

Delårsrapport 1 januari–30 september 2021

# Tryggad intjäning och förbättrade lånevillkor

## ■ Totala intäkter

Q3 MSEK 165,6 (210,7)

9 månader MSEK 553,6 (860,1)

## ■ EBITDA

Q3 MSEK -56,8 (45,1)

9 månader MSEK -119,1 (282,4)

## ■ Resultat före skatt

Q3 MSEK -141,4 (-35,9)

9 månader MSEK -350,0 (21,4)

## ■ Resultat efter skatt per aktie

Q3 SEK -2,96 (-0,75)

9 månader SEK -7,39 (0,45)

## Händelser under tredje kvartalet

- Aktiviteter syftades till att stärka Concordia Maritimes finansiella ställning och likviditet, innefattande bland annat tidsutbefraktning av P-MAX-fartygen och avyttring av IMOIIIMAX-fartygen
- Avtal med långivande banker avseende nya lånevillkor för åtta av bolagets tio P-MAX-fartyg

## Händelser efter kvartalets utgång

- Avtal med långivande banker avseende nya lånevillkor för två av bolagets tio P-MAX-fartyg

Nyckeltal	Kvartal 3 (jul–sep)		9 månader (jan–sep)		Helår
	2021	2020	2021	2020	2020
Totala intäkter, MSEK	165,6	210,7	553,6	860,1	1 025,8
EBITDA, MSEK	-56,8	45,1	-119,1	282,4	277,8
EBITDA, MUSD	-6,6	5,5	-14,0	30,1	30,2
Rörelseresultat, MSEK	-117,5	-14,0	-293,5	92,5	32,6
Resultat före skatt, MSEK	-141,4	-35,9	-350,0	21,4	-65,1
Resultat efter skatt, MSEK	-141,4	-35,9	-352,6	21,4	-66,0
Soliditet, %	25	31	25	31	28
Räntabilitet på eget kapital, %	neg	0	neg	0	neg
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	70,0	438,5	70,0	438,5	378,0
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-2,96	-0,75	-7,39	0,45	-1,38
Eget kapital per aktie, SEK	12,49	21,18	12,49	21,18	16,66
Lost Time Injury	0	0	0	1	2

# Stark efterfrågan på olja ger ökad aktivitet på tankmarknaden

Marknaden för tanktransporter var även under det tredje kvartalet mycket svag, vilket även avspeglas i kvartalets resultat. Dock har den stigande efterfrågan på olja och en successiv ökning av oljeproduktionen under senare tid lett till en något ökad aktivitet – framför allt inom råoljesegmentet.

Vid den extra bolagsstämma som hölls i mitten av augusti godkände stämman enhälligt det förslag till åtgärder som styrelsen och ledningen föreslagit. Till dessa hörde bland annat att kontraktera ut P-MAX-fartygen till Stena Bulk på ett femårigt befraktningsavtal. Genom avtalet säkerställs en bashyra om 15 500 USD per fartyg och dag. Därutöver möjliggörs ytterligare intäkter från vinstdelning och/eller försäljning av fartyg. Utkontrakteringen av fartygen möjliggjorde i sin tur de nya bankavtalen som under september och november ingicks med långgivande banker rörande lånevillkoren för bolagets tio P-MAX-fartyg.

Som ytterligare ett led i arbetet med att stärka bolagets likviditet avyttrades under kvartalet de båda IMOIIIMAX-fartygen.

## P-MAX-flotta på nya kontrakt

Successivt under kvartalet har P-MAX-fartygen gått över på det nya utbefraktningsavtalet med Stena Bulk. Eftersom merparten av leveranserna skedde under september har dock den högre intjäningen från detta avtal endast haft en mindre påverkan på räkenskaperna för kvartalet. Resultatet

för kvartalet före skatt uppgick till MSEK -141,4 (-35,9). EBITDA uppgick till MSEK -56,8 (45,1), motsvarande MUSD -7,5 (5,5). Resultatet belastas av inkomstbortfall relaterat till många dockningsdagar och bokförlust vid försäljningen av IMOIIIMAX-fartygen. Kassaeffekten av fartygsförsäljningen var dock positiv.

## Hög efterfrågan på olja och kraftigt stigande oljepriser

Ser vi till marknadens utveckling kan vi konstatera att den globala efterfrågan på olja fortsätter att öka i rask takt. Sedan april 2021 har den ökat med cirka 5 miljoner fat per dag. Även produktionen har ökat, men inte alls i samma takt. Obalansen mellan konsumtion och produktion har lett till fortsatta uttag från lager nära konsumtionsländerna – vilket hör till de främsta orsakerna till den svaga tankmarknaden. OPEC+ beslut att från och med augusti öka produktionen med cirka 400 000 fat per dag och månad är ett steg i rätt riktning men har ännu inte haft någon substantiell effekt på tankmarknaden som helhet. Inom enskilda segment, i synnerhet Suezmax, ser vi dock en stärkning under den senaste tiden, om än från låga nivåer.



Den ökade efterfrågan på olja märks tydligt även i de kraftigt stigande oljepriserna. Under det senaste året har priset på Brentolja mer än dubblats, för att nu i början av november ligga på cirka 85 USD per fat.

### **Fortsatt volatilt – men successivt allt bättre**

Den obalans som nu präglar marknaden är inte långsiktigt hållbar. Konsumtionen av olja väntas fortsätta att öka och kommer i slutet av året sannolikt vara tillbaka på pre-covid-nivåer. Samtidigt är lagren nu nere på nivåer klart under femårssnittet och om inte oljepriset ska gå över 100 USD/fat krävs att produktionen ökar. Och med ökad produktion kommer ökade fraktbehov. Därtill står vi inför en vintersäsong, där kyla, is och hårt väder sannolikt kommer resultera i lokala uppgångar i fraktratena. Vi har redan sett exempel på väderrelaterade förseningar i Bosporen.



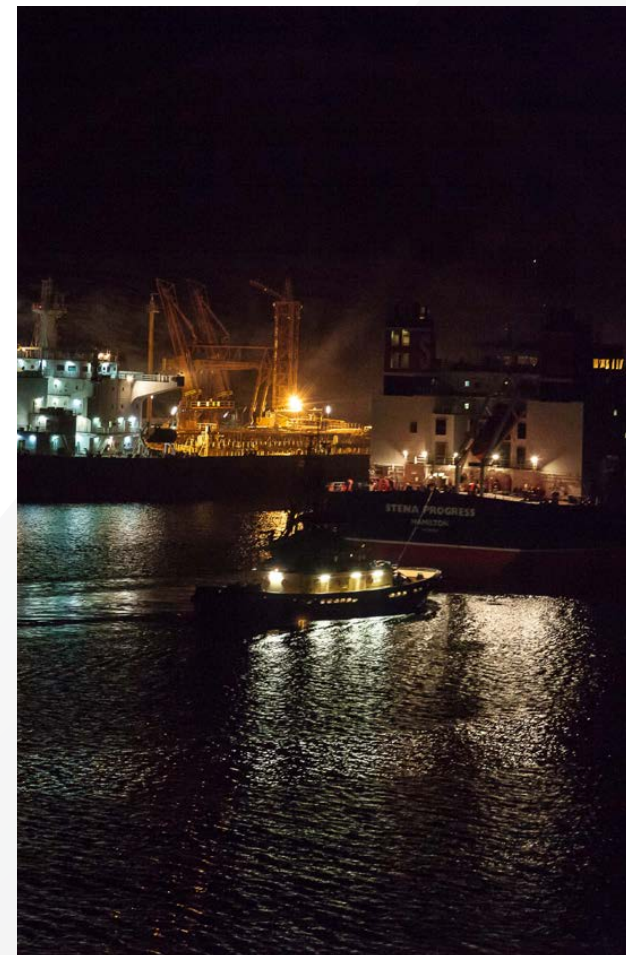
Det ser nu således äntligen ut som vår tidigare kommunicerade tro på en successiv marknadsförbättring är på väg att besannas. Förvisso senare än vi trott – men likväl väldigt skönt att kunna konstatera.

Ser vi till utbudssidan förväntas nettotillväxten i flottan framöver vara rekordlåg. Tillväxten under 2022 väntas uppgå till 2 procent, vilket är den lägsta på länge. Sammantaget skapar detta möjlighet till en rejäl hävstång framöver.

Marknaden har alltså äntligen börjat röra på sig – fortsatt från låga nivåer, men likväl små steg i rätt riktning.

Göteborg i november 2021

Kim Ullman, vd





# Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under det tredje kvartalet 2021 uppgick till USD 12 400 (14 500) per dag, vilket var 6 600 mer än den genomsnittliga intjäningen på marknaden<sup>1)</sup> om 5 800 USD (9 100) per dag. Intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 9 700 (12 100) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden<sup>2)</sup> om USD 4 200 (12 200) per dag.

## Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt. Under kvartalet ingicks femårigt utbefraktningssavtal med Stena Bulk och i slutet av kvartalet sysselsattes alla tio fartyg på kontraktet. Mer om avtalet finns att läsa på sid. 6 samt på bolagets webbplats: concordiamaritime.com.

## Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under kvartalet på 13 900 USD per dag (15 000). Sett till de tre första kvartalen uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, till USD 13 300 per dag (17 400). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under de tre första kvartalen till USD 11 700 per dag (17 600).

## Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under kvartalet av den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) samt andelar i tre korttidsinkontrakterade

fartyg. Korttidsinkontrakteringen sker tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgick till 50 procent för två av fartygen och 33 procent i ett. Samtliga fartyg sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol.

## Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 9 700 (26 200) per dag och för de första tre kvartalen på USD 11 700 per dag (40 900).

## Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes 2 planerade dockningar.

## Befraktningsstatus Q4 2021, per 3 november 2021\*

	Totalt antal tillgängliga befraktningsdagar	Andel befraktade dagar (%)	Genomsnittlig intjäning (\$/dag)
Suezmax, spot	114	31	9 900

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.

\* Fartygstypen produkttank utgår ur tabellen då samtliga fartyg är utbefraktade på time charter.

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

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



## Intjäning spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden <sup>1,2)</sup>			
		Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020	Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020
Produkttank	8	12 400	14 500	11 700	17 600	5 800	9 100	6 300	18 200
Suezmax	2,7	9 700	26 200	11 700	40 900	4 200	12 200	6 200	38 200

- 1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings  
2) Clarksons w.w. average Suezmax Long Run Historical Earnings

Concordia Maritimes produkttankflotta sysselsatt på spotmarknaden presterade under kvartalet högre än Clarksons teoretiska index. Inom Suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under kvartalet högre än Clarksons teoretiska index, vilket visar att Stena Sonangol Poolen fortsatt är en av branschens ledande.

## EBITDA per kvartal

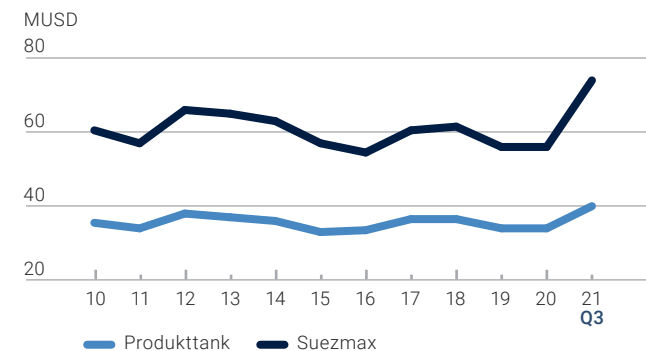
MUSD	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Q2 2020	Q1 2020	Q4 2019
Produkttank timecharter	6,4	4,4	4,5	4,6	4,5	4,2	4,6	1,5
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	-6,5 <sup>4)</sup>	-3,6 <sup>3)</sup>	-7,6 <sup>2)</sup>	-2,0	0,3	5,2	5,5	3,1 <sup>1)</sup>
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	-3,6	-	-	-	-	-	-	-
<b>Produkttank totalt</b>	<b>-3,7</b>	<b>0,8</b>	<b>-3,1</b>	<b>2,6</b>	<b>4,9</b>	<b>9,3</b>	<b>10,1</b>	<b>4,7</b>
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	-0,1	0,2	0,3	0,1	1,4	3,4	3,6	3,1
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	-2,0	-2,0	-1,8	-1,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Suezmax total</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,7</b>	<b>1,4</b>	<b>3,4</b>	<b>3,6</b>	<b>3,1</b>
Admin och övrigt	-0,8	-1,0	-0,8	-0,8	-0,7	-1,0	-0,9	-1,3
<b>Totalt</b>	<b>-6,6</b>	<b>-2,0</b>	<b>-5,4</b>	<b>0,1</b>	<b>5,5</b>	<b>11,8</b>	<b>12,7</b>	<b>6,5</b>

- 1) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,5.  
2) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -2,9.  
3) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -1,9.  
4) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,3.

## Intäkter per fartygskategori

MSEK	Q3		9 mån		Helår 2020
	2021	2020	2021	2020	
Produkttank timecharter	74,2	63,8	196,0	201,9	262,2
Produkttank spot	72,7	126,3	289,3	552,9	638,0
<b>Produkttank totala intäkter</b>	<b>146,9</b>	<b>190,0</b>	<b>485,3</b>	<b>754,8</b>	<b>900,2</b>
Suezmax spot	18,7	20,6	68,3	105,2	122,8
<b>Suezmax totala intäkter</b>	<b>18,7</b>	<b>20,6</b>	<b>68,3</b>	<b>105,2</b>	<b>122,8</b>
Övrigt	0,0	0,1	0,0	0,1	2,9
<b>Totala intäkter</b>	<b>165,6</b>	<b>210,7</b>	<b>553,6</b>	<b>860,1</b>	<b>1 025,8</b>

## Nybyggnadspriser

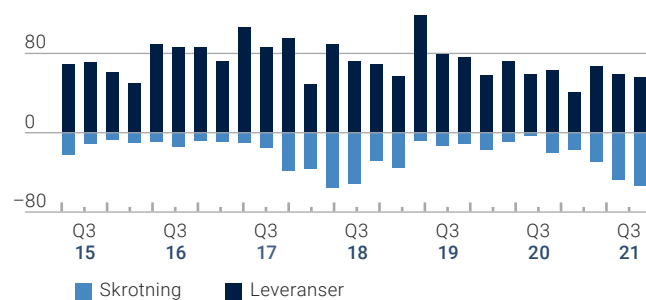


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 40. Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 74. Graferna visar värdet vid slutet av respektive period och avser fartyg av standardtyp.

Källa: Clarkson

## Skrotning och leveranser

Tankfartyg >10 kDWT  
160



Leveranserna av nya fartyg låg under kvartalet på ungefär samma nivå som under föregående. Samtidigt ökade utfasningen genom skrotning.

Källa: Clarkson

# Ekonomisk översikt

## Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK –141,4 (–35,9). Den svaga tankmarknaden under kvartalet innebar en låg intjäning för fartygen på spotmarknaden. Kostnaderna för löpande operation och administration är högre jämfört med motsvarande period föregående år till följd av ett större antal inchartrade fartyg.

## Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 12,49 (21,18).

## 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.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK 2,0 (–60,5). Den utgående balansen för omräkningsreserven i eget kapital uppgår till MSEK 452,2 (492,3) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

## Likviditet

Concordia Maritimes tillgängliga likviditet har under året avsevärt minskat i samband med planerliga investeringar såsom installation av lagstadgade system för rening av ballastvatten och återkallandet av kreditfaciliteter, samtidigt som rörelsens intäkter varit låga beroende på rådande marknadsläge. Vid utgången av 2020 var den tillgängliga likviditeten inklusive outnyttjade kreditfaciliteter

MSEK 378,0 och vid utgången av tredje kvartalet 2021 uppgick den till MSEK 70,0.

## Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 86,5 (36,6). Investeringarna avser inköp till genomförda dockningar under kvartalet och planerade dockningar under 2021. Under kvartalet såldes de två IMOIIIMAX-fartygen, vilket genererade ett likvidtillskott om MUSD 5,2 och en bokförd nettoförlust om MSEK –30,3. Concordia Maritime har under kvartalet inte köpt eller sålt några tillgångar som klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

## Bunkerhedge

Concordia Maritimes bunkerhedge om 32 550 ton med löptid oktober 2021 till maj 2022 stängdes under kvartalet.

För bunkerhedge tillämpas säkringsredovisning och värderingen till verkligt värde sker i övrigt totalresultat. För kvartalet redovisades MSEK 17,1 i övrigt totalresultat för verkligt värdeförändring för denna position. De realiserade värdena redovisas i bolagets resultaträkning vid förfall. Under kvartalet redovisades realiserade värden om MSEK –2,7 (0,0) i driftskostnader.

## Positioner

Vid kvartalets utgång fanns FFA-positioner för perioden oktober 2021 tom mars 2022. Dessa värderades till KSEK 23,0 och redovisas i bolagets resultaträkning.

## Åtgärder för att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet

Vid Concordia Maritime AB (publ):s extra bolagsstämma den 12 augusti 2021 beslutades i enlighet med styrelsens förslag att godkänna avtalet med Stena Bulk AB om tidsutbefraktning av Bolagets samtliga tio P-MAX produkttankfartyg ("Tidsutbefraktningssavtalet") samt garantiavtalet varigenom Stena Sessan AB garanterar att betala upp till 10 MUSD till Bankerna för Concordias räkning under vissa förutsättningar ("Garantiavtalet").

Tidsutbefraktningssavtalet säkerställer en stabil intäkt under en femårsperiod. Dessutom ger det Concordia Maritime möjlighet att dra nytta av den sedan tidigare kommunicerade förväntade marknadsförbättringen genom den vinstdelning avtalet erbjuder. Concordia har därtill rätt att under kontraktstiden sälja hela eller delar av flottan, utan avgifter. Det är Bolagets ambition att avyttra fartyg när tankmarknaden stärkts så att bolagets likviditet och handlingsfrihet kan förbättras.

## Avtal avseende nya lånevillkor

Avtal med långgivande banker avseende nya lånevillkor ingicks under september 2021. Sammantaget innebär de bland annat en lägre amorteringstakt och nya nivåer på ställda kovenanter. Avtalen omfattar åtta av bolagets tio P-MAX-fartyg. Concordia Maritime ingick i början av november bindande avtal med motsvarande lånevillkor även med långgivaren till bolagets återstående två P-MAX-fartyg.

## Fortsatt arbete framöver

Arbetet med att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet kommer att fortsätta. Uteblivna fartygsförsäljningar eller fördyrade dagskostnader eller andra oförutsedda händelser i kombination med ett fortsatt svagt marknadsläge kan riskera att leda till att Concordia Maritime behöver ytterligare krediter eller på annat sätt stärka sin finansiella ställning.

### Värdering av flottan

Koncernens standardprocess är att halvårsvis bedöma fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som två kassagenererande enheter där produkttank utgör en enhet och suezmax en enhet. 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 utgången av det tredje kvartalet 2021 var ingen av de kassagenererande enheternas redovisade värden högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

### Säsongsvariationer

Av den seglande flottan på 12,3 fartyg (varav 10 ägda fartyg och 1 inhyrt på bareboat-kontrakt samt motsvarande 1,3 fartyg inkontrakterade på kortfristig timecharter) var vid kvartalets slut 1,3 fartyg sysselsatta på spotmarknaden. De fartyg som inte utkontrakteras på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterad till befraktningsnivån på den öppna marknaden.

### Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2021-09-30 till 3 (3) personer. Koncernen sysselsatte 596 (584) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning. Antalet anställda inhyrda sjömän har ökat jämfört med samma period 2020. Detta beror på Cabotage-trade i Brasilien där det är obligatorisk med delvis inhemsk besättning. Ytterligare en anledning till ökningen är att Covid-19 har lett till ineffektiva besättningsbyten under perioden.

### Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 11,4 (0,4) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 50,6 (953,0), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och outnyttjade faciliteter.

### Operativa utmaningar

På grund av Covid-19 så har bolaget inte kunna genomföra besättningsbyten på ett normal sätt under kvartalet. Besättningens säkerhet kommer i första hand och besättningsbyten genomförs då det är möjligt.

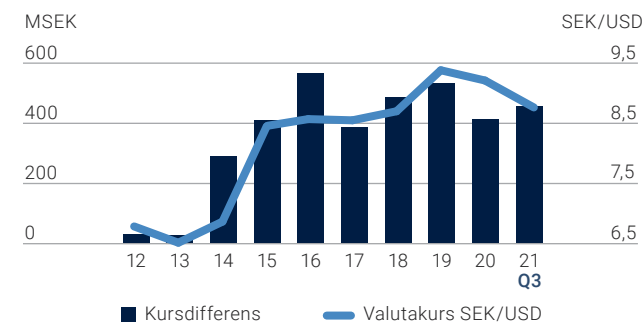
## Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Q3		Helår
	2021	2020	2020
Totala intäkter <sup>1)</sup>	165,6	210,7	1 025,8
Rörelseresultat	-117,5	-14,0	32,6
Resultat före skatt	-141,4	-35,9	-65,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-2,96	-0,75	-1,38

## Likviditet och finansiell ställning

MSEK	30 sep 2021	30 sep 2020
Disponibel likviditet <sup>2)</sup>	70,0	438,5
Räntebärande skulder	1 587,1	2 047,9
Eget kapital	596,2	1 011,0
Soliditet, %	25	31

## Omräkningsdifferens<sup>3)</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 20.

2) Inklusive outnyttjade faciliteter, som är tillgängliga, men exklusive kortfristiga placeringar.

3) Förändringen redovisas i övrigt totalresultat.

# Concordia Maritimes arbete för en mer hållbar tanksjöfart

Concordia Maritime bedriver ett långsiktigt hållbarhetsarbete vilket utgår från tre fokusområden som företaget bedömer som mest väsentliga och där den största möjligheten till påverkan finns.

## 1 Tillhandahålla säkra tanktransporter

Concordia Maritimes verksamhet ska bedrivas på ett sätt som skyddar de anställda, miljön och fartygen. Genom en stark säkerhetskultur på alla nivåer inom organisationen ska risken för olyckor och incidenter minimeras.

## 2 Minska vår miljöpåverkan

Concordia Maritime har ett tydligt åtagande att minska verksamhetens inverkan på miljön. Inom organisationen och i samarbete med andra aktörer bedrivs ett kontinuerligt arbete med att minska utsläppen och öka energieffektiviteten.

## 3 Ta vårt ansvar för anställda och samhälle

Concordia Maritime är en ansvarstagande arbetsgivare och samhällsaktör som verkar för goda arbetsvillkor, jämställdhet, mänskliga rättigheter och bekämpande av all form av korruption.

### Principer och riktlinjer

Ett tydligt ramverk sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare.

### Partnerskap och samarbeten

Påverkan sker genom tät samverkan med partners och andra samarbeten.

### Styrning och uppföljning

Ett strukturerat arbetssätt för styrning och uppföljning skapar förutsättningar att mäta och förbättra företagets hållbarhetsprestanda.





## Rapportering Hållbarhet

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under kvartalet inblandade i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Vi är stolta över att ingen arbetsplatsincident rapporterades på våra fartyg under kvartalet. Under kvartalet hände dock två mindre incidenter som klassas som RWC (Restricted Work Case). Under en torrdockning i Portugal snubblade en sjöman och föll så att ena fingret skadades. Sjömannen kommer att ha enklare uppgifter ombord och kommer att återhämta sig fullständigt. Den andra mindre olyckan hände på *Stena Primorsk* där en sjöman stukade foten. Även denna sjöman kommer att återhämta sig fullständigt.

Bolaget uppmuntrar mycket starkt att alla eventuella risker ombord våra fartyg rapporteras. En hög uppmärksamhetsgrad och ett utarbetat säkerhetstänkande har inneburit att vi under kvartalet rapporterat två s.k. High Potential Near Miss. Den ena skedde på *Stena Premium* i samband med dockning. Det upptäcktes då att en vajer till en livbåt var korroderad och behövdes bytas ut. Den andra hände på *Stena Important* i samband med att en lots skulle plockas upp. Misskommunikation mellan lotsen och fartygen innebär att fartyget hade en mycket lätt kontakt med en boj. Ingen skada varken på fartyg eller boj.

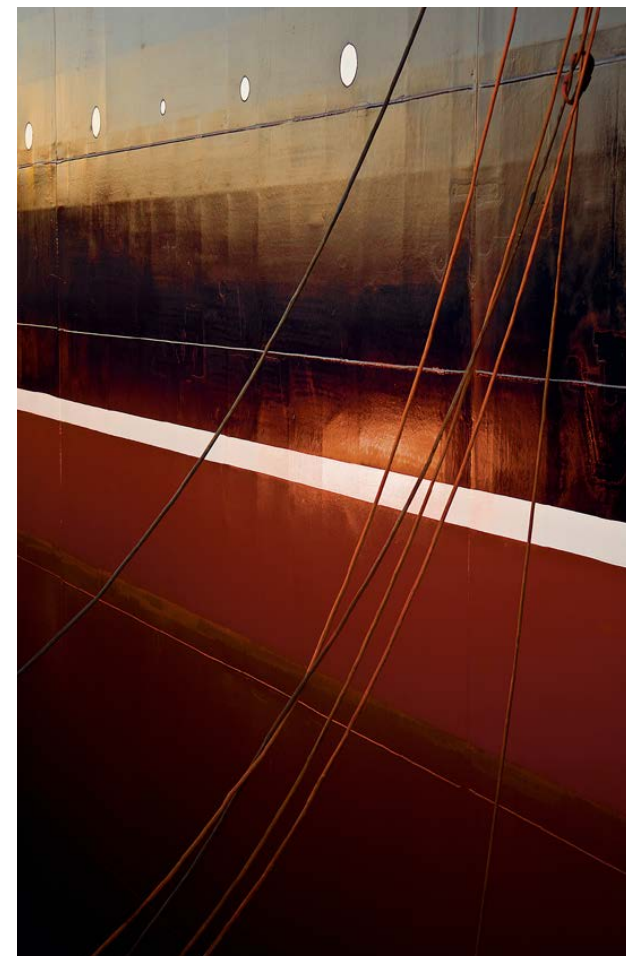
Under kvartalet var inget av Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon piratrelaterad incident.

### Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 8 vettingsinspektioner. På dessa inspektioner noterades 14 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 1,75 observationer per inspektion. För helåret 2020 genomfördes 33 vettingsinspektioner. På dessa noterades 83 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,5 observationer per inspektion. Vidare resulterade ingen hamnstatskontroll under kvartalet i kvarhållande av Concordia Maritimes fartyg.

### Energy management

Bolagets flotta av ägda fartyg minskade sin bunkerförbrukning med 31% under Q3 2021 jämfört med Q3 2020, vilket förklaras med att flera fartyg låg i docka under kvartalet. EEOI för kvartalet som indikerar ett operationellt måttal för att bedöma fartygets energieffektivitet och CO<sub>2</sub>-utsläpp förbättrades för P-MAX-flottan, medan en försämring noterades för våra två IMOIIIMAX-fartyg och bolagets leasade Suezmax-fartyg.



## Nyckeltal

### Säkerhet

	Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020	Mål 2021
LTI	0	0	0	1	2	0
LTIF	0	0	0	0,89	0,72	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	1	0	1	2	2	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	1,75	2,30	1,92	2,38	2,5	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	1	1	0
Skada på egendom	0	1	1	2	3	0
Medical Treatment Case	0	0	0	0	0	0
Restricted Work Case	2	0	3	1	1	0
High Potential Near Miss	2	1	4	1	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0	0

### Miljöpåverkan

	Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
<b>Förbrukade ton bunker</b>					
LSFO	15 199	20 762	54 905	59 282	79 399
MGO	2 763	5 681	10 586	17 139	20 407
<b>Totalt</b>	<b>17 962</b>	<b>26 443</b>	<b>65 491</b>	<b>76 421</b>	<b>99 806</b>
<b>Utsläpp i ton</b>					
CO <sub>2</sub>	56 191	80 950	204 936	239 554	312 680
SO <sub>x</sub>	154	214	558	642	847
NO <sub>x</sub>	1 607	2 312	5 860	6 837	8 930
Partiklar	12,1	26,4	69,2	76,5	102
<b>Effektivitet, EEOI</b>					
gCO <sub>2</sub> /tonNM	11,65	11,02	11,25	11,02	11,16
Oljespill, liter	0	0	0	0	0

Definitioner se sidan 18.



## Ramverk och riktlinjer

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

#### Global Compact

Concordia Maritime är medlem i FN:s Global Compact och följer FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och antikorrupcion, 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 sjöfartsnäringsen för att dela erfarenheter och utveckla best practice vad gäller arbete mot korrupcion och mutor i alla dess former.

#### OECDs riktlinjer

Concordia Maritime följer OECDs 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 minimistandard 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](http://www.concordiamaritime.com)

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



concordiaab



concordiamaritime

## Koncernen

## Resultaträkning

MSEK	Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
<b>Koncernens resultaträkning</b>					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,65	8,87	8,49	9,40	9,20
Timecharterintäkter, lease av fartyg	27,1	23,3	71,5	73,7	95,7
Timecharterintäkter, operativa tjänster	47,1	40,5	124,5	128,2	166,5
Spotbefraktningintäkter <sup>1)</sup>	91,4	146,9	357,6	658,1	760,7
Övriga intäkter	0,0	0,1	0,0	0,1	2,9
<b>Summa intäkter</b>	<b>165,6</b>	<b>210,7</b>	<b>553,6</b>	<b>860,1</b>	<b>1 025,8</b>
Reserelaterade driftskostnader	-38,5	-54,2	-197,6	-232,7	-274,3
Driftskostnader fartyg <sup>1)</sup>	-92,7	-45,5	-262,1	-142,7	-207,9
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-50,7	-54,4	-148,4	-159,3	-210,3
Personalkostnader land	-2,9	-3,9	-10,9	-11,6	-16,0
Övriga externa kostnader	-37,5 <sup>2)</sup>	-7,6	-53,7 <sup>2)</sup>	-31,3	-39,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	-60,7	-59,2	-174,4	-189,9	-245,2
<b>Summa rörelsekostnader<sup>1)</sup></b>	<b>-283,1</b>	<b>-224,8</b>	<b>-847,1</b>	<b>-767,6</b>	<b>-993,2</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-117,5</b>	<b>-14,0</b>	<b>-293,5</b>	<b>92,5</b>	<b>32,6</b>
Ränteintäkter och liknande poster	6,3	-2,5	8,6	4,3	5,8
Räntekostnader och liknande poster	-30,2	-19,4	-65,0	-75,5	-103,5
<b>Finansnetto</b>	<b>-24,0</b>	<b>-21,9</b>	<b>-56,5</b>	<b>-71,2</b>	<b>-97,7</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-141,4</b>	<b>-35,9</b>	<b>-350,0</b>	<b>21,4</b>	<b>-65,1</b>
Skatt	0,0	0,0	-2,5	0,0	-0,9
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>-141,4</b>	<b>-35,9</b>	<b>-352,6</b>	<b>21,4</b>	<b>-66,0</b>

1) Redovisningsprinciper se sidan 20.

2) I beloppet ingår nettoförlust från fartygsförsäljning om MSEK -30,3 (0,0).



# Övrigt totalresultat

MSEK	Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>-141,4</b>	<b>-35,9</b>	<b>-352,6</b>	<b>21,4</b>	<b>-66,0</b>
<b>Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat</b>					
Omräkningsdifferenser	17,4	-20,0	40,5	-38,9	-119,6
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	17,1	-10,0	69,9	-22,8	-72,3
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	2,7	0,6	43,0	-1,2	-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	0,0	0,4	0,0	-1,8	0,9
<b>Periodens totalresultat</b>	<b>-103,9</b>	<b>-64,9</b>	<b>-198,9</b>	<b>-43,2</b>	<b>-260,6</b>

# Värden per aktie

	Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-2,96	-0,75	-7,39	0,45	-1,38
Eget kapital per aktie, SEK	12,49	21,18	12,49	21,18	16,66

Koncernen

# Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 sep 2021	30 sep 2020	31 dec 2020
Kurs SEK/USD på rapportdagen	8,76	8,96	8,23
<b>Tillgångar</b>			
Fartyg och inventarier <sup>1)</sup>	2 252,9	2 820,1	2 599,1
Finansiella anläggningstillgångar	1,7	0,0	0,0
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>2 254,5</b>	<b>2 820,1</b>	<b>2 599,1</b>
Kortfristiga fordringar	130,2	167,0	145,2
Kortfristiga placeringar	0,0	1,6	0,0
Kassa och bank <sup>2)</sup>	34,5	262,8	130,2
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>164,7</b>	<b>431,4</b>	<b>275,5</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>2 419,3</b>	<b>3 251,5</b>	<b>2 874,6</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>			
Eget kapital	596,2	1 011,0	795,0
Långfristiga skulder	1 439,2	1 759,2	1 627,8
Kortfristiga skulder	383,9	481,3	451,8
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>2 419,3</b>	<b>3 251,5</b>	<b>2 874,6</b>

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 390,9 (1 826,9).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 0 (0).

## Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
<b>Förändringar jan–sep 2021</b>							
IB 2021-01-01	381,8	61,9	411,5	-110,9	0,0	50,7	795,1
Periodens totalresultat			40,7	112,9	0,0	-352,6	-198,9
<b>UB 2021-09-30</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>452,2</b>	<b>2,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-301,8</b>	<b>596,1</b>
<b>Förändringar jan–sep 2020</b>							
IB 2020-01-01	381,8	61,9	531,2	-35,1	-2,2	118,1	1 055,6
Periodens totalresultat			-38,9	-25,4	-1,8	21,4	-44,7
<b>UB 2020-09-30</b>	<b>381,8</b>	<b>61,9</b>	<b>492,3</b>	<b>-60,5</b>	<b>-4,0</b>	<b>139,4</b>	<b>1 011,0</b>

Koncernen

# Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
<b>Löpande verksamhet</b>					
Resultat före skatt	-141,4	-35,9	-350,0	21,4	-66,0
Justeringsposter:					
Avskrivningar/Nedskrivningar	60,7	59,2	174,4	189,9	245,2
Övriga poster	65,9	-62,3	103,1	-71,0	-176,2
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>-17,3</b>	<b>-39,1</b>	<b>-74,8</b>	<b>140,2</b>	<b>3,0</b>
Förändringar i rörelsekapital	27,5	60,3	110,9	224,9	300,0
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet</b>	<b>10,2</b>	<b>21,2</b>	<b>36,2</b>	<b>365,2</b>	<b>303,0</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>					
Försäljning av anläggningstillgångar	487,4	0,0	487,4	0,0	0,0
Investering i anläggningstillgångar	-86,5	-36,6	-200,4	-75,3	-140,9
Försäljning av finansiella tillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Investering i finansiella tillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamhet</b>	<b>401,0</b>	<b>-36,7</b>	<b>287,0</b>	<b>-75,2</b>	<b>-137,5</b>
<b>Finansieringsverksamhet</b>					
Upptagning av lån	52,0	0,0	194,7	0,0	59,5
Amortering av lån	-20,6	-44,8	-83,9	-198,3	-239,3
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övrig finansiering	-463,3	-19,1	-534,8	-44,9	-73,7
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamhet</b>	<b>-431,9</b>	<b>-63,9</b>	<b>-424,0</b>	<b>-243,2</b>	<b>-253,5</b>
Periodens kassaflöde	-20,7	-79,3	-100,7	46,8	-87,9
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	51,6	345,3	130,2	227,7	227,8
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	3,7	-3,2	5,1	-11,6	-9,5
<b>Likvida medel vid periodens slut (Not 1)</b>	<b>34,5</b>	<b>262,8</b>	<b>34,5</b>	<b>262,8</b>	<b>130,2</b>
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	3,2	-9,3	8,1	-10,3	-27,4
Periodens kassaflöde	0,4	6,1	3,0	-1,3	17,9
	<b>3,7</b>	<b>-3,2</b>	<b>5,1</b>	<b>-11,6</b>	<b>-9,5</b>

Moderbolaget

# Resultaträkning i sammandrag

MSEK	9 mån 2021	9 mån 2020
Nettoomsättning	42,3	2,0
Driftskostnader fartyg	-91,8	-3,4
Övriga externa kostnader	-8,8	-11,4
Personalkostnader	-7,5	-6,8
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-65,8</b>	<b>-19,7</b>
Resultat från dotterbolag	0,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	96,1	72,4
Räntekostnader och liknande poster	-25,8	-65,7
<b>Resultat före skatt</b>	<b>4,6</b>	<b>-13,1</b>
Skatt	0,0	0,0
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>4,6</b>	<b>-13,1</b>

# Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 september 2021	30 september 2020
<b>Tillgångar</b>		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	1,7	0,0
Andelar i koncernföretag	746,4	746,4
Långfristiga fordringar på koncernföretag	898,3	0,0
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>1 646,4</b>	<b>746,5</b>
Kortfristiga fordringar	9,4	13,3
Fordran koncernbolag	12,4	966,9
Kassa och bank <sup>1)</sup>	15,1	9,5
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>37,0</b>	<b>989,7</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 683,4</b>	<b>1 736,2</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>		
Eget kapital	444,0	501,7
Långfristiga skulder	937,5	956,3
Kortfristiga skulder	265,9	278,2
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>1 683,4</b>	<b>1 736,2</b>

1) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 0 (0).



# Risker och riskhantering

Concordia Maritime verkar i en bransch där efterfrågan på företagets tjänster påverkas av såväl konjunkturcykler och säsongeffekter som av faktorer av mer tillfällig natur. Detta skapar både affärsmöjligheter och risker och företagets förmåga att identifiera, utvärdera, hantera och följa upp dessa utgör en viktig del av styrningen och kontrollen av Concordia Maritimes affärsverksamhet.

Syftet med Concordia Maritimes riskarbete är att genom ett väl övervägt risktagande skapa goda förutsättningar att nå företagets affärsmål och att skydda förmågan att skapa långsiktigt värde för kunder och ägare. Riskarbetet utgår från ett fastställt ramverk som anger vilka nivåer av risktagande som är acceptabla. Nivåer för risktagande fastställs av styrelsen.

De främsta riskerna kopplade till Concordia Maritimes verksamhet och bransch – och som skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens verksamhet, strategi, lönsamhet, kassaflöde, aktieägarvärde eller anseende – är indelade i fyra kategorier. Hållbarhetsrisker är integrerade i riskkategorierna.

- **Strategiska risker** är främst externa faktorer som kan påverka Concordia Maritimes verksamhet och som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till

i planeringen och styrningen av verksamheten. Strategiska risker inkluderar även interna faktorer som kan försvåra möjligheterna att nå företagets övergripande affärsmål.

- **Operativa risker** är relaterade till den löpande verksamheten och är sådana som Concordia Maritime till stor del själv eller genom samarbetspartners kan kontrollera och förebygga.
- **Efterlevnadsrisker** relaterar till det faktum att Concordia Maritime verkar på en global marknad och i en bransch som omfattas av många lagar, förordningar och regler avseende till exempel säkerhet och miljö. Riskerna avser bristande efterlevnad i sig, men även konsekvenserna av att företaget anpassar sig efter exempelvis hårdare miljölagstiftning.
- **Finansiella risker** avser bland annat kredit-, valuta- och ränterisker som kan påverka företagets resultat negativt. Se även "Åtgärder för att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet" under "Ekonomisk översikt".

Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2020, vilken finns tillgänglig på [www.concordiamaritime.com](http://www.concordiamaritime.com).



## Definitioner

### Avskrivning

Det räkenskapsmässiga avdrag, som görs i ett bolags bokslut för att kompensera slitage och åldrande på företagets fartyg och inventarier.

**CO<sub>2</sub>** Koldioxid.

### Consecutive Voyage Charter (CVC)

Kontraktering av ett antal efterföljande resor.

**DWT** Dödvikt (engelska: deadweight tonnage), mått på ett fartygs maximala lastförmåga.

### Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI)

Ett operationellt mått för att bedöma fartygets energieffektivitet och CO<sub>2</sub>-utsläpp.

### 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.

**HSFO** Högsvavelhaltig bunkerolja.

**LSFO** Lågsvavelhaltig bunkerolja.

### 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.

**MGO** Marin dieselbrännolja (gasolja).

**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.

### Spotmarknad (öppna marknaden)

Uthyrning av fartyg för varje enskild resa, där fraktraterna fluktuerar i princip dagligen. Redaren betalar bunkerolja och hamnavgifter.

### Tidsbefraktning (timecharter)

Redare hyr ut sitt fartyg komplett och bemannat över en längre period till fasta rater. Den som hyr fartyget betalar för bunkerolja och hamnavgifter.

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

### EBITDA

Resultatmåttet innebär rörelseresultatet före räntor, skatt, nedskrivningar och avskrivningar.

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

### Kassaflöde från rörelsen

Resultat efter finansnetto plus avskrivningar minus betald skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar). Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

### 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 balansslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skattekuld. 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 balansslutningen. 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	Q3 2021	Q3 2020	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
Rörelseresultat	-117,5	-14,0	-293,5	92,5	32,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	60,7	59,2	174,4	189,9	245,2
<b>EBITDA</b>	<b>-56,8</b>	<b>45,1</b>	<b>-119,1</b>	<b>282,4</b>	<b>277,8</b>

## Räntabilitet på eget kapital

MSEK	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
Resultat efter skatt	-440,0	0,1	-66,0
Eget kapital	713,9	1 060,4	995,2
<b>Räntabilitet på eget kapital</b>	<b>-61,6%</b>	<b>0,01%</b>	<b>-6,6%</b>

## Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
Resultat efter finansnetto	-374,2	0,3	-65,1
Finansiella kostnader	93,1	105,1	103,5
<b>Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader</b>	<b>-281,1</b>	<b>105,4</b>	<b>38,4</b>
Balansomslutning	2 791,8	3 535,7	3 343,2
Icke räntebärande skulder	-234,1	-211,5	-218,9
<b>Sysselsatt kapital</b>	<b>2 557,7</b>	<b>3 324,2</b>	<b>3 124,3</b>
<b>Räntabilitet på sysselsatt kapital</b>	<b>-10,99%</b>	<b>3,2%</b>	<b>1,2%</b>

## Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
Resultat efter finansnetto	-374,2	-74,5	-65,1
Finansiella kostnader	93,1	169,7	103,5
<b>Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader</b>	<b>-281,1</b>	<b>95,2</b>	<b>38,4</b>
Balansomslutning	2 791,8	3 554,7	3 343,2
<b>Räntabilitet på totalt kapital</b>	<b>-10,1%</b>	<b>2,7%</b>	<b>1,2%</b>

## Soliditet

MSEK	9 mån 2021	9 mån 2020	Helår 2020
Eget kapital	596,2	1 011,0	795,0
Balansomslutning	2 419,3	3 251,5	2 874,6
<b>Soliditet</b>	<b>25%</b>	<b>31%</b>	<b>28%</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.

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 2020, förutom de som beskrivs i denna rapport.

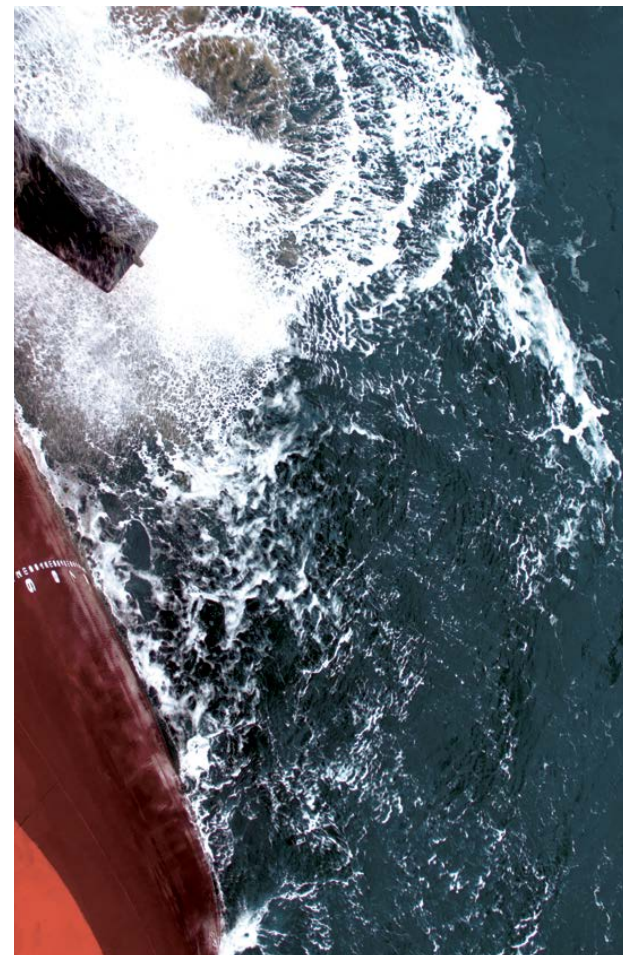
Koncernens delårsrapport har upprättats i enlighet med IAS 34 och Årsredovisningslagen.

För koncernen och moderbolaget har samma redovisningsprinciper tillämpats som i den senaste årsredovisningen.

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 3 november 2021

Kim Ullman  
*Verkställande direktör*





# Granskningsrapport

Concordia Maritime AB  
Org. nr 556068-5819

## Inledning

Vi har utfört en översiktlig granskning av den finansiella delårsinformationen i sammandrag (delårsrapporten) för Concordia Maritime AB per den 30 september 2021 och den niomånadersperiod som slutade per detta datum. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna delårsrapport grundad på vår översiktliga granskning.

## Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA och god revisionsred i övrigt har.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

## Slutsats

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

Göteborg den 3 november 2021  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Fredrik Göransson  
*Auktoriserad revisor*

# Kvartalsöversikt

MSEK	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Q2 2020	Q1 2020	Q4 2019
<b>Resultatposter</b>								
Summa intäkter <sup>1)</sup>	165,6	208,4	179,6	165,7	210,7	300,7	348,6	317,6
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning <sup>1)</sup>	-283,1	-282,7	-281,4	-225,7	-224,8	-252,2	-290,6	-320,9
Rörelseresultat (EBIT)	-117,5	-74,2	-101,9	-59,9	-14,0	48,5	58,0	-3,3
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	0,0	0,0	–	–	–	–	–	–
Finansnetto	-24,0	-14,2	-18,3	-26,5	-21,9	-20,2	-29,0	-26,1
Resultat före skatt	-141,4	-88,4	-120,2	-86,5	-35,9	28,3	29,0	-29,3
Resultat efter skatt	-141,4	-89,7	-121,4	-87,4	-35,9	28,3	29,0	-29,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten	10,2	6,3	19,7	-62,1	21,2	238,9	105,0	-44,2
EBITDA	-56,8	-16,7	-45,7	-4,6	45,1	114,1	123,2	62,3
<b>Balansposter</b>								
Fartyg (antal)	2 252,9 (11)	2 685,3 (13)	2 771,6 (13)	2 599,1 (13)	2 820,1 (13)	2 954,5 (13)	3 198,9 (13)	3 052,8 (13)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	34,5	51,6	45,1	130,2	264,4	346,6	206,9	231,2
Övriga tillgångar	131,9	156,7	166,1	145,2	167,0	167,0	372,6	349,5
Räntebärande skulder	1 587,1	1 963,8	1 968,1	1 656,5	2 047,9	2 199,6	2 407,0	2 446,7
Övriga skulder och avsättningar	236,1	226,9	255,7	423,0	192,6	191,2	273,9	142,6
Eget kapital	596,2	700,0	759,0	795,0	1 011,0	1 077,3	1 097,5	1 055,6
Balansomslutning	2 419,3	2 890,7	2 982,8	2 874,6	3 251,5	3 468,2	3 778,4	3 644,9
<b>Nyckeltal, %</b>								
Soliditet	25	24	25	28	31	31	29	29
Räntabilitet på totalt kapital	-10	-4	-1	1	3	3	1	1
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-11	-5	-1	2	3	3	2	1
Räntabilitet på eget kapital	-62	-41	-24	-7	0	0	-7	-9
Rörelsemarginal	-87	-36	-57	-36	-7	16	17	-1
<b>Aktiedata</b>								
Summa intäkter <sup>1)</sup>	3,47	4,37	3,76	3,47	4,41	6,30	7,30	6,65
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-5,93	-5,92	-5,90	-4,73	-4,71	-5,28	-6,09	-6,72
Rörelseresultat	-2,46	-1,55	-2,13	-1,26	-0,29	1,02	1,22	-0,07
Finansnetto	-0,50	-0,30	-0,38	-0,56	-0,46	-0,42	-0,61	-0,55
Resultat efter skatt	-2,96	-1,88	-2,54	-1,83	-0,75	0,59	0,61	-0,62
Kassaflöde från löpande verksamhet	0,21	0,13	0,41	1,30	0,44	5,01	2,20	-0,93
EBITDA	-1,19	-0,35	-0,96	-0,10	0,95	2,39	2,58	1,30
Eget kapital	12,49	14,67	15,90	16,66	21,18	22,57	22,99	22,12

Definitioner se sidan 18.

1) Redovisningsprinciper se sidan 20.

# Övrig information

## Transaktioner med närstående

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående bolag i 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. Sedan tredje kvartalet 2021 är samtliga tio P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk på vardera 5 år.

## Stena Bulk

Stena Bulk är specialiserade på transporter av raffinerade 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.

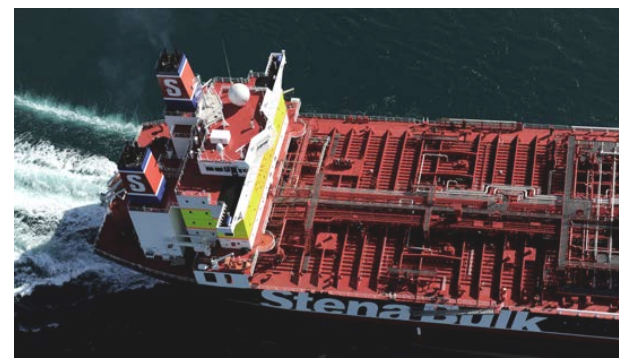
### ■ Finansieringsavtal

Genom ett avtal med AB Stena Finans har Concordia Maritime AB erhållit en checkkredit. Via avtal med Tritec Marine Ltd har företaget erhållit en finansiering för ballastvatteninstallationer.

### Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Q3		9 mån		Helår
	2021	2020	2021	2020	2020
Koncernen	61,9	73,3	189,5	211,1	269,8
Moderbolaget	0,1	0,2	0,5	0,4	0,6

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



## Kontakt



**Kim Ullman,**  
VD

Tel +46 (0)31 85 50 03  
eller +46 (0)704 85 50 03

kim.ullman@  
concordiamaritime.com



**Martin Nerfeldt,**  
Finansdirektör

Tel +45 (0)88 93 86 61  
eller +46 (0)704 85 50 07

martin.nerfeldt@  
concordiamaritime.com

## Kalender

Q4 2021 10 februari 2022  
Q1 2022 samt årsstämma 27 april 2022

**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 EUs marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersons försorg, för offentliggörande den 3 november 2021 13.00 CET.

## Flottan per 2021-11-03

Fartyg	Sysselsättning	Partner
<b>Produkttankers</b>		
<b>P-MAX</b>		
Stena Premium	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena Polaris	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena Performance	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena Provence	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena Progress	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena Paris	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena Primorsk	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena Penguin	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena Perros	Time charter t.o.m. augusti 2026	
Stena President	Time charter t.o.m. augusti 2026	
<b>Råoljetankers</b>		
<b>Suezmax</b>		
Stena Supreme <sup>1)</sup>	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
0,5 ej namngivet fartyg <sup>2)</sup>	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

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

2) 50% charter november 2020–november 2021. Planerad återlämning 4 november 2021

**CONCORDIA**  
**MARITIME**

Concordia Maritime  
405 19 Göteborg  
Tel +46 31 85 50 00  
Org. nr. 556068-5819  
[www.concordiamaritime.com](http://www.concordiamaritime.com)