

Delårsrapport 1 januari–30 juni 2022

Positivt resultat och stärkta marknadsutsikter

■ Totala intäkter

Q2 MSEK 180,8 (208,4)

H1 MSEK 304,9 (388,0)

■ EBITDA

Q2 MSEK 102,7 (-16,7)

H1 MSEK 132,4 (-62,4)

■ Resultat före skatt

Q2 MSEK 36,5 (-88,4)

H1 MSEK 6,0 (-208,6)

■ Resultat efter skatt per aktie

Q2 SEK 0,75 (-1,88)

H1 SEK 0,11 (-4,42)

Händelser under andra kvartalet

- Försäljning av suezmaxtankern *Stena Supreme*. Försäljningen medförde en positiv likviditetseffekt på ca MUSD 4.
- Stark marknad. Resultatet positivt påverkat av vinstdelning för H1 om MUSD 1,9 vilket möjliggör accelererad avbetalning på lån.

Händelser efter kvartalets utgång

- Ingått avtal om försäljning av P-MAX-tankern *Stena Paris*. Försäljningen väntas möjliggöra accelererad avbetalning på lån om ca MUSD 5.

Nyckeltal	Q2 (apr–jun)		Halvår (jan–jun)		Helår
	2022	2021	2022	2021	2021
Totala intäkter, MSEK	180,8	208,4	304,9	388,0	704,8
EBITDA, MSEK	102,7	-16,7	132,4	-62,4	-82,6
EBITDA, MUSD	10,6	-2,0	13,8	-7,4	-9,6
Rörelseresultat, MSEK	58,9	-74,2	46,5	-176,1	-583,5
Resultat före skatt, MSEK	36,5	-88,4	6,0	-208,6	-658,2
Resultat efter skatt, MSEK	35,7	-89,7	5,2	-211,1	-660,4
Soliditet, %	20	24	20	24	14
Räntabilitet på eget kapital, %	neg	neg	neg	neg	neg
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	88,9	139,5	88,9	139,5	34,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,75	-1,88	0,11	-4,42	-13,84
Eget kapital per aktie, SEK	7,18	14,67	7,18	14,67	6,21
Lost Time Injury	0	0	0	2	0

Stark marknad i en orolig omvärld

Första halvåret 2022 har bjudit på en sällan skådad dramatik i världen runtomkring oss. Krig i Europa, ett nytt energipolitiskt landskap, inflation, höjda räntor och en volatil aktiemarknad. Tankmarknaden reagerar som alltid snabbt på externa händelser – och volatiliteten har hittills under året varit ovanligt hög. När detta skrivs är de kortsiktiga utsikterna för geopolitisk stabilitet dessvärre fortsatt osäkra. För produkt-tankmarknaden förefaller framtiden dock desto ljusare.

SEDAN DEN TRAGISKA INVASIONEN av Ukraina i slutet av februari har det varit en turbulent och skakig tid på tankmarknaden. Världens ledare var snabba med att fördöma Ryssland och de flesta redare och operatörer, inklusive Concordia Maritime, valde själva att utesluta ryska hamnar och laster redan innan formella sanktioner var på plats. Ett mindre antal redare valde dock att fortsätta handla med Ryssland – vilket stundom varit mycket lukrativt.

Rysk råolja och oljeprodukter som tidigare exporterats till Europa har börjat hittat nya marknader i bland annat Kina, Indien och Sydamerika. I Europa har ryska leveranser gradvis ersatts av ökad import från USA och Asien. Sammantaget har detta haft en dramatisk effekt på lastflödena. I kombination med en internationellt ökande efterfrågan på energi, svårigheter för OPEC att skala upp oljeproduktionen och ett högt raffinaderiutnyttjande har det bidragit till en påtaglig ökning i både tonmil och efterfrågan på tonnage. På kort till medellång sikt tror vi denna situation kommer att bestå.

Stark produkttankmarknad

Effekten på produkttankmarknaden har varit särskilt stark under andra kvartalet, men även utvecklingen för råoljeseg-

mentet har varit positiv. Den genomsnittliga intjäningen för ett MR-fartyg på spotmarknaden låg enligt Clarksons i början av kvartalet på cirka USD 19 000 per dag. I slutet av juni hade den stigit till cirka USD 43 000 per dag. Även periodmarknaden hade en positiv utveckling, där den genomsnittliga intjäningen på en ettårig time-charter under kvartalet gick från USD 14 250 per dag till USD 20 500.

Parallellt med detta har även den långvarigt svaga VLCC-marknaden för råolja nu till slut gjort ett ryck uppåt. Den marknaden domineras av transporter till Kina som ofta görs på lite längre kontrakt med fasta rater. Detta har haft en dämpande effekt på marknaden för transporter av råolja.

De fortsatt höga bunkerpriserna har under kvartalet återigen tydliggjort skillnaden i intjäningspotential för fartyg av ny och äldre design. Våra P-MAX-fartyg har med sin bredd och större lastintag högre konsumtion vid en jämförelse med vanliga MR fartyg.

Positivt resultat till följd av vinstdelning och försäljning av fartyg

Vår egen verksamhet har under kvartalet operativt löpt på väl och det finns inga olyckor eller incidenter att rapportera.



Bolagets resultat vände glädjande nog äntligen till vinst och uppgick till MSEK 35,7 (-89,7), vilket är en kraftig förbättring jämfört med 12 månader sedan.

Under kvartalet såldes och levererades Suezmax-fartyget Stena Supreme till sina nya ägare innan en planerad förestående dockning. Concordia Maritime hade fartyget på en bareboat-charter med köpoptioner. Tack vare stigande tillgångspriser kunde vi göra en affär till goda villkor. Försäljningen medförde en positiv likviditetseffekt om cirka MUSD 4.

Intäkterna för våra återstående fartyg baseras på tidsbefraktningensavtalet med Stena Bulk, vilket säkerställer en intäkt om USD 15 500 per dag och fartyg. Därutöver har vi även rätt till vinstdelning motsvarande 50% av fartygens intjäning överstigande bashyran.

För de första sex månaderna 2022 uppgick den sammanlagda vinstdelningen till cirka MUSD 1,9, tack vare marknadens starka återhämtning under andra kvartalet. Den höga

spotmarknaden får inte direkt genomslag i vinstdelningen då Stena Bulk valt att sysselsätta fartygen på kontrakt av olika längd där vissa är korta marknadsrelaterade och andra är medellånga tidsbefraktningsavtal på fasta rater.

Vi beslutade under kvartalet att lägga det s.k. "containerprojektet" på is. Den tekniska studien visar att det är tekniskt möjligt att omvandla P-MAX-fartygen till 2 100 TEU-containerfartyg. Den ökande ekonomiska osäkerheten har dock gjort det svårt att nå en överenskommelse med en slutkund. Vi kommer dock fortsätta arbetet med att vända på varje sten för att om möjligt öka både avkastning och värde från våra fartyg.

Ökade fartygsvärden och fortsatt låg orderbok

Den starka utvecklingen på spotmarknaden har också fått fartygsvärdena att stiga. Detta gäller även äldre kvalitets-tonnage. Skrotningen av fartyg minskade dock under kvartalet. Även priserna som betalas på återvinningsvarv har minskat avsevärt (från USD 675 till USD 560 per LDT i Indien). Den genomsnittliga skrotningsåldern för produkt-tankfartyg är nu ca. 23 år.

Den nuvarande orderboken för produkttank är, som tidigare rapporterats låg, med ett genomsnitt på cirka 4,8 % av existerande flotta. De flesta varven är också fullbokade till 2025 med nya gas- och containerfartyg. Även vid en ökad nybeställning av tankfartyg, skulle därför leveranstiden vara lång. Nettotillväxten under de kommande åren förväntas därför vara fortsatt låg. Sammantaget ser vi positivt på fundamenta för tankmarknaden.

Marknadsutsikter

På tankmarknaden talas det nu mycket om två faktorer, "energy security" och "demand destruction", vilka kan komma att få stor betydelse för utvecklingen framöver.

Den ökade efterfrågan på energi och frånvaron av bl.a. rysk olja har gjort att energipriserna skjutit i höjden – med stigande krav på att öka energiproduktionen från såväl kärnkraft som förnybara energikällor. Detta må vara rätt väg att gå, men på kort sikt kommer fokus fortsatt att ligga på att nå tillräcklig råolja- och gasproduktion för att därigenom säkerställa företagets och hushållens tillgång till energi – "energy security".

Detta kan givetvis ha en positiv effekt för tankmarknaden. Samtidigt är vi sannolikt på väg in i en internationell konjunkturedgång. I vilken omfattning en påtagligt dämpad ekonomisk tillväxt – och höga energipriser – kommer att bidra till en "demand destruction" när det gäller efterfrågan på energi och energirelaterade transporter återstår att se.

Efter utgången av andra kvartalet avtalades om försäljning av fartyget *Stena Paris* till ett grekiskt bolag. Försäljningen gjordes primärt för att ta tillvara på de höjda fartygsvärderingarna men därutöver finns även en åldersfaktor. I en stark andrahandsmarknad för moget kvalitetstonnage passar vi nu därför på att avyttra vårt äldsta fartyg.

Göteborg i augusti 2022

Erik Lewenhaupt, CEO



Verksamhetens utveckling

Resultatet för kvartalet uppgick till MSEK 35,7 (–89,7). EBITDA uppgick till MSEK 102,7 (–16,7). Resultatförbättringen jämfört med motsvarande kvartal föregående år är huvudsakligen en konsekvens av erhållen vinstdelning om total MSEK 18,1 till följd av den starka fraktmarknaden under andra kvartalet, samt försäljningen av Stena Supreme. Försäljningen påverkade resultatet positivt med MSEK 39,0.

Produkttankflottan

Efter leveransen av *Stena Paris* till sina nya ägare kommer Concordia Maritimes produkttankflotta utgöras av sju P-MAX-fartyg om vardera 65 200 dwt. Sex av fartygen sysselsätts på ett femårigt tidsbefraktningsavtal med Stena Bulk. Kontraktet sträcker sig fram till 2026.

Det sjunde fartyget, *Stena Polaris* utkontrakteras sedan i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. Avtalet, som är på s.k. bareboat basis, löper över en period om minst 12 månader med årliga optioner fram till 2026. Crowley hyr i sin tur ut fartyget till US Military Sealift Command.

Basintjäningen för de P-MAX-fartyg som är utchartrade på TC-avtal med Stena Bulk, låg under kvartalet på USD 15 500 per dag. Intjäningen för *Stena Polaris* motsvarar ett tidsbefraktningsavtal på cirka USD 18 000 per dag.

Vinstdelning

Till följd av den starka produkttankmarknaden under det andra kvartalet utgår vinstdelning för de fartyg som omfattas av kontraktet med Stena Bulk. Vinstdelningen baseras på den genomsnittliga intjäningen under perioden 1 januari – 30 juni 2022, överstigande bashyran om USD 15 500 per

dag. Överskottet delas lika med tidsbefraktaren Stena Bulk. Sammantaget uppgår vinstdelningen till MSEK 18,1. Inkluderat vinstdelningen uppgick den genomsnittliga intjäningen för de till Stena Bulk utkontrakterade fartygen under kvartalet till motsvarande USD 18 500 per dag. För första halvåret uppgick intjäningen till i genomsnitt USD 16 900.

Stena Bulk har under kvartalet sysselsatt fartygen på en kombination av time charter och spot. För mer information om fartygens sysselsättning, se sid. 20. Mer information om avtalet med Stena Bulk finns på concordiamaritime.com.

Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under kvartalet av den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt). Fartyget sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Fartyget avyttrades i maj 2022, och levererades till kund i slutet av juni 2022.

Den genomsnittliga intjäningen för *Stena Supreme* låg under kvartalet på USD 24 600 per dag (12 100). Försäljningen innebär totalt en positiv likviditetseffekt på cirka

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Q2		Helår
	2022	2021	2021
Totala intäkter	180,8	208,4	704,8
varav vinstdelning ¹⁾	18,1	n.a	n.a.
Rörelseresultat	58,9	–74,2	–583,5
Resultat före skatt	36,5	–88,4	–658,2
Resultat efter skatt per aktie, SEK	0,75	–1,88	–13,84

1) Produkttankflottans intjäning överstigande bashyran om USD 15 500 per dag och fartyg delas lika mellan Concordia Maritime och kontraktspartnern Stena Bulk.

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	30 juni 2022	30 juni 2021
Disponibel likviditet ²⁾	88,9	139,5
Räntebärande skulder	1 133,6	1 963,8
Eget kapital	342,6	700,0
Soliditet, %	20	24

2) Vid utgången av andra kvartalet 2022 var den tillgängliga likviditeten, inklusive utnyttjade kreditfaciliteter MSEK 88,9. 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 Supreme*. Sammantaget motsvarade försäljningen av fartyget en positiv kassaflödeseffekt om ca MUSD 4.

MUSD 4. Till skillnad från P-MAX-fartygen omfattas transaktionen och försäljningslikviden från *Stena Supreme* inte av några särskilda villkor med långivande banker. Överskottet stärker således Concordia Maritimes kassa.

Intjäning och marknad

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime				Genomsnittlig intjäning marknaden ^{2,3)}			
		Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021
Produkttank	7	18 500 ¹⁾	13 500	16 900 ¹⁾	11 500	33 700	6 900	21 700	6 600
Suezmax	1	24 600	12 100	19 200	12 600	30 100	5 200	23 800	7 200

1) Inkluderat vinstdelning för perioden 1 januari–30 juni 2022

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

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

Concordia Maritimes produkttankflotta sysselsätts huvudsakligen på TC-kontrakt till en fast bashyra om USD 15 500 per dag. Intäkter därutöver delas lika mellan Concordia Maritime och kontraktspartnern Stena Bulk.

EBITDA per kvartal

MUSD	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Q2 2020
Produkttank timecharter	6,6	5,1	5,7	1,7	4,4	4,5	4,6	4,5	4,2
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	0,1	0,3	-0,7 ⁵⁾	-2,0 ³⁾	-3,6 ⁴⁾	-7,6 ³⁾	-2,0	0,3	5,2
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	—	—	—	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	—	-1,4	—	-3,6	—	—	—	—	—
Produkttank totalt	6,6	4,0	-5,0	-3,7	0,8	-3,1	2,6	4,9	9,3
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	0,9	0,5	0,4	-0,1	0,2	0,3	0,1	1,4	3,4
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	-0,1	-2,0	-2,0	-1,8	-1,8	0,0	0,0
Försäljning fartyg	4,1	—	—	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	5,0	0,5	0,3	-2,1	-1,8	-1,5	-1,7	1,4	3,4
Admin och övrigt	-1,0	-1,2	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8	-0,8	-0,7	-1,0
Totalt	10,6	3,2	4,4	-6,6	-2,0	-5,4	0,1	5,5	11,8

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.

4) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -1,9.

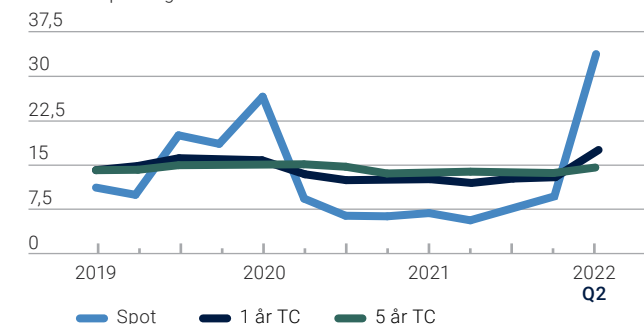
5) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,9.

Intäkter per fartygskategori

MSEK	Q2		Halvår		Helår
	2022	2021	2022	2021	
Produkttank timecharter	112,9	60,8	229,1	121,8	322,3
Produkttank spot	4,4	123,1	0,0	216,6	300,5
Produkttank totala intäkter	117,3	183,9	229,1	338,4	622,8
Suemax spot	24,5	24,6	36,9	49,6	82,0
Resultat från fartygsförsäljning	39,0	0,0	39,0	0,0	0,0
Suezmax totala intäkter	63,5	24,6	75,8	49,6	82,0
Övrigt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totala intäkter	180,8	208,4	304,9	388,0	704,8

Marknadens utveckling, produkttank MR

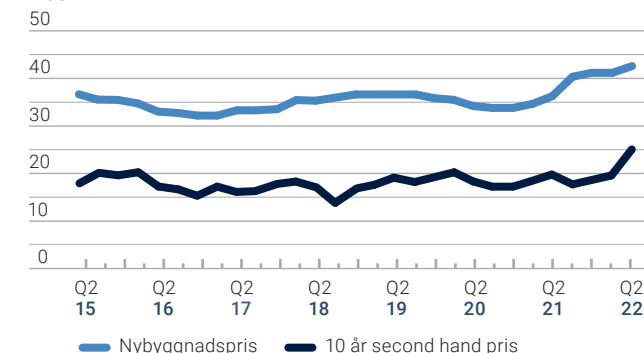
USD 000 per dag



Den genomsnittliga intjäningen på spotmarknaden uppgick till USD 33 700 per dag (6 900). Även time chartermarknaden har stärkts och ett ettårigt kontrakt för en MR-tanker låg i slutet av kvartalet på cirka USD 17 000 per dag, lite beroende på fartygets design.

Prisutveckling, produkttank MR

MUSD



Den starka utvecklingen på spotmarknaden har medfört att marknadsvärdena för fartyg stigit. Detta gäller även äldre kvalitetstonnage.

Källa: Clarksons

Reparationer och dockningar

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

Operativa utmaningar

Covid-19 medför fortsatt vissa utmaningar när det gäller byten av besättningar. Under kvartalet har restriktionerna lättats på många håll och med undantag av Kina finns nu väl fungerande rutiner för besättningsbyten.

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

Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

Moderbolagets funktionella valuta är SEK men de flesta transaktioner i koncernen sker i USD. Koncernens resultat genereras i USD vilket innebär att resultatet i SEK är en direkt funktion av kursutvecklingen SEK/USD.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK 0,6 (-17,8). Den utgående balansen för omräkningsreserven i eget kapital uppgår till MSEK 502,8 (434,6) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 0,8 (39,8). Concordia Maritime har under kvartalet inte köpt eller sålt några tillgångar som klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Likviditet och finansiell ställning

Concordia Maritimes tillgängliga likviditet har under andra kvartalet ökat i samband med försäljningen av Stena Supreme. Försäljningen medförde en positiv likviditetseffekt på ca MUSD 4 som stärker bolagets tillgängliga likviditet.

Bolagsstämman beslutade den 5 maj 2022 om minskning av aktiekapitalet i enlighet med styrelsens förslag, innebärande att bolagets aktiekapital minskas med 194 338 384 kronor för att räkenskapsmässigt täcka bolagets ansamlade förlust och samtidigt bättre anpassa storleken på aktiekapitalet till bolagets verksamhet.

Under första halvåret har MSEK 252,0 (63,3) amorterats på bolagets banklån, varav MSEK 198,5 (0,0) består av amorteringar i samband med fartygsförsäljningar.

Värdering av flottan

Fartygsflottan definieras efter försäljningen av Stena Supreme som en kassagenererande enhet. En nedskrivning/uppskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger/understiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Generellt har vi sett en marknadsuppgång på tillgångsvärden mellan 10–15% under första halvåret. Vid utgången av första halvåret 2022 var återvinningsvärdet högre än den kassagenererande enhetens bokförda värde och därmed gjordes bedömningen att en nedskrivning inte var nödvändig.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2022-06-30 till 3 (3) personer. Koncernen sysselsatte 429 (596) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning, Northern Marine Management.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 0,0 (15,9) varav 0,0 (0,0) från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 20,6 (216,1), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och outnyttjade faciliteter.

Risker och riskhantering

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

De främsta riskerna kopplade till Concordia Maritimes verksamhet och bransch – och som skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens verksamhet, strategi, lönsamhet, kassaflöde, aktieägarvärde eller anseende – är indelade i fyra kategorier: strategiska risker, operativa risker, efterlevnadsrisker och finansiella risker. Hållbarhetsrisker är integrerade i riskkategorierna. Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2021, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com.

Rapportering miljö och säkerhet

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. Resultatet är en konsekvens av ett omfattande och kontinuerligt arbete ombord på fartygen.

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

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 7 vettingsinspektioner. Vid dessa inspektioner noterades 23 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 3,3 observationer per inspektion. Vidare resulterade ingen hamnstatskontroll under kvartalet i kvarhållande av Concordia Maritimes fartyg.

Energy management

Den totala bunkerförbrukningen minskade under kvartalet med 38% jämfört med Q2 2021. Minskningen förklaras av det faktum att antalet fartyg varit färre under 2022 (två fartyg såldes under första kvartalet 2022). EEOI, som är ett operationellt mått för att bedöma fartygets energi-effektivitet och CO₂-utsläpp, försämrades något för flottan. EEOI påverkas bland annat av hur slutkunden väljer att selsätta fartygen.

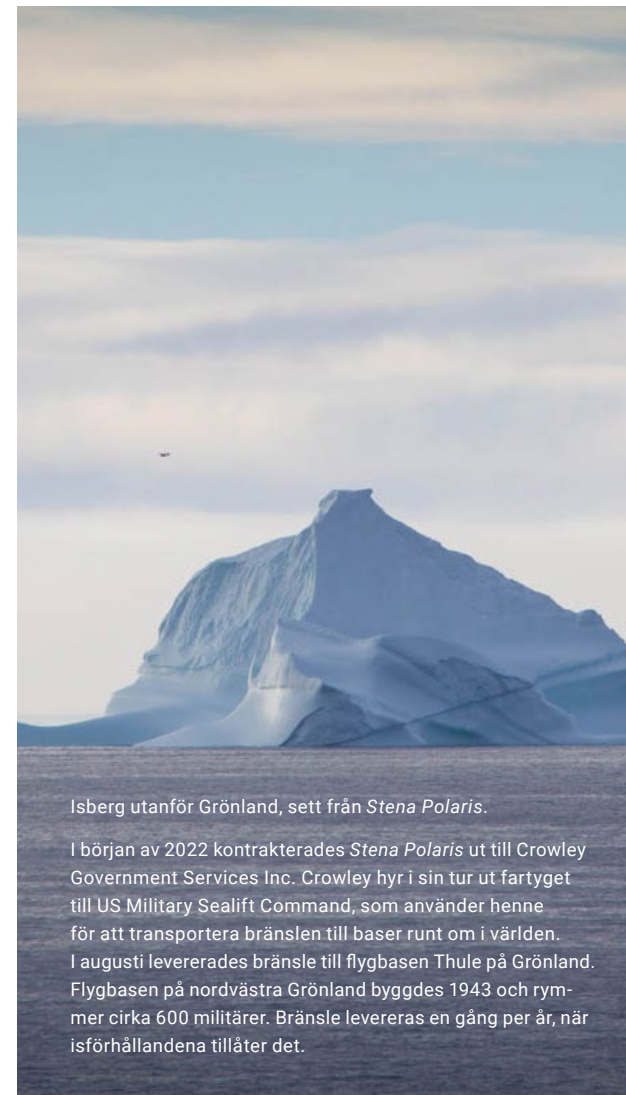
Utfasning av engångsplast

Concordia Maritimes tekniska partner Northern Marine Management bedriver ett aktivt arbete med att reducera alla typer av avfall från fartygen. Sedan 2019 bedrivs till exempel ett projekt för att minska användandet av engångsplast ombord på Concordia Maritimes fartyg.

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 i kraft 2023 och arbete pågår för att utvärdera effektiva tekniska och operationella initiativ som krävs för att leva upp till dem.

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



Isberg utanför Grönland, sett från *Stena Polaris*.

I början av 2022 kontrakterades *Stena Polaris* ut till Crowley Government Services Inc. Crowley hyr i sin tur ut fartyget till US Military Sealift Command, som använder henne för att transportera bränslen till baser runt om i världen. I augusti levererades bränsle till flygbasen Thule på Grönland. Flygbasen på nordvästra Grönland byggdes 1943 och rymmer cirka 600 militärer. Bränsle levereras en gång per år, när isförhållandena tillåter det.

Nyckeltal

Säkerhet

	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021	Mål 2022
LTI	0	0	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	0	1	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	3,3	2,0	2,9	2,0	1,9	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0	0	0
Skada på egendom	0	1	2	1	0	0
Medical Treatment Case	0	0	0	0	0	0
Restricted Work Case	0	0	1	1	3	0
High Potential Near Miss	0	0	1	2	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0	0

Miljöpåverkan

	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Förbrukade ton bunker					
HSFO	0	0	0	0	–
LSFO	12 610	20 027	25 664	39 673	62 666
MGO	1 817	3 103	4 477	7 822	14 738
Totalt	14 427¹⁾	23 130	30 141¹⁾	47 495	77 404
Utsläpp i ton					
CO ₂	45 111	72 311	94 291	148 645	242 421
SO _x	127	202	260	404	641
NO _x	1 291	2 069	2 697	4 250	6 927
Partiklar	15,7	25,0	33,7	50,0	80
Effektivitet, EEOI					
gCO ₂ /tonNM	15,21 ²⁾	12,09 ²⁾	n.a	n.a	n.a
Oljespill, liter	0	0	0	0	0

1) Förändringen i bunkerförbrukningen jämfört med 2021 är en effekt av flottans storlek

2) Avser rullande 12 månader

Definitioner se sidan 14.



Stena Polaris utanför militärbasen Thule på Grönland.

Koncernen

Resultaträkning

MSEK	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Koncernens resultaträkning					
Genomsnittlig kurs SEK/USD	9,35	8,41	9,59	8,40	8,58
Timecharterintäkter, lease av fartyg	46,5	22,2	93,7	44,5	120,2
Timecharterintäkter, operativa tjänster	66,5	38,6	135,3	77,4	202,1
Spotbefraktningssintäkter ¹⁾	28,9	147,7	36,9	266,2	382,5
Resultat från fartygsförsäljning	39,0	0,0	39,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa intäkter	180,8	208,4	304,9	388,0	704,8
Reserelaterade driftskostnader	-8,3	-77,9	-5,2	-159,0	-220,1
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-33,4	-84,8	-68,0	-169,4	-297,3
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-35,5	-50,0	-79,7	-97,7	-196,7
Personalkostnader land	-2,9	-3,5	-5,2	-8,0	-14,0
Övriga externa kostnader	2,0	-8,8	-14,5 ²⁾	-16,2	-59,2 ³⁾
Avskrivningar/Nedskrivningar	-43,8	-57,5	-86,0	-113,7	-501,0
Summa rörelsekostnader¹⁾	-121,9	-282,7	-258,4	-564,1	-1 288,3
Rörelseresultat	58,9	-74,2	46,5	-176,1	-583,5
Ränteintäkter och liknande poster	1,4	-0,5	1,7	2,3	8,6
Räntekostnader och liknande poster	-23,9	-13,7	-42,1	-34,8	-83,3
Finansnetto	-22,5	-14,2	-40,4	-32,5	-74,7
Resultat före skatt	36,5	-88,4	6,0	-208,6	-658,2
Skatt	-0,8	-1,3	-0,8	-2,5	-2,1
Resultat efter skatt	35,7	-89,7	5,2	-211,1	-660,4

1) Redovisningsprinciper, se sidan 17.

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

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

Koncernen

Övrigt totalresultat

MSEK	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	35,7	-89,7	5,2	-211,1	-660,4
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat					
Omräkningsdifferenser	30,8	-24,4	42,6	23,0	48,6
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	-6,2	38,6	-6,2	52,7	61,8
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	5,4	16,5	4,6	40,3	51,2
Periodens totalresultat	65,7	-59,0	46,3	-95,1	-498,7

Värden per aktie

	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	0,75	-1,88	0,11	-4,42	-13,84
Eget kapital per aktie, SEK	7,18	14,67	7,18	14,67	6,21

Koncernen

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2022	30 juni 2021	31 dec 2021
Kurs SEK/USD på rapportdagen	10,22	8,55	9,05
Tillgångar			
Fartyg och inventarier ¹⁾	1 396,3	2 682,4	1 454,5
Finansiella anläggningstillgångar	9,3	0,0	5,4
Summa anläggningstillgångar	1 405,6	2 682,4	1 459,8
Kortfristiga fordringar	103,5	156,7	112,1
Kassa och bank ²⁾	81,6	0,0	15,9
Tillgångar som innehas för försäljning	147,1	51,6	518,8
Summa omsättningstillgångar	332,1	208,3	646,8
Summa tillgångar	1 737,7	2 890,7	2 106,7
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	342,6	700,0	296,3
Långfristiga skulder	966,3	1 248,7	310,9
Kortfristiga skulder	428,9 ³⁾	942,1	1 499,4 ⁴⁾
Summa eget kapital och skulder	1 737,7	2 890,7	2 106,7

1) Varav nyttjanderättstillgångar MSEK 0 (897,2).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 26,0 (0).

3) Varav skulder som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning uppgår till MSEK 78,4.

4) Varav skulder som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning uppgår till MSEK 521,5.

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräkningsreserv	Säkringsreserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan–jun 2022							
IB 2022-01-01	381,8	61,9	460,2	2,1	0,0	-609,6	296,3
Periodens totalresultat	0,0	0,0	42,6	-1,5	0,0	5,2	46,3
Nedsättning aktiekapital	-194,3	0,0	0,0	0,0	0,0	194,3	0,0
UB 2022-06-30	187,5	61,9	502,8	0,6	0,0	-410,1	342,6
Förändringar jan–jun 2021							
IB 2021-01-01	381,8	61,9	411,5	-110,9	0,0	50,7	795,1
Periodens totalresultat			23,0	93,0	0,0	-211,1	-95,1
UB 2021-06-30	381,8	61,9	434,6	-17,8	0,0	-160,4	700,0

Koncernen

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Löpande verksamhet					
Resultat före skatt	36,5	-88,4	6,0	-208,6	-658,2
Justeringsposter:					
Avskrivningar/Nedskrivningar	43,8	57,5	86,0	113,7	501,0
Övriga poster	86,8	-19,4	126,6	37,5	124,9
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	167,1	-50,2	218,6	-57,4	-33,5
Förändringar i rörelsekapital	-88,6	56,6	-110,9	83,5	68,3
Kassaflöde från löpande verksamhet	78,5	6,3	107,7	26,0	34,8
Investeringsverksamhet					
Försäljning av anläggningstillgångar	351,6	0,0	559,8	0,0	487,4
Investering i anläggningstillgångar	-0,8	-39,8	-0,8	-114,0	-191,5
Övriga finansiella poster	-2,7	0,0	-2,2	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	348,1	-39,8	556,8	-114,0	295,9
Finansieringsverksamhet					
Upptagning av lån	0,0	87,6	0,0	142,8	203,9
Amortering av lån	-29,8	-19,7	-252,0	-63,3	-105,2
Övrig finansiering	-339,5	-27,5	-351,6	-71,5	-551,3
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-369,3	40,5	-603,6	7,9	-452,5
Periodens kassaflöde	57,3	7,0	60,8	-80,0	-121,9
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	19,9	45,1	15,9	130,2	130,2
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	4,4	-0,5	4,9	1,4	7,6
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	81,6	51,6	81,6	51,6	15,9
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit					
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:					
Likvida medel vid periodens början	0,9	-2,1	1,3	4,9	12,4
Periodens kassaflöde	3,4	2,3	3,6	-3,4	-4,9
	4,4	-0,5	4,9	1,4	7,6

Moderbolaget

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Halvår 2022	Halvår 2021
Nettoomsättning	0,0	30,9
Driftskostnader fartyg	0,3	-63,1
Övriga externa kostnader	-6,0	-6,1
Personalkostnader	-3,0	-5,5
Rörelseresultat	-8,8	-43,8
Resultat från dotterbolag	0,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	11,2	63,8
Räntekostnader och liknande poster	-61,4	-23,0
Resultat före skatt	-59,1	-3,0
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-59,1	-3,0

Balansräkning i sammandrag

MSEK	30 juni 2022	30 juni 2021
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	6,9	0,0
Andelar i koncernföretag	675,5	746,4
Långfristiga fordringar på koncernföretag	742,2	822,0
Summa anläggningstillgångar	1 424,7	1 568,4
Kortfristiga fordringar	1,3	11,1
Fordran koncernbolag	19,6	7,1
Kassa och bank ¹⁾	0,0	11,5
Summa omsättningstillgångar	20,9	29,6
Summa tillgångar	1 445,6	1 598,1
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	266,6	436,4
Långfristiga skulder	861,6	759,3
Kortfristiga skulder	317,4	402,3
Summa eget kapital och skulder	1 445,6	1 598,1

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

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 medicinsk behandling i land. Även dödsfall omfattas.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

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

Medical Treatment Case (MTC)

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

MGO Marin dieselbrännolja (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

Resultatmättet 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

Resultatmättet 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	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Rörelseresultat	58,9	-74,2	46,5	-176,1	-583,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	43,8	57,5	86,0	113,7	501,0
EBITDA	102,7	-16,7	132,4	-62,4	-82,6

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	35,7	-89,7	5,2	-211,1	-658,2
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0	267,7
Skatt	0,8	1,3	0,8	2,5	
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	36,5	-88,4	6,0	-208,6	-390,5

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

	Q2 2022	Q2 2021	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	36,5	-88,4	6,0	-208,6	-390,5
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt, SEK	0,76	-1,85	0,13	-4,37	-8,18

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Resultat efter skatt	-444,0	-334,5	-660,4
Eget kapital	378,0	817,6	587,9
Räntabilitet på eget kapital	neg	neg	neg

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Resultat efter finansnetto	6,0	-208,6	-658,2
Finansiella kostnader	90,7	477,1	83,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	96,7	268,5	-574,9
Balansomslutning	2 054,4	2 999,9	2 599,9
Icke räntebärande skulder	-249,3	-223,3	-240,5
Sysselsatt kapital	1 805,1	2 776,6	2 359,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	5,36%	9,67%	neg

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Resultat efter finansnetto	6,0	-208,6	-789,2
Finansiella kostnader	90,7	82,2	83,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	96,7	-126,4	-705,8
Balansomslutning	2 054,4	2 999,9	2 599,9
Räntabilitet på totalt kapital	4,7%	-4,2%	neg

Soliditet

MSEK	Halvår 2022	Halvår 2021	Helår 2021
Eget kapital	342,6	700,0	296,3
Balansomslutning	1 737,7	2 890,7	2 106,7
Soliditet	20%	24%	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 17 augusti 2022

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Bocker
Ledamot

Mats Jansson
Ledamot

Ulrika Laurin
Ledamot

Henrik Hallin
Ledamot

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör



Kvartalsöversikt

MSEK	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Q2 2020
Resultatposter									
Summa intäkter ¹⁾	180,8	124,1	151,2	165,6	208,4	179,6	165,7	210,7	300,7
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-121,9	-136,6	-173,4	-283,1	-282,7	-281,4	-225,7	-224,8	-252,2
Rörelseresultat (EBIT)	58,9	-12,5	-290,0	-117,5	-74,2	-101,9	-59,9	-14,0	48,5
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	–	–	–
Finansnetto	-22,5	-18,0	-18,2	-24,0	-14,2	-18,3	-26,5	-21,9	-20,2
Resultat före skatt	36,5	-30,4	-308,2	-141,4	-88,4	-120,2	-86,5	-35,9	28,3
Resultat efter skatt	35,7	-30,5	-307,8	-141,4	-89,7	-121,4	-87,4	-35,9	28,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten	78,5	29,2	-1,4	10,2	6,3	19,7	-62,1	21,2	238,9
EBITDA	102,7	29,7	36,6	-56,8	-16,7	-45,7	-4,6	45,1	114,1
Balansposter									
Fartyg (antal)	1 534,5 (8)	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)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	81,6	19,9	15,9	34,5	51,6	45,1	130,2	264,4	346,6
Övriga tillgångar	112,8	138,3	117,5	131,9	156,7	166,1	145,2	167,0	167,0
Räntebärande skulder	1 133,6	1 425,2	1 587,6	1 587,1	1 963,8	1 968,1	1 656,5	2 047,9	2 199,6
Övriga skulder och avsättningar	276,1	251,7	222,8	236,1	226,9	255,7	423,0	192,6	191,2
Eget kapital	342,6	276,9	296,3	596,2	700,0	759,0	795,0	1 011,0	1 077,3
Balansomslutning	1 737,7	1 953,8	2 106,7	2 419,3	2 890,7	2 982,8	2 874,6	3 251,5	3 468,2
Nyckeltal, %									
Soliditet	20	14	14	25	24	25	28	31	31
Räntabilitet på totalt kapital	5	2	-27	-10	-4	-1	1	3	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	5	2	-24	-11	-5	-1	2	3	3
Räntabilitet på eget kapital	-117	-122	-112	-62	-41	-24	-7	0	0
Rörelsemarginal	33	-10	-192	-87	-36	-57	-36	-7	16
Aktiedata									
Summa intäkter ¹⁾	3,79	2,60	3,17	3,47	4,37	3,76	3,47	4,41	6,30
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-2,55	-2,86	-3,63	-5,93	-5,92	-5,90	-4,73	-4,71	-5,28
Rörelseresultat	1,23	-0,26	-6,08	-2,46	-1,55	-2,13	-1,26	-0,29	1,02
Finansnetto	-0,47	-0,38	-0,38	-0,50	-0,30	-0,38	-0,56	-0,46	-0,42
Resultat efter skatt	0,75	-0,64	-6,45	-2,96	-1,88	-2,54	-1,83	-0,75	0,59
Kassaflöde från löpande verksamhet	1,64	0,61	-0,03	0,21	0,13	0,41	1,30	0,44	5,01
EBITDA	2,15	0,62	0,77	-1,19	-0,35	-0,96	-0,10	0,95	2,39
Eget kapital	7,18	5,80	6,21	12,49	14,67	15,90	16,66	21,18	22,57

Definitioner se sidan 14.

1) Redovisningsprinciper se sidan 16.

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 andra kvartalet 2022 var alla utom ett P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk på vardera 5 år.

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.

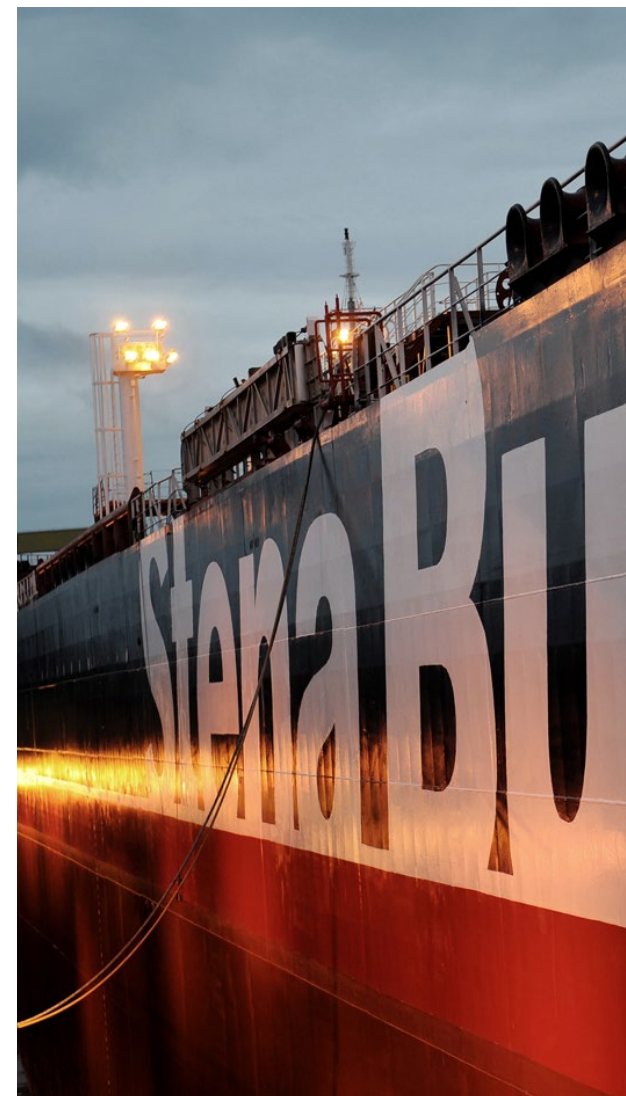
■ Finansieringsavtal

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	Q2		Halvår		Helår
	2022	2021	2022	2021	2021
Koncernen	40,9	64,7	93,9	126,3	246,2
Besättning	39,1	56,5	90,7	110,7	222,3
Administration	1,1	5,1	1,9	10,2	15,6
Befraktning & kommersiell operation	0,7	3,0	1,3	5,4	8,3
Moderbolaget	0,4	0,3	0,5	0,4	1,0

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



Flottans sysselsättning

Fartyg	DWT	Isklass	År	Sysselsättning	Stena Bulks sysselsättning av fartyget 2022-08-17
P-MAX					
Stena Performance	65 200	1B	2006	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026	Marknadsrelaterade kontrakt, CPP ¹⁾ , Atlanten.
Stena Penguin	65 200	1A	2010	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026	Time charter till april 2023, DPP ²⁾ , Atlanten.
Stena Polaris	65 200	1A	2010	Bareboat charter till Crowley t.o.m. januari 2023 med optioner på förlängning till slutet av 2026, CPP ¹⁾ , Atlanten.	
Stena Premium	65 200	1B	2011	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026	Time charter till maj 2023 med option 18 månader, CPP ¹⁾ , Atlanten.
Stena Primorsk	65 200	1B	2006	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026	Spot, DPP ²⁾ , Asien
Stena Progress	65 200	1B	2009	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026	Time charter till april 2023 med option 18 månader, CPP ¹⁾ , Atlanten.
Stena Provence	65 200	1B	2006	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026	Marknadsrelaterade kontrakt, CPP ¹⁾ , Atlanten.

1) Clean Petroleum Products.

2) Dirty Petroleum Products.



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

Q3 2022 10 november 2022
Q4 2022 9 februari 2023

Denna information är sådan information som Concordia Maritime Aktiebolag (publ) är skyldigt att offentliggöra enligt EUs marknadsmissbruksförordning och lagen om värdepappersmarknaden. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersons försorg, för offentliggörande den 17 augusti 2022 13:00 CEST.

CONCORDIA
MARITIME

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