

IMOIMAX

Årsredovisning 2019

<u>ÖVERBLICK</u>	3
<u>2019 i korthet</u>	5
<u>Vd-ord</u>	6
<u>Affärs- och intäktsmodell</u>	8
<u>MÅL & STRATEGI</u>	9
<u>Finansiella mål och hållbarhetsmål</u>	9
<u>Övergripande strategi</u>	10
<u>FLOTTA & ORGANISATION</u>	11
<u>Flexibla fartyg</u>	12
<u>Världsledande kompetens</u>	13
<u>OMVÄRLD & MARKNAD</u>	15
<u>Marknadens utveckling och flottans intjäning</u>	16
<u>IMO 2020 nu sjösatt</u>	19
<u>Tankmarknadens drivkrafter</u>	20
<u>Utsikter 2020–2021</u>	21
<u>HÅLLBARHET</u>	23
<u>Fem prioriterade områden</u>	24
<u>Safety first</u>	26
<u>Miljömässigt ansvar</u>	28
<u>Socialt ansvar</u>	31
<u>Samhällsengagemang</u>	33
<u>Ramverk, principer och riktlinjer</u>	34
<u>Styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet</u>	35

<u>RISK & AKTIE</u>	36
<u>Risk- och känslighetsanalys</u>	37
<u>Aktien</u>	42
<u>10 år i sammandrag</u>	44
<u>FINANSIELL RAPPORT</u>	46
<u>Förvaltningsberättelse</u>	47
<u>Räkenskaper</u>	51
<u>Noter</u>	59
<u>Revisionsberättelse</u>	81
<u>BOLAGSSTYRNING</u>	84
<u>Verksamhets- och bolagsstyrning</u>	85
<u>Styrelse</u>	92
<u>Ledning</u>	94
<u>Årsstämma och informationstillfällen</u>	94
<u>Definitioner och alternativa nyckeltal</u>	95
<u>Avstämning av alternativa nyckeltal</u>	96
<u>Kontakt</u>	97

Den reviderade årsredovisningen för Concordia Maritime AB (publ), 556068-5819, utgörs av sidorna 47–83. Årsredovisningen publiceras på svenska och engelska, där den svenska är originalversionen. Hållbarhetsprioriteringar är integrerade i hela årsredovisningen.

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi. Vi fokuserar på säkra, hållbara och tillförlitliga transporter av förädlade oljeprodukter, kemikalier och vegetabiliska oljor. B-aktien är sedan 1984 noterad på Nasdaq Stockholm.



13

Antal
fartyg

514

Antal
besättningsmän

1984

Aktien noteras på
Nasdaq Stockholm



GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

Concordia Maritime stödjer
Agenda 2030 fullt ut.

Flottans position 31/3 2020

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 1 Stena Premium | 8 Stena Penguin |
| 2 Stena Polaris | 9 Stena Perros |
| 3 Stena Performance | 10 Stena President |
| 4 Stena Provence | 11 Stena Image |
| 5 Stena Progress | 12 Stena Important |
| 6 Stena Paris | 13 Stena Supreme |
| 7 Stena Primorsk | |

Fokus på transporter av förädlade oljeprodukter



Utvinning



Frakter av råolja



Raffinering



Distribution



Slutkonsument

Kraftig marknadsuppgång i slutet av året

VLCC och Suezmax



Produkttank (MR clean)



Efter flera svaga år vände tankmarknaderna i slutet av 2019 kraftigt uppåt. Utvecklingen syntes inom samtliga marknadssegment och var till stora delar strukturellt driven. Till de främsta drivkrafterna hörde en underliggande stabil efterfrågan på olja, en omfattande amerikansk export och en allt lägre nettotillväxt i tankflottan. Därutöver medförde även installationen av s.k. scrubbers på ett relativt stort antal fartyg att den totala tillgängliga flottan minskade, vilket stärkte marknaderna ytterligare.

Året i korthet

1 140,2

Nettoomsättning,
MSEK (1 052,9)

29%

soliditet¹⁾ (38)

-102,3

Resultat före skatt,
MSEK (-181,9)

0,0

Utdelning per aktie,
SEK (0,0)

Nyckeltal

	2019	2018
Totala intäkter	1 140,2	1 052,9
EBITDA, MSEK	249,5	56,8
EBITDA, MUSD	26,4	6,5
Rörelseresultat, MSEK	-0,4	-130,1
Resultat före skatt, MSEK	-102,3	-181,9
Resultat efter skatt, MSEK	-102,6	-182,1
Soliditet, %	29	38
Räntabilitet på eget kapital, %	-9	-15,6
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	354,8	160,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-2,15	-3,81
Eget kapital per aktie, SEK	22,12	22,24
Utdelning per aktie, SEK	0,00	0,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	14,60	12,20
Lost Time Injury	1	0

1) Försämringen i soliditet beror till största delen på införandet av IFRS 16 för redovisning av leaseavtal från och med 1 januari 2019. Om redovisningen varit oförändrad hade soliditeten varit 37%.

Viktiga händelser

- Utkontraktering av tre P-MAX-fartyg på två år (fram till november 2021)
- Utkontraktering av två P-MAX-fartyg på 8–10 månader (fram till maj 2020)
- Refinansering av åtta P-MAX-fartyg och checkkredit genomförd
- Beslut om ny bolagsstruktur
- Överenskommen IMOIIIMAX-bonus om MUSD 5 mottagen

Högre intjäning till följd av starkare marknad

Till följd av den starkare marknaden ökade Concordia Maritimes intjäning inom såväl MR- som suezmaxsegmenten, om än från låga nivåer. Inom MR-segmentet ökade intjäningen med i genomsnitt cirka 20 procent jämfört med 2018. Inom suezmaxsegmentet uppgick ökningen till cirka 50 procent.

+20%

ökad intjäning inom
MR-segmentet

Fortsatt arbete med att minska bunkerförbrukningen

Under året fortsatte Concordia Maritimes långsiktiga arbete med att minska fartygens förbrukning av bunkerolja. För helåret 2019 minskade förbrukningen med 0,24 mt per dygn, jämfört med föregående år.

-0,24

mt/dygn förbrukning
av bunkers

IMO 2020 infört

1 januari 2020 började IMOs nya regelverk avseende maximalt tillåtna svavelhalt i fartygsbränsle att gälla. De nya reglerna innebär den enskilt största förändringen för marint bränsle som någonsin implementerats och avsikten är att reducera utsläppsnivåerna av svavel i luften. Concordia Maritime påbörjade övergången till lågsvavligt bränsle under slutet av 2019.

0,5%

maximalt tillåtna
svavelhalt

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Svårbedömda konsekvenser av Coronaviruset

Sedan det nya Coronaviruset, Covid-19, först upptäcktes i Kina har det spritt sig över världen. WHO betraktar det som en pandemi och dess effekter påverkar givetvis även tanksjöfarten. Vid publiceringen av denna årsredovisning går det inte att bedöma de långsiktiga konsekvenserna av viruset och dess effekter.

Rekordlångt oljepris

Sedan årsskiftet har oljepriset fallit kraftigt. I det korta perspektivet bidrar nedgången positivt när det gäller handel med råolja – och därmed tanktransporter.

Vd har ordet

Nya förutsättningar för tankmarknaden

När detta skrivs, i mitten av mars 2020, pågår arbetet världen över med att minska spridningen av det nya Coronaviruset och i möjligaste mån dämpa dess effekter. Konsekvenserna av pandemin är dramatiska. Oljepriset och världens börser faller, gränser stängs och reserestriktioner införs. Hela samhällen går in i beredskapsläge på ett sätt vi tidigare inte varit med om.

DET ÄR MINST SAGT DRAMATISKA TIDER och givetvis påverkas även vi inom tanksjöfarten. Om vi ändå börjar med att för en stund blicka bakåt kan vi konstatera att de första tre kvartalen 2019 var utmanande, där bland annat fartygsleveranser och raffinaderiunderhåll påverkade negativt. Under det fjärde kvartalet kom sedan den uppgång vi så länge väntat på. Uppgången var till stora delar strukturellt driven och berodde framför allt på en underliggande stabil efterfrågan på olja, en omfattande amerikansk export och en allt lägre nettotillväxt i tankflottan. Därutöver bidrog även installationer av s.k. scrubbers på ett flertal fartyg samt de amerikanska sanktionerna mot det kinesiskt ägda rederiet Cosco till att stärka marknaden ytterligare.

Till följd av tidigare ingångna befraktningsavtal fick den överlag starkare marknaden inte någon tydlig effekt för vår verksamhet förrän i slutet av fjärde kvartalet 2019. Ser vi till året som helhet redovisar vi en förlust före skatt om MSEK -102,3 (-181,9). EBITDA uppgick till MSEK 249,5 (56,8), motsvarande MUSD 26,4 (6,5).

Flottan, hållbarhet och administration

Flera av P-MAX-fartygen har under året gått på specialtrader i Brasilien, där de verkligen kommer till sin rätt. Övriga fartyg i flottan, de två IMOIMAX-fartygen och suezmaxtankern *Stena Supreme*, har sysselsatts inom pooler med jämförelsevis god intjäning.

Vårt långsiktiga fokus på underhåll och säkerhet bekräftas genom kundernas löpande vettingkontroller och vår egen incidentstatistik. Övergången till lågsavliga bränslen i kombination med fortsatt förbättringsarbete har under året medfört fortsatt minskade utsläpp av koldioxid, svaveloxid och partiklar.

Arbetet med att reducera våra administrativa kostnader fortsätter. Som ett led i detta arbete ändrade vi i början av 2020 vår företagsstruktur. Verksamheten drivs nu från Danmark och ingår därmed i det danska tonnageskattesystemet. Som en konsekvens av detta har vi stängt kontoren på Bermuda och i Schweiz.



IMO 2020 infört

Den 1 januari 2020 trädde IMOs nya regelverk i kraft. De nya reglerna innebär att världens cirka 60 000 handelsfartyg antingen måste gå över till ett lågsavligt, och dyrare, bränsle – eller fortsätta använda högsavligt bränsle och då istället installera s.k. scrubbers som renar avgaserna.

Fartyg med scrubbers får en lägre kostnad för bränslet, men måste å andra sidan genomföra en investering i storleksordningen 3–5 MUSD beroende på fartygsstorlek. Concordia Maritime har valt att inte investera i scrubbers, utan istället gå över på lågsavliga bränslen. Andelen fartyg som har fått eller kommer få scrubbers skiljer sig mellan olika fartygssegment. Inom VLCC-segmentet beräknas andelen att uppgå till cirka 35 procent, inom suezmax-segmentet till cirka 25 procent och inom MR/LR1 produkttank till cirka 10 procent. Installationerna pågår sedan en tid tillbaka och väntas inte vara klara förrän framåt senvåren.

I det lite längre perspektivet kommer det nya regelverket att bidra till ökad handel med rena oljeprodukter, ökade möjligheter till arbitrage och ökad variation i intjäning mellan fartyg med respektive utan scrubbers. Mer om detta på sidan 19.

Massiva konsekvenser av Coronaviruset

Sedan det nya Coronaviruset, Covid-19, först upptäcktes i Kina har det nu spritt sig över världen. WHO betraktar det som en pandemi och dess effekter påverkar givetvis även tanksjöfarten. Sedan utbrottet blev känt har vi haft högsta prioritet på att säkerställa våra ombordanställdas hälsa och minimera risken för spridning av viruset ombord på fartygen. Vi och vår bemanningspartner Northern Marine Management (NMM) följer utvecklingen noga och har även vidtagit ett stort antal preventiva åtgärder, bland annat kontinuerliga riskbedömningar och övningar. När det gäller frakter till och från särskilt drabbade länder, inte minst Kina, har ett stort antal särskilda rutiner införts. Därutöver finns även fastslagna processer utifall någon i besättningen skulle bedömas vara sjuk.

Ser vi till tankmarknadens utveckling kan vi konstatera att flödena av varor och människor minskat kraftigt. Till exempel gick importen av olja till Kina under februari ned med cirka 20 procent. De minskade flödena har i sin tur påverkat efterfrågan på olja – och därmed tanktransporter. Under februari 2020 backade de flesta marknadssegment relativt kraftigt, men från höga nivåer. Nu hoppas vi att effekterna av viruset kan begränsas.

Effekter av oljeprisfallet

Som en direkt konsekvens av Coronaviruset backade oljepriset under januari och februari från cirka 70 USD per fat till cirka 55 USD per fat. I mitten av mars föll det sedan till cirka 30 USD per fat, det största fallet sedan 1991. Utvecklingen var ett resultat av oenighet inom Opec+ avseende produktionsvolym, vilket i sin tur medförde att Saudi Arabien övergav sin produktionsbegränsning och istället gick in för att öka sina marknadsandelar genom sänkta priser.

I det korta perspektivet bidrar oljeprisets kraftiga nedgång positivt när det gäller handeln med råolja. Inom segmentet för stora råoljetankers steg raterna kraftigt direkt efter fallet. Mycket av denna extra olja kommer att gå i lager men en del kommer sannolikt att gå till raffinering och därigenom även ge effekter på produkttanksegmentet.

Marknadsutsikter framåt

2020 har inlett minst sagt turbulent. Förstärkningen av marknaden i fjärde kvartalet 2019 höll i sig under början av året. Tyvärr satte sedan spridningen av Coronaviruset hela det globala samfundet inför ett helt nytt läge.

När detta skrivs är oljepriset rekordlångt och lagernivåerna balanserade – två faktorer som är positiva för marknaden. Vad som också är positivt är att den globala orderboken är rekordlång, med få väntade leveranser som följd. Nu i början av 2020 uppgår orderboken till cirka 6,5 procent av den totala, befintliga flottan, vilket kan jämföras med genomsnittet för de senaste 10 åren på knappt 15 procent. Vi ser

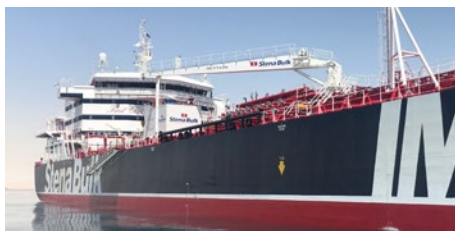
heller inga tecken på att nybeställningarna ökar. Tvärtom låg de under första kvartalet 2020 cirka 50 procent lägre än motsvarande kvartal 2019.

Att i detta läge förutspå marknadens utveckling framöver låter sig inte göras. På concordiamaritime.com kommer vi fortsätta ge regelbundna uppdateringar av marknadsläget. Följ oss gärna där.

Göteborg i mars 2020,
Kim Ullman, vd

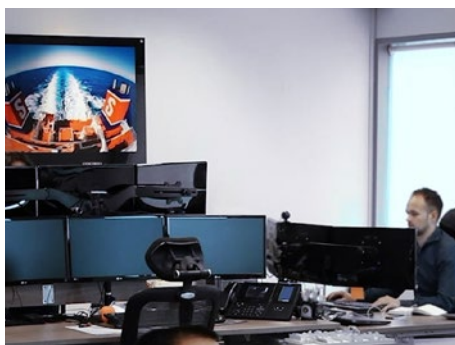
Affärs- och intäktsmodell

Concordia Maritimes affärsmodell består av köp och försäljning av fartyg samt daglig fartygsoperation.



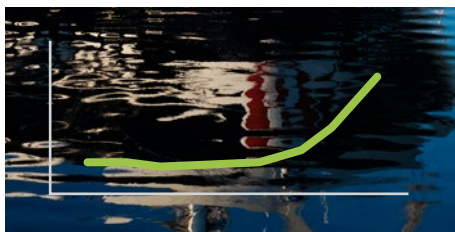
■ Köp av fartyg

Tanksjöfart är till naturen kapitalintensivt med stora värden bundna i själva fartygen. Priserna på både nytt- och andrahandstonnage varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Förmågan att optimera tidpunkten för köp och försäljning är därför avgörande för den totala lönsamheten i affären.



■ Daglig operation

Intäkterna från den dagliga operationen härrör huvudsakligen från ersättning för kontraktering via antingen spotmarknaden eller genom tidsutbefraktning. Vid spotbefraktning är nivån på fraktraterna helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan i varje given stund. Vid tidsutbefraktning utgörs intäkterna istället av en i förväg överenskommen dygnshyra som löper över hela den förhandlade kontraktperioden. I tillägg till de ägda fartygen kan kompletterande fartyg kontrakteras in på kortare eller längre tid.



■ Försäljning av fartyg

Tanksjöfart är till naturen kapitalintensivt med stora värden bundna i själva fartygen. Priserna på både nytt- och andrahandstonnage varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Förmågan att optimera tidpunkten för köp och försäljning är därför avgörande för den totala lönsamheten i affären.

Vision

Att alltid vara förstahandsvalet och affärspartner inom tanksjöfart.

Affärsidé

- Att tillgodose våra kunders behov av säkra, hållbara och tillförlitliga tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.
- Att vid rätt tidpunkt göra investeringar i fartyg och tjäna pengar på förändringar i fartygsvärdena.

Mål och strategi

Concordia Maritimes övergripande mål är att säkerställa en lönsamhet som möjliggör såväl kontinuerliga investeringar som god avkastning till aktieägarna. Verksamheten ska bedrivas med största möjliga hänsyn till både människa och miljö.

Finansiella mål



	Mål	Utfall 2019	Kommentar
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital.	-9%	2019 blev ett år med en mycket utmanande tankmarknad och därmed dålig lönsamhet.
Soliditet	>40% över en konjunkturcykel.	29%	2019 innebar avsevärda operativa förluster till följd av en utmanande tankmarknad. Därtill påverkar även förändrade IFRS-regler negativt. Justerat för de nya reglerna uppgick soliditeten till 37 procent.
Tillväxt	10%¹⁾ genomsnittlig årlig flotttillväxt över en konjunkturcykel.	-26%	Per 31 december 2019 hade Concordia Maritime 14 fartyg i flottan (23).

1) Handel med fartyg, köp såväl som försäljning, utgör ett väsentligt inslag i rederiverksamheten. Rätt timing vad gäller köp och försäljning av fartyg kan vara helt avgörande för en långsiktig fördelaktig finansiell utveckling. För Concordia Maritimes del innebär detta att flottans storlek kan variera över tid. Av denna anledning är årlig tillväxt i flottan inte ett övergripande mål i sig själv. Ambitionen är dock att verksamheten över tid ska generera en avkastning som möjliggör en genomsnittlig flotttillväxt om 10 procent över en konjunkturcykel.

Övergripande hållbarhetsmål



	Mål	Utfall 2019	Kommentar
Safety first	0 LTIF	0,35	För första gången på sex år drabbades en besättningsman under året av en skada som resulterade i förlorad arbetsdag.
Miljö- mässigt ansvar	0,3mt Minskad bränsle- förbrukning mt/dygn	0,24mt	Under året fortsatte det kontinuerliga arbetet med att öka bränsleeffektiviteten och därigenom minska utsläppen av skadliga ämnen och partiklar. Sammantaget minskade förbrukningen med 0,24 mt per fartyg och dygn. Detta bidrog i sin tur till minskade utsläpp av koldioxid, svavel- och kväveoxider samt partiklar.
	2 800mt CO ₂ -reducering	1 940mt	
	36mt SO _x -reducering	26,5mt	
	80mt NO _x -reducering	55,0mt	

Övergripande strategi

En förstavalspartner

Concordia Maritime ska vara en förstavalspartner när det gäller transporter av olja och oljeprodukter. Utifrån en omfattande förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet, ska specifika transport- och logistikbehov tillgodoses. Samarbetet med kunderna ska bygga på långsiktiga relationer präglade av partnerskap – oavsett om det gäller en resa eller utveckling av ett helt nytt fartygskoncept.

En diversifierad flottstrategi

Concordia Maritimes flott- och sysselsättningsstrategi syftar till att optimera intjäningsförmågan, balansera risker och möjligheter samt möjliggöra god utveckling på investerat kapital vid eventuell försäljning av fartyg. Även om huvudfokus ligger på produkttanksegmentet utesluts inte närvaro även i andra segment.

I tillägg till det ägda tonnaget kan kompletterande fartyg även komma att kontrakteras in.

Stort fokus på hållbarhet

Concordia Maritime har höga ambitioner inom hållbarhetsområdet och ska vara ledande när det gäller säkerhet och kvalitet. Hållbarhetsarbetet utgör sedan många år tillbaka en integrerad del i verksamheten. Genom ett systematiskt förbättringsarbete, innovation och kontinuerliga utbildningsprogram ska den starka ställningen inom området stärkas ytterligare.

Kostnadseffektivitet och flexibilitet

Genom samarbetet med flertalet andra företag inom Stena Sfären säkerställs världsledande och unik kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation. Dessutom möjliggörs en kostnadseffektiv och flexibel organisation.

UPPFÖLJNING 2019

Nya kontrakt

Under året utkontrakterades två P-MAX-fartyg på CVC-avtal till ett brasilianskt raffinaderibolag. Ytterligare tre P-MAX-fartyg har kontrakterats på tidsutbefraktning till ett brasilianskt oljebolag.

UPPFÖLJNING 2019

Hög andel nischtrader

Flera av fartygen i flottan har under året gått på specialruttor i bland annat Brasilien.

Balans mellan spot och time charter

Arbetet med att anpassa flottans disposition utifrån rådande marknadförhållande och bedömda framtida utveckling fortsatte under året. Huvuddelen av fartygen, drygt 85 procent, sysselsattes under året på spotmarknaden.

UPPFÖLJNING 2019

En Lost Time Injury – första på sex år

För första gången på sex år drabbades en av besättningsmännen under året av en skada som resulterade i förlorad arbetsdag. Besättningsmannen, som i olyckan skadade ena handen, fick mönstra av men blev snabbt återställd.

Minskade utsläpp till luft

Till följd av fortsatt förbättringsarbete minskade koldioxidutsläppen under året med drygt 1 940 ton, utsläppen av svaveldioxidutsläpp med cirka 26,5 ton och utsläppen av kväveoxider med cirka 55 ton. Utsläppen av partiklar minskade under året med 0,8 ton.

UPPFÖLJNING 2019

Ny långsiktigt hållbar legal struktur

Som ett led i arbetet med att sänka administrativa kostnader och dessutom etablera Concordia Maritime inom ett relevant sjöfartskluster med europeisk tonnageskatt, förändrades i början av 2020 företagsstrukturen. Verksamheten drivs sedan januari 2020 från Danmark och ingår i det danska tonnageskattesystemet. Under året stängdes även kontoren i Schweiz och på Bermuda.

Flotta & organisation



Flexibla fartyg

Concordia Maritimes flotta bestod i slutet av mars 2020 av tio produkttankfartyg av P-MAX-typ, två kemikalie- och produkttankfartyg av IMOIIIMAX-typ och ett suezmaxfartyg. Merparten av fartygen sysselsattes på spotmarknaden.

P-MAX

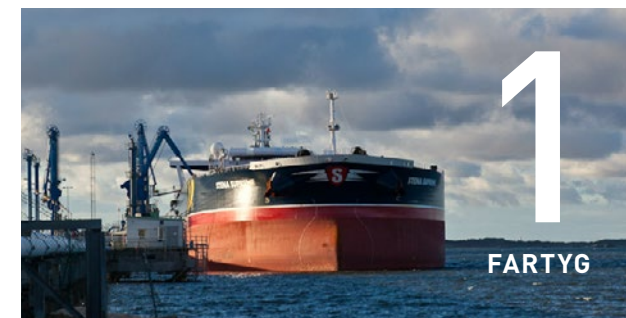
Ryggraden i flottan utgörs av de tio P-MAX-fartygen. I fartygen förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet av högsta klass. Konceptet utvecklades ursprungligen tillsammans med ledande olje- och gasföretag för att tillgodose ett behov av att kunna trafikera grunda vatten och hamnar med mer last än motsvarande fartyg i samma storleksklass. För att göra detta möjligt har P-MAX-fartygen gjorts avsevärt bredare än traditionella MR-fartyg. Den ökade volymen gör att de kan transportera upp till 30 procent mer last, vilket gör att de kan konkurrera om laster i både MR- och panamaxsegmenten.

IMOIIIMAX

IMOIIIMAX-fartygen satte vid leverans en ny standard för kemikalie- och produkttankers vad gäller både bunkerförbrukning och lasteffektivitet. Tack vare en helt ny skrovdessign och en nyutvecklad huvudmaskin, tillsammans med en rad andra tekniska innovationer, kunde fartygens bränsleförbrukning minskas med cirka 25 procent jämfört med föregående generationens MR-fartyg.

Suezmax

Som ett komplement till produkttanksegmentet är Concordia Maritime även verksam inom transporter av råolja. Närvaron i suezmaxsegmentet utgörs av suezmax-tankern *Stena Supreme*. Fartyget har en teknisk utrustning och design som vid beställningen medförde en bränsleförbrukning som var upp till 10–15 procent lägre än standardtonnage. *Stena Supreme* sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Poolen utgörs av en flotta med ett 20-tal effektiva suezmaxfartyg.



Världsledande kompetens

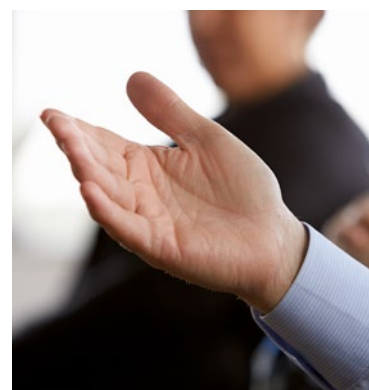
Concordia Maritimes verksamhet bedrivs i nära samarbete med flera av företagen inom Stena Sfären. Partnerskapen ger tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden: från konceptutveckling och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation.

CONCORDIA MARITIMES EGEN LANDORGANISATION bestod under 2019 av totalt 6 personer (6). Den kontrakterade sjöorganisationen är betydligt större. Vid slutet av året uppgick ombordpersonalen till 514 (494).

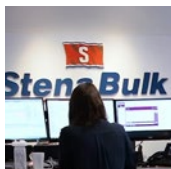
Det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning sker i samarbete med Stena Bulk och Northern Marine Management. Det nära samarbetet innebär att verksamheten kan bedrivas kostnadseffektivt samtidigt som tillgången till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden säkerställs.

En del av Stena Sfären

Concordia Maritime har nära kopplingar, operativa såväl som ägarmässiga, till Stena Sfären. Med över 19 000 medarbetare verksamma över hela världen är Stena Sfären idag en av Sveriges största familjeägda företagsgrupper. Verksamheten spänner över bland annat sjöfart, återvinning, fastigheter och finans. Till framgångsfaktorerna hör omtanke om kunderna, innovativa lösningar och perfekt utförande.



Concordia Maritime



Stena Bulk Befraktning och kommersiell operation

Totalt befraktar och opererar Stena Bulk cirka 100 fartyg över hela världen. Bland kunderna finns såväl ledande olje- och gasbolag som oberoende handelshus.

Stena Bulk fungerar som Concordia Maritimes marknadsorganisation och ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation. Genom det nära samarbetet får Concordia Maritime tillgång till en världsomspännande organisation med gedigen kunskap och erfarenhet av samtliga segment inom tankmarknaden.

Stena Bulk har kontor i Göteborg, Houston, Singapore, Dubai och Köpenhamn.

www.stenabulk.com



Northern Marine Management Bemanning, drift och underhåll

Stenaägda Northern Marine Management (NMM) ansvarar för bemanning, drift och tekniskt underhåll av Concordia Maritimes fartyg. Verksamheten omfattar drifts- och/eller bemanningsansvar för cirka 130 fartyg av varierande typer och storleksklasser med totalt cirka 7 500 ombordanställda.

Bland de externa kunderna finns flera av världens ledande shipping- och oljebolag. Verksamheten bedrivs från huvudkontoret i Glasgow. Därutöver finns även kontor i Aberdeen, Göteborg, St Petersburg, Houston, Manilla, Mumbai, Perth, Shanghai och Singapore.

www.nmm-stena.com



Stena Teknik Ny- och ombyggnadsprojekt, FoU och upphandling

Stena Teknik är en resurs för samtliga marina affärsområden inom Stena Sfären. Verksamheten omfattar ny- och ombyggnadsprojekt, allmän marinteknisk rådgivning samt upphandling. Dessutom bedrivs forskning och utveckling inom det marina området. Arbetet omfattar de flesta typer av shipping, från persontrafik till oljetankers och riggar.

Stena Teknik bistår Concordia Maritime med expertis inom exempelvis korrosionsskydd, klassningsfrågor och säkerhet till mer omfattande projekt som omfattar utveckling och projektering av nya fartyg. Verksamheten bedrivs från kontoret i Göteborg.

www.stenateknik.com



Flexibla och säkra transporter med god transportekonomi

Omvärld & marknad



Marknadens utveckling och flottans intjäning 2019

Tankmarknaden var fortsatt svag under stora delar av 2019. Till de främsta anledningarna hörde Opecs produktionsbegränsning av olja, fortsatta uttag från lager nära konsumtionsländerna, anpassning av raffinaderier inför IMO2020, samt relativt omfattande fartygsleveranser.

DE SENASTE ÅRENS SVAGA MARKNAD beror till stora delar på en kombination av Opecs produktionsminskning och omfattande uttag från lager nära konsumtionsländerna. Sammantaget har detta resulterat i ett minskat transportbehov med låga fraktrater som följd.

Dessa faktorer satte sin prägel även på första halvåret 2019. I tillägg påverkade även relativt omfattande leveranser av fartyg samt raffinaderiunderhåll marknaden negativt. I det fjärde kvartalet märktes dock en påtaglig förbättring, främst inom VLCC- och suezmaxsegmenten. Till de

främsta drivkrafterna hörde strukturella faktorer i form av en underliggande stabil efterfrågan på olja, en omfattande amerikansk export och en allt lägre nettotillväxt i tankflottan.

Stark avslutning på året

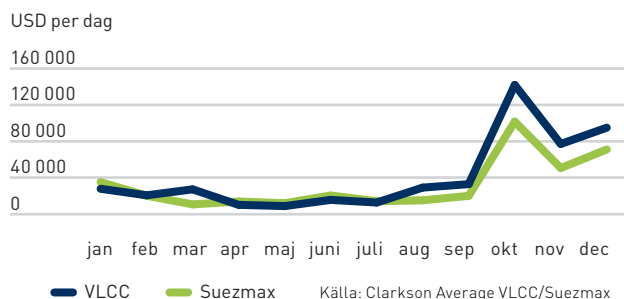
I slutet av fjärde kvartalet vände marknaden kraftig uppåt även inom MR-segmentet. Utöver tidigare nämnda strukturella faktorer bidrog såväl installation av s.k. scrubbers på ett relativt stort antal fartyg som bunkerrelaterade förseningar i hamnar till att den totala tillgängliga flottan minskade,

vilket stärkte marknaden ytterligare. Inom MR-segmentet låg raterna på spotmarknaden i slutet av året på upp mot cirka USD 25 000 per dag, de högsta sedan 2015. För VLCC- och suezmaxfartyg låg raterna runt USD 90 000 respektive USD 70 000 per dag.

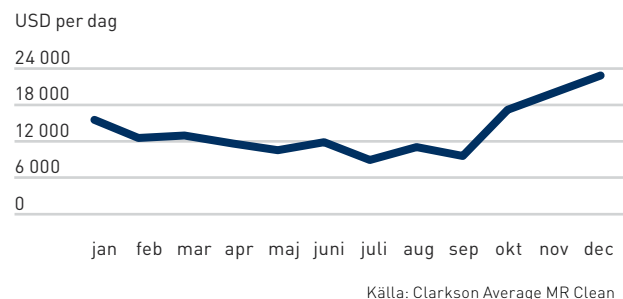
Stigande fartygsvärden

Tron på en successivt starkare marknad återspeglas även i priset för fartyg. Priset för ett 5-årigt produkttankfartyg har sedan 2016 ökat med nära 40 procent.

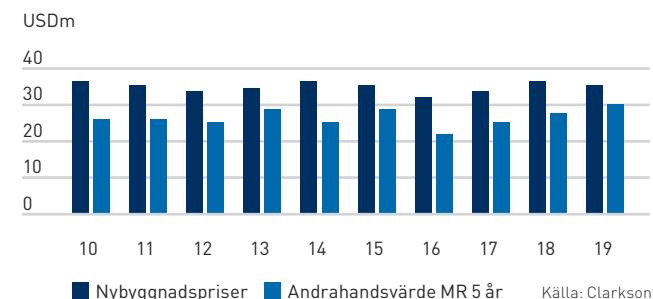
VLCC och Suezmax utveckling 2019



Produkttank utveckling 2019 (MR clean)



Fartygsvärden 2010–2019 (produkttanker 47–51K DWT)



Concordia Maritimes intjäning 2019

FÖR CONCORDIA MARITIME PRÄGLADES ÅRET i hög utsträckning av fortsatt arbete med att positionera och disponera flottan i linje med sysselsättningsstrategin och rådande marknadsförutsättningar. En bärande del i detta arbete var under året att fortsätta styra sysselsättningen av P-MAX-fartygen mot trader och lastsystem där deras unika egenskaper kommer till sin rätt – vilket i sin tur skapar möjlighet till premiumrater.

Sett till året som helhet uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, till USD 14 500 per dag (12 900). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 14 300 (12 100). Inom suezmax-segmentet låg den genomsnittliga intjäningen under året på USD 28 000 per dag (18 500).

Produkttank

P-MAX

De 10 fartygen i P-MAX-flottan sysselsattes under året genom tidsutbefraktning eller på spotmarknaden. Flera av fartygen har under året gått på specialrutter för kunder med särskilda behov. Av de sex fartyg som transporterade lättare oljeprodukter sysselsattes under året fem på specialtrader i Brasilien. I dessa fall har utnyttjandegraden vad gäller fartygens lastförmåga varit hög. Av de fyra som transporterar tyngre oljeprodukter har tre under året gått i isfart.

IMOIMAX

IMOIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important*, sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Bulk. Båda fartygen hade genom sitt poolsamarbete under året en intjäning som överträffade marknaden, huvudsakligen pga en bra kombination av petroleumprodukter, vegetabiliska oljor och kemikalier.

Inbefraktning av MR (ECO)-fartyg

I produkttankflottan rymdes under delar av året även sex inkontrakterade MR-fartyg (ECO-design) av IMO2/3-klass. Inbefraktningen gjordes tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgick till 50 procent.

Råolja

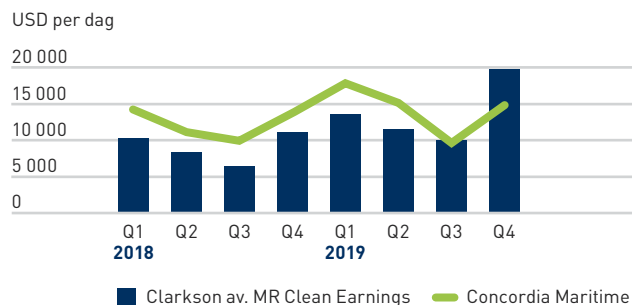
Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* sysselsattes under året framgångsrikt på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för suezmaxtankers.

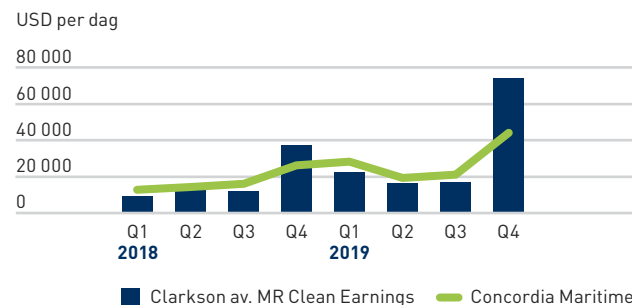
Dockningar och reparationer

I normalfallet dockas fartygen vart femte år. Under året genomfördes dockningar av *Stena Primorsk* och *Stena Progress*.

Produkttankflottans genomsnittliga reserresultat¹⁾ (spot)



Suezmaxflottans genomsnittliga reserresultat¹⁾ (spot)



Med undantag för det fjärde kvartalet presterade Concordia Maritimes fartyg sysselsatta på spotmarknaden en högre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index. I samband med den kraftiga uppgången i marknaden mot slutet av året bidrog fördröjningseffekter till en lägre intjäning än index. Detta till följd av att pågående befракtningsavtal måste avslutas innan nya kan avtalas på den nya marknadsnivån.

1) Fraktintäkt minus resekostnader (t ex bunker, hamnavgifter och kommissioner)

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 en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). I slutet av december 2019 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

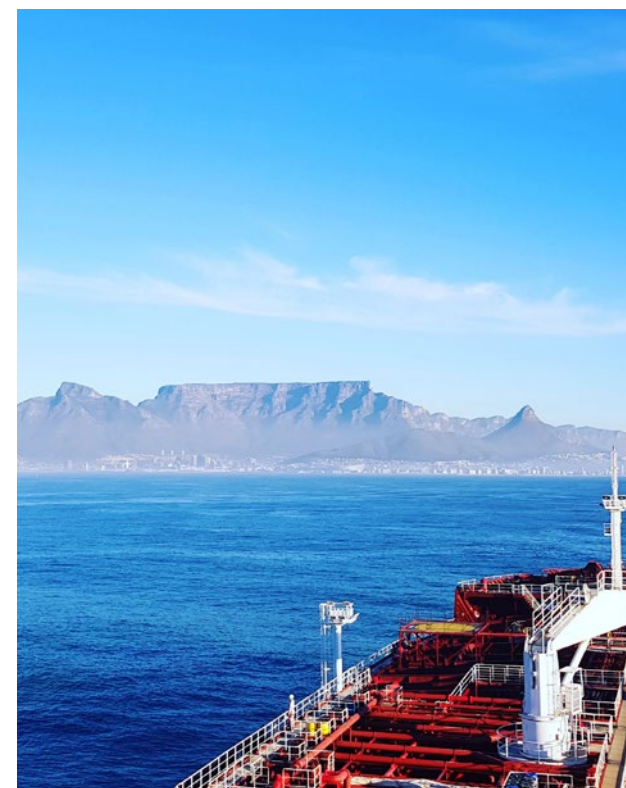
Utveckling intjäning och EBITDA

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

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

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

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



IMO 2020 sjösatt

1 januari 2020 började IMOs nya regelverk avseende maximalt tillåten svavelhalt i fartygsbränsle att gälla. De nya reglerna innebär den enskilt största förändringen för marint bränsle som någonsin implementerats. Regelverket är ett svar på klimatförändringarna och avsikten är att reducera utsläppsnivåerna av svavel i luften med cirka 80 procent.

I och med implementeringen av regelverket sänks den maximalt tillåtna halten av svavel i fartygens bränsle från 3,5 procent till 0,5 procent. De nya reglerna innebär att världens ca 60 000 handelsfartyg antingen måste gå över till ett lågsvavligt, och dyrare, bränsle – eller fortsätta använda högsvavligt bränsle och då istället installera s.k. scrubbers som renar avgaserna.

Stora skillnader i pris på bränsle

Skillnaden i pris mellan låg- och högsvavligt bränsle uppgick i slutet av mars 2020 till cirka 150–200 USD/mt, beroende på område i världen. För suezmaxfartyg med scrubbers kan skillnaden i TCE (Time Charter Equivalent, d.v.s. rese-resultat) uppgå till 5 000–10 000 USD/dag. För ett MR-fartyg uppgår skillnaden till 3 000–7 000 USD/dag.

Fartyg med scrubbers får således en lägre kostnad för bränslet, men måste å andra sidan genomföra en investering på 3–5 MUSD beroende på fartygsstorlek.

Den relativt höga investeringskostnaden har i sin tur medfört att det främst är större fartyg, med högre bränsleförbrukning, som valt att installera scrubbers. Inom VLCC- och suemaxsegmenten uppgår andelen till cirka 35 respektive 25 procent. Inom produktsegmentet (LR1, MR och Handy) är andelen med scrubbers lägre, cirka 10 procent.

Konsekvenser på tankmarknaden

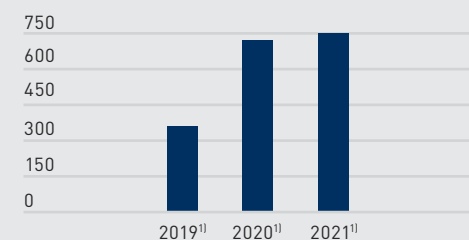
Kortsiktiga

■ Färre tillgängliga fartyg och ökad ineffektivitet i hamnar

Införandet av IMO 2020 påverkar tankmarknaden på flera sätt. I det kortare perspektivet innebär omställningen en dämpande effekt på antalet tillgängliga fartyg. Vid årsskiftet 2019/2020 hade uppskattningsvis cirka 50 procent av de planerade scrubbersinstallationerna genomförts. Återstående väntas vara avklarade under andra kvartalet 2020.

De ökade antalet bränslekvaliteter har även inneburit ett visst mått av ökad ineffektivitet i hamnar. Detta har i sin tur medfört längre väntetider i hamnarna vid bunkring – vilket minskat antalet tillgängliga fartyg ytterligare.

Totalt antal fartyg med scrubbers



1) Uppskattat antal per 31 december

Källa: DNB

Långsiktiga

■ Ökad handel med rena produkter och ökade möjligheter till arbitrage

Sänkningen av den maximala svavelhalten från 3,5 procent till 0,5 procent och det därpå ökande antalet möjliga kvaliteter av marina fartygsbränslen väntas medföra ett ökat transportbehov av rena petroleumprodukter. Därutöver ökar även möjligheten till arbitrage när skillnader i tillgång och efterfrågan på specifika bränslen ökar mellan olika marknader.

■ Ökad variation i intjäning

Redan tidigare gjorde skillnaden i bunkerförbrukning – beroende på tillverkningsår – att fartygens faktiska intjäning kunde skilja sig åt relativt kraftigt. Möjligheten att installera scrubbers har nu ökat intjäningsvariationen ytterligare. Då en majoritet av fartygen, framför allt inom MR-segmentet, inte kommer att ha scrubbers, kommer dessa fartyg även framöver avgöra marknadspriset för en frakt.

Tankmarknadens drivkrafter

Utvecklingen på tankmarknaden styrs av balansen mellan efterfrågan på tanktransporter och utbudet av antalet tillgängliga fartyg. Både utbud och efterfrågan styrs i sin tur av flera olika faktorer.

Faktorer som påverkar efterfrågan på tanktransporter

1

Konjunktur och efterfrågan på olja

Efterfrågan på sjöburna tanktransporter samvarierar i hög utsträckning med den generella efterfrågan på olja och oljeprodukter. Den globala efterfrågan på olja förväntas fortsätta att öka under de kommande åren. Till de främsta drivkrafterna hör ett ökat globalt välförhållande och växande befolkningar.

2

Förändringar i OPECs produktion

Medlemmarna i OPEC står för drygt 30¹⁾ procent av världens totala oljeproduktion. Organisationens beslut om att öka eller minska produktionen av olja får ett direkt genomslag på behovet av transporter.

3

Förändringar i raffinaderikapacitet

Avståndet mellan raffinaderi och slutkonsument påverkar i hög utsträckning transportbehovet. Det faktum att den globala raffinaderikapaciteten har minskat eller stagnerar väst om Suez och samtidigt ökar öster om Suez påverkar i hög grad hela tankmarknaden.

4

Oljepris och förändring av lager

Oljeprisets faktiska och förväntade utveckling har en direkt påverkan på lagerhållningen av såväl råolja som förädlade oljeprodukter i konsumtionsländerna. Långvariga uttag från lager medför i sin tur en negativ påverkan på transportbehovet och vice versa vid lageruppgyggnad.

5

Geopolitik

Krig, politisk oro, oväder och andra faktorer av geopolitisk art kan medföra stora störningar i transportflödena. Dessa situationer kan inte förutses, men kan med kort varsel resultera i stora förändringar i transportbehovet.

6

Nya regelverk

Efterfrågan påverkas även av förändringar i de globala regelverken. Till exempel väntas införandet av IMO 2020 medföra ett ökat transportbehov till följd av förändringar i handelsmönster.

1) Numera refereras det ofta till Opec+, vilket även inkluderar ett antal andra oljeproducerande länder. Opec+ andel av den totala produktionen uppgår till cirka 50%.

Faktorer som påverkar utbudet av fartyg

1

Leveranser av nya fartyg

När det gäller storleken på flottan utgör leveranser av tillkommande tonnage en viktig faktor. När efterfrågan på tonnage är hög tenderar nybyggnationen generellt att öka – och vice versa i tider av sämre marknader.

2

Utfasning

Lika viktig som antalet leveranser av nya fartyg, är utfasningen av äldre fartyg – vanligtvis genom skrotning eller användning som flytande lager. Även här tenderar konjunkturen att spela in.

3

Nya regelverk

Utöver ålder kan utfasningstakten även påverkas av nya regelverk. Om de nya kraven påverkar investeringsbehovet i befintliga fartyg kan fartygsägare i sämre tider istället välja att fasa ut fartyget.

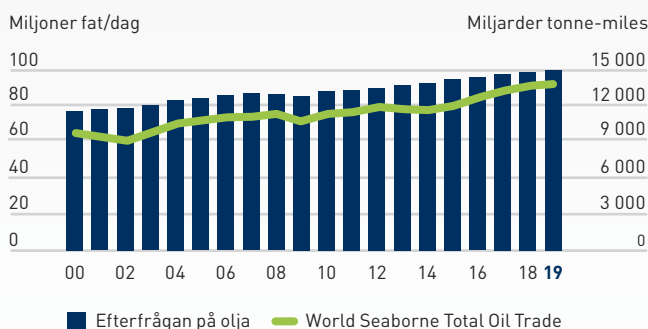
Framtidsutsikter

Svårbedömda konsekvenser av Coronaviruset

Konsekvenserna av Coronaviruset gör det svårt att bedöma tankmarknadens utveckling. I det kortare perspektivet kommer efterfrågan på olja minska. I takt med Coroneffekterna avtar väntas sedan efterfrågan åter öka. I kombination med en rekordlåg tankorderbok gör detta att de strukturella förutsättningarna för en stark marknad på lite sikt ändå bedöms vara goda.

Långsiktigt ökande efterfrågan på olja

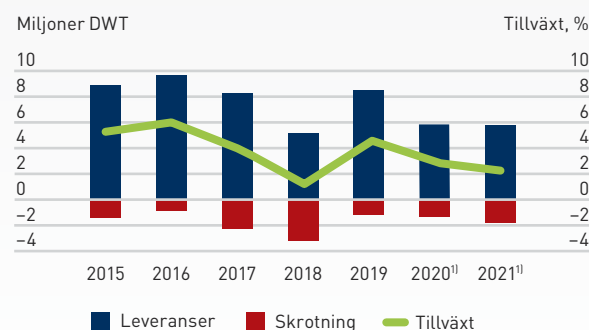
Tankmarknadens utveckling samvarierar i hög utsträckning med den globala efterfrågan på olja och oljeprodukter. Som en följd av Coronaviruset kommer den i det kortare perspektivet att minska. I det längre perspektivet väntas dock efterfrågan återigen att öka. Därtill antas införandet av IMO 2020 bidra till en ökad efterfrågan på produkttanktransporter.



Källa: Clarkson

Låg nettotillväxt i tankflottan

De senaste årens svaga marknad har resulterat i få nybeställningar, med rekordlåg orderbok som följd. I början av 2020 uppgick den globala orderboken till cirka 6,5 procent av den totala, befintliga produkttankflottan, vilket kan jämföras med snittet för de senaste 10 åren på knappt 15 procent. Även 2021 väntas tillväxten vara låg, då antalet nybeställningar under 2018 och 2019 varit begränsade.



1) Prognos

Källa: Clarkson

Coronaviruset påverkar på tanksjöfarten

När detta skrivs sprids Coronaviruset till allt fler världsdelar. Från att initialt ha varit relativt isolerat till Kina är nu spridningen att betrakta som en pandemi.

Viruset snabb spridning har medfört kraftigt minskade flöden av varor och människor – vilket i sin tur påverkat efterfrågan på såväl olja som tanktransporter. Bara importen av olja till Kina har under januari och februari minskat med cirka 20 procent.

Än så länge går det inte att bedöma de mer långsiktiga konsekvenserna av viruset. Om det kommer vara av mer övergående karaktär kommer sannolikt marknaden återhämta sig och kompensera för de nu minskade volymerna. Vid en fortsatt och än mer omfattande spridning kan det däremot komma påverka tankmarknaden negativt.

Väl positionerad flotta

Concordia Maritimes fartyg är väl positionerade för en fortsatt stark marknad de närmaste åren. Från och med maj 2020 kommer 10 av 13 fartyg i flottan vara sysselsatt på spotmarknaden. Övriga tre fartyg är utkontrakterade på längre kontrakt.

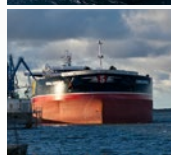
Flottans sysselsättning (per 2020-03-01)



Produkttankers	DWT	Isklass	År	Sysselsättning
P-MAX				
Stena Premium	65 200	1B	2011	Time charter t.o.m. december 2021
Stena Primorsk	65 200	1B	2006	CVC t.o.m. juni 2020
Stena Performance	65 200	1B	2006	CVC t.o.m. juni 2020
Stena Provence	65 200	1B	2006	Spot
Stena Progress	65 200	1B	2009	Time charter t.o.m. november 2021
Stena Paris	65 200	1B	2005	Spot
Stena Polaris	65 200	1A	2010	Spot
Stena Penguin	65 200	1A	2010	Spot
Stena Perros	65 200	1B	2007	Time charter t.o.m. november 2021
Stena President	65 200	1B	2007	Spot



IMOIMAX				
Stena Image ¹⁾	50 000		2015	Spot
Stena Important ²⁾	50 000		2015	Spot

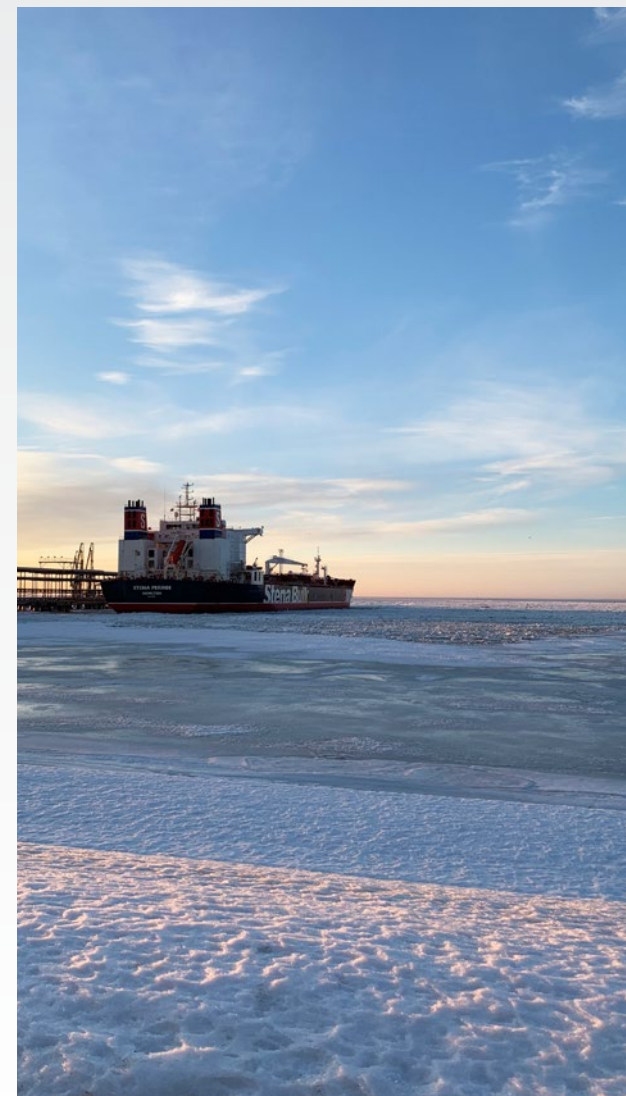


Suezmax				
Stena Supreme ³⁾	158 000		2012	Spot

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

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

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



Stort fokus på hållbarhet

Om hållbarhets- rapporten

Denna lagstadgade hållbarhetsrapport lämnas av styrelsen i Concordia Maritime AB (publ), men utgör inte en del av de formella årsredovisningshandlingarna. Concordia Maritimes affärsmodell presenteras på sid 8. Hållbarhetsramverket presenteras på sid 24 och 34, säkerhetsaspekter på sid 26–27, miljöaspekter på sid 28–30, sociala aspekter på sid 31–32. Samhällsengagemanget beskrivs på sid 33. Styrning och uppföljning (inkl. antikorrupktion) beskrivs på sid 35. Riskbeskrivningar återfinns på sid 37–41.

Fem prioriterade områden

		Utfall 2019	SDG	Sidan
Safety first	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 förebyggas.	■ Inga allvarigare olyckor eller incidenter.	 	26
Miljömässigt ansvar	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.	■ Fortsatt minskande utsläpp av koldioxid, svaveldioxid, kväveoxid och partiklar.	   	28
Finansiell uthållighet	Verksamheten ska bedrivas på ett sätt som säkerställer en sund finansiell utveckling, vilket i sin tur skapar utrymme för såväl fortsatta investeringar som utdelning till ägare.	■ Negativt resultat till följd av svag marknad men bolaget har fortsatt en sund balansräkning.		9
Socialt ansvar	Concordia Maritime ska vara en attraktiv arbetsgivare som erbjuder säkra och utvecklande arbetsplatser till konkurrenskraftiga villkor.	■ Fortsatt låg personalomsättning bland ombordanställda. ■ För första gången på sex år inträffade under året en olycka som resulterade i förlorad arbetsdag.	 	31
Samhälls-engagemang	Concordia Maritime är en aktiv samhällsaktör. De projekt eller initiativ som stöttas ska bidra till en säkrare vardag för den enskilda sjömannen och/eller en mer miljömässigt och socialt hållbar sjöfart.	■ Finansiellt stöd till Mercy Ship Cargo Day. ■ Aktiviteter i samarbete med organisationen Håll Sverige Rent.	   	33

TANKSJÖFARTEN ÄR SANNOLIKT en av de hårdast reglerade och mest granskade branscherna. Regelverken omfattar miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörättsliga. I tillägg till de interna föreskrifterna bidrar dessa kontrollinstanser till att upprätthålla en hög och jämn kvalitet.

Concordia Maritime har under lång tid legat i framkant vad gäller säkerhet, kvalitet och arbetsgivaransvar. Hållbarhetsarbetet tar avstamp i en väsentlighetsanalys i vilken de främsta och mest

relevanta hållbarhetsfrågorna identifieras. Till de mest centrala delarna hör att minimera risken för olyckor men också att kontinuerligt minska den egna operationens påverkan på miljön. Arbetet bedrivs långsiktigt och följs upp utifrån en strukturerad plan med vd som ytterst ansvarig. Vd ansvarar också för den kontinuerliga rapporteringen gentemot styrelsen. Det löpande arbetet bedrivs i nära samarbete med de samarbetspartners från vilka Concordia Maritime köper in tjänster avseende teknisk och kommersiell drift samt bemanning.



FNs mål för hållbar utveckling

2015 antog FN:s generalförsamling resolutionen ”Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling”, med 17 globala mål, vilka sammanfattar de globala utmaningar och prioriterade områden som världen står inför. Syftet med målen är att utrota fattigdom, förverkliga mänskliga rättigheter, uppnå jämställdhet och motverka klimatförändringar.

Concordia Maritime 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.

Concordia Maritimes verksamhet har bäring på flera av målen, men fokus i arbetet ligger på mål 3, 5, 8, 9, 12, 13, 14, 16 och 17 där möjligheten till positiv påverkan bedöms vara störst.

Läs mer om arbetet med målen på concordiamaritime.com.

Utgångspunkter i hållbarhetsarbetet

Care

Omtanke och kvalitet i allt vi gör

Innovation

En innovativ företagskultur hjälper oss prestera och förbättra oss

Performance

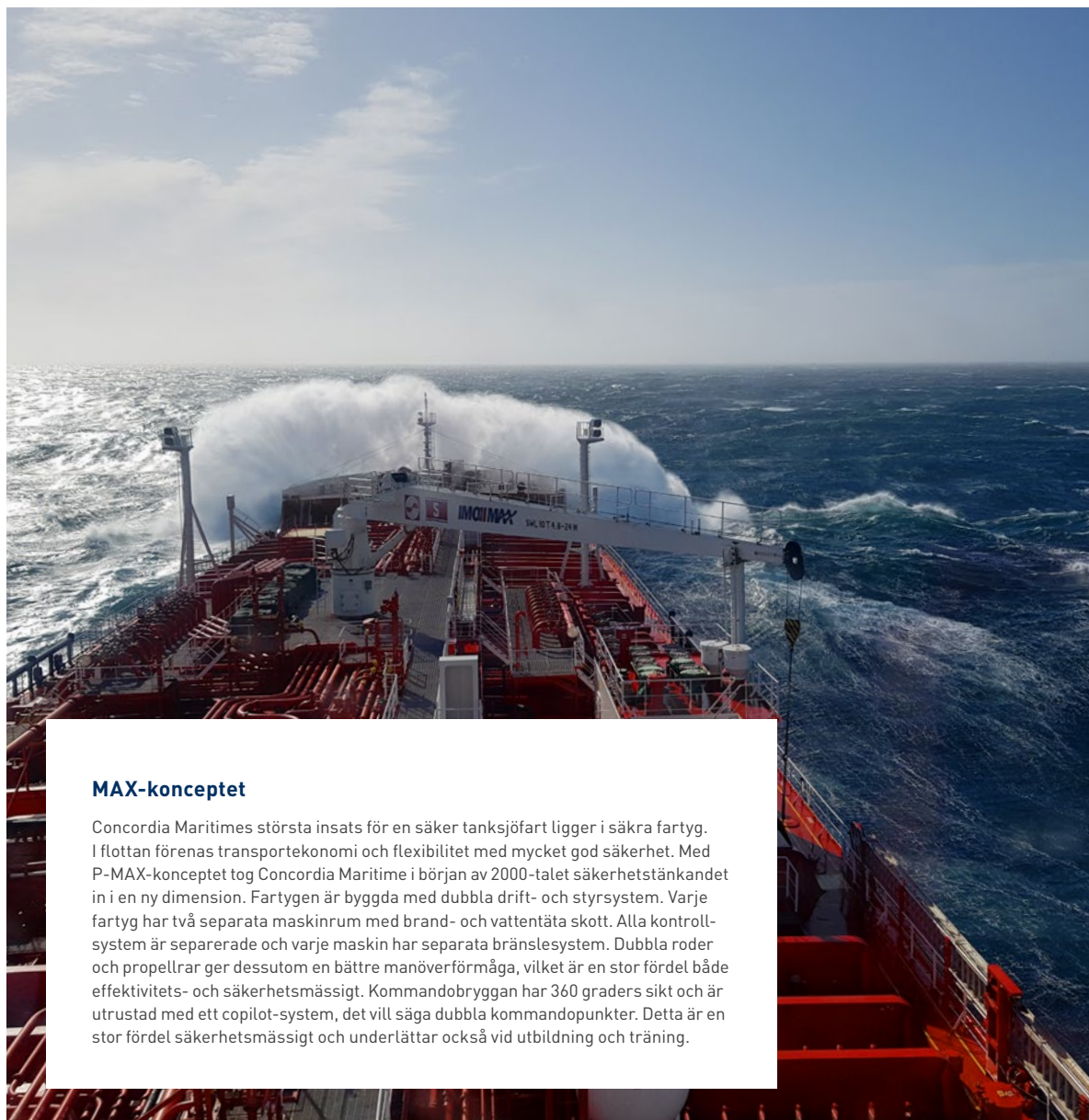
Förstklassigt utförande

Transparens

Vår ambition är full transparens. Det vi redovisar ska vara relevant och kopplat till de mest väsentliga frågorna för vår verksamhet

Tydlig styrning

- Vd är ansvarig för övergripande samordning och uppföljning
- Rapportering och uppföljning på samtliga ordinarie styrelsemöten
- Kvartalsvis avstämning tillsammans med partners



MAX-konceptet

Concordia Maritimes största insats för en säker tanksjöfart ligger i säkra fartyg. I flottan förenas transportekonomi och flexibilitet med mycket god säkerhet. Med P-MAX-konceptet tog Concordia Maritime i början av 2000-talet säkerhetstänkandet in i en ny dimension. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem. Varje fartyg har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott. Alla kontrollsystem är separerade och varje maskin har separata bränslesystem. Dubbla roder och propellrar ger dessutom en bättre manöverförmåga, vilket är en stor fördel både effektivitets- och säkerhetsmässigt. Kommandobryggan har 360 graders sikt och är utrustad med ett copilot-system, det vill säga dubbla kommandopunkter. Detta är en stor fördel säkerhetsmässigt och underlättar också vid utbildning och träning.

Safety first

SÄKERHETSARBETET UTGÖR EN AV GRUNDBULTARNA i Concordia Maritimes verksamhet. Omfattande resurser läggs på att kontinuerligt utveckla fartyg, rutiner och besättningar. Målet är dels att förebygga risken för olyckor, dels att begränsa och minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa. Arbetet sker på flera olika plan: genom konstruktionen av själva fartygen och dess utrustning såväl som genom ett omfattande och kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment.

Nyckeltal: Safety first

	Mål 2019	Utfall 2019	Mål 2020
LTI	0	1	0
LTIF	0	0,35	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan) per inspektion (ägda fartyg)	<4	2,1	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0
Skada på egendom	0	4	0
Medical treatment case	0	1	0
Restricted work case	0	1	0
High potential near miss	0	4	0
High risk observation	0	0	0

Utbildning och riskidentifiering

Att arbeta ute till havs ställer stora krav på befäl och manskap ombord. För att trygga säkerheten ombord finns, utöver ett omfattande internationellt regelverk, även högt ställda interna krav och rutiner. För att kraven på kvalitet, miljö och säkerhet ska uppfyllas, bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget.

Behaviour Based Safety

Det viktigaste inslaget i arbetet att kontinuerligt förbättra säkerheten ombord utgörs av systematisk riskidentifiering. I de dagliga rutinerna på Concordia Maritimes fartyg ingår att varje besättningsman varje dag ägnar viss tid åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety). Observationerna sammanställs i rapporter som sedan sprids till samtliga fartyg i flottan.

Det systematiska säkerhetsarbetet återspeglas tydligt i antalet personskador och LTIF. Här ligger Concordia Maritime betydligt lägre än genomsnittet i branschen. Under de senaste sex åren har bara en olycka inträffat med förlorad arbetsdag som följd. Besättningsmannen, som i olyckan skadade ena handen, fick mönstra av men blev snabbt fullt återställd.

Inga allvarliga skador eller incidenter

Inga allvarligare incidenter eller olyckor inträffade under 2019 ombord på Concordia Maritimes fartyg. Under året inträffade fyra incidenter som resulterade i skada på egendom. Skadorna rörde bland annat brustna förtöjningslinor och -goods samt

skadad MF/HF-antenn till följd av blixtnedslag. Fyra incidenter klassades under året som High Potential Near Miss. Inga incidenter klassades som High Risk Observation.

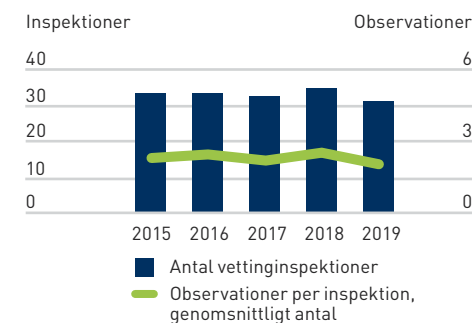
Externa kontroller och inspektioner

Under 2019 genomfördes 31 vettinginspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. På dessa inspektioner noterades sammanlagt 64 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,1 observationer per inspektion. I inget fall gjordes någon observation av allvarligare art. Ingen inspektion hade heller fler än 5 observationer. Under året genomfördes även 31 s.k. hamnstatskontroller. Inte vid någon av dessa gjordes någon observation av allvarligare art.

Piracy

Kapningar av fartyg utgör ett potentiellt hot mot den internationella sjöfarten. Concordia Maritime arbetar aktivt för att minska risken för kapningar eller andra typer av hot. Inför varje resa görs omfattande analyser och riskbedömningar. Baserat på utfallet av dessa görs strategiska och taktiska val vad gäller rutt, särskilt understöd samt andra åtgärder. Arbetet regleras av rekommendationer från internationella sjöfartsorganisationer, där bland andra Intertanko ingår, samt av IMOs ISPS-kod (International Ship and Port Facilities Security Code). Koden ställer krav på fartygens utrustning samt att det på varje fartyg ska finnas säkerhetsrutiner och en ansvarig utbildad person. Samtliga fartyg i flottan lever upp till ISPS-kodens krav. Under 2019 var Concordia Maritimes fartyg förskonade från försök till kapning.

Vettinginspektioner av vår flotta¹⁾



1) Oljebolagens fartygsinspektioner



Miljömässigt ansvar

CONCORDIA MARITIME BEDRIVER ett målmedvetet arbete för att kontinuerligt minska verksamhetens negativa påverkan på miljön. Stort fokus ligger på att minska utsläppen till hav och luft, öka bränsleeffektiviteten samt bibehålla en överlag hög operativ kvalitet.

Den egna miljöpåverkan består främst av utsläpp av koldioxid, svavel- och kväveoxider samt skadliga partiklar i samband med förbrukning av bunkerolja. Därutöver finns även en potentiell risk för spridande av organismer till följd av utsläpp av ballastvatten. Inom båda områdena bedrivs ett arbete för att reducera respektive helt eliminera påverkan på miljön.

Minskade koldioxidutsläpp

Utsläppen av koldioxid står i direkt relation till fartygens bränsleförbrukning. Målet är att uppnå en genomsnittlig minskning av bränsleförbrukningen om 0,3 ton per fartyg och dag till sjöss.

Nyckeltal: Miljömässigt ansvar

	Mål 2019	Utfall 2019	Mål 2020
Oljespill, liter	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (lagda fartyg) ¹⁾	0,3	0,24	0,3
CO ₂ -reducering, mt	2 800	1 940	2 800
SO _x -reducering, mt	36	26,5	36
No _x -reducering, mt	80	55	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,9	0,8	0,9

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

För att kontinuerligt minska utsläppen läggs stor kraft på dels en effektiv operation, dels löpande tekniska förbättringar på fartygen.

Inom ramen för den kommersiella och tekniska operationen har det sedan 2012 bedrivits ett omfattande bränsleeffektiviseringsprogram. Till aktiviteterna och åtgärderna hör dels tätare och mer detaljerad uppföljning av fartygens energiförbrukning, dels implementering av avancerade system och rutiner som möjliggör fart- och ruttoptimering baserat på väderförhållanden, väntetider i hamnar, bunkerkostnader och kundbehov.

Den minskade bunkerförbrukningen medförde under 2019 en minskning av koldioxidutsläpp med drygt 1 940 ton och svaveldioxidutsläpp med cirka 26,5 ton. Utsläppen av kväveoxider och partiklar minskade med 55 ton respektive 0,8 ton.

Åtgärder för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider

Till sjöfartens främsta miljöpåverkan hör utsläpp av svavel- och kväveoxider. Utöver hälsorisker bidrar utsläppen även till övergödning och försurning av skog, mark och vatten.

Svaveloxider

Svavel ingår naturligt i alla råoljor och omvandlas vid förbränning till svaveldioxid. Mängden svaveldioxid som släpps ut vid förbränning av svavelhaltigt bränsle är proportionerligt mot andelen svavel i bränslet. Halten av svavel i bränslet påverkar utsläppen på flera olika sätt. Förutom att den är avgörande för hur mycket svaveldioxid som släpps ut påverkar svavelhalten även utsläppen av partiklar och kväveoxider.

Hur hög svavelhalten får vara skiljer sig åt beroende på var fartyget befinner sig. Inom så kallade svavelkontrollområden (SECA) får, sedan den 1 januari 2015, bränslets svavelhalt inte överstiga 0,1 viktprocent. Till dessa områden hör bl a Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen, Kanada och USA. I och med införandet av IMO 2020 sänktes 1 januari 2020 gränsnivån utanför SECA från 3,5 till 0,5 viktprocent.

För att möta kraven krävs övergång till lågsvavliga marina bränslen eller användning av alternativa bränslen (exempelvis LNG eller metanol). Därutöver öppnar regelverket även upp för installation av så kallade ”scrubbers” som renar avgaserna ombord.

Concordia Maritimes har valt att inte investera i ”scrubbers”, utan har istället successivt från och med fjärde kvartalet 2019 gått över till lågsvavliga bränslen.

Läs mer om IMO 2020 på sidan 19.

Kväveoxider

Kväveoxider bildas vid förbränning av bunkerolja. Till följd av hårdare reglering och eget förbättringsarbete har sjöfartens utsläpp av kväveoxider under senare år minskat kraftigt. De gränsvärden för utsläpp av kväveoxider som finns idag styrs av när dieselmotorn är tillverkad och när fartyget är byggt. Samtliga fartyg i Concordia Maritimes flotta är byggda efter den 1 januari 2000 och uppfyller därmed IMOs krav enligt Tier 1. Två av fartygen i flottan uppfyller dessutom kraven enligt Tier II.

Teknisk vidareutveckling och underhåll

Utöver arbetet med ruttplanering, optimering av fart och Energy Management bedrivs även ett omfattande, kontinuerligt tekniskt vidareutvecklings- och underhållsarbete på fartygen. Till de åtgärder som har stor effekt på bränsleförbrukningen hör olika insatser för att minska beväxning på skrov, propellrar och drev. Beväxning medför en avsevärt ökad bränsleförbrukning och kan dessutom påverka köregenskaperna – och därmed säkerheten – negativt.

Stor kraft har även lagts på teknisk vidareutveckling av själva propellrarna. Bland annat har fenor, s.k. ”Hub Vortex”, installerats bakom propellrarna. Fenorna bryter den virvel som annars skapas bakom propellrarna. För att minska utsläppen till luft har s.k. VTA-turbiner (Variable output Turbine Area) installerats

Green Passport

Sjöfartsindustrin har under de senaste åren vidtagit åtgärder för att minska påverkan på miljö och människa vid fartygsåtervinning. Idag råder hårda miljökrav på hela kedjan; från fartygsdesign och konstruktion till drift och återvinning. Till exempel ska allt material ombord klassificeras och hela skrotningsprocessen struktureras och certifieras, något som skett på Concordia Maritimes nybyggen sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005. *Stena Paris* var det första nybyggda fartyget i världen att certifieras med Det Norske Veritas Green Passport.

på fyra av fartygen i flottan. Fördelarna ligger främst i att man genom att vinkla bladen i turbinen kan anpassa turbinens verkningsgrad efter fartygets fart, vilket sänker bränsleförbrukningen.

Motstridiga intressen

Arbetet att minska påverkan på miljön kompliceras av att olika miljöförbättrande åtgärder ibland står emot varandra. Genom att sänka verkningsgraden på fartygens motorer är det till exempel möjligt att minska utsläppen av kväveoxider. Åtgärden skulle dock samtidigt medföra högre utsläpp av koldioxid till följd av högre förbrukning. För att nå bästa möjliga effekt krävs därför en sammanvägning av många olika faktorer.

Utsläpp av ballastvatten

För att minska risken för påverkan av lokala ekosystem har FN:s internationella sjöfartsorgan IMO arbetat fram en ballastvattenkonvention. Konventionen, som trädde i kraft i september 2017, syftar till att förhindra att främmande organismer sprids med fartygs ballastvatten. Den gäller för alla fartyg som går på internationella resor och som tar upp och släpper ut ballastvatten.

Enligt konventionen är alla fartyg i internationell trafik skyldiga att hantera ballastvatten enligt en fartygsspecifik ballastvattenhanteringsplan. Alla fartyg ska vidare ha en s.k. ballastvattenbok och ett internationellt ballastvattenhanteringsbevis. Konventionen innebär även krav på inbyggda ballastvattenbehandlingssystem som flyttar eller dödar mikroorganismer i ballastvattnet innan det släpps ut. Systemen ska vara installerade senast efter den första genomförda obligatoriska dockningen september 2019.

Samtliga av Concordia Maritimes fartyg följer en Ballast Water Management Plan utifrån de riktlinjer som finns. IMOIMAX-fartygen är utrustade med särskilda system för hantering av ballastvatten. Liknande system för övriga fartyg i flottan är upphandlade och kommer installeras i samband med dockning.

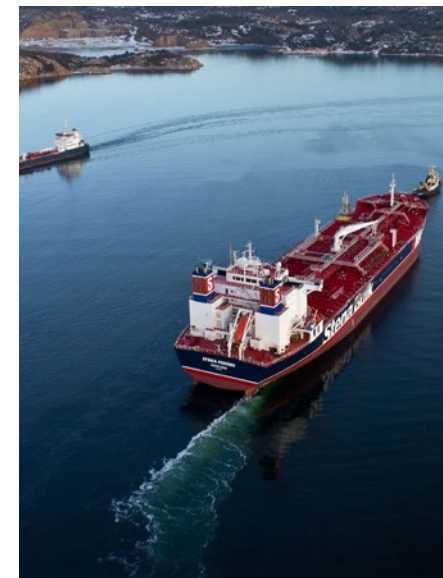
Inget utsläpp av olja

Den största miljömässiga risken förknippad med tanksjöfart är risken för oljespill i samband med grundstötning, kollision eller annan olycka. I takt med att den globala tankflottan blivit allt modernare och säkrare har dock antalet oljeutsläpp minskat drastiskt och är idag mycket sällsynt. Bakom utvecklingen ligger ett omfattande förbättringsarbete bland världens rederier i kombination med hårdare krav från lagstiftare, kunder och andra intresseorganisationer. Strikta rapporteringsrutiner möjliggör total kontroll över alla incidenter – i hamn och till sjöss. Inte heller under 2019 var något av Concordia Maritimes fartyg inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

En flexibel flotta

Concordia Maritimes främsta bidrag till en mer hållbar tanksjöfart utgörs av en lastflexibel flotta. Såväl P-MAX-fartygen som IMOIMAX-fartygen är utvecklade för att kunna transportera olika typer av oljeprodukter, vilket skapar förutsättningar för god lasteffektivitet. Tre av P-MAX-fartygen har efter leverans konverterats till IMO3-klass, vilket innebär ytterligare ökad lastflexibilitet då de nu även kan transportera vegetabiliska oljor och lättare kemikalier.

Till P-MAX-fartygens främsta styrkor hör skrovets utformning, som gör det möjligt att transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djup. Vid full last innebär detta en lägre bränsleförbrukning per lastenhet jämfört med traditionella MR-fartyg byggda vid samma tid. Både suezmaxfartyget och de två IMOIMAX-fartygen är av s.k. ”ECO-design”, vilket innebär att ett stort antal innovativa tekniska lösningar medfört att bränsleförbrukningen i servicefart är avsevärt lägre än förra generationens fartyg.





Säkerhetsövning på fartyg

Socialt ansvar

SJÖFARTEN ÄR TILL NATUREN GLOBAL; affärs- och konkurrens- mässigt men också vad gäller arbetsmarknad för sjöfolk. Efterfrågan på utbildade och erfaret sjöfolk är stor och väntas under kommande år öka ytterligare, bland annat till följd av stora pensionsavgångar. För att kunna attrahera skickligt och erfaret befäl och manskap krävs, förutom konkurrenskraftiga löner, en långsiktighet och ett gott anseende som arbetsgivare.

Concordia Maritime och bemanningspartnern Northern Marine Management strävar efter att vara attraktiva arbetsgivare som, utöver konkurrenskraftiga villkor, även erbjuder utvecklande och säkra arbetsplatser. Respekt för individen, möjlighet till kompetensutveckling och en stark säkerhetskultur utgör viktiga bitar i detta arbete.

Nyckeltal: Socialt ansvar

	Mål 2019	Utfall 2019	Mål 2020
LTI (Lost Time Injury)	0	1	0
LTIF (Lost Time Injury Frequency)	0	0,35	0
Medical Treatment Case	0	1	0
Restricted Work Case	0	1	0
No _x -reducering, mt	80	55	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,9	0,8	0,9

Låg personalomsättning

I slutet av 2019 sysselsattes 514 personer ombord på Concordia Maritimes fartyg, samtliga anställda genom bemanningspartnern Northern Marine Management. Den genomsnittliga personalomsättningen bland de ombordanställda uppgick under året till cirka fyra procent, vilket jämfört med branschstandard är förhållandevis lågt. Samtliga ombordanställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation).

Kontinuerlig kompetensutveckling

För att säkerställa säkerheten ombord finns, utöver ett omfattande internationellt regelverk, även högt ställda interna krav och väl inarbetade rutiner. För att uppfylla kraven bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget. Utöver obligatorisk utbildning kopplat till säkerhetsområdet ges även möjlighet till kompetensutveckling inom andra områden.

Första allvarligare olyckan på sex år

För första gången på sex år inträffade under året en incident med allvarligare personskada som följd (Loss Time Injury). Vid olyckan skadade en besättningsman fingrarna på en flyttbar fläkt. Olyckan inträffade ombord på *Stena Performance*. Sammantaget under året inträffade en arbetsrelaterad skada som krävde behandling av sjukvårdspersonal (Medical Treatment Case). Skadorna föranledde även begränsningar i utförande av planerade arbetsuppgifter (Restricted Work Case).

Nolltolerans kring droger och alkohol

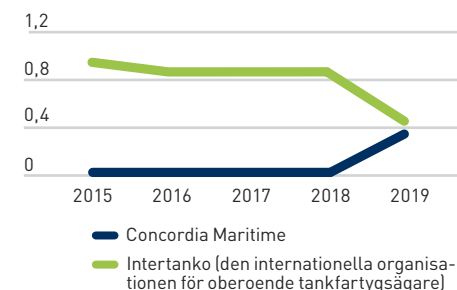
Ombord på Concordia Maritimes fartyg råder nolltolerans mot alkohol och droger. Kapten på respektive fartyg har rätt att utföra oannonserade tester och därutöver utförs även slumpvisa kontroller regelbundet av tredje part. Under 2019 genomfördes tester på samtliga fartyg, alla med negativa utslag.

Mänskliga rättigheter

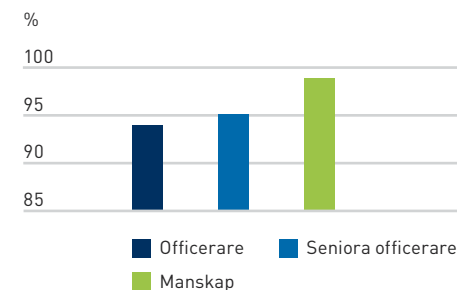
Concordia Maritime stödjer och respekterar FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna samt Internationella arbetsorganisationen ILO:s internationella program för avskaffande av barnarbete (IPEC). I gällande Code of Conduct tydliggörs att tvångsarbete inte accepteras i någon form, inte heller användning av fångar eller olaglig arbetskraft i tillverkningen av varor eller tjänster, varken för Concordia Maritime eller inom leverantörers och andra samarbetspartners verksamheter.

Concordia Maritime strävar efter rättvisa arbetsvillkor och lika möjligheter för alla. Ingen medarbetare får särskiljas eller diskrimineras baserat på kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Likaså ska medarbetares rätt till föreningsfrihet och kollektivavtalsförhandlingar respekteras. Concordia Maritime har nolltolerans mot trakasserier och övergrepp och accepterar inte någon typ av våld, hot eller destruktivt beteende på arbetsplatsen.

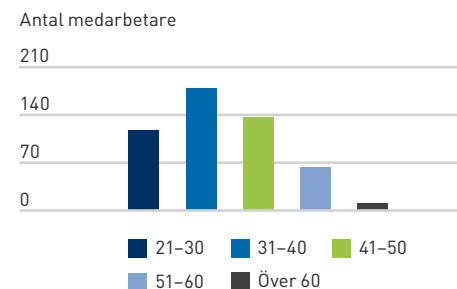
LTIF jämfört med branschen



Andel ombordanställda som stannar kvar



Åldersfördelning





Strandstädning på Särö utanför Göteborg

Samhällsengagemang

I ENLIGHET MED CONCORDIA MARITIMES riktlinjer för samhällsengagemang prioriteras initiativ med tydlig koppling till Concordia Maritimes värderingar, kompetens och verksamhet. De projekt eller initiativ som stöttas ska huvudsakligen vara relaterade till sjöfart. De ska bidra till en säkrare vardag för den enskilda sjömannen, stötta utvecklingen mot en mer miljömässigt och socialt hållbar sjöfart eller bidra till en positiv utveckling av de lokala marknader på vilka bolaget är verksamt.

Mercy Ships Cargo Day

Concordia Maritime stöttar sedan 2016 Mercy Ships Cargo Day, vars syfte är att samla in medel till Mercy Ships, en icke-statlig organisation som driver världens största privata sjukhusfartyg. Mercy Ships erbjuder gratis operationer, tandvård och annan kvalificerad medicinsk vård på platser där behovet är som störst.

Plast i haven – utbildning och strandstädning

Plasten i havet är en av vår tids största miljöproblem och världshaven håller i snabb takt på att fyllas av skräp. Havsströmmar gör att skräp från hela världen samlas i specifika områden, och bildar gigantiska skräpöar. Om ingenting görs nu kommer det finnas mer plast än fisk i havet år 2050.

I syfte att öka kunskapen om tillståndet för världshaven samarbetar Concordia Maritime sedan 2018 med den ideella organisationen Håll Sverige Rent (HSR). Concordia Maritime har bland annat tagit initiativ till en webbutbildning som finns tillgänglig via concordiamaritime.com och genomfört strandstädning på den svenska västkusten. Syftet är att sprida kunskap om plast i havet samt att öka engagemanget hos allmänhet och personal.

Ramverk, principer och riktlinjer

Concordia Maritimes styrelse och ledningsgrupp har tillsammans formulerat och antagit ett ramverk som sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare. Ramverket består av såväl interna regelverk och riktlinjer som anslutning till externa principer och rekommendationer.

Interna regelverk

- **Hållbarhetspolicy** I hållbarhetspolicyen beskrivs Concordia Maritimes övergripande inställning till hållbarhet samt övergripande principer för styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet.
- **Code of Conduct** I den affärsetiska policyen beskrivs bl a Concordia Maritimes riktlinjer för leverantörer och partners. Här beskrivs även relationen till anställda, affärspartners och andra intressenter samt inställningen till gåvor och mutor. Koden är baserad på internationellt erkända konventioner och riktlinjer, såsom FN:s konventioner om mänskliga rättigheter, ILO:s konventioner, OECD:s riktlinjer och FN:s Global Compact, vilken Concordia Maritime undertecknade 2015. Concordia Maritimes uppförandekod anger de vägledande principer som gäller för att verksamheten ska bedrivas på ett etiskt, socialt och miljömässigt riktigt sätt, och hanterar frågor rörande miljö, sociala förhållanden, personal, mänskliga rättigheter och anti-korruption. Uppförandekoden behandlar även relationer till affärspartners, där Concordia Maritime förbehåller sig rätten att dra sig ur en relation om en partner inte lever upp till den affärsetiska standard som Stena förväntar sig.

lever upp till den affärsetiska standard som koncernen förväntar sig. Uppförandekoden gäller alla medarbetare utan undantag, och utbildning om den är obligatorisk för alla medarbetare. Koden finns tillgänglig på Concordia Maritimes webbplats.

Externa regelverk och samarbeten

- **Global Compact** Concordia Maritime följer både FNs Global Compact-initiativ och den allmänna förklaringen av de mänskliga rättigheterna. Global Compact introducerades 1999 och är idag, med över 6 000 företagsmedlemmar från 135 länder, det största internationella initiativet för företagsansvar och hållbarhetsfrågor. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och antikorruption, och respektera dessa i hela sin värdekedja.
- **OECD:s riktlinjer för multinationella företag** OECD:s riktlinjer för multinationella företag är rekommendationer till multinationella företag verksamma i eller med hemvist i något av OECD-länderna. De rör bland annat företagets relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.
- **ILOs kärnkonventioner** Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta så kallade kärnkonventioner utgör en minimistandard för arbetsvillkor över hela världen. Det handlar om grundläggande mänskliga rättigheter i arbetslivet.
- **World Ocean Council.** Concordia Maritime är sedan 2017 medlem i World Ocean Council, en sektorövergripande global organisation som samlar ledare inom havsnära industrier såsom shipping, fiskerinäringen, jordbruk, turism och hamnar. Det övergripande målet är att bidra till en hållbar utveckling av världshaven.
- **Maritime Anti-Corruption Network** Concordia Maritime är sedan 2016 medlem i Maritime Anti-Corruption Network (MACN), ett internationellt initiativ som skapats av aktörer inom sjöfartsnärings för att dela erfarenheter och utveckla best practice vad gäller arbete mot korruption och mutor i alla dess former.
- **Certifieringar** När det gäller fartygen och dess drift är NMM certifierad enligt bland annat ISO 9001 (kvalitet), ISO 14001 (miljö), ISO 50001 (energi), OHSAS 18001 (arbetsmiljö). Certifieringarna syftar till att kontinuerligt minska verksamhetens totala miljöbelastning. Arbetet med säkerhets- och miljöfrågor regleras inom NMM av en koncerngemensam SHE-policy (Safety, Health and Environment) som innehåller miniminivåer och krav på rapportering kring ett antal områden såsom tillbud och olyckor samt frånvaro orsakad av sjukdom och arbetsskador.

Stena ABs uppförandekod

Concordia Maritimes partners Stena Bulk (Befraktning och kommersiell operation) och Northern Marine Management (Bemanning, drift och underhåll) ägs till 100 procent av Stena AB. Bolagens respektive verksamheter omfattas av Stenas koncernövergripande uppförandekod, vilken anger de vägledande principer som gäller för att verksamheten ska bedrivas på ett etiskt, socialt och miljömässigt riktigt sätt. Koden hanterar bland annat miljöfrågor, sociala frågor, god affärssed och mänskliga rättigheter. Uppförandekoden behandlar även relationer till affärspartners, där Stena förbehåller sig rätten att dra sig ur en relation om en partner inte lever upp till den affärsetiska standard som Stena förväntar sig.

Styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet

Vd för Concordia Maritime är ansvarig för att samordna och driva företagets hållbarhetsarbete på en övergripande nivå och för att kontinuerligt rapportera utvecklingen till styrelsen. Styrelsen följer löpande upp koncernens arbete med hållbarhetsfrågor. Utvecklingen avhandlas alltid som egen punkt på dagordningen vid varje ordinarie styrelsemöte.

Nära samarbete med partners

En stor del av Concordia Maritimes dagliga operativa arbete köps in från samarbetspartners, huvudsakligen Stena Bulk (Befraktning och kommersiell operation) samt Northern Marine Management (Bemanning, drift och underhåll). Det löpande hållbarhetsarbetet tar sig därför till stor del uttryck i det arbete som utförs i respektive samarbetspartners verksamhet. Samarbetet bygger på öppenhet, transparens och tillit. Tillsammans bedrivs ett kontinuerligt arbete i syfte att utveckla hållbara arbetssätt och förbättra hållbarhetsprestandan ytterligare.

Concordia Maritimes uppföljning av arbetet med säkerhetsrelaterade-, miljömässiga- och sociala frågor sker kvartalsvis tillsammans med representanter för såväl Stena Bulk som Northern Marine Management. Avvikelsesrapportering avseende vettingkontroller sker veckovis. Resultaten protokollförs och används i det löpande förbättringsarbetet.

Såväl Stena Bulk som Northern Marine Management har väl utbyggda system, rutiner och processer för att säkerställa att respektive verksamhet bedrivs i linje med ställda mål och Concordia Maritimes Code of Conduct.

Båda företagen omfattas även av Stena ABs uppförandekod, vilken i allt väsentligt liknar Concordia Maritimes. Uppförandekoden och övriga relevanta policys är tillgängliga för alla anställda. Uppförandekoderna är vidare en integrerad del av anställningsavtalet och en del av introduktionen för nya medarbetare och nya affärspartners. Utbildning i koden och dess tillämpning är obligatorisk för samtliga medarbetare inom partnerorganisationerna. Under året genomfördes en e-utbildning i syfte att utbilda medarbetare i uppförandekoden.

Nolltolerans mot mutor och korruption

Inom Concordia Maritime, Stena Bulk och Northern Marine Management råder nolltolerans mot alla former av korruption, vilket inbegriper nolltolerans gentemot alla typer av mutor, utpressning, nepotism, beskyddarverksamhet och förskingring. Därutöver pågår även ett arbete med att helt eliminera s.k. facilitation payments.

Gemensam visselblåsarfunktion

Inom Stena Sfären finns en koncerngemensam whistleblowerfunktion. Om en medarbetare upptäcker något som bryter mot Concordia Maritimes, Stena Bulks eller Northern Marine Managements uppförandekoder, värderingar, policys eller tillämplig lag finns därmed möjlighet att rapportera missförhållanden helt anonymt. Tjänsten tillhandahålls av en extern samarbetspartner och all information krypteras för att ytterligare stärka säkerheten. Under 2019 inkom inget ärende med bäring på Concordia Maritimes verksamhet, medarbetare eller ombordanställda.

Efterlevnad av lagar och tillstånd

Som börsnoterat bolag med verksamhet globalt omfattas Concordia Maritime av en rad lagar, förordningar och regler. Under 2019 har inga väsentliga överträdelser av lagar och tillstånd som lett till rättsliga följder eller böter rapporterats.

Externa kontroller

Utöver egna kontroller sker omfattande granskning och uppföljning från både myndigheter och kunder. Fartygen i flottan, både ägda och inhyrda, är föremål för kontinuerliga kvalitetsgranskningar i form av bland annat olje- och kemikalieindustrins vettingkontroller, flaggstaternas årliga besiktningar, de offentligt publicerade hamnstatskontrollerna och klassificeringssällskapens kontroller. Kontrollerna omfattar bland annat fartygets konstruktion och dess allmänna kondition, utrustning och rutiner för navigation, räddningsutrustning, brandbekämpningsutrustning, lasthanteringssystem, oljesaneringsutrustning och rutiner för krishantering. Även besättningens antal, behörighet och anställningsvillkor, fartygets loggböcker samt certifikat granskas. Verksamheten i land kontrolleras främst genom revision av processer och rutiner. Läs mer om de externa kontrollerna på sidan 27.

Samarbetet med Stena Sfären

Det nära samarbetet med de närstående bolagen inom Stena Sfären ger tillgång till världsledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden: från konceptutveckling och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation. Det skapar också förutsättningar för en kostnadseffektiv egen

organisation. Företagsledningen bedömer att samarbetena utgör några av Concordia Maritimes främsta styrkor, även om relationen också är behäftad med en viss risk i och med att tjänster köps från ett fåtal leverantörer. För mer information om samarbetet med Stena Sfären se not 22, sidorna 77–78.

Regelverk

Externa regler
Som svenskt publikt aktiebolag med värdepapper noterade på Nasdaq Stockholm är Concordia Maritime bland annat skyldigt att följa den svenska aktiebolagslagen, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter och Koden för bolagsstyrning.

Avvikelser från Koden, börsregler eller god sed på aktiemarknaden

Styrelsen i sin helhet utgör ersättnings- och revisionskommitté. I övrigt avviker Bolaget inte från Koden eller börsregler.

Interna regler

Concordia Maritime har en rad interna regelverk som tillsammans med de externa reglerna utgör ramarna för verksamheten. De centrala regelverken omfattar bl a Bolagsordning, styrelsens arbetsordning, vd-instruktioner, Code of conduct, hållbarhetspolicy, insiderpolicy och riklinjer, finanspolicy och attestinstruktion.

Risk & aktie

Riskbedömning

Typ av risk	Påverkan (1–5)	Sannolikhet (1–5)	Riskstrategi
1. Företagsrisker			
A Varumärke	4 (4)	2 (2)	Tydliga ramverk för hur Concordia Maritime ska agera som ansvarsfullt företag.
B Medarbetare	4 (4)	3 (3)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
C Likviditet	5 (4)	3 (2)	Bra finansiering och fokus på kostnader.
D Finansieringsrisk	4 (4)	2 (2)	God soliditet och goda bankförbindelser.
F Placeringsrisk	2 (2)	3 (3)	Diversifiering och kontinuerlig utvärdering.

2. Marknadsrelaterade risker

A Konjunktur	5 (4)	5 (5)	Aktivt arbete med flottstrategin och god marknadskunskap.
B Fraktrater	5 (5)	5 (5)	Effektiv operation, god marknadskunskap och goda kundrelationer.
C Oljepris	4 (4)	5 (5)	Operativ och finansiell oljehantering via Stena Sfären.
D Politisk risk	3 (3)	4 (4)	I framkant vad gäller säkerhets- och hållbarhetsarbete.
E Krig och oroligheter	4 (3)	4 (4)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.

3. Operativa risker

A Skada på fartygen	3 (3)	3 (3)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
B Olyckor och incidenter	5 (5)	2 (2)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
C Fartygsdrift	3 (3)	1 (1)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder för att möjliggöra långsiktig sysselsättning.

Föregående års siffra inom parentes.

Typ av risk	Påverkan (1–5)	Sannolikhet (1–5)	Riskstrategi
4. Motpartsrisker			
A Motpartsrisker – kundkrediter	3 (3)	2 (2)	Långsiktiga samarbeten och löpande uppföljning. Känd kundbas.
B Motpartsrisker – underleverantörer och samarbetspartners	3 (3)	1 (1)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.

5. Finansiella risker

De finansiella riskerna, huvudsakligen relaterade till valuta och räntor, finns beskrivna i not 18, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

Föregående års siffra inom parentes.

Förändring av riskmiljön 2019

Den största förändringen i riskmiljön under 2019 rör svaga marknadsförutsättningar med minskade operativa intäkter som följd. Effekterna av denna risk motverkas dock i någon mån av ett aktivt arbete med befraktningsstrategi och flottans disposition.



1. Företagsrisker

Med företagsrisker avses främst övergripande risker relaterade till själva styrningen och driften av bolaget.

A Varumärke

Med varumärkesrisker avses här händelser som i grunden skulle kunna påverka förtroendet för verksamheten bland kunder, medarbetare, ägare eller andra intressenter i en negativ riktning. Det kan röra sig om missförhållanden, allvarigare olyckor eller andra incidenter, likväl som händelser av mer finansiell eller aktiemarknadsrelaterad karaktär.

HANTERING: Concordia Maritimes styrelse och ledningsgrupp har tillsammans formulerat och antagit ett ramverk som sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare. Ramverket består av såväl interna regelverk och riktlinjer som anslutning till externa principer och rekommendationer. Till de främsta hör Concordia Maritimes Code of Conduct, Hållbarhetspolicy samt följande av FNs initiativ Global Compact.

B Medarbetare

Med medarbetarrisker avses Concordia Maritimes förmåga att inte kunna attrahera och behålla kompetenta och engagerade medarbetare. Denna förmåga är avgörande för att kunna driva utvecklingen i enlighet med ställda mål. Om Concordia Maritime inte har tillgång till rätt kompetens vid rätt tillfälle kan koncernens verksamhet och resultat påverkas negativt.

HANTERING: Concordia Maritimes egen landorganisation är liten, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort. Detta motverkas dock i viss mån av det nära samarbetet med ett flertal bolag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetar vi aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna.

C Likviditet

Med likviditetsrisk avses risken att bolaget inte har tillräckligt mycket likviditet för att sköta sina åtaganden. Utöver likviditet för sina löpande åtaganden strävar bolaget dessutom mot att ha likviditet för att kunna genomföra affärer som kräver en insats av likvida medel.

HANTERING: Likviditetsrisken hanteras genom att säkerställa en sund ekonomi med konkurrenskraftiga kostnader och en hantering av marknadsrelaterade risker. För att säkerställa tillgången till kortsiktig likviditet finns tre checkräkningskrediter om MUSD 10, MUSD 8,5 respektive MSEK 10. Ny- eller omfinansiering av fartyg kan vara viktiga verktyg för att säkerställa en god likviditet.

D Finansieringsrisk

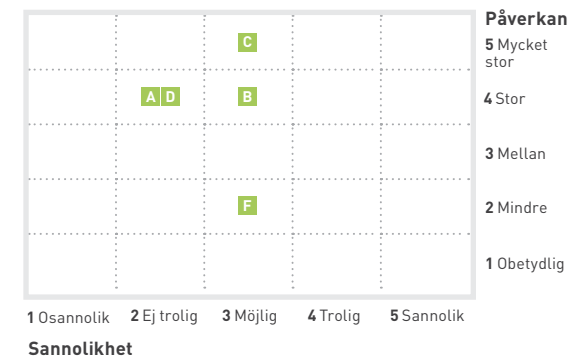
Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt lånekapital.

HANTERING: Denna risk hanteras genom uppfyllande av finansiella åtaganden, underhålla den mycket goda relation till bankerna som redan finns, arbeta med att bredda den potentiella finansieringsbasen till nya banker och institut och att arbeta för att driva bolaget på ett sunt sätt med god transparens och kommunikation.

F Placeringsrisk

Denna risk utgörs av risken att placera medel i syfte att skapa avkastning får en ogynnsam värde- eller avkastningsutveckling.

HANTERING: Risken hanteras genom att placeringarna sprids på flera olika instrument med en aktiv förvaltning och utvärdering.



2. Marknadsrelaterade risker

Med marknadsrelaterade risker avses främst risker relaterade till förändringar i omvärld och marknad, det vill säga risker som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i planeringen och styrningen av verksamheten.

A Konjunktur

Med konjunkturrella risker avses risken att det allmänna marknads-läget påverkar verksamheten eller resultatet negativt. Sjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olja och raffinerade oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i stor utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Allt detta sammantaget påverkar fraktnivåerna. Effekten av konjunkturrella svängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden och fartygsvärden.

HANTERING: Risker relaterade till fraktraterna hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition (inkl. förvärv och avyttringar) och val av kontrakteringsmetod. Besluten baseras på en löpande analys av konjunktursvängningarna i marknaderna och dess bärighet på sjöfarten i allmänhet och tanksjöfarten i synnerhet.

B Fraktrater

Med risker relaterade till fraktraterna avses risken för minskade intäkter till följd av fallande fraktrater. Fraktraterna inom tank-sjöfarten kan från tid till annan fluktuera kraftigt. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som på ökat utbud av fartyg – eller en kombination av båda. En förändring i raterna medför stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet. I det korta perspektivet fluktuerar fraktraterna på spotmarknaden betydligt mer än raterna på tidsbefraktningmarknaden.

HANTERING: Risker relaterade till fraktraterna hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition och val av kontrakteringsmetod. Spotmarknadsexponeringen hanteras också genom de pooler inom vilka fartygen verkar. Besluten baseras på en löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt.

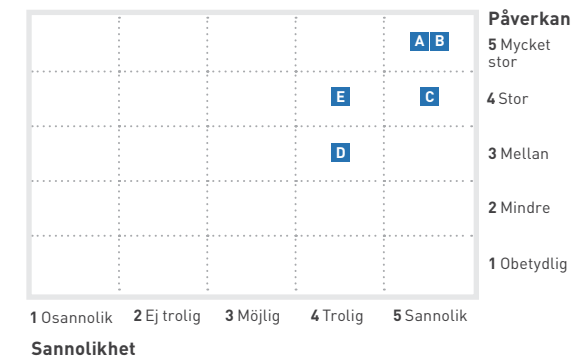
C Oljepris

Oljeprisets utveckling kan påverka efterfrågan på transporter av olja och oljeprodukter. Ett lågt oljepris kan medföra en positiv effekt på världsekonomin och därigenom komma att medföra en ökad efterfrågan på olja och tanktransporter – och omvänt vid ett högre pris. Förändringar i oljepriset påverkar också lagerhållning och trading av olja, vilket i sin tur påverkar efterfrågan på tanktransporter. Ett högt oljepris kan även påverka nettoresultatet genom stigande kostnader för bunkerolja.

HANTERING: Risker relaterade till oljepriset hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition och val av kontrakteringsmetod. Besluten baseras på en löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt. I vissa fall förekommer även användning av oljederivathandel.

D Politisk risk

Med politiska risker avses huvudsakligen risken för att politiska beslut får negativa konsekvenser på den internationella handeln av olja och oljeprodukter. Concordia Maritime agerar på en marknad påverkad av en mängd regelverk som kan förändras beroende på ändrade omvärldsfaktorer och/eller politiska beslut. Till dessa hör bland annat beslut gällande regler för internationell handel, säkerhet och miljö. Vad gäller den internationella handeln har utvecklingen under senare år gått mot ökad global frihandel och allt färre inskränkningar av handelspolitisk karaktär. Störst risk för föränd-



ringar torde ligga inom säkerhets- och miljöområdet, där det pågår en ständig översyn av internationella och nationella lagar, branschrelaterade konventioner, förordningar och praxis.

HANTERING: Vad gäller politiska beslut med bäring på Concordia Maritimes verksamhet bedrivs en löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels i samarbete med branschorganisationer, partners och andra aktörer. Vad gäller höjda krav inom miljö- och säkerhetsområdet medför Concordia Maritimes flotta och utpräglade säkerhetsfokus snarast möjligheter.

E Krig och oroligheter

Med risker relaterade till krig och oroligheter avses dels risken för begränsningar i tillgången på olja och oljeprodukter, dels förändringar i transportbehovet. Här inbegrips även risker relaterade till piratverksamhet. Risken påverkar branschen som helhet och även Concordia Maritime.

HANTERING: Vad gäller risken för krig, oroligheter och piratverksamhet bedrivs en löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels tillsammans med samarbetspartners och andra aktörer. Bolaget har fullgoda försäkringar och vidtar löpande riskminimerande åtgärder.

3. Operativa risker

Med operativa risker avses här risker relaterade till den löpande verksamheten.

A Skada på fartygen

Med risker relaterade till skador på fartygen avses framför allt dels kostnader för att reparera uppkomna skador, dels intäktsbortfall till följd av off-hire – vilket även kan leda till dyrare försäkringspremier.

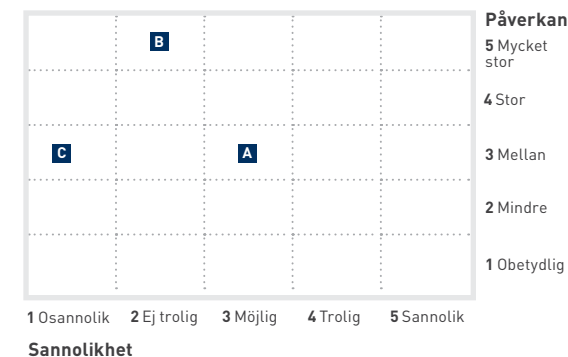
HANTERING: Denna risk hanteras dels genom strikta rutiner, planerat underhåll av fartygen och ett omfattande skadeförebyggande arbete i den operativa verksamheten, dels genom tecknande av för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust till belopp som motsvarar fartygens värde. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust

av intäkt på grund av skada eller haveri. Därutöver finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

B Olyckor och incidenter

Med olyckor och incidenter avses framför allt olyckor till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc.). Denna typ av händelser skulle kunna medföra omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall förlorade liv.

HANTERING: Denna typ av risk hanteras genom ett omfattande preventivt arbete med kontinuerlig träning och översyn av rutiner och processer. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard.



C Fartygsdrift

Med risker relaterade till fartygsdrift avses huvudsakligen risken för bristande attraktivitet bland kompetent sjöpersonal.

HANTERING: För att kunna rekrytera de besättningar bolaget vill ha krävs ett gott rykte på marknaden. Concordia Maritime strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare. Lön och andra former av ekonomiska incitament är viktiga delar i detta arbete, men även en positiv arbetsmiljö och möjligheten till långsiktig sysselsättning är avgörande.

4. Motpartsrisiker

Till de främsta kreditriskerna hör motpartsrisiker gentemot kunder, varv samt andra underleverantörer och samarbetspartners. Övriga finansiella risker redovisas i not 18.

A Motpartrisker – kundkrediter

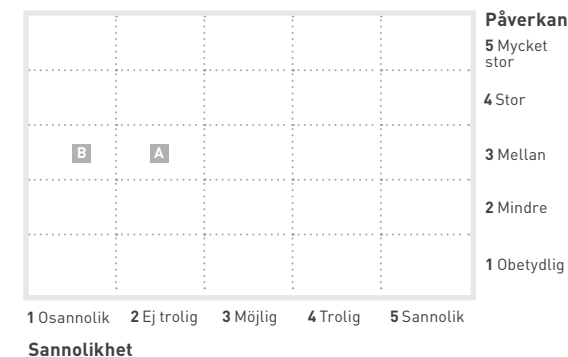
Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden.

HANTERING: Långsiktiga samarbeten och en i huvudsak återkommande kundbas, löpande uppföljning och stabil finansiell ställning utgör avgörande faktorer vid ingång av avtal med kunder. Vid osäkerhet kring motpartens finansiella ställning och kapacitet utförs finansiell kontroll av extern part. I förekommande fall kan även lasten användas som säkerhet.

B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Till de främsta motpartriskerna relaterade till underleverantörer och samarbetspartners hör risken för att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid.

HANTERING: Långsiktiga samarbeten, löpande utvärderingar och stabil finansiell ställning utgör avgörande faktorer vid val av leverantörer och motparter. Vid osäkerhet kring motpartens finansiella ställning och kapacitet utförs finansiell kontroll av extern part. I förekommande fall begärs även garantier.



Aktien

Vid utgången av 2019 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 14,60 (12,20).

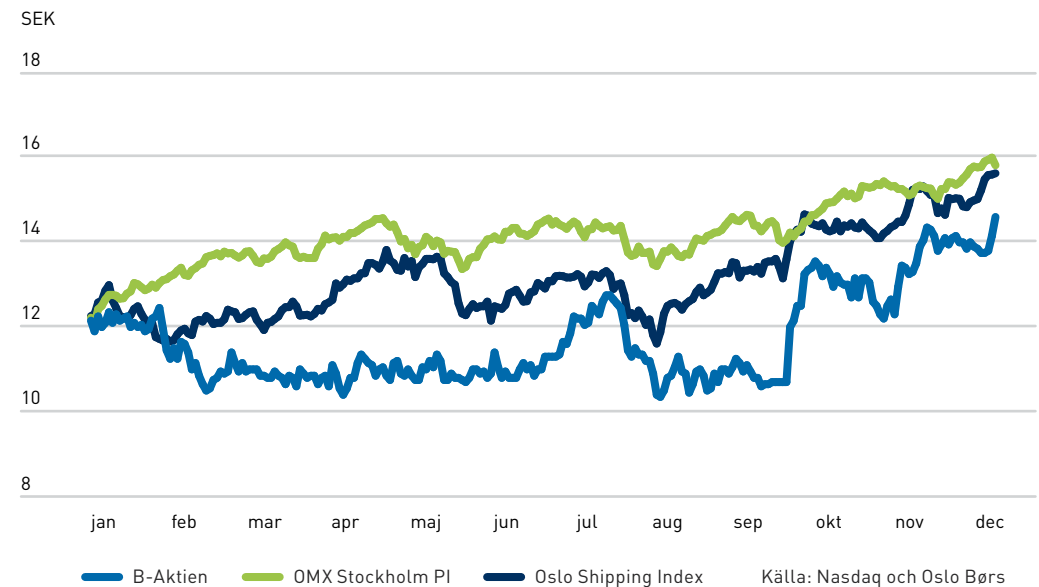
CONCORDIA MARITIMES B-AKTIE HANDLAS SEDAN 1984 på Nasdaq Stockholm under kortnamnet CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. A-aktien har tio röster och B-aktien en röst per aktie. Samtliga A-aktier ägs av Stena Sessan som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984. Stena Sessan har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål. Vid årsskiftet ägde Stena Sfären cirka 52 procent av aktiekapitalet och cirka 73 procent av rösterna.

Styrelse och vd äger tillsammans cirka 0,1 procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad. Vid utgången av 2019 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie.

Utdelningspolicy

Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling. Bolagets policy är att dela ut minst 10 procent av vinsten efter skatt. Ambitionen är att dela ut mer än den miniminivå som policyn anger. Styrelsens förslag om utdelning till stämman inkluderar denna ambition men tar också hänsyn till bolagets finansiella ställning och kontantbehov till affärsprojekt.

Concordia Maritimes aktiekurs 2019



Nyckeldata för aktien

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Utdelning, kr	0,00 ¹⁾	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00
Utdelning i % av årets resultat	n/a	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a	-7	56	60
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Börskurs på bokslutsdagen, kr	14,60	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50
Direktavkastning, % ²⁾	n/a	n/a	n/a	3,0	3,1	n/a	n/a	4,9	7,7	4,9
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	20	-2	-10	-26	55	10	15	-18	-32	27
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3	12,2
Antal omsatta aktier per år, miljoner	9,7	7,3	18,9	13,5	21,4	10,1	14,8	5,7	6,2	17,6
Omsättningshastighet, %	20	15	40	28	45	21	31	12	13	37
Börsvärde vid årets slut, MSEK	697	582	597	603	931	616	558	484	618	978
Antal aktieägare	4 168	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470
Eget kapital per aktie	22,12	22,24	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94

1) Styrelsens förslag. 2) Utdelning per aktie dividerat med genomsnittlig börskurs.

Utdelning 2011–2020

År	Utdelning per aktie, kr	Direktavkastning, %
2010	1,00	4,9
2011	1,00	7,7
2012	0,50	4,9
2013	0,00	n/a
2014	0,00	n/a
2015	0,50	3,1
2016	0,50	3,0
2017	0,00	n/a
2018	0,00	n/a
2019	0,00 ¹⁾	n/a

1) Föreslagen utdelning

Ägarkoncentration 2020-01-31

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	72,0	84,1
De 20 största ägarna	77,0	86,9
De 100 största ägarna	87,8	93,0

Ägarkategorier 2020-01-31

	Kapital %	Röster %
Utländska	9,5	5,4
Svenska	90,5	94,6
varav		
Institutioner	63,4	79,2
Privatpersoner	27,0	15,4

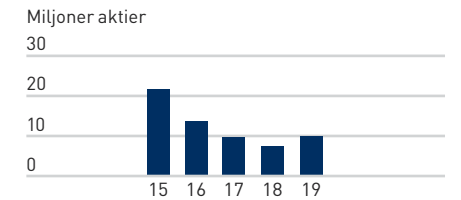
Aktieägarstruktur 2020-01-31

Aktieinnehav	Ägare	Andel %
1–1 000	3 179	76,2
1 001–10 000	767	18,3
10 001–20 000	93	2,2
20 001–	136	3,3
Total		100,0

Tio största ägarna 2020-01-31

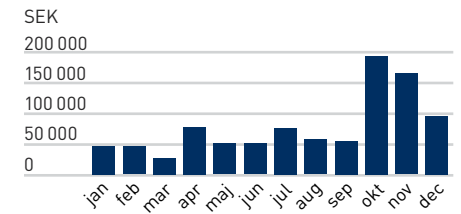
	Kapital %	Röster %
Stena Sessan	52,2	72,7
Stillström, Bengt	4,2	2,4
Avanza Pension	3,0	1,7
Andersson, Stig	2,5	1,4
Mutual Fund Fourton		
Hannibal	2,5	1,4
AB Traction	2,3	1,3
Åkesson, Morgan-Åke	2,2	1,3
Six SIS AG, W8IMV	1,6	0,9
Stillström, Ann	0,8	0,4
State Street Bank and Trust	0,7	0,4

Aktiens omsättning 2015–2019



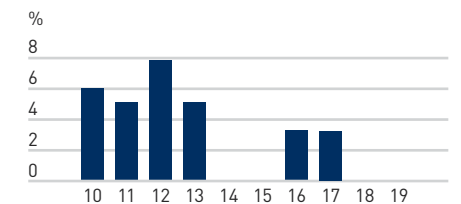
Källa: Nasdaq

Aktiens omsättning 2019

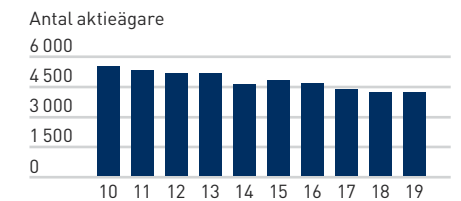


Källa: Nasdaq

Aktiens direktavkastning 2010–2019



Aktieägarutveckling 2010–2019



Källa: Euroclear

10 år i sammandrag

	2019 ¹⁾	2018 ¹⁾	2017 ¹⁾	2016 ¹⁾	2015 ¹⁾	2014	2013	2012	2011	2010
Resultatposter, MSEK										
Totala intäkter	1 140,2	1 052,9	827,5	1 038,2	1 086,6	531,2	467,8	543,4	559,6	513,4
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-890,6	-1 183,0	-978,5	-955,5	-877,0	-474,8	-467,4	-465,9	-452,0	-413,2
Rörelseresultat	-0,4	-130,1	-624,6	82,7	209,6	56,4	0,4	77,5	107,6	100,2
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	54,8	—	57,4	—	—	—	—
EBITDA ²⁾	249,5	56,8	51,3	319,9	423,8	201,0	144,7	228,4	242,6	219,5
Resultat efter finansiella poster	-102,3	-181,9	-660,2	56,9	174,3	16,5	-39,0	-369,4	76,3	76,9
Resultat efter skatt	-102,6	-182,1	-660,2	69,5	173,9	8,7	-28,8	-356,0	84,8	80,4
Kassaflöde från rörelsen ²⁾³⁾	148,7	-88,9	-14,9	227,0	392,2	121,8	124,1	190,5	231,1	210,7
Investeringar i anläggningstillgångar	-76,4	2,9	78,0	89,5	459,3	87,9	64,7	428,3	330,1	638,6
Balansposter, MSEK										
Fartyg	3 064,2	2 303,0	2 305,7	3 165,5	3 809,0	3 129,7	2 914,8	3 063,4	3 289,5	2 919,6
(Antal fartyg)	13	11	11	11	13	11	12	12	11	10
Fartyg under byggnad	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	205,8	100,5	48,0	143,0	262,0
(Antal fartyg)	—	—	—	—	—	2	2	2	1	2
Likvida medel	227,7	126,4	243,6	406,3	273,6	136,6	106,0	144,4	128,2	68,3
Kortfristiga placeringar	3,4	97,4	222,8	273,2	0,0	0,0	81,7	97,1	113,6	84,0
Övriga tillgångar	349,6	266,4	196,2	276,7	271,3	243,7	203,5	127,8	83,9	127,4
Räntebärande skulder	2 400,9	1 539,1	1 635,6	1 933,7	2 387,2	2 038,9	1 994,0	1 993,3	1 815,4	1 596,1
Övriga skulder och avsättningar	188,4	192,6	111,0	118,7	98,6	102,2	120,2	156,6	165,2	149,3
Eget kapital	1 055,6	1 061,5	1 221,9	2 089,8	1 868,7	1 574,7	1 292,3	1 330,8	1 777,6	1 715,4
Balansomslutning	3 644,9	2 793,2	2 968,5	4 142,2	4 354,5	3 715,8	3 406,5	3 480,7	3 758,2	3 460,8

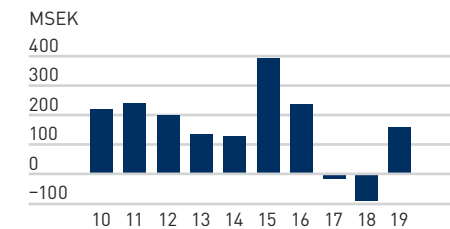
1) Från och med 1 januari 2016 har beslut tagits om att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen.

I denna tabell är även 2015 ändrat enligt samma princip för jämförelsens skull.

2) Se alternativa nyckeltal på sidan 95.

3) Fartygsförsäljning ingår ej.

Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning



forts. 10 år i sammandrag

	2019 ¹⁾	2018 ¹⁾	2017 ¹⁾	2016 ¹⁾	2015 ¹⁾	2014	2013	2012	2011	2010
Nyckeltal, %										
Soliditet ²⁾	29	38	41	50	43	42	38	38	47	50
Räntabilitet på totalt kapital ²⁾	-1	-3	-17	2	5	2	0	-9	3	2
Räntabilitet på sysselsatt kapital ²⁾	-1	-4	-18	2	5	2	0	-9	3	2
Räntabilitet på eget kapital ²⁾	-9	-16	-42	4	10	1	-2	-23	5	5
Värden per aktie, SEK										
Årets resultat	-2,15	-3,81	-13,83	1,46	3,64	0,18	-0,60	-7,46	1,78	1,68
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	1,15	—	1,20	—	—	—	—
Kassaflöde från löpande verksamhet ³⁾	3,12	-1,86	-0,31	4,76	8,22	2,55	2,60	3,99	4,84	4,41
Eget kapital	22,12	22,4	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94
Eget kapital/substansvärde	1,01	1,03	1,08	1,32	1,06	1,25	2,31	2,75	2,88	1,75
Börskurs på bokslutsdagen	14,60	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50
Utdelning ⁴⁾	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a	n/a	56	60
Övrigt										
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar ²⁾	neg	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3	12,2
Antal aktieägare	4 168	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470

1) Från och med 1 januari 2016 har beslut tagits om att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen.

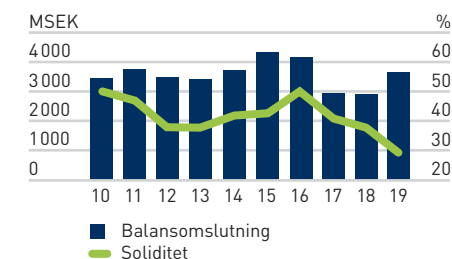
I denna tabell är även 2015 ändrat enligt samma princip för jämförelsens skull.

2) Se alternativa nyckeltal på sidan 95.

3) Fartygsförsäljning ingår ej.

4) För 2019 anges till årsstämman 2020 föreslagen utdelning.

Soliditet



Försämringen i soliditet beror till största delen på införandet av IFRS 16 för redovisning av leaseavtal från och med 1 januari 2019. Om redovisningen varit oförändrad hade soliditeten varit 37%.

Finansiell rapport



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2019. Moderbolag är Stena Sessan AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet.

Allmänt om verksamheten

2019 blev ett utmanande år för Concordia Maritime och hela branschen. Efterfrågan på olja var relativt god men OPECS produktionsnedskärningar gjorde att efterfrågan på tanktransporter reducerades. I slutet på året stärktes marknaden. Utifrån marknadsförutsättningarna har verksamheten fungerat väl. Reserresultaten för bolagets produkttankfartyg överstiger den nivå som marknaden redovisar (Clarkson world wide MR clean index). Reserresultaten för bolagets Suezmaxfartyg ligger något under den nivå som marknaden redovisar (Clarkson world wide Suezmax index). Anledningen till att Suezmaxfartygets intjäning inte når upp till marknadsnivån beror på en fördröjningseffekt i det redovisade resultatet jämfört med den mycket snabbt stigande marknaden i fjärde kvartalet. Kostnadskontrollen har varit god och fartygens operativa dagskostnader för reparation, underhåll, bemanning och försäkring är på samma nivå som föregående år. Administrationskostnaderna är något högre än föregående år. Under året har två dockningar genomförts och i slutet

av året gjordes en refinansiering av 8 av de 10 P-MAX-fartygen. Bolaget har under året inte deltagit i några nya inhyrningar av fartyg tillsammans med Stena Bulk.

P-MAX

Vid räkenskapsårets slut sysselsattes tre av fartygen på tidsutbefraktning till ett nationellt oljebolag. Övriga sju fartyg sysselsattes på spotmarknaden.

ECO-MR

Under året har fem av de sex inhyrningspositioner som bolaget tog i samarbete med Stena Bulk löpt ut och vid årets utgång återstod därmed 50% andel i en inhyrd ECO-MR.

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Fartyget avyttrades Q4 2016 genom sale lease back avtal och hyrs tillbaka på bareboatbasis.

IMOIIIMAX

De två fartygen *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk. Båda fartygen har avyttrats (Q4 2016 respektive Q1 2017) genom sale lease back avtal och hyrs tillbaka på bareboatbasis.

Fartygsvärden

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (marknadsvärdet via externa mäklarvärderingar) och nyttjandevärdet (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömningen av tillgångarnas värde 31 december 2019 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Tvister

Vid räkenskapsårets utgång fanns ingen pågående tvist.

Fraktmarknadens utveckling

Årets tre första kvartal präglades av en utmanande tankmarknad. OPECS produktionsbegränsningar innebar en negativ påverkan på efterfrågan av tanktransporter. Marknaden stärktes under årets sista kvartal, först för råoljetankers och därefter för produkttankers.

Produkttankmarknaden (MR, IMOIIIMAX, P-MAX)

Den genomsnittliga intjäningen för bolagets produkttankflotta spot och TC var för hela 2019 USD 14 500 (12 900) per dag. För fartygen sysselsatta på spotmarknaden var den genomsnittliga intjäningen USD 14 300 (12 100) per dag.

Råoljetankmarknaden (Suezmax)

På helårsbasis var den genomsnittliga intjäningen för bolagets Suezmaxflotta USD 28 000 (18 500) per dag.

Nybyggnationspriser

Vid utgången av räkenskapsåret kostade en produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 35,8 (36,5). Priset för ett IMO2-klassat MR-fartyg, liknande som bolagets IMOIMAX-fartyg, var cirka MUSD 39,5 (39,5). Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid årsslutet ca MUSD 61,5 (60,5).

Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Omsättningen för 2019 blev MSEK 1 140,2 (1 052,9). Årets resultat före skatt var MSEK -102,3 (-181,9). Resultat efter skatt per aktie slutade på -2,15 (-3,81).

Investeringar

Investeringar i materiella tillgångar uppgick under året till MSEK 62,7 (2,9). Bolagets nettoinvesteringar i finansiella tillgångar till MSEK -110,2 (-102,5) och avser nettoförsäljning av företagsobligationer och aktier.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 354,8 (160,1). Utöver detta fanns på balansdagen företagsobligationer till ett värde av MSEK 0,0 (97,4), aktier till ett värde av MSEK 3,4 (13,9) och låst likviditet om MSEK 0,0 (64,9)

avseende margin calls på våra oljepositioner (vid tidpunkten för påskrift av årsredovisningen den 20 mars 2020 var inga likvida medel låsta).

Bolagets räntebärande skulder uppgick vid årsskiftet till MSEK 2 400,9 (1 539,1). Det egna kapitalet uppgick vid balansdagen till MSEK 1 055,6 (1 061,5) och soliditeten uppgick till 29% (38%).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt beslut på årsstämman 2019. Bolagsstämman beslutade om riktlinjer för koncernledningens ersättning enligt följande: Ersättningen består av fast lön, rörlig kompensation, pension och andra förmåner. För att kunna attrahera och behålla kompetens strävar Concordia Maritime efter att erbjuda medarbetare en attraktiv och konkurrenskraftig ersättning. Den absoluta nivån på ersättningen beror på storleken och komplexiteten i aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Prestationen återspeglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland annat på företagets utveckling och uppfyllandet av till exempel kommersiella, operativa och finansiella mål. Sådana mål för Vd ska beslutas av ersättningsutskottet (som utgörs av hela styrelsen). Överenskommelse om ytterligare ersättningar kan träffas när det bedöms nödvändigt för att kunna attrahera och behålla nyckelkompetens eller för att förmå individer att flytta till nya tjänstgöringsorter eller nya befattningar. Sådana ersättningar ska vara tidsbegränsade. Föreslagna riktlinjer

för ersättning till bolagsstämman 2019 överensstämmer med de som beslutades 2018.

Företagets policy beträffande pension är att följa den praxis som tillämpas på den lokala marknaden i varje land. För vd betalas en premie motsvarande 35 procent av v.d.s vid varje tidpunkt gällande pensionsgrundande lön och övrig kompensation intill pension. För övriga ledande befattningshavare i Sverige tillämpas en premiebaserad plan för ålderspension utöver basplanerna på den svenska arbetsmarknaden.

För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning av vd från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner. Se även not 4.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust, till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvaret för oljespill där beloppsbegränsningen är MUSD 1 000. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt. Utöver dessa försäkringar har bolaget tecknat sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

Trots försäkringsmässigt skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket kraftigt. Oljeindustrin krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa

miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada bolagets varumärke. Att skydda sig för denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet om en olycka ändå skulle inträffa.

Tanksjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av råolja och oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av konjunktursvängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på terminsmarknaden.

Fraktraterna inom tanksjöfart fluktuerar kraftigt från tid till annan. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna kan medföra stora konsekvenserna för verksamhetens lönsamhet.

Concordia Maritime har ett nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befraktnings-, operations-, bemannings och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av bolagets absoluta styrkor gentemot konkurrenter.

Hållbarhetsrapport

För Concordia Maritime har människors säkerhet och skyddet av havsmiljön högsta prioritet både som princip i den dagliga verksamheten såväl som i företagets övergripande mål. Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av den dagliga verksamheten. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare ombord

och i land kan en hög säkerhetsstandard upprätthållas och havsmiljön skyddas på bästa sätt.

För Concordia Maritime går frågor kring transporteffektivitet, säkerhet, omsorg för miljön och arbetsgivaransvar i mångt och mycket hand i hand. Såväl kunder och medarbetare som samhället i stort gynnas av säkra transporter, optimerade flöden och ökad bränsleeffektivitet.

Arbetet med säkerhet och kvalitet utgör därför viktiga grundbultar i verksamheten. Att olyckor inträffar kan ändå aldrig helt uteslutas. Omfattande resurser läggs på att kontinuerligt utveckla och optimera fartygen, rutiner och besättningar. Målet är dels att förebygga risken för olyckor, dels att minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa. Arbetet sker på flera olika plan; genom konstruktionen av själva fartyget och dess utrustning såväl som genom ett omfattande och ständigt pågående arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment. Strikta rapporteringsrutiner ger en total kontroll över alla incidenter i hamn eller till sjöss.

Ingen av bolagets fartyg var under 2019 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Under året inträffade, för första gången på sex år, en Lost Time Incident (incident på arbetsplatsen som innebär att den anställda inte kan utföra sitt arbete nästa arbetsdag) på bolagets fartyg.

Det fokuserade arbetet med att minska bunkerförbrukningen på bolagens fartyg ger resultat. Under 2019 minskade fartygens bunkerförbrukning med 0,24 ton per dag till havs. Detta innebär att utsläpp till luften minskar.

Det är tillfredsställande att minskningen sker men nivån på minskningen var sämre än bolagets mål för 2019.

Kundernas inspektioner av bolagets fartyg innebar 2018 ett utfall på i genomsnitt 2,1 observationer per inspektion. Detta utfall är bättre än målsättningen <4.

Bolaget har under 2019 fortsatt att stötta sjukhusfartyget Mercy Ships som erbjuder gratis sjukvård till patienter som inte har möjlighet att få vård på annat sätt.

Under 2019 genomfördes ett samarbete med organisationen Håll Sverige Rent. Samarbetet innebar att ett utbildningsmaterial publicerades på hemsidan och att en strandstädning med en presentation om vikten av att hålla haven rena genomfördes vid två tillfällen.

För mer information om hållbarhetsarbetet se avsnittet för hållbarhet på sidorna 23–35.

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 18 och 19.

Aktien

Under året har inga nyemissioner, fondemissioner eller liknande genomförts. Antal utestående aktier är således oförändrat. Antalet A-aktier uppgår till 4 000 000 och har tio röster vardera. Antalet B-aktier uppgår till 43 729 798 och har en röst vardera. Bolaget känner ej till eventuella avtal mellan olika aktieägare gällande överlåtelse och inte heller några avtal som skulle träda i kraft vid ett eventuellt uppköpsförfarande.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Konsekvenserna av Coronaviruset gör det svårt att bedöma tankmarknadens utveckling. I det kortare perspektivet kommer efterfrågan på olja minska. I takt med Corona-effekterna avtar väntas sedan efterfrågan åter öka. I kombination med en rekordlåg tankorderbok gör detta att de strukturella förutsättningarna för en stark marknad på lite sikt ändå bedöms vara goda.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 85–93. Informationen om de viktigaste inslagen i koncernens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättandet av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut¹⁾

Efter årsskiftet implementeras en ny bolagsstruktur.

Sedan det nya Coronaviruset, Covid-19, först upptäcktes i Kina har det spritt sig över världen. WHO betraktar det som en pandemi och dess effekter påverkar givetvis även tanksjöfarten. Vid publiceringen av denna årsredovisning går det inte att bedöma de långsiktiga konsekvenserna av viruset och dess effekter.

Sedan årsskiftet har oljepriset fallit kraftigt. I det korta perspektivet bidrar nedgången positivt när det gäller efterfrågan på råolja – och därmed tanktransporter.

Moderbolag

Concordia Maritime AB verksamhet består huvudsakligen inbefraktning av fartyg samt att utföra koncerngemensamma tjänster.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att förfogande vinstmedel MSEK –5,5 disponeras enligt följande.

MSEK	2017	2018	2019
Utdelning (47 729 798 aktier)	0,0	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	47,1	–36,1	–5,5
Summa	47,1	–36,1	–5,5

Vad beträffar företagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat och balansräkningar med tillhörande bokslutskommentarer.

¹⁾ Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 20 mars 2020.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2018	2019	2019 MUSD ¹⁾
Tidsbefraktningsintäkter, lease av fartyg		130,6	119,6	12,6
Tidsbefraktningsintäkter, operativa tjänster		206,4	215,0	22,7
Spotbefraktningsintäkter		715,9	757,5	80,1
Övriga intäkter		0,0	48,0	5,1
Summa intäkter	3, 20	1 052,9	1 140,2	120,5
Reserelaterade driftskostnader	2	-293,4	-351,1	-37,1
Driftkostnader fartyg	2	-447,9	-265,8	-28,1
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	-202,7	-212,1	-22,4
Övriga externa kostnader	5	-31,7	-38,5	-4,1
Personalkostnader – land	4	-20,4	-23,1	-2,4
Avskrivningar/Nedskrivningar	8	-186,9	-249,9	-26,4
Summa rörelsekostnader	22	-1 183,0	-1 140,6	-120,5
Rörelseresultat	2	-130,1	-0,4	-0,0
Finansiella intäkter		30,9	24,8	2,6
Finansiella kostnader		-82,7	-126,7	-13,4
Finansnetto	6	-51,8	-101,9	-10,8
Resultat före skatt		-181,9	-102,3	-10,8
Skatt	7	-0,2	-0,3	-0,0
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		-182,1	-102,6	-10,8

1 januari–31 december, MSEK	Not	2018	2019	2019 MUSD ¹⁾
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	14			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		95,8	49,3	5,3
Årets förändringar i verkligt värde på kassa-flödessäkringar		-68,2	20,0	2,1
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödes-säkringar som har omförts till periodens resultat		-3,5	4,9	0,5
Poster som inte kan omföras till årets resultat				
Förändringar i verkligt värde på eget kapital-instrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		-2,4	0,5	0,0
Summa årets övriga totalresultat		21,7	74,7	7,9
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		-160,4	-27,9	-2,9
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	-3,81	-2,15	0,23

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över finansiell ställning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2018	2019	2019 MUS\$ ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Fartyg	3, 8, 20	2 303,0	3 064,2	327,2
Finansiella placeringar	11	14,6	0,1	0,0
Summa anläggningstillgångar		2 317,6	3 064,4	327,2
Kundfordringar	9	99,4	128,0	13,7
Aktuell skattefordran		0,0	0,8	0,1
Övriga kortfristiga fordringar	11	51,4	71,4	7,6
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	101,0	149,1	15,9
Kortfristiga placeringar	10	97,4	3,4	0,4
Likvida medel	13, 24	126,4	227,7	24,3
Summa omsättningstillgångar		475,6	580,5	62,0
SUMMA TILLGÅNGAR		2 793,2	3 644,9	389,2

Per den 31 december, MSEK	Not	2018	2019	2019 MUS\$ ¹⁾
Eget kapital				
Aktiekapital	14	381,8	381,8	40,8
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	6,6
Reserver		419,5	493,9	52,7
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		198,3	118,0	12,6
Summa eget kapital		1 061,5	1 055,6	112,7
SKULDER				
Långfristiga skulder				
Skulder till kreditinstitut	18, 19	1 038,7	1 101,6	117,6
Övriga långfristiga skulder	20	262,8	939,6	100,3
Summa långfristiga skulder		1 301,5	2 041,2	217,9
Kortfristiga skulder				
Skulder till kreditinstitut	18, 19	208,5	269,6	28,8
Leverantörsskulder		0,5	10,8	1,2
Aktuell skatteskuld		2,7	0,0	0,0
Övriga skulder	16, 20	88,5	151,4	16,2
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	130,1	116,3	12,4
Summa kortfristiga skulder		430,2	548,1	58,5
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		2 793,2	3 644,9	389,2

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 21.

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över förändringar i koncernens eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2019-01-01	381,8	61,9	481,9	-2,5	-60,0	198,3	1 061,5
Årets totalresultat							
Årets resultat						-102,6	-102,3
Årets övriga totalresultat			49,3	0,2	24,9	0,3	74,7
Årets totalresultat	0,0	0,0	49,3	0,2	24,9	-103,3	-27,9
Övergångseffekt IFRS						22,1	22,1

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning						0,0	0,0
Utgående eget kapital 2019-12-31	381,8	61,9	531,2	-2,2	-35,1	118,1	1 055,6

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2018-01-01	381,8	61,9	386,1	0,0	11,7	380,3	1 221,9
Årets totalresultat							
Årets resultat						-182,1	-182,1
Årets övriga totalresultat			95,8	-2,4	-71,7		21,7
Årets totalresultat	0,0	0,0	95,8	-2,4	-71,7	-182,1	-160,4

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning						0,0	0,0
Utgående eget kapital 2018-12-31	381,8	61,9	481,9	-2,4	-60,0	198,3	1 061,5

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 14.

Rapport över kassaflöden för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2018	2019	2019 MUSD ¹⁾
	24			
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat		-130,1	-0,4	-0,0
Finansiella intäkter		30,9	24,8	2,6
Finansiella kostnader		-82,7	-126,7	-13,4
Justerings för poster som inte ingår i kassaflödet		93,1	250,1	26,5
Betald skatt		0,0	0,9	0,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-88,9	148,7	15,8
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-33,0	-81,4	-8,6
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		5,6	-5,5	-0,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-116,3	61,8	6,6
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2,9	-62,7	-6,6
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		1,9	0,0	0,0
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		-106,3	-14,2	-1,5
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		208,8	124,3	13,1
Övriga finansiella poster		-0,2	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		101,3	47,5	5,1
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		0,0	1 122,2	118,6
Amortering av lån		-99,6	-1 067,6	-112,8
Utdelning till moderbolagets aktieägare		0,0	0,0	0,0
Amortering av leasingskuld		-19,5	-74,7	-7,9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-119,1	-20,0	-2,1
Årets kassaflöde		-134,0	89,3	9,5
Likvida medel vid årets början		243,6	126,4	13,4
Valutakursdifferens i likvida medel		16,8	12,0	1,3
Likvida medel vid årets slut		126,4	227,7	24,2

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2018	2019
Nettoomsättning	3	224,6	74,0
Totala intäkter			
Driftskostnader fartyg		-182,5	-75,4
Övriga externa kostnader	5	-10,9	-12,1
Personalkostnader	4	-14,8	-15,2
Rörelseresultat	22	16,4	-28,8
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		0,0	84,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		33,3	69,5
Räntekostnader och liknande resultatposter		-132,9	-94,2
Finansnetto	6	-99,6	59,3
Resultat efter finansiella poster		-83,2	30,6
Skatt	7	0,0	0,0
Årets resultat¹⁾		-83,2	30,6

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

Rapport över finansiell ställning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2018	2019
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	23	745,8	746,4
Uppskjuten skattefordran	7	0,0	0,0
Övriga fordringar	11	0,5	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		746,3	746,4
Summa anläggningstillgångar		746,3	746,5
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	9	0,0	0,1
Aktuell skattefordran		0,0	0,8
Övriga fordringar	11	3,3	7,8
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	3,3	2,7
Summa kortfristiga fordringar		6,6	11,5
Fordran Koncernbolag		1 022,6	978,8
Kassa och bank	24	78,3	271,3
Summa omsättningstillgångar		1 107,5	1 261,6
SUMMA TILLGÅNGAR		1 853,8	2 008,1

Per den 31 december, MSEK	Not	2018	2019
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	14		
Aktiekapital		381,8	381,3
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		47,1	-36,0
Årets resultat		-83,2	30,6
Summa eget kapital		484,1	514,7
Långfristiga skulder			
	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	1 038,7	1 101,6
Skulder till koncernföretag	22	27,4	27,4
Övriga långfristiga skulder		0,0	4,7
Summa långfristiga skulder		1 066,2	1 133,7
Kortfristiga skulder			
	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	208,5	269,6
Skulder till koncernföretag	22	0,0	4,9
Leverantörsskulder		0,5	10,8
Aktuell skatteskuld		2,6	0,0
Övriga skulder		68,8	64,1
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	23,1	10,4
Summa kortfristiga skulder		303,5	359,7
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 853,8	2 008,1

Rapport över förändringar i moderbolagets eget kapital

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2019-01-01	381,3	138,3	47,1	-83,2	484,1
Föregående års resultat			-83,2	83,2	0,0
Årets resultat				30,6	30,6
Utdelning					0,0
Utgående eget kapital 2019-12-31	381,3	138,3	-36,0	30,6	514,7

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2018-01-01	381,8	138,3	40,4	6,7	567,3
Föregående års resultat			6,7	-6,7	0,0
Årets resultat				-83,2	-83,2
Utdelning					0,0
Utgående eget kapital 2018-12-31	381,8	138,3	47,1	-83,2	484,1

Rapport över kassaflöden för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2018	2019
	24		
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		16,4	-28,8
Finansiella intäkter		33,3	153,5
Finansiella kostnader		-132,9	-94,2
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		-23,7	1,0
Betald skatt		0,0	0,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-106,9	32,4
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-4,8	-2,7
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		4,5	-3,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-107,1	26,3
Investeringsverksamheten			
Investeringar i finansiella tillgångar		0,0	-0,6
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0,0	-0,6
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		0,0	1 122,2
Amortering av lån		-99,6	-1 067,6
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-99,6	54,6
Årets kassaflöde		-206,7	80,4
Likvida medel vid årets början		1 212,2	1 100,9
Kursdifferens i likvida medel		95,4	68,9
Likvida medel vid årets slut		1 100,9	1 250,1

Noter till de finansiella rapporterna

1 Redovisningsprinciper

Överensstämmelse med normgivning och lag

Koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) och dess dotterbolag är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) vilka är utgivna av International Accounting Standards Board (IASB). Koncernen tillämpar de standards som har godkänts av Europeiska kommissionen för tillämpning inom EU. Vidare har RFR 1, Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats vilken är utgiven av Rådet för finansiell rapportering.

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens principer föräntas av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskal.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 20 mars 2020. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 29 april 2020.

Förutsättningar vid upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor som även utgör rapporteringsvaluta för moderbolaget och för koncernen. Det innebär att de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor men för läsarens vägledning har 2019 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=9,4604 och slutkurs USD 1,00=9,3650. Ur koncernens perspektiv sker dock de flesta transaktioner i US-dollar. Samtliga belopp, om inte annat anges, redovisas i miljontals kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av aktier och derivatinstrument.

Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och antaganden används sedan för att bedöma de redovisade värdena på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt från andra källor. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Bedömningar gjorda av företagsledningen vid tillämpningen av IFRS som har en betydande inverkan på de finansiella rapporterna och gjorda uppskattningar som kan medföra väsentliga justeringar i påföljande års finansiella rapporter rör huvudsakligen värdering av fartyg. Se not 27.

De nedan angivna redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter, om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har vidare konsekvent tillämpats av koncernens företag.

Nya redovisningsprinciper 2019

Från och med 1 januari 2019 tillämpas IFRS 16 för redovisning av leasingavtal. Övergången till IFRS 16 görs med modifierad retroaktiv tillämpning. För leasetagare har klassificeringen enligt IAS 17 i operationell och finansiell leasing och ersatts med en modell där tillgångar och skulder för alla leasingavtal redovisas i balansräkningen. Undantag för redovisning i balansräkningen finns för leasingkontrakt av mindre värde samt kontrakt som har en löptid på högst 12 månader. I resultaträkningen redovisas avskrivningar separat från räntekostnader hänförliga till leasingskulden.

Från den 1 januari 2019 ska IFRIC 23 Uncertainty over Income Tax Treatments tillämpas. Uttalandet behandlar hur osäkerhet avseende belopp för inkomstskatt ska redovisas

Nya redovisningsprinciper 2020 och senare

De ändrade redovisningsprinciper som träder i kraft först under kommande räkenskapsår har inte förtidstillämpats vid upprättande av dessa finansiella rapporter. Nyheter eller ändringar med framtida tillämpning planeras inte heller att förtidstillämpas. Vid tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning görs bedömningen att inga kända ändrade redovisningsprinciper som träder ikraft först under kommande räkenskapsår kommer ha en väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

Konsolideringsprinciper

Dotterföretag

Dotterföretag avser de företag i vilka Concordia Maritime AB (publ) innehar mer än 50% av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande innebär direkt eller indirekt en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar.

Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder och eventalförpliktelser. Dotterföretags finansiella rapporter tas in i koncernredovisningen från och med förvärvstidpunkten till det datum då bestämmandeinflytandet upphör.

Koncernens konsoliderade finansiella rapporter inkluderar de finansiella rapporter för moderbolaget och dess direkt eller indirekt ägda dotterbolag efter:

- eliminering av koncerninterna transaktioner och
- avskrivning av förvärvade övervärden

Eget kapital i koncernen omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterföretagen som tillkommit efter förvärvet. Transaktionsutgifter som uppkommer redovisas direkt i årets resultat.

Forts not 1

Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Realiserade vinster som uppkommer från transaktioner med gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Realiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns någon indikation på nedskrivningsbehov.

Utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på transaktionsdagen. Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta räknas om till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på balansdagen. Valutakursdifferenser som uppstår vid omräkningarna redovisas i årets resultat. Icke-monetära tillgångar och skulder som redovisas till historiska anskaffningsvärden omräknas till valutakurs vid transaktionstillfället.

Utländska verksamheters finansiella rapporter

Tillgångar och skulder i utlandsverksamheter samt koncernmässiga över- och undervärden, omräknas till svenska kronor till den valutakurs som råder på balansdagen. Intäkter och kostnader i en utlandsverksamhet omräknas till svenska kronor till en genomsnittskurs som utgör en approximation av kurserna vid respektive transaktionstidpunkt. Omräkningsdifferenser som uppstår vid valutaomräkning av utlandsverksamheter redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter justering för eventuell valutasäkring och omklassificeras från omräkningsreserven i eget kapital till årets resultat.

Rörelsesegmentrapportering

Ett rörelsesegment är en del av koncernen som bedriver verksamhet från vilken den kan generera intäkter och ådra sig kostnader och för vilka det finns fristående finansiell information tillgänglig.

Ett rörelsesegments resultat följs vidare upp av företagets högste verkställande beslutsfattare, koncernledningen, för att utvärdera resultatet samt för att kunna allokera resurser för rörelsesegmentet. Concordia Maritimes

koncernledning följer upp den ekonomiska utvecklingen för flottan som en enhet. Därför utgörs rörelsesegmentrapporten endast av ett segment, tankfartyg. Segmentet tankfartyg sammanfaller därmed med koncernens finansiella information.

Klassificering

Anläggningstillgångar och långfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av spotbefraktningssintäkter och till viss del av tidsbefraktningssintäkter. Spotbefraktningssintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden, spotmarknaden, och befraktas resa för resa. Spotbefraktningssintäkterna erhålls när den enskilda resan är avslutad. Pågående resor för spotbefraktningssintäkter fördelas mellan aktuellt rapporteringstillfälle och kommande rapporteringstillfälle baserat på antalet dagar på resan. Om nettoresultatet (fraktintäkter minus direkta resekostnader) av resan är negativt förs hela resultatet till aktuell rapportperiod. Tidsbefraktningssintäkter erhålls när fartygen hyrs ut under en fastställd tidsperiod, vanligtvis ett år eller mer. Intäkterna, som utgörs av en fastställd dagshyra för fartyget, betalas månadsvis i förskott och resultatavräknas på samma sätt som spotbefraktningssintäkter. Vinstdelningskontrakt redovisas enligt avräkning med befraktaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt på basis av företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknadsläge och befraktarens faktiska intjäning vid den finansiella rapporteringsperioden. Vanligt förekommande avräkningsperioder för vinstdelningskontrakt är månadsvis, per 90-dagars period eller per 180-dagars period.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteintäkter på bankmedel och fordringar och räntebärande värdepapper, räntekostnader på lån, utdelningsintäkter, valutakursdifferenser, realiserade och realiserade vinster på finansiella placeringar samt derivatinstrument som används inom den finansiella verksamheten.

Ränteintäkter på fordringar och räntekostnader på skulder beräknas med tillämpning av effektivräntemetoden. Effektivräntan är den ränta som gör att nuvärdet av alla framtida in- och utbetalningar under räntebindningstiden blir lika med det initialt redovisade värdet av fordran eller skulden. Ränteintäkter och räntekostnader inkluderar eventuella rabatter, premier och andra skillnader mellan det ursprungliga värdet av fordran eller skulden och det belopp som erhålls alternativt betalas vid förfall.

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställts.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i rapporten över finansiell ställning inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier, obligationer, lånefordringar samt derivat. På skuldsidan återfinns leverantörsskulder, låneskulder samt derivat.

IFRS 9 innehåller tre principiella klassificeringskategorier för finansiella tillgångar: Värderade till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via övrigt totalresultat och verkligt värde via resultatet. Klassificeringen av finansiella tillgångar enligt IFRS 9 är generellt baserad på företagets affärsmodell för förvaltningen av de finansiella tillgångarna och egenskaperna hos de avtalsenliga kassaflödena från den finansiella tillgången.

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i rapporten över finansiell ställning när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor.

En fordran tas upp när bolaget har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger för motparten att betala, även om faktura ännu inte skickats. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från rapporten över finansiell ställning när rättigheterna i avtalet realiserar, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. Detsamma gäller för del av en finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från rapporten över finansiell ställning när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del av en finansiell skuld.

Förvärv och avyttring av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, som utgör den dag då bolaget förbinder sig att förvärva eller avyttra tillgången, förutom vid avistaaffärer då likviddagsredovisning tillämpas. Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid mark-

Forts not 1

nad. Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker till exempel nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument och diskonterade kassaflöden. För ytterligare information se not 18 och 19.

Vid första redovisningstillfället kan koncernen göra ett oåterkalleligt val att i övriga totalresultat redovisa efterföljande förändringar av det verkliga värdet för en investering i ett egetkapitalinstrument som inte innehas för handel. Detta val görs investering för investering.

Vid varje rapporttillfälle utvärderar företaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning. Nedskrivningsmodellen tillämpas på finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde och avtalstillgångar men inte på några investeringar i eget kapitalinstrument.

Redovisning av finansiella instrument enligt IFRS 9 sker beroende av hur de har klassificerats enligt nedan.

Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde

Fordringarna uppkommer då företag tillhandahåller pengar, varor och tjänster direkt till kredittagaren utan avsikt att idka handel i fordringsrätterna. Kundfordringar och andra fordringar klassificeras som finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Likvida medel består av kassamedel samt omedelbart tillgängliga tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut samt kortfristiga likvida placeringar med en löptid från anskaffningstidpunkten understigande tre månader vilka är utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Finansiella instrument i denna kategori består av aktier som inte innehas för handel. De finansiella instrumenten i denna kategori värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat. I denna kategori ingår placeringstillgångar i form av företagsobligationer som innehas för handel samt bunkerderivat med positivt verkligt värde som inte utgör ett identifierat och effektivt säkringsinstrument. De finansiella instrumenten i denna kategori värderas till verkligt värde via resultaträkningen.

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Finansiella instrument i denna kategori består av bunkerderivat med negativt verkligt värde som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument för koncernens framtida kostnader för bunkerförbrukning och valutaderivat med negativt verkligt värde som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument för koncernens eget kapital i utländska dotterbolag. De finansiella instrumenten i denna kategori värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat.

Övriga finansiella skulder

Övriga finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades när skulden togs upp. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta emissionskostnader periodiseras över skuldens löptid.

Skulder klassificeras som övriga finansiella skulder vilket innebär att de initialt redovisas till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Leverantörsskulder klassificeras i kategorin andra finansiella skulder. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp. För mer information se not 18 och 19.

Nedskrivning av finansiella tillgångar

För finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde redovisas förlustreserver för förväntade kreditförluster enligt den generella metoden. Förlustreserven värderas till ett belopp motsvarande de förväntade kreditförlusterna under fordrans återstående löptid.

När det bestäms om en finansiell tillgångs kreditrisk har ökat väsentligt sedan första redovisningstillfället och vid beräkning av förväntade kreditförluster används rimlig och verifierbar information som är relevant och tillgänglig utan onödiga kostnader eller insatser. Både kvantitativ och kvalitativ information och analys baserad på historiska erfarenheter och kreditbedömning såväl som framåtblickande information används vid bedömningen.

Förlustreserver för finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde dras av från tillgångarnas bruttovärde i rapporten över finansiell ställning. En finansiell tillgångsbruttovärde skrivs bort när det inte längre finns några rimliga förväntningar på att återvinna en finansiell tillgång i sin helhet eller en del av den.

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminkontrakt och swappar som utnyttjas för att hantera olika former av finansiella risker såsom valutakursförändringar och för exponering av ränterisker. Derivat är också avtalsvillkor som är inbäddade i andra avtal. Värdeförändringar på derivatinstrument fristående redovisas i resultaträkningen baserat på syftet med innehavet. För ränterelaterade derivat, swappar, tillämpas säkringsredovisning om instrumentet innehas i säkringssyfte. Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) säkras genom användning av valutaderivat som säkringsinstrument tillsammans med likvida medel och externa lån i samma valuta. Periodens verkligtvärdeförändring på valutaderivatinstrument efter avdrag för skatteeffekter, redovisas, i den mån säkringen är effektiv, i övrigt totalresultat med ackumulerade valutakursdifferenser respektive verkligtvärdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (omräkningsreserven). Härigenom neutraliseras delvis de omräkningsdifferenser som uppkommer från utlandsverksamheter. Omräkningsdifferenser från interna lån som utgörs av utvidgad investering utgör en del av den säkringsbara valutarisken i utlandsverksamheter. För bunkerrelaterade derivatinstrument tillämpas säkringsredovisning i de fall instrumentet innehas för att säkra framtida kostnader för bunkerförbrukning.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas i koncernen till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår inköpspriset samt kostnader direkt hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Låneutgifter ingår i anskaffningsvärdet för egenproducerade anläggningstillgångar. Redovisningsprinciper för nedskrivningar framgår nedan.

Anskaffningsvärdet för egentillverkade anläggningstillgångar inkluderar utgifter för material, utgifter för ersättningar till anställda, om tillämpligt andra tillverkningsomkostnader som anses vara direkt hänförliga till anläggningstillgången.

Materiella anläggningstillgångar som består av delar med olika nyttjandeperioder behandlas som separata komponenter av materiella anläggningsstillgångar.

Forts not 1

Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort ur rapporten över finansiell ställning vid utrangering eller avyttring. Vinst eller förlust som uppkommer vid avyttring eller utrangering av en tillgång utgörs av skillnaden mellan försäljningspriset och tillgångens redovisade värde med avdrag för direkta försäljningskostnader. Vinst och förlust redovisas som övrig rörelseintäkt/kostnad.

Låneutgifter

Låneutgifter som är hänförliga till uppförandet av så kallade kvalificerade tillgångar aktiveras som en del av den kvalificerade tillgångens anskaffningsvärde. En kvalificerad tillgång är en tillgång som med nödvändighet tar en betydande tid i anspråk att färdigställas. I första hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på lån som är specifika för den kvalificerade tillgången. I andra hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på generella lån, som inte är specifika för någon annan kvalificerad tillgång. Låneutgifterna baseras på extern upplåning.

Avskrivningsprinciper

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod ner till restvärde som är noll. Koncernen tillämpar komponentavskrivning vilket innebär att komponenternas bedömda nyttjandeperiod ligger till grund för avskrivningen. Beräknade nyttjandeperioder:

Fartyg	25 år
Periodiskt underhåll (dockning) komponent av fartyg	2,5–5 år
Inventarier, verktyg och installationer	2–5 år

Bedömning av en tillgångs nyttjandeperiod görs halvårsvis.

Nedskrivningar

Koncernens redovisade tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation på nedskrivningsbehov. IAS 36 tillämpas avseende nedskrivningar av fartyg. Om indikation på nedskrivningsbehov finns beräknas tillgångens återvinningsvärde (dvs det högsta av nettoförsäljningsvärde eller nyttjandevärde). En nedskrivning redovisas när en tillgång eller den kassagenererande enhetens redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. En nedskrivning redovisas som kostnad i årets resultat. Då nedskrivningsbehov identifierats för en kassagenererande enhet fördelas nedskrivningsbeloppet proportionerligt till de tillgångar som ingår i enheten.

Vid beräkning av nyttjandevärdet diskonteras framtida kassaflöden med en diskonteringsfaktor som beaktar riskfri ränta och den risk som är förknippad med den specifika tillgången. Koncernen ser hela sin flotta som en kassagenererande enhet. Kontrollen sker dels på basis av ett snittvärde från tre fartygsmäklare och dels på basis av diskonterade kassaflöden. Eventuella antaganden vid en kassaflödesberäkning anges i not 8 för materiella anläggningstillgångar.

En nedskrivning av fartyg reverseras om det både finns indikation på att nedskrivningsbehovet inte längre föreligger och det har skett en förändring i de antaganden som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet. En reversering görs endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivning där så är aktuellt, om ingen nedskrivning gjorts.

Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

Från fartygets anskaffningsvärde bryts underhållskomponent ut ur fartygets anskaffningsvärde vid leverans och skrivs av separat. Tillkommande utgifter för periodiskt underhåll läggs till anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer att komma företaget till del och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer. Avskrivningstiden för periodiskt underhåll för ägt tonnage är mellan trettio månader upp till fem år medan avskrivningstiden för tidsinbefraktat tonnage sträcker sig till nästa dockning eller till återleverans av fartyget.

Avgörande för bedömningen när en tillkommande utgift läggs till anskaffningsvärdet är om utgiften avser utbyten av identifierade komponenter, eller delar därav, varvid sådana utgifter aktiveras. Även i de fall ny komponent tillskapats läggs utgiften till anskaffningsvärdet. Eventuella oavskrivna redovisade värden på utbytta komponenter, eller delar av komponenter, utrangeras och kostnadsföres i samband med utbytet. Reparationer kostnadsföres löpande.

Leasingavtal

När ett avtal ingås görs en bedömning om avtalet är, eller innehåller, ett leasingavtal. Om avtalet överlåter rätten att under en viss period bestämma över användningen av en identifierad tillgång i utbyte mot ersättning är

avtalet ett leasingavtal eller innehåller ett leasingavtal. Från och med 1 januari 2019 tillämpas IFRS 16 Leasingavtal för redovisning av leasingavtal.

Leasingavtal där koncernen är leasetagare

Leasingavtal där bolaget är leasetagare redovisas som en nyttjanderättstillgång och en motsvarande leaseskuld vid det datum då den leasade tillgången görs tillgänglig för bolaget.

Leaseskulden och nyttjanderättstillgången redovisas initialt till den nuvärdesberäknade summan av de framtida betalningarna förknippade med leaseavtalet. I dessa betalningar ingår:

- Fasta betalningar
- Rörliga betalningar, tex indexbaserade betalningar, beräknade utifrån indexvärdet vid tidpunkten för den initiala redovisningen av leaseavtalet.
- Belopp för köpoptioner som bolaget med rimlig säkerhet kommer att utnyttja.
- Avgifter för att avbryta leasen i förtid, om bolaget bedömer att så kommer ske.
- Betalningar under eventuella perioder för förlängningsoptioner om de med rimlig säkerhet kommer att utnyttjas.

Leasebetalningarna diskonteras med den implicita räntan för avtalet. Om det inte går att fastställa den implicita räntan för avtalet används istället den interna låneräntan, det vill säga den ränta bolaget hade fått betala för att låna motsvarande belopp för att kunna anskaffa en likvärdig tillgång som nyttjanderättstillgången till motsvarande villkor som råder i leaseavtalet.

Bolagets leasar innehåller potentiella framtida öknings i rörliga leasebetalningar baserat på nivån på LIBOR, vilka inte inkluderas i leaseskulden förrän de görs gällande. När de rörliga leasebetalningarna ändras till följd av en ändring i LIBOR omvärderas leaseskulden mot nyttjanderättstillgångens värde. Leasebetalningen delas upp i amortering och ränta för leaseskulden, där amorteringen minskar leaseskulden medan räntan redovisas som en finansiell kostnad i bolagets resultaträkning.

Nyttjanderättstillgången redovisas till anskaffningsvärde, vilket består av:

- Den initialt beräknade leaseskulden
- Leasebetalningar gjorda innan leasens startdatum
- Initiala direkta kostnader
- Återställningskostnader

Forts not 1

Nyttjanderättstillgången skrivs av under den kortare av tillgångens ekonomiska livslängd och leaseavtalets längd. Vanligtvis används rak avskrivning. Nyttjanderättstillgången inkluderas i samma post i rapporten över finansiell ställning som den motsvarande underliggande tillgången hade redovisats i om de ägdes.

För leasingavtal som har en leasingperiod på 12 månader eller mindre eller med en underliggande tillgång av lågt värde, understigande 50 TSEK, redovisas inte någon nyttjanderättstillgång och leasingskulld. Leasingavgifter för dessa leasingavtal redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Ett av bolagets leaseavtal innehåller en köpobligation vid leasens utgång. De resterande två leaseavtalen innehåller årliga köpoptioner. Vid varje bokslut görs en bedömning av sannolikheten att de respektive köpoptionerna kommer att utnyttjas och leaseskulden omvärderas utifrån bedömningen.

Leasingavtal där koncernen är leasegivare

När koncernen är leasegivare fastställs vid varje leasingavtals inledningsdatum om leasingavtalet ska klassificeras som ett finansiellt eller operationellt leasingavtal.

Vid fastställandet av klassificeringen av avtalet görs en övergripande bedömning av om leasingavtalet i allt väsentligt överför de ekonomiska risker och förmåner som är förknippade med ägandet av den underliggande tillgången. Om så är fallet är leasingavtalet ett finansiellt leasingavtal, i annat fall är det ett operationellt leasingavtal. Som en del av denna bedömning tas hänsyn till ett flertal indikatorer. Sådana indikatorer kan vara till exempel om leasingperioden utgör en större del av tillgångens ekonomiska livslängd eller om äganderätten till den underliggande tillgången överförs till leasetagaren när leasingavtalet löpt ut.

När en leasad tillgång vidareuthyrts redovisas huvudleasingavtalet och avtalet om vidareuthyrning som två separata avtal. Avtalet om vidareuthyrning klassificeras baserat på den nyttjanderätt som uppkommer från huvudleaseavtalet, inte baserat på den underliggande tillgången. Leasingavgifter från operationella leasingavtal redovisas som intäkter linjärt över leasingperioden som del av posten tidsbefraktningintäkter.

Principer tillämpade till och med 31 december 2018

Under perioder för 2019 klassificerades leasingavtal där koncernen var såväl leasegivare som leasetagare som operationella eller finansiella avtal baserat på om avtalet i allt väsentligt överförde de risker och fördelar som var förknippade med ägandet av tillgången.

Som leasetagare redovisades kostnader avseende operationella leasingavtal i årets resultat linjärt över leasingperioden. Variabla avgifter kostnadsfördes i de perioder de uppkom.

Finansiella leasingavtal i vilka koncernen var leasetagare redovisades i allt väsentligt på sätt som motsvarar redovisning av leasingavtal enligt de principer som gäller från och med 1 januari 2019. De redovisningsprinciper som har tillämpats under jämförelseperioden på avtal där koncernen är leasegivare skiljer sig inte från IFRS 16.

Ändrade redovisningsprinciper

Till följd av tillämpningen av IFRS 16 Leasingavtal från och med 1 januari 2019 har redovisningsprinciperna för leasingavtal förändrats. Övergången gjordes med modifierad retroaktiv tillämpning och därmed justeras inte jämförelsetalen.

För avtal där koncernen är leasetagare har klassificeringen enligt IAS 17 i operationell och finansiell leasing och ersatts med en modell där tillgångar och skulder för alla leasingavtal redovisas i balansräkningen. Undantag för redovisning i balansräkningen finns för leasingkontrakt av mindre värde samt kontrakt som har en löptid på högst 12 månader. I resultaträkningen redovisas avskrivningar separat från räntekostnader hänförliga till leasing-skulden.

Efter övergången till IFRS 16 redovisar bolaget leaseskulder för två leaseavtal som tidigare har klassificerats som operationella leaseavtal enligt IAS 17. Dessa skulder var beräknade till nuvärdet av de återstående betalningarna, diskonterade med leasetagarens interna låneränta per 1 januari 2019. Låntagarens vägda marginella låneränta den 1 januari 2019 var 4,44%.

För leaseavtal som tidigare klassificerades som finansiella leasar enligt IAS 17 redovisades leasetillgångens och leaseskuldens värde per den 31 december 2018 som initiala värden för nyttjanderättstillgången respektive leaseskulden den 1 januari 2019. Först därefter applicerades värderingsprinciperna enligt IFRS 16.

I de två tabellerna nedan redovisas effekten av de förändrade redovisningsprinciperna på de finansiella rapporterna.

Effekten vid övergången till IFRS 16 påverkade koncernens rapport över finansiell ställning enligt tabellen nedan.

MSEK	Redovisat 2018-12-31	Effekt av IFRS 16	Omräknade poster 2019-01-01
Tillgångar			
Fartyg	2 303,0	758,9	3 061,9
Finansiella palceringar	14,6	0,0	14,6
Summa anläggningstillgångar	2 317,6	758,9	3 076,5
Omsättningstillgångar	475,6	0,0	475,6
Summa omsättningstillgångar	475,6	0,0	475,6
Summa tillgångar	2 793,2	758,9	3 552,1

Eget kapital och skulder

Eget kapital	1 061,5	22,1	1 083,6
Övriga långfristiga skulder	1 301,5	681,2	1 983,1
Övriga kortfristiga skulder	430,2	55,5	485,3
Summa eget kapital och skulder	2 793,2	758,9	3 552,1

Vid värdering av leasingskulden diskonterades leasingavgifterna med koncernens marginella upplåningsränta per den 1 januari 2019. Vägd genomsnittlig ränta som använts är 4,44%.

MSEK	2019-01-01
Operationella leasingåtaganden per 31 december 2018 enligt upplysning i årsredovisningen	848,7
Diskonterat med marginella låneräntan per 1 januari 2019	626,2
Tillkommer – finansiella leasingskulder redovisade per 31 december 2018	282,6
Avgår – undantag för:	
Korttidsleasingavtal	0
Leasing av tillgångar av lågt värde	0
Tillkommer – rimligt säkra köpoptioner	110,6
Tillkommer – variabla leasingbetalningar kopplade till index eller pris	0
Leasingskulld per 1 januari 2019	1 019,4

Forts not 1

Aktiekapital

Utdelningar

Utdelningar redovisas som skuld efter det att årsstämman godkänt utdelningen.

Ersättningar till anställda

Avgiftsbestämda planer

Bolaget har en pensionsutfästelse som täcks av utfallet från en företagsägd kapitalförsäkring. I enlighet med IAS 19 har pensionsutfästelsen klassificerats som en avgiftsbestämd pensionsplan vilket medför att kapitalförsäkringen och pensionsutfästelsen nettoredovisas.

Avsättningar

En avsättning redovisas i rapport över finansiell ställning när koncernen har en befintlig legal eller informell förpliktelse som en följd av en inträffad händelse, och det är troligt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Avsättning görs med det belopp som den bästa uppskattningen av det som krävs för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen. Där effekten av när i tiden betalning sker är väsentlig, beräknas avsättningar genom diskontering av det förväntade framtida kassaflödet till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidsvärde och, om det är tillämpligt, de risker som är förknippade med skulden.

Skatter

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Inkomstskatter redovisas i årets resultat utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat eller i eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i övrigt totalresultat eller i eget kapital.

Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år, med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen, hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Följande temporära skillnader beaktas inte; första redovisningen av tillgångar och skulder som inte är rörelseförvärv och vid tidpunkten för transaktionen inte påverkar vare sig redovisat eller skattepliktig resultat, vidare beaktas inte heller temporära skillnader hänförliga till andelar i dotterföretag som inte förväntas bli åter-

förda inom överskådlig framtid. Värderingen av uppskjuten skatt baserar sig på hur redovisade värden på tillgångar eller skulder förväntas bli realiserade eller reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att kunna utnyttjas. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas.

Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse redovisas när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser eller när det finns ett åtagande som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas eller inte kan beräknas tillräckligt tillförlitligt.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 Redovisning för juridisk person. RFR 2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som skall göras från IFRS. Skillnaderna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår nedan.

De nedan angivna redovisningsprinciperna för moderbolaget har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i moderbolagets finansiella rapporter.

Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden.

Intäkter

Utdelningar

Utdelningsintäkt redovisas i resultaträkningen när rätten att erhålla betalning bedöms som säker.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar i moderbolaget redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar på samma sätt som för koncernen men med tillägg för eventuella uppskrivningar.

Finansiella Instrument

Moderbolaget följer 4 kap 14§ Årsredovisningslagen (1995:1554) för finansiella instrument. Derivatinstrument värderas till verkligt värde med värdeförändringarna i årets resultat. Säkriingsredovisning tillämpas ej. Placerings-tillgångar värderas till verkligt värde med värdeförändringar i årets resultat. Lån i utländsk valuta värderas till balansdagkurs, säkriingsredovisning tillämpas ej.

Moderbolagets finansiella garantiavtal består i huvudsak av borgensförbindelser till förmån för dotterföretag. Finansiella garantier innebär att bolaget har ett åtagande att ersätta innehavaren av ett skuldinstrument för förluster som denne ådrar sig på grund av att en angiven gäldenär inte fullgör betalning vid förfall enligt avtalsvillkoren. För redovisning av finansiella garantiavtal tillämpar moderbolaget en av Rådet för finansiell rapportering tillåten lättnadsregel jämfört med reglerna i IFRS 9. Lättnadsregeln avser finansiella garantiavtal utställda till förmån för dotterföretag. Moderbolaget redovisar finansiella garantiavtal som avsättning i balansräkningen när bolaget har ett åtagande för vilket betalning sannolikt erfordras för att reglera åtagandet.

2 EBITDA per fartygskategori

EBITDA per kvartal

	Q4		Q3		Q2		Q1		Helår	
MUSD	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Produkttank (tidsbefraktning)	4,1	1,5	4,5	1,9	5,8	4,3	7,6	4,3	22,0	12,0
Produkttank (spot)	-1,1	3,1	-5,2	2,9	-4,9	1,2	-4,5	3,8	-15,7	11,1
Suezmax	6,6	3,1	-0,9	1,0	-1,2	0,9	-1,3	1,6	3,1	6,6
Administration och övrigt	-0,7	-1,3	-0,5	-0,4	-0,8	-0,7	-0,8	-0,8	-2,8	-3,2
Totalt	8,9	6,5	-2,1	5,4	-1,1	5,6	0,9	8,9	6,5	26,4

Då uppföljning av flottans resultat främst sker via EBITDA ger noten en mer rättvisande bild än om motsvarande specifikation hade gjorts för intäkter.

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

Fördelningen av intäkter baseras på kundens hemvist medan anläggnings-tillgångar (fartyg) fördelas utifrån fartygets flagga.

	Totalt	
Koncernen, MSEK	2018	2019
Intäkter		
Brasilien	125,2	367,5
USA	452,4	255,5
Storbritannien	107,4	144,9
Singapore	108,9	56,1
Schweiz	63,6	55,3
Övrigt	195,4	260,9
Totala intäkter	1 052,9	1 140,2

Största kunder sett till omsättning

Koncernen har under 2019 genererat intäkter på MSEK 1 140,2. Under året har en enskild kund stått för mer än 10% av den totala intäkten. De tre största enskilda kunderna hade intäktsandelar på 24,3% (motsvarande MSEK 276,7), 8,0% (motsvarande MSEK 90,8) respektive 6,1% (motsvarande MSEK 70,0).

Koncernen har under 2018 genererat intäkter på MSEK 1 052,9. Under året har ingen enskild kund stått för mer än 10% av den totala intäkten. De tre största enskilda kunderna hade intäktsandelar på 9,2% (motsvarande MSEK 96,4), 8,4% (motsvarande MSEK 88,2) respektive 8,1% (motsvarande MSEK 85,3).

	Totalt	
Moderbolaget, MSEK	2018	2019
Intäkter		
USA	87,2	20,2
Singapore	33,4	10,6
Schweiz	23,4	9,8
Frankrike	0,0	7,6
Australien	12,0	6,2
Storbritannien	14,9	5,3
Övrigt	53,7	14,1
Totala intäkter	224,6	74,0

Moderbolagets omsättning under 2019 avser likt 2018 konsultationsintäkter samt intäkter från inchartrade fartyg.

	Totalt	
Koncernen, MSEK	2018	2019
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 303,0	3 049,1
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	2 303,0	3 049,1

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2018	2019
Löner och ersättningar m. m.	13,9	16,0
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	2,8	3,0
Sociala avgifter	4,9	4,3
	21,6	23,3

Könsfördelning i företagsledningen

	2018	2019
	Andel kvinnor	Andel kvinnor
Moderbolaget		
Styrelsen	13%	11%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	13%	11%
Övriga ledande befattningshavare	50%	50%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2018		2019	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget, MSEK				
Moderbolaget	9,9	6,9	10,5	6,4
(varav pensions-kostnad)		2,3		2,5

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 2 475 (2 262) i gruppen styrelse, ledningsgrupp och Vd. För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.

Forts not 4

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2018	Varav män	2019	Varav män
Sverige	3	67%	3	67%
Totalt moderbolaget	3	67%	3	67%
Dotterföretag				
Schweiz	2	0%	2	0%
Bermuda	1	0%	1	0%
Totalt i dotterföretag	3	0%	3	0%
Koncernen totalt	6	33%	6	33%

Bolaget sysselsätter inhyrd ombordpersonal 514 under 2019 och (494 under 2018) på sina fartyg.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan ledande befattningshavare och övriga anställda

Koncernen, MSEK	2018		2019	
	Vd och ledningsgrupp	Övriga anställda	Vd och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	8,2	0,4	8,4	0,5
Dotterbolag: Schweiz	2,9	1,1	3,8	1,5
Dotterbolag: Bermuda	1,4	0,0	1,9	0,0
Koncernen totalt	12,4	1,5	14,0	2,0
(varav tantiem)	1,3	0,0	1,8	0,0

I Vd och ledningsgrupp ingår 4 personer (4).

Avgiftsbestämda planer

I Sverige har koncernen avgiftsbestämda pensionsplaner för anställda som helt bekostas av företagen. I utlandet finns avgiftsbestämda planer vilka till del bekostas av dotterföretagen och delvis täcks genom avgifter som de anställda betalar. Betalning till dessa planer sker löpande enligt reglerna i respektive plan.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	2,8	3,0	2,3	2,5

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2018					2019				
	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa
Styrelsens ordförande, Carl-Johan Hagman	400				400	400				400
Stefan Brocker	225				225	225				225
Helena Levander	225				225	225				225
Mats Jansson	225				225	225				225
Michael G:son Löw	225				225	225				225
Henrik Hallin	0				0	225				225
Arbetsplatsrepresentanter	75				75	75				75
Verkställande direktör	4 643	818	122	1 601	7 183	4 251	1 275	114	1704	7 344
Andra ledande befattningshavare	2 123	361	119	661	3 264	2 162	484	118	771	3 535
Summa	8 140	1 179	241	2 262	11 822	8 014	1 759	232	2475	12 479

Antal andra ledande befattningshavare under 2019 och 2018 var en. Se även avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, Vd och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal.

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2019	2018	2019
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,4	1,4	0,7	0,7
Skatterådgivning	0,2	0,1	0,0	0,0
Andra uppdrag	0,0	0,1	0,0	0,1
	1,6	1,6	0,7	0,8

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och Verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2018	2019
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	17,7	12,8
Valutakursdifferenser	0,0	0,0
Övriga ränteintäkter	13,2	12,0
Finansiella intäkter	30,9	24,8
Räntekostnader	-82,7	-120,5
Övriga finansiella kostnader	0,0	-6,3
Finansiella kostnader	-82,7	-126,7
Finansnetto	-51,8	-101,9

Forts not 6

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
	2018	2019	2018	2019
Ränteintäkter	0,0	0,0	31,2	33,4
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	2,1	36,1	0,0	0,0
Utdelning från dotterbolag	0,0	0,0	0,0	84,0
Finansiella intäkter	2,1	36,1	31,2	117,4

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2018	2019
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-66,2	-61,6
Valutakursdifferenser	-13,2	-9,0
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	-52,3	-18,3
Övriga finansiella kostnader	-1,2	-5,3
Finansiella kostnader	-132,9	-94,2
Finansnetto	-99,6	59,3

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2018	2019
Aktuell skattekostnad [-] [/skatteintäkt (+)]	-0,2	-0,3
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad avseende temporära skillnader	0,0	0,0
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	0,0	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	-0,2	-0,3

Moderbolaget, MSEK

Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	0,0	0,0
Uppskjuten skattekostnad vid omprövning av redovisat värde i uppskjutna skattefordringar	0,0	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	0,0	0,0

Forts not 7

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2018, %	2018	2019, %	2019
Resultat före skatt		-181,9		-102,3
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22	40,0	21	21,9
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	-22	-40,5	-11	-11,0
Ej avdragsgilla kostnader	-0	-0,2	-2	-2,2
Ej skattepliktig intäkt	2	4,0	3	3,0
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	-2	-3,5	-6	-5,8
Ökning av spärrat räntenetto	0	0,0	-6	-6,3
Redovisad effektiv skatt	0	-0,2	0	-0,3

Moderbolaget, MSEK	2018, %	2018	2019, %	2019
Resultat före skatt		-83,2		30,6
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22	18,3	21	-6,5
Ej avdragsgilla kostnader	-19	-16,0	-48	-14,6
Ej skattepliktig intäkt	1	1,2	115	35,1
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	-4	-3,5	-25	-7,7
Ökning av spärrat räntenetto	0	0,0	-6	-6,3
Redovisad effektiv skatt	0	0,0	0	0,0

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2018	2019	2018	2019
Underskottsavdrag	0,0	0,0	0,0	0,0
Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar (överavskrivningar)	0,0	0,0	0,0	0,0
Skattefordringar/-skulder	0,0	0,0	0,0	0,0
Kvittning	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa skattefordringar/-skulder, netto	0,0	0,0	0,0	0,0

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/skatteskuld	
	2018	2019
Underskottsavdrag	0,0	0,0
Övriga temporära skillnader	0,0	0,0
Skattefordringar/-skulder, netto	0,0	0,0

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skattekostnad i resultaträkningen.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2018	2019
Sverige	310,4	374,0
Totalt	310,4	374,0

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum. Av koncernens förlustavdrag är vid räkenskapsårets utgång MSEK 374,0 (310,4) ej aktiverade. Av koncernens förlustavdrag avser vid räkenskapsårets utgång MSEK 29,4 (0,0) spärrat räntenetto.

Koncernens ägda fartyg är registrerade och ägda på Bermuda. Den verksamhet som koncernen driver på Bermuda är inte belagd med inkomstskatt, däremot betalas en årlig tonnageavgift.

Koncernen har under året inte redovisat någon skattekostnad eller -intäkt för den löpande verksamheten. I avstämningen av effektiv skatt tydliggörs att detta till stor del kommer av avvikande skattesatser från koncernens utländska dotterbolag.

Från och med 1 januari 2019 är skattesatsen i Sverige 21,4% för företag med räkenskapsår som börjar 1 januari 2019 eller senare. Skattesatsen sänks till 20,6 % för räkenskapsår som börjar 1 januari 2021 eller senare.

Vid årsskiftet fanns ingen uppskjuten skattefordran eller -skuld. Ingen effekt har redovisats i resultaträkningen då balanserna är oförändrade mot jämförelseåret. Det finns upparbetade underskottsavdrag härrörande till Concordia Maritime AB men dessa har inte aktiverats då bolaget inte genererar tillräckliga skattepliktiga intäkter och då det för närvarande heller inte föreligger någon kvittningsmöjlighet i koncernen.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernens anläggningstillgångar består till allra största del av den ägda fartygsflottan. För mer information om fartygsflottan se sidan 12.

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2019	5 159,8	0,0	2,7	5 162,5
Inköp	62,1	0,0	0,0	62,1
Omklassificering till nyttjan- detillgång	802,8	0,0	0,0	802,8
Värdeförändring lease	13,4	0,0	0,0	13,4
Försäljning/Utrangering	-26,9	0,0	0,0	-26,9
Valutakursdifferenser	298,2	0,0	0,0	298,2
Utgående balans 31 december 2019	6 309,4	0,0	2,7	6 312,1

Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2018	4 768,9	0,0	2,7	4 771,6
Inköp	0,0	0,0	0,0	0,0
Omklassificering till fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	0,0	0,0	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	390,4	0,0	0,0	390,4
Utgående balans 31 december 2018	5 159,8	0,0	2,7	5 162,5

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2019	2 856,8	0,0	2,7	2 859,5
Årets avskrivningar	198,0	0,0	0,0	198,0
Årets avskrivning periodiskt underhåll	51,9	0,0	0,0	51,9
Försäljning/Utrangering	-26,9	0,0	0,0	-26,9
Valutakursdifferenser	165,4	0,0	0,0	165,4
Utgående balans 31 december 2019	3 245,2	0,0	2,7	3 247,9

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2018	2 463,2	0,0	2,7	2 465,9
Årets avskrivningar	142,5	0,0	0,0	142,5
Årets avskrivning periodiskt underhåll	44,3	0,0	0,0	44,3
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	0,0	0,0	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	206,8	0,0	0,0	206,8
Utgående balans 31 december 2018	2 856,8	0,0	2,7	2 859,5

Redovisade värden				
1 januari 2019	2 303,0	0,0	0,0	2 303,0
31 december 2019	3 064,2	0,0	0,0	3 064,2
1 januari 2018	2 305,7	0,0	0,0	2 305,7
31 december 2018	2 303,0	0,0	0,0	2 303,0

Låneutgifter

Koncernen 2019, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	0,0	0,0
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	0,0	

Koncernen 2018, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	0,0	0,0
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	0,0	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2019	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2019	0,7	0,7
Ingående balans 1 januari 2018	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2018	0,7	0,7

Avskrivningar

Ingående balans 1 januari 2019	0,7	0,7
Utgående balans 31 december 2019	0,7	0,7
Ingående balans 1 januari 2018	0,7	0,7
Utgående balans 31 december 2018	0,7	0,7

Redovisade värden

1 januari 2019	0,0	0,0
31 december 2019	0,0	0,0
1 januari 2018	0,0	0,0
31 december 2018	0,0	0,0

Säkerheter

Per den 31 december 2019 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 1,956,3 (2 080,3) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden och nedskrivningsprövning

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. En nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Bolaget anser att hela fartygsflottan utgör en kassagenererande enhet dels då fartygen sysselsätts i system och pooler där laster och/eller intjänning

Forts not 8

delas och därmed är flottan att ses som ett paket av fartyg, dels då fartygen i flottan är utbytbara med varandra då de alla kan ta samma typ av laster och dels då flottan följs internt upp som en helhet. De mest väsentliga antagandena för att kunna fastställa flottans återvinningsvärde är tillväxttakten i flottans intjäning samt diskonteringsräntan. Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan per den 31 december 2019 gjordes antaganden om fartygens intjäning för åren 2020–2022, och därefter en årlig ökning av intjäningen för år 2023 och framåt med 2% basis 2022, vidare antogs en årlig tillväxt i fartygens operativa kostnader med 1% per år samt en diskonteringsränta om 6,4%. Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan vid jämförelseårets utgång gjordes antaganden om fartygens intjäning för åren 2019–2023, men ingen årlig ökning av intjäningen för år 2024 och framåt, vidare antogs en årlig tillväxt i fartygens operativa kostnader med 1% per år samt en diskonteringsränta om 6,4%. En ökning i den antagna årliga uppskrivningen av flottans antagna intjäning basis 2023 med en procentenhet resulterar i en ökning av flottans totala värde med MSEK 417 (MUSD 44) medan en motsvarande minskning med en procentenhet resulterar i en minskning av flottans totala värde med MSEK 385 (MUSD 41). En ökning i den antagna diskonteringsräntan med en procentenhet resulterar i en minskning i flottans totala värde med MSEK 282 (MUSD 30). En motsvarande minskning med en procentenhet resulterar i en ökning av flottans totala värde med MSEK 307 (MUSD 33). Varken en minskning med en procentenhet i uppskrivningen av flottans antagna intjäning eller en ökning med en procentenhet i diskonteringsräntan resulterar i ett behov av att skriva ner värdet på flottan. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2019 förelåg inte något nedskrivningsbehov och inte heller någon möjlighet av att återföra någon tidigare gjord nedskrivning.

9 Kundfordringar

Kundfordringar redovisas efter hänsyn tagen till under året uppkomna kundförluster som uppgick till MSEK 0,0 (0,0) i koncernen. I moderbolaget uppgick kundförlusterna till MSEK 0,0 (0,0).

Åldersanalys, förfallna ej nedskrivna kundfordringar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2018	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2019	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2018	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2019
Ej förfallna kundfordringar	25,3	32,2	0,0	0,4
Förfallna kundfordringar 0–30 dagar	57,7	49,7	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	10,0	22,6	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar >90 dagar	6,4	23,5	0,0	0,0
Summa	99,4	128,0	0,0	0,4

En bedömning av behovet av nedskrivning av koncernens kundfordringar per balansdagen har gjorts utifrån såväl historisk data över kundförluster samt framåtblickande information. Då kundförluster historiskt sett endast utgjort belopp av oväsentlig storlek gjordes bedömningen att ingen reserv för kreditrisk redovisas vid balansdagen.

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

Koncernen	2018			2019		
	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	10	43	2	7	33	2
Exponering 1–10 MSEK	10	43	30	12	57	40
Exponering >10 MSEK	3	13	69	2	10	58
Total	23	100	100	21	100	100

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

Moderbolaget	2018			2019		
	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	0	0	0	2	100	100
Exponering 1–10 MSEK	0	0	0	0	0	0
Exponering >10 MSEK	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	2	100	100

Koncernens tre största kunder står för 66% (69%) av kundfordringarna. Moderbolagets tre största kunder står för 100% (0%) av kundfordringarna.

10 Kortfristiga placeringar

Koncernen, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Bankdeposition	0,0	0,0
Obligationer	97,4	0,0
Aktier	0,0	3,4
	97,4	3,4

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjuten skattefordran	0,0	0,0
Aktier	14,0	0,0
Övriga långa fordringar	0,6	0,1
	14,6	0,1
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Lager av bunkerolja	30,7	43,1
Övriga korta fordringar	20,7	28,3
	51,4	71,4
Moderbolaget, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	3,2	7,8
	3,2	7,8
Övriga fordringar (långfristiga)		
Övriga fordringar	0,5	0,0
	0,5	0,0

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	89,2	75,9	1,0	1,1
Upplupna intäkter	11,8	73,2	2,3	1,6
	101,0	149,1	3,3	2,7

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	126,4	227,7
Summa enligt balansräkningen	126,4	227,7
Summa enligt kassaflödesanalysen	126,4	227,7

På balansdagen var MSEK 0,0 [64,9] av de likvida medlen spärrade som säkring för derivatinstrument. Vid påskrift för årsredovisningen är inga medel spärrade.

14 Eget kapital och Resultat per aktie

Bolaget har ej genomfört några transaktioner som påverkar antalet emitterade aktier. Det finns heller inga instrument som kan ge framtida utspädningseffekt. Således har ingen utspädning skett. Beräkning av resultat per aktie sker till vägt genomsnittligt antal utestående aktier.

Resultat per aktie

SEK	2018	2019
Resultat efter skatt per aktie	-3,81	-2,15

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2018	2019
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	47 729 798	47 729 798

Aktiens kvotvärde är SEK 8,0.

Vinstdisposition

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit SEK 0 per aktie (SEK 0). Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 29 april 2020.

MSEK	2018	2019
SEK 0 [0] per aktie	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	-36,1	-5,5
Summa	-36,1	-5,5

Forts not 14

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2019-01-01	481,9	-2,4	-60,0
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	49,3		
Årets förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,2	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			20,0
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar som har omförts till periodens resultat			4,9
Utgående redovisat värde 2019-12-31	531,2	-2,2	-35,1

Kassaflödessäkringar – överfört till årets resultat

SEK	2018	2019
Rörelserelaterade driftskostnader		5,1
Finansnetto	-3,5	-3,5
	-3,5	1,6

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2018-01-01	386,1	0,0	11,7
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	95,8		
Årets förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		-2,4	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			-68,2
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränterelaterat som har omförts till periodens resultat			-3,5
Utgående redovisat värde 2018-12-31	481,9	-2,4	-60,0

Omräkningsreserv

Innefattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag. Reserven inkluderar även säkring av valutarisk i utländsk verksamhet.

Verkligt värde reserv

Består av ackumulerad nettoförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat fram till dess att tillgången avyttras, då beloppet överförs till balanserade vinstmedel.

Forts not 14

Säkringsreserv

Innefattar den effektiva delen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på kassaflödessäkringsinstrument hänförbart till säkrings-transaktioner som ännu inte har inträffat.

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Banklån	1 045,9	1 112,8
Långfristig leasingskuld	262,8	925,6
Summa långfristiga räntebärande skulder	1 308,7	2 038,5
Koncernen, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Banklån	210,6	275,2
Kortfristig leasingskuld	19,9	87,1
Summa kortfristiga räntebärande skulder	230,4	362,4
Moderbolaget, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Banklån	1 045,9	1 112,8
Summa långfristiga skulder	1 073,3	1 112,8
Moderbolaget, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Banklån	210,6	219,0
Övriga skulder	0,0	56,2
Summa kortfristiga skulder	210,6	275,2

Ovanstående kortfristiga och långfristiga skulder summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 2 400,9. Dessa skulder avser Banklån – Revolving credit facility, lån till Stena Finans och Leaseskuld för ett Suezmax-fartyg och två IMOIIIMAX-fartyg. Samtliga räntebärande skulder återfinns i not 19. I balansräkningsposten redovisas även aktiverade förutbetalda kostnader relaterade till refinansieringen av P-MAX-fartygen, vilka är exkluderade i uppställningen ovan. Kostnaderna uppgår vid räkenskapsårets utgång till totalt MSEK 16,9 (9,3) och kostnadsförs över banklånets löptid.

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 161,8 (184,9) varav MUSD 153,5 (173,8) är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa för branschen sedvanliga finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 18 och 19.

16 Övriga skulder

Koncernen, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Kortfristig leasingskuld	19,9	87,1
Övriga skulder	68,6	64,3
	88,5	151,4

17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	97,6	83,7	11,2	1,3
Upplupna personal-kostnader	1,9	5,4	1,9	3,5
Övriga upplupna kostnader	17,3	7,2	4,5	4,5
Upplupna räntekostnader	5,7	4,0	5,5	1,2
Förutbetalda intäkter	7,7	15,9	0,0	0,0
	130,1	114,5	23,1	10,4

18 Finansiella risker

Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i företagets resultat och kassaflöde till följd av förändringar i valutakurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker har utformats av styrelsen och bildar ett ramverk av riktlinjer och regler i form av riskmandat och limiter för finansverksamheten. Ansvar för koncernens finansiella transaktioner och risker hanteras centralt av moderbolagets finansavdelning. Den övergripande målsättningen för finansfunktionen är att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer. Koncernens finansiella mål är en genomsnittlig årlig flotttillväxt om 10% över en konjunkturcykel, avkastning på eget kapital om 10% och en soliditet om minst 40% över en konjunkturcykel.

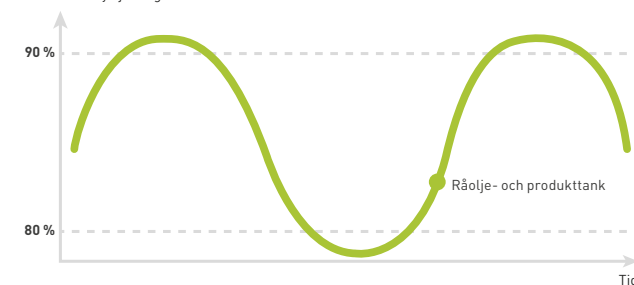
Forts not 18

Historiskt utfall finansiella måttal

	Mål	Utfall				
		2015	2016	2017	2018	2019
Tillväxt	10% genomsnittlig flotttillväxt över en konjunkturcykel	22	0	35	44	-26
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital	10	4	-42	-16	-10
Soliditet	minst 40% över en konjunkturcykel	43	50	41	38	29

Utfallen av Concordia Maritimes finansiella måttal är starkt relaterade till marknadens generella utveckling. Bolagets bedömning av produkt- och råolje-tanksegmentens placering i shippingcykeln framgår av illustrationen nedan.

Flottans utnyttjandegrad

**Likviditetsrisker**

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicyn ska det alltid finnas tillräckligt med kontanta medel och garanterade krediter för att täcka de närmaste sex månaderna. Koncernen har genom avtal säkerställt upplåning till cirka 65% av det totala investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. Finansiering av Suezmax-fartyget samt de två IMOIIIMAX-fartygen motsvarar 100% av det totala investeringsbeloppet.

Externt ålagda kapitalkrav består av de finansiella covenants som koncernens banklån är behäftade med. Bolaget rapporterar utfallet för dessa finansiella covenants varje kvartal till bankerna och rapporterar marknadsvärderingarna (baserade på analyser från tre oberoende mäklare) av de ägda fartygen två gånger per år (värderingsdatum är 30 juni och 31 december).

Bolaget bryter inga av bankernas finansiella covenants och levererar enligt externt ålagda kapitalkrav.

Forts not 18

Ränterisker

Ränterisk är risken att värdet på ett finansiellt instrument varierar på grund av förändringar i marknadsräntor. Ränterisk kan dels bestå av förändring i verkligt värde och prisrisk, dels förändringar i kassaflöde och kassaflödesrisk.

En betydande faktor som påverkar ränterisken är räntebindningstiden. Långa räntebindningstider innebär normalt en ökad prisrisk medan kortare räntebindningstider innebär kassaflödesrisk.

Koncernens ränterisk uppstår i huvudsak genom långfristig upplåning. Hantering av koncernens ränteeponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Se även avsnittet om valutarisk i den löpande verksamheten. Som skydd mot räntefluktuationer tecknade bolaget 2016 en ränteswap om totalt MUSD 75 med löptid till 2021. Under tredje kvartalet 2017 valde bolaget att avsluta denna swap, vilket genererade en positiv likviditetseffekt om MSEK 13,5. De för ränteswapen tidigare redovisade verkligtvärdeförändringarna i övrigt totalresultat med ackumulerade verkligtvärdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (säkringsreserven) periodiseras till resultat-räkningen över kontraktets ursprungliga löptid. Överförd intäkt till bolagets resultaträkning är ackumulerat för året MSEK 3,5. Kvarstående belopp i säkringsreserven vid periodens slut uppgår till MSEK 4,7.

Kreditrisk

Kreditrisk i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisk. Det är främst motpartsrisk i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolicyen innehåller ett särskilt motpartsreglemente som anger att derivat och liknande endast görs mot ett urval av banker. Vad gäller kreditrisken i övriga finansiella tillgångar såsom företagsobligationer placerar koncernen i första hand inte inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom för att inte addera risk till den befintliga verksamhetsrisken.

Kreditrisk i kundfordringar

Risken att koncernens/företagets kunder inte uppfyller sina åtaganden, dvs att betalning ej erhålls för kundfordringar, utgör en kundkreditrisk. Merparten av koncernens kunder har god eller mycket god kredit. Bankgaranti eller annan säkerhet krävs för kunder med låg kreditvärdighet eller otillräcklig kredithistorik. På balansdagen föreligger ingen signifikant koncentration för kreditexponering. Den maximala exponeringen för kreditrisk framgår av det redovisade värdet i balansräkningen för respektive finansiell tillgång.

Kreditrisk i investeringar

Koncernens investeringar i fartyg innebär att förskott betalas löpande till varv under byggtiden. Bankgarantier är utställda för säkring av återbetalning av förskotten i det fall motparten inte kan leva upp till sina åtaganden.

Valutarisker

Omräknings- och transaktionsexponering

Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisker som anges nedan.

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)

Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. En stark USD ökar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas i omräkningsreserven via övrigt totalresultat. Växelkursen var SEK 8,85 per 2018-12-31 och SEK 9,36 per 2019-12-31. Bolaget har en eget kapitalsäkring som uppgår till MUSD 31 som per 2019-12-31.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 15,7 eller SEK 0,33 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)

Koncernens samtliga intäkter är i USD. Kostnadssidan är också starkt USD-dominerad med undantag för vissa administrativa kostnader i svenska kronor och schweizerfranc. Växelkursvariationer påverkar således varken kassaflöde eller resultat nämnvärt. Inga säkringar mot växelkursvariationer i den löpande verksamheten har gjorts.

Finansiell exponering

Koncernens upplåning sker i investeringsvalutan USD och är således inte utsatt för valutaexponering. Moderbolaget är däremot utsatt för valutaexponering då skulderna i USD inte fullt matchas av tillgångar i USD.

Känslighetsanalys

Koncernen har som syfte att minska kortfristiga fluktuationer av koncernens resultat genom sin hantering av ränte- och valutarisk. På lång sikt kommer emellertid varaktiga förändringar i valutakurser och räntor få en påverkan på det konsoliderade resultatet.

Per den 31 december 2019 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 24,0 (15,4).

Beräkning av verkligt värde

Följande sammanfattar de metoder och antaganden som främst använts för att fastställa verkligt värde på de finansiella instrument som redovisas i not 19. Derivat som innehas för säkring värderas enligt nivå 2, basis observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

Derivatinstrument

Terminkontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset och därefter dra bort aktuell spotkurs. Ränteswappar värderas till marknadsvärde baserat på aktuell räntekurva.

Kund- och leverantörsskulder

För kund- och leverantörsskulder med en kvarvarande livslängd på mindre än ett år anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Räntebärande skulder

Verkligt värde för finansiella skulder som inte är derivatinstrument beräknas baserat på framtida kassaflöden av kapitalbelopp och ränta diskonterade till aktuell marknadsränta på balansdagen.

Aktier och obligationer

Aktier och obligationer redovisade som långfristiga eller kortfristiga placeringar värderas till verkligt värde enligt nivå 1.

19 Finansiella instrument

Effektiv ränta och förfallostruktur

Räntebärande finansiella tillgångar och skulder. Efterföljande tabell redovisar den effektiva räntan på balansdagen och de finansiella tillgångarnas

och skuldernas förfallostruktur. Skuldernas nominella belopp i lånens originalvaluta USD är multiplicerade med årsskiftets balansdagskurs 9,365 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2018-12-31	2019-12-31	Marginal över LIBOR, %	Ränte-bindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD	Förfall
Banklån – P-MAX	-1 256,5	-1 331,9	2,45	3 månader	4,41	USD	142 220	2021, 2024
Lån till närstående – Stena Finans		-56,2	2,35	3 månader	4,30	USD	6 000	2020
Leaseskuld – Suezmax		-436,1	3,00	3 månader	5,02	USD	46 544	2029
Leaseskuld – IMOIIIMAX A		-285,4	2,35	3 månader	4,30	USD	30 740	2024
Leaseskuld – IMOIIIMAX B	-282,6	-291,5	2,35	3 månader	4,30	USD	31 122	2026

De utlånande bankerna har satt miniminivåer för följande nyckeltal som krav kopplade till kreditfaciliteterna: EBITDA/räntekostnader, rörelsekapital, tillgängliga likvida medel samt soliditet.

Koncernen, MSEK	2018						2019					
	Totalt	2019 1 år	2020 2 år	2021 3 år	2022 4 år	5 år och längre	Totalt	2020 1 år	2021 2 år	2022 3 år	2023 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX	-1 256,5	-210,6	-210,6	-835,3	0,0	0,0	-1 331,9	-219,0	-420,9	-187,3	-187,3	-317,4
Lån till närstående – Stena Finans							-56,2	-56,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Leaseskuld – Suezmax							-436,1	-38,5	-38,3	-38,3	-38,3	-282,8
Leaseskuld – IMOIIIMAX A							-285,4	-25,0	-25,8	-27,6	-28,4	-178,4
Leaseskuld – IMOIIIMAX B	-282,6	-20,0	-20,0	-20,7	-21,5	-200,4	-291,5	-23,6	-24,2	-24,8	-25,4	-193,4
Leverantörsskulder	-0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-10,8	-10,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX	-145,4	-55,3	-50,6	-39,5	0,0	0,0	-157,9	-55,3	-45,1	-27,4	-19,1	-10,9
Räntebetalningar Lån till närstående – Stena Finans							-2,4	-2,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Leaseskuld – Suezmax							-125,0	-21,0	-19,2	-17,3	-15,4	-52,0
Räntebetalningar Leaseskuld – IMOIIIMAX A							-46,0	-11,8	-10,7	-9,5	-8,3	-5,7
Räntebetalningar Leaseskuld – IMOIIIMAX B	-93,5	-17,3	-16,0	-14,7	-13,4	-32,1	-58,5	-12,1	-11,1	-10,1	-9,0	-16,2

Moderbolaget, MSEK	2018						2019					
	Totalt	2019 1 år	2020 2 år	2021 3 år	2022 4 år	5 år och längre	Totalt	2020 1 år	2021 2 år	2022 3 år	2023 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX	-1 256,5	-210,6	-210,6	-835,3	0,0	0,0	-1 331,9	-219,0	-420,9	-187,3	-187,3	-317,4
Lån till närstående – Stena Finans							-56,2	-56,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Leverantörsskulder	-0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-10,8	-10,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX	-145,4	-55,3	-50,6	-39,5	0,0	0,0	-157,9	-55,3	-45,1	-27,4	-19,1	-10,9
Räntebetalningar Lån till närstående – Stena Finans							-2,4	-2,4	0,0	0,0	0,0	0,0

Framtida räntebetalningar har beräknats genom att använda den effektiva räntan vid balansdagen och då räntornas originalvaluta är USD har beloppen omräknats till SEK till årsskiftets balansdagskurs 9,365.

Forts not 19

Aktier redovisade i posten kortfristiga placeringar värderas till verkligt värde enligt nivå 1, medan övriga finansiella tillgångar och skulder för både koncernen och moderbolaget värderas till verkligt värde enligt nivå 2. För värdering till verkligt värde enligt nivå 2 används värderingstekniker där marknadsuppgifter används i så hög utsträckning som möjligt medan företagsspecifika uppgifter används i så låg utsträckning som möjligt.

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2019, MSEK	Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar	20,3	7,8				28,1	28,1
Kundfordringar	128,0					128,0	128,0
Kortfristiga placeringar			3,4			3,4	3,4
Likvida medel	227,7					227,7	227,7
Summa	376,0	7,8	3,4			387,2	387,2
Långfristiga räntebärande skulder					2 038,5	2 038,5	2 038,5
Kortfristiga räntebärande skulder					362,4	362,4	362,4
Leverantörsskulder					10,8	10,8	10,8
Övriga kortfristiga skulder				60,0	3,5	63,4	63,4
Summa				60,0	2 415,2	2 475,2	2 475,2

I posten övriga kortfristiga fordringar avses i Finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde via resultaträkningen bunkerpositioner. Kortfristiga placeringar består av aktier. I posten övriga kortfristiga skulder avses i Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat en bunkersäkring och en eget kapitalsäkring i form av valutaterminer och i övriga finansiella skulder bunkerpositioner. I not 12 presenteras de interimsfordringar i form av upplupna intäkter som utgör finansiella tillgångar och i not 17 presenteras de upplupna kostnader som utgör finansiella skulder.

Koncernen 2018, MSEK	Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga placeringar			14,0			14,0	14,0
Övriga kortfristiga fordringar		2,9	0,3			3,2	3,2
Kundfordringar	99,4					99,4	99,4
Kortfristiga placeringar		97,4				97,4	97,4
Likvida medel	126,4					126,4	126,4
Summa	225,8	100,3	14,3			340,4	340,4
Långfristiga räntebärande skulder					1 308,7	1 308,7	1 308,7
Kortfristiga räntebärande skulder					230,4	230,4	230,4
Leverantörsskulder					0,5	0,5	0,5
Övriga kortfristiga skulder				68,2		68,2	68,2
Summa				68,2	1 539,6	1 607,8	1 607,8

Forts not 19

Moderbolaget 2019, MSEK	Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar		7,8			7,8	7,8
Kundfordringar	0,1				0,1	0,1
Likvida medel	1 250,1				1 250,1	1 250,1
Summa	1 250,2	7,8			1 258,0	1 258,0
Långfristiga räntebärande skulder				1 112,8	1 112,8	1 112,8
Kortfristiga räntebärande skulder				275,2	275,2	275,2
Skulder till koncernföretag				32,3	32,3	32,3
Leverantörsskulder				10,8	10,8	10,8
Övriga kortfristiga skulder			63,4	0,0	63,4	63,4
Summa			63,4	1 431,1	1 494,5	1 494,5

I posten övriga kortfristiga fordringar ingår i Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet bunkerpositioner om MSEK 7,8. I posten övriga kortfristiga skulder ingår i Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen bunkerpositioner om MSEK 45,5 samt valutaterminer om MSEK 17,9. I not 12 presenteras de interimsfordringar i form av upplupna intäkter som utgör finansiella tillgångar och i not 17 presenteras de upplupna kostnader som utgör finansiella skulder.

Moderbolaget 2018, MSEK	Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar		3,2			3,2	3,2
Likvida medel	1 100,9				1 100,9	1 100,9
Summa	1 100,9	3,2			1 104,1	1 104,1
Långfristiga räntebärande skulder				1 045,9	1 045,9	1 045,9
Kortfristiga räntebärande skulder				210,6	210,6	210,6
Leverantörsskulder				0,5	0,5	0,5
Övriga kortfristiga skulder			68,2		68,2	68,2
Summa			68,2	1 257,0	1 325,2	1 325,2

20 Leasingavtal

Effekten av övergången till IFRS 16 på koncernens leaseingavtal beskrivs i not 1 Redovisningsprinciper. Den övergångsmetod som koncernen har valt att tillämpa vid övergången till IFRS 16 innebär att den jämförande informationen inte räknas om för att återspegla de nya kraven.

Leasingavtal där företaget är leasetagare

Koncernens materiella anläggningstillgångar utgörs både av ägda och leasade tillgångar. Nyttjanderättstillgångar för fartyg där koncernen är leasetagare redovisas under tillgångsposten fartyg.

Concordia har ett fartyg inbefraktat på bareboatbasis till en fast bestämd hyresbetalning samt en variabel hyresbetalning baserad på LIBOR +3,35% av det kvarvarande ackumulerade fasta hyresbeloppet för den totala befraktningsperioden för avtalet. Avtalet innehåller årliga köpoptioner från och med år fyra samt en köpobligation det nionde året.

Concordia Maritime har två fartyg inbefraktade på bareboatbasis till en fast bestämd hyresbetalning enligt båda avtalen samt en variabel hyresbetalning baserad på LIBOR +2,975% av det kvarvarande ackumulerade fasta hyresbeloppet för den totala befraktningsperioden för det ena avtalet. Båda avtalen innehåller årliga köpoptioner från år tre respektive år fyra.

Nyttjanderättstillgångar

Nyttjanderättstillgångar för leasade fartyg redovisas som materiella anläggningstillgångar i posten Fartyg. På balansdagen uppgick nyttjanderättstillgångarna för leasade fartyg till MSEK 1 080,0, se not 8 Materiella anläggningstillgångar. Tillkommande nyttjanderättstillgångar under 2019 uppgick till MSEK 13,4 och avsåg omprövning av leasingkulder på grund av ändrade betalningar till följd av förändringar i indexrelaterade räntekomponenter i leasingavtalen.

Leasingkulder

Leasingkuldena för de avtal där koncernen är leasetagare redovisas som övriga skulder i koncernens rapport över finansiell ställning.

MSEK	2019
Kortfristiga leasingkulder	87,1
Långfristiga leasingkulder	925,6
Summa leasingkulder	1 012,7

För löptidsanalys av leasingkuldena, se not 19 Finansiella instrument.

Belopp redovisade i resultatet

MSEK	2019
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	-56,7
Räntekostnader på leasingkulda	-56,8
Kostnader för korttidsleasing	-1,1

Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden

Summa kassautflöden hänförliga till leasingavtal uppgår för 2019 till MSEK -75,0. Kassautflödet inkluderar såväl belopp för leasingavtal som redovisas som leasingkulda som belopp som betalas för variabla leasingavgifter och korttidsleasing.

Finansiell leasing enligt IAS 17

Koncernen innehar tillgångar under finansiella leasingavtal med ett plan- enligt restvärde vid årets utgång uppgående till MSEK 302,5. Variabla avgifter i resultatet är MSEK 16,5. De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	2018
Inom ett år	37,3
Mellan ett år och fem år	140,7
Längre än fem år	66,0
	244,0

Operationell leasing enligt IAS 17

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	2018
Inom ett år	95,6
Mellan ett år och fem år	379,7
Längre än fem år	373,4
	848,7

Inget av de två inbefraktade fartygen vidareuthyrs på tidsutbefraktningsbasis. I årets kostnader för operationell leasing om totalt MSEK 93,4 utgör MSEK 14,7 variabla avgifter.

Leasingavtal där företaget är leasegivare

Concordia Maritime hyr ut fartyg på tidsbefraktning och klassificerar dessa avtal som operationella då leasingavtalen inte överför de betydande risker och förmåner som är förknippade med ägandet av den underliggande tillgången.

Nedan presenteras en löptidsanalys av leasingavgifter, vilket visar de odiskonterade leasingavgifterna som ska mottas efter balansdagen.

MSEK	Koncernen	
	2018	2019
Inom ett år	77,3	174,1
Mellan ett år och fem år (2020–2023)	0,0	158,5
Längre än fem år	0,0	0,0
	77,3	332,6

Beräkningen ovan är gjord på de fasta dagshyrorna som angetts i tidsutbefraktningsavtalen, således är vinstdelningsklausuler i förekommande fall ej beaktade. Tidsbefraktningsavtalen är i USD och är omräknade till SEK enligt balansdagens kurs.

21 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2019	2018	2019
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Aktier i dotterbolag	2 027,3	1 964,2	715,8	715,8
Summa ställda säkerheter	2 027,3	1 964,2	715,8	715,8
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för skulder i dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa eventalförpliktelser	0,0	0,0	0,0	0,0

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings- och tidsbefraktningssavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte. Moderbolaget har även lämnat garanti för dotterbolag, avseende finansiering av fartyg, åtaganden relaterade till de tre ingångna

sale & leaseback-avtalen samt en kreditfacilitet. Det bedöms i dagsläget inte som sannolikt att någon av dessa garantier kommer behöva utnyttjas varför det inte har redovisats några belopp avseende dessa.

22 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 23. Nyckelpersoner i ledande ställning anses vara närstående, se not 4.

Sammanställning över närståendetransaktioner

Närståenderelation Koncernen, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Andra närstående (se nedan)	2019	227,5	99,5	0,0
Andra närstående (se nedan)	2018	258,7	0,0	0,0

Av moderbolagets försäljning avser 0,4% (4%) koncernintern försäljning

Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2019	0,5	32,3	978,8
Dotterföretag	2018	0,0	27,4	1 022,6
Andra närstående	2019	1,8	99,5	0,0
Andra närstående	2018	3,0	0,0	0,0

Forts not 22

	2018	2019
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,0	0,0

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående Stena Sfären, däribland Stena Bulk. Stena Bulk bedriver tankerverksamhet som till vissa delar konkurrerar med Concordia Maritime. Därför finns sedan många år ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet välja att avstå eller delta med 50 eller 100%.

Genom ett avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Bulk, om Concordia Maritime väljer att delta. Tidsinbefraktningar som understiger ett år och som genomförs inom Stena Bulk är inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären:

- Befraktning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1%, 1,25% respektive 2% beroende på fartygstyp.
- Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1%.
- Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management. Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg.
- 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.
- Kreditavtal och handel med finansiella instrument genom AB Stena Finans.

Under året erhöles även en IMOIMAX-bonus om MUSD 5, motsvarande MSEK 47,3 från Stena AB-koncernen.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

23 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

MSEK	Dotterföretagets säte, land	Resultat	Eget Kapital	Ägarandel i %	
				2018	2019
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	0,0	30,0	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	0,0	0,4	100	100
Concordia Maritime A/S	Danmark	0,0	0,6	0	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	4,5	1323,2	100	100
Concordia Maritime (Bermuda) Ltd	Bermuda	-0,2	0,1	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	0,5	4,3	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	-1,0	1,8	100	100
CM P-MAX III Ltd	Bermuda	-42,7	-10,7	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	1,1	5,9	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	-1,9	9,1	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	2,9	-4,7	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	-12,2	-2,9	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	7,4	1,7	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	1,8	0,1	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	-15,1	3,5	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	-6,5	-18,8	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	19,6	20,7	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	14,9	26,4	100	100

De utländska dotterbolagens resultat är omräknade från USD till SEK med snittkursen för räkenskapsåret, 9,4604.

De utländska dotterbolagens eget kapital är omräknat från USD till SEK med balansdagens kurs, 9,365.

Efter räkenskapsårets slut har kapitaltillskott lämnats inom koncernen för att säkerställa att samtliga dotterbolag har positivt eget kapital.

Moderbolaget, MSEK	2018	2019
Akkumulerade anskaffningsvärden	745,8	746,4
Utgående balans 31 december	745,8	746,4

Under året har det danska dotterbolaget Concorida Maritime A/S startats där moderbolagets investering redovisas till anskaffningsvärdet om motsvarande MSEK 0,6.

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2018-12-31 Redovisat värde	2019-12-31 Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	29,6	29,6
Rederi AB Concordia, 556224-6636, Göteborg	3 000	100	0,4	0,4
Concordia Maritime A/S, Danmark	400 000	100	0	0,6
Concordia Maritime AG, Schweiz	119 500	100	715,8	715,8
Summa innehav av andelar i dotterföretag			745,8	746,4

24 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	126,4	227,7
Kortfristiga placeringar, jämförbara med likvida medel	0,0	0,0
Summa enligt balansräkningen	126,4	227,7
Summa enligt kassaflödesanalysen	126,4	227,7

Moderbolaget, MSEK	2018-12-31	2019-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	1 022,6	978,8
Kassa och bank	78,3	271,3
Summa enligt balansräkningen	1 100,9	1 250,1
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 100,9	1 250,1

Kortfristiga placeringar i koncernen har klassificerats som likvida medel med utgångspunkt att de har en obetydlig risk för värdefluktuationer, att de lätt kan omvandlas till kassamedel och att de har en löptid om högst tre månader från anskaffningstidpunkten.

På balansdagen var MSEK 0,0 [64,9] av de likvida medlen i koncernen och moderbolaget spärrade som säkring för derivatinstrument. Vid påskrift av årsredovisningen finns inga spärrade medel.

Fordran Koncernbolag i moderbolaget avser cashpoolkonton.

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	0,0	84,0
Erhållen ränta	9,7	5,7	31,2	33,4
Erlagd ränta	-82,7	-111,1	-66,2	-62,9
	-73,0	-105,4	-35,0	54,5

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	142,6	198,0	0,0	0,0
Avskrivning periodiskt underhåll	44,3	51,9	0,0	0,0
Resultat från sålda fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade kursdifferenser	-100,9	0,4	-96,9	9,3
Förändringar i värdet av finansiella instrument	-3,0	-6,9	68,3	-11,6
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	-0,6	3,4	0,0	0,0
Övrigt	10,6	3,3	4,9	3,3
	93,1	250,1	-23,7	1,0

Transaktioner som inte medför betalningar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2019	2018	2019
Förvärv av tillgång genom leasingavtal	0	816,2	0	0
	0	816,2	0	0

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Koncernen

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar			
	UB 2018	Kassa-flöde	Nya leasingavtal och omvärdering av leasingsskuld	Valutakurs-differenser UB 2019
Lån till kreditinstitut	1 256,5	-2,8		78,3 1 331,9
Lån till närstående	0,0	57,5		-1,3 56,2
Leasingsskulder	282,6	-74,7	726,0	79,0 1 012,9
Summa	1 539,1	-20,0	726,0	156,0 2 400,9
	Icke-kassaflödespåverkande förändringar			
	UB 2017	Kassa-flöde	Nya leasingavtal och omvärdering av leasingsskuld	Valutakurs-differenser UB 2018
Lån till kreditinstitut	1 356,0	-211,2		111,7 1 256,5
Leasingsskulder	279,6	-19,5		22,5 282,6
Summa	1 635,6	-230,7	0,0	134,2 1 539,1

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Moderbolaget

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar			
	UB 2018	Kassa-flöde	Valutakurs-differenser	UB 2019
Lån till kreditinstitut	1 256,5	-2,8	78,3	1 331,9
Lån till närstående	0,0	57,5	-1,3	56,2
Summa	1 256,5	54,6	76,9	1 388,0
	Icke-kassaflödespåverkande förändringar			
	UB 2017	Kassa-flöde	Valutakurs-differenser	UB 2018
Lån till kreditinstitut	1 356,0	-211,2	111,7	1 256,5
Summa	1 356,0	-211,2	111,7	1 256,5

25 Uppgifter om moderbolaget

Concordia Maritime AB (publ) är ett svensktregistrerat aktiebolag med säte i Göteborg. Bolagets aktier är registrerade på Nasdaq Stockholm. Postadressen till huvudkontoret är 405 19 Göteborg.

Koncernredovisningen för år 2019 består av moderbolaget och dess dotterföretag, tillsammans benämnd koncernen.

Concordia Maritime AB ägs till cirka 52% av kapitalet och cirka 73% av det totala röstvärdet av Stena Sessan AB, org nr 556112-6920 med säte i Göteborg.

26 Händelser efter balansdagen*

Efter årsskiftet implementeras en ny bolagsstruktur.

Sedan det nya Coronaviruset, Covid-19, först upptäcktes i Kina har det spritt sig över världen. WHO betraktar det som en pandemi och dess effekter påverkar givetvis även tanksjöfarten. Vid publiceringen av denna årsredovisning går det inte att bedöma de långsiktiga konsekvenserna av viruset och dess effekter.

Sedan årsskiftet har oljepriset fallit kraftigt. I det korta perspektivet bidrar nedgången positivt när det gäller efterfrågan på råolja – och därmed tanktransporter.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 20 mars 2020.

27 Viktiga uppskattningar och bedömningar

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Styrelsen och företagsledningen gör uppskattningar och antaganden om framtiden vid upprättande av de finansiella rapporterna. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. De uppskattningar och antaganden som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsperiod diskuteras nedan.

Fartyg

Concordia Maritime bedömer idag att fartygens nyttjandeperiod är 25 år och restvärdet bedöms vara noll.

Prövning av nedskrivningsbehov av fartyg görs två gånger om året, samt om indikation finns om nedskrivningsbehov av fartygens värden. Se även not 1 och 8.

Uppskjutna skatter

Vid upprättande av de finansiella rapporterna gör Concordia Maritime en beräkning av inkomstskatten för varje skatteområde där koncernen är verksam, liksom av uppskjutna skatter hänförliga till temporära skillnader. Uppskjutna skattefordringar som huvudsakligen är hänförliga till förlustavdrag och temporära skillnader redovisas om skattefordringarna kan förväntas återvinnas genom framtida beskattningsbara intäkter. Förändringar i antagandena om prognostiserade framtida beskattningsbara intäkter liksom förändringar av skattesatser, kan resultera i betydande skillnader i värdet av uppskjutna skatter. Se även not 7.

Leasingavtal

Concordia Maritime har två leasingavtal som innehåller årliga köpoptioner. För dessa avtal görs bedömningar om huruvida köpoptionerna kommer att utnyttjas eller ej. Concordia Maritime har även ett leasingavtal som innehåller en köpobligation, vilket innebär ett krav på återköp av fartyget inom nio år. Dessförinnan finns köpoptioner i avtalet. För dessa görs bedömningar, liksom i de övriga två leasingavtalen om respektive option kommer att utnyttjas eller ej. Bedömningarna av köpoptionerna anses viktiga då de får stor effekt på leasaskuldernas värden och nyttjanderättstillgångarnas storlek och nyttjandeperiod och därmed storleken på koncernens räntekostnader respektive avskrivningar.

Styrelsens intygande

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed i Sverige och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder. Årsredovisningen respektive koncernredovisningen ger en rättvisande bild av moderbolagets och koncernens ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen för moderbolaget respektive koncern ger en rättvisande översikt över utvecklingen av moderbolagets och koncernens verksamheter, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 20 mars 2020

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Bocker
Ledamot

Helena Levander
Ledamot

Mats Jansson
Ledamot

Michael G:son Löw
Ledamot

Henrik Hallin
Ledamot

Alessandro Chiesi
Arbetsdagsrepresentant

Daniel Holmgren
Arbetsdagsrepresentant

Kim Ullman
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avlämnats 20 mars 2020

KPMG AB
Jan Malm
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

**Till Årsstämman i Concordia Maritime AB (publ),
org. nr 556068-5819**

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) för år 2019. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 47–83 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten och hållbarhetsrapporten. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets styrelse i enlighet med revisorsförordningens (537/2014) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537/2014) artikel 5.1 har tillhandahållits det

granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Intäktsredovisning

Se not 3 och redovisningsprinciper på sidan 60 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av område

Intäkter för 2019 i koncernen uppgick till 1 140,2 MSEK. Intäkterna avser i regel avtal med slutkund via någon av koncernens samarbetspartners rörande befaktning och leverans av oljeprodukter.

Intäkter för dessa tjänster redovisas enligt avtalsmässiga bedömningar i takt med att tjänsten utförs. Normalt periodiseras intäkten över resans längd.

Intäktsallokering och periodisering innefattar därmed ett mått av bedömning.

Hur området har beaktats i revisionen

Vi har tagit del av gällande avtalsvillkor för att bedöma bolagets redovisning av intäkter från tjänster.

Vidare har vi testat kontroller avseende allokering och periodisering av intäkter. Vi har även bedömt tidpunkten för redovisning av intäkter för tjänster utifrån när de har levererats eller bedöms komma att levereras samt avtalsmässiga förhållanden för transaktionen. Detta har genomförts dels genom stickprov, dels genom att vi testat precisionen i bolagets beräkning utifrån historiskt utfall.

Värdering av fartyg för koncernen och aktier i dotterbolag för moderbolaget

Se not 8 och redovisningsprinciper på sidorna 61–62 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av område

Koncernens fartyg uppgår till ett värde om 3 064,2 MSEK vilket utgör 84 % av balansomslutningen och är därmed en väsentlig del av dess balansomslutning.

I moderbolaget redovisas aktier i dotterbolag till ett belopp om 746,4 MSEK, vilkas värde till stor del påverkas av den bedömning av fartygsvärden som görs i koncernen.

Den nedskrivningsprövning som genomförs två gånger årligen innehåller både komplexitet och betydande inslag av bedömningar från företagsledningen. En nedskrivningsprövning måste upprättas för var och en av de kassagenerande enheterna, vilket för koncernen sammanfaller med hela dess flotta.

Utöver att inhämta externa fartygsvärderingar gör företagsledningen framtidsbedömningar om verksamhetens både interna och externa förutsättningar och planer. Exempel på sådana bedömningar är framtida in- och utbetalningar, vilka bland annat kräver antaganden om framtida marknadsförutsättningar. Ett annat viktigt antagande är vilken diskonteringsränta som bör användas för att beakta att framtida bedömda inbetalningar är förenade med risk och därmed är värda mindre än likvida medel som är direkt tillgängliga för koncernen.

Hur området har beaktats i revisionen

Vi har inspekterat bolagets nedskrivningsprövningar för att bedöma huruvida de är genomförda i enlighet med den teknik som föreskrivs. Till att börja med har vi hämtat in underlag för de oberoende värderingar som har genomförts. Vidare har vi bedömt rimligheten i de framtida in- och utbetalningarna samt den antagna diskonteringsräntan genom att ta del av och utvärdera företagsledningens skriftliga dokumentation och planer. Vi har även intervjuat företagsledningen samt utvärderat tidigare års bedömningar i förhållande till faktiska utfall.

En viktig del i vårt arbete har även varit att utvärdera hur förändringar i antaganden kan påverka värderingen, det vill säga att utföra och ta del av företagsledningens så kallade känslighetsanalys. Vad gäller värdet på aktier i dotterbolag i moderbolagets balansräkning har vi utöver ovan åtgärder även jämfört värdet på aktierna med nettotillgångarna i dotterbolagen.

Vi har också kontrollerat fullständigheten i upplysningarna i årsredovisningen och bedömt om de överensstämmer med de antaganden som företagsledning har tillämpat i sin nedskrivningsprövning samt om informationen är tillräckligt omfattande för att förstå företagsledningens bedömningar.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–45 samt 84–97. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet
- för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Concordia Maritime AB (publ) för år 2019 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamåls- enliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplýsingar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

KPMG AB, Box 11908, 404 39, Göteborg, utsågs till Concordia Maritime AB (publ)s revisor av bolagsstämman den 25 april 2019. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 1989.

Göteborg den 20 mars 2020

KPMG AB
Jan Malm
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrnings- rapport 2019



Styrningen av Concordia Maritime

Concordia Maritime tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Utöver beskrivningen av själva bolagsstyrningen ges här även en sammanfattande beskrivning av hur den operativa styrningen av den dagliga verksamheten utförs. Rapporten har granskats av bolagets revisorer.

MODERBOLAG I CONCORDIA MARITIMEKONCERNEN är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 18 helägda dotterbolag. Styrelsen har sitt säte i Göteborg. Koncernens huvudkontor har postadress Concordia Maritime AB, 405 19 Göteborg. Till grund för styrningen av Concordia Maritime ligger den svenska Aktiebolagslagen och Nasdaq Stockholms regelverk, inklusive Svensk kod för bolagsstyrning (koden) liksom andra tillämpliga svenska och utländska lagar och regler. Concordia Maritime tillämpar koden och Årsredovisningslagen och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Svensk kod för bolagsstyrning finns på www.bolagsstyrning.se.

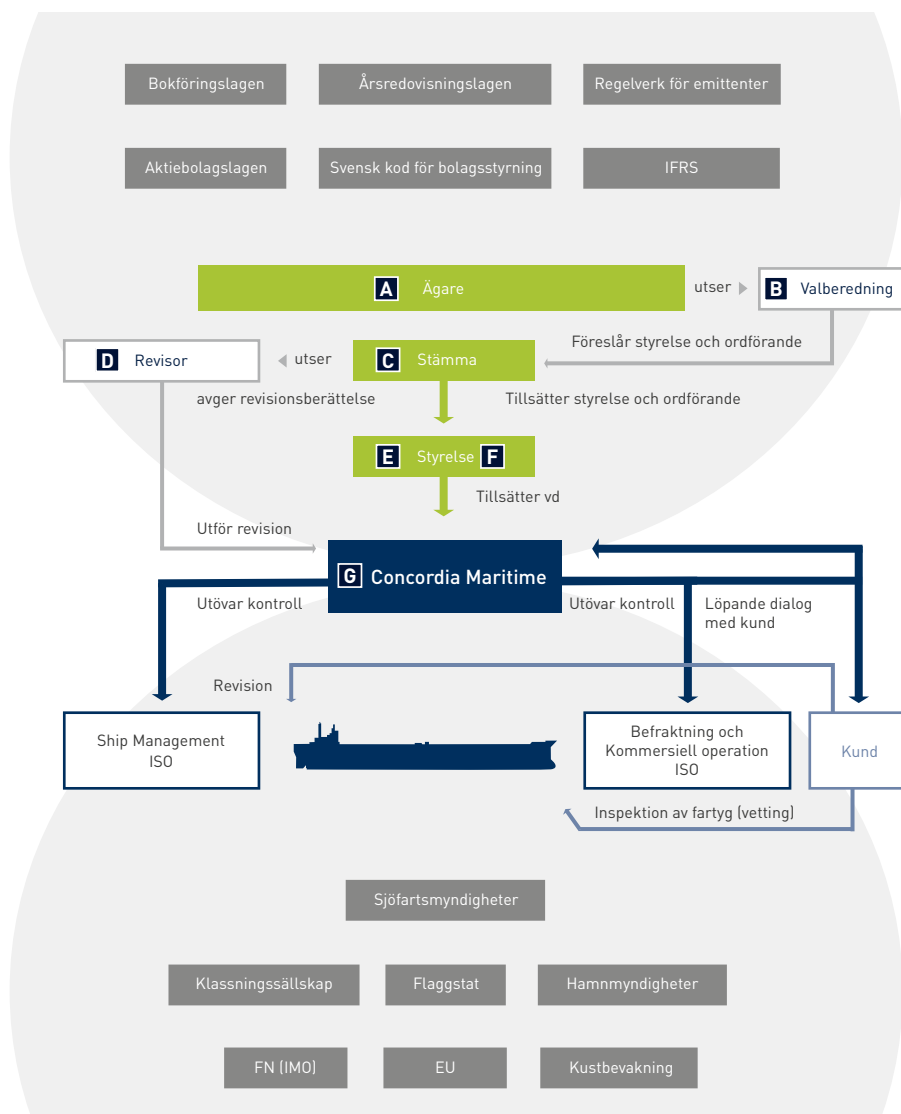
Viss information enligt ÅRL 6 kap 6 § punkt 3 finns att läsa i förvaltningsberättelsen. På www.concordiamaritime.com finns bland annat följande information:

- Fördjupad information om interna styrdokument, till exempel Bolagsordning.
- Information från Concordia Maritimes årsstämmor; kallelser, protokoll och kommunikéer.

Styrning för värdeskapande

God bolagsstyrning handlar om att säkerställa att Concordia Maritimes verksamhet bedrivs hållbart, ansvarsfullt och så effektivt som möjligt. Det övergripande målet är att öka värdet för aktieägarna och på så sätt möta de krav ägarna har på investerat kapital. De centrala, externa och interna styrinstrumenten för Concordia Maritime är den svenska aktiebolagslagen, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter, Svensk kod för bolagsstyrning (Koden), den av stämman fastställda bolagsordningen, styrelsens arbetsordning, vd-instruktionen inklusive instruktion för ekonomisk rapportering samt policyer som fastställs av styrelsen. Concordia Maritimes styrelse är ansvarig för Bolagets organisation och förvaltningen av Bolagets angelägenheter. Vd ansvarar för att den löpande förvaltningen av Bolaget sker enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Vidare sammanställer vd, i dialog med styrelsens ordförande, dagordning för styrelsemötena och ansvarar i övrigt för att ta fram informations- och beslutsunderlag till styrelsen.





Regelverk bolagsstyrning

Bolagsstyrning

Operativ styrning

Operativa regelverk

Styrningen och kontrollen av Concordia Maritimes verksamhet kan beskrivas utifrån flera olika perspektiv. Som ett publikt och noterat svenskt aktiebolag styrs verksamheten av ett antal lagar och förordningar. Till de främsta hör Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen, International Financial Reporting Standards, Nasdaq Stockholms noteringsavtal, regelverk för emittenter samt svensk kod för bolagsstyrning.

Sett utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av aktieägarna vald styrelse. Denna lägger upp ramarna för verksamheten, utser vd och utövar kontroll av bolagets ledning. Till sin hjälp har styrelsen en av aktieägarna vald revisor, vars uppgift är att avgöra revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning samt säkerställa styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

Den dagliga verksamheten styrs ytterst av kundernas krav på effektivitet och tillförlitlighet. Vi har valt en strategi som innebär samarbete med ett flertal underleverantörer, bland annat för funktionerna kommersiell operation och ship management. Dessa samarbeten omfattas av såväl avtal och policies som ömsesidigt förtroende och fullständig transparens. Informationsutbytet mellan parterna är omfattande och även här är kontroll och rapporteringssystemen väl utvecklade.

Utöver dessa legala kontroll- och styrmekanismer omfattas och styrs verksamheten även av ett flertal branschspecifika regelverk. Till de främsta hör FNs, EUs samt amerikanska regelverk relaterade till sjöfart och handel med olja och oljeprodukter, samt oljebolagens egna fartygsinspektioner (vetting). Därtill kommer regelverk relaterade till enskilda flaggstater, klassningssällskap och nationella sjöfartsmyndigheter. Samtliga instanser utövar kontinuerlig kontroll av verksamheten ner på fartygsnivå.

A Aktieägare

Aktiekapitalet består av A-aktier och B-aktier. Samtliga aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst och berättigar till lika stor utdelning. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktienkapitalet uppgick vid utgången av 2019 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner. Av aktieägarna är det endast Stena Sessan som innehar mer än en tiondel av rösterna.

C Bolagsstämma

Bolagsstämman är det högsta beslutsfattande organet i Concordia Maritime. För att kunna delta i beslut skall aktieägaren vara närvarande vid stämman, personligen eller genom ombud. Vidare krävs att aktieägaren är införd i eget namn i aktieboken vid visst datum före stämman och att anmälan om deltagande gjorts till bolaget i viss ordning.

Beslut vid bolagsstämma fattas normalt med enkel majoritet. I vissa frågor ställer dock den svenska Aktiebolagslagen krav på att förslag ska godkännas av en större andel av de på stämman företrädda aktierna och avgivna rösterna. Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under andra kvartalet varje år. Vid årsstämman beslutas i frågor angående fastställande av årsredovisning, utdelning, ersättning till

styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter och i förekommande fall revisorer, riktlinjer för ersättning till koncernledningen liksom andra viktiga angelägenheter. Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat kan normalt begära detta i god tid före stämman via arsstamma@concordiamaritime.com.

Extra bolagsstämma kan hållas om styrelsen anser att behov finns eller om bolagets revisorer eller ägare till minst 10 procent av aktierna begär det.

Årsstämman 2019

Årsstämman ägde rum den 25 april 2019. Vid stämman närvarade 52 aktieägare med röststyrka, personligen eller genom ombud, vilka representerade 73,2 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda

av stämman var närvarande. På plats fanns även bolagets revisor och ledamöterna i valberedningen. Protokoll från årsstämman och därtill anknutna dokument återfinns på Concordia Maritimes hemsida, www.concordiamaritime.com.

Årsstämma 2020

Årsstämman kommer att hållas på Elite Park Avenue, Göteborg den 29 april 2020 klockan 13:00. Aktieägare som senast 23 april 2020 är införda i aktieboken förd av Euroclear Sweden AB, och som har anmält sin avsikt att delta på årsstämman har rätt att delta på årsstämman, personligen eller genom ombud.

B Valberedning

I nomineringsprocessen för val av styrelse ingår att tillsätta en valberedning bestående av tre ledamöter. Ledamöterna ska utgöras av ordförande samt en representant för var och en av de två till röstetalet största aktieägarna som önskar utse en representant. Valberedningens sammansättning sker på grundval av aktieägarstatistik per den 1 september året före stämman. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företräder ska offentliggöras via hemsidan så snart de utsetts, dock senast sex månader före årsstämman. Om kretsen av stora aktieägare förändras under nomineringsprocessen kan valberedningens sammansättning komma att ändras för att återspegla detta. Aktieägare som vill lämna förslag till Valberedningen gör det via arsstamma@concordiamaritime.com. De största ägarnas riktlinjer för urvalet till nominering

är att personerna ska ha kunskaper och erfarenheter som är relevanta för Concordia Maritime. De regler som gäller för oberoende styrelseledamöter enligt Svensk kod för bolagsstyrning iakttas. I valberedningens uppgifter inför årsstämman 2020 ingår att lämna förslag i följande frågor:

- Ordförande vid stämman
- Styrelseledamöter
- Styrelsens ordförande
- Arvode till var och en av styrelsens ledamöter
- Valberedning för följande år

Valberedningens förslag, liksom en rapport om dess arbete, offentliggörs senast i samband med kallelsen till årsstämman. Aktieägare ges möjlighet att vända sig till valberedningen med nomineringsförslag.

Valberedningens arbete inför årsstämman 2020

Inför stämman 2020 består valberedningen av Carl-Johan Hagman (Styrelsens ordförande), Karl Swartling som representant för Stena Sessan i egenskap av största aktieägare samt Bengt Stillström som representant för sig själv och sin familj i egenskap av näst största aktieägare.

Per 1 september 2019 representerade valberedningen sammantaget 77,0 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 23 oktober 2019. Valberedningen har inför årsstämman 2019 haft 2 protokollförda sammanträden samt även kommunicerat med varandra via telefon och e-post. Valberedningens förslag är tillgängligt på www.concordiamaritime.com.

Valberedningen har för sitt arbete tagit del av den interna utvärdering av styrelsens arbete som utförts,

tagit del av styrelseordförandens redogörelse för styrelsearbetet och bolagets strategi, samt intervjuat enskilda styrelseledamöter. Valberedningen bedömer att de föreslagna ledamöterna sammantaget har den bredd och kompetens som krävs. Valberedningen har vid utarbetandet av sitt förslag till styrelse tillämpat punkt 4.1 i Koden som mångfaldspolicy varmed valberedningen beaktat att styrelsen, med hänsyn till Bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt, ska ha en ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende de bolagsstämموvalda ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Vidare arbetar valberedningen med målet att uppnå en jämn könsfördelning i styrelsen.

Med beaktande av ovanstående har valberedningen fått ett bra underlag för att bedöma om styrelsens sammansättning är tillfredsställande, om behovet av kompetens, bredd och erfarenhet i styrelsen är tillgodosett samt att lämna förslag om val av revisor.

D Revisor

Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och vd:s förvaltning av bolaget samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag. Revisionen sker i enlighet med Aktiebolagslagen och International Standards on Auditing (ISA) utgivna av International Federation of Accountants (IFAC). Revision av årsredovisningshandlingar för enheter utanför Sverige sker i enlighet med lag och andra regler i respektive land samt i enlighet med god revisionssed enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna. Revisorn föreslås av valberedningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2019 valdes Jan Malm, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2020. Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2019 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,6 (1,6).

E Styrelse

Styrelsen är efter bolagsstämman Concordia Maritimes högsta beslutande organ. Det är styrelsen som ska svara för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter till exempel genom att fastställa mål och strategi, säkerställa rutiner och system för uppföljning av de fastslagna målen, fortlopande bedöma Concordia Maritimes ekonomiska situation samt utvärdera den operativa ledningen. Det är vidare styrelsens ansvar att säkerställa att korrekt information ges till bolagets intressenter, att bolaget följer lagar och regler samt att bolaget tar fram och implementerar interna policyer och etiska riktlinjer. Styrelsen utser även verkställande direktör och fastställer lön och annan ersättning till denne utifrån de riktlinjer som stämman antagit.

Styrelsens sammansättning

Styrelsens bolagsstämmovalda ledamöter väljs årligen av årsstämman för tiden intill dess nästa årsstämma hållits. Styrelsen ska enligt bolagsordningen bestå av lägst tre och högst sju bolagsstämmovalda ordinarie ledamöter utan suppleanter. Styrelsens medlemmar presenteras närmare på sid 92.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande har till uppgift att tillse att styrelsens arbete bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina åligganden. Ordföranden ska särskilt organisera och leda styrelsens arbete för att skapa bästa möjliga förutsättningar för styrelsens arbete.

Det är ordförandens uppgift att tillse att ny styrelseledamot genomgår erforderlig introduktionsutbildning samt den utbildning i övrigt som styrelseordföranden och ledamoten gemensamt finner lämplig, tillse att styrelsen fortlopande uppdaterar och fördjupar sina kunskaper om bolaget, tillse att styrelsen erhåller tillfredsställande information och beslutsunderlag

för sitt arbete, fastställa förslag till dagordning för styrelsens sammanträden efter samråd med verkställande direktören, kontrollera att styrelsens beslut verkställs samt tillse att styrelsens arbete årligen utvärderas.

Styrelseordföranden ansvarar för kontakter med ägarna i ägarfrågor och för att förmedla synpunkter från ägarna till styrelsen. Ordföranden deltar inte i det operativa arbetet inom bolaget. Han ingår inte heller i koncernledningen.

Arbetsordning och styrelsemöten

Styrelsen fastställer varje år en arbetsordning för styrelsearbetet. Arbetsordningen revideras därutöver vid behov. I arbetsordningen beskrivs ordförandens särskilda roll och uppgifter, liksom ansvarsområdena för styrelsen. Enligt arbetsordningen ska ordföranden säkerställa att styrelsearbetet utförs på ett effektivt sätt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordföranden ska även organisera och fördela styrelsearbetet, säkerställa att styrelsens beslut verkställs på ett effektivt sätt och att styrelsen årligen genomför en utvärdering av det egna arbetet. Arbetsordningen omfattar även detaljerade instruktioner till verkställande direktören och andra bolagsfunktioner om vilka frågor som kräver styrelsens godkännande. Instruktionerna anger bland annat de högsta belopp som olika beslutsorgan inom koncernen har rätt att godkänna när det gäller krediter, investeringar och andra åtaganden. Enligt arbetsordningen ska konstituerande styrelsemöte hållas omedelbart efter årsstämman. Vid detta möte beslutas bland annat om vilka som ska teckna Concordia Maritimes firma. Styrelsen håller därutöver normalt fem ordinarie sammanträden per år. Fyra av dessa möten hålls i samband med publicering av koncernens års- respektive delårsrapporter. Mötena hålls vanligtvis i Göteborg. Ytterligare möten, inklusive telefonmöten, hålls vid behov.

Styrelsens arbete under 2019

Styrelsen höll under året 5 ordinarie möten, 2 extra möten och ett konstituerande möte. Samtliga ordinarie möten samt konstituerande möte hölls i Göteborgsområdet. Ett extramöte hölls per telefon och ett extramöte hölls per capsulam. Vid de ordinarie styrelsemötena redogör finansdirektören för koncernens resultat och finansiella ställning, inklusive utsikter för de kommande kvartalen. Vid behandlar marknads-situationer, fartygens sysselsättning, affärsplan, investeringar, etableringar av nya verksamheter samt förvärv och avyttringar. Bolagets revisor deltog vid styrelsemötet i januari 2019 när bokslutskommunikén för 2018 godkändes. Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dagordningen tillhandahållits ledamöterna en vecka innan styrelsemötena. Ola Helgesson har varit sekreterare vid samtliga styrelsemöten. Viktigare frågor under året har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar, finansiering och in- och uthyrning av fartyg.

Utvärdering av styrelsens arbete

Styrelsen genomför årligen en utvärdering av sitt arbete. Utvärderingen avser arbetsformer och arbetsklimat, inriktningen för styrelsens arbete samt tillgång till och behovet av särskild kompetens i styrelsen. Utvärderingen används som ett hjälpmedel att utveckla styrelsens arbete, och utgör därutöver ett underlag för valberedningens nomineringsarbete.

Av styrelsens utvärdering framgick att styrelsearbetet har fungerat mycket bra och att synpunkter från utvärderingen avseende 2019 har beaktats, men att det finns utrymme för vissa ytterligare förbättringar. Utvärderingen visade vidare att styrelsen är en välkomponerad grupp med stort engagemang samt att ledamöterna tillför bred kompetens och har lång erfarenhet från olika områden som är relevanta för Concordia Maritimes verksamhet.

Forts Styrelsen

Styrelsemöten 2019

30 januari	Bokslut
25 april	Kvartalsrapport, Q1
25 april	Konstituerande styrelsemöte
24 juni	Extra styrelsemöte
15 augusti	Halvårsrapport, Q2
30 augusti	Extra styrelsemöte
5 november	Kvartalsrapport, Q3
11 december	Budget

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom Carl-Johan Hagman och Henrik Hallin bedömdes av valberedningen inför årsstämman 2019 oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen. Carl-Johan Hagman och Henrik Hallin bedöms beroende gentemot Concordia Maritimes stora ägare då de innehar en ledande funktion inom Stena Sjöfart.

Ersättning till styrelsen

Årsstämman 2019 beslutade att arvode till styrelsen skulle utgå med totalt 1 525 000 kronor, varav 400 000 kronor till styrelsens ordförande, 225 000 kronor till varje ledamot som inte är anställd i Bolaget. Inget särskilt arvode utgår för arbete i utskott inom styrelsen.

Styrelsens utskott

Concordia Maritimes styrelse har inrättat ett revisionsutskott samt ett ersättningsutskott där hela styrelsen utgör respektive utskott.

Revisionsutskott

Revisionsutskottet verkar för att förstärka styrning och uppföljning kopplat till den finansiella rapporteringen. Avrapportering av bland annat revisorns granskning av bolagets finansiella rapportering, bolagets interna kontroller och riskhantering har skett till revisionsutskottet vid fyra av årets ordinarie styrelsemöten. Avrapporteringen sker via bolagets revisionsgrupp, bestående av två representanter från styrelsen, från bolagets revisor och bolagets finansdirektör.

Ersättningsutskott

Ersättningsutskottet ska ge förslag på ersättningsriktlinjer för koncernledningen på årsstämman. Riktlinjerna ska behandla:

- Mål och grunder för beräkning av koncernledningens rörliga ersättning
- Förhållandet mellan fast och rörlig lön
- Förändringar i fast eller rörlig lön
- Kriterier för utvärdering av rörlig lön, långsiktiga incitament, pensionsvillkor och andra förmåner

Stämman fattar beslut om riktlinjerna, varefter styrelsen fattar beslut om de faktiska ersättningsnivåerna för verkställande direktören.

F Intern kontroll

Styrelsens ansvar för den interna kontrollen regleras i aktiebolagslagen, årsredovisningslagen – som innehåller krav på att information om de viktigaste inslagen i Concordia Maritimes system för intern kontroll och riskhantering i samband med den finansiella rapporteringen varje år ska ingå i bolagsstyrningsrapporten – samt Kodex. Styrelsen ska bland annat se till att Concordia Maritime har god intern kontroll och formaliserade rutiner som säkerställer att fastlagda principer för finansiell rapportering och intern kontroll efterlevs samt att det finns ändamålsenliga system för uppföljning och kontroll av bolagets verksamhet och de risker som Concordia Maritime och dess verksamhet är förknippad med. Den interna kontrollens övergripande syfte är att i rimlig grad säkerställa att bolagets operativa strategier och mål följs upp och att ägarnas investering skyddas. Den interna kontrollen ska vidare säkerställa att den externa finansiella rapporteringen med rimlig säkerhet är tillförlitlig och upprättad i överensstämmelse med god redovisningssed, att tillämpliga lagar och förordningar följs samt att krav på noterade bolag efterlevs. Concordia Maritimes policyer och instruktioner utvärderas årligen. Denna rapport om intern kontroll är upprättad i enlighet med svensk kod för bolagsstyrning och omfattar huvudsakligen följande komponenter.

Kontrollmiljö

Grundstommen i den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen byggs upp kring koncernens direktiv, riktlinjer och instruktioner samt den ansvars- och befogenhetsstruktur som anpassats till koncernens organisation för att skapa och bibehålla en tillfredsställande kontrollmiljö. Principer för intern kontroll samt direktiv och riktlinjer för den finansiella rapporteringen finns samlade i koncernens finanspolicy. Grundläggande för vår kontrollmiljö är den företagskultur som är etablerad i koncernen och som ledare och anställda verkar i. Vi jobbar aktivt med kommunikation och utbildning avseende de värdegrunder som beskrivs i ett internt, gemensamt dokument som binder samman affärsområdet och utgör en viktig del av den gemensamma kulturen.

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen som helhet. Granskningen av delårsrapporter och årsredovisning sker på så sätt att revisionsgruppen i god tid före publicering, och därtill föregående styrelsemöte, ges tillgång till relevant underlag. Rapporterna går sedan igenom i detalj på styrelsemötet. Finansdirektören är föredragande av Koncernens resultat och finansiella ställning på styrelsemötet och är naturligtvis tillgänglig för eventuella frågor. Styrelsen granskar också de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i koncernen avseende den finansiella rapporteringen, liksom väsentliga förändringar av sådana principer. De externa revisorerna rapporterar till styrelsen vid behov och minst en gång per år.

Behov av internrevision

Concordia Maritime är ett företag med begränsat antal kunder och ett begränsat antal anställda. Inom bolaget finns ingen särskild funktion för intern revision då antalet transaktioner på årsbasis blir relativt få. Fåtalet transaktioner gör också den finansiella rapporteringen inom bolaget relativt lättkontrollerad. Med grund i detta har styrelsen i sin årliga utvärdering av behovet av att inrätta en internrevisionsfunktion gjort bedömningen att nuvarande rutiner och processer är tillräckliga. Vd är ytterst ansvarig för att den interna kontrollen fungerar tillfredsställande. Det löpande arbetet är dock delegerat till ekonomi- och finansfunktionen. I den arbetsordning som årligen beslutas av styrelsen ingår detaljerade instruktioner om bland annat vilka ekonomiska rapporter och annan finansiell information som ska lämnas till styrelsen. Utöver delårsrapporter och årsredovisning granskas och utvärderas kontinuerligt även annan finansiell information avseende företaget och dess verksamhet.

Uppföljning

Efterlevande och effektiviteten i de interna kontrollerna följs upp löpande. Verkställande direktören ser till att styrelsen löpande erhåller rapportering om utvecklingen av bolagets verksamhet, däribland utvecklingen av Concordia Maritimes resultat och ställning samt information om viktiga händelser.

G Koncernen

Ledning och företagsstruktur

Koncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och ett antal koncernföretag som ytterst rapporterar till vd. Moderbolagets egen organisation består endast av företagsledningen och administration, övriga funktioner köps in. Det totala antalet sysselsatta genom koncernen uppgick i slutet av 2019 till 520 personer, varav 514 är ombordanställda. Endast de sex landanställda är formellt anställda av Concordia Maritime.

Vd och koncernledning

Koncernledningen består utöver vd av finansdirektör. Vd utses av och får instruktioner från styrelsen. Vd är ansvarig för den löpande förvaltningen av bolaget i enlighet med styrelsens riktlinjer och anvisningar, tar fram informations- och beslutsunderlag inför styrelsemötena samt är föredragande vid dessa möten. Vd är även ansvarig för kommunikationen och säkerställande av kvaliteten i kontakten med bolagets samarbetspartners.

Ersättning till koncernledningen

Concordia Maritime strävar efter att erbjuda totala ersättningar som är rättvisa och konkurrenskraftiga. Riktlinjer för ersättning till koncernledningen beslutas av årsstämman. Riktlinjerna avser:

- Mål och grunder för beräkning av rörlig ersättning
- Förhållandet mellan fast och rörlig lön
- Förändringar i fast eller rörlig lön
- Kriterier för utvärdering av rörlig lön, långsiktiga incitament, pensionsvillkor och andra förmåner

Styrelsen fattar beslut om faktiska ersättningsnivåer för verkställande direktören. Ersättningar till övriga ledande befattningshavare bereds och beslutas av vd. För ytterligare information om ersättningar, långsiktiga incitamentsprogram och pensionsplaner, se not 4 i den ekonomiska rapporteringen.

Operativ styrning under 2019

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befaktning och bemanning köps in av närstående leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk och Northern Marine Management (NMM). Stena Bulk står för befaktning och operation av våra fartyg medan NMM hanterar bemanning, drift och löpande underhåll. Ur ett styrningsperspektiv är Concordia Maritimes främsta uppgift att följa upp och utvärdera att ingångna avtal följs i enlighet med ingångna överenskommelser. Dialogen med Stena Bulk och NMM är tät och i princip daglig, med formell avstämning kvartalsvis.

Befraktning och operation

Samarbetet med Stena Bulk kring befaktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som följs upp och utvärderas en gång per år. Läs mer om avtalet i not 22. Stena Bulk sköter den dagliga operationen av fartygen, den löpande kontakten med kunderna samt agerar mellanhand i samband med olika typer av kontroller och inspektioner. Rapporteringen är formaliserad och till de viktigaste inslagen hör regelbundna rapporter om intjäning, utfall på vinstdelningsklausuler samt kostnadsuppföljning.

Bemanning, drift och löpande underhåll

Samarbetet med NMM omfattar tjänster kring bemanning, drift och löpande underhåll. NMM sköter även kontakten med klassningssällskap i samband med deras kontroll. Till grund för utvärderingen ligger bland annat uppföljning av budget samt uppfyllelse av satta mål.

Kontroll och inspektion av fartyg

Sjöfart i allmänhet och tanksjöfart i synnerhet är förknippat med ett omfattande regelsystem. Utöver ägarens egna kontroller utförs årligen ett flertal kontroller av olika aktörer; kunder, klassningssällskap, hamnmyndigheter och flaggstat. Till stora delar liknar kontrollerna varandra; fartygen granskas operationellt, tekniskt, maskinellt och säkerhetsmässigt. En del av inspektionerna är planerade, andra sker utan förvarning. Resultaten rapporteras till berörda myndigheter, ägaren och, i vissa fall, även till kunden.

Flaggstatens kontroll

Varje fartyg måste registreras som hemmahörande i ett visst specifikt land. Ägaren förbinder sig därigenom att följa de lagar och regler som landet upprättat. Vid flaggstatskontrollen säkerställs att fartyget uppfyller gällande lagar och föreskrifter.

Hamnmyndighetens kontroll

Hamnstatskontroll är en inspektion av utländska fartyg som angör en nations hamn. Avsikten är att kontrollera att fartygen lever upp till ställda krav, att besättningen har rätt kompetens, och att de internationella regelverken (SOLAS, MARPOL och STCW) efterlevs.

Klassningssällskapets kontroll

Klassningssällskapets inspektioner sker på årsbasis eller efter reparation/modifiering. Vart femte år sker dessutom en mer omfattande kontroll på varv. Särskild vikt läggs vid att undersöka bland annat material i skrov och maskineri, underhållsrutiner och kvalitetsnivån på utförda varvsarbeten.

Vetting – kundens egen kontroll

Vetting utförs av kunden själv eller av denne utsedda inspektörer. Ägaren bjuder in till kontrollerna, som oftast sker i samband med lossning. Kontrollerna är mycket omfattande. Inspektionerna sker utifrån ett standardiserat formulär och resultaten delas mellan oljebolagen via databaser. Systemet gör det möjligt för oljebolagen att kontinuerligt kontrollera huruvida fartygen möter deras interna kriterier, utan att själva behöva inspektera fartygen.

Ägarens egen kontroll

NMM gör regelbundet planerade, omfattande inspektioner för att kontrollera förhållandena ombord och fartygens kondition. Detta dokumenteras i kvartalsvisa rapporter och varje månad sammanställs även en rapport över vettinginspektioner ombord Concordia Maritimes fartyg. Tillsammans med NMM har Concordia Maritime/Stena Bulk sedan möten varje kvartal, där man går igenom samtliga fartyg i flottan. Då behandlas allt från intjäning, operation och dockningar till arbetet med hälsa, miljö och säkerhet.

Samarbetet med Stena Sfären

Det nära samarbetet med de närliggande bolagen inom Stena Sfären ger tillgång till världsledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden: från konceptutveckling och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation. Det skapar också förutsättningar för en kostnadseffektiv egen organisation.

Företagsledningen bedömer att samarbetena utgör några av Concordia Maritimes främsta styrkor, även om relationen också är behäftad med en viss risk i och med att tjänster köps från ett fåtal leverantörer.

Ända sedan Concordia Maritime grundades har det funnits ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet som Stena Bulk utvecklar välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

Avtalet ger vidare Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Bulk, om Concordia Maritime väljer att delta. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Bulk inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köper Concordia Maritime tjänster från bolag inom Stena Sfären:

- Befraktning av fartyg: Stena Bulk
- Kommersiell operation (och administration): Stena Bulk
- Drift och bemanning av koncernens fartyg: Northern Marine Management
- Teknisk support: Stena Teknik
- Inköp av bunkerolja: Stena Bulk
- Försäkringstjänster: Stena Rederi AB
- Kontorshyra och kontorsservice: Stena Rederi AB

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser. Avtalen mellan parterna revideras årligen. Som komplement till

avtalen finns ett policydokument där bland annat praktisk hantering av affärsmöjligheter, informationshantering och loggningsförfarande regleras.

Regelverk

Externa regler

Som svenskt publikt aktiebolag med värdepapper noterade på Nasdaq Stockholm är Concordia Maritime bland annat skyldigt att följa den svenska aktiebolslagen, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter och Koden.

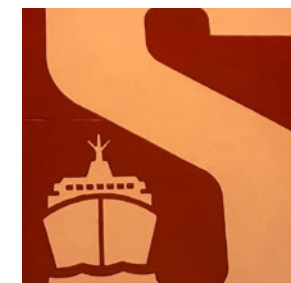
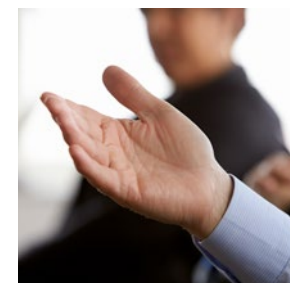
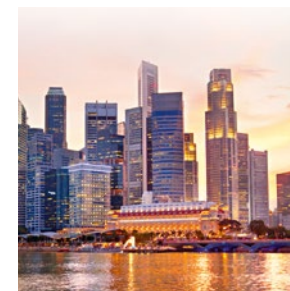
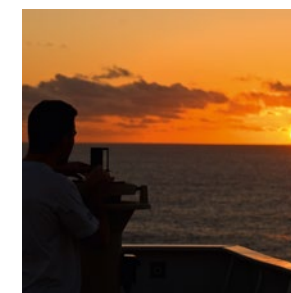
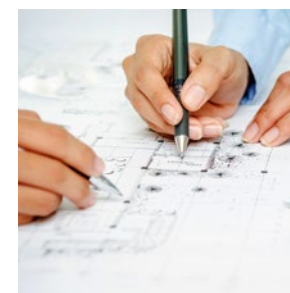
Avvikelser från Koden, börsregler eller god sed på aktiemarknaden

Bolaget har inte avvikit från börsregler. Vidare har Bolaget heller inte varit föremål för beslut i Nasdaq Stockholms Disciplinnämnd eller beslut om överträdelser av god sed på aktiemarknaden i Aktiemarknadsnämnden. Bolaget avviker från Koden, eftersom styrelsen har bedömt att bolaget inte är i behov av en särskild kommitté för revision och ersättning. Istället utgör styrelsen som helhet kommitté för revision och ersättning.

Interna regler

Concordia Maritime har en rad interna regelverk som tillsammans med de externa reglerna utgör ramarna för verksamheten. De centrala regelverken omfattar bolagsordningen, arbetsordningen för styrelsen, vd-instruktion inklusive instruktion för ekonomisk rapportering, instruktion för jävshantering samt delegationsordning.

Bolagets interna regler med avseende på etik och hållbarhet är samlade i hållbarhetspolicy. Därutöver finns ett antal grundläggande policyer som exempelvis finanspolicy och insiderpolicy.



Styrelse

Carl-Johan Hagman



Född 1966. Styrelseledamot sedan 2012. Ordförande. Jur kand. Vd Stena Rederi AB, ansvarar för Stena AB-koncernens shippingverksamhet.

Bakgrund Tidigare vd för Wallenius-rederierna, Stockholm, Eukor Car Carriers, Seoul, Rederi AB Transatlantic, Skärhamn och Höegh Autoliners AS, Oslo.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Gard P&I Ltd, Nefab AB.

Speciella kompetenser Har erfarenhet inom sjöfart, sjörättsjurist, sjöofficer och 20 års Asienerfarenhet.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Stefan Brocker



Född 1966. Styrelseledamot sedan 2007. Jur kand.

Bakgrund Advokat, delägare och tidigare Managing Partner, Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB.

Övriga uppdrag Ordförande i Mannheimer Swartlings Shipping Group, styrelseledamot European Maritime Lawyers Organization, Alectum AB,

Göteborgs Högre Samskola och Handels-högskolans råd.

Speciella kompetenser Rederijuridik. Har varit verksam som jurist inom sjöfart och offshore i närmare 25 år.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Helena Levander



Född 1957. Styrelseledamot sedan 2014. Civilekonom.

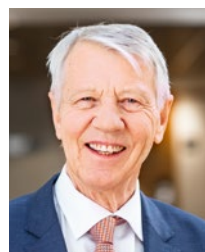
Bakgrund Grundare och ordförande Nordic Investor Services AB, ett rådgivningsföretag inom ägarstyrning.

Övriga uppdrag Ordförande Ativo Finans, Medivir. Styrelseledamot Recipharm AB, Stendörren Fastigheter, Rejlers och Lannebo Fonder.

Speciella kompetenser Har lång erfarenhet från finansbranschen genom bland annat ledande positioner inom SEB, Nordea Asset Management, Odin Fonder och NeoNet. Har sedan 2003 haft uppdrag i ett flertal styrelser såväl börsnoterade, statliga som privata bolag.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 20 637

Mats Jansson



Född 1945. Styrelseledamot sedan 2005. Fil kand.

Bakgrund Tidigare vd och koncernchef Argonaut och NYKCool AB.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Hexicon AB.

Speciella kompetenser Har sin historia i tankbranschen och hela sitt yrkesverksamma liv i sjöfart. Besitter god kunskap och har stor erfarenhet av de finansiella aspekterna på sjöfart.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 33 758

Michael G:son Löw



Född 1951. Styrelseledamot sedan 2012. Civilekonom.

Bakgrund Tidigare vd och koncernchef i Preem AB Ett flertal ledande befattningar i Norden och Internationellt inom olje/energilaget Conoco Inc.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Preem AB, Boliden AB, Stena Bulk AB, Naturstenskompagniet Intl. AB, vice ordf. Svensk/Ryska Handelskammaren, vice

ordf. Energiekonomiska För., ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien och i Chalmers Rådgivande Kom.

Speciella kompetenser Mångårig erfarenhet från oljeindustrin med basering i Europa, USA och Asien. Tillför kunskap inom energi, raffinaderi, trading, shipping samt finansiella frågor.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 7 000

Henrik Hallin



Född 1972. Styrelseledamot sedan 2019. Ekonomie Magister

Bakgrund Erfarenhet från corporate finance samt som ekonomi- och finanschef.

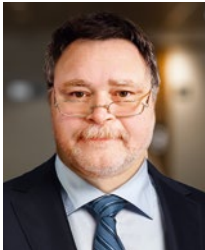
Övriga uppdrag Styrelseledamot i Ballingslöv International AB, Envac AB, S-Invest Trading AB (Blomsterlandet), Captum Group AB och Stena Sessan Fastighets AB. CFO i Stena Adactum.

Speciella kompetenser Finansiering, Förvärv och transaktioner, Finans- och kapitalmarknad, Kapitalförvaltning, Shipping och Offshore-marknad.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 10 000

Arbetstagarrepresentanter

Alessandro Chiesi



Född 1966. Arbetstagarrepresentant. Sjöingenjör. Anställd i Stenakoncernen sedan 1996. Styrelseledamot sedan 2016.

Övriga uppdrag Sjöbälsföreningen, Klubbordförande Sjöbälsföreningen i Stena Line. Sjöbälsföreningen. Styrelseledamot. Arbetstagarrepresentant i Stena AB och i Stena Line Scandinavia AB.
Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Daniel Holmgren



Född 1979. Arbetstagarrepresentant. Anställd i Stenakoncernen sedan 2002. Styrelseledamot sedan 2013.

Övriga uppdrag Styrelseersättare SEKO Sjöfolk. 1:e vice Klubbsektionsordförande SEKO Sjöfolk i Stena Line. Suppleant Stena Line Scandinavia AB.
Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Mahmoud Sifaf



Född 1962. Arbetstagarrepresentant. Suppleant sedan 2014. Anställd i Stenakoncernen sedan 1986.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i SEKO Sjöfolk. SEKO Sjöfolk, Klubbordförande Stena Line. SEKO Sjöfolk, Representant i LO – Väst Distrikt. Styrelseledamot Sjöfartsverket Rosenhill. Arbetstagarrepresentant i Stena AB samt Stena Line Scandinavia AB.
Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Styrelsens närvaro samt ersättning

	Oberoende ¹⁾	Lönekompensationskommité	Totalt arvode, kr ²⁾	Närvaro
Carl-Johan Hagman ³⁾	Beroende	*	400 000	6
Stefan Bocker ³⁾	Oberoende	*	225 000	6
Mats Jansson	Oberoende		225 000	6
Helena Levander	Oberoende		225 000	6
Michael G:son Löw	Oberoende		225 000	6
Henrik Hallin	Beroende		225 000	6
Mahmoud Sifaf Arbetstagarrep Suppleant	Oberoende		25 000	2
Daniel Holmgren Arbetstagarrep	Oberoende		25 000	4
Allesadro Chiesi Arbetstagarrepr	Oberoende		25 000	4

1) Oberoende definieras som oberoende av företaget, dess ledning och större ägare.

2) Ersättning till styrelsen bestäms av årsstämman och utgår till styrelseledamöter i Concordia Maritime.

3) Ingår i ersättningsutskottet.

Revisor

Jan Malm

Auktoriserad revisor KPMG.

Ledning

Kim Ullman



Född 1957. Vd.
Ekonom.
Anställd sedan 2014
(i Stena sedan 1983).

Externa uppdrag Styrelseledamot
Stena Sonangol Suezmax Pool.
Ledamot i Svensk sjöfart, Bulk och
Tanksektionen, Medlem i Intertanko
council.

Aktieinnehav i Concordia Maritime
20 000

Ola Helgesson



Född 1968. Finansdirektör.
Civilekonom.
Anställd sedan 2014
(i Stena sedan 2011).

Aktieinnehav i Concordia Maritime
10 000

Årsstämma och informationstillfällen

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Elite Park Avenue, Göteborg den 29 april 2020 klockan 13:00. På samma dag lämnas även delårsrapporten för första kvartalet 2020.

Rätt att delta i stämman

Rätt att delta i stämman har den aktieägare som

- dels är registrerad som aktieägare i den av Euroclear Sweden AB förda aktieboken senast torsdag 23 april 2020
- dels anmäler sitt deltagande, och det antal biträden (högst två) som aktieägaren önskar medföra, senast torsdag den 23 april 2020

Anmälan

Ombud anmäler sig per telefon 0771-24 64 00, eller per post till: Computershare AB "Concordia Maritime Aktiebolags årsstämma", Box 5267, 102 46 Stockholm eller webbanmälan.

Utdelning

Styrelsen föreslår en utdelning om 0,0 SEK/aktie.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i god tid före 23 april 2020.

Rapporteringstillfällen

Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 29 april 2020, halvårsrapporten kommer publiceras den 13 augusti och niomånadersrapporten den 3 november 2020.

Definitioner

Arbitrage Utnyttjandet av obalanser i priser mellan två eller fler marknader.

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

Consecutive Voyage Charter (CVC) Ett antal kontrakterade resor som följer på varandra.

Direktavkastning Utdelning per aktie dividerat med årets genomsnittliga börskurs.

High potential near miss Incident som skall kunna ha resulterat i allvarligare olycka.

Lost Time Injury (LTI) Olycka som leder till att en enskild person är oförmögen att utföra sina arbetsuppgifter eller återgå till ett planerat arbetsskift dagen efter olyckan såvida orsaken till detta inte är försenad medicinsk behandling i land. Även dödsfall omfattas.

Lost Time Injury Frequency (LTIF) Mått på säkerhetsresultat i form av antalet LTI per miljoner exponeringstimmar i mantimmar ($LTIF = LTI \times 1\,000\,000 / \text{exponeringstimmar}$).

Materiella skador 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).

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.

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.

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

Sustainable Development Goals (SDG) FN:s mål för hållbar global utveckling.

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

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

Räntabilitet på eget kapital 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	Helår 2019	Helår 2018
Rörelseresultat	-0,4	-130,1
Avskrivningar/Nedskrivningar	249,9	186,9
EBITDA	249,5	56,8

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2019	Helår 2018
Resultat efter skatt	-102,6	-182,1
Nedskrivning	0,0	0,0
Skatt	-0,3	0,2
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-102,3	-181,9

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2019	Helår 2018
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-102,3	-181,9
Antal aktier [miljoner]	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	-2,15	-3,81

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Helår 2019	Helår 2018
Resultat efter skatt	-102,6	-182,1
Eget kapital	1 106,9	1 165,5
Räntabilitet på eget kapital	-9%	-16%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Helår 2019	Helår 2018
Resultat efter finansnetto	-102,3	-181,9
Finansiella kostnader	124,9	82,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	22,6	-99,2
Balansomslutning	3 635,1	2 921,7
Icke räntebärande skulder	-181,2	-156,2
Sysselsatt kapital	3 453,9	2 765,4
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0,6%	-3,6%

Räntabilitet på totalt kapital

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

Soliditet

MSEK	Helår 2019	Helår 2018
Eget kapital	1 055,6	1 061,5
Balansomslutning	3 644,9	2 793,2
Soliditet	29%	38,0%

Kontakt

Kim Ullman
Verkställande direktör
Tel 031-85 50 03
eller 0704-85 50 03
kim.ullman@
concordiamaritime.com

Ola Helgesson
Finansdirektör
Tel 031-85 50 09
eller 0704-85 50 09
ola.helgesson@
concordiamaritime.com

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00

Concordia Maritime A/S
Tuborg Boulevard 12
2900 Hellerup
Danmark

www.concordiamaritime.com

Concordia Maritime AB (publ)
Org. nr. 556068-5819
Aktiekod CCOR
Säte Göteborg, Sverige

CONCORDIA
MARITIME 