

ÅRSREDOVISNING

CONCORDIA
MARITIME

2011



BOLAGSÖVERSIKT

Concordia Maritime på två minuter	2
VD har ordet	4

VERKSAMHETEN

Affärsmodellen	8
Vår flotta	10
Fartyg, kontrakt och kunder	14
Kontraktsstrategi i förändring	15
Intervju Torbjörn Rapp	16

HÅLLBARHET, MILJÖ & SÄKERHET

Hållbarhetsarbetet	17
Miljömässigt ansvar	21
Socialt ansvar	23
Intervju Barrie Finlayson	24

MARKNAD

Om vår marknad	flik
Intervju Ulf Bäcklund	flik
Tankmarknadens utveckling	27
Marknadens drivkrafter	28
Utblick framåt	31
Experterna om marknaden	33

EKONOMISK ÖVERSIKT

Risk- och känslighetsanalys	34
Aktiens utveckling	38
10 år i sammandrag	42

EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	46
------------------------	----

KONCERNEN

Resultaträkning och totalresultat	50
Balansräkning	51
Förändringar i eget kapital	52
Kassaflödesanalys	53

MODERBOLAGET

Resultaträkning	54
Balansräkning	55
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	56
Förändringar i eget kapital	56
Kassaflödesanalys	57
Noter	58
Revisionsberättelse	79

BOLAGSSTYRNING

Styrning av bolag och verksamhet	80
Styrelse och revisor	90
Företagsledning	92
Årsstämma och informationstillfällen	93
Definitioner och adresser	93

BOLAGSÖVERSIKT

Marknaden var som väntat fortsatt mycket svag. Vår verksamhet fortsatte dock att utvecklas som vi förväntat oss, med ett resultat om MSEK 84,8 (80,4).

2



VERKSAMHETEN

Vi har en av marknadens modernaste flottor sett till såväl transportekonomi som säkerhet.



MARKNAD

Den stora obalansen mellan utbud och efterfrågan fortsätter att prägla tankmarknaden och sätter hård press på fraktraterna. Vi väntar oss en gradvis förstärkning 2012.



EKONOMISK ÖVERSIKT

Vi var under 2011 ett av få noterade tankrederier som uppvisade lönsamhet. I likhet med övriga rederier sjönk dock aktiekursen under året.



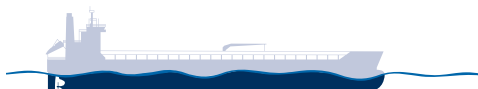
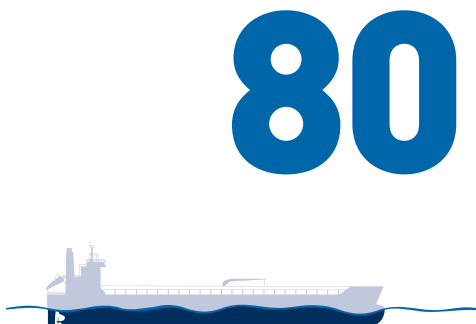
HÅLLBARHET

Vårt mål är att tillhandahålla säkra och transporteffektiva tanktransporter. Ett utpräglat fokus på säkerhet och miljö utgör sedan flera år tillbaka en integrerad del i vår verksamhet.



BOLAGSSTYRNING

Vi rapporterar inga avvikelser mot svensk kod för bolagsstyrning avseende räkenskapsåret 2011.



VÄLKOMMEN

För oss som arbetar på Concordia Maritime är ständiga förbättringar ett återkommande ledord. Det gäller även informationen om oss och vår verksamhet. Vi ser årsredovisningen som ett av de viktigaste dokumenten i detta arbete.

Sjöfart är en komplex bransch som kanske inte alltid är så lätt att förstå sig på. Min förhoppning är att vi i vår finansiella rapportering och på vår webbplats ska hjälpa till att bringa klarhet. Vår ambition är att här ge en så heltäckande bild som möjligt. Vi strävar efter att gå bakom siffrorna och visa på vad som driver marknaden och vad vi gör för att vara fortsatt framgångsrika. Vi vill spegla den dynamik som präglar verksamheten och gör den så spännande.

Har du synpunkter eller frågor är du varmt välkommen att höra av dig.

Hans Norén
VD



OMSLAGSBILDEN

Stena Performance lämnar dockan efter konvertering till IMO3. Bilden är tagen av Klaus Vedfelt.

CONCORDIA MARITIME

PÅ 2 MINUTER

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi. Vårt fokus ligger på kostnadseffektiva och säkra transporter av förädlade oljeprodukter och vegetabiliska oljor. B-aktien är sedan 1984 noterad på Nasdaq OMX Stockholm.

VAD?

VÅR AFFÄRSIDÉ

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

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.

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 och vegetabiliska oljor. Som komplement är vi även aktiva inom transporter av råolja.

HUR?

AFFÄRSMODELL

Vår affärs- och intjäningsmodell är att tillhandahålla fartyg till kunder med behov av säkra och kostnadseffektiva transporter. Intäkterna kommer huvudsakligen från utbefraktning (spot- eller tidsutbefraktning), vinstdelning på utbefraktade fartyg samt från försäljning av fartyg.

VÅR 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.

2011

ÅRET I SIFFROR

- Nettoomsättning MSEK 559,6
- Resultat efter skatt MSEK 84,8
- EBITDA MUSD 37,3
- Föreslagen utdelning per aktie SEK 1,00

FLOTTAN

Under året togs leverans av det sista P-MAX-fartyget i nybeställningsprogrammet, *Stena Premium*. Vid utgången av 2011 bestod vår flotta av tio helägda P-MAX-fartyg och två delägda panamaxfartyg.

MARKNADEN

Marknaden var fortsatt mycket svag under det gångna året. Obalansen på tankmarknaden, med ett utbud som vida överstiger efterfrågan, satte sin prägel på tankmarknaden och fraktraterna även under 2011.

NYCKELTAL

	2011	2010
Nettoomsättning, MSEK	559,6	513,4
EBITDA, MSEK	242,6	219,5
Resultat efter finansnetto, MSEK	76,2	76,9
Nettoresultat, MSEK	84,8	80,4
Investeringar, MSEK	330,1	638,6
Soliditet, %	47	50
Eget kapital per aktie, SEK	37,24	35,94
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	3	2
Utdelning i procent av resultat, %	56	60
Resultat per aktie, SEK	1,78	1,68
Utdelning per aktie, SEK	1,00*	1,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	12,95	20,50

* Föreslagen utdelning

MÅL OCH UTFALL

	Mål	Utfall, % 2011	Utfall, % 2001–2011
Tillväxt	Minst 10% per år med bibehållen lönsamhet	4	3
Lönsamhet	Minst 12% räntabilitet på eget kapital	5	8
Soliditet	Minst 50% över en konjunkturcykel	47	64

För ytterligare information, se flerårsöversikten på sidan 42.

VD HANS NORÉN:

VÄRLDEN FÖRÄNDRAS OCH VI MED DEN



Vad skriver man i ett VD-ord när man är verksam i en bransch som haft ett mycket tufft år med väldigt svaga marknader – och man själv är ganska nöjd med resultatet i sitt bolag? Vad skriver man när många i branschen brottas med skuld- och betalningsproblem – och man själv konstaterar att vårt bolag har en solid ställning med utrymme för investeringar?

Har vi varit mycket smartare än kollegor och konkurrenter runt om i världen? Nej. Däremot hade vi, när marknaderna var starka 2007/2008, en konservativ hållning. Med ett nyinvesteringsprogram på cirka MUSD 550 under pågående såg vi det som ett ansvarfullt agerande att säkra hem resultat och kassaflöden under en längre period, framförallt då vi bedömde att balansen mellan utbud (antal fartyg) och efterfrågan (transporter av raffinerade oljeprodukter) var på väg att spåra ur.

Mycket få tankbolag valde samma väg som vi.

Ökad närvaro på öppna marknaden

Även långa kontrakt blir så småningom korta, och vi har nu två fartyg som opererar på den öppna marknaden. I slutet av 2012 får vi tillbaka ytterligare två fartyg från kontrakt, följt av ytterligare två 2013. Vi kommer därmed att öka vår närvaro på de dagliga fraktmarknaderna – och våra intäkter och resultat kommer att vara mer korrelerade med marknadens svängningar. Det ökar resultatmöjligheten men också resultatrisken.

Konsten att maximera intäktsdagarna

Vi tog för lite över ett år sedan beslutet att starta ett projekt för att konvertera våra P-MAX-fartyg så att de också kan transportera vegetabiliska oljor. Detta har genomförts på tre av dem, varav två nu opererar på den öppna marknaden.

Varför är detta så viktigt? Att operera fartyg handlar om att det ska ske på ett säkert

och olycksfritt sätt, det är alltid prioritet ett. Därefter handlar det om att fartyget ska ha så många intäktsdagar som möjligt. Att utöka lastmöjligheten med ytterligare en produkttyp ökar flexibiliteten och möjligheten att skapa intäktsdagar. Nu ska sägas att möjligheten att transportera vegetabiliska oljor inte gör oss unika. Sedan ett par år tillbaka byggs många tankfartyg redan från början för att kunna ta denna typ av laster. Det gjorde inte P-MAX-fartygen, så det var viktigt för oss att genomföra denna konvertering.

I samband med vårt projekt inledde vår huvudägare Stena ett samarbete med danska Weco som är specialiserade på transporter av vegetabilisk olja. Samarbetet formaliserades i ett nytt bolag Stena Weco, som nu på vårt uppdrag har hand om befraktning av våra öppna fartyg.

De första resorna med vegetabilisk olja är framgångsrikt genomförda.

En föränderlig värld

Vi går nu in i en ny fas – med ökad exponering mot den öppna marknaden. Det finns en stark korrelation mellan efterfrågan på transporter av raffinerade oljeprodukter och tillväxt i världsekonomi. Även om det är lätt att se orosmoln, inte minst när man är bosatt i Europa, ska vi inte glömma bort att det ser ganska bra ut runt om i världen. Kina ångar på. Det är svårt att se att detta ekonomiska lokomotiv skulle tvärstoppa. Sedan har vi övriga Asien och Sydamerika. Det är också intressant och positivt att se att det börjar hända saker på den afrikanska kontinenten. USA, där många tecken är

PROGNOS 2012

Vår verksamhet genomgår för närvarande en förändring. Huvuddelen av fartygen i flottan är idag sysselsatta på kontrakt, med relativt förutsägbara resultat och kassaflöden. I takt med att kontrakten går ut och fartygen istället börjar opereras på den öppna marknaden, kommer marknadens generella utveckling att få större genomslag på vårt resultat och kassaflöde.

För närvarande opererar vi två fartyg på den öppna marknaden och ytterligare två kommer att återlevereras till oss under fjärde kvartalet 2012.

Även om vi förväntar oss en förstärkning av marknaden under året, tror vi inte att fraktnivåerna kommer att nå upp till de genomsnittliga nivåer vi har på våra tidsbefraktningkontrakt, det vill säga runt USD 20 000 per dag.

Fortfarande är cirka 75 procent av flottans totala antal intäktsdagar täckta av kontrakt, men givet det faktum att vi har fler fartyg på den öppna marknaden än 2011, ser vi minskade intäkter och därmed en lägre vinst för 2012.

Vi lämnar ingen prognos i absoluta tal.



positiva, tror jag kommer i gång ordentligt, även om efterfrågan på bensin förväntas dämpas till följd av mer bränsleeffektiva fordon. Det största orosmolnet är Iran-frågan. En upptrappad konflikt skulle självfallet få konsekvenser, inte minst på olje- och energiområdet.

Ökad efterfrågan på transporter

Man kan inte i en VD-kommentar i ett bolag som sysslar med oljetransporter underlåta att kommentera ytterligare två ting.

För det första är den förändring som nu sker i Japans energiförsörjning dramatisk och omfattande. Kärnkraftens andel har minskat kraftigt. Den ska ersättas. Det kommer troligen att gynna gas i första hand men även andra fossila bränslen.

För det andra har utvecklingen av teknikerna för att utvinna olja och gas ur stora skifferlager varit häpnadsväckande snabb i USA. Denna snabbt expanderande produktion minskar importbehovet av råolja till landet. Men det behöver inte nödvändigtvis ha en negativ påverkan på flödena av raffinerade produkter.

Sammantaget verkar det som världen kan åstadkomma en tillväxt på någon eller några procent – vilket översatt till efterfrågan på transporter av raffinerade oljeprodukter skulle innebära en ökning med 4–5 procent.

På tillgångssidan kan tillväxten i vårt segment bli 3–4 procent, kanske till och med lägre. Detta indikerar, som jag tidigare konstaterat, en gradvis förstärkning av marknaden och en bättre balans mellan utbud och efterfrågan.

Skifte väst till öst

I tillägg till detta pågår förändringarna i raffinaderikapaciteten i världen. Den senaste tolv månaders perioden har på ett konkret sätt visat på detta. Två av Concordia Maritimes

kunder, de amerikanska oljebolagen Sunoco och Hess, har stängt ner raffinaderier på USAs östkust samt i Karibien.

Raffinaderikapaciteten ökar öster om Suez och stagnerar eller minskar väst om Suez. Detta leder till förändrade transportmönster som bör kunna öka efterfrågan, uttryckt i så kallade tonmil, ytterligare.

Några ord om piratverksamhet

Piratverksamhet är ett mycket stort problem för världssjöfarten. Framförallt för de människor som direkt drabbas. För närvarande är cirka 250 personer hållna som gisslan hos pirater. Man kan inte föreställa sig oron hos dem och deras anhöriga. Dessutom är kostnaderna för detta mycket stora, inte bara för branschen utan också för världssamfundet generellt.

I grunden handlar det om att transporter måste till för tillväxt och för att människor ska få det bättre, inte minst i utvecklingsländer. För närvarande tvingas vi i branschen att till stora delar lösa problemen själva. Det finns support i form av insatsstyrkor från olika nationer men i en alldeles för liten omfattning. För att ytterligare förstärka skyddet för personalen ombord används i stor omfattning beväpnade vakter från privata vaktbolag. Detta är komplext och svårhanterat ute i rederiorganisationerna – ett i högsta grad nödvändigt ont.

Det är dags för nationer och myndigheter att samlas och finna en gemensam lösning!

Framtidsutsikter

Vi har i dagsläget en genomsnittlig intjäning på våra fasta kontrakt på strax över USD 20 000 per dag. Det är inte särskilt sannolikt att vår genomsnittliga intjäning på den öppna marknaden kommer att nå dit under året. Detta gör att vi förväntar oss ett sämre resultat 2012, eftersom vi har två fartyg

som är exponerade mot marknaden hela året och ytterligare två i slutet av året. Vi förväntar oss dock fortfarande ett överskott i verksamheten.

Hårt arbete – dygnet runt

Ett tack till alla medarbetarna för ett mycket bra år är sannerligen på sin plats. Som alltid vill jag framhålla våra besättningar ombord – de är vår viktigaste framgångsfaktor.

Man bör påminna om att just nu kanske en besättning iklädd bästa möjliga skyddshandskar sliter med att få lager på lager av taggtråd på plats på ett av våra fartyg som är 180 meter långt och 40 meter brett – som skydd mot pirater inför en passage i Indiska Oceanen, eller kanske ett gäng är nere i en tank och rengör, spolar och skrapar palmolja. Det måste ju vara rent när nästa last kommer. Eller så går några befäl runt med en inspektör från ett oljebolag som har hundratals kontrollpunkter – ner till glödlampenivå. Internt har vi satt som mål – aldrig mer än sex anmärkningar av vilket slag det vara månne, aldrig en anmärkning av allvarlig art, aldrig en anmärkning som har att göra med renlighet eller ordning och reda.

Sådant pågår hela tiden – dygnet runt – året runt.

Vår bransch är redan mycket reglerad med höga säkerhets- och kvalitetskrav. Vi tror och hoppas att kraven kommer att öka än mer – då blir vi än mer konkurrenskraftiga!

Jag ser fram emot ett spännande år med många utmaningar och möjligheter tillsammans med medarbetarna till lands och till sjöss.

Göteborg i mars 2012

Hans Norén, VD

VÅR VERKSAMHET OCH VÅRA FARTYG

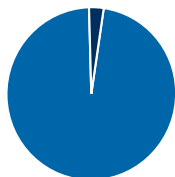
**EFFEKTIV DRIFT OCH BEMANNING
+ FOKUS PÅ TRANSPORTEKONOMI
+ KVALITET I ALLA LED**

= EN FLOTTA I VÄRLDSKLASS



VÅRA FRÄMSTA INTÄKTER OCH KOSTNADER

Intäktsfördelning 2011



■ Spot 3%
■ Tidsutbefraktning 97%



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 kontraktstiden. Nivån på hyran avgörs av kontraktets längd och marknadsläget vid kontraktets ingång.



Kostnadsfördelning 2011



■ Sjöpersonal 25%
■ Drift 36%
■ Kapital 30%
■ Landorganisation 9%

Dagskostnader

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

Resekostnader

Resekostnaderna utgörs huvudsakligen av bunkerförbrukning (bränsle) och hamnavgifter. För fartyg på kontraktmarknaden står kunden för samtliga reskostnader.

Dagshyra på tidsinbefraktade fartyg

Kostnader i de fall fartyg hyrs in från annan redare.

INTÄKTER

KOSTNADER



Vinstdelning på utbefraktade fartyg

I vissa kontrakt finns utöver den avtalade dagshyran även ett vinstdelningselement. 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 därför avgörande för lönsamheten i affären.

FOKUS FRAMÅT



- Nära och långsiktiga samarbeten med kund
- Timing vid förvärv och avyttring av fartyg
- Säkerhet i alla led
- Översyn av kontraktsstrategin
- Förstklassig fartygsoperation



Engångskostnader

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



Kapitalkostnader

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

FOKUS FRAMÅT



- Långsiktigt underhåll
- Effektiv bemanning
- Kontroll av kapitalkostnaden

VÅR FLOTTA

FLOTTA

Vid utgången av 2011 bestod vår flotta av tio helägda P-MAX-fartyg och två delägda panamaxfartyg. Nybyggnadsprogrammet bestod av ett suezmax-fartyg med planerad leverans i början av tredje kvartalet 2012.

I början av 2012 var 10 av totalt 12 fartyg i flottan sysselsatta på kontrakt om mellan tre och tio år från leveransdatum. För kunderna medför kontrakten en operationell stabilitet och kontinuitet i transportflödena. För oss skapar de ett stabilt kassaflöde under investeringsfasen och minskar känsligheten för svängningar i marknaden.

Fartygen i flottan (hel- eller delägda)

P-MAX

De tio P-MAX-fartygen i flottan opererar över hela världen och transporterar såväl lätta som tunga oljeprodukter, samt vegetabiliska oljor och råolja. Åtta av fartygen sysselsätts på fasta kontrakt medan två, *Stena Performance* och *Stena Provence*, sedan juli 2011 sysselsätts på öppna marknaden. Befraktningen sköts av Stena Weco, som är ett joint venture mellan Stena Bulk och danska Weco.

I P-MAX-fartygen 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 med effektiv bunkerförbrukning transportera cirka 30 procent mer last på samma djupgående.

P-MAX-fartygen är framtagna i samarbete med det franska energibolaget Total och med MAX-konceptet som grund. Konceptet har utvecklats i samarbete med kunder, Stena Bulk och Stena Teknik. Bakom utvecklingen ligger ett behov av att kunna trafikera vatten och hamnar med begränsat djup med betydligt mer last än motsvarande fartyg i samma storleksklass. För att göra detta möjligt har P-MAX-fartygen gjorts avsevärt bredare, vilket medför en ökad lastförmåga. Skrovets unika utformning och det tudelade akterskeppet gör att såväl bränsleekonomi som fartegenskaper blir jämförbara med standardtonnage.

Det första P-MAX-fartyget i serien, *Stena Paris*, levererades vid slutet av 2005. Sedan dess har ytterligare nio P-MAX-fartyg tagits i drift. Det sista fartyget i serien, *Stena Premium*, levererades sommaren 2011.

Panamax

I flottan ingår även de två systrarna, *Stena Poseidon* och *Palva*, vilka ägs i ett joint venture med Neste Shipping. Fartygen är uthyrda till Neste Oil.

Fartygen är av så kallad panamaxtyp och därmed anpassade till att gå genom passagera i Panamakanalens slussar.

De har isklass 1A, vilket innebär att de är väl rustade för isbelagda vatten och kan klara trafik i bruten ränna med en meter tjock is. Propellern är ställbar, vilket ökar manöverförmågan ytterligare vid gång i is.



Nedslaget blir kraftigt när en räddningsbåt träffar vattenytan. Manskaper ombord övar regelbundet på att hantera möjliga risksituationer, såsom att snabbt lämna fartyget på ett säkert sätt.

FARTYGSTYPER

RÅOLJETANKERS

VLCC Very Large Crude Carrier
200 000–320 000 dwt



Suezmax
120 000–165 000 dwt



Aframax
80 000–120 000 dwt



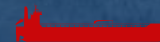
■ Segment inom vilka vi var aktiva under 2011.

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





Inhyrda fartyg under året

Utöver de hel- eller delägda fartygen hyrdes under första halvåret 2011 ytterligare tre fartyg in från andra ägare, två isklassade afra-maxfartyg och ett nybyggt suezmaxfartyg.

Detta skedde tillsammans med Stena Bulk och vår andel var 50 procent. Alla tre fartygen var sysselsatta på den öppna marknaden.

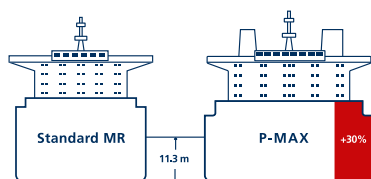
Nybyggnadsprogrammet

Nybyggnadsprogrammet bestod i mars 2012 av ett suezmaxfartyg, *Stena Supreme*, med planerad leverans i början av tredje kvartalet 2012. Fartyget ingår i den serie om sju fartyg som projekterats av Stena Bulk och utvecklats av Stena Teknik.

Fokus i utvecklingsarbetet har legat på att öka energieffektiviteten. Fartygets tekniska utrustning och design medför att bränsleförbrukningen reduceras med 5–10 procent jämfört med standardtonnage.

Stena Supreme är på 158 700 dödvikts-ton. Investeringen uppgår till strax under MSEK 500 och intentionen är att sysselsätta fartyget på den öppna marknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Denna pool kontrolleras av Stena Bulk och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol.

Idag består poolen av 23 fartyg. Målet är att bygga upp en flotta av 30–35 nya och effektiva suezmaxfartyg.



30%

HÖGRE LASTFÖRMÅGA

Tack vare skrovets utformning kan P-MAX-fartygen transportera cirka 30 procent mer last på samma djupgående med bibehållen effektiv bunkerförbrukning.

MAX-KONCEPTET DUBBELT AV ALLT

P-MAX-fartygen hör troligtvis till världens säkraste tankfartyg. Fartygstypen baseras på det MAX-koncept som utvecklats tillsammans med Stena Bulk och Stena Teknik.

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.

Säkerhet i framkant

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. Fartygens konstruktion i kombination med regelbunden träning har resulterat i att antalet olyckor ombord ligger på en låg nivå. Sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005 har inga allvarigare olyckor inträffat.

Mycket god transporteffektivitet

Utöver säkerhet i världsklass kännetecknas P-MAX-fartygen av mycket god transporteffektivitet.

Tack vare skrovets utformning kan P-MAX-fartygen transportera cirka 30 procent mer last på samma djupgående och med i princip samma bränsleförbrukning som ett produkttankfartyg av standardtonnage.



EN NISCHAKTÖR PÅ TANKMARKNADEN

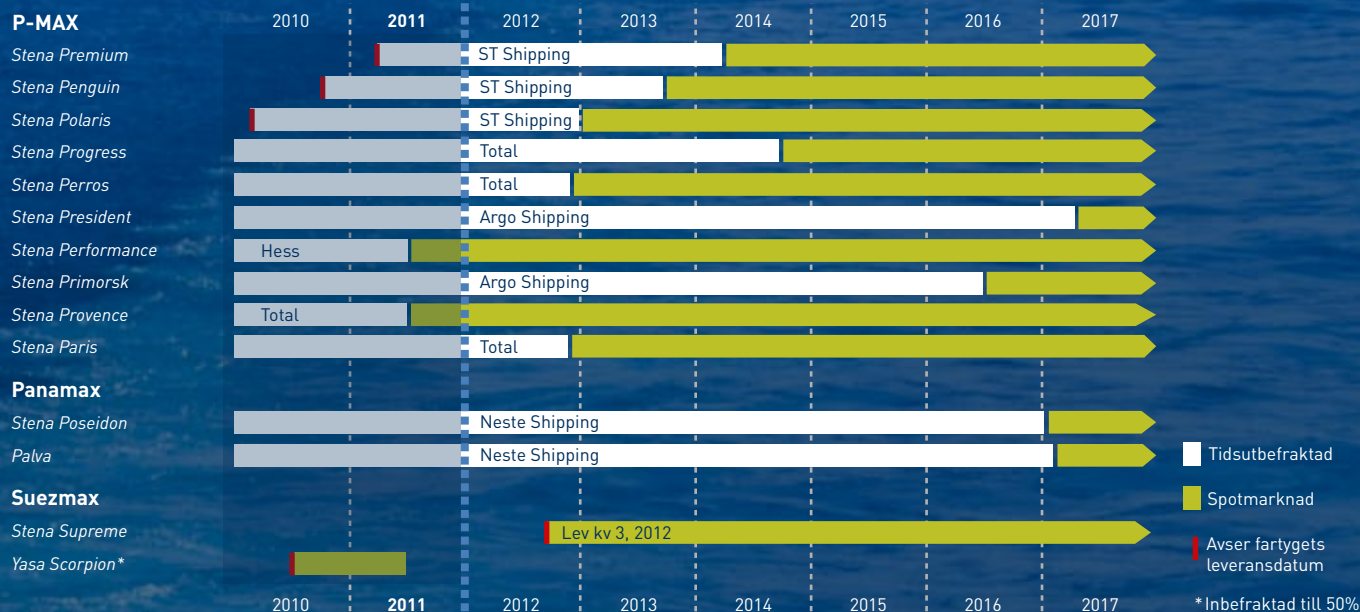
Marknaden för transporter av olja och oljeprodukter är starkt fragmenterad med ett stort antal aktörer. Inom vårt marknadssegment finns cirka 1 600 fartyg på 30 000 –65 000 ton dödvikt. Merparten ägs av stora internationella tankrederier, som transporterar både råolja och förädlade oljeprodukter. Hit 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.

Företag	Antal fartyg	Nybeställningar	Genomsnittlig ålder på flottan	Marknadssegment			Dwt	Ägarform
				Råolja	Raffinerade produkter	Naturgas		
1 Concordia Maritime concordiamaritime.com	12	1	3.3	•	•		948 500	Publikt (Nasdaq OMX Stockholm)
2 Capital Product Partners capitalplp.com	26	0	4.1	•	•		2 223 269	Publikt (NASDAQ Global Market)
3 Dámico International Shipping damicointernationalshipping.com	40	2	5.6		•		1 842 733	Publikt (Milano)
4 Maersk Tankers maersktankers.com	203	15	6.4	•	•	•	10 117 139	Del av Maersk A/S, Publikt (Nasdaq OMX Copenhagen)
5 Scorpio Tankers scorpiotankers.com	20	0	4.9	•	•		1 160 364	Publikt (New York Stock Exchange)
6 Teekay teekay.com	141	8	7.9	•	•	•	15 951 433	Publikt (New York Stock Exchange)
7 Torm torm.com	101	3	5.6	•	•		6 329 745	Publikt (Nasdaq OMX Copenhagen)
8 Tsakos Energy Navigation tenn.gr	48	2	6.8	•	•	•	5 073 063	Publikt (New York Stock Exchange och Bermuda 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.

VÅRA FARTYG OCH KONTRAKT



VÅRA KUNDER

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

Franska Total är världens femte största olje- och gasbolag, med verksamhet i 130 länder och 96 000 medarbetare. Omsättningen för 2011 uppgick till MEUR 184 693. Fartyg: *Stena Paris*, *Stena Perros*, *Stena Progress*.
www.total.com

Argo Shipping är ett mindre logistikföretag med inriktning på den ryska oljeexportmarknaden. Fartyg: *Stena Primorsk*, *Stena President*.
www.argoshipping.org

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

Neste Oil är ett ledande oljebolag med 5 000 anställda och en omsättning på MEUR 15 400 för 2011. Fartyg: *Stena Poseidon* (50%), *Palva* (50%).
www.nesteoil.com

KONTRAKTSSTRATEGI I FÖRÄNDRING



Vi har under senare år, i takt med att de nya fartygen levererats, valt att ha hela flottan uthyrd på längre kontrakt. Syftet var att trygga kassaflödet under tiden då nybyggnadsprogrammet pågick, vilket resulterade i stabila och förhållandevis höga intäkter. Jämfört med genomsnittet för spotmarknaden under de senaste fem åren har kontrakten genererat cirka 30 procent högre intäkter.

Mot sysselsättning på spotmarknaden

Kontraktstrategin omprövas löpande, dels i samband med nyinvesteringar eller kontraktering av fartyg och 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.

En fortsatt hög andel av fartygen i flottan, cirka 75 procent, kommer under 2012 vara uthyrda på fasta kontrakt. 2013, givet

det faktum att inga nya längre kontrakt ingås, kommer andelen sjunka till cirka 50 procent. Avsikten är att sysselsätta fartygen på spotmarknaden.

För oss innebär detta både möjligheter och utmaningar. Vi har en modern flotta bestående av flexibla fartyg, väl lämpade för transporter av ett brett spann av oljeprodukter, fossila såväl som vegetabiliska. Utmaningen ligger i att, oberoende av marknadsutvecklingen, fortsätta identifiera attraktiva marknadssegment.

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 tidsbefraktningmarknaden hyrs fartyg istället ut under en längre period, normalt mellan ett och tre år, oftast till ett fast pris.

Tidsbefraktningmarknaden speglar den konjunkturutveckling 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 kontraktmarknaden. Större delen av världens stora tankfartyg sysselsätts dock på den öppna marknaden. Generellt kan man säga att höga priser på spotmarknaden gör rederier motvilliga att binda upp tonnage på långa kontrakt.

–MÅNGA FÖRDELAR MED SYSTER- FARTYGG

Under 2011 togs leverans av *Stena Premium*, det sista i en serie av tio fartyg i P-MAX-serien som beställts från Brodosplitvarvet i Kroatien. Torbjörn Rapp var under flera år Site Manager på plats i Kroatien och är nu teknisk chef på Concordia Maritime.

Vilka fördelar finns det med systerfartyg?

–Det ger många och stora fördelar. För kunderna innebär möjligheten att hyra flera fartyg av samma typ ökad trygghet, stabilitet och flexibilitet. De vet att fartygstypen möter det aktuella behovet och passar väl in i transportflödena. För oss som rederi innebär repeterbarheten att utvecklingskostnaderna kan spridas på flera fartyg. Den gemensamma utformningen underlättar även utbildning och träning, vilket gör det möjligt för besättningen att snabbt växla mellan de olika fartygen.

Och nu då? Tar utvecklingen slut i samband med leverans?

–Nej, inte alls. Vi fortsätter utveckla och förbättra fartygen hela tiden. Ett exempel på detta är de konverteringar av *Stena Performance*, *Stena Provence* och *Stena Premium* som gjordes under 2011 för att även möjliggöra transporter av vegetabiliska oljor. Konverteringarna ökar fartygens flexibilitet i marknaden och kan därmed också öka intjäningsmöjligheterna. Kemikalietankers är vanligtvis mindre och P-MAX-fartygen hör idag till de största fartygen som kan frakta vegetabiliska oljor.

HÅLLBARHET, MILJÖ OCH SÄKERHET

BESTÄLLARORGANISATION MED FULLT ANSVAR



Vår landorganisation består av ett fåtal personer. En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning köps istället in från externa leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk, Stena Weco, Northern Marine Management (NMM) och Stena Teknik. Tillsammans skapar vi förutsättningar för att vara en aktör som ligger i framkant vad gäller utveckling av hållbara arbetssätt. Upplägget ger oss tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation.



VÅRT BIDRAG TILL EN MER HÅLLBAR TANKSJÖFART

Vårt hållbarhetsarbete tar i mångt och mycket sitt avstamp i det omfattande regelverk som styr den globala tanksjöfarten. Därutöver finns även interna föreskrifter och policies – hos oss och hos våra största tjänsteleverantörer.

Vårt mål är att tillhandahålla säkra och transporteffektiva tanktransporter. Ett utpräglat fokus på säkerhet och miljö utgör sedan flera år tillbaka en integrerad del i vår verksamhet.

För oss går frågor kring säkerhet, miljöomsorg, transporteffektivitet och arbetsgivaransvar i mångt och mycket hand i hand. Såväl kunder och medarbetare som samhället i stort gynnas av säkra transporter, optimerade flöden och ett stort fokus på bränsleeffektivitet. Ett systematiskt kvalitetsarbete bidrar här till ökad säkerhet, vilket i sin tur minimerar risken för olyckor som påverkar miljön.

Omfattande regelverk

Tanksjöfarten är sannolikt en av de hårdast reglerade och mest granskade branscher. De omfattande regelverken omfattar miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörättsliga. Tillsammans med vårt interna arbete bidrar dessa kontrollinstanser till att upprätthålla en hög och jämn kvalitet.

Utöver våra egna kontroller sker omfattande granskning och uppföljning från både myndigheter och kunder. Vi är föremål för kontinuerliga kvalitetsgranskningar i form av bland annat olje- och kemikalie-

industrins så kallade vettingkontroller, flaggstaternas årliga besiktningar, de offentligt publicerade hamnstatskontrollerna och klassificeringssällskapens kontroller. Kontrollerna omfattar bland annat utrustning och rutiner för navigation, räddningsutrustning, brandbekämpningsutrustning, lasthanteringssystem, oljesaneringsutrustning, rutiner för krishantering, fartygets konstruktion och dess allmänna kondition. Även besättningens antal, behörighet och anställningsvillkor, fartygets loggböcker samt certifikat granskas, verksamheten i land kontrolleras främst genom revision av processer och rutiner. (Se även Operativ styrning i Bolagsstyrning sid 88.)

Certifieringar och egenkontroll

Utöver de obligatoriska regelverken uppfyller vi och/eller våra samarbetspartners kraven för ett stort antal säkerhets- och miljörelaterade standards. När det gäller fartygen och dess drift är vår partner Northern Marine Management (NMM) kvalitetscertifierad enligt 9001:2008 och miljöcertifierad enligt ISO14001. Certifieringen syftar till att kontinuerligt minska verksamhetens totala miljöbelastning. Standarden ger god kontroll över miljöarbetets utveckling vad gäller både resultat och kostnader. NMM

var under 2011 även först ut att certifieras enligt det nya energiledningssystemet ISO 50002:2011. Certifieringen garanterar systematisk övervakning och kontroll av energianvändningen, hjälper till att optimera effektiviteten och minska såväl bränsleförbrukningen som företagets miljöpåverkan.

Arbetet med säkerhets- och miljöfrågor regleras inom NMM av en koncerngemensam SHE-policy (Safety, Health and Environment) som innehåller miniminivåer och krav på rapportering kring ett antal områden såsom tillbud och olyckor samt frånvaro orsakad av sjukdom och arbetsskador. (För mer information om styrande regelverk, se Bolagsstyrning sid 82.)

Ständiga förbättringar

Arbetet med att förbättra vår hållbarhetsprestanda pågår ständigt. Det är vårt ansvar att följa med i utvecklingen av lagar och regleringar, att bemöta omvärldens krav och på så sätt reducera risker i verksamheten. I vår dagliga verksamhet gör vi mycket för att bidra till en mer hållbar utveckling. Sett till hur vi redovisar och rapporterar ska vi dock bli bättre. Vi avser därför under kommande år bli än tydligare vad gäller redovisningen av våra satsningar och mål inom hållbarhetsområdet.





VÅRA MILJÖPRINCIPER

OLJA SKA ALLTID RESA FÖRSTA KLASS

Säkerheten och skyddet av havsmiljön ska 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.

- Att skydda havsmiljön är av allra största betydelse. De enda hänsyn som har företräde är de som gäller människors säkerhet.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska vi skaffa oss en allt bättre kontroll över de riskfaktorer som kan orsaka skador på miljön.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska 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 ska vi sträva efter att bedriva en säkrare och effektivare sjöfart inom miljömässigt känsliga områden.
- All personal ska ges lämplig utbildning och information och uppmuntras att delta aktivt i miljöarbetet.

FARTYGETS LIVSCYKEL

Sett ur ett livscykelperspektiv påverkar ett fartyg miljön från att det byggs till att det skrotas. Störst är miljöpåverkan i samband med den löpande driften. Genom ett väl genomfört utvecklingsarbete, ett omsorgsfullt löpande underhåll och kontinuerliga förbättringar kan dock denna påverkan begränsas och kontinuerligt förbättras.

1 DESIGN & KONCEPT

Störst möjlighet att begränsa ett fartygs miljöpåverkan finns vid utformningen av själva fartygskonceptet. Storlek, dimensioner och skrovets utformning är viktiga faktorer som i sin tur påverkar bränsleförbrukning och transporteffektivitet under fartygets hela livslängd. Vid utformningen av konceptet är det även möjligt att välja lösningar som möjliggör en så miljöoptimerad återvinning och/eller skrotning som möjligt.

2 BYGGNATION

Även själva byggnationen av fartyget medför miljöpåverkan, huvudsakligen genom:

- Utsläpp i vatten till följd av slipning, antiväxtbehandling och olika typer av skrovbeläggningar.
- Utsläpp till luft, bl a damm, partiklar, gaser och aerosoler.
- Olika typer av avfall: metallbitar, olja, förorenat avfall, färg, kablar, etc.

Hanteringen av miljöfrågor utgör en viktig parameter för Concordia Maritime vid val av varv. Hårdare regler, nya arbetsmetoder och högre krav från beställare har dock medfört att påverkan generellt minskat under senare år. För att minska miljöpåverkan ytterligare behöver alla inblandade parter förbättra sin kunskap om den miljöpåverkan som uppstår i samband med byggnationen.

5 SKROTNING OCH ÅTERVINNING

Skrotning av fartyg har historiskt varit ett stort miljömässigt problemområde. Under senare år har dock åtgärder vidtagits för att minska påverkan på såväl miljö som människa. Till exempel ska idag 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 då det första nybyggda fartyget i världen att certifieras med Det Norske Veritas "Green Passport". Green Passport innebär att man identifierar och dokumenterar allt farligt material som finns i fartyget och i fartygsdelarna.

4 KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGAR

Arbetet med att minimera fartygets miljöpåverkan fortsätter under hela dess livstid. Genom kontinuerliga förbättringar och ett löpande underhåll är det möjligt att bibehålla eller till och med förbättra fartygets miljöprestanda under hela dess livslängd. Utöver minskad miljöpåverkan bidrar ett löpande underhåll även sannolikt till ett högre marknadsvärde på fartyget den dag det säljs.

3 LÖPANDE DRIFT

Vad gäller den löpande driften utgörs sjöfartens och vår påverkan huvudsakligen av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till bränsleförbrukningen. Till de främsta utmaningarna hör att minska mängden utsläpp av svavel- och kväveoxider, växthusgaser och andra skadliga partiklar som uppstår i samband med förbränning av bunkerolja.



MILJÖMÄSSIGT ANSVAR

Med leveransen av *Stena Premium* avslutade vi under 2011 det största nybyggnadsprogrammet i Concordia Maritimes historia. Vid utvecklingen av P-MAX-fartygen var målet att skapa ett koncept som förenade transportekonomi i världsklass med säkerhet i en ny dimension. Maximerad lastförmåga, god bränsleekonomi och inbyggd säkerhet blev därför viktiga fundament i arbetet.

Häri ligger också vår största insats för miljön – vår moderna flotta, som i slutet av 2011 bestod av 12 fartyg med en genomsnittlig ålder på cirka 3 år. 10 av de 12 fartygen i flottan utgörs av P-MAX-fartyg, vilka troligtvis hör till världens säkraste tankfartyg. I fartygen förenas transportekonomi, bränsleeffektivitet och flexibilitet med säkerhet i högsta klass. Tack vare skrovets utformning kan fartygen transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djup, med i princip samma bränsleförbrukning.

Vår miljöpåverkan

Vår största faktiska och potentiella påverkan på miljön vid löpande drift kan delas in i två övergripande kategorier: oljeutsläpp till följd av kollision eller grundstötning samt utsläpp av svavel- och kväveoxider i samband med förbrukning av bunkerolja. I båda fallen bedriver vi ett omfattande arbete för att eliminera respektive reducera miljöpåverkan från våra fartyg.

Miljöpåverkan på grund av olyckor

Den största risken förknippad med tank-sjöfart 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 dock antalet oljeutsläpp mins-

kat drastiskt och är idag mycket sällsynt. 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 utsläpp om en olycka ändå skulle inträffa.

Vårt arbete inom säkerhet

Vi är sedan många år profilerade som ett kvalitetsrederi med höga krav på säkerhet. Att olyckor inträffar kan ändå aldrig helt uteslutas. Omfattande resurser läggs därför på att kontinuerligt utveckla och optimera fartyg, rutiner och besättningar. 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.

Strikta rapporteringsrutiner gör att vi har total kontroll över alla incidenter – i hamn eller till sjöss. Inget av våra fartyg var under 2011 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet. Inget av fartygen var heller inblandat i någon incident då oljespill kunde ha blivit en möjlig konsekvens.

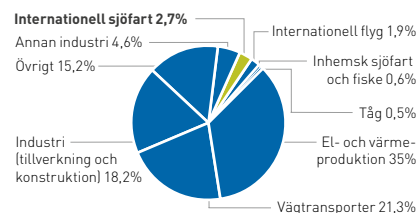
Miljöpåverkan till följd av löpande drift

Vad gäller den löpande driften utgörs sjöfartens och vår påverkan huvudsakligen av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till bränsleförbrukningen. Till de främsta utmaningarna hör att minska mängden

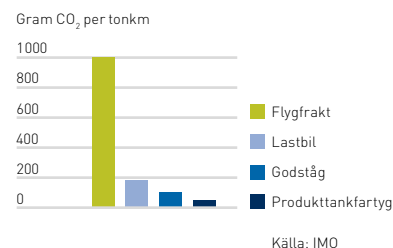
DET BÄSTA ALTERNATIVET

I förhållande till transporterad volym och distans är sjöfarten det i särklass mest energieffektiva transportsättet. Jämfört med tåg, lastbil och flyg är tanksjöfarten dessutom det transportslag som genererar minst koldioxid- och kväveoxidutsläpp mätt i förhållande till lastvolymen. Trots att över 90 procent av världens alla frakter sker till havs, står sjöfarten för endast cirka 2,7 procent av de totala koldioxidutsläppen. Även samhällsekonomiskt har sjöfarten stora fördelar i förhållande till andra transportslag då de externa kostnaderna i form av till exempel buller, ingrepp i naturmiljön och olyckor är mycket begränsade. Detta förklarar dock inte behovet av ett ständigt och kontinuerligt förbättringsarbete.

Andel av världens koldioxidutsläpp



Koldioxidutsläpp per transportslag





Isnavigering

Under 2011 genomgick ett stort antal kaptener på P-MAX-fartygen en kurs i isnavigering som alla kaptener genomgår med jämna mellanrum. Kursen hölls i samarbete med Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg.

utsläpp av svavel- och kväveoxider, växthusgaser och andra skadliga partiklar som uppstår i samband med förbränning av bunkerolja.

Inom den internationella tanksjöfarten pågår ett förbättringsarbete som omfattar såväl teknisk utveckling som forskning kring nya typer av mer miljöanpassade bränslen. Det effektivaste sättet att värna om miljön skulle vara att använda en bunkerolja med lägre svavelhalt. Denna är dock avsevärt dyrare och för att skapa konkurrensneutralitet krävs överenskommelser på global nivå. De volymer som tillverkas idag är dessutom så små att de inte täcker världsfloTTans behov.

Så minimerar vi vår miljöpåverkan

Vårt mål är att fram till 2014 minska bränsleförbrukningen med fem procent. För att lyckas med detta bedrivs flera olika projekt. På fyra av fartygen i flottan har så kallade VTA-turbiner (Variable Turbine Area) installerats. Fördelarna ligger främst i att man genom att vinkla bladen i turbinen kan anpassa turbinens verkningsgrad efter motorns belastning, vilket sänker bränsleförbrukningen. Likaså utreds möjligheten att använda så kallade svavelskrubbers och SCR-teknik (selektiv katalysatorreduktion) för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider.

Förbrukningen kan även påverkas genom att söka en optimal ruttplanering, där bland annat faktorer som väder och vind vägs in. Andra försök går ut på att i samråd med våra kunder sänka fartygens hastighet när det kan ske utan olägenhet. Förbrukningen av bunkerolja står i direkt relation till hastigheten och en lägre hastighet ger lägre förbrukning.

Av säkerhetsskäl är våra fartyg utrustade med dubbla motorer och styrsystem. Dubbleringen ökar säkerheten avsevärt men medför också en något högre bränsleförbrukning jämfört med om bara det ena systemet används. Här ställs olika egenskaper mot varandra och vi försöker balansera för- och nackdelar utifrån vad som är bäst i den givna situationen. Vår grundprincip är dock att säkerhet i alla lägen går först.

Organismer i ballastvatten

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 oskadliggöra organismer i ballastvattnet är under utveckling, men mycket återstår för att kunna möta kapacitetskravet hos fartyg med stora mängder ballastvatten. En lösning vi tillämpar, 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.

Motstridiga intressen

Arbetet att minska påverkan på miljön kompliceras av att olika miljöförbättrande åtgärder ibland står emot varandra. Genom att sänka verkningsgraden på fartygens motorer skulle till exempel utsläppen av kväveoxider minska. Åtgärden skulle dock samtidigt medföra högre utsläpp av koldioxid. För att nå bästa möjliga effekt krävs därför en samvägning av många olika faktorer.

SOCIALT ANSVAR

Organisatoriskt består vi av en land- och en sjöorganisation. Landorganisationen bestod under 2011 av totalt sex personer, varav tre var anställda i moderbolaget. Sjöorganisationen är betydligt större. Antalet ombordanställda uppgick i slutet av 2011 till 374. Samtliga ombord anställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation).

Hård konkurrens om erfarna befäl

Sjöfarten står inför stora pensionsavgångar samtidigt som tillgången på erfarna sjömän är begränsad i hela världen. Konkurrensen om kompetenta och välutbildade sjömän kommer framöver bli än hårdare.

Vi och vår samarbetspartner inom bemanning, Northern Marine Management, vill vara en attraktiv arbetsgivare som utöver konkurrenskraftiga villkor även erbjuder en utvecklande och säker arbetsplats för de sjömän som arbetar ombord på våra fartyg. Respekt för individen, möjlighet till kompetensutveckling, sociala förmåner som även omfattar familjen och en stark säkerhetskultur är viktiga bitar i detta arbete.

Ständiga förbättringar

Att arbeta ute till havs ställer stora krav på befäl och manskap ombord. För att trygga säkerheten ombord finns, utöver ett omfattande internationellt regelverk, även högt ställda interna krav och rutiner.

För att våra krav på kvalitet, miljö och säkerhet ska uppfyllas, bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget.

Träning varje dag

Kontinuerlig riskidentifiering utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra säkerheten ombord. Besättningens delaktighet är här helt avgörande. På våra fartyg ägnar varje

besättningsman minst tio minuter varje dag åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety) och identifierade risker elimineras allt eftersom.

Observationerna sammanställs i rapporter som sprids till samtliga fartyg. Därutöver hålls varje månad även dedikerade säkerhetsmöten ombord.

Säker arbetsmiljö

Jämfört med många andra näringsgrenar har sjöfarten förhållandevis få arbetsskador. Mätt i LTIF (antal förlorade arbetstimmar på grund av arbetsskador i relation till antal arbetade timmar totalt) har sjöfarten ungefär hälften så många arbetsskador som svensk tillverkningsindustri. Under både 2010 och 2011 var antalet LTIF på våra fartyg noll.

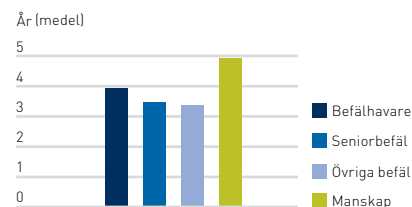
Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra arbetsmiljön och minska arbetsskaderiskerna. Olycksfall och andra säkerhetsrelaterade faktorer rapporteras och analyseras. Under 2011 inträffade ingen incident eller olycka med allvarligare påföljd på något av våra fartyg.

Regler för fartygsskydd

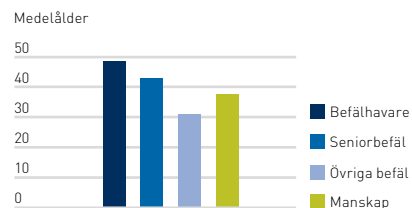
Under senare år har fartygskapningar blivit ett allt större hot mot den internationella sjöfarten. Vi arbetar aktivt för att minska risken för att något av våra fartyg skulle kapas eller utsättas för annan typ av hot. Arbetet regleras av rekommendationer (Best Management Practise) från internationella sjöfartsorganisationer, där bland andra Intertanko ingår, samt av IMO:s ISPS-kod (International Ship and Port Facilities Security Code). Kodens ställer krav på fartygens utrustning samt att det på varje fartyg ska finnas säkerhetsrutiner och en ansvarig utbildad person. Alla våra fartyg lever upp till ISPS-kodens krav.



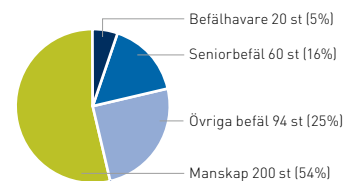
Tjänstgöringstid



Åldersstruktur



Ombordanställda per kategori





– UNGA STÄLLER

NYA KRAV

Fem frågor till Barrie Finlayson, Fleet Personnel Manager på Northern Marine Management som ansvarar för bemanning, drift och underhåll för Concordia Maritimes fartyg.

Hur ser tillgången till kvalificerade sjöbefäl ut?

–Det råder klart brist på kvalificerade sjöbefäl, särskilt inom tanksegmentet. Dessutom levereras fortlöpande nya fartyg som ska bemannas. Det kommer leda till ännu tuffare konkurrens om kvalificerade medarbetare.

Hur viktigt är det att ha ett gott rykte som arbetsgivare?

–Vi har rykte att vara en seriös arbetsgivare och det är en enormt stor fördel. När sjöfolk söker nytt jobb är givetvis lönen viktig, men också en stark säkerhetskultur och sociala förmåner väger tungt.

Hur arbetar ni för att attrahera skickliga medarbetare?

–Vi erbjuder attraktiva villkor som omfattar konkurrenskraftig lön och årlig bonus, pensionsplan samt hälso- och sjukvårdsförmåner för hela familjen. Ytterst syftar allt till att skapa nöjda medarbetare, då de är de viktigaste ambassadörerna.

Hur får man de yngre att välja en karriär till havs?

–Unga människor ställer nya krav på arbetsvillkor och miljö. Det är något vi anpassar oss efter. Ett sätt är att skapa möjligheter till att hålla kontakt med sina nära och kära, något Concordia Maritime gjort genom att utrusta sina fartyg med internetanslutning.

Ni har ett eget utbildningsprogram för kadetter, hur kommer det sig?

–Lika viktigt som att kunna rekrytera nya medarbetare är att ge befintliga medarbetare chansen att utvecklas. Genom vårt kadettprogram får vi lojala och kunniga medarbetare som inte bara möter internationell standard utan även de höga krav på säkerhet och kvalitet som krävs.

SÅ FUNGERAR DET

HUR SER FLÖDENA ÖVER VÄRLDSHAVEN UT?
VAR PRODUCERAS OCH KONSUMERAS OLJA?
VAR KOMMER VI IN I BILDEN?



PARADIGMSKIFTET

FRÅN VÄST TILL



- + HÖG KONSUMTION
- MINSKANDE UTVINNING
- MINSKANDE RAFFINADERIKAPACITET
- SMÅ RESERVER

ÖST



- + STORA RESERVER
 - + STOR UTVINNING
 - + ÖKANDE KONSUMTION
 - + ÖKANDE RAFFINADERIKAPACITET
- = DYNAMISKA HANDELSMÖNSTER**

OLJANS VÄG

FRÅN BORRHÅL TILL SLUTPRODUKT



PROSPEKTERING OCH UTVINNING

Av de oljetillgångar som hittills hittats återfinns två tredjedelar i Mellanöstern. Att gå från prospektering till produktion tar vanligtvis flera år och kostnaderna är enorma. 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.

RAFFINERING

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 bensen, i Europa är motsvarande siffra ungefär 45 procent. Anledningen är att USAs fordonspark till stor del består av bilar med bensenmotorer medan det i Europa är en jämnare fördelning av bensen- och dieselmotorer.

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.



Transport med råoljetanker



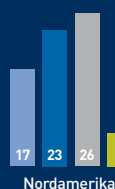
Transport med produkttanker





NORDAMERIKA OCH EUROPA HÄR STIGER IMPORTBEHOVET

I Nordamerika och Europa konsumeras fortfarande hälften av världens olja. Men raffinaderikapaciteten minskar, vilket ökar importbehovet.



FÖRÄNDRADE HANDELSMÖNSTER GER LÄNGRE TRANSPORTER

Marknaden för oljehandel till sjöss genomgår ett paradigmskifte – ett skifte från väst till öst. Asiens oljekonsumtion har ökat kraftigt senare år och överstiger vida produktionen i regionen. I Nordamerika och Europa är konsumtionen fortsatt stor och även här ökar importbehovet i takt med att utvinningen successivt minskar. Det ökade

importbehovet täcks främst av olja från Mellanöstern, men också från Sydamerika och Afrika.

Dessutom minskar raffinaderikapaciteten i väst, medan den byggs ut i öst. Detta innebär att en allt större andel av oljan kommer att raffineras på platser långt från slutkonsumenten. Raffinerade oljeprodukter kan därför behöva transporteras allt längre distanser framöver.

I



ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ VEGETABILISKA OLJOR

Efterfrågan på vegetabiliska oljor har ökat kraftigt under de senaste åren. Till de främsta drivkrafterna hör ett ökat användande inom livsmedels-, petrokemi- och kosmetikindustrin. En allt större mängd används också till produktion av olika typer av biobränslen.

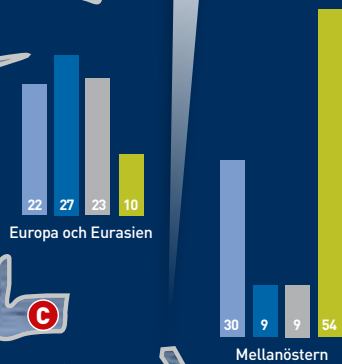
De vanligaste oljorna utgörs idag av palmolja och sojabönlja, som tillsammans står för cirka två tredjedelar av den totala konsumtionen. Utvinning av palmolja sker framför allt i Sydost-

asien, med Malaysia och Indonesien som stora exportörer. Brasilien, USA och Argentina hör till de största exportörerna av sojabönlja.

Den ökade användningen har medfört en kraftigt ökad efterfrågan på transporter. Idag ställs särskilda krav på de fartyg som transporterar de vegetabiliska oljorna. Efterfrågan på godkända fartyg har under senare år överstigit tillgången, vilket medfört att raterna legat högre än för transporter av traditionella oljeprodukter.

MELLANÖSTERN HÄR FINNS OLJAN

Mer än hälften av världens oljereserver finns i Mellanöstern och här utvinns en tredjedel av all olja i världen. Samtidigt står området endast för 9 procent av den totala konsumtionen.



ASIEN HÄR ÖKAR KONSUMTIONEN

Kraftig tillväxt kombinerat med ett mer utbrett välstånd innebär kraftigt ökad oljekonsumtion. Stillaohavsasien står idag för en tredjedel av världens oljekonsumtion.

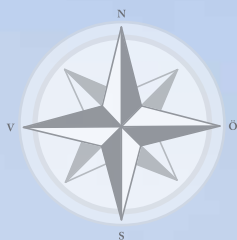


AFRIKA, CENTRAL- OCH SYDAMERIKA HÄR ÖKAR OLJEHANDELN

Både Afrika och Central- och Sydamerika exporterar allt mer olja till framför allt USA och Asien.

ASIEN HÄR BYGGS RAFFINADERIERNA

I Asien ökar raffinaderikapaciteten mest, dels för att möta det starkt växande behovet i regionen, dels för att öka exporten av oljeprodukter till bland annat Nordamerika och Europa.



VÅRA ÄGDA FARTYG OCH DERAS LAST

13 DECEMBER 2011 KL 15:12

P-MAX

DWT 65 200
Isklass 1A-1B

A *Stena Paris*

Uthyrd till Total t o m 2012
Lastade diesel och eldningsolja i Sydostasien för lossning i Stillahavsområdet. Det är 28°C i vattnet samt i luften. Fartyget gör 14,0 knop i lätt bris.

B *Stena Provence*

Opereras kommersiellt av Stena Weco sedan juli 2011
Lastar idag palmolja i Kuantan i Malaysia för leverans till Neapel, Rotterdam och Porvoo.

C *Stena Primorsk*

Uthyrd till Argo t o m 2016
Lastad med tjockolja i USA ska hon nu lossa en del av lasten i Limassol, Cypern. Därefter vidare till Alexandria, Egypten för att lossa resten av lasten.

D *Stena Performance*

Opereras kommersiellt av Stena Weco sedan juni 2011.
Lastat sojabönlja i Rio Grande, Argentina för leverans till Pyongyang i Korea. Är idag på väg in i Durban för att bunkra.

E *Stena President*

Uthyrd till Argo Shipping t o m 2017
Lastar eldningsolja i Brofjorden för Stena Oil som ska läktras till bunkerfartyg i Västafrika. Första lasten för Stena Oil från Sverige till Västafrika.

F *Stena Perros*

Uthyrd till Total t o m 2012
På väg från Baltikum till USA med en last av bensin. Fartyget gör 13,5 knop i bra väder.

G *Stena Progress*

Uthyrd till Total t o m 2014
På väg till Singapore för att lossa bensinkondensat lastat i Förenade Arabemiraten. Fartyget gör 13,5 knop i en lätt bris.

H *Stena Polaris*

Uthyrd till ST Shipping t o m 2013
På väg till Medelhavet för lossning av diesel lastad i Karibien. Hon har en frisk bris rätt i fören och gör 11,5 knop då hon precis passerar Gibraltar.

I *Stena Penguin*

Uthyrd till ST Shipping t o m 2013
Lastade eldningsolja i USA och lossade en del av lasten i Karibien på väg mot Dominikanska Republiken. Fartyget gör 15,4 knop i lätt bris.

J *Stena Premium*

Uthyrd till ST Shipping t o m 2014
Befinner sig i Indiska Oceanen, väntar på att lossa eldningsolja. Dessa områden är utsatta för hårt väder och förseningar är vanliga.

Utvinning, %

Total utvinning
82 095 000
fat per dag

Raffinering, %

Total raffinering
74 816 000
fat per dag

Konsumtion, %

Total konsumtion
87 382 000
fat per dag

Reserver, %

Totala reserver
1 383 200
miljoner fat

Källa:
BP Statistical Review
of World Energy 2011

PANAMAX

DWT 74 900
Isklass 1A

K *Stena Poseidon*

Uthyrd till Neste t o m 2017
Fartyget går i ballast från Hong Kong till Singapore, där hon ska lasta diesel för lossning i Buenos Aires.

L *Palva*

Uthyrd till Neste t o m 2017
På väg från Singapore till Tianjin, Kina, med en last av bensin. Det blåser kuling och fartyget gör 13,5 knop.



–SÅ ARBETAR VI FÖR ATT MAXIMERA INTÄKTERNA

En allt större del av vår flotta kommer de närmaste åren sysselsättas på den öppna marknaden och därmed kommer vår utveckling i högre utsträckning än tidigare korrelera med marknaden överlag. Det är en förändring som innebär såväl möjligheter som risker. Ulf Bäcklund är Manager Tanker Chartering på Stena Weco och en av de personer som sköter befraktningen av fartygen.

Vad gör en befraktare?

- Målet för alla fartygsägare är att maximera antalet dagar med intäkt. Min uppgift är att hitta sysselsättning för fartygen – att hitta kunder med behov av att frakta en viss typ av last från punkt A till punkt B. Så fort som möjligt efter att vi lossat en last vill vi ha en ny last i tankarna.

Hur går det till?

- Redan innan fartyget kommit fram till hamn påbörjar vi arbetet med att hitta nästa last. Vi marknadsför fartyget till mäklare i hela världen men även direkt till potentiella kunder. När vi kommit överens med kunden skrivs kontrakt och vi förbinder oss att komma fram till den önskade lastningshamnen på avtalad dag. Besättningen uppskattar att veta nästa last så tidigt som möjligt, så att de kan planera för förnödenheter samt veta var de kan förväntas bli avlösta nästa gång.

Vari ligger den största utmaningen?

- Utöver att hitta kunden är det dels att få logistiken runt om att fungera, dels att optimera flödena. Man måste hela tiden tänka flera led framåt – vad händer när vi kommer fram till punkt B? Finns det någon last där eller är det bättre att gå vidare till punkt C med tomma tankar för att där hitta en last? Och vad händer i omvärlden – vad gör konkurrenterna och hur kommer oväder, stormar, krig och oroligheter påverka flödena? Det är många faktorer som man måste ta hänsyn till.

TANK- MARKNADENS UTVECKLING

- 1 TANKMARKNADEN 2011**
- 2 DRIVKRAFTERNA**
- 3 UTBLICK FRAMÅT**





1

TANKMARKNADENS UTVECKLING 2011

Obalansen på tankmarknaden, med ett utbud som vida överstiger efterfrågan, satte sin prägel på tankmarknaden och fraktraterna även under 2011.

2011 var ännu ett svagt år för tanksjöfarten. I genomsnitt låg raterna för ett produkt-tankfartyg av MR-typ på cirka USD 13 000 per dag, vilket var cirka 50 procent högre än 2010. För VLCC- och suezmax-fartyg låg raterna på avsevärt lägre nivåer än föregående år, runt USD 5 000 respektive 15 000 per dag, en nedgång med 80 respektive 50 procent.

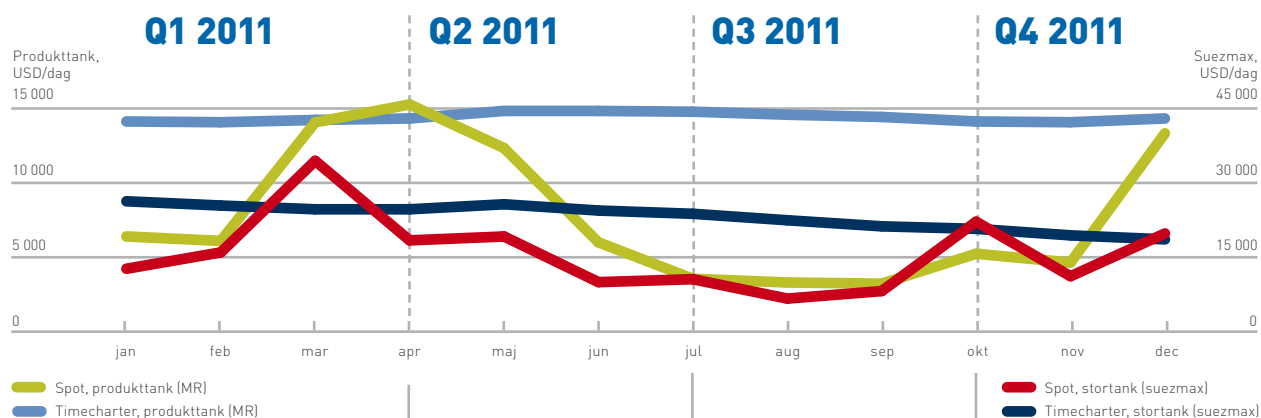
Intäkter i förhållande till utvecklingen

Vi har under senare år haft hela eller större delen av flottan uthyrd på längre kontrakt.

Strategin har medfört att vi varit, och fortfarande är, relativt opåverkade av nedgången i marknaden. I slutet av 2011 var alla ägda fartyg utom två sysselsatta på kontrakt, vilket innebar stabila kassaflöden och en säkrad intäktsnivå. Intjäningsnivåerna på tidsbefraktningkontrakten för våra P-MAX- och panamaxfartyg var fortsatt avsevärt högre än den öppna marknaden. Kontrakten har i snitt genererat strax över USD 20 000 per dag, vilket kan jämföras med cirka USD 13 000 per dag på den öppna marknaden.

Situationen kommer att vara ungefär densamma under 2012, men i slutet av året återlevereras två fartyg till oss. Under förutsättning att inga nya längre kontrakt ingås kommer exponeringen mot den öppna marknaden därefter att öka.

Vårt att poängtera här är de möjligheter som kan skapas i en svagare marknad. Vår starka balansräkning medför i detta läge en finansiell handlingsfrihet som gör det möjligt att agera om affärsmöjligheter uppstår.



I genomsnitt låg spotraterna runt USD 9 000 per dag. I slutet av kvartalet låg intjäningsnivåerna runt USD 15 000/dag. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 15 000/dag.

Spotraterna inom MR-segmentet sjönk till i genomsnitt runt USD 11 000/dag. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 15 000/dag.

Raterna inom MR-segmentet sjönk. I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden runt USD 3 500/dag. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades treåriga kontrakt i slutet av perioden runt USD 14 500/dag.

Raterna inom MR-segmentet steg. I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden runt USD 8 000/dag. På tidsutbefraktningmarknaden tecknades i slutet av perioden treåriga kontrakt runt USD 14 500/dag.

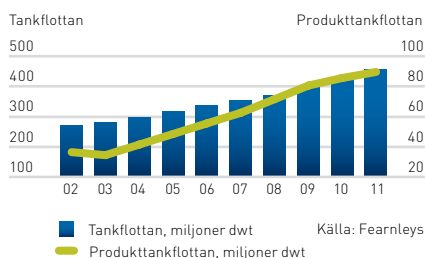
Kommentarerna ovan avser produkttankssegmentet. Grafen visar medelvärde på strikt rundrebasis per månad.

2

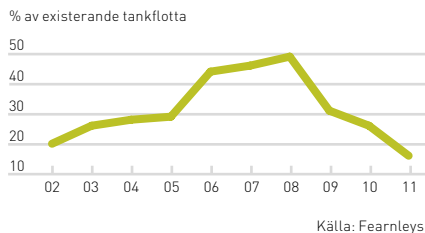
DRIVKRAFTERNA BAKOM UTVECKLINGEN

Efterfrågan på tanktransporter ökade visserligen under 2011, men inte i den takt som hade krävts för att kompensera den kraftiga tillväxten i tankflottan sedan 2005. I kombination med en osäker världsekonomi bidrog detta till en fortsatt obalans mellan utbud och efterfrågan.

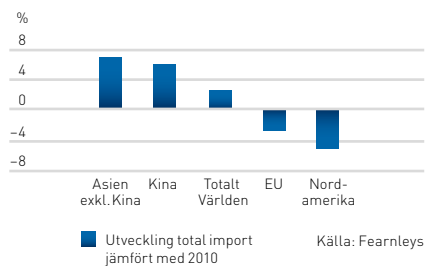
Tankflottans utveckling



Orderbok



Import av olja 2011



Faktumet att tanksjöfarten inte är en marknad utan flera blev under 2011 än mer tydligt. Utvecklingen inom produkttanksegmentet var överlag avsevärt mer positiv än för tankmarknaden i övrigt. Förändrade handelsmönster och allt färre leveranser av nybyggda fartyg hörde till de främsta drivkrafterna.

Efterfrågan på sjöbaserade transporter av olja samvarierar i hög grad med efterfrågan på olja och oljeprodukter. Sammantaget ökade efterfrågan på olja under 2011 med 1,0 procent till 87,8 miljoner fat per dag.

Kina och Indien viktiga motorer

Efterfrågan på olja styrs till stor del av världsekonomins utveckling. Efter den extremt snabba och kraftiga inbromsningen under 2009 har världsekonomin under de senaste två åren återhämtat sig och, trots fortsatt finansiell osäkerhet, vuxit med i snitt 4,5 procent per år. Kina och Indien har utgjort viktiga motorer, med en tillväxt om 9,2 respektive 7,4 procent under 2011. Utvecklingen i Euroländerna och USA var i likhet med föregående år betydligt svagare, 1,6 respektive 1,8 procent.

Växande flotta

Den ökade efterfrågan på transporter stod dock inte i paritet med det ökade utbudet av fartyg. Totalt under 2011 växte produkttankflottan (mätt i dödviktton) cirka 4 procent.

Tillväxten inom de flesta av tanksjöfartens segment har under senare år varit kraftig. Under de senaste tio åren har den samlade tankflottan vuxit med över 65 procent. Till följd av de omfattande beställningar som gjordes i samband med den mycket starka tankmarknaden 2004–2008 har tillväxten under senare år varit extra stark.

Under 2011 levererades 283 nya tankfartyg, motsvarande 38 miljoner ton dödvikt. Av dessa utgjordes 100 produkt-tankers om totalt 5,4 miljoner ton dödvikt.

Begränsad effekt av skrotning

Utöver leveranser påverkas flottans storlek även av hur många fartyg som tas ur trafik eller skrotas. Detta styrs i hög utsträckning av tre faktorer: fartygens ålder, konjunkturen på fraktmarknaden samt nya krav och regler. Under 2011 skrotades fartyg motsvarande totalt cirka



6,3 miljoner ton dödvikt. I relation till flottans storlek var det fortsatt få fartyg som skrotades, cirka 1,4 procent, varför skrotningen hade en fortsatt begränsad effekt på flottans tillväxt.

Minskande orderbok

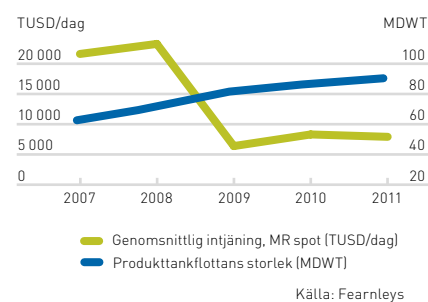
För tredje året i rad minskade orderboken, till största delen på grund av fortsatta leveranser av fartyg, men också på grund av ett begränsat antal nybeställningar. Totalt under året beställdes 74 (209) nya fartyg om 7,3 (35) miljoner ton dödvikt. Sammantaget minskade orderboken, mätt i dödviktston, med 34 procent. Sett som andel av den existerande flottan motsvarade orderboken i slutet av året cirka 16 procent.

Inom vårt huvudsakliga segment, fartyg för transporter av förädlade oljor, var orderboken avsevärt mindre. Här utgjorde fartyg i orderboken cirka 9 procent av den befintliga produkttankflottan.

Oförändrade priser

Nybyggnadspriserna låg vid årets utgång på i stort sett samma nivåer som när året inleddes. I december 2011 prissattes ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 36.

Intjäning jämfört med flottans storlek



Minskande orderbok

Miljoner dwt	Produkt-tank	Suez-max	Tank-flottan totalt
Orderbok 2010	13,2	22,8	111,7
Orderbok 2011	8,3	16,6	74,0
Utveckling, %	-36	-27	-34

Källa: Fearnleys



STENA PRIMORSK
LIVERPOOL

IMO: 925041

3 TANKMARKNADENS UTVECKLING FRAMÅT

Den enskilt mest avgörande faktorn för tankmarknadens utveckling framöver är hur balansen mellan tillgång på fartyg och efterfrågan på tanktransporter kommer att utvecklas. Här skiljer sig prognoserna relativt kraftigt åt mellan olika marknadssegment. Inom produkttanksegmentet väntas balansen förbättras, medan den inom stortanksegmentet väntas vara fortsatt mer i obalans.

Utöver balansen mellan tillgång och efterfrågan finns även ett antal faktorer av mer strukturella slag, bland annat förändringar i handelsmönster och raffinaderikapacitet, som även de talar för en mer positiv utveckling inom produkttanksegmentet framöver.

Faktorer som påverkar balansen mellan utbud och efterfrågan Flottans storlek

Det stora antalet tillgängliga fartyg utgör en av tanksjöfartens största utmaningar. Den prognosticerade tillväxten framöver skiljer sig kraftigt åt mellan marknadens olika segment. Störst väntas den vara inom VLCC- och suezmaxsegmentet, betydligt lägre inom produkttank. Tillväxten väntas här under 2012 uppgå till mer moderata 3–4 procent.

Värt att peka på är också den osäkerhet som för närvarande råder kring när leveranserna av fartygen i orderboken faktiskt kommer att äga rum. 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 skäl att tro att en del av leveranserna kommer att skjutas framåt i tiden. Hur stor andel av de beställda fartygen som faktiskt kommer att levereras, och i sådana fall när, återstår att se.

Skrotningstakten förväntas ligga kvar på relativt låga nivåer. Dagens tankflotta är

relativt ung. Endast cirka fem procent av fartygen i flottan var i slutet av 2011 över 20 år. Inte heller kommer IMO:s beslut att förbjuda fartyg med enkelskrov från 2010 spela någon större roll. Merparten av de enkelskrovade fartygen är redan utfasade.

Världsekonomin utveckling

Tillväxten i världsekonomin framöver är svårbedömd. För perioden 2012–2016 spår IMF en årlig tillväxt om mellan 3,3 och 4,9 procent. Tillväxtekonomierna i Asien väntas driva utvecklingen, medan utvecklingen i Europa och USA de närmaste åren väntas vara fortsatt dämpad.

Ökat energibehov till följd av ökat välstånd och växande befolkningar

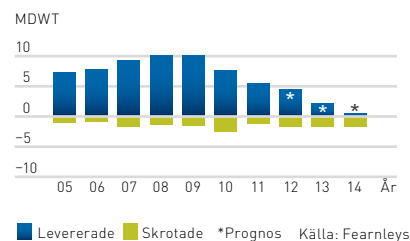
Enligt bedömningar från bland annat FN kommer befolkningen på jorden öka med cirka 35 procent fram till 2050, från dagens knappt 7 miljarder invånare till cirka 9,3 miljarder. I kombination med ett alltmer utbrett välstånd väntas detta leda till en ökad efterfrågan på energi. Amerikanska energimyndigheten 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 ökning av oljekonsumtionen väntas därigenom bidra till en ökad efterfrågan på tanktransporter.

Prognostiserad tillväxt i utbud och efterfrågan (produkttank)

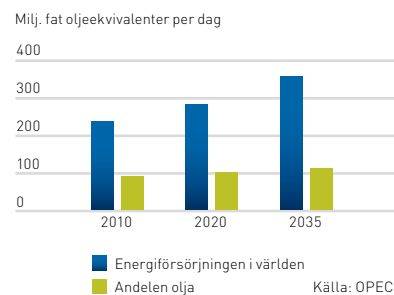
	2011E	2012E
Tillväxt flottan	4,1	3,7
Tillväxt efterfrågan	1,2	4,3

Källa: Clarkson

Levererade och skrotade produkttankfartyg



Efterfrågan på energi och olja ökar





Strukturella och tillfälliga marknadsförändringar

Längre transporter, förändrade handelsmönster

Förändrade handelsmönster kan framöver komma att medföra stora konsekvenser för tanksjöfarten i allmänhet och produkttank-sjöfarten i synnerhet. För närvarande pågår ett stort skifte både vad avser produktion, raffinering och konsumtion – från väst till öst. Även om den kinesiska oljekonsumtionen fortfarande är knappt hälften så stor som USAs, är tillväxten här mycket kraftig. Bara under de senaste tio åren har oljekonsumtionen i Kina nära dubblerats.

I USA och Europa är tillväxttakten sett till konsumtionen inte alls lika stor. Även här kommer dock en allt större andel av oljekonsumtionen 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 öka, med ökad efterfrågan av produkttankfartyg som tänkbar konsekvens.

Till produkttankmarknadens fördel talar även det faktum att den globala raffinaderi-

kapaciteten nu ökar öster om Suez och stagnerar eller minskar väst om Suez. Under 2011 och början av 2012 har flera raffinaderier stängts ned på USAs östkust samt i Karibien. Den kapacitet som nu byggs upp återfinns till stora delar i Mellanöstern och Asien, inte minst Indien och Kina. Dessa nya raffinaderier är effektivare både vad gäller produktion och produktionskostnad, och erbjuder därmed hård konkurrens på en redan pressad marknad. Raffinerade oljeprodukter kommer därigenom behöva transporteras allt längre distanser för att nå slutkonsumenterna i bland annat Nordamerika och Europa.

Krig, oroligheter och oväder

Krig, politisk oro, väder och andra geopolitiska faktorer kan skapa omfattande störningar och medföra stora konsekvenser för transportflödena. Aktuella exempel under senare år är bland annat oroligheterna i Libyen samt orkanerna Katrina och Rita som 2005 skapade stora störningar i raffinaderikapaciteten i Mexikanska Golfen. Dessa situationer är svåra att förutse men kan med kort varsel kräva stora omställningar och 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.

Ökad produktion av skifferolja

I USA har under senare år utvinningen av olja ur oljeskiffer ökat kraftigt. Detta bland annat som konsekvens av den amerikanska målsättningen att minska importbehovet av olja från andra länder. En relativt stor andel av denna olja går dock efter raffinering på export, vilket i takt med ökade volymer kan komma att öka efterfrågan på produkttankfartyg ytterligare.

VAD SÄGER EXPERTERNA OM ...

... UTVECKLINGEN 2011

**Hur skulle du beskriva utvecklingen inom tankmarknaden under 2011?
Vilka var de främsta drivkrafterna?**



Ole-Rikard Hammer
Head of Research, Platou

–2011 var ett mycket svagt år. I genomsnitt föll fraktraterna med 30–50 procent. Den samlade flottan fortsatte att växa, till och med snabbare än föregående år. Våra uppskattningar pekar på en tillväxt om 6,4 procent. Till detta ska läggas att efterfrågan på tonnage bara ökade med 2,5 procent. Världsekonomin försvagades i takt med att skuldkrisen förvärrades samtidigt som handeln med olja påverkades av minskad libysk export.

... UTVECKLINGEN 2012–2013

**Vad tror du om utvecklingen för produkt-tanksegmentet under 2012–2013?
Utmaningar och möjligheter?**

–De mindre produkttanksegmenten utvecklades starkare under 2011 än stortanksegmentet och så kommer det nog att se ut även kommande 1–2 år. Produkttanksegmentet har en mindre orderbok, 12 procent av flottan jämfört med 19 procent för stortanksegmentet.

Trenden att flytta raffinaderikapacitet från väst till Asien och Mellanöstern kan komma att erbjuda nya handelsmöjligheter för produkttankfartyg framöver. På kort sikt känner dock alla tankmarknadens segment av den svagare tillväxten när det gäller efterfrågan på olja.



Nicolai Hansteen
Chief Economist,
Pareto Shipping

–En fortsatt relativt svag världsekonomi i kombination med en dämpad efterfrågan på olja satte sin prägel på produkttanksegmentet under 2011. Det pågående skiftet vad gäller efterfrågan på raffinerade oljeprodukter och raffinaderikapacitet skapar dock nya handelsmönster vilket kan leda till längre transportdistanser och ökad tonmilefterfrågan.

–De fartyg som levererades mellan 2008–2010 har nu absorberats av marknaden och tillväxten i flottan väntas framöver att avta. Detta öppnar upp för en förbättrad balans mellan utbud och efterfrågan under de kommande åren.



Sverre Bjørn Svenning
Director of Fearnley
Consultants

–År 2011 blev ännu en besvikelse. Trots ökad global efterfrågan på olja ökade efterfrågan på råoljetankfartyg bara ytterst marginellt.

Det gick bättre, men inte bra, på marknaden för produkttankfartyg, eftersom tonnagebalansen förbättrades under hela året. Vi såg även en bra ökning av fjärrtransporter avseende export från Sydostasien till Europa och Nord- och Sydamerika, vilket hade en positiv inverkan på efterfrågan. Samtidigt har raffinaderier lagt ned i dessa regioner vilket har lett till en lägre efterfrågan på råolja men ökad produktimport.

–Kontraktstäckningen för produkttankfartyg har nått en mycket låg nivå och vi tror att nettotillväxten för MR-segmentet i år kan sluta på 2,5 procent. Tillsammans med låg kontraktsaktivitet ser tillgångssidan på den här marknaden mycket bra ut framöver. På efterfrågesidan har uppbyggnaden av raffinaderikapacitet i Mellanöstern och Indien fortsatt och vi förväntar oss fortsatt god tillväxt i produktexporten från dessa områden till Atlanten, vilket genererar ökad efterfrågan på produkttankfartyg. En utmaning i dag är introduktionen av bränsleeffektiv design. Utmaningen är kopplad till värderingen av modernt befintligt tonnage. Om de nya tankmodellerna håller vad de lovar kommer värdena på moderna tankfartyg att falla väsentligt i och med att deras bränslekostnader kommer att vara väsentligt högre än för de nya fartyg som levereras.

RISK- OCH

KÄNSLIGHETSANALYS

I likhet med alla affärsdrivande företag är vår verksamhet förknippad med vissa risker. Dessa kan övergripande delas in i fyra kategorier; företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

Tio av våra totalt 12 ägda fartyg är för tillfället uthyrda på fasta kontrakt. Detta bidrar till att minska de finansiella risker som annars förknippas med sjöfart.

1. Företagsrisker

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

A Varumärke

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, samarbetspartners och 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 arbetar vi 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. I tider av finansiell oro och instabilitet är det extra viktigt för oss att ha fartyg i

beställning fullt finansierade. Ett av våra övergripande mål är att alltid ha en sund ekonomi som möjliggör långsiktiga satsningar.

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt kapital, en risk som ökat i och med den finansiella oron på världsmarknaden.

Stabila kassaflöden, god disponibel likviditet samt goda relationer till banker och andra potentiella kreditgivare är faktorer som kan begränsa risken.

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 långsiktiga planeringen av verksamheten.



	Typ av risk	Påverkan (1–5)		Sannolikhet (1–5)		Riskstrategi
		Hela branschen	CM	Hela branschen	CM	
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 (2)	Stabila kassaflöden genom god kontraktstäckning. Goda bankförbindelser.
	D Finansieringsrisk	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2 (2)	Hög disponibel likviditet, lönsamhet, hög soliditet och goda bankförbindelser.
2. Marknadsrelaterade risker	A Konjunktur	4 (4)	4 (4)	5 (5)	4 (3)	Goda relationer med kunder dels på tidsutbefraktningssmarknaden, dels på öppna marknaden.
	B Fraktrater	5 (5)	4 (4)	5 (5)	4 (3)	Verksamhet för närvarande delvis baserad på kontrakt.
	C Oljepris	4 (4)	4 (4)	4 (4)	3 (3)	Kunden står för kostnaden för bunkeroiljan vid tidsutbefraktning.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	3 (3)	3 (3)	I framkant vad gäller säkerhets- och miljöarbete.
	E Krig och oroligheter	4 (4)	4 (4)	4 (4)	4 (4)	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 (3)	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.

Föregående års siffra inom parentes.

Påverkan

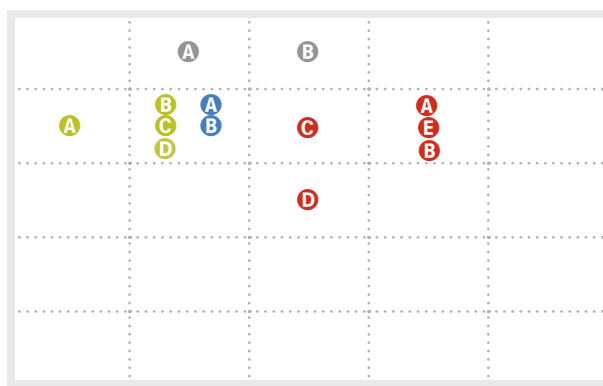
Mycket stor

Stor

Mellan

Mindre

Obetydlig



Sannolikhet

Osannolik

Ej trolig

Möjlig

Trolig

Sannolik

Typ av risk

- Företagsrisker
- Marknadsrelaterade risker
- Operativa risker
- Kreditrisker



Förstapriset i årets fototävling tilldelades Colin Wilson Junior. Bilden visar däckets ombord på Stena Provence på St Lawrencefloden på väg mot Montreal.

A Konjunktur

Sjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olja och raffinerade oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av en konjunkturedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden. Att skydda sig mot en långsiktig konjunkturedgång 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 75 procent av vår flotta för närvarande är uthyrd för 2012 innebär att känsligheten för förändringar i fraktraterna är begränsad för nästa år.

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 (inklusive bunkerolja). På sikt påverkar dock oljepriset fraktraterna, vilket i sin tur påverkar ett redaris intäkter.

D Politisk risk

Bolaget agerar på en marknad som påverkas av en mängd regelverk som kan förändras 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.

A Försäkringsfrågor

För risker relaterade till själva driften av fartygen har vi tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är

försäkrade mot skada och förlust till belopp som motsvarar fartygens värde. 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 finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

B Miljö

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

C 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 våra 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.

A 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.

B 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 2011

Vid ingången av 2011 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 20,50 och vid utgången SEK 12,95 vilket innebär en nedgång med 37 procent. Under 2011 har aktiens totalavkastning inklusive föreslagen utdelning om SEK 1,00 varit –32 procent.

Vid utgången av 2011 uppgick aktiekapitalet till MSEK 618 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 en röst per aktie.

Aktieägarförhållanden

Antalet aktieägare uppgick per den 31 december 2011 till 5 266, vilket innebär en minskning med 3,8 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 5,9 procent av kapitalet och 3,4 procent av rösterna.

Det utländska ägandet uppgick per den 31 december 2011 till 15,7 procent av aktiekapitalet och 8,9 procent av rösterna.

Det sammanlagda institutionella ägandet uppgick till 9,7 procent av kapitalet samt

5,5 procent av röstetalet. 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.

FINANSIELL KOMMENTAR

Under börsåret 2011 såg vi sjöfartsaktier tappa stort i värde. Värdet på vår aktie minskade med 37 procent, vilket sett till branschen var en modest nedgång. Detta förklaras till stora delar av en generellt mer positiv syn på vårt marknadssegment (produkttank) än för marknaden generellt, vår kontraktstäckning och vår förhållandevis starka resultatutveckling.

Under 2011 behöll vi vår finansiella ställning samtidigt som vi fortsätter att ha bra tillgång till likviditet. Avkastningen på eget kapital ligger inte

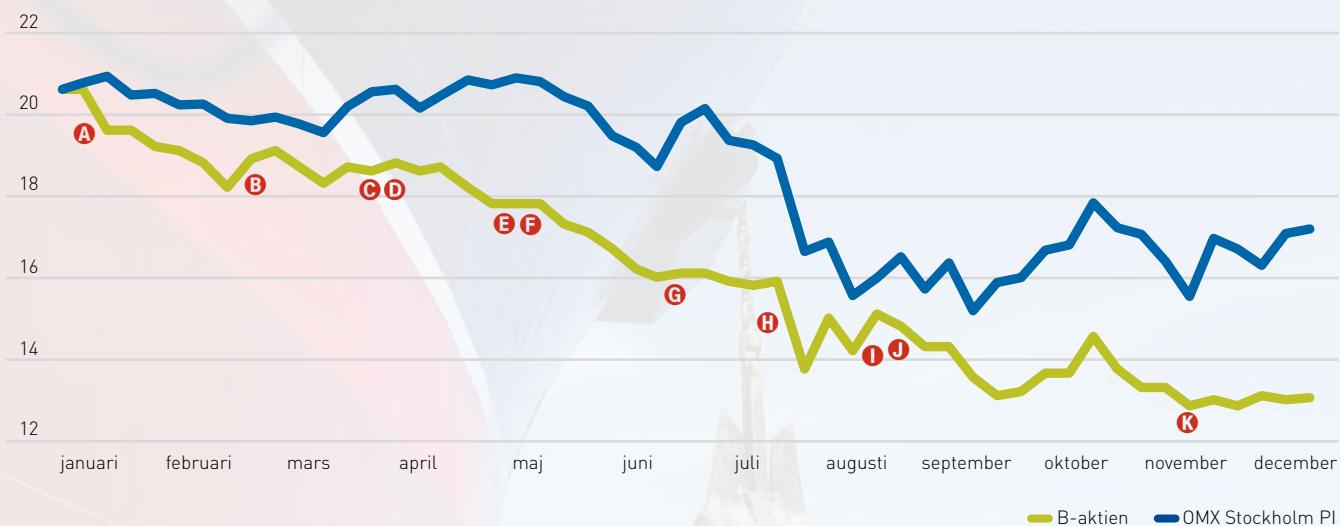
i linje med vårt mål, men givet hur den öppna marknaden ser ut är vi nöjda. 2012 kommer att vara något av en utmaning, där vi räknar med lägre intäkter och ett lägre resultat. Vår grundsyn på produkttankmarknaden är positiv, men världsekonomin tillväxttakt är ett orosmoln som direkt slår mot vår marknad.

Göteborg i mars

Göran Hermansson, Ekonomidirektör



AKTIENS UTVECKLING



Pressmeddelanden 2011

A 2011-01-14

Concordia Maritime deltar i infrektning av två Aframax-fartyg

B 2011-02-22

Bokslutskommuniké 1 januari–31 december 2010

C 2011-03-21

Kallelse till årsstämma

D 2011-03-22

Årsredovisningen för 2010 publiceras på webben

E 2011-04-28

Delårsrapport 1 januari–31 mars 2011

F 2011-04-29

Pressinformation från årsstämma

G 2011-06-13

Leverans av Stena Premium

H 2011-07-07

Concordia Maritime lanserar App

I 2011-08-09

Concordia Maritime uppgraderar fartyg och förändrar flottans disposition

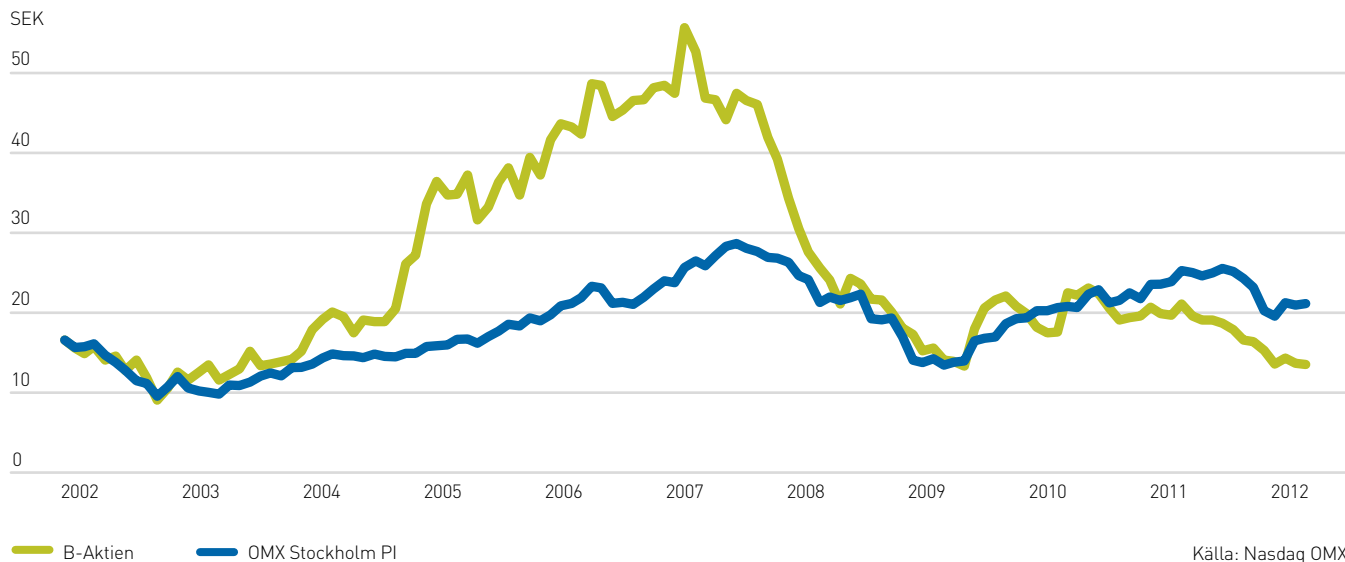
J 2011-08-16

Delårsrapport 1 januari–30 juni 2011

K 2011-11-02

Delårsrapport 1 januari–30 september 2011

Concordia Maritimes aktiekurs 2002–2011



Utdelning 2002–2011

År	Utdelning per aktie	Direktavkastning %
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	5,9
2010	1,00	4,9
2011	1,00 ¹⁾	7,7

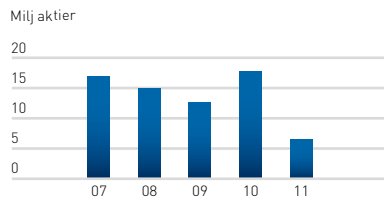
1) Föreslagen utdelning.

Utdelningspolicy

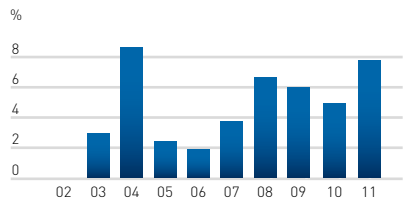
Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling.

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.

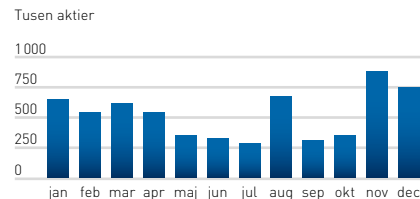
Aktiens omsättning senaste fem åren



Aktiens direktavkastning



Aktiens omsättning 2011



Nyckeldata för aktien

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾
Utdelning, kr	1,00 ²⁾	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	0,50	—
Utdelning i % av resultat efter skatt	56	60		50	76	92	83	19	31	—
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,07
Börskurs på bokslutsdagen, kr	12,95	20,50	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80	17,50	11,00
Direktavkastning, % ⁴⁾	7,7 ³⁾	4,9	5,9	6,6	3,7	1,8	2,3	8,6	2,9	—
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	-32,0 ³⁾	26,5	20,0	-40,7	-49,1	30,2	26,4	116,0	63,6	-31,2
P/E tal inklusive fartygsförsäljningar	7,3	12,2	neg	7,5	20,5	50,5	35,8	2,2	10,8	neg
P/E tal exklusive fartygsförsäljningar	7,3	12,2	neg	—	—	—	2 150,0	17,8	9	neg
Antal omsatta aktier per år, miljoner	6,2	17,6	12,4	14,7	16,8	32,4	18,6	24,3	8,4	5,8
Omsättningshastighet, %	13	37	26	33	38	74	43	56	19	13
Börsvärde vid årets slut, MSEK	618	978	811	716	1 288	2 625	2 052	1 661	835	525
Antal aktieägare	5 266	5 470	5 006	4 834	4 963	5 942	6 209	6 081	5 431	5 542
Eget kapital per aktie	37,24	35,94	37,47	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87	21,51	24,16

1) Nyckeltalen för 2002–2003 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	15,7	8,9
Svenska ägare	84,3	91,1
varav		
Institutioner	9,7	5,5
Aktiefonder	1,3	0,7
Privatpersoner	21,4	12,1
Övrigt	52,0	72,7

Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	71,8	83,9
De 25 största ägarna	77,2	87,0
De 100 största ägarna	83,2	90,4

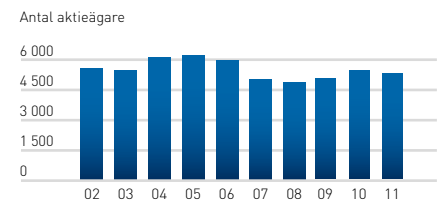
Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena-koncernen	52,0	72,7
Odin fonder	5,9	3,4
Fjärde AP-fonden	5,6	3,2
Stig Andersson	2,5	1,4
Avanza Pension Försäkring AB	1,5	0,8
Orkla fonder	1,2	0,7
DFA fonder (USA)	1,0	0,6
Apotekets pensionsstiftelse	0,8	0,5
Arnhult Rutger bolag	0,6	0,4
Traction AB	0,6	0,3

Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Aktier	Kapital %	Röster %
1–1 000	4 112	1 323 285	2,8	1,5
1 001–10 000	977	3 104 940	6,5	3,7
10 001–100 000	150	4 447 471	9,3	5,3
100 001–	27	38 854 102	81,4	89,5
Total	5 266	47 729 798	100,0	100,0

Aktieägarutveckling 2002–2011



Källa: Nasdaq OMX

10 ÅR I SAMMANDRAG

	2011	2010	2009	2008	2007
Resultatposter, MSEK					
Nettoomsättning	559,6	513,4	599,3	560,0	457,2
Rörelsens kostnader	-452,0	-413,2	-531,5	-473,6	423,2
Rörelseresultat	107,6	100,2	67,8	86,4	34,0
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	—	—
EBITDA	242,6	219,5	160,8	162,6	91,5
Resultat efter finansiella poster	76,3	76,9	-91,0	78,1	48,0
Resultat efter skatt	84,8	80,4	-81,1	95,8	62,9
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	231,1	210,7	189,6	203,2	121,11
Investeringar	330,1	638,6	654,2	301,3	838,6
Balansposter, MSEK					
Fartyg	3 289,5	2 919,6	2 265,0	2 059,6	1 769,6
(Antal fartyg)	11	10	8	7	7
Fartyg under byggnad	143,0	262,0	619,0	536,3	158,3
(Antal fartyg)	1	2	3	4	4
Likvida medel	128,2	68,3	82,5	31,3	55,6
Kortfristiga placeringar	113,6	84,0	37,1	283,6	397,1
Övriga tillgångar	83,9	127,4	367,8	575,7	429,6
Räntebärande skulder	1 815,4	1 596,1	1 458,5	1 369,2	1 073,0
Övriga skulder och avsättningar	165,2	149,3	124,6	150,3	110,7
Eget kapital	1 777,6	1 715,4	1 788,3	1 967,0	1 626,5
Balansomslutning	3 758,2	3 460,8	3 371,4	3 486,5	2 810,2
Nyckeltal, %					
Soliditet	47	50	53	56	58
Räntabilitet på totalt kapital	3	2	3	3	4
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3	2	3	3	4
Räntabilitet på eget kapital	5	5	-4	5	3
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	1,78	1,68	-1,70	2,01	1,32
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	—	—
Kassaflöde ¹⁾	4,84	4,41	3,97	4,26	2,54
Eget kapital	37,24	35,94	37,47	41,21	34,08
Eget kapital/substansvärde	2,88	1,75	2,20	2,75	1,26
Börskurs på bokslutsdagen	12,95	20,50	17,00	15,00	27,00
Utdelning ²⁾	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	56	60	n/a	50	76
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	7,3	12,2	neg	7,5	20,5
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	7,3	12,2	neg	—	—
Antal aktieägare	5 266	5 470	5 006	4 834	4 963

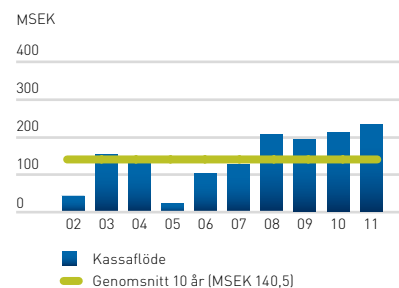
1) Fartygsförsäljningar ingår ej.

2) För 2011 anges till årsstämman 2012 föreslagen utdelning.

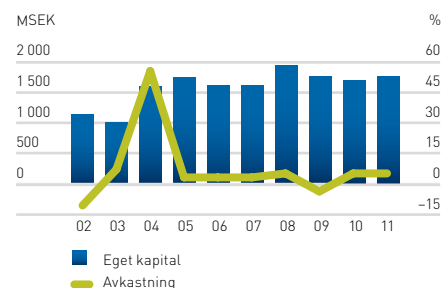
3) Nyckeltal för 2002–2003 är inte omräknade enligt IFRS.

2006	2005	2004	2003 ³⁾	2002 ³⁾
381,2	254,0	354,0	649,7	768,6
376,5	312,0	271,2	575,7	877,9
4,7	-1,8	729,4	58,9	-98,2
—	56,2	646,6	-15,1	11,1
38,7	-1,3	795,5	177,5	89,5
52,5	42,7	740,2	35,1	-142,4
51,9	57,2	740,2	77,1	-148,9
100,0	20,4	136,2	150,5	40,0
767,2	492,8	86,3	61,6	—
1 048,7	304,2	32,5	1 223,9	1 907,0
4	1	1	4	6
222,3	384,7	128,0	55,4	—
7	6	7	6	—
30,2	280,4	1 123,4	40,3	115,2
517,6	559,1	130,7	—	—
413,7	368,9	313,4	87,8	216,7
506,2	0,0	0,0	300,7	926,6
99,3	126,4	111,2	80,2	159,3
1 627,0	1 770,9	1 616,8	1 026,5	1 153,0
2 232,5	1 897,3	1 728,0	1 407,4	2 238,9
73	93	94	73	51
4	5	47	3	-4
5	6	49	3	-4
3	3	56	7	-11
1,09	1,20	15,51	1,62	-3,12
—	1,18	13,55	-0,32	0,23
2,10	0,43	2,85	3,15	0,84
34,09	37,10	33,87	21,51	24,16
0,62	0,86	0,97	1,22	2,20
55,00	43,00	34,80	17,50	11,00
1,00	1,00	3,00	0,50	—
92	83	19	31	0
50,5	35,8	2,2	10,8	neg
—	2 150,0	17,8	9	neg
5 942	6 209	6 081	5 431	5 542

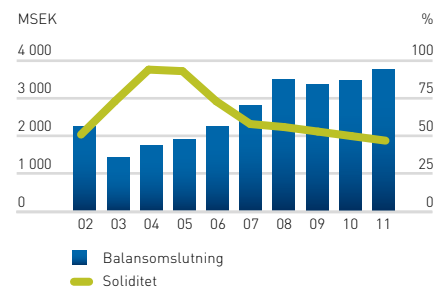
Kassaflöden från rörelsen



Avkastning på eget kapital



Soliditet





EKONOMISK REDOVISNING

INOM

Förvaltningsberättelse	46
------------------------	----

KONCERNEN

Resultaträkning och totalresultat	50
Balansräkning	51
Förändringar i eget kapital	52
Kassaflödesanalys	53

MODERBOLAGET

Resultaträkning	54
Balansräkning	55
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	56
Förändring i eget kapital	56
Kassaflödesanalys	57
Noter	58
Revisionsberättelse	79

BOLAGSSTYRNING

Styrning av bolag och verksamhet	80
Styrelse och revisor	90
Företagsledning	92
Årsstämma och informationstillfällen	93
Definitioner och adresser	93

Sextant

Sextant (lat. sextans, "sjättedel"), är ett instrument som används till sjöss för att bestämma ett fartygs position. Instrumentet bygger på att man läser av solens eller andra himlakroppars höjd över horisonten vid en viss tid på dygnet. Då solens höjd över horisonten vid bestämda klockslag och dagen på året alltid är lika kan man med hjälp av tabellverk få fram sin latitud. För att få fram sin longitud gör man ett flertal mätningar, även de på bestämda klockslag. Skärningspunkten mellan resultatet för latitud och longitud visar fartygets position.

Redan på 1200-talet uppfann arabiska sjömän föregångaren till sextanten, det så kallade astrolabiet som var en cirkelformad vinkelmätare. En annan föregångare var Jakobstaven som bestod av en graderad skala med en flyttbar tvärpinne som användes under 1500–1600-talet. Namnet sextant kommer från den skala som används som är $1/6$ varv = 60° .



FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2011. 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 2011 opererades tio helägda P-MAX-fartyg. Åtta av dessa är uthyrda på mellan tre och tio år från leveransdatum. Under andra kvartalet återlevererades *Stena Performance* från sitt femårskontrakt med Hess. Fartyget sysselsätts nu på den öppna marknaden.

I juli träffades en överenskommelse om förtida återleverans av *Stena Provence* med Total. Fartyget sysselsätts från och med augusti på den öppna marknaden. Under året har ett antal fartyg genomfört sin första femårsdockning. Tre fartyg har under året konverterats till IMO III, vilket möjliggör transporter av vegetabiliska oljor.

Panamax

De två panamaxfartygen *Stena Poseidon* och *Palva*, som ägs i ett joint venture med Neste Shipping, har under året gått den så kallade Nordostpassagen, sträckan mellan ryska Murmansk och Stilla havet. Även dessa fartyg genomförde under året sina första femårsdockningar.

Aframax

Concordia Maritime deltog under en kort period med 50 procent, tillsammans med Stena Bulk AB, i infraktningen av två aframaxfartyg med hög isklass (1A). Infrafraktningen sträckte 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 procent i det suezmaxfartyg, *Yasa Scorpion*, som sedan maj 2010 infrafraktades tillsammans med Stena Bulk. Kontraktet löpte fram till maj 2011.

Nybyggnadsprogrammet

I juni 2011 togs leverans av det tionde och sista i serien av P-MAX-fartyg, *Stena Premium*. Det suezmaxfartyg som beställdes under 2010 är beräknat att levereras i början av tredje kvartalet 2012.

Övrigt

Försäkringsärendet avseende skadan på *Stena Victory* från 2009 avslutades under det fjärde kvartalet. Då erhållen ersättning överskred förväntad fordran blir effekten ett positivt bidrag till resultat och EBITDA om MUSD 1,9.

Fartygsvärden

Vid utgången av 2011 var flottans bokförda värde cirka MUSD 75 högre än marknadsvärdet. Marknadsvärdet definieras som snittet av tre oberoende mäklares värderingar basis omedelbar leverans för den öppna marknaden. Således beaktas ej ingångna tidsutbefraktningensavtal. I enlighet med IFRS har kontraktportföljen och förväntade framtida kassaflöden använts för att värdera flottan, varvid det bokförda värdet kan försvaras. Detta är beräknat basis intjäning på icke-kontrakterade dagar om USD 19 000 per dag under fartygens återstående ekonomiska livslängd. Med andra ord föreligger inget nedskrivningsbehov vid utgången av 2011.

Fraktmarknadens utveckling

Produkttankmarkanden (MR)

Sammantaget var marknaden för MR-fartyg fortsatt svag 2011. I genomsnitt låg raterna på spotmarknaden under året på strax under USD 10 000 per dag, vilket är i linje med föregående år. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades treåriga kontrakt på genomsnittliga nivåer runt USD 14 500 per dag, vilket är något högre än 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 16 000 per dag, vilket var lägre än föregående år. På tidsutbefraktningensmarknaden tecknades treåriga kontrakt på genomsnittliga nivåer runt USD 20 000 per dag, vilket också var lägre än föregående år.

Varvsmarknadens utveckling

Produkttankflottan fortsatte att växa och nettotillväxten uppgick 2011 till cirka 4 procent. I december 2011 prissattes ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 36 och ett suezmaxfartyg till cirka MUSD 62.

Ekonomisk översikt

Resultat och ställning

Omsättningen under 2011 var MSEK 559,6 (513,4). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 76,3 (76,9). Resultat efter skatt

var MSEK 84,8 (80,4) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 1,78 (1,68). Omsättnings- och resultatutvecklingen ligger i linje med given prognos.

Placeringar

Obligationsportföljen klassificeras som "till försäljning" vilket innebär att den marknadsvärderas över "Övrigt totalresultat". Övriga innehav (primärt fonder) värderas till marknadsvärde vilka redovisas via resultaträkningen. Under fjärde kvartalet har obligationsportföljen utökats och uppgår per årsskiftet till MUSD 15,2. I tillägg till innehavet i DDI Holding ägdes obligationer i Teekay Offshore, Rabobank och Norska Eksportfinans vid utgången av 2011. Avsikten är att ytterligare utöka portföljen under första kvartalet 2012 till cirka MUSD 20. Syftet är att placera överlikviditet med en rimlig risknivå och avkastning. Sedan årsskiftet har obligationer förvärvats i Golden Close Maritime, Kungleden Fastigheter, Vimpelcom, Bonheur och Svensk Export kredit. Innehavet i DDI Holding löstes in januari 2012. Totala kortfristiga placeringar motsvarar MSEK 113,6 (84,0).

Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 330,1 (638,6) och avser leverans av fartyg, förskottsbetalningar och projektkostnader.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 625,4 (698,0). Räntebärande skulder ökade under perioden från MSEK 1 596,1 till MSEK 1 815,4. Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 777,6 (1 715,4) och soliditeten uppgick till 47 procent (50).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämans beslut 2011, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2012. 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, operatio-

nella 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. Sådant 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 6 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 utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olje- och kemikalieprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av en konjunkturedgång är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på terminsmarknaden. Att skydda sig mot en långsiktig konjunkturedgång 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 och har tio röster vardera. Antalet B-aktier uppgår till 43 729 798 och har en röst vardera. Bolaget känner ej till eventuella avtal mellan olika aktieägare gällande överlåtelser ej heller några avtal som skulle träda i kraft vid ett eventuellt uppköpsförfarande.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Vår verksamhet genomgår för närvarande en förändring. Huvuddelen av fartygen i flottan är idag sysselsatta på kontrakt, med relativt förutsägbara resultat och kassaflöden. I takt med att kontrakten går ut och fartygen istället börjar opereras på den öppna marknaden, kommer marknaden generella utveckling att få större genomslag på vårt resultat och kassaflöde. För närvarande opererar vi två fartyg på den öppna marknaden och ytterligare två kommer att återlevereras till oss under fjärde kvartalet 2012. Även om vi förväntar oss en förstärkning av marknaden under året, tror vi inte att fraktnivåerna kommer att nå upp till de genomsnittliga nivåer vi har på våra tidsbefraktningskontrakt, det vill säga runt USD

20 000 per dag. Fortfarande är cirka 75 procent av flottans totala antal intäktsdagar täckta av kontrakt, men givet det faktum att vi har fler fartyg på den öppna marknaden än 2011, ser vi minskade intäkter och därmed en lägre vinst för 2012. Vi lämnar ingen prognos i absoluta tal.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 80–89. 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 80,3 disponeras enligt följande:

MSEK	2011	2010	2009
Utdelning (47 729 798 aktier x 1,00 SEK per aktie)	47,7 ¹⁾	47,7	47,7
Balanseras i ny räkning	32,6	105,6	128,3
Summa	80,3	153,3	176,0

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.



STENA PRESIDENT

RESULTATRÄKNING OCH TOTALRESULTAT FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2011	2010
Timecharterintäkter		541,5	513,4
Spotbefraktningintäkter		18,1	
Summa intäkter	2, 3, 9, 19	559,6	513,4
Driftskostnader fartyg	19	–162,6	–155,4
Sjöpersonalkostnader	4	–114,5	–101,9
Övriga externa kostnader	5	–27,4	–25,6
Personalkostnader	4	–12,5	–11,0
Avskrivningar	8	–135,0	–119,3
Summa rörelsekostnader	9	–452,0	–413,2
Rörelseresultat	22	107,6	100,2
Finansiella intäkter		8,3	14,9
Finansiella kostnader		–39,6	–38,2
Finansnetto	6	–31,3	–23,3
Resultat före skatt		76,3	76,9
Skatt	7	8,5	3,5
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		84,8	80,4
Övrigt totalresultat	7		
Årets omräkningsdifferenser		41,3	–112,0
Eget-kapital-säkring, netto efter skatt		–6,8	46,3
Årets förändring i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		–0,6	4,8
Kassaflödessäkringar, valutarelaterat, netto efter skatt		1,4	–3,3
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat, netto efter skatt		–10,2	–41,4
Summa årets övriga totalresultat		25,1	–105,6
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		109,9	–25,2
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	1,78	1,68

BALANSRÄKNING FÖR KONCERNEN

Per den 31 december, MSEK	Not	2011	2010
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar	9, 20		
Fartyg	3, 8	3 289,5	2 919,1
Fartyg under byggnation	8	143,0	262,0
Inventarier	8	1,6	0,5
Långfristiga fordringar	11	1,8	2,1
Summa anläggningstillgångar		3 435,9	3 183,7
Övriga kortfristiga fordringar	11	41,3	99,2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	39,2	25,6
Kortfristiga placeringar	10, 18	113,6	84,0
Likvida medel	13, 24	128,2	68,3
Summa omsättningstillgångar		322,3	277,1
SUMMA TILLGÅNGAR		3 758,2	3 460,8
Eget kapital			
Aktiekapital		381,8	381,8
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9
Reserver	14	41,2	16,1
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1 292,7	1 255,6
Summa eget kapital		1 777,6	1 715,4
SKULDER			
Långfristiga skulder	9, 18		
Skulder till kreditinstitut	15	1 802,4	1 581,3
Övriga långfristiga skulder	16	1,7	2,0
Uppskjutna skatteskulder	7	16,1	25,5
Summa långfristiga skulder		1 820,2	1 608,8
Kortfristiga skulder	9, 18		
Skulder till kreditinstitut	15	13,0	14,7
Leverantörsskulder		0,6	0,6
Övriga skulder	16	70,3	39,4
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	76,5	81,9
Summa kortfristiga skulder		160,4	136,6
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 758,2	3 460,8

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

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2011-01-01	381,8	61,9	49,1	4,8	-37,8	1 255,6	1 715,4
Årets totalresultat							
Årets resultat						84,8	84,8
Årets övriga totalresultat			34,5	-0,6	-8,8		25,1
Årets totalresultat			34,5	-0,6	-8,8	84,8	109,9
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Utdelningar						-47,7	-47,7
Utgående eget kapital 2011-12-31	381,8	61,9	83,6	4,2	-46,6	1 292,7	1 777,6

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
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
Transaktioner med moderbolagets ägare							
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

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 14.

KASSAFLÖDESANALYS FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2011	2010
	24		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		76,2	76,9
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		154,9	133,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		231,1	210,7
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		53,7	129,8
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		11,8	1,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten		296,6	342,0
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-330,1	-638,6
Avyttring av anläggningstillgång		5,4	
Förvärv av finansiella tillgångar		-57,0	
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		27,0	94,7
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-354,7	-543,9
Finansieringsverksamheten			
Upptagning av lån		3 545,5	716,9
Amortering av lån		-3 380,3	-482,1
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		-47,7	-47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		117,5	187,1
Årets kassaflöde		59,4	-14,8
Likvida medel vid årets början		68,3	82,5
Valutakursdifferens i likvida medel		0,5	0,6
Likvida medel vid årets slut		128,2	68,3

RESULTATRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2011	2010
Nettoomsättning	3	38,9	30,8
Bruttoresultat		38,9	30,8
Driftskostnader fartyg		-38,6	-29,7
Övriga externa kostnader	5	-14,8	-15,1
Personalkostnader	4	-8,6	-7,7
Planenliga avskrivningar	8		-0,1
Rörelseresultat	22	-23,1	-21,8
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		2,1	3,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		23,2	81,6
Räntekostnader och liknande resultatposter		-37,1	-29,0
Finansnetto		-11,8	55,6
Resultat efter finansiella poster	6	-34,9	33,8
Resultat före skatt		-34,9	33,8
Skatt	7	9,5	-8,8
Årets resultat¹⁾		-25,4	25,0

1) Årets totalresultat motsvarar Årets resultat

BALANSRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2011	2010
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,1	0,1
Andelar i koncernföretag	23	745,8	745,8
Andra långfristiga fordringar	11	1,7	2,0
Uppskjuten skattefordran	7	33,3	23,8
Summa finansiella anläggningstillgångar		780,8	771,6
Summa anläggningstillgångar		780,9	771,7
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar	11	0,7	59,2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	6,3	7,9
Summa kortfristiga fordringar		7,0	67,1
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	18	26,0	40,9
Summa kortfristiga placeringar			
Kassa och bank	24	1 454,1	1 226,2
Summa omsättningstillgångar		1 480,1	1 334,2
SUMMA TILLGÅNGAR		2 268,0	2 105,9
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital	14	381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		105,7	128,3
Årets resultat		-25,4	25,0
Summa eget kapital		600,4	673,4
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	15, 16	1 608,7	1 379,1
Övriga skulder		1,7	2,0
Summa långfristiga skulder		1 610,4	1 381,1
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	18	22,4	29,5
Leverantörsskulder		0,5	0,6
Skulder till koncernföretag		7,4	6,8
Övriga skulder		19,6	6,6
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	7,3	7,9
Summa kortfristiga skulder		57,2	51,4
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 268,0	2 105,9

STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2011	2010
Eventualförpliktelser	21	68,7	33,6

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I MODERBOLAGETS EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2011-01-01	381,8	138,3	128,3	25,0	673,4
Föregående års resultat			25,0	-25,0	0,0
Årets resultat				-25,4	-25,4
Utdelningar			-47,7		-47,7
Utgående eget kapital 2011-12-31	381,8	138,3	105,7	-25,4	600,4

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
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

KASSAFLÖDESANALYS FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2011	2010
	24		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		-34,9	33,8
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		118,4	-85,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		83,5	-51,6
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		1,9	72,3
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		1,8	-48,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten		87,2	-28,1
Investeringsverksamheten			
Avyttring av finansiella tillgångar		15,9	18,3
Kassaflöde från investeringsverksamheten		15,9	18,3
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		3 545,5	715,1
Amortering av lån		-3 373,0	-467,9
Utbetald utdelning		-47,7	-47,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		124,8	199,5
Årets kassaflöde		227,9	189,7
Likvida medel vid årets början		1 226,2	1 036,5
Likvida medel vid årets slut		1 454,1	1 226,2

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 skatteskal.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 13 mars 2012. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 26 april 2012.

(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.

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 påverkar 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

Under året har nya och ändrade IFRS 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. Nedan redogörs för de standarder som kan komma att få effekt på koncernens finansiella rapporter i framtiden, dock är effekterna ej analyserade ännu.

IFRS 9 (Financial instruments) förväntas ersätta IAS 39 (Finansiella instrument: Redovisning och värdering) från och med 2015. IFRS 9 är under färdigställande och koncernen har därför inte tagit ställning till om IFRS 9 skall tillämpas före 2015. För att standarden skall kunna tillämpas krävs dock att den först antas av EU, något som ännu inte skett.

IFRS 11 Joint arrangements. Ny standard för redovisning av joint ventures och joint operations. Standarden ska tillämpas på räkenskapsår som inleds 1 januari 2013 eller senare. För att standarden ska kunna tillämpas krävs dock att den först antas av EU, något som ännu inte skett.

Övriga ej nämnda nya och ändrade IFRS bedöms ej påverka koncernen.

(d) Rörelsesegmentrapportering

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 Produkttank och 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). Bestämmande inflytande innebär direkt eller indirekt en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar. Vid bedömningen om ett bestämmande

inflytande 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 företagets 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 realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring i koncernens resultaträkning.

(h) Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av spotbefraktningssintäkter och timecharterintäkter för fartyg. Spotbefraktningssintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden (även kallad spotmarknad), det vill säga befraktas resa för resa. Spotbefraktningssintäkterna erhålls och resultatavräknas när den enskilda resan är avslutad. Spotbefraktningssintäkter 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. Timecharterintäkter 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 spotbefraktningssintäkter. 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 leasingar

Tidsbefraktningssavtal 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 tidsbefraktningssperioden 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 ränteutgifter 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.

Ränteutgifter 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 initialt redovisade värdet av fordran eller skulden. Ränteutgifter och räntekostnader inkluderar periodiserade belopp av transaktionsutgifter och eventuella rabatter, premier och andra skillnader mellan det ursprungliga värdet av fordran eller skulden och det belopp som erhålls alternativt betalas vid förfall.

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställs.

(j) Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier och andra eget kapital-instrument, lånefordringar och obligationsfordringar samt derivat. På skuldsidan 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 realiserar, 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 vid avistaaffärer då likviddagsredovisning tillämpas. 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 eller 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. Faktorer som beaktas är bland annat konjunkturläget och specifika yttre omständigheter. 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 (i–v) nedan:

(i) Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av två undergrupper: finansiella tillgångar som innehas för handel och andra finansiella tillgångar som företaget initialt valt att placera i denna kategori (enligt den så kallade "Fair Value Option"). Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i resultaträkningen. 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 klassificeras som innehav för handel utom då de används för säkringsredovisning. Concordia Maritime har inga finansiella tillgångar klassificerade i den andra undergruppen.

(ii) Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat och har fasta eller fastställbara betalningar 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.

(iii) 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".

(iv) Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av två undergrupper: finansiella skulder som innehas för handel och andra finansiella skulder som företaget initialt valt att placera i denna kategori (enligt den så kallade "Fair Value Option"). Skulder i denna kategori värderas löpande till verkligt värde där värdeförändringar redovisas i resultaträkningen. Finansiella skulder klassificerade som innehas för handel utgörs av derivat (fristående och inbäddade) som inte används för säkringsredovisning.

(v) Andra finansiella skulder

Finansiella skulder som inte klassificeras som 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 respektive Omräkningsreserv i avvaktan på att den säkrade posten redovisas i resultaträkningen. Säkringsförändringar redovisas 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 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 förutom derivat med negativt verkligt värde klassificeras som andra finansiella skulder vilket innebär att de initialt redovisas till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. 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 kan utgöras av terminskontrakt, optioner och swappar 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 värdekontrakten. 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 ränteswappen 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 valuta-termin 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 ränteswappar. Instrumentet värderas till verkligt värde i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas räntekupongdelen löpande som ränteutäkt eller räntekostnad, beroende på om det är en tillgång eller skuld, 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.

Nettoinvesteringar

Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) har i viss utsträckning säkrats genom upptagande av terminskontrakt. Värdeförändringen på terminerna redovisas, i den mån säkringen är effektiv, i övrigt totalresultat och de ackumulerade förändringarna i en särskild komponent av eget kapital (omräkningsreserven). Vid bokslutstillfället upptas dessa till verkligt värde. 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.

(I) 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 hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Exempel på direkt hänförliga 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 hänförliga 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

Från fartygets anskaffningsvärde bryts underhållskomponent ut ur fartygets anskaffningsvärde vid leverans och skrivs av separat. 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 anskaffningsvärdet 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 hänförliga 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 färdigställas. 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

Koncernens redovisade tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation på nedskrivningsbehov. IAS 36 tillämpas avseende nedskrivningar av andra tillgångar än finansiella tillgångar vilka redovisas enligt IAS 39. För undantagna tillgångar bedöms det redovisade värdet enligt respektive standard. De redovisade värdena för koncernens tillgångar kontrolleras halvårsvis avseende nedskrivningsbehov. Om indikation på nedskrivningsbehov finns beräknas tillgångens återvinningsvärde (dvs det högsta av nettoförsäljningsvärde eller nyttjandevärde). En nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets (grupp av enheters) redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. En nedskrivning redovisas som kostnad i årets resultat. Då nedskrivningsbehov identifierats för en kassagenererande enhet (grupp av enheter) fördelas nedskrivningsbeloppet proportionerligt till de tillgångar som ingår i enheten. Vid beräkning av nyttjandevärdet diskonteras framtida kassaflöden med en diskonteringsfaktor som beaktar riskfri ränta och den risk som är förknippad med den specifika tillgången. 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.

En nedskrivning av tillgångar som ingår i IAS 36 tillämpningsområde reverseras om det både finns indikation på att nedskrivningsbehovet inte längre föreligger och det har skett en förändring i de antaganden som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet. En reversering görs endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivning där så är aktuellt, om ingen nedskrivning gjorts.

(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 årets resultat utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat eller i eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i övrigt totalresultat eller 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 skattepliktigt 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.

(r) 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 anskaffningsvärde-metoden.

Intäkter

Försäljning av varor och utförande av tjänsteuppgdrag

I moderbolaget resultatredovisas tjänsteuppgdrag när tjänsten är färdigställd. Intill dess redovisas pågående arbeten för annans räkning avseende tjänsteuppgdrag 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

Företaget redovisar koncernbidrag över resultaträkningen.

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar samma principer som i koncernen, dock ej säkringsredovisning.

2 Rörelsesegmentsrapportering

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4 2011	Q4 2010	Q3 2011	Q3 2010	Q2 2011	Q2 2010	Q1 2011	Q1 2010	Hela året 2011	Hela året 2010
P-MAX (time charter)	8,8	8,6	11,2	8,1	8,3	7,6	8,8	6,9	37,1	31,2
P-MAX (spot)	-0,8		-0,5						-1,3	
Panamax	0,8	1,2	1,2	0,7	1,4	1,2	1,2	1,3	4,6	4,4
Aframax		0,1			0,0		0,0		0,0	0,1
Suezmax		-0,2		0,1	0,0	0,1	0,0		0,0	0,0
Admin. och övrigt	0,2	-1,4	-1,0	-1,5	-1,2	-1,2	-1,1	-1,1	-3,1	-5,2
Totalt	9,0	8,3	10,9	7,4	8,5	7,7	8,9	7,1	37,3	30,5

0% av ackumulerad omsättning utgörs av vinstdelning. Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll som driftskostnad. Dessa uppgår för 2011 till 18,8 MSEK. Engångsersättning för återlämnandet av *Stena Provence* om MUSD 2,3 ingår i P-MAX, (time charter) kvartal tre 2011. Engångspost avseende försäkringsärendet på V-MAX fartyg om 1,9 MUSD ingår i Admin. och övrigt kvartal fyra 2011.

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

Intäkter fördelas basis kundens hemvist medan anläggningstillgångar (fartyg) fördelas basis fartygets flagga.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2011	2010
Intäkter		
Frankrike	183,5	194,3
Schweiz	139,6	64,5
Panama	102,5	114,1
Finland	46,5	49,8
Övrigt	87,5	90,7
Totala intäkter	559,6	513,4

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

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2011	2010
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 796,6	2 419,8
Finland	269,4	275,6
Storbritannien	223,5	223,7
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	3 289,5	2 919,1

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2011	2010
Löner och ersättningar m m	117,4	88,8
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	1,9	1,6
Sociala avgifter	2,7	2,8
	122,0	93,2

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2011	Varav män	2010	Varav män
Sverige	3	100%	2	100%
Totalt moderbolaget	3	100%	2	100%
Dotterföretag				
Schweiz	2	0%	3	33%
Bermuda	1	0%	1	0%
Ombordanställda	374	100%	353	100%
Totalt i dotterföretag	377	99%	4	25%
Koncernen totalt	380	99%	359	99%

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2011 Andel kvinnor	2010 Andel kvinnor
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	40%	40%

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2011					2010				
	Grundlön styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa	Grundlön styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa
Styrelsens ordförande	400				400	350				350
Styrelsens vice ordförande	400				400	350				350
Styrelseledamöter (4 personer à 225 TSEK)	900				900	900				900
Verkställande direktör	2 861	218	151	1 006	4 236	2 790	212	150	942	4 094
Andra ledande befattningshavare (2 personer 2011 en person 2010)	1 221	140	107	241	1 709	827	70	82	192	1 171
Summa	5 782	358	258	1 247	7 645	5 217	282	232	1 134	6 865

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

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Moderbolaget, MSEK	2011		2010	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	6,4	3,6	5,3	3,6
(varav pensionskostnad)		1,2		1,1

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1 247 (1 134) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan ledande befattningshavare och övriga anställda

Koncernen, MSEK	2011		2010	
	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	6,7		5,6	
Dotterbolag: Schweiz	2,0	0,6	1,9	0,5
Dotterbolag: Bermuda	0,9		1,2	
Ombordanställda		106,2		79,2
Koncernen totalt	9,6	106,8	8,7	79,7
(varav styrelsearvoden)	(2,2)		(2,2)	

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

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.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	1,9	1,6	1,2	1,1

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,0	1,4	0,6	0,6
Skatterådgivning	0,1	0,5	0,1	0,2
Andra uppdrag	0,3	0,3	0,3	0,3
	1,4	2,2	1,0	1,1

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			Resultat övriga värdepapper och fordringar		Räntetäkter och liknande resultatposter	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Räntetäkter på finansiella tillgångar som kan säljas	7,8	8,4			22,8	14,7
Utdelning på finansiella tillgångar som kan säljas	0,5	0,7				
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas		0,7			0,4	0,7
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde		1,5				
Valutahandel		3,6				
Finansiella intäkter	8,3	14,9				
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	36,1	37,9				
Övriga finansiella kostnader	1,9	0,3				
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	1,6					
Finansiella kostnader	39,6	38,2				
Finansnetto	-31,3	-23,3				

Moderbolaget, MSEK			Resultat övriga värdepapper och fordringar		Räntetäkter och liknande resultatposter	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Räntetäkter, övriga					22,8	14,7
Utdelning från finansiella tillgångar värderat till verkligt värde					0,4	0,7
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	0,7	0,7				
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	1,4	2,3				
Valutakursdifferenser						8,8
Valutahandel						57,4
Finansiella intäkter	2,1	3,0			23,2	81,6

Moderbolaget, MSEK			Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2011	2010	2011	2010
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	21,4	28,7		
Värdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	0,3			
Valutakursdifferenser	14,9			
Övriga finansiella kostnader	0,5	0,3		
Finansiella kostnader	37,1	29,0		
Finansnetto	-11,8	55,6		

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2011	2010
Aktuell skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]		
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	16,9	7,9
Uppskjuten skattekostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-8,4	-4,4
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	8,5	3,5

Moderbolaget, MSEK	2011	2010
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	20,2	-14,2
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-10,7	5,4
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	9,5	-8,8

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2011, %	2011	2010, %	2010
Resultat före skatt		76,3		76,9
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	20,1	26	20,2
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	-37	-28,0	-32	-24,4
Ej avdragsgilla kostnader	-1	-0,6	0	0,3
Skattefri intäkt			1	0,4
Redovisad effektiv skatt	-11	-8,5	-5	-3,5

Moderbolaget, MSEK	2011, %	2011	2010, %	2010
Resultat före skatt		-34,9		33,8
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	-9,2	26	8,9
Ej avdragsgilla kostnader	1	-0,3	1	0,3
Övriga skattefria intäkter			-1	0,4
Redovisad effektiv skatt	25	-9,5	26	8,8

Skatteposter ingår i Övrigt totalresultat

Koncernen, MSEK	2011	2010
Skatt hänförlig till årets omräkningsdifferenser i omräkningsreserv	1,9	-16,4
Skatt hänförlig till verkligt värde reserv på finansiella tillgångar som kan säljas	0,1	-0,5
Skatt hänförlig till säkringsreserv, kassaflödessäkringar	-0,4	1,1
Totalt redovisad skatt i övrigt totalresultat	1,6	-15,8

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjutna skattefordran		Uppskjutna skatteskuld	
	2011	2010	2011	2010
Ävsättningar			9,9	9,7
Underskottsavdrag	34,1	41,3		
Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar (överavskrivningar)			44,0	41,7
Övriga temporära skillnader	3,7			15,4
Skattefordringar/-skulder	37,8	41,3	53,9	66,8
Kvittning	-37,8	-41,3	-37,8	-41,3
Summa skattefordringar/-skulder, netto	0,0	0,0	16,1	25,5

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjutna skattefordran/skatteskuld	
	2011	2010
Underskottsavdrag	29,7	39,2
Övriga temporära skillnader	3,6	-15,4
Skattefordringar/-skulder, netto	33,3	23,8

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatt.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2011	2010
Sverige	129,8	157,1
Totalt	129,8	157,1

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2011	3 294,6	262,0	1,2	3 557,8
Inköp	68,4	268,5	1,5	338,4
Omklassificering till fartyg	386,5	-386,5		
Försäljning/Utrangering	-22,3			-22,3
Valutakursdifferenser	92,8	-1,0		91,8
Utgående balans 31 december 2011	3 820,0	143,0	2,7	3 965,7
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

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2011	375,5		0,7	376,2
Årets avskrivningar	134,9		0,4	135,3
Årets avskrivning periodiskt underhåll	18,8			18,8
Försäljning/Utrangering	-15,5			-15,5
Valutakursdifferenser	16,8			16,8
Utgående balans 31 december 2011	530,5		1,1	531,6
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

Redovisade värden

1 januari 2011	2 919,1	262,0	0,5	3 181,6
31 december 2011	3 289,5	143,0	1,6	3 434,1
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

Låneutgifter

Koncernen 2011, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	3,5	3,5
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,2	

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	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2011	0,6	0,6
Inköp		
Utgående balans 31 december 2011	0,6	0,6
Ingående balans 1 januari 2010	0,5	0,5
Försäljning/Utrangering	0,1	0,1
Utgående balans 31 december 2010	0,6	0,6

Avskrivningar

Ingående balans 1 januari 2011	0,5	0,5
Utgående balans 31 december 2011	0,5	0,5
Ingående balans 1 januari 2010		
Årets avskrivningar	0,5	0,5
Utgående balans 31 december 2010	0,5	0,5

Redovisade värden

1 januari 2011	0,1	0,1
31 december 2011	0,1	0,1
1 januari 2010	0,0	0,0
31 december 2010	0,1	0,1

Säkerheter

Per den 31 december 2011 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 3 289,5 (2 919,1) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden

Marknadsvärdet definieras som snittet av tre oberoende mäklares värderingar basis omedelbar leverans för den öppna marknaden. Således beaktas ej ingångna tidsutbefraktansavtal. I enlighet med IFRS har kontraktsporföljen och förväntade framtida kassaflöden använts för att värdera flottan, varvid det bokförda värdet kan försvaras. Detta är beräknat basis intjäning på icke-kontrakterade dagar om USD 19 000 per dag under fartygens återstående ekonomiska livslängd. Med andra ord föreligger inget nedskrivningsbehov vid utgången av 2011.

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	2011	2010
Intäkter	44,6	49,8
Kostnader	-31,6	-35,3
Resultat	13,0	14,5
Anläggningstillgångar	269,4	275,6
Omsättningstillgångar	63,1	48,0
Summa tillgångar	332,5	323,6
Långfristiga skulder	193,7	202,2
Kortfristiga skulder	21,2	19,8
Summa skulder	214,9	222,0
Nettotillgångar/nettoskulder	117,6	101,6

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som kan säljas		
Obligationer	104,8	61,7
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Övriga innehav	8,8	22,3
	113,6	84,0

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	1,8	2,1
	1,8	2,1
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	41,3	40,4
Derivat där säkringsredovisning tillämpas		58,8
	41,3	99,2
Moderbolaget, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Långfristiga fordringar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	1,7	2,0
	1,7	2,0
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	0,7	0,4
Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen		58,8
	0,7	59,2
Långfristiga fordringar		
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets början	2,0	3,6
Utbetalning	-0,3	-1,6
Utgående balans 31 december	1,7	2,0

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	29,6	22,9	5,2	6,9
Upplupna finansiella intäkter	9,6	2,7	1,1	1,0
	39,2	25,6	6,3	7,9

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	128,2	68,3
Summa enligt balansräkningen	128,2	68,3
Summa enligt kassaflödesanalysen	128,2	68,3

14 Eget kapital och 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

SEK	2011	2010
Resultat per aktie	1,78	1,68

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2011	2010
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	47 729 798	47 729 798

Utdelning

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit följande utdelning. Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 26 april 2012.

MSEK	2011	2010
1,00 kr per aktie (1,00 kr)	47,7	47,7

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2010-01-01	114,8	0,0	6,9
Årets omräkningsdifferenser	-112,0		
Vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet	62,7		
Årets förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		5,3	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			-45,8
Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat	-16,4	-0,5	1,1
Utgående redovisat värde 2010-12-31	49,1	4,8	-37,8
Årets omräkningsdifferenser	41,3		
Vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet	-8,7		
Årets förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		-0,6	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			-8,9
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till anskaffningsvärdet på säkrad post			0,4
Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat	1,9		-0,3
Utgående redovisat värde 2011-12-31	83,6	4,2	-46,6

Forts not 14

Omräkningsreserv

Innefattar 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 fram till dess att tillgången bokas bort från balansräkningen.

Säkringsreserv

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

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 802,4	1 581,3
Summa långfristiga skulder	1 802,4	1 581,3

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	13,0	12,1
Checkräkningskredit		2,6
Summa kortfristiga skulder	13,0	14,7

Moderbolaget, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 608,7	1 379,1
Summa långfristiga skulder	1 608,7	1 379,1

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 336,4 varav MUSD 264,0 är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa för branschen sedvanliga finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 18.

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. Ansvar 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 totalt eget kapital om 12% och en soliditet om 50% över en konjunkturcykel.

16 Övriga skulder

Koncernen/Moderbolaget, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Övriga långfristiga skulder		
Pensionsåtaganden (täckta av kapitalförsäkring)	1,7	2,0
	1,7	2,0

Koncernen, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,7	
Övriga kortfristiga skulder	7,0	2,5
Derivat	62,6	36,9
	70,3	39,4

17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	39,0	23,9		
Upplupna personalkostnader	4,7	1,0	0,9	0,8
Övriga upplupna kostnader	14,2	25,2	6,4	5,4
Upplupna räntekostnader	0,3	3,6		1,7
Förutbetalda intäkter	18,3	28,2		
	76,5	81,9	7,3	7,9

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 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 värdepapper som koncernen har (utgörs av företagsobligationer). Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om

eventuell räntesäkring skall genomföras. Per den 31 december 2011 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 140 eller ca 40% av tillgängliga kreditfaciliteter. Värderingen av dessa kontrakt om MSEK -47,6 (-37,4) 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.

Koncernen, MSEK	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta	2011-12-31	2010-12-31
Företagsobligationsportfölj	7,8	Fast under löptiden	7,8			104,8	61,7
Revolving credit facility		Rörlig 3 månader	2,5	USD	234 000	-1 608,7	-1 379,1
Banklån		Rörlig 3 månader	0,9	USD	30 062	-206,7	-214,3

Koncernen, MSEK	2011						2010					
	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	104,8	55,6	33,6			15,0	61,7		61,7			
Revolving credit facility	-1 608,7					-1 608,7	-1 379,1					-1 379,1
Banklån	-206,7	-13,0	-13,0	-13,0	-13,0	-154,7	-214,3	-12,2	-12,7	-13,3	-14,1	-162,0
Checkräkningskredit							-2,6	-2,6				

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

Omräknings- och transaktionsexponering

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.

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)

Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. 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 omräkningsreserv via övrigt totalresultat. Växelkursen var 6,73 per 2010-12-31 och 6,87 per 2011-12-31. Den positiva effekten på det egna kapitalet av en starkare dollar har mötts av moderbolagets eget-kapital-säkring och nettoeffekten är MSEK 34,5 (-65,7) vilket motsvarar SEK 0,72 per aktie [-1,37].

De ackumulerade kursdifferenserna, inklusive effekter av terminssäkringar, som redovisas i omräkningsreserv är MSEK 83,6 (49,1) vilket motsvarar SEK 1,75 per aktie (1,03). En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 17 eller SEK 0,35 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 varvsbetalningarna har skett i Euro. Dessa hade vid kontraktsingången 2006 säkrats mot USD. Totalt är MEUR 0,0 (4,5) säkrat mot USD. Per den 31 december 2011 har totalt MSEK 0,0 [-0,4] redovisats som säkringsreserv i eget kapital (se även avsnittet om kassaflödessäkringar i not 1).

Under fjärde kvartalet har bolaget säkrat finansiella placeringar i NOK till USD. Detta för att göra dem valutaneutrala. Valutaterminerna redovisas mot "Säkringsreserv" via "Övrigt totalresultat". Vid utgången av fjärde kvartalet värderas dessa kontrakt till MSEK 1,0 [0,0].

Finansiell exponering – utestående derivatinstrument

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

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 ungefär MSEK 0,8 för året som slutar 31 december 2011 (MSEK 0,8). Värdeförändringar i valutaterminer har inkluderats i denna beräkning.

Per den 31 december 2011 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1 procent minska koncernens resultat före skatt med MSEK 15,2 [14,8] inkluderar effekt av swappar. Bolaget bedömer att en försämrad likviditet i finansiella placeringar inte väsentligt skulle påverka bolagets finansiella ställning.

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2011, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Finansiella placeringar				104,8			104,8	104,8
Långfristiga fordringar			1,8				1,8	1,8
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar	8,8						8,8	8,8
Summa	8,8		1,8	104,8			115,4	115,4
Långfristiga räntebärande skulder						1 802,4	1 802,4	1 802,4
Övriga långfristiga skulder						1,7	1,7	1,7
Kortfristiga räntebärande skulder						13,0	13,0	13,0
Leverantörs- och övriga skulder		62,6				0,6	63,2	63,2
Summa		62,6				1 817,7	1 880,3	1 880,3
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0
Koncernen 2010, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade 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 räntebärande skulder					1 581,3		1 581,3	1 581,3
Övriga långfristiga skulder						2,0	2,0	2,0
Kortfristiga räntebärande 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

	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Finansiella tillgångar som kan säljas	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Kund- och lånefordringar	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Moderbolaget 2011, MSEK								
Långfristiga fordringar				1,7			1,7	1,7
Finansiella placeringar		17,2					17,2	17,2
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar	8,8						8,8	8,8
Summa	8,8	17,2		1,7			27,7	27,7
Långfristiga räntebärande skulder						1 608,7	1 608,7	1 608,7
Kortfristiga räntebärande skulder						22,4	22,4	22,4
Övriga långfristiga skulder						1,7	1,7	1,7
Leverantörs- och övriga skulder			18,4			0,5	18,9	18,9
Summa			18,4			1 633,3	1 651,7	1 651,7
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0
Moderbolaget 2010, MSEK								
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	1 389,5	1 389,5
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

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.

Bolagets obligationsportfölj består av noterade värdepapper och värderas till pris på balansdagen. Den klassificeras 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 valutatermins-kontrakt per 2011-12-31 mot USD är MEUR 0,0 (4,5), NOK 29,3 (0,0) och mot svenska kronan är det MUSD 125,0 (125,0). Ränteswappar värderas till marknadsvärde 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)

Ikke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:

MSEK	Koncernen	
	2011	2010
Inom ett år		24,6
		24,6

Koncernen deltog med 50% i tidsinbefraktning av tre fartyg. Samtliga kontrakt löpte ut under 2011. Fartygen sysselsattes på den öppna marknaden.

MSEK	Koncernen	
	2011	2010
Tidsbefraktningskostnader	38,6	29,5
Fraktintäkter avseende inhyrda fartyg	38,3	30,2

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2011	2010
Inom ett år	479,5	504,5
Mellan ett år och fem år (2013-2016)	893,2	1 263,9
Längre än fem år	49,0	188,4
	1 421,7	1 956,8

Beräkningen ovan är gjord 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 2012 till MSEK 286,5 (602,1). För år 2013 och därefter uppgår dessa åtaganden till MSEK 0,0 (317,7). Omräkning sker basis genomsnittskursen 2011 SEK/USD 6,4969.

21 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Fartygsinteckningar	3 289,5	2 919,1		
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 978,9	2 643,8		
Summa ställda säkerheter	6 268,4	5 562,9		
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för checkräkningskredit i dotterbolag			68,7	33,6
Summa eventalförpliktelser			68,7	33,6

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)	2011	32,4	0,7	
Andra närstående (se nedan)	2010	36,5		0,4

Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2011		7,5	
Dotterföretag	2010		6,8	
Andra närstående	2011	2,4	0,7	
Andra närstående	2010	2,4		0,4

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

Stena Bulk inledde i april 2011 ett samarbete med danska Weco genom ett nybildat bolag, Stena Weco, där Stena Bulk och Weco äger 50 procent vardera. Stena Weco är framförallt specialiserade på transporter av vegetabiliska oljor. Genom ett nytt avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsinbefraktningar över ett år, som görs av det nybildade bolaget Stena Weco, om Concordia Maritime väljer att delta. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Weco inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären:

- Befraktning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25 procent.
- Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1 procent.
- Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management. Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg.
- Inköp av bunkerolja. Ersättningen baseras på en fast kommission per inköpt ton.
- Administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta. Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för nybyggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.
- Kontorshyra och kontorsservice. Ett fast pris per år debiteras.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

23 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

	Dotterföretagets säte, land	Ägarandel i %	
		2011	2010
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

	Dotterföretagets säte, land	Ägarandel i %	
		2011	2010
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	100
Moderbolaget, MSEK		2011	2010
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 %	2011-12-31 Redovisat värde	2010-12-31 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	2011-12-31	2010-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	128,2	68,3
Summa enligt balansräkningen	128,2	68,3
Summa enligt kassaflödesanalysen	128,2	68,3

Moderbolaget, MSEK	2011-12-31	2010-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank (+tillgodohavande på checkräkningskredit)	1 454,1	1 226,2
Summa enligt balansräkningen	1 454,1	1 226,2
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 454,1	1 226,2

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Erhållen utdelning	0,5	0,7	0,4	0,7
Erhållen ränta	7,8	12,0	22,7	14,7
Erlagd ränta	-35,5	-37,9	-21,9	-28,7
	-27,2	-25,2	1,2	-13,3

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Avskrivningar	135,3	119,3	0,0	0,1
Avskrivning periodiskt underhåll	18,8	10,6		
Orealiserade kursdifferenser			49,6	-83,2
Förändringar i värdet av finansiella instrument		-1,5	69,5	-2,3
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	1,6	-0,7	-0,7	-0,7
Övrigt	-0,8	6,1		0,7
	154,9	133,8	118,4	-85,4

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 2011 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.

Fartyg

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 och 8.

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 värdet 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 13 mars 2012

Dan Sten Olsson
Ordförande

C. Mikael von Mentzer
Vice ordförande

Stefan Bocker
Ledamot

Bert Åke Eriksson
Ledamot

Jens Ole Hansen
Arbetstagarrepresentant

Mats Jansson
Ledamot

Jörgen Lorén
Arbetstagarrepresentant

Morten Chr. Mo
Ledamot

Hans Norén
Verkställande direktör

Min revisionsberättelse har avlämnats 13 mars 2012

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ), org. nr 556068–5819

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Jag har reviderat årsredovisningen och koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) för år 2011. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 46–78.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt internationella redovisningsstandarder, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att jag följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur företaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess

finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen, och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess resultat och kassaflöden enligt internationella redovisningsstandarder, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget, samt resultaträkningen, totalresultatet och balansräkningen för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har jag även reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Concordia Maritime AB (publ) för år 2011.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för mitt uttalande om ansvarsfrihet har jag utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen 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 de revisionsbevis jag inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

Jag tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Göteborg den 13 mars 2012

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 och det finns inga avvikelser mot koden.

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.

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.

Vi tillämpar koden och årsredovisningslagen och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Svensk kod för bolagsstyrning finns på www.bolagsstyrning.se.

Viss information enligt ÅRL 6 kap 6 § punkt 3 finns att läsa i förvaltningsberättelsen.

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.

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 2011 på sidorna 80–89 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Jag har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och min kunskap om bolaget och koncernen anser jag att jag har

tillräcklig grund för mina uttalanden. Detta innebär att min lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

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

Göteborg den 13 mars 2012

Johan Kratz,
Auktoriserad revisor



CONCORDIA
MARITIME

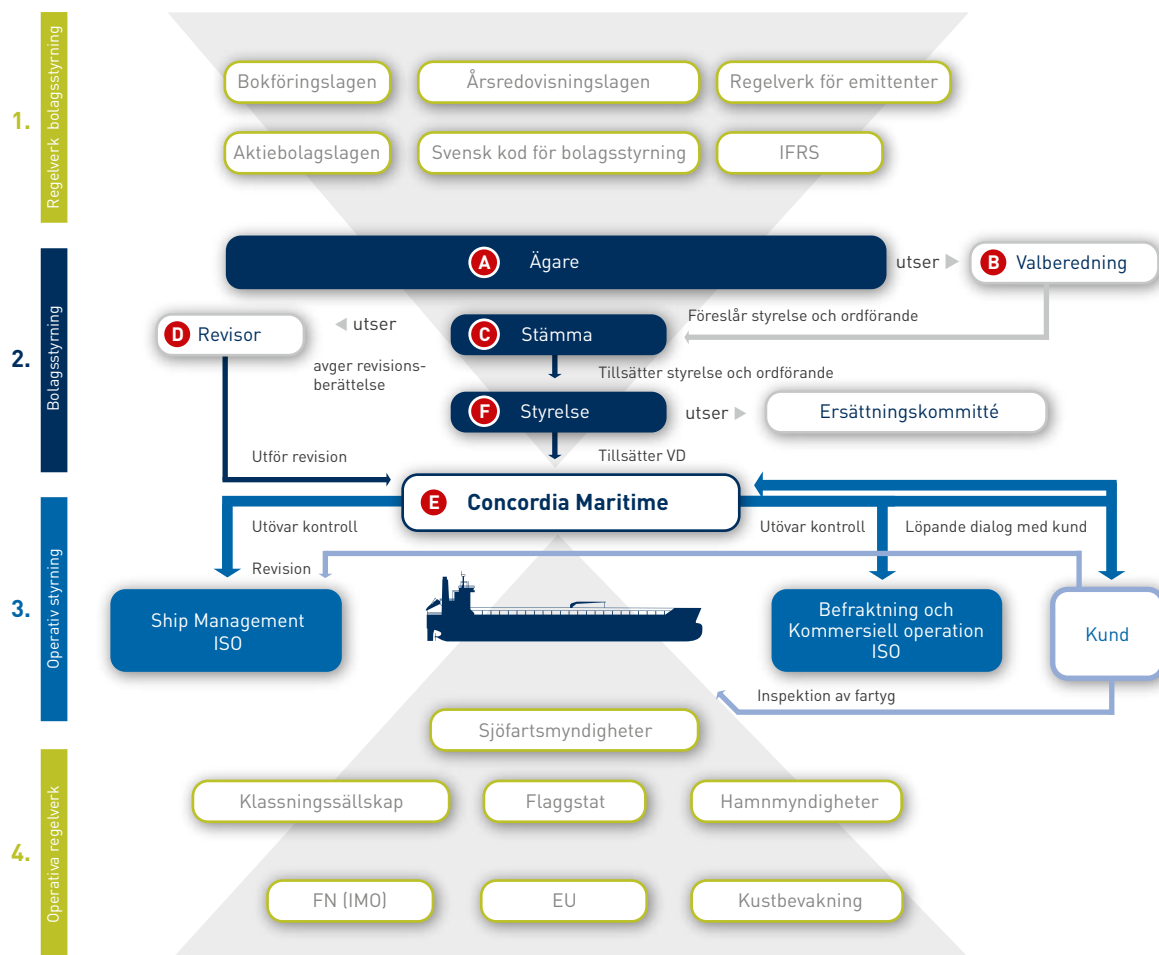
Bästa aktieägare!

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 2012

*Dan Sten Olsson
Styrelsens ordförande*

PRINCIPER FÖR BOLAGSSTYRNING



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, 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, utser VD 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, bland annat 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 hör FN:s, EU:s 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.

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. Aktienkapitalet uppgick vid utgången av 2011 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner.

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 företrädare 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 gör det via årsstamma@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 företrädade aktierna och avgivna rösterna.

Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under andra kvartalet 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 via 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 International Standards on Auditing

(ISA) utgivna av International Federation of Accountants (IFAC). 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 valberedningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2011 valdes Johan Kratz, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2012.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2011 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,4.



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 2011 till 380 personer, varav 6 är landbaserade.

VD och Koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av ekonomidirektör, teknisk chef 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 lönekommissionskommittén. 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 tillfredsställande 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, 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 går 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 2011 har kommittén träffats två gånger.

BOLAGSSTYRNINGEN UNDER 2011

STYRELSENS ARBETE UNDER ÅRET

Styrelsen höll under året 6 ordinarie möten, samt 1 telefonmöte. Samtliga möten utom ett 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 2011 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 ledamöten Bert Åke Eriksson har av valberedningen inför årsstämman 2011 bedömts oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolags-

STYRELSE- MÖTEN 2011

4 FEBRUARI

Telefonmöte
Affärsförslag
kapitalsäkring

22 FEBRUARI

Bokslut

8 APRIL

Affärsförslag
JV-avtal

28 APRIL

Kvartalsrapport

Konstituerande
styrelsemöte

ÅRSSTÄMMAN

Årsstämman ägde rum den 28 april 2011. Vid stämman närvarade 91 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 77,0 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 2010.
- Omval av styrelseledamöterna Dan Sten Olsson, C. Mikael von Mentzer, Mats Jansson, Morten Chr. Mo, Bert Åke Eriksson och Stefan Bocker. (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 1 700 000, 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.

ledningen. 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.

VALBEREDNING

Valberedningen inför stämman 2012 bestod av C. Mikael von Mentzer (vice ordförande Concordia Maritime), Karl-Magnus Sjölin (Stena Sessan AB) samt Arne Lööv (Fjärde AP-fonden). Valberedningen representerade 75,9 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 30 september 2011. Valberedningen har under 2011 haft ett möte och därutöver ett antal telefonkontakter.

16 AUGUSTI

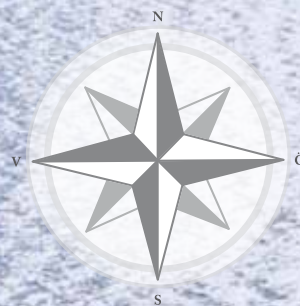
Halvårsrapport

1-2 NOVEMBER

Kvartalsrapport
Strategimöte

16 DECEMBER

Budget



OPERATIV STYRNING UNDER 2011

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

Befaktning och operation

Samarbetet med Stena Bulk och Stena Weco kring befaktning 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 och Stena Weco 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.

ETT ÅR MED STENA PENGUIN

MARS

Rapport från Fleet och Commercial Manager

25 MARS

Flaggstatskontroll i Freeport, Bahamas

26 MARS

Vetting ConocoPhillips i Freeport, Bahamas

11 APRIL

Hamnmyndighetens kontroll i Texas City, USA

JUNI

Rapport från Fleet och Commercial Manager

Ägarens egen kontroll

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

Flaggstatsens 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 säkerställs att fartyget uppfyller gällande lagar och föreskrifter.

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.

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.

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, hamnmyndigheter och flaggstat. Till stora delar liknar kontrollerna varandra; fartygen går 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.

22 AUGUSTI

Hamnmyndighetens kontroll i Buenos Aires, Argentina

23 AUGUSTI

Vetting Chevron i Buenos Aires, Argentina

SEPTEMBER

Rapport från Fleet och Commercial Manager

5 SEPTEMBER

Hamnmyndighetens kontroll i Salvador, Brasilien

DECEMBER

Rapport från Fleet och Commercial Manager

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. Inspektionerna sker utifrån ett standardiserat formulär och resultaten delas mellan oljebolagen via databaser. Vid allvarigare 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.

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.

STYRELSE



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 Bocker.

Styrelsens närvaro samt ersättning

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

	Oberoende ¹⁾	Löne- kompensations- kommitté	Totalt arvode, kr ²⁾	Närvaro %
Dan Sten Olsson	Beroende	●	400 000	88
C Mikael von Mentzer	Oberoende	●	400 000	88
Stefan Bocker	Oberoende		225 000	75
Bert Åke Eriksson	Beroende		225 000	88
Mats Jansson	Oberoende		225 000	100
Morten Chr Mo	Oberoende		225 000	88
Jörgen Lorén Arbetstagarrepr.	Oberoende		25 000	100
Jens Ole Hansen Arbetstagarrepr.	Oberoende		25 000	88
Göran Dahlman Arbetstagarrepr. Suppleant	Oberoende		25 000	75

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.

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

Stefan Brocker

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

Nuvarande övriga uppdrag: Honorär-
konsul för Grekland i Göteborg.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

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.

Mats Jansson

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

Bakgrund: CEO Argonaut och
NYK Cool AB.

Nuvarande övriga uppdrag: Styrelse-
ledamot i MGA Holding, Petrogrand AB
samt Chinsay AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Morten Chr. Mo

Född 1948. Diplomekonom BI (Oslo)
och IMDE (PED), Lausanne. Styrelse-
ledamot sedan 2000. Nationalitet norsk.

Bakgrund: Direktör Quillfeldt Rønneberg
& Co och Leif Høegh & Co AS, VD Stemoco
Shipping AS och Lorentzen & Stemoco AS.

Nuvarande övriga uppdrag: Ordförande
i Bitutank AS Oslo, Styrelseledamot i Cell-
Vision AS samt Bass Pte Ltd Malaysia.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

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. Klubb-
ordförande i SFBF Stena Line. Arbets-
tagarrepresentant i Stena AB, Stena Line
Scandinavia AB samt Stena Rederi AB
styrelser.

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: Klubbord-
förande SEKO Sjöfolk, Styrelseledamot
SEKO Sjöfolk, Stena Marine Management
AB. Arbetstagarrepresentant i Stena
Rederi AB, Stena Line Scandinavia AB
styrelser.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0

Göran Dahlman

Född 1953. Suppleant, arbetstagar-
representant. Företagsledarutbildning
LO-skolan. Anställd i Stenakoncernen
sedan 1989. Styrelseledamot sedan 1996.
Nationalitet svensk.

Bakgrund: Götaverken, Bilspedition,
SEKO Sjöfolk.

Nuvarande övriga uppdrag: Klubbordför-
ande SEKO Sjöfolk, styrelseledamot
SEKO Sjöfolk, ordinarie styrelseledamot
Torstanda Kulturhus AB. Suppleant
Stena Marine Management AB och
Gatubolaget AB styrelser. Delägare
GDSS Konsult HB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime: 0



REVISOR

Johan Kratz

Auktoriserad revisor KPMG.
Uppdrag sedan 2007.

FÖRETAGSLEDNING



Hans Norén

Född 1957. VD.
Högskoleekonom.
Anställd sedan 1994.

Externa uppdrag: Styrelseledamot
Nordisk Skipsrederforening

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:
10 000



Torbjörn Rapp

Född 1962. Teknisk chef.
Anställd sedan 2004.

Aktieinnehav i Concordia Maritime:
10 000



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 26 april 2012 klockan 14:00, då också delårsrapporten för första kvartalet lämnas.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman skall, dels vara införd i aktieboken som förs av Euroclear AB senast den 20 april 2012, 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 20 april 2012.

Utdelning

Styrelsen föreslår en utdelning om SEK 1,00 per aktie. Som avstämningsdag för utdelning föreslås den 2 maj 2012. Om årsstämman beslutar i

enlighet med förslaget, beräknas utdelningen utbetalas genom Euroclear ABs försorg den 7 maj 2012.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta 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 2012.

Rapporteringstillfällen

Årsredovisningen för 2011 sänds till samtliga registrerade aktieägare. Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 26 april 2012, halvårsrapporten kommer att publiceras den 16 augusti och niomånadersrapporten den 7 november 2012.

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

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.



Solberg · Foto: Mats Bengtsson, Michael Cooper, Göran Hermansson, Per Anders Hurtigh, Niclas Johansson, Klaus Vedfelt m fl.
Tryck: Falk Graphic

Här hittar du mer information

Vi vill att alla som är intresserade av tanksjöfart generellt och Concordia Maritime specifikt, lätt ska kunna följa oss och vara uppdaterade på vad som händer i vår värld. Därför lägger vi ned mycket arbete på att förklara vad vi gör och hur vi gör det. För den sjöfartsintresserade finns det en rad olika spännande sätt att följa vår verksamhet.

Vår hemsida ger på ett lättillgängligt och intressant sätt svar på alla frågor man kan tänkas ha om vår verksamhet. Vår ambition är att vara så heltäckande och transparenta det bara går, för att sprida kunskap om oss och om branschen.

Vår nya app är ett helt nytt sätt att följa vår verksamhet. I appen finns information om vår flotta flotta, aktien, rapporter, press- och kontaktinformation och mycket mer. Ladda ner appen gratis via Apple App Store eller Google Play genom att läsa av qr-koden till höger.

Andra viktiga kanaler för att kommunicera med våra intressenter och aktieägare är givetvis årsstämman, kapitalmarknadsdagar och olika branschträffar.



Apple App Store



Google Play



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

CONCORDIA
MARITIME