

DELÅRSRAPPORT 1 JANUARI–31 MARS 2019

Volatilt – men på en högre nivå

- Totala intäkter kvartal 1:
MSEK 310,7 (199,6)
- EBITDA kvartal 1:
MSEK 81,6 (7,0)
- Resultat före skatt kvartal 1:
MSEK 1,8 (-38,7)
- Resultat efter skatt per aktie
kvartal 1: SEK 0,04 (-0,81)

Händelser under första kvartalet:

- En Lost Time Injury (LTI)
– första på sex år

Q1
19

Nyckeltal

	Kvartal 1		Helår
	2019	2018	2018
Totala intäkter, MSEK	310,7	199,6	1 052,9
EBITDA, MSEK	81,6	7,0	56,8
EBITDA, MUSD	8,9	0,9	6,5
Rörelseresultat, MSEK	21,2	-36,4	-130,1
Resultat före skatt, MSEK	1,8	-38,7	-181,9
Resultat efter skatt, MSEK	1,7	-38,7	-182,1
Soliditet, %	31	41	38
Räntabilitet på eget kapital, %	-0,1	-47,7	-15,6
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	226,8	286,6	160,1
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,04	-0,81	-3,81
Eget kapital per aktie, SEK	24,17	25,25	22,24
Lost Time Injury	1	0	0

Redovisningsprinciper se sidan 19. Definitioner se sidan 17.

2019 – starten på nästa högkonjunktur inom tanksjöfarten

Precis som förutspått var marknaden under det första kvartalet 2019 fortsatt volatil, men på en högre nivå än motsvarande kvartal föregående år. Den starkare marknaden återspeglas tydligt i både omsättningen och resultatet för kvartalet. Resultat före skatt uppgick till MSEK 1,8 (-38,7). EBITDA uppgick till MSEK 81,6 (7,0), motsvarande MUSD 8,9 (0,9).

EFTER DEN KRAFTIGA UPPGÅNGEN I SLUTET AV 2018 har vissa segment av tankmarknaden nu åter dämpats. Till de främsta anledningarna hör Opecs och andra stora oljeproducenters beslut att från och med årsskiftet 2018/19 åter minska produktionen, den här gången med sammantaget cirka 1,2 miljoner fat olja per dag. Utöver den stora minskningen har även raffinaderiunderhåll och leveranser av nybyggda fartyg påverkat marknaden negativt. Nedgången sker dock från en hög nivå och sammantaget låg raterna under det första kvartalet betydligt högre än under motsvarande kvartal föregående år.

Fortsatt fokus på en hållbar operation

Ser vi till vår egen operation fortsatte vi under kvartalet arbetet med att anpassa och positionera flottan. Flera av P-MAX-fartygen har fortsatt gå på nischtrader, där deras unika egenskaper kommer väl till pass. Stora delar av flottan är sysselsatt på spotmarknaden, vilket gör oss väl positionerade att dra nytta av den i grunden positiva trenden i marknaden.

För första gången på sex år drabbades en av våra besättningsmän under kvartalet av en skada som resulterade i förlorad arbetsdag. Besättningsmannen, som i olyckan skadade ena handen, fick mönstra av men är nu fullt återställd. I övrigt var vi under kvartalet fortsatt förskonade från allvarigare olyckor och incidenter.

Marknadsutsikter

Vår samlade bedömning av utvecklingen framöver är oförändrad. Flera faktorer talar för en fortsatt volatil marknad även under andra kvartalet 2019, men på en högre nivå än under motsvarande period föregående år. Därefter, från tredje kvartalet och framåt, ser det betydligt mer spännande ut.

De stora oljeproducenternas produktionsminskning ligger just nu som en blöt filt över marknaden. Vid Opecs nästa möte, i juni 2019, förväntar vi oss att de fattar beslut om att återgå till normal produktion. Den höga efterfrågan på olja i kombination med dagens minskande lagernivåer gör det helt enkelt nödvändigt att få ut mer olja på marknaden.

Även utbudssidan ser bättre ut än på länge. De senaste årens svaga marknad har resulterat i få nybeställningar av tankfartyg, vilket kommer sätta tydligt avtryck i leveranserna från 2020 och framåt. Och utöver mindre orderbok, med färre leveranser som följd, märkte vi även en påtagligt ökad utfasning av fartyg under 2018, främst driven av dålig marknad, men även av nya regelverk – inte minst IMOs ballastvattendirektiv.

Tittar vi framåt kommer även IMOs nya svaveldirektiv att påverka tanksjöfarten på flera sätt. Direktivet, som träder i kraft 2020, kommer medföra en ökad efterfrågan på lågsvavliga bränslen, vilket i sin tur väntas medföra ett ökat transport-



Även utbudssidan ser
bättre ut än på länge.

och lagerbehov av raffinerade produkter. Åren 2020 och 2021 har alla förutsättningar att bli starka år.

Alla som följt oss och tankmarknaden vet att de senaste åren har varit exceptionellt tuffa. Vi ser nu äntligen att många marknadsfaktorer pekar i rätt riktning och ser mycket fram emot att ta vara på de möjligheter som uppstår i en starkare marknad. I ryggen har vi en väl fungerande operation och rätt positionerade fartyg.

Kim Ullman, vd

Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under det första kvartalet 2019 uppgick till USD 17 800 (14 000) per dag, vilket var högre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ USD 13 600 (10 200) per dag. För Suezmaxflottan låg intjäningen under kvartalet på USD 27 300 (12 700) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 21 400 (9 000) per dag.

Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt. Fyra av fartygen sysselsattes vid rapportperiodens slut genom tidsutbefraktningkontrakt. Övriga sex fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk. Även de båda långtidsinkontrakterade IMOII MAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Bulk.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det första kvartalet på USD 17 400 per dag (14 400). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 17 800 (10 200).

Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under perioden av den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt). Fartyget 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.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 27 300 (12 700) per dag.

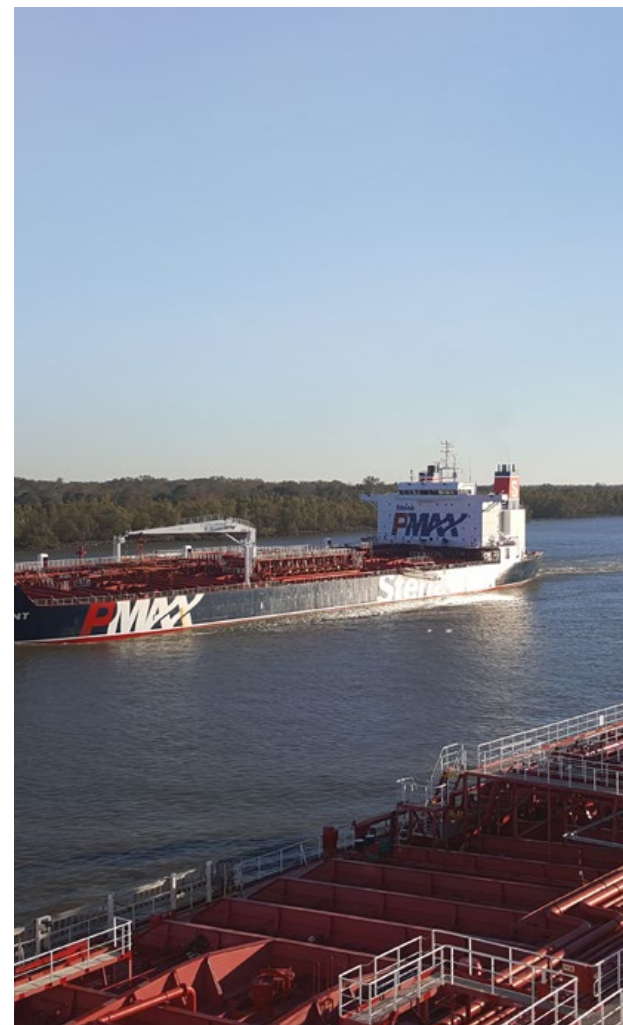
Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes inga planderade dockningar. *Stena Important* var off hire 24 dagar (14 nettodagar inklusive försäkringsersättning).

Befraktningsstatus Q2 2019, per 23 april

	Genomsnittlig intjäning (\$/dag)	Andel befraktade dagar (%)
Produkttank, spot	18 500	32
Suezmax, spot	17 200	31

Den kontrakterade snittintjäningen baseras på initiala resekalkyler, 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 spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden ^{1,2)}	
		Kv 1 2019	Kv 1 2018	Kv 1 2019	Kv 1 2018
Produkttank	12,0	17 800	14 000	13 600	10 200
Suezmax	1	27 300	12 700	21 400	9 000

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings
2) 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 första kvartalet 2019. Nischtrader för P-MAX-fartygen och en bra prestation av Stena Bulk-poolen hör till de främsta drivkrafterna.

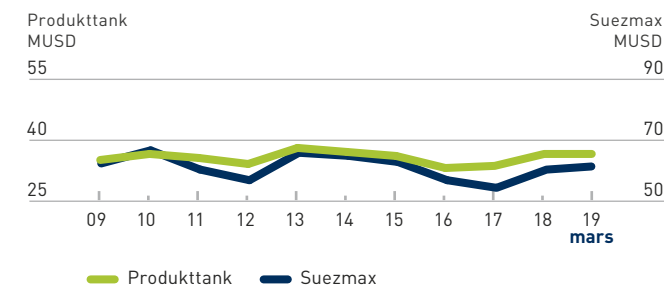
Även inom Suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under kvartalet högre än Clarksons teoretiska index, vilket visar att Stena Sonangol Poolen fortsatt är en av branschens ledande.

EBITDA per kvartal

MUSD	Kv 1 2019	Kv 4 2018	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017	Kv 2 2017
Produkttank timecharter	4,3	4,1	4,5	5,8	7,6	4,8	3,3	3,6
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	3,8	-0,5	-4,1	-4,5	-4,4	-1,8	-0,5	0,0
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	0,1	-0,6	-1,1	-0,4	-0,1	-0,2	-0,3	-0,2
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—
Produkttank totalt	8,1	3,0	-0,7	0,9	3,0	2,8	2,5	3,4
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	1,6	-0,1	-1,1	-1,2	-1,3	-0,7	-1,3	-1,4
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	6,7 ¹⁾	0,2	-0,0	—	—	—	—
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	1,6	6,6	-0,9	-1,2	-1,3	-0,7	-1,3	-1,4
Admin och övrigt	-0,8	-0,7	-0,5	-0,8	-0,8	-0,9	-0,8	-0,9
Totalt	8,9	8,9	-2,1	-1,1	0,9	1,2	0,4	1,1

1) I summan ingår försäljningsbeloppet för andelar i periodinbefraktningen av Suezmaxfartyg.

Nybyggnadspriser

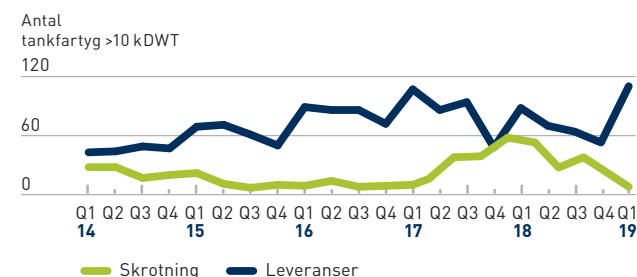


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 36,5. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 39,5. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 61,5.

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

Källa: Clarkson

Skrotning och leveranser



Under det första kvartalet 2019 ökade leveranserna samtidigt som utfasningen genom skrotning minskade.

Källa: Clarkson

Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK 1,7 (–38,7). Den förbättrade tankmarknaden innebar en högre intjäning för fartygen på spotmarknaden. Kostnaderna för operation och administration var på samma nivå som motsvarande period föregående år.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 24,17 (25,25).

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. Sedan andra halvåret 2018 har en säkring av eget kapital genomförts genom försäljning om MUSD 31 på termin med löptid om 24 månader. Vid utgången av första kvartalet 2019 värderades denna säkring till MSEK –9,6 och redovisas mot omräkningsreserven via övrigt totalresultat.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK –14,6 (12,3) till följd av förändringen i marknadsvärdet för de bunkerpositioner där säkringsredovisning tillämpas. Den utgående balansen för omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 527,0 (407,6) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 6,0 (0,0). Investeringarna under kvartalet avser periodvisa dockningar. Bolagets nettoinvesteringar i finansiella tillgångar under kvartalet uppgick till MSEK –21,2 (55,2) och avser handel med obligationer. Dessa klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning. Bolaget har tecknat en bunkerposition som vid kvartalets slut uppgick till totalt 70 000 mt till ett genomsnittspris av USD 634,50 per mt med löptid november 2019 till juni 2021. För positionen tillämpas säkringsredovisning och värderingen till verkligt värde sker i övrigt totalresultat. För kvartalet redovisades MSEK 46,3 i övrigt totalresultat för verkligt värdeförändring för denna position.

Bolaget har även positioner av en mer spekulativ karaktär för prisskillnaden mellan bunkerqualiteterna HSFO och MGO de första sex månaderna 2021. Total volym är 12 000 mt med en genomsnittlig spread på USD 293. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna redovisas i resultaträkningen, MSEK –4,1 (13,7) för kvartalet, och klassificeras som en kortfristig fordran i bolagets balansräkning. Under kvartalet såldes positionen för prisskillnaden mellan HSFO och MGO för året 2020 och genererade en positiv likvidmässig effekt om MSEK 10,0 (MUSD 1,1).

Bolaget har FFA-positioner av en mer spekulativ karaktär i prisutvecklingen för traden TD20 för fjärde kvartalet 2019.



Total volym är 30 000 mt. Förändringarna i marknadsvärdet för positionerna redovisas i resultaträkningen, MSEK –0,9 (0,0) för kvartalet, och klassificeras som en kortfristig fordran i bolagets balansräkning. FFA-positionerna för traden TD20 för första kvartalet 2019 har realiserats och genererat en likvidmässig positiv effekt om MSEK 0,2.

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 december 2018 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

Säsongsvariationer

Av den seglande flottan på 19 fartyg (varav 10 ägda fartyg, 3 inhyrda på bareboat-kontrakt och ytterligare 6 inhyrda på time charter där Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent) var vid kvartalets slut fyra fartyg utkontrakterade på

tidsbefraktning. De fartyg som inte är utkontrakterade på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterad 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 2019-03-31 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 504 (474) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 39,3 (18,3) varav MSEK 0,1 (0,5) härrör från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 1 173,2 (1 188,6), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och ”outnyttjade faciliteter”.

Händelser efter balansdagens slut

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

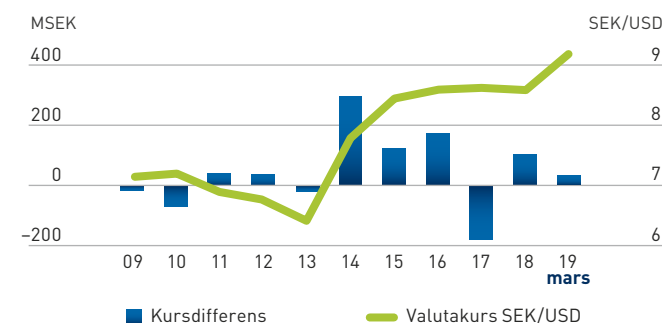
Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 1		Helår
	2019	2018	2018
Totala intäkter ¹⁾	310,7	199,6	1 052,9
Rörelseresultat	21,2	-36,4	-130,1
Resultat efter finansiella poster	1,8	-38,7	-181,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	1,7	-0,81	-3,81

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	31 mars	31 mars
	2019	2018
Disponibel likviditet ²⁾	226,8	286,6
Räntebärande skulder	2 397,8	1 620,2
Eget kapital	1 153,7	1 205,3
Soliditet, %	31,1	40,9

Omräkningsdifferens³⁾



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

1) Redovisningsprinciper se sidan 19.

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

3) Redovisas i övrigt totalresultat.

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. För första gången sedan januari 2013 skedde en arbetsplatsincident (*besättningsman ombord på Stena Performance skadade fingrar på flyttbar fläkt*) som medförde att en enskild medarbetare inte kunde återgå till arbetsskiftet dagen efter olyckan.

Under kvartalet inträffade ett medical treatment case (*Stena Polaris: besättningman klämde fingret*) och inget restricted work case.

Kvartalet innehöll en incident som inkluderade skada på egendom (*Stena Premium: förtöjningslinor brast*).

Concordia Maritimes fartyg var inte inblandade i några piratrelaterade incidenter.

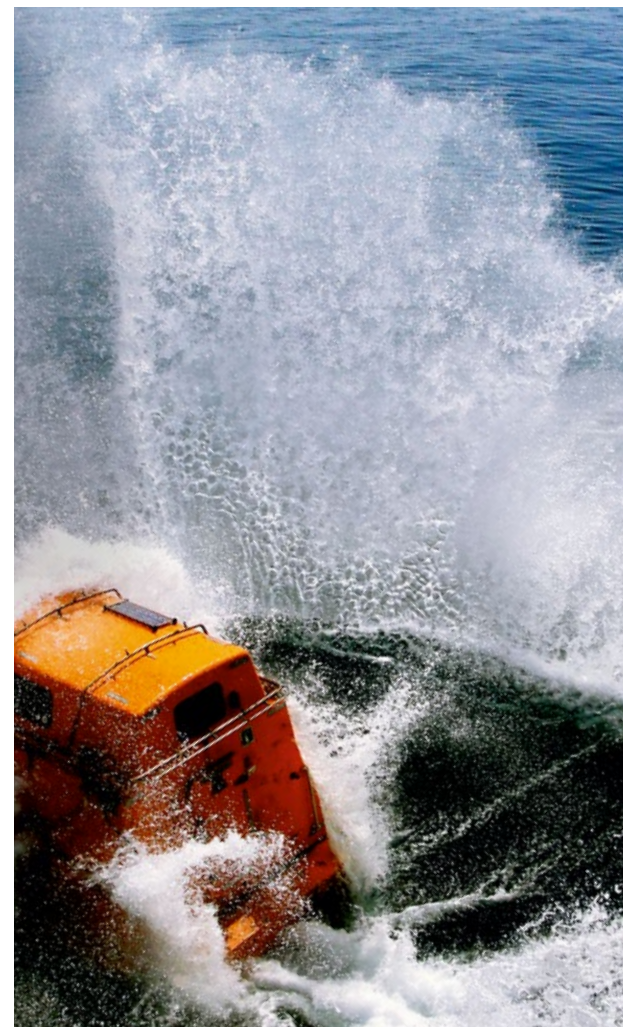
Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 9 vettingsinspektioner. På dessa inspektioner noterades 22 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,4 observationer per inspektion. För helåret 2018 genomfördes 35 vettingsinspektioner som innebar 90 noterade observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,6 observationer per inspektion.

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 för kvartalet minskade med 0,35 ton. För helåret 2018 var utfallet en minskning av förbrukning på 0,23 ton, vilket var något sämre än årets mål. Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp, se tabell på sidan 9.



Mål och måluppfyllnad hållbarhet

Safety first

	Kv 1 2019	Kv 1 2018	Mål 2019	Utfall 2018
LTI	1	0	0	0
LTIF	0,34	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	2
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (hela flottan)	2,4	2,0	<4	2,6
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0
Skada på egendom	1	1	0	11
Medical Treatment Case	1	0	0	1
Restricted Work Case	0	0	0	0
High Potential Near Miss	0	2	0	5
High Risk Observation	0	0	0	0

Miljömässigt ansvar

	Kv 1 2019	Kv 1 2018	Mål 2019	Utfall 2018
Oljespill, liter	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	0,35	0,2	0,3	0,23
CO ₂ -reducering, mt	797	349	2 800	2 028
SO _x -reducering, mt	11,0	4,5	36	19,2
No _x -reducering, mt	22,4	9,0	80	60
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,2	0,1	0,9	0,8

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 17.

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 anti-korruption, och respektera dessa i hela sin värdekedja.

MACN

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

OECDs riktlinjer

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

ILOs kärnkonventioner

Concordia Maritime följer Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta så kallade kärnkonventioner, vilka utgör en minimi-standard 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.

FNs mål för hållbar utveckling

Concordia Maritime ser målen som ett gemensamt åtagande som kräver samarbete mellan regeringar, företag och samhället i stort. Vi stödjer de 17 målen fullt ut och anser att de har potential att bidra till en mer hållbar utveckling – för såväl samhället i stort som enskilda företag och verksamheter.

Samhällsengagemang

Concordia Maritime har som ambition att på olika sätt bidra till en positiv samhällsutveckling. De projekt eller initiativ som stöts 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.



Nästa generations sjöbefäl

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



Skräpplockning tillsammans med Håll Sverige Rent

Plasten i havet är en av vår tids största miljöproblem och världshaven håller i snabb takt på att fyllas av skräp. Om ingenting görs nu kommer det finnas mer plast än fisk i havet år 2050. Våra svenska hav utgör tyvärr inga undantag.

Tillsammans med organisationen Håll Sverige Rent, seglarklubben GKSS, Sjöräddningssällskapet och innebandyklubben Särö Seahawks ordnade Concordia Maritime i början av april en skräpplockningsaktivitet i Långedrag, Göteborg.

KONCERNEN

Resultaträkning

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Koncernens resultaträkning			
Resultat efter skatt	1,7	-38,7	-182,1
Genomsnittlig kurs SEK/USD	9,17	8,11	8,69
Timecharterintäkter, lease av fartyg	36,4	25,1	130,6
Timecharterintäkter, operativa tjänster	65,6	36,2	206,4
Spotbefraktningintäkter ¹⁾	208,8	138,3	665,4
Övriga intäkter	0,0	0,0	50,5
Summa intäkter	310,7	199,6	1 052,9
Reserelaterade driftskostnader	-75,8	-48,0	-293,4
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-84,9	-82,8 ²⁾	-447,9 ³⁾
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-52,5	-48,2	-202,7
Personalkostnader land	-5,7	-5,3	-20,4
Övriga externa kostnader	-10,2	-8,3	-31,7
Avskrivningar/Nedskrivningar	-60,4	-43,4 ²⁾	-186,9 ³⁾
Summa rörelsekostnader¹⁾	-289,5	-236,0²⁾	-1 183,0³⁾
Rörelseresultat	21,2	-36,4²⁾	-130,1³⁾
Ränteintäkter och liknande poster	11,3	16,4	30,9
Räntekostnader och liknande poster	-30,7	-18,6 ²⁾	-82,7 ³⁾
Finansnetto	-19,4	-2,2²⁾	-51,8³⁾
Resultat före skatt	1,8	-38,7²⁾	-181,9³⁾
Skatt	-0,1	0,0	-0,2
Resultat efter skatt	1,7	-38,7²⁾	-182,1³⁾

1) Redovisningsprinciper se sidan 19.

2) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade resultatposter för kvartal 1 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga resultatposter är oförändrade.

Driftskostnader fartyg	-61,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	-53,0
Rörelsekostnader	-224,4
Rörelseresultat	-24,8
Räntekostnader och liknande poster	-26,3
Finansnetto	-9,9
Resultat före skatt	-34,7
Resultat efter skatt	-34,7

3) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade resultatposter för helåret 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga resultatposter är oförändrade.

Driftskostnader fartyg	-354,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	-227,9
Rörelsekostnader	-1 130,6
Rörelseresultat	-77,7
Räntekostnader och liknande poster	-115,6
Finansnetto	-84,7
Resultat före skatt	-162,4
Resultat efter skatt	-162,6

Övrigt totalresultat

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Resultat efter skatt	1,7	-38,7	-182,1
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Omräkningsdifferenser	45,1	21,5	95,8
Omräkningsdifferenser överfört till årets resultat	0,0	0,0	0,0
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat	0,0	0,0	0,0
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	46,3	1,5	-68,2
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	-0,9	-0,9	-3,5
Poster som inte kan omföras till årets resultat			
Förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,0	0,0	-2,4
Periodens totalresultat	92,2	-16,6	-160,4

Värden per aktie, SEK

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Värden per aktie, SEK			
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,04	-0,81	-3,81
Eget kapital per aktie, SEK	24,17	25,25	22,24

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2019	31 mars 2018	31 dec 2018
Kurs SEK/USD på rapportdagen	9,29	8,34	8,85
Tillgångar			
Fartyg och inventarier ¹⁾	3 212,0	2 303,9 ³⁾	2 303,0 ⁴⁾
Finansiella anläggningstillgångar	15,3	0,1	14,6
Summa anläggningstillgångar	3 227,4	2 304,0³⁾	2 317,6⁴⁾
Kortfristiga fordringar	265,4	206,3	253,5
Kortfristiga placeringar	84,8	242,3	97,4
Kassa och bank	131,8 ²⁾	193,2	126,4
Summa omsättningstillgångar	482,7	641,8	477,4
Summa tillgångar	3 710,1	2 945,8³⁾	2 795,0⁴⁾
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 153,7	1 205,3	1 061,5
Långfristiga skulder	2 083,3	1 393,6 ³⁾	1 301,5 ⁴⁾
Kortfristiga skulder	473,1	346,8 ³⁾	432,0 ⁴⁾
Summa eget kapital och skulder	3 710,1	2 945,8³⁾	2 795,0⁴⁾

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 1 175,5 (0,0).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 7,9.

3) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade balansposter för kvartal 1 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga balansposter är oförändrade.

Fartyg och inventarier	3 104,5
Summa anläggningstillgångar	3 104,6
Summa tillgångar	3 746,4
Långfristiga skulder	2 134,8
Kortfristiga skulder	406,2
Summa eget kapital och skulder	3 746,4

4) För att visa effekterna av implementeringen av IFRS16 anges justerade balansposter för helåret 2018 nedan som om de redovisats enligt IFRS 16. Övriga balansposter är oförändrade.

Fartyg och inventarier	3 113,0
Summa anläggningstillgångar	3 127,6
Summa tillgångar	3 605,0
Långfristiga skulder	2 048,5
Kortfristiga skulder	495,0
Summa eget kapital och skulder	3 605,0

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan-mars 2019							
IB 2018-01-01	381,8	61,9	481,9	-60,0	-2,4	198,3	1 061,5
Periodens totalresultat			45,1	45,5		1,7	92,2
UB 2019-03-31	381,8	61,9	527,0	-14,5	-2,4	200,0	1 153,7
Förändringar jan-mars 2018							
IB 2018-01-01	381,8	61,9	386,1	11,7	0,0	380,4	1 221,9
Periodens totalresultat			21,5	0,6		-38,7	-16,6
Utdelning						0,0	0,0
UB 2018-03-31	381,8	61,9	407,6	12,3	0,0	341,7	1 205,3

KONCERNEN

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Löpande verksamhet			
Resultat före skatt	1,8	-38,7	-181,9
Justeringsposter:			
Avskrivningar	62,4	43,4	186,9
Övriga poster	-62,5	-11,1	-93,8
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	1,8	-6,3	-88,9
Förändringar i rörelsekapital	-11,8	1,9	-27,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	-10,0	-4,4	-116,3
Investeringsverksamhet			
Försäljning av anläggningstillgångar	0,0	1,2	1,9
Investering i anläggningstillgångar	-6,0	0,0	-2,9
Försäljning av finansiella tillgångar	31,9	34,4	208,8
Investering i finansiella tillgångar	-10,7	-55,2	-106,3
Övriga finansiella poster	0,0	0,0	0,2
Kassaflöde från investeringsverksamhet	15,3	-19,6	101,3
Finansieringsverksamhet			
Upptagning av lån	0,0	0,0	0,0
Amortering av lån ¹⁾	14,9	-26,0	-99,6
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	0,0
Övrig finansiering	-20,0	-4,5	-19,5
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-5,2	-30,5	-119,1
Periodens kassaflöde	0,1	-54,6	-134,0
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	126,4	243,6	243,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	5,3	4,1	16,8
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	131,8	193,2	126,4
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid årets början	6,0	4,6	19,4
Periodens kassaflöde	-0,7	-0,5	-2,5
	5,3	4,1	16,8

1) Faktiskt amorterat belopp under kvartal 1 2019 är MSEK -47,1. Kursdifferensen relaterad till lån i utländsk valuta var i kvartalet MSEK 62.

MODERBOLAGET

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018
Nettoomsättning	39,3	18,3
Driftskostnader fartyg	-38,8	-18,9
Övriga externa kostnader	-2,9	-2,8
Personalkostnader	-4,4	-4,1
Rörelseresultat	-6,7	-7,4
Resultat från dotterbolag	74,3	0,0
Övriga räntetäkter och liknande poster	61,1	22,0
Räntekostnader och liknande poster	-36,9	-17,8
Resultat före skatt	91,9	-3,2
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	91,9	-3,2

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2019	31 mars 2018
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,5	0,0
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	746,4	745,8
Kortfristiga fordringar	4,4	19,0
Fordran koncernbolag	1 137,3	1 168,2
Kassa och bank	26,0	10,4
Summa omsättningstillgångar	1 167,6	1 197,6
Summa tillgångar	1 913,9	1 943,4
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	576,0	564,1
Långfristiga skulder	1 071,2	1 159,4
Kortfristiga skulder	266,7	219,9
Summa eget kapital och skulder	1 913,9	1 943,4

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 2018, 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 nyckeltal ¹⁾

EBITDA

Resultatmålet 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

Resultatmålet 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

Resultatmålet 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 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Rörelseresultat	21,2	-36,4	-130,1
Avskrivningar/Nedskrivningar	60,4	43,4	186,9
EBITDA	81,6	7,0	56,8

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Resultat efter skatt	1,7	-38,7	-182,1
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0
Skatt	0,1	0,0	0,2
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	1,8	-38,7	-181,9

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	1,8	-38,7	-181,9
Antal aktier (miljoner)	47,729798	47,729798	47,729798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	0,04	-0,81	-3,81

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Resultat efter skatt	-141,4	-657,6	-182,1
Eget kapital	1 152,5	1 378,0	1 165,5
Räntabilitet på eget kapital	-12%	-48%	-16%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Resultat efter finansnetto	-141,4	-654,2	-181,9
Finansiella kostnader	94,7	73,3	82,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-46,7	-580,9	-99,2
Balansomslutning	3 112,7	3 181,2	2 922,1
Icke räntebärande skulder	-157,3	-111,2	-157,1
Sysselsatt kapital	2 955,4	3 070,0	2 765,0
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-1,6%	-18,9%	-3,6%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Resultat efter finansnetto	-180,1	-654,2	-181,9
Finansiella kostnader	113,4	72,5	82,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-66,7	-581,7	-99,2
Balansomslutning	3 849,2	3 181,2	3 468,4
Räntabilitet på totalt kapital	-1,7%	-18,3%	-3,4%

Soliditet

MSEK	Kvartal 1 2019	Kvartal 1 2018	Helår 2018
Eget kapital	1 153,7	1 205,3	1 061,5
Balansomslutning	3 710,1	2 945,8	2 795,0
Soliditet	31,1%	40,9%	38,0%

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 räkenskapsåret 2019 tillämpas IFRS 16 för redovisning av leasingavtal. Bolaget redovisar som leasetagare en nyttjanderättstillgång som representerar rätten att använda den underliggande tillgången och en leasingkulda som representerar skyldigheten att betala leasingavgiften för

tre långfristiga leasingavtal för fartyg inhyrda på bareboatbasis. Undantag för redovisning i balansräkningen finns för leasingkontrakt av mindre värde samt kontrakt som har en löptid på högst 12 månader. I resultaträkningen redovisas avskrivningar separat från räntekostnader hänförliga till leasingkulden. Bolaget har valt att använda en modifierad retroaktiv tillämpning vid övergången till IFRS 16, vilket innebär att ingen omräkning av jämförelsesiffror har skett. Effekten i bolagets finansiella rapporter vid övergången till IFRS 16 blev totalt en ökning om MSEK 810 (MUSD 91) på både tillgångs- och skuldsidan i balansräkningen. Effekten avser två av de tre leasingavtalen och är beräknad utifrån koncernens

marginella låneränta per den 1 januari 2019 om 2,36% och koncernens senast uppdaterade bedömning gällande huruvida eventuella optioner för att förlänga respektive leasingavtal eller förvärva de leasade fartygen kommer att utnyttjas eller ej. Båda avtalen innehåller en fast bestämd hyresbetalning men det ena avtalet har även en variabel hyresbetalning baserad på LIBOR +2,975% av det kvarvarande ackumulerade fasta hyresbeloppet för den totala befraktningsperioden. Båda avtalen innehåller årliga köpoptioner från år tre respektive år fyra. Det tredje avtalet redovisades innan övergången till IFRS 16 som en finansiell lease och därmed innebar övergången ingen effekt i redovisningen för avtalet.

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 2018, 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 25 april 2019

Kim Ullman
Verkställande direktör

Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 1 2019	Kv 4 2018	Kv 3 2018	Kv 2 2018	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017	Kv 2 2017
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	310,7	367,8	258,6	227,0	199,6	193,8	197,7	211,1
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-289,5	-339,6	324,5	-282,4	-236,0	-226,7	-245,9	-256,5
Rörelseresultat (EBIT)	21,2	28,2	-66,4	-55,5	-36,4	-32,9	-521,8	-45,4
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	-19,4	-47,6	-0,5	-1,6	-2,2	-9,1	-11,2	1,6
Resultat efter finansnetto	1,8	-19,4	-66,9	-57,0	-38,7	-42,0	-533,1	-43,9
Resultat efter skatt	1,7	-19,4	-67,0	-57,0	-38,7	-42,0	-533,1	-43,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-10,0	-11,0	-31,4	-69,3	-4,4	-3,2	39,5	11,4
EBITDA	81,6	77,1	-18,0	-9,3	7,0	10,1	1,9	10,0
Balansposter								
Fartyg (antal)	3 212,0 (13)	2 303,0 (11)	2 359,0 (11)	2 421,7 (11)	2 303,9 (11)	2 305,7 (11)	2 319,5 (11)	2 892,1 (11)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	231,3	223,9	263,9	359,7	435,5	466,4	546,9	589,1
Övriga tillgångar	266,8	253,5	280,9	262,2	206,3	196,2	201,4	261,4
Räntebärande skulder	2 397,8	1 539,1	1 625,8	1 686,2	1 620,2	1 635,6	1 702,3	1 808,6
Övriga skulder och avsättningar	158,6	194,4	121,2	119,5	120,3	111,0	106,8	106,7
Eget kapital	1 153,7	1 061,5	1 156,9	1 238,1	1 205,3	1 221,9	1 259,0	1 827,4
Balansomslutning	3 710,1	2 795,0	2 903,9	3 043,8	2 945,8	2 968,5	3 068,1	3 742,7
Nyckeltal, %								
Soliditet	31	38	40	41	41	41	41	49
Räntabilitet på totalt kapital	-1	-3	-5	-20	-18	-17	-14	0
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-2	-4	-5	-21	-19	-18	-14	0
Räntabilitet på eget kapital	-12	-16	-17	-54	-48	-42	-32	-3
Rörelsemarginal	7	8	-26	-24	-18	-17	-264	-21
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	6,51	7,71	5,42	4,76	4,18	4,06	4,14	4,42
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-6,07	-7,11	-6,81	-5,92	-4,95	-4,75	-5,15	-5,37
Rörelseresultat	0,44	0,59	-1,39	-1,16	-0,76	-0,69	-10,93	-0,95
Finansnetto	-0,41	-1,00	-0,01	-0,03	-0,05	-0,19	-0,23	0,03
Resultat efter skatt	0,04	-0,41	-1,40	-1,19	-0,81	-0,88	-11,17	-0,92
Kassaflöde från löpande verksamhet	-0,21	-0,23	-0,66	-1,45	-0,09	-0,07	0,83	0,24
EBITDA	1,71	1,62	-0,38	-0,19	0,15	0,21	0,04	0,21
Eget kapital	24,17	22,24	24,24	25,94	25,25	25,60	26,38	38,29

Definitioner se sidan 17.

1) Redovisningsprinciper se sidan 19.

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 (undantaget kortare affärer – understigande 12 månader) välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

Stena Bulk

Stena Bulk är specialiserade på transporter av rena petroleumprodukter och vegetabiliska oljor. Genom ett avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på tidsinbefraktningar 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 procent för P-MAX, 1,25 procent för Suezmax och 2 procent för IMOIIIMAX.
- **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, 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.

Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Kvartal 1		Helår
	2019	2018	2018
Koncernen	67,3	61,5	256,9
Moderbolaget	0,4	0,2	1,2

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknads-mässiga villkor och priser.



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

Q2 2019 15 augusti 2019
Q3 2019 5 november 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

Denna information är sådan information som Concordia Maritime Aktiebolag (publ) är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersons försorg, för offentliggörande den 25 april 2019.

Flottan per 2019-03-31

Produkttankers	Sysselsättning	Partner
P-MAX		
Stena Premium	Spot	Stena Bulk
Stena Polaris	Spot	Stena Bulk
Stena Performance	CVC t.o.m. april 2019	Stena Bulk
Stena Provence	Timecharter t.o.m. september 2019	Stena Bulk
Stena Progress	Timecharter t.o.m. maj 2019	Stena Bulk
Stena Paris	Timecharter t.o.m. augusti 2019	Stena Bulk
Stena Primorsk	Spot	Stena Bulk
Stena Penguin	CVC t.o.m. april 2019	Stena Bulk
Stena Perros	Timecharter t.o.m. april 2019	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

Råoljetankers		
Suezmax		
Stena Supreme ⁷⁾	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

CONCORDIA
MARITIME

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