

Delårsrapport 1 januari – 31 mars 2022

Starkare produkt- tankmarknad

- **Totala intäkter kvartal 1**
MSEK 124,1 (179,6)
- **EBITDA kvartal 1**
MSEK 29,7 (-45,7)
- **Resultat före skatt kvartal 1**
MSEK -30,4 (-120,2)
- **Resultat efter skatt per aktie kvartal 1** SEK -0,64 (-2,54)

Händelser under första kvartalet

- Försäljning av två P-MAX-fartyg
- Utkontraktering av P-MAX-fartyget *Stena Polaris*
- Teknisk designstudie för eventuell containerkonvertering sjösatt
- Nya långsiktiga villkor för finansiella kovenanter

Händelser efter kvartalets utgång

- Inga väsentliga händelser efter kvartalets utgång.

Nyckeltal	Kvartal 1		Helår
	2022	2021	2021
Totala intäkter, MSEK	124,1	179,6	704,8
EBITDA, MSEK	29,7	-45,7	-82,6
EBITDA, MUSD	3,2	-5,4	-9,6
Rörelseresultat, MSEK	-12,5	-101,9	-583,5
Resultat före skatt, MSEK	-30,4	-120,2	-658,2
Resultat efter skatt, MSEK	-30,5	-121,4	-660,4
Soliditet, %	14	25	14
Räntabilitet på eget kapital, %	neg	neg	neg
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	34,5	232,7	34,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,64	-2,54	-13,84
Eget kapital per aktie, SEK	5,80	15,90	6,21
Lost Time Injury	0	0	0

En omvälvande start på året

Det första kvartalet 2022 domineras av den ryska invasionen av Ukraina och dess effekter på energipriser och råvaruflöden världen över – en utveckling vi ännu inte sett slutresultatet av. För tankmarknaden har kriget medfört ett trendbrott där flera segment sett kraftigt stigande marknadsrater. Samtidigt har de kraftigt ökade bränslepriserna lett till stora skillnader i intjäning mellan olika segment och fartygstyper.

DE FÖRSTA TRE MÅNADERNA 2022 visar på en stor skillnad i marknadsrater före och efter det att invasionen påbörjades den 24 februari. Ersättandet av rysk olja med produkter från USA och Asien har lett till att oljan behöver fraktas längre distanser, vilket ökar kapacitetsutnyttjandet av tankflottan. För MR-segmentet låg den genomsnittliga intjäningen i början av året på cirka USD 8,000 per dag¹⁾, vilket den 1 april hade stigit till cirka USD 19,000 per dag¹⁾. Samtidigt är skillnaden mellan olika geografiska områden stor. I exempelvis Karibien och US Gulf har fraktraterna under vissa perioder överstigit USD 70,000 per dag. Liknande utveckling kan ses inom råoljesegmenten. Suezmax-segmentet²⁾ startade året på cirka USD 5,000 per dag, för att till början av april ha stigit till dryga USD 45,000 per dag.

Kraftigt stigande oljepriser

Även priset på råolja har stigit kraftigt under kvartalet, från ett genomsnitt på USD 74 per fat under december 2021, till ett snitt på USD 117 per fat i mars 2022. Detta har drivit upp bunkerpriserna vilket gör att fartyg på samma marknad och i samma segment nu har en större skillnad i intjäning än vad som varit fallet tidigare på grund av olikheter i bunkerförbrukning. Utvecklingen är extra tydlig inom

VLCC-segmentet, där mäklarhuset Clarkson den 1 april rapporterade minus USD 2,738 per dag för ett standardfartyg, USD 9,140 per dag för ett fartyg med ECO-design och USD 15,410 per dag för ett ECO-fartyg med scrubber³⁾.

Aktivt arbete med flottan

För kvartalet uppgick resultat före skatt till MSEK –30,4 (–120,2). EBITDA uppgick till MSEK 29,7 (–45,7) motsvarande MUSD 3,2 (–5,4). Resultatförbättringen jämfört med motsvarande kvartal föregående år är huvudsakligen en konsekvens av att majoriteten av P-MAX-flottan nu är utkontrakterad på långtidskontrakt med en överenskommen bashyra om USD 15,500 per fartyg och dag. Därtill kommer även möjligheten till vinstdelning på frakter överstigande bashyran beräknad på snittintjäningen per fartyg och halvår. Sammantaget uppgick den genomsnittliga inseglingen för de 7 P-MAX-fartyg på TC till USD 15,500 per dag under kvartalet.

Fyra av P-MAX-fartygen sysselsätts av Stena Bulk på spotmarknaden eller kortare kontrakt, övriga tre på kontrakt över ett år.

Under kvartalet levererades de sålda fartygen *Stena Perros* och *Stena President* till sina nya ägare. Fartygen är båda byggda 2007 och hade planerade dockningar under



2022, inkluderande även installation av utrustning för ballastvattenrening. Försäljningarna medförde en positiv likviditets-effekt om ca MUSD 2. Överskottet har använts till accelererad amortering på lån.

Vidare levererades *Stena Polaris* på en bareboat charter till amerikanska rederiet Crowley Government Services Inc. (Crowley) över en period om minst 12 månader med optioner upp till 5 år. Crowley har i sin tur hyrt ut fartyget med amerikansk besättning och flagg till US Military Sealift Command.

Suezmax-fartyget *Stena Supreme* var fortsatt sysselsatt på spotmarknaden och hade en genomsnittlig intjäning på USD 14,600 per dag (USD 13,100 per dag).

De senaste tidens svaga Yen-kurs och stärkta värderingar för suezmax-fartyg har gjort att vi satt fartyget på marknaden

för försäljning. Fartyget chartras sedan 2016 in på bare-boat-basis från en japansk redare och kontraktet har årliga köpoptioner prisade i yen.

Breakeven-nivån har varit alltför hög för att ge ett positivt kassaflöde i den svaga marknad vi sett 2021. En försäljning förväntas ge ett positivt tillskott i kassan samt även spara in på en schemalagd dockning för fartyget under 2022.

Teknisk designstudie sjösatt rörande fartygskonvertering

Under kvartalet sjösattes en teknisk designstudie tillsammans med Stena Teknik och tyska Neptun Ship Design GmbH. Syftet är att utreda möjligheten till konvertering av P-MAX-fartyg till 2,100 TEU containerfartyg. Att det rent tekniskt är möjligt är nu klart. För närvarande utreds huruvida det även är kommersiellt gångbart.

Inga allvarligare incidenter eller olyckor

Under kvartalet inträffade inget oljespill och ingen olycka med sjukfrånvaro som följd. Dock hamnade *Stena President* drygt 10 dagar offhire på grund av ett utbrott av COVID ombord.

Tre fartyg inspekterades enligt OCIMF SIRE inspektioner med i snitt 2 observationer per fartyg vilket får betraktas som väl godkänt.

Insatser för att möta allt hårdare miljökrav

Regelverken kring fartygens maximalt tillåtna utsläpp av växthusgaser har under senare år skärpts – och väntas framöver skärpas ytterligare. IMOs så kallade "short term

measures"⁴⁾ för att minska utsläppen träder i kraft 1 januari 2023 och arbete pågår för att utvärdera vilka tekniska och operationella initiativ som krävs för att leva upp till dem. En plan för "EEXI compliance" är framtagen, vilken bygger på att anpassa fartygens motoreffekt genom så kallad EPL Engine Power Limitation vilket inte bör ge några operationella begränsningar. Regelverket kring CII kommer färdigställas under juni 2022 och en plan ska utarbetas efter det.

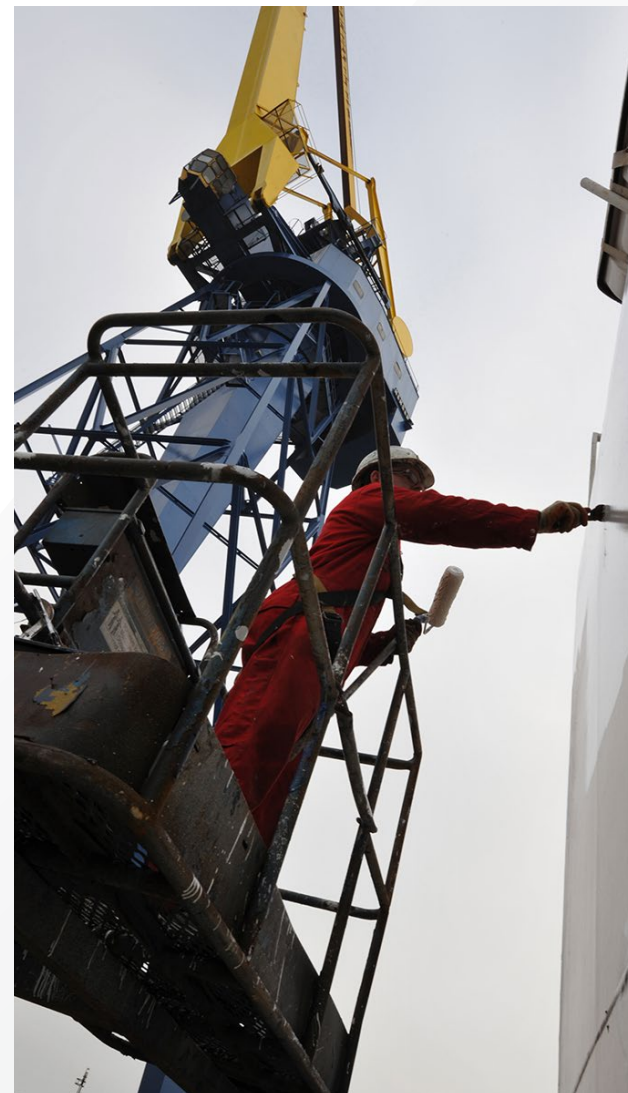
Utsikter framåt

Den tragiska situationen i Ukraina kommer sannolikt att fortsätta prägla marknadsbilden och bidra till en ökad osäkerhet där politiska beslut kommer att påverka lastflöden och intjäningsnivåerna. Beroende på hur lastflödena "stabiliserar sig" i den nya verklighet vi anar kan det ha en fortsatt positiv effekt på tankmarknaden. Lagernivåerna är fortsatt låga och även den förutspådda nettotillväxten i produkt-tankflottan låg. Vi förväntar oss därför en hög volatilitet under 2022. För 2023–2024 tror vi sedan på en generell starkare marknad, om än med stor ödmjukhet inför det faktum att osäkerheten är betydande.

När det gäller den egna verksamheten ligger fortsatt fokus på att säkerställa finansiell stabilitet och samtidigt maximera värdet i P-MAX-flottan. Löpande analyseras nya affärsmöjligheter i en dynamisk och cyklisk marknad.

Göteborg i maj 2022

Erik Lewenhaupt, vd



1) Clarkson Clean MR Avg. Earnings

2) Clarkson Suezmax Avg. earnings

3) System för avgasrening som möjliggör drift med billigare bränsle (HFO)

4) Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) and the Carbon Intensity Indicator (CII)

Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning under det första kvartalet 2022 uppgick till USD 15 500 per dag (11 700), vilket var mer än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 9 700 per dag (6 300). Intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 14 600 per dag (13 100), att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden²⁾ om USD 16 700 per dag (8 700).

Produkttankflottan

Under kvartalet avyttrades de båda P-MAX-fartygen *Stena Perros* och *Stena President*. Efter försäljningarna utgörs Concordia Maritimes produkttankflotta av åtta P-MAX-fartyg om vardera 65 200 dwt. Under det tredje kvartalet 2021 ingicks ett femårigt utbefraktningensavtal med Stena Bulk och vid utgången av det fjärde kvartalet sysselsattes samtliga fartyg på kontraktet. *Mer om avtalet finns att läsa på sid. 6 samt på concordiamaritime.com.*

Fartyget *Stena Polaris* utkontrakterades i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. (Crowley). Avtalet, som är på s.k. bareboat basis, löper över en period om minst 12 månader med årliga optioner fram till 2026. Crowley kommer i sin tur att hyra ut fartyget till US Military Sealift Command. Avtalet innebär att utkontrakteringen till Stena Bulk tillfälligt hävs men återinträder om inte full period deklarerar av Crowley.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för de P-maxar som är utchartrade på TC-avtal, låg under kvartalet på USD 15 500 per dag (11 700). *Stena Polaris* är uthyrd på bareboat-basis, det vill säga utan bemanning, och intjäningen under kontraktet motsvarar en TC på ungefär USD 18 000 per dag.

Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under kvartalet 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.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för Suezmaxflottan låg under kvartalet på USD 14 600 per dag (13 100).

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes ingen planerad dockning.



Befraktningsstatus Q2 2022 (per 28 April 2022)¹⁾

	Totalt antal tillgängliga befraktningsdagar	Andel befraktade dagar (%)	Genomsnittlig intjäning (USD per dag)
Suezmax, spot	91	45	28 400

Den kontrakterade snittintjäningen baseras på initiala reseskalkyler, 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) Fartygstypen produkttank utgår ur tabellen då samtliga fartyg är utbefraktade på time charter eller bareboat charter.

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings.

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

Intjäning

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden ^{1,2)}	
		Kv 1 2022	Kv 1 2021	Kv 1 2022	Kv 1 2021
Produkttank	7	15 500	11 700	9 700	6 300
Suezmax	1	14 600	13 100	16 700	9 200

1) Clarksons w.w. Average MR Clean Products Long Run Historical Earnings

2) Clarksons w.w. Average Suezmax Long Run Historical Earnings

Concordia Maritimes produkttankflotta presterade under kvartalet högre än Clarksons teoretiska index. Inom Suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under kvartalet lägre än Clarksons teoretiska index.

EBITDA per kvartal

MUSD	Kv 1 2022	Kv 4 2021	Kv 3 2021	Kv 2 2021	Kv 1 2021	Kv 4 2020	Kv 3 2020	Kv 2 2020	Kv 1 2020
Produkttank timecharter	5,1	5,7	1,7	0,8	0,7	4,6	4,5	4,2	4,6
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	0,3	-0,7 ⁴⁾	-2,0 ³⁾	-0,1 ²⁾	-3,7 ¹⁾	-2,0	0,3	5,2	5,5
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	-1,4	-	-3,6	-	-	-	-	-	-
Produkttank totalt	4,0	-5,0	-3,7	0,8	-3,1	2,6	4,9	9,3	10,1
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	0,5	0,4	-0,1	0,2	0,3	0,1	1,4	3,4	3,6
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	-0,1	-2,0	-2,0	-1,8	-1,8	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suezmax total	0,5	0,3	-2,1	-1,8	-1,5	-1,7	1,4	3,4	3,6
Admin och övrigt	-1,2	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8	-0,8	-0,7	-1,0	-0,9
Totalt	3,2	4,4	-6,6	-2,0	-5,4	0,1	5,5	11,8	12,7

1) I summan ingår erhållen IMOIIIMAX-bonus om MUSD 5.

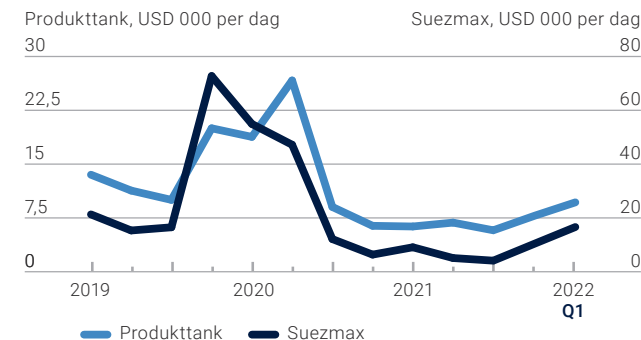
2) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,5.

3) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -2,9.

Intäkter per fartygskategori

MSEK	Kvartal 1		Helår 2021
	2022	2021	
Produkttank timecharter	116,2	61,1	322,3
Produkttank spot	-4,4	93,5	300,5
Produkttank totala intäkter	111,8	154,5	622,8
Suezmax spot	12,3	25,0	82,0
Suezmax totala intäkter	12,3	25,0	82,0
Övrigt	0,0	0,0	0,0
Totala intäkter	124,1	179,6	704,8

Marknadens genomsnittliga intjäning, spot



Marknaden var under kvartalet fortsatt svag. Inom produkttanksegmentet uppgick den genomsnittliga intjäningen¹ till USD 9 700 per dag (6 300). Inom suezmaxsegmentet uppgick den genomsnittliga intjäningen² till USD 16 700 per dag (9 200).

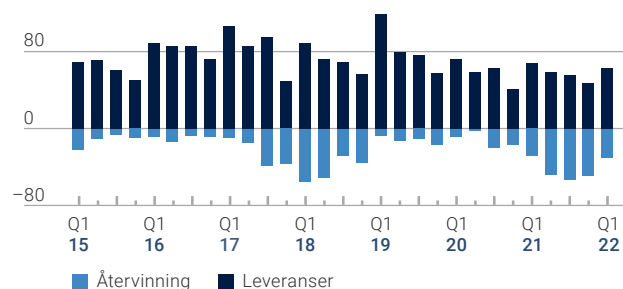
1) Average MR Clean Products Long Run Historical Earnings.

2) Average Suezmax Long Run Historical Earnings.

Källa: Clarkson

Återvinning och leveranser

Tankfartyg >10 kWDT
160



Under det första kvartalet ökade leveranser av nya fartyg medan utfasning genom återvinning minskade.

Källa: Clarkson

Översikt första kvartalet 2022

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt var MSEK -30,5 (-121,4).

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgick till SEK 5,80 (15,90).

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 1,4 (-72,9). Den utgående balansen för omräkningsreserven i eget kapital uppgår till MSEK 471,9 (459,0) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Likviditet

Vid utgången av första kvartalet 2022 var den tillgängliga likviditeten, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter MSEK 34,5. Styrelsen gör bedömningen att befintlig bankfinansiering och övriga finansieringskällor är tillräckliga för att trygga koncernens finansiering för minst den kommande 12-månadersperioden.

Under kvartalet har Bolaget utöver sedvanlig amortering även återbetalat lånen för *Stena Perros* och *Stena President*. Då försäljningarna för dessa fartyg översteg utestående lån har mellanskillnaden används till ytterligare amortering på befintlig flotta med MUSD 2.

Kovenanter och omklassificering av skuld

Under första kvartalet 2022 enades Bolaget och långgivande banker om långsiktigt hållbara kovenantnivåer. I och med de nya kovenantnivåerna kunde låneskulderna åter klassificeras i enlighet med bankavtalets lånestruktur, d.v.s. fördelat mellan en långfristig och en kortfristig del.

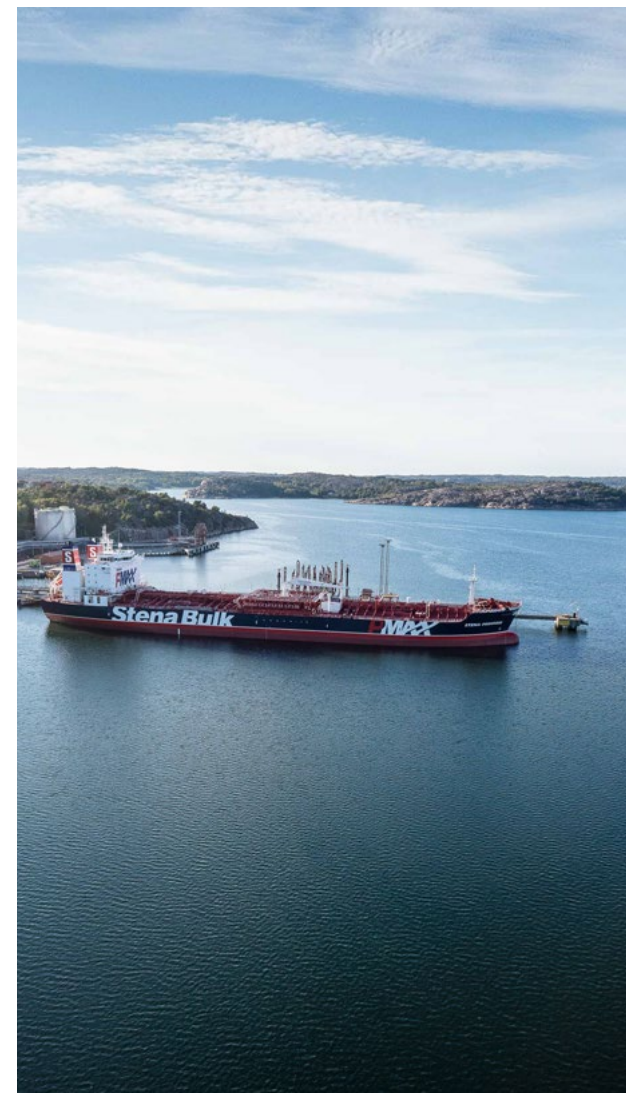
Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 0,0 (74,2). Concordia Maritime har under kvartalet inte köpt eller sålt några tillgångar som klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Värdering av flottan

Concordia Maritimes standardprocess är att halvårsvis göra en bedömning och värdering av fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett nedskrivningsbehov. Denna baseras på en samlad bedömning av framtida intjäning och genomsnittliga marknadsvärderingar (snittvärden från tre oberoende fartygsmäklare).

Fartygsflottan definieras som två kassagenererande enheter, där produkttankfartygen utgör en enhet och suez-maxfartyget en enhet. 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 samband med den bedömning som gjordes inom ramen för årsbokslutet 2021 valde Concordia Maritime att skriva ned det bokförda värdet på fartygen i flottan med MSEK 268. Nedskrivningen gjordes som en konsekvens av den långvarigt svaga tankmarknaden, vilken bedöms ha påverkat marknadsvärdena på fartyg negativt. Denna bild bekräftas också i de under kvartalet genomförda försäljningarna av P-MAX-fartygen *Stena Perros* och *Stena President*. Vid kvartalets utgång fanns inga indikationer på ytterligare nedskrivningsbehov.

Sysselsättning

Av den seglande flottan på 9 fartyg (varav 8 ägda och 1 inhyrt på bareboat-kontrakt) var vid tidpunkten för rapportens avgivande endast Suezmaxfartyget *Stena Supreme* sysselsatt på spotmarknaden. Fartyget har en intjäning som är relaterad till befракtningsnivån på den öppna marknaden och de svängningar som där förekommer.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2022-03-31 till 3 (3) personer. Koncernen sysselsatte 468 (587) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning, Northern Marine Management i Glasgow.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 0,0 (14,9) varav 0,0 (0,0) från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 22,9 (216,1), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och outnyttjade faciliteter.

Operativa utmaningar

På grund av Covid-19 så har bolaget inte kunna genomföra besättningsbyten på ett normalt sätt under kvartalet. Besättningens säkerhet kommer i första hand och besättningsbyten genomförs då det är möjligt.

Kriget i Ukraina påverkar bolagets operation på flera sätt. Till dessa hör betalningen till ryska officerare. Bemanningsbolaget Northern Marine har dock hittat tillfälliga lösningar för de drygt 70 ryska officerare som arbetar på Concordia Maritimes fartyg.

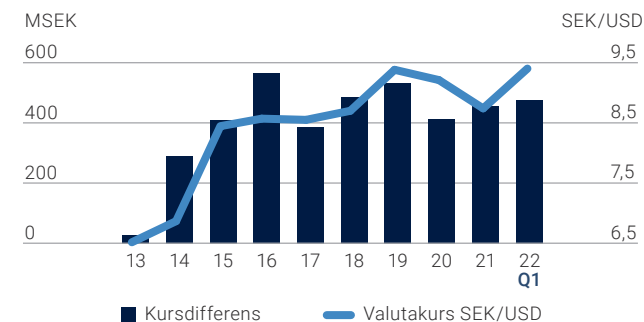
Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 1		Helår
	2022	2021	2021
Totala intäkter ¹⁾	124,1	179,6	704,8
Rörelseresultat	-12,5	-101,9	-583,5
Resultat före skatt	-30,4	-120,2	-658,2
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,64	-2,54	-13,84

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	31 mars 2022	31 mars 2021
Disponibel likviditet ²⁾	34,5	232,7
Räntebärande skulder	1 425,2	1 968,1
Eget kapital	276,9	759,0
Soliditet, %	14	25

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 20.

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

3) Förändringen redovisas i övrigt totalresultat.

Tre fokusområden för en hållbar tanksjöfart

1 Tillhandahålla säkra tanktransporter

Concordia Maritimes verksamhet ska bedrivas på ett sätt som skyddar de anställda, miljön och fartygen. Genom en stark säkerhetskultur på alla nivåer inom organisationen ska risken för olyckor och incidenter förebyggas.

2 Minska vår miljöpåverkan

Concordia Maritime har ett tydligt åtagande att minska verksamhetens inverkan på miljön. Inom organisationen och i samarbete med andra aktörer bedrivs ett kontinuerligt arbete med att motverka risken för spill och öka energieffektiviteten.

3 Ta vårt ansvar för anställda och samhälle

Concordia Maritime är en ansvarstagande arbetsgivare och samhällsaktör som verkar för goda arbetsvillkor, jämställdhet, mänskliga rättigheter och bekämpande av all form av korruption.

Utgångspunkter i hållbarhetsarbetet

Care Omtanke och kvalitet i allt vi gör.

Innovation En innovativ företagskultur hjälper oss att prestera och förbättra oss.

Performance Förstklassigt utförande.

Transparency Vår ambition är full transparens. Det vi redovisar ska vara relevant och kopplat till de mest väsentliga frågorna för vår verksamhet.

Principer och riktlinjer

Ett tydligt ramverk sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare.

Partnerskap och samarbeten

Påverkan sker genom tät samverkan med partners och andra samarbeten.

Styrning och uppföljning

Ett strukturerat arbetssätt för styrning och uppföljning skapar förutsättningar att mäta och förbättra företagets hållbarhetsprestanda.



GLOBALA MÅLEN för hållbar utveckling

Concordia Maritime stödjer FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling. Fokus ligger på mål 7, 8, 9, 13, 14, 17 vilka har den tydligaste bäringen på verksamheten och där möjligheten till positiv påverkan bedöms vara störst. Läs mer om arbetet med FN:s mål på concordiamaritime.com.



Rapportering Hållbarhet

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under kvartalet inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Det inträffade heller ingen arbetsplatsincident som medförde att en enskild medarbetare inte kunde återgå till arbetsskiftet dagen efter.

En hög uppmärksamhetsgrad och ett utarbetat säkerhetstänkande har inneburit att vi under kvartalet rapporterat fyra mindre incidenter: Den första är en incident som klassas som RWC (Restricted Work Case), sedan inträffade två s.k Damage to property. Under kvartalet inträffade även en s.k HPNM (High Potential Near Miss). Den första incidenten hände på *Stena Performance*. I samband med en övning kring sjösättandet av livbåtar stukade en matros foten. Den andra incidenten rör *Stena Polaris* som liggandes för ankar i hamn blev påseglad av en bogserbåt. Kollisionen var mycket mild. Efter inspektion konstaterades att det inte fanns några anmärkningar på fartyget. Den tredje händelsen gäller *Stena Penguin*: När fartyget låg säkert förtöjt kom svallvågor från ett större fartyg som medförde att landgången blev skadad. Den fjärde incidenten var en sk. High Potential Near Miss på *Stena Perros*. I samband med tankrengöring rann cirka 100 liter smutsigt vatten ut på akterdäck. Tankrengöringen stoppades omedelbart, vattnet togs omhand och inget spill överbord konstaterades.

Under kvartalet var inget av Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon piratrelaterad incident.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 3 vettinginspektioner. Vid dessa inspektioner noterades 6 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,0 observationer per inspektion, vilket

är bättre än genomsnittet inom branschen (Q88). För helåret 2021 genomfördes 32 vettinginspektioner. Vid dessa noterades 62 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 1,9 observationer per inspektion. Vidare resulterade ingen hamnstatskontroll under kvartalet i kvarhållande av Concordia Maritimes fartyg.

Energy management

Den totala bunkerförbrukning minskade under kvartalet med 26% jämfört med Q1 2021. Minskningen förklaras av det faktum att antalet fartyg varit färre under 2022 (två fartyg såldes under första kvartalet 2022). Ytterligare orsak är att fartygen haft fler s.k ballastdagar, dvs seglat utan last och därmed förbrukat mindre bunker. EEOI, som är ett operationellt mått för att bedöma fartygets energieffektivitet och CO₂-utsläpp, försämrades för flottan, vilket är en funktion av fler ballastdagar jämfört med motsvarande kvartal föregående år.

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 träder ikraft 1 januari 2023 och arbete pågår för att utvärdera effektiva tekniska och operationella initiativ som krävs för att leva upp till dem.



Nyckeltal

Säkerhet

	Kv 1 2022	Kv 1 2021	Helår 2021	Mål 2022
LTI	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0
Antal vettingsinspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	1	0
Genomsnittligt antal vettingsobservationer per inspektion (ägda fartyg)	2	1,8	1,9	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0
Skada på egendom	2	0	0	0
Medical Treatment Case	0	0	0	0
Restricted Work Case	1	1	3	0
High Potential Near Miss	1	2	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0

Miljöpåverkan

	Kv 1 2022	Kv 1 2021	Helår 2021
Förbrukade ton bunker			
HSFO	–	–	–
LSFO	13 054	19 528	62 666
MGO	2 660	4 720	14 738
Totalt	15 714	24 248	77 404
Utsläpp i ton			
CO ₂	49 180	76 244	242 421
SO _x	133	205	641
NO _x	1 406	2 178	6 927
Partiklar	16,5	25	80
Effektivitet, EEOI			
gCO ₂ /tonNM	17,86	12,5	13,26
Oljespill, liter	0	0	0

Definitioner se sidan 18.



Ramverk och riktlinjer

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

Global Compact

Concordia Maritime följer FNs allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och antikorrupktion, och respektera dessa i hela sin värdekedja.

Maritime Anti-Corruption Network

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 korrupktion och mutor i alla dess former.

OECDs riktlinjer

Concordia Maritime följer OECDs riktlinjer för multinationella företag. Riktlinjerna rör bland annat företagets relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.

ILOs kärnkonventioner

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

World Ocean Council

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

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.



Följ marknadens utveckling på www.concordiamaritime.com

På Concordia Maritimes webbplats ges kontinuerlig uppdatering och analys av marknaden för tanktransporter.

in concordia-maritime

ig concordiamaritime

Koncernen

Resultaträkning

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Koncernens resultaträkning			
Genomsnittlig kurs SEK/USD	9,35	8,40	8,58
Timecharterintäkter, lease av fartyg	47,3	22,3	120,2
Timecharterintäkter, operativa tjänster	68,9	38,8	202,1
Spotbefraktningssintäkter ¹⁾	7,9	118,5	382,5
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0
Summa intäkter	124,1	179,6	704,8
Reserelaterade driftskostnader	3,1	-81,1	-220,1
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-34,6	-84,6	-297,3
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-44,1	-47,6	-196,7
Personalkostnader land	-2,3	-4,5	-14,0
Övriga externa kostnader	-16,4 ²⁾	-7,5	-59,2 ³⁾
Avskrivningar/Nedskrivningar	-42,2	-56,2	-501,0
Summa rörelsekostnader¹⁾	-136,6	-281,4	-1 288,3
Rörelseresultat	-12,5	-101,9	-583,5
Ränteintäkter och liknande poster	0,2	2,8	8,6
Räntekostnader och liknande poster	-18,2	-21,1	-83,3
Finansnetto	-18,0	-18,3	-74,7
Resultat före skatt	-30,4	-120,2	-658,2
Skatt	0,0	-1,3	-2,1
Resultat efter skatt	-30,5	-121,4	-660,4

1) Redovisningsprinciper, se sidan 20.

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

3) I beloppet ingår nettoförlust från fartygsförsäljning om MSEK -30,3.

Övrigt totalresultat

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	-30,5	-121,4	-646,6
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Omräkningsdifferenser	11,8	47,5	48,6
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessakringar	0,1	14,1	61,8
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessakringar överfört till periodens resultat	-0,8	23,8	51,2
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	0,0
Periodens totalresultat	-19,4	-36,1	-498,7

Värden per aktie

	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-0,64	-2,54	-13,84
Eget kapital per aktie, SEK	5,80	15,90	6,21

Koncernen

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2022	31 mars 2021	31 dec 2021
Kurs SEK/USD på rapportdagen	9,40	8,73	9,05
Tillgångar			
Fartyg och inventarier ¹⁾	1 466,5	2 771,6	1 454,5
Finansiella anläggningstillgångar	6,3	0,0	5,4
Summa anläggningstillgångar	1 472,7	2 771,6	1 459,8
Kortfristiga fordringar	132,1	166,1	112,1
Kassa och bank ²⁾	19,9	45,1	15,9
Tillgångar som innehas för försäljning	329,1	0,0	518,8
Summa omsättningstillgångar	481,1	211,2	646,8
Summa tillgångar	1 953,8	2 982,8	2 106,7
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	276,9	759,0	296,3
Långfristiga skulder	976,7	1 693,3	310,9
Kortfristiga skulder	700,2	530,4	1 499,4
Summa eget kapital och skulder	1 953,8	2 982,8	2 106,7

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 0 (943,2).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 15,6 (0).

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan–mars 2022							
IB 2021-01-01	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 2021							
IB 2021-01-01	381,8	61,9	411,5	-110,9	0,0	50,7	795,1
Periodens totalresultat			47,5	37,9	0,0	-121,4	-36,1
UB 2021-03-31	381,8	61,9	459,0	-72,9	0,0	-70,7	759,0

Koncernen

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Löpande verksamhet			
Resultat före skatt	-30,4	-120,2	-658,2
Justeringsposter:			
Avskrivningar/Nedskrivningar	42,2	56,2	501,0
Övriga poster	39,8	56,8	124,9
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	51,5	-7,2	-33,5
Förändringar i rörelsekapital	-22,3	26,9	68,3
Kassaflöde från löpande verksamhet	29,2	19,7	34,8
Investeringsverksamhet			
Försäljning av anläggningstillgångar	208,2	0,0	487,4
Investering i anläggningstillgångar	0,0	-74,2	-191,5
Övriga finansiella poster	0,4	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	208,7	-74,2	295,9
Finansieringsverksamhet			
Upptagning av lån	0,0	55,1	203,9
Amortering av lån	-222,2	-43,7	-105,2
Övrig finansiering	-12,1	-44,0	-551,3
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-234,3	-32,6	-452,5
Periodens kassaflöde	3,5	-87,0	-121,9
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	15,9	130,2	130,2
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	0,5	1,9	7,6
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	19,9	45,1	15,9
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid årets början	0,4	7,6	12,4
Periodens kassaflöde	0,2	-5,7	-4,9
	0,5	1,9	7,6

Moderbolaget

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021
Nettoomsättning	0,0	14,9
Driftskostnader fartyg	0,0	-30,3
Övriga externa kostnader	-1,7	-1,9
Personalkostnader	-1,3	-2,4
Rörelseresultat	-3,0	-19,6
Resultat från dotterbolag	0,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	5,3	20,8
Räntekostnader och liknande poster	-19,6	-22,5
Resultat före skatt	-17,3	-21,3
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-17,3	-21,3

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2022	31 mars 2021
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	6,3	0,0
Andelar i koncernföretag	675,5	746,4
Långfristiga fordringar på koncernföretag	703,4	839,2
Summa anläggningstillgångar	1 385,2	1 585,7
Kortfristiga fordringar	7,5	14,5
Fordran koncernbolag	15,3	0,0
Kassa och bank ¹⁾	0,0	28,5
Summa omsättningstillgångar	22,8	43,0
Summa tillgångar	1 407,9	1 628,6
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	308,4	418,1
Långfristiga skulder	817,7	755,6
Kortfristiga skulder	281,8	455,0
Summa eget kapital och skulder	1 407,9	1 628,6

1) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 0 (0).

Risker och riskhantering

Concordia Maritime verkar i en bransch där efterfrågan på företagets tjänster påverkas av såväl konjunkturcykler och säsongeffekter som av faktorer av mer tillfällig natur. Detta skapar både affärsmöjligheter och risker och företagets förmåga att identifiera, utvärdera, hantera och följa upp dessa utgör en viktig del av styrningen och kontrollen av Concordia Maritimes affärsverksamhet.

Syftet med Concordia Maritimes riskarbete är att genom ett väl övervägt risktagande skapa goda förutsättningar att nå företagets affärsmål och att skydda förmågan att skapa långsiktigt värde för kunder och ägare. Riskarbetet utgår från ett fastställt ramverk som anger vilka nivåer av risktagande som är acceptabla. Nivåer för risktagande fastställs av styrelsen.

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. Hållbarhetsrisker är integrerade i riskkategorierna.

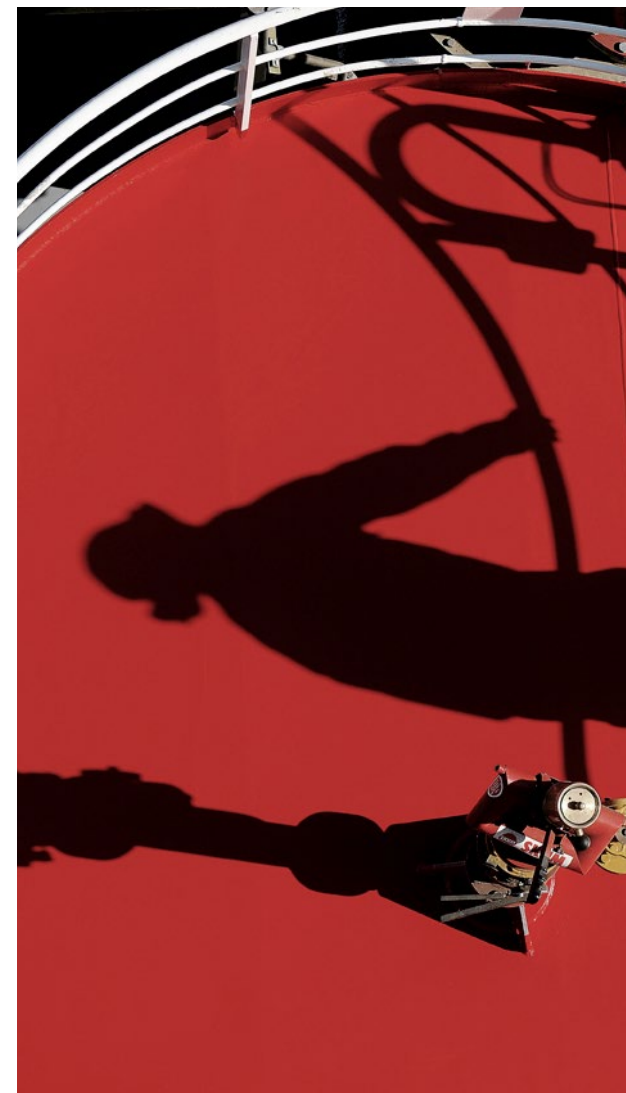
■ **Strategiska risker** är främst externa faktorer som kan påverka Concordia Maritimes verksamhet och som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i planeringen och styrningen av verksamheten. Strategiska risker inkluderar även interna faktorer som kan försvåra möjligheterna att nå företagets övergripande affärsmål.

■ **Operativa risker** är relaterade till den löpande verksamheten och är sådana som Concordia Maritime till stor del själv eller genom samarbetspartners kan kontrollera och förebygga.

■ **Efterlevnadsrisker** relaterar till det faktum att Concordia Maritime verkar på en global marknad och i en bransch som omfattas av många lagar, förordningar och regler avseende till exempel säkerhet och miljö. Riskerna avser bristande efterlevnad i sig, men även konsekvenserna av att företaget anpassar sig efter exempelvis hårdare miljölagstiftning.

■ **Finansiella risker** avser bland annat kredit-, valuta- och ränterisker som kan påverka företagets resultat negativt. Se även "Åtgärder för att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet" under "Ekonomisk översikt".

Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2021, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com.



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 fraktpriser 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 medi-

cinsk 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 dieselbränsolja (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	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Rörelseresultat	-12,5	-101,9	-583,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	42,2	56,2	501,0
EBITDA	29,7	-45,7	-82,6

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	-30,5	-121,4	-658,2
Nedskrivning	0,0	0,0	267,7
Skatt	0,0	1,3	
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-30,4	-120,2	-390,5

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	-30,4	-120,2	-390,5
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt, SEK	-0,64	-2,52	-8,18

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	-569,4	-216,5	-660,4
Eget kapital	467,3	911,9	587,9
Räntabilitet på eget kapital	neg	neg	neg

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Resultat efter finansnetto	-30,4	-120,2	-658,2
Finansiella kostnader	80,4	90,5	83,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	50,0	-29,7	-574,9
Balansomslutning	2 342,6	3 144,3	2 599,9
Icke räntebärande skulder	-237,0	-214,3	-240,5
Sysselsatt kapital	2 105,6	2 929,9	2 359,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	2,37%	neg	neg

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Resultat efter finansnetto	-30,4	-120,2	-789,2
Finansiella kostnader	80,4	90,5	83,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	50,0	-29,2	-705,8
Balansomslutning	2 342,6	3 144,3	2 599,9
Räntabilitet på totalt kapital	2,1%	neg	neg

Soliditet

MSEK	Kvartal 1 2022	Kvartal 1 2021	Helår 2021
Eget kapital	276,9	759,0	296,3
Balansomslutning	1 953,8	2 982,8	2 106,7
Soliditet	14%	25%	14%

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.

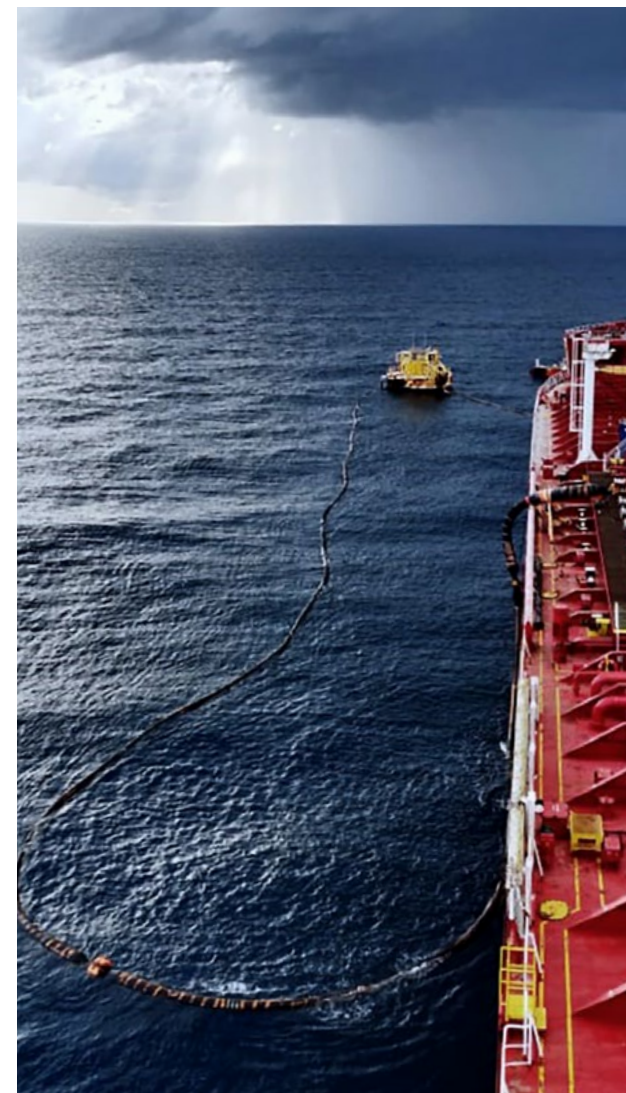
Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2021, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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. Denna delårsrapport har inte varit föremål för granskning av bolagets revisorer.

Göteborg den 5 maj 2022

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör



Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Q2 2020	Q1 2020
Resultatposter									
Summa intäkter ¹⁾	124,1	151,2	165,6	208,4	179,6	165,7	210,7	300,7	348,6
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-136,6	-173,4	-283,1	-282,7	-281,4	-225,7	-224,8	-252,2	-290,6
Rörelseresultat (EBIT)	-12,5	-290,0	-117,5	-74,2	-101,9	-59,9	-14,0	48,5	58,0
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	0,0	0,0	0,0	0,0	–	–	–	–	–
Finansnetto	-18,0	-18,2	-24,0	-14,2	-18,3	-26,5	-21,9	-20,2	-29,0
Resultat före skatt	-30,4	-308,2	-141,4	-88,4	-120,2	-86,5	-35,9	28,3	29,0
Resultat efter skatt	-30,5	-307,8	-141,4	-89,7	-121,4	-87,4	-35,9	28,3	29,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	29,2	-1,4	10,2	6,3	19,7	-62,1	21,2	238,9	105,0
EBITDA	29,7	36,6	-56,8	-16,7	-45,7	-4,6	45,1	114,1	123,2
Balansposter									
Fartyg (antal)	1 586,7 (9)	1 973,3 (11)	2 252,9 (11)	2 685,3 (13)	2 771,6 (13)	2 599,1 (13)	2 820,1 (13)	2 954,5 (13)	3 198,9 (13)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	19,9	15,9	34,5	51,6	45,1	130,2	264,4	346,6	206,9
Övriga tillgångar	138,3	117,5	131,9	156,7	166,1	145,2	167,0	167,0	372,6
Räntebärande skulder	1 425,2	1 587,6	1 587,1	1 963,8	1 968,1	1 656,5	2 047,9	2 199,6	2 407,0
Övriga skulder och avsättningar	251,7	222,8	236,1	226,9	255,7	423,0	192,6	191,2	273,9
Eget kapital	276,9	296,3	596,2	700,0	759,0	795,0	1 011,0	1 077,3	1 097,5
Balansomslutning	1 953,8	2 106,7	2 419,3	2 890,7	2 982,8	2 874,6	3 251,5	3 468,2	3 778,4
Nyckeltal, %									
Soliditet	14	14	25	24	25	28	31	31	29
Räntabilitet på totalt kapital	2	-27	-10	-4	-1	1	3	3	1
Räntabilitet på sysselsatt kapital	2	-24	-11	-5	-1	2	3	3	2
Räntabilitet på eget kapital	-122	-112	-62	-41	-24	-7	0	0	-7
Rörelsemarginal	-10	-192	-87	-36	-57	-36	-7	16	17
Aktiedata									
Summa intäkter ¹⁾	2,60	3,17	3,47	4,37	3,76	3,47	4,41	6,30	7,30
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-2,86	-3,63	-5,93	-5,92	-5,90	-4,73	-4,71	-5,28	-6,09
Rörelseresultat	-0,26	-6,08	-2,46	-1,55	-2,13	-1,26	-0,29	1,02	1,22
Finansnetto	-0,38	-0,38	-0,50	-0,30	-0,38	-0,56	-0,46	-0,42	-0,61
Resultat efter skatt	-0,64	-6,45	-2,96	-1,88	-2,54	-1,83	-0,75	0,59	0,61
Kassaflöde från löpande verksamhet	0,61	-0,03	0,21	0,13	0,41	1,30	0,44	5,01	2,20
EBITDA	0,62	0,77	-1,19	-0,35	-0,96	-0,10	0,95	2,39	2,58
Eget kapital	5,80	6,21	12,49	14,67	15,90	16,66	21,18	22,57	22,99

Definitioner se sidan 18.

1) Redovisningsprinciper se sidan 20.

Övrig information

Transaktioner med närstående

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående bolag i 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 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 delta med 50 eller 100 procent.

Vid utgången av det fjärde kvartalet var alla utom ett P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk på vardera 5 år. Ett fartyg var utkontrakterat (bareboat) på minst 12 månader, med start i januari 2022.

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

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären

■ Befraktning av fartyg

Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25%.

■ 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.

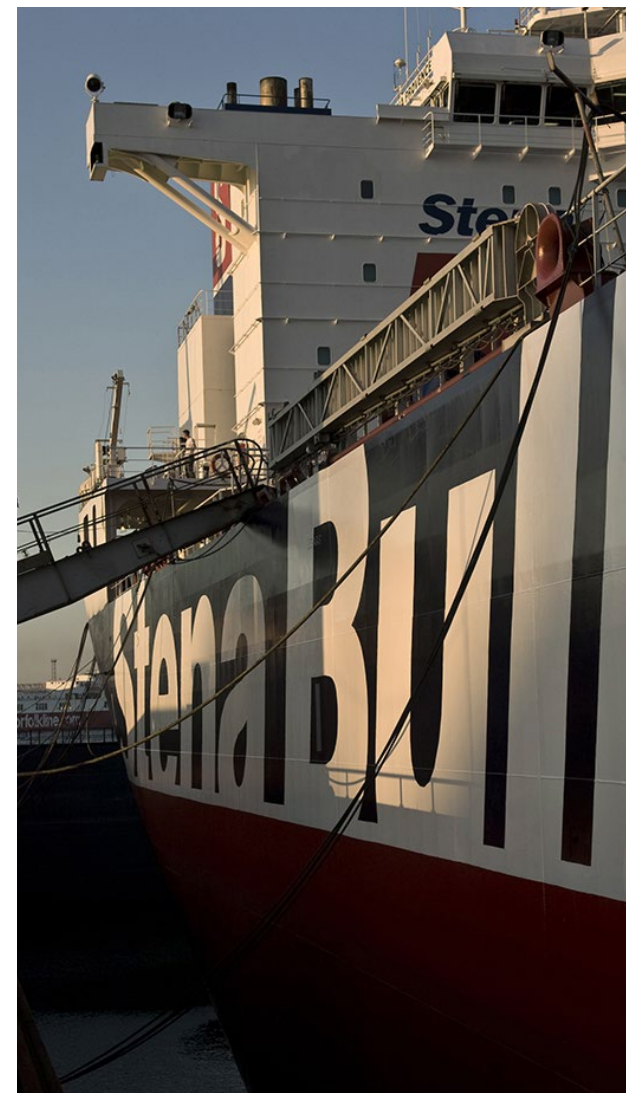
■ Finansieringsavtal

Genom ett avtal med AB Stena Finans har Concordia Maritime AB erhållit en checkkredit. Via avtal med Tritec Marine Ltd har företaget erhållit en finansiering för ballastvatteninstallationer.

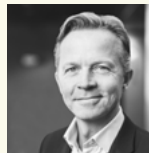
Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Kvartal 1		Helår
	2022	2021	2021
Koncernen	51,7	61,5	246,2
Moderbolaget	0,2	0,1	1,0

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



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

Q2 2022
Q3 2022

17 augusti 2022
10 november 2022

Denna information är sådan information som Concordia Maritime Aktiebolag (publ) är skyldigt att offentliggöra enligt EUs marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersoners försorg, för offentliggörande den 5 maj 2022 08.30 CET.

Flottan per 2022-03-31

Fartyg	Sysselsättning
Produkttankers	
P-MAX	
Stena Premium	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Polaris	Bareboat charter t.o.m. januari 2023 ¹⁾
Stena Performance	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Provence	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Progress	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Paris	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Primorsk	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Penguin	Time charter t.o.m. augusti 2026

Råoljetankers	
Suezmax	
Stena Supreme ²⁾	Spot genom Stena Sonangol Suezmax Pool

1) Med årliga optioner fram till 2026

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



**CONCORDIA
MARITIME**

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