

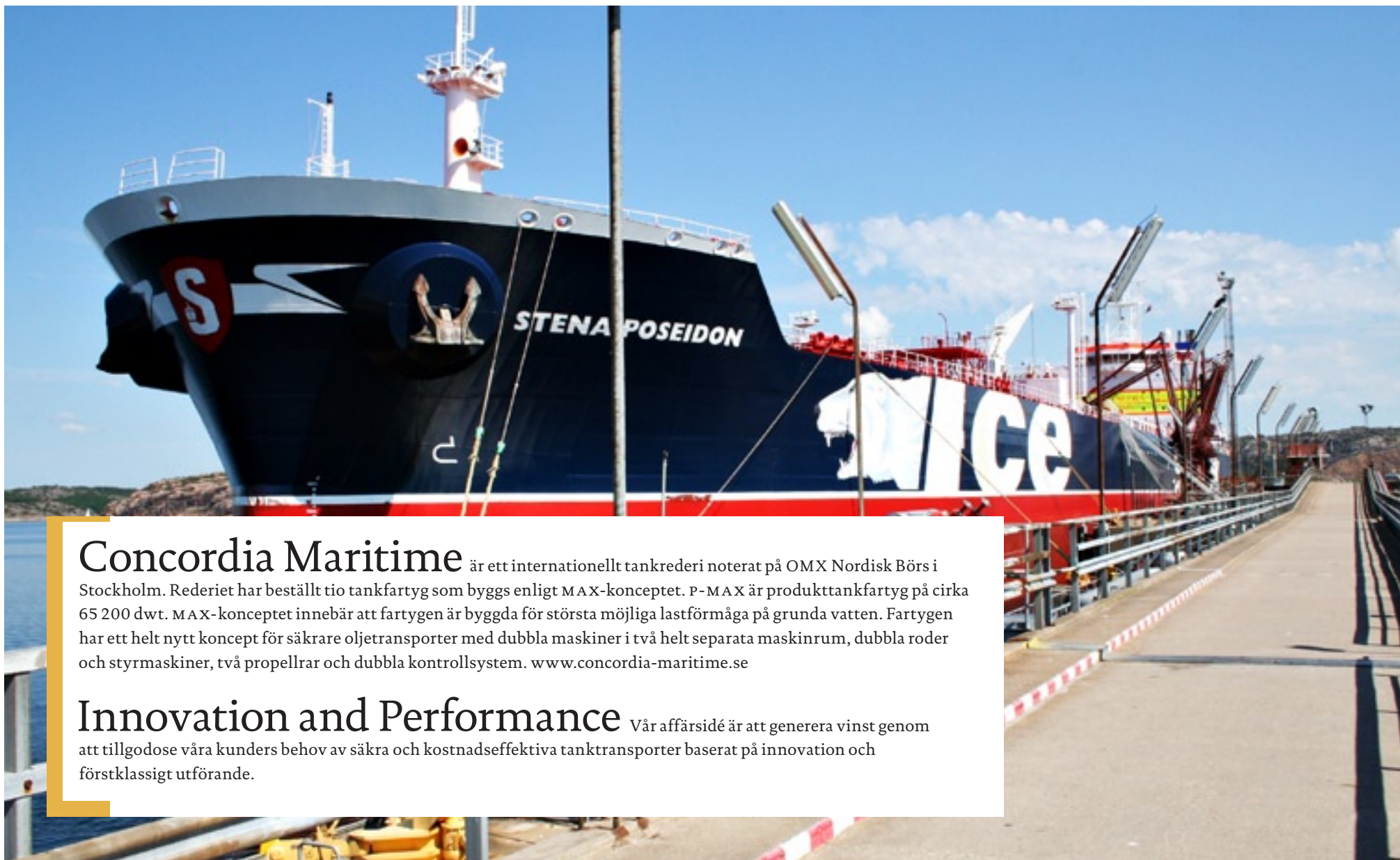
VÅR POSITION

HALVÅRSRAPPORT FÖR CONCORDIA MARITIME AB
(PUBL) I JANUARI – 30 JUNI 2007

Produkttankmarknaden har varit stark under hela första halvåret och segmentet har genererat ett kassaflöde över förväntningarna. Ett nytt avtal har tecknats med oljebolaget TOTAL om ytterligare nio års tidsbefraktning. Stortankfartyget *Stena Vision* är åter i trafik.

- Nettoomsättning MSEK 224,7 (153,3)
- Resultat efter skatt MSEK 22,5 (18,7)
- Resultat efter skatt per aktie SEK 0,47 (0,39)
- Starkt kassaflöde och resultat för produkttank
- Halvårsresultatet belastas av kostnader av engångskaraktär i stortank; MSEK 9,8 för slutlig överenskommelse i tvist samt MSEK 17,9 i reparationskostnader för VLCC:n *Stena Vision*
- Ny prognos för 2007: Resultat före skatt MSEK 65 (mot tidigare MSEK 80) motsvarande SEK 1,36 per aktie (mot tidigare 1,68)





Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi noterat på OMX Nordisk Börs i Stockholm. Rederiet har beställt tio tankfartyg som byggs enligt MAX-konceptet. 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.



”Produkttankmarknaden har varit stark under hela första halvåret 2007. Segmentet har genererat ett starkt kassaflöde över förväntningarna”

VDs Kommentar

PRODUKTANKMARKNADEN HAR VARIT stark under hela första halvåret 2007. För Concordia Maritimes del innebär detta att produkttanksegmentet har genererat ett starkt kassaflöde över förväntningarna. Efterfrågan på råolja och raffinerade produkter har varit fortsatt hög över hela världen. De låga bensinlagren i USA och det importbehov det har givit upphov till, har exempelvis gjort att fraktnivåerna på transatlantiska resor tidvis varit mycket höga.

Det stora antal nya fartyg som levereras tycks absorberas av marknaden. Varvspriserna fortsätter att vara höga liksom priserna på andrahandsmarknaden för tankfartyg. Det innebär att de fartyg i vår nybyggnadsserie som hittills levererats, fyra P-MAX och 50% i två Panamax-fartyg, har idag värden som väl överstiger de bokförda.

Trots det starka resultatet i produkttanksegmentet sänker vi vår prognos för helårsresultatet, från MSEK 80 till MSEK 65, framförallt på grund av de tillkommande kostnaderna i samband med reparationerna av stortankfartyget *Stena Vision*. Fartyget är sedan 24 juni åter i trafik och fungerar väl.

Reparationsprocessen har varit komplex och tidskrävande.

Ytterligare ett P-MAX-fartyg har hyrts ut till det franska olje- och energibolaget TOTAL. Fartyget, *Stena Progress*, är nummer sju i serien och levereras från varv i slutet av 2009. Avtalet löper över fem år, fram till slutet av 2014. I anslutning till detta förlängdes även avtalen för systerfartygen *Stena Paris* och *Stena Provence* med ytterligare två år vardera. Genom affären och de kassaflöden den ger har det skapats ytterligare utrymme för investeringar och expansion.


Det första P-MAX-fartyget levererades i december 2005 och på den relativt korta tid som har förlöpt sedan dess har det bevisats att fartygsdesignen fungerar mycket bra i marknaden och på olika trader. TOTAL har nu tagit fyra av fartygen i serien på långa kontrakt. Vi är stolta över detta samarbete och ser det som ett bevis för styrkan i MAX-konceptet generellt och för P-MAX-designen i synnerhet.

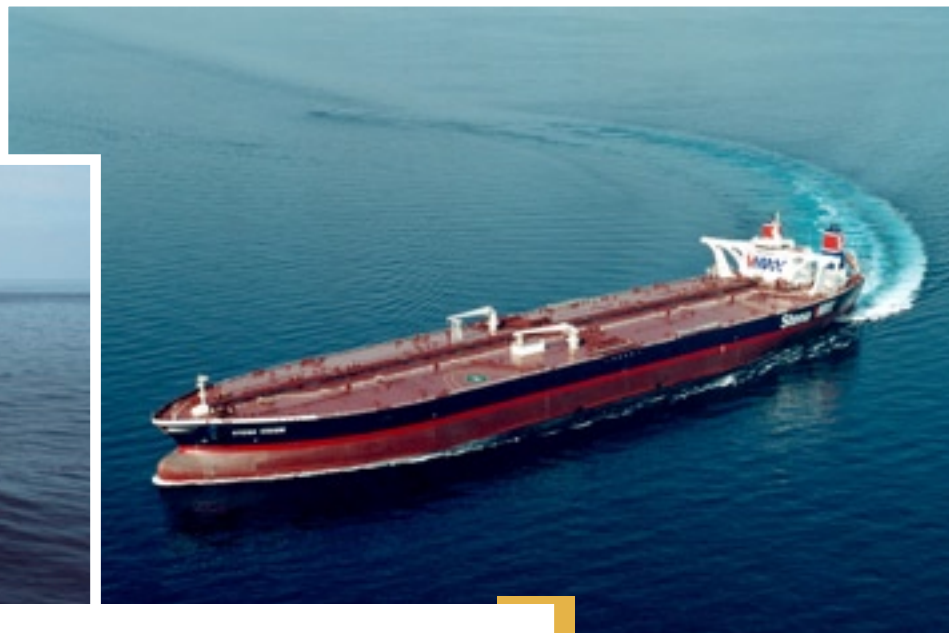
Tillsammans med Stena arbetar vi på bred front med ytterligare projekt inom MAX-konceptet, bland annat med det så kallade B-MAX-fartyget. Fartyget är tänkt att vara optimerat för Östersjötrafik. Ett fartyg av B-MAX-typ kommer

att kunna ta lika mycket last som två standardfartyg gör i dag. Det är bra, inte bara transportekonomiskt sett, utan även ur ett säkerhetsperspektiv. Trafikintensitet och trängsel i farleder ger upphov till större risker än mängden olja som transporteras i varje fartyg. Då B-MAXen dessutom, om den förverkligas, kommer att byggas enligt MAX-konceptet, dvs. dubbel säkerhet, dubbla styrsystem, dubbelt maskineri m m är detta fartyg mycket lämpligt för dessa vatten.

Sammanfattningsvis – stortankfartyget *Stena Vision* är tillbaka i trafik. Produkttanksegmentet med P-MAX-fartygen går bra och värdena på våra tillgångar är goda.

Fram till dess att vi kan presentera nya investeringar ger existerande lönsamma kontrakt och goda kassaflöden en stabil utveckling av bolaget.


Hans Norén, VD



Concordia Maritimes fartygsflotta

Klass	Fartyg	År	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>	2007	65,200	Argo Shipping, tio år, leverans kvartal 3, 2007
	<i>Stena Perros</i>	2008	65,200	TOTAL, fem år, leverans kvartal 1, 2008
	<i>Stena Progress</i>	2009	65,200	TOTAL, fem år, leverans kvartal 4, 2009
	<i>Stena Polaris</i>	2009	65,200	Öppen, levereras kvartal 4, 2009
	<i>Stena Penguin</i>	2010	65,200	Öppen, levereras kvartal 4, 2010
	<i>Stena Premium</i>	2010	65,200	Öppen, levereras kvartal 4, 2010
Panamax	<i>Stena Poseidon (50%)</i>	2007	74,500	Neste Shipping, tio år
	<i>Palva (50%)</i>	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 verksamheten



Produkttank

Under det första halvåret har fyra P-MAX-fartyg varit i drift; *Stena Paris* och *Stena Provence* för TOTAL, *Stena Performance* för Hess och *Stena Primorsk* för Argo Shipping. Operationen av fartygen har fungerat väl.

Under det andra kvartalet tecknades femårsavtal med TOTAL för ytterligare ett P-MAX-fartyg, *Stena Progress*, samt avtal om förlängning av fartygen *Stena Paris* och *Stena Provence* med ytterligare två år vardera. TOTAL har därmed en sammanlagd avtalstid om 24 år fördelat på fyra fartyg.

De två Panamaxfartygen *Stena Poseidon* och *Palva*, som Concordia Maritime äger i ett joint venture med Neste Shipping, levererades under det första kvartalet. Operationen av fartygen har fungerat väl och de har huvudsakligen sysselsatts i transatlantisk trafik från Neste Oils raffinaderi i Borgå, Finland.

Nybyggnadsprogrammet fortgår enligt plan. *Stena President* sjösattes under det andra kvartalet och beräknas levereras under det tredje kvartalet 2007. Nästa fartyg i serien, *Stena Perros*, som skall gå i trafik för TOTAL, har också sjösatts. *Stena Perros* beräknas levereras kring årsskiftet 2007/2008.

Den goda marknaden reflekteras väl i segmentets resultat som första halvåret genererade ett EBITDA på MSEK 84,8 (motsvarande MUSD 12,2, se segmentrapporteringen på sidan 7).

Stortank/VLCC

Concordia Maritime tidsinbefraktar sedan november 2004 två VLCC av V-MAX-typ, *Stena Vision* och *Stena Victory*, av Arlington Tankers Ltd. Avtalstiden sträcker sig fram till slutet av 2009. Fartygen sysselsätts av Sunoco fram till slutet av 2007 respektive 2008. Därefter skall fartygen gå i trafik för Lukoil. Efter att inbefraktningen från Arlington Tankers och utbefraktningen till Lukoil löper ut i slutet av 2009, finns det tre inbefraktningsoptioner på ett år vardera i Concordia Maritimes val. Concordia Maritime har i avtalet lämnat ett optionsår till Lukoil i deras val.

Den rapporterade skadan på *Stena Visions* reduktionsväxel är sedan slutet av juni åtgärdad och fartyget är nu åter i drift. Komplexiteten i delarna samt konstruktionsproblem medförde ytterligare förseningar vilket innebär att kostnader om MSEK 10,1 har belastat andra kvartalet. Totalt har MSEK 17,9 belastat det första halvåret 2007. Skadan på reduktionsväxeln har belastat bolaget med MSEK 27,9 (varav MSEK 10,0 avser andra halvåret 2006). *Stena Vision* var ur trafik i tretton månader. I enlighet med tidsuthyrningskontraktet med amerikanska Sunoco förlängs återleveranstiden tillika med tretton månader, vilket innebär att *Stena Vision* kommer att inleda sin service för Lukoil i slutet av 2008.

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

Marknaden

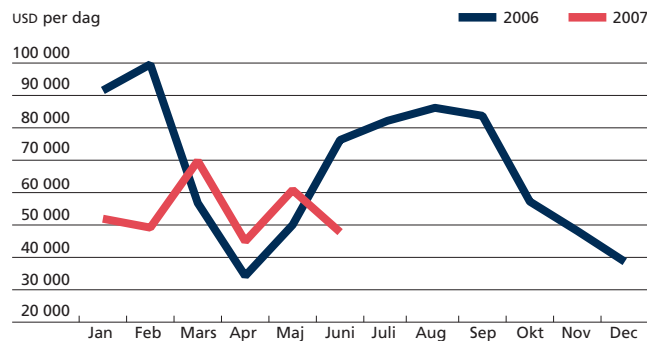
PRODUKTTANK Produkttankmarknaden har under det andra kvartalet fortsatt att överraska prognosmakare och analytiker. Fraktratena ligger väl över förra årets nivåer och de nivåer som terminsmarknaden handlades till i början av 2007. En viktig faktor är de låga bensenlagren som drivit på importen av bensen från Europa till USA och som ökat efterfrågan på produkttankfartyg.

STORTANK/VLCC Marknaden för VLCC inledde relativt svagt för att avsluta det första kvartalet starkt. Det andra kvartalet inledde med en nedgång från de höga nivåer vi såg i mars för att sedan återhämta sig i april/maj. Fraktratena för det andra kvartalet ligger över det femåriga genomsnittet för segmentet.

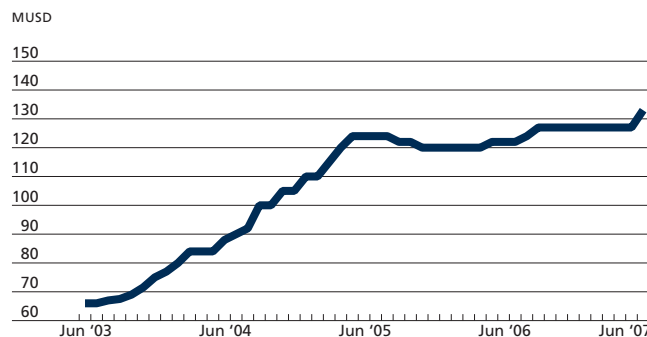
VARVSMARKNADEN Varvspriserna fortsätter uppåt. Priser för VLCC noteras nu runt MUSD 135 medan, som tidigare rapporterats, MR-fartygen noteras runt MUSD 50 (leverans 2011).

Andrahandsmarknaden fortsätter även den att hålla i sig, framför allt för moderna fartyg. Ett MR-fartyg i standardklass värderas på andrahandsmarknaden till MUSD 45–55. 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 60–70.

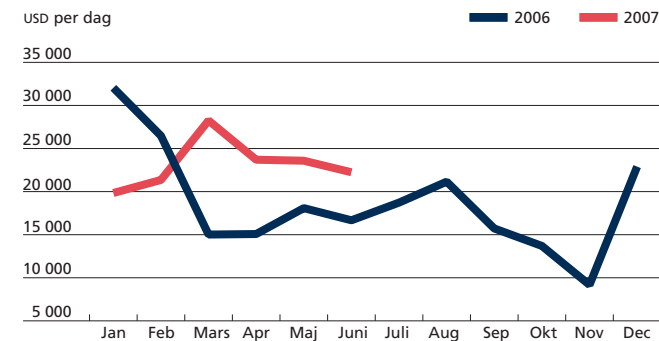
Intjäning VLCC



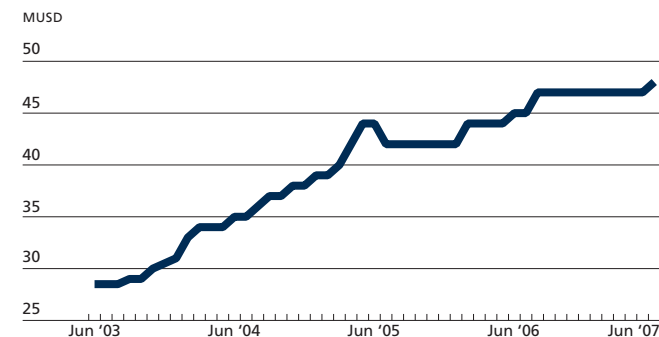
Nybyggnadspriser VLCC



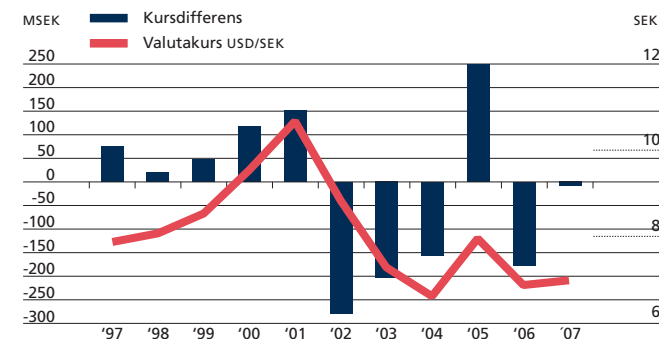
Intjäning MR



Nybyggnadspriser MR



Kursdifferens mot eget kapital



Källa: Fearnleys

Ekonomisk översikt

OMSÄTTNING OCH RESULTAT Omsättningen var MSEK 224,7 (153,3). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 15,6 (23,0). Resultat efter skatt var MSEK 22,5 (18,7) vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK 0,47 (0,39).

Andra kvartalet

Omsättningen under andra kvartalet var MSEK 106,6 (80,6). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 10,4 (4,7). Resultat efter skatt var MSEK 17,3 (3,6) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,36 (0,08).

Segmentrapportering

	Stortank	Produkttank	Ofördelat	Totalt
Omsättning	83,6	141,1		224,7
EBITDA	-33,6	84,8		51,2
Kostnadsfördelning ¹	-1,0	-7,5	-6,2	-14,7
Avskrivningar	-0,6	-27,0		-27,6
Rörelseresultat	-35,2	50,3	-6,2	8,9

¹ Fördelning av den del av personalkostnader samt övriga externa kostnader som inte är direkt hänförligt till fartygsdrift, dvs så kallad overheadkostnad.

LIKVIDITET OCH FINANSIERING Koncernens disponibla likvida medel inklusive outnyttjade krediter uppgick 2007-06-30 till MSEK 407,8 (2006-12-31 uppgick siffran till MSEK 493,8).

INVESTERINGAR Investeringarna har under det första halvåret varit MSEK 375,9 och avser förutom slutbetalningar vid leverans även förskotts betalningar samt projektkostnader för fartyg i beställning.

EGET KAPITAL Eget kapital per aktie är SEK 34,94 (34,32). Kursen SEK/USD 2007-06-30 var 6,85 (2006-12-31 var den 6,87). Kronans stärkning gentemot dollarn sedan årsskiftet har minskat det egna kapitalet med MSEK 8,8 (-111,7). Detta motsvarar SEK -0,18 per aktie (-2,34). Totalt är MUSD 135 säkrat mot kronan på termin, vilket utgör cirka hälften av det egna kapitalet. De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som förts direkt mot eget kapital uppgår till MSEK -164,8 (-90,0).

I samband med nybeställningen av ytterligare fyra P-MAX-fartyg gjordes kassaflödessäkring, USD mot Euro, för framtida varvsbetalningar. Värdeförändringen redovisas direkt mot eget kapital under rubriken säkringsreserv. Periodens förändring uppgår till MSEK 18,0 och uppgår nu totalt till MSEK 33,4 (-0,7).

Värdepapper och kortfristiga placeringar

ARLINGTON TANKERS Concordia Maritimes innehav uppgår till 1.534.785 aktier, vilket motsvarar en ägarandel om 10 procent. Aktiekursen 2007-06-30 var USD 28,68 per aktie (2006-12-31 USD 23,37). Innehavet har värderats till marknadsvärde i balansräkningen.

KORTFRISTIGA PLACERINGAR De totala kortfristiga placeringarna uppgår per 2007-06-30 till MSEK 428,5 (624,3). Innehaven har värderats till verkligt värde i balansräkningen och värdeförändringar på MSEK -5,2 (-16,4) ingår i periodens resultat.

MODERBOLAGET Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 26,2 (4,4) varav MSEK 0,0 (0,4) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK -28,3 (41,3). Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjade checkräkningskrediter uppgick till MSEK 293,2.

Årsstämman beslutade den 26 april att moderbolaget skulle dela ut 1 kr per aktie, vilket effektuerades via VPC den 7 maj. Vid årsstämman omvaldes sittande styrelse samt nyval av Stefan Brocker. Årsstämman valde även ny revisor för moderbolaget och koncernen, Johan Kratz från KPMG.

Transaktioner med närstående beskrivs i huvudsak i avsnittet nedan. I tillägg till detta förekommer koncerninterna lån, räntekostnader och/eller ränteintäkter.

Prognos 2007

Under 2007 skall Concordia Maritime ta leverans av ytterligare ett fartyg. Flottan kommer vid årsslutet att bestå av fem P-MAX och två Panamax-fartyg. Marknadsförväntningarna för helåret 2007 är en återhållsam nedgång jämfört med 2006 års genomsnittliga fraktnivåer. Prognosen för 2007: resultat före skatt om MSEK 65 (mot tidigare MSEK 80). Detta motsvarar SEK 1,36 per aktie (mot tidigare 1,68). Kassaflödet (EBITDA) beräknas till cirka MSEK 120. Detta innebär att för resterande del av 2007 förväntas fraktnivåer något under första halvårets marknad.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Sjöfart är en utpräglad 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 konjunktur nedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden och fraktraterna inom tanksjöfarten kan från tid till annan fluktuera 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 konjunktur 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 företagets 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 målsättningen 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 beloppbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt (Loss of Hire). Utöver försäkringarna ovan 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 försäkringsskydd 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.

Närståenderrelationer och chartersarbete 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%
- » Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1%
- » 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 med marknadsmässiga villkor och priser.

Rapporter och kommande information

Delårsrapporten för de första nio månaderna kommer att publiceras den 19 oktober och bokslutskommunikén den 19 februari 2008. Aktuella och historiska rapporter finner ni på bolagets hemsida. Där finns även nyheter och aktuella kommentarer om såväl bolaget som tankmarknaderna.

www.concordia-maritime.se

Halvårsrapporten ger en rättvisande översikt av moderbolagets och koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 14 augusti 2007

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

Rapporten har inte varit föremål
för revisorns granskning.

Koncernens resultaträkning

(MSEK)	Kvartal 2 2007	Kvartal 2 2006	Halvår 2007	Halvår 2006	Helår 2006
Genomsnittlig kurs SEK/USD	6,88	7,40	6,94	7,59	7,38
Nettoomsättning	106,6	80,6	224,7	153,3	381,2
Summa intäkter	106,6	80,6	224,7	153,3	381,2
Driftskostnader fartyg	-64,2	-63,1	-139,2	-121,0	-251,6
Sjöpersonalkostnader	-11,2	-4,0	-22,4	-6,5	-27,4
Övriga externa kostnader	-6,4	-7,6	-20,9	-12,6	-53,5
Personalkostnader	-1,9	-1,5	-5,7	-4,1	-10,0
Avskrivningar	-14,3	-7,3	-27,6	-10,8	-34,0
Summa rörelsekostnader	-98,0	-83,5	-215,8	-155,0	-376,5
Rörelseresultat	8,6	-2,9	8,9	-1,7	4,7
Utdelningar	6,1	6,5	12,2	12,8	25,9
Ränteintäkter och liknande poster	10,3	12,8	22,7	29,3	53,9
Räntekostnader och liknande poster	-14,6	-11,6	-28,2	-21,8	-36,3
Valutakursdifferenser	-	-0,1	-	4,4	4,3
Finansnetto	1,8	7,6	6,7	24,7	47,8
Resultat efter finansiella poster	10,4	4,7	15,6	23,0	52,5
Skatt	6,9	-1,1	6,9	-4,3	-0,6
Resultat efter skatt	17,3	3,6	22,5	18,7	51,9

Värden per aktie

(SEK)	Kvartal 2 2007	Kvartal 2 2006	Halvår 2007	Halvår 2006	Helår 2006
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat efter skatt per aktie SEK	0,36	0,08	0,47	0,39	1,09
Eget kapital per aktie SEK	34,94	34,32	34,94	34,32	34,09

Koncernens balansräkning i sammandrag

(MSEK)	30 juni 2007	30 juni 2006	31 december 2006
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	6,85	7,26	6,87
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	1 333,0	1 120,6	1 048,8
Fartyg under byggnad	269,8	140,8	222,3
Finansiella anläggningstillgångar	310,3	285,3	258,3
Summa anläggningstillgångar	1 913,1	1 546,7	1 529,4
Kortfristiga fordringar	197,6	141,0	157,0
Kortfristiga placeringar	428,5	624,3	517,6
Kassa och bank	21,4	–	30,2
Summa omsättningstillgångar	647,5	765,3	704,8
Summa tillgångar	2 560,6	2 312,0	2 234,2
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 667,8	1 638,0	1 627,0
Långfristiga avsättningar	13,1	33,0	19,6
Långfristiga skulder	815,2	537,9	528,2
Kortfristiga avsättningar	13,0	31,4	13,1
Kortfristiga skulder	51,5	57,0	46,3
Checkräkningskredit	–	14,7	–
Summa eget kapital och skulder	2 560,6	2 312,0	2 234,2



Trafiken i Östersjön ökar. Det innebär att det ställs allt högre krav på säkra och miljövänliga transporter. *Stena Poseidon* (isklass 1A) är byggd för att klara trafik i svåra isförhållanden.



Koncernens kassaflödesanalys i sammandrag

(MSEK)	Kvartal 2 2007	Kvartal 2 2006	Halvår 2007	Halvår 2006	Helår 2006
Löpande verksamhet					
Resultat efter finansiella poster	10,4	4,8	15,6	23,0	52,5
<i>Justeringsposter:</i>					
Avskrivningar	14,3	7,3	27,6	10,8	34,0
Resultat vid försäljning kortfristig placering	–	–	–	1,0	0,5
Kursdifferenser	–	1,1	–	–	–
Övriga poster	0,4	10,6	1,4	17,7	14,7
	25,1	23,8	44,6	52,5	101,7
Betald skatt	–	-1,4	–	-1,4	-1,7
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	25,1	22,4	44,6	51,1	100,0
Förändringar i rörelsekapital	-7,5	-3,3	-21,0	-8,4	-90,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	17,6	19,1	23,6	42,7	9,6
Investeringsverksamhet					
Förskott och projektkostnader för fartyg under byggnad	-85,3	-464,2	-375,9	-694,3	-767,2
Investering i finansiella tillgångar	–	-45,8	–	-248,4	-238,3
Försäljning av finansiella tillgångar	-0,8	-3,2	83,3	131,0	198,3
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-86,1	-513,2	-292,6	-811,7	-807,2
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	80,4	364,3	306,6	528,7	539,4
Utdelning till aktieägarna	-47,7	-47,7	-47,7	-47,7	-47,7
Övrig finansiering	20,3	2,2	3,1	3,1	71,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	53,0	318,8	262,0	484,1	563,5
Periodens kassaflöde	-15,5	-175,3	-7,0	-284,9	-234,1
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	38,1	166,7	30,2	280,4	280,4
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-1,2	-6,1	-1,8	-10,2	-16,1
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	21,4	-14,7	21,4	-14,7	30,2

Not 1. Likvida medel består av kassa och bank

Not 2. Kursdifferens hänförlig till:

Likvida medel vid årets början	0,7	-19,6	0,2	-22,3	-34,6
Periodens kassaflöde	-1,9	13,5	-2,0	12,1	18,5
	-1,2	-6,1	-1,8	-10,2	-16,1

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–juni 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	–	–	-8,8	-0,9	0,2	–	-9,5
Utdelning till aktieägarna	–	–	–	–	–	-47,7	-47,7
Periodens förändring	–	–	–	18,9	56,6	–	75,5
Periodens resultat	–	–	–	–	–	22,5	22,5
UB 2007-06-30	381,8	61,9	-164,8	33,4	92,3	1 263,2	1 667,8
Förändringar januari–juni 2006							
IB 2006-01-01	381,8	138,3	21,7	–	21,3	1 207,8	1 770,9
Årets förändring av omräkningsreserv	–	–	-111,7	–	–	–	-111,7
Utdelning till aktieägarna	–	–	–	–	–	-47,7	-47,7
Periodens förändring	–	–	–	-0,7	8,5	–	7,8
Periodens resultat	–	–	–	–	–	18,7	18,7
UB 2006-06-30	381,8	138,3	-90,0	-0,7	29,8	1 178,8	1 638,0

Stena Poseidon första
gången i Brofjorden,
Lysekil.



Flerårsöversikt

	Halvår 2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Resultatposter (MSEK)							
Nettoomsättning	224,7	381,2	254,0	354,0	649,7	768,6	1 334,8
Rörelsens kostnader	-215,8	376,5	312,0	271,2	575,7	877,9	1 043,6
Rörelseresultat	8,9	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	15,6	52,5	42,7	740,2	35,1	-142,4	251,9
Kassaflöde från rörelsen	44,6	100,0	20,4	136,2	150,5	40,0	392,1
Balansposter (MSEK)							
Fartyg	1 333,0	1 048,8	304,2	32,5	1223,9	1907,0	2 544,3
(Antal fartyg)	(5)	(4)	(1)	(1)	(4)	(6)	(9)
Fartyg under byggnad	269,8	222,3	384,7	128,0	55,4	–	–
(Antal fartyg)	(6)	(7)	(6)	(7)	(6)	–	–
Likvida medel och placeringar	449,9	547,8	839,5	1254,1	40,3	115,2	263,0
Övriga tillgångar	507,9	415,3	368,9	313,4	87,8	216,7	343,0
Räntebärande skulder	794,2	506,2	0,0	0,0	300,7	926,6	1 261,7
Övriga skulder och avsättningar	98,6	101,0	126,4	111,2	80,2	159,3	295,4
Eget kapital	1 667,8	1 627,0	1 770,9	1 616,8	1 026,5	1 153,0	1 593,2
Balansomslutning	2 560,6	2 234,2	1 897,3	1 728,0	1 407,4	2 238,9	3 150,3
Nyckeltal (%)							
Soliditet	65	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	34,94	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.

Lyssna på telefonkonferens om halvårsrapporten

Den 15 augusti 2007 hölls en telefonkonferens där halvårsrapporten presenterades och det gavs tillfälle att ställa frågor.

En inspelad version av konferensen finns tillgänglig till och med 23 augusti.

Närvarande

Hans Norén, VD
Göran Hermansson, Ekonomichef

För att lyssna på den inspelade versionen

+44 20-70 31 40 64 alternativt
08-50 52 03 33
Kod: 759521 (tillgänglig till och med 23 augusti)



Göran Hermansson Hans Norén

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

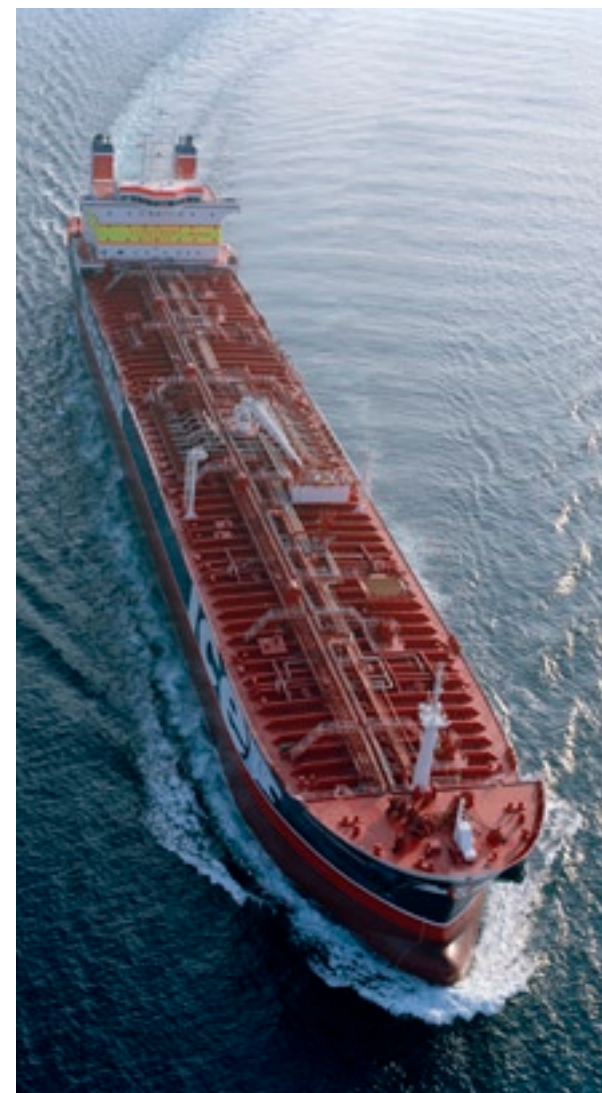
Resultat och balansräkning för moderbolaget

Resultaträkning

(MSEK)	2007-06-30	2006-06-30
Nettoomsättning	26,2	4,4
Driftskostnader fartyg	-6,4	-1,2
Sjöpersonalkostnader	-8,7	–
Övriga externa kostnader	-6,9	-7,6
Personalkostnader	-5,1	-3,6
Planenliga avskrivningar	-9,3	-1,7
Rörelseresultat	-10,2	-9,7
Övriga ränteintäkter och liknande poster	10,3	64,8
Räntekostnader och liknande poster	-28,4	-13,8
Resultat efter finansnetto	-28,3	41,3
Skatt	7,3	-8,0
Periodens resultat	-21,0	33,3

Balansräkning

(MSEK)	2007-06-30	2006-06-30
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	444,1	464,0
Finansiella anläggningstillgångar	8,9	23,4
Andelar i koncernföretag	754,2	754,2
Summa anläggningstillgångar	1 207,2	1 241,6
Kortfristiga fordringar	11,9	56,0
Kortfristiga placeringar	71,6	82,9
Kassa och bank	–	8,3
Summa omsättningstillgångar	83,5	147,2
Summa tillgångar	1 290,7	1 388,8
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	600,6	625,5
Långfristiga skulder	558,1	505,5
Kortfristiga skulder	38,6	257,8
Checkräkningskredit	93,4	–
Summa eget kapital och skulder	1 290,7	1 388,8



Stena Poseidon är ett av två fartyg som byggts i ett joint venture med Neste Oil.



Dubbla roder och propellrar ger snävare svängradie
– en stor fördel vid manövrering i trånga passager.

Concordia Maritime har länge arbetat med både proaktiv och reaktiv säkerhet, och MAX-konceptet är ett konkret exempel på hur miljö- och säkerhetstänkandet utgör bärande fundament redan på ritbordet. Dubbelskrov är en självklarhet. I tillägg till detta har våra MAX-fartyg bland annat två maskinrum med fullständig vatten- och brandintegritet och två separata framdrivningssystem. Detta gör att fartygen hör till världens säkraste produkttankers.

Proaktiv säkerhet

Vårt sätt att arbeta.

TILLSAMMANS MED STENA BULK, Stena Teknik och Northern Marine Management tog Concordia Maritime fram MAX-konceptet som ett svar på marknadens krav på ekonomiska, flexibla och säkra sjötransporter.

MAX-fartygens grundidé är att kombinera avancerat säkerhetstänkande med möjligheten att trafikera trånga farvatten med betydligt mer last än vad som tidigare var möjligt. För att göra detta möjligt har fartygen gjorts avsevärt bredare än andra i motsvarande storleksklasser. Därmed ökar lastförmågan, utan att djupgåendet påverkas.

Dubbelt upp. För säkerhets skull.

Det som framför allt utmärker MAX-konceptet ur säkerhets-synpunkt är att fartygen har dubbla drift- och styrsystem. Den här konstruktionen är ett exempel på vad vi menar med proaktiv säkerhet.

Men det handlar inte bara om proaktiv riskreduktion. Genom att fokusera på reaktiv säkerhet ser vi även till att mildra konsekvenserna av en eventuell incident. Under framtagningen av MAX-konceptet kartlade vi riskbilden och riktade in oss på att bemöta viktiga riskfaktorer i ett så tidigt skede som möjligt av händelseförloppet. En av konsekvenserna blev att vi konstruerade kommandobryggan med 360 graders sikt och dessutom utrustade den med ett co-pilotsystem. Tack vare dubbla drift- och styrsystem är också manöverbarheten avsevärt bättre, vilket underlättar säker navigering.

MAXimal säkerhet och flexibilitet.

Hittills finns tre fartygstyper i MAX-konceptet: V-MAX, P-MAX och C-MAX, men fler typer är under utveckling. De två förstnämnda finns representerade i vår flotta som idag består av två V-MAX och tio P-MAX i drift eller under byggnation.

De första fartygen som byggdes enligt konceptet var *Stena Vision* och *Stena Victory*. De betecknas storleksmässigt som VLCC. Men lastkapaciteten kan vara mer än 20% större än en konventionell VLCC på vissa trader.

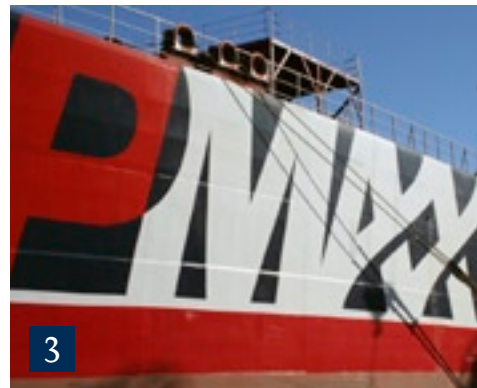
P-MAX-fartygen tillhör världens säkraste fartyg i produkt-tanksegmentets mellanklass (MR). Tack vare skrovets utformning är lastkapaciteten så stor att fartyget också kan klassificeras som en liten Panamax-tanker.



1



2



3



4



5

Några utmärkande detaljer i MAX-konceptet

1. Bryggan är utrustad med co-pilotsystem. En stor fördel säkerhetsmässigt, men det underlättar också sådant som utbildning och träning.
2. Två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott emellan.
3. Långverkande rostskydd av epoxy-typ förhindrar rostangrepp och förlänger livslängden på fartygens last- och ballasttankar.
4. Fullt dubbelskrov. Det betyder att alla tankar vars innehåll inte är rent vatten är skyddade av dubbla skrov; last-, bränsle- och ballasttankar.

5. Skrovets unika utformning och tudelade akterskarp gör att bränsleekonomi och fartegenskaperna blir lika bra eller bättre jämfört med standardtonnage.

6. Kommandobryggan är konstruerad med 360 graders sikt och har integrerade bryggssystem "Integrated Bridge Control System", där manövrering och andra kritiska operationer kan skötas från samma plats.

7. Alla kontrollsystem är separerade och varje maskin har separata bränslesystem vilket gör att de fungerar oberoende av varandra.

8. Dubbla motorer, propellrar, styrmaskiner och roder. Ger inte bara ökad säkerhet, utan även bättre manöverförmåga.

9. Engagerad och erfaren personal är a och o. Utbildningen är både generell och anpassad till det specifika fartyget.



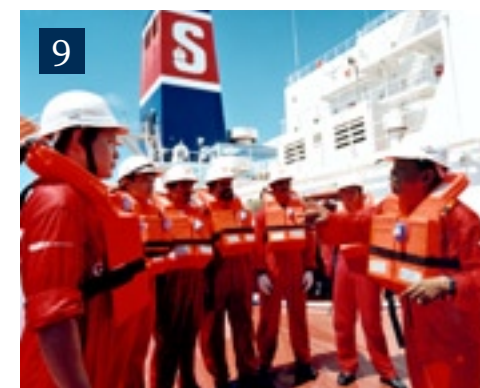
6



7



8



9

Med oregelbundna mellanrum uppstår brist, balans eller överflöd på transportkapacitet och fraktraterna skjuter i höjden – eller går i botten. Sjöfartsbranschen är kraftigt cyklisk. För att säkra en trygg och stabil avkastning medan vi bygger upp vår nya flotta har vi därför satsat på långsiktiga tidsutbefraktningkontrakt för våra fartyg.

Ekonomisk långsiktighet Vårt sätt att göra affärer.

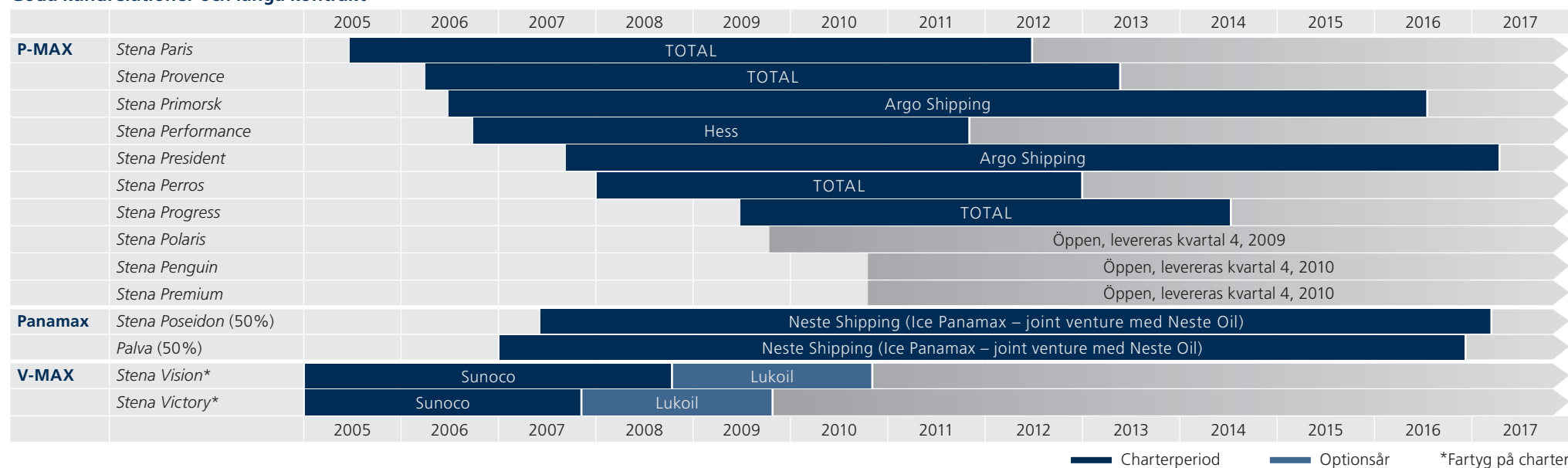
AV CONCORDIA MARITIMES NUVARANDE 14 fartyg är elva kontrakterade på mellan fem och tio år. Tack vare dessa kontrakt räknar vi med att produkttankflottan genererar ett årligt kassaflöde (EBITDA) om cirka MUSD 35–45 när alla kontrakterade fartyg tagits i drift under 2010. Medan andra aktörer kan känna osäkerhet inför de kommande åren, har vi tryggt vår position och kan blicka framåt mot nya affärer och projekt.

Strategiska val mellan tre kontraktstyper.

Det finns två dominerande typer av kontrakt inom tanksjöfart: spot- och tidsbefraktning. Om man jämför med bankernas rörliga och bundna räntor, representerar spotmarknaden den som följer med konjunktorens upp- och nedgångar, vilket gör att priset kan stiga eller sjunka kraftigt under kort tid. Inom råoljesegmentet kan fraktpriset variera så stort som upp till 100 % på en dag.

Tidsbefraktning å andra sidan påverkas inte lika kraftigt av oregelbundna svängningar. I stället handlar det om en stabil och långsiktig kontraktsform. Liksom bankernas fasta räntor, ger de långa bundna kontrakten inte samma del av kakan när

Goda kundrelationer och långa kontrakt



förutsättningarna är riktigt goda, men påverkas inte heller negativt när det går nedåt.

En tredje variant är vinstdelningskontrakt som fungerar som ett mellanting av spot- och tidsbefraktning. Det innebär att redaren tar en lägre fast hyra, men får en andel av fartygets överskott i spotmarknaden. Kassaflödet blir därmed stabilt, men samtidigt finns det en potential i spotmarknadens uppgång. Däremot är man skyddad mot nedgångar.

Vår mix av tidsutbefraktning- och vinstdelningskontrakt gör att vi är positionerade för att tåla en marknadsmässig nedgång. De långa kontraktstiderna skapar en intäktsmässig stabilitet som inte påverkas av en negativ marknadsutveckling i det korta perspektivet.

Större världsflotta kan ge kapacitetsöverskott.

Generellt väntar vi oss en något svagare marknad fram tills dess att det nya IMO-regelverket avseende förbud mot enkelskrovade fartyg kommer 2010. Det beror på att kapacitetstillskottet i form av nya fartyg överskrider tillväxten i efterfrågan på produktmarknaden. Men tack vare våra stabila kassaflöden kan en eventuell nedgång snarare innebära nya affärsmöjligheter för oss. Det skulle exempelvis kunna vara vidareutvecklingar med MAX-konceptet som bas, men vi ser oss även om efter andra projekt utanför detta koncept.

