



Q2
17

Delårsrapport 1 januari–30 juni 2017

- Totala intäkter¹⁾
Kvartal 2: MSEK 211,1 (280,8)
Halvår 2017: MSEK 436,0 (544,4)
- Resultat efter skatt
Kvartal 2: MSEK –43,9 (12,4)
Halvår 2017: MSEK –85,1 (45,8)
- EBITDA
Kvartal 2: MSEK 10,0 (57,2)
Halvår 2017: MSEK 39,3 (160,6)
- Resultat efter skatt per aktie
Kvartal 2: SEK –0,92 (0,26)
Halvår 2017: SEK –1,78 (0,96)
- Inhyrning av två ECO MR-fartyg till 50% tillsammans med Stena Weco.
- Avtal tecknat om utbefraktning av P-MAX fartyget Stena Paris. Avtalet är på ett år med option att förlänga ytterligare ett år.
- Ytterligare ett kvartal utan Lost Time Injury*.

Nyckeltal

	Kvartal 2 (apr–juni)		Halvår (jan–juni)		Helår
	2017	2016	2017	2016	2016
Totala intäkter ¹⁾ , MSEK	211,1	280,8	436,0	544,4	1 038,2
EBITDA, MSEK	10,0	57,2	39,3	160,6	319,9
EBITDA, MUSD	1,1	7,0	4,4	19,3	37,4
Rörelseresultat, MSEK	–45,4	0,7	–69,9	45,1	82,7
Resultat före skatt, MSEK	–43,9	12,4	–85,1	45,8	56,9
Resultat efter skatt, MSEK	–43,9	12,4	–85,1	45,8	69,5
Soliditet, %	49	44	49	44	50
Räntabilitet på eget kapital, %	–3	8	–3	8	3,6
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	281,0	385,9	281,0	385,9	507,4
Resultat efter skatt per aktie, SEK	–0,92	0,26	–1,78	0,96	1,46
Eget kapital per aktie, SEK	38,29	39,83	38,29	39,83	43,78
Lost Time Injury	0	0	0	0	0

1) Redovisningsprinciper se sidan 16.

* Definitioner: se sida 14.



VD HAR ORDET

Fortsatt utmanande marknader

Concordia Maritime fortsatte under kvartalet att generera en högre intjäning än marknaden överlag, men den generellt svaga marknaden medförde ändå att resultatet för kvartalet blev negativt. Sammantaget redovisar vi ett resultat om MSEK -43,9 (12,4) före skatt. EBITDA uppgick till MSEK 10,0 (57,2), motsvarande MUSD 1,1 (7,0).

Det andra kvartalet 2017 blev som väntat svagt. Utöver den naturliga säsongsmässiga nedgången bidrog höga lagernivåer, fortsatta neddragningar i Opecs produktion och omfattande fartygsleveranser till generellt låga tankmarknadsrater. Jämfört med motsvarande period föregående år var de genomsnittliga raterna cirka 30 procent lägre inom MR-segmentet och nära 50 procent lägre inom Suezmax-segmentet.

Ser vi till vår egen operation har samtliga fartyg i flottan opererat väl och med god sysselsättningsgrad. Flera av dem har under kvartalet varit fortsatt verksamma på nischtrader, vilket bidragit till en högre intjäning än marknaden överlag även detta kvartal. Inom produkttanksegmentet spot låg vår intjäning på USD 11 700 per dag, att jämföra mot marknadens genomsnittliga cirka USD 9 500.

Det faktum att vi kvartal efter kvartal slår marknaden visar på styrkan både i våra fartyg och i vår befракtningsstrategi. Det visar också på den kompetens som finns inom vår organisation och i det nätverk vi har tillgång till. Tanksjöfarten är till naturen utpräglad cyklisk och vi har givetvis ingen möjlighet att påverka fundamentala drivkrafter såsom efterfrågan på olja och ringa möjligheter att påverka storleken på den globala fartygsflottan.

Aktivt arbete med flottan

Givet den svaga marknaden gör vi vad vi kan för att dels optimera intjäningen här och nu, dels förbereda oss inför den uppgång vi förväntar kommer. Till de större händelserna under kvartalet hör utbefraktningen av P-MAX-fartyget Stena Paris och inbefraktningen av två MR-fartyg. Stena Paris har under flera år varit sysselsatt på återkommande resor för ett av världens största oljebolag. Frakten har i detta upplägg definierats av utvecklingen på spotmarknaden. Att vi nu omförhandlat upplägget till en mer klassisk tidsbefraktning innebär att vi säkrar sysselsättning och intjäning för fartyget ett år framåt. Det är också helt i linje med vår strävan att styra sysselsättningen mot nischtrader där P-MAX-fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt. Givet de utmanande marknadsförhållandena är vi nöjda med nivån på kontraktet. Det viktiga är dock att vi säkerställer långsiktighet och

fortsatt samarbete med ett av världens största oljebolag.

Inbefraktningen av två moderna MR-fartyg av IMO2/3-klass visar tydligt på vår kapacitet att agera snabbt när rätt tillfälle dyker upp – nu genom att ta positioner kontracykliskt och därigenom stärka positionen inför den marknadsförbättring vi förväntar oss.

Inga incidenter och fortsatt minskad miljöpåverkan

Vi var under kvartalet fortsatt förskonade från allvarligare incidenter eller olyckor. Frånvaron av allvarliga incidenter är resultatet av ett målmedvetet arbete där betydande resurser läggs på träning och utbildning, efterlevnad av rutiner och uppföljning av processer. Ingenting går före säkerheten för våra besättningar ombord. Det är vår högsta prioritet oavsett konjunktur eller marknadsläge.

Utöver det kontinuerliga säkerhetsarbetet lägger vi även stora resurser på att minska vår miljö- och klimatpåverkan. Stort fokus ligger här på att minska utsläppen till hav och luft. Under kvartalet fortsatte utsläppen att minska.

Bättre balans mellan utbud och efterfrågan

Vår bedömning av marknadernas utveckling framöver är oförändrad. Vi tror på fortsatt svaga marknader under resten av 2017. Därefter pekar ett antal faktorer mot en stegvis förbättring. Den globala oljekonsumtionen förväntas kommande år öka med cirka 1,4 miljoner fat om dagen. Lagren av olja och oljeprodukter är fortsatt höga men en successiv minskning pågår till följd av Opecs neddragning i produktion. En normalisering väntas under vintern eller första halvan av nästa år. På utbudssidan är orderboken nu låg och nettotillväxten av nya MR-fartyg väntas 2018 uppgå till endast ca 1-2 procent. Sammantaget bidrar dessa faktorer till en mer balanserad marknad.

Kim Ullman, VD



Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under andra kvartalet 2017 uppgick till USD 11 700 (19 300) per dag, vilket var högre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ USD 9 600 (12 800) men betydligt lägre än motsvarande kvartal 2016. För suezmaxtankern *Stena Supreme* låg intjäningen under kvartalet på USD 17 300 (33 300) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 15 200 (27 900) per dag.

Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt. Fem av fartygen sysselsattes vid rapportperiodens slut genom längre kontrakt (tidsutbefraktning eller Consecutive Voyage Charter). Övriga fem fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk och Stena Weco. De båda IMOIIIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Weco.

Under kvartalet tecknades avtal om inbefraktning av två MR-fartyg av IMO2/3-klass. Inbefraktningen sker tillsammans med Stena Weco och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. Kontraktet, som gäller från och med juni respektive juli 2017, är på ett år. Fartygen är byggda 2013 och av så kallad ECO-design.

I produkttankflottan ryms även ett sedan tidigare inkontrakterat MR-fartyg (ECO-design) av IMO2/3-klass. Inbefraktningen sker tillsammans med Stena Weco och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. Kontraktet, som gäller från och med slutet av november 2015, är på två år med option på ytterligare 1–6 månader.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det andra kvartalet på USD 13 000 per dag (19 500).

För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 11 700 (19 300). Sett till halvåret som helhet uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkt-tankflottan, spot och TC, till USD 14 100 per dag (19 900). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under halvåret till USD 12 900 (20 000)

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för suezmaxtankers.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för *Stena Supreme* låg under kvartalet på USD 17 300 (33 300) per dag och för halvåret på USD 21 000 (35 000)

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes en planerad dockning av *Stena Supreme*.

1) Clarkson index

Intjäning spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden			
		Kv 2 2017	Kv 2 2016	Halvår 2017	Halvår 2016	Kv 2 2017	Kv 2 2016	Halvår 2017	Halvår 2016
Produkttank	10,5	11 700	19 300	12 900	20 000	9 600	12 900	10 200	14 600
Suezmax	1,0	17 300	33 300	21 000	35 000	15 200	27 900	17 500	32 500

Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade en högre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index under det första och andra kvartalet 2017. Nischtrader för P-Max och en bra prestation av Stena Weco poolen innebar att produkttankflottan kan prestera en högre intjäning än marknaden.

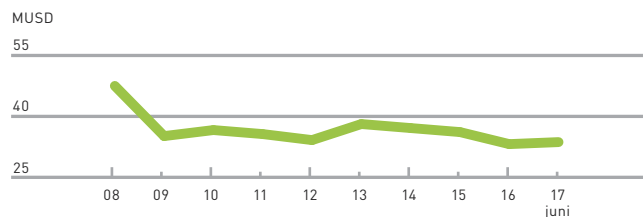
Inom Suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under det första och andra kvartalet 2017 bättre än Clarksons teoretiska index (liksom för helåret 2016), vilket visar att Stena Sonangol Poolen fortsatt är en av branschens ledande.

EBITDA per kvartal

MUSD	Kv 2 2017	Kv 1 2017	Kv 4 2016	Kv 3 2016	Kv 2 2016	Kv 1 2016	Kv 4 2015	Kv 3 2015
Produkttank Time Charter	3,6	4,0	5,6	5,4	4,5	2,4	1,3	1,2
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	0,0	0,7	-0,2	0,5	0,9 ¹⁾	7,9	10,3	9,4
Produkttank spot, inchartrat tonnage	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	0,1	0,1	0,0	0,0
Försäljning fartyg	—	—	2,9	—	—	—	—	—
Produkttank totalt	3,4	4,5	8,1	5,7	5,5	10,5	11,6	10,6
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	-1,4	-0,4	1,4	0,9	2,2	2,4	2,8	2,9
Suezmax spot, inchartrat tonnage	—	—	0,0	-0,2	0,3	0,3	0,9	0,7
Försäljning fartyg	—	—	3,5	—	—	—	—	—
Suezmax total	-1,4	-0,4	4,9	0,7	2,5	2,7	3,7	3,6
Admin och övrigt	-0,9	-0,8	-0,6	-0,5	-1,0	-1,0	-1,4	-0,9
Totalt	1,1	3,3	12,4	5,9	7,0	12,2	13,9	13,3

1) Kostnad för förlikning av skiljedomssärende om MUSD 9,25 och extra engångsersättning IMOIIIMAX om MUSD 5,0 ingår.

Nybyggnadspris produkttank (MR)

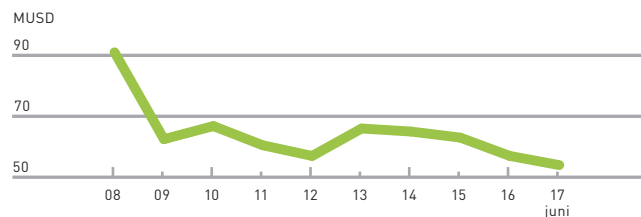


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 33,5 (33,5). Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 35. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 54 (58).

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

Källa: Clarkson

Nybyggnadspris Suezmax





Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK –43,9 (12,4). Sämre marknader innebär låg intjäning för fartygen på spotmarknaden. Under kvartalet har två händelser av engångskaraktär påverkat resultatet.

- Exit USD hedge gav + MSEK 14,4
- En dom i en skiljedomstvist innebar + MSEK 8,4

Resultatförsämringen jämfört med Q2 2016 förklaras huvudsakligen av en lägre intjäning till följd av en generellt svagare marknad.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 38,29 (39,83).

Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Moderbolagets funktionella valuta är SEK men de flesta transaktioner i koncernen sker i USD. Koncernens resultat genereras i USD vilket innebär att resultatet i SEK är en direkt funktion av kursutvecklingen SEK/USD. Under tredje och fjärde kvartalet 2016 säkrades delvis investeringar i utländska dotterbolag genom försäljning av MUSD 35 på termin som säkringsinstrument. Löptiden var på 15 månader. Under kvartalet valde bolaget att avsluta denna säkring. Detta genomfördes på för bolaget gynnsamma valutakursnivåer och genererade en vinst på 14,4 MSEK. Denna vinst ingår i bolagets resultaträkning för kvartalet och tidigare redovisade verkligtvärdeförändringar i övrigt totalresultat med ackumulerade verkligtvärdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (omräkningsreserven) vändes.

Som skydd mot räntefluktuationer har bolaget tecknat en ränteswapp om totalt MUSD 75 som löper ut 2021. Vid utgången av kvartalet värderades detta kontrakt till MSEK 13,9 och redovisas mot säkrings-

reserv via övrigt totalresultat. De ackumulerade omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 414,3 (423,4). Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna under kvartalet uppgick till MSEK 30,0 (32,2) och avser fartygsinvesteringar. Under kvartalet har bolaget köpt obligationer för MSEK 97,5 (0,0).

Värdering av flottan

Koncernens fartygsflotta bedöms halvårsvis för att avgöra om det föreligger nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömning av tillgångarnas värde den 30 juni 2017 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Säsongsvariationer

Av flottan på 14,5 fartyg (varav 10 ägda fartyg, 3 inhyrda på bareboat-kontrakt och ytterligare 3 inhyrda på time charter där Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent) var vid kvartalets slut tre fartyg utkontrakterade på tidsbefraktning och två fartyg på avtal för konsekutiva resor. De fartyg som inte är utkontrakterade på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterade till befraktningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongsvariationer som förekommer inom tanksjöfart.



Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2017-06-30 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 468 (488) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under andra kvartalet till MSEK 0,0 (2,2) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick per 2017-06-30 till MSEK 1 333,8 (1 490,3), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och "outnyttjade faciliteter".

Övrigt

För att skapa avkastning på likvida medel har bolaget placerat MUSD 30 (MSEK 253,0) på USD-konto med en löptid på mer än tre månader. Dessa medel klassificeras inte som likvida medel utan som kortfristiga placeringar. Bolaget har under kvartalet köpt företagsobligation till ett värde av MSEK 97,5, dessa klassificeras som kortfristiga placeringar.

Upplysningar enligt IAS 34.16A framkommer förutom i de finansiella rapporterna och dess tillhörande noter även i övriga delar av delårsrapporten.

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	30 juni 2017	30 juni 2016
Disponibel likviditet ¹⁾	281,0	385,9
Räntebärande skulder	1 808,6	2 292,9
Eget kapital	1 827,4	1 900,9
Soliditet, %	49	44

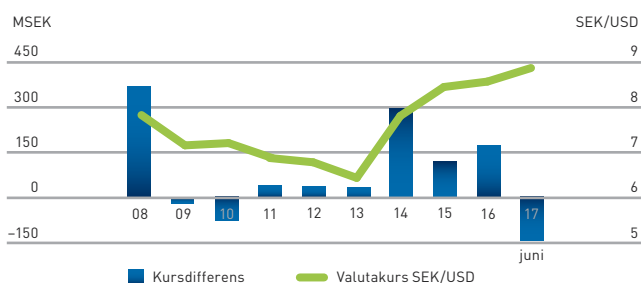
1) Inklusive outnyttjade faciliteter, som är tillgängliga.

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 2		Halvår	
	2017	2016	2017	2016
Totala intäkter ¹⁾	211,1	280,8	436,0	544,4
Rörelseresultat	-45,4	0,7	-69,9	45,1
Resultat efter finansiella poster	-43,9	12,4	-85,1	45,8
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,92	0,26	-1,78	0,96

1) Redovisningsprinciper: se sida 16.

Omräkningsdifferens (redovisas i övrigt totalresultat)



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



Rapportering Hållbarhet

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

Inget av Concordia Maritimes fartyg var inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last.

Ytterligare ett kvartal utan Lost Time Injury (LTI), vilket innebär att fartygen har varit förskonade från arbetsplatsolyckor som lett till att en enskild medarbetare inte kunnat återgå till arbetsskiftet dagen efter olyckan. Under kvartalet inträffade inget medical treatment case eller restricted work case. Kvartalet innehöll en incident som inkluderade skada på egendom (skadad wire).

Concordia Maritimes fartyg var inte inblandade i några piratrelaterade incidenter men hade två incidenter som klassas som high potential near miss. Dessa avsåg incidenter som kunde inneburit kollisioner i det fartygstäta Singapore.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 9 vettinginspektioner på Concordia Maritimes fartyg. På dessa inspektioner noterades 21 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 3,0 observationer per inspektion. Ingen enskild inspektion hade fler än 5 observationer. Utfallet för kvartalet är väl i linje med bolagets mål att genomsnittligt ha mindre än 4 observationer per inspektion för flottan och aldrig ha en inspektion med fler än 5 observationer.

Vidare resulterade ingen hamnstatskontroll under kvartalet i kvarhållande av Concordia Maritimes fartyg.



Ramverk och riktlinjer

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

Global Compact

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

MACN

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

OECDs riktlinjer

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

ILOs kärnkonventioner

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

Energy management

Det kontinuerliga arbetet med att minska bunkerförbrukningen fortsatte under kvartalet. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs minskade med 1,5 ton (rullande 12 månader), vilket är bättre än årets mål att minska förbrukningen med 0,3 ton per dygn. Detta är ett positivt resultat från fokuserad styrning och uppföljning men

också från ett effektivt underhåll och tekniska innovationer.

Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp. Under kvartalet minskade utsläppet av CO₂ med 2 700 ton. SO_x-utsläppen minskade med 23 ton och NO_x-utsläppen med 76 ton.

Mål och måluppfyllnad hållbarhet

Safety first

	Kv 2 2017	Kv 2 2016	Halvår 2017	Halvår 2016	Mål 2017
LTI	0	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan)	3,0	1,9	2,3	2,3	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0	0
Skada på egendom	1	3	2	5	0
Medical Treatment Case	0	0	1	0	0
Restricted Work Case	0	1	0	1	0
High Potential Near Miss	2	2	2	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0

Miljömässigt ansvar

	Kv 2 2017	Kv 2 2016	Halvår 2017	Halvår 2016	Mål 2017
Oljespill, liter	0	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	1,5	0,6	1,3	0,5	0,3
CO ₂ -reducering, mt	2 700	960	4 707	1 828	2 800
SO _x -reducering, mt	23,0	12	40,5	22,8	36
No _x -reducering, mt	76,0	27	131,0	53,8	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,9	0,3	1,6	0,6	0,9

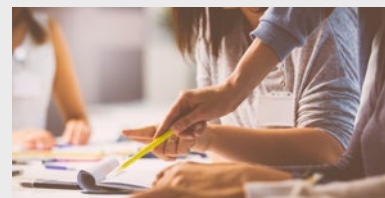
1) Sista dagen i kvartalet mäts bunkerkonsumtionen för dygn till havs för de senaste 12 månaderna. Denna 12 månaderssiffra jämförs sedan med samma period året innan. Definitioner se sidan 14.

Samhällsengagemang

Concordia Maritime har som ambition att på olika sätt bidra till en positiv samhällsutveckling. De projekt eller initiativ som stöttas ska ha tydlig koppling till Concordia Maritimes värderingar och vara relaterade till sjöfart. De ska bidra till en säkrare vardag för den enskilda sjömannen, stötta utvecklingen mot en mer miljömässigt och socialt hållbar sjöfart eller bidra till en positiv utveckling av de lokala marknader där bolaget är verksamt.

Mercy Ships Cargo Day

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



Nästa generations sjöbefäl

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



Övrig information

Transaktioner med närstående

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

Stena Weco

Stena Bulk inledde i april 2011 ett samarbete med danska Weco genom ett nybildat bolag, Stena Weco, där Stena Bulk och Weco ägde 50 procent vardera. Under första kvartalet 2017 förvärvade Stena den resterande andelen på 50 procent från Weco. 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 delta. 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 procent.
- **Kommission på köp och försäljning av fartyg**
Ersättningen baseras på en kommission på 1 procent.
- **Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management**
Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg.
- **Kommersiell operation, administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta**
Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för nybyggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.
- **Kontorshyra och kontorsservice**
Ett fast pris per år debiteras.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

KONCERNEN

Resultaträkning, övrigt totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kvartal 2 2017	Kvartal 2 2016	Halvår 2017	Halvår 2016	Helår 2016
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,80	8,23	8,86	8,33	8,56
Timecharterintäkter	31,6	37,3	67,1	58,0	151,2
Spotbefraktningintäkter ¹⁾	179,5	201,8	368,9	444,7	789,4
Resultat försäljning av fartyg	—	—	—	—	54,8
Övriga externa intäkter	0,0	41,7	0,0	41,7	42,8
Summa intäkter	211,1	280,8	436,0	544,4	1 038,2
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-137,3	-86,4	-265,1	-181,1	-384,0
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-50,3	-47,4	-102,9	-95,9	-195,6
Personalkostnader – land	-5,2	-4,8	-9,5	-10,5	-21,2
Övriga externa kostnader	-8,3	-85,1	-19,1	-96,4	-117,5
Avskrivningar	-55,4	-56,5	-109,1	-115,5	-237,2
Summa rörelsekostnader¹⁾	-256,5	-280,2	-505,9	-499,4	-955,5
Rörelseresultat	-45,4	0,7	-69,9	45,1	82,7
Ränteintäkter och liknande poster	20,4	24,0	22,6	25,0	27,3
Räntekostnader och liknande poster	-18,8	-12,3	-37,8	-24,3	-53,2
Finansnetto	1,6	11,7	-15,2	0,7	-25,8
Resultat före skatt	-43,9	12,4	-85,1	45,8	56,9
Skatt	0,0	0,0	0,0	0,0	12,7
Resultat efter skatt	-43,9	12,4	-85,1	45,8	69,5
Övrigt totalresultat					
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat					
Omräkningsdifferenser	-119,6	76,1	-145,2	27,8	166,7
Omräkningsdifferenser överfört till årets resultat	0,0	-19,0	-2,8	-10,6	-10,6
Finansiella tillgångar som kan säljas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat	-5,6	-6,9	-5,4	-6,9	19,3
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Periodens totalresultat	-169,0	62,6	-238,5	56,1	244,9
Värden per aktie, SEK					
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-0,92	0,26	-1,78	0,96	1,46
Eget kapital per aktie, SEK	38,29	39,83	38,29	39,83	43,78

1) Redovisningsprinciper se sidan 16.

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2017	30 juni 2016	31 dec 2016
Kurs SEK/USD på rapportdagen	8,43	8,48	9,11
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	2 892,1 ¹⁾	3 810,6	3 165,5
Fartyg under byggnad	0,0	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,1	0,2	20,5
Summa anläggningstillgångar	2 892,2	3 810,8	3 198,8
Kortfristiga fordringar	261,4	242,1	276,7
Kortfristiga placeringar	402,4	0,0	273,3
Kassa och bank	186,7	291,1	406,2
Summa omsättningstillgångar	850,5	533,2	956,2
Summa tillgångar	3 742,7	4 344,0	4 142,2
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 827,4	1 900,9	2 089,8
Långfristiga skulder	1 574,7 ¹⁾	2 027,5	1 699,7
Kortfristiga skulder	340,6 ¹⁾	415,6	352,7
Summa eget kapital och skulder	3 742,7	4 344,0	4 142,2

Som säkerhet för företagets skulder har aktier i dotterbolag ställts som säkerhet.

1) Den markanta minskningen i värdet på fartyg och inventarier i förhållande till jämförelseperioden är en effekt av försäljningen av två fartyg som nu hyrs in på bareboat-basis och vars kontrakt klassificeras som operativa leasingavtal. Detta är även den främsta orsaken till skuldernas minskning i förhållande till jämförelseperioden.

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan-jun 2017							
IB 2017-01-01	381,8	61,9	562,3	19,3	0,0	1 064,5	2 089,8
Periodens totalresultat			-148,0	-5,4	0,0	-85,1	-238,5
Utdelning						-23,9	-23,9
UB 2017-06-30	381,8	61,9	414,3	13,9	0,0	955,5	1 827,4
Förändringar jan-jun 2016							
IB 2016-01-01	381,1	61,9	406,2	0,0	0,0	1 018,8	1 868,7
Periodens totalresultat			17,2	-6,9	0,0	45,8	56,1
Utdelning						-23,9	-23,9
UB 2016-06-30	381,8	61,9	423,4	-6,9	0,0	1 040,7	1 900,9

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 2 2017	Kvartal 2 2016	Halvår 2017	Halvår 2016	Helår 2016
Löpande verksamhet					
Resultat före skatt	-43,9	12,4	-85,1	45,8	56,9
Justeringsposter:					
Avskrivningar	55,4	56,5	109,1	115,5	237,2
Resultat sålda värdepapper	-0,7	0,0	-0,7	0,0	0,0
Övriga poster	-4,2	-26,1	-4,0	-24,0	-12,2
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	-8,5	42,8	4,2	137,3	227,0
Förändringar i rörelsekapital	19,9	53,7	5,6	89,9	17,7
Kassaflöde från löpande verksamhet	11,4	96,5	9,8	227,4	244,7
Investeringsverksamhet					
Försäljning av anläggningstillgångar	0,0	0,0	319,2	0,0	826,2
Investering i anläggningstillgångar	-45,2	-32,2	-49,8	-59,4	-144,3
Försäljning av finansiella tillgångar	8,9	0,0	8,9	0,0	0,0
Investering i finansiella tillgångar	-97,5	0,0	-162,8	0,0	0,0
Övriga finansiella poster	-0,6	0,0	-0,6	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-119,2	-32,2	130,1	-59,4	736,7
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	0,0	0,0	0,0	29,7
Amortering av lån	-43,5	-123,0	-305,5	-130,3	-647,6
Utdelning till aktieägarna	-23,9	-23,9	-23,9	-23,9	-23,9
Övrig finansiering	259,6 ¹⁾	0,0	-8,1	0,0	-256,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	192,2	-146,9	-337,5	-154,2	-898,6
Periodens kassaflöde	84,4	-82,6	-197,6	13,6	82,8
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	118,0	359,4	406,3	273,6	273,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-15,8	14,3	-22,1	3,9	50,0
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	186,7	291,1	186,7	291,1	406,3
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	-23,7	10,6	-29,6	4,1	24,1
Periodens kassaflöde	7,9	3,7	7,5	-0,2	25,9
	-15,8	14,3	22,1	3,9	50,0

1) Beloppet avser periodens omklassificering från kortfristiga placeringar till likvida medel.

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Halvår 2017	Halvår 2016
Nettoomsättning	0,0	5,2
Övriga externa kostnader	-11,1	-7,0
Personalkostnader	-6,9	-8,0
Rörelseresultat	-17,9	-9,8
Övriga ränteintäkter och liknande poster	32,8	22,4
Räntekostnader och liknande poster	-30,9	-22,1
Resultat före skatt	-16,1	-9,5
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-16,1	-9,5

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2017	30 juni 2016
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	40,0
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	745,8	785,8
Kortfristiga fordringar	16,1	14,1
Fordran koncernbolag	1 307,0	1 379,5
Kassa och bank	16,9	16,6
Summa omsättningstillgångar	1 339,9	1 410,2
Summa tillgångar	2 085,8	2 196,0
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	544,5	578,7
Långfristiga skulder	1 323,5	1 393,6
Kortfristiga skulder	217,8	223,7
Summa eget kapital och skulder	2 085,8	2 196,0
Ställda säkerheter ¹⁾	715,8	715,8
Eventualförpliktelser	0,0	0,0

1) Som säkerhet för företagets skulder har aktier i dotterbolag pantsatts.

Risker och riskhantering

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

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

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

Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2016, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com

Definitioner

Shipping

CO₂
Koldioxid.

CVC

Consecutive Voyage Charter. Kontrakt som innebär full sysselsättning till en kontrakterad kund. Ersättningen (frakten) baseras på spotmarknaden.

High Potential Near Miss

Incident som skall kunna ha resulterat i allvarligare olycka.

Lost Time Injury (LTI)

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

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

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

Medical Treatment Case (MTC)

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

NO_x

Kväveoxid.

Restricted Work Case (RWC)

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

Skada på egendom

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

SO_x

Svaveloxid.

Spotbefraktning (öppna marknaden)

Kontraktering av fartyg för varje enskild resa.

Tidsbefraktning

Kontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

Alternativa nyckeltal¹⁾

EBITDA

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

Kassaflöde från rörelsen

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

Räntabilitet på eget kapital

Resultat efter skatt beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittliga eget kapital. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Räntabilitet på sysselsatt kapital

Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten

skatteskuld. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Räntabilitet på totalt kapital

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

Soliditet

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

1) Alternativa nyckeltal enligt European Securities and Markets Authority ESMA

Avstämning av alternativa nyckeltal

EBITDA

MSEK	Kvartal 2 2017	Kvartal 2 2016	Halvår 2017	Halvår 2016	Helår 2016
Rörelseresultat	-45,4	0,7	-69,9	45,1	82,7
Avskrivningar	55,4	56,5	109,1	115,5	237,2
EBITDA	10,0	57,2	39,3	160,6	319,9

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Halvår 2017	Halvår 2016	Helår 2016
Resultat efter skatt	-61,4	147,6	69,5
Eget kapital	1 963,0	1 864,7	1 941,8
Räntabilitet på eget kapital	-3%	8%	4%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Halvår 2017	Halvår 2016	Helår 2016
Resultat efter finansnetto	-74,0	148,0	56,9
Finansiella kostnader	62,2	14,8	25,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-11,8	162,8	82,1
Balansomslutning	4 079,6	4 313,9	4 283,4
Icke räntebärande skulder	-106,4	-124,6	-123,2
Sysselsatt kapital	3 973,2	4 189,3	4 160,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-0,3%	3,9%	2,0%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Halvår 2017	Halvår 2016	Helår 2016
Resultat efter finansnetto	-74,0	148,0	56,9
Finansiella kostnader	62,2	14,8	25,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-11,8	162,8	82,1
Balansomslutning	4 079,6	4 313,9	4 283,4
Räntabilitet på totalt kapital	-0,3%	3,8%	1,9%

Soliditet

MSEK	Halvår 2017	Halvår 2016	Helår 2016
Eget kapital	1 827,4	1 900,9	2 089,8
Balansomslutning	3 742,7	4 344,0	4 142,2
Soliditet	48,8%	43,8%	50,5%

Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagens 9 kapitel. För koncernen och moderbolaget har samma redovisningsprinciper tillämpats som i den senaste årsredovisningen. Från och med 1 januari 2016 har beslutet tagits att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen under Spotbefraktningsintäkter respektive Driftskostnader fartyg i koncernens resultaträkning. Dessa nettoredovisades tidigare under Spotbefraktningsintäkter och förändringen görs för att i redovisningen tydligare spegla de enskilda komponenter som ingår i spotbefraktningsresultat. Koncernens intäkter samt rörelsekostnader påverkas, men ändringen får ingen nettoeffekt i koncernens rörelseresultat. Ändringen har inte haft någon effekt i moderbolagets resultaträkning. Samtliga jämförelseperioder har omräknats för att spegla ändringen. Inga nya eller reviderade IFRS-rekommendationer samt tolkningsuttalande från IFRIC har haft någon väsentlig effekt på koncernens eller moderbolagets finansiella ställning, resultat eller upplysningar.

Koncernens derivatinstrument har anskaffats för att ekonomiskt säkra de risker för räntexponeringar som koncernen är utsatt för.

Derivat redovisas initialt till verkligt värde innebärande att transaktionskostnader belastar periodens resultat. Efter den initiala redovisningen värderas derivatinstrument till verkligt värde och värdeförändringar redovisas enligt följande. För att uppfylla kraven på säkringsredovisning enligt IAS 39 krävs att det finns en entydig koppling till den säkrade posten. Vidare krävs att säkringen effektivt skyddar den säkrade posten, att säkringsdokumentation upprättats och att effektiviteten kan mätas. Vinster och förluster avseende säkringar redovisas i årets resultat vid samma tidpunkt som vinster och förluster redovisas för de poster som säkrats. För säkring av osäkerheten i mycket sannolika prognostiserade ränteflöden avseende upplåning till rörlig ränta används ränteswappar där företaget erhåller rörlig ränta och betalar fast ränta. Ränteswapparna värderas till verkligt värde i rapport över finansiell ställning. Räntekupongdelen redovisas löpande i årets resultat som en del av räntekostnaden. Orealiserade förändringar i verkligt värde på ränteswapparna redovisas i övrigt totalresultat och ingår som en del av säkringsreserven tills dess att den säkrade posten påverkar årets resultat och så länge som kriterierna för säkringsredovisning och effektivitet är uppfyllda. Den vinst eller förlust som hänförs till den ineffektiva delen av realiserade värdeförändringar på ränteswapparna redovisas i årets resultat.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2016, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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

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

Göteborg den 15 augusti 2017

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker
Vice ordförande

Daniel Holmgren

Mats Jansson

Helena Levander

Mahmoud Sifaf

Alessandro Chiesi

Michael G:son Löw

Morten Chr. Mo

Dan Sten Olsson

Kim Ullman
Verkställande direktör

Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 2 2017	Kv 1 2017	Kv 4 2016	Kv 3 2016	Kv 2 2016	Kv 1 2016	Kv 4 2015	Kv 3 2015
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	211,1	224,9	278,5	215,3	280,8	263,6	274,2	286,9
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-256,5	-249,3	-231,0	-225,1	-280,2	-219,2	-216,6	-226,2
Rörelseresultat (EBIT)	-45,4	-24,4	47,5	-9,8	0,7	44,4	57,6	60,7
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	1,6	-16,8	-14,0	-12,6	11,7	-11,0	-7,8	-8,3
Resultat efter finansnetto	-43,9	-41,2	33,5	-22,4	12,4	33,4	49,8	52,4
Resultat efter skatt	-43,9	-41,2	34,3	-10,6	12,4	33,4	49,4	52,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten	11,4	-1,6	-20,0	37,5	96,7	130,7	80,0	145,9
EBITDA	10,0	29,3	108,4	50,8	57,2	103,4	117,3	114,0
Balansposter								
Fartyg (antal)	2 892,1 (10)	3 104,7 (10)	3 165,5 (11)	3 810,4 (13)	3 810,6 (13)	3 681,9 (13)	3 809,0 (13)	3 559,6 (12)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	133,1 (1)
Likvida medel och placeringar	589,1	722,7	679,5	305,3	291,1	359,4	273,5	268,6
Övriga tillgångar	261,4	267,0	276,7	223,2	242,1	267,2	271,4	286,5
Räntebärande skulder	1 808,6	1 975,3	1 946,5	2 310,5	2 292,9	2 321,5	2 387,2	2 298,1
Övriga skulder och avsättningar	106,7	98,8	105,9	114,0	150,2	124,8	102,2	123,3
Eget kapital	1 827,4	2 020,4	2 089,8	1 914,5	1 900,9	1 862,2	1 868,7	1 826,5
Balansomslutning	3 742,7	4 094,6	4 142,2	4 339,0	4 344,0	4 308,5	4 354,5	4 248,0
Nyckeltal, %								
Soliditet	49	49	50	44	44	43	43	43
Räntabilitet på totalt kapital	0	0	2	2	4	5	5	4
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0	0	2	2	4	5	5	3
Räntabilitet på eget kapital	-3	-3	4	5	8	10	10	6
Rörelsemarginal	-21	-11	17	-5	0	17	21	21
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	4,42	4,71	5,83	4,51	5,88	5,52	5,74	6,01
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-5,37	-5,22	-4,84	-4,72	-5,87	-4,59	-4,54	-4,74
Rörelseresultat före nedskrivning	-0,95	-0,51	0,99	-0,21	0,01	0,93	1,21	1,27
Finansnetto	0,03	-0,35	-0,29	-0,26	0,25	-0,23	-0,14	-0,18
Resultat efter skatt	-0,92	-0,86	0,72	-0,22	0,26	0,70	1,03	1,10
Kassaflöde från löpande verksamhet	0,24	-0,03	-0,42	0,79	2,03	2,74	1,68	3,06
EBITDA	0,21	0,61	2,27	1,06	1,2	2,17	2,46	2,26
Eget kapital	38,29	42,33	43,78	40,11	39,83	39,02	39,15	38,27

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner se sidan 14.

1) Redovisningsprinciper se sidan 16.

Kontakt



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



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

Kalender

Q3 2017	9 november 2017
Bokslutskommuniké 2017	30 januari 2018
Q1 2018, Bolagsstämma	24 april 2018
Q2 2018	14 augusti 2018
Q3 2018	8 november 2018

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

Informationen i denna rapport är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 15 augusti 2017, cirka kl 14.30.

Flottan per 2017-06-30



Fartygsnamn	Sysselsättning	Partner
Produkttankers		
P-MAX		
Stena Premium	Spot	Stena Weco
Stena Polaris	CVC ¹⁾	Stena Weco
Stena Performance	Spot	Stena Weco
Stena Provence	CVC ¹⁾	Stena Weco
Stena Progress	Timecharter t.o.m. maj 2019	Stena Weco
Stena Paris	Timecharter t.o.m. juli 2018	Stena Weco
Stena Primorsk	Timecharter t.o.m. juni 2018	Stena Bulk
Stena Penguin	Spot	Stena Bulk
Stena Perros	Spot	Stena Bulk
Stena President	Spot	Stena Bulk
IMOIMAX		
Stena Image	Spot	Stena Weco
Stena Important	Spot	Stena Weco
MR ECO		
3 ej namngivna fartyg ²⁾	Spot	Stena Weco
Råoljetankers		
Suezmax		
Stena Supreme	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

1) Consecutive Voyage Charter

2) Ett fartyg 50% charter november 2015–november 2017 (med option på ytterligare 1–6 månader) och 50% charter av två fartyg juni/juli 2017–juni/juli 2018.

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

CONCORDIA
MARITIME