



Q1
18

DELÅRSRAPPORT 1 JANUARI–31 MARS 2018

Fortsatt utmanande tankmarknad

- Totala intäkter kvartal 1:
MSEK 199,6 (233,0)
- EBITDA kvartal 1:
MSEK 7,0 (29,3)
- Resultat före skatt kvartal 1:
MSEK -38,7 (-41,2)
- Resultat efter skatt per aktie
kvartal 1: SEK -0,81 (-0,86)

Händelser under första kvartalet

- Inkontraktering av ytterligare två MR (ECO)-fartyg.
- Bolaget tar flera initiativ för att stötta arbetet för rena hav.

Nyckeltal

	Kvartal 1 (jan-mars)		Helår 2017
	2018	2017	2017
Totala intäkter ¹⁾ , MSEK	199,6	233,0	827,5
EBITDA, MSEK	7,0	29,3	51,3
EBITDA, MUSD	0,9	3,3	6,0
Rörelseresultat, MSEK	-36,4	-24,4	-624,6
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	-38,7	-41,2	-186,5
Resultat före skatt, MSEK	-38,7	-41,2	-660,2
Resultat efter skatt, MSEK	-38,7	-41,2	-660,2
Soliditet, %	41	49	41
Räntabilitet på eget kapital, %	-47,7	-0,3	-41,7
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	286,6	217,7	335,5
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,81	-0,86	-13,83
Eget kapital per aktie, SEK	25,25	42,33	25,60
Lost Time Injury	0	0	0

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.
Definitioner se sidan 16.



VD HAR ORDET

Svag inledning på 2018

Tankmarknaden 2018 började lika svagt som 2017 slutade. Opecs produktionsneddragning fortsätter att påverka transportbehovet negativt. Den underliggande efterfrågan på olja och oljeprodukter är dock god och de tidigare höga lagernivåerna är snart nere på mer normala nivåer, vilket på sikt kommer påverka marknaden positivt. Sammantaget medförde den svaga marknaden att resultatet för kvartalet blev negativt. Resultat före skatt uppgick till MSEK -38,7 (-41,2). EBITDA uppgick till MSEK 7,0 (29,3), motsvarande MUSD 0,9 (3,3).

Vi fortsatte under kvartalet arbetet med att anpassa och positionera flottan, dels utifrån den svaga marknaden, men också inför den uppgång vi tror kommer komma under 2018. Under kvartalet valde vi att inkontraktera ytterligare två MR (ECO)-fartyg. I likhet med tidigare inbefraktningar görs dessa tillsammans med Stena Bulk, och Concordia Maritimes andel uppgår även här till 50 procent. Parallellt förlängde vi även kontraktet för de sedan tidigare inhyrda MR (ECO)-fartygen. Genom inkontrakteringen av sammantaget sex fartyg har vi ökat intjäningsförmågan påtagligt.

Samtidigt fortsätter vi arbetet med att söka nischtrader för våra P-MAX-fartyg, där deras unika egenskaper kommer väl till pass. Ser vi till intjäningen inom produkttanksegmentet har detta bidragit till en högre intjäning än marknaden överlag även detta kvartal. Inom produkttanksegmentet spot låg vår intjäning strax över USD 14 000 per dag, att jämföra mot marknadens genomsnittliga cirka USD 10 000.

Inga incidenter och fortsatt minskad miljöpåverkan

Vi var under kvartalet fortsatt förskonade från allvarigare incidenter eller olyckor. Denna utveckling är ett resultat av ett målmedvetet arbete där betydande resurser läggs på träning och utbildning, efterlevnad av rutiner och uppföljning av processer. Ingenting går före säkerheten för våra besättningar ombord. Det är vår högsta prioritet oavsett konjunktur eller marknadsläge. Vi har även fortsatt arbetet med att kontinuerligt minska den fartygsrelaterade påverkan på

miljön. Sammantaget under kvartalet minskade bunkerförbrukningen med 0,2 ton per dygn. Detta medförde i sin tur att utsläppen av koldioxid minskade med drygt 349 ton, svaveloxidutsläppen med 4,5 ton och kväveoxider med 9 ton (rullande 12 månader).

Marknadsutsikter 2018

Viktigt att poängtera är att vår egen verksamhet fungerar klanderfritt. Vi har välskötta, flexibla fartyg, kvalificerade besättningar och en väl fungerande teknisk och kommersiell operation. Den finansiella utvecklingen är helt och hållet en konsekvens av den för stunden svaga marknaden.

Vår bedömning av utvecklingen framöver är oförändrad. Vi tror fortfarande på en gradvis förstärkning av marknaden från mitten av 2018 och framåt. Vi förväntar oss att återgången till normal produktionstakt inom Opec och andra oljeproducerande länder, i kombination med en generellt ökad efterfrågan på olja och en återgång till mer normala lagernivåer, kommer att bidra till ett ökat transportbehov. Leveranserna av nya fartyg har mattats av, samtidigt som skrotningen av äldre fartyg har tagit fart. Under det första kvartalet 2018 skrotades 66 fartyg, vilket är två tredjedelar av vad som skrotades under hela 2017. Sammantaget gör detta att vi fortsatt förväntar oss en ökad efterfrågan på tanktransporter och en successivt mer balanserad och starkare tankmarknad under andra halvåret 2018.

Kim Ullman, VD



Verksamhetens utveckling

Produkttankflottans intjäning på spotmarknaden under det första kvartalet 2018 uppgick till USD 14 000 (14 800) per dag, vilket var högre än den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ USD 10 200 (10 900) men lägre än motsvarande kvartal 2017. För suezmaxtankern *Stena Supreme* låg intjäningen under kvartalet på USD 12 700 (24 000) per dag, att jämföras med den genomsnittliga intjäningen på marknaden¹⁾ om USD 9 000 (19 800) per dag.

Produkttankflottan

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta utgörs av de tio P-MAX-fartygen om vardera 65 200 dwt. Fem av fartygen sysselsattes vid rapportperiodens slut genom längre kontrakt (tidsutbefraktning). Övriga fem fartyg sysselsattes på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk. Även de båda inkontrakterade IMOIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important* sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Bulk.

Som ett led i arbetet med att positionera flottan inför en förväntad successivt allt starkare marknad kontraherades under kvartalet ytterligare två MR (ECO)-fartyg in, samtidigt som kontrakten för två av de sedan tidigare inkontrakterade MR (ECO)-fartygen förlängdes med ytterligare ett år. Samtliga inbefraktningar görs tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent.

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, låg under det första kvartalet på USD 14 400 per dag (15 700). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 14 000 (14 800).

Suezmax

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

Intjäning

Den genomsnittliga intjäningen för *Stena Supreme* låg under kvartalet på USD 12 700 (23 700) per dag.

Reparationer och dockningar

Under kvartalet genomfördes ingen dockning.

Befraktningsstatus Q2

Uppdaterad snittintjäning för innevarande kvartal (Q2) 2018 är per den 23 april:

Suezmax spot	\$14,500
Produkttank spot	\$14,300

Den kontraherade snittintjäningen baseras på initiala reseskalyler, vilka kan förändras avsevärt under den enskilda resans gång. Detta innebär att det slutliga bokförda resultatet kan komma att skilja sig materiellt från den ovan angivna snittintjäningen.

1) Clarkson index

Intjäning spot¹⁾

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden	
		Kv 1 2018	Kv 1 2017	Kv 1 2018	Kv 1 2017
Produkttank	9,0	14 000	14 800	10 200	10 900 ²⁾
Suezmax	1,0	12 700	24 000	9 000	19 800 ³⁾

1) Från och med 1 januari 2018 presenteras spotintjäningen exklusive kommission för commercial management. Detta genererar en intjäning som är USD 300–600 högre än då kommissionen för commercial management är inkluderad. Jämförelsetalen är omräknade enligt den nya principen för presentation.

2) Clarksons w.w. average MR Clean Earnings

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

Concordia Maritimes produkttankflotta på spotmarknaden presterade en högre intjäning per dag än Clarksons teoretiska index under det första kvartalet 2018. Nischtrader för P-MAX-fartygen och en, givet den svaga marknaden, bra prestation av Stena Bulk-poolen hör till de främsta drivkrafterna.

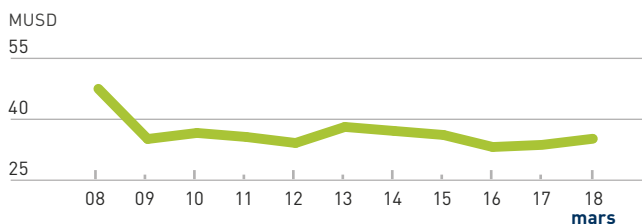
Även inom Suezmaxsegmentet var Concordia Maritimes intjäning under kvartalet högre än Clarksons teoretiska index, vilket visar att Stena Sonangol Poolen fortsatt är en av branschens ledande.

EBITDA per kvartal

MUSD	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017	Kv 2 2017	Kv 1 2017	Kv 4 2016	Kv 3 2016	Kv 2 2016
Produkttank Time Charter	7,6	4,8	3,3	3,6	4,0	5,6	5,4	4,5
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	-4,4	-1,8	-0,5	0,0	0,7	-0,2	0,5	0,9 ¹⁾
Produkttank spot, inchartrat tonnage	-0,1	-0,2	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	0,1
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	2,9	—	—
Produkttank totalt	3,0	2,8	2,5	3,4	4,5	8,1	5,7	5,5
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	-1,3	-0,7	-1,3	-1,4	-0,4	1,4	0,9	2,2
Suezmax spot, inchartrat tonnage	—	—	—	—	—	0,0	-0,2	0,3
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	3,5	—	—
Suezmax total	-1,3	-0,7	-1,3	-1,4	-0,4	4,9	0,7	2,5
Admin och övrigt	-0,8	-0,9	-0,8	-0,9	-0,8	-0,6	-0,5	-1,0
Totalt	0,9	1,2	0,4	1,1	3,3	12,4	5,9	7,0

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

Nybyggnadspris produkttank (MR)

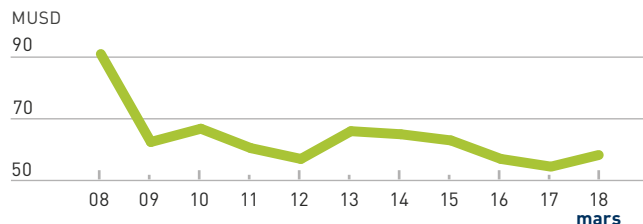


Vid utgången av året kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 35. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var cirka MUSD 35. Det är samma pris som när vi lade våra beställningar vid varvet 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade i slutet av kvartalet cirka MUSD 58,5.

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

Källa: Clarkson

Nybyggnadspris Suezmax





Ekonomisk översikt

Resultat

Resultatet för kvartalet efter skatt uppgick till MSEK -38,7 (-41,2). Den svaga marknaden innebar låg intjäning för fartygen på spotmarknaden.

Eget kapital

Eget kapital per aktie uppgår till SEK 25,25 (42,33).

Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

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

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 MSEK 0,9 för kvartalet.

Bolaget har tecknat en bunkerhedge relaterad till IMO:s nya svavelregler som träder ikraft 2020 som uppgår till totalt 6 000 mt till ett genomsnittspris av USD 549 per mt med löptid till 2020. Bunkerhedgegen utgör en säkring och verkligtvärdeförändringarna av denna redovisas i övrigt totalresultat och säkringsreserven i eget kapital. Under kvartalet redovisades MSEK 1,5 i övrigt totalresultat för verkligtvärdeförändring av bunkerswapen.

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK 12,3. Den utgående balansen för omräkningsdifferenserna som redovisas i eget kapital uppgår till MSEK 407,6 (533,9) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 0,0 (4,6).

Bolagets investeringar i finansiella tillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 55,2 (65,3) och avser köp av obligationer. Dessa klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Bolaget har tagit positioner av en mer spekulativ karaktär för pris skillnaden mellan bunker kvaliteterna HSFO och MGO hela år 2020 och de första sex månaderna 2021. Total volym är 45 000 mt. Positionernas verkligtvärdeförändringar redovisas i resultaträkningen, MSEK 13,7 (0,0) för kvartalet, och klassificeras som en kortfristig fordran i bolagets balansräkning.

Värdering av flottan

Koncernens standardprocess är att halvårsvis bedöma fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Vid årsskiftet 2017 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

Säsongvariationer

Av den seglande flottan på 17 fartyg (varav 10 ägda fartyg, 3 inhyrda på bareboat-kontrakt och ytterligare 4 inhyrda på time charter där Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent) var vid kvartalets slut fem fartyg utkontrakterade på tidsbefraktning. De fartyg som inte är utkontrakterade på tidsbefraktning har en intjäning som är relaterade till befракtningsnivån på den öppna marknaden. Dispositionen medför att intjäningen påverkas av de säsongvariationer som förekommer inom tanksjöfart.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2018-03-31 till 6 (6) personer. Koncernen sysselsatte 474 (475) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 18,3 (8,1) varav MSEK 0,5 (0,0) härrör från koncernintern fakturering.

Övrigt

För att skapa avkastning på likvida medel har bolaget placerat MUSD 18 (MSEK 60) på USD-konto. Då löptiden på depositen vid kvartalets slut är kortare än tre månader klassificeras dessa som likvida medel.

Händelser efter balansdagens slut

Inga händelser av väsentlig karaktär finns att rapportera efter balansdagens slut.

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Kvartal 1		Helår 2017
	2018	2017	
Totala intäkter ¹⁾	199,6	233,0	827,5
Rörelseresultat	-36,4	-24,4	-624,6
Resultat efter finansiella poster	-38,7	-41,2	-660,2
Resultat efter skatt per aktie, SEK	-0,81	-0,86	-13,83

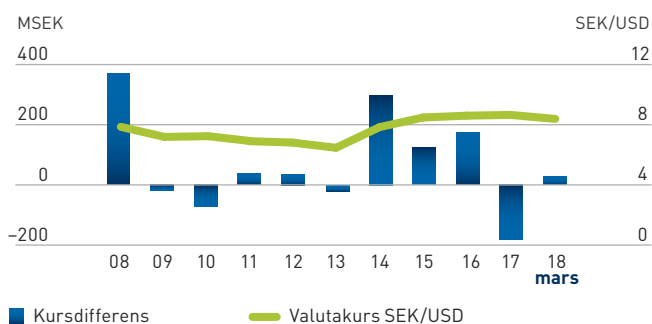
1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

Likviditet och finansiell ställning

MSEK	31 mars 2018	31 mars 2017
Disponibel likviditet ¹⁾	286,6	217,7
Räntebärande skulder	1 620,2	1 975,3
Eget kapital	1 205,3	2 020,4
Soliditet, %	40,9	49,3

1) Inklusive utnyttjade faciliteter, som är tillgängliga.

Omräkningsdifferens¹⁾



1) Redovisas i övrigt totalresultat.

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



Rapportering Hållbarhet

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

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under kvartalet inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Fartygen var också fortsatt förskonade från arbetsplatsolyckor som medförde att en enskild medarbetare inte kunnat återgå till arbetsskiftet dagen efter olyckan. Under kvartalet inträffade inget medical treatment case eller restricted work case.

Kvartalet innehöll en incident som inkluderade skada på egendom (blixtnedslag slog ut FM radio på Stena President). Under kvartalet skedde två incidenter som klassas som High Potential Near Miss (Stena Important och en bogserbåt var för nära varandra under operation i hamn och ombord Stena Performance spilldes 10 liter bensin på däck under lossning då en svetsfog på ett rör gick upp).

Concordia Maritimes fartyg var inte inblandade i några piratrelaterade incidenter.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes 9 vettingsinspektioner. På dessa inspektioner noterades 18 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,0 observationer per inspektion. Ingen enskild inspektion hade fler än

5 observationer. Utfallet för kvartalet är väl i linje med bolagets mål att genomsnittligt ha mindre än 4 observationer per inspektion för flottan och aldrig ha en inspektion med fler än 5 observationer. Vidare resulterade ingen hamnstatskontroll under kvartalet i kvarhållande av Concordia Maritimes fartyg.

Energy management

Det kontinuerliga arbetet med att minska bunkerförbrukningen fortsatte under kvartalet. Bunkerförbrukningen i ton per dygn till havs minskade med 0,2 ton (rullande 12 månader), vilket är något sämre än årets mål att minska förbrukningen med 0,3 ton per dygn. Relativt stora förbättringar har genomförts för att reducera bunkerförbrukningen. Årets mål om att ytterligare minska förbrukningen med ytterligare 0,3 ton per dygn blir därför en utmaning.

Den minskade bunkerkonsumtionen ger upphov till lägre utsläpp. Under kvartalet minskade utsläppet av CO₂ med 349 ton. SO_x-utsläppen minskade med 4,5 ton och NO_x-utsläppen med 9 ton.

Mål och måluppfyllnad hållbarhet

Safety first

	Kv 1 2018	Kv 1 2017	Mål 2018	Utfall 2017
LTI	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan)	2,0	2,3	<4	2,2
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0
Skada på egendom	1	1	0	3
Medical Treatment Case	0	1	0	2
Restricted Work Case	0	0	0	0
High Potential Near Miss	2	0	0	4
High Risk Observation	0	0	0	1

Miljömässigt ansvar

	Kv 1 2018	Kv 1 2017	Mål 2018	Utfall 2017
Oljespill, liter	0	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg) ¹⁾	0,2	1,1	0,3	0,97
CO ₂ -reducering, mt	349	2 007	2 800	8 220
SO _x -reducering, mt	4,5	17	36	68
No _x -reducering, mt	9,0	55	80	234
Minskning av utsläpp av partiklar, mt	0,1	0,7	0,9	3,0

1) Sista dagen i kvartalet mäts bunkerkonsumtionen för dygn till havs för de senaste 12 månaderna. Denna 12 månaderssiffra jämförs sedan med samma period året innan. Definitioner se sidan 15.

Ramverk och riktlinjer

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

Global Compact

Concordia Maritime följer både FNs Global Compact-initiativ och den allmänna förklaringen av de mänskliga rättigheterna. Förtagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och antikorrupktion, och respektera dessa i hela sin värdekedja.

MACN

Concordia Maritime är sedan 2016 medlem i Maritime Anti-Corruption Network (MACN), ett internationellt initiativ som skapats av aktörer inom sjöfartsnäringen för att dela erfarenheter och utveckla best practice vad gäller arbete mot korrupktion och mutor i alla dess former.

OECDs riktlinjer

Concordia Maritime följer OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Riktlinjerna rör bland annat företagens relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.

ILOs kärnkonventioner

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

World Ocean Council

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

Samhällsengagemang

Concordia Maritime har som ambition att på olika sätt bidra till en positiv samhällsutveckling. De projekt eller initiativ som stötts ska ha tydlig koppling till Concordia Maritimes värderingar och vara relaterade till sjöfart. De ska bidra till en säkrare vardag för den enskilda sjömannen, stötta utvecklingen mot en mer miljömässig och socialt hållbar sjöfart eller bidra till en positiv utveckling av de lokala marknader där bolaget är verksamt. Under kvartalet ökar bolaget sitt engagemang i att hålla världshaven rena, dels genom ett samarbete med Håll Sverige Rent där fokus ligger på att utbilda skolbarn och allmänheten om vikten av att hålla haven rena och dels genom att starta ett samarbete med Havsmiljöinstitutet för att jobba med kartläggning av mikroplast i världshaven.



Nästa generations sjöbefäl

Sedan Concordia Maritimes stipendieprogram lanserades 2011 har det fungerat som en språngbräda för sjöfartstuderanter på Bermuda. Årligen delas stipendier ut till en eller flera sökande. Utöver ekonomiska bidrag ges även möjlighet till handledning och mentorskap.

Mercy Ships Cargo Day

Concordia Maritime är en av deltagarna som stöttar Mercy Ships Cargo Day. Mercy Ships erbjuder operationer, tandvård och annan kvalificerad medicinsk vård på platser där behovet är som störst. Verksamheten bedrivs ombord på världens största privata sjukhusfartyg, Africa Mercy. mercyshipscargoday.org





Övrig information

Transaktioner med närstående

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

Stena Bulk

Stena Bulk är specialiserade på transporter av rena petroleumprodukter och vegetabiliska oljor. Genom ett avtal med Stena Bulk ges 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 köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären

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

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

KONCERNEN

Resultaträkning, övrigt totalresultat samt värden per aktie

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Koncernens resultaträkning			
Genomsnittlig kurs SEK/USD	8,11	8,92	8,54
Timecharterintäkter, lease av fartyg	25,1	14,6	64,4
Timecharterintäkter, operativa tjänster	36,2	20,9	92,6
Spotbefraktningintäkter ¹⁾	138,3	197,5	670,5
Summa intäkter	199,6	233,0	827,5
Driftskostnader fartyg ¹⁾	-130,8	-135,9	-519,0
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-48,2	-52,5	-199,2
Personalkostnader – land	-5,3	-4,3	-21,2
Övriga externa kostnader	-8,3	-10,9	-36,8
Avskrivningar/Nedskrivningar	-43,4	-53,7	-675,9
Summa rörelsekostnader¹⁾	-236,0	-257,4	-1 452,2
Rörelseresultat	-36,4	-24,4	-624,6
Ränteintäkter och liknande poster	16,4	2,2	37,3
Räntekostnader och liknande poster	-18,6	-19,0	-72,9
Finansnetto	-2,2	-16,8	-35,6
Resultat före skatt	-38,7	-41,2	-660,2
Skatt	0,0	0	0,0
Resultat efter skatt	-38,7	-41,2	-660,2
Övrigt totalresultat			
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat			
Omräkningsdifferenser	21,5	-39,9	-173,3
Omräkningsdifferenser överfört till årets resultat	0,0	0,0	-2,8
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	1,5	0,2	-5,9
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	-0,9	0,0	-1,7
Periodens totalresultat	-16,6	-6,5	-843,9
Värden per aktie, SEK			
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	-0,81	-0,86	-13,83
Eget kapital per aktie, SEK	25,25	42,33	25,60

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

KONCERNEN

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2018	31 mars 2017	31 dec 2017
Kurs SEK/USD på rapportdagen	8,34	8,97	8,18
Tillgångar			
Fartyg och inventarier	2 303,9	3 104,7	2 305,7
Finansiella anläggningstillgångar	0,1	0,1	0,1
Summa anläggningstillgångar	2 304,0	3 104,8	2 305,8
Kortfristiga fordringar	206,3	267,0	196,2
Kortfristiga placeringar	242,3	604,7	222,8
Kassa och bank	193,2	118,0	243,6
Summa omsättningstillgångar	641,8	989,7	662,6
Summa tillgångar	2 945,8	4 094,6	2 968,5
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	1 205,3	2 020,4	1 221,9
Långfristiga skulder	1 393,6	1 727,6	1 412,6
Kortfristiga skulder	346,8	346,6	334,0
Summa eget kapital och skulder	2 945,8	4 094,6	2 968,5

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

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan-mars 2018							
IB 2018-01-01	381,8	61,9	386,1	11,7	0,0	380,4	1 221,9
Periodens totalresultat			21,5	0,6		-38,7	-16,6
Utdelning						0,0	0,0
UB 2018-03-31	381,8	61,9	407,6	12,3	0,0	341,7	1 205,3
Förändringar jan-mars 2017							
IB 2017-01-01	381,8	61,9	562,3	19,3	0,0	1 064,5	2 089,8
Periodens totalresultat			-28,4	0,2		-41,2	-69,4
Utdelning						0,0	0,0
UB 2017-03-31	381,8	61,9	533,9	19,5	0,0	1 023,3	2 020,4

KONCERNEN

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Löpande verksamhet			
Resultat före skatt	-38,7	-41,2	-660,2
Justeringsposter:			
Avskrivningar/Nedskrivningar	43,4	53,7	675,9
Övriga poster	-11,1	0,2	-30,6
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	-6,3	12,7	-14,9
Förändringar i rörelsekapital	1,9	-14,3	61,1
Kassaflöde från löpande verksamhet	-4,4	-1,6	46,2
Investeringsverksamhet			
Försäljning av anläggningstillgångar	1,2	319,2	307,4
Investering i anläggningstillgångar	0,0	-4,6	-78,0
Försäljning av finansiella tillgångar	34,4	0,0	321,1
Investering i finansiella tillgångar	-55,2	-65,3	-281,3
Övriga finansiella poster	0,0	0,0	-0,6
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-19,6	249,3	268,5
Finansieringsverksamhet			
Upptagning av lån	0,0	0,0	0,0
Amortering av lån	-26,0	-262,0	-408,8
Utdelning till aktieägarna	0,0	0,0	-23,9
Övrig finansiering	-4,5	-267,7	-9,5
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-30,5	-529,7	-442,2
Periodens kassaflöde	-54,6	-282,0	-127,6
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	243,6	406,3	406,3
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	4,1	-6,3	-35,1
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	193,2	118,0	243,6
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit			
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:			
Likvida medel vid årets början	4,6	-5,9	-40,5
Periodens kassaflöde	-0,5	-0,4	5,4
	4,1	-6,3	-35,1

MODERBOLAGET

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017
Nettoomsättning	18,3	8,1
Driftskostnader fartyg	-18,9	-10,1
Övriga externa kostnader	-2,8	-3,9
Personalkostnader	-4,1	-3,0
Rörelseresultat	-7,4	-8,8
Resultat från dotterbolag		
Övriga ränteintäkter och liknande poster	22,0	10,4
Räntekostnader och liknande poster	-17,8	-15,8
Resultat före skatt	-3,2	-14,3
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-3,2	-14,3

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 mars 2018	31 mars 2017
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	0,0
Andelar i koncernföretag	745,8	745,8
Summa anläggningstillgångar	745,8	745,8
Kortfristiga fordringar	19,0	26,5
Fordran koncernbolag	1 168,2	1 471,5
Kassa och bank	10,4	12,7
Summa omsättningstillgångar	1 197,6	1 510,6
Summa tillgångar	1 943,4	2 256,4
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	564,1	570,1
Långfristiga skulder	1 159,4	1 453,5
Kortfristiga skulder	219,9	232,8
Summa eget kapital och skulder	1 943,4	2 256,4

Per 31 mars 2018 hade bolaget ställda säkerheter om MSEK 715,8 (715,8).



Risker och riskhantering

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

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

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

Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2017, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com

Definitioner, shipping

CO₂
Koldioxid.

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

High Potential Near Miss
Incident som skall kunna ha resulterat i 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).

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

NO_x
Kväveoxid.

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

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

SO_x
Svaveloxid.

Spotbefraktning (öppna marknaden)
Kontraktering av fartyg för varje enskild resa.

Tidsbefraktning
Kontraktering av fartyg över längre period till fasta rater.

Alternativa nyckeltal¹⁾

EBITDA
Resultatmättet innebär rörelseresultatet före räntor, skatt, nedskrivningar och avskrivningar. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

Kassaflöde från rörelsen
Resultat efter finansnetto plus avskrivningar minus betald skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar). Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

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

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

Räntabilitet på sysselsatt kapital
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader beräknat som ett genomsnitt av de sista tolv månaderna i procent av tolv månaders rullande genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld. Bolaget anser att nyckeltalet ger en fördjupad förståelse för Bolagets lönsamhet.

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

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

1) Alternativa nyckeltal enligt European Securities and Markets Authority ESMA

Avstämning av alternativa nyckeltal

EBITDA

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Rörelseresultat	-36,4	-24,4	-624,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	43,4	53,7	675,9
EBITDA	7,0	29,3	51,3

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Resultat efter skatt	-38,7	-41,2	-660,2
Nedskrivning	0,0	0,0	473,7
Skatt	0,0	0,0	0,0
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-38,7	-41,2	-186,5

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-38,7	-41,2	-186,5
Antal aktier (miljoner)	47,729798	47,729798	47,729798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	-0,81	-0,86	-3,91

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Resultat efter skatt	-657,6	-5,1	-660,2
Eget kapital	1 378,0	1 981,4	1 582,2
Räntabilitet på eget kapital	-48%	-0,3%	-42%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Resultat efter finansnetto	-654,2	-17,7	-660,2
Finansiella kostnader	73,3	31,1	70,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-580,9	13,3	-589,5
Balansomslutning	3 181,2	4 229,9	3 468,5
Icke räntebärande skulder	-111,2	-116,6	-105,8
Sysselsatt kapital	3 070,0	4 113,3	3 362,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-18,9%	0,3%	-17,5%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Resultat efter finansnetto	-654,2	-17,7	-660,2
Finansiella kostnader	73,3	31,1	70,7
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-580,9	13,3	-589,5
Balansomslutning	3 181,2	4 229,9	3 468,5
Räntabilitet på totalt kapital	-18,3%	0,3%	-17,0%

Soliditet

MSEK	Kvartal 1 2018	Kvartal 1 2017	Helår 2017
Eget kapital	1 205,3	2 020,4	1 221,9
Balansomslutning	2 945,8	4 094,6	2 968,5
Soliditet	40,9%	49,3%	41,2%

Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagens 9 kapitel. För koncernen och moderbolaget har samma redovisningsprinciper tillämpats som i den senaste årsredovisningen. Från och med 1 januari 2016 har beslutet tagits att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen under Spotbefraktningssintäkter respektive Driftskostnader fartyg i koncernens resultaträkning. Dessa nettoredovisades tidigare under Spotbefraktningssintäkter och förändringen görs för att i redovisningen tydligare spegla de enskilda komponenter som ingår i spotbefraktningens resultat. Koncernens intäkter samt rörelsekostnader påverkades, men ändringen fick ingen nettoeffekt i koncernens rörelseresultat.

Från och med räkenskapsåret 2018 ersätts IAS 18 för redovisning av intäkter med IFRS 15 Intäkter från avtal med kunder. Bolaget har valt att tillämpa en framåtriktad övergång, vilket innebär att ingen omräkning av jämförelsesiffror har skett. Det har heller inte skett några väsentliga förändringar i koncernens finansiella rapporter i och med övergången till tillämpning av IFRS 15.

I och med övergången till IFRS 15 har bolaget delat upp timecharterintäkterna i en del som avser lease av fartyg och en del som avser operativa aktiviteter. Uppdelningen av timecharterintäkterna

är baserad på kostnadssammansättningen för fartyget, dvs relationen mellan operativa kostnader och kapitalkostnader.

Bolagets överskottslikviditet placeras i obligationer och aktier. Dessa redovisas från och med räkenskapsåret 2018 enligt IFRS 9 som "finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet", vilket innebär att de redovisas till verkligt värde via resultaträkningen. Redovisningen är oförändrad jämfört med tidigare redovisning enligt IAS 39. Obligationerna och aktierna värderas till verkligt värde enligt Nivå 1, observerbar marknadsdata.

Övergången till redovisning enligt IFRS 9 har inte heller haft någon väsentlig påverkan på rapporten över resultat och övrigt totalresultat eller rapporten över finansiell ställning med avseende på den säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 som bolaget tillämpat för det ränteswapavtal bolaget avslutade under räkenskapsåret 2017 och vars realisationsvinst periodiseras till resultaträkningen via övrigt totalresultat över avtalets ordinare löptid.

För bolagets bunkerhedge tillämpas säkringsredovisning, vilket innebär att verkligt värde redovisas via övrigt totalresultat. Positionerna av mer spekulativ karaktär för prisskillnaden mellan bunker-kvaliteterna HSFO och MGO under 2020 och 2021 redovisas som "finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet" och redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2017, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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

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

Göteborg den 24 april 2018

Kim Ullman
Verkställande direktör

Kvartalsöversikt

MSEK	Kv 1 2018	Kv 4 2017	Kv 3 2017	Kv 2 2017	Kv 1 2017	Kv 4 2016	Kv 3 2016	Kv 2 2016
Resultatposter								
Summa intäkter ¹⁾	199,6	193,8	197,7	211,1	233,0	278,5	215,3	280,8
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-236,0	-226,7	-245,9	-256,5	-257,4	-231,0	-225,1	-280,2
Rörelseresultat (EBIT)	-36,4	-32,9	-521,8	-45,4	-24,4	47,5	-9,8	0,7
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	—
Finansnetto	-2,2	-9,1	-11,2	1,6	-16,8	-14,0	-12,6	11,7
Resultat efter finansnetto	-38,7	-42,0	-533,1	-43,9	-41,2	33,5	-22,4	12,4
Resultat efter skatt	-38,7	-42,0	-533,1	-43,9	-41,2	34,3	-10,6	12,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-4,4	-3,2	39,5	11,4	-1,6	-20,0	37,5	96,7
EBITDA	7,0	10,1	1,9	10,0	29,3	108,4	50,8	57,2
Balansposter								
Fartyg (antal)	2 303,9 (11)	2 305,7 (11)	2 319,5 (11)	2 892,1 (11)	3 104,7 (11)	3 165,5 (11)	3 810,4 (13)	3 810,6 (13)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	435,5	466,4	546,9	589,1	722,7	679,5	305,3	291,1
Övriga tillgångar	206,3	196,2	201,4	261,4	267,0	276,7	223,2	242,1
Räntebärande skulder	1 620,2	1 635,6	1 702,3	1 808,6	1 975,3	1 946,5	2 310,5	2 292,9
Övriga skulder och avsättningar	120,3	111,0	106,8	106,7	98,8	105,9	114,0	150,2
Eget kapital	1 205,3	1 221,9	1 259,0	1 827,4	2 020,4	2 089,8	1 914,5	1 900,9
Balansomslutning	2 945,8	2 968,5	3 068,1	3 742,7	4 094,6	4 142,2	4 339,0	4 344,0
Nyckeltal, %								
Soliditet	41	41	41	49	49	50	44	44
Räntabilitet på totalt kapital	-18	-17	-14	0	0	2	2	4
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-19	-18	-14	0	0	2	2	4
Räntabilitet på eget kapital	-48	-42	-32	-3	-3	4	5	8
Rörelsemarginal	-18	-17	-264	-21	-11	17	-5	0
Aktiedata								
Summa intäkter ¹⁾	4,18	4,06	4,14	4,42	4,88	5,83	4,51	5,88
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-4,95	-4,75	-5,15	-5,37	-5,22	-4,84	-4,72	-5,87
Rörelseresultat	-0,76	-0,69	-10,93	-0,95	-0,51	0,99	-0,21	0,01
Finansnetto	-0,05	-0,19	-0,23	0,03	-0,35	-0,29	-0,26	0,25
Resultat efter skatt	-0,81	-0,88	-11,17	-0,92	-0,86	0,72	-0,22	0,26
Kassaflöde från löpande verksamhet	-0,09	-0,07	0,83	0,24	-0,03	-0,42	0,79	2,03
EBITDA	0,15	0,21	0,04	0,21	0,61	2,27	1,06	1,2
Eget kapital	25,25	25,60	26,38	38,29	42,33	43,78	40,11	39,83

Notera att det inte förekommit någon utspädningsseffekt sedan 2002.

Definitioner se sidan 16.

1) Redovisningsprinciper se sidan 18.

Kontakt



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



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

Kalender

Q2 2018 14 augusti 2018
Q3 2018 8 november 2018

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

Informationen i denna rapport är sådan som Concordia Maritime skall offentliggöra enligt lagen om värdepappersmarknaden och/eller lagen om handel med finansiella instrument. Informationen lämnades för offentliggörande 24 april 2018, cirka kl 14.00.

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

Flottan per 2018-03-31



www.solberg.se

Produkttankers	Sysselsättning	Partner
P-MAX		
Stena Premium	Spot	Stena Bulk
Stena Polaris	Spot	Stena Bulk
Stena Performance	Timecharter t.o.m. februari 2018	Stena Bulk
Stena Provence	Timecharter t.o.m. september 2018	Stena Bulk
Stena Progress	Timecharter t.o.m. maj 2019	Stena Bulk
Stena Paris	Timecharter t.o.m. juli 2018	Stena Bulk
Stena Primorsk	Timecharter t.o.m. juni 2018	Stena Bulk
Stena Penguin	Spot	Stena Bulk
Stena Perros	Spot	Stena Bulk
Stena President	Timecharter t.o.m. maj 2018	Stena Bulk
IMOIMAX		
Stena Image ¹⁾	Spot	Stena Bulk
Stena Important ²⁾	Spot	Stena Bulk
MR ECO		
Ej namngivet fartyg ³⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁴⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁴⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁵⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁶⁾	Spot	Stena Bulk
Ej namngivet fartyg ⁶⁾	Spot	Stena Bulk
Råoljetankers		
Suezmax		
Stena Supreme ⁷⁾	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

- 1) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2024, med årliga köpoptioner från år 2020
2) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2026 med köpobligation samma år och årliga köpoptioner från år 2021.
3) 50% charter december 2017–november 2018 (med option ytterligare 12 månader)
4) 50% charter juni/juli 2017–juni/juli 2019
5) 50% charter januari 2018–januari 2020
6) 50% charter april/maj 2018–april/maj 2019
7) Inkontrakteras på bareboatbasis till 2029, med årliga köpoptioner från år 2019

CONCORDIA
MARITIME