

Delårsrapport 1 januari–31 mars 2017

Q1
17

- Totala intäkter¹⁾
Kvartal 1: MSEK 224,9 (263,6)
Helåret 2016: MSEK 1 038,2 (1 086,6)
 - Resultat före skatt
Kvartal 1: MSEK -41,2 (33,4)
Helåret 2016: 56,9 (174,3)
 - EBITDA
Kvartal 1: MSEK 29,3 (103,4)
Helåret 2016: 319,9 (423,8)
 - Resultat efter skatt per aktie
Kvartal 1: SEK -0,86 (0,70)
Helåret 2016: SEK 1,46 (3,64)
 - Under kvartalet avyttrades IMOIIIMAX-fartyget *Stena Important* till en stor japansk finansinstitution. Affären är en s.k. sale and lease back, den tredje på kort tid. Köpeskillingen uppgår till 36 MUSD.
 - Ytterligare ett kvartal utan Lost Time Injury*.
- Händelser efter kvartalets utgång**
- Inhyrning av två ECO MR-fartyg till 50% tillsammans med Stena Weco.

Nyckeltal

	Kvartal 1 2017	Kvartal 1 2016	Helår 2016
Totala intäkter ¹⁾ , MSEK	224,9	263,6	1 038,2
EBITDA, MSEK	29,3	103,4	319,9
EBITDA, MUSD	3,3	12,2	37,4
Rörelseresultat, MSEK	-24,4	44,4	82,7
Resultat före skatt, MSEK	-41,2	33,4	56,9
Resultat efter skatt, MSEK	-41,2	33,4	69,5
Soliditet, %	49	43	50
Räntabilitet på eget kapital, %	-0,3	10	3,6
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	217,7	450,9	507,4
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,86	0,70	1,46
Eget kapital per aktie, SEK	42,33	39,02	43,78
Lost Time Injury	0	0	0

1) Redovisningsprinciper se sidan 15.

* Definitioner: se sida 14.



VD HAR ORDET

Vi fortsätter prestera bättre än marknaden

Concordia Maritime genererade en högre intjäning än marknaden¹⁾ men den generellt svaga marknaden medförde ändå att kvartalets resultat blev negativt. Sammantaget redovisar vi ett resultat om MSEK -41,2 (33,4) före skatt. EBITDA uppgick till MSEK 29,3 (103,4), motsvarande MUSD 3,3 (12,2). Det är glädjande att konstatera ytterligare ett kvartal utan Lost Time Injury* ombord våra fartyg.

Det första kvartalet 2017 blev som väntat svagt. Höga lagernivåer, neddragningar i Opecs produktion och omfattande fartygsleveranser bidrog till generellt låga marknadsrater – med fallande intjäning som följd. Jämfört med motsvarande period föregående år var de genomsnittliga raterna cirka 30 procent lägre inom MR-segmentet och cirka 50 procent lägre inom Suezmax-segmentet.

Vår egen operation har under kvartalet fungerat klanderfritt. Samtliga fartyg i flottan har opererat väl och med god sysselsättningsgrad. Flera av dem har under kvartalet varit verksamma på nya spännande nischtrader i bl a Sydamerika, Kina och Stillahavsregionen. Sammantaget har detta bidragit till en högre intjäning än marknaden överlag även detta kvartal. Inom produkttanksegmentet spot låg vår intjäning strax över USD 14 000 per dag, att jämföra mot marknadens genomsnittliga cirka USD 11 000.

Bättre balans mellan utbud och efterfrågan

Som tidigare kommunicerats tror vi på en fortsatt svag marknad under stora delar av 2017. Höga lagernivåer i kombination med fortsatt många nya fartygsleveranser kommer med största sannolikhet sätta sin prägel på marknaden flera kvartal framöver.

Det bör dock påpekas att lagren av olja nu successivt minskar, samtidigt som leveranserna av nya fartyg framöver kommer att matas av. De omfattande leveranserna av fartyg under perioden 2015–2017 är en direkt konsekvens av de beställningar som gjorts under åren dessförinnan. Peakén nåddes 2013 då hela 237 nya MR-fartyg beställdes. 2016 beställdes endast 25 nya MR-fartyg och hittills i år, i mitten av april, har 5 fartyg beställts. I takt med att leveranserna minskar, ökar samtidigt förutsättningarna för en mer balanserad

marknad. En tydlig indikator på detta är det faktum att orderboken för hela tankflottan idag ligger på cirka 12 procent av den existerande flottan. Högkonjunktursåret 2008 låg motsvarande siffra på cirka 45 procent. Sett till utbudssidan är trenden nu bättre än på många år.

När det gäller efterfrågan på transporter är vår grundsyn fortsatt optimistisk. Ser vi till den globala efterfrågan på olja och oljeprodukter är trenden positiv. Sedan 1998 har den årliga efterfrågan ökat med i genomsnitt 1,2 miljoner fat per dag och ingenting tyder på att detta skulle förändras framöver. Tvärtom förväntar vi oss att ett lågt oljepris i kombination med de pågående förändringarna inom den globala raffinaderiinfrastrukturen kommer fortsätta bidra till en underliggande stabil efterfrågan på transporter av såväl olja som förädlade oljeprodukter och kemikalier. Därtill ser vi även allt mer komplexa transport- och distributionsvägar. Rent konkret innebär förändringarna att avståndet från raffinaderi till slutkonsument ökar, vilket i sin tur medför att det krävs fler fartyg för att täcka transportbehovet.

Marknadsutsikter

På basis av ovan är vår nuvarande bedömning att vi under 2018 kommer att se en stegvis starkare marknad. Som alltid gör vi vårt bästa för att ta tillvara på de möjligheter som uppstår oavsett var i konjunkturcykeln vi för tillfället befinner oss. Det kan röra köp, avyttringar eller olika typer av kontrakteringar. Här och nu handlar det om att hantera en tillfälligt svagare marknad, för att därigenom ha bästa möjliga utgångsläge när vändningen kommer.

Kim Ullman, VD

¹⁾ Clarkson index

* Definitioner: se sida 14.



Verksamhetens utveckling

För produkttankflottan uppgick intjäningen på spotmarknaden under första kvartalet till USD 14 200 per dag, vilket var högre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 10 980 men betydligt lägre än motsvarande kvartal 2016. För suezmaxtankern *Stena Supreme* låg intjäningen under kvartalet på USD 23 700 per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 19 987 per dag och motsvarande kvartal föregående år USD 35 800.

Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt. Fem av fartygen sysselsattes vid rapportperiodens slut genom längre kontrakt (tidsutbefraktning eller Consecutive Voyage Charter). Övriga fem fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk och Stena Weco.

De båda IMOIIIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Weco. Båda fartygen hade under perioden en intjäning som överträffade marknaden.

Under kvartalet avyttrades IMOIIIMAX-fartyget *Stena Important* till en stor japansk finansinstitution. Affären är en s.k. sale and lease back, vilket i det här fallet innebär att fartyget kommer att chartras tillbaka på bareboatbasis (d.v.s. utan besättning) under nio år, med köpobligation år nio. Köpeskillingen uppgick till 36 MUSD.

I produkttankflottan ryms även ett inkontrakterat MR-fartyg (ECO-design) av IMO2/3-klass. Inbefraktningen sker tillsammans med Stena Weco och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. Kontraktet, som gäller från och med slutet av november 2015, är på två år med option på ytterligare 1–6 månader.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det första kvartalet på USD 15 200 per dag (20 100) medan de produkttankfartyg som är sysselsatta på spotmarknaden hade en intjäning på USD 14 200 (20 300).

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för suezmaxtankers.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för *Stena Supreme* låg under kvartalet på USD 23 700 (35 800) per dag.

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes inga dockningar eller större reparationer.

1) Clarkson index

Intjäning spot

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden	
		Kv 1 2017	Kv 1 2016	Kv 1 2017	Kv 1 2016
Produkttank	10,5	14 200	20 300	10 980 ¹⁾	16 400 ¹⁾
Suezmax	1,0	23 700	35 800	19 987 ²⁾	37 200 ²⁾

1) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

2) Clarksons w.w. average Suezmax Earnings

Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade en högre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index under det första kvartalet 2017. Nischtrader för P-Max och en bra prestation av Stena Weco poolen innebar att produkttankflottan kan prestera en högre intjäning än marknaden.

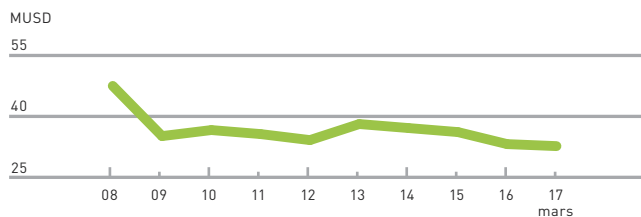
Inom Suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under det första kvartalet 2017 bättre än Clarksons teoretiska index (liksom för helåret 2016), vilket visar att Stena Sonangol Poolen fortsatt är en av branschens ledande.

EBITDA per kvartal

MUSD	Kv 1 2017	Kv 4 2016	Kv 3 2016	Kv 2 2016	Kv 1 2016	Kv 4 2015	Kv 3 2015	Kv 2 2015
Produkttank Time Charter	4,0	5,6	5,4	4,5	2,4	1,3	1,2	1,1
Produkttank spot, ägt tonnage	0,7	-0,2	0,5	0,9 ¹⁾	7,9	10,3	9,4	9,3
Produkttank spot, inchartrat tonnage	-0,2	-0,2	-0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	—	2,9	—	—	—	—	—	—
Produkttank totalt	4,5	8,1	5,7	5,5	10,5	11,6	10,6	10,4
Suezmax spot, ägt tonnage	-0,4	1,4	0,9	2,2	2,4	2,8	2,9	2,8
Suezmax spot, inchartrat tonnage	—	0,0	-0,2	0,3	0,3	0,9	0,7	0,4
Försäljning fartyg	—	3,5	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	-0,4	4,9	0,7	2,5	2,7	3,7	3,6	3,2
Admin och övrigt	-0,8	-0,6	-0,5	-1,0	-1,0	-1,4	-0,9	-1,1
Totalt	3,3	12,4	5,9	7,0	12,2	13,9	13,3	12,5

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

Nybyggnadspris produkttank (MR)

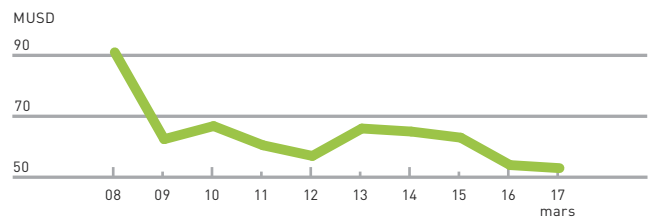


Vid utgången av kvartalet kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 33 (34,5). Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 35. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 53 (61).

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

Källa: Clarkson

Nybyggnadspris Suezmax





Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK –41,2 (33,4). Under kvartalet genomfördes en sale lease back affär som ökade likvida medel med MSEK 106,7. Då transaktionen klassificeras som en finansiell lease får försäljningen ingen resultatpåverkan i kvartalet. Resultatförsämringen jämfört med Q1 2016 förklaras huvudsakligen av en lägre intjäning till följd av en generellt svagare marknad.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 42,33 (39,02).

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. Under tredje och fjärde kvartalet 2016 säkrades delvis investeringar i utländska dotterbolag genom försäljning av MUSD 35 på termin som säkringsinstrument. Löptiden var på 15 månader. Vid utgången av kvartalet värderades dessa säkringsinstrument till MSEK 4,7 och redovisas mot säkringsreserv via övrigt totalresultat. Som skydd mot räntefluktuationer har bolaget tecknat en ränteswapp om totalt MUSD 75 som löper ut 2021. Vid utgången av kvartalet värderades detta kontrakt till MSEK 19,5 och redovisas mot säkringsreserv via övrigt totalresultat. De ackumulerade omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 533,9 (366,3). Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar

Investeringarna under kvartalet uppgick till MSEK 69,9 (27,2) och avser till största delen köp av obligationer.

Värdering av flottan

Koncernens fartygsflotta bedöms halvårsvis för att avgöra om det föreligger nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2016 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Säsongsvariationer

Av flottan på 13,5 fartyg (varav 10 ägda fartyg, 3 inhyrda på bareboatkontrakt och ytterligare 1 inhyrt på time charter där Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent) var vid kvartalets slut två fartyg utkontrakterade på tidsbefraktning och tre fartyg på avtal för konsekutiva resor. De fartyg som inte är utkontrakterade på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterade till befракtningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongsvariationer som förekommer inom tanksjöfart.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2017-03-31 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 475 (482) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.



Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under första kvartalet till MSEK 0,0 (3,0) varav MSEK 0,0 (0,0) härrör från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick per 2017-03-31 till MSEK 1 494,2 (1 534,2), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och ”outnyttjade faciliteter”.

Övrigt

För att skapa avkastning på likvida medel har bolaget placerat MUSD 60 (MSEK 538,2) på USD konto med en löptid på mer än tre månader, dessa medel klassificeras inte som likvida medel utan som kortfristiga placeringar. Bolaget har under kvartalet köpt företagsobligation till ett värde av MSEK 66,5, dessa klassificeras som kortfristiga placeringar.

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

Likviditet och finansiell ställning

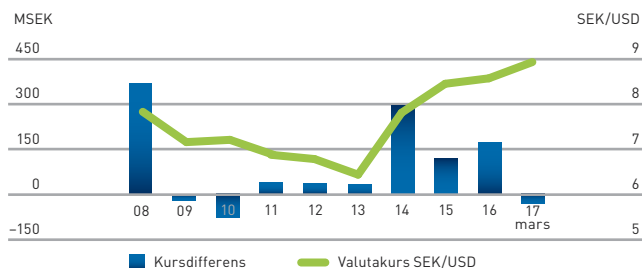
MSEK	31 mars 2017	31 mars 2016
Disponibel likviditet ¹⁾	217,7	450,9
Räntebärande skulder	1 975,3	2 321,5
Eget kapital	2 020,4	1 862,2
Soliditet, %	49,3	43,0

1) Inklusive outnyttjade faciliteter, som är tillgängliga.

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 1		Helår
	2017	2016	2016
Totala intäkter ¹⁾	224,9	263,6	1 038,2
Rörelseresultat	-24,4	44,4	82,7
Resultat efter finansiella poster	-41,2	33,4	56,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,86	0,70	1,46

1) Redovisningsprinciper: se sida 15.

Omräkningsdifferens (redovisas i övrigt totalresultat)

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



Rapportering Hållbarhet

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

Inget av Concordia Maritimes fartyg var inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last.

Ytterligare ett kvartal utan Lost Time Injury (LTI), vilket innebär att fartygen har varit förskonade från arbetsplatsolyckor som lett till att en enskild medarbetare inte kunnat återgå till arbetsskiftet dagen efter olyckan. Under kvartalet inträffade ett medical treatment case men inget restricted work case. Kvartalet innehöll en incident som inkluderade skada på egendom.

Concordia Maritimes fartyg var inte inblandade i några piratrelaterade incidenter.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 8 vettninginspektioner på Concordia Maritimes fartyg. På dessa inspektioner noterades 18 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,3 observationer per inspektion. Ingen enskild inspektion hade fler än 5 observationer. Utfallet för kvartalet är väl i linje med bolagets mål att genomsnittligt ha mindre än 4 observationer per inspektion för flottan och aldrig ha en inspektion med fler än 5 observationer.

Vidare resulterade ingen hamnstatskontroll under kvartalet i kvarhållande av Concordia Maritimes fartyg.



Tre prioriterade områden

Safety first	Vårt främsta mål är att bedriva vår fartygsdrift och affärsverksamhet på ett sätt som både skyddar fartygen och de anställda som arbetar under vår övervakning och kontroll. Vårt mål är noll olyckor genom att bygga upp en stark säkerhetskultur och ett förhållningssätt av toppkvalitet på alla nivåer inom vår organisation.
Miljömässigt ansvar	Vi har ett tydligt åtagande att minska vår fartygsdrifts och affärsverksamhets inverkan på miljön. Vi kommer att arbeta kontinuerligt med att minska utsläppen och öka energieffektiviteten.
Finansiell uthållighet	Vårt mål är att säkerställa en finansiell utveckling som gör det möjligt för oss att investera i vår fortsatta utveckling. Därigenom kan vi skapa värde för medarbetare, samhälle och ägare – på kort och lång sikt.

Energy management

Det kontinuerliga arbetet med att minska bunkerförbrukningen fortsatte under kvartalet. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs minskade med 1,1 ton (rullande 12 månader), vilket är bättre än årets mål att minska förbrukningen med 0,3 ton per dygn.

Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp. Under kvartalet minskade utsläppet av CO₂ med 2 007 ton. SO_x-utsläppen minskade med 17 ton och NO_x-utsläppen med 55 ton.

Mål och måluppfyllnad hållbarhet**Safety first**

	Q1 2017	Q1 2016	Mål 2017	Utfall 2016
LTI	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan)	2,3	2,7	<4	2,5
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0
Skada på egendom	1	2	0	9
Medical Treatment Case	1	0	0	3
Restricted Work Case	0	0	0	2
High Potential Near Miss	0	1	0	8
High Risk Observation	0	0	0	0

Miljömässigt ansvar

	Q1 2017	Q1 2016	Mål 2017	Utfall 2016
Oljespill, liter	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	1,1	0,4	0,3	0,8
CO ₂ -reducering, mt	2 007	868	2 800	5 215
SO _x -reducering, mt	17	10,8	36	39
No _x -reducering, mt	55	26,8	80	145
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,7	0,3	0,9	1,7

1) Sista dagen i kvartalet mäts bunkerkonsumtionen för dygn till havs för de senaste 12 månaderna. Denna 12 månaderssiffra jämförs sedan med samma period året innan. Definitioner se sidan 14.



Övrig information

Transaktioner med närstående

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående Stena Sfären, däribland Stena Bulk. Stena Bulk bedriver tankerverksamhet som till vissa delar sammanfaller med Concordia Maritime. Därför finns sedan många år ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

Stena Weco

Stena Bulk inledde i april 2011 ett samarbete med danska Weco genom ett nybildat bolag, Stena Weco, där Stena Bulk och Weco ägde 50 procent vardera. Under första kvartalet 2017 förvärvade Stena den resterande andelen på 50 procent från Weco. Stena Weco är framförallt specialiserade på transporter av vegetabiliska oljor. Genom ett nytt avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsbefraktningar över ett år, som görs av Stena Weco, om Concordia Maritime väljer att delta. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Weco inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären

- **Befraktning av fartyg**
Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25 procent.
- **Kommission på köp och försäljning av fartyg**
Ersättningen baseras på en kommission på 1 procent.
- **Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management**
Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg.
- **Kommersiell operation, administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta**
Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för nybyggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.
- **Kontorshyra och kontorsservice**
Ett fast pris per år debiteras.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

KONCERNEN

Resultaträkning, övrigt totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kvartal 1 2017	Kvartal 1 2016	Helår 2016
Koncernens resultaträkning			
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,92	8,46	8,56
Timecharterintäkter	35,5	20,7	151,2
Spotbefraktningintäkter ¹⁾	189,4	242,9	789,4
Resultat försäljning av fartyg	0	0	54,8
Övriga externa intäkter	0	0	42,8
Summa intäkter	224,9	263,6	1 038,2
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-127,8	-94,7	-384,0
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-52,5	-48,5	-195,6
Personalkostnader – land	-4,3	-5,7	-21,2
Övriga externa kostnader	-10,9	-11,3	-117,5
Avskrivningar	-53,7	-59,0	-237,2
Summa rörelsekostnader¹⁾	-249,3	-219,2	-955,5
Rörelseresultat	-24,4	44,4	82,7
Ränteintäkter och liknande poster	2,2	1,0	27,3
Räntekostnader och liknande poster	-19,0	-12,0	-53,2
Finansnetto	-16,8	-11,0	-25,8
Resultat före skatt	-41,2	33,4	56,9
Skatt	0	0	12,7
Resultat efter skatt	-41,2	33,4	69,5
Övrigt totalresultat			
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Omräkningsdifferenser	-28,4	-39,9	166,7
Omräkningsdifferenser överfört till årets resultat	0,0	0,0	-10,6
Finansiella tillgångar som kan säljas	0,0	0,0	0,0
Kassaflödessäkringar, ränterelaterat	0,2	0,0	19,3
Skatt hänförlig till poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	0,0	0,0	0,0
Periodens totalresultat	-69,4	-6,5	244,9
Värden per aktie, SEK			
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-0,86	0,70	1,46
Eget kapital per aktie, SEK	42,33	39,02	43,78

1) Redovisningsprinciper se sidan 15.

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2017	31 mars 2016	31 dec 2016
Kurs SEK/USD på rapportdagen	8,97	8,15	9,11
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	3 104,7	3 681,9	3 165,5
Fartyg under byggnad	0,0	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,1	1,5	20,5
Summa anläggningstillgångar	3 104,8	3 683,4	3 198,8
Kortfristiga fordringar	267,0	265,6	276,7
Kortfristiga placeringar	604,7	0,0	273,3
Kassa och bank	118,0	359,4	406,2
Summa omsättningstillgångar	989,7	625,0	956,2
Summa tillgångar	4 094,6	4 308,4	4 142,2
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	2 020,4	1 862,2	2 089,8
Långfristiga skulder	1 727,6	2 063,7	1 699,7
Kortfristiga skulder	346,6	382,5	352,7
Summa eget kapital och skulder	4 094,6	4 308,4	4 142,2

Som säkerhet för företagets skulder har aktier i dotterbolag ställts som säkerhet.

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan-mars 2017							
IB 2017-01-01	381,8	61,9	562,3	19,3	0	1 064,5	2 089,8
Periodens totalresultat	0	0	-28,4	0,2	0	-41,2	-69,4
UB 2017-03-31	381,8	61,9	533,9	19,5	0	1 023,3	2 020,4
Förändringar jan-mars 2016							
IB 2016-01-01	381,8	61,9	406,2	0	0	1 018,8	1 868,7
Periodens totalresultat	0	0	-39,9	0	0	33,4	-6,5
UB 2016-03-31	381,8	61,9	366,3	0	0	1 052,2	1 862,2

KONCERNEN

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2017	Kvartal 1 2016	Helår 2016
Löpande verksamhet			
Resultat före skatt	-41,2	33,4	56,9
Justeringsposter:			
Avskrivningar	53,7	59,0	237,2
Resultat sålda värdepapper	0,0	0,0	-54,8
Resultat försäljning av andelar i Joint Venture-bolag	0,0	0,0	
Övriga poster	0,2	2,1	-12,2
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	12,7	94,5	227,0
Förändringar i rörelsekapital	-14,3	36,2	17,7
Kassaflöde från löpande verksamhet	-1,6	130,7	244,7
Investeringsverksamhet			
Försäljning av anläggningstillgångar	319,2	0,0	826,2
Investering i anläggningstillgångar	-4,6	-27,2	-89,5
Investering i finansiella tillgångar	-65,3	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	249,3	-27,2	736,7
Finansieringsverksamhet			
Upptagning av lån	0,0	0,0	29,7
Amortering av lån	-262,0	-7,3	-647,6
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	-23,9
Övrig finansiering	-267,7	0,0	-256,8
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-529,7	-7,3	-898,6
Periodens kassaflöde	-282,0	96,2	82,8
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	406,3	273,6	273,6
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-6,3	-10,4	50,0
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	118,0	359,4	406,3
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid årets början	-5,9	-6,5	24,1
Periodens kassaflöde	-0,4	-3,9	25,9
	-6,3	-10,4	50,0

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2017	Kvartal 1 2016
Nettoomsättning	0,0	3,0
Övriga externa kostnader	-5,8	-3,4
Personalkostnader	-3,0	-4,5
Rörelseresultat	-8,8	-4,9
Övriga ränteintäkter och liknande poster	10,4	17,8
Räntekostnader och liknande poster	-15,8	-5,8
Resultat före skatt	-14,3	7,1
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-14,3	7,1

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2017	31 mars 2016
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	40,0
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	745,8	785,8
Kortfristiga fordringar	26,5	35,9
Fordran koncernbolag	1 471,5	1 434,1
Kassa och bank	12,7	10,5
Summa omsättningstillgångar	1 510,6	1 480,5
Summa tillgångar	2 256,4	2 266,3
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	570,1	619,2
Långfristiga skulder	1 453,5	1 436,1
Kortfristiga skulder	232,8	211,0
Summa eget kapital och skulder	2 256,4	2 266,3
Ställda säkerheter ¹⁾	715,8	715,8
Eventualförpliktelser	0,0	0,0

1) Som säkerhet för företagets skulder har aktier i dotterbolag pantsatts.

Risker och riskhantering

I likhet med alla affärsdrivande företag är Concordia Maritimes verksamhet förknippad med vissa risker vilka, om de inträffar, kan ha en väsentlig negativ effekt på Bolagets verksamhet, resultat, finansiella ställning och framtidsutsikter, eller medföra att värdet på Bolagets aktier minskar, vilket kan leda till att investerare förlorar hela eller delar av sitt investerade kapital. Riskerna nedan är inte ordnade efter betydelse och utgör inte heller de enda risker och osäkerheter som Bolaget ställs inför. Ytterligare risker och osäkerhetsfaktorer som Bolaget för närvarande inte känner till eller inte bedömer som väsentliga kan också komma att utvecklas till faktorer som kan komma att ha en väsentlig negativ effekt på Bolagets verksamhet, resultat, finansiella ställning eller framtidsutsikter. Beskrivningen gör inte anspråk på att vara komplett eller exakt då risker och dess grad varierar över tiden.

Riskområdena utgörs övergripande av företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

- Med *företagsrisker* avses främst övergripande risker relaterade till själva styrningen och driften av bolaget. Hit hör bl a risker relaterade till varumärke, medarbetare, likviditet och finansiering.
- Med *marknadsrelaterade* risker avses främst risker relaterade till förändringar i omvärld och marknad, det vill säga risker som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i den långsiktiga planeringen av verksamheten. Hit hör bl a risker relaterade till konjunktur, fraktrater, oljeprisets utveckling samt politiska risker.
- Med *operativa* risker avses här risker relaterade till styrningen av verksamheten. Hit hör bl a risker relaterade till försäkringsfrågor, miljö och fartygsdrift.
- Till de främsta *kreditrelaterade* och *finansiella* riskerna hör motpartsrisker gentemot kunder, varv samt andra underleverantörer och samarbetspartners.

Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2016, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com

Definitioner

Finansiellt

EBITDA¹⁾

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

Kassaflöde från rörelsen¹⁾

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

Räntabilitet på eget kapital¹⁾

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

Räntabilitet på sysselsatt kapital¹⁾

Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaden i procent av tolv månaders rullande genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld.

Räntabilitet på totalt kapital¹⁾

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

Soliditet¹⁾

Eget kapital i procent av balansomslutningen.

Shipping

CO₂
Koldioxid.

CVC

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

High Potential Near Miss

Incident som skall kunna ha resulterat i allvarigare olycka.

Lost Time Injury (LTI)

Olycka som leder till att en enskild person är oförmögen att utföra sina arbetsuppgifter eller återgå till ett planerat arbetsskift dagen efter olyckan såvida orsaken till detta inte är försenad medicinsk behandling i land. Även dödsfall omfattas.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

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

Medical Treatment Case (MTC)

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

NO_x

Kväveoxid.

Restricted Work Case (RWC)

En skada som leder till att en enskild person blir oförmögen att utföra normala arbetsuppgifter under ett planerat arbetsskift eller tillfälligt eller permanent får andra arbetsuppgifter dagen efter skadan.

Skada på egendom

En händelse som leder till skador på fartyget och/eller fartygsutrustning som kostar mer än 2 000 US-dollar att reparera (exkluderar systemfel/fel på utrustning).

SO_x

Svaveloxid.

Spotbefraktning (öppna marknaden)

Kontraktering av fartyg för varje enskild resa.

Tidsbefraktning

Kontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

1) Alternativa nyckeltal enligt European Securities and Markets Authority EMS

Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagens 9 kapitel. För koncernen och moderbolaget har samma redovisningsprinciper tillämpats som i den senaste årsredovisningen. Från och med 1 januari 2016 har beslutet tagits att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen under Spotbefraktningssintäkter respektive Driftskostnader fartyg i koncernens resultaträkning. Dessa nettoredovisades tidigare under Spotbefraktningssintäkter och förändringen görs för att i redovisningen tydligare spegla de enskilda komponenter som ingår i spotbefraktningens resultat. Koncernens intäkter samt rörelsekostnader påverkas, men ändringen får ingen nettoeffekt i koncernens rörelseresultat. Ändringen har inte haft någon effekt i moderbolagets resultaträkning. Samtliga jämförelseperioder har omräknats för att spegla ändringen. Inga nya eller reviderade IFRS-rekommendationer samt tolkningsuttalande från IFRIC har haft någon väsentlig effekt på koncernens eller moderbolagets finansiella ställning, resultat eller upplysningar.

Koncernens derivatinstrument har anskaffats för att ekonomiskt säkra de risker för räntexponeringar som koncernen är utsatt för.

Derivat redovisas initialt till verkligt värde innebärande att transaktionskostnader belastar periodens resultat. Efter den initiala redovisningen värderas derivatinstrument till verkligt värde och värdeförändringar redovisas enligt följande. För att uppfylla kraven på säkringsredovisning enligt IAS 39 krävs att det finns en entydig koppling till den säkrade posten. Vidare krävs att säkringen effektivt skyddar den säkrade posten, att säkringsdokumentation upprättats och att effektiviteten kan mätas. Vinster och förluster avseende säkringar redovisas i årets resultat vid samma tidpunkt som vinster och förluster redovisas för de poster som säkrats. För säkring av osäkerheten i mycket sannolika prognostiserade ränteflöden avseende upplåning till rörlig ränta används ränteswappar där företaget erhåller rörlig ränta och betalar fast ränta. Ränteswapparna värderas till verkligt värde i rapport över finansiell ställning. Räntekupongdelen redovisas löpande i årets resultat som en del av räntekostnaden. Orealiserade förändringar i verkligt värde på ränteswapparna redovisas i övrigt totalresultat och ingår som en del av säkringsreserven tills dess att den säkrade posten påverkar årets resultat och så länge som kriterierna för säkringsredovisning och effektivitet är uppfyllda. Den vinst eller förlust som hänför sig till den ineffektiva delen av realiserade värdeförändringar på ränteswapparna redovisas i årets resultat.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2016, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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

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

Göteborg den 25 april 2017

Kim Ullman
Verkställande direktör

Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 1 2017	Kv 4 2016	Kv 3 2016	Kv 2 2016	Kv 1 2016	Kv 4 2015	Kv 3 2015	Kv 2 2015
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	224,9	278,5	215,3	280,8	263,6	274,2	286,9	285,6
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-249,3	-231,0	-225,1	-280,2	-219,2	-216,6	-226,2	-232,5
Rörelseresultat (EBIT)	-24,4	47,5	-9,8	0,7	44,4	57,6	60,7	52,3
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	-	-	-	-	-	-	-	-
Finansnetto	-16,8	-14,0	-12,6	11,7	-11,0	-7,8	-8,3	-8,3
Resultat efter finansnetto	-41,2	33,5	-22,4	12,4	33,4	49,8	52,4	44,0
Resultat efter skatt	-41,2	34,3	-10,6	12,4	33,4	49,4	52,4	44,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1,6	-20,0	37,5	96,7	130,7	80,0	145,9	55,2
EBITDA	29,3	108,4	50,8	57,2	103,4	117,3	114,0	105,2
Balansposter								
Fartyg (antal)	3 104,7 (10)	3 165,5 (11)	3 810,4 (13)	3 810,6 (13)	3 681,9 (13)	3 809,0 (13)	3 559,6 (12)	3 527,9 (12)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	133,1 (1)	124,2 (1)
Likvida medel och placeringar	722,7	679,5	305,3	291,1	359,4	273,5	268,6	137,1
Övriga tillgångar	267,0	276,7	223,2	242,1	267,2	271,4	286,5	315
Räntebärande skulder	1 975,3	1 946,5	2 310,5	2 292,9	2 321,5	2 387,2	2 298,1	2 260,8
Övriga skulder och avsättningar	98,8	105,9	114,0	150,2	124,8	102,2	123,3	109,3
Eget kapital	2 020,4	2 089,8	1 914,5	1 900,9	1 862,2	1 868,7	1 826,5	1 734,5
Balansomslutning	4 094,6	4 142,2	4 339,0	4 344,0	4 308,5	4 354,5	4 248,0	4 105,3
Nyckeltal, %								
Soliditet	49	50	44	44	43	43	43	42
Räntabilitet på totalt kapital	0,3	2	2	4	5	5	4	2
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0,3	2	2	4	5	5	3	2
Räntabilitet på eget kapital	-0,3	4	5	8	10	10	6	2
Rörelsemarginal	-11	17	-5	0	17	21	21	18
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	4,71	5,83	4,51	5,88	5,52	5,74	6,01	5,97
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-5,22	-4,84	-4,72	-5,87	-4,59	-4,54	-4,74	-4,87
Rörelseresultat före nedskrivning	-0,51	0,99	-0,21	0,01	0,93	1,21	1,27	1,10
Finansnetto	-0,35	-0,29	-0,26	0,25	-0,23	-0,14	-0,18	-0,17
Resultat efter skatt	-0,86	0,72	-0,22	0,26	0,70	1,03	1,10	0,92
Kassaflöde från löpande verksamhet	-0,03	-0,42	0,79	2,03	2,74	1,68	3,06	1,16
EBITDA	0,61	2,27	1,06	1,2	2,17	2,46	2,26	2,08
Eget kapital	42,33	43,78	40,11	39,83	39,02	39,15	38,27	36,34

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner se sidan 14.

1) Redovisningsprinciper se sidan 15.

Kontakt



Kim Ullman,
VD
031 85 50 03
eller 0704 85 50 03
kim.ullman@
concordiamaritime.com



Ola Helgesson,
Finansdirektör
031 85 50 09
eller 0704 85 50 09
ola.helgesson@
concordiamaritime.com

Kalender

Rapport Q2 15 augusti 2017
Rapport Q3 9 november 2017

Distribution Av miljöskäl publiceras våra delårsrapporter endast digitalt. Concordia Maritimes delårsrapporter samt ytterligare finansiell information om bolaget kan läsas eller laddas ned på concordiamaritime.com

Informationen i denna rapport är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 25 april 2017, cirka kl 14.30.

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

Flottan per 2017-03-31



Fartygsnamn	Sysselsättning	Partner
Produkttankers		
P-MAX		
Stena Premium	Spot	Stena Weco
Stena Polaris	CVC ¹⁾ t.o.m. april 2017	Stena Weco
Stena Performance	Spot	Stena Weco
Stena Provence	CVC ¹⁾ t.o.m. april 2017	Stena Weco
Stena Progress	Timecharter t.o.m. maj 2019	Stena Weco
Stena Paris	CVC ¹⁾ t.o.m. april 2017	Stena Weco
Stena Primorsk	Timecharter t.o.m. mars 2018	Stena Bulk
Stena Penguin	Spot	Stena Bulk
Stena Perros	Spot	Stena Bulk
Stena President	Spot	Stena Bulk
IMOIMAX		
Stena Image	Spot	Stena Weco
Stena Important	Spot	Stena Weco
MR ECO		
Ej namngivet fartyg ²⁾	Spot	Stena Weco
Råoljetankers		
Suezmax		
Stena Supreme	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

1) Consecutive Voyage Charter

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