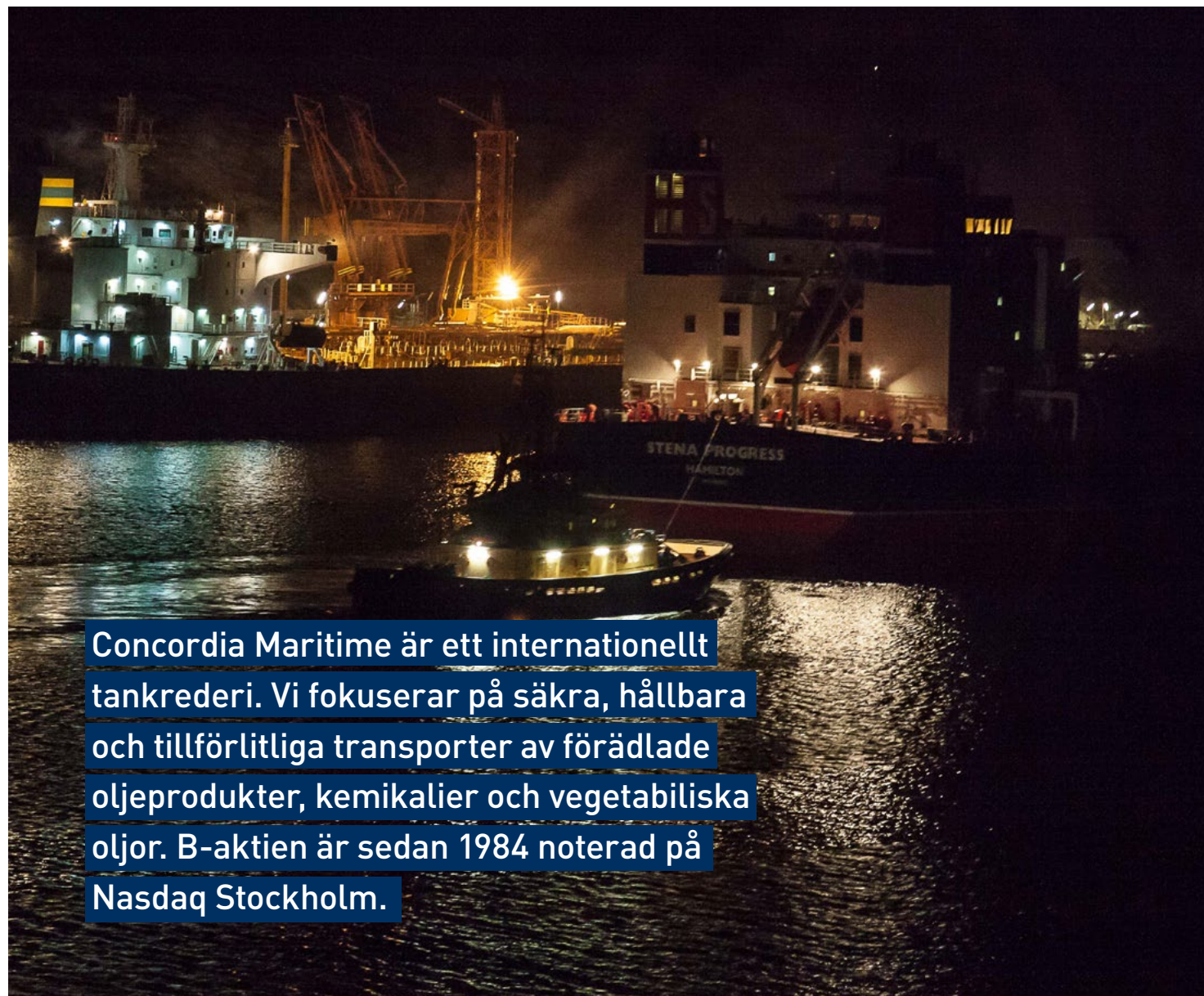


ÅRSR
EDOV
SNING
2018



2018 i korthet	3
Ordföranden har ordet	4
VD-ord	5
MÅL & STRATEGI	7
Affärs och intäktsmodell	9
OMVÄRLD & MARKNAD	10
Oljans väg från produktion till konsumtion	11
Tankmarknadens drivkrafter	12
Förändringar i handelsmönster	13
Utsikter 2019	14
FLOTTA & ORGANISATION	
Flexibla fartyg	15
Marknadens utveckling och flottans intjäning	17
Världsledande kompetens	20
HÅLLBARHET	22
Fem prioriterade områden	23
Safety first	25
Miljömässigt ansvar	27
Socialt ansvar	31
Samhällsengagemang	33
Ramverk, principer och riktlinjer	34
Styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet	36
RISK & AKTIE	
Risk- och känslighetsanalys	38
Aktien	43
10 år i sammandrag	45
FINANSIELL RAPPORT	
Förvaltningsberättelse	48
Räkenskaper	52
Noter	60
Revisionsberättelse	81
BOLAGSSTYRNING	
Verksamhets- och bolagsstyrning	84
Styrelse	91
Ledning	93
Årsstämma och informationstillfällen	93
Definitioner och alternativa nyckeltal	94
Avstämning av alternativa nyckeltal	95
Kontakt	96



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.

2018 i korthet

Stark avslutning på svagt år

1 052,9

Nettoomsättning,
MSEK (827,5)

38%

soliditet

-181,9

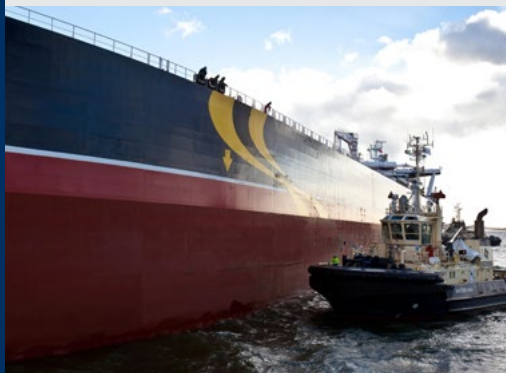
Resultat före skatt,
MSEK (-660,2)

0,0

Utdelning per aktie,
SEK (0,0)

Försäljning av andelar i inkontrakterade Suezmaxfartyg

Under året deltog Concordia Maritime i inbefraktningen av fyra Suezmaxfartyg, där Concordia Maritimes andel uppgick till 50 procent. I slutet av året sålde Concordia Maritime andelarna i inbefraktningarna och realiserade därmed den värdeökning som skett till följd av en allt starkare marknad.



Allt starkare marknad

Efter flera år av svag marknad, steg raterna mot slutet av året kraftigt. Till de främsta drivkrafterna hörde ökad produktion av olja, normaliserade lagernivåer samt en låg tillväxt i den globala fartygsflottan.

Förlängda utbefraktningssavtal

Under året förlängde ett av världens största olje- och gasföretag återigen befraktningssavtalen för P-MAX-fartygen *Stena Paris* och *Stena Provence*.



Inga allvarigare olyckor eller incidenter

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2018 inblandat i någon typ av incident som ledde till att last eller bunkerolja hamnade i vattnet. För femte året i rad var heller inget av fartygen inblandade i någon arbetsplatsincident som resulterade i LTI.

Inkontraktering av MR (ECO)-fartyg

Under året tecknades avtal om inbefraktning av ytterligare fyra MR-fartyg av IMO 2/3-klass. Parallellt förlängdes även inbefraktningen för två tidigare inkontrakterade MR-fartyg.



Ordföranden har ordet

SEDAN BÖRJAN AV 1600-TALET, DÅ HOLLÄNDARNA industrialiserade sjöfarten och juristen Hugo Grotius skrev sitt banbrytande verk ”Mare Liberum”, har global shipping karaktäriserats av cyklikalitet och volatilitet. Många har sökt sig till den typ av risk och vinstmöjlighet som branschen har erbjudit. Stora förmögenheter har skapats, men många har också förlorat allt. Det är en fascinerande och global bransch som på många sätt reflekterar underliggande ekonomisk och politisk utveckling, men som också har sina egna dynamiker.

De senaste 30–40 åren har varit oerhört positiva för sjöfarten, då den globala efterfrågan på transporter till sjöss legat långt över den underliggande globala BNP-utvecklingen. Det har också varit fallet i tankmarknaden, som utgör en betydande andel av all sjöfart. Efterfrågan har inte bara gynnats av fortsatt stabil årlig efterfrågeökning, utan också av att transportmönstren blivit mera komplexa i och med att USA har blivit världens största råoljeproducent, raffinaderikapaciteten i Mellanöstern och Indien har byggts ut samt att Kina håller på att skifta delar av sin energikonsumtion mot flytande naturgas.

Utmaningen för sjöfarten, nu som då, är utbudet av fartyg. Trots en relativt kraftig nedskärning i varvskapacitet under senare år, är den globala överkapaciteten fortfarande betydande – och det finns inte mycket som tyder på att den kapaciteten kommer att minska. Tillgången på riskvilligt kapital har också varit stark, och kommer sannolikt att fortsätta vara det. Från varvsbeställning till leverans tar det ca 24 månader, alltså är det få marknadsmässiga uppgångar som varar väsentligt längre än så.

I den miljön har Concordia Maritime verkat sedan 1984. I vår operativa vardag försöker vi hitta nischer där kunder betalar för vår höga kvalitet och säkerhet. Tack vare våra tio specialbyggda och egendesignade P-MAX-fartyg, vilka är grundgående, har unik säkerhetsmässig redundans samt lastar 30% mer än vad konventionella MR-tankers gör, har vi förutsättningar att finna och utveckla operativa nischer för världens största oljebolag. När marknaderna är starka försöker vi säkra längre kontrakt och när marknaderna är svaga så måste vi ha finansiell uthållighet så att vi orkar ligga på korta avtal. Vi kompletterar vår ägda flotta med att chartra in ytterligare fartyg för att kunna få hävstång på den kompetens och det kunnande vi har. Vi handlar också i våra underliggande tillgångar, alltså våra fartyg. Den gamla devisen ”köp billigt och sälj dyrt” är helt relevant men kräver köpmanskap, marknadsmässiga insikter och en stark kassa som ger uthållighet.

Vår bransch har ett utökat fokus på hållbarhet. Globala transporter har faciliterat en globalisering som har skapat ett historiskt välstånd och har lyckats fördela det välståndet mer jämnt än vid något annat tillfälle i historien. Det betyder inte att fördelningen av överskottet inte kan göras både bättre och rättvisare, fortsatt lever 800 miljoner människor på jordklotet under fattigdomsstrecket. Det ansvar vi har är att göra våra transporter så effektiva och rena som möjligt. Inom både Concordia Maritime och Stena pågår flera viktiga projekt, vilka skall säkerställa att våra företag, och hela vår sektor skall uppfattas vara del av lösningen, och inte problemet, för vår jords fortsatta lyckosamma utveckling. Stena genomför bland annat



försök med metanol som drivmedel, vi försöker utveckla batteridrift för kortare sträckor, vi utvecklar reningsanläggningar i form av katalysatorer och s.k. ”closed loop scrubbers” Vi tror inte att det finns ett rätt svar, utan vi gör så gott vi kan med att experimentera, samarbeta och utmana oss själva på bred front.

Med dessa ord vill jag framföra min tacksamhet och uppskattning till alla våra aktieägare, vilka tålmodigt stöttar företagsledning och styrelse genom cyklerna. Jag vill också gratulera er till att vara delägare i ett bolag som högst påtagligt ligger mitt i vår tids främsta megatrend, ett bolag som är ledande i en månghundraårig industri.

Göteborg i mars 2019,
Carl-Johan Hagman

Nästa högkonjunktur för tankmarknaden i sikte

Som förväntat blev 2018 ett svagt år – både för tankmarknaden och för Concordia Maritime. Minskade skeppningsvolymerna resulterade under de första tre kvartalen i en svag tankmarknad med låga rater inom samtliga segment. Under det fjärde kvartalet kom dock den vändning vi så länge förutspått.

SER VI TILL ÅRET SOM HELHET präglades de tre första kvartalen i hög grad av Opecs minskade produktion och de uttag från lager i konsumtionsländerna som ägt rum sedan sommaren 2016. Uttagen och produktionsminskningen höll i sig fram till juni 2018. Därefter började Opec – och även andra stora oljeproducenter – successivt att öka sin produktion. Detta resulterade helt naturligt i ett kraftigt ökat transportbehov under hösten. Resultatet blev att fraktraterna i det fjärde kvartalet steg till nivåer vi inte sett på många år. Helt enligt skolboken märktes vändningen först inom råoljesegmentet, men snart följde produkttanksegmentet efter. På bara några veckor gick raterna inom MR-segmentet från USD 4 000 per dag upp mot cirka USD 20 000 per dag – ett typexempel på hur snabbt det kan svänga inom tanksjöfarten.

Aktivt arbete med flottan

Ser vi till vår egen verksamhet fortsatte vi under året arbetet med vår aktiva flott- och befraktningsstrategi. Fokus har

legat på att säkerställa god kostnadskontroll och samtidigt fortsätta anpassa och positionera flottan, dels utifrån den svaga marknaden, men också inför den uppgång vi förväntade oss skulle komma mot slutet av året. Sammantaget uppgick omsättningen under 2018 till MSEK 1 052,9 (827,5). Årets resultat före skatt var MSEK –181,9 (–660,2), vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK –3,81 (–13,83). Fördröjningseffekter till följd av tidigare ingångna befraktningsavtal innebar att den kraftiga marknadsuppgången under det fjärde kvartalet för vår del märktes först under slutet av året.

När det gäller P-MAX-fartygen har vi fortsatt att söka nischtrader där deras unika egenskaper kommer väl till pass. Denna strategi bidrog till att produkttankflottans intjäning under året var betydligt högre än marknadsgenomsnittet inom MR-segmentet.

IMOIIIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important* har fortsatt operera över hela världen och tydligt visat sin förmåga att snabbt kunna ställa om mellan olika typer av



Vi tror på en
successivt allt starkare
marknad under 2019.

laster och behov. När det gäller suezmaxsegmentet valde vi under andra kvartalet att delta i inbefraktningen av fyra fartyg. Satsningen slog väl ut och i slutet av året sålde vi andelarna i inbefraktningarna och realiserade därmed den värdeökning som skett till följd av en allt starkare marknad.

Fortsatt fokus på hållbarhet

Under året har det varit fortsatt stort fokus på vårt hållbarhetsarbete. 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.

När det gäller säkerhet kan vi konstatera att vi även under 2018 var förskonade från allvarigare incidenter och olyckor. För femte 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 det inträffade. Inte sällan är detta något som tas för givet, men bakom resultatet ligger ett hårt arbete av våra besättningar och även av våra tekniska och kommersiella samarbetspartners. Frånvaron av incidenter är resultatet av målmedveten träning och utbildning samt kontinuerlig uppföljning och utvärdering av rutiner och av processer. Vi har sagt det förut men det tål att upprepas: ingenting går före säkerheten för våra besättningar ombord. Det är vår högsta prioritet oavsett konjunktur eller marknadsläge.

Inom miljöområdet fortsätter vi att uppnå förbättringar vad gäller utsläppen av koldioxid och svaveloxid. Sedan vi för några år sedan påbörjade vårt mer strukturerade arbete för att öka bränsleeffektiviteten har CO₂- och SO-utsläppen minskat med drygt 10 procent. Det är en bra utveckling på ett arbete utan slut.

Successivt starkare marknad andra halvåret 2019

I det lite längre perspektivet styrs efterfrågan av tanktransporter av den underliggande efterfrågan på olja och oljeprodukter samt omdisponeringar i den globala produktions- och raffinaderikapaciteten. I det kortare perspektivet spelar lagernivåer och förändringar i Opecs produktion en avgörande roll. Opec producerar drygt 30 procent av världens olja – och förändringar i produktionen får stora konsekvenser för såväl priset på olja som utvecklingen på tankmarknaden.

Att marknaden i början av 2019 åter dämpades berodde till stora delar på Opecs och dess allierades beslut att, återigen, minska produktionen. Denna gång med sammantaget cirka 1,2 miljoner fat olja per dag. Effekterna av neddragningen motverkas delvis av ökad amerikansk oljeexport, men tillsammans med raffinaderiunderhåll och nybyggnadsleveranser gör detta att vi första halvåret 2019 förväntar oss lägre nivåer än under peaken i december, men ändå högre nivåer än under motsvarande period 2018. Efter Opecs nästa möte, i juni 2019, förväntar vi oss att produktionen åter ökar, vilket öppnar upp för en successiv stärkning av marknaden från och med andra halvåret.

Få leveranser och omfattande skrotning

Riktigt spännande blir det när vi sedan ser till utbudssidan, det vill säga antalet tillgängliga fartyg. De senaste årens svaga marknad har resulterat i få nybeställningar, med relativt låg orderbok som följd. I början av 2019 uppgick orderboken till cirka 9 procent av den totala, befintliga flottan, vilket kan jämföras med snittet för de senaste 10 åren på knappt 16 procent. Och utöver få leveranser av nya fartyg märker vi även en påtagligt ökad utfasning av fartyg. Utvecklingen drivs primärt av ålder och marknadsläge, men stimuleras även av IMOs krav på investeringar i särskilda system för hantering av ballastvatten, samt det nya svaveldirektiv som träder i kraft 2020.

Det kommande svaveldirektivet påverkar tanksjöfarten på flera sätt. Efterfrågan på lågsavliga bränslen kommer att öka, vilket i sin tur väntas medföra ett ökat transportbehov av raffinerade produkter. Sedan kommer även själva installationen av reningsutrustningen (scrubbers) på fartygen medföra att ett betydande antal tankfartyg från och med hösten 2019 inte kommer att vara tillgängliga för uppdrag. Även detta kommer att påverka marknaden positivt, men hur stor effekten blir återstår att se.

2019 – starten på nästa högkonjunktur

Så, för att sammanfatta. Flera faktorer talar för en fortsatt volatil marknad under första halvåret 2019 men därefter, återigen, en successivt allt starkare marknad från och med andra halvåret. Året därpå, 2020, har sedan alla förutsättningar att bli ett riktigt starkt år.

Genom vår exponering mot spotmarknaden är vi väl positionerade att dra nytta av den positiva trenden i marknaden. Alla som följt oss och tankmarknaden vet att de senaste åren har varit utmanande. Nu ser vi fram emot att ta oss an ett antal spännande år framöver – med start i 2019.

Göteborg i mars 2019,

Kim Ullman, vd

Nyckeltal

	2018	2017
Totala intäkter	1 052,9	827,5
EBITDA, MSEK	56,8	51,3
EBITDA, MUSD	6,5	6,0
Rörelseresultat, MSEK	-130,1	-624,6
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	-181,9	-186,5
Resultat före skatt, MSEK	-181,9	-660,2
Resultat efter skatt, MSEK	-182,1	-660,2
Soliditet, %	38	41
Räntabilitet på eget kapital, %	-15,6	-41,7
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	160,1	335,5
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-3,81	-13,83
Eget kapital per aktie, SEK	22,24	25,60
Utdelning per aktie, SEK	0,00	0,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	12,20	12,50
Lost Time Injury	0	0

Mål och strategi

Concordia Maritimes övergripande mål är att säkerställa en lönsamhet som möjliggör såväl kontinuerliga investeringar som god avkastning till aktieägarna. Verksamheten ska bedrivas med största möjliga hänsyn till både människa och miljö.

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 2018	-16%	38%	44%
Kommentar	2018 blev ett år med en mycket utmanande tankmarknad och därmed dålig lönsamhet.	Både 2017 och 2018 innebar avsevärda operativa förluster till följd av en utmanande tankmarknad. Utöver detta genomfördes en avsevärd nedskrivning av de bokförda fartygsvärdena 2017.	Per 31 december 2018 hade bolaget 23 fartyg i flottan (16). Vid årsskiftet minskade flottan med fyra fartyg då inhyrda andelar såldes till Stena Bulk.

Hållbarhetsmål

Concordia Maritime har 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 2018 var fortsatt positiv och huvudsakligen 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. Samtidigt fortsatte utsläppen till luft att minska. Fartygen var också fortsatt – för femte året i rad – forskonade från arbetsplatsolyckor som medförde att en enskild medarbetare inte kunnat återgå till arbetsskiftet dagen efter olyckan.

För en mer ingående beskrivning och uppföljning av målen, se sid 21–36.

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.



Vision

Att alltid vara förstahandsvalet och affärspartner 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.

Övergripande strategi

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. Lyhörddhet, en utpräglad servicekultur, konkurrenskraftig prissättning, 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 huvudfokus ligger på produkttanksegmentet utsluts 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 2018

- **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 specialrutter till bland annat Australien, Nya Zeeland, Baltikum, Kanada, Kina och Sydamerika. Med sitt extremt grunda djupgående är P-MAX-fartygen här väl lämpade, då flera hamnar längs de trafikerade sträckorna har djupgående begränsningar.
- **Inkontraktering av MR (ECO)-fartyg.** Under året tecknades avtal om infraktning av ytterligare fyra MR-fartyg av IMO 2/3-klass. Parallellt förlängdes även infraktningen för två tidigare inkontrakterade MR-fartyg.
- **Inkontraktering av Suezmaxfartyg**
Under året deltog Concordia Maritime i infraktningen av fyra Suezmaxfartyg, där Concordia Maritimes andel uppgick till 50 procent. I slutet av året sålde Concordia Maritime andelarna i infraktningarna och realiserade därmed den värdeökning som skett till följd av en allt starkare marknad.
- **Inga allvarigare incidenter eller olyckor.** Inte heller 2018 var Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon typ av incident som ledde till att last eller bunkerolja hamnade i vattnet. För femte 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 2 028 ton, utsläppen av svaveldioxidutsläpp med cirka 19,2 ton och utsläppen av kväveoxider med cirka 60 ton. Utsläppen av partiklar minskade under året med 0,8 ton.

Affärs- och intäktsmodell

CONCORDIA MARITIMES AFFÄRSMODELL består av två ben, en daglig fartygsoperation samt köp och försäljning av fartyg.

Daglig operation

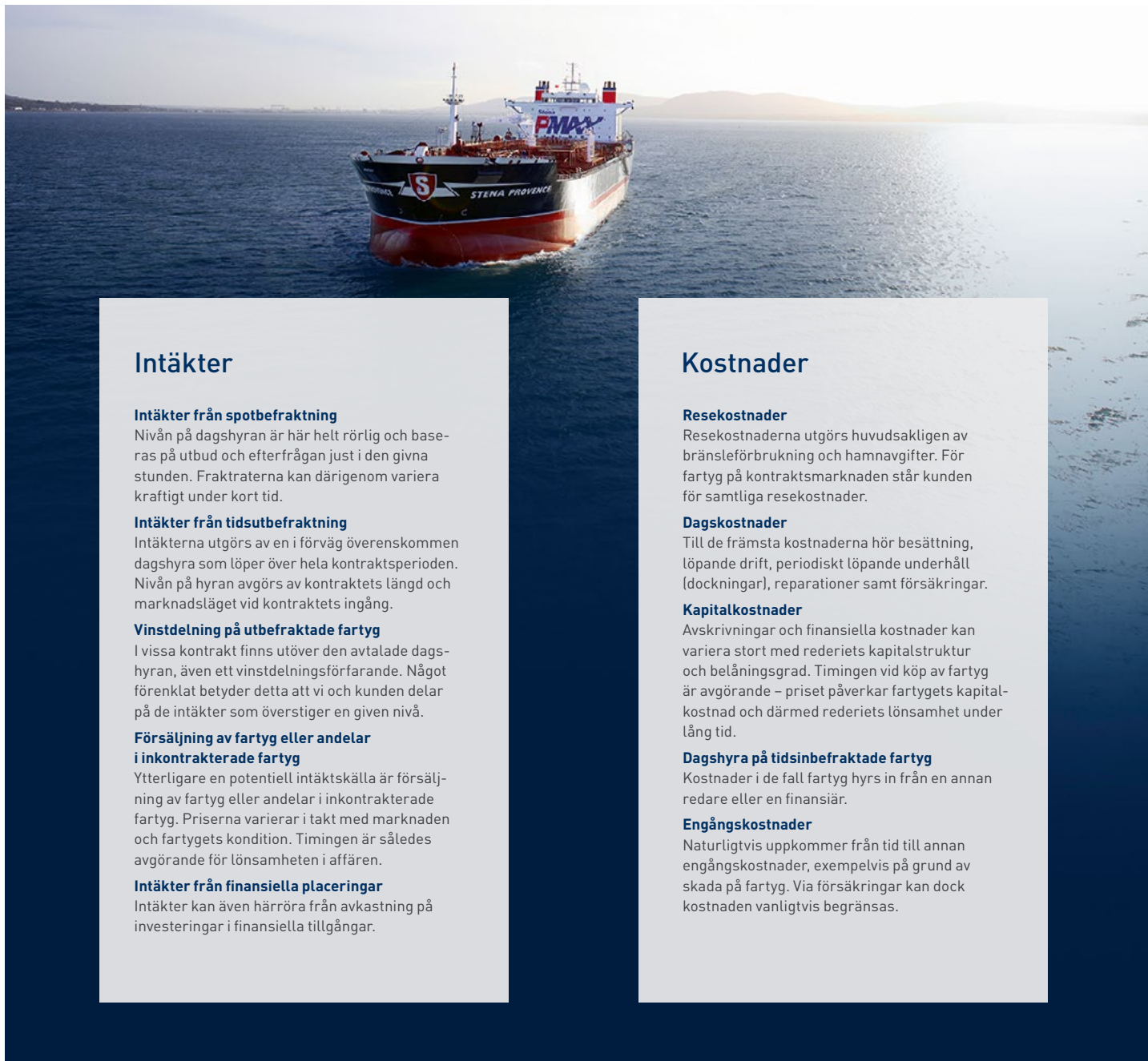
Intäkterna från den dagliga operationen härrör huvudsakligen från ersättning för kontraktering via antingen spotmarknaden eller genom tidsutbefraktning. Vid spotbefraktning är nivån på fraktraterna helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan i varje given stund. Vid tidsutbefraktning utgörs intäkterna 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.

Inkontraktering av fartyg

I tillägg till de ägda fartygen kan kompletterande fartyg kontrakteras in på kortare eller längre tid.

Köp och försäljning av fartyg

Tanksjöfart är till naturen kapitalintensivt med stora värden bundna i själva fartygen. Priserna på både nytt och andrahandsstonnage 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.



Intäkter

Intäkter från spotbefraktning

Nivån på dagshyran är här helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan just i den givna stunden. Fraktraterna kan därigenom variera kraftigt under kort tid.

Intäkter från tidsutbefraktning

Intäkterna utgörs av en i förväg överenskommen dagshyra som löper över hela kontraktperioden. Nivån på hyran avgörs av kontraktets längd och marknadsläget vid kontraktets ingång.

Vinstdelning på utbefraktade fartyg

I vissa kontrakt finns utöver den avtalade dagshyran, även ett vinstdelningsförfarande. Något förenklat betyder detta att vi och kunden delar på de intäkter som överstiger en given nivå.

Försäljning av fartyg eller andelar i inkontrakterade fartyg

Ytterligare en potentiell intäktskälla är försäljning av fartyg eller andelar i inkontrakterade fartyg. Priserna varierar i takt med marknaden och fartygets kondition. Timingen är således avgörande för lönsamheten i affären.

Intäkter från finansiella placeringar

Intäkter kan även härröra från avkastning på investeringar i finansiella tillgångar.

Kostnader

Resekostnader

Resekostnaderna utgörs huvudsakligen av bränsleförbrukning och hamnavgifter. För fartyg på kontraktmarknaden står kunden för samtliga resekostnader.

Dagskostnader

Till de främsta kostnaderna hör besättning, löpande drift, periodiskt löpande underhåll (dockningar), reparationer samt försäkringar.

Kapitalkostnader

Avskrivningar och finansiella kostnader kan variera stort med rederiets kapitalstruktur och belåningsgrad. Timingen vid köp av fartyg är avgörande – priset påverkar fartygets kapitalkostnad och därmed rederiets lönsamhet under lång tid.

Dagshyra på tidsinbefraktade fartyg

Kostnader i de fall fartyg hyrs in från en annan redare eller en finansör.

Engångskostnader

Naturligtvis uppkommer från tid till annan engångskostnader, exempelvis på grund av skada på fartyg. Via försäkringar kan dock kostnaden vanligtvis begränsas.

Omvärld och marknad

Den globala tanksjöfarten är komplex, volatil – och i förändring. På kommande sidor försöker vi förklara oljans väg från utvinning till konsumtion, hur tankmarknaden fungerar och de drivkrafter som påverkar såväl efterfrågan på transporter som utbud av fartyg.



Oljans väg från produktion till konsumtion



Transport med råoljetanker



Transport med produkttanker



Utvinning

Olja förekommer nästan uteslutande i sedimentära bergarter där den under lång tid, högt tryck och hög värme omvandlats från organiska material (växter och djur). Sedimentära bergarter förekommer på alla världens kontinenter men av de oljetillgångar som hittills har upptäckts återfinns nära hälften i Mellanöstern. De länder som utvinner mest råolja i världen är USA, Saudiarabien, Rysland och Iran.

Geografisk fördelning, 2017

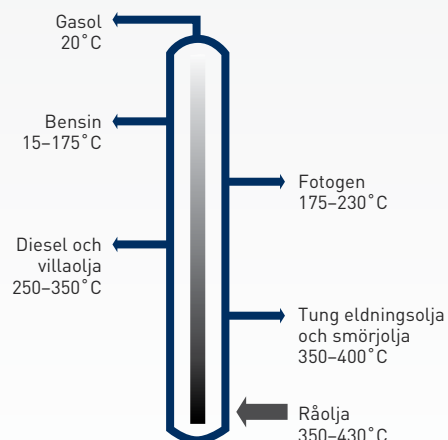


- Mellanöstern, 34%
- Nordamerika, 22%
- Europa & Eurasien, 19%
- Afrika, 9%
- Asia Pacific, 9%
- Syd- och Centralamerika, 8%

Källa: BP

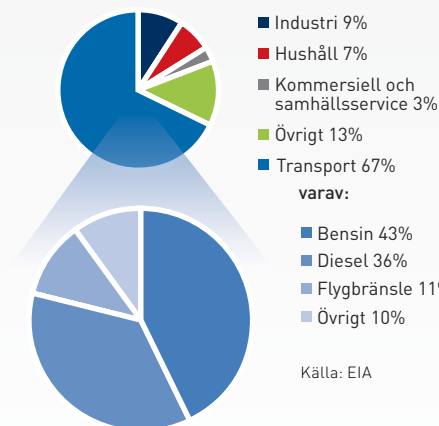
Raffinering

Raffinering av olja går förenklat till så att råoljan först separeras genom destillation. I denna process värms råoljan upp och pumpas in i en så kallad fraktioneringskolonn där den förångas, stiger uppåt och efter hand kondenseras. Ju högre upp i kolonnen kondenseringen sker, desto lägre kokpunkt har den vätska som bildas. Via sidorör tas sedan vätskor – fraktioner – ut på olika nivåer. I nästa steg förädlas fraktionerna var och en för sig i olika processer – till färdiga oljeprodukter som bensin, flygbränsle och diesel.



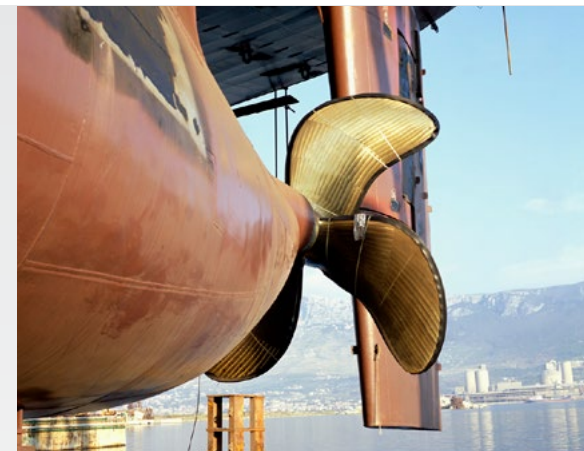
Konsumtion

Sett till förhållandet produktion och konsumtion av olja råder en global obalans. Fortfarande konsumeras cirka 40 procent av oljan i Nordamerika och Europa men trenden är negativ; konsumtionen minskar. I Mellanöstern, Afrika och Asien är konsumtionen per invånare betydligt lägre, men tillväxten kraftig. Globalt ökar konsumtionen med cirka 1,5% per år. Av all olja som produceras används cirka två tredjedelar till bränslen för transporter av olika slag. Hälften av denna används i sin tur till lättare fordon. Andra stora användningsområden utgörs av industriella tillämpningar och till uppvärmning av hushåll.



Tankmarknadens drivkrafter

Utvecklingen på tankmarknaden styrs av balansen mellan efterfrågan på tanktransporter och utbudet av antalet tillgängliga fartyg. Både utbud och efterfrågan styrs i sin tur av flera olika faktorer.



FAKTORER SOM PÅVERKAR EFTERFRÅGAN PÅ TANKTRANSPORTER

1

Konjunktur och efterfrågan på olja

Efterfrågan på sjöburna tanktransporter samvarierar i hög utsträckning med den generella efterfrågan på olja och oljeprodukter. Den globala efterfrågan på olja förväntas fortsätta att öka under de kommande åren. Till de främsta drivkrafterna hör ett ökat globalt välstånd och växande befolkningar.

2

Förändringar i OPECs produktion

Medlemmarna i OPEC står för drygt 30 procent av världens totala oljeproduktion. Organisationens beslut om att öka eller minska produktionen av olja får ett direkt genomslag på behovet av transporter.

3

Förändringar i raffinaderikapacitet

Avståndet mellan raffinaderi och slutkonsument påverkar i hög utsträckning transportbehovet. Det faktum att den globala raffinaderikapaciteten nu minskar eller stagnerar väst om Suez och samtidigt ökar öster om Suez påverkar i hög grad hela tankmarknaden.

4

Oljepris och förändring av lager

Oljeprisets faktiska och förväntade utveckling har en direkt påverkan på lagerhållningen av såväl råolja som förädlade oljeprodukter i konsumtionsländerna. Långvariga uttag från lager medför i sin tur en negativ påverkan på transportbehovet och vice versa vid lageruppbbyggnad.

5

Geopolitik

Krig, politisk oro, oväder och andra faktorer av geopolitisk art kan medföra stora störningar i transportflödena. Dessa situationer kan inte förutses, men kan med kort varsel resultera i stora förändringar i transportbehovet.

FAKTORER SOM PÅVERKAR UTBUDET AV FARTYG

1

Leveranser av nya fartyg

När det gäller storleken på flottan utgör leveranser av tillkommande tonnage en viktig faktor. När efterfrågan på tonnage är hög tenderar nybyggnationen generellt att öka – och vice versa i tider av sämre marknader.

2

Skrotning

Lika viktig som antalet leveranser av nya fartyg, är utfasningen av äldre fartyg – vanligtvis genom skrotning eller användning som flytande lager. Även här tenderar konjunkturen att spela in.

3

Nya regelverk

Utöver ålder kan utfasningstakten även påverkas av nya regelverk. Om de nya kraven påverkar investeringsbehovet i befintliga fartyg kan fartygsägare i sämre tider istället välja att fasa ut fartyget.

Stora förändringar i handelsmönster

Ökad amerikansk utvinning av olja i kombination med förändringar i den globala raffinaderikapaciteten medför stora förändringar i oljeflödena. När avståndet mellan källa, raffinaderi och konsument ökar behöver allt större volymer transporteras allt längre distanser. Det påverkar såväl efterfrågan på tanktransporter som tillgången på transportkapacitet.

Kraftigt ökad utvinning av olja i USA ...

Oljemarknaden är i förändring. Till de främsta drivkrafter hör kraftigt ökad amerikansk utvinning av råolja. Bara sedan 2008 har produktionen dubblats och USA är idag världens största oljeproducent. Merparten av oljan raffinerar i inhemska raffinaderier, för inhemsk konsumtion, men en ökande andel går även på export, inte minst till Asien. Därutöver har under senare år även exporten av råolja ökat.

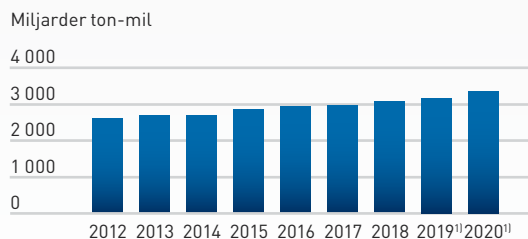
... och utbyggd raffinaderikapacitet i Asien ...

Generellt har raffinaderikapaciteten under senare minskat eller stagnerat väster om Suez, medan den ökat kraftigt öster om Suez. Den kapacitet som byggts upp återfinns till stora delar i Mellanöstern och Asien. I övriga delar av världen kvarstår eller växer efterfrågan på oljeprodukter samtidigt som utbyggnaden av raffinaderikapacitet inte alls står i paritet med efterfrågan.

... resulterar i allt längre transporter

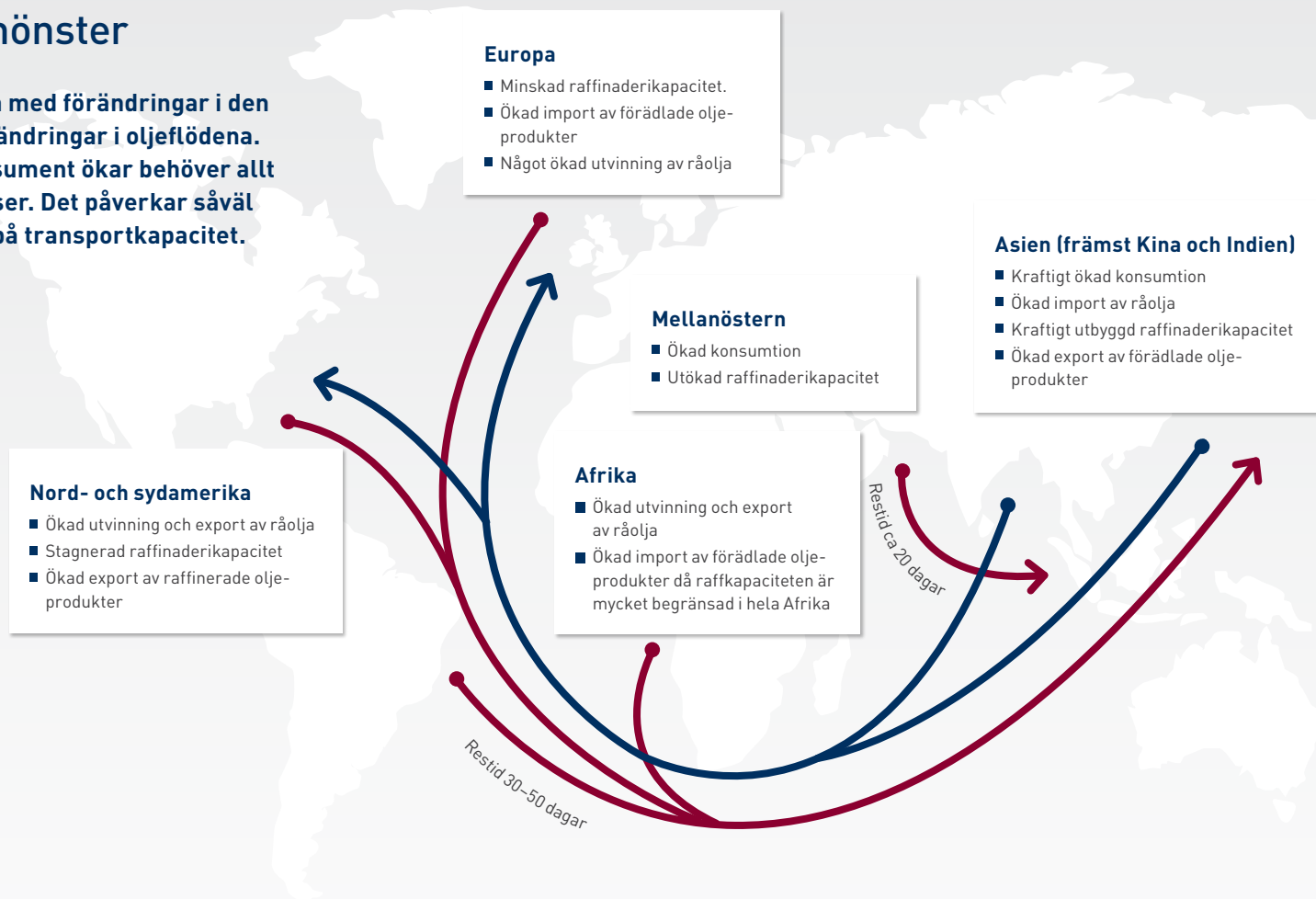
Konsekvensen blir att allt större volymer transporteras allt längre distanser för att nå slutkonsumenter i Nord- och Sydamerika och Europa – men också för att kunna möta det stigande behovet i Afrika och Sydamerika.

Ökning i ton-mil



1) Prognos

Källa: Clarkson



Källa: Fearnleys

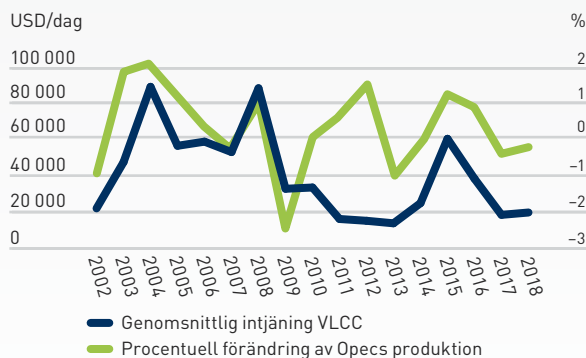
2019 – början på nästa högkonjunktur inom tanksjöfarten

2018 avslutade starkt. 2019 inledde något svagare men flera faktorer talar för en successivt allt starkare marknad under andra halvåret. 2020 har sedan alla förutsättningar för att bli ett riktigt starkt år. Till de främsta drivkrafterna hör en förväntat ökad produktion inom OPEC och en lägre tillväxt i den globala tankflottan. Därutöver väntas även IMO:s nya regelverk 2020 bidra till dels ett ökat transportbehov av raffinerade produkter, dels ett minskat utbud av fartyg.

1 Återgång till normal produktionstakt inom Opec

Tankmarknadens utveckling samvarierar i hög utsträckning med Opecs och andra stora oljeproducenters produktion av olja. Opecs beslut i början av 2019 att minska oljeproduktionen med cirka 1,2 miljoner fat olja per dag bidrog till den dämpade tankmarknaden i början av året. Givet normala lagernivåer och ett stigande oljepris är Concordia Maritimes bedömning att produktionen stegvis kommer att öka under andra halvåret. En ökad produktionstakt i kombination med en överlag god global efterfrågan på olja och oljeprodukter väntas i sin tur medföra goda incitament för en ökad efterfrågan på tanktransporter under andra halvan av 2019.

Tydlig korrelation mellan produktionen av olja och tankmarknadens intjäning

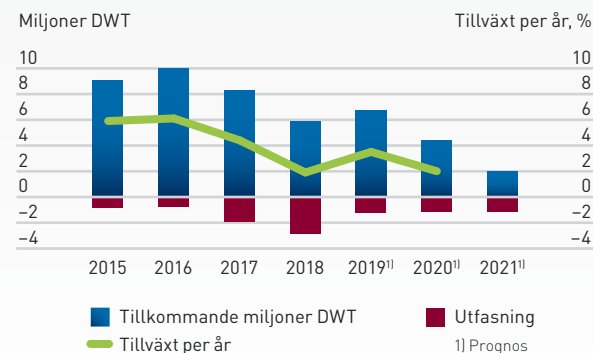


Källa: Fearnleys

2 Låg nettotillväxt i tankflottan

De senaste årens svaga marknad har resulterat i få nybeställningar, med krympande orderbok som följd. 2019 väntas nettotillväxten inom produkttanksegmentet uppgå till cirka 3,5 procent efter skrotning. Åren därefter, 2020 och 2021 väntas tillväxten minska kraftigt.

Låg tillväxt i produkttankflottan

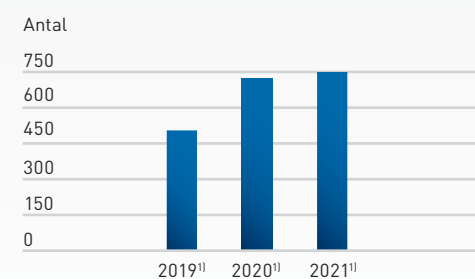


Källa: BIMCO

3 Stor påverkan till följd av IMO:s nya regelverk

År 2020 träder IMO:s nya regelverk i kraft. Till förändringarna hör bland annat krav på minskade utsläpp av svaveloxider. För att möta kraven krävs övergång till lågsvavliga bränslen (exempelvis LNG eller metanol) eller installation av så kallade "scrubbers" som renar avgaserna. Övergången till lågsvavliga bränslen väntas medföra en ökad efterfrågan på produkttanktransporter. Scrubbers väntas installeras på cirka 750, motsvarande cirka 14 procent, av världens 5 500 tankfartyg. Merparten av alla installationer kommer att ske under 2019, vilket kommer att påverka utbudet av tillgängliga fartyg.

Totalt antal fartyg med scrubbers



1) Uppskattat antal per 31 december

Källa: DNB

Flexibla fartyg

Concordia Maritimes flotta bestod i slutet av mars 2019 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 generation 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 skrovdessign 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 2019-03-31

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

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 2019

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

5) 50% charter januari 2018–januari 2020

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

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

Marknadens utveckling och flottans intjäning 2018

Tankmarknaden var fortsatt svag under stora delar av 2018. Till de främsta anledningarna hörde Opecs minskade produktion av olja och uttag från lager nära konsumtionsländerna, vilket sammantaget medförde en dämpad efterfrågan på tanktransporter.

SETT TILL MARKNADENS genomsnittliga intjäning inom MR-segmentet var tankåret 2018 det sämsta sedan början av 1990-talet. Marknaden var svag under stora delar av året, med genomsnittliga rater om USD 8 800 per dag, vilket var cirka 15 procent lägre än föregående år. Även Suezmaxmarknaden var svag, med en genomsnittlig intjäning om cirka USD 16 500 per dag, vilket var cirka 5 procent högre än föregående år.

Att marknaden under de senaste åren varit svag beror till stora delar på dels den produktionsminskning

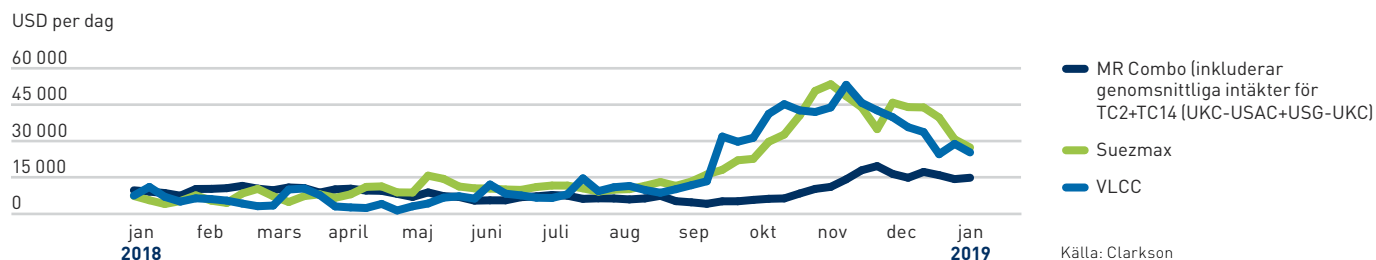
Opec genomfört, dels de omfattande uttag från lager i konsumtionsländerna som ägt rum. Sammantaget har detta resulterat i ett minskat transportbehov med låga fraktrater som följd.

Stark avslutning på året

Under det fjärde kvartalet 2018 vände marknaden kraftigt uppåt. Uppgången berodde huvudsakligen på att Opec, USA och Ryssland sedan juli ökat produktionen av olja. Ökningen var i sin tur en direkt följd av att lagernivåerna

kommit ner till nivåer motsvarande genomsnittet för de senaste fem åren. Sammantaget medförde detta kraftigt stigande rater. Inom MR-segmentet låg raterna på spotmarknaden i slutet av året på upp mot cirka USD 20 000 per dag, att jämföra med cirka USD 4 000 per dag tidigare under delar av hösten. Inom Suezmaxsegmentet låg toppnoteringarna slutet av november på cirka USD 50 000 per dag, att jämföra med cirka USD 5 000 per dag i början av året.

Tankmarknadens utveckling 2018–2019



Concordia Maritimes intjäning

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 12 900 per dag (13 700). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 12 100 (12 700). Inom Suezmax-segmentet låg den genomsnittliga intjäningen under året på USD 18 500 per dag (18 200).

Produkttank

P-MAX

De 10 fartygen i P-MAX-flottan sysselsattes under året genom tidsutbefraktning 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 två med transporter från Singapore till Australien och Nya Zeeland samt tre för transporter mellan USA och Sydamerika. Av de fyra som transporterar tyngre oljeprodukter har tre under året gått i isfart. 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 produkt-tanker och sätter en ny standard avseende såväl bunkerförbrukning som lasteffektivitet.

Inbefraktning av MR (ECO)-fartyg

I produkttankflottan rymdes under året även sex inkontrakterade MR-fartyg (ECO-design) av IMO2/3-klass. Inbefraktningen sker tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent.

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 suzmaxtankers.

Inkontraktering av Suezmaxfartyg

Under året deltog Concordia Maritime i inbefraktningen

av fyra Suzmaxfartyg, där Concordia Maritimes andel uppgick till 50 procent. I slutet av året sålde Concordia Maritime andelarna i inbefraktningarna och realiserade därmed den värdeökning som skett till följd av en allt starkare marknad.

Dockningar och reparationer

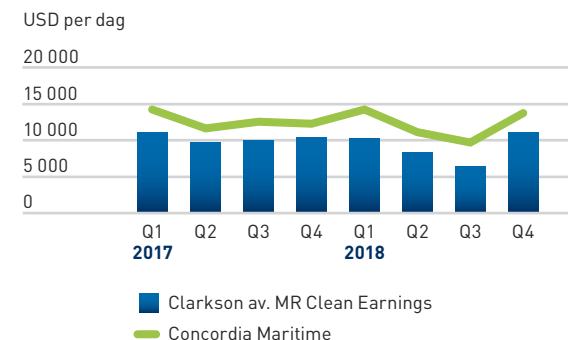
Under året genomfördes inga planerade eller oplanerade dockningar (fartygen dockas vart femte år).

Värdering av flottan

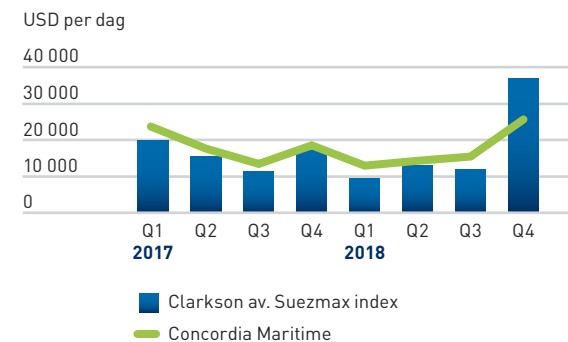
Concordia Maritimes standardprocess är att halvårsvis göra en bedömning och värdering av fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett nedskrivningsbehov. Denna baseras på en samlad bedömning av framtida intjäning och genomsnittliga marknadsvärderingar (snittvärden från tre oberoende fartygsmäklare).

Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). I slutet av december 2018 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

Produkttankflottans genomsnittliga reseresultat¹⁾ (spot)



Suezmaxflottans genomsnittliga reseresultat¹⁾ (spot)



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

Världsledande kompetens

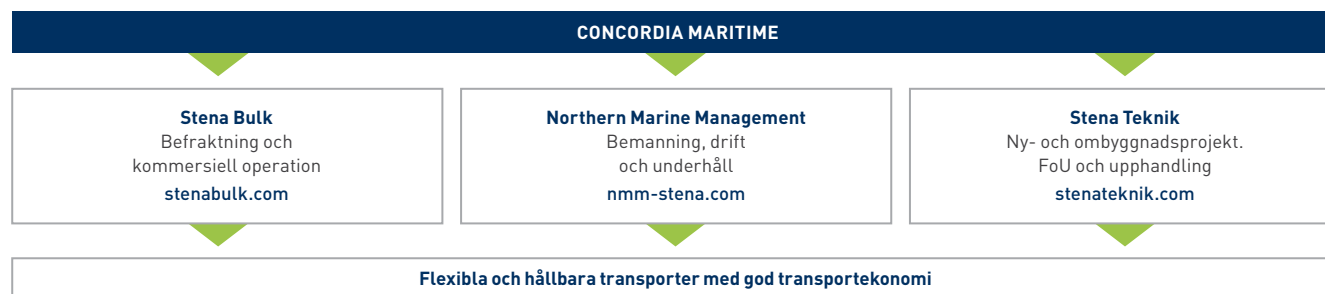
Concordia Maritimes verksamhet bedrivs i nära samarbete med flera av företagen inom Stena Sfären. Partnerskapen ger tillgång till världsledande kompetens inom samtliga sjöfartens områden: från konceptutveckling och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation.

CONCORDIA MARITIMES EGEN LANDORGANISATION bestod under 2018 av totalt 6 personer (6). Den kontrakterade sjöorganisationen är betydligt större. Vid slutet av året uppgick ombordpersonalen till 494 (473).

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 kostnadseffektivt 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 framgångsfaktorerna hör omtanke om kunderna, innovativa lösningar och perfekt utförande. För mer information se www.stena.com och www.stenametall.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). Verktyget 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.



Stort fokus på hållbarhet

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

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 9. Hållbarhetsramverket presenteras på sid 24 och 34, säkerhetsaspekter på sid 25–26, miljöaspekter på sid 27–30, sociala aspekter på sid 31–32. Samhällsengagemanget beskrivs på sid 33. Styrning och uppföljning (inkl. antikorrupcion) beskrivs på sid 36–37. Riskbeskrivningar återfinns på sid 38–42.

Fem prioriterade områden

		Utfall 2018	Sidan
Safety first	Concordia Maritimes verksamhet ska bedrivas på ett sätt som skyddar de anställda, miljön och fartygen. Genom en stark säkerhetskultur på alla nivåer inom organisationen ska risken för olyckor förebyggas.	■ Inga allvarigare olyckor eller incidenter.	26
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.	■ Fortsatt minskande utsläpp av koldioxid, svaveldioxid och partiklar.	27
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.	■ Under ställda finansiella mål till följd av svag marknad. Negativt resultat till följd av svag marknad men bolaget har fortsatt en sund balansräkning.	7
Socialt ansvar	Concordia Maritime ska vara en attraktiv arbetsgivare som erbjuder säkra och utvecklande arbetsplatser till konkurrenskraftiga villkor.	■ Fortsatt låg personalomsättning bland ombordanställda samt femte året i rad utan Lost Time Injury.	31
Samhälls-engagemang	Concordia Maritime är en aktiv samhällsaktör. De projekt eller initiativ som stötts ska bidra till en säkrare vardag för den enskilda sjömannen och/eller en mer miljömässigt och socialt hållbar sjöfart.	■ Finansiellt stöd till Mercy Ship Cargo Day. Finansiellt och aktivt stöd till Concordia Maritimes stipendieprogram på Bermuda samt samarbete med organisationen Håll Sverige Rent.	33

Utgångspunkter i hållbarhetsarbetet

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

TANKSJÖFARTEN ÄR SANNOLIKT en av de hårdast reglerade och mest granskade branscherna. De omfattande regelverken omfattar miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörelaterade aspekter. 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.

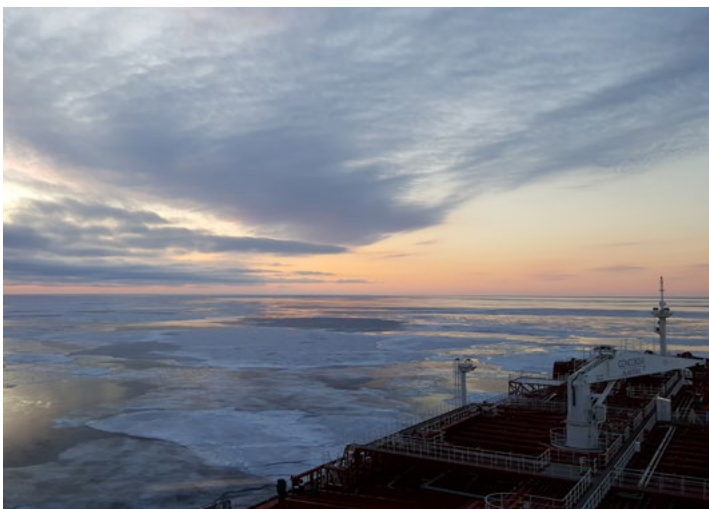
FNs mål för hållbar utveckling

2015 antog FN:s generalförsamling resolutionen ”Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling”, med 17 globala mål, vilka sammanfattar de globala utmaningar och prioriterade områden som världen står inför. Syftet med målen är att utrota fattigdom, förverkliga mänskliga rättigheter, uppnå jämställdhet och motverka klimatförändringar.

Concordia Maritime stödjer de 17 målen fullt ut och anser att de har potential att bidra till en mer hållbar utveckling – för såväl samhället i stort som enskilda företag och verksamheter.

Concordia Maritimes verksamhet har bäring på flera av målen, men fokus i arbetet ligger på mål 8, 9, 12, 14 och 17 där möjligheten till positiv påverkan bedöms vara störst.

Läs mer om arbetet med målen på concordiamaritime.com.



FNs globala mål



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. Utbildningsarna 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. I de dagliga rutinerna på Concordia Maritimes fartyg ingår att varje besättningsman varje dag ägnar viss 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 fem åren har ingen olycka inträffat med förlorad arbetsdag som följd.

Inga allvarliga skador eller incidenter

Inga allvarligare incidenter eller olyckor inträffade under 2018 ombord på Concordia Maritimes fartyg. Under året inträffade 11 incidenter som resulterade i skada på egendom. Skadorna rörde bland annat skadad wire, skada på motor för ankarvinsch och skada på angöringsbåtpropeller. Fem incidenter klassades under året som High Potential Near Miss. Inga incidenter klassades som High Risk Observation.

Externa kontroller och inspektioner

Under 2018 genomfördes 35 vettinginspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. På dessa inspektioner noterades sammanlagt 90 observationer, vilket gav ett genomsnitt på

2,6 observationer per inspektion. I inget fall gjordes någon observation av allvarligare art. Två inspektioner hade fler än 5 observationer. Under året genomfördes även 25 s.k. hamnstatskontroller. Inte vid någon av dessa gjordes någon observation av allvarligare art.

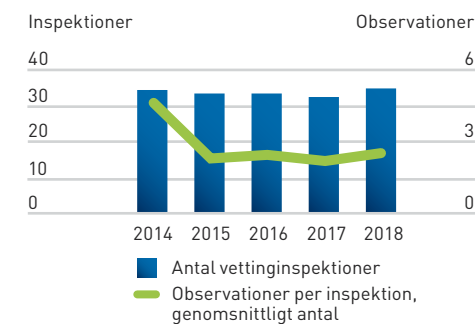
Piracy

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 IMO:s ISPS-kod (International Ship and Port Facilities Security Code). Koden 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. Under 2018 var Concordia Maritimes fartyg förskonade från försök till kapning.

Nyckeltal: Safety first

	Mål 2018	Utfall 2018	Mål 2019
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	2	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan) per inspektion	<4	2,6	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0
Skada på egendom	0	11	0
High potential Near miss	0	5	0
High Risk Observation	0	0	0

Vettinginspektioner av vår flotta¹⁾



1) Oljebolagens fartygsinspektioner

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.

Den egna 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 löpande tekniska förbättringar på fartygen.

Inom ramen för den kommersiella och tekniska operationen har det sedan 2012 bedrivits ett omfattande bränsleeffektiviseringsprogram. Till aktiviteterna och åtgärderna hör dels 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.

De senaste fem åren har bränsleeffektiviteten mätt i konsumtion per dag till havs förbättrats med drygt 10 procent. Den minskade bunkerförbrukningen medförde under 2018 en minskning av koldioxidutsläpp med drygt 2 028 ton och svaveldioxidutsläpp med cirka 19,2 ton. Utsläppen av kväveoxider och partiklar minskade med 60 ton respektive 0,8 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 gränsvärdet utanför SECA att sänkas till 0,5 viktprocent.

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

Concordia Maritimes bedömning är att det vid tidpunkten för det nya regelverkets införande kommer att finnas en god tillgänglighet på godkända marina bränslen. Här och nu avses därför inte göras någon investering i ”scrubbers”.

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 IMOs 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. Bevaxning 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.

Nyckeltal: Miljömässigt ansvar

	Mål 2018	Utfall 2018	Mål 2019
Oljespill, liter	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (lagda fartyg) ¹⁾	0,3	0,23	0,3
CO ₂ -reducering, mt	2 800	2 028	2 800
SO _x -reducering, mt	36	19,2	36
No _x -reducering, mt	80	60	80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,9	0,8	0,9

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 ballastvattenkonvention. 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. IMOIMAX-fartygen är utrustade med särskilda system för hantering av ballastvatten. Liknande system för övriga fartyg i flottan är upphandlade och kommer installeras i samband med dockning.

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. Inte heller under 2018 var något av Concordia Maritimes inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet. Ombord Stena Performance spilldes dock cirka 10 liter bensin på däck under lossning då en svetsfog på ett rör gick upp.

En flexibel flotta

Concordia Maritimes främsta bidrag till en mer hållbar tanksjöfart utgörs av en lastflexibel flotta. Såväl P-MAX-fartygen som IMOIMAX-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 IMOIMAX-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.

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 skrottningsprocessen 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.

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-, IMOIMAX- 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.

1. Design & koncept

Störst möjlighet att begränsa ett fartygs miljöpåverkan finns vid utformningen av själva fartygskonceptet. 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.

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.

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.

4. Kontinuerliga förbättringar

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

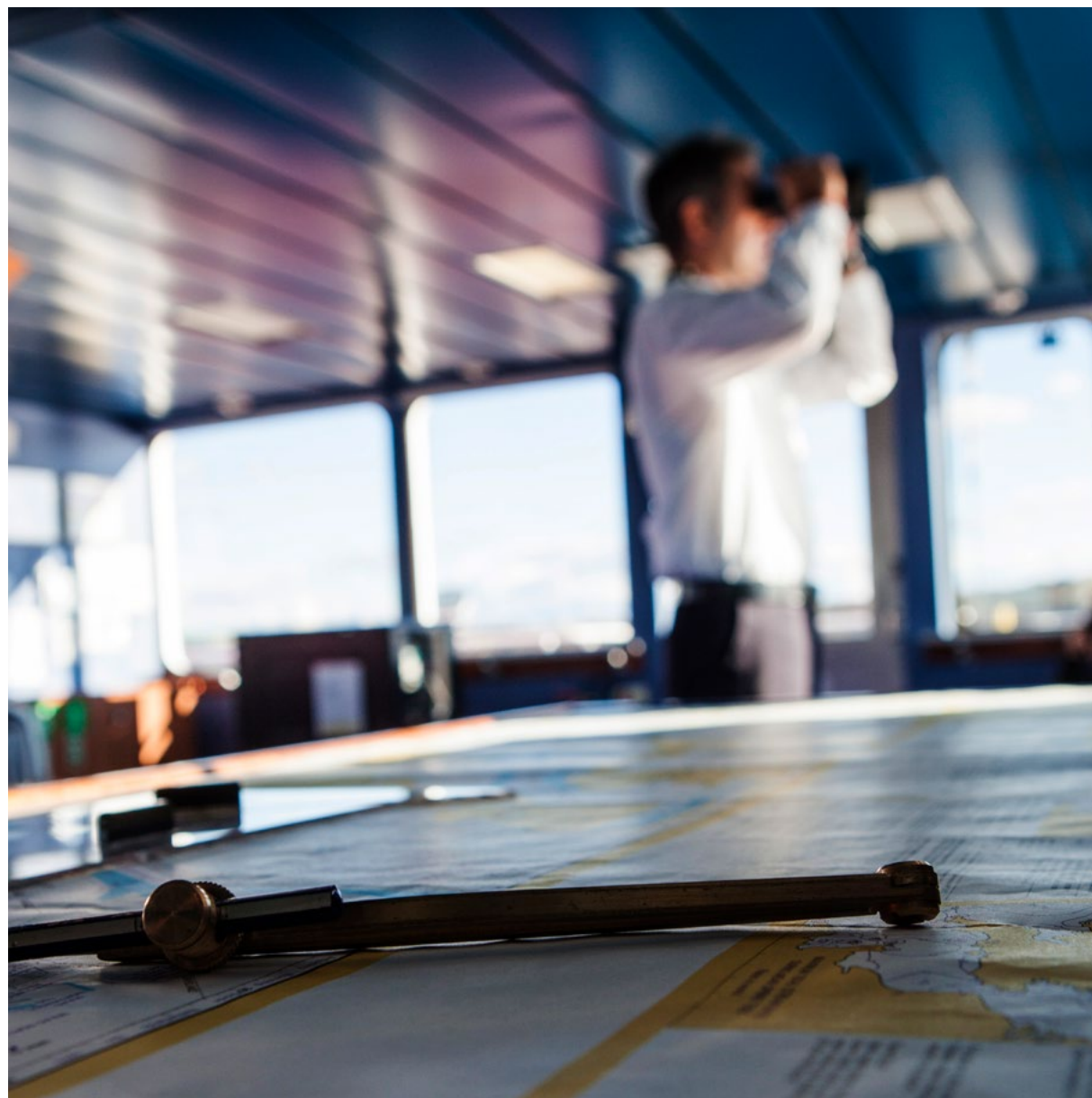
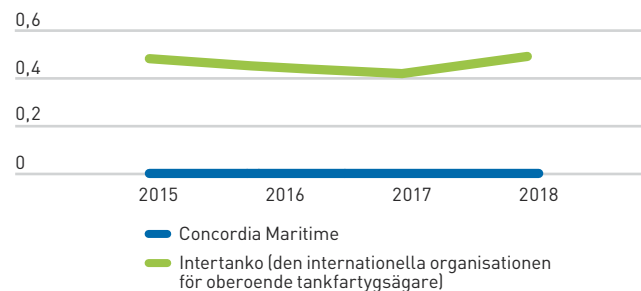


Socialt ansvar

SJÖFARTEN ÄR TILL NATUREN GLOBAL; affärs- och konkurrens- mässigt 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 och en stark säkerhetskultur utgör viktiga bitar i detta arbete.

LTIF jämfört med branschen



Låg personalomsättning

I slutet av 2018 sysselsattes 494 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).

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 2018

För femte året i rad var inget av Concordia Maritimes fartyg inblandat i någon incident med allvarligare personskada som följd (Loss Time Injury). Sammantaget under året inträffade en arbetsrelaterad skada 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 2018 genomfördes tester på samtliga Concordia Maritimes fartyg, alla med negativa utslag.

Mänskliga rättigheter

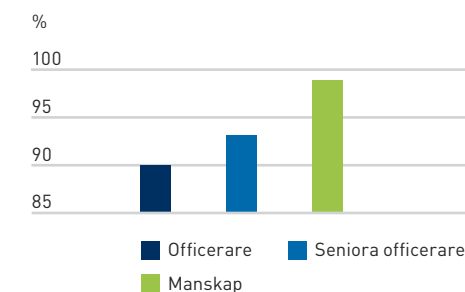
Concordia Maritime stödjer och respekterar FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna samt Internationella arbetsorganisationen ILO:s internationella program för avskaffande av barnarbete (IPEC). I gällande Code of Conduct tydliggörs att tvångsarbete inte accepteras i någon form, inte heller användning 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 särskiljas eller diskrimineras baserat på kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. 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.

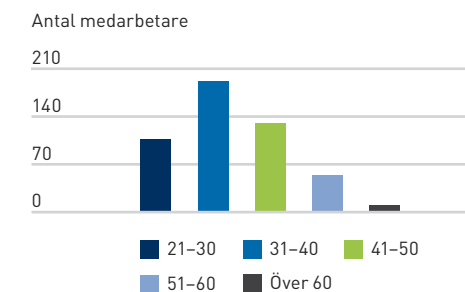
Nyckeltal: Socialt ansvar

	Mål 2018	Utfall 2018	Mål 2019
LTI (Lost Time Injury)	0	0	0
LTIF (Lost Time Injury Frequency)	0	0	0
Medical Treatment Case	0	1	0
Restricted Work Case	0	0	0

Andel ombordanställda som stannar kvar



Åldersfördelning



Samhällsengagemang

I **ENLIGHET MED CONCORDIA MARITIMES** riktlinjer för samhällsengagemang prioriteras initiativ med tydlig koppling till Concordia Maritimes värderingar, kompetens och verksamhet. De projekt eller initiativ som stötts 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 stöttar sedan 2016 Mercy Ships Cargo Day, vars syfte är att samla in medel till Mercy Ships, en icke-statlig organisation som driver världens största privata sjukhusfartyg. Mercy Ships erbjuder gratis operationer, tandvård och annan kvalificerad medicinsk vård på platser där behovet är som störst.



Plast i haven – utbildning och strandstädning

Plasten i havet är en av vår tids största miljöproblem och världshaven håller i snabb takt på att fyllas av skräp. Havsströmmar gör att skräp från hela världen samlas i specifika områden, och bildar gigantiska skräpöar. Om ingenting görs nu kommer det finnas mer plast än fisk i havet år 2050.

I syfte att öka kunskapen om tillståndet för världshaven samarbetar Concordia Maritime sedan 2018 med den ideella organisationen Håll Sverige Rent (HSR). Concordia Maritime har bland annat tagit initiativ till en webbutbildning som finns tillgänglig via concordiamaritime.com och genomfört strandstädning på den svenska västkusten. Syftet är att sprida kunskap om plast i havet samt att öka engagemanget hos allmänhet och personal.

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 hållbarhetspolicyn beskrivs Concordia Maritimes övergripande inställning till hållbarhet samt övergripande principer för styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet.
- *Code of Conduct* I den affärsetiska policyn 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. 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 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. Uppförandekoden gäller alla medarbetare utan undantag, och utbildning om den är obligatorisk för alla medarbetare. Koden finns tillgänglig på Concordia Maritimes webbplats.

Externa regelverk och samarbeten

- *Global Compact* Concordia Maritime följer både FN:s 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 antikorrupktion, 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 företagets 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

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 (Bemanning, 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 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 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 korrupcion

Inom Concordia Maritime, Stena Bulk och Northern Marine Management råder nolltolerans mot alla former av korrupcion, 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.

Gemensam visselblåsarfunktion

Inom Stena Sfären 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 2018 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 2018 har inga väsentliga överträdelser 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, lasthanteringssystem, 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 87–88.

Samarbetet med Stena Sfären

Det nära samarbetet med de närstående 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. För mer information om samarbetet med Stena Sfären se not 22, sid 78.

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 för bolagsstyrning.

Avvikelse 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 överträdelser 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 bl a Bolagsordning, styrelsens arbetsordning, VD-instruktioner, Code of conduct, hållbarhetspolicy, insiderpolicy och riklinjer, finanspolicy och attestinstruktion.

Riskbedömning

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

Föregående års siffra inom parentes

Typ av risk	Påverkan (1-5)	Sannolikhet (1-5)	Riskstrategi
4. Motpartsrisker			
A Motpartsrisker – kundkrediter	3 (3)	2 (2)	Långsiktiga samarbeten och löpande uppföljning. Känd kundbas.
B Motpartsrisker – underleverantörer och samarbetspartners	3 (3)	1 (1)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.
5. Finansiella risker			

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

Föregående års siffra inom parentes.

Förändring av riskmiljön 2018

Den största förändringen i riskmiljön under 2018 rör svaga 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.



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 två checkräkningskrediter om MUSD 10 respektive MSEK 10. Ny- eller omfinansiering av fartyg kan vara viktiga verktyg för att säkerställa en god likviditet.

D Finansieringsrisk

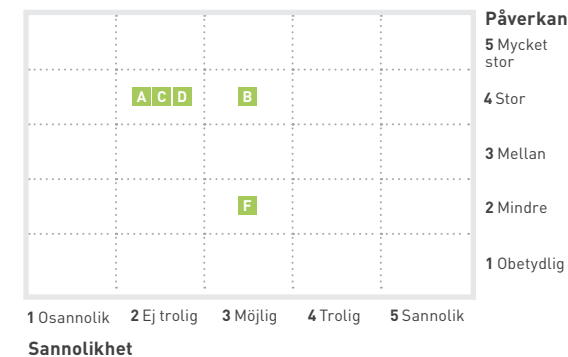
Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt lånekapital.

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 får en ogynnsam värde- eller avkastningsutveckling.

HANTERING: Risken hanteras genom att placeringarna sprids på flera olika instrument med en aktiv förvaltning och utvärdering.



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 konjunkturella risker avses risken att det allmänna marknadsläget påverkar verksamheten eller resultatet negativt. Sjöfart är en utpräglat 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 konjunkturella 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 bärighet 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 pooler inom vilka fartygen verkar. Besluten baseras på en löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt.

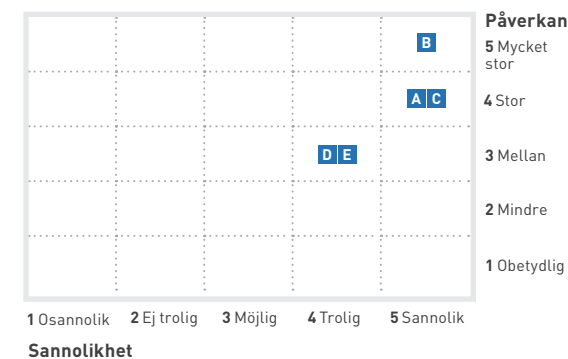
C Oljepris

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. I vissa fall förekommer även användning av oljederivathandel.

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



ringar 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 branschorganisationer, partners och andra aktörer. Vad gäller höjda krav inom miljö- och säkerhetsområdet medför Concordia Maritimes flotta och utpräglade säkerhetsfokus snarast möjligheter.

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

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.

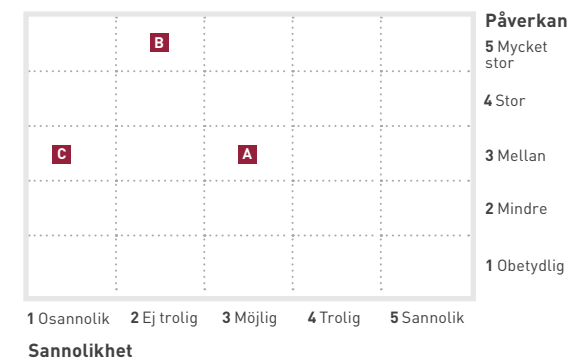
HANTERING: Vad gäller risken för krig, oroligheter och piratverksamhet bedrivs en löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels tillsammans med samarbetspartners och andra aktörer.

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 besättningar bolaget vill ha 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. Motpartsrisiker

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

A Motpartrisker – kundkrediter

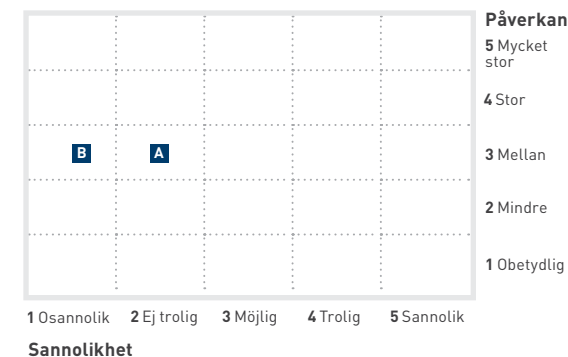
Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden.

HANTERING: Långsiktiga samarbeten och en i huvudsak återkommande kundbas, 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 hör 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.



Aktien

Vid utgången av 2018 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 12,20 (12,50).

CONCORDIA MARITIMES B-AKTIE HANDLAS SEDAN 1984 på

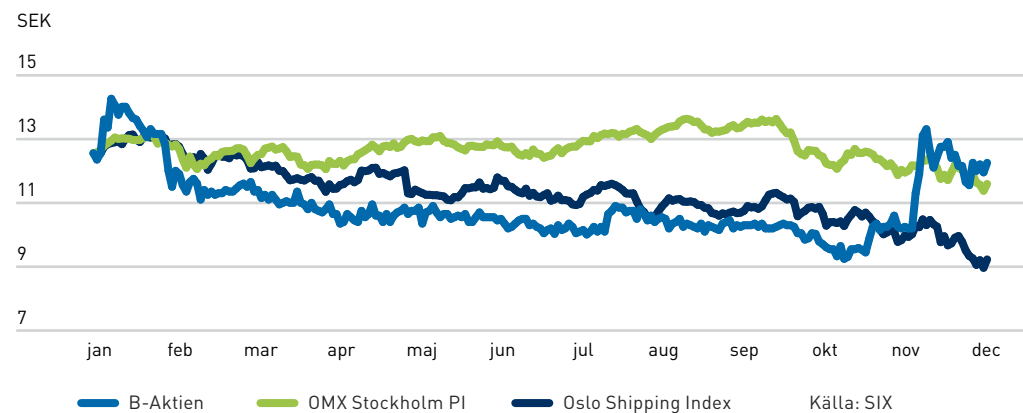
Nasdaq Stockholm under kortnamnet CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. A-aktien har tio röster och B-aktien en röst per aktie. Samtliga A-aktier ägs av Stena Sessan som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984. Stena Sessan har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet 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 2018 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 2018



Nyckeldata för aktien

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Utdelning, kr	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av årets resultat	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a	-7	56	60	n/a
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	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00
Direktavkastning, % ²⁾	n/a	n/a	3,0	3,1	n/a	n/a	4,9	7,7	4,9	5,9
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	-2	-10	-26	55	10	15	-18	-32	27	20
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3	12,2	neg
Antal omsatta aktier per år, miljoner	7,3	18,9	13,5	21,4	10,1	14,8	5,7	6,2	17,6	12,4
Omsättningshastighet, %	15	40	28	45	21	31	12	13	37	26
Börsvärde vid årets slut, MSEK	582	597	603	931	616	558	484	618	978	811
Antal aktieägare	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006
Eget kapital per aktie	22,24	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47

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

Utdelning 2009–2018

År	Utdelning per aktie, kr	Direktavkastning, %
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	n/a
2018	0,00 ¹⁾	n/a

1) Föreslagen utdelning

Ägarkoncentration 2019-01-31

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	70,8	83,4
De 20 största ägarna	76,6	86,7
De 100 största ägarna	87,9	93,1

Ägarkategorier 2019-01-31

	Kapital %	Röster %
Utländska ägare	10,2	5,8
Svenska ägare	89,8	94,2
varav		
Institutioner	64,2	79,6
Privatpersoner	25,6	14,6

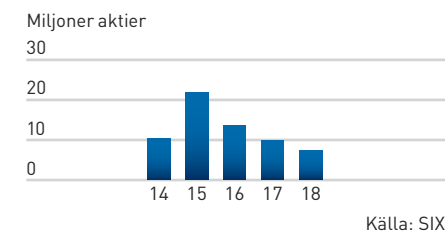
Aktieägarstruktur 2019-01-31

Aktieinnehav	Ägare	Andel %
1–1 000	3 070	75,0
1 001–10 000	812	19,9
10 001–20 000	78	1,9
20 001–	135	3,3
Total	4 095	100,0

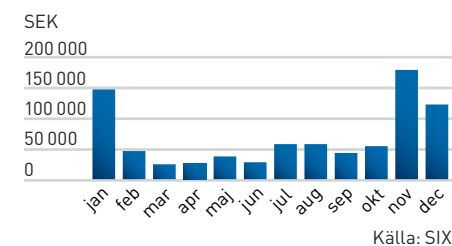
Tio största ägarna 2019-01-31

	Kapital %	Röster %
Stena Sessan	52,2	72,7
Bengt Stillström	4,2	2,4
Försäkringsaktiebolaget, Avanza Pension	2,8	1,6
Stig Andersson	2,5	1,4
AB Traction	2,3	1,3
Morgan-Åke Åkesson	1,7	1,0
Catella Bank S A	1,6	0,9
KBC Bank NV, W-8IMY	1,0	0,6
Nordnet pensionsförsäkring AB	1,0	0,6
Ann Stillström	0,8	0,4

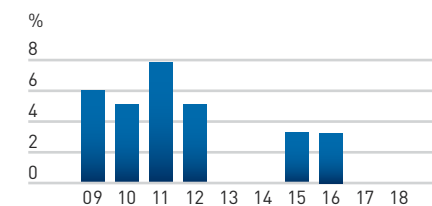
Aktiens omsättning 2014–2018



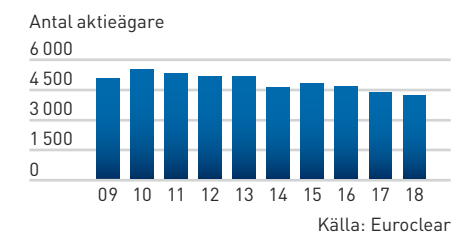
Aktiens omsättning 2018



Aktiens direktavkastning



Aktieägarutveckling 2009–2018



10 år i sammandrag

	2018 ³⁾	2017 ³⁾	2016 ³⁾	2015 ³⁾	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Resultatposter, MSEK										
Totala intäkter	1 052,9	827,5	1 038,2	1 086,6	531,2	467,8	543,4	559,6	513,4	599,3
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-1 183,0	-978,5	-955,5	-877,0	-474,8	-467,4	-465,9	-452,0	-413,2	-531,5
Rörelseresultat	-130,1	-624,6	82,7	209,6	56,4	0,4	77,5	107,6	100,2	67,8
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	54,8	—	57,4	—	—	—	—	—
EBITDA ⁴⁾	56,8	51,3	319,9	423,8	201,0	144,7	228,4	242,6	219,5	160,8
Resultat efter finansiella poster	-181,9	-660,2	56,9	174,3	16,5	-39,0	-369,4	76,3	76,9	-91,0
Resultat efter skatt	-182,1	-660,2	69,5	173,9	8,7	-28,8	-356,0	84,8	80,4	-81,1
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	-88,9	-14,9	227,0	392,2	121,8	124,1	190,5	231,1	210,7	189,6
Investeringar i anläggningstillgångar	2,9	78,0	89,5	459,3	87,9	64,7	428,3	330,1	638,6	654,2
Balansposter, MSEK										
Fartyg	2 303,0	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
(Antal fartyg)	11	11	11	13	11	12	12	11	10	8
Fartyg under byggnad	0,0	0,0	0,0	0,0	205,8	100,5	48,0	143,0	262,0	619,0
(Antal fartyg)	—	—	—	—	2	2	2	1	2	3
Likvida medel	126,4	243,6	406,3	273,6	136,6	106,0	144,4	128,2	68,3	82,5
Kortfristiga placeringar	97,4	222,8	273,2	0,0	0,0	81,7	97,1	113,6	84,0	37,1
Övriga tillgångar	266,4	196,2	276,7	271,3	243,7	203,5	127,8	83,9	127,4	367,8
Räntebärande skulder	1 539,1	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
Övriga skulder och avsättningar	192,6	111,0	118,7	98,6	102,2	120,2	156,6	165,2	149,3	124,6
Eget kapital	1 061,5	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
Balansomslutning	2 793,2	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

1) Fartygsförsäljning ingår ej.

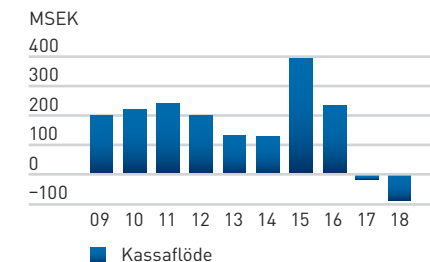
2) För 2018 anges till årsstämman 2019 föreslagen utdelning.

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

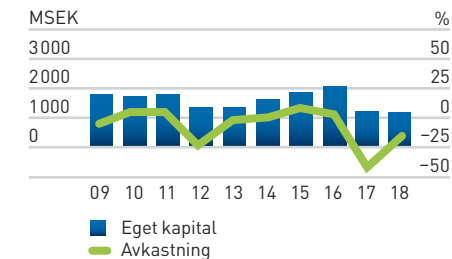
I denna tabell är även 2015 ändrat enligt samma princip för jämförelsens skull.

4) Se definitioner på sidan 94.

Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning



Avkastning på eget kapital



forts. 10 år i sammandrag

	2018 ³⁾	2017 ³⁾	2016 ³⁾	2015 ³⁾	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Nyckeltal, %										
Soliditet ⁴⁾	38	41	50	43	42	38	38	47	50	53
Räntabilitet på totalt kapital ⁴⁾	-3	-17	2	5	2	0	-9	3	2	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital ⁴⁾	-4	-18	2	5	2	0	-9	3	2	3
Räntabilitet på eget kapital ⁴⁾	-16	-42	4	10	1	-2	-23	5	5	-4
Värden per aktie, SEK										
Årets resultat	-3,81	-13,83	1,46	3,64	0,18	-0,60	-7,46	1,78	1,68	-1,70
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—	1,15	—	1,20	—	—	—	—	—
Kassaflöde från löpande verksamhet ¹⁾	-1,86	-0,31	4,76	8,22	2,55	2,60	3,99	4,84	4,41	3,97
Eget kapital	22,4	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47
Eget kapital/substansvärde	1,03	1,08	1,32	1,06	1,25	2,31	2,75	2,88	1,75	2,20
Börskurs på bokslutsdagen	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00
Utdelning ²⁾	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a	n/a	56	60	n/a
Övrigt										
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar ⁴⁾	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg	7,3	12,2	neg
Antal aktieägare	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006

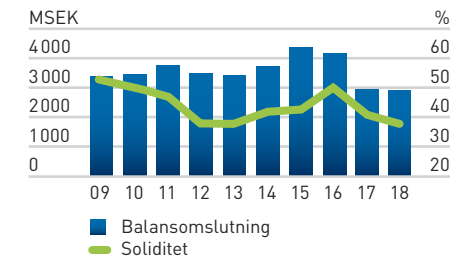
1) Fartygsförsäljning ingår ej.

2) För 2018 anges till årsstämman 2019 föreslagen utdelning.

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

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

4) Se definitioner på sidan 95.

Soliditet


Finansiell rapport



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2018. Moderbolag är Stena Sessan AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet.

Allmänt om verksamheten

2018 blev ytterligare ett utmanande år för Concordia Maritime och hela branschen. Efterfrågan på olja var relativt god och nettoökningen av flottan var bara drygt 1% men lagerneddragningarna (som en följd av Opecs och deras samarbetsländernas produktionsbegränsningar) i konsumtionsländerna innebar att efterfrågan på tanktransporter reducerades. Utifrån marknadsförutsättningarna har verksamheten fungerat väl. Reserresultaten för bolagens fartyg överstiger den nivå som marknaden redovisar (Clarkson world wide MR clean index och Clarkson world wide Suezmax index). Kostnadskontrollen har varit god och fartygens operativa dagskostnader för reparation, underhåll, bemanning och försäkring är på samma nivå som föregående år. Administrationskostnaderna är marginellt lägre än föregående år. Under året har inga dockningar eller refinansieringar genomförts. Bolaget har under året utökat inhyrningen av fartyg som gjorts tillsammans med Stena Bulk (50% andel) och realiserade i kvartal fyra en vinst genom att sälja de Suezmaxandelar (50% i inhyrningen av fyra Suezmaxfartyg) vars värde för 2019 ökat avsevärt. Andelarna var bolagets fram till och med 31 december 2018.

P-MAX

Vid räkenskapsårets slut sysselsattes tre av fartygen på längre kontrakt. Ytterligare fyra fartyg var sysselsatta på trader som kan utnyttja fartygens egenskaper i form av stort lastintag i kombination med relativt lågt grundgående och isklass. Eftersom marknaden under den största delen av året varit svag har bolaget valt att inte sätta fler än tre fartyg på längre lastkontrakt.

Under året har *Stena Progress* fortsatt sin treåriga periodutbefraktning till ett nationellt oljebolag. *Stena Paris* och *Stena Provence* periodutbefraktning förlängdes under året med ett år.

ECO-MR

Under året tog bolaget i samarbete med Stena Bulk ytterligare inhyrningspositioner och hade vid årets utgång 50% andel i sex inhyrda ECO-MR.

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Fartyget avyttrades Q4 2016 genom sale lease back avtal och hyrs tillbaka på bareboatbasis. Under året togs 50% andel i inhyrning av fyra Suezmaxfartyg. När marknaden stärktes i slutet av året ökade värdet av dessa positioner för 2019 avsevärt. Bolaget beslutade då att sälja andelarnas värde från 1 januari 2019 i slutet på 2018 och kunde därigenom realisera en vinst.

IMOIMAX

De två fartygen *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk. Båda fartygen har avyttrats (Q4 2016 respektive Q1 2017) genom sale lease back avtal och hyrs tillbaka på bareboatbasis.

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 redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (marknadsvärdet via externa mäklarvärderingar) och nyttjandevärdet (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömningen av tillgångarnas värde 31 december 2018 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Tvister

Vid räkenskapsåret utgång fanns ingen pågående tvist.

Fraktmarknadens utveckling

Året präglades av en utmanande tankmarknad. Trots att nettoflottan bara ökade med ca 1% och efterfrågan på olja ökade med ca 1,5% så var behovet att tanktransporter relativt lågt på grund av lagerdragningar i konsumtionsområdena. Opecs produktionsbegränsningar hämmade

marknaden och när de upphörde ökade behovet av tanktransporter och därmed förbättrades (med en viss fördröjning) marknaden avsevärt. Denna förbättring realiserades under fjärde kvartalet, först för råoljetankers och därefter för produkttankers.

Produkttankmarknaden (MR, IMOIIIMAX, P-MAX)

Den genomsnittliga intjäningen för bolagets produkttankflotta spot och TC var för hela 2018 USD 12 900 (13 700) per dag. För fartygen sysselsatta på spotmarknaden var den genomsnittliga intjäningen USD 12 100 (12 700) per dag.

Råoljetankmarknaden (Suezmax)

På helårsbasis var den genomsnittliga intjäningen för bolagets Suezmaxflotta USD 18 500 (18 200) per dag.

Nybyggnationspriser

Vid utgången av räkenskapsåret kostade en produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 36,5 (33,5). Priset för ett IMO2-klassat MR-fartyg, liknande som bolagets IMOIIIMAX-fartyg, var cirka MUSD 39,5 (35). Ett Suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid årsslutet ca MUSD 60,5 (54,5).

Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Omsättningen för 2018 blev MSEK 1 052,9 (827,5). Årets resultat före skatt var MSEK -181,9 (-186,5 exklusive nedskrivningar, -660 inklusive nedskrivningar). Resultat efter skatt per aktie slutade på -3,81 (-13,83).

Investeringar

Investeringar i materiella tillgångar uppgick under året till MSEK 2,9 (78). Bolagets nettoinvesteringar i finansiella tillgångar till MSEK -102,5 (-39,8) och avser till största delen nettoförsäljning av företagsobligationer.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 160,1 (335,5). Utöver detta fanns på balansdagen företagsobligationer till ett värde av MSEK 97,4 (215,8), aktier till ett värde av MSEK 13,9 (7) och låst likviditet om MSEK 64,9 (0) som en följd av margin calls på våra oljepositioner (vid tidpunkten för påskrift av årsredovisningen den 21 mars 2019 återstod inga låsta medel).

Bolagets räntebärande skulder uppgick vid årsskiftet till MSEK 1 539,1 (1 635,6). Det egna kapitalet uppgick vid balansdagen till MSEK 1 061,5 (1 221,9) och soliditeten uppgick till 38% (41%).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt beslut på årsstämman 2018. Bolagsstämman beslutade om riktlinjer för koncernledningens ersättning enligt följande: Ersättningen 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 på ersättningen beror på

storleken och komplexiteten i 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 ska beslutas av ersättningsutskottet (som utgörs av hela styrelsen). 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. Sådana ersättningar ska vara tidsbegränsade. Föreslagna riktlinjer för ersättning till bolagsstämman 2019 överensstämmer med de som beslutades 2018.

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 Vd:s vid varje tidpunkt gällande pensionsmedförande lön och övrigt kompensation intill pension. För övriga ledande befattningshavare i Sverige tillämpas en premiebaserad plan för ålderspension utöver basplanerna på den svenska arbetsmarknaden.

För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsidiga 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 ansvaret för oljespill där beloppsbegränsningen är MUSD 1 000. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt. Utöver dessa försäkringar har bolaget tecknat sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

Trots försäkringsmässigt skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket kraftigt. Oljeindustrin kräv på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada bolagets 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 tanksjöfart fluktuerar kraftigt från tid till annan. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna kan medföra stora konsekvenserna 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 bolagets absoluta styrkor gentemot konkurrenter.

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 ombord och i land kan en hög säkerhetsstandard upprätthållas och havsmiljön skyddas på bästa 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 fartygen, 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 fartyget 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.

Ingen av bolagets fartyg var under 2018 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

För femte året i rad inträffade ingen Lost Time Incident (incident på arbetsplatsen som innebär att den anställda inte kan utföra sitt arbete nästa arbetsdag) på bolagets fartyg.

Det fokuserade arbetet med att minska bunkerförbrukningen på bolagens fartyg ger resultat. Under 2018 minskade fartygens bunkerförbrukning med 0,23 ton per dag till havs jämfört med 2017. Detta innebär att utsläpp till luften minskar. Det är tillfredsställande att minskningen sker men nivån på minskningen var sämre än bolagets mål för 2018.

Kundernas inspektioner av bolagets fartyg innebar 2018 ett utfall på i genomsnitt 2,6 observationer per inspektion. Detta utfall är bättre än målsättningen <4.

Bolaget har under 2018 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.

Under 2018 genomfördes ett samarbete med organisationen Håll Sverige Rent. Samarbetet innebar att ett utbildningsmaterial publicerades på hemsidan och att en strandstädning med en presentation om vikten av att hålla haven rena genomfördes.

För mer information om hållbarhetsarbetet se avsnittet för hållbarhet på sidorna 22–37.

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

2019 inleddes starkt men i slutet på januari gick raterna ner, om än från höga nivåer. Bakom nedgången står Opecs och dess allierades beslut om att minska produktionen med sammantaget cirka 1,2 miljoner fat olja per dag. Neddragningen motverkas delvis av en ökad amerikansk export, men tillsammans med raffinaderiunderhåll och nybyggnadsleveranser gör detta att vi första halvåret 2019 förväntar oss en relativt svag marknad. Andra halvåret 2019 förväntar vi oss att marknaden stärks till följd av Opec och dess allierade ökar oljeproduktionen igen och att utbudet av kapacitet för tanktransporter begränsas av att upp till 10% av tankflottan ska installera scrubbers innan årsskiftet.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 84–92. Informationen om de viktigaste inslagen i koncernens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättandet av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut¹⁾

Det finns inga händelser att rapportera efter balansdagens slut.

Moderbolag

Concordia Maritime AB verksamhet består huvudsakligen inbefraktning av fartyg samt att utföra koncerngemensamma tjänster.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att förfogande vinstmedel MSEK –36,1 disponeras enligt följande.

MSEK	2016	2017	2018
Utdelning (47 729 798 aktier)	23,9	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	40,4	47,1	–36,1 ²⁾
Summa	64,3	47,1	–36,1

2) Under första kvartalet 2019 har en utdelning om MUSD 8 gjorts från Concordia Maritime AG till moderbolaget, vilket innebär att fritt eget kapital i moderbolaget vid tidpunkten för undertecknande av denna årsredovisning är positivt.

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

1) Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 21 mars 2019.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2017	2018	2018 MUSD ¹⁾
Tidsbefraktningsintäkter, lease av fartyg		64,4	130,6	15,0
Tidsbefraktningsintäkter, operativa tjänster		92,6	206,4	23,8
Spotbefraktningsintäkter		670,5	715,9	82,4
Summa intäkter	3, 20	827,5	1 052,9	121,1
Reserelaterade driftskostnader	2	-228,1	-293,4	-33,8
Driftkostnader fartyg	2	-290,9	-447,9	-51,5
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	-199,2	-202,7	-23,3
Övriga externa kostnader	5	-36,8	-31,7	-3,7
Personalkostnader – land	4	-21,2	-20,4	-2,3
Avskrivningar/Nedskrivningar	8	-675,9	-186,9	-21,5
Summa rörelsekostnader	22	-1 452,2	-1 183,0	-136,1
Rörelseresultat	2	-624,6	-130,1	-15,0
Finansiella intäkter		37,3	30,9	3,6
Finansiella kostnader		-72,9	-82,7	-9,5
Finansnetto	6	-35,6	-51,8	-5,9
Resultat före skatt		-660,2	-181,9	-20,9
Skatt	7	0,0	-0,2	-0,0
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		-660,2	-182,1	-20,9

1 januari–31 december, MSEK	Not	2017	2018	2018 MUSD ¹⁾
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	14			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		-173,3	95,8	11,0
Årets förändring i verkligt värde på säkringar av nettoinvestering i utländsk verksamhet som omförts till periodens resultat		-2,8	0,0	0,0
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		-5,9	-68,2	-7,8
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödes-säkringar ränterelaterat som har omförts till periodens resultat		-1,7	-3,5	-0,4
Poster som inte kan omföras till årets resultat				
Förändringar i verkligt värde på eget kapital-instrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,0	-2,4	-0,3
Summa årets övriga totalresultat		-183,8	21,7	2,5
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		-843,9	-160,4	-18,5
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	-13,83	-3,81	-0,44

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över finansiell ställning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2017	2018	2018 MUSD ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Fartyg	3, 8	2 305,7	2 303,0	260,1
Finansiella placeringar	11	0,1	14,6	1,7
Summa anläggningstillgångar		2 305,8	2 317,6	261,8
Kundfordringar	9	77,1	99,4	11,2
Aktuell skattefordran		1,2	0,0	0,0
Övriga kortfristiga fordringar	11	25,8	51,4	5,8
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	92,1	101,0	11,4
Kortfristiga placeringar	10	222,8	97,4	11,0
Likvida medel	13, 24	243,6	126,4	14,3
Summa omsättningstillgångar		662,6	475,6	53,7
SUMMA TILLGÅNGAR		2 968,5	2 793,2	315,5

Per den 31 december, MSEK	Not	2017	2018	2018 MUSD ¹⁾
Eget kapital	14			
Aktiekapital		381,8	381,8	43,1
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	7,0
Reserver		397,8	419,5	-9,4
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		380,4	198,3	79,1
Summa eget kapital		1 221,9	1 061,5	119,9
SKULDER				
Långfristiga skulder	18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	1 151,4	1 038,7	117,3
Övriga långfristiga skulder		261,2	262,8	29,7
Summa långfristiga skulder		1 412,6	1 301,5	147,0
Kortfristiga skulder	18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	192,2	208,5	23,5
Leverantörsskulder		1,3	0,5	0,1
Aktuell skatteskuld		3,3	2,7	0,3
Övriga skulder	16	20,7	88,5	10,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	116,4	130,1	14,7
Summa kortfristiga skulder		334,0	430,2	48,6
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 968,5	2 793,2	315,5

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 2018-01-01	381,8	61,9	386,1	0,0	11,7	380,3	1 221,9
Årets totalresultat							
Årets resultat						-182,1	-182,1
Årets övriga totalresultat			95,8	-2,4	-71,7		21,7
Årets totalresultat	381,8	61,9	481,9	-2,4	-60,0	198,3	1 061,5

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning						0,0	0,0
Utgående eget kapital 2018-12-31	381,8	61,9	481,9	-2,4	-60,0	198,3	1 061,5

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

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 14.

Rapport över kassaflöden för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2017	2018	2018 MUSD ¹⁾
	24			
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat		-624,6	-130,1	-15,0
Finansiella intäkter		37,3	30,9	3,6
Finansiella kostnader		-72,9	-82,7	-9,5
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		645,3	93,1	10,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-14,9	-88,9	-10,2
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		49,8	-33,0	-3,8
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		11,3	5,6	0,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten		46,2	-116,3	-13,4
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-78,0	-2,9	-0,3
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		307,4	1,9	0,2
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		-281,3	-106,3	-12,2
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		321,1	208,8	24,0
Övriga finansiella poster		-0,6	-0,2	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		268,5	101,3	11,7
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		0,0	0,0	0,0
Amortering av lån		-403,9	-99,6	-11,5
Utdelning till moderbolagets aktieägare		-23,9	0,0	0,0
Amortering av leasingskuld		-14,4	-19,5	-2,2
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-442,2	-119,1	-13,7
Årets kassaflöde		-127,6	-134,0	-15,4
Likvida medel vid årets början		406,3	243,6	28,0
Valutakursdifferens i likvida medel		-35,1	16,8	1,9
Likvida medel vid årets slut		243,6	126,4	14,5

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2017	2018
Nettoomsättning	3	44,8	224,6
Totala intäkter			
Driftskostnader fartyg		-52,4	-182,5
Övriga externa kostnader	5	-12,3	-10,9
Personalkostnader	4	-15,6	-14,8
Rörelseresultat	22	-35,5	16,4
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		49,7	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		57,1	33,3
Räntekostnader och liknande resultatposter		-64,7	-132,9
Finansnetto	6	42,1	-99,6
Resultat efter finansiella poster		6,7	-83,2
Skatt	7	0,0	0,0
Årets resultat¹⁾		6,7	-83,2

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

Rapport över finansiell ställning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2017	2018
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
Övriga fordringar	11	0,0	0,5
Summa finansiella anläggningstillgångar		745,8	746,3
Summa anläggningstillgångar		745,8	746,3
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	9	0,4	0,0
Aktuell skattefordran		1,2	0,0
Övriga fordringar	11	1,0	3,3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	0,4	3,3
Summa kortfristiga fordringar		3,0	6,6
Fordran Koncernbolag		1 192,1	1 022,6
Kassa och bank	24	20,1	78,3
Summa omsättningstillgångar		1 215,3	1 107,5
SUMMA TILLGÅNGAR		1 961,1	1 853,8

Per den 31 december, MSEK	Not	2017	2018
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		40,4	47,1
Årets resultat		6,7	-83,2
Summa eget kapital		567,3	484,1
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	18, 19		
Skulder till koncernföretag	15	1 151,4	1 038,7
Skulder till koncernföretag	22	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder		1 178,8	1 066,2
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	192,2	208,5
Leverantörsskulder		1,3	0,5
Aktuell skatteskuld		3,3	2,6
Övriga skulder		0,6	68,8
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	17,6	23,1
Summa kortfristiga skulder		215,0	303,5
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 961,1	1 853,8

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 2018-01-01	381,8	138,3	40,4	6,7	567,3
Föregående års resultat			6,7	-6,7	0,0
Årets resultat				-83,2	-83,2
Utdelning					0,0
Utgående eget kapital 2018-12-31	381,8	138,3	47,1	-83,2	484,1

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
Utdelning			-23,9		-23,9
Utgående eget kapital 2017-12-31	381,8	138,3	40,4	6,7	567,3

Rapport över kassaflöden för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2017	2018
	24		
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-35,5	16,4
Finansiella intäkter		106,9	33,3
Finansiella kostnader		-64,7	-132,9
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		-19,1	-23,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-12,4	-106,9
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		23,3	-4,8
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		2,9	4,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten		13,7	-107,1
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		0,0	0,0
Amortering av lån		-201,6	-99,6
Utbetald utdelning		-23,9	0,0
Övrig finansiering		4,9	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-220,6	-99,6
Årets kassaflöde		-206,9	-206,7
Likvida medel vid årets början		1 570,1	1 212,2
Kursdifferens i likvida medel		-151,0	95,4
Likvida medel vid årets slut		1 212,2	1 100,9

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 förankras av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskal.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 21 mars 2019. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 25 april 2019.

Förutsättningar 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 2018 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=8,6921 och slutkurs USD 1,00=8,8533. 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 derivat-instrument.

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 påverkat 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.

Frivilligt byte av redovisningsprincip

Från och med 1 januari 2017 har beslutet tagits att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen under Spotbefraktningintäkter respektive Reserelaterade driftskostnader i koncernens resultaträkning. Dessa nettoredovisades tidigare under Spotbefraktningintäkter och förändringen görs för att i redovisningen tydligare spegla de enskilda komponenter som ingår i spotbefraktningens resultat. Koncernens intäkter samt rörelsekostnader ökade med 234,6 MSEK vid ändringen, men innebar ingen nettoeffekt i koncernens rörelseresultat.

Nya redovisningsprinciper 2018

Koncernen tillämpar IFRS 9 och IFRS 15 för första gången från och med 1 januari 2018. Andra ändringar av IFRS med tillämpning från och med 1 januari 2018 har inte haft någon väsentlig effekt på koncernens redovisning.

De övergångsmetoder som koncernen har valt att tillämpa vid övergången till IFRS 9 och 15 innebär att jämförande information i de finansiella rapporterna inte räknats om för att återspegla kraven i nya standards.

IFRS 9 fastställer principer för redovisning och värdering av finansiella instrument. Denna standard ersätter IAS 39 Finansiella Instrument: Redovisning och värdering. Övergången till IFRS 9 har inte inneburit några förändringar i redovisade värden i de finansiella rapporterna. Förklaring av hur koncernen klassificerar och värderar finansiella instrument och konton för relaterade vinster och förluster enligt IFRS 9 beskrivs senare i denna not under rubriken "Finansiella instrument".

IFRS 15 är en heltäckande standard för att bestämma hur stora intäkter som ska redovisas och när dessa intäkter ska redovisas. Den ersätter IAS 18 Intäkter, IAS 11 Entreprenadavtal och tillhörande tolkningar. Enligt IFRS 15 redovisas intäkten när kunden får kontroll över varorna eller tjänsterna. Att bestämma tidpunkten för överföring av kontroll kräver bedömningar. Övergången till IFRS 15 har inte inneburit några förändringar i redovisade intäktströmmar eller på redovisade värden i de finansiella rapporterna.

Nya redovisningsprinciper 2019 och senare

De ändrade redovisningsprinciper som träder i kraft först under kommande räkenskapsår har inte för tidigt tillämpats vid upprättande av dessa finansiella rapporter. Nyheter eller ändringar med framtida tillämpning planeras inte heller att för tidigt tillämpas. Nedan redogörs för de ändringar som kan komma att få effekt på koncernens finansiella rapporter i framtiden.

Från och med 1 januari 2019 tillämpas IFRS 16 för redovisning av leasingavtal. Övergången till IFRS 16 görs med modifierad retroaktiv tillämpning. För leasetagare försvinner klassificeringen enligt IAS 17 i operationell och finansiell leasing och ersätts med en modell där tillgångar och skulder för

Forts not 1

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 leasingkulden. Analysen avseende effekterna av IFRS 16 visar att de leasade fartyg som idag redovisas som operationella kommer att redovisas som om de vore finansiella leasar i enlighet med IAS 17. Den slutliga effekten av införandet av IFRS 16 blir en ökning om motsvarande MSEK 635 (MUSD 72) på både tillgångs- och skuldsidan i rapporten över finansiell ställning för koncernen. Effekten är beräknad utifrån koncernens marginella låneränta per den 1 januari 2019, sammansättningen av koncernens leasingportfölj vid den tidpunkten och koncernens senaste bedömning gällande huruvida de vill utnyttja eventuella optioner för att förlänga leasingavtal.

Från den 1 januari 2019 ska IFRIC 23 Uncertainty over Income Tax Treatments tillämpas. Uttalandet behandlar hur osäkerhet avseende belopp för inkomstskatt ska redovisas

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 förvärv 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. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade 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 justering för eventuell valutaskräning 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 spotbefraktningintäkter och till viss del av tidsbefraktningintäkter. Spotbefraktningintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden, spotmarknaden, och befraktas resa för resa. Spotbefraktningintäkterna erhålls när den enskilda resan är avslutad. Pågående resor för spotbefraktningintäkter 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. Tidsbefraktningintäkter 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 spotbefraktningintäkter. Vinstdelningskontrakt redovisas enligt avräkning med befraktaren. Om avräkningsperioden är den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt på basis av företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknadsläge och befraktarens 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

Tidsbefraktningens avtal 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 tidsbefraktningens perioden är slut. Inbefraktningens avtal på bareboatbasis kan klassas som operationell eller finansiell leasing beroende på avtalets utformning. Kostnader avseende operationella leasingavtal utgörs vanligtvis av en fastställd dagshyra för fartyget, betalas i förskott och fördelas mellan aktuellt rapporteringstillfälle och kommande rapporteringstillfälle baserat på antal dagar i leaseavtalet.

Forts not 1

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter och kostnader består av ränteintäkter 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.

Ränteintäkter 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. Ränteintäkter 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 fastställts.

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.

IFRS 9 innehåller tre principiella klassificeringskategorier för finansiella tillgångar: Värderade till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via övrigt totalresultat och verkligt värde via resultatet. Klassificeringen av finansiella tillgångar enligt IFRS 9 är generellt baserad på företagets affärsmodell för förvaltningen av de finansiella tillgångarna och egenskaperna hos de avtalsenliga kassaflödena från den finansiella tillgången. IFRS 9 eliminerar de tidigare IAS 39-kategorierna investeringar som hålls till förfall, lånefordringar och kundfordringar, samt finansiella tillgångar som kan säljas. IFRS 9 behåller i stort de befintliga kraven i IAS 39 för klassificering och värdering av finansiella skulder. Införandet av IFRS 9 har inte haft en väsentlig effekt på koncernens redovisningsprinciper relaterade till finansiella skulder och derivatinstrument.

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 realiserar, 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 likviddagsredovisning 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. IFRS 9 ersätter "inträffade förluster modellen" från IAS 39 med en "förväntad kreditförlustmodell". Den nya nedskrivningsmodellen tillämpas på finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde och avtalstillgångar men inte på några investeringar i eget kapitalinstrument.

Redovisning av finansiella instrument enligt IFRS 9 sker beroende av hur de har klassificerats enligt nedan.

Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde

Fordringarna uppkommer då företag tillhandahåller pengar, varor och tjänster direkt till kredittagaren utan avsikt att idka handel i fordringsrätterna. Kundfordringar och andra fordringar som under IAS 39 klassificerades som låne- och kundfordringar klassificeras nu som finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde.

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.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Finansiella instrument i denna kategori består av valutaderivat med positivt verkligt värde som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument för koncernens eget kapital i utländska dotterbolag samt aktier som inte innehas för handel. De finansiella instrumenten i denna kategori värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat. I denna kategori ingår placeringstillgångar i form av företagsobligationer som innehas för handel samt bunkerderivat med positivt verkligt värde som inte utgör ett identifierat och effektivt säkringsinstrument. De finansiella instrumenten i denna kategori värderas till verkligt värde via resultaträkningen.

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Finansiella instrument i denna kategori består av bunkerderivat med negativt verkligt värde som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument för koncernens framtida kostnader för bunkerförbrukning. De finansiella instrumenten i denna kategori värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat.

Övriga finansiella skulder

Övriga finansiella skulder 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 övriga 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.

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.

I de följande tabellerna görs en avstämning av redovisade värdena och klassificering för finansiella tillgångar och skulder enligt IAS 39 med redovisade värden och klassificering för finansiella tillgångar och skulder enligt IFRS 9 per den 1 januari 2018.

Forts not 1

Klassificering enligt IAS 39 vid 1 januari 2018

Koncernen, MSEK	Övriga kortfristiga fordringar	Kortfristiga placeringar	Likvida medel	Långfristiga räntebärande skulder	Kortfristiga räntebärande skulder	Leverantörs-skulder
Finansiella tillgångar som innehas för handel		222,8				
Derivat som värderas till verkligt värde via resultaträkningen	0,8					
Kund- och lånefordringar			243,6			
Övriga skulder				1 412,6	210,5	1,3
Summa	0,8	222,8	243,6	1 412,6	210,5	1,3

Klassificering enligt IFRS 9 vid 1 januari 2018

Koncernen, MSEK	Övriga kortfristiga fordringar	Kortfristiga placeringar	Likvida medel	Långfristiga räntebärande skulder	Kortfristiga räntebärande skulder	Leverantörs-skulder
Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde			243,6			
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen	0,8	222,8				
Övriga finansiella skulder				1 412,6	210,5	1,3
Summa	0,8	222,8	243,6	1 412,6	210,5	1,3

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt och swappar som utnyttjas 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 ränterelaterade derivat, swappar, tillämpas säkringsredovisning om instrumentet innehas i säkringssyfte. Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) säkras genom användning av valutaderivat som säkringsinstrument. Periodens verkligt värdeförändring på valutaderivatinstrument efter avdrag för skatteeffekter, redovisas, i den mån säkringen är effektiv, i övrigt totalresultat med ackumulerade valutakursdifferenser respektive verkligt värdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (omräkningsreserven). Härigenom neutraliseras delvis de omräkningsdifferenser som uppkommer från utlandsverksamheter. Omräkningsdifferenser från interna lån som utgör s k utvidgad investering utgör en del av den säkringsbara valuta-

risken i utlandsverksamheter. För bunkerrelaterade derivatinstrument tillämpas säkringsredovisning i de fall instrumentet innehas för att säkra framtida kostnader för bunkerförbrukning.

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 tillverkningskostnader som anses vara direkt hänförliga till anläggningstillgången.

Materiella anläggningstillgångar som består av delar med olika nyttjandeperioder behandlas som separata komponenter av materiella anläggningstillgångar.

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 anläggningstillgång i rapporten över finansiell ställning och värderas initialt till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde och nuvärdet av minimileasingavgifterna vid ingången av avtalet. Förpliknelsen 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.

Forts not 1

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 fartyg. 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.

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 fartyg 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 tidvärde 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 skattepliktig resultat, vidare beaktas inte heller temporära skillnader hänförliga till delar 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 eventualförpliktelse 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

Forts not 1

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 anskaffningsvärdemetoden.

Intäkter

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.

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 lätttnadsregel jämfört med reglerna i IFRS 9. Lätttnadsregeln 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.

2 EBITDA per fartygskategori

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4		Q3		Q2		Q1		Helår	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Produkttank (tidsbefraktning)	4,8	4,1	3,3	4,5	3,6	5,8	4,0	7,6	15,7	22,0
Produkttank (spot)	-2,0	-1,1	-0,8	-5,2	-0,2	-4,9	0,5	-4,5	-2,5	-15,7
Suezmax	-0,7	6,6	-1,3	-0,9	-1,4	-1,2	-0,4	-1,3	-3,8	3,1
Administration och övrigt	-0,9	-0,7	-0,8	-0,5	-0,9	-0,8	-0,8	-0,8	-3,4	-2,8
Totalt	1,2	8,9	0,4	-2,1	1,1	-1,1	3,3	0,9	6,0	6,5

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	
	2017	2018
Intäkter		
USA	364,0	452,4
Brasilien	77,7	125,2
Singapore	66,3	108,9
Storbritannien	40,5	107,4
Schweiz	52,8	63,6
Thailand	30,8	44,2
Övrigt	195,4	151,2
Totala intäkter	827,5	1 052,9

Moderbolagets omsättning under 2018 avser likt 2017 konsultationsintäkter samt intäkter från inchartrade fartyg.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2017	2018
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 305,7	2 303,0
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	2 305,7	2 303,0

Moderbolaget, MSEK	Totalt	
	2017	2018
Intäkter		
USA	9,3	87,2
Singapore	9,3	33,4
Schweiz	4,1	23,4
Thailand	0,0	19,2
Storbritannien	3,0	14,9
Finland	0,0	12,3
Övrigt	19,1	34,2
Totala intäkter	44,8	224,6

Största kunder sett till omsättning

Koncernen har under 2018 genererat intäkter på MSEK 1 052,9. Under året har ingen enskild kund stått för mer än 10% av den totala intäkten. De tre största enskilda kunderna hade intäktsandelar på 9,2% (motsvarande MSEK 96,4), 8,4% (motsvarande MSEK 88,2) respektive 8,1% (motsvarande MSEK 85,3).

Koncernens totala intäkter 2017 var 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).

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2017	2018
Löner och ersättningar m. m.	11,9	13,9
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	3,1	2,8
Sociala avgifter	2,8	4,9
	17,8	21,6

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2017	2018
	Andel kvinnor	Andel kvinnor
Styrelsen	10%	13%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	10%	13%
Övriga ledande befattningshavare	50%	50%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Moderbolaget, MSEK	2017		2018	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	9,1	5,0	9,9	6,9
(varav pensions-kostnad)		2,4		2,3

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 2 262 (2 559) gruppen styrelse, ledningsgrupp och Vd. För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företaget sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.

Forts not 4

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2017	Varav män	2018	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 494 under 2018 och (473 under 2017) på sina fartyg.

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

Koncernen, MSEK	2017		2018	
	Vd och ledningsgrupp	Övriga anställda	Vd och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	6,5	0,5	8,2	0,4
Dotterbolag: Schweiz	2,6	0,9	2,9	1,1
Dotterbolag: Bermuda	1,3	0,0	1,4	0,0
Koncernen totalt	10,4	1,4	12,4	1,5
(varav tantiem)	0,8	0,0	1,3	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.

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	3,1	2,8	2,6	2,3

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2017					2018				
	Grundlön, styrelsearvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad	Summa	Grundlön, styrelsearvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad	Summa
Styrelsens ordförande, Carl-Johan Hagman	450				450	400				400
Stefan Brocker	430				430	225				225
Dan Olsson	225				225	0				0
Helena Levander	255				255	225				225
Mats Jansson	225				225	225				225
Michael G:son Löw	275				275	225				225
Morten Chr. Mo	225				225	0				0
Arbetsplatsrepresentanter	75				75	75				75
Verkställande direktör	3 771	485	67	1 846	6 169	4 643	818	122	1 601	7 183
Andra ledande befattningshavare	1 912	195	85	713	2 905	2 123	361	119	661	3 264
Summa	7 843	680	152	2 559	11 234	8 140	1 179	241	2 262	11 822

Antal andra ledande befattningshavare under 2018 och 2017 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	
	2017	2018	2017	2018
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,6	1,4	0,7	0,7
Skatterådgivning	0,1	0,2	0,0	0,0
Andra uppdrag	0,2	0,0	0,2	0,0
	1,9	1,6	0,9	0,7

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	2017	2018
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	0,0	17,7
Valutakursdifferenser	14,4	0,0
Övriga räntetäckningar	22,9	13,2
Finansiella intäkter	37,3	30,9
Räntekostnader	-72,2	-82,7
Övriga finansiella kostnader	-0,7	0,0
Finansiella kostnader	-72,9	-82,7
Finansnetto	-35,6	-51,8

Forts not 6

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteutgifter och liknande resultatposter	
	2017	2018	2017	2018
Ränteutgifter, koncernföretag	0,0	0,0	24,7	31,2
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	32,4	2,1	0,0	0,0
Resultat från dotterbolag	49,7	0,0	0,0	0,0
Finansiella intäkter	82,1	2,1	24,7	31,2

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2017	2018
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-55,6	-66,2
Valutakursdifferenser	0,0	-13,2
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	0,0	-52,3
Övriga finansiella kostnader	-9,1	-1,2
Finansiella kostnader	-64,7	-132,9
Finansnetto	42,1	-99,6

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2017	2018
Aktuell skattekostnad [-] /skatteintäkt [+]	0,0	-0,2
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad avseende temporära skillnader	0,0	0,0
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	0,0	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	0,0	-0,2

Moderbolaget, MSEK	2017	2018
Uppskjuten skatteintäkt i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	0,0	0,0
Uppskjuten skattekostnad vid omprövning av redovisat värde i uppskjutna skattefordringar	0,0	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	0,0	0,0

Forts not 7

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2017, %	2017	2018, %	2018
Resultat före skatt		-660,2		-181,9
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22	145,2	22	40,0
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	-20	-133,3	-22	-40,5
Ej avdragsgilla kostnader	-0	-0,5	-0	-0,2
Ej skattepliktig intäkt	0	1,6	2	4,0
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	-2	-13,1	-2	-3,5
Skatt hänförlig till tidigare år	0	0,0	0	0,0
Redovisad effektiv skatt	0	0,0	0	-0,2

Moderbolaget, MSEK	2017, %	2017	2018, %	2018
Resultat före skatt		6,7		-83,2
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	-22	-1,5	22	18,3
Ej avdragsgilla kostnader	-17	-1,2	-19	-16,0
Ej skattepliktig intäkt	235	15,7	1	1,2
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	-195	-13,1	-4	-3,5
Redovisad effektiv skatt	0	0,0	0	0,0

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2017	2018	2017	2018
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	
	2017	2018
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 förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2017	2018
Sverige	294,7	310,4
Totalt	294,7	310,4

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum. Av koncernens förlustavdrag är vid räkenskapsårets utgång MSEK 310,4 (294,7) ej aktiverade.

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.

Från och med 1 januari 2019 är skattesatsen i Sverige 21,4% för företag med räkenskapsår som börjar 1 januari 2019 eller senare. Skattesatsen sänks till 20,6% för räkenskapsår som börjar 1 januari 2021 eller senare.

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 15–16.

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2018	4 740,2	0,0	2,7	4 742,9
Inköp	0,0	0,0	0,0	0,0
Omklassificering till fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	0,0	0,0	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	373,8	0,0	0,0	373,8
Utgående balans 31 december 2018	5 114,0	0,0	2,7	5116,7

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

Av- och nedskrivningar

Ingående balans 1 januari 2018	2 434,5	0,0	2,7	2 437,2
Årets avskrivningar	142,5	0,0	0,0	142,5
Årets avskrivning periodiskt underhåll	44,3	0,0	0,0	44,3
Nedskrivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	0,0	0,0	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	189,7	0,0	0,0	189,7
Utgående balans 31 december 2018	2 811,0	0,0	2,7	2 813,7

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
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

Redovisade värden

1 januari 2018	2 305,7	0,0	0,0	2 305,7
31 december 2018	2 303,0	0,0	0,0	2 303,0
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

Låneutgifter

Koncernen 2018, 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 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	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
--------------------	-------------	--------

Anskaffningsvärde

Ingående balans 1 januari 2018	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2018	0,7	0,7
Ingående balans 1 januari 2017	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2017	0,7	0,7

Avskrivningar

Ingående balans 1 januari 2018	0,7	0,7
Utgående balans 31 december 2018	0,7	0,7
Ingående balans 1 januari 2017	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2017	0,7	0,7

Redovisade värden

1 januari 2018	0,0	0,0
31 december 2018	0,0	0,0
1 januari 2017	0,1	0,1
31 december 2017	0,0	0,0

Säkerheter

Per den 31 december 2018 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 2 303,0 (2 305,7) 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 kassagenererande 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 intjänning 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

Forts not 8

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 2017 en nedskrivning uppgående till MSEK 473,7 (MUSD 55). Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan per den 31 december 2018 gjordes antaganden om fartygens intjäning för åren 2019-2023, men ingen årlig ökning av intjäningen för år 2024 och framåt, vidare antogs en årlig tillväxt i fartygens operativa kostnader med 1% per år samt en diskonteringsränta om 6,4%. Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan vid jämförelseårets utgång antogs en årlig tillväxt i fartygens intjäning basis 2019 med 2% samt en diskonteringsränta om 6,4%. En ökning i den antagna årliga uppskrivningen av flottans antagna intjäning basis 2023 med en procentenhet resulterar i en ökning av flottans totala värde med MSEK 186 (MUSD 21) medan en motsvarande minskning med en procentenhet resulterar i en minskning av flottans totala värde med MSEK 177 (MUSD 20). En ökning i den antagna diskonteringsräntan med en procentenhet resulterar i en minskning i flottans totala värde med MSEK 186 (MUSD 21). En motsvarande minskning med en procentenhet resulterar i en ökning av flottans totala värde med MSEK 204 (MUSD 23). 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 2018 förelåg inte något nedskrivningsbehov och inte heller någon möjlighet 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 2017	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2018	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2017	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2018
Ej förfallna kundfordringar	4,4	25,3	0,4	0,0
Förfallna kundfordringar 0-30 dagar	47,3	57,7	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar 31-90 dagar	9,7	10,0	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar >90 dagar	16,1	6,4	0,0	0,0
Summa	77,5	99,4	0,4	0,0

En bedömning av behovet av nedskrivning av koncernens kundfordringar per balansdagen har gjorts utifrån historisk data över kundförluster. Då kundförluster historiskt sett endast utgjort belopp av oväsentlig storlek gjordes bedömningen att ingen nedskrivning var nödvändig vid balansdagen.

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

Koncernen	2017			2018		
	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	6	30	2	10	43	2
Exponering 1-10 MSEK	12	60	61	10	43	30
Exponering >10 MSEK	2	10	37	3	13	69
Total	20	100	100	23	100	100

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

Moderbolaget	2017			2018		
	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	1	100	100	0	0	0
Exponering 1-10 MSEK	0	0	0	0	0	0
Exponering >10 MSEK	0	0	0	0	0	0
Total	1	100	100	0	0	0

Koncernens tre största kunder står för 69% (50%) av kundfordringarna. Moderbolagets tre största kunder står för 0% (100%) av kundfordringarna.

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2017-12-31	2018-12-31
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Bankdeposition	0,0	0,0
Obligationer	215,8	97,4
Aktier	7,0	0,0
	222,8	97,4

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2017-12-31	2018-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjutet skattefordran	0,0	0,0
Aktier	0,0	14,0
Övriga långa fordringar	0,1	0,6
	0,1	14,6
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Lager av bunkerolja	20,3	30,7
Övriga korta fordringar	82,6	20,7
	102,9	51,4
Moderbolaget, MSEK	2017-12-31	2018-12-31
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	1,4	3,2
	1,4	3,2
Övriga fordringar (långfristiga)		
Övriga fordringar	0,0	0,5
	0,0	0,5

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	80,4	89,2	0,1	1,0
Upplupna intäkter	11,7	11,8	0,3	2,3
	92,1	101,0	0,4	3,3

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2017-12-31	2018-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	120,8	126,4
Kortfristiga placeringar, jämförda med likvida medel	122,8	0,0
Summa enligt balansräkningen	243,6	126,4
Summa enligt kassaflödesanalysen	243,6	126,4

På balansdagen var MSEK 64,9 (0,0) av de likvida medlen spärrade som säkring för derivatinstrument. Vid påskrift för årsredovisningen är inga medel spärrade.

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	2017	2018
Resultat efter skatt per aktie	-13,83	-3,81

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2017	2018
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). Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 25 april 2019.

MSEK	2017	2018
SEK 0 (0) per aktie	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	47,1	-36,1
Summa	47,1	-36,1

Forts not 14

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

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 ränterelaterat som har omförts till periodens resultat			-1,7
Utgående redovisat värde 2017-12-31	386,1	0,0	11,7

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2018-01-01	386,1	0,0	11,7
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	95,8		
Årets förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		-2,4	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			-68,2
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränterelaterat som har omförts till periodens resultat			-3,5
Utgående redovisat värde 2018-12-31	481,9	-2,4	-60,0

Omräkningsreserv

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

Verkligt värde reserv

Består av ackumulerad nettoförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat fram till dess att tillgången avyttras, då beloppet överförs till balanserade vinstmedel.

Säkringsreserv

Innefattar den effektiva delen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på kassaflödessäkringsinstrument hänförligt till säkrings-transaktioner som ännu inte har inträffat.

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2017-12-31	2018-12-31
Banklån	1 161,4	1 045,9
Långfristig leasingsskuld	261,2	262,8
Summa långfristiga räntebärande skulder	1 422,6	1 308,7

Koncernen, MSEK	2017-12-31	2018-12-31
Banklån	194,7	210,6
Kortfristig leasingsskuld	18,3	19,9
Summa kortfristiga räntebärande skulder	213,0	230,4

Moderbolaget, MSEK	2017-12-31	2018-12-31
Banklån	1 161,4	1 045,9
Skulder till koncernföretag	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder	1 188,8	1 073,3

Moderbolaget, MSEK	2017-12-31	2018-12-31
Banklån	194,7	210,6
Summa kortfristiga skulder	194,7	210,6

Ovanstående kortfristiga och långfristiga skulder summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 1 539,1. 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 9,3 (12,5) och kostnadsförs över banklånets löptid.

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 184,9 (199,9) varav MUSD 173,8 (199,9) 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	2017-12-31	2018-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Kortfristig leasingsskuld	18,4	19,9
Övriga skulder	2,3	68,6
	20,7	88,5

17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	71,7	97,6	5,9	11,2
Upplupna personal-kostnader	3,3	1,9	3,2	1,9
Övriga upplupna kostnader	29,9	17,3	3,8	4,5
Upplupna räntekostnader	4,8	5,7	4,7	5,5
Förutbetalda intäkter	6,7	7,7	0,0	0,0
	116,4	130,1	17,6	23,1

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. Ansvaret 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.

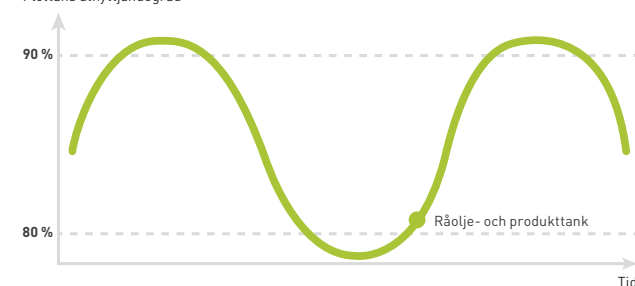
Historiskt utfall finansiella måttal

Måttal	Mål	Utfall				
		2014	2015	2016	2017	2018
Tillväxt	10% genomsnittlig flotttillväxt över en konjunkturcykel	-4	22	0	35	44
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital	1	10	4	-42	-16
Soliditet	minst 40% över en konjunkturcykel	42	43	50	41	38

Forts not 18

Utfallet av Concordia Maritimes finansiella måttal är starkt relaterade till marknadens generella utveckling. Bolagets bedömning av produkt- och råolje-tanksegmentens 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 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.

Forts not 18

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 3,5. Kvarstående belopp i säkringsreserven vid periodens slut uppgår till MSEK 8,2.

Kreditrisk

Kreditrisk i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisk. Det är främst motpartsrisk 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 placeras koncernen i första hand inte inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom för att inte addera risk till den befintliga verksamhetsrisken.

Kreditrisk 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.

Kreditrisk 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.

Valutarisk

Omräknings- och transaktionsexponering

Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisk 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 vid övrigt totalresultat. Växelkursen var SEK 8,18 per 2017-12-31 och SEK 8,85 per 2018-12-31. Under året har bolaget genomfört en eget kapitalsäkring som uppgår till MUSD 23 som per 2018-12-31.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 15,7 eller SEK 0,33 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 2018 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 15,4 (22,5).

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

Terminkontrakt 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.

Aktier och obligationer

Aktier och obligationer redovisade som långfristiga eller kortfristiga placeringar värderas till verkligt värde enligt nivå 1.

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 8,8533 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2017-12-31	2018-12-31	Marginal över LIBOR, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD
Banklån - P-MAX	-1 356,0	-1 256,5	2,35	3 månader	5,16	USD	141 923
Leasingskuld - IMOIIIMAX-fartyg	-279,5	-282,6	3,35	3 månader	6,16	USD	31 924

De utlånande bankerna har satt miniminivåer för följande nyckeltal som krav kopplade till kreditfaciliteterna: EBITDA/räntekostnader, rörelsekapital, tillgängliga likvida medel samt soliditet.

Koncernen, MSEK	2017						2018					
	Totalt	2018 1 år	2019 2 år	2020 3 år	2021 4 år	5 år och längre	Totalt	2019 1 år	2020 2 år	2021 3 år	2022 4 år	5 år och längre
Banklån - P-MAX	-1 356,0	-194,7	-194,7	-194,7	-771,9	0,0	-1 256,5	-210,6	-210,6	-835,3	0,0	0,0
Leasingskuld - IMOIIIMAX	-279,5	-18,3	-18,5	-18,5	-19,1	-205,1	-282,6	-20,0	-20,0	-20,7	-21,5	-200,4
Leverantörsskulder	-1,3	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar banklån - P-MAX	-152,5	-45,8	-43,2	-35,6	-27,9	0,0	-145,4	-55,3	-50,6	-39,5	0,0	0,0
Räntebetalningar leasingskuld - IMOIIIMAX-fartyg	-78,6	-13,0	-12,1	-11,3	-10,3	-31,9	-93,5	-17,3	-16,0	-14,7	-13,4	-32,1

Moderbolaget, MSEK	2017						2018					
	Totalt	2018 1 år	2019 2 år	2020 3 år	2021 4 år	5 år och längre	Totalt	2019 1 år	2020 2 år	2021 3 år	2022 4 år	5 år och längre
Banklån - P-MAX	-1 356,0	-194,7	-194,7	-194,7	-771,9	0,0	-1 256,5	-210,6	-210,6	-835,3	0,0	0,0
Leverantörsskulder	-1,3	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar banklån - P-MAX	-152,5	-45,8	-43,2	-35,6	-27,9	0,0	-145,4	-55,3	-50,6	-39,5	0,0	0,0

Framtida räntebetalningar har beräknats genom att använda den effektiva räntan vid balansdagen och då räntornas originalvaluta är USD har beloppen omräknats till SEK till årsskiftets balansdagskurs 8,8533.

Forts not 19

Aktier redovisade i posten långfristiga placeringar och obligationer redovisade i posten kortfristiga placeringar 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 2018, MSEK	Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga placeringar			14,0			14,0	14,0
Övriga kortfristiga fordringar		2,9	0,3			3,2	3,2
Kundfordringar	99,4					99,4	99,4
Kortfristiga placeringar		97,4				97,4	97,4
Likvida medel	126,4					126,4	126,4
Summa	225,8	100,3	14,3			340,4	340,4
Långfristiga räntebärande skulder					1 308,7	1 308,7	1 308,7
Kortfristiga räntebärande skulder					230,4	230,4	230,4
Leverantörsskulder					0,5	0,5	0,5
Övriga kortfristiga skulder				68,2		68,2	68,2
Summa				68,2	1 539,6	1 607,8	1 607,8

I posten övriga kortfristiga fordringar avses i Finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde via resultaträkningen bunkerpositioner och i Finansiella tillgångar som redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat en eget kapitalsäkring i form av valutaterminer. Kortfristiga placeringar består av obligationer. I posten övriga kortfristiga skulder avses i Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat en bunkersäkring.

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
Kundfordringar				77,1			77,1	77,1
Kortfristiga placeringar	222,8						222,8	222,8
Likvida medel				243,6			243,6	243,6
Summa	222,8	0,8		243,6			544,3	544,3
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

Forts not 19

Moderbolaget 2018, MSEK	Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Övriga kortfristiga fordringar		3,2			3,2	3,2
Likvida medel	1 100,9				1 100,9	1 100,9
Summa	1 100,9	3,2			1 104,1	1 104,1
Långfristiga räntebärande skulder				1 045,9	1 045,9	1 045,9
Kortfristiga räntebärande skulder				210,6	210,6	210,6
Leverantörsskulder				0,5	0,5	0,5
Övriga kortfristiga skulder			68,2		68,2	68,2
Summa			68,2	1 257,0	1 325,2	1 325,2

I posten övriga kortfristiga fordringar ingår i Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet bunkerpositioner om MSEK 2,9 och valutaterminer om MSEK 0,3. I posten övriga kortfristiga skulder ingår i Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen en bunkerhedge om MSEK 68,2.

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

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 planligt restvärde vid årets utgång uppgående till MSEK 302,5 (292,3). Variabla avgifter i resultatet är MSEK 16,5 (10,9). De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2017	2018
Inom ett år	31,5	37,3
Mellan ett år och fem år (2020–2023)	119,2	140,7
Längre än fem år	85,6	66,0
	236,3	244,0

Concordia Maritime sålde under 2017 ett fartyg, vilket befraktades tillbaka under ett kontrakt på 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 aktuella räntan på balansdagen. Tidsbefraktningsavtalen är i USD och är omräknade till SEK 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.

Forts not 20

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2017	2018
Inom ett år	171,9	77,3
Mellan ett år och fem år (2020–2023)	19,6	0,0
Längre än fem år	0,0	0,0
	191,5	77,3

Beräkningen ovan är gjord på de fasta dagshyrorna som angetts i tidsutbefraktningens avtalen, således är vinstdelningsklausuler i förekommande fall ej beaktade. Tidsbefraktningens avtalen är i USD och är omräknade till SEK enligt balansdagens kurs.

Leasingavtal där företaget är leasetagare (Tidsinbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2017	2018
Inom ett år	84,6	95,6
Mellan ett år och fem år (2020–2023)	335,5	379,7
Längre än fem år	426,8	373,4
	846,9	848,7

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 befraktningens period 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 tidsbefraktningens avtalen samt rörliga hyresbetalningar, vilka beräknas utifrån LIBOR utifrån den snittranta som betalats under 2018. Tidsbefraktningens avtalen är i USD och är omräknade till SEK enligt balansdagens kurs.

Inget av de två inbefraktade fartygen vidareuthyrs på tidsbefraktningens basis. I årets kostnader för operationell leasing om totalt MSEK 93,4 (89,8) utgör MSEK 14,7 (12,9) variabla avgifter.

21 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2018	2017	2018
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 236,3	2 027,3	715,8	715,8
Summa ställda säkerheter	2 236,3	2 027,3	715,8	715,8
Eventualförpliktelser				
Moderbolagets garantier för skulder i dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa eventualförpliktelser	0,0	0,0	0,0	0,0

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings- och tidsbefraktningens avtal 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)	2018	258,7	0,0	0,0
Andra närstående (se nedan)	2017	257,3	0,0	0,0

Av moderbolagets försäljning avser 0,4% (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	2018	0,0	27,4	0,0
Dotterföretag	2017	0,0	27,4	0,0
Andra närstående	2018	3,0	0,0	0,0
Andra närstående	2017	1,2	0,0	0,0

Forts not 22

	2017	2018
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,0	0,0

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående Stena Sfären, däribland Stena Bulk. Stena Bulk bedriver tankerverksamhet som till vissa delar 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 affärsmöjlighet välja att avstå eller delta 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 delta. 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%, 1,25% respektive 2% beroende på fartygstyp.
- 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 %	
				2017	2018
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	43,2	1 226,0	100	100
Concordia Maritime (Bermuda) Ltd	Bermuda	0,6	2,8	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	-4,4	175,1	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	-5,1	186,6	100	100
CM P-MAX III Ltd	Bermuda	-16,9	176,1	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	-10,5	159,6	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	-9,1	173,2	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	-15,1	148,7	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	10,7	254,5	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	-12,5	249,9	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	-15,3	249,3	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	-20,2	254,3	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	-38,4	-10,8	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	-14,3	13,2	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	-6,9	22,3	100	100

De utländska dotterbolagens resultat är omräknade från USD till SEK med snittkursen för räkenskapsåret, 8,6921.

De utländska dotterbolagens eget kapital är omräknat från USD till SEK med balansdagens kurs, 8,8533.

Moderbolaget, MSEK	2017	2018
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 %	2017-12-31 Redovisat värde	2018-12-31 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	2017-12-31	2018-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	120,8	126,4
Kortfristiga placeringar, jämförbara med likvida medel	122,8	0,0
Summa enligt balansräkningen	243,6	126,4
Summa enligt kassaflödesanalysen	243,6	126,4
Moderbolaget, MSEK		
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	1 192,1	1 022,6
Kassa och bank	20,1	78,3
Summa enligt balansräkningen	1 212,2	1 100,9
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 212,2	1 100,9

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.

På balansdagen var MSEK 64,9 (0,0) av de likvida medlen i koncernen och moderbolaget spärrade som säkring för derivatinstrument. Vid påskrift av årsredovisningen finns inga spärrade medel.

Fordran Koncernbolag i moderbolaget avser cashpoolkonton.

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	49,7	0,0
Erhållen ränta	21,2	9,7	24,7	31,2
Erlagd ränta	-72,2	-82,7	-55,6	-66,2
	-51,0	-73,0	18,8	-35,0

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	636,0	142,6	0,0	0,0
Avskrivning periodiskt underhåll	39,9	44,3	0,0	0,0
Resultat från sålda fartyg	-14,6	0,0	0,0	0,0
Orealiserade kurs-differenser	-6,1	-100,9	-21,6	-96,9
Förändringar i värdet av finansiella instrument	-11,4	-3,0	-0,9	68,3
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	-2,2	-0,6	0,0	0,0
Övrigt	3,7	10,6	3,4	4,9
	645,3	93,1	-19,1	-23,7

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Koncernen

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2017	Kassaflöde	Nya leasing-avtal	Valutakurs-differenser	UB 2018
Lån till kreditinstitut	1 356,0	-211,2		111,7	1 256,5
Leasingskulder	279,6	-19,5		22,5	282,6
Summa	1 635,6	-230,7	0,0	134,2	1 539,1

	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

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Moderbolaget

	Icke-kassaflödespåverkande förändringar			
	UB 2017	Kassaflöde	Valutakurs-differenser	UB 2018
Lån till kreditinstitut	1 356,0	-211,2	111,7	1 256,5
Summa	1 356,0	-211,2	111,7	1 256,5
	Icke-kassaflödespåverkande förändringar			
	UB 2016	Kassaflöde	Valutakurs-differenser	UB 2017
Lån till kreditinstitut	1 725,6	-201,6	-168,0	1 356,0
Summa	1 725,6	-201,6	-168,0	1 356,0

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 2018 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 AB, org nr 556112-6920 med säte i Göteborg.

26 Händelser efter balansdagen*

Inga händelser av väsentlig karaktär har inträffat sedan räkenskapsårets slut.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 21 mars 2019.

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 ingångna sale & leaseback-avtalet fortsatt ska klassas som ett finansiellt leasingavtal. Leasingavtalet innehåller en köpobligation, vilket innebär att det finns ett krav på återköp av fartyget inom nio år. Detta är 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. Vidare bedöms de två sale & leaseback-avtalen som klassificerats som operativa leasingavtal fortsatt klassificeras som operativa utifrån de köpoptioner som ingår i avtalen, fartygens beräknade livslängd, ansvarsfördelningen mellan bolaget och motparten i respektive avtal samt storleken på de totala minimileaseavgifterna i avtalen.

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 21 mars 2019

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker
Ledamot

Helena Levander
Ledamot

Mats Jansson
Ledamot

Michael G:son Löw
Ledamot

Alessandro Chiesi
Arbetsgarerepresentant

Daniel Holmgren
Arbetsgarerepresentant

Kim Ullman
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avlämnats 21 mars 2019

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 (publ) för år 2018. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 48–83 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 2018 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 2018 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 styrelse 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 61 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av område

Intäkter för 2018 i koncernen uppgick till 1 052,9 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 63–64 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av område

Koncernens fartyg uppgår till ett värde om 2 303,0 MSEK vilket utgör 82 % 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 kassagenererande 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 1–47 samt 85–95. 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 misstag.

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.

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 misstag, 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 misstag 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 misstag, 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. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, 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 2018 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 revisionsssed 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.

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 revisionsssed 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 revisionsssed 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 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 revisionsssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar 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 revisionsssed 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 AB (publ)s revisor av bolagsstämman den 24 april 2018. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 1989.

Göteborg den 21 mars 2019

KPMG AB
Jan Malm
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrningsrapport 2018

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.

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

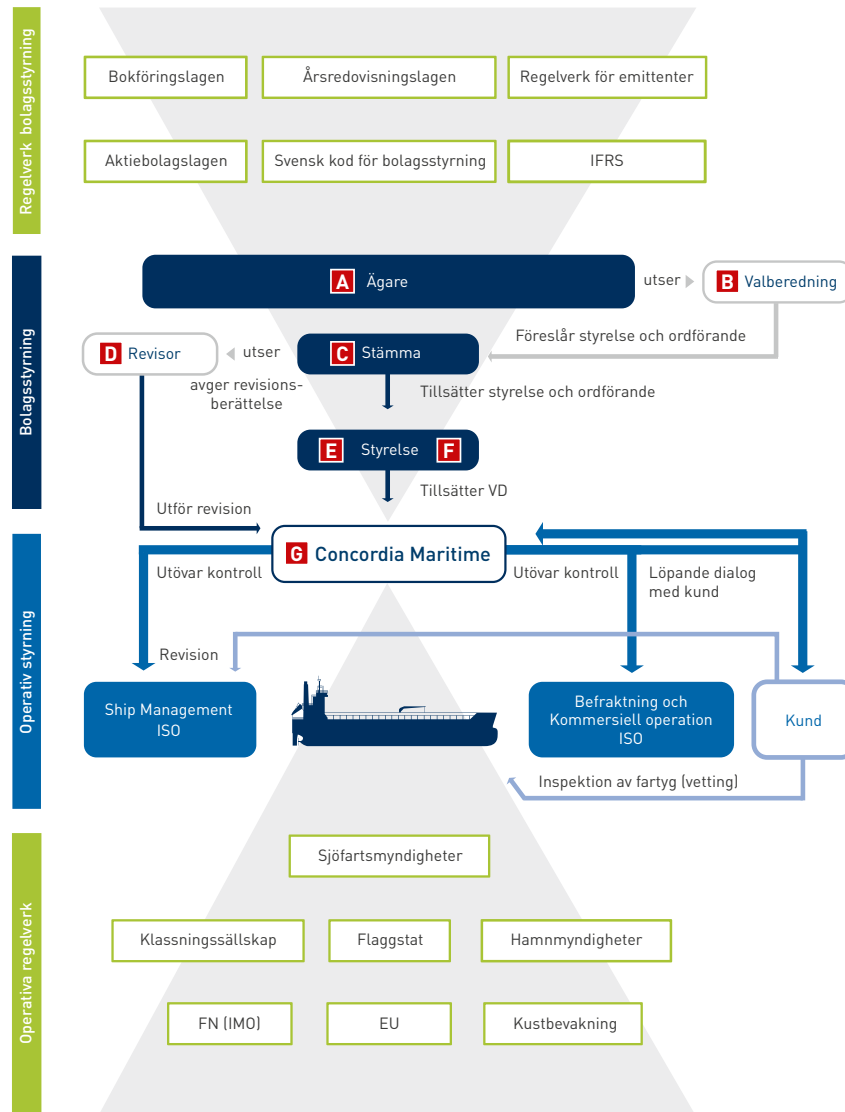
God bolagsstyrning handlar om att säkerställa att Concordia Maritimes verksamhet bedrivs hållbart, ansvarsfullt och så effektivt som möjligt. Det övergripande målet är att öka värdet för aktieägarna och på så sätt möta de krav ägarna har på investerat kapital. De centrala, externa och interna styrinstrumenten för Concordia Maritime är den svenska aktiebolagslagen, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter, Svensk kod för bolagsstyrning (Koden), den av stämman fastställda bolagsordningen, styrelsens arbetsordning, vd-instruktionen inklusive instruktion för ekonomisk rapportering samt policyer 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 policier 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 FN:s, EU:s 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 kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2018 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner.

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 företrädda 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.

Årsstämman 2018

Årsstämman ägde rum den 24 april 2018. Vid stämman närvarade 47 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 75,5 procent av rösterna. Med undantag för Dan Sten Olsson var samtliga

styrelseledamöter valda av stämman 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 2019

Årsstämman kommer att hållas på Elite Park Avenue, Göteborg den 25 april 2019 klockan 13:00. Aktieägare som senast 17 april 2019 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.

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 2019 ingår att lämna förslag i följande frågor:

- Ordförande vid stämman
- Styrelseledamöter
- Styrelsens ordförande
- Arvode till var och en av styrelsens ledamöter
- 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 2019

Inför stämman 2019 består valberedningen av Carl-Johan Hagman (Styrelsens ordförande),

Martin Svalstedt 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 2018 representerade valberedningen sammantaget 77,2 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 22 oktober 2018. Valberedningen har inför årsstämman 2019 haft 2 protokollförda sammanträden samt även kommunicerat med varandra via telefon och e-post. Valberedningens förslag är tillgängligt på www.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 sammantaget har den bredd och kompetens som krävs. Valberedningen har vid utarbetandet av sitt förslag till styrelse tillämpat punkt 4.1 i Koden som mångfaldspolicy varmed valberedningen beaktat att styrelsen, med hänsyn till Bolagets verksamhet, utvecklingskedje och förhållanden i övrigt, ska ha en ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende de bolagsstämvalda 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.

D Revisor

Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och VDs 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 revisionsberättelse enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna. Revisorn föreslås av valberedningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2018 valdes Jan Malm, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2019. Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2018 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 1,6 (1,9).

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 91.

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 ledamoten 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 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 2018

Styrelsen höll under året 5 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 in- och uthyrning av fartyg.

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.

Forts Styrelsen

Styrelsemöten 2018

30 januari	Bokslut
24 april	Kvartalsrapport, Q1
14 augusti	Kvartalsrapport, Q2
8 november	Kvartalsrapport, Q3
13 december	Budget 2019

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom Carl-Johan Hagman bedömdes av valberedningen inför årsstämman 2018 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 Sjöfart.

Ersättning till styrelsen

Årsstämman 2018 beslutade att arvode till styrelsen skulle utgå med totalt 1 300 000 kronor, varav 400 000 kronor till styrelsens ordförande, 225 000 kronor till varje ledamot som inte är anställd i Bolaget. Inget särskilt arvode utgår för arbete i utskott inom styrelsen.

Styrelsens utskott

Concordia Maritimes styrelse har inrättat ett revisionsutskott samt ett ersättningsutskott där hela styrelsen utgör respektive utskott.

Revisionsutskott

Revisionsutskottet verkar för att förstärka styrning och uppföljning kopplat till den finansiella rapporteringen. Avrapportering av bland annat revisorns granskning av bolagets finansiella rapportering, bolagets interna kontroller och riskhantering har skett till revisionsutskottet vid fyra av årets ordinarie styrelsemöten. Avrapporteringen sker via bolagets revisionsgrupp, bestående av en representant från styrelsen, från bolagets revisor och bolagets finansdirektör.

Ersättningsutskott

Ersättningsutskottet ska ge förslag på ersättningsriktlinjer för koncernledningen på årsstämman. Riktlinjerna ska behandla:

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

Stämman fattar beslut om riktlinjerna, varefter styrelsen fattar beslut om de faktiska ersättningsnivåerna för verkställande direktören.

F Intern kontroll

Styrelsens ansvar för den interna kontrollen regleras i aktiebolsagslagen, 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 redovisningssed, 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 tillfredsställande 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 revisionsgruppen 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. Med grund i detta har styrelsen i sin årliga utvärdering av behovet av att inrätta en internrevisionsfunktion gjort bedömningen att nuvarande rutiner och processer är tillräckliga. VD är ytterst ansvarig för att den interna kontrollen 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 2018 till 496 personer, varav 488 är ombordanställda. Endast de sex landanställda är formellt anställda av Concordia Maritime.

VD och koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av finansdirektör. 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 fördragande 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. Riktlinjer för ersättning till koncernledningen beslutas av årsstämman. Riktlinjerna avser:

- 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

Styrelsen fattar beslut om faktiska ersättningsnivåer för verkställande direktören. 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 2018

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.

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 inlagen hör regelbundna rapporter om intjäning, 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. 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 förbinder 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. Till sammans 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 bunkeroolja: Stena Bulk
- Försäkringstjänster: Stena Rederi AB
- Kontorshyra och kontorservice: Stena Rederi AB

Samtliga närståendetransaktioner 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 loggningsförfarande 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 börsregler. Vidare har Bolaget heller inte varit föremål för beslut i Nasdaq Stockholms Disciplinnämnd eller beslut om överträdelser av god sed på aktiemarknaden i Aktiemarknadsnämnden. Bolaget avviker från Koden, eftersom styrelsen har bedömt att bolaget inte är i behov av en särskild kommitté för revision och ersättning. Istället utgör styrelsen som helhet kommitté för revision och ersättning.

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, 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 ett antal grundläggande policyer som exempelvis finanspolicy och insiderpolicy.



Styrelsen på studiebesök hos Stena Recycling i Halmstad.

Styrelse



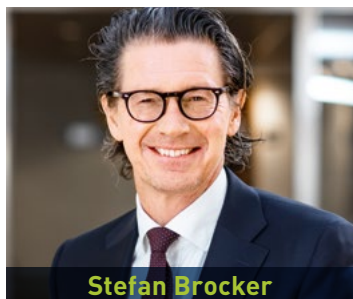
Carl-Johan Hagman

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

Bakgrund Tidigare VD för Wallenius-rederierna, Stockholm, Eukor Car Carriers, Seoul, Rederi AB Transatlantic, Skärhamn och Höegh Autoliners 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

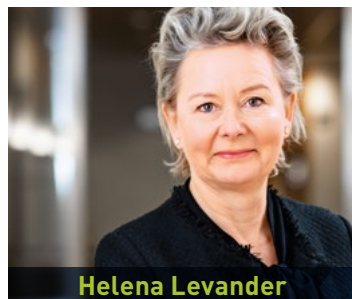
Född 1966. Styrelseledamot sedan 2007. Jur kand.

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

Övriga uppdrag Ordförande i Mannheimer Swartlings Shipping Group, styrelseledamot European Maritime Lawyers Organization, Alectum AB, Göteborgs Högre Samskola och Handelshögskolans råd.

Speciella kompetenser Rederijuridik. Har varit verksam som jurist inom sjöfart och offshore i närmare 25 år.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Helena Levander

Född 1957. Styrelseledamot sedan 2014. Civilekonom.

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

Övriga uppdrag Ordförande Ativo Finans. Styrelseledamot Medivir AB, Recipharm AB, Stendörren Fastigheter, Rejlers och Lannebo Fonder.

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 10 637



Mats Jansson

Född 1945. Styrelseledamot sedan 2005. Fil kand.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Argonaut och NYKCool AB.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Hexicon AB.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 33 758



Michael G:son Löw

Född 1951. Styrelseledamot sedan 2012. Civilekonom.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef i Preem AB Ett flertal ledande befattningar i Norden och Internationellt inom olje/energibolaget Conoco Inc.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Preem AB, Boliden AB, Stena Bulk AB, Naturstenskompagniet Intl. AB, ordf. Recondoil AB, vice ordf. Svensk/Ryska Handelskammaren, vice ordf. Energiekonomiska För., ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien och i Chalmers Rådgivande Kom.

Speciella kompetenser Mångårig erfarenhet från oljeindustrin med basering i Europa, USA och Asien. Tillför kunskap inom energi, raffinaderi, trading, shipping samt finansiella frågor.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 7 000

Arbetstagarrepresentanter



Alessandro Chiesi

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

Övriga uppdrag Sjöbefälsföreningen, Klubbordförande Sjöbefälsföreningen i Stena Line. Sjöbefälsföreningen. Styrelseledamot. Arbetstagarrepresentant i Stena AB och i Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Daniel Holmgren

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

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Mahmoud Sifaf

Född 1962. Arbetstagarrepresentant. 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. Arbetstagarrepresentant i Stena AB samt Stena Line Scandinavia AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Styrelsens närvaro och ersättning

	Oberoende ¹⁾	Totalt arvode, kr ²⁾	Närvaro
Carl-Johan Hagman	Beroende	400 000	5
Stefan Brocker	Oberoende	225 000	3
Helena Levander	Oberoende	255 000	6
Michael G:son Löw	Oberoende	225 000	6
Mats Jansson	Oberoende	225 000	6
Alessandro Chiesi, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	6
Daniel Holmgren, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	5
Mahmoud Sifaf, suppleant, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	4

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

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

Revisor

Jan Malm

Auktoriserad revisor KPMG.

Ledning



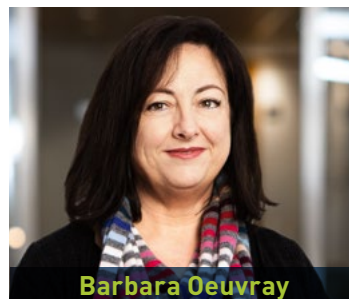
Kim Ullman

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, Medlem i Intertanko council.
Aktieinnehav i Concordia Maritime 20 000



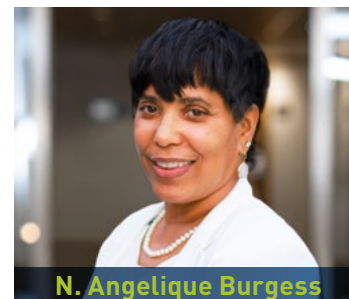
Ola Helgesson

Född 1968. Finansdirektör. Civilekonom.
Anställd sedan 2014 (i Stena sedan 2011).
Aktieinnehav i Concordia Maritime 10 000



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 0



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 25 april 2019 klockan 13:00. På samma dag lämnas även delårsrapporten för första kvartalet 2019.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska senast 17 april 2019 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 17 april 2019.

Rapporteringstillfällen

Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 25 april 2019, halvårsrapporten kommer publiceras den 15 augusti och nio-månadersrapporten den 5 november 2019.

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 x 1 000 000 / 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 nyckeltal ¹⁾

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 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 2018	Helår 2017
Rörelseresultat	-130,1	-624,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	186,9	675,9
EBITDA	56,8	51,3

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2018	Helår 2017
Resultat efter skatt	-182,1	-660,2
Nedskrivning	0,0	473,7
Skatt	0,2	0,0
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-181,9	-186,5

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2018	Helår 2017
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-181,9	-186,5
Antal aktier [miljoner]	47,729798	47,729798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	-3,81	-3,91

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Helår 2018	Helår 2017
Resultat efter skatt	-182,1	-660,2
Eget kapital	1 165,5	1 582,2
Räntabilitet på eget kapital	-16%	-42%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Helår 2018	Helår 2017
Resultat efter finansnetto	-181,9	-660,2
Finansiella kostnader	82,7	70,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-99,2	-589,4
Balansomslutning	2 921,7	3 468,5
Icke räntebärande skulder	-156,2	-105,8
Sysselsatt kapital	2 765,4	3 362,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-3,6%	-17,5%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Helår 2018	Helår 2017
Resultat efter finansnetto	-181,9	-660,2
Finansiella kostnader	82,7	70,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-99,2	-589,4
Balansomslutning	2 921,7	3 468,5
Räntabilitet på totalt kapital	-3,4%	-17,0%

Soliditet

MSEK	Helår 2018	Helår 2017
Eget kapital	1 061,5	1 221,9
Balansomslutning	2 793,2	2 968,5
Soliditet	38,0%	41,2%

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)
Org. nr. 556068-5819
Aktiekod CCOR
Säte Göteborg, Sverige

CONCORDIA
MARITIME 