



## DELÅRSRAPPORT 1 januari–31 mars 2016

- Totala intäkter<sup>1)</sup> kvartal 1: MSEK 263,6 (255,5)  
Helåret 2015: MSEK 1 086,6 (907,6)
  - Vinst före skatt kvartal 1: MSEK 33,4 (28,1)  
Helåret 2015: 174,3 (16,5)
  - EBITDA: MSEK 103,4 (82,2)  
Helåret 2015: 423,8 (214,7)
  - Resultat efter skatt per aktie kvartal 1: SEK 0,70 (0,59)  
Helåret 2015: SEK 3,64 (0,18)
  - Utbefraktning av P-MAX-fartyget *Stena Performance*.  
Avtalet är på ett år och gäller fr o m månadsskiftet januari–februari 2016.
  - Utbefraktning av P-MAX-fartyget *Stena Progress*.  
Avtalet är på tre år och gäller fr o m april 2016.
- EFTER RAPPORTPERIODENS SLUT
- I slutet av april tecknades ett nytt avtal avseende kontinuerliga transporter för P-MAX-fartyget *Stena Polaris*. Avtalet, som gäller från och med maj 2016, är på ett år. Kontraktspartner är ett av världens största olje- och gasföretag.

### Nyckeltal

	Kvartal 1		Helår
	2016	2015	2015
Totala intäkter <sup>1)</sup> , MSEK	263,6	255,5	1 086,6
EBITDA, MSEK	103,4	82,2	423,8
EBITDA, MUSD	12,2	9,9	50,3
Rörelseresultat, MSEK	44,4	39,0	209,6
Resultat efter skatt, MSEK	33,4	28,1	173,9
Soliditet, %	43	43	43
Räntabilitet på eget kapital, %	10	1,6	10
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	450,9	307,3	367,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,70	0,59	3,64
Eget kapital per aktie, SEK	39,02	37,03	39,15

1) Redovisningsprinciper: se sida 13.



## VD HAR ORDET

# Fortsatt god intjäning och ökad kontraktstäckning

Sammantaget redovisar vi en vinst för första kvartalet 2016 på MSEK 33,4 (28,1) före skatt. Det operativa kassaflödet (EBITDA) uppgick till MSEK 103,4 (82,2), motsvarande MUSD 12,2 (9,9).

Vi fortsatte under kvartalet att leverera bra intjäning, trots att den generella marknaden var något lägre än motsvarande kvartal 2015. Sysselsättningsgraden för våra fartyg var hög och befraktningarna lyckosamma. Till de underliggande drivkrafterna hörde en överlag fortsatt god efterfrågan på olja – inte minst drivet av ett lågt oljepris.

Under kvartalet valde vi att utnyttja den högre marknadsnivån på tidsbefraktningkontrakt till att kontraktera ut ytterligare två P-MAX-fartyg över längre tid. Det ena fartyget, som kontrakteras ut på ett år, kommer huvudsakligen användas för transporter av lättare oljeprodukter till Västafrika. Det andra fartyget, som kontrakteras ut på tre år, kommer främst att användas för import av lättare oljeprodukter till Sydamerika.

Genom kontrakten drog vi nytta av det momentum som präglade marknaden. Vi har nu på kort tid fraktat ut tre av våra tio P-MAX-fartyg, i tillägg till våra redan framgångsrika konsekutiva resekontrakt i Fjärran östern – och vi utvärderar löpande möjligheten till fler och liknande upplägg. Kontrakten ligger helt i linje med vår befraktningstrategi. Vi säkerställer en god intjäning för fartyget under den aktuella perioden, samtidigt som vi i växande omfattning balanserar exponeringen mot spotmarknaden.

### Höjda ambitioner vad gäller arbetet med hållbarhetsfrågor

Från och med den här delårsrapporten kommer vi nu fortlöpande att redovisa ett antal nyckeltal med bäring på säkerhet och miljöförbättringar. Våra ansträngningar inom hållbarhetsområdet är

– och har länge varit – betydande. Nu höjer vi ambitionsnivån även i rapporteringen. Målsättningen är att vara helt transparenta. Mer information finns på sida 7.

### Fortsatta diskussioner avseende förlikning

Under kvartalet fortsatte diskussionerna i syfte att åstadkomma en eventuell förlikningsprocess avseende den tvist som uppstått till följd av *Stena Primorsk's* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012. Dessa kommer att fortsätta även under andra kvartalet 2016. Mer information finns på sida 6 i denna delårsrapport.

### Marknadsutsikter 2016

Vår grundsyn på året är positiv. Vi förväntar oss att det låga oljepriset i kombination med de pågående förändringarna inom den globala raffinaderiinfrastrukturen kommer att fortsätta resultera i en stabil efterfrågan på transporter av såväl olja som förädlade oljeprodukter. Det är dock värt att påpeka att lagernivåerna är höga, vilket kan komma att påverka efterfrågan på transporter framgent. Sammanfattningsvis är vår bedömning att marknaden 2016 blir bra, men sannolikt inte lika bra som 2015.

Kim Ullman,  
VD





## Verksamhetens utveckling

Hög sysselsättningsgrad, lyckosamma befraktningar och en överlag fortsatt god efterfrågan på olja bidrog till en god intjäning under det första kvartalet 2016. För produkttankflottan låg intjäningen (spot och TC) på USD 20 100 per dag (19 000). För suezmaxtankern *Stena Supreme* låg intjäningen under kvartalet på USD 35 900 (44 200).

### Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt.

Under kvartalet tecknades avtal om utkontraktering av två P-MAX-fartyg, på ett (med tillhörande möjligheter till förlängning) respektive tre år. Sammantaget innebär detta att sex av P-MAX-fartygen i början av april 2016 sysselsattes genom längre kontrakt (tidsutbefraktning eller Consecutive Voyage Charter). Övriga fyra P-MAX-fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk och Stena Weco.

De båda IMOIIIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Weco. Båda fartygen har under perioden levererat helt enligt plan.

I produkttankflottan ryms även ett inkontrakterat MR-fartyg (ECO-design) av IMO2/3-klass. Inbefraktningen sker tillsammans med Stena Weco och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. Kontraktet, som gäller från och med slutet av november 2015, är på två år med option på ytterligare 1–6 månader.

### Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det första kvartalet på USD 20 100 per dag (19 000). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den

genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 19 200 (19 600) för lätta produkter respektive USD 23 000 (20 500) för tunga produkter.

### Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för suezmaxtankers.

Utöver *Stena Supreme* hade Concordia Maritime under kvartalet även positioner i Stena Bulks suezmaxflotta motsvarande 50 procent charter av ett fartyg. Även detta fartyg sysselsätts på den globala öppna marknaden inom Stena Sonangol Suezmax-poolen. Kontraktet sträcker sig fram till juni 2016.

### Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för *Stena Supreme* låg under kvartalet på USD 35 900 (44 200) per dag.

### Reparationer och dockningar

Under kvartalet slutfördes dockning av *Stena Paris* (påbörjades under Q4), *Stena Provence* och *Stena Primorsk*.

## Intjäning spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden	
		Kv 1 2016	Kv 1 2015	Kv 1 2016	Kv 1 2015
Produkttank	12,5	20 300	19 000	16 400 <sup>1)</sup>	20 900 <sup>1)</sup>
Suezmax	1,5	35 800	44 200	37 200 <sup>2)</sup>	50 200 <sup>2)</sup>

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

2) Clarksons w.w. average Suezmax Earnings

Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade en högre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index under det första kvartalet 2016. På det stora hela så har det varit ett bra kvartal med en hög sysselsättningsgrad och med ett antal bra befraktningar relativt till marknaden.

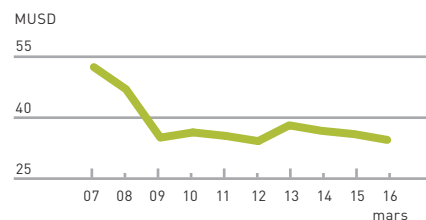
Concordia Maritimes intjäning inom Suezmaxsegmentet för första kvartalet var något lägre än Clarksons teoretiska index. I jämförelse mellan enstaka kvartal kan ibland bolagets intjäning vara lägre än Clarksons index, dock visar en jämförelse med andra befraktningspooler att Stena Sonangol Poolen är en av branschens ledande.

## EBITDA per kvartal

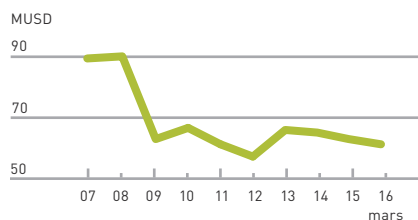
MUSD	Kv1 2016	Kv4 2015	Kv3 2015	Kv2 2015	Kv1 2015	Kv 4 2014	Kv 3 2014	Kv 2 2014
Produkttank, timecharter	2,4	1,3	1,2	1,1	1,5	0,5	0,5	1,7
Produkttank, spot	8,1	10,3	9,4	9,3	6,5	4,6	2,6	0,8
Panamax	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,9 <sup>1)</sup>
Suezmax	2,7	3,7	3,6	3,2	3,7	2,0	1,4	0,7
Admin. och övrigt	-1,0	-1,4	-0,9	-1,1	-1,1	-1,4	-1,1	-1,4
<b>Totalt</b>	<b>12,2</b>	<b>13,9</b>	<b>13,3</b>	<b>12,5</b>	<b>10,6</b>	<b>5,7</b>	<b>3,4</b>	<b>13,7</b>

1) Engångsersättning ingår om MUSD 3,6 avseende förlorad charterintäkt i JV bolag; *Stena Poseidon* och *Palva*. Resultat från försäljning av andelar i JV bolag (fartyg) ingår om MUSD 8,6.

## Nybyggnadspris produkttank



## Nybyggnadspris Suezmax



Vid utgången av december kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 34,5. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartyg, var cirka MUSD 37. Det är cirka 10 procent högre än när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av kvartalet cirka MUSD 61.

Graferna visar värdet vid slutet av respektive period och avser fartyg av standardtyp.

Källa: Clarkson



## Ekonomisk översikt

### Resultat och kassaflöde

Resultat efter skatt uppgick till MSEK 33,4 (28,1). Resultatförbättringen förklaras huvudsakligen av en högre snittintjäning per dag för produkttankfartygen och ett ökat antal fartyg i flottan. Kassaflödet under kvartalet uppgick till MSEK 96,2 (50,6).

### Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 39,02 (37,03).

### Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Moderbolagets funktionella valuta är SEK men de flesta transaktioner i koncernen sker i USD. Koncernens resultat genereras i USD vilket innebär att resultatet i SEK är en direkt funktion av kursutvecklingen SEK/USD. Under det tredje kvartalet 2015 säkrades delvis investeringar i utländska dotterbolag genom försäljning av 30 MUSD på termin som säkringsinstrument. Löptiden är två år och beloppet motsvarar cirka 12 procent av eget kapital i utländsk valuta.

Kvartalets verkligtvärdeförändring på valutaderivatinstrument redovisas, i den mån säkringen är effektiv, i övrigt totalresultat med ackumulerade verkligtvärdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (omräkningsreserven). Härigenom neutraliseras delvis de omräkningsdifferenser som uppkommer från utlandsverksamheter. De ackumulerade omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital, uppgår till MSEK 366,3 (450,9). Förändringarna redovisas i eget kapital via "Övrigt totalresultat".

### Investeringar

Investeringarna under kvartalet uppgick till MSEK 27,2 (25,9). Investeringarna avser till största delen planerade periodvisa dockningar för de tre fartyg som legat i docka under kvartalet.

### Värdering av flottan

Koncernens fartygsflotta bedöms halvårsvis för att avgöra om det föreligger nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2015 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

### Säsongsvariationer

Av flottan på 14,0 fartyg (varav 13 ägda fartyg och två fartyg inhyrda till 50%) var vid kvartalets slut tre fartyg utkontrakterade på tidsbefraktning och tre fartyg på avtal för konsekutiva resor. De fartyg som inte är utkontrakterade på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterade till befракtningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongsvariationer som förekommer inom tanksjöfart.

### Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2016-03-31 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 482 (403) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

### Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under första kvartalet till MSEK 3,0 (5,0) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultat före skatt uppgick till MSEK 7,1 (-28,3). Moderbolagets disponibla likviditet uppgick per 2016-03-31 till MSEK 1 534,2 (1 767,5), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och "Outnyttjade faciliteter".

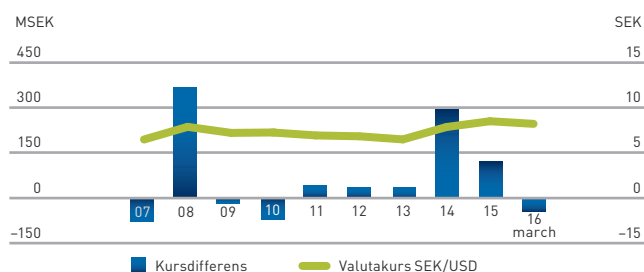
forts. Ekonomisk översikt

### Krav om skadestånd

I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsks* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012, samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom.

Under det tredje kvartalet 2015 avslutades en s.k. ”discovery-phase”, i vilken parternas ståndpunkter och krav gått igenom. Under det fjärde kvartalet 2015 inleddes diskussioner i syfte att åstadkomma en eventuell förlikningsprocess. Dessa fortsatte även under första kvartalet 2016 och kommer att pågå även under det andra kvartalet 2016. Om förlikning inte nås kommer processen hanteras via skiljedomsförfarande, med uppstart under andra kvartalet 2016 och dom sannolikt i tredje eller fjärde kvartalet 2017. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

### Omräkningsdifferens (redovisas i övrigt totalresultat)



Kursutvecklingen för SEK/USD medför att bolagets vinst i svenska kronor förändrats, trots att det i US-dollar är oförändrat.

### Likviditet och finansiell ställning

MSEK	31 mars 2016	31 mars 2015
Disponibel likviditet <sup>1)</sup>	450,9	307,3
Räntebärande skulder	2 321,5	2 250,7
Eget kapital	1 862,2	1 767,6
Soliditet, %	43,0	43,0

1) Inklusive outnyttjade faciliteter, som är tillgängliga.

### Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 1		Helår 2015
	2016	2015	
Totala intäkter <sup>1)</sup>	263,6	255,5	1 086,6
Rörelseresultat	44,4	39,0	209,6
Resultat före skatt	33,4	28,1	174,3
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,70	0,59	3,64

1) Redovisningsprinciper: se sida 13.

## Övrig information

### Transaktioner med närstående

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående Stena Sfären, däribland Stena Bulk. Stena Bulk bedriver tankerverksamhet 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 affärsmöjlighet välja att avstå eller deltaga med 50 eller 100 procent.

### Stena Weco

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 Stena Weco, om Concordia Maritime väljer att deltaga. 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.
- **Kommersiell operation, 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 kontorservice**  
Ett fast pris per år debiteras.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.





## Rapportering Hållbarhet

Hållbarhetsarbetet inom Concordia Maritime bedrivs långsiktigt och har relevans, öppenhet och transparens som främsta ledord. Arbetet tar avstamp i en väsentlighetsanalys i vilken de främsta och mest relevanta hållbarhetsfrågorna identifieras.

Under kvartalet inträffade inga olyckor eller incidenter av allvarligare art. Inget av Concordia Maritimes fartyg var heller inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Under kvartalet skedde inga arbetsplatsolyckor på fartygen som ledde till att en enskild medarbetare inte kunde återgå till arbetsskift dagen efter olyckan. Därmed är utfallet för Lost Time Injury (LTI) och Lost Time Injury Frequency (LTIF) 0.

Under kvartalet var Concordia Maritimes fartyg inte inblandade i några piratrelaterade incidenter.

Två av fartygen var under kvartalet inblandade i incidenter som innebar skador på egendom. I samband med att *Stena Paris* angorde en kaj i relativt hårt väder gick två främre angoringslinor av. Den andra incidenten skedde vid passering av Panamakanalen då *Stena Important* stötte i en fender på styrbord sida. Detta innebar en mindre skada på fartygets styrbordsida. Liggandes för ankare i Singapore var *Stena Provence* mycket nära att kollidera med ett annat fartyg, som också låg för ankar. Tack vare besättningens rådiga ingripande kunde en olycka undvikas.

Under kvartalet fanns inget Medical Treatment Case eller Restricted Work Case.

Under kvartalet skedde ingen hamnstatskontroll som ledde till kvarhållande i hamn av Concordia Maritimes fartyg.

### Vetting och inspektioner

Under kvartalet genomfördes tio vettinginspektioner på Concordia Maritimes fartyg. På dessa inspektioner noterades 27 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,7 observationer per inspektion. Ingen enskild inspektion hade fler än fem observationer. Detta utfall är väl i linje med bolagets mål att genomsnittligt ha mindre än 4 observationer per inspektion för flottan och aldrig ha en inspektion med fler än 5 observationer.

### Energy management

Det viktiga arbetet med att minska bunkerförbrukningen går fortsatt i rätt riktning. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs minskade med 0,4 ton under kvartalet. Detta är bättre än årets mål som är att minska förbrukningen med 0,3 ton per dygn.

Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp. Under kvartalet minskade utsläppet av CO<sub>2</sub> med 868 ton vilket är väl i linje med årets mål om att minska utsläppen med 2 800 ton. SO<sub>x</sub>-utsläppen reducerades med 10,8 ton vilket också är väl i linje med årets mål om att minska utsläppen med 36 ton. NO<sub>x</sub> reducerades under kvartalet med 26,8 ton – årets mål är att minska NO<sub>x</sub>-utsläppen med 80 ton.

## Tre prioriterade områden

### SAFETY FIRST

Vårt främsta mål är att bedriva vår fartygsdrift och affärsverksamhet på ett sätt som både skyddar fartygen och de anställda som arbetar under vår övervakning och kontroll. Vårt mål är noll olyckor genom att bygga upp en stark säkerhetskultur och ett förhållningssätt av toppkvalitet på alla nivåer inom vår organisation.

### MILJÖMÄSSIGT ANSVAR

Vi har ett tydligt åtagande att minska vår fartygsdrifts och affärsverksamhets inverkan på miljön. Vi kommer att arbeta kontinuerligt med att minska utsläppen och öka energieffektiviteten.

### FINANSIELL UTHÅLLIGHET

Vårt mål är att säkerställa en finansiell utveckling som gör det möjligt för oss att investera i vår fortsatta utveckling. Därigenom kan vi skapa värde för medarbetare, samhälle och ägare – på kort och lång sikt.

# Mål och måluppfyllnad

## Safety first

	Q1 2016	Q1 2015	Mål 2016	Utfall 2015
LTI	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	1
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan)	2,7	2,1	<4	2,2
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0
Skada på egendom	2	0	0	3
Medical Treatment Case	0	0	0	1
Restricted Work Case	0	0	0	1
High potential near miss	1	0	0	3
High risk observation	0	0	0	1

## Miljömässigt ansvar

	Q1 2016	Q1 2015	Mål 2016	Utfall 2015
Oljespill, liter	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg)*	0,4	0,6	0,3	0,47
CO <sub>2</sub> -reducering, mt	868	975	2 800	3 500
SO <sub>x</sub> -reducering, mt	10,8	83	36	300
NO <sub>x</sub> -reducering, mt	26,8	29	80	98
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,3	0,4	0,9	1,2

\* Sista dagen i kvartalet mäts bunkerkonsumtionen för dygn till havs för de senaste 12 månaderna. Denna 12 månaders siffra jämförs sedan med samma period året innan.

## Vetting

Tanksjöfarten är sannolikt en av de hårdast reglerade och mest granskade branscherna. Till de mest centrala kontrollinstanserna hör kundernas egen kontroll av fartyg och besättning. Vetting utförs av kunden själv eller av denne utsedda inspektörer. Ägaren bjuder in till kontrollerna, som oftast 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 inte godkänna fartyget till dess att bristerna är åtgärdade och ny vetting är utförd. Systemet gör det möjligt för oljebolagen att kontinuerligt kontrollera huruvida fartygen möter deras interna kriterier, utan att själva behöva inspektera fartygen.

## Definitioner

### Materiella skador

En händelse som leder till skador på fartyget och/eller fartygsutrustning som kostar mer än 2 000 US-dollar att reparera (exkluderar systemfel/fel på utrustning).

### High potential near miss

Incident som skall kunna ha resulterat i allvarigare olycka.

### Lost Time Injury (LTI)

Olycka som leder till att en enskild person är oförmögen att utföra sina arbetsuppgifter eller återgå till ett planerat arbetsskift dagen efter olyckan såvida orsaken till detta inte är försenad medicinsk behandling i land. Även dödsfall omfattas.

### Lost Time Injury Frequency (LTIF)

Mått på säkerhetsresultat i form av antalet LTI per miljoner exponeringstimmar i mantimmar (LTIF = LTI x 1 000 000/exponeringstimmar).

### Medical Treatment Case (MTC)

Arbetsrelaterad skada som kräver behandling av läkare, tandläkare, kirurg eller kvalificerad sjukvårdspersonal. MTC innefattar inte LTI, RWC, inläggning på sjukhus för observation eller rådgivande konsultation hos läkare.

### Restricted Work Case (RWC)

En skada som leder till att en enskild person blir oförmögen att utföra normala arbetsuppgifter under ett planerat arbetsskift eller tillfälligt eller permanent får andra arbetsuppgifter dagen efter skadan.

### CO<sub>2</sub>

Koldioxid.

### NO<sub>x</sub>

Kväveoxid.

### SO<sub>x</sub>

Svaveloxid.

## Mer information

Mer information om Concordia Maritimes hållbarhetsarbete finns i årsredovisningen för 2015 samt på [concordiamaritime.com](http://concordiamaritime.com).



## KONCERNEN

# Resultaträkning, övrigt totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kvartal 1 2016	Kvartal 1 2015	Helår 2015
<b>Koncernens resultaträkning</b>			
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,46	8,34	8,44
Timecharterintäkter	20,7	27,3	101,2
Spotbefraktningintäkter <sup>1)</sup>	242,9	228,2	985,4
Resultat försäljning av andelar i Joint Venture-bolag	0	—	0
Övriga externa intäkter	0	0,0	0
<b>Summa intäkter</b>	<b>263,6</b>	<b>255,5</b>	<b>1 086,6</b>
Driftskostnader fartyg <sup>1)</sup>	-94,7	-116,4	-419,5
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-48,5	-40,2	-179,3
Personalkostnader - land	-5,7	-6,4	-21,5
Övriga externa kostnader	-11,3	-10,3	-42,5
Avskrivningar	-59,0	-43,2	-214,2
<b>Summa rörelsekostnader<sup>1)</sup></b>	<b>-219,2</b>	<b>-216,5</b>	<b>-877,0</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>44,4</b>	<b>39,0</b>	<b>209,6</b>
Ränteintäkter och liknande poster	1,0	0,0	3,1
Räntekostnader och liknande poster	-12,0	-10,9	-38,4
<b>Finansnetto</b>	<b>-11,0</b>	<b>-10,9</b>	<b>-35,3</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>33,4</b>	<b>28,1</b>	<b>174,3</b>
Skatt	0	0,0	-0,5
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>33,4</b>	<b>28,1</b>	<b>173,9</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Omräkningsdifferenser	-39,9	161,6	116,9
Finansiella tillgångar som kan säljas	0,0	3,3	3,2
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat	0,0	0,0	0
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	0,0	0,0	0,0
<b>Periodens totalresultat</b>	<b>-6,5</b>	<b>192,9</b>	<b>294,0</b>
<b>Värden per aktie, SEK</b>			
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,70	0,59	3,64
Eget kapital per aktie, SEK	39,02	37,03	39,15

1) Redovisningsprinciper: se sida 13.

## KONCERNEN

# Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2016	31 mars 2015	31 dec 2015
Kurs SEK/USD på rapportdagen	8,15	8,62	8,35
<b>Tillgångar</b>			
Fartyg och inventarier	3 681,9	3 415,1	3 809,0
Fartyg under byggnad	0	243,4	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	1,5	0,1	0,5
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>3 683,4</b>	<b>3 658,6</b>	<b>3 809,5</b>
Kortfristiga fordringar	265,6	267,5	271,4
Kortfristiga placeringar	0	0,0	0,0
Kassa och bank	359,4	201,4	273,6
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>625,0</b>	<b>468,9</b>	<b>544,9</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>4 308,4</b>	<b>4 127,5</b>	<b>4 354,5</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>			
Eget kapital	1 862,2	1 767,6	1 868,7
Långfristiga skulder	2 063,7	2 225,9	2 129,0
Kortfristiga skulder	382,5	133,9	356,8
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>4 308,4</b>	<b>4 127,5</b>	<b>4 354,5</b>

### Koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser

I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsks* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom.

Under det tredje kvartalet 2015 avslutades en s.k. "discovery-phase", i vilken parternas ståndpunkter och krav gått igenom. Under det fjärde kvartalet inleddes diskussioner i syfte att åstadkomma en eventuell förlikningsprocess. Dessa fortsatte även under första kvartalet 2016 och kommer att pågå även under det andra kvartalet 2016. Om förlikning inte nås kommer processen hanteras via skiljedomsförfarande, med uppstart under andra kvartalet 2016 och dom sannolikt i tredje eller fjärde kvartalet 2017. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

## Förändring i eget kapital

MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräkningsreserv	Säkringsreserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
<b>Förändringar jan-mars 2016</b>							
IB 2016-01-01	381,8	61,9	406,2	0	0	1 018,8	1 868,7
Periodens totalresultat	0	0	-39,9	0	0	33,4	-6,5
<b>UB 2016-03-31</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>366,3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 052,2</b>	<b>1 862,2</b>
<b>Förändringar jan-mars 2015</b>							
IB 2015-01-01	381,8	61,9	288,3	-3,2	0,0	844,9	1 574,7
Periodens totalresultat			161,6	3,2	0,0	28,1	192,9
<b>UB 2015-03-31</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>450,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>873,0</b>	<b>1 767,6</b>

## KONCERNEN

# Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2016	Kvartal 1 2015	Helår 2015
<b>Löpande verksamhet</b>			
Resultat före skatt	33,4	28,1	174,3
Justeringsposter:			
Avskrivningar	59,0	48,4	214,2
Resultat sålda värdepapper	0,0	0,0	0
Resultat försäljning av andelar i Joint Venture-bolag	0,0	0,0	0
Övriga poster	2,1	10,6	3,7
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>94,5</b>	<b>87,0</b>	<b>392,2</b>
Förändringar i rörelsekapital	36,2	-10,5	-14,8
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet</b>	<b>130,7</b>	<b>76,5</b>	<b>377,5</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>			
Investering i anläggningstillgångar	-27,2	-25,9	-459,3
Försäljning av finansiella tillgångar	0,0	0,0	0
Försäljning av andelar i Joint Venture-bolag	0	0,0	0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamhet</b>	<b>-27,2</b>	<b>-25,9</b>	<b>-459,3</b>
<b>Finansieringsverksamhet</b>			
Upptagning av lån	0,0	0,0	438,6
Amortering av lån	-7,3	0,0	-227,5
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	0
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamhet</b>	<b>-7,3</b>	<b>0,0</b>	<b>211,2</b>
Periodens kassaflöde	96,2	50,6	129,3
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	273,6	136,6	136,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-10,4	14,2	7,7
<b>Likvida medel vid periodens slut (Not 1)</b>	<b>359,4</b>	<b>201,4</b>	<b>273,6</b>
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid årets början	-6,5	0,0	8,4
Periodens kassaflöde	-3,9	14,2	-0,7
	<b>-10,4</b>	<b>14,2</b>	<b>7,7</b>



## MODERBOLAGET

# Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2016	Kvartal 1 2015
Nettoomsättning	3,0	5,0
Övriga externa kostnader	-3,4	-3,6
Personalkostnader	-4,5	-5,2
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-4,9</b>	<b>-3,8</b>
Resultat från dotterbolag		
Övriga ränteintäkter och liknande poster	17,8	3,8
Räntekostnader och liknande poster	-5,8	-28,3
<b>Resultat före skatt</b>	<b>7,1</b>	<b>-28,3</b>
Skatt	0,0	0,0
<b>Periodens resultat</b>	<b>7,1</b>	<b>-28,3</b>

# Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2016	31 mars 2015
<b>Tillgångar</b>		
Fartyg och inventarier	0,0	0,1
Finansiella anläggningstillgångar	40,0	36,0
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>785,8</b>	<b>781,8</b>
Kortfristiga fordringar	35,9	8,4
Fordran koncernbolag	1 434,1	1 548,8
Kassa och bank	10,5	112,8
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>1 480,5</b>	<b>1 670,0</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>2 266,3</b>	<b>2 451,8</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>		
Eget kapital	619,2	508,0
Långfristiga skulder	1 436,1	1 935,0
Kortfristiga skulder	211,0	8,8
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>2 266,3</b>	<b>2 451,8</b>
Ställda säkerheter	81,5	86,2
Eventualförpliktelser <sup>1)</sup>	299,8	344,9

1) Moderbolaget har lämnat garanti för dotterbolag avseende finansiering av fartyg.

# Risker och riskhantering

I likhet med alla affärsdrivande företag är Concordia Maritimes verksamhet förknippad med vissa risker vilka, om de inträffar, kan ha en väsentlig negativ effekt på Bolagets verksamhet, resultat, finansiella ställning och framtidsutsikter, eller medföra att värdet på Bolagets aktier minskar, vilket kan leda till att investerare förlorar hela eller delar av sitt investerade kapital. Riskerna nedan är inte ordnade efter betydelse och utgör inte heller de enda risker och osäkerheter som Bolaget ställs inför. Ytterligare risker och osäkerhetsfaktorer som Bolaget för närvarande inte känner till eller inte bedömer som väsentliga kan också komma att utvecklas till faktorer som kan komma att ha en väsentlig negativ effekt på Bolagets verksamhet, resultat, finansiella ställning eller framtidsutsikter. Beskrivningen gör inte anspråk på att vara komplett eller exakt då risker och dess grad varierar över tiden.

Riskområdena utgörs övergripande av företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

- Med *företagsrisker* avses främst övergripande risker relaterade till själva styrningen och driften av bolaget. Hit hör bl a risker relaterade till varumärke, medarbetare, likviditet och finansiering.
- 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. Hit hör bl a risker relaterade till konjunktur, fraktrater, oljeprisets utveckling samt politiska risker.
- Med *operativa* risker avses här risker relaterade till styrningen av verksamheten. Hit hör bl a risker relaterade till försäkringsfrågor, miljö och fartygsdrift.
- Till de främsta *kreditrelaterade* och *finansiella* riskerna hör motpartsrisker gentemot kunder, varv samt andra underleverantörer och samarbetspartners.

Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2015, vilken finns tillgänglig på [www.concordiamaritime.com](http://www.concordiamaritime.com)

## 1 Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagens 9 kapitel. För koncernen och moderbolaget har samma redovisningsprinciper tillämpats som i den senaste årsredovisningen. Från och med 1 januari 2016 har beslutet tagits att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen under Spotbefraktningintäkter respektive Driftskostnader fartyg i koncernens resultaträkning. Dessa nettoredovisades tidigare under Spotbefraktningintäkter och förändringen görs för

att i redovisningen tydligare spegla de enskilda komponenter som ingår i spotbefraktningens resultat. Koncernens intäkter samt rörelsekostnader påverkas, men ändringen får ingen nettoeffekt i koncernens rörelseresultat. Ändringen har inte haft någon effekt i moderbolagets resultaträkning. Samtliga jämförelseperioder har omräknats för att spegla ändringen. Inga nya eller reviderade IFRS-rekommendationer samt tolkningsuttalande från IFRIC har haft någon väsentlig effekt på koncernens eller moderbolagets finansiella ställning, resultat eller upplysningar.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2015, förutom de som beskrivs i denna rapport.

Koncernens delårsrapport har upprättats i enlighet med IAS 34 och Årsredovisningslagen.

Rapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören försäkras att delårsrapporten ger en rättvisande översikt av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför. Rapporten har inte varit föremål för revisorernas översiktliga granskning.

Göteborg den 26 april 2016

Kim Ullman  
Verkställande direktör

# Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 1 2016	Kv 4 2015	Kv 3 2015	Kv 2 2015	Kv 1 2015	Kv 4 2014	Kv 3 2014	Kv 2 2014
<b>Resultatposter</b>								
Summa intäkter <sup>1)</sup>	263,6	274,2	286,9	284,8	255,5	219,4	199,3	255,8
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning <sup>1)</sup>	-219,2	-216,6	-226,2	-232,5	-216,5	-217,2	-213,2	-203,6
Rörelseresultat (EBIT)	44,4	57,6	60,7	52,3	39,0	2,2	-13,9	52,2
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	56,1
Finansnetto	-11,0	-7,8	-8,3	-8,3	-10,9	-14,9	-9,2	-10,1
Resultat efter finansnetto	33,4	49,8	52,4	44,0	28,1	-12,7	-23,1	42,1
Resultat efter skatt	33,4	49,4	52,4	44,0	28,1	-16,6	-27,0	40,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten		80,0	145,9	55,2	87,0	34,0	23,8	21,9
EBITDA	103,4	117,3	114,0	105,2	87,3	42,7	26,7	90,2
<b>Balansposter</b>								
Fartyg (antal)	3 681,9 (13)	3 809,0 (13)	3 559,6 (12)	3 527,9 (12)	3 415,1 (11)	3 129,7(11)	2 944,9(11)	2 769,6 (11)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	133,1 (1)	124,2 (1)	243,4 (2)	205,8 (2)	142,0(2)	130,8 (2)
Likvida medel och placeringar	359,4	273,5	268,6	137,1	201,4	136,6	71,4	94,2
Övriga tillgångar	267,2	271,4	286,5	315	267,5	243,7	261,6	182,2
Räntebärande skulder	2 321,5	2 387,2	2 298,1	2 260,8	2 250,7	2 038,9	1 792,2	1 669,0
Övriga skulder och avsättningar	124,8	102,2	123,3	109,3	109,2	102,2	152,7	111,3
Eget kapital	1 862,2	1 868,7	1 826,5	1 734,5	1 767,6	1 574,7	1 474,9	1 396,5
Balansomslutning	4 308,5	4 354,5	4 248,0	4 105,3	4 127,5	3 715,8	3 419,8	3 176,8
<b>Nyckeltal, %</b>								
Soliditet	43	43	43	42	43	42	43	44
Räntabilitet på totalt kapital	5	5	4	2	2	2	1	0
Räntabilitet på sysselsatt kapital	5	5	3	2	2	2	1	0
Räntabilitet på eget kapital	10	10	6	2	2	1	0	0
Rörelsemarginal	17	21	21	18	15	1	-7	20
<b>Aktiedata</b>								
Summa intäkter <sup>1)</sup>	5,52	5,74	6,01	5,97	5,35	4,60	4,18	5,36
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-4,59	-4,54	-4,74	-4,87	-4,54	-4,55	-4,47	-4,27
Rörelseresultat före nedskrivning	0,93	1,21	1,27	1,10	0,82	0,05	-0,29	1,09
Finansnetto	-0,23	-0,14	-0,18	-0,17	-0,23	-0,31	-0,19	-0,21
Resultat efter skatt	0,70	1,03	1,10	0,92	0,59	-0,48	-0,57	0,84
Kassaflöde från löpande verksamhet	2,74	1,68	3,06	1,16	1,82	-5,76	0,50	0,46
EBITDA	2,17	2,46	2,26	2,08	1,72	0,85	0,47	1,81
Eget kapital	39,02	39,15	38,27	36,34	37,03	32,99	30,90	29,26

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.  
Definitioner: se sida 15

1) Redovisningsprinciper: se sida 13.



## Kontakt



Kim Ullman,  
VD  
031 85 50 03  
eller 0704 85 50 03  
kim.ullman@  
concordiamaritime.com



Ola Helgesson,  
Finansdirektör  
031 85 50 09  
eller 0704 85 50 09  
ola.helgesson@  
concordiamaritime.com

## Kalender

Rapport Q2 28 juli 2016  
Rapport Q3 9 november 2016

**Distribution** Av miljöskäl publiceras våra delårsrapporter numera endast digitalt. Concordia Maritimes delårsrapporter samt ytterligare finansiell information om bolaget kan läsas eller laddas ned på vår webbplats [www.concordiamaritime.com/sv/investor-relations](http://www.concordiamaritime.com/sv/investor-relations)

Informationen i denna rapport är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 26 april 2016, cirka kl 14.30.

Concordia Maritime  
405 19 Göteborg  
Tel 031 85 50 00  
Org. nr. 556068-5819  
[www.concordiamaritime.com](http://www.concordiamaritime.com)

## Flottan per 2016-03-31

	Fartygsnamn	Sysselsättning	Partner	
<b>PRODUKTTANKERS</b>				
P-MAX	<i>Stena Premium</i>	Spot (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Polaris</i>	CVC <sup>1)</sup> (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Performance</i>	Timecharter t.o.m. jan 2017 (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Provence</i>	CVC <sup>1)</sup> (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Progress</i>	Timecharter t.o.m. april 2019 (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Paris</i>	CVC <sup>1)</sup> (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Primorsk</i>	Timecharter t.o.m. jan 2018 (tung)	Stena Bulk	
	<i>Stena Penguin</i>	Spot (tung)	Stena Bulk	
	<i>Stena Perros</i>	Spot (tung)	Stena Bulk	
	<i>Stena President</i>	Spot (tung)	Stena Bulk	
	IMOIIIMAX	<i>Stena Image</i>	Spot (lätta)	Stena Weco
		<i>Stena Important</i>	Spot (lätta)	Stena Weco
	MR ECO	<i>Ej namngivet fartyg<sup>2)</sup></i>	Spot (lätta)	Stena Weco
<b>RÅOLJETANKERS</b>				
Suezmax	<i>Stena Supreme</i>	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool	
	<i>Ej namngivet fartyg<sup>3)</sup></i>	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool	

Lätta=lätta petroleumprodukter Tung= tunga petroleumprodukter

1) Consecutive Voyage Charter

2) 50% charter november 2015–november 2017 (med option på ytterligare 1–6 månader).

3) 50% charter juli 2015–juni 2016.

## Definitioner

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

**Räntabilitet på eget kapital** Resultat efter skatt beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittliga eget kapital.

**Räntabilitet på totalt kapital** Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittliga balansräkning.

**Räntabilitet på sysselsatt kapital** Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld.

**Soliditet** Eget kapital i procent av balansomslutningen.

**Spotbefraktning (öppna marknaden)** Kontraktering av fartyg för varje enskild resa.

**Tidsbefraktning** Kontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

**CONCORDIA**  
**MARITIME**