CONCORDIA
MARITIME AB

***Concordia*** *äger sju stora tankfartyg byggda i mitten på 1970-talet. Förutom dessa äger Concordia en produkttanker och två självlossande bulkfartyg. Utöver de helägda fartygen har Concordia tillsammans med Stena Bulk ett flerårigt lastkontrakt motsvarande kapaciteten för en VLCC. Koncernens stortankers är kvalitetsmässigt jämförbara med många yngre fartyg. De är byggda till mycket höga specifikationer avseende såväl kundtillfredsställelse som livslängd. Kvaliteten på fartygen liksom drifts- och bemanningsorganisationerna dokumenteras genom kvalitetscertifikat från Det Norske Veritas och American Bureau of Shipping.*
*Två VLCC om vardera 314.000 tdw, med en ny innovativ konstruktion, beställdes i december 1998 vid Hyundai Heavy Industries i Korea, för leverans första halvåret 2001. Fartygen har chartrats under tre år till ett amerikanskt oljebolag på tillfredsställande villkor.*

# BOKSLUTSKOMMUNIKÉ FÖR 1999

- **Fraktmarknaden starkt negativ under året**
- **Hög skrotningstakt. 35 (16) VLCC skrotade**
- **Resultat efter finansnetto MSEK -72,0 (114,0)**
- **Omfinansiering genomförd**
- **Byggnationen av Stena V-MAX enligt plan**
- **Fortsatt effektiv fartygsdrift med låga drift- och dockningskostnader**
- **Varvsbesök har utförts enligt plan och inom budget.**

**Resultat för 1999**
Koncernens omsättning uppgick till MSEK 773,6 (1.102,9). Resultatet efter finansiella poster till MSEK -72,0 (114,0). Resultatet efter skatt var MSEK -62,5 (117,3), motsvarande ett resultat per aktie efter skatt om SEK -2,30 (4,38) och efter full konvertering SEK -0,96 (2,79).
Jämfört med föregående år har både omsättning och resultat påverkats negativt av lägre fraktrater under 1999. Genomsnittlig intjäning under året för ULCC uppgick till USD 19.300 (33.700) per dag och för VLCC till USD 13.300 (24.400) per dag. Chartersamarbetet med Stena Bulk har minskat i omfattning. Två Aframaxfartyg har återlevererats under året och en VLCC återlevereras under januari 2000. Därefter återstår ett flerårigt, lönsamt lastkontrakt som säkrar sysselsättningen för en VLCC.

Pågående resor över årsskiftet, där rörelsekostnaden översteg intäkten, belastar det gamla året varför en kostnad på MSEK 5 påverkat 1999 istället för 2000. Resultatet avviker från den prognos om MSEK -65 som tidigare lämnats motsvarande.

**Likviditet, finansiering och investeringar**
Koncernens disponibla likvida medel, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, uppgick till MSEK 699,9 (128,1). Ökningen av koncernens likviditet är en följd av den bankfinansiering om MUSD 165 som upptogs under våren och ersatte tidigare bankfinansiering om MUSD 65. Lånet omfinansierar Concordias befintliga flotta samt de två VLCC av Stena V-MAX design som beställdes i slutet av 1998.

Förändringen av finansnettot mellan åren beror i huvudsak på att under 1998 förtidsinlöstes det Private Placement lån som upptogs 1994. Finansnettot 1999 har påverkats positivt med MSEK 6,8 avseende försäljning av obligationer inköpta under 1998.

Årets investeringar uppgår till MSEK 295 (255). Investeringarna utgörs till väsentlig del av delbetalningar avseende de två Stena V-MAX fartyg som är under byggnation i Korea.

**Soliditet, eget kapital och substansvärde**
Soliditeten var 37% (42) medan den justerade soliditeten, dvs. inklusive övervärden i fartyg, var 44% (51). Efter full konvertering var dessa siffror 48% (56) respektive 55% (62). Jämfört med föregående årsskifte har soliditeten sjunkit, huvudsakligen som en följd av ökad lånefinansiering i samband med nybyggnation.

Eget kapital per aktie efter full konvertering uppgår per 1999-12-31 till SEK 19,70 (20,31). Concordias flotta värderades av tre oberoende skeppsmäklerier per 1999-11-30. Flottans värde enligt dessa värderingar uppgick till MUSD 157,2 (181,5), motsvarande MSEK 1.340 (1.464). Jämfört med föregående årsskifte har fartygsvärdena fallit med 13%. Substansvärdet per aktie, före latent skatt, beräknades till SEK 33,78 (38,14) per den 31 december. Detta motsvarar SEK 24,17 (26,64) efter full konvertering.

**Utdelning**
Resultatnivå och likviditet bedöms inte tillräcklig för utdelning varför styrelsen ämnar föreslå bolagsstämman att ingen utdelning lämnas för 1999. För 1998 uppgick utdelningen till SEK 0,50 per aktie.

**Marknad**

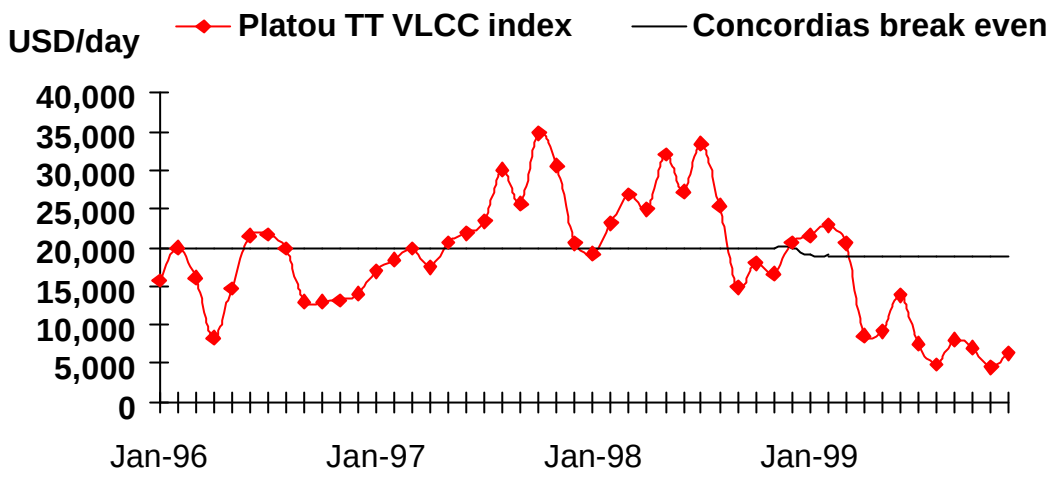
**Fraktmarknaden 1999 - fartygens intäkter**
Under de goda sjöfartsåren 1997 och 1998 med stark efterfrågan genom ökad förbrukning och lageruppbyggnad av olja, kunde Concordia redovisa en vinst på sammanlagt MSEK 270 före skatt. 1998 påverkades till viss del positivt till följd av att olja transporterades i större utsträckning än konsumtionen motiverade. Lagren ökades för att dra fördel av sjunkande råoljepriser. Under 1999 har denna lageruppbyggnad konsumerats med sjunkande transportbehov som följd. Man kan säga att transporter avsedda för 1999 användes redan 1998.

I början av 1999 låg oljepriset på en historiskt mycket låg nivå om cirka USD 9,50 per fat trots att medlemmarna i OPEC hade gjort ett antal produktionsneddragningar under 1998. I syfte att höja priset beslutade OPEC att genomföra ytterligare en produktionsneddragning med hela 15%. Även vissa länder utanför OPEC såsom Norge och Mexiko drog ned sin produktion

Beslutet och ett lojalt genomförande av begränsningarna, resulterade i kraftigt stigande oljepriser som vid årets utgång uppgick till USD 24,50 per fat för olja från Mellanöstern. Med ett allt högre oljepris ökar oljebolagens kapitalbindning i oljelager. Oljebolagen arbetar därför aktivt med att hålla sina lager på en låg nivå vilket resulterar i lägre transportvolym. Låga lager i kombination med ökad efterfrågan vid kall väderlek kan ge plötslig stark efterfrågan på olja och tanktonnage. Detta inträffade tex förra veckan och medförde en brist på stortanktonnage och därmed stigande fraktrater.

Kombinationen av produktionsneddragningar och minskade lager innebar att efterfrågan på stortanktonnage från både Mellanöstern och Västafrika minskade. Sysselsättningen minskade främst på den för ULCC viktiga rutten Mellanöstern runt Godahoppsudden till USA från cirka 181 ULCC-laster under 1998 till 103 under 1999. Även på andra rutter minskade antalet U/VLCC transporter, dock ej i samma utsträckning. Undantaget var Sydkorea som ökade sin import av olja från Mellanöstern under året från cirka 2,1 miljoner fat per dag till 2,3 miljoner fat per dag. Ökningen var dock inte tillräcklig för att hålla VLCC flottans utnyttjandegrad på samma nivå som 1998.

Intjäningen för VLCC av Concordias typ sjönk enligt Platou Economic Research från USD 23.700 per dag under 1998 till USD 11.000 per dag för 1999. Concordias VLCC seglade under 1998 in USD 24.400 per dag och under 1999 USD 13.300 per dag vilket översteg Platous index med USD 2.300 (700) per dag. Stena King och Stena Queen, Concordias två ULCC, har fortsatt i trafik mellan Mellanöstern och USA. Under 1999 blev intjäningen USD 19.300 (33.700) per dag. En del av Concordias bunker förbrukning för 1999 terminssäkrades vilket inte inräknats i TC net siffrorna ovan. Terminssäkringen motsvarar en extra insegling på USD 800 per dag.




Lågkonjunkturen inom stortank har bidragit till att 35 U/VLCC (16) har sålts till skrot eller konverterats till off shore tjänst. Under året levererades 31 VLCC (11) från nybyggnadsvarven. Genom de nya fartygens högre effektivitet har utbudet ökats något. I slutet av 1999 bestod ULCC och VLCC flottan av 437 fartyg.

**Förutsättningar för år 2000**

Ekonomierna runt om i världen bör kunna utvecklas positivt under kommande år. Den starkaste utvecklingen kan komma att ske i Asien med undantag för Japan. För stortankers innebär detta att efterfrågan på transporter kan komma att utvecklas positivt under året. OPEC har dock deklarerat att deras produktionsneddragning kommer att fortsätta fram till slutet av april år 2000. Oljelagren runt om i världen är på sin lägsta nivå på 10 år och vi bedömer att de inte kan minska ytterligare utan att brist uppstår. Fraktmarknaden för större tankfartyg kommer därför att fluktuera kraftigt under de närmaste månaderna. Därefter förväntas OPEC öka sin produktion för att motsvara efterfrågan vilket kommer att leda till stabilare fraktrater och stigande intjäning.

**FPSO**

Concordia har två möjligheter att utnyttja nuvarande flotta: Fortsatt oljetransport eller försäljning till off shore industrin.
Concordia fortsätter att arbeta intensivt med marknadsföring av VLCC fartygen för FPSO marknaden. Concordia är i dialog med två oljebolag som förväntas besluta om köp av fartyg under de närmaste månaderna.

**Befraktning av äldre tonnage**

Concordias befintliga tonnage är cirka 25 år och gällande lagar och förordningar gör det möjligt att fortsätta med oljetransport till 30 års ålder. Efter 30 år kan fartygen fortsätta att användas inom off shore industrin. En teknisk utvärdering av våra VLCC av American Bureau of Shipping har givit ett certifikat som bedömer att fartygen har strukturell styrka för ytterligare cirka 30 års användning i denna sektor.

Ett antal befraktare har valt att avstå från att använda äldre fartyg. Japan införde i praktiken en 20-årsgräns 1995. Flera oljebolag har en gräns på 25 år men omkring 50% av marknaden är tillgänglig för vår typ av fartyg. Det inkluderar åtskilliga oljebolag och praktiskt taget alla oljetraders.

För Concordia och många andra är det av väsentlig betydelse att fartyg i likhet med övrig industri bedöms efter faktisk kvalitet och inte efter ålder. Åldersgränser tenderar att sänka kvalitetsambitionerna om alla fartyg ändå behandlas lika oavsett faktisk kondition.

Concordias CAP-certifikat, som bekräftar fartygens strukturella styrka, och våra stora besättningars goda arbete samt vårt goda track record med praktiskt taget inga incidenter gör att vi bedömer det som sannolikt att fartygen kan fortsätta att användas för oljetransporter ända tills de kan säljas för FPSO. Men det är angeläget att påpeka att sjöfarten kan komma att påverkas av olika händelser vilket kan förändra förutsättningarna både till det bättre och sämre.

**Teknisk drift och operation**
Under 1999 dockade Concordia fyra VLCC och en ULCC. Samtliga dockningar genomfördes enligt plan och inom budget. VLCC fartygen dockade på 18 dagar i genomsnitt till en kostnad av USD 750.000/fartyg. Varvskostnaden fördelas jämnt över åren.

**Bolagsstämma och kommande information**
Bolagsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern i Göteborg den 13 april 2000 klockan 14.00.

I början av april kommer årsredovisningen för 1999 att sändas ut till samtliga registrerade aktieägare och innehavare av konvertibler. Denna kommer löpande under året att kompletteras med nyheter och aktuella kommentarer. Från februari 2000 kommer Concordia att lämna sådan information om sin verksamhet på hemsidan www.concordia-maritime.se under rubriken Concor-Dialog. Avsikten är att kunna ge detaljerad information om viktiga faktorer inom tanksjöfarten och vår verksamhet och inbjuda kvalificerade personer och företag att deltaga i en dialog för att bättre belysa marknadshändelser och förutsättningar. Aktieägare och andra intressenter, som föredrar skriftlig information, kan på begäran erhålla utskrift på informationen på hemsidan.

Delårsrapport för de första tre månaderna 2000 kommer att distribueras i samband med bolagsstämman den 13 april. Delårsrapporten för de första sex månaderna 2000 kommer att publiceras den 14 augusti och niomånadersrapporten den 20 oktober.

**Ytterligare information**
För ytterligare information, kan vi nås på följande telefonnummer:

Lars Carlsson, VD 031-85 50 03 eller 0704-85 50 03
Jan-Erik Hammer, ekonomichef 031-85 50 46 eller 0704-85 50 46.
Jonas Kamstedt, sjöfartsekonom 031-855080 eller 0704-855080
Vi kan också kontaktas per e-mail: info.concordia-maritime.se eller per fax 031-12 06 51.
Hemsida: www.concordia-maritime.se.

Bilagor:
- Resultaträkningar
- Balansräkningar
- Finansieringsanalyser
- Femårssammanställning

Göteborg den 24 januari 2000

**Concordia Maritime AB**

Lars Carlsson
VD

**KONCERNENS RESULTATRÄKNING**

| **(MSEK)** | **1999** | **1998** |
|---|---|---|
| Genomsnittlig kurs SEK/USD | 8,26 | 7,95 |
| Nettoomsättning | **773,6** | **1 102,9** |
| **Summa intäkter** | **773,6** | **1 102,9** |
| Driftskostnader fartyg | **-505,9** | **-593,8** |
| Övriga externa kostnader | **-43,1** | **-56,7** |
| Personalkostnader | **-167,5** | **-154,7** |
| Planenliga avskrivningar | **-101,2** | **-95,9** |
| **Summa rörelsekostnader** | **-817,7** | **-901,1** |
| **Rörelseresultat** | **-44,1** | **201,8** |
| Övriga ränteintäkter och liknande poster | **13,3** | **15,4** |
| Räntekostnader och liknande poster | **-41,2** | **-103,2** |
| **Finansnetto** | **-27,9** | **-87,8** |
| **Resultat efter finansiella poster** | **-72,0** | **114,0** |
| Skatt på årets resultat | **9,5** | **3,3** |
| **Årets resultat** | **-62,5** | **117,3** |

**KONCERNENS BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG**

| **(MSEK)** | **1999-12-31** | **1998-12-31** |
|---|---|---|
| Kurs SEK/USD på bokslutsdagen | 8,53 | 8,07 |
| **Tillgångar** | | |
| Anläggningstillgångar | **1 701,8** | **1 417,1** |
| Omsättningstillgångar | **172,3** | **205,8** |
| Kassa och bank | **16,2** | **128,1** |
| **Summa tillgångar** | **1 890,3** | **1 751,0** |
| **Eget kapital och skulder** | | |
| Eget kapital | **705,7** | **735,0** |
| Avsättningar | **31,3** | **53,1** |
| Konvertibelt förlagslån | **237,7** | **237,7** |
| Långfristiga skulder | **758,2** | **582,5** |
| Kortfristiga skulder | **157,4** | **142,7** |
| **Summa eget kapital och skulder** | **1 890,3** | **1 751,0** |

**KONCERNENS FINANSIERINGSANALYS I SAMMANDRAG**

| **(MSEK)** | **1999** | **1998** |
|---|---|---|
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital | 15,9 | 205,8 |
| Förändring av rörelsekapital | 61,7 | 51,6 |
| **Kassaflöde från den löpande verksamheten** | 77,7 | 257,4 |
| Kassaflöde från investeringar | -294,9 | -253,5 |
| **Kassaflöde efter investeringar** | -217,2 | 3,9 |
| Kassaflöde från finansiering | 116,4 | -375,2 |
| Koncernmässig justering kursdifferens | -15,0 | -10,8 |
| **Årets kassaflöde** | -115,8 | -382,1 |
| **Likvida medel vid årets början** | 128,1 | 503,4 |
| **Kursdifferens i likvida medel** | 3,9 | 6,8 |
| **Likvida medel vid årets slut** | 16,2 | 128,1 |

**FLERÅRSÖVERSIKT**

| | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Resultat och balansposter (MSEK)** | | | | | |
| Nettoomsättning | 773,6 | 1 102,9 | 1 114,5 | 734,9 | 714,1 |
| Rörelseresultat | -44,1 | 201,8 | 236,2 | 90,6 | 64,2 |
| Resultat efter finansiella poster | -72,0 | 114,0 | 156,3 | 11,4 | -25,6 |
| Cash flow | 29,2 | 205,8 | 246,4 | 91,4 | 63,6 |
| Eget kapital | 705,7 | 735,0 | 613,6 | 358,5 | 325,2 |
| Övervärden i fartyg | 214,0 | 303,3 | 605,1 | 508,3 | 399,3 |
| Balansomslutning | 1 890,3 | 1 751,0 | 1 932,5 | 1 574,9 | 1 525,6 |
| | | | | | |
| **Nyckeltal (%)** | | | | | |
| Soliditet | 37 | 42 | 32 | 23 | 21 |
| Justerad soliditet | 44 | 51 | 48 | 42 | 38 |
| D:o efter full konvertering | 55 | 62 | 58 | 55 | 52 |
| Räntabilitet på totalt kapital | -2 | 12 | 15 | 7 | 4 |
| Räntabilitet på sysselsatt kapital | -2 | 13 | 17 | 7 | 5 |
| Räntabilitet på eget kapital | -9 | 17 | 32 | 4 | -6 |
| | | | | | |
| **Värden per aktie * (SEK)** | | | | | |
| Vinst efter skatt | -2,30 | 4,38 | 6,23 | 0,57 | -0,88 |
| D:o efter full konvertering | -0,96 | 2,79 | 3,68 | 0,68 | -0,17 |
| Cash flow | 1,07 | 7,69 | 9,72 | 3,78 | 2,66 |
| D:o efter full konvertering | 0,96 | 4,64 | 5,52 | 2,30 | 1,86 |
| Eget kapital | 25,92 | 27,00 | 23,35 | 14,66 | 13,58 |
| D:o efter full konvertering | 19,70 | 20,31 | 18,00 | 13,11 | 12,54 |
| Substansvärde | 33,78 | 38,14 | 46,37 | 35,48 | 30,25 |
| D:o efter full konvertering | 24,17 | 26,64 | 30,64 | 23,73 | 20,87 |
| Börskurs på bokslutsdagen | 11,80 | 11,50 | 23,50 | 17,80 | 16,20 |
| Utdelning** | 0,00 | 0,50 | 1,00 | 0,00 | 0,00 |
| | | | | | |
| **Övrigt** | | | | | |
| P/E-tal | neg | 2,62 | 3,77 | 31,27 | neg |
| D:o efter full konvertering | neg | 4,12 | 6,39 | 26,04 | neg |
| Antal aktieägare | 5 293 | 6 305 | 5 923 | 5 406 | 6 065 |

*Definitioner: Se årsredovisning 1998*

*) Värden per aktie har justerats med fondemissionselementet i emissionen av 1995 års konvertibla förlagslån. Konvertering har under året ägt rum till ett belopp motsvarande 1,583 aktier varefter antal aktier är 27,223,855. Vid full konvertering ökar antalet aktier till 47,894,136.

**) Föreslagen utdelning