CONCORDIA MARITIME

2020

Årsredovisning

Innehåll

ÖVERBLICK
2020 i korthet 4
Vd har ordet 5

MÅL & STRATEGI
Affärs- och intäktsmodell 7
Finansiella mål och utveckling hållbarhet 8
Övergripande strategi 9

FLOTTA & ORGANISATION
En diversifierad flotta 11
En kostnadseffektiv organisation 12

OMVÄRLD & MARKNAD
Ett volatilt år präglat av covid-19 15
Concordia Maritimes intjäning 2020 16
Marknadens drivkrafter 18
Framtidsutsikter 19

HÅLLBARHET
Ge världen tillgång till energi 21
Concordia Maritimes arbete för en mer hållbar tanksjöfart 22
Tillhandahålla säkra tanktransporter 24
Minska vår miljöpåverkan 26
Ta vårt ansvar för anställda och samhälle 29
Principer och riktlinjer 32
Styrning och uppföljning 33

RISK
Riskbedömning 35

AKTIE
Aktien 42
10 år i sammandrag 44

FINANSIELL RAPPORT
Förvaltningsberättelse 47
Räkenskaper 51
Noter 59
Revisionsberättelse 81

BOLAGSSTYRNING
Bolagsstyrningsrapport 2020 85
Styrelse 92
Ledning 94
Årsstämma och informationstillfällen 94

Definitioner och alternativa nyckeltal 95
Avstämning av alternativa nyckeltal 96
Kontakt 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.

14,7
Antal fartyg

596
Antal besättningsmän

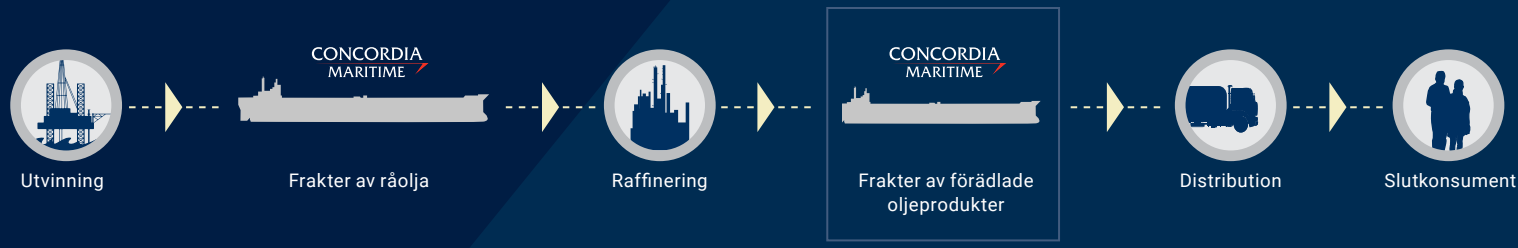
1984
Aktien noteras på Nasdaq Stockholm

GLOBALA MÅLEN för hållbar utveckling
Concordia Maritime stödjer Agenda 2030 fullt ut

Flottans position 24 februari 2021

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

Fokus på transporter av förädlade oljeprodukter



2020 i korthet

1 025,8
Nettoomsättning, MSEK (1 140,2)

28%
soliditet (29%)

–65,1
Resultat före skatt, MSEK (–102,3)

0,0
Utdelning per aktie, SEK (0,0)

Nyckeltal

	2020	2019
Totala intäkter	**1 025,8**	1 140,2
EBITDA, MSEK	**277,8**	249,5
EBITDA, MUSD	**30,2**	26,4
Rörelseresultat, MSEK	**32,6**	–0,4
Resultat före skatt, MSEK	**–65,1**	–102,3
Resultat efter skatt, MSEK	**–66,0**	–102,6
Soliditet, %	**28**	29
Räntabilitet på eget kapital, %	**–6**	–9
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	**378,0**	354,8
Resultat efter skatt per aktie, SEK	**–1,38**	–2,15
Eget kapital per aktie, SEK	**16,66**	22,12
Utdelning per aktie, SEK	**0,00**	0,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	**8,18**	14,60
Lost Time Injury	**2**	1

Viktiga händelser

Synnerligen volatil marknad

Utvecklingen på tankmarknaderna under året präglades i stor utsträckning av den globala pandemin och var synnerligen volatil och – sett till året i helhet – mycket svag.

Position inom råoljesegmentet

Under året kontrakterades fyra suezmaxfartyg in på kortare tid. Inbefraktningen gjordes tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 33 procent för två av fartygen och 50 procent för övriga två.

Flertalet dockningar genomförda

Under året dockades 5 av fartygen i flottan för periodiskt underhåll samt investeringar i reningssystem för ballastvatten.

Förbättrad transporteffektivitet

Flottans transporteffektivitet (gram koldioxid per ton-mil) förbättrades med 15 procent jämfört med 2019. Övergången till lågsvavlig bunkerolja bidrog samtidigt till avsevärt lägre utsläpp av svaveloxider.

Ny bolagsstruktur implementerad

Som ett led i arbetet med att sänka administrativa kostnader och dessutom etablera Concordia Maritime inom ett relevant sjöfartskluster med europeisk tonnageskatt, drivs verksamheten sedan januari 2020 från Danmark.

Operativa utmaningar till följd av coronapandemin

Den globala pandemin medförde under året operativa utmaningar för Concordia Maritime. Inte minst gäller detta vid besättningsbyten, vilket i många fall lett till längre arbetspass ombord.

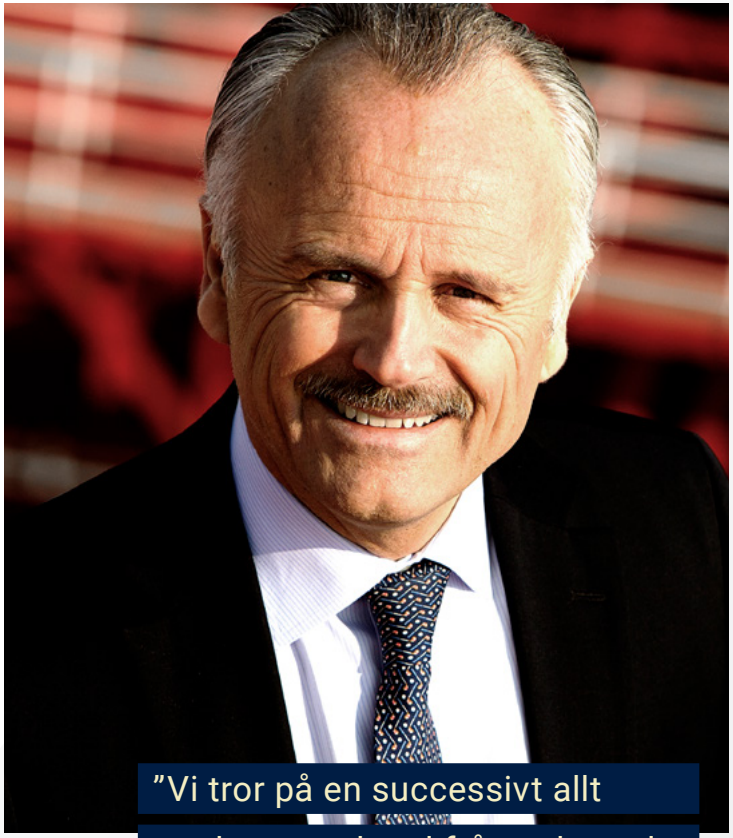
Första året med IMO2020

1 januari 2020 började IMOs nya regelverk avseende maximalt tillåtna svavelhalt i fartygsbränsle att gälla. Som konsekvens har cirka 80 procent av världens alla tankfartyg, inklusive Concordia Maritimes, gått över på nya godkända bränslen. Övriga har valt att installera s.k. scrubbers, vilka renar avgaserna vid användandet av högsvavligt bränsle.

Vd har ordet

Ett på alla sätt speciellt och märkligt år

2020 kommer gå till historien som ett särdeles speciellt år. Pandemin svepte in och ställde beslutsfattare, enskilda individer och företag inför utmaningar vi aldrig tidigare sett. Det blev ett år som vi aldrig varit med om tidigare – och förhoppningsvis aldrig kommer behöva vara med om igen.



”Vi tror på en successivt allt starkare marknad från och med andra halvåret 2021."

2020 SKULLE BLIVIT ÅRET DÅ TANKMARKNADEN ÅTER VÄNDE UPPÅT. I slutet av 2019 pekade alla pilar i samma riktning – uppåt. Tankmarknaden var på väg in i en strukturellt betingad högkonjunktur, med ökad efterfrågan på transporter och stigande rater.

Sedan kom pandemin. Världsekonomin tvärnitade, efterfrågan på olja störtdök – och luften gick helt ur tankmarknaden.

När det gäller tankmarknaden blev dock fallet kortvarigt, eftersom en krasch i oljepriset strax efter medförde en kraftigt ökad handel med olja. Under en mycket kort tid på vårkanten såg vi rater på tankmarknaden vi nästan aldrig sett tidigare. Uppgången drevs dock inte av någon reell ökning i efterfrågan av olja – den var de facto ned – utan var helt en konsekvens av det låga oljepriset. Resultatet blev en extremt omfattande lageruppbyggnad. Bara mellan februari och mars ökade OECDs lager med drygt 25 procent – från 67 dagars genomsnittlig daglig konsumtion till 84.

Denna lageruppbyggnad har tankmarknaden sedan fått lida stort av. Från sommaren och framåt resulterade sedan kombinationen av lageruttag, en överlag fortsatt kraftigt dämpad oljekonsumtion och massiva produktionsbegränsningar i en rekordsvag tankmarknad.

Omfattande dockningsprogram

Utvecklingen på marknaden återspeglas givetvis även i vår egen intjäning. Ser vi till året som helhet redovisar vi ett resultat före skatt om MSEK –65,1 (–102,3). EBITDA uppgår till MSEK 277,8 (249,5), motsvarande MUSD 30,2 (26,4). Vid sidan av de generellt låga fraktraterna har vår finansiella ställning även påverkats negativt av ett omfattande dockningsprogram. Sammantaget har vi under året dockat fem av fartygen i flottan. Utöver periodiskt underhåll och uppgraderingar har vi installerat lagstadgade system för rening av ballastvatten.

Det har inneburit stora kostnader och även inneburit uteblivna intäkter under tiden då fartygen varit ur drift. Att göra detta i en svag marknad är visserligen bättre än i en stark, då intjäningen ändå är låg.

Stora operativa utmaningar

Sedan utbrottet av covid-19 har vår högsta prioritet varit att säkerställa de ombordanställdas hälsa och minimera risken för smittspridning ombord på fartygen. Utöver att följa berörda myndigheters rekommendationer har vi och vår bemanningspartner Northern Marine Management på egen hand vidtagit ett stort antal preventiva åtgärder. Till dessa hör bland annat kontinuerliga riskbedömningar och övningar.

Sammantaget har nya rutiner på fartygen, hårda restriktioner och överlag ökade svårigheter att resa på ett högst påtagligt sätt ökat komplexiteten i fartygsoperationen. Inte minst gäller detta vid besättningsbyten, vilket i många fall lett till längre arbetspass ombord. Vår ombordpersonal har under det gångna året uppvisat en flexibilitet och handlingskraft som på många sätt gått utöver vad som kan förväntas.

Marknadsutsikter framåt

När detta skrivs befinner vi oss i mitten av mars 2021 och tankmarknaden är fortsatt svag. Hur marknaden kommer att utvecklas framåt är givetvis svårbedömt då det beror på hur covid-19-pandemin utvecklas. Vår tro på stärkning av marknaden från och med sommaren 2021 är dock fortsatt intakt. För detta talar flera faktorer:

Efterfrågan på olja och oljeprodukter snart tillbaka på pre-pandemi-nivåer

Konsumtionen av olja i världen fortsätter att återhämta sig i god takt. Vi, och många andra, gör bedömningen att återhämtningen kommer fortsätta under hela 2021, för att i slutet av året kanske till och med vara tillbaka på nivåerna innan pandemin. Sammantaget kommer detta ha en positiv effekt på efterfrågan på tanktransporter.

Ökat transportbehov till följd av längre distanser

När oljemarknaden nu återhämtar sig framträder skiftet från väst till öst i än tydligare dager. Tillväxtländer i Asien väntas framöver fortsätta stå för en växande andel av ökningen i oljekonsumtion. Här byggs nu även flera nya raffinaderier. Samtidigt hittas ny olja framför allt i väst, vilket bidrar till ökade distanser och därmed även ökat transportbehov.

Lagren på väg ner mot femårssnittet

Opec+ pågående produktionsbegränsning omfattar 7,5 miljoner fat om dagen. Därutöver aviserade Saudiarabien i början av mars att de fram till och med april minskar produktionen av olja med ytterligare 1 million fat per dag. I kombination med ökad konsumtion kommer detta medföra att oljelagren i stadig takt fortsätter att minska runt om i världen – ner mot det s.k. femårssnittet. Vägen dit är ett riktigt stålbad för tankindustrin – men också en nödvändig förutsättning för att marknaden på sikt ska lyfta.

Rekordlåg nettotillväxt i flottan

Ser vi till utbudssidan ser det riktigt lovande ut. Nettotillväxten i flottan både 2021 och 2022 väntas uppgå till cirka 2 procent – en historiskt låg nivå. I nuvarande läge läggs det heller i stort sett inga nya beställningar, vilket gör att den låga tillväxttakten successivt förlängs. Detta är naturligtvis bra för tankmarknaden som helhet.

Inget generellt överutbud av fartyg

I grund och botten är tankmarknaden relativt välbalanserad, vilket innebär att det inte finns något större överutbud av fartyg. Trots att marknaderna nu är dåliga har ändå alla fartyg någorlunda kontinuerlig sysselsättning och inga fartyg ligger upplagda. Redan små förändringar i efterfrågan på transporter kan därigenom ge stort utslag på fraktraterna. I en ”normal” marknad brukar utnyttjandegraden av den totala fartygsflottan ligga runt 85 procent. Vid 90 procent är marknaden superstark, vid 80 procent väldigt svag. Så små är skillnaderna.

Successivt allt starkare marknad från sommaren 2021

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att flera faktorer talar för en fortsatt volatil marknad under första halvåret 2021. Därefter ser det betydligt mer positivt ut, med en successivt starkare marknad från och med andra halvåret. Genom vår exponering mot spotmarknaden är vi väl positionerade att dra nytta av den positiva trenden i marknaden. Vi har en flexibel flotta i gott skick. Nu lämnar vi ett utmanande år bakom oss för att istället blicka framåt. Det ser vi verkligen fram emot.

Göteborg i mars 2021,

Kim Ullman
Vd

Affärs- och intäktsmodell

Concordia Maritimes affärsmodell vilar på två ben: daglig fartygsoperation samt köp och försäljning av fartyg.

Vision

Att alltid vara förstahandsvalet och affärspartnern 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.

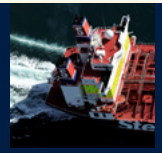
Affärs- och intäktsmodell

Daglig fartygsoperation
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 kontraktsperioden. I tillägg till de ägda fartygen kan komplette-rande fartyg kontrakteras in på kortare eller längre tid.

Fartygstransaktioner
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.

Mål och strategi

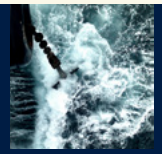
Concordia Maritimes övergripande mål är att säkerställa en lönsamhet som möjliggör såväl kontinuerliga investeringar som god avkastning till aktieägarna. Verksamheten ska bedrivas med största möjliga hänsyn till både människa och miljö.



Finansiella mål

	Mål	Utfall 2020	Kommentar
Lönsamhet	**10%** avkastning på eget kapital.	–6%	2020 var ett år med en mycket utmanande tankmarknad och därmed dålig lönsamhet.
Soliditet	**>40%** över en konjunkturcykel.	28%	2020 innebar avsevärda operativa förluster till följd av en utmanande tankmarknad. Under de senaste fem åren har soliditeten i genomsnitt uppgått till 37%.
Tillväxt	**10%**[1] genomsnittlig årlig flottillväxt över en konjunkturcykel.	5%	Per 31 december 2020 hade Concordia Maritime 13 fartyg i flottan (14). Därutöver inkontrakterades ytterligare motsvarande 1,7 fartyg i samarbete med Stena Bulk.

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 långsiktigt 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 flottillväxt om 10 procent över en konjunkturcykel.



Utveckling hållbarhet

	Utfall 2020	Kommentar
Tillhandahålla säkra tank-transporter	0,72 LTIF	Två besättningsmän råkade under året ut för skada som resulterade i förlorad arbetsdag. Concordia Maritime hade under 2020 totalt nästan 3 miljoner exponerade mantimmar ombord fartygen.
	0 oljespill, liter	Inget av Concordia Maritimes fartyg var under året inblandat i någon incident som ledde till att bunker-olja eller last hamnade i vattnet.
Minska vår miljöpåverkan	11,16 EEOI	Under året förbrukade flottan mer bunker och hade därmed större utsläpp till luften jämfört med 2019. Dock innebar fler tonmil (mer transportarbete) att utsläppseffektiviteten (EEOI) var bättre 2020 jämfört med 2019 då motsvarande värde var 13,14.
	312 680 mt utsläpp av CO_2	Övergången till lågsvavlig bunkeroljabidrog samtidigt till avsevärt lägre utsläpp av svaveloxider.
	847 mt utsläpp av SO_x	
	8 930 mt utsläpp av NO_x	

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, kvalitet och miljö. Hållbarhetsarbetet utgör sedan många år tillbaka en integrerad del i verksamheten. Genom ett systematiskt förbättringsarbete, innovation och kontinuerliga utbildningsprogram ska företagets starka ställning inom hållbarhetsområdet 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 2020

Nya kontrakt

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

UPPFÖLJNING 2020

Hög andel nischrutter

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

Balans mellan spot och time charter

Under året fortsatte arbetet med att anpassa flottans disposition utifrån rådande marknadsförhållanden och bedömda framtida utveckling. Huvuddelen av fartygen, cirka 65 procent, sysselsattes under året på spotmarknaden.

Inkontraktering av suezmaxfartyg

Under året kontrakterades fyra suezmaxfartyg in på kortare tid. Inkontrakteringen gjordes tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 33 procent för två av fartygen och 50 procent för övriga två.

UPPFÖLJNING 2020

Två Lost Time Injury

Två besättningsmän råkade under året ut för skada som resulterade i förlorad arbetsdag. Båda har återhämtat sig väl och är åter i tjänst.

Förbättrad utsläppseffektivitet

Flottans utsläppseffektivitet (gram CO2 per ton-mil) förbättrades med 15 procent jämfört med 2019. Övergång till lågsvavlig bunkerolja medförde avsevärt lägre utsläpp av svaveloxider.

Investering i system för rening av ballastvattentankar

Under året installerades system för rening av ballastvattentankar på 2 av fartygen i flottan. I slutet av 2021 kommer samtliga fartyg i flottan ha systemen installerade.

UPPFÖLJNING 2020

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.

Flotta & organisation

En diversifierad flotta med fokus på produkttank

Concordia Maritimes produkttankflotta bestod i slutet av mars 2021 av tio fartyg av P-MAX-typ samt två fartyg av IMOIIMAX-typ. Närvaron i råoljesegmentet utgjordes av suezmaxfartyget Stena Supreme samt andelar i fyra korttidsinchartrade suezmaxfartyg.

P-MAX

I P-MAX-konceptet förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet av högsta klass. P-MAX-fartygen utvecklades ursprungligen 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 panamax-segmenten.

IMOIIMAX

IMOIIMAX-fartygen är kemikalie- och produkttankfartyg av så kallad Eco MR-design. Fartygen satte vid leverans en ny standard för kemikalie- och produkttankers vad gäller både bunkerförbrukning och lasteffektivitet, med cirka 25 procent lägre bränsleförbrukning jämfört med föregående generationens MR-fartyg. Med 18 separata tankar och ett effektivt tankrengöringssystem erbjuder IMOIIMAX stor flexibilitet och kan frakta såväl oljeprodukter som vegetabiliska oljor och kemikalier.

Suezmax

Som ett komplement till transporter av raffinerade oljeprodukter är Concordia Maritime även verksamt inom transporter av råolja. Närvaron i segmentet utgörs av suezmaxtankern *Stena Supreme* samt fyra korttidsinkontrakterade suezmaxfartyg. Samtliga fartyg sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Poolen utgörs av en flotta med ett 25-tal effektiva suezmaxfartyg.

Flottans sysselsättning (per 2021-03-05)

Produkttankers	DWT	Isklass	År	Sysselsättning
P-MAX				
Stena Premium	65 200	1B	2011	Time charter t.o.m. oktober 2021
Stena Primorsk	65 200	1B	2006	Spot
Stena Performance	65 200	1B	2006	CVC t.o.m. maj 2021
Stena Provence	65 200	1B	2006	Spot
Stena Progress	65 200	1B	2009	Time charter t.o.m. oktober 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. oktober 2021
Stena President	65 200	1B	2007	Spot
IMOIIMAX				
Stena Image[1)]	50 000		2015	Spot
Stena Important[2)]	50 000		2015	Spot
Suezmax				
Stena Supreme[3)]	158 000		2012	Spot
Ej namngivet fartyg[4)]				Spot
Ej namngivet fartyg[4)]				Spot
Ej namngivet fartyg[5)]				Spot
Ej namngivet fartyg[6)]				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
4) 33% charter september 2020–september 2021
5) 50% charter oktober 2020–oktober 2021
6) 50% charter november 2020–november 2021

En kostnadseffektiv organisation

Genom ett nära samarbete med partners inom Stena Sfären bedriver Concordia Maritime en kostnadseffektiv verksamhet med tillgång till världsledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden.

CONCORDIA MARITIMES EGNA LANDORGANISATION är liten och fokuserar på strategi, affärs- och marknadsutveckling samt finansiering och redovisning. Det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning köps in och utförs i nära samarbete med branschledande aktörer inom Stena Sfären.

En del av 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.

3

medarbetare i landorganisationen
(6)

596

kontrakterade sjömän
(514)

Concordia Maritime

Stena Bulk
Befraktning och kommersiell operation

Stena Bulk ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation av Concordia Maritimes fartygsflotta och fungerar som företagets marknadsorganisation.

Stena Bulk är en världsomspännande organisation med kontor i Göteborg, Köpenhamn, Houston, Singapore, Dubai, Shanghai och Yokohama.

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

www.stenabulk.com

Northern Marine Management
Bemanning, drift och underhåll

Northern Marine Management utför bemanning, drift och tekniskt underhåll av Concordia Maritimes fartyg.

NMM ansvarar för drift och/eller bemanning för cirka 130 fartyg av olika typer och storleksklasser med ett branschledande fokus på kvalitet och säkerhet. Bolaget har cirka 7 500 ombordanställda och bland kunderna återfinns flera av världens ledande shipping- och oljebolag. NMM har sitt huvudkontor i Glasgow och kontor i Aberdeen, Göteborg, Rotterdam, St Petersburg, Houston, Mumbai, Shanghai, Singapore, Busan, Jakarta och Manila.

www.nmm-stena.com

Stena Teknik
Ny- och ombyggnadsprojekt, FoU och upphandling

Stena Teknik bistår Concordia Maritime med expertis inom exempelvis korrosionsskydd, klassningsfrågor och säkerhet till mer omfattande projekt som bland annat inkluderar utveckling och projektering av nya fartyg.

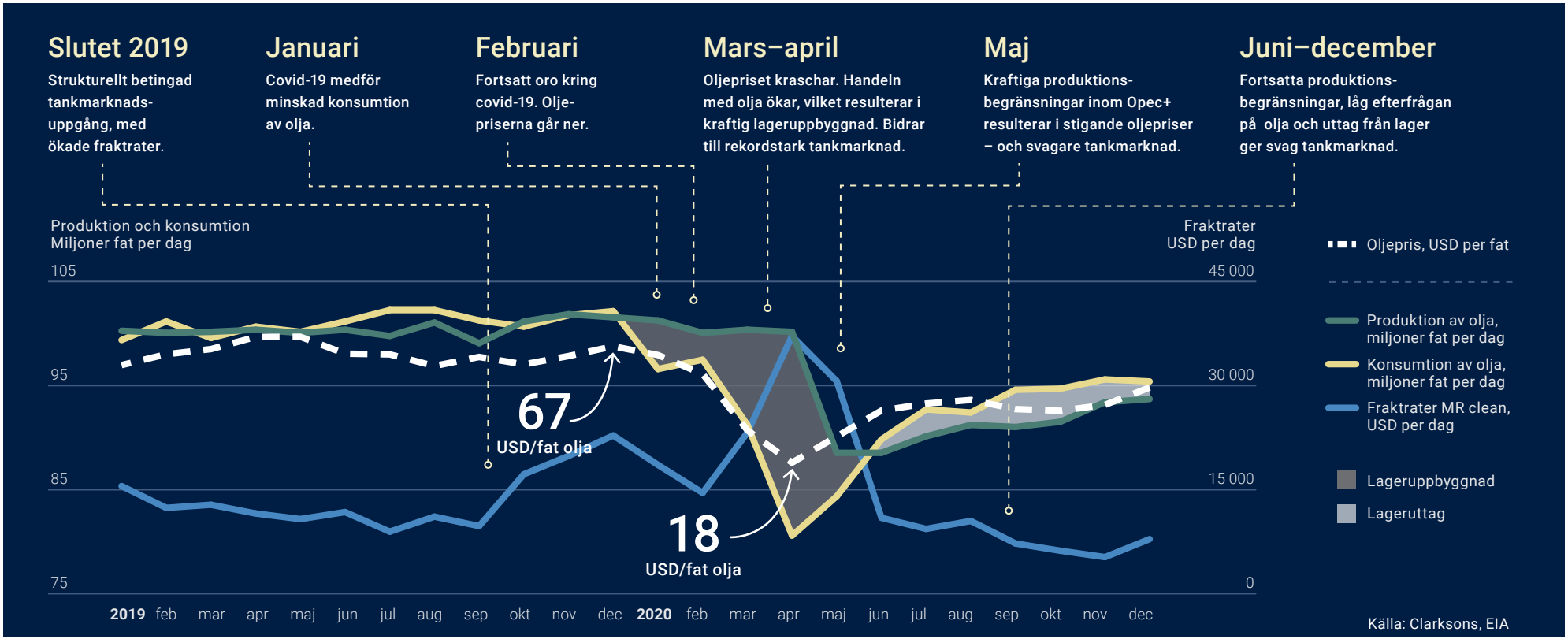
Stena Teknik är en resurs för samtliga marina affärsområden inom Stena Sfären. Verksamheten omfattar ny- och ombyggnadsprojekt, allmän marinteknisk rådgivning samt upphandling. Dessutom bedrivs forskning och utveckling inom det marina området. Verksamheten bedrivs från kontoret i Göteborg.

www.stenateknik.com

Flexibla och säkra transporter med god transportekonomi

Omvärld & marknad

Ett volatilt år präglat av covid-19



Tankmarknaden var under 2020 synnerligen volatil. I slutet av 2019 var hela tankmarknaden på väg in i en strukturellt betingad högkonjunktur. Efterfrågan på tanktransporter var god och fraktraterna höga. Sedan kom pandemin. Efterfrågan på olja minskade som mest med cirka 20 procent jämfört med slutet på 2019 och fraktraterna föll kraftigt.

Fallet blev dock kortvarigt eftersom ett rekordlågt oljepris medförde en kraftigt ökad handel med olja – med skyhöga rater på tankmarknaden som följd. Denna uppgång, som också blev mycket kortvarig, drevs inte av en reell ökning i efterfrågan av olja – utan var helt en konsekvens av det låga oljepriset. Resultatet blev en stor lageruppbyggnad.

Från sommaren och framåt resulterade kombinationen av lageruttag, en överlag kraftigt dämpad oljekonsumtion och massiva produktionsbegränsningar i en rekordsvag marknad.

Concordia Maritimes intjäning 2020

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 rutter 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 16 200 per dag (14 500). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 16 100 (14 300). Inom suezmaxsegmentet låg den genomsnittliga intjäningen under året på USD 27 100 per dag (28 000).

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 nischrutter för kunder med särskilda behov. Till exempel sysselsattes fem av fartygen som transporterar lättare oljeprodukter på nischrutter i Brasilien.

IMOIIMAX

IMOIIMAX-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 till följd av en bra kombination av petroleumprodukter, vegetabiliska oljor och kemikalier.

Råolja

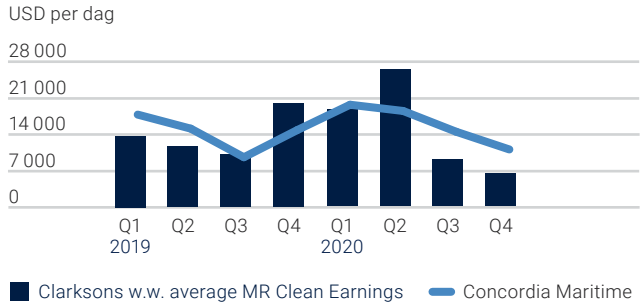
Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* sysselsattes under året framgångsrikt på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för suezmaxtankers.

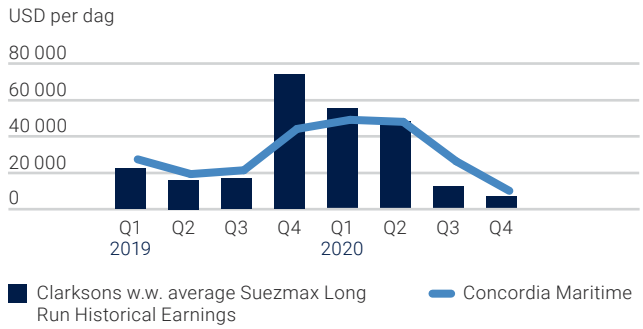
Inbefraktning av Suezmax-fartyg

I slutet av året kontrakterades ytterligare fyra suezmaxfartyg in. Inkontrakteringen görs tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 33 procent för två av fartygen och 50 procent för övriga två. Samtliga fartyg sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool.

Produkttankflottans genomsnittliga intjäning (spot)



Suezmaxflottans genomsnittliga reseresultat (spot)



Dockningar och reparationer

Under 2020 genomfördes dockningar av fartygen *Stena Image, Stena Important, Stena Penguin, Stena Polaris* samt av *Stena Paris* vars dockning avslutades under 2021.

I samband med dockningarna installerades system för rening av ballastvatten på *Stena Polaris, Stena Penguin* och *Stena Paris*. *Stena Image* och *Stena Important* har sedan nybyggnationen redan sådana system installerade.

Värdering av flottan

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

Fartygsflottan definieras som två kassagenererande enheter, där produkttankfartygen utgör en enhet och suezmaxfartyget en enhet. En nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). I slutet av december 2020 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

EBITDA per kvartal

MUSD	**Kv 4 2020**	Kv 3 2020	Kv 2 2020	Kv 1 2020	Kv 4 2019	Kv 3 2019	Kv 2 2019	Kv 1 2019
Produkttank timecharter	4,6	4,5	4,2	4,6	1,5	1,9	4,3	4,3
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	−2,0	0,3	5,2	5,5	3,1 [2]	3,1 [1]	1,2	3,8
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	−0,2	−0,1	0,1
Försäljning fartyg	–	–	–	–	–	–	–	–
Produkttank totalt	**2,6**	**4,9**	**9,3**	**10,1**	**4,7**	**4,8**	**5,5**	**8,1**
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	0,1	1,4	3,4	3,6	3,1	1,0	0,9	1,6
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	−1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	–	–	–	–	–	–	–	–
Suezmax total	**−1,7**	**1,4**	**3,4**	**3,6**	**3,1**	**1,0**	**0,9**	**1,6**
Admin och övrigt	−0,8	−0,7	−1,0	−0,9	−1,3	−0,4	−0,7	−0,8
Totalt	**0,1**	**5,5**	**11,8**	**12,7**	**6,5**	**5,4**	**5,6**	**8,9**

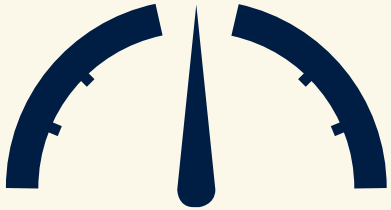
1) I summan ingår erhållen IMOIIMAX-bonus om MUSD 5.
2) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD −0,5.

Intäkter per fartygskategori

	Helår	
MSEK	**2020**	2019
Produkttank timecharter	262,2	334,7
Produkttank spot	638,0	660,9
Produkttank totala intäkter	**900,2**	**995,5**
Suemax spot	122,8	96,6
Suezmax totala intäkter	**122,8**	**96,6**
Övrigt	2,9	48,0
Totala intäkter	**1 025,8**	**1 140,2**

Marknadens drivkrafter

Tankmarknadens utveckling styrs av balansen mellan efterfrågan på transporter och utbudet av tillgängliga fartyg. Denna balans styrs i sin tur både av strukturella och mer tillfälliga faktorer.



Påverkar efterfrågan på tanktransporter

1. **Efterfrågan på olja**
   följer den konjunkturella utvecklingen och utgör den grundläggande efterfrågan på sjöburna transporter av råolja och oljeprodukter.

2. **Förändringar i OPECs produktion**
   av olja får ett direkt genomslag på behovet av transporter då länderna i OPEC+ står för ca 50 procent av världens totala oljeproduktion.

3. **Förändringar i handelsmönster**
   av t ex nya regelverk samt ökat avstånd mellan raffinaderi och slutkonsument påverkar i hög utsträckning transportbehovet.

4. **Oljeprisets faktiska och förväntade utveckling**
   påverkar såväl efterfrågan på olja som lagerhållningen av råolja och oljeprodukter i konsumtionsländerna.

Kan påverka både efterfrågan och utbud

- **Uppbyggnad och uttag av lager**
- **Krig och oroligheter**
- **Oväder**
- **Globala händelser som pandemier**

Påverkar utbudet av fartyg

1. **Leveranser av nya fartyg**
   är en central faktor för tillväxten i den globala flottan. Nybyggnationen ökar generellt när efterfrågan på tonnage är hög – och vice versa i tider av sämre marknader.

2. **Utfasning av äldre fartyg**
   vanligtvis genom skrotning eller användning som flytande lager, får också en direkt påverkan på utbudet av fartyg. Såväl konjunktur som nya regelverk kan påverka utfasningstakten av befintligt tonnage.

.

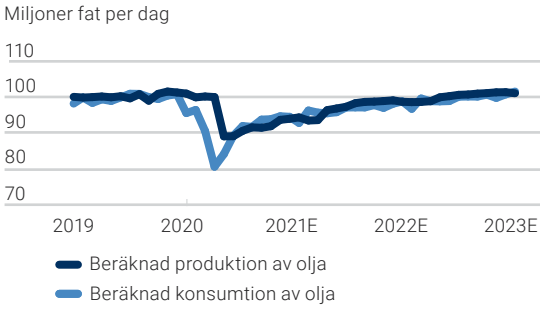
Framtidsutsikter

Fortsatt svag marknad – men gradvis stärkning från Q3 2021

Läget i omvärlden gör det svårt att bedöma marknadens utveckling framöver. Flera faktorer talar dock för att marknaden från och med sommaren åter kommer stärkas. Till de främsta hör en successivt ökande efterfrågan på olja, balanserade lagernivåer och en rekordlåg nettotillväxt i flottan.

Ökande efterfrågan på olja

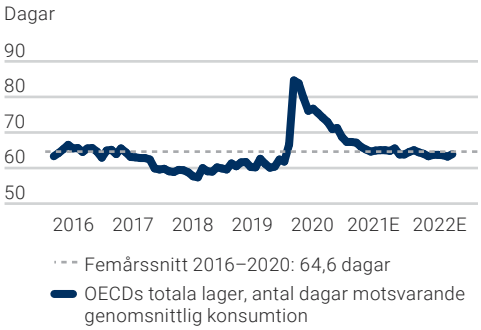
Trots fortsatt smittspridning av covid-19 under början av 2021 fortsätter efterfrågan och konsumtionen av olja att återhämta sig i relativt god takt. När detta skrivs i början av 2021 uppgår konsumtionen (enligt EIA) till cirka 94 miljoner fat per dag. Under första halvåret förväntas den fortsätta öka till cirka 96 miljoner fat per dag. Den väntas sedan fortsätta stiga, för att under senare delen av året närma sig 100 miljoner fat per dag.



Källa: EIA Short-Term Energy Outlook, January 2021

Minskande lagernivåer

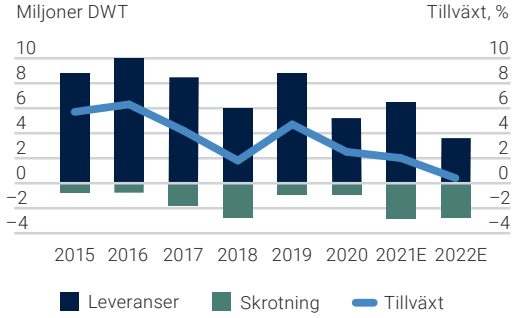
Kombinationen av ökad konsumtion av olja och fortsatta produktionsbegränsningar innebär att lagernivåerna successivt minskar. Till sommaren 2021 väntas de vara nere på nivåer motsvarande genomsnittet för de senaste fem åren. Effekten av mer balanserade lagernivåer väntas påverka tankmarknaden positivt.



Källa: EIA

Rekordlåg nettotillväxt i flottan

I början av mars 2021 uppgick orderboken i produkttanksegmentet till rekordlåga 6 procent av den totala tankflottan – vilket är det lägsta på över 25 år. Inkluderat förväntad utfasning av tonnage väntas tillväxten 2021 uppgå till endast cirka 2 procent. I nuvarande läge läggs dessutom väldigt få nya beställningar, vilket gör att den låga tillväxttakten successivt förlängs. Detta är naturligtvis bra för tankmarknaden som helhet.



Källa: Clarkson

Hållbar tanksjöfart

Om hållbarhetsrapporten

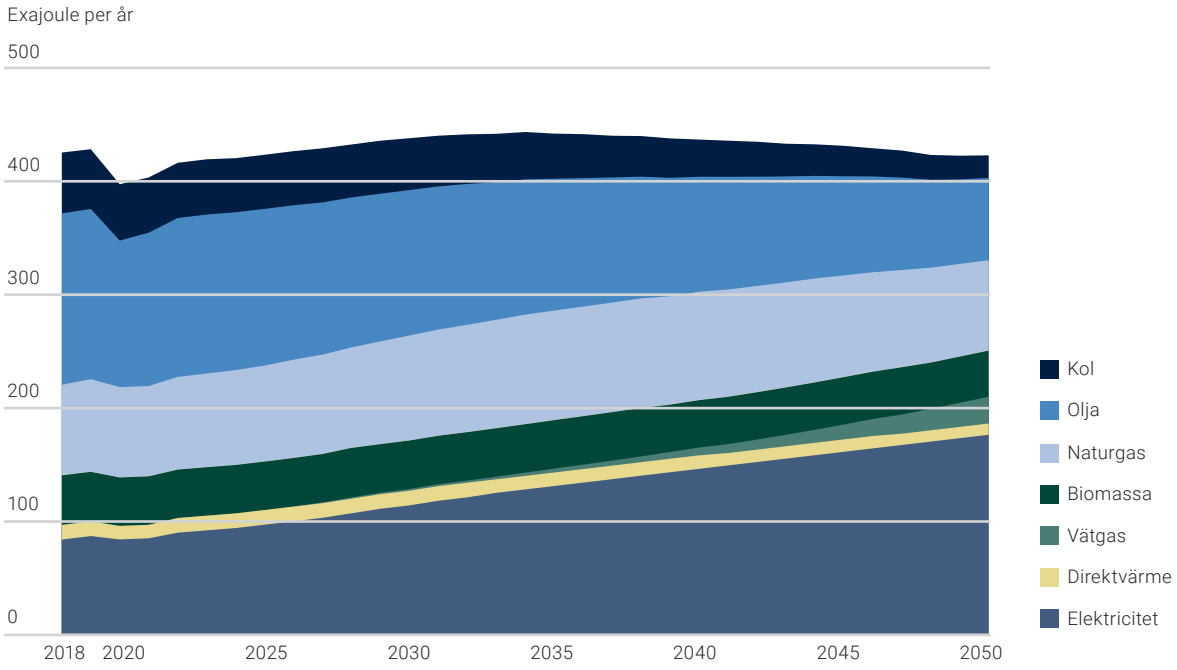
Denna lagstadgade hållbarhetsrapport lämnas av styrelsen i Concordia Maritime AB (publ), men utgör inte en del av de formella årsredovisningshandlingarna. Concordia Maritimes affärsmodell presenteras på sid 7. Hållbarhetsramverket presenteras på sid 21–23 samt sid 32, säkerhetsaspekter på sid 24–25, miljöaspekter på sid 26–28, sociala aspekter på sid 29–31. Styrning och uppföljning beskrivs på sid 33. Riskbeskrivningar återfinns på sid 35–40.

Concordia Maritimes roll:

Ge världen tillgång till energi

Concordia Maritimes viktigaste bidrag till en hållbar utveckling är att tillhandahålla säkra och effektiva transporter av flytande energi och kemikalier som behövs för att möjliggöra ekonomisk tillväxt, ökat välstånd och högre levnadsstandard runt om i världen.

Fortsatt stor efterfrågan på olja



Grafen visar prognos för framtida efterfrågan på energi fördelat på olika energibärare. Källa: DNV Energy Transition Outlook 2020

OLJA ÄR EN CENTRAL BESTÅNDSDEL i dagens samhälle och världsekonomi. Den är dels en energibärare som är nödvändig för att kunna transportera gods och människor, bedriva industriell produktion och tillverkning, samt värma upp fastigheter och bostäder. Olja är dessutom en råvara som används i många av de produkter som människor dagligen använder och förbrukar.

I takt med att den globala befolkningen och medelklassen växer ökar efterfrågan på energi. För att möjliggöra produktion, mobilitet och tillväxt – i såväl utvecklade länder som i framväxande ekonomier – är världen även framöver beroende av olja som energislag. På samma gång som det sker en utveckling mot mer förnybar energiproduktion, energieffektivisering och elektrifiering av fordon kommer därför olja och petroleumprodukter under de kommande decennierna fortsätta utgöra en betydande del av energisystemet.

Concordia Maritimes roll i detta är att med säkra och effektiva tanktransporter tillgodose detta behov på ett så hållbart sätt som möjligt för att förse världen med säker tillgång till energi och därmed möjliggöra ekonomisk tillväxt och ökat välstånd.

För att minska det negativa avtrycket på miljön och klimatet som sjöfarten medför sker ett omfattande arbete på alla nivåer, från lagstiftning till teknisk innovation. På följande sidor beskrivs hur Concordia Maritime arbetar för att bidra till detta – och därigenom skapa värde för kunder, ägare, medarbetare och samhället i stort.

Concordia Maritimes arbete för en mer hållbar tanksjöfart

Concordia Maritimes hållbarhetsarbete utgår från tre fokusområden som företaget bedömer som mest väsentliga och där den största möjligheten till påverkan finns.

1 Tillhandahålla säkra tanktransporter

Concordia Maritimes verksamhet ska bedrivas på ett sätt som skyddar de anställda, miljön och fartygen. Genom en stark säkerhetskultur på alla nivåer inom organisationen ska risken för olyckor och incidenter förebyggas. Läs mer på sid 24–25.

2 Minska vår miljöpåverkan

Concordia Maritime har ett tydligt åtagande att minska verksamhetens inverkan på miljön. Inom organisationen och i samarbete med andra aktörer bedrivs ett kontinuerligt arbete med att minska utsläppen och öka energieffektiviteten.
Läs mer på sid 26–28.

3 Ta vårt ansvar för anställda och samhälle

Concordia Maritime är en ansvarstagande arbetsgivare och samhällsaktör som verkar för goda arbetsvillkor, jämställdhet, mänskliga rättigheter och bekämpande av all form av korruption.
Läs mer på sid 29–31.

Principer och riktlinjer

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

Partnerskap och samarbeten

Påverkan sker genom tät samverkan med partners och andra samarbeten.

Styrning och uppföljning

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

Läs mer på sid 32–33.

Utgångspunkter i hållbarhetsarbetet

Care
Omtanke och kvalitet i allt vi gör

Innovation
En innovativ företagskultur hjälper oss att 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

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. En stor del av Concordia Maritimes dagliga operativa arbete köps in från samarbetspartners, främst inom Stena Sfären. Därmed tar sig företagets hållbarhetsarbete till stor del uttryck i det arbete som utförs i respektive samarbetspartners verksamheter.

FNs mål för hållbar utveckling

2015 antog FNs 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 7, 8, 9, 13, 14, 17 vilka har den tydligaste bäringen på verksamheten samt där möjligheten till positiv påverkan bedöms vara störst.

Läs mer om arbetet med FNs mål på concordiamaritime.com.

1 Tillhandahålla säkra tanktransporter

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

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

Definitioner, se sid 95.

AMBITION OCH INRIKTNING

- Säkerställa fartyg och rutiner av högsta kvalitet
- Kontinuerligt öka säkerheten för medarbetare ombord på fartyg

AKTIVITETER OCH INITIATIV

- Systematisk riskidentifiering
- Behaviour Based Safety-modell för standardiserad rapportering och uppföljning
- Kontinuerlig övning och kompetensutveckling
- Externa kontroller och inspektioner
- Proaktivt arbete för att förhindra kapningar
- Oannonserade tester och slumpvisa kontroller för nolltolerans kring droger och alkohol

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, där Concordia Maritime under många år har legat betydligt lägre än genomsnittet i branschen.

Två arbetsplatsincidenter under året

Under året inträffade två arbetsplatsincidenter som medförde att den enskilde medarbetaren inte kunde återgå till arbetsskiftet dagen efter (Loss Time Injury). Vid det ena tillfället gav en gallerdurk på *Stena Provence* vika, vilket resulterade i att en besättningsman föll och ådrog sig skador. Besättningsmannen blev sedermera friskförklarad. Vid det andra tillfället skadade en person i besättningen på *Stena Premium* handen i samband med städning av en svarv i verkstaden.

Under året orsakades ingen arbetsrelaterad skada som krävde behandling av sjukvårdspersonal (Medical Treatment Case). En incident medförde begränsningar i utförande av planerade arbetsuppgifter (Restricted Work Case). Det var en besättningsman ombord *Stena Perros* som skadade sig på ett verktyg.

Tre incidenter som resulterade i skada på egendom inträffade under året. Skadorna rörde bland annat ett litet hål i en ballasttank till följd av att en sandblästringsmaskin startade oavsiktligt under en dockning. En incident klassad som Restricted Work Case inträffade under året och tre incidenter klassades som High Potential Near Miss.

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 2020 genomfördes tester på samtliga fartyg och vid inget tillfälle påvisades någon påverkan av alkohol eller droger.

Externa kontroller och inspektioner

Under 2020 genomfördes 33 vettinginspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. På dessa inspektioner noterades sammanlagt 83 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,5 observationer per inspektion. I inget fall gjordes någon observation av allvarligare art. Ingen inspektion hade heller fler än 5 observationer. Under året genomfördes även 18 s.k. hamnstatskontroller. Inte vid någon av dessa gjordes någon observation av allvarligare art.

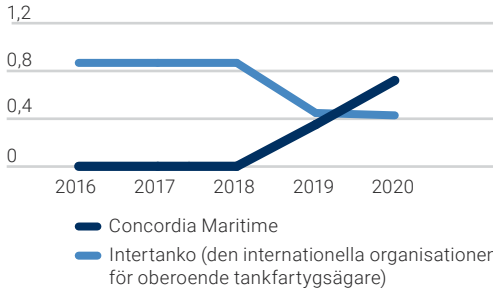
Kapningar

Concordia Maritime arbetar aktivt för att minska risken för kapningar eller andra typer av hot. Arbetet regleras av rekommendationer från internationella sjöfartsorganisationer 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.

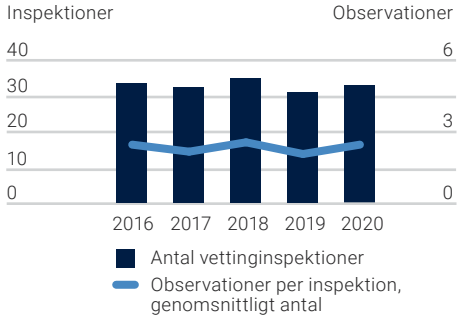
Concordia Maritimes samarbetspartner NMM har en separat avdelning som inför varje resa genomför en riskanalys.

Under 2020 var ett av Concordia Maritimes fartyg inblandade i en kapningsrelaterad händelse. När *Stena Important* låg för ankar i Doula, Kamerun försökte pirater borda fartyget. Försöket kunde avvärjas vilket indikerar att processer och riskhantering fungerar väl.

LTIF jämfört med branschen



Vettinginspektioner av vår flotta[1)]



1) Oljebolagens fartygsinspektioner

2 Minska vår miljöpåverkan

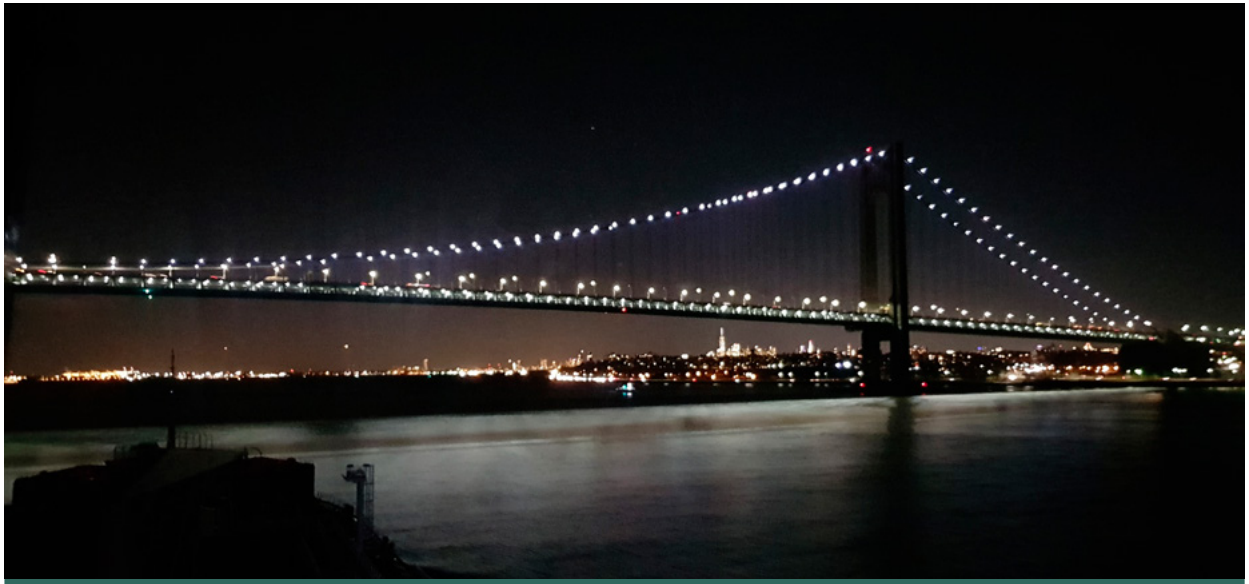
CONCORDIA MARITIME BEDRIVER ett målmedvetet arbete för att kontinuerligt minska verksamhetens negativa påverkan på miljön. Stort fokus ligger på att minska utsläppen till hav och luft, öka bränsleeffektiviteten samt bibehålla en överlag hög operativ kvalitet.

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.

Nyckeltal

	Utfall 2020	Utfall 2019
Förbrukade ton bunker		
HSFO	0	75 343
LSFO	79 399	3 256
MGO	20 407	19 903
Totalt	**99 806**	**98 502**
Utsläpp i ton		
CO_2	312 680	308 722
SOx	847	3 838
NOx	8 930	8 818
Partiklar	101,6	100,5
Effektivitet, EEOI		
gCO_2/tonNM	11,16	13,14
Oljespill, liter	0	0

Definitioner, se sid 95.



AMBITION OCH INRIKTNING	AKTIVITETER OCH INITIATIV
Minska utsläppen från verksamheten	■ Energy management ■ System för att fatta beslut baserat på realtidsdata – Orbit ■ Övergång till lågsvavlig bunkerolja ■ Tekniska åtgärder för ökad bränsleeffektivitet och minskade utsläpp
Minska påverkan på den marina miljön	■ Installation av system för rening av ballastvatten ■ Rutiner för att minska risken för oljespill ■ Minskning av utsläpp av avloppsvatten ■ Utfasning av engångsplastflaskor och test med system för filtrerat dricksvatten ombord
Ta ansvar för fartygens livscykel/värdekedja	■ Tydliga kriterier vid fartygsbeställningar ■ Investeringar i befintligt tonnage för teknisk vidareutveckling och underhåll ■ Skrotning ska i förekommande fall ske enligt relevanta regelverk och på ett hållbart sätt

Förbättrad utsläppseffektivitet

Utsläppen av koldioxid står i direkt relation till fartygens bränsleförbrukning. 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.

Under 2020 medförde fler ton-mil (mer transportarbete) för Concordia Maritimes flotta av ägda och långtidsleasade fartyg att utsläppseffektiviteten (gram koldioxid per ton-mil) förbättrades jämfört med året innan, även om mängden förbrukad bunker och utsläpp till luften var högre än under 2019.

System för att fatta beslut på realtidsdata (ORBIT)

Den omfattande digitaliseringen öppnar upp för helt nya möjligheter till datadriven analys av såväl enskilda fartyg som flottan som helhet. Concordia Maritime och befraktningspartnern Stena Bulk använder en digital plattform, Orbit, för att kontinuerligt övervaka och optimera den operationella verksamheten och fartygsdriften. Till grund ligger såväl internt som externt genererad data. Genom effektivare ruttplanering möjliggörs såväl ökad servicegrad mot kunderna, som minskad bränsleförbrukning – vilket i sin tur bidrar till både minskade utsläpp och minskade kostnader för bunker. Inbyggda KPIer och nyckeltal gör det enkelt att kontinuerligt anpassa driften utifrån både Concordia Maritimes egna och IMOs utsläppsmål. Systemet kan dessutom enkelt anpassas utifrån nya regleringar och kravställningar.

–15%

Utsläpp i förhållande till transportarbete

Under 2020 minskade utsläppen av CO_2 per tonmil med 15 procent.

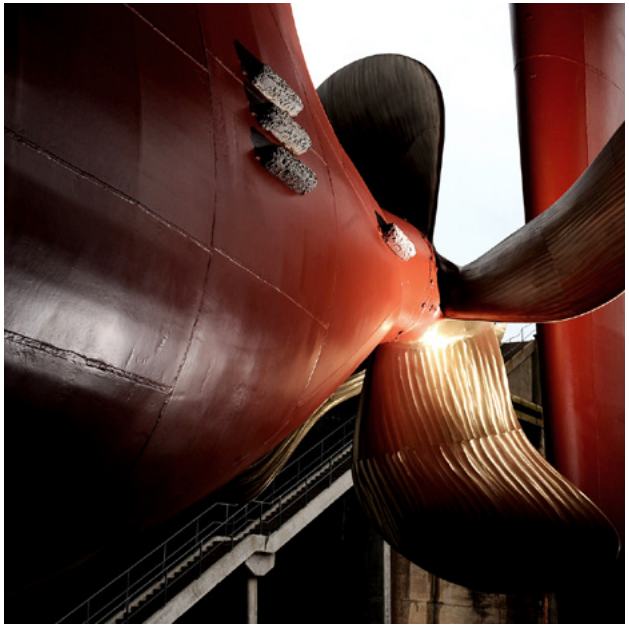
Åtgärder för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider

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 öppnade regelverket även



upp för installation av så kallade ”scrubbers” som renar avgaserna vid användandet av högsvavligt bränsle.

Concordia Maritime har valt att inte investera i ”scrubbers”, utan har istället gått över till lågsvavliga bränslen.

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 I. 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 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.

Installation av system för rening av ballastvatten

För att minska risken för påverkan av lokala ekosystem har FNs 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.

Samtliga av Concordia Maritimes fartyg följer en Ballast Water Management Plan utifrån de riktlinjer som finns. Flera av fartygen i flottan har sedan tidigare haft särskilda system för hantering av ballastvatten installerade. Under 2020 installerades motsvarande på ytterligare två fartyg. Övriga fartyg i flottan kommer få liknande system installerade i samband med dockningar under 2021 och 2022.

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 modernare och säkrare har antalet oljeutsläpp minskat drastiskt. 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 2020 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 IMOIIMAX-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 egenskaper 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 IMOIIMAX-fartygen är av första generationen ”ECO-design”, vilket innebär en påtagligt lägre bränsleförbrukning jämfört med föregående generations fartyg.

3 Ta vårt ansvar för anställda och samhälle

SJÖFARTEN ÄR TILL NATUREN GLOBAL, affärs- och konkurrensmässigt 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 (NMM) 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

	Mål 2020	Utfall 2020	Mål 2021
Medical Treatment Case	0	0	0
Restricted Work Case	0	1	0
Rapporterade missförhållanden genom visselblåsarfunktion	0	0	0

Definitioner, se sid 95.

MÅL	AKTIVITETER OCH INITIATIV
Skapa en trygg och utvecklande arbetsplats	■ Omfattande preventivt arbete för att förhindra spridning av coronaviruset ombord fartygen ■ Insatser för ökat välbefinnande ■ Utvecklings- och karriärmöjligheter ■ Rättvisa och konkurrenskraftiga villkor ■ Koncerngemensam visselblåsarfunktion
Bidra till en hållbar samhällsutveckling	■ Nolltolerans mot mutor och korruption ■ Krav på leverantörers och partners efterlevnad av mänskliga rättigheter ■ Stöd till Mercy Ships Cargo Day

Omfattande arbete för att förhindra spridning av covid-19

Stor kraft lades under året på att minimera risken för spridning av covid-19 ombord på fartygen. Tillsammans med NMM har ett stort antal preventiva åtgärder vidtagits, inklusive införande av ett stort antal särskilda rutiner. Till dessa hör bland annat kontinuerliga riskbedömningar och övningar. Hit hör bland annat särskilda procedurer kring vad som skall göras innan, under och efter en lastning eller lossning, kontakter med landpersonal samt renhållning ombord. Därutöver finns även fastslagna rutiner utifall någon i besättningen skulle bedömas vara sjuk.

Trots ett rigoröst förebyggande arbete insjuknade under våren 2020 delar av besättningen på P-MAX-fartyget *Stena Premium* i covid-19. Samtliga smittade uppvisade endast lindriga symptom.

Utvecklings- och karriärmöjligheter

Utöver obligatorisk utbildning kopplat till säkerhetsområdet arbetar Concordia Maritime tillsammans med NMM för att ge anställda möjligheter till kompetensutveckling inom andra områden samt erbjuda olika karriärval. Det innebär i praktiken att det finns möjligheter för sjömän att arbeta i land i olika stabsbefattningar. För de sjömän som vill avancera i graderna finns tydligt utlagda karriärvägar, vilket både NMM och Concordia Maritime uppmuntrar till.

Låg personalomsättning

I slutet av 2020 sysselsattes 596 personer ombord på Concordia Maritimes fartyg, samtliga anställda genom bemanningspartnern NMM. Den genomsnittliga personalomsättningen bland de ombordanställda uppgick under året till cirka två procent, vilket jämfört med branschstandard är förhållandevis lågt. Samtliga ombordanställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation).

Insatser för ökat välbefinnande

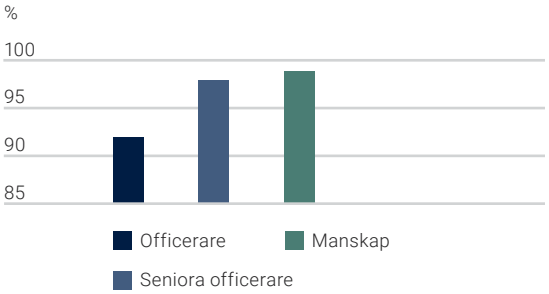
Concordia Maritime och NMM arbetar aktivt för att erbjuda ombordanställda en så stimulerande och trivsam arbetsplats som möjligt. Att vara anställd som sjöman innebär långa perioder till havs och de anställdas välbefinnande är därför ett viktigt inslag i att skapa en trygg och säker arbetsmiljö.

Detta arbete inkluderar allt från att erbjuda hälsosam kost till goda möjligheter till motion och träning. Andra inslag är stödlinjer för mental hälsa och en "Well at Sea"-app framtagen av psykologer. Ett annat exempel är en pågående studie kring möjligheterna till växthus ombord för att odla egna grönsaker och frukter.

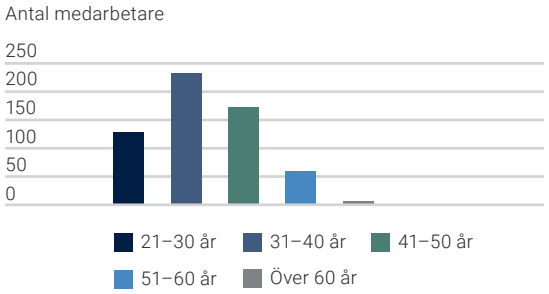
Nolltolerans mot mutor och korruption

Inom Concordia Maritime, Stena Bulk och NMM 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. Se även *Principer och riktlinjer* på sid 32.

Andel ombordanställda som stannar kvar



Åldersfördelning



Mänskliga rättigheter

Concordia Maritime stödjer och respekterar FNs deklaration om de mänskliga rättigheterna samt Internationella arbetsorganisationen ILOs 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.

Samhällsengagemang

I enlighet med Concordia Maritimes riktlinjer för samhällsengagemang prioriteras initiativ med tydlig koppling till företagets 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.

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 sjukhusfartyg. Mercy Ships erbjuder gratis operationer, tandvård och annan kvalificerad medicinsk vård på platser där behovet är som störst.

Foto Mercy Ships

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 utgörs av företagets hållbarhetspolicy och uppförandekod samt de externa principer och rekommendationer som Concordia Maritime har åtagit sig att följa.

Hållbarhetspolicy

I hållbarhetspolicyn beskrivs Concordia Maritimes övergripande inställning till hållbarhet samt övergripande principer för styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet. Hållbarhetspolicyn finns tillgänglig på Concordia Maritimes webbplats.

Uppförandekod (Code of Conduct)

I Concordia Maritimes uppförandekod 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 som FNs konventioner om mänskliga rättigheter, ILOs konventioner, OECDs riktlinjer och FNs 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 antikorruption. 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 koncernen förväntar sig.

Uppförandekoden gäller alla medarbetare utan undantag och utbildning om den är obligatorisk för alla medarbetare. Uppförandekoden 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 är 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.
- **OECDs riktlinjer för multinationella företag** OECDs riktlinjer för multinationella företag är rekommendationer till multinationella företag verksamma i eller med hemvist i något av OECD-länderna. Riktlinjerna omfattar bland annat företagens 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. 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 sjöfartsnäringen för att dela erfarenheter och utveckla best practice kring arbete mot korruption och mutor i alla dess former.

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.

Concordia Maritime har en rad interna regelverk som tillsammans med externa regler och lagar utgör ramarna för verksamheten. Dessa omfattar bl a Bolagsordning, styrelsens arbetsordning, vd-instruktioner, uppförandekod, hållbarhetspolicy, informationspolicy, finanspolicy och attestinstruktion.

Nära samarbete med partners

Tillsammans med företagets samarbetspartners, huvudsakligen Stena Bulk och Northern Marine Management (NMM) 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 från Stena Bulk och NMM. Avvikelserapportering avseende vettingkontroller sker veckovis. Resultaten protokollförs och används i det löpande förbättringsarbetet.

Såväl Stena Bulk som NMM 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.

Gemensam visselblåsarfunktion

Inom Stena Sfären finns en koncerngemensam visselblåsarfunktion. Om en medarbetare upptäcker något som bryter mot Concordia Maritimes, Stena Bulks eller NMMs uppförandekoder, värderingar, policys eller tillämplig lag finns möjlighet att anonymt rapportera missförhållanden. Tjänsten tillhandahålls av en extern samarbetspartner och all information krypteras för att ytterligare stärka säkerheten. Under 2020 inkom inget ärende med bäring på Concordia Maritimes verksamhet, medarbetare eller ombordanställda.

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 under *Operativ styrning under 2020* på sid 90.

Efterlevnad av lagar och regelverk

Som börsnoterat bolag med verksamhet globalt omfattas Concordia Maritime av en rad lagar, förordningar och regler. Företaget är bland annat skyldigt att följa den svenska aktiebolagslagen, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter, Koden för bolagsstyrning samt EUs marknadsmissbruksförordning.

Under 2020 har inga överträdelser av lagar och tillstånd som lett till rättsliga följder eller böter rapporterats.

Concordia Maritime har inte avvikit från börsregler. Gällande avvikelser från Koden, se sid 91.

Vidare har företaget heller inte varit föremål för beslut i Nasdaq Stockholms Disciplinnämnd eller beslut om överträdelser av god sed på aktiemarknaden i Aktiemarknadsnämnden.

Risk

Riskbedömning

All affärsdrivande verksamhet är förknippad med risk. Concordia Maritime arbetar strukturerat och systematiskt med att kontinuerligt identifiera, bedöma och hantera risker som kan komma att påverka företaget.

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

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

För att säkerställa en god översikt och hantering av de risker som Concordia Maritime är exponerade för arbetar företaget utifrån en etablerad riskhanteringsprocess som är integrerad i den övergripande strategi- och affärsplaneringen. Detta inkluderar både regelbunden identifiering, analys och uppföljning av de mest väsentliga riskerna samt särskilda riskanalyser i samband med affärsbeslut som exempelvis betydande investeringar.

Ansvar

Arbetet med att identifiera och hantera risker drivs av företagets ledningsgrupp och är en del av den dagliga verksamheten. Vd är ytterst ansvarig för riskarbetet. CFO ansvarar för det löpande arbetet kopplat till finansiella risker.

Uppföljning

Concordia Maritimes riskarbete följs upp systematiskt av företagsledningen, bland annat genom väl utvecklade kontroll- och rapporteringssystem som används i samarbetet med underleverantörer och partners.

Vd rapporterar till styrelsen fyra gånger per år om status och utveckling av bolagets risker. Om någon större eller allvarligare förändring sker rapporteras detta omedelbart.

CFO rapporterar till styrelsen fyra gånger per år om status och utveckling av bolagets finansiella risker. Inför rapporteringen i styrelsen går den av styrelsen utsedda revisionsgruppen (två ordinarie styrelseledamöter, bolagets revisorer, CFO och koncernredovisningsansvarig) igenom de finansiella riskerna.

Läs om Concordia Maritimes styrningsmodell i Bolagsstyrningsrapporten på sid 85.

Riskkategorier

På följande sidor beskrivs de viktigaste riskerna kopplade till Concordia Maritimes verksamhet och bransch – och som skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens verksamhet, strategi, lönsamhet, kassaflöde, aktieägarvärde eller anseende. Riskerna är indelade i fyra kategorier. Hållbarhetsrisker samt risker kopplat till bristande efterlevnad av lagar och regler, såväl inom Concordia Maritime som i leverantörskedjan, är integrerade i riskkategorierna.

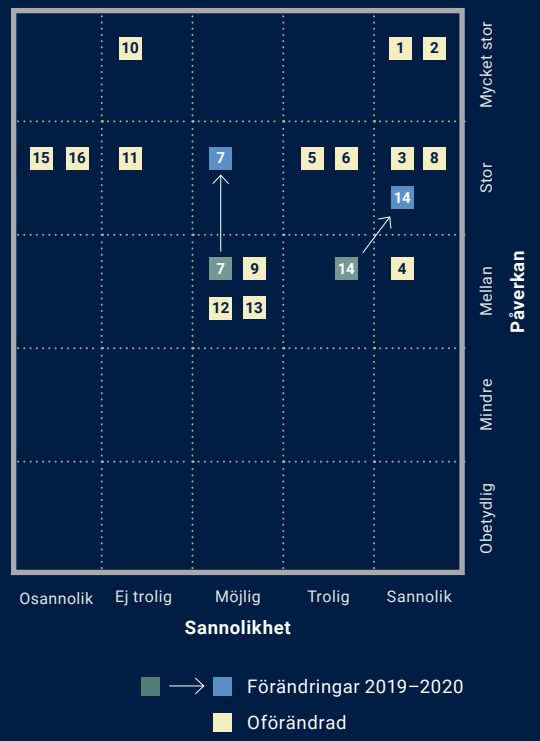
- **Strategiska risker** är främst externa faktorer som kan påverka Concordia Maritimes verksamhet och som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i planeringen och styrningen av verksamheten. Strategiska risker inkluderar även interna faktorer som kan försvåra möjligheterna att nå företagets övergripande affärsmål.
- **Operativa risker** är relaterade till den löpande verksamheten och är sådana som Concordia Maritime till stor del själv eller genom samarbetspartners kan kontrollera och förebygga.
- **Efterlevnadsrisker** relaterar till det faktum att Concordia Maritime verkar på en global marknad och i en bransch som omfattas av många lagar, förordningar och regler avseende till exempel säkerhet och miljö. Riskerna avser bristande efterlevnad i sig, men även konsekvenserna av att företaget anpassar sig efter exempelvis hårdare miljölagstiftning.
- **Finansiella risker** avser bland annat kredit-, valuta- och ränterisker som kan påverka företagets resultat negativt. De finansiella riskerna finns beskrivna i not 18, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

Förändring av riskmiljön 2020

Den generella riskmiljön påverkades av konsekvenserna av coronapandemin. De konsekvenser som påverkade bolaget mest var att efterfrågan på energi minskade drastiskt och att oljepriset kollapsade. Detta fick stor påverkan på efterfrågan på tanktransporter under 2020 och får också effekter under 2021.

Implementerade nya regleringar kopplat till miljölagstiftning och ett fortsatt stort fokus på området har medfört en bedömd högre påverkan av denna typ av risk.

Till följd av genomförda organisationsförändringar har beroendet av nyckelpersoner ökat något.



Strategiska risker

1. Förändringar i efterfrågan på tanktransporter
2. Förändringar i nettotillväxt i världsflottan
3. Politiska beslut
4. Bunkerpris
5. Fartygsvärde
6. Konflikter och oroligheter
7. Beroende av nyckelpersoner & enskilda leverantörer
8. Verksamhetens inriktning

Operativa risker

9. Skada på fartyg
10. Olyckor och incidenter
11. Kvalitetsbrister
12. Kommersiella misslyckanden

Efterlevnadsrisker

13. Tvister
14. Miljölagstiftning
15. Korruption
16. Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

Finansiella risker

Likviditetsrisker
Finansieringsrisker
Placeringsrisker
Valutarisker
Ränterisker
Kreditrisker

Strategiska risker

1. Förändringar i efterfrågan på tanktransporter

Efterfrågan på transporter av olja och raffinerade oljeprodukter styrs till stor del av konsumtionen av dessa – vilken i sin tur i viss utsträckning styrs av den ekonomiska konjunkturen. Andra faktorer som kan påverka efterfrågan på tanktransporter är uttag från lager nära konsumtionsländerna och strukturella förändringar i raffinaderikapacitet. Minskad efterfrågan på tanktransporter kan medföra sjunkande fraktrater, vilket kan få konsekvenser för Concordia Maritimes intjäningsförmåga och lönsamhet. Därutöver pågår även ett skifte mot förnybara energislag som kan komma påverka den långsiktiga efterfrågan på transporter av olja.

HANTERING Löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt. Utifrån detta tas beslut om flottans disposition (inkl. förvärv och avyttringar) och val av kontrakteringsmetod. Exponering mot spotmarknaden balanseras genom de pooler inom vissa fartyg verkar.

2. Förändringar i nettotillväxt i världsflottan

Utbudet av tillgängliga fartyg styrs dels av leveranser av nya fartyg, dels av utfasning av äldre fartyg. En hög nettotillväxt i världsflottan kan medföra sjunkande fraktrater, vilket kan få konsekvenser för Concordia Maritimes intjäningsförmåga och lönsamhet.

HANTERING Löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt. Utifrån detta tas beslut om flottans disposition (inkl. förvärv och avyttringar) och val av kontrakteringsmetod. Exponering mot spotmarknaden balanseras delvis genom de pooler inom vissa fartyg verkar.

3. Politiska beslut

Politiska beslut kan medföra negativa konsekvenser på den internationella handeln av olja och oljeprodukter. Till dessa hör bland annat beslut gällande sanktioner, regler för internationell handel, säkerhet och miljö.

HANTERING Löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels i samarbete med branschorganisationer, partners och andra aktörer.

4. Bunkerpris

Ett högt oljepris kan påverka företagets nettoresultat genom ökade kostnader för bunkerolja. Marknadspriserna för frakt på spotmarknaden justeras för förändringar i bunkerpris. För normalstora tankfartyg med låg eller genomsnittlig bunkerförbrukning medför därför en prisökning på bunkerolja inte någon resultatförsämring. Bolagets P-MAX-fartyg är större och konsumerar mer bunker än många konkurrerande fartyg. Det kan medföra en konkurrensnackdel under perioder av högt bunkerpris.

HANTERING Kontinuerligt arbete för att minska bunkerförbrukningen, dels genom tekniskt vidareutvecklings- och underhållsarbete på fartygen, dels genom ruttplanering, optimering av fart och Energy Management. I vissa fall förekommer även användning av oljederivathandel.

5. Fartygsvärde

Priserna på både nytt- och andrahandstonnage varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Dessa aspekter kan påverka företagets förmåga att investera i fartyg samt möjligheterna till lönsamma fartygstransaktioner. För mer information och risk relaterat till flottans värdering och nedskrivningsprövning, se not 8 och 18.

HANTERING Som en del av den kontinuerliga marknadsanalysen analyseras förändringar i fartygens marknadsvärden.

6. Konflikter och oroligheter

Avser dels risken för begränsningar i tillgången på olja och oljeprodukter, dels förändringar i transportbehovet. Ett tydligt exempel på detta är att konflikter och oroligheter kan ge upphov till olika slags sanktioner som kan drabba länder, bolag, individer och specifika fartyg. Dessa sanktioner kan ha en betydande påverkan på bolagets verksamhet. Konflikter och oroligheter inbegriper även risker relaterade till piratverksamhet. Risken påverkar branschen som helhet och även Concordia Maritime.

HANTERING Löpande omvärldsbevakning inom den egna organisationen och tillsammans med samarbetspartners och andra aktörer. Aktivt arbete för att minska risken för kapningar och andra typer av hot. Bolaget har fullgoda försäkringar och vidtar löpande riskminimerande åtgärder.

7. Beroende av nyckelpersoner & enskilda leverantörer

Det nära samarbetet med de närstående bolagen inom Stena Sfären ger Concordia Maritime tillgång till världsledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden och skapar förutsättningar för en kostnadseffektiv egen organisation. Detta medför samtidigt ett större beroende av ett fåtal nyckelpersoner i den egna organisationen, och relationen med Stena Sfären är behäftad med en viss risk i och med att tjänster köps från ett fåtal leverantörer som delvis bedriver konkurrerande verksamhet och/eller tillhandahåller tjänster till konkurrerande aktörer.

HANTERING Konkurrenskraftiga ersättningar och ett aktivt arbete för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna. Samarbetet med Stena Bulk kring befraktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som följs upp och utvärderas en gång per år. Läs mer om avtalet i not 22. Samtliga närståendetransaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

8. Verksamhetens inriktning

Omvärldens förväntningar på företag har under senare år ökat. Inte minst gäller detta graden av transparens kring hur verksamheten påverkar och påverkas av hållbarhetsrelaterade aspekter i omvärlden. Concordia Maritimes verksamhet omfattar transporter av olja och oljeprodukter, vilket ställer extra höga krav på tydlighet, transparens och öppenhet kring såväl positiv och negativ påverkan. Bristande förtroende för verksamheten eller hållbarhetsarbetet,kan påverka Concordia Maritimes långsiktiga utveckling, såväl finansiellt som ur ett arbetsgivarperspektiv. Det skulle även kunna medföra försämrade möjligheter till långsiktig finansiering och/eller begränsningar i investerares möjlighet och benägenhet att investera i Concordia Maritimes aktie.

HANTERING Concordia Maritimes externa kommunikation ska präglas av öppenhet, både vad gäller möjligheter och utmaningar. I kommunikationspolicyn, antagen av styrelsen, slås grundläggande värden i form av öppenhet och transparens fast. I den finansiella rapporteringen, huvudsakligen i delårsrapporterna och årsredovisningen, beskrivs arbetet inom de tre fokusområdena för hållbarhet mer i detalj.

Operativa risker

9. Skada på fartyg

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 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.

10. 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 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.

11. Kvalitetsbrister

Brister relaterade till fartyg, rutiner eller bemanning skulle kunna medföra att det aktuella fartyget underkänns vid kundens vetting. Vid underkännande förloras möjligheten att transportera oljeprodukter för oljebolaget i fråga.

HANTERING Strikta rutiner, kontinuerligt underhåll och återkommande utbildning av ombordpersonalen. Företagets partner för drift och bemanning bedriver ett branschledande kvalitetsarbete.

12. Kommersiella misslyckanden

Concordia Maritimes resultat och lönsamhet är beroende av företagets och dess samarbetspartners förmåga att över tid optimera fartygsflottans sysselsättning och intjäning, samt av de beslut som tas gällande inkontraktering, förvärv och avyttringar av fartyg.

HANTERING Nära samarbete och goda relationer med kunder och samarbetspartners. Concordia Maritime har genom avtal outsourcat den löpande befraktningsverksamheten till Stena Bulk. I frågor om affärer som inte utgör löpande befraktningsverksamhet är alltid företagets ledning och i förekommande fall även styrelsen involverade och säkerställer att beslut tas på rätt nivå enligt tydliga mandat i årligen fastställda styrdokument (PRL – Power Reserved List, attestinstruktion m.m.).

Efterlevnadsrisker

13. Tvister

Concordia Maritime kan bli föremål för klagomål och stämningar från kunder, anställda eller annan tredje part. Även om dessa tvister skulle lösas utan direkta negativa ekonomiska följder kan de få negativa följder för koncernens anseende och ta resurser i anspråk som skulle kunna användas för andra ändamål.

HANTERING Företaget har väletablerade strukturer och processer på plats för att utvärdera och hantera klagomål och rättsliga förfaranden i syfte att minska de legala riskerna. Det systematiska kvalitets- och säkerhetsarbete som bedrivs av företaget och dess samarbetspartners minskar väsentligt risken för händelser, exempelvis olyckor, som kan utlösa en tvist.

14. Miljölagstiftning

Internationella överenskommelser och regionala initiativ för att begränsa utsläpp av koldioxid, svaveloxider och kväveoxider kan leda till ökade regleringar för tanksjöfarten. Ett exempel är det beslut om obligatorisk installation av ballastvattensystem för fartyg som ska utföra internationella transporter och trafikera havsområden i Europa och USA.

Detta ökar behovet av uppföljning och anpassning till nya krav. Även om utmaningar löses och hanteras kan de ha en negativ påverkan på företagets anseende, resursanvändning och driftskostnader, och kan ha negativa effekter på lönsamhet och finansiell ställning.

HANTERING Inom organisationen och i samarbete med andra aktörer bedrivs ett kontinuerligt arbete med att öka energieffektiviteten och på andra sätt minska företagets miljömässiga påverkan – både i syfte att säkerställa efterlevnad och för att öka konkurrenskraften.

Utöver arbetet med ruttplanering, optimering av fart och Energy Management bedrivs även ett omfattande, kontinuerligt tekniskt vidareutvecklings- och underhållsarbete på fartygen i syfte att möta såväl utsläppskrav som andra krav kopplat till fartygens miljöpåverkan.

Läs mer om branschens och Concordia Maritimes utveckling på hållbarhetsområdet på sidorna 20–33.

15. Korruption

Korruptionsrisker är primärt kopplade till verksamheten hos Concordia Maritimes samarbetspartners för vilka företaget kan hållas ansvarig. Det omfattar även beteenden hos anställda i den egna organisationen i relationer till kunder och andra aktörer.

Den övergripande risknivån påverkas också av att företaget bedriver en global affärsverksamhet och gör affärer på marknader som kan anses ha hög risk utifrån ett korruptionsperspektiv.

Överträdelser eller anklagelser om överträdelser kan innebära allvarliga negativa konsekvenser för affärsverksamheten, inklusive skador på företagets anseende, böter eller fängelse för anställda.

HANTERING Kontinuerligt arbete mot korruption, bland annat genom ett etablerat anticorruption compliance-program. Concordia Maritime och dess samarbetspartners har uppförandekoder som tydligt anger hur företagen och dess anställda ska agera i affärsrelationer. Uppförandekoderna gäller alla medarbetare utan undantag, och utbildning i dem är obligatorisk för alla medarbetare.

Vidare är Concordia Maritime medlem och/eller följer ett flertal internationella regelverk och samarbeten i syfte att utveckla branschens arbete mot korruption.

Inom Stena Sfären finns en koncerngemensam visselblåsarfunktion som är tillgänglig både för Concordia Maritimes egna personal och för den kontrakterade sjöorganisationen.

Läs mer om företagets arbete mot korruption på sidorna 29–32.

16. Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

Kränkning av mänskliga rättigheter kan potentiellt uppkomma i den egna organisationen, hos affärspartners och i leverantörskedjan. Konsekvenserna kan vara allt från juridiskt ansvar till skadat anseende.

Bristande efterlevnad i arbetsvillkor kan både medföra direkta konsekvenser för Concordia Maritime samt sänka företagets anseende som arbetsgivare och därmed försvåra att attrahera kompetent personal.

HANTERING Concordia Maritime är medlem och/eller följer ett flertal internationellt erkända konventioner och riktlinjer för att främja och skydda mänskliga rättigheter och arbetsförhållanden. Detta regleras vidare i företagets uppförandekod samt Stena Sfärens koncernövergripande uppförandekod som omfattar Concordia Maritimes samarbetspartners.

Arbetsmiljöfrågor ombord fartygsflottan regleras inom företagets samarbetspartner NMM av en koncerngemensam SHE-policy (Safety, Health and Environment) som innehåller minimimivåer och krav på rapportering kring ett antal områden såsom tillbud och olyckor samt frånvaro orsakad av sjukdom och arbetsskador.

Läs mer på sidorna 29–32.

Aktien

Aktien

Concordia Maritimes B-aktie handlas sedan 1984 på Nasdaq. Största ägare är Stena Sfären.

Vid utgången av 2020 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 8,18 (14,60) och företagets börsvärde var MSEK 390,4 (697,0). Under 2020 omsattes totalt 12,8 miljoner Concordia Maritime-aktier på Nasdaq Stockholm till ett värde av MSEK 138,9.

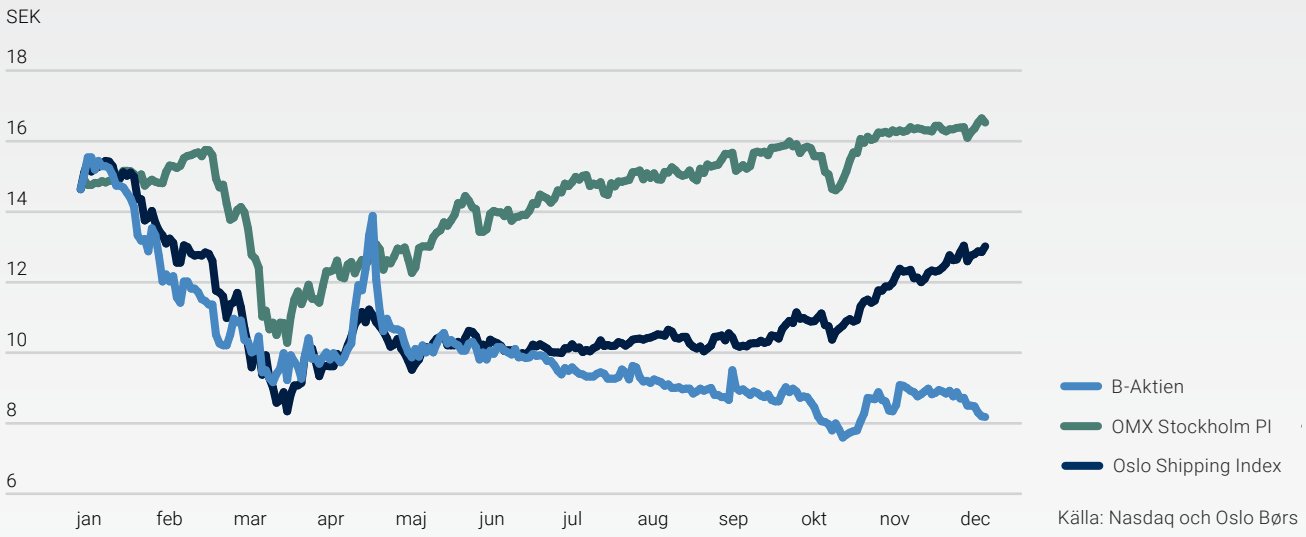
Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2020 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 4 miljoner A-aktier och 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. En A-aktie ger tio röster på bolagstämman och en B-aktie ger en röst.

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. Totalt hade Concordia Maritime vid årets utgång 4 150 aktieägare.

Fakta om aktien

Handelsplats	Nasdaq Stockholm Small Cap
Kortnamn	CCOR B
ISIN-kod	SE0000102824

Concordia Maritimes aktiekurs 2020



Källa: Nasdaq och Oslo Børs

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 behov av likvida medel till affärsprojekt.

Nyckeldata för aktien

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Utdelning, kr	0,00[1]	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00
Utdelning i % av årets resultat	n/a	n/a	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a	–7	56
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	8,18	14,60	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95
Direktavkastning, %[2]	n/a	n/a	n/a	n/a	3,0	3,1	n/a	n/a	4,9	7,7
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	–44	20	–2	–10	–26	55	10	15	–18	–32
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3
Antal omsatta aktier per år, miljoner	12,8	9,7	7,3	18,9	13,5	21,4	10,1	14,8	5,7	6,2
Omsättningshastighet, %	32	20	15	40	28	45	21	31	12	13
Börsvärde vid årets slut, MSEK	390	697	582	597	603	931	616	558	484	618
Antal aktieägare	4 150	4 168	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266
Eget kapital per aktie	16,66	22,12	22,24	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24

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

Utdelning 2012–2021

År	Utdelning per aktie, kr	Direktavkastning, %
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	n/a
2020	0,00[1]	n/a

1) Föreslagen utdelning.

Ägarkoncentration 2021-02-28

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	72,5	84,3
De 20 största ägarna	76,5	86,6
De 50 största ägarna	83,1	90,4
De 100 största ägarna	87,9	93,1

Ägarkategorier 2021-02-28

	Kapital %	Röster %
Utländska	9,1	5,2
Svenska	90,9	94,8
varav		
Institutioner	62,6	78,7
Privatpersoner	28,3	16,1

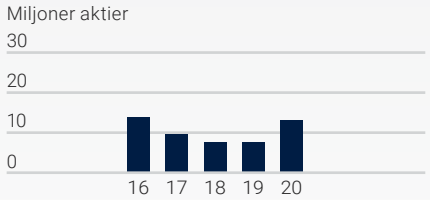
Aktieägarstruktur 2021-02-28

Aktieinnehav	Ägare	Andel %
1–1 000	3 104	75,9
1 001–10 000	764	18,7
10 001–20 000	81	2,0
20 001–	139	3,4
Total	**4 088**	**100**

Tio största ägarna 2021-02-28

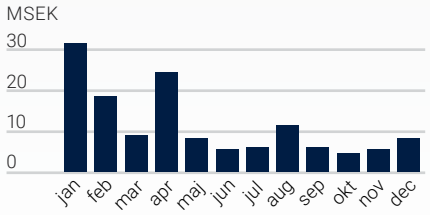
	Kapital %	Röster %
Stena Sessan	52,2	72,7
Stillström, Bengt	4,2	2,4
Avanza Pension	2,9	1,7
Åkesson, Morgan-Åke	2,6	1,5
Andersson, Stig	2,5	1,4
Mutual Fund Fourton Hannibal	2,5	1,4
AB Traction	2,3	1,3
SIX SIS AG	1,6	0,9
KBC Bank NV	1,0	0,6
Stillström, Ann	0,8	0,4

Aktiens omsättning 2016–2020



Källa: Nasdaq

Aktiens omsättning 2020



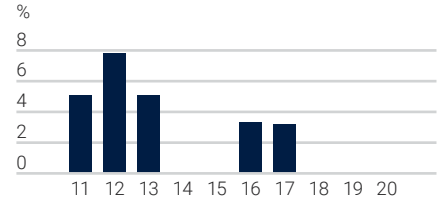
Källa: Nasdaq

10 år i sammandrag

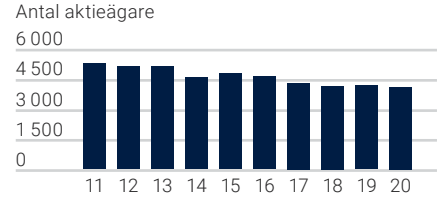
	2020[1)]	2019[1)]	2018[1)]	2017[1)]	2016[1)]	2015[1)]	2014	2013	2012	2011
Resultatposter, MSEK										
Totala intäkter	1 025,8	1 140,2	1 052,9	827,5	1 038,2	1 086,6	531,2	467,8	543,4	559,6
Rörelsens kostnader exkl. avskrivning/ nedskrivning	–748,0	–890,6	–1 183,0	–978,5	–955,5	–877,0	–474,8	–467,4	–465,9	–452,0
Rörelseresultat	32,6	–0,4	–130,1	–624,6	82,7	209,6	56,4	0,4	77,5	107,6
varav resultat från fartygsförsäljningar	–	–	–	–	54,8	–	57,4	–	–	–
EBITDA[2)]	277,8	249,5	56,8	51,3	319,9	423,8	201,0	144,7	228,4	242,6
Resultat efter finansiella poster	–65,1	–102,3	–181,9	–660,2	56,9	174,3	16,5	–39,0	–369,4	76,3
Årets resultat	–66,0	–102,6	–182,1	–660,2	69,5	173,9	8,7	–28,8	–356,0	84,8
Kassaflöde från rörelsen[2)3)]	3,0	148,7	–88,9	–14,9	227,0	392,2	121,8	124,1	190,5	231,1
Investeringar i anläggningstillgångar	140,9	76,4	2,9	78,0	89,5	459,3	87,9	64,7	428,3	330,1
Balansposter, MSEK										
Fartyg	2 599,1	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
(Antal fartyg)	13	13	11	11	11	13	11	12	12	11
Fartyg under byggnad	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	205,8	100,5	48,0	143,0
(Antal fartyg)	–	–	–	–	–	–	2	2	2	1
Likvida medel	130,2	227,7	126,4	243,6	406,3	273,6	136,6	106,0	144,4	128,2
Kortfristiga placeringar	0,0	3,4	97,4	222,8	273,2	0,0	0,0	81,7	97,1	113,6
Övriga tillgångar	145,3	349,6	266,4	196,2	276,7	271,3	243,7	203,5	127,8	83,9
Räntebärande skulder	1 861,7	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
Övriga skulder och avsättningar	217,8	188,4	192,6	111,0	118,7	98,6	102,2	120,2	156,6	165,2
Eget kapital	795,0	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
Balansomslutning	2 874,6	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

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.

Aktiens direktavkastning 2011–2020

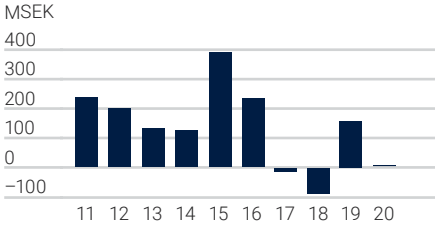


Aktieägarutveckling 2011–2020



Källa: Euroclear

Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning

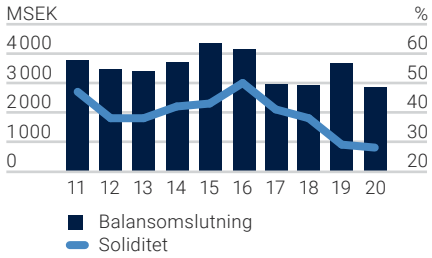


forts. 10 år i sammandrag

	2020[1]	2019[1]	2018[1]	2017[1]	2016[1]	2015[1]	2014	2013	2012	2011
Nyckeltal, %										
Soliditet[2]	28	29	38	41	50	43	42	38	38	47
Räntabilitet på totalt kapital[2]	1	–1	–3	–17	2	5	2	0	–9	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital[2]	1	–1	–4	–18	2	5	2	0	–9	3
Räntabilitet på eget kapital[2]	–6	–9	–16	–42	4	10	1	–2	–23	5
Värden per aktie, SEK										
Årets resultat	–1,38	–2,15	–3,81	–13,83	1,46	3,64	0,18	–0,60	–7,46	1,78
varav resultat från fartygsförsäljningar	–	–	–	–	1,15	–	1,20	–	–	–
Kassaflöde från löpande verksamhet[3]	0,06	3,12	–1,86	–0,31	4,76	8,22	2,55	2,60	3,99	4,84
Eget kapital	16,66	22,12	22,4	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24
Eget kapital/substansvärde	0,63	1,01	1,03	1,08	1,32	1,06	1,25	2,31	2,75	2,88
Börskurs på bokslutsdagen	8,18	14,60	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95
Utdelning[4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	n/a	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a	n/a	56
Övrigt										
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar[2]	neg	neg	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3
Antal aktieägare	4 150	4 168	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266

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 2020 anges till årsstämman 2021 föreslagen utdelning.

Soliditet



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 2020. Moderbolag är Stena Sessan AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet.

Allmänt om verksamheten

2020 blev ett speciellt och utmanande år för Concordia Maritime och hela branschen, präglat av covid-19 och hög volatilitet. I slutet av 2019 visade tankmarknaden tecken på att vara på väg in en strukturellt betingad högkonjunktur, men så kom pandemin. Efterfrågan på olja minskade som mest med cirka 20 procent jämfört med slutet på 2019 och fraktraterna föll. Fallet blev kortvarigt eftersom ett rekordlågt oljepris medförde en kraftigt ökad handel med olja, vilket drev upp fraktraterna. Denna uppgång, som också blev mycket kortvarig, drevs inte av en reell ökning i efterfrågan av olja utan var en konsekvens av det låga oljepriset. Resultatet blev en stor lageruppbyggnad. Under andra halvåret resulterade kombinationen av lageruttag, en dämpad oljekonsumtion och massiva produktionsbegränsningar i en rekordsvag marknad. Och även om den korta uppgången under våren bidrog till att balansera ut dalarna var den inte tillräckligt långvarig för att skapa ett positivt helårsresultat. Utifrån marknadsförutsättningarna har verksamheten fungerat väl. Reseresultaten för bolagets produkttankfartyg överstiger den nivå som marknaden redovisar (Clarkson world wide MR clean index). Reseresultaten för bolagets Suezmaxfartyg ligger något under den nivå som marknaden redovisar (Clarkson world wide Suezmax index). Kostnadskontrollen har varit god och fartygens operativa dagskostnader för reparation, underhåll, bemanning och försäkring är på samma nivå som föregående år. Administrationskostnaderna är något lägre än föregående år. Under året har fem dockningar genomförts och i slutet av året gjordes en refinansiering av två av de tio P-MAX-fartygen. Bolaget har under året deltagit i fyra inhyrningar av suezmaxfartyg 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 löpte den inhyrningsposition som bolaget tog i samarbete med Stena Bulk ut. Bolagets andel i kontraktet var 50% och vid årets utgång återstod därmed ingen andel.

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.

De fyra korttidsinhyrda fartygen tillsammans med Stena Bulk, där bolagets andel uppgår till 33% i två kontrakt och 50% i ytterligare två kontrakt, sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool.

IMOIIMAX

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 två kassagenererande enheter där produkttank utgör en enhet och suezmax en enhet. 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 2020 var ingen av de kassagenererande enheternas redovisade värden högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

Tvister

Vid räkenskapsårets utgång fanns ingen pågående tvist.

Fraktmarknadens utveckling

Året präglades av en volatil tankmarknad med tecken på en begynnande högkonjunktur i början av året och därefter en alltmer utmanande marknad i spåren av pandemin och bland annat en kraftigt dämpad oljekonsumtion.

Produkttankmarknaden (MR, IMOIIMAX, P-MAX)

Den genomsnittliga intjäningen för bolagets produkttankflotta spot och TC var för hela 2020 USD 16 200 (14 500) per dag. För fartygen sysselsatta på spotmarknaden var den genomsnittliga intjäningen USD 16 100 (14 300) per dag.

Råoljetankmarknaden (Suezmax)

På helårsbasis var den genomsnittliga intjäningen för bolagets Suezmaxflotta USD 27 100 (28 000) per dag.

Nybyggnationspriser

Vid utgången av räkenskapsåret kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 34 (35,8). Priset för ett IMO2-klassat MR-fartyg, liknande som bolagets IMOIIMAX-fartyg, var cirka MUSD 39 (39,5). Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid årsslutet ca MUSD 56 (61,5).

Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Omsättningen för 2020 blev MSEK 1 025,8 (1 140,2). Årets resultat före skatt var MSEK –65,1 (–102,3). Resultat efter skatt per aktie slutade på –1,38 (–2,15).

Investeringar

Investeringar i materiella tillgångar uppgick under året till MSEK 140,9 (62,7). Bolagets nettoinvesteringar i finansiella tillgångar till MSEK –3,4 (–110,2) och avser nettoförsäljning av aktier.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 378,0 (354,8). Utöver detta fanns på balansdagen aktier till ett värde av MSEK 0 (3,4) .

Bolagets räntebärande skulder uppgick vid årsskiftet till MSEK 1 861,7 (2 400,9). Det egna kapitalet uppgick vid balansdagen till MSEK 795,1 (1 055,6) och soliditeten uppgick till 28% (29%).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgick arvoden enligt beslut på årsstämman 2020. 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 den 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 tjänstegöringsorter eller nya befattningar. Sådana ersättningar ska vara tidsbegränsade. Föreslagna riktlinjer för ersättning till bolagsstämman 2021 överensstämmer med de som beslutades 2020.

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 vd: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 ömsesidiga 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 specifica farvatten.

Trots försäkringsmässigt skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket kraftigt. Oljeindustrins 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 konsekvenser 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 2020 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Under året inträffade två Lost Time Incident (incident på arbetsplatsen som innebär att den anställde inte kan utföra sitt arbete nästa arbetsdag) på bolagets fartyg.

På grund av fler tonnmil (mer transportarbete) förbrukade bolagets flotta, egna och långtidsleasade fartyg, mer bunker och hade mer utsläpp till luften under 2020 jämfört med 2019 men utsläppseffektiviteten var bättre 2020 jämfört med 2019.

Kundernas inspektioner av bolagets fartyg innebar 2020 ett utfall på i genomsnitt 2,5 observationer per inspektion. Detta utfall är bättre än målsättningen <4.

Bolaget har under 2020 fortsatt att stötta sjukhusfartyget Mercy Ships som erbjuder gratis sjukvård till patienter som inte har möjlighet att få vård på annat sätt.

För mer information om hållbarhetsarbetet se avsnittet för hållbarhet på sidorna 21–33.

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 överlåtelser 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. Flera faktorer talar dock för att marknaden från och med sommaren 2021 kommer stärkas. Till de främsta hör en successivt ökande efterfrågan på olja, balanserade lagernivåer och en rekordlåg nettotillväxt i flottan.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 85–94. 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 slut[1)]

Inga väsentliga händelser har skett efter balansdagens slut.

Moderbolag

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

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att förfogande vinstmedel MSEK –80,8 disponeras enligt följande.

MSEK	2018	2019	2020
Utdelning (47 729 798 aktier)	0,0	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	–36,1	–5,5	–80,8
Summa	**–36,1**	**–5,5**	**–80,8**

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 19 mars 2021.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2019	2020	2020 MUSD[1)]
Tidsbefraktningsintäkter, lease av fartyg		119,6	95,7	10,4
Tidsbefraktningsintäkter, operativa tjänster		215,0	166,5	18,1
Spotbefraktningsintäkter		757,5	760,7	82,6
Övriga intäkter		48,0	2,9	0,3
Summa intäkter	2, 3, 20	**1 140,2**	**1 025,8**	**111,4**
Reserelaterade driftskostnader	2	–351,1	–274,3	–29,8
Driftkostnader fartyg	2	–265,8	–207,9	–22,6
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	–212,1	–210,3	–22,8
Övriga externa kostnader	5	–38,5	–39,6	–4,3
Personalkostnader – land	4	–23,1	–16,0	–1,7
Avskrivningar/Nedskrivningar	8	–249,9	–245,2	–26,7
Summa rörelsekostnader	22	**–1 140,6**	**–993,2**	**–107,9**
Rörelseresultat	2	**–0,4**	**32,6**	**3,5**
Finansiella intäkter		24,8	5,8	0,6
Finansiella kostnader		–126,7	–103,5	–11,2
Finansnetto	6	**–101,9**	**–97,7**	**–10,6**
Resultat före skatt		**–102,3**	**–65,1**	**–7,1**
Skatt	7	–0,3	–0,9	–0,1
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		**–102,6**	**–66,0**	**–7,2**

1 januari–31 december, MSEK	Not	2019	2020	2020 MUSD[1)]
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	14			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		49,3	–119,6	–12,9
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		20,0	–72,3	–7,9
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar som har omförts till periodens resultat		4,9	–3,5	–0,4
Poster som inte kan omföras till årets resultat				
Förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,5	0,9	0,1
Summa årets övriga totalresultat		**74,7**	**–194,5**	**–21,1**
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		**–27,9**	**–260,6**	**–28,3**
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	**–2,15**	**–1,38**	**–0,15**

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över finansiell ställning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2019	2020	2020 MUSD[1)]
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Fartyg	3, 8, 20	3 064,2	2 599,1	315,9
Finansiella placeringar	11	0,1	0,0	0,0
Summa anläggningstillgångar		**3 064,4**	**2 599,1**	**315,9**
Kundfordringar	9	128,0	55,9	6,8
Aktuell skattefordran		0,8	0,0	0,0
Övriga kortfristiga fordringar	11	71,4	40,1	4,9
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	149,1	49,2	6,0
Kortfristiga placeringar	10	3,4	0,0	0,0
Likvida medel	13, 24	227,7	130,2	15,8
Summa omsättningstillgångar		**580,5**	**275,5**	**33,5**
SUMMA TILLGÅNGAR		**3 644,9**	**2 874,6**	**349,4**

Per den 31 december, MSEK	Not	2019	2020	2020 MUSD[1)]
Eget kapital	14			
Aktiekapital		381,8	381,8	46,4
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	7,5
Reserver		493,9	300,6	36,5
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		118,0	50,7	6,2
Summa eget kapital		**1 055,6**	**795,1**	**96,6**
SKULDER				
Långfristiga skulder	18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	1 101,6	774,8	94,2
Övriga långfristiga skulder	20	939,6	853,0	103,6
Summa långfristiga skulder		**2 041,2**	**1 627,8**	**197,8**
Kortfristiga skulder	18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	269,6	189,0	23,0
Leverantörsskulder		10,8	2,2	0,3
Aktuell skatteskuld		0,0	4,9	0,6
Övriga skulder	16, 20	151,4	162,5	19,8
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	116,3	93,1	11,3
Summa kortfristiga skulder		**548,1**	**451,7**	**55,0**
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		**3 644,9**	**2 874,6**	**349,4**

Information om koncernens ställda säkerheter och eventualförpliktelser, se not 21.
1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över förändringar i koncernens eget kapital

			Reserver[2]				
MSEK	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Om-räknings-reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings-reserv	Balanserade vinstmedel[1]	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital 2020-01-01	381,8	61,9	531,2	–2,2	–35,1	118,1	1 055,6
Årets totalresultat							
Årets resultat						–66,0	–66,0
Årets övriga totalresultat			–119,6	2,2	–75,8	–1,4	–194,5
Årets totalresultat	**381,8**	**61,9**	**411,5**	**0,0**	**–110,9**	**50,7**	**795,1**
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Utdelning						0,0	0,0
Utgående eget kapital 2020-12-31	**381,8**	**61,9**	**411,5**	**0,0**	**–110,9**	**50,7**	**795,1**

			Reserver[2]				
MSEK	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Om-räknings-reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings-reserv	Balanserade vinstmedel[1]	Totalt eget kapital
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**

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.
2) Se även not 14.

Rapport över kassaflöden för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2019	2020	2020 MUSD[1)]
	24			
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat		–0,4	32,6	3,5
Finansiella intäkter		24,8	5,8	0,6
Finansiella kostnader		–126,7	–103,5	–11,2
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		250,1	71,4	7,8
Betald skatt		0,9	–3,3	–0,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**148,7**	**3,0**	**0,3**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (–)/Minskning (+) av rörelsefordringar		–81,4	190,9	23,2
Ökning (+)/Minskning (–) av rörelseskulder		–5,5	109,1	13,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**61,8**	**303,0**	**36,8**
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–62,7	–140,9	–17,1
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,0	0,0
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		–14,2	0,0	0,0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		124,3	3,4	0,4
Övriga finansiella poster		0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**47,5**	**–137,5**	**–16,7**
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		1 122,2	59,5	7,2
Amortering av lån		–1 067,6	–239,3	–29,1
Utdelning till moderbolagets aktieägare		0,0	0,0	0,0
Amortering av leasingskuld		–74,7	–73,7	–8,9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–20,0**	**–253,5**	**–30,8**
Årets kassaflöde		89,3	–88,0	–10,7
Likvida medel vid årets början		126,4	227,7	27,7
Valutakursdifferens i likvida medel		12,0	–9,5	–1,2
Likvida medel vid årets slut		**227,7**	**130,2**	**15,8**

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2019	2020
Nettoomsättning	3	74,0	12,2
Totala intäkter		**74,0**	**12,2**
Driftskostnader fartyg		–75,4	–30,2
Övriga externa kostnader	5	–12,1	–15,0
Personalkostnader	4	–15,2	–9,7
Rörelseresultat	22	**–28,8**	**–42,7**
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		84,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		69,5	97,2
Räntekostnader och liknande resultatposter		–94,2	–129,8
Finansnetto	6	**59,3**	**–32,7**
Resultat efter finansiella poster		**30,6**	**–75,3**
Skatt	7	0,0	0,0
Årets resultat[1)]		**30,6**	**–75,3**

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

Rapport över finansiell ställning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2019	2020
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	23	746,4	746,4
Uppskjuten skattefordran	7	0,0	0,0
Långfristiga fordringar på koncernföretag		0,0	832,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		746,4	832,0
Summa anläggningstillgångar		**746,5**	**1 578,5**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	9	0,1	0,0
Aktuell skattefordran		0,8	0,0
Övriga fordringar	11	7,8	0,1
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	2,7	15,4
Summa kortfristiga fordringar		**11,5**	**15,5**
Fordran Koncernbolag		978,8	16,7
Kassa och bank	24	271,3	20,2
Summa omsättningstillgångar		**1 261,6**	**52,3**
SUMMA TILLGÅNGAR		**2 008,1**	**1 630,8**

Per den 31 december, MSEK	Not	2019	2020
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	14		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		–36,0	–5,5
Årets resultat		30,6	–75,3
Summa eget kapital		**514,7**	**439,4**
Långfristiga skulder	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	1 101,6	607,9
Skulder till koncernföretag	22	27,4	27,4
Övriga långfristiga skulder		4,7	89,1
Summa långfristiga skulder		**1 133,7**	**724,5**
Kortfristiga skulder	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	269,6	164,5
Skulder till koncernföretag	22	4,9	182,6
Leverantörsskulder		10,8	1,3
Aktuell skatteskuld		0,0	4,1
Övriga skulder		64,1	92,5
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	10,4	21,8
Summa kortfristiga skulder		**359,7**	**466,9**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**2 008,1**	**1 630,8**

Rapport över förändringar i moderbolagets eget kapital

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
MSEK	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital 2020-01-01	381,3	138,3	–36,0	30,6	514,7
Föregående års resultat			30,6	–30,6	0,0
Årets resultat				–75,3	–75,3
Utdelning					0,0
Utgående eget kapital 2020-12-31	**381,3**	**138,3**	**–5,5**	**–75,3**	**439,4**

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
MSEK	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt eget kapital
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**

Rapport över kassaflöden för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2019	2020
	24		
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		–28,8	–42,7
Finansiella intäkter		153,5	97,2
Finansiella kostnader		–94,2	–129,8
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		1,0	–231,8
Betald skatt		0,9	–3,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**32,4**	**–310,4**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (–)/Minskning (+) av rörelsefordringar		–2,7	–675,6
Ökning (+)/Minskning (–) av rörelseskulder		–3,4	133,2
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**26,3**	**–852,9**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i finansiella tillgångar		–0,6	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–0,6**	**0,0**
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		1 122,2	59,5
Amortering av lån		–1 067,6	–443,8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**54,6**	**–384,2**
Årets kassaflöde		80,4	–1 237,1
Likvida medel vid årets början		1 100,9	1 250,1
Kursdifferens i likvida medel		68,9	7,2
Likvida medel vid årets slut		**1 250,1**	**20,2**

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 föranleds av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskäl.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 19 mars 2021. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 28 april 2021.

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 2020 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=9,20 och slutkurs USD 1,00=8,23. 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 2021 och senare
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 eventualförpliktelser. 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
- 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.

Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering
Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och orealiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade 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

Forts not 1

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 realiseras 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 spotbefraktningsintäkter och till viss del av tidsbefraktningsintäkter. Spotbefraktningsintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden, spotmarknaden, och befraktas resa för resa. Spotbefraktningsintäkterna erhålls när den enskilda resan är avslutad. Pågående resor för spotbefraktningsintäkter 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. Tidsbefraktningsintäkter 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 spotbefraktningsintäkter. 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, orealiserade 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 realiseras, 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 marknad. 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 egetkapitainstrument 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.

Forts not 1

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 tillgångs bruttovärde 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 terminskontrakt 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 utgör s k 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 hänförbara 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 hänförbara till anläggningstillgången.

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

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 hänförbara 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 färdigställa. 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.

Forts not 1

Koncernens flotta är indelad i två kassagenererade enheter, där produkttankfartyg utgör en enhet och suezmaxfartyg utgör en enhet.

Vid beräkning av nyttjandevärdet diskonteras framtida kassaflöden med en diskonteringsfaktor som beaktar riskfri ränta och den risk som är förknippad med den specifika tillgången. 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. För redovisning av leasingavtal tillämpas IFRS 16 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 ökningar 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.

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 den 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 leasingskuld. 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 vidareuthyrs 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 tidsbefraktningsintäkter.

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.

Forts not 1

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 återförda 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. Säkringsredovisning tillämpas ej. Placeringstillgångar värderas till verkligt värde med värdeförändringar i årets resultat. Lån i utländsk valuta värderas till balansdagskurs, säkringsredovisning 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 och intäkter per fartygskategori

EBITDA per kvartal

	Q4		Q3		Q2		Q1		Helår	
MUSD	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Produkttank (tidsbefraktning)	1,5	4,6	1,9	4,5	4,3	4,2	4,3	4,6	12,0	17,8
Produkttank (spot)	3,1	–2,0	2,9	0,3	1,2	5,2	3,8	5,5	11,1	9,0
Suezmax	3,1	–1,7	1,0	1,4	0,9	3,4	1,6	3,6	6,6	6,7
Administration och övrigt	–1,3	–0,8	–0,4	–0,7	–0,7	–1,0	–0,8	–0,9	–3,2	–3,5
Totalt	**6,5**	**0,1**	**5,4**	**5,5**	**5,6**	**11,8**	**8,9**	**12,7**	**26,4**	**30,2**

Då uppföljning av flottans resultat främst sker via EBITDA ger denna tabell en mer rättvisande bild av bolagets intjäning än motsvarande specifikation för intäkter.

Intäkter per fartygskategori

	Helår	
MSEK	2019	2020
Produkttank timecharter	334,7	262,2
Produkttank spot	660,9	638,0
Produkttank totala intäkter	**995,5**	**900,2**
Suemax spot	96,6	122,8
Suezmax totala intäkter	**96,6**	**122,8**
Övrigt	48,0	2,9
Totala intäkter	**1 140,2**	**1 025,8**

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

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

	Totalt	
Koncernen, MSEK	2019	2020
Intäkter		
USA	255,5	265,7
Brasilien	367,5	263,0
Schweiz	55,3	145,4
Danmark	1,8	112,9
Holland	8,5	61,4
Övrigt	451,6	177,3
Totala intäkter	**1 140,2**	**1 025,7**

Största kunder sett till omsättning

Koncernen har under 2020 genererat intäkter på MSEK 1 025,7. Under året har tre enskilda kunder stått för mer än 10% av den totala intäkten. De tre största enskilda kunderna hade intäktsandelar på 16,1% (motsvarande MSEK 165,7), 11,0% (motsvarande MSEK 112,9) respektive 10,9% (motsvarande MSEK 112,1).

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).

	Totalt	
Moderbolaget, MSEK	2019	2020
Intäkter		
Danmark	1,3	10,7
Sverige	0,0	1,5
Övrigt	72,7	0,0
Totala intäkter	**74,0**	**12,2**

Moderbolagets omsättning under 2020 och 2019 avser intäkter från inchartrade fartyg.

	Totalt	
Koncernen, MSEK	2019	2020
Anläggningstillgångar		
Bermuda	3 049,1	2 587,8
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	**3 049,1**	**2 587,8**

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2019	2020
Löner och ersättningar m. m.	16,0	10,1
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	3,0	3,1
Sociala avgifter	4,3	2,7
	23,3	**15,9**

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2019 Andel kvinnor	2020 Andel kvinnor
Styrelsen	11%	11%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%

Koncernen		
Styrelsen	11%	11%
Övriga ledande befattningshavare	50%	0%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Moderbolaget, MSEK	2019 Löner och ersättningar	2019 Sociala kostnader	2020 Löner och ersättningar	2020 Sociala kostnader
Moderbolaget	10,5	6,4	6,9	4,9
(varav pensions-kostnad)		2,5		2,9

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 2 708 (2 475) 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.

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2019	Varav män	2020	Varav män
Sverige	3	67%	1	100%
Totalt moderbolaget	**3**	**67%**	**1**	
Dotterföretag				
Danmark	0	0%	2	50%
Schweiz	2	0%	0	0%
Bermuda	1	0%	0	0%
Totalt i dotterföretag	**3**	**0%**	**2**	**50%**
Koncernen totalt	**6**	**33%**	**3**	**67%**

Bolaget sysselsätter inhyrd ombordpersonal 596 under 2020 och (514 under 2019) på sina fartyg.

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2019 Grundlön, styrelse-arvode	2019 Rörlig ersättning	2019 Övriga förmåner	2019 Pensions-kostnad	2019 Summa	2020 Grundlön, styrelse-arvode	2020 Rörlig ersättning	2020 Övriga förmåner	2020 Pensions-kostnad	2020 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	225				225	225				225
Arbetsplatsrepresentanter	75				75	75				75
Verkställande direktör	4 251	1 275	114	1704	7 344	4 664	383	58	1 683	6 788
Andra ledande befattningshavare	2 162	484	118	771	3 535	0	0	0	1 025	1 025
Summa	**8 014**	**1 759**	**232**	**2475**	**12 479**	**6 264**	**383**	**58**	**2 708**	**9 413**

Andra ledande befattningshavare i moderbolaget utgörs av 0 (1) personer. Se även avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, Vd och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal.

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

Koncernen, MSEK	2019 Vd och lednings-grupp	2019 Övriga anställda	2020 Vd och lednings-grupp	2020 Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	8,4	0,5	5,1	0,2
Dotterbolag: Danmark	0,0	0,0	3,2	0,7
Dotterbolag: Schweiz	3,8	1,5	0,7	0,0
Dotterbolag: Bermuda	1,9	0,0	0,1	0,0
Koncernen totalt	**14,0**	**2,0**	**9,1**	**0,9**
(varav tantiem)	1,8	0,0	0,4	0,0

I vd och ledningsgrupp ingår 2 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 2019-12-31	Koncernen 2020-12-31	Moderbolaget 2019-12-31	Moderbolaget 2020-12-31
Kostnader för avgifts-bestämda planer	3,0	3,1	2,5	2,9

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2019	2020	2019	2020
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,4	1,2	0,7	0,7
Skatterådgivning	0,1	0,2	0,0	0,0
Andra uppdrag	0,1	0,5	0,1	0,2
	1,6	**1,9**	**0,8**	**0,9**

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	2019	2020
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	12,8	0,0
Valutakursdifferenser	0,0	0,0
Övriga ränteintäkter	12,0	5,8
Finansiella intäkter	**24,8**	**5,8**
Räntekostnader	–120,5	–84,1
Övriga finansiella kostnader	–6,3	–19,4
Finansiella kostnader	**–126,7**	**–103,5**
Finansnetto	**–101,9**	**–97,7**

	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
Moderbolaget, MSEK	2019	2020	2019	2020
Ränteintäkter	0,0	0,0	33,4	51,6
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	36,1	17,9	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	0,0	0,0	0,0	27,7
Utdelning från dotterbolag	0,0	0,0	84,0	0,0
Finansiella intäkter	**36,1**	**17,9**	**117,4**	**79,3**

	Räntekostnader och liknande resultatposter	
Moderbolaget, MSEK	2019	2020
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	–61,6	–43,3
Valutakursdifferenser	–9,0	0,0
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	–18,3	–85,6
Övriga finansiella kostnader	–5,3	–0,9
Finansiella kostnader	**–94,2**	**–129,8**
Finansnetto	**59,3**	**–32,7**

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2019	2020
Aktuell skattekostnad (–) [/skatteintäkt (+)]	–0,3	–0,9
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	**–0,3**	**–0,9**

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**

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2019, %	2019	2020, %	2020
Resultat före skatt		–102,3		–65,1
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	21	21,9	21	13,9
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	–11	–11,0	–8	–5,6
Ej avdragsgilla kostnader	–2	–2,2	–14	–9,5
Ej skattepliktig intäkt	3	3,0	1	0,8
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	–6	–5,8	–0	–0,6
Ökning av spärrat räntenetto	–6	–6,3	0	0,0
Redovisad effektiv skatt	**0**	**–0,3**	**1**	**–0,9**

Forts not 7

Moderbolaget, MSEK	2019, %	2019	2020, %	2020
Resultat före skatt		30,6		–75,3
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	21	–6,5	21	16,1
Ej avdragsgilla kostnader	–48	–14,6	–38	–28,6
Ej skattepliktig intäkt	115	35,1	18	13,2
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	–25	–7,7	–1	–0,6
Ökning av spärrat räntenetto	–6	–6,3	0	0,0
Redovisad effektiv skatt	**0**	**0,0**	**0**	**0,0**

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
Koncernen, MSEK	2019	2020	2019	2020
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:

	Uppskjuten skattefordran/ skatteskuld	
Moderbolaget, MSEK	2019	2020
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	2019	2020
Sverige	343,6	340,5
Totalt	**343,6**	**340,5**

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum. Av koncernens förlustavdrag är vid räkenskapsårets utgång MSEK 343,6 (340,5) ej aktiverade. Av koncernens förlustavdrag avser vid räkenskapsårets utgång MSEK 33,5 (29,4) spärrat räntenetto.

Koncernens fartyg ingår från och med 2020 i det danska tonnagebeskattningssystemet. Fartygen är registrerade på Bermuda.

Från och med 1 januari 2020 är skattesatsen i Sverige 21,4% för företag med räkenskapsår som börjar 1 januari 2019 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 11.

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2020	6 309,4	0,0	2,7	6 312,1
Inköp	125,9	0,0	0,0	125,9
Omklassificering	–18,4	0,0	0,0	–18,4
Tillkommande nyttjanderättstillgångar	1,3	0,0	0,0	1,3
Försäljning/Utrangering	–52,0	0,0	0,0	–52,0
Valutakursdifferenser	–766,5	0,0	0,0	–766,5
Utgående balans 31 december 2020	**5 599,6**	**0,0**	**2,7**	**5 602,4**
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 nyttjandetillgång	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**

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2020	3 245,2	0,0	2,7	3 247,9
Årets avskrivningar	192,8	0,0	0,0	192,8
Årets avskrivning periodiskt underhåll	51,2	0,0	0,0	51,2
Försäljning/Utrangering	–55,3	0,0	0,0	–55,3
Valutakursdifferenser	–422,0	0,0	0,0	–422,0
Utgående balans 31 december 2020	**3 011,9**	**0,0**	**2,7**	**3 014,6**

Forts not 8

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**
Redovisade värden				
1 januari 2020	3 064,2	0,0	0,0	3 064,2
31 december 2020	**2 587,8**	**0,0**	**0,0**	**2 587,8**
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**

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2020	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2020	**0,7**	**0,7**
Ingående balans 1 januari 2019	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2019	**0,7**	**0,7**
Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2020	0,7	0,7
Utgående balans 31 december 2020	**0,7**	**0,7**
Ingående balans 1 januari 2019	0,7	0,7
Utgående balans 31 december 2019	**0,7**	**0,7**
Redovisade värden		
1 januari 2020	0,0	0,0
31 december 2020	**0,0**	**0,0**
1 januari 2019	0,0	0,0
31 december 2019	**0,0**	**0,0**

Säkerheter

Per den 31 december 2020 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 1 676,4 (1 956,3) 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.

Bolagets fartygsflotta består av två kassagenererande enheter. Produkttankfartygen utgör en kassagenererande enhet då de sysselsätts i system och pooler där laster och/eller intjäning delas och flottan kan ses som ett paket av fartyg, dels då produkttankfartygen 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. Suezmaxfartyget utgör ytterligare en kassagenererande enhet.

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 2020 gjordes antaganden om fartygens intjäning för åren 2021–2024, och därefter en årlig ökning av intjäningen för år 2025 och framåt med 2% basis 2024, vidare gjordes antaganden för de operativa kostnaderna för åren 2021–2022 och därefter antogs en årlig tillväxt med 2% per år med basis 2022. För nedskrivningsprövningen användes en diskonteringsränta om 6,4% för de två respektive kassagenererande enheterna.

Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan vid jämförelseårets utgång 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%.

En ökning i den antagna årliga uppskrivningen av fartygens antagna intjäning basis 2024 med en procentenhet resulterar i en ökning av produkttankfartygens totala återvinningsvärde med MSEK 201 (MUSD 24) och en ökning av suezmaxfartygets återvinningsvärde med MSEK 37 (MUSD 5). En motsvarande minskning av den antagna årliga uppskrivningen av den antagna intjäningen med en procentenhet resulterar i en minskning av produkttankfartygens totala återvinningsvärde med MSEK 188 (MUSD 23) och en minskning av suezmaxfartygets återvinningsvärde med MSEK 34 (MUSD 4).

En ökning i den antagna diskonteringsräntan med en procentenhet resulterar i en minskning av produkttankfartygens totala återvinningsvärde med MSEK 110 (MUSD 13) och en minskning av suezmaxfartygets återvinningsvärde med MSEK 29 (MUSD 3). En motsvarande minskning med en procentenhet i den antagna diskonteringsräntan resulterar i en ökning av produkttankfartygens totala återvinningsvärde med MSEK 116 (MUSD 14) och suezmaxfartygets återvinningsvärde med MSEK 31 (MUSD 4).

En minskning i fartygens antagna intjäning med en procentenhet resulterar i ett behov av att skriva ner värdet på produkttankfartygen medan det inte uppstår något nedskrivningsbehov för suezmaxfartyget. En ökning med en procentenhet i diskonteringsräntan resulterar inte i något behov av att skriva ner värdet på fartygen i någon av de två kassagenererande enheterna.

Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2020 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

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2019	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2020	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2019	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2020
Ej förfallna kundfordringar	32,2	6,4	0,4	0,0
Förfallna kundfordringar 0–30 dagar	49,7	6,4	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	22,6	24,5	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar >90 dagar	23,5	18,5	0,0	0,0
Summa	**128,0**	**55,9**	**0,4**	**0,0**

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

	2019			2020		
Koncernen	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	7	33	2	10	48	4
Exponering 1–10 MSEK	12	57	40	10	48	52
Exponering >10 MSEK	2	10	58	1	5	44
Total	**21**	**100**	**100**	**21**	**100**	**100**

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

	2019			2020		
Moderbolaget	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	2	100	100	0	0	0
Exponering 1–10 MSEK	0	0	0	0	0	0
Exponering >10 MSEK	0	0	0	0	0	0
Total	**2**	**100**	**100**	**0**	**0**	**0**

Koncernens 3 största kunder står för 60% (66%) av kundfordringarna. Moderbolagets 3 största kunder står för 0% (100%) av kundfordringarna.

10 Kortfristiga placeringar

Koncernen, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Bankdeposition	0,0	0,0
Obligationer	0,0	0,0
Aktier	3,4	0,0
	3,4	**0,0**

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjuten skattefordran	0,0	0,0
Aktier	0,0	0,0
Övriga långa fordringar	0,1	0,0
	0,1	**0,0**
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Lager av bunkerolja	43,1	21,5
Övriga korta fordringar	28,3	18,7
	71,4	**40,2**

Moderbolaget, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	7,8	0,1
	7,8	**0,0**
Övriga fordringar (långfristiga)		
Övriga fordringar	0,0	0,0
	0,0	**0,0**

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	75,9	22,6	1,1	15,4
Upplupna intäkter	73,2	26,6	1,6	0,0
	149,1	**49,2**	**2,7**	**15,4**

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	227,7	130,2
Summa enligt balansräkningen	**227,7**	**130,2**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**227,7**	**130,2**

På balansdagen var MSEK 0,0 (0,0) 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	2019	2020
Resultat efter skatt per aktie	–2,15	–1,38

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2019	2020
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 28 april 2021.

MSEK	2019	2020
SEK 0 (0) per aktie	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	–5,5	–80,8
Summa	**–5,5**	**–80,8**

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2020-01-01	531,2	–2,2	–35,1
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	–119,6		
Årets förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		2,2	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			–72,3
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar som har omförts till periodens resultat			3,5
Utgående redovisat värde 2020-12-31	**411,5**	**0,0**	**–110,9**

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	2019	2020
Rörelserelaterade driftskostnader	5,1	0,0
Finansnetto	–3,5	–3,5
	1,6	**–3,5**

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.

Säkringsreserv

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

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Banklån	1 112,8	785,2
Övriga långfristiga skulder	925,6	814,5
Summa långfristiga räntebärande skulder	**2 038,5**	**1 599,7**

Koncernen, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Banklån	275,2	192,4
Övriga skulder	87,1	69,6
Summa kortfristiga räntebärande skulder	**362,4**	**262,0**

Moderbolaget, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Banklån	1 112,8	607,9
Övriga långfristiga skulder	0,0	59,5
Summa långfristiga skulder	**1 112,8**	**667,4**

Moderbolaget, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Banklån	219,0	164,5
Övriga skulder	56,2	0,0
Summa kortfristiga skulder	**275,2**	**164,5**

Ovanstående kortfristiga och långfristiga skulder summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 1 861,7. Dessa skulder avser Banklån – Revolving credit facility, lån till TriTec Marine och Leaseskuld för ett Suezmax-fartyg och två IMOIIMAX-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. De balanserade låneutgifterna uppgår vid räkenskapsårets utgång till totalt MSEK 13,9 (16,9) och kostnadsförs över banklånets löptid.

Koncernen har kreditavtal om totalt MSEK 247,8 (161,8) varav MSEK 0,0 (153,5) 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	2019-12-31	2020-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Kortfristig leasingskuld	87,1	69,5
Övriga skulder	64,3	93,0
	151,4	**162,5**

17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31
Upplupna kostnader fartyg	83,7	69,8	1,3	16,1
Upplupna personalkostnader	5,4	3,5	3,5	2,7
Övriga upplupna kostnader	7,2	3,9	4,5	3,0
Upplupna räntekostnader	4,0	1,9	1,2	0,1
Förutbetalda intäkter	15,9	14,0	0,0	0,0
	114,5	**93,1**	**10,4**	**21,8**

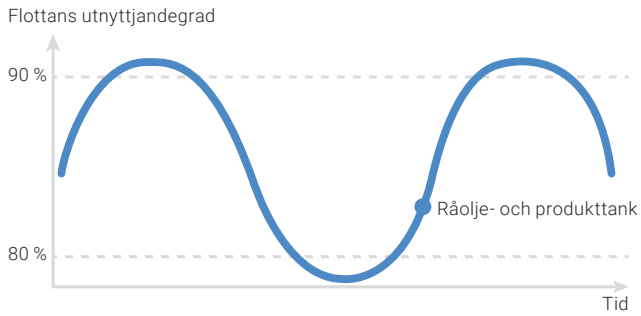
18 Finansiella risker

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. Ansvaret 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 flottillväxt om 10% över en konjunkturcykel, avkastning på eget kapital om 10% och en soliditet om minst 40% över en konjunkturcykel.

Historiskt utfall finansiella måltal

		Utfall				
	Mål	2016	2017	2018	2019	2020
Tillväxt	10% genomsnittlig flottillväxt över en konjunkturcykel	0	35	44	–26	5
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital	4	–42	–16	–10	–6
Soliditet	minst 40% över en konjunkturcykel	50	41	38	29	28

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



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

Forts not 18

investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. Finansiering av Suezmax-fartyget samt de två IMOIIMAX-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.

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 räntesrisken 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 ränteexponering 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 resultaträkningen 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 MSEK1,2.

Kreditrisker

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisker i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolicyn 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.

Kreditrisker 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.

Kreditrisker 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. Valutakursen var SEK 9,36 per 2019-12-31 och SEK 8,23 per 2020-12-31.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 10,5 eller SEK 0,22 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, danska kronor och schweizerfranc. Valutakursfluktuationer påverkar således varken kassaflöde eller resultat nämnvärt. Inga säkringar mot valutalkursfluktuationer 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 31 december 2020 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 21,2 (24,0).

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

Terminskontrakt 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 8,23 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2019-12-31	2020-12-31	Marginal över LIBOR, %	Ränte-bindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD	Förfall
Banklån – P-MAX	–1 331,9	–977,7	2,45	3 månader	2,72	USD	118 830	2024, 2025
Lån till närstående – TriTec Marine (Stena Finans)	–56,2	–59,5	2,75	3 månader	3,01	USD	7 235	2023
Leaseskuld – Suezmax	–436,1	–357,6	3,00	3 månader	5,08	USD	43 460	2029
Leaseskuld – IMOIIMAX A	–285,4	–231,5	2,35	3 månader	2,60	USD	28 141	2024
Leaseskuld – IMOIIMAX B	–291,5	–235,4	2,35	3 månader	2,60	USD	28 618	2026

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

	2019						2020					
Koncernen, MSEK	Totalt	2020 1 år	2021 2 år	2022 3 år	2023 4 år	5 år och längre	Totalt	2021 1 år	2022 2 år	2023 3 år	2024 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX	–1 331,9	–219,0	–420,9	–187,3	–187,3	–317,4	–977,7	–192,4	–192,4	–192,4	–306,7	–93,6
Lån till närstående – TriTec Marine (Stena Finans)	–56,2	–56,2	0,0	0,0	0,0	0,0	–59,5	0,0	–38,5	–21,0	0,0	0,0
Leaseskuld –Suezmax	–436,1	–38,5	–38,3	–38,3	–38,3	–282,8	–357,6	–25,5	–25,5	–25,5	–25,5	–255,5
Leaseskuld – IMOIIMAX A	–285,4	–25,0	–25,8	–27,6	–28,4	–178,4	–231,5	–22,8	–24,4	–25,1	–159,3	0,0
Leaseskuld – IMOIIMAX B	–291,5	–23,6	–24,2	–24,8	–25,4	–193,4	–235,4	–21,3	–21,9	–22,4	–22,9	–147,0
Leverantörsskulder	–10,8	–10,8	0,0	0,0	0,0	0,0	–2,2	–2,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX	–157,9	–55,3	–45,1	–27,4	–19,1	–10,9	–71,6	–24,2	–19,6	–14,4	–10,9	–2,6
Räntebetalningar Lån till närstående – TriTec Marine (Stena Finans)	–2,4	–2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	–3,4	–1,8	–1,4	–0,2	0,0	0,0
Räntebetalningar Leaseskuld – Suezmax	–125,0	–21,0	–19,2	–17,3	–15,4	–52,0	–91,8	–17,1	–15,4	–13,7	–12,0	–33,6
Räntebetalningar Leaseskuld – IMOIIMAX A	–46,0	–11,8	–10,7	–9,5	–8,3	–5,7	–19,7	–5,9	–5,3	–4,6	–4,0	0,0
Räntebetalningar Leaseskuld – IMOIIMAX B	–58,5	–12,1	–11,1	–10,1	–9,0	–16,2	–24,7	–5,9	–5,4	–4,8	–4,2	–4,4

	2019						2020					
Moderbolaget, MSEK	Totalt	2020 1 år	2021 2 år	2022 3 år	2023 4 år	5 år och längre	Totalt	2021 1 år	2022 2 år	2023 3 år	2024 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX	–1 331,9	–219,0	–420,9	–187,3	–187,3	–317,4	–772,5	–164,5	–164,5	–164,5	–278,8	0,0
Lån till närstående – TriTec Marine (Stena Finans)	–56,2	–56,2	0,0	0,0	0,0	0,0	–59,5	0,0	–38,5	–21,0	0,0	0,0
Leverantörsskulder	–10,8	–10,8	0,0	0,0	0,0	0,0	–1,3	–1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX	–157,9	–55,3	–45,1	–27,4	–19,1	–10,9	–51,7	–19,1	–14,7	–10,3	–7,6	0,0
Räntebetalningar Lån till närstående –TriTec Marine (Stena Finans)	–2,4	–2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	–3,4	–1,8	–1,4	–0,2	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 8,23.

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 2020, 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	1,7	0,0				1,7	1,7
Kundfordringar	55,9					55,9	55,9
Kortfristiga placeringar			0,0			0,0	0,0
Likvida medel	130,3					130,3	130,3
Summa	**187,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**187,9**	**187,9**
Långfristiga räntebärande skulder					1 599,7	1 599,7	1 599,7
Kortfristiga räntebärande skulder					262,0	262,0	262,0
Leverantörsskulder					2,2	2,2	2,2
Övriga kortfristiga skulder				81,1	11,2	92,3	92,3
Summa	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**81,1**	**1 875,1**	**1 956,2**	**1 956,2**

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 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**

Forts not 19

Moderbolaget 2020, 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		0,0			0,0	0,0
Kundfordringar	0				0,0	0,0
Likvida medel	20,2				20,2	20,2
Summa	**20,2**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**20,2**	**20,2**
Långfristiga räntebärande skulder				667,4	667,4	667,4
Kortfristiga räntebärande skulder				164,5	164,5	164,5
Skulder till koncernföretag				182,6	182,6	182,6
Leverantörsskulder				1,3	1,3	1,3
Övriga kortfristiga skulder			92,3		92,3	92,3
Summa	**0,0**	**0,0**	**92,3**	**1 015,9**	**1 108,2**	**1 108,2**

I posten övriga kortfristiga skulder ingår i Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen bunkerpositioner om MSEK 92,3.
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 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**

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 befraktningsperiodent 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 901,4, (1 080,0) se not 8 Materiella anläggningstillgångar. Tillkommande nyttjandrättstillgångar under 2020 uppgick till MSEK 1,3 (13,4) och avsåg omprövning av leasingskulder på grund av ändrade betalningar till följd av förändringar i indexrelaterade räntekomponenter i leasingavtalen.

Leasingskulder

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

MSEK	2019	2020
Kortfristiga leasingskulder	87,1	69,6
Långfristiga leasingskulder	925,6	753,7
Summa leasingskulder	**1 012,7**	**823,3**

För löptidsanalys av leasingskulderna, se not 19 Finansiella instrument.

Belopp redovisade i resultatet

MSEK	2019	2020
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–56,7	–56,0
Räntekostnader på leasingskuld	–56,8	–39,3
Kostnader för korttidsleasing	–1,1	0,0

Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden

Summa kassautflöden hänförliga till leasingavtal uppgår för året till MSEK –120,6 (–106,9). Kassautflödet inkluderar såväl belopp för leasingavtal som redovisas som leasingskuld som belopp som betalas för variabla leasingavgifter och korttidsleasing.

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.

	Koncernen	
MSEK	2019	2020
Inom ett år	174,1	139,2
Mellan ett år och fem år (2020–2023)	158,5	0,0
Längre än fem år	0,0	0,0
	332,6	**139,2**

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 eventualförpliktelser

MSEK	Koncernen 2019	Koncernen 2020	Moderbolaget 2019	Moderbolaget 2020
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Aktier i dotterbolag	1 964,2	2 446,4	715,8	716,4
Summa ställda säkerheter	**1 964,2**	**2 446,4**	**715,8**	**716,4**
Eventualförpliktelser				
Moderbolagets garantier för skulder i dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa eventualförpliktelser	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings- och tidsbefraktningsavtal 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)	2020	276,4	167,8	2,7
Andra närstående (se nedan)	2019	227,5	99,5	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	2020	1,6	182,6	848,6
Dotterföretag	2019	0,5	32,3	978,8
Andra närstående	2020	0,6	167,8	0,0
Andra närstående	2019	1,8	99,5	0,0

Forts not 22

	2019	2020
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 deltaga 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 deltaga. 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.
- Checkkredit och handel med finansiella instrument genom AB Stena Finans.
- Finansieringsavtal för ballastvatteninstallationer genom TriTec Marine Ltd.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

23 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

				Ägarandel i %	
MSEK	Dotterföretagets säte, land	Resultat	Eget Kapital	2019	2020
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	0,0	33,8	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	0,0	0,4	100	100
Concordia Maritime A/S	Danmark	–1,7	549,4	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	15,8	1 171,4	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	–11,0	44,7	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	–5,2	46,5	100	100
CM P-MAX III Ltd	Bermuda	–7,5	80,9	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	8,0	45,6	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	4,2	56,1	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	–1,9	44,8	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	–4,8	83,0	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	–15,3	103,0	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	–12,0	92,4	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	–6,1	75,8	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	14,5	43,2	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	0,8	30,3	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	0,3	37,7	100	100

De utländska dotterbolagens resultat är omräknade från USD till SEK med snittkursen för räkenskapsåret, 9,20.
De utländska dotterbolagens eget kapital är omräknat från USD till SEK med balansdagens kurs, 8,23.

Moderbolaget, MSEK	2019	2020
Ackumulerade anskaffningsvärden	746,4	746,4
Utgående balans 31 december	**746,4**	**746,4**

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2019-12-31 Redovisat värde	2020-12-31 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	400 001	100	0,6	716,4
Concordia Maritime AG, Schweiz	119 500	100	715,8	0,0
Summa innehav av andelar i dotterföretag			**746,4**	**746,4**

24 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	227,7	130,2
Kortfristiga placeringar, jämställda med likvida medel	0,0	0,0
Summa enligt balansräkningen	**227,7**	**130,2**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**227,7**	**130,2**

Moderbolaget, MSEK	2019-12-31	2020-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	978,8	0,0
Kassa och bank	271,3	20,2
Summa enligt balansräkningen	**1 250,1**	**20,2**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**1 250,1**	**20,2**

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 (0,0) 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

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	84,0	0,0
Erhållen ränta	5,7	5,8	33,4	51,6
Erlagd ränta	–111,1	–84,1	–62,9	–43,3
	–105,4	**–78,3**	**54,5**	**8,3**

Poster som inte ingår i kassaflödet

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	198,0	192,8	0,0	0,0
Avskrivning periodiskt underhåll	51,9	51,2	0,0	0,0
Resultat från sålda fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade kursdifferenser	0,4	–134,0	9,3	8,1
Förändringar i värdet av finansiella instrument	–6,9	–15,3	–11,6	–249,7
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	3,4	0,0	0,0	0,0
Övrigt	3,3	–23,3	3,3	0,0
	250,1	**71,4**	**1,0**	**–231,8**

Transaktioner som inte medför betalningar

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2019	2020	2019	2020
Förvärv av tillgång genom leasingavtal	816,2	0,0	0	0,0
	816,2	**0,0**	**0**	**0,0**

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Koncernen

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2019	Kassa-flöde	Nya leasingavtal och omvärdering av leasingskuld	Valutakurs-differenser	UB 2020
Lån till kreditinstitut	1 331,9	–387,0		32,8	977,7
Lån till närstående	56,2	2,7		0,6	59,5
Leasingskulder	1 012,9	–120,6	22,4	–91,4	823,3
Summa	**2 400,9**	**–504,9**	**22,4**	**–58,0**	**1 860,5**

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2018	Kassa-flöde	Nya leasingavtal och omvärdering av leasingskuld	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
Leasingskulder	282,6	–74,7	726,0	79,0	1 012,9
Summa	**1 539,1**	**–20,0**	**726,0**	**156,0**	**2 400,9**

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Moderbolaget

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar			
	UB 2019	Kassa-flöde	Valutakurs-differenser	UB 2020
Lån till kreditinstitut	1 331,9	–387,0	32,8	977,7
Lån till närstående	56,2	2,7	0,6	59,5
Summa	**1 388,0**	**–384,3**	**33,4**	**1 037,2**

	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**

25 Uppgifter om moderbolaget

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

Koncernredovisningen för år 2020 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[1)]

Inga väsentliga händelser har skett sedan balansdagen.

1) Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 19 mars 2021.

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 värderingen 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, likt i de övriga två leasingavtalen om respektive option kommer att utnyttjas eller ej. Bedömningarna av köpoptionerna anses viktiga då de får stor effekt på leaseskuldernas 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 19 mars 2021

Carl-Johan Hagman *Ordförande*	Stefan Brocker *Ledamot*	Helena Levander *Ledamot*	Mats Jansson *Ledamot*	Michael G:son Löw *Ledamot*
Henrik Hallin *Ledamot*	Alessandro Chiesi *Arbetstagarrepresentant*	Daniel Holmgren *Arbetstagarrepresentant*	Kim Ullman *Verkställande direktör*	

Vår revisionsberättelse har avlämnats 19 mars 2021

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 2020. 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 2020 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 2020 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 2020 i koncernen uppgick till 1 025,8 MSEK. Intäkterna avser i regel avtal med slutkund via någon av koncernens samarbetspartners rörande befraktning 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 2 599,1 MSEK vilket utgör 90 % 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 kassagenererande enheterna.

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. Risken 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 2020 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 ändamålsenliga 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. Upplysningar 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 29 april 2020. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 1989.

Göteborg den 19 mars 2021
KPMG AB
Jan Malm
Auktoriserad revisor

Bolags-styrning

Bolagsstyrningsrapport 2020

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 MARITIME-KONCERNEN är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 19 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.

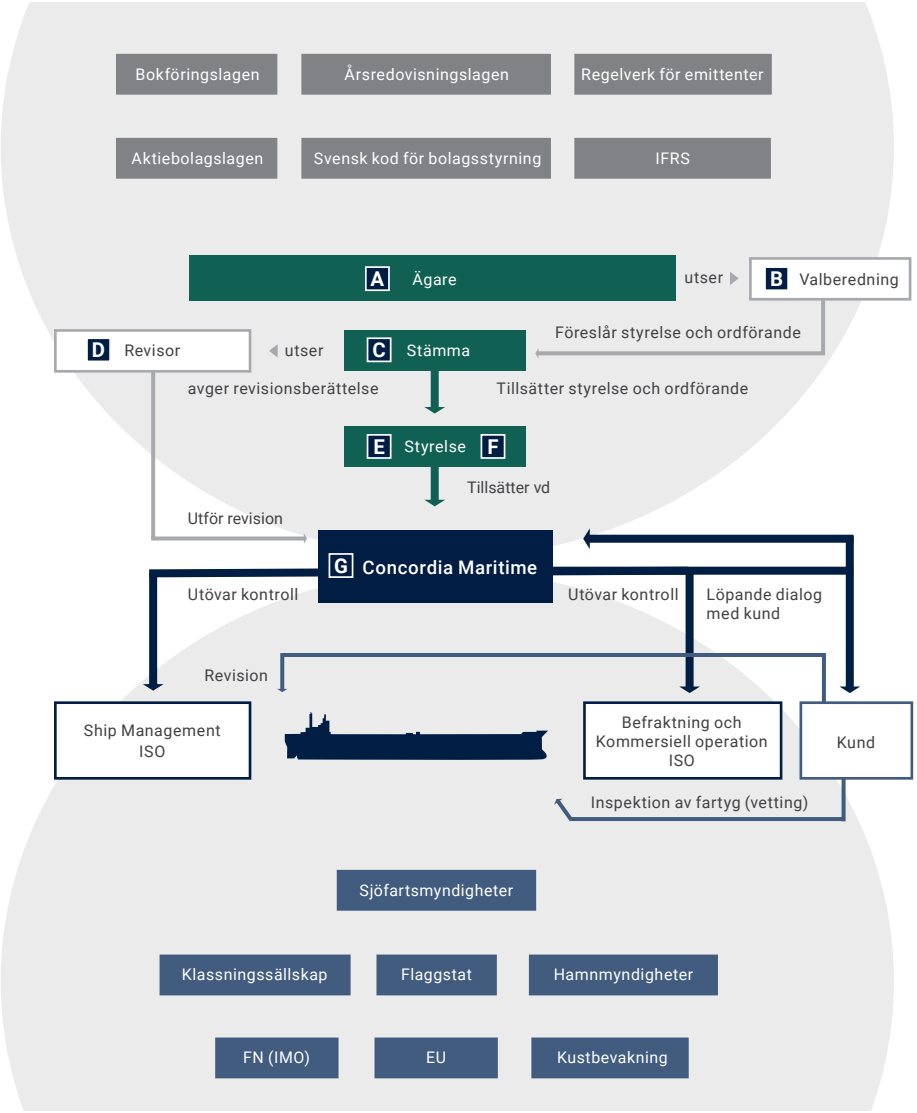
Viss information enligt ÅRL 6 kap 6 § punkt 3 finns att läsa i förvaltningsberättelsen. På www.concordiamaritime.com finns bland annat följande information:

- 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

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 regelverk för emittenter, EUs Marknadsmissbruksförordning samt svensk kod för bolagsstyrning.

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 avge revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning samt säkerställa styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

Operativ styrning

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.

Operativa regelverk

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 på bolagsstämman och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2020 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner.

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 2020

Årsstämman ägde rum den 29 april 2020 på Elite Park Avenue i Göteborg. Protokoll från årsstämman och därtill anknutna dokument återfinns på Concordia Maritimes hemsida, *www.concordiamaritime.com*.

Årsstämma 2021

Årsstämman kommer att hållas den 28 april 2021. Mot bakgrund av den pågående Covid-19-pandemin och i syfte att minska risken för smittspridning avses stämman hållas enbart genom poströstning, utan någon fysisk närvaro, med stöd av tillfälliga lagregler som gäller under 2021. Aktieägare som senast 20 april 2021 är införda i aktieboken förd av Euroclear Sweden AB, och som har anmält sitt deltagande på årsstämman genom att avge sin poströst senast den 27 april 2021, har rätt att delta på årsstämman.

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 2021 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 2021

Inför årsstämman 2021 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 december 2020 representerade valberedningen sammantaget 77 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 27 november 2020. Valberedningen har inför årsstämman 2020 haft 3 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 bolagsstämmovalda 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 2020 valdes Jan Malm, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2021. Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2020 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,9 (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, fortlöpande 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 92-93.

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 fortlöpande 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 vd, 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 vd 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 2020

Styrelsen höll under året fem ordinarie möten, två extra möten och ett konstituerande möte. Vid de ordinarie styrelsemötena redogör finansdirektören för koncernens resultat och finansiella ställning, inklusive utsikter för de kommande kvartalen. Vd behandlar marknadssituationer, fartygens sysselsättning, affärsplan, investeringar, etableringar av nya verksamheter samt förvärv och avyttringar. Bolagets revisor deltog vid styrelsemötet i januari 2020 när bokslutskommunikén för 2019 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. CFO 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 2020 har beaktats, men att det alltid 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. Styrelse

Styrelsemöten 2020

30 januari	Bokslut
29 april	Kvartalsrapport, Q1
29 april	Konstituerande styrelsemöte
13 augusti	Halvårsrapport, Q2
14 september	Extra styrelsemöte
22 oktober	Extra styrelsemöte
03 november	Kvartalsrapport, Q3
08 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 2020 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 Sfären.

Ersättning till styrelsen
Årsstämman 2020 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, 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 Koden. 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 gås 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 2020 till 599 personer, varav 596 är ombordanställda. Endast de tre 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 kvalitén 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 2020

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning köps in av närstående leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk och Northern Marine Management (NMM). Stena Bulk står för befraktning 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 befraktning 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.

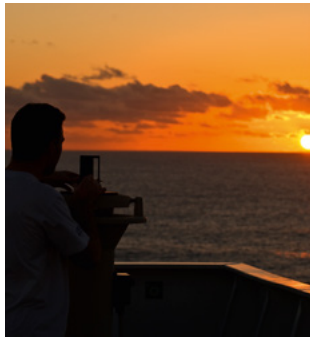
Flaggstatens kontroll
Varje fartyg måste registreras som hemmahörande i ett visst specifikt land. Ägaren förbinder sig därigenom att följa de lagar och regler som landet upprättat. Vid flaggstatskontrollen säkerställs att fartyget uppfyller gällande lagar och föreskrifter.

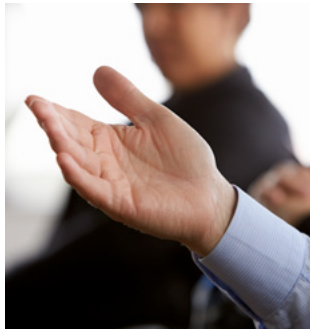
Hamnmyndighetens kontroll
Hamnstatskontroll är en inspektion av utländska fartyg som angör en nations hamn. Avsikten är att kontrollera att fartygen lever upp till ställda krav, att besättningen har rätt kompetens, och att de internationella regelverken (SOLAS, MARPOL och STCW) efterlevs.

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 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.

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 deltaga. 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. Kommersiell operation (och administration). Inköp av bunkerolja: Stena Bulk
- Drift och bemanning av koncernens fartyg: Northern Marine Management
- Teknisk support: Stena Teknik
- Försäkringstjänster. Kontorshyra och kontorsservice: Stena Rederi AB
- Finansieringsavtal: AB Stena Finans (checkkredit); Tritec Marine Ltd (finansiering för ballastvatten-installationer)

Samtliga närståendetransaktioner 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 aktiebolagslagen, 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 särskilda utskott för revision och ersättning. Istället utgör styrelsen som helhet kommitté för revison 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 hållbarhetspolicyn. Därutöver finns ett antal grundläggande policyer som exempelvis finanspolicy och informationspolicy.

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

Helena Levander

Född 1957. Styrelseledamot sedan 2014. Civilekonom.

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

Övriga uppdrag Ordförande Factoringgruppen och Medivir, ledamot i 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

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/energibolaget Conoco Inc.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Preem AB, Boliden AB, Stena Bulk AB, Naturstenskompaniet Intl. AB, vice ordf. Energiekonomiska Föreningen, ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademin.

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

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 Handelshögskolans råd.

Speciella kompetenser Rederijuridik. Har varit verksam som jurist inom sjöfart och offshore i närmare 30 år.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

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

Henrik Hallin

Född 1972. Styrelseledamot sedan 2019. Ekonomie Magister. CFO Stena Adactum.

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

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 Sjöbefälsföreningen, Klubbordförande Sjöbefälsföreningen i Stena Line. Sjöbefälsföreningen. 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]	Totalt arvode, kr[2]	Närvaro
Carl-Johan Hagman[3]	Beroende	400 000	8
Stefan Brocker[3]	Oberoende	225 000	8
Mats Jansson	Oberoende	225 000	8
Helena Levander	Oberoende	225 000	8
Michael G:son Löw	Oberoende	225 000	8
Henrik Hallin	Beroende	225 000	8
Mahmoud Sifaf Arbetstagarrep. Suppleant	Oberoende	25 000	0
Daniel Holmgren Arbetstagarrep.	Oberoende	25 000	5
Allesadro Chiesi Arbetstagarrep.	Oberoende	25 000	6

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.

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 Tank-sektionen, Medlem i Intertanko council.

Aktieinnehav i Concordia Maritime
20 000

Martin Nerfeldt

Född 1973. Finansdirektör.

Civilekonom.
Anställd sedan februari 2021.

Aktieinnehav i Concordia Maritime
0

Ola Helgesson

Född 1968. Finansdirektör till och med januari 2021.

Årsstämma och informationstillfällen

Årsstämma
Årsstämman kommer att hållas den 28 april 2021. Mot bakgrund av den pågående covid-19-pandemin och i syfte att minska risken för smittspridning avses stämman hållas enbart genom poströstning, utan någon fysisk närvaro, med stöd av tillfälliga lagregler som gäller under 2021.

Rätt att deltaga i stämman
Rätt att deltaga i stämman har den aktieägare som

- dels är registrerad som aktieägare i den av Euroclear Sweden AB förda aktieboken per den 20 april 2021
- dels anmäler sitt deltagande genom att avge sin poströst, enligt de anvisningar som framgår av poströstningsformuläret, så att poströsten är Computershare AB tillhanda senast onsdagen den 27 april 2021

Anmälan
Anmälan till årsstämman görs enligt instruktionerna som framgår av poströstningsformuläret. Poströstningsformuläret kommer hållas tillgängligt på bolagets hemsida senast tre veckor innan årsstämman, dvs. 7 april 2021.

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

Förvaltarregistrerade aktier
För att ha rätt att delta i årsstämman måste en aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier, förutom att anmäla sig till årsstämman genom att avge sin poströst, låta registrera aktierna i eget namn så att aktieägaren blir upptagen i framställningen av aktieboken per onsdagen den 20 april 2021. Sådan registrering kan vara tillfällig (s.k. rösträttsregistrering) och begärs hos förvaltaren enligt förvaltarens rutiner i sådan tid i förväg som förvaltaren bestämmer. Rösträttsregistreringar som gjorts av förvaltaren senast fredagen den 22 april 2021 kommer att beaktas vid framställningen av aktieboken.

Rapporteringstillfällen
Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 28 april 2021, halvårsrapporten kommer publiceras den 12 augusti 2021 och niomånadersrapporten den 3 november 2021.

Definitioner

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

CO_2 Koldioxid.

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

Direktavkastning Utdelning per aktie dividerat med årets genomsnittliga börskurs.

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

Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) Ett operationellt mättal för att bedöma fartygets energieffektivitet och CO_2-utsläpp.

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

HSFO Högsvavelhaltig bunkerolja.

LSFO Lågsvavelhaltig bunkerolja.

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

Lost Time Injury Frequency (LTIF) Mått på säkerhetsresultat i form av antalet LTI per miljoner exponeringstimmar i mantimmar (LTIF = LTI x 1 000 000/ exponeringstimmar).

Materiella skador En händelse som leder till skador på fartyget och/eller fartygsutrustning som kostar mer än 2 000 USD 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.

MGO Marin dieselbrännolja (gasolja).

NOx Kväveoxid.

Restricted Work Case (RWC) En skada som leder till att en enskild person blir oförmögen att utföra normala arbetsuppgifter under ett planerat arbetsskift eller tillfälligt eller permanent får andra arbetsuppgifter dagen efter skadan.

SOx Svaveloxid.

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

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

Alternativa nyckeltal[1)]

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 Resultat efter skatt beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolvmånaders 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 tolvmånaderna i procent av tolvmånaders 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 tolvmånaderna i procent av tolvmånaders 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 2020	Helår 2019
Rörelseresultat	32,6	–0,4
Avskrivningar/Nedskrivningar	245,2	249,9
EBITDA	**277,8**	**249,5**

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2020	Helår 2019
Resultat efter skatt	–66,0	–102,6
Nedskrivning	0,0	0,0
Skatt	–0,9	–0,3
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	**–65,1**	**–102,3**

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2020	Helår 2019
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	–65,1	–102,3
Antal aktier	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	**–1,36**	**–2,15**

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Helår 2020	Helår 2019
Resultat efter skatt	–66,0	–102,6
Eget kapital	995,2	1 106,9
Räntabilitet på eget kapital	**–6%**	**–9%**

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Helår 2020	Helår 2019
Resultat efter finansnetto	–65,1	–102,3
Finansiella kostnader	103,5	124,9
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	38,4	**22,6**
Balansomslutning	3 343,2	3 635,1
Icke räntebärande skulder	–218,9	–181,2
Sysselsatt kapital	3 124,3	**3 453,9**
Räntabilitet på sysselsatt kapital	**1,2%**	**0,6%**

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Helår 2020	Helår 2019
Resultat efter finansnetto	–65,1	–102,3
Finansiella kostnader	103,5	124,9
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	**38,4**	**22,6**
Balansomslutning	3 343,2	3 635,1
Räntabilitet på totalt kapital	**1,1%**	**0,6%**

Soliditet

MSEK	Helår 2020	Helår 2019
Eget kapital	795,1	1 055,6
Balansomslutning	2 874,6	3 644,9
Soliditet	**28%**	**29%**

Solberg | Foto: Lars Ardarve, Christian Badenfelt, Tommy Chia, Michael Cooper, Neil Dmonte, Andrejs Dubovovs, Dragan Frankin, Johanna Herbst, Per-Anders Hurtigh, Niclas Johansson, Thomas Kohnle, Artem Kolchin, Hampus Lindgren, Oddway, Jesper Orrbeck, Mikhail Savchenko, Asbjörn Worsöe, iStockPhoto m fl.

Kontakt

Kim Ullman
Verkställande direktör
Tel +46 (0)31-85 50 03
eller +46(0)704-85 50 03
kim.ullman@
concordiamaritime.com

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

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