

**BOKSLUTSKOMMUNIKÉ**  
**1 JANUARI – 31 DECEMBER 2010**

	Kvartal 4 (okt-dec)		Helår	
	2010	2009	2010	2009
Nettoomsättning, MSEK	145,5	111,2	513,4	599,3
Resultat efter skatt, MSEK	18,9	30,2	80,4	-81,1
Resultat per aktie, SEK	0,40	0,63	1,68	-1,70
EBITDA, MUSD	8,3	6,0	30,5	21,0
Disponibel likviditet <sup>1)</sup> , MSEK	698,0	536,0	698,0	536,0

1) Inklusive outnyttjade kreditfaciliteter.

- Verksamheten fortlöper enligt plan.
- Fortsatt god disponibel likviditet om MSEK 698,0 (536,0).
- Prognos 2011, resultat före skatt MUSD 10–13, motsvarande MSEK 65–85, beroende på hur den öppna marknaden utvecklas under 2011.
- Styrelsen föreslår till kommande årsstämma en utdelning om SEK 1,00 (1,00) per aktie.

**Se VD Hans Norén presentera  
bokslutskommunikén för 2010**

Genom att scanna in QR-koden här bredvid kan du i din telefon se VD Hans Norén presentera det fjärde kvartalet samt helårsresultatet. Läs mer om QR-koder och hur de används på rapportens baksida.



# DETTA ÄR CONCORDIA MARITIME

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi. Vårt fokus ligger på kostnadseffektiva och säkra transporter av förädlade oljeprodukter, till exempel bensin, diesel och flygbränsle. B-aktien är sedan 1984 noterad på Nasdaq OMX Stockholm.

## VÅR AFFÄRSIDÉ

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

## VÅR VISION

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

## VÅR AFFÄRSMODELL

Concordia Maritimes 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 vid försäljning av fartyg. Kostnaderna hålls under kontroll genom långsiktigt underhåll, effektiv bemanning och kontroll av kapitalkostnaden.

## VÅRA KUNDER

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

## VÅRA SAMARBETSPARTNERS

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

## VAD VI FRAKTAR

Den verksamhetsförändring som genomförts under senare år har inneburit att fokus flyttats från transporter av råolja till frakter av förädlade oljeprodukter. De tolv produkt-tankers (P-MAX och panamax) som beställts, levererats och kommer att levereras är samtliga huvudsakligen ämnade för transporter av förädlade oljeprodukter. Därutöver finns ett suezmaxfartyg i beställning med leverans andra kvartalet 2012 och som är ämnat för transport av råolja. Dessutom kan kortare inbefraktningar förekomma i både produkt- och råoljesegmenten.

## FINANSIELLA MÅL

**Tillväxt** Minst 10% per år med bibehållen lönsamhet

**Lönsamhet** Minst 12% räntabilitet på eget kapital

**Soliditet** Minst 50% över en konjunkturcykel



## INNEHÅLL

VD har ordet	3
Verksamhetens utveckling	4
Marknadens utveckling	6
Ekonomisk översikt	8
Övrig information	10
Finansiella rapporter	13

# VD HAR ORDET VERKSAMHETEN UTVECKLAS ENLIGT PLAN

**Concordia Maritimes operativa verksamhet fortsatte under kvartalet att utvecklas enligt plan. Resultat efter skatt under fjärde kvartalet uppgick till MSEK 18,9 (30,2) och EBITDA MSEK 56,0 (41,8).**

## Kommentarer till resultatet

Tankmarknaderna var under det fjärde kvartalet fortsatt svaga.

När vi nu summerar 2010 kan vi konstatera att det, precis som förväntat, blev ännu ett svagt år. De genomsnittliga fraktraterna på spotmarknaden låg under året på knappt USD 9 000 per dag för ett produkttankfartyg och cirka USD 28 000 per dag för ett suezmaxfartyg.

Den svaga marknaden till trots blev det ett bra år för Concordia Maritime. Verksamheten utvecklades enligt plan och genererade ett positivt resultat som var något bättre än förväntat. Intjäningsnivåerna på kontrakten för P-MAX- och panamaxfartygen har fortsatt legat avsevärt högre än den öppna marknaden. Kontrakten har genererat strax över USD 20 000 per dag i snitt.

Samtliga fartyg har opererat väl och vi har varit försko-nade från olyckor och incidenter. Under året har problemet med pirater och kapningar accelererat. I princip utgör idag hela Indiska Oceanen ett riskområde. När våra fartyg passerar detta område görs omfattande säkerhetsbedömningar vid varje enskild resa och utifrån detta vidtas skyddsåtgärder.

## Framtidsutsikter

Den avgörande faktorn bakom den svaga marknadsutvecklingen är en kraftigt växande tankflotta, vilket lett till en obalans mellan utbud och efterfrågan. Utbudet har under de gångna två åren överstigit efterfrågan markant. Tillväxten i flottan kommer att avta under 2011. Sett till efterfrågan ser många parametrar positiva ut. Vår bedömning är att produkttankmarknaden sakta och stegvis kommer att stärkas från nuvarande nivåer. 2011 blir troligtvis ännu ett svagt år, medan 2012 och framförallt 2013 har goda förutsättningar att uppvisa en marknad i balans.

Vår egen finansiella ställning är fortsatt stabil, med kapacitet för ytterligare investeringar när tillfället bedöms vara det rätta.

## Prognos 2011

Under 2011 kommer Concordia Maritime att ha viss exponering mot den öppna marknaden. Ett P-MAX-fartyg återleveras från kontrakt under sommaren och under årets första två kvartal är vi exponerade genom två inhyrda fartyg, ett suezmax- och ett aframaxfartyg.

Vår bedömning är att Concordia Maritime under räkenskapsåret 2011 kommer att uppnå ett resultat före skatt i spannet MUSD 10–13, motsvarande cirka MSEK 65–85, beroende på marknadsutvecklingen.



## Nyckeltal

	Kvartal 4		Helår	
	2010	2009	2010	2009
Resultat efter skatt, MSEK	18,9	30,2	80,4	-81,1
EBITDA, MSEK	56,0	41,8	219,5	160,8
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	698,0	536,0	698,0	536,0
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,40	0,63	1,68	-1,70
EBITDA per aktie, SEK	1,17	0,87	4,60	3,37
Utdelning per aktie, SEK			1,00 <sup>1)</sup>	1,00
Eget kapital per aktie, inklusive utdelning, SEK	35,94	37,47	35,94	37,47
Soliditet, %	50	53	50	53
Tillväxt i eget kapital inklusive utdelning, %	-4	-9	-4	-9
Avkastning eget kapital, inklusive utdelning, %	5	-4	5	-4

1) Förestagen utdelning.

# VERKSAMHETENS UTVECKLING

**Flottan har under det fjärde kvartalet opererat enligt plan. Alla ägda fartyg är för närvarande sysselsatta på kontrakt. Kontraktstäckningen medför intäktsnivåer avsevärt högre än raterna på spotmarknaden.**

## P-MAX

Under det fjärde kvartalet opererades nio helägda P-MAX-fartyg. Samtliga är utkontrakterade på mellan tre och tio år från leveransdatum. P-MAX-fartygen opererar på olika geografiska marknader runt om i världen, med såväl lätta (till exempel bensin) som tunga oljeprodukter (till exempel eldningsolja) samt råolja. *Stena Paris* genomförde i december sin femårsdockning enligt plan.

## Panamax

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

## Aframax

Concordia Maritime deltar under en kort period med 50 procent i inbefraktningen av två aframaxtankers med hög isklass (1A). Inbefraktningen sträcker sig från mitten av december 2010 till slutet av första kvartalet 2011. Ett aframaxfartyg är på cirka 110 000 dödviktston och fraktar huvudsakligen råolja.

## Suezmax

Concordia Maritimes närvaro på stortankmarknaden bestod under kvartalet av 50 procent i det suezmaxfartyg, *Yasa Scorpion*, som sedan maj 2010 inbefraktas tillsammans med Stena Bulk. Kontraktet löper fram till maj 2011.

## Nybyggnadsprogrammet

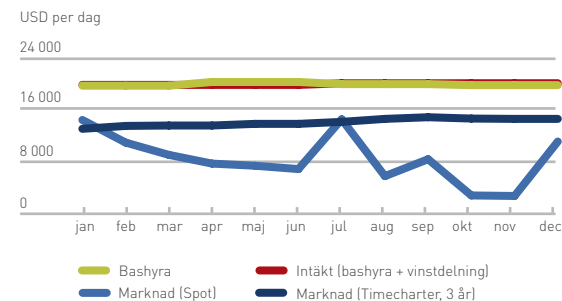
Under 2010 togs leverans av två P-MAX-fartyg, *Stena Polaris* och *Stena Penguin*. Det tionde och sista i serien av P-MAX-fartyg, *Stena Premium*, levereras i mitten av andra kvartalet 2011. Det suezmaxfartyg som beställdes under första kvartalet 2010 är beräknat att levereras under andra kvartalet 2012.

## Flottans värde

Vid utgången av 2010 var flottans bokförda värde lägre än marknadsvärdet. Marknadsvärdet definieras som snittet av värderingar av tre oberoende mäklare och görs på basis av omedelbar leverans för den öppna marknaden. I värderingen beaktas således inte existerande sysselsättningskontrakt.

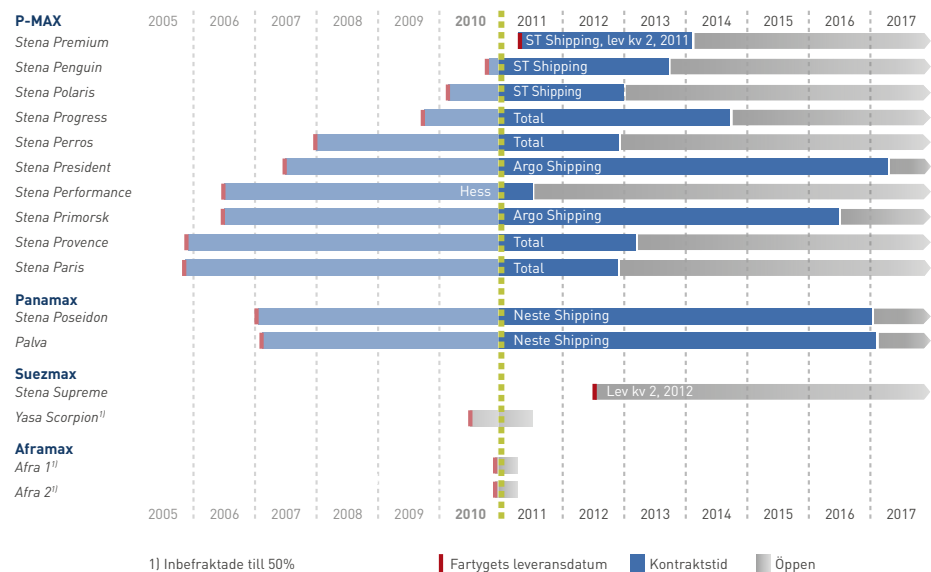
## Produktflottans genomsnittliga intäkt per fartyg och dag

I grafen illustreras spotmarknadens utveckling, bashyran för Concordia Maritimes produkttankflotta och den faktiska intjäningen. Siffrorna för flottan baseras på full sysselsättning, det vill säga eventuellt off-hire justerar ner bashyran.



## DJUPA KUNDRELATIONER

Flertalet fartyg i flottan är i dagsläget utkontrakterade, vilket skapar en finansiell stabilitet som utgör basen i en långsiktig utveckling.



### EBITDA per kvartal

2010, MUSD	Q1	Q2	Q3	Q4	12 månader
P-MAX	6,9	7,6	8,1	8,6	31,2
Panamax	1,3	1,2	0,7	1,2	4,4
Aframax				0,1	0,1
Suezmax		0,1	0,1	-0,2	0,0
Admin. och övrigt	-1,1	-1,2	-1,5	-1,4	-5,2
<b>Totalt</b>	<b>7,1</b>	<b>7,7</b>	<b>7,4</b>	<b>8,3</b>	<b>30,5</b>

2009, MUSD	Q1	Q2	Q3	Q4	12 månader
P-MAX	6,2	5,3	4,4	6,7	22,6
Panamax	1,4	1,2	1,1	1,2	4,9
V-MAX	-0,9	-0,1	-1,1	0,1	-2,0
Admin. och övrigt	-0,8	-0,9	-0,7	-2,1	-4,5
<b>Totalt</b>	<b>5,9</b>	<b>5,5</b>	<b>3,7</b>	<b>5,9</b>	<b>21,0</b>

### Intäkter fördelat per geografiskt segment

MUSD	Helår	
	2010	2009
EU	44,7	31,2
Övriga världen	26,5	47,1
<b>Totala intäkter</b>	<b>71,2</b>	<b>78,3</b>

# MARKNADENS UTVECKLING

**Tankmarknaden var under fjärde kvartalet fortsatt svag. I slutet av perioden steg raterna men från mycket låga nivåer.**

## Fraktmarknadens utveckling

Fjärde kvartalet 2010

### U Produkttankmarknaden (MR)

I genomsnitt låg raterna för ett MR-fartyg på spotmarknaden under kvartalet på runt USD 6 000 per dag, vilket var avsevärt lägre än under föregående kvartal. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt på nivåer runt USD 14 500 per dag.

### U Stortankmarknaden (suezmax)

För suezmaxfartyg steg raterna med 50 procent under kvartalet. I genomsnitt låg raterna runt USD 22 000 per dag. Tidsutbefraktningensmarknaden var fortsatt mer stabil och i slutet av perioden låg treåriga kontrakt på nivåer runt USD 27 000 per dag.

### U Nybyggnadspriserna

Nybyggnadspriserna var i princip oförändrade. Priset på MR-fartyg av standardtyp uppgick till cirka MUSD 36 och inom suezmaxsegmentet låg priserna runt MUSD 65.

## Kvartalsresumé

Tredje kvartalet 2010

### U Produkttankmarknaden (MR)

I genomsnitt låg raterna för ett MR-fartyg på spotmarknaden under kvartalet på runt USD 10 000 per dag, vilket är högre än såväl föregående kvartal som motsvarande kvartal 2009. Det skall dock poängteras att ökningen sker från mycket låga nivåer. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt på nivåer runt USD 15 000 per dag.

### U Stortankmarknaden (suezmax)

För suezmaxfartyg sjönk raterna kraftigt under kvartalet. I genomsnitt låg raterna runt USD 17 000 per dag, en hal-

vering jämfört med föregående kvartal. Tidsutbefraktningensmarknaden var fortsatt mer stabil och i slutet av perioden tecknades treåriga kontrakt på nivåer runt USD 30 000 per dag.

### U Nybyggnadspriserna

Nybyggnadspriserna var i princip oförändrade. Priset på MR-fartyg av standardtyp uppgick till cirka MUSD 36 och inom suezmaxsegmentet låg priserna runt MUSD 65.

Andra kvartalet 2010

### U Produkttankmarknaden (MR)

I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden under kvartalet på runt USD 8 000 per dag, vilket är i nivå med motsvarande kvartal 2009 men cirka 35 procent lägre än första kvartalet 2010. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt på nivåer runt USD 14 000 per dag.

### U Stortankmarknaden (suezmax)

Utvecklingen inom suezmaxsegmentet var volatil. Under maj steg raterna på spotmarknaden kraftigt, för att därefter åter falla tillbaka. I genomsnitt låg raterna runt USD 32 000 per dag, cirka 60 procent högre än motsvarande period 2009.

Första kvartalet 2010

### U Produkttankmarknaden (MR)

I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden under kvartalet på runt USD 9 000 per dag, cirka 30 procent lägre än motsvarande period 2009. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades treåriga kontrakt på nivåer runt USD 14 000 per dag, även det avsevärt lägre än föregående år.

### U Stortankmarknaden (suezmax)

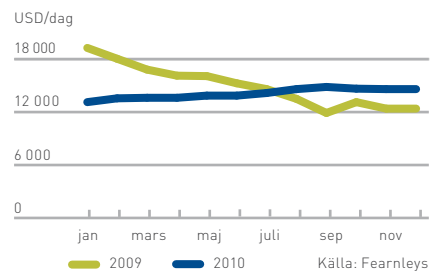
Efter en kraftig nedgång under 2009 var återhämtningen under första kvartalet 2010 stark. Till drivkrafterna hörde bland annat en ökad efterfrågan av råolja. I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden under kvartalet på cirka USD 35 000 per dag, cirka 35 procent högre än genomsnittet för 2009.



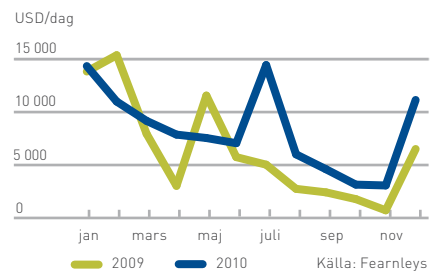


Raterna på såväl spot- som tidsutbefraktningensmarknaden låg under kvartalet på fortsatt låga nivåer. De var dock högre än under motsvarande kvartal föregående år.

#### Timecharter – MR (produkttank)

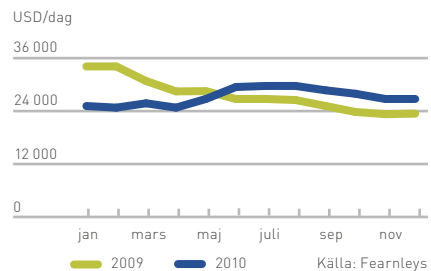


#### Spot – MR (produkttank)

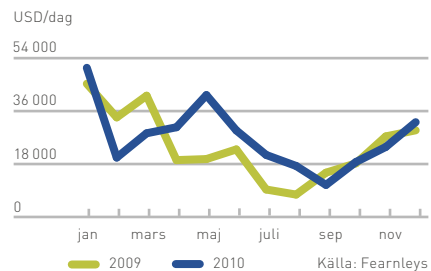


För suezmaxfartyg försvagades raterna under det tredje kvartalet. Nedgången var som kraftigast under augusti för att sedan delvis återhämtas.

#### Timecharter – suezmax

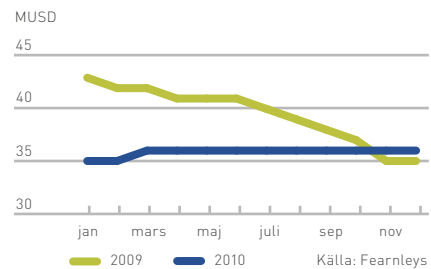


#### Spot – suezmax

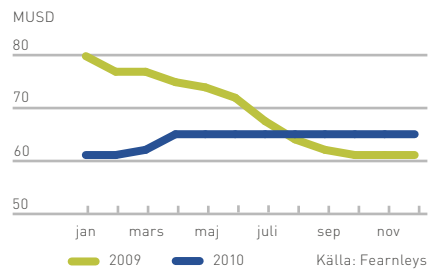


Priserna på nya fartyg var under kvartalet i princip oförändrade inom både MR- och suezmax-segmentet.

#### Nybyggnadspriser – MR (produkttank)



#### Nybyggnadspriser – suezmax



Samtliga grafer på sidan visar medelvärde per månad.

# EKONOMISK ÖVERSIKT

## Omsättning och resultat

Fjärde kvartalet 2010

Omsättningen under fjärde kvartalet var MSEK 145,5 (111,2). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 17,9 (18,6). Resultat efter skatt var MSEK 18,9 (30,2) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,40 (0,63).

Januari–december 2010

Omsättningen under 2010 var MSEK 513,4 (599,3). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 76,9 (-91,0). Resultat efter skatt var MSEK 80,4 (-81,1) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 1,68 (-1,70). Omsättnings- och resultatutvecklingen ligger i linje med given prognos.

## Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 35,94 (37,47). Koncernens egna kapital är dollarnominerat och har under fjärde kvartalet 2010 minskat i och med att kursen försvagats från 6,77 SEK/USD vid kvartalets ingång till 6,73 SEK/USD

vid dess utgång. Nedgången har mötts av moderbolagets eget-kapital-säkring som redovisar ett överskott om MSEK 46,3 (163,4).

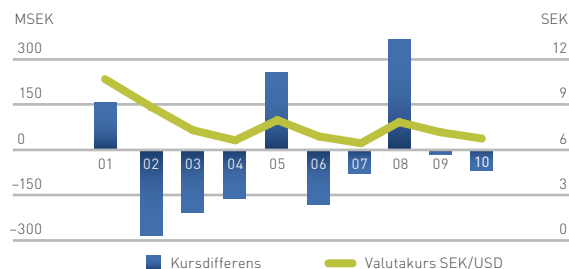
## Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Moderbolagets funktionella valuta är SEK men de flesta transaktioner i koncernen sker i USD, det vill säga merparten av intäkterna, kostnaderna och balansräkningen är nominellt i USD. Koncernens resultat genereras i USD vilket innebär att resultatet i SEK är en direkt funktion av kursutvecklingen SEK/USD. I februari 2009 återupptog Concordia Maritime en eget-kapital-säkring uppgående till cirka 50 procent av det egna kapitalet i utländska dotterbolag, motsvarande MUSD 125. Eget-kapitalsäkringen har under fjärde kvartalet 2010 medfört ett resultat efter skatt om MSEK 2,4 (-30,4) vilket redovisas i "Övrigt totalresultat".

Totalt har omräkningsreserven under året minskat med MSEK -65,7 (-14,3), motsvarande SEK -1,38 (-0,30) per

## Kursdifferens mot övrigt totalresultat

Kursutvecklingen för SEK/USD har under 2010 medfört att bolagets vinst i svenska kronor sett förändrats, trots att det i US-dollar är oförändrat. Läs mer i avsnittet "Förändringar i omräknings- och säkringsreserver" om hur bolaget skyddar sig mot valuta- och räntefluktuationer.





## FORTS. EKONOMISK ÖVERSIKT

aktie. De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som redovisas i eget kapital, uppgår till MSEK 49,1 (114,8). Förändringarna redovisas i eget kapital via "Övrigt totalresultat".

I samband med beställningen av fyra P-MAX-fartyg gjordes kassaflödessäkring, USD mot Euro, för framtida varvsbetalningar. Realiserat resultat redovisas såsom "Fartyg under byggnad". Värdeförändringarna på befintliga kontrakt redovisas mot "Säkringsreserv" i eget kapital via "Övrigt totalresultat". Kvartalets förändring inklusive kursförändring är MSEK -5,4 (-11,4).

Som skydd mot räntefluktuationer ingick bolaget under 2009 ytterligare räntehedgar om totalt motsvarande MUSD 100. Totalt uppgick räntehedgarna vid utgången av det fjärde kvartalet 2010 till MUSD 140. De är strukturerade för att täcka cirka 60 procent av förväntat framtida utnyttjande av befintlig kreditfacilitet och sträcker sig till 2015. Vid utgången av det fjärde kvartalet värderas dessa kontrakt till MSEK -37,4 (4,0), som redovisas mot "Säkringsreserv" via "Övrigt totalresultat". Säkringsreserven uppgår vid periodens utgång totalt till MSEK -37,8 (6,9).

### Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 698,0 (536,0). Räntebärande skulder ökade under perioden från MSEK 1 458,5 till MSEK 1 596,1. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 715,4 (1 788,3) och soliditeten uppgick till 50 procent (53).

### Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 638,6 (655,8) och avser leverans av fartyg, förskottsbetalningar och projektkostnader.

### Säsongsvariationer

Concordia Maritimes fartyg är utkontrakterade på kontrakt, vilket motverkar de säsongsvariationer som annars kännetecknar tanksjöfarten.

### Medarbetare och optionsprogram

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2010-12-31 till 359 personer, varav 353 är ombordanställda. Något optionsprogram föreligger inte.

### Placeringar

Under året avyttrades en del av bolagets obligationsportfölj. Som en följd av detta klassificeras från och med Q3 den kvarvarande obligationsportföljen som "till försäljning" vilket innebär att den marknadsvärderas över "Övrigt totalresultat". Övriga placeringar klassificeras som tidigare, det vill säga "innehas för handel". Obligationsportföljen är överlikviditet som placerats i en portfölj med en förfallostruktur som stämmer väl överens med investeringsprogrammet. Dessa värdepapper ger en avkastning av 7-8 procent (även kallat purchase yield).

I tabellen till höger framgår redovisat, nominellt och marknadsvärde på obligationsinnehavet. Övriga innehav (primärt fonder) värderas till marknadsvärde vid varje

bokslutstillfälle. Totala kortfristiga placeringar motsvarar MSEK 84,0 (37,1).

### Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 30,8 (32,2) varav MSEK 0,6 (0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 33,8 (196,6). Moderbolagets disponibla likviditet inklusive Outnyttjade faciliteter uppgick till MSEK 1 826,4 (1 463,1).

### Övriga händelser

Inför årsstämman 2011 föreslår styrelsen en utdelning om SEK 1,0 (1,0) per aktie.

### Obligationsinnehav

Innehav (MUSD)	Nominellt värde	Bokfört värde	Marknadsvärde
DDI Holding	9,3	9,3	9,3



## ÖVRIG INFORMATION

### Transaktioner med närstående

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

- Befraktning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25 procent.
- Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1 procent.
- Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management. 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.



## FORTS. ÖVRIG INFORMATION

### Risker och osäkerhetsfaktorer

Concordia Maritime är exponerat för ett antal risker av olika slag. Till de främsta marknadsrelaterade faktorer som påverkar bolaget hör den allmänna konjunkturen, fraktrater, oljepris samt politiska faktorer. Till risker relaterade till verksamheten hör bland annat fartygsdrift, försäkringsfrågor och medarbetare. Därutöver är Concordia Maritime även exponerat mot kredit- och finansrisker.

Ledning och styrelse arbetar aktivt för att dels minimera riskexponeringen, dels minimera följder och effekter i händelse av att en risk ändå skulle bli reell.

För ytterligare information hänvisas till årsredovisningen 2009. För överskådlighet presenteras riskerna i nedanstående format. Notera dock att beskrivningen inte gör anspråk på att vara komplett eller exakt då riskerna och deras grad varierar över tiden.



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



## DEFINITIONER

**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 totalt kapital** Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansomslutning.

**Räntabilitet på sysselsatt kapital** Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld.

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

**Soliditet** Eget kapital i procent av balansomslutningen.

## ORDLISTA

**MR (Medium Range)** Produkttankfartyg med dödviktston (dwt) om 40 000–50 000.

**Panamax** Produkttankfartyg om 55 000–75 000 dwt.

**Produkttankfartyg** Fartyg främst ämnade för transport av förädlade oljeprodukter.

**P-MAX** Fartygstyp utvecklad av Concordia Maritime med dwt om 65 200.

**Spotmarknad (öppna marknaden)** Utkontraktering av fartyg till kund för varje enskild resa.

**Stortankfartyg** Fartyg främst ämnade för transport av råolja.

**Suezmax** Stortankfartyg om 120 000–165 000 dwt.

**Tidsutbefraktning** Utkontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

## KONCERNEN

# RESULTATRÄKNING, ÖVRIGT TOTALRESULTAT SAMT VÄRDEN PER AKTIE

MSEK	Kvartal 4 2010	Kvartal 4 2009	Helår 2010	Helår 2009
<b>Koncernens resultaträkning</b>				
Genomsnittlig kurs SEK/USD	6,77	7,02	7,20	7,65
Nettoomsättning	145,5	111,2	513,4	599,3
<b>Summa intäkter</b>	<b>145,5</b>	<b>111,2</b>	<b>513,4</b>	<b>599,3</b>
Driftskostnader fartyg	-50,7	-35,0	-155,4	-315,5
Sjöpersonalkostnader	-27,2	-23,0	-101,9	-86,5
Övriga externa kostnader	-7,8	-8,8	-25,6	-27,7
Personalkostnader	-3,8	-2,6	-11,0	-8,8
Avskrivningar	-30,3	-25,0	-119,3	-93,0
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-119,8</b>	<b>-94,4</b>	<b>-413,2</b>	<b>-531,5</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>25,7</b>	<b>16,8</b>	<b>100,2</b>	<b>67,8</b>
Utdelningar	0,7	-0,1	0,7	18,8
Ränteintäkter och liknande poster	1,0	2,7	10,6	15,0
Räntekostnader och liknande poster	-9,5	-1,7	-38,2	-205,2
Valutakursdifferenser	0,0	0,9	3,6	12,6
<b>Finansnetto</b>	<b>-7,8</b>	<b>1,8</b>	<b>-23,3</b>	<b>-158,8</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>17,9</b>	<b>18,6</b>	<b>76,9</b>	<b>-91,0</b>
Skatt	1,0	11,6	3,5	9,9
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>18,9</b>	<b>30,2</b>	<b>80,4</b>	<b>-81,1</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>				
Periodens resultat	18,9	30,2	80,4	-81,1
Omräkningsdifferenser, netto efter skatt	-4,3	40,8	-112,0	-177,7
Eget-kapital-säkring, netto efter skatt	2,4	-30,4	46,3	163,4
Finansiella tillgångar som kan säljas, netto efter skatt	-0,6	0,0	4,8	-25,6
Kassaflödessäkringar, valutarelaterat, netto efter skatt	-5,4	-11,4	-3,3	-30,9
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat, netto efter skatt	6,1	11,2	-41,4	20,9
<b>Periodens totalresultat</b>	<b>17,1</b>	<b>40,4</b>	<b>-25,2</b>	<b>-131,0</b>
<b>Värden per aktie, SEK</b>				
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,40	0,63	1,68	-1,70
Eget kapital per aktie, SEK	35,94	37,47	35,94	37,47

# KONCERNEN

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 dec 2010	31 dec 2009
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	6,73	7,15
<b>Tillgångar</b>		
Fartyg och inventarier	2 919,6	2 265,0
Fartyg under byggnad	262,0	619,0
Finansiella anläggningstillgångar	2,1	141,0
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>3 183,7</b>	<b>3 025,0</b>
Kortfristiga fordringar	124,8	226,8
Kortfristiga placeringar	84,0	37,1
Kassa och bank	68,3	82,5
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>277,1</b>	<b>346,4</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>3 460,8</b>	<b>3 371,4</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>		
Eget kapital	1 715,4	1 788,3
Långfristiga skulder	1 608,8	1 462,3
Kortfristiga skulder	134,0	118,9
Checkräkningskredit	2,6	1,9
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>3 460,8</b>	<b>3 371,4</b>



## KONCERNEN

# KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kvartal 4 2010	Kvartal 4 2009	Helår 2010	Helår 2009
<b>Löpande verksamhet</b>				
Resultat efter finansiella poster	17,9	18,6	76,9	-91,0
Justeringsposter:				
Avskrivningar	33,1	30,2	129,9	110,7
Resultat vid försäljning av finansiella tillgångar	-1,5	22,7	-1,5	173,3
Övriga poster	5,4	-27,4	5,4	-3,4
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>54,9</b>	<b>44,1</b>	<b>210,7</b>	<b>189,6</b>
Förändringar i rörelsekapital	22,8	17,0	131,3	36,1
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet</b>	<b>77,7</b>	<b>61,1</b>	<b>342,0</b>	<b>225,7</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>				
Fartyg under byggnad	-257,5	-98,1	-638,6	-655,8
Investering i finansiella tillgångar		-0,1		-0,8
Försäljning av finansiella tillgångar	15,8	-15,6	94,7	346,0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamhet</b>	<b>-241,7</b>	<b>-113,8</b>	<b>-543,9</b>	<b>-310,6</b>
<b>Finansieringsverksamhet</b>				
Upptagning av lån	430,0	69,8	716,9	458,5
Amortering av lån	-255,3	-30,9	-482,1	-270,2
Utdelning till aktieägarna			-47,7	-47,7
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamhet</b>	<b>174,7</b>	<b>38,9</b>	<b>187,1</b>	<b>140,6</b>
Periodens kassaflöde	10,7	-13,8	-14,8	55,7
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	61,0	97,5	82,5	31,3
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-3,4	-1,2	0,6	-4,5
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	68,3	82,5	68,3	82,5
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit				
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:				
Likvida medel vid årets början	-1,1	-0,4	0,4	-2,6
Periodens kassaflöde	-2,3	-0,8	0,2	-1,9
	<b>-3,4</b>	<b>-1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>-4,5</b>



# KONCERNEN

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	Totalt
<b>Förändringar jan–dec 2010</b>							
IB 2010-01-01	381,8	61,9	114,8	6,9	0,0	1 222,9	1 788,3
Periodens totalresultat			-65,7	-44,7	4,8	80,4	-25,2
Utdelning						-47,7	-47,7
<b>UB 2010-12-31</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>49,1</b>	<b>-37,8</b>	<b>4,8</b>	<b>1 255,6</b>	<b>1 715,4</b>
<b>Förändringar jan–dec 2009</b>							
IB 2009-01-01	381,8	61,9	129,1	16,9	25,6	1 351,7	1 967,0
Periodens totalresultat			-14,3	-10,0	-25,6	-81,1	-131,0
Utdelning						-47,7	-47,7
<b>UB 2009-12-31</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>114,8</b>	<b>6,9</b>	<b>0,0</b>	<b>1 222,9</b>	<b>1 788,3</b>





# KVARTALSÖVERSIKT

	MSEK	Kvartal 4 2010	Kvartal 3 2010	Kvartal 2 2010	Kvartal 1 2010	Kvartal 4 2009	Kvartal 3 2009	Kvartal 2 2009	Kvartal 1 2009
<b>Resultatposter</b>	Nettoomsättning	145,5	127,9	132,7	107,3	111,2	147,3	162,5	178,3
	Rörelsens kostnader	-119,8	-104,5	-106,0	-82,9	-94,4	-142,8	-141,2	-153,1
	Rörelseresultat (EBIT)	25,7	23,4	26,7	24,4	16,8	4,5	21,3	25,2
	- varav resultat av fartygsförsäljningar								
	Finansnetto	-7,8	-4,6	-7,2	-3,7	1,8	-139,5	6,2	-27,3
	Resultat efter finansnetto	17,9	18,8	19,5	20,7	18,6	-135,0	27,5	-2,1
	Resultat efter skatt	18,9	17,7	20,9	22,9	30,2	-135,2	23,5	0,4
	Kassaflöde från den löpande verksamheten	54,9	52,9	53,1	49,8	44,1	40,7	48,6	56,2
	EBITDA	56,0	54,2	58,1	51,2	41,8	25,8	44,0	49,2
	<b>Balansposter</b>	Fartyg (antal)	2 919,6 (10)	2 507,6 (9)	2 903,0 (9)	2 730,5 (9)	2 265,0 (8)	2 233,3 (8)	2 016,6 (7)
Fartyg under byggnad (antal)		262,0 (2)	482,1 (3)	494,9 (3)	442,1 (3)	619,0 (3)	493,7 (3)	735,8 (4)	646,3 (4)
Likvida medel och placeringar		152,3	145,3	102,0	88,1	119,6	134,2	107,9	182,2
Övriga tillgångar		126,9	150,3	191,9	176,9	376,8	442,2	560,3	426,9
Räntebärande skulder		1 596,1	1 430,0	1 688,1	1 535,6	1 458,5	1 369,5	1 373,2	1 353,1
Övriga skulder och avsättningar		149,3	157,0	166,9	103,3	124,6	186,5	166,2	156,3
Eget kapital		1 715,4	1 698,3	1 836,8	1 798,7	1 788,3	1 747,9	1 881,2	1 908,7
Balansomslutning		3 460,8	3 285,3	3 691,8	3 437,6	3 371,4	3 303,9	3 420,6	3 418,1
<b>Nyckeltal, %</b>	Soliditet	50	52	50	52	53	53	55	56
	Räntabilitet på totalt kapital	2	2	3	3	3	3	5	5
	Räntabilitet på sysselsatt kapital	2	2	3	4	3	3	5	5
	Räntabilitet på eget kapital	5	3	5	5	-4	-8	3	0
	Rörelsemarginal	18	18	20	23	15	3	14	14
<b>Aktiedata</b>	Nettoomsättning	3,05	2,68	2,78	2,25	2,33	3,09	3,40	3,74
	Rörelsens kostnader	-2,51	-2,19	-2,22	-1,74	-1,98	-2,99	-2,96	-3,21
	Rörelseresultat	0,54	0,49	0,56	0,51	0,35	0,09	0,45	0,53
	Finansnetto	-0,16	-0,10	-0,15	-0,08	0,04	-2,92	0,13	-0,57
	Resultat efter skatt	0,40	0,37	0,44	0,48	0,63	-2,83	0,49	0,01
	Kassaflöde	1,15	1,11	1,11	1,04	0,92	0,85	1,02	1,18
	EBITDA	1,17	1,14	1,22	1,07	0,88	0,54	0,92	1,03
	Eget kapital	35,94	35,58	38,48	37,69	37,47	36,62	39,41	39,99

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner: se sidan 12

## MODERBOLAGET

# BALANS- OCH RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Helår 2010	Helår 2009
Nettoomsättning	30,8	32,2
Driftskostnader fartyg	-29,7	-10,8
Sjöpersonalkostnader		-10,1
Övriga externa kostnader	-15,1	-14,4
Personalkostnader	-7,7	-7,4
Planenliga avskrivningar	-0,1	-9,3
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-21,8</b>	<b>-19,8</b>
Övriga ränteintäkter och liknande poster	84,6	259,1
Räntekostnader och liknande poster	-29,0	-42,7
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>33,8</b>	<b>196,6</b>
Skatt	-8,8	-53,1
<b>Periodens resultat</b>	<b>25,0</b>	<b>143,5</b>

MSEK	2010-12-31	2009-12-31
<b>Tillgångar</b>		
Fartyg och inventarier	0,1	0,1
Finansiella anläggningstillgångar	25,8	60,2
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>771,7</b>	<b>806,1</b>
Kortfristiga fordringar	67,1	248,7
Kortfristiga placeringar	40,9	34,5
Kassa och bank	1 226,2	1 036,5
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>1 334,2</b>	<b>1 319,7</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>2 105,9</b>	<b>2 125,8</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>		
Eget kapital	673,4	696,1
Långfristiga skulder	1 381,1	1 221,1
Kortfristiga skulder	21,9	179,9
Checkräkningskredit	29,5	28,7
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>2 105,9</b>	<b>2 125,8</b>
Ställda säkerheter		
Eventualförpliktelser <sup>1)</sup>	33,6	35,8

1) 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.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i delårsrapporterna som i årsredovisningen för 2009, förutom de som beskrivs i denna rapport.

Koncernens bokslutskommuniké har upprättats i enlighet med IAS 34. Rapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och RFR 2. Rapporten ger en rättvisande översikt av moderbolagets och koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som koncernen står inför.

Göteborg den 22 februari 2011  
Concordia Maritime AB (publ)

Dan Sten Olsson  
*Ordförande*

C. Mikael von Mentzer  
*Vice ordförande*

Stefan Brocker

Bert Åke Eriksson

Jens Ole Hansen

Mats Jansson

Jörgen Lorén

Morten Chr. Mo

Hans Norén  
*Verkställande direktör*

# REVISORS RAPPORT AVSEENDE ÖVERSIKTLIG GRANSKNING AV BOKSLUTSKOMMUNIKÉ

## Inledning

Jag har utfört en översiktlig granskning av Bokslutskommuniké 2010 för Concordia Maritime AB (publ) org.nr 556068-5819 för perioden 1/1–31/12 2010. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna bokslutskommuniké i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Mitt ansvar är att uttala en slutsats om denna bokslutskommuniké grundad på min översiktliga granskning.

## Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

Jag har utfört min översiktliga granskning i enlighet med Standard för översiktlig granskning SÖG 2410 – Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga gransk-

ningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt Revisionsstandard i Sverige RS och god revisionsstandard i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för mig att skaffa mig en sådan säkerhet att jag blir medveten om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

## Slutsats

Grundat på min översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger mig anledning att anse att bokslutskommunikén inte, i allt väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

Göteborg den 22 februari 2011

Johan Kratz  
*Auktoriserad revisor*

## Informationstillfällen verksamhetsåret 2011

Rapport Q1	28 april 2011
Rapport Q2	16 augusti 2011
Rapport Q3	2 november 2011

Hans Norén, VD  
031 85 51 01  
eller 0704 85 51 01  
hans.noren@  
concordiamaritime.com



Göran Hermansson,  
Ekonomidirektör  
031 85 50 46  
eller 0704 85 50 46  
goran.hermansson@  
concordiamaritime.com



## Redovisningsprinciper

Sedan 1 januari 2009 tillämpas IFRS 8 avseende segmentrapportering. IFRS 8 är en upplysningsstandard som definierar vad som är rörelsesegment. Från och med tredje kvartalet 2010 följer Concordia Maritime upp den ekonomiska utvecklingen för flottan som en enhet, vilket fått till konsekvens att de båda tidigare segmenten Produkttank och Stortank i den finansiella rapporteringen slagits samman i ett gemensamt segment – Tankfartyg.

Informationen i denna rapport är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 22 februari 2011, cirka kl. 15:00.

Årsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern, Lorensbergsparken, Göteborg, den 28 april 2011 kl. 14:00 då även delårsrapporten för första kvartalet lämnas. I april kommer även årsredovisningen för 2010 att sändas ut till samtliga registrerade aktieägare samt hållas tillgänglig på Concordia Maritimes kontor från och med vecka 12.

Delårsrapporten för de första sex månaderna kommer att publiceras den 16 augusti 2011 och niomånadersrapporten den 2 november 2011. Aktuella och historiska rapporter finns även på [www.concordiamaritime.com](http://www.concordiamaritime.com). Där finns även nyheter och aktuella kommentarer om såväl bolaget som tankmarknaderna.

#### Om QR-koder

QR-koder används för att hänvisa till mer information på webben. Koden i denna rapport leder till ett videoklipp där VD Hans Norén presenterar bokslutskommunikén för 2010. Videoklippen går även att se på Concordia Maritimes hemsida.

QR-koder fungerar så att man scannar in koden med hjälp av kameran på en smartphone. Därefter laddas den webbsida där informationen finns. För att kunna använda QR-koder måste din telefon vara utrustad med kamera, QR-läsare samt internetuppkoppling.

Om du inte redan har en QR-läsare i din telefon finns det kostnadsfritt att ladda ner. Det finns olika läsare för olika typer av telefoner. Sök efter QR där du laddar ned applikationer till din smartphone, till exempel App Store eller Android Market.

Concordia Maritime  
405 19 Göteborg  
Tel 031 85 50 00  
Organisationsnummer 556068-5819  
[www.concordiamaritime.com](http://www.concordiamaritime.com)

