

BOKSLUTSKOMMUNIKÉ 1 JANUARI–31 DECEMBER 2019

## Marknad i uppgång

# Q4 19

- **Totala intäkter**  
Q4: MSEK 317,6 (367,8)  
12 månader: MSEK 1 140,2 (1 052,9)
- **EBITDA**  
Q4: MSEK 62,3 (77,1)  
12 månader: MSEK 249,5 (56,8)
- **Resultat före skatt**  
Q4: MSEK –29,3 (–19,4)  
12 månader: MSEK –102,3 (–182,1)
- **Resultat efter skatt per aktie**  
Q4: SEK –0,62 (–0,41)  
12 månader: SEK –2,15 (–3,81)

### Händelser under fjärde kvartalet

- Utkontraktering av tre P-MAX-fartyg på två år
- Refinansiering av åtta P-MAX-fartyg och checkkredit genomförd
- Styrelsen föreslår till kommande bolagsstämma en utdelning om 0 (0) SEK/aktie

### Händelser efter kvartalets utgång

- Ny bolagsstruktur implementeras

### Nyckeltal

	Kvartal 4 (okt–dec)		Helår	
	2019	2018	2019	2018
Totala intäkter, MSEK	317,6	367,8	1 140,2	1 052,9
EBITDA, MSEK	62,3	77,1	249,5	56,8
EBITDA, MUSD	6,5	8,9	26,4	6,5
Rörelseresultat, MSEK	–3,3	28,2	–0,4	–130,1
Resultat före skatt, MSEK	–29,3	–19,4	–102,3	–181,9
Resultat efter skatt, MSEK	–29,5	–19,5	–102,6	–182,1
Soliditet, %	29	38	29	38
Räntabilitet på eget kapital, %	–1	–16	–9	–15
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	354,8	160,1	354,8	160,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	–0,62	–0,41	–2,15	–3,81
Eget kapital per aktie, SEK	22,12	22,24	22,12	22,24
Lost Time Injury	0	0	1	0

# Ett nytt, starkt marknadsläge

I slutet av året vände tankmarknaden kraftigt uppåt. Utvecklingen syns inom samtliga marknadssegment och är till stora delar strukturellt driven. Sammantaget innebär detta att vi nu, efter flera år av svag marknad, befinner oss i ett nytt, starkt marknadsläge. Den ”tank-högkonjunktur” som vi talat om är nu här.

Ser vi till året som helhet blev utvecklingen till stora delar (tyvärr) som vi förväntat oss. Året inledde svagt men ändå ok. Därpå följde två exceptionellt svaga kvartal, där bland annat fartygsleveranser och raffinaderiunderhåll påverkade negativt. Under det fjärde kvartalet kom sedan den uppgång vi så länge väntat på. Till drivkrafterna bakom uppgången hör strukturella faktorer i form av en underliggande stabil efterfrågan på olja, en omfattande amerikansk export och en allt lägre nettotillväxt i tankflottan. Därutöver har även installationen av s.k. scrubbers på ett relativt stort antal fartyg och förseningar i hamnar för bunkring medfört att den totala tillgängliga flottan minskat, vilket stärkt marknaden ytterligare.

Fördröjningseffekter – till följd av tidigare ingångna befraktningsavtal – innebär att den överlag starkare marknaden för vår del märktes först under slutet av Q4 2019.

För kvartalet som helhet uppgick resultat före skatt till MSEK –29,3 (–19,4). EBITDA uppgick till MSEK 62,3 (77,1) motsvarande MUSD 6,5 (8,9). Ser vi till året som helhet redovisar vi ett resultat före skatt om MSEK –102,3 (–181,9) EBITDA uppgår till MSEK 249,5 (56,8), motsvarande MUSD 26,4 (6,5).

## Aktivt arbete med flottan

Vad gäller vår egen flotta har vi under året fortsatt positionera fartygen efter rådande marknadsläge. När det gäller P-MAX-fartygen har vi fortsatt att söka nischtrader där deras unika egenskaper kommer väl till pass. När detta skrivs går fem av P-MAX-fartygen på specialtrader i Brasilien, där de verkligen kommer till sin rätt. De andra fem P-MAX fartygen går i spotmarknaden där de nu under vintern har potential att utnyttja sin is-klass. Vi tycker att mixen av spot/fasta kontrakt för närvarande är bra. Övriga fartyg i flottan, de två IMOIMAX-fartygen och Suezmaxtankern *Stena Supreme*, sysselsätts fortsatt inom pooler med marknadsledande intjäning.

Ser vi till vårt hållbarhetsarbete är vi nöjda med vad vi uppnått. Våra fartyg innebär en säker och bra arbetsplats för de ombordanställda och vårt fokus på underhåll och säkerhet bekräftas av kundernas löpande kontroller och vår egen incidentstatistik. Mer om detta på sidan 7–8.

## Ny legal struktur

Som ett led i arbetet med att sänka våra administrativa kostnader och dessutom etablera oss inom ett relevant sjöfartskluster med en europeisk tonnageskatt, ändrar vi nu i början av 2020 vår företagsstruktur. Verksamheten kommer att drivas från Danmark och ingå i det danska tonnageskattesystemet.



## Marknadsutsikter 2020

2020 har inletts starkt och sammantaget har vi nu det marknadsläge vi sedan länge förutspått. Tittar vi framåt är vår samlade bild av marknadens utveckling till stora delar oförändrad. Vi tror fortsatt på en stark och stabil marknad under 2020. Även 2021 har förutsättningar att kunna bli ett år med en bra marknad. Till drivkrafterna hör strukturella orsaker i form av god efterfrågan på olja och balanserade lager nivåer. Samtidigt har de senaste årens svaga marknad resulterat i få nybeställningar, med rekordlåg orderbok som följd. Nu i början av 2020 uppgår orderboken till cirka 6,5 procent av den totala, befintliga flottan, vilket kan jämföras med snittet för de senaste 10 åren på knappt 15 procent.

Vad gäller just fartygsbeställningar är det inte ovanligt att de går upp under perioder av starkare marknader. Att vi än så länge inte ser tecken på detta bådär gott. Från beställning till leverans tar ca 18–24 månader. För varje månad utan ökande antal beställningar förlängs således möjligheten till en lönsam marknad.

Vi har nu ett mycket spännande år framför oss. Utifrån en väl fungerande operation och en väl positionerad flotta ser vi nu mycket fram emot att ta vara på de möjligheter som uppstår i en starkare marknad.

Kim Ullman, vd



# Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under det fjärde kvartalet 2019 uppgick till USD 14 800 (13 700) per dag, vilket till följd av fördröjningseffekter var lägre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden<sup>1)</sup> om USD 20 000 (11 000) per dag. Av samma anledning låg intjäningen för Suezmaxflottan under kvartalet på USD 44 000 (25 800) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden<sup>1)</sup> om USD 72 800 (36 800) per dag.

## Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt. Tre av fartygen sysselsattes vid rapportperiodens slut genom tidsutbefraktningkontrakt. Övriga sju sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk. Även de båda långtidsinkontrakterade IMOIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Bulk.

## Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det fjärde kvartalet på USD 14 900 per dag (13 900). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 14 800 (13 700). Sett till året som helhet uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, till USD 14 500 per dag (12 900). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 14 300 (12 100).

## Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under perioden av den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt).

Fartyget sysselsattes 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.

## Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 44 000 (25 800) per dag och för året på USD 28 000 (18 500).

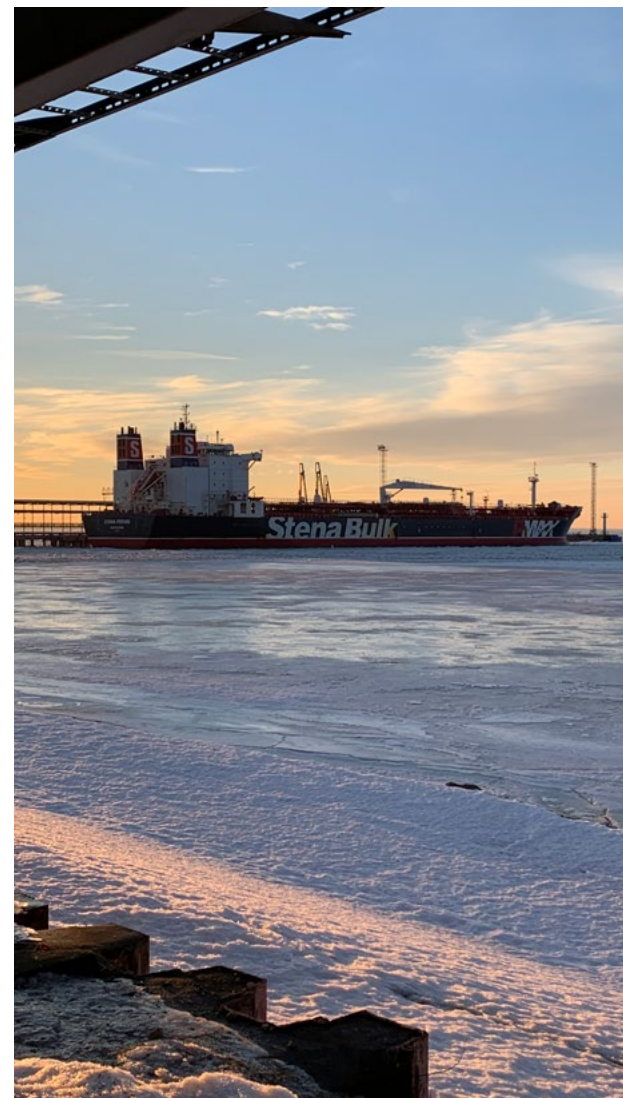
## Reparationer och dockningar

Inga dockningar genomfördes under året.

## Befraktningsstatus Q1 2020, per 30 januari

	Genomsnittlig intjäning (\$/dag)	Andel befraktade dagar (%)
Produkttank, spot	20 300	56
Suezmax, spot	55 600	42

Den kontrakterade snittintjäningen baseras på initiala resekalculer, vilka kan förändras avsevärt under den enskilda resans gång. Detta innebär att det slutliga bokförda resultatet kan komma att skilja sig materiellt från den ovan angivna snittintjäningen.



<sup>1)</sup> Clarkson index

## Intjäning spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden <sup>1,2)</sup>			
		Kv 4 2019	Kv 4 2018	Helår 2019	Helår 2018	Kv 4 2019	Kv 4 2018	Helår 2019	Helår 2018
Produkttank	10,5	14 800	13 700	14 300	12 100	20 000	11 000	13 700	8 800
Suezmax	1	44 000	25 800	28 000	18 500	72 800	36 800	31 600	16 300

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

2) Clarksons w.w. average Suezmax Long Run Historical Earnings

Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade en lägre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index under det fjärde kvartalet 2019. Även inom Suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under kvartalet lägre än Clarksons index. Den främsta anledningen till att båda segmenten presterade en lägre

intjäning än indexen under kvartalet är att Clarksons index vid snabba marknadsändringar uppdateras snabbare än rederiernas befraktningar. De pågående befraktningsavtalen måste avslutas innan nya kan avtalas på den nya marknadsnivån.

## EBITDA per kvartal

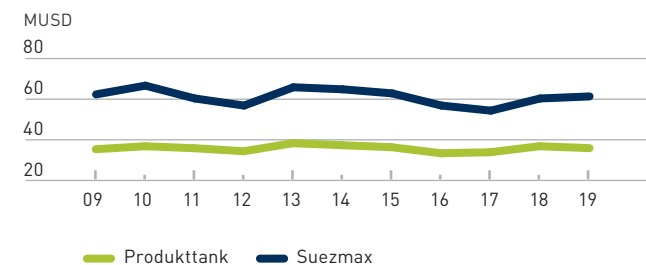
MUSD	Kv 4 2019	Kv 3 2019	Kv 2 2019	Kv 1 2019	Kv 4 2018	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017
Produkttank timecharter	1,5	1,9	4,3	4,3	4,1	4,5	5,8	7,6	4,8
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	3,1 <sup>3)</sup>	3,1 <sup>2)</sup>	1,2	3,8	-0,5	-4,1	-4,5	-4,4	-1,8
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	-0,2	-0,1	0,1	-0,6	-1,1	-0,4	-0,1	-0,2
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Produkttank totalt</b>	<b>4,7</b>	<b>4,8</b>	<b>5,5</b>	<b>8,1</b>	<b>3,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>3,0</b>	<b>2,8</b>
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	3,1	1,0	0,9	1,6	-0,1	-1,1	-1,2	-1,3	-0,7
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7 <sup>1)</sup>	0,2	-0,0	—	—
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Suezmax total</b>	<b>3,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,6</b>	<b>6,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,3</b>	<b>-0,7</b>
Admin och övrigt	-1,3	-0,4	-0,7	-0,8	-0,7	-0,5	-0,8	-0,8	-0,9
<b>Totalt</b>	<b>6,5</b>	<b>5,4</b>	<b>5,6</b>	<b>8,9</b>	<b>8,9</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>

1) I summan ingår försäljningsbeloppet för andelar i periodinbefraktningen av Suezmaxfartyg.

2) I summan ingår erhållen IMOIIIMAX-bonus om MUSD 5.

3) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,5.

## Nybyggnadspriser

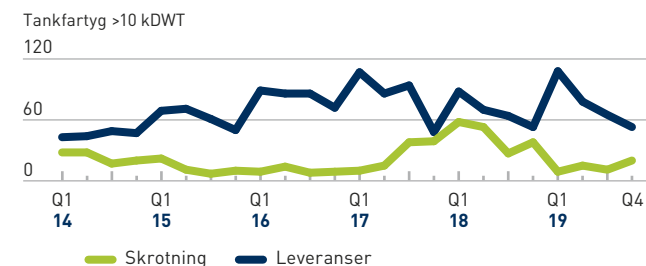


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 35,8. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 39,5. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 61,5.

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

Källa: Clarkson

## Skrotning och leveranser



Under det fjärde kvartalet minskade leveranserna av nya fartyg, samtidigt som utfasningen genom skrotning ökade jämfört med föregående kvartal.

Källa: Clarkson

# Ekonomisk översikt

## Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK –29,5 (–19,5). Den påtagligt starkare tankmarknaden under senare delen av kvartalet innebar en högre intjäning för fartygen på spotmarknaden. Dock måste de pågående avtalen avslutas innan nya kan avtalas på den nya marknadsnivån. Kostnaderna för löpande operation och administration var på samma nivå som motsvarande period föregående år. Under kvartalet har engångskostnader relaterade till den nya bolagsstrukturen bokförts om MUSD 0,4. Dessa kostnader hänför sig till stängning av kontor och reduktion av personal.

## Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 22,12 (24,24).

## Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

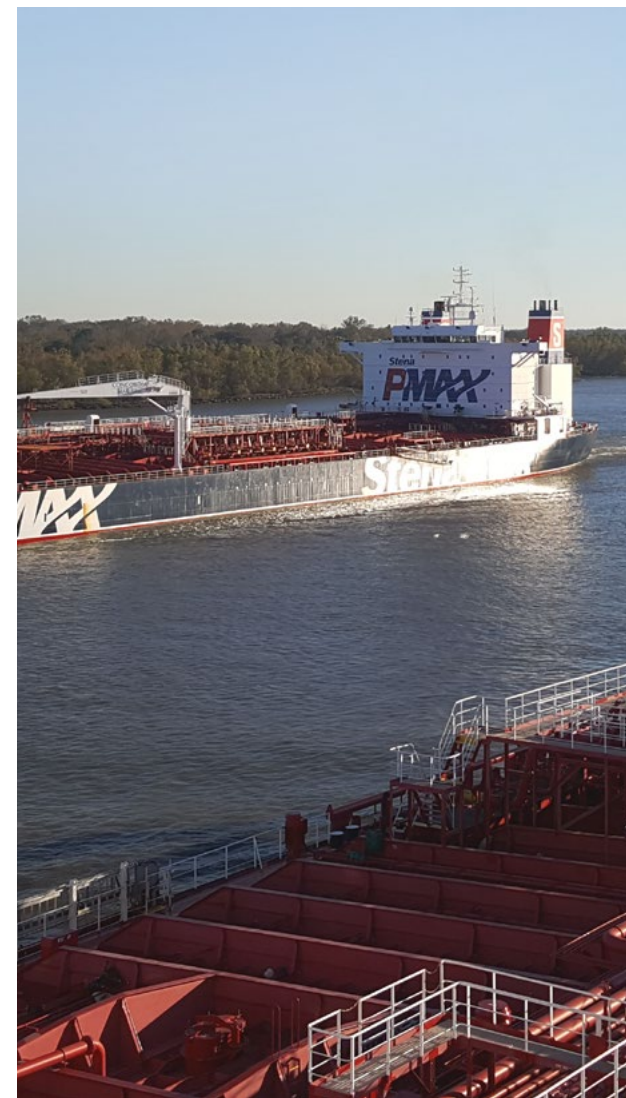
Moderbolagets funktionella valuta är SEK men de flesta transaktioner i koncernen sker i USD. Koncernens resultat genereras i USD vilket innebär att resultatet i SEK är en direkt funktion av kursutvecklingen SEK/USD. Sedan andra halvåret 2018 har en säkring av eget kapital genomförts genom försäljning om MUSD 31 på termin med löptid om 24 månader. Vid utgången av fjärde kvartalet 2019 värderades denna säkring till MSEK –18,3 och redovisas mot omräkningsreserven via övrigt totalresultat.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK –35,1 (–59,6). Den utgående balansen för omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 531,2 (481,9) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

## Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 26,6 (1,8). Investeringarna under kvartalet avser periodvisa dockningar. Bolagets nettoinvesteringar i finansiella tillgångar under kvartalet uppgick till MSEK –19,8 (–85,3) och avser försäljning av aktier och obligationer. Dessa klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning. För bolagets bunkerhedge om totalt 70 000 mt med löptid november 2019 till juni 2021 tillämpas säkringsredovisning och värderingen till verkligt värde sker i övrigt totalresultat. För kvartalet redovisades MSEK 23,6 i övrigt totalresultat för verkligt värdeförändring för denna position. De realiserade värdena redovisas i bolagets resultaträkning vid förfall. Under kvartalet har realiserade värden för november och december 2019 om totalt MSEK –5,1 redovisats. Bolaget har positioner för prisskillnaden mellan bunker-kvaliteterna HSFO och MGO de första sex månaderna 2020. Total volym är 12 000 mt med en genomsnittlig spread på USD 298. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna redovisas i resultaträkningen, MSEK –0,9 (–26,0) för kvartalet, och klassificeras som en kortfristig fordran i bolagets balansräkning.

Bolaget har FFA-positioner i prisutvecklingen för traden TD20 för fjärde kvartalet 2019 och för året 2020. Total volym för positionerna för fjärde kvartalet är 30 000 mt och 84 000 mt för 2020. Det realiserade värdet för positionerna för 2019 redovisas i resultaträkningen, MSEK 0,9 (0,0) för kvartalet. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna för 2020 redovisas i resultaträkningen, MSEK 0,8 (0,4) för kvartalet, och klassificeras som kort fordran i bolagets balansräkning.



Bolaget har även FFA-positioner i traden TC2 för 2020. Total volym är 24 000 mt. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna redovisas i resultaträkningen, MSEK 0,4 för kvartalet och klassificeras som en kort fordran i bolagets balansräkning.

### Värdering av flottan

Koncernens standardprocess är att halvårsvis bedöma fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett 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). I slutet av december 2019 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning. Vid denna tidpunkt var genomsnittet av de tre oberoende marknadsvärderingarna av flottan högre än de bokförda fartygsvärdena.

### Säsongsvariationer

Av den seglande flottan på 13,5 fartyg (varav 10 ägda fartyg, 3 inhyrda på bareboat-kontrakt och ytterligare 1 inhyrt på time charter där Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent) var vid kvartalets slut 10,5 fartyg sysselsatta på spotmarknaden varav två fartyg sysselsatta på CVC-kontrakt. 3 fartyg är uthyrda på tidsbefraktning om vardera två år med option på ytterligare ett år. De fartyg som inte utkontrakteras på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterad till befракtningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongsvariationer som förekommer inom tanksjöfart.

### Refinansiering

Under fjärde kvartalet refinansierades de åtta P-MAX-fartyg som tidigare haft en finansiering via en bankgrupp. Denna

refinansiering skedde två år innan avtalet gick ut. Bolaget kunde därmed säkra en finansiering till och med december 2024 med liknande villkor och dessutom öka lånet med MUSD 24. Avgifter och kostnader för refinansieringen kommer att påverka kassaflödet i Q1 2020 negativt med ca MUSD 1.

Bolaget har haft en checkräkningskredit hos Handelsbanken om MUSD 11. Denna minskades under kvartalet till MUSD 9,5 och dessutom avtalade bolaget en ny checkkredit med Stena Finans om MUSD 10.

### Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2019-12-31 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 514 (488) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

### Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 7,6 (124,4) varav MSEK 0,1 (0,7) härrör från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 1 260,1 (1 036,0), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och ”outnyttjade faciliteter”.

### Övrigt

Under 2019 beslutade styrelsen att ändra den legala strukturen. Detta innebär en etablering i det danska sjöfartsklustret och en tillämpning av dansk tonnage-skatt. Implementeringen av den danska verksamheten startade i Q1.

Bolaget utreder förutsättningarna för att eventuellt byta handelsplats för Concordia Maritimes aktier till Oslo börs.

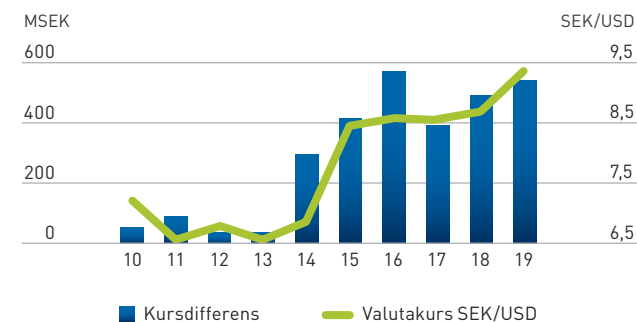
## Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 4		Helår	
	2019	2018	2019	2018
Totala intäkter <sup>1)</sup>	317,6	367,8	1 140,2	1 052,9
Rörelseresultat	-3,3	28,2	-0,4	-130,1
Resultat före skatt	-29,3	-19,4	-102,3	-181,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,62	-0,41	-2,15	-3,81

## Likviditet och finansiell ställning

MSEK	31 dec 2019	31 dec 2018
Disponibel likviditet <sup>2)</sup>	354,8	160,1
Räntebärande skulder <sup>3)</sup>	2 446,7	1 539,1
Eget kapital	1 055,6	1 061,5
Soliditet, %	29	38

## Omräkningsdifferens<sup>4)</sup>



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

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

2) Inklusive outnyttjade faciliteter, som är tillgängliga, men exklusive kortfristiga placeringar i företagsobligationer och aktier.

3) Ökningen i räntebärande skulder sedan 2018 beror främst på implementeringen av IFRS 16. Justerade belopp för balansräkningen, se sidan 12.

4) Redovisas i övrigt totalresultat.



# Rapportering Hållbarhet

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

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under kvartalet inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Inte heller inträffade någon arbetsplatsincident som medförde att en enskild medarbetare inte kunde återgå till arbetsskiftet dagen efter incidenten.

Under kvartalet var bolagets fartyg inte inblandade i någon piratrelaterad incident. Två incidenter som innebar skada på egendom (*Stena Paris*: blixtnedslag skadade MF/HF-antenn och *Stena Polaris*: brusten förtöjningstamp) inträffade under kvartalet. Vidare inträffade inget medical treatment case, men ett restricted work case (*Stena Image*: besättningsman snubblade och stukade foten) i fjärde kvartalet. Två incidenter som klassas som high potential near miss inträffade under kvartalet (*Stena Important*: ventilfel vid lastning och *Stena Progress*: liten brand i omklädningsrum), men ingen high risk observation.

## Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 5 vettinginspektioner. På dessa inspektioner noterades 11 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,2 observationer per inspektion. Under januari–december 2019 genomfördes 31 vettinginspektioner som innebar 64 noterade observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,1 observationer per inspektion.

Vidare resulterade ingen hamnstatskontroll under kvartalet i kvarhållande av Concordia Maritimes fartyg.

## Energy management

Det kontinuerliga arbetet med att minska bunkerförbrukningen fortsatte under kvartalet. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs för kvartalet minskade med 0,1 ton. För helåret 2019 var utfallet en minskning av förbrukning på 0,24 ton. Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp, se tabell på sidan 8.



## Mål och måluppfyllnad hållbarhet

### Safety first

	Kv 4 2019	Kv 4 2018	Helår 2019	Helår 2018	Mål 2019
LTI	0	0	1	0	0
LTIF	0	0	0,35	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	1	0	2	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	2,2	3,2	2,1	2,6	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0	0
Skada på egendom	2	1	4	11	0
Medical Treatment Case	0	1	1	1	0
Restricted Work Case	1	0	1	0	0
High Potential Near Miss	2	0	4	5	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0

### Miljömässigt ansvar

	Kv 4 2019	Kv 4 2018	Helår 2019	Helår 2018	Mål 2019
Oljespill, liter	0	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) <sup>1)</sup>	0,1	0,68	0,24	0,23	0,3
CO <sub>2</sub> -reducering, mt	166	1 544	1 940	2 028	2 800
SO <sub>x</sub> -reducering, mt	2,1	9,9	26,5	19,2	36
No <sub>x</sub> -reducering, mt	4,6	47	55	60	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,1	0,6	0,8	0,8	0,9

1) Sista dagen i kvartalet mäts bunkerkonsumtionen för dygn till havs för de senaste 12 månaderna. Denna 12 månaderssiffra jämförs sedan med samma period året innan. Definitioner se sidan 16.



## Ramverk och riktlinjer

### Utöver interna regelverk följer Concordia Maritime ett antal internationella ramverk och principer.

#### Global Compact

Concordia Maritime följer både FNs Global Compact-initiativ och den allmänna förklaringen av de mänskliga rättigheterna. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och anti-korruption, och respektera dessa i hela sin värdekedja.

#### MACN

Concordia Maritime är sedan 2016 medlem i Maritime Anti-Corruption Network (MACN), ett internationellt initiativ som skapats av aktörer inom sjöfartsnäringen för att dela erfarenheter och utveckla best practice vad gäller arbete mot korruption och mutor i alla dess former.

#### OECDs riktlinjer

Concordia Maritime följer OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Riktlinjerna rör bland annat företagens relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.

#### ILOs kärnkonventioner

Concordia Maritime följer Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta så kallade kärnkonventioner, vilka utgör en minimi-standard för arbetsvillkor över hela världen. Det handlar om grundläggande mänskliga rättigheter i arbetslivet.

#### World Ocean Council

Concordia Maritime har anslutit sig till World Ocean Council (WOC) – en global organisation bestående av olika sjöfartsrelaterade verksamheter, som tillsammans vill ta ett ansvar för världshaven.

#### FNs mål för hållbar utveckling

Concordia Maritime ser målen som ett gemensamt åtagande som kräver samarbete mellan regeringar, företag och samhället i stort. Vi stödjer de 17 målen fullt ut och anser att de har potential att bidra till en mer hållbar utveckling – för såväl samhället i stort som enskilda företag och verksamheter.



### Vad vet du om skräp i havet?

Plasten i havet är en av vår tids största miljöproblem och världshaven håller i snabb takt på att fyllas av skräp, och våra svenska hav utgör tyvärr inga undantag. I ett samarbetsprojekt vill Concordia Maritime och Håll Sverige Rent tillsammans arbeta för att informera allmänheten om nedskräpning och dess konsekvenser, och på så sätt förebygga och minska den marina nedskräpningen.

Det är dags att göra något åt den marina nedskräpningen. Och det börjar med dig. Gör testet på [concordiamaritime.com](http://concordiamaritime.com) och se vad du vet om skräpet i havet!

### Följ marknadens utveckling på [concordiamaritime.com](http://concordiamaritime.com)

Marknaden för transporter av råolja och förädlade oljeprodukter är i ett spännande skede. På Concordia Maritimes webbplats ges kontinuerlig uppdatering och analys av utvecklingen.

... och följ Concordia Maritime på sociala medier



[concordiaab](https://twitter.com/concordiaab)



[concordiamaritime](https://www.instagram.com/concordiamaritime)

## KONCERNEN

## Resultaträkning

MSEK	Kvartal 4 2019	Kvartal 4 2018	Helår 2019	Helår 2018
<b>Koncernens resultaträkning</b>				
Genomsnittlig kurs SEK/USD	9,63	9,04	9,46	8,69
Timecharterintäkter, lease av fartyg	23,7	28,6	119,6	130,6
Timecharterintäkter, operativa tjänster	58,4	54,2	215,0	206,4
Spotbefraktningintäkter <sup>1)</sup>	235,2	234,5	757,5	665,4
Övriga intäkter	0,3	50,5	48,0	50,5
<b>Summa intäkter</b>	<b>317,6</b>	<b>367,8</b>	<b>1 140,2</b>	<b>1 052,9</b>
Reserelaterade driftskostnader	-122,5	-88,2	-351,1	-293,4
Driftskostnader fartyg <sup>1)</sup>	-59,5	-135,6 <sup>2)</sup>	-265,8	-447,9 <sup>3)</sup>
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-53,0	-51,7	-212,1	-202,7
Personalkostnader land	-9,2	-6,6	-23,1	-20,4
Övriga externa kostnader	-11,1	-8,6	-38,5	-31,7
Avskrivningar/Nedskrivningar	-65,5	-48,9 <sup>2)</sup>	-249,9	-186,9 <sup>3)</sup>
<b>Summa rörelsekostnader<sup>1)</sup></b>	<b>-320,9</b>	<b>-339,6<sup>2)</sup></b>	<b>-1 140,6</b>	<b>-1 183,0<sup>3)</sup></b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-3,3</b>	<b>28,2<sup>2)</sup></b>	<b>-0,4</b>	<b>-130,1<sup>3)</sup></b>
Ränteintäkter och liknande poster	3,6	-27,1	24,8	30,9
Räntekostnader och liknande poster	-29,7	-20,4 <sup>2)</sup>	-126,7	-82,7 <sup>3)</sup>
<b>Finansnetto</b>	<b>-26,1</b>	<b>-47,6<sup>2)</sup></b>	<b>-101,9</b>	<b>-51,8<sup>3)</sup></b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-29,3</b>	<b>-19,4<sup>2)</sup></b>	<b>-102,3</b>	<b>-181,9<sup>3)</sup></b>
Skatt	-0,2	-0,1	-0,3	-0,2
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>-29,5</b>	<b>-19,4<sup>2)</sup></b>	<b>-102,6</b>	<b>-182,1<sup>3)</sup></b>

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

2) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade resultatposter för kvartal 4 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga resultatposter är oförändrade.

Driftskostnader fartyg	-110,8
Avskrivningar/Nedskrivningar	-61,5
Rörelsekostnader	-327,3
Rörelseresultat	40,4
Räntekostnader och liknande poster	-26,0
Finansnetto	-53,1
Resultat före skatt	-12,6
Resultat efter skatt	-12,7

3) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade resultatposter för helåret 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga resultatposter är oförändrade.

Driftskostnader fartyg	-354,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	-227,9
Rörelsekostnader	-1 130,6
Rörelseresultat	-77,7
Räntekostnader och liknande poster	-115,6
Finansnetto	-84,7
Resultat före skatt	-162,4
Resultat efter skatt	-162,6

## Övrigt totalresultat

MSEK	Kvartal 4 2019	Kvartal 4 2018	Helår 2019	Helår 2018
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>-29,5</b>	<b>-19,4</b>	<b>-102,6</b>	<b>-182,1</b>
<b>Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat</b>				
Omräkningsdifferenser	-41,7	-4,5	49,3	95,8
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessakringar	15,2	-68,2	20,0	-68,2
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessakringar överfört till periodens resultat	7,5	-0,9	4,9	-3,5
<b>Poster som inte kan omföras till årets resultat</b>				
Förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	2,5	-2,4	0,5	-2,4
<b>Periodens totalresultat</b>	<b>-46,1</b>	<b>-95,4</b>	<b>-27,9</b>	<b>-160,4</b>

## Värden per aktie, SEK

MSEK	Kvartal 4 2019	Kvartal 4 2018	Helår 2019	Helår 2018
<b>Värden per aktie, SEK</b>				
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-0,63	-0,41	-2,16	-3,81
Eget kapital per aktie, SEK	22,12	22,24	22,12	22,24



## KONCERNEN

## Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 dec 2019	31 dec 2018
Kurs SEK/USD på rapportdagen	9,37	8,85
<b>Tillgångar</b>		
Fartyg och inventarier <sup>1)</sup>	3 064,2	2 303,0 <sup>3)</sup>
Finansiella anläggningstillgångar	0,1	14,6
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>3 064,4</b>	<b>2 317,6<sup>3)</sup></b>
Kortfristiga fordringar	349,3	251,8
Kortfristiga placeringar	3,4	97,4
Kassa och bank <sup>2)</sup>	227,7	126,4
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>580,5</b>	<b>475,6</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>3 644,9</b>	<b>2 793,2<sup>3)</sup></b>
<b>Eget kapital och skulder</b>		
Eget kapital	1 055,6	1 061,5
Långfristiga skulder	2 041,2	1 301,5 <sup>3)</sup>
Kortfristiga skulder	548,1	430,2 <sup>3)</sup>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>3 644,9</b>	<b>2 793,2<sup>3)</sup></b>

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 1 080,0 (0,0).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 0 (64,9).

3) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade balansposter för helåret 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga balansposter är oförändrade.

Fartyg och inventarier	3 113,0
Summa anläggningstillgångar	3 127,6
Summa tillgångar	3 605,0
Långfristiga skulder	2 048,5
Kortfristiga skulder	495,0
Summa eget kapital och skulder	3 605,0

## Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
<b>Förändringar jan-dec 2019</b>							
IB 2019-01-01	381,8	61,9	481,9	-60,0	-2,4	198,3	1 061,5
Periodens totalresultat			49,3	24,9	0,2	-102,3	-27,9
Övergångseffekt IFRS16						22,1	22,1
<b>UB 2019-12-31</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>531,2</b>	<b>-35,1</b>	<b>-2,2</b>	<b>118,1</b>	<b>1 055,6</b>
<b>Förändringar jan-dec 2018</b>							
IB 2018-01-01	381,8	61,9	386,1	11,7	0,0	380,4	1 221,9
Periodens totalresultat	0,0	0,0	95,8	-71,7	-2,4	-182,1	-160,4
<b>UB 2018-12-31</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>481,9</b>	<b>-60,0</b>	<b>-2,4</b>	<b>198,3</b>	<b>1 061,5</b>

## KONCERNEN

## Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 4 2019	Kvartal 4 2018	Helår 2019	Helår 2018
<b>Löpande verksamhet</b>				
Resultat före skatt	-29,3	-19,4	-102,3	-181,9
Justeringsposter:				
Avskrivningar	65,5	48,9	249,9	186,9
Övriga poster	1,3	-69,6	-3,3	-93,8
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>37,5</b>	<b>-40,0</b>	<b>144,3</b>	<b>-88,9</b>
Förändringar i rörelsekapital	-81,7	29,0	-83,0	-27,4
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet</b>	<b>-44,2</b>	<b>-11,0</b>	<b>61,3</b>	<b>-116,3</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>				
Försäljning av anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,0	1,9
Investering i anläggningstillgångar	-26,6	-1,8	-62,2	-2,9
Försäljning av finansiella tillgångar	-19,8	94,9	124,3	208,8
Investering i finansiella tillgångar	0,0	-9,6	-14,2	-106,3
Övriga finansiella poster	0,0	-0,2	0,0	0,2
<b>Kassaflöde från investeringsverksamhet</b>	<b>-6,9</b>	<b>83,4</b>	<b>48,0</b>	<b>101,3</b>
<b>Finansieringsverksamhet</b>				
Upptagning av lån	1 122,2	0,0	1 122,2	0,0
Amortering av lån	-921,9	-4,4	-1 067,6	-99,6
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	0,0	0,0
Övrig finansiering	-19,2	-5,1	-74,7	-19,5
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamhet</b>	<b>181,2</b>	<b>-9,5</b>	<b>-20,0</b>	<b>-119,1</b>
Periodens kassaflöde	130,1	62,9	89,3	-134,0
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	95,9	63,5	126,4	243,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	1,8	0,0	12,0	16,8
<b>Likvida medel vid periodens slut (Not 1)</b>	<b>227,8</b>	<b>126,4</b>	<b>227,8</b>	<b>126,4</b>
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit				
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:				
Likvida medel vid årets början	-6,4	-1,1	6,9	19,4
Periodens kassaflöde	8,2	1,1	5,1	-2,5
	<b>1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>12,0</b>	<b>16,8</b>

MODERBOLAGET

## Resultaträkning i sammandrag

MSEK	2019	2018
Nettoomsättning	74,0	224,6
Driftskostnader fartyg	-75,4	-182,5
Övriga externa kostnader	-12,1	-10,9
Personalkostnader	-15,2	-14,8
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-28,8</b>	<b>16,4</b>
Resultat från dotterbolag	84,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	69,5	33,3
Räntekostnader och liknande poster	-94,2	-132,9
<b>Resultat före skatt</b>	<b>30,6</b>	<b>-83,2</b>
Skatt	0,0	0,0
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>30,6</b>	<b>-83,2</b>

## Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 december 2019	31 december 2018
<b>Tillgångar</b>		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	0,5
Andelar i koncernföretag	746,4	745,8
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>746,5</b>	<b>746,3</b>
Kortfristiga fordringar	11,5	8,4
Fordran koncernbolag	978,8	1 022,6
Kassa och bank	271,3	78,3 <sup>1)</sup>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>1 261,6</b>	<b>1 109,3</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>2 008,1</b>	<b>1 855,6</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>		
Eget kapital	514,7	484,1
Långfristiga skulder	1 133,7	1 066,2
Kortfristiga skulder	359,7	305,3
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>2 008,1</b>	<b>1 855,6</b>

1) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 0 (64,9).



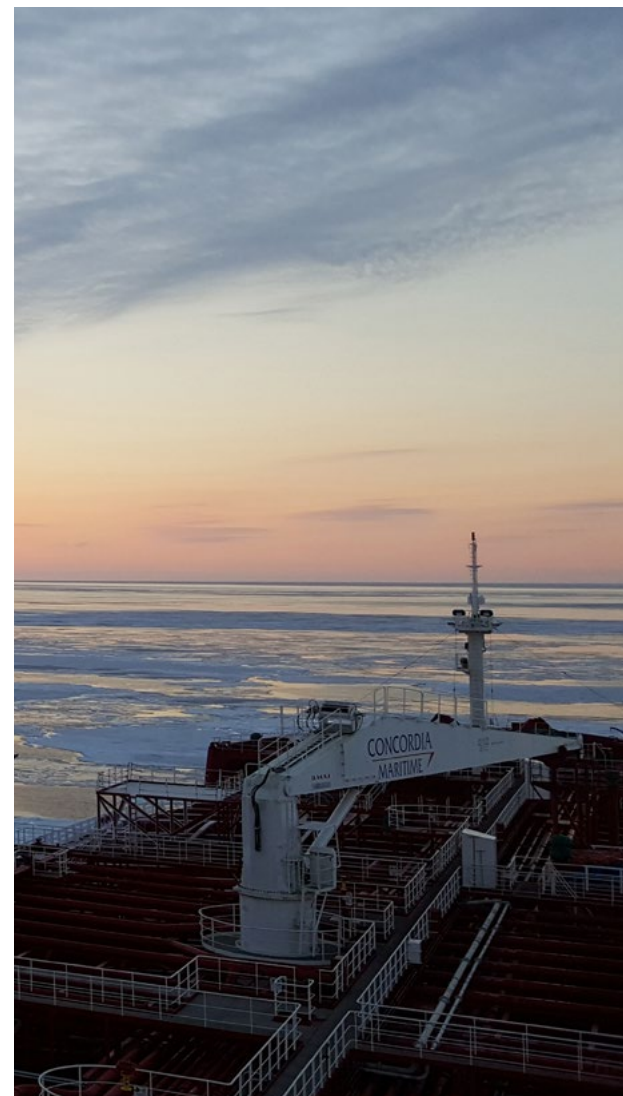
# Risker och riskhantering

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 2018, vilken finns tillgänglig på [www.concordiamaritime.com](http://www.concordiamaritime.com)



## Definitioner, shipping

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

Koldioxid.

### High Potential Near Miss

Incident som skall kunna ha resulterat i allvarligare 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.

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

Kväveoxid.

### 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.

### Skada på egendom

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).

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

Svaveloxid.

### Spotbefraktning (öppna marknaden)

Kontraktering av fartyg för varje enskild resa.

### Tidsbefraktning

Kontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

## Alternativa nyckeltal <sup>1)</sup>

### EBITDA

Resultatmålet innebär rörelseresultatet före räntor, skatt, nedskrivningar och avskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

### Resultat exklusive nedskrivning och skatt

Resultatmålet innebär resultat före skatt och nedskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet och en bättre jämförbarhet över rapporteringsperioderna.

### Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

Resultatmålet innebär resultat per aktie före skatt och nedskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet och en bättre jämförbarhet över rapporteringsperioderna.

### 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. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

### 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. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

### 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. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

### Soliditet

Eget kapital i procent av balansomslutningen. Bolaget anser att nyckeltalet underlättar för investerare att skapa sig en bild av Bolagets kapitalstruktur.

1) Alternativa nyckeltal enligt European Securities and Markets Authority ESMA

# Avstämning av alternativa nyckeltal

## EBITDA

MSEK	Kvartal 4 2019	Kvartal 4 2018	Helår 2019	Helår 2018
Rörelseresultat	-3,3	28,2	-0,4	-130,1
Avskrivningar/ Nedskrivningar	65,5	48,9	249,9	186,9
<b>EBITDA</b>	<b>62,3</b>	<b>77,1</b>	<b>249,5</b>	<b>56,8</b>

## Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 4 2019	Kvartal 4 2018	Helår 2019	Helår 2018
Resultat efter skatt	-29,5	-19,4	-102,6	-182,1
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatt	-0,2	0,1	-0,3	0,2
<b>Resultat exklusive nedskrivning och skatt</b>	<b>-29,3</b>	<b>-19,4</b>	<b>-102,3</b>	<b>-181,9</b>

## Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

	Kvartal 4 2019	Kvartal 4 2018	Helår 2019	Helår 2018
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	-29,3	-19,4	-102,3	-181,9
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
<b>Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt, SEK</b>	<b>-0,62</b>	<b>-0,41</b>	<b>-2,15</b>	<b>-3,81</b>

## Räntabilitet på eget kapital

MSEK	2019	2018
Resultat efter skatt	-102,6	-182,1
Eget kapital	1 106,9	1 165,5
<b>Räntabilitet på eget kapital</b>	<b>-9%</b>	<b>-15%</b>

## Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	2019	2018
Resultat efter finansnetto	-102,3	-181,9
Finansiella kostnader	124,9	82,7
<b>Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader</b>	<b>22,6</b>	<b>-99,2</b>
Balansomslutning	3 635,1	2 921,7
Icke räntebärande skulder	-169,8	-147,7
<b>Sysselsatt kapital</b>	<b>3 465,3</b>	<b>2 773,9</b>
<b>Räntabilitet på sysselsatt kapital</b>	<b>0,6%</b>	<b>-3,6%</b>

## Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	2019	2018
Resultat efter finansnetto	-102,3	-181,9
Finansiella kostnader	124,9	82,7
<b>Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader</b>	<b>22,6</b>	<b>-99,2</b>
Balansomslutning	3 635,1	2 921,7
<b>Räntabilitet på totalt kapital</b>	<b>0,6%</b>	<b>-3,4%</b>

## Soliditet

MSEK	2019	2018
Eget kapital	1 055,6	1 061,5
Balansomslutning	3 644,9	2 793,2
<b>Soliditet</b>	<b>29%</b>	<b>38%</b>



# 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 med undantag för IFRS 16 som beskrivs nedan.

Från och med räkenskapsåret 2019 tillämpas IFRS 16 för redovisning av leasingavtal. Bolaget redovisar som leaseta- gare en nyttjanderättstillgång som representerar rätten att använda den underliggande tillgången och en leasingkul- d som representerar skyldigheten att betala leasingavgiften för

tre långfristiga leasingavtal för fartyg inhyrda på bareboat- basis. Undantag för redovisning i balansräkningen finns för leasingkontrakt av mindre värde samt kontrakt som har en löptid på högst 12 månader. I resultaträkningen redovisas avskrivningar separat från räntekostnader hänförliga till leasingkulden. Bolaget har valt att använda en modifierad retroaktiv tillämpning vid övergången till IFRS 16, vilket inne- bär att ingen omräkning av jämförelsesiffror har skett. Effekten i bolagets finansiella rapporter vid övergången till IFRS 16 blev totalt en ökning om MSEK 766 (MUSD 86) på både tillgångs- och skuldsidan i balansräkningen. Effekten avser två av de tre leasingavtalen och är beräknad utifrån koncernens

lånemarginal per den 1 januari 2019 om 2,36% och koncer- nens senast uppdaterade bedömning gällande huruvida even- tuella optioner för att förlänga respektive leasingavtal eller förvärva de leasade fartygen kommer att utnyttjas eller ej. Båda avtalen innehåller en fast bestämd hyresbetalning men det ena avtalet har även en variabel hyresbetalningbaserad på LIBOR +2,975% av det kvarvarande ackumulerade fasta hyresbeloppet för den totala befraktningsperioden. Båda avtalen innehåller årliga köpoptioner från år tre respektive år fyra. Det tredje avtalet redovisades innan övergången till IFRS 16 som en finansiell lease och därmed innebar över- gången ingen effekt i redovisningen för avtalet.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredo- visningen för 2018, 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 försäkrar att delårsrapporten ger en rättvisande översikt av

koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resul- tat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 30 januari 2020

Carl-Johan Hagman  
*Ordförande*

Stefan Brocker

Mats Jansson

Helena Levander

Michael G:son Löw

Henrik Hallin

Alessandro Chiesi

Daniel Holmgren

Mahmoud Sifaf

Kim Ullman  
*Verkställande direktör*

# Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 4 2019	Kv 3 2019	Kv 2 2019	Kv 1 2019	Kv 4 2018	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017
<b>Resultatposter</b>									
Summa intäkter <sup>1)</sup>	317,6	259,2	252,7	310,7	367,8	258,6	227,0	199,6	193,8
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning <sup>1)</sup>	-320,9	-269,7	-260,5	-289,5	-339,6	324,5	-282,4	-236,0	-226,7
Rörelseresultat (EBIT)	-3,3	-10,6	-7,8	21,2	28,2	-66,4	-55,5	-36,4	-32,9
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	-26,1	-25,0	-31,4	-19,4	-47,6	-0,5	-1,6	-2,2	-9,1
Resultat efter finansnetto	-29,3	-35,6	-39,2	1,8	-19,4	-66,9	-57,0	-38,7	-42,0
Resultat efter skatt	-29,5	-35,6	-39,2	1,7	-19,4	-67,0	-57,0	-38,7	-42,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-44,2	28,9	24,7	-10,0	-11,0	-31,4	-69,3	-4,4	-3,2
EBITDA	62,3	52,4	53,3	81,6	77,1	-18,0	-9,3	7,0	10,1
<b>Balansposter</b>									
Fartyg (antal)	3 052,8 (13)	3 243,4 (13)	3 097,7 (13)	3 212,0 (13)	2 303,0 (11)	2 359,0 (11)	2 421,7 (11)	2 303,9 (11)	2 305,7 (11)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	231,2	119,5	186,5	231,3	223,9	263,9	359,7	435,5	466,4
Övriga tillgångar	349,5	285,6	252,8	266,8	253,5	280,9	262,2	206,3	196,2
Räntebärande skulder	2 446,7	2 321,4	2 267,9	2 397,8	1 539,1	1 625,8	1 686,2	1 620,2	1 635,6
Övriga skulder och avsättningar	142,6	225,5	152,4	158,6	194,4	121,2	119,5	120,3	111,0
Eget kapital	1 055,6	1 101,6	1 116,7	1 153,7	1 061,5	1 156,9	1 238,1	1 205,3	1 221,9
Balansomslutning	3 644,9	3 648,5	3 537,0	3 710,1	2 795,0	2 903,9	3 043,8	2 945,8	2 968,5
<b>Nyckeltal, %</b>									
Soliditet	29	30	32	31	38	40	41	41	41
Räntabilitet på totalt kapital	1	1	-1	-1	-3	-5	-20	-18	-17
Räntabilitet på sysselsatt kapital	1	1	-1	-2	-4	-5	-21	-19	-18
Räntabilitet på eget kapital	-9	-8	-11	-12	-16	-17	-54	-48	-42
Rörelsemarginal	-1	-4	-3	7	8	-26	-24	-18	-17
<b>Aktiedata</b>									
Summa intäkter <sup>1)</sup>	6,65	5,43	5,29	6,51	7,71	5,42	4,76	4,18	4,06
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-6,72	-5,65	-5,46	-6,07	-7,11	-6,81	-5,92	-4,95	-4,75
Rörelseresultat	-0,07	-0,22	-0,16	0,44	0,59	-1,39	-1,16	-0,76	-0,69
Finansnetto	-0,55	-0,52	-0,66	-0,41	-1,00	-0,01	-0,03	-0,05	-0,19
Resultat efter skatt	-0,62	-0,75	-0,82	0,04	-0,41	-1,40	-1,19	-0,81	-0,88
Kassaflöde från löpande verksamhet	-0,93	0,60	0,52	-0,21	-0,23	-0,66	-1,45	-0,09	-0,07
EBITDA	1,30	1,10	1,12	1,71	1,62	-0,38	-0,19	0,15	0,21
Eget kapital	22,12	23,08	23,40	24,17	22,24	24,24	25,94	25,25	25,60

Definitioner se sidan 16.

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

# 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 sammanfaller 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 (undantaget kortare affärer – understigande 12 månader) välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

## Stena Bulk

Stena Bulk är specialiserade på transporter av rena petroleumprodukter och vegetabiliska oljor. Genom ett avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Bulk, om Concordia Maritime väljer att delta. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Bulk 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 procent för P-MAX, 1,25 procent för Suezmax och 2 procent för IMOIIIMAX.
- **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, och därutöver betalas bemanning av fartygen.
- **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 kontorsservice** Ett fast pris per år debiteras.

### Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Kvartal 4		Helår	
	2019	2018	2019	2018
Koncernen	70,5	70,4	274,8	291,5
Moderbolaget	0,7	0,3	1,8	1,2

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.





## Kontakt



**Kim Ullman,  
VD**

Tel 031 85 50 03  
eller 0704 85 50 03  
kim.ullman@  
concordiamaritime.com



**Ola Helgesson,  
Finansdirektör**

Tel 031 85 50 09  
eller 0704 85 50 09  
ola.helgesson@  
concordiamaritime.com

## Kalender

Årsredovisning 2019	20 mars 2020
Q1 2020 och årsstämma	29 april 2020
Q2	13 augusti 2020

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

Denna information är sådan information som Concordia Maritime Aktiebolag (publ) är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersons försorg, för offentliggörande den 30 januari cirka kl. 13:00 CET.

## Flottan per 2020-01-31

Produkttankers	Sysselsättning	Partner
<b>P-MAX</b>		
Stena Premium	Time charter t.o.m. dec2021	Stena Bulk
Stena Polaris	CVC t.o.m. maj 2020	Stena Bulk
Stena Performance	CVC t.o.m. maj 2020	Stena Bulk
Stena Provence	Spot	Stena Bulk
Stena Progress	Time charter t.o.m. nov 2021	Stena Bulk
Stena Paris	Spot	Stena Bulk
Stena Primorsk	Spot	Stena Bulk
Stena Penguin	Spot	Stena Bulk
Stena Perros	Time charter t.o.m. nov 2021	Stena Bulk
Stena President	Spot	Stena Bulk

<b>IMOIIIMAX</b>		
Stena Image <sup>1)</sup>	Spot	Stena Bulk
Stena Important <sup>2)</sup>	Spot	Stena Bulk

### Råoljetankers

<b>Suezmax</b>		
Stena Supreme <sup>3)</sup>	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

1) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2024, med årliga köpoptioner från år 2020

2) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2026 med köpobligation samma år och årliga köpoptioner från år 2021

3) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2028, med årliga köpoptioner från år 2019

**CONCORDIA**  
**MARITIME**

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