

ÅRSREDOVISNING

CONCORDIA
MARITIME

2013



BOLAGSÖVERSIKT

Concordia Maritime på två minuter	1
Det enda konstanta är förändring	2
Ordförandeord	4
VD har ordet	5
Affärsmodellen	8

VERKSAMHETEN

Våra fartyg	10
En liten organisation med ett stort nätverk	12
Så sysselsätts våra fartyg	15

MARKNAD

Marknadens dynamik och drivkrafter	18
Tillväxten i flottans storlek	19
En växande värld och medelklass	20
Förändringar i raffinaderikapacitet	23
Ökad produktion av alternativa oljor	24

HÅLLBARHET, MILJÖ & SÄKERHET

Så arbetar vi med säkerhet och kvalitet	27
Sjöfartens och vår miljöpåverkan	28
Övning ger färdighet	31

EKONOMISK ÖVERSIKT

Risk- och känslighetsanalys	34
30 år som noterat rederi	38
10 år i sammandrag	42

EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	45
	46

KONCERNEN

Resultaträkning och totalresultat	50
Balansräkning	51
Förändringar i eget kapital	52
Kassaflödesanalys	53

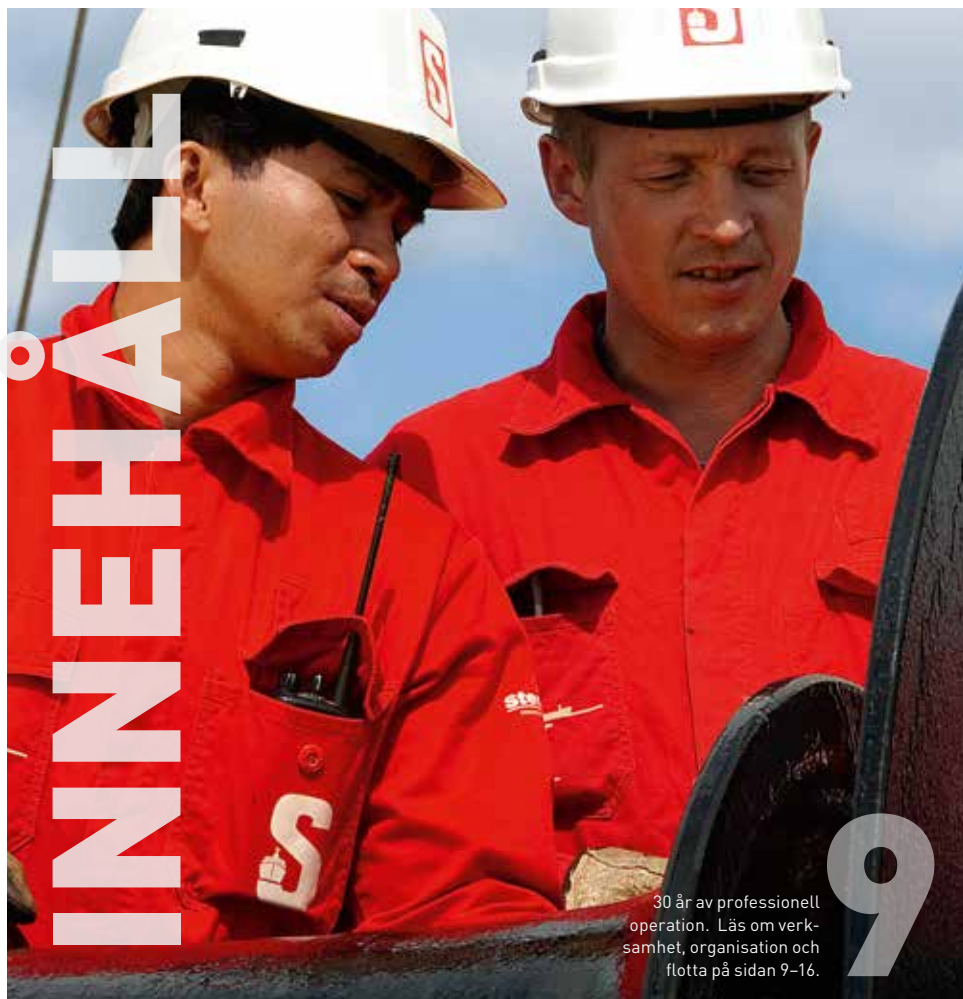
MODERBOLAGET

Resultaträkning	54
Balansräkning	55
Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	56
Förändringar i eget kapital	56
Kassaflödesanalys	57
Noter	58
Revisionsberättelse	79

BOLAGSSTYRNING

Styrning av bolag och verksamhet	80
Styrelse och revisor	90
Företagsledning	92

Definitioner	93
Årsstämma och informationstillfällen	93
Adresser	93



30 år av professionell operation. Läs om verksamhet, organisation och flotta på sidan 9–16.



Omslagsbilden är tagen av Patrik Svahn under Stena Polaris premiärresa genom Nordostpassagen.



Operativ bolagsstyrning 2013 – ett år med Stena Provence.

CONCORDIA MARITIME

PÅ TVÅ MINUTER

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi. Vi fokuserar på kostnadseffektiva frakter och säkra transporter av förädlade oljeprodukter och vegetabiliska oljor. B-aktien är sedan 1984 noterad på Nasdaq OMX Stockholm.

VÅR AFFÄRSIDÉ

Att tillgodose våra kunders behov av säkra och kostnadseffektiva tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.

Att genom opportuna investeringar i omsättningsbara fartyg tjäna pengar på svängningar i dessa fartygsvärden.

VÅR VISION

Att vara våra kunders förstaval när det gäller säkra, innovativa och väl utförda tanktransporter som leder till god avkastning, stabil tillväxt och finansiell stabilitet.

VÅR STRATEGI

- Fortsätta utveckla vår position att vara en förstavalspartner för transporter av förädlade oljeprodukter och vegetabiliska oljor.
- Fortsätta identifiera marknadens behov av effektiva transporter och utveckla fartyg och logistiklösningar baserade på transportekonomi, flexibilitet och ett utvecklat miljö- och säkerhetstänkande.
- Utnyttja vår finansiella ställning för nya affärer med rätt timing.
- Fortsätta dra nytta av den unika kompetens som ryms inom Stena Sfären avseende marknadskännedom, skeppsbyggnation och fartygsdrift.

VÅRA KUNDER

Bland våra kunder återfinns några av världens största olje- och energibolag. Kundrelationerna präglas av partnerskap, samarbete och långsiktighet.

VAD VI FRAKTAR

Vi fokuserar huvudsakligen på frakter av förädlade oljeprodukter och vegetabiliska oljor. Som komplement är vi även aktiva inom transporter av råolja.

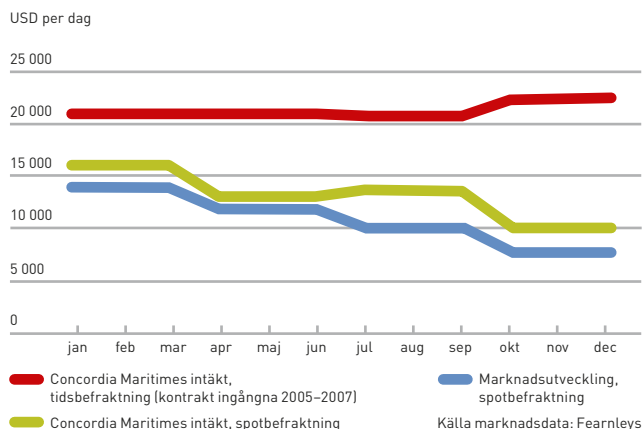
DET ENDA KONSTANTA ÄR FÖRÄNDRING

2013

Sammantaget var marknaden för produkttanktransporter 2013 starkare jämfört med 2012, men vi och många med oss hade högre förväntningar. Visst fanns där tecken både inför och under året som talade (och fortfarande talar) för en starkare marknadsutveckling. Men den totala utnyttjandegraden av den globala produkttankflottan var helt enkelt för låg för att ge fraktraterna en större skjuts uppåt.

Vår kontraktsportfölj har förändrats de senaste tre åren när vi gått från långa tidsbefraktningsskontrakt till korta spotkontrakt. 2013 återlevererades ytterligare tre fartyg från sina tidsbefraktningsskontrakt. Detta innebar att vi sysselsatte större delen av P-MAX-flottan på spotmarknaden. Vår genomsnittliga intjäning för dessa fartyg var USD 13 000 per dag. Det var visserligen bättre än marknadssnittet, men inte tillräckligt för att ge lönsamhet.

Concordia Maritimes intjäning 2013



I grafen illustreras Concordia Maritimes intäkter. Bolagets intäkter på spot- och tidsbefraktningsskontrakt utgörs av grön och röd linje. Den blå linjen visar genomsnittligt världsmarknadsindex för spotmarknaden.

Nyckeltal

	2013	2012
Totala intäkter, MSEK	467,8	543,4
EBITDA, MSEK	144,7	228,4
Rörelseresultat före nedskrivning, MSEK	0,4	77,5
Nedskrivning, MSEK	0,0	-411,0
Rörelseresultat efter nedskrivning, MSEK	0,4	-333,5
Resultat efter finansnetto, MSEK	-39,0	-369,4
Nettoresultat, MSEK	-28,8	-356,0
Investeringar, MSEK	64,7	428,3
Soliditet, %	38	38
Eget kapital per aktie, SEK	27,07	27,88
Utdelning i procent av resultat, %	n/a	-7
Resultat per aktie, SEK	-0,60	-7,46
Utdelning per aktie, SEK	0,00*	0,50
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	11,70	10,15

* Föreslagen utdelning

SJÖFART EN CYKLISK BRANSCH

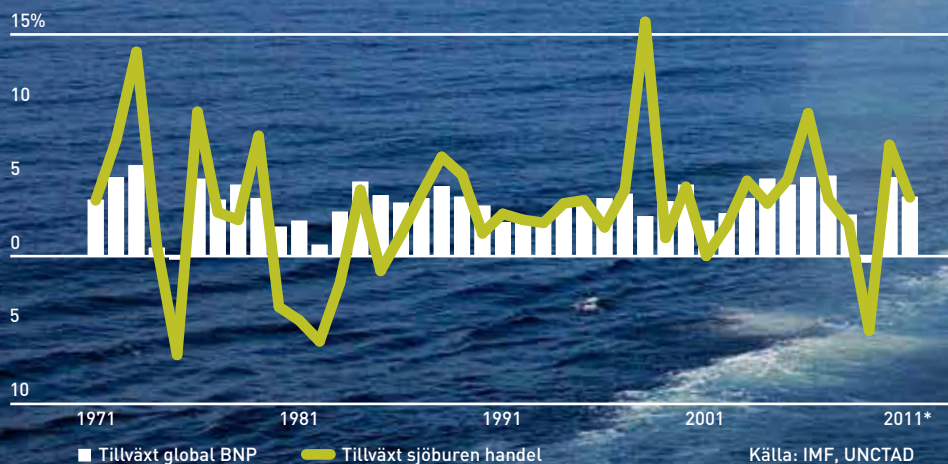
Ända sedan en ny generation ångfartyg gjorde entré på fraktmarknaden 1871 och satte segelfartyg under hård konkurrens har sjöfarten styrts av marknadscyklar.

Tanksjöfarten har nu under flera år genomgått en mycket svag konjunktur. Det finns dock anledning att tro att cykeln har bottnat. Generellt talar en tilltagande världsekonomi (Internationella valutafonden räknar med en global BNP-tillväxt runt 4 procent årligen till och med 2018) för en

större efterfrågan på transporter. Som grafen nedan visar har svängningarna i handeln till sjöss historiskt sett i stor utsträckning korrelerat med utvecklingen i världsekonomin.

För produkttankmarknaden finns dessutom ett antal drivkrafter som talar för en positiv utveckling de närmsta åren. Med en flotta där de flesta fartygen sysselsätts på spotmarknaden anser vi oss vara väl positionerade för att dra nytta av den utvecklingen.

Samspelet mellan världsekonomin och sjöfarten



* Data för sjöburen handel endast tillgänglig till 2011.

LÄS MER

Vår verksamhet och flotta, sid 9
Vår marknad, sid 17



STYRELSEORDFÖRANDE CARL-JOHAN HAGMAN: STYRKORNA SOM VINNER I LÄNGDEN

Bästa aktieägare,

Tankmarknaden är volatil till sin natur på grund av att den är så väl fungerande, fri och global. Cykikaliteten kräver att bolag som vårt är rustat för såväl uppgång som nedgång. Historiskt har vi visat att vi kan agera i både starka och svaga marknader vilket givit Concordia Maritime en långsiktighet som få andra rederier i vår bransch har.

I Concordia Maritime tror vi på en starkare marknad de kommande åren. Vi har gjort nybeställningar av två IMO2MAX-fartyg för leverans 2014 och förra året tog vi leverans av ett suezmaxfartyg. Därigenom har vi utnyttjat den historiskt attraktiva nybyggnationsmarknaden, flyttat fram våra positioner och ökat vår långsiktiga intjäningspotential. I det kortare perspektivet har vi avsiktligt inte fraktat ut våra fartyg på längre nya kontrakt. Vi har därmed maximerat vår möjlighet att kunna dra nytta av en förväntad marknadsförstärkning.

Concordia Maritime är dock inte ensam om den positiva marknadssynen, för de kommande åren, varför nya varvsbeställningar varit omfattande i bland annat produkttanksegmentet. På längre sikt riskerar därför vår marknad att komma under förnyat tryck. Vi tror dock att den grundläggande efterfrågan på produkt- och råoljetransporter kommer vara stark även i framtiden.

Concordia Maritime har unika möjligheter att dra nytta av resurser och kompetenser i hela Stena Sfären som ett bolag av jämförbar storlek inte på något sätt skulle kunna uppvisa. För att säkerställa att alla aktieägares intressen tillvaratas och för att garantera att transaktionerna mellan bolagen är korrekta, är alla förhållanden mellan Concordia Maritime och Stenabolag reglerade i avtal och transparenta rutiner. Genom denna relation skapas förutsättningar att få ut det bästa av varje befaktning, fartyg och besättningsman.

För att skapa långsiktig framgång krävs även ett starkt ledarskap. Jag vill ta tillfället i akt att tacka Hans Norén

för hans tio år som VD för Concordia Maritime. Hans har på ett skickligt och framgångsrikt sätt renodlat bolagets verksamhet, flyttat fokus till en spännande och attraktiv nisch och säkerställt bolagets intjäning under en period när många andra rederier inte klarade prövningen.

Nu är det dags att ta bolaget vidare och det var mycket glädjande att få utnämna Kim Ullman till ny VD. Få personer kan mäta sig med Kims gedigna erfarenhet av tanksjöfarten. Under 30 år har han varit högst delaktig i att utveckla Stena Bulk till ett av världens ledande rederier. Inte minst blir Kims djupa marknadskännedom och sinne för affärer en ytterst värdefull tillgång för bolaget.

Styrelsen för Concordia Maritime hyser därför inga tvivel om att vi har goda möjligheter att förbättra lönsamheten och fortsätta utvecklingen som ett rederi av allra högsta kvalitet och klass.

Göteborg i mars 2014
Carl-Johan Hagman,
Styrelseordförande

VD KIM ULLMAN:

VÅR RESA MOT BÄTTRE LÖNSAMHET

Som ny VD för Concordia Maritime ligger mitt fokus på att maximera utnyttjandegraden av vår moderna och effektiva flotta och därmed öka bolagets lönsamhet. Vi ska nå målet med en ny sysselsättningsstrategi, nya samarbetsformer och en fortsatt kostnadseffektiv verksamhet med vårt unika nätverk av partners.



Aven om tankmarknaden 2013 inte levererade vad vi och många andra hoppades på, är vår positiva syn på utvecklingen de närmsta åren oförändrad. Fundamentala faktorer och strukturella drivkrafter talar för en stigande marknad.

För det första är världsekonomin i återhämtning. Prognoserna talar för en relativt god utveckling de kommande fyra åren, inte minst i Asiens och Afrikas tillväxtekonomier. Sjöfarten fortsätter att spela en viktig roll för globaliseringen och spridandet av välbefinnande. Den globala medelklassen växer sig starkare och blir en allt viktigare motor i världsekonomin – en utveckling som gynnar oss i form av ökad efterfrågan på olja och oljeprodukter.

För det andra är den geografiska omfördelningen av raffinaderikapaciteten i världen i förändring. Detta skapar dynamik i handelsmönstren och en ökad efterfrågan på produkt-tanktransporter.

För det tredje förändrar skiffertgas-boomen spelreglerna på den amerikanska energimarknaden. Exporten av oljeprodukter ökar

när raffinaderierna får stor tillgång till billig råvara.

Det är viktigt understryka att det fortfarande finns vissa frågetecken kring balansen mellan utbud och efterfrågan på fartyg. Traditionellt har antalet fartygsbeställningar gått upp när marknaden gått upp. År 2013 var dock ett undantag med många beställningar i en låg marknad. Men även om antalet leveranser av nya produkttankers är förhållandevis stort ökar efterfrågan på transporter ännu mer.

Exponering mot spotmarknaden

Marknadens utveckling under 2013 var alltså under förväntan. Trots en lovande inledning på året var den totala utnyttjandegraden av världsfloTTan för låg, till stor del på grund av det stora utbudet av fartyg.

Vi manövrerade framgångsrikt förbi de svaga åren 2009–2012 med långa charterkontrakt samtidigt som många av våra konkurrenter brottades med allvarliga intjäningsproblem. Vi har gradvis ökat vår marknads-exponering och 2013 var det första året då

DÄRFÖR ÄR CONCORDIA MARITIME EN BRA INVESTERING

- 1** Vi verkar på en marknad där mycket talar för en successiv förstärkning de närmsta åren.
- 2** Vi har en effektiv och lastflexibel flotta, väl positionerad att dra nytta av den utvecklingen.
- 3** Vi har sjösatt en ny strategi för en mer varierad sysselsättning. Målet: maximera utnyttjandegraden och öka lönsamheten.



majoriteten av våra fartyg fanns på spot-marknaden. Under året seglade dessa fartyg i genomsnitt in USD 13 000 per dag. Trots att detta var cirka 20 procent bättre än världsmarknadsindex var intäkterna inte tillräckliga för att skapa lönsamhet.

Ny sysselsättningsstrategi och nya fartyg

Mitt fokus ligger nu på att öka flottans utnyttjandegrad och intjäning. I denna cykliska bransch innebär det att ha beredskap för både uppgångar och nedgångar. Vi är väl positionerade att dra nytta av den förväntade positiva utvecklingen framöver. Merparten av våra P-MAX-fartyg, åtta av tio, sysselsätts på den öppna marknaden.

Vi försöker även styra sysselsättningen mot trader och befraktningssystem där P-MAX-fartygens unika egenskaper kom-

mer till sin rätt och där det finns premium-rater att hämta. Till exempel tecknade vi i januari 2014 ett nytt avtal med franska Total gällande *Stena Paris*. På en av Totals nischtrader från Sydostasien till Polynesien kommer hennes extremt grunda djupgående väl till användning. Vi har även tecknat ett samarbetsavtal med Shell Tankers Singapore Pte Ltd om sysselsättning av *Stena Penguin* och *Stena Progress*. Samarbetet har stor potential för att maximera fartygens utnyttjandegrad.

En annan viktig del i strategin är den kommande leveransen av två sofistikerade produkt- och kemikalietankers i Stenas egendesignade IMO2MAX-serie. Att kunna agera på en svag marknad, som vi gjorde när vi beställde fartygen 2012, är gynnsamt både i det korta och det långa

perspektivet. Förutom att få två nya fartyg som delvis breddar vår exponering mot nya lastslag, gjorde vi dessutom investeringen när varvspriserna var de lägsta på över tio år.

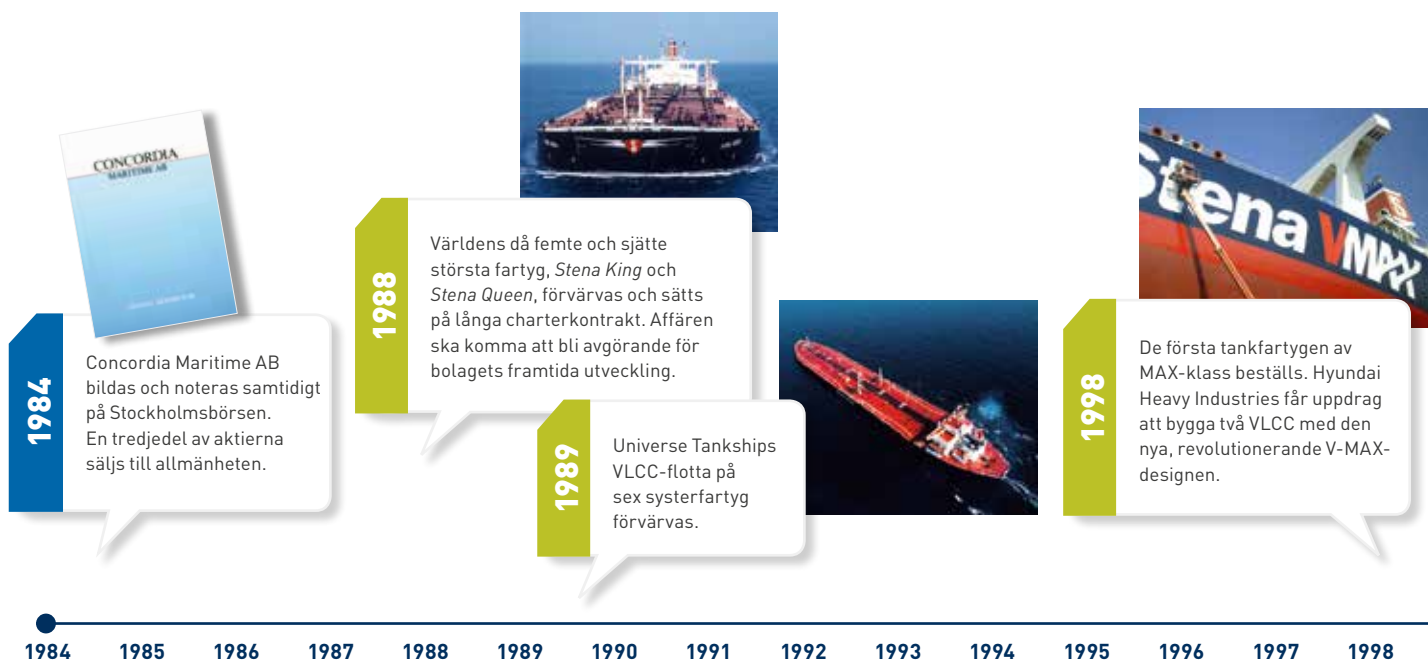
En professionell operation

Vår verksamhet har alltid präglats av skicklig befraktning och en daglig operation med hög kvalitet och driftsäkerhet. Denna professionella operation är möjlig tack vare ett unikt nätverk av samarbetspartners.

Genom Stena Bulk och Stena Weco har vi tillgång till ledande och världsomspännande kompetens inom befraktning och kommersiell drift.

Samarbetet med Northern Marine Management, vår partner för teknisk drift och bemanning, håller oss i framkant inom kvalitet, säkerhet och miljö. Vi har länge

CONCORDIA MARITIME 30 ÅR 1984–2014



levt upp till rigorösa granskningskrav, bland annat i form av oljebolagens fartygsinspektioner. Det redan låga antalet observationer per inspektion minskade med cirka 40 procent mellan 2009 och 2013.

Arbetsmiljön till sjöss präglas ofta av meterhöga vågor, blöta eller isiga däck och trånga utrymmen. Men när det kommer till säkerhetsarbetet ombord våra fartyg har vi en meritlista få rederier kan mäta sig med. Ett lysande exempel är att vi med 8,6 miljoner arbetstimmar mellan 2010–2013 endast hade två olyckor där medarbetarna inte kunde återgå till arbetet följande dag.

Fortsätta utveckla affären

Den höga kompetensen inom Stena-koncernen är ingen nyhet för mig. Jag har arbetat inom Stena Bulk sedan 1983, året

innan Concordia Maritime grundades och noterades på Stockholmsbörsen. Sedan dess har jag på nära håll följt bolagets utveckling från ett stortanksskipsrederi med ULCC- och VLCC-tankers, till ett nischat produkttankrederi med sofistikerade produkt- och kemikalietankers.

Det är mycket stimulerande att sedan årsskiftet vara en del av denna spännande utveckling. Jag ser med stor entusiasm fram emot att ta bolaget vidare på sin framgångsrika resa och fortsätta utveckla dess position som ett förstklassigt, lönsamt rederi.

Göteborg i mars 2014
Kim Ullman, VD

2003



De första sex av sammanlagt tio produkttankfartyg på 65 200 dwt med Stenas nya P-MAX-koncept beställs från Brodosplit-varvet i Kroatien.

2004

De två sista VLCC-fartygen i flottan säljs för konvertering till offshoreanvändning. Nybeställning av Panamax-systrarna *Stena Poseidon* och *Palva*.

2005



Stena Paris, första P-MAX som sjösätts. Hon går direkt in på långtidskontrakt för franska Total.

2010



Suezmaxen *Stena Supreme* beställs med leverans under 2012.

2014

Planerad leverans av det första IMO2MAX-fartyget i slutet av 2014.



1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014

VÅRA FRÄMSTA INTÄKTER OCH KOSTNADER

+ INTÄKTER

Intäkter från spotbefraktning

Nivån på fraktraterna är helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan just i den givna stunden. Fraktraterna kan därför variera kraftigt under kort tid.

Intäkter från tidsutbefraktning

Intäkterna utgörs av en i förväg överenskommen dygnshyra som löper över hela kontraktperioden. Nivån på hyran avgörs av kontraktets längd och marknadsläget vid kontraktets ingång.

Vinstdelning på utbefraktade fartyg

I vissa kontrakt finns utöver den avtalade fraktraten även ett vinstdelningselement. Något för- enklrat betyder detta att vi och kunden delar på de intäkter som överstiger en given nivå.

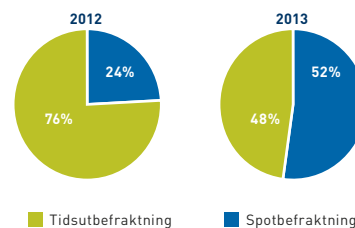
Försäljning av fartyg

Ytterligare en potentiell intäktskälla är försäljning av fartyg. Priserna varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Timingen är därför avgörande för lönsamheten i affären.

Fokus

- Nära och långsiktiga samarbeten med kunder
- Timing vid förvärv och avyttring av fartyg

Intäktsfördelning



Läs om hur våra fartyg sysselsätts på sidan 15.

- KOSTNADER

Dagskostnader

Till de främsta kostnaderna hör besättning, försäkringar samt löpande teknisk drift, exempelvis periodiskt löpande underhåll (dockningar) och reparationer.

Resekostnader

Resekostnaderna utgörs huvudsakligen av bränsleförbrukning och hamnavgifter. För fartyg uthyrda på tidsbefraktning står kunden för samtliga resekostnader.

Dygnshyra på tidsinbefraktade fartyg

Kostnader i de fall fartyg hyrs in från annan redare.

Kapitalkostnader

Avskrivningar och finansiella kostnader kan variera stort med rederiets kapitalstruktur och belåningsgrad. Tingen vid köp av fartyg är avgörande – priset påverkar fartygets kapitalkostnad och därmed rederiets lönsamhet under lång tid.

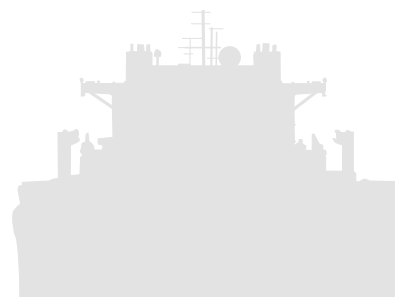
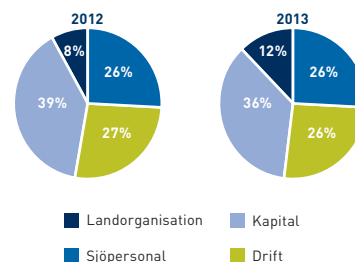
Engångskostnader

Naturligtvis uppkommer engångskostnader i ett rederi, exempelvis på grund av skada på fartyg. Vanligtvis kan dock kostnaden begränsas via försäkringar.

Fokus

- Långsiktigt underhåll
- Effektiv bemanning
- Kontroll av kapitalkostnaden
- Säkerhet i alla led
- Professionell fartygsoperation av högsta klass

Kostnadsfördelning



EN VERKSAMHET OCH FLOTTA AV HÖGSTA KLASS

2014 är det 30 år sedan Concordia Maritime grundades. Affärsidén och flottan har varierat i inriktning och utseende genom åren, men verksamheten har alltid bottnat i och präglats av en professionell operation. Genom vårt nätverk av samarbetspartners har vi unik tillgång till världsomspännande och världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden. Vi har dessutom en modern flotta med några av de mest säkra, effektiva och lastflexibla tankfartygen på marknaden.

Med det i åtanke anser vi det vara berättigat att säga att vi har både en verksamhet och en flotta av allra högsta klass.



VÅRA FARTYG

Våra 13 fartyg transporterar såväl lätta som tunga oljeprodukter, råolja, vegetabiliska oljor samt lättare kemikalier över hela världen. Här är en ögonblicksbild över vår internationella verksamhet från den 15 december 2013.

POSITION OCH LAST 15 DECEMBER 2013 KL 12:00

A Stena Paris (isklass 1B)
Seglar från Sydney mot Singapore där hon ska docka.

B Stena Provence (1B)
Väntar på att lasta kaustiksoda i Al Jubail som sedan ska lossas i Australien.

C Stena Primorsk (1B)
I ballast till Lake Charles för att lasta diesel, efter lossning av ammoniumnitrat i Baltimore.

D Stena Performance (1B)
Har gått från Amsterdam till Lome, Togo och lossar nu gasolja via STS.

E Stena President (1B)
På väg att lasta i Tallinn och Oxelösund för att sedan korsa Atlanten mot Texas.

F Stena Perros (1B)
I ballast mot Salvador, Brasilien, för att lasta brännolja som ska skeppas till Rotterdam.

G Stena Progress (1B)
Lossar nafta i Antwerpen som lastats i Nyhamnna, Norge.

H Stena Polaris (1A)
Seglar mot Nya Zeeland med gasolja från Singapore.

I Stena Penguin (1A)
Lossar produktionsvatten från ett flytande lager utanför landets kust i Aratu, Brasilien.

J Stena Premium (1B)
Har fraktat gasolja från Maputo till Beira i Mozambique.

K Stena Poseidon (1A)
I Amsterdam för att lossa gasolja från Ventspils, dit hon sedan återvänder för ny last.

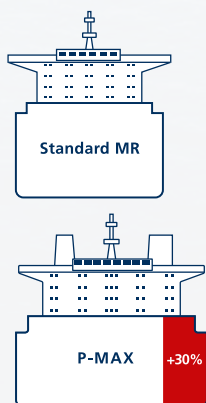
L Palva (1A)
Lossar flygbränsle från Sikka, Indien i Porvoo, Finland.

M Stena Supreme
I Houston för att lossa brännolja som har fraktats från Tallinn.

PANAMAX

SUEZMAX





SÄKERHET OCH FLEXIBILITET TILL MAX

Våra P-MAX-fartyg är byggda med dubbla drift- och styrsystem. Motorer, axlar, generatorer, kontroll- och bränslesystem, roder, propellrar – allt är dubbelt för så hög säkerhet och effektivitet som möjligt. Maskinrummen är separerade med brand- och vattentäta skott och kommandobryggan är utrustad med ett copilot-system.

Fartygen är längd- och djupmässigt jämförbara med ett MR-fartyg av standardtyp. Tack vare skrovets utformning kan fartygen dock transportera upp till 30 procent mer last, med i princip samma bränsleförbrukning och samma fartegenskaper. Detta gör att de konkurrerar om laster i både MR- och LR1-segmentet.

FARTYGSTYPER

ULCC Ultra Large Crude Carrier	>320 000+ dwt
VLCC Very Large Crude Carrier	200 000–320 000 dwt
Suezmax*	120 000–200 000 dwt
Aframax	80 000–120 000 dwt
Long Range Two (LRII)	75 000–120 000+ dwt
Panamax*	55 000–75 000 dwt
Long Range One (LRI)*	55 000–75 000 dwt
Medium Range (MR)*	40 000–55 000 dwt
Handysize	20 000–40 000 dwt
Intermediate	15 000–20 000 dwt
Small	10 000–15 000 dwt
Coastal	3 000–10 000 dwt

■ Segment där P-MAX (65 200 dwt) konkurrerar om laster.

* Segment inom vilka vi är aktiva.

EN LITEN ORGANISATION MED ETT STORT NÄTVERK

Såväl vår organisation som vår moderna flotta kännetecknas av kostnadseffektivitet och professionellt utförande. I kombination med ett tätt samarbete med våra leverantörer är detta stöttepelarna i strävan att vara våra kunders förstaval.

Vår landorganisation består av endast sex personer. En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning köps istället in från våra samarbetspartners inom Stena Sfären. Det nära samarbetet innebär att verksamheten kan bedrivas kostnadseffektivt samtidigt som vi får tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden: från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation.

Samarbetet inom Stenakoncernen har bland annat resulterat i utvecklingen av våra P-MAX-fartyg, som levererades mellan 2005 och 2011, samt det nya IMO2MAX-konceptet, där vi har beställt två sofistikerade produkt- och kemikalietankers.

Branschledande teknisk drift

Bemanning, drift och underhåll av samtliga våra fartyg sköts av Stenaägda Northern Marine Management (NMM). Med sitt systematiska kvalitets-, säkerhets- och

miljöarbete är NMM branschledande och det är en starkt bidragande orsak till det låga antalet tillbud och olyckor ombord våra fartyg de senaste åren. Läs mer på sidan 31.

Befraktningen och den kommersiella operationen sköts av Stena Bulk och Stena Weco. Via dessa samarbetspartners får vi tillgång till världsomspännande sälj- och marknadsföringsorganisationer. Läs mer om hur vi sysselsätter våra fartyg på sidan 15.

Vår flotta

P-MAX

Ryggraden i vår effektiva och säkra flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen. Fartygstypen baseras på Stenas MAX-koncept och bakom utvecklingen ligger ett behov av att säkert kunna trafikera vatten och hamnar med begränsat djup med betydligt mer last än motsvarande fartyg i samma storleksklass. För att göra detta möjligt har P-MAX-fartygen gjorts avsevärt bredare med ett unikt utformat skrov samt ett tudelat akterskepp.





Åtta av fartygen i P-MAX-flottan har isklass 1B och två isklass 1A. Fem fartyg har efter leverans konverterats till IMO3-klass, så att de förutom att transportera råolja samt lätta och tunga petroleumprodukter även kan transportera vegetabiliska oljor och lättare kemikalier. Denna flexibilitet ökar möjligheterna till fler intäktsdagar per år.

Att ha tio systerfartyg i flottan ger många och stora fördelar. För kunderna innebär möjligheten att hyra flera fartyg av samma typ ökad trygghet, stabilitet och flexibilitet. För oss som rederi kan utvecklingskostnaderna spridas på flera fartyg. Den gemensamma utformningen gör det även möjligt för besättningen att snabbt växla mellan de olika fartygen.

IMO2MAX

Stena Image och *Stena Important* heter de två produkt- och kemikalietankers som vid utgången av 2013 utgjorde vårt nybyggnadsprogram. Fartygen, som beställdes

under 2012, är på cirka 50 000 dwt vardera och ingår i en serie som projekteras i samarbete med Stena Bulk och Stena Weco och utvecklas i samarbete mellan Stena Teknik och det kinesiska varvet Guangzhou Shipyard International.

Fartygskonceptet heter IMO2MAX, vilket syftar till att fartygen är IMO2-klassade. Denna serie byggs med fler och mindre tankar för att kunna transportera långt fler laster än traditionella produkt-tankfartyg. Med en helt ny, egendesignad skrovlinje, specialkonstruerade propellrar och en ny bränsleeffektiv huvudmotor kommer fartygen vara bland de mest sofistikerade på marknaden – och ligga i framkant både vad gäller energieffektivitet och lastflexibilitet – när de sjösätts 2014–2015. Intentionen är att sysselsätta fartygen på spotmarknaden via Stena Weco.

Suezmax

Som ett komplement till produkttank är vi även verksamma inom transporter av råolja.

Vår närvaro i suezmaxsegmentet utgörs sedan 2012 av tankfartyget *Stena Supreme*. Hon är en tredje generationens bränsleeffektiv suezmax; tack vare fartygets tekniska utrustning och design kan bränsleförbrukningen reduceras med upp till 10–15 procent jämfört med standardtonnage.

Stena Supreme sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, en pool som kontrolleras av Stena Bulk och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen utgörs av en flotta med cirka 25 nya, effektiva suezmaxfartyg.

Panamax

I flottan ingår även de två systrarna *Stena Poseidon* och *Palva*. Dessa två panamaxfartyg är byggda med isklass 1A och transporterar både lätta och tunga oljeprodukter. Fartygen ägs i ett joint venture tillsammans med Neste Shipping och är uthyrd till Neste Oil till början av 2017.

NORDOSTPASSAGEN

"EN RESA UTÖVER DET VANLIGA"

När *Stena Polaris* i mitten av september lämnade ryska Ust Luga och navigerade ut i Finska viken inleddes en speciell resa. Som första P-MAX-fartyg skulle hon segla Nordostpassagen, sjövägen norr om Europa och Asien. Resan till slutdestinationen Yeosu i Sydkorea tog 35 dagar och kantades av isbjörnar, atomisbrytare och knäpptysta farvatten.

Att gå via Nordostpassagen istället för den traditionella vägen via Suezkanalen mellan Europa och Asien kan innebära upp till två veckor kortare restid. I takt med att istäcket runt Arktis blivit tunnare har möjligheterna att ta denna väg ökat. Dessa möjligheter utreds nu i ett nytt samarbete mellan Stena och koreanska Hyundai Glovis. P-MAX-fartyget *Stena Polaris* tidsbefraktades för att göra den första resan.



Med på resan var Patrik Svahn. I sin roll som Manager Commercial Operations på Stena Bulk var hans uppgift att inhämta kunskap om hur det går till i praktiken att segla

den cirka 550 sjömil långa sträckan norr om Europa och Asien. Med flera år till sjöss är Patrik ingen landkrabba. Men när han klev på båten som skulle ta honom till *Stena Polaris* utanför norska Vardø visste han inte riktigt vad han kunde förvänta sig.

"Ett äventyr"

–Det är oundvikligt att kalla det ett äventyr, säger Patrik. Visserligen har rutten öppnats allt mer under senare år, men jämförelsevis är det inte så många som hittills har gått Nordostpassagen. Att segla i farvatten som är relativt utforskade är en häftig känsla som är svår att beskriva. Man kan verkligen

prata om att vara "in the middle of nowhere" där uppe; det är knäpptyst, en nästan hotfull omgivning.

Redan när Patrik mönstrade på i nordöstra Norge var internet-uppkopplingen ombord i det närmaste obefintlig och fram till Berings sund var en satellittelefon den enda kontakten med omvärlden.

–Känslan att vara så avskuren och utlämnad var väldigt speciell, skrämmande och skön på samma gång. Och att sedan få se valrossar som lekte längs fartyget, isbjörnar som vandrade på enorma isflak och norrsken som färgade den mörka natthimlen grön. Utan att överdriva kan jag säga att det var en resa utöver det vanliga.

Isklass satt på prov

Ryska myndigheter ställer strikta krav på vilka fartyg som får trafikera Nordostpassagen. Med på resan fanns en "isexpert" som hade till uppgift att tolka de dagliga satellitbilderna över isläget och välja ut den bästa rutten att segla. På vissa sträckor måste fartygen dessutom eskorteras av atomisbrytare.

–De atomisbrytare som eskorterade oss var egentligen avsedda för grundare vatten. Tack vare det tunna isläget var det inga problem, men det hände att isen slöt sig i



rännan efter dem när vi gick i konvoj. Där sattes *Stena Polaris* isklass verkligen på prov och det var tydligt vilka påfrestningar ett fartyg måste kunna hantera för att gå i dessa vatten.

Säkerhetsarbete på annan nivå

Säkerhetsmedvetande och kompetens hos besättningen är andra områden där höga krav ställs på rederierna. Under resan närvarade Patrik vid säkerhetsövningarna ombord och han var imponerad av vad han såg.

–Jag har jobbat på svenska fartyg där man generellt är väldigt skickliga ur ett säkerhetsperspektiv. Men här har man lyft det en nivå till, framför allt i hur alla sätter säkerheten i första rummet och den positiva inställningen till säkerhetsarbetet. Och det ger resultat, för den enda olycka som inträffade under resan var när tredje styrman Arzans kaffemugg gick i spillror under ett oväder ...



LÄS MER

på www.stenanorthernsearoute.com

SÅ SYSSELSÄTTS VÅRA FARTYG

Under flera år sysselsatte vi hela flottan på långa tidsbefraktningskontrakt. Det gjorde vi dels för att trygga kassaflödet under tiden då nybyggnadsprogrammet av P-MAX-flottan pågick, dels för att vi trodde på en svagare marknadsutveckling – vilket senare skulle visa sig vara rätt. I takt med att de flesta av dessa kontrakt nu avslutats har vi valt en mer balanserad disponering av kontraktportföljen, där majoriteten av fartygen sysselsätts på spotmarknaden. Syftet är en så optimal positionering som möjligt inför den förväntade positiva marknadsutvecklingen kommande år.

En större exponering mot den volatila spotmarknaden medför både möjligheter och risker. Utmaningen ligger givetvis i att oberoende av marknadsutvecklingen fortsätta identifiera attraktiva affärsmöjligheter.

Varierad sysselsättning

Vi har en modern flotta av effektiva fartyg med stor lastflexibilitet. Med våra nya produkt- och kemikalietankers breddar vi verksamheten ytterligare. Förutom att gå mot spotmarknaden försöker vi även styra sysselsättningen mot trader och befraktningssystem där fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt.

Dels handlar det om att söka nya affärer och samarbeten på olika nischade trader. Ett exempel är det nya avtalet med Total där *Stena Paris* ska gå på en av bolagets nischtrader från Sydostasien till Polynesien.

En annan inriktning är att i ökad utsträckning sysselsätta våra fartyg i internationella olje- och energibolags interna lastsystem. Sedan februari 2014 sysselsätts två P-MAX-fartyg i Shells lastsystem. Vi hyser mycket stora förhoppningar om att kunna maximera både utnyttjande- och lastfyllnadsgraden i system som dessa.

Världsomspännande befraktning

Våra fartyg marknadsförs till mäklare i hela världen men även direkt till potentiella kunder. Genom våra samarbetspartners har vi världsomspännande täckning med lokal närvaro på flera håll i världen. Stena Bulk är med kontor i sex länder ett av världens ledande tankrederier. Företaget kontrollerar en flotta på runt 100 fartyg. Stena Weco, som bildades i början av 2011, ägs till lika delar av Stena Bulk och



Flottans sysselsättning per 2014-03-01

Samarbetspartner/kund	Antal av våra fartyg	Typ av sysselsättning	Typ av last
Stena Bulk	3 P-MAX	Spotmarknaden	DPP
Stena Weco	3 P-MAX	Spotmarknaden	CPP, veg oil
Shell Singapore Pte Ltd	2 P-MAX	Spotmarknaden	CPP, DPP
Total	1 P-MAX	TC (feb 2015 + option)	CPP
ST Shipping	1 P-MAX	TC (juni 2014)	CPP
Stena Sonangol	1 Suezmax	Spotmarknaden, via pool	Råolja
Neste Oil	2 Panamax	TC (2017)	CPP

CPP Clean Petroleum Products (lätta oljeprodukter)
DPP Dirty Petroleum Products (tung oljeprodukter)
Veg oil Vegetabiliska oljor samt lättare kemikalier

Pool Stena Sonangol Suezmax Pool
TC Time Charter (tidsbefraktning)

danska Dannebrog. Rederiet är specialiserat på transporter av vegetabiliska oljor och lätta kemikalier och är en av de största transportörerna mellan Asien och Europa.

Samarbetet med Stena Bulk och Stena Weco kring befraktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som följs upp och utvärderas en gång per år. Avtalet ger bland annat Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet inom Stena Bulk välja att avstå eller deltaga med 50 eller 100 procent. Läs mer om avtalet på sidan 80.

Våra kunder

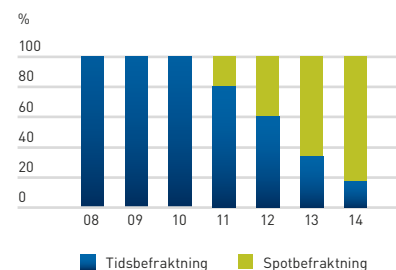
Bland våra kunder återfinns några av världens största energiföretag. Samarbetet bygger på långsiktiga relationer och höga

ambitioner vad gäller kostnadseffektiva frakter och säkra transporter. Vi kombinerar djup förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet – inte minst tack vare vårt nätverk av samarbetspartners.

En nischaktör på tankmarknaden

Marknaden för transporter av olja och oljeprodukter är starkt fragmenterad med ett stort antal aktörer. Bara inom vårt marknadssegment finns det enligt Fearnleys drygt 1 900 fartyg på 35 000–85 000 ton dödvikt. Vår inriktning och våra fartygskoncept gör oss dock till något av en nischaktör på marknaden.

Kontraktsfördelning i flottan



KONKURRENTÖVERSIKT MR-SEGMENTET

Företag	Antal fartyg	Nybeställningar	Genomsnittlig ålder på flottan
Concordia Maritime concordiamaritime.com	10*	2	5,0
Dámico International Shipping damicointernationalshipping.com	33	13	7,6
DS Norden ds-norden.com	28	6	3,8
Maersk Tankers maersktankers.com	32	4	9,1
Scorpio Tankers scorpiotankers.com	14	31	1,8
Torm torm.com	43	0	7,9

* P-MAX-fartyg.

Informationen ovan avser MR-fartyg och visar endast några av de största konkurrenterna inom produkttanksegmentet. Beskrivningen gör inga anspråk på att vara fullständig. Avvikelser vad gäller siffermaterial och beskrivning i förhållande till Concordia Maritime kan förekomma.

EN CYKLISK BRANSCH

I 150 år har sjöfarten präglats och styrts av upp- och nedgångar. Vår marknad, transporter av oljeprodukter, är inget undantag. Samtidigt som tanksjöfarten, liksom världsekonomin, genomgått en svag konjunktur de senaste åren talar mycket för att cykeln har bottnat. Dessutom skiljer sig utsikterna åt för olika marknadssegment i branschen. För produkttankmarknaden finns ett antal faktorer som talar för en positiv utveckling framåt.

I detta avsnitt redogör vi för dessa drivkrafter och varför cykeln är på väg uppåt.



PRODUKTTANKMARKNADENS DYNAMIK OCH DRIVKRAFTER

Den enskilt mest avgörande faktorn för tankmarknadens utveckling framöver är hur balansen mellan utbud av fartyg och efterfrågan på tanktransporter kommer att utvecklas. Inom produkt-tanksegmentet väntas balansen förbättras och det beror till stora delar på ett antal faktorer av mer strukturella slag, som tillsammans skapar en dynamisk och föränderlig marknad.



TILLVÄXTEN I FLOTTANS STORLEK

Efter en stark tillväxt i flottans storlek under 2000-talet har utvecklingen de senaste åren mattats av. Balansen mellan utbud och efterfrågan av tillgängliga produkttankfartyg ser därför bättre ut än på många år. Läs mer på sidan 19.



EN VÄXANDE VÄRLD OCH MEDELKLASS

Världens befolkning växer och allt fler människor får det allt bättre. Det leder till ett större energibehov, investeringar i infrastruktur och en ökad konsumtion. Detta driver i sin tur efterfrågan på oljeprodukter. Läs mer på sidan 20.



FÖRÄNDRINGAR I RAFFINADERIKAPACITET

Raffinaderikapaciteten i världen förändras och på många håll är den otillräcklig för att möta de inhemska behoven av förädlade oljeprodukter. Detta skapar möjligheter på produkttankmarknaden. Läs mer på sidan 22.



ÖKAD PRODUKTION AV ALTERNATIV OLJA

Efterfrågan på vegetabiliska oljor ökar och i USA har utvinningen av skiffergas lett till en renässans för landets energimarknad. Detta gynnar rederier med lastflexibla tankfartyg. Läs mer på sidan 24.



TILLVÄXTEN I FLOTTANS STORLEK

Utbudet på tankmarknaden kan ses utifrån två aspekter. Dels handlar det om antalet fartyg tillgängliga på spotmarknaden vid varje givet tillfälle då en befraktning ska genomföras. Dels handlar det om det totala antalet fartyg i flottan på årsbasis.

Inom de flesta av tanksjöfartens segment har flottans storlek vuxit kraftigt under 2000-talet. Framför allt var tillväxten mycket stor under de för tankmarknaderna goda åren 2004–2008. Produkttankflottan (i storleken 35 000–85 000 dwt) växte då med i snitt 150 fartyg om året.

Sjunkande trend

Denna utveckling har dock planat ut och sedan 2010 har trenden varit sjunkande. 2013 var tillväxten i flottans storlek 3 procent, vilket är den lägsta takten på över tolv år och, än viktigare, mindre än tillväxten i efterfrågan på fartyg som var 4 procent.

Även framåt ser det förhållandevis positivt ut vad gäller balansen mellan utbud och efterfrågan. Ett orosmoln är dock det stora antalet fartyg som beställdes 2013.

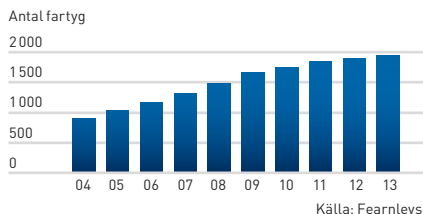
Totalt lades cirka 250 beställningar på nya produkttankfartyg motsvarande 12 miljoner dwt. Detta innebär att orderboken vid årets utgång bestod av 395 fartyg, eller 20 procent av flottans storlek.

Osäkerhet kring leveranser

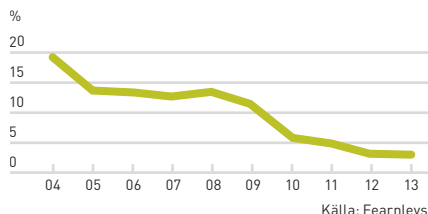
Det råder dock stor osäkerhet kring när leveranserna av fartygen i orderboken faktiskt kommer att ske. Skillnaden mellan beräknade och faktiska leveranser har under de senaste åren varit hög. Av de beräknade leveranserna i MR-segmentet var det enligt Fearnleys cirka 26 procent som inte realiserades under 2013. I LR1-segmentet var siffran 60 procent. Då många beställningar i orderboken är gjorda för flera år sedan, i ett starkare marknadsläge, är det troligt att en del leveranser även kommande år skjuts på framtiden eller avbeställs.

Det finns med andra ord goda chanser att utbudet av antalet tillgängliga fartyg de kommande åren kommer att ligga på lägre, hanterbara nivåer än vad som varit fallet under större delen av 2000-talet.

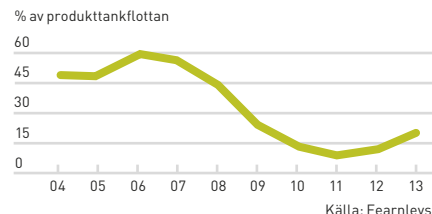
Produkttankflottans utveckling



Tillväxt i flottans storlek



Orderbok





EN VÄXANDE VÄRLD OCH MEDELKLASS

Sett ur ett makroperspektiv styrs efterfrågan på tanktransporter av i huvudsak två megatrender: en växande befolkning och en växande medelklass. Den största ökningen i såväl population som i BNP-tillväxt sker i världens tillväxtekonomier, särskilt i Asien och Afrika.

Fler människor kräver mer energi

FN bedömer att vi kommer vara cirka 8,3 miljarder människor på jorden år 2030. En naturlig följd av att världens befolkning blir allt större är ett allmänt ökat energibehov. Både den amerikanska energimyndigheten och OPEC uppskattar att världens samlade energikonsumtion kommer öka med runt 50 procent de kommande 30–35 åren. Andelen olja och oljeprodukter beräknas även i framtiden stå för cirka 30 procent av energikonsumtionen.

Medelklassen driver utvecklingen

Samtidigt som en ökande befolkning innebär nationella och internationella utmaningar får allt fler människor det allt bättre på många håll i världen, något som bekräftas av FNs Human Development Index. Den

globala medelklassen växer, blir allt mäktigare och är en avgörande faktor för världsekonomens framtida tillväxt.

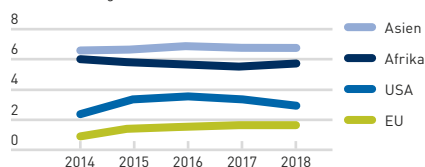
Investeringar och ökad konsumtion

Enligt OECD kommer den globala medelklassen gå från dagens cirka 2 miljarder människor till att 2030 bestå av nästan 5 miljarder. Den största delen av denna ökning kommer att ske i Asien och den asiatiska medelklassen kommer i framtiden vara dominerande sett både till storlek och till konsumtion.

I takt med en växande global medelklass och ett allt mer utbrett välstånd följer investeringar i infrastruktur och en ökad konsumtion av tjänster och varor. Detta driver i sin tur efterfrågan på oljeprodukter på en rad olika sätt, exempelvis genom ökad fordonsförsäljning.

Ekonomisk tillväxt i världen

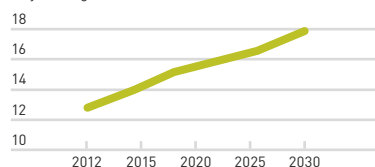
BNP, förändring i %



Källa: IMF

Global import av oljeprodukter

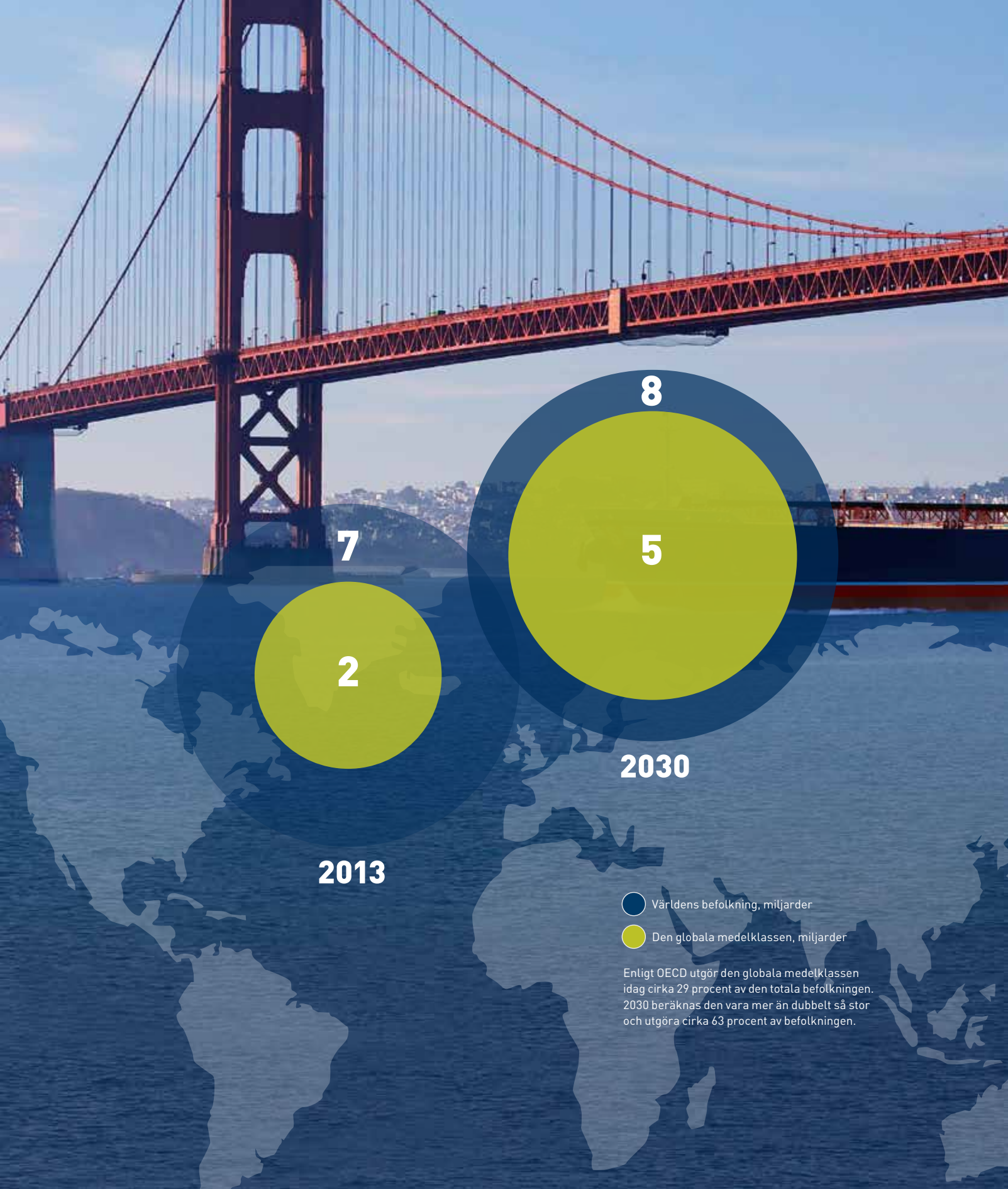
Milj. fat/dag



Källa: OPEC

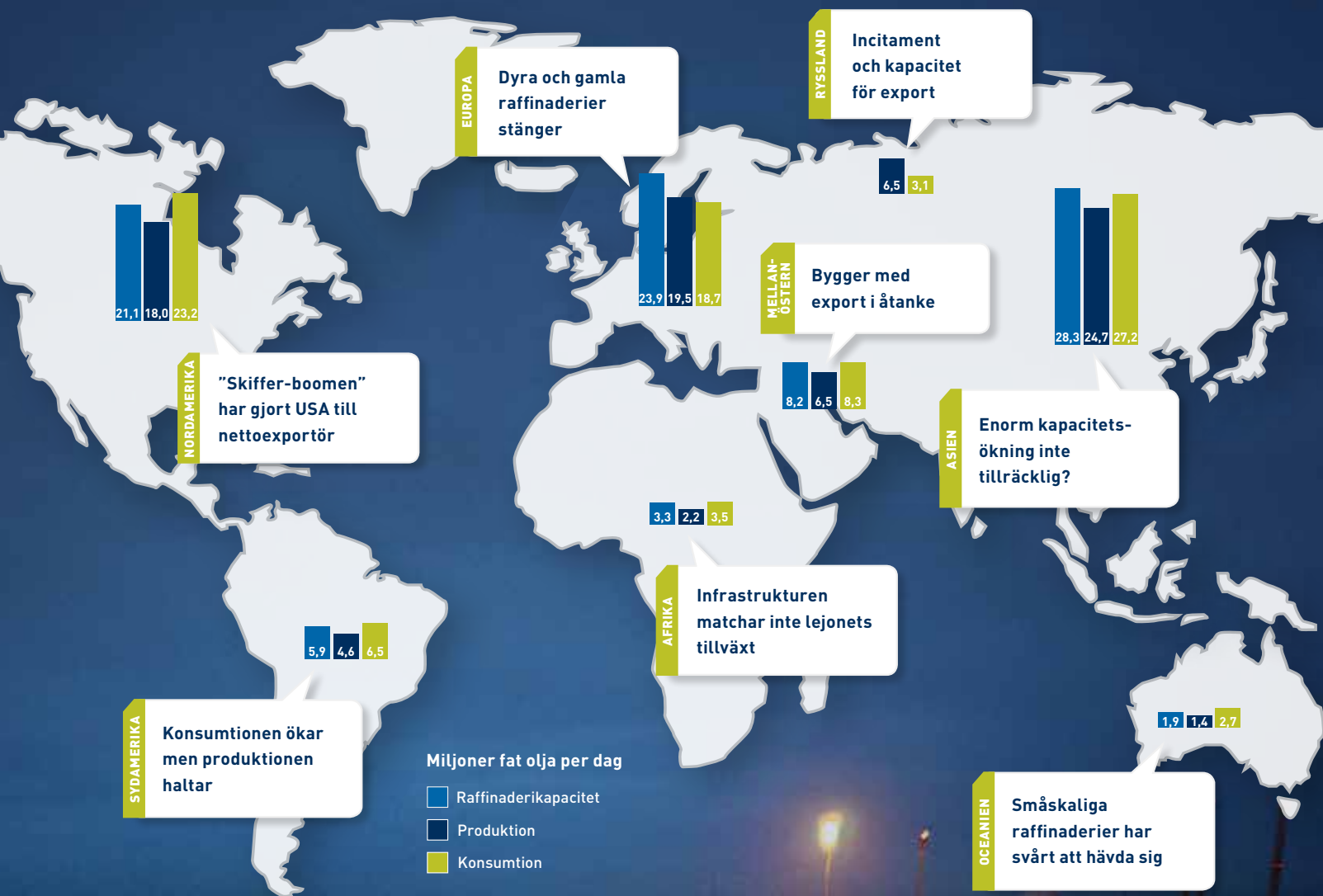
18%

ökar efterfrågan på raffinerade oljeprodukter fram till 2030 enligt OPEC.



- Världens befolkning, miljarder
- Den globala medelklassen, miljarder

Enligt OECD utgör den globala medelklassen idag cirka 29 procent av den totala befolkningen. 2030 beräknas den vara mer än dubbelt så stor och utgöra cirka 63 procent av befolkningen.



Vid årsskiftet 2012/2013
anlöpte Stena Perros
Preems raffinaderi i Lysekil.



FÖRÄNDRINGAR I RAFFINADERIKAPACITET

Raffinaderikapaciteten minskar eller stagnerar väst om Suez och ökar öster om Suez. Den kapacitet som nu byggs upp utgörs i stor utsträckning av storskaliga raffinaderier i Mellanöstern och Asien, som är mycket effektivare än sina äldre motsvarigheter i väst. Den globala kapaciteten är idag cirka 93 miljoner fat olja per dag. OPEC beräknar att den kommer att utökas med cirka 17 miljoner fat per dag fram till 2030.

Nya transportmönster

En ökande och förskjuten raffinaderikapacitet i världen innebär dock inte att handeln kommer att minska. Tvärtom talar det för nya transportmönster och en ökad efterfrågan på produkttanktransporter.

För det första är konsumtionen av oljeprodukter på många håll i världen redan idag högre än produktionen och den utbyggnad av raffinaderikapacitet som planeras står inte i paritet med den beräknade ökningen i efterfrågan.

För det andra är kapacitet en sak – faktisk produktion en annan. Utnyttjandegraden i världens raffinaderier varierar mellan 60–95 procent. Detta kan bero på allt från politik och prisskillnader mellan olika marknader, till kvalitet på råoljan och underhåll av raffinaderierna.

Import lönsamt alternativ

Många producerar dessutom en fördelning av produkter som inte reflekterar det lokala behovet. I Europa produceras till exempel för mycket bensen men för lite diesel. Att ställa om raffinaderier efter förändringar i inhemsk efterfrågan innebär mycket stora investeringar med flera års ledtid. På kort sikt är import den enda lösningen och det har i många fall visat sig vara mer kostnadseffektivt även i det längre perspektivet. I takt med en ökad standardisering blir

det också allt lättare att transportera produkter mellan marknader och utnyttja arbitrage för att fylla regionala behov.

Nordamerika

USA var under många år nettoimportör av både råolja och oljeprodukter. Utvinningen av skifferolja har dock förändrat detta. Nu ökar istället exporten av produkter till Sydamerika, Europa, Afrika och Asien. USA är nu därför nettoexportör av oljeprodukter.

Sydamerika

Efterfrågan på oljeprodukter ökar för varje år. Men produktionen hänger inte med i utvecklingen. Det pågår visserligen utbyggnadsprojekt, men precis som den nuvarande produktionen hålls detta tillbaka av politik och byråkrati. Importen stiger därför och beräknas fortsätta göra så framåt.

Europa

Raffinaderierna dras med stora lönsamhetsproblem och kapaciteten minskar. Även efterfrågan på oljeprodukter minskar, men ett stort behov kvarstår, inte minst av diesel. Därför ökar importen, främst från USA och Ryssland. I takt med att nya raffinaderier sätts i drift i Mellanöstern kommer troligen import därifrån också tillta. På exportsidan kan Afrika vara något av raffinaderiernas livhank; där finns bland annat behov av Europas överskott på bensen.

Afrika

De afrikanska lejonekonomierna driver en kraftig tillväxt i efterfrågan på oljeprodukter. Ökningen sker förvisso från låga nivåer men kommer å andra sidan att bestå under många år. Kontinenten präglas av en väldigt låg utnyttjandegrad av raffinaderierna och varken den eller utökningen av kapacitet beräknas stå i paritet med tillväxten i efter-

frågan. Därmed ökar importen från framför allt USA, Europa och Mellanöstern.

Ryssland

I Ryssland finns ett stort överskott av oljeprodukter och raffinaderiägare åtnjuter dessutom fördelaktiga skatteregler för export. Produktionen anpassas i allt större utsträckning till kommande europeiska utsläppskrav. För asiatiska länder blir rysk import via den norra, kortare sjövägen allt mer intressant. Sammantaget gör detta Ryssland till en av de stora exportörerna.

Mellanöstern

Traditionellt har export av råolja varit det stora transportflödet från Mellanöstern. Nu sker ett skifte till produkter och raffinaderikapaciteten byggs ut i rask takt. Europeiska investeringar ökar incitamenten för handel, till exempel anpassas nästan all ny kapacitet för europeiska utsläppskrav. Även Sydostasien är en stor exportmarknad.

Asien

I Asien byggs hälften av den totala kapacitetsökningen, först och främst för att tillfredsställa inhemska behov. Trots det ökar handeln med oljeprodukter. Det beror till stor del på att Kina är och troligen förblir nettoimportör för att kunna möta efterfrågan i landet. Dessutom beräknas den stora exporten av oljeprodukter från Indien att hålla i sig.

Oceanien

I konkurrens med de stora, effektiva raffinaderierna i Mellanöstern och Asien har de småskaliga anläggningarna svårt att hävda sig och kapaciteten minskar. Den stigande efterfrågan möts istället med import från Asien.



Efterfrågan på vegetabiliska oljor, inte minst palmolja, ökar.



ÖKAD PRODUKTION AV ALTERNATIVA OLJOR

Produktion av alternativa oljor, framför allt vegetabiliska oljor samt skifferolja, ökar i världen och är en allt starkare motor i efterfrågan på tanktransporter.

Efterfrågan på vegetabiliska oljor, inte minst palmolja, har ökat kraftigt under de senaste åren och förväntas fortsätta öka; OECD-FAO beräknar att den globala handeln med vegetabiliska oljor kommer att öka med 35 procent mellan 2010–2020.

Till de främsta drivkrafterna hör ett ökat användande inom livsmedels-, petrokemi- och kosmetikindustrin. En allt större mängd används också till produktion av olika

typer av biobränslen. Råvaran exporteras från framför allt Sydostasien och Sydamerika.

Energirenässans i USA

Olja som utvinns ur oljeskiffer är ett energislag som vuxit på senare år – inte minst i USA. Den kraftiga utvinningen av skiffergas och skifferolja har bokstavligen lett till en renässans för landets energimarknad.

Målsättningen är att minska importbehovet av olja från andra länder och bedömare tror att USA kan vara självförsörjande så snart som 2015.

Utvecklingen innebär att raffinaderiindustrin i USA nu har stor tillgång till billig råvara och detta får positiva konsekvenser med ökad export på nischade marknader som produkt- och kemikalietank. Redan idag går nämligen en relativt stor andel av denna olja på export efter raffinering och i takt med ökade volymer kan efterfrågan på produkttankfartyg öka ytterligare.

DET BÄSTA ALTERNATIVET

I takt med en växande värld och ett allt mer utbrett välstånd ökar behovet av transporter. I förhållande till transporterad volym och distans är sjöfarten det i särklass mest energieffektiva transportsättet. Även samhälls-ekonomiskt har sjöfarten stora fördelar i förhållande till andra transportslag vad gäller exempelvis buller, ingrepp i naturmiljön och olyckor.

Detta förklarar dock inte behovet av ett ständigt och kontinuerligt förbättringsarbete. I detta avsnitt berättar vi om hur vi arbetar för en säkrare och effektivare tanksjöfart.



VÅR MILJÖPOLICY

- Säkerheten och skyddet av havsmiljön ska vara en integrerad del av vår dagliga verksamhet. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare, både ombord och i land, kan vi upprätthålla en hög säkerhetsstandard och på ett bra sätt skydda havsmiljön.
- Att skydda havsmiljön är av allra största betydelse. De enda hänsyn som har företräde är de som gäller människors säkerhet.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska vi skaffa oss en allt bättre kontroll över de riskfaktorer som kan orsaka skador på miljön.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska vi sträva efter att få kontroll över hur vår verksamhet påverkar miljön och förbättra effektiviteten hos både befintliga fartyg och nybyggen med avseende på bränsleförbrukning och utsläpp.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska vi sträva efter att bedriva en säkrare och effektivare sjöfart inom miljömässigt känsliga områden.



SÅ ARBETAR VI MED SÄKERHET OCH KVALITET

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

Vi verkar i en bransch som sannolikt är en av de hårdast reglerade och mest granskade. Från både myndigheter och kunder är vi föremål för omfattande granskning och uppföljning, bland annat i form av oljebolagens fartygsinspektioner, flaggstaternas årliga besiktningar samt kontroller av hamnmyndigheter och klassificeringssällskap.

Kontroller på glödlampenivå

Det rör sig om ytterst noggranna granskningar – i många fall ner på glödlampenivå – av allt från räddningsutrustning till kontroll av besättningens anställningsvillkor. Utöver detta gör vi tillsammans med vår samarbetspartner Northern Marine Management (NMM) regelbundna kontroller och besök på våra fartyg.

Vårt hållbarhetsarbete styrs även av interna föreskrifter och regelverk – hos oss och hos våra största tjänsteleverantörer. Arbetet regleras i en policy som

innehåller miniminivåer och krav på rapportering kring ett antal områden som energieffektivisering samt tillbud och olyckor.

Certifierade arbetsprocesser

Då vi köper in en stor del av det dagliga operativa arbetet från externa samarbetspartners tar sig vårt hållbarhetsarbete till stor del uttryck i det arbete som utförs i deras respektive verksamheter. Tillsammans arbetar vi kontinuerligt för att utveckla hållbara arbetssätt och förbättra vår hållbarhetsprestanda.

Vi och/eller våra samarbetspartners uppfyller kraven för ett stort antal säkerhets- och miljörelaterade standards. Till exempel blev NMM 2011 det första ship managementbolaget i världen att certifieras enligt energiledningssystemet ISO 50001:2011. NMM är även miljöcertifierat enligt ISO 14001 samt kvalitetscertifierat enligt ISO 9001: 2008.

Dessa standards och certifieringar garanterar övervakning och kontroll av energianvändningen och skapar förutsättningar för att optimera effektiviteten ombord på våra fartyg. Detta hjälper oss att minska vår miljöpåverkan såväl som våra kostnader. Ett systematiskt kvalitetsarbete bidrar dessutom till ökad säkerhet, vilket i sin tur minimerar risken för olyckor som påverkar miljön.



LÄS MER

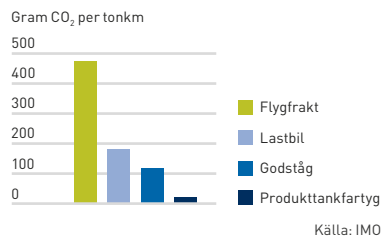
I bolagsstyrningsrapporten på sidorna 80–92 kan du läsa mer om hur vår verksamhet, både till sjöss och i land, styrs och kontrolleras.



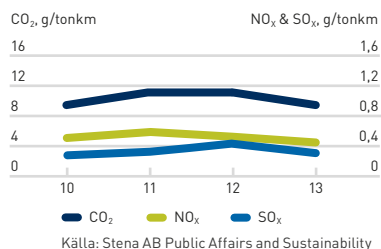
DET MEST MILJÖEFFEKTIVA TRANSPORTSLAGET

Jämfört med tåg, lastbil och flyg är tank-sjöfarten det transportslag som genererar minst koldioxid och kväveoxidutsläpp mätt i förhållande till lastvolymen. Trots att över 90 procent av världens alla frakter sker till havs, står sjöfarten för endast 3–4 procent av de totala koldioxidutsläppen.

Koldioxidutsläpp per transportslag



Utsläpp från Concordia Maritimes flotta



SJÖFARTENS OCH VÅR MILJÖPÅVERKAN

Även om oljespill troligtvis är det som oftast associeras som den största risken med tanksjöfart, har antalet oljeutsläpp minskat kraftigt under senare år och är idag mycket sällsynt. Högre krav från lagstiftare, kunder och andra intresseorganisationer ligger bakom denna utveckling som bland annat resulterat i krav på dubbla skrov och regler kring lasttankarnas placering och storlek.

Istället är det i den löpande driften som sjöfartens och vår påverkan på miljö och klimat är som störst. Det handlar framför allt om utsläpp av koldioxid, svavel- och kväveoxider, växthusgaser och andra skadliga partiklar som uppstår i samband med förbränning av bunkerolja.

Två sätt att minska utsläppen

Inom den internationella tanksjöfarten pågår omfattande forskning och utveckling. På kort sikt finns dock i stort sett endast två sätt att minska utsläppen i större omfattning.

Det ena är att segla långsammare. Reducerad hastighet minskar bränsleförbrukningen markant, och därmed utsläppen av skadliga ämnen. Det andra sättet är att använda bunkerolja med väldigt låg svavelhalt. I vissa områden, bland annat i Östersjön, har krav på detta införts. Problemet är att denna lågsvavelhaltiga bunkerolja är avsevärt dyrare än traditionell bunkerolja. För att skapa konkurrensneutralitet krävs därför globala överenskommelser. De volymer som tillverkas idag är dessutom så små att de inte täcker världsflottans behov.

Motstridiga intressen

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

Så kan vi göra skillnad

Det är framför allt på två sätt vi som bolag kan göra skillnad när det kommer till sjöfartens miljöpåverkan: genom vår moderna, säkra flotta och genom en effektiv kommersiell operation.

En modern och säker flotta

Vår flotta har en genomsnittlig ålder på cirka fem år och utgörs till största del av P-MAX-fartyg, vilka troligtvis hör till världens säkraste tankfartyg. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem, separerade maskinrum och kontrollsystem samt copilot-system på kommandobryggan.

Men oavsett hur säkra fartyg som än byggs kan risken för olyckor aldrig helt uteslutas. Vi lägger därför omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla och optimera våra fartyg, rutiner och besättningar. Arbetet sker på flera olika plan; från konstruktionen av själva fartygen och dess utrustning till ett omfattande och kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment.





FARTYGETS LIVSCYKEL

Ett fartyg påverkar miljön på olika sätt från det att det byggs till att det skrotas. Under ett fartygs livscykel kan dock mycket göras för att begränsa denna påverkan.

1 DESIGN & KONCEPT

Störst möjlighet att begränsa ett fartygs miljöpåverkan finns vid utformningen av själva fartygskonceptet. Bränsleförbrukning, transporteffektivitet och säkerhet under fartygets hela livslängd avgörs här.

2 BYGGNATION

Under själva byggnationen av ett fartyg sker oundvikligen utsläpp i vatten och luft och olika typer av avfall produceras. Hårdare regler, nya arbetsmetoder och högre krav från beställare har dock medfört att påverkan generellt minskat under senare år.

3 LÖPANDE DRIFT

Ett fartygs största miljöpåverkan sker under den löpande driften, huvudsakligen utsläpp av skadliga ämnen. Både vi och branschen i sin helhet arbetar kontinuerligt med olika lösningar för att minska mängden utsläpp.

4 KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGAR

Genom kontinuerliga förbättringar och löpande underhåll är det möjligt att bibehålla eller till och med förbättra fartygets miljöprestanda under dess livslängd.

5 SKROTNING OCH ÅTERVINNING

Under senare år har åtgärder vidtagits för att minska påverkan på såväl miljö som människa vid skrotning av fartyg. Till exempel ska idag allt material ombord klassificeras och hela skrotningsprocessen certifieras – något vi gjort sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005.



Bilden är ett montage

Jacob Norrby,
skeppsbyggnadsingenjör på Stena Teknik

"SÅ PÅVERKAR DESIGNEN FARTYGETS SÄKERHET"



Hur har skeppsbyggandet förändrats under åren?

– Jag kom in i branschen precis när kraven på dubbelskrov infördes i början på 90-talet. Det var en förändring som påverkade fartygsdesign

i grunden. Sedan ett flertal år ligger störst fokus på energieffektivitet och mycket resurser läggs även på att hålla nere incidentnivån. Det påverkar också villkoren för fartygsdesign.

Hur då?

– Hur energieffektivt och säkert ett fartyg kommer att vara under de 20–25 år det är i drift avgörs till största del av det inledande designarbetet. Det är i idé- och konceptarbetet, innan kontrakten med varven skrivs, vi kan påverka fartygets prestanda allra mest.

När det kommer till incidenter handlar ju mycket om handhavande. Men utformningen av fartyget kan både påverka och underlätta säkerhetsarbetet ombord, till exempel genom hur accessvägar, lejdare och annat arrangeras ombord.

Vad kan göras på befintliga fartyg?

– Det första man bör göra är att operera fartyget och sköta alla system så energisnålt som möjligt. Detta är något Northern Marine Management är skickliga på.

Ett exempel på en åtgärd som är mycket kostnadseffektiv är att köra på optimalt trim. För att öka energieffektiviteten vid lägre farter kan till exempel VTA-turbiner installeras. Men det är framför allt om fartygen har ändrat driftsprofil – fart, lastintag, isklass, typ av laster – som man kan finna tekniska lösningar för ökad energieffektivitet. I sådana fall kan man titta på de-rating av huvudmotor, ny propeller, roderbulb, energiåtervinning och så vidare.

Tre punkter som utmärker IMO2MAX

Jacob Norrby har varit med och utvecklat IMO2MAX-konceptet som ligger till grund för vårt nybyggnadsprogram. Här ger han sin syn på hur fartygen skiljer sig från motsvarande standardfartyg:

1. Vi har kunnat lägga ned mer designtid på den hydrodynamiska utformningen än vad som är brukligt. Fartygen har därför betydligt bättre bränsleeffektivitet för samma lastintag och fart.
2. Fartygen är optimerade för IMO2-laster då de är byggda med fler och mindre lasttankar än normalt. Detta ger en större utnyttjandegrad av fartygets lastkapacitet.
3. Lasthanteringen har väsentligt större kapacitet och tillåter effektivare lossning och rengöring.

Inget av våra fartyg var under 2013 inblandat i någon incident då oljespill kunde ha blivit en möjlig konsekvens.

En effektiv kommersiell operation

En flotta som är effektiv i ett transportekonomiskt perspektiv är effektiv även i ett miljöperspektiv. Utöver tekniska innovationer som P-MAX-konceptet styrs transportekonomin i stor utsträckning av den kommersiella operationen.

Genom att segla med full last så många dagar som möjligt reduceras bränsleförbrukningen och utsläppen per transporterat ton olja. Vårt världsomspännande nätverk för befraktning kombinerat med lastflexibiliteten hos P-MAX-fartygen och fartygen i vårt nybyggnadsprogram skapar goda förutsättningar för att åstadkomma detta.

Initiativ för minskade utsläpp

För att minska utsläppen från våra fartyg bedrivs dessutom flera olika projekt. I samråd med våra kunder sänker vi bland annat fartygens fart när det kan ske utan olägenhet. På fyra av fartygen i flottan har så kallade VTA-turbiner (Variable Turbine Area) installerats. Genom att anpassa turbinens verkningsgrad efter motorns belastning kan bränsleförbrukningen reduceras. Fartygens bränsleförbrukning kan även påverkas genom att söka en optimal ruttplanering, där bland annat faktorer som väder och vind vägs in.

Utsläpp av ballastvatten

Kustnära utsläpp av ballastvatten utgör en annan miljöfara. Organismer som forslas med ballastvatten från ett ekosystem till ett

annat kan medföra stor skada i den lokala miljön. Det saknas ännu såväl internationella regelverk som teknik för att oskadliggöra organismer i större mängder ballastvatten. Alla våra fartyg följer en "Ballast Water Management Plan", framtagen av NMM utifrån de internationella riktlinjer som finns. Det innebär bland annat att vi byter ballastvatten långt ute till havs istället för nära kusterna. Organismer från kusterna klarar sig nämligen i regel inte ute till havs, och vice versa.

Energieffektivisering

En annan viktig aspekt i arbetet med att minska vår miljöpåverkan är en effektivare hushållning ombord på våra fartyg. För att åstadkomma detta följer varje fartyg i flottan en energieffektiviseringsplan.

ÖVNING GER FÄRDIGHET

Att transportera råvaror över världens hav innebär att stora värden står på spel. Därför ställs höga krav på befäl och manskap som arbetar till sjöss. Det handlar dels om grundläggande utbildningar samt ett omfattande internationellt regelverk som ska följas. Medarbetarna ombord våra fartyg måste dessutom leva upp till högt ställda interna krav och rutiner kring kvalitet, miljö och säkerhet. För att de ska kunna göra det bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget.

Allt rapporteras

Jämfört med många andra näringsgrenar erbjuder sjöfarten en relativt säker arbetsmiljö. Mätt i LTIF (antal förlorade arbetsdagar på grund av arbetsskador per miljoner arbetade timmar) har till exempel sjöfarten

ungefär hälften så många arbetsskador som svensk tillverkningsindustri.

Kontinuerlig riskidentifiering utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra säkerheten ombord. På våra fartyg ägnar varje besättningsman minst tio minuter varje dag åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety) och identifierade risker elimineras allt eftersom. Observationerna sammanställs i rapporter som sprids till samtliga fartyg i flottan.

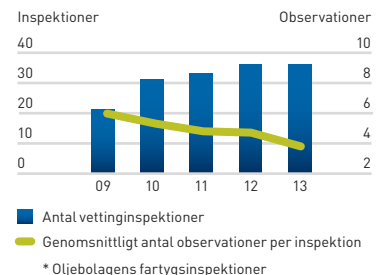
Här gäller nolltolerans för att skapa en så säker arbetsmiljö som möjligt. Rapporteringen är därför oerhört detaljerad och inget tillbud är för litet eller obetydligt för att rapporteras.



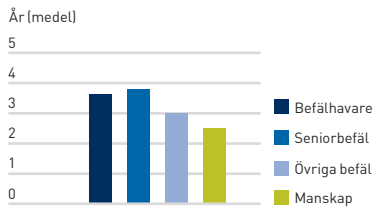
LTIF* jämfört med branschen



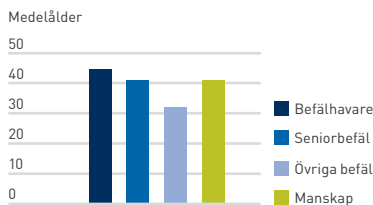
Vettinginspektioner* av vår flotta



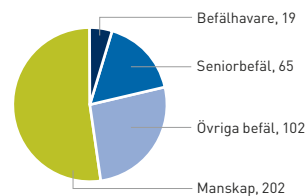
Tjänstgöringstid



Åldersstruktur



Ombordanställda per kategori



Diagrammen ovan avser Concordia Maritimes helägda fartyg.

Träning, träning och åter träning

Skulle en incident på eller runt fartyget inträffa gäller det att alla snabbt vet vad de ska göra. Det enda sättet att förbereda besättningen på detta är träning, träning och åter träning. Varje vecka genomförs därför omfattande säkerhetsövningar ombord våra fartyg. Därutöver hålls varje månad dedikerade säkerhetsmöten.

Bättre än branschen

Som ett resultat av vårt systematiska säkerhetsarbete har vi under de senaste åren legat betydligt under genomsnittet i branschen vad gäller LTIF. Sammanlagt har över 8,6 miljoner arbetstimmar utförts på våra fartyg de senaste fyra åren. Under alla dessa timmar har endast två olyckor med förlorad arbetsdag som följd inträffat.

En av dessa olyckor inträffade under året som gick. Det innebär att vi 2013 hade ett LTIF-värde på 0,41.

Förskonade från kapningar

Vi har hittills också varit förskonade från kapningar. Arbetet med att minska risken för kapningar och andra typer av hot baseras på rekommendationer (Best Management Practises) från internationella sjöfarts-

organisationer samt av IMO:s ISPS-kod. Kodens ställer krav på fartygens utrustning samt att det på varje fartyg ska finnas säkerhetsrutiner och en ansvarig utbildad person. Alla våra fartyg uppfyller ISPS-kodens krav.

Attraktiv arbetsgivare

Konkurrensen om kompetenta och välutbildade sjömän är och kommer även fortsättningsvis vara hård. Samtidigt gör en ny generation inträde på arbetsmarknaden och ställer nya krav på arbetsvillkor och arbetsmiljö vilket vi som arbetsgivare måste anpassa oss till. Vi och vår samarbetspartner inom bemanning, NMM, vill vara en attraktiv arbetsgivare som utöver konkurrenskraftiga villkor även erbjuder en utvecklande och säker arbetsplats. Respekt för individen, möjlighet till kompetensutveckling, sociala förmåner som även omfattar familjen och en stark säkerhetskultur är viktiga bitar i detta arbete.

All sjöpersonal på våra fartyg omfattas av ITF-avtal (International Transport Workers' Federation). Utöver detta erbjuds de som NMM-anställda sjöfolk en uppsättning villkor som är bättre än ITF och avspeglar marknadens utveckling.

KO KO NAING, Health, Safety, Environmental & Quality Manager på Northern Marine Management

"FALLER EN BRICKA, FALLER FLER"



Hur har arbetet med NMMs Behaviour Based Safety-modell förändrats under åren?

De grundläggande principerna är desamma som när vi tog fram konceptet 2002. Men sedan ett par år arbetar vi mycket mer med

besättningens attityd till säkerhet och riskidentifiering. Vi införde då ett system där ansvarig safety officer måste ta med sig en besättningsman som observatör på varje skyddsron för att hjälpa till med att identifiera risker. Var och en för sig följer de företagets checklista för hälso- och säkerhets-

inspektioner och efter rondens jämför och diskuterar de resultatet. Detta lärande och ansvarstagande skapar större delaktighet och stolthet över sitt jobb. Och inte minst ökad kunskap kring hur olika risker kan identifieras och elimineras.

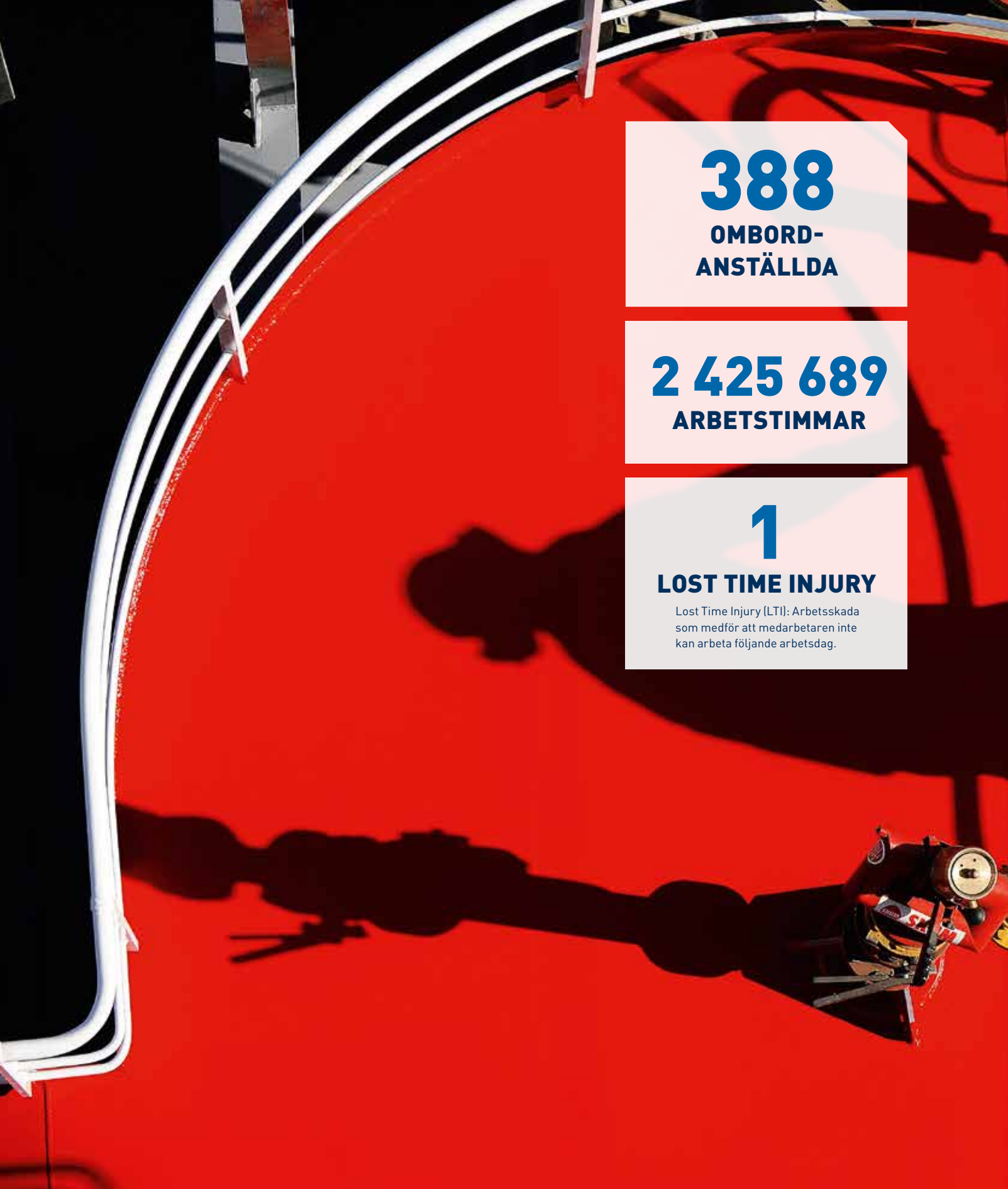
Vad har varit i fokus under 2013?

Vår största kampanj har rört handskador. Det är den vanligaste skadan ombord ett fartyg så vi har därför på olika sätt spridit kunskap om de vanligaste orsakerna och hur skadorna kan förhindras.

Vi har dessutom fokuserat på vikten av att alltid ta fem minuter till en riskbedömning inför varje

arbetsuppgift, oavsett hur enkel den må vara. Vi har till exempel tagit fram en poster som visar det vi kallar dominoeffekten: faller en bricka, då faller oundvikligen fler. Med andra ord kan en enda negligerad riskbedömning, som tar fem minuter att genomföra, i slutändan kräva över 2 000 arbetstimmar för omvårdnad och uppföljning om olyckan skulle vara framme.

Om vi kan eliminera dessa mindre men vanligt förekommande olyckor, samtidigt som vi fokuserar på incidenter av samma slag, då kan vi både skapa en säkrare och hälsosammare arbetsmiljö för alla medarbetare samtidigt som vi sparar företaget tid och pengar.



388

**OMBORD-
ANSTÄLLDA**

2 425 689

ARBETSTIMMAR

1

LOST TIME INJURY

Lost Time Injury (LTI): Arbetsskada
som medför att medarbetaren inte
kan arbeta följande arbetsdag.

RISK- OCH KÄNSLIGHETSANALYS

I likhet med alla affärsdrivande företag är vår verksamhet förknippad med vissa risker. Vi har valt att dela in dessa i fyra kategorier: företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

1. Företagsrisker

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

A Varumärke

Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, allvarligt skada bolagets varumärke. Sedan många år är vi ett kvalitetsrederi med höga krav på säkerhet i alla led. Positionen medför extra höga krav på kontroll och ansvar. Att skydda sig mot denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet, om en olycka ändå skulle inträffa.

B Medarbetare

Vi är i vår verksamhet beroende av att kunna attrahera och behålla medarbetare. Vår egen landorganisation är liten, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort. Detta motverkas dock i viss mån av det

nära samarbetet med ett flertal bolag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetar vi aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna.

C Likviditet

En förutsättning för verksamhetens existens på kort och lång sikt är givetvis tillgången till kapital och möjlighet till finansiering. I tider av finansiell oro och instabilitet är det extra viktigt för oss att ha fartyg i beställning fullt finansierade. Ett av våra övergripande mål är att alltid ha en sund ekonomi som möjliggör långsiktiga satsningar.

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt lånekapital. Dessa risker ökar vid finansiell oro på världsmarknaden. Stabila kassaflöden, god disponibel likviditet samt goda relationer till banker och andra potentiella kreditgivare är faktorer som kan begränsa risken.

2. Marknadsrelaterade risker

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

A Konjunktur

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



Typ av risk	Påverkan (1–5)		Sannolikhet (1–5)		Riskstrategi	
	Hela branschen	CM	Hela branschen	CM		
1. Företagsrisker	A Varumärke	3 (3)	4 (4)	1 (1)	1 (1)	Kvalitet i alla led. Långtgående preventivt arbete. Ledande inom säkerhet.
	B Medarbetare	3 (3)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4 (4)	4 (4)	4 (4)	3 (2)	Goda bankförbindelser.
	D Finansieringsrisk	4 (4)	4 (4)	4 (4)	3 (2)	God soliditet och goda bankförbindelser.
2. Marknadsrelaterade risker	A Konjunktur	4 (4)	5 (4)	5 (5)	4 (3)	Effektiv operation och god marknadskunskap.
	B Fraktrater	5 (5)	4 (4)	5 (5)	4 (3)	Effektiv operation, god marknadskunskap och goda kundrelationer.
	C Oljepris	4 (4)	4 (4)	4 (4)	4 (3)	Oljepriset följs nogsamt och säkras via hedgar.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	3 (3)	3 (3)	I framkant vad gäller säkerhets- och hållbarhetsarbete.
	E Krig och oroligheter	4 (4)	4 (4)	4 (4)	4 (4)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.
3. Operativa risker	A Försäkringsfrågor	5 (5)	5 (5)	3 (3)	2 (2)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Miljö	5 (5)	5 (5)	3 (3)	3 (3)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
	C Fartygsdrift	5 (5)	5 (5)	3 (3)	2 (2)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder för att möjliggöra långsiktig sysselsättning.
4. Kreditrisker	A Motpartrisker – kund	4 (4)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	I huvudsak finansiellt stabila kunder.
	B Motpartrisker – varv och samarbetspartners	4 (4)	4 (4)	3 (3)	3 (2)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.

Föregående års siffror inom parentes.

Påverkan

Mycket stor

Stor

Mellan

Mindre

Obetydlig



Sannolikhet

Typ av risk

- Företagsrisker
- Marknadsrelaterade risker
- Operativa risker
- Kreditrisker



B Fraktrater

Fraktraterna inom tanksjöfarten kan från tid till annan fluktuera kraftigt. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som på ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna medför stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar betydligt mer än raterna på tidsbefraktningmarknaden. Vid årsskiftet var cirka 30 procent av vår flotta uthyrd på fasta kontrakt för 2014, resten sysselsattes på spotmarknaden.

C Oljepris

Fraktrater för sjöburna oljetransporter beräknas utifrån det vedertagna systemet Worldscale. Även om mekanismerna som styr detta system ska reflektera de svängningar som sker i oljepriser finns en viss eftersläpning. Ett snabbt stigande eller sjunkande oljepris kan därför ha stor påverkan på intjäningen på den öppna marknaden. Olika länders eller oljebolags lagerhållning påverkar också.

D Politisk risk

Bolaget agerar på en marknad påverkad av en mängd regelverk som kan förändras beroende på ändrade omvärldsfaktorer och/eller politiska beslut. Till dessa hör bland annat beslut gällande regler för internationell handel, säkerhet och miljö.

Vad gäller den internationella handeln har utvecklingen under senare år gått mot ökad global frihandel och allt färre inskränkningar av handelspolitisk karaktär. Störst risk för förändringar torde ligga inom säkerhets- och miljöområdet, där det pågår en ständig översyn av internationella och nationella lagar, branschrelaterade konventioner, förordningar och praxis.

Utvecklingen drivs här från flera håll, politiskt såväl som från intresseorganisationer och bransch. Med en mycket säker

och modern flotta kan ett ökat fokus på säkerhets- och miljöfrågor för vår del snarast innebära en möjlighet.

E Krig och oroligheter

En stor del av den globala oljeproduktionen sker i politiskt instabila regioner. Krig eller andra oroligheter kan medföra en begränsning i tillgången på olja och oljeprodukter, men även innebära ett ökat transportbehov. Risken påverkar branschen som helhet och även oss.

3. Operativa risker

Med operativa risker avses här risker relaterade till styrningen av verksamheten.

A Försäkringsfrågor

För risker relaterade till själva driften av fartygen har vi tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust till belopp som motsvarar fartygens värde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt på grund av skada eller haveri. Utöver försäkringarna ovan finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

B Miljö

En olycka till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc.) skulle kunna innebära omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall förlorade liv. Säkerhetsmässigt ligger vi långt fram. Våra P-MAX-fartyg är till exempel byggda med dubbla drift- och styrsystem och har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott samt separata bränsle- och kontrollsystem. Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Vi lägger omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla utbildning och rutiner.

C Fartygsdrift

Konkurrensen om kompetent sjöpersonal är stor. För att kunna rekrytera de bästa besättningarna krävs ett gott rykte på marknaden. Vi strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare som tar hand om våra medarbetare. Lön och andra former av ekonomiska incitament är viktiga delar i detta arbete, men även en positiv arbetsmiljö och möjligheten till långsiktig sysselsättning är avgörande.

4. Kreditrisker

Kreditriskerna utgör en del av de finansiella risker vi är exponerade mot. Risken här utgörs till största delen av motpartsrisker gentemot kunder, varv samt andra underleverantörer och samarbetspartners. Övriga finansiella risker redovisas i not 18.

A Motpartrisker – kunder

Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden. Det medför en högre risk att bygga sin verksamhet på ett begränsat antal kunder.

B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Vad gäller motpartrisker relaterade till underleverantörer och samarbetspartners är en betydande risk att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid. Vi skyddar oss på olika sätt mot denna och andra motpartsrisker. Långsiktighet i samarbetet, löpande utvärderingar och finansiell ställning hos motparter spelar här en stor roll.

Finansiella risker

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

30 ÅR SOM NOTERAT REDERI

Många av världens ledande börser utvecklades positivt under året och så också vår aktie. Vid utgången av 2013 var börskursen för vår aktie SEK 11,70 vilket innebär en uppgång med 15 procent jämfört med årets början.

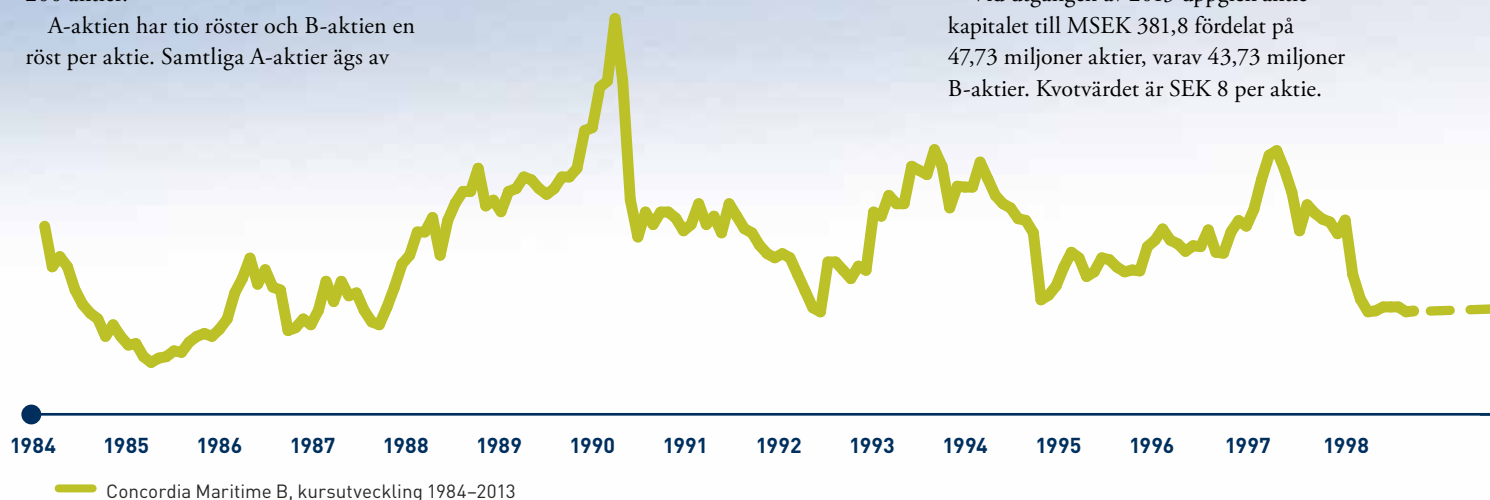
Concordia Maritimes B-aktie handlas sedan 1984 på Nasdaq OMX Nordic i Stockholm under kortnamnet CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. En handelspost omfattar 200 aktier.

A-aktien har tio röster och B-aktien en röst per aktie. Samtliga A-aktier ägs av

Stena Sfären som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984. Stena har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål.

Vid årsskiftet ägde Stena Sfären cirka 52 procent av aktiekapitalet och runt 73 procent av rösterna. Styrelse och VD äger tillsammans cirka 0,1 procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad.

Vid utgången av 2013 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie.



FINANSIELL KOMMENTAR



Under de 30 år Concordia Maritime varit noterat på Stockholmsbörsen har flera shippingcykler kommit och gått. Shippingcykler liksom aktiekurser går upp och ner men följer i princip samma mönster. Detta har avspeglats i vår akties kursutveckling som under dessa 30 år rört sig mellan 5 och 55 kronor.

Året som vi nu lägger till handlingarna var i mångt och mycket ett positivt år för produkt-tankmarknaden. Framtidstron kom tillbaka, investerare och banker var villiga att satsa och nybeställningarna tog fart.

Många noterade bolag inom vårt segment handlas med köprekommendation och Concordia-aktien stärktes med över 15 procent under förra året.

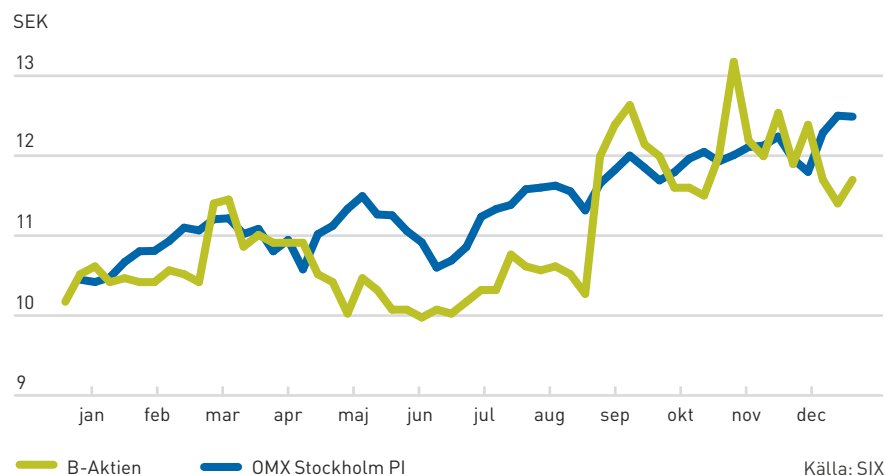
Även om 2013 var ett volatilt år tror vi att fraktraterna kommer att stabiliseras under de närmaste åren. Vår flotta som numera till största del är exponerad mot den öppna marknaden är därför väl positionerad att ta del av den förväntade positiva utvecklingen.

Anna Forshamn, Finansdirektör



Källa: SIX

Concordia Maritimes aktiekurs 2013



Pressmeddelanden 2013

2013-02-21

Bokslutskommuniké, 1 jan–31 dec 2012

2013-03-15

Kallelse till årsstämma

2013-03-21

Årsredovisningen för 2012 publiceras på webben

2013-04-23

Delårsrapport 1 jan–31 mars 2013

2013-04-24

Pressinformation från årsstämman

2013-08-14

Delårsrapport 1 jan–30 juni 2013

2013-08-23

VD-skifte i Concordia Maritime

2013-11-13

Delårsrapport 1 jan–30 sep 2013

2013-11-29

Kim Ullman ny VD för Concordia Maritime

Utdelning 2004–2013

År	Utdelning per aktie, kr	Direktavkastning, %
2004	3,00	8,6
2005	1,00	2,3
2006	1,00	1,8
2007	1,00	3,7
2008	1,00	6,6
2009	1,00	5,9
2010	1,00	4,9
2011	1,00	7,7
2012	0,50	4,9
2013	0,00 ¹⁾	0,0

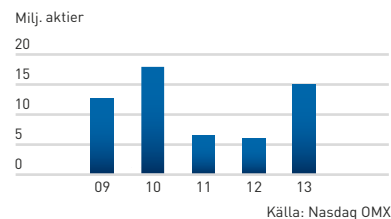
1) Föreslagen utdelning.

Utdelningspolicy

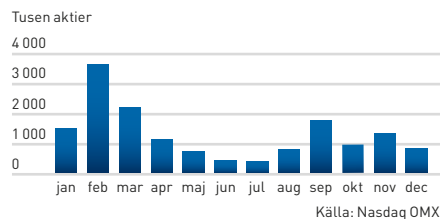
Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling.

Aktieägarna ska kunna förvänta sig en rimlig utdelning relaterad till bolagets resultat men också investeringsbehov. Ambitionen är en utdelning som uppgår till 20–30 procent av koncernens vinst efter skatt. Minst tio procent av vinsten ska dock delas ut till aktieägarna.

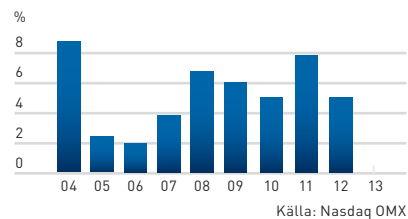
Aktiens omsättning senaste fem åren



Aktiens omsättning 2013



Aktiens direktavkastning



Nyckeldata för aktien

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Utdelning, kr	0,00 ¹⁾	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	-7	56	60		50	76	92	83	19
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Börskurs på bokslutsdagen, kr	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00	34,80
Direktavkastning, % ²⁾	n/a	4,9	7,7	4,9	5,9	6,6	3,7	1,8	2,3	8,6
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	n/a	-17,8	-32,0	26,5	20,0	-40,7	-49,1	30,2	26,4	116,0
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	7,3	12,2	neg	7,5	20,5	50,5	35,8	2,2
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	7,3	12,2	neg	—	—	—	2 150,0	17,8
Antal omsatta aktier per år, miljoner	14,8	5,7	6,2	17,6	12,4	14,7	16,8	32,4	18,6	24,3
Omsättningshastighet, %	31	12	13	37	26	33	38	74	43	56
Börsvärde vid årets slut, MSEK	558	484	618	978	811	716	1 288	2 625	2 052	1 661
Antal aktieägare	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006	4 834	4 963	5 942	6 209	6 081
Eget kapital per aktie	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47	41,21	34,08	34,09	37,10	33,87

1) Styrelsens förslag.

2) Utdelning per aktie dividerat med börskursen vid årets slut.

Ägarkategorier

	Kapital %	Röster %
Utländska ägare	8,5	4,8
Svenska ägare	91,5	95,2
varav		
Institutioner	11,4	6,5
Aktiefonder	1,1	0,6
Privatpersoner	26,7	15,3
Stena Sessan Rederi AB	52,3	72,8

Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	70,3	82,9
De 20 största ägarna	74,6	85,5
De 100 största ägarna	84,4	91,1

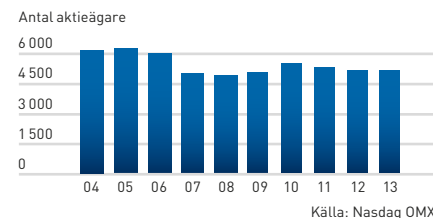
Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena Sessan Rederi AB	52,3	72,8
Fjärde AP-fonden	6,4	3,7
Svenska Handelsbanken	2,8	1,6
Stig Andersson	2,4	1,3
Avanza Pension Försäkring AB	2,3	1,3
Upland Securities AB	0,9	0,5
JP Morgan Chase	0,9	0,5
Bengt Sillström	0,8	0,4
Nordnet Pensionsförsäkring AB	0,8	0,4
CBNY-DFA-INT SML CAP V	0,7	0,4

Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Aktier	Kapital %	Röster %
1-1 000	3 725	1 266 803	2,6	1,5
1 001-10 000	1 145	3 844 043	8,1	4,6
10 001-100 000	210	5 895 628	12,4	7,0
100 001-	29	36 723 324	76,9	86,9
Total	5 109	47 729 798	100,0	100,0

Aktieägarutveckling 2004-2013



10 ÅR I SAMMANDRAG

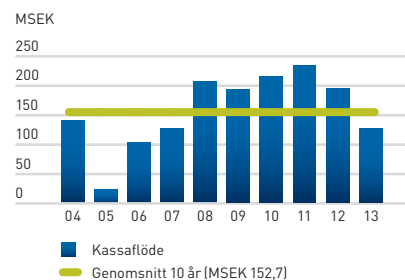
	2013	2012	2011	2010	2009
Resultatposter, MSEK					
Totala intäkter	467,8	543,4	559,6	513,4	599,3
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-467,4	-465,9	-452,0	-413,2	-531,5
Rörelseresultat	0,4	77,5	107,6	100,2	67,8
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	—	—
EBITDA	144,7	228,4	242,6	219,5	160,8
Resultat efter finansiella poster	-39,0	-369,4	76,3	76,9	-91,0
Resultat efter skatt	-28,8	-356,0	84,8	80,4	-81,1
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	124,1	190,5	231,1	210,7	189,6
Investeringar	64,7	428,3	330,1	638,6	654,2
Balansposter, MSEK					
Fartyg	2 914,8	3 063,4	3 289,5	2 919,6	2 265,0
(Antal fartyg)	12	12	11	10	8
Fartyg under byggnad	100,5	48,0	143,0	262,0	619,0
(Antal fartyg)	2	2	1	2	3
Likvida medel	106,0	144,4	128,2	68,3	82,5
Kortfristiga placeringar	81,7	97,1	113,6	84,0	37,1
Övriga tillgångar	203,5	127,8	83,9	127,4	367,8
Räntebärande skulder	1 994,0	1 993,3	1 815,4	1 596,1	1 458,5
Övriga skulder och avsättningar	120,2	156,6	165,2	149,3	124,6
Eget kapital	1 292,3	1 330,8	1 777,6	1 715,4	1 788,3
Balansomslutning	3 406,5	3 480,7	3 758,2	3 460,8	3 371,4
Nyckeltal, %					
Soliditet	38	38	47	50	53
Räntabilitet på totalt kapital	0	-9	3	2	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0	-9	3	2	3
Räntabilitet på eget kapital	-2	-23	5	5	-4
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	-0,60	-7,46	1,78	1,68	-1,70
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	—	—	—
Kassaflöde ¹⁾	2,60	3,99	4,84	4,41	3,97
Eget kapital	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47
Eget kapital/substansvärde	2,31	2,75	2,88	1,75	2,20
Börskurs på bokslutsdagen	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00
Utdelning ²⁾	0,00	0,50	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	-7	56	60	n/a
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	7,3	12,2	neg
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	7,3	12,2	neg
Antal aktieägare	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006

1) Fartygsförsäljningar ingår ej.

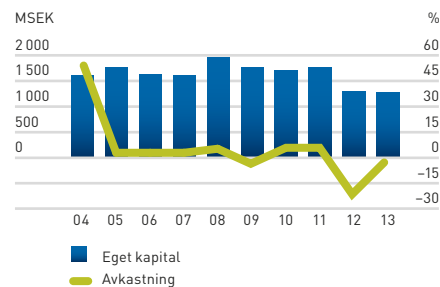
2) För 2013 anges till årsstämman 2014 förestagen utdelning.

2008	2007	2006	2005	2004
560,0	457,2	381,2	254,0	354,0
-473,6	423,2	376,5	312,0	271,2
86,4	34,0	4,7	-1,8	729,4
—	—	—	56,2	646,6
162,6	91,5	38,7	-1,3	795,5
78,1	48,0	52,5	42,7	740,2
95,8	62,9	51,9	57,2	740,2
203,2	121,1	100,0	20,4	136,2
301,3	838,6	767,2	492,8	86,3
2 059,6	1 769,6	1 048,7	304,2	32,5
7	7	4	1	1
536,3	158,3	222,3	384,7	128,0
4	4	7	6	7
31,3	55,6	30,2	280,4	1 123,4
283,6	397,1	517,6	559,1	130,7
575,7	429,6	413,7	368,9	313,4
1 369,2	1 073,0	506,2	0,0	0,0
150,3	110,7	99,3	126,4	111,2
1 967,0	1 626,5	1 627,0	1 770,9	1 616,8
3 486,5	2 810,2	2 232,5	1 897,3	1 728,0
56	58	73	93	94
3	4	4	5	47
3	4	5	6	49
5	3	3	3	56
2,01	1,32	1,09	1,20	15,51
—	—	—	1,18	13,55
4,26	2,54	2,10	0,43	2,85
41,21	34,08	34,09	37,10	33,87
2,75	1,26	0,62	0,86	0,97
15,00	27,00	55,00	43,00	34,80
1,00	1,00	1,00	1,00	3,00
50	76	92	83	19
7,5	20,5	50,5	35,8	2,2
—	—	—	2 150,0	17,8
4 834	4 963	5 942	6 209	6 081

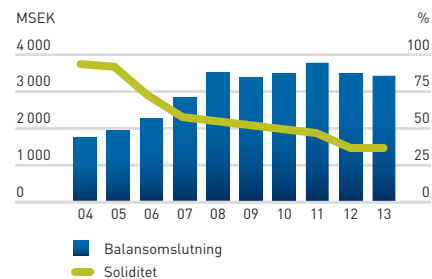
Kassaflöden från rörelsen



Avkastning på eget kapital



Soliditet



IMO2 OCH IMO3

FNs sjöfartsorgan IMO har tre olika klassificeringar för tankfartyg som transporterar kemikalielaster, dit vegetabiliska oljor räknas. De olika klasserna ställer krav på fartygets utformning, utrustning och utbildning bland besättningen.

Fartyg som lever upp till IMO:s fartygsklass 3 tillåts transportera vegetabiliska oljor samt lättare kemikalier som kaustiksoda och metanol. Fartyg som uppnår IMO-klass 2 får dessutom transportera en rad ytterligare kemikalielaster, som palmsyra.

Bilden är ett montage



EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse.....	46
KONCERNEN	
Resultaträkning och totalresultat.....	50
Balansräkning.....	51
Förändringar i eget kapital.....	52
Kassaflödesanalys.....	53
MODERBOLAGET	
Resultaträkning.....	54
Balansräkning.....	55
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser.....	56
Förändring i eget kapital.....	56
Kassaflödesanalys.....	57
NOTER	
Not 1 Redovisningsprinciper.....	58
Not 2 EBITDA per fartygskategori.....	64
Not 3 Geografisk fördelning.....	64
Not 4 Anställda och personalkostnader.....	64
Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer.....	65
Not 6 Finansnetto.....	66
Not 7 Skatter.....	66
Not 8 Materiella anläggningstillgångar.....	68
Not 9 Andelar i joint ventures.....	69
Not 10 Finansiella placeringar.....	69
Not 11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar.....	69
Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter.....	69
Not 13 Likvida medel.....	69
Not 14 Eget kapital och Resultat per aktie.....	70
Not 15 Räntebärande skulder.....	70
Not 16 Övriga skulder.....	71
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter.....	71
Not 18 Finansiella risker.....	71
Not 19 Finansiella instrument.....	73
Not 20 Operationell leasing.....	75
Not 21 Investeringsåtaganden.....	75
Not 22 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser.....	75
Not 23 Närstående.....	76
Not 24 Koncernföretag.....	76
Not 25 Kassaflödesanalys.....	77
Not 26 Uppgifter om moderbolaget.....	77
Not 27 Händelser efter balansdagen.....	77
Not 28 Viktiga uppskattningar och bedömningar.....	78
Revisionsberättelse.....	79
BOLAGSSTYRNING	
Styrning av bolag och verksamhet.....	80
Styrelse och revisor.....	90
Företagsledning.....	92
Definitioner.....	93
Årsstämma och informationstillfällen.....	93
Adresser.....	93

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2013. Moderbolag är Stena Sessan Rederi AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Dess moderbolag är Stena Sessan AB.

Allmänt om verksamheten

P-MAX

I slutet av 2013 sysselsattes tio helägda P-MAX-fartyg varav åtta på den öppna marknaden. I januari 2013 återlevererades *Stena Paris* från tidsbefraktningssavtal med Total och *Stena Polaris* från ST Shipping. I december 2013 återlevererades ytterligare ett fartyg från tidsbefraktningssavtal med ST Shipping, *Stena Penguin*. *Stena Primorsk* var off-hire under januari och del av februari pga. reparationer i samband med grundkänningen i Hudsonfloden i december 2012. Det fartygsägande bolaget beslutade att inte vidare trafikera Hudsonfloden då bolaget kommit fram till att denna farled inte kunde bedömas vara säker för denna typ av fartyg. I april 2013 skedde en förtida återleverans av *Stena Primorsk* som sedan dess är sysselsatt på den öppna marknaden.

Panamax

De två panamaxfartygen *Stena Poseidon* och *Palva*, som ägs i ett joint venture med Neste Shipping, har sedan tredje kvartalet brittisk flagg. I samband med flaggbytet gick även det tekniska ansvaret över till Northern Marine Management.

Suezmax

Stena Supreme, råoljetanker av suezmaxtyp, har under året sysselsatts via Stena Sonangol Suezmax Pool som kontrolleras av Stena och det statliga angolanska oljebolaget Sonangol.

Nybyggnadsprogrammet

Nybyggnadsprogrammet består av två produkttankers om vardera 50 000 dwt från det kinesiska varvet Guangzhou Shipyard International Company Limited (GSI). Fartygen beställdes i juni 2012 och går under beteckningen IMO2MAX. Fartygen beräknas levereras under fjärde kvartalet 2014 och andra kvartalet 2015. Finansiering av de två fartygen är klar sedan februari 2013. Vi planerar att sysselsätta fartygen på spotmarknaden via vår samarbetspartner Stena Weco.

Fartygsvärden

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde minus försäljningskostnader (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2013 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Tvister

I juli erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsk* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden har under juli 2013 begärt att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer. Under året har en återförening skett av en tidigare skattereserv om MUSD 1,4 då denna skatterisk inte längre föreligger samt uppbokning av en ny skuld om MUSD 1,4 avseende källskatt i Schweiz.

Fraktmarknadens utveckling

Produkttankmarknaden (MR)

Sammantaget var marknaden för MR-fartyg under 2013 starkare jämfört med föregående år. Marknaden var dock mycket volatil och de olika kvartalens fraktrater varierade kraftigt. Genomsnittlig intjäning på den öppna marknaden var under året USD 9 200 per dag och på tidsutbefraktningssmarknaden tecknades treåriga kontrakt på genomsnittliga nivåer runt USD 14 800 per dag, vilket ligger något högre jämfört med föregående år.

Stortankmarknaden (suezmax)

Även utvecklingen inom suezmaxsegmentet var under året mycket volatil. I oktober var den genomsnittliga intjäningen för en suezmaxtanker cirka USD 5 000 per dag, i december USD 40 000 per dag. Sammantaget låg raterna under året på i genomsnitt USD 13 300 per dag, vilket är 20 procent lägre än föregående år.

På tidsutbefragningsmarknaden tecknades treåriga kontrakt på genomsnittliga nivåer runt USD 18 400 per dag, vilket är något lägre än föregående år.

Varvsmarknadens utveckling

Tillväxten i produkttankflottan uppgick till cirka 3 procent under 2013. I december 2013 prissattes ett MR-fartyg av standardtyp till cirka MUSD 38, vilket är cirka 20 procent högre jämfört med föregående år och ett suezmaxfartyg till cirka MUSD 66, även där en ökning från föregående år med cirka 15 procent.

Ekonomisk översikt

Resultat och ställning

Omsättningen under 2013 var MSEK 467,8 (543,4). Resultatet efter finansiella poster var MSEK -39,0 (-369,4). Resultat efter skatt var MSEK -28,8 (-356,0) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK -0,60 (-7,46).

Placeringar

Obligationsportföljen klassificeras som "Finansiella tillgångar som kan säljas" vilket innebär att den marknadsvärderas över "Övrigt totalresultat". Vid årsskiftet uppgick obligationsportföljen till MUSD 12,6 (14,9) vilket motsvarar MSEK 81,7 (97,1). Obligationsportföljen rubriceras som kortfristiga placeringar i balansräkningen och vid utgången av 2013 ägdes obligationer i Teekay Offshore, Teekay LNG, Rabobank, Golden Close Maritime, Kungsleden Fastigheter, Wind Acquisition och Bonheur. Syftet med portföljen är att placera överlikviditet med en rimlig risknivå och avkastning.

Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 64,7 (428,3) och avser förskottsbetalningar avseende IMO2MAX-fartygen i nybyggnadsprogrammet.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 242,1 (484,0). Räntebärande skulder låg i nivå med föregående år, MSEK 1 994,0 (1 993,3). Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 292,3 (1 330,8) och soliditeten uppgick till 38 procent (38).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämmans beslut 2013, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2014. Något särskilt arvode utgår ej för kommittéarbete. Till ledningen har årsstämman beslutat om följande riktlinjer avseende ersättning.

Ersättningarna består av fast lön, rörlig kompensation, pension och andra förmåner. För att kunna attrahera och behålla kompetens strävar Concordia Maritime efter att erbjuda medarbetare en attraktiv och konkurrenskraftig fast lön. Den absoluta nivån är beroende av storleken och komplexiteten i den aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Prestationen återspeglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland annat på företagets utveckling och uppfyllandet av till exempel kommersiella, operationella och finansiella mål. Sådana mål skall bestämmas av styrelsen. Överenskommelse om ytterligare ersättningar kan träffas när det bedöms nödvändigt för att kunna attrahera och behålla nyckelkompetens eller för att förmå individer att flytta till nya tjänstgöringsorter eller nya befattningar. Sådan ersättning skall vara tidsbegränsad.

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

Den grundläggande regeln är att andra förmåner, till exempel tjänstebil, skall vara konkurrenskraftiga på den lokala marknaden.

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

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust, till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill

där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt. Utöver försäkringarna ovan har Concordia Maritime även tecknat sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket kraftigt. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada Concordia Maritimes varumärke. Att skydda sig för denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet om olycka ändå skulle inträffa.

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

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

Concordia Maritime har nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befракtnings-, operations-, bemannings- och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes absoluta styrkor gentemot konkurrenter, även om relationen är behäftad med en viss risk då viktiga tjänster köps från endast en leverantör. Concordia Maritime och Stena Sfären är även till viss grad sammankopplade varumärkesmässigt.

Säkerhet och miljö

För Concordia Maritime har människors säkerhet och skyddet av havsmiljön högsta prioritet både som princip i den dagliga verksamheten såväl som i företagets övergripande mål. Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av den dagliga verksamheten. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan en hög säkerhetsstandard upprätthållas och havsmiljön skyddas på ett bra sätt.

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 18 och 19.

Aktien

Under året har inga nyemissioner, fondemissioner eller liknande genomförts. Antal utestående aktier är således oförändrat. Antalet A-aktier uppgår till 4 000 000 och har tio röster vardera. Antalet B-aktier uppgår till 43 729 798 och har en röst vardera. Bolaget

känner ej till eventuella avtal mellan olika aktieägare gällande överlåtelser och inte heller några avtal som skulle träda i kraft vid ett eventuellt uppköpsförfarande.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Concordia Maritimes verksamhet har genomgått en omfattande förändring under 2013. Stor andel av fartygen i flottan är idag sysselsatt på den öppna marknaden. Detta innebär att marknads generella utveckling får ett större genomslag på vårt resultat och kassaflöde. Vid årsskiftet sysselsätter koncernen åtta P-MAX-fartyg på den öppna marknaden. Även om vi förväntar oss en förstärkning av marknaden under året, tror vi inte att fraktnivåerna kommer att nå upp till de genomsnittliga nivåer vi haft på våra tidsbefraktningskontrakt. Vi lämnar ingen prognos i absoluta tal.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 80–88. Information om de viktigaste inslagen i koncernens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättande av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut*

Den 1 januari 2014 tillträdde Kim Ullman som VD för Concordia Maritime. Ett nytt ettårigt tidsutbefraktningsavtal tecknades per den 1 januari 2014 med det franska olje- och energibolaget Total. Avtalet avser *Stena Paris* och samtidigt gjordes en förtida återleverans av *Stena Progress* som varit på tidsutbefraktningsavtal till Total sedan 2009. I februari tecknades samarbetsavtal med Shell Tankers Singapore Pte Ltd (Shell) där *Stena Penguin* och *Stena Progress* kommer att sysselsättas inom Shells interna lastsystem.

Moderbolag

Concordia Maritime ABs verksamhet består av att utföra koncerngemensamma tjänster.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 83,7 disponeras enligt följande:

MSEK	2011	2012	2013
Utdelning (47 729 798 aktier)	47,7	23,9	0,00 ¹⁾
Balanseras i ny räkning	32,6	7,1	83,7
Summa	80,3	31,0	83,7

1) Föreslagen utdelning 0,00 SEK

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

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 17 mars 2014.



RESULTATRÄKNING OCH TOTALRESULTAT FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2012	2013	2013 MUSÐ ¹⁾
Tidsbefragningsintäkter		411,3	226,2	34,7
Spotbefragningsintäkter		132,1	241,4	37,1
Övriga externa intäkter		0,0	0,2	0,0
Summa intäkter	2, 3, 9, 20	543,4	467,8	71,8
Driftskostnader fartyg	2	-139,7	-132,1	-20,3
Personalkostnader – sjö	4	-134,2	-130,8	-20,1
Övriga externa kostnader	5	-26,0	-38,4	-5,9
Personalkostnader – land	4	-15,1	-21,8	-3,3
Avskrivningar	8	-150,9	-144,3	-22,2
Summa rörelsekostnader	9, 23	-465,9	-467,4	-71,8
Rörelseresultat före nedskrivning		77,5	0,4	0,0
Nedskrivning	8	-411,0 ²⁾	0,0	0,0
Rörelseresultat efter nedskrivning		-333,5	0,4	0,0
Finansiella intäkter		12,4	8,3	1,3
Finansiella kostnader		-48,3	-47,7	-7,3
Finansnetto	6	-35,9	-39,4	-6,0
Resultat före skatt		-369,4	-39,0	-6,0
Skatt	7	13,4	10,2	1,6
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		-356,0	-28,8	-4,4
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	7, 14			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		-82,6	-1,3	-0,2
Vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet		37,8	0,0	0,0
Årets förändring i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		0,5	-1,5	-0,2
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar valutarelaterat		0,7	-1,7	-0,2
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränterelaterat		9,5	19,1	2,9
Årets förändringar i skatt hänförlig till poster som har omförts till periodens resultat		-9,0	-0,4	-0,1
Summa årets övriga totalresultat		-43,1	14,2	2,2
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		-399,1	-14,6	-2,2
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	-7,46	-0,60	-0,10

1) Oreviderat, se not 1.

2) Nedskrivningen om MUSÐ 60 har fastställts till genomsnittskursen per den 30 juni 2012 6,85 SEK/USD och motsvarar 411,0 SEK.

BALANSRÄKNING FÖR KONCERNEN

Per den 31 december, MSEK	Not	2012	2013	2013 MUSD ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar	9, 21			
Fartyg	3, 8	3 063,4	2 914,8	447,9
Fartyg under byggnation	8	48,0	100,5	15,4
Inventarier	8	1,1	0,8	0,2
Långfristiga fordringar	11	0,0	9,4	1,4
Summa anläggningstillgångar		3 112,5	3 025,5	464,9
Övriga kortfristiga fordringar	11	89,9	141,8	21,7
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	36,8	51,5	7,9
Kortfristiga placeringar	10, 18, 19	97,1	81,7	12,6
Likvida medel	13, 25	144,4	106,0	16,3
Summa omsättningstillgångar		368,2	381,0	58,5
SUMMA TILLGÅNGAR		3 480,7	3 406,5	523,4
Eget kapital				
	14			
Aktiekapital		381,8	381,8	58,7
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	9,5
Reserver		-1,9	12,3	1,9
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		889,0	836,3	128,5
Summa eget kapital		1 330,8	1 292,3	198,6
SKULDER				
Långfristiga skulder	9, 18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	1 969,9	1 862,7	286,2
Uppskjutna skatteskulder	7	9,7	0,0	0,0
Summa långfristiga skulder		1 979,6	1 862,7	286,2
Kortfristiga skulder	9, 18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	23,4	131,3	20,1
Leverantörsskulder		1,2	7,9	1,2
Övriga skulder	16	43,1	30,6	4,7
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	102,6	81,7	12,6
Summa kortfristiga skulder		170,3	251,5	38,6
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 480,7	3 406,5	523,4

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 22.

1) Oreviderat, se not 1.

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2013-01-01	381,8	61,9	30,6	4,7	-37,2	889,0	1 330,8
Årets totalresultat							
Årets resultat						-28,8	-28,8
Årets övriga totalresultat			-1,2	-1,5	16,9		14,2
Årets totalresultat			-1,2	-1,5	16,9	-28,8	-14,6
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Utdelning						-23,9	-23,9
Utgående eget kapital 2013-12-31	381,8	61,9	29,4	3,2	-20,3	836,3	1 292,3

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2012-01-01	381,8	61,9	83,6	4,2	-46,6	1 292,7	1 777,6
Årets totalresultat							
Årets resultat						-356,0	-356,0
Årets övriga totalresultat			-53,0	0,5	9,4		-43,1
Årets totalresultat			-53,0	0,5	9,4	-356,0	-399,1
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Utdelningar						-47,7	-47,7
Utgående eget kapital 2012-12-31	381,8	61,9	30,6	4,7	-37,2	889,0	1 330,8

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 14.

KASSAFLÖDESANALYS FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2012	2013	2013 MUSÐ ¹⁾
	25			
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt		-369,4	-39,0	-6,0
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		559,9	163,1	25,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		190,5	124,1	19,0
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-68,9	-66,6	-10,2
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		46,3	-21,1	-3,2
Kassaflöde från den löpande verksamheten		167,9	36,4	5,6
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-428,3	-64,7	-9,9
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		-0,4	0,0	0,0
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		-65,8	-34,3	-5,3
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		75,8	46,4	7,1
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-418,7	-52,6	-8,1
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		815,1	156,2	24,0
Amortering av lån		-500,0	-154,5	-23,7
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		-47,7	-23,9	-3,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		267,4	-22,2	-3,4
Årets kassaflöde		16,6	-38,4	-5,9
Likvida medel vid årets början		128,2	144,4	22,2
Valutakursdifferens i likvida medel		-0,4	0,0	0,0
Likvida medel vid årets slut		144,4	106,0	16,3

1) Oreviderat, se not 1.

RESULTATRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2012	2013
Nettoomsättning	3	0,0	0,8
Totala intäkter		0,0	0,8
Övriga externa kostnader	5	-13,6	-14,3
Personalkostnader	4	-11,1	-17,6
Planenliga avskrivningar	8	0,0	0,0
Rörelseresultat	23	-24,7	-31,1
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		0,0	108,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		59,9	16,2
Räntekostnader och liknande resultatposter		-30,8	-23,2
Finansnetto	6	29,1	101,0
Resultat efter finansiella poster		4,4	69,9
Resultat före skatt		4,4	69,9
Skatt	7	-5,7	6,7
Årets resultat¹⁾		-1,3	76,6

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

BALANSRÄKNING FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2012	2013
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,0	0,1
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	24	745,8	745,8
Andra långfristiga fordringar	11	1,7	0,0
Uppskjuten skattefordran	7	27,7	34,3
Summa finansiella anläggningstillgångar		775,2	780,1
Summa anläggningstillgångar		775,2	780,2
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar	11	3,2	0,3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	4,6	1,9
Summa kortfristiga fordringar		7,8	2,2
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	18, 19	0,3	0,0
Summa kortfristiga placeringar		0,3	0,0
Fordran Koncernbolag		1 362,1	1 395,7
Kassa och bank	25	22,1	11,0
Summa omsättningstillgångar		1 392,3	1 408,9
SUMMA TILLGÅNGAR		2 167,5	2 189,1
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	14		
Aktiekapital		381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		32,3	7,1
Årets resultat		-1,3	76,6
Summa eget kapital		551,1	603,8
Långfristiga skulder			
	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	1 575,5	1 445,7
Skulder till koncernföretag	23	0,0	27,4
Övriga skulder	16	1,7	0,0
Summa långfristiga skulder		1 577,2	1 473,1
Kortfristiga skulder			
	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	0,0	96,8
Leverantörsskulder		1,2	1,3
Skulder till koncernföretag	23	27,5	0,0
Övriga skulder		3,6	0,3
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	6,9	13,8
Summa kortfristiga skulder		39,2	112,2
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 167,5	2 189,1

STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2012	2013
Ställda säkerheter	22	65,1	65,1
Eventualförpliktelser	22	302,1	281,2

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I MODERBOLAGETS EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2013-01-01	381,8	138,3	32,3	-1,3	551,1
Föregående års resultat			-1,3	1,3	0,0
Årets resultat				76,6	76,6
Utdelningar			-23,9		-23,9
Utgående eget kapital 2013-12-31	381,8	138,3	7,1	76,6	603,8

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2012-01-01	381,8	138,3	105,7	-25,4	600,4
Föregående års resultat			-25,4	25,4	0
Årets resultat				-1,3	-1,3
Utdelningar			-47,7		-47,7
Utgående eget kapital 2012-12-31	381,8	138,3	32,3	-1,3	551,1

KASSAFLÖDESANALYS FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2012	2013
	25		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		4,4	69,9
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		-120,5	-0,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-116,1	69,6
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-18,1	-100,7
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		33,1	1,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-101,1	-29,5
Investeringsverksamheten			
Avyttring av finansiella tillgångar		17,3	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		17,3	0,0
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		548,8	109,3
Amortering av lån		-487,2	-141,4
Anticiperad utdelning			108,0
Utbetald utdelning		-47,7	-23,9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		13,9	52,0
Årets kassaflöde		-69,9	22,5
Likvida medel vid årets början		1 454,1	1 384,2
Likvida medel vid årets slut		1 384,2	1 406,7

NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

1 Redovisningsprinciper

Överensstämmelse med normgivning och lag

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

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

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 17 mars 2014. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 29 april 2014.

Förutsättningar vid upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor som även utgör rapporteringsvaluta för moderbolaget och för koncernen. Det innebär att de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor men för läsarens vägledning har 2013 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=6,5140 och slutkurs USD 1,00=6,5084. Ur koncernens perspektiv sker dock de flesta transaktioner i US-dollar. Samtliga belopp, om inte annat anges, redovisas i miljontals kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av derivatinstrument och finansiella tillgångar som kan säljas.

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

Bedömningar gjorda av företagsledningen vid tillämpningen av IFRS som har en betydande inverkan på de finansiella rapporterna och gjorda uppskattningar som kan medföra väsentliga justeringar i påföljande års finansiella rapporter rör huvudsakligen värdering av fartyg. Se not 28.

De nedan angivna redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter, om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har vidare konsekvent tillämpats av koncernens företag, vad avser joint venture-företag vid behov genom anpassning av koncernens principer.

Nya redovisningsprinciper 2013

Nya IFRS som trätt i kraft under året har inte haft någon väsentlig effekt på koncernens finansiella rapporter.

Nya redovisningsprinciper 2014 och senare

Ett antal nya eller ändrade IFRS träder i kraft först under kommande räkenskapsår och har inte förtidstillämpats vid upprättande av dessa finansiella rapporter. Nyheter eller ändringar med framtida tillämpning planeras inte heller att förtidstillämpas. Nedan redogörs för de standarder som kan komma att få effekt på koncernens finansiella rapporter i framtiden, dock är effekterna ej analyserade ännu.

IFRS 11 Samarbetsarrangemang. Ny standard för redovisning av joint venture och joint operations. Den nya standarden kommer medföra ändringar jämfört med IAS 31 Andelar i joint ventures. Den ena förändringen är om en investering bedöms vara joint operations eller ett joint venture. Beroende på vilken typ av investering som föreligger finns det olika redovisningsregler. Standarden ska enligt EU tillämpas på räkenskapsår som inleds den 1 januari 2014 eller senare. De fartyg som ägs via "joint venture avtal" bedöms utgöra så kallade gemensamma verksamheter (joint operations) enligt IFRS 11. Detta innebär att Concordia Maritime redovisar sina tillgångar, skulder, intäkter och kostnader inklusive sin andel av alla gemensamma tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Detta liknar den metod som idag tillämpas, klyvningsmetoden. IFRS 11 bedöms därför inte få någon väsentlig effekt.

IFRS 9 Financial instruments förväntas ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. IFRS 9 är under färdigställande, tidpunkt för ikraftträdande är inte bestämt. Bedömning har ännu inte skett och i så fall vilka effekter IFRS 9 kan komma att få.

Konsolideringsprinciper

Dotterföretag

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

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

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

- eliminering av koncerninterna transaktioner och
- avskrivning av förvärvade övervärden

Eget kapital i koncernen omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterföretagen som tillkommit efter förvärvet. Transaktionsutgifter som uppkommer redovisas direkt i årets resultat. Transaktionsutgifter hänförliga till förvärv som skett före 1 januari 2010 har inkluderats i anskaffningsvärdet.

Joint ventures

Joint ventures är redovisningsmässigt de företag för vilka koncernen genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmandeinflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen. I koncernredovisningen redovisas innehav i joint ventures enligt klyvningsmetoden. Klyvningsmetoden innebär att för joint venture-företag redovisas koncernens ägarandel av företagets intäkter och kostnader respektive tillgångar och skulder i koncernens resultat- och balansräkningar. Detta görs genom att samägarens andel av tillgångar och skulder, intäkter och kostnader i ett joint venture-företag slås ihop post för post med motsvarande poster i samägarens koncernredovisning. Endast eget kapital som intjänats efter förvärvet redovisas i koncernens egna kapital. Klyvningsmetoden tillämpas från den tidpunkt då det gemensamma bestämmandeinflytandet erhålls och fram till den tidpunkt då det gemensamma bestämmandeinflytandet upphör.

Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering

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

Utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta

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

Utländska verksamheters finansiella rapporter

Tillgångar och skulder i utlandsverksamheter samt koncernmässiga över- och undervärden, omräknas till svenska kronor till den valutakurs som råder på balansdagen. Intäkter och kostnader i en utlandsverksamhet omräknas till svenska kronor till en genomsnittskurs som utgör en approximation av kurserna vid respektive transaktionstidpunkt. Omräkningsdifferenser som uppstår vid valutaomräkning av utlandsverksamheter redovisas i övrigt total-

resultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiseras de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring i koncernens resultaträkning. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiseras de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring i koncernens resultaträkning.

Rörelsesegmentrapportering

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

Ett rörelsesegments resultat följs vidare upp av företagets högste verkställande beslutsfattare, koncernledningen, för att utvärdera resultatet samt för att kunna allokera resurser för rörelsesegmentet. Concordia Maritimes koncernledning följer upp den ekonomiska utvecklingen för flottan som en enhet. Därför utgörs rörelsesegmentrapporten endast av ett segment, tankfartyg. Segmentet tankfartyg sammanfaller därmed med koncernens finansiella information.

Klassificering

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

Intäkter

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

Rörelsekostnader – operationella leasingavtal

Tidsbefraktningssavtal klassificeras som operationell leasing. Vid tidsbefraktning bibehåller fartygsägaren normalt alla risker, till exempel vid haveri och stillestånd. Fartygsägaren står normalt för drift och bemanning. Hyrestagaren har normalt inga åtaganden när tidsbefraktningssperioden är slut. Kostnader avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen på samma sätt som fraktintäkter ovan.

Finansiella intäkter och kostnader

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

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

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställs.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier och andra eget kapitalinstrument, lånefordringar och obligationsfordringar samt derivat. På skuldsidan återfinns leverantörsskulder, låneskulder samt derivat.

Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader för alla finansiella instrument förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen vilka redovisas till verkligt värde exklusive transaktionskostnader. Redovisning sker därefter beroende av hur de har klassificerats enligt nedan.

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. En fordran tas upp när bolaget har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger för motparten att betala, även om faktura ännu inte skickats. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits.

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

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

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

Vid varje rapporttillfälle utvärderar företaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning. För eget kapitalinstrument som klassificeras som tillgångar som kan säljas, förutsätts en betydande eller utdragen nedgång i det verkliga värdet under instrumentets anskaffningsvärde innan en nedskrivning verk-

ställs. Om nedskrivningsbehov föreligger för en tillgång i kategorin tillgångar som kan säljas, omförs tidigare eventuell ackumulerad värdeminskning redovisad i totalresultatet till resultaträkningen. Faktorer som beaktas är bedömning av motpartens möjligheter att kunna fullgöra sina förpliktelser. Nedskrivningar av eget kapitalinstrument som redovisats i resultaträkningen får inte senare återföras via resultaträkningen.

IAS 39 klassificerar finansiella instrument i kategorier. Klassificeringen beror på avsikten med förvärvet av det finansiella instrumentet. Företagsledningen bestämmer klassificering vid ursprunglig anskaffningstidpunkt. Kategorierna är följande (i–x) nedan:

(i) Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av två undergrupper; finansiella tillgångar som innehas för handel och andra finansiella tillgångar som företaget initialt valt att placera i denna kategori (enligt den s.k. Fair Value Option). Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat. I den första undergruppen ingår placeringstillgångar som innehas för handel samt derivat med positivt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument.

(ii) Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat och har fasta eller fastställbara betalningar och som inte är noterade på en aktiv marknad. Fordringarna uppkommer då företag tillhandahåller pengar, varor och tjänster direkt till kredittagaren utan avsikt att idka handel i fordringsrätterna. Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Kundfordrans förväntade löptid är kort, varför värdet redovisats till nominellt belopp utan diskontering.

Nedskrivningar av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Kategorin innefattar även förvärvade fordringar. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten.

(iii) Finansiella tillgångar som kan säljas

I kategorin finansiella tillgångar som kan säljas ingår finansiella tillgångar som inte klassificerats i någon annan kategori eller finansiella tillgångar som företaget initialt valt att klassificera i denna kategori. Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med periodens värdeförändringar i övrigt totalresultat och ackumulerad effekt i eget kapital i "Verkligt värde reserv". Koncernens obligationsportfölj är klassificerad inom denna kategori.

(iv) Likvida medel

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

(v) Finansiella placeringar

Finansiella placeringar utgörs av kortfristiga placeringar där löptiden eller den förväntade innehavstiden är kortare än ett år.

Räntebärande värdepapper där avsikten inte är att hålla till förfall klassificeras som finansiella tillgångar som kan säljas.

(vii) Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Långfristiga fordringar och övriga kortfristiga fordringar är fordringar som uppkommer då företaget tillhandahåller pengar utan avsikt att idka handel med fordringsrätten.

(viii) Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori består av två undergrupper, finansiella skulder som innehas för handel och andra finansiella skulder som företaget valt att placera i denna kategori (den s.k. Fair Value Option), se beskrivning ovan under 'Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet'. I den första underkategorin ingår derivat med negativt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument. Förändringar i verkligt värde redovisas i årets resultat.

(ix) Skulder

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

(x) Leverantörsskulder

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

(xi) Andra finansiella skulder

Finansiella skulder som inte klassificeras som innehas för handel värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades när skulden togs upp. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta emissionskostnader periodiseras över skuldens löptid.

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt och swappar som utnyttjas för att täcka risker för valutakursförändringar och för exponering av ränterisker. Derivat är också avtalsvillkor som är inbäddade i andra avtal. Värdeförändringar på derivatinstrument fristående redovisas i resultaträkningen baserat på syftet med innehavet. Säkringsredovisning tillämpas för ränterelaterade derivat.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

För säkring av tillgång eller skuld mot valutakursrisk används valutaterminer. För dessa säkringar behövs ingen säkringsredovisning då både den säkrade posten och säkringsinstrumentet värderas till verkligt värde med värdeförändringar redovisade över resultaträkningen avseende valutakursdifferenser. Värdeförändringar avseende rörelserelaterade fordringar och skulder redovisas i rörelseresultatet medan värdeförändringar avseende finansiella fordringar och skulder redovisas i finansnettot.

Kassaflödessäkringar

Valutaexponering avseende framtida prognostiserade flöden säkras genom valutatermin. För dessa säkringar behövs ingen säkringsredovisning då både den säkrade posten och säkringsinstrumentet värderas till verkligt värde med värdeförändringar redovisade över resultaträkningen avseende valutakurs-

differenser. För säkring av ränterisk används ränteswappar. Instrumenten värderas till verkligt värde i balansräkningen. Värdeförändringarna redovisas i övrigt totalresultat och ingår som en del av säkringsreserven tills dess att det säkrade flödet träffar resultaträkningen, varvid säkringsinstrumentets ackumulerade värdeförändringar överförs till resultaträkningen för att där möta och matcha resultateffekterna från den säkrade transaktionen. De säkrade flödena kan vara både kontrakterade och prognostiserade transaktioner.

Nettoinvesteringar

Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) har i viss utsträckning säkrats genom matchning mot lån i USD. I moderbolaget resultatförda kursdifferenser elimineras i koncernredovisningen för omräkning av nettotillgångarna i dotterbolaget som redovisas i övrigt totalresultat.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

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

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

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

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

Leasade tillgångar

Leasingavtal klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagaren. När så ej är fallet är det fråga om operationell leasing.

Tillgångar som hyrs enligt finansiella leasingavtal redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen och värderas initialt till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde och nuvärdet av minimileasingavgifterna vid ingången av avtalet. Koncernen har inga finansiella leasingavtal.

Tillgångar som hyrs enligt operationell leasing redovisas inte som tillgång i balansräkningen. Operationella leasingavtal ger inte heller upphov till en skuld.

Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

Från fartygets anskaffningsvärde bryts underhållskomponent ut ur fartygets anskaffningsvärde vid leverans och skrivs av separat. Tillkommande utgifter för periodiskt underhåll läggs till anskaffningsvärdet endast om det är sanno-

likt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer att komma företaget till del och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avskrivningskostnaden för det periodiska underhållet redovisas i resultaträkning som en del i Driftskostnader fartyg och inte som avskrivningar. Denna uppdelning görs för att tydliggöra resultatet för fartygsdriften. I not 8 redovisas avskrivningskostnaden för periodiskt underhåll på separat rad. Alla andra tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer. Avskrivningstiden för periodiskt underhåll för ägt tonnage är mellan trettio månader upp till fem år medan avskrivningstiden för tidsinbefraktat tonnage sträcker sig till nästa dockning eller till återleverans av fartyget.

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

Låneutgifter

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

Avskrivningsprinciper

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

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

Bedömning av en tillgångs nyttjandeperiod görs halvårsvis.

Nedskrivningar

Koncernens redovisade tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation på nedskrivningsbehov. IAS 36 tillämpas avseende nedskrivningar av andra tillgångar än finansiella tillgångar vilka redovisas enligt IAS 39. Om indikation på nedskrivningsbehov finns beräknas tillgångens återvinningsvärde (dvs det högsta av nettoförsäljningsvärde eller nyttjandevärde). En nedskrivning redovisas när en tillgång eller den kassagenererande enhetens redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. En nedskrivning redovisas som kostnad i årets resultat. Då nedskrivningsbehov identifierats för en kassagenererande enhet fördelas nedskrivningsbeloppet proportionerligt till de tillgångar som ingår i enheten.

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

En nedskrivning av tillgångar som ingår i IAS 36 tillämpningsområde reverseras om det både finns indikation på att nedskrivningsbehovet inte längre föreligger och det har skett en förändring i de antaganden som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet. En reversering görs endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivning där så är aktuellt, om ingen nedskrivning gjorts.

Aktiekapital

Utdelningar

Utdelningar redovisas som skuld efter det att årsstämman godkänt utdelningen.

Ersättningar till anställda

Avgiftsbestämda planer

Samtliga pensionsplaner i koncernen klassificeras som avgiftsbestämda pensionsplaner. Förpliktelsen för varje period utgörs av de belopp som företaget skall bidra med för den aktuella perioden. Detta belopp belastar resultaträkningen för perioden.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när koncernen har en befintlig legal eller informell förpliktelse som en följd av en inträffad händelse, och det är troligt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Där effekten av när i tiden betalning sker är väsentlig, beräknas avsättningar genom diskontering av det förväntade framtida kassaflödet till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidsvärde och, om det är tillämpligt, de risker som är förknippade med skulden.

Skatter

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

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

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

Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

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

Moderbolagets redovisningsprinciper

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

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

Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärde-metoden.

Intäkter

Försäljning av varor och utförande av tjänsteuppdrag

I moderbolaget resultatredovisas tjänsteuppdrag när tjänsten är färdigställd.

Utdelningar

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

Materiella anläggningstillgångar

Ågda tillgångar

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

Finansiella Instrument

Derivatinstrument värderas till verkligt värde med värdeförändringarna i resultaträkningen. Säkringsredovisning tillämpas ej. Placeringstillgångar värderas till verkligt värde med värdeförändringar i resultaträkningen. Lån i utländsk valuta värderas till balansdagskurs, säkringsredovisning tillämpas ej.

Moderbolagets finansiella garantiavtal består i huvudsak av borgensförbindelser till förmån för dotterföretag. Finansiella garantier innebär att bolaget har ett åtagande att ersätta innehavaren av ett skuldinstrument för förluster som denne ådrar sig på grund av att en angiven gäldenär inte fullgör betalning vid förfall enligt avtalsvillkoren. För redovisning av finansiella garantiavtal tillämpar moderbolaget en av Rådet för finansiell rapportering tillåten lättnadsregel jämfört med reglerna i IAS 39. Lättnadsregeln avser finansiella garantiavtal utställda till förmån för dotterföretag. Moderbolaget redovisar finansiella garantiavtal som avsättning i balansräkningen när bolaget har ett åtagande för vilket betalning sannolikt erfordras för att reglera åtagandet.

För övrigt tillämpas samma principer avseende finansiella instrument som tillämpas i koncernen.

2 EBITDA per fartygskategori

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4 2012	Q4 2013	Q3 2012	Q3 2013	Q2 2012	Q2 2013	Q1 2012	Q1 2013	Helår 2012	Helår 2013
P-MAX (tidsbefraktning)	5,9	2,4	7,0	4,3	6,3	3,5	8,7	4,9	27,9	15,1
P-MAX (spot)	1,8	-0,2	0,3	2,4	2,5	1,7	0,5	2,4	5,1	6,3
Panamax	1,1	0,9	1,0	0,8	1,0	1,4	1,2	1,3	4,3	4,4
Suezmax	0,4	0,9	0,8	0,8	0,0	0,6	0,0	0,7	1,2	3,0
Admin. och övrigt	-1,2	-2,6	-1,3	-1,4	-1,1	-1,3	-1,2	-1,3	-4,8	-6,6
Totalt	8,0	1,4	7,8	6,9	8,7	5,9	9,2	8,0	33,7	22,2

Utav ackumulerad omsättning utgör vinstdelning 0%. Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll som driftskostnad. Dessa uppgår för 2013 till MSEK 16,1 och för 2012 till MSEK 16,3. Engångsersättning 2012 om totalt MUSD 2,3 för återlämnandet av *Stena Primorsk* och *Stena President* ingår i

kvartal två och tre om MUSD 1,0 vardera och i kvartal fyra om MUSD 0,3. I kvartal 4 2012 ingår även försäkringsersättning om MUSD 0,2 under P-MAX (tidsbefraktning).

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

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

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2012	2013
Intäkter		
Frankrike	143,8	56,7
Schweiz	173,0	153,3
Panama	40,9	1,2
Finland	48,6	47,5
Övrigt	137,1	209,1
Totala intäkter	543,4	467,8

Moderbolagets omsättning under 2013 avser konsultationsintäkter.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2012	2013
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 684,3	2 555,5
Finland	179,9	171,9
Storbritannien	199,2	187,4
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	3 063,4	2 914,8

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2012	2013
Löner och ersättningar m. m.	146,5	148,9
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	2,1	2,0
Sociala avgifter	2,6	4,0
	151,2	154,9

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2012	Varav män	2013	Varav män
Sverige	3	67%	3	33%
Totalt moderbolaget	3	67%	3	33%
Dotterföretag				
Schweiz	2	0%	2	0%
Bermuda	1	0%	1	0%
Ombordanställda i dotterbolag	421	100%	388	100%
Totalt i dotterföretag	424	100%	391	99%
Koncernen totalt	427	99%	394	99%

Forts not 4

Könsfördelning i företagsledningen

	2012 Andel kvinnor	2013 Andel kvinnor
Moderbolaget		
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	33%	50%
Koncernen		
Styrelsen	0%	0%
Övriga ledande befattningshavare	60%	75%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2012		2013	
Moderbolaget, MSEK	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	8,1	4,0	14,9	5,9
(varav pensionskostnad)		1,8		1,7

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1 729,1 (1 755,6) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD. För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

	2012					2013				
Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	Grundlön styrelse- arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad	Summa	Grundlön styrelse- arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad	Summa
Styrelsens ordförande	400				400	400				400
Styrelsens vice ordförande	400				400	400				400
Styrelseledamöter	1 200				1 200	1 200				1 200
Verkställande direktör	2 918	893	151	1 301	5 263	2 874	6 077	138	1 352	10 441
Andra ledande befattningshavare	1 603	158	136	455	2 352	1 639	105	78	377	2 199
Summa	6 521	1 051	287	1 756	9 615	6 513	6 182	216	1 729	14 640

Antal andra ledande befattningshavare var under 2013 två personer under det första halvåret därefter en person. Under 2012 två personer hela året. Se även avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, VD och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal. I rörlig ersättning till VD ingår avgångsvederlag om 5,4 MSEK vilket motsvarar två årslöner.

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2012	2013	2012	2013
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,2	1,3	0,7	0,8
Skatterådgivning	0,1	0,6	0,0	0,0
Andra uppdrag	0,1	0,1	0,1	0,1
	1,4	2,0	0,8	0,9

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

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

	2012		2013	
Koncernen, MSEK	Styrelse, VD och led- ningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse, VD och led- ningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	7,8	0,3	14,6	0,3
Dotterbolag: Schweiz	2,0	0,6	2,2	0,7
Dotterbolag: Bermuda	0,9	0,0	1,0	0,0
Ombordanställda		134,2		130,8
Koncernen totalt	10,7	135,1	17,8	131,8
(varav styrelsearvoden)	(2,2)		(2,3)	

I styrelse, VD och ledningsgrupp ingår 13 personer (14).

Avgiftsbestämda planer

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

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31
Kostnader för avgifts- bestämda planer	2,1	2,0	1,8	1,7

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2012	2013
Ränteintäkter på finansiella tillgångar som kan säljas	7,3	6,4
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	4,0	1,8
Valutahandel	1,1	0,1
Finansiella intäkter	12,4	8,3
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	44,9	46,1
Övriga finansiella kostnader	3,4	1,6
Finansiella kostnader	48,3	47,7
Finansnetto	-35,9	-39,4

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
	2012	2013	2012	2013
Ränteintäkter, övriga			49,3	13,8
Utdelning från finansiella tillgångar värderat till verkligt värde			1,3	
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	3,7	2,4		
Valutakursdifferenser			9,3	0,0
Resultat från dotterbolag		108,0		
Finansiella intäkter	3,7	110,4	59,9	13,8

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2012	2013
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	27,6	22,5
Värdeförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	0,0	0,4
Övriga finansiella kostnader	3,2	0,3
Finansiella kostnader	30,8	23,2
Finansnetto	29,1	101,0

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2012	2013
Aktuell skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]		-9,5
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	7,1	8,0
Uppskjuten skattekostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	6,0	11,7
Effekt av ändrad skattesats	0,3	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	13,4	10,2

Moderbolaget, MSEK	2012	2013
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-4,2	-0,7
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	3,7	7,4
Effekt av ändrad skattesats	-5,2	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	-5,7	6,7

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2012, %	2012	2013, %	2013
Resultat före skatt		-369,4		-39,0
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	97,2	22	8,6
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	-23	-86,4	11	4,4
Ej avdragsgilla kostnader	0	-0,3	-2	-0,9
Förändring uppskjuten skatt övriga temporära skillnader	1	2,9	-5	-1,9
Redovisad effektiv skatt	4	13,4	26	10,2

Moderbolaget, MSEK	2012, %	2012	2013, %	2013
Resultat före skatt		4,4		69,9
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26	-1,2	22	-15,4
Ej avdragsgilla kostnader	7	-0,3	1	-0,9
Ej skattepliktig intäkt			-34	23,7
Förändring uppskjuten skatt temporära skillnader	96	-4,2	1	-0,7
Redovisad effektiv skatt	129	-5,7	-10	6,7

Skatteposter ingår i Övrigt totalresultat

Koncernen, MSEK	2012	2013
Skatt hänförlig till årets omräkningsdifferenser i omräkningsreserv	-8,2	0,1
Skatt hänförlig till verkligt värde reserv på finansiella tillgångar som kan säljas	-0,1	0,0
Skatt hänförlig till säkringsreserv, kassaflödessäkringar	-0,7	-0,5
Totalt redovisad skatt i övrigt totalresultat	-9,0	-0,4

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2012	2013	2012	2013
Underskottsavdrag	33,8	45,6		
Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar (överavskrivningar)			34,1	36,3
Övriga temporära skillnader	0,0	0,0	9,4	
Skattefordringar/-skulder	33,8	45,6	43,5	36,3
Kvittning	-33,8	-36,3	-33,8	-36,3
Summa skattefordringar/-skulder, netto	0,0	9,3	9,7	0,0

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/skatteskuld	
	2012	2013
Underskottsavdrag	27,1	34,3
Övriga temporära skillnader	0,6	
Skattefordringar/-skulder, netto	27,7	34,3

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2012	2013
Sverige	153,8	206,3
Totalt	153,8	206,3

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatt.

Under året har återföring skett av en tidigare skattereserv om MUSD 1,4 då denna skatterisk inte längre föreligger samt uppbokning av ny skuld om MUSD 1,4 avseende källskatt i Schweiz.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2013	4 109,6	48,0	2,6	4 160,2
Inköp	12,2	52,6	0,1	64,9
Omklassificering till fartyg				
Försäljning/Utrangering	-4,7			-4,7
Valutakursdifferenser	-1,3	-0,1		-1,4

Utgående balans 31 december 2013	4 115,8	100,5	2,7	4 219,0
Ingående balans 1 januari 2012	3 820,0	143,0	2,7	3 965,7
Inköp	66,1	362,2		428,3
Omklassificering till fartyg	453,1	-453,1		
Försäljning/Utrangering	-7,2			-7,2
Valutakursdifferenser	-222,4	-4,1	-0,1	-226,6
Utgående balans 31 december 2012	4 109,6	48,0	2,6	4 160,2

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2013	1 046,2		1,5	1 047,7
Årets avskrivningar	144,0		0,3	144,3
Årets avskrivning periodiskt underhåll	16,1			16,1
Försäljning/Utrangering	-4,7			-4,7
Valutakursdifferenser	-0,5			-0,5

Utgående balans 31 december 2013	1 201,1		1,8	1 202,9
Ingående balans 1 januari 2012	530,5		1,1	531,6
Årets avskrivningar	150,5		0,4	150,9
Årets avskrivning periodiskt underhåll	16,3			16,3
Nedskrivning	411,0			411,0
Försäljning/Utrangering	7,2			7,2
Valutakursdifferenser	-69,3			-69,3
Utgående balans 31 december 2012	1 046,2		1,5	1 047,7

Redovisade värden				
1 januari 2013	3 063,4	48,0	1,1	3 112,5
31 december 2013	2 914,8	100,5	0,8	3 016,1
1 januari 2012	3 289,5	143,0	1,6	3 434,1
31 december 2012	3 063,4	48,0	1,1	3 112,5

Låneutgifter

Koncernen 2013, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	7,2	7,2
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	7,2	

Koncernen 2012, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	2,0	2,0
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,1	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2013	0,6	0,6
Inköp	0,1	0,1
Utgående balans 31 december 2013	0,7	0,7

Ingående balans 1 januari 2012	0,6	0,6
Inköp		
Utgående balans 31 december 2012	0,6	0,6

Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2013	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2013	0,6	0,6

Ingående balans 1 januari 2012	0,5	0,5
Utgående balans 31 december 2012	0,6	0,6

Redovisade värden		
1 januari 2013	0,0	0,0
31 december 2013	0,1	0,1

1 januari 2012	0,1	0,1
31 december 2012	0,0	0,0

Säkerheter

Per den 31 december 2013 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 2 914,8 (3 063,4) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden, nedskrivningsprövning och nedskrivning

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Nedskrivningen av fartygsflottan gjordes den 30 juni 2012 med MUSD 60 motsvarande MSEK 411.

Nedskrivningsbehovet baserades på flottans nyttjandevärde per 30 juni 2012 och beror främst på lägre fraktrater och därför lägre förväntad framtida intjäning. Snittvärden från tre oberoende fartygsmäklare samt nybyggnadspriser har använts vid framtagande av verkligt värde minus försäljningskostnader men nyttjandevärdet har legat till grund för nedskrivning. Vid beräkning av flottans nyttjandevärde per den 30 juni 2012 användes en intjäning för icke kontrakterade dagar om USD 15 000 per dag med successiv årlig uppräknings för både intjäning och kostnadsökningar. I beräkningen för att fastställa flottans nyttjandevärde har en genomsnittlig diskonteringsränta före skatt använts om 6%. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2013 förelåg inte något nedskrivningsbehov och inte heller något behov av att återföra tidigare gjord nedskrivning.

9 Andelar i joint ventures

Koncern

Koncernen har ett 50-procentigt innehav i joint venture-företagen Terra LTD och Lacus LTD, två bolag som bedriver shippingverksamhet.

I koncernens finansiella rapporter ingår nedanstående poster som utgör koncernens ägarandel i joint venture-företagets tillgångar, skulder, intäkter och kostnader.

Koncernen, MSEK	2012	2013
Intäkter	48,6	47,6
Kostnader	-34,0	-32,9
Resultat	14,6	14,7
Anläggningstillgångar	179,9	171,9
Omsättningstillgångar	73,7	88,3
Summa tillgångar	253,6	260,2
Långfristiga skulder	170,4	156,7
Kortfristiga skulder	21,7	23,5
Summa skulder	192,1	180,2
Nettotillgångar/nettoskulder	61,5	80,0

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som kan säljas		
Obligationer	96,8	81,7
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Övriga innehav	0,3	0,0
	97,1	81,7

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjuten skattefordran	0,0	9,3
Övriga långa fordringar	0,0	0,1
	0,0	9,4
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	89,9	141,8
	89,9	141,8

Moderbolaget, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Långfristiga fordringar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	1,7	0,0
	1,7	0,0
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	3,2	0,3
	3,2	0,3
Långfristiga fordringar		
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	1,7	1,7
Utgående balans 31 december	1,7	1,7

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	36,8	31,2	3,0	0,3
Upplupna finansiella intäkter	0,0	20,3	1,6	1,6
	36,8	51,5	4,6	1,9

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	144,4	106,0
Summa enligt balansräkningen	144,4	106,0
Summa enligt kassaflödesanalysen	144,4	106,0

14 Eget kapital och Resultat per aktie

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

Resultat per aktie

SEK	2012	2013
Resultat per aktie	-7,46	-0,60

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2012	2013
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	47 729 798	47 729 798

Utdelning

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit SEK 0 per aktie (SEK 0,50). Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 29 april 2014.

MSEK	2012	2013
SEK 0,00 per aktie (SEK 0,50)	23,9	0,0

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2012-01-01	83,6	4,2	-46,6
Årets omräkningsdifferenser	-82,6		
Vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet	29,6		
Årets förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		0,5	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			9,5
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till anskaffningsvärdet på säkrad post			0,7
Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat			-0,8
Utgående redovisat värde 2012-12-31	30,6	4,7	-37,2
MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2013-01-01	30,6	4,7	-37,2
Årets omräkningsdifferenser	-1,3		
Årets förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		-1,5	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			17,4
Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat	0,1		-0,5
Utgående redovisat värde 2013-12-31	29,4	3,2	-20,3

Omräkningsreserv

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

Verkligt värde reserv

Består av ackumulerad nettoförändring på finansiella tillgångar som kan säljas fram till dess att tillgången bokas bort från balansräkningen.

Säkringsreserv

Innefattar den effektiva delen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på kassaflödessäkringsinstrument.

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 969,9	1 862,7
Summa långfristiga skulder	1 969,9	1 862,7

Koncernen, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	23,4	131,3
Summa kortfristiga skulder	23,4	131,3

Moderbolaget, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	1 575,5	1 445,7
Skulder till koncernföretag	0,0	27,4
Summa långfristiga skulder	1 575,5	1 473,1

Moderbolaget, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Banklån (Revolving credit facility)	0,0	96,8
Summa kortfristiga skulder	0,0	96,8

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 327,3 (358,4) varav MUSD 306,4 (304,7) är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa för branschen sedvanliga finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 18 och 19.

16 Övriga skulder

Koncernen, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	2,7	0,0
Aktuell skatt	0,0	9,5
Övriga kortfristiga skulder	1,8	0,8
Derivat	38,6	20,3
	43,1	30,6

18 Finansiella risker

Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i företagets resultat och kassaflöde till följd av förändringar i valutakurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker har utformats av styrelsen och bildar ett ramverk av riktlinjer och regler i form av riskmandat och limiter för finansverksamheten. Ansvaret för koncernens finansiella transaktioner och risker hanteras centralt av moderbolagets finansavdelning. Den övergripande målsättningen för finansfunktionen är att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer. Koncernens finansiella mål är en tillväxt om 10%, avkastning på totalt eget kapital om 12% och en soliditet om 50% över en konjunkturcykel.

Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicyn ska det alltid finnas tillräckligt med kontanta medel och garanterade krediter för att täcka de närmaste sex månaderna. Koncernen har genom avtal säkerställt upplåning till ca 80% av det totala investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. Upplåning har även skett till ca 80% för de två fartyg av panamaxtyp som byggts i joint venture. För suezmaxfartyget som levererades förra året har koncernen säkrat upplåning motsvarande till ca 70% av det totala investeringsbeloppet. Finansiering av de två IMO2MAX-fartygen som beställdes i juni 2012 blev klar i februari 2013.

Ränterisker

Ränterisk är risken att värdet på ett finansiellt instrument varierar på grund av förändringar i marknadsräntor. Ränterisk kan dels bestå av förändring i verkligt värde och prISRISK, dels förändringar i kassaflöde och kassaflödesrisk. En betydande faktor som påverkar ränterisken är räntebindningstiden. Långa räntebindningstider innebär normalt en ökad prISRISK medan kortare räntebindningstider innebär kassaflödesrisk.

Hantering av koncernens räntexponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Ingen säkring har genomförts på de räntebärande värde-

17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	78,8	52,3		
Upplupna personal-kostnader	3,3	8,5	1,3	8,5
Övriga upplupna kostnader	10,3	13,0	5,4	3,9
Upplupna räntekostnader	0,7	1,8	0,2	1,4
Förutbetalda intäkter	9,5	6,1		
	102,6	81,7	6,9	13,8

papper som koncernen har (utgörs av företagsobligationer). Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Per den 31 december 2013 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 100 eller ca 30% av tillgängliga kreditfaciliteter. Syftet med swapparna är att motverka räntefluktuationer. Den fasta räntan på utestående swapavtal är 2,84%. Värderingen av dessa kontrakt om MSEK -20,3 [-38,9] inklusive skatt har redovisats som del i eget kapital under rubriken Säkringsreserv. Se även avsnittet om Valutarisk i den löpande verksamheten.

Kreditrisker

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisker i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolicyn innehåller ett särskilt motpartsreglemente som anger att derivat och liknande endast görs mot ett urval av banker. Vad gäller kreditrisken i övriga finansiella tillgångar såsom företagsobligationer placerar koncernen i första hand inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom och därmed känner, vilket bedöms reducera risken betydligt.

Kreditrisker i kundfordringar

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

Kreditrisker i investeringar

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

Valutarisker

Omräknings- och transaktionsexponering

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

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)

Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. En stark USD ökar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas i omräkningsreserven via övrigt totalresultat. Växelkursen var SEK 6,51 per 2012-12-31 och SEK 6,51 per 2013-12-31. I augusti 2012 beslutade styrelsen i Concordia Maritime att den eget-kapital-säkring uppgående till ca 50% av eget kapital i utländska dotterbolag, MUSD 125, skulle avslutas.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med ca MSEK 19,9 eller SEK 0,42 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)

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

Bolaget har säkrat finansiella placeringar i NOK och GBP till USD. Detta för att göra dem valutaneutrala. Valutaterminerna redovisas direkt mot finansiella poster i resultaträkningen sedan fjärde kvartalet 2012 och således redovisas inte dessa transaktioner mot "Säkringsreserv" via "Övrigt totalresultat".

Finansiell exponering

Koncernens upplåning sker i investeringsvalutan USD och är således inte utsatt för valutaexponering. Moderbolaget är däremot utsatt för valutaexponering.

Känslighetsanalys

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

En generell höjning med 1% av SEK gentemot USD har beräknats minska koncernens resultat före skatt med ungefär MSEK 0,4 för året som slutar 31 december 2013 (MSEK 3,3). Värdeförändringar i valutaterminer har inkluderats i denna beräkning.

Per den 31 december 2013 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 19,9 (19,9). Bolaget bedömer att en försämrad likviditet i finansiella placeringar inte väsentligt skulle påverka bolagets finansiella ställning.

Beräkning av verkligt värde

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

Värdepapper

Tillgångar i denna grupp värderas löpande till verkligt värde. Enligt huvudregeln skall noterade innehav värderas till aktiekurs på balansdagen. Vid den tidpunkt placeringarna bokas bort från balansräkningen omförs tidigare redovisad ackumulerad vinst eller förlust i eget kapital till resultaträkningen.

Bolagets obligationsportfölj består av noterade värdepapper och värderas till pris på balansdagen. Den klassificeras som "finansiella tillgångar som kan säljas", vilket innebär att den marknadsvärderas över Övrigt totalresultat.

Derivatinstrument

Terminskontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset och därefter dra bort aktuell spotkurs. Utestående valutaterminskontrakt per 2013-12-31 mot USD är MEUR 0,0 (0,0), NOK 47,7 (47,7) och mot svenska kronan är det MUSD 0,0 (0,0). Ränteswappar värderas till marknadsvärde baserat på aktuell räntekurva.

Kund- och leverantörsskulder

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

Räntebärande skulder

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

19 Finansiella instrument

Effektiv ränta och förfallostruktur

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

Koncernen, MSEK	2012-12-31	2013-12-31	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD
Företagsobligationsportfölj	96,8	81,7	8,1	Fast under löptiden	5,4		
Revolving credit facility	-1 575,5	-1 542,5		Rörlig 3 månader	2,0	USD	237 000
Banklån	-417,8	-451,5		Rörlig 3-6 månader	1,8	USD	69 400

Koncernen, MSEK	2012						2013					
	Totalt	Inom 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år och längre	Totalt	Inom 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år och längre
Företagsobligationsportfölj	96,8			23,4	48,1	25,3	81,7	0,0	18,9	44,3	11,3	7,2
Revolving credit facility	-1 575,5				-1 575,5		-1 542,5	-157,8	-157,8	-157,8	-1 069,1	
Banklån	-417,8	-23,5	-33,9	-35,2	-35,9	-289,3	-451,5	-34,5	-35,2	-35,9	-148,0	-197,9
Checkräkningskredit											-65,1	

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2013, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Finansiella placeringar								
Långfristiga fordringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar				81,7			81,7	81,7
Likvida medel			106,0				106,0	106,0
Summa			106,0	81,7			187,7	187,7
Långfristiga räntebärande skulder					1 862,7		1 862,7	1 862,7
Övriga långfristiga skulder								
Kortfristiga räntebärande skulder					131,3		131,3	131,3
Leverantörsskulder						7,9	7,9	7,9
Övriga skulder		20,3					20,3	20,3
Summa		20,3			1 994,0	7,9	2 022,2	2 022,2
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

Koncernen 2012, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som används i säkrings-redovisning	Kund- och låne-fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Finansiella placeringar								
Långfristiga fordringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar	0,3			96,8			97,1	97,1
Likvida medel			144,4				144,4	144,4
Summa	0,3		144,4	96,8			241,5	241,5

Långfristiga räntebärande skulder					1 969,9		1 969,9	1 969,9
Övriga långfristiga skulder								
Kortfristiga räntebärande skulder					23,4		23,4	23,4
Leverantörsskulder						1,2	1,2	1,2
Övriga skulder		38,6					38,6	38,6
Summa		38,6			1993,3	1,2	2 033,1	2 033,1
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

Moderbolaget 2013, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Kund- och låne-fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga fordringar								
Finansiella placeringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar								
Likvida medel			1 406,7				1 406,7	1 406,7
Summa			1 406,7				1 406,7	1 406,7
Långfristiga räntebärande skulder					1 445,7		1 445,7	1 445,7
Kortfristiga räntebärande skulder					96,8		96,8	96,8
Övriga långfristiga skulder								
Leverantörs- och övriga skulder						1,3	1,3	1,3
Summa					1 542,5	1,3	1 543,8	1 543,8
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

Moderbolaget 2012, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Kund- och låne-fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga fordringar			1,7				1,7	1,7
Finansiella placeringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar	0,3						0,3	0,3
Likvida medel			1 384,2				1 384,2	1 384,2
Summa	0,3		1 385,9	0,0			1 386,2	1 386,2
Långfristiga räntebärande skulder					1575,5		1 575,5	1 575,5
Kortfristiga räntebärande skulder								
Övriga långfristiga skulder						1,7	1,7	1,7
Leverantörs- och övriga skulder		2,7				1,2	3,9	3,9
Summa		2,7			1 575,5	2,9	1 581,1	1 581,1
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

20 Operationell leasing

Koncernens avtal vad avser tidsinbefraktning och tidsutbefraktning av fartyg klassificeras som operationell leasing. Koncernen har inga leasingavtal där företaget är leasetagare under 2012 och 2013.

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2012	2013
Inom ett år	226,4	116,3
Mellan ett år och fem år (2014–2017)	246,2	101,1
Längre än fem år	0,0	0,0
	472,6	217,4

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

22 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012	2013	2012	2013
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Fartygsinteckningar	3 063,4	2 914,8		
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 712,2	2 293,7		
Summa ställda säkerheter	5 775,6	5 208,5	65,1	65,1
Eventualförpliktelser				
Moderbolagets garantier för checkräkningskredit i dotterbolag			302,1	281,2
Summa eventualförpliktelser			302,1	281,2

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings-, nybyggnads- och tidsbefraktningsavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte. Moderbolaget har även lämnat garanti för dotterbolag,

21 Investeringsåtaganden

Koncernen

Åtaganden i kontrakt vad avser investeringar i fartyg uppgår 2013 till ca MSEK 100,5 (48,0). För år 2014 och därefter uppgår dessa åtaganden till MSEK 367,9 (383). Omräkning sker basis genomsnittskursen 2013 SEK/USD 6,5140.

avseende finansiering av fartyg. Lånet kan först lyftas vid leverans av fartyget och är ej tillgängligt vid bokslutstillfället. Därmed kan inte värdet av garantin fastställas.

23 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 24. Nyckelpersoner i ledande ställning anses vara närstående, se not 4.

Sammanställning över närståendetransaktioner

Närståenderelation Koncernen, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Andra närstående (se nedan)	2013	38,0		
Andra närstående (se nedan)	2012	35,1	0,6	
Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2013		27,4	
Dotterföretag	2012		27,5	
Andra närstående	2013	2,6		
Andra närstående	2012	2,4	0,6	

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

Stena Bulk inledde i april 2011 ett samarbete med danska Weco genom ett nybildat bolag, Stena Weco, där Stena Bulk och Weco äger 50% vardera. Stena Weco är framförallt specialiserade på transporter av vegetabiliska oljor. Genom ett nytt avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Weco, om Concordia Maritime väljer att deltaga. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Weco 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 1,25%.
- Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1%.
- Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management. Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg.
- Inköp av bunkerolja. Ersättningen baseras på en fast kommission per inköpt ton.
- 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.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

24 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

	Dotterföretagets säte, land	Ägarandel i %	
		2012	2013
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	100	100
Concordia Maritime [Bermuda] Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX III Ltd	Cypern	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	100	100

Moderbolaget, MSEK	2012	2013
Akkumulerade anskaffningsvärden	745,8	745,8
Utgående balans 31 december	745,8	745,8

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2012-12-31 Redovisat värde	2013-12-31 Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	29,6	29,6
Rederi AB Concordia, 556224-6636, Göteborg	3 000	100	0,4	0,4
Concordia Maritime AG, Schweiz	119 500	100	715,8	715,8
			745,8	745,8

25 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	144,4	106,0
Summa enligt balansräkningen	144,4	106,0
Summa enligt kassaflödesanalysen	144,4	106,0

Moderbolaget, MSEK	2012-12-31	2013-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	1 362,1	1 395,7
Kassa och bank	22,1	11,0
Summa enligt balansräkningen	1 384,2	1 406,7
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 384,2	1 406,7

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	0,0	108,0
Erhållen ränta	12,4	8,3	50,6	16,2
Erlagd ränta	-44,2	-45,8	-27,4	-21,8
	-31,8	-37,5	23,2	102,4

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	561,9	144,3	0,0	0,0
Avskrivning periodiskt underhåll	16,3	16,1	0,0	0,0
Orealiserade kursdifferenser	0,0	0,0	-117,3	-0,3
Förändringar i värdet av finansiella instrument	-2,7	4,6	-3,2	0,0
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	-4,0	-1,8	0,0	0,0
Övrigt	-11,6	-0,1		0,0
	559,9	163,1	-120,5	-0,3

26 Uppgifter om moderbolaget

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

Koncernredovisningen för år 2013 består av moderbolaget och dess dotterföretag, tillsammans benämnd koncernen. I koncernen ingår även ägd andel av joint venture-företag.

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

27 Händelser efter balansdagen*

Den 1 januari 2014 tillträdde Kim Ullman som VD för Concordia Maritime. Ett nytt ettårigt tidsutbefragningsavtal tecknades per den 1 januari 2014 med det franska olje- och energibolaget Total. Avtalet avser *Stena Paris*. I februari tecknades samarbetsavtal med Shell Tankers Singapore Pte Ltd (Shell) där *Stena Penguin* och *Stena Progress* kommer att sysselsättas inom Shells interna lastsystem.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 17 mars 2014.

28 Viktiga uppskattningar och bedömningar

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

Fartyg

Concordia Maritime bedömer idag att fartygens nyttjandeperiod är 25 år. Vidare bedöms eventuellt skrotvärde vid periodens utgång raderas på grund av avgifter i samband med skrotning, varmed restvärdet sålunda bedöms vara noll.

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

Uppskjutna skatter

Vid upprättande av de finansiella rapporterna gör Concordia Maritime en beräkning av inkomstskatten för varje skatteområde där koncernen är verksam, liksom av uppskjutna skatter hänförliga till temporära skillnader. Uppskjutna skattefordringar som huvudsakligen är hänförliga till förlustavdrag och temporära skillnader redovisas om skattefordringarna kan förväntas återvinnas genom framtida beskattningsbara intäkter. Förändringar i antagandena om prognostiserade framtida beskattningsbara intäkter liksom

förändringar av skattesatser, kan resultera i betydande skillnader i värderingen av uppskjutna skatter.

Twister

I juli erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsk* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden har under juli 2013 begärt att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

Styrelsens intygande

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

Göteborg den 17 mars 2014

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Carl Mikael von Mentzer
Vice ordförande

Stefan Bocker
Ledamot

Göran Dahlman
Arbetsgästarepresentant

Mats Jansson
Ledamot

Jörgen Lorén
Arbetsgästarepresentant

Michael G:son Löw
Ledamot

Morten Chr. Mo
Ledamot

Dan Sten Olsson
Ledamot

Kim Ullman
Verkställande direktör

Min revisionsberättelse har avlämnats 17 mars 2014

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ), org. nr 556068–5819

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) för år 2013. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 46–78.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att jag följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av

moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2013 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2013 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har jag även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Concordia Maritime AB (publ) för år 2013.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för mitt uttalande om ansvarsfrihet har jag utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Jag har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

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

Göteborg den 17 mars 2014

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

STYRNING AV BOLAG OCH VERKSAMHET

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

Moderbolag i Concordia Maritime-koncernen är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 17 hel- eller delägda dotterbolag.

Styrelsen har sitt säte i Göteborg. Koncernens huvudkontor har postadress Concordia Maritime AB, 405 19 Göteborg.

Till grund för styrningen av Concordia Maritime ligger den svenska Aktiebolagslagen och Nasdaq OMX Stockholms regelverk, inklusive svensk kod för bolagsstyrning ("koden") liksom andra tillämpliga svenska och utländska lagar och regler.

Vi tillämpar koden och Årsredovisningslagen och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Svensk kod för bolagsstyrning finns på www.bolagsstyrning.se.

Viss information enligt ÅRL 6 kap 6 § punkt 3 finns att läsa i förvaltningsberättelsen.

På www.concordiamaritime.com finns bland annat följande information:

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

REVISORS YTTRANDE OM BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Till Årsstämman i Concordia Maritime AB (publ). Org nr 556068-5819

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2013 på sidorna 80–88 och för att den är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen.

Jag har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och min kunskap om bolaget och koncernen anser jag att jag har

tillräcklig grund för mina uttalanden. Detta innebär att min lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

Jag anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 17 mars 2014

Johan Kratz
Auktoriserad revisor

HUR FUNGERAR SAMARBETET MELLAN CONCORDIA MARITIME OCH STENA SFÄREN I PRAKTIKEN?

Det nära samarbetet mellan Concordia Maritime och de närliggande bolagen inom Stena Sjöfarten innebär att vår verksamhet kan bedrivas kostnadseffektivt och ger tillgång till världsledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden: från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation.

Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes främsta styrkor gentemot konkurrenter, även om relationen är behäftad med en viss risk då tjänster köps från ett fåtal leverantörer. Concordia Maritime och Stena Sjöfarten är även till viss grad samman-kopplade varumärkesmässigt.

Stena Bulk bedriver tankverksamhet parallellt med Concordia Maritime. Därför finns sedan bolagets start för 30 år sedan ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet är förmånligt för Concordia Maritime och ger rätten att för varje ny affärsmöjlighet som Stena Bulk utvecklar välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

En del fartyg befraktas genom Stena Weco, där Stena Bulk är delägare till 50 procent och där VD i Concordia Maritime är styrelseledamot.

Samma avtal gäller i praktiken mellan Concordia Maritime och Stena Weco, med undantag av affärer kortare än ett år.

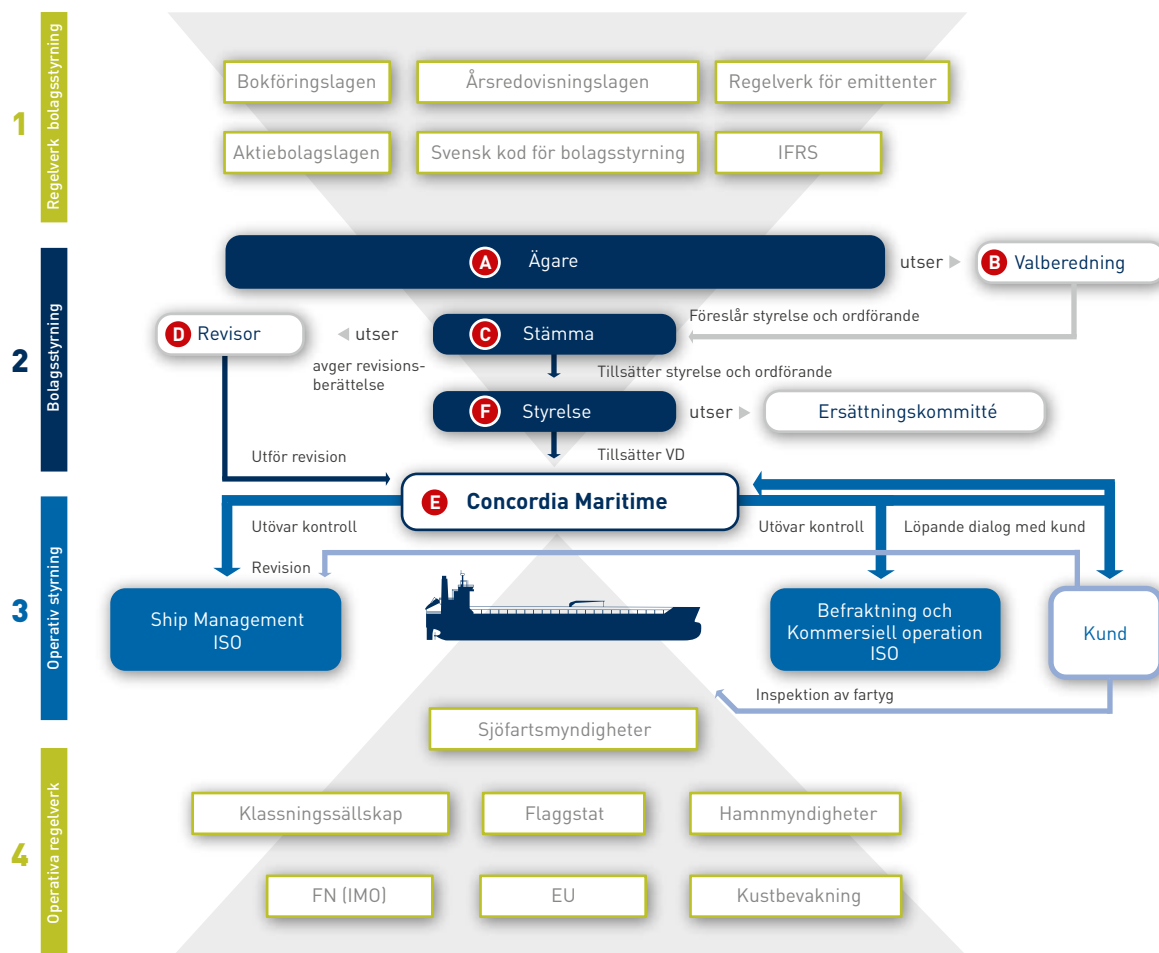
Inom följande områden köper Concordia Maritime tjänster från bolag inom Stena Sjöfarten:

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

Samtliga närliggande transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser. Avtalen mellan parterna revideras årligen. Som komplement till avtalen finns ett policydokument där bland annat praktisk hantering av affärsmöjligheter, informationshantering och loggningsförfarande regleras.



PRINCIPER FÖR BOLAGSSTYRNING



Styrningen och kontrollen av vår verksamhet kan beskrivas utifrån flera olika perspektiv.

1 Som ett publikt och noterat svenskt aktiebolag styrs verksamheten av ett antal lagar och förordningar. Till de främsta hör Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen, International Financial Reporting Standards, Nasdaq OMX Stockholms noteringsavtal, regelverk för emittenter samt svensk kod för bolagsstyrning.

2 Sett utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av aktieägarna vald styrelse. Denna lägger upp ramarna för verksamheten, utser VD och utövar kontroll av bolagets ledning. Till sin hjälp har styrelsen en av aktieägarna

vald revisor, vars uppgift är att avge revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning samt säkerställa styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

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

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

A RÖSTRÄTT

Aktiekapitalet består av A-aktier och B-aktier. Samtliga aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst och berättigar till lika stor utdelning. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2013 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner.

C BOLAGSSTÄMMA

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

Beslut vid bolagsstämma fattas normalt med enkel majoritet. I vissa frågor ställer dock den svenska Aktiebolagslagen krav på att förslag ska godkännas av en större andel av de på stämman företrädde aktierna och avgivna rösterna.

Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under andra kvartalet varje år. Vid årsstämman beslutas i frågor angående fastställande av årsredovisning, utdelning, ersättning till styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter och i förekommande fall revisorer, riktlinjer för ersättning till koncernledningen liksom andra viktiga angelägenheter. Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat kan normalt begära detta i god tid före stämman via arsstamma@concordiamaritime.com.

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

B NOMINERINGSPROCESS

I nomineringsprocessen för val av styrelse ingår att tillsätta en valberedning bestående av tre ledamöter. Ledamöterna ska utgöras av vice ordförande samt en representant för var och en av de två till röstetalet största aktieägarna som önskar utse en representant.

Valberedningens sammansättning sker på grundval av aktieägarstatistik per den sista bankdagen i augusti året före stämman. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företräder ska offentliggöras via hemsidan så snart de utsetts, dock senast sex månader före årsstämman.

Om kretsen av stora aktieägare förändras under nomineringsprocessen kan valberedningens sammansättning komma att ändras för att återspegla detta.

Aktieägare som vill lämna förslag till valberedningen gör det via arsstamma@concordiamaritime.com.

De största ägarnas riktlinjer för urvalet till nominering är att personerna ska ha kunskaper och erfarenheter som är relevanta för Concordia Maritime. De regler som gäller för oberoende styrelseledamöter enligt Svensk kod för bolagsstyrning iakttas.

I valberedningens uppgifter ingår att lämna förslag till nästa årsstämma i följande frågor:

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

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

D REVISOR

Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och VDs förvaltning av bolaget samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag.

Revisionen sker i enlighet med Aktiebolagslagen och International Standards on Auditing (ISA) utgivna av International Federation of Accountants (IFAC). Revision av årsredovisningshandlingar för enheter utanför Sverige sker i enlighet med lag och andra regler i respektive

land samt i enlighet med god revisionssed enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna.

Revisorn föreslås av valberedningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2013 valdes Johan Kratz, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2014.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2013 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 2,0.





E KONCERNEN

Ledning och företagsstruktur

Koncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och ett antal koncernföretag som ytterst rapporterar till VD. Moderbolagets egen organisation består endast av företagsledningen och administration, övriga funktioner köps in. Det totala antalet anställda inom koncernen uppgick i slutet av 2013 till 394 personer, varav 388 är ombordanställda.

VD och koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av finansdirektör samt VD för dotterbolag. VD utses av och får instruktioner från styrelsen.

VD är ansvarig för den löpande förvaltningen av bolaget i enlighet med styrelsens riktlinjer och anvisningar, tar fram informations- och beslutsunderlag inför styrelsemötena samt är föredragande vid dessa möten.

VD är även ansvarig för kommunikationen och säkerställande av kvaliteten i kontakten med bolagets samarbetspartners.

Ersättning till koncernledningen

Vi strävar efter att erbjuda totala ersättningar som är rättvisa och konkurrenskraftiga. Samtliga medarbetare erhåller ersättning i form av fast lön samt möjlighet till bonus. Riktlinjer för ersättning till koncernledningen beslutas av årsstämman.

Ersättning till VD beslutas därefter av lönekommissionskommittén. Ersättningar till övriga ledande befattningshavare bereds och beslutas av VD. För ytterligare information om ersättningar, långsiktiga incitamentsprogram och pensionsplaner, se not 4 i den ekonomiska rapporteringen.

F STYRELSE

Styrelsens arbetsuppgifter

Styrelsens övergripande uppgift är att förvalta koncernens angelägenheter på ett sätt som skapar bästa möjliga förutsättningar för en långsiktigt god kapitalavkastning. Styrelsens arbete regleras bland annat av den svenska Aktiebolagslagen, bolagsordningen, koden och den arbetsordning som styrelsen fastställt för sitt arbete.

Styrelsen fattar beslut i frågor angående koncernens övergripande mål, strategiska inriktning och viktigare policies, liksom väsentliga frågor som rör finansiering, investeringar, förvärv och avyttringar. Styrelsen övervakar och behandlar bland annat uppföljningen och kontrollen av verksamheten i koncernen, koncernens informationsgivning och organisationsfrågor, inklusive utvärdering av den operativa ledningen. I styrelsens ansvar ingår att utse och, i förekommande fall, avsätta bolagets VD. Styrelsen har också det övergripande ansvaret för upprättandet av effektiva system för internkontroll och riskhantering.

Arbetsordning och styrelsemöten

Styrelsen fastställer varje år en arbetsordning för styrelsearbetet. Arbetsordningen revideras därutöver vid behov. I arbetsordningen beskrivs ordförandens särskilda roll och uppgifter, liksom ansvarsområdena för styrelsen. Enligt arbetsordningen ska ordföranden säkerställa att styrelsearbetet utförs på ett effektivt sätt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordföranden ska även organisera och fördela styrelsearbetet, säkerställa att styrelsens beslut verkställs på ett effektivt sätt och att styrelsen årligen genomför en utvärdering av det egna arbetet. Arbetsordningen omfattar även detaljerade instruktioner till verkställande direktören och andra bolagsfunktioner om vilka frågor som kräver styrelsens godkännande. Instruktionerna anger bland annat de högsta belopp som olika beslutsorgan inom koncernen har rätt att godkänna när det gäller krediter, investeringar och andra åtaganden.

Enligt arbetsordningen ska konstituerande styrelsemöte hållas omedelbart efter årsstämman. Vid detta möte beslutas bland annat om val av vice ordförande och vilka som ska teckna Concordia Maritimes firma. Styrelsen håller därutöver normalt sex ordinarie sammanträden per år. Fyra av dessa möten hålls i samband med publicering av koncernens års- respektive delårsrapporter. Mötena hålls vanligtvis i Göteborg. Ytterligare möten, inklusive telefonmöten, hålls vid behov.

Säkerställande av kvaliteten i den finansiella rapporteringen

Concordia Maritime är ett företag med begränsat antal kunder och ett begränsat antal anställda. Inom bolaget finns ingen särskild funktion för intern kontroll då antalet transaktioner på årsbasis blir relativt få. Fåtalet transaktioner gör

också den finansiella rapporteringen inom bolaget relativt lättkontrollerad.

VD är ytterst ansvarig för att den interna kontrollen fungerar tillfredsställande. Det löpande arbetet är dock delegerat till ekonomi- och finansfunktionen.

I den arbetsordning som årligen beslutas av styrelsen ingår detaljerade instruktioner om bland annat vilka ekonomiska rapporter och annan finansiell information som ska lämnas till styrelsen. Utöver delårsrapporter och årsredovisning granskas och utvärderas kontinuerligt även annan finansiell information avseende företaget och dess verksamhet.

Kontrollmiljö

Grundstommen i den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen byggs upp kring koncernens direktiv, riktlinjer och instruktioner samt den ansvars- och befogenhetsstruktur som anpassats till koncernens organisation för att skapa och bibehålla en tillfredsställande kontrollmiljö.

Principer för intern kontroll samt direktiv och riktlinjer för den finansiella rapporteringen finns samlade i koncernens finanspolicy.

Grundläggande för vår kontrollmiljö är den företagskultur som är etablerad i koncernen och som ledare och anställda verkar i. Vi jobbar aktivt med kommunikation och utbildning avseende de värdegrunder som beskrivs i ett internt, gemensamt dokument som binder samman affärsområdet och utgör en viktig del av den gemensamma kulturen.

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen som helhet. Någon separat revisionskommitté finns inte, revisionsärenden behandlas istället av hela styrelsen. Granskningen av delårsrapporter och årsredovisning sker på så sätt att styrelsens ledamöter i god tid före publicering, och därtill föregående styrelsemöte, ges tillgång till relevant underlag. Rapporterna går sedan igenom i detalj på styrelsemötet. Finansdirektören är föredragande av koncernens resultat och finansiella ställning på styrelsemötet och naturligtvis tillgänglig för eventuella frågor dagarna före mötet.

Styrelsen granskar också de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i koncernen avseende den finansiella rapporteringen, liksom väsentliga förändringar av sådana principer. De externa revisorerna rapporterar till styrelsen vid behov och minst en gång per år.

Finansiell rapportering och information

Concordia Maritimes rutiner och system för informationsgivning syftar till att förse marknaden med relevant, tillförlitlig, korrekt och aktuell information om koncernens utveckling och finansiella ställning. Vi har en informationspolicy som uppfyller de krav som ställs på ett noterat bolag. Finansiell information lämnas regelbundet i form av:

- Delårsrapporter
- Årsredovisning
- Pressmeddelanden om nyheter som kan påverka aktiekursen
- Kvartalspresentation i form av film på bland annat bolagets hemsida
- Hög tillgänglighet till samtliga intressenter via telefon och mail.
- Möten med finansanalytiker och investerare
- Samtliga rapporter och pressmeddelanden publiceras på koncernens hemsida www.concordiamaritime.com

Utvärdering av styrelsens arbete

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

Lönekompensationskommitté

I styrelsen finns en lönekompensationskommitté, vars huvuduppgift är att föreslå principer för ersättning till VD. Utskottet lämnar förslag på ersättningsriktlinjer avseende:

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

Kommittén beslutar även om lön och övriga anställningsvillkor för verkställande direktören. Kommittén består av styrelsens ordförande och vice ordförande. Under 2013 har kommittén träffats två gånger.

BOLAGSSTYRNINGEN UNDER 2013

STYRELSENS ARBETE UNDER ÅRET

Styrelsen höll under året 6 ordinarie möten och 1 extra möte. Samtliga möten utom ett hölls i Göteborgsområdet. Vid de ordinarie styrelsemötena redogör finansdirektören för koncernens resultat och finansiella ställning, inklusive utsikter för de kommande kvartalen. VD behandlar marknadssituationer, fartygens sysselsättning, affärsplan, investeringar, etableringar av nya verksamheter samt förvärv och avyttringar. Bolagets revisor deltog vid styrelsemötet i februari 2014 när bokslutskommunikén för 2013 godkändes. Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dag-

ordningen tillhandahållits ledamöterna en vecka innan styrelsemötena. Karl-Magnus Sjölin, finanschef på Stena Sessan, har varit sekreterare vid samtliga styrelsemöten. Viktiga frågor under året har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar och finansiella risker.

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom ledamöterna Dan Sten Olsson, Carl-Johan Hagman och Stefan Bocker bedömdes av valberedningen inför års-

stämmen 2013 oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen.

Stefan Bocker bedöms, efter utredning, från och med 2014 oberoende. Carl-Johan Hagman bedöms beroende gentemot Concordia Maritimes stora ägare då han innehar en ledande funktion inom Stena Sjöfären. Dan Sten Olsson anses som beroende styrelseledamot i förhållande till Concordia Maritimes stora ägare, han är bland annat huvudägare till Stena Sessan Rederi AB som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet.

VALBEREDNING

Valberedningen inför stämman 2014 bestod av Carl Mikael von Mentzer (vice ordförande Concordia Maritime), Karl-Magnus Sjölin (Stena Sessan AB) samt Arne Löw (Fjärde AP-fonden). Valberedningen representerade cirka 76 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 15 oktober 2013. Valberedningen har under 2013 haft ett möte och därutöver ett antal telefonkontakter.

ÅRSSTÄMMAN

Årsstämman ägde rum den 23 april 2013. Vid stämman närvarade 79 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 77 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda av stämman var närvarande. På plats fanns även bolagets revisor och ledamöterna i valberedningen.

Några av de beslut stämman fattade var följande:

- Att i enlighet med styrelsens förslag dela ut SEK 0,50 per aktie för 2012.
- Att årsarvode till styrelsen exklusive reseersättningar ska utgå med SEK 1 925 000, att oförändrat fördelas med

SEK 400 000 till ordföranden och vice ordföranden och med SEK 225 000 vardera till styrelseledamöter som inte är anställda i koncernen, samt att revisorerna ska erhålla ersättning för skäliga kostnader enligt räkningar baserade på verklig tidsåtgång för uppdragens fullgörande.

- Principer för ersättnings- och anställningsvillkor för VD och övriga ledande befattningshavare.
- Rutiner för valberedningens tillsättande och arbete.



STYRELSEMÖTEN 2013

21 februari	Bokslut och <i>Per capsulam</i>
23 april	Kvartalsrapport Konstituerande styrelsemöte
14 augusti	Halvårsrapport
13 november	Kvartalsrapport
11 december	Budget

OPERATIV STYRNING UNDER 2013

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befaktning och bemanning köps in av närstående leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk, Stena Weco och Northern Marine Management (NMM). Stena Bulk och Stena Weco står för befaktning och operation av våra fartyg medan NMM hanterar bemanning, drift och löpande underhåll.

Ur ett styrningsperspektiv är vår främsta uppgift att följa upp och utvärdera att ingångna avtal följs i enlighet med ingångna överenskommelser.

Dialogen med Stena Bulk, Stena Weco och NMM är tät och i princip daglig, med formell avstämning kvartalsvis. I slutet av varje år sker en större uppföljning och utvärdering av samarbetet.

Befaktning och operation

Samarbetet med Stena Bulk och Stena Weco kring befaktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som

följs upp och utvärderas en gång per år.

Läs mer om avtalet i not 23.

Stena Bulk och Stena Weco sköter den dagliga operationen av fartygen, den löpande kontakten med kunderna samt agerar mellanhand i samband med olika typer av kontroller och inspektioner. Rapporteringen är formaliserad och till de viktigaste inslagen hör regelbundna rapporter om intjäning, utfall på vinstdelningsklausuler samt kostnadsuppföljning.

Bemanning, drift och löpande underhåll

Samarbetet med NMM omfattar tjänster kring bemanning, drift och löpande underhåll. NMM sköter även kontakten med klassningssällskap i samband med deras kontroll.

Även detta samarbete följs upp och utvärderas på årsbasis. Till grund för utvärderingen ligger bland annat uppföljning av budget samt uppfyllelse av satta mål.

Kontroll och inspektion av fartyg

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

OMFATTANDE GRANSKNING OCH EGENKONTROLL

Flaggstatens kontroll

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

Hamnmyndighetens kontroll

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

Klassningssällskapets kontroll

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

Vetting – kundens egen kontroll

Vetting utförs av kunden själv eller av denne utsedda inspektörer. Ägaren bjuder in till kontrollerna, som oftast sker i samband med lossning. Kontrollerna är mycket omfattande. Inspektionerna sker utifrån ett standardiserat formulär och resultaten delas mellan oljebolagen via databaser. Vid allvarigare brister kan kunden välja att bryta kontraktet till dess att bristerna är

åtgärdade och ny vetting utförd. Systemet gör det möjligt för oljebolagen att kontinuerligt kontrollera huruvida fartygen möter deras interna kriterier, utan att själva behöva inspektera fartyget.

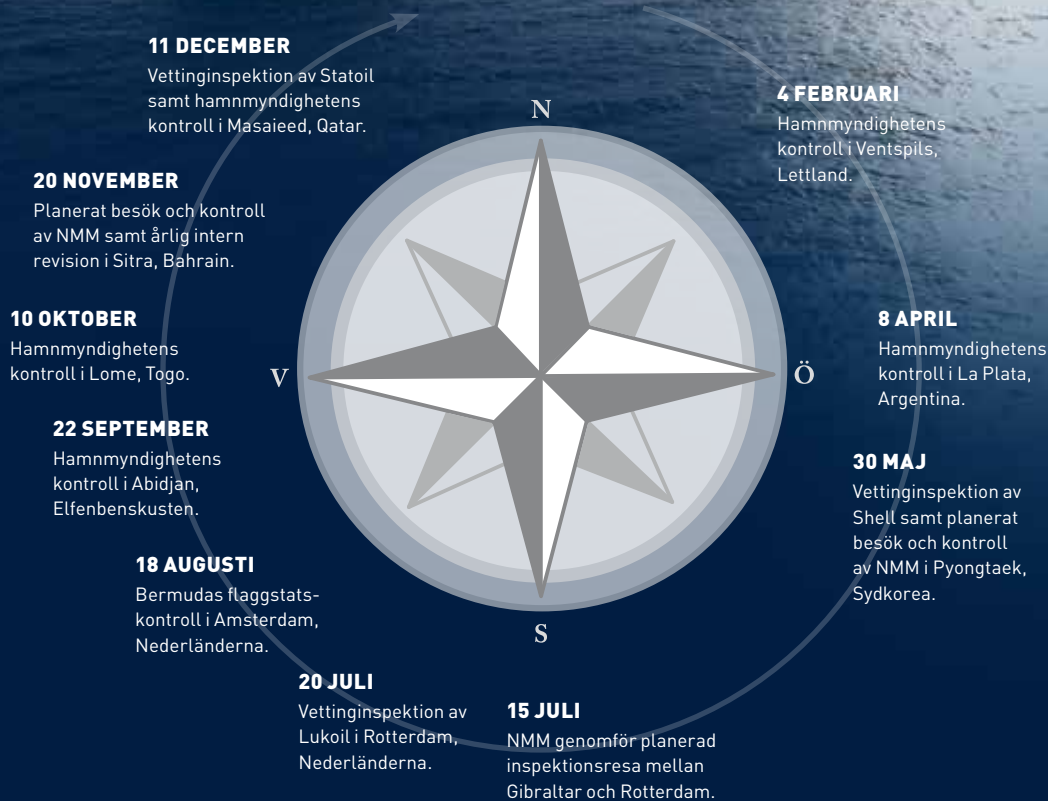
Ägarens egen kontroll

NMM gör regelbundet planerade, omfattande inspektioner för att kontrollera förhållandena ombord och fartygens kondition. Detta dokumenteras i kvartalsvisa rapporter och varje månad sammanställs även en rapport över vetting-inspektioner ombord Concordia Maritimes fartyg.

Tillsammans med NMM har Concordia Maritime sedan möten varje kvartal, där man går igenom samtliga fartyg i flottan. Då behandlas allt från intjäning, operation och dockningar till arbetet med hälsa, miljö och säkerhet.



ETT ÅR MED STENA PROVENCE



STYRELSE



Carl-Johan Hagman

Född 1966. Styrelseledamot sedan 2012. Ordförande. Jur kand.

VD Stena Rederi AB. VD Stena Line. Ansvarig för Stena AB-koncernens shippingverksamhet.

Bakgrund Tidigare VD för Walleniusrederierna, Stockholm, Eukor Car Carriers, Seoul, Rederi AB Transatlantic, Skärhamn och Höegh Autoliners AS, Oslo.

Övriga uppdrag Styrelseordförande Stena Bulk AB. Styrelseledamot Höegh Autoliners AS och Gard P81 Ltd.

Speciella kompetenser Har en gedigen erfarenhet inom sjöfart, sjörättsjurist, sjöofficer och 20 års Asien-erfarenhet.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Carl Mikael von Mentzer

Född 1944. Styrelseledamot sedan 1998. Vice ordförande. Pol mag.

Bakgrund Tidigare VD Offshore Accommodation Group Ltd, Aberdeen, Safe Partners AB, Göteborg och Götaverken Arendal AB, Göteborg.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Teekay Offshore Partners L.P, Bermuda.

Speciella kompetenser Har varit verksam inom sjöfart och offshore i närmare 40 år i Skandinavien, Storbritannien och USA. Har god insikt i oljeindustrin.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 50 000 B-aktier



Stefan Brocker

Född 1966. Styrelseledamot sedan 2007. Jur kand.

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

Övriga uppdrag Ordförande i Mannheimer Swartlings Shipping Group, styrelseledamot European Maritime Lawyers Organization, honorärkonsul Grekland. Styrelseledamot i Handelshögskolans råd.

Speciella kompetenser Rederijuridik. Har varit verksam som jurist inom sjöfart och offshore i närmare 20 år.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Michael G:son Löw

Född 1951. Styrelseledamot sedan 2012. Civilekonom.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Preem AB samt i Conoco Inc i ett flertal ledande positioner i Norden och internationellt.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Preem AB, Boliden AB, Norstel AB, Sv. Näringsliv, vice ordf. IKEM AB och Sv/Ryska Handelsk. Ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsak., Chalmers Rådgivande Kom., Sv. EnergiEk. Förening samt Nätverket Olja&Gas.

Speciella kompetenser Varit verksam inom oljeindustrin i 37 år. Tillför kunskap inom energi, raffinaderi, trading, shipping och finansiella frågor.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Morten Chr. Mo

Född 1948. Styrelseledamot sedan 2000. Diplom-ekonom BI (Oslo) och IMDE (PED) Lausanne.

Bakgrund Direktör/ordförande i Quillfeldt Rönneberg & Co, Leif Höegh & Co AS, Hator Management AS, VD Stemoco Shipping AS och Lorentzen & Stemoco AS.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Cell-Vision AS, Bass Pte Ltd. Malaysia, Hadeland Folkehøyskole, Landsbyen Brandu 2020 och Hadeland Maskin AS.

Speciella kompetenser Bakgrund som skeppsmäklare, ägare och delägare i olika rederier och aktiv/investerare i start-up-företag.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Dan Sten Olsson

Född 1947. Styrelseledamot och tidigare ordförande sedan 1984. Civilekonom.

VD och koncernchef Stena AB.

Övriga uppdrag Ordförande Stena Line Holding BV, Stena Metall AB, Stena Sessan AB. Vice ordförande Sveriges Redareförening.

Speciella kompetenser Mycket gedigen shippingkunskap med erfarenhet som VD och koncernchef för Stenakoncernen sedan 1983.

Aktieinnehav i Concordia Maritime Via bolag.



Mats Jansson

Född 1945. Styrelseledamot sedan 2005. Fil kand.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Argonaut och NYKCool AB.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Hexicon AB och i Shelton Petroleum AB.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

STYRELSENS NÄRVARO OCH ERSÄTTNING

	Oberoende ³⁾	Totalt arvode, kr ⁴⁾	Närvaro
Carl-Johan Hagman ¹⁾	Beroende	400 000	7 av 7
C Mikael von Mentzer ¹⁾	Oberoende	400 000	7 av 7
Dan Sten Olsson	Beroende	225 000	6 av 7
Stefan Brocker	Beroende ⁵⁾	225 000	6 av 7
Michael G:son Löw	Oberoende	225 000	7 av 7
Mats Jansson	Oberoende	225 000	7 av 7
Morten Chr Mo	Oberoende	225 000	7 av 7
Jörgen Lorén, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	7 av 7
Göran Dahlman, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	4 av 7
Daniel Holmgren ²⁾ , arbetstagarrepresentant suppleant	Oberoende	25 000	3 av 7

1) Ingår i lönekompensationskommittén.

2) Invald from 14 augusti 2013.

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

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

5) Oberoende from 2014.

REVISOR

Johan Kratz, Auktoriserad revisor KPMG. Uppdrag sedan 2007.

ARBETSTAGARREPRESENTANTER



Jörgen Lorén

Född 1961. Arbetstagarrepresentant. Sjökapten. Dipl CMO (Commercial Management and Organization in Nautical Science). Anställd i Stenakoncernen sedan 1985. Styrelseledamot sedan 2003.

Nuvarande övriga uppdrag 1:e vice ordförande Sjöbefälsföreningen, Klubbordförande Sjöbefälsföreningen i Stena Line, Vice ordf. Göteborgs Fartygs-Befälhavare Förening. Arbetstagarrepresentant i Stena AB, Stena Line Scandinavia AB samt Stena Rederi AB styrelser.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Göran Dahlman

Född 1953. Arbetstagarrepresentant. Företagsledarutbildning LO-skolan. Anställd i Stenakoncernen sedan 1989. Styrelseledamot sedan 1996.

Nuvarande övriga uppdrag Klubbordförande SEKO Sjöfolk, styrelseledamot SEKO Sjöfolk och Torstlands Kulturhus AB. Suppleant Stena Marine Management AB och Stena Sessan AB. Arbetstagarrepresentant Stena Sessan Rederi AB och ersättare i Gatubolaget AB styrelse. Delägare GDSS Konsult HB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Daniel Holmgren

Född 1979. Suppleant, arbetstagarrepresentant. Anställd i Stenakoncernen sedan 2002. Styrelseledamot sedan 2013.

Nuvarande övriga uppdrag 1:e vice Klubbordförande SEKO Sjöfolk. Suppleant Stena Marine Management AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

FÖRETAGSLEDNING



Kim Ullman

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

Externa uppdrag Styrelseledamot Stena Weco, Stena Sonangol Suezmax Pool, Sjöfartens Analysinstitut. Ledamot i Sveriges Redarförening, Bulk och Tanksektionen.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Anna Forshamn

Född 1968. Finansdirektör. Civilekonom. Anställd sedan 2012 (i Stena sedan 1999).

Externa uppdrag Styrelseledamot MNOPF EG Ltd

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Barbara Oeuvray

Född 1966. VD, Concordia Maritime AG. Swiss Certified Finance and Accounting Specialist. Anställd sedan 2005 (i Stena 1989).

Externa uppdrag Styrelseledamot Arvak Ltd

Aktieinnehav i Concordia Maritime 12 500



N. Angelique Burgess

Född 1965. VD, Concordia Maritime (Bermuda) Ltd. Bachelor of Science, Management Studies. Anställd sedan 2010.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

DEFINITIONER

Arbitrage Utnyttjandet av obalanser i priser mellan två eller fler marknader

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

Direktavkastning Utdelning per aktie dividerat med börskursen vid årets slut.

EBITDA (Earnings Before Interest Tax Depreciation and Amortization) Resultat före finansnetto, skatter och avskrivningar.

Kassaflöde från rörelsen Resultat efter finansnetto plus avskrivningar minus betald skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar).

Räntabilitet på eget kapital Årets resultat i procent av genomsnittligt eget kapital.

Räntabilitet på totalt kapital Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansomslutning.

Räntabilitet på sysselsatt kapital Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld.

P/E-tal Börskurs på bokslutsdagen i relation till vinst per aktie efter skatt.

Soliditet Eget kapital i procent av balansomslutningen.

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

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

ÅRSSTÄMMA OCH INFORMATIONSTILLFÄLLEN

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern, Göteborg den 29 april 2014 klockan 14:00. På årsstämman lämnas även delårsrapporten för första kvartalet 2014.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska dels vara införd i aktieboken som förs av Euroclear AB senast den 23 april 2014, dels anmäla sig till bolaget under adress:

Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg

e-mail: arsstamma@concordiamaritime.com
eller via hemsidan: www.concordiamaritime.com
senast 23 april 2014.

Utdelning

Styrelsen föreslår ingen utdelning.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i god tid före 23 april 2014.

Rapporteringstillfällen

Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 29 april 2014, halvårsrapporten kommer att publiceras den 14 augusti och nio-månadersrapporten den 12 november 2014.

ADRESSER

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
Org.nr 556068-5819
Säte Göteborg

Concordia Maritime AG
Bahnhofplatz
CH-6300 Zug
Schweiz

Concordia Maritime (Bermuda) Ltd
Belvedere Building
69 Pitts Bay Road
Hamilton Pembroke
HM08 Bermuda

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

Anna Forshamn
Finansdirektör
Tel 031-85 51 72
eller 0704-85 51 72
anna.forshamn@concordiamaritime.com

www.concordiamaritime.com



Solberg - Foto: Christian Badenfelt, Michael Cooper, Per-Anders E Hurtigh, Niclas Johansson, Peter Mild, Oddway, Katja Ragnstam, Henrik Sandsjö, Antony Sastre, Patrik Svahn, Conny Wickberg m fl. - Tryck: Falk Graphic

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
www.concordiamaritime.com
Org. nr. 556068-5819
Säte Göteborg, Sverige

CONCORDIA
MARITIME 