


Concordia Maritime

BOKSLUTSKOMMUNIKÉ I JANUARI – 31 DECEMBER 2007

- 
- Nettoomsättning MSEK 457,2 (381,2)
 - Resultat efter skatt MSEK 62,9 (51,9)
 - Resultat efter skatt per aktie SEK 1,32 (1,09)
 - Föreslagen utdelning: SEK 1,00 (1,00) per aktie
 - Produkttank redovisar trots en svag marknad ett rörelse-
resultat för det fjärde kvartalet om MSEK 13,7 (MSEK 85,7
för helåret). Stortank redovisar ett rörelseresultat för det
fjärde kvartalet om MSEK 0,6 (MSEK -40,7 för helåret).
Stortank har under året belastats med engångskostnader
om MSEK -27,7.
 - Prognos för 2008: Resultatet före skatt ca MUSD 11
motsvarar ca MSEK 70 eller SEK 1,47 per aktie.
Marknaden 2008 förväntas vara under 2007 års nivåer.



Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi noterat på OMX Nordisk Börs i Stockholm. Rederiet har ett nybyggnadsprogram omfattande 10 tankfartyg, som byggs enligt MAX-konceptet, varav 6 fartyg är levererade. P-MAX är produkttankfartyg på cirka 65 200 dwt. MAX-konceptet innebär att fartygen är byggda för största möjliga lastförmåga på grunda vatten. Fartygen har ett helt nytt koncept för säkrare oljetransporter med dubbla maskiner i två helt separata maskinrum, dubbla roder och styrmaskiner, två propellrar och dubbla kontrollsystem. www.concordia-maritime.se

Innovation and Performance Vår affärsidé är att generera vinst genom att tillgodose våra kunders behov av säkra och kostnadseffektiva tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.

VDs Kommentar

UPPBYGGNADEN AV DEN nya flottan av P-MAX-fartyg har fortsatt enligt plan under 2007. P-MAX-fartyget *Stena Perros*, som är nummer sex i serien om tio fartyg, levererades i början av december och gick in på sitt femåriga tidsbefraktningkontrakt med TOTAL. Fartyget levererades cirka två månader tidigare än ursprungligen planerat.

Såväl varvspriser som andrahandsvärden på produkttanktonnage är fortsatt höga. Marknadsvärdet på existerande flotta bedömer vi just nu överstiga bokfört värde med minst MUSD 125.

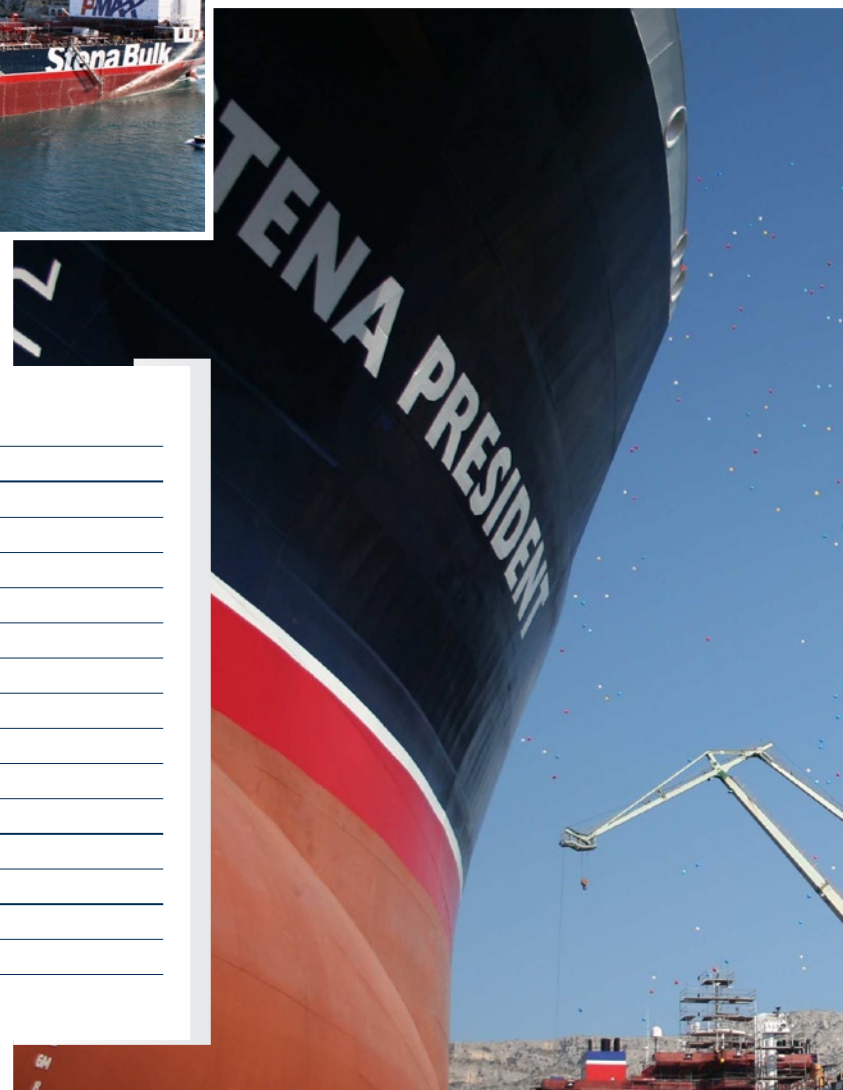
Driften och operationen av P-MAX-fartygen har fungerat väl under året och genererat ett kassaflöde om MUSD 23,1.

Det är värt att påminna om att samtliga befintliga fartyg är sysselsatta på kontrakt med en garanterad lägsta intjäning. Några kontrakt har vinstdelningsklausuler. Trots en svag marknad under fjärde kvartalet, som gav en marginell intäkt från vinstdelning, genererades ett kassaflöde om MUSD 5,3 i segmentet.

Försvagningen i produkttankmarknaden under fjärde kvartalet håller i sig och för 2008 förväntas genomsnittliga fraktnivåer som ligger under 2007 års marknad.

Concordia Maritime beräknas för 2008 generera ett EBITDA* för hela verksamheten om ca MUSD 26 medan resultat före skatt beräknas till ca MUSD 11.

* EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) är ett kassaflödesmått som mäter verksamhetens rörelseresultat exklusive avskrivningar.



Concordia Maritimes fartygsflotta

Klass	Fartyg	Leverans	dwt	Sysselsättning (vid leverans)
P-MAX	<i>Stena Paris</i>	2005	65,200	TOTAL, fem plus två år
	<i>Stena Provence</i>	2006	65,200	TOTAL, fem plus två år
	<i>Stena Primorsk</i>	2006	65,200	Argo Shipping, tio år
	<i>Stena Performance</i>	2006	65,200	Hess, fem år
	<i>Stena President</i>	september 2007	65,200	Argo Shipping, tio år
	<i>Stena Perros</i>	december 2007	65,200	TOTAL, fem år
	<i>Stena Progress</i>	Kvartal 4, 2009	65,200	TOTAL, fem år
	<i>Stena Polaris</i>	Kvartal 4, 2009	65,200	Öppen
	<i>Stena Penguin</i>	Kvartal 4, 2010	65,200	Öppen
	<i>Stena Premium</i>	Kvartal 4, 2010	65,200	Öppen
Panamax	<i>Stena Poseidon (50%)</i>	januari 2007	74,500	Neste Shipping, tio år
	<i>Palva (50%)</i>	februari 2007	74,500	Neste Shipping, tio år
V-MAX	<i>Stena Vision</i>	2001	313,000	Tidsutbefraktad till slutet av 2010
	<i>Stena Victory</i>	2001	313,000	Tidsutbefraktad till slutet av 2009
			1,427,000	

Sammanfattning av verksamhetsåret 2007

Produkttank

Under 2007 tog Concordia Maritime leverans av det femte och sjätte fartyget i serien om tio P-MAX. *Stena President* levererades i september och är kontrakterad på tio år till Argo Shipping International. *Stena Perros* som levererades i december ca två månader före plan, går de närmaste fem åren i trafik för TOTAL. Operationen av de övriga fyra fartygen som går i trafik för TOTAL, Hess Corporation och Argo Shipping International har fungerat väl. Fartygen har huvudsakligen sysselsatts i transatlantrafik.

Concordia Maritime tecknade under det andra kvartalet ett nytt femårsavtal med TOTAL. Denna gång för P-MAX-fartyget *Stena Progress*. Samtidigt blev tidigare tecknade avtal för *Stena Paris* och *Stena Provence* förlängda med två år. Av de 24 år TOTAL kontrakterat Concordia Maritimes tonnage kvarstår ca 21 år vid utgången av 2007.

Under det första kvartalet levererades de två Panamaxfartygen *Stena Poseidon* och *Palva*, som Concordia Maritime äger i ett joint venture med Neste Shipping. Fartygen är tidsbefraktade över 10 år till Neste Shipping. Operationen av fartygen har fungerat väl och de har huvudsakligen sysselsatts i transatlantrafik från Neste Oils raffinaderi i Borgå, Finland.

Den svaga marknaden under det fjärde kvartalet påverkar vinstdelningen i vissa kontrakt. Segmentet redovisar ett kassaflöde om MUSD 5,3 under kvartal fyra och totalt för 2007 MUSD 23,1 (se segmentredovisningen).

Stortank/VLCC

Stena Victory, som tidsinbefraktas från Arlington Tankers har under det fjärde kvartalet börjat sin service för Lukoil. Kontraktet sträcker sig till slutet av 2009 då fartyget skall återlevereras till Arlington Tankers. Concordia Maritime har via tre tolv månadersoptioner möjlighet att förlänga inbefraktningen.

Systerfartyget *Stena Vision* är i trafik för Sunoco fram till hösten 2008. Därefter kommer hon att sysselsättas av Lukoil till slutet av 2010 då fartyget skall återlevereras till Arlington Tankers. Concordia Maritime har via två tolv månadersoptioner möjlighet att förlänga inbefraktningen.

Den rapporterade skadan på *Stena Visions* reduktionsväxel är åtgärdad och fartyget är sedan juni åter i trafik. Totalt har MSEK 17,9 belastat segmentets rörelseresultat 2007.

I tvisten mellan Concordia Maritime och Halliburton, avseende en fartygsförsäljning år 2000, träffades en slutlig uppgörelse under det första kvartalet som medförde en belastning om MSEK 9,8 på segmentets rörelseresultat.

Nämnda poster samt försäkringsåtaganden i samband med anlop till Västafrika har resulterat i ett kassaflöde om MUSD -5,6 för året. Under fjärde kvartalet redovisar segmentet ett positivt kassaflöde om MUSD 0,1 (se segmentrapporteringen).

Fraktmarknaden

Marknadsutvecklingen det fjärde kvartalet var både oväntad och ovanlig. VLCC-marknaden fick efter ett antal månader med pressade fraktnivåer ett uppsving under slutet av

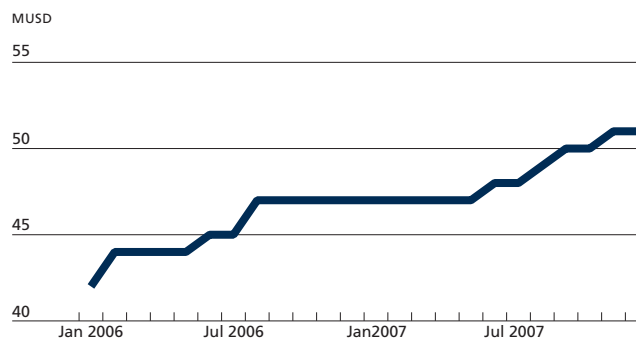
kvartalet som inte setts sedan hösten 2004. Nya toppnoteringar gjordes på den östliga trafiken med intjäningsnivåer upp mot 300,000 USD per dag. Förvisso stärks normalt marknaden säsongsmässigt det fjärde kvartalet, men styrkan i uppgången var mycket överraskande. De bidragande faktorerna var bland annat att Saudiarabien sänkte priserna på råolja till USA. Denna prissänkning skapade incitament att fylla på de låga lagernivåerna av råolja i USA varpå skeppningarna tog fart. Många redare tycks, på grund av de höga bränslepriserna, ha instruerat fartygen till lägre fart vilket leder till en minskning av tillgängligt tonnage. Andra faktorer, som t ex diskussionerna om att ett antal enkelskrovade VLCC förmodligen kommer att konverteras till torrlastfartyg, kan ha bidragit till psykologin som drev upp marknaden till dessa historiskt höga nivåer.

På produkttankmarknaden rådde fortsatt press på fraktraterna och den förväntade säsongsuppgången uteblev, även om marknaden som helhet hämtade sig något. Fraktmarknaden för sk ”tungta produkter” (t ex tjockolja) var generellt bättre än den för ”lätta produkter” (t ex bensin). Vikande raffinaderimarginaler innebar bland annat att det inte längre var lönsamt att på spekulation sälja och transportera bensin från Europa till USA. Detta resulterade i markant minskade fraktvolym. Just detta transportflöde var omfattande under första halvåret och innebar ovanligt stark marknad. Den växande produkttankflottan har också satt ytterligare press på fraktraterna. Enligt analys- och mäklarfirmen Clarkson levererades 30 produkttankfartyg bara under fjärde kvartalet medan skrotningstakten var fortsatt låg.

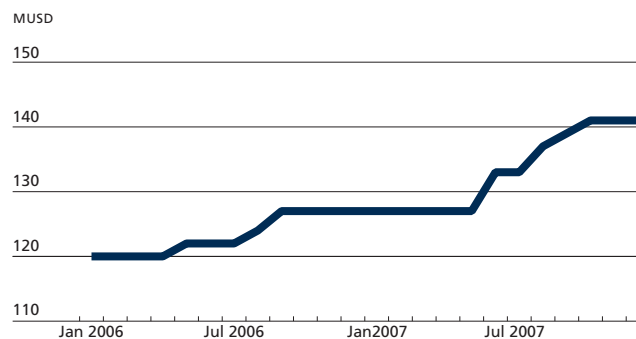
Varvsmarknaden

Varvspriserna under fjärde kvartalet ökade något. Vid årsskiftet prissattes en VLCC till ca MUSD 140 och ca MUSD 50 för ett MR-fartyg. Andrahandsmarknaden för tankfartyg noteras fortsatt högre än nybyggnadspriserna. Ett standard MR-fartyg värderas runt MUSD 52. P-MAX-fartygen är unika i sin design med bland annat betydligt större lastintag och skall därför inte jämföras med standardtonnage. Externa skeppsmäklares värderingar ligger i spannet MUSD 62–73. Observera att fartygsvärderingar baseras på omedelbar leverans för den öppna marknaden (spotmarknad).

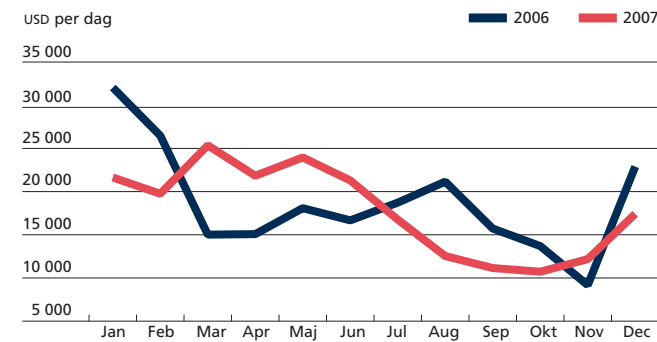
Nybyggnadspriser MR



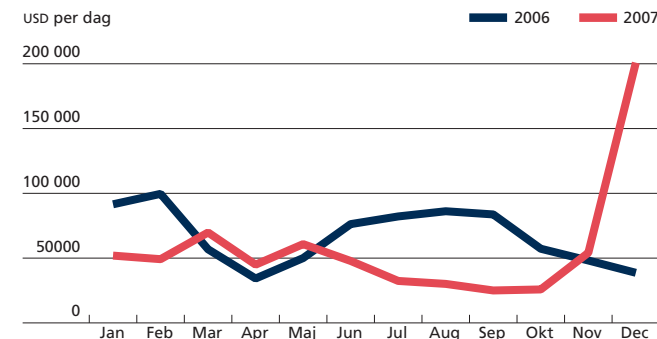
Nybyggnadspriser VLCC



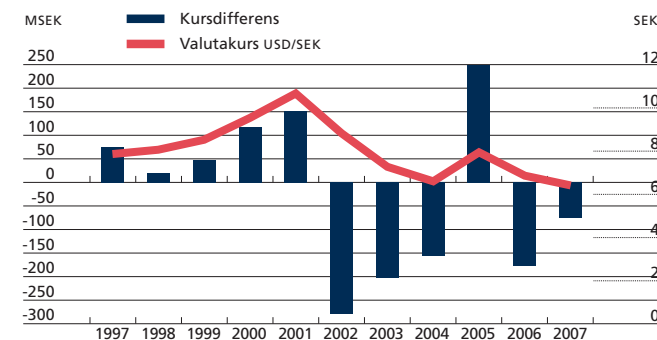
Intjäning MR



Intjäning VLCC



Kursdifferens mot eget kapital



Källa: Fearnleys

Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Omsättningen var MSEK 457,2 (381,2). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 48,0 (52,5). Resultat efter skatt var MSEK 62,9 (51,9) vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK 1,32 (1,09).

Fjärde kvartalet

Omsättningen under fjärde kvartalet var MSEK 117,9 (124,8). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 16,9 (-1,8). Resultat efter skatt var MSEK 31,4 (3,9) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,66 (0,08).

Likviditet och finansiering

Koncernens disponibla likvida medel inklusive outnyttjade krediter uppgick 2007-12-31 till MSEK 515,9 (2006-12-31 uppgick siffran till MSEK 493,8).

Investeringar

Investeringarna har under 2007 varit MSEK 836,7 (767,2) och avser förutom slutbetalningar vid leverans även förskottsbetalningar samt projektkostnader för fartyg i beställning.

Eget kapital

Eget kapital per aktie är SEK 34,08 (34,09). Kursen SEK/USD 2007-12-31 var 6,43 (2006-12-31 var den 6,87). Kronans stärkning gentemot dollarn under året har minskat det egna kapitalet med MSEK -75,7 (-177,7). Detta motsvarar SEK -1,59 per aktie (-3,72). Totalt är MUSD 135 säkrat mot kronan på termin (se avsnittet nedan), vilket utgör cirka hälften av det egna kapitalet. De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som förts direkt mot eget kapital uppgår till MSEK -231,7 (-156,0).

Valuta och valutasäkring

Concordia Maritimes funktionella valuta är USD, dvs. merparten av intäkterna, kostnaderna och balansräkningen är nominellt i USD. Kursutvecklingen 2007 har medfört att bolagets vinst i svenska kronor sett minskat, trots att den i US-dollar är oförändrad. Concordia Maritime har valt att använda sig av så kallad eget-kapital-säkring, dvs. man skyddar sig mot den valutaförändring som uppstår i eget kapitalet. Bolaget har valt att säkra ca 50%, motsvarande 135 MUSD, av det egna kapitalet. Resultatet av denna säkring redovisas direkt mot eget kapital i posten "Förändring av omräkningsreserv".

I samband med beställningen av fyra P-MAX-fartyg gjordes kassaflödessäkring, USD mot Euro, för framtida varvsbetalningar. Värdeförändringen redovisas direkt mot eget kapital under rubriken "Säkringsreserv".

Segmentrapportering Kvartal 1 – 4 (MSEK)

	Produkttank	Stortank	Ofördelat	Totalt
Omsättning	275,6	181,6	–	457,2
Driftskostnader fartyg	-119,6	-219,3	–	-338,9
Kassaflöde	156,0	-37,7	–	118,3
Kostnadsfördelning ^{*)}	-13,9	-2,0	-11,0	-26,9
Avskrivningar	-56,4	-1,0	–	-57,4
Rörelseresultat	85,7	-40,7	-11,0	34,0

Segmentrapportering Kvartal 4 (MSEK)

	Produkttank	Stortank	Ofördelat	Totalt
Omsättning	69,1	48,8	–	117,9
Driftskostnader fartyg	-35,5	-47,6	–	-83,1
Kassaflöde	33,6	1,2	–	34,8
Kostnadsfördelning ^(*)	-4,3	-0,5	-2,4	-7,2
Avskrivningar	-15,6	-0,1	–	-15,7
Rörelseresultat	13,7	0,6	-2,4	11,9

^{*)} Fördelning av den del av personalkostnader samt övriga externa kostnader som inte är direkt hänförligt till fartygsdrift, dvs. så kallad overheadkostnad.

Ca 1% av kvartalets omsättning inom produkttank utgörs av vinstdelning. Ackumulerat utgör ca 14% av omsättningen inom produkttank av vinstdelning.

Värdepapper och kortfristiga placeringar

Arlington Tankers

Concordia Maritimes innehav uppgår till 1.534.785 aktier, vilket motsvarar en ägarandel om ca 10 procent. Aktiekursen 2007-12-31 var USD 22,13 per aktie (2006-12-31 USD 23,37). Innehavet har värderats till marknadsvärde i balansräkningen.

Kortfristiga placeringar

Concordia Maritime har en placeringsportfölj bestående huvudsakligen av företagsobligationer. Det rör sig om överlikviditet som placerats i en portfölj med en förfallostruktur som stämmer väl överens med investeringsprogrammet. Innehaven omvärderas till marknadsvärde mot resultaträkningen med MSEK -13,0 (-7,4). Dessa värdepapper ger Concordia Maritime en avkastning på 7–8% (även kallat purchase yield). Den resultat effekt som nämnts är orealiserad och påverkar inte den förväntade avkastningen. Innehaven består av Gazprom (olja, energi), Vimpelcom (telekom) och DDI Holding (drilling, offshore).

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 51,7 (31,7) varav MSEK 16,5 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 28,6 (100,0). Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjade checkräkningskrediter uppgick till MSEK 697,3.

Prognos 2008

Concordia Maritimes flotta består av sex P-MAX-fartyg, två V-MAX-fartyg samt två panamax-fartyg. Inga nybyggen kommer att levereras under året. Marknadsförväntningarna för 2008 är en fortsatt vikande tankmarknad. Genomsnittliga fraktnivåer förväntas vara lägre än 2007. Verksamheten beräknas kunna generera ett EBIDTA om ca MUSD 26 vilket ger ett resultat före skatt om ca MUSD 11 eller ca 0,23 USD per aktie. Omräknat till balansdagens kurs motsvarar resultatet före skatt ca MSEK 70 eller SEK 1,47 per aktie.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Sjöfart är en utpräglat cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olje- och kemikalieprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av en konjunkt nedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden och fraktraterna inom tanksjöfarten kan från tid till annan fluktueras kraftigt. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna kan medföra stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet. Att skydda sig mot en långsiktig konjunkt nedgång är svårt. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar vanligtvis mer än raterna på terminsmarknaden. Med stora delar av flottan utkontrakterad på lång sikt är dock Concordia Maritimes känslighet för förändringar i fraktraterna på fem års sikt relativt begränsad.

Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i företagens resultat och kassaflöde till följd av förändringar i valutakurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker har utformats av styrelsen och bildar ett ramverk av riktlinjer och regler i form av riskmandat och limiter för finansverksamheten. Den övergripande målsätt-

ningen är att uppnå en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer. Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust (Hull & Machinery) till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen (Protection & Indemnity) gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt (Loss of Hire). Utöver dessa försäkringarna har Concordia Maritime även tecknat sedvanliga försäkringar för att kunna operera i specifika farvatten. Ett exempel här är COFR-försäkringen (Certificate of Financial Responsibility), vilket krävs för att få operera ett fartyg i amerikanska vatten. COFR utfärdas av US Coast Guard till en operatör (ägare/bareboatchartrare) som har visat att han har finansiell möjlighet att, via försäkringen, betala för oljesanering och oljeskador upp till det belopp som krävs enligt den amerikanska oljeskadestiftningen (Oil Pollution Act, OPA 90).

Trots försäkringskydd mm kommer en skada på ett fartyg eller liknande att medföra kostnader för bolaget. Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime kraftigt. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada Concordia Maritimes varumärke. Ända sedan starten 1984 har bolaget varit profilerat som ett kvalitetsrederi med höga krav vad gäller säkerhet i alla led. Positionen medför extra höga krav på kontroll och ansvar. Att skydda sig för denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet om olycka ändå skulle inträffa. För ytterligare information om risker, se årsredovisningen för 2006.

Stena Poseidon vid första anlöpet i Borgå, Finland.
Hon är ett av två Panamax-fartyg i flottan, byggd
för att klara såväl kyla och is i Östersjön som
passagererna genom Panamakanalens slussar.



Närståenderelationer och chartersamarbete med Stena Bulk

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av det närstående bolaget 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 Bulk eller andra bolag inom 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. Ship managementavgiften 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 för Concordia Maritimes personal. Ett fast pris per år debiteras.

Samtliga närstående transaktioner sker till marknadsmässiga villkor och priser.

Rapporter och kommande information

Årsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern i Göteborg den 22 april kl 14:00 då även delårsrapporten för första kvartalet lämnas. I mars/april kommer årsredovisningen 2007 att sändas ut till samtliga registrerade aktieägare samt hållas tillgänglig på Concordia Maritime ABs kontor från och

med vecka 13. Delårsrapporten för de första sex månaderna kommer att publiceras den 13 augusti och niomånadersrapporten den 23 oktober. Aktuella och historiska rapporter finner ni på bolagets hemsida. Där finns även nyheter och aktuella kommentarer om såväl bolaget som tankmarknaderna.

Rapporten ger en rättvisande översikt av koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som koncernen står inför.

Göteborg den 19 februari 2008

CONCORDIA MARITIME AB (publ)

Per Bjurström

Stefan Brocker

Bert Åke Eriksson

Mats Jansson

C. Mikael von Mentzer (vice ordförande)

Morten Chr. Mo

Hans Norén (verkställande direktör)

Dan Sten Olsson (ordförande)

Jens Ole Hansen

Jörgen Lorén

Granskningsrapport

Inledning

Jag har utfört en översiktlig granskning av Bokslutskommuniké 2007 för Concordia Maritime AB (publ) org.nr 556068-5819 för perioden 1/1-31/12 2007. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna bokslutskommuniké i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Mitt ansvar är att uttala en slutsats om denna bokslutskommuniké grundad på min översiktliga granskning.

Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

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

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

Slutsats

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

Göteborg den 19 februari 2008

Johan Kratz, Auktoriserad revisor

Koncernens resultaträkning

(MSEK)	Kvartal 4 2007	Kvartal 4 2006	Helår 2007	Helår 2006
Genomsnittlig kurs SEK/USD	6,20	7,10	6,76	7,38
Nettoomsättning	117,9	124,8	457,2	381,2
Summa intäkter	117,9	124,8	457,2	381,2
Driftskostnader fartyg	-69,4	-70,0	-282,2	-251,6
Sjöpersonalkostnader	-12,4	-11,9	-42,5	-27,4
Övriga externa kostnader	-5,6	-35,6	-31,0	-53,5
Personalkostnader	-2,8	-5,2	-10,0	-10,0
Avskrivningar	-15,8	-11,7	-57,5	-34,0
Summa rörelsekostnader	-106,0	-134,4	-423,2	-376,5
Rörelseresultat	11,9	-9,6	34,0	4,7
Utdelningar	5,9	6,5	24,2	25,9
Ränteintäkter och liknande poster	9,8	12,9	42,0	53,9
Räntekostnader och liknande poster	-10,7	-11,6	-52,2	-36,3
Valutakursdifferenser	-	-	-	4,3
Finansnetto	5,0	7,8	14,0	47,8
Resultat efter finansiella poster	16,9	-1,8	48,0	52,5
Skatt	14,5	5,7	14,9	-0,6
Resultat efter skatt	31,4	3,9	62,9	51,9

Värden per aktie

(SEK)	Kvartal 4 2007	Kvartal 4 2006	Helår 2007	Helår 2006
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat efter skatt per aktie SEK	0,66	0,08	1,32	1,09
Eget kapital per aktie SEK	34,08	34,09	34,08	34,09

Koncernens balansräkning i sammandrag

	31 december 2007	31 december 2006
(MSEK)		
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	6,43	6,87
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	1 769,7	1 048,8
Fartyg under byggnad	158,3	222,3
Finansiella anläggningstillgångar	226,1	256,6
Summa anläggningstillgångar	2 154,1	1 527,7
Kortfristiga fordringar	203,2	157,0
Kortfristiga placeringar	397,1	517,6
Kassa och bank	55,6	30,2
Summa omsättningstillgångar	655,9	704,8
Summa tillgångar	2 810,0	2 232,5
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	1 626,5	1 627,0
Långfristiga avsättningar	24,9	19,6
Långfristiga skulder	1 070,7	526,5
Kortfristiga avsättningar	9,5	13,1
Kortfristiga skulder	78,4	46,3
Summa eget kapital och skulder	2 810,0	2 232,5

Stena Paris utanför Montreal,
Kanada. Hon är ett av tio
fartyg i P-MAX-serien.



Koncernens kassaflödesanalys i sammandrag

(MSEK)	Kvartal 4 2007	Kvartal 4 2006	Helår 2007	Helår 2006
Löpande verksamhet				
Resultat efter finansiella poster	16,9	-1,8	48,0	52,5
<i>Justeringsposter:</i>				
Avskrivningar	19,5	11,7	61,2	34,0
Resultat vid försäljning kortfristig placering	–	-0,5	–	0,5
Övriga poster	9,2	4,0	11,9	14,7
	45,6	13,4	121,1	101,7
Betald skatt	–	-0,3	–	-1,7
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	45,6	13,1	121,1	100,0
Förändringar i rörelsekapital	18,7	-23,1	37,6	-90,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	64,3	-10,0	158,7	9,6
Investeringsverksamhet				
Fartyg under byggnad	-272,3	-63,5	-836,7	-767,2
Investering i finansiella tillgångar	–	8,9	–	-238,3
Försäljning av finansiella tillgångar	–	32,7	81,1	198,3
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-272,3	-21,9	-755,6	-807,2
Finansieringsverksamhet				
Upptagning av lån	279,3	-0,3	694,1	539,4
Amortering av lån	-69,6	–	-69,6	–
Utdelning till aktieägarna	–	–	-47,7	-47,7
Övrig finansiering	19,4	24,5	35,6	71,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	229,1	24,2	612,4	563,5
Periodens kassaflöde	21,1	-7,7	15,5	-234,1
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	26,0	38,9	30,2	280,4
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	8,5	-1,0	9,9	-16,1
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	55,6	30,2	55,6	30,2
Not 1. Likvida medel består av kassa och bank				
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:				
Likvida medel vid årets början	0,2	-14,1	2,0	-34,6
Periodens kassaflöde	8,3	13,1	7,9	18,5
	8,5	-1,0	9,9	-16,1

Stena Primorsk på väg från Murmansk till Montreal under hårda väderförhållanden.



Koncernens förändringar i eget kapital

(MSEK)	Aktie- kapital	Övrigt till- skjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	TOTALT
Förändringar januari–december 2007							
IB 2007-01-01	381,8	61,9	-156,0	15,4	35,5	1 288,4	1 627,0
Årets förändring av omräkningsreserv	–	–	-75,7	–	-1,6	–	-82,1
Utdelning till aktieägarna	–	–	–	–	–	-47,7	-47,7
Periodens förändring	–	–	–	74,5	-12,9	–	66,4
Periodens resultat	–	–	–	–	–	62,9	62,9
UB 2007-12-31	381,8	61,9	-231,7	89,9	21,0	1 303,6	1 626,5
Förändringar januari–december 2006							
IB 2006-01-01	381,8	61,9	21,7	–	21,3	1 284,2	1 770,9
Årets förändring av omräkningsreserv	–	–	-177,7	–	-4,1	–	-181,8
Utdelning till aktieägarna	–	–	–	–	–	-47,7	-47,7
Periodens förändring	–	–	–	15,4	18,3	–	33,7
Periodens resultat	–	–	–	–	–	51,9	51,9
UB 2006-12-31	381,8	61,9	-156,0	15,4	35,5	1 288,4	1 627,0

Flerårsöversikt

Resultatposter (MSEK)	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Nettoomsättning	457,2	381,2	254,0	354,0	649,7	768,6	1 334,8
Rörelsens kostnader	-423,2	376,5	312,0	271,2	575,7	877,9	1 043,6
Rörelseresultat	34,0	4,7	-1,8	729,4	58,9	-98,2	292,5
– varav resultat av fartygsförsäljningar	–	–	56,2	646,6	-15,1	11,1	1,5
Resultat efter finansiella poster	48,0	52,5	42,7	740,2	35,1	-142,4	251,9
Kassaflöde från rörelsen	121,1	100,0	20,4	136,2	150,5	40,0	392,1

Balansposter (MSEK)

Fartyg	1 769,7	1 048,8	304,2	32,5	1223,9	1907,0	2 544,3
(Antal fartyg)	(7)	(4)	(1)	(1)	(4)	(6)	(9)
Fartyg under byggnad	158,3	222,3	384,7	128,0	55,4	–	–
(Antal fartyg)	(4)	(7)	(6)	(7)	(6)	–	–
Likvida medel och placeringar	452,7	547,8	839,5	1254,1	40,3	115,2	263,0
Övriga tillgångar	429,3	415,3	368,9	313,4	87,8	216,7	343,0
Räntebärande skulder	1 073,1	506,2	–	–	300,7	926,6	1 261,7
Övriga skulder och avsättningar	110,4	101,0	126,4	111,2	80,2	159,3	295,4
Eget kapital	1 626,5	1 627,0	1 770,9	1 616,8	1 026,5	1 153,0	1 593,2
Balansomslutning	2 810,0	2 234,2	1 897,3	1 728,0	1 407,4	2 238,9	3 150,3

Nyckeltal (%)

Soliditet	58	73	93	94	73	51	51
Räntabilitet på totalt kapital	4	4	5	47	3	-4	11
Räntabilitet på sysselsatt kapital	4	5	5	49	3	-4	12
Räntabilitet på eget kapital	3	3	3	56	7	-11	16
Eget kapital per aktie i SEK	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51	24,16	33,38

Definitioner: Se årsredovisning 2006. Jämförelsetalen för 2001–2003 är ej omräknade enligt IFRS.

Inbjudan till telefonkonferens

Concordia Maritime inbjuder till telefonkonferens 20 februari 2008 kl 10:00 CET. Bokslutskommunikén (som publiceras den 19 februari 2008) presenteras och tillfälle ges till frågor

Närvarande

Hans Norén, VD
Göran Hermansson, Ekonomichef

Telefon

+44 (0)20 7162 0025 alt
+46 (0)8 5052 0110
Konferenstitel: Concordia Maritime

För inspelad version

Telefon
+44 (0)20 7031 4064 alt
+46 (0) 8 505 203 33

Kod: 784712 (tillgänglig tom 28 februari)



Hans Norén Göran Hermansson

Kontaktpersoner

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

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

Resultat- och balansräkning för moderbolaget

Resultaträkning

(MSEK)	2007-12-31	2006-12-31
Nettoomsättning	51,7	31,7
Driftskostnader fartyg	-16,1	-4,5
Sjöpersonalkostnader	-14,7	-7,3
Övriga externa kostnader	-13,5	-19,1
Personalkostnader	-9,0	-8,6
Planenliga avskrivningar	-18,5	-11,6
Rörelseresultat	-20,1	-19,4
Övriga ränteintäkter och liknande poster	104,2	170,7
Räntekostnader och liknande poster	-55,5	-51,3
Resultat efter finansnetto	28,6	100,0
Skatt	-8,9	-22,3
Periodens resultat	19,7	77,7

Balansräkning

(MSEK)	2007-12-31	2006-12-31
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	433,8	453,8
Finansiella anläggningstillgångar	7,6	9,0
Andelar i koncernföretag	754,2	754,2
Summa anläggningstillgångar	1 195,6	1 217,0
Kortfristiga fordringar	43,6	32,2
Kortfristiga placeringar	61,6	64,0
Kassa och bank	271,5	58,5
Summa omsättningstillgångar	376,7	154,7
Summa tillgångar	1 572,3	1 371,7
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	639,0	669,9
Långfristiga skulder	844,0	666,2
Kortfristiga skulder	54,9	35,6
Checkräkningskredit	34,4	-
Summa eget kapital och skulder	1 572,3	1 371,7
Ställda säkerheter	257,3	274,9
Eventualförpliktelser	352,4	496,6

