CONCORDIA MARITIME

Concordia Maritime är ett internationellt stortankrederi som äger två nya VLCC om vardera 314.000 dwt levererade 2001 och fyra VLCC om cirka 270.000 dwt byggda i mitten av 70-talet. De nya fartygen, Stena V-MAX, har utöver lagkraven på dubbelskrov ett helt nytt koncept för säkrare oljetransporter med dubbla maskiner i två helt separata maskinrum, dubbla roder och styrmaskiner, två propellrar och dubbla kontrollsystem. Samtliga fartyg 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.

INNOVATION AND PERFORMANCE

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

BOKSLUTSKOMMUNIKÉ FÖR ÅR 2002

- **Resultat efter finansnetto MSEK -142,4 (251,9)**
- **Låg fraktmarknad under årets första tio månader som präglats av svag världsekonomi och politisk oro**
- **Dramatisk fraktmarknadsförstärkning i november**
- **Fortsatt säker och kostnadseffektiv fartygsdrift**
- **Första halvåret 2003 förväntas bli starkt, men en försvagning under andra halvåret är sannolik**
- **Prognos helår vinst MSEK 100**
- **Olyckan med tankfartyget Prestige kommer att påverka tanksjöfartens framtid – kraven på allt säkrare transporter kommer att öka**

VDs SUMMERING AV ÅRET

Även om stortankmarknaderna fick en stark avslutning var fraktraterna under 2002 mycket låga vilket ledde till ett svagt resultat för Concordia.

Under året skedde ännu en tankerolycka som kommer att prägla tanksjöfartens framtid på samma sätt som Exxon Valdez 1989 och Erika 1999. Politiker och lagstiftare försöker finna en väg att förhindra dessa typer av tankerolyckor. Vi inom industrin har allt att vinna på att samarbeta för att uppnå goda förutsättningar för effektiva oljetransporter med hög säkerhet. Myndigheterna är fullt upptagna med att spåra de sämsta fartygen men litet görs för att säkerställa en framtida tillgång på

säkert tonnage och goda besättningar. Många tycks vara nöjda med att påskynda en snabbare övergång från enkelskrov till dubbelskrov utan att inse att ett dubbelskrov inte förhindrar olyckor. Det endast mildrar effekterna av vissa typer av olyckor på samma sätt som en krockkudde i en bil. Bristfälliga fartygskonstruktioner kanske leder till 10% av olyckorna medan 90% kan hänföras till mänskliga fel och brister. Givetvis skall vi arbeta för att förbättra fartygen men kunniga besättningar som bemannar säkra fartyg är nyckeln till oljetransporter med ett minimum av olyckshändelser.

Concordia i nära samarbete med Stena är världsledande i att utveckla nya moderna tankfartyg med alla viktiga funktioner dubblerade och med besättningar som är välutbildade och tränade för uppgiften.
Konkreta illustrationer av detta är V-MAX fartygen *Stena Vision* och *Stena Victory* – två av världens absolut säkraste fartyg. Concordias dotterbolag Universe Tankships ansvarar också för drift och bemanning av Stenas kusttankfartyg *Stena Caribbean* och *Stena Calypso* som byggts och bemannats med samma motto för charter till ChevronTexaco:
INNOVATION AND PERFORMANCE.

OMSÄTTNING OCH RESULTAT

Helår 2002

Koncernens omsättning uppgick till MSEK 779,7 (1.336,3). Resultatet efter finansiella poster var MSEK -142,4 (251,9) varav vinst vid försäljning av fartyg MSEK 11,1 (1,5). Resultat efter skatt var MSEK -148,9 (231,3) vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK -3,12 (4,85).

Fjärde kvartalet

Omsättningen under fjärde kvartalet var MSEK 214,7 (376,7). Resultatet efter finansiella poster var MSEK -17,6 (53,7) varav vinst vid försäljning av fartyg MSEK 11,1 (1,5). Resultat efter skatt var MSEK -22,8 (48,4) vilket motsvarar ett resultat per aktie efter skatt om SEK -0,48 (1,01).

Omsättningen fördelad på geografiskt område

Omsättningen för helåret 2002 fördelas geografiskt på följande marknader (i %):
USA 35 (35), UK 26 (19), Saudiarabien 9 (21), Sydafrika 9 (9), Indien 7 (5), Japan 4 (5). Schweiz 4 (2) och övriga 5 (4). Fördelningen är baserad på respektive kunds hemland.

Stortankmarknaden 2002

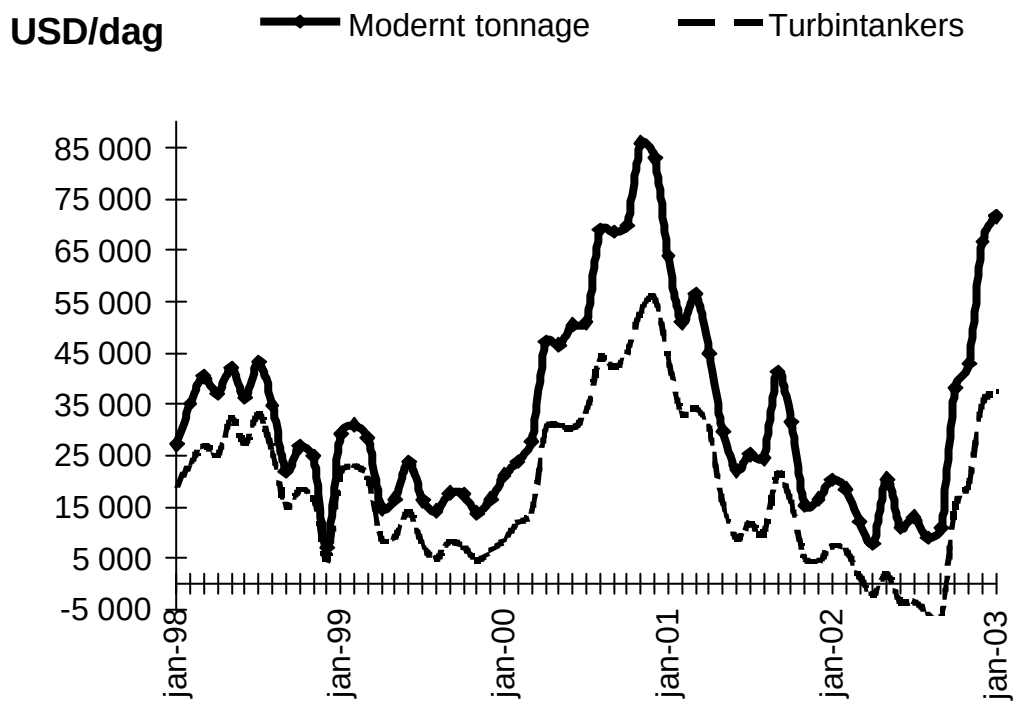
Stortankmarknaden har under 2002 präglats av den svaga ekonomiska tillväxten och den politiska oron i världen. Efterfrågan på olja har varit svag vilket lett till produktionsneddragningar inom OPEC och efterfrågan på oljetransporter med stortank har minskat. Den försvagning av fraktmarknaderna som inleddes 2001 har således fortsatt under 2002 och under stora delar av året har fraktnivåerna varit mycket låga. Det kapacitetsbortfall som utfasning av äldre tonnage inneburit (40 VL/ULCC har skrotats eller sålts till offshoreprojekt) har kompenserats av leveranser av 40 nya fartyg.

Under årets sista månader ägde en mycket dramatisk förstärkning av stortankmarknaden rum. Ett antal strejker inleddes i Venezuela och oljeproduktionen där avbröts nästan helt. Den venezuelanska oljan, som till stora delar går till USA och utgör 15% av USAs importbehov, fick därmed tas från annat håll och skeppningarna från OPEC-länderna kring Arabiska Viken ökade omgående.

Lagernivåerna i USA behövde samtidigt byggas upp från relativt låga nivåer, delvis till följd av en inledande kall vinter.
Därtill kom osäkerheterna kring tillgång på olja vid ett eventuellt Irak-krig.
En följd av olyckan med tankfartyget Prestige var att ett antal fartyg inte valdes för transporter av befraktarna vilket också minskade utbudet av tonnage.
Dessa faktorer sammantaget ledde till en kraftigt ökad efterfrågan på stortanktransporter, tonnageöverskott vände till tonnageunderskott på mycket kort tid och därmed sköt fraktraterna i höjden till de högsta vi sett på många år.

FRAKTMARKNADEN FÖR VLCC

JANUARI 1998 – JANUARI 2003



Källa: Platou

V-MAX

Koncernens två VLCC av V-MAX-typ, *Stena Vision* och *Stena Victory*, som levererades under 2001, har opererat effektivt och problemfritt på traden Västafrika-USAs östkust under sina tidsbefraktningskontrakt med det amerikanska oljebolaget Sunoco som löper fram till mitten av 2004.

VLCC och ULCC

Koncernens fyra VLCC har under året sysselsatts i spotmarknaden och genererat cirka USD 8.000 (32.100) per dag, inklusive väntedagar. Detta har givit täckning för dagskostnaderna men inget bidrag till avskrivningar och finansieringskostnad. Intjäningen under fjärde kvartalet var cirka USD

11.000 (33.200) per dag. Intjäningsnivåerna på resor påbörjade kring årsskiftet 2002/2003 reflekterar den nuvarande starka marknaden och är i snitt USD 25-30.000 per dag. Full resultateffekt av dessa goda nivåer kommer dock först under första kvartalet 2003.

Den 29 maj tecknades överenskommelse om försäljning av koncernens två ULCC.
Stena King levererades den 24 juni och *Stena Queen* levererades den 23 september.
Parterna avtalade om att inte offentliggöra köpeskilling och övriga villkor i avtalet.
Effekten på resultat och kassaflöde bedömdes bli likvärdigt med om fartygen inte hade sålts.
Fram till försäljningstidpunkten generade dessa fartyg cirka USD 10,000 i spotmarknaden, inkluderande väntedagar och ersättning från off-hireförsäkring i samband med *Stena Kings* kollision i Arabiska Viken i slutet av mars. Vid kollisionen uppstod inget oljeläckage och inga personskador. Olyckan har inte inneburit några negativa ekonomiska konsekvenser.

Övriga fartyg
Det självlossande torrlastfartyget *Kure* såldes i början av december. Försäljningen gav en vinst på MSEK 11,1.

Drift och fartygsoperation
Flottan har under året fortsatt att drivas med fokusering på säkerhet och kvalitet med bibehållna låga kostnadsnivåer för den löpande fartygsdriften.

FPSO (Floating Production, Storage and Offloading)
Fartyget *Stena Continent* såldes i slutet av år 2000 för konvertering till FPSO och levererades i januari 2001.
Det pågår en tvist med köparen angående tolkningen av vissa delar av försäljningsavtalet.
Bolaget bedömer att tvisten inte skall leda till några ekonomiska konsekvenser.

De fyra kvarvarande fartygen i den s k Concordia-klassen, har fortsatt goda förutsättningar för försäljning för projekt inom detta offshore-segment.

EGET KAPITAL
Eget kapital per aktie är SEK 24,16 (33,62). Kursen SEK/USD 2002-12-31 var 8,83 (10,67).

LIKVIDITET OCH FINANSIERING
Koncernens disponibla likvida medel inklusive outnyttjade kreditfaciliteter uppgick 2002-12-31 till MSEK 171,7 (381,4). Koncernens fartygsflotta finansieras via en bankfacilitet på ett ursprungligt belopp om MUSD 165,0 som upptogs under våren 1999. Faciliteten amorteras löpande och uppgick vid periodens utgång till MUSD 107,3.

KONVERTIBELT FÖRLAGSLÅN
Lånet som löpt med 7% ränta sedan april 1995 förföll till betalning den 30 april 2002.
Vid den slutliga avstämningsdagen återstod endast MSEK 1,9 som låneskuld av det ursprungliga beloppet MSEK 275,4. Bolaget har för närvarande inga utestående konvertibla lån, optioner eller andra instrument som ökar antal aktier framgent.

INVESTERINGAR
Inga investeringar har gjorts under året.

NÄRSTÅENDERELATIONER OCH CHARTERSAMARBETE MED STENA BULK
Det gemensamma chartersamarbetet med Stena Bulk, där resultatet delas lika, omfattade under året ett flerårigt lastkontrakt motsvarande ungefär sysselsättningen av en VLCC. Fraktkontraktet har under året genererat ett överskott för Concordia uppgående till MSEK 5,3.
Inom chartersamarbetet tidsbefraktades i februari 2003 också en modern dubbelskrovad VLCC (byggår 1999) på 11-13 månader.

Concordias fyra VLCC och Stenas VLCC *Stena Conductor* seglade i pool där resultatet delades lika per fartyg fram till mitten av maj, då *Stena Conductor* togs ur poolen på grund av försäljning.

Samarbetet med andra avdelningar inom Stena såsom Marknadsföring, Teknik, Finans, Bunker och Assurans fortsätter som tidigare.
Concordias helägda dotterbolag Universe Tankships utför managementuppdrag för två Stenaägda fartyg. Stenaägda Northern Marine Management har för Concordias räkning utfört managementuppdrag för *Stena King* och *Stena Queen.*

MODERBOLAGET
Moderbolagets omsättning uppgick till MSEK 18,4 (19,7) varav MSEK 18,2 (19,5) härrör från koncernintern fakturering. Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK 3,5 (38,4, varav anteciperad utdelning MSEK 50,0).

Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjade kreditfaciliteter uppgick till MSEK 60,9 (13,5). Inga investeringar har gjorts under perioden.

REDOVISNINGSPRINCIPER OCH BERÄKNINGSMETODER
Redovisningsrådets rekommendation RR 16 (Avsättningar m m) vilket bolaget tillämpar från och med 2002-01-01, innebär ett byte av redovisningsprincip vad avser fartygens periodiska underhåll (dockningskostnader). Tidigare har avsättning gjorts för beräknade framtida dockningskostnader. Från och med 2002-01-01 aktiveras faktiska kostnader vid dockningstillfället och fördelas jämnt fram till nästa tillfälle för periodiskt underhåll. Bytet av princip får ingen effekt på resultatet och därmed inte heller på det egna kapitalet, men har inverkan på vissa poster i balansräkningen enligt nedan.

BALANSRÄKNING (MSEK)	**Ny redovisningsprincip**		**Tidigare redovisningsprincip**	
	31 december 2002	31 december 2001	31 december 2002	31 december 2001
Tillgångar				
Fartyg	1 907	2 544	1 982	2 675
Förutbetalda dockningskostnader	39	100	0	0
Skulder				
Avsättning för framtida	0	0	36	31

Jämförelsesiffrorna för år 2001 har omräknats enligt de nya principerna, medan 1997-2000 i flerårsöversikten inte har omräknats, dels då ändringen inte påverkar bolagets egna kapital och dels att justeringen i balansräkningen inte påverkar jämförelser mellan åren i nämnvärd omfattning.

Fartygen *Stena King* och *Stena Queen* redovisas även efter försäljningen som anläggningstillgångar och skrivs av enligt ursprunglig plan. Årets resultat har belastats med MSEK 8,5 avseende avskrivningar efter försäljningstidpunkten. Amortering av lån intäktsförs i takt med betalning. I årets resultat ingår MSEK 4,4 avseende sådan amortering. Säljarkredit är säkerställd genom fartygsinteckningar och säljarrevers.

Med undantag för ovanstående har samma principer och beräkningsmetoder tillämpats som i årsredovisningen 2001.

PROGNOS 2003

Världens stortankflotta

I slutet av år 2002 bestod världens ULCC och VLCC-flotta av 435 fartyg, Orderboken hos varven motsvarar 15% av existerande flotta. Under året beställdes endast 13 fartyg jämfört med 27 under 2001. Den låga orderingången fick en effekt på nybyggnadspriserna och en dubbelskrovad VLCC kunde beställas för cirka MUSD 63, en nedgång med 10% sedan 2001. Efter årsskiftet har priserna åter börjat stiga och idag noteras priser kring MUSD 68 med tidigast leverans i slutet av 2005.

	Skrotade/Sålda till offshore	Nybeställningar	Leveranser/ Orderbok
2002	40	13	40
2003			40
2004			18
2005			6

Fraktmarknaden 2003

Den dramatiska förstärkning av fraktmarknaden som inleddes i november/december 2002 håller i sig under årets första månader. De faktorer som drev fram förstärkningen; strejkerna i Venezuela, uppbyggandet av lagernivåerna på grund av vintern och krigsoron, är emellertid av kortsiktig karaktär. Efterfrågetillväxten på olja tror vi blir fortsatt låg på grund av världsekonomins svaga utveckling. Tillväxten i vissa ekonomier i Asien är god, med Kina som ”lokomotiv”, men det är stor osäkerhet kring USA, Japan och Europa. Vi bedömer att en gradvis försvagning av fraktraterna påbörjas under andra kvartalet.

Prognos

Våra fartyg på spotmarknaden tjänar för närvarande kring USD 25-30.000 per dag och vi ser ett starkt första kvartal resultatmässigt med ett något svagare andra kvartal, vilket kan innebära ett halvårsresultat kring MSEK 100 (SEK 2,10 per aktie). Osäkerheten kring andra halvåret är stor men det bör kunna ge ett resultat kring ±0 och vår prognos är ett helårsresultat kring MSEK 100 (SEK 2,10 per aktie).

Ovanstående prognos baseras på en genomsnittlig intjäningsnivå på USD 16.000 per dag för turbintankers. En förändring av den genomsnittliga intjäningsnivån med ±USD 1.000 per dag påverkar bolagets årsresultatet med cirka ±MSEK 15.

UTDELNING
Med hänsyn taget till 2002 års förlust föreslår styrelsen att ingen utdelning sker för detta år.

BOLAGSSTÄMMA OCH KOMMANDE INFORMATION
Bolagsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern i Göteborg den 29 april 2003 klockan 14.00 då även delårsrapport för första kvartalet lämnas.
I april kommer årsredovisningen för 2002 att sändas till samtliga registrerade aktieägare.
Delårsrapporten för de första sex månaderna kommer att publiceras den 13 augusti och niomånadersrapporten den 23 oktober.

HANS NORÉN UTNÄMND TILL VICE VD I CONCORDIA
Till vice VD har utnämnts bolagets ekonomichef Hans Norén.

Historiska och aktuella rapporter samt nyheter och aktuella kommentarer om bolaget och tankmarknaderna finns tillgängliga på vår hemsida www.concordia-maritime.se.

Frågor kan ställas till:

Lars Carlsson, VD	Telefon 031-85 50 03 alt. 0704-85 50 03
Hans Norén	Telefon 031-85 51 01 alt. 0704-85 51 01
Jonas Kamstedt	Telefon 031-85 50 80 alt. 0704-85 50 80

Göteborg den 18 februari 2003

CONCORDIA MARITIME AB (publ)

Lars Carlsson
VD

KONCERNENS RESULTATRÄKNING

(MSEK)	**Kvartal 4 2002**	Kvartal 4 2001	**Helår 2002**	Helår 2001
Genomsnittlig kurs SEK/USD	**9,12**	10,57	**9,72**	10,33
Nettoomsättning	**203,6**	375,2	**768,6**	1 334,8
Försäljning fartyg	**11,1**	1,5	**11,1**	1,5
Summa intäkter	**214,7**	376,7	**779,7**	1 336,3
Driftskostnader fartyg	**-122,3**	-195,9	**-494,5**	-651,8
Övriga externa kostnader	**-13,5**	-12,8	**-45,4**	-54,7
Personalkostnader	**-25,8**	-47,2	**-150,3**	-175,4
Avskrivningar	**-65,3**	-52,3	**-187,7**	-161,9
Summa rörelsekostnader	**-226,9**	-308,2	**-877,9**	-1 043,8
Rörelseresultat	**-12,2**	68,5	**-98,2**	292,5
Ränteintäkter och liknande poster	**0,0**	1,6	**1,3**	7,6
Räntekostnader och liknande poster	**-5,4**	-16,4	**-45,5**	-48,2
Finansnetto	**-5,4**	-14,8	**-44,2**	-40,6
Resultat efter finansnetto	**-17,6**	53,7	**-142,4**	251,9
Skatt	**-5,2**	-5,3	**-6,5**	-20,6
Resultat efter skatt	**-22,8**	48,4	**-148,9**	231,3

VÄRDEN PER AKTIE

(SEK)	**Kvartal 4 2002**	Kvartal 4 2001	**Helår 2002**	Helår 2001
Aktier vid periodens slut (Not 1)	**47 729 798**	46 406 600	**47 729 798**	46 406 600
Genomsnittligt antal aktier (Not 1)	**47 729 798**	46 346 825	**47 294 055**	45 206 820
Resultat efter skatt per aktie SEK	**-0,48**	1,04	**-3,15**	5,12
D:o efter full konvertering	**-0,48**	1,01	**-3,12**	4,85
Eget kapital per aktie SEK	**24,16**	34,33	**24,16**	34,33
D:o efter full konvertering (Not 1)	**24,16**	33,62	**24,16**	33,62
Not 1. Konverteringar av konvertibelt förlagslån (löptid t o m 30 april, 2002) har genomförts under året varvid antal aktier har ökat med:	**-**	74 200	**1 323 198**	4 213 626

KONCERNENS BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

(MSEK)	31 dec 2002	31 dec 2001
Kurs SEK/USD på bokslutsdagen	**8,83**	10,67
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	**1 907,5**	2 545,8
Finansiella anläggningstillgångar	**12,6**	12,8
Summa anläggningstillgångar	**1 920,1**	2 558,6
Kortfristiga fordringar	**203,6**	328,7
Kassa och bank	**115,2**	263,0
Summa omsättningstillgångar	**318,8**	591,7
Summa tillgångar	**2 238,9**	3 150,3
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	**1 153,0**	1 593,2
Avsättningar	**46,1**	48,5
Konvertibelt förlagslån	**0,0**	17,1
Långfristiga skulder	**880,3**	1 258,4
Kortfristiga skulder	**159,5**	233,1
Summa eget kapital och skulder	**2 238,9**	3 150,3

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

(MSEK)	Helår 2002	Helår 2001
Den löpande verksamheten		
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	**35,5**	394,7
Förändring av rörelsekapital	**-50,4**	93,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**-14,9**	488,5
Kassaflöde från investeringar	**41,2**	-499,1
Kassaflöde från finansiering	**-113,4**	231,9
Utdelning	**-27,8**	-49,4
Omräkningsdifferens	**1,5**	-1,2
Årets kassaflöde	**-113,3**	170,7
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	**263,0**	81,0
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	**-34,4**	11,3
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	**115,2**	263,0

Not 1 Likvida medel består av kassa och bank

Not 2 Kursdifferens hänförlig till:

Likvida medel vid årets början	-44,9
Årets kassaflöde	10,5
	-34,4

KONCERNENS FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

(MSEK)

	Aktie-kapital	Pågående konvertering	Bundna reserver	Fritt eget kapital	TOTALT
FÖRÄNDRINGAR JAN-DEC 2002					
IB 2002-01-01	371,3	-	319,6	902,3	1 593,2
Kursdifferenser som ej redovisas i resultaträkningen	-	-	-29,7	-248,3	-278,0
Periodens resultat	-	-	-	-148,9	-148,9
Konverteringar under året	10,5	-	4,0	-	14,5
Utdelning	-	-	-	-27,8	-27,8
UB 2002-12-31	381,8	0,0	293,9	477,3	1 153,0
FÖRÄNDRINGAR JAN-DEC 2001					
UB 2000-12-31 enligt årsredovisning	222,1	166,0	224,7	590,4	1 203,2
Effekt av byte av redovisningsprincip	-	-	-	8,4	8,4
IB 2001-01-01 justerad	222,1	166,0	224,7	598,8	1 211,6
Kursdifferenser som ej redovisas i resultaträkningen	-	-	76,8	74,5	151,3
Periodens resultat	-	-	-	231,3	231,3
Vid årsskiftet 2000/2001 registrerade pågående konverteringar	115,5	-166,0	50,5	-	0,0
Konverteringar under året	33,7	-	14,7	-	48,4
Förskjutningar mellan bundet och fritt eget kapital			-47,1	47,1	0,0
Utdelning	-	-	-	-49,4	-49,4
UB 2001-12-31	371,3	0,0	319,6	902,3	1 593,2

FLERÅRSÖVERSIKT

(MSEK)

	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Resultat och balansposter						
Nettoomsättning	768,6	1 334,6	1 327,6	773,6	1 102,9	1 114,5
Rörelseresultat	-98,2	292,5	246,0	-44,1	201,8	236,2
Resultat efter finansiella poster	-142,4	251,9	227,7	-72,0	114,0	156,3
Cash flow	35,5	392,1	337,2	15,9	205,8	246,4
Eget kapital (Not 1)	1 153,0	1 593,2	1 211,6	721,5	760,9	650,3
Balansomslutning (Not 1)	2 238,9	3 150,3	2 494,5	1 890,3	1 751,0	1 932,5
Nyckeltal (%)						
Soliditet	51	51	48	38	43	34
Räntabilitet på totalt kapital	-4	11	12	-2	12	15
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-5	12	14	-2	13	17
Räntabilitet på eget kapital	-11	16	21	-8	17	31
Not 1 Effekt av byte av redovisningsprincip MSEK:						
Eget kapital			8,4	15,8	25,9	36,7
Balansomslutning		-31,1				

Definitioner: Se årsredovisning 2001