

DELÅRSRAPPORT

1 JANUARI – 31 MARS 2011

	Kvartal 1 (jan–mars)		Helår
	2011	2010	2010
Nettoomsättning, MSEK	159,0	107,3	513,4
Resultat efter skatt, MSEK	20,9	22,9	80,4
Resultat per aktie, SEK	0,44	0,48	1,68
EBITDA, MUSD	8,9	7,1	30,5
Disponibel likviditet ¹⁾ , MSEK	713,2	672,8	698,0

1) Inklusive outnyttjade kreditfaciliteter.

- Verksamheten fortlöper enligt plan.
- Fortsatt god disponibel likviditet om MSEK 713,2 (672,8).
- Prognos 2011, resultat före skatt MUSD 10–13, motsvarande MSEK 65–85, beroende på hur den öppna marknaden utvecklas under 2011.

VD HANS NORÉN PRESENTERAR RAPPORTEN

Genom att scanna in QR-koden här bredvid kan du i din telefon se VD Hans Norén presentera det första kvartalet 2011. 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

Utvecklingen under årets första kvartal blev som förväntad, både vad gäller bolagets verksamhet och marknaden. Concordia Maritimes resultat efter skatt under första kvartalet uppgick till MSEK 20,9 (22,9) och EBITDA MSEK 57,5 (51,2).

Kommentarer till resultatet

2011 har till stora delar inletts som förväntat. Produkttankmarknaden har gradvis stärkts framförallt i slutet av kvartalet. Det är värt att påminna om att förstärkningen har skett från mycket låga nivåer. Inom stortanksegmentet har det varit fortsatt svagt.

Concordia Maritimes verksamhet har utvecklats som förväntat. Intjäningsnivåerna på tidsbefraktningkontrakten 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. Under kvartalet har ett fartyg, *Stena Provence*, genomgått den obligatoriska femårskontrollen. I likhet med förra årets femårsdockning av *Stena Paris* genomfördes den utan negativa överraskningar. Fartygets skick är bra.

Framtidsutsikter

En obalans mellan utbud och efterfrågan på tanktransporter skapar svaga marknader. Kraftigt förenklat kan man säga att efterfrågan på oljetransporter är hög, men att utbudet hittills har varit ännu högre. Under innevarande år förväntas tillväxten i världens tankflotta att avta, inte minst vad avser produkttank. Sett till efterfrågan ser många parametrar positiva ut.

Vår bedömning från tidigare kvarstår, 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 vi att ha viss exponering mot den öppna marknaden. Ett P-MAX-fartyg återlevereras 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 1		Helår
	2011	2010	2010
Resultat efter skatt, MSEK	20,9	22,9	80,4
EBITDA, MSEK	57,5	51,2	219,5
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	713,2	672,8	698,0
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,44	0,48	1,68
EBITDA per aktie, SEK	1,20	1,07	4,60
Eget kapital per aktie, inklusive utdelning, SEK	35,01	37,69	35,94
Soliditet, %	51	52	50
Tillväxt i eget kapital inklusive utdelning, %	-3	1	-4
Avkastning eget kapital, inklusive utdelning, %	5	5	5

VERKSAMHETENS UTVECKLING

Flottan har under det första kvartalet 2011 opererat enligt plan. Alla fartyg är för närvarande sysselsatta på kontrakt. Kontraktstäckningen medför intäktsnivåer avsevärt högre än raterna på spotmarknaden.

P-MAX

Under det första 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 Provence* genomförde under kvartalet 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 har under en kort period deltagit med 50 procent i inbefraktningen av två aframaxtankers med hög isklass (1A). Inbefraktningen sträckte sig från mitten av december 2010 till slutet av första kvartalet 2011. Ett aframaxfartyg är kring 110 000 dödviktston och fraktar huvudsakligen råolja.

Suezmax

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

Nybyggnadsprogrammet

Det tionde och sista i serien av P-MAX-fartyg, *Stena Premium*, planeras att levereras i slutet av andra kvartalet 2011. Det suezmaxfartyg som beställdes under första kvartalet 2010 är beräknat att levereras under andra kvartalet 2012.



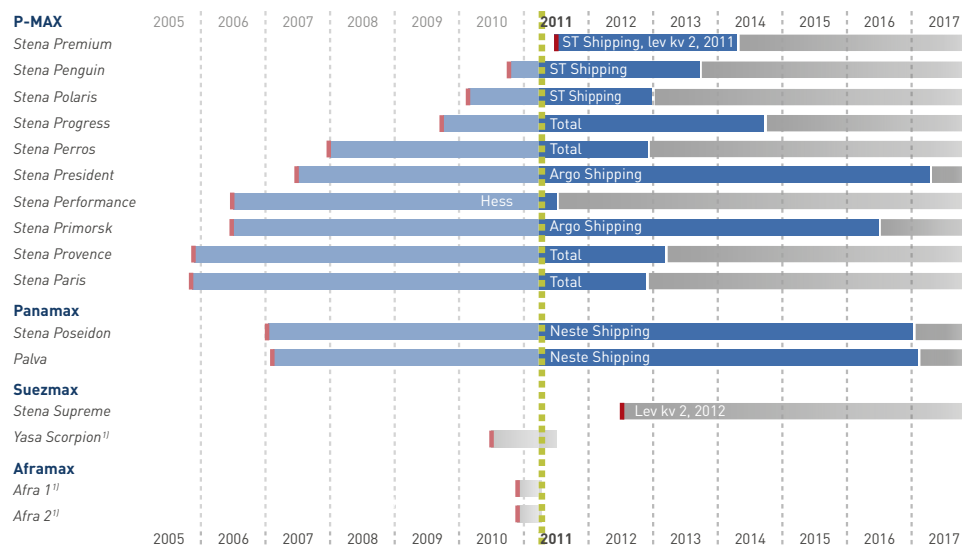
FORTS. VERKSAMHETENS UTVECKLING

EBITDA per kvartal

MUSD	Kvartal 1	
	2011	2010
P-MAX	8,8	6,9
Panamax	1,2	1,3
Aframax	0,0	
Suezmax	0,0	
Admin. och övrigt	-1,1	-1,1
Totalt	8,9	7,1

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
Totalt	7,1	7,7	7,4	8,3	30,5

Djupa kundrelationer



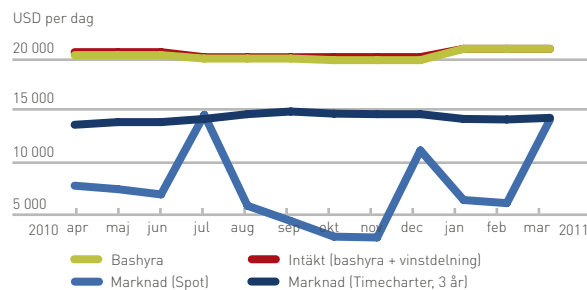
Flertalet fartyg i flottan är i dagsläget utkontrakterade, vilket skapar en finansiell stabilitet som utgör basen i en långsiktig utveckling.

1) Inbefraktade till 50%
 Öppen

Intäkter fördelat per geografiskt segment

MUSD	Kvartal 1		2010 12 månader
	2011	2010	
EU	17,3	9,2	44,7
Övriga världen	7,2	5,7	26,5
Totala intäkter	24,5	14,9	71,2

Produktflottans genomsnittliga intäkt per fartyg och dag



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

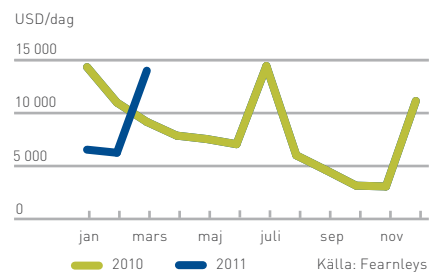
FRAKTMARKNADENS UTVECKLING

FÖRSTA KVARTALET 2011

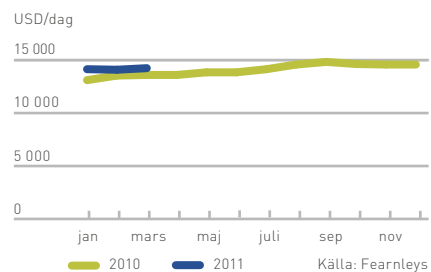
Produkttankmarknaden (MR)

I genomsnitt låg raterna för ett MR-fartyg på spotmarknaden runt USD 9 000 per dag, vilket var avsevärt högre än under föregående kvartal. I slutet av kvartalet låg intjäningsnivåerna runt USD 15 000 per dag. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 15 000 per dag.

Spot



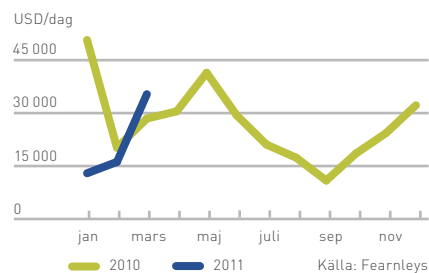
Timecharter



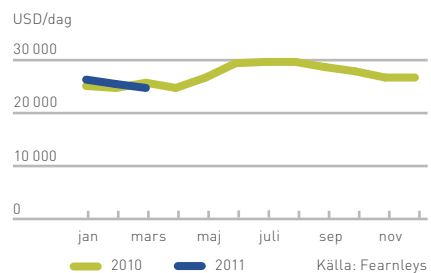
Stortankmarknaden (suezmax)

För suezmaxfartyg var raterna relativt oförändrade. I genomsnitt låg raterna runt USD 25 000 per dag. Även tidsutbefraktningmarknaden var fortsatt stabil och i slutet av perioden tecknades treåriga kontrakt på nivåer runt USD 25 000 per dag.

Spot



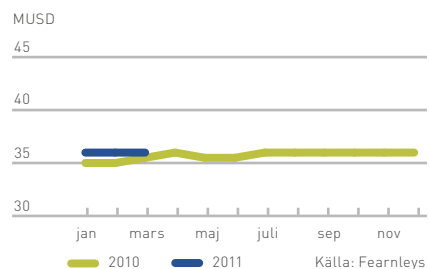
Timecharter



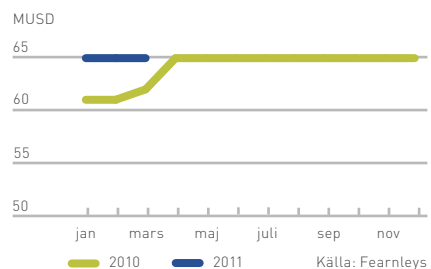
Nybyggnadspriserna

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

Nybyggnadspriser – MR (produkttank)



Nybyggnadspriser – suezmax



Samtliga grafer på sidan visar medelvärde per månad.



KVARTALSRESUMÉ

Fjärde kvartalet 2010

🔴 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 tidsutbefraktningmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt på nivåer runt USD 14 500 per dag.

🔴 Stortankmarknaden (suezmax)

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

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 tidsutbefraktningmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt på nivåer runt USD 15 000 per dag.

🔴 Stortankmarknaden (suezmax)

För suezmaxfartyg sjönk raterna kraftigt under kvartalet. I genomsnitt låg raterna runt USD 17 000 per dag, en halvering jämfört med föregående kvartal. Tidsutbefraktningmarknaden 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.

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 tidsutbefraktningmarknaden 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.



EKONOMISK ÖVERSIKT

Omsättning och resultat

Första kvartalet 2011

Omsättningen under första kvartalet var MSEK 159,0 (107,3).

Resultatet efter finansiella poster var MSEK 19,0 (20,7).

Resultat efter skatt var MSEK 20,9 (22,9) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,44 (0,48).

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 35,01 (37,69). Koncernens egna kapital är dollarnominerat och har under första kvartalet 2011 minskat i och med att kursen försvagats från 6,73 SEK/USD vid kvartalets ingång till 6,31 SEK/USD vid dess utgång. Nedgången har mötts av moderbolagets eget-kapital-säkring som redovisar ett överskott om MSEK 37,5 (-7,9).

Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Moderbolagets funktionella valuta är SEK men de flesta transaktioner i koncernen sker i USD, det vill säga mer-

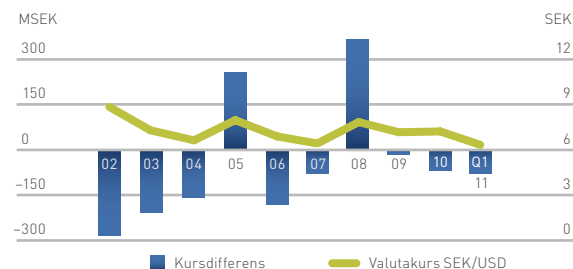
parten av intäkterna, kostnaderna och balansräkningen är nominellt i USD. Koncernens resultat genereras i USD vilket innebär att resultatet i SEK är en direkt funktion av kursutvecklingen SEK/USD. I februari 2009 återupptog Concordia Maritime en eget-kapital-säkring uppgående till cirka 50 procent av det egna kapitalet i utländska dotterbolag, motsvarande MUSD 125. Eget-kapital-säkringen har under första kvartalet 2011 medfört ett resultat efter skatt om MSEK 37,5 (-7,9), motsvarande 0,79 (-0,17) per aktie vilket redovisas i "Övrigt totalresultat".

De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som redovisas i eget kapital, uppgår till MSEK -26,2 (119,8). 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". Kvartalets förändring inklusive kursförändring är MSEK 0,4 (-5,2).

Kursdifferens mot övrigt totalresultat

Kursutvecklingen för SEK/USD har under 2011 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

Som skydd mot räntefluktuationer ingick bolaget under 2009 ytterligare räntehedgar om totalt motsvarande MUSD 100. Totalt uppgick räntehedgarna vid utgången av det första kvartalet 2011 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 första kvartalet värderas dessa kontrakt till MSEK -28,1 (-8,3), som redovisas mot "Säkringsreserv" via "Övrigt totalresultat". Säkringsreserven uppgår vid periodens utgång totalt till MSEK -28,1 (-10,6).

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 713,2 (672,8).

Räntebärande skulder ökade under perioden från MSEK 1 596,1 till MSEK 1 480,0. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 670,9 (1 798,7) och soliditeten uppgick till 51 procent (52).

Investeringar

Investeringar har under kvartalet varit MSEK 56,6 (298,0) 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 2010-12-31 till 359 personer, varav 353 är 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 "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).

Övriga innehav (primärt fonder) värderas till marknadsvärde vid varje bokslutstillfälle. Totala kortfristiga placeringar motsvarar MSEK 71,2 (37,6).

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 35,6 (0,0) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 56,7 (-9,0). Moderbolagets disponibla likviditet inklusive Outnyttjade faciliteter uppgick till MSEK 1 778,1 (1 819,1).

Övriga händelser

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

ÖVRIG INFORMATION

Transaktioner med närstående

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

Stena Bulk inleder, med början i april, ett samarbete med danska Weco genom ett nybildat bolag, Stena Weco, där Stena Bulk och Weco äger 50 procent vardera. Weco är framförallt specialiserade på transporter av vegetabiliska oljor.

Genom ett nytt avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsinbefraktningar över ett år, som görs av det nybildade bolaget Stena Weco, om Concordia Maritime väljer att delta. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Weco inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären:

- Befraktning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25 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 2010. 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.

Påverkan

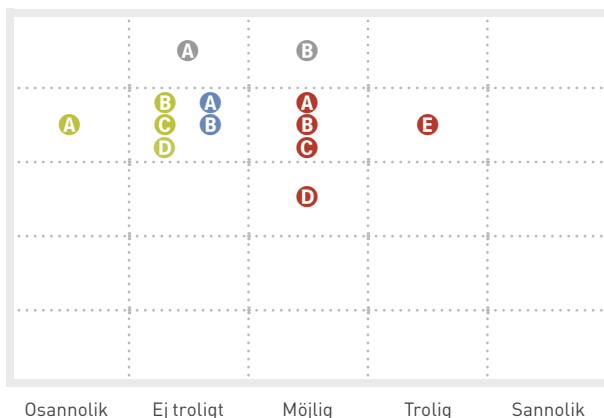
Mycket stor

Stor

Mellan

Mindre

Obetydlig



Sannolikhet

	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 (4)	2 (2)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4 (4)	2 (1)	Stabila kassaflöden genom 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)	3 (2)	Kundrelationer i hög utsträckning baserade på kontrakt.
	B Fraktrater	4 (4)	3 (3)	Verksamhet för närvarande baserad på kontrakt.
	C Oljepris	4 (4)	3 (3)	Kunden står för kostnaden för bunkeroljan.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	I framkant vad gäller säkerhets- och miljöarbete.
	E Krig och oroligheter	4 (3)	4 (3)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.
3. Operativa risker	A Fartygsdrift och försäkringsfrågor	5 (5)	2 (2)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Miljö	5 (5)	3 (2)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
4. Kreditrisker	A Motpartrisker - kund	4 (4)	2 (2)	I huvudsak finansiellt stabila kunder.
	B Motpartrisker - varv och samarbetspartners	4 (4)	2 (2)	Finansiellt och operationellt 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

Produkttankfartyg Fartyg främst ämnade för transport av förädlade oljeprodukter.

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

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

Panamax Produkttankfartyg om 55 000–75 000 dwt.

Stortankfartyg Fartyg främst ämnade för transport av råolja.

Aframax Stortankfartyg med dödviktston (dwt) om 100 000–120 000.

Suezmax Stortankfartyg om 120 000–165 000 dwt.

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

Tidsutbefraktning Utkontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.



KONCERNEN

RESULTATRÄKNING, ÖVRIGT TOTALRESULTAT SAMT VÄRDEN PER AKTIE

MSEK	Kvartal 1 2011	Kvartal 1 2010	Helår 2010
Koncernens resultaträkning			
Genomsnittlig kurs SEK/USD	6,48	7,20	7,20
Nettoomsättning	159,0	107,3	513,4
Summa intäkter	159,0	107,3	513,4
Driftskostnader fartyg	-64,7	-22,0	-155,4
Sjöpersonalkostnader	-27,3	-26,5	-101,9
Övriga externa kostnader	-6,6	-4,9	-25,6
Personalkostnader	-2,9	-2,7	-11,0
Avskrivningar	-31,6	-26,8	-119,3
Summa rörelsekostnader	-133,1	-82,9	-413,2
Rörelseresultat	25,9	24,4	100,2
Utdelningar			0,7
Ränteintäkter och liknande poster	1,7	5,1	10,6
Räntekostnader och liknande poster	-8,6	-8,8	-38,2
Valutakursdifferenser			3,6
Finansnetto	-6,9	-3,7	-23,3
Resultat efter finansiella poster	19,0	20,7	76,9
Skatt	1,9	2,2	3,5
Resultat efter skatt	20,9	22,9	80,4
Övrigt totalresultat			
Periodens resultat	20,9	22,9	80,4
Omräkningsdifferenser, netto efter skatt	-112,8	12,9	-112,0
Eget-kapital-säkring, netto efter skatt	37,5	-7,9	46,3
Finansiella tillgångar som kan säljas, netto efter skatt	0,2		4,8
Kassaflödessäkringar, valutarelaterat, netto efter skatt	0,4	-5,2	-3,3
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat, netto efter skatt	9,3	-12,3	-41,4
Periodens totalresultat	-44,5	10,4	-25,2
Värden per aktie, SEK			
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,44	0,48	1,68
Eget kapital per aktie, SEK	35,01	37,69	35,94

KONCERNEN

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 mars 2011	31 mars 2010	31 dec 2010
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	6,31	7,20	6,73
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	2 706,5	2 730,5	2 919,6
Fartyg under byggnad	291,3	442,1	262,0
Finansiella anläggningstillgångar	1,8	90,5	2,1
Summa anläggningstillgångar	2 999,6	3 263,1	3 183,7
Kortfristiga fordringar	103,3	86,4	124,8
Kortfristiga placeringar	71,2	37,6	84,0
Kassa och bank	109,2	50,5	68,3
Summa omsättningstillgångar	283,7	174,5	277,1
Summa tillgångar	3 283,3	3 437,6	3 460,8
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 670,9	1 798,7	1 715,4
Långfristiga skulder	1 507,5	1 540,1	1 608,8
Kortfristiga skulder	104,9	98,8	134,0
Checkräkningskredit			2,6
Summa eget kapital och skulder	3 283,3	3 437,6	3 460,8



KONCERNEN

KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kvartal 1 2011	Kvartal 1 2010	Helår 2010
Löpande verksamhet			
Resultat efter finansiella poster	19,0	20,7	76,9
Justeringsposter:			
Avskrivningar	35,8	29,1	129,9
Resultat vid försäljning av finansiella tillgångar			-1,5
Resultat sålda värdepapper	-0,4		
Övriga poster	-1,4		5,4
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	53,0	49,8	210,7
Förändringar i rörelsekapital	53,9	94,2	131,3
Kassaflöde från löpande verksamhet	106,9	144,0	342,0
Investeringsverksamhet			
Fartyg under byggnad	-56,6	-298,0	-638,6
Försäljning av finansiella tillgångar	10,6	53,3	94,7
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-46,0	-244,7	-543,9
Finansieringsverksamhet			
Upptagning av lån	1 128,2	221,7	716,9
Amortering av lån	-1 109,8	-147,0	-482,1
Utdelning till aktieägarna			-47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-18,4	74,7	187,1
Periodens kassaflöde	42,5	-26,0	-14,8
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	68,3	82,5	82,5
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-1,6	-6,0	0,6
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	109,2	50,5	68,3
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid årets början	-0,3	-5,4	0,4
Periodens kassaflöde	-1,3	-0,6	0,2
	-1,6	-6,0	0,6



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 2011							
IB 2011-01-01	381,8	61,9	49,1	-37,8	4,8	1 255,6	1 715,4
Periodens totalresultat			-75,3	9,7	0,2	20,9	-44,5
UB 2011-03-31	381,8	61,9	-26,2	-28,1	5,0	1 276,5	1 670,9
Förändringar jan–mars 2010							
IB 2010-01-01	381,8	61,9	114,8	6,9	0,0	1 222,9	1 788,3
Periodens totalresultat			5,0	-17,5	0,0	22,9	10,4
UB 2010-03-31	381,8	61,9	119,8	-10,6	0,0	1 245,8	1 798,7



KVARTALSÖVERSIKT

	MSEK	Kvartal 1 2011	Kvartal 4 2010	Kvartal 3 2010	Kvartal 2 2010	Kvartal 1 2010	Kvartal 4 2009	Kvartal 3 2009	Kvartal 2 2009
Resultatposter	Nettoomsättning	159,0	145,5	127,9	132,7	107,3	111,2	147,3	162,5
	Rörelsens kostnader	-133,1	-119,8	-104,5	-106,0	-82,9	-94,4	-142,8	-141,2
	Rörelseresultat (EBIT)	25,9	25,7	23,4	26,7	24,4	16,8	4,5	21,3
	varav resultat av fartygsförsäljningar								
	Finansnetto	-6,9	-7,8	-4,6	-7,2	-3,7	1,8	-139,5	6,2
	Resultat efter finansnetto	19,0	17,9	18,8	19,5	20,7	18,6	-135,0	27,5
	Resultat efter skatt	20,9	18,9	17,7	20,9	22,9	30,2	-135,2	23,5
	Kassaflöde från den löpande verksamheten	53,0	54,9	52,9	53,1	49,8	44,1	40,7	48,6
	EBITDA	57,5	56,0	54,2	58,1	51,2	41,8	25,8	44,0
	Balansposter	Fartyg (antal)	2 706,5 (10)	2 919,6 (10)	2 507,6 (9)	2 903,0 (9)	2 730,5 (9)	2 265,0 (8)	2 233,3 (8)
Fartyg under byggnad (antal)		291,3 (2)	262,0 (2)	482,1 (3)	494,9 (3)	442,1 (3)	619,0 (3)	493,7 (3)	735,8 (4)
Likvida medel och placeringar		180,4	152,3	145,3	102,0	88,1	119,6	134,2	107,9
Övriga tillgångar		105,1	126,9	150,3	191,9	176,9	376,8	442,2	560,3
Räntebärande skulder		1 480,0	1 596,1	1 430,0	1 688,1	1 535,6	1 458,5	1 369,5	1 373,2
Övriga skulder och avsättningar		132,4	149,3	157,0	166,9	103,3	124,6	186,5	166,2
Eget kapital		1 670,9	1 715,4	1 698,3	1 836,8	1 798,7	1 788,3	1 747,9	1 881,2
Balansomslutning		3 283,3	3 460,8	3 285,3	3 691,8	3 437,6	3 371,4	3 303,9	3 420,6
Nyckeltal, %	Soliditet	51	50	52	50	52	53	53	55
	Räntabilitet på totalt kapital	3	2	2	3	3	3	3	5
	Räntabilitet på sysselsatt kapital	3	2	2	3	4	3	3	5
	Räntabilitet på eget kapital	5	5	3	5	5	-4	-8	3
	Rörelsemarginal	16	18	18	20	23	15	3	14
Aktiedata	Nettoomsättning	3,33	3,05	2,68	2,78	2,25	2,33	3,09	3,40
	Rörelsens kostnader	-2,79	-2,51	-2,19	-2,22	-1,74	-1,98	-2,99	-2,96
	Rörelseresultat	0,54	0,54	0,49	0,56	0,51	0,35	0,09	0,45
	Finansnetto	-0,14	-0,16	-0,10	-0,15	-0,08	0,04	-2,92	0,13
	Resultat efter skatt	0,44	0,40	0,37	0,44	0,48	0,63	-2,83	0,49
	Kassaflöde	1,11	1,15	1,11	1,11	1,04	0,92	0,85	1,02
	EBITDA	1,20	1,17	1,14	1,22	1,07	0,88	0,54	0,92
	Eget kapital	35,01	35,94	35,58	38,48	37,69	37,47	36,62	39,41

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner: se sidan 12

MODERBOLAGET

BALANS- OCH RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kvartal 1 2011	Kvartal 1 2010
Nettoomsättning	35,6	
Driftskostnader fartyg	-35,5	
Övriga externa kostnader	-2,1	-2,5
Personalkostnader	-3,6	-2,1
Rörelseresultat	-5,6	-4,6
Övriga ränteintäkter och liknande poster	67,1	10,0
Räntekostnader och liknande poster	-4,8	-14,4
Resultat efter finansnetto	56,7	-9,0
Skatt	-14,9	2,3
Periodens resultat	41,8	-6,7

MSEK	2011-03-31	2010-03-31
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,1	0,1
Finansiella anläggningstillgångar	40,9	56,1
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	786,8	802,0
Kortfristiga fordringar	45,4	119,8
Kortfristiga placeringar	36,6	34,9
Kassa och bank	1 174,8	1 196,8
Summa omsättningstillgångar	1 256,8	1 351,5
Summa tillgångar	2 043,6	2 153,5
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	715,1	687,1
Långfristiga skulder	1 313,6	1 300,2
Kortfristiga skulder	14,9	166,2
Summa eget kapital och skulder	2 043,6	2 153,5

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 2010, 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 28 april 2011

Hans Norén
Verkställande direktör

Informationstillfällen verksamhetsåret 2011

Rapport Q2
Rapport Q3

16 augusti 2011
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 28 april 2011, cirka kl. 15:00.

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. 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. Videoklipppet 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

