

ÅRSR EDOV SNING 2017

VERKSAMHETEN

2017 i korthet	3
VD har ordet	4
Mål och strategi	6
Fartygsflottan	10
Marknadens utveckling och flottans intjäning	12
Utsikter 2018	15
Organisation och nätverk	17

HÅLLBARHET

Stort fokus på hållbarhet	19
Prioriterade områden och utgångspunkter	20
Safety first	21
Miljömässigt ansvar	22
Socialt ansvar	26
Samhällsengagemang	28
Ramverk, principer och riktlinjer	29
Styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet	30

ÖVRIG INFORMATION

Risk- och känslighetsanalys	32
Aktien	36
10 år i sammandrag	38

EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	40
Räkenskaper	45
Noter	53
Revisionsberättelse	75

BOLAGSSTYRNING

Verksamhets- och bolagsstyrning	79
Styrelse	86
Ledning	88
Årsstämma och informationstillfällen	88
Definitioner och alternativa nyckeltal	89
Avstämning av alternativa nyckeltal	90
Kontakt	91



Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi. Vi fokuserar på säkra, hållbara och tillförlitliga transporter av förädlade oljeprodukter, kemikalier och vegetabiliska oljor. B-aktien är sedan 1984 noterad på Nasdaq Stockholm.

Ett utmanande år

827,5

Nettoomsättning,
MSEK (1 038,2)

41%

soliditet

-186,5

Resultat exkl. nedskrivning
och skatt, MSEK (56,9)

0,0

Utdelning per
aktie, SEK (0,5)

Förnyade kontrakt

Under året förnyades utfraktningsavtalen för P-MAX-fartygen *Stena Paris* och *Stena Provence*. I slutet av året sysselsattes fem av fartygen i P-MAX-flottan genom tidsbefraktningskontrakt. Övriga fartyg sysselsattes på spot-marknaden. Efter räkenskapsårets slut tecknades avtal om utfraktningsavtal även av P-MAX-fartyget *Stena Performance*.

Nyckeltal

	2017	2016
Totala intäkter	827,5	1 038,2
EBITDA, MSEK	51,3	319,9
EBITDA, MUSD	6,0	37,4
Rörelseresultat, MSEK	-624,6	82,7
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	-186,5	56,9
Resultat före skatt, MSEK	-660,2	56,9
Årets resultat, MSEK	-660,2	69,5
Soliditet, %	41	50
Räntabilitet på eget kapital, %	-41,7	3,6
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	335,5	507,4
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-13,83	1,46
Eget kapital per aktie, SEK	25,60	43,78
Utdelning per aktie, SEK	0,0	0,5
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	12,5	13,9
Lost Time Injury	0	0

Positionering inför förväntad marknadsuppgång

Under året tecknades avtal om infraktningsavtal av tre MR (ECO)-fartyg av IMO 2/3-klass. Infракtningsavtalen gjordes tillsammans med *Stena Bulk* och *Concordia Maritimes* andel uppgick till 50 procent. I november förlängdes även infraktningsavtalet för det MR-fartyg vars infraktningsavtal då gick ut med ytterligare minst ett år. I början av 2018 infraktnades ytterligare två MR (ECO)-fartyg, samtidigt som kontrakten för två av de sedan tidigare inkontrakterade MR (ECO)-fartygen förlängdes med ytterligare ett år.

Sale & leaseback avseende IMOIIIMAX-tanker

Under året tecknades ett så kallat sale & leasebackavtal avseende IMOIIIMAX-fartyget *Stena Important*. Köpeskillingen uppgick till MUSD 36. Fartyget kommer att chartras tillbaka på bareboatbasis under nio år, med köpoptioner från år fyra och med en köpobligation år nio.

Inga allvarligare olyckor eller incidenter

Inget av *Concordia Maritimes* fartyg var under 2017 inblandat i någon typ av incident som ledde till att last eller bunkerolja hamnade i vattnet. För fjärde året i rad var heller inget av fartygen inblandade i någon arbetsplatsincident som resulterade i LTI.

Rätt positionerade för starkare marknad andra halvåret 2018

Som förväntat blev 2017 ett svagt år – både för marknaden och för Concordia Maritime. Minskade skeppningsvolymerna till följd av Opecs produktionsneddragningar i kombination med omfattande fartygsleveranser bidrog till en obalans – som i sin tur resulterade i låga rater inom samtliga tankmarknadssegment.

OMSÄTTNINGEN UNDER 2017 UPPGICK TILL MSEK 827,5 (1 038,2).

Årets resultat före skatt och exklusive nedskrivning av fartygsvärden var MSEK –186,5 (56,9). Årets resultat inklusive nedskrivning av fartygen var MSEK –660,2 (69,5) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK –13,83 (1,46).

Ser vi till vår egen operation fortsatte vi under året arbetet med vår aktiva flott- och befракtingsstrategi. Arbetet har till stora delar handlat om att anpassa och positionera flottan, dels utifrån den svaga marknaden, men också inför den uppgång vi tror kommer komma under andra halvåret 2018.

När det gäller P-MAX-fartygen har vi fortsatt att hitta nischtrader där deras unika egenskaper kommer väl till pass. Under året tecknade vi bland annat avtal om utbefraktningsavtal av P-MAX-fartygen *Stena Provence* och *Stena Paris*. Att vi därmed, för fjärde året i rad, fick förnyat förtroende från ett av världens största olje- och gasbolag är naturligtvis mycket glädjande. Ytterligare två fartyg på fasta och förhållandevis bra timecharter-kontrakt bidrog under året till att säkra upp intäkter. Vad gäller IMOIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important* har de fortsatt möta våra högt ställda förväntningar. Under året har de opererat över hela världen och tydligt visat sin förmåga att snabbt kunna ställa om mellan olika typer av laster och behov. Det är väldigt glädjande att se att deras flexibilitet och mångsidighet uppskattas av kunder och marknad på precis det sätt som vi hade räknat med.

Sammantaget bidrog detta till att vår produkttankflottas intjäningsunder året var cirka 25 procent högre än genomsnittet på marknaden inom MR-segmentet.

Nedskrivning av fartygsvärden

Trots att P-MAX-fartygen fortsätter att visa på bättre intjäningsförmåga än marknaden, hög kundnöjdhet från krävande oljebolagskunder och branschledande vettingstatistik så pekade den

externa värdering som gjordes per 30 juni 2017 på att marknadsvärdena även för våra fartyg sjunkit. Utöver svaga marknader påverkas fartygens marknadsvärden av nya regelverk för ballastvatten, nya regelverk för bunkerkvalitet och marknadens ökade fokus på fartygens ålder. Efter att ha genomfört en grundlig analys beslutade styrelsen i det tredje kvartalet om en nedskrivning uppgående till MSEK 473,7.

Fortsatta satsningar inom hållbarhet

Sjöfart är förenat med risker för såväl människa som miljö, och vi gör vårt yttersta för att minimera eller helt eliminera dem. Säkra fartyg, kompetenta besättningar och väl utvecklade rutiner utgör här en viktig grund.

Arbetet inom säkerhets- och miljöområdet pågår ständigt. Det är vårt ansvar att följa med i utvecklingen av lagar och regleringar, att bemöta omvärldens krav och själva driva utvecklingen framåt – för att på så sätt reducera risker och miljöpåverkan. Concordia Maritime har länge haft en ledande position inom detta område och i vår dagliga verksamhet gör vi mycket för att bidra till en hållbar utveckling. På sidorna 19–31 i denna årsredovisning beskriver vi övergripande vad vi gör och hur utvecklingen sett ut under det gångna året.

När det gäller säkerhet kan vi konstatera att vi även under 2017 var förskonade från allvarigare incidenter och olyckor. För fjärde året i rad inträffade ingen olycka som medförde att den drabbade var oförmögen att utföra sina arbetsuppgifter eller återgå till ett planerat arbetsskift dagen efter olyckan. Utvecklingen är resultatet av ett målmedvetet arbete där stora resurser läggs på träning och utbildning, efterlevnad av rutiner och uppföljning av processer. Ingenting går före säkerheten för våra besättningar ombord. Det är vår högsta prioritet och ingenting vi tummar på, oavsett konjunktur eller marknadsläge.



Flera faktorer
talar för en bättre
balans under 2018.

Inom miljöområdet fortsatte vi att uppnå stora förbättringar vad gäller utsläpp till luften. Sedan vi påbörjade vårt mer strukturerade arbete för några år sedan med att öka bränsleeffektiviteten har vi minskat utsläppen med cirka 20 procent. Minskningen av utsläpp av CO₂, NO_x, SO₂ och partiklar var betydande och bättre än uppsatta mål. Arbetet med att optimera säkerheten och begränsa miljöpåverkan stärker vårt varumärke på flera plan. Konkurrenten om kvalificerade sjömän är tuff, men vår profil som en ansvarstagande arbetsgivare underlättar vid rekrytering och gör det också möjligt att behålla kompetens. Även bland våra kunder märks ett allt större fokus på miljö- och hållbarhetsaspekter. Det är en utveckling som ligger i allas våra intressen.

En väl fungerande operation

I såväl starka som svaga marknader krävs, utöver en tydlig strategi, även en effektiv och väl fungerande operation. Genom samarbetet med Stena Bulk och Northern Marine Management har vi tillgång till ledande och världsomspännande kompetens inom alla steg i värdekedjan: utveckling, befraktning, kommersiell och teknisk drift samt bemanning. Att på nära håll ha tillgång till denna kompetens skapar stora värden för våra kunder samtidigt som det gör det möjligt för oss att driva vår egen organisation kostnadseffektivt och med hög flexibilitet.

Marknadsutsikter 2018

Till de bidragande faktorerna bakom den svaga marknaden under senare år hör relativt omfattande leveranser av nya tankfartyg och en lägre efterfrågan på transporter av olja och oljeprodukter – till följd av Opecs minskade produktion och höga lagernivåer i konsumtionsländerna. Flera faktorer talar dock för en bättre balans under 2018. Lagernivåerna väntas under året stabiliseras på mer normala nivåer, vilket väntas bidra till en ökad efterfrågan på transporter. Därtill väntas även återgången till normal produktions-takt inom Opec och andra oljeproducerande länder successivt under andra halvåret bidra till ett ökat transportbehov. Parallellt väntas den samlade konsumtionen av olja att fortsätta växa.

Ser vi sedan till utbudssidan är orderboken av nya fartyg relativt låg. Nettotillväxten av nya MR-fartyg väntas 2018 uppgå till endast ca 2 procent. Sammantaget gör detta att vi förväntar oss en ökad efterfrågan på tanktransporter och en successivt mer balanserad och starkare tankmarknad under andra halvåret 2018. Det är utifrån denna analys om en marknadsmässig uppgång vi valt att dels kontraktera in fler MR (ECO)-fartyg, dels ha relativt betydande del av flottan på spotmarknaden.

Göteborg i mars 2018
Kim Ullman, VD

Fokus på nischtrader och flexibilitet

Concordia Maritime ska säkerställa en lönsamhet som möjliggör såväl kontinuerliga investeringar som god avkastning till aktieägarna. Verksamheten ska även visa största möjliga hänsyn till både människa och miljö.



Vision

Att alltid vara förstahandsvalet och affärspartnern inom tanksjöfart.

Affärsidé

- Att tillgodose våra kunders behov av säkra, hållbara och tillförlitliga tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande.
- Att vid rätt tidpunkt göra investeringar i fartyg och tjäna pengar på förändringar i fartygsvärdena.

Affärsmodell

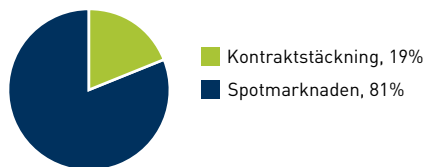
Concordia Maritimes affärsmodell består av två ben, en daglig fartygsoperation samt köp och försäljning av fartyg.

Daglig operation

Intäkterna från den dagliga operationen härrör huvudsakligen från ersättning för kontraktering via antingen spotmarknaden eller genom tidsutbefraktning. Vid spotbefraktning är nivån på

fraktraterna helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan i varje given stund. Vid tidsutbefraktning utgörs intäkterna istället av en i förväg överenskommen dygnshyra som löper över hela den förhandlade kontraktperioden. Nivån på hyran avgörs av marknadsläget vid kontraktets ingång och kontraktets längd. Till de främsta kostnaderna för ett rederi hör resekostnader (bränsleförbrukning och hamnavgifter), dagskostnader (besättning, försäkring och löpande underhåll), samt kapitalkostnader.

Intäktsfördelning



Köp och försäljning av fartyg

Tanksjöfart är till naturen kapitalintensivt med stora värden bundna i själva fartygen. Priserna på både nytt- och andrahands-tonnage varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Förmågan att optimera tidpunkten för köp och försäljning är därför avgörande för den totala lönsamheten i affären.

Finansiella mål

Mål	Lönsamhet 10% avkastning på eget kapital	Soliditet minst 40% över en konjunkturcykel	Tillväxt 10% ¹⁾ genomsnittlig årlig flotttillväxt över en konjunkturcykel
Utfall 2017	-42%	41%	35%
Kommentar	Den svaga marknaden och nedskrivningen av fartygsvärdena medförde ett negativt rörelseresultat för helåret 2017.	Fartygsförsäljningar och en stark USD bidrog till en fortsatt god soliditet.	Till följd av inkontraktering av sex MR (ECO)-fartyg (till 50%) ökade flottan under året med 35%.

1) Handel med fartyg, köp såväl som försäljningar, utgör ett väsentligt inslag i rederiverksamhet. Rätt timing vad gäller köp och försäljning av fartyg kan vara helt avgörande för en långsiktig fördelaktig finansiell utveckling. För Concordia Maritimes del innebär detta att flottans storlek kan variera över tid. Av denna anledning är årlig tillväxt i flottan inte ett övergripande mål i sig själv. Ambitionen är dock att verksamheten över tid ska generera en avkastning som möjliggör en genomsnittlig flotttillväxt om 10 procent över en konjunkturcykel.

Hållbarhetsmål

Utöver de finansiella målen har Concordia Maritime även antagit ett antal mål relaterade till säkerhet, miljö och socialt ansvar. Övergripande handlar det om att minimera risken för skada på person, miljö och egendom, men också att kontinuerligt minska den egna operationens påverkan på miljön. Utvecklingen under 2017 var fortsatt positiv och i linje med högt ställda mål. Inget av Concordia Maritimes fartyg var under året inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Fartygen var också fortsatt – för

fjärde året i rad – förskonade från arbetsplatsolyckor som medförde att en enskild medarbetare inte kunnat återgå till arbetsskiftet dagen efter olyckan. Samtidigt fortsatte utsläppen till luft att minska. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs minskade med 0,97 ton, vilket var bättre än årets mål att minska förbrukningen med 0,3 ton per dygn. Den minskade bunkerkonsumtionen medförde i sin tur lägre utsläpp av växthusgaser och partiklar.

För en mer ingående beskrivning och uppföljning av målen, se sid 19–27.

Övergripande strategi

Concordia Maritime ska säkerställa en lönsamhet som möjliggör såväl kontinuerliga investeringar som god avkastning till aktieägarna. Verksamheten ska även visa största möjliga hänsyn till både människa och miljö.

En förstavalspartner

Concordia Maritime ska vara en förstavalspartner när det gäller transporter av olja och oljeprodukter. Utifrån en unik förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet, ska specifika transport- och logistikbehov tillgodoses. Samarbetet med kunderna ska bygga på långsiktiga relationer präglade av partnerskap och höga ambitioner – oavsett om det gäller en resa eller utveckling av ett helt nytt fartygskoncept. Lyhördhet, en utpräglad servicekultur, konkurrenskraftig pris-sättning, ett unikt tekniskt kunnande och ett världsomspännande nätverk hör till fundamenten i detta arbete.

En diversifierad flottstrategi

Concordia Maritimes flott- och sysselsättningsstrategi syftar till att optimera intjäningsförmågan, balansera risker och möjligheter samt möjliggöra god utveckling på investerat kapital vid eventuell försäljning av fartyg. Strategin sätter ramar för hur flottan ska se ut och hur fartygen i flottan ska sysselsättas. Även om huvud-

fokus ligger på produkttanksegmentet utesluts inte närvaro även i andra segment. När och om marknadsläget bedöms gynnsamt kan Concordia Maritime komma att investera i nytt tonnage eller avyttra befintligt. I tillägg till det ägda tonnaget kan kompletterande fartyg även komma att kontrakteras in. Huvudinriktningen är att allt tillkommande tonnage ska sysselsättas inom befintliga system och pooler.

Stort fokus på hållbarhet

Concordia Maritime har höga ambitioner inom hållbarhetsområdet och ska vara ledande när det gäller säkerhet och kvalitet. Hållbarhetsarbetet utgör sedan många år tillbaka en integrerad del i verksamheten. Genom ett systematiskt förbättringsarbete, innovation och kontinuerliga utbildningsprogram ska den starka ställningen inom området stärkas ytterligare.

Kostnadseffektivitet och flexibilitet

Genom samarbetet med flertalet andra företag inom Stena Sfären säkerställs världsledande och unik kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befaktning och kommersiell operation. Dessutom möjliggörs en kostnadseffektiv och flexibel organisation.

Strategiuppföljning 2017

- **Förnyade kontrakt.** Under året förnyade ett av världens största olje- och gasföretag återigen befaktningsavtalen för P-MAX-fartygen *Stena Paris* och *Stena Provence*.
- **Hög andel nischtrader.** Flera av fartygen i flottan har under året gått på specialruttor till bland annat Australien, Nya Zeeland, Pacific Islands, Kina och Sydamerika. Med sitt extremt grunda djupgående är P-MAX-fartygen här väl lämpade, då flera hamnar längs de trafikerade sträckorna har djupgåendebegränsningar.
- **Inkontraktering av MR (ECO)-fartyg.** Under året tecknades avtal om inbefraktning av ytterligare tre MR-fartyg av IMO 2/3-klass. Parallellt förlängdes även inbefraktningen för det

MR-fartyg vars avtal gick ut i november 2017 med ytterligare minst ett år.

- **Inga allvarigare incidenter eller olyckor.** Inte heller 2017 var Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon typ av incident som ledde till att last eller bunkerolja hamnade i vattnet. För fjärde året i rad inträffade ingen arbetsplatsolycka med allvarigare personskada som följd.
- **Minskade utsläpp till luft.** Till följd av fortsatt förbättringsarbete minskade koldioxidutsläppen under året med drygt 8 220 ton, utsläppen av svaveldioxidutsläpp med cirka 68 ton och utsläppen av kväveoxider med cirka 234 ton. Utsläppen av partiklar minskade under året med 3,0 ton.



CONCORDIA
MARITIME

Flexibla fartyg

Concordia Maritimes flotta bestod i slutet av februari 2018 av tio produkttankfartyg av P-MAX-typ, två kemikalie- och produkttankfartyg av IMOIMAX-typ, ett suezmaxfartyg samt andelar i sex inbefraktade MR (ECO)-fartyg.

P-MAX

Ryggraden i flottan utgörs av de tio P-MAX-fartygen. I fartygen förenas transportekonomi och flexibilitet med säkerhet av högsta klass. Konceptet utvecklades ursprungligen tillsammans med ledande olje- och gasföretag för att tillgodose ett behov av att kunna trafikera grunda vatten och hamnar med mer last än motsvarande fartyg i samma storleksklass. För att göra detta möjligt har P-MAX-fartygen gjorts avsevärt bredare än traditionella MR-fartyg. Den ökade volymen gör att de kan transportera upp till 30 procent mer last, vilket gör att de kan konkurrera om laster i både MR- och panamaxsegmenten.

IMOIMAX

IMOIMAX-fartygen representerar nästa generations kemikalie- och produkttankers och sätter en ny standard för både bunkerförbrukning och lasteffektivitet. De är bland de mest sofistikerade på marknaden och ligger i framkant både vad gäller energieffektivitet och lastflexibilitet. Tack vare en helt ny skrovdesign och en nyutvecklad huvudmaskin, tillsammans med en rad andra tekniska innovationer, har fartygens bränsleförbrukning kunnat minskas med cirka 25 procent jämfört med förra generationens MR-fartyg.

MR (ECO)

Concordia Maritime deltar även i inbefraktning av sex MR-fartyg av s.k. ECO-design, vilket innebär moderna motorer med låg bränsleförbrukning. Inbefraktningarna sker tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent.

Suezmax

Som ett komplement till produkttanksegmentet är Concordia Maritime även verksamt inom transporter av råolja. Närvaron i suezmaxsegmentet utgörs av suezmaxtankern *Stena Supreme*. Fartyget har en teknisk utrustning och design som vid beställningen medförde en bränsleförbrukning som var upp till 10–15 procent lägre än standardtonnage. *Stena Supreme* sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Poolen utgörs av en flotta med ett 20-tal effektiva suezmaxfartyg.



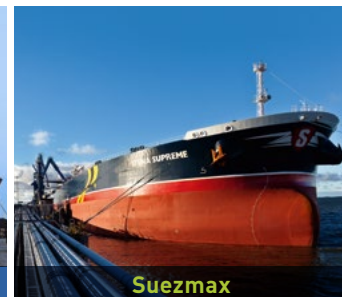
P-MAX



IMOIMAX



MR (ECO)



Suezmax

Flottan per 2018-02-28

Produkttankers	DWT	Isklass	År	Sysselsättning	Partner
P-MAX					
<i>Stena Premium</i>	65 200	1B	2011	Spot	Stena Bulk
<i>Stena Polaris</i>	65 200	1A	2010	Spot	Stena Bulk
<i>Stena Performance</i>	65 200	1B	2006	Timecharter t.o.m. mars 2018	Stena Bulk
<i>Stena Provence</i>	65 200	1B	2006	Timecharter t.o.m. september 2018	Stena Bulk
<i>Stena Progress</i>	65 200	1B	2009	Timecharter t.o.m. maj 2019	Stena Bulk
<i>Stena Paris</i>	65 200	1B	2005	Timecharter t.o.m. juli 2018	Stena Bulk
<i>Stena Primorsk</i>	65 200	1B	2006	Timecharter t.o.m. juni 2018	Stena Bulk
<i>Stena Penguin</i>	65 200	1A	2010	Spot	Stena Bulk
<i>Stena Perros</i>	65 200	1B	2007	Spot	Stena Bulk
<i>Stena President</i>	65 200	1B	2007	Timecharter t.o.m. maj 2018	Stena Bulk
IMOIMAX					
<i>Stena Image</i> ¹⁾	50 000		2015	Spot	Stena Bulk
<i>Stena Important</i> ²⁾	50 000		2015	Spot	Stena Bulk
MR (ECO)					
<i>Ej namngivet #1</i> ³⁾	50 000		2015	Spot	Stena Bulk
<i>Ej namngivet #2</i> ⁴⁾	50 000		2013	Spot	Stena Bulk
<i>Ej namngivet #3</i> ⁴⁾	50 000		2013	Spot	Stena Bulk
<i>Ej namngivet #4</i> ⁵⁾	50 000		2018	Spot	Stena Bulk
<i>Ej namngivet #5</i> ⁶⁾	50 000		2018	Spot	Stena Bulk
<i>Ej namngivet #6</i> ⁶⁾	50 000		2018	Spot	Stena Bulk
Råoljetankers					
Suezmax					
<i>Stena Supreme</i> ⁷⁾	158 000		2012	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

1) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2024, med årliga köpoptioner från år 2020

2) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2026 med köpobligation samma år och årliga köpoptioner från år 2021.

3) 50% charter december 2017–november 2018 (med option ytterligare 12 månader)

4) 50% charter juni/juli 2017–juni/juli 2019

5) 50% charter januari 2018–januari 2020

6) 50% charter april/maj 2018–april/maj 2019

7) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2029, med årliga köpoptioner från år 2019

För mer information om
uppdaterade och aktuella
kontraktstider, besök
concordiamaritime.com

MARKNAD

Marknadens utveckling och flottans intjäning

Tankmarknaden var svag under 2017. Till de främsta anledningarna hörde höga lagernivåer i konsumtionsländerna och relativt omfattande fartygsleveranser, vilket skapade en påtaglig obalans mellan tillgång och efterfrågan. För Concordia Maritimes del motverkades den generella nedgången delvis av det faktum att flera fartyg i flottan under året var utkontrakterade på nischkontrakt över längre tid.



SETT TILL MARKNADENS GENOMSNITTLIGA INTJÄNING inom MR-segmentet var tankåret 2017 det sämsta sedan 2009. Marknaden var svag under hela året, med genomsnittliga rater om USD 10 200 per dag¹⁾, vilket var cirka 15 procent lägre än föregående år. Suezmaxmarknaden var än svagare, med en genomsnittlig intjäning om cirka USD 15 800 per dag²⁾, cirka 40 procent lägre än föregående år.

Intjäningen för Concordia Maritimes fartyg

För Concordia Maritime präglades året i hög utsträckning av fortsatt arbete med att positionera och disponera flottan i linje med sysselsättningsstrategin och rådande marknadsförutsättningar. En bärande del i detta arbete var under året att fortsätta styra sysselsättningen av P-MAX-fartygen mot trader och lastsystem där deras unika egenskaper kommer till sin rätt – vilket i sin tur skapar möjlighet till premiumrater.

Sett till året som helhet uppgick den genomsnittliga intjäningen för produkttankflottan (spot och TC) till i snitt USD 13 700 per dag (17 000). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 12 700 (16 000). Inom Suezmaxsegmentet låg den genomsnittliga intjäningen under året på USD 18 200 per dag (28 400).

Produkttank

P-MAX

Fartygen i P-MAX-flottan sysselsattes under året genom tidsbefraktning eller på spotmarknaden. Flera av fartygen har under året gått på specialrutter för kunder med särskilda behov. Av de sex fartyg som transporterar lättare oljeprodukter sysselsattes under året tre med transporter till Australien, Nya Zeeland och Pacific Islands samt tre för transporter mellan Europa, Västra Afrika och Sydamerika. I dessa fall har utnyttjandegraden vad gäller fartygens lastförmåga varit hög.

IMOIIIMAX

IMOIIIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important*, sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Bulk. Båda fartygen hade under året en intjäning som väl överträffade marknaden. Fartygen i IMOIIIMAX-serien representerar nästa generations kemikalie- och produkttanker och sätter en ny standard avseende såväl bunkerförbrukning som lasteffektivitet.

Inbefraktning av MR (ECO)-fartyg

I produkttankflottan rymdes under året även tre inkontrakterade MR-fartyg (ECO-design) av IMO2/3-klass. Inbefraktningen sker tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. Under årets slut och efter årsskiftet har ytterligare tre fartyg kontrakterats in.

Råolja

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* sysselsattes under året framgångsrikt på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för suezmaxtankers.

Avtal om sale & leaseback

Under året såldes IMOIIIMAX-fartyget *Stena Important* genom ett s.k. sale & leaseback-avtal. Köpeskillingen uppgick till MUSD 36. Fartyget kommer att chartras tillbaka på bareboatbasis under nio år, med köpobligation år nio och årliga köpoptioner från år fyra och framåt. 2016 såldes systerfartyget *Stena Image* och suezmaxtankern *Stena Supreme* genom liknande upplägg, men utan köpobligation.

Dockningar och reparationer

Under året genomfördes planerade tioårsdockningar av *Stena President* och *Stena Perros*. Dessutom genomfördes en planerad femårsdockning av *Stena Supreme*.

Värdering av flottan

Concordia Maritimes standardprocess är att halvårsvis göra en bedömning och värdering av fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas

1) Clarksons av. MR Clean Earnings

2) Clarksons av. Suezmax Earnings

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 årsskiftet 2017 bedömdes flottans redovisade värde inte vara högre än återvinningsvärdet. Under tredje kvartalet gjorde styrelsen en extra analys av nya viktiga förändringar som påverkar hela branschen. Dessa förändringar utgörs av nya regelverk för ballastvatten, nya regelverk för bunkerkvalitet från och med år 2020 samt även marknadens ökade fokus på fartygens ålder.

Styrelsen fann att konsekvenserna var negativa och ett uppdaterat nedskrivningstest visade på ett nedskrivningsbehov. I kvartalet gjordes därför en nedskrivning uppgående till MSEK 473,7.

Nybyggnadsprisernas utveckling

Vid utgången av året kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 33,5 (33). Priset för ett IMO2-klassat MR-fartyg, liknande IMOIIIMAX-fartygen, var i slutet av året cirka MUSD 35 (35). Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av året cirka MUSD 54,5 (54).

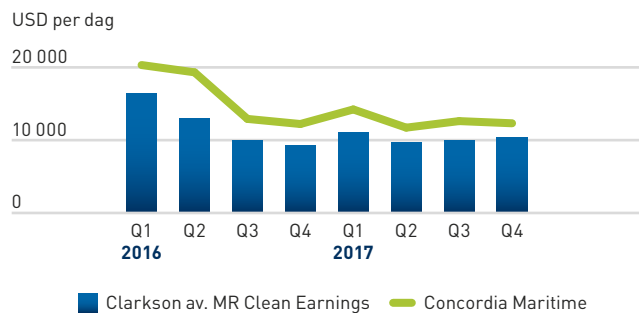
Intjäningen på spotmarknaden

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden	
		2017	2016	2017	2016
Produkttank	8,5	12 700	16 300	10 200	12 100 ¹⁾
Suezmax	1,0	18 200	28 400	15 800	27 600 ²⁾

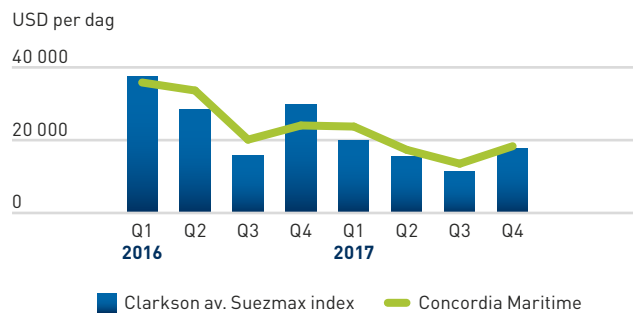
1) Clarkson's w.w. average MR Clean Earnings

2) Clarkson's w.w. average Suezmax Long Run Historical Earnings

Produkttankflottans genomsnittliga reseresultat* (spot)



Suezmaxflottans genomsnittliga reseresultat* (spot)



* Fraktintäkt minus resekostnader (t ex bunker, hamnavgifter och kommissioner)

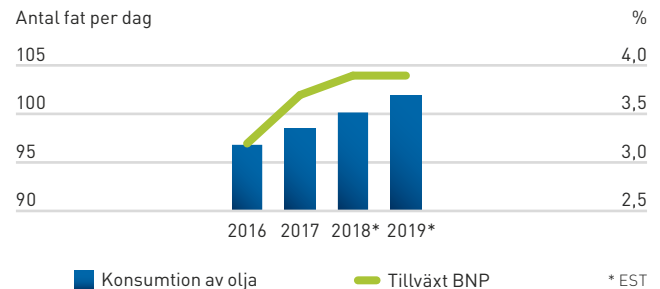
Fyra faktorer som talar för en starkare marknad 2018

Tankmarknaden har under de senaste kvartalen varit svag. Flera faktorer talar dock för en vändning från och med andra halvan av 2018.

1. Stark världsekonomi och ökad efterfrågan på olja

Efterfrågan på sjöbaserade transporter av olja samvarierar i hög grad med den övergripande efterfrågan på olja och oljeprodukter – vilken i sin tur till stor del styrs av världsekonomins utveckling. Världsekonomin har under senare år varit stark och förväntas vara fortsatt stark även under kommande år. För 2018 och 2019 prognosticerar IMF en tillväxt om 3,9 procent. Den globala oljekonsumtionen förväntas 2018 öka med cirka 1,4 miljoner fat om dagen.

Tillväxt i BNP och konsumtion av olja



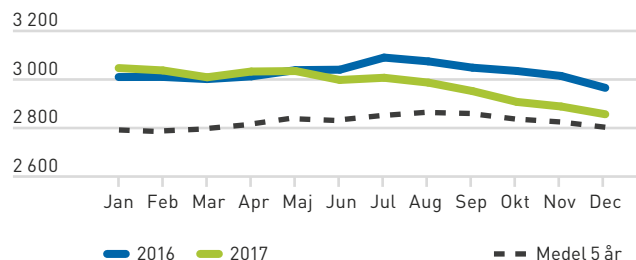
Källa: IMF, EIA



2. Stabiliserade lagernivåer

Till de främsta orsakerna bakom den svaga marknaden under senare år hör extremt höga lagernivåer i konsumtionsländerna. Lagren byggdes upp under 2015 och halva 2016 då oljepriserna var låga. Användningen av lagrad olja har sedan medfört ett minskat skeppningsbehov och därigenom en minskad efterfrågan på tanktransporter. Till följd av Opecs neddragning i produktion, har lagren sedan våren 2017 minskat kraftigt och i mitten av 2018 väntas de ha stabiliserats på mer normala nivåer.

Lagernivåer (miljoner fat)

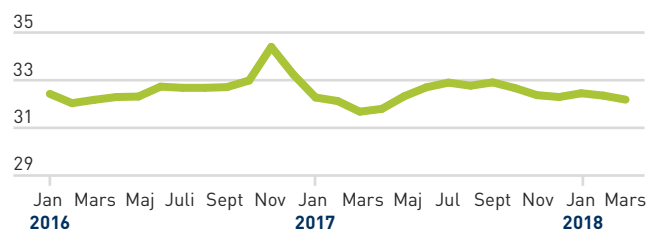


Källa: EIA

3. Återgång till normal produktionstakt inom Opec

I slutet av 2016 enades Opec om att minska oljeproduktionen med sammanlagt cirka 1,2 miljoner fat olja per dag. Samtidigt minskade även andra större oljeproducerande länder produktionen med ytterligare 0,6 miljoner fat olja per dag. Den minskade produktionen bidrog till den svaga tankmarknaden under 2017. Opecs överenskommelse gäller fram till slutet av 2018, men Concordia Maritimes bedömning är att produktionen stegvis kommer öka under andra halvåret. En ökad produktionstakt i kombination med en överlag god global efterfrågan på olja och oljeprodukter väntas medföra goda incitament för en ökad efterfrågan på tanktransporter under andra halvan av 2018.

Opecs produktion av råolja (miljoner fat/dag)

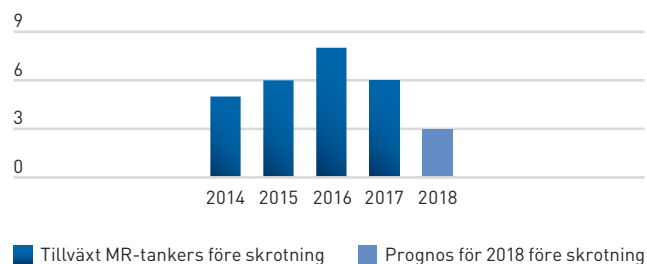


Källa: EIA

4. Lägre tillväxt i flottan

På utbudssidan är orderboken relativt låg och tillväxten av nya MR-fartyg väntas 2018 uppgå till endast ca 2 procent efter skrotning, jämfört med ca 4,5 procent 2017. I takt med att leveranserna av tillkommande fartyg minskar, ökar samtidigt förutsättningarna för en mer balanserad marknad. Därtill kommer hårdare miljökrav, såsom ballastvattenkonventionen och det nya svaveldirektivet 2020, öka incitamenten för utfasning och skrotning av äldre tankfartyg.

Tillväxt i MR-tankflottan (%)



■ Tillväxt MR-tankers före skrotning ■ Prognos för 2018 före skrotning

Källa: Clarksons

Världsledande kompetens

Concordia Maritimes verksamhet bedrivs i nära samarbete med flera av företagen inom Stena Sfären. Partnerskapen ger tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden: från konceptutveckling och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation.

CONCORDIA MARITIMES EGEN LANDORGANISATION bestod under 2017 av totalt 6 personer (6). Den kontrakterade sjöorganisationen är betydligt större. Vid slutet av 2017 uppgick ombordpersonalen till 473 (488). En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befraktning och bemanning sker i samarbete med huvudsakligen Stena Bulk och Northern Marine Management. Det nära samarbetet innebär att verksamheten kan bedrivas kostnads-effektivt samtidigt som tillgången till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden säkerställs.

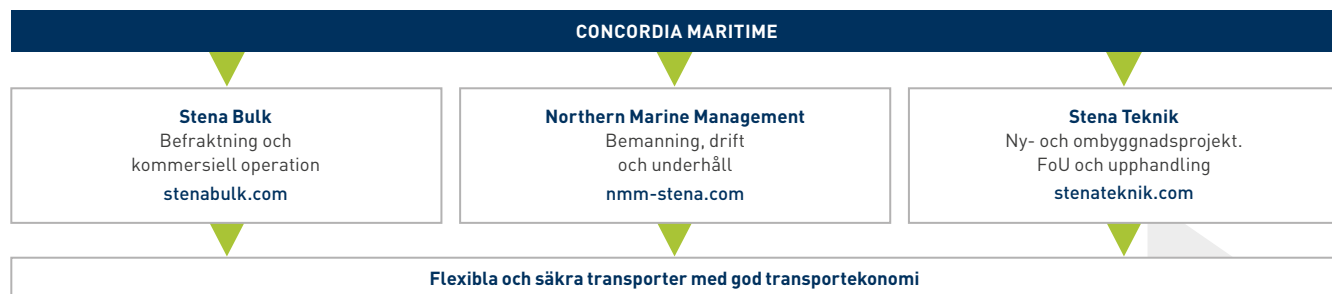
En del av Stena Sfären

Concordia Maritime har nära kopplingar, operativa såväl som ägarmässiga, till Stena Sfären. Med över 19 000 medarbetare verksamma över hela världen är Stena Sfären idag en av Sveriges största familjeägda företagsgrupper. Verksamheten spänner över bland annat sjöfart, återvinning, fastigheter och finans. Till fram-

gångsfaktorerna hör omtanke om kunderna, innovativa lösningar och perfekt utförande. För mer information se www.stena.com.

Stena Bulk

Stena Bulk bistår såväl företag inom Stena Sfären som externa kunder med tjänster inom marknadsföring, befraktning och kommersiell operation av fartyg. Totalt befraktar och opererar Stena Bulk cirka 100 fartyg över hela världen. Bland kunderna finns såväl ledande olje- och gasbolag som oberoende handelshus. Stena Bulk fungerar som Concordia Maritimes marknadsorganisation och ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation. Genom det nära samarbetet får Concordia Maritime tillgång till en världsomspännande organisation med gedigen kunskap och erfarenhet av samtliga segment inom tankmarknaden. Stena Bulk har kontor i Göteborg, Houston, Singapore, Dubai och Köpenhamn.



Northern Marine Management

Stenaägda Northern Marine Management (NMM) ansvarar för bemanning, drift och tekniskt underhåll av Concordia Maritimes fartyg. Verksamheten omfattar drifts- och/eller bemanningsansvar för cirka 130 fartyg av varierande typer och storleksklasser med totalt cirka 7 500 ombordanställda. Bland de externa kunderna finns flera av världens ledande shipping- och oljebolag. Utöver internationella ackrediteringar har NMM även utvecklat ett verktyg för att uppnå ständiga förbättringar – Behavior Based Safety (BBS). Verktuget har resulterat i ett lägre antal olyckor än branschgenomsnittet och är även en starkt bidragande orsak till det mycket låga antalet tillbud och olyckor ombord på Concordia Maritimes fartyg. Verksamheten bedrivs från huvudkontoret i Glasgow. Därutöver finns även kontor i Aberdeen, Göteborg, St.Petersburg, Houston, Manilla, Mumbai, Perth, Shanghai och Singapore.

Stena Teknik

Stena Teknik är en resurs för samtliga marina affärsområden inom Stena Sfären. Verksamheten omfattar ny- och ombyggnadsprojekt, allmän marinteknisk rådgivning samt upphandling. Dessutom bedrivs forskning och utveckling inom det marina området. Arbetet omfattar de flesta typer av shipping, från persontrafik till oljetankers och riggar. Stena Teknik har genom dessa olika åtaganden byggt upp en omfattande kunskapsbank inom marin teknik och skeppsbyggnad och är idag en av de ledande aktörerna globalt. Ett bevis på den höga kompetensen är att Stena Teknik ofta får fungera som remissinstans för olika frågor kring skeppsteknik inom EU. Stena Teknik bistår Concordia Maritime med expertis inom exempelvis korrosionsskydd, klassningsfrågor och säkerhet till mer omfattande projekt som omfattar utveckling och projektering av nya fartyg. Verksamheten bedrivs från kontoret i Göteborg.



HÅLLBARHET

Stort fokus på hållbarhet

För Concordia Maritime går frågor kring miljöomsorg, säkerhet, transporteffektivitet och arbetsgivaransvar i mångt och mycket hand i hand med en sund och stabil finansiell utveckling. Såväl kunder och ägare som samhället i stort gynnas av säkra transporter, optimerade flöden och ett stort fokus på bränsleeffektivitet.

TANKSJÖFARTEN ÄR SANNOLIKT en av de hårdast reglerade och mest granskade branscherna. De omfattande regelverken omfattar miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörättsliga. I tillägg till de interna föreskrifterna bidrar dessa kontrollinstanser till att upprätthålla en hög och jämn kvalitet.

Concordia Maritime har under lång tid legat i framkant vad gäller säkerhet, kvalitet och arbetsgivaransvar. Hållbarhetsarbetet tar avstamp i en väsentlighetsanalys i vilken de främsta och mest

relevanta hållbarhetsfrågorna identifieras. Till de mest centrala delarna hör att minimera risken för olyckor men också att kontinuerligt minska den egna operationens påverkan på miljön. Arbetet bedrivs långsiktigt och följs upp utifrån en strukturerad plan med VD som ytterst ansvarig. VD ansvarar också för den kontinuerliga rapporteringen gentemot styrelsen. Det löpande arbetet bedrivs i nära samarbete med de samarbetspartners från vilka Concordia Maritime köper in tjänster avseende teknisk och kommersiell drift samt bemanning.

Om hållbarhetsrapporten

Denna lagstadgade hållbarhetsrapport lämnas av styrelsen i Concordia Maritime AB (publ), men utgör inte en del av de formella årsredovisningshandlingarna. Concordia Maritimes affärsmodell presenteras på sid 7. Hållbarhetsramverket presenteras på sid 19–20 och 29, säkerhetsaspekter på sid 21–22, miljöaspekter på sid 22–25, sociala aspekter på sid 26–27. Samhällsengagemanget beskrivs på sid 28. Styrning och uppföljning (inkl. antikorrupktion) beskrivs på sid 30–31. Riskbeskrivningar återfinns på sid 32–35.



Fem prioriterade områden



Utfall 2017		
Safety first	Concordia Maritimes verksamhet ska bedrivas på ett sätt som skyddar de anställda, fartygen och miljön. Genom en stark säkerhetskultur på alla nivåer inom organisationen ska risken för olyckor förebyggas.	Inga allvarligare olyckor eller incidenter.
Miljömässigt ansvar	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 minska utsläppen och öka energieffektiviteten.	Avsevärt lägre utsläpp av koldioxid, svaveldioxid och partiklar.
Socialt ansvar	Concordia Maritime strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare som erbjuder säkra och utvecklande arbetsplatser till konkurrenskraftiga villkor.	Fortsatt låg personalomsättning bland ombordanställda samt fjärde året i rad utan Loss Time Injury.
Samhälls-engagemang	Concordia Maritime är en aktiv samhällsaktör. De projekt eller initiativ som stöttas ska bidra till en säkrare vardag för den enskilda sjömannen och/eller en mer miljömässigt och socialt hållbar sjöfart.	Fortsatt stöd till Mercy Ship Cargo Day och Concordia Maritimes stipendieprogram på Bermuda.
Finansiell uthållighet	Verksamheten ska bedrivas på ett sätt som säkerställer en sund finansiell utveckling, vilket i sin tur skapar utrymme för såväl fortsatta investeringar som utdelning till ägare. Därigenom möjliggörs ett fortsatt värdeskapande för medarbetare, samhälle och ägare – på kort och lång sikt.	Under ställda finansiella mål till följd av svag marknad. Negativt resultat till följd av svag marknad men bolaget har fortsatt en sund balansräkning.

Utgångspunkter i hållbarhetsarbetet

Våra kärnvärden

- **Care** Omtanke och kvalitet i allt vi gör
- **Innovation** En innovativ företagskultur hjälper oss prestera och förbättra oss
- **Performance** Förstklassigt utförande

Transparens

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

Tydlig styrning

- VD är ansvarig för övergripande samordning och uppföljning
- Rapportering och uppföljning på samtliga ordinarie styrelsemöten
- Kvartalsvis avstämning tillsammans med partners

Safety first

SÄKERHETSARBETET UTGÖR EN AV GRUNDBULTARNA i Concordia Maritimes verksamhet. Omfattande resurser läggs på att kontinuerligt utveckla fartyg, rutiner och besättningar. Målet är dels att förebygga risken för olyckor, dels att begränsa och minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa. Arbetet sker på flera olika plan; genom konstruktionen av själva fartygen och dess utrustning såväl som genom ett omfattande och kontinuerligt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment.

MAX-konceptet

Concordia Maritimes största insats för en säker tanksjöfart ligger i säkra fartyg. I flottan förenas transportekonomi och flexibilitet med mycket god säkerhet. Med P-MAX-konceptet tog Concordia Maritime i början av 2000-talet säkerhetstänkandet in i en ny dimension. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem. Varje fartyg har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott. Alla kontrollsystem är separerade och varje maskin har separata bränslesystem. Dubbla roder och propellrar ger dessutom en bättre manöverförmåga, vilket är en stor fördel både effektivitets- och säkerhetsmässigt. Kommandobryggan har 360 graders sikt och är utrustad med ett copilot-system, det vill säga dubbla kommandopunkter. Detta är en stor fördel säkerhetsmässigt och underlättar också vid utbildning och träning.

Utbildning och riskidentifiering

Att arbeta ute till havs ställer stora krav på befäl och manskap ombord. För att trygga säkerheten ombord finns, utöver ett omfattande internationellt regelverk, även högt ställda interna krav och rutiner. För att kraven på kvalitet, miljö och säkerhet ska uppfyllas, bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget.

Behaviour Based Safety

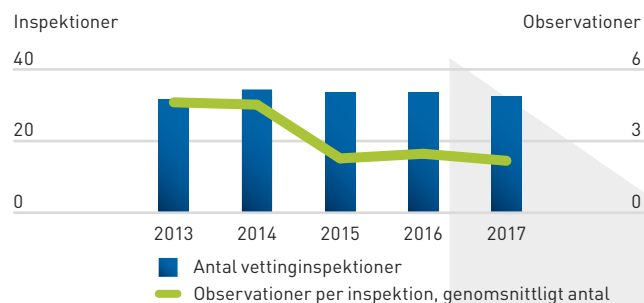
Det viktigaste inslaget i arbetet att kontinuerligt förbättra säkerheten ombord utgörs av systematisk riskidentifiering. På Concordia Maritimes fartyg ägnar varje besättningsman varje dag tid åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety). Observationerna sammanställs i rapporter som sedan sprids till samtliga fartyg i flottan.

Det systematiska säkerhetsarbetet återspeglas tydligt i antalet personskador och LTIF. Här ligger Concordia Maritime betydligt lägre än genomsnittet i branschen. Under de senaste fyra åren har ingen olycka inträffat med förlorad arbetsdag som följd.

Nyckeltal: Safety first

	Mål 2017	Utfall 2017	Mål 2018
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan) per inspektion	<4	2,2	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0
Skada på egendom	0	3	0
High potential Near miss	0	4	0
High Risk Observation	0	1	0

Vettinginspektioner av vår flotta¹⁾



1) Oljebolagens fartygsinspektioner

Inga allvarliga skador eller incidenter

Inga allvarligare incidenter eller olyckor inträffade under 2017 ombord på Concordia Maritimes fartyg. Under året inträffade fyra incidenter som resulterade i skada på egendom. Skadorna rörde bland annat skadad wire, skada på motor för ankarvinsch på *Stena Supreme* och skada på angöringsbåtens propeller via ett rep från *Stena Supreme*. Fyra incidenter klassades under året som High Potential Near Miss. En incident klassades som High Risk Observation.

Externa kontroller och inspektioner

Under 2017 genomfördes 33 vettinginspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. På dessa inspektioner noterades sammanlagt 72 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,3 observationer per inspektion. I inget fall gjordes någon observation av allvarligare art. Ingen enskild inspektion hade fler än 5 observationer. Utfallet för året 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. Under året genomfördes även 26 s.k. hamnstatskontroller. Inte heller vid någon av dessa gjordes någon observation av allvarligare art.

Piracy

Kapningar av fartyg utgör ett potentiellt hot mot den internationella sjöfarten. Concordia Maritime arbetar aktivt för att minska risken för kapningar eller andra typer av hot. Inför varje resa görs omfattande analyser och riskbedömningar. Baserat på utfallet av dessa görs strategiska och taktiska val vad gäller rutt, särskilt understöd samt andra åtgärder. Arbetet regleras av rekommendationer från internationella sjöfartsorganisationer, där bland andra Intertanko ingår, samt av IMOs ISPS-kod (International Ship and Port Facilities Security Code). Kodens ställer krav på fartygens utrustning samt att det på varje fartyg ska finnas säkerhetsrutiner och en ansvarig utbildad person. Samtliga fartyg i flottan lever upp till ISPS-kodens krav.

Miljömässigt ansvar

CONCORDIA MARITIME BEDRIVER ETT MÅLMEDVETET ARBETE för att kontinuerligt minska verksamhetens negativa påverkan på miljön. Stort fokus ligger på att minska utsläppen till hav och luft, öka bränsleeffektiviteten samt bibehålla en överlag hög operativ kvalitet.

Concordia Maritimes miljöpåverkan består främst av utsläpp av koldioxid, svavel- och kväveoxider samt skadliga partiklar i samband med förbrukning av bunkerolja. Därutöver finns även en potentiell risk för spridande av organismer till följd av utsläpp av ballastvatten. Inom båda områdena bedrivs ett arbete för att reducera respektive helt eliminera påverkan på miljön.

Minskade koldioxidutsläpp

Utsläppen av koldioxid står i direkt relation till fartygens bränsleförbrukning. Målet är att uppnå en genomsnittlig minskning av bränsleförbrukningen om 0,3 ton per fartyg och dag till sjöss. För att kontinuerligt minska utsläppen läggs stor kraft på dels en effektiv operation, dels löbände tekniska förbättringar på fartygen.

Inom ramen för den kommersiella och tekniska operationen har det sedan 2012 bedrivits ett omfattande bränsleeffektiviseringsprogram som resulterat i avsevärt minskade koldioxidutsläpp. Till aktiviteterna och åtgärderna hör dels

Nyckeltal: Miljömässigt ansvar

	Mål 2017	Utfall 2017	Mål 2018
Oljespill, liter	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	0,3	0,97	0,3
CO ₂ -reducering, mt	2 800	8 220	2 800
SO _x -reducering, mt	36	68	36
NO _x -reducering, mt	80	234	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,9	3,0	0,9

tätare och mer detaljerad uppföljning av fartygens energiförbrukning, dels implementering av avancerade system och rutiner som möjliggör fart- och ruttoptimering baserat på väderförhållanden, väntetider i hamnar, bunkerkostnader och kundbehov. Sedan projektet inleddes har bränsleeffektiviteten mätt i fraktad last (ton) i relation till förbrukat bränsle (ton) ökat med 20 procent. Den minskade bunkreförbrukningen medförde under 2017 en minskning av koldioxidutsläpp med drygt 8 220 ton och svaveldioxidutsläpp med cirka 68 ton. Utsläppen av kväveoxider och partiklar minskade med 234 ton respektive 3,0 ton.

Åtgärder för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider

Till sjöfartens främsta miljöpåverkan hör utsläpp av svavel- och kväveoxider. Utöver hälsorisker bidrar utsläppen även till övergödning och försurning av skog, mark och vatten.

Svaveloxider

Svavel ingår naturligt i alla råoljor och omvandlas vid förbränning till svaveldioxid. Mängden svaveldioxid som släpps ut vid förbränning av svavelhaltigt bränsle är proportionerligt mot andelen svavel i bränslet. Halten av svavel i bränslet påverkar utsläppen på flera olika sätt. Förutom att den är avgörande för hur mycket svaveldioxid som släpps ut påverkar svavelhalten även utsläppen av partiklar och kväveoxider.

Hur hög svavelhalten får vara skiljer sig åt beroende på var fartyget befinner sig. Inom så kallade svavelkontrollområden (SECA) får, sedan den 1 januari 2015, bränslets svavelhalt inte överstiga 0,1 viktprocent. Till dessa områden hör bl a Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen, Kanada och USA. Utanför SECA får svavelhalten i bränslet inte vara högre än 3,5 viktprocent. 2020 kommer gränsnivån utanför SECA att sänkas till 0,5 viktprocent.

Green Passport

Sjöfartsindustrin har under de senaste åren vidtagit åtgärder för att minska påverkan på miljö och människa vid fartygsåtervinning. Idag råder hårda miljökrav på hela kedjan; från fartygsdesign och konstruktion till drift och återvinning. Till exempel ska allt material ombord klassificeras och hela skrotningsprocessen struktureras och certifieras, något som skett på Concordia Maritimes nybyggen sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005. Stena Paris var det första nybyggda fartyget i världen att certifieras med Det Norske Veritas Green Passport.

För att möta kraven krävs övergång till lågsavvliga marina bränslen eller användning av alternativa bränslen (exempelvis LNG eller metanol). Därutöver öppnar regelverket även upp för installation av så kallade ”skrubbers” som renar avgaserna ombord.

Kväveoxider

Kväveoxider bildas vid förbränning av bunkerolja. Till följd av hårdare reglering och eget förbättringsarbete har sjöfartens utsläpp av kväveoxider under senare år minskat kraftigt. De gränsvärden för utsläpp av kväveoxider som finns idag styrs av när dieselmotorn är tillverkad och när fartyget är byggt. Samtliga fartyg i Concordia Maritimes flotta är byggda efter den 1 januari 2000 och uppfyller därmed IMO:s krav enligt Tier 1. Detta innebär att de släpper ut 13 procent mindre kväveoxider per ton bränsle jämfört med fartyg som inte uppfyller kraven. Två av fartygen i flottan uppfyller dessutom kraven enligt Tier II, och släpper därmed ut ytterligare 15 procent mindre kväveoxider per ton bränsle.

Teknisk vidareutveckling och underhåll

Utöver arbetet med ruttplanering, optimering av fart och energy management bedrivs även ett omfattande, kontinuerligt tekniskt vidareutvecklings- och underhållsarbete på fartygen. Till de åtgärder som har stor effekt på bränsleförbrukningen hör olika insatser för att minska beväxning på skrov, propellrar och drev. Beväxning medför en avsevärt ökad bränsleförbrukning och kan dessutom påverka köregenskaperna – och därmed säkerheten – negativt. Stor kraft har även lagts på teknisk vidareutveckling av själva propellrarna. Bland annat har fenor, s.k. ”Hub Vortex”, installerats bakom propellrarna. Fenorna bryter den virvel som annars skapas bakom propellrarna. För att minska utsläppen till luft har s.k. VTA-turbiner (Variable output Turbine Area) installerats på fyra av fartygen i flottan. Fördelarna ligger främst i att man genom att vinkla bladen i turbinen kan anpassa turbinens verkningsgrad efter fartygets fart, vilket sänker bränsleförbrukningen.

Motstridiga intressen

Arbetet att minska påverkan på miljön kompliceras av att olika miljöförbättrande åtgärder ibland står emot varandra. Genom att sänka verkningsgraden på fartygens motorer är det till exempel möjligt att minska utsläppen av kväveoxider. Åtgärden skulle dock samtidigt medföra högre utsläpp av koldioxid till följd av högre förbrukning. För att nå bästa möjliga effekt krävs därför en sammanvägning av många olika faktorer.

Utsläpp av ballastvatten

För att minska risken för påverkan av lokala ekosystem har FN:s internationella sjöfartsorgan IMO arbetat fram en ny ballastvattenkonvention. Den nya konventionen, som trädde i kraft i september 2017, syftar till att förhindra att främmande organismer sprids med fartygs ballastvatten, och den gäller för alla fartyg som går på internationella resor och som tar upp och släpper ut ballastvatten.

Enligt konventionen är alla fartyg i internationell trafik skyldiga att hantera ballastvatten enligt en fartygsspecifik ballastvattenhanteringsplan. Alla fartyg ska vidare ha en s.k. ballastvattenbok och ett internationellt ballastvattenhanteringsbevis. Konventionen innebär även krav på inbyggda ballastvattenbehandlingssystem som flyttar eller dödar mikroorganismer i ballastvattnet innan det släpps ut. Systemen ska vara installerade senast efter den första genomförda obligatoriska dockningen september 2019.

Samtliga av Concordia Maritimes fartyg följer en Ballast Water Management Plan utifrån de riktlinjer som finns. IMOIIIMAX-fartygen är även utrustade med särskilda system för hantering av ballastvatten. Planeringen inför inbyggnation av liknande system även på övriga fartyg i flottan har påbörjats.

Inget utsläpp av olja

Den största miljömässiga risken förknippad med tanksjöfart är risken för oljespill i samband med grundstötning, kollision eller annan olycka. I takt med att den globala tankflottan blivit allt modernare och säkrare har dock antalet oljeutsläpp minskat drastiskt och är idag mycket sällsynt.

Bakom utvecklingen ligger ett omfattande förbättringsarbete bland världens rederier i kombination med hårdare krav från lagstiftare, kunder och andra intresseorganisationer. Strikta rapporteringsrutiner möjliggör total kontroll över alla incidenter – i hamn och till sjöss. Inget av Concordia Maritimes fartyg var heller under 2017 inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

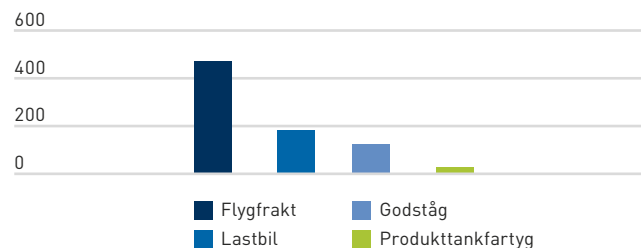
En flexibel flotta

Concordia Maritimes främsta bidrag till en mer hållbar tanksjöfart utgörs av en lastflexibel flotta. Såväl P-MAX-fartygen som IMOIIIMAX-fartygen är utvecklade för att kunna transportera olika typer av oljeprodukter, vilket skapar förutsättningar för god lasteffektivitet. Tre av P-MAX-fartygen har efter leverans konverterats till IMO3-klass, vilket innebär ytterligare ökad lastflexibilitet då de nu även kan transportera vegetabiliska oljor och lättare kemikalier.

Till P-MAX-fartygens främsta styrkor hör skrovets utformning, som gör det möjligt att transportera cirka 30 procent mer last än ett standardfartyg på samma djup. Vid full last innebär detta en lägre bränsleförbrukning per lastenhet jämfört med traditionella MR-fartyg byggda vid samma tid. Både Suezmax-fartyget och de två IMOIIIMAX-fartygen är av s.k. "ECO-design", vilket innebär att ett stort antal innovativa tekniska lösningar medfört att bränsleförbrukningen i servicefart är avsevärt lägre än förra generationens fartyg.

Koldioxidutsläpp per transportslag

Gram CO₂ per tonkm



Fartygets livscykel

Ett fartyg påverkar miljön på olika sätt från det att det byggs till att det återvinns. Under dess livscykel kan dock mycket göras för att begränsa och reducera påverkan.

1. Design & koncept

Störst möjlighet att begränsa ett fartygs miljöpåverkan finns vid utformningen av själva fartygs-konceptet. Bränsleförbrukning, transporteffektivitet och säkerhet under fartygets hela livslängd avgörs här.

2. Byggnation

Under själva byggnationen av ett fartyg sker oundvikligen utsläpp i vatten och luft och olika typer av avfall produceras. Striktare regler, nya byggnationsmetoder och högre krav från beställare har dock medfört att miljöpåverkan minskat under senare år.

3. Löpande drift

Ett fartygs största miljöpåverkan sker under den löpande driften. Både fartygsägare, myndigheter och branschen i sin helhet arbetar kontinuerligt med olika lösningar för att minska mängden utsläpp.

4. Kontinuerliga förbättringar

Genom kontinuerliga förbättringar och löpande underhåll är det möjligt att bibehålla eller till och med förbättra fartygets miljöprestanda under dess livslängd.

5. Återvinning

Under senare år har åtgärder vidtagits för att minska påverkan på såväl miljö som människa vid återvinning av fartyg. Till exempel ska idag allt material ombord klassificeras och hela återvinningsprocessen certifieras – något vi gjort sedan det första P-MAX-fartyget levererades 2005.

Unik kompetens i alla steg

Inom Stena Sfären finns en unik möjlighet och förmåga att utveckla och analysera nya innovationer för att sedan – baserade på såväl tekniska som kommersiella överväganden – kombinera dem på bästa sätt. Stena Teknik driver designutvecklingen av nya fartygstyper från ritning till färdig leverans. Fokus ligger på optimering och kvalitet i alla steg. Vid leverans tar Stenas tekniska manager Northern Marine Management över den tekniska driften. Fokus ligger på fortsatt optimering och utveckling. Detta sker hela tiden med en tät kommunikation med den kommersiella operatören Stena Bulk, som säkerställer goda kommersiella villkor. P-MAX-, IMOIIIMAX- och Suezmaxfartygen är alla goda exempel på fartyg som optimerades redan i designstadiet, men som sedan fortsatt att utvecklas till följd av tekniska möjligheter och förändrade kommersiella behov.



Socialt ansvar

SJÖFARTEN ÄR I ALLRA HÖGSTA GRAD global till naturen; affärs- och konkurrensmässigt men också vad gäller arbetsmarknad för sjöfolk. Efterfrågan på utbildade och erfaret sjöfolk är stor och väntas under kommande år öka ytterligare, bland annat till följd av stora pensionsavgångar. För att kunna attrahera skickligt och erfaret befäl och manskap krävs, förutom konkurrenskraftiga löner, en långsiktighet och ett gott anseende som arbetsgivare. Concordia Maritime och bemanningspartnern Northern Marine Management strävar efter att vara attraktiva arbetsgivare som, utöver konkurrenskraftiga villkor, även erbjuder utvecklande och säkra arbetsplatser. Respekt för individen, möjlighet till kompetensutveckling, sociala förmåner och en stark säkerhetskultur är viktiga bitar i detta arbete. Som ett led i arbetet att fortsätta uppfattas som en attraktiv arbetsgivare finns även ett förmånsprogram för de ombordanställda och deras familjer.

Låg personalomsättning

I slutet av 2017 sysselsattes 473 personer ombord på Concordia Maritimes fartyg, samtliga anställda genom bemanningspartnern Northern Marine Management. Den genomsnittliga personalomsättningen bland de ombordanställda uppgick under året till cirka 4 procent, vilket jämfört med branschstandard är förhållandevis lågt. Samtliga ombordanställda verkar under ITF-avtal (International Transport Workers' Federation).

Nyckeltal: Socialt ansvar

	Mål 2017	Utfall 2017	Mål 2018
LTI (Lost Time Injury)	0	0	0
LTIF (Lost Time Injury Frequency)	0	0	0
Medical Treatment Case	0	2	0
Restricted Work Case	0	0	0

Kontinuerlig kompetensutveckling

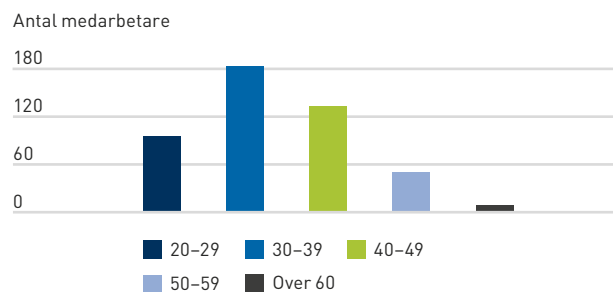
För att säkerställa säkerheten ombord finns, utöver ett omfattande internationellt regelverk, även högt ställda interna krav och väl inarbetade rutiner. För att uppfylla kraven bedrivs ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete. Utbildningarna är dels generella, dels anpassade för det specifika fartyget.

Utöver obligatorisk utbildning kopplat till säkerhetsområdet ges även möjlighet till kompetensutveckling inom andra områden.

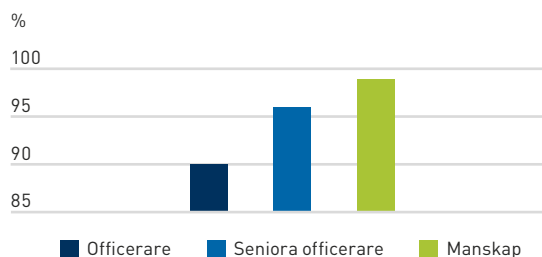
Inga allvarliga olyckor 2017

För fjärde året i rad var inget av Concordia Maritimes fartyg inblandat i någon incident med allvarligare personskada som

Åldersfördelning



Andel ombordanställda som stannar kvar



följd (Loss Time Injury). Sammantaget under året inträffade två arbetsrelaterade skador som krävde behandling av sjukvårdspersonal (Medical Treatment Case). Skadorna föranledde dock inga begränsningar i utförande av planerade arbetsuppgifter (Restricted Work Case).

Nolltolerans kring droger och alkohol

Ombord på Concordia Maritimes fartyg råder nolltolerans mot alkohol och droger. Kapten på respektive fartyg har rätt att utföra oannonserade tester och därutöver utförs även slumpvisa kontroller regelbundet av tredje part. Under 2017 genomfördes tester på två av Concordia Maritimes fartyg, båda med negativa utslag.

Mänskliga rättigheter

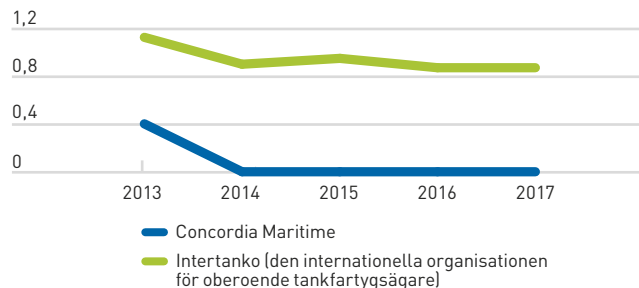
Concordia Maritime stödjer och respekterar FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna samt Internationella arbetsorganisationen ILO:s internationella program för avskaffande av barnarbete (IPEC). I gällande Code of Conduct tydliggörs att tvångsarbete inte accepteras i någon form, inte heller användning av fångar eller olaglig arbetskraft i tillverkningen av varor eller tjänster, varken för Concordia Maritime eller inom leverantörers och andra samarbetspartners verksamheter.

Concordia Maritime strävar efter rättvisa arbetsvillkor och lika möjligheter för alla. Ingen medarbetare får särkiljas eller

diskrimineras baserat på kön, ålder, nationellt eller etniskt ursprung, graviditet, sjukdom eller funktionsnedsättning, religion, sexuell läggning, medlemskap i fackförening eller politisk tillhörighet. Likaså ska medarbetares rätt till föreningsfrihet och kollektivavtalsförhandlingar respekteras. Concordia Maritime har nolltolerans mot trakasserier och övergrepp och accepterar inte någon typ av våld, hot eller destruktivt beteende på arbetsplatsen.



LTIF jämfört med branschen



Samhällsengagemang

ISENLIHET MED Concordia Maritimes riktlinjer för samhällsengagemang prioriteras initiativ med tydlig koppling till Concordia Maritimes värderingar, kompetens och verksamhet. De projekt eller initiativ som stöttas ska huvudsakligen vara relaterade till sjöfart. De ska bidra till en säkrare vardag för den enskilda sjömannen, stötta utvecklingen mot en mer miljömässigt och socialt hållbar sjöfart eller bidra till en positiv utveckling av de lokala marknader på vilka bolaget är verksamt.

Stipendieprogram på Bermuda

Concordia Maritime delar sedan 2011 ut stipendier till sjöfartsstudenter på Bermuda. Utöver ekonomiska bidrag ges även möjlighet till handledning och mentorskap under stipendietiden. Flera av stipendiaterna hade inte haft möjlighet att studera vidare om det inte vore för det ekonomiska bidraget. För Concordia Maritime innebär stipendierna ökad synlighet och en ökad pool av sjöpersonal. Concordia Maritime är idag en eftertraktad partner på Bermuda, känd för att ta sitt ansvar och bidra till sjöfartens utveckling.

Mercy Ships Cargo Day

Concordia Maritime stöttade under 2016 och 2017 Mercy Ships Cargo Day. Syftet var att samla in medel till Mercy Ships, en icke-statlig organisation som driver världens största privata sjukhusfartyg. Mercy Ships erbjuder operationer, tandvård och annan kvalificerad medicinsk vård på platser där behovet är som störst. Verksamheten, som bedrivs ombord på sjukhusfartyget, Africa Mercy, bedrivs i nära samarbete med de olika värdländerna. Stort fokus ligger för närvarande på olika länder i Afrika, där tillgången till avancerad och högkvalitativ sjukvård på många platser är starkt begränsad. Fortfarande lider och dör alltför många människor till följd av sjukdomar eller handikapp som lätt hade kunnat behandlas om vårdkedjan bara funnits på plats. Sedan 1978 har Mercy Ships tillhandahållit vårdtjänster och material till behövande i utvecklingsländer till ett värde av drygt 1 miljard dollar och via 587 hamnbesök gett medicinsk assistans till fler än 2,5 miljoner personer.

För mer information, besök www.mercyshipscargoday.org



Ramverk, principer och riktlinjer

CONCORDIA MARITIMES STYRELSE OCH LEDNINGSGRUPP har tillsammans formulerat och antagit ett ramverk som sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare. Ramverket består av såväl interna regelverk och riktlinjer som anslutning till externa principer och rekommendationer.

Interna regelverk

- **Hållbarhetspolicy** I hållbarhetspolicyen beskrivs Concordia Maritimes övergripande inställning till hållbarhet samt övergripande principer för styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet.
- **Code of Conduct** I den affärsetiska policyen beskrivs bl a Concordia Maritimes riktlinjer för leverantörer och partners. Här beskrivs även relationen till anställda, affärspartners och andra intressenter samt inställningen till gåvor och mutor.

Externa regelverk och samarbeten

- **Global Compact** Concordia Maritime följer både FNs Global Compact-initiativ och den allmänna förklaringen av de mänskliga rättigheterna. Global Compact introducerades 1999 och är idag, med över 6 000 företagsmedlemmar från 135 länder, det största internationella initiativet för företagsansvar och hållbarhetsfrågor. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och antikorruption, och respektera dessa i hela sin värdekedja.
- **OECD:s riktlinjer för multinationella företag** OECD:s riktlinjer för multinationella företag är rekommendationer till multinationella företag verksamma i eller med hemvist i något av OECD-länderna. De rör bland annat företagens relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.
- **ILOs kärnkonventioner** Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta så kallade kärnkonventioner utgör en minimistandard för arbetsvillkor över hela världen. Det handlar om grundläggande mänskliga rättigheter i arbetslivet.

- **World Ocean Council.** Concordia Maritime är sedan 2017 medlem i World Ocean Council, en sektorövergripande global organisation som samlar ledare inom havsnära industrier såsom shipping, fiskerinäringen, jordbruk, turism och hamnar. Det övergripande målet är att bidra till en hållbar utveckling av världshaven.
- **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 korruption och mutor i alla dess former.
- **Certifieringar** När det gäller fartygen och dess drift är NMM certifierad enligt bland annat ISO 9001 (kvalitet), ISO 14001 (miljö), ISO 50001 (energi), OHSAS 18001 (arbetsmiljö). Certifieringarna syftar till att kontinuerligt minska verksamhetens totala miljöbelastning. Arbetet med säkerhets- och miljöfrågor regleras inom NMM av en koncerngemensam SHE-policy (Safety, Health and Environment) som innehåller miniminivåer och krav på rapportering kring ett antal områden såsom tillbud och olyckor samt frånvaro orsakad av sjukdom och arbetsskador.

Stena ABs uppförandekod

Concordia Maritimes partners Stena Bulk (Befraktning och kommersiell operation) och Northern Marine Management (Bemanning, drift och underhåll) ägs till 100 procent av Stena AB. Bolagens respektive verksamheter omfattas av Stenas koncernövergripande uppförandekod, vilken anger de vägledande principer som gäller för att verksamheten ska bedrivas på ett etiskt, socialt och miljömässigt riktigt sätt. Koden hanterar bland annat miljöfrågor, sociala frågor, god affärssed och mänskliga rättigheter. Uppförandekoden behandlar även relationer till affärspartners, där Stena förbehåller sig rätten att dra sig ur en relation om en partner inte lever upp till den affärsetiska standard som Stena förväntar sig.

Styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet

TILL GRUNDPELARNÄR FÖR DET INTERNA HÅLLBARHETSARBETET hör Concordia Maritimes Uppförandekod samt Hållbarhetspolicy. Koden är baserad på internationellt erkända konventioner och riktlinjer, såsom FN:s konventioner om mänskliga rättigheter, ILO:s konventioner, OECD:s riktlinjer och FN:s Global Compact, vilken Concordia Maritime undertecknade 2015.

Concordia Maritimes uppförandekod anger de vägledande principer som gäller för att verksamheten ska bedrivas på ett etiskt, socialt och miljömässigt riktigt sätt, och hanterar frågor rörande miljö, sociala förhållanden, personal, mänskliga rättigheter och anti-korruption. Uppförandekoden gäller alla medarbetare utan undantag, och utbildning om den är obligatorisk för alla medarbetare. Koden finns tillgänglig på Concordia Maritimes webbplats.

Uppförandekoden behandlar även relationer till affärspartners, där Concordia Maritime förbehåller sig rätten att dra sig ur

en relation om en partner inte lever upp till den affärsetiska standard som koncernen förväntar sig.

VD för Concordia Maritime är ansvarig för att samordna och driva företagets hållbarhetsarbete på en övergripande nivå och för att kontinuerligt rapportera utvecklingen till styrelsen. Styrelsen följer löpande upp koncernens arbete med hållbarhetsfrågor. Utvecklingen avhandlas alltid som egen punkt på dagordningen vid varje ordinarie styrelsemöte.

Nära samarbete med partners

En stor del av Concordia Maritimes dagliga operativa arbete köps in från samarbetspartners, huvudsakligen Stena Bulk (Befraktning och kommersiell operation) samt Northern Marine Management (Bemannning, drift och underhåll). Det löpande hållbarhetsarbetet tar sig därför till stor del uttryck i det arbete som utförs i respektive samarbetspartners verksamhet. Samarbetet



bygger på öppenhet, transparens och tillit. Tillsammans bedrivs ett kontinuerligt arbete i syfte att utveckla hållbara arbetssätt och förbättra hållbarhetsprestandan ytterligare.

Concordia Maritimes uppföljning av arbetet med säkerhetsrelaterade-, miljömässiga- och sociala frågor sker kvartalsvis tillsammans med representanter för såväl Stena Bulk som Northern Marine Management. Avvikelse- och rapportering avseende vettingkontroller sker veckovis. Resultaten protokollförs och används i det löpande förbättringsarbetet.

Såväl Stena Bulk som Northern Marine Management har väl utbyggda system, rutiner och processer för att säkerställa att respektive verksamhet bedrivs i linje med ställda mål och Concordia Maritimes Code of Conduct.

Båda företagen omfattas även av Stena ABs uppförandekod, vilken i allt väsentligt liknar Concordia Maritimes. Uppförandekoden och övriga relevanta policys är publicerade på respektive partners intranet och därigenom tillgängliga för alla anställda. Uppförandekoderna är vidare en integrerad del av anställningsavtalet och en del av introduktionen för nya medarbetare och nya affärspartners. Utbildning i koden och dess tillämpning är obligatorisk för samtliga medarbetare inom partnerorganisationerna. Under året genomfördes en e-utbildning i syfte att utbilda medarbetare i uppförandekoden.

Nolltolerans mot mutor och korruption

Inom Concordia Maritime, Stena Bulk och Northern Marine Management råder nolltolerans mot alla former av korruption, vilket inbegriper nolltolerans gentemot alla typer av mutor, utpressning, nepotism, beskyddarverksamhet och förskingring. Därutöver pågår även ett arbete med att helt eliminera s.k. facilitation payments, vilka har varit relativt vanliga inom sjöfarten och fortfarande kan förekomma.

Gemensam visseblåsarfunktion

Inom Stena Sjöfarten finns en koncerngemensam whistleblowerfunktion. Om en medarbetare upptäcker något som bryter mot Concordia Maritimes, Stena Bulks eller Northern Marine Managements uppförandekoder, värderingar, policys eller tillämplig lag finns därmed möjlighet att rapportera missförhållanden helt anonymt. Tjänsten tillhandahålls av en extern samarbetspartner och all information krypteras för att ytterligare stärka säkerheten. Under 2017 inkom inget ärende med bäring på Concordia Maritimes verksamhet, medarbetare eller ombordanställda.

Efterlevnad av lagar och tillstånd

Som börsnoterat bolag med verksamhet globalt omfattas Concordia Maritime av en rad lagar, förordningar och regler. Under 2017 har inga väsentliga överträdelse av lagar och tillstånd som lett till rättsliga följder eller böter rapporterats.

Externa kontroller

Utöver egna kontroller sker omfattande granskning och uppföljning från både myndigheter och kunder. Fartygen i flottan, både ägda och inhyrda, är föremål för kontinuerliga kvalitetsgranskningar i form av bland annat olje- och kemikalieindustrins vettingkontroller, flaggstaternas årliga besiktningar, de offentligt publicerade hamnstatskontrollerna och klassificeringssällskapens kontroller.

Kontrollerna omfattar bland annat fartygets konstruktion och dess allmänna kondition, utrustning och rutiner för navigation, räddningsutrustning, brandbekämpningsutrustning, lasthanteringsystem, oljesaneringsutrustning och rutiner för krishantering. Även besättningens antal, behörighet och anställningsvillkor, fartygets loggböcker samt certifikat granskas. Verksamheten i land kontrolleras främst genom revision av processer och rutiner. *Läs mer om de externa kontrollerna på sid 82–83.*

Risk och känslighetsanalys

I likhet med alla affärsdrivande företag är Concordia Maritimes verksamhet förknippad med vissa risker, vilka övergripande kan delas in i fem kategorier: företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker, motpartsrisker och finansiella risker.

1. Företagsrisker

Med företagsrisker avses främst övergripande risker relaterade till själva styrningen och driften av bolaget.

A Varumärke

Med varumärkesrisker avses här händelser som i grunden skulle kunna påverka förtroendet för verksamheten bland kunder, medarbetare, ägare eller andra intressenter i en negativ riktning. Det kan röra sig om missförhållanden, allvarigare olyckor eller andra incidenter, likväl som händelser av mer finansiell eller aktiemarknadsrelaterad karaktär.

HANTERING: Concordia Maritimes styrelse och ledningsgrupp har tillsammans formulerat och antagit ett ramverk som sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare. Ramverket består av såväl interna regelverk och riktlinjer som anslutning till externa principer och rekommendationer. Till de främsta hör Concordia Maritimes Code of Conduct, Hållbarhetspolicy samt följande av FNs initiativ Global Compact.

B Medarbetare

Med medarbetarrisker avses Concordia Maritimes förmåga att inte kunna attrahera och behålla kompetenta och engagerade medarbetare. Denna förmåga är avgörande för att kunna driva utvecklingen i enlighet med ställda mål. Om Concordia Maritime inte har tillgång till rätt kompetens vid rätt tillfälle kan koncernens verksamhet och resultat påverkas negativt.

HANTERING: Concordia Maritimes egen landorganisation är liten, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort. Detta motverkas dock i viss mån av det nära samarbetet med ett flertal bolag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetar vi aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna.

C Likviditet

Med likviditetsrisk avses risken att bolaget inte har tillräckligt mycket likviditet för att sköta sina åtaganden. Utöver likviditet för sina löpande åtaganden strävar bolaget dessutom mot att ha likviditet för att kunna genomföra affärer som kräver en insats av likvida medel.

HANTERING: Likviditetsrisken hanteras genom att säkerställa en sund ekonomi med konkurrenskraftiga kostnader och en hantering av marknadsrelaterade risker. För att säkerställa tillgången till kortsiktig likviditet finns en checkräkningskredit om MUSD 10 och MSEK 10.

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt lånekapital.

HANTERING: Denna risk hanteras genom uppfyllande av finansiella åtaganden, underhålla den mycket goda relation till bankerna som redan finns, arbeta med att bredda den potentiella finansieringsbasen till nya banker och institut och att arbeta för att driva bolaget på ett sunt sätt med god transparens och kommunikation.

F Placeringsrisk

Denna risk utgörs av risken att placera medel i syfte att skapa avkastning för en ogynnsam värde- eller avkastningsutveckling.

HANTERING: Risken hanteras genom att placeringarna sprids på flera olika instrument och kontinuerligt utvärderas.

2. Marknadsrelaterade risker

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 planeringen och styrningen av verksamheten.

A Konjunktur

Med konjunkturrella risker avses risken att det allmänna marknadsläget påverkar verksamheten eller resultatet negativt. Sjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olja och raffinerade oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i stor utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Allt detta sammantaget påverkar fraktnivåerna. Effekten av konjunkturrella svängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden och fartygsvärden.

HANTERING: Risker relaterade till fraktraterna hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition (inkl. förvärv och avyttringar) och val av kontrakteringsmetod. Besluten baseras på en löpande analys av konjunktursvängningarna i marknaderna och dess bärlighet på sjöfarten i allmänhet och tanksjöfarten i synnerhet.

B Fraktrater

Med risker relaterade till fraktraterna avses risken för minskade intäkter till följd av fallande fraktrater. Fraktraterna inom tanksjöfarten kan från tid till annan fluktuera kraftigt. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som på ökat utbud av fartyg – eller en kombination av båda. En förändring i raterna medför stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet. I det korta perspektivet fluktuerar fraktraterna på spotmarknaden betydligt mer än raterna på tidsbefraktningmarknaden.

HANTERING: Risker relaterade till fraktraterna hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition och val av kontrakteringsmetod. Spotmarknadsexponeringen hanteras också genom de pooler inom vilka fartygen verkar. Besluten baseras på en löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt.

C Oljepris

Oljeprisets utveckling kan påverka efterfrågan på transporter av olja och oljeprodukter. Ett lågt oljepris kan medföra en positiv

effekt på världsekonomin och därigenom komma att medföra en ökad efterfrågan på olja och tanktransporter – och omvänt vid ett högre pris. Förändringar i oljepriset påverkar också lagerhållning och trading av olja, vilket i sin tur påverkar efterfrågan på tanktransporter. Ett högt oljepris kan även påverka nettoresultatet genom stigande kostnader för bunkerolja.

HANTERING: Risker relaterade till oljepriset hanteras huvudsakligen genom beslut om flottans disposition och val av kontrakteringsmetod. Besluten baseras på en löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt.

D Politisk risk

Med politiska risker avses huvudsakligen risken för att politiska beslut får negativa konsekvenser på den internationella handeln av olja och oljeprodukter. Concordia Maritime agerar på en marknad påverkad av en mängd regelverk som kan förändras beroende på ändrade omvärldsfaktorer och/eller politiska beslut. Till dessa hör bland annat beslut gällande regler för internationell handel, säkerhet och miljö. Vad gäller den internationella handeln har utvecklingen under senare år gått mot ökad global frihandel och allt färre inskränkningar av handelspolitisk karaktär. Störst risk för förändringar torde ligga inom säkerhets- och miljöområdet, där det pågår en ständig översyn av internationella och nationella lagar, branschrelaterade konventioner, förordningar och praxis.

HANTERING: Vad gäller politiska beslut med bäring på Concordia Maritimes verksamhet bedrivs en löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels i samarbete med samarbetspartners och andra aktörer. Vad gäller höjda krav inom miljö- och säkerhetsområdet medför Concordia Maritimes flotta och utpräglade säkerhetsfokus snarast möjligheter.

E Krig och oroligheter

Med risker relaterade till krig och oroligheter avses dels risken för begränsningar i tillgången på olja och oljeprodukter, dels förändringar i transportbehovet. Här inbegrips även risker relaterade till piratverksamhet. Risken påverkar branschen som helhet och även Concordia Maritime.

HANTERING: Vad gäller risken för krig, oroligheter och piratverksamhet bedrivs en löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels tillsammans med samarbetspartners och andra aktörer.

3. Operativa risker

Med operativa risker avses här risker relaterade till den löpande verksamheten.

A Skada på fartygen

Med risker relaterade till skador på fartygen avses framför allt dels kostnader för att reparera uppkomna skador, dels intäktsbortfall till följd av off-hire – vilket även kan leda till dyrare försäkringspremier.

HANTERING: Denna risk hanteras dels genom strikta rutiner, planerat underhåll av fartygen och ett omfattande skadeförebyggande arbete i den operativa verksamheten, dels genom tecknande av för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust till belopp som motsvarar fartygens värde. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt på grund av skada eller haveri. Därutöver finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

B Olyckor och incidenter

Med olyckor och incidenter avses framför allt olyckor till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc.). Denna typ av händelser skulle kunna medföra omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall förlorade liv.

HANTERING: Denna typ av risk hanteras genom ett omfattande preventivt arbete med kontinuerlig träning och översyn av rutiner och processer. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard.

C Fartygsdrift

Med risker relaterade till fartygsdrift avses huvudsakligen risken för bristande attraktivitet bland kompetent sjöpersonal.

HANTERING: För att kunna rekrytera de bästa besättningarna krävs ett gott rykte på marknaden. Concordia Maritime strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare. Lön och andra former av ekonomiska incitament är viktiga delar i detta arbete, men även en positiv arbetsmiljö och möjligheten till långsiktig sysselsättning är avgörande.

4. Motpartsrisker

Till de främsta kreditriskerna hör motpartsrisker gentemot kunder, varv samt andra underleverantörer och samarbetspartners. Övriga finansiella risker redovisas i not 18.

A Motpartrisker – kundkrediter

Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden.

HANTERING: Långsiktiga samarbeten, löpande uppföljning och stabil finansiell ställning utgör avgörande faktorer vid ingång av avtal med kunder. Vid osäkerhet kring motpartens finansiella ställning och kapacitet utförs finansiell kontroll av extern part. I förekommande fall kan även lasten användas som säkerhet.

B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Till de främsta motpartriskerna relaterade till underleverantörer och samarbetspartners här risken för att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid.

HANTERING: Långsiktiga samarbeten, löpande utvärderingar och stabil finansiell ställning utgör avgörande faktorer vid val av leverantörer och motparter. Vid osäkerhet kring motpartens finansiella ställning och kapacitet utförs finansiell kontroll av extern part. I förekommande fall begärs även garantier.

Finansiella risker

De finansiella riskerna, huvudsakligen relaterade till valuta och räntor, finns beskrivna i not 18, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

	Typ av risk	Påverkan (1–5)		Sannolikhet (1–5)		Riskstrategi
		Hela branschen	CM	Hela branschen	CM	
1. Företagsrisker	A Varumärke	4 (4)	4 (4)	2 (2)	2 (1)	Tydliga ramverk för hur Concordia Maritime ska agera som ansvarsfullt företag.
	B Medarbetare	3 (3)	4 (4)	3 (3)	3 (3)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4 (4)	4 (4)	3 (4)	2 (2)	Säkerställande av en sund ekonomi med konkurrenskraftiga kostnader och en löpande hantering av marknadsrelaterade risker.
	D Finansieringsrisk	4 (4)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	God soliditet och goda bankförbindelser.
	F Placeringsrisk	2	2	3	3	Diversifiering och kontinuerlig utvärdering.
2. Marknadsrelaterade risker	A Konjunktur	4 (4)	4 (4)	5 (5)	5 (5)	Tydlig flottstrategi och god marknadskunskap.
	B Fraktrater	5 (5)	5 (5)	5 (5)	5 (5)	Effektiv operation, god marknadskunskap och goda kundrelationer.
	C Oljepris	4 (4)	4 (4)	5 (5)	5 (5)	Effektiv operation och god marknadskunskap.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	4 (4)	4 (4)	I framkant vad gäller säkerhets- och hållbarhetsarbete.
	E Krig och oroligheter	3 (3)	3 (3)	4 (4)	4 (4)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.
3. Operativa risker	A Skada på fartygen	3 (3)	3 (3)	3 (2)	3 (3)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Olyckor och incidenter	5 (5)	5 (5)	3 (3)	2 (2)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
	C Fartygsdrift	3 (3)	3 (3)	2 (2)	1 (1)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder för att möjliggöra långsiktig sysselsättning.
4. Motpartsrisker	A Motpartrisker – kundkrediter	3 (3)	3 (3)	2 (2)	2 (2)	Långsiktiga samarbeten och löpande uppföljning.
	B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners	3 (3)	3 (3)	1 (1)	1 (1)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.

Finansiella risker se not 18.

Föregående års siffra inom parentes.



Förändring av riskmiljön 2017

Den största förändringen i riskmiljön under 2017 rör försämrade marknadsförutsättningar med minskade operativa intäkter som följd. Effekterna av denna risk motverkas dock i någon mån av ett aktivt arbete med befraktningsstrategi och flottans disposition.

Aktien

Vid utgången av 2017 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 12,50 vilket innebär en nedgång med cirka 10 procent jämfört med årets början.

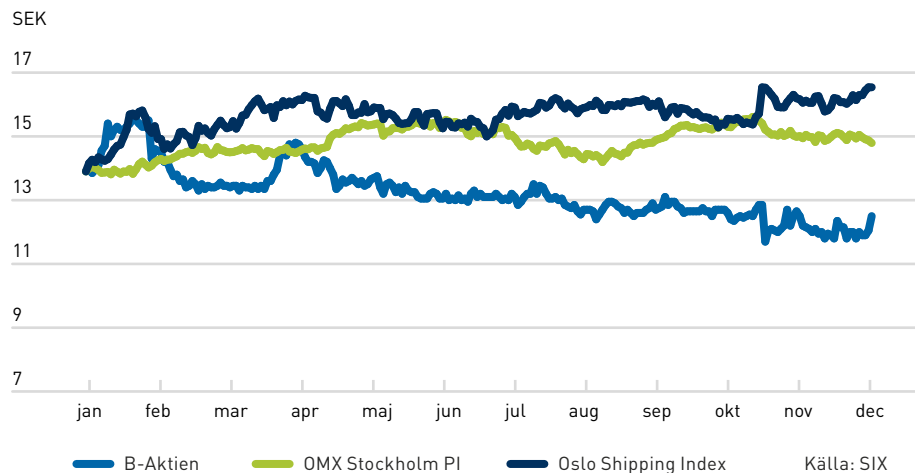
CONCORDIA MARITIMES B-AKTIE HANDLAS SEDAN 1984 på Nasdaq Stockholm under kortnamnet CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. A-aktien har tio röster och B-aktien en röst per aktie. Samtliga A-aktier ägs av Stena Sfären som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984.

Stena har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål. Vid årsskiftet ägde Stena Sfären cirka 52 procent av aktiekapitalet och cirka 73 procent av rösterna. Styrelse och VD äger tillsammans cirka 0,1 procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad. Vid utgången av 2017 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie.

Utdelningspolicy

Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling. Bolagets policy är att dela ut minst 10 procent av vinsten efter skatt. Ambitionen är att dela ut mer än den miniminivå som policyn anger. Styrelsens förslag om utdelning till stämman inkluderar denna ambition men tar också hänsyn till bolagets finansiella ställning och kontantbehov till affärsprojekt.

Concordia Maritimes aktiekurs 2017



Utdelning 2008–2017

År	Utdelning per aktie, kr	Direkt-avkastning, %
2008	1,00	6,6
2009	1,00	5,9
2010	1,00	4,9
2011	1,00	7,7
2012	0,50	4,9
2013	0,00	n/a
2014	0,00	n/a
2015	0,50	3,1
2016	0,50	3,0
2017	0,00 ¹⁾	n/a

1) Föreslagen utdelning.

Nyckeldata för aktien

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Utdelning, kr	0,00 ¹⁾	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av årets resultat	n/a	34	14	n/a	n/a	-7	56	60	n/a	50
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Börskurs på bokslutsdagen, kr	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00	15,00
Direktavkastning, % ²⁾	n/a	3,0	3,1	n/a	n/a	4,9	7,7	4,9	5,9	6,6
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	-10	-26	55	10	15	-18	-32	27	20	-41
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3	12,2	neg	7,5
Antal omsatta aktier per år, miljoner	18,9	13,5	21,4	10,1	14,8	5,7	6,2	17,6	12,4	14,7
Omsättningshastighet, %	40	28	45	21	31	12	13	37	26	33
Börsvärde vid årets slut, MSEK	597	603	931	616	558	484	618	978	811	716
Antal aktieägare	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006	4 834
Eget kapital per aktie	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47	41,21

1) Styrelsens förslag. 2) Utdelning per aktie dividerat med genomsnittlig börskurs.

Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena Sphere	52,5	72,9
Bengt Stillström	4,2	2,4
Avanza Pension Försäkring AB	2,8	1,6
Stig Andersson	2,5	1,4
Svenska Handelsbanken Markets	2,4	1,4
Traction AB	2,3	1,3
Catella Bank	1,6	0,9
Morgan-Åke Åkesson	1,5	0,9
Ann Stillström	0,8	0,4
Nordnet pensionsförsäkring	0,7	0,4
CBNY-DFA-INT SML CAP V	0,7	0,4

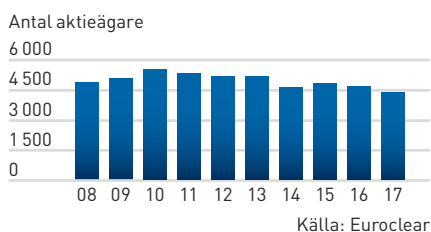
Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	71,0	83,5
De 20 största ägarna	76,2	86,4
De 100 största ägarna	87,4	92,8

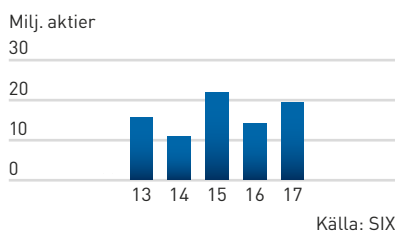
Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Andel %
1-1 000	3 224	74,9
1 001-10 000	866	20,2
10 001-20 000	78	1,8
20 001-	133	3,1
Total	4 301	100,0

Aktieägarutveckling 2008-2017



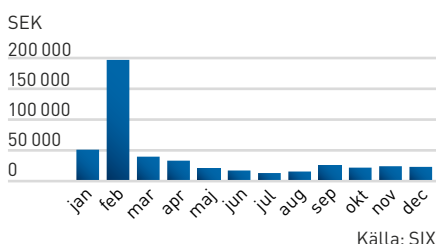
Aktiens omsättning senaste fem åren



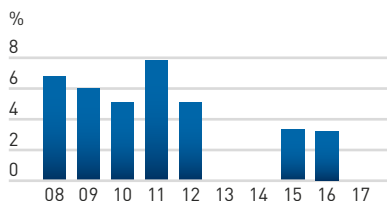
Ägarkategorier

	Kapital %	Röster %
Utländska ägare	11,4	6,5
Svenska ägare	88,6	93,5
varav		
Institutioner	63,8	79,4
Privatpersoner	24,8	14,1
Stena Sfären	52,5	72,9

Aktiens omsättning 2017



Aktiens direktavkastning



10 år i sammandrag

	2017 ³⁾	2016 ³⁾	2015 ³⁾	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Resultatposter, MSEK										
Totala intäkter	827,5	1 038,2	1 086,6	531,2	467,8	543,4	559,6	513,4	599,3	560,0
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-978,5	-955,5	-877,0	-474,8	-467,4	-465,9	-452,0	-413,2	-531,5	-473,6
Rörelseresultat	-624,6	82,7	209,6	56,4	0,4	77,5	107,6	100,2	67,8	86,4
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	54,8	—	57,4	—	—	—	—	—	—
EBITDA ⁴⁾	51,3	319,9	423,8	201,0	144,7	228,4	242,6	219,5	160,8	162,6
Resultat efter finansiella poster	-660,2	56,9	174,3	16,5	-39,0	-369,4	76,3	76,9	-91,0	78,1
Resultat efter skatt	-660,2	69,5	173,9	8,7	-28,8	-356,0	84,8	80,4	-81,1	95,8
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾⁴⁾	-14,9	227,0	392,2	121,8	124,1	190,5	231,1	210,7	189,6	203,2
Investeringar	78,0	89,5	459,3	87,9	64,7	428,3	330,1	638,6	654,2	301,3
Balansposter, MSEK										
Fartyg	2 305,7	3 165,5	3 809,0	3 129,7	2 914,8	3 063,4	3 289,5	2 919,6	2 265,0	2 059,6
(Antal fartyg)	11	11	13	11	12	12	11	10	8	7
Fartyg under byggnad	0,0	0,0	0,0	205,8	100,5	48,0	143,0	262,0	619,0	536,3
(Antal fartyg)	—	—	—	2	2	2	1	2	3	4
Likvida medel	243,6	406,3	273,6	136,6	106,0	144,4	128,2	68,3	82,5	31,3
Kortfristiga placeringar	222,8	273,2	0,0	0,0	81,7	97,1	113,6	84,0	37,1	283,6
Övriga tillgångar	196,2	276,7	271,3	243,7	203,5	127,8	83,9	127,4	367,8	575,7
Räntebärande skulder	1 635,6	1 933,7	2 387,2	2 038,9	1 994,0	1 993,3	1 815,4	1 596,1	1 458,5	1 369,2
Övriga skulder och avsättningar	111,0	118,7	98,6	102,2	120,2	156,6	165,2	149,3	124,6	150,3
Eget kapital	1 221,9	2 089,8	1 868,7	1 574,7	1 292,3	1 330,8	1 777,6	1 715,4	1 788,3	1 967,0
Balansomslutning	2 968,5	4 142,2	4 354,5	3 715,8	3 406,5	3 480,7	3 758,2	3 460,8	3 371,4	3 486,5
Nyckeltal, %										
Soliditet ⁴⁾	41	50	43	42	38	38	47	50	53	56
Räntabilitet på totalt kapital ⁴⁾	-17	2	5	2	0	-9	3	2	3	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital ⁴⁾	-18	2	5	2	0	-9	3	2	3	3
Räntabilitet på eget kapital ⁴⁾	-42	4	10	1	-2	-23	5	5	-4	5
Värden per aktie, SEK										
Årets resultat	-13,83	1,46	3,64	0,18	-0,60	-7,46	1,78	1,68	-1,70	2,01
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	1,15	—	1,20	—	—	—	—	—	—
Kassaflöde från löpande verksamhet ¹⁾	-0,31	4,76	8,22	2,55	2,60	3,99	4,84	4,41	3,97	4,26
Eget kapital	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47	41,21
Eget kapital/substansvärde	1,08	1,32	1,06	1,25	2,31	2,75	2,88	1,75	2,20	2,75
Börskurs på bokslutsdagen	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00	15,00
Utdelning ²⁾	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	34	14	n/a	n/a	n/a	56	60	n/a	50
Övrigt										
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar ⁴⁾	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3	12,2	neg	7,5
Antal aktieägare	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006	4 834

1) Fartygsförsäljning ingår ej.

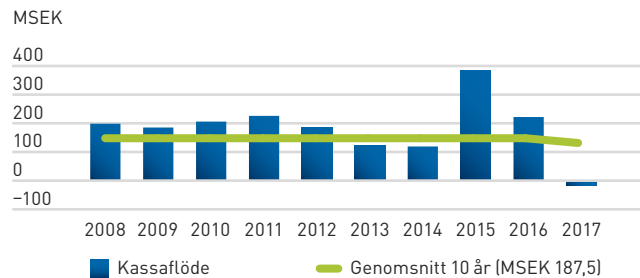
2) För 2017 anges till årsstämman 2018 föreslagen utdelning.

3) Från och med 1 januari 2016 har beslut tagits om att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen.

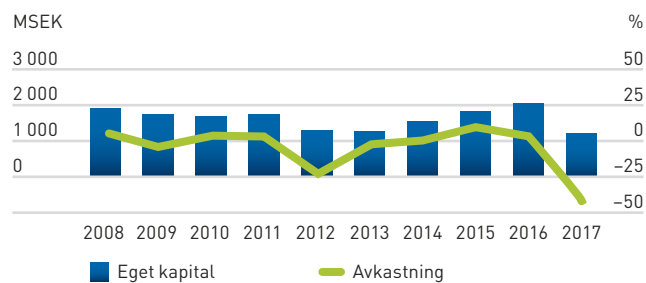
I denna tabell är även 2015 ändrat enligt samma princip för jämförelsens skull.

4) Se definitioner på sidan 89.

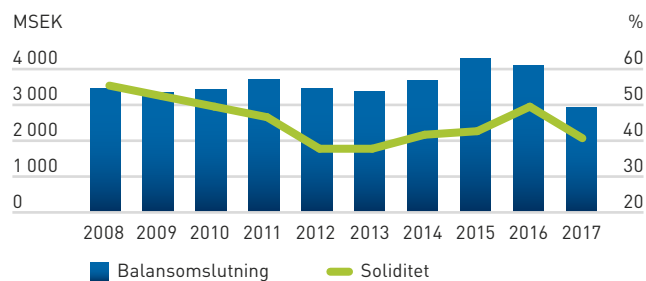
Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning



Avkastning på eget kapital



Soliditet



4

2

12

m

8

0

Ekonomisk redovisning

Förvaltningsberättelse	41
KONCERNEN	
Rapport över resultat och övrigt totalresultat	45
Rapport över finansiell ställning	46
Rapport över förändringar i eget kapital	47
Rapport över kassaflöden	48
MODERBOLAGET	
Rapport över resultat och övrigt totalresultat	49
Rapport över finansiell ställning	50
Rapport över förändringar i eget kapital	51
Rapport över kassaflöden	52
NOTER	
Not 1 Redovisningsprinciper	53
Not 2 EBITDA per fartygskategori	58
Not 3 Geografisk fördelning	58
Not 4 Anställda och personalkostnader	59
Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	60
Not 6 Finansnetto	60
Not 7 Skatter	61
Not 8 Materiella anläggningstillgångar	62
Not 9 Kundfordringar	64
Not 10 Finansiella placeringar	65
Not 11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar	65
Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	65
Not 13 Likvida medel	65
Not 14 Eget kapital och Resultat per aktie	65
Not 15 Räntebärande skulder	66
Not 16 Övriga skulder	66
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	66
Not 18 Finansiella risker	66
Not 19 Finansiella instrument	68
Not 20 Leasingavgifter avseende finansiell och operationell leasing	70
Not 21 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	71
Not 22 Närstående	71
Not 23 Koncernföretag	72
Not 24 Kassaflödesanalys	73
Not 25 Uppgifter om moderbolaget	73
Not 26 Händelser efter balansdagen	73
Not 27 Viktiga uppskattningar och bedömningar	74
Revisionsberättelse	75
BOLAGSSTYRNING	
Styrning av bolag och verksamhet	79
Styrelse och revisor	86
Företagsledning	88
Årsstämma och informationstillfällen	88
Definitioner och alternativa nyckeltal	89
Avstämning av alternativa nyckeltal	90
Kontakt	91

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2017. Moderbolag är Stena Sessan Investment AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Dess moderbolag är Stena Sessan AB.

Allmänt om verksamheten

Som förväntat blev 2017 ett utmanande år för hela branschen. Ett relativt stort utbud av tankfartygskapacitet innebar en obalans då efterfrågan på tanktransporter bland annat begränsades av att olja och oljeprodukter till en större del än normalt levererades från lager i konsumtionsländerna. Oljeproduktionen begränsades genom ett samarbetsavtal mellan Opec-länderna och samarbetande oljeproducerande länder.

Utifrån marknadsförutsättningarna så har verksamheten fungerat väl med reserresultat för fartygen som överstiger marknaden (Clarkson world wide MR clean index) och en bra kontroll på kostnaderna. Under året har bolaget genomfört planerade dockningar för fartygen *Stena Supreme*, *Stena Perros* och *Stena President*. I början av året genomfördes en Sale Lease Back för fartyget *Stena Important*.

P-MAX

Vid räkenskapsårets slut sysselsattes 5 av fartygen i P-MAX-flottan genom längre kontrakt. Strategin är att sysselsätta P-MAX fartygen på trader som fullt ut kan utnyttja fartygens egenskaper i form av stort lastintag i kombination med relativt lågt grundgående. När dessa trader finns och marknaden är gynnsam kontrakteras dessa fartyg på längre periodkontrakt. Under året har *Stena Primorsk* fortsatt sin tvååriga time charter till ett kinesiskt rederi och *Stena Progress* sin treåriga time charter till ett nationellt oljebolag. Fartygen *Stena Paris* och *Stena Provence* övergick från utkontraktering via Consecutive Voyage Charters till utkontraktering via periodkontrakt. Vid årets slut utkontrakterades även fartyget *Stena President* på en sex månaders time charter.

ECO-MR

Under året förlängdes en befintlig inhyrningsposition och dessutom utökades inhyrningen med ytterligare tre fartyg. Dessa inhyrningar genomförs tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent.

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) sysselsätts på spot-marknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Under året genomfördes en planerad femärsdockning för fartyget.

IMOIIIMAX

De två fartygen *Stena Image* och *Stena Important* sysselsätts på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk.

Under första kvartalet avyttrades *Stena Important* genom ett sale & leaseback-avtal. Avtalet innebär att fartyget hyrs tillbaka på bareboatbasis under nio år med årliga köpoptioner från och med fjärde året och en köpobligation år nio.

Fartygsvärden

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om 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 minus försäljningskostnader (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden).

Under tredje kvartalet genomfördes en extra analys som visade på ett behov av nedskrivning av fartygsvärdena med MUSD 55. Denna nedskrivning genomfördes under tredje kvartalet. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2017 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Tvister

Vid räkenskapsårets utgång hade Concordia Maritime en fordran på ST Shipping avseende obetalda räntekostnader relaterad till en tvist från 2014. Denna fordran reglerades under januari 2018.

Fraktmarknadens utveckling

Det första kvartalet 2017 gynnades av den säsongsmässiga effekten som normal uppstår under denna period. Kvartal två till fyra präglades av att efterfrågan på tanktransporter påverkades negativt av att en ökad andel av oljekonsumtionen tillgodosågs av leveranser från lager i konsumtionsområdena. Eftersom Opec producerade mindre olja under året på grund av en uppgörelse mellan Opec-länderna och samarbetande oljeproducerande länder så minskade lagren avsevärt under året. Dessa lagerneddragningar i kombination med relativt omfattande leveranser av nya tankfartyg innebar utmanande marknader under 2017. Den genomsnittliga intjäningen för både MR- och Suezmaxmarknaderna blev avsevärt lägre 2017 än under 2016 och 2015.

Produkttankmarknaden (MR)

Den genomsnittliga intjäningen för bolagets produkttankflotta, spot och TC, uppgick till USD 13 700 (17 000) per dag. Intjäningen från de längre kontraktet har överstigit intjäningen från spotmarknaden under året och därmed hjälpt den genomsnittliga intjäningen under året. För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 12 700 (16 300).

Stortankmarknaden (suezmax)

På helårsbasis låg den genomsnittliga intjäningen för bolagets suezmaxflotta på USD 18 200 (28 400). Även om intjäningen för suezmaxflottan under året är markant lägre än 2016 och 2015 års intjäning har den överstigit marknadens genomsnittliga intjäning, mätt via Clarksons teoretiska index.

Varvsmarknadens utveckling

Vid utgången av december kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 33,5 (33). Priset för ett IMO2-klassat MR-fartyg, liknande Concordias IMOIIIMAX-fartyg, var cirka MUSD 35 (35). Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av året cirka MUSD 54,5 (54).

Ekonomisk översikt

Resultat och ställning

Omsättningen under 2017 var MSEK 827,5 (1 038,2). Årets resultat före skatt och exklusive nedskrivning av fartygsvärden var MSEK -186,5 (56,9). Årets resultat inklusive nedskrivning av fartygen var MSEK -660,2 (69,5) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK -13,83 (1,46).

Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 78,0 (89,5) och avser till största delen planerade periodvisa dockningar.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 335,5 (507,4). Utöver detta fanns på balansdagen företagsobligationer om motsvarande MSEK 215,8 (0) och aktier om motsvarande MSEK 7,0 (0) redovisade som kortfristiga placeringar i balansräkningen. Räntebärande skulder uppgick till MSEK 1 635,6 (1 946,5). Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 221,9 (2 089,8) och soliditeten uppgick till 41 procent (50).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämmans beslut 2017, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2017. Till ledningen har årsstämman beslutat om följande riktlinjer avseende ersättning.

Ersättningsarna består av fast lön, rörlig kompensation, pension och andra förmåner. För att kunna attrahera och behålla kompetens strävar Concordia Maritime efter att erbjuda medarbetare en attraktiv och konkurrenskraftig ersättning. Den absoluta nivån är beroende av storleken och komplexiteten i den aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Prestationen återspeglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland

annat på företagets utveckling och uppfyllandet av till exempel kommersiella, operationella och finansiella mål. Sådana mål för VD skall beslutas av ersättningskommittén. Överenskommelse om ytterligare ersättningar kan träffas när det bedöms nödvändigt för att kunna attrahera och behålla nyckelkompetens eller för att förmå individer att flytta till nya tjänstgöringsorter eller nya befattningar. Sådan ersättning skall vara tidsbegränsad. Föreslagna riktlinjer till årsstämman 2018 överensstämmer med de som beslutades 2017.

Företagets policy beträffande pension är att följa den praxis som tillämpas på den lokala marknaden i varje land. För VD betalas en premie motsvarande 35 procent av VDs vid varje tidpunkt gällande pensionsmedförande lön och kompensation intill pensionen. För övriga ledande befattningshavare i Sverige tillämpas en premiebaserad plan för ålderspension utöver basplanerna på den svenska arbetsmarknaden.

Den grundläggande regeln är att andra förmåner skall vara konkurrenskraftiga på den lokala marknaden.

För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning av VD från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner. Se även not 4.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust, till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt. Utöver försäkringarna ovan har Concordia Maritime även tecknat sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

Trots försäkringsmässiga skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket kraftigt. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada Concordia Maritimes varumärke. Att skydda sig för denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet om en olycka ändå skulle inträffa.

Tanksjöfart är en utpräglad cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av råolja och oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i hög utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av konjunktursvängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på terminsmarknaden.

Fraktraterna inom tanksjöfarten fluktuerar kraftigt från tid till annan. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efter-

frågan på transportkapacitet som ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna kan medföra stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet.

Concordia Maritime har ett nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befraktnings-, operations-, bemannings- och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes absoluta styrkor gentemot konkurrenter, även om relationen är behäftad med en viss risk då viktiga tjänster köps från endast en leverantör. Concordia Maritime och Stena Sfären är till viss grad även sammankopplade varumärkesmässigt.

Hållbarhetsrapport

För Concordia Maritime har människors säkerhet och skyddet av havsmiljön högsta prioritet både som princip i den dagliga verksamheten såväl som i företagets övergripande mål. Säkerhet och skyddet av havsmiljön skall vara en integrerad del av den dagliga verksamheten. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare både ombord och i land kan en hög säkerhetsstandard upprätthållas och havsmiljön skyddas på ett bra sätt.

För Concordia Maritime går frågor kring transporteffektivitet, säkerhet, omsorg för miljön och arbetsgivaransvar i mångt och mycket hand i hand. Såväl kunder och medarbetare som samhället i stort gynnas av säkra transporter, optimerade flöden och ökad bränsleeffektivitet.

Arbetet med säkerhet och kvalitet utgör därför viktiga grundbultar i verksamheten. Att olyckor inträffar kan ändå aldrig helt uteslutas. Omfattande resurser läggs på att kontinuerligt utveckla och optimera fartyg, rutiner och besättningar. Målet är dels att förebygga risken för olyckor, dels att minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa. Arbetet sker på flera olika plan; genom konstruktionen av själva fartygen och dess utrustning såväl som genom ett omfattande och ständigt pågående arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment. Strikta rapporteringsrutiner ger en total kontroll över alla incidenter – i hamn eller till sjöss.

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2017 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerojla eller last hamnade i vattnet.

För fjärde året inträffade ingen Lost Time Incident (incident på arbetsplatsen som innebär att man inte kan utföra sitt arbete nästa dag) på bolagets fartyg.

Det fokuserade arbetet med att minska bunkerförbrukningen på bolagets fartyg ger resultat. Under 2017 minskade fartygens bunkerförbrukning med 0,97 ton per dag till sjöss jämfört med 2016. Detta innebär att utsläppen till luften minskade betydligt. Bolagets prestation var bättre än målen för minskning av bunkerförbrukningen och minskning utsläpp av CO₂, SO_x, NO_x och partiklar.

Kundernas inspektioner av bolagets fartyg innebar 2017 ett utfall på i genomsnitt 2,2 observation per inspektion. Detta utfall är bra i förhållande till målet som var <4 observation per inspektion.

Bolaget har under 2017 fortsatt att stötta sjukhusfartyget Mercy Ships som erbjuder gratis sjukvård till patienter som inte har möjlighet att få vård på annat sätt. Bolaget har också fortsatt att driva ett stipendieprogram för sjöfartsstudenter från Bermuda. I början på 2018 har beslut tagits om att tillsammans med Havsmiljöinstitutet driva en förstudie för ett projekt som innebär insamlande och analys av havsvatten på bolagets fartyg i syfte att öka kunskapen om mikroplast i havet. Beslut har också tagits för ett projekt där bolaget i samarbete med en partner tar fram utbildningsmaterial gällande vikten av att hålla haven rena och dessutom driva skräpplockningsaktiviteter på utvalda stränder. För mer information om hållbarhetsarbetet se avsnittet för hållbarhet på sidorna 19–31 i denna årsredovisning.

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 18 och 19.

Aktien

Under året har inga nyemissioner, fondemissioner eller liknande genomförts. Antal utestående aktier är således oförändrat. Antalet A-aktier uppgår till 4 000 000 och har tio röster vardera. Antalet B-aktier uppgår till 43 729 798 och har en röst vardera. Bolaget känner ej till eventuella avtal mellan olika aktieägare gällande överlåtelser och inte heller några avtal som skulle träda i kraft vid ett eventuellt uppköpsförfarande.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Minskningarna av lagren i konsumtionsområdena kommer att fortsätta tills Opec beslutar om att öka produktionen igen. Detta kommer troligtvis att ske när Opec bedömer att lagren är nere på en ”normaliserad nivå”. Bolaget bedömning är att detta kommer ske någon gång under andra halvåret 2018. Stabiliserade lagernivåer och ökad produktion i kombination med en minskad nettoökning av flottan innebär att bolaget anser att marknaden kommer att förbättras med start någon gång under andra halvåret 2018. Bolagets fokus kommer under 2018 att ligga på fortsatt positionering och disponering av flottan utifrån givna marknadsförutsättningar.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 79–88. Information om de viktigaste inslagen i koncernens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättande av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut*

Efter räkenskapsårets slut, i januari 2018, tecknades inhyrningskontrakt för ytterligare två MR (ECO)-fartyg. Dessa positioner tas i samarbete med Stena Bulk och bolagets andel är 50%.

Efter räkenskapsårets slut utbefraktades P-MAX-fartyget *Stena Performance*.

Moderbolag

Concordia Maritime ABs verksamhet består i huvudsak av att utföra koncerngemensamma tjänster.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 47,1 disponeras enligt följande:

MSEK	2015	2016	2017
Utdelning (47 729 798 aktier)	23,9	23,9	0,0 ¹⁾
Balanseras i ny räkning	68,1	40,4	47,1
Summa	92,0	64,3	47,1

1) Föreslagen utdelning 0,00 SEK

Vad beträffar företagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande bokslutskommentarer.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 20 mars 2018.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2016	2017	2017 MUSD ¹⁾
Tidsbefraktningssintäkter		151,2	157,0	18,4
Spotbefraktningssintäkter		789,4	670,5	78,5
Resultat försäljning av fartyg		54,8	0,0	0,0
Övriga externa intäkter		42,8	0,0	0,0
Summa intäkter	3, 20	1 038,2	827,5	96,9
Driftkostnader fartyg	2	-384,0	-519,0	-60,8
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	-195,6	-199,2	-23,3
Övriga externa kostnader	5	-117,5	-36,8	-4,3
Personalkostnader – land	4	-21,2	-21,2	-2,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	8	-237,2	-675,9	-79,2
Summa rörelsekostnader	22	-955,5	-1 452,2	-170,1
Rörelseresultat	2	82,7	-624,6	-73,2
Finansiella intäkter		27,3	37,3	4,4
Finansiella kostnader		-53,2	-72,9	-8,6
Finansnetto	6	-25,8	-35,6	-4,2
Resultat före skatt		56,9	-660,2	-77,3
Skatt	7	12,7	0,0	0,0
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		69,5	-660,2	-77,3
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	14			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		166,7	-173,3	-20,1
Årets förändring i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		0,0	0,0	0,0
Årets förändring i verkligt värde på säkringar av nettoinvestering i utländsk verksamhet		-10,6	0,0	0,0
Årets förändring i verkligt värde på säkringar av nettoinvestering i utländsk verksamhet som omförts till periodens resultat		0,0	-2,8	-0,4
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränterelaterat		19,3	-5,9	-0,8
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränterelaterat som har omförts till periodens resultat		0,0	-1,7	-0,2
Summa årets övriga totalresultat		175,4	-183,8	-21,5
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		244,9	-843,9	-98,8
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	1,46	-13,83	-1,62

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över finansiell ställning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2016	2017	2017 MUSÐ ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Fartyg	3, 8	3 165,5	2 305,7	281,8
Långfristiga fordringar	11	20,5	0,1	0,0
Summa anläggningstillgångar		3 186,0	2 305,8	281,8
Kundfordringar	9	142,5	77,1	9,4
Aktuell skattefordran		0,5	1,2	0,2
Övriga kortfristiga fordringar	11	55,1	25,8	3,2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	78,6	92,1	11,2
Kortfristiga placeringar	10	273,2	222,8	27,3
Likvida medel	13, 24	406,3	243,6	29,7
Summa omsättningstillgångar		956,2	662,6	81,0
SUMMA TILLGÅNGAR		4 142,2	2 968,5	362,8
Eget kapital	14			
Aktiekapital		381,8	381,8	46,7
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	7,6
Reserver		581,6	397,8	48,6
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		1 064,4	380,4	46,4
Summa eget kapital		2 089,8	1 221,9	149,3
SKULDER				
Långfristiga skulder				
	18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	1 699,7	1 151,4	140,7
Övriga långfristiga skulder		0,0	261,2	31,9
Summa långfristiga skulder		1 699,7	1 412,6	172,6
Kortfristiga skulder				
	18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	234,0	192,2	23,5
Leverantörsskulder		1,8	1,3	0,2
Aktuell skatteskuld		0,0	3,3	0,4
Övriga skulder	16	0,7	20,7	2,5
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	116,2	116,4	14,3
Summa kortfristiga skulder		352,7	334,0	40,9
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 142,2	2 968,5	362,8

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 21.

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över förändringar i koncernens eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2017-01-01	381,8	61,9	562,3	0,0	19,3	1 064,4	2 089,8
Årets totalresultat							
Årets resultat						-660,2	-660,2
Årets övriga totalresultat			-176,2		-7,6		-183,8
Årets totalresultat	381,8	61,9	386,1	0,0	11,7	404,2	1 245,8

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning						-23,9	-23,9
Utgående eget kapital 2017-12-31	381,8	61,9	386,1	0,0	11,7	380,3	1 221,9

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2016-01-01	381,8	61,9	406,2	0,0	0,0	1 018,8	1 868,7
Årets totalresultat							
Årets resultat						69,5	69,5
Årets övriga totalresultat			156,1		19,3		175,4
Årets totalresultat	0,0	0,0	156,1	0,0	19,3	69,5	2 113,6

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning						-23,9	-23,9
Utgående eget kapital 2016-12-31	381,8	61,9	562,3	0,0	19,3	1 064,4	2 089,8

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 14.

Rapport över kassaflöden för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2016	2017	2017 MUSD ¹⁾
	24			
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt		56,9	-660,2	-77,3
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		170,2	645,3	75,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		227,0	-14,9	-1,7
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		10,7	49,8	5,8
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		7,0	11,3	1,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten		244,7	46,2	5,4
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-89,5	-78,0	-9,1
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		826,2	307,4	36,0
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		-256,8	-281,3	-33,0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		0,0	321,1	37,6
Övriga finansiella poster		0,0	-0,6	-0,1
Kassaflöde från investeringsverksamheten		479,9	268,5	31,4
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		1 734,3	0,0	0,0
Amortering av lån		-2 352,2	-403,9	-47,3
Utdelning till moderbolagets aktieägare		-23,9	-23,9	-2,8
Amortering av leasingskuld		0,0	-14,4	-1,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-641,8	-442,2	-51,8
Årets kassaflöde		82,8	-127,6	-15,0
Likvida medel vid årets början		273,6	406,3	47,6
Valutakursdifferens i likvida medel		50,0	-35,1	-4,1
Likvida medel vid årets slut		406,3	243,6	28,5

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2016	2017
Nettoomsättning	3	28,1	44,8
Totala intäkter			
Driftskostnader fartyg		-25,2	-52,4
Övriga externa kostnader	5	-14,2	-12,3
Personalkostnader	4	-15,5	-15,6
Rörelseresultat	22	-26,8	-35,5
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		55,4	49,7
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		55,1	57,1
Räntekostnader och liknande resultatposter		-47,4	-64,7
Finansnetto	6	63,0	42,1
Resultat efter finansiella poster		36,2	6,7
Skatt	7	-40,0	0,0
Årets resultat¹⁾		-3,8	6,7

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

Rapport över finansiell ställning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2016	2017
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	23	745,8	745,8
Uppskjuten skattefordran	7	0,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar		745,8	745,8
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	9	0,6	0,4
Aktuell skattefordran		0,5	1,2
Övriga fordringar	11	23,3	1,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	0,9	0,4
Summa kortfristiga fordringar		25,3	3,0
Fordran Koncernbolag		1 525,9	1 192,1
Kassa och bank	24	44,2	20,1
Summa omsättningstillgångar		1 595,4	1 215,3
SUMMA TILLGÅNGAR		2 341,2	1 961,1
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	14		
Aktiekapital		381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		68,1	40,4
Årets resultat		-3,8	6,7
Summa eget kapital		584,5	567,3
Långfristiga skulder			
	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	1 494,5	1 151,4
Skulder till koncernföretag	22	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder		1 521,9	1 178,8
Kortfristiga skulder			
	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	218,3	192,2
Leverantörsskulder		1,7	1,3
Aktuell skatteskuld		0,0	3,3
Övriga skulder		0,5	0,6
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	14,3	17,6
Summa kortfristiga skulder		234,8	215,0
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 341,2	1 961,1

Rapport över förändringar i moderbolagets eget kapital

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2017-01-01	381,8	138,3	68,1	-3,8	584,5
Föregående års resultat			-3,8	3,8	0,0
Årets resultat				6,7	6,7
Utdelningar			-23,9		-23,9
Utgående eget kapital 2017-12-31	381,8	138,3	40,4	6,7	567,3

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2016-01-01	381,8	138,3	16,6	75,4	612,1
Föregående års resultat			75,4	-75,4	0,0
Årets resultat				-3,8	-3,8
Utdelningar			-23,9		-23,9
Utgående eget kapital 2016-12-31	381,8	138,3	68,1	-3,8	584,5

Rapport över kassaflöden för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2016	2017
	24		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		36,2	6,7
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		-18,5	-19,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		17,7	-12,4
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		4,3	23,3
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		5,6	2,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten		27,6	13,7
Investeringsverksamheten			
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0,0	0,0
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		1 734,2	0,0
Amortering av lån		-1 807,1	-201,6
Utbetald utdelning		-23,9	-23,9
Övrig finansiering		0,0	4,9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-96,8	-220,6
Årets kassaflöde		-69,2	-206,9
Likvida medel vid årets början		1 488,3	1 570,1
Kursdifferens i likvida medel		151,0	-151,0
Likvida medel vid årets slut		1 570,1	1 212,2

Noter till de finansiella rapporterna

1 Redovisningsprinciper

Överensstämmelse med normgivning och lag

Koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) och dess dotterbolag är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) vilka är utgivna av International Accounting Standards Board (IASB). Koncernen tillämpar de standards som har godkänts av Europeiska kommissionen för tillämpning inom EU. Vidare har RFR 1, Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats vilken är utgiven av Rådet för finansiell rapportering.

Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens principer föräntas begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÄRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskal.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 20 mars 2018. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 24 april 2018.

Förutsättning vid upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor som även utgör rapporteringsvaluta för moderbolaget och för koncernen. Det innebär att de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor men för läsarens vägledning har 2017 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=8,538 och slutkurs USD 1,00=8,1833. Ur koncernens perspektiv sker dock de flesta transaktioner i US-dollar. Samtliga belopp, om inte annat anges, redovisas i miljontals kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av derivatinstrument.

Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och antaganden används sedan för att bedöma de redovisade värdena på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt från andra källor. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkar denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Bedömningar gjorda av företagsledningen vid tillämpningen av IFRS som har en betydande inverkan på de finansiella rapporterna och gjorda uppskattningar som kan medföra väsentliga justeringar i påföljande års finansiella rapporter rör huvudsakligen värdering av fartyg. Se not 27.

De nedan angivna redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter, om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har vidare konsekvent tillämpats av koncernens företag.

Nya redovisningsprinciper 2017

Ändrad IAS 7 Rapport över kassaflöden tillämpas från och med 2017. Upplysningar har lagts till i not 24 där årets förändring i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten stäms av med specifikation av bl.a. nyupplåning, amortering, förändringar kopplade till avyttring/förvärv av dotterföretag, valutakurseffekter. Upplysning lämnas både för förändringar som är kassaflödespåverkande och förändringar som inte är kassaflödespåverkande. Ändringen tillämpas framåtriktad varför inga upplysningar presenteras för jämförelseåret.

Frivilligt byte av redovisningsprincip

Från och med 1 januari 2017 har beslutet tagits att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen under Spotbefraktningsintäkter respektive Driftkostnader fartyg i koncernens resultaträkning. Dessa nettoredovisades tidigare under Spotbefraktningsintäkter och förändringen görs för att i redovisningen tydligare spegla de enskilda komponenter som ingår i spotbefraktningsresultat. Koncernens intäkter samt rörelsekostnader påverkades, men ändringen fick ingen nettoeffekt i koncernens rörelseresultat.

Nya redovisningsprinciper 2018 och senare

Ett antal nya eller ändrade redovisningsprinciper träder i kraft först under kommande räkenskapsår och har inte förtidstillämpats vid upprättande av dessa finansiella rapporter. Nyheter eller ändringar med framtida tillämpning planeras inte heller att förtidstillämpas. Nedan redogörs för de standarder som kan komma att få effekt på koncernens finansiella rapporter i framtiden.

Från och med 1 januari 2018 ersätts IAS 39 för redovisning av finansiella instrument med IFRS 9 Finansiella instrument. IFRS 9 innebär en ny modell för klassificering och värdering av finansiella instrument, en framåtblickande nedskrivningsmodell och en väsentligt omarbetad ansats till säkringsredovisning. Bolaget har undersökt de förväntade effekterna på koncernens finansiella rapporter och har kommit fram till att det inte kommer ske några väsentliga förändringar i och med övergången.

Från och med 1 januari 2018 ersätts IAS 18 för redovisning av intäkter med IFRS 15 Intäkter från avtal med kunder. Syftet med en ny intäktsstandard är att ha en enda principbaserad standard för samtliga branscher som ska ersätta befintliga standarder och uttalanden om intäkter. Bolaget har valt att tillämpa en framåtriktad övergång, vilket innebär att ingen omräkning av jämförelsesiffror kommer att ske. Bolaget har undersökt de förväntade effekterna på koncernens finansiella rapporter och har kommit fram till att det inte kommer ske några förändringar i och med övergången.

Från och med 1 januari 2019 ska IFRS 16 tillämpas för redovisning av leasingavtal. För leasetagare försvinner klassificeringen enligt IAS 17 i operationell och finansiell leasing och ersätts med en modell där tillgångar och skulder för alla leasingavtal ska redovisas i balansräkningen. Undantag för redovisning i balansräkningen finns för leasingkontrakt av mindre värde samt kontrakt som har en löptid på högst 12 månader. I resultaträkningen ska avskrivningar redovisas separat från räntekostnader hänförliga till leasingskulden. Det bedöms inte bli några stora förändringar för leasegivare utan reglerna i IAS 17 behålls i princip med undantag för tillkommande upplysningskrav. Tidigare tillämpning av standarden är tillåten under förutsättning att även IFRS 15 tillämpas från samma tidpunkt. Analys avseende effekterna av IFRS 16 är pågående och visar

Forts not 1

på att de leaseade fartyg som idag redovisas som operationella kommer att omklassificeras som finansiella leasar under den nya standarden. Den slutliga effekten av införandet av IFRS 16 på de finansiella rapporterna kommer att bero på framtida ekonomiska förhållanden, inklusive koncernens låneränta per den 1 januari 2019, sammansättningen av koncernens leasingportfölj vid den tidpunkten, koncernens senaste bedömning gällande huruvida de vill använda eventuella optioner för att förlänga leasingavtal och i vilken utsträckning koncernen väljer att använda lätttnadsregler och undantag från att redovisa i balansräkningen/rapporten över finansiell ställning.

Konsolideringsprinciper

Dotterföretag

Dotterföretag avser de företag i vilka Concordia Maritime AB (publ) innehar mer än 50% av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande innebär direkt eller indirekt en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar.

Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvat dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder och eventualförpliktelser. Dotterföretags finansiella rapporter tas in i koncernredovisningen från och med förvärvstidpunkten till det datum då bestämmandeinflytandet upphör.

Koncernens konsoliderade finansiella rapporter inkluderar de finansiella rapporter för moderbolaget och dess direkt eller indirekt ägda dotterbolag efter:

- eliminering av koncerninterna transaktioner och
- avskrivning av förvärvade övervärden

Eget kapital i koncernen omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterföretagen som tillkommit efter förvärvet. Transaktionsutgifter som uppkommer redovisas direkt i årets resultat.

Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Realiserade vinster som uppkommer från transaktioner med gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Realiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns någon indikation på nedskrivningsbehov.

Utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på transaktionsdagen. Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta räknas om till den funktionella valutan till den valutakurs som föreligger på balansdagen. Valutakursdifferenser som uppstår vid omräkningarna redovisas i årets resultat. Icke-monetära tillgångar och skulder som redovisas till historiska anskaffningsvärden omräknas till valutakurs vid transaktionstillfället.

Utländska verksamheters finansiella rapporter

Tillgångar och skulder i utlandsverksamheter samt koncernmässiga över- och undervärden, omräknas till svenska kronor till den valutakurs som råder

på balansdagen. Intäkter och kostnader i en utlandsverksamhet omräknas till svenska kronor till en genomsnittskurs som utgör en approximation av kurserna vid respektive transaktionstidpunkt. Omräkningsdifferenser som uppstår vid valutaomräkning av utlandsverksamheter redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring och omklassificeras från omräkningsreserven i eget kapital till årets resultat.

Rörelsesegmentrapportering

Ett rörelsesegment är en del av koncernen som bedriver verksamhet från vilken den kan generera intäkter och ådra sig kostnader och för vilka det finns fristående finansiell information tillgänglig.

Ett rörelsesegments resultat följs vidare upp av företagets högste verkställande beslutsfattare, koncernledningen, för att utvärdera resultatet samt för att kunna allokera resurser för rörelsesegmentet. Concordia Maritimes koncernledning följer upp den ekonomiska utvecklingen för flottan som en enhet. Därför utgörs rörelsesegmentrapporten endast av ett segment, tankfartyg. Segmentet tankfartyg sammanfaller därmed med koncernens finansiella information.

Klassificering

Anläggningstillgångar och långfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av spotbefraktningssintäkter och till viss del av tidsbefraktningssintäkter. Spotbefraktningssintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden, spotmarknaden, och befraktas resa för resa. Spotbefraktningssintäkterna erhålls och resultatavräknas när den enskilda resan är avslutad. Pågående resor för spotbefraktningssintäkter, fördelas mellan aktuellt rapporteringstillfälle och kommande rapporteringstillfälle baserat på antalet dagar på resan. Om nettoresultatet (fraktintäkter minus direkta resekostnader) av resan är negativt förs hela resultatet till aktuell rapportperiod. Tidsbefraktningssintäkter erhålls när fartygen hyrs ut under en fastställd tidsperiod, vanligtvis ett år eller mer. Intäkterna, som utgörs av en fastställd dagshyra för fartyget, betalas månadsvis i förskott och resultatavräknas på samma sätt som spotbefraktningssintäkter. Vinstdelningskontrakt redovisas enligt avräkning med befraftaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt på basis av företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknads-läge och befraftarens faktiska intjäning vid den finansiella rapporteringsperioden. Vanligt förekommande avräkningsperioder för vinstdelningskontrakt är månadsvis, per 90-dagars period eller per 180-dagars period.

Rörelsekostnader – operationella leasingavtal

Tidsbefraktningssavtal klassificeras som operationell leasing. Vid tidsbefraktning bibehåller fartygsägaren normalt alla risker, till exempel vid haveri och stillestånd. Fartygsägaren står normalt för drift och bemanning. Hyrestagaren har normalt inga åtaganden när tidsbefraktningssperioden är slut. Inbefraktningssavtal på bareboatbasis kan klassas som operationell eller finansiell leasing beroende på avtalets utformning. Kostnader avseende operationella leasingavtal redovisas i resultaträkningen på samma sätt som fraktintäkter ovan.

Forts not 1

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteutgifter på bankmedel och fordringar och räntebärande värdepapper, räntekostnader på lån, utdelningsintäkter, valutakursdifferenser, orealiserade och realiserade vinster på finansiella placeringar samt derivatinstrument som används inom den finansiella verksamheten.

Ränteutgifter på fordringar och räntekostnader på skulder beräknas med tillämpning av effektivräntemetoden. Effektivräntan är den ränta som gör att nuvärdet av alla framtida in- och utbetalningar under räntebindningstiden blir lika med det initialt redovisade värdet av fordran eller skulden. Ränteutgifter och räntekostnader inkluderar eventuella rabatter, premier och andra skillnader mellan det ursprungliga värdet av fordran eller skulden och det belopp som erhålls alternativt betalas vid förfall.

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställs.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i rapporten över finansiell ställning inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier, obligationer, lånefordringar samt derivat. På skuldsidan återfinns leverantörsskulder, låneskulder samt derivat.

Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader för alla finansiella instrument förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång som redovisas till verkligt värde via årets resultat vilka redovisas till verkligt värde exklusive transaktionskostnader. Redovisning sker därefter beroende av hur de har klassificerats enligt nedan.

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i rapporten över finansiell ställning när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. En fordran tas upp när bolaget har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger för motparten att betala, även om faktura ännu inte skickats. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från rapporten över finansiell ställning när rättigheterna i avtalet realiserats, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. Detsamma gäller för del av en finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från rapporten över finansiell ställning när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del av en finansiell skuld.

Förvärv och avyttring av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, som utgör den dag då bolaget förbinder sig att förvärva eller avyttra tillgången, förutom vid avistaaffärer då likviditetsredovisning tillämpas. Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid marknad. Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker till exempel nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument och diskonterade kassaflöden. För ytterligare information se not 18 och 19.

Vid varje rapporttillfälle utvärderar företaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning. För eget kapitalinstrument som klassificeras som tillgångar som kan säljas, förutsätts en betydande eller utdragen nedgång i det verkliga värdet under instrumentets anskaffningsvärde innan en nedskrivning verkställs. Om nedskrivningsbehov föreligger för en tillgång i kategorin tillgångar som kan säljas, omförs tidigare eventuell ackumulerad värdeminskning redovisad i totalresultatet till resultaträkningen. Faktorer som beaktas är bedömning av motpartens möjligheter att kunna fullgöra sina förpliktelser.

Nedskrivningar av eget kapitalinstrument som redovisats i resultaträkningen får inte senare återföras via resultaträkningen.

IAS 39 klassificerar finansiella instrument i kategorier. Klassificeringen beror på avsikten med förvärvet av det finansiella instrumentet. Företagsledningen bestämmer klassificering vid ursprunglig anskaffningstidpunkt. Kategorierna är följande (i–v) nedan:

(i) Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

Denna kategori består av två undergrupper; finansiella tillgångar som innehas för handel och andra finansiella tillgångar som företaget initialt valt att placera i denna kategori (enligt den s.k. Fair Value Option). Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat. I den första undergruppen ingår placeringstillgångar som innehas för handel samt derivat med positivt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument.

(ii) Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat och har fasta eller fastställbara betalningar och som inte är noterade på en aktiv marknad. Fordringarna uppkommer då företag tillhandahåller pengar, varor och tjänster direkt till kredittagaren utan avsikt att idka handel i fordringsrätterna. Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Kundfordrans förväntade löptid är kort, varför värdet redovisats till nominellt belopp utan diskontering. Nedskrivningar av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten.

(iii) Likvida medel

Likvida medel består av kassamedel samt omedelbart tillgängliga tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut samt kortfristiga likvida placeringar med en löptid från anskaffningstidpunkten understigande tre månader vilka är utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer.

(iv) Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

Denna kategori består av två undergrupper, finansiella skulder som innehas för handel och andra finansiella skulder som företaget valt att placera i denna kategori (den s.k. Fair Value Option), se beskrivning ovan under 'Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet'. I den första underkategorin ingår derivat med negativt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument. Förändringar i verkligt värde redovisas i årets resultat.

(v) Andra finansiella skulder

Finansiella skulder som inte klassificeras som innehas för handel värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades när skulden togs upp. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta emissionskostnader periodiseras över skuldens löptid.

Skulder klassificeras som andra finansiella skulder vilket innebär att de initialt redovisas till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Forts not 1

Leverantörsskulder klassificeras i kategorin andra finansiella skulder. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp. För mer information se not 18 och 19.

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt och swappar som utnyttjats för att hantera olika former av finansiella risker såsom valutakursförändringar och för exponering av ränterisker. Derivat är också avtalsvillkor som är inbäddade i andra avtal. Värdeförändringar på derivatinstrument fristående redovisas i resultaträkningen baserat på syftet med innehavet. För samtliga ränte-relaterade derivat, swappar, tillämpas säkringsredovisning. Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) säkras genom användning av valutaderivat som säkringsinstrument. Periodens verkligtvärdeförändring på valutaderivatinstrument efter avdrag för skatteeffekter, redovisas, i den mån säkringen är effektiv, i övrigt totalresultat med ackumulerade valutakursdifferenser respektive verkligtvärdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (omräkningsreserven). Härigenom neutraliseras delvis de omräkningsdifferenser som uppkommer från utlandsverksamheter. Omräkningsdifferenser från interna lån som utgörs k utvidgad investering utgör en del av den säkringsbara valutarisken i utlandsverksamheter.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas i koncernen till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår inköpspriset samt kostnader direkt hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Låneutgifter ingår i anskaffningsvärdet för egenproducerade anläggningstillgångar. Redovisningsprinciper för nedskrivningar framgår nedan.

Anskaffningsvärdet för egentillverkade anläggningstillgångar inkluderar utgifter för material, utgifter för ersättningar till anställda, om tillämpligt andra tillverkningsomkostnader som anses vara direkt hänförliga till anläggnings-tillgången.

Materiella anläggningstillgångar som består av delar med olika nyttjande-perioder behandlas som separata komponenter av materiella anläggnings-tillgångar.

Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort ur rapporten över finansiell ställning vid utrangering eller avyttring. Vinst eller förlust som uppkommer vid avyttring eller utrangering av en tillgång utgörs av skillnaden mellan försäljningspriset och tillgångens redovisade värde med avdrag för direkta försäljningskostnader. Vinst och förlust redovisas som övrig rörelseintäkt/kostnad.

Leasade tillgångar

Leasingavtal klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagaren. När så ej är fallet är det fråga om operationell leasing.

Tillgångar som hyrs enligt finansiella leasingavtal redovisas som anläggnings-tillgång i rapporten över finansiell ställning och värderas initialt till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde och nuvärdet av minimileasingavgifterna vid ingången av avtalet. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter redovisas som lång- och kortfristiga skulder. De leasade tillgångarna skrivs av över

respektive tillgångs nyttjandeperiod medan leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering av skulderna.

Tillgångar som hyrs enligt operationell leasing redovisas inte som tillgång i rapporten över finansiell ställning. Operationella leasingavtal ger inte heller upphov till en skuld.

Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

Från fartygets anskaffningsvärde bryts underhållskomponent ut ur fartygets anskaffningsvärde vid leverans och skrivs av separat. Tillkommande utgifter för periodiskt underhåll läggs till anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer att komma företaget till del och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer. Avskrivningstiden för periodiskt underhåll för ägt tonnage är mellan trettio månader upp till fem år medan avskrivningstiden för tidsinbefraktat tonnage sträcker sig till nästa dockning eller till återleverans av fartyget.

Avgörande för bedömningen när en tillkommande utgift läggs till anskaffningsvärdet är om utgiften avser utbyten av identifierade komponenter, eller delar därav, varvid sådana utgifter aktiveras. Även i de fall ny komponent tillskapats läggs utgiften till anskaffningsvärdet. Eventuella oavskrivna redovisade värden på utbytta komponenter, eller delar av komponenter, utrangeras och kostnadsföres i samband med utbytet. Reparationer kostnadsföres löpande.

Låneutgifter

Låneutgifter som är hänförliga till uppförandet av så kallade kvalificerade tillgångar aktiveras som en del av den kvalificerade tillgångens anskaffningsvärde. En kvalificerad tillgång är en tillgång som med nödvändighet tar en betydande tid i anspråk att färdigställa. I första hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på lån som är specifika för den kvalificerade tillgången. I andra hand aktiveras låneutgifter som uppkommit på generella lån, som inte är specifika för någon annan kvalificerad tillgång. Låneutgifterna baseras på extern upplåning.

Avskrivningsprinciper

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod ner till restvärde som är noll. Koncernen tillämpar komponentavskrivning vilket innebär att komponenternas bedömda nyttjandeperiod ligger till grund för avskrivningen. Beräknade nyttjandeperioder:

Fartyg	25 år
Periodiskt underhåll (dockning) komponent av fartyg	2,5–5 år
Inventarier, verktyg och installationer	2–5 år

Bedömning av en tillgångs nyttjandeperiod görs halvårsvis.

Nedskrivningar

Koncernens redovisade tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation på nedskrivningsbehov. IAS 36 tillämpas avseende nedskrivningar av andra tillgångar än finansiella tillgångar vilka redovisas enligt IAS 39. Om indikation på nedskrivningsbehov finns beräknas tillgångens återvinningsvärde (dvs det högsta av nettoförsäljningsvärde eller nyttjandevärde). En nedskrivning redovisas när en tillgång eller den kassagenererande enhetens redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. En nedskrivning redovisas som kostnad i årets resultat. Då nedskrivningsbehov identifierats för en kassagenererande enhet fördelas nedskrivningsbeloppet proportionerligt till de tillgångar som ingår i enheten.

Forts not 1

Vid beräkning av nyttjandevärdet diskonteras framtida kassaflöden med en diskonteringsfaktor som beaktar riskfri ränta och den risk som är förknippad med den specifika tillgången. Koncernen ser hela sin flotta som en kassagenererande enhet. Kontrollen sker dels på basis av ett snittvärde från tre fartygsmäklare och dels på basis av diskonterade kassaflöden. Eventuella antaganden vid en kassaflödesberäkning anges i not 8 för materiella anläggningstillgångar.

En nedskrivning av tillgångar som ingår i IAS 36 tillämpningsområde reverseras om det både finns indikation på att nedskrivningsbehovet inte längre föreligger och det har skett en förändring i de antaganden som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet. En reversering görs endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivning där så är aktuellt, om ingen nedskrivning gjorts.

Aktiekapital

Utdelningar

Utdelningar redovisas som skuld efter det att årsstämman godkänt utdelningen.

Ersättningar till anställda

Avgiftsbestämda planer

Samtliga pensionsplaner i koncernen klassificeras som avgiftsbestämda pensionsplaner. Förpliktelsen för varje period utgörs av de belopp som företaget skall bidra med för den aktuella perioden. Detta belopp belastar årets resultat.

Avsättningar

En avsättning redovisas i rapport över finansiell ställning när koncernen har en befintlig legal eller informell förpliktelse som en följd av en inträffad händelse, och det är troligt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Avsättning görs med det belopp som den bästa uppskattningen av det som krävs för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen. Där effekten av när i tiden betalning sker är väsentlig, beräknas avsättningar genom diskontering av det förväntade framtida kassaflödet till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidsvärde och, om det är tillämpligt, de risker som är förknippade med skulden.

Skatter

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Inkomstskatter redovisas i årets resultat utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat eller i eget kapital varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i övrigt totalresultat eller i eget kapital.

Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år, med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen, hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Följande temporära skillnader beaktas inte; första redovisningen av tillgångar och skulder som inte är rörelseförvärv och vid tidpunkten för transaktionen inte påverkar vare sig redovisat eller skattepliktigt resultat, vidare beaktas inte heller temporära skillnader hänförliga till andelar i dotterföretag som inte förväntas bli återförda inom överskådlig framtid. Värderingen av uppskjuten skatt baseras på hur redovisade värden på tillgångar eller skulder förväntas

bli realiserade eller reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att kunna utnyttjas. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas.

Eventualförpliktelser

En eventalförpliktelse redovisas när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser eller när det finns ett åtagande som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas eller inte kan beräknas tillräckligt tillförlitligt.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 Redovisning för juridisk person. RFR 2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som skall göras från IFRS. Skillnaderna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår nedan.

De nedan angivna redovisningsprinciperna för moderbolaget har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i moderbolagets finansiella rapporter.

Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärde-metoden.

Intäkter

Försäljning av varor och utförande av tjänsteuppgar

I moderbolagets resultat redovisas tjänsteuppgar när tjänsten är färdigställd.

Utdelningar

Utdelningsintäkt redovisas i resultaträkningen när rätten att erhålla betalning bedöms som säker.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

Materiella anläggningstillgångar i moderbolaget redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar på samma sätt som för koncernen men med tillägg för eventuella uppskrivningar.

Finansiella Instrument

Moderbolaget följer 4 kap 14§ Årsredovisningslagen (1995:1554) för finansiella instrument. Derivatinstrument värderas till verkligt värde med värdeförändringarna i årets resultat. Säkringsredovisning tillämpas ej. Placerings-tillgångar värderas till verkligt värde med värdeförändringar i årets resultat. Lån i utländsk valuta värderas till balansdagskurs, säkringsredovisning tillämpas ej.

Forts not 1

Moderbolagets finansiella garantiavtal består i huvudsak av borgensförbindelser till förmån för dotterföretag. Finansiella garantier innebär att bolaget har ett åtagande att ersätta innehavaren av ett skuldinstrument för förluster som denne ådrar sig på grund av att en angiven gäldenär inte fullgör betalning vid förfall enligt avtalsvillkoren. För redovisning av finansiella garantiavtal tillämpar moderbolaget en av Rådet för finansiell rapportering tillåten

lättnadsregel jämfört med reglerna i IAS 39. Lättnadsregeln avser finansiella garantiavtal utställda till förmån för dotterföretag. Moderbolaget redovisar finansiella garantiavtal som avsättning i balansräkningen när bolaget har ett åtagande för vilket betalning sannolikt erfordras för att reglera åtagandet.

För övrigt tillämpas samma principer avseende finansiella instrument som tillämpas i koncernen.

2 EBITDA per fartygskategori

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4		Q3		Q2		Q1		Helår	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Produkttank (tidsbefraktning)	5,6	4,8	5,4	3,3	4,5	3,6	2,4	4,0	17,9	15,7
Produkttank (spot)	-0,4	-2,0	0,2	-0,8	1,0	-0,2	8,1	0,5	8,9	-2,5
Suezmax	1,4	-0,7	0,8	-1,3	2,5	-1,4	2,7	-0,4	7,4	-3,8
Försäljning av fartyg	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4	0,0
Administration och övrigt	-0,6	-0,9	-0,5	-0,8	-1,0	-0,9	-1,0	-0,8	-3,1	-3,4
Totalt	12,4	1,2	5,9	0,4	7,0	1,1	12,2	3,3	37,4	6,0

Då uppföljning av flottans resultat främst sker via EBITDA ger noten en mer rättvisande bild än om motsvarande specifikation hade gjorts för intäkter.

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

Fördelningen av intäkter baseras på kundens hemvist medan anläggnings-tillgångar (fartyg) fördelas utifrån fartygets flagga.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2016	2017
Intäkter		
USA	393,9	364,0
Brasilien	64,6	77,7
Singapore	59,1	66,3
Hong Kong	54,0	63,6
Schweiz	64,1	52,8
Storbritannien	114,5	40,5
Övrigt	288,3	162,6
Totala intäkter	1 038,2	827,5

Moderbolagets omsättning under 2017 avser likt 2016 konsultationsintäkter samt intäkter från inchartrade fartyg.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2016	2017
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 955,1	2 305,7
Storbritannien	210,4	0,0
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	3 165,5	2 305,7

Moderbolaget, MSEK	Totalt	
	2016	2017
Intäkter		
Singapore	5,5	9,3
USA	4,5	9,3
Ryssland	0,0	5,7
Nederländerna	3,9	5,1
Schweiz	7,2	4,1
Australien	0,0	3,8
Övrigt	7,0	7,5
Totala intäkter	28,1	44,8

Största kunder sett till omsättning

Koncernen har under 2017 genererat intäkter på MSEK 827,5. Två kunder har under året stått för mer än 10% av den totala intäkten med intäktsandelar på 19,5% (motsvarande MSEK 161,6) respektive 10,1% (motsvarande MSEK 83,3).

Koncernens totala intäkter 2016 var MSEK 1 038,2. En kund har under året stått för mer än 10% av den totala intäkten med intäktsandelar på 21% (motsvarande MSEK 222,4).

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2016	2017
Löner och ersättningar m. m.	13,2	11,9
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	3,7	3,1
Sociala avgifter	3,8	2,8
	20,7	17,8

Könsfördelning i företagsledningen

	2016	2017
	Andel kvinnor	Andel kvinnor
Moderbolaget		
Styrelsen	10%	10%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	10%	10%
Övriga ledande befattningshavare	50%	50%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2016		2017	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget, MSEK				
Moderbolaget	10,6	6,3	9,1	5,0
(varav pensionskostnad)		3,2		2,4

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 2 559 (3 156) gruppen styrelse, ledningsgrupp och VD. För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2016	Varav män	2017	Varav män
Sverige	3	67%	3	67%
Totalt moderbolaget	3	67%	3	67%
Dotterföretag				
Schweiz	2	0%	2	0%
Bermuda	1	0%	1	0%
Totalt i dotterföretag	3	0%	3	0%
Koncernen totalt	6	33%	6	33%

Bolaget sysselsätter inhyrd ombordpersonal (473 under 2017 och 488 under 2016) på sina fartyg.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan ledande befattningshavare och övriga anställda

	2016		2017	
Koncernen, MSEK	VD och ledningsgrupp	Övriga anställda	VD och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	8,1	0,5	6,5	0,5
Dotterbolag: Schweiz	2,6	0,9	2,6	0,9
Dotterbolag: Bermuda	1,1	0,0	1,3	0,0
Koncernen totalt	11,8	1,4	10,4	1,4
(varav tantiem)	2,8	0,1	0,8	0,0

I VD och ledningsgrupp ingår 4 personer (4).

Avgiftsbestämda planer

I Sverige har koncernen avgiftsbestämda pensionsplaner för anställda som helt bekostas av företagen. I utlandet finns avgiftsbestämda planer vilka till del bekostas av dotterföretagen och delvis täcks genom avgifter som de anställda betalar. Betalning till dessa planer sker löpande enligt reglerna i respektive plan.

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	3,7	3,1	3,2	2,6

Forts not 4

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2016					2017				
	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa
Styrelsens ordförande, Carl-Johan Hagman	450				450	450				450
Styrelsens vice ordförande, Stefan Brocker	430				430	430				430
Dan Olsson	225				225	225				225
Helena Levander	255				255	255				255
Mats Jansson	225				225	225				225
Michael G:son Löw	275				275	275				275
Morten Chr. Mo	225				225	225				225
Arbetsplatsrepresentanter	75				75	75				75
Verkställande direktör	3 514	2 053	115	1 978	7 660	3 771	485	67	1 846	6 169
Andra ledande befattningshavare	1 893	466	98	1 178	3 635	1 912	195	85	713	2 905
Summa	7 597	2 519	213	3 156	13 485	7 843	680	152	2 559	11 234

Antal andra ledande befattningshavare under 2017 och 2016 var en. Se även avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, VD och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal.

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2017	2016	2017
KPMG				
Revisionsuppdrag	2,1	1,6	1,2	0,7
Skatterådgivning	0,3	0,1	0,0	0,0
Andra uppdrag	0,5	0,2	0,5	0,2
	2,9	1,9	1,7	0,9

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2016	2017
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	23,8	14,4
Övriga ränteintäkter	3,5	22,9
Finansiella intäkter	27,3	37,3
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-51,4	-72,2
Övriga finansiella kostnader	-1,8	-0,7
Finansiella kostnader	-53,2	-72,9
Finansnetto	-25,8	-35,6

Forts not 6

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
	2016	2017	2016	2017
Ränteintäkter, koncernföretag	0,0	0,0	18,5	24,7
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	36,6	32,4	0,0	0,0
Resultat från dotterbolag	55,4	49,7	0,0	0,0
Finansiella intäkter	92,0	82,1	18,5	24,7

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2016	2017
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-28,8	-55,6
Valutakursdifferenser	-17,8	0,0
Övriga finansiella kostnader	-0,9	-9,1
Finansiella kostnader	-47,4	-64,7
Finansnetto	63,0	42,1

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2016	2017
Aktuell skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]	13,1	0,0
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad avseende temporära skillnader	52,8	0,0
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-53,2	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	12,7	0,0

Moderbolaget, MSEK	2016	2017
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	0,0	0,0
Uppskjuten skattekostnad vid omprövning av redovisat värde i uppskjutna skattefordringar	-40,0	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	-40,0	0,0

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2016, %	2017	2017, %	2017
Resultat före skatt		56,9		-660,2
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	-22	-12,5	22	145,2
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	99	56,4	-20	-133,3
Ej avdragsgilla kostnader	13	-7,4	-0	-0,5
Ej skattepliktig intäkt	1	0,6	0	1,6
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	-66	-37,5	-2	-13,1
Skatt hänförlig till tidigare år	-21	13,1	0	0,0
Redovisad effektiv skatt	22	12,7	0	0,0

Moderbolaget, MSEK	2016, %	2016	2017, %	2017
Resultat före skatt		36,2		6,7
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	-22	-8,0	-22	-1,5
Ej avdragsgilla kostnader	-20	-7,4	-17	-1,2
Ej skattepliktig intäkt	35	12,8	235	15,7
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	-104	-37,5	-195	-13,1
Redovisad effektiv skatt	-110	-40,0	0	0,0

Forts not 7

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2016	2017	2016	2017
Underskottsavdrag	0,0	0,0	0,0	0,0
Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar (överavskrivningar)	0,0	0,0	0,0	0,0
Skattefordringar/-skulder	0,0	0,0	0,0	0,0
Kvittning	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa skattefordringar/-skulder, netto	0,0	0,0	0,0	0,0

Redovisade uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/ skatteskuld	
	2016	2017
Underskottsavdrag	0,0	0,0
Övriga temporära skillnader	0,0	0,0
Skattefordringar/-skulder, netto	0,0	0,0

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skattekostnad i resultaträkningen.

Koncernens ägda fartyg är registrerade och ägda på Bermuda. Den verksamhet som koncernen driver på Bermuda är inte belagd med inkomstskatt, däremot betalas en årlig tonnageavgift.

Koncernen har under året inte redovisat någon skattekostnad eller -intäkt för den löpande verksamheten. I avstämningen av effektiv skatt tydliggörs att detta till stor del kommer av avvikande skattesatser från koncernens utländska dotterbolag.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2016	2017
Sverige	235,8	294,7
Totalt	235,8	294,7

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum. Av koncernens förlustavdrag är vid räkenskapsårets utgång MSEK 294,7 (235,8) ej aktiverade.

Vid årsskiftet fanns ingen uppskjuten skattefordran eller -skuld. Ingen effekt har redovisats i resultaträkningen då balanserna är oförändrade mot jämförelseåret. Det finns upparbetade underskottsavdrag härrörande till Concordia Maritime AB men dessa har inte aktiverats då bolaget inte genererar tillräckliga skattepliktiga intäkter och då det för närvarande heller inte föreligger någon kvittningsmöjlighet i koncernen.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernens anläggningstillgångar består till allra största del av den ägda fartygsflottan. För mer information om fartygsflottan se sidorna 10–11.

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2017	5 240,4	0,0	2,7	5 243,1
Inköp	368,2	0,0	0,0	368,2
Omklassificering till fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	–327,8	0,0	0,0	–327,8
Valutakursdifferenser	–540,6	0,0	0,0	–540,6
Utgående balans 31 december 2017	4 740,2	0,0	2,7	4 742,9

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2016	5 637,0	0,0	2,7	5 639,7
Inköp	85,9	0,0	0,0	85,9
Omklassificering till fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	–988,5	0,0	0,0	–988,5
Valutakursdifferenser	506,0	0,0	0,0	506,0
Utgående balans 31 december 2016	5 240,4	0,0	2,7	5 243,1

Forts not 8

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2017	2 074,9	0,0	2,7	2 077,6
Årets avskrivningar	162,3	0,0	0,0	162,3
Årets avskrivning periodiskt underhåll	39,9	0,0	0,0	39,9
Nedskrivning	473,7	0,0	0,0	473,7
Försäljning/Utrangering	-47,2	0,0	0,0	-47,2
Valutakursdifferenser	-269,1	0,0	0,0	-269,1
Utgående balans 31 december 2017	2 434,5	0,0	2,7	2 437,2
Ingående balans 1 januari 2016	1 828,0	0,0	2,2	1 830,2
Årets avskrivningar	198,4	0,0	0,5	198,9
Årets avskrivning periodiskt underhåll	38,3	0,0	0,0	38,3
Försäljning/Utrangering	-170,4	0,0	0,0	-170,4
Valutakursdifferenser	180,6	0,0	0,0	180,6
Utgående balans 31 december 2016	2 074,9	0,0	2,7	2 077,6
Redovisade värden				
1 januari 2017	3 165,5	0,0	0,0	3 165,5
31 december 2017	2 305,7	0,0	0,0	2 305,7
1 januari 2016	3 809,0	0,0	0,5	3 809,5
31 december 2016	3 165,5	0,0	0,0	3 165,5

Låneutgifter

Koncernen 2017, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	0,0	0,0
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	0,0	
Koncernen 2016, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	0,0	0,0
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	0,0	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2017	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2017	0,7	0,7
Ingående balans 1 januari 2016	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2016	0,7	0,7
Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2017	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2017	0,7	0,7
Ingående balans 1 januari 2016	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2016	0,6	0,6
Redovisade värden		
1 januari 2017	0,1	0,1
31 december 2017	0,0	0,0
1 januari 2016	0,1	0,1
31 december 2016	0,1	0,1

Säkerheter

Per den 31 december 2017 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 2 305,7 (3 165,5) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden och nedskrivningsprövning

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. En nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassa-genererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Bolaget anser att hela fartygsflottan utgör en kassagenererande enhet dels då fartygen sysselsätts i system och pooler där laster och/eller intjäning delas och därmed är flottan att ses som ett paket av fartyg, dels då fartygen i flottan är utbytbara med varandra då de alla kan ta samma typ av laster och dels då flottan följs internt upp som en helhet. De mest väsentliga antagandena för att kunna fastställa flottans återvinningsvärde är tillväxttakten i flottans intjäning samt diskonteringsräntan. Under tredje kvartalet 2017 genomförde styrelsen en analys av nya viktiga förändringar som påverkar hela branschen. Dessa förändringar är nya regelverk för ballastvatten, nya regelverk för bunkerkvalitet från och med år 2020 och marknadens ökade fokus på fartygens ålder. Styrelsens slutsats av analysen var att konsekvenserna är negativa och ett uppdaterat nedskrivningstest visade på ett nedskrivningsbehov. Därför gjordes under tredje kvartalet en nedskrivning uppgående till MSEK 473,7 (MUSD 55). Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan per den 31 december 2017 gjordes antaganden om fartygens intjäning för åren 2018-2021, men ingen årlig ökning av intjäningen för år 2022 och framåt, vidare antogs en årlig tillväxt i fartygens operativa kostnader med 2% per år samt en diskonteringsränta om 6,4%. Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan vid jämförelseårets utgång antogs en årlig tillväxt i fartygens intjäning basis 2018 med 2% samt en diskonteringsränta om 6%. En ökning i den antagna årliga uppskrivningen av flottans antagna intjäning basis 2018 med en procentenhet resulterar i en ökning av flottans totala värde med MUSD 51 medan

Forts not 8

en motsvarande minskning med en procentenhet resulterar i en minskning av flottans totala värde med MUSD 46. En ökning i den antagna diskonteringsräntan med en procentenhet resulterar i en minskning i flottans totala värde med MUSD 17. En motsvarande minskning med en procentenhet resulterar i en ökning av flottans totala värde med MUSD 19. Varken en minskning med en

procentenhet i uppskrivningen av flottans antagna intjäning eller en ökning med en procentenhet i diskonteringsräntan resulterar i ett behov av att skriva ner värdet på flottan. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2017 förelåg inte något nedskrivningsbehov och inte heller något behov av att återföra tidigare gjord nedskrivning från tredje kvartalet 2017 .

9 Kundfordringar

Kundfordringar redovisas efter hänsyn tagen till under året uppkomna kundförluster som uppgick till MSEK 0,0 [0,0] i koncernen. I moderbolaget uppgick kundförlusterna till MSEK 0,0 [0,0].

Åldersanalys, förfallna ej nedskrivna kundfordringar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2016	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2017	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2016	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2017
Ej förfallna kundfordringar	28,7	4,4	0,6	0,4
Förfallna kundfordringar 0–30 dagar	64,4	47,3	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	11,9	9,7	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar >90 dagar	37,5	16,1	0,0	0,0
Summa	142,5	77,5	0,6	0,4

Utifrån historisk data gör koncernen bedömningen att ingen nedskrivning av kundfordringar som ännu inte är förfallna är nödvändig per balansdag.

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

Koncernen	2016			2017		
	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	8	36	2	6	30	2
Exponering 1–10 MSEK	8	36	22	12	60	61
Exponering >10 MSEK	6	28	76	2	10	37
Total	22	100	100	20	100	100

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

Moderbolaget	2016			2017		
	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	2	100	100	1	100	100
Exponering 1–10 MSEK	0	0	0	0	0	0
Exponering >10 MSEK	0	0	0	0	0	0
Total	2	100	100	1	100	100

Koncernens tre största kunder står för 50% (54%) av kundfordringarna. Moderbolagets tre största kunder står för 100% (100%) av kundfordringarna.

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Bankdeposition	273,2	0,0
Obligationer	0,0	215,8
Aktier	0,0	7,0
	273,2	222,8

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjuten skattefordran	0,0	0,0
Övriga långa fordringar	20,5	0,1
	20,5	0,1
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	197,6	102,9
	197,6	102,9
 Moderbolaget, MSEK	 2016-12-31	 2017-12-31
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	23,9	1,4
	23,9	1,4

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	76,4	80,4	0,1	0,1
Upplupna intäkter	2,2	11,7	0,8	0,3
	78,6	92,1	0,9	0,4

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	406,3	120,8
Kortfristiga placeringar, jämförda med likvida medel	0,0	122,8
Summa enligt balansräkningen	406,3	243,6
Summa enligt kassaflödesanalysen	406,3	243,6

14 Eget kapital och Resultat per aktie

Bolaget har ej genomfört några transaktioner som påverkar antalet emitterade aktier. Det finns heller inga instrument som kan ge framtida utspädningseffekt. Således har ingen utspädning skett. Beräkning av resultat per aktie sker till vägt genomsnittligt antal utestående aktier.

Resultat per aktie

SEK	2016	2017
Resultat per aktie	1,46	-13,83

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2016	2017
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	47 729 798	47 729 798

Aktiens kvotvärde är SEK 8,0.

Vinstdisposition

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit SEK 0 per aktie (SEK 0,50). Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 24 april 2018.

MSEK	2016	2017
SEK 0 (0,50) per aktie	23,9	0,0
Balanseras i ny räkning	40,4	47,1
Summa	64,3	47,1

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2016-01-01	406,2	0,0	0,0
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	166,7		
Årets förändringar i verkligt värde på säkringar av nettoinvestering i utländsk verksamheter	-10,6		
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			19,3
Utgående redovisat värde 2016-12-31	562,3	0,0	19,3

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2017-01-01	562,3	0,0	19,3
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	-173,4		
Årets förändringar i verkligt värde på säkringar av nettoinvestering i utländsk verksamheter som har omförts till periodens resultat	-2,8		
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			-5,9
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränte-relaterat som har omförts till periodens resultat			-1,7
Utgående redovisat värde 2017-12-31	386,1	0,0	11,7

Omräkningsreserv

Innefattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag. Reserven inkluderar även säkring av valutarisk i utländsk verksamhet.

Forts not 14

Verkligt värde reserv

Består av ackumulerad nettoförändring på finansiella tillgångar som kan säljas fram till dess att tillgången bokas bort från balansräkningen.

Säkringsreserv

Innefattar den effektiva delen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på kassaflödessäkringsinstrument hänförbart till säkringstransaktioner som ännu inte har inträffat.

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Banklån	1 709,9	1 161,4
Övriga långfristiga skulder	0,0	261,2
Summa långfristiga skulder	1 709,9	1 422,6

Koncernen, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Banklån	236,6	194,7
Övriga kortfristiga skulder	0,0	18,3
Summa kortfristiga skulder	236,6	213,0

Moderbolaget, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Banklån	1 504,7	1 161,4
Skulder till koncernföretag	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder	1 532,1	1 188,8

Moderbolaget, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Banklån	220,8	194,7
Summa kortfristiga skulder	220,8	194,7

Ovanstående kortfristiga och långfristiga skulder summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 1 635,6. Dessa skulder avser Banklån – Revolving credit facility och Leaseskuld – IMOIIIMAX-fartyg. Samtliga räntebärande skulder återfinns i not 19. I balansräkningsposten redovisas även aktiverade förutbetalda kostnader relaterade till refinansieringen av P-MAX-fartygen, vilka är exkluderade i uppställningen ovan. Kostnaderna uppgår vid räkenskapsårets utgång till totalt MSEK 12,5 (12,8) och kostnadsförs över banklånets löptid.

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 199,9 [213,8] varav MUSD 199,9 [213,8] är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa för branschen sedvanliga finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 18 och 19.

16 Övriga skulder

Koncernen, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Övriga skulder	0,7	2,5
0,7	2,5	

17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	68,8	71,7	0,0	5,9
Upplupna personalkostnader	4,7	3,3	4,7	3,2
Övriga upplupna kostnader	37,0	29,9	4,2	3,8
Upplupna räntekostnader	5,7	4,8	5,4	4,7
Förutbetalda intäkter	0,0	6,7	0,0	0,0
	116,2	116,4	14,3	17,6

18 Finansiella risker

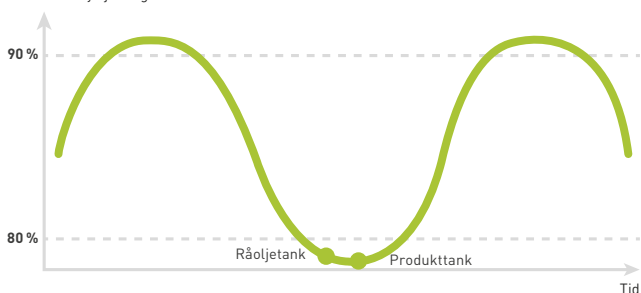
Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i företagets resultat och kassaflöde till följd av förändringar i valutakurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker har utformats av styrelsen och bildar ett ramverk av riktlinjer och regler i form av riskmandat och limiter för finansverksamheten. Ansvar för koncernens finansiella transaktioner och risker hanteras centralt av moderbolagets finansavdelning. Den övergripande målsättningen för finansfunktionen är att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer. Koncernens finansiella mål är en genomsnittlig årlig flotttillväxt om 10% över en konjunkturcykel, avkastning på eget kapital om 10% och en soliditet om minst 40% över en konjunkturcykel.

Historiskt utfall finansiella måttal

Mål		Utfall				
		2013	2014	2015	2016	2017
Tillväxt	10% genomsnittlig flotttillväxt över en konjunkturcykel	0	-4	22	0	35
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital	-2	1	10	4	-42
Soliditet	minst 40% över en konjunkturcykel	38	42	43	50	41

Utfallen av Concordia Maritimes finansiella måttal är starkt relaterade till marknadens generella utveckling. Bolagets bedömning av produkt- och råoljetanksegmentens placering i shippingcykeln framgår av illustrationen nedan.

Flottans utnyttjandegrad



Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicy ska det alltid finnas tillräckligt med kontanta medel och garanterade

Forts not 18

krediter för att täcka de närmaste sex månaderna. Koncernen har genom avtal säkerställt upplåning till cirka 70% av det totala investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. Finansiering av IMOIIIMAX-fartyget motsvarar 100% av det totala investeringsbeloppet.

Externt ålagda kapitalkrav består av de finansiella covenants som koncernens banklån är behäftade med. Bolaget rapporterar utfallet för dessa finansiella covenants varje kvartal till bankerna och rapporterar marknadsvärderingarna (baserade på analyser från tre oberoende mäklare) av de ägda fartygen två gånger per år (värderingsdatum är 30 juni och 31 december).

Bolaget bryter inga av bankernas finansiella covenants och levererar enligt externt ålagda kapitalkrav.

Ränterisker

Ränterisk är risken att värdet på ett finansiellt instrument varierar på grund av förändringar i marknadsräntor. Ränterisk kan dels bestå av förändring i verkligt värde och prISRISK, dels förändringar i kassaflöde och kassaflödesrisk.

En betydande faktor som påverkar ränterisken är räntebindningstiden. Långa räntebindningstider innebär normalt en ökad prISRISK medan kortare räntebindningstider innebär kassaflödesrisk.

Koncernens ränterisk uppstår i huvudsak genom långfristig upplåning. Hantering av koncernens räntexponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Se även avsnittet om valutarisk i den löpande verksamheten. Som skydd mot räntefluktuationer tecknade bolaget 2016 en ränteswap om totalt MUSD 75 med löptid till 2021. Under tredje kvartalet 2017 valde bolaget att avsluta denna swap, vilket genererade en positiv likviditetseffekt om MSEK 13,5. De för ränteswapen tidigare redovisade verkligtvärdeförändringarna i övrigt totalresultat med ackumulerade verkligtvärdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (säkringsreserven) periodiseras till resultaträkningen över kontraktets ursprungliga löptid. Överförd intäkt till bolagets resultaträkning är ackumulerat för året MSEK 1,7. Kvarstående belopp i säkringsreserven vid periodens slut uppgår till MSEK 11,7.

Kreditrisker

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisker i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolicyn innehåller ett särskilt motpartsreglemente som anger att derivat och liknande endast görs mot ett urval av banker. Vad gäller kreditrisken i övriga finansiella tillgångar såsom företagsobligationer placerar koncernen i första hand inte inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom för att inte addera risk till den befintliga verksamhetsrisken.

Kreditrisker i kundfordringar

Risken att koncernens/företagets kunder inte uppfyller sina åtaganden, dvs att betalning ej erhålls för kundfordringar, utgör en kundkreditrisk. Merparten av koncernens kunder har god eller mycket god kredit. Bankgaranti eller annan säkerhet krävs för kunder med låg kreditvärdighet eller otillräcklig kredithistorik. På balansdagen föreligger ingen signifikant koncentration för kreditexponering. Den maximala exponeringen för kreditrisk framgår av det redovisade värdet i balansräkningen för respektive finansiell tillgång.

Kreditrisker i investeringar

Koncernens investeringar i fartyg innebär att förskott betalas löpande till varv under byggtiden. Bankgarantier är utställda för säkring av återbetalning av förskotten i det fall motparten inte kan leva upp till sina åtaganden.

Valutarisker

Omräknings- och transaktionsexponering

Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisker som anges nedan.

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)

Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. En stark USD ökar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas i omräkningsreserven via övrigt totalresultat. Växelkursen var SEK 9,11 per 2016-12-31 och SEK 8,18 per 2017-12-31. Den eget kapitalsäkring om MUSD 35 som aktiverades under 2016 avyttrades under året varefter inga valutasäkringsinstrument kvarstår per 2017-12-31.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 19,1 eller SEK 0,40 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)

Koncernens samtliga intäkter är i USD. Kostnadssidan är också starkt USD-dominerad med undantag för vissa administrativa kostnader i svenska kronor och schweizerfranc. Växelkursvariationer påverkar således varken kassaflöde eller resultat nämnvärt. Inga säkringar mot växelkursvariationer i den löpande verksamheten har gjorts.

Finansiell exponering

Koncernens upplåning sker i investeringsvalutan USD och är således inte utsatt för valutaexponering. Moderbolaget är däremot utsatt för valutaexponering då skulderna i USD inte fullt matchas av tillgångar i USD.

Känslighetsanalys

Koncernen har som syfte att minska kortfristiga fluktuationer av koncernens resultat genom sin hantering av ränte- och valutarisk. På lång sikt kommer emellertid varaktiga förändringar i valutakurser och räntor få en påverkan på det konsoliderade resultatet.

Per den 31 december 2017 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 22,5 (16,1).

Beräkning av verkligt värde

Följande sammanfattar de metoder och antaganden som främst använts för att fastställa verkligt värde på de finansiella instrument som redovisas i not 19. Derivat som innehas för säkring värderas enligt nivå 2, basis observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

Derivatinstrument

Terminskontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset och därefter dra bort aktuell spotkurs. Ränteswappar värderas till marknadsvärde baserat på aktuell räntekurva.

Kund- och leverantörsskulder

För kund- och leverantörsskulder med en kvarvarande livslängd på mindre än ett år anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Räntebärande skulder

Verkligt värde för finansiella skulder som inte är derivatinstrument beräknas baserat på framtida kassaflöden av kapitalbelopp och ränta diskonterade till aktuell marknadsränta på balansdagen.

19 Finansiella instrument

Effektiv ränta och förfallostruktur

Räntebärande finansiella tillgångar och skulder. Efterföljande tabell redovisar den effektiva räntan på balansdagen och de finansiella tillgångarnas och

skuldernas förfallostruktur. Skuldernas nominella belopp i lånens originalvaluta USD är multiplicerade med årsskiftets balansdagskurs 8,1833 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2016-12-31	2017-12-31	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD
Banklån – P-MAX	-1 725,6	-1 356,0	2,35	3 månader	3,93	USD	165 709
Leasingskuld – IMOIIIMAX-fartyg	0,0	-279,5	3,35	3 månader	4,68	USD	34 167
Banklån – IMOIIIMAX-fartyg	-221,0	0,0	—	—	—	USD	0

De utlånande bankerna har satt miniminivåer för följande nyckeltal som krav kopplade till kreditfaciliteterna:

EBITDA/räntekostnader, rörelsekapital, tillgängliga likvida medel samt soliditet.

Koncernen, MSEK	2016						2017					
	Totalt	2017 1 år	2018 2 år	2019 3 år	2020 4 år	5 år och längre	Totalt	2018 1 år	2019 2 år	2020 3 år	2021 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX	-1 725,6	-220,8	-220,8	-220,8	-220,8	-842,4	-1 356,0	-194,7	-194,7	-194,7	-771,9	0,0
Leasingskuld – IMOIIIMAX	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-279,5	-18,3	-18,5	-18,5	-19,1	-205,1
Banklån – IMOIIIMAX	-221,0	-15,8	-15,8	-15,8	-173,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leverantörsskulder	-1,8	-1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Ränteswap	19,3	3,9	3,9	3,9	3,9	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Valutatermin	2,8	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar banklån – P-MAX	-203,8	-50,6	-48,6	-42,2	-35,1	-27,3	-152,5	-45,8	-43,2	-35,6	-27,9	0,0
Räntebetalningar leasingskuld – IMOIIIMAX-fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-78,6	-13,0	-12,1	-11,3	-10,3	-31,9
Räntebetalningar banklån – IMOIIIMAX-fartyg	-28,3	-7,6	-7,0	-6,5	-7,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Moderbolaget, MSEK	2016						2017					
	Totalt	2017 1 år	2018 2 år	2019 3 år	2020 4 år	5 år och längre	Totalt	2017 1 år	2018 2 år	2019 3 år	2020 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX	-1 725,6	-220,8	-220,8	-220,8	-220,8	-842,4	-1 356,0	-194,7	-194,7	-194,7	-771,9	0,0
Leverantörsskulder	-1,7	-1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Ränteswap	19,3	3,9	3,9	3,9	3,9	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Valutatermin	2,8	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar banklån – P-MAX	-203,8	-50,6	-48,6	-42,2	-35,1	-27,3	-152,5	-45,8	-43,2	-35,6	-27,9	0,0

Framtida räntebetalningar har beräknats genom att använda den effektiva räntan för 2017 och då räntornas originalvaluta är USD har beloppen omräknats till SEK till årsskiftets balansdagskurs 8,1833.

Forts not 19

Aktier och obligationer redovisade i posten kortfristiga placeringarna värderas till verkligt värde enligt nivå 1, medan övriga finansiella tillgångar och skulder för både koncernen och moderbolaget värderas till verkligt värde enligt nivå 2.

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2017, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar		0,8					0,8	0,8
Kortfristiga placeringar	222,8						222,8	222,8
Likvida medel				243,6			243,6	243,6
Summa	222,8	0,8		243,6			467,2	467,2
Långfristiga räntebärande skulder						1 412,6	1 412,6	1 412,6
Kortfristiga räntebärande skulder						210,5	210,5	210,5
Leverantörsskulder						1,3	1,3	1,3
Summa						1 624,4	1 624,4	1 624,4

I posten övriga kortfristiga fordringar avses i Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen en bunkerhedge. Kortfristiga placeringar består av obligationer om MSEK 215,8 och aktier om MSEK 7,0.

Koncernen 2016, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar		1,2	22,1				23,3	23,3
Kortfristiga placeringar				273,2			273,2	273,2
Likvida medel				406,3			406,3	406,3
Summa		1,2	22,1	679,5			702,8	702,8
Långfristiga räntebärande skulder						1 709,9	1 709,9	1 709,9
Kortfristiga räntebärande skulder						236,6	236,6	236,6
Leverantörsskulder						1,8	1,8	1,8
Summa						1 948,3	1 948,3	1 948,3

Moderbolaget 2017, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar		0,8					0,8	0,8
Likvida medel			1 212,2				1 212,2	1 212,2
Summa		0,8	1 212,2				1 213,0	1 213,0
Långfristiga räntebärande skulder						1 151,4	1 151,4	1 151,4
Kortfristiga räntebärande skulder						192,2	192,2	192,2
Leverantörsskulder						1,3	1,3	1,3
Summa						1 344,9	1 344,9	1 344,9

Forts not 19

Moderbolaget 2016, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar		23,3					23,3	23,3
Likvida medel			1 570,1				1 570,1	1 570,1
Summa		23,3	1 570,1				1 593,4	1 593,4
Långfristiga räntebärande skulder						1 504,7	1 504,7	1 504,7
Kortfristiga räntebärande skulder						220,8	220,8	220,8
Leverantörs- och övriga skulder						1,7	1,7	1,7
Summa						1 727,2	1 727,2	1 727,2

I posten övriga kortfristiga fordringar ingår Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen en bunkerhedge om MSEK 1,2, valutaterminer om MSEK 2,8 samt en ränteswap om MSEK 19,3.

20 Leasingavgifter avseende finansiell och operationell leasing

Finansiell leasing

Koncernen innehar inget finansiellt avtal som leasegivare.

Leasingavtal där företaget är leasetagare

Koncernen innehar tillgångar under finansiella leasingavtal med ett planenligt restvärde vid årets utgång uppgående till MSEK 292,3 (0). Variabla avgifter i resultatet är MSEK 10,9 (0). De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2016	2017
Inom ett år	0,0	31,5
Mellan ett år och fem år (2019–2022)	0,0	119,2
Längre än fem år	0,0	85,6
	0,0	236,3

Concordia Maritime har under året sålt och befraktat tillbaka ett fartyg under nio år. Inbefraktningen sker på bareboatbasis och består av en fast bestämd hyresbetalning samt en variabel hyresbetalning baserad på LIBOR +3,35% av det kvarvarande ackumulerade fasta hyresbeloppet för den totala befraktningsperioden för avtalet. Avtalet innehåller årliga köpoptioner från och med år fyra samt en köpobligation det nionde året. Beräkningen ovan är gjord på de fasta hyresbetalningar som angivits i tidsbefraktningsavtalen samt rörliga hyresbetalningar, vilka beräknas utifrån LIBOR utifrån den snittränta som betalats under 2017. Tidsbefraktningsavtalen är i USD och är omräknade enligt balansdagens kurs. Det inbefraktade fartyget vidareuthyrs ej på tidsbefraktningsbasis.

Operationell leasing

Koncernens avtal vad avser tidsinbefraktning och tidsutbefraktning av fartyg klassificeras som operationell leasing.

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2016	2017
Inom ett år	137,4	171,9
Mellan ett år och fem år (2019–2022)	101,8	19,6
Längre än fem år	0,0	0,0
	239,2	191,5

Beräkningen ovan är gjord på de fasta dagshyrorna som angetts i tidsutbefraktningsavtalen, således är vinstdelningsklausuler i förekommande fall ej beaktade. Tidsbefraktningsavtalen är i USD och är omräknade enligt balansdagens kurs.

Leasingavtal där företaget är leasetagare (Tidsinbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2016	2017
Inom ett år	94,8	84,6
Mellan ett år och fem år (2019–2022)	373,0	335,5
Längre än fem år	568,1	426,8
	1 035,9	846,9

Concordia Maritime har två fartyg inbefraktade på bareboatbasis till en fast bestämd hyresbetalning enligt båda avtalen samt en variabel hyresbetalning baserad på LIBOR +2,975% av det kvarvarande ackumulerade fasta hyresbeloppet för den totala befraktningsperioden för det ena avtalet. Båda avtalen innehåller årliga köpoptioner från år tre respektive år fyra. Beräkningen ovan är gjord på de fasta hyresbetalningar som angivits i tidsbefraktningsavtalen samt rörliga hyresbetalningar, vilka beräknas utifrån LIBOR utifrån den snittränta som betalats under 2017. Tidsbefraktningsavtalen är i USD och är omräknade enligt balansdagens kurs.

Inget av de två inbefraktade fartygen vidareuthyrs på tidsbefraktningsbasis. I årets kostnader för operationell leasing om totalt MSEK 89,8 (7,3) utgör MSEK 12,9 (2,5) variabla avgifter.

21 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2017	2016	2017
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 764,4	2 236,3	715,8	715,8
Summa ställda säkerheter	2 764,4	2 236,3	715,8	715,8
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för skulder i dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa eventalförpliktelser	0,0	0,0	0,0	0,0

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings- och tidsbefraktningssavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte. Moderbolaget har även lämnat garanti för dotterbolag, avseende finansiering av fartyg, åtaganden relaterade till de tre ingångna sale & leaseback-avtalen

samt en kreditfacilitet. Det bedöms i dagsläget inte som sannolikt att någon av dessa garantier kommer behöva utnyttjas varför det inte har redovisats några belopp avseende dessa.

22 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 23. Nyckelpersoner i ledande ställning anses vara närstående, se not 4.

Sammanställning över närståendetransaktioner

Närståenderelation Koncernen, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Andra närstående (se nedan)	2017	257,3	0,0	0,0
Andra närstående (se nedan)	2016	252,6	0,2	0,0

Av moderbolagets försäljning avser 0% (4%) koncernintern försäljning

Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2017	0,0	27,4	0,0
Dotterföretag	2016	0,0	27,4	0,0
Andra närstående	2017	1,2	0,0	0,0
Andra närstående	2016	1,2	0,2	0,0

	2016	2017
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,2	0,0

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående Stena Sfären, däribland Stena Bulk. Stena Bulk bedriver tanker-verksamhet som till vissa delar konkurrerar 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 affärs-möjlighet välja att avstå eller deltaga med 50 eller 100%.

Genom ett avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Bulk, om Concordia Maritime väljer att deltaga. Tidsinbefraktningar som understiger ett år och som genomförs inom Stena Bulk inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären:

- Befraktning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25%.
- Kommission på köp och försäljning av fartyg. Ersättningen baseras på en kommission på 1%.
- Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management. Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg.
- 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.

23 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

MSEK	Dotterföretagets säte, land	Resultat	Eget Kapital	Ägarandel i %	
				2016	2017
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	0,0	33,8	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	0,0	0,4	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	731,3	1 591,1	100	100
Concordia Maritime (Bermuda) Ltd	Bermuda	0,8	2,2	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	-26,0	207,9	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	-26,8	220,1	100	100
CM P-MAX III Ltd	Bermuda	-7,5	208,7	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	-47,5	169,6	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	-76,8	181,9	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	-75,9	163,2	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	-51,6	277,0	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	-72,7	270,1	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	-86,0	264,0	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	-72,0	273,7	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	-34,6	26,1	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	-11,1	59,6	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	-0,6	37,0	100	100

De utländska dotterbolagens resultat är omräknade från USD till SEK med snittkursen för räkenskapsåret, 8,538.

De utländska dotterbolagens eget kapital är omräknat från USD till SEK med balansdagens kurs, 8,1833.

Moderbolaget, MSEK	2016	2017
Akkumulerade anskaffningsvärden	745,8	745,8
Utgående balans 31 december	745,8	745,8

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2016-12-31 Redovisat värde	2017-12-31 Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	29,6	29,6
Rederi AB Concordia, 556224-6636, Göteborg	3 000	100	0,4	0,4
Concordia Maritime AG, Schweiz	119 500	100	715,8	715,8
Summa innehav av andelar i dotterföretag			745,8	745,8

24 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	406,3	120,8
Kortfristiga placeringar, jämställda med likvida medel	0,0	122,8
Summa enligt balansräkningen	406,3	243,6
Summa enligt kassaflödesanalysen	406,3	243,6

Moderbolaget, MSEK	2016-12-31	2017-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	1 525,9	1 192,1
Kassa och bank	44,2	20,1
Summa enligt balansräkningen	1 570,1	1 212,2
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 570,1	1 212,2

Kortfristiga placeringar i koncernen har klassificerats som likvida medel med utgångspunkt att de har en obetydlig risk för värdefluktuationer, att de lätt kan omvandlas till kassamedel och att de har en löptid om högst tre månader från anskaffningstidpunkten.

Fordran Koncernbolag i moderbolaget avser cashpoolkonton.

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	55,4	49,7
Erhållen ränta	3,6	21,2	18,5	24,7
Erlagd ränta	-51,4	-72,2	-28,8	-55,6
	-47,8	-51,0	45,1	18,8

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	201,3	636,0	0,0	0,0
Avskrivning periodiskt underhåll	35,9	39,9	0,0	0,0
Resultat från sålda fartyg	-54,8	-14,6	0,0	0,0
Orealiserade kursdifferenser	0,4	-6,1	25,5	-21,6
Förändringar i värdet av finansiella instrument	-1,2	-11,4	-20,6	-0,9
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	-23,8	-2,2	-23,8	0,0
Övrigt	12,4	3,7	0,4	3,4
	170,2	645,3	-18,5	-19,1

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Koncernen

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2016	Kassaflöde	Nya leasing-avtal	Valutakurs-differenser	UB 2017
Lån till kreditinstitut	1 946,6	-408,8		-181,8	1 356,0
Leasingskulder	0,0	-14,4	294,6	-0,6	279,6
Summa	1 946,6	-423,2	294,6	-182,4	1 635,6

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2015	Kassaflöde	Nya leasing-avtal	Valutakurs-differenser	UB 2016
Lån till kreditinstitut	2 387,2	-485,0		44,4	1 946,6
Summa	2 387,2	-485,0	0,0	44,4	1 946,6

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Moderbolaget

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2016	Kassaflöde	Nya leasing-avtal	Valutakurs-differenser	UB 2017
Lån till kreditinstitut	1 725,6	-201,6		-168,0	1 356,0
Leasingskulder					0,0
Summa	1 725,6	-201,6	0,0	-168,0	1 356,0

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2015	Kassaflöde	Nya leasing-avtal	Valutakurs-differenser	UB 2016
Lån till kreditinstitut	1 652,7	60,5		12,4	1 725,6
Summa	1 652,7	60,5	0,0	12,4	1 725,6

25 Uppgifter om moderbolaget

Concordia Maritime AB (publ) är ett svenskt registrerat aktiebolag med säte i Göteborg. Bolagets aktier är registrerade på Nasdaq Stockholm. Postadressen till huvudkontoret är 405 19 Göteborg.

Koncernredovisningen för år 2017 består av moderbolaget och dess dotterföretag, tillsammans benämnd koncernen.

Concordia Maritime AB ägs till cirka 52% av kapitalet och cirka 73% av det totala röstvärdet av Stena Sessan Investment AB, vars moderbolag är Stena Sessan AB, org nr 556112-6920 med säte i Göteborg.

26 Händelser efter balansdagen*

Efter räkenskapsårets slut, i januari 2018, tecknades inhyrningskontrakt för ytterligare två ECO MR-fartyg. Dessa positioner togs i samarbete med Stena Bulk och bolagets andel är 50%. Efter räkenskapsårets slut tecknades även avtal om utbefraktning av P-MAX-fartyget *Stena Performance*.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 20 mars 2018.

27 Viktiga uppskattningar och bedömningar

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Styrelsen och företagsledningen gör uppskattningar och antaganden om framtiden vid upprättande av de finansiella rapporterna. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. De uppskattningar och antaganden som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsperiod diskuteras nedan.

Fartyg

Concordia Maritime bedömer idag att fartygens nyttjandeperiod är 25 år och restvärdet bedöms vara noll.

Prövning av nedskrivningsbehov av fartyg görs två gånger om året, samt om indikation finns om nedskrivningsbehov av fartygens värden. Se även not 1 och 8.

Uppskjutna skatter

Vid upprättande av de finansiella rapporterna gör Concordia Maritime en beräkning av inkomstskatten för varje skatteområde där koncernen är verksam, liksom av uppskjutna skatter hänförliga till temporära skillnader. Uppskjutna skattefordringar som huvudsakligen är hänförliga till förlustavdrag och temporära skillnader redovisas om skattefordringarna kan förväntas återvinnas genom framtida beskattningsbara intäkter. Förändringar i antagandena om prognostiserade framtida beskattningsbara intäkter liksom förändringar av skattesatser, kan resultera i betydande skillnader i värderingen av uppskjutna skatter. Se även not 7.

Leasingavtal

Concordia Maritime har bedömt att det under räkenskapsåret ingångna sale & leaseback-avtalet är ett finansiellt leasingavtal. Leasingavtalet innehåller en köpobligation, vilket innebär att det finns ett krav på återköp av fartyget inom nio år. Detta var den viktigaste parametern vid bedömningen av avtalet, men även avtalets del av fartygens beräknade livslängd, det ansvar som faller på bolaget i och med avtalet samt storleken på de totala minimileaseavgifterna togs i beaktning vid bedömningen. Bedömningen anses viktig då den har stor effekt på fartygsvärden och resultatposter kopplade till fartygsförsäljningen under räkenskapsåret.

Styrelsens intygande

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed i Sverige och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder. Årsredovisningen respektive koncernredovisningen ger en rättvisande bild av moderbolagets och koncernens ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen för moderbolaget respektive koncern ger en rättvisande översikt över utvecklingen av moderbolagets och koncernens verksamheter, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Göteborg den 20 mars 2018

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker
Vice ordförande

Helena Levander
Ledamot

Daniel Holmgren
Arbetstagarrepresentant

Mats Jansson
Ledamot

Alessandro Chiesi
Arbetstagarrepresentant

Michael G:son Löw
Ledamot

Morten Chr. Mo
Ledamot

Dan Sten Olsson
Ledamot

Kim Ullman
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avlämnats 20 mars 2018

KPMG AB
Jan Malm
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

**Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ),
org. nr 556068–5819**

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Concordia Maritime AB för år 2017. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 40–74 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten och hållbarhetsrapporten. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med revisorsförordningens (537/2014) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537/2014) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Intäktsredovisning

Se not 3 och redovisningsprinciper på sidan 54 i årsredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av område

Intäkter för 2017 i koncernen uppgick till 827,5 MSEK. Intäkterna avser i regel avtal med slutkund via någon av koncernens samarbetspartners rörande befraktning och leverans av oljeprodukter.

Intäkter för dessa tjänster redovisas enligt avtalsmässiga bedömningar i takt med att tjänsten utförs. Normalt periodiseras intäkten över resans längd.

Intäktsallokering och periodisering innefattar därmed ett mått av bedömning.

Hur området har beaktats i revisionen

Vi har tagit del av gällande avtalsvillkor för att bedöma bolagets redovisning av intäkter från tjänster.

Vidare har vi testat kontroller avseende allokering och periodisering av intäkter. Vi har även bedömt tidpunkten för redovisning av intäkter för tjänster utifrån när de har levererats eller bedöms komma att levereras samt avtalsmässiga förhållanden för transaktionen. Detta har genomförts dels genom stickprov, dels genom att vi testat precisionen i bolagets beräkning utifrån historiskt utfall.

Värdering av fartyg för koncernen och aktier i dotterbolag för moderbolaget

Se not 8 och redovisningsprinciper på sidorna 56–57 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av område

Koncernens fartyg uppgår till ett värde om 2 305,7 MSEK vilket utgör 78% av balansomslutningen och är därmed en väsentlig del av dess balansomslutning.

I moderbolaget redovisas aktier i dotterbolag till ett belopp om 745,8 MSEK, vilkas värde till stor del påverkas av den bedömning av fartygsvärden som görs i koncernen.

Den nedskrivningsprövning som genomförs två gånger årligen innehåller både komplexitet och betydande inslag av bedömningar från företagsledningen. En nedskrivningsprövning måste upprättas för var och en av de kassagenerande enheterna, vilket för koncernen sammanfaller med hela dess flotta.

Utöver att inhämta externa fartygsvärderingar gör företagsledningen framtidsbedömningar om verksamhetens både interna och externa förutsättningar och planer. Exempel på sådana bedömningar är framtida in- och utbetalningar, vilka bland annat kräver antaganden om framtida marknadsförutsättningar. Ett annat viktigt antagande är vilken diskonteringsränta som bör användas för att beakta att framtida bedömda inbetalningar är förenade med risk och därmed är värda mindre än likvida medel som är direkt tillgängliga för koncernen.

Hur området har beaktats i revisionen

Vi har inspekterat bolagets nedskrivningsprövningar för att bedöma huruvida de är genomförda i enlighet med den teknik som föreskrivs. Till att börja med har vi hämtat in underlag för de oberoende värderingar som har genomförts. Vidare har vi bedömt rimligheten i de framtida in- och utbetalningarna samt den antagna diskonteringsräntan genom att ta del av och utvärdera företagsledningens skriftliga dokumentation och planer. Vi har även intervjuat företagsledningen samt utvärderat tidigare års bedömningar i förhållande till faktiska utfall.

En viktig del i vårt arbete har även varit att utvärdera hur förändringar i antaganden kan påverka värderingen, det vill säga att utföra och ta del av företagsledningens så kallade känslighetsanalys. Vad gäller värdet på aktier i dotterbolag i moderbolagets balansräkning har vi utöver ovan åtgärder även jämfört värdet på aktierna med nettotillgångarna i dotterbolagen.

Vi har också kontrollerat fullständigheten i upplysningarna i årsredovisningen och bedömt om de överensstämmer med de antaganden som företagsledning har tillämpat i sin nedskrivningsprövning samt om informationen är tillräckligt omfattande för att förstå företagsledningens bedömningar.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–39 samt sidorna 78–90. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Concordia Maritime AB (publ) för år 2017 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplýsningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2-6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

KPMG AB, Box 11908, 404 39 , Göteborg, utsågs till Concordia Maritime ABs revisor av bolagsstämman den 25 april 2017. KPMG AB eller revisorer verkssamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 1989.

Göteborg den 20 mars 2018

KPMG AB
Jan Malm
Auktoriserad revisor



Bolagsstyrningsrapport 2017

Concordia Maritime tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Utöver beskrivningen av själva bolagsstyrningen ges här även en sammanfattande beskrivning av hur den operativa styrningen av den dagliga verksamheten utförs. Rapporten har granskats av bolagets revisorer och det finns inga avvikelser mot koden.

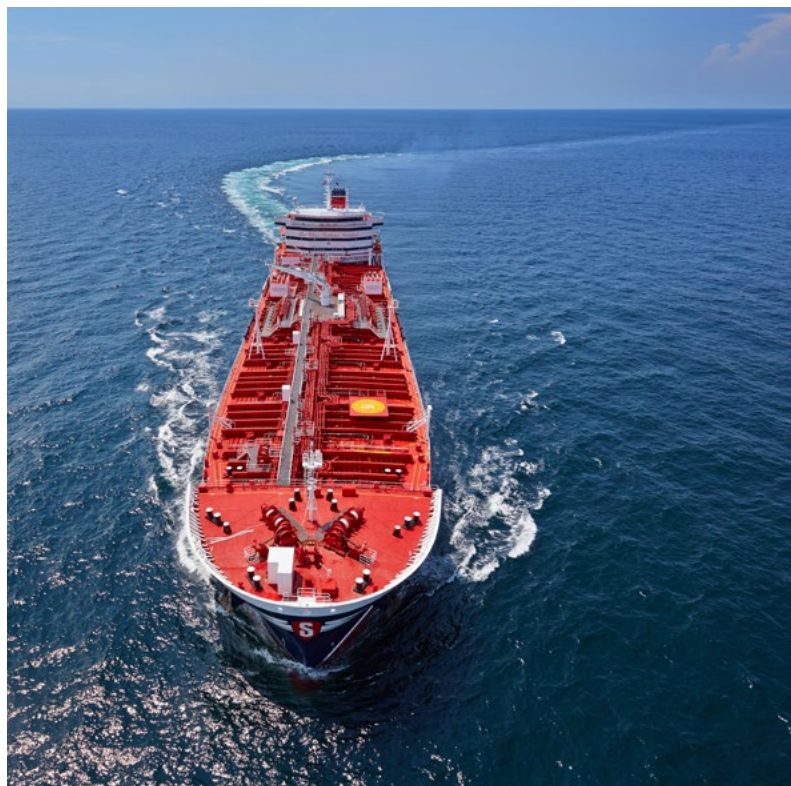
MODERBOLAG I CONCORDIA MARITIMEKONCERNEN är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 17 helägda dotterbolag. Styrelsen har sitt säte i Göteborg. Koncernens huvudkontor har postadress Concordia Maritime AB, 405 19 Göteborg. Till grund för styrningen av Concordia Maritime ligger den svenska Aktiebolagslagen och Nasdaq Stockholms regelverk, inklusive Svensk kod för bolagsstyrning (koden) liksom andra tillämpliga svenska och utländska lagar och regler. Concordia Maritime tillämpar koden och Årsredovisningslagen och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Svensk kod för bolagsstyrning finns på www.bolagsstyrning.se.

Viss information enligt ÅRL 6 kap 6 § punkt 3 finns att läsa i förvaltningsberättelsen. På www.concordiamaritime.com finns bland annat följande information:

- Fördjupad information om interna styrdokument, till exempel Bolagsordning.
- Information från Concordia Maritimes årsstämmor; kallelser, protokoll och kommunikéer.

Styrning för värdeskapande

God bolagsstyrning handlar om att säkerställa att Concordia Maritimes verksamhet bedrivs hållbart, ansvarsfullt och så effektivt som möjligt. Det övergripande målet är att öka värdet för aktieägarna och på så sätt möta de krav ägarna har på investerat kapital. De centrala externa och interna styrinstrumenten för Concordia Maritime är den svenska aktiebolagslagen, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter, Svensk kod för bolagsstyrning (Koden), den av stämman fastställda bolagsordningen, styrelsens arbetsordning, instruktioner för styrelsens utskott, Vd-instruktionen inklusive instruktion för ekonomisk rapportering samt



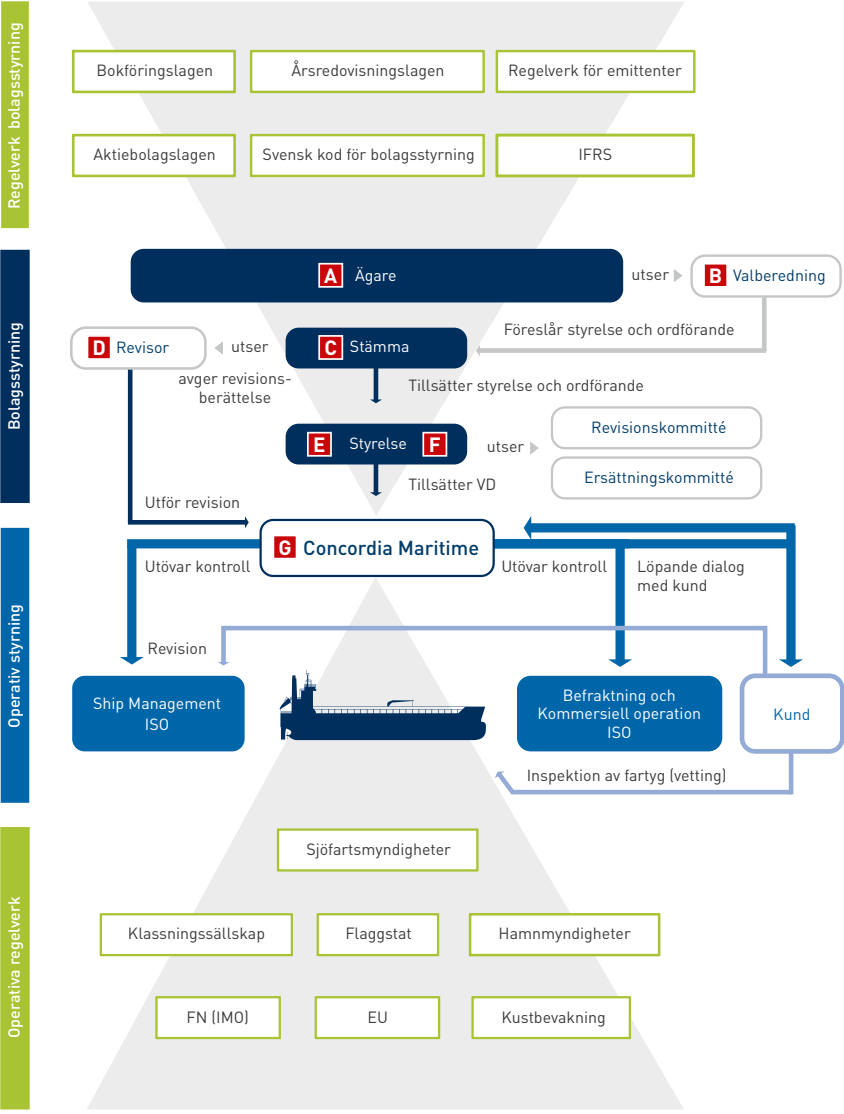
policier som fastställs av styrelsen. Concordia Maritimes styrelse är ansvarig för Bolagets organisation och förvaltningen av Bolagets angelägenheter. Vd ansvarar för att den löpande förvaltningen av Bolaget sker enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Vidare sammanställer Vd, i dialog med styrelsens ordförande, dagordning för styrelsemötena och ansvarar i övrigt för att ta fram informations- och beslutsunderlag till styrelsen.

Styrningen och kontrollen av Concordia Maritimes verksamhet kan beskrivas utifrån flera olika perspektiv. Som ett publikt och noterat svenskt aktiebolag styrs verksamheten av ett antal lagar och förordningar. Till de främsta hör Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen, International Financial Reporting Standards, Nasdaq Stockholms noteringsavtal, regelverk för emittenter samt svensk kod för bolagsstyrning.

Sett utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av aktieägarna vald styrelse. Denna lägger upp ramarna för verksamheten, utser VD och utövar kontroll av bolagets ledning. Till sin hjälp har styrelsen en av aktieägarna vald revisor, vars uppgift är att avge revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning samt säkerställa styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

Den dagliga verksamheten styrs ytterst av kundernas krav på effektivitet och tillförlitlighet. Vi har valt en strategi som innebär samarbete med ett flertal underleverantörer, bland annat för funktionerna kommersiell operation och ship management. Dessa samarbeten omfattas av såväl avtal och policies som ömsesidigt förtroende och fullständig transparens. Informationsutbytet mellan parterna är omfattande och även här är kontroll- och rapporteringssystemen väl utvecklade.

Utöver dessa legala kontroll- och styrmekanismer omfattas och styrs verksamheten även av ett flertal branschspecifika regelverk. Till de främsta hör FNs, EUs samt amerikanska regelverk relaterade till sjöfart och handel med olja och oljeprodukter, samt oljebolagens egna fartygsinspektioner (vetting). Därtill kommer regelverk relaterade till enskilda flaggstater, klassningssällskap och nationella sjöfartsmyndigheter. Samtliga instanser utövar kontinuerlig kontroll av verksamheten ner på fartygsnivå.



A Aktieägare

Aktiekapitalet består av A-aktier och B-aktier. Samtliga aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst och berättigar till lika stor utdelning. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrolleras

vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2017 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner.

B Valberedning

I nomineringsprocessen för val av styrelse ingår att tillsätta en valberedning bestående av tre ledamöter. Ledamöterna ska utgöras av ordförande samt en representant för var och en av de två till röstetalet största aktieägarna som önskar utse en representant. Valberedningens sammansättning sker på grundval av aktieägarstatistik per den 1 september året före stämman. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företräder ska offentliggöras via hemsidan så snart de utsetts, dock senast sex månader före årsstämman. Om kretsen av stora aktieägare förändras under nomineringsprocessen kan valberedningens sammansättning komma att ändras för att återspegla detta.

Aktieägare som vill lämna förslag till valberedningen gör det via arsstamma@concordiamaritime.com. De största ägarnas riktlinjer för urvalet till nominering är att personerna ska ha kunskaper och erfarenheter som är relevanta för Concordia Maritime. De regler som gäller för oberoende styrelseledamöter enligt Svensk kod för bolagsstyrning iakttas.

I valberedningens uppgifter inför årsstämman 2018 ingår att lämna förslag i följande frågor:

- Ordförande vid stämman
- Styrelseledamöter
- Styrelsens ordförande
- Arvode till var och en av styrelsens ledamöter
- Ersättning för utskottsarbete
- Valberedning för följande år

Valberedningens förslag, liksom en rapport om dess arbete, offentliggörs senast i samband med kallelsen till årsstämman. Aktieägare ges möjlighet att vända sig till valberedningen med nomineringsförslag.

Valberedningens arbete inför årsstämman 2018

Inför stämman 2018 består valberedningen av Carl-Johan Hagman (Styrelsens ordförande), Henrik Hallin som representant för Stena Sessan i egenskap av största aktieägare samt Bengt Stillström som representant för sig själv och sin familj i egenskap av näst största aktieägare. Per 1 september 2017 representerade valberedningen sammanlagt 77,2 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 25 oktober 2017. Valberedningen har inför årsstämman 2018 haft två protokollförda sammanträden samt även kommunicerat med varandra via telefon och e-post.

Valberedningens förslag är tillgängligt på concordiamaritime.com.

Valberedningen har för sitt arbete tagit del av den interna utvärdering av styrelsens arbete som utförts, tagit del av styrelseordförandens redogörelse för styrelsearbetet och bolagets strategi, samt intervjuat enskilda styrelseledamöter. Valberedningen bedömer att de föreslagna ledamöterna sammanlagt har den bredd och kompetens som krävs.

Valberedningen har vid utarbetandet av sitt förslag till styrelse tillämpat punkt 4.1 i Kodens som mångfaldspolicy varmed valberedningen beaktat att styrelsen, med hänsyn till Bolagets verksamhet, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt, ska ha en ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende de bolagsstämmovalda ledamöternas kompetens, erfarenhet och bakgrund. Vidare arbetar valberedningen med målet att uppnå en jämn könsfördelning i styrelsen.

Med beaktande av ovanstående har valberedningen fått ett bra underlag för att bedöma om styrelsens sammansättning är tillfredsställande, om behovet av kompetens, bredd och erfarenhet i styrelsen är tillgodosett samt att lämna förslag om val av revisor.

C Bolagsstämma

Bolagsstämman är det högsta beslutsfattande organet i Concordia Maritime. För att kunna delta i beslut skall aktieägaren vara närvarande vid stämman, personligen eller genom ombud. Vidare krävs att aktieägaren är införd i eget namn i aktieboken vid visst datum före stämman och att anmälan om deltagande gjorts till bolaget i viss ordning.

Beslut vid bolagsstämma fattas normalt med enkel majoritet. I vissa frågor ställer dock den svenska Aktiebolagslagen krav på att förslag ska godkännas av en större andel av de på stämman företrädade aktierna och avgivna rösterna. Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under andra kvartalet varje år. Vid årsstämman beslutas i frågor angående fastställande av årsredovisning, utdelning, ersättning till styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter och i förekommande fall revisorer, riktlinjer för ersättning till koncernledningen liksom andra viktiga angelägenheter. Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat kan normalt begära detta i god tid före stämman via arsstamma@concordiamaritime.com.

Extra bolagsstämma kan hållas om styrelsen anser att behov finns eller om bolagets revisorer eller ägare till minst 10 procent av aktierna begär det.

Årsstämma 2017

Årsstämman ägde rum den 25 april 2017. Vid stämman närvarade 65 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 73,3 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda av stämman var närvarande. På plats fanns även bolagets revisor och ledamöterna i valberedningen. Protokoll från årsstämman och därtill anknutna dokument återfinns på Concordia Maritimes hemsida, www.concordiamaritime.com.

Årsstämma 2018

Årsstämman kommer att hållas på Elite Park Avenue, Göteborg den 24 april 2018 klockan 13:00. Aktieägare som senast 18 april 2018 är införda i aktieboken förd av Euroclear Sweden AB, och som har anmält sin avsikt att delta på årsstämman har rätt att delta på årsstämman, personligen eller genom ombud.

D Revisor

Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritimes AB:s (publ) årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och VD:s förvaltning av bolaget samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag. Revisionen sker i enlighet med Aktiebolagslagen och International Standards on Auditing (ISA) utgivna av International Federation

of Accountants (IFAC). Revision av årsredovisningshandlingar för enheter utanför Sverige sker i enlighet med lag och andra regler i respektive land samt i enlighet med god revisionssed enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna. Revisorn föreslås av valbered-

ningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2017 valdes Jan Malm, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2018. Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2017 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,9 [2,9].

E Styrelse

Styrelsen är efter bolagsstämman Concordia Maritimes högsta beslutande organ. Det är styrelsen som ska svara för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter till exempel genom att fastställa mål och strategi, säkerställa rutiner och system för uppföljning av de fastslagna målen, fortlöpande bedöma Concordia Maritimes ekonomiska situation samt utvärdera den operativa ledningen. Det är vidare styrelsens ansvar att säkerställa att korrekt information ges till bolagets intressenter, att bolaget följer lagar och regler samt att bolaget tar fram och implementerar interna policyer och etiska riktlinjer. Styrelsen utser även verkställande direktör och fastställer lön och annan ersättning till denne utifrån de riktlinjer som stämman antagit.

Styrelsens sammansättning

Styrelsens bolagsstämmovalda ledamöter väljs årligen av årsstämman för tiden intill dess nästa årsstämma hållits. Styrelsen ska enligt bolagsordningen bestå av lägst tre och högst sju bolagsstämmovalda ordinarie ledamöter utan suppleanter. Styrelsens medlemmar presenteras närmare på sid 86.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande har till uppgift att tillse att styrelsens arbete bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina åligganden. Ordföranden ska särskilt organisera och leda styrelsens arbete för att skapa bästa möjliga förutsättningar för styrelsens arbete.

Det är ordförandens uppgift att tillse att ny styrelseledamot genomgår erforderlig introduktionsutbildning samt den utbildning i övrigt som styrelseordföranden och ledamöten gemensamt finner lämplig, tillse att styrelsen fortlöpande uppdaterar och fördjupar sina kunskaper om bolaget, tillse att styrelsen erhåller tillfredsställande information och beslutsunderlag för sitt arbete,

fastställa förslag till dagordning för styrelsens sammanträden efter samråd med verkställande direktören, kontrollera att styrelsens beslut verkställs samt tillse att styrelsens arbete årligen utvärderas.

Styrelseordföranden ansvarar för kontakter med ägarna i ägarfrågor och för att förmedla synpunkter från ägarna till styrelsen. Ordföranden deltar inte i det operativa arbetet inom bolaget. Han ingår inte heller i koncernledningen.

Arbetsordning och styrelsemöten

Styrelsen fastställer varje år en arbetsordning för styrelsearbetet. Arbetsordningen revideras därutöver vid behov. I arbetsordningen beskrivs ordförandens särskilda roll och uppgifter, liksom ansvarsområdena för styrelsen. Enligt arbetsordningen ska ordföranden säkerställa att styrelsearbetet utförs på ett effektivt sätt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordföranden ska även organisera och fördela styrelsearbetet, säkerställa att styrelsens beslut verkställs på ett effektivt sätt och att styrelsen årligen genomför en utvärdering av det egna arbetet. Arbetsordningen omfattar även detaljerade instruktioner till verkställande direktören och andra bolagsfunktioner om vilka frågor som kräver styrelsens godkännande. Instruktionerna anger bland annat de högsta belopp som olika beslutsorgan inom koncernen har rätt att godkänna när det gäller krediter, investeringar och andra åtaganden. Enligt arbetsordningen ska konstituerande styrelsemöte hållas omedelbart efter årsstämman. Vid detta möte beslutas bland annat om val av vice ordförande och vilka som ska teckna Concordia Maritimes firma. Styrelsen håller därutöver normalt fem ordinarie sammanträden per år. Fyra av dessa möten hålls i samband med publicering av koncernens års- respektive delårsrapporter. Mötena hålls vanligtvis i Göteborg. Ytterligare möten, inklusive telefonmöten, hålls vid behov.

Styrelsens arbete under 2017

Styrelsen höll under året fem ordinarie möten och ett konstituerande möte. Samtliga möten utom ett hölls i Göteborgsområdet. Vid de ordinarie styrelsemötena redogör finansdirektören för koncernens resultat och finansiella ställning, inklusive utsikter för de kommande kvartalen. VD behandlar marknadssituationer, fartygens sysselsättning, affärsplan, investeringar, etableringar av nya verksamheter samt förvärv och avyttringar. Bolagets revisor deltog vid styrelsemötet i januari 2018 när bokslutskommunikén för 2017 godkändes. Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dagordningen tillhandahållits ledamöterna en vecka innan styrelsemötena. Henrik Hallin har varit sekreterare vid samtliga styrelsemöten utom ett. Viktigare frågor under året har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar, finansiering och finansiella risker.

Utvärdering av styrelsens arbete

Styrelsen genomför årligen en utvärdering av sitt arbete. Utvärderingen avser arbetsformer och arbetsklimat, inriktningen för styrelsens arbete samt tillgång till och behovet av särskild kompetens i styrelsen. Utvärderingen används som ett hjälpmedel att utveckla styrelsens arbete, och utgör därutöver ett underlag för valberedningens nomineringsarbete.

Av styrelsens utvärdering framgick att styrelsearbetet har fungerat mycket bra och att synpunkter från utvärderingen avseende 2017 har beaktats, men att det finns utrymme för vissa ytterligare förbättringar. Utvärderingen visade vidare att styrelsen är en välkomponerad grupp med stort engagemang samt att ledamöterna tillför bred kompetens och har lång erfarenhet från olika områden som är relevanta för Concordia Maritimes verksamhet.

Styrelsemöten 2017

31 januari	Bokslutskommuniké 2016
25 april	Kvartalsrapport, Q1 Konstituerande styrelsemöte
15 augusti	Kvartalsrapport, Q2
9 november	Kvartalsrapport, Q3, strategi- möte
15 december	Budget 2018

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom ledamöterna Dan Sten Olsson och Carl-Johan Hagman bedömdes av valberedningen inför årsstämman 2017 oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen. Carl-Johan Hagman bedöms beroende gentemot Concordia Maritimes stora ägare då han innehar en ledande funktion inom Stena Sfären. Dan Sten Olsson anses som beroende styrelseledamot i förhållande till Concordia Maritimes genom sin ägarposition i Stena Sfären som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet i Concordia Maritime.

Ersättning till styrelsen

Årsstämman 2017 beslutade att arvode till styrelsen skulle utgå med totalt 2 160 000 kronor, varav 400 000 kronor till styrelsens ordförande, 225 000 kronor till varje ledamot som inte är anställd i bolaget, 50 000 kronor till ordförande i ersättnings- respektive revisionsutskottet samt 30 000 kronor till övriga utskottsledamöter.

Styrelsens utskott

Concordia Maritimes styrelse har inrättat två särskilda kommittéer: revisionskommittén samt ersättningskommittén. Arbetet som bedrivs i kommittéerna rapporteras löpande till styrelsen. Utskotten ska ses som arbetsutskott till styrelsen och övertar inte det ansvar som åligger styrelsen som helhet.

Revisionskommitté

För att ytterligare förstärka styrning och uppföljning kopplat till den finansiella rapporteringen har styrelsen inrättat en revisionskommitté. Revisionskommittén är ett beredande utskott för styrelse och utses av styrelsen för att stödja styrelsen i sitt uppföljningsansvar. Den består av minst två ledamöter, varav styrelsen utser en som ordförande. Under 2017 var Michael Löw ordförande och Stefan Brocker ledamot.

Revisionsutskottet har haft fyra protokollförda sammanträden under 2017. I dessa möten har bland annat revisorns granskning av bolagets finansiella rapportering och bolagets interna kontroller avrapporterats och diskuterats.

Ersättningskommitté

I styrelsen finns en ersättningskommitté som på årsstämman ger förslag på ersättningsriktlinjer för koncernledningen avseende:

- Mål och grunder för beräkning av rörlig ersättning
- Förhållandet mellan fast och rörlig lön
- Förändringar i fast eller rörlig lön
- Kriterier för utvärdering av rörlig lön, långsiktiga incitament, pensionsvillkor och andra förmåner

Stämman fattar beslut om riktlinjerna, varpå styrelsen fattar beslut om faktiska ersättningsnivåer för verkställande direktören.

Kommittén har under året bestått av styrelsens ordförande, Carl-Johan Hagman och ledamoten Helena Levander. Under 2017 har kommittén träffats två gånger.

F Intern kontroll

Styrelsens ansvar för den interna kontrollen regleras i aktiebolagslagen, årsredovisningslagen – som innehåller krav på att information om de viktigaste inslagen i Concordia Maritimes system för intern kontroll och riskhantering i samband med den finansiella rapporteringen varje år ska ingå i bolagsstyrningsrapporten – samt Koden.

Styrelsen ska bland annat se till att Concordia Maritime har god intern kontroll och formaliserade rutiner som säkerställer att fastlagda principer för finansiell rapportering och intern kontroll efterlevs samt att det finns ändamålsenliga system för uppföljning och kontroll av bolagets verksamhet och de risker som Concordia Maritime och dess verksamhet är förknippad med.

Den interna kontrollens övergripande syfte är att i rimlig grad säkerställa att bolagets operativa strategier och mål följs upp och att ägarnas investering skyddas. Den interna kontrollen ska vidare

säkerställa att den externa finansiella rapporteringen med rimlig säkerhet är tillförlitlig och upprättad i överensstämmelse med god redovisnings- sed, att tillämpliga lagar och förordningar följs samt att krav på noterade bolag efterlevs. Concordia Maritimes policyer och instruktioner utvärderas årligen. Denna rapport om intern kontroll är upprättad i enlighet med Svensk kod för bolagsstyrning och omfattar huvudsakligen följande komponenter.

Kontrollmiljö

Grundstommen i den interna kontrollen över den finansiella rapporteringen byggs upp kring koncernens direktiv, riktlinjer och instruktioner samt den ansvars- och befogenhetsstruktur som anpassats till koncernens organisation för att skapa och bibehålla en tillfredställande kontrollmiljö. Principer för intern kontroll samt direktiv och riktlinjer för den finansiella rapporteringen

finns samlade i koncernens finanspolicy. Grundläggande för vår kontrollmiljö är den företagskultur som är etablerad i koncernen och som ledare och anställda verkar i. Vi jobbar aktivt med kommunikation och utbildning avseende de värdegrunder som beskrivs i ett internt, gemensamt dokument som binder samman affärsområdet och utgör en viktig del av den gemensamma kulturen.

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen som helhet.

Granskningen av delårsrapporter och årsredovisning sker på så sätt att revisionskommittén i god tid före publicering, och därtill föregående styrelsemöte, ges tillgång till relevant underlag.

Rapporterna går sedan igenom i detalj på styrelsemötet. Finansdirektören är föredragande av

Koncernens resultat och finansiella ställning på styrelsemötet och är naturligtvis tillgänglig för eventuella frågor. Styrelsen granskar också de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i koncernen avseende den finansiella rapporteringen, liksom väsentliga förändringar av sådana principer. De externa revisorerna rapporterar till styrelsen vid behov och minst en gång per år.

Behov av internrevision

Concordia Maritime är ett företag med begränsat antal kunder och ett begränsat antal anställda. Inom bolaget finns ingen särskild funktion för intern revision då antalet transaktioner på årsbasis blir relativt få. Fåtalet transaktioner gör också den finansiella rapporteringen inom bolaget relativt lättkontrollerad. VD är ytterst ansvarig för att den interna kon-

trollen fungerar tillfredsställande. Det löpande arbetet är dock delegerat till ekonomi- och finansfunktionen. I den arbetsordning som årligen beslutas av styrelsen ingår detaljerade instruktioner om bland annat vilka ekonomiska rapporter och annan finansiell information som ska lämnas till styrelsen. Utöver delårsrapporter och årsredovisning granskas och utvärderas kontinuerligt även annan finansiell information avseende företaget och dess verksamhet.

Uppföljning

Efterlevande och effektiviteten i de interna kontrollerna följs upp löpande. Verkställande direktören ser till att styrelsen löpande erhåller rapportering om utvecklingen av bolagets verksamhet, däribland utvecklingen av Concordia Maritimes resultat och ställning samt information om viktiga händelser.

G Koncernen

Ledning och företagsstruktur

Koncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och ett antal koncernföretag som ytterst rapporterar till VD. Moderbolagets egen organisation består endast av företagsledningen och administration, övriga funktioner köps in. Det totala antalet sysselsatta genom koncernen uppgick i slutet av 2017 till 479 personer, varav 473 är ombordanställda. Endast de sex landanställda är formellt anställda av Concordia Maritime.

VD och koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av finansdirektör samt VD för dotterbolag. VD utses av och får instruktioner från styrelsen. VD är ansvarig för den löpande förvaltningen av bolaget i enlighet med styrelsens riktlinjer och anvisningar, tar fram informations- och beslutsunderlag inför styrelsemötena samt är föredragande vid dessa möten. VD är även ansvarig för kommunikationen och säkerställande av kvaliteten i kontakten med bolagets samarbetspartners.

Ersättning till koncernledningen

Concordia Maritime strävar efter att erbjuda totala ersättningar som är rättvisa och konkurrenskraftiga. Samtliga medarbetare erhåller ersättning i form av fast lön samt möjlighet till bonus. Riktlinjer för ersättning till koncernledningen beslutas av årsstämman. Ersättningskommittén tar därefter fram förslag, som beslutas av styrelsen. Ersättningar till övriga ledande befattningshavare bereds och beslutas av VD. För ytterligare information om ersättningar, långsiktiga incitamentsprogram och pensionsplaner, se not 4 i den ekonomiska rapporteringen.

Operativ styrning under 2017

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befaktning och bemanning köps in av närstående leverantörer, huvudsakligen Stena Bulk och Northern Marine Management (NMM). Stena Bulk står för befaktning och operation av våra fartyg medan NMM hanterar bemanning, drift och löpande underhåll.

Ur ett styrningsperspektiv är Concordia Maritimes främsta uppgift att följa upp och utvärdera att ingångna avtal följs i enlighet med ingångna överenskommelser.

Dialogen med Stena Bulk och NMM är tät och i princip daglig, med formell avstämning kvartalsvis. I slutet av varje år sker en större uppföljning och utvärdering av samarbetet.

Befaktning och operation

Samarbetet med Stena Bulk kring befaktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som följs upp och utvärderas en gång per år. Läs mer om avtalet i not 22.

Stena Bulk sköter den dagliga operationen av fartygen, den löpande kontakten med kunderna samt agerar mellanhand i samband med olika typer av kontroller och inspektioner. Rapporteringen är formaliserad och till de viktigaste inslagen hör regelbundna rapporter om intjänning, utfall på vinstdelningsklausuler samt kostnadsuppföljning.

Bemanning, drift och löpande underhåll

Samarbetet med NMM omfattar tjänster kring bemanning, drift och löpande underhåll. NMM sköter även kontakten med klassningssällskap i samband med deras kontroll. Även detta samarbete följs upp och utvärderas på årsbasis. Till grund för utvärderingen ligger bland annat uppföljning av budget samt uppfyllelse av satta mål.

Kontroll och inspektion av fartyg

Sjöfart i allmänhet och tanksjöfart i synnerhet är förknippat med ett omfattande regelsystem. Utöver ägarens egna kontroller utförs årligen ett flertal kontroller av olika aktörer; kunder, klassningssällskap, hamnmyndigheter och flaggstat. Till stora delar liknar kontrollerna varandra; fartygen granskas operationellt, tekniskt, maskinellt och säkerhetsmässigt. En del av inspektionerna är planerade, andra sker utan förvarning. Resultaten rapporteras till berörda myndigheter, ägaren och, i vissa fall, även till kunden.

Flaggstatens kontroll

Varje fartyg måste registreras som hemmahörande i ett visst specifikt land. Ägaren för binder sig därigenom att följa de lagar och regler som landet upprättat. Vid flaggstatskontrollen säkerställs att fartyget uppfyller gällande lagar och föreskrifter.

Hamnmyndighetens kontroll

Hamnstatskontroll är en inspektion av utländska fartyg som angör en nations hamn. Avsikten är att kontrollera att fartygen lever upp till ställda krav, att besättningen har rätt kompetens, och att de internationella regelverken (SOLAS, MARPOL och STCW) efterlevs.

Klassningssällskapets kontroll

Klassningssällskapets inspektioner sker på årsbasis eller efter reparation/modifiering. Vart femte år sker dessutom en mer omfattande kontroll på varv. Särskild vikt läggs vid att undersöka bland annat material i skrov och maskineri, underhållsrutiner och kvalitetsnivån på utförda varvsarbeten.

Vetting – kundens egen kontroll

Vetting utförs av kunden själv eller av denne utsedda inspektörer. Ägaren bjuder in till kontrollerna, som oftast sker i samband med lossning. Kontrollerna är mycket omfattande. Inspektionerna sker utifrån ett standardiserat formulär och resultaten delas mellan oljebolagen via databaser. Systemet gör det möjligt för oljebolagen att kontinuerligt kontrollera huruvida fartygen möter deras interna kriterier, utan att själva behöva inspektera fartygen.

Ägarens egen kontroll

NMM gör regelbundet planerade, omfattande inspektioner för att kontrollera förhållandena ombord och fartygens kondition. Detta dokumenteras i kvartalsvisa rapporter och varje månad sammanställs även en rapport över vettinginspektioner ombord Concordia Maritimes fartyg. Tillsammans med NMM har Concordia Maritime/Stena Bulk sedan möten varje kvartal, där man går igenom samtliga fartyg i flottan. Då behandlas allt från intjäning, operation och dockningar till arbetet med hälsa, miljö och säkerhet.

Samarbetet med Stena Sfären

Det nära samarbetet med de närliggande bolagen inom Stena Sfären ger tillgång till världsledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden: från konceptutveckling och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation. Det skapar också förutsättningar för en kostnadseffektiv egen organisation.

Företagsledningen bedömer att samarbetena utgör några av Concordia Maritimes främsta styrkor, även om relationen också är behäftad med en viss risk i och med att tjänster köps från ett fåtal leverantörer.

Ända sedan Concordia Maritime grundades har det funnits ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet som Stena Bulk utvecklar välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

Avtalet ger vidare Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på tidsinbefraktningar över ett år, som görs av Stena Bulk, om Concordia Maritime väljer att delta. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Bulk inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köper Concordia Maritime tjänster från bolag inom Stena Sfären:

- Befraktning av fartyg: Stena Bulk
- Kommersiell operation (och administration): Stena Bulk
- Drift och bemanning av koncernens fartyg: Northern Marine Management
- Teknisk support: Stena Teknik
- Inköp av bunkerolja: Stena Bulk
- Försäkringstjänster: Stena Rederi AB
- Kontorshyra och kontorsservice: Stena Rederi AB

Samtliga närliggandetransaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser. Avtalen mellan parterna revideras årligen. Som komplement till avtalen finns ett policydokument där bland annat praktisk hantering av affärsmöjligheter, informationshantering och loggförfarande regleras.

Regelverk

Externa regler

Som svenskt publikt aktiebolag med värdepapper noterade på Nasdaq Stockholm är Concordia Maritime bland annat skyldigt att följa den svenska aktiebolagslagen, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter och Koden.

Avvikelser från Koden, börsregler eller god sed på aktiemarknaden

Bolaget har inte avvikit från Koden eller börsregler. Vidare har Bolaget heller inte varit föremål för beslut i Nasdaq Stockholms Disciplinnämnd eller beslut om överträdelse av god sed på aktiemarknaden i Aktiemarknadsnämnden.

Interna regler

Concordia Maritime har en rad interna regelverk som tillsammans med de externa reglerna utgör ramarna för verksamheten. De centrala regelverken omfattar bolagsordningen, arbetsordningen för styrelsen och respektive utskott, Vd-instruktion inklusive instruktion för ekonomisk rapportering, instruktion för jävshantering samt delegationsordning.

Bolagets interna regler med avseende på etik och hållbarhet är samlade i hållbarhetspolicy. Därutöver finns följande grundläggande policyer:

- finanspolicy
- policy för riskhantering
- insiderpolicy
- kommunikationspolicy

Styrelse

Carl-Johan Hagman

Född 1966. Styrelseledamot sedan 2012. Ordförande. Ordförande ersättningskommittén. Jur kand. VD Stena Rederi AB, med ansvar för Stena AB-koncernens shippingverksamhet.

Bakgrund Tidigare VD för Walleniusrederierna, Stockholm, Eukor Car Carriers, Seoul, Rederi AB Transatlantic, Skärhamn och Höegh Auto-liners AS, Oslo.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Gard P&I Ltd.

Speciella kompetenser Har erfarenhet inom sjöfart, sjörättsjurist, sjöofficer och 20 års Asienerfarenhet.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Stefan Brocker

Född 1966. Styrelseledamot sedan 2007. Ledamot revisionskommittén. Jur kand.

Bakgrund Advokat, delägare och tidigare Managing Partner, Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB.

Övriga uppdrag Ordförande i Mannheimer Swartlings Shipping Group, styrelseledamot European Maritime Lawyers Organization, honorärkonsul Grekland. Styrelseledamot i Handelshögskolans råd.

Speciella kompetenser Rederijuridik. Har varit verksam som jurist inom sjöfart och offshore i närmare 20 år.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Helena Levander

Född 1957. Styrelseledamot sedan 2014. Ledamot ersättningskommittén. Civilekonom.

Bakgrund Grundare och ordförande Nordic Investor Services AB, ett rådgivningsföretag inom ägarstyrning.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Medivir AB, Recipharm AB och Stendörren Fastigheter.

Speciella kompetenser Har lång erfarenhet från finansbranschen genom bland annat ledande positioner inom SEB, Nordea Asset Management, Odin Fonder och NeoNet. Har sedan 2003 haft uppdrag i ett flertal styrelser såväl börsnoterade, statliga som privata bolag.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 10 000

Mats Jansson

Född 1945. Styrelseledamot sedan 2005. Fil kand.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Argonaut och NYKCool AB.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i MGA Holding AB, Hexicon AB

Speciella kompetenser Har sin historia i tankbranschen och hela sitt yrkesverksamma liv i sjöfart. Besitter god kunskap och har stor erfarenhet av de finansiella aspekterna på sjöfart.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 7 000

Michael G:son Löw

Född 1951. Styrelseledamot sedan 2012. Ordförande revisionskommittén. Civilekonom.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Preem AB samt i Conoco Inc i ett flertal ledande positioner i Norden och internationellt.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Preem AB, Stena Bulk AB, Boliden AB, A.P. Sten AB. Ordförande RecondOil AB. Vice ordförande Svensk/Ryska Handelskammaren, Vice ordförande Sv. EnergiEkonomisk Förening, ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, ledamot Chalmers Rådgivande Kommitté.

Speciella kompetenser Mångårig erfarenhet från oljeindustrin. Tillför kunskap inom energi, raffinaderi, trading, shipping och finansiella frågor.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 7 000

Morten Chr. Mo

Född 1948. Styrelseledamot sedan 2000. Diplom-ekonom BI (Oslo) och IMDE (PED) Lausanne.

Bakgrund Direktör/ordförande i Quillfeldt Rönneberg & Co, Leif Höegh & Co AS, Havtor Management AS, VD Stemoco Shipping AS och Lorentzen & Stemoco AS.

Övriga uppdrag Styrelseledamot CellVision AS, Bass Pte Ltd. Malaysia och Hadeland Maskin AS.

Speciella kompetenser Bakgrund som skeppsmäklare, ägare och delägare i olika rederier och aktiv/investerare i startup-företag.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Dan Sten Olsson

Född 1947. Styrelseledamot och tidigare ordförande sedan 1984. Civilekonom. VD och koncernchef Stena AB.

Övriga uppdrag Ordförande Stena Line Holding BV, Stena Metall AB, Stena Sessan AB. Vice ordförande Sveriges Redareförening.

Speciella kompetenser Gedigen shippingkunskap med erfarenhet som VD och koncernchef för Stenakoncernen sedan 1983.

Aktieinnehav i Concordia Maritime Via bolag.

Arbetsstagarrepresentanter

Alessandro Chiesi

Född 1966. Arbetsstagarrepresentant. Sjöingenjör. Anställd i Stenakoncernen sedan 1996. Styrelseledamot sedan 2016.

Övriga uppdrag Sjöbefälsföreningen, Klubb-ordförande Sjöbefälsföreningen i Stena Line. Sjöbefälsföreningen. Styrelseledamot. Arbetsstagarrepresentant i Stena AB och i Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Daniel Holmgren

Född 1979. Arbetsstagarrepresentant. Anställd i Stenakoncernen sedan 2002. Styrelseledamot sedan 2013.

Övriga uppdrag Representantskapsledamot SEKO Sjöfolk, 1:e vice Klubbordförande SEKO Sjöfolk i Stena Line, Arbetsstagarrepresentant i Stena Marine Management AB, Suppleant Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Mahmoud Sifaf

Född 1962. Arbetsstagarrepresentant. Suppleant sedan 2014. Anställd i Stenakoncernen sedan 1986.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i SEKO Sjöfolk. SEKO Sjöfolk, Klubbordförande Stena Line. SEKO Sjöfolk, Representant i LO – Väst Distrikt. Styrelseledamot Sjöfartsverket Rosenhill. Arbetsstagarrepresentant i Stena AB samt Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Revisor

Jan Malm

Auktoriserad revisor KPMG. Uppdrag sedan 2014.



Styrelsens närvaro och ersättning

	Oberoende ²⁾	Totalt arvode, kr ³⁾	Närvaro
Carl-Johan Hagman ¹⁾	Beroende	450 000	6
Stefan Bocker ⁴⁾	Oberoende	430 000	5
Dan Sten Olsson	Beroende	225 000	2
Helena Levander ¹⁾	Oberoende	255 000	6
Michael G:son Löw ⁴⁾	Oberoende	275 000	4
Mats Jansson	Oberoende	225 000	6
Morten Chr Mo	Oberoende	225 000	5
Alessandro Chiesi, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	3
Daniel Holmgren, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	2
Mahmoud Sifaf, suppleant, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	1

1) Ingår i ersättningskommittén.

2) Oberoende definieras som oberoende av företaget, dess ledning och större ägare.

3) Ersättning till styrelsen bestäms av årsstämman och utgår till styrelseledamöter i Concordia Maritime.

4) Ingår i revisionskommittén.

Ledning

Kim Ullman

Född 1957. VD. Ekonom. Anställd sedan 2014 (i Stena sedan 1983).

Externa uppdrag Styrelseledamot Stena Sonangol Suezmax Pool. Ledamot i Svensk sjöfart, Bulk och Tanksektionen, Intertanko Council.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 20 000

Ola Helgesson

Född 1968. Finansdirektör. Civilekonom. Anställd sedan 2014 (i Stena sedan 2011).

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Barbara Oeuvray

Född 1966. VD, Concordia Maritime AG. Swiss Certified Finance and Accounting Specialist. Anställd sedan 2005 (i Stena sedan 1989).

Externa uppdrag Styrelseledamot MISL (Maritime Insurance Solutions Ltd.)

Aktieinnehav i Concordia Maritime 12 500

N. Angelique Burgess

Född 1965. VD, Concordia Maritime (Bermuda) Ltd. Bachelor of Science, Management Studies. Anställd sedan 2010.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Årsstämma och informationstillfällen

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Elite Park Avenue, Göteborg den 24 april 2018 klockan 13:00. På årsstämman lämnas även delårsrapporten för första kvartalet 2018.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska senast 18 april 2018 dels vara införd i aktieboken som förs av Euroclear AB, dels anmäla sig till bolaget under adress:

Concordia Maritime AB

405 19 Göteborg

e-mail: arsstamma@concordiamaritime.com

Utdelning

Styrelsen föreslår en utdelning om 0,0 SEK/aktie.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i god tid före 19 april 2018.

Rapporteringstillfällen

Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 24 april 2018, halvårsrapporten kommer publiceras den 14 augusti och niomånadersrapporten den 8 november 2018.

Definitioner

Arbitrage Utnyttjandet av obalanser i priser mellan två eller fler marknader.

Avskrivning Det räkenskapsmässiga avdrag, som görs i ett bolags bokslut för att kompensera slitage och åldrande på företagets fartyg och inventarier.

Direktavkastning Utdelning per aktie dividerat med årets genomsnittliga börskurs.

High potential near miss Incident som skall kunna ha resulterat i allvarligare olycka.

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

Lost Time Injury Frequency (LTIF) Mått på säkerhetsresultat i form av antalet LTI per miljoner exponeringstimmar i mantimmar ($LTIF = LTI \times 1\,000\,000 / \text{exponeringstimmar}$).

Materiella skador 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).

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.

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.

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 exklusive nedskrivning och skatt Resultatmåttet innebär resultat före skatt och nedskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet och en bättre jämförbarhet över rapporteringsperioderna.

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt Resultatmåttet innebär resultat per aktie före skatt och nedskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet och en bättre jämförbarhet över rapporteringsperioderna.

Räntabilitet på eget kapital Resultat efter skatt beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittliga eget kapital. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Räntabilitet på sysselsatt kapital Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser

balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Räntabilitet på totalt kapital Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittliga balansräkning. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Soliditet Eget kapital i procent av balansomslutningen. Bolaget anser att nyckeltalet underlättar för investerare att skapa sig en bild av Bolagets kapitalstruktur.

¹⁾ Alternativa nyckeltal enligt European Securities and Markets Authority (ESMA)

Avstämning av alternativa nyckeltal

EBITDA

MSEK	Helår 2017	Helår 2016
Rörelseresultat	-624,6	82,7
Avskrivningar/Nedskrivningar	675,9	237,2
EBITDA	51,3	319,9

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2017	Helår 2016
Resultat efter skatt	-660,2	69,5
Nedskrivning	473,7	0
Skatt	0,0	-12,7
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-186,5	56,9

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2017	Helår 2016
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-186,5	56,9
Antal aktier (miljoner)	47,729798	47,729798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	-3,91	1,19

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Helår 2017	Helår 2016
Resultat efter skatt	-660,2	69,5
Eget kapital	1 582,2	1 941,8
Räntabilitet på eget kapital	-42%	4%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Helår 2017	Helår 2016
Resultat efter finansnetto	-660,2	56,9
Finansiella kostnader	70,7	25,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-589,5	82,1
Balansomslutning	3 468,5	4 283,4
Icke räntebärande skulder	-105,8	-123,2
Sysselsatt kapital	3 362,6	4 160,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-17,5%	2,0%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Helår 2017	Helår 2016
Resultat efter finansnetto	-660,2	56,9
Finansiella kostnader	70,7	25,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-589,5	82,1
Balansomslutning	3 468,5	4 283,4
Räntabilitet på totalt kapital	-17,0%	1,9%

Soliditet

MSEK	Helår 2017	Helår 2016
Eget kapital	1 221,9	2 089,8
Balansomslutning	2 968,5	4 142,2
Soliditet	41%	50%

Kontakt

Kim Ullman
Verkställande direktör
Tel 031-85 50 03
eller 0704-85 50 03
kim.ullman@
concordiamaritime.com

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

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00

Concordia Maritime AG
Bahnhofplatz
CH-6300 Zug
Schweiz

**Concordia Maritime
(Bermuda) Ltd**
Belvedere Building
69 Pitts Bay Road
Hamilton Pembroke
HM08 Bermuda

www.concordiamaritime.com

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
Org. nr. 556068-5819
Aktiekod CCOR
Säte Göteborg, Sverige

CONCORDIA
MARITIME 