



DELÅRSRAPPORT 1 januari–30 juni 2016

- Totala intäkter¹⁾ kvartal 2: MSEK 280,8 (285,6)
Halvår: MSEK 544,4 (546,6)
- EBITDA kvartal 2: MSEK 57,2 (105,2)
Halvår: MSEK 160,6 (192,5)
- Vinst före skatt kvartal 2: MSEK 12,4 (44,0)
Halvår: MSEK 45,8 (72,2)
- Resultat efter skatt per aktie kvartal 2: SEK 0,26 (0,92)
Halvår: SEK 0,96 (1,51)
- Utbefraktning av P-MAX-fartyget *Stena Polaris*. Avtalet är på ett år och gäller fr o m maj 2016.
- Avtal träffat om förlikning avseende skiljedomsvist. Kostnad och utbetalning av MUSD 9,25 under kvartal två.
- IMO/IMAX-relaterad extraersättning och inbetalning om MUSD 5 erhållen under kvartal två.
- Positiv resultat effekt och inbetalning av avslutad USD-hedgeposition om MSEK 23 under andra kvartalet.

Nyckeltal

	Kvartal 2 (apr–juni)		Halvår (jan–juni)		Helår
	2016	2015	2016	2015	2015
Totala intäkter ¹⁾ , MSEK	280,8	285,6	544,4	546,6	1 086,6
EBITDA, MSEK	57,2	105,2	160,6	192,5	423,8
EBITDA, MUSD	7,0	12,5	19,3	23,1	50,3
Rörelseresultat, MSEK	0,7	52,3	45,1	91,4	209,6
Resultat efter skatt, MSEK	12,4	44,0	45,8	72,2	173,9
Soliditet, %	44	42	44	42	43
Räntabilitet på eget kapital, %	8	2	8	2	10
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	385,9	229,5	385,9	229,5	367,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,26	0,92	0,96	1,51	3,64
Eget kapital per aktie, SEK	39,83	36,34	39,83	36,34	39,15

1) Redovisningsprinciper: se sida 14.



VD HAR ORDET

God intjäning trots vikande marknad

Trots en gradvis allt sämre marknad redovisar vi en vinst för kvartalet om MSEK 12,4 (44,0) före skatt. Det operativa kassaflödet (EBITDA) uppgick till MSEK 57,2 (105,2), motsvarande MUSD 7,0 (12,5). Kostnaden för förlikningen i tvisten rörande *Stena Primorsk* vägdes till stora delar upp av en avslutad USD hedgeposition samt extra engångsintäkter relaterade till IMOIIIMAX-fartygen.

Ser vi till tankmarknaden generellt under det andra kvartalet präglades den av en säsongsmässig nedgång som i år blev relativt kraftig, framförallt inom segmentet tyngre produkter. Trots detta var sysselsättningsgraden och intjäningen för våra fartyg fortsatt att betrakta som god.

Vi fortsatte under kvartalet det kontinuerliga arbetet med att optimera flottans disposition. I slutet av april förlängde vi kontraktet för P-MAX-fartyget, *Stena Polaris*. Avtalet, som gäller från och med maj 2016, är på ett år. Kontraktspartner är ett av världens största olje- och gasföretag. Affären innebär att vi nu har kontrakterat ut 6 av våra 10 P-MAX-fartyg. Tre stycken sysselsätts på framgångsrika konsekutiva resekontrakt i Fjärran östern. Övriga tre sysselsätts på renodlade timecharterkontrakt, vilka ingicks vid ett bra marknadsmässigt läge i början på första kvartalet. Samtliga kontrakt ligger helt i linje med vår befraktningsstrategi. Genom uppläggen säkerställer vi en kontinuerlig sysselsättning för fartygen. Timecharterkontrakten genererar därutöver även en fast och god intjäning för fartyget under den aktuella perioden, samtidigt som vi balanserar exponeringen mot spotmarknaden.

Förlikning avseende skiljedomstvist

Under kvartalet ingicks avtal om förlikning avseende den tvist som uppstod i samband med *Stena Primorsks* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012. Överenskommelsen innebär att Concordia Maritime betalade 9,25 MUSD till motparten. I och med överenskommelsen kan vi nu lägga denna tvist bakom oss.

Marknadsutsikter andra halvåret 2016

Vår syn på marknadens utveckling framåt är till stora delar oförändrad. På lång sikt förväntar vi oss att det låga oljepriset i kombination med de pågående förändringarna inom den globala raffinaderiinfrastrukturen kommer att fortsätta bidra till en underliggande stabil efterfrågan på transporter av såväl olja som förädlade oljeprodukter. I det kortare perspektivet tror vi dock att de fortsatt höga lagernivåerna i kombination med ett ökande antal leveranser av nya fartyg kommer ha en fortsatt negativ effekt, vilket vi också redan börjat se. Sett till 2016 som helhet förväntar vi oss generellt lägre nivåer än 2015, men högre än 2014.

Kim Ullman
VD

Verksamhetens utveckling

Hög sysselsättningsgrad och lyckosamma befraktningar bidrog till en god intjäning under det andra kvartalet 2016. För produkttankflottan låg intjäningen (spot och TC) på USD 19 500 per dag (20 700). För suezmaxtankern *Stena Supreme* låg intjäningen under kvartalet på USD 33 300 (39 500).

Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt.

Under kvartalet tecknades avtal om utkontraktering av P-MAX-fartyget *Stena Polaris*. Avtalet är på ett år och gäller från och med maj 2016. Sammantaget innebär detta att sex av P-MAX-fartygen vid rapportperiodens slut sysselsattes genom längre kontrakt (tidsutbefraktning eller Consecutive Voyage Charter). Övriga fyra P-MAX-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. Båda fartygen har under perioden levererat helt enligt plan.

I produkttankflottan ryms även ett 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 19 500 per dag (20 700). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den

genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 20 900 (21 000) för lätta produkter respektive USD 16 100 (21 000) för tunga produkter.

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.

Utöver *Stena Supreme* hade Concordia Maritime under kvartalet även positioner i Stena Bulks suezmaxflotta motsvarande 50 procent charter av ett fartyg. Även detta fartyg sysselsattes på den globala öppna marknaden inom Stena Sonangol Suezmax-poolen. Kontraktet sträckte sig fram till och med 22 juni 2016.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för *Stena Supreme* låg under kvartalet på USD 33 300 (39 500) per dag.

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes planerade dockningar av *Stena Premium* och *Stena Performance*.

Intjäning spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden			
		Kv 2 2016	Kv 2 2015	Halvår 2016	Halvår 2015	Kv 2 2016	Kv 2 2015	Halvår 2016	Halvår 2015
Produkttank	9,5	19 300	21 800	20 000	20 900	12 902 ¹⁾	21 889 ¹⁾	14 500 ¹⁾	21 264 ¹⁾
Suezmax	1,5	33 600	38 800	35 000	41 800	28 222 ²⁾	46 923 ²⁾	32 700 ²⁾	48 689 ²⁾

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

2) Clarksons w.w. average Suezmax Earnings

Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade en högre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index under det andra kvartalet 2016. På det stora hela så har det varit ett relativt bra kvartal med en stark start och en svagare avslutning.

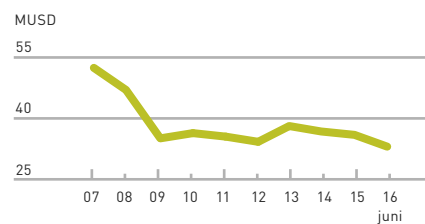
Concordia Maritimes intjäning inom Suezmaxsegmentet för andra kvartalet var något högre än Clarksons teoretiska index. Den positiva skillnaden för kvartalet är inte stor men visar ändå att Stena Sonangol Poolen är en av branschens ledande.

EBITDA per kvartal

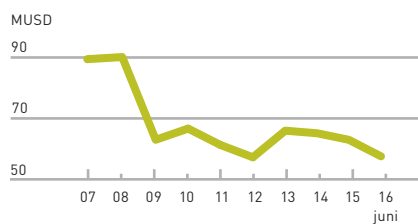
MUSD	Kv 2 2016	Kv 1 2016	Kv 4 2015	Kv 3 2015	Kv 2 2015	Kv 1 2015	Kv 4 2014	Kv 3 2014
Produkttank Time Charter	4,5	2,4	1,3	1,2	1,1	1,5	0,5	0,5
Produkttank spot, ägt tonnage	0,9 ¹⁾	7,9	10,3	9,4	9,3	6,5	4,6	2,6
Produkttank spot, inchartrat tonnage	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Produkttank totalt	5,5	10,5	11,6	10,6	10,4	8,0	5,1	3,1
Suezmax spot, ägt tonnage	2,2	2,4	2,8	2,9	2,8	3,1	1,9	1,4
Suezmax spot, inchartrat tonnage	0,3	0,3	0,9	0,7	0,4	0,6	0,1	0,0
Suezmax total	2,5	2,7	3,7	3,6	3,2	3,7	2,0	1,4
Admin och övrigt	-1,0	-1,0	-1,4	-0,9	-1,1	-1,1	-1,4	-1,1
Totalt	7,0	12,2	13,9	13,3	12,5	10,6	5,7	3,4

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

Nybyggnadspris produkttank



Nybyggnadspris Suezmax



Vid utgången av juni kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 33. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartyg, var cirka MUSD 37. Det är cirka 5 procent högre än när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av kvartalet cirka MUSD 57.

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

Källa: Clarkson



Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet efter skatt uppgick till MSEK 12,4 (44,0). Resultatförsämringen jämfört med Q2 2015 förklaras huvudsakligen av kostnaden för förlikningen av skiljedomstvisten, vilken dock delvis kompenseras av en positiv valutahedge-effekt och en extra IMOIIIMAX-ersättning, och en lägre intjäning per dag för fartygen.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 39,83 (36,34).

Förändringar i omräknings- och säkringsreserver och resultat-effekt av avslutad USD hedgeposition

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 det tredje kvartalet 2015 säkrades delvis investeringar i utländska dotterbolag genom försäljning av 30 MUSD på termin som säkringsinstrument. Löptiden var på två år och beloppet motsvarar cirka 12 procent av eget kapital i utländsk valuta. Under kvartalet valde bolaget att avsluta denna säkring. Detta genomfördes på för bolaget gynnsamma valutakursnivåer och genererade en vinst på MSEK 23. Denna vinst ingår i bolagets resultaträkning för kvartalet och tidigare redovisade verkligtvärdeförändring 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 -6,9 och redovisas mot säkringsreserv via övrigt totalresultat.

Investeringar

Investeringarna under kvartalet uppgick till MSEK 32,2 (211,9). Investeringarna avser till största delen planerade periodvisa dockningar.

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 2016 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Säsongsvariationer

Av flottan på 14,0 fartyg (varav 13 ägda fartyg och två fartyg inhyrda till 50%) var vid kvartalets slut tre fartyg utkontrakterade på tidsbefraktning och tre fartyg på avtal för konsekutiva resor. De fartyg som inte är utkontrakterade på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterade till befракtningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongsvariationer som förekommer inom tanksjöfart.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2016-06-30 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 488 (450) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under andra kvartalet till MSEK 2,2 (3,3) varav MSEK 0,5 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Resultat före skatt uppgick till MSEK -16,6 (-21,4). Moderbolagets disponibla likviditet uppgick per 2016-06-30 till MSEK 1 490,3 (1 564,7), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och "outnyttjade faciliteter".

Avtal om förlikning avseende skiljedomstvist

I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav avseende den skada som motparten menar att bolaget åsamkat dem i samband med bolagets beslut att inte tillåta *Stena Primorsk* att trafikera Hudsonfloden efter en grundstötning i farleden i december 2012. Motpartens ursprungskrav uppgick till cirka MUSD 21, vilket sedermera uppdaterades till MUSD 23, och motparten begärde att frågan skulle avgöras genom skiljedom i USA i enlighet med kontraktets bestämmelser. I samband med skiljeförfarandet gjorde Concordia Maritime gällande motkrav uppgående till ca 6 MUSD.

Under det tredje kvartalet 2015 avslutades en s.k. "discovery phase", i vilken parternas ståndpunkter och krav gick igenom. Efter diskussioner träffade parterna i maj 2016 avtal om förlikning,

innebärande att Concordia Maritime betalar 9,25 MUSD till motparten. Betalningen ägde rum fredagen den 13 maj 2016 och innebär en slutlig uppgörelse mellan parterna avseende den aktuella tvisten.

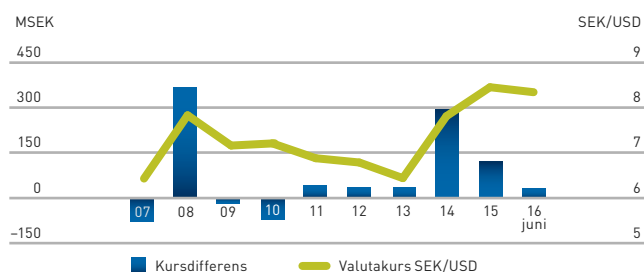
Extra IMOIIIMAX-ersättning

Baserad på det avtalsbaserade samarbetet mellan Stena Bulk och Concordia Maritime AB har bolaget erhållit en extra ersättning för den framgångsrika trading som IMOIIIMAX-flottan haft. Detta är en engångsersättning om MUSD 5 som betalades ut till bolaget i juni. Ersättningen redovisas som övrig intäkt.

Övrigt

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

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.

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	30 juni 2016	30 juni 2015
Disponibel likviditet ¹⁾	385,9	229,5
Räntebärande skulder	2 292,9	2 260,8
Eget kapital	1 900,9	1 734,5
Soliditet, %	44	42

1) Inklusive outnyttjade faciliteter, som är tillgängliga.

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 2		Halvår	
	2016	2015	2016	2015
Totala intäkter ¹⁾	280,8	285,6	544,4	546,6
Rörelseresultat	0,7	52,3	45,1	91,4
Resultat efter finansiella poster	12,4	44,0	45,8	72,2
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,26	0,92	0,96	1,51

1) Redovisningsprinciper: se sida 14.

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 deltaga 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 äger 50 procent vardera. Stena Weco är framförallt specialiserade på transporter av vegetabiliska oljor. Genom ett nytt avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Weco, om Concordia Maritime väljer att deltaga. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Weco inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären

- **Befraktning av fartyg**
Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25 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 kontorservice**
Ett fast pris per år debiteras.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



Rapportering Hållbarhet

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

Under kvartalet inträffade inga olyckor eller incidenter av allvarligare art. Inget av Concordia Maritimes fartyg var heller inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Under kvartalet skedde inga arbetsplatsolyckor på fartygen som ledde till att en enskild medarbetare inte kunde återgå till arbetsskift dagen efter olyckan. Därmed är utfallet för Lost Time Injury (LTI) och Lost Time Injury Frequency (LTIF) 0.

Under kvartalet var Concordia Maritimes fartyg inte inblandade i några piratrelaterade incidenter.

Tre av bolagets fartyg (*Stena Polaris*, *Stena Primorsk*, *Stena Premium*) var under kvartalet inblandade i incidenter som innebar mindre skador på egendom. Under kvartalet fanns inget Medical Treatment Case men däremot ett Restricted Work Case relaterat till en mindre incident på fartyget *Stena Paris*.

Under kvartalet skedde ingen hamnstatskontroll som ledde till kvarhållande i hamn av Concordia Maritimes fartyg. Två av fartygen (*Stena Paris* och *Stena President*) var inblandade i incidenter som klassas som High Potential Near Misses.

Vettinginspektioner

Under kvartalet genomfördes 8 vettinginspektioner på Concordia Maritimes fartyg. På dessa inspektioner noterades 15 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 1,9 observationer per inspektion. Ingen enskild inspektion hade fler än 5 observationer. Detta utfall 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.

Energy management

Det viktiga arbetet med att minska bunkerförbrukningen går fortsatt i rätt riktning. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs minskade med 0,6 ton under kvartalet. Detta är bättre än årets mål som är att minska förbrukningen med 0,3 ton per dygn.

Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp. Under kvartalet minskade utsläppet av CO₂ med 960 ton vilket är väl i linje med årets mål om att minska utsläppen med 2 800 ton. SO_x-utsläppen reducerades med 12 ton vilket också är väl i linje med årets mål om att minska utsläppen med 36 ton. NO_x reducerades under kvartalet med 27 ton – årets mål är att minska NO_x-utsläppen med 80 ton.

Tre prioriterade områden

SAFETY FIRST

Vårt främsta mål är att bedriva vår fartygsdrift och affärsverksamhet på ett sätt som både skyddar fartygen och de anställda som arbetar under vår övervakning och kontroll. Vårt mål är noll olyckor genom att bygga upp en stark säkerhetskultur och ett förhållningssätt av toppkvalitet på alla nivåer inom vår organisation.

MILJÖMÄSSIGT ANSVAR

Vi har ett tydligt åtagande att minska vår fartygsdrifts och affärsverksamhets inverkan på miljön. Vi kommer att arbeta kontinuerligt med att minska utsläppen och öka energieffektiviteten.

FINANSIELL UTHÅLLIGHET

Vårt mål är att säkerställa en finansiell utveckling som gör det möjligt för oss att investera i vår fortsatta utveckling. Därigenom kan vi skapa värde för medarbetare, samhälle och ägare – på kort och lång sikt.

Mål och måluppfyllnad

Safety first

	Q2 2016	Q2 2015	Halvår 2016	Halvår 2015	Mål 2016
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)	1,9	2,6	2,3	2,4	<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	3	2	5	2	0
Medical Treatment Case	0	0	0	0	0
Restricted Work Case	1	1	1	1	0
High Potential Near Miss	2	0	3	1	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0

Miljömässigt ansvar

	Q2 2016	Q2 2015	Halvår 2016	Halvår 2015	Mål 2016
Oljespill, liter	0	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg)*	0,6	0,5	0,5	0,5	0,3
CO ₂ -reducering, mt	960	902	1 828	1 877	2 800
SO _x -reducering, mt	12	79	22,8	162	36
No _x -reducering, mt	27	23	53,8	52	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,3	0,3	0,6	0,7	0,9

* 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 sida 13.

Mer information

Mer information om Concordia Maritimes hållbarhetsarbete finns i årsredovisningen för 2015 samt på concordiamaritime.com.

KONCERNEN

Resultaträkning, övrigt totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kvartal 2 2016	Kvartal 2 2015	Halvår 2016	Halvår 2015	Helår 2015
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,23	8,42	8,33	8,38	8,44
Timecharterintäkter	37,3	24,2	58,0	51,5	101,2
Spotbefraktningsintäkter ¹⁾	201,8	261,3	444,7	495,0	985,4
Övriga externa intäkter	41,7	0,0	41,7	0,0	0,0
Summa intäkter	280,8	285,6	544,4	546,6	1 086,7
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-86,4	-113,5	-181,1	-226,0	-419,5
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-47,4	-46,5	-95,9	-86,7	-179,3
Personalkostnader – land	-4,8	-4,6	-10,5	-11,0	-42,5
Övriga externa kostnader	-85,1	-11,1	-96,4	-21,4	-21,5
Avskrivningar	-56,5	-47,1	-115,5	-110,1	-214,2
Summa rörelsekostnader¹⁾	-280,2	-233,3	-499,4	-455,2	-877,0
Rörelseresultat	0,7	52,3	45,1	91,4	209,7
Ränteintäkter och liknande poster	24,0	0,0	25,0	0,0	3,1
Räntekostnader och liknande poster	-12,3	-8,3	-24,3	-19,2	-38,4
Finansnetto	11,7	-8,3	0,7	-19,2	-35,3
Resultat före skatt	12,4	44,0	45,8	72,2	174,4
Skatt	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Resultat efter skatt	12,4	44,0	45,8	72,2	173,9
Övrigt totalresultat					
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat					
Omräkningsdifferenser	76,1	-77,2	27,8	84,4	116,9
Omräkningsdifferenser överfört till årets resultat	-19,0	0,0	-10,6	0,0	0,0
Finansiella tillgångar som kan säljas	0,0	0,0	0,0	3,2	3,2
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat	-6,9	0,0	-6,9	0,0	0,0
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	62,6	-33,2	56,1	159,8	294,0
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	0,26	0,92	0,96	1,51	3,64
Eget kapital per aktie, SEK	39,83	36,34	39,83	36,34	39,15

1) Redovisningsprinciper: se sida 14.

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2016	30 juni 2015	31 dec 2015
Kurs SEK/USD på rapportdagen	8,48	8,24	8,35
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	3 810,6	3 527,9	3 809,0
Fartyg under byggnad	0,0	124,2	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,2	0,1	0,5
Summa anläggningstillgångar	3 810,8	3 652,2	3 809,5
Kortfristiga fordringar	242,1	315,9	271,4
Kortfristiga placeringar	0,0	0,0	0,0
Kassa och bank	291,1	137,2	273,6
Summa omsättningstillgångar	533,2	453,1	544,9
Summa tillgångar	4 344,0	4 105,3	4 354,5
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 900,9	1 734,5	1 868,7
Långfristiga skulder	2 027,5	2 021,5	2 129,0
Kortfristiga skulder	415,6	349,3	356,8
Summa eget kapital och skulder	4 344,0	4 105,3	4 354,5

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan-juni 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
Förändringar jan-jun 2015							
IB 2015-01-01	381,8	61,9	289,3	-3,2	0,0	844,9	1 574,7
Periodens totalresultat			84,4	3,2	0,0	72,2	159,8
UB 2015-06-30	381,8	61,9	373,7	0,0	0,0	917,1	1 734,5

KONCERNEN

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 2 2016	Kvartal 2 2015	Halvår 2016	Halvår 2015	Helår 2015
Löpande verksamhet					
Resultat före skatt	12,4	44,0	45,8	72,2	174,3
Justeringsposter:					
Avskrivningar	56,5	52,8	115,5	101,2	214,2
Resultat sålda värdepapper	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Övriga poster	-26,1	-35,9	-24,0	-25,3	3,7
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	42,8	60,8	137,3	148,0	392,2
Förändringar i rörelsekapital	53,7	-5,6	89,9	-16,1	-14,8
Kassaflöde från löpande verksamhet	96,5	55,2	227,4	131,9	377,5
Investeringsverksamhet					
Investering i anläggningstillgångar	-32,2	-211,9	-59,4	-237,8	-459,3
Försäljning av finansiella tillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-32,2	-211,9	-59,4	-237,8	-459,3
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	217,8	0,0	217,8	438,6
Amortering av lån	-123,0	-104	-130,3	-104,0	-227,5
Utdelning till aktieägarna	-23,9	0,0	-23,9	0,0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-146,9	113,8	-154,2	113,8	211,2
Periodens kassaflöde	-82,6	-42,9	13,6	7,9	129,3
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	359,4	201,4	273,6	136,6	136,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	114,3	-21,5	3,9	-7,5	7,7
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	291,1	137,2	291,1	137,2	273,6
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid årets början	10,6	0,0	4,1	0,0	8,4
Periodens kassaflöde	3,7	-21,5	-0,2	-7,5	-0,7
	14,3	-21,5	3,9	-7,5	7,7

MODERBOLAGET

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Halvår 2016	Halvår 2015
Nettoomsättning	5,2	8,2
Övriga externa kostnader	-7,0	-7,5
Personalkostnader	-8,0	-8,5
Rörelseresultat	-9,8	-7,7
Resultat från dotterbolag		
Övriga ränteintäkter och liknande poster	22,4	7,6
Räntekostnader och liknande poster	-22,1	-21,2
Resultat före skatt	-9,5	-21,4
Skatt	0,0	0
Periodens resultat	-9,5	-21,4

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2016	30 juni 2015
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,1
Finansiella anläggningstillgångar	40,0	36,0
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	785,8	781,8
Kortfristiga fordringar	14,1	11,1
Fordran koncernbolag	1 379,5	1 375,2
Kassa och bank	16,6	112,8
Summa omsättningstillgångar	1 410,2	1 499,5
Summa tillgångar	2 196,0	2 281,3
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	578,7	515,3
Långfristiga skulder	1 393,6	1 759,3
Kortfristiga skulder	223,7	6,7
Summa eget kapital och skulder	2 196,0	2 281,3
Ställda säkerheter	84,8	82,4
Eventualförpliktelser ¹⁾	298,5	316,4

1) Moderbolaget har lämnat garanti för dotterbolag avseende finansiering av fartyg.

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 2015, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com

Definitioner

Finansiellt

EBITDA¹⁾

Resultatmått som innebär rörelseresultatet före räntor, skatt, nedskrivningar, avskrivningar och goodwillavskrivningar.

Kassaflöde från rörelsen¹⁾

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

Räntabilitet på eget kapital¹⁾

Resultat efter skatt beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittliga eget kapital.

Räntabilitet på sysselsatt kapital¹⁾

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.

Räntabilitet på totalt kapital¹⁾

Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittliga balansräkning.

Soliditet¹⁾

Eget kapital i procent av balansomslutningen.

Shipping

CO₂

Koldioxid.

CVC

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

High Potential Near Miss

Incident som skall kunna ha resulterat i allvarigare 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.

1) Alternativa nyckeltal.

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 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 transak-

tionskostnader 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 ränteswapar där företaget erhåller rörlig ränta och betalar fast ränta. Ränteswaparna 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 ränteswaparna 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 hänför sig till den ineffektiva delen av realiserade värdeförändringar på ränteswaparna 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 2015, 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 28 juli 2016

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 2016	Kv 1 2016	Kv 4 2015	Kv 3 2015	Kv 2 2015	Kv 1 2015	Kv 4 2014	Kv 3 2014
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	280,8	263,6	274,2	286,9	285,6	255,5	219,4	199,3
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-280,2	-219,2	-216,6	-226,2	-232,5	-216,5	-217,2	-213,2
Rörelseresultat (EBIT)	0,7	44,4	57,6	60,7	52,3	39,0	2,2	-13,9
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	11,7	-11,0	-7,8	-8,3	-8,3	-10,9	-14,9	-9,2
Resultat efter finansnetto	12,4	33,4	49,8	52,4	44,0	28,1	-12,7	-23,1
Resultat efter skatt	12,4	33,4	49,4	52,4	44,0	28,1	-16,6	-27,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	96,7		80,0	145,9	55,2	87,0	34,0	23,8
EBITDA	57,2	103,4	117,3	114,0	105,2	87,3	42,7	26,7
Balansposter								
Fartyg (antal)	3 810,6 (13)	3 681,9 (13)	3 809,0 (13)	3 559,6 (12)	3 527,9 (12)	3 415,1 (11)	3 129,7 (11)	2 944,9 (11)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	133,1 (1)	124,2 (1)	243,4 (2)	205,8 (2)	142,0 (2)
Likvida medel och placeringar	291,1	359,4	273,5	268,6	137,1	201,4	136,6	71,4
Övriga tillgångar	242,1	267,2	271,4	286,5	315	267,5	243,7	261,6
Räntebärande skulder	2 292,9	2 321,5	2 387,2	2 298,1	2 260,8	2 250,7	2 038,9	1 792,2
Övriga skulder och avsättningar	150,2	124,8	102,2	123,3	109,3	109,2	102,2	152,7
Eget kapital	1 900,9	1 862,2	1 868,7	1 826,5	1 734,5	1 767,6	1 574,7	1 474,9
Balansomslutning	4 344,0	4 308,5	4 354,5	4 248,0	4 105,3	4 127,5	3 715,8	3 419,8
Nyckeltal, %								
Soliditet	44	43	43	43	42	43	42	43
Räntabilitet på totalt kapital	4	5	5	4	2	2	2	1
Räntabilitet på sysselsatt kapital	4	5	5	3	2	2	2	1
Räntabilitet på eget kapital	8	10	10	6	2	2	1	0
Rörelsemarginal	0	17	21	21	18	15	1	-7
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	5,88	5,52	5,74	6,01	5,97	5,35	4,60	4,18
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-5,87	-4,59	-4,54	-4,74	-4,87	-4,54	-4,55	-4,47
Rörelseresultat före nedskrivning	0,01	0,93	1,21	1,27	1,10	0,82	0,05	-0,29
Finansnetto	0,25	-0,23	-0,14	-0,18	-0,17	-0,23	-0,31	-0,19
Resultat efter skatt	0,26	0,70	1,03	1,10	0,92	0,59	-0,48	-0,57
Kassaflöde från löpande verksamhet	2,03	2,74	1,68	3,06	1,16	1,82	-5,76	0,50
EBITDA	1,2	2,17	2,46	2,26	2,08	1,72	0,85	0,47
Eget kapital	39,83	39,02	39,15	38,27	36,34	37,03	32,99	30,90

Notera att det inte förekommit någon utspädningseffekt sedan 2002.
Definitioner: se sida 13.

1) Redovisningsprinciper: se sida 14.

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

Rapport Q3 9 november 2016
Bokslutskommuniké 2016 31 januari 2017

Distribution Av miljöskäl publiceras våra delårsrapporter numera endast digitalt. Concordia Maritimes delårsrapporter samt ytterligare finansiell information om bolaget kan läsas eller laddas ned på vår webbplats www.concordiamaritime.com/sv/investor-relations

Informationen i denna rapport är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Information lämnades för offentliggörande 28 juli 2016, cirka kl 14.30.

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

Flottan per 2016-06-30

	Fartygsnamn	Sysselsättning	Partner	
PRODUKTTANKERS				
P-MAX	<i>Stena Premium</i>	Spot (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Polaris</i>	Timecharter t.o.m. april 2017 (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Performance</i>	Timecharter t.o.m. jan 2017 (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Provence</i>	CVC ¹⁾ (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Progress</i>	Timecharter t.o.m. april 2019 (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Paris</i>	CVC ¹⁾ (lätta)	Stena Weco	
	<i>Stena Primorsk</i>	Timecharter t.o.m. jan 2018 (tung)	Stena Bulk	
	<i>Stena Penguin</i>	Spot (tung)	Stena Bulk	
	<i>Stena Perros</i>	Spot (tung)	Stena Bulk	
	<i>Stena President</i>	Spot (tung)	Stena Bulk	
	IMOIMAX	<i>Stena Image</i>	Spot (lätta)	Stena Weco
		<i>Stena Important</i>	Spot (lätta)	Stena Weco
MR ECO	<i>Ej namngivet fartyg²⁾</i>	Spot (lätta)	Stena Weco	
RÅOLJETANKERS				
Suezmax	<i>Stena Supreme</i>	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool	

Lätta=lätta petroleumprodukter Tung=tunga petroleumprodukter

1) Consecutive Voyage Charter

2) 50% charter november 2015–november 2017 (med option på ytterligare 1–6 månader).