

DELÅRSRAPPORT 1 JANUARI–30 JUNI 2019

Svagt kvartal som förväntat, men starkare än Q2 2018

■ **Totala intäkter**
Q2: MSEK 252,7 (227,0)
H1: MSEK 563,4 (426,6)

■ **EBITDA**
Q2: MSEK 53,3 (-9,3)
H1: MSEK 134,9 (-2,3)

■ **Resultat före skatt**
Q2: MSEK -39,2 (-57,0)
H1: MSEK -37,4 (-95,7)

■ **Resultat efter skatt per aktie**
Q2: SEK -0,82 (-1,19)
H1: SEK -0,78 (-2,01)

Händelser efter kvartalets utgång

- I juli utkontrakterades *Stena Performance* och *Stena Polaris* på Consecutive Voyage Charter i ca 8–10 månader.

Nyckeltal	Kvartal 2 (apr–juni)		Halvår (jan–juni)		Helår 2018
	2019	2018	2019	2018	
Totala intäkter, MSEK	252,7	227,0	563,4	426,6	1 052,9
EBITDA, MSEK	53,3	-9,3	134,9	-2,3	56,8
EBITDA, MUSD	5,6	-1,2	14,5	-0,3	6,5
Rörelseresultat, MSEK	-7,8	-55,5	13,4	-91,9	-130,1
Resultat före skatt, MSEK	-39,2	-57,0	-37,4	-95,7	-181,9
Resultat efter skatt, MSEK	-39,2	-57,0	-37,5	-95,7	-182,1
Soliditet, %	32	41	32	41	38
Räntabilitet på eget kapital, %	-11	-54	-11	-54	-15
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	219,3	185,0	219,3	185,0	160,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,82	-1,19	-0,78	-2,01	-3,81
Eget kapital per aktie, SEK	23,40	25,94	23,40	25,94	22,24
Lost Time Injury	0	0	1	0	0

Redovisningsprinciper se sidan 18. Definitioner se sidan 16.

Q2 19

Q2 svagare än Q1 – men fortsatt tro på marknadsvändning i höst

Utvecklingen under det andra kvartalet blev till stora delar som vi förväntat oss – det vill säga svag men ändå starkare än motsvarande kvartal föregående år. Orsakerna till kvartalets svaga marknad var bland annat Opecs produktionsminskning, ett förlängt säsongsmässigt underhåll av raffinaderier inför IMO2020 samt omfattande leveranser av nya fartyg.

DET ÖKADE ANTALET FARTYGSLEVERANSER är till stora delar en följd av förseningar. Fartygen skulle egentligen ha levererats under första kvartalet men kom nu istället ut i trafik under våren. Vad gäller de sedvanliga raffinaderiunderhållen har de i år, till följd av omställningsarbeten och förberedelser inför IMO2020, varit längre och mer omfattande än vanligt. Sammantaget har det ökade utbudet av fartyg i kombination med lägre efterfrågan på transporter till och från raffinaderier bidragit till att trycka ner marknadsraterna.

Utvecklingen på marknaden och jämförelsen med 2018 återspeglas tydligt i vårt eget rörelseresultat för kvartalet som uppgick till MSEK -7,8 (-55,5). Resultat före skatt uppgick till MSEK -39,2 (-57,1). EBITDA uppgick till MSEK 53,3 (-9,3), motsvarande MUSD 5,6 (-1,2).

Bibehållen tro på starkare marknad

Tankmarknaderna har under första halvåret 2019 producerat nivåer för reseresultat per dag som översteg motsvarande period för bottenåret 2018 med mellan 50–100 procent.

Vår syn på marknadens utveckling framöver är till stora delar oförändrad. Flera faktorer talar fortsatt för en successivt allt starkare marknad nu under hösten. Utöver positiva grundförutsättningar bestående av fortsatt hög efterfrågan på olja,

säsongseffekter samt en fallande nettotillväxt i tankflottan, bidrar såväl en omfattande amerikansk export av både råolja och oljeprodukter som konsekvenserna av IMO 2020 till att skapa spännande förutsättningar.

Vad gäller Opecs produktion hade vi förväntat oss att de vid sitt möte i juli skulle besluta om en stegvis återgång till normal produktionstakt. Så blev nu inte fallet. Om deras beslut avseende en fortsatt produktionsbegränsning kvarstår kommer det troligtvis innebära att vi inte får den extra förstärkning vi trott och hoppats på. Hur det blir med detta återstår att se. En fortsatt produktionsneddragning skulle fortsätta trycka ned oljelagren, vilka idag ligger i nivå med det viktiga 5-årsnittet för OECD. Det är därför inte osannolikt att Opec redan nu under hösten kommer att ompröva sitt beslut.

Högre andel av flottan sysselsatt på spotmarknaden

Som en konsekvens av vår tro på en successivt allt starkare marknad valde vi under kvartalet att inte förlänga befракtingsavtalen med *Stena Paris* och *Stena Provence*. Däremot har vi utvecklat en ny trad med en kund i Brasilien, med vilken vi träffat avtal avseende kontinuerliga resor (s.k. CVC – Consecutive Voyage Charter), mellan USA och Brasilien där kunden utnyttjar hela kapaciteten på två PMAX-fartyg, till en



fraktprisivå vi bedömer vara tillfredsställande. Kontraktet gäller fram till andra kvartalet 2020.

Ökad geopolitisk spänning

Här och nu går våra tankar till besättningen på *Stena Impero*. Den 19 juli bordades fartyget, ett systerfartyg till våra två IMOIIIMAX-fartyg, av Iranska myndigheter. *Stena Impero* befann sig vid tillfället på färd genom Hormuzsundet. Den förhöjda risksituationen i och kring Hormuzsundet är olycklig. Cirka en tredjedel av världens alla oljetransporter går genom området. Även våra fartyg passerar där regelbundet. Varje enskild resa bedöms ur ett säkerhetsperspektiv och besättningsarnas säkerhet är överordnat. För närvarande passerar vi endast området med militär eskort, vilket än så länge har fungerat väl.

Göteborg i augusti 2019

Kim Ullman, vd

Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under det andra kvartalet 2019 uppgick till USD 15 100 (11 300) per dag, vilket var högre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ USD 11 400 (8 200) per dag. För Suezmaxflottan låg intjäningen under kvartalet på USD 19 200 (14 200) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 15 700 (12 700) 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 tidsutbefraktningkontrakt. Övriga sju fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk. Även de båda långtidsinkontrakterade IMOII-MAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Bulk.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det andra kvartalet på USD 14 900 per dag (12 400). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 15 100 (11 300). Sett till halvåret som helhet uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, till USD 16 200 per dag (13 400). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under halvåret till USD 16 300 (12 500)

Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under perioden av den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt). Fartyget sysselsattes 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.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 19 200 (14 200) per dag och för halvåret på USD 23 200 (13 700).

Reparationer och dockningar

Under kvartalet dockades *Stena Primorsk* som var off hire 21 dagar. Dockningen för *Stena Primorsk* fortsätter under Q3 och tar längre tid än planerat. Fartyget beräknas lämna varvet den 15 augusti.

Befraktningstatus Q3 2019, per 15 augusti

	Genomsnittlig intjäning [\$/dag]	Andel befraktade dagar [%]
Produkttank, spot	10 800	64
Suezmax, spot	19 500	53

Den kontrakterade snittintjäningen baseras på initiala reseskalyler, 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 spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden ^{1,2)}			
		Kv 2 2019	Kv 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Kv 2 2019	Kv 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018
Produkttank	12,0	15 100	11 300	16 300	12 500	11 400	8 200	12 500	9 000
Suezmax	1	19 200	14 200	23 200	13 700	15 700	12 700	19 000	8 400

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

2) 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 andra kvartalet 2019. Nischtrader för P-MAX-fartygen och en bra prestation av Stena Bulk-poolen hör till de främsta drivkrafterna.

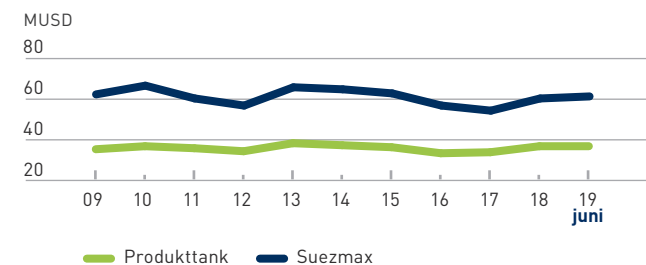
Även inom Suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under kvartalet högre än Clarksons teoretiska index, vilket visar att Stena Sonangol Poolen fortsatt är en av branschens ledande.

EBITDA per kvartal

MUSD	Kv 2 2019	Kv 1 2019	Kv 4 2018	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017
Produkttank timecharter	4,3	4,3	4,1	4,5	5,8	7,6	4,8	3,3
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	1,2	3,8	-0,5	-4,1	-4,5	-4,4	-1,8	-0,5
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	-0,1	0,1	-0,6	-1,1	-0,4	-0,1	-0,2	-0,3
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—
Produkttank totalt	5,5	8,1	3,0	-0,7	0,9	3,0	2,8	2,5
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	0,9	1,6	-0,1	-1,1	-1,2	-1,3	-0,7	-1,3
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	6,7 ¹⁾	0,2	-0,0	—	—	—
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	0,9	1,6	6,6	-0,9	-1,2	-1,3	-0,7	-1,3
Admin och övrigt	-0,7	-0,8	-0,7	-0,5	-0,8	-0,8	-0,9	-0,8
Totalt	5,6	8,9	8,9	-2,1	-1,1	0,9	1,2	0,4

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

Nybyggnadspriser

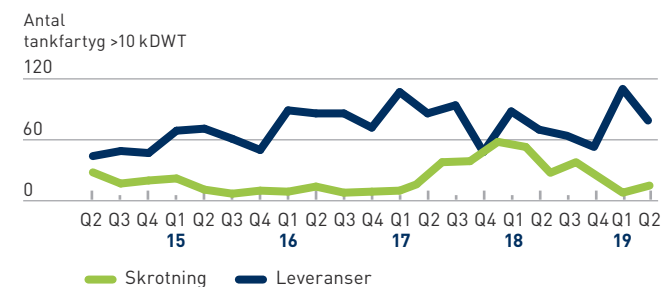


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 36,5. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 39,5. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 61,5.

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

Källa: Clarkson

Skrotning och leveranser



Under det andra kvartalet 2019 var leveranserna av nya fartyg fortsatt relativt omfattande, samtidigt som utfasningen genom skrotning ökade något jämfört med föregående kvartal.

Källa: Clarkson

Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK –39,2 (–57,0). Den förbättrade tankmarknaden innebar en något högre intjäning för fartygen på spotmarknaden jämfört med föregående år, om än lägre än första kvartalet 2019, vilket avspeglas i rörelseresultatet som uppgick till MSEK –7,8 (–55,5). Kostnaderna för operation och administration var på samma nivå som motsvarande period föregående år. Finansnettot för kvartalet var sämre än andra kvartalet 2018. I andra kvartalet 2018 innehöll finansnettot en positiv engångseffekt om MSEK 16,6 i form av omvärdering av spreadpositioner.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 23,40 (25,94).

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. Sedan andra halvåret 2018 har en säkring av eget kapital genomförts genom försäljning om MUSD 31 på termin med löptid om 24 månader. Vid utgången av andra kvartalet 2019 värderades denna säkring till MSEK –12,4 och redovisas mot omräkningsreserven via övrigt totalresultat.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK –30,9 (19,4) till följd av förändringen i marknadsvärdet för bolagets bunkerhedge. Den utgående balansen för omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 523,4 (490,3) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 5,1 (0,9). Investeringarna under kvartalet avser periodvisa dockningar. Bolagets nettoinvesteringar i finansiella tillgångar under kvartalet uppgick till MSEK –60,3 (15,6) och avser handel med aktier och obligationer. Dessa klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning. Bolaget har tecknat en bunkerhedge som vid kvartalets slut uppgick till totalt 70 000 mt till ett genomsnittspris av USD 634,5 per mt med löptid november 2019 till juni 2021. För bunkerhedge tillämpas säkringsredovisning och värderingen till verkligt värde sker i övrigt totalresultat. För kvartalet redovisades MSEK –15,5 i övrigt totalresultat för verkligtvärdeförändring för denna position.

Bolaget har även positioner för prisskillnaden mellan bunkerqualiteterna HSFO och MGO de första sex månaderna 2021. Total volym är 12 000 mt med en genomsnittlig spread på USD 293. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna redovisas i resultaträkningen, MSEK –1,6 (29,7) för kvartalet, och klassificeras som en långfristig skuld i bolagets balansräkning.

Bolaget har FFA-positioner i prisutvecklingen för traden TD20 för fjärde kvartalet 2019. Total volym är 30 000 mt. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna redovisas i resultaträkningen, MSEK 0,6 (–0,3) för kvartalet, och klassificeras som en kortfristig fordran i bolagets balansräkning. FFA-positionerna för traden TD20 för första och andra kvartalet 2019 har realiserats under första halvåret och genererat en likvidmässig positiv effekt om totalt MSEK 0,2.



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 2019 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

Säsongsvariationer

Av den seglande flottan på 15 fartyg (varav 10 ägda fartyg, 3 inhyrda på bareboat-kontrakt och ytterligare 2 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 relaterad till befraktningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongsvariationer som förekommer inom tanksjöfart.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2019-06-30 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 519 (488) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 20,9 (32,1) varav MSEK 0,1 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 1 086,3 (1 193,9), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och ”outnyttjade faciliteter”.

Övrigt

Under kvartalet tog styrelsen beslut om att implementera en ny legal struktur år 2020. Detta innebär att fartygsägande och beskattning kommer att ske i Danmark.

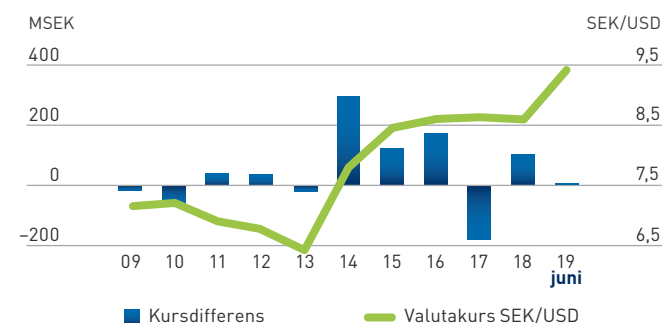
Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 2		Helår
	2019	2018	2018
Totala intäkter ¹⁾	252,7	227,0	1 052,9
Rörelseresultat	-7,8	-55,5	-130,1
Resultat efter finansiella poster	-39,2	-57,0	-181,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,82	-1,19	-3,81

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	30 juni 2019	30 juni 2018
Disponibel likviditet ²⁾	219,3	185,0
Räntebärande skulder	2 267,9	1 686,2
Eget kapital	1 116,7	1 238,1
Soliditet, %	32	41

Omräkningsdifferens³⁾



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

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

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

3) Redovisas i övrigt totalresultat.

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. Ingen arbetsplatsincident under kvartalet medförde att en enskild medarbetare inte kunde återgå till arbetsskiftet dagen efter incidenten.

Under kvartalet inträffade ett medical treatment case (*Stena Polaris*: besättningman föll och skadade ankeln) och inget restricted work case.

Kvartalet innehöll en incident som inkluderade skada på egendom (*Stena Premium*: förtöjningsgods brast).

Under kvartalet inträffade två incidenter som klassas som "high potential near miss" (*Stena Image*: litet däckspill vid lastning och *Stena Performance*: förtöjning till boj släppte).

Concordia Maritimes fartyg var inte inblandade i några piratrelaterade incidenter.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 7 vettingsinspektioner. På dessa inspektioner noterades 12 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 1,7 observationer per inspektion. Första halvåret 2019 genomfördes 16 vettingsinspektioner som innebar 34 noterade observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,1 observationer per inspektion.

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 för kvartalet minskade med 0,18 ton. För första halvåret 2019 var utfallet en minskning av förbrukning på 0,27 ton. Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp, se tabell på sidan 8.



Mål och måluppfyllnad hållbarhet

Safety first

	Kv 2 2019	Kv 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Mål 2019
LTI	0	0	1	0	0
LTIF	0	0	0,35	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	1,7	2,1	2,2	2,1	<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	0	4	1	5	0
Medical Treatment Case	1	0	1	0	0
Restricted Work Case	0	0	0	0	0
High Potential Near Miss	2	1	2	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0

Miljömässigt ansvar

	Kv 2 2019	Kv 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Mål 2019
Oljespill, liter	0	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	0,18	0,05	0,27	0,13	0,3
CO ₂ -reducering, mt	310	114	1 107	463	2 800
SO _x -reducering, mt	4,9	4,5	15,9	9,0	36
No _x -reducering, mt	8,7	3,2	31,1	12,2	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,3	0,1	0,5	0,2	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 16.

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 anti-korruption, och respektera dessa i hela sin värdekedja.

MACN

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

OECDs riktlinjer

Concordia Maritime följer 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 minimi-standard för arbetsvillkor över hela världen. Det handlar om grundläggande mänskliga rättigheter i arbetslivet.

World Ocean Council

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

FNs mål för hållbar utveckling

Concordia Maritime ser målen som ett gemensamt åtagande som kräver samarbete mellan regeringar, företag och samhället i stort. Vi stödjer de 17 målen fullt ut och anser att de har potential att bidra till en mer hållbar utveckling – för såväl samhället i stort som enskilda företag och verksamheter.

Samhällsengagemang

Concordia Maritime har som ambition att på olika sätt bidra till en positiv samhällsutveckling. De projekt eller initiativ som stötts 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.



Årsstämman 2019

Vid Concordia Maritime AB (publ):s årsstämma den 25 april 2019 omvaldes styrelseledamöterna Carl-Johan Hagman, Stefan Brocker, Mats Jansson, Helena Levander och Michael G:son Löw samt nyvaldes Henrik Hallin enligt valberedningens förslag. Till styrelsens ordförande valdes Carl-Johan Hagman.

Stämman beslutade att ingen utdelning ska ske för verksamhetsåret 2018.

KONCERNEN

Resultaträkning

MSEK	Kvartal 2 2019	Kvartal 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	9,45	8,67	9,31	8,38	8,69
Timecharterintäkter, lease av fartyg	36,0	47,8	72,3	72,9	130,6
Timecharterintäkter, operativa tjänster	54,3	68,2	119,9	104,4	206,4
Spotbefraktningintäkter ¹⁾	162,4	111,0	371,1	249,3	665,4
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	50,5
Summa intäkter	252,7	227,0	563,4	426,6	1 052,9
Reserelaterade driftskostnader	-64,7	-69,4	-140,5	-117,4	-293,4
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-68,7	-103,3 ²⁾	-153,6	-186,1 ³⁾	-447,9 ⁴⁾
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-52,6	-51,0	-105,1	-99,1	-202,7
Personalkostnader land	-4,4	-4,4	-10,2	-9,7	-20,4
Övriga externa kostnader	-9,0	-8,2	-19,2	-16,5	-31,7
Avskrivningar/Nedskrivningar	-61,1	-46,2 ²⁾	-121,5	-89,6 ³⁾	-186,9 ⁴⁾
Summa rörelsekostnader¹⁾	-260,5	-282,4²⁾	-550,0	-518,5³⁾	-1 183,0⁴⁾
Rörelseresultat	-7,8	-55,5²⁾	13,4	-91,9³⁾	-130,1⁴⁾
Ränteintäkter och liknande poster	1,1	19,6	14,2	36,1	30,9
Räntekostnader och liknande poster	-32,5	-21,2 ²⁾	-65,0	-39,9 ³⁾	-82,7 ⁴⁾
Finansnetto	-31,4	-1,6²⁾	-50,8	-3,8³⁾	-51,8⁴⁾
Resultat före skatt	-39,2	-57,0²⁾	-37,4	-95,7³⁾	-181,9⁴⁾
Skatt	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,2
Resultat efter skatt	-39,2	-57,0²⁾	-37,5	-95,7³⁾	-182,1⁴⁾

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

2) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade resultatposter för kvartal 2 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga resultatposter är oförändrade.

Driftskostnader fartyg	-80,3
Avskrivningar/Nedskrivningar	-54,8
Rörelsekostnader	-268,0
Rörelseresultat	-41,1
Räntekostnader och liknande poster	-34,6
Finansnetto	-15,0
Resultat före skatt	-56,1
Resultat efter skatt	-56,1

3) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade resultatposter för första halvåret 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16.

Övriga resultatposter är oförändrade.

Driftskostnader fartyg	-141,9
Avskrivningar/Nedskrivningar	-107,8
Rörelsekostnader	-492,5
Rörelseresultat	-65,9
Räntekostnader och liknande poster	-61,0
Finansnetto	-24,9
Resultat före skatt	-90,8
Resultat efter skatt	-90,8

4) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade resultatposter för helåret 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga resultatposter är oförändrade.

Driftskostnader fartyg	-354,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	-227,9
Rörelsekostnader	-1 130,6
Rörelseresultat	-77,7
Räntekostnader och liknande poster	-115,6
Finansnetto	-84,7
Resultat före skatt	-162,4
Resultat efter skatt	-162,6

Övrigt totalresultat

MSEK	Kvartal 2 2019	Kvartal 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Resultat efter skatt	-39,2	-57,1	-37,5	-95,7	-182,1
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat					
Omräkningsdifferenser	-0,9	82,7	44,2	104,2	95,8
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessakringar	-15,5	8,0	30,8	9,5	-68,2
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessakringar överfört till periodens resultat	-0,8	-0,8	-1,7	-1,7	-3,5
Poster som inte kan omföras till årets resultat					
Förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,4
Periodens totalresultat	-56,4	32,9	35,8	16,2	-160,4

Värden per aktie, SEK

MSEK	Kvartal 2 2019	Kvartal 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
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	-0,82	-1,19	-0,78	-2,01	-3,81
Eget kapital per aktie, SEK	23,40	25,94	23,40	25,94	22,24

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2019	30 juni 2018	31 dec 2018
Kurs SEK/USD på rapportdagen	9,28	8,94	8,85
Tillgångar			
Fartyg och inventarier ¹⁾	3 097,7	2 421,7 ³⁾	2 303,0 ⁴⁾
Finansiella anläggningstillgångar	0,3	0,1	14,6
Summa anläggningstillgångar	3 098,1	2 421,8³⁾	2 317,6⁴⁾
Kortfristiga fordringar	252,4	262,2	253,5
Kortfristiga placeringar	40,9	274,2	97,4
Kassa och bank	145,6	85,5	126,4
Summa omsättningstillgångar	438,9	621,9	477,4
Summa tillgångar	3 537,0	3 043,8³⁾	2 795,0⁴⁾
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 116,7	1 238,1	1 061,5
Långfristiga skulder	2 017,6	1 444,7 ³⁾	1 301,5 ⁴⁾
Kortfristiga skulder	402,7	361,0 ³⁾	432,0 ⁴⁾
Summa eget kapital och skulder	3 537,0	3 043,8³⁾	2 795,0⁴⁾

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 1 085,2 (0,0).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 29,2.

3) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade balansposter per 30 juni 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga balansposter är oförändrade.

Fartyg och inventarier	3 265,3
Summa anläggningstillgångar	3 265,4
Summa tillgångar	3 887,3
Långfristiga skulder	2 224,6
Kortfristiga skulder	424,7
Summa eget kapital och skulder	3 887,3

4) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade balansposter för helåret 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga balansposter är oförändrade.

Fartyg och inventarier	3 113,0
Summa anläggningstillgångar	3 127,6
Summa tillgångar	3 605,0
Långfristiga skulder	2 048,5
Kortfristiga skulder	495,0
Summa eget kapital och skulder	3 605,0

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan-jun 2019							
IB 2019-01-01	381,8	61,9	481,8	-60,0	-2,5	198,3	1 061,4
Periodens totalresultat			41,7	29,1		-37,5	33,3
Övergångseffekt IFRS16						22,1	22,1
UB 2019-06-30	381,8	61,9	523,5	-30,9	-2,5	182,9	1 116,7
Förändringar jan-jun 2018							
IB 2018-01-01	381,8	61,9	386,1	11,7	0,0	380,4	1 221,9
Periodens totalresultat			104,2	7,7		-95,7	16,2
UB 2018-06-30	381,8	61,9	490,3	19,4	0,0	284,6	1 238,1

KONCERNEN

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 2 2019	Kvartal 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Löpande verksamhet					
Resultat före skatt	-39,2	-57,0	-37,4	-95,7	-181,9
Justeringsposter:					
Avskrivningar	59,1	46,2	121,5	89,6	186,9
Övriga poster	-8,1	-1,5	-70,6	-12,6	-93,8
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	11,8	-12,4	13,5	-18,7	-88,9
Förändringar i rörelsekapital	13,0	-57,0	1,2	-55,1	-27,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	24,7	-69,3	14,7	-73,8	-116,3
Investeringsverksamhet					
Försäljning av anläggningstillgångar	0,0	0,7	0,0	1,9	1,9
Investering i anläggningstillgångar	-5,1	-0,9	-11,0	-0,9	-2,9
Försäljning av finansiella tillgångar	68,3	15,3	100,2	49,7	208,8
Investering i finansiella tillgångar	-8,0	-30,9	-18,7	-86,1	-106,3
Övriga finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Kassaflöde från investeringsverksamhet	55,2	-15,8	70,5	-35,5	101,3
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Amortering av lån ¹⁾	-48,3	-61,2	-33,5	-87,2	-99,6
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övrig finansiering	-18,5	29,8	-38,5	25,3	-19,5
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-66,8	-31,4	-72,0	-61,9	-119,1
Periodens kassaflöde	13,2	-116,6	13,2	-171,2	-134,0
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	131,8	193,2	126,4	243,6	243,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	0,6	9,0	5,9	13,1	16,8
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	145,6	85,5	145,6	85,5	126,4
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	-0,2	17,4	5,8	22,0	19,4
Periodens kassaflöde	0,8	-8,4	0,1	-8,8	-2,5
	0,6	9,0	5,9	13,1	16,8

1) Faktiskt amorterat belopp under kvartal 2 2019 är MSEK 48,4. Motsvarande belopp för första halvåret 2019 är MSEK 95,5. Kursdifferensen relaterad till lån i utländsk valuta är i kvartal 2 2019 MSEK 0,1. Motsvarande belopp för första halvåret 2019 är MSEK 62,0.

MODERBOLAGET

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Halvår 2019	Halvår 2018
Nettoomsättning	60,3	50,4
Driftskostnader fartyg	-60,9	-54,1
Övriga externa kostnader	-6,3	-6,4
Personalkostnader	-7,5	-7,1
Rörelseresultat	-14,4	-17,2
Resultat från dotterbolag	74,3	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	52,9	53,4
Räntekostnader och liknande poster	-55,9	-47,5
Resultat före skatt	56,9	-11,3
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	56,9	-11,3

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2019	30 juni 2018
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,2	0,0
Andelar i koncernföretag	745,9	745,8
Summa anläggningstillgångar	746,1	745,8
Kortfristiga fordringar	3,3	43,4
Kortfristiga placeringar	4,7	0,0
Fordran koncernbolag	1 039,6	1 173,6
Kassa och bank	75,9	20,3
Summa omsättningstillgångar	1 123,6	1 237,3
Summa tillgångar	1 869,7	1 983,1
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	541,1	556,0
Långfristiga skulder	1 064,5	1 196,7
Kortfristiga skulder	264,1	230,4
Summa eget kapital och skulder	1 869,7	1 983,1

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 2018, 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

Resultatmålet 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

Resultatmålet 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

Resultatmålet 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 2 2019	Kvartal 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Rörelseresultat	-7,8	-55,5	13,4	-91,9	-130,1
Avskrivningar/ Nedskrivningar	61,1	46,2	121,5	89,6	186,9
EBITDA	53,3	-9,3	134,9	-2,3	56,8

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 2 2019	Kvartal 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Resultat efter skatt	-39,2	-57,0	-37,5	-95,7	-182,1
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatt	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-39,2	-57,0	-37,4	-95,7	-181,9

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

	Kvartal 2 2019	Kvartal 2 2018	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	-39,2	-57,0	-37,4	-95,7	-181,9
Antal aktier (miljoner)	47,729798	47,729798	47,729798	47,729798	47,729798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt, SEK	-0,82	-1,19	-0,78	-2,01	-3,81

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Resultat efter skatt	-123,6	-670,8	-182,1
Eget kapital	1 122,2	1 231,1	1 165,5
Räntabilitet på eget kapital	-11%	-54%	-15%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Resultat efter finansnetto	-123,6	-685,8	-181,9
Finansiella kostnader	106,0	74,9	82,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-17,6	-610,9	-99,2
Balansomslutning	3 236,1	3 006,5	2 921,7
Icke räntebärande skulder	-165,6	-114,4	-147,7
Sysselsatt kapital	3 070,5	2 892,1	2 773,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-0,6%	-21,1%	-3,6%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Resultat efter finansnetto	-123,6	-685,8	-181,9
Finansiella kostnader	106,0	74,9	82,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-17,6	-610,9	-99,2
Balansomslutning	3 236,1	3 006,5	2 921,7
Räntabilitet på totalt kapital	-0,6%	-20,3%	-3,4%

Soliditet

MSEK	Halvår 2019	Halvår 2018	Helår 2018
Eget kapital	1 116,7	1 238,1	1 061,5
Balansomslutning	3 537,0	3 043,8	2 794,9
Soliditet	32%	41%	38%

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 2019 tillämpas IFRS 16 för redovisning av leasingavtal. Bolaget redovisar som leaseta- gare en nyttjanderättstillgång som representerar rätten att använda den underliggande tillgången och en leasingkul- d som representerar skyldigheten att betala leasingavgiften för

tre långfristiga leasingavtal för fartyg inhyrda på bareboat- basis. Undantag för redovisning i balansräkningen finns för leasingkontrakt av mindre värde samt kontrakt som har en löptid på högst 12 månader. I resultaträkningen redovisas avskrivningar separat från räntekostnader hänförliga till leasingkulden. Bolaget har valt att använda en modifierad retroaktiv tillämpning vid övergången till IFRS 16, vilket inne- bär att ingen omräkning av jämförelsesiffror har skett. Effekten i bolagets finansiella rapporter vid övergången till IFRS 16 blev totalt en ökning om MSEK 810 (MUSD 91) på både tillgångs- och skuldsidan i balansräkningen. Effekten avser två av de tre leasingavtalen och är beräknad utifrån koncernens

lånemarginal per den 1 januari 2019 om 2,36% och koncer- nens senast uppdaterade bedömning gällande huruvida even- tuella optioner för att förlänga respektive leasingavtal eller förvärva de leasade fartygen kommer att utnyttjas eller ej. Båda avtalen innehåller en fast bestämd hyresbetalning men det ena avtalet har även en variabel hyresbetalningbaserad på LIBOR +2,975% av det kvarvarande ackumulerade fasta hyresbeloppet för den totala befraktningsperioden. Båda avtalen innehåller årliga köpoptioner från år tre respektive år fyra. Det tredje avtalet redovisades innan övergången till IFRS 16 som en finansiell lease och därmed innebar över- gången ingen effekt i redovisningen för avtalet.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredo- visningen för 2018, 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 resul- tat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför. Rapporten är inte granskad av bolagets revisorer.

Göteborg den 15 augusti 2019

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker
Vice ordförande

Mats Jansson

Helena Levander

Michael G:son Löw

Henrik Hallin

Alessandro Chiesi

Daniel Holmgren

Mahmoud Sifaf

Kim Ullman
Verkställande direktör

Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 2 2019	Kv 1 2019	Kv 4 2018	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	252,7	310,7	367,8	258,6	227,0	199,6	193,8	197,7
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-260,5	-289,5	-339,6	324,5	-282,4	-236,0	-226,7	-245,9
Rörelseresultat (EBIT)	-7,8	21,2	28,2	-66,4	-55,5	-36,4	-32,9	-521,8
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	-31,4	-19,4	-47,6	-0,5	-1,6	-2,2	-9,1	-11,2
Resultat efter finansnetto	-39,2	1,8	-19,4	-66,9	-57,0	-38,7	-42,0	-533,1
Resultat efter skatt	-39,2	1,7	-19,4	-67,0	-57,0	-38,7	-42,0	-533,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten	24,7	-10,0	-11,0	-31,4	-69,3	-4,4	-3,2	39,5
EBITDA	53,3	81,6	77,1	-18,0	-9,3	7,0	10,1	1,9
Balansposter								
Fartyg (antal)	3 097,7 (13)	3 212,0 (13)	2 303,0 (11)	2 359,0 (11)	2 421,7 (11)	2 303,9 (11)	2 305,7 (11)	2 319,5 (11)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	186,5	231,3	223,9	263,9	359,7	435,5	466,4	546,9
Övriga tillgångar	252,8	266,8	253,5	280,9	262,2	206,3	196,2	201,4
Räntebärande skulder	2 267,9	2 397,8	1 539,1	1 625,8	1 686,2	1 620,2	1 635,6	1 702,3
Övriga skulder och avsättningar	152,4	158,6	194,4	121,2	119,5	120,3	111,0	106,8
Eget kapital	1 116,7	1 153,7	1 061,5	1 156,9	1 238,1	1 205,3	1 221,9	1 259,0
Balansomslutning	3 537,0	3 710,1	2 795,0	2 903,9	3 043,8	2 945,8	2 968,5	3 068,1
Nyckeltal, %								
Soliditet	-32	31	38	40	41	41	41	41
Räntabilitet på totalt kapital	-1	-1	-3	-5	-20	-18	-17	-14
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-1	-2	-4	-5	-21	-19	-18	-14
Räntabilitet på eget kapital	-11	-12	-16	-17	-54	-48	-42	-32
Rörelsemarginal	-3	7	8	-26	-24	-18	-17	-264
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	5,29	6,51	7,71	5,42	4,76	4,18	4,06	4,14
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-5,46	-6,07	-7,11	-6,81	-5,92	-4,95	-4,75	-5,15
Rörelseresultat	-0,16	0,44	0,59	-1,39	-1,16	-0,76	-0,69	-10,93
Finansnetto	-0,66	-0,41	-1,00	-0,01	-0,03	-0,05	-0,19	-0,23
Resultat efter skatt	-0,82	0,04	-0,41	-1,40	-1,19	-0,81	-0,88	-11,17
Kassaflöde från löpande verksamhet	0,52	-0,21	-0,23	-0,66	-1,45	-0,09	-0,07	0,83
EBITDA	1,12	1,71	1,62	-0,38	-0,19	0,15	0,21	0,04
Eget kapital	23,40	24,17	22,24	24,24	25,94	25,25	25,60	26,38

Definitioner se sidan 16.

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

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 kontorsservice** Ett fast pris per år debiteras.

Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Kvartal 2		Halvår		Helår
	2019	2018	2019	2018	2018
Koncernen	67,7	64,1	135,0	125,6	256,9
Moderbolaget	0,3	0,3	0,8	0,5	1,2

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



Kontakt



**Kim Ullman,
VD**

Tel 031 85 50 03
eller 0704 85 50 03
kim.ullman@
concordiamaritime.com



**Ola Helgesson,
Finansdirektör**

Tel 031 85 50 09
eller 0704 85 50 09
ola.helgesson@
concordiamaritime.com

Kalender

Q3 2019 5 november 2019
Q4 2019 30 januari 2020

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

Denna information är sådan information som Concordia Maritime Aktiebolag (publ) är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning och lagen om värdepappersmarknaden. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersons försorg, för offentliggörande den 15 augusti 2019 kl. 13:00 CET.

Flottan per 2019-08-15

Produkttankers	Sysselsättning	Partner
P-MAX		
Stena Premium	Spot	Stena Bulk
Stena Polaris	CVC t.o.m. april 2020	Stena Bulk
Stena Performance	CVC t.o.m. april 2020	Stena Bulk
Stena Provence	Timecharter t.o.m. september 2019	Stena Bulk
Stena Progress	Spot	Stena Bulk
Stena Paris	Timecharter t.o.m. augusti 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

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

**CONCORDIA
MARITIME**

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