

Delårsrapport 1 januari–30 september 2022

Framgångsrika fartygsförsäljningar

■ Totala intäkter

Q3 MSEK 118,2 (165,6)
9 mån MSEK 423,1 (553,6)

■ EBITDA

Q3 MSEK 38,0 (–56,8)
9 mån MSEK 170,4 (–119,1)

■ Resultat före skatt

Q3 MSEK –22,8 (–141,4)
9 mån MSEK –16,7 (–350,0)

■ Resultat efter skatt per aktie

Q3 SEK –0,48 (–2,96)
9 mån SEK –0,37 (–7,39)

Händelser under tredje kvartalet

- Avtal om försäljning av tre P-MAX-fartyg. Sammantaget väntas försäljningen medföra en positiv likviditetseffekt om cirka MUSD 30. Likviditetsöverskottet kommer användas till accelererad amortering av lån.
- Leverans av den försålda P-MAX-tankern *Stena Paris*. Försäljningen har möjliggjort en accelererad amortering av lån om ca MUSD 5.

Nyckeltal	Kvartal 3 (jul–sep)		9 månader (jan–sep)		Helår
	2022	2021	2022	2021	2021
Totala intäkter, MSEK	118,2	165,6	423,1	553,6	704,8
EBITDA, MSEK	38,0	–56,8	170,4	–119,1	–82,6
EBITDA, MUSD	3,4	–6,6	17,2	–14,0	–9,6
Rörelseresultat, MSEK	–3,6	–117,5	42,8	–293,5	–583,5
Resultat före skatt, MSEK	–22,8	–141,4	–16,7	–350,0	–658,2
Resultat efter skatt, MSEK	–22,8	–141,4	–17,6	–352,6	–660,4
Räntebärande skulder	1 053,9	1 566,5	1 053,9	1 566,5	1 597,6
Soliditet, %	20	25	20	25	14
Räntabilitet på eget kapital, %	neg	neg	neg	neg	neg
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	86,1	70,0	86,1	70,0	34,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	–0,48	–2,96	–0,37	–7,39	–13,84
Eget kapital per aktie, SEK	7,12	12,49	7,12	12,49	6,21
Lost Time Injury	0	0	0	0	0

Stena Polaris förtöjd vid
Thule Air Base, Grönland.

Stigande tillgångsvärden och ett nytt finansiellt läge

Tanksjöfarten upphör aldrig att fascinera. Trots att en återhämtning länge förutspåtts förundras man över vilken scenförändring som skett hittills under 2022. Vid årets början var fundamenta positiva men intjäningen i botten – idag är fraktmarknaden stark, Concordias tillgångsvärden höga och utsikterna i närtid goda.

UNDER DET TREDJE KVARTALET fortsatte den starka utvecklingen på produkttankmarknaden som inleddes i april. Snittintjäningen för ett MR-fartyg på spotmarknaden¹⁾ steg från USD 27 600 /dag i Q2 till USD 35 200 /dag under Q3. Trenden på timecharter-marknaden var densamma. En ettårig timecharter steg från runt USD 17 000/dag till USD 24 100/dag och en treårig timecharter från USD 14 100 /dag till USD 16 800/dag.

Den stärkta marknaden för tanktransporter har även fått tillgångsvärdena på fartyg att fortsätta uppåt och omsättningen av fartyg har varit hög, framför allt för äldre tonnage. Uppskattat marknadsvärde för ett nytt MR fartyg, direkt från varv, ökade 12% från cirka MUSD 40,1 i Q2 till MUSD 44,8 i Q3 – medan ett 10 år gammalt fartyg ökade 23% från cirka MUSD 22,1 till MUSD 27,1.

Utvecklingen beror till stora delar på de förändringar i lastflöden som den ryska invasionen av Ukraina har fört med sig. Alltmer rysk olja finner köpare i Asien medan framför allt Europa ersätter sin ryska import med olja från Mellanöstern, Västafrika och USA. Vad gäller produktsidan har hög efterfrågan och ansträngd raffinaderikapacitet medfört att ökade volymer transporteras längre distanser.

Nationella strategiska oljelager kan ses som en buffert vid ökad efterfrågan och oljelagren är idag mycket låga. USA har fortsatt att nyttja sin Strategic Petroleum Reserve (SPR). Samtidigt har OPEC+, trots sina beslut att minska produktionen, haft svårt att nå uppsatta produktionsmål. Tillsammans med fortsatta sanktioner och en osäker ekonomisk tillväxt, framför allt i Kina, kan detta komma att bidra till en fortsatt svängig utveckling av såväl efterfrågan som av priser på olja och energi – och i förlängningen även av priserna på tanktransporter.

På utbudssidan är orderboken för tankfartyg fortsatt låg vilket väntas medföra låg nettotillväxt framöver. Till detta bidrar även fortsatt utfasning av äldre tonnage. Inom MR-segmentet uppskattas nettotillväxten under 2023 sjunka till 2–3%²⁾, vilket är lägre än 2022. Ett antal lagda beställningar på dyra containerfartyg skulle på längre sikt eventuellt kunna omförhandlas till tankfartyg, med det bör i sådana fall endast medföra en marginell påverkan.

Resultat

Concordia Maritimes resultat för Q3 uppgick till MSEK –22,8 (–141,4). Resultatförbättringen jämfört med mot-



svarande kvartal föregående år är en konsekvens av ingångna time charteravtal och stärkt marknad. Att resultatet ändå blir negativt beror huvudsakligen på att den överenskomna bashyran (USD 15 500/dag) inte räcker till bokföringsmässig vinst. Dessutom har de fraktavtal Stena Bulk slutit för fartygen hittills gett en begränsad vinstdelning eftersom de huvudsakligen är timecharter-avtal som har en fördröjning gentemot den snabbare utvecklingen på spotmarknaden.

Det femåriga avtalet med Stena Bulk säkerställer en bashyra och vinstdelning på överstigande nivåer beräknad på snittintjäningen per fartyg och halvår.

Det är såklart tråkigt att det charteravtal som var så viktigt för Bolagets framtid under hösten 2021 nu begränsar

vår uppsida, men så är branschen. Därutöver har Bolaget under kvartalet också haft stigande ränteutgifter.

Nytt finansiellt läge och minskad skuld genom fartygsförsäljningar

Under kvartalet levererades vårt äldsta fartyg Stena Paris till sin nya ägare. Avtalet ingicks i juni och efter lite försejningar lämnade hon flottan under september.

Under kvartalet tog Bolaget tillvara på den starka marknaden och ingick kontrakt om försäljning av ytterligare tre äldre fartyg, Stena Primorsk, Stena Performance och Stena Provence, alla byggda 2006. Två av fartygen beräknas levereras till sin nya ägare under december och det tredje i januari. Sammantaget väntas försäljningen medföra ett likviditetsöverskott om cirka MUSD 30, vilket kommer användas till accelererad amortering av lån.

Efter genomförda försäljningar av ovan nämnda fartyg beräknar Bolaget att de totala räntebärande skulderna kommer ha minskat med cirka MUSD 55.

Ett bolag i omvandling

Concordia Maritime är ett bolag i transformation. Vi har en avsevärt mindre kostym än vi hade vid årets ingång men vi är också ett finansiellt mycket starkare bolag. Den resan har varit nödvändig. Nu fortsätter arbetet med att utvärdera vårt nästa steg. Sjöfarten är cyklisk och timing är viktigt vid

alla transaktioner, såväl köp som försäljning. För våra aktieägares bästa håller vi ett öppet sinne till de affärsmöjligheter som finns.

Månatliga marknadsrapporter

Omvärlden präglas hittills i år av stor dramatik, så även tankmarknaden. Inflation, stigande räntor och geopolitisk oro påverkar privatpersoner och sjöfart. För att spegla utvecklingen och vad den innebär för tanksjöfarten publicerar vi en marknadsrapport i början på varje månad. Håll gärna utkik efter den på concordiamaritime.com.

Göteborg i november 2022,
Erik Lewenhaupt, Vd



- 1) Intjäning för en 47 000 dödvikts produkttanker byggd efter 2010, utan skrubber och av "non-eco" design. Ett genomsnitt av intjäning på Baltic Exchange's index-rutter TC2, TC14, TC10, TC11 och TC12 index. Källa: Howe Robinson Partners.
- 2) BRS Tanker Monthly October 2022.

Verksamhetens utveckling

Resultatet för kvartalet uppgick till MSEK –22,8 (–141,4). EBITDA uppgick till MSEK 38,0 (–56,8). Resultatförbättringen jämfört med motsvarande kvartal föregående år är huvudsakligen en konsekvens av ingångna timecharter-avtal och en stärkt marknad. Försäljningen av Stena Paris medförde en positiv likviditetseffekt om cirka MSEK 5, vilken har använts till accelererad amortering av lån.

Under kvartalet avtalades om försäljning av de tre produkt-tankfartygen *Stena Primorsk*, *Stena Performance* och *Stena Provence*. Två av fartygen kommer att levereras under december 2022, det tredje i januari 2023. Sammantaget väntas försäljningen medföra en positiv likviditetseffekt om cirka MUSD 30 och detta överskott kommer att användas till accelererad amortering av lån.

Efter ovanstående leveranser kommer Concordia Maritimes produkttankflotta att utgöras av fyra P-MAX-fartyg om vardera 65 200 dwt. Tre av fartygen sysselsätts på ett femårigt tidsbefraktningsavtal med Stena Bulk. Kontraktet sträcker sig fram till 2026.

Stena Bulk har under kvartalet sysselsatt fartygen på en kombination av korta och medellånga kontrakt. För mer information om fartygens sysselsättning, se sid. 20. Mer information om avtalet med Stena Bulk finns på concordiamaritime.com.

Stena Polaris, utkontrakteras sedan i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. Avtalet, som är på s.k. bareboat basis, löper över en period om minst 12 månader med årliga förlängningsoptioner fram till 2026. Crowley hyr i sin tur ut fartyget till US Military Sealift Command.

Flottans intjäning

Det femåriga avtalet med Stena Bulk säkerställer en bashyra om USD 15 500 per dag och fartyg, med vinstdelning på överstigande nivåer beräknad på snittintjäningen per fartyg och halvår. För Q3 har en preliminär beräkning av vinstdelning för hittills kontrakterade resedagar under Q3 och Q4 gjorts. Sammantaget bedöms den genomsnittliga intjäningen under kvartalet ha uppgått till USD 16 400 per dag och fartyg.

Intjäningen för *Stena Polaris* motsvarar ett tidsbefraktningsavtal på cirka USD 18 000 per dag.

Accelererad amortering av lån

Under kvartalet har Concordia Maritime utöver sedvanlig amortering även återbetalat lånen för *Stena Paris*. Sammantaget motsvarade försäljningen av fartyget en positiv kassaflödeseffekt om ca MUSD 5. Under de första nio månaderna 2022 har MSEK 388,0 (83,9) amorterats på bolagets banklån, varav MSEK 324,3 (0,0) består av amorteringar i samband med fartygsförsäljningar. Vid utgången av tredje kvartalet 2022 var den tillgängliga likviditeten, inklusive utnyttjade kreditfaciliteter MSEK 86,1. Styrelsen gör

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Q3		Helår
	2022	2021	2021
Totala intäkter	118,2	165,6	704,8
varav resultat från fartygsfsg	2,9	0,0	0,0
varav vinstdelning ¹⁾	7,5	n.a	n.a.
Rörelseresultat	–3,6	–117,5	–583,5
Resultat före skatt	–22,8	–141,4	–658,2
Resultat efter skatt per aktie, SEK	–0,48	–2,96	–13,84

1) I kontraktet med Stena Bulk ingår möjlighet till vinstdelning på frakter överstigande bashyran om USD 15 500 per dag och fartyg. Vinstdelningen baseras på snittintjäningen per fartyg och halvår. Slutgiltig vinstdelningsavräkning för perioden juni-december 2022 sker per 31 december 2022, och kommer redovisas i bokslutskommunikén för 2022.

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	30 sep 2022	30 sep 2021
Disponibel likviditet	86,1	70,0
Räntebärande skulder	1 053,9	1 587,1
Eget kapital	340,0	596,2
Soliditet, %	20	25

bedömningen att befintlig bankfinansiering och övriga finansieringskällor är tillräckliga för att trygga koncernens finansiering för minst den kommande 12-månadersperioden. De lån som förväntas kunna återbetalas efter försäljningen av de tre fartyg där försäljningsavtal har

ingåtts har klassificerats som "skulder som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning" inkluderad i raden för korta skulder i bolagets balansräkning.

EBITDA per kvartal

MUSD	Q3 2022	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020
Produkttank timecharter	4,9	6,6	5,1	5,7	1,7	4,4	4,5	4,6	4,5
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	-0,1	0,1	0,3	-0,7 ⁴⁾	-2,0 ³⁾	-3,6 ²⁾	-7,6 ¹⁾	-2,0	0,3
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	—	—	—	—	—	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	-0,4	—	-1,4	—	-3,6	—	—	—	—
Produkttank totalt	4,4	6,6	4,0	5,0	-3,7	0,8	-3,1	2,6	4,9
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	-0,5	0,9	0,5	0,4	-0,1	0,2	0,3	0,1	1,4
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	0,0	-0,1	-2,0	-2,0	-1,8	-1,8	0,0
Försäljning fartyg	0,6	4,1	—	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	0,1	5,0	0,5	0,3	-2,1	-1,8	-1,5	-1,7	1,4
Admin och övrigt	-1,1	-1,0	-1,2	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8	-0,8	-0,7
Totalt	3,4	10,6	3,2	4,4	-6,6	-2,0	-5,4	0,1	5,5

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

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

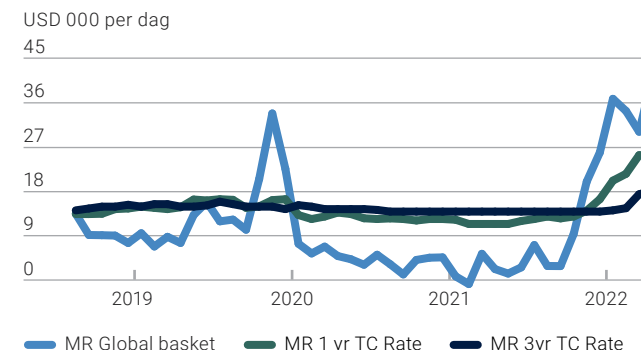
3) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,3.

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

Intäkter per fartygskategori

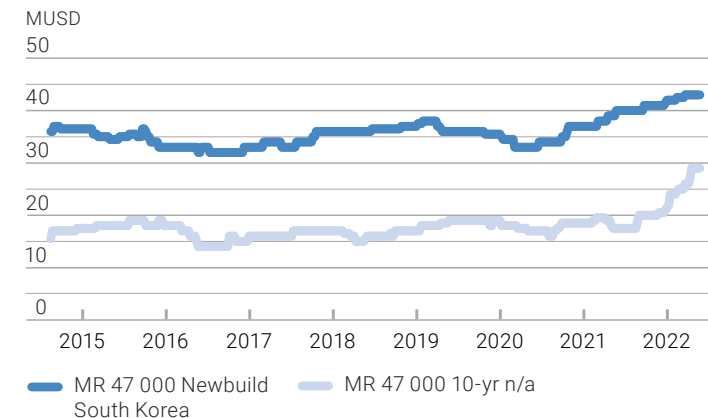
MSEK	Q3		9 mån		Helår 2021
	2022	2021	2022	2021	
Produkttank timecharter	107,8	74,2	336,9	196,0	322,3
Produkttank spot	6,5	72,7	6,5	289,3	300,5
Resultat från fartygsförsäljning	1,9	0,0	1,9	0,0	0,0
Produkttank totala intäkter	116,1	146,9	345,3	485,3	622,8
Suemax spot	1,1	18,7	37,9	68,3	82,0
Resultat från fartygsförsäljning	1,0	0,0	40,0	0,0	0,0
Suezmax totala intäkter	3,9	18,7	77,9	68,3	82,0
Övrigt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totala intäkter	118,2	165,6	423,2	553,6	704,8

Fraktmarknadens utveckling, produkttank MR



Den genomsnittliga intjäningen på spotmarknaden uppgick till USD 27 600 per dag (35 200). Även time chartermarknaden har stärkts och ett ettårigt kontrakt för en MR-tanker låg i slutet av kvartalet på cirka USD 25 250 per dag, lite beroende på fartygets design.

Fartygsvärden, produkttank MR



Den starka utvecklingen på spotmarknaden har medfört att marknadsvärdena för fartyg stigit. Detta gäller framför allt äldre kvalitetstonnage.

Källa: Howe Robinson

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes ingen planerad dockning och inte heller någon reparation i docka.

Operativa utmaningar

Covid-19 medför fortsatt vissa utmaningar när det gäller karantän och byten av besättningar. Under året har restriktionerna lättats på många håll bl.a. i Brasilien och med undantag av Kina finns nu väl fungerande rutiner för besättningsbyten.

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 0,0 (2,0). Den utgående balansen för omräkningsreserven i eget kapital uppgår till MSEK 523,5 (452,2) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 0,0 (86,5). Concordia Maritime har under kvartalet inte köpt eller sålt några tillgångar som klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Värdering av flottan

Fartygsflottan definieras efter försäljningen av *Stena Supreme* som en kassagenererande enhet.

Under tredje kvartalet har ledningen inhämtat värderingar av fartygsflottan från tre av varandra oberoende värderingsinstitut. Värderingarna indikerar en fortsatt positiv värdeutveckling med en marknadsuppgång om ca 20% jämfört med tidigare värderingar gjorda i slutet av juni 2022. Vid utgången av det tredje kvartalet 2022 var återvinningsvärdet (marknadsvärdet) högre än den kassagenererande enhetens bokförda värde.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2022-09-30 till 4 (3) personer. Koncernen sysselsatte 379 (596) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning, Northern Marine Management.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 0,0 (11,4) varav 0,0 (0,0) från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 86,1 (50,6), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och outnyttjade faciliteter.

Risker och riskhantering

Concordia Maritime verkar i en bransch där efterfrågan på företagets tjänster påverkas av såväl konjunkturcykler och säsongseffekter som av faktorer av mer tillfällig natur.

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: strategiska risker, operativa risker, efterlevnadsrisker och finansiella risker. Hållbarhetsrisker är integrerade i riskkategorierna. Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2021, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com.

Rapportering miljö och säkerhet

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. Resultatet är en konsekvens av ett omfattande och kontinuerligt arbete ombord på fartygen.

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

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes fyra (4) så kallade vettinginspektioner. Vid dessa inspektioner noterades totalt 11 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,75 observationer per inspektion. Det får anses vara normalt. Ingen hamnstatskontroll resulterade under kvartalet i kvarhållande av fartyg.

Energy management

Den totala bunkerförbrukningen minskade med 31,7% under Q3 2022 jämfört med Q3 2021. Detta förklaras med att flottan består av färre fartyg än under 2021. Mätetalet för fartygens operationella energieffektivitet, EEOI, försämrades något under perioden vilket kan härledas till kompositionen av flottan där de återstående P-MAX fartygen är mindre effektiva än den genomsnittliga flottan för 12 månader sedan. Andelen dagar i hamn har också ökat under perioden vilket försämrar mätetalet.

Då samtliga fartyg är utkontrakterade på timecharter och bareboat-charter fattar inte Concordia Maritime operationella beslut om resekontrakt, bunkerinköp och hastighet, det hanteras av kund.

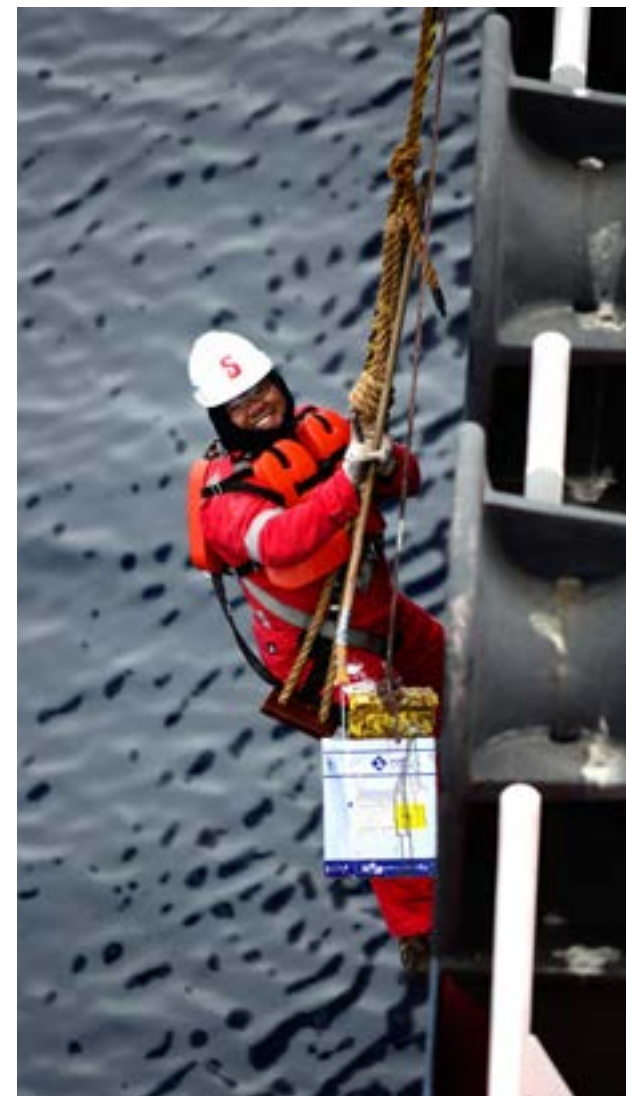
Stena Polaris är utkontrakterad på bareboat basis till Crowley, som hanterar fartygets rapportering till myndigheter etc. Fartyget är därför exkluderat från utsläppsdata.

Nya regelverk

Concordia Maritime följer utvecklingen av regelverk för sjöfarten från IMO, EU och andra relevanta aktörer. 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 i kraft 2023 och arbete pågår för att utvärdera vilka tekniska och operationella initiativ som är mest effektiva.

Concordia Maritime kommer tillsammans med tekniska managern Northern Marine ansluta fartygen till Fleet Performance Management-systemet Storm Geo S-Insight. Plattformen samlar in och analyserar dagligen data från fartygen för att nå högre effektivitet och lägre utsläpp. Dessutom underlättar den rapportering till berörda myndigheter.

För uppfyllnad av regelverket EEXI kommer ett EPL-system (Engine Power Limitation) att installeras på P-MAX-fartygen under 2023. I korthet handlar det om en strypning av fartygens maxeffekt, vilket inte väntas ha någon negativ operationell påverkan. Investeringen förväntas uppgå till cirka USD 35 000 per fartyg.



Nyckeltal

Säkerhet

	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021	Mål 2022
LTI	0	0	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	1	0	1	1	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	2,75	1,75	2,85	1,92	1,9	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0	0	0
Skada på egendom	0	0	2	1	0	0
Medical Treatment Case	0	0	0	0	0	0
Restricted Work Case	0	2	1	3	3	0
High Potential Near Miss	0	2	1	3	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0	0

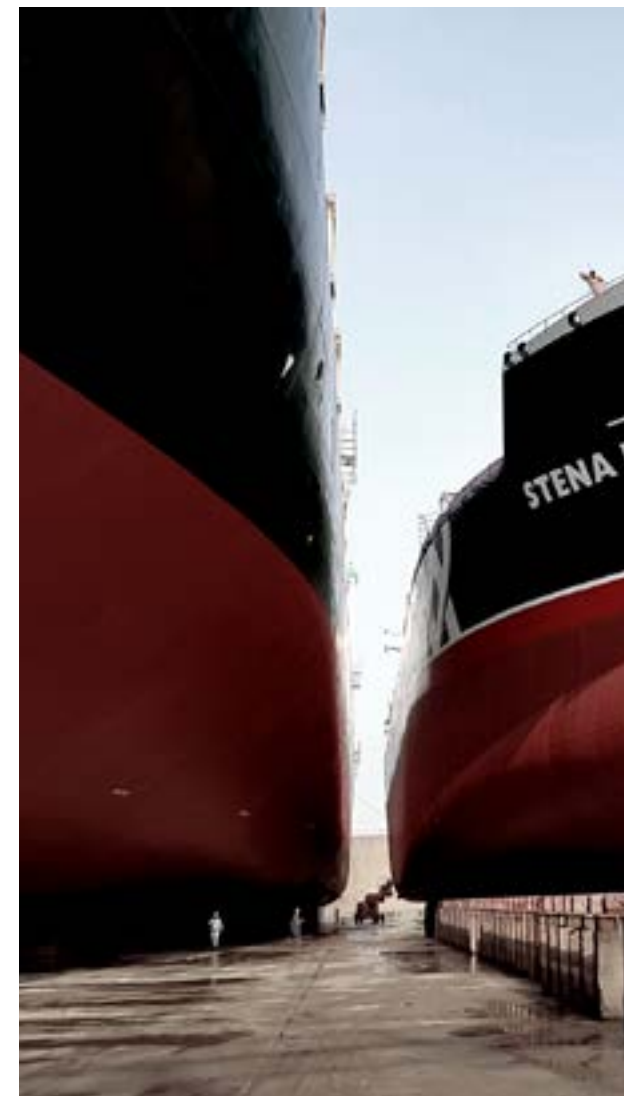
Miljöpåverkan

	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Förbrukade ton bunker					
LSFO	10 177	15 199	35 841	54 905	62 666
MGO	2 090	2 763	6 567	10 586	14 738
Totalt	12 267	17 962	42 408	65 491	77 404
Utsläpp i ton					
CO ₂	38 391	56 191	132 682	204 936	242 421
SO _x	104	154	364	558	641
NO _x	1 098	1 607	3 795	5 860	6 927
Partiklar	12,9	12,1	46,6	69,2	80
Effektivitet, EEOI					
gCO ₂ /tonNM ¹⁾	15,49 ²⁾	11,65 ²⁾	n.a	n.a	n.a
Oljespill, liter	0	0	0	0	0

1) Förändringen i bunkerförbrukningen jämfört med 2021 är en effekt av flottans storlek.

2) Avser rullande 12 månader.

Definitioner se sidan 14.



Koncernen

Resultaträkning

MSEK	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	10,55	8,65	9,92	8,49	8,58
Timecharterintäkter, lease av fartyg	45,1	27,1	138,8	71,5	120,2
Timecharterintäkter, operativa tjänster	62,7	47,1	198,1	124,5	202,1
Spotbefraktningssintäkter ¹⁾	7,5	91,4	44,4	357,6	382,5
Resultat från fartygsförsäljning	2,9	0,0	41,9	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa intäkter	118,2	165,6	423,1	553,6	704,8
Reserelaterade driftskostnader	-0,3	-38,5	-5,5	-197,6	-220,1
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-35,5	-92,7	-103,5	-262,1	-297,3
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-35,8	-50,7	-115,5	-148,4	-196,7
Personalkostnader land	-1,8	-2,9	-7,0	-10,9	-14,0
Övriga externa kostnader	-6,8	-37,5 ³⁾	-21,3 ²⁾	-53,7 ³⁾	-59,2 ³⁾
Avskrivningar/Nedskrivningar	-41,6	-60,7	-127,6	-174,4	-501,0
Summa rörelsekostnader¹⁾	-121,9	-283,1	-380,3	-847,1	-1 288,3
Rörelseresultat	-3,6	-117,5	42,8	-293,5	-583,5
Ränteintäkter och liknande poster	-1,1	6,3	0,6	8,6	8,6
Räntekostnader och liknande poster	-18,0	-30,2	-60,2	-65,0	-83,3
Finansnetto	-19,1	-24,0	-59,6	-56,5	-74,7
Resultat före skatt	-22,8	-141,4	-16,7	-350,0	-658,2
Skatt	0,0	0,0	-0,8	-2,5	-2,1
Resultat efter skatt	-22,8	-141,4	-17,6	-352,6	-660,4

1) Redovisningsprinciper, se sidan 16.

2) I beloppet ingår nettoförlust från fartygsförsäljning om MSEK -13,2.

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

Koncernen

Övrigt totalresultat

MSEK	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	-22,8	-141,4	-17,6	-352,6	-660,4
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat					
Omräkningsdifferenser	20,8	17,4	63,4	40,5	48,6
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	0,0	17,1	-6,2	69,9	61,8
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	-0,6	2,7	4,1	43,0	51,2
Periodens totalresultat	-2,6	-103,9	43,7	-198,9	-498,7

Värden per aktie

	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-0,48	-2,96	-0,37	-7,39	-13,84
Eget kapital per aktie, SEK	7,12	12,49	7,12	12,49	6,21

Koncernen

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 sep 2022	30 sep 2021	31 dec 2021
Kurs SEK/USD på rapportdagen	11,09	8,76	9,05
Tillgångar			
Fartyg och inventarier ¹⁾	943,0	2 252,9	1 454,5
Finansiella anläggningstillgångar	19,6	1,7	5,4
Summa anläggningstillgångar	962,5	2 254,5	1 459,8
Kortfristiga fordringar	85,1	130,2	112,1
Kassa och bank ²⁾	89,7	0,0	15,9
Tillgångar som innehas för försäljning	528,9	34,5	518,8
Summa omsättningstillgångar	703,8	164,7	646,8
Summa tillgångar	1 666,3	2 419,3	2 106,7
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	340,0	596,2	296,3
Långfristiga skulder	553,2	1 439,2	310,9
Kortfristiga skulder	773,1 ³⁾	383,9	1 499,4 ⁴⁾
Summa eget kapital och skulder	1 666,3	2 419,3	2 106,7

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 0 (390,9).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 38,2 (0).

3) Varav skulder som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning, MSEK 618,0.

4) Varav skulder som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning, MSEK 521,5.

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan–sep 2022							
IB 2022-01-01	381,8	61,9	460,2	2,1	0,0	-609,6	296,3
Periodens totalresultat	0,0	0,0	63,4	-2,1	0,0	-17,6	43,7
Nedsättning aktiekapital	-194,3	0,0	0,0	0,0	0,0	194,3	0,0
UB 2022-09-30	187,5	61,9	523,5	0,0	0,0	-432,9	340,0
Förändringar jan–sep 2021							
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
UB 2020-09-30	381,8	61,9	452,2	2,0	0,0	-301,8	596,1

Koncernen

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Löpande verksamhet					
Resultat före skatt	-22,8	-141,4	-16,7	-350,0	-658,2
Justeringsposter:					
Avskrivningar/Nedskrivningar	41,6	60,7	127,6	174,4	501,0
Övriga poster	-163,5	65,9	-36,9	103,1	124,9
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	-144,6	-17,3	74,0	-74,8	-33,5
Förändringar i rörelsekapital	124,2	27,5	13,3	110,9	68,3
Kassaflöde från löpande verksamhet	-20,4	10,2	87,3	36,2	34,8
Investeringsverksamhet					
Försäljning av anläggningstillgångar	155,7	487,4	715,5	487,4	487,4
Investering i anläggningstillgångar	0,0	-86,5	-0,8	-200,4	-191,5
Övriga finansiella poster	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	158,0	401,0	714,7	287,0	295,9
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	52,0	0,0	194,7	203,9
Amortering av lån	-136,0	-20,6	-388,0	-83,9	-105,2
Övrig finansiering	0,0	-463,3	-351,6	-534,8	-551,3
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-136,0	-431,9	-739,6	-424,0	-452,5
Periodens kassaflöde	1,5	-20,7	62,4	-100,7	-121,9
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	81,6	51,6	15,9	130,2	130,2
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	6,6	3,7	11,5	5,1	7,6
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	89,7	34,5	89,7	34,5	15,9
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid periodens början	0,8	3,2	2,1	8,1	12,4
Periodens kassaflöde	5,8	0,4	9,4	-3,0	-4,9
Total kursdifferens	6,6	3,7	11,5	5,1	7,6

Moderbolaget

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Nettoomsättning	0,3	42,3	45,2
Driftskostnader fartyg	0,0	-91,8	-96,4
Övriga externa kostnader	-9,2	-8,8	-12,7
Personalkostnader	-4,0	-7,5	-10,1
Rörelseresultat	-12,9	-65,8	-74,0
Resultat från dotterbolag	0,0	0,0	-71,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	18,9	96,1	90,4
Räntekostnader och liknande poster	-112,9	-25,8	-59,2
Resultat före skatt	-106,9	4,6	-113,7
Skatt	0,0	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-106,9	4,6	-113,7

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 september 2022	30 september 2021	Helår 2021
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	0,0	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	7,1	1,7	5,4
Andelar i koncernföretag	675,5	746,4	675,5
Långfristiga fordringar på koncernföretag	780,1	898,3	886,2
Summa anläggningstillgångar	1 462,7	1 646,4	1 567,1
Kortfristiga fordringar	0,7	9,4	7,2
Fordran koncernbolag	22,0	12,4	15,4
Kassa och bank	0,0	15,1	0,0
Summa omsättningstillgångar	22,7	37,0	22,6
Summa tillgångar	1 485,4	1 683,4	1 589,7
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	218,8	444,0	325,7
Långfristiga skulder	497,2	937,5	338,4
Kortfristiga skulder	769,4	265,9	925,6
Summa eget kapital och skulder	1 485,4	1 683,4	1 589,7

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.

Carbon Intensity Indicator (CII)

Ett regelverk från IMO som bedömer fartygets operationella effektivitet och som gradvis skärps.

Consecutive Voyage Charter (CVC)

Kontraktering av ett antal efterföljande resor.

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

Energy Efficiency eXisting ship Index (EEXI)

Ett mätetal och regelverk från IMO som bedömer fartygets operationella effektivitet och som gradvis skärps.

Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI)

Ett operationellt måttal 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

Resultatmättet 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

Resultatmättet 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	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Rörelseresultat	-3,6	-117,5	42,8	-293,5	-583,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	41,6	60,7	127,6	174,4	501,0
EBITDA	38,0	-56,8	170,4	-119,1	-82,6

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	-22,8	-141,4	-17,6	-352,6	-660,4
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	267,7
Skatt	0,0	0,0	0,8	2,5	2,1
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-22,8	-141,4	-16,7	-350,0	-390,5

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

	Q3 2022	Q3 2021	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	-22,8	-141,4	-16,7	-350,0	-390,5
Antal aktier	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt, SEK	-0,48	-2,96	-0,35	-7,33	-8,18

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	-325,4	-440,0	-660,4
Eget kapital	314,0	713,9	587,9
Räntabilitet på eget kapital	neg	neg	neg

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Resultat efter finansnetto	-16,7	-374,2	-658,2
Finansiella kostnader	78,5	93,1	83,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	61,7	-281,1	-574,9
Balansomslutning	1 866,1	2 791,8	2 599,9
Icke räntebärande skulder	-249,6	-234,1	-240,5
Sysselsatt kapital	1 616,5	2 557,7	2 359,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	neg	neg	neg

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Resultat efter finansnetto	-16,7	-374,2	-789,2
Finansiella kostnader	78,5	93,1	83,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	61,7	-281,1	-705,8
Balansomslutning	1 866,1	2 791,8	2 599,9
Räntabilitet på totalt kapital	3,3%	neg	neg

Soliditet

MSEK	9 mån 2022	9 mån 2021	Helår 2021
Eget kapital	340,0	596,2	296,3
Balansomslutning	1 666,3	2 419,3	2 106,7
Soliditet	20%	25%	14%

Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagens 9 kapitel.

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

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2021, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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

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

Göteborg den 11 november 2022

Erik Lewenhaupt
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 2022 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 11 november 2022

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Fredrik Göransson
Auktoriserad revisor

Helena Pegrén
Auktoriserad revisor

Kvartalsöversikt

MSEK	Q3 2022	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020
Resultatposter									
Summa intäkter ¹⁾	118,2	180,8	124,1	151,2	165,6	208,4	179,6	165,7	210,7
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-121,9	-121,9	-136,6	-173,4	-283,1	-282,7	-281,4	-225,7	-224,8
Rörelseresultat (EBIT)	-3,6	58,9	-12,5	-290,0	-117,5	-74,2	-101,9	-59,9	-14,0
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-
Finansnetto	-19,1	-22,5	-18,0	-18,2	-24,0	-14,2	-18,3	-26,5	-21,9
Resultat före skatt	-22,8	36,5	-30,4	-308,2	-141,4	-88,4	-120,2	-86,5	-35,9
Resultat efter skatt	-22,8	35,7	-30,5	-307,8	-141,4	-89,7	-121,4	-87,4	-35,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-20,4	78,5	29,2	-1,4	10,2	6,3	19,7	-62,1	21,2
EBITDA	38,0	102,7	29,7	36,6	-56,8	-16,7	-45,7	-4,6	45,1
Balansposter									
Fartyg (antal)	942,9 (7)	1 534,5 (8)	1 586,7 (9)	1 973,3 (11)	2 252,9 (11)	2 685,3 (13)	2 771,6 (13)	2 599,1 (13)	2 820,1 (13)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	89,7	81,6	19,9	15,9	34,5	51,6	45,1	130,2	264,4
Övriga tillgångar	104,7	112,8	138,3	117,5	131,9	156,7	166,1	145,2	167,0
Räntebärande skulder	1 053,9	1 133,6	1 425,2	1 587,6	1 587,1	1 963,8	1 968,1	1 656,5	2 047,9
Övriga skulder och avsättningar	272,4	276,1	251,7	222,8	236,1	226,9	255,7	423,0	192,6
Eget kapital	340,0	342,6	276,9	296,3	596,2	700,0	759,0	795,0	1 011,0
Balansomslutning	1 666,3	1 737,7	1 953,8	2 106,7	2 419,3	2 890,7	2 982,8	2 874,6	3 251,5
Nyckeltal, %									
Soliditet	20	20	14	14	25	24	25	28	31
Räntabilitet på totalt kapital	3	5	2	-27	-10	-4	-1	1	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	4	5	2	-24	-11	-5	-1	2	3
Räntabilitet på eget kapital	-104	-117	-122	-112	-62	-41	-24	-7	0
Rörelsemarginal	-3	33	-10	-192	-87	-36	-57	-36	-7
Aktiedata									
Summa intäkter ¹⁾	2,48	3,79	2,60	3,17	3,47	4,37	3,76	3,47	4,41
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-2,55	-2,55	-2,86	-3,63	-5,93	-5,92	-5,90	-4,73	-4,71
Rörelseresultat	-0,08	1,23	-0,26	-6,08	-2,46	-1,55	-2,13	-1,26	-0,29
Finansnetto	-0,40	-0,47	-0,38	-0,38	-0,50	-0,30	-0,38	-0,56	-0,46
Resultat efter skatt	-0,48	0,75	-0,64	-6,45	-2,96	-1,88	-2,54	-1,83	-0,75
Kassaflöde från löpande verksamhet	-0,43	1,64	0,61	-0,03	0,21	0,13	0,41	1,30	0,44
EBITDA	0,80	2,15	0,62	0,77	-1,19	-0,35	-0,96	-0,10	0,95
Eget kapital	7,12	7,18	5,80	6,21	12,49	14,67	15,90	16,66	21,18

Definitioner se sidan 14.

1) Redovisningsprinciper se sidan 16.

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 affärs-möjlighet (undantaget kortare affärer – understigande 12 månader) välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

Vid utgången av det tredje kvartalet 2022 var alla utom ett P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk. Time-charter avtalet med Stena Bulk sträcker sig fram till 2026. Concordia Maritime har enligt avtalet rätt att under perioden för chartern avyttra fartyg och då bryta charteravtalet med Stena Bulk. Finns aktiva underliggande avtal mellan Stena Bulk och slutkund kan dessa komma utgöra grund för kompensation.

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

Översikt över transaktioner med Stena Sfären

■ Befraktning av fartyg

Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25%. Vid försäljning av fartyg debiteras en kommission på 1%.

■ 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 kontorservice

Ett fast pris per år debiteras.

■ Finansieringsavtal

Genom ett avtal med AB Stena Finans har Concordia Maritime AB erhållit en checkkredit. Via avtal med Northern Marine Group har företaget erhållit en finansiering för ballastvatten-installationer.

Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Q3		9 mån		Helår
	2022	2021	2022	2021	
Koncernen	38,6	61,9	135,8	189,5	246,2
Besättning	37,8	56,3	131,6	168,1	222,3
Administration	0,6	3,7	2,5	14,0	15,6
Befraktning & kommersiell operation	0,3	2,0	1,6	7,4	8,3
Moderbolaget	0,3	0,1	0,8	0,5	1,0

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



Övrig information

Flottans sysselsättning

Fartyg	DWT	Isklass	År	Sysselsättning	Stena Bulks sysselsättning av fartyget 2022-11-11
P-MAX					
Stena Penguin	65 200	1A	2010	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till april 2023. DPP ²⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 25 april 2022.
Stena Premium	65 200	1B	2011	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till maj 2023 med option 18 månader. CPP ¹⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 17 september 2021.
Stena Progress	65 200	1B	2009	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till april 2023 med option 18 månader. CPP ¹⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 17 september 2021.
Stena Polaris	65 200	1A	2010	Bareboat charter till Crowley t.o.m. januari 2023, inkl. option på förlängning till slutet av 2026. CPP ¹⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 17 december 2021.	
Stena Performance	65 200	1B	2006	Avyttat under tredje kvartalet 2022.	
Stena Primorsk	65 200	1B	2006	Avyttat under tredje kvartalet 2022.	
Stena Provence	65 200	1B	2006	Avyttat under tredje kvartalet 2022.	

1) Clean Petroleum Products

2) Dirty Petroleum Products



Solberg

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

Q4 2022 9 februari 2023
Q1 2023 4 maj 2023

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 11 november 2022 8:30 CET.

CONCORDIA
MARITIME

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