

DELÅRSRAPPORT 1 JANUARI–31 MARS 2020

Stark men osäker marknad

Q1 20

- Totala intäkter kvartal 1:
MSEK 348,6 (310,7)
- EBITDA kvartal 1:
MSEK 123,2 (81,6)
- Resultat före skatt kvartal 1:
MSEK 29,0 (1,8)
- Resultat efter skatt per aktie
kvartal 1: SEK 0,61 (0,04)

Händelser under första kvartalet

- Lågt oljepris och hög produktion ger positiva effekter på kort sikt
- Svårbedömda långsiktiga effekter till följd av Covid-19
- P-MAX-fartyget *Stena Paris* utkontrakterat på 6 månader

Nyckeltal

	Kvartal 1		Helår
	2020	2019	2019
Totala intäkter, MSEK	348,6	310,7	1 140,2
EBITDA, MSEK	123,2	81,6	249,5
EBITDA, MUSD	12,7	8,9	26,4
Rörelseresultat, MSEK	58,0	21,2	-0,4
Resultat före skatt, MSEK	29,0	1,8	-102,3
Resultat efter skatt, MSEK	29,0	1,7	-102,6
Soliditet, %	29	31	29
Räntabilitet på eget kapital, %	-7	-12	-9
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	398,8	226,8	354,8
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,61	0,04	-2,15
Eget kapital per aktie, SEK	22,99	24,17	22,12
Lost Time Injury	1	1	1

Redovisningsprinciper se sidan 18. Definitioner se sidan 16.

Volatil men stark inledning på 2020

Sammantaget blev inledningen på 2020 volatil men stark för de flesta segment inom tanksjöfarten. Utvecklingen i januari följde den positiva, strukturellt betingade trend vi sett sedan slutet av 2019. Efter en nedgång i februari kom sedan ett rekordlågt oljepris och hög produktion att driva på handeln med olja – vilket i sin tur medförde höga rater på tankmarknaden.

Det nya coronaviruset fortsätter att lamslå världen. Dess konsekvenser påverkar givetvis även både oljemarknaden och marknaden för tanktransporter. Vi fokuserar på att säkra en bra arbetsmiljö och hälsa för våra medarbetare och besättningar och samtidigt fullfölja våra åtaganden mot våra kunder.

Ser vi till tankmarknadens utveckling under det första kvartalet kan vi konstatera att uppgången i slutet av 2019 höll i sig in i januari 2020. Utvecklingen var en direkt konsekvens av strukturella faktorer i form av förhållandevis god tillväxt i den globala ekonomin, god efterfrågan på olja, balanserade lagernivåer och få fartygsleveranser – det vill säga de faktorer som tidigare utgjort fundamentet för vår tro på en stark marknad under 2020 och 2021.

Lågt oljepris driver tankmarknaden

Under februari bidrog sedan Coroneffekter i form av minskade transportflöden av varor och människor till en nedgång i tankmarknaden. Redan i mars stärktes dock marknaden åter kraftigt. Bakom stärkningen låg ett lågt oljepris och oenighet inom Opec+ avseende ytterligare produktionsbegränsningar. Detta resulterade i att Saudiarabien, världens näst största oljeproducent, övergav sin produktionsbegränsning och istället gick in för att öka sina marknadsandelar genom kraftigt sänkta priser till sina kunder. Över en natt föll priset, från redan låga nivåer, med ytterligare 30 procent. Resultatet blev en rejält ökad handel med olja – och kraftigt stigande rater på tankmarknaden. Inom VLCC-segmentet gick raterna på kort tid från nivåer runt \$25,000 per

dag till \$150,000–200,000/dag. Inom suzmax-segmentet gick de upp till \$70–100,000/dag, lite beroende på geografiskt område. Även inom produktsegmentet gick raterna upp – MR till \$20–25,000/dag. Där har de sedan legat, med tillfälliga svängningar både uppåt och nedåt.

Utvecklingen på marknaden återspeglas även i vår egen finansiella utveckling. För kvartalet som helhet uppgick resultat före skatt till MSEK 29,0 (1,8). EBITDA uppgick till MSEK 123,2 (81,6) motsvarande MUSD 12,7 (8,9). Den tekniska och operativa driften av fartygen har fungerat fortsatt väl. Rent kommersiellt har vi en bra mix på kontrakt och spotmarknad och vi levererar reseresultat i linje med marknad och konkurrenter.

Kraftig lagerupbyggnad

Viktigt att poängtera är dock att en stor del av den olja som nu transporteras läggs i lager nära konsumtionsländerna – på land och i fartyg. Den faktiska konsumtionen av bensin, diesel och flygbränsle är kraftigt ned till följd av viruset. Minskningen uppskattas till ca 20–25 miljoner fat per dag för mars/april/maj. Lagerbyggnationen driver nu marknaden, men när de så småningom börjar tömmas kommer det resultera i minskad efterfrågan på tanktransporter. Så ser dynamiken ut.

Beslut om produktionsminskningar

I början av april fattade OPEC+ (stödda av G20) beslut om att under maj och juni minska produktionen med 9,7 miljoner fat



per dag (baserat på oktober 2018 års produktionsnivå), motsvarande cirka 10 procent av produktionen. I tillägg till Opec+ kommer även andra G20 länder att bidra med s.k. naturliga produktionsbegränsningar, vilket gör att de totala produktionsbegränsningarna de facto är större. Att världens stora oljeproducenter nu anpassar produktionen efter rådande situation är begripbart och i grund och botten sunt. Om minskningen sedan räcker för att stärka oljepriset beror givetvis på hur långvariga Coroneffekterna blir. Vad vi också kan konstatera är att produktionsminskningen här och nu inte väger upp den minskade konsumtionen av olja. Lagerupbyggnaden kommer således sannolikt att fortsätta, troligtvis under större delen av andra kvartalet. Förhoppningsvis ser vi sedan en sakta återgång till mer normala transportflöden med början under Q3 – med högre konsumtion (och även lagerneddragning) som följd.

Så, för att försöka sammanfatta. På kort sikt är vår bedömning att lagerupbyggnaden kommer bidra till en fortsatt stark marknad. Därefter kommer sannolikt produktionsbegränsningar medföra ett minskat transportbehov. I detta läge kan det faktum att en relativt stor del av lagringen sker på fartyg i någon mån dämpa den negativa påverkan.

Allt detta sagt med största respekt för svårigheten i att i rådande läge göra några underbyggda förutsägelser.

Göteborg i april 2020
Kim Ullman, vd

Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under det första kvartalet 2020 uppgick till USD 19 700 (17 800) per dag, vilket var högre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 18 800 (13 600) per dag. För Suezmaxflottan låg intjäningen under kvartalet på USD 49 000 (27 300) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 55 000 (24 100) per dag.

Produkttankflottan

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

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det första kvartalet på USD 19 000 per dag (17 400). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 19 700 (17 800).

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 49 000 (27 300) per dag.

Reparationer och dockningar

Inga dockningar genomfördes under kvartalet.

Befraktningsstatus Q2 2020, per 31 mars

	Totalt antal tillgängliga befraktningsdagar	Andel befraktade dagar (%)	Genomsnittlig intjäning (\$/dag)
Produkttank, spot	728	39	19 900
Suezmax, spot	91	68	55 000

Den kontrakterade snittintjäningen baseras på initiala reseskalyler, 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.



¹⁾ Clarkson index

Intjäning spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden ^{1,2)}	
		Kv 1 2020	Kv 1 2019	Kv 1 2020	Kv 1 2019
Produkttank	8	19 700	17 800	18 800	13 600
Suezmax	1	49 000	27 300	55 000	21 400

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

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

Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade under kvartalet i linje med Clarksons teoretiska index. Inom Suezmax-segmentet var Concordia Maritimes intjäning under kvartalet lägre än Clarksons index. Den främsta anledningen till att segmentet

presterade en lägre intjäning än indexen under kvartalet är att Clarksons index vid snabba marknadsändringar uppdateras snabbare än rederiernas befaktningar. De pågående befaktningsavtalen måste avslutas innan nya kan avtalas på den nya marknadsnivån.

EBITDA per kvartal

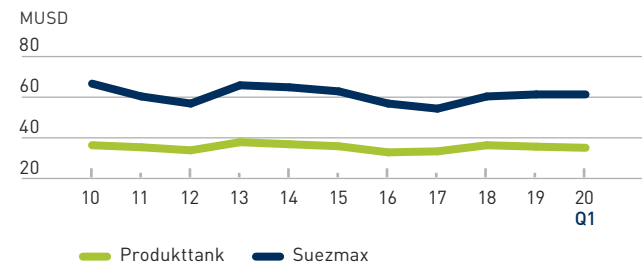
MUSD	Kv 1 2020	Kv 4 2019	Kv 3 2019	Kv 2 2019	Kv 1 2019	Kv 4 2018	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018
Produkttank timecharter	4,6	1,5	1,9	4,3	4,3	4,1	4,5	5,8	7,6
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	5,5	3,1 ³⁾	3,1 ²⁾	1,2	3,8	-0,5	-4,1	-4,5	-4,4
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	-0,2	-0,1	0,1	-0,6	-1,1	-0,4	-0,1
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Produkttank totalt	10,1	4,7	4,8	5,5	8,1	3,0	-0,7	0,9	3,0
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	3,6	3,1	1,0	0,9	1,6	-0,1	-1,1	-1,2	-1,3
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7 ¹⁾	0,2	-0,0	—
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	3,6	3,1	1,0	0,9	1,6	6,6	-0,9	-1,2	-1,3
Admin och övrigt	-0,9	-1,3	-0,4	-0,7	-0,8	-0,7	-0,5	-0,8	-0,8
Totalt	12,7	6,5	5,4	5,6	8,9	8,9	-2,1	-1,1	0,9

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

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

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

Nybyggnadspriser

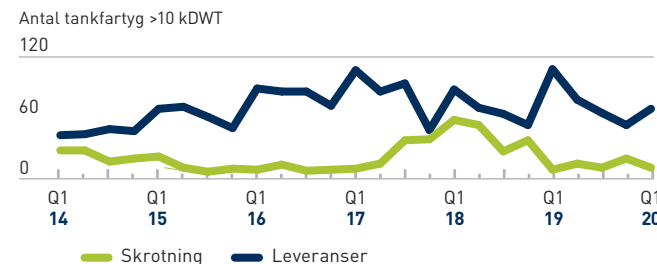


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 35,25. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 39,5. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade 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 första kvartalet ökade leveranserna av nya fartyg något, samtidigt som utfasningen genom skrotning minskade jämfört med föregående kvartal.

Källa: Clarkson

Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK 29,0 (1,7). Den starkare tankmarknaden under januari och mars innebar en högre intjäning för fartygen på spotmarknaden. Kostnaderna för löpande operation och administration var på samma nivå som motsvarande period föregående år.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 22,99 (24,17).

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 första kvartalet 2020 värderades denna säkring till MSEK –41,9 och redovisas mot omräkningsreserven via övrigt totalresultat.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK –57,9 (–14,6). Den utgående balansen för omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 569,1 (527,0) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 25,4 (6,0). Investeringarna under kvartalet avser periodvisa dockningar. Bolaget har under kvartalet

inte köpt eller sålt några tillgångar som klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Bunkerhedge

Vid årsskiftet hade bolaget 67 200 ton bunkerhedge med löptid januari 2020–juni 2021. Dessa positioner har flyttats fram och löptiden är nu januari 2021 till juni 2022.

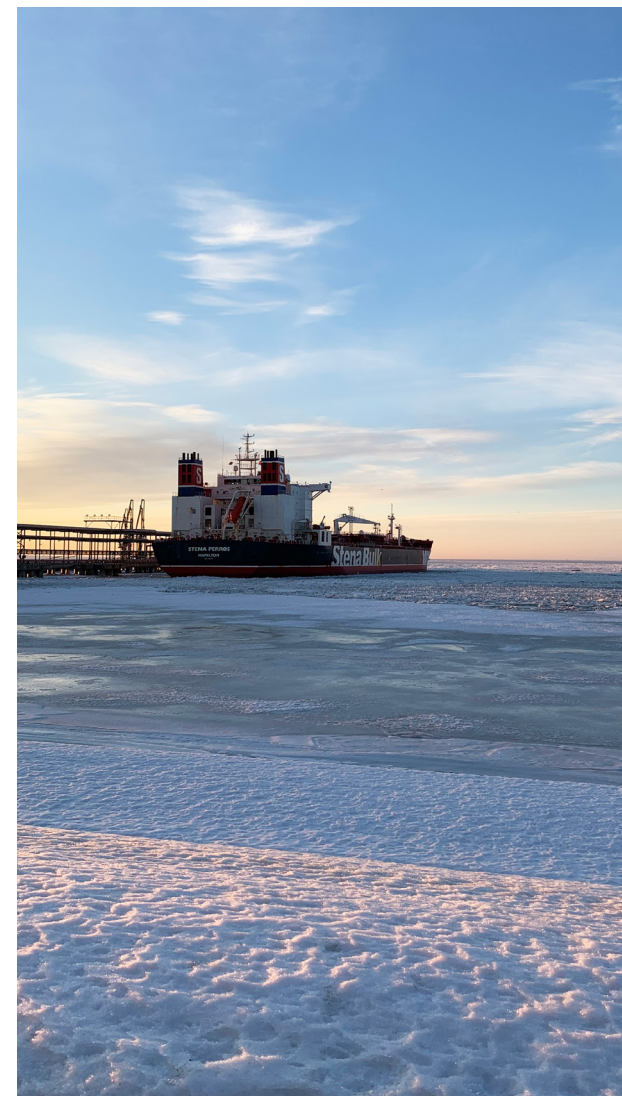
Avräkningspriset för 46 200 ton MGO år 2021 är USD 645/ton och för 21 000 ton MGO år 2022 USD 618/ton.

För bunkerhedge tillämpas säkringsredovisning och värderingen till verkligt värde sker i övrigt totalresultat. För kvartalet redovisades MSEK –21,9 i övrigt totalresultat för verkligt värdeförändring för denna position. De realiserade värdena redovisas i bolagets resultaträkning vid förfall.

Positioner

Bolaget hade positioner för prisskillnaden mellan bunker-kvaliteterna HSFO och MGO de första sex månaderna 2020 på totalt 12 000 ton. Efter två månader 2020 flyttades de återstående 8 000 ton till mars–juni 2021 med avräkningspris 325 USD/ton. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna redovisas i resultaträkningen, MSEK –1,1 (–4,1) för kvartalet, och klassificeras som kortfristig respektive långfristig skuld i bolagets balansräkning.

Vid kvartalets utgång fanns inga FFA-positioner kvar. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna i TD20 för 2020 redovisas i resultaträkningen, MSEK –1,8 (–0,9) för kvartalet. Under kvartalet har ett realiserat värde om MSEK 0,5 redovisats i resultaträkningen och haft en positiv kassaeffekt.



Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna i TC2 redovisas i resultaträkningen, MSEK -0,4 för kvartalet. Under kvartalet har realiserade värden om MSEK 5,3 redovisats i resultaträkningen och haft en positiv kassaeffekt. Bolaget har vid kvartalets utgång en brent option som förfaller i november, den kan maximalt innebära en förlust på USD 350 000, vilket den är resultatförd till vid kvartalsslutet. Optionen klassificeras som en kort skuld 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). Vid denna tidpunkt var genomsnittet av de tre oberoende marknadsvärderingarna av flottan högre än de bokförda fartygsvärdena.

Säsongsvariationer

Av den seglande flottan på 13 fartyg (varav 10 ägda fartyg och 3 inhyrda på bareboat-kontrakt) var vid kvartalets slut 8 fartyg sysselsatta på spotmarknaden varav två fartyg sysselsatta på CVC-kontrakt. 4 fartyg är uthyrda på tidsbefrakning, tre om vardera två år med option på ytterligare ett år, ett på sex månader. De fartyg som inte utkontrakteras på tidsbefrakning har en

intjäning som är relaterad till befraktningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongsvariationer som förekommer inom tanksjöfart.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2020-03-31 till 3 (6) personer. Koncernen sysselsatte 523 (504) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 1,5 (39,3) varav MSEK 0,0 (0,1) härrör från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 1 187,4 (1 173,2), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och ”outnyttjade faciliteter”.

Övrigt

Under första kvartalet 2020 genomfördes den förändring i legal struktur som styrelsen tidigare fattat beslut om. Detta innebär en etablering i det danska sjöfartsklustret och en tillämpning av dansk tonnage-skatt.

Bolaget har tidigare meddelat att det utreder förutsättningarna för att eventuellt byta handelsplats för Concordia Maritimes aktier till Oslo börs. Givet utvecklingen i omvärlden skjuts dessa planer på framtiden.

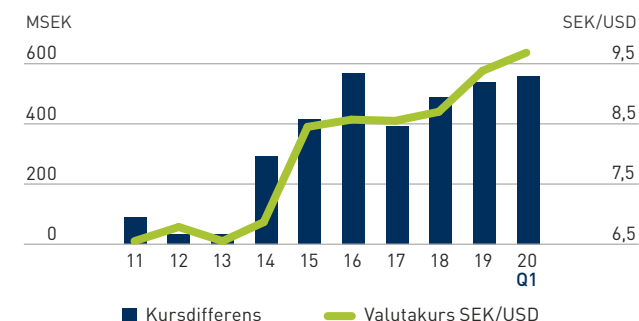
Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 1		Helår
	2020	2019	2019
Totala intäkter ¹⁾	348,6	310,7	1 140,2
Rörelseresultat	58,0	21,2	-0,4
Resultat före skatt	29,0	1,8	-102,3
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,61	0,04	-2,15

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	31 mars 2020	31 mars 2019
Disponibel likviditet ²⁾	398,8	226,8
Räntebärande skulder	2 407,0	2 397,8
Eget kapital	1 097,5	1 153,7
Soliditet, %	29	31,1

Omräkningsdifferens³⁾



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) 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. Det inträffade en arbetsplatsincident som medförde att en enskild medarbetare inte kunde återgå till arbetsskiftet dagen efter. Incidenten, där en person i besättningen skadade sin hand på metallspån vid städning av en svarv i verkstaden, skedde ombord på *Stena Premium*.

En incident som innebar skada på egendom (*Stena Paris*: skada på en kran) inträffade under kvartalet. Vidare inträffade inget medical treatment case, men ett restricted work case (*Stena Perros*: besättningsman skadade sig på ett verktyg) i första kvartalet. Ingen incident som klassas som high potential near miss inträffade under kvartalet och ingen high risk observation.

Under kvartalet försökte pirater borde ett av bolagets fartyg (*Stena Important*) när det låg för ankar i Doula, Kamerun. Det faktum att försöket kunde avvärjas indikerar att processer och riskhantering fungerar väl.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 10 vettingsinspektioner. På dessa inspektioner noterades 21 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. Som en följd av det faktum att bolagets fartyg i ökad utsträckning seglade med last, ökade tyvärr bunkerförbrukningen under kvartalet med 0,4 ton per dygn och fartyg. För helåret 2019 var minskningen av bunkerförbrukningen 0,24 ton per dygn till havs. Målet för helåret 2020 är att minska bunkerförbrukningen med 0,3 ton per dygn till havs.

Den ökade bunkerkonsumtionen ger upphov till högre utsläpp till luften. Dock innebär IMO:s nya regelverk för bunkerqualität att utsläppen av SO_x minskar trots en ökad bunkerförbrukning.



Mål och måluppfyllnad hållbarhet

Safety first

	Kv 1 2020	Kv 1 2019	Mål 2020	Utfall 2019
LTI	1	1	0	1
LTIF	1,48	0,34	0	0,35
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	2,1	2,4	<4	2,1
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	1	0	0	0
Skada på egendom	1	1	0	4
Medical Treatment Case	0	1	0	1
Restricted Work Case	1	0	0	1
High Potential Near Miss	0	0	0	4
High Risk Observation	0	0	0	0

Miljömässigt ansvar

	Kv 1 2020	Kv 1 2019	Mål 2020	Utfall 2019
Oljespill, liter	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	-0,47	0,35	0,3	0,24
CO ₂ -reducering, mt	-101	797	2 800	1 940
SO _x -reducering, mt	14,5	11,0	36	26,5
No _x -reducering, mt	-2,0	22,4	80	55
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	-0,26	0,2	0,9	0,8

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 företagets 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.



Följ marknadens utveckling på www.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



concordiamaritime

KONCERNEN

Resultaträkning

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Koncernens resultaträkning			
Genomsnittlig kurs SEK/USD	9,67	9,17	9,46
Timecharterintäkter, lease av fartyg	25,9	36,4	119,6
Timecharterintäkter, operativa tjänster	45,1	65,6	215,0
Spotbefraktningintäkter ¹⁾	277,6	208,8	757,5
Övriga intäkter	0,0	0,0	48,0
Summa intäkter	348,6	310,7	1 140,2
Reserelaterade driftskostnader	-106,1	-75,8	-351,1
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-49,7	-84,9	-265,8
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-53,8	-52,5	-212,1
Personalkostnader land	-3,8	-5,7	-23,1
Övriga externa kostnader	-12,2	-10,2	-38,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	-65,1	-60,4	-249,9
Summa rörelsekostnader¹⁾	-290,6	-289,5	-1 140,6
Rörelseresultat	58,0	21,2	-0,4
Ränteintäkter och liknande poster	5,2	11,3	24,8
Räntekostnader och liknande poster	-34,2	-30,7	-126,7
Finansnetto	-29,0	-19,4	-101,9
Resultat före skatt	29,0	1,8	-102,3
Skatt	0,0	-0,1	-0,3
Resultat efter skatt	29,0	1,7	-102,6

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

Övrigt totalresultat

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Resultat efter skatt	29,0	1,7	-102,6
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Omräkningsdifferenser	37,9	45,1	49,3
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	-21,9	46,3	20,0
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	-0,9	-0,9	4,9
Poster som inte kan omföras till årets resultat			
Förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	-2,2	0,0	0,5
Periodens totalresultat	41,9	92,2	-27,9

Värden per aktie, SEK

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Värden per aktie, SEK			
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,61	0,04	-2,16
Eget kapital per aktie, SEK	22,99	24,17	22,12

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2020	31 mars 2019	31 dec 2019
Kurs SEK/USD på rapportdagen	9,91	9,29	9,37
Tillgångar			
Fartyg och inventarier ¹⁾	3 198,9	3 212,0	3 064,2
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	15,3	0,1
Summa anläggningstillgångar	3 198,9	3 227,4	3 064,4
Kortfristiga fordringar	372,6	266,1	349,3
Kortfristiga placeringar	1,3	84,8	3,4
Kassa och bank ²⁾	205,6	131,8 ²⁾	227,7
Summa omsättningstillgångar	579,5	482,7	580,5
Summa tillgångar	3 778,4	3 710,1	3 644,9
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 097,5	1 153,7	1 055,6
Långfristiga skulder	2 120,1	2 083,3	2 041,2
Kortfristiga skulder	560,7	473,1	548,1
Summa eget kapital och skulder	3 778,4	3 710,1	3 644,9

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 1 127,8 (1 080,0).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 0 (7,9).

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan-mars 2020							
IB 2020-01-01	381,8	61,9	531,2	-35,1	-2,2	118,1	1 055,6
Periodens totalresultat			37,9	-22,8	-2,2	29,0	41,9
UB 2020-03-31	381,8	61,9	569,1	-57,9	-4,4	147,1	1 097,5
Förändringar jan-mars 2019							
IB 2019-01-01	381,8	61,9	481,9	-60,0	-2,4	198,3	1 061,5
Periodens totalresultat			45,1	45,5		1,7	92,2
UB 2019-03-31	381,8	61,9	527,0	-14,5	-2,4	200,0	1 153,7

KONCERNEN

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Löpande verksamhet			
Resultat före skatt	29,0	1,8	-102,3
Justeringsposter:			
Avskrivningar	65,1	62,4	249,9
Övriga poster	-6,2	-0,4	1,0
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	87,9	63,8	148,7
Förändringar i rörelsekapital	17,1	-11,8	-86,9
Kassaflöde från löpande verksamhet	105,0	52,1	61,8
Investeringsverksamhet			
Försäljning av anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,0
Investering i anläggningstillgångar	-25,4	-6,0	-62,7
Försäljning av finansiella tillgångar	0,0	31,9	124,3
Investering i finansiella tillgångar	0,0	-10,7	-14,2
Övriga finansiella poster	0,2	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-25,3	15,3	47,5
Finansieringsverksamhet			
Upptagning av lån	0,0	0,0	1 122,2
Amortering av lån	-107,0	-47,1	-1 067,6
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	0,0
Övrig finansiering	-6,6	-20,0	-74,7
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-113,5	-67,1	-20,0
Periodens kassaflöde	-33,8	0,1	89,3
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	227,8	126,4	126,4
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	11,8	5,3	12,0
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	205,6	131,8	227,8
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid årets början	6,9	6,0	6,9
Periodens kassaflöde	4,9	-0,7	5,1
	11,8	5,3	12,0

MODERBOLAGET

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019
Nettoomsättning	1,5	39,3
Driftskostnader fartyg	-1,3	-38,8
Övriga externa kostnader	-3,8	-2,9
Personalkostnader	-1,3	-4,4
Rörelseresultat	-4,9	-6,7
Resultat från dotterbolag	0,0	74,3
Övriga ränteutgifter och liknande poster	9,8	61,1
Räntekostnader och liknande poster	-76,9	-36,9
Resultat före skatt	-72,0	91,9
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-72,0	91,9

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2020	31 mars 2019
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	0,5
Andelar i koncernföretag	746,4	745,8
Summa anläggningstillgångar	746,5	746,4
Kortfristiga fordringar	17,7	4,4
Fordran koncernbolag	1 174,2	1 137,3
Kassa och bank ¹⁾	3,2	26,0
Summa omsättningstillgångar	1 195,1	1 167,6
Summa tillgångar	1 941,6	1 913,9
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	442,7	576,0
Långfristiga skulder	1 182,4	1 071,2
Kortfristiga skulder	316,5	266,7
Summa eget kapital och skulder	1 941,6	1 913,9

1) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 0 (7,9).

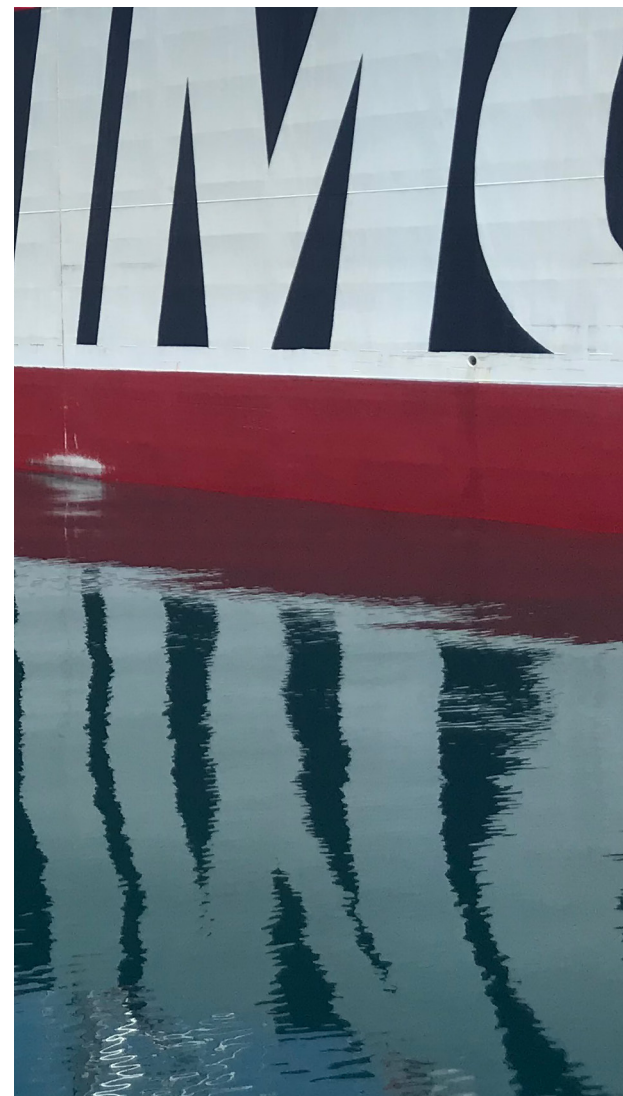
Risker och riskhantering

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 2019, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com



Definitioner, shipping

CO₂

Koldioxid.

Consecutive Voyage Charter (CVC)

Kontraktering av ett antal efterföljande resor.

Forward Freight Agreement (FFA)

Ett finansiellt kontrakt som ger innehavaren rätt att sälja eller köpa fraktpriser på ett framtida datum.

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.

NO_x

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_x

Svaveloxid.

Spotbefraktning (öppna marknaden)

Kontraktering av fartyg för varje enskild resa.

Tidsbefraktning

Kontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

Alternativa nyckeltal ¹⁾

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 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Rörelseresultat	58,0	21,2	-0,4
Avskrivningar/Nedskrivningar	65,1	60,4	249,9
EBITDA	123,2	81,6	249,5

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Resultat efter skatt	29,0	1,7	-102,6
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0
Skatt	0,0	0,1	-0,3
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	29,0	1,8	-102,3

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	29,0	1,8	-102,3
Antal aktier	47,729798	47,729798	47 729 798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt, SEK	0,61	0,04	-2,15

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Resultat efter skatt	-75,3	-141,4	-102,6
Eget kapital	1 092,9	1 152,5	1 106,9
Räntabilitet på eget kapital	-7	-12%	-9%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Resultat efter finansnetto	-75,1	-141,4	-102,3
Finansiella kostnader	128,4	94,7	124,9
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	53,3	-46,7	22,6
Balansomslutning	3 652,2	3 112,7	3 635,1
Icke räntebärande skulder	-210,1	-157,3	-181,2
Sysselsatt kapital	3 442,2	2 955,4	3 453,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital	1,6%	-1,6%	0,6%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Resultat efter finansnetto	-75,1	-141,4	-102,3
Finansiella kostnader	128,4	94,7	124,9
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	53,3	-46,7	22,6
Balansomslutning	3 652,2	3 112,7	3 635,1
Räntabilitet på totalt kapital	1,5%	-1,5%	0,6%

Soliditet

MSEK	Kvartal 1 2020	Kvartal 1 2019	Helår 2019
Eget kapital	1 097,5	1 153,7	1 055,6
Balansomslutning	3 778,4	3 710,1	3 644,9
Soliditet	29%	31%	29%

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.

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 2019, 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 resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 29 april 2020

Kim Ullman
Verkställande direktör

Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 1 2020	Kv 4 2019	Kv 3 2019	Kv 2 2019	Kv 1 2019	Kv 4 2018	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018
Resultatposter									
Summa intäkter ¹⁾	348,6	317,6	259,2	252,7	310,7	367,8	258,6	227,0	199,6
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-290,6	-320,9	-269,7	-260,5	-289,5	-339,6	324,5	-282,4	-236,0
Rörelseresultat (EBIT)	58,0	-3,3	-10,6	-7,8	21,2	28,2	-66,4	-55,5	-36,4
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	-29,0	-26,1	-25,0	-31,4	-19,4	-47,6	-0,5	-1,6	-2,2
Resultat efter finansnetto	29,0	-29,3	-35,6	-39,2	1,8	-19,4	-66,9	-57,0	-38,7
Resultat efter skatt	29,0	-29,5	-35,6	-39,2	1,7	-19,4	-67,0	-57,0	-38,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten	105,0	-44,2	28,9	24,7	51,9	-11,0	-31,4	-69,3	-4,4
EBITDA	123,2	62,3	52,4	53,3	81,6	77,1	-18,0	-9,3	7,0
Balansposter									
Fartyg (antal)	3 198,9 (13)	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)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	206,9	231,2	119,5	186,5	231,3	223,9	263,9	359,7	435,5
Övriga tillgångar	372,6	349,5	285,6	252,8	266,8	253,5	280,9	262,2	206,3
Räntebärande skulder	2 407,0	2 400,9	2 321,4	2 267,9	2 397,8	1 539,1	1 625,8	1 686,2	1 620,2
Övriga skulder och avsättningar	273,9	188,4	225,5	152,4	158,6	194,4	121,2	119,5	120,3
Eget kapital	1 097,5	1 055,6	1 101,6	1 116,7	1 153,7	1 061,5	1 156,9	1 238,1	1 205,3
Balansomslutning	3 778,4	3 644,9	3 648,5	3 537,0	3 710,1	2 795,0	2 903,9	3 043,8	2 945,8
Nyckeltal, %									
Soliditet	29	29	30	32	31	38	40	41	41
Räntabilitet på totalt kapital	1	1	1	-1	-1	-3	-5	-20	-18
Räntabilitet på sysselsatt kapital	2	1	1	-1	-2	-4	-5	-21	-19
Räntabilitet på eget kapital	-7	-9	-8	-11	-12	-16	-17	-54	-48
Rörelsemarginal	17	-1	-4	-3	7	8	-26	-24	-18
Aktiedata									
Summa intäkter ¹⁾	7,30	6,65	5,43	5,29	6,51	7,71	5,42	4,76	4,18
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-6,09	-6,72	-5,65	-5,46	-6,07	-7,11	-6,81	-5,92	-4,95
Rörelseresultat	1,22	-0,07	-0,22	-0,16	0,44	0,59	-1,39	-1,16	-0,76
Finansnetto	-0,61	-0,55	-0,52	-0,66	-0,41	-1,00	-0,01	-0,03	-0,05
Resultat efter skatt	0,61	-0,62	-0,75	-0,82	0,04	-0,41	-1,40	-1,19	-0,81
Kassaflöde från löpande verksamhet	2,20	-0,93	0,60	0,52	1,09	-0,23	-0,66	-1,45	-0,09
EBITDA	2,58	1,30	1,10	1,12	1,71	1,62	-0,38	-0,19	0,15
Eget kapital	22,99	22,12	23,08	23,40	24,17	22,24	24,24	25,94	25,25

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 1		Helår
	2020	2019	2019
Koncernen	69,1	67,3	274,8
Moderbolaget	0,2	0,4	1,8

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 +45 88 938 661
eller 0704 85 50 09
ola.helgesson@
concordiamaritime.com

Kalender

Q2 13 augusti 2020
Q3 3 november 2020

Distribution Av miljöskäl publiceras våra delårsrapporter endast digitalt. Concordia Maritimes delårsrapporter samt ytterligare finansiell information om bolaget kan läsas eller laddas ned på www.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 29 april cirka kl. 13:00 CET.

Flottan per 2020-03-31

Produkttankers	Sysselsättning	Partner
P-MAX		
Stena Premium	Time charter t.o.m. oktober 2021	Stena Bulk
Stena Polaris	Spot	Stena Bulk
Stena Performance	CVC t.o.m. juli 2020	Stena Bulk
Stena Provence	Spot	Stena Bulk
Stena Progress	Time charter t.o.m. oktober 2021	Stena Bulk
Stena Paris	Time charter t.o.m. september 2020	Stena Bulk
Stena Primorsk	CVC t.o.m. september 2020	Stena Bulk
Stena Penguin	Spot	Stena Bulk
Stena Perros	Time charter t.o.m. oktober 2021	Stena Bulk
Stena President	Spot	Stena Bulk
IMOIIIMAX		
Stena Image ¹⁾	Spot	Stena Bulk
Stena Important ²⁾	Spot	Stena Bulk
Råoljetankers		
Suezmax		
Stena Supreme ³⁾	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