

Nedskrivning belastade resultatet

■ Totala intäkter

Q4 MSEK 151,2 (165,7)

Helår MSEK 704,8 (1 025,8)

■ EBITDA

Q4 MSEK 36,6 (-4,6)

Helår MSEK -82,6 (277,8)

■ Resultat före skatt

Q4 MSEK -308,2 (-86,5)

Helår MSEK -658,2 (-65,1)

■ Resultat efter skatt per aktie

Q4 SEK -6,45 (-1,83)

Helår SEK -13,84 (-1,38)

Händelser under fjärde kvartalet

- Avtal med långgivande banker avseende nya lånevillkor för två av bolagets P-MAX-fartyg
- Waiver för kovenant erhållen från långgivande banker*
- Erik Lewenhaupt ny VD för Concordia Maritime
- Nedskrivning av flottans bokförda fartygsvärden med MSEK 268
- Styrelsen föreslår en utdelning om SEK 0 (0) per aktie till bolagsstämman 2022

Händelser efter kvartalets utgång

- Avyttring av P-MAX-fartyget *Stena Perros*
- Teknisk designstudie rörande konvertering av P-MAX-fartyg sjösatt
- *Stena Polaris* utkontrakterad på bareboat charter under 12 månader, med optioner

Nyckeltal	Kvartal 4 (okt-dec)		Helår	
	2021	2020	2021	2020
Totala intäkter, MSEK	151,2	165,7	704,8	1 025,8
EBITDA, MSEK	36,6	-4,6	-82,6	277,8
EBITDA, MUSD	4,4	0,1 ¹⁾	-9,6	30,2
Rörelseresultat, MSEK	-290,0	-59,9	-583,5	32,6
Resultat före skatt, MSEK	-308,2	-86,5	-658,2	-65,1
Resultat före skatt, justerat för nedskrivning	-40,5	-86,5	-390,5	-65,1
Resultat efter skatt, MSEK	-307,8	-87,4	-660,4	-66,0
Soliditet, %	14	28	14	28
Räntabilitet på eget kapital, %	-112	-6	-112	-6
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	34,9	378,0	34,9	378,0
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-6,45	-1,83	-13,84	-1,38
Eget kapital per aktie, SEK	6,21	16,66	6,21	16,66
Lost Time Injury	0	1	0	2

1) EBITDA i USD för kvartalet var MUSD 0,1. Omvärderingen i SEK blir negativ eftersom växelkursen mellan USD och SEK under kvartalet har utvecklats från 8,96 till 8,23, vilket innebär att EBITDA i SEK blir negativt för kvartalet.

* För mer information, se sidan 6.

Redovisningsprinciper se sidan 20. Definitioner se sidan 18.

Q4
2021



Ett synnerligen utmanande år

För tolv månader sedan såg vi tillbaka på ett mediokert 2020. Förutsättningarna för en återhämtning under 2021 tycktes då vara goda. Lagernivåerna var låga och efterfrågan på olja ökade igen – efter den kraftiga nedgången i början av pandemin. Ett år senare kan vi konstatera att uppgången uteblev. 2021 blev istället ett av de mest utmanande åren någonsin för tanksjöfarten.

Med undantag just för tanksegmentet uppvisade alla övriga sjöfartssegment en stark utveckling under året – till stora delar drivet av höga råvarupriser, störningar i logistikkedjorna och en generell stark och snabb återhämtning i världsekonomin. Clarksons ClarkSea-index, som visar på sjöfartens generella utveckling, ökade under året med 93 procent. Tanksegmentets del i samma index minskade samtidigt med 71 procent.

Flera orsaker bakom den svaga marknaden

Tankmarknaderna var under hela året hårt pressade. Den genomsnittliga intjäningen för ett Suezmax-fartyg fluktuerade under året mellan USD 2 500–12 500 per dag. Motsvarande intäkter för ett MR-produkttankfartyg var mellan USD 3 500–13 000 per dag. Under det fjärde kvartalet kunde vi skönja en viss uppgång, men ingenting som kom att förändra den stora bilden.

Den svaga marknaden under året berodde på ett flertal faktorer, men till de främsta hörde:

- *Lägre volymer.* Trots en återhämtning i efterfrågan på olja har produktion och exportvolymerna inte ökat i samma takt då OPEC hållit igen. Lagernivåerna nådde under andra halvåret historiskt låga nivåer och den breda lagerpåfyllnaden har ännu inte skett.

- *Kortare distanser.* Detta beror bland annat på lägre export än förväntat från typiska långdistansexportörer som Ryssland, Brasilien, USA och Norge till bl.a. Asien – vilket lett till en minskning i transportdistanser.
- *Mindre utfasning/återvinning än förväntat.* Trots en historiskt svag marknad förblev ett relativt stort antal äldre fartyg aktiva. En del av dessa rapporteras segla med last från sanktionerade länder, istället för att gå till återvinning. Detta bidrog till en nettotillväxt av flottan.
- *Ökade bränslepriser.* Priset på råolja steg gradvis under året, från runt USD 50 per fat i januari till runt USD 80 per fat nu i december. Det påverkade bränslepriserna för flottan.

Stor påverkan på Concordia Maritime

Den fortsatt svaga marknaden återspeglas tydligt i Concordia Maritimes finansiella resultat som för helåret 2021 uppgick till MSEK –660,4. Utöver en generellt svag intjäning bidrog även engångskostnader relaterade till periodiska dockningar, installationer av system för rening av ballastvatten och ökad komplexitet kring besättningsbyten till följd av pandemin.



Den svaga marknaden har även fått fartygsvärderingarna för äldre tonnage att gå ner vilket – som tidigare kommunicerats – påverkat det bokförda värdet på flottan och resultatet. Resultatet i det fjärde kvartalet tyngs av nedskrivningen och blev MSEK –307,8.

Den något starkare inseglingen under Q4 är huvudsakligen en konsekvens av det femåriga tidsbefraktningssavtalet för P-MAX-flottan. Även om grundhyran inte genererar vinst så ger avtalet en nödvändig bastäckning under utmanande omständigheter och möjlighet finns till vinstdelning med Stena Bulk på intäkter över grundhyran.

Åtgärder för att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet

I syfte att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet har ett antal aktiviteter initierats:

- Utkontraktering av hela P-MAX-flottan (successivt från och med Q3 2021). Det femåriga tidsbefraktningssavtalet med Stena Bulk säkerställer en bashyra på USD 15 500 per dag och vinstdelning på överstigande nivåer.
- Ny finansiering innebärande bland annat en lägre amorteringstakt och nya nivåer på ställda kovenanten (från och med Q3 2021 till och med Q4 2024).
- Avyttring av de två IMOIIIMAX-produkttankfartygen (Q3 2021).
- Återleverans av inkontrakterade Suezmax-andelar (Q3 och Q4 2021).
- Försäljning av P-MAX-fartyget *Stena Perros* (Q1 2022).

Är det då tankmarknadens undergång vi nu bevittnar? Nej, sannolikt inte. Det underliggande behovet av transporter kvarstår. Råolja, raffinerade produkter, vegetabiliska oljor, förnybara bränslen och kemikalier behöver alla skeppas. Tankmarknaden är till naturen volatil och när marknaden väl vänder brukar det gå snabbt. De senaste årens svaga marknad får nog ses som en konsekvens av en rad olyckliga och sammanfallande orsaker.

Ser vi till utbudssidan kan vi konstatera att orderboken för tankfartyg uppgår till 7,3¹⁾ procent av den totala flottan vilket är historiskt lågt. Flottans medelålder fortsätter samtidigt att stiga.

Vi kan också konstatera att många varv är fullbelagda fram till mitten av 2024 till följd av den starka containermarknaden. Även om beställningarna nu skulle öka, skulle det alltså ta flera år innan nybeställda fartyg kan levereras. Lagernivåerna av olja är fortsatt låga – och man kan fråga sig hur länge den situationen kan kvarstå.

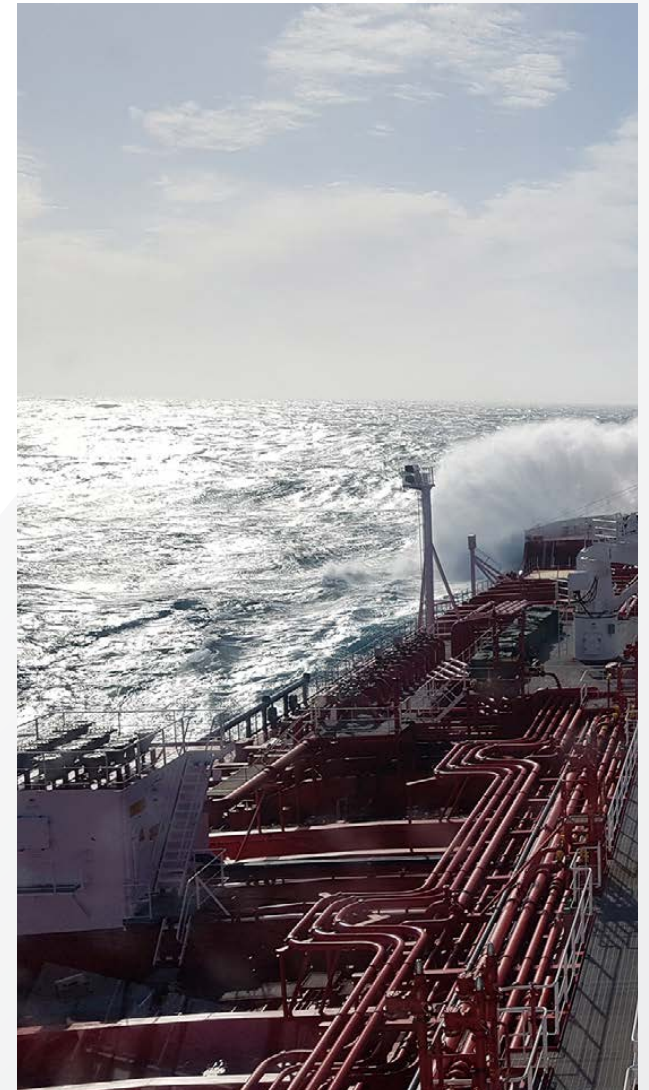
Stort fokus under året kommer ligga på att successivt stärka bolagets likviditet och finansiella situation. Utkontrakteringen av P-MAX-fartygen ger här en nödvändig bas. Därutöver fortsätter givetvis översynen av flottan, dess samsättning och intjäningsmöjligheter. Ett exempel på det är den tekniska designstudie vi nyligen sjösat. Syftet är att utreda möjligheten att konvertera P-MAX-fartyg till transporter av containers (2 100 TEU). Vägen till beslut är förvisso lång, men givet marknadsläget kan ingen typ av åtgärd uteslutas.

“Expect the best, plan for the worst, and prepare to be surprised” passar väl in på tankmarknaden. Marknadsläget är till dags dato fortsatt kärvt men kan ändra sig snabbt. Vi håller därför alla handlingsalternativ öppna för framtiden.

Avslutningsvis vill jag ge en extra eloge till våra besättningar som klarat av ett år präglad av covid-restriktioner på ett föredömligt sätt.

Göteborg i februari 2022

Erik Lewenhaupt, vd



1) Clarksons Total Tanker Orderbook

Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning under det fjärde kvartalet 2021 uppgick till USD 15 800 per dag (12 600), vilket var mer än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 7 800 per dag (6 400). Intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 13 100 per dag (10 000), att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden²⁾ om USD 10 500 per dag (6 500).

Produkttankflottan

Efter försäljningen av *Stena Perros* utgörs Concordia Maritimes produkttankflotta av nio P-MAX-fartyg om vardera 65 200 dwt. Under det tredje kvartalet 2021 ingicks ett femårigt utbefraktningssavtal med Stena Bulk och vid utgången av det fjärde kvartalet sysselsattes samtliga fartyg på kontraktet. *Mer om avtalet finns att läsa på sid. 6 samt på concordiamaritime.com.*

Fartyget *Stena Polaris* utkontrakterades i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. (Crowley). Avtalet, som är på s.k. bareboat basis, löper över en period om minst 12 månader med årliga optioner fram till 2026. Crowley kommer i sin tur att hyra ut fartyget till US Military Sealift Command. Avtalet innebär att utkontrakteringen till Stena Bulk tillfälligt hävs men återinträder om inte full period deklarerar av Crowley. Avtalet är en fin bekräftelse på kvaliteten hos våra fartyg.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, låg under kvartalet på USD 15 800 per dag (12 600). Sett till året som helhet uppgick den genomsnittliga intjäningen

för produkttankflottan, spot och TC, till USD 13 700 per dag (16 200).

Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under kvartalet av den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) samt andelar i korttidsinkontrakterade fartyg. Korttidsinkontrakteringen sker tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgick till 50 procent. Samtliga fartyg sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Vid utgången av det fjärde kvartalet hade företaget inga korttidsinkontrakterade fartyg kvar i flottan.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 13 100 per dag (10 000) och för året som helhet på USD 11 900 per dag (27 100).

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes ingen planerad dockning.



Befraktningsstatus Q1 2022 (per 4 februari 2022)*

	Totalt antal tillgängliga befraktningsdagar	Andel befraktade dagar (%)	Genomsnittlig intjäning (\$/dag)
Suezmax, spot	90	47	11 400

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

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

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

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

Intjäning

USD per dag	Antal fartyg ⁴	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden			
		Q4 2021	Q4 2020	Helår 2021	Helår 2020	Q4 2021	Q4 2020	Helår 2021	Helår 2020
Produkttank, spot	0	0	11 100	11 400	16 100	7 800 ¹	6 400 ¹	6 700 ¹	15 300 ¹
Produkttank, TC	10	15 800	16 600	16 100	16 600	13 750 ²	14 700 ²	13 700 ²	14 900 ²
Suezmax	1,2	13 100	10 000	11 900	27 100	10 500 ³	6 500 ³	7 300 ³	30 200 ³

Intjäningen för Concordia Maritimes Suezmax var under kvartalet högre än Clarksons index, vilket visar att Stena Sonangol-poolen fortsatt är en av branschens ledande.

- 1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings
- 2) Clarksons 5 Year Timecharter Rate 47-48,000 dwt MR Products Tanker \$/day
- 3) Clarksons w.w. average Suezmax Long Run Historical Earnings
- 4) Genomsnittligt antal fartyg under kvartal 4 2021

EBITDA per kvartal

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

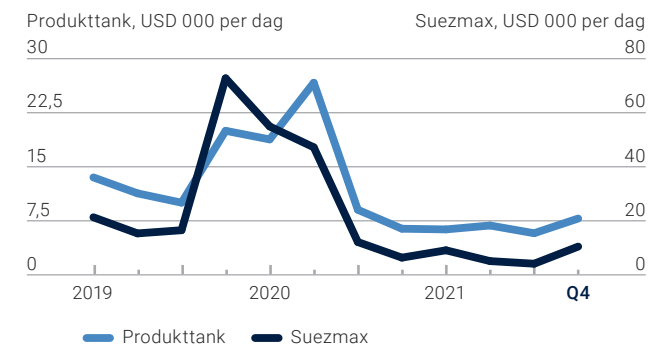
Till följd av en uppdaterad fördelningsnyckel mellan spot och TC har samtliga kvartal under 2021 uppdaterats för att underlätta jämförelse. Uppdateringen medför ingen förändring mellan enskilda fartygstyper eller av totalen.

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

Intäkter per fartygskategori

MSEK	Q4		Helår	
	2021	2020	2021	2020
Produkttank timecharter	126,3	60,3	322,3	262,2
Produkttank spot	11,2	85,1	300,5	638,0
Produkttank totala intäkter	137,5	145,4	622,8	900,2
Suemax spot	13,7	17,6	82,0	122,8
Suezmax totala intäkter	13,7	17,6	82,0	122,8
Övrigt	0,0	2,8	0,0	2,9
Totala intäkter	151,2	165,7	704,8	1 025,8

Marknadens genomsnittliga intjäning, spot



Marknaden var under kvartalet fortsatt svag. Inom produkttanksegmentet uppgick den genomsnittliga intjäningen¹ till USD 7 800 per dag (6 400). Inom suezmaxsegmentet uppgick den genomsnittliga intjäningen¹ till USD 10 500 per dag (6 500).

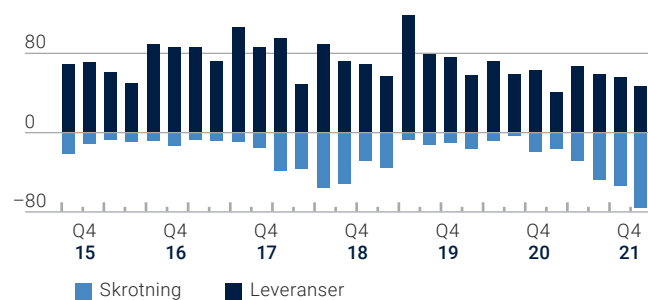
¹ Average MR Clean Products Long Run Historical Earnings

² Average Suezmax Long Run Historical Earnings

Källa: Clarkson

Skrotning och leveranser

Antal tankfartyg >10 kDWT
160



Leveranserna av nya fartyg låg under kvartalet på ungefär samma nivå som under föregående. Samtidigt ökade utfasningen genom skrotning vilket ger en negativ nettotillväxt för fjärde kvartalet 2021.

Källa: Clarkson

Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt var MSEK -307,8 (-87,4).

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgick till SEK 6,21 (16,66).

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 2,1 (-110,9). Den utgående balansen för omräkningsreserven i eget kapital uppgår till MSEK 460,2 (411,4) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Likviditet

Concordia Maritimes tillgängliga likviditet har under året minskat avsevärt i samband med återkallandet av kreditfaciliteter i samband med det nya bankavtalet och planerade investeringar såsom installation av lagstadgade system för rening av ballastvatten. Samtidigt har rörelsens intäkter varit låga som en följd av rådande marknadsläge. Vid utgången av 2021 var den tillgängliga likviditeten, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter MSEK 34,9.

Kovenanter och omklassificering av skuld

Mot bakgrund av den fortsatta svaga tankmarknaden fanns det vid slutet av året en hög risk för att bolaget skulle komma att bryta den kovenant som rör bolagets soliditets-

krav. Ledningen har därför under december månad förhandlat fram en s.k. "waiver" med de långgivande bankerna. Denna waiver gäller fram till 31 mars 2022.

Under första kvartalet 2022 kommer bolaget att inleda en sedan tidigare planerad förhandling med långgivande banker för att fastställa nya mer långsiktigt hållbara kovenantnivåer med intentionen att dessa ska gälla under hela bankavtalets löptid, dvs fram till sista kvartalet 2024. Även om bolaget har fleråriga tidsutbefraktningssavtal med Stena Bulk och ett bindande flerårigt avtal med långgivande banker så innebär redovisningsprinciperna enligt IFRS (IAS 1) att bankskulden som helhet redovisas som kortfristig eftersom den waiver som erhållits för närvarande endast sträcker sig fram till 31 mars 2022. Om en långsiktig hållbar kovenantnivå kan avtalas så kommer bolaget att åter klassificera låneskulden i enlighet med bankavtalets lånestruktur, dvs fördelat mellan en långfristig och en kortfristig del.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK -8,9 (65,6). Investeringarna avser inköp till genomförda dockningar och planerade dockningar under 2022. 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 tredje

Åtgärder för att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet

De senaste årens svaga tankmarknad har medfört finansiella utmaningar för Concordia Maritime. 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 P-MAX produkttankfartyg ("Tidsutbefraktningssavtalet") samt garantiavtalet varigenom Stena Sessan AB garanterar att betala upp till MUSD 10 till Bankerna för Concordias räkning under vissa förutsättningar ("Garantiavtalet").

Tidsbefraktningssavtalet säkerställer en stabil intäkt som täcker löpande kassaflöde. Dessutom ger det Concordia Maritime rätt till vinstdelning på intäkter överstigande grundhyran. För en redovisningsmässig vinst krävs att marknaden stärks och vinstdelning utgår. 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

Under september och november 2021 ingicks bindande avtal med långgivande banker avseende nya lånevillkor för P-MAX-fartygen. Sammantaget innebär de bland annat en lägre amorteringstakt och nya nivåer på ställda kovenanter.

Försäljning av Stena Perros

Concordia Maritime har sålt P-MAX-fartyget *Stena Perros* (65,000 dwt, byggt 2007). Köpare är ett oljebolag med verksamhet i Afrika och fartyget levererades i början av februari. Försäljningen medförde en positiv likviditetseffekt om ca MUSD 1,0. Överskottet används till accelererad amortering av lån och därigenom stärka bolaget på sikt.

Fortsatt arbete framöver

Arbetet med att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet kommer att fortsätta. Uteblivna fartygsförsäljningar, fördyrade dagskostnader eller 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.

kvartalet men belastar resultaträkningen under den period hedgen avsåg.

För bunkerhedgen tillämpas säkringsredovisning och värderingen till verkligt värde sker i övrigt totalresultat. För kvartalet redovisades MSEK –8,1 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 –8,2 (0,0) i driftskostnader.

Positioner

Vid kvartalets utgång fanns FFA-positioner för perioden januari tom mars 2022. Dessa värderades till MSEK –0,2 och redovisas i bolagets resultaträkning.

Värdering av flottan

Concordia Maritimes standardprocess är att halvårsvis göra en bedömning och värdering av fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett nedskrivningsbehov. Denna baseras på en samlad bedömning av framtida intjäning och genomsnittliga marknadsvärderingar (snittvärden från tre oberoende fartygsmäklare).

Fartygsflottan definieras som två kassagenererande enheter, där produkttankfartygen utgör en enhet och suezmaxfartyget 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).

I samband med den bedömning som gjordes inom ramen för årsbokslutet 2021 valde Concordia Maritime att skriva ned det bokförda värdet på fartygen i flottan med MSEK 268. Nedskrivningen görs som en konsekvens av den långvarigt svaga tankmarknaden, vilken bedöms ha påverkat marknadsvärdena på fartyg negativt. Denna bild bekräftas också i

den under februari 2022 genomförda försäljningen av P-MAX-fartyget *Stena Perros*.

Sysselsättning

Av den seglande flottan på 10 fartyg (varav 9 ägda och 1 inhyrt på bareboat-kontrakt) var vid tidpunkten för rapportens avgivande endast Suezmaxfartyget *Stena Supreme* sysselsatt på spotmarknaden. Fartyget har en intjäning som är relaterad till befraktningsnivån på den öppna marknaden och de svängningar som där förekommer.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2021-12-31 till 3 (3) personer. Koncernen sysselsatte 589 (596) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning, Northern Marine Management i Glasgow.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 2,9 (10,2) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 20,7 (198,0), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och outnyttjade faciliteter. Som en följd av nedskrivningen i fartygsflottans bokförda värden gjordes under kvartalet en nedskrivning i aktier i dotterbolag om MSEK –71,0 (0,0), vilka redovisas som resultat från dotterbolag i resultaträkningen.

Operativa utmaningar

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

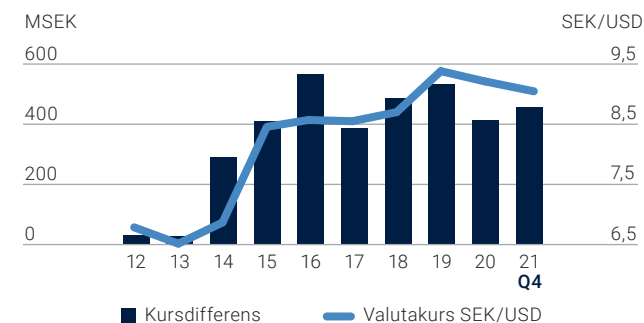
Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Q4		Helår	
	2021	2020	2021	2020
Totala intäkter ¹⁾	151,2	165,7	704,8	1 025,8
Rörelseresultat	–290,0	–59,9	–583,5	32,6
Resultat före skatt	–308,2	–86,5	–658,2	–65,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	–6,45	–1,83	–13,84	–1,38

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	31 dec 2021	31 dec 2020
Disponibel likviditet ²⁾	34,9	378,0
Räntebärande skulder	1 587,6	1 656,5
Eget kapital	296,3	795,9
Soliditet, %	14	28

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 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 inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Det inträffade heller ingen arbetsplatsincident som medförde att en enskild medarbetare inte kunde återgå till arbetsskiftet dagen efter.

En hög uppmärksamhetsgrad och ett utarbetat säkerhetstänkande har inneburit att vi under kvartalet rapporterat två mindre incidenter: Den första är en incident som klassas som RWC (Restricted Work Case) och en HPNM (High Potential Near Miss). Den första incidenten hände vid en översyn av huvudmotorn. En ingenjör vred sin fot på ett olyckligt sätt så att första hjälpen till tillhandahållas. Den andra händelsen som klassas som en High Potential Near Miss inträffade ombord *Stena Provence*. Det som inträffade var ett mycket litet spill av vatten och oljeprodukter på däck. Inget spill överbord observerades.

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

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 6 vettinginspektioner. Vid dessa inspektioner noterades 12 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,0 observationer per inspektion. För året 2021 genomfördes 32 vettinginspektioner. Vid dessa noterades 62 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 1,9 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 13% under Q4 2021 jämfört med Q4 2020, vilket förklaras med att vi under 2021 hade två färre fartyg jämfört med 2020. EEOI, som är ett operationellt mått för att bedöma fartygets energieffektivitet och CO₂-utsläpp, för-sämrades dock något för bolagets flotta för det sista kvartalet under 2021.

Nya regelverk

Concordia Maritime följer utvecklingen av regelverk för sjöfarten från IMO, EU och andra relevanta aktörer. Bolagets ambition att leverera säkra, pålitliga och hållbara transporter stämmer väl in i detta. IMOs så kallade "short term measures" för att minska utsläppen av växthusgaser kommer troligen kräva anpassningar av flottan under kommande år. IMOs regelverk EEXI och CII träder ikraft 1 januari 2023 och arbete pågår för fullt för att utvärdera effektiva tekniska och operationella initiativ som krävs för att leva upp till dem.



Nyckeltal

Säkerhet

	Kv 4 2021	Kv 4 2020	Helår 2021	Helår 2020	Mål 2022
LTI	0	1	0	2	0
LTIF	0	1,38	0	0,72	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	1	2	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	2,0	3,0	1,9	2,5	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	1	0
Skada på egendom	0	1	0	3	0
Medical Treatment Case	0	0	0	0	0
Restricted Work Case	1	0	3	1	0
High Potential Near Miss	1	2	3	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0

Miljöpåverkan

	Kv 4 2021	Kv 4 2020	Helår 2021	Helår 2020
Förbrukade ton bunker				
LSFO	13 381	19 982	62 666	79 399
MGO	4 903	3 245	14 738	20 407
Totalt	18 284	23 227	77 404	99 806
Utsläpp i ton¹⁾				
CO ₂	57 391	72 633	242 421	312 680
SO _x	140	203	641	847
NO _x	1 636	2 078	6 927	8 930
Partiklar	17,6	24,9	80	101,6
Effektivitet, EEOI				
gCO ₂ /tonNM	14,63	11,33	13,26	11,16
Oljespill, liter	0	0	0	0

1) Angivna siffror är direkta utsläpp (Scope 1) för Concordias ägda fartyg under 2021. Under året har samtliga P-MAX-fartyg levererats på charter till Stena Bulk som köper bränsle och står för kommersiell kontroll. Definitioner se sidan 18.



Ramverk och riktlinjer

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

Global Compact

Concordia Maritime följer FNs allmänna förklaring om 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 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

På Concordia Maritimes webbplats ges kontinuerlig uppdatering och analys av marknaden för tanktransporter.



concordiaab



concordiamaritime

Koncernen

Resultaträkning

MSEK	Q4 2021	Q4 2020	Helår 2021	Helår 2020
Koncernens resultaträkning				
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,85	8,63	8,58	9,20
Timecharterintäkter, lease av fartyg	48,6	22,0	120,2	95,7
Timecharterintäkter, operativa tjänster	77,7	38,3	202,1	166,5
Spotbefraktningintäkter ¹⁾	24,9	102,6	382,5	760,7
Övriga intäkter	0,0	2,8	0,0	2,9
Summa intäkter	151,2	165,7	704,8	1 025,8
Reserelaterade driftskostnader	-22,6	-41,5	-220,1	-274,3
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-35,2	-65,2	-297,3	-207,9
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-48,3	-50,9	-196,7	-210,3
Personalkostnader land	-3,1	-4,4	-14,0	-16,0
Övriga externa kostnader	-5,4	-8,3	-59,2 ²⁾	-39,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	-326,5	-55,3	-501,0	-245,2
Summa rörelsekostnader¹⁾	-441,2	-225,7	-1 288,3	-993,2
Rörelseresultat	-290,0	-59,9	-583,5	32,6
Ränteintäkter och liknande poster	0,1	1,5	8,6	5,8
Räntekostnader och liknande poster	-18,3	-28,0	-83,3	-103,5
Finansnetto	-18,2	-26,5	-74,7	-97,7
Resultat före skatt	-308,2	-86,5	-658,2	-65,1
Skatt	0,4	-0,9	-2,1	-0,9
Resultat efter skatt	-307,8	-87,4	-660,4	-66,0

1) Redovisningsprinciper se sidan 20.

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

Övrigt totalresultat

MSEK	Q4 2021	Q4 2020	Helår 2021	Helår 2020
Resultat efter skatt	-307,8	-87,4	-646,6	-66,0
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat				
Omräkningsdifferenser	7,9	-80,8	48,6	-119,6
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	-8,1	-49,5	61,8	-72,3
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	8,2	-2,3	51,2	-3,5
Poster som inte kan omföras till årets resultat				
Förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,0	2,7	0,0	0,9
Periodens totalresultat	-299,8	-217,4	-498,7	-260,6

Värden per aktie

	Q4 2021	Q4 2020	Helår 2021	Helår 2020
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-6,45	-1,83	-13,84	-1,38
Eget kapital per aktie, SEK	6,21	16,66	6,21	16,66

Koncernen

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 dec 2021	31 dec 2020
Kurs SEK/USD på rapportdagen	9,05	8,23
Tillgångar		
Fartyg och inventarier ¹⁾	1 454,5	2 599,1
Finansiella anläggningstillgångar	5,4	0,0
Summa anläggningstillgångar	1 459,8	2 599,1
Kortfristiga fordringar	112,1	145,2
Kassa och bank ²⁾	15,9	130,2
Tillgångar som innehas för försäljning ³⁾	518,8	0,0
Summa omsättningstillgångar	646,8	275,5
Summa tillgångar	2 106,7	2 874,6
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	296,3	795,0
Långfristiga skulder	310,9	1 627,8
Kortfristiga skulder	1 499,4	451,8
Summa eget kapital och skulder	2 106,7	2 874,6

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 0 (1 826,9).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 9,3 (0).

3) Balansen består av delar av fartygsflottan vilka ledningen bedömer kommer avyttras under det kommande året

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan–dec 2020							
IB 2020-01-01	381,8	61,9	531,2	-35,1	-2,2	118,1	1 055,6
Periodens totalresultat			-119,7	-75,8	2,2	-67,4	-260,6
UB 2020-12-31	381,8	61,9	411,4	-110,9	0,0	50,7	795,0
Förändringar jan–dec 2021							
IB 2021-01-01	381,8	61,9	411,5	-110,9	0,0	50,7	795,0
Periodens totalresultat			49,4	113,0	0,0	-660,4	-498,7
UB 2021-12-31	381,8	61,9	460,9	2,1	0,0	-609,6	296,3

Koncernen

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Q4 2021	Q4 2020	Helår 2021	Helår 2020
Löpande verksamhet				
Resultat före skatt	-308,2	-87,4	-658,2	-66,0
Justeringsposter:				
Avskrivningar/Nedskrivningar	326,5	55,3	501,0	245,2
Övriga poster	23,0	-105,2	124,9	-176,2
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	41,3	-137,2	-33,5	3,0
Förändringar i rörelsekapital	-42,6	75,1	68,3	300,0
Kassaflöde från löpande verksamhet	-1,4	-62,1	34,8	303,0
Investeringsverksamhet				
Försäljning av anläggningstillgångar	0,0	0,0	487,4	0,0
Investering i anläggningstillgångar	8,9	-65,6	-191,5	-140,9
Försäljning av finansiella tillgångar	0,0	3,4	0,0	3,4
Övriga finansiella poster	0,0	-0,1	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	8,9	-62,4	295,9	-137,5
Finansieringsverksamhet				
Upptagning av lån	9,2	59,5	203,9	59,5
Amortering av lån	-21,3	-41,0	-105,2	-239,3
Övrig finansiering	-16,5	-28,8	-551,3	-73,7
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-28,6	-10,2	-452,5	-253,5
Periodens kassaflöde	-21,1	-134,7	-121,9	-87,9
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	34,5	262,8	130,2	227,8
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	2,5	2,2	7,6	-9,5
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	15,9	130,2	15,9	130,2
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit				
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:				
Likvida medel vid årets början	4,3	-17,1	12,4	-27,4
Periodens kassaflöde	-1,9	19,2	-4,9	17,9
	2,5	2,2	7,6	-9,5

Moderbolaget

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	2021	2020
Nettoomsättning	45,2	12,2
Driftskostnader fartyg	-96,4	-30,2
Övriga externa kostnader	-12,7	-15,0
Personalkostnader	-10,1	-9,7
Avskrivningar/nedskrivningar	0,0	0,0
Rörelseresultat	-74,0	-42,7
Resultat från dotterbolag ¹⁾	-71,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	90,4	97,2
Räntekostnader och liknande poster	-59,2	-129,8
Resultat före skatt	-113,7	-75,3
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-113,7	-75,3

1) Avser nedskrivning av andelar i dotterbolag.

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 december 2021	31 december 2020
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	5,4	0,0
Andelar i koncernföretag	675,5	746,4
Långfristiga fordringar på koncernföretag	886,2	832,0
Summa anläggningstillgångar	1 567,1	1 578,5
Kortfristiga fordringar	7,2	15,5
Fordran koncernbolag	15,4	16,7
Kassa och bank ¹⁾	-7,6	20,2
Summa omsättningstillgångar	15,0	52,3
Summa tillgångar	1 582,1	1 630,8
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	325,7	439,4
Långfristiga skulder	338,4	724,5
Kortfristiga skulder	918,0	466,9
Summa eget kapital och skulder	1 582,1	1 630,8

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.

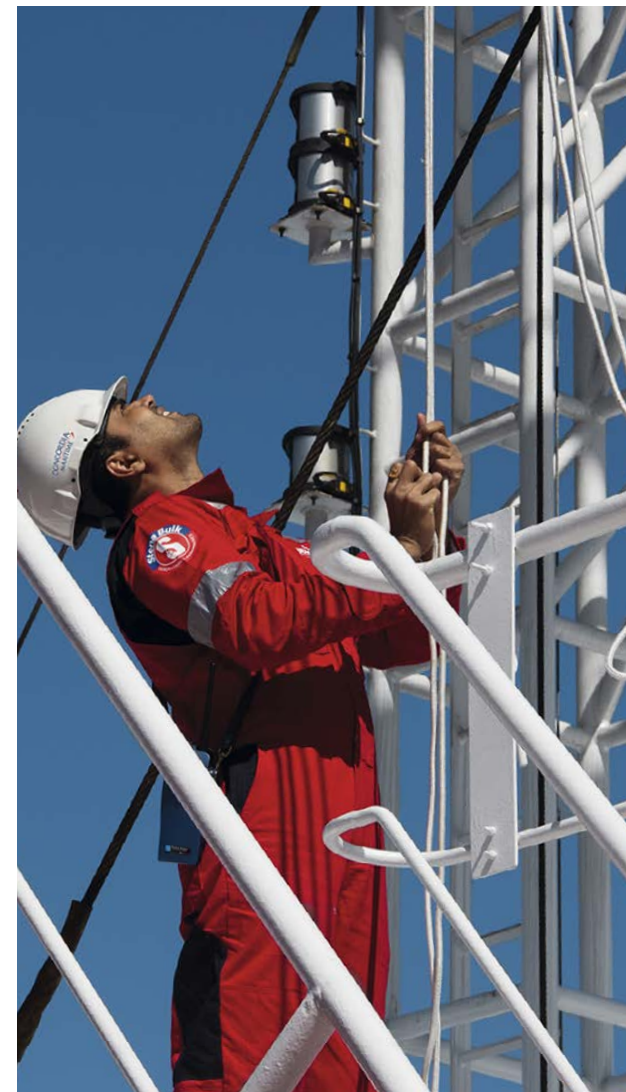
■ **Strategiska risker** är främst externa faktorer som kan påverka Concordia Maritimes verksamhet och som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i planeringen och styrningen av verksamheten. Strategiska risker inkluderar även 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.



Definitioner

Avskrivning

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

Bareboat charter

Redare hyr ut sitt fartyg obemannat över en längre period till fasta rater.

CO₂ 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 CO₂-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 allvarligare 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_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.

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 nyckeltal¹⁾

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.

Resultat före skatt justerat för nedskrivning

Resultatmåttet innebär resultat 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	Q4 2021	Q4 2020	Helår 2021	Helår 2020
Rörelseresultat	-290,0	-59,9	-583,5	32,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	326,5	55,3	501,0	245,2
EBITDA	36,6	-4,6	-82,6	277,8

Resultat före skatt justerat för nedskrivning

MSEK	Q4 2021	Q4 2020	Helår 2021	Helår 2020
Resultat före skatt	-308,2	-86,5	-658,2	-65,1
Nedskrivning	267,7	0,0	267,7	0,0
Resultat före skatt justerat för nedskrivning	-40,5	-86,5	-390,5	-65,1

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Resultat efter skatt	-660,4	-66,0
Eget kapital	587,9	995,2
Räntabilitet på eget kapital	-112,3%	-6,6%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Resultat efter finansnetto	-658,2	-65,1
Finansiella kostnader	83,3	103,5
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-574,9	38,4
Balansomslutning	2 599,9	3 343,2
Icke räntebärande skulder	-240,5	-218,9
Sysselsatt kapital	2 359,3	3 124,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-24,4%	1,2%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Resultat efter finansnetto	-789,2	-65,1
Finansiella kostnader	83,3	103,5
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-705,8	38,4
Balansomslutning	2 599,9	3 343,2
Räntabilitet på totalt kapital	-27,1%	1,2%

Soliditet

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Eget kapital	296,3	795,0
Balansomslutning	2 106,7	2 874,6
Soliditet	14%	28%

Redovisningsprinciper

Denna bokslutskommuniké i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Bokslutskommunikén 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 2021, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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

Rapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att bokslutskommunikén 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. Denna bokslutskommuniké har inte varit föremål för granskning av bolagets revisorer.

Göteborg den 10 februari 2022

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker

Henrik Hallin

Mats Jansson

Ulrika Laurin

Helena Levander

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör



Kvartalsöversikt

MSEK	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Q2 2020	Q1 2020
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	151,2	165,6	208,4	179,6	165,7	210,7	300,7	348,6
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-173,4	-283,1	-282,7	-281,4	-225,7	-224,8	-252,2	-290,6
Rörelseresultat (EBIT)	-290,0	-117,5	-74,2	-101,9	-59,9	-14,0	48,5	58,0
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	0,0	0,0	0,0	–	–	–	–	–
Finansnetto	-18,2	-24,0	-14,2	-18,3	-26,5	-21,9	-20,2	-29,0
Resultat före skatt	-308,2	-141,4	-88,4	-120,2	-86,5	-35,9	28,3	29,0
Resultat efter skatt	-307,8	-141,4	-89,7	-121,4	-87,4	-35,9	28,3	29,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1,4	10,2	6,3	19,7	-62,1	21,2	238,9	105,0
EBITDA	36,6	-56,8	-16,7	-45,7	-4,6	45,1	114,1	123,2
Balansposter								
Fartyg (antal)	1 973,3 (11)	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)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	15,9	34,5	51,6	45,1	130,2	264,4	346,6	206,9
Övriga tillgångar	117,5	131,9	156,7	166,1	145,2	167,0	167,0	372,6
Räntebärande skulder	1 587,6	1 587,1	1 963,8	1 968,1	1 656,5	2 047,9	2 199,6	2 407,0
Övriga skulder och avsättningar	222,8	236,1	226,9	255,7	423,0	192,6	191,2	273,9
Eget kapital	296,3	596,2	700,0	759,0	795,0	1 011,0	1 077,3	1 097,5
Balansomslutning	2 106,7	2 419,3	2 890,7	2 982,8	2 874,6	3 251,5	3 468,2	3 778,4
Nyckeltal, %								
Soliditet	14	25	24	25	28	31	31	29
Räntabilitet på totalt kapital	-27	-10	-4	-1	1	3	3	1
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-24	-11	-5	-1	2	3	3	2
Räntabilitet på eget kapital	-112	-62	-41	-24	-7	0	0	-7
Rörelsemarginal	-192	-87	-36	-57	-36	-7	16	17
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	3,17	3,47	4,37	3,76	3,47	4,41	6,30	7,30
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-3,63	-5,93	-5,92	-5,90	-4,73	-4,71	-5,28	-6,09
Rörelseresultat	-6,08	-2,46	-1,55	-2,13	-1,26	-0,29	1,02	1,22
Finansnetto	-0,38	-0,50	-0,30	-0,38	-0,56	-0,46	-0,42	-0,61
Resultat efter skatt	-6,45	-2,96	-1,88	-2,54	-1,83	-0,75	0,59	0,61
Kassaflöde från löpande verksamhet	-0,03	0,21	0,13	0,41	1,30	0,44	5,01	2,20
EBITDA	0,77	-1,19	-0,35	-0,96	-0,10	0,95	2,39	2,58
Eget kapital	6,21	12,49	14,67	15,90	16,66	21,18	22,57	22,99

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 köp eller tidsbefraktning av fartyg. 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.

Vid utgången av det fjärde kvartalet varsamtliga P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk på vardera 5 år.

Stena Bulk är specialiserade på transporter av raffinerade petroleumprodukter och vegetabiliska oljor och har kontor i fem länder. Läs mer på www.stenabulk.com.



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 och 1,25 procent för Suezmax.

■ 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	Q4		Helår	
	2021	2020	2021	2020
Koncernen	54,6	62,9	246,2	269,8
Moderbolaget	0,5	0,2	1,0	0,6

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



Kontakt



Erik Lewenhaupt,
VD
Tel +46 (0)704 85 51 88
erik.lewenhaupt@
concordiamaritime.com



Martin Nerfeldt,
Finansdirektör
Tel +45 (0)88 93 86 61
eller +46 (0)704 85 50 07
martin.nerfeldt@
concordiamaritime.com

Kalender

Årsredovisning 2022	24 mars 2022
Q1 2022 samt årsstämma	27 april 2022
Q2 2022	17 augusti 2022
Q3 2022	10 november 2022

Denna information är sådan information som Concordia Maritime Aktiebolag (publ) är skyldigt att offentliggöra enligt EUs marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersoners försorg, för offentliggörande den 10 februari 2022 13.00 CET.

Flottan per 2022-02-10

Fartyg	Sysselsättning
Produkttankers	
P-MAX	
Stena Premium	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Polaris	Bareboat charter t.o.m. januari 2023 ¹⁾
Stena Performance	Time charter t.o.m. september 2026
Stena Provence	Time charter t.o.m. oktober 2026
Stena Progress	Time charter t.o.m. september 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. september 2026
Stena President	Time charter t.o.m. augusti 2026

Råoljetankers	
Suezmax	
Stena Supreme ²⁾	Spot genom Stena Sonangol Suezmax Pool

1) Med årliga optioner fram till 2026

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



CONCORDIA
MARITIME

Concordia Maritime
405 19 Göteborg
Tel +46 31 85 50 00
Org. nr. 556068-5819
www.concordiamaritime.com