



Stena Paris berthing at Jurong Mobil Terminal, Singapore. Foto: Captain Josip Gavric

DELÅRSRAPPORT 1 JANUARI–30 SEPTEMBER 2018

Svag tankmarknad – vändningen startad

Q3
18

- Totala intäkter
Q3: MSEK 258,6 (197,7)
9 mån: MSEK 685,2 (633,8)
- EBITDA
Q3: MSEK -18,0 (1,9)
9 mån: MSEK -19,8 (41,2)
- Resultat före skatt
Q3: MSEK -66,9 (-533,1)
9 mån: MSEK -162,6 (-618,1)
- Resultat efter skatt per aktie
Q3: SEK -1,40 (-11,17)
9 mån: SEK -3,41 (-12,95)

Händelser under tredje kvartalet

- Förlängd utbefraktning av P-MAX-tankern *Stena Provence* och *Stena Paris*
- Ytterligare ett kvartal utan Lost Time Injury.

Nyckeltal

	Kvartal 3 (jul-sep)		9 månader (jan-sep)		Helår
	2018	2017	2018	2017	2017
Totala intäkter, MSEK	258,6	197,7	685,2	633,8	827,5
EBITDA, MSEK	-18,0	1,9	-20,3	41,2	51,3
EBITDA, MUSD	-2,1	0,4	-2,4	4,8	6,0
Rörelseresultat, MSEK	-66,4	-521,8	-158,3	-591,7	-624,6
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	-66,9	-59,4	-162,6	-144,4	-186,5
Resultat före skatt, MSEK	-66,9	-533,1	-162,6	-618,1	-660,2
Resultat efter skatt, MSEK	-67,0	-533,1	-162,7	-618,1	-660,2
Soliditet, %	40	41	40	41	41
Räntabilitet på eget kapital, %	-17	-32	-17	-32	-41,7
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	185,0	442,2	185,0	442,2	335,5
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-1,40	-11,17	-3,41	-12,95	-13,83
Eget kapital per aktie, SEK	24,24	26,38	24,24	26,38	25,60
Lost Time Injury	0	0	0	0	0



VD HAR ORDET

Positiv trend i marknaden

Den svaga marknaden satte sin prägel även på det tredje kvartalet 2018 – för oss och för övriga branschen. Sammantaget medförde fortsatt låga fraktrater att resultatet för kvartalet blev negativt. Resultat före skatt uppgick till MSEK –66,9 (–533,1). EBITDA uppgick till MSEK –18,0 (1,9), motsvarande MUSD –2,1 (0,4).

Alla som följer tankmarknaden vet att den under de senaste åren har varit extremt svag. Vi har under en längre tid förutspått att vändningen skulle komma successivt under andra halvan av 2018 – och då framför allt mot slutet av året. Och nu ser vi att det faktiskt håller på att hända. Efter kvartalets utgång märks en förbättring, än så länge främst på råoljesidan men vi förväntar oss att se samma utveckling inom produkttank nu mot slutet av året.

Vändningen kom, helt enligt skolboken, först inom VLCC-segmentet, där raterna sedan i början av september gått från USD 9 000/dag till noteringar om ca USD 50 000/dag nu i början på november. Korrelationen mellan fartygstyper är stor och när VLCC väl börjat röra sig så följde de andra råoljesegmenten efter. För Suezmaxtankers har raterna nu på kort tid mer än fördubblats – från ca USD 10 000 per dag till, när detta skrivs, noteringar om USD 25 000–30 000/dag.

Produkttank släpar något

Produkttankraterna släpar efter något men även här ser vi trendbrott i vissa områden, där t ex, kombinationsresor i Atlanten nu gått upp, om än från låga nivåer. I vissa specifika områden, som t ex Amerikas, görs avslut för MR-fartyg på USD 15 000–18 000/dag – en dubbling jämfört med läget för bara några veckor sedan.

En marknad mot bättre balans

Till de främsta drivkrafterna bakom uppgången hör att Opec sedan juli gradvis har ökat produktionen med mellan 500 000 och 1 000 000 fat olja per dag, vilket givetvis resulterat i ett ökat transportbehov. Från Mellanöstern gjordes i oktober t ex 150–160 VLCC-laster jämfört med 120–130 i september, en ökning med ca 25 procent. Och mer råolja i

omlopp sätter fart även på produkttankmarknaden. Till följd av regionala skillnader i prissättning ser vi ökade möjligheter till arbitrage och nu inför vintern förväntar vi oss även att de sedvanliga gynnsamma säsongeffekterna ytterligare skall underbygga vändningen.

Parallellt med fler skeppningar har även utfasningen av fartyg genom återvinning (skrotning) fortsatt. Höga skrotpriser och stundande investeringsbeslut till följd av kommande lagkrav hör till de främsta drivkrafterna. Hittills i år har till exempel 36 VLCC-fartyg skrotats och 36 levererats. De stigande raterna är ett resultat av mer olja och minskad tonnagetillväxt – en marknad mot bättre balans helt enkelt.

Vad gäller de nya svavelreglerna som träder i kraft år 2020 bedömer vi att det kommer finnas en god tillgänglighet på godkända marina bränslen. Här och nu planerar vi därför inte att investera i s.k. ”scrubbers”.

Nu blickar vi framåt

Tankmarknaden har varit svag, för att inte säga riktigt dålig, under en lång tid och där det tredje kvartalet 2018 helt klart var ett bottenmärke. Det är glädjande att vår prognos om en stegvis förbättring av marknaden nu på allvar börjar att materialiseras. Nu ser vi fram emot att ta oss an de möjligheter som en starkare marknad innebär. Det är dock viktigt att komma ihåg att det tar en viss tid innan den förbättrade marknaden innebär lönsamma nivåer för tankbolag med inriktning på produkttank.

Kim Ullman,
VD



Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under det tredje kvartalet 2018 uppgick till USD 9 900 (12 900) per dag, vilket var högre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ USD 6 300 (9 900) per dag men lägre än motsvarande kvartal 2017. För suezmaxflottan låg intjäningen under kvartalet på USD 15 300 (13 500) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 11 600 (11 100) per dag.

Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt. Tre av fartygen sysselsattes vid rapportperiodens slut genom längre kontrakt (tidsutbefraktning). Övriga sju fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk. Även de båda långtidsinkontrakterade IMOIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Bulk.

Under kvartalet tecknades avtal om utbefraktning av P-MAX-fartyget *Stena Provence* samt förlängning av den tidigare gjorda utbefraktningen av P-MAX-fartyget *Stena Paris*. I båda fallen är avtalen på ett år. *Stena Paris* har sedan 2014 använts av samma kund för konsekutiva nischfrakter av raffinerade petroleumprodukter i främst Asia-Pacific-området.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det tredje kvartalet på USD 11 200 per dag (13 400). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 9 900 (12 600). Sett till de första nio månaderna 2018 uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, till USD 12 600 per dag (13 800). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under de första nio månaderna till USD 11 500 (12 800).

Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under perioden av den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) samt ytterligare fyra fartyg inkontrakterade på kortare tid. Samtliga fartyg sysselsätts 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. Korttidsinbefraktningarna görs tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 15 300 (13 500) per dag och för de första nio månaderna på USD 14 600 (18 200).

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes ingen dockning.

Befraktningsstatus Q4 2018, per 6 november

	Genomsnittlig intjäning (\$/dag)	Andel befraktade dagar (%)
Produkttank, spot	11 500	47
Suezmax, spot	21 600	61

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

1) Clarkson index

Intjäning spot¹⁾

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden ^{2,3)}			
		Kv 3 2018	Kv 3 2017	9 mån 2018	9 mån 2017	Kv 3 2018	Kv 3 2017	9 mån 2018	9 mån 2017
Produkttank	12,0	9 900	12 600	11 500	12 800	6 300	9 900	8 100	10 200
Suezmax	3	15 300	13 500	14 600	18 200	11 600	11 100	9 500	15 300

1) Från och med 1 januari 2018 presenteras spotintjäningen exklusive kommission för commercial management. Detta genererar en intjäning som är USD 300–600 högre än då kommissionen för commercial management är inkluderad. Jämförelsetalen är omräknade enligt den nya principen för presentation.

2) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

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

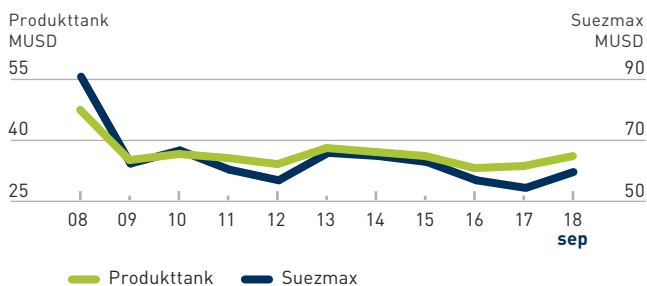
Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade en högre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index under det tredje kvartalet 2018. Nischtrader för P-MAX-fartygen och en, givet den svaga marknaden, bra prestation av Stena Bulk-poolen hör till de främsta drivkrafterna.

Även inom suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under kvartalet högre än Clarksons teoretiska index, vilket visar att Stena Sonangol Poolen fortsatt är en av branschens ledande.

EBITDA per kvartal

MUSD	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017	Kv 2 2017	Kv 1 2017	Kv 4 2016
Produkttank timecharter	4,5	5,8	7,6	4,8	3,3	3,6	4,0	5,6
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	-4,1	-4,5	-4,4	-1,8	-0,5	0,0	0,7	-0,2
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	-1,1	-0,4	-0,1	-0,2	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	2,9
Produkttank totalt	-0,7	0,9	3,0	2,8	2,5	3,4	4,5	8,1
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	-1,1	-1,2	-1,3	-0,7	-1,3	-1,4	-0,4	1,4
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	0,2	-0,0	—	—	—	—	—	0,0
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	3,5
Suezmax total	-0,9	-1,2	-1,3	-0,7	-1,3	-1,4	-0,4	4,9
Admin och övrigt	-0,5	-0,8	-0,8	-0,9	-0,8	-0,9	-0,8	-0,6
Totalt	-2,1	-1,1	0,9	1,2	0,4	1,1	3,3	12,4

Nybyggnadspriser

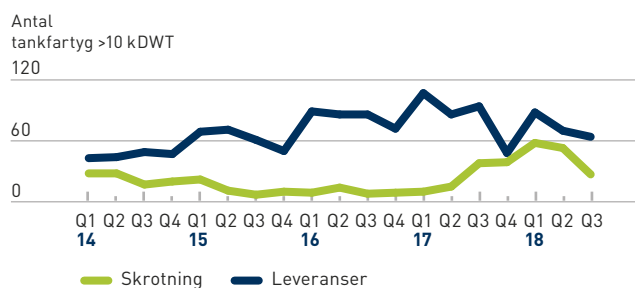


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 36. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 35. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 60.

Graferna visar värdet vid slutet av respektive period och avser fartyg av standardtyp.

Källa: Clarkson

Skrotning och leveranser



Skrotningstakten har ökat som en följd av en svag tankmarknad och investeringskrav till följd av nya IMO-regler. Under Q3 har skrotningen gått ner något från höga nivåer.

Källa: Clarkson



Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK –67,0 (–533,1¹⁾). Ytterligare ett kvartal med svag tankmarknad innebär låg intjäning för fartygen på spotmarknaden vilket genererade en negativ EBITDA under kvartalet och de första nio månaderna. Kostnaderna för operation och administration är på samma nivå som motsvarande period föregående år. Kvartalets förlust reducerades genom en försäljning av bunkerpositioner (finansiella intäkter på MSEK 15,4).

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 24,24 (26,38).

Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Moderbolagets funktionella valuta är SEK men de flesta transaktioner i koncernen sker i USD. Koncernens resultat genereras i USD vilket innebär att resultatet i SEK är en direkt funktion av kursutvecklingen SEK/USD. Under andra och tredje kvartalet 2018 har investeringar i utländska dotterbolag delvis säkrats genom försäljning av MUSD 20 på termin som säkringsinstrument. Löptiden är 24 månader. Vid utgången av kvartalet värderades detta kontrakt till MSEK 2,7 och redovisas mot säkringsreserv via övrigt totalresultat.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK 11,8. Den utgående balansen för omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 483,7 (380,2) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 0,3 (24,0).

Bolagets nettoinvesteringar i finansiella tillgångar under kvartalet uppgick till MSEK –53,5 (53,6) och avser handel med obligationer och aktier. Dessa klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Bolaget har tecknat en bunkerposition som vid kvartalets slut uppgick till totalt 6 000 mt till ett genomsnittspris av USD 648 per mt med löptid jan–juni 2021. Under kvartalet redovisades MSEK 0,9 i resultaträkningen för verkligtvärdeförändring för denna position. Bunkerpositionen avseende jan–dec 2020 avyttrades under kvartalet och genererade en vinst om MSEK 15,4.

Bolaget har även positioner av en mer spekulativ karaktär för pris skillnaden mellan bunker kvaliteterna HSFO och MGO hela år 2020 och de första sex månaderna 2021. Total volym är 54 000 mt med en genomsnittlig spread på USD 282. Positionernas verkligtvärdeförändringar redovisas i resultaträkningen, MSEK –2,6 (0,0) för kvartalet, och klassificeras som en kortfristig fordran i bolagets balansräkning.

Bolaget tog under andra kvartalet positioner av en mer spekulativ karaktär i prisutvecklingen för traderna TC2 för sista kvartalet 2018 och TD20 för första kvartalet 2019. Total volym är 45 000 mt. Positionernas verkligtvärdeförändringar redovisas i resultaträkningen, MSEK 0,3 (0,0) för kvartalet, och klassificeras som en kortfristig skuld i bolagets balansräkning.

1) I jämförelsebeloppet ingår en nedskrivning av fartygsvärdena med MUSD 55, MSEK 473,7.

Värdering av flottan

Koncernens standardprocess är att halvårsvis bedöma fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). I slutet av juni 2018 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

Säsongsvariationer

Av den seglande flottan på 23 fartyg (varav 10 ägda fartyg, 3 inhyrda på bareboat-kontrakt och ytterligare 10 inhyrda på time charter där Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent) var vid kvartalets slut tre fartyg utkontrakterade på tidsbefraktning. De fartyg som inte är utkontrakterade på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterade till befракtningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongsvariationer som förekommer inom tanksjöfart.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2018-09-30 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 494 (468) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 49,7 (29,8) varav MSEK 0,1 (0,0) härrör från koncernintern fakturering.

Övrigt

För att skapa avkastning på likvida medel har bolaget placerat MUSD 3,5 (MSEK 31,1) på USD-konto. Då löptiden på depositen vid kvartalets slut är kortare än tre månader klassificeras dessa som likvida medel.

Händelser efter balansdagens slut

Inga händelser av väsentlig karaktär finns att rapportera efter balansdagens slut.

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 3		9 månader (jan-sep)	
	2018	2017	2018	2017
Totala intäkter ¹⁾	258,6	197,7	685,2	633,8
Rörelseresultat	-65,9	-521,8	-157,8	-591,7
Resultat efter finansiella poster	-66,9	-533,1	-162,6	-618,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-1,40	-11,17	-3,41	-12,95

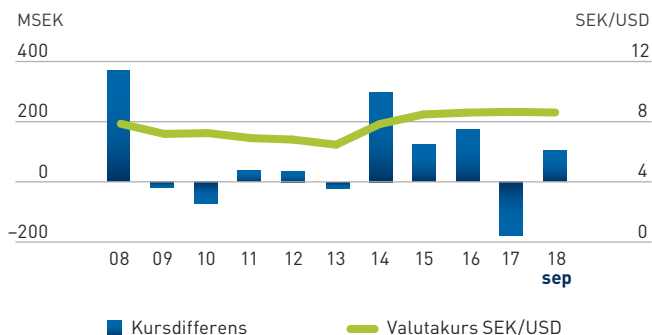
1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	30 sep 2018	30 sep 2017
Disponibel likviditet ¹⁾	185,0	442,2
Räntebärande skulder	1 625,8	1 702,3
Eget kapital	1 156,9	1 259,0
Soliditet, %	40	41

1) Inklusive utnyttjade faciliteter, som är tillgängliga, men exklusive kortfristiga placeringar i företagsobligationer och aktier.

Omräkningsdifferens¹⁾



1) Redovisas i övrigt totalresultat.

Kursutvecklingen för SEK/USD medför att bolagets vinst i svenska kronor förändrats, trots att det i US-dollar är oförändrat.



Rapportering Hållbarhet

Hållbarhetsarbetet inom Concordia Maritime bedrivs långsiktigt och med relevans, öppenhet och transparens som främsta ledord. Arbetet tar avstamp i en väsentlighetsanalys i vilken de främsta och mest relevanta hållbarhetsfrågorna identifieras.

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under kvartalet inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Fartygen var också fortsatt förskonade från arbetsplatsolyckor som medförde att en enskild medarbetare inte kunnat återgå till arbetsskiftet dagen efter olyckan. Under kvartalet inträffade inget medical treatment case eller restricted work case.

Kvartalet innehöll tre incidenter som inkluderade skada på egendom (*Stena Important*: bakre förtöjningslinor brast, *Stena Primorsk*: skador på angoringsarmar vid hårt väder, *Stena Perros*: stålskador på däck från hårt väder). Under kvartalet skedde en incident som klassas som High Potential Near Miss (*Stena Image* – en besättningsmedlem rökte i ett terminalområde som inte var klassat som rökombråde).

Concordia Maritimes fartyg var inte inblandade i några piratrelaterade incidenter.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 7 vettinginspektioner. På dessa inspektioner noterades 22 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 3,1 observationer per inspektion. En inspektion under kvartalet hade fler

än 5 observationer – *Stena Paris* fick 6 observationer under en inspektion i september. Vidare resulterade ingen hamnstatskontroll under kvartalet i kvarhållande av Concordia Maritimes fartyg.

Energy management

Det kontinuerliga arbetet med att minska bunkerförbrukningen fortsatte under kvartalet. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs minskade med 0,01 ton (rullande 12 månader), vilket är sämre än årets mål att minska förbrukningen med 0,3 ton per dygn. Relativt stora förbättringar har tidigare genomförts för att reducera bunkerförbrukningen. Årets mål om att ytterligare minska förbrukningen med ytterligare 0,3 ton per dygn blir därför en utmaning.

Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp. Under kvartalet minskade utsläppet av CO₂ med 21 ton. SO_x-utsläppen minskade med 0,3 ton och NO_x-utsläppen med 0,6 ton.

Mål och måluppfyllnad hållbarhet

Safety first

	Kv 3 2018	Kv 3 2017	9 mån 2018	9 mån 2017	Mål 2018
LTI	0	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	1	0	1	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan)	3,1	2,0	2,3	2,2	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0	0
Skada på egendom	3	1	10	3	0
Medical Treatment Case	0	0	0	2	0
Restricted Work Case	0	0	0	0	0
High Potential Near Miss	1	1	5	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0

Miljömässigt ansvar

	Kv 3 2018	Kv 3 2017	9 mån 2018	9 mån 2017	Mål 2018
Oljespill, liter	0	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	0,01	1,0	0,13	1,2	0,3
CO ₂ -reducering, mt	21	1 628	484	6 336	2 800
SO _x -reducering, mt	0,3	15	9,3	55,5	36
No _x -reducering, mt	0,6	46	12,8	177	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0	0,7	0,2	2,3	0,9

1) Sista dagen i kvartalet mäts bunkerkonsumtionen för dygn till havs för de senaste 12 månaderna. Denna 12 månaderssiffra jämförs sedan med samma period året innan. Definitioner se sidan 15.

Ramverk och riktlinjer

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

Global Compact

Concordia Maritime följer både FNs Global Compact-initiativ och den allmänna förklaringen av de mänskliga rättigheterna. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och antikorrupktion, och respektera dessa i hela sin värdekedja.

MACN

Concordia Maritime är sedan 2016 medlem i Maritime Anti-Corruption Network (MACN), ett internationellt initiativ som skapats av aktörer inom sjöfartsnäringen för att dela erfarenheter och utveckla best practice vad gäller arbete mot korrupktion och mutor i alla dess former.

OECDs riktlinjer

Concordia Maritime följer OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Riktlinjerna rör bland annat företagets relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.

ILOs kärnkonventioner

Concordia Maritime följer Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta så kallade kärnkonventioner, vilka utgör en minimistandard för arbetsvillkor över hela världen. Det handlar om grundläggande mänskliga rättigheter i arbetslivet.

World Ocean Council

Concordia Maritime har anslutit sig till World Ocean Council (WOC) – en global organisation bestående av olika sjöfartsrelaterade verksamheter, som tillsammans vill ta ett ansvar för världshaven.

Samhällsengagemang

Concordia Maritime har som ambition att på olika sätt bidra till en positiv samhällsutveckling. De projekt eller initiativ som stöts ska ha tydlig koppling till Concordia Maritimes värderingar och 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 där bolaget är verksamt.

Under kvartalet ökade Concordia Maritimes sitt engagemang i att hålla världshaven rena, dels genom ett samarbete med Håll Sverige Rent där fokus ligger på att utbilda allmänheten om vikten av att hålla haven rena och dels genom att starta ett samarbete med Havsmiljöinstitutet för att jobba med kartläggning av mikroplast i världshaven.



Nästa generations sjöbefäl

Sedan Concordia Maritimes stipendieprogram lanserades 2011 har det fungerat som en språngbräda för sjöfartstuderanter på Bermuda. Årligen delas stipendier ut till en eller flera sökande. Utöver ekonomiska bidrag ges även möjlighet till handledning och mentorskap.

Mercy Ships Cargo Day

Concordia Maritime är en av deltagarna som stöttar Mercy Ships Cargo Day. Mercy Ships erbjuder operationer, tandvård och annan kvalificerad medicinsk vård på platser där behovet är som störst. Verksamheten bedrivs ombord på världens största privata sjukhusfartyg, Africa Mercy. mercyshipscargoday.org





Övrig information

Transaktioner med närstående

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 sammanfaller med Concordia Maritime. Därför finns sedan många år ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet (undantaget kortare affärer – understigande 12 månader) välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

Stena Bulk

Stena Bulk är specialiserade på transporter av rena petroleumprodukter och vegetabiliska oljor. Genom ett avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Bulk, om Concordia Maritime väljer att delta. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Bulk inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären

- **Befraktning av fartyg**
Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1 procent för P-MAX, 1,25 procent för Suezmax och 2 procent för IMOIIIMAX.
- **Kommission på köp och försäljning av fartyg**
Ersättningen baseras på en kommission på 1 procent.
- **Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management**
Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg, och därutöver betalas bemanning av fartygen.
- **Kommersiell operation, administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta**
Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för nybyggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.
- **Kontorshyra och kontorservice**
Ett fast pris per år debiteras.

Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Kvartal 3		9 mån		Helår
	2018	2017	2018	2017	2017
Koncernen	61,8	67,0	187,1	198,9	257,3
Moderbolaget	1,2	0,2	1,5	1,2	1,2

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

KONCERNEN

Resultaträkning, övrigt totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kv 3 2018	Kv 3 2017	9 mån 2018	9 mån 2017	Helår 2017
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,95	8,14	8,58	8,40	8,54
Timecharterintäkter, lease av fartyg	29,1	16,5	102,0	43,4	64,4
Timecharterintäkter, operativa tjänster	47,9	24,8	152,3	65,0	92,6
Spotbefraktningsintäkter ¹⁾	181,6	156,5	430,9	614,8	670,5
Summa intäkter	258,6	197,7	685,2	633,8	827,5
Reserelaterade driftskostnader	-87,7	-73,1	-205,2	-216,8	-228,1
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-126,2	-61,9	-312,3	-183,4	-290,9
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-51,9	-46,4	-151,1	-149,2	-199,2
Personalkostnader land	-4,1	-5,1	-13,8	-14,6	-21,2
Övriga externa kostnader	-6,6	-9,4	-23,1	-28,5	-36,8
Avskrivningar/Nedskrivningar	-48,4	-523,7	-138,0	-632,9	-675,9
Summa rörelsekostnader¹⁾	-325,0	-719,6	-843,5	-1 225,4	-1 452,2
Rörelseresultat	-66,4	-521,8	-158,3	-591,7	-624,6
Ränteintäkter och liknande poster	21,9	6,0	58,0	28,6	37,3
Räntekostnader och liknande poster	-22,4	-17,2	-62,3	-55,1	-72,9
Finansnetto	-0,5	-11,2	-4,3	-26,5	-35,6
Resultat före skatt	-66,9	-533,1	-162,6	-618,1	-660,2
Skatt	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-67,0	-533,1	-162,7	-618,1	-660,2
Övrigt totalresultat					
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat					
Omräkningsdifferenser	-6,6	-34,1	97,6	-179,3	-173,3
Omräkningsdifferenser överfört till årets resultat	0,0	0,0	0,0	-2,8	-2,8
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat	0,0	-0,5	0,0	-5,9	-5,9
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	-6,8	0,0	2,7	0,0	0,0
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	-0,9	-0,9	-2,6	-0,9	-1,7
Periodens totalresultat	-81,3	-568,6	-65,0	-807,0	-843,9
Värden per aktie, SEK					
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-1,40	-11,17	-3,41	-12,95	-13,83
Eget kapital per aktie, SEK	24,24	26,38	24,24	26,38	25,60

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 sep 2018	30 sep 2017	31 dec 2017
Kurs SEK/USD på rapportdagen	8,89	8,15	8,18
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	2 359,0	2 319,5	2 305,7
Finansiella anläggningstillgångar	0,1	0,1	0,1
Summa anläggningstillgångar	2 359,2	2 319,6	2 305,8
Kortfristiga fordringar	280,9	201,4	196,2
Kortfristiga placeringar	200,4	196,3	222,8
Kassa och bank	63,5	350,7	243,6
Summa omsättningstillgångar	544,8	748,5	662,6
Summa tillgångar	2 903,9	3 068,1	2 968,5
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 156,9	1 259,0	1 221,9
Långfristiga skulder	1 386,3 ¹⁾	1 479,5	1 412,6
Kortfristiga skulder	360,7 ¹⁾	329,6	334,0
Summa eget kapital och skulder	2 903,9	3 068,1	2 968,5

1) Aktier i dotterbolag har ställt som säkerhet för företags skulder.

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan-sep 2018							
IB 2018-01-01	381,8	61,9	386,1	11,7	0,0	380,4	1 221,9
Periodens totalresultat			97,6	0,1		-162,7	-65,0
UB 2018-09-30	381,8	61,9	483,7	11,8	0,0	217,7	1 156,9
Förändringar jan-sep 2017							
IB 2017-01-01	381,8	61,9	562,3	19,3	0,0	1 064,5	2 089,8
Periodens totalresultat	0,0	0,0	-182,1	-6,8	0,0	-618,1	-807,0
Utdelning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-23,9	-23,9
UB 2017-09-30	381,8	61,9	380,2	12,5	0,0	422,5	1 259,0

KONCERNEN

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 3 2018	Kvartal 3 2017	9 månader (jan–sep) 2018	9 månader (jan–sep) 2017	Helår 2017
Löpande verksamhet					
Resultat före skatt	-66,9	-533,1	-162,6	-618,1	-660,2
Justeringsposter:					
Avskrivningar	48,4	523,7	138,0	632,9	675,9
Övriga poster	-11,7	-21,1	-24,3	-25,6	-30,6
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	-30,2	-30,5	-48,9	-11,0	-14,9
Förändringar i rörelsekapital	-1,3	54,7	-56,4	60,3	61,1
Kassaflöde från löpande verksamhet	-31,4	24,2	-105,3	49,3	46,2
Investeringsverksamhet					
Försäljning av anläggningstillgångar	0,1	-9,1	1,9	310,1	307,4
Investering i anläggningstillgångar	-0,3	-8,8	-1,1	-58,6	-78,0
Försäljning av finansiella tillgångar	64,1	266,7	113,8	275,7	321,1
Investering i finansiella tillgångar	-10,5	-53,6	-96,7	-216,5	-281,3
Övriga finansiella poster	0,0	0,0	0,0	-0,6	-0,6
Kassaflöde från investeringsverksamhet	53,4	195,2	17,9	310,1	268,5
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Amortering av lån	-46,8	-34,4	-134,0	-339,9	-408,8
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	0,0	-23,9	-23,9
Övrig finansiering	-0,9	-1,6	24,4	-9,7	-9,5
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-47,6	-36,0	-109,6	-373,4	-442,2
Periodens kassaflöde	-25,7	183,5	-196,9	-14,1	-127,6
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	85,5	186,7	243,6	406,3	406,3
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	3,7	-19,5	16,8	-41,6	-35,1
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	63,5	350,7	63,5	350,7	243,6
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	-1,5	-12,5	20,4	-42,0	-40,5
Periodens kassaflöde	5,2	-7,0	-3,6	0,4	5,4
	3,7	-19,5	16,8	-41,6	-35,1

MODERBOLAGET

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	9 månader 2018	9 månader 2017
Nettoomsättning	100,1	37,9
Driftskostnader fartyg	-111,9	-46,1
Övriga externa kostnader	-7,8	-7,9
Personalkostnader	-9,9	-10,8
Rörelseresultat	-29,5	-26,8
Resultat från dotterbolag	0,0	49,7
Övriga ränteintäkter och liknande poster	68,3	55,1
Räntekostnader och liknande poster	-63,8	-50,7
Resultat före skatt	-25,0	23,4
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-25,0	23,4

Balansräkning i sammandrag

MSEK	9 månader 2018	30 sep 2017
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	0,0
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	745,8	745,8
Kortfristiga fordringar	51,2	17,6
Fordran koncernbolag	1 121,3	1 253,8
Kassa och bank	6,5	21,5
Summa omsättningstillgångar	1 179,0	1 292,9
Summa tillgångar	1 924,8	2 038,7
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	542,3	584,0
Långfristiga skulder	1 145,0	1 242,3
Kortfristiga skulder	237,6	212,4
Summa eget kapital och skulder	1 924,8	2 038,7



Risker och riskhantering

I likhet med alla affärsdrivande företag är Concordia Maritimes verksamhet förknippad med vissa risker vilka, om de inträffar, kan ha en väsentlig negativ effekt på Bolagets verksamhet, resultat, finansiella ställning och framtidsutsikter, eller medföra att värdet på Bolagets aktier minskar, vilket kan leda till att investerare förlorar hela eller delar av sitt investerade kapital. Riskerna nedan är inte ordnade efter betydelse och utgör inte heller de enda risker och osäkerheter som Bolaget ställs inför. Ytterligare risker och osäkerhetsfaktorer som Bolaget för närvarande inte känner till eller inte bedömer som väsentliga kan också komma att utvecklas till faktorer som kan komma att ha en väsentlig negativ effekt på Bolagets verksamhet, resultat, finansiella ställning eller framtidsutsikter. Beskrivningen gör inte anspråk på att vara komplett eller exakt då risker och dess grad varierar över tiden.

Riskområdena utgörs övergripande av företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

- Med *företagsrisker* avses främst övergripande risker relaterade till själva styrningen och driften av bolaget. Hit hör bl a risker relaterade till varumärke, medarbetare, likviditet och finansiering.
- Med *marknadsrelaterade* risker avses främst risker relaterade till förändringar i omvärld och marknad, det vill säga risker som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i den långsiktiga planeringen av verksamheten. Hit hör bl a risker relaterade till konjunktur, fraktrater, oljeprisets utveckling samt politiska risker.
- Med *operativa* risker avses här risker relaterade till styrningen av verksamheten. Hit hör bl a risker relaterade till försäkringsfrågor, miljö och fartygsdrift.
- Till de främsta *kreditrelaterade* och *finansiella* riskerna hör motpartsrisker gentemot kunder, varv samt andra underleverantörer och samarbetspartners.

Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2017, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com

Definitioner, shipping

CO₂
Koldioxid.

High Potential Near Miss
Incident som skall kunna ha resulterat i allvarligare olycka.

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

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

Medical Treatment Case (MTC)
Arbetsrelaterad skada som kräver behandling av läkare, tandläkare, kirurg eller kvalificerad sjukvårdspersonal. MTC innefattar inte LTI, RWC, inläggning på sjukhus för observation eller rådgivande konsultation hos läkare.

NO_x
Kväveoxid.

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

Skada på egendom
En händelse som leder till skador på fartyget och/eller fartygsutrustning som kostar mer än 2 000 US-dollar att reparera (exkluderar systemfel/fel på utrustning).

SO_x
Svaveloxid.

Spotbefraktning (öppna marknaden)
Kontraktering av fartyg för varje enskild resa.

Tidsbefraktning
Kontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

Alternativa nyckeltal ¹⁾

EBITDA
Resultatmättet innebär rörelseresultatet före räntor, skatt, nedskrivningar och avskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

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

Resultat exklusive nedskrivning och skatt
Resultatmättet 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
Resultatmättet 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 tolv månaders rullande genomsnittliga eget kapital. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Räntabilitet på sysselsatt kapital
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Räntabilitet på totalt kapital
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittliga balansräkning. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Soliditet
Eget kapital i procent av balansomslutningen. Bolaget anser att nyckeltalet underlättar för investerare att skapa sig en bild av Bolagets kapitalstruktur.

1) Alternativa nyckeltal enligt European Securities and Markets Authority ESMA

Avstämning av alternativa nyckeltal

EBITDA

MSEK	Kvartal 3 2018	Kvartal 3 2017	9 mån 2018	9 mån 2017	Helår 2017
Rörelseresultat	-65,9	-521,8	-157,8	-591,7	-624,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	48,4	523,7	138,0	632,9	675,9
EBITDA	-17,5	1,9	-19,8	41,2	51,3

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 3 2018	Kvartal 3 2017	9 mån 2018	9 mån 2017	Helår 2017
Resultat efter skatt	-67,0	-533,1	-162,7	-618,1	-660,2
Nedskrivning	0,0	473,7	0,0	473,7	473,7
Skatt	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-66,9	-59,3	-162,6	-144,4	-186,5

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 3 2018	Kvartal 3 2017	9 mån 2018	9 mån 2017	Helår 2017
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-66,9	-59,3	-162,6	-144,4	-186,5
Antal aktier (miljoner)	47,729798	47,729798	47,729798	47,729798	47,729798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	-1,40	-1,24	-3,41	-3,03	-3,91

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	9 mån 2018	9 mån 2017	Helår 2017
Resultat efter skatt	-204,7	-583,9	-660,2
Eget kapital	1 205,6	1 799,1	1 582,2
Räntabilitet på eget kapital	-17%	-32%	-42%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	9 mån 2018	9 mån 2017	Helår 2017
Resultat efter finansnetto	-229,4	-584,6	-660,2
Finansiella kostnader	80,1	66,8	70,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-149,4	-517,8	-589,5
Balansomslutning	2 965,5	3 761,9	3 468,5
Icke räntebärande skulder	-118,0	-104,6	-105,8
Sysselsatt kapital	2 847,5	3 657,3	3 362,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-5,2%	-14,2%	-17,5%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	9 mån 2018	9 mån 2017	Helår 2017
Resultat efter finansnetto	-229,4	-584,6	-660,2
Finansiella kostnader	80,1	66,8	70,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-149,4	-517,8	-589,5
Balansomslutning	2 965,5	3 761,9	3 468,5
Räntabilitet på totalt kapital	-5,0%	-13,8%	-17,0%

Soliditet

MSEK	9 mån 2018	9 mån 2017	Helår 2017
Eget kapital	1 156,9	1 259,0	1 221,9
Balansomslutning	2 903,9	3 068,1	2 968,5
Soliditet	40%	41%	41,2%

Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagens 9 kapitel. För koncernen och moderbolaget har samma redovisningsprinciper tillämpats som i den senaste årsredovisningen.

Från och med räkenskapsåret 2018 ersätts IAS 18 för redovisning av intäkter med IFRS 15 Intäkter från avtal med kunder. Bolaget har valt att tillämpa en framåtriktad övergång, vilket innebär att ingen omräkning av jämförelsesiffror har skett. Det har heller inte skett några väsentliga förändringar i koncernens finansiella rapporter i och med övergången till tillämpning av IFRS 15.

I och med övergången till IFRS 15 har bolaget delat upp timecharterintäkterna i en del som avser lease av fartyg och en del som avser operativa aktiviteter. Uppdelningen av timecharterintäkterna är baserad på kostnadssammansättningen för fartyget, dvs relationen mellan operativa kostnader och kapitalkostnader.

Bolagets överskottslikviditet placeras i obligationer och aktier. Dessa redovisas från och med räkenskapsåret 2018 enligt IFRS 9 som ”finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet”, vilket innebär att de redovisas till verkligt värde via resultaträkningen. Redovisningen är oförändrad jämfört med tidigare redovisning enligt IAS 39. Obligationerna och aktierna värderas till verkligt värde enligt Nivå 1, observerbar marknadsdata.

Övergången till redovisning enligt IFRS 9 har inte heller haft någon väsentlig påverkan på rapporten över resultat och övrigt totalresultat eller rapporten över finansiell ställning med avseende på den säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 som bolaget tillämpat för det ränteswapavtal bolaget avslutade under räkenskapsåret 2017 och vars realisationsvinst periodiseras till resultaträkningen via övrigt totalresultat över avtalets ordinare löptid.

Från och med 1 januari 2019 ska IFRS 16 tillämpas för redovisning av leasingavtal. För leasetagare försvinner klassificeringen enligt IAS 17 i operationell och finansiell leasing och ersätts med en modell där tillgångar och skulder för alla leasingavtal ska redovisas i balansräkningen. Undantag för redovisning i balansräkningen finns för leasingkontrakt av mindre värde samt kontrakt som har en löptid på högst 12 månader. I resultaträkningen ska avskrivningar redovisas separat från räntekostnader hänförliga till leasingskulden. Effekten för bolaget blir att två leasingavtal som idag redovisas som operationella kommer att redovisas som finansiella efter övergången till IFRS 16.

Positionerna av spekulativ karaktär gällande bunkerpositioner för 2020 och 2021 redovisas som ”finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet” och redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2017, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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

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

Göteborg den 8 november 2018

Kim Ullman
Verkställande direktör

Granskningsrapport

Concordia Maritime AB
Org. nr 556068-5819

Inledning

Vi har utfört en översiktlig granskning av den finansiella delårsinformationen i sammandrag (delårsrapporten) för Concordia Maritime AB per den 30 september 2018 och den niomånadersperiod som slutade per detta datum. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna delårsrapport grundad på vår översiktliga granskning.

Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

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

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

Slutsats

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

Göteborg den 8 november 2018

KPMG AB

Jan Malm

Auktoriserad revisor

Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017	Kv 2 2017	Kv 1 2017	Kv 4 2016
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	258,6	227,0	199,6	193,8	197,7	211,1	233,0	278,5
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	324,5	-282,4	-236,0	-226,7	-245,9	-256,5	-257,4	-231,0
Rörelseresultat (EBIT)	-66,4	-55,5	-36,4	-32,9	-521,8	-45,4	-24,4	47,5
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	-0,5	-1,6	-2,2	-9,1	-11,2	1,6	-16,8	-14,0
Resultat efter finansnetto	-66,9	-57,0	-38,7	-42,0	-533,1	-43,9	-41,2	33,5
Resultat efter skatt	-67,0	-57,0	-38,7	-42,0	-533,1	-43,9	-41,2	34,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-31,4	-69,3	-4,4	-3,2	39,5	11,4	-1,6	-20,0
EBITDA	-18,0	-9,3	7,0	10,1	1,9	10,0	29,3	108,4
Balansposter								
Fartyg (antal)	2 359,0 (11)	2 421,7 (11)	2 303,9 (11)	2 305,7 (11)	2 319,5 (11)	2 892,1 (11)	3 104,7 (11)	3 165,5 (11)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	263,9	359,7	435,5	466,4	546,9	589,1	722,7	679,5
Övriga tillgångar	280,9	262,2	206,3	196,2	201,4	261,4	267,0	276,7
Räntebärande skulder	1 625,8	1 686,2	1 620,2	1 635,6	1 702,3	1 808,6	1 975,3	1 946,5
Övriga skulder och avsättningar	121,2	119,5	120,3	111,0	106,8	106,7	98,8	105,9
Eget kapital	1 156,9	1 238,1	1 205,3	1 221,9	1 259,0	1 827,4	2 020,4	2 089,8
Balansomslutning	2 903,9	3 043,8	2 945,8	2 968,5	3 068,1	3 742,7	4 094,6	4 142,2
Nyckeltal, %								
Soliditet	40	41	41	41	41	49	49	50
Räntabilitet på totalt kapital	-5	-20	-18	-17	-14	0	0	2
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-5	-21	-19	-18	-14	0	0	2
Räntabilitet på eget kapital	-17	-54	-48	-42	-32	-3	-3	4
Rörelsemarginal	-26	-24	-18	-17	-264	-21	-11	17
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	5,42	4,76	4,18	4,06	4,14	4,42	4,88	5,83
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-6,81	-5,92	-4,95	-4,75	-5,15	-5,37	-5,22	-4,84
Rörelseresultat	-1,39	-1,16	-0,76	-0,69	-10,93	-0,95	-0,51	0,99
Finansnetto	-0,01	-0,03	-0,05	-0,19	-0,23	0,03	-0,35	-0,29
Resultat efter skatt	-1,40	-1,19	-0,81	-0,88	-11,17	-0,92	-0,86	0,72
Kassaflöde från löpande verksamhet	-0,66	-1,45	-0,09	-0,07	0,83	0,24	-0,03	-0,42
EBITDA	-0,38	-0,19	0,15	0,21	0,04	0,21	0,61	2,27
Eget kapital	24,24	25,94	25,25	25,60	26,38	38,29	42,33	43,78

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner se sidan 16.

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

Kontakt



Kim Ullman,
VD
031 85 50 03
eller 0704 85 50 03
kim.ullman@
concordiamaritime.com



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

Kalender

Stora Aktiedagen
(Göteborg) 12 november 2018
Q4 2018 30 januari 2019

Distribution Av miljöskäl publiceras våra delårsrapporter endast digitalt. Concordia Maritimes delårsrapporter samt ytterligare finansiell information om bolaget kan läsas eller laddas ned på concordiamaritime.com

Informationen i denna rapport är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 8 november 2018, cirka kl 14.00.

Concordia Maritime
405 19 Göteborg
Tel 031 85 50 00
Org. nr. 556068-5819
www.concordiamaritime.com

Flottan per 2018-11-08

Produkttankers	Sysselsättning	Partner
P-MAX		
Stena Premium	Spot	Stena Bulk
Stena Polaris	Spot	Stena Bulk
Stena Performance	Spot	Stena Bulk
Stena Provence	Timecharter t.o.m. sept. 2019	Stena Bulk
Stena Progress	Timecharter t.o.m. maj 2019	Stena Bulk
Stena Paris	Timecharter t.o.m. juli 2019	Stena Bulk
Stena Primorsk	Spot	Stena Bulk
Stena Penguin	Spot	Stena Bulk
Stena Perros	Spot	Stena Bulk
Stena President	Spot	Stena Bulk

IMOIMAX		
Stena Image ¹⁾	Spot	Stena Bulk
Stena Important ²⁾	Spot	Stena Bulk

MR ECO		
Ej namngivet fartyg ³⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁴⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁴⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁵⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁶⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁶⁾	Spot	Stena Bulk

Råoljetankers

Suezmax		
Stena Supreme ⁷⁾	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
Ej namngivet fartyg ⁸⁾	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
Ej namngivet fartyg ⁹⁾	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
Ej namngivet fartyg ¹⁰⁾	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
Ej namngivet fartyg ¹¹⁾	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

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) 50% charter december 2017–november 2018 (med option ytterligare 12 månader)

4) 50% charter juni/juli 2017–juni/juli 2019

5) 50% charter januari 2018–januari 2020

6) 50% charter april/maj 2018–april/maj 2019

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

8) 50% charter maj 2018–maj 2019 (med option ytterligare 6 månader)

9) 50% charter maj 2018–maj 2019 (med option ytterligare 6 månader)

10) 50% charter juni 2018–juni 2019 (med option ytterligare 6 månader)

11) 50% charter juli 2018–juni 2019