

ÅRSREDOVISNING

CONCORDIA
MARITIME

2012



BOLAGSÖVERSIKT	2
Concordia Maritime	2
på två minuter	2
VD har ordet	5

VERKSAMHETEN	7
Affärsmodellen	8
Vår flotta	10
Så sysselsätts våra fartyg	14

HÅLLBARHET, MILJÖ & SÄKERHET	17
Vårt hållbarhetsarbete	18
Miljömässigt ansvar	21
Socialt ansvar	24

MARKNAD	27
Marknadens dynamik	28
och drivkrafter	28
Marknadens utveckling 2012	31
Tillväxten i flottans storlek	32
En växande värld och medelklass	34
Förändringar	37
i raffinaderikapacitet	37
Ökad efterfrågan på	37
alternativa energislag	37

EKONOMISK ÖVERSIKT	38
Risk- och känslighetsanalys	38
Aktiens utveckling	42
10 år i sammandrag	46

EKONOMISK REDOVISNING	49
Förvaltningsberättelse	50

KONCERNEN	
Resultaträkning och totalresultat	54
Balansräkning	55
Förändringar i eget kapital	56
Kassaflödesanalys	57

MODERBOLAGET	
Resultaträkning	58
Balansräkning	59
Ställda säkerheter och	60
eventualförpliktelser	60
Förändringar i eget kapital	60
Kassaflödesanalys	61
Noter	62
Revisionsberättelse	83

BOLAGSSTYRNING	
Styrning av bolag och verksamhet	84
Styrelse och revisor	94
Företagsledning	96

Definitioner	97
Årsstämma och	97
informationstillfällen	97
Adresser	97





VERKSAMHETEN

Vi har en effektiv, säker och flexibel flotta som under året utökades med ett suezmaxfartyg* och två fartygsbeställningar.



VÄLKOMMEN

Innovation och förstklassigt utförande. Det är två ledord vi strävar efter i allt vi gör – oavsett om det handlar om säkra tanktransporter eller information till aktieägare. Vi har höga ambitioner för vår informationsgivning och vi arbetar ständigt med att förfinas och utveckla informationen om oss och vår verksamhet. Vi ser årsredovisningen som ett av de viktigaste dokumenten i detta arbete.

Vi verkar i en komplex bransch som kanske inte alltid är så lätt att förstå sig på. Därför är det viktigt att gå bakom siffrorna och visa på vad som driver marknaden – idag och imorgon – och vad vi gör för att vara fortsatt framgångsrika. Vi vill spegla den dynamik som präglar vår verksamhet och som gör den så spännande.

Har du synpunkter eller frågor är du varmt välkommen att höra av dig.

Hans Norén
VD

Omslagsbilden: *Stena Penguin* lastar i Göteborgs hamn i slutet av oktober 2012. Bilden är tagen av Per-Anders E Hurtigh och i förgrunden syns klipporna vid Röda Sten.

HÅLLBARHET

Såväl våra kunder och medarbetare som samhället i stort gynnas av säkra transporter, optimerade flöden och ökad bränsleeffektivitet.



MARKNAD

Marknaden var fortsatt mycket svag under året. Men produkttankmarknaden är både dynamisk och föränderlig och det finns anledning att se optimistiskt på utvecklingen framåt.



BOLAGSSTYRNING

Vi rapporterar inga avvikelser mot svensk kod för bolagsstyrning avseende räkenskapsåret 2012.

CONCORDIA MARITIME

PÅ TVÅ MINUTER

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi. Vi fokuserar på kostnads-
effektiva och säkra transporter av förädlade oljeprodukter och vegetabiliska oljor.
B-aktien är sedan 1984 noterad på Nasdaq OMX Stockholm.

VAD

VÅR AFFÄRSIDÉ

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

VÅR VISION

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

VÅRA KUNDER

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

VAD VI FRAKTAR

Vi fokuserar huvudsakligen på frakter av förädlade oljeprodukter och vegetabiliska oljor. Som komplement är vi även aktiva inom transporter av råolja.

HUR

AFFÄRSMODELL

Vår affärs- och intjäningsmodell går ut på att tillhandahålla fartyg till kunder med behov av säkra och kostnadseffektiva transporter av olja och oljeprodukter. Intäkterna kommer huvudsakligen från utbefraktning (spot- eller tidsutbefraktning), vinstdelning på utbefraktade fartyg samt från försäljning av fartyg.

VÅR STRATEGI

- Fortsätta utveckla vår position att vara en förstavalspartner för transporter av förädlade oljeprodukter och vegetabiliska oljor.
- Fortsätta identifiera marknadens behov av effektiva transporter och utveckla fartyg och logistiklösningar baserade på transportekonomi, flexibilitet och ett utvecklat miljö- och säkerhetstänkande.
- Utnyttja vår finansiella ställning för nya affärer med rätt timing.
- Fortsätta dra nytta av den unika kompetens som ryms inom Stena Sfären avseende marknadskännedom, skeppsbyggnation och fartygsdrift.

2012

ÅRET I SIFFROR

- Totala intäkter MSEK 543,4
- Rörelseresultat före nedskrivning MSEK 77,5
- Nedskrivning av fartygsflottan MSEK -411,0
- Rörelseresultat efter nedskrivning MSEK -333,5
- Resultat efter skatt MSEK -356,0
- EBITDA MUSD 33,7
- Föreslagen utdelning per aktie SEK 0,50

FLOTTAN

Under året togs leverans av *Stena Supreme*, en råoljetanker av suezmaxtyp. Vi beställde två produkttankers om vardera 50 000 dwt med leverans under 2014–2015. Vid utgången av 2012 bestod vår flotta av tio helägda P-MAX-fartyg och ett suezmaxfartyg samt två delägda panamaxfartyg.

MARKNADEN

Marknaden var fortsatt mycket svag under det gångna året. Gapet mellan utbud av fartyg och efterfrågan på produkttanktransporter minskade visserligen under året, men obalansen satte fortsatt sin prägel på marknaden och fraktraterna.

NYCKELTAL

	2012	2011
Totala intäkter, MSEK	543,4	559,6
EBITDA, MSEK	228,4	242,6
Rörelseresultat före nedskrivning	77,5	107,6
Nedskrivning	-411,0	0,0
Rörelseresultat efter nedskrivning	-333,5	107,6
Resultat efter finansnetto, MSEK	-369,4	76,3
Nettoresultat, MSEK	-356,0	84,8
Investeringar, MSEK	428,3	330,1
Soliditet, %	38	47
Eget kapital per aktie, SEK	27,88	37,24
Utdelning i procent av resultat, %	n/a	56
Resultat per aktie, SEK	-7,46	1,78
Utdelning per aktie, SEK	0,50*	1,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	10,15	12,95

* Föreslagen utdelning



MÅL OCH UTFALL

	Mål	Utfall, % 2003–2012	Utfall, % 2012
Tillväxt	Minst 10% per år med bibehållen lönsamhet	5	-25
Lönsamhet	Minst 12% räntabilitet på eget kapital	6	-23
Soliditet	Minst 50% över en konjunkturcykel	64	38

För ytterligare information, se flerårsöversikt sidan 46.



VD HANS NORÉN: VÄL RUSTADE OCH MED STORA FÖRVÄNTNINGAR

När vi nu lagt ett händelserikt år bakom oss blickar vi framåt. För oss som ägnar våra dagar åt denna verksamhet råder en påtaglig känsla av förändring och förväntan inför 2013.



Känslan av förändring grundar sig dels i att Concordia Maritime nu på allvar går från att vara ett rederi med hela flottan på fasta kontrakt, och med den förutsägbarhet som följer av detta, till att ha över hälften av fartygen sysselsatta på den öppna marknaden.

Men det handlar också om förändring i den marknad vi agerar på. Sommaren 2008 backade tankmarknaderna rejält och inte blev det bättre av den globala finanskrisen senare på hösten samma år. Sedan dess har det varit mörkt i nästan fem år.

Fasta intäkter bryggade svaga år

Vår uppfattning är att marknaden nu förändras och går in i en starkare period. Med marknad menar jag just det segment där vi i huvudsak är verksamma – transporter av raffinerade oljeprodukter. För det andra tanksegmentet – råoljetransporter – ser det fortsatt relativt dystert ut.

Vi hyrde ut samtliga våra fartyg till fasta intäkter strax innan nedgången kom 2008. Detta har inneburit att Concordia Maritime under dessa svaga år kunnat uppvisa relativt starka resultat och bibehållen utdelning med en fortsatt god finansiell position.

Väl rustade att möta ökad efterfrågan

Vi går in i 2013 väl rustade och med stora förväntningar – och med fartyg på den öppna marknaden. Att sysselsätta fartyg på detta sätt innebär att de i princip dagliga förändringarna i fraktnivåer får en ganska omedelbar effekt på resultat och kassaflöde. Det ökar naturligtvis risken men det ökar definitivt också möjligheterna.

Vad är det då som gör att marknaden ser intressantare ut? Först och främst har vi en tillväxt i den globala produkttankflottan som ser hanterbar ut; en ökning med 2–3 procent det kommande året.

HUR GICK 2012?

Sett över hela året visade marknaden en klar tendens till förstärkning. Vi såg vissa tillfälliga "fraktspikar" under året – men vi såg även en mycket svag marknad, framförallt efter sommaren. I slutet av året tog fraktnivåerna rejäla kliv uppåt.

Våra fartyg som sysselsattes på den öppna marknaden genererade i snitt USD 13 500 per dag. Det är en intjäning som står sig väl jämfört med konkurrenter, men som trots det inte är tillfredställande. Även om vi förväntar oss en fortsatt gradvis förstärkning av marknaden under 2013 tror vi inte att intjäningen på våra öppna fartyg kommer att nå upp till de genomsnittliga nivåer vi har på våra kvarvarande tidsbefraktningskontrakt.

Men vi har skickliga marknadsorganisationer som arbetar hårt för att optimera intjäningen på våra fartyg. De har ställt höga ambitioner för 2013 och när jag skriver 2013 års vd-ord hoppas jag kunna konstatera att vår intjäning blev åtminstone 15–20 procent över 2012 års nivåer.



Men kommer efterfrågan på transporter att öka mer än 2–3 procent? Ja, det tror vi. Listan på faktorer som vi menar kommer att bidra till en betydligt ökad efterfrågan på produkttanktransporter kan göras lång.

Kommer detta att innebära dramatiskt högre fraktnivåer? Nej, inte under 2013. Men vi tror att det liksom under det gångna året kommer att uppstå ”spikar” – och att 2013 blir ett eller två snäpp starkare än 2012.

Väl rustade? Ja, det vill jag påstå att vi är. Vi har en basflotta på tio P-MAX-fartyg som är en intressant fartygstyp, inte minst tack vare sin flexibilitet. I skrivande stund har hälften av fartygen byggts om till så kallad IMO 3-klass, vilket innebär att de även kan transportera vegetabiliska oljor. Tre av våra fartyg sysselsätts i det så kallade ”smutsiga” segmentet, det vill säga transporter av exempelvis råolja och eldningsolja. I takt med att marknaden stärks tror vi också att vi får se ett ännu större intresse bland kunder och befraftare för att utnyttja det faktum att fartygstypen kan ta betydligt mer last än motsvarande standardfartyg – och därigenom sänka deras transportkostnad per ton.

I juni 2012 beställde vi dessutom två produkttankfartyg som går under namnet IMO2MAX. Det är två högintressanta fartyg som har en än större lastflexibilitet. Genom beställningen tar vi ytterligare ett steg mot en ännu mer effektiv och flexibel flotta.

Sammantaget gör detta att vi är väl positionerade för att dra nytta av de möjligheter en dynamisk och föränderlig produkttankmarknad skapar framöver.

Nedskrivning av flottans bokförda värde

Vid halvårsskiftet gjorde vi en nedskrivning av det bokförda värdet på vår fartygsflotta med MUSD 60. Detta baserades på en bedömning av framtida kassaflöden. Vi vägrade också in den nuvarande prisen inom varvsindustrin som vi bedömer reflek-

terar en långsiktig strukturell förändring. Detta bekräftas bland annat av det förhållandevis attraktiva priset på fartygsbeställningarna vi gjorde i juni.

Nedskrivningen är bokföringsmässig så det handlar givetvis inte om en realiserad förlust. Bolagets finansiella situation påverkas inte av nedskrivningen och vår soliditet ligger efter nedskrivningen på goda cirka 40 procent.

Bränsleeffektivisering – droppe för droppe

Vi strävar efter att driva vår verksamhet med minsta möjliga påverkan på miljön inom de ramar som medges i en globalt konkurrensutsatt verksamhet. Vi sätter kort- och långsiktiga mål för reducering av utsläpp från våra fartyg. Det är självklart och det är enkelt. Svårigheten uppstår i mätningen av utfallet. Tillsammans med Northern Marine Management, som sköter den dagliga driften av fartygen, lägger vi stora resurser på att förfinas och förbättra uppföljningen av vår miljöpåverkan.

Både det suezmax-fartyg som vi tog leverans av i juni och de två produkttankfartyg som vi beställde samma månad är av den senaste generationens bränsleeffektiva fartyg. Populärt kallas detta ”eco-design” och kan möjligtvis uppfattas som ny, revolutionerande teknik. Det är det inte. Men det är förbättring och förfining av existerande teknik, där bland annat maskinernas ”intelligens” och propellerns och skrovets utformning vidareutvecklas.

Men bara för att det inte är revolutionerande är det inte mindre viktigt – tvärtom. En besparing på cirka 15 procent av fartygets totala bränsleförbrukning har stor betydelse både kommersiellt och miljömässigt. Samtidigt vill jag poängtera att detta utvecklingsarbete måste göras utan att tumma på säkerheten. Ett modernt fartyg ska vara både bränsleeffektivt och säkert i operation. Våra P-MAX-fartyg, som bland annat har dubbla drift- och styrsystem, är bra exempel.

Säkerheten det allra viktigaste

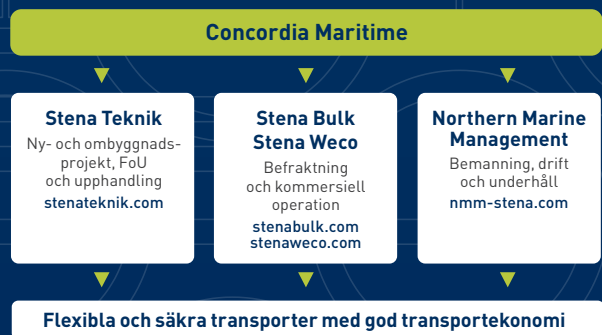
I december inträffade en incident som resulterade i en grundkänning för ett av våra fartyg. Inga skador skedde på människor eller miljö – men väl på fartygets yttre skrov. Händelsen visar att arbetet med säkerhet är det absolut viktigaste i vår verksamhet. Man kan aldrig utesluta att olyckor och incidenter kan inträffa. Därför måste vi ständigt, dag ut och dag in, arbeta med vårt säkerhetstänkande. Vi har sedan många år haft detta som högsta prioritet i vår verksamhet och jag vågar påstå att det existerar en påtaglig säkerhetskultur i hela organisationen både i land och till sjöss. När något händer måste man ha en väl fungerande organisation där varje man och kvinna vet vad som ska göras. Det är därför med tillfredsställelse jag konstaterar att detta fungerade helt enligt plan vid incidenten i december.

När det kommer till arbetsskador ombord våra fartyg har vi en statistik som är långt bättre än för till exempel svensk tillverkningsindustri. Efter två helt skadefria år 2010 och 2011 hade vi ett skadetillfälle 2012. Det var en besättningsman som halkade och slog i skenbenet med läkarbesök för omplåstring som följd. Tyvärr hade vi också en halkolycka i början av 2013 där en besättningsman föll så illa att han bröt armen. Fartyg kan vara farliga arbetsplatser och vi ska komma ihåg att medarbetarna ombord våra fartyg sammanlagt utförde nästan 2 300 000 mantimmar förra året.

Jag är ödmjuk och stolt över våra besättningar som driver det dagliga säkerhetsarbetet, så att vi kan uppvisa denna fina statistik. Jag vill tacka alla medarbetare för det och för ett mycket väl utfört arbete 2012.

Göteborg i mars 2013
Hans Norén, VD

EN FÖRSTKLASSIG VERKSAMHET OCH FLOTTA



Vår landorganisation består av endast sex personer. En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning köps istället in från externa leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk, Stena Weco, Northern Marine Management och Stena Teknik. Det nära samarbetet innebär att verksamheten kan bedrivas kostnads- effektivt samtidigt som vi får tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation.



VÅRA FRÄMSTA INTÄKTER OCH KOSTNADER

INTÄKTER

Intäkter från spotbefraktning

Nivån på dagshyran är här helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan just i den givna stunden. Fraktraterna kan därför variera kraftigt under kort tid.

Intäkter från tidsutbefraktning

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.

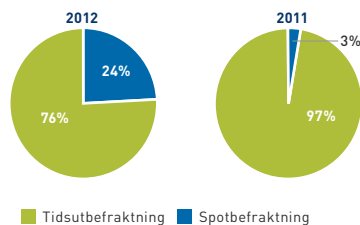
Vinstdelning på utbefraktade fartyg

I vissa kontrakt finns utöver den avtalade dagshyran även ett vinstdelningselement. Något förenklat betyder detta att vi 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 därför avgörande för lönsamheten i affären.

Intäktsfördelning



Läs mer om hur våra fartyg sysselsätts på sidan 14.

FOKUS FRAMÅT

- Nära och långsiktiga samarbeten med kund
- Timing vid förvärv och avyttring av fartyg
- Säkerhet i alla led
- Förstklassig fartygsoperation

KOSTNADER

Dagskostnader

Till de främsta kostnaderna hör besättning, löpande drift, periodiskt löpande underhåll (dockningar), reparationer samt försäkringar.

Resekostnader

Resekostnaderna utgörs huvudsakligen av bränsleförbrukning och hamnavgifter. För fartyg uthyrda på tidsbefraktning står kunden för samtliga resekostnader.

Dagshyra på tidsinbefraktade fartyg

Kostnader i de fall fartyg hyrs in från annan redare.

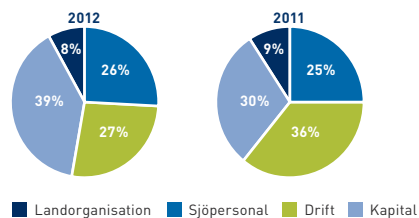
Kapitalkostnader

Avskrivningar och finansiella kostnader kan variera stort med rederiets kapitalstruktur och belåningsgrad. Timingen vid köp av fartyg är avgörande – priset påverkar fartygets kapitalkostnad och därmed rederiets lönsamhet under lång tid.

Engångskostnader

Naturligtvis uppkommer engångskostnader i ett rederi, exempelvis på grund av skada på fartyg. Vanligtvis kan dock kostnaden begränsas via försäkringar.

Kostnadsfördelning



FOKUS FRAMÅT

- Långsiktigt underhåll
- Effektiv bemanning
- Kontroll av kapitalkostnaden

EN EFFEKTIV, SÄKER OCH FLEXIBEL FLOTTA

Våra P-MAX-fartyg förenar transportekonomi med säkerhet av högsta klass. Flera av dem är konverterade till att utöver raffinerade oljeprodukter även kunna transportera vegetabiliska oljor, vilket ger ökad lastflexibilitet och möjlighet till större intjäning. Tillsammans med våra övriga fartyg utgör de en effektiv, säker och flexibel flotta.

Vid utgången av 2012 bestod vår flotta av tio helägda P-MAX-fartyg, ett suezmaxfartyg samt två delägda panamaxfartyg. Vårt nybyggnadsprogram bestod i mars 2013 av två produkttankers på 50 000 dwt vardera med leverans under 2014–2015.

Fartygen sysselsätts dels på längre kontrakt, dels på den öppna marknaden via våra samarbetspartners Stena Bulk och Stena Weco. Läs mer om hur våra fartyg sysselsätts på sidan 14.

Fartygen i flottan

P-MAX

De tio P-MAX-fartygen i flottan opererar över hela världen och transporterar såväl lätta som tunga oljeprodukter samt råolja. Under 2012 blev *Stena President* och *Stena Perros* det fjärde respektive femte P-MAX-fartyget i flottan att konverteras till så kallad IMO 3-klass, vilket innebär att de även kan transportera vegetabiliska oljor.

Detta medför ökad lastflexibilitet och möjligheter till fler intäktsdagar per år.

I P-MAX-fartygen förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet i högsta klass. Längd- och djupmässigt är de jämförbara med ett Medium Range-fartyg (MR) av standardtyp. Tack vare skrovets utformning kan fartygen transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djupgående, med i princip samma bränsleförbrukning.

P-MAX-konceptet har utvecklats i samarbete med kunder, Stena Bulk och Stena Teknik. Bakom utvecklingen ligger ett behov av att kunna trafikera vatten och hamnar med begränsat djup med betydligt mer last än motsvarande fartyg i samma storleksklass. För att göra detta möjligt har P-MAX-fartygen gjorts avsevärt bredare. Skrovets unika utformning och det tudelade akterskeppet gör att såväl bränsleekonomi som fartegenskaper blir jämförbara med standardtonnage.

Det första P-MAX-fartyget i serien, *Stena Paris*, levererades vid slutet av 2005. Sedan dess har ytterligare nio P-MAX-fartyg tagits i drift. Det sista fartyget i serien, *Stena Premium*, levererades sommaren 2011.

Suezmax

I slutet av juni tog vi leverans av *Stena Supreme*, en råoljetanker av suezmaxtyp. *Stena Supreme* är en tredje generationens bränsleeffektiv suezmax; fartygets tekniska utrustning och design medför att bränsleförbrukningen kan reduceras med upp till 10–15 procent jämfört med standardtonnage.

Hon sysselsätts på den öppna marknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, en pool som kontrolleras av Stena Bulk och det



FLEXIBLA FARTYG FÖR FLER INTJÄNINGSDAGAR

Sedan juni 2012 har Concordia Maritime åter ett nybyggnadsprogram. Det rör sig om två sofistikerade produkttankers på 50 000 dwt vardera. Fartygen ingår i en serie som projekteras i samarbetet med Stena Bulk och Stena Weco och utvecklas i samarbete mellan Stena Teknik och det kinesiska varvet GSI.

Konceptet går under namnet IMO2MAX, vilket syftar till att fartygen är av så kallad IMO 2-typ. Fartygen är egendesignade och har en helt ny skrovlinje, specialkonstruerade propellrar och en ny bränsleeffektiv huvudmotor.

Lasttankarna är målade med fenolepoxy för att möta IMO 2-kraven och det effektiva pumpsystemet möjliggör snabb skiftning från en typ av last till en annan.

Resultatet blir en fartygsserie som när den sjösätts kommer att vara bland de mest sofistikerade på marknaden och ligga i framkant både vad gäller energieffektivitet och lastflexibilitet.

Energieffektivitet som innebär reducerade driftkostnader och minskad miljöpåverkan. Lastflexibilitet som innebär fler och större möjligheter att maximera antalet intjäningsdagar.

FAKTA IMO2MAX

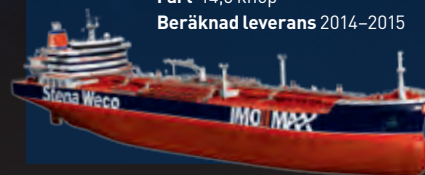
Längd 183,2 m

Bredd 32,3 m

Dödviktston 50 000

Fart 14,5 knop

Beräknad leverans 2014–2015



FARTYGS- TYPER

RÅOLJETANKERS

ULCC Ultra Large Crude Carrier
320 000+ dwt

VLCC Very Large Crude Carrier
200 000–320 000 dwt

Suezmax*
120 000–165 000 dwt

Aframax
80 000–120 000 dwt

Panamax*
55 000–75 000 dwt



PRODUKTTANKERS

Long Range Two (LR2)
75 000–100 000+ dwt

Long Range One (LR1)*
45 000–75 000 dwt



Medium Range (MR)*
35 000–50 000 dwt



Handysize
10 000–40 000 dwt

Small
10 000–19 000 dwt

Coastal
3 000–10 000 dwt

* Segment inom vilka vi är aktiva.

P-MAX (Produkt-MAX)
65 200 dwt



I P-MAX-fartygen förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet av högsta klass. Längd- och djupmässigt är de jämförbara med ett Medium Range-fartyg (MR) av standardtyp. Tack vare skrovets utformning kan fartygen transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djupgående, med i princip samma bränsleförbrukning. Detta innebär att P-MAX-fartygen konkurrerar om laster i såväl MR- och LR1-segmentet som i panamaxsegmentet.



angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Idag består poolen av 24 fartyg. Målet är att bygga upp en flotta av 30–35 nya, effektiva suezmaxfartyg.

Panamax

I flottan ingår även de två systrarna *Stena Poseidon* och *Palva*, vilka ägs i ett joint venture med Neste Shipping och är uthyrda till Neste Oil. Fartygen är av så kallad panamaxtyp och därmed anpassade till att gå genom passagerarna i Panamakanalens slussar. De har isklass 1A, vilket innebär att de är väl rustade för isbelagda vatten och kan klara trafik i bruten ränna med en meter tjock is. Propellern är ställbar, vilket ökar manöverförmågan ytterligare vid gång i is.

Nybyggnadsprogrammet

Nybyggnadsprogrammet bestod i mars 2013 av två produkttankers på 50 000 dwt vardera som beställdes i juni 2012. Investeringen uppgår till cirka MSEK 550 och är gjord i vad vi anser ett mycket förmånligt marknads-läge vad gäller varvspriser. Fartygen ingår i en serie fartyg som projekteras i samarbete med Stena Bulk och Stena Weco och utvecklas i samarbete mellan Stena Teknik och det kinesiska varvet GSI, Guangzhou Shipyard International.

När fartygen levereras 2014–2015 kommer de att ligga i framkant både vad gäller energi-effektivitet och lastflexibilitet. Intentionen är att sysselsätta fartygen på den öppna marknaden via Stena Weco.

MAX-KONCEPTET – DUBBELT AV ALLT

Våra P-MAX-fartyg är byggda efter det MAX-koncept som utvecklats tillsammans med Stena Bulk och Stena Teknik. Konceptet präglas av ett högt säkerhetstänk. 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 huvudmotor har separata bränslesystem.

Dubbla roder och propellrar ger dessutom en bättre manöverförmåga, vilket är en stor fördel både effektivitets- och säkerhetsmässigt. Dubbelskrov är en självklarhet.

Säkerhet i framkant

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. Fartygens konstruktion i kombination med regelbunden träning har resulterat i att antalet olyckor ombord är väldigt få.

Mycket god transporteffektivitet

Utöver säkerhet av högsta klass kännetecknas P-MAX-fartygen av mycket god transporteffektivitet och flexibilitet. Tack vare skrovet utformning kan fartygen transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djupgående, med i princip samma bränsleförbrukning.



**Kapten Roman Abramovic,
Stena Performance:**

"P-MAX LÅTER MIG FOKUSERA PÅ JOBBET"

Vad är det bästa med ditt jobb?

–Jag får hålla på med det jag gillar, och särskilt när förhållandena är goda trivs jag verkligen med mitt arbete. På ett förstklassigt fartyg som en P-MAX vet man dessutom att man kan fokusera helt på jobbet.

Vilka egenskaper måste en kapten ha?

–I kontakten med terminaler, hamntjänstemän och inspektörer måste vi, förutom att uppfylla alla krav, hålla en hög profil. Så förutom goda operativa färdigheter är det viktigt att ha en bra kommunikativ förmåga och kunna ta människor. Första intrycket är väldigt viktigt och vi måste representera företaget så bra som möjligt.

Vilka förhållanden är svårast att segla i?

–När fartyget är fullastat och man måste ta hänsyn till vattendjupet på flera olika ställen samtidigt. Vissa terminaler och grunda vatten kan också vara utmanande. Men med ett P-MAX-fartyg kan man alltid manövrera snabbt, vilket är helt avgörande i vissa lägen. Det gör mitt liv betydligt enklare!

SÅ SYSSELSÄTTS



SÅ FUNGERAR BEFRAKTNING

Målet med all befektning av fartyg är att maximera antalet intjäningsdagar. Att hitta sysselsättning för fartygen är därför ett ständigt pågående arbete för att efter lossning av en last så fort som möjligt få en ny last i tankarna.

Redan innan fartyget kommit fram till lossningshamn påbörjas arbetet med att hitta nästa last. Fartyget marknadsförs till mäklare i hela världen men även direkt till potentiella kunder. Genom våra samarbetspartners Stena Bulk och Stena Weco, som sköter befektningen av våra P-MAX-fartyg på den öppna marknaden, har vi världsomspännande täckning med lokal närvaro på flera håll i världen.

Utöver att hitta nya kunder och laster är det viktigt att dels få logistiken runt om att fungera, dels att optimera flödena. Man måste hela tiden tänka flera led framåt: vad händer när vi kommer fram till punkt B? Finns det någon last där eller är det bättre att gå vidare till punkt C med tomma tankar för att där hitta en last? Och vad händer i omvärlden – vad gör konkurrenterna och hur kommer oväder, stormar, krig och oroligheter påverka flödena?

De två dominerande kontraktstyperna inom tanksjöfarten utgörs av spot- och tidsbefraktning. På spotmarknaden (öppna marknaden) fluktuerar priset ("fraktraterna") och kan variera kraftigt under en kort tidsperiod. På tidsbefraktningmarknaden hyrs fartyg istället ut under en längre period, normalt mellan ett och tre år, oftast till ett fast pris. Tidsbefraktningmarknaden speglar den konjunkturutveckling parterna förväntar sig på något längre sikt medan spotmarknaden istället speglar marknadsläget här och nu. Större delen av världens tankflotta sysselsätts på den öppna marknaden.

Vi har under senare år valt att ha hela flottan uthyrd på längre kontrakt. Syftet var att trygga kassaflödet under tiden då nybyggnadsprogrammet av P-MAX-flottan pågick samt att vi trodde på en svagare

marknadsutveckling. Detta resulterade i stabila och förhållandevis höga intäkter. Flera av dessa kontrakt är nu avslutade och i början av 2013 sysselsätts 7 av 13 fartyg på den öppna marknaden.

Detta innebär både möjligheter och utmaningar. Vi har en modern flotta bestående av flexibla fartyg, väl lämpade för transporter av ett brett spann av oljeprodukter, fossila såväl som vegetabiliska. Med de nybeställda produkttankfartygen breddar vi vår verksamhet ytterligare. Utmaningen ligger i att, oberoende av marknadsutvecklingen, fortsätta identifiera attraktiva affärsmöjligheter.

Vi bedömer att det på produkttankmarknaden finns stora möjligheter till god intjäning framöver. Läs mer på sidan 27 och framåt.

Våra fartyg

P-MAX

Stena Premium
Stena Penguin
Stena Polaris
Stena Progress
Stena Perros
Stena President
Stena Performance
Stena Primorsk
Stena Provence
Stena Paris

Panamax

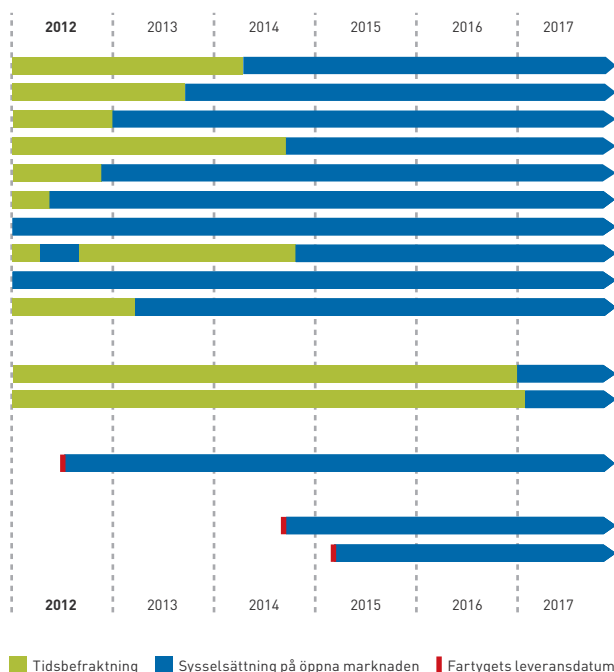
Stena Poseidon
Palva

Suezmax

Stena Supreme

IMO2MAX

IMO2MAX 1
IMO2MAX 2



VÅRA FARTYG



VÅRA KUNDER

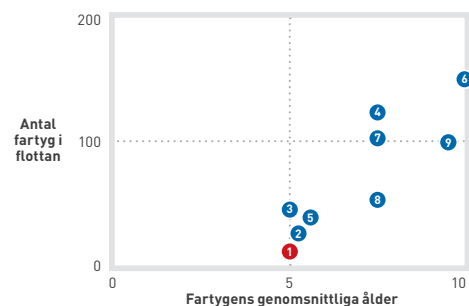
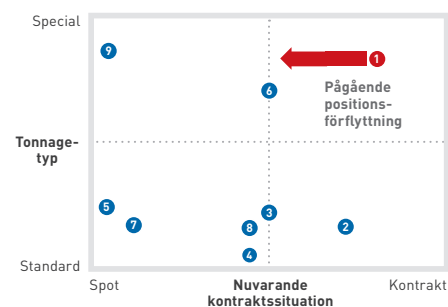
Bland våra kunder återfinns några av världens ledande energiföretag. Samarbetet bygger på långsiktiga relationer och höga ambitioner vad gäller effektiva och säkra transporter. Vi kombinerar djup förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet med världsledande kompetens inom skeppsbyggnad och en förstklassig bemanning och befraktning.

EN NISCHAKTÖR PÅ TANKMARKNADEN

Marknaden för transporter av olja och oljeprodukter är starkt fragmenterad med ett stort antal aktörer. Inom vårt marknadssegment finns cirka 1 900 fartyg på 35 000–85 000 ton dödvikt. Antalet fartyg i flottan, inriktningen och det nära samarbetet med kunderna gör dock Concordia Maritime till något av en nischaktör på tankmarknaden. Informationen nedan visar endast exempel på branschaktörer och gör inga anspråk på att vara fullständig.

Företag	Antal fartyg	Nybeställningar	Genomsnittlig ålder på flottan	Marknadssegment	
				Råolja	Raffinerade produkter
1 Concordia Maritime concordiamaritime.com	13	2	5,0	●	●
2 Capital Product Partners capitalpplp.com	25	0	5,8	●	●
3 Dámico International Shipping damicointernationalshipping.com	40	4	6,2		●
4 Maersk Tankers maersktankers.com	124	0	7,8	●	●
5 Scorpio Tankers scorpiotankers.com	31	11	5,0	●	●
6 Teekay teekay.com	139	8	10,5	●	●
7 Torm torm.com	108	0	7,7	●	●
8 Tsakos Energy Navigation tenn.gr	47	4	7,6	●	●
9 Odffjell odffjell.com	98	10	9,2		●

Avvikelser vad gäller siffermaterial och beskrivning i förhållande till Concordia Maritime kan förekomma.



TREDJE GENERATIONENS SUEZMAX

Det senaste tillskottet i vår flotta är *Stena Supreme*, en råoljetanker av suezmaxtyp på 158 700 dwt. *Stena Supreme* är en tredje generationens bränsleeffektiv suezmax; fartygets tekniska utrustning och design medför att bränsleförbrukningen kan reduceras med upp till 10–15 procent jämfört med standardtonnage. Hon sysselsätts på den öppna marknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool.



VÅRT BIDRAG TILL EN MER HÅLLBAR TANKSJÖFART

För oss går frågor kring säkerhet, miljöomsorg, transporteffektivitet och arbetsgivaransvar i mångt och mycket hand i hand. Såväl kunder och medarbetare som samhället i stort gynnas av säkra transporter, optimerade flöden och ökad bränsleeffektivitet. Ett systematiskt kvalitetsarbete bidrar till ökad säkerhet, vilket i sin tur minimerar risken för olyckor som påverkar miljön. Med en effektiv flotta, ett säkerhetsarbete i framkant och ett förstklassigt utförande bidrar vi till en mer hållbar tanksjöfart.



ETT SYSTEMATISKT ARBETE MED

SÄKERHET OCH MILJÖ

Vi verkar i en bransch som sannolikt är en av de hårdast reglerade och mest granskade. Vårt hållbarhetsarbete tar därför till stora delar avstamp i det omfattande regelverk som styr den globala tanksjöfarten. Därutöver finns även interna föreskrifter och policies – hos oss och hos våra största tjänsteleverantörer.

Vårt mål är att tillhandahålla säkra och effektiva tanktransporter. Ett utpräglat säkerhets- och miljöarbete utgör därför sedan många år tillbaka en integrerad del i vår verksamhet och arbetet med att förbättra vår hållbarhetsprestanda pågår ständigt.

Beställarorganisation med fullt ansvar

Då vår landorganisation består av endast sex personer köper vi in en stor del av det dagliga operativa arbetet från externa leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk, Stena Weco, Northern Marine Management (NMM) och Stena Teknik. Vårt bidrag till en mer hållbar tanksjöfart tar sig därmed till stora delar uttryck i det arbete som utförs i våra samarbetspartners respektive verksamheter. Tillsammans skapar vi förutsättningar för att vara en aktör som ligger i framkant vad gäller utveckling av hållbara arbetssätt.

Omfattande regelverk och granskning

Tanksjöfarten är sannolikt en av de hårdast reglerade och mest granskade branscher.

De omfattande regelverken gäller miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörättsliga. Tillsammans med vårt interna arbete bidrar dessa kontrollinstanser till att upprätthålla en hög och jämn kvalitet.

Utöver våra egna kontroller sker omfattande granskning och uppföljning från både myndigheter och kunder. Vi är föremål för kontinuerliga kvalitetsgranskningar i form av bland annat oljeindustrins så kallade vettingkontroller, flaggstaternas årliga besiktningar, de offentligt publicerade hamnstatskontrollerna och klassificeringssällskapens kontroller.

Kontrollerna omfattar allt från räddnings- och brandbekämpningsutrustning till system och rutiner för navigation, lasthantering och krishantering. Fartygets konstruktion och dess allmänna kondition granskas också, liksom besättningens behörighet och anställningsvillkor, fartygets loggböcker samt certifikat. Verksamheten i land kontrolleras främst genom revision av processer och rutiner. Se även Operativ styrning sidan 92.

Certifieringar och egenkontroll

Utöver de obligatoriska regelverken uppfyller vi och/eller våra samarbetspartners kraven för ett stort antal säkerhets- och miljörelaterade standards. NMM blev 2011 det första ship managementbolaget i världen att certifieras enligt energiledningssystemet ISO 50001:2011 och är även miljöcertifierat enligt ISO 14001, se sid 22. Utöver detta är NMM kvalitetscertifierat enligt 9001:2008.

Arbetet med säkerhets-, miljö- och arbetsmiljöfrågor regleras i den koncerngemensamma policyn Safety, Environmental, Energy and Quality Policy som innehåller miniminivåer och krav på rapportering kring ett antal områden såsom energieffektivisering samt tillbud och olyckor.

För mer information om styrande regelverk, se Bolagsstyrning sid 84.





VÅR MILJÖPOLICY

OLJA SKA ALLTID RESA FÖRSTA KLAS

Säkerheten och skyddet av havsmiljön ska 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.

- Att skydda havsmiljön är av allra största betydelse. De enda hänsyn som har företräde är de som gäller människors säkerhet.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska vi skaffa oss en allt bättre kontroll över de riskfaktorer som kan orsaka skador på miljön.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska 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 ska vi sträva efter att bedriva en säkrare och effektivare sjöfart inom miljömässigt känsliga områden.
- All personal ska ges lämplig utbildning och information och uppmuntras att delta aktivt i miljöarbetet.

FARTYGETS LIVSCYKEL

Sett ur ett livscykelperspektiv påverkar ett fartyg miljön från att det byggs till att det skrotas. Störst är miljöpåverkan i samband med den löpande driften. Genom ett väl genomfört utvecklingsarbete, ett omsorgsfullt löpande underhåll och kontinuerliga förbättringar kan dock denna påverkan begränsas och kontinuerligt förbättras.

1 DESIGN & KONCEPT

Störst möjlighet att begränsa ett fartygs miljöpåverkan finns vid utformningen av själva fartygs-konceptet. Storlek, dimensioner och skrovets utformning är viktiga faktorer som i sin tur påverkar bränsleförbrukning och transporteffektivitet under fartygets hela livslängd. Vid utformningen av konceptet är det även möjligt att välja lösningar som möjliggör en så miljöoptimerad återvinning och/eller skrotning som möjligt.

2 BYGGNATION

Även själva byggnationen av fartyget medför miljöpåverkan, huvudsakligen genom:

- Utsläpp i vatten till följd av slipning, antiväxt-behandling och olika typer av skrovbeläggningar.
- Utsläpp till luft, bl a damm, partiklar, gaser och aerosoler.
- Olika typer av avfall: metall, olja, förorenat avfall, färg, kablar, etc.

Hårdare regler, nya arbetsmetoder och högre krav från beställare har dock medfört att påverkan generellt minskat under senare år. För att minska miljöpåverkan ytterligare behöver alla inblandade parter förbättra sin kunskap om den miljöpåverkan som uppstår i samband med byggnationen.

3 LÖPANDE DRIFT

Under den löpande driften utgörs sjöfartens och vår påverkan huvudsakligen av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till bränsleförbrukningen. Till de främsta utmaningarna hör att minska mängden utsläpp av svavel- och kväveoxider, växthusgaser och andra skadliga partiklar som uppstår i samband med förbränning av fartygets bränsle.

4 KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGAR

Arbetet med att minimera fartygets miljöpåverkan fortsätter under hela dess livstid. Genom kontinuerliga förbättringar och ett löpande underhåll är det möjligt att bibehålla eller till och med förbättra fartygets miljöprestanda under hela dess livslängd. Utöver minskad miljöpåverkan bidrar ett löpande underhåll även sannolikt till ett högre marknadsvärde på fartyget den dag det säljs.

5 SKROTNING OCH ÅTERVINNING

Skrotning av fartyg har historiskt varit ett stort miljömässigt problemområde. Under senare år har dock åtgärder vidtagits för att minska påverkan på såväl miljö som människa. Till exempel ska idag allt material ombord klassificeras och hela skrotningsprocessen struktureras och certifieras – något vi gjort på våra nybyggen sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005. *Stena Paris* var då det första nybyggda fartyget i världen att certifieras med Det Norske Veritas "Green Passport". Green Passport innebär att man identifierar och dokumenterar allt fartygt material som finns i fartyget och i fartygsdelarna.

MILJÖMÄSSIGT ANSVAR

Vår största insats för miljön är vår moderna flotta, som i slutet av 2012 bestod av 13 fartyg med en genomsnittlig ålder på cirka fem år. Våra P-MAX-fartyg, vilka troligtvis hör till världens säkraste tankfartyg, utgör 10 av de 13 fartygen. I P-MAX-fartygen förenas transportekonomi och flexibilitet med mycket god säkerhet. Tack vare skrovet utformning kan fartygen transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djup, med i princip samma bränsleförbrukning. Detta innebär inte bara kostnadsbesparingar, utan även utsläppsbesparingar.

Vår miljöpåverkan

Vår största faktiska och potentiella påverkan på miljön vid löpande drift kan delas in i två övergripande kategorier: oljeutsläpp till följd av kollision eller grundstötning samt utsläpp av svavel- och kväveoxider i samband med förbrukning av fartygsbränsle. I båda fallen bedriver vi ett omfattande arbete för att eliminera respektive reducera miljöpåverkan från våra fartyg.

Miljöpåverkan på grund av olyckor

Den största risken som oftast förknippas med tanksjöfart är risken för oljespill i samband med grundstötning, kollision eller annan olycka. I takt med att den globala tankflottan under senare år blivit allt modernare och säkrare har dock antalet oljeutsläpp minskat kraftigt och är idag mycket sällsynt. Bakom utvecklingen ligger, förutom rederibranschens eget förbättringsarbete, allt hårdare krav från lagstiftare, kunder och andra intresseorganisationer. Bland annat råder från och med 2010 krav på att alla fartyg som transporterar olja måste ha dubbla skrov. Även reglerna för tankarnas placering och storlek har skärpts för att minska utsläpp om en olycka ändå skulle inträffa.

Vårt arbete inom säkerhet

Vi är sedan många år profilerade som ett kvalitetsrederi med höga krav på säkerhet. Att olyckor inträffar kan ändå aldrig helt uteslutas. Omfattande resurser läggs därför på att kontinuerligt utveckla och optimera fartyg, rutiner och besättningar. 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 själva fartygen och dess utrustning såväl som genom ett omfattande och kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment.

Strikta rapporteringsrutiner gör att vi har total kontroll över alla incidenter – i hamn eller till sjöss. Inget av våra fartyg var under 2012 inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet. I slutet av december inträffade en incident med fartyget *Stena Primorsk* i New York-området som ledde till en grundkänning med vissa skador på yttre skrovet som följd. Vid denna typ av händelser aktiverar vi vår "Emergency Response Plan", en detaljerad handlingsplan avsedd för händelser som denna. Planen fungerade klanderfritt och alla procedurer och föreskrifter följdes.

Miljöpåverkan till följd av löpande drift

Vad gäller den löpande driften utgörs sjöfartens och vår påverkan huvudsakligen av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till bränsleförbrukningen. Till de främsta utmaningarna hör att minska mängden utsläpp av svavel- och kväveoxider, växthusgaser och andra skadliga partiklar som uppstår i samband med förbränning av bunkerolja.

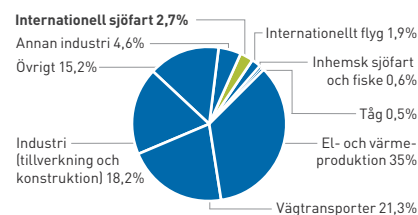
Inom den internationella tanksjöfarten pågår ett förbättringsarbete som omfattar såväl teknisk utveckling som forskning kring nya typer av mer miljöanpassade

DET BÄSTA ALTERNATIVET

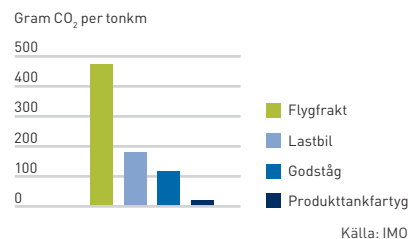
I förhållande till transporterad volym och distans är sjöfarten det i särklass mest energieffektiva transportsättet. Jämfört med tåg, lastbil och flyg är tanksjöfarten dessutom det transportslag som genererar minst koldioxid- och kväveoxidutsläpp mätt i förhållande till lastvolymen. Trots att över 90 procent av världens alla frakter sker till havs, står sjöfarten för endast cirka 2,7 procent av de totala koldioxidutsläppen.

Även samhällsekonomiskt har sjöfarten stora fördelar i förhållande till andra transportslag då de externa kostnaderna i form av till exempel buller, ingrepp i naturmiljön och olyckor är mycket begränsade. Detta förtar dock inte behovet av ett ständigt och kontinuerligt förbättringsarbete.

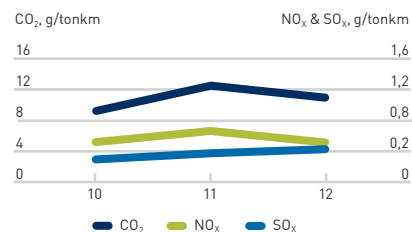
Andel av världens koldioxidutsläpp



Koldioxidutsläpp per transportslag



Utsläpp från Concordia Maritimes flotta





**Maskinchef Denis Tomac,
Stena Penguin:**

"JAG KAN MASKINERNA UTAN OCH INNAN"

Varför valde du livet till sjöss?

–Ända sedan jag var liten har jag velat resa och upptäcka andra länder och kulturer. Och jag gillar verkligen de tekniska och mekaniska uppgifterna, så i det här jobbet får jag det bästa av två världar.

Hur kom det sig att du blev maskinchef på Stena Penguin?

–Jag har jobbat på nästan samtliga P-MAX-fartyg och har följt *Stena Penguin* ända sedan början då jag jobbade på själva byggplatsen. Det har gett mig unik inblick i P-MAX-fartygens maskiner; jag kan dem utan och innan. Under byggnationen tog vi tusentals bilder. Så om vi får problem med maskinutrustningen kan vi titta på bilderna för att försöka utröna var problemet finns – något som annars kan vara ganska svårt.

Vilka viktiga egenskaper måste en maskinchef ha?

–Sinne för organisation och förmågan att alltid sätta säkerheten först, för att skydda både människor och egendom, samtidigt som man ser till att den dagliga driften fungerar smidigt.

bränslen. Det effektivaste sättet att värna om miljön skulle vara att använda en bunkerolja med lägre svavelhalt. Denna är dock avsevärt dyrare och för att skapa konkurrensneutralitet krävs överenskommelser på global nivå. De volymer som tillverkas idag är dessutom så små att de inte täcker världsfloTTans behov.

Så minimerar vi vår miljöpåverkan

Vi sätter både kort- och långsiktiga mål för reducering av utsläpp från våra fartyg och vi arbetar kontinuerligt med att förbättra uppföljningen. För att sänka utsläppen bedrivs flera olika projekt. På fyra av fartygen i flottan har så kallade VTA-turbiner (Variable Turbine Area) installerats. Fördelarna ligger främst i att man genom att vinkla bladen i turbinen kan anpassa turbinens verkningsgrad efter motorns belastning, vilket sänker bränsleförbrukningen. Likaså utreds möjligheten att använda så kallade svavelskrubbers och SCR-teknik (selektiv katalysatorreduktion) för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider.

Förbrukningen kan även påverkas genom att söka en optimal ruttplanering, där bland annat faktorer som väder och vind vägs in. Andra försök går ut på att i samråd med våra kunder sänka fartygens hastighet när det kan ske utan olägenhet. Förbrukningen av bunkerolja står i direkt relation till hastigheten, så lägre hastighet innebär minskade utsläpp.

Av säkerhetsskäl är våra P-MAX-fartyg utrustade med dubbla motorer och styrsystem. Dubblingen ökar säkerheten avsevärt men medför också en något högre bränsleförbrukning jämfört med om bara det ena systemet används. Här ställs olika egenskaper mot varandra och vi försöker balansera för- och nackdelar utifrån vad som är bäst i den givna situationen. Vår grundprincip är dock att säkerhet i alla lägen går först.

Organismer i ballastvatten

Kustnära utsläpp av ballastvatten utgör en annan typ av miljöfara. Ärligen fraktas stora mängder ballastvatten över världens

hav. Organismer som forslas från ett ekosystem till ett annat kan medföra stor skada i lokalmiljön. I vissa hamnar ställs idag särskilda krav på hanteringen av ballastvatten, men ett gemensamt internationellt regelverk saknas ännu. Teknik för att oskadliggöra organismer i ballastvattnet är under utveckling, men mycket återstår för att kunna möta kapacitetskravet hos fartyg med stora mängder ballastvatten. En lösning vi tillämpar, tills tekniken fungerar, är därför att byta ballastvatten långt ute till havs istället för nära kusterna. Organismer från kusterna klarar sig nämligen i regel inte ute till havs, och vice versa.

Energieffektivisering

Vår samarbetspartner NMM bedriver ett omfattande arbete vad gäller energieffektivisering och hushållning av resurser. 2011 blev NMM det första ship management-bolaget i världen att certifieras enligt energiledningssystemet ISO 50001:2011. Certifieringen garanterar systematisk övervakning och kontroll av energianvändningen och hjälper till att optimera effektiviteten. Detta minskar såväl bränsleförbrukning och kostnader som företagets miljöpåverkan.

NMM är även miljöcertifierat enligt ISO 14001, vilken syftar till att kontinuerligt minska verksamhetens totala miljöbelastning och ger god kontroll över miljöarbetets utveckling vad gäller både resultat och kostnader. Utöver detta följer varje fartyg i flottan en energieffektiviseringsplan för effektivare hushållning av våra och världens resurser.

Motstridiga intressen

Arbetet att minska påverkan på miljön kompliceras av att olika miljöförbättrande åtgärder ibland står emot varandra. Genom att sänka verkningsgraden på fartygens motorer skulle till exempel utsläppen av kväveoxider minska. Åtgärden skulle dock samtidigt medföra högre utsläpp av koldioxid. För att nå bästa möjliga effekt krävs därför en sammanvägning av många olika faktorer.



EN EFFEKTIV KOMMERSIELL OPERATION

En av de viktigaste parametrarna i en effektiv kommersiell operation, av såväl intäktskäl som av miljöskäl, är att segla med full last så många dagar om året som möjligt. Att minimera antalet dagar i ballast innebär mindre utsläpp per transporterat ton olja. Med våra P-MAX-fartyg kan vi dessutom transportera upp till 30 procent mer last till i princip samma eller obetydligt högre bränsleförbrukning jämfört med motsvarande standardtonnage.



Överstyrman
Zahir Rohinton Jambusarwalla,
Stena Supreme

"TRÄNINGEN TAR ÖVER"

Vad är det bästa med att arbeta inom sjöfart?

–Man får en väldigt stark känsla av att ha uppnått något efter varje jobb. Det kräver en särskild mentalitet och innebär ett stort ansvar, och det är något jag verkligen uppskattar.

Hur märker ni av det rådande läget i branschen?

–Vi ser effekterna av de senaste åren, som har varit tuffa för branschen. Men vi märker också att vi arbetar åt ett starkt och stabilt företag. Vi ser fartyg från andra rederier som ligger för ankar och väntar på last när vi seglar förbi. Möjligheten att gå ut med andra fartyg i flottan ger också flexibilitet och trygghet. Personligen skulle jag inte segla med Concordia Maritime om de inte var de allra bästa att jobba för.

Hur viktig är utbildningen?

–Grunden i vår omfattande utbildning är att vi ska klara alla utmaningar vi måste sätta tändarna i. När man har fått tillräcklig utbildning reagerar man instinktivt och träningen tar över. I vissa situationer är stressen enorm och då är det skönt att veta att man har sin utbildning att falla tillbaka på.

SOCIALT ANSVAR

Organisatoriskt består Concordia Maritime av en land- och en sjöorganisation. Landorganisationen bestod under 2012 av totalt sex personer, varav tre var anställda i moderbolaget. Sjöorganisationen är betydligt större. Antalet ombordanställda uppgick i slutet av 2012 till 421. Samtliga ombordanställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation).

Hård konkurrens om erfarna befäl

Sjöfarten står inför stora pensionsavgångar samtidigt som tillgången på erfarna sjömän är begränsad i hela världen. Konkurrensen om kompetenta och välutbildade sjömän kommer även fortsättningsvis vara hård. Unga människor ställer nya krav på arbetsvillkor och miljö och det är något vi som arbetsgivare måste anpassa oss efter.

Vi och vår samarbetspartner inom bemanning, Northern Marine Management, vill vara en attraktiv arbetsgivare som utöver konkurrenskraftiga villkor även erbjuder en utvecklande och säker arbetsplats för de sjömän som arbetar ombord på våra fartyg. Respekt för individen,

möjlighet till kompetensutveckling, sociala förmåner som även omfattar familjen och en stark säkerhetskultur är viktiga bitar i detta arbete.

Ständiga förbättringar

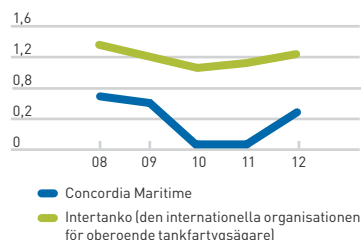
Att arbeta till sjöss ställer höga krav på befäl och manskap. För att trygga säkerheten ombord finns, utöver ett omfattande internationellt regelverk, högt ställda interna krav och rutiner. För att våra krav på kvalitet, miljö och säkerhet ska uppfyllas, bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget.

Nolltolerans för säker arbetsmiljö

Jämfört med många andra näringsgrenar har sjöfarten förhållandevis få arbetsskador. Mätt i LTIF (antal förlorade arbetsdagar på grund av arbetsskador per miljoner arbetade timmar) har sjöfarten ungefär hälften så många arbetsskador som svensk tillverkningsindustri. Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra arbetsmiljön och proaktivt minska riskerna för arbetsskador.

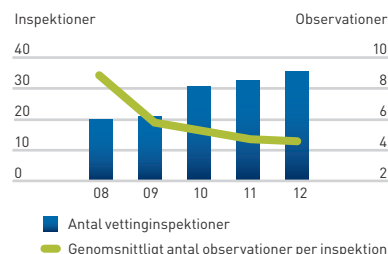


LTIF* jämfört med branschen



*Lost Time Injury Frequency

Vettinginspektioner av vår flotta





10 MINUTER FÖR ÖKAD SÄKERHET

Kontinuerlig riskidentifiering utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra säkerheten ombord. På våra fartyg ägnar varje besättningsman minst tio minuter varje dag åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety, BBS) och identifierade risker elimineras allt eftersom. Observationerna sammanställs i rapporter som sprids till samtliga fartyg i flottan. Därutöver hålls varje månad dedikerade säkerhetsmöten ombord.

421

**OMBORD-
ANSTÄLLDA**

2 259 029

ARBETSTIMMAR

1

LOST TIME INJURY

Lost Time Injury (LTI): Arbetsskada som medför att medarbetaren inte kan arbeta följande arbetsdag.



ENGAGEMANG FÖR UNGAS DRÖMMAR

För Concordia Maritime är en del av att ta ett socialt ansvar att försöka bidra till det lokala samhällets utveckling. Ett exempel är vårt stöd till El Sistema Göteborg, ett samarbete mellan Göteborgs stad och Göteborgs Symfoniker. Samarbetet går ut på att ge barn och ungdomar verktyg att uppnå sin fulla potential och förmedla budskapet att det är möjligt att uppnå sina drömmar. Detta sker genom musikundervisning enligt den venezuelanska El Sistema-modellen, som har en tydlig inriktning på integration och social utveckling.

Olycksfall och andra säkerhetsrelaterade faktorer rapporteras och analyseras och kontinuerlig riskidentifiering och rapportering sker på daglig basis på samtliga våra fartyg. Här gäller nolltolerans för att skapa en så säker arbetsmiljö som möjligt. Därför är rapporteringen oerhört detaljerad och inget tillbud är för litet eller obetydligt för att rapporteras in.

Som ett resultat av vårt systematiska säkerhetsarbete har vi under de senaste åren legat betydligt under genomsnittet i branschen vad gäller LTIF (se föregående sida). Under 2010–2011 var LTIF för hela vår flotta 0.

2012 inträffade totalt en olycka med förlorad arbetsdag som följd. Olycksfallet inträffade på *Stena President* vid rengöring i fartygets ballasttank. När en besättningsman skulle förflytta sig mellan två sektioner halkade han och slog skenbenet i sektionsavdelaren. Han fördes i land för läkarundersökning och omplåstring.

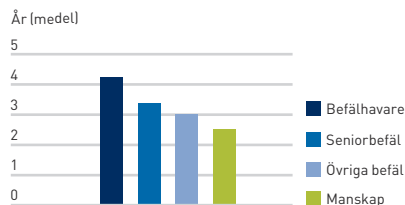
Totalt antal arbetstimmar på våra fartyg var under året 2 259 029, vilket ger ett LTIF-värde på 0,44.

Regler för fartygsskydd

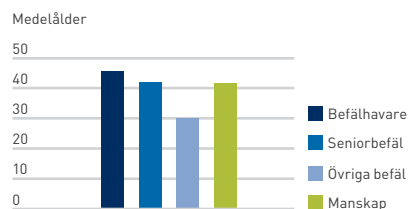
Under senare år har fartygskapningar blivit ett allt större hot mot den internationella sjöfarten. Även om hotbilden för närvarande reducerats i vissa områden fortsätter vi att arbeta med att minska risken för att något av våra fartyg ska kapas eller utsättas för annan typ av hot.

Arbetet regleras av rekommendationer (Best Management Practise) från internationella sjöfartsorganisationer, där bland andra Intertanko ingår, samt av IMOs ISPS-kod (International Ship and Port Facilities Security Code). Koden ställer krav på fartygens utrustning samt att det på varje fartyg ska finnas säkerhetsrutiner och en ansvarig utbildad person. Alla våra fartyg uppfyller ISPS-kodens krav.

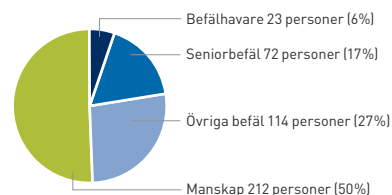
Tjänstgöringstid



Åldersstruktur



Ombordanställda per kategori



Diagrammen ovan avser Concordia Maritimes helägda fartyg.

EN DYNAMISK OCH FÖRÄNDERLIG MARKNAD

Samtidigt som sjöfarten genomgår den svagaste konjunkturen på många år skiljer sig utsikterna åt för olika marknadssegment i branschen. Den enskilt mest avgörande faktorn för tankmarknadens utveckling framöver är hur balansen mellan utbud av fartyg och efterfrågan på tanktransporter kommer att utvecklas. Inom produkttanksegmentet väntas balansen förbättras, medan den inom stortanksegmentet väntas vara fortsatt mer i obalans. Vi anser att det finns anledning att se optimistiskt på produkttankmarknadens utveckling framåt och i detta avsnitt redogör vi för de drivkrafter som gör produkttank till en dynamisk och föränderlig marknad.



PRODUKTTANKMARKNADENS DYNAMIK OCH DRIVKRAFTER

Utöver balansen mellan utbud och efterfrågan finns ett antal faktorer av mer strukturella slag som gör produkttankmarknaden till en dynamisk och föränderlig marknad. Framgent kommer dessa att gynna aktörer som tillhandahåller effektiva och inte minst flexibla tanktransporter. Det står också klart att de utmaningar marknaden står inför endast är ett utbudsproblem – inte ett efterfrågeproblem.

TILLVÄXTEN I FLOTTANS STORLEK



Den starka tillväxten i flottan under 2000-talet är den främsta anledningen till den svaga marknad som råder. I många segment ser det fortsatt mörkt ut men produkttank är något av ett undantag, med färre leveranser och en orderbok på låga nivåer. Läs mer på sidan 32.

EN VÄXANDE VÄRLD OCH MEDELKLASS



Världens befolkning växer och med det efterfrågan på energi, varav en stor del utgörs av olja. Trots en orolig världsekonomi växer världen även ekonomiskt på många håll. Detta drivs till stor del av en allt större medelklass och driver även efterfrågan på oljeprodukter. Läs mer på sidan 34.

FÖRÄNDRINGAR I RAFFINADERIKAPACITET



Raffinaderikapaciteten i världen genomgår en förändring där kapacitet minskar eller stagnerar väst om Suez och ökar öster om Suez. Samtidigt kvarstår efterfrågan i väst och på många håll i världen byggs inte kapaciteten ut tillräckligt för att tillfredsställa det inhemska behovet. Detta skapar möjligheter på produkttankmarknaden. Läs mer på sidan 37.

ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ ALTERNATIVA LASTER



Vegetabiliska oljor och skifferolja är två exempel på alternativa laster som efterfrågas i allt större utsträckning. Med flexibla fartyg som enkelt kan skifta mellan olika laster finns möjligheter till fler intjäningsdagar. Läs mer på sidan 37.



Vi tackar vår gästskribent
dr Stopford för hans bidrag
till vår årsredovisning.

"ETT BÄTTRE RESÅRBAND"

Dr Martin Stopford, ordförande för ansedda Clarkson Research Services, resonerar kring hur rederier kan anpassa sin verksamhet efter en föränderlig omvärld.

Sjöfartsindustrin är hårt pressad. Recessionen är inne på sitt fjärde år, och samtidigt har det kommit en uppsjö av nya utsläppsregler att hantera. Men den utmaning som verkligen påverkar alla rederiföretag på djupet är de eskalerande bränslekostnaderna. Utvecklingen är fullkomligt omstörtande. 2005 var dagshyran för ett fartyg (baserat på ettårig tidsbefraktning) tre gånger den dagliga bränslekostnaden. I dag är förhållandet det omvända – bränslekostnaderna är 30–50 procent högre än kostnaden för själva fartyget.

I takt med att verkligheten har förändrats har vi anpassat våra förväntningar. År 2005 uppgav Internationella energimyndigheten i sin studie av olje- och gasteknik¹⁾ att "i dagsläget baserar de flesta företag sina investeringsbeslut på beräkningar om ett långsiktigt pris på USD 20–25 per fat." Nu är IEA:s prognos i stället USD 100–140 per fat.

En gnagande oro

De flesta investerare i sjöfartssektorn är eniga om att oljan kommer att fortsätta bli dyrare, men de känner en gnagande oro. Många minns 1980-talet, när de beställde "ekofartyg" med nya motorer, spillvärmegeneratorer, kardan-drift och andra bränslesparande finesser. Men 1985 kollapsade oljepriset och de så kallade ekofartygen framstod som en ekonomisk belastning. Situationen i dag påminner om den tiden i så många avseenden att det känns avskräckande att gå samma väg nu. Det måste finnas något bättre sätt.

Min uppfattning är att vi är för trångsynta när vi funderar över möjliga energibesparingar. De senaste 200 åren har själva grundidén med

sjöfart varit att omvandla fossila bränslen till säkra och effektiva transporter. Bränslepriset, redarnas strategier, de geopolitiska hegemonierna och tekniken har alla bidragit till att forma vår verksamhet, men det centrala målet har varit konstant: bättre energiomvandling. För att uppnå det målet konstrueras fartyg som ska fungera effektivt under normala förhållanden – "normal" sjögång, en "normal" marknad, "normala" oljepriser. Hastighet och bränsleförbrukning optimeras för normalsituationen och i praktiken är konstruktionsnormen i stort sett alltid fartygets maximala drifhastighet.

Det "normala" är inte normen

Men inom sjöfarten är det "normala" inte norm. Handelsfartyg navigerar från högkonjunktur till lågkonjunktur och tillbaka igen, samtidigt som energipriserna hela tiden fluktuerar. Vi måste överge det "normala" till förmån för konstruktioner som klarar extremerna. Fartyget måste konstrueras utifrån ett helhetstänk och ses som ett resårband som kan tänjas ut och dras ihop i takt med de ständiga förändringarna i frakthyra, bränslekostnader och intäkter. Under en lågkonjunktur måste ekofartyget ha en förstklassig bränsleeffektivitet, men när intäkterna tangerar USD 150 000 per dag måste resårbandet kunna tänjas ut maximalt så att hastigheten kan maxas oavsett kostnad. Man får inte heller glömma säkerhetsaspekten – fartyg med för svaga motorer är lika farliga som fartyg med för starka motorer är dyra.

Det kan låta krångligt, men målet är kristallklart: bygg inte en tvångströja – bygg ett bättre resårband. Du kommer att bli överraskad av vilken skillnad det gör.

1) "Resources To Reserves – oil and gas technologies for the energy markets of the future", OECD/IEA 2005, s. 17.



MARKNADENS UTVECKLING 2012

2012 var ännu ett svagt år för tanksjöfarten. Året inleddes starkt men fraktraterna sjönk sedan successivt för att i juli notera den lägsta nivån på flera år. Många, inklusive vi, trodde på höstmarknaden men med undantag av vissa tillfälliga uppgångar i fraktrater införlivades aldrig den förhoppningen. Först i slutet av året fick marknaden en rejäl skjuts framåt, då bland annat ett arbitrage mellan Europa och USA uppstod, och året avslutades på ungefär samma nivåer som det inleddes.

Detta innebär att de genomsnittliga raterna för ett produkttankfartyg av MR-typ på den öppna marknaden under 2012 var cirka USD 7 200 per dag, 10 procent lägre än 2011. På tidsbefraktningsmarknaden var fraktraterna i stort de samma som 2011; i genomsnitt USD 14 400 per dag.

Fortsatt stort utbud

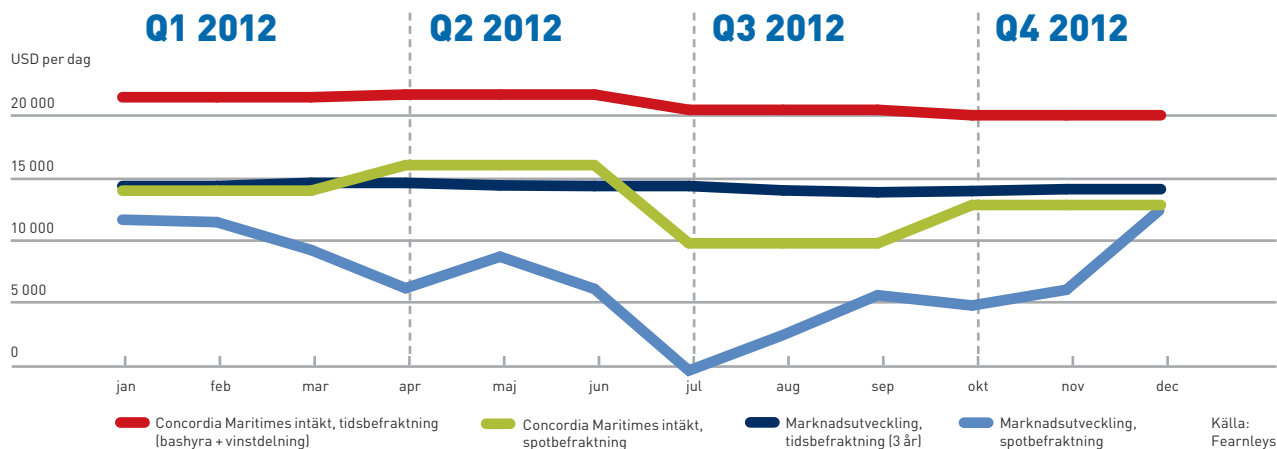
Den främsta anledningen till den svaga marknaden var den fortsatta obalansen mellan utbud och efterfrågan. Under året ökade utbudet av fartyg med cirka 3 procent medan efterfrågan på produkttransporter ökade med cirka 2 procent. Det är dock en avsevärd förbättring jämfört med senare år och även jämfört med andra segment under 2012.

Utöver gapet mellan utbud och efterfrågan var den oroliga världsekonomin, bland annat med problemen i Eurozonen, en starkt bidragande orsak till den svaga utvecklingen under året.

Flottans intjäning

Intjäningen för våra fartyg som under året sysselsattes på den öppna marknaden reflekterade naturligtvis marknadsläget och var i genomsnitt strax över USD 13 500 per dag. För våra fartyg som under året sysselsattes på fasta kontrakt var den genomsnittliga intjäningen cirka USD 20 000 per dag.

Även i suezmaxsegmentet var marknaden svag. *Stena Supreme*, som sedan leveransen i början på juli sysselsattes på den öppna marknaden genom Stena Sonangol Suezmax Pool, hade dock under det andra halvåret en förhållandevis god intjäning på i genomsnitt USD 15 500 per dag. Detta kan jämföras med genomsnittliga rater i segmentet på knappt USD 11 000 per dag under samma period.



I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden runt USD 11 000 per dag. På tidsbefraktningsmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 14 750 per dag.

En nedgång på spotmarknaden innebär snittrater runt USD 7 100 per dag. På tidsbefraktningsmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 14 600 per dag.

Raterna på spotmarknaden sjönk kraftigt i början av kvartalet och var i genomsnitt cirka USD 2 700 per dag. På tidsbefraktningsmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 14 000 per dag.

På spotmarknaden steg raterna rejält i slutet av året och var i genomsnitt cirka USD 8 000 per dag. På tidsbefraktningsmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt för USD 14 250 per dag.

Grafen visar medelvärde på strikt rundresebasis per månad.



TILLVÄXTEN I FLOTTANS STORLEK

Den enskilt mest avgörande faktorn för tankmarknadens utveckling framöver är hur balansen mellan utbud av fartyg och efterfrågan på tanktransporter kommer att utvecklas. Inom produkttanksegmentet väntas balansen förbättras, medan den inom stortanksegmentet väntas vara fortsatt i obalans.

Utbudet, det vill säga antalet tillgängliga fartyg, styrs av en rad faktorer, som leveranser, skrotning och uppläggningar av fartyg, användande av fartyg som flytande lager och sysselsättning av fartyg i "fel" segment.

Tillväxten inom de flesta av tanksjöfartens segment har under 2000-talet varit kraftig. Under de senaste tio åren har produkttankflottan vuxit med cirka 150 procent. Till följd av de omfattande beställningar som gjordes i samband med den mycket starka tankmarknaden 2004–2008 har tillväxten under senare år varit extra stor.

Orderbok på låga nivåer

Denna utveckling har dock planat ut och 2012 växte produkttankflottan med cirka 3 procent, vilket är förhållandevis lågt.

Trots en fortsatt större tillväxt i utbud än i efterfrågan, som var cirka 2 procent, är det en rejäl förbättring jämfört med senare år och ett stort steg i rätt riktning. Den främsta orsaken till detta var att det under året levererades 100 fartyg, vilket är det minsta antalet på många år. Trenden med minskande antal leveranser de senaste tre åren bekräftades därmed.

Ser vi framåt finns det därför anledning att vara optimistisk kring flottans utveckling. Visserligen beställdes 89 nya fartyg under 2012, vilket är en rejäl ökning jämfört med året innan. Men trots detta ligger produkttankflottans orderbok på låga nivåer. Vid utgången av 2012 bestod orderboken av 219 fartyg eller cirka 12 procent av flottans storlek. Undantaget 2011 har inte orderboken varit så liten sedan i början av 2000-talet.

Värt att påpeka är också den osäkerhet som för närvarande råder kring när leveranserna av fartygen i orderboken faktiskt kommer att äga rum. En del av beställningarna är gjorda i ett helt annat marknadsläge och vanligtvis finns inga avbeställningsklausuler i kontrakten med varven. Som konsekvens av den kraftiga marknadsnedgången senare

år finns skäl att tro att en del av leveranserna kommer att skjutas framåt i tiden.

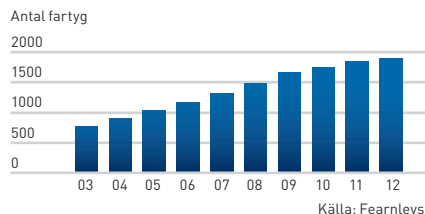
Den så kallade slippage-faktorn, differensen mellan beräknade och faktiska leveranser av fartyg varje år, har under de senaste åren varit hög. 2012 var det cirka 50 procent av de beräknade leveranserna i MR-segmentet och cirka 25 procent i LR1-segmentet som inte realiserades.

Botten av cykeln?

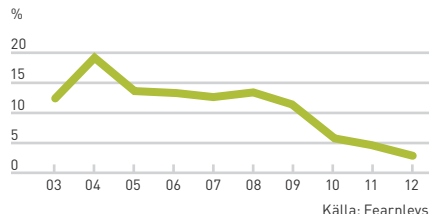
Detta sammantaget indikerar att tillväxten i flottan framöver kommer att ligga på mer modesta nivåer – i nivå med eller under tillväxten i efterfrågan. Det kan också innebära att marknaden, sett till balansen mellan utbud och efterfrågan, mycket väl kan vara nära eller till och med förbi botten på konjunkturcykeln. Samtidigt är det viktigt att vara ödmjuk inför det marknadsklimat som råder och de många faktorer som spelar in och påverkar utvecklingen framåt.



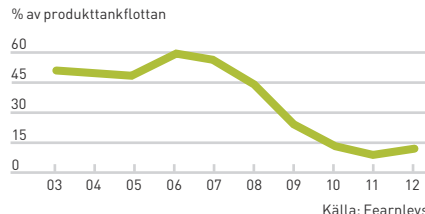
Produkttankflottans utveckling



Tillväxt i flottans storlek



Orderbok



Clarksons
nybyggnads-
prisindex

Q2 2003
110

Q3 2005
165

Q3 2008
190

Q4 2012
125

LÄGSTA NYBYGGNADSPRISERNA PÅ 10 ÅR

Vid utgången av 2012 var priset för ett produkttankfartyg cirka MUSD 32. Nybyggnadspriserna på fartyg var under året de lägsta på nästan tio år och det finns inget som talar för att priserna de kommande tio åren kommer att nå upp till de höga nivåer vi hade 2005–2009.

Avskrivningar och finansiella kostnader kan variera stort med ett rederis kapitalstruktur och belåningsgrad. Timingen vid köp av fartyg är avgörande – priset påverkar

fartygets kapitalkostnad och därmed rederiets lönsamhet under lång tid. Att det idag är möjligt att köpa moderna, effektiva fartyg till samma prisnivåer som för tio år sedan innebär möjligheter till goda affärer för rederier med en stark balansräkning.

Detta är något vi utnyttjade under året när vi lade beställning på våra två nya fartyg. Vi gjorde beställningen när nybyggnadsprisindex var cirka 125, vilket är 30 procent under toppnivån 2008.

Dagens nybyggnadspriser är också en av anledningarna till att vi under året gjorde en nedskrivning av flottans bokföringsvärde med cirka MSEK 411. Vi bedömer att nuvarande prisnivåer reflekterar en långsiktig strukturell förändring av prisbilden inom varvsindustrin. Läs mer i not 8.



EN VÄXANDE VÄRLD OCH MEDELKLASS

Världen växer både demografiskt och ekonomiskt och med det växer efterfrågan på energi, varav en stor del ska tillfredsställas med olja och oljeprodukter. Den största ökningen i såväl befolknings- som i BNP-tillväxt sker i världens tillväxtekonomier, särskilt i Asien och Afrika. Samtidigt som en ökande befolkning innebär nationella och internationella utmaningar får allt fler människor det allt bättre på dessa kontinenter, något som bekräftas av FNs Human Development Index. Den globala medelklassen blir allt större och är en avgörande faktor för världsekonomins framtida tillväxt.

Ökat energibehov till följd av växande befolkningar

Enligt bedömningar från bland annat FN kommer befolkningen på jorden öka med över 30 procent fram till 2050, från dagens 7 miljarder invånare till cirka 9,3 miljarder. I takt med detta kommer efterfrågan på energi att öka. 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. Idag transporteras ungefär hälften av all olja till sjöss, varför en ökning av olje-

konsumtionen väntas bidra till en ökad efterfrågan på tanktransporter.

Efterfrågan på sjöbaserade transporter av olja samvarierar i hög grad med efterfrågan på olja och oljeprodukter. Enligt OPEC kommer efterfrågan på raffinerade oljeprodukter öka med över 22 procent mellan 2011 och 2035.

Stark och stadig tillväxt

Efterfrågan på olja styrs även till stor del av världsekonomins utveckling. De kommande fem åren bedömer IMF att världsekonomin kommer att växa med mellan 3,6 och 4,6 procent per år. Tillväxten i Europa och USA förväntas vara fortsatt svag och istället är det tillväxtekonomierna i framför allt Asien som driver utvecklingen. Under 2012 växte Kinas ekonomi med 7,8 procent och under de kommande fem åren beräknas den växa stadigt med cirka 8,5 procent per år och Asien överlag med över 7 procent per år. Utöver Kina är det framför allt Indien som bidrar till den starka utvecklingen.

Även i Afrika växer ekonomin starkt och håller i stort sett samma tempo som de asiatiska ekonomierna. Nio av de tjugo snabbast växande länderna i världen under 2012 var afrikanska.

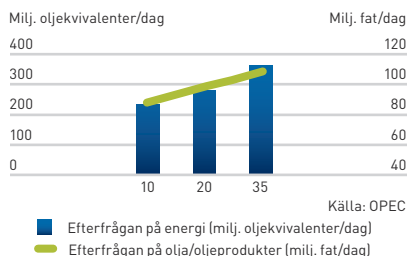
Växande medelklass driver efterfrågan

Den här utvecklingen drivs framför allt av en global medelklass som blir större för varje år. Enligt OECD kommer den globala medelklassen gå från cirka 2 miljarder människor 2012 till knappt 5 miljarder 2030. Den största delen av denna ökning kommer att ske i Asien och den asiatiska medelklassen kommer i framtiden vara dominerande sett både till storlek och konsumtion. Under samma tidsperiod kommer Afrikas medelklass att växa med över 200 procent enligt OECD.

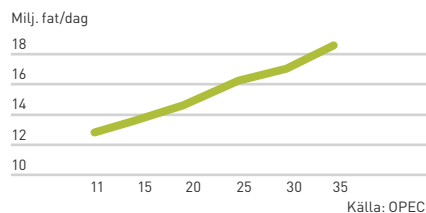
Det finns dock olika sätt att räkna medelklass och det finns anledning att vara försiktig med dessa siffror. Men oavsett definition är trenden klar: den globala medelklassen växer och med ett ökat välstånd följer även investeringar i infrastruktur och en ökad konsumtion. Detta driver i sin tur efterfrågan på oljeprodukter på olika sätt, exempelvis genom ökad fordonsförsäljning. Denna efterfrågan kommer att, som tidigare nämnts, delvis behöva tillfredsställas med transporter av oljeprodukter till sjöss.

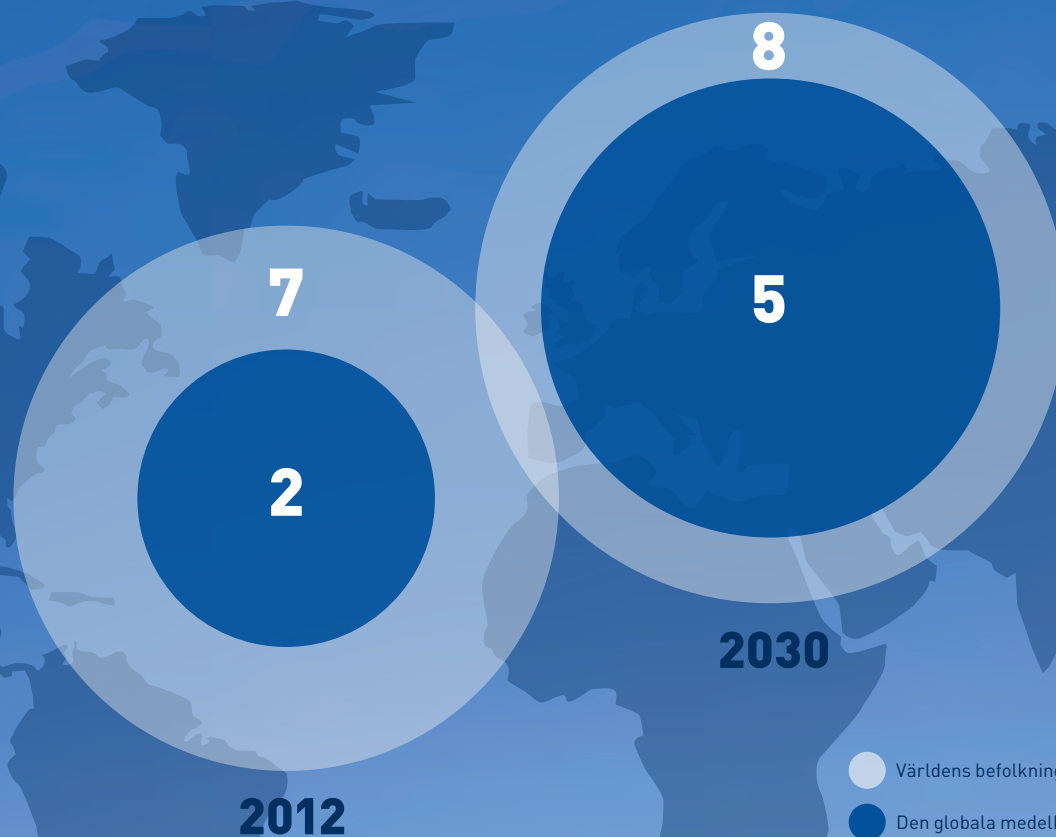


Efterfrågan på energi och oljeprodukter



Global import av oljeprodukter





- Världens befolkning, miljarder
- Den globala medelklassen, miljarder

Enligt OECD utgör den globala medelklassen idag cirka 28 procent av den totala befolkningen. 2030 beräknas den vara mer än dubbelt så stor och utgöra cirka 60 procent av befolkningen.





35%

beräknas handeln med
vegetabiliska oljor öka under
2010–2020 enligt OECD-FAO.



FÖRÄNDRINGAR I RAFFINADERIKAPACITET

Raffinaderikapaciteten i världen genomgår en förändring där kapacitet minskar eller stagnerar väst om Suez och ökar öster om Suez. Den kapacitet som nu byggs upp återfinns till stora delar i Mellanöstern och Asien, inte minst Indien och Kina. Raffinaderierna byggs här i första hand för att möta det ökande inhemska behovet, men i exempelvis Indien byggs även kapacitet med avsikt att exportera. I övriga delar av världen kvarstår eller växer efterfrågan på oljeprodukter samtidigt som den planerade utbyggnaden av raffinaderikapacitet på många håll inte står i paritet med efterfrågan. Detta skapar dynamik på produkt-tankmarknaden och innebär stora möjligheter för aktörer som oss.

Import för att möta efterfrågan

Att bygga ut eller ställa om raffinaderier efter förändringar i inhemska efterfrågan

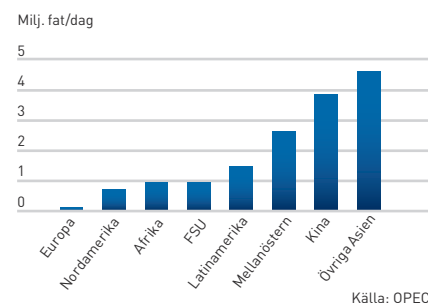
innebär stora investeringar som kräver flera års ledtid. På kort sikt är den enda lösningen import och det har visat sig att det i många fall är mer kostnadseffektivt även i det längre perspektivet. De nya raffinaderierna som byggs i Mellanöstern och Asien är effektivare både vad gäller produktion och produktionskostnad och erbjuder därmed hård konkurrens på en redan pressad marknad. I takt med att raffineringen standardiseras internationellt blir det också allt lättare att transportera oljeprodukter mellan olika marknader och utnyttja arbitragemöjligheter för att fylla regionala behov.

Längre transportdistanser

Detta innebär troligen att allt större volymer kommer att behöva transporteras allt längre distanser för att nå slutkonsumenterna i bland annat Nordamerika och Europa.

Men även för att möta behovet i exempelvis Afrika och Sydamerika, där efterfrågan på oljeprodukter växer snabbare än ökningen i inhemska raffinaderikapacitet.

Utökad raffinaderikapacitet 2011–2035



ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ ALTERNATIVA ENERGISLAG

Till andra strukturella förändringar som påverkar tankmarknaden hör ökad efterfrågan på alternativa laster. Vegetabiliska oljor och skifferolja är två exempel som efterfrågas i allt större utsträckning. Med flexibla fartyg som kan skifta mellan olika laster finns möjligheter till fler intjäningsdagar.

Efterfrågan på vegetabiliska oljor, inte minst palmolja, har ökat kraftigt under de senaste åren och förväntas öka även framåt; OECD-FAO beräknar att den globala handeln med vegetabiliska oljor kommer att öka med 35 procent mellan 2010–2020.

Till de främsta drivkrafterna hör ett ökat användande inom livsmedels-, petrokemi- och kosmetikindustrin. En allt större mängd används också till produktion av olika typer av biobränslen. Råvaran exporteras från bland annat Sydamerika och Asien. Efterfrågan på godkända fartyg har under senare år överstigit utbudet, vilket medfört att raterna legat högre än för transporter av traditionella oljeprodukter.

Ökad produktion av skifferolja

Ett annat energislag som vuxit på senare år är olja ur oljeskiffer. Inte minst i USA

har utvinningen av skifferolja ökat kraftigt, bland annat som konsekvens av den amerikanska målsättningen att minska importbehovet av olja från andra länder. En relativt stor andel av denna olja går dock efter raffinering på export, vilket i takt med ökade volymer kan komma att öka efterfrågan på produkt-tankfartyg ytterligare.

RISK- OCH

KÄNSLIGHETSANALYS

I likhet med alla affärsdrivande företag är vår verksamhet förknippad med vissa risker. Vi har valt att dela in dessa 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

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 vi 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

Vi är i vår verksamhet beroende av att kunna attrahera och behålla medarbetare. Detta gäller till exempel tekniker och medarbetare med ansvar för kunder, samarbetspartners och kvalificerad sjöpersonal. Vår egen land-

organisation är liten, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort. I någon mån motverkas detta dock av det nära samarbetet med ett flertal bolag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetar vi 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. I tider av finansiell oro och instabilitet är det extra viktigt för oss att ha fartyg i beställning fullt finansierade. Ett av våra övergripande mål är att alltid ha en sund ekonomi som möjliggör långsiktiga satsningar.

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt lånekapital. Dessa risker ökar vid finansiell oro på världsmarknaden. Stabila kassaflöden, god disponibel likviditet samt goda

relationer till banker och andra potentiella kreditgivare är faktorer som kan begränsa risken.

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 långsiktiga planeringen av verksamheten.

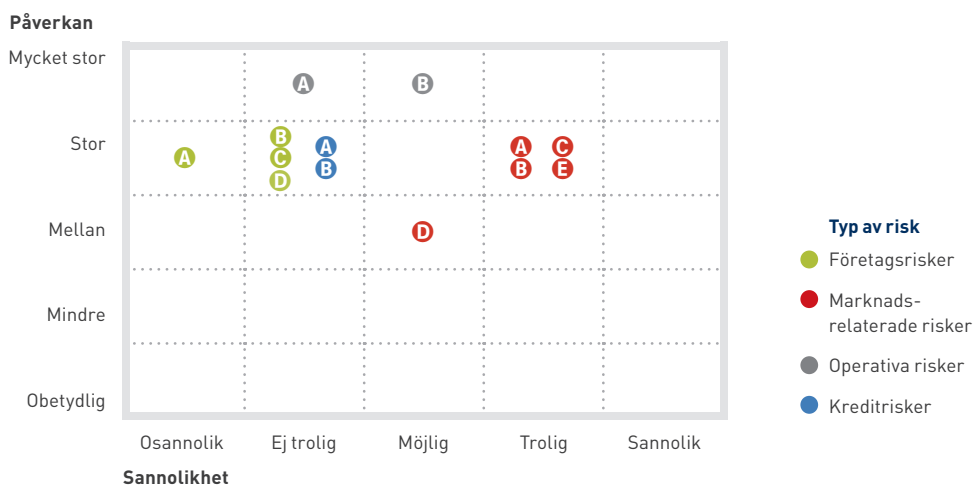
A Konjunktur

Sjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olja och raffinerade oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av konjunktursvängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden.



	Typ av risk	Påverkan (1-5)		Sannolikhet (1-5)		Riskstrategi
		Hela branschen	CM	Hela branschen	CM	
1. Företagsrisker	A Varumärke	3 (3)	4 (4)	1 (1)	1 (1)	Kvalitet i alla led. Långtgående preventivt arbete. Ledande inom säkerhet.
	B Medarbetare	3 (3)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2 (2)	Stabila kassaflöden och goda bankförbindelser.
	D Finansieringsrisk	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2 (2)	Hög disponibel likviditet, lönsamhet, god soliditet och goda bankförbindelser.
2. Marknadsrelaterade risker	A Konjunktur	4 (4)	4 (4)	5 (5)	4 (3)	Goda relationer med kunder dels på tidsutbefraktningsmarknaden, dels på öppna marknaden.
	B Fraktrater	5 (5)	4 (4)	5 (5)	4 (3)	Verksamhet för närvarande delvis baserad på kontrakt med fasta intäkter.
	C Oljepris	4 (4)	4 (4)	4 (4)	4 (3)	Del av flottan uthyrd, kunden står för bunkerkostnaden. Oljepriset följs nogsamt och säkras via hedgar.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	3 (3)	3 (3)	I framkant vad gäller säkerhets- och miljöarbete.
	E Krig och oroligheter	4 (4)	4 (4)	4 (4)	4 (4)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.
3. Operativa risker	A Fartygsdrift och försäkringsfrågor	5 (5)	5 (5)	3 (3)	2 (2)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Miljö	5 (5)	5 (5)	3 (3)	3 (3)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
4. Kreditrisker	A Motpartrisker – kund	4 (4)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	I huvudsak finansiellt stabila kunder.
	B Motpartrisker – varv och samarbetspartners	4 (4)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.

Föregående års siffra inom parentes.





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 på ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna kan medföra stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar betydligt mer än raterna på periodmarknaden. 40 procent av vår flotta är för närvarande uthyrd på fasta kontrakt för 2013.

C Oljepris

Fraktrater för sjöburna oljetransporter beräknas utifrån det vedertagna systemet Worldscale. Även om mekanismerna som styr detta system ska reflektera de svängningar som sker i oljepriser finns en viss eftersläpning. Ett snabbt stigande eller sjunkande oljepris kan därför ha stor påverkan på intjäningen på den öppna marknaden.

D Politisk risk

Bolaget agerar på en marknad som påverkas av en mängd regelverk som kan förändras 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 mycket säker och modern flotta kan ett ökat fokus på säkerhets- och miljöfrågor för vår del snarast innebära 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. Risken påverkar branschen som helhet och även oss.

3. Operativa risker

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

A Försäkringsfrågor

För risker relaterade till själva driften av fartygen har vi tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust till belopp som motsvarar fartygens värde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt på grund av skada eller haveri. Utöver försäkringarna ovan finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

B Miljö

En olycka till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc.) skulle kunna innebära omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall förlorade liv. Säkerhetsmässigt ligger vi långt fram. Våra P-MAX-fartyg är till exempel byggda med dubbla drift- och styrsystem och har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott samt separata bränslesystem. Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Vi lägger omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla utbildning och rutiner.

C Fartygsdrift

Konkurrensen om kompetent sjöpersonal är stor. För att kunna rekrytera de bästa besättningarna krävs ett gott rykte på marknaden. Vi strävar efter att vara en

attraktiv arbetsgivare som tar hand om våra 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.

4. Kreditrisker

Kreditriskerna utgör en del av de finansiella risker vi är exponerade mot. Risken här utgörs till största delen av motpartsrisker; gentemot kunder såväl som varv och andra underleverantörer och samarbetspartners. Övriga finansiella risker redovisas i not 18.

A Motpartrisker – kunder

Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden. Det medför en högre risk att bygga sin verksamhet på ett begränsat antal kunder.

B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Vad gäller motpartrisker relaterade till underleverantörer och samarbetspartners är en betydande risk att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid. Vi skyddar oss på olika sätt mot denna och andra motpartsrisker. Långsiktighet i samarbetet, löpande utvärderingar och finansiell ställning hos motparter spelar här en stor roll.

Finansiella risker

De finansiella riskerna, huvudsakligen relaterade till valuta och räntor, finns beskrivna i not 18, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

SÅ UTVECKLADES AKTIEN 2012

Vid ingången av 2012 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 12,95 och vid utgången SEK 10,15 vilket innebär en nedgång med 22 procent. Under 2012 har aktiens totalavkastning inklusive föreslagen utdelning om SEK 0,50 varit -17,8 procent.

Vid utgången av 2012 uppgick aktiekapitalet till MSEK 484 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 10 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien en röst per aktie.

Aktieägarförhållanden

Antalet aktieägare uppgick per den 31 december 2012 till 5 112, vilket innebär en minskning med 3 procent jämfört med föregående år. Samtliga röststarka A-aktier ägs av Stena Sfären som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984. Stena har

deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål. Stena Sfären ägde vid årsskiftet cirka 52 procent av aktiekapitalet och 73 procent av rösterna. Näst största ägare är Fjärde AP-fonden som äger aktier motsvarande 5,6 procent av kapitalet och 3,2 procent av rösterna.

Det utländska ägandet uppgick per den 31 december 2012 till 16,2 procent av aktiekapitalet och 9,3 procent av rösterna. Svenska finansiella företag och fonder ägde sammanlagt 10,3 procent av kapitalet samt 5,9 procent av röstetalet.

Styrelse och VD äger tillsammans cirka 0,1 procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad.

Kortnamn och handelspost

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

FINANSIELL KOMMENTAR

Det var ett stormigt börsår även 2012 för shipping-bolag runt om i världen. För fjärde året i rad sjönk fraktraterna och den globala flottans marknadsvärde nådde nya bottennoteringar. På en genomfrusen marknad som karaktäriserades av få transaktioner tappade de flesta sjöfartsaktier i värde, så också vår aktie som sjönk med cirka 20 procent.

När vi nu lägger ytterligare ett år till handlingarna kan vi konstatera att trots ett 2012 som för Concordia Maritime innebar större exponering

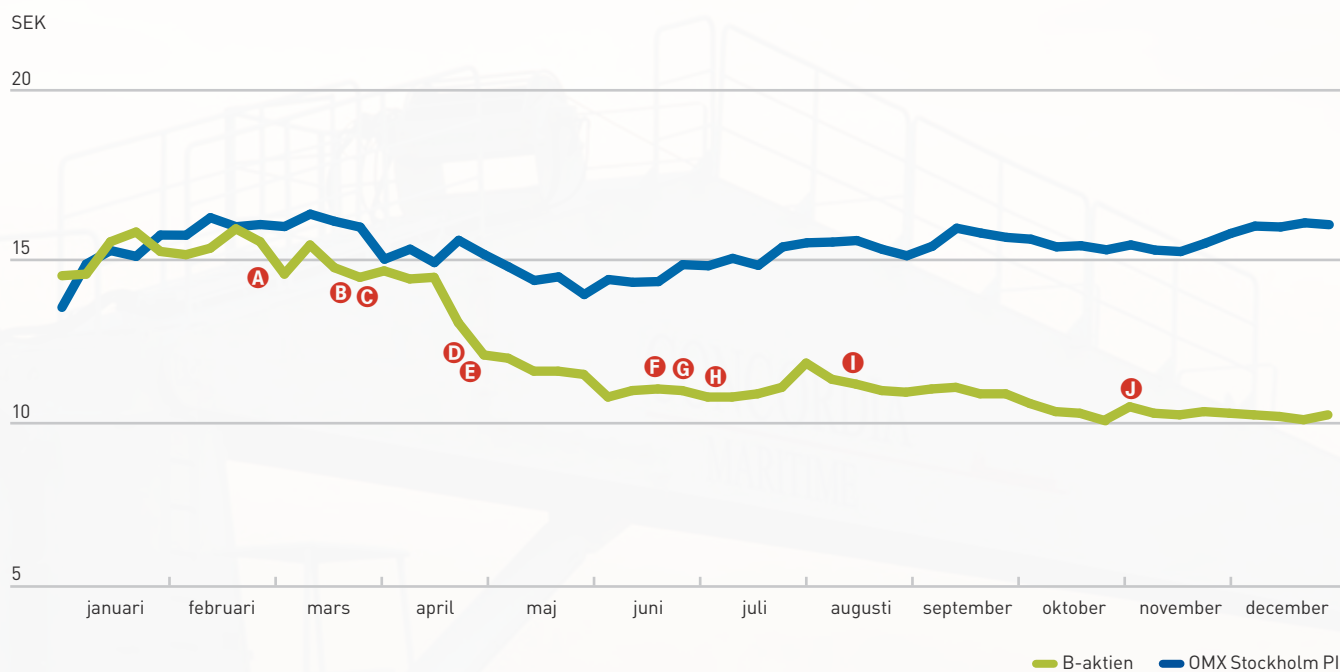
mot den öppna marknaden och nedskrivning av fartygsflottan, har vi en fortsatt god finansiell ställning.

Är den frusna produkttankmarknaden på väg att tinas upp? Vi tror så. Även om det är svårt att säga exakt när våren kommer, verkar det som om tjällossningen i alla fall har börjat. Vi ser med tillförsikt fram emot nya utmaningar och möjligheter under 2013.

Anna Forshamn, Finansdirektör



AKTIENS UTVECKLING



Pressmeddelanden 2012

A 2012-02-22

Bokslutskommuniké,
1 januari–31 december 2011

B 2012-03-23

Kallelse till årsstämma

C 2012-03-27

Årsredovisningen för 2011 publiceras på webben

D 2012-04-26

Delårsrapport 1 januari–31 mars 2012

E 2012-04-27

Pressinformation från årsstämma

F 2012-06-21

Concordia Maritime beställer två tankfartyg

G 2012-06-28

Stena Supreme döptes i Korea

H 2012-07-02

Leverans av *Stena Supreme*

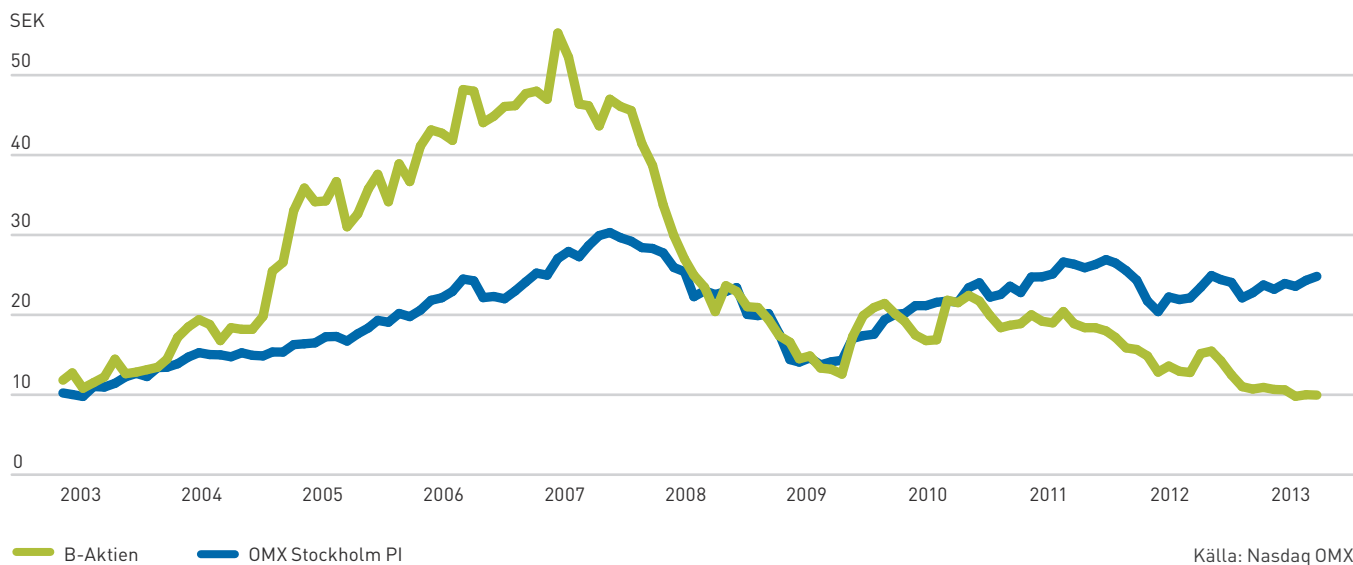
I 2012-08-16

Delårsrapport 1 januari–30 juni 2012

J 2012-11-07

Delårsrapport 1 januari–30 september 2012

Concordia Maritimes aktiekurs 2003–2012



Utdelning 2003–2012

År	Utdelning per aktie, kr	Direkt- avkastning, %
2003	0,50	2,9
2004	3,00	8,6
2005	1,00	2,3
2006	1,00	1,8
2007	1,00	3,7
2008	1,00	6,6
2009	1,00	5,9
2010	1,00	4,9
2011	1,00	7,7
2012	0,50 ¹⁾	4,9

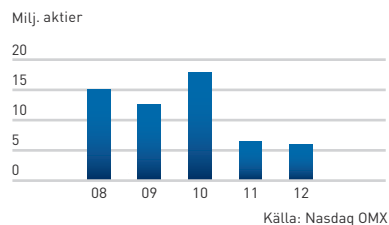
1) Föreslagen utdelning.

Utdelningspolicy

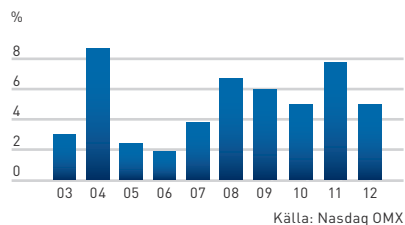
Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling.

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.

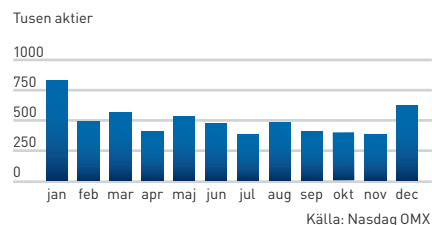
Aktiens omsättning senaste fem åren



Aktiens direktavkastning



Aktiens omsättning 2012



Nyckeldata för aktien

	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾
Utdelning, kr	0,50 ²⁾	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	0,50
Utdelning i % av resultat efter skatt	-7,0	56	60		50	76	92	83	19	31
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Börskurs på bokslutsdagen, kr	10,15	12,95	20,50	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50
Direktavkastning, % ⁴⁾	4,9 ³⁾	7,7	4,9	5,9	6,6	3,7	1,8	2,3	8,6	2,9
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	-17,8 ³⁾	-32,0	26,5	20,0	-40,7	-49,1	30,2	26,4	116,0	63,6
P/E tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	7,3	12,2	neg	7,5	20,5	50,5	35,8	2,2	10,8
P/E tal exklusive fartygsförsäljningar	neg	7,3	12,2	neg	—	—	—	2 150,0	17,8	9
Antal omsatta aktier per år, miljoner	5,7	6,2	17,6	12,4	14,7	16,8	32,4	18,6	24,3	8,4
Omsättningshastighet, %	12	13	37	26	33	38	74	43	56	19
Börsvärde vid årets slut, MSEK	484	618	978	811	716	1 288	2 625	2 052	1 661	835
Antal aktieägare	5 112	5 266	5 470	5 006	4 834	4 963	5 942	6 209	6 081	5 431
Eget kapital per aktie	27,88	37,24	35,94	37,47	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51

1) Nyckeltalen för 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	16,2	9,3
Svenska ägare	83,8	90,7
varav		
Institutioner	9,4	5,4
Aktiefonder	0,9	0,5
Privatpersoner	21,2	12,0
Övrigt	52,3	72,8

Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	72,9	84,6
De 20 största ägarna	78,0	87,4
De 100 största ägarna	87,2	92,7

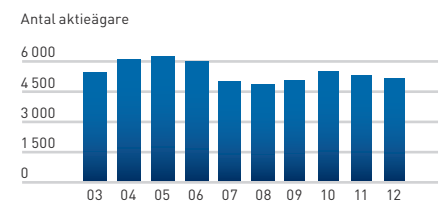
Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena Sfären	52,3	72,8
Fjärde AP-fonden	5,6	3,2
Odin Sverige Aksjefondet	4,7	2,7
J P Morgan Clearing Corp	3,4	1,9
Stig Andersson	2,3	1,3
Avanza Pension	1,8	1,0
Verdipapirfond Pareto Nordic Value	1,2	0,7
Odin Sverige II Aksjefondet	1,0	0,6
CBNY-DFA-INT SML CAP V	0,8	0,5
Locellus Invest AB	0,6	0,4

Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Aktier	Kapital %	Röster %
1-1 000	3 876	1 301 065	2,7	1,5
1 001-10 000	1 044	3 348 436	7,0	4,0
10 001-100 000	165	5 000 509	10,5	6,0
100 001-	27	34 079 788	79,8	88,5
Total	5 112	43 729 798	100,0	100,0

Aktieägarutveckling 2003-2012



Källa: Nasdaq OMX

10 ÅR I SAMMANDRAG

	2012	2011	2010	2009	2008
Resultatposter, MSEK					
Totala intäkter	543,4	559,6	513,4	599,3	560,0
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-465,9	-452,0	-413,2	-531,5	-473,6
Rörelseresultat	77,5	107,6	100,2	67,8	86,4
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	—	—
EBITDA	228,4	242,6	219,5	160,8	162,6
Resultat efter finansiella poster	-369,4	76,3	76,9	-91,0	78,1
Resultat efter skatt	-356,0	84,8	80,4	-81,1	95,8
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	190,5	231,1	210,7	189,6	203,2
Investeringar	428,3	330,1	638,6	654,2	301,3
Balansposter, MSEK					
Fartyg	3 063,4	3 289,5	2 919,6	2 265,0	2 059,6
(Antal fartyg)	12	11	10	8	7
Fartyg under byggnad	48,0	143,0	262,0	619,0	536,3
(Antal fartyg)	2	1	2	3	4
Likvida medel	144,4	128,2	68,3	82,5	31,3
Kortfristiga placeringar	97,1	113,6	84,0	37,1	283,6
Övriga tillgångar	127,8	83,9	127,4	367,8	575,7
Räntebärande skulder	1 993,3	1 815,4	1 596,1	1 458,5	1 369,2
Övriga skulder och avsättningar	156,6	165,2	149,3	124,6	150,3
Eget kapital	1 330,8	1 777,6	1 715,4	1 788,3	1 967,0
Balansomslutning	3 480,7	3 758,2	3 460,8	3 371,4	3 486,5
Nyckeltal, %					
Soliditet	38	47	50	53	56
Räntabilitet på totalt kapital	-9	3	2	3	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-9	3	2	3	3
Räntabilitet på eget kapital	-23	5	5	-4	5
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	-7,46	1,78	1,68	-1,70	2,01
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	—	—
Kassaflöde ¹⁾	3,99	4,84	4,41	3,97	4,26
Eget kapital	27,88	37,24	35,94	37,47	41,21
Eget kapital/substansvärde	2,75	2,88	1,75	2,20	2,75
Börskurs på bokslutsdagen	10,15	12,95	20,50	17,00	15,00
Utdelning ²⁾	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	56	60	n/a	50
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	7,3	12,2	neg	7,5
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	neg	7,3	12,2	neg	—
Antal aktieägare	5 112	5 266	5 470	5 006	4 834

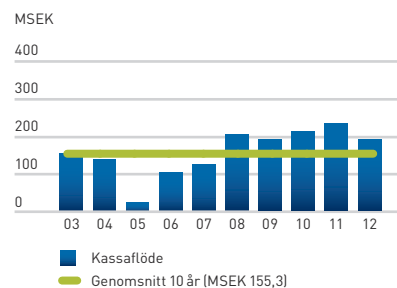
1) Fartygsförsäljningar ingår ej.

2) För 2012 anges till årsstämman 2013 föreslagen utdelning.

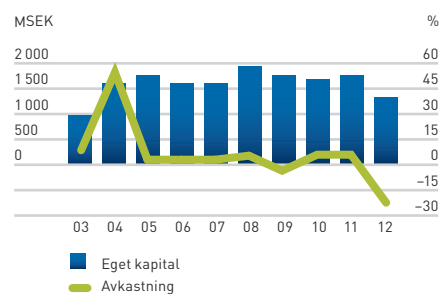
3) Nyckeltal för 2003 är inte omräknade enligt IFRS.

2007	2006	2005	2004	2003 ³⁾
457,2	381,2	254,0	354,0	649,7
423,2	376,5	312,0	271,2	575,7
34,0	4,7	-1,8	729,4	58,9
—	—	56,2	646,6	-15,1
91,5	38,7	-1,3	795,5	177,5
48,0	52,5	42,7	740,2	35,1
62,9	51,9	57,2	740,2	77,1
121,1	100,0	20,4	136,2	150,5
838,6	767,2	492,8	86,3	61,6
1 769,6	1 048,7	304,2	32,5	1 223,9
7	4	1	1	4
158,3	222,3	384,7	128,0	55,4
4	7	6	7	6
55,6	30,2	280,4	1 123,4	40,3
397,1	517,6	559,1	130,7	—
429,6	413,7	368,9	313,4	87,8
1 073,0	506,2	0,0	0,0	300,7
110,7	99,3	126,4	111,2	80,2
1 626,5	1 627,0	1 770,9	1 616,8	1 026,5
2 810,2	2 232,5	1 897,3	1 728,0	1 407,4
58	73	93	94	73
4	4	5	47	3
4	5	6	49	3
3	3	3	56	7
1,32	1,09	1,20	15,51	1,62
—	—	1,18	13,55	-0,32
2,54	2,10	0,43	2,85	3,15
34,08	34,09	37,10	33,87	21,51
1,26	0,62	0,86	0,97	1,22
27,00	55,00	43,00	34,80	17,50
1,00	1,00	1,00	3,00	0,50
76	92	83	19	31
20,5	50,5	35,8	2,2	10,8
—	—	2 150,0	17,8	9
4 963	5 942	6 209	6 081	5 431

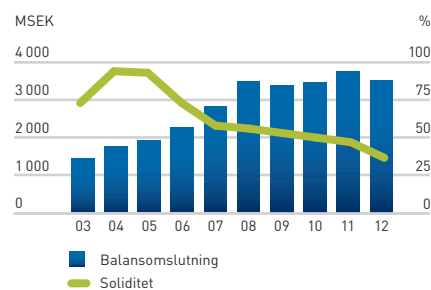
Kassaflöden från rörelsen



Avkastning på eget kapital



Soliditet



TON DÖDVIKT

Ton dödvikt, förkortat DWT efter det engelska deadweight tonnage, är ett mått på ett fartygs maximala lastförmåga och är den totala vikten av last, bränsle, förråd, besättning och passagerare som ett fartyg förmår bära när det lastats ned till lägsta tillåtna fribord.



EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse.....	50
KONCERNEN	
Resultaträkning och totalresultat.....	54
Balansräkning	55
Förändringar i eget kapital.....	56
Kassaflödesanalys	57
MODERBOLAGET	
Resultaträkning.....	58
Balansräkning	59
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser.....	60
Förändring i eget kapital	60
Kassaflödesanalys	61
NOTER	
Not 1 Redovisningsprinciper.....	62
Not 2 EBITDA per fartygskategori.....	68
Not 3 Geografisk fördelning.....	68
Not 4 Anställda och personalkostnader	69
Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	70
Not 6 Finansnetto.....	70
Not 7 Skatter.....	71
Not 8 Materiella anläggningstillgångar.....	72
Not 9 Andelar i joint ventures	73
Not 10 Finansiella placeringar	73
Not 11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar	74
Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	74
Not 13 Likvida medel	74
Not 14 Eget kapital och Resultat per aktie.....	74
Not 15 Räntebärande skulder	75
Not 16 Övriga skulder	75
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter.....	75
Not 18 Finansiella risker	75
Not 19 Finansiella instrument.....	77
Not 20 Operationell leasing.....	79
Not 21 Investeringsåtaganden.....	79
Not 22 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser.....	79
Not 23 Närstående	80
Not 24 Koncernföretag	80
Not 25 Kassaflödesanalys.....	81
Not 26 Uppgifter om moderbolaget.....	82
Not 27 Händelser efter balansdagen	82
Not 28 Viktiga uppskattningar och bedömningar.....	82
Revisionsberättelse.....	83
BOLAGSSTYRNING	
Styrning av bolag och verksamhet.....	84
Styrelse och revisor.....	94
Företagsledning	96
Definitioner	97
Årsstämma och informationstillfällen.....	97
Adresser.....	97

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2012. 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

P-MAX

I slutet av 2012 sysselsattes tio helägda P-MAX-fartyg varav fyra på den öppna marknaden. Under första kvartalet träffades en överenskommelse om förtida återleverans av *Stena Primorsk* och *Stena President* med Argo Shipping. Fartygen återlevererades 1 april 2012 och *Stena President* har sedan dess sysselsatts på den öppna marknaden medan *Stena Primorsk* sedan november ingick ett två-årigt tidsutbefraktningssavtal.

I slutet av oktober återlevererades *Stena Perros* från sitt femårskontrakt med Total, fartyget sysselsätts från och med november på den öppna marknaden. Under året har två fartyg genomfört sin första femårsdockning och i samband med denna har fartygen också konverterats till IMO3, vilket möjliggör transporter av vegetabiliska oljor.

Panamax

De två panamaxfartygen *Stena Poseidon* och *Palva*, som ägs i ett joint venture med Neste Shipping, har under året gått den så kallade Nordostpassagen, sträckan mellan ryska Murmansk och Stilla havet.

Suezmax

I slutet av juni togs leverans av *Stena Supreme*, en råoljetanker av suezmaxtyp. Fartyget sysselsätts sedan i början av juli via Stena Sonangol Suezmax Pool.

Nybyggnadsprogrammet

I juni 2012 beställdes två produkttankers om vardera 50 000 dwt från det kinesiska varvet Guangzhou Shipyard International Company Limited (GSI).

Övrigt

Engångsbelopp om totalt MUSD 2,3 har utbetalats i samband med förtida återleverans av *Stena Primorsk* och *Stena President* den 1 april 2012.

Fartygsvärden

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Nedskrivning av fartygsflottan gjordes den 30 juni 2012 med MUSD 60 motsvarande MSEK 411. Nedskrivningsbehovet baserades på flottans nyttjandevärde och i beräkningen av den framtida intjäningen har även nybyggnadspriser samt snittvärden från tre oberoende fartygsmäklare beaktats. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2012 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Fraktmarknadens utveckling

Produkttankmarknaden (MR)

Sammantaget var marknaden för MR-fartyg fortsatt svag 2012. I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden under året på ca USD 7 200 per dag.

På tidsutbefraktningssmarknaden tecknades treåriga kontrakt på genomsnittliga nivåer runt USD 14 400 per dag, vilket ligger i linje med föregående år.

Stortankmarknaden (suezmax)

Även utvecklingen inom suezmaxsegmentet var under året svag, men mer volatil än MR-segmentet. Sammantaget låg raterna under året på i genomsnitt USD 16 000 per dag, vilket var lägre än föregående år. På tidsutbefraktningssmarknaden tecknades treåriga kontrakt på genomsnittliga nivåer runt USD 19 700 per dag, vilket är något högre än föregående år.

Varvsmarknadens utveckling

Tillväxten i produkttankflottan uppgick till ca 3% under 2012. I december 2012 prissattes ett MR-fartyg av standardtyp till ca MUSD 32 och ett suezmaxfartyg till ca MUSD 57.

Ekonomisk översikt

Resultat och ställning

Omsättningen under 2012 var MSEK 543,4 (559,6). Resultatet efter finansiella poster var MSEK -369,4 (76,3). Resultat efter skatt var MSEK -356,0 (84,8) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK -7,46 (1,78).

Placeringar

Obligationsportföljen klassificeras som ”Finansiella tillgångar som kan säljas” vilket innebär att den marknadsvärderas över ”Övrigt totalresultat”. Under fjärde kvartalet har obligationsportföljen utökats och uppgår per årsskiftet till MUSD 14,9 (15,2). Vid utgången av 2012 ägdes obligationer i Teekay Offshore, Teekay LNG, Rabobank, Golden Close Maritime, Kungsleden Fastigheter, Wind Acquisition, Bonheur och Svensk Exportkredit. Syftet är att placera överlikviditet med en rimlig risknivå och avkastning. Totala kortfristiga placeringar motsvarar MSEK 97,1 (113,6).

Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 428,3 (330,1) och avser leverans av fartyg, förskottsbetalningar och projektkostnader.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 484,0 (625,4). Räntebärande skulder ökade under perioden från MSEK 1 815,4 till MSEK 1 993,3. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 330,8 (1 777,6) och soliditeten uppgick till 38% (47).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämans beslut 2012, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2013. 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% 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 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner. Se även not 4.

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, till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt. Utöver försäkringarna ovan har Concordia Maritime även tecknat sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

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. 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 råolja och oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av konjunktursvängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på terminsmarknaden.

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.

Concordia Maritime har nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befraktnings-, operations-, bemannings- och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes absoluta styrkor gentemot konkurrenter, även om relationen är behäftad med en viss risk då viktiga tjänster köps från endast en leverantör. Concordia Maritime och Stena Sfären 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.

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 18 och 19.

Aktien

Under året har inga nyemissioner, fondemissioner eller liknande genomförts. Antal utestående aktier är således oförändrat. Antalet A-aktier uppgår till 4 000 000 och har tio röster vardera. Antalet B-aktier uppgår till 43 729 798 och har en röst vardera. Bolaget känner ej till eventuella avtal mellan olika aktieägare gällande överlåtelser och inte heller några avtal som skulle träda i kraft vid ett eventuellt uppköpsförfarande.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Concordia Maritimes verksamhet genomgår för närvarande en förändring. Allt större andel av fartygen i flottan är idag sysselsatt på den öppna marknaden. Detta innebär att i takt med att kontrakten går ut och fartygen istället börjar opereras på den öppna marknaden, får marknadens generella utveckling ett större genomslag på vårt resultat och kassaflöde. Vid årsskiftet opererar koncernen fyra fartyg på den öppna marknaden och ytterligare två återlevererades till oss under första kvartalet 2013. Även om vi förväntar oss en förstärkning av marknaden under året, tror vi inte

att fraktnivåerna kommer att nå upp till de genomsnittliga nivåer vi har på våra tidsbefraktningskontrakt. Vi lämnar ingen prognos i absoluta tal.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 84–96. Information om de viktigaste inslagen i koncernens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättande av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagen.

Moderbolag

Concordia Maritime ABs verksamhet består av att utföra koncerngemensamma tjänster.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 31,0 disponeras enligt följande:

MSEK	2010	2011	2012
Utdelning (47 729 798 aktier)	47,7	47,7	23,9 ¹⁾
Balanseras i ny räkning	105,6	32,6	7,1
Summa	153,3	80,3	31,0

1) Föreslagen utdelning 0,50 SEK

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	2011	2012	2012 MUSD ¹⁾
Tidsbefraktningsintäkter		541,5	411,3	60,7
Spotbefraktningsintäkter		18,1	132,1	19,5
Summa intäkter	2, 3, 9, 20	559,6	543,4	80,2
Driftskostnader fartyg	20	-162,6	-139,7	-20,6
Personalkostnader – sjö	4	-114,5	-134,2	-19,8
Övriga externa kostnader	5	-27,4	-26,0	-3,8
Personalkostnader – land	4	-12,5	-15,1	-2,2
Avskrivningar	8	-135,0	-150,9	-22,3
Summa rörelsekostnader	9, 23	-452,0	-465,9	-68,7
Rörelseresultat före nedskrivning		107,6	77,5	11,5
Nedskrivning	8	0,0	-411,0 ²⁾	-60,0 ²⁾
Rörelseresultat efter nedskrivning		107,6	-333,5	-48,5
Finansiella intäkter		8,3	12,4	1,8
Finansiella kostnader		-39,6	-48,3	-7,1
Finansnetto	6	-31,3	-35,9	-5,3
Resultat före skatt		76,3	-369,4	-53,8
Skatt	7	8,5	13,4	2,0
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		84,8	-356,0	-51,8
Övrigt totalresultat	7, 14			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		41,3	-82,6	-12,2
Vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet, netto efter skatt		-6,8	29,6	4,4
Årets förändring i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas, netto efter skatt		-0,6	0,5	0,0
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar valutarelaterat, netto efter skatt		1,4	0,7	0,1
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränterelaterat, netto efter skatt		-10,2	8,7	1,3
Summa årets övriga totalresultat		25,1	-43,1	-6,4
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		109,9	-399,1	-58,2
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	1,78	-7,46	-1,1

1) Oreviderat, se not 1.

2) Nedskrivningen om MUSD 60 har fastställts till genomsnittskursen per den 30 juni 2012 6,85 SEK/USD och motsvarar 411,0 SEK.

BALANSRÄKNING FÖR KONCERNEN

Per den 31 december, MSEK	Not	2011	2012	2012 MUSD ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar	9, 21			
Fartyg	3, 8	3 289,5	3 063,4	470,5
Fartyg under byggnation	8	143,0	48,0	7,4
Inventarier	8	1,6	1,1	0,2
Långfristiga fordringar	11	1,8	0,0	0,0
Summa anläggningstillgångar		3 435,9	3 112,5	478,1
Övriga kortfristiga fordringar	11	41,3	89,9	13,8
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	39,2	36,8	5,6
Kortfristiga placeringar	10, 18, 19	113,6	97,1	14,9
Likvida medel	13, 25	128,2	144,4	22,2
Summa omsättningstillgångar		322,3	368,2	56,5
SUMMA TILLGÅNGAR		3 758,2	3 480,7	534,6
Eget kapital				
Aktiekapital	14	381,8	381,8	58,6
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	9,5
Reserver		41,2	-1,9	-0,3
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1 292,7	889,0	136,6
Summa eget kapital		1 777,6	1 330,8	204,4
SKULDER				
Långfristiga skulder	9, 18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	1 802,4	1 969,9	302,6
Övriga långfristiga skulder	16	1,7	0,0	0,0
Uppskjutna skatteskulder	7	16,1	9,7	1,5
Summa långfristiga skulder		1 820,2	1 979,6	304,1
Kortfristiga skulder	9, 18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	13,0	23,4	3,6
Leverantörsskulder		0,6	1,2	0,1
Övriga skulder	16	70,3	43,1	6,6
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	76,5	102,6	15,8
Summa kortfristiga skulder		160,4	170,3	26,1
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 758,2	3 480,7	534,6

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 22.

1) Oreviderat, se not 1.

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 2012-01-01	381,8	61,9	83,6	4,2	-46,6	1 292,7	1 777,6
Årets totalresultat							
Årets resultat						-356,0	-356,0
Årets övriga totalresultat			-53,0	0,5	9,4		-43,1
Årets totalresultat			-53,0	0,5	9,4	-356,0	-399,1

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning						-47,7	-47,7
Utgående eget kapital 2012-12-31	381,8	61,9	30,6	4,7	-37,2	889,0	1 330,8

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 2011-01-01	381,8	61,9	49,1	4,8	-37,8	1 255,6	1 715,4
Årets totalresultat							
Årets resultat						84,8	84,8
Årets övriga totalresultat			34,5	-0,6	-8,8		25,1
Årets totalresultat			34,5	-0,6	-8,8	84,8	109,9

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelningar						-47,7	-47,7
Utgående eget kapital 2011-12-31	381,8	61,9	83,6	4,2	-46,6	1 292,7	1 777,6

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 14.

KASSAFLÖDESANALYS FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2011	2012	2012 MUSD ¹⁾
	25			
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt		76,2	-369,4	-53,8
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		154,9	559,9	82,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		231,1	190,5	29,1
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		53,7	-68,9	-10,1
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		11,8	46,3	6,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten		296,6	167,9	25,8
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-330,1	-428,3	-63,2
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		5,4	-0,4	-0,1
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		-57,0	-65,8	-9,7
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		27,0	75,8	11,2
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-354,7	-418,7	-61,8
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		3 545,5	815,1	120,3
Amortering av lån		-3 380,3	-500,0	-73,8
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		-47,7	-47,7	-7,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		117,5	267,4	39,5
Årets kassaflöde		59,4	16,6	3,5
Likvida medel vid årets början		68,3	128,2	18,6
Valutakursdifferens i likvida medel		0,5	-0,4	0,1
Likvida medel vid årets slut		128,2	144,4	22,2

1) Oreviderat, se not 1.

RESULTATRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2011	2012
Nettoomsättning	3	38,9	0,0
Totala intäkter		38,9	0,0
Driftskostnader fartyg	20	–38,6	0,0
Övriga externa kostnader	5	–14,8	–13,6
Personalkostnader	4	–8,6	–11,1
Planenliga avskrivningar	8		
Rörelseresultat	23	–23,1	–24,7
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		2,1	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		23,2	59,9
Räntekostnader och liknande resultatposter		–37,1	–30,8
Finansnetto	6	–11,8	29,1
Resultat efter finansiella poster		–34,9	4,4
Resultat före skatt		–34,9	4,4
Skatt	7	9,5	–5,7
Årets resultat¹⁾		–25,4	–1,3

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

BALANSRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2011	2012
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,1	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	24	745,8	745,8
Andra långfristiga fordringar	11	1,7	1,7
Uppskjuten skattefordran	7	33,3	27,7
Summa finansiella anläggningstillgångar		780,8	775,2
Summa anläggningstillgångar		780,9	775,2
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar	11	0,7	3,2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	6,3	4,6
Summa kortfristiga fordringar		7,0	7,8
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	18, 19	26,0	0,3
Summa kortfristiga placeringar		26,0	0,3
Kassa och bank	25	1 454,1	1384,2
Summa omsättningstillgångar		1 480,1	1 392,3
SUMMA TILLGÅNGAR		2 268,0	2 167,5
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	14		
Aktiekapital		381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		105,7	32,3
Årets resultat		-25,4	-1,3
Summa eget kapital		600,4	551,1
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	15	1 608,7	1 575,5
Övriga skulder	16	1,7	1,7
Summa långfristiga skulder		1 610,4	1 577,2
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	18, 19	22,4	0,0
Leverantörsskulder		0,5	1,2
Skulder till koncernföretag	23	7,4	27,5
Övriga skulder		19,6	3,6
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	7,3	6,9
Summa kortfristiga skulder		57,2	39,2
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 268,0	2 167,5

STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2011	2012
Ställda säkerheter	22	68,7	65,1
Eventualförpliktelser	22	0,0	302,1

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 2012-01-01	381,8	138,3	105,7	-25,4	600,4
Föregående års resultat			-25,4	25,4	0
Årets resultat				-1,3	-1,3
Utdelningar			-47,7		-47,7
Utgående eget kapital 2012-12-31	381,8	138,3	32,3	-1,3	551,1

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2011-01-01	381,8	138,3	128,3	25,0	673,4
Föregående års resultat			25,0	-25,0	0,0
Årets resultat				-25,4	-25,4
Utdelningar			-47,7		-47,7
Utgående eget kapital 2011-12-31	381,8	138,3	105,7	-25,4	600,4

KASSAFLÖDESANALYS FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2011	2012
	25		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		-34,9	4,4
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		118,4	-120,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		83,5	-116,1
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		1,9	-18,1
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		1,8	33,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten		87,2	-101,1
Investeringsverksamheten			
Avyttring av finansiella tillgångar		15,9	17,3
Kassaflöde från investeringsverksamheten		15,9	17,3
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		3 545,5	548,8
Amortering av lån		-3 373,0	-487,2
Utbetald utdelning		-47,7	-47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		124,8	13,9
Årets kassaflöde		227,9	-69,9
Likvida medel vid årets början		1 226,2	1 454,1
Likvida medel vid årets slut		1 454,1	1 384,2

NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

1 Redovisningsprinciper

Överensstämmelse med normgivning och lag

Koncernredovisningen för Concordia Maritime AB och dess dotterbolag är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) vilka är utgivna av International Accounting Standards Board (IASB). Koncernen tillämpar de standards som har godkänts av Europeiska kommissionen för tillämpning inom EU. Vidare har RFR 1, Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats vilken är utgiven av Rådet för finansiell rapportering.

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens principer föranleds av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskäl.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 15 mars 2013. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 23 april 2013.

Försättningsprinciper vid upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor som även utgör rapporteringsvaluta för moderbolaget och för koncernen. Det innebär att de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor men för läsarens vägledning har 2012 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=6,7754 och slutkurs USD 1,00=6,5104. Ur koncernens perspektiv sker dock de flesta transaktionerna i US-dollar. 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 och finansiella tillgångar som kan säljas.

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. Se not 28.

De nedan angivna redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter, om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har vidare konsekvent tillämpats av koncernens företag, vad avser joint venture-företag vid behov genom anpassning av koncernens principer.

Nya redovisningsprinciper 2012

Nya IFRS som trätt i kraft under året har inte haft någon effekt på koncernens finansiella rapporter. Säkringsredovisning tillämpas inte längre på valutaterminer hänförliga till valutasäkringar av placeringstillgångar, se även avsnitt Derivat och säkringsredovisning nedan.

Nya redovisningsprinciper 2013 och senare

Ett antal nya eller ändrade IFRS träder i kraft först under kommande räkenskapsår och har inte förtidstillämpats vid upprättande av dessa finansiella rapporter. Nyheter eller ändringar med framtida tillämpning planeras inte heller att förtidstillämpas. Nedan redogörs för de standarder som kan komma att få effekt på koncernens finansiella rapporter i framtiden, dock är effekterna ej analyserade ännu.

IFRS 11 Samarbetsarrangemang. Ny standard för redovisning av joint venture och joint operations. Den nya standarden kommer medföra ändringar jämfört med IAS 31 Andelar i joint ventures. Den ena förändringen är om en investering bedöms vara joint operations eller ett joint venture. Beroende på vilken typ av investering som föreligger finns det olika redovisningsregler. Standarden ska enligt EU tillämpas på räkenskapsår som inleds den 1 januari 2014 eller senare.

IFRS 9 (Financial instruments) förväntas ersätta IAS 39 (Finansiella instrument: Redovisning och värdering) från och med 2015. IFRS 9 är under färdigställande och koncernen har därför inte tagit ställning till om IFRS 9 skall tillämpas före 2015. För att standarden skall kunna tillämpas krävs dock att den först antas av EU, något som ännu inte skett.

Övriga ej nämnda nya och ändrade IFRS bedöms ej påverka koncernen.

Konsolideringsprinciper

Dotterföretag

Dotterföretag avser de företag i vilka Concordia Maritime AB (publ) innehar mer än 50% av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande innebär direkt eller indirekt en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar.

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 eventualförpliktelser. Dotterföretags finansiella rapporter tas in i koncernredovisningen från och med förvärvstidpunkten till det datum då bestämmande inflytandet upphör.

Koncernens konsoliderade finansiella rapporter inkluderar de finansiella rapporter för moderbolaget och dess direkt eller indirekt ägda dotterbolag efter:

- eliminering av koncerninterna transaktioner och
- avskrivning av förvärvade övervärden

Eget kapital i koncernen omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterföretagen som tillkommit efter förvärvet. Transaktionsutgifter som uppkommer redovisas direkt i årets resultat. Transaktionsutgifter hänförliga till förvärv som skett före 1 januari 2010 har inkluderats i anskaffningsvärdet.

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 redovisas 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.

Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns någon indikation på nedskrivningsbehov.

Utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på transaktionsdagen. Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta räknas om till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på balansdagen. Valutakursdifferenser som uppstår vid omräkningarna redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära tillgångar och skulder som redovisas till historiska anskaffningsvärden omräknas till valutakurs vid transaktionstillfället.

Utländska verksamheters finansiella rapporter

Tillgångar och skulder i utlandsverksamheter samt 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 total-

resultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring i koncernens resultaträkning. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring i koncernens resultaträkning.

Rörelsesegmentrapportering

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. Concordia Maritimes koncernledning följer upp den ekonomiska utvecklingen för flottan som en enhet. Därför utgörs rörelsesegmentrapporten endast av ett segment, tankfartyg. Segmentet tankfartyg sammanfaller därmed med koncernens finansiella information.

Klassificering

Anläggningstillgångar och långfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av spotbefraktningssintäkter och tidsbefraktningssintäkter. Spotbefraktningssintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden, spotmarknaden, och befraktas resa för resa. Spotbefraktningssintäkterna erhålls och resultatavräknas när den enskilda resan är avslutad. Pågående resor för spotbefraktningssintäkter, fördelas mellan aktuell rapporteringstillfälle och kommande rapporteringstillfälle baserat på antalet dagar på resan. Om nettoresultatet (fraktintäkter minus direkta resekostnader) av resan är negativt förs hela resultatet till aktuell rapportperiod. Tidsbefraktningssintäkter 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 spotbefraktningssintäkter. Vinstdelningskontrakt redovisas enligt avräkning med befraktaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt på basis av företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknadsläge och befraktarens faktiska intjäning vid den finansiella rapporteringsperioden. Vanligt förekommande avräkningsperioder för vinstdelningskontrakt är månadsvis, per 90-dagars period eller per 180-dagars period.

Rörelsekostnader – operationella leasingavtal

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. Kostnader avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen på samma sätt som fraktintäkter ovan.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av räntointäkter 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.

Räntointäkter 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 initialt redovisade värdet av fordran eller skulden. Räntointäkter och räntekostnader inkluderar periodiserade belopp av transaktionsutgifter och eventuella rabatter, premier och andra skillnader mellan det ursprungliga värdet av fordran eller skulden och det belopp som erhålls alternativt betalas vid förfall.

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställs.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier och andra eget kapitalinstrument, lånefordringar och obligationsfordringar samt derivat. På skuldsidan 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. En fordran tas upp när bolaget har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger för motparten att betala, även om faktura ännu inte skickats. 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 realiserats, 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 vid avistaaffärer då likviditadsredovisning tillämpas. Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid marknad.

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 18 och 19.

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 betydande eller 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 redo-

visad i totalresultatet till resultaträkningen. Faktorer som beaktas är bedömning av motpartens möjligheter att kunna fullgöra sina förpliktelser. 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 (i–v) nedan:

(i) Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av två undergrupper; finansiella tillgångar som innehas för handel och andra finansiella tillgångar som företaget initialt valt att placera i denna kategori (enligt den s.k. Fair Value Option). Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat. I den första undergruppen ingår placeringstillgångar som innehas för handel samt derivat med positivt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument.

(ii) Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat och har fasta eller fastställbara betalningar 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.

(iii) 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 värdeförändringar i övrigt totalresultat och ackumulerad effekt i eget kapital i "Verkligt värde reserv". Koncernens obligationsportfölj är klassificerad inom denna kategori.

(iv) Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av två undergrupper, finansiella skulder som innehas för handel och andra finansiella skulder som företaget valt att placera i denna kategori (den s.k. Fair Value Option), se beskrivning ovan under "Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet". I den första underkategorin ingår derivat med negativt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument. Förändringar i verkligt värde redovisas i årets resultat.

(v) Andra finansiella skulder

Finansiella skulder som inte klassificeras som 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. Vid kassa-flödessäkring och säkring av nettoinvestering i utländsk valuta redovisas värdeförändringarna inom övrigt totalresultat och ackumulerad effekt inom eget kapital i Säkringsreserv respektive Omräkningsreserv 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 utgörs av kortfristiga placeringar där löptiden eller den förväntade innehavstiden är kortare än ett år.

Räntebärande värdepapper där avsikten inte är att hålla till förfall klassificeras som finansiella tillgångar som kan säljas.

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.

Skulder

Skulder klassificeras som andra finansiella skulder vilket innebär att de initialt redovisas till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. 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 18 och 19.

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt 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. Värdeförändringar på derivatinstrument fristående redovisas i resultaträkningen baserat på syftet med innehavet. Säkringsredovisning tillämpas för ränterelaterade derivat.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

För säkring av tillgång eller skuld mot valutakursrisk används valutaterminer. 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.

Kassaflödessäkringar

Valutaexponering avseende framtida prognostiserade flöden säkras genom valutatermin. För dessa säkringar behövs ingen säkringsredovisning då både den säkrade posten och säkringsinstrumentet värderas till verkligt värde med värdeförändringar redovisade över resultaträkningen avseende valutakursdifferenser. För säkring av ränterisk används ränteswappar. Instrumenten värderas till verkligt värde i balansräkningen. 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.

Nettoinvesteringar

Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) har i viss utsträckning säkrats genom matchning mot lån i USD. I moderbolaget resultatförda kursdifferenser elimineras i koncernredovisningen mot omräkning av nettotillgångarna i dotterbolaget som redovisas i övrigt totalresultat.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

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. Låneutgifter 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 anläggningsstillgångar.

Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort ur balansräkningen vid utrangering eller avyttring. 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.

Leasade tillgångar

Leasingavtal klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagaren. När så ej är fallet är det fråga om operationell leasing.

Tillgångar som hyrs enligt finansiella leasingavtal redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen och värderas initialt till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde och nuvärdet av minimileasingavgifterna vid ingången av avtalet. Koncernen har inga finansiella leasingavtal.

Tillgångar som hyrs enligt operationell leasing redovisas inte som tillgång i balansräkningen. Operationella leasingavtal ger inte heller upphov till en skuld.

Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

Från fartygets anskaffningsvärde bryts underhållskomponent ut ur fartygets anskaffningsvärde vid leverans och skrivs av separat. Tillkommande utgifter för periodiskt underhåll läggs till anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer att komma företaget till del och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avskrivningskostnaden för det periodiska underhållet redovisas i resultaträkning som en del i Driftskostnader fartyg och inte som 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 tillskapats 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.

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.

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.

Nedskrivningar

Koncernens redovisade tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation på nedskrivningsbehov. IAS 36 tillämpas avseende nedskrivningar av andra tillgångar än finansiella tillgångar vilka redovisas enligt IAS 39. Om indikation på nedskrivningsbehov finns beräknas tillgångens återvinningsvärde (dvs det högsta av nettoförsäljningsvärde eller nyttjandevärde). En ned-

skrivning redovisas när en tillgång eller den kassagenererande enhetens redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. En nedskrivning redovisas som kostnad i årets resultat. Då nedskrivningsbehov identifierats för en kassagenererande enhet fördelas nedskrivningsbeloppet proportionerligt till de tillgångar som ingår i enheten.

Vid beräkning av nyttjandevärdet diskonteras framtida kassaflöden med en diskonteringsfaktor som beaktar riskfri ränta och den risk som är förknippad med den specifika tillgången. Koncernen ser hela sin flotta som en kassagenererande enhet. Kontrollen sker dels på basis av ett snittvärde från tre fartygsmäklare och dels på basis av diskonterade kassaflöden. Eventuella antaganden vid en kassaflödesberäkning anges i not 8 för materiella anläggningstillgångar.

En nedskrivning av tillgångar som ingår i IAS 36 tillämpningsområde reverseras om det både finns indikation på att nedskrivningsbehovet inte längre föreligger och det har skett en förändring i de antaganden som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet. En reversering görs endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivning där så är aktuellt, om ingen nedskrivning gjorts.

Aktiekapital

Utdelningar

Utdelningar redovisas som skuld efter det att årsstämman godkänt utdelningen.

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.

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.

Skatter

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Inkomstskatter redovisas i årets resultat utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat eller i eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i övrigt totalresultat eller 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 dotterföretag 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.

Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

En eventualförpliktelse redovisas när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser eller när det finns ett åtagande som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapportering rekommendation RFR 2 Redovisning för juridisk person. RFR 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.

Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärde-metoden.

Intäkter

Försäljning av varor och utförande av tjänsteuppdrag

I moderbolaget resultatredovisas tjänsteuppdrag 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 i resultaträkningen 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.

Finansiella Instrument

Derivatinstrument värderas till verkligt värde med värdeförändringarna i resultaträkningen. Säkringsredovisning tillämpas ej. Placeringstillgångar värderas till verkligt värde med värdeförändringar i resultaträkningen. Lån i utländsk valuta värderas till balansdagskurs, säkringsredovisning tillämpas ej.

Moderbolagets finansiella garantiavtal består i huvudsak av borgensförbindelser till förmån för dotterföretag. Finansiella garantier innebär att bolaget har ett åtagande att ersätta innehavaren av ett skuldinstrument för förluster som denne ådrar sig på grund av att en angiven gäldenär inte fullgör betalning vid förfall enligt avtalsvillkoren. För redovisning av finansiella garantiavtal tillämpar moderbolaget en av Rådet för finansiell rapportering tillåten lättnadsregel jämfört med reglerna i IAS 39. Lättnadsregeln avser finansiella garantiavtal utställda till förmån för dotterföretag. Moderbolaget redovisar finansiella garantiavtal som avsättning i balansräkningen när bolaget har ett åtagande för vilket betalning sannolikt erfordras för att reglera åtagandet.

För övrigt tillämpas samma principer avseende finansiella instrument som tillämpas i koncernen.

Koncernbidrag

Företaget redovisar koncernbidrag över resultaträkningen som bokslutsdisposition.

2 EBITDA per fartygskategori

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4 2011	Q4 2012	Q3 2011	Q3 2012	Q2 2011	Q2 2012	Q1 2011	Q1 2012	Helår 2011	Helår 2012
P-MAX (tidsbefraktning)	8,8	5,9	11,2	7,0	8,3	6,3	8,8	8,7	37,1	27,9
P-MAX (spot)	-0,8	1,8	-0,5	0,3	0,0	2,5	0,0	0,5	-1,3	5,1
Panamax	0,8	1,1	1,2	1,0	1,4	1,0	1,2	1,2	4,6	4,3
Suezmax	0,0	0,4	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2
Admin. och övrigt	0,2	-1,2	-1,0	-1,3	-1,2	-1,1	-1,1	-1,2	-3,1	-4,8
Totalt	9,0	8,0	10,9	7,8	8,5	8,7	8,9	9,2	37,3	33,7

Utav ackumulerad omsättning utgör vinstdelning 0%. Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll som driftskostnad. Dessa uppgår för 2012 till MSEK 16,3 och för 2011 till MSEK 18,8. Engångsersättning 2012 om totalt MUSD 2,3 för återlämnandet av *Stena Primorsk* och *Stena President* ingår i kvartal två och tre om MUSD 1,0 vardera och i kvartal fyra om MUSD 0,3.

I kvartal 4 2012 ingår även försäkringsersättning om MUSD 0,2 under P-MAX (tidsbefraktning). Engångsersättning för *Stena Provence* om MUSD 2,3 ingår i P-MAX, (tidsbefraktning) kvartal tre 2011. Engångspost avseende försäkringsärendet på V-MAX fartyg om MUSD 1,9 ingår i Admin. och övrigt kvartal fyra 2011.

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

Fördelningen av intäkter baseras på kundens hemvist medan anläggningsstillgångar (fartyg) fördelas utifrån fartygets flagga.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2011	2012
Intäkter		
Frankrike	183,5	143,8
Schweiz	139,6	173,0
Panama	102,5	40,9
Finland	46,5	48,6
Övrigt	87,5	137,1
Totala intäkter	559,6	543,4

Moderbolaget har inte haft någon omsättning under 2012 på grund av att all verksamhet sker i koncernens dotterbolag. För 2011 var moderbolagets intäkter hänförliga till spotbefraktningssintäkter utanför Sverige.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2011	2012
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 796,6	2 684,3
Finland	269,4	179,9
Storbritannien	223,5	199,2
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	3 289,5	3 063,4

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2011	2012
Löner och ersättningar m. m.	117,4	146,5
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	1,9	2,1
Sociala avgifter	2,7	2,6
	122,0	151,2

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2011	Varav män	2012	Varav män
Sverige	3	100%	3	67%
Totalt moderbolaget	3	100%	3	67%
Dotterföretag				
Schweiz	2	0%	2	0%
Bermuda	1	0%	1	0%
Ombordanställda i dotterbolag	374	100%	421	100%
Totalt i dotterföretag	377	99%	424	100%
Koncernen totalt	380	99%	427	99%

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2011 Andel kvinnor	2012 Andel kvinnor
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	0%	33%
Koncernen		
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	40%	60%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2011		2012	
Moderbolaget, MSEK	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	6,4	3,6	8,1	4,0
(varav pensionskostnad)		1,2		1,8

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1 755,6 (1 247) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD. För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan ledande befattningshavare och övriga anställda

	2011		2012	
	Styrelse, VD och led- ningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse, VD och led- ningsgrupp	Övriga anställda
Koncernen, MSEK				
Moderbolag: Sverige	6,7		7,8	0,3
Dotterbolag: Schweiz	2,0	0,6	2,0	0,6
Dotterbolag: Bermuda	0,9		0,9	0,0
Ombordanställda		106,2		134,2
Koncernen totalt	9,6	106,8	10,7	135,1
(varav styrelsearvoden)	(2,2)		(2,2)	

I styrelse, VD och ledningsgrupp ingår 14 personer (12).

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.

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31
Kostnader för avgifts- bestämda planer	1,9	2,1	1,2	1,8

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

	2011					2012				
Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	Grundlön styrelse- arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad	Summa	Grundlön styrelse- arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad	Summa
Styrelsens ordförande	400				400	400				400
Styrelsens vice ordförande	400				400	400				400
Styrelseledamöter	900				900	1 200				1 200
Verkställande direktör	2 861	218	151	1 006	4 236	2 918	893	151	1 301	5 263
Andra ledande befattningshavare	1 221	140	107	241	1 709	1 603	158	136	455	2 352
Summa	5 782	358	258	1 247	7 645	6 521	1 051	287	1 756	9 615

Antal andra ledande befattningshavare var under 2011 och 2012 två personer. Se även avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, VD och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal.

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2012	2011	2012
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,0	1,2	0,6	0,7
Skatterådgivning	0,1	0,1	0,1	0,0
Andra uppdrag	0,3	0,1	0,3	0,1
	1,4	1,4	1,0	0,8

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.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK			Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteutgifter och liknande resultatposter	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Ränteutgifter på finansiella tillgångar som kan säljas	7,8	7,3				
Utdelning på finansiella tillgångar som kan säljas	0,5					
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas		4,0			0,4	1,3
Valutahandel		1,1				
Finansiella intäkter	8,3	12,4				
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	36,1	44,9				
Övriga finansiella kostnader	1,9	3,4				
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	1,6					
Finansiella kostnader	39,6	48,3				
Finansnetto	-31,3	-35,9				

Moderbolaget, MSEK			Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteutgifter och liknande resultatposter	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Ränteutgifter, övriga					22,8	49,3
Utdelning från finansiella tillgångar värderat till verkligt värde						
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	0,7					
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	1,4	3,7				
Valutakursdifferenser						9,3
Valutahandel						
Finansiella intäkter	2,1	3,7			23,2	59,9

Moderbolaget, MSEK			Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2011	2012	2011	2012
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	21,4	27,6		
Värdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	0,3	0,0		
Valutakursdifferenser	14,9	0,0		
Övriga finansiella kostnader	0,5	3,2		
Finansiella kostnader	37,1	30,8		
Finansnetto	-11,8	29,1		

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2011	2012
Aktuell skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]		
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	16,9	7,1
Uppskjuten skattekostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-8,4	6,0
Effekt av ändrad skattesats		0,3
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	8,5	13,4

Moderbolaget, MSEK	2011	2012
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	20,2	-4,2
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-10,7	3,7
Effekt av ändrad skattesats		-5,2
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	9,5	-5,7

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2011, %	2011	2012, %	2012
Resultat före skatt		76,3		-369,4
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	-26	-20,1	26	97,2
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	37	28,0	-23	-86,4
Ej avdragsgilla kostnader	1	0,6	0	-0,3
Förändring uppskjuten skatt övriga temporära skillnader			1	2,9
Redovisad effektiv skatt	11	8,5	4	13,4

Moderbolaget, MSEK	2011, %	2011	2012, %	2012
Resultat före skatt		-34,9		4,4
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	9,2	26	-1,2
Ej avdragsgilla kostnader	1	0,3	7	-0,3
Förändring uppskjuten skatt temporära skillnader			96	-4,2
Redovisad effektiv skatt	25	9,5	129	-5,7

Skatteposter ingår i Övrigt totalresultat

Koncernen, MSEK	2011	2012
Skatt hänförlig till årets omräkningsdifferenser i omräkningsreserv	1,9	-8,2
Skatt hänförlig till verkligt värde reserv på finansiella tillgångar som kan säljas	0,1	-0,1
Skatt hänförlig till säkringsreserv, kassaflödessäkringar	-0,4	-0,7
Totalt redovisad skatt i övrigt totalresultat	1,6	-9,0

Forts not 7

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjutna skattefordran		Uppskjutna skatteskuld	
	2011	2012	2011	2012
Underskottsavdrag	34,1	33,8		
Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar (överavskrivningar)			44,0	34,1
Övriga temporära skillnader	3,7	0,0	9,9	9,4
Skattefordringar/-skulder	37,8	33,8	53,9	43,5
Kvittning	-37,8	-33,8	-37,8	-33,8
Summa skattefordringar/-skulder, netto	0,0	0,0	16,1	9,7

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjutna skattefordran/skatteskuld	
	2011	2012
Underskottsavdrag	29,7	27,1
Övriga temporära skillnader	3,6	0,6
Skattefordringar/-skulder, netto	33,3	27,7

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatt.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2011	2012
Sverige	129,8	153,8
Totalt	129,8	153,8

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2012	3 820,0	143,0	2,7	3 965,7
Inköp	66,1	362,2		428,3
Omklassificering till fartyg	453,1	-453,1		
Försäljning/Utrangering	-7,2			-7,2
Valutakursdifferenser	-222,4	-4,1	-0,1	-226,6
Utgående balans 31 december 2012	4 109,6	48,0	2,6	4 160,2
Ingående balans 1 januari 2011	3 294,6	262,0	1,2	3 557,8
Inköp	68,4	268,5	1,5	338,4
Omklassificering till fartyg	386,5	-386,5		
Försäljning/Utrangering	-22,3			-22,3
Valutakursdifferenser	92,8	-1,0		91,8
Utgående balans 31 december 2011	3 820,0	143,0	2,7	3 965,7

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2012	530,5		1,1	531,6
Årets avskrivningar	150,5		0,4	150,9
Årets avskrivning periodiskt underhåll	16,3			16,3
Nedskrivning	411,0			411,0
Försäljning/Utrangering	7,2			7,2
Valutakursdifferenser	-69,3			-69,3
Utgående balans 31 december 2012	1 046,2		1,5	1 047,7
Ingående balans 1 januari 2011	375,5		0,7	376,2
Årets avskrivningar	134,9		0,4	135,3
Årets avskrivning periodiskt underhåll	18,8			18,8
Försäljning/Utrangering	-15,5			-15,5
Valutakursdifferenser	16,8			16,8
Utgående balans 31 december 2011	530,5		1,1	531,6

Redovisade värden

1 januari 2012	3 289,5	143,0	1,6	3 434,1
31 december 2012	3 063,4	48,0	1,1	3 112,5
1 januari 2011	2 919,1	262,0	0,5	3 181,6
31 december 2011	3 289,5	143,0	1,6	3 434,1

Låneutgifter

Koncernen 2012, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	2,0	2,0
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,1	

Koncernen 2011, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	3,5	3,5
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,2	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2012	0,6	0,6
Inköp		
Utgående balans 31 december 2012	0,6	0,6

Ingående balans 1 januari 2011	0,6	0,6
Inköp		
Utgående balans 31 december 2011	0,6	0,6

Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2012	0,5	0,5
Utgående balans 31 december 2012	0,6	0,6
Ingående balans 1 januari 2011	0,5	0,5
Utgående balans 31 december 2011	0,5	0,5

Redovisade värden		
1 januari 2012	0,1	0,1
31 december 2012	0,0	0,0
1 januari 2011	0,1	0,1
31 december 2011	0,1	0,1

Säkerheter

Per den 31 december 2012 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 3 063,4 (3 289,5) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden, nedskrivningsprövning och nedskrivning

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Nedskrivningen av fartygsflottan gjordes den 30 juni 2012 med MUSD 60 motsvarande MSEK 411. Nedskrivningsbehovet baserades på flottans nyttjandevärde per 30 juni 2012 och beror främst på lägre fraktrater och därför lägre förväntad framtida

intjäning. Snittvärden från tre oberoende fartygsmäklare samt nybyggnadspriser har använts vid framtagande av verkligt värde minus försäljningskostnader men nyttjandevärdet har legat till grund för nedskrivning. Vid beräkning av flottans nyttjandevärde per den 30 juni 2012 användes en intjäning för icke kontrakterade dagar om USD 15 000 per dag med successiv årlig uppräknings för både intjäning och kostnadsökningar. I beräkningen för att fastställa flottans nyttjandevärde har en genomsnittlig diskonteringsränta före skatt använts om 6%. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2012 förelåg inte något nedskrivningsbehov och inte heller något behov av att återföra tidigare gjord nedskrivning.

9 Andelar i joint ventures**Koncern**

Koncernen har ett 50-procentigt innehav i joint venture-företagen Terra LTD och Lacus LTD, två bolag som bedriver shippingverksamhet.

I koncernens finansiella rapporter ingår nedanstående poster som utgör koncernens ägarandel i joint venture-företagets tillgångar, skulder, intäkter och kostnader.

Koncernen, MSEK	2011	2012
Intäkter	44,6	48,6
Kostnader	-31,6	-34,0
Resultat	13,0	14,6
Anläggningstillgångar	269,4	179,9
Omsättningstillgångar	63,1	73,7
Summa tillgångar	332,5	253,6
Långfristiga skulder	193,7	170,4
Kortfristiga skulder	21,2	21,7
Summa skulder	214,9	192,1
Nettotillgångar/nettoskulder	117,6	61,5

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som kan säljas		
Obligationer	104,8	96,8
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Övriga innehav	8,8	0,3
	113,6	97,1

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	1,8	0,0
	1,8	0,0
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	41,3	89,9
	41,3	89,9
Moderbolaget, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Långfristiga fordringar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	1,7	1,7
	1,7	1,7
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	0,7	3,2
	0,7	3,2
Långfristiga fordringar		
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	2,0	1,7
Utbetalning	-0,3	0,0
Utgående balans 31 december	1,7	1,7

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	29,6	36,8	5,2	3,0
Upplupna finansiella intäkter	9,6	0,0	1,1	1,6
	39,2	36,8	6,3	4,6

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	128,2	144,4
Summa enligt balansräkningen	128,2	144,4
Summa enligt kassaflödesanalysen	128,2	144,4

14 Eget kapital och Resultat per aktie

Bolaget har ej genomfört några transaktioner som påverkar antalet emitterade aktier. Det finns heller inga instrument som kan ge framtida utspädnings-effekt. Således har ingen utspädning skett. Beräkning av resultat per aktie sker till vägt genomsnittligt antal utestående aktier.

Resultat per aktie

SEK	2011	2012
Resultat per aktie	1,78	-7,46

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2011	2012
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	47 729 798	47 729 798

Utdelning

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit följande utdelning. Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 23 april 2013.

MSEK	2011	2012
SEK 0,50 per aktie (SEK 1,00)	47,7	23,9

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde	49,1	4,8	-37,8
Årets omräkningsdifferenser	41,3		
Vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet	-8,7		
Årets förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		-0,6	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			-8,9
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till anskaffningsvärdet på säkrad post			0,4
Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat	1,9		-0,3
Utgående redovisat värde 2011-12-31	83,6	4,2	-46,6
Årets omräkningsdifferenser	-82,6		
Vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet	29,6		
Årets förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		1,1	
Förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas överfört till årets resultat vid avyttring			-0,6
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			9,5
Förändring i verkligt värde avseende säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet			1,7
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till anskaffningsvärdet på säkrad post			-1,0
Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat			-0,8
Utgående redovisat värde 2012-12-31	30,6	4,7	-37,2

Omräkningsreserv

Innefattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag. Reserven inkluderar även säkring av valutarisk i utländsk verksamhet.

Verkligt värde reserv

Består av ackumulerad nettoförändring på finansiella tillgångar som kan säljas fram till dess att tillgången bokas bort från balansräkningen.

Säkringsreserv

Innefattar den effektiva delen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på kassaflödessäkringsinstrument.

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 802,4	1 969,9
Summa långfristiga skulder	1 802,4	1 969,9

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	13,0	23,4
Summa kortfristiga skulder	13,0	23,4

Moderbolaget, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 608,7	1 575,5
Summa långfristiga skulder	1 608,7	1 575,5

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 326,9 (336,4) varav MUSD 276,4 (264,0) är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa för branschen sedvanliga finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 18 och 19.

18 Finansiella risker

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 är en tillväxt om 10%, avkastning på totalt eget kapital om 12% och en soliditet om 50% över en konjunkturcykel.

16 Övriga skulder

Koncernen/Moderbolaget, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Övriga långfristiga skulder		
Pensionsåtaganden (täckta av kapitalförsäkring)	1,7	0,0
	1,7	0,0

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,7	2,7
Övriga kortfristiga skulder	7,0	1,8
Derivat	62,6	38,6
	70,3	43,1

17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	39,0	78,8		
Upplupna personal-kostnader	4,7	3,3	0,9	1,3
Övriga upplupna kostnader	14,2	10,3	6,4	5,4
Upplupna räntekostnader	0,3	0,7		0,2
Förutbetalda intäkter	18,3	9,5		
	76,5	102,6	7,3	6,9

Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicy 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 panamaxtyp som byggts i joint venture. För suezmaxfartyget som levererades under året har koncernen säkrat upplåning motsvarande till ca 70% av det totala investeringsbeloppet. I februari 2013 säkrades även finansieringen av de två IMO2MAX-fartygen som beställdes i juni 2012.

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 och prisrisk, dels förändringar i kassaflöde och kassaflödesrisk. En betydande faktor som påverkar ränterisken är räntebindningstiden. Långa räntebindningstider innebär normalt en ökad prisrisk medan kortare räntebindningstider innebär kassaflödesrisk.

Hantering av koncernens räntexponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Ingen säkring har genomförts på de räntebärande värdepapper som koncernen har (utgörs av företagsobligationer). Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Per den 31 december 2012 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 140 eller ca 45% av tillgängliga kreditfaciliteter. Värderingen av dessa kontrakt om MSEK -38,9 (-47,6) inklusive skatt har redovisats som del i eget kapital under rubriken Säkringsreserv. Se även avsnittet om Valutarisk i den löpande verksamheten.

Kreditrisker

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisk 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 endast görs 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 kredithistorik. På balansdagen föreligger ingen signifikant koncentration för kreditexponering. Den maximala exponeringen för kreditrisk framgår av det redovisade värdet i balansräkningen för respektive finansiell tillgång.

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

Omräknings- och transaktionsexponering

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. Säkringsredovisning avseende finansiella instrument i syfte att reducera valutarisken tillämpas ej, se not 1.

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)

Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. 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 omräkningsreserven

via övrigt totalresultat. Växelkursen var SEK 6,87 per 2011-12-31 och SEK 6,51 per 2012-12-31. I augusti 2012 beslutade styrelsen i Concordia Maritime att den eget-kapital säkringen uppgående till ca 50% av eget kapital i utländska dotterbolag motvarande MUSD 125, skulle avslutas.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med ca MSEK 25 eller SEK 0,52 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. Inga säkringar mot växelkursvariationer i den löpande verksamheten har gjorts.

Under fjärde kvartalet 2011 och 2012 har bolaget säkrat finansiella placeringar i NOK till USD. Detta för att göra dem valutaneutrala. Valutaterminerna redovisas direkt mot finansiella poster i resultaträkningen sedan fjärde kvartalet 2012 och således redovisas inte dessa transaktioner mot "Säkringsreserv" via "Övrigt totalresultat". Vid utgången av fjärde kvartalet 2012 och 2011 värderas dessa kontrakt till MSEK 1,0 (1,0) vilken för 2012 redovisades direkt mot finansiella poster i resultaträkningen.

Finansiell exponering

Koncernens upplåning sker i investeringsvalutan USD och är således inte utsatt för valutaexponering. Moderbolaget är däremot 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% av SEK gentemot USD har beräknats minska koncernens resultat före skatt med ungefär MSEK 3,3 för året som slutar 31 december 2012 (MSEK 0,8). Värdeförändringar i valutaterminer har inkluderats i denna beräkning.

Per den 31 december 2012 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 19,9 (15,2) inkluderar effekt av swappar. Bolaget bedömer att en försämrad likviditet i finansiella placeringar inte väsentligt skulle påverka bolagets finansiella ställning.

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 not 19. 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 grupp värderas löpande till verkligt värde. Enligt huvudregeln 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.

Bolagets obligationsportfölj består av noterade värdepapper och värderas till pris på balansdagen. Den klassificeras som "finansiella tillgångar som kan säljas", vilket innebär att den marknadsvärderas över Övrigt totalresultat.

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 2012-12-31 mot USD är MEUR 0,0 (0,0), NOK 47,7 (29,3) och svenska kronan är det MUSD 0 (125,0). Ränteswappar värderas till marknadsvärde 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.

19 Finansiella instrument

Effektiv ränta och förfallostruktur

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

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2012-12-31	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta
Företagsobligationsportfölj	104,8	96,8	7,4	Fast under löptiden	6,6		
Revolving credit facility	-1 608,7	-1 575,5		Rörlig 3 månader	2,5	USD	242 000
Banklån	-206,7	-417,8		Rörlig 3-6 månader	1,8	USD	64 175

Koncernen, MSEK	2011						2012					
	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	104,8	55,6	33,6			15,0	96,8			23,4	48,1	25,3
Revolving credit facility	-1 608,7					-1 608,7	-1 575,5				-1 575,5	
Banklån	-206,7	-13,0	-13,0	-13,0	-13,0	-154,7	-417,8	-23,5	-33,9	-35,2	-35,9	-289,3
Checkräkningskredit												

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2012, MSEK	Finansiella tillgångar som innehåses för handel	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Finansiella placeringar								
Långfristiga fordringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar	0,3			96,8			97,1	97,1
Likvida medel			144,4				144,4	144,4
Summa	0,3		144,4	96,8			241,5	241,5
Långfristiga räntebärande skulder					1 969,9		1 969,9	1 969,9
Övriga långfristiga skulder								
Kortfristiga räntebärande skulder					23,4		23,4	23,4
Leverantörsskulder						1,2	1,2	1,2
Övriga skulder		38,6					38,6	38,6
Summa		38,6			1993,3	1,2	2 033,1	2 033,1
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

Koncernen 2011, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	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
Finansiella placeringar				104,8			104,8	104,8
Långfristiga fordringar			1,8				1,8	1,8
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar	8,8						8,8	8,8
Summa	8,8		1,8	104,8			115,4	115,4
Långfristiga räntebärande skulder						1 802,4	1 802,4	1 802,4
Övriga långfristiga skulder						1,7	1,7	1,7
Kortfristiga räntebärande skulder						13,0	13,0	13,0
Leverantörs- och övriga skulder		62,6				0,6	63,2	63,2
Summa		62,6				1 817,7	1 880,3	1 880,3
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

Moderbolaget 2012, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	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
Långfristiga fordringar			1,7				1,7	1,7
Finansiella placeringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar	0,3						0,3	0,3
Summa	0,3		1,7	0,0			2,0	2,0
Långfristiga räntebärande skulder					1 575,5		1 575,5	1 575,5
Kortfristiga räntebärande skulder								
Övriga långfristiga skulder						1,7	1,7	1,7
Leverantörs- och övriga skulder		2,7				1,2	3,9	3,9
Summa		2,7			1 575,5	2,9	1 581,1	1 581,1
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

Moderbolaget 2011, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	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
Långfristiga fordringar			1,7				1,7	1,7
Finansiella placeringar				17,2			17,2	17,2
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar	8,8						8,8	8,8
Summa	8,8		1,7	17,2			27,7	27,7
Långfristiga räntebärande skulder						1 608,7	1 608,7	1 608,7
Kortfristiga räntebärande skulder						22,4	22,4	22,4
Övriga långfristiga skulder						1,7	1,7	1,7
Leverantörs- och övriga skulder		18,4				0,5	18,9	18,9
Summa		18,4				1 633,3	1 651,7	1 651,7
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

20 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	
	2011	2012
Inom ett år	0,0	0,0

Koncernen deltog med 50% i tidsinbefraktning av tre fartyg under 2011. Samtliga kontrakt löpte ut under 2011. Fartygen sysselsattes på den öppna marknaden. Under 2012 har koncernen inte deltagit i några gemensamma tidsbefraktningsavtal med Stena Bulk.

MSEK	Koncernen	
	2011	2012
Tidsbefraktningskostnader	38,6	0,0
Fraktintäkter avseende inhyrda fartyg	38,3	0,0

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2011	2012
Inom ett år	479,5	226,4
Mellan ett år och fem år (2014–2017)	893,2	246,2
Längre än fem år	49,0	0,0
	1 421,7	472,6

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.

21 Investeringsåtaganden

Koncernen

Åtaganden i kontrakt vad avser investeringar i fartyg uppgår 2013 till ca MSEK 48 (286,5). För år 2014 och därefter uppgår dessa åtaganden till MSEK 383 (0,0). Omräkning sker basis genomsnittskursen 2012 SEK/USD 6,7754.

22 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2012	2011	2012
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Fartygsinteckningar	3 289,5	3 063,4		
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 978,9	2 712,2		
Summa ställda säkerheter	6 268,4	5 775,6	68,7	65,1
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för checkräkningskredit i dotterbolag				302,1
Summa eventalförpliktelser				302,1

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings-, nybyggnads- och tidsbefraktningsavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte. Moderbolaget har även lämnat garanti för dotterbolag,

avseende finansiering av fartyg. Lånet kan först lyftas vid leverans av fartyget och är ej tillgängligt vid bokslutstillfället. Därmed kan inte värdet av garantin fastställas.

23 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 24. Nyckelpersoner i ledande ställning anses vara närstående, se not 4.

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 (se nedan)	2012	35,1	0,6	
Andra närstående (se nedan)	2011	32,4	0,7	

Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2012		27,5	
Dotterföretag	2011		7,5	
Andra närstående	2012	2,4	0,6	
Andra närstående	2011	2,4	0,7	

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående Stena Sfären, däribland Stena Bulk. Stena Bulk bedriver tanker- verksamhet som till vissa delar konkurrerar med Concordia Maritime. Därför finns sedan många år ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärs- möjlighet välja att avstå eller delta med 50 eller 100%.

Stena Bulk inledde i april 2011 ett samarbete med danska Weco genom ett nybildat bolag, Stena Weco, där Stena Bulk och Weco äger 50% vardera. Stena Weco är framförallt specialiserade på transporter av vegetabiliska oljor. Genom ett nytt avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Weco, om Concordia Maritime väljer att delta. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Weco inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären:

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

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

24 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

	Dotterföretagets säte, land	Ägarandel i %	
		2011	2012
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	100	100
Concordia Maritime [Bermuda] 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	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

	Dotterföretagets säte, land	Ägarandel i %	
		2011	2012
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
CM Suez I Ltd	Bermuda	100	100
CM IMOMAX A LTD	Bermuda		100
CM IMOMAX B LTD	Bermuda		100
Moderbolaget, MSEK		2011	2012
Ackumulerade anskaffningsvärden		745,8	745,8
Utgående balans 31 december		745,8	745,8

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2011-12-31 Redovisat värde	2012-12-31 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	119 500	100	715,8	715,8
			745,8	745,8

25 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	128,2	144,4
Summa enligt balansräkningen	128,2	144,4
Summa enligt kassaflödesanalysen	128,2	144,4

Moderbolaget, MSEK	2011-12-31	2012-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	1 454,1	1 384,2
Summa enligt balansräkningen	1 454,1	1 384,2
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 454,1	1 384,2

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31
Erhållen utdelning	0,5	0,0	0,4	0,0
Erhållen ränta	7,8	12,4	22,7	50,6
Erlagd ränta	-35,5	-44,2	-21,9	-27,4
	-27,2	-31,8	1,2	23,2

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	135,3	561,9	0,0	0,0
Avskrivning periodiskt underhåll	18,8	16,3	0,0	0,0
Orealiserade kursdifferenser			49,6	-117,3
Förändringar i värdet av finansiella instrument		-2,7	69,5	-3,2
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	1,6	-4,0	-0,7	0,0
Övrigt	-0,8	-11,6		
	154,9	559,9	118,4	-120,5

26 Uppgifter om moderbolaget

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

Koncernredovisningen för år 2012 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.

27 Händelser efter balansdagen

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagen.

28 Viktiga uppskattningar och bedömningar

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Styrelsen och företagsledningen gör uppskattningar och antaganden om framtiden vid upprättande av de finansiella rapporterna. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. De uppskattningar och antaganden som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsperiod diskuteras nedan.

Fartyg

Concordia Maritime bedömer idag att fartygens nyttjandeperiod är 25 år. Vidare bedöms eventuellt skrotvärde vid periodens utgång raderas på grund av avgifter i samband med skrotning, varmed restvärdet sålunda bedöms vara noll.

Prövning av nedskrivningsbehov av fartyg görs två gånger om året, samt om indikation finns om nedskrivningsbehov av fartygens värden. Se även not 1 och 8.

Uppskjutna skatter

Vid upprättande av de finansiella rapporterna gör Concordia Maritime en beräkning av inkomstskatten för varje skatteområde där koncernen är verksam, liksom av uppskjutna skatter hänförliga till temporära skillnader. Uppskjutna skattefordringar som huvudsakligen är hänförliga till förlust-avdrag och temporära skillnader redovisas om skattefordringarna kan förväntas återvinnas genom framtida beskattningsbara intäkter. Förändringar i antagandena om prognostiserade framtida beskattningsbara intäkter liksom förändringar av skattesatser, kan resultera i betydande skillnader i värdet av uppskjutna skatter.

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 15 mars 2013

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Carl Mikael von Mentzer
Vice ordförande

Stefan Brocker
Ledamot

Jens Ole Hansen
Arbetsstagarrepresentant

Mats Jansson
Ledamot

Jörgen Lorén
Arbetsstagarrepresentant

Mikael G:son Löw
Ledamot

Morten Chr. Mo
Ledamot

Dan Sten Olsson
Ledamot

Hans Norén
Verkställande direktör

Min revisionsberättelse har avlämnats 15 mars 2013

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till Årsstämman i Concordia Maritime AB (publ), org. nr 556068-5819

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) för år 2012. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 50–82.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt Årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt internationella redovisningsstandarder, såsom de antagits av EU, och Årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att jag följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur företaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2012 och av dess

finansiella resultat och kassaflöden för året enligt Årsredovisningslagen, och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2012 och av dess resultat och kassaflöden enligt internationella redovisningsstandarder, såsom de antagits av EU, och Årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget, samt resultaträkningen, totalresultatet och balansräkningen för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har jag även reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Concordia Maritime AB (publ) för år 2012.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt Aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med Aktiebolagslagen.

Som underlag för mitt uttalande om ansvarsfrihet har jag utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen 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 de revisionsbevis jag inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

Jag tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Göteborg den 15 mars 2013

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

STYRNING AV BOLAG OCH VERKSAMHET

Concordia Maritime tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Utöver beskrivningen av själva bolagsstyrningen ges här även en sammanfattande beskrivning av hur den operativa styrningen av den dagliga verksamheten utförs. Rapporten har granskats av bolagets revisorer och det finns inga avvikelser mot koden.

Moderbolag i Concordia Maritime-koncernen är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 17 hel- eller delägda dotterbolag.

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

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

Vi tillämpar koden och Årsredovisningslagen och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Svensk kod för bolagsstyrning finns på www.bolagsstyrning.se.

Viss information enligt ÅRL 6 kap 6 § punkt 3 finns att läsa i förvaltningsberättelsen.

På www.concordiamaritime.com finns bland annat följande information:

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

REVISORS YTTRANDE OM BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ). Org nr 556068-5819

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2012 på sidorna 84–96 och för att den är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen.

Jag har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och min kunskap om bolaget och koncernen anser jag att jag har

tillräcklig grund för mina uttalanden. Detta innebär att min lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

Jag anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 15 mars 2013

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

Welcome Onboard

CONCORDIA
MARITIME



Bästa aktieägare!

Concordia Maritime har för avsikt att alltid ha en bolagsstyrning som ligger i framkant bland bolag noterade på Stockholm OMX vad gäller tydlighet i beslutsprocesser, ansvarsområden och ansvarsutkrävande.

Concordia Maritimes affärsmodell bygger bland annat på att bolaget drar nytta av de kompetenser och resurser som finns i det vidare systemet av Stena-bolag. Av särskild betydelse är operativ kunskap i Stena Bulk, fartygsdrift i Northern Marine Management och utveckling av fartygskoncept genom Stena Teknik.

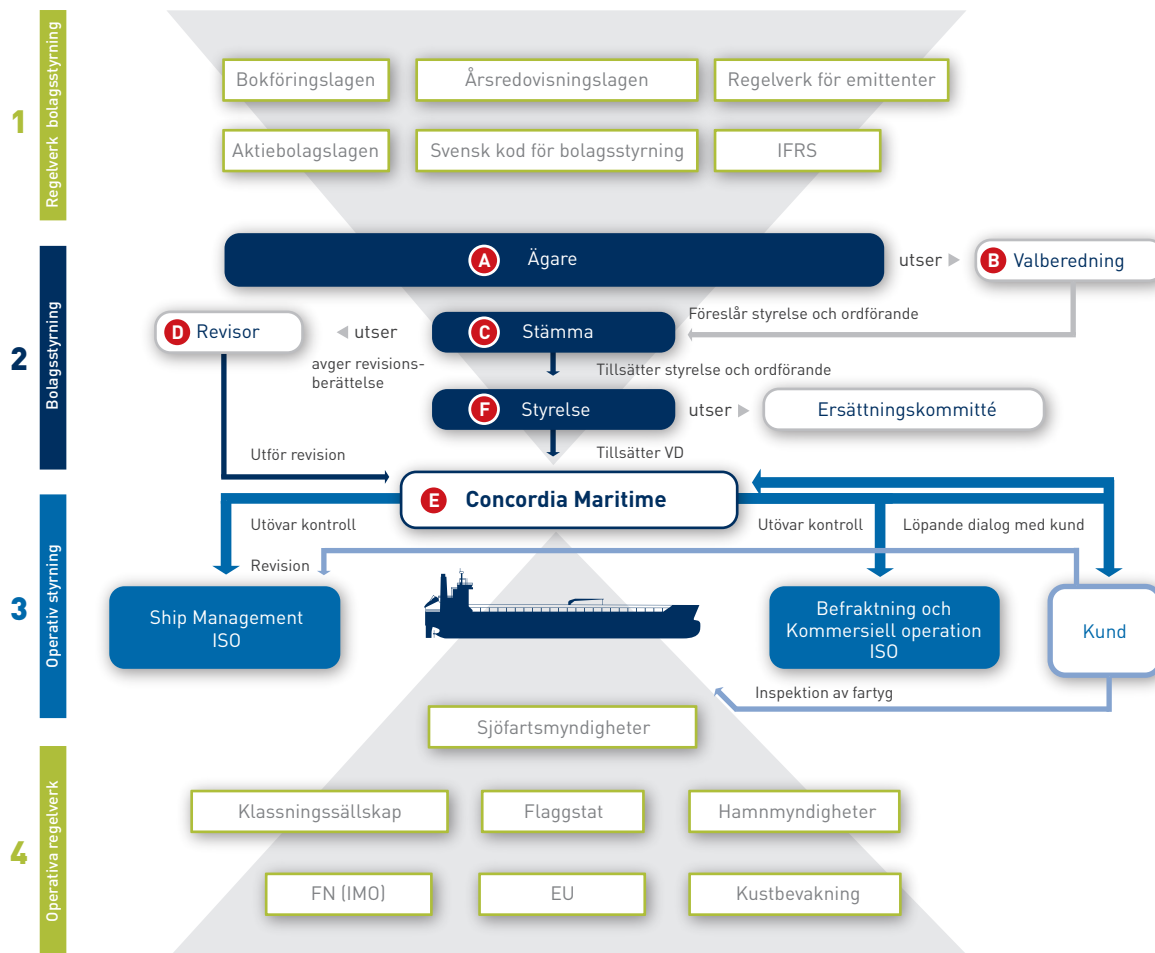
För att säkerställa att alla aktieägares intressen tillvaratas och för att garantera att transaktionerna mellan bolagen är korrekta, är alla förhållanden mellan Concordia Maritime och Stena-bolag reglerade i avtal. Avtalen bygger på transparens, tydlighet och marknadsmässighet. Styrelsen och VD tillser att avtalen är uppdaterade och efterlevs i envar tid. Dessutom föreläggs Concordia Maritime alla tankaffärer vilka utvecklas av Stena Bulk, med option att delta på lika villkor och med lika andel som Stena Bulk.

Genom god bolagsstyrning samt tydlighet och öppenhet i sina avtal med Stena-bolag har Concordia Maritime möjlighet att dra nytta av resurser och kompetenser som ett bolag av jämförbar storlek annars inte skulle ha. Styrningsmodellen tillvaratar också bolagets och aktieägarnas integritet och tillser att det finns ett kontinuerligt arbete som går ut på att säkerställa en bolagsstyrning av högsta standard.

Göteborg i mars 2013

Carl-Johan Hagman
Styrelsens ordförande

PRINCIPER FÖR BOLAGSSTYRNING



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

1 Som ett publikt och noterat svenskt aktiebolag styrs verksamheten av ett antal lagar och förordningar. Till de främsta hör Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen, International Financial Reporting Standards, Nasdaq OMX Stockholms noteringsavtal, regelverk för emittenter samt svensk kod för bolagsstyrning.

2 Sett utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av aktieägarna vald styrelse. Denna lägger upp ramarna för verksamheten, utser VD 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.

3 Den dagliga verksamheten styrs ytterst av kundernas krav på effektivitet och tillförlitlighet. Vi har valt en strategi som innebär samarbete med ett flertal underleverantörer, bland annat 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 rapporterings-systemen väl utvecklade.

4 Utöver dessa legala kontroll- och styrmekanismer omfattas och styrs verksamheten 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.

A 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 10 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 2012 till MSEK 1 330,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner.

C BOLAGSSTÄMMA

Bolagsstämman är det högsta beslutsfattande organet i Concordia Maritime. För att kunna delta i beslut skall aktieägaren vara 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 ställer dock den svenska Aktiebolagslagen krav på att förslag ska godkännas av en större andel av de på stämman företrädde aktierna och avgivna rösterna.

Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under andra kvartalet 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. Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat kan normalt begära detta i god tid före stämman via arsstamma@concordiamaritime.com.

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

B 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.

Valberedningens sammansättning sker på grundval av aktieägarstatistik per den sista bankdagen i augusti året före stämman. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företrädare 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.

Aktieägare som vill lämna förslag till valberedningen gör det via arsstamma@concordiamaritime.com.

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

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

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

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

D 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 International Standards on Auditing (ISA) utgivna av International Federation of Accountants (IFAC). 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 valberedningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2012 valdes Johan Kratz, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2013.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2012 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,4.





E KONCERNEN

Ledning och företagsstruktur

Koncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och ett antal koncernföretag som ytterst rapporterar till VD. Moderbolagets egen organisation består endast av företagsledningen, övriga funktioner köps in. Det totala antalet anställda inom koncernen uppgick i slutet av 2012 till 427 personer, varav 421 är ombordanställda.

VD och Koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av ekonomidirektör, teknisk chef samt VD för dotterbolag. 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.

Ersättning till koncernledningen

Vi 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 4 i den ekonomiska rapporteringen.

F STYRELSE

Styrelsens arbetsuppgifter

Styrelsens övergripande uppgift är att förvalta koncernens angelägenheter på ett sätt som skapar bästa möjliga förutsättningar för en långsiktigt god kapitalavkastning. 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 den operativa ledningen. 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 utgifter.

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

Säkerställande av kvaliteten i den finansiella rapporteringen

Concordia Maritime är ett företag med begränsat antal kunder och ett begränsat antal anställda. 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 finansfunktionerna.

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 verksamhet.

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 vår kontrollmiljö är den företagskultur som är etablerad i koncernen och som ledare och anställda verkar i. Vi 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.

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen som helhet. Någon separat revisionskommitté finns inte, 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. Ekonomidirektören är föredragande av koncernens resultat och finansiella ställning på styrelsemötet och naturligtvis tillgänglig för eventuella frågor dagarna före mötet.

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

- Delårsrapporter
- Årsredovisning
- Pressmeddelanden om nyheter som kan påverka aktiekursen
- Kvartalspresentation i form av film på bland annat bolagets hemsida
- Hög tillgänglighet till samtliga intressenter via telefon etc.
- Möten med finansanalytiker och investerare
- Samtliga rapporter och pressmeddelanden publiceras på koncernens hemsida www.concordiamaritime.com

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.

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 2012 har kommittén träffats två gånger.

BOLAGSSTYRNINGEN UNDER 2012

STYRELSENS ARBETE UNDER ÅRET

Styrelsen höll under året sex ordinarie möten och två extra möten. Samtliga möten utom ett hölls i Göteborgsområdet. Vid de ordinarie styrelsemötena är ekonomidirektören föredragande och redogör 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 2012 när bokslutskommunikén för 2011 godkändes. Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dag-

ordningen 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.

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom ledamöterna Dan Sten Olsson och Stefan Bocker har av valberedningen inför årsstämman 2012 bedömts

oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen. Carl-Johan Hagman har bedömts beroende gentemot Concordia Maritimes stora ägare då han innehar en ledande funktion inom Stena Sfären. Dan Sten Olsson anses som beroende styrelseledamot i förhållande till Concordia Maritimes stora ägare, han är bland annat huvudägare till Stena Sessan Rederi AB som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Stefan Bocker anses som beroende styrelseledamot då han är delägare och anställd i bolag som gör affärer med bolaget och dess huvudägare.

VALBEREDNING

Valberedningen inför stämman 2013 bestod av Carl Mikael von Mentzer (vice ordförande Concordia Maritime), Karl-Magnus Sjölin (Stena Sessan AB) samt Arne Löw (Fjärde AP-fonden). Valberedningen representerade 76 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 2 oktober 2012. Valberedningen har under 2012 haft ett möte och därutöver ett antal telefonkontakter.

ÅRSSTÄMMAN

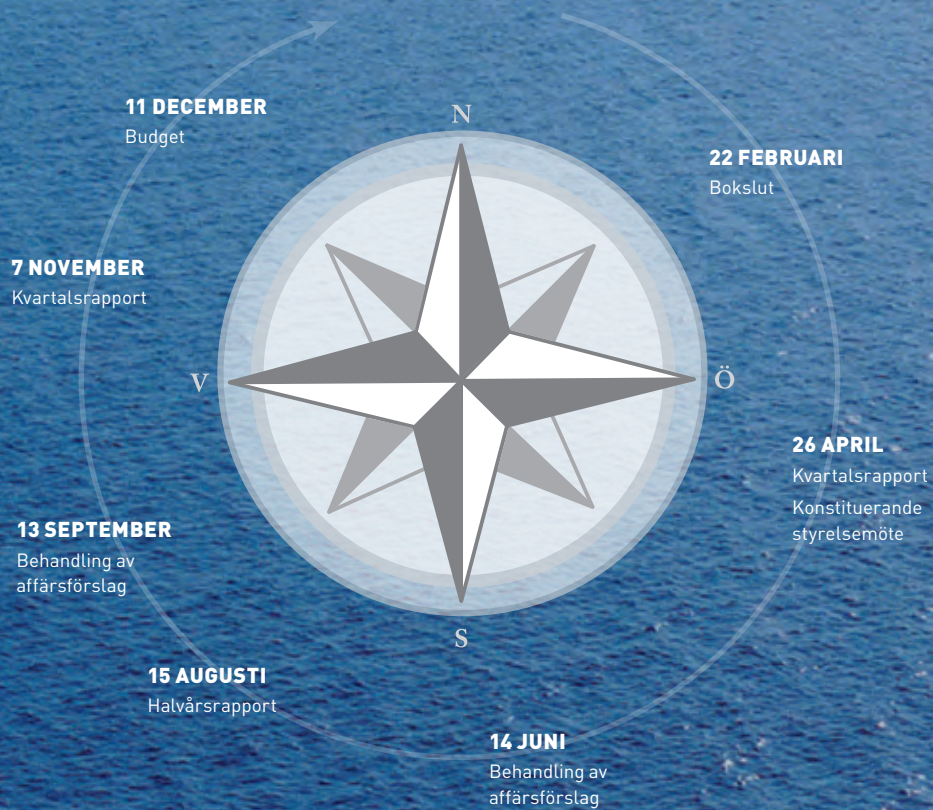
Årsstämman ägde rum den 26 april 2012. Vid stämman närvarade 95 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 76 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda av stämman var närvarande. På plats fanns även bolagets revisor och ledamöterna i valberedningen.

Några av de beslut stämman fattade var följande:

- Att i enlighet med styrelsens förslag dela ut SEK 1,00 per aktie för 2011.
- Omval av styrelseledamöterna Dan Sten Olsson, Carl Mikael von Mentzer, Mats Jansson, Morten Chr. Mo och Stefan Bocker. (Jörgen Lorén, arbetstagarrepresentant, Jens Ole Hansen, arbetstagarrepresentant och Göran Dahlman, suppleant). Nyval av Carl-Johan Hagman och Michael G:son Löw.

- Carl-Johan Hagman vald till ny styrelseordförande.
- Att årsarvode till styrelsen exklusive reseersättningar ska utgå med SEK 1 925 000, att oförändrat fördelas med SEK 400 000 till ordföranden och vice ordföranden och med SEK 225 000 vardera till styrelseledamöter som inte är anställda i koncernen, samt att revisorerna ska erhålla ersättning för skäliga kostnader enligt räkningar baserade på verklig tidsåtgång för uppdragens fullgörande.
- Principer för ersättnings- och anställningsvillkor för VD och övriga ledande befattningshavare.
- Rutiner för valberedningens tillsättande och arbete.

STYRELSEMÖTEN 2012



OPERATIV STYRNING UNDER 2012

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning köps in av externa leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk, Stena Weco och Northern Marine Management (NMM). Stena Bulk och Stena Weco står för befraktning och operation av våra fartyg medan NMM hanterar bemanning, drift och löpande underhåll.

Ur ett styrningsperspektiv är vår främsta uppgift att följa upp och utvärdera att ingångna avtal följs i enlighet med ingångna överenskommelser.

Dialogen med Stena Bulk, Stena Weco och NMM är tät och i princip daglig, med formell avstämning kvartalsvis. I slutet av varje år sker en större uppföljning och utvärdering av samarbetet.

Befraktning och operation

Samarbetet med Stena Bulk och Stena Weco kring befraktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som

följs upp och utvärderas en gång per år.

Läs mer om avtalet i not 23.

Stena Bulk och Stena Weco sköter den dagliga operationen av fartygen, den löpande kontakten med kunderna samt agerar mellanhand i samband med olika typer av kontroller och inspektioner. Rapporteringen är formaliserad och till de viktigaste inslagen hör regelbundna rapporter om intjäning, utfall på vinstdelningsklausuler samt kostnadsuppföljning.

Bemanning, drift och löpande underhåll

Samarbetet med NMM omfattar tjänster kring bemanning, drift och löpande underhåll. NMM sköter även kontakten med klassningssällskap i samband med deras kontroll.

Även detta samarbete följs upp och utvärderas på årsbasis. Till grund för utvärderingen ligger bland annat uppföljning av budget samt uppfyllelse av satta mål.

Kontroll och inspektion av fartyg

Sjöfart i allmänhet och tanksjöfart i synnerhet är förknippat med ett omfattande regelsystem. Utöver ägarens egna kontroller utförs årligen ett flertal kontroller av olika aktörer; kunder, klassningssällskap, hamnmyndigheter och flaggstat. Till stora delar liknar kontrollerna varandra; fartygen granskas operationellt, tekniskt, maskinellt och säkerhetsmässigt. En del av inspektionerna är planerade, andra sker utan förvarning. Resultaten rapporteras till berörda myndigheter, ägaren och, i vissa fall, även till kunden.

OMFATTANDE GRANSKNING OCH EGENKONTROLL

Flaggstatens kontroll

Varje fartyg måste registreras som hemmahörande i ett visst specifikt land. Ägaren förbinder sig därigenom att följa de lagar och regler som landet upprättat. Vid flaggstatskontrollen säkerställs att fartyget uppfyller gällande lagar och föreskrifter.

Hamnmyndighetens kontroll

Hamnstatskontroll är en inspektion av utländska fartyg som angör en nations hamn. Avsikten är att kontrollera att fartygen lever upp till ställda krav, att besättningen har rätt kompetens, och att de internationella regelverken (SOLAS, MARPOL och STCW) efterlevs.

Klassningssällskapets kontroll

Klassningssällskapets inspektioner sker på årsbasis eller efter reparation/modifiering. Vart femte år sker dessutom en mer omfattande kontroll i docka. Särskild vikt läggs vid att undersöka bland annat material i skrov och maskineri, underhållsrutiner och kvalitetsnivån på utförda varvsarbeten.

Vetting – kundens egen kontroll

Vetting utförs av kunden själv eller av denne utsedda inspektörer. Ägaren bjuder in till kontrollerna, som alltid sker i samband med lossning. Kontrollerna är mycket omfattande. Inspektionerna sker utifrån ett standardiserat formulär och resultaten delas mellan oljebolagen via databaser. Vid allvarigare brister kan kunden välja att bryta kontraktet till dess att bristerna är

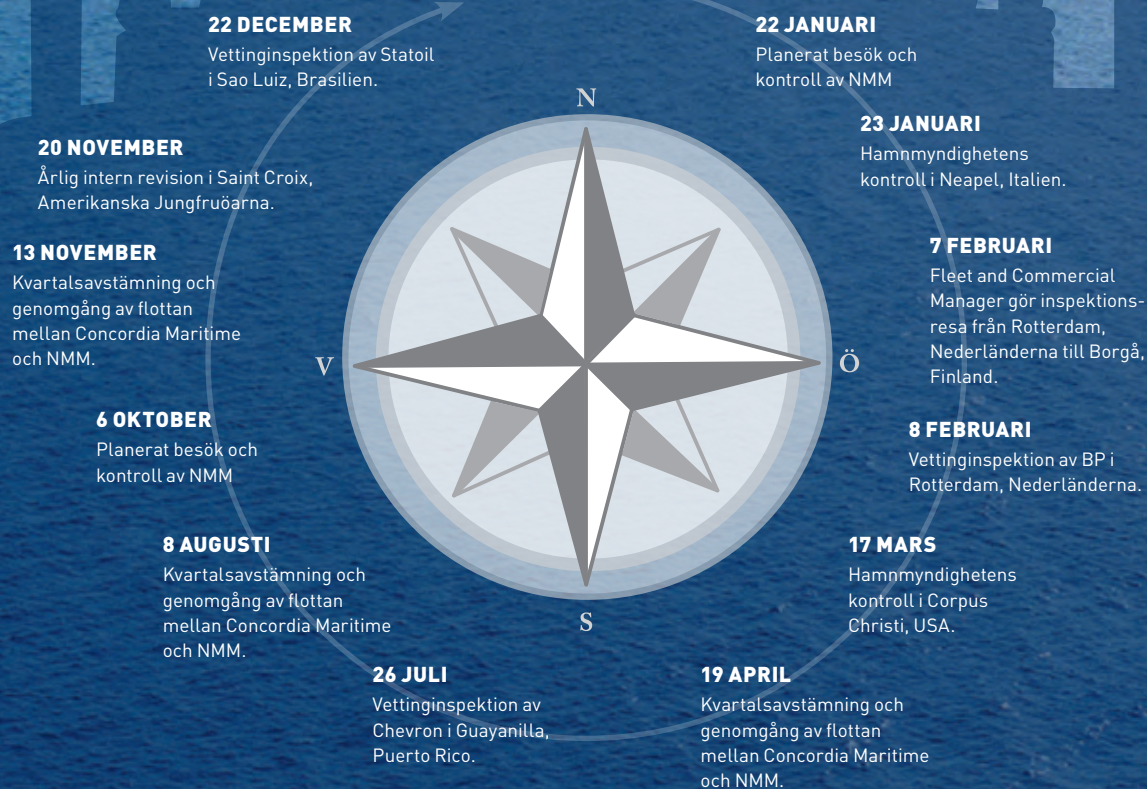
åtgärdade och ny vetting utförd. Systemet gör det möjligt för oljebolagen att kontinuerligt kontrollera huruvida fartygen möter deras interna kriterier, utan att själva behöva inspektera fartyget.

Ägarens egen kontroll

NMM gör regelbundet planerade, omfattande inspektioner för att kontrollera förhållandena ombord och fartygens kondition. Detta dokumenteras i kvartalsvisa rapporter och varje månad sammanställs även en rapport över vetting-inspektioner ombord Concordia Maritimes fartyg.

Tillsammans med NMM har Concordia Maritime sedan möten varje kvartal, där man går igenom samtliga fartyg i flottan. Då behandlas allt från intjäning, operation och dockningar till arbetet med hälsa, miljö och säkerhet.

ETT ÅR MED STENA PROVENCE



STYRELSE



Carl-Johan Hagman

Styrelseledamot sedan 2012. Ordförande. Jur kand.

Bakgrund Tidigare VD för Walleniusrederierna, Stockholm, Eukor Car Carriers, Seoul, Rederi AB Transatlantic, Skärhamn och Höegh Autoliners AS, Oslo.

Övriga uppdrag Koncernchef Shipping, Drilling and Ferries, Stena AB. VD Stena Line.

Speciella kompetenser Har en gedigen erfarenhet inom sjöfart, sjörättsjurist, sjöofficer och 20 års Asienerfarenhet.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Carl Mikael von Mentzer

Styrelseledamot sedan 1998. Vice ordförande. Pol mag.

Bakgrund Tidigare VD Offshore Accommodation Group Ltd, Aberdeen, Safe Partners AB, Göteborg och Götaverken Arendal AB, Göteborg.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Teekay Offshore Partners L.P, Bermuda.

Speciella kompetenser Har varit verksam inom sjöfart och offshore i närmare 40 år i Skandinavien, Storbritannien och USA. Har god insikt i oljeindustrin.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 50 000 B-aktier



Stefan Brocker

Styrelseledamot sedan 2007. Jur kand.

Bakgrund Delägare och tidigare Managing Partner, Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB

Övriga uppdrag Ordförande i Mannheimer Swartlings Shipping Group, styrelseledamot European Maritime Lawyers Organization, honorärkonsul Grekland

Speciella kompetenser Rederijuridik. Har varit verksam som jurist inom sjöfart och offshore i närmare 20 år.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Michael G:son Löw

Styrelseledamot sedan 2012. Civilekonom, reservofficer.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Preem AB samt i Conoco Inc i ett flertal ledande positioner i Norden och internationellt.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Preem AB, Boliden AB, Stena LNG Plc, Norstel AB, Sv. Näringsliv, vice ordf. Ind/Kemi samt Sv/Ryska Handelsk. Ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsak., Chalmers Rådgivande Kom., Sv. EnergiEk. Förening och Nätverket för Olja&Gas.

Speciella kompetenser Tillför kunskap inom energi/raffinaderi/trading/shipping och finansiella frågor.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Morten Chr. Mo

Styrelseledamot sedan 2000. Diplomekonom BI (Oslo) och IMDE (PED) Lausanne.

Bakgrund Direktör/ordförande i Quillfeldt Rönneberg & Co, Leif Höegh & Co AS, Hator Management AS, VD Stemoco Shipping AS och Lorentzen & Stemoco AS.

Övriga uppdrag Ordförande Hadeland Rigerike Reiseliv. Styrelseledamot Cell-Vision AS, Bass Pte Ltd och Hadeland Maskin AS.

Speciella kompetenser Bakgrund som skeppsmäklare, ägare och delägare i olika rederier och aktiv/investerare i start-up-företag i Norge.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Dan Sten Olsson

Styrelseledamot och tidigare ordförande sedan 1984. Civilekonom.

Övriga uppdrag Ordförande Stena Line Holding BV, Stena Metall AB, Stena Sessan AB. Vice ordförande Sveriges Redareförening.

Speciella kompetenser Gedigen kunskap inom sjöfart.

Aktieinnehav i Concordia Maritime Via bolag.



Mats Jansson

Styrelseledamot sedan 2005. Fil kand.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Argonaut och NYKCool AB.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i MGA Holding, Petrogrand AB och Chinsay AB.

Speciella kompetenser Har sin historia i tank och hela sitt yrkesverksamma liv i sjöfart. Besitter god kunskap och har stor erfarenhet av de finansiella aspekterna på sjöfart.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

STYRELSENS NÄRVARO OCH ERSÄTTNING

	Oberoende ³⁾	Totalt arvode, kr ⁴⁾	Närvaro
Carl-Johan Hagman ¹⁾²⁾	Beroende	400 000	6 av 8
Carl Mikael von Mentzer ¹⁾	Oberoende	400 000	8 av 8
Dan Sten Olsson	Beroende	225 000	7 av 8
Stefan Brocker	Beroende	225 000	8 av 8
Michael G:son Löw ²⁾	Oberoende	225 000	6 av 8
Mats Jansson	Oberoende	225 000	8 av 8
Morten Chr Mo	Oberoende	225 000	8 av 8
Jörgen Lorén, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	7 av 8
Jens Ole Hansen, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	7 av 8
Göran Dahlman, arbetstagarrepresentant suppleant	Oberoende	25 000	6 av 8

1) Ingår i lönekommissionskommittén.

2) Invald vid årsstämman 2012.

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

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

REVISOR

Johan Kratz, Auktoriserad revisor KPMG. Uppdrag sedan 2007.

ARBETSTAGARREPRESENTANTER



Jens Ole Hansen

Arbetstagarrepresentant. Företagsledarutbildning LO-skolan. Anställd i Stenakoncernen sedan 1973. Styrelseledamot sedan 1995.

Nuvarande övriga uppdrag Klubbordförande SEKO Sjöfolk, Styrelseledamot SEKO Sjöfolk, Stena Marine Management AB. Arbetstagarrepresentant i Stena Rederi AB, Stena Line Scandinavia AB styrelser.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Jörgen Lorén

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

Nuvarande övriga uppdrag 1:e vice ordförande Sjöbefälsföreningen, Klubbordförande Sjöbefälsföreningen i Stena Line, Vice ordf. Göteborgs Fartygs-Befälhavare Förening. Arbetstagarrepresentant i Stena AB, Stena Line Scandinavia AB samt Stena Rederi AB styrelser.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Göran Dahlman

Suppleant, arbetstagarrepresentant. Företagsledarutbildning LO-skolan. Anställd i Stenakoncernen sedan 1989. Styrelseledamot sedan 1996.

Nuvarande övriga uppdrag Klubbordförande SEKO Sjöfolk, styrelseledamot SEKO Sjöfolk och Torslanda Kulturhus AB. Suppleant Stena Marine Management AB och Stena Sessan AB. Arbetstagarrepresentant Stena Sessan Rederi AB och ersättare i Gatubolaget AB styrelse. Delägare GDSS Konsult HB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

FÖRETAGSLEDNING



Hans Norén

VD. Högschoolleekonom. Anställd sedan 1994.

Externa uppdrag Styrelseledamot
Nordisk Skibsrederforening

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Anna Forshamn

Finansdirektör. Civilekonom.
Anställd sedan 2012 (i Stena sedan 1999).

Externa uppdrag Styrelseledamot
MNOPE EG Ltd

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Torbjörn Rapp

Teknisk chef till och med 2013-03-31.
Anställd sedan 2004.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 10 000



Barbara Oeuvray

VD, Concordia Maritime AG. Swiss Certified
Finance and Accounting Specialist. Anställd
sedan 2005 (i Stena 1989).

Externa uppdrag Styrelseledamot Arvak Ltd

Aktieinnehav i Concordia Maritime 12 500



N. Angelique Burgess

VD, Concordia Maritime (Bermuda) Ltd.
Bachelor of Science, Management Studies.
Anställd sedan 2010.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

DEFINITIONER

Avskrivning Det räkenskapsmässiga avdrag, som görs i ett bolags bokslut för att kompensera slitage och åldrande på företagets fartyg och inventarier.

Direktavkastning Utdelning per aktie dividerat med börskursen vid årets slut.

EBITDA (Earnings Before Interest Tax Depreciation and Amortization) Resultat före finansnetto, skatter och avskrivningar.

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

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

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.

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

Soliditet Eget kapital i procent av balansomslutningen.

Spotmarknad (öppna marknaden) Uthyrning av fartyg för varje enskild resa, där fraktraterna fluktuerar i princip dagligen.

Tidsbefraktning (timecharter) Redare hyr ut sitt fartyg komplett och bemannat över en längre period till fasta rater. Den som hyr fartyget betalar för bunkerolja och hamnavgifter.

ÅRSSTÄMMA OCH INFORMATIONSTILLFÄLLEN

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern, Göteborg den 23 april 2013 klockan 14:00, då också delårsrapporten för första kvartalet lämnas.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska dels vara införd i aktieboken som förs av Euroclear AB senast den 17 april 2013, dels anmäla sig till bolaget under adress:

Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg

eller per telefon: 031-85 50 19

e-mail: arsstamma@concordiamaritime.com

eller via hemsidan: www.concordiamaritime.com senast 17 april 2013.

Utdelning

Styrelsen föreslår en utdelning om SEK 0,50 per aktie. Som avstämningsdag för utdelning föreslås den 26 april 2013. Om årsstämman beslutar

i enlighet med förslaget, beräknas utdelningen utbetalas genom Euroclear ABs försorg den 2 maj 2013.

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 förvaltaren om detta i god tid före 17 april 2013.

Rapporteringstillfällen

Årsredovisningen för 2012 sänds till samtliga registrerade aktieägare. Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 23 april 2013, halvårsrapporten kommer att publiceras den 14 augusti och niomånadersrapporten den 13 november 2013.

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

Concordia Maritime (Bermuda) Ltd
Belvedere Building
69 Pitts Bay Road
Pembroke HM08 Bermuda

Hans Norén
Verkställande direktör
Tel 031-85 51 01
eller 0704-85 51 01
hans.noren@concordiamaritime.com

Anna Forshamn
Finansdirektör
Tel 031-85 51 72
eller 0704-85 51 72
anna.forshamn@concordiamaritime.com

www.concordiamaritime.com



Solberg - Foto: Katja Andersson, Christian Badenfelt, Carlo Baudone, Michael Cooper, Per-Anders E Hurligh, Thomas Kohnle, Dan Ljungsvik, Peter Mild, Linus Netshagen, Conny Wickberg m.fl. - Tryck: Falk Graphic

Fler sätt att följa vår verksamhet

Vår ambition är att på ett transparent och spännande sätt sprida kunskap både om oss och om den bransch vi verkar i. Tanksjöfart är en komplex bransch och det är därför viktigt för oss att förklara vad vi gör och hur vi gör det. Det ska vara lätt att följa oss och vara uppdaterad på vad som händer i vår omvärld.

- **På vår hemsida** hittar du heltäckande och utförlig information om det mesta du kan tänkas vilja veta om vår verksamhet. Läs om vår flotta och våra fartygskoncept, ta del av marknadsrapporter och prenumerera på pressmeddelanden och nyheter.
- **Ladda gärna ner vår app**, som är full av information om våra fartyg, aktien, bilder, videoklipp och mycket mer. Genom att läsa av QR-koden till höger kan du ladda ner appen gratis via Apple App Store eller Google Play.
- **Självklart är du även välkommen att kontakta oss** om du har frågor eller vill veta mer om vår verksamhet. Kontaktuppgifter hittar du på hemsidan, i vår app samt på sista sidan i denna årsredovisning.



Apple App Store



Google Play

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

CONCORDIA
MARITIME