

**DELÅRSRAPPORT
1 JANUARI–31 MARS 2010**

- Nettoomsättning MSEK 107,3 (178,3)
- Resultat efter skatt MSEK 22,9 (0,4)
- Resultat per aktie SEK 0,48 (0,01)
- EBITDA om MUSD 7,1 (5,9)
- Disponibel likviditet (inklusive
outnyttjade faciliteter) MSEK 672,8
(712,5)
- Prognos 2010, resultat före skatt
MUSD 9,5 motsvarande ungefär
MSEK 70,0

- Beställning av nytt Suezmax-fartyg
- Dop och leverans av *Stena Polaris*
- Fortsatt svag marknad

Informationen är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 27 april 2010, cirka kl. 14:30.



DETTA ÄR CONCORDIA MARITIME

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

Concordia Maritime grundades 1984 och företagens B-aktie är sedan dess noterad på NASDAQ OMX Stockholm. Huvudkontoret är beläget i Göteborg.

AFFÄRSIDÉ

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

VISION

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

VÅRA KUNDER

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

VÅRA SAMARBETSPARTNERS

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

VAD VI FRAKTAR

Den verksamhetsförändring som genomförts under senare år har inneburit att fokus flyttats från transporter av råolja till frakter av förädlade oljeprodukter. De tolv produkttankers som beställts, levererats och kommer att levereras är samtliga huvudsakligen ämnade för transporter av förädlade oljeprodukter, till exempel bensen, diesel och flygbränsle.

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 |
| Verksamheten | 4 |
| Marknaden | 6 |
| Ekonomisk översikt | 8 |
| Övrig information | 10 |
| Finansiella rapporter | 13 |

VD HAR ORDET

Concordia Maritimes verksamhet fortsatte under första kvartalet att utvecklas enligt plan. Omsättningen uppgick till MSEK 107,3 (178,3) med ett resultat före skatt på MSEK 20,7 (-2,1).

Kommentarer till resultatet

Tankmarknaden var svag under årets första kvartal. Uppgången under december 2009 och januari 2010 var som väntat tillfällig. I februari föll fraktnivåerna åter ner till nivåer runt USD 7 000–8 000 per dag på produkttankmarknaden. På tidsutbefraktningens marknad steg nivåerna något.

Det faktum att hela Concordia Maritimes flotta för närvarande är uthyrd på fasta tidsbefraktningkontrakt gör att vi trots marknaden klarar oss bra. Såväl omsättning som resultatutveckling under första kvartalet ligger i linje med vår prognos.

Beställning av Suezmax tankfartyg

Under perioden gjordes en nybeställning av ett Suezmax tankfartyg hos Samsung Heavy Industries i Korea. Fartyget kommer att levereras under andra kvartalet 2012. Investeringen uppgår till strax under 500 miljoner kronor, varav större delen betalas vid leveransen. Intentionen är att sysselsätta fartyget på den öppna marknaden.

Det beställda fartyget, som skall heta *Stena Supreme*, ingår i den serie om sex fartyg som projekterats av Stena Bulk och utvecklats av Stena Teknik. Fokus i utvecklingsarbetet har legat på energieffektivitet. Fartygets tekniska utrustning och design medför att bränsleförbrukningen kan reduceras med upp till 10–15 procent jämfört med standardtonnage.

Affären passar Concordia Maritime mycket väl och blir ett intressant komplement till vårt engagemang i produkt-

tankmarknaden. Transportmönstret för råolja är i förändring med bland annat längre transportsträckor som följd. Suezmaxstorleken innebär i detta sammanhang en större flexibilitet jämfört t ex med VLCC. Sett till kostnad tror vi även att ”timingen” är rätt. Sedan toppnivåerna för 1,5–2 år sedan har priserna fallit med 35–40 procent, vilket gör priset attraktivt.

Deltagande i infraktning av Suezmax tankfartyg

Under perioden beslutades även att Concordia Maritime ska delta med 50 procent i Stena Bulks infraktning av ett nybyggt Suezmaxfartyg. Infrafraktningen löper i 12 månader från leverans från varv, vilket beräknas ske i maj 2010. Dagshyran är USD 23 000 per dag. Fartyget kommer att sysselsättas på den öppna marknaden i Stena Sonangol Suezmax Pool.

Framtidsutsikter

Den kraftiga tillväxten i tankflottan kommer sannolikt medföra en fortsatt svag marknad ytterligare en tid framöver. Även med den förväntade ökningen av skrotning, fördröjda leveranser och avbeställningar under 2010 kommer nettotillväxten i flottan ändå vara betydande.

Marknadsläget är generellt utmanande men vi befinner oss i en god position. Hela produkttankflottan är sysselsatt på långa kontrakt, vilket bland annat innebär säkrade kassaflöden för en god tid framöver. I kombination med en stark finansiell ställning betyder detta att vi har ytterligare kapacitet för investeringar vid rätt affärsmöjlighet.

Prognos 2010

Vår bedömning är att Concordia Maritime under räkenskapsåret 2010 kommer att uppnå ett resultat före skatt om MUSD 9,5, motsvarande cirka MSEK 70.



Nyckeltal

| | Första kvartalet | | Helår |
|---|------------------|-------|-------|
| | 2010 | 2009 | 2009 |
| Resultat efter skatt, MSEK | 22,9 | 0,4 | -81,1 |
| EBITDA, MSEK | 51,2 | 49,2 | 160,8 |
| Disponibel likviditet inklusive outnyttjade faciliteter, MSEK | 672,8 | 712,5 | 536,0 |
| Resultat efter skatt per aktie, SEK | 0,48 | 0,01 | -1,70 |
| EBITDA per aktie, SEK | 1,07 | 1,03 | 3,37 |
| Utdelning per aktie, SEK | | | 1,00 |
| Eget kapital per aktie, inklusive utdelning, SEK | 37,69 | 39,99 | 37,47 |
| Soliditet, % | 52 | 56 | 53 |
| Tillväxt i eget kapital, inklusive utdelning, % | 1 | -3 | -9 |
| Avkastning eget kapital, inklusive utdelning, % | 5 | 0 | -4 |

VERKSAMHETENS UTVECKLING

Verksamheten har under det första kvartalet följt plan. Samtliga fartyg i flottan har opererat väl och genererat intäkter som kraftigt överstigit raterna på spotmarknaden.

Produkttank

Concordia Maritimes flotta utgjordes under perioden av åtta helägda P-MAX-fartyg och två delägda Panamaxfartyg. Samtliga fartyg 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 (t ex bensin) som tunga oljeprodukter (t ex tjockolja) samt råolja.

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.

Periodens resultat

Segmentet redovisar ett EBITDA för det första kvartalet 2010 om MUSD 7,6 (7,2).

Stortank

Under fjärde kvartalet 2009 återlämnades de båda V-MAX-fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory* till General Maritime. Concordia Maritime har därför inte varit verksamt inom detta segment under det gångna kvartalet. Det nybeställda Suezmax-fartyget, *Stena Supreme*, kommer att ingå i segmentet från att det levereras under det andra kvartalet 2012. Likaså det Suezmax-fartyg som från och med maj 2010 och ett år framåt kommer att inbefraktas tillsammans med Stena Bulk.

Periodens resultat

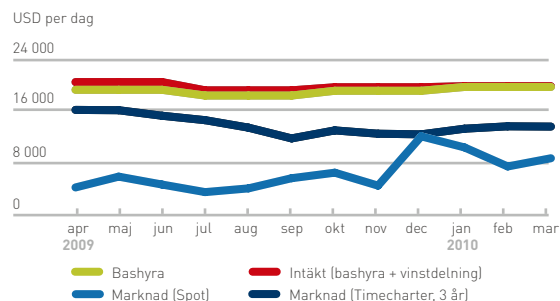
Segmentet redovisar ett EBITDA för det första kvartalet 2010 om MUSD -0,1 (-1,0).

Nybyggnadsprogrammet

Concordia Maritimes nybyggnadsprogram löper enligt plan. I början av mars döptes och levererades *Stena Polaris*, det åttonde fartyget i P-MAX-flottan. De därefter återstående två produkttankfartygen i programmet kommer att levereras i slutet av 2010 respektive under första kvartalet 2011. Det under perioden beställda Suezmax-fartyget kommer att levereras under andra kvartalet 2012.

Produktflottans genomsnittliga intäkt per fartyg och dag

Samtliga fartyg i flottan är sysselsatta på långa kontrakt. I grafen illustreras spotmarknadens utveckling, bashyran för Concordia Maritimes flotta och den faktiska intjäningen. Siffrorna för flottan baseras på full sysselsättning, dvs. eventuell off-hire justerar ner bashyran för flottan.

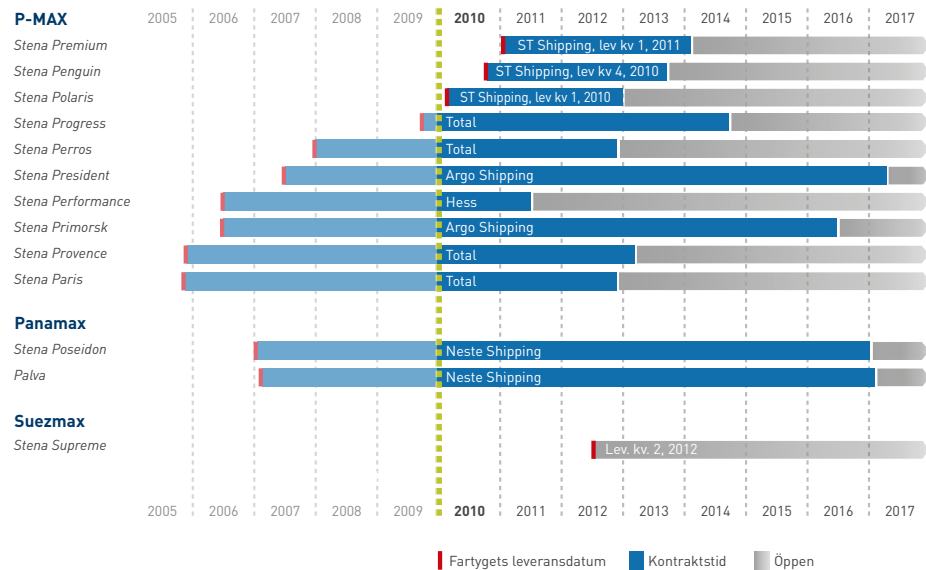


Från och med 1 januari 2009 tillämpas IFRS 8 avseende segmentrapportering. IFRS 8 är en upplysningsstandard som definierar vad rörelsesegment är. Övergången har inte medfört förändringar utan det är samma rörelsesegment som tidigare presenterats. Dessa baseras på de delar av verksamheten som styrelsen följer upp; Produkttank och Stortank. Inom segmentet Produkttank har P-MAX och Panamax slagits samman då de har likartade ekonomiska egenskaper. I detta avsnitt beskrivs segmenten och den ekonomiska utvecklingen för perioden.



DJUPA KUNDRELATIONER OCH LÅNGA KONTRAKT

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



Segmentrapportering, kvartal 1, 2010

| MSEK | Produkt-tank | Stortank | Ofördelat | Totalt |
|--------------------------------|----------------|--------------|-------------|----------------|
| Omsättning ¹⁾ | 107,3 | | | 107,3 |
| Kostnad ²⁾ | -48,9 | -0,6 | | -49,5 |
| Fördelning av OH ³⁾ | -3,9 | -0,4 | -2,3 | -6,6 |
| EBITDA | 54,5 | -1,0 | -2,3 | 51,2 |
| Tillgångar | 3 291,5 | 108,8 | 37,3 | 3 437,6 |

1) Cirka 1 procent av ackumulerad omsättning inom produkttank utgörs av vinstdelning.

2) Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll (dockningar) som driftskostnader i fartyg. Dessa uppgår för 2010 till MSEK 2,3. För mer information se årsredovisning 2009.

3) Fördelning av den del av personalkostnader och andra övriga externa kostnader som inte är direkt hänförlig till fartygsdrift, så kallad overheadkostnad.

Intäkter fördelat per geografiskt segment

| MSEK | Kvartal 1 | |
|------------------------|--------------|--------------|
| | 2010 | 2009 |
| Amerika | 14,5 | 17,0 |
| Frankrike | 47,9 | 38,7 |
| Övriga världen | 45,0 | 122,6 |
| Totala intäkter | 107,4 | 178,3 |

MARKNADENS UTVECKLING

Raterna på produkttankmarknaderna var under första kvartalet 2010 fortsatt låga, men något högre än föregående kvartal.

Fraktmarknadens utveckling

Första kvartalet 2010

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 i slutet av perioden på nivåer runt USD 14 000 per dag, även det avsevärt lägre än föregående år.

Stortankmarknaden (Suezmax)

Utvecklingen inom Suezmaxsegmentet liknar i mångt och mycket utvecklingen inom MR-segmentet, med en kraftig nedgång under 2009. Återhämtningen under första kvartalet 2010 har dock varit betydligt starkare, vilket bland annat beror på 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.

Varvsmarknadens och flottans utveckling

Världstankflottan fortsatte att växa under det första kvartalet. Antalet nybyggnadskontrakt var fortsatt mycket begränsat och priserna i nivå med slutet på 2009. I mars 2010 prissattes ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 35 och ett Suezmaxfartyg till cirka MUSD 65. Liknande utveckling kunde noteras på andrahandsmarknaden.

Kvartalsresumé – produkttankmarknaden (MR)

Fjärde kvartalet 2009

Raterna på spotmarknaden låg under kvartalet på i genomsnitt USD 8 000 per dag, vilket kan jämföras med rater om cirka USD 25 000 motsvarande period 2008. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 11 000 per dag, en nedgång med cirka 50 procent jämfört med 2008.

Tredje kvartalet 2009

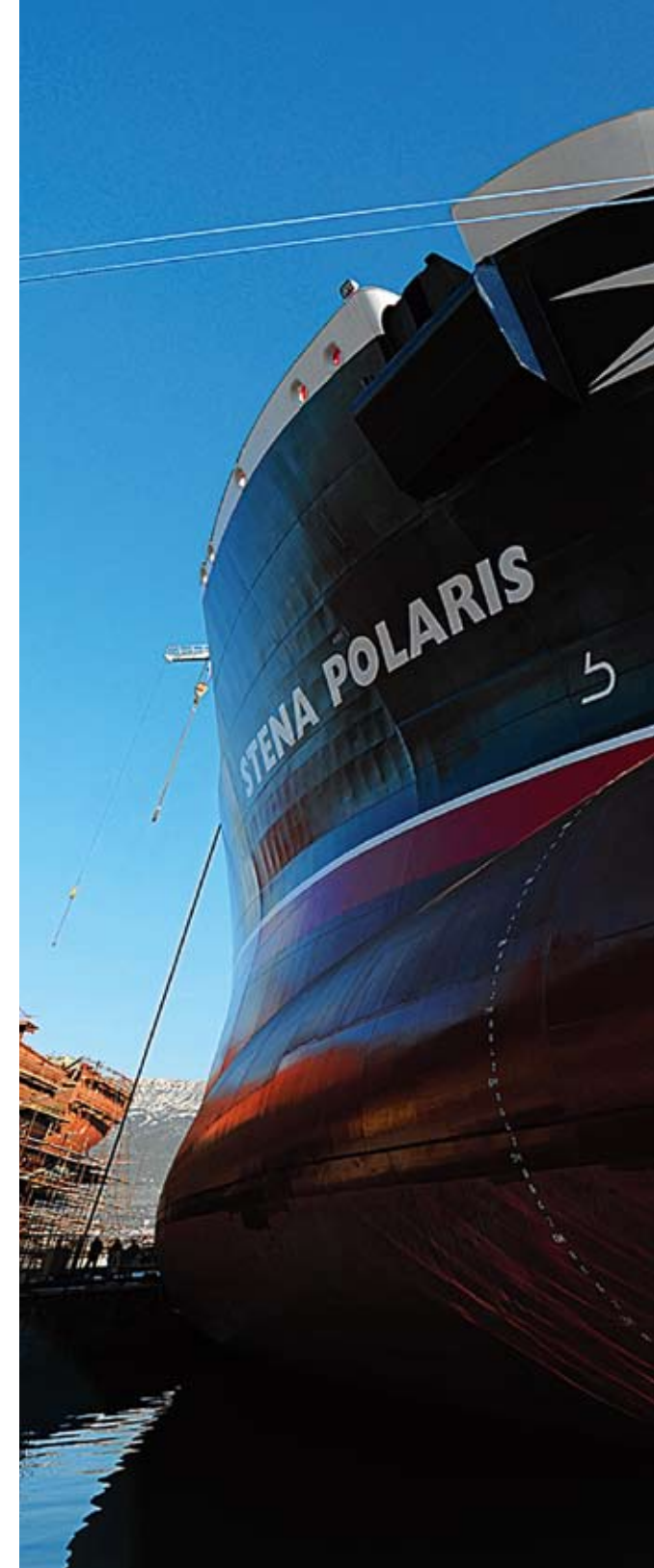
I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden på runt USD 4 500 per dag, vilket kan jämföras med rater om cirka USD 28 000 motsvarande period 2008. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades treåriga kontrakt i slutet av perioden på runt USD 13 500 per dag, en nedgång med cirka 40 procent jämfört med 2008.

Andra kvartalet 2009

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

Första kvartalet 2009

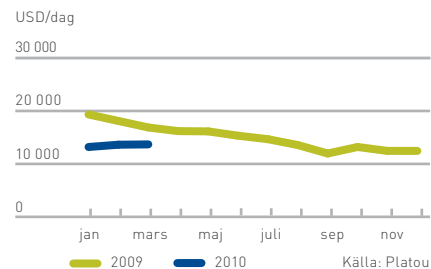
Fraktraterna fortsatte att pressas nedåt. Under kvartalet låg raterna på spotmarknaden i genomsnitt på USD 13 500 per dag, cirka 50 procent lägre än samma tid 2008. De relativt låga fraktnivåerna påverkade även tidsutbefraktningensmarknaden, där ett treårigt kontrakt tecknades på nivåer runt USD 18 000 per dag.



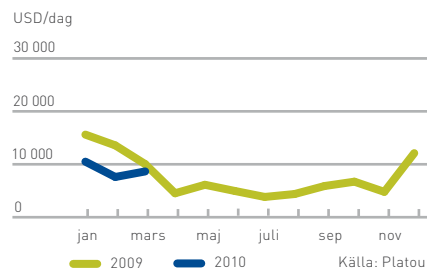


Raterna på spotmarknaden låg under kvartalet avsevärt lägre än jämfört med föregående år. På tidsutbefraktningmarknaden kunde dock en viss uppgång noteras.

Marknadsutveckling, timecharter – MR

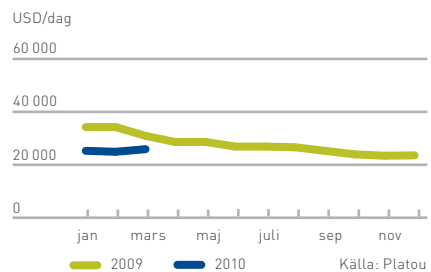


Marknadsutveckling, spot – MR

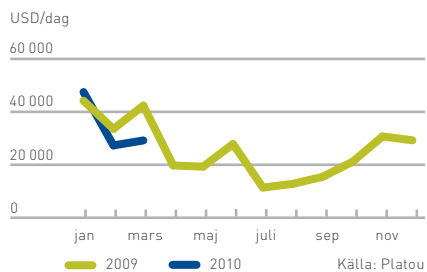


Inom Suezmax-segmentet steg raterna under första kvartalet. Till de främsta drivkrafterna hörde bland annat en ökad efterfrågan av råolja.

Marknadsutveckling, timecharter – Suezmax

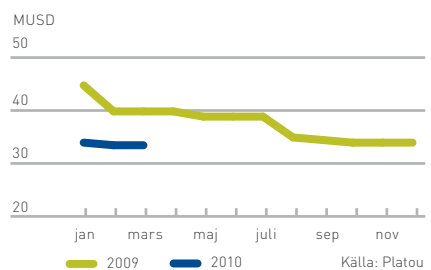


Marknadsutveckling, spot – Suezmax

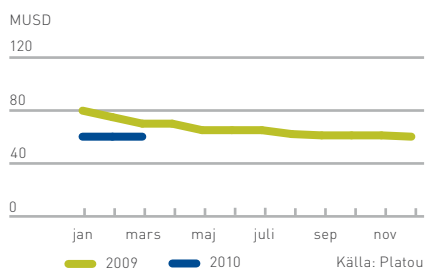


Priserna på nya fartyg var under perioden i princip oförändrade. Antalet avslut var dock fortsatt mycket begränsat.

Nybyggnadspriser – MR (produkttank)



Nybyggnadspriser – Suezmax



Samtliga grafer på sidan visar medelvärde per månad.

EKONOMISK ÖVERSIKT

Omsättning och resultat

Första kvartalet 2010

Omsättningen under första kvartalet var MSEK 107,3 (178,3). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 20,7 (-2,1). Resultat efter skatt var MSEK 22,9 (0,4) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,48 (0,01).

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 37,69 (39,99).

Koncernens egna kapital är dollarnominerat och har under första kvartalet 2010 ökat i och med att kursen förstärkts från 7,15 vid årets början till 7,20 vid kvartalets utgång. Uppgången har mötts av moderbolagets eget-kapital-säkring som redovisar ett underskott om MSEK -7,9 (55,5). Totalt har det egna kapitalet ökat med MSEK 5,0 (142,2), motsvarande SEK 0,10 (2,98) per aktie. De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som redovisas i eget kapital, uppgår till MSEK 119,8 (271,3). Förändringarna redovisas i eget kapital via "Övrigt Totalresultat".

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.

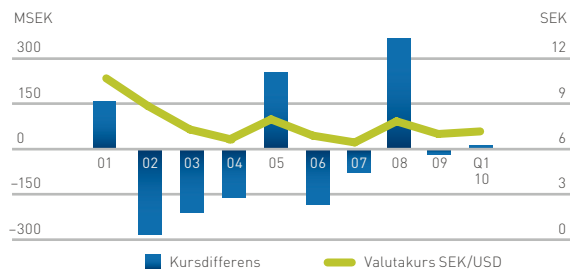
Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Koncernens funktionella valuta är USD, dvs. merparten av intäkterna, kostnaderna och balansräkningen är nominellt i USD. Bolagets 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 så kallad eget-kapital-säkring uppgående till cirka 50 procent av det egna kapitalet i utländska dotterbolag, motsvarande MUSD 125 (se även rapport över totalresultat).

Eget-kapital-säkringen har under första kvartalet 2010 redovisat ett negativt resultat efter skatt om MSEK -7,9.

Kursdifferens mot 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".



FORTS. EKONOMISK ÖVERSIKT

Periodens förändring inklusive kursförändring är MSEK –5,2 (–22,2). Vid utgången av perioden värderades positionen till MSEK –2,3 (11,6).

Som skydd mot räntefluktuationer ingick bolaget under 2009 ytterligare räntehedgar om totalt motsvarande MUSD 100. Totalt uppgick räntehedgarna vid första kvartalet 2010 utgång till MUSD 140. De är strukturerade för att täcka cirka 60 procent av förväntad framtida belåning inom befintlig kreditfacilitet och sträcker sig till 2015. Vid utgången av det första kvartalet värderas dessa kontrakt till MSEK –8,3 (–5,6), som redovisas mot ”Säkringsreserv” via ”Övrigt totalresultat”. Säkringsreserven uppgår vid periodens utgång totalt till MSEK –10,6 (6,0).

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 672,8 (712,5). Räntebärande skulder ökade under perioden från MSEK 1 458,5 till MSEK 1 535,6. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 798,7 (1 908,7) och soliditeten uppgick till 52 procent (56).

Obligationsinnehav

| Innehav (MUSD) | Nominellt värde | Redovisat värde | Marknadsvärde |
|----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| DDI Holding | 9,8 | 9,1 | 9,5 |

Investeringar

Akkumulerade investeringar har under perioden varit MSEK 298,0 (99,0) och avser leverans av fartyg, förskottsbetalningar och projektkostnader.

Säsongsvariationer

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

Medarbetare och optionsprogram

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2009-12-31 till 234 (175) personer, varav 229 (170) ombordanställda. Något optionsprogram föreligger inte.

Placeringar

Placeringen av överlikviditet delas redovisningstekniskt in i två kategorier; placeringar som ”hålls till förfall” respektive placeringar som ”innehas för handel”. Den första kategorin består huvudsakligen av företagsobligationer. Det rör sig om överlikviditet som placerats i en portfölj med en förfallostruktur som stämmer väl överens med investeringsprogrammet. Dessa värdepapper ger en avkastning av 7–8 procent (även kallat purchase yield). I tabellen till vänster framgår redovisat, nominellt och marknadsvärde på de olika obligationsinnehaven.

Övriga innehav (primärt fonder) värderas till marknadsvärde vid varje bokslutstillfälle och dessa innehav uppgick vid periodens slut till MSEK 37,6 (73,3).

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 0,0 (15,8) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK –9,0 (26,2). Moderbolagets disponibla likviditet inklusive outnyttjade faciliteter uppgick till MSEK 1 819,1 (790,5).

Övriga händelser

Inför årsstämman 2010 föreslår styrelsen en utdelning om SEK 1,00 (1,00) per aktie.



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 marknadsmissiga 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 bl a fartygsdrift- och 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 |
|-------------------------------------|--|----------------|-------------------|--|
| 1. Företagsrisker | 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. |
| 2. Marknadsrelaterade risker | 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. |
| 3. Operativa risker | 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. |
| 4. Kreditrisker | 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. |



STENA PROVENCE



STENA PROVENCE

KONCERNEN

RESULTATRÄKNING, TOTALRESULTAT SAMT VÄRDEN PER AKTIE

| MSEK | Kvartal 1 2010 | Kvartal 1 2009 | Helår 2009 |
|--|----------------|----------------|---------------|
| Koncernens resultaträkning | | | |
| Genomsnittlig kurs SEK/USD | 7,20 | 8,40 | 7,65 |
| Nettoomsättning | 107,3 | 178,3 | 599,3 |
| Summa intäkter | 107,3 | 178,3 | 599,3 |
| Driftskostnader fartyg | -22,0 | -100,9 | -315,5 |
| Sjöpersonalkostnader | -26,5 | -19,5 | -86,5 |
| Övriga externa kostnader | -4,9 | -6,3 | -27,7 |
| Personalkostnader | -2,7 | -2,4 | -8,8 |
| Avskrivningar | -26,8 | -24,0 | -93,0 |
| Summa rörelsekostnader | -82,9 | -153,1 | -531,5 |
| Rörelseresultat | 24,4 | 25,2 | 67,8 |
| Utdelningar | | 6,5 | 18,8 |
| Ränteintäkter och liknande poster | 5,1 | 4,9 | 15,0 |
| Räntekostnader och liknande poster | -8,8 | -43,1 | -205,2 |
| Valutakursdifferenser | | 4,4 | 12,6 |
| Finansnetto | -3,7 | -27,3 | -158,8 |
| Resultat efter finansiella poster | 20,7 | -2,1 | -91,0 |
| Skatt | 2,2 | 2,5 | 9,9 |
| Resultat efter skatt | 22,9 | 0,4 | -81,1 |
| Koncernens rapport över totalresultat | | | |
| Periodens resultat | 22,9 | 0,4 | -81,1 |
| Omräkningsdifferenser, netto efter skatt | 12,9 | 86,7 | -177,7 |
| Eget-kapital-säkring, netto efter skatt | -7,9 | 55,5 | 163,4 |
| Finansiella tillgångar som kan säljas | | -190,0 | -25,6 |
| Kassaflödessäkringar, valutarelaterat | -5,2 | -22,2 | -30,9 |
| Kassaflödessäkringar, ränterelaterat | -12,3 | 11,3 | 20,9 |
| Periodens totalresultat | 10,4 | -58,3 | -131,0 |
| Värden per aktie, SEK | | | |
| Antal aktier | 47 729 798 | 47 729 798 | 47 729 798 |
| Resultat per aktie före/efter utspädning | 0,48 | 0,01 | -1,70 |
| Eget kapital per aktie | 37,69 | 39,99 | 37,47 |

KONCERNEN

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

| MSEK | 31 mars 2010 | 31 mars 2009 | 31 december 2009 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Kurs SEK/USD på bokslutsdagen | 7,20 | 8,25 | 7,15 |
| Tillgångar | | | |
| Fartyg och inventarier | 2 730,5 | 2 162,8 | 2 265,0 |
| Fartyg under byggnad | 442,1 | 646,3 | 619,0 |
| Finansiella anläggningstillgångar | 90,5 | 295,2 | 141,0 |
| Summa anläggningstillgångar | 3 263,1 | 3 104,3 | 3 025,0 |
| Kortfristiga fordringar | 86,4 | 131,6 | 226,8 |
| Kortfristiga placeringar | 37,6 | 73,3 | 37,1 |
| Kassa och bank | 50,5 | 108,9 | 82,5 |
| Summa omsättningstillgångar | 174,5 | 313,8 | 346,4 |
| Summa tillgångar | 3 437,6 | 3 418,1 | 3 371,4 |
| Eget kapital och skulder | | | |
| Eget kapital | 1 798,7 | 1 908,7 | 1 788,3 |
| Långfristiga skulder | 1 540,1 | 1 339,5 | 1 462,3 |
| Kortfristiga avsättningar | | 16,1 | |
| Kortfristiga skulder | 98,8 | 153,8 | 118,9 |
| Checkräkningskredit | | | 1,9 |
| Summa eget kapital och skulder | 3 437,6 | 3 418,1 | 3 371,4 |



KONCERNEN

KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

| MSEK | Kvartal 1 2010 | Kvartal 1 2009 | Helår 2009 |
|---|----------------|----------------|---------------|
| Löpande verksamhet | | | |
| Resultat efter finansiella poster | 20,7 | -2,1 | -91,0 |
| Justeringsposter: | | | |
| Avskrivningar | 29,1 | 27,3 | 110,7 |
| Resultat vid försäljning av finansiella tillgångar | | | 169,2 |
| Övriga poster | | 31,0 | 0,7 |
| Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital | 49,8 | 56,2 | 189,6 |
| Förändringar i rörelsekapital | 94,2 | -42,0 | 36,1 |
| Kassaflöde från löpande verksamhet | 144,0 | 14,2 | 225,7 |
| Investeringsverksamhet | | | |
| Fartyg under byggnad | -298,0 | -99,0 | -655,8 |
| Investering i finansiella tillgångar | | -0,4 | -0,8 |
| Försäljning av finansiella tillgångar | 53,3 | 237,7 | 346,0 |
| Kassaflöde från investeringsverksamhet | -244,7 | 138,3 | -310,6 |
| Finansieringsverksamhet | | | |
| Upptagning av lån | 221,7 | | 458,5 |
| Amortering av lån | -147,0 | -71,5 | -270,2 |
| Utdelning | 0,0 | | -47,7 |
| Övrig finansiering | 0,0 | | |
| Kassaflöde från finansieringsverksamhet | 74,7 | -71,5 | 140,6 |
| Periodens kassaflöde | -26,0 | 81,0 | 55,7 |
| Likvida medel vid periodens början (Not 1) | 82,5 | 31,3 | 31,3 |
| Kursdifferens i likvida medel (Not 2) | -6,0 | -3,4 | -4,5 |
| Likvida medel vid periodens slut (Not 1) | 50,5 | 108,9 | 82,5 |
| Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit | | | |
| Not 2. Kursdifferens hänförlig till: | | | |
| Likvida medel vid årets början | -5,4 | -0,9 | -2,6 |
| Periodens kassaflöde | -0,6 | -2,5 | -1,9 |
| | -6,0 | -3,4 | -4,5 |



KONCERNEN

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

| MSEK | Aktie- kapital | Övrigt tillskjutet kapital | Omräknings- reserv | Säkrings- reserv | Fond för verkligt värde | Balanserade vinstmedel | Totalt |
|-----------------------------------|-------------------|----------------------------------|-----------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------|----------------|
| Förändringar jan-mars 2010 | | | | | | | |
| IB 2010-01-01 | 381,8 | 61,9 | 114,8 | 6,9 | 0,0 | 1 222,9 | 1 788,3 |
| Totalresultat | | | 5,0 | -17,5 | 0,0 | 22,9 | 10,4 |
| Utdelning | | | | | | | 0,0 |
| UB 2010-03-31 | 381,8 | 61,9 | 119,8 | -10,6 | 0,0 | 1 245,8 | 1 798,7 |
| Förändringar jan-mars 2009 | | | | | | | |
| IB 2009-01-01 | 381,8 | 61,9 | 129,1 | 16,9 | 25,6 | 1 351,7 | 1 967,0 |
| Totalresultat | | | 142,2 | -10,9 | -190,0 | 0,4 | -58,3 |
| Utdelning | | | | | | | |
| UB 2009-03-31 | 381,8 | 61,9 | 271,3 | 6,0 | -164,4 | 1 352,1 | 1 908,7 |



FLERÅRSÖVERSIKT

| | MSEK | Kvartal 1 2010 | Kvartal 1 2009 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 |
|---------------------------------|--|----------------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Resultatposter | Nettoomsättning | 107,3 | 178,3 | 599,3 | 560,0 | 457,2 | 381,2 | 254,0 |
| | Rörelsens kostnader | -82,9 | -153,1 | -531,5 | -473,6 | -423,2 | -376,5 | -312,0 |
| | Rörelseresultat (EBIT) | 24,4 | 25,2 | 67,8 | 86,4 | 34,0 | 4,7 | -1,8 |
| | - varav resultat av fartygsförsäljningar | | | | | | | 56,2 |
| | Finansnetto | -3,7 | -27,3 | -158,8 | -8,3 | 14,0 | 47,8 | 44,5 |
| | Resultat efter finansnetto | 20,7 | -2,1 | -91,0 | 78,1 | 48,0 | 52,5 | 42,7 |
| | Resultat efter skatt | 22,9 | 0,4 | -81,1 | 95,8 | 62,9 | 51,9 | 57,2 |
| | Kassaflöde från den löpande verksamheten | 49,8 | 56,2 | 189,6 | 203,2 | 121,1 | 100,0 | 20,4 |
| | EBITDA | 51,2 | 49,2 | 160,8 | 162,6 | 91,5 | 38,7 | -1,3 |
| | Balansposter | Fartyg (antal) | 2 730,5 (9) | 2 162,7 (7) | 2 265,0 (8) | 2 059,8 (7) | 1 769,7 (7) | 1 048,8 (4) |
| Fartyg under byggnad (antal) | | 442,1 (3) | 646,3 (4) | 619,0 (3) | 536,3 (4) | 158,3 (4) | 222,3 (7) | 384,7 (6) |
| Likvida medel och placeringar | | 88,1 | 182,2 | 119,6 | 769,6 | 452,7 | 547,8 | 839,5 |
| Övriga tillgångar | | 176,9 | 426,9 | 367,8 | 120,8 | 429,5 | 413,7 | 368,9 |
| Räntebärande skulder | | 1 535,6 | 1 353,1 | 1 458,5 | 1 369,3 | 1 073,1 | 506,2 | 0,0 |
| Övriga skulder och avsättningar | | 103,3 | 156,3 | 124,6 | 150,2 | 110,6 | 99,3 | 126,4 |
| Eget kapital | | 1 798,7 | 1 908,7 | 1 788,3 | 1 967,0 | 1 626,5 | 1 627,0 | 1 770,9 |
| Balansomslutning | | 3 437,6 | 3 418,1 | 3 371,4 | 3 486,5 | 2 810,2 | 2 232,5 | 1 897,3 |
| Nyckeltal, % | Soliditet | 52 | 56 | 53 | 56 | 58 | 73 | 93 |
| | Räntabilitet på totalt kapital | 3 | 5 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| | Räntabilitet på sysselsatt kapital | 4 | 5 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | Räntabilitet på eget kapital | 5 | 0 | -4 | 5 | 3 | 3 | 3 |
| | Rörelsemarginal | 23 | 14 | 11 | 15 | 7 | 1 | -1 |
| Aktiedata | Nettoomsättning | 2,25 | 3,74 | 12,56 | 11,73 | 9,58 | 7,99 | 5,32 |
| | Rörelsens kostnader | -1,74 | -3,21 | -11,14 | -9,92 | -8,87 | 7,89 | 6,54 |
| | Rörelseresultat | 0,51 | 0,53 | 1,42 | 1,81 | 0,71 | 0,10 | -0,04 |
| | Finansnetto | -0,08 | -0,57 | -3,33 | -0,17 | 0,29 | 1,00 | 0,93 |
| | Resultat efter skatt | 0,48 | 0,01 | -1,70 | 2,01 | 1,32 | 1,09 | 1,20 |
| | Kassaflöde | 1,04 | 1,18 | 3,97 | 4,26 | 2,54 | 2,10 | 0,43 |
| | EBITDA | 1,07 | 1,03 | 3,37 | 3,41 | 1,92 | 0,81 | -0,03 |
| | Eget kapital | 37,69 | 39,99 | 37,47 | 41,21 | 34,08 | 34,09 | 37,10 |

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner: Se årsredovisning 2009.

MODERBOLAGET

BALANS- OCH RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

| MSEK | Kvartal 1 2010 | Kvartal 1 2009 |
|--|----------------|----------------|
| Nettoomsättning | | 15,8 |
| Driftskostnader fartyg | | -4,6 |
| Sjöpersonalkostnader | | -4,7 |
| Övriga externa kostnader | -2,5 | -3,8 |
| Personalkostnader | -2,1 | -2,0 |
| Planenliga avskrivningar | | -4,7 |
| Rörelseresultat | -4,6 | -4,0 |
| Övriga ränteintäkter och liknande poster | 10,0 | 75,1 |
| Räntekostnader och liknande poster | -14,4 | -44,9 |
| Resultat efter finansnetto | -9,0 | 26,2 |
| Skatt | 2,3 | -6,8 |
| Periodens resultat | -6,7 | 19,4 |

| MSEK | 2010-03-31 | 2009-03-31 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| Tillgångar | | |
| Fartyg och inventarier | 0,1 | 410,1 |
| Finansiella anläggningstillgångar | 56,1 | 78,4 |
| Andelar i koncernföretag | 745,8 | 745,8 |
| Summa anläggningstillgångar | 802,0 | 1 234,3 |
| Kortfristiga fordringar | 119,8 | 30,2 |
| Kortfristiga placeringar | 34,9 | 255,1 |
| Kassa och bank | 1 196,8 | 186,9 |
| Summa omsättningstillgångar | 1 351,5 | 472,2 |
| Summa tillgångar | 2 153,5 | 1 706,5 |
| Eget kapital och skulder | | |
| Eget kapital | 687,1 | 619,7 |
| Långfristiga skulder | 1 300,2 | 1 053,8 |
| Kortfristiga skulder | 166,2 | 33,0 |
| Checkräkningskredit | | |
| Summa eget kapital och skulder | 2 153,5 | 1 706,5 |

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i delårsrapporterna som i årsredovisningen för 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 2.2. Rapporten ger en rättvisande översikt av moderbolagets och koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som koncernen står inför.

Rapporten har inte varit föremål för revisorernas översiktliga granskning.

Göteborg den 27 april 2010
Concordia Maritime AB (publ)

Hans Norén
Verkställande direktör

Inbjudan till telefonkonferens

Concordia Maritime inbjuder till telefonkonferens onsdagen den 28 april 2010, kl 10.00 CEST.

Delårsrapport för kvartal 1 (publiceras den 27 april) presenteras och tillfälle ges till frågor.

Närvarande

- Hans Norén, VD
- Göran Hermansson, Ekonomidirektör

Telefon

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

För inspelad version

+44 (0)20 7031 4064 alt. +46 (0)8 5052 0333
Kod: 863933 (tillgänglig t o m 5 maj 2010)

Informationstillfällen verksamhetsåret 2010

Halvårsrapport, 18 augusti 2010
andra kvartalet 2010

Delårsrapport, 27 oktober 2010
tredje kvartalet 2010

IR-kontakt

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



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



Delårsrapporten för de första sex månaderna publiceras den 18 augusti 2010 och niomånadersrapporten den 27 oktober 2010. Aktuella och historiska rapporter finns även på www.concordia-maritime.se. Där finns även nyheter och aktuella kommentarer om såväl bolaget som tankmarknaderna.

