

Stena Perros i Panamakanalen.

DELÅRSRAPPORT 1 JANUARI–30 JUNI 2018

Svag tankmarknad väntar på vändning

Q2
18

- **Totala intäkter**
Q2: MSEK 227,0 (211,1)
H1: MSEK 426,6 (436,0)
- **EBITDA**
Q2: MSEK –9,3 (10,0)
H1: MSEK –2,3 (39,3)
- **Resultat före skatt**
Q2: MSEK –57,0 (–43,9)
H1: MSEK –95,7 (–85,1)
- **Resultat efter skatt per aktie**
Q2: SEK –1,19 (–0,92)
H1: SEK –2,01 (–1,78)

Händelser under andra kvartalet

- Ytterligare ett kvartal utan Lost Time Injury.
- Inkontraktering av tre Suezmax-fartyg (50% andel)
- Inkontraktering av två MR (ECO) fartyg (50% andel)

Händelser efter kvartalets utgång

- Inkontraktering av ett Suezmax-fartyg (50% andel)
- Utkontraktering av *Stena Paris* på 12 månader

Nyckeltal

	Kvartal 2 (apr–juni)		Halvår (jan–juni)		Helår
	2018	2017	2018	2017	2017
Totala intäkter, MSEK	227,0	211,1	426,6	436,0	827,5
EBITDA, MSEK	–9,3	10,0	–2,3	39,3	51,3
EBITDA, MUSD	–1,2	1,1	–0,3	4,4	6,0
Rörelseresultat, MSEK	–55,5	–45,4	–91,9	–69,9	–624,6
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	–57,0	–43,9	–95,7	–85,1	–186,5
Resultat före skatt, MSEK	–57,0	–43,9	–95,7	–85,1	–660,2
Resultat efter skatt, MSEK	–57,0	–43,9	–95,7	–85,1	–660,2
Soliditet, %	41	49	41	49	41
Räntabilitet på eget kapital, %	–7	–3	–54	–3	–41,7
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	185,0	281,0	185,0	281,0	335,5
Resultat efter skatt per aktie, SEK	–1,19	–0,92	–2,01	–1,78	–13,83
Eget kapital per aktie, SEK	25,94	38,29	25,94	38,29	25,60
Lost Time Injury	0	0	0	0	0

Redovisningsprinciper se sidan 18. Definitioner se sidan 16.



VD HAR ORDET

Riktigt tufft andra kvartal

Som förväntat var tankmarknaden fortsatt svag under andra kvartalet 2018. Orsakerna är väl kända men tål att upprepas: Opecs minskade produktion i kombination med uttag från lager i konsumtionsländerna har resulterat i ett minskat transportbehov för både råolja och produkttankfartyg. I tillägg har det varit omfattande fartygsleveranser och detta sammantaget har medfört låga fraktrater – för oss och övriga branschen.

Målet med produktionsneddragningarna var dels att få upp oljepriset, dels att tvinga fram en minskning av de rekordhöga globala oljelagren. Båda målen har nu nåtts. Oljepriset har ökat med över 50 procent jämfört med för ett år sedan samtidigt som oljelagren successivt har minskat. När detta skrivs är de tillbaka under en genomsnittlig femårsnivå.

Ökad produktion

Återgången till mer normala lagernivåer har på senare tid medfört att Opec och Ryssland beslutat att öka produktionen – och i förlängningen därmed också exporten. Detta kommer framöver medföra att efterfrågan på tanktonnage ökar igen. Parallellt förväntar vi oss att nuvarande höga skrotpriser och stundande investeringsbehov till följd av nya lagkrav kommer medföra en fortsatt utfasning av äldre fartyg. Hittills under 2018 (per juli) har 113 fartyg gått till återvinning – att jämföra med 78 under hela 2017. Om takten håller i sig kan vi komma att få se en näst intill nolltillväxt inom vissa segment i år.

En successivt allt starkare marknad

Tankmarknaden är till naturen både cyklisk och volatil. Ser vi till historiken kan vi konstatera att höga toppar följs av djupa dalar och vice versa – och svängningarna kommer ofta snabbt. Häre ligger både möjligheter och utmaningar. Det gäller att ha en strategi som gör det möjligt att snabbt kunna anpassa oss utifrån varje given situation. För att ta tillvara på möjligheterna och parera dalarna arbetar vi aktivt med vår flotta. I goda tider handlar det om att optimera

möjligheterna, i sämre om att säkerställa sysselsättning – och skapa rätt utgångsläge för när marknaden väl vänder.

Det är här vi befinner oss nu. En ökad efterfrågan på tanktransporter i kombination med en måttlig flotttillväxt gör att vi fortfarande tror på en successivt starkare marknad under slutet av året. Det är också utifrån detta scenario vi positionerat vår flotta. Större delen av våra fartyg ligger på den öppna spotmarknaden och är helt redo att börja frakta när vändningen kommer.

Stärkta positioner

Under kvartalet valde vi att delta i inbefraktningen av tre Suezmaxfartyg tillsammans med Stena Bulk. Ytterligare ett Suezmaxfartyg inbefraktades efter kvartalets utgång. Genom inkontrakteringarna stärker vi vår närvaro inom råoljetanksegmentet och fortsätter därigenom att öka vår intjäningsförmåga. Sammantaget har vi nu under det senaste året kontrakterat in tio fartyg på kortare period där vår andel uppgår till 50 procent – sex MR (ECO) och fyra Suezmaxtankers. Vi fortsätter därmed att ta tillvara på de fördelaktiga inkontrakteringsmöjligheter som uppstår i svaga marknader. Vi har under kvartalet även säkrat sysselsättningen för P-MAX-tankern Stena Paris ytterligare ett år. Att vi för sjätte året i rad fått fortsatt förtroende från ett av världens största oljebolag är naturligtvis väldigt roligt.

Så, för att upprepa vad vi tidigare sagt – marknaden är fortfarande svag men fundamenta pekar fortsatt på en kommande uppgång.

Kim Ullman, VD



Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under det andra kvartalet 2018 uppgick till USD 11 300 (12 000) per dag, vilket var högre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ USD 8 200 (9 600) men lägre än motsvarande kvartal 2017. För suezmaxflottan låg intjäningen under kvartalet på USD 14 200 (17 600) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 12 700 (15 200) per dag.

Produkttankflottan

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

Bolaget fortsätter att positionera sig för en förväntad successivt starkare marknad och under kvartalet kontrakterades två MR (ECO). Dessa kontrakteringar görs tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent.

Under innevarande kvartal har utkontraktering på 12 månader av P-MAX-fartyget *Stena Paris* genomförts.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det andra kvartalet på USD 12 400 per dag (13 200). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 11 300 (12 000). Sett till halvåret som helhet uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, till USD 13 400 per dag (14 400). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under halvåret till USD 12 500 (13 300).

Suezmax

Den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool,

som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för Suezmaxtankers.

Som ett led i arbetet med att positionera flottan inför en förväntad successivt allt starkare marknad kontrakterades under kvartalet tre Suezmaxfartyg in.

Positioneringen har fortsatt i innevarande kvartal och inkontraktering av ytterligare ett Suezmaxfartyg har genomförts.

Samtliga dessa inbefraktningarna görs tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. De inkontrakterade fartygen sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 14 200 (17 600) per dag och för halvåret på USD 13 700 (21 400).

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes ingen dockning.

Befraktningsstatus Q3 2018, per 10 augusti

	Genomsnittlig intjäning (\$/dag)	Andel befraktade dagar (%)
Produkttank, spot	10 200	61
Suezmax, spot	16 000	34

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

¹⁾ Clarkson index

Intjäning spot¹⁾

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden ^{2,3)}			
		Kv 2 2018	Kv 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017	Kv 2 2018	Kv 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017
Produkttank	12,0	11 300	12 000	12 500	13 300	8 200	9 600	9 300	10 200
Suezmax	2,5	14 200	17 600	13 700	21 400	12 700	15 200	10 900	17 500

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

2) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

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

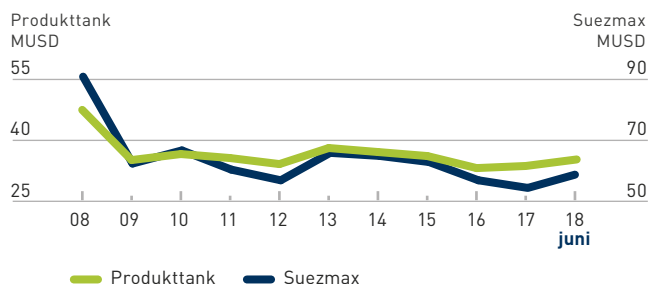
Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade en högre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index under det andra kvartalet 2018. Nischtrader för P-MAX-fartygen och en, givet den svaga marknaden, bra prestation av Stena Bulk-poolen hör till de främsta drivkrafterna.

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

EBITDA per kvartal

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

Nybyggnadspriser

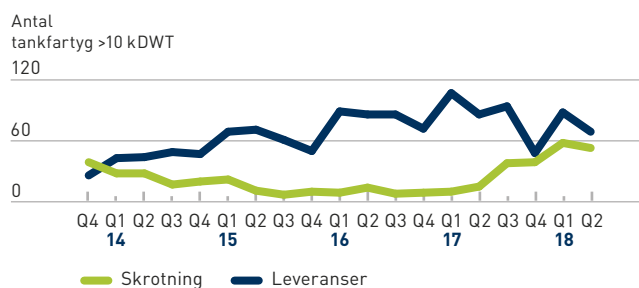


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 35. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 35. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 59.

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

Källa: Clarkson

Skrotning och leveranser



Skrotningstakten har ökat som en följd av en svag tankmarknad och investeringskrav till följd av nya IMO-regler.

Källa: Clarkson



Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK –57,0 (–43,9). Den fortsatt svaga marknaden innebär låg intjäning för fartygen på spotmarknaden vilket genererade en negativ EBITDA under kvartalet och 1H. Kostnaderna för operation och administration är på samma nivå som motsvarande period föregående år.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 25,94 (38,29).

Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Moderbolagets funktionella valuta är SEK men de flesta transaktioner i koncernen sker i USD. Koncernens resultat genereras i USD vilket innebär att resultatet i SEK är en direkt funktion av kursutvecklingen SEK/USD. Under andra kvartalet 2018 har investeringar i utländska dotterbolag delvis säkrats genom försäljning av MUSD 4 på termin som säkringsinstrument. Löptiden är 24 månader. Vid utgången av kvartalet värderades detta kontrakt till TSEK –9 och redovisas mot säkringsreserv via övrigt totalresultat.

Bolaget har tecknat en bunkerhedge som vid kvartalsslutet uppgick till totalt 15 600 mt till ett genomsnittspris av USD 591 per mt med löptid jan–dec 2020. Bunkerheden utgör en säkring och verkligtvärdeförändringarna av denna redovisas i övrigt totalresultat och säkringsreserven i eget kapital. Under kvartalet redovisades MSEK 8,0 i övrigt totalresultat för verkligtvärdeförändring av bunkerswapen.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK 19,4. Den utgående balansen för omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 490,3 (414,3) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 0,9 (45,2).

Bolagets nettointesteringar i finansiella tillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 15,6 (88,6) och avser köp av obligationer och aktier. Dessa klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Bolaget har tagit positioner av en mer spekulativ karaktär för pris skillnaden mellan bunkerqualiteterna HSFO och MGO hela år 2020 och de första sex månaderna 2021. Total volym är 54 000 mt med en genomsnittlig spread på USD 282. Positionernas verkligtvärdeförändringar redovisas i resultaträkningen, MSEK 29,7 (0,0) för kvartalet, och klassificeras som en kortfristig fordran i bolagets balansräkning.

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

Värdering av flottan

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

Säsongsvariationer

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

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2018-06-30 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 488 (468) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 50,4 (8,1) varav MSEK 0,6 (0,0) härrör från koncernintern fakturering.

Övrigt

För att skapa avkastning på likvida medel har bolaget placerat MUSD 3 (MSEK 26,8) på USD-konto. Då löptiden på deposten vid kvartalets slut är kortare än tre månader klassificeras dessa som likvida medel.

Händelser efter balansdagens slut

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

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 2		Halvår	
	2018	2017	2018	2017
Totala intäkter ¹⁾	227,0	211,1	426,6	436,0
Rörelseresultat	-55,5	-45,4	-91,9	-69,9
Resultat efter finansiella poster	-57,0	-43,9	-95,7	-85,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-1,19	-0,92	-2,01	-1,78

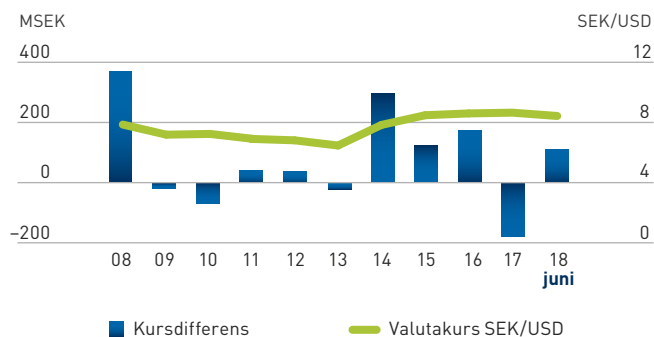
1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	30 juni 2018	30 juni 2017
Disponibel likviditet ¹⁾	185,0	281,0
Räntebärande skulder	1 686,2	1 808,6
Eget kapital	1 238,1	1 827,4
Soliditet, %	41	49

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

Omräkningsdifferens¹⁾



1) Redovisas i övrigt totalresultat.

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



Rapportering Hållbarhet

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

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

Kvartalet innehöll fyra incidenter som inkluderade skada på egendom (*Stena Performance*: två förtöjningslinor fastnade i förtöjningsbåtens propeller, *Stena Perros*: kontakt med slussvägg på väg genom Panamakanalen x 2, *Stena Premium*: fartygets eget ankare skadade en tank). Under kvartalet skedde en incident som klassas som High Potential Near Miss (*Stena Important* hade en kort "black out", inga fartyg var i närheten och säkerhetssystemen fick igång elen direkt).

Concordia Maritimes fartyg var inte inblandade i några piratrelaterade incidenter.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 10 vettinginspektioner. På dessa inspektioner noterades 21 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,1 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.

Energy management

Det kontinuerliga arbetet med att minska bunkerförbrukningen fortsatte under kvartalet. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs minskade med 0,05 ton (rullande 12 månader), vilket är sämre än årets mål att minska förbrukningen med 0,3 ton per dygn. Relativt stora förbättringar har tidigare genomförts för att reducera bunkerförbrukningen. Årets mål om att ytterligare minska förbrukningen med ytterligare 0,3 ton per dygn blir därför en utmaning.

Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp. Under kvartalet minskade utsläppet av CO₂ med 114 ton. SO_x-utsläppen minskade med 4,5 ton och NO_x-utsläppen med 3 ton.

Mål och måluppfyllnad hållbarhet

Safety first

	Kv 2 2018	Kv 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017	Mål 2018
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)	2,1	3,0	2,1	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	4	1	5	2	0
Medical Treatment Case	0	0	0	1	0
Restricted Work Case	0	0	0	0	0
High Potential Near Miss	1	2	3	2	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0

Miljömässigt ansvar

	Kv 2 2018	Kv 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017	Mål 2018
Oljespill, liter	0	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	0,05	1,5	0,13	1,3	0,3
CO ₂ -reducering, mt	114	2 700	463	4 707	2 800
SO _x -reducering, mt	4,5	23,0	9,0	40,5	36
No _x -reducering, mt	3,2	76,0	12,2	131,0	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,1	0,9	0,2	1,6	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 15.

Ramverk och riktlinjer

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

Global Compact

Concordia Maritime följer både FNs Global Compact-initiativ och den allmänna förklaringen av de mänskliga rättigheterna. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och 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 företagets relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.

ILOs kärnkonventioner

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

World Ocean Council

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

Samhällsengagemang

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

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



Nästa generations sjöbefäl

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

Mercy Ships Cargo Day

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





Övrig information

Transaktioner med närstående

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

Stena Bulk

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

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären

- **Befraktning av fartyg**
Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25 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, och därutöver betalas bemanning av fartygen.
- **Kommersiell operation, administration, marknads-föring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta**
Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för ny-byggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.
- **Kontorshyra och kontorsservice**
Ett fast pris per år debiteras.

Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Kvartal 2		Halvår		Helår
	2018	2017	2018	2017	2017
Koncernen	64,1	59,7	125,6	131,9	257,3
Moderbolaget	0,3	0,2	0,5	1,0	1,2

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

KONCERNEN

Resultaträkning, övrigt totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kvartal 2 2018	Kvartal 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,67	8,80	8,38	8,86	8,54
Timecharterintäkter, lease av fartyg	47,8	12,6	72,9	26,8	64,4
Timecharterintäkter, operativa tjänster	68,2	19,0	104,4	40,3	92,6
Spotbefraktningintäkter ¹⁾	111,0	179,5	249,3	368,9	670,5
Summa intäkter	227,0	211,1	426,6	436,0	827,5
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-172,7	-137,3	-303,5	-265,2	-519,0
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-51,0	-50,3	-99,1	-102,9	-199,2
Personalkostnader land	-4,4	-5,2	-9,7	-9,5	-21,2
Övriga externa kostnader	-8,2	-8,3	-16,5	-19,1	-36,8
Avskrivningar/Nedskrivningar	-46,2	-55,4	-89,6	-109,1	-675,9
Summa rörelsekostnader¹⁾	-282,4	-256,5	-518,5	-505,9	-1 452,2
Rörelseresultat	-55,5	-45,4	-91,9	-69,9	-624,6
Ränteintäkter och liknande poster	19,6	20,4	36,1	22,6	37,3
Räntekostnader och liknande poster	-21,2	-18,8	-39,9	-37,8	-72,9
Finansnetto	-1,6	1,6	-3,8	-15,2	-35,6
Resultat före skatt	-57,0	-43,9	-95,7	-85,1	-660,2
Skatt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-57,0	-43,9	-95,7	-85,1	-660,2
Övrigt totalresultat					
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat					
Omräkningsdifferenser	82,7	-119,6	104,2	-145,2	-173,3
Omräkningsdifferenser överfört till årets resultat	0,0	0,0	0,0	-2,8	-2,8
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat	0,0	-5,6	0,0	-5,4	-5,9
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	8,0	0,0	9,5	0,0	-5,9
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	-0,8	0,0	-1,7	0,0	-1,7
Periodens totalresultat	32,9	-169,0	16,2	-238,5	-843,9
Värden per aktie, SEK					
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-1,19	-0,92	-2,01	-1,78	-13,83
Eget kapital per aktie, SEK	25,94	38,29	25,94	38,29	25,60

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2018	30 juni 2017	31 dec 2017
Kurs SEK/USD på rapportdagen	8,94	8,43	8,18
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	2 421,7 ¹⁾	2 892,1	2 305,7
Finansiella anläggningstillgångar	0,1	0,1	0,1
Summa anläggningstillgångar	2 421,8	2 892,2	2 305,8
Kortfristiga fordringar	262,2	261,4	196,2
Kortfristiga placeringar	274,2	402,4	222,8
Kassa och bank	85,5	186,7	243,6
Summa omsättningstillgångar	621,9	850,5	662,6
Summa tillgångar	3 043,8	3 742,7	2 968,5
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 238,1	1 827,4	1 221,9
Långfristiga skulder	1 444,7 ¹⁾	1 574,7	1 412,6
Kortfristiga skulder	361,0 ¹⁾	340,6	334,0
Summa eget kapital och skulder	3 043,8	3 742,7	2 968,5

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 2018							
IB 2018-01-01	381,8	61,9	386,1	11,7	0,0	380,4	1 221,9
Periodens totalresultat			104,2	7,7		-95,7	16,2
UB 2018-06-30	381,8	61,9	490,3	19,4	0,0	284,6	1 238,1
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

KONCERNEN

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 2 2018	Kvartal 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Löpande verksamhet					
Resultat före skatt	-57,0	-43,9	-95,7	-85,1	-660,2
Justeringsposter:					
Avskrivningar	46,2	55,4	89,6	109,1	675,9
Övriga poster	-1,5	-4,9	-12,6	-4,7	-30,6
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	-12,4	6,7	-18,7	19,4	-14,9
Förändringar i rörelsekapital	-57,0	19,9	-55,1	5,6	61,1
Kassaflöde från löpande verksamhet	-69,3	26,6	-73,8	25,0	46,2
Investeringsverksamhet					
Försäljning av anläggningstillgångar	0,7	0,0	1,9	319,2	307,4
Investering i anläggningstillgångar	-0,9	-45,2	-0,9	-49,8	-78,0
Försäljning av finansiella tillgångar	15,3	8,9	49,7	8,9	321,1
Investering i finansiella tillgångar	-30,9	-97,5	-86,1	-162,8	-281,3
Övriga finansiella poster	0,0	-0,6	0,0	-0,6	-0,6
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-15,8	-134,5	-35,5	114,9	268,5
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Amortering av lån	-61,2	-43,5	-87,2	-305,5	-408,8
Utdelning till aktieägarna	0,0	-23,9	0,0	-23,9	-23,9
Övrig finansiering	29,8	259,6 ¹⁾	25,3	-8,1	-9,5
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-31,4	192,2	-61,9	-337,5	-442,2
Periodens kassaflöde	-116,6	84,4	-171,2	-197,6	-127,6
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	193,2	118,0	243,6	406,3	406,3
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	9,0	-15,8	13,1	-22,1	-35,1
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	85,5	186,7	85,5	186,7	243,6
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	17,4	-23,7	22,0	-29,6	-40,5
Periodens kassaflöde	-8,4	7,9	-8,8	7,5	5,4
	9,0	-15,8	13,1	22,1	-35,1

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

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Halvår 2018	Halvår 2017
Nettoomsättning	50,4	8,1
Driftskostnader fartyg	-54,1	-10,1
Övriga externa kostnader	-6,4	-9,1
Personalkostnader	-7,1	-6,9
Rörelseresultat	-17,2	-17,9
Resultat från dotterbolag	0,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	53,4	32,8
Räntekostnader och liknande poster	-47,5	-30,9
Resultat före skatt	-11,3	-16,1
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-11,3	-16,1

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2018	30 juni 2017
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	0,0
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	745,8	745,8
Kortfristiga fordringar	43,4	16,1
Fordran koncernbolag	1 173,6	1 307,0
Kassa och bank	20,3	16,9
Summa omsättningstillgångar	1 237,3	1 339,9
Summa tillgångar	1 983,1	2 085,8
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	556,0	544,5
Långfristiga skulder	1 196,7	1 323,5
Kortfristiga skulder	230,4	217,8
Summa eget kapital och skulder	1 983,1	2 085,8



Risker och riskhantering

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

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

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

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

Definitioner, shipping

CO₂
Koldioxid.

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

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

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

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

NO_x
Kväveoxid.

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

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

SO_x
Svaveloxid.

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

Tidsbefraktning
Kontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

Alternativa nyckeltal¹⁾

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

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

Resultat exklusive nedskrivning och skatt
Resultatmåttet innebär resultat före skatt och nedskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet och en bättre jämförbarhet över rapporteringsperioderna.

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt
Resultatmåttet innebär resultat per aktie före skatt och nedskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet och en bättre jämförbarhet över rapporteringsperioderna.

Räntabilitet på eget kapital
Resultat efter skatt beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av 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 2018	Kvartal 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Rörelseresultat	-55,5	-45,4	-91,9	-69,9	-624,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	46,2	55,4	89,6	109,1	675,9
EBITDA	-9,3	10,0	-2,3	39,3	51,3

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 2 2018	Kvartal 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Resultat efter skatt	-57,0	-43,9	-95,7	-85,1	-660,2
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	473,7
Skatt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-57,0	-43,9	-95,7	-85,1	-186,5

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 2 2018	Kvartal 2 2017	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-57,0	-43,9	-95,7	-85,1	-186,5
Antal aktier (miljoner)	47,729798	47,729798	47,729798	47,729798	47,729798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	-1,19	-0,92	-2,01	-1,78	-3,91

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Resultat efter skatt	-670,8	-61,4	-660,2
Eget kapital	1 231,1	1 963,0	1 582,2
Räntabilitet på eget kapital	-54%	-3%	-42%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Resultat efter finansnetto	-685,8	-74,0	-660,2
Finansiella kostnader	74,9	62,2	70,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-610,9	-11,8	-589,5
Balansomslutning	3 006,5	4 079,6	3 468,5
Icke räntebärande skulder	-114,4	-106,4	-105,8
Sysselsatt kapital	2 892,1	3 973,2	3 362,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-21,1%	-0,3%	-17,5%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Resultat efter finansnetto	-685,8	-74,0	-660,2
Finansiella kostnader	74,9	62,2	70,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-610,9	-11,8	-589,5
Balansomslutning	3 006,5	4 079,6	3 468,5
Räntabilitet på totalt kapital	-20,3%	-0,3%	-17,0%

Soliditet

MSEK	Halvår 2018	Halvår 2017	Helår 2017
Eget kapital	1 238,1	1 827,4	1 221,9
Balansomslutning	3 043,8	3 742,7	2 968,5
Soliditet	40,7%	48,8%	41,2%

Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagens 9 kapitel. För koncernen och moderbolaget har samma redovisningsprinciper tillämpats som i den senaste årsredovisningen. Från och med 1 januari 2016 har beslutet tagits att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen under Spotbefraktningssintäkter respektive driftskostnader fartyg i koncernens resultaträkning. Dessa nettoredovisades tidigare under Spotbefraktningssintäkter och förändringen görs för att i redovisningen tydligare spegla de enskilda komponenter som ingår i spotbefraktningens resultat. Koncernens intäkter samt rörelsekostnader påverkades, men ändringen fick ingen nettoeffekt i koncernens rörelseresultat.

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

I och med övergången till IFRS 15 har bolaget delat upp timecharterintäkterna i en del som avser lease av fartyg och en del som avser operativa aktiviteter. Uppdelningen av timecharterintäkterna

är baserad på kostnadssammansättningen för fartyget, dvs relationen mellan operativa kostnader och kapitalkostnader.

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

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

För bolagets bunkerhedge tillämpas säkringsredovisning, vilket innebär att verkligt värde redovisas via övrigt totalresultat. Positionerna av mer spekulativ karaktär för prisskillnaden mellan bunker-kvaliteterna HSFO och MGO under 2020 och 2021 redovisas som "finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet" och redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

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

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

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

Göteborg den 14 augusti 2018

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Bocker
Vice ordförande

Mats Jansson

Helena Levander

Michael G:son Löw

Alessandro Chiesi

Daniel Holmgren

Mahmoud Sifaf

Kim Ullman
Verkställande direktör

Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017	Kv 2 2017	Kv 1 2017	Kv 4 2016	Kv 3 2016
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	227,0	199,6	193,8	197,7	211,1	233,0	278,5	215,3
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-282,4	-236,0	-226,7	-245,9	-256,5	-257,4	-231,0	-225,1
Rörelseresultat (EBIT)	-55,5	-36,4	-32,9	-521,8	-45,4	-24,4	47,5	-9,8
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	-1,6	-2,2	-9,1	-11,2	1,6	-16,8	-14,0	-12,6
Resultat efter finansnetto	-57,0	-38,7	-42,0	-533,1	-43,9	-41,2	33,5	-22,4
Resultat efter skatt	-57,0	-38,7	-42,0	-533,1	-43,9	-41,2	34,3	-10,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-69,3	-4,4	-3,2	39,5	11,4	-1,6	-20,0	37,5
EBITDA	-9,3	7,0	10,1	1,9	10,0	29,3	108,4	50,8
Balansposter								
Fartyg (antal)	2 421,7 (11)	2 303,9 (11)	2 305,7 (11)	2 319,5 (11)	2 892,1 (11)	3 104,7 (11)	3 165,5 (11)	3 810,4 (13)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	359,7	435,5	466,4	546,9	589,1	722,7	679,5	305,3
Övriga tillgångar	262,2	206,3	196,2	201,4	261,4	267,0	276,7	223,2
Räntebärande skulder	1 686,2	1 620,2	1 635,6	1 702,3	1 808,6	1 975,3	1 946,5	2 310,5
Övriga skulder och avsättningar	119,5	120,3	111,0	106,8	106,7	98,8	105,9	114,0
Eget kapital	1 238,1	1 205,3	1 221,9	1 259,0	1 827,4	2 020,4	2 089,8	1 914,5
Balansomslutning	3 043,8	2 945,8	2 968,5	3 068,1	3 742,7	4 094,6	4 142,2	4 339,0
Nyckeltal, %								
Soliditet	41	41	41	41	49	49	50	44
Räntabilitet på totalt kapital	-20	-18	-17	-14	0	0	2	2
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-21	-19	-18	-14	0	0	2	2
Räntabilitet på eget kapital	-54	-48	-42	-32	-3	-3	4	5
Rörelsemarginal	-24	-18	-17	-264	-21	-11	17	-5
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	4,76	4,18	4,06	4,14	4,42	4,88	5,83	4,51
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-5,92	-4,95	-4,75	-5,15	-5,37	-5,22	-4,84	-4,72
Rörelseresultat	-1,16	-0,76	-0,69	-10,93	-0,95	-0,51	0,99	-0,21
Finansnetto	-0,03	-0,05	-0,19	-0,23	0,03	-0,35	-0,29	-0,26
Resultat efter skatt	-1,19	-0,81	-0,88	-11,17	-0,92	-0,86	0,72	-0,22
Kassaflöde från löpande verksamhet	-1,45	-0,09	-0,07	0,83	0,24	-0,03	-0,42	0,79
EBITDA	-0,19	0,15	0,21	0,04	0,21	0,61	2,27	1,06
Eget kapital	25,94	25,25	25,60	26,38	38,29	42,33	43,78	40,11

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner se sidan 16.

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

Kontakt



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



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

Kalender

Q3 2018 8 november 2018
Stora Aktiedagen
(Göteborg) 12 november 2018
Q4 2018 30 januari 2019

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

Informationen i denna rapport är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 14 augusti 2018, cirka kl 14.00.

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

Flottan per 2018-08-14

Produkttankers	Sysselsättning	Partner
P-MAX		
Stena Premium	Spot	Stena Bulk
Stena Polaris	Spot	Stena Bulk
Stena Performance	Spot	Stena Bulk
Stena Provence	Timecharter t.o.m. sept. 2018	Stena Bulk
Stena Progress	Timecharter t.o.m. maj 2019	Stena Bulk
Stena Paris	Timecharter t.o.m. juli 2019	Stena Bulk
Stena Primorsk	Spot	Stena Bulk
Stena Penguin	Spot	Stena Bulk
Stena Perros	Spot	Stena Bulk
Stena President	Spot	Stena Bulk

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

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

Råoljetankers

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

1) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2024, med årliga köpoptioner från år 2020

2) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2026 med köpobligation samma år och årliga köpoptioner från år 2021

3) 50% charter december 2017–november 2018 (med option ytterligare 12 månader)

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

5) 50% charter januari 2018–januari 2020

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

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

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

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

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

11) 50% charter juli 2018–juni 2019