

DELÅRSRAPPORT
1 JANUARI – 30 SEPTEMBER 2010

	Kvartal 3		9 mån (jan–sep)		Helår
	2010	2009	2010	2009	2009
Nettoomsättning, MSEK	127,9	147,3	367,9	488,1	599,3
Resultat efter skatt, MSEK	17,7	-135,2	61,5	-111,3	-81,1
Resultat per aktie, SEK	0,37	-2,83	1,29	-2,33	-1,70
EBITDA, MUSD	7,5	3,6	22,2	15,1	21,0
Disponibel likviditet*, MSEK	653,0	585,4	653,0	585,4	536,0

* Inklusive outnyttjade faciliteter

- Oförändrad prognos 2010, resultat före skatt MUSD 9,5 motsvarande ungefär MSEK 70,0
- Fortsatt god disponibel likviditet, MSEK 653
- Leverans av *Stena Penguin* i oktober
- 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 oktober 2010, cirka kl. 14:00.



DETTA ÄR CONCORDIA MARITIME

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

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

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.

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 bedrivs 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 (P-MAX och Panamax) som beställts, levererats och kommer att levereras är samtliga huvudsakligen ämnade för transporter av förädlade oljeprodukter. Därutöver finns i flottan två Suezmax-fartyg (ett inkontrakterat och ett med förväntad leverans under andra kvartalet 2012). Dessa är huvudsakligen ämnade för transporter av råolja.

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

STABIL POSITION PÅ SVAG MARKNAD

Ytterligare ett kvartal med verksamhet och resultat enligt plan kan läggas till handlingarna. Resultatet före skatt var MSEK 18,8 (-135) och EBITDA MSEK 54,2 (25,8).

Kommentar till resultatet

Tankmarknaderna är generellt fortsatt svaga i alla segment. Återigen konstateras att även om det är en tillväxt i efterfrågan på oljetransporter är tillväxten av antal fartyg som skall sköta transporter större.

För produkttankfartyg (MR) steg fraktnivåerna något jämfört med föregående kvartal både på den öppna marknaden och på periodmarknaden, om än från mycket låga nivåer. För Suezmax-fartyg var utvecklingen den motsatta, med kraftigt minskade fraktnivåer.

Då hela den ägda flottan är uthyrd på tidsbefraktningsskontrakt klarar vi oss bra trots marknaden. Intjäningsnivåerna på kontrakten för P-MAX- och Panamax-fartygen har fortsatt legat avsevärt högre än den öppna marknaden. I snitt har kontrakten genererat strax över USD 20 000 per dag, att jämföra med öppen marknad för MR-fartyg kring cirka USD 8 000 per dag.

De lägre raterna för Suezmax-fartyg påverkade intjäningen för det inbefraktade fartyget *Yasa Scorpion*. Fram till slutet på kvartalet uppvisar inbefraktningen, där vi deltagit med 50 procent, ett litet positivt resultat.

Resultatutveckling och EBITDA ligger därmed i linje med prognos.

Framtidsutsikter

Marknadsläget är fortsatt utmanande och 2010 kommer att läggas till handlingarna som ännu ett svagt år för världens tankbolag. Bolag med svag finansiell ställning och stor exponering mot den öppna fraktmarknaden kan komma att få likviditetsproblem. Det finns också bolag inom sektorn med starka finanser och en balans mellan kontrakt och exponering mot marknaden som klarar sig bättre – och Concordia Maritime har sett i detta sammanhang en mycket god position med hela den ägda flottan på kontrakt.

I takt med den ekonomiska tillväxten globalt väntas efterfrågan på olja under 2011 vara tillbaka på samma nivåer som före det kraftiga fallet 2008/2009. Ökad efterfrågan på olja ökar efterfrågan på sjöburna tanktransporter. Tillväxten i tankflottan kommer att avta men förväntas ändå bli större än efterfrågeökningen, vilket indikerar fortsatt svaga marknadsförutsättningar.

Det finns dock faktorer som är svårbedömda och som skulle kunna innebära att efterfrågetillväxten på oljetransporter underskattas. Hit hör bland annat den strukturförändring avseende raffinaderikapacitet som nu pågår, med ökad kapacitet i framför allt Indien och Kina och minskad kapacitet i Europa och USA. Detta kan leda till intressanta förändringar i transportmönster och öka efterfrågan på transporter av förädlade oljeprodukter betydligt.

Prognos 2010

Prognosen för helåret 2010 ligger fast. Vår bedömning är att Concordia Maritime under räkenskapsåret 2010 kommer att uppnå ett resultat före skatt på MUSD 9,5, motsvarande cirka MSEK 70.



Nyckeltal

	9 månader		Helår
	2010	2009	2009
Resultat efter skatt, MSEK	61,5	-111,3	-81,1
EBITDA, MSEK	163,5	119,0	160,8
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade faciliteter, MSEK	653,0	585,4	536,0
Resultat efter skatt per aktie, SEK	1,29	-2,33	-1,70
EBITDA per aktie, SEK	3,42	2,49	3,37
Utdelning per aktie, SEK	1,00	1,00	1,00
Eget kapital per aktie, inklusive utdelning, SEK	35,58	36,62	37,47
Soliditet, %	52	53	53
Tillväxt i eget kapital, inklusive utdelning, %	-5	-11	-9
Avkastning eget kapital, inklusive utdelning, %	3	-8	-4

VERKSAMHETENS UTVECKLING

Produkttankfartygen i flottan är sysselsatta på långa kontrakt, medan stortankfartyget opererar på den öppna marknaden. Fartygen har under det tredje kvartalet fortsatt att operera enligt plan, på intäktsnivåer avsevärt högre än raterna på spotmarknaden.

Sedan 1 januari 2009 tillämpas IFRS 8 avseende segmentrapportering. IFRS 8 är en upplysningsstandard som definierar vad rörelsesegment är.

Från och med tredje kvartalet 2010 följer Concordia Maritimes ledning och styrelse 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. I den löpande texten redovisas dock fortsatt utvecklingen för produkttank- respektive stortankfartygen.

Produkttankfartyg (P-MAX och Panamax)

Concordia Maritimes flotta av produkttankfartyg utgjordes under kvartalet 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 (till exempel bensin) som tunga oljeprodukter (till exempel 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. *Palva* har under perioden dockats, med endast marginell resultatpåverkan som följd.

Periodens resultat

Produkttank redovisar ett EBITDA för hela perioden 2010 om MUSD 23,6 (18,4).

Stortankfartyg (Suezmax)

Concordia Maritimes närvaro på stortankmarknaden bestod under kvartalet av det Suezmax-fartyg, *Yasa Scorpion*, som sedan maj 2010 inbefraktas tillsammans med Stena Bulk. Kontraktet löper på ett år, fram till maj 2011.

Periodens resultat

Stortank redovisar ett EBITDA för hela perioden 2010 om MUSD -0,2 (-2,3, som förklaras av skada på det inbefraktade fartyget *Stena Victory*).

Nybyggnadsprogrammet

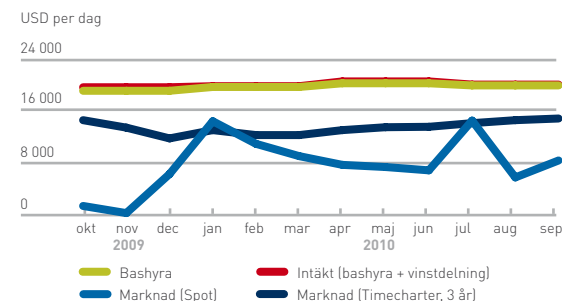
Nybyggnadsprogrammet utgörs för stunden av tre beställda fartyg, två P-MAX- och ett Suezmax-fartyg.

Leveransen av *Stena Penguin*, som döptes under kvartalet, skedde i mitten av oktober 2010. Systerfartyget *Stena Premium* har blivit ett par veckor försenat och leveransdatum har därför flyttats från slutet av första kvartalet till början av andra kvartalet 2011.

Det Suezmax-fartyg som beställdes under första kvartalet 2010 är beräknat att levereras under andra kvartalet 2012.

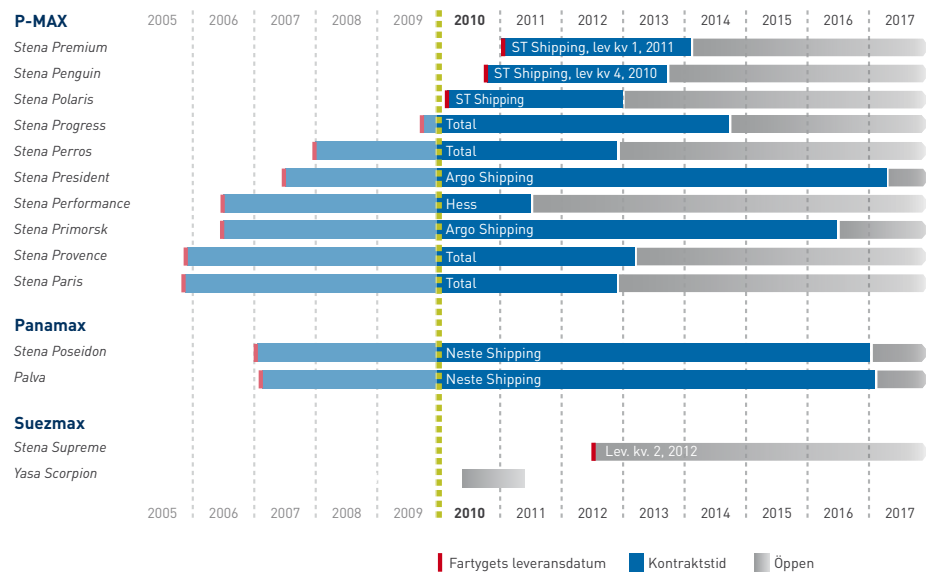
Produktflottans genomsnittliga intäkt per fartyg och dag

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



DJUPA KUNDRELATIONER

Samtliga produkttankfartyg i flottan är i dagsläget utkontrakterade på långa kontrakt, vilket skapar en finansiell stabilitet som möjliggör långsiktiga satsningar.



Segmentrapportering, 9 månader 2010 (jan-sept)

MSEK	Tankfartyg	Ofördelat	Totalt
Omsättning ¹⁾	367,9		367,9
Kostnad ²⁾	-179,4		-179,4
Fördelning av OH ³⁾	-15,6	-9,4	-25,0
EBITDA	172,9	-9,4	163,5
Tillgångar	3 077,7	207,6	3 285,3

- 1) Cirka 1,5 procent av ackumulerad omsättning utgörs av vinstdelning.
- 2) Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll (dockningar) som driftskostnader i fartyg. Dessa uppgår för 2010 till MSEK 4,5. 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	9 månader (jan-sept)	
	2010	2009
Amerika	45,1	48,0
Frankrike	150,5	111,9
Övriga världen	172,3	328,2
Totala intäkter	367,9	488,1

MARKNADENS UTVECKLING

Tankmarknaden var under kvartalet fortsatt svag. En säsongsmässig nedgång bidrog därutöver till att sätta ytterligare press på marknaden. Inom MR-segmentet steg raterna något, medan de inom Suezmax-segmentet sjönk kraftigt.

Fraktmarknadens utveckling

Tredje kvartalet 2010

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.

Stortankmarknaden (Suezmax)

För Suezmax-fartyg sjönk raterna kraftigt under kvartalet. I genomsnitt låg raterna runt USD 17 000 per dag, en halvering 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.

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

Andra kvartalet 2010

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.

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

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.

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.

Fjärde kvartalet 2009

Produkttankmarknaden (MR)

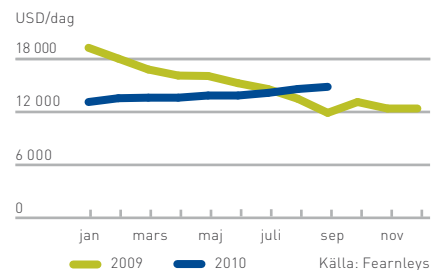
Raterna på spotmarknaden låg under kvartalet på i genomsnitt USD 8 000 per dag, vilket kan jämföras med rater om cirka USD 25 000 motsvarande period 2008. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 11 000 per dag, en nedgång med cirka 50 procent jämfört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



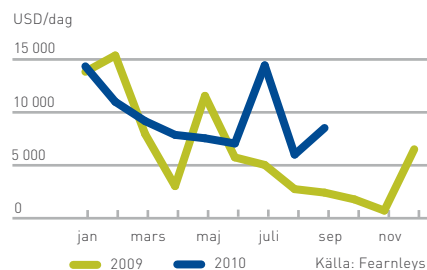


Raterna på såväl spot- som tids-
utbefraktningmarknaden låg
under kvartalet på fortsatt låga
nivåer. De var dock högre än
under motsvarande kvartal
föregående år.

Timecharter – MR (produkttank)

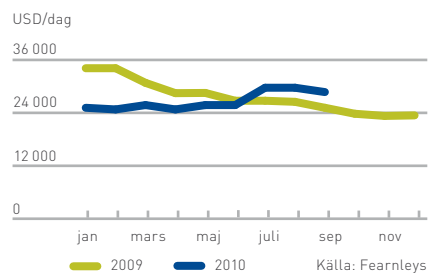


Spot – MR (produkttank)

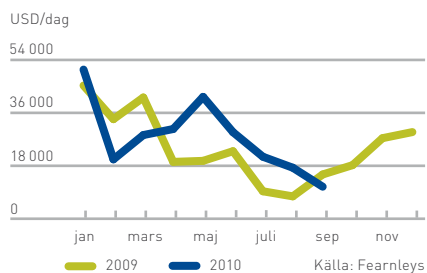


För Suezmax-fartyg försvagades
raterna kraftigt under det tredje
kvartalet. Nedgången var som
kraftigast under augusti för att
sedan åter stiga något.

Timecharter – Suezmax

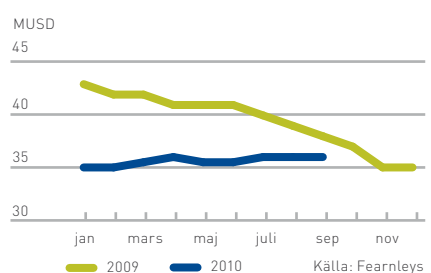


Spot – Suezmax

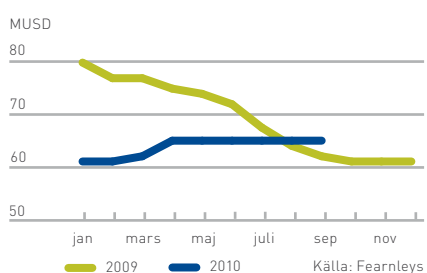


Priserna på nya fartyg var under
kvartalet i princip oförändrade
inom både MR- och Suezmax-
segmentet.

Nybyggnadspriser – MR (produkttank)



Nybyggnadspriser – Suezmax



Samtliga grafer på sidan visar
medelvärde per månad.

EKONOMISK ÖVERSIKT

Omsättning och resultat

Tredje kvartalet 2010

Omsättningen under tredje kvartalet var MSEK 127,9 (147,3). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 18,8 (-135,0). Resultat efter skatt var MSEK 17,7 (-135,2 vilket inkluderade förlust vid avyttring av aktier om -151,0) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,37 (-2,83).

Januari–september 2010

Omsättningen under de första nio månaderna 2010 var MSEK 367,9 (488,1). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 59,0 (-109,6). Resultat efter skatt var MSEK 61,5 (-111,3) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 1,29 (-2,33). Omsättnings- och resultatutvecklingen ligger i linje med given prognos.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 35,58 (36,62). Koncernens egna kapital är dollarnominerat och har under tredje kvartalet 2010 minskat i och med att kursen försvagats från

7,75 SEK/USD vid kvartalets ingång till 6,77 SEK/USD vid dess utgång. Nedgången har mötts av moderbolagets eget-kapitalsäkring som redovisar ett överskott om MSEK 100,7 (104,9).

Totalt har det egna kapitalet under de första nio månaderna minskat med MSEK -42,3 (-171,4), motsvarande SEK -0,89 (-3,59) per aktie. De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som redovisas i eget kapital, uppgår till MSEK 51,0 (104,4). Förändringarna redovisas i eget kapital via "Övrigt totalresultat".

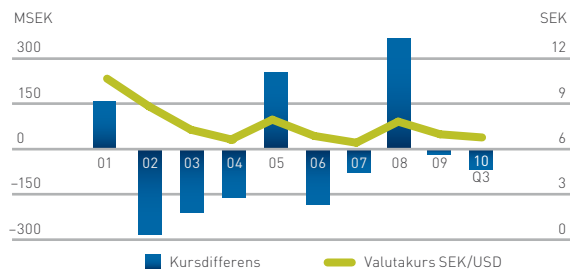
Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Koncernens funktionella valuta är USD, det vill säga 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.

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

Eget-kapital-säkringen har under tredje kvartalet 2010 redovisat ett resultat efter skatt om MSEK 100,7 vilket redovisas i "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 0,8 (-2,8).

Som skydd mot räntefluktuationer ingick bolaget under 2009 ytterligare räntehedgar om totalt motsvarande MUSD 100. Totalt uppgick räntehedgarna vid utgången av det tredje kvartalet 2010 till MUSD 140. De är strukturerade för att täcka cirka 60 procent av förväntad framtida beläning inom befintlig kreditfacilitet och sträcker sig till 2015. Vid utgången av det tredje kvartalet värderas dessa kontrakt till MSEK -43,5 (9,7), som redovisas mot "Säkringsreserv" via "Övrigt totalresultat". Säkringsreserven uppgår vid periodens utgång totalt till MSEK -38,5 (7,1).

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 653,0 (585,4). Räntebärande skulder minskade under perioden från MSEK 1 458,5 till MSEK 1 430,0. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 698,3 (1 747,9) och soliditeten uppgick till 52 procent (53).

Investeringar

Investeringar har under kvartalet varit MSEK 58,0 (307,1) 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

Under kvartalet avyttrades en del av bolagets obligationsportfölj. Som en följd av detta klassificeras från och med Q3 obligationsportföljen som "till försäljning" vilket innebär att den marknadsvärderas över "Övrigt totalresultat". Övriga placeringar klassificeras som tidigare, det vill säga "innehåll för handel". Obligationsportföljen är överlikviditet som placeras 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 84,3 (36,7).

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 11,5 (31,5) varav MSEK 0 (0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 40,6 (228,5). Moderbolagets disponibla likviditet inklusive outnyttjade faciliteter uppgick till MSEK 1 660,3 (1 430,5).

Övriga händelser

Vid årsstämman för verksamhetsåret 2009 beslutades, i enlighet med tidigare framlagt förslag, att utdelningen till aktieägarna uppgår till SEK 1,00 (1,00) per aktie.

Obligationsinnehav

Innehav (MUSD)	Nominellt värde	Bokfört värde	Marknadsvärde
DDI Holding	9,3	9,2	9,2



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.



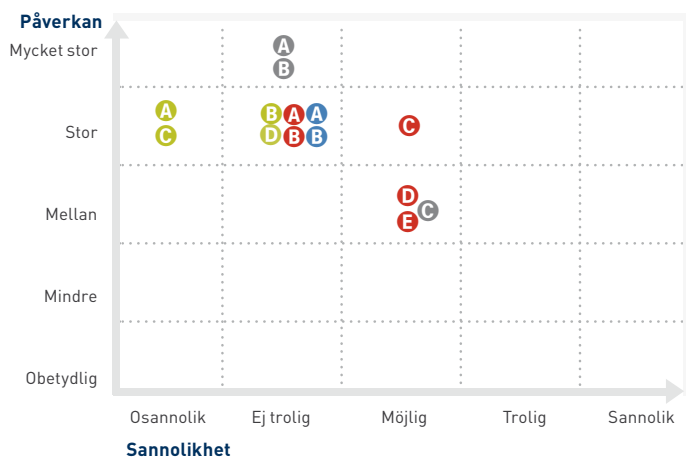
FORTS. ÖVRIG INFORMATION

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 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
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.



KONCERNEN

RESULTATRÄKNING, ÖVRIGT TOTALRESULTAT SAMT VÄRDEN PER AKTIE

MSEK	Kvartal 3 2010	Kvartal 3 2009	9 månader 2010	9 månader 2009	Helår 2009
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	7,27	7,25	7,35	7,86	7,65
Nettoomsättning	127,9	147,3	367,9	488,1	599,3
Summa intäkter	127,9	147,3	367,9	488,1	599,3
Driftskostnader fartyg	-40,7	-91,4	-104,7	-280,5	-315,5
Sjöpersonalkostnader	-25,5	-22,2	-74,7	-63,5	-86,5
Övriga externa kostnader	-5,4	-6,2	-17,8	-18,9	-27,7
Personalkostnader	-2,1	-1,7	-7,2	-6,2	-8,8
Avskrivningar	-30,8	-21,3	-89,0	-68,0	-93,0
Summa rörelsekostnader	-104,5	-142,8	-293,4	-437,1	-531,5
Rörelseresultat	23,4	4,5	74,5	51,0	67,8
Utdelningar		7,5		18,9	18,8
Ränteintäkter och liknande poster	1,5	2,8	9,6	12,3	15,0
Räntekostnader och liknande poster	-10,1	-153,2	-28,7	-203,5	-205,2
Valutakursdifferenser	4,0	3,4	3,6	11,7	12,6
Finansnetto	-4,6	-139,5	-15,5	-160,6	-158,8
Resultat efter finansiella poster	18,8	-135,0	59,0	-109,6	-91,0
Skatt	-1,1	-0,2	2,5	-1,7	9,9
Resultat efter skatt	17,7	-135,2	61,5	-111,3	-81,1
Övrigt totalresultat					
Periodens resultat	17,7	-135,2	61,5	-111,3	-81,1
Omräkningsdifferenser, netto efter skatt	-258,0	-196,0	-107,7	-218,5	-177,7
Eget-kapital-säkring, netto efter skatt	100,7	104,9	43,9	193,8	163,4
Finansiella tillgångar som kan säljas	5,4	118,9	5,4	-25,6	-25,6
Kassaflödessäkringar, valutarelaterat	0,8	-2,8	2,1	-19,5	-30,9
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat	-5,1	-23,1	-47,5	9,7	20,9
Periodens totalresultat	-138,5	-133,3	-42,3	-171,4	-131,0
Värden per aktie, SEK					
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,37	-2,83	1,29	-2,33	-1,70
Eget kapital per aktie	35,58	36,62	35,58	36,62	37,47

KONCERNEN

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 sep 2010	30 sep 2009	31 dec 2009
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	6,77	6,98	7,15
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	2 507,6	2 233,3	2 265,0
Fartyg under byggnad	482,1	493,7	619,0
Finansiella anläggningstillgångar	8,5	187,8	141,0
Summa anläggningstillgångar	2 998,2	2 914,8	3 025,0
Kortfristiga fordringar	141,8	254,9	226,8
Kortfristiga placeringar	84,3	36,7	37,1
Kassa och bank	61,0	97,5	82,5
Summa omsättningstillgångar	287,1	389,1	346,4
Summa tillgångar	3 285,3	3 303,9	3 371,4
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 698,3	1 747,9	1 788,3
Långfristiga skulder	1 450,9	1 385,1	1 462,3
Kortfristiga avsättningar		6,3	
Kortfristiga skulder	136,1	164,6	118,9
Checkräkningskredit			1,9
Summa eget kapital och skulder	3 285,3	3 303,9	3 371,4



KONCERNEN

KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kvartal 3 2010	Kvartal 3 2009	9 månader 2010	9 månader 2009	Helår 2009
Löpande verksamhet					
Resultat efter finansiella poster	18,8	-135,0	59,0	-109,6	-91,0
Justeringsposter:					
Avskrivningar	34,1	28,0	96,8	80,5	110,7
Resultat vid försäljning av finansiella tillgångar		150,6		150,6	169,2
Övriga poster	0,0	-2,9		24,0	0,7
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	52,9	40,7	155,8	145,5	189,6
Förändringar i rörelsekapital	1,9	43,0	108,5	19,1	36,1
Kassaflöde från löpande verksamhet	54,8	83,7	264,3	164,6	225,7
Investeringsverksamhet					
Fartyg under byggnad	-58,0	-307,1	-381,1	-556,1	-655,8
Investering i finansiella tillgångar		-0,3		-0,7	-0,8
Försäljning av finansiella tillgångar	25,7	83,4	78,9	360,0	346,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-32,3	-224,0	-302,2	-196,8	-310,6
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	276,3	286,9	388,7	458,5
Amortering av lån	-46,3	-109,6	-226,8	-239,3	-270,2
Utdelning	0,0	0,0	-47,7	-47,7	-47,7
Övrig finansiering	0,0				
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-46,3	166,7	12,4	101,7	140,6
Periodens kassaflöde	-23,8	26,4	-25,5	69,5	55,7
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	79,5	75,4	82,5	31,3	31,3
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	5,2	-4,3	4,0	-3,3	-4,5
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	61,0	97,5	61,0	97,5	82,5
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	2,5	-3,1	1,5	-2,2	-2,6
Periodens kassaflöde	2,7	-1,2	2,5	-1,1	-1,9
	5,2	-4,3	4,0	-3,3	-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-sep 2010							
IB 2010-01-01	381,8	61,9	114,8	6,9	0,0	1 222,9	1 788,3
Totalresultat			-63,8	-45,4	5,4	61,5	-42,3
Utdelning						-47,7	-47,7
UB 2010-09-30	381,8	61,9	51,0	-38,5	5,4	1 236,7	1 698,3
Förändringar jan-sep 2009							
IB 2009-01-01	381,8	61,9	129,1	16,9	25,6	1 351,7	1 967,0
Totalresultat			-24,7	-9,8	-25,6	-111,3	-171,4
Utdelning						-47,7	-47,7
UB 2009-09-30	381,8	61,9	104,4	7,1	0,0	1 192,7	1 747,9



KVARTALSÖVERSIKT

MSEK	Kvartal 3 2010	Kvartal 2 2010	Kvartal 1 2010	Kvartal 4 2009	Kvartal 3 2009	Kvartal 2 2009	Kvartal 1 2009	Kvartal 4 2008
Resultatposter								
Nettoomsättning	127,9	132,7	107,3	111,2	147,3	162,5	178,3	168,1
Rörelsens kostnader	-104,5	-106,0	-82,9	-94,4	-142,8	-141,2	-153,1	-140,0
Rörelseresultat (EBIT)	23,4	26,7	24,4	16,8	4,5	21,3	25,2	28,1
- varav resultat av fartygsförsäljningar								
Finansnetto	-4,6	-7,2	-3,7	1,8	-139,5	6,2	-27,3	0,8
Resultat efter finansnetto	18,8	19,5	20,7	18,6	-135	27,5	-2,1	28,9
Resultat efter skatt	17,7	20,9	22,9	30,2	-135,2	23,5	0,4	40,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	52,9	53,1	49,8	44,1	40,7	48,6	56,2	70,4
EBITDA	54,2	58,1	51,2	41,8	25,8	44	49,2	50,5
Balansposter								
Fartyg (antal)	2 507,6 (9)	2 903,0 (9)	2 730,5 (9)	2 265 (8)	2 233,3 (8)	2 016,6 (7)	2 162,8 (7)	2 059,8 (7)
Fartyg under byggnad (antal)	482,1 (3)	494,9 (3)	442,1 (3)	619 (3)	493,7 (3)	735,8 (4)	646,3 (4)	536,3 (4)
Likvida medel och placeringar	145,3	101,5	88,1	119,6	134,2	107,9	182,2	769,6
Övriga tillgångar	150,3	192,4	176,9	376,8	442,2	560,3	426,9	120,8
Räntebärande skulder	1430,0	1 688,1	1 535,6	1 458,5	1 369,5	1 373,2	1 353,1	1 369,3
Övriga skulder och avsättningar	157,0	166,9	103,3	124,6	186,5	166,2	156,3	150,2
Eget kapital	1698,3	1 836,8	1 798,7	1 788,3	1 747,9	1 881,2	1 908,7	1 967,0
Balansomslutning	3285,3	3 691,8	3 437,6	3 371,4	3 303,9	3 420,6	3 418,1	3 486,5
Nyckeltal, %								
Soliditet	52	50	52	53	53	55	56	56
Räntabilitet på totalt kapital	2	3	3	3	3	5	5	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	2	3	4	3	3	5	5	3
Räntabilitet på eget kapital	3	5	5	-4	-8	3	0	5
Rörelsemarginal	18	20	23	15	3	14	14	17
Aktiedata								
Nettoomsättning	2,68	2,78	2,25	2,33	3,09	3,4	3,74	3,52
Rörelsens kostnader	-2,19	-2,22	-1,74	-1,98	-2,99	-2,96	-3,21	-2,93
Rörelseresultat	0,49	0,56	0,51	0,35	0,09	0,45	0,53	0,59
Finansnetto	-0,1	-0,15	-0,08	0,04	-2,92	0,13	-0,57	0,02
Resultat efter skatt	0,37	0,44	0,48	0,63	-2,83	0,49	0,01	0,84
Kassaflöde	1,11	1,11	1,04	0,92	0,85	1,02	1,18	1,47
EBITDA	1,14	1,22	1,07	0,88	0,54	0,92	1,03	1,06
Eget kapital	35,58	38,48	37,69	37,47	36,62	39,41	39,99	41,21

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner: Se sidan 18

MODERBOLAGET

BALANS- OCH RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	9 månader 2010	9 månader 2009
Nettoomsättning	11,5	31,5
Driftskostnader fartyg	-10,5	-9,9
Sjöpersonalkostnader		-11,0
Övriga externa kostnader	-10,9	-10,7
Personalkostnader	-5,3	-5,2
Planenliga avskrivningar		-9,3
Rörelseresultat	-15,2	-14,6
Övriga ränteintäkter och liknande poster	83,0	275,9
Räntekostnader och liknande poster	-27,2	-32,8
Resultat efter finansnetto	40,6	228,5
Skatt	-10,2	-61,7
Periodens resultat	30,5	166,8

MSEK	2010-09-30	2009-09-30
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,1	
Finansiella anläggningstillgångar	36,1	74,6
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	782,0	820,4
Kortfristiga fordringar	70,3	156,3
Kortfristiga placeringar	40,8	32,6
Kassa och bank	1 068,3	942,6
Summa omsättningstillgångar	1 179,4	1 131,5
Summa tillgångar	1 961,4	1 951,9
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	678,8	719,4
Långfristiga skulder	1 214,9	1 149,7
Kortfristiga skulder	67,7	82,8
Summa eget kapital och skulder	1 961,4	1 951,9

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.

Tidsbefraktning
Utkontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

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 delårsrapport 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 oktober 2010
Concordia Maritime AB (publ)

Hans Norén
Verkställande direktör

Vid frågor på rapporten, vänligen ring
VD Hans Norén, 0704 855101 eller
ekonomidirektör Göran Hermansson, 0704 855046

Informationstillfällen verksamhetsåret 2010

Bokslutskommuniké 2010 22 februari 2011

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



Bokslutskommuniké 2010 publiceras den 22 februari 2011. Aktuella och historiska rapporter finns även på www.concordia-maritime.se

Där finns även nyheter och aktuella kommentarer om såväl bolaget som tankmarknaderna.

