ÅRSREDOVISNING

2010

CONCORDIA MARITIME

BOLAGSÖVERSIKT
2010 i korthet 1
Concordia Maritime på 60 sekunder 2
VD har ordet 5

VERKSAMHETEN
Affärsmodellen 8
Vår flotta och verksamhet 10
Fartygen i flottan 12
Organisation och medarbetare 14
En däckskadett berättar 16
Våra kunder 18
Säkerhet och miljö 20

MARKNAD
Oljans väg från borrhål till konsument flik
Tankmarknadens utveckling 26
Marknadens drivkrafter 29
Experterna om marknaden 32
Utblick framåt 33
Marknadens aktörer 37

EKONOMISK ÖVERSIKT
Risk- och känslighetsanalys 38
Aktiens utveckling 42
10 år i sammandrag 46

EKONOMISK REDOVISNING
Förvaltningsberättelse 50

KONCERNEN
Resultaträkning 54
Balansräkning 55
Förändringar i eget kapital 56
Kassaflödesanalys 57

MODERBOLAGET
Resultaträkning 58
Balansräkning 59
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser 60
Förändringar i eget kapital 60
Kassaflödesanalys 61

Noter 62
Revisionsberättelse 83

BOLAGSSTYRNING
Styrning av bolag och verksamhet 84
Styrelse 94

Företagsledning 96
Årsstämma och informationstillfällen 97
Definitioner och adresser 97

OMSLAGSBILDEN

Bilden på omslaget är årets vinnare i Concordia Maritimes fototävling. Den är tagen av Johanna Herbst, däckskadett, *Stena Primorsk*.

ÅRET 2010

NETTOOMSÄTTNING MSEK 513,4

RESULTAT EFTER SKATT MSEK 80,4

EBITDA MUSD 30,5

UTDELNING PER AKTIE SEK 1,00*

FORTSATT GOD LIKVIDITET

Vår finansiella ställning är fortsatt stabil, med kapacitet för ytterligare investeringar när tillfället bedöms vara det rätta.

FLER NYA FARTYG

Under året beställdes ett nytt suezmaxfartyg med leverans 2012. Dessutom togs leverans av två P-MAX-fartyg, *Stena Polaris* och *Stena Penguin*. Vidare deltog Concordia Maritime med 50 procent i inbefraktningen av ett suezmax- och två aframaxfartyg.

KONTRAKT GER STABILITET I SVAG MARKNAD

Produkttankmarknaden var under 2010 svag. Intjäningsnivåerna på kontrakten för våra P-MAX- och panamaxfartyg har fortsatt legat avsevärt högre än den öppna marknaden.

PROGNOS 2011

Prognosen för räkenskapsåret 2011 är att uppnå ett resultat före skatt uppgående till MUSD 10–13, motsvarande cirka MSEK 65–85.

	2010	2009
Nettoomsättning, MSEK	513,4	599,3
EBITDA, MSEK	219,5	160,8
Resultat efter finansnetto, MSEK	76,9	–91,0
Nettoresultat, MSEK	80,4	–81,1
Investeringar, MSEK	638,6	654,2
Soliditet, %	50	53
Eget kapital per aktie, SEK	35,94	37,47
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	2,0	3,0
Utdelning i procent av resultat, %	60	n/a
Resultat per aktie, SEK	1,68	–1,70
Utdelning per aktie, SEK	1,00*	1,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	20,50	17,00

* Föreslagen utdelning

CONCORDIA MARITIME
PÅ 60 SEKUNDER

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 våra kunders behov av säkra och kostnadseffektiva tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.

VÅRA KUNDER

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

VAD VI FRAKTAR

Vårt huvudsakliga fokus ligger på frakter av förädlade oljeprodukter, till exempel bensin, diesel och flygbränsle. Som komplement är vi även aktiva inom transporter av råolja.

VÅR VISION

Att vara våra kunders förstaval när det gäller säkra, innovativa och väl utförda tanktransporter som leder till god avkastning, stabil tillväxt och finansiell stabilitet.

AFFÄRSMODELL

Vår 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 från försäljning av fartyg.

STRATEGI

- Fortsätta utveckla vår position att vara en förstavalspartner för transporter av olja och oljeprodukter.
- Fortsätta identifiera marknadens behov av effektiva transporter och därefter utveckla fartyg och logistiklösningar baserade på transportekonomi, flexibilitet och ett utvecklat miljö- och säkerhetstänkande.
- Fortsätta utnyttja den starka finansiella ställningen för nya affärer med rätt timing.
- Fortsätta dra nytta av den unika kompetens som ryms inom Stena Sfären avseende marknadskännedom, skeppsbyggnation och fartygsdrift.

MÅL OCH UTFALL

	Tillväxt	Lönsamhet	Soliditet
Mål	Minst 10% per år med bibehållen lönsamhet	Minst 12% räntabilitet på eget kapital	Minst 50% över en konjunkturcykel
Utveckling 2010	–4%	5%	50%
Utveckling 2001–2010	6%	8%	65%

För ytterligare information, se flerårsöversikten på sidan 46.

VD HANS NORÉN OM

ÅRET SOM GÅTT OCH STRATEGIN FRAMÅT

ETT ÅR HELT ENLIGT PLAN

Jag konstaterar att 2010 som väntat blev ett mycket tufft år för tanksjöfarten. Samtidigt konstaterar jag att Concordia Maritimes verksamhet utvecklades enligt plan och genererade ett positivt resultat som var något bättre än förväntat.

Den period tanksjöfarten nu går igenom visar på ett brutalt sätt hur viktig ”timing” och positionering i marknaden är för vår typ av verksamhet. Man måste vara ödmjuk inför de förluster och finansiella utmaningar många av världens tankredare just nu brottas med. Men tyvärr måste denna period gås igenom för att komma tillrätta med den fundamentala obalansen mellan utbud och efterfrågan.

Det är något av en paradox att de flesta faktorer på efterfrågesidan ser mycket bra ut – medan tanksjöfarten under året kämpade med fraktnivåer som knappt täckte driftskostnaderna.

Svaret på frågan varför det är så här är: För många fartyg! De positiva effekterna av de svaga marknaderna är emellertid att nybeställningar av fartyg minskar och, som förvisso har en mindre effekt, att fartygen fasas ut tidigare av åldersskäl.

I produkttanksegmentet ser orderboken, i förhållande till existerande flotta, inte längre lika skrämmande ut. Vi bedömer 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.

Stora möjligheter

För Concordia Maritimes del ser vi stora möjligheter i takt med att tidsbefraktningskontrakten löper ut. Det första kontraktet löper ut i sommar. År 2013 har kontrakten för halva vår flotta löpt ut. Huruvida fartygen då kommer att sysselsättas på kontrakt eller i den öppna marknaden gör vi ingen bedömning av idag.

Helt klart vore det dock mycket intressant att sysselsätta fartygen själva i de intressanta nischer och system som vår samarbetspartner Stena Bulk har utvecklat och fortsätter att utveckla. Ett exempel på detta är samarbetet med danska Weco, en av de ledande aktörerna när det gäller transporter av vegetabiliska oljor och biobränslen. P-MAX-fartygen är idag inte klassade för denna typ av laster men vi arbetar med utvärderingar inkluderande nödvändiga modifikationer för att få fartygen godkända för dessa. Det blir i så fall en så kallad IMO3-klassning. Vi har goda förhoppningar om att detta skall kunna åstadkommas och kommer i så fall genomföra förändringarna stegvis på delar av flottan.

Kapacitet för ytterligare investeringar

Vi har en fortsatt stabil finansiell ställning och kapacitet för ytterligare investeringar. Överväganden inför nya investeringar måste som alltid vara heltäckande och mycket omsorgsfulla. Vi arbetar för närvarande med intressanta projekt som så småningom kanske leder till nybeställningar inom produkttanksegmentet. Varvspriserna har gått ner med cirka 30 procent sedan högsta-nivån 2008. Det är möjligt att de kommer att sjunka ytterligare något.

Det är mycket tillfredsställande att kunna lägga 2010 till handlingarna som ett år med god fartygsoperation och utan olyckor och incidenter.

Vi utesluter inte heller förvärv av bra andrahandsfartyg. Hittills är dock skillnaden i prisförväntningar mellan köpare och säljare för stora, men det gapet tror vi kommer att minska genom att säljare måste sänka sina förväntningar.

Kapningar ett allt större problem

Under året har problemet med pirater och kapningar av fartyg accelererat.

Säkerhet för våra fartyg och våra besättningar är högsta prioritet och har så varit under alla år vi varit verksamma. Vi gör vårt yttersta för att skydda oss och har sedan många år säkerhetsprocedurer på plats. Genom den för några år sedan internationellt anammade ISPS-koden ökade också säkerhetskraven i hamnar.

I prinicip utgör idag hela Indiska Oceanen ett riskområde. När våra fartyg passerar detta område görs omfattande säkerhetsbedömningar vid varje enskild resa – och utifrån detta vidtas skyddsåtgärder.

Fokus på säkerhet och kvalitet ger resultat

Det är mycket tillfredställande att kunna lägga 2010 till handlingarna som ett år med god fartygsoperation och utan olyckor och incidenter. Ibland tas detta för givet, men bakom ligger ett mycket hårt arbete av våra besättningar, från befäl till manskap.

Vårt arbete med miljörelaterade frågor fortsätter. Det handlar naturligtvis om att minska mängden utsläpp av partiklar och andra skadliga ämnen. Tillsammans med Stena håller vi för närvarande på med två mycket intressanta fartygsprojekt. Det första är arbetet med P-MAXair. Målet är att dramatiskt minska bränsleåtgången och därigenom utsläppen av skadliga ämnen och partiklar. En bärande del i lösningen består i att genom luft minska friktionen mellan fartygets skrovbotten och vattnet.

Det andra projektet är utvecklingen av ett något mindre produkttankfartyg där fartygsbyggarna inom Stena Teknik, genom att förfina och förbättra existerande tekniker och designer, lyckats reducera bränsleförbrukningen på ett förvånansvärt sätt.

Även om det finns mycket att göra inom området bör det noteras att sjöfart generellt och tanksjöfart specifikt är det transportslag som har minst utsläpp satt i relation till utförd transportuppgift.

Oljetransporter kommer att behövas många år framöver. Ett redan miljöeffektivt transportsätt kommer genom utveckling att bli mer effektivt. Concordia Maritime skall vara med i denna framtid som ett ledande företag, inte vad gäller storlek, men vad gäller innovation och förstklassigt utförande.

Tack!

Många tack till alla medarbetare och partners för ett bra 2010. Ett särkilt tack till alla besättningar ombord våra fartyg som dygnet runt, året runt, arbetar och ser till att vi genomför vår uppgift – att förstklassigt transportera olja, säkert och effektivt, över världens hav.

Vi ser fram emot ett spännande och bra 2011!

Göteborg, mars 2011
Hans Norén, VD

HUR SER CONCORDIA MARITIMES AFFÄRSMODELL UT?

VÅRA FRÄMSTA INTÄKTER OCH KOSTNADER

INTÄKTER + I KOSTNADER

+ Intäkter från spotbefraktning

Nivån på dagshyran är här helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan just i den givna stunden. Fraktraterna kan därigenom variera kraftigt under kort tid.

+ Intäkter från tidsutbefraktning

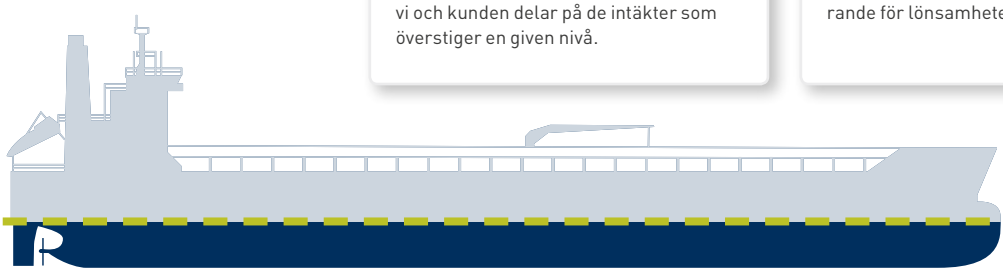
Intäkterna utgörs av en i förväg överenskommen dagshyra som löper över hela kontraktsperioden. Nivån på hyran avgörs av kontraktets längd och marknadsläget vid kontraktets ingång.

+ Vinstdelning på utbefraktade fartyg

I vissa kontrakt finns utöver den avtalade dagshyran, även ett vinstdelningsförfarande. Något förenklat betyder detta att vi och kunden delar på de intäkter som överstiger en given nivå.

+ Försäljning av fartyg

Ytterligare en potentiell intäktskälla är försäljning av fartyg. Priserna varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Timingen är således avgörande för lönsamheten i affären.



– Dagskostnader

Till de främsta kostnaderna hör besättning, löpande drift, periodiskt löpande underhåll (dockningar), reparationer samt försäkringar.

– Resekostnader

Resekostnaderna utgörs huvudsakligen av bränsleförbrukning och hamnavgifter. För fartyg på kontraktsmarknaden står kunden för samtliga resekostnader.

– Engångskostnader

Naturligtvis uppkommer engångskostnader i ett rederi, exempelvis på grund av skada på fartyg. Via försäkringar kan dock kostnaden vanligtvis begränsas.

– Dagshyra på tidsinbefraktade fartyg

Kostnader i de fall fartyg hyrs in från annan redare.

– Kapitalkostnader

Avskrivningar och finansiella kostnader kan variera stort med rederiets kapitalstruktur och belåningsgrad. Timingen vid köp av fartyg är avgörande – priset påverkar fartygets kapitalkostnad och därmed rederiets lönsamhet under lång tid.

Fokus framåt

- Nära och långsiktiga samarbeten med kund
- Timing vad gäller förvärv och avyttring av fartyg
- Säkerhet i alla led
- Översyn av kontraktsstrategin

Fokus framåt

- Långsiktigt underhåll
- Effektiv bemanning
- Kontroll av kapitalkostnaden

Andel utkontrakterade fartyg

KONTRAKTSSTRATEGI I FÖRÄNDRING

Vi har under senare år, i takt med att de nya fartygen levererats, valt att ha hela flottan utkontrakterad på längre kontrakt. Syftet med detta har delvis varit att trygga kassaflödet under tiden då nybyggnadsprogrammet pågår. Detta har resulterat i stabila och förhållandevis höga intäkter. Jämfört med genomsnittet för spotmarknaden under de senaste fyra åren har kontrakten genererat cirka 30 procent högre intäkter.

Kontinuerlig översyn

Kontraktsstrategin omprövas löpande i samband med dels nyinvesteringar eller inkontraktering av fartyg, dels i samband med att ingångna avtal löper ut. Avgörande är marknadsläget, vår syn på utvecklingen framöver, samt vilken typ av fartyg det rör sig om.

Två kontraktstyper

De två dominerande kontraktstyperna inom tanksjöfarten utgörs av spot- och tidsbefraktning. På spotmarknaden fluktuerar priset mer eller mindre från dag till dag. Priset, ”fraktraterna”, kan variera kraftigt under en kort tidsperiod.

På tidsbefraktningsmarknaden (även ”kontraktsmarknaden”) kontrakteras fartyg istället för en längre period, normalt mellan ett och tre år, till ett i förväg bestämt pris. Tidsbefraktningsmarknaden speglar den konjunkturutveckling som parterna förväntar sig på något längre sikt medan spotmarknaden istället speglar marknadsläget här och nu.

De flesta rederier använder en kombination av sysselsättning på spot- och kontraktsmarknaden för sin fartygsflotta. Större delen av världens stora tankfartyg sysselsätts dock på den öppna spotmarknaden. Generellt kan man säga att höga priser på spotmarknaden gör rederier motvilliga till att binda upp tonnage på långa kontrakt.

VÅR FLOTTA OCH VERKSAMHET

Vid utgången av 2010 bestod vår flotta av nio helägda P-MAX-fartyg och två delägda panamaxfartyg. Därutöver har vi även deltagit med 50 procent i inbefraktningen av ett suezmax- och två aframaxfartyg. Nybyggnadsprogrammet består av ett P-MAX-fartyg och ett suezmaxfartyg.

Samtliga ägda fartyg är för närvarande, med ett undantag, utkontrakterade på mellan tre och tio år från leveransdatum. Kontrakten skapar fördelar för båda parter. För kunderna medför de en operationell stabilitet och kontinuitet i transportflödena. För oss skapar de ett stabilt kassaflöde under investeringsfasen och gör bolaget mindre känsligt för tankmarknadens svängningar.

Fartygen i flottan

P-MAX

I våra P-MAX-fartyg förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet i högsta klass. Längd- och djupmässigt är de jämförbara med ett Medium Range-fartyg (MR) av standardtyp. Tack vare skrovets utformning kan de dock transportera cirka 30 procent mer last på samma djupgående. Samtliga P-MAX-fartyg har en storlek om 65 200 dödviktston medan ett MR-fartyg är på 45–50 000 dödviktston.

P-MAX-fartygen är framtagna med MAX-konceptet som grund. Konceptet har utvecklats i samarbete med Stena.

Bakom utvecklingen av MAX-konceptet ligger ett transportekonomiskt behov av att kunna trafikera vatten och hamnar med begränsat djupgående med betydligt mer last än motsvarande fartyg i samma storleksklass. För att göra detta möjligt har fartygen gjorts avsevärt bredare. Den ökade bredden medför en ökad lastförmåga på ett begränsat djupgående. Skrovets unika utformning och det tudelade akterskeppet gör att såväl bränsleekonomi som fartegenskaper blir jämförbart med standardtonnage.

Det första P-MAX-fartyget i serien, *Stena Paris*, levererades 2005. Sedan dess har ytterligare åtta P-MAX-fartyg levererats och tagits i drift. Under 2010 levererades *Stena Polaris* och *Stena Penguin*. Ytterligare ett, *Stena Premium*, kommer att levereras under andra kvartalet 2011.

Fartygen har konstruerats för att frakta både förädlade produkter och råolja. Effektiva system för rengöring av tankarna gör det möjligt att relativt snabbt växla mellan olika oljeprodukter med minimal risk för kontamination.

MAX-
KONCEPTET

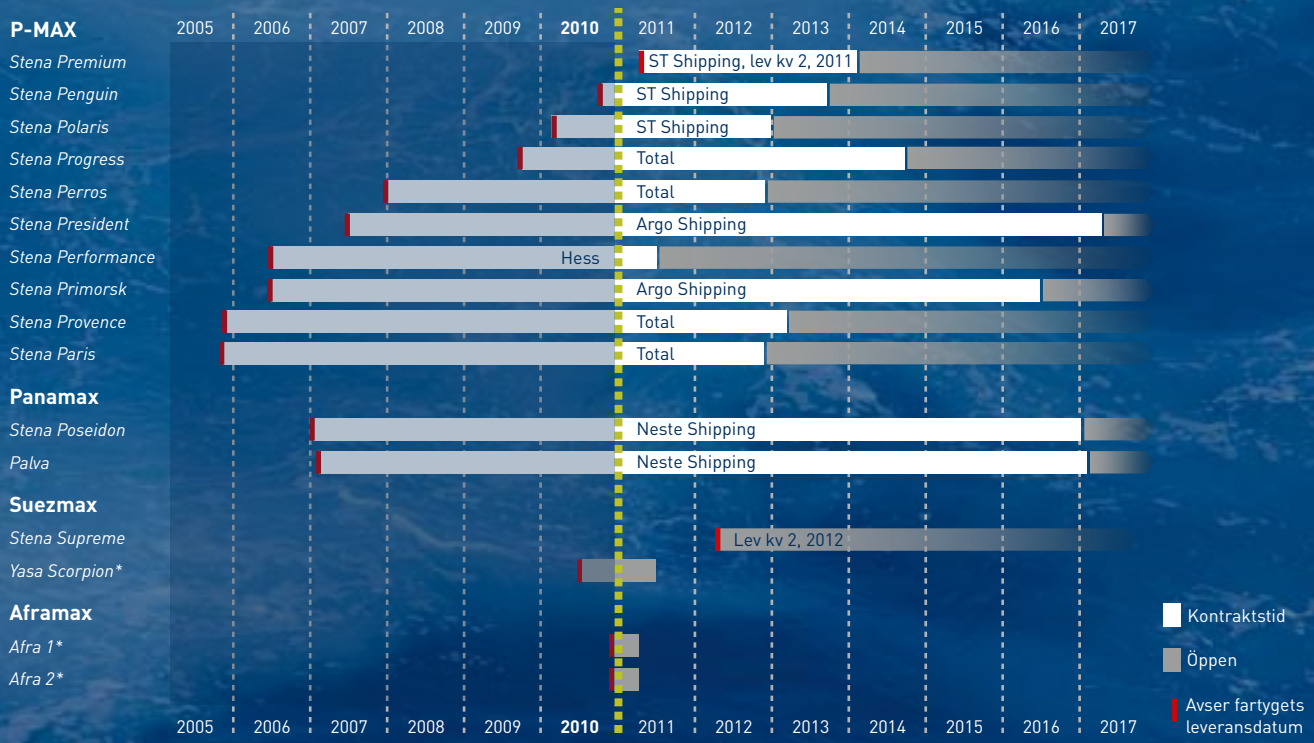
Flexibilitet
Fartygen kan frakta såväl råolja som förädlade oljeprodukter. Effektiva system för rengöring av tankarna gör det möjligt att relativt snabbt växla mellan olika oljeprodukter.

Hög säkerhet
Dubbelskrov, två helt separerade maskinrum och två separata framdrivnings- och kontrollsystem ger en av världens kanske hittills säkraste produkttankers.

VÅR FLOTTA

Förändringar i flottan under året

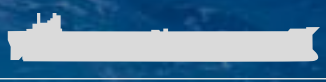
- Leverans av P-MAX-fartygen *Stena Polaris* och *Stena Penguin*
- Beställning av ett nytt suezmaxfartyg med leverans 2012
- Deltagande i befraktning av suezmaxfartyget *Yasa Scorpion*
- Deltagande i befraktning av två isklassade aframaxfartyg



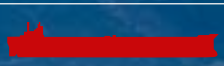
*Inbefraktade till 50%

RÅOLJETANKERS

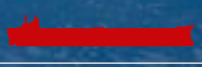
VLCC Very Large Crude Carrier
200 000–320 000 dwt



Suezmax
120 000–165 000 dwt



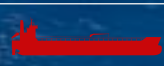
Aframax
80 000–120 000 dwt



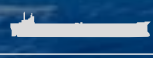
PRODUKTTANKERS

Panamax
55 000–75 000 dwt

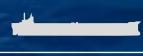
P-MAX (Produkt-MAX)
65 200 dwt



Medium Range (MR)
Ca 40 000–50 000 dwt



Handysize
25 000–40 000 dwt



Segment inom vilka vi var aktiva vid årsskiftet.

På den integrerade kommandobryggan har vakthavande befäl möjlighet att samtidigt övervaka i stort samtliga system ombord. Detta tillsammans med den överlägsna manöverförmågan bidrar till säker navigering i trånga farvatten. Lastförmågan och den höga säkerheten gör P-MAX till ett mycket effektivt fartyg.

Panamax

I vår flotta ingår även två något större systerfartyg, *Stena Poseidon* och *Palva*, vilka ägs i ett joint venture med Neste Shipping. Fartygen har under året fortsatt i huvudsak transatlantisk trafik för Neste Oil. Fartygen är av så kallade panamaxtyp och därmed anpassade till att gå genom passagerna i Panamakanalens slussar. Dessutom är fartygen konstruerade med isklass 1A, vilket innebär att de är väl rustade för isbelagda vatten och kan klara trafik i bruten ränna med en meter tjock is. Bryggan är byggd med 360 graders sikt. Propellern är ställbar, vilket ger ökad manöverförmåga i is. De båda panamaxfartygen är på 74 900 dödviktston.

Suezmax

En av de större händelserna under 2010 var beställningen av ett nytt suezmaxfartyg från Samsung Heavy Industries i Korea. Det beställda fartyget, *Stena Supreme*, ingår i den serie om sju fartyg som projekterats av Stena Bulk och utvecklats av Stena Teknik. Fokus i utvecklingsarbetet har legat på energieffektivitet. Fartygets tekniska utrustning och design medför att bränsleförbrukningen kan reduceras med upp till 10–15 procent jämfört med standardtonnage. *Stena Supreme* är på 158 700 dödviktston.

Investeringen uppgår till strax under MSEK 500 och intentionen är att sysselsätta fartyget på den öppna marknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Poolen, som kontrolleras av Stena Bulk och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol, har sedan starten 2005 genererat bättre intjäning än andra, konkurrerande pooler. Idag består poolen av 18 fartyg. Målet är att bygga upp en flotta av totalt 30–35 nya och effektiva suezmaxfartyg.

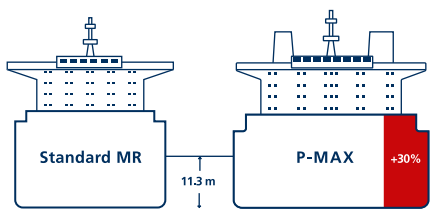
Utöver det beställda fartyget deltar vi även med 50 procent i Stena Bulks inbefraktning av ett nybyggt suezmaxfartyg *Yasa Scorpion*. Inbefraktningen löper fram till och med maj 2011. Även detta fartyg sysselsätts på den öppna marknaden i Stena Sonangol Suezmax Pool.

Aframax

Vidare deltar vi med 50% i inbefraktningen av två isklassade aframaxfartyg för östersjö- och nordsjötrafik. Inbefraktningen sträcker sig till början av andra kvartalet 2011.

Större lastförmåga

Tack vare skrovets utformning kan P-MAX-fartygen transportera ca 30 procent mer last på samma djupgående.



Organisation och medarbetare

Verksamheten inom Concordia Maritime bedrivs i nära samarbete med flera av företagen inom Stena Sfären. Därigenom ges tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation.

Land- och sjöorganisation

Concordia Maritime kan organisatoriskt delas in i en land- och en sjöorganisation. Landorganisationen består av endast ett fåtal anställda. Under 2010 var två personer anställda i moderbolaget. Tjänster köps istället in från våra samarbetspartners.

Sjöorganisationen är betydligt större. Antalet ombordanställda uppgick i slutet av 2010 till 353. Samtliga anställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation).

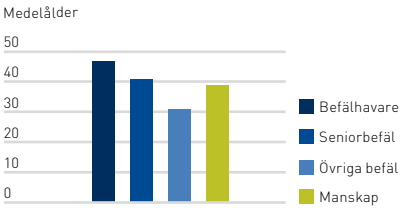
Sjöfarten är i allra högsta grad en internationell marknad; affärs- och konkurrensmässigt men också vad gäller arbetsmarknad för sjöfolk. Efterfrågan på utbildade och erfaret sjöfolk är stor och väntas under kommande år öka ytterligare, bland annat till följd av stora pensionsavgångar. För att kunna attrahera skickligt och erfaret befäl och manskap krävs, förutom konkurrenskraftiga löner, en långsiktighet och ett gott anseende som arbetsgivare.

Personalomsättningen inom sjöorganisationen uppgick under året till cirka 17% procent, vilket jämfört med branschstandard är förhållandevis lågt. Som ett led i arbetet att fortsätta uppfattas som en attraktiv arbetsgivare finns ett förmånsprogram för de ombordanställda och deras familjer. Kostnaden för detta program uppgick under året till MSEK 3,0.

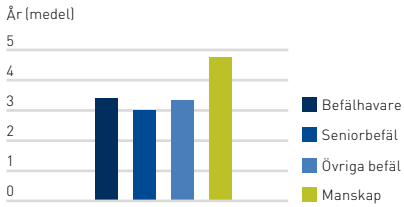
Kontinuerlig kompetensutveckling

För att säkerställa säkerheten ombord finns, utöver ett omfattande internationellt regelverk, även högt ställda interna krav och rutiner. För att såväl våra egna som våra kunders krav på att kvalitet, miljö och säkerhet ska uppfyllas, bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget.

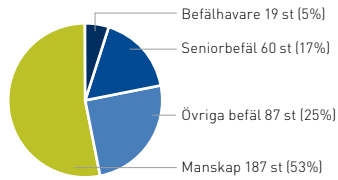
Åldersstruktur



Tjänstgöringstid



Ombordanställda per kategori



Varje fartyg bemannas normalt med 24 besättningsmän. Northern Marine Management ansvarar för drift, bemanning och underhåll av Concordia Maritimes fartyg.

En liten organisation med ett stort nätverk

Det nära samarbetet med Stena Teknik, Stena Bulk och Northern Marine Management innebär att verksamheten kan bedrivas kostnadseffektivt, samtidigt som kunderna får tillgång till världsledande kunskap inom shipping- och rederiverksamhet.

”EN KORT MEN INTENSIV KÄRLEKSHISTORIA”

DÄCKSKADETT MIKAEL LUNDHOLM BERÄTTAR SIN HISTORIA

Personliga fakta
Namn: Mikael Lundholm
Ålder: 26
Utbildning: Studerar Shipping and Logistics vid Chalmers Tekniska Högskola

Vecka 1: Lära känna arbetsplatsen

Den första veckan ombord för en trainee består i huvudsak av att lära känna fartyget. Jag ska lära mig att hitta och lära mig fartygets mått och egenskaper samt skriva under på att jag faktiskt vet vad jag ska göra om larmet går. Successivt lär vi känna varandra, jag och fartyget. Jag får chans att visa vad jag går för och allt eftersom byggs ett förtroende upp. Efter första veckan ombord känner jag mig hemma och klar att börja praktisera. En av de första uppgifterna var att uppdatera sjökort över avlägsna platser på andra sidan jordklotet. Ett jobb väl lämpat för däckskadetter.

Vecka 2: Nästa angöring Bejaïa

Jag försöker få ut så mycket som möjligt av de timmar vi är ute på sjön. Att få rutin på att vara en följeslagare och hänga över axeln på någon och samtidigt se till att jag följer reglerna till sjöss och företagets policydokument, jo, det finns några stycken. Skolan var ingenting mot att lära sig allt det här.

2e officeren Dario, 3e officeren Ivan och juniorofficeren Charles gör alla sitt bästa för att försöka få mig att begripa celestial navigation, det vill säga det ursprungliga sättet att navigera efter solen och stjärnorna. Överstyrman Dimitri svarar snällt och vänligt på alla mina frågor om fraktoperationer. Kapten Sasa delar med sig av sina erfarenheter från fartygsmanövrering. Medan vi lossade på tisdagen fick vi en välkommen överraskning. Vi skulle gå från Algeciras till Algeriet. Nästa hamn kallade, full fart mot Bejaïa. När vi kom in i hamnen skrek och hojtade lotsen till en grupp av cirka 20 personer och båtsmän på kajen. Fullt kaos, men kapten Sasa hade läget under kontroll. Vi har bara varit här i några timmar men jag har redan lärt mig några algeriska ord: "Siga retts" måste betyda ungefär "Hej, hur mår du?" eller "Hej då", för alla säger så här ...

Vecka 5: Sju pallar mat!

Så blev det måndag och sju pallar mat anlände strax före lunch. Det tog nästan två timmar för mig och några i manskapet att få ombord allt via landgången. Det finns en särskild kran ombord för denna uppgift men oljekajer går sällan så långt ut att däckskranen når dem. Tur att det finns en bussig besättning som mer än gärna hjälper till. Tiden flyger iväg, snart är det jul. Ryktena säger att julmiddagen blir något utöver det vanliga. Undrar var vi kommer att fira julafton.

Vecka 8: Tack Penguino

Det har varit ett kort men kärt förhållande mellan mig och *Stena Penguin*, ett kärleksförhållande på två månader. En massa vatten har passerat under kölen. Båten har en suverän och ung besättning, vilket jag tror bidrar till den öppna atmosfären. Styrmännen är alla mycket kompetenta och manskapet jobbar hårt och kämpar för att inte tänka på sin familj som är så långt borta, både i tid och avstånd. Som på varje båt med mångkulturell besättning kan språket ibland vara en barriär. Men efterhand formas ett sätt att kommunicera och arbeta tillsammans i en gemensam anda – vi kallar den Penguino.

Våra kunder

Samarbetet med kunderna bygger på långsiktiga relationer och höga ambitioner vad gäller effektiva och säkra transporter.

För att kunna tillgodose deras transport- och logistikbehov krävs en djup förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet. Hos oss förenas denna kunskap med världsledande kompetens inom skeppsbyggnad och en förstklassig bemanning och befraktning.

Bland våra kunder återfinns några av världens ledande energiföretag, var och en med sina specifika behov.

Franska Total är världens femte största olje- och gasbolag, med verksamhet i 130 länder och 96 000 medarbetare. Omsättningen för 2010 uppgick till MEUR 159 269. Fartyg: *Stena Paris*, *Stena Provence*, *Stena Perros*, *Stena Progress*. **www.total.com**	TOTAL
Argo Shipping är ett nyetablerat mindre logistikföretag med inriktning på den ryska oljeexportmarknaden. Fartyg: *Stena Primorsk*, *Stena President*. **www.argoshipping.org**	Argo Shipping
Hess är ett ledande globalt energibolag med 13 000 anställda och en årsomsättning på MUSD 34 613 för 2010. Fartyg: *Stena Performance*. **www.hess.com**	HESS
ST Shipping är en del av Glencore, ett internationellt handelshus specialiserat på råmaterial och gods till industrikunder. Fartyg: *Stena Polaris*, *Stena Penguin*, *Stena Premium*. **www.glencore.com**	ST Shipping
Neste Oil är ett ledande oljebolag med 5 000 anställda och en omsättning på MEUR 11 892 för 2010. Fartyg: *Stena Poseidon* (50%), *Palva* (50%). **www.nesteoil.com**	NESTE OIL

HUR ARBETAR VI MED SÄKERHET OCH MILJÖ?

OLJA SKA ALLTID RESA
FÖRSTA KLASS

Vi har sedan många år haft ett utpräglat fokus på kvalitet i alla led. En viktig del i detta arbete är att minimera verksamhetens påverkan på miljön. Arbetet omfattar såväl säkerhetsaspekter som faktorer relaterade till själva driften av fartygen.

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportsättet i förhållande till transporterad volym. Trots att över 90 procent av världens alla frakter sker till havs, står sjöfarten för endast cirka 2,7 procent av de totala koldioxidutsläppen.

Detta förtar inte nödvändigheten av ytterligare förbättringar inom en rad områden.

Sjöfartens miljöpåverkan kan delas upp i två huvudsakliga delar: miljöpåverkan vid incidenter och miljöpåverkan till följd av den löpande driften. Till den förra hör oljeutsläpp vid exempelvis kollisioner och grundstötningar, till den senare hör till exempel utsläpp av svaveloxider och kväveoxider från fartygen.

Miljöpåverkan på grund av olyckor

Den största risken förknippad med tanksjöfart är risken för oljespill i samband med grundstötning, kollision eller annan olycka.

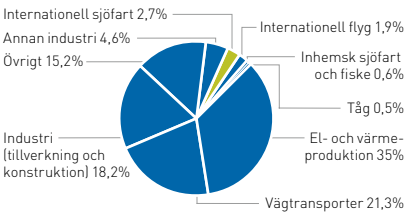
I takt med att den globala tankflottan under senare år blivit allt modernare och säkrare, har antalet oljeutsläpp minskat drastiskt. Bakom utvecklingen ligger, förutom rederibranschens eget förbättringsarbete, också allt hårdare krav från såväl lagstiftare och kunder som andra intresseorganisationer. Bland annat råder från och med 2010 krav på att alla fartyg som transporterar olja måste ha dubbla skrov. Även reglerna för tankarnas placering och storlek har skärpts för att minska skadan om en olycka ändå skulle vara framme.

I framkant vad gäller säkerhet

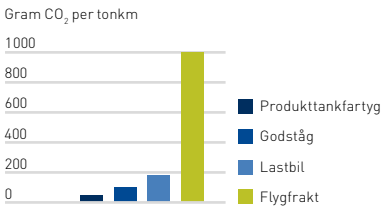
Concordia Maritime är sedan många år profilerat som ett kvalitetsrederi med höga krav på säkerhet i alla led.

Att olyckor inträffar kan aldrig uteslutas. Årligen lägger vi därför omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla och förbättra

Andel av världens koldioxidutsläpp



Koldioxidutsläpp per transportslag



Källa: IMO

MAX-KONCEPTET – DUBBELT AV ALLT

Vårt största bidrag till en säkrare tanksjöfart utgörs av själva fartygen i flottan, där P-MAX-fartygen troligtvis hör till världens säkraste tankfartyg.

Fartygstypen är utvecklad utifrån det MAX-koncept som utvecklats tillsammans med Stena.

MAX-konceptet tar säkerhetstänkandet in i en ny dimension. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem, precis som ett flygplan. Varje fartyg har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott. Alla kontrollsystem är separerade och varje maskin har separata bränslesystem. Dubbla roder och propellrar ger dessutom en bättre manöverförmåga, vilket är en stor fördel både effektivitets- och säkerhetsmässigt.

Kommandobryggan har 360 graders sikt och är utrustad med ett copilot-system, det vill säga dubbla kommandopunkter. Detta är en stor fördel säkerhetsmässigt och underlättar också vid utbildning och träning. Dubbelskrov är en självklarhet.

Fartygens konstruktion i kombination med regelbunden träning har resulterat i att antalet olyckor ombord på våra fartyg ligger på en låg nivå. Sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005 har inga allvarligare olyckor inträffat med något av våra ägda eller opererade fartyg.

FARTYGSKAPNINGAR – ETT STORT PROBLEM FÖR SJÖFARTEN

Kapningar av fartyg har under senare år blivit ett allt större problem för den internationella sjöfarten. Syftet är vanligtvis att pressa rederierna på pengar genom att hålla fartyg, last och besättning som gisslan. Under 2010 genomfördes 445 kapningar, vilket var det största antalet fullbordade kapningar någonsin.

Kapningarna har tidigare till stor del varit koncentrerade till Adenviken utanför Somalias kust. På senare tid har de dock spridit sig till i princip hela Indiska Oceanen.

Till de mer effektiva sätten att skydda fartyg och besättning från attacker hör att gå i konvoj tillsammans med andra fartyg, understödda av militärfartyg. Denna typ av gemensamma passager genom riskområden har under senare år blivit allt vanligare.

Det är emellertid svårt, för att inte säga omöjligt, för tillgängliga resurser att ge denna assistans på stora områden. Man blir då hänvisad till andra metoder för att skydda sig. Det har utvecklats internationella rutiner och rekommendationer hur man bäst förbereder fartyget och besättningen för passage genom riskområde.

Det har också utvecklats ett sofistikerat informationssystem som är tillgängligt för fartygsägarna där pirataktiviteterna kartläggs löpande och som möjliggör att man kan undvika områden där det rått mest aktiviteter på den senaste tiden.

Alla dessa åtgärder eliminerar inte risk för attack men det reducerar risken markant.

När något av Concordia Maritimes fartyg passerar det berörda området görs för varje enskild resa en riskutvärdering och bedömning och fartygen förbereds basis de rekommendationer som beskrivits ovan och i enlighet med våra interna säkerhetsföreskrifter.

såväl fartyg som utbildning och rutiner. Målet är dels att förebygga risken för olyckor, dels att minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa. Arbetet sker på flera olika plan, genom konstruktionen av själva fartygen och dess utrustning, såväl som genom ett omfattande och kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment.

Miljöpåverkan på grund av löpande drift

Sjöfartens miljöpåverkan inskränker sig inte enbart till oljespill vid olycka. Även den löpande driften medför konsekvenser för miljön. Tanksjöfartens miljöpåverkan består huvudsakligen av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till bränsleförbrukningen samt påverkan på havsmiljön i samband med tömning av ballastvatten.

Utsläpp av skadliga ämnen och partiklar

Till sjöfartens utmaningar hör att minska mängden utsläpp av svavel- och kväveoxider, växthusgaser och andra skadliga partiklar. Förbättringsarbetet pågår på flera olika plan och omfattar såväl teknisk utveckling som forskning kring nya typer av mer miljöanpassade bränslen.

Svavel och kväve är svåra att rena i efterhand och de tekniska lösningar som finns, bland annat i form av så kallade svavelskrubbers och SCR-katalysatorer (Selective Catalytic Reduction), är dyra att installera. Det effektivaste sättet att värna om miljön är därför att använda en bunkerolja med lägre svavelhalt. Denna olja är avsevärt dyrare och för att skapa konkurrensneutralitet krävs överenskommelser på regional eller global nivå.

Under 2008 beslutade FN-organet IMO (International Maritime Organization) om en stegvis sänkning av gränsvärdena för utsläppen av svavel- som kväveoxid från fartyg. De mest omfattande sänkningarna kommer att ske inom så kallade utsläppskontrollområden (ECAs) i Engelska Kanalen, Nordsjön och Östersjön, men även den globala sjöfarten kommer att behöva anpassa sig till lägre gränsvärden. De nya reglerna, som började gälla 2010, innebär bland annat att svavelhalten i fartygens bunkerolja gradvis sänks, samt att nya dieselmotorer som installeras måste släppa ut lägre halter av kväveoxid än idag.

Motstridiga intressen

Det som komplicerar arbetet är att olika former av miljöförbättrande åtgärder ibland står emot varandra. Genom att sänka verkningsgraden på fartygens motorer skulle till exempel utsläppen av kväveoxider minska. Åtgärden skulle samtidigt medföra högre utsläpp av koldioxid. För att nå bästa möjliga effekt krävs därför en sammanvägning av många olika faktorer.

Organismer i ballastvattnet

Kustnära utsläpp av ballastvatten utgör en annan typ av miljöfara. Årligen fraktas stora mängder ballastvatten över världens hav. Organismer som forslas från ett ekosystem till ett annat kan medföra stor skada i lokalmiljön. I vissa hamnar ställs idag särskilda krav på hanteringen av ballastvatten, men ett gemensamt internationellt regelverk saknas ännu.

Teknik för att döda organismer i ballastvattnet är under utveckling, men mycket återstår att göra för att kunna möta kapacitetskravet hos fartyg med stora mängder ballastvatten. En lösning, tills tekniken fungerar, är därför att byta ballastvatten långt ute till havs istället för nära kusterna. Organismer från kusterna klarar sig nämligen i regel inte ute till havs, och vice versa.

Olja skall alltid resa första klass

Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av vår dagliga verksamhet. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan vi upprätthålla en hög säkerhetsstandard och på ett bra sätt skydda havsmiljön.

Våra miljöprinciper

- Att skydda havsmiljön är av allra största betydelse. De enda hänsyn som har företräde över detta är de som gäller människors säkerhet.
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi skaffa oss en allt bättre kontroll över de riskfaktorer som kan orsaka skador på miljön.
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi sträva efter att få kontroll över hur vår verksamhet påverkar miljön och förbättra effektiviteten hos både befintliga fartyg och nybyggen med avseende på bränsleförbrukning och utsläpp.
- Genom innovation och förstklassigt utförande skall vi sträva efter att bedriva en säkrare och effektivare sjöfart inom miljömässigt känsliga områden.
- All personal skall ges lämplig utbildning och information och uppmuntras att delta aktivt i miljöarbetet.

Vårt arbete för att minska den driftrelaterade miljöpåverkan

P-MAX-flottans största bidrag till en bättre miljö ligger i den höga lastförmågan. Trots att fartygen kan ta upp till 30 procent mer last än ett jämförbart fartyg, är bränsleförbrukningen inte nämnvärt mycket högre. För att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider bedrivs ett kontinuerligt och omfattande utvecklingsarbete. Som en konsekvens av detta har så kallade VTA-turbiner (Variable output Turbine Area) installerats på fyra av fartygen i flottan. Fördelarna ligger främst i att man genom att vinkla bladen i turbinen kan anpassa turbinens verkningsgrad efter fartygets fart, vilket sänker bränsleförbrukningen. Likaså utreds möjligheten att för närvarande använda svavelskrubbers och SCR-teknik för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider.

Green Passport

Sjöfartsindustrin har under de senaste åren vidtagit åtgärder för att minska påverkan på miljö och människa vid fartygsåtervinning. Idag råder hårda miljökrav på hela kedjan; från fartygsdesign och konstruktion till drift och återvinning. Till exempel ska allt material ombord klassificeras och hela skrotningsprocessen struktureras och certifieras – något vi gjort på våra nybyggen sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005. *Stena Paris* var det första nybyggda fartyget i världen att certifieras med Det Norske Veritas ”Green Passport”.

10 minuters träning – varje dag

Kontinuerlig riskidentifiering utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra säkerheten ombord. Besättningens delaktighet är här helt avgörande. På samtliga våra fartyg ägnar varje besättningsman minst tio minuter varje dag åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell och identifierade risker elimineras allt eftersom. Observationerna sammanställs i rapporter som sprids till samtliga fartyg och därigenom möjliggör ständiga förbättringar. Därutöver hålls varje månad även dedikerade säkerhetsmöten.

MILJÖPÅVERKAN OCH ÅTGÄRDER

Typ av miljöpåverkan	Främsta konsekvenser	Nya/kommande lagkrav	Vad gör Concordia Maritime?
Olyckor och incidenter	• Oljeutsläpp	• Dubbelskrov • Mindre tankar • Tankarnas placering	• Utveckling av MAX-konceptet med fokus på säkerhet • Kontinuerligt arbete med riskinventering, kompetensutveckling, övningar etc.
Löpande drift	• Utsläpp av svaveldioxider, partiklar, kvävedioxider och växthusgaser • Påverkan på ekosystemet genom spridandet av organismer vid utsläpp av ballastvatten	• Hårdare regelverk kring svavelhalten i bränsle och utsläppen av kväveoxider • Särskilda krav i Emission Control Areas (Östersjön, och Nordsjön och längs den nordamerikanska kusten)	**Reducerad bränsleförbrukning** • P-MAX-fartygens design och konstruktion • Installation av VTA-turbiner • Trimoptimering • Vidareutveckling av MAX-konceptet **Reducerade utsläpp av kväveoxider** • Utreder möjligheten att använda Selective Catalytic Reduction, ett sätt att rena avgaserna från kväveoxid **Reducerade utsläpp av svaveloxider** • Utreder möjligheten att använda s.k. svavelskrubbers **Ballastvatten** • Utreder tekniska lösningar för hantering av ballastvatten

OLJANS VÄG
FRÅN BORRHÅL TILL SLUTPRODUKT

11 686 703 000
LITER OLJA KONSUMERAS VARJE DAG

6 800 000 000
MÄNNISKOR I VÄRLDEN

627
LITER OLJA KONSUMERAS
PER PERSON OCH ÅR

1,7
LITER OLJA KONSUMERAS
PER PERSON OCH DAG

Varje dag använder vi mängder av produkter som har sitt ursprung i olja som tagits upp ur en fyndighet någonstans i världen. Sällan ägnar vi en tanke åt den komplexa kedja som löper från borrhål till färdig slutprodukt. Stegen är flera och på vägen krävs många olika aktörers insatser.

En av alla dessa aktörer som möjliggör att cirkeln sluts är Concordia Maritime. På följande uppslag visar vi hur våra tjänster faktiskt påverkar så gott som alla på något sätt varje dag.

1 PROSPEKTERING OCH UTVINNING

Olja förekommer nästan uteslutande i sedimentära bergarter där den under lång tid, högt tryck och hög värme omvandlats från organiska material (växter och djur). Sedimentära bergarter förekommer på alla världens kontinenter men av de oljetillgångar som hittills har upptäckts återfinns två tredjedelar i Mellanöstern.

Oljetillgångar ägs ofta av det land där tillgångarna finns. Oljebolag som vill prospektera efter olja måste därför erhålla tillstånd från respektive lands regering. Då kostnaderna för prospektering är höga är det inte ovanligt att flera oljebolag samarbetar och äger delar av rättigheten till fyndigheten.

Att gå från prospektering till produktion tar vanligtvis flera år. De länder som utvinner mest råolja i världen är Ryssland, Saudiarabien, USA, Iran och Kina.

Den utvunna råoljan transporteras från oljefält och oljeriggar till raffinaderier runt om i världen. Transport av råolja sker främst i råoljetankers i olika storlekar. Den vanligaste fartygstypen brukar benämnas VLCC, Very Large Crude Carrier, med en lastkapacitet om cirka 2 miljoner fat olja.

Transport med råoljetanker

2 RAFFINERING

Raffinering av olja går förenklat till så att råoljan först separeras genom destillation. I denna process värms råoljan upp och pumpas in i en så kallad fraktioneringskolonn där den förångas, stiger uppåt och efter hand kondenseras. Ju högre upp i kolonnen kondenseringen sker, desto lägre kokpunkt har den vätska som bildas. Via sidorör tas sedan vätskor – fraktioner – ut på olika nivåer. I nästa steg förädlas fraktionerna var och en för sig i olika processer till färdiga oljeprodukter som bensin, flygbränsle och diesel.

Över hälften av världens raffinering sker i Europa och Asien medan en femtedel raffineras i Nordamerika. I USA omvandlas upp till 70 procent av råoljan till bensin, i Europa är motsvarande siffra ungefär 45 procent. Anledningen är att USAs fordonspark till stor del består av bilar med bensinmotorer medan det i Europa är en jämnare fördelning av bensin- och dieselbilar.

De färdiga oljeprodukterna transporteras i produkttankfartyg från raffinaderierna till slutanvändare. Dessa fartyg är mindre än råoljetankers och kan ta olika laster samtidigt. Det är inom detta transportsegment Concordia Maritime huvudsakligen är verksamt.

VÅRA ÄGDA FARTYG OCH DERAS LAST
13 DECEMBER 2010 KL 13:56

P-MAX

DWT 65 200
Isklass 1A–1B

Transport med produkttanker

1. ***Stena Paris***
Uthyrd till Total t o m 2012
Ligger i torrdocka i Dubai, Förenade Arabemiraten. Inväntar återleverans till Total i Sikka, Indien.

2. ***Stena Provence***
Uthyrd till Total t o m 2013
Lastning av blyfri bensin i Antwerpen, Belgien för leverans till Come By Chance, Kanada

3. ***Stena Primorsk***
Uthyrd till Argo Shipping t o m 2016
På väg till St. Charles, Barbados med en last av brännolja lastad i Kerch, Ukraina. Fartyget gör 13 knop och det blåser frisk bris.

4. ***Stena Performance***
Uthyrd till Hess t o m 2011
På väg till New York, med en last av brännolja lastad i Tracy, USA. Det blåser styv kuling och går hög sjö.

5. ***Stena President***
Uthyrd till Argo Shipping t o m 2017
På väg till Norco, USA med en last av gasolja lastad i Banias, Syrien.

6. ***Stena Perros***
Uthyrd till Total t o m 2012
På väg till Montreal, Canada, med en last gasolja lastad i Antwerpen. Fartyget gör 12 knop i styv nordvästlig kuling.

7. ***Stena Progress***
Uthyrd till Total t o m 2014
Lastar brännolja i Jubail, Saudiarabien. Lasten ska lossas i Jebel Ali, Förenade Arabemiraten.

8. ***Stena Polaris***
Uthyrd till ST Shipping t o m 2013
På väg till Freeport, Bahamas, med en last av brännnolja lastad i Buenos Aires, Argentina. Fartyget gör 14 knop i 2 meter höga vågor och frisk nordostlig bris.

9. ***Stena Penguin***
Uthyrd till ST Shipping t o m 2013
På väg till Huelva, Spanien, med en last av brännnolja lastad i Algeciras, Spanien.

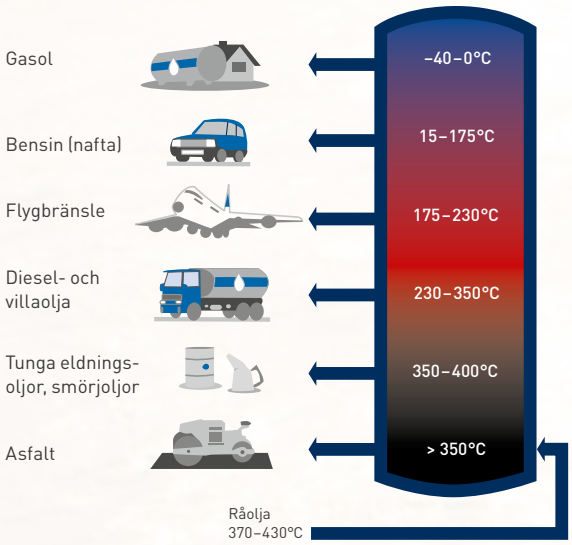
PANAMAX

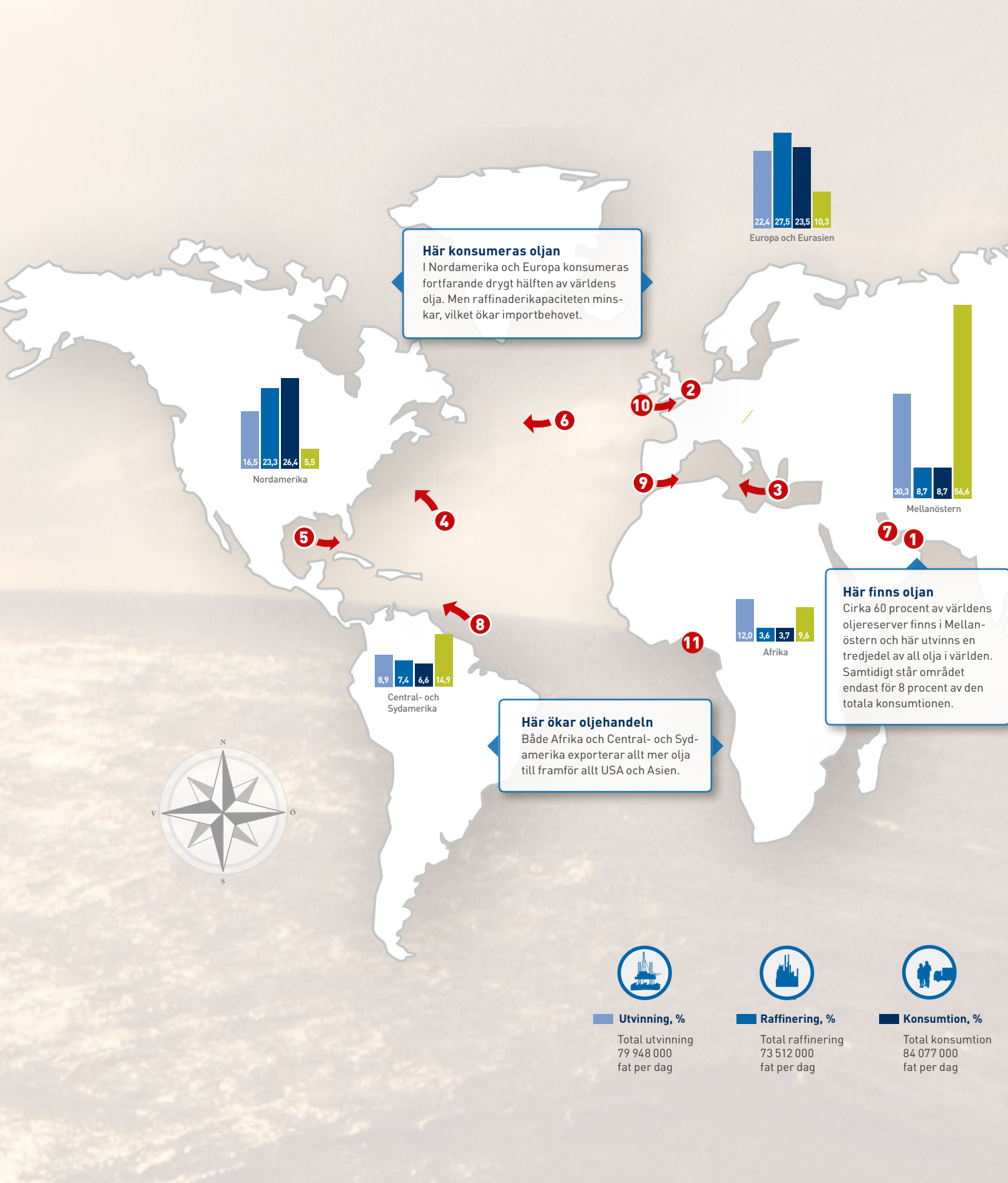
DWT 74 900
Isklass 1A

10. ***Stena Poseidon***
Uthyrd till Neste Shipping t o m 2017
På väg från Montreal, Kanada till Porvoo, Finland för att lasta gasolja. Fartyget gör 12 knop och det blåser styv kuling från sydväst.

11. ***Palva***
Uthyrd till Neste Shipping t o m 2017
På väg till Cotonou, Benin med en last gasolja.

Framställning av förädlade oljeprodukter

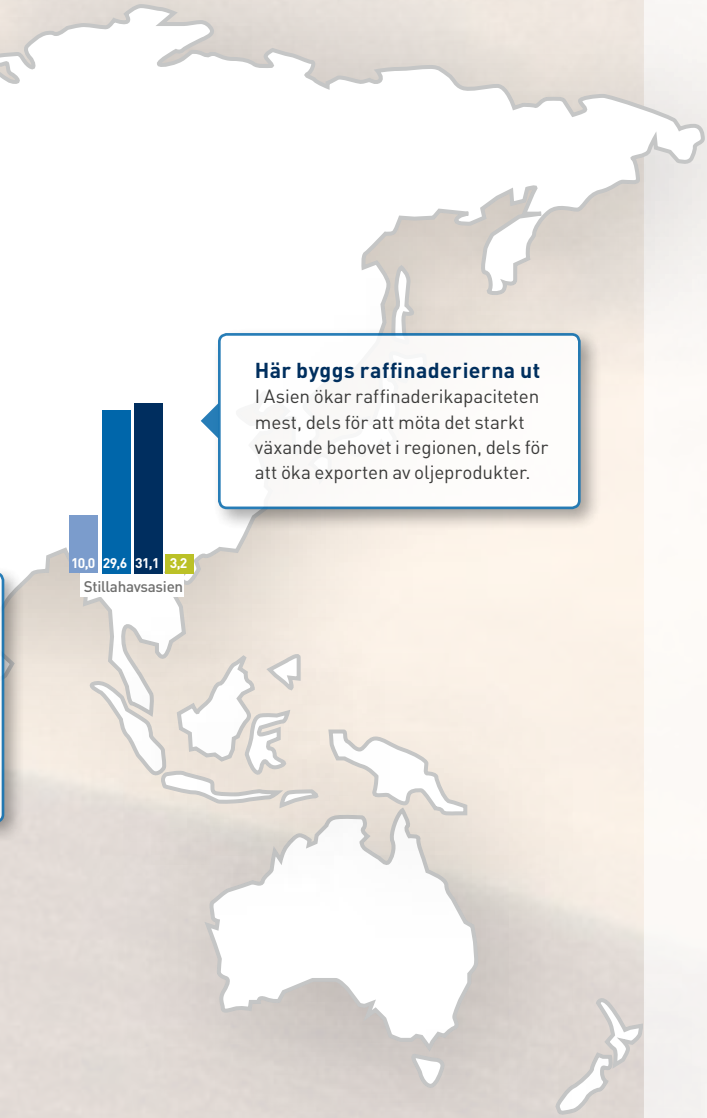



Här konsumeras oljan
I Nordamerika och Europa konsumeras fortfarande drygt hälften av världens olja. Men raffinaderikapaciteten minskar, vilket ökar importbehovet.
22,4 27,5 23,5 10,3
Europa och Eurasien
16,5 23,3 26,4 5,5
Nordamerika
30,3 8,7 8,7 56,6
Mellanöstern
Här finns oljan
Cirka 60 procent av världens oljereserver finns i Mellanöstern och här utvinns en tredjedel av all olja i världen. Samtidigt står området endast för 8 procent av den totala konsumtionen.
12,0 3,6 3,7 9,6
Afrika
8,9 7,4 6,6 14,9
Central- och Sydamerika
Här ökar oljehandeln
Både Afrika och Central- och Sydamerika exporterar allt mer olja till framför allt USA och Asien.
N
V
Ö
S
Utvinning, %
Total utvinning
79 948 000
fat per dag
Raffinering, %
Total raffinering
73 512 000
fat per dag
Konsumtion, %
Total konsumtion
84 077 000
fat per dag

3 KONSUMTION

Sett till förhållandet produktion och konsumtion av olja råder en global obalans. Fortfarande konsumeras hälften av oljan i Nordamerika och Europa, men trenden är negativ; konsumtionen minskar. I Mellanöstern, Afrika och Asien är konsumtionen per invånare betydligt lägre, men tillväxten kraftig. Bara under de senaste 10 åren har användningen här ökat med i genomsnitt 30 procent.

Av all olja som konsumeras går cirka två tredjedelar till bränslen för transporter av olika slag. Hälften av denna används i sin tur till lättare fordon. Andra stora användningsområden utgörs av industriella tillämpningar och till uppvärmning av hushåll.

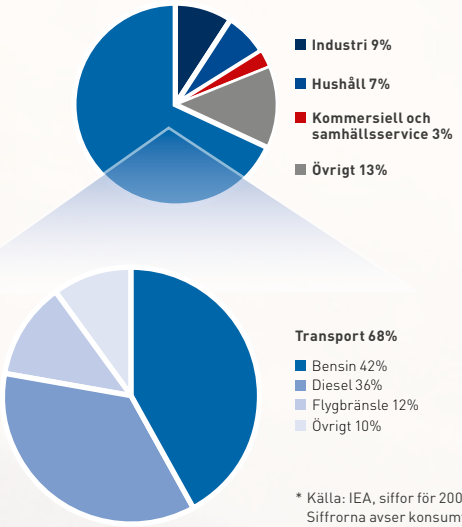


Här byggs raffinaderierna ut
I Asien ökar raffinaderikapaciteten mest, dels för att möta det starkt växande behovet i regionen, dels för att öka exporten av oljeprodukter.

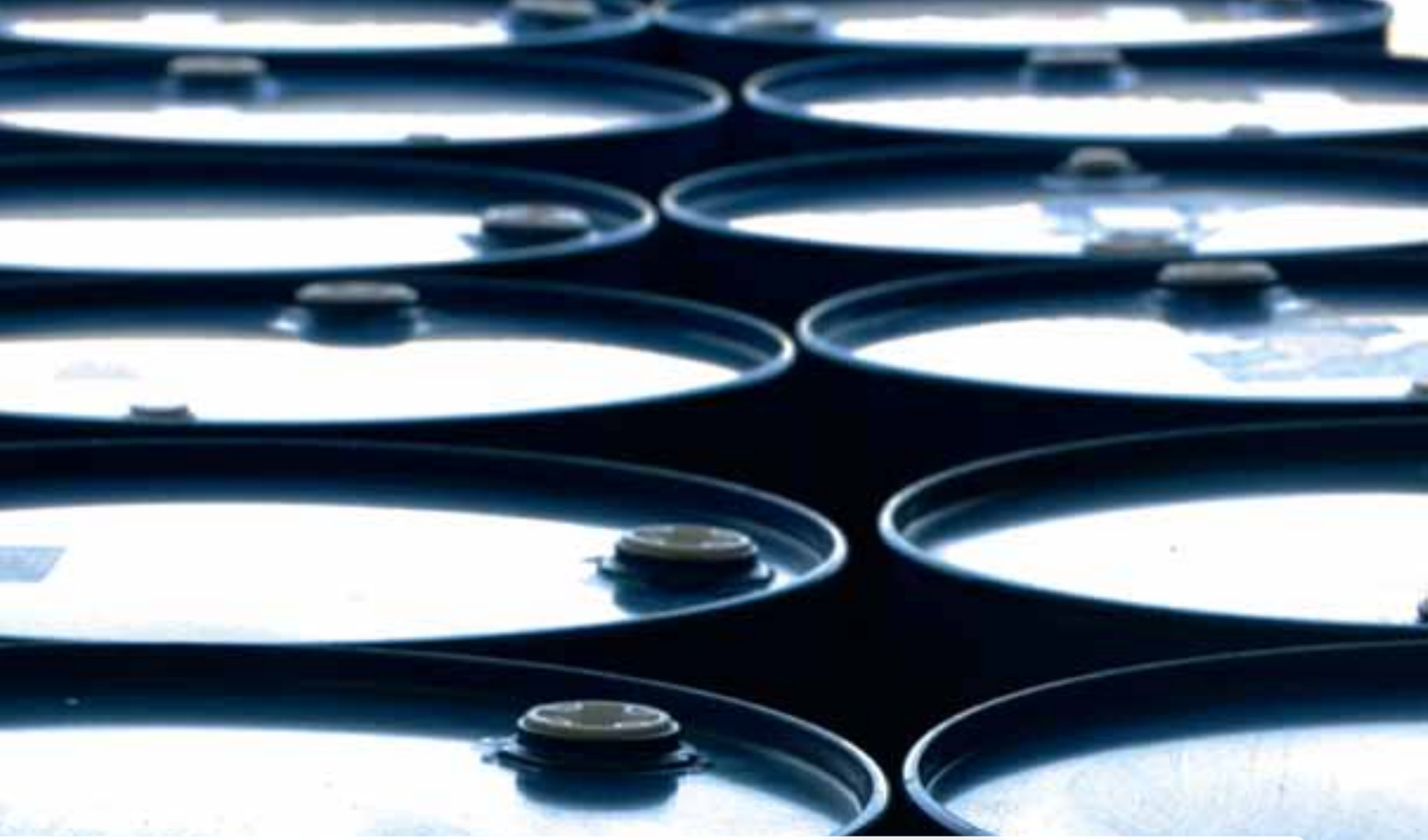
Reserver, %
Totala reserver
1 333 100
miljoner fat

Källa: BP Statistical Review of World Energy 2010

Till detta används energin*



* Källa: IEA, siffor för 2008
Siffrorna avser konsumtion av olja i världen.



DÄRFÖR HANDLAS

OLJA I FAT

Ända sedan man började med oljeutvinning i mitten av 1800-talet har fat använts som lagrings- och transportbehållare. På oljefälten i Pennsylvania fanns det dock ingen standard för ett oljefat, så råolja och oljeprodukter förvarades i fat av olika former och storlekar. Då köparna betalade per fat innebar detta att mängden olja de faktiskt köpte kunde variera kraftigt.

På 1860-talet började misstron sprida sig. För att återupprätta marknadens förtroende insåg oljeproducenterna att de en gång för alla behövde komma överens om ett enhetligt mått för vilken volym som egentligen skulle rymmas i ett fat.

Vid den här tiden var utbudet av whiskeyfat stort och också ett av de vanligaste sätten att förvara olja på. Det beslutades därför att dessa fat, om 40 gallon, skulle gälla som standard. Men för att garantera att eventuella mätfel alltid var till köparens fördel, och därigenom återskapa marknadens förtroende, adderades ytterligare två gallon. Därmed var det 42 gallon stora oljefatet satt som standard, en måttenhet som än idag används i den globala oljehandeln.

Fakta oljefat

- Ett fat rymmer 42 amerikanska gallon eller 159 liter.
- På ett ton olja går det 6–8 fat, beroende på oljans densitet.
- Den ungefärliga konverteringen för fat per dag till ton per år är 49,8. Med andra ord motsvarar 100 000 fat per dag cirka 4 980 000 ton per år.

NÄR VÄNDER DET FÖR TANK-MARKNADEN?

TANKMARKNADENS UTVECKLING

År 2010 var svagt för samtliga segment inom den globala tankmarknaden. Sedan ett par år tillbaka präglas tankmarknaden av en påtaglig obalans, där utbudet är avsevärt mycket större än efterfrågan. Denna obalans kännetecknade även det gångna året och avspeglades tydligt i utvecklingen av fraktraterna. Priserna på spotmarknaden låg generellt något högre än under 2009, men det skall poängteras att ökningen skedde från mycket låga nivåer.

Svag spotmarknad

För produkttanksegmentet inleddes året med rater runt USD 14 000 per dag. Redan under slutet av första kvartalet föll de dock och kom sedan under andra och tredje kvartalet att ligga runt USD 8 000 per dag. Under fjärde kvartalet försämrades marknaden ytterligare och raterna föll kraftigt, ner mot USD 3 000 per dag. I genomsnitt låg raterna för ett produkttankfartyg av MR-typ på cirka USD 9 000 per dag, vilket ändå var cirka 35 procent högre än under 2009.

För stortanksegmentet inleddes året relativt starkt med rater för VLCC- och suezmaxfartyg om cirka USD 48 000 respektive 33 000 per dag. Under tredje och fjärde kvartalet försvagades dock marknaden och raterna föll kraftigt. Sett till genomsnittet för året låg raterna på ungefär samma nivåer som föregående år, runt USD 30 000 respektive 28 000 per dag.

I tillägg till detta bör det dock konstateras att varje enskilt marknadssegment inom tankmarknaden i sin tur utgörs av ett antal olika rutter, mellan vilka prissättningen kan variera relativt kraftigt. Under 2010 var till exempel raterna på sträckan Mellanöstern till Asien i genomsnitt mer än dubbelt så höga som på sträckan Mellanöstern till Amerikanska gulfen.

Något starkare kontraktsmarknad

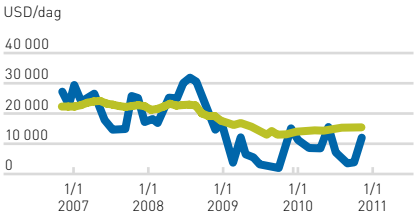
På kontraktsmarknaden låg raterna relativt stabilt under hela året. Den genomsnittliga marknadsnoteringen för ett treårigt tidsutbefraktningskontrakt inom produkttanksegmentet låg under året på cirka USD 14 000 per dag, vilket var ungefär detsamma som under 2009. Även inom suezmaxsegmentet var raterna för treåriga kontrakt i princip oförändrade, runt USD 27 000 per dag. Stabiliteten och de relativt höga nivåerna förklaras huvudsakligen av rederiernas ovilja att ingå längre avtal på låga marknadsnivåer. Antalet ingångna kontrakt under året var följaktligen få.

Concordia Maritime i förhållande till marknadsutvecklingen

Vi är i det kortare perspektivet relativt okänsliga för svängningar i marknaden. Alla ägda fartyg i flottan var i slutet av 2010 sysselsatta på kontrakt som innebar stabila kassaflöden och ett säkerställande av intäktsnivån för ytterligare några år framåt. Först under 2012 kommer exponeringen mot den öppna marknaden att bli större.

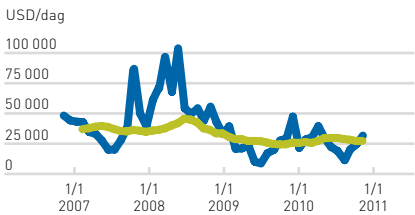
Vår starka balansräkning medför en finansiell handlingsfrihet som, inte minst i en svag marknad, kan öppna upp för nya affärsmöjligheter. Under 2010 märktes nedgången i marknaden i prissättningen på både nytt och andrahandstonnage. Ett exempel på detta är det suezmaxfartyg vi beställde under 2010. Jämfört med toppnoteringen 2008 har nybyggnadspriset för denna fartygstyp gått ned med cirka 35 procent.

Marknadsutveckling MR



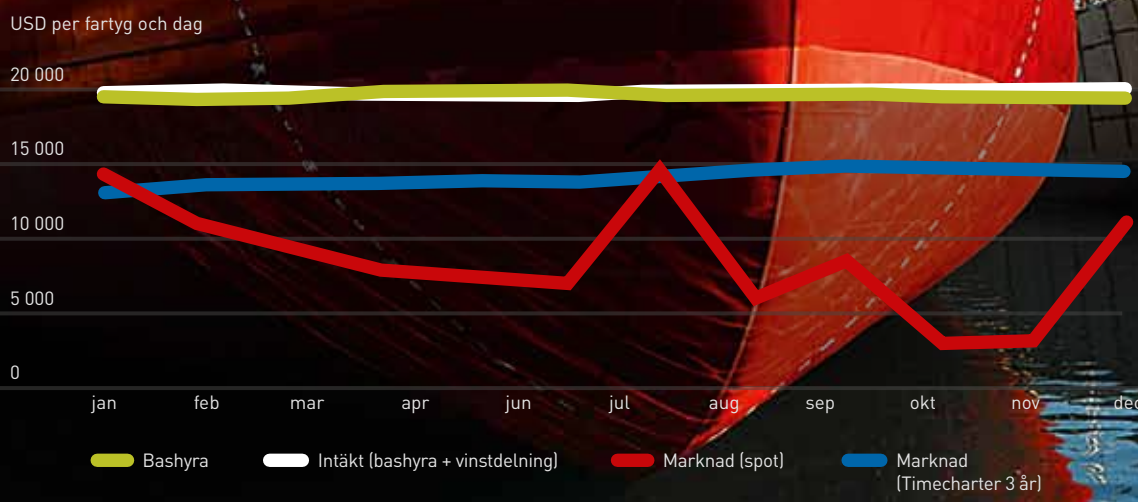
Källa: Fearnleys

Marknadsutveckling suezmax



Källa: Fearnleys

VÅR PRODUKTFLOTTAS GENOMSNITTLIGA INTÄKT



I grafen illustreras spot-marknadens utveckling, bas-hyran för Concordia Maritimes produkttankflotta och den faktiska intjäningen. Siffrorna för flottan baseras på full sysselsättning, dvs. eventuell off-hire justerar ner bashyran.

+ VÄRLDSEKONOMIN I ÅTERHÄMTNING
+ SVAGT ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ OLJA
– VÄXANDE FLOTTA

= SVAG MARKNAD

MARKNADENS DRIVKRAFTER

De senaste årens svaga fraktmarknad beror på en kombination av makroekonomiska och branschspecifika faktorer. Den avgörande faktorn är en kraftigt växande tankflotta. Detta i kombination med en svagare världsekonomi och dämpad efterfrågan på olja framförallt 2009 har skapat en stor obalans mellan utbud och efterfrågan.

Marknaden för oljetransporter till sjöss är relativt transparent. Utbudet representeras av antalet tillgängliga fartyg i ett område medan efterfrågan utgörs av det samlade behovet av oljetransporter till sjöss.

Obalans mellan utbud och efterfrågan

Efterfrågan på sjöburna transporter av förädlade oljor och råolja ökade under året med 2,8 respektive 2,6 procent. En överlag förbättrad världsekonomi, ökad industriproduktion och därmed ökad efterfrågan på olja hörde till de främsta drivkrafterna.

Den ökade efterfrågan på transporter stod inte i paritet med det ökade utbudet mätt i såväl antal fartyg som dödviktston. Tillväxten inom de flesta av tanksjöfartens segment har under senare år varit mycket kraftig. Inte minst gäller detta produkttankflottan. Trots att tillväxttakten mattades något, ökade ändå andelen tillgängligt tonnage med hela 6,8 procent under året. Sammantaget innebär detta att gapet mellan utbud och efterfrågan minskat något, men är fortfarande betydande.

Den svaga marknaden under 2010 berodde i första hand således inte på svag efterfrågan på tanktransporter, utan på en fortsatt stor tillväxt i den tillgängliga fartygsflottan.

Återhämtning i världsekonomin

De huvudsakliga sätten att transportera olja till och från raffinaderi är med fartyg eller via pipeline. Cirka 50 procent av all olja transporteras med fartyg. Efterfrågan på sjöbaserade transporter av olja samvarierar i hög grad med den övergripande efterfrågan på olja och oljeprodukter. Denna styrs i sin tur till stor del av världsekonomins utveckling men även av faktorer av exempelvis politisk eller säsongsmässig karaktär.

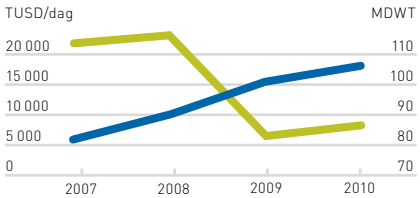
Efter den extremt snabba och kraftiga inbromsningen under 2009 återhämtade sig världsekonomin under det gångna året. Sammantaget växte ekonomin med 5 procent. Till de främsta drivkrafterna hörde en stark tillväxt i Asien i allmänhet och Kina och Indien i synnerhet. Den ekonomiska tillväxten uppgick i Kina och Indien till hela 10,3 respektive 9,7 procent. Utvecklingen i Euroländerna och USA var betydligt svagare med en tillväxt om 1,8 respektive 2,8 procent.

Något minskande orderbok

Miljoner dwt	Tankflottan totalt	Produkttank	Suezmax
Orderbok 2009	141,5	24,9	21,9
Orderbok 2010	125,9	19,5	24,9
Utveckling, %	–11	–22	+14

Källa: Clarkson

Intjäning jämfört med flottans storlek



Genomsnittlig intjäning, MR spot (TUSD/dag)
Produkttankflottans storlek (MDWT)
Källa:Fearnleys och Clarkson

Kina och Indien bakom ökad efterfrågan på olja

Världsekonomins återhämtning återspeglades tydligt i efterfrågan på olja. Efter att ha minskat under 2009 steg efterfrågan åter 2010. Sammantaget ökade efterfrågan med 2,1 procent till 86,3 miljoner fat per dag. Vad gäller den ökade efterfrågan på tanktransporter spelade även en fortsatt hög import till Kina och Indien en avgörande roll. Kinas utbyggnad av raffinaderikapacitet gör att behovet av råolja växer snabbt. Importen av råolja var under 2010 4,5 miljoner fat per dag, en ökning med 18 procent jämfört med 2009. Det ökade oljebehovet kommer inom flera områden, men inte minst inom transport- och fordonssektorn. Till exempel säljs i Kina varje månad cirka en miljon nya personbilar. För att möta den allt mer omfattande trafiken byggs även motorvägssystemen ut mycket kraftigt. Under 2012 väntas vägnätet vara större än i USA.

Samtidigt fortsatte under året importen till USA och Europa att minska. Den minskade importen till USA förklaras främst av en generellt minskad efterfrågan på oljeprodukter under året. Till exempel konsumerades mindre bensin än förväntat under sommarmånaderna, vilket ledde till stora lager med minskad import som följd.

Sammantaget ökade efterfrågan på sjöburna oljetransporter globalt med 4,2 procent.

Kraftigt växande flotta

Att världsekonomin stärktes och efterfrågan på olja ökade hjälpte inte när utbudet av fartyg samtidigt ökade mycket kraftigt. Totalt under året levererades hela 451 nya tankfartyg, motsvarande 41 miljoner ton dödvikt. Av dessa utgjordes 150 av produkttankers om totalt 9 miljoner ton dödvikt.

De omfattande leveranserna i kombination med fortsatt relativt begränsad skrotning bidrog till att den samlade världsflottan under 2010 växte med 4,3 procent. I slutet av året bestod tankflottan av 5 464 tankfartyg motsvarande cirka 450 miljoner ton dödvikt. Antalet produkttankers uppgick totalt till 2 120 om cirka 106 miljoner ton dödvikt, en ökning med 5 procent.

Begränsad effekt av skrotning

Utöver leveranser påverkas flottans storlek även av skrotningstakten. Denna styrs i hög utsträckning av tre faktorer: fartygens ålder, konjunkturen på fraktmarknaden samt nya krav och regler. Trenden att fler fartyg skrotas för varje år höll i sig även under 2010 och totalt skrotades fartyg motsvarande cirka 13 miljoner ton dödvikt, en ökning med 50 procent jämfört med 2009. I relation till flottans storlek var det dock få fartyg som skrotades (knappt 3 procent 2010), varför skrotningen fortsatt hade en begränsad effekt på flottans tillväxt. Den begränsade skrotningen berodde till största delen på att världens flotta är modern.

Utfasningen av fartyg med enkelskrov har ingen större effekt. De relativt få kvarvarande enkelskrovade fartygen har svårt att hitta sysselsättning. Effekten när de försvinner blir därmed liten.

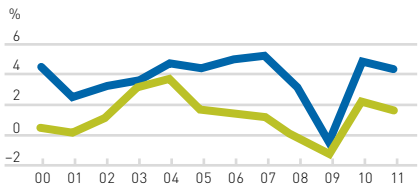
Minskande orderbok

Den svaga marknaden märktes tydligt i beställningsstatistiken. För andra året i rad minskade orderboken, till största delen på grund av de omfattande leveranserna av fartyg, men också på grund av en kraftig nedgång i nybeställningar. Totalt under året beställdes 220 (135) nya fartyg om 34 (16) miljoner ton dödvikt.

Sammantaget minskade orderboken, mätt i dödviktston, med 11 procent, för att i slutet av året omfatta 1 154 (1 479) tankfartyg om sammanlagt 126 (141) miljoner ton dödvikt. Detta innebär att orderboken utgjorde 28 procent av den totala tankflottan 2010. Inom Concordia Maritimes huvudsakliga segment, fartyg för transporter av förädlade oljor, utgjorde fartyg i orderboken 18 procent av den befintliga produkttankflottan.

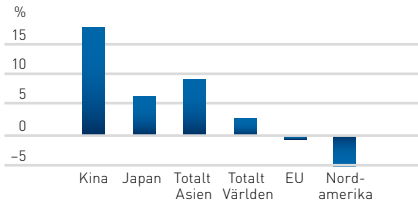
Det mättade behovet på marknaden gjorde att nybyggnadspriserna i stort sett låg på samma låga nivåer vid årets utgång som när året inleddes. I december 2010 prissattes ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 36.

Tillväxt BNP och efterfrågan på olja



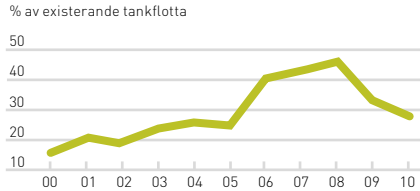
Tillväxt i efterfrågan på olja
Tillväxt i BNP
Källa: IMF och OPEC

Import av olja 2010



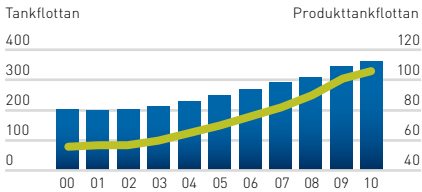
Utveckling total import jämfört med 2009
Källa: Clarkson

Orderbok



Källa: Clarkson

Tankflottans utveckling



Tankflottan, miljoner dwt
Produkttankflottan, miljoner dwt

Källa: Clarkson

VAD SÄGER EXPERTERNA OM MARKNADEN?

Sverre Bjørn Svenning, Director of Fearnley Consultants

–VI HAR SETT BOTTEN

2010 kommer att bli ihågkommet som ett "annus horribilis". Produkttankmarknaden inledde året svagt med mycket svaga marknadsnoteringar. Intäkterna täckte knappt omkostnaderna och det såg ut som om eländet skulle vara hela året. Mot slutet av året förbättrades emellertid raterna och vi fick se perioder av relativt goda intäkter både på Atlanten och i Fjärran östern.

Vi är ganska säkra på att marknaden nu har nått botten. Bortsett från svackorna i kölvattnet av finanskrisen noterar vi att såväl efterfrågan som tillväxten i efterfrågan är god. Den svaga marknaden under 2010 tillskriver vi nästan uteslutande överutbudet av fartyg. Under de senaste två åren har dock ytterst få produkttankfartyg blivit kontrakterade och orderböckerna har därför blivit allt tunnare.

Vi tror att vi har det värsta bakom oss och att vi kommer att få se en mer balanserad marknad 2011. Vi är inte övertygade om att marknaden återhämtar sig till fullt friska nivåer under det här året, men grunden för 2012 kommer definitivt att läggas.

Nicolai Hansteen, Chief Economist, Lorentzen & Stemoco

–FLER LEVERANSER ÄN NÅGONSIN 2011

Marknaden har under senare år präglats av det massiva utbudet av fartyg. Denna trend kommer att fortsätta under 2011. Under året kommer den att få tampas med fler leveranser av nybyggen än någonsin tidigare under ett enskilt år.

Utmaningen för världens alla fartygsägare nu har att tampas med är att finna sysselsättning för både den befintliga flottan och de nybyggen som nu ska levereras. Förra året ökade efterfrågan på fartygstransporter med 7,6 procent. Den ökade efterfrågan absorberade den allt större flottan och ledde till en generell förbättring av fartygsintäkterna.

Utsikterna för shippingmarknaden framöver skulle vara avsevärt mer positiva om det inte vore för det stora antalet fartyg i order.

Det bör dock konstateras att även i en svag marknad kan goda affärsmöjligheter uppstå.

Erik M. Andersen, Head of Research, RS Platou

–HÖGSTA TILLVÄXTEN I TON-MIL SEDAN 1980-TALET

Tankfartygsägarna bör definitivt vara nöjda med den utveckling vi sett 2010 vad gäller oljekonsumtion och sjöburen oljehandel. Preliminära beräkningar indikerar en tillväxt av volymerna i den sjöburna oljehandeln med 4 procent och en ökning i transportsträckorna med 3 procent, vilket ger en tillväxt i ton-mil om 7 procent. Kina agerade återigen tillväxtmotor och stod för nästan två tredjedelar av volymökningen. Alla större importörer av olja, utom USA, ökade sina importvolymer.

2011 kommer vi sannolikt att se ännu ett år med ökad oljehandel sett till såväl volym som transportsträckor. Högre OPEC-produktion kommer normalt att leda till längre transportsträckor. På den negativa sidan förutspår vi en trolig minskning av de flytande oljelagren. Vi har svårt att se hur en flotta som växer med 7–8 procent ska kunna absorberas även i ett så optimistiskt oljescenario. Mot denna bakgrund verkar det troligt att de svaga marknadsvillkoren under andra halvåret 2010 kommer att bestå in i 2011.

Åsikterna ovan avspeglar inte nödvändigtvis Concordia Maritimes åsikter.

UTBLICK FRAMÅT

Till de mest avgörande faktorerna för tankmarknadens utveckling hör hur skillnaden mellan utbud och efterfrågan kommer att utvecklas. Därutöver finns även ett antal faktorer av mer strukturellt slag som kan komma påverka marknadens utveckling – på kort eller lång sikt.

Faktorer som påverkar balansen mellan utbud och efterfrågan

Leveranser av tankfartyg

Den fortsatt stora orderboken och de omfattande leveranserna utgör en av tanksjöfartens största utmaningar. Leveranserna av nya fartyg väntas minska men vara fortsatt omfattande även under 2011. Först därefter väntas de komma ner på lägre nivåer.

Totalt under 2011 väntas flottan växa med cirka 8,5 procent. Tillväxten skiljer sig dock mellan olika segment. Störst väntas den vara inom VLCC- och suezmaxsegmentet, betydligt lägre inom produkttank.

Kring orderbokens storlek och sammansättning råder för närvarande stor osäkerhet. Hur stor andel av de beställda fartygen som faktiskt kommer att levereras, och i sådana fall när, återstår att se. En absolut merpart av beställningarna är gjorda i ett helt annat marknadsläge och vanligtvis finns inga avbeställningsklausuler i kontrakten med varven. Som konsekvens av den kraftiga marknadsnedgången finns dock skäl att ändå tro att en del av leveranserna kommer att skjutas framåt i tiden; i vissa fall på grund av att beställaren helt enkelt saknar finansiering och har gått eller riskerar att gå i konkurs. I andra fall har varven själva fått problem med finansieringen av verksamheten, vilket har medfört produktionsstörningar med förseningar som följd.

Flottans åldersstruktur, skrotning och utfasning av fartyg med enkelskrov

IMOs beslut att förbjuda fartyg med enkelskrov från 2010 kommer i någon mån fortsätta att bidra till att tillväxten dämpas. Främst gäller detta VLCC-segmentet och mindre produkttankfartyg, där enkelskrovade fartyg fortfarande utgör 9,1 respektive 17 procent av flottan. Inom övriga segment är merparten av de aktuella fartygen redan utfasade.

Världsekonomins utveckling

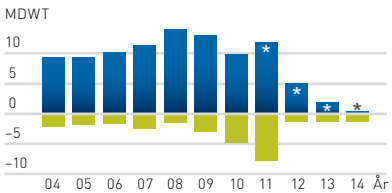
IMF räknar med att den globala tillväxten under 2010 var cirka 5 procent, vilket är den starkaste tillväxten sedan 2007. För perioden 2011–2015 spår IMF en årlig tillväxt om mellan 4,3 och 4,6 procent.

Prognostiserad tillväxt i utbud och efterfrågan (produkttank)

	2010E	2011E
Tillväxt flottan	4,9	8,5
Tillväxt efterfrågan	4,2	3,4

Källa: Clarkson

Levererade och skrotade produkttankfartyg



Källa: Fearnleys

Tillväxtekonomierna i Asien väntas driva utvecklingen, medan utvecklingen i Europa och USA väntas vara fortsatt dämpad.

Ökat energibehov till följd av ökat välstånd och växande befolkningar

Enligt bedömningar från bland annat FN kommer befolkningen på jorden öka med cirka 35 procent fram till 2050, från dagens 6,8 miljarder invånare till cirka 9,2 miljarder. Ökningen är, tillsammans med ett allt mer spritt välstånd, en av de främsta anledningarna till att efterfrågan på energi väntas öka kraftigt. Amerikanska energimyndigheten uppskattar att världens samlade energikonsumtion mellan 2005 och 2030 kommer att öka med 50 procent. Av denna ökning förväntas oljan stå för 35 procent. Idag transporteras ungefär hälften av all olja till sjöss. En generell ökning av oljekonsumtionen väntas därigenom bidra till en ökad efterfrågan på tanktransporter.

Oljeprisets utveckling

Spekulationer i oljeprisets utveckling framöver kan komma få viss betydelse för tillgången på fartyg under kortare perioder. Om priset framöver förväntas stiga kan detta medföra ökade lagernivåer i syfte att sälja oljan när sedan priset är högre. Tankfartyg, framför allt inom VLCC-segmentet, fungerar då som flytande lager, vilket kan leda till en minskad tillgång på fartyg.

Under 2010 bedöms under vissa perioder upp till 10 procent av VLCC-flottan ha använts som lager.

Strukturella och tillfälliga marknadsförändringar

Längre transporter till följd av förändrade handelsmönster

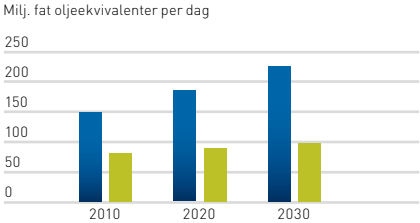
Förändrade handelsmönster, bland annat till följd av ökad oljekonsumtion i Asien, hör till de faktorer som kan komma att påverka marknadsutvecklingen framöver. Bara under de senaste 10 åren har oljekonsumtionen i Kina nära dubblerats.

Även i USA och Europa kommer en allt större andel av oljekonsumtionen framöver att behöva mötas genom ökad import, i takt med att den egna produktionen successivt minskar.

Det ökade importbehovet till Europa, USA och Asien kommer huvudsakligen täckas av olja från Mellanöstern, men också från Sydamerika och västra Afrika. Transportdistanserna kan därigenom komma att öka, med ökad tonnageefterfrågan som tänkbar konsekvens.

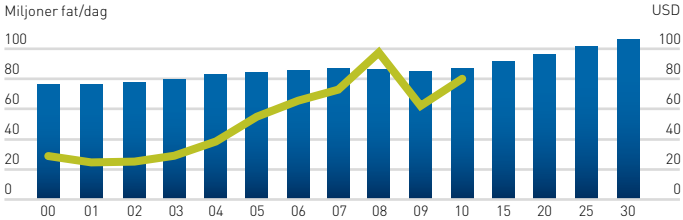
Till produkttankmarknadens fördel talar även det faktum att utbyggnaden av raffinaderikapacitet nu pågår på platser långt från slutkonsumenten. En stor del av raffineringen har hittills skett i Nordamerika eller Europa. Den kapacitet som nu byggs upp återfinns till stora delar i Mellanöstern och

Efterfrågan på energi och olja ökar



Källa: OPEC

Oljekonsumtion och prisutveckling



Källa: OPEC och EIA

Asien, inte minst Indien och Kina. Dessa nya raffinaderier är effektivare både vad gäller produktion och produktionskostnad, och erbjuder därmed hård konkurrens. Raffinerade oljeprodukter kan därigenom behöva transporteras allt längre distanser för att nå slutkonsumenterna i bland annat Nordamerika och Europa.

En annan faktor som kan påverka de globala transportflödena är utbyggnaden av Panamakanalen. Genom att bygga tre nya slussar vid kanalens respektive mynningar, samt även göra kanalen bredare och djupare på vissa ställen, fördubblas kanalens kapacitet. Bland annat kommer större fartygstyper att kunna gå genom kanalen efter utvidgandet. Projektet har pågått sedan 2007 och beräknas officiellt vara genomfört till Panamakanalens hundraårsjubileum år 2014.

Krig, oroligheter och oväder

Trots dynamiken är tankmarknaden med olja och oljeprodukter en relativt strukturerad marknad. Krig, politisk oro, oväder och andra faktorer av geopolitisk art kan därmed skapa omfattande störningar och medföra stora konsekvenser för transportflödena. Aktuella exempel under senare år är bland annat orkanerna Katrina och Rita 2005 som skapade stora störningar i raffinaderikapaciteten i Mexikanska Golfen. Dessa situationer är svåra att förutse men kan med kort varsel kräva stora omställningar och även ett ökat behov av transporter.

Ökad efterfrågan på vegetabiliska oljor

Till andra strukturella förändringar som påverkar tankmarknaden hör en ökad efterfrågan på vegetabilisk olja, inte minst palmolja. Råvaran exporteras från bland annat Sydamerika och Asien. Transporterna sker till stora delar med produkttankfartyg. Största användningsområdet har traditionellt varit inom livsmedelsindustrin, men nu börjar den vegetabiliska oljan användas även inom andra områden. Som till exempel för raffinering av olika vegetabiliska oljor till diesel. Transporter av vegetabiliska oljor utgör idag ett nischsegment inom tankmarknaden, men kan komma att öka i betydelse i takt med ökad efterfrågan.

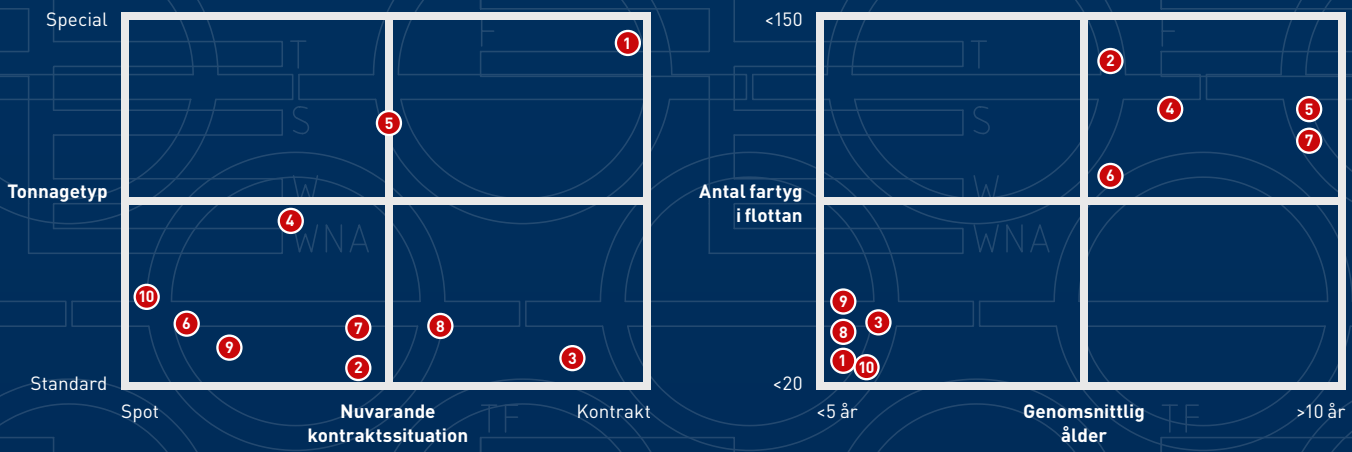
Regelverket för transporter av vegetabiliska oljor skiljer sig på flera punkter åt från det för fossila oljeprodukter. Eftersom oljorna ofta används som ingredienser i livsmedel ställs bland annat höga krav på rening av tankarna.

Inom Concordia Maritime bedrivs ett projekt kring att utreda möjligheten att anpassa P-MAX-flottan även för transporter av vegetabilisk olja och biodiesel. Går allt väl kommer förändringarna att genomföras stegvis på valda delar av flottan.

CONCORDIA MARITIME – EN NISCHAKTÖR

Marknaden för transporter av olja och oljeprodukter är som helhet starkt fragmenterad med ett stort antal aktörer. Inom vårt marknadssegment finns cirka 400 fartyg om vardera 55 000–75 000 ton dödvikt. Merparten ägs av stora internationella tankrederier, verksamma inom transporter av både råolja och förädlade oljeprodukter. Hit hör bland andra danska Torm och Maersk samt kanadensiska Teekay. Antalet fartyg i flottan, inriktningen och de nära samarbetena med kunderna gör dock Concordia Maritime till något av en nischaktör på tankmarknaden.

Concordia Maritime i förhållande till konkurrenterna



	Företag	Antal fartyg	Nybeställningar	Genomsnittlig ålder på flottan	Marknadssegment: Råolja	Raffinerade produkter	Naturgas	Förädlad gas	Dwt	Ägarform
1	**Concordia Maritime** concordia-maritime.se	14	2	3,9	•	•			1 123 430	Publikt (Nasdaq OMX Stockholm)
2	**Maersk Tankers** maersktankers.com	239	17	6,6	•	•	•	•	11 321 252	Del av Maersk A/S, Publikt (Nasdaq OMX Copenhagen)
3	**Omega Navigation** omeganavigation.com	12	7	4,3		•			680 665	Publikt (Nasdaq och Singapore Exchange)
4	**Overseas Shipholding Group** osg.com	111	13	7,5	•	•	•		12 226 582	Publikt (New York Stock Exchange och Pacific Stock Exchange)
5	**Teekay** teekay.com	139	8	10,7	•	•	•	•	15 994 897	Publikt (New York Stock Exchange)
6	**Torm** torm.com	118	6	6,4		•			15 994 897	Publikt (Nasdaq OMX Copenhagen)
7	**Tsakos Energy Navigation** tenn.gr	77	4	9,1	•	•	•		8 522 263	Publikt (New York Stock Exchange och Bermuda Stock Exchange)
8	**Capital Product** capitalpplp.com	21	0	4,6		•			995 341	Publikt (NASDAQ Global Market)
9	**Dámico International Shipping** damicointernationalshipping.com	44	5	4,9		•			2 032 516	Publikt (Milano)
10	**Scorpio Tankers** scorpiotankers.com	10	0	5,2	•	•			644 885	Publikt (New York Stock Exchange)

Informationen ovan visar endast exempel på branschaktörer och gör inga anspråk på att vara fullständig.
Avvikelser vad gäller siffermaterial och beskrivning i förhållande till Concordia Maritime kan förekomma.

RISK- OCH KÄNSLIGHETSANALYS

Det faktum att samtliga våra ägda fartyg för tillfället är utkontrakterade på fasta kontrakt bidrar i viss omfattning till att minska de finansiella risker som annars förknippas med sjöfart. De övergripande riskerna kan delas in i fyra kategorier; företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

1. Företagsrisker

Med företagsrisker avses främst övergripande risker relaterade till själva styrningen och driften av bolaget.

A Varumärke

Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka verksamheten. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, allvarligt skada varumärket. Sedan många år är vi ett kvalitetsrederi med höga krav på säkerhet i alla led. Positionen medför extra höga krav på kontroll och ansvar. Att skydda sig mot denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet, om en olycka ändå skulle inträffa.

B Medarbetare

Vi är i vår verksamhet beroende av att kunna attrahera och behålla medarbetare. Detta gäller till exempel tekniker och medarbetare med ansvar för kunder och samarbetspartners, men också kvalificerad sjöpersonal. Vår egen landorganisation är liten, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort.

I någon mån motverkas detta dock av det nära samarbetet med ett flertal bolag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetas aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna.

C Likviditet

En förutsättning för verksamhetens existens på kort och lång sikt är givetvis tillgången till kapital och möjlighet till finansiering. Det är inte minst viktigt i tider av finansiell oro och instabilitet för oss att ha nybyggnadsprogrammet fullt finansierat.

Ett av våra övergripande mål är att säkerställa en sund ekonomi som möjliggör långsiktiga satsningar.

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt kapital. Till följd av krisen på finansmarknaden har denna risk ökat. Stabila kassaflöden, god disponibel likviditet samt goda relationer till banker och andra potentiella kreditgivare gör dock risken relativt begränsad.

2. Marknadsrelaterade risker

Med marknadsrelaterade risker avses främst risker relaterade till förändringar i omvärld och marknad, det vill säga risker som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i den mer långsiktiga planeringen av verksamheten.

A Konjunktur

Sjöfart är en utpräglat cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olje- och raffinerade produkter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av en konjunkturnedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktsmarknaden. Att skydda sig mot en långsiktig konjunkturnedgång är svårt.

B Fraktrater

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. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar betydligt mer än raterna på terminsmarknaden. Faktumet att större delen av flottan för närvarande är utkontrakterad innebär att känsligheten för förändringar i fraktraterna på kort sikt är begränsad.

C Oljepris

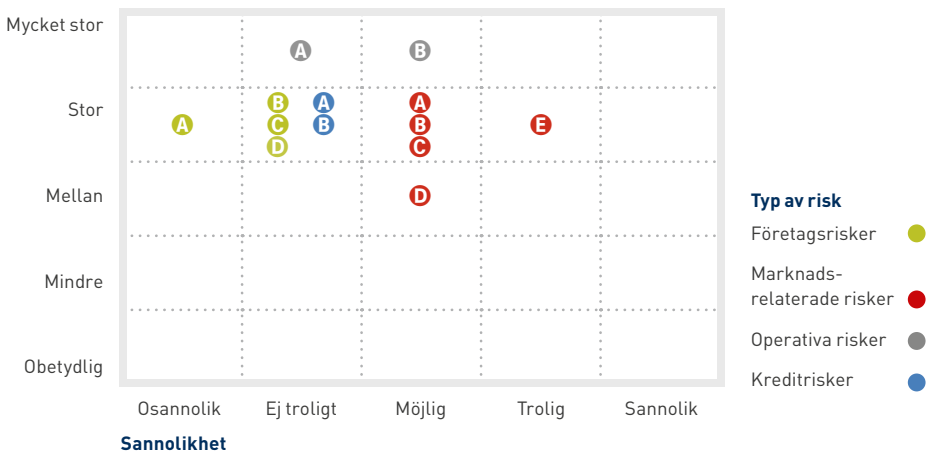
Förändringar i oljepriset har endast begränsad direkt påverkan. Verksamheten baseras för närvarande till stora delar på tidsutbefraktningsavtal, vilket innebär att kunderna står för resekostnaderna (bunkerolja, hamnavgifter, lotsar, bogserbåtar etc.). På längre sikt påverkar dock oljepriset fraktraterna, vilket i sin tur påverkar ett rederis intäkter.

	Typ av risk	Påverkan (1–5) Hela branschen[1]	Påverkan (1–5) CM	Sannolikhet (1–5) Hela branschen[1]	Sannolikhet (1–5) CM	Riskstrategi
1. Företagsrisker	A Varumärke	3 (3)	4 (4)	1 (1)	1 (1)	Kvalitet i alla led. Långtgående preventivt arbete. Ledande inom säkerhet.
	B Medarbetare	3 (3)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2 (1)	Stabila kassaflöden genom kontrakt. Goda bankförbindelser.
	D Finansieringsrisk	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2 (2)	Stabila kassaflöden, hög disponibel likviditet, hög soliditet och goda bankförbindelser.
2. Marknads-relaterade risker	A Konjunktur	4 (4)	4 (4)	5 (5)	3 (2)	Kundrelationer i hög utsträckning baserade på kontrakt.
	B Fraktrater	5 (5)	4 (4)	5 (5)	3 (3)	Verksamhet för närvarande baserad på kontrakt.
	C Oljepris	4 (4)	4 (4)	4 (4)	3 (3)	Kunden står för kostnaden för bunkeroljan.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	3 (3)	3 (3)	I framkant vad gäller säkerhets- och miljöarbete.
	E Krig och oroligheter	4 (3)	4 (3)	4 (4)	4 (3)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.
3. Operativa risker	A Fartygsdrift och försäkringsfrågor	5 (5)	5 (5)	3 (3)	2 (2)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Miljö	5 (5)	5 (5)	3 (3)	3 (2)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
4. Kreditrisker	A Motpartrisker – kund	4 (4)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	I huvudsak finansiellt stabila kunder.
	B Motpartrisker – varv och samarbetspartners	4 (4)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.
TOTAL		**52 (51)**	**53 (52)**	**45 (45)**	**31 (30)**	

Föregående års siffra inom parentes.

1) Shippingindustrin som helhet.

Concordia Maritimes risker



Bilden är ett bidrag i vår fototävling och är tagen av andrestyrman Savchenko ombord på *Stena Primorsk*.

D Politisk risk

Bolaget agerar på en marknad som påverkas av en mängd regelverk som kan förändras från tid till annan beroende på ändrade omvärldsfaktorer och/eller politiska beslut. Till dessa hör bland annat beslut gällande regler för internationell handel, säkerhet och miljö.

Vad gäller den internationella handeln har utvecklingen under senare år gått mot ökad global frihandel och allt färre inskränkningar av handelspolitisk karaktär. Störst risk för förändringar torde ligga inom säkerhets- och miljöområdet, där det pågår en ständig översyn av internationella och nationella lagar, branschrelaterade konventioner, förordningar och praxis. Utvecklingen drivs här från flera håll; politiskt såväl som från intresseorganisationer och bransch. Med en av världens säkraste och modernaste flottor kan ett ökat fokus på säkerhets- och miljöfrågor för vår del snarast innebära en möjlighet.

E Krig och oroligheter

En stor del av den globala oljeproduktionen sker i politiskt instabila regioner. Krig eller andra oroligheter kan medföra en begränsning i tillgången på olja och oljeprodukter, men även innebära ett ökat transportbehov. Risken påverkar branschen som helhet och även oss.

3. Operativa risker

Med operativa risker avses här risker relaterade till styrningen av verksamheten.

Ⓐ Försäkringsfrågor

För risker relaterade till själva driften av fartygen har vi tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust (Hull and Machinery) till belopp som motsvarar fartygens värde.

Ansvarsförsäkringen (Protection and 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 försäkringarna ovan finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

Ⓑ Miljö

En olycka till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc) skulle i värsta fall innebära omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall personskador. Säkerhetsmässigt ligger vi långt fram och de nya P-MAX-fartygen hör troligtvis till världens säkraste produkttankers.

Fartygen är särskilt utvecklade för att kunna framföras i känsliga farvatten. Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Vi lägger omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla utbildning och rutiner.

Ⓒ Fartygsdrift

Konkurrensen om kompetent sjöpersonal har under senare år ökat. Att finna och behålla kompetent personal är idag en av de större utmaningarna att hantera för många rederier. För att kunna rekrytera de bästa besättningarna krävs ett gott rykte på marknaden. Vi strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare som tar hand om sina medarbetare. Lön och andra former av ekonomiska incitament är viktiga delar i detta arbete, men även en positiv arbetsmiljö och möjligheten till långsiktig sysselsättning är avgörande.

4. Kreditrisker

Kreditriskerna utgör en del av de finansiella risker vi är exponerade mot. Risken här utgörs till största delen av motpartsrisker; gentemot kunder såväl som varv och andra underleverantörer och samarbetspartners. Övriga finansiella risker redovisas i not 18.

Ⓐ Motpartrisker – kunder

Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden.

Det medför en högre risk att bygga sin verksamhet på ett begränsat antal kunder. I vårt fall medför kontrakten, med i huvudsak världsledande och finansiellt starka energibolag, en operationell och finansiell stabilitet under avtalsperioden.

Ⓑ Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Vad gäller motpartrisker relaterade till underleverantörer och samarbetspartners är en betydande risk att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid.

Vi skyddar oss på olika sätt mot denna och andra motpartsrisker. Långsiktighet i samarbetet, löpande utvärderingar och finansiell ställning hos motparter spelar här en stor roll.

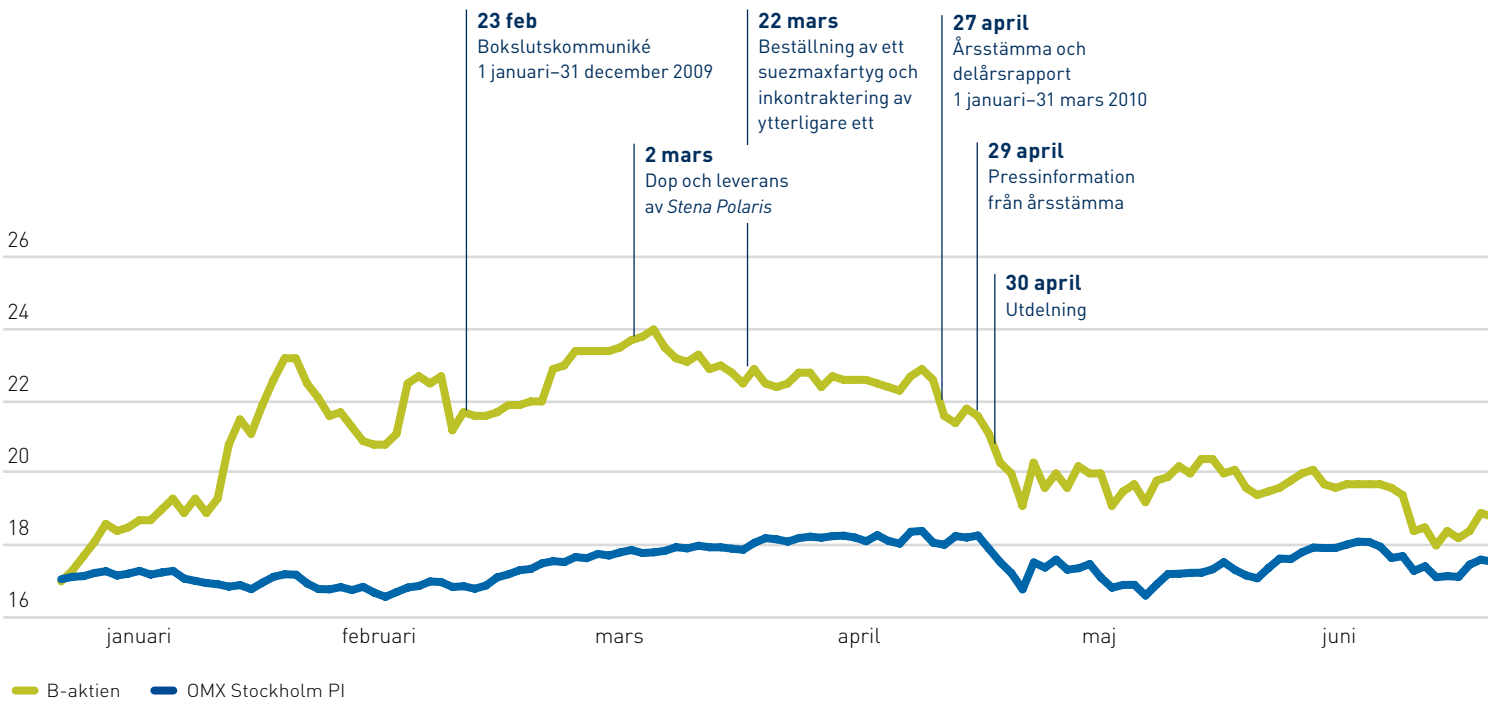
Finansiella risker

De finansiella riskerna, huvudsakligen relaterade till valuta och räntor, finns beskrivna i not 18, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

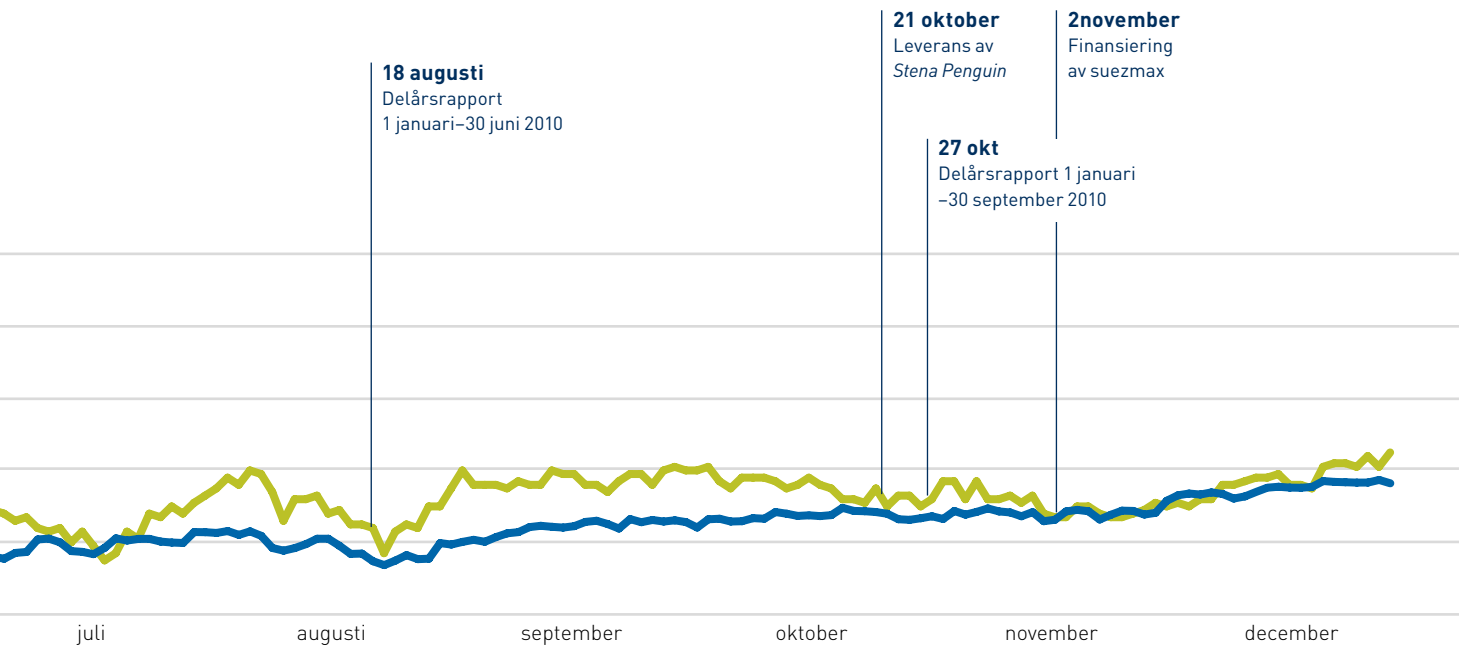
SÅ UTVECKLADES

AKTIEN 2010

Vid ingången av 2010 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 17,0 och vid utgången SEK 20,5, en uppgång med 20 procent. NASDAQ OMX Stockholms index steg under samma period med 23 procent (OMX Stockholm PI). Under 2010 har aktiens totalavkastning inklusive föreslagen utdelning om SEK 1,00, varit 26 procent.



Faktorer i omvärlden under året



Ökad efterfrågan på olje-transporter absorberas av tillväxten i tankflottan

Oljepriset når högsta nivån på över två år

Aktiekapital

Vid utgången av 2010 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie.

Aktieägarförhållanden

Antalet aktieägare uppgick per den 31 december 2010 till 5 470, vilket innebär en ökning med 2 procent jämfört med föregående år.

Samtliga röststarka A-aktier ägs av Stena Sfären som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984. Stena har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål. Stena Sfären ägde vid årsskiftet 52 procent av aktiekapitalet och 73 procent av rösterna. Näst största ägare är Odin Fonder som äger aktier motsvarande 5,8 procent av kapitalet och 3,3 procent av rösterna. Det utländska ägandet uppgick per den 31 december 2010 till 16,2 procent av aktiekapitalet och 9,3 procent av rösterna. Det sammanlagda institutionella ägandet uppgick till 9,8 procent. Styrelse och VD äger tillsammans cirka (0,1) procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad.

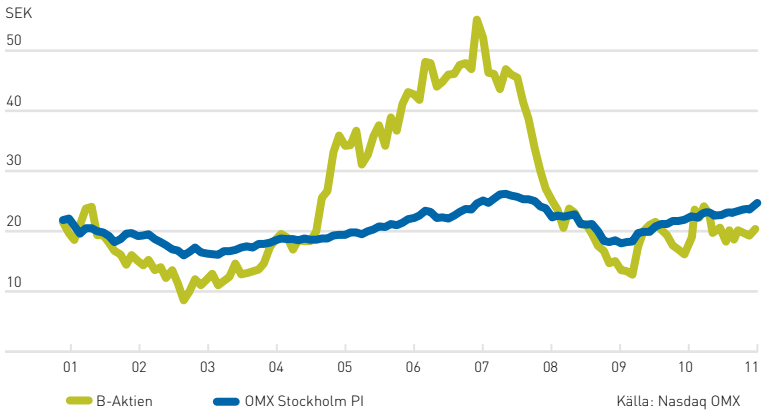
Kortnamn och handelspost

Kortnamnet på aktien är CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. En handelspost omfattar 200 aktier.

Aktieägarkontakt

För IR-relaterad information kontakta Göran Hermansson, ekonomidirektör 031-85 50 46 eller goran.hermansson@concordiamaritime.com

Concordia Maritimes aktiekurs 2001–2010

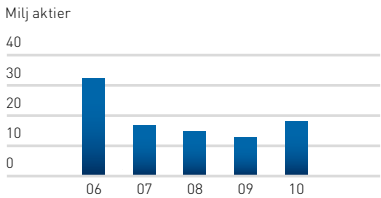


Källa: Nasdaq OMX

Utdelningspolicy

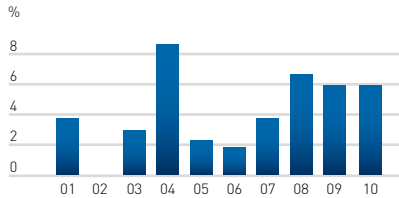
Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling. Aktieägarna ska kunna förvänta sig en rimlig utdelning relaterad till bolagets resultat men också investeringsbehov. Ambitionen är en utdelning som uppgår till 20–30 procent av koncernens vinst efter skatt. Minst tio procent av vinsten ska dock delas ut till aktieägarna.

Aktiens omsättning senaste fem åren



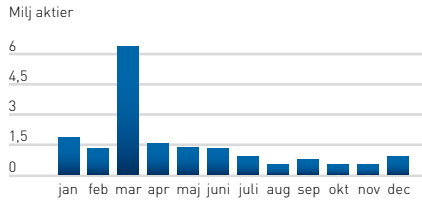
Källa: Nasdaq OMX

Aktiens direktavkastning



Källa: Nasdaq OMX

Aktiens omsättning 2010



Källa:Nasdaq OMX

Nyckeldata för aktien

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003[1]	2002[1]	2001[1]
Utdelning, kr	1,00[2]	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	0,50	—	0,60
Utdelning i % av resultat efter skatt	60		50	76	92	83	19	31	—	12
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	46,41
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,07	44,30
Börskurs på bokslutsdagen, kr	20,50	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50	11,00	16,00
Direktavkastning, %[4]	5,9[3]	5,9	6,6	3,7	1,8	2,3	8,6	2,9	—	3,8
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	26,5[3]	20,00	–40,74	–49,09	30,23	26,44	116,00	63,64	–31,25	–22,79
P/E tal inklusive fartygsförsäljningar	12,2	neg	7,5	20,5	50,5	35,8	2,2	10,8	neg	3,3
P/E tal exklusive fartygsförsäljningar	12,2	neg	—	—	—	2 150,0	17,8	9	neg	3,3
Antal omsatta aktier per år, miljoner	17,6	12,4	14,7	16,8	32,4	18,6	24,3	8,4	5,8	8,9
Omsättningshastighet, %	37	26	33	38	74	43	56	19	13	21
Börsvärde vid årets slut, MSEK	978	811	716	1 288	2 625	2 052	1 661	835	525	743
Antal aktieägare	5 470	5 006	4 834	4 963	5 942	6 209	6 081	5 431	5 542	5 215
Eget kapital per aktie	35,94	37,47	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51	24,16	33,62

1) Nyckeltalen för 2001–2003 är inte omräknade till redovisningsreglerna enligt IFRS.
2) Styrelsens förslag.
3) Beräknat på föreslagen utdelning.
4) Utdelning per aktie dividerat med börskursen vid årets slut.

Ägarkategorier

	Kapital %	Röster %
Utländska ägare	16,2	9,3
Svenska ägare	83,8	90,7
varav		
Institutioner	9,8	5,6
Aktiefonder	1,4	0,8
Privatpersoner	72,6	84,4

Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	73,3	84,8
De 25 största ägarna	78,0	87,4
De 100 största ägarna	83,3	90,5

Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena-koncernen	52,0	72,7
Odin fonder	5,8	3,3
Fjärde AP-fonden	5,6	3,2
Stig Andersson	2,2	1,3
Mariedals Lantbruk AB	1,7	1,0
Apotekets pensionsstiftelse	1,6	0,9
Orkla fonder	1,2	0,7
Avanza Pension Försäkring AB	1,1	0,6
Arnhult Rutger bolag	1,0	0,6
DFA fonder (USA)	1,0	0,6

Utdelning 2001–2010

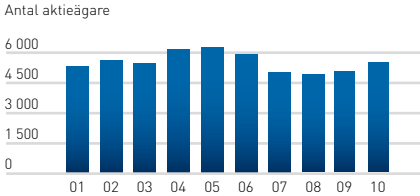
År	Utdelning per aktie	Direktavkastning %
2001	0,60	3,8
2002		
2003	0,50	2,9
2004	3,00	8,6
2005	1,00	2,3
2006	1,00	1,8
2007	1,00	3,7
2008	1,00	6,6
2009	1,00	5,1
2010	1,00[1]	5,9

1) Föreslagen utdelning.

Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Aktier	Kapital %	Röster %
1–1 000	4 384	1 429 214	3,1	1,7
1 001–10 000	919	2 867 039	6,1	3,5
10 001–100 000	144	4 353 481	9,1	5,2
100 001–	23	39 080 064	81,8	89,7
Total	**5 470**	**47 729 798**	**100**	**100**

Aktieägarutveckling 2001–2010



Källa: Nasdaq OMX

10 ÅR I SAMMANDRAG

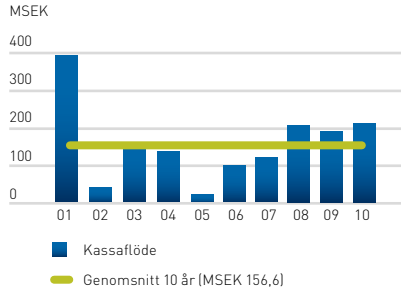
	2010	2009	2008	2007	2006
Resultatposter, MSEK					
Nettoomsättning	513,4	599,3	560,0	457,2	381,2
Rörelsens kostnader	–413,2	–531,5	–473,6	423,2	376,5
Rörelseresultat	100,2	67,8	86,4	34,0	4,7
varav resultat från fartygsförsäljningar	–	–	–	–	–
EBITDA	219,5	160,8	162,6	91,5	38,7
Resultat efter finansiella poster	76,9	–91,0	78,1	48,0	52,5
Resultat efter skatt	80,4	–81,1	95,8	62,9	51,9
Kassaflöde från rörelsen[1]	210,7	189,6	203,2	121,11	100,0
Investeringar	638,6	654,2	301,3	838,6	767,2
Balansposter, MSEK					
Fartyg	2 919,6	2 265,0	2 059,6	1 769,6	1 048,7
(Antal fartyg)[2]	10	8	7	7	4
Fartyg under byggnad	262,0	619,0	536,3	158,3	222,3
(Antal fartyg)	2	3	4	4	7
Likvida medel	68,3	82,5	31,3	55,6	30,2
Kortfristiga placeringar	84,0	37,1	283,6	397,1	517,6
Övriga tillgångar	127,4	367,8	575,7	429,6	413,7
Räntebärande skulder	1 596,1	1 458,5	1 369,2	1 073,0	506,2
Övriga skulder och avsättningar	149,3	124,6	150,3	110,7	99,3
Eget kapital	1 715,4	1 788,3	1 967,0	1 626,5	1 627,0
Balansomslutning	3 460,8	3 371,4	3 486,5	2 810,2	2 232,5
Nyckeltal, %					
Soliditet	50	53	56	58	73
Räntabilitet på totalt kapital	2	3	3	4	4
Räntabilitet på sysselsatt kapital	2	3	3	4	5
Räntabilitet på eget kapital	5	–4	5	3	3
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	1,68	–1,70	2,01	1,32	1,09
varav resultat från fartygsförsäljningar	–	–	–	–	–
Kassaflöde[1]	4,41	3,97	4,26	2,54	2,10
Eget kapital	35,94	37,47	41,21	34,08	34,09
Eget kapital/börsvärde	1,75	2,20	2,75	1,26	0,62
Börskurs på bokslutsdagen	20,5	17,00	15,00	27,00	55,00
Utdelning[3]	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	60	n/a	50	76	92
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	12,2	neg	7,5	20,5	50,5
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	12,2	neg	–	–	–
Antal aktieägare	5 470	5 006	4 834	4 963	5 942

1) Fartygsförsäljningar ingår ej.
2) För 2010 finns nio helägda fartyg och två fartyg där koncernens andel är 50 procent.
3) För 2010 anges föreslagen utdelning.

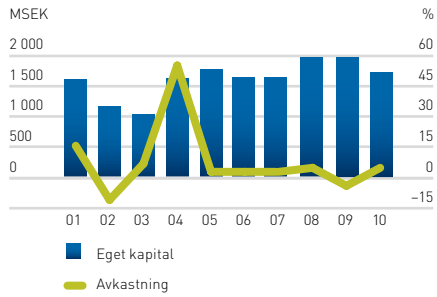
Jämförelsetal 2001–2003 är ej omräknade enligt IFRS.

2005	2004	2003	2002	2001
254,0	354,0	649,7	768,6	1 334,6
312,0	271,2	575,7	877,9	1 043,6
–1,8	729,4	58,9	–98,2	292,5
56,2	646,6	–15,1	11,1	1,5
–1,3	795,5	177,5	89,5	454,4
42,7	740,2	35,1	–142,4	251,9
57,2	740,2	77,1	–148,9	231,3
20,4	136,2	150,5	40,0	392,1
492,8	86,3	61,6	—	513,6
304,2	32,5	1 223,9	1 907,0	2 544,3
1	1	4	6	9
384,7	128,0	55,4	—	—
6	7	6	—	—
280,4	1 123,4	40,3	115,2	263,0
559,1	130,7	—	—	—
368,9	313,4	87,8	216,7	343,0
0,0	0,0	300,7	926,6	1 261,7
126,4	111,2	80,2	159,3	295,4
1 770,9	1 616,8	1 026,5	1 153,0	1 593,2
1 897,3	1 728,0	1 407,4	2 238,9	3 150,3
93	94	73	51	51
5	47	3	–4	11
6	49	3	–4	12
3	56	7	–11	16
1,20	15,51	1,62	–3,12	4,85
1,18	13,55	–0,32	0,23	0,03
0,43	2,85	3,15	0,84	8,21
37,10	33,87	21,51	24,16	33,62
0,86	0,97	1,22	2,20	2,10
43,00	34,80	17,50	11,00	16,00
1,00	3,00	0,50	—	0,60
83	19	31	0	12
35,8	2,2	10,8	neg	3,3
2 150,0	17,8	9	neg	3,3
6 209	6 081	5 431	5 542	5 215

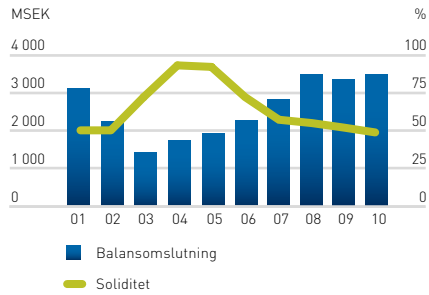
Kassaflöden från rörelsen



Avkastning på eget kapital



Soliditet



Stena Bulk

EKONOMISK REDOVISNING

2010

Förvaltningsberättelse 50

KONCERNEN
Resultaträkning 54
Balansräkning 55
Förändring i eget kapital 56
Kassaflödesanalys 57

MODERBOLAGET
Resultaträkning 58
Balansräkning 59
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser 60
Förändring i eget kapital 60
Kassaflödesanalys 61

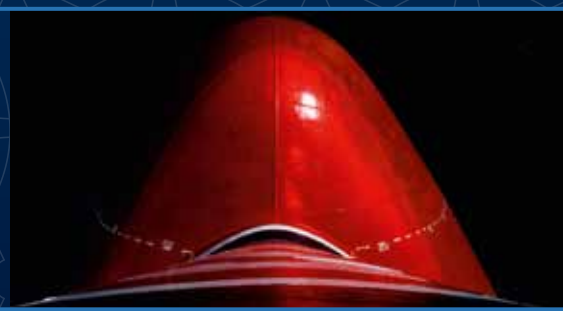
Noter 62
Revisionsberättelse 83

BOLAGSSTYRNING
Styrning av bolag och verksamhet 84
Styrelse 94

Företagsledning 96
Årsstämma och informationstillfällen 97
Definitioner och adresser 97

Bulbstäv

Amiral David W Taylor, vid den amerikanska marinen, fann i slutet av 1800-talet att en droppformad bulbstäv strax under vattenlinjen minskade motståndet av skeppsmodellers skrov när dessa drogs genom vatten. Bulbstäven som idag används på majoriteten av alla handelsfartyg minskar vågbildningen och motståndet i vattnet samt skapar ökad stabilitet och minskad energiförbrukning.



FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2010. Moderbolag är Stena Sessan Rederi AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Dess moderbolag är Stena Sessan AB.

Allmänt om verksamheten

P-MAX

I slutet av 2010 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.

Panamax

De två panamaxfartygen *Stena Poseidon* och *Palva*, som Concordia Maritime äger i ett joint venture med Neste Shipping, har under året fortsatt sin transatlantiska trafik för Neste Oil.

Aframax

Concordia Maritime deltar under en kort period med 50%, tillsammans med Stena Bulk AB, i inbefraktningen av två aframaxfartyg med hög isklass (1A). Inbefraktningen sträcker sig från mitten av december 2010 till slutet av första kvartalet 2011. Ett aframaxfartyg är på cirka 110 000 dödviktston och fraktar huvudsakligen råolja.

Suezmax

Concordia Maritimes närvaro på stortankmarknaden bestod under året av 50% i det suezmaxfartyg, *Yasa Scorpion*, som sedan maj 2010 inbefraktas tillsammans med Stena Bulk. Kontraktet löper fram till maj 2011.

Nybyggnadsprogrammet

Under 2010 togs leverans av två P-MAX-fartyg. Det tionde och sista i serien av P-MAX-fartyg beräknas levereras under andra kvartalet 2011. Det suezmaxfartyg som beställdes under 2010 är beräknat att levereras under andra kvartalet 2012.

Flottans värde

Vid utgången av 2010 var flottans bokförda värde lägre än marknadsvärdet. Marknadsvärdet definieras som snittet av värderingar av tre oberoende mäklare och görs på basis av omedelbar leverans för den öppna marknaden. I värderingen beaktas således inte existerande sysselsättningskontrakt.

Fraktmarknadens utveckling

Produkttankmarkanden (MR)

Sammantaget var marknaden för MR-fartyg fortsatt svag 2010. I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden under året på USD 9 000 per dag, cirka 35 procent högre än föregående år. På tidsutbefraktningsmarknaden tecknades treåriga kontrakt på genomsnittliga nivåer runt USD 14 000 per dag, vilket var i nivå med föregående år.

Stortankmarknaden (suezmax)

Även utvecklingen inom suezmaxsegmentet var under året svag, men mer volatil än MR-segmentet. Sammantaget låg raterna under året på i genomsnitt USD 28 000 per dag, vilket var något högre än föregående år. På tidsutbefraktningsmarknaden tecknades treåriga kontrakt på genomsnittliga nivåer runt USD 27 000 per dag, vilket var i nivå med föregående år.

Varvsmarknadens utveckling

Världstankflottan fortsatte att växa och nettotillväxten uppgick 2010 till 4,3 procent. I december 2010 prissattes ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 36 och ett suezmaxfartyg till cirka MUSD 65.

Ekonomisk översikt

Resultat och ställning

Omsättningen under 2010 var MSEK 513,4 (599,3). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 76,9 (–91,0). Resultat efter skatt var MSEK 80,4 (–81,1) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 1,68 (–1,70). Omsättnings- och resultatutvecklingen ligger i linje med given prognos.

Placeringar

Under året avyttrades en del av bolagets obligationsportfölj. Som en följd av detta klassificeras från och med tredje kvartalet den kvarvarande 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. Övriga innehav (primärt fonder) värderas

till marknadsvärde vid varje bokslutstillfälle. Totala kortfristiga placeringar motsvarar MSEK 84,0 (37,1).

Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 638,6 (655,8) och avser leverans av fartyg, förskottsbetalningar och projektkostnader.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 698,0 (536,0). Räntebärande skulder ökade under perioden från MSEK 1 458,5 till MSEK 1 596,1. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 715,4 (1 788,3) och soliditeten uppgick till 50 procent (53).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämmans beslut 2010, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2011. Något särskilt arvode utgår ej för kommittéarbete. Till ledningen har årsstämman beslutat om följande riktlinjer avseende ersättning.

Ersättningarna består av fast lön, rörlig kompensation, pension och andra förmåner. För att kunna attrahera och behålla kompetens strävar Concordia Maritime efter att erbjuda medarbetare en attraktiv och konkurrenskraftig fast lön. Den absoluta nivån är beroende av storleken och komplexiteten i den aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Prestationen återspeglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland annat på företagets utveckling och uppfyllandet av till exempel kommersiella, operationella och finansiella mål. Sådana mål skall bestämmas av styrelsen. Överenskommelse om ytterligare ersättningar kan träffas när det bedöms nödvändigt för att kunna attrahera och behålla nyckelkompetens eller för att förmå individer att flytta till nya tjänstgöringsorter eller nya befattningar. Sådan ersättning skall vara tidsbegränsad. Företagets policy beträffande pension är att följa den praxis som tillämpas på den lokala marknaden i varje land. För VD betalas en premie motsvarande 35 procent av VDs vid varje tidpunkt gällande pensionsmedförande lön och kompensation intill pensionen.

För övriga ledande befattningshavare i Sverige tillämpas en premiebaserad plan för ålderspension utöver basplanerna på den svenska arbetsmarknaden. Den grundläggande regeln är att andra förmåner, till exempel tjänstebil, skall vara konkurrenskraftiga på den lokala marknaden. För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden sex till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.
Se även not 4.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust, till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt. Utöver försäkringarna ovan har Concordia Maritime även tecknat sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten. Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket 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. 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.

Tanksjöfart 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 konjunkturnedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på terminsmarknaden. Att skydda sig mot en långsiktig konjunkturnedgång är svårt.

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.

Concordia Maritime har nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befraktnings-, operations-, bemannings- och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes absoluta styrkor gentemot konkurrenter, även om relationen är behäftad med en viss risk då viktiga tjänster köps från endast en leverantör. Concordia Maritime och Stena Sfären är även till viss grad sammankopplade varumärkesmässigt.

Säkerhet och miljö

För Concordia Maritime har människors säkerhet och skyddet av havsmiljön högsta prioritet både som princip i den dagliga verksamheten såväl som i företagets övergripande mål. Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av den dagliga verksamheten. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan en hög säkerhetsstandard upprätthållas och havsmiljön skyddas på ett bra sätt.

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 18.

Aktien

Under året har inga nyemissioner, fondemissioner eller liknande genomförts. Antal utestående aktier är således oförändrat. Antalet A-aktier uppgår till 4 000 000 st och har tio röster vardera. Antalet B-aktier uppgår till 43 729 798 st och har en röst vardera.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Vid utgången av 2010 bestod flottan av nio helägda P-MAX-fartyg och två delägda panamaxfartyg. Därutöver har Concordia Maritime även deltagit med 50 procent i inbefraktningen av ett suezmax- och två aframaxfartyg. Nybyggnadsprogrammet består av ett P-MAX-fartyg och en suezmax, vilka beräknas levereras under 2011 respektive 2012.

Som tidigare kommunicerats beräknas ett resultat före skatt uppgående till cirka MUSD 10–13. Omräknat till SEK motsvarar resultatet före skatt cirka MSEK 65–85 eller SEK 1,36–1,78 per aktie.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skiljd handling och återfinns på sidorna 84–95. Information om de viktigaste inslagen i koncernens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättande av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagen.

Moderbolag

Moderbolagets verksamhet har under året innefattat deltagande i inbefraktning av tre fartyg tillsammans med Stena Bulk.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 153,3 disponeras enligt följande:

MSEK	2010	2009	2008
Utdelning (47 729 798 aktier x 1,00 SEK per aktie)	47,7[1)]	47,7	47,7
Balanseras i ny räkning	105,6	128,3	32,5
Summa	**153,3**	**176,0**	**80,2**

1) Föreslagen utdelning

Vad beträffar företagets resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande bokslutskommentarer.

Styrelsens yttrande över den föreslagna utdelningen

Efter föreslagen utdelning är koncernens soliditet och likviditet betryggande och innebär att koncernens samtliga bolag på kort och lång sikt kan fullgöra sina åtaganden. Den föreslagna utdelningen kan därmed försvaras med hänsyn tagen till vad som anförs i Aktiebolagslagen 17 kap, 3§ 2–3 st.

RESULTATRÄKNING OCH TOTALRESULTAT FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2010	2009
Nettoomsättning	2, 3, 9	513,4	599,3
Summa intäkter		**513,4**	**599,3**
Driftskostnader fartyg	19	–155,4	–315,5
Sjöpersonalkostnader	4	–101,9	–86,5
Övriga externa kostnader	5	–25,6	–27,7
Personalkostnader	4	–11,0	–8,8
Avskrivningar	8	–119,3	–93,0
Summa rörelsekostnader	9	**–413,2**	**–531,5**
Rörelseresultat	22	**100,2**	**67,8**
Finansiella intäkter		14,9	46,4
Finansiella kostnader		–38,2	–205,2
Finansnetto	6	**–23,3**	**–158,8**
Resultat före skatt		**76,9**	**–91,0**
Skatt	7	3,5	9,9
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		**80,4**	**–81,1**
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	**1,68**	**–1,70**
Koncernens rapport över totalresultat	7		
Årets resultat		80,4	–81,1
Omräkningsdifferenser		–112,0	–177,7
Eget-kapital-säkring, netto efter skatt		46,3	163,4
Förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas överfört till årets resultat (2010 endast värdeförändring), netto efter skatt		4,8	–25,6
Kassaflödessäkringar, valutarelaterat, netto efter skatt		–3,3	–30,9
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat, netto efter skatt		–41,4	20,9
Periodens totalresultat		**–25,2**	**–131,0**

BALANSRÄKNING FÖR KONCERNEN

Per den 31 december, MSEK	Not	2010	2009
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar	9, 20		
Fartyg	8	2 919,1	2 264,4
Fartyg under byggnation	8	262,0	619,0
Inventarier	8	0,5	0,6
Finansiella placeringar	10, 18		137,4
Långfristiga fordringar	11	2,1	3,6
Summa anläggningstillgångar		**3 183,7**	**3 025,0**
Övriga kortfristiga fordringar	11	99,2	192,7
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	25,6	34,2
Kortfristiga placeringar	10, 18	84,0	37,1
Likvida medel	13, 24	68,3	82,5
Summa omsättningstillgångar		**277,1**	**346,5**
SUMMA TILLGÅNGAR		**3 460,8**	**3 371,5**
Eget kapital			
Aktiekapital		381,8	381,8
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9
Reserver		16,1	121,7
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1 255,6	1 222,9
Summa eget kapital		**1 715,4**	**1 788,3**
SKULDER			
Långfristiga skulder	9, 15, 18		
Skulder till kreditinstitut		1 581,3	1 444,4
Övriga långfristiga skulder	16	2,0	3,6
Uppskjutna skatteskulder	7	25,5	14,4
Summa långfristiga skulder		**1 608,8**	**1 462,4**
Kortfristiga skulder	9, 15, 18		
Skulder till kreditinstitut		14,7	14,1
Leverantörsskulder		0,6	0,1
Övriga skulder	16	39,4	30,1
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	81,9	76,5
Summa kortfristiga skulder		**136,6**	**120,8**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**3 460,8**	**3 371,5**

Information om koncernens ställda säkerheter och eventualförpliktelser, se not 21.

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

			Reserver[2]				
MSEK	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings-reserv	Balanserade vinstmedel[1]	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital 2010-01-01	381,8	61,9	114,8	0,0	6,9	1 222,9	1 788,3
Årets totalresultat							
Årets resultat						80,4	80,4
Årets övriga totalresultat			–65,7	4,8	–44,7		–105,6
Årets totalresultat			**–65,7**	**4,8**	**–44,7**	**80,4**	**–25,2**
Utdelningar						–47,7	–47,7
Utgående eget kapital 2010-12-31	**381,8**	**61,9**	**49,1**	**4,8**	**–37,8**	**1 255,6**	**1 715,4**

			Reserver[2]				
MSEK	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings-reserv	Balanserade vinstmedel[1]	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital 2009-01-01	381,8	61,9	129,1	25,6	16,9	1 351,7	1 967,0
Årets totalresultat							
Årets resultat						–81,1	–81,1
Årets övriga totalresultat			–14,3	–25,6	–10,0		–49,9
Årets totalresultat			**–14,3**	**–25,6**	**–10,0**	**–81,1**	**131,0**
Utdelningar						–47,7	–47,7
Utgående eget kapital 2009-12-31	**381,8**	**61,9**	**114,8**	**0,0**	**6,9**	**1 222,9**	**1 788,3**

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.
2) Se även not 18.

Omräkningsreserv
Infattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag. Reserven inkluderar även säkring av valutarisk i utländsk verksamhet.

Verkligt värde reserv
Består av ackumulerad nettoförändring på finansiella tillgångar som kan säljas.

Säkringsreserv
Innefattar den effektiva delen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på kassaflödessäkringsinstrument.

KASSAFLÖDESANALYS FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2010	2009
	24		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		76,9	–91,0
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		133,8	280,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**210,7**	**189,6**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (–)/Minskning (+) av rörelsefordringar		129,8	42,2
Ökning (+)/Minskning (–) av rörelseskulder		1,5	–6,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**342,0**	**36,1**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–638,6	–655,8
Förvärv av finansiella tillgångar			–0,8
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		94,7	346,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–543,9**	**–310,6**
Finansieringsverksamheten			
Upptagning av lån		716,9	458,5
Amortering av lån		–482,1	–270,2
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		–47,7	–47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**187,1**	**140,6**
Årets kassaflöde		–14,8	55,7
Likvida medel vid årets början		82,5	31,3
Valutakursdifferens i likvida medel		0,6	–4,5
Likvida medel vid årets slut		**68,3**	**82,5**

RESULTATRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2010	2009
Nettoomsättning	2, 3	30,8	32,2
Bruttoresultat		**30,8**	**32,2**
Driftskostnader fartyg	19	–29,7	–10,8
Sjöpersonalkostnader	4		–10,1
Övriga externa kostnader	5	–15,1	–14,4
Personalkostnader	4	–7,7	–7,4
Planenliga avskrivningar	8	–0,1	–9,3
Rörelseresultat	22	**–21,8**	**–19,8**
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		3,0	2,7
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		81,6	256,3
Räntekostnader och liknande resultatposter		–29,0	–42,5
Finansnetto		**55,6**	**216,5**
Resultat efter finansiella poster	6	**33,8**	**196,6**
Resultat före skatt		**33,8**	**196,6**
Skatt	7	–8,8	–53,1
Årets resultat		**25,0**	**143,5**

BALANSRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2010	2009
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,1	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	23	745,8	745,8
Andra långfristiga värdepappersinnehav	18		22,9
Andra långfristiga fordringar	11	2,0	3,6
Uppskjuten skattefordran	7	23,8	32,6
Summa finansiella anläggningstillgångar		771,6	804,8
Summa anläggningstillgångar		**771,7**	**804,9**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar koncernföretag			110,5
Övriga fordringar	11	59,2	128,4
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	7,9	9,8
Summa kortfristiga fordringar		67,1	248,9
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	18	40,9	34,5
Summa kortfristiga placeringar			34,5
Kassa och bank	24	1 226,2	1 036,5
Summa omsättningstillgångar		**1 334,2**	**1 319,9**
SUMMA TILLGÅNGAR		**2 105,9**	**2 124,8**
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	14		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		128,3	32,5
Årets resultat		25,0	143,5
Summa eget kapital		**673,4**	**696,1**
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	15, 18	1 379,1	1 216,4
Övriga skulder	16	2,0	3,6
Summa långfristiga skulder		**1 381,1**	**1 220,0**
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	15, 18	29,5	28,7
Leverantörsskulder		0,6	0,2
Skulder till koncernföretag		6,8	157,5
Övriga skulder		6,6	4,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	7,9	18,3
Summa kortfristiga skulder		**51,4**	**208,7**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**2 105,9**	**2 124,8**

STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSER FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2010	2009
Eventualförpliktelser	21	33,6	35,8

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I MODERBOLAGETS EGET KAPITAL

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
MSEK	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital 2010-01-01	381,8	138,3	32,5	143,5	696,1
Föregående års resultat			143,5	–143,5	0,0
Årets resultat				25,0	25,0
Utdelningar			–47,7		–47,7
Utgående eget kapital 2010-12-31	**381,8**	**138,3**	**128,3**	**25,0**	**673,4**

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
MSEK	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital 2009-01-01	381,8	138,3	71,7	8,5	600,3
Föregående års resultat			8,5	–8,5	0,0
Årets resultat				143,5	143,5
Lämnat koncernbidrag			–150,0		–150,0
Skatt på lämnat koncernbidrag			39,5		39,5
Återbetald kapitaldel på koncernbidrag			110,5		110,5
Utdelningar			–47,7		–47,7
Utgående eget kapital 2009-12-31	**381,8**	**138,3**	**32,5**	**143,5**	**696,1**

KASSAFLÖDESANALYS FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2010	2009
	24		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		33,8	196,6
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		–85,4	–93,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		–51,6	103,6
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (–)/Minskning (+) av rörelsefordringar		72,3	32,6
Ökning (+)/Minskning (–) av rörelseskulder		–48,8	–12,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**–28,1**	**124,2**
Investeringsverksamheten			
Försäljning av fartyg			405,0
Avyttring av finansiella tillgångar		18,3	3,4
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**18,3**	**408,4**
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		715,1	487,3
Amortering av lån		–467,9	–257,8
Utbetald utdelning		–47,7	–47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**199,5**	**181,8**
Årets kassaflöde		189,7	714,4
Likvida medel vid årets början		1 036,5	322,1
Likvida medel vid årets slut		**1 226,2**	**1 036,5**

NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

1 Redovisningsprinciper

(a) Överensstämmelse med normgivning och lag

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) som har godkänts av Europeiska kommissionen för tillämpning inom EU. Vidare har Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats.

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens principer föranleds av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskäl.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 10 mars 2011. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 28 april 2011.

(b) Förutsättningar vid upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor som även utgör rapporteringsvaluta för moderbolaget och för koncernen. Det innebär att de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor. Ur koncernens perspektiv sker dock de flesta transaktionerna i US-dollar. Samtliga belopp, om inte annat anges, redovisas i miljontals kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av derivatinstrument, finansiella tillgångar klassificerade som finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen eller som finansiella tillgångar som kan säljas.

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning redovisas till det lägsta av det tidigare redovisade värdet och det verkliga värdet efter avdrag för försäljningskostnader.

Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och antaganden används sedan för att bedöma de redovisade värdena på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt från andra källor. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Bedömningar gjorda av företagsledningen vid tillämpningen av IFRS som har en betydande inverkan på de finansiella rapporterna och gjorda uppskattningar som kan medföra väsentliga justeringar i påföljande års finansiella rapporter rör huvudsakligen värdering av fartyg. Se not 27.

De nedan angivna redovisningsprinciperna för koncernen har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter, om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har tillämpats konsekvent på rapportering och konsolidering av moderbolag, dotterföretag och joint venture-företag.

(c) Nya/ändrade redovisningsprinciper

(i) Ändrade redovisningsprinciper

Fr.o.m. 1 januari 2010 tillämpar koncernen den omarbetade IFRS 3 Rörelseförvärv och den ändrade IAS 27 Koncernredovisning och separata finansiella rapporter. De ändrade redovisningsprinciperna har medfört bland annat: definitionen av rörelse har ändrats, transaktionsutgifter vid rörelseförvärv kostnadsförs, villkorade köpeskillingar fastställs till verkligt värde vid förvärvstidpunkten och effekter av omvärdering av skulder relaterade till villkorade köpeskillingar redovisas som en intäkt eller kostnad i årets resultat. Andra nyheter är att det finns två alternativa sätt att redovisa innehav utan bestämmande inflytande och goodwill, antingen till verkligt värde, det vill säga goodwill inkluderas i innehav utan bestämmande inflytande eller alternativt att innehav utan bestämmande inflytande utgörs av andel av nettotillgångarna. Val mellan dessa två metoder görs individuellt för varje förvärv. Vidare betraktas ytterligare förvärv som sker efter att det bestämmande inflytandet erhållits som ägartransaktioner och redovisas direkt i eget kapital, vilket utgör en ändring av företagets tidigare princip som var att redovisa överskjutande belopp som goodwill. Ändringarna av principerna har inte haft någon retroaktiv effekt på företagets finansiella rapporter, vilket alltså innebär att inga belopp i de finansiella rapporterna har justerats. Eftersom inga förvärv genomförts under räkenskapsåret har dessa ändringar inte haft någon effekt på koncernens finansiella rapporter.

Övriga, ej omnämnda, ändringar i standarder och tolkningsmeddelanden har inte haft någon väsentlig effekt på koncernens finansiella rapporter.

(ii) Nya IFRS och tolkningar som ännu inte börjat tillämpas

Ett antal nya eller ändrade IFRS träder i kraft först under kommande räkenskapsår och har inte förtidstillämpats vid upprättande av dessa finansiella rapporter. Nyheter eller ändringar med framtida tillämpning planeras inte heller att förtidstillämpas.

IFRS 9 (Financial instruments) avses ersätta IAS 39 (finansiella instrument: Redovisning och värdering) senast från 2013. Denna rekommendation är under färdigställande och koncernen har således inte tagit ställning till när tillämpning skall ske.

Övriga ej nämnda nya principer och tolkningar bedöms ej påverka koncernen.

(d) Segmentsrapportering

Ett rörelsesegment är en del av koncernen som bedriver verksamhet från vilken den kan generera intäkter och ådra sig kostnader och för vilka det finns fristående finansiell information tillgänglig. Ett rörelsesegments resultat följs vidare upp av företagets högste verkställande beslutsfattare, koncernledningen, för att utvärdera resultatet samt för att kunna allokera resurser för rörelsesegmentet. Från och med tredje kvartalet 2010 följer Concordia Maritimes koncernledning upp den ekonomiska utvecklingen för flottan som en enhet, vilket fått till konsekvens att de båda tidigare segmenten Produktoch Stortank i den finansiella rapporteringen nu redovisas som segmentet– Tankfartyg. Segmentsinformationen sammanfaller därmed med koncernens finansiella information.

(e) Klassificering

Anläggningstillgångar och långfristiga skulder i moderbolaget och koncernen består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder i moderbolaget och koncernen består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

(f) Konsolideringsprinciper

(i) Dotterföretag

Dotterföretag är företag som står under ett bestämmandeinflytande från Concordia Maritime AB (publ). Bestämmandeinflytande innebär direkt eller indirekt en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar. Vid bedömningen om ett bestämmandeinflytande föreligger, skall potentiella röstberättigande aktier som utan dröjsmål kan utnyttjas eller konverteras beaktas.

Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder och eventualförpliktelser. Det koncernmässiga anskaffningsvärdet fastställs genom en förvärvsanalys i anslutning till rörelseförvärvet. I analysen fastställs dels anskaffningsvärdet för andelarna eller rörelsen, dels det verkliga värdet av förvärvade identifierbara tillgångar samt övertagna skulder och eventualförpliktelser. Skillnaden mellan anskaffningsvärdet för dotterföretagsaktierna och det verkliga värdet av förvärvade tillgångar, övertagna skulder och eventualförpliktelser utgör koncernmässig goodwill, eller negativ goodwill. Dotterföretags finansiella rapporter tas in i koncernredovisningen från och med förvärvstidpunkten till det datum då bestämmandeinflytandet upphör.

(ii) Joint ventures

Joint ventures är redovisningsmässigt de företag för vilka koncernen genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmandeinflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen. I koncernredovisningen konsolideras innehav i joint ventures enligt klyvningsmetoden. Klyvningsmetoden innebär att för joint venture-företag redovisas koncernens ägarandel av företagens intäkter och kostnader respektive tillgångar och skulder i koncernens resultat- och balansräkningar. Detta görs genom att samägarens andel av tillgångar och skulder, intäkter och kostnader i ett joint venture-företag slås ihop post för post med motsvarande poster i samägarens koncernredovisning. Endast eget kapital som intjänats efter förvärvet redovisas i koncernens egna kapital. Klyvningsmetoden tillämpas från den tidpunkt då det gemensamma bestämmandeinflytandet erhålls och fram till den tidpunkt då det gemensamma bestämmandeinflytandet upphör.

(iii) Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och orealiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns någon indikation på nedskrivningsbehov.

(g) Utländsk valuta

(i) Transaktioner i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på transaktionsdagen. Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta räknas om till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på balansdagen. Valutakursdifferenser som uppstår vid omräkningarna redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära tillgångar och skulder som redovisas till historiska anskaffningsvärden omräknas till valutakurs vid transaktionstillfället.

(ii) Utländska verksamheters finansiella rapporter

Tillgångar och skulder i utlandsverksamheter, inklusive goodwill och andra koncernmässiga över- och undervärden, omräknas till svenska kronor till den valutakurs som råder på balansdagen. Intäkter och kostnader i en utlandsverksamhet omräknas till svenska kronor till en genomsnittskurs som utgör en approximation av kurserna vid respektive transaktionstidpunkt. Omräkningsdifferenser som uppstår vid valutaomräkning av utlandsverksamheter redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i Omräkningsreserven i eget kapital.

(iii) Nettoinvestering i en utlandsverksamhet

Omräkningsdifferenser som uppstår i samband med omräkning av en utländsk nettoinvestering och vidhängande effekter av säkringar av nettoinvesteringarna redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i en separat komponent i eget kapital, benämnd Omräkningsreserv. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiseras de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring i koncernens resultaträkning.

(h) Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av fraktintäkter och tidsbefraktningsintäkter för fartyg. Fraktintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden (även kallad spotmarknad), det vill säga befraktas resa för resa. Fraktintäkterna erhålls och resultatavräknas när den enskilda resan är avslutad. Fraktintäkter för vid varje rapporttillfälle pågående resor fördelas mellan aktuell rapportperiod och kommande rapportperiod på basis av antalet dagar på resan. Om nettoresultatet (fraktintäkter minus direkta resekostnader) av resan är negativt förs hela resultatet till aktuell rapportperiod. Tidsbefraktningsintäkter erhålls när fartygen hyrs ut under en fastställd tidsperiod, vanligtvis ett år eller mer. Intäkterna, som utgörs av en fastställd dagshyra för fartyget, betalas månadsvis i förskott och resultatavräknas på samma sätt som fraktintäkter. Vinstdelningskontrakt redovisas enligt avräkning med befraktaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt basis företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknadsläge och befraktarens faktiska intjäning vid den finansiella rapporteringsperioden. Vanligt förekommande avräkningsperioder för vinstdelningskontrakt är månadsvis, per 90-dagars period eller per 180-dagars period.

(i) Rörelsekostnader och finansiella intäkter och kostnader

(i) Betalningar avseende operationella leasar

Tidsbefraktningsavtal klassificeras som operationell leasing. Vid tidsbefraktning bibehåller fartygsägaren normalt alla risker, till exempel vid haveri och stillestånd. Fartygsägaren står normalt för drift och bemanning. Hyrestagaren har normalt inga åtaganden när tidsbefraktningsperioden är slut. Betalningar avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen på samma sätt som fraktintäkter ovan.

(ii) Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteintäkter på bankmedel och fordringar och räntebärande värdepapper, räntekostnader på lån, utdelningsintäkter, valutakursdifferenser, orealiserade och realiserade vinster på finansiella placeringar samt derivatinstrument som används inom den finansiella verksamheten.

Forts not 1

Ränteintäkter på fordringar och räntekostnader på skulder beräknas med tillämpning av effektivräntemetoden. Effektivräntan är den ränta som gör att nuvärdet av alla framtida in- och utbetalningar under räntebindningstiden blir lika med det redovisade värdet av fordran eller skulden. Ränteintäkter inkluderar periodiserade belopp av transaktionskostnader och eventuella rabatter, premier och andra skillnader mellan det ursprungliga värdet av fordran och det belopp som erhålls vid förfall.

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställts.

(j) Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier och andra eget kapitalinstrument, lånefordringar och obligationsfordringar samt derivat. Bland skulder och eget kapital återfinns leverantörsskulder, låneskulder samt derivat.

Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader för alla finansiella instrument förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen vilka redovisas till verkligt värde exklusive transaktionskostnader. Redovisning sker därefter beroende av hur de har klassificerats enligt nedan.

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiseras, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. Detsamma gäller för del av en finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del av en finansiell skuld.

Förvärv och avyttring av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, som utgör den dag då bolaget förbinder sig att förvärva eller avyttra tillgången, förutom i de fall bolaget förvärvar eller avyttrar noterade värdepapper då tillämpas likviddags redovisning.

Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid marknad. I andra fall motsvaras verkligt värde av diskonterade kassaflöden. Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker till exempel nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument och diskonterade kassaflöden. För ytterligare information se not 18.

Vid varje rapporttillfälle utvärderar företaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning. För eget kapitalinstrument som klassificeras som tillgångar som kan säljas, förutsätts en väsentlig och utdragen nedgång i det verkliga värdet under instrumentets anskaffningsvärde innan en nedskrivning verkställs. Om nedskrivningsbehov föreligger för en tillgång i kategorin tillgångar som kan säljas, omförs tidigare eventuell ackumulerad värdeminskning redovisad i totalresultatet till resultaträkningen. Nedskrivningar av eget kapitalinstrument som redovisats i resultaträkningen får inte senare återföras via resultaträkningen.

IAS 39 klassificerar finansiella instrument i kategorier. Klassificeringen beror på avsikten med förvärvet av det finansiella instrumentet. Företagsledningen bestämmer klassificering vid ursprunglig anskaffningstidpunkt.

Kategorierna är följande:

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Här ingår finansiella tillgångar som innehas för handel. En finansiell tillgång klassificeras som innehav för handel om den förvärvas i syfte att säljas på kort sikt. Derivat som är fristående liksom inbäddade derivat klassficeras som innehav för handel utom då de används för säkringsredovisning. Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i resultaträkningen.

Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat med fasta betalningar eller med betalningar som går att fastställa, och som inte är noterade på en aktiv marknad. Fordringarna uppkommer då företag tillhandahåller pengar, varor och tjänster direkt till kredittagaren utan avsikt att idka handel i fordringsrätterna. Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Kundfordrans förväntade löptid är kort, varför värdet redovisats till nominellt belopp utan diskontering.

Nedskrivningar av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Kategorin innefattar även förvärvade fordringar. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten.

Investeringar som hålles till förfall

Finansiella tillgångar som har fasta betalningsströmmar eller som kan fastställas på förhand, och med en fast löptid som företaget har en uttrycklig avsikt och förmåga att inneha till förfall. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta transaktionskostnader periodiseras över instrumentets löptid.

Finansiella tillgångar som kan säljas

I kategorin finansiella tillgångar som kan säljas ingår finansiella tillgångar som inte klassificerats i någon annan kategori eller finansiella tillgångar som företaget initialt valt att klassificera i denna kategori. Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med periodens värdeförändring redovisade i övrigt totalresultat och ackumulerat som "verkligt värde reserv".

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av finansiella skulder som innehas för handel samt derivat (fristående och inbäddade) som inte används för säkringsredovisning. Skulder i kategorin värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i resultaträkningen.

Andra finansiella skulder

Finansiella skulder som inte innehas för handel värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades när skulden togs upp. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta emissionskostnader periodiseras över skuldens löptid.

Derivat som används för säkringsredovisning

Samtliga derivat redovisas till verkligt värde i balansräkningen. Värdeförändringarna redovisas i resultaträkningen vid säkring av verkligt värde. Vid kassaflödessäkring och säkring av nettoinvestering i utländsk valuta redovisas värdeförändringarna inom övrigt totalresultat och ackumulerad effekt inom eget kapital i Säkringsreserv i avvaktan på att den säkrade posten redovisas i resultaträkningen. Säkringsredovisning beskrivs närmare nedan.

Likvida medel

Likvida medel består av kassamedel samt omedelbart tillgängliga tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut samt kortfristiga likvida placeringar med en löptid från anskaffningstidpunkten understigande tre månader vilka är utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer.

Finansiella placeringar

Finansiella placeringar utgör antingen finansiella anläggningstillgångar eller kortfristiga placeringar beroende på avsikten med innehavet. Om löptiden eller den förväntade innehavstiden är längre än ett år utgör de finansiella anläggningstillgångar och om de är kortare än ett år kortfristiga placeringar.

Finansiella placeringar som utgörs av aktier tillhör antingen kategorin finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen eller finansiella tillgångar som kan säljas.

Räntebärande värdepapper som anskaffats med avsikt att innehas till förfall tillhör kategorin finansiella tillgångar som hålls till förfall och värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Räntebärande värdepapper där avsikten inte är att hålla till förfall klassificeras som finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen eller finansiella tillgångar som kan säljas.

Vid värdering till verkligt värde via resultaträkningen redovisas värdeförändringen i finansnettot.

Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Långfristiga fordringar och övriga kortfristiga fordringar är fordringar som uppkommer då företaget tillhandahåller pengar utan avsikt att idka handel med fordringsrätten. Om den förväntade innehavstiden är längre än ett år utgör de långfristiga fordringar och om den är kortare övriga fordringar. Dessa fordringar tillhör kategorin Lånefordringar och Kundfordringar.

Skulder

Skulder klassificeras som andra finansiella skulder vilket innebär att de initialt redovisas till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Efter anskaffningstidpunkten värderas lånen till verkligt värde. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder klassificeras i kategorin andra finansiella skulder. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp. För mer information se not 18.

(k) Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt, optioner och swapar som utnyttjas för att täcka risker för valutakursförändringar och för exponering av ränterisker. Derivat är också avtalsvillkor som är inbäddade i andra avtal. Inbäddade derivat skall särredovisas om de inte är närrelaterade till värdkontrakten. Värdeförändringar på derivatinstrument fristående liksom inbäddade redovisas i resultaträkningen baserat på syftet med innehavet. Används derivatet för säkringsredovisning till den del denna är effektiv redovisas värdeförändringar på derivaten på samma rad i resultaträkningen som den säkrade posten. Även om säkringsredovisning inte tillämpas, redovisas värdeökningar respektive värdeminskningar på derivatet som intäkter respektive kostnader inom rörelseresultatet eller inom finansnettot baserat på syftet med användningen av derivatinstrumentet och huruvida användningen relateras till en rörelsepost eller en finansiell post. Vid säkringsredovisning redovisas ineffektiv del på samma sätt som värdeförändringar på derivat som inte används för säkringsredovisning.

Om säkringsredovisning inte tillämpas vid användning av ränteswap, redovisas räntekupongen som ränta och övrig värdeförändring av ränteswapen redovisas som övrig finansiell intäkt eller övrig finansiell kostnad.

För att uppfylla kraven på säkringsredovisning enligt IAS 39 krävs att det finns en entydig koppling till den säkrade posten. Vidare krävs att säkringen effektivt skyddar den säkrade posten, att säkringsdokumentation upprättats och att effektiviteten kan mätas. Vinster och förluster avseende säkringar redovisas i resultaträkningen vid samma tidpunkt som vinster och förluster redovisas för de poster som säkrats. I de fall förutsättningarna för säkringsredovisning inte längre är uppfyllda redovisas derivatinstrumentet till verkligt värde med värdeförändringen via resultaträkningen i enlighet med princip beskriven ovan.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

För säkring av tillgång eller skuld mot valutakursrisk kan till exempel valutatermin användas. För dessa säkringar behövs ingen säkringsredovisning då både den säkrade posten och säkringsinstrumentet värderas till verkligt värde med värdeförändringar redovisade över resultaträkningen avseende valutakursdifferenser. Värdeförändringar avseende rörelserelaterade fordringar och skulder redovisas i rörelseresultatet medan värdeförändringar avseende finansiella fordringar och skulder redovisas i finansnettot.

Transaktionsexponering – kassaflödessäkringar

Valutaexponering avseende framtida prognostiserade flöden säkras till exempel genom valutatermin. Instrumentet som skyddar det prognostiserade flödet redovisas i balansräkningen till verkligt värde. Värdeförändringarna redovisas i övrigt totalresultat och ingår som en del av säkringsreserven tills dess att det säkrade flödet träffar resultaträkningen, varvid säkringsinstrumentets ackumulerade värdeförändringar överförs till resultaträkningen för att där möta och matcha resultateffekterna från den säkrade transaktionen. De säkrade flödena kan vara både kontrakterade och prognostiserade transaktioner.

Då det säkrade framtida kassaflödet avser en transaktion som aktiveras i balansräkningen, upplöses säkringsreserven då den säkrade posten redovisas i balansräkningen. Om den säkrade posten utgör en icke-finansiell tillgång eller en icke-finansiell skuld inkluderas upplösningen från säkringsreserven i det ursprungliga anskaffningsvärdet för tillgången eller skulden. Om den säkrade posten utgör en finansiell tillgång eller finansiell skuld, upplöses säkringsreserven successivt mot resultaträkningen i samma takt som den säkrade posten påverkar resultatet.

När ett säkringsinstrument förfaller, säljs, avvecklas eller löses in, eller företaget bryter identifieringen av säkringsrelationen innan den säkrade transaktionen inträffat och den prognostiserade transaktionen fortfarande förväntas inträffa, kvarstår den redovisade ackumulerade vinsten eller förlusten i säkringsreserven i eget kapital och redovisas på motsvarande sätt som ovan när transaktionen inträffar.

Om den säkrade transaktionen inte längre förväntas inträffa, upplöses säkringsinstrumentets ackumulerade vinster eller förluster omedelbart mot resultaträkningen i enlighet med principerna beskrivna ovan om derivatinstrument.

Säkring av koncernens räntebindning – kassaflödessäkringar

För säkring av ränterisk används till exempel ränteswapar. Instrumentet värderas till verkligt värde i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas räntekupongdelen löpande som ränteintäkt eller räntekostnad och övrig värdeförändring av instrumentet redovisas i övrigt totalresultat och ingår som del av säkringsreserv så länge som kriterierna för säkringsredovisning och effektivitet är uppfyllda.

Forts not 1

Säkring av verkligt värde

När ett säkringsinstrument används för säkring av ett verkligt värde bokförs derivatet till verkligt värde i balansräkningen och den säkrade tillgången/skulden bokförs även den till verkligt värde avseende den risk som säkrats. Värdeförändringen på derivatet redovisas i resultaträkningen tillsammans med värdeförändringen på den säkrade posten.

Nettoinvesteringar

Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) har i viss utsträckning säkrats genom upptagande av terminskontrakt. Vid bokslutstillfället upptas dessa till balansdagskurs. I moderbolaget resultatförda kursdifferenser elimineras i koncernredovisningen mot omräkning av nettotillgångarna i dotterbolaget som redovisas i övrigt totalresultat. I de fall säkringen inte är effektiv redovisas den ineffektiva delen i resultaträkningen.

(l) Materiella anläggningstillgångar

(i) Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas som tillgång i balansräkningen om det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar kommer bolaget till del och anskaffningsvärdet för tillgången kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Materiella anläggningstillgångar redovisas i koncernen till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår inköpspriset samt kostnader direkt hänförbara till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Exempel på direkt hänförbara kostnader som ingår i anskaffningsvärdet är kostnader för leverans och hantering, installation, lagfarter, konsulttjänster och juristtjänster. Låneutgifter ingår i anskaffningsvärdet för egenproducerade anläggningstillgångar. Redovisningsprinciper för nedskrivningar framgår nedan.

Anskaffningsvärdet för egentillverkade anläggningstillgångar inkluderar utgifter för material, utgifter för ersättningar till anställda, om tillämpligt andra tillverkningsomkostnader som anses vara direkt hänförbara till anläggningstillgången.

Materiella anläggningstillgångar som består av delar med olika nyttjandeperioder behandlas som separata komponenter av materiella anläggningstillgångar.

Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort ur balansräkningen vid utrangering eller avyttring eller när inga framtida ekonomiska fördelar väntas från användning eller utrangering/avyttring av tillgången. Vinst eller förlust som uppkommer vid avyttring eller utrangering av en tillgång utgörs av skillnaden mellan försäljningspriset och tillgångens redovisade värde med avdrag för direkta försäljningskostnader. Vinst och förlust redovisas som övrig rörelseintäkt/kostnad.

(ii) Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

Tillkommande utgifter för periodiskt underhåll läggs till anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer att komma företaget till del och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avskrivningskostnaden för det periodiska underhållet redovisas i resultaträkning som en del i Driftskostnader fartyg och inte som avskrivningar. Denna uppdelning görs för att tydliggöra resultatet för fartygsdriften. I not 8 redovisas avskrivningskostnaden för periodiskt underhåll på separat rad. Alla andra tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer. Avskrivningstiden för periodiskt underhåll för ägt tonnage är mellan trettio månader upp till fem år medan avskrivningstiden för tidsinbefraktat tonnage sträcker sig till nästa dockning eller till återleverans av fartyget.

Avgörande för bedömningen när en tillkommande utgift läggs till anskaffnings- värdet är om utgiften avser utbyten av identifierade komponenter, eller delar därav, varvid sådana utgifter aktiveras. Även i de fall ny komponent tillskapats läggs utgiften till anskaffningsvärdet. Eventuella oavskrivna redovisade värden på utbytta komponenter, eller delar av komponenter, utrangeras och kostnadsföres i samband med utbytet. Reparationer kostnadsföres löpande.

(iii) Låneutgifter

Låneutgifter som är hänförbara till uppförandet av så kallade kvalificerade tillgångar aktiveras som en del av den kvalificerade tillgångens anskaffningsvärde. En kvalificerad tillgång är en tillgång som med nödvändighet tar en betydande tid i anspråk att färdigställa. I första hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på lån som är specifika för den kvalificerade tillgången. I andra hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på generella lån, som inte är specifika för någon annan kvalificerad tillgång. Låneutgifterna baseras på extern upplåning.

(iv) Avskrivningsprinciper

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod ner till restvärde som är noll. Koncernen tillämpar komponentavskrivning vilket innebär att komponenternas bedömda nyttjandeperiod ligger till grund för avskrivningen. Beräknade nyttjandeperioder:

Fartyg	25 år
Periodiskt underhåll (dockning) komponent av fartyg	2,5–5 år
Inventarier, verktyg och installationer	2–5 år

Bedömning av en tillgångs nyttjandeperiod görs kvartalsvis.

(m) Nedskrivningar

De redovisade värdena för koncernens tillgångar kontrolleras halvårsvis avseende nedskrivningsbehov. Koncernen ser hela sin flotta som en kassagenererande enhet. Kontrollen sker dels basis ett snittvärde från tre fartygsmäklare och dels basis diskonterade kassaflöden. Eventuella antaganden vid en kassaflödesberäkning anges i not för materiella anläggningstillgångar.

(n) Aktiekapital

Utdelningar

Utdelningar redovisas som skuld efter det att årsstämman godkänt utdelningen.

(o) Ersättningar till anställda

Avgiftsbestämda planer

Samtliga pensionsplaner i koncernen klassificeras som avgiftsbestämda pensionsplaner. Förpliktelsen för varje period utgörs av de belopp som företaget skall bidra med för den aktuella perioden. Detta belopp belastar resultaträkningen för perioden.

(p) Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när koncernen har en befintlig legal eller informell förpliktelse som en följd av en inträffad händelse, och det är troligt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Där effekten av när i tiden betalning sker är väsentlig, beräknas avsättningar genom diskontering av det förväntade framtida kassaflödet till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidsvärde och, om det är tillämpligt, de risker som är förknippade med skulden.

(q) Skatter

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Inkomstskatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i eget kapital.

Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år, med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen, hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Följande temporära skillnader beaktas inte; första redovisningen av tillgångar och skulder som inte är rörelseförvärv och vid tidpunkten för transaktionen inte påverkar vare sig redovisat eller skattepliktig resultat, vidare beaktas inte heller temporära skillnader hänförliga till andelar i dotter- och intresseföretag som inte förväntas bli återförda inom överskådlig framtid. Värderingen av uppskjuten skatt baserar sig på hur redovisade värden på tillgångar eller skulder förväntas bli realiserade eller reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att kunna utnyttjas. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas. Eventuellt tillkommande inkomstskatt som uppkommer vid utdelning redovisas vid samma tidpunkt som när utdelningen redovisas som en skuld.

(r) Anläggningstillgångar som innehas för försäljning

Innebörden av att en anläggningstillgång klassificerats som innehav för försäljning är att dess redovisade värde kommer att återvinnas i huvudsak genom försäljning och inte genom användning.

Omedelbart före klassificering som innehav för försäljning, ska det redovisade värdet av tillgångarna bestämmas i enlighet med tillämpliga standarder. Vid första klassificering som innehav för försäljning, redovisas anläggningstillgångar till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. Enligt IFRS 5.5 är vissa balansposter undantagna de värderingsregler som gäller för IFRS 5. Vid varje efterföljande rapporteringstidpunkt skall anläggningstillgången som helhet värderas till verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader.

Förluster till följd av värdenedgångar vid första klassificeringen som innehav för försäljning inkluderas i resultaträkningen, även när det är fråga om en omvärdering. Detsamma tillämpas för vinster eller förluster vid efterföljande omvärderingar. Ett företag får inte skriva av en anläggningstillgång så länge som den är klassificerad som att den innehas för försäljning.

(s) Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

En eventualförpliktelse redovisas när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser eller när det finns ett åtagande som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 Redovisning för juridisk person. RFR 2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som skall göras från IFRS. Skillnaderna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår nedan.

De nedan angivna redovisningsprinciperna för moderbolaget har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i moderbolagets finansiella rapporter.

Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden.

Intäkter

Försäljning av varor och utförande av tjänsteuppdrag

I moderbolaget resultatredovisas tjänsteuppdrag när tjänsten är färdigställd. Intill dess redovisas pågående arbeten för annans räkning avseende tjänsteuppdrag till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen.

Utdelningar

Utdelningsintäkt redovisas i resultaträkningen när rätten att erhålla betalning bedöms som säker.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar i moderbolaget redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar på samma sätt som för koncernen men med tillägg för eventuella uppskrivningar.

Skatter

I moderbolaget redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital.

Finansiella garantier

Moderbolagets finansiella garantiavtal består i huvudsak av borgensförbindelser till förmån för dotterföretag. Finansiella garantier innebär att bolaget har ett åtagande att ersätta innehavaren av ett skuldinstrument för förluster som denne ådrar sig på grund av att en angiven gäldenär inte fullgör betalning vid förfall enligt avtalsvillkoren. För redovisning av finansiella garantiavtal tillämpar moderbolaget en av Rådet för finansiell rapportering tillåten lättnadsregel jämfört med reglerna i IAS 39. Lättnadsregeln avser finansiella garantiavtal utställda till förmån för dotterföretag. Moderbolaget redovisar finansiella garantiavtal som avsättning i balansräkningen när bolaget har ett åtagande för vilket betalning sannolikt erfordras för att reglera åtagandet.

Koncernbidrag och aktieägartillskott för juridiska personer

Företaget redovisar koncernbidrag och aktieägartillskott i enlighet med uttalandet från Rådet för finansiell rapportering (UFR 2). Aktieägartillskott förs direkt mot eget kapital hos mottagaren och aktiveras i aktier och andelar hos givaren, i den mån nedskrivning ej erfordras. Koncernbidrag redovisas enligt ekonomisk innebörd. Det innebär att koncernbidrag som lämnats i syfte att minimera koncernens totala skatt redovisas direkt mot balanserade vinstmedel efter avdrag för dess aktuella skatteeffekt.

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter särredovisas inte i moderbolagets resultat- och balansräkning då moderbolaget följer ÅRLs uppställningsform för resultat- och balansräkning. Information om anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter lämnas istället som not. Vidare sker avskrivning i enlighet med årsredovisningslagen.

2 Segmentsrapportering

Från och med tredje kvartalet 2010 följer Concordia Maritime upp den ekonomiska utvecklingen för flottan som en enhet, vilket fått till konsekvens att det bara finns ett segment – Tankfartyg. Nedan följer en beskrivning av de olika fartygstyperna i segmentet.

P-MAX

Vid utgången av 2010 opererades nio helägda P-MAXfartyg. 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 (t ex bensin) som tunga oljeprodukter (t ex eldningsolja) samt råolja. *Stena Paris* genomförde i december 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 deltar under en kort period med 50 procent, tillsammans med Stena Bulk AB, i inbefraktningen av två aframaxfartyg med hög isklass (1A). Inbefraktningen sträcker sig från mitten av december 2010 till slutet av första kvartalet 2011. Ett aframaxfartyg är kring 110 000 dödviktston och fraktar huvudsakligen råolja. Kontraktet innehåller en vinstdelningsklausul som innebär att fartygsägaren får del av marknadsintjäningen över en viss nivå. Fartygen sysselsätts i Nordeuropa.

Suezmax

Concordia Maritimes närvaro på stortankmarknaden bestod under kvartalet av 50% i det suezmaxfartyg, *Yasa Scorpion*, som sedan maj 2010 inbefraktas tillsammans med Stena Bulk AB. Kontraktet löper fram till maj 2011.

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4 2010	Q4 2009	Q3 2010	Q3 2009	Q2 2010	Q2 2009	Q1 2010	Q1 2009	Hela året 2010	Hela året 2009
P-MAX	8,6	6,7	8,1	4,4	7,6	5,3	6,9	6,2	31,2	22,6
Panamax	1,2	1,2	0,7	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	4,4	4,9
Aframax	0,1								0,1	
Suezmax	–0,2		0,1		0,1				0,0	
V-MAX		0,1		–1,1		–0,1		–0,9		–2,0
Admin. och övrigt	–1,4	–2,1	–1,5	–0,7	–1,2	–0,9	–1,1	–0,8	–5,2	–4,5
Totalt	**8,3**	**5,9**	**7,4**	**3,7**	**7,7**	**5,5**	**7,1**	**5,9**	**30,5**	**21,0**

3 Intäkternas fördelning

Geografiska områden

	EU		Övriga världen		Totalt	
Koncernen (MUSD)	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Tidsutbefraktningsintäkter	42,9	31,2	24,1	47,1	67,0	78,3
Fraktintäkter	1,8		2,4		4,2	
Totala intäkter	**44,7**	**31,2**	**26,5**	**47,1**	**71,2**	**78,3**

Moderbolagets intäkter är hänförliga till Fraktintäkter. Ingen omsättning sker i Sverige.

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen	2010	2009
Löner och ersättningar m m	88,8	75,3
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	1,6	1,4
Sociala avgifter	2,8	2,8
	93,2	**79,5**

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2010	Varav män	2009	Varav män
Sverige	2	100%	2	100%
Totalt moderbolaget	**2**	**100%**	**2**	**100%**
Dotterföretag				
Schweiz	3	33%	2	40%
Bermuda	1	0%	1	100%
Totalt i dotterföretag	**4**	**25%**	**3**	**33%**
Ombordanställda	353	100%	229	100%
Koncernen totalt	**359**	**99%**	**234**	**99%**

Uppgift om sjukfrånvaro lämnas inte då moderbolaget i Sverige har färre än 10 anställda.

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2010 Andel kvinnor	2009 Andel kvinnor
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	40%	33%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2010		2009	
Moderbolaget	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	5,3	3,6	5,1	3,7
(varav pensionskostnad)		1,1		1,1

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1 134 (1 101) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan styrelseledamöter med flera och övriga anställda

	2010		2009	
Koncernen	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	5,6		5,3	
Dotterbolag: Schweiz	1,9	0,5	1,7	0,4
Dotterbolag: Bermuda	1,2		0,4	
Ombordanställda		79,2		67,4
Koncernen totalt	**8,7**	**79,7**	**7,4**	**67,8**
(varav styrelsearvoden)	(2,2)		(1,9)	

I styrelse, VD och ledningsgrupp ingår 12 personer (11).

Avgiftsbestämda planer

I Sverige har koncernen avgiftsbestämda pensionsplaner för anställda som helt bekostas av företagen.

I utlandet finns avgiftsbestämda planer vilka till del bekostas av dotterföretagen och delvis täcks genom avgifter som de anställda betalar.

Betalning till dessa planer sker löpande enligt reglerna i respektive plan.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	1,6	1,4	1,1	1,1

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

	2010					2009				
Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	Grundlön styrelsearvode	Rörlig ersättninga	Övriga förmåner	Pensionskostnad	Summa	Grundlön styrelsearvode	Rörlig ersättninga	Övriga förmåner	Pensionskostnad	Summa
Styrelsens ordförande	350				350	**350**				**350**
Styrelsens vice ordförande	350				350	**350**				**350**
Styrelseledamöter (4 personer à 225 TSEK)	900				900	**700**				**700**
Verkställande direktör	2 790	212	150	942	4 094	**2 697**	**412**	**140**	**919**	**4 168**
Andra ledande befattningshavare (1 person)	827	70	82	192	1 171	**711**		**76**	**182**	**969**
Summa	**5 217**	**282**	**232**	**1 134**	**6 865**	**4 808**	**412**	**216**	**1 101**	**6 537**

Se avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, VD och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal.

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen 2010	Koncernen 2009	Moderbolaget 2010	Moderbolaget 2009
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,4	1,6	0,6	0,8
Skatterådgivning	0,5		0,2	
Andra uppdrag	0,3	0,2	0,3	0,1
	2,2	**1,8**	**1,1**	**0,9**

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2010	2009
Ränteintäkter på finansiella tillgångar som kan säljas (2009 avser hålles till förfall)	8,4	15,0
Utdelning på finansiella tillgångar som kan säljas	0,7	18,8
Nettoresultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas (2009 avser som hålles till förfall)	0,7	0,4
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	1,5	
Valutahandel	3,6	12,2
Finansiella intäkter	**14,9**	**46,4**
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde	37,9	35,4
Övriga finansiella kostnader	0,3	0,2
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde		23,1
Nettoförlust vid avyttring utav finansiella tillgångar som hålles till försäljning		146,5
Finansiella kostnader	**38,2**	**205,2**
Finansnetto	**–23,3**	**–158,8**

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar 2010	Resultat övriga värdepapper och fordringar 2009	Ränteintäkter och liknande resultatposter 2010	Ränteintäkter och liknande resultatposter 2009
Ränteintäkter, övriga			14,7	18,6
Ränteintäkter på finansiella tillgångar som kan säljas (hålles till förfall)		2,7		
Utdelning från finansiella tillgångar värderat till verkligt värde			0,7	1,1
Nettoresultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas (2009 avser som hålles till förfall)	0,7			0,4
Nettovärdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	2,3			4,4
Valutakursdifferenser			8,8	30,9
Valutahandel			57,4	200,9
Finansiella intäkter	**3,0**	**2,7**	**81,6**	**256,3**

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter 2010	Räntekostnader och liknande resultatposter 2009
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde	28,7	42,2
Övriga finansiella kostnader	0,3	0,3
Finansielle kostnader	**29,0**	**42,5**
Finansnetto	**55,6**	**216,5**

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2010	2009
Aktuell skattekostnad (–) [/skatteintäkt (+)]		–0,2
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	–7,9	3,1
Uppskjuten skattekostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	–4,4	–56,0
Skatt som redovisas mot övrigt totalresultat	15,8	63,0
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	**3,5**	**9,9**

Moderbolaget, MSEK	2010	2009
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	–14,2	
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	5,4	-98,3
Uppskjuten skatteintäkt till följd av överavskrivning		45,2
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	**–8,8**	**–53,1**

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2010, %	2010	2009, %	2009
Resultat före skatt		76,9		–91,0
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	20,2	26	–23,9
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	–32	–24,4	–14	12,7
Ej avdragsgilla kostnader	0	0,3	–3	3,0
Skattefri intäkt	1	0,4	2	–1,7
Redovisad effektiv skatt	**–5**	**–3,5**	**11**	**–9,9**

Moderbolaget, MSEK	2010, %	2010	2009, %	2009
Resultat före skatt		33,8		196,6
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	8,9	26	51,7
Ej avdragsgilla kostnader	1	0,3	2	3,0
Justering tidigare år			0	0,1
Övriga skattefria intäkter	–1	0,4	–1	–1,7
Redovisad effektiv skatt	**26**	**8,8**	**27**	**53,1**

Skatteposter ingår i Övrigt totalresultat

Koncernen, MSEK	2010	2009
Skatt hänförlig till omräkningsreserv	16,4	62,7
Skatt hänförlig till reserv för verkligt värde	0,5	
Skatt hänförlig till säkringsreserv	–1,1	0,3
Totalt redovisad skatt i övrigt totalresultat	**15,8**	**63,0**

Forts not 7

Redovisad i balansräkningen
Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder
Uppskjutna skattefordringar och –skulder hänför sig till följande:

	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
Koncernen, MSEK	2010	2009	2010	2009
Avsättningar			9,7	10,4
Underskottsavdrag	41,3	38,1		
Överavskrivningar			41,7	42,1
Temporära skillnader			15,4	
Skattefordringar/-skulder	**41,3**	**38,1**	**66,8**	**52,5**
Kvittning	–41,3	–38,1	–41,3	–38,1
Summa skattefordringar/-skulder, netto	**0,0**	**0,0**	**25,5**	**14,4**

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder
Uppskjutna skattefordringar och –skulder hänför sig till följande:

	Uppskjuten skatte-fordran/skatteskuld	
Moderbolaget, MSEK	2010	2009
Underskottsavdrag	23,8	32,6
Skattefordringar/-skulder, netto	**23,8**	**32,6**

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatt.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2010	2009
Sverige	157,1	134,8
Totalt	**157,1**	**134,8**

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2010	2 542,4	619,0	1,1	3 162,5
Inköp	27,3	611,2	0,1	638,6
Omklassificering till fartyg	953,8	–953,8		
Försäljning/Utrangering	-12,0			–12,0
Valutakursdifferenser	–216,9	–14,3		–231,2
Utgående balans 31 december 2010	**3 294,6**	**262,0**	**1,2**	**3 557,8**
Ingående balans 1 januari 2009	2 283,2	536,3	0,5	2 820,0
Inköp	39,7	615,5	0,6	655,8
Omklassificering till fartyg	478,4	–478,4		0,0
Försäljning/Utrangering	–32,4			–32,4
Valutakursdifferenser	–226,5	–54,4		–280,9
Utgående balans 31 december 2009	**2 542,4**	**619,0**	**1,1**	**3 162,5**

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2010	278,0		0,5	278,5
Årets avskrivningar	119,1		0,2	119,3
Årets avskrivning periodiskt underhåll	10,6			10,6
Försäljning/Utrangering	–6,6			–6,6
Valutakursdifferenser	–25,6			–25,6
Utgående balans 31 december 2010	**375,5**		**0,7**	**376,2**
Ingående balans 1 januari 2009	223,6		0,4	224,0
Årets avskrivningar	92,9		0,1	93,0
Årets avskrivning periodiskt underhåll	17,7			17,7
Försäljning/Utrangering	–30,4			–30,4
Valutakursdifferenser	–25,8			–25,8
Utgående balans 31 december 2009	**278,0**		**0,5**	**278,5**
Redovisade värden				
1 januari 2010	2 264,4	619,0	0,6	2 884,0
31 december 2010	**2 919,1**	**262,0**	**0,5**	**3 181,6**
1 januari 2009	2 059,6	536,3	0,1	2 596,0
31 december 2009	**2 264,4**	**619,0**	**0,6**	**2 884,0**

Forts not 8

Låneutgifter

Koncernen 2010, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	3,8	**3,8**
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,1	

Koncernen 2009, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	6,3	**6,3**
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,1	

Moderbolaget, MSEK	Fartyg	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde			
Ingående balans 1 januari 2010		0,5	0,5
Inköp		0,1	0,1
Utgående balans 31 december 2010		**0,6**	**0,6**
Ingående balans 1 januari 2009	466,5	0,5	467,0
Försäljning/Utrangering	–466,5		–466,5
Utgående balans 31 december 2009		**0,5**	**0,5**
Avskrivningar			
Ingående balans 1 januari 2010			
Årets avskrivningar		0,5	0,5
Försäljning/Utrangering			
Utgående balans 31 december 2010		**0,5**	**0,5**
Ingående balans 1 januari 2009	51,5	0,4	51,9
Årets avskrivningar	9,2	0,1	9,3
Försäljning/Utrangering	–60,7		–60,7
Utgående balans 31 december 2009		**0,5**	**0,5**
Redovisade värden			
1 januari 2010		0,0	0,0
31 december 2010		**0,1**	**0,1**
1 januari 2009	415,0	0,1	415,1
31 december 2009		**0,0**	**0,0**

Säkerheter

Per den 31 december 2010 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 2 919,1 (2 264,4) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

9 Andelar i joint ventures

Koncern

Koncernen har ett 50-procentigt innehav i joint venture-företagen Terra LTD och Lacus LTD, två bolag som bedriver shippingverksamhet.

I koncernens finansiella rapporter ingår nedanstående poster som utgör koncernens ägarandel i joint venture-företagets tillgångar, skulder, intäkter och kostnader.

Koncernen, MSEK	2010	2009
Intäkter	49,8	54,5
Kostnader	–35,3	–39,2
Resultat	**14,5**	**15,3**
Anläggningstillgångar	275,6	307,0
Omsättningstillgångar	48,0	32,3
Summa tillgångar	**323,6**	**339,3**
Långfristiga skulder	202,2	228,0
Kortfristiga skulder	19,8	17,6
Summa skulder	**222,0**	**245,6**
Nettotillgångar/nettoskulder	**101,6**	**93,7**

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Finansiella placeringar som är anläggningstillgångar och hålles till förfall		137,4
		137,4
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som kan säljas		
Obligationer	61,7	
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Övriga innehav	22,3	37,1
	84,0	**37,1**

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	2,1	3,6
	2,1	**3,6**
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	40,4	56,8
Derivat där säkringsredovisning tillämpas	58,8	135,9
	99,2	**192,7**

Moderbolaget, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Långfristiga fordringar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	2,0	3,6
	2,0	**3,6**
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	0,4	3,0
Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	58,8	125,4
	59,2	**128,4**
Långfristiga fordringar		
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets början	3,6	5,6
Utbetalning	–1,6	–2,0
Utgående balans 31 december	**2,0**	**3,6**

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31
Förutbetalda tidsinbefraktningshyror		5,3		
Övriga förutbetalda kostnader	22,9	23,9	6,9	8,6
Upplupna finansiella intäkter	2,7	5,0	1,0	1,2
	25,6	**34,2**	**7,9**	**9,8**

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	68,3	82,5
Summa enligt balansräkningen	**68,3**	**82,5**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**68,3**	**82,5**

14 Resultat per aktie

Bolaget har ej genomfört transaktioner som påverkar antalet emitterade aktier framgent, se uppställning nedan. Således har ingen utspädning skett. Beräkning sker till genomsnittligt antal utestående aktier. Det finns ej några utestående finansiella instrument som kan ge framtida utspädningseffekt.

Resultat per aktie för totala, kvarvarande respektive avvecklade verksamheter

SEK	2010	2009
Resultat per aktie	1,68	–1,70
Resultat per aktie från kvarvarande verksamheter	1,68	–1,70

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2010	2009
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	**47 729 798**	**47 729 798**

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 581,3	1 444,4
Summa långfristiga skulder	**1 581,3**	**1 444,4**

Koncernen, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	12,1	12,2
Checkräkningskredit	2,6	1,9
Summa kortfristiga skulder	**14,7**	**14,1**

Moderbolaget, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 379,1	1 216,4
Summa långfristiga skulder	**1 379,1**	**1 216,4**

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 347,9 varav MUSD 236,9 är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 18.

16 Övriga skulder

Koncernen/Moderbolaget, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Övriga långfristiga skulder		
Pensionsåtaganden (täckta av kapitalförsäkring)	2,0	3,6
	2,0	**3,6**

Koncernen, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående		0,6
Skatteskuld		2,7
Övriga kortfristiga skulder	2,5	23,4
Derivat	36,9	3,4
	39,4	**30,1**

17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	23,9	33,2		
Upplupna personal-kostnader	1,0	0,8	0,8	0,8
Övriga upplupna kostnader	25,2	13,4	5,4	8,6
Upplupna räntekostnader	3,6	8,9	1,7	8,9
Förutbetalda intäkter	28,2	20,2		
	81,9	**76,5**	**7,9**	**18,3**

18 Finansiella risker och finanspolicies

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. Ansvaret för koncernens finansiella transaktioner och risker hanteras centralt av moderbolagets finansavdelning. Den övergripande målsättningen för finansfunktionen är att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer. Koncernens finansiella mål är en tillväxt om 10%, avkastning på eget kapital om 12% och en soliditet om 50% över en konjunkturcykel.

Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicyn ska det alltid finnas tillräckligt med kontanta medel och garanterade krediter för att täcka de närmaste sex månaderna. Koncernen har säkrat en upplåning till ca 80% av det totala investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. Upplåning har även säkrats till ca 80% för de två fartyg av panamaxtyp som byggts i joint venture. För det under året beställda suezmaxfartyget har koncernen säkrat upplåning motsvarande ca 70% av det totala investeringsbeloppet. Säkrad upplåning tillsammans med tillgängliga finansiella tillgångar innebär att koncernen kommer ha en relativt låg skuldsättningsgrad när investeringarna i den nya fartygsflottan är slutförda 2012.

Ränterisker

Ränterisk är risken att värdet på ett finansiellt instrument varierar på grund av förändringar i marknadsräntor. Ränterisk kan dels bestå av förändring i verkligt värde, prisrisk, dels förändringar i kassaflöde, kassaflödesrisk. En betydande faktor som påverkar ränterisken är räntebindningstiden. Långa räntebindningstider påverkar främst kassaflödesrisken medan kortare räntebindningstider påverkar prisrisken.

Hantering av koncernens ränteexponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Ingen säkring har genomförts på de räntebärande instrumenten som koncernen har (utgörs av företagsobligationer). Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Per den 31 december 2010 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 140 eller ca 40% av tillgängliga kreditfaciliteter. Värderingen av dessa kontrakt om MSEK –37,4 (4,0) inklusive skatt har redovisats som del i eget kapital under rubriken Säkringsreserv. Se även avsnittet om Valutarisk i den löpande verksamheten nedan.

Effektiv ränta och förfallostruktur

Räntebärande finansiella tillgångar och skulder. Efterföljande tabell redovisar den effektiva räntan på balansdagen och de finansiella tillgångarnas och skuldernas förfallostruktur.

Forts not 18

Koncernen, MSEK	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta	2010-12-31	2009-12-31
Företagsobligationsportfölj	9,30	Fast under löptiden	9,30	USD	9 254	61,7	137,4
Revolving credit facility		Rörlig 3 månader	2,61	USD	205 000	–1 379,1	–1 216,4
Banklån		Rörlig 3 månader	0,70	USD	31 868	–214,3	–240,2

	2010						2009					
Koncernen, MSEK	Totalt	Inom 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år och längre	Totalt	Inom 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år och längre
Företagsobligationsportfölj	61,7		61,7				137,4	37,9		99,5		
Revolving credit facility	–1 379,1					–1 379,1	–1 216,4					–1 216,4
Banklån	–214,3	–12,2	–12,7	–13,3	–14,1	–162,0	–240,2	–12,3	–12,3	–12,3	–12,3	191,0
Checkräkningskredit	–2,6	–2,6					–1,9	–1,9				

Kreditrisker

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisker i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolicyn innehåller ett särskilt motpartsreglemente som anger att derivat och liknande endast görs mot ett urval av banker. Vad gäller kreditrisken i övriga finansiella tillgångar såsom företagsobligationer placerar koncernen i första hand inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom och därmed känner, vilket bedöms reducera risken betydligt.

Kreditrisker i kundfordringar

Risken att koncernens/företagets kunder inte uppfyller sina åtaganden, dvs att betalning ej erhålls för kundfordringar utgör en kundkreditrisk. Merparten av koncernens kunder har god eller mycket god kredit. Bankgaranti eller annan säkerhet krävs för kunder med låg kreditvärdighet eller otillräcklig kredithistorik. På balansdagen föreligger ingen signifikant koncentration för kreditexponering. Den maximala exponeringen för kreditrisk framgår av det redovisade värdet i balansräkningen för respektive finansiell tillgång.

Kreditrisker i investeringar

Koncernens investeringar i fartyg innebär att förskott betalas löpande till varv under byggtiden. Bankgarantier är utställda för säkring av återbetalning av förskotten i det fall motparten inte kan leva upp till sina åtaganden.

Valutarisker

Omräkningsexponering

Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisker som anges nedan. Notera att valutarisker säkras i sin helhet då de är hänförliga till en finansiell tillgång eller skuld i annan valuta än SEK och USD. Enligt policyn får standardiserade derivat användas. I redovisningen tillämpas säkringsredovisning, se not 1. Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv.

Valutarisk eget kapital

En stark USD ökar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas i övrigt totalresultat. Växelkursen var 7,15 per 2009-12-31 och 6,73 per 2010-12-31. Den negativa effekten på det egna kapitalet av en svagare dollar har mötts utav moderbolagets eget-kapital-säkring och nettoeffekten är MSEK –65,7 (–14,3) vilket motsvarar SEK –1,37 per aktie (–0,30).

De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som redovisas i omräkningsreserv är MSEK 49,1 (114,8) vilket motsvarar SEK 1,03 per aktie (2,40). En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 15 eller SEK 0,32 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)

Koncernens samtliga intäkter är i USD. Kostnadssidan är också starkt USD-dominerad med undantag för vissa administrativa kostnader i svenska kronor och schweizerfranc. Växelkursvariationer påverkar således varken kassaflöde eller resultat nämnvärt. Kursdifferens i rörelsen uppgår till MSEK 0,0 (0,0). Inga säkringar mot växelkursvariationer i den löpande verksamheten har gjorts.

En del av kommande varvsbetalningar kommer att ske i Euro. Dessa har vid kontraktsingången 2006 säkrats mot USD. Totalt är MEUR 4,5 (9,7) säkrat mot USD. Per den 31 december 2010 har totalt MSEK –0,4 (2,9) redovisats som säkringsreserv i eget kapital (se även avsnittet om kassaflödessäkringar i not 1). Dessa MEUR 4,5 kommer att betalas i takt med att nybyggnadsprogrammet fortlöper och påverkar endast tillgångens anskaffningsvärde. För mer information om när dessa förväntas betalas se not 20 Investeringsåtaganden.

Finansiell exponering – utestående derivatinstrument

Koncernens upplåning sker i investeringsvalutan USD och är således inte utsatt för valutaexponering.

Känslighetsanalys

Koncernen har som syfte att minska kortfristiga fluktuationer av koncernens resultat genom sin hantering av ränte- och valutarisk. På lång sikt, kommer emellertid varaktiga förändringar i valutakurser och räntor få en påverkan på det konsoliderade resultatet.

En generell höjning med 1 procent av SEK gentemot USD har beräknats minska koncernens resultat före skatt med approximativt MSEK 0,8 för året som slutar 31 december 2010 (MSEK 0,9). Värdeförändringar i valutaterminer har inkluderats i denna beräkning.

Per den 31 december 2010 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1 procent minska koncernens resultat före skatt med MSEK 14,8 (13,0). Bolaget bedömer att en försämrad likviditet i finansiella placeringar inte väsentligt skulle påverka bolagets finansiella ställning.

Forts not 18

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2010, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	Derivat som används i säkrings-redovisning	Kund- och låne-fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värde-rade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Finansiella placeringar					61,7			61,7	61,7
Långfristiga fordringar				2,1				2,1	2,1
Övriga fordringar			58,8					58,8	58,8
Kortfristiga placeringar	22,3							22,3	22,3
Summa	**22,3**		**58,8**	**2,1**	**61,7**			**144,9**	**144,9**
Långfristiga ränte-bärande skulder						1 581,3		1 581,3	1 581,3
Övriga långfristiga skulder							2,0	2,0	2,0
Kortfristiga ränte-bärande skulder						14,7		14,7	14,7
Leverantörs- och övriga skulder			36,9	0,6				37,1	37,1
Summa			**36,9**	**0,6**		**1 596,0**	**2,0**	**1 635,1**	**1 635,1**
Oredovisade vinster/ förluster								**0,0**	**0,0**

Koncernen 2009, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	Derivat som används i säkrings-redovisning	Kund- och låne-fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värde-rade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Finansiella placeringar		137,4						137,4	138,0
Långfristiga fordringar									
Övriga fordringar			135,9					135,9	135,9
Kortfristiga placeringar	37,1							37,1	37,1
Summa	**37,1**	**137,4**	**135,9**					**310,4**	**311,0**
Långfristiga ränte-bärande skulder						1 444,4		1 444,4	1 444,4
Övriga långfristiga skulder							3,6	3,6	3,6
Kortfristiga ränte-bärande skulder						14,8		14,8	14,8
Leverantörs- och övriga skulder			3,4	0,2				3,6	3,6
Summa			**3,4**	**0,2**		**1 459,2**	**3,6**	**1 466,4**	**1 466,4**
Oredovisade vinster/ förluster		**0,6**						**0,6**	**0,6**

Forts not 18

Moderbolaget 2010, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	Derivat som värderas till verkligt värde via resultat-räkningen	Kund- och låne-fordringar	Finansiella skulder värde-rade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga fordringar				2,0			2,0	2,0
Finansiella placeringar								
Övriga fordringar			58,8				58,8	58,8
Kortfristiga placeringar	40,9						40,9	40,9
Summa	**40,9**		**58,8**	**2,0**			**101,7**	**101,7**
Långfristiga räntebärande skulder					1 379,1		1 379,1	1 379,1
Kortfristiga räntebärande skulder								
Övriga långfristiga skulder						2,0	2,0	2,0
Leverantörs- och övriga skulder			7,8	0,6			8,4	8,4
Summa			**7,8**	**0,6**	**1 379,1**	**2,0**	**1 389,5**	**1 389,5**
Oredovisade vinster/förluster							**0,0**	**0,0**

Moderbolaget 2009, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som hålles till förfall	Derivat som värderas till verkligt värde via resultat-räkningen	Kund- och låne-fordringar	Finansiella skulder värde-rade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga fordringar				3,6			3,6	3,6
Finansiella placeringar		22,9					22,9	23,5
Övriga fordringar			125,4				125,4	125,4
Kortfristiga placeringar	34,5						34,5	34,5
Summa	**34,5**	**22,9**	**125,4**	**3,6**			**186,4**	**187,0**
Långfristiga räntebärande skulder					1 216,4		1 216,4	1 216,4
Kortfristiga räntebärande skulder								
Övriga långfristiga skulder						3,6	3,6	3,6
Leverantörs- och övriga skulder			3,4	0,2			3,6	3,6
Summa			**3,4**	**0,2**	**1 216,4**	**3,6**	**1 223,6**	**1 223,6**
Oredovisade vinster/förluster		**0,6**					**0,6**	**0,6**

Beräkning av verkligt värde
Följande sammanfattar de metoder och antaganden som främst använts för att fastställa verkligt värde på de finansiella instrument som redovisas i tabellen ovan. Värdepapper som innehas för handel värderas enligt nivå 1, enligt noterat pris på aktiv marknad. Derivat som innehas för säkring värderas enligt nivå 2, basis observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

Värdepapper
Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde. Enligt huvudregeln skall noterade innehav värderas till aktiekurs på balansdagen. Vid den tidpunkt placeringarna bokas bort från balansräkningen omförs tidigare redovisad ackumulerad vinst eller förlust i eget kapital till resultaträkningen.

Under året avyttrades en del av bolagets obligationsportfölj. Som en följd av detta klassificeras nu kvarvarande obligationsportfölj som "till försäljning", vilket innebär att den marknadsvärderas över Övrigt totalresultat.

Derivatinstrument
Terminskontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset och därefter dra bort aktuell spotkurs. Utestående valutaterminskontrakt per 2010-12-31 mot USD är MEUR 4,5 (9,7) och mot svenska kronan är det MUSD 125,0 (125,0). Ränteswappar värderas genom beräkning baserat på aktuell räntekurva.

Kund- och leverantörsskulder
För kund och leverantörsskulder med en kvarvarande livslängd på mindre än ett år anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Räntebärande skulder
Verkligt värde för finansiella skulder som inte är derivatinstrument beräknas baserat på framtida kassaflöden av kapitalbelopp och ränta diskonterade till aktuell marknadsränta på balansdagen.

19 Operationell leasing

Koncernens avtal vad avser tidsinbefraktning och tidsutbefraktning av fartyg klassificeras som operationell leasing. Ej deklarerade optioner är ej med i beräkningen av noten.

Leasingavtal där företaget är leasetagare (Tidsinbefraktning)

Icke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:

	Koncernen	
MSEK	2010	2009
Inom ett år (2011)	24,6	0,0
	24,6	**0,0**

Koncernen deltar med 50% i tidsinbefraktning av tre fartyg. Samtliga kontrakt löper ut under 2011. Fartygen sysselsätts på den öppna marknaden.

	Koncernen	
MSEK	2010	2009
Tidsbefraktningskostnader	29,5	174,8
Fraktintäkter avseende inhyrda fartyg	30,2	
Tidsbefraktningsintäkter avseende objekt som vidareuthyrts uppgår till		188,3

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

	Koncernen	
MSEK	2010	2009
Inom ett år (2011)	504,5	402,8
Mellan ett år och fem år (2012–2015)	1 263,9	1 175,7
Längre än fem år	188,4	342,8
	1 956,8	**1 921,3**

Tidsutbefraktningsavtal är tecknade för samtliga fartyg i nybyggnadsprogrammet. Beräkningen ovan är gjorde på de fasta dagshyrorna som angetts i tidsutbefraktningsavtalen, således är vinstdelningsklausuler i förekommande fall ej beaktade. Tidsbefraktningsavtalen är i USD och är omräknade enligt balansdagens kurs.

20 Investeringsåtaganden

Koncernen

Åtaganden i kontrakt vad avser investeringar i fartyg uppgår 2011 till MSEK 602,1 (515,5). För år 2012 och därefter uppgår dessa åtaganden till MSEK 317,7 (209,5). Omräkning sker basis genomsnittskursen 2010 SEK/USD 7,2049.

21 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
Koncernen, MSEK	2010	2009	2010	2009
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Fartygsinteckningar	2 919,1	2 264,4		
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 643,8	2 132,4		
Summa ställda säkerheter	**5 562,9**	**4 396,8**		
Eventualförpliktelser				
Moderbolagets garantier för checkräkningskredit i dotterbolag			33,6	35,7
Summa eventualförpliktelser			**33,6**	**35,7**

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings-, nybyggnads- och tidsbefraktningsavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte. Moderbolaget har även lämnat garanti för dotterbolag, avseende finansiering av fartyg. Lånet kan först lyftas vid leverans av fartyget och är ej tillgängligt vid bokslutstillfället. Därmed kan inte värdet av garantin fastställas.

22 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 23. Nyckelpersoner i ledande ställning anses vara närstående, se not 4.

Sammanställning över närståendetransaktioner

Närståenderelation Koncernen, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Andra närstående (se nedan)	2010	36,5		0,4
Andra närstående (se nedan)	2009	34,3	0,6	

Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2010		6,8	
Dotterföretag	2009		157,5	110,5
Andra närstående	2010	2,4		0,4
Andra närstående	2009	3,3	0,6	

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av det närstående bolaget Stena Bulk, som bedriver liknande tankverksamhet. 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 deltaga 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, medan försäkringstjänster beläggs med rörligt pris per 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.

23 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

		Ägarandel i %	
	Dotterföretagets säte, land	2010	2009
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	100	100
Concordia Maritime (Bermuda) Ltd	Bermuda	100	100
CM V-MAX I Ltd	Bermuda	100	100
CM V-MAX II Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX III Ltd	Cypern	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	100	
Terra LTD	Bermuda	50	50
Lacus LTD	Bermuda	50	50

Moderbolaget, MSEK	2010	2009
Ackumulerade anskaffningsvärden	745,8	745,8
Utgående balans 31 december	**745,8**	**745,8**

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2010-12-31 Redovisat värde	2009-12-31 Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	29,6	29,6
Rederi AB Concordia, 556224-6636, Göteborg	3 000	100	0,4	0,4
Concordia Maritime AG, Schweiz	119 500	100	715,8	715,8
			745,8	**745,8**

24 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	68,3	82,5
Summa enligt balansräkningen	**68,3**	**82,5**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**68,3**	**82,5**

Moderbolaget, MSEK	2010-12-31	2009-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	1 226,2	1 036,5
Summa enligt balansräkningen	**1 226,2**	**1 036,5**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**1 226,2**	**1 036,5**

Betalda räntor och erhållen utdelning

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31
Erhållen utdelning	0,7	18,8	0,7	1,1
Erhållen ränta	12,0	27,6	14,7	7,9
Erlagd ränta	-37,9	–35,4	-28,7	–42,2
	–25,2	**11,0**	**–13,3**	**–33,2**

Poster som inte ingår i kassaflödet

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31
Avskrivningar	119,3	93,0	0,1	9,3
Avskrivning periodiskt underhåll	10,6	17,7		0,8
Orealiserade kursdifferenser			–83,2	–98,7
Förändringar i värdet av finansiella instrument	-1,5	22,7	–2,3	–4,4
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	–0,7	146,5	–0,7	
Övrigt	6,1	0,7	0,7	
	133,8	**280,6**	**–85,4**	**–93,0**

25 Uppgifter om moderbolaget

Concordia Maritime AB (publ) är ett svenskregistrerat aktiebolag med säte i Göteborg. Bolagets aktier är registrerade på Nasdaq OMX Stockholm. Adressen till huvudkontoret är 405 19 Göteborg.

Koncernredovisningen för år 2010 består av moderbolaget och dess dotterföretag, tillsammans benämnd koncernen. I koncernen ingår även ägd andel av joint venture-företag.

Concordia Maritime AB ägs till ca 52% av kapitalet och ca 73% av det totala röstvärdet av Stena Sessan Rederi AB, vars moderbolag är Stena Sessan AB, org nr 556112-6920 med säte i Göteborg.

26 Händelser efter balansdagen

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagen.

27 Viktiga uppskattningar och bedömningar

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Styrelsen och företagsledningen gör uppskattningar och antaganden om framtiden vid upprättande av de finansiella rapporterna. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. De uppskattningar och antaganden som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsperiod diskuteras nedan.

Fartygens nyttjandeperiod

Concordia Maritime bedömer idag att fartygens nyttjandeperiod är 25 år. Vidare bedöms eventuellt skrotvärde vid periodens utgång raderas på grund av avgifter i samband med skrotning, varmed restvärdet sålunda bedöms vara noll.

Prövning av nedskrivningsbehov av fartyg görs två gånger om året, samt om indikation finns om nedskrivningsbehov av fartygens värden. Se även not 1.

Uppskjutna skatter

Vid upprättande av de finansiella rapporterna gör Concordia Maritime en beräkning av inkomstskatten för varje skatteområde där koncernen är verksam, liksom av uppskjutna skatter hänförliga till temporära skillnader. Uppskjutna skattefordringar som huvudsakligen är hänförliga till förlustavdrag och temporära skillnader redovisas om skattefordringarna kan förväntas återvinnas genom framtida beskattningsbara intäkter. Förändringar i antagandena om prognostiserade framtida beskattningsbara intäkter liksom förändringar av skattesatser, kan resultera i betydande skillnader i värderingen av uppskjutna skatter.

Styrelsens intygande

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed i Sverige och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder. Årsredovisningen respektive koncernredovisningen ger en rättvisande bild av moderbolagets och koncernens ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen för moderbolaget respektive koncern ger en rättvisande översikt över utvecklingen av moderbolagets och koncernens verksamheter, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 10 mars 2011

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

Min revisionsberättelse har avlämnats 10 mars 2011

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ)
Org nr 556068-5819

Jag har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Concordia Maritime AB (publ) för år 2010. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 50–83. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådan de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen och koncernredovisningen samt förvaltningen på grundval av min revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att jag planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra mig om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som underlag för mitt uttalande om ansvarsfrihet har jag granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Jag har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Jag anser att min revision ger mig rimlig grund för mina uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådan de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget samt resultaträkningen, totalresultat och balansräkningen för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Göteborg den 10 mars 2011

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

STYRNING AV BOLAG OCH VERKSAMHET

Concordia Maritime tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Utöver beskrivningen av själva bolagsstyrningen ges här även en sammanfattande beskrivning av hur den operativa styrningen av den dagliga verksamheten utförs. Rapporten har granskats av revisor.

God bolagsstyrning handlar om tydlighet i ansvarsområden och ansvarsutkrävande, tydlighet i beslutsprocesserna samt en öppenhet så att ägarna kan förstå och följa bolagets utveckling. Concordia Maritime har i flera år lagt stor kraft vid att förklara bolagets styrningsmekanismer. Ambitionen med detta bolagsstyrningsavsnitt har varit att göra beskrivningen så relevant, begriplig och överskådlig som möjligt.

Göteborg i mars 2011

Dan Sten Olsson
Styrelsens ordförande

Moderbolag i Concordia Maritime-koncernen är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 16 hel- eller delägda dotterbolag.

Styrelsen har sitt säte i Göteborg. Koncernens huvudkontor har adress Concordia Maritime AB, 405 19 Göteborg. På www.concordiamaritime.com finns bland annat följande information:

- Fördjupad information om interna styrdokument, till exempel Bolagsordning
- Information från Concordia Maritimes årsstämmor; kallelser, protokoll och kommunikéer.

Vi tillämpar koden och årsredovisningslagen och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen.

Till grund för styrningen av Concordia Maritime ligger den svenska aktiebolagslagen och Nasdaq OMX Stockholms regelverk, inklusive svensk kod för bolagsstyrning (”koden”) liksom andra tillämpliga svenska och utländska lagar och regler. Svensk kod för bolagsstyrning finns på www.bolagsstyrning.se. Vi redovisar en avvikelse från koden för räkenskapsåret 2010. Viss information enligt ÅRL 6 kap 6 § punkt 3 finns att läsa i förvalningsberättelsen.

Avvikelser mot koden

Koden för bolagsstyrning anger att bolagets revisor bör granska delårsrapport för kvartal 2 eller 3. Bolaget har valt att låta revisor granska delårsrapporten för det fjärde kvartalet av effektivitetsskäl.

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ)
Org nr 556068-5819

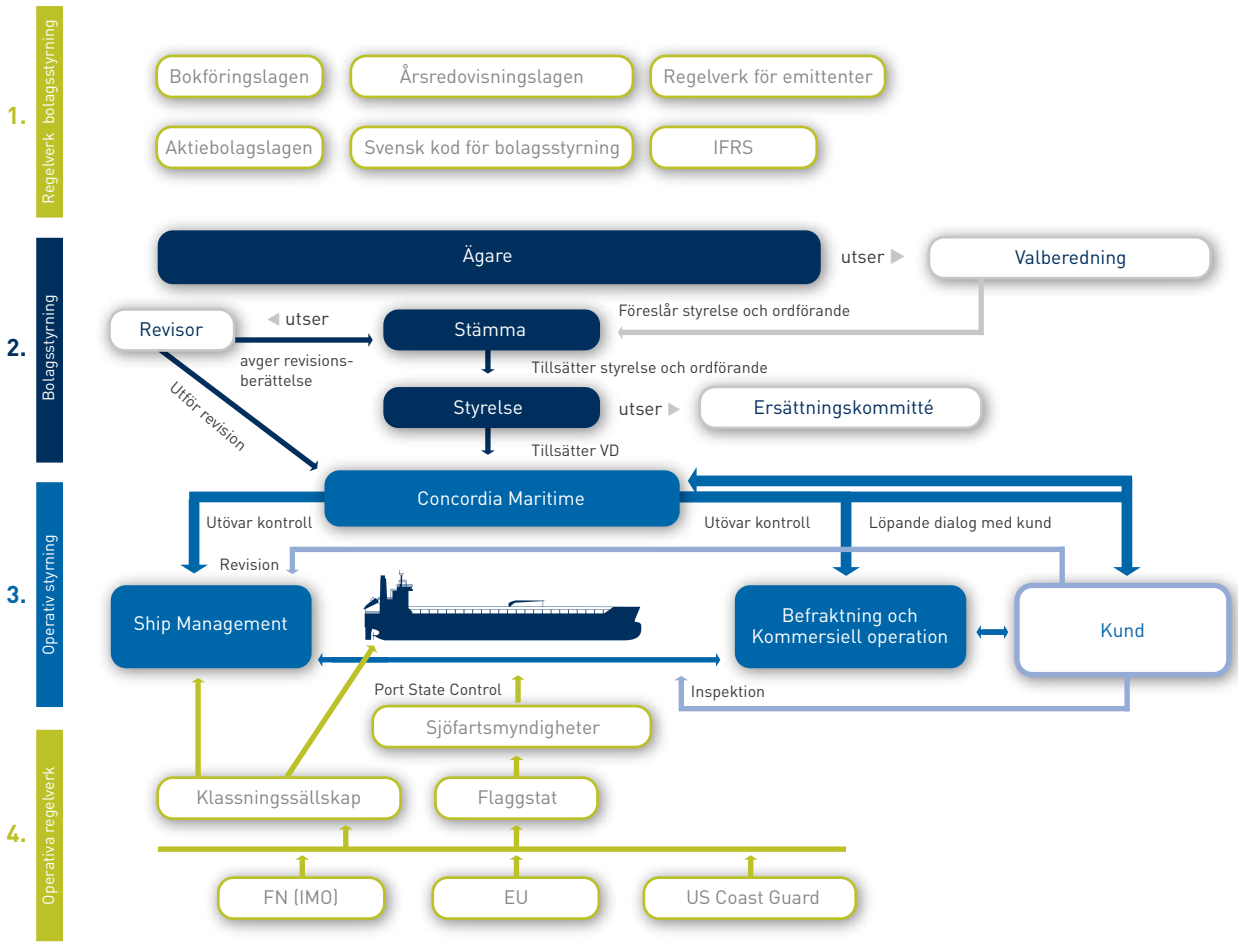
Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2010 på sidorna 84–95 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Som underlag för mitt uttalande om att bolagsstyrningsrapporten har upprättats och är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen, har jag läst bolagsstyrningsrapporten och bedömt dess lagstadgade innehåll baserat på min kunskap om bolaget.

Jag anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 10 mars 2011

Johan Kratz
Auktoriserad revisor



Styrningen och kontrollen av vår verksamhet kan beskrivas utifrån flera olika perspektiv.

1. Som varandes ett publikt och noterat svenskt aktiebolag styrs verksamheten av ett antal lagar och förordningar. Till de främsta hör Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen, International Financial Reporting Standards (IFRS), Nasdaq OMX Stockholms noteringsavtal, regelverk för emittenter samt svensk kod för bolagsstyrning.

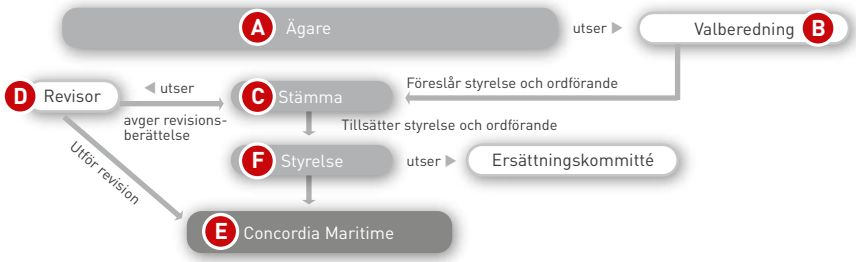
2. Sett utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av aktieägarna vald styrelse. Denna lägger upp ramarna för verksamheten och utövar kontroll av bolagets ledning. Till sin hjälp har styrelsen en av aktieägarna vald revisor, vars uppgift är att avge revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning samt säkerställa styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

3. Den dagliga verksamheten styrs ytterst av kundernas krav på effektivitet och tillförlitlighet. Vi har valt en strategi som innebär samarbete med ett flertal underleverantörer, bl a för funktionerna kommersiell operation och ship management. Dessa samarbeten omfattas av såväl bindande avtal som ömsesidigt förtroende.

Informationsutbytet mellan parterna är omfattande och även här är kontroll- och rapporteringssystemen väl utvecklade.

4. Utöver dessa legala kontroll- och styrmekanismer omfattas och styrs verksamheten även av ett flertal branschspecifika regelverk. Till de främsta här hör FNs, EUs samt amerikanska regelverk relaterade till sjöfart och handel med olja och oljeprodukter, samt oljebolagens egna fartygsinspektioner (vetting). Därtill kommer regelverk relaterade till enskilda flaggstater, klassningssällskap och nationella sjöfartsmyndigheter. Samtliga instanser utövar kontinuerlig kontroll av verksamheten ner på fartygsnivå.

PRINCIPER FÖR BOLAGSSTYRNING



Utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av ägarna vald styrelse. Denna utövar i sin tur kontroll över bolagets ledning.

A RÖSTRÄTT

Aktiekapitalet består av A-aktier och B-aktier. Samtliga aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst och berättigar till lika stor utdelning. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2010 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier.

B NOMINERINGSPROCESS

I nomineringsprocessen för val av styrelse ingår att tillsätta en valberedning bestående av tre ledamöter. Ledamöterna ska utgöras av vice ordförande samt en representant för var och en av de två till röstetalet största aktieägarna som önskar utse en representant.

Valberedningens sammansättning sker på grundval av aktieägarstatistik per den sista bankdagen i augusti året före stämman. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företräder ska offentliggöras via hemsidan så snart de utsetts, dock senast sex månader före årsstämman. Om kretsen av stora aktieägare förändras under nomineringsprocessen kan valberedningens sammansättning komma att ändras för att återspegla detta. Aktieägare som vill lämna förslag till valberedningen kan göra detta via e-post till arsstamma@concordiamaritime.com.

De största ägarnas riktlinjer för urvalet till nominering är att personerna ska ha kunskaper och erfarenheter som är relevanta för Concordia Maritime. De regler som gäller för oberoende styrelseledamöter enligt Svensk kod för bolagsstyrning iakttas.

I valberedningens uppgifter ingår att lämna förslag till nästa årsstämma i följande frågor:

- Ordförande vid stämman
- Styrelseledamöter
- Styrelsens ordförande
- Arvode till var och en av styrelsens ledamöter
- Ersättning för utskottsarbete
- Valberedning för följande år

Valberedningens förslag, liksom en rapport om dess arbete, offentliggörs senast i samband med kallelsen till årsstämman. Aktieägare ges möjlighet att vända sig till valberedningen med nomineringsförslag.

C BOLAGSSTÄMMA

Bolagsstämman är det högsta beslutsfattande organet i Concordia Maritime. För att kunna delta i beslut skall aktieägaren vara närvarande vid stämman, personligen eller genom ombud. Vidare krävs att aktieägaren är införd i eget namn i aktieboken vid visst datum före stämman och att anmälan om deltagande gjorts till bolaget i viss ordning.

Beslut vid bolagsstämma fattas normalt med enkel majoritet. I vissa frågor ställer dock den svenska aktiebolagslagen krav på att förslag ska godkännas av en större andel av de på stämman företrädda aktierna och avgivna rösterna.

Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under det första halvåret varje år. Vid årsstämman beslutas i frågor angående fastställande av årsredovisning, utdelning, ersättning till styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter och i förekommande fall revisorer, riktlinjer för ersättning till koncernledningen liksom andra viktiga angelägenheter. Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat kan normalt begära detta i god tid före stämman per e-post arsstamma@concordiamaritime.com.

Extra bolagsstämma kan hållas om styrelsen anser att behov finns eller om bolagets revisorer eller ägare till minst 10 procent av aktierna begär det.

D REVISOR

Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och VDs förvaltning av bolaget samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag. Revisionen sker i enlighet med aktiebolagslagen och revisionsstandard i Sverige enligt FAR, vilken bygger på International Federation of Accountants (IFAC) revisionsstandarder. Revision av årsredovisningshandlingar för enheter utanför Sverige sker i enlighet med lag och andra regler i respektive land samt i enlighet med god revisionssed enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna.

Revisorn föreslås av huvudägaren och väljs av stämman på fyra år. Vid årsstämman 2007 valdes Johan Kratz, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2011.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2010 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 2,2.

E KONCERNEN

Ledning och företagsstruktur

Koncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och ett antal koncernföretag som ytterst rapporterar till VD. Moderbolagets egna organisation är begränsad och består endast av företagsledningen, övriga funktioner köps in. Det totala antalet anställda inom koncernen uppgick i slutet av 2010 till 359 personer, varav 6 är landbaserade.

VD och Koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av ekonomidirektör, nybyggnadschef samt VD för dotterbolag. VD utses av och får instruktioner från styrelsen.

VD är ansvarig för den löpande förvaltningen av bolaget i enlighet med styrelsens riktlinjer och anvisningar, tar fram informations- och beslutsunderlag inför styrelsemötena samt är föredragande vid dessa möten.

VD är även ansvarig för kommunikationen och säkerställande av kvalitén i kontakten med bolagets samarbetspartners.

Ersättning till koncernledningen

Vi strävar efter att erbjuda totala ersättningar som är rättvisa och konkurrenskraftiga. Samtliga medarbetare erhåller ersättning i form av fast lön samt möjlighet till bonus. Riktlinjer för ersättning till koncernledningen beslutas av årsstämman.

Ersättning till VD beslutas därefter av lönekompensationskommittén. Ersättningar till övriga ledande befattningshavare bereds och beslutas av VD. För ytterligare information om ersättningar, långsiktiga incitamentsprogram och pensionsplaner, se not 4 i den ekonomiska rapporteringen.

F STYRELSE

Styrelsens arbetsuppgifter

Styrelsens övergripande uppgift är att förvalta koncernens angelägenheter på ett sätt som skapar bästa möjliga förutsättningar för en långsiktigt god kapitalavkastning. Styrelsens arbete regleras bland annat av den svenska aktiebolagslagen, bolagsordningen, koden och den arbetsordning som styrelsen fastställt för sitt arbete. Styrelsen fattar beslut i frågor angående koncernens övergripande mål, strategiska inriktning och viktigare policies, liksom väsentliga frågor som rör finansiering, investeringar, förvärv och avyttringar. Styrelsen övervakar och behandlar bland annat uppföljningen och kontrollen av verksamheten i koncernen, koncernens informationsgivning och organisationsfrågor, inklusive utvärdering av den operativa ledningen. I styrelsens ansvar ingår att utse och, i förekommande fall, avsätta bolagets VD. Styrelsen har också det övergripande ansvaret för upprättandet av effektiva system för internkontroll och riskhantering.

Arbetsordning och styrelsemöten

Styrelsen fastställer varje år en arbetsordning för styrelsearbetet. Arbetsordningen revideras därutöver vid behov. I arbetsordningen beskrivs ordförandens särskilda roll och uppgifter, liksom ansvarsområdena för de av styrelsen tillsatta utskotten. Enligt arbetsordningen ska ordföranden säkerställa att styrelsearbetet utförs på ett effektivt sätt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordföranden ska även organisera och fördela styrelsearbetet, säkerställa att styrelsens beslut verkställs på ett effektivt sätt och att styrelsen årligen genomför en utvärdering av det egna arbetet. Arbetsordningen omfattar även detaljerade instruktioner till verkställande direktören och andra bolagsfunktioner om vilka frågor som kräver styrelsens godkännande. Instruktionerna anger bland annat de högsta belopp som olika beslutsorgan inom koncernen har rätt att godkänna när det gäller krediter, investeringar och andra utgifter.

Enligt arbetsordningen ska konstituerande styrelsemöte hållas omedelbart efter årsstämman. Vid detta möte beslutas bland annat om val av vice ordförande och vilka som ska teckna Concordia Maritimes firma. Styrelsen håller därutöver normalt sex ordinarie sammanträden per år. Fyra av dessa möten hålls i samband med publicering av koncernens års- respektive delårsrapporter. Mötena hålls vanligtvis i Göteborg. Ytterligare möten, inklusive telefonmöten, hålls vid behov.

Säkerställande av kvaliteten i den finansiella rapporteringen

Concordia Maritime är ett företag med begränsat antal kunder och ett begränsat antal anställda. Inom bolaget finns ingen särskild funktion för intern kontroll då antalet transaktioner på årsbasis blir relativt få. Fåtalet transaktioner gör också den finansiella rapporteringen inom bolaget relativt lättkontrollerad.

VD är ytterst ansvarig för att den interna kontrollen fungerar tillfredsställande. Det löpande arbetet är dock delegerat till ekonomi- och finansfunktionen.

I den arbetsordning som årligen beslutas av styrelsen ingår detaljerade instruktioner om bland annat vilka ekonomiska rapporter och annan finansiell information som ska lämnas till styrelsen. Utöver delårsrapporter och årsredovisning granskas och utvärderas kontinuerligt även annan finansiell information avseende företaget och dess verksamhetsgrenar.

Kontrollmiljö

Grundstommen i den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen byggs upp kring koncernens direktiv, riktlinjer och instruktioner samt den ansvars- och befogenhetsstruktur som anpassats till koncernens organisation för att skapa och bibehålla en tillfredställande kontrollmiljö.

Principer för intern kontroll samt direktiv och riktlinjer för den finansiella rapporteringen finns samlade i koncernens finanspolicy.

Grundläggande för vår kontrollmiljö är den företagskultur som är etablerad i koncernen och som ledare och anställda verkar i. Vi jobbar aktivt med kommunikation och utbildning avseende de värdegrunder som beskrivs i ett internt, gemensamt dokument som binder samman samtliga affärsområden och utgör en viktig del av den gemensamma kulturen.

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen som helhet. Någon separat revisionskommitté finns inte, utan revisionsärenden behandlas istället av hela styrelsen. Granskningen av delårsrapporter och årsredovisning sker på så sätt att styrelsens ledamöter i god tid före publicering, och därtill föregående styrelsemöte, ges tillgång till relevant underlag. Rapporterna gås sedan igenom i detalj på styrelsemötet. Dagarna före publicering har ekonomidirektören även avsatt särskild tid för att, om så är fallet, finnas tillgänglig för frågor från styrelsen.

Styrelsen granskar också de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i koncernen avseende den finansiella rapporteringen, liksom väsentliga förändringar av sådana principer. De externa revisorerna rapporterar till styrelsen vid behov och minst en gång per år.

Finansiell rapportering och information

Concordia Maritimes rutiner och system för informationsgivning syftar till att förse marknaden med relevant, tillförlitlig, korrekt och aktuell information om koncernens utveckling och finansiella ställning. Vi har en informationspolicy som uppfyller de krav som ställs på ett noterat bolag. Finansiell information lämnas regelbundet i form av:

- Delårsrapporter
- Årsredovisning
- Pressmeddelanden om nyheter som kan påverka aktiekursen
- Presentationer och telefonkonferenser för finansanalytiker, investerare och media
- Hög tillgänglighet till samtliga intressenter via telefon etc.
- Möten med finansanalytiker och investerare
- Samtliga rapporter och pressmeddelanden publiceras på koncernens hemsida www.concordiamaritime.com

Utvärdering av styrelsens arbete

Under ledning av vice styrelseordföranden genomför styrelsen årligen en utvärdering av sitt arbete. Utvärderingen avser arbetsformer och arbetsklimat, inriktningen för styrelsens arbete samt tillgång till och behovet av särskild kompetens i styrelsen. Utvärderingen används som ett hjälpmedel att utveckla styrelsens arbete, och utgör därutöver ett underlag för valberedningens nomineringsarbete.

Lönekompensationskommitté

I styrelsen finns en lönekompensationskommitté, vars huvuduppgift är att föreslå principer för ersättning till medlemmar i koncernledningen. Utskottet lämnar förslag på ersättningsriktlinjer avseende:

- Mål och grunder för beräkning av rörlig ersättning
- Förhållandet mellan fast och rörlig lön
- Förändringar i fast eller rörlig lön
- Kriterier för utvärdering av rörlig lön, långsiktiga incitament, pensionsvillkor och andra förmåner

Kommittén beslutar även om lön och övriga anställningsvillkor för verkställande direktören. Kommittén består av styrelsens ordförande och vice ordförande. Under 2010 har kommittén träffats två gånger.

BOLAGSSTYRNINGEN UNDER 2010

VALBEREDNINGENS ARBETE

Valberedningen inför stämman 2010 bestod av C. Mikael von Mentzer (vice ordförande Concordia Maritime), Karl-Magnus Sjölin (Stena Sessan AB) samt Arne Lööw (Fjärde AP-fonden). Valberedningen representerade cirka 75,9 procent av aktieägarnas röster.

Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 26 oktober 2010. Valberedningen har under 2010 haft ett möte och därutöver ett antal telefonkontakter.

Styrelsemöten 2010

16 februari
Affärsförslag investering

Styrelsens utvärdering

23 februari
Bokslut

27 april
Kvartalsrapport

Årsstämma 2010

Konstituerande styrelsemöte

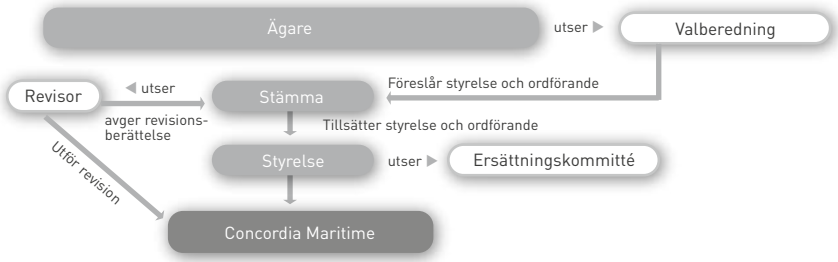
17 maj
Telefonmöte Affärsförslag investering

januari | februari | mars | april | maj | juni

ÅRSSTÄMMAN 2010

Årsstämman ägde rum den 27 april 2010. Vid stämman närvarade 89 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 73,8 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda av stämman var närvarande. På plats fanns även bolagets revisor och ledamöterna i valberedningen. Några av de beslut stämman fattade var följande:

- Att i enlighet med styrelsens förslag dela ut SEK 1,00 per aktie för 2009.
- Omval av styrelseledamöterna Dan Sten Olsson, C. Mikael von Mentzer, Mats Jansson, Morten Chr. Mo, Bert Åke Eriksson och Stefan Brocker. (Jörgen Lorén, arbetstagarrepresentant, Jens Ole Hansen, arbetstagarrepresentant och Göran Dahlman, suppleant).
- Omval av styrelsens ordförande Dan Sten Olsson.
- Att årsarvode till styrelsen exklusive reseersättningar ska utgå med SEK 1 775 000, att fördelas med SEK 400 000 till ordföranden och vice ordföranden och med SEK 225 000 vardera till styrelseledamöter som inte är anställda i koncernen, samt att revisorerna ska erhålla ersättning för skäliga kostnader enligt räkningar baserade på verklig tidsåtgång för uppdragens fullgörande.
- Principer för ersättnings- och anställningsvillkor för VD och övriga ledande befattningshavare.
- Rutiner för valberedningens tillsättande och arbete.



Utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av ägarna vald styrelse. Denna utövar i sin tur kontroll över bolagets ledning.

STYRELSENS ARBETE UNDER ÅRET

Styrelsen höll under året 6 ordinarie möten, samt 1 telefonmöte. Samtliga möten hölls i Göteborgsområdet. Vid de ordinarie styrelsemötena redogör VD för koncernens resultat och finansiella ställning, inklusive utsikter för de kommande kvartalen. Dessutom behandlas investeringar, etableringar av nya verksamheter samt förvärv och avyttringar. Bolagets revisor deltog vid styrelsemötet i februari 2010 när bokslutskommunikén för 2010 godkändes. Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dagordningen tillhandahållits ledamöterna innan styrelsemötena. Karl-Magnus Sjölin, finanschef på Stena Sessan, har varit sekreterare vid samtliga styrelsemöten. Viktigare frågor under året har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar och finansiella risker.

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom ordföranden Dan Sten Olsson och ledamoten Bert Åke Eriksson har av valberedningen inför årsstämman 2010 bedömts oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen. Dan Sten Olsson har bedömts beroende gentemot Concordia Maritimes stora ägare, han är bland annat huvudägare till Stena Sessan Rederi AB som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Bert Åke Eriksson, VD, Stena Sessan Rederi AB anses som beroende styrelseledamot i förhållande till huvudägare.

OPERATIV STYRNING UNDER 2010

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning köps in av externa leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk och Northern Marine Management (NMM). Stena Bulk står för befraktning och operation av våra fartyg medan NMM hanterar bemanning, drift och löpande underhåll.

Ur ett styrningsperspektiv är vår främsta uppgift att följa upp och utvärdera att ingångna avtal utförs i enlighet med ingångna överenskommelser.

Dialogen med Stena Bulk och NMM är tät och i princip daglig, med formell avstämning kvartalsvis. I slutet av varje år sker en större uppföljning och utvärdering av samarbetet.

Befraktning och operation

Samarbetet med Stena Bulk kring befraktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som följs upp och utvärderas en gång per år. Läs mer om avtalet i not 22.

Stena Bulk sköter den dagliga operationen av fartygen, den löpande kontakten med kunderna samt agerar mellanhand i samband med olika typer av kontroller och inspektioner. Rapporteringen är formaliserad och till de viktigaste inslagen hör regelbundna rapporter om intjäning, utfall på vinstdelningsklausuler samt kostnadsuppföljning.

Bemanning, drift och löpande underhåll

Samarbetet med NMM omfattar tjänster kring bemanning, drift och löpande underhåll. NMM sköter även kontakten med klassningssällskap i samband med deras kontroll.

Även detta samarbete följs upp och utvärderas på årsbasis. Till grund för utvärderingen ligger bland annat uppföljning av budget samt uppfyllelse av satta mål.

ETT ÅR MED STENA PROGRESS

9 januari
Hamnmyndighetens kontroll
New York

19 februari
Hamnmyndighetens kontroll
Montreal

mars
Rapport från Fleet och commercial manager

28 april
Vetting ConocoPhilips
New York

29 maj
Vetting Total
Montreal

juni
Rapport från Fleet och commercial manager

januari | februari | mars | april | maj | juni

Kontroll och inspektion av fartyg

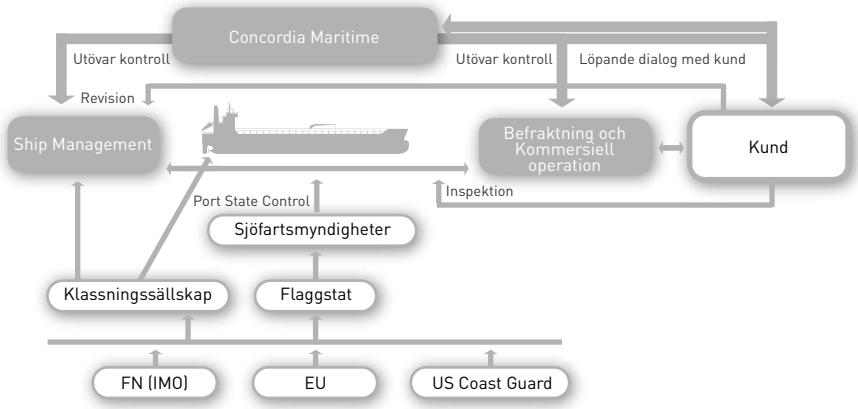
Sjöfart i allmänhet och tanksjöfart i synnerhet är förknippat med ett omfattande regelsystem. Utöver ägarens egna kontroller utförs årligen ett flertal kontroller av olika aktörer; kunder, klassningssällskap, hamnar och flaggstat. Till stora delar liknar kontrollerna varandra; fartygen gås igenom operationellt, tekniskt, maskinellt och säkerhetsmässigt. En del av inspektionerna är planerade, andra sker utan förvarning. Resultaten rapporteras till berörda myndigheter, ägaren och, i vissa fall, även till kunden.

Ägarens egen kontroll

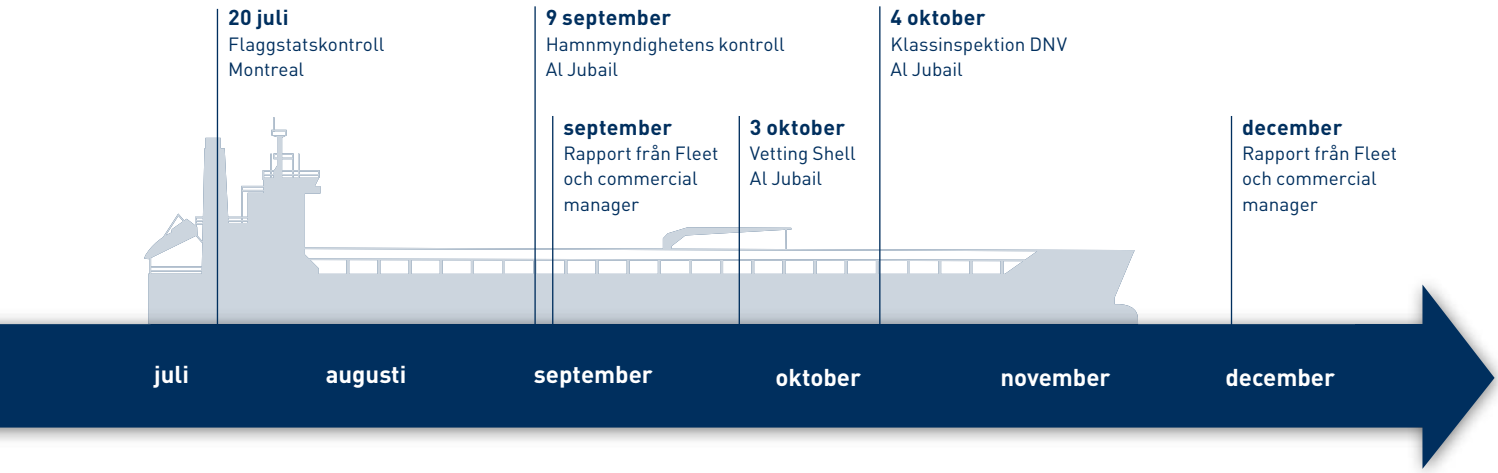
På uppdrag av Concordia Maritime gör NMM kvartalsvisa kontroller ombord på fartygen.

Vetting – kundens egen kontroll

Vetting utförs av kunden själv eller av denne utsedda inspektörer. Ägaren bjuder in till kontrollerna, som alltid sker i samband med lossning. Kontrollerna är mycket omfattande och kan ta upp till 15 timmar. Inspektionerna sker utifrån ett standardiserat formulär och resultaten delas mellan oljebolagen via databaser. Vid allvarligare brister kan kunden välja att bryta kontraktet till dess att bristerna är åtgärdade och ny vetting utförd. Systemet gör det möjligt för oljebolagen att kontinuerligt kontrollera huruvida fartygen möter deras interna kriterier, utan att själva behöva inspektera fartyget.



Utöver interna kontroll- och styrmekanismer styrs vår verksamhet också av ett omfattande regelverk relaterade till sjöfart och handel med oljeprodukter.



Hamnmyndighetens kontroll
Hamnstatskontroll är en inspektion av utländska fartyg som angör en nations hamn. Avsikten med kontrollerna är att kontrollera att fartygen lever upp till ställda krav, att besättningen har rätt kompetens, och att de internationella regelverken (SOLAS, MARPOL och STCW) efterlevs.

Flaggstatens kontroll
Varje fartyg måste registreras som hemmahörande i ett visst specifikt land. Ägaren förbinder sig därigenom att följa de lagar och regler som landet upprättat. Vid flaggstatskontrollen kontrolleras att fartyget uppfyller gällande lagar och säkerhetsföreskrifter.

Klassningssällskapets kontroll
Klassningssällskapets inspektioner sker på årsbasis eller efter reparation/modifiering. Vart femte år sker dessutom en mer omfattande kontroll i docka. Särskild vikt läggs vid att undersöka bland annat material i skrov och maskineri, underhållsrutiner och kvalitetsnivån på utförda varvsarbeten.

STYRELSE

Från vänster till höger, övre raden: Bert Åke Eriksson, Göran Dahlman, Jens Ole Hansen, Jörgen Lorén, Morten Chr. Mo, Mats Jansson.
Nedre raden: C. Mikael von Mentzer, VD Hans Norén, Dan Sten Olsson, Stefan Brocker.

Styrelsens närvaro samt ersättning

	Oberoende[1]	Lönekompensations-kommitté	Totalt arvode, kr[2]	Närvaro styrelsemöte, %
Dan Sten Olsson	Beroende	•	400 000	75
C. Mikael von Mentzer	Oberoende	•	400 000	100
Stefan Brocker	Oberoende		225 000	88
Bert Åke Eriksson	Beroende		225 000	88
Mats Jansson	Oberoende		225 000	100
Morten Chr. Mo	Oberoende		225 000	100
Jörgen Lorén Arbetstagarrepr.	Oberoende		25 000	88
Jens Ole Hansen Arbetstagarrepr.	Oberoende		25 000	50
Göran Dahlman Suppleant	Oberoende		25 000	63
Totalt			**1 775 000**	

1) Oberoende definieras som oberoende av företaget, dess ledning och större ägare.

2) Ersättning till styrelsen bestäms av årsstämman och utgår till de styrelseledamöter som inte är anställda i Concordia Maritime.

För information om styrelseledamöterna, se www.concordiamaritime.com

Dan Sten Olsson
Född 1947. Styrelsens ordförande. Civilekonom. Koncernchef och VD Stena AB. Styrelseledamot sedan 1984. Anställd i Stenakoncernen sedan 1972. Nationalitet svensk.

Nuvarande övriga uppdrag: Ordförande i Stena Line Holding B.V., Stena Metall AB, Stena Bulk AB, Stena Sessan AB. Vice ordförande i Sveriges Redareförening.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: Via bolag. Anses som beroende i förhållande till Concordia Maritimes större aktieägare.

Bert Åke Eriksson
Född 1944. Fil kand. VD Stena Sessan AB. Styrelseledamot sedan 1998. Nationalitet svensk.

Bakgrund: VD Rederi AB Gotland, VD United Tankers AB.

Nuvarande övriga uppdrag: Ordförande i Meda AB. Styrelseledamot i Stena Sessan AB, Stena Adactum AB samt Beijer Electronics AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Anses som beroende i förhållande till Concordia Maritimes större aktieägare.

Jörgen Lorén
Född 1961. Arbetstagarrepresentant. Sjökapten. Dipl CMO (Commercial Management and Organization in Nautical Science). Anställd i Stenakoncernen sedan 1985. Styrelseledamot sedan 2003. Nationalitet svensk.

Nuvarande övriga uppdrag: Ordförande i Sveriges Fartygsbefälsförening. Klubbordförande i SFBF Stena Line. Arbetstagarrepresentant i Stena AB, Stena Line Scandinavia AB samt Stena Rederi AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Göran Dahlman
Född 1953. Suppleant, arbetstagarrepresentant. Företagsledarutbildning LO-skolan. Anställd i Stenakoncernen sedan 1989. Styrelseledamot sedan 1996. Nationalitet svensk.

Bakgrund: Götaverken, Bilspedition, SEKO sjöfolk.

Nuvarande övriga uppdrag: Klubbordförande SEKO Sjöfolk, ordinarie styrelseledamot Torslanda Kulturhus. Suppleant Stena Marine Management AB och Gatubolaget AB. Delägare GDSS Konsult HB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

C. Mikael von Mentzer
Född 1944. Vice ordförande. Pol mag. Direktör. Styrelseledamot sedan 1998. Nationalitet svensk.

Bakgrund: VD Offshore Accommodation Group, VD Safe Partners AB, VD Götaverken Arendal AB.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelseledamot i Teekay Offshore Partners L.P.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 50 000 B-aktier

Mats Jansson
Född 1945. Fil kand. Styrelseledamot sedan 2005. Nationalitet svensk.

Bakgrund: CEO Argonaut och NYKCool AB.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelseledamot i MGA Holding, Österströms Rederi AB, Petrogrand AB samt Chinsay AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Jens Ole Hansen
Född 1951. Arbetstagarrepresentant. Företagsledarutbildning LO-skolan. Anställd i Stenakoncernen sedan 1973. Styrelseledamot sedan 1995. Nationalitet dansk.

Nuvarande övriga uppdrag: Klubbordförande SEKO Sjöfolk, Styrelseledamot SEKO Sjöfolk, Stena Marine Management AB. Arbetstagarrepresentant i Stena Rederi AB, Stena AB, Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Sten A. Olsson
Hedersordförande. Skeppsredare, Hovås. Styrelseordförande 1984–1990.

Stefan Brocker
Född 1966. Advokat. Delägare och VD Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB. Styrelseledamot sedan 2007. Nationalitet svensk.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelseledamot Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB. Honorärkonsul för Grekland i Göteborg.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Morten Chr. Mo
Född 1948. Diplomekonom BI (Oslo) och IMD (PED), Lausanne. Styrelseledamot sedan 2000. Nationalitet norsk.

Bakgrund: Direktör Quillfeldt Rønneberg & Co, VD Stemoco Shipping AS.

Nuvarande övriga uppdrag: Ordförande iBituTank Pte Ltd Singapore, Bitutank AS Oslo och Ashgrove Shipping Cyprus. Styrelseledamot i CellVision AS, Bass Pte Ltd Malaysia.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

REVISOR

Johan Kratz
Auktoriserad revisor KPMG. Uppdrag sedan 2007.

FÖRETAGSLEDNING

Hans Norén
Född 1957. Verkställande Direktör.
Högskoleekonom.
Anställd sedan 1994.
Externa uppdrag: Styrelseledamot Nordisk Skibsrederforening
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Göran Hermansson
Född 1975. Ekonomidirektör.
Master of Science in International Accounting and Control.
Anställd sedan 2005 (i Stena 2001).
Externa uppdrag: Ledamot Ekonomiska Kommittén i Sveriges Redarförening
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Barbara Oeuvray
Född 1966. VD, Concordia Maritime AG.
Swiss Certified Finance and Accounting Specialist.
Anställd sedan 2005 (i Stena 1989).
Externa uppdrag: Styrelseledamot Arvak Ltd
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Torbjörn Rapp
Född 1962. Nybyggnadschef.
Anställd sedan 2004.
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 5 000

N. Angelique Burgess
Född 1965. VD, Concordia Maritime (Bermuda) Ltd.
Bachelor of Science, Management Studies.
Anställd sedan 2010.
Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

ÅRSSTÄMMA OCH INFORMATIONSTILLFÄLLEN

Årsstämma
Årsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern, Göteborg den 28 april 2011 klockan 14:00, då också delårsrapporten för första kvartalet lämnas.

Deltagande
Aktieägare som vill deltaga i årsstämman skall, dels vara införd i aktieboken som förs av Euroclear AB senast onsdagen den 20 april 2011, dels anmäla sig till bolaget under adress:

Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg

eller per telefon: 031–85 50 19
e-mail: arsstamma@concordiamaritime.com
eller via hemsidan: www.concordiamaritime.com
senast onsdagen den 20 april 2011.

Utdelning
Styrelsen föreslår en utdelning om SEK 1,00 per aktie. Som avstämningsdag för utdelning föreslås den 3 maj 2011. Om årsstämman beslutar i enlighet med förslaget, beräknas utdelningen utbetalas genom Euroclear ABs försorg den 6 maj 2011.

Förvaltarregistrerade aktier
För att äga rätt att deltaga i årsstämman måste aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i god tid före 20 april 2011.

Rapporteringstillfällen
Årsredovisningen för 2010 sänds till samtliga registrerade aktieägare. Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 28 april 2011, halvårsrapporten kommer att publiceras den 16 augusti och niomånadersrapporten den 2 november 2011.

DEFINITIONER

Soliditet Eget kapital i procent av balansomslutningen.

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.

Kassaflöde från rörelsen Resultat efter finansnetto plus avskrivningar minus betald skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar).

P/E-tal Börskurs på bokslutsdagen i relation till vinst per aktie efter skatt.

ADRESSER

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
Org.nr 556068-5819
Säte Göteborg

Concordia Maritime AG
Bahnhofplatz
CH-6300 Zug
Schweiz
Tel +41 41 728 81 21

Concordia Maritime (Bermuda) Ltd
Belvedere Building
69 Pitts Bay Road
Pembroke HM08 Bermuda

Hans Norén
Verkställande direktör
Tel 031-85 51 01
eller 0704-85 51 01
hans.noren@
concordiamaritime.com

Göran Hermansson
Ekonomidirektör
Tel 031-85 50 46
eller 0704-85 50 46
goran.hermansson@
concordiamaritime.com

www.concordiamaritime.com

MIX
Från tillförlitliga källor
FSC™ C002115
www.fsc.org

Solberg · Foto: Mats Bengtsson, Michael Cooper, Göran Hermansson, Per Anders Hurtig, Niclas Johansson, Johan Jäwert, Thomas Kohnle, Mikael Lundholm, Getty Images, Johnér, iStockphoto m fl.

Tryck: Falk Graphic

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
www.concordiamaritime.com
Org. nr. 556068–5819
Säte Göteborg, Sverige

CONCORDIA
MARITIME