aktieägare, personligen eller genom ombud,

vilka representerade 77,5 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda av stämman var närvarande. Därutöver närvarade bolagets revisor och ledamöter i nomineringskommittén.

Några av de beslut stämman fattade var följande:

- Att i enlighet med styrelsens och VD:s förslag dela ut SEK 1,00 per aktie för 2008.
- Omval av styrelseledamöterna Dan Sten Olsson, C. Mikael von Mentzer, Mats Jansson, Morten Chr. Mo, Bert Åke Eriksson och Stefan Brocker. (Jörgen Lorén, arbetstagarrepresentant, Jens Ole Hansen, arbetstagarrepresentant och Göran Dahlman, suppleant.)
- Omval av styrelsens ordförande Dan Sten Olsson.
- Att årsarvode till styrelsen exklusive reseersättningar ska utgå med SEK 1 400 000, 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 uppdragets 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 VD. 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 arbetsordningen 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 uppgifter.

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.

Inom bolaget finns ingen särskild funktion för intern kontroll då antalet transaktioner på årsbasis blir relativt få. Fåtalet transaktioner gör också den finansiella rapporteringen inom bolaget relativt lättkontrollerad.

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.

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 styrelsemötet. Dagarna före publicering har ekonomidirektören 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 nyheter som kan påverka aktiekursen
- Presentationer och telefonkonferenser för finansanalytiker, investerare och media
- Hög tillgänglighet till samtliga intressenter via telefon etc.



- Möten med finansanalytiker och investerare
- Samtliga rapporter och pressmeddelanden publiceras 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 2009 gav sammantaget en positiv bild av styrelsens arbete.

Styrelsens sammansättning

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

tagarrepresentanterna utses enligt lag av arbetstagarorganisationerna. Ingen av styrelsens ledamöter ingår i företagsledningen. En av ledamöterna är utländsk medborgare. För information om styrelseledamöterna se sidorna 96–97.

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl 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 2010 bedömts oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen.

Dan Sten Olsson har inte bedömts oberoende gentemot Concordia Maritimes stora ägare, han är bland annat huvudägare till Stena Sessan Rederi AB som innehar cirka 53 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Bert Åke Eriksson,

VD, Stena Sessan Rederi AB anses ej som oberoende styrelseledamot i förhållande till huvudägare.

Styrelsens arbete under 2009

Styrelsen höll under året sex ordinarie möten, samt ett telefonmöte. Samtliga möten hölls i Göteborgsområdet.

Vid de ordinarie styrelsemötena redogör VD 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 2010 när bokslutskommunikén för 2009 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 har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar och 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 2009 har kommittén träffats två gånger.

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
Stefan Bocker	Oberoende		175 000	85
Bert Åke Eriksson	Beroende		175 000	100
Mats Jansson	Oberoende		175 000	100
Morten Chr. Mo	Oberoende		175 000	85
Jörgen Lorén Arbetstagarrepr.	Oberoende		25 000	100
Jens Ole Hansen Arbetstagarrepr.	Oberoende		25 000	57
Göran Dahlman Suppleant	Oberoende		25 000	70
Totalt			1 475 000	

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

Ledning och företagsstruktur

Koncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och ett antal koncernföretag som ytterst rapporterar till VD. Moderbolagets egna organisation är begränsad och består endast av företagsledningen, övriga funktioner köps in. Det totala antalet anställda inom koncernen uppgick i slutet av 2009 till 234 personer, varav 5 är landbaserade.

VD och Koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av ekonomidirektör 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 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.

Ersättning till VD 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 VDs förvaltning av bolaget samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag. Revisionen sker i enlighet med aktiebolagslagen och revisionsstandard i Sverige enligt FAR, vilken bygger på International Federation of Accountants (IFAC) revisionsstandards. Revision av årsredovisningshandlingar för enheter utanför Sverige sker i enlighet med

lag och andra 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, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2011.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2009 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,8.

Avvikelser mot koden

Koden för bolagsstyrning anger att bolagets revisor bör granska delårsrapport för kvartal 2 eller 3.

Bolaget har valt att låta bolagets revisor granska delårsrapporten för det fjärde kvartalet av effektivitetsskäl.

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. Styrelsen har sitt säte i Göteborg. Koncernens huvudkontor har adress Concordia Maritime AB, 405 19 Göteborg.

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

- Fördjupad information om interna styrdokument, till exempel Bolagsordning
- Information från Concordia Maritimes årsstämmor; 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. Direktör, England. Styrelseledamot sedan 1998. Nationalitet svensk.

Bakgrund: VD Offshore Accommodation Group, VD Safe Partners AB, VD Göta-verken Arendal AB.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelseledamot i Teekay Offshore Partners L.P.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 50 000 B-aktier



Stefan Brocker

Född 1966. Advokat. Delägare och VD Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB. Styrelseledamot sedan 2007. Nationalitet svensk.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelseledamot 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: Ordförande i Meda AB. Styrelseledamot i Stena Sessan AB, Stena Adactum AB samt Beijer Electronics AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0
Anses som beroende i förhållande till Concordia Maritimes större aktieägare.



Mats Jansson

Född 1945. Fil kand. Styrelseledamot sedan 2005. Nationalitet svensk.

Bakgrund: CEO Argonaut och NYKCool AB.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelseledamot i MGA Holding, Österströms Rederi AB, Malka Oil AB samt Chinsay 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, Ashgrove Shipping Ltd Cypren, samt advisory board i Forum Securities.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



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 samt Stena Rederi 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: Klubbordförande SEKO Sjöfolk, Styrelseledamot SEKO Sjöfolk, Stena Marine Management AB. Arbetstagarrepresentant i Stena Rederi AB, Stena AB, Stena Line Scandinavia AB.

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



Sten A. Olsson

Hedersordförande. Skeppsredare, Hovås. Styrelseordförande 1984–1990.

REVISOR

Johan Kratz

Auktoriserad revisor KPMG
Uppdrag sedan 2007.

FÖRETAGSLEDNING



Hans Norén

Född 1957. Verkställande Direktör.
Högskoleekonom.
Anställd sedan 1994.
Externa uppdrag: Styrelseledamot
Nordisk Skibsrederforening
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Göran Hermansson

Född 1975. Ekonomidirektör.
Master of Science in international
Accounting and Control.
Anställd sedan 2005 (i Stena 2001).
Externa uppdrag: Ledamot ekonomiska
kommittén i Sveriges redarförening
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: Styrelseledamot
Arvak Ltd (COFR)
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



Torbjörn Rapp

Född 1962. Nybyggnadschef.
Anställd sedan 2004
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 5 000

ÅRSSTÄMMA OCH INFORMATIONSTILLFÄLLEN

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern, Göteborg den 27 april 2010 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 Euroclear AB senast onsdagen den 21 april 2010, dels anmäla sig till bolaget under adress:
Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg
eller per telefon: 031-85 50 19
e-mail: arsstamma@concordia-maritime.se eller via
hemsidan: www.concordia-maritime.se
senast onsdagen den 21 april 2010.

Utdelning

Styrelsen föreslår en utdelning om SEK 1,00 per aktie. Som avstämningsdag för utdelning föreslås den 30 april 2010. Om årsstämman beslutar i enlighet med förslaget, beräknas utdelningen utbetalas genom Euroclear ABs försorg den 5 maj 2010.

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 Euroclear AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltare om detta i god tid före 21 april 2010.

Rapporteringstillfällen

Årsredovisningen för 2009 sänds till samtliga registrerade aktieägare. Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 27 april 2010, halvårsrapporten kommer att publiceras den 18 augusti och nio-månadersrapporten den 27 oktober 2010.

ORDLISTA

Befraktare En lastägare eller den som hyr fartyget. Befraktaren är också yrkesbeteckningen på rederi-tjänsteman 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.

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.

Fraktrat Det överenskomna priset uttryckt i USD per dag.

IMO International Maritime Organization. FNs mellanstatliga regelstiftande sjöfartsorganisation.

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

Concordia Maritime Shipping Group
Belvedere Building
60 Pitts Bay Road
Pembroke
HM08 Bermuda

Hans Norén
Verkställande direktör
Tel 031-85 51 01
eller 0704-85 51 01
hans.noren@
concordia-maritime.se

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

www.concordia-maritime.se

Solberg - Foto: Michael Cooper, Göran Hermansson,
Niclas Johansson, Johan Jäwert, Thomas Kohnle,
Dan Ljungvik, Per Anders Hurtig, Ulrika Olsson,
Conny Wickberg - Tryck: Falkenbergs tryckeri

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
www.concordia-maritime.se
Org. nr. 556068-5819
Säte Göteborg, Sverige

CONCORDIA
MARITIME 