

Delårsrapport 1 januari–31 mars 2023

Q1 2023

Stabil intjäning och minskad flotta

■ Totala intäkter

MSEK 95,6 (124,1)

■ EBITDA

MSEK 37,6 (29,7)

■ Resultat före skatt

Q1 MSEK 2,9 (–30,4)

■ Resultat efter skatt per aktie

Q1 SEK 0,06 (–0,64)

Händelser under första kvartalet

- *Stena Provence* levererad till köparen
- Återbetalning av banklån om MSEK 156
- Fortsatt utvärdering av framtida affärs-möjligheter

Händelser efter kvartalets utgång

- Avtal avseende försäljning av *Stena Penguin*

Nyckeltal	Q1		Helår
	2023	2022	2022
Totala intäkter, MSEK	95,6	124,1	686,1
EBITDA, MSEK	37,6	29,7	374,1
EBITDA, MUSD	3,6	3,2	37,0
Rörelseresultat, MSEK	14,3	–12,5	216,9
Resultat före skatt, MSEK	2,9	–30,4	126,1
Resultat efter skatt, MSEK	3,0	–30,5	123,3
Soliditet, %	40	14	33
Räntabilitet på eget kapital, %	42	neg	36
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	161,9	34,5	98,0
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,06	–0,64	2,58
Eget kapital per aktie, SEK	8,64	5,80	8,60
Lost Time Injury	0	0	0

Redovisningsprinciper se sidan 20. Definitioner se sidan 18.

Nu stakar vi ut vägen framåt

Tank- och fartygsmarknaderna var under det första kvartalet 2023 fortsatt starka. För Concordia Maritimes del präglades inledningen på året av försäljning av fartyg. Därutöver fortsatte arbetet med att utvärdera ett antal konkreta alternativa nya affärer.

MARKNADEN FÖR PRODUKTTANKERS var under kvartalet fortsatt stark. En korrigering av intjäningsnivåerna i januari följdes av en återhämtning under februari och mars. Snittet för kvartalet hamnade på \$24 900 för en MR i spotmarknaden samt \$28 600 för en 12-månaders time-charter och \$22 100 för en treårig time-charter¹.

En bidragande orsak till den starka marknaden var det tidigare aviserade EU-embargot mot ryska raffinerade oljeprodukter på köl som trädde i kraft den 5 februari. Dock fortsätter rysk export till länder utanför EU, men får då fraktas längre som till Kina och Indien. För de övriga G7-länderna är import tillåtet så länge priset på produkterna ligger under vissa nivåer. Vid slutet av kvartalet exporterades via tankfartyg cirka 41,3 miljoner fat per dag totalt i världen, varav 3,3 miljoner fat per dag var ryska. För ett år sedan var den totala exporten 38,2 miljoner fat per dag varav Ryssland stod för 3,0 miljoner fat, det vill säga oförändrad andel rysk olja jämfört med ett år sedan². Den ryska exporten via Druzhba pipeline har däremot minskat.

OPEC+ beslutade i mars oväntat att minska sin produktion med 1,16 miljoner fat olja per dag och det finns en viss nervositet kring hur inflation och stigande räntor ska slå mot efterfrågan av energi och olja.

Oljelagren har fyllts på något men de amerikanska strategiska lagren som ofta används som referens är fortsatt mycket låga.

Den höga intjäningen har bidragit till att nybeställningar av produkttankers har börjat stiga, under första kvartalet beställdes 40 produkttankers jämfört med 10 under Q1 2022³. Orderboken är dock fortfarande låg och motsvarar cirka 5,6% av existerande produkttankflotta⁴. Antalet fartyg som går till återvinning/skrotning är fortsatt mycket låg.

Concordia Maritimes resultat

I januari levererades *Stena Provence* till sin nya ägare. Hon skulle i år bli 17 år och tack vare marknadssituationen lyckades vi få mycket bra betalt för både henne och systerfartygen *Stena Primorsk* och *Stena Performance* som levererades under 2022. Försäljningen av *Stena Provence* gav en likviditetseffekt om cirka MSEK 52 efter återbetalning av det återstående banklånet.

Efter transaktionen bestod flottan under kvartalet av fyra fartyg med en snittålder på 13 år.

Under kvartalet var snittintjäningen inklusive en uppskattning av vinstdelning för de tre fartygen på time-charter till Stena Bulk \$15 900/dag vilket närmast kan jämföras med en treårig time-charter som snittade på dryga



\$22 000/dag. Under kvartalet skedde ingen förändring i de underliggande kontrakt som Stena Bulk har gentemot slutkund. Det fjärde fartyget, *Stena Polaris*, är sedan tidigare sysselsatt på en s.k. bare-boat charter. Intjäningen motsvarar ca \$18 000/dag omräknat till time-charter.

Resultatet för kvartalet blev MSEK 3,0 (-30,5) vilket inkluderar MSEK 43,6 från fartygsförsäljning. EBITDA blev MSEK 37,6 (29,7). Därutöver bidrar även generella kostnadsökningar, speciellt resekostnader för våra besättningar.

Starkare finanser

Efter det att *Stena Provence* lämnat flottan har Concordia Maritime betalat av banklån om MSEK 156 och därefter återstår endast ett banklån med pant på fartyg. I ett läge

1) Howard Robinson Global MR basket

2) DNB Nor

3) Fearnleys

4) Clarkson

med stigande räntor är det såklart positivt för bolaget att ha kunnat rejält minska vår totala skuldbörda. Värt att poängtera är också att Concordia Maritime har en fortsatt god dialog med de tidigare långgivande bankerna.

Säkerhet

Glädjande nog kan vi notera att LTI under kvartalet var noll, vilket är ett gott betyg på säkerhetsarbetet ombord. På två av fartygen genomfördes i början på året externa vetting- inspektioner som resulterade i två respektive sju observationer. Observationerna har sedan dess följts upp noga. Efter kvartalets slut har ytterligare ett fartyg genomgått motsvarande inspektion, med två observationer, vilket är mycket bra.

Under året implementeras IMO:s operationella regelverk Cii, vilket sannolikt över tid kommer innebära behov av operationella och/eller tekniska förändringar för fartygen eftersom kraven skärps varje år. Hur branschen ska hantera regelefterlevnad är i dagsläget inte klart.

Framtid

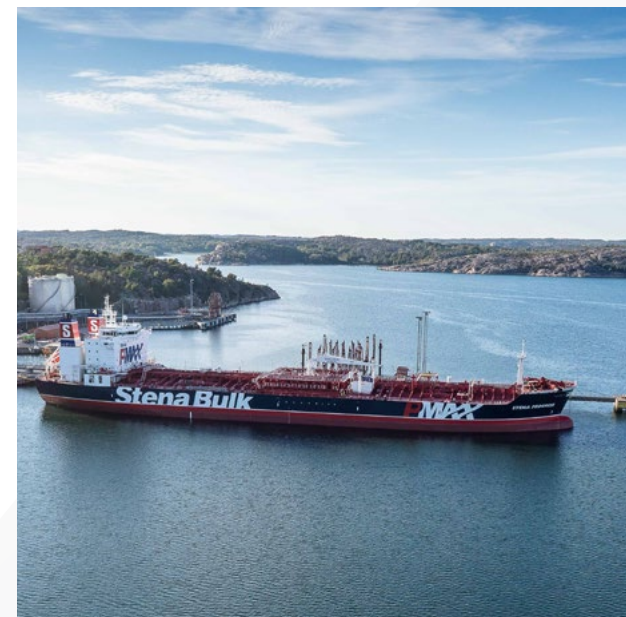
Efter kvartalets utgång har en försäljning av *Stena Penguin* överenskommit. Försäljningen väntas medföra en positiv likviditetseffekt om cirka MSEK 215 efter återbetalning av det återstående banklånet.

Ett rederi med tre fartyg är självklart inte målbilden för Concordia Maritime. Bolaget är dock i avsevärt starkare

finansiell form än det var för 1–2 år sedan och vi är glada över att ha kunnat utnyttja cykikaliteten i marknaden under 2022 och 2023 till att förbättra vår finansiella situation. Nästan all sjöfart är cyklisk och att utnyttja svängningar i marknaden hör till varje rederis kärnverksamhet. Med det sagt är vi inte främmande för att sälja ytterligare fartyg om vi bedömer att förutsättningarna är gynnsamma.

Parallellt pågår arbetet med att utvärdera ett antal segment och konkreta nya affärer. Concordia har under årens lopp varit verksamma i flera olika segment. I arbetet med att staka ut vägen framåt stänger vi därför inga dörrar. Produkttankmarknaden ser stark ut på ett par års sikt, men det finns också andra spännande möjligheter där ingångvärdena ligger lägre – eller där tillväxt och efterfrågan bedöms vara större.

Exempelvis har fraktmarknaden för torrlast (dry bulk) tappat nära 70% sedan toppen under hösten 2021, då ökad råvaruefterfrågan tillsammans med COVID-förseningar i hamnarna drev upp både charter rater och fartygsvärden. Framtidsutsikterna i detta stora segment ser dock goda ut på ett par års sikt baserat på en förhållandevis omodern flotta, låg orderbok och en stabil tillväxt i Kina. Ett annat exempel är offshore vind där tillväxten är mycket kraftig till följd av att kustnära länder nu snabbt bygger ut den havsbaserade vindkraften för att kunna producera mer förnybar energi. Som en direkt konsekvens väntas efterfrågan på fartyg inom frakt, installation och service av vindkraftsturbiner mångdubblas.



Det finns även andra spännande affärer där stora industrikunder är i behov av kvalitetsmedvetna motparter för att äga och operera "grönt" tonnage med möjlighet till drift med alternativa bränslen mot charterkontrakt.

Arbetet med att staka ut vägen framåt är en stegvis process. En stark tankmarknad och goda möjligheter till nya affärer gör dock att vi ser framtiden an med tillförsikt.

Göteborg i maj 2023,
Erik Lewenhaupt, Vd

Verksamhetens utveckling

Resultatet för kvartalet uppgick till MSEK 3,0 (–30,5). EBITDA uppgick till MSEK 37,6 (29,7). Resultatförbättringen jämfört med motsvarande kvartal föregående år är huvudsakligen en konsekvens av försäljningen av *Stena Provence*.

UNDER KVARTALET LEVERERADES *Stena Provence* till sin nya ägare. Efter leveransen utgörs Concordia Maritimes produkttankflotta av fyra P-MAX-fartyg om vardera 65 200 dwt.

Tre av fartygen sysselsätts på ett femårigt tidsbefraktningssavtal med Stena Bulk. Kontraktet sträcker sig fram till 2026. Stena Bulk har under kvartalet sysselsatt fartygen på en kombination av korta och medellånga kontrakt. För mer information om fartygens sysselsättning, se sid. 19. Mer information om avtalet med Stena Bulk finns på concordiamaritime.com.

Stena Polaris utkontrakteras sedan i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. Avtalet är på s.k. bare-boat basis och löper över en period om minst 12 månader, med årliga förlängningsoptioner fram till 2026. Crowley hyr i sin tur ut fartyget till US Military Sealift Command.

Försäljning av *Stena Penguin*

Efter kvartalets utgång har en försäljning av *Stena Penguin* överenskommit. Försäljningen väntas medföra en positiv likviditetseffekt om cirka MSEK 215 efter återbetalning av det återstående banklånet.

Flottans intjäning

Det femåriga avtalet med Stena Bulk säkerställer en bashyra om USD 15 500 per dag och fartyg, med vinstdelning på överstigande nivåer beräknad på snittintjäningen per fartyg och halvår. Inkluderat preliminär vinstdelning uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 15 900 per dag och fartyg.

Intjäningen för *Stena Polaris* motsvarar ett tidsbefraktningssavtal på cirka USD 18 000 per dag.

Återbetalning av skuld till merparten av långgivande banker

I samband med leveransen av *Stena Provence* under början av 2023 återbetalades MSEK 156 av banklånen. Efter återbetalningen har bolaget endast ett lån med pant på fartyg.

Vid utgången av kvartalet var den tillgängliga likviditeten, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter MSEK 161,9 (34,5).

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Q1		Helår
	2023	2022	2022
Totala intäkter	95,6	124,1	686,1
varav resultat från fartygsförsäljning	43,6	0,0	193,9
varav vinstdelning ¹⁾	1,1	0,0	47,9
Rörelseresultat	14,3	–12,5	216,9
Resultat före skatt	2,9	–30,4	126,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,06	–0,64	2,58

1) Tidsbefraktningssavtalet med Stena Bulk inkluderar vinstdelning på frakter överstigande bashyran om USD 15 500 per dag och fartyg. Vinstdelningen baseras på snittintjäningen per fartyg och halvår.

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	31 mars 2022	31 mars 2022
Disponibel likviditet	161,9	34,5
Räntebärande skulder	360,0	1 425,2
Eget kapital	412,4	276,9
Soliditet, %	40	14

EBITDA per kvartal

MUSD	Q1 2023	Q4 2022	Q3 2022	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
Produkttank timecharter	0,2	5,4	4,9	6,6	5,1	5,7	1,7	4,4	4,5
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	0,0	-0,3	-0,1	0,1	0,3	-0,7 ⁴⁾	-2,0 ³⁾	-3,6 ²⁾	-7,6 ¹⁾
Försäljning fartyg	4,2	15,4	-0,4	—	-1,4	—	-3,6	—	—
Produkttank totalt	4,4	20,5	4,4	6,6	4,0	5,0	-3,7	0,8	-3,1
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	0,0	0,0	-0,5	0,9	0,5	0,4	-0,1	0,2	0,3
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	—	—	—	—	—	-0,1	-2,0	-2,0	-1,8
Försäljning fartyg	0,0	0,0	0,6	4,1	—	—	—	—	—
Suezmax total	0,0	0,0	0,1	5,0	0,5	0,3	-2,1	-1,8	-1,5
Admin och övrigt	-0,8	-0,8	-1,1	-1,0	-1,2	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8
Totalt	3,6	19,7	3,4	10,6	3,2	4,4	-6,6	-2,0	-5,4

1) I summan ingår effekt av bunkerhedge om totalt MUSD -2,9.

2) I summan ingår effekt av bunkerhedge om totalt MUSD -1,9.

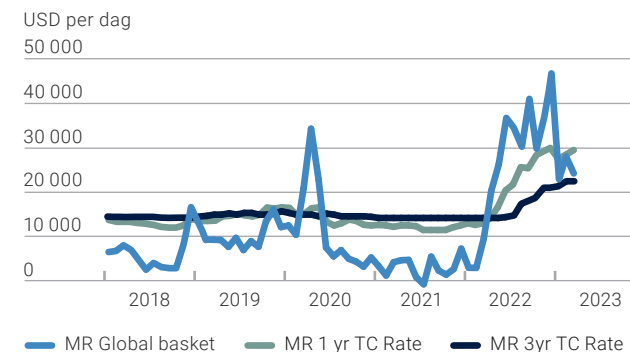
3) I summan ingår effekt av bunkerhedge om totalt MUSD -0,3.

4) I summan ingår effekt av bunkerhedge om totalt MUSD -0,9.

Intäkter per fartygskategori

MSEK	Q1		Helår
	2023	2022	2022
Produkttank timecharter	51,4	116,2	424,0
Produkttank spot	0,6	-4,4	29,7
Resultat från fartygsförsäljning	43,6	—	147,0
Produkttank totala intäkter	95,6	111,8	600,7
Suemax spot	0,0	12,3	38,6
Resultat från fartygsförsäljning	0,0	—	46,9
Suezmax totala intäkter	0,0	12,3	85,4
Övrigt	0,0	0,0	0,0
Totala intäkter	95,6	124,1	686,1

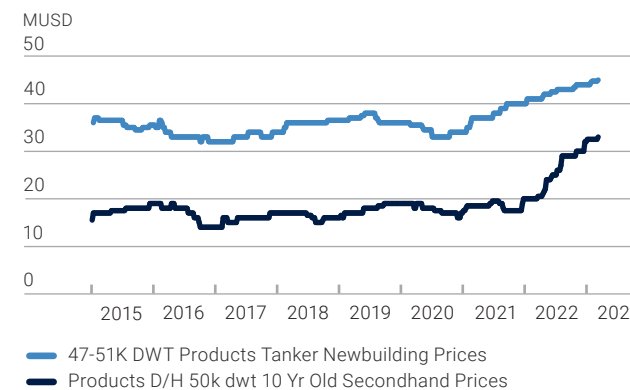
Marknadsrater, produkttank (MR)



Den genomsnittliga intjäningen på spotmarknaden uppgick under kvartalet till USD 24 900 per dag. Även time chartermarknaden har stärkts och ett ettårigt kontrakt för en MR-tanker låg i slutet av kvartalet på cirka USD 28 600 per dag, lite beroende på fartygets design.

Källa: Howe Robinson

Fartygsvärden, produkttank (MR)



Källa: Howe Robinson

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes ingen planerad dockning och inte heller någon reparation i docka.

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.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK 0,0 (1,4). Den utgående balansen för omräkningsreserven i eget kapital uppgår till MSEK 452,0 (471,9) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 2,6 (0,0). Concordia Maritime har under kvartalet inte köpt eller sålt några tillgångar som klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Värdering av flottan

Värderingarna gjorda av tre av varandra oberoende värderingsinstitut¹⁾ under första kvartalet 2023 indikerade en svag nedgång, ca -5%. Nedgången kan förklaras av en s.k "kalendereffekt", dvs att fartygen nu anses vara ett år äldre. Jäm-

fört med värderingarna från december 2021 är uppgången cirka 45 procent. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var återvinningsvärdet (marknadsvärdet) högre än den kassagenererande enhetens bokförda värde.

Vid utgången av det första kvartalet 2023 var alla utom ett P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk fram till 2026. Concordia Maritime har enligt avtalet rätt att under perioden för chartern avyttra fartyg och bryta charteravtalet med Stena Bulk. Finns underliggande charteravtal mellan Stena Bulk och en slutkund kan dock en kostnad uppstå för att hitta ersättningstonnage eller för att förhandla fram en cancellation av det underliggande avtalet. För information om Stena Bulks sysselsättning av fartygen, se sid. 19.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2023-03-31 till 4 (3) personer. Koncernen sysselsatte 108 (468) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning, Northern Marine Management.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 1,1 (0,0) varav 1,1 (0,0) från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 19,8 (22,9), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och outnyttjade faciliteter.

Risker och riskhantering

Concordia Maritime verkar i en bransch där efterfrågan på företagets tjänster påverkas av såväl konjunkturcykler och säsongseffekter som av faktorer av mer tillfällig natur.

De främsta riskerna kopplade till Concordia Maritimes verksamhet och bransch – och som skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens verksamhet, strategi, lönsamhet, kassaflöde, aktieägarvärde eller anseende – är indelade i fyra kategorier: strategiska risker, operativa risker, efterlevnadsrisker och finansiella risker. Hållbarhetsrisker är integrerade i riskkategorierna. Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2022, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com.

1) Fearnleys, BRS och Braemar.

Rapportering miljö och säkerhet

INGET AV CONCORDIA MARITIMES FARTYG var under kvartalet inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Inget av Concordia Maritimes fartyg var heller inblandat i någon piratrelaterad incident. Det inträffade en incident som klassas High Potential Near Miss. Under en lastning var en slang felplacerad, vilket medförde att last-operationen fick avbrytas. Efter diverse justeringar kunde operationen genomföras på säkert sätt.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes två så kallade vetting-inspektioner. Vid dessa inspektioner noterades totalt 9 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 4,5 observationer per inspektion. Efter kvartalets utgång har ytterligare en inspektion genomförts som gav 2 observationer varvid snittet YTD nu är 3,6. Ingen hamnstatskontroll resulterade under kvartalet i kvarhållande av fartyg.

Energy management

Till följd av färre fartyg i flottan har den totala mängden CO₂-utsläpp minskat kraftigt. Sedan Q1 2022 har utsläppen minskat med 73 procent. Jämfört med motsvarande fartyg minskade fartygsflottans CO₂-utsläpp under kvartalet med 3 procent, jämfört med motsvarande kvartal 2022. Även den totala bunkerförbrukningen har under samma period minskat med 3 procent.

Mätetalet för energieffektivitet försämrades något under perioden jämfört med samma fartyg och period i 2022. Detta beror på att fartygen inte fraktats till full kapacitet.

Då samtliga fartyg är utkontrakterade på timecharter och bareboat-charter fattar inte Concordia Maritime operationella beslut om resekontrakt, bunkerinköp och hastighet. Det hanteras istället av kund.

Stena Polaris är utkontrakterad på bareboat basis till Crowley, som hanterar fartygets rapportering till myndigheter etc. Utsläppen från fartyget är därför exkluderat i Concordia Maritimes rapportering.

Nya regelverk

Concordia Maritime följer utvecklingen av regelverk för sjöfarten från IMO, EU och andra relevanta aktörer. IMOs så kallade "short term measures" för att minska utsläppen av växthusgaser kommer troligen kräva anpassningar av flottan under kommande år. IMOs regelverk EEXI och CII trädde i kraft 1 januari 2023.

Concordia Maritime kommer tillsammans med tekniska managern Northern Marine Management ansluta fartygen till Fleet Performance Management-systemet Storm Geo S-Insight. Plattformen samlar in och analyserar dagligen data från fartygen för att nå högre effektivitet och lägre utsläpp. Dessutom underlättar den rapportering till berörda myndigheter.

För uppfyllnad av regelverket EEXI kommer ett EPL-system (Engine Power Limitation) att installeras på P-MAX-fartygen under 2023. I korthet handlar det om en strypning av fartygens maxeffekt, vilket inte väntas ha någon negativ operationell påverkan. Investeringen förväntas uppgå till cirka USD 35 000 per fartyg.



Nyckeltal

Säkerhet

	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022	Mål 2023
LTI	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	1	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	4,5	2	2,8	>3
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0
Skada på egendom	0	2	3	0
Medical Treatment Case	0	0	1	0
Restricted Work Case	0	1	1	0
High Potential Near Miss	1	1	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0

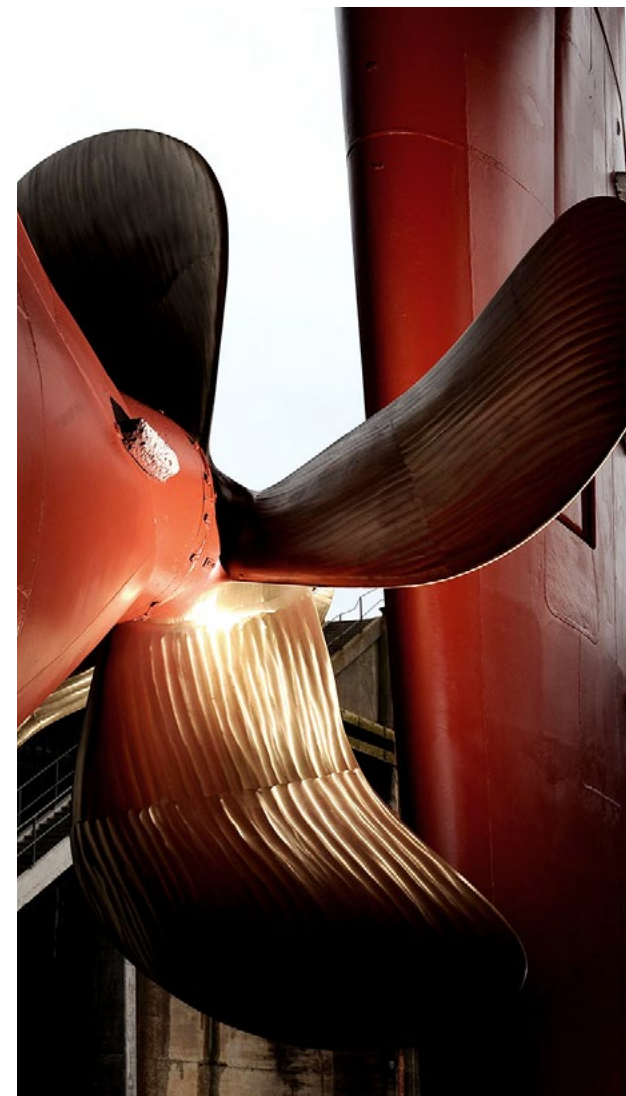
Miljöpåverkan

	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Förbrukade ton bunker¹⁾			
LSFO	3 733	3 951	44 711
MGO	468	375	8 119
Totalt	4 201	4 326	52 830
Utsläpp i ton¹⁾			
CO ₂	13 124	13 508	165 278
SO _x	37,4	39,4	454
NO _x	375,8	387,1	4727
Partiklar	4,6	4,9	57,7
Effektivitet, EEOI			
gCO ₂ /tonNM ²⁾	24,74	23,21	16,13
Oljespill, liter	0	0	0

1) Avseende Q1 2022 har avyttrade fartyg exkluderats. Uppgift avseende helåret 2022 inkluderar samtliga fartyg 2022.

2) Avser rullande 12 månader.

Definitioner se sidan 14.



Koncernen

Resultaträkning

MSEK	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Koncernens resultaträkning			
Genomsnittlig kurs SEK/USD	10,43	9,35	10,12
Timecharterintäkter, lease av fartyg	24,3	47,3	176,5
Timecharterintäkter, operativa tjänster	27,1	68,9	247,6
Spotbefraktningssintäkter	0,6	7,9	68,2
Övriga intäkter	43,6	0,0	193,9
Summa intäkter	95,6	124,1	686,1
Reserelaterade driftskostnader	-7,8	3,1	-9,9
Driftskostnader fartyg	-22,3	-34,6	-119,6
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-19,3	-44,1	-150,1
Personalkostnader land	-4,2	-2,3	-9,4
Övriga externa kostnader	-4,4	-16,4 ²⁾	-22,9
Avskrivningar/Nedskrivningar	-23,3	-42,2	-157,2
Summa rörelsekostnader¹⁾	-81,3	-136,6	-469,2
Rörelseresultat	14,3	-12,5	216,9
Ränteintäkter och liknande poster	0,5	0,2	0,7
Räntekostnader och liknande poster	-11,9	-18,2	-91,6
Finansnetto	-11,4	-18,0	-90,9
Resultat före skatt	2,9	-30,4	126,1
Skatt	0,0	0,0	-2,7
Resultat efter skatt	3,0	-30,5	123,3

1) Redovisningsprinciper, se sidan 20.

2) I beloppet ingår nettoförlust från fartygsförsäljning om MSEK -13,2.

Koncernen

Övrigt totalresultat

MSEK	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Resultat efter skatt	3,0	-30,5	123,3
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Omräkningsdifferenser	-1,1	11,8	43,4
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	0,0	0,1	-6,2
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	0,0	-0,8	4,1
Återföring omräkningsdifferenser hänförlig till avyttrade fartyg	0,0	0,0	-50,5
Periodens totalresultat	1,9	-19,4	114,2

Värden per aktie

	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,06	-0,64	2,58
Eget kapital per aktie, SEK	8,64	5,80	8,60

Koncernen

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2023	31 mars 2022	31 dec 2022
Kurs SEK/USD på rapportdagen	10,40	9,40	10,43
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	862,0	1 466,5	883,2
Finansiella anläggningstillgångar	4,4	6,3	5,6
Summa anläggningstillgångar	866,3	1 472,7	888,8
Kortfristiga fordringar	28,4	132,1	92,1
Kassa och bank ¹⁾	136,4	19,9	110,4
Tillgångar som innehas för försäljning	0,0	329,1	152,4
Summa omsättningstillgångar	164,7	481,1	354,9
Summa tillgångar	1 031,1	1 953,8	1 243,7
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	412,4	276,9	410,5
Långfristiga skulder	455,4	976,7	516,8
Kortfristiga skulder	163,3	700,2	316,4
Summa eget kapital och skulder	1 031,1	1 953,8	1 243,7

1) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 6,6 (15,6).

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan–mars 2022							
IB 2022-01-01	381,8	61,9	460,2	2,1	0,0	–609,6	296,3
Periodens totalresultat			11,8	–0,7	0,0	–30,5	–19,4
UB 2022-03-31	381,8	61,9	471,9	1,4	0,0	–640,1	276,9
Förändringar jan–mars 2023							
IB 2023-01-01	187,5	61,9	453,1	0,0	0,0	–292,0	410,5
Periodens totalresultat			–1,1	0,0	0,0	3,0	1,9
UB 2023-03-31	187,5	61,9	452,0	0,0	0,0	–289,0	412,4

Koncernen

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Löpande verksamhet			
Resultat före skatt	2,9	-30,4	126,1
Justeringsposter:			
Avskrivningar/Nedskrivningar	23,3	42,2	157,2
Övriga poster	-36,0	39,8	-190,3
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	-9,8	51,5	93,0
Förändringar i rörelsekapital	46,2	-22,3	29,3
Kassaflöde från löpande verksamhet	36,4	29,2	122,3
Investeringsverksamhet			
Försäljning av anläggningstillgångar	208,5	208,2	1 148,2
Investering i anläggningstillgångar	-2,6	0,0	-0,8
Övriga finansiella poster	0,0	0,4	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	205,9	208,7	1 147,4
Finansieringsverksamhet			
Upptagning av lån	0,0	0,0	0,0
Amortering av lån	-216,0	-222,2	-828,0
Övrig finansiering	0,0	-12,1	-351,6
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-216,0	-234,3	-1 179,6
Periodens kassaflöde	26,3	3,5	90,1
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	110,4	15,9	15,9
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-0,3	0,5	4,5
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	136,4	19,9	110,4
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid periodens början	-0,2	0,4	1,4
Periodens kassaflöde	-0,1	0,2	3,1
Total kursdifferens	-0,3	0,5	4,5

Moderbolaget

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Q1 2023	Q1 2022
Nettoomsättning	1,1	0,0
Övriga externa kostnader	-3,7	-1,7
Personalkostnader	-2,9	-1,3
Rörelseresultat	-5,4	-3,0
Resultat från dotterbolag	0,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	1,5	5,3
Räntekostnader och liknande poster	-10,6	-19,6
Resultat före skatt	-14,5	-17,3
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-14,5	-17,3

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2023	31 mars 2022
Tillgångar		
Finansiella anläggningstillgångar	0,2	6,3
Andelar i koncernföretag	675,5	675,5
Långfristiga fordringar på koncernföretag	263,7	703,4
Summa anläggningstillgångar	939,3	1 385,2
Kortfristiga fordringar	0,1	7,5
Fordran koncernbolag	311,1	15,3
Kassa och bank	0,0	0,0
Summa omsättningstillgångar	311,3	22,8
Summa tillgångar	1 250,6	1 407,9
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	229,3	308,4
Långfristiga skulder	416,2	817,7
Kortfristiga skulder	605,1	281,8
Summa eget kapital och skulder	1 250,6	1 407,9

Definitioner

Avskrivning

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

Bareboat charter

Redare hyr ut sitt fartyg obemannat över en längre period till fasta rater.

CO₂ Koldioxid.

Carbon Intensity Indicator (CII)

Ett regelverk från IMO som bedömer fartygets operationella effektivitet och som gradvis skärps.

Consecutive Voyage Charter (CVC)

Kontraktering av ett antal efterföljande resor.

DWT Dödvikt (engelska: deadweight tonnage), mått på ett fartygs maximala lastförmåga.

Energy Efficiency eXisting ship Index (EEXI)

Ett mätetal och regelverk från IMO som bedömer fartygets operationella effektivitet och som gradvis skärps.

Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI)

Ett operationellt måttal för att bedöma fartygets energieffektivitet och CO₂-utsläpp.

Forward Freight Agreement (FFA)

Ett finansiellt kontrakt som ger innehavaren rätt att sälja eller köpa fraktpriiser på ett framtida datum.

High Potential Near Miss

Incident som skall kunna ha resulterat i allvarligare olycka.

HSFO Högsvavelhaltig bunkerolja.

LSFO Lågsvavelhaltig bunkerolja.

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.

MGO Marin dieselolja (gasolja).

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.

Spotmarknad (öppna marknaden)

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

Tidsbefraktning (timecharter)

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

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 före skatt justerat för nedskrivning

Resultatmåttet innebär resultat 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	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Rörelseresultat	14,3	-12,5	216,9
Avskrivningar/Nedskrivningar	23,3	42,2	157,2
EBITDA	37,6	29,7	374,1

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Resultat efter skatt	3,0	-30,5	123,3
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0
Skatt	0,0	0,0	2,7
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	2,9	-30,4	126,1

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	2,9	-30,4	126,1
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt, SEK	0,06	-0,64	2,64

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Resultat efter skatt	156,8	-569,4	123,3
Eget kapital	376,4	467,3	342,5
Räntabilitet på eget kapital	41,7%	neg	36,0%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Resultat efter finansnetto	2,9	-30,4	126,1
Finansiella kostnader	85,2	80,4	91,6
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	88,1	50,0	217,6
Balansomslutning	1 419,7	2 342,6	1 650,4
Icke räntebärande skulder	-262,1	-237,0	-260,4
Sysselsatt kapital	1 157,6	2 105,6	1 390,0
Räntabilitet på sysselsatt kapital	7,61%	2,37%	15,66%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Resultat efter finansnetto	2,9	-30,4	126,1
Finansiella kostnader	85,2	80,4	91,6
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	88,1	50,0	217,6
Balansomslutning	1 419,7	2 342,6	1 650,4
Räntabilitet på totalt kapital	6,2%	2,1%	13,2%

Soliditet

MSEK	Q1 2023	Q1 2022	Helår 2022
Eget kapital	412,4	276,9	410,5
Balansomslutning	1 031,1	1 953,8	1 243,7
Soliditet	40%	14%	33%

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.

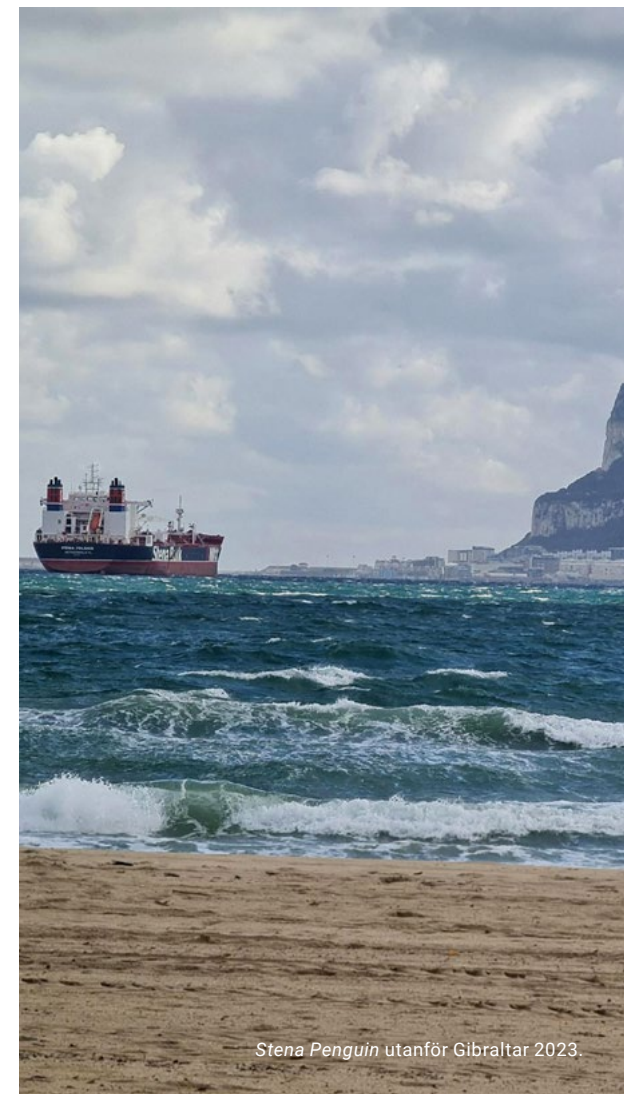
Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2022, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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

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

Göteborg den 4 maj 2023

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör



Stena Penguin utanför Gibraltar 2023.

Kvartalsöversikt

MSEK	Q1 2023	Q4 2022	Q3 2022	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
Resultatposter									
Summa intäkter ¹⁾	95,6	263,0	118,2	180,8	124,1	151,2	165,6	208,4	179,6
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-81,3	-88,9	-121,9	-121,9	-136,6	-173,4	-283,1	-282,7	-281,4
Rörelseresultat (EBIT)	14,3	174,1	-3,6	58,9	-12,5	-290,0	-117,5	-74,2	-101,9
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Finansnetto	-11,4	-31,3	-19,1	-22,5	-18,0	-18,2	-24,0	-14,2	-18,3
Resultat före skatt	2,9	142,8	-22,8	36,5	-30,4	-308,2	-141,4	-88,4	-120,2
Resultat efter skatt	3,0	140,9	-22,8	35,7	-30,5	-307,8	-141,4	-89,7	-121,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten	36,4	35,0	-20,4	78,5	29,2	-1,4	10,2	6,3	19,7
EBITDA	37,6	203,7	38,0	102,7	29,7	36,6	-56,8	-16,7	-45,7
Balansposter									
Fartyg (antal)	862,0 (4)	1 035,6 (5)	1 479,1 (7)	1 534,5 (8)	1 586,7 (9)	1 973,3 (11)	2 252,9 (11)	2 685,3 (13)	2 771,6 (13)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	136,4	110,4	89,7	81,6	19,9	15,9	34,5	51,6	45,1
Övriga tillgångar	32,7	97,7	104,7	112,8	138,3	117,5	131,9	156,7	166,1
Räntebärande skulder	360,0	577,3	1 053,9	1 133,6	1 425,2	1 587,6	1 587,1	1 963,8	1 968,1
Övriga skulder och avsättningar	258,7	255,9	272,4	276,1	251,7	222,8	236,1	226,9	255,7
Eget kapital	412,4	410,5	340,0	342,6	276,9	296,3	596,2	700,0	759,0
Balansomslutning	1 031,1	1 243,7	1 666,3	1 737,7	1 953,8	2 106,7	2 419,3	2 890,7	2 982,8
Nyckeltal, %									
Soliditet	40	33	20	20	14	14	25	24	25
Räntabilitet på totalt kapital	6	13	3	5	2	-27	-10	-4	-1
Räntabilitet på sysselsatt kapital	8	16	4	5	2	-24	-11	-5	-1
Räntabilitet på eget kapital	42	36	-104	-117	-122	-112	-62	-41	-24
Rörelsemarginal	15	66	-3	33	-10	-192	-87	-36	-57
Aktiedata									
Summa intäkter ¹⁾	2,00	5,51	2,48	3,79	2,60	3,17	3,47	4,37	3,76
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-1,70	-1,86	-2,55	-2,55	-2,86	-3,63	-5,93	-5,92	-5,90
Rörelseresultat	0,30	3,65	-0,08	1,23	-0,26	-6,08	-2,46	-1,55	-2,13
Finansnetto	-0,24	-0,66	-0,40	-0,47	-0,38	-0,38	-0,50	-0,30	-0,38
Resultat efter skatt	0,06	2,95	-0,48	0,75	-0,64	-6,45	-2,96	-1,88	-2,54
Kassaflöde från löpande verksamhet	0,76	0,73	-0,43	1,64	0,61	-0,03	0,21	0,13	0,41
EBITDA	0,79	4,27	0,80	2,15	0,62	0,77	-1,19	-0,35	-0,96
Eget kapital	8,64	8,60	7,12	7,18	5,80	6,21	12,49	14,67	15,90

Definitioner se sidan 14.

1) Redovisningsprinciper se sidan 16.

Transaktioner med närstående

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående bolag i Stena Sfären, däribland Stena Bulk AB. 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 köp eller tidsbefraktning av fartyg. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet (undantaget kortare affärer – understigande 12 månader) välja att avstå eller deltaga med 50 eller 100 procent.

Vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var alla utom ett P-MAX-fartyg uthyrt till Stena Bulk. Timecharteravtalet med Stena Bulk sträcker sig fram till 2026. Concordia Maritime har enligt avtalet rätt att under perioden för chartern avyttra fartyg och då bryta charteravtalet med Stena Bulk. Finns underliggande avtal mellan Stena Bulk och slutkund kan dessa komma utgöra grund för kompensation.

Stena Bulk är specialiserade på transporter av raffinerade petroleumprodukter och vegetabiliska oljor och har kontor i fem länder. Läs mer på www.stenabulk.com.

Översikt över transaktioner med Stena Sfären

■ Befraktning av fartyg

Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25%. Vid försäljning av fartyg debiteras en kommission på 1%.

■ Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management

Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg, och därutöver betalas bemanning av fartygen.

■ Kommersiell operation, administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta.

Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för nybyggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.

■ Kontorshyra och kontorsservice

Ett fast pris per år debiteras.

■ Finansieringsavtal

Genom ett avtal med AB Stena Finans har Concordia Maritime AB erhållit en checkkredit. I samband med köp av ballastvattenutrustning från Northern Marine Group har företaget erhållit en säljfinansiering.

Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Q1		Helår
	2023	2022	2022
Koncernen	22,9	51,7	176,1
Besättning	22,5	50,2	170,8
Administration	0,4	0,8	3,6
Befraktning & kommersiell operation	0,0	0,7	1,7
Moderbolaget	0,2	0,2	1,4

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



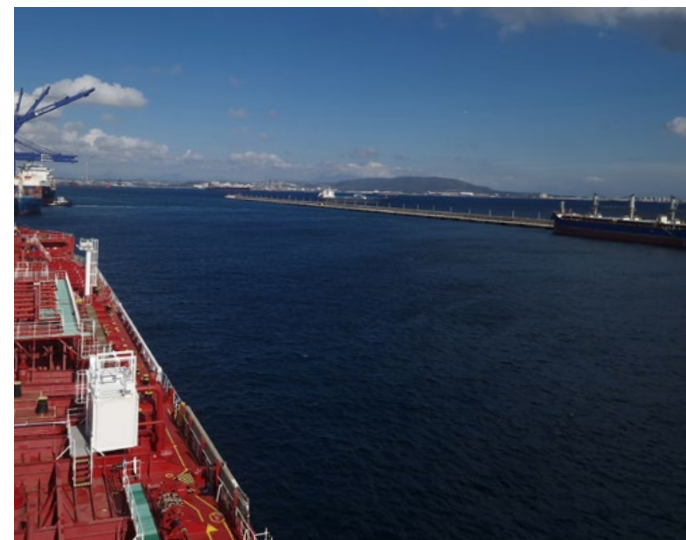
Övrig information

Flottans sysselsättning

Fartyg	DWT	Isklass	År	Sysselsättning	Stena Bulks sysselsättning av fartyget 2023-05-03
P-MAX					
<i>Stena Penguin</i>	65 200	1A	2010	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till april 2023. DPP ²⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 25 april 2022. Fartyget återlevererat till Stena Bulk den 16 april 2023.
<i>Stena Premium</i>	65 200	1B	2011	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till november 2024. CPP ¹⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 17 september 2021.
<i>Stena Progress</i>	65 200	1B	2009	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till oktober 2024. CPP ¹⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 17 september 2021.
<i>Stena Polaris</i>	65 200	1A	2010	Bareboat charter till Crowley t.o.m. januari 2024, inkl. årliga optioner på förlängning till slutet av 2026. CPP ¹⁾ , Atlanten.	

1) Clean Petroleum Products

2) Dirty Petroleum Products



www.solberg.se

Kontakt



Erik Lewenhaupt,
VD
Tel +46 (0)704 85 51 88
erik.lewenhaupt@
concordiamaritime.com



Martin Nerfeldt,
Finansdirektör
Tel +45 (0)88 93 86 61
eller +46 (0)704 85 50 07
martin.nerfeldt@
concordiamaritime.com

Kalender

Årstämma 2023	4 maj 2023
Q2 2023	24 augusti 2023
Q3 2023	15 november 2023

Denna information är sådan information som Concordia Maritime Aktiebolag (publ) är skyldigt att offentliggöra enligt EUs marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersons försorg, för offentliggörande den 4 maj 2023 9:00 CEST.

CONCORDIA
MARITIME

Concordia Maritime
405 19 Göteborg
Tel +46 31 85 50 00
Org. nr. 556068-5819
www.concordiamaritime.com

in concordia-maritime
@ concordiamaritime