

2021

CONCORDIA
MARITIME

Årsredovisning

Innehåll

ÖVERBLICK

2021 i korthet	4
Vd har ordet	5

MÅL & STRATEGI

Affärs- och intäktsmodell	7
Finansiella mål och utveckling hållbarhet	8
Övergripande strategi	9

FLOTTA & ORGANISATION

En flexibel flotta	11
Flottans intjäning 2021	12
En kostnadseffektiv organisation	15

OMVÄRLD & MARKNAD

Marknadens drivkrafter	18
Faktorer att hålla koll på	19

HÅLLBARHET

Säkra transporter av energi för en växande värld	21
Concordia Maritimes arbete för en mer hållbar tanksjöfart	22
Tillhandahålla säkra tanktransporter	24
Minska vår miljöpåverkan	27
Ta vårt ansvar för anställda och samhälle	30
Principer och riktlinjer	33
Styrning och uppföljning	34

RISK

Riskbedömning	36
---------------	----

AKTIE

Aktien	43
10 år i sammandrag	45

FINANSIELL RAPPORT

Förvaltningsberättelse	48
Räkenskaper	52
Noter	60
Revisionsberättelse	82

BOLAGSSTYRNING

Bolagsstyrningsrapport 2021	86
Styrelse	93
Ledning	95
Årsstämma och informationstillfällen	95

Definitioner och alternativa nyckeltal	97
--	----

Avstämning av alternativa nyckeltal	98
-------------------------------------	----

Kontakt	99
---------	----

Den reviderade årsredovisningen för Concordia Maritime AB (publ), 556068-5819, utgörs av sidorna 47–84. Årsredovisningen publiceras på svenska och engelska, där den svenska är originalversionen. Hållbarhetsprioriteringar är integrerade i hela årsredovisningen.



Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi.
Vi fokuserar på säkra, hållbara och tillförlitliga transporter av
förädlade oljeprodukter, kemikalier och vegetabiliska oljor.

9

fartyg
i flottan

604

Antal sjöanställda
Inkontrakterade via bemannings-
bolaget Northern Marine Management.

1887

grundades
Concordia Maritime



Concordia Maritime
stödjer Agenda 2030



Flottans position 24 februari 2022

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1 Stena Premium | 6 Stena Paris |
| 2 Stena Polaris | 7 Stena Primorsk |
| 3 Stena Performance | 8 Stena Penguin |
| 4 Stena Provence | 9 Stena Supreme |
| 5 Stena Progress | |

Fokus på transporter av
förädlade oljeprodukter



Utvinning



Raffinering



Distribution



Slutkonsument

2021 i korthet

- Nettoomsättning MSEK 704,8 (1 025,8)
- EBITDA MSEK –82,6 (277,8)
- Resultat före skatt MSEK –658,2 (–65,1)
- Soliditet 14% (28%)

Synnerligen svag marknad

2021 blev ett synnerligen svagt år – både för marknaden och för Concordia Maritime. Fortsatt stora produktionsbegränsningar, lagerminskningar och konsekvenser till följd av pandemin resulterade i låga rater inom samtliga tankmarknadssegment.

Omfattande dockningsprogram genomfört

Under året dockades fem av fartygen i flottan för periodiskt underhåll samt installationer av reningssystem för ballastvatten.

Tidsutbefraktning av P-MAX-fartygen

I augusti ingicks ett femårigt tidsutbefraktningssavtal med Stena Bulk rörande P-MAX-fartygen.

Reviderade lånevillkor för P-MAX-fartygen

I september ingicks avtal med långgivande banker avseende nya lånevillkor. Sammantaget innebär de bland annat en lägre amorteringstakt, nya nivåer på ställda kovenanter samt att bolaget

inte får lämna utdelning före utgången av låneavtalet i december 2024 utan samtycke från de långgivande bankerna.

Erik Lewenhaupt ny Vd

Under året rekryterades Erik Lewenhaupt som ny Vd. Erik har en lång erfarenhet inom tanksjöfart, bland annat från Nordström & Thulin och Stena Bulk, där han varit befraktningsschef i både Göteborg och Singapore. Den senaste befattningen var som hållbarhetschef i Stena Line.

Försäljning av fartyg

I slutet av augusti avyttrades de båda IMOIIIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important*. Köpare var ett kinesiskt leasingföretag. Nettolikviditetsöverskottet från transaktionerna uppgick till cirka MSEK 45.

Nedskrivning av fartygsvärden

En samlad bedömning av fartygens marknads- och nyttjandevärden föranledde en nedskrivning av fartygsvärden med totalt MSEK 268 i Q4. Det bokförda värdet på Concordia Maritimes fartyg uppgår efter nedskrivningen till MSEK 1 973.

Händelser efter räkenskapsårets slut

Utkontraktering av P-MAX-fartyget *Stena Polaris*

Efter en lång upphandlingsprocess slöt Concordia Maritime i början av 2022 ett charteravtal med Crowley Government Services Inc. (Crowley) avseende P-MAX-fartyget *Stena Polaris*. Avtalet löper över en period om minst 12 månader med optioner upp till 5 år med start i januari 2022.

Teknisk designstudie sjösatt

Concordia Maritime har tillsammans med Stena Teknik och ett tyskt

konsultföretag som specialiserat sig på fartygskonstruktion och lanserat en teknisk designstudie. Syftet är att utreda den tekniska möjligheten till konvertering och anpassning av P-MAX-fartyg till transporter av containers.

Nya villkor för kovenanter

Under första kvartalet 2022 enades bolaget och långgivande banker om nya, långsiktigt hållbara kovenantnivåer.

Försäljning av två P-MAX-fartyg

I början på 2022 avyttrades P-MAX-fartygen *Stena Perros* och *Stena President*. Båda fartygen, byggda 2007, hade dockningar för periodiskt underhåll planerat för 2022. Köpskillingarna medförde en positiv likviditetseffekt om ca MUSD 1,4 respektive 0,6. Överskottet kommer att användas till accelererad amortering på lån och därigenom stärka bolaget på längre sikt.

Nyckeltal

	2021	2020
Totala intäkter	704,8	1 025,8
EBITDA, MSEK	–82,6	277,8
EBITDA, MUSD	–9,6	30,2
Rörelseresultat, MSEK	–583,5	32,6
Resultat före skatt, MSEK	–658,2	–65,1
Resultat före skatt, justerat för nedskrivning	–390,5	–65,1
Resultat efter skatt, MSEK	–660,4	–66,0
Soliditet, %	14	28
Räntabilitet på eget kapital, %	–112	–6
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	34,9	378,0
Resultat efter skatt per aktie, SEK	–13,84	–1,38
Eget kapital per aktie, SEK	6,21	16,66
Utdelning per aktie, SEK	0,00	0,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	5,90	8,18
Lost Time Injury	0	2

Vd har ordet

Energi, ekonomi, politik och tragik

Efter ett mediokert 2020 talade fundamenta för en bättre tankmarknad 2021. Lagernivåerna var låga och efterfrågan på olja ökade efter en kraftig nedgång i början av pandemin. Men uppgången uteblev. 2021 blev istället ett av de mest utmanande åren någonsin för tanksjöfarten och även 2022 startade på låga nivåer. Goda förutsättningar finns dock fortfarande kvar för en starkare marknad men krig och tragik i vår omvärld har gjort osäkerheten stor och vi kan förvänta oss en fortsatt volatil framtid.

MED UNDANTAG JUST FÖR TANKSEGMENTET uppvisade alla sjöfartssegment en stark utveckling under 2021 – till stora delar drivet av höga råvarupriser, störningar i logistikkedjorna och en generellt stark återhämtning i världsekonomin – stödd av rekordlåga räntor. Skeppsmäklaren Clarksons "ClarkSea-index", som visar på sjöfartens generella utveckling, ökade under året med +93 procent. Tanksegmentet minskade samtidigt med -71 procent.

Flera orsaker bakom den svaga marknaden

Den svaga marknaden under året berodde på ett flertal faktorer, men till de främsta hörde:

- *Lägre volymer.* Trots en återhämtning i ekonomin och ökad efterfrågan på olja har OPEC+ inte ökat produktionen i samma takt. Lagernivåerna har legat på historiskt låga nivåer men den förväntade breda lagerpåfyllnaden har inte skett.
- *Kortare distanser.* Detta beror bland annat på lägre export än förväntat från typiska "långdistansexportörer" som

Västafrika, Brasilien och USA – till bl.a. Asien, vilket lett till en minskning i transportdistanser.

- *Mindre utfasning/återvinning än nödvändigt.* Trots en historiskt svag marknad förblev ett relativt stort antal äldre fartyg aktiva istället för att återvinnas. Cirka 100–200 av dessa äldre fartyg rapporteras idag segla "off radar" med last från länder under sanktion. Detta bidrog till en nettotillväxt av flottan.
- *Ökade bränslepriser.* Priset på råolja steg gradvis under året, från runt 50 USD/fat i januari till runt 80 USD/fat i december. Under 2022 har priset på råolja sedan fortsatt stiga, vilket påverkat bränslepriserna för flottan och talar mot en bred lagerpåfyllnad.

Stor påverkan på Concordia Maritime

Den fortsatt svaga marknaden återspeglades tydligt i Concordia Maritimes finansiella utveckling. Resultatet för helåret 2021 uppgick till MSEK -660. En starkt bidragande orsak till det svaga resultatet är den nedskrivning av flottan



"Stort fokus under 2022 kommer ligga på att säkra och successivt stärka bolagets finansiella situation."

som gjordes i Q4 och som tidigare kommunicerats. Dessutom bidrog även ökade engångskostnader relaterade till periodiska dockningar, investeringar i nya system för rening av ballastvatten och en ökad komplexitet kring besättningsbyten till följd av pandemin. Det något starkare resultatet i det fjärde kvartalet är huvudsakligen en konsekvens av det femåriga tidsutbefraktningsavtalet för P-MAX-flottan. Även om grundhyran inte genererar ett resultatmässigt överskott så ger avtalet en bra basäckning under utmanande omständigheter med möjlighet till vinstdelning på intäkter överstigande grundhyran.

Åtgärder för att stärka bolagets finansiella ställning

Sammantaget har den svaga marknaden 2021 medfört stora utmaningar för tankoperatörer och för Concordia Maritime.

Därför har ett antal aktiviteter initierats och genomförts:

- Tidsutbefraktning av hela P-MAX-flottan (successivt från och med Q3 2021). Det femåriga avtalet med Stena Bulk säkerställer en bashyra på 15 500 USD/dag och vinstdelning på överstigande nivåer.
- Reviderade lånevillkor med långivande banker innehållande bland annat en lägre amorteringstakt och nya långsiktiga nivåer på ställda kovenanter (till och med Q4 2024).
- Avyttring av de två IMOIIIMAX-produkttankfartygen *Stena Image* och *Stena Important* (Q3 2021).
- Återleverans av andelar i inhyrda Suezmax-fartyg (Q3 och Q4 2021).



- Försäljning av P-MAX-fartygen *Stena Perros* och *Stena President*. Båda fartygen hade periodiska dockningar och investeringar i ballastvattenrening inplanerade under 2022 (Q1 2022).

En ny verklighet? Marknaden 2022 och därefter

I skrivande stund är osäkerheten stor. Den tragiska utvecklingen i Ukraina gör att vi kan vänta oss svängningar på marknaden som allt mindre baseras på fundamenta och allt mer på sanktioner och andra politiska beslut. En ny sorts järnridå kan anas i Europa vilket gör det ännu svårare att analysera efterfrågan på transporter på marknadsmässiga grunder.

Kommer vi se nya handelsmönster och en avtagande globalisering i spåren av nya sanktioner mot Ryssland? Blir 2022 året då vi vinner kampen mot Covid – eller kommer pandemin fortsätta störa globala logistikkedjor? Är konjunkturen på väg mot en sättning på grund av höga råvarupriser och stigande inflation?

Frågorna är många men det underliggande behovet av transporter kvarstår. Raffinerade produkter, vegetabiliska oljor, förnybara bränslen och kemikalier behöver alla skeppas för att föda en växande värld. Enligt JP Morgan* kommer världens efterfråga av olja "toppa" först 2030 trots att vi alla önskar en snabbare omställning. Under mars månad har vi sett en gradvis bättre intjäning på produktmarknaden i takt med att ryska laster har ersatts med produkter från USA och Asien.

Ser vi till utbudssidan kan vi konstatera att orderboken för tankfartyg uppgår till runt 7,3 procent av den totala flottan och att flottans medelålder fortsätter att stiga. De flesta varv är fullbelagda fram till början av 2025 men domineras av container och LNG-fartyg. Skrotpriserna av stål vid återvinning av fartyg har nått nya rekordnivåer. Därför är också

den förväntade nettotillväxten av tankflottan mycket låg för 2023 och 2024. Lagernivåerna av olja och produkter är fortsatt låga – och trots dagens höga prisnivåer kan man fråga sig hur länge den situationen kommer kvarstå. Det finns alltså fortfarande skäl till en försiktig optimism.

Säkerhet och drift

Driften av våra fartyg har gått bra under 2021 och säkerheten är som alltid högsta fokus ombord. Inga incidenter som resulterade i LTIF noterades under året vilket är ett fint betyg på Northern Marines strukturerade arbete. Inte heller spilldes någon olja över bord. Våra besättningar har med bravur hanterat ännu ett år präglad av Covid-19-restriktioner. Vi ser även över hur våra fartyg kan bli än mer effektiva och bränslesnåla i samband med anpassningen till IMO:s kommande regelverk EEXI och Cii.

Stort fokus ligger under 2022 på att successivt stärka bolagets finansiella situation. Tidsbefraktningen av P-MAX-fartygen ger här en nödvändig bas. Till det kommer en löpande översyn av flottans utmaningar och möjligheter för att anpassa sig till ändrade regelverk och marknadsförutsättningar. Ett exempel på detta är den tekniska designstudie vi bedriver för att utreda möjligheten till konvertering av P-MAX-fartyg till containerfartyg. Vägen till beslut är förvisso lång, men vi vänder på alla stenar för att göra det bästa för bolaget och aktieägarna.

"Expect the best, plan for the worst, and prepare to be surprised" passar väl in på tankmarknaden. Vi håller våra handlingsalternativ öppna för kommande utmaningar och möjligheter.

Göteborg i mars 2022

Erik Lewenhaupt, Vd

* JP Morgan Global Commodities Energy – "Peak out of sight"

Affärs- och intäktsmodell

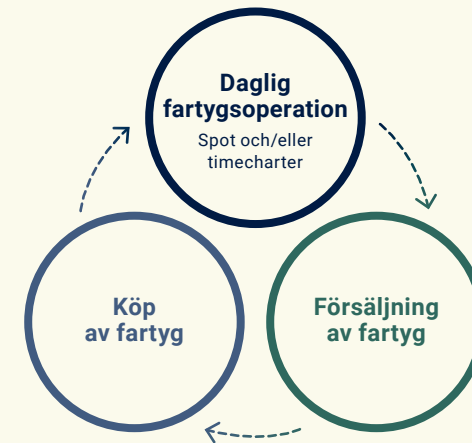
Concordia Maritimes affärsmodell vilar på två ben: daglig fartygsoperation samt köp och försäljning av fartyg.

Vision

- Alltid kundens första val för oceangående transporter.

Affärsidé

- Att leverera innovativa, säkra och effektiva sjötransporter med ett minskat miljömässigt avtryck.
- Att genom väl avvägda charteravtal, samt köp och försäljning av fartyg, nå god avkastning på insatt kapital.



Affärs- och intäktsmodell

Daglig fartygsoperation

Intäkterna från den dagliga operationen härrör från 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 dygns hyra som löper över den förhandlade kontraktperioden. I tillägg till de ägda fartygen kan kompletterande fartyg kontrakteras in på kortare eller längre tid.

Fartygstransaktioner

Tanksjöfart är till naturen kapitalintensivt med stora värden bundna i själva fartygen. Priserna på både nytt- och andrahandstonnage varierar i takt med marknadens utveckling och fartygets kondition. Förmågan att optimera tidpunkten för köp och försäljning är därför avgörande för företagets lönsamhet.

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	UTFALL 2021	KOMMENTAR
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital.	-112%	En mycket svag spotmarknad i förhållande till drift- och charterkostnader samt kostnader för nedskrivning av bokförda fartygsvärden bidrog till en betydande förlust för 2021.
Soliditet	>40% över en konjunkturcykel.	14%	En mycket svag spotmarknad i kombination med nedskrivningar av fartygsvärden resulterade i en lägre soliditet jämfört med 2020.
Tillväxt	10% ¹⁾ genomsnittlig årlig flotttillväxt över en konjunkturcykel.	-25%	Per 31 december 2021 hade bolaget 11 fartyg i flottan (13). Minskningen jämfört med föregående år beror på avyttringen av de två IMOIMAX-fartygen <i>Stena Image</i> och <i>Stena Important</i> samt återleverans av tidigare inkontrakterade suezmaxtankers.

Mål miljö och säkerhet

	MÅL	UTFALL 2021	KOMMENTAR
Lost Time Injury	0	0	Under året inträffade ingen arbetsplatsincident som medförde att den enskilde medarbetaren var oförmögen att återgå till arbetsskiftet dagen efter.
Oljespill	0	0	Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2021 inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion	<4	1,9	Under året genomfördes 32 vettinginspektioner av Concordia Maritimes fartyg. Vid dessa noterades 62 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 1,9 observationer per inspektion.

1. Handel med fartyg, köp såväl som försäljning, utgör ett väsentligt inslag i rederiverksamheten. 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.



Övergripande strategi

En förstavalspartner

Concordia Maritime ska vara en förstavalspartner när det gäller transporter av olja och oljeprodukter. Utifrån en omfattande 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 – oavsett om det gäller en resa eller utveckling av ett helt nytt fartygskoncept.

En diversifierad flottstrategi

Concordia Maritimes flott- och sysselsättningsstrategi syftar till att optimera intjäningsförmågan, balansera risker och möjligheter samt möjliggöra god avkastning på investerat kapital vid eventuell försäljning av fartyg. Även om huvudfokus ligger på produkttanksegmentet utesluts inte närvaro även i andra segment. I tillägg till det ägda tonnaget kan kompletterande fartyg även komma att kontrakteras in.

Stort fokus på hållbarhet

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

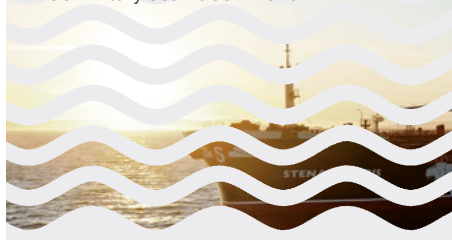
Kostnadseffektivitet och flexibilitet

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.

UPPFÖLJNING 2021

Transporter åt US Military Sealift Command

Efter en lång upphandlingsprocess slöts i början av 2022 ett charteravtal med Crowley Government Services Inc. (Crowley) avseende P-MAX-fartyget *Stena Polaris*. Avtalet löper över en period om minst 12 månader och som längst 5 år. Crowley kommer i sin tur att hyra ut fartyget till US Military Sealift Command.



UPPFÖLJNING 2021

Utkontraktering av P-MAX-fartygen

I augusti ingicks ett femårigt tidsutbefraktningssavtal med Stena Bulk rörande P-MAX-fartygen. Genom avtalet säkerställs en intäkt om 15 500 USD/dag, och vinstdelning på överstigande nivåer.

Avyttring av fartyg

Under året avyttrades de båda IMOIIIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important*. Under första kvartalet 2022 avyttrades även P-MAX-fartygen *Stena Perros* och *Stena President*.

Teknisk designstudie sjösatt

Efter årets slut lanserades en teknisk designstudie med syftet att utreda den tekniska möjligheten till konvertering och anpassning av ett P-MAX-fartyg till transporter av containers.

UPPFÖLJNING 2021

0 Lost Time Injury

Under året inträffade ingen arbetsplatsincident som medförde att den enskilde medarbetaren var oförmögen att återgå till arbetsskiftet dagen efter.

Inget oljespill

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2021 inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Investering i system för rening av ballastvatten

Under året installerades system för rening av ballastvatten på två av fartygen i flottan. I slutet av Q1 2022 hade systemet installerats på åtta av fartygen i flottan.

UPPFÖLJNING 2021

Fortsatt tätt samarbete med Stena Sfären

Samarbetet med Stena Sfären, framför allt Stena Bulk, Northern Marine Management och Stena Teknik, fortsatte under året – och intensifierades ytterligare som en konsekvens av tidsutbefraktningen av P-MAX-fartygen till Stena Bulk.

Fartygsdriften drivs sedan januari 2020 från Danmark och ingår i det danska tonnageskattesystemet.



Flotta & organisation

En flexibel flotta med fokus på produkttank

Concordia Maritimes produkttankflotta bestod i slutet av mars 2022 av åtta ägda fartyg av P-MAX-typ. Närvaron i råoljesegmentet utgjordes av suezmaxfartyget *Stena Supreme*.

P-MAX

I P-MAX-konceptet förenas transport-ekonomi och flexibilitet med säkerhet av högsta klass. P-MAX-fartygen utvecklades ursprungligen 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 på samma djupgående, vilket gör att de kan konkurrera om laster i både MR- och panamaxsegmenten.

Exempel på laster för produkttankers

Petroleum

- Fuel oil
- Ultra low sulphur diesel (ULSD)
- Gasoline
- Motor Gas Oil
- Naptha
- Aviation gasoline

Kemikalier

- Aromatics
- Urea Ammonium Nitrate
- Caustic soda
- Ammonium Polyphosphate Solution
- Methyl tert-butyl ether

Vegetabiloljor

- Soyabean oil
- Palm oil

Suezmax

Som ett komplement till transporter av raffinerade oljeprodukter är Concordia Maritime även verksamt inom transporter av råolja. Närvaron i segmentet utgörs av suezmax-

tankern *Stena Supreme*, som sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool. Poolen utgörs av en flotta med ett 20-tal effektiva suezmaxfartyg.



Flottans sysselsättning per 2022-03-31

	DWT	Is-klass	IMO-typ	Byggd	Sysselsättning
Produkttank P-MAX					
Stena Premium	65 200	1B	3	2011	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Primorsk	65 200	1B	2	2006	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Performance	65 200	1B	3	2006	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Provence	65 200	1B	3	2006	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Progress	65 200	1B	2	2009	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Paris	65 200	1B	2	2005	Time charter t.o.m. augusti 2026
Stena Polaris ¹⁾	65 200	1A	2	2010	Bareboat charter t.o.m. januari 2023
Stena Penguin	65 200	1A	2	2010	Time charter t.o.m. augusti 2026

SUEZMAX

Stena Supreme ²⁾	158 000	2012	Spot
-----------------------------	---------	------	------

¹⁾ Ut kontrakteras på bareboatbasis till 2023. Med option på förlängning till som längst januari 2027.
²⁾ Inkontrakteras på bareboatbasis till 2028, med årliga köpoptioner från år 2019.

Flottans intjäning 2021

För Concordia Maritime präglades året i hög utsträckning av fortsatt arbete med att positionera och disponera flottan i linje med sysselsättningsstrategin och utifrån rådande marknadsförutsättningar. Från och med slutet av tredje kvartalet sysselsattes hela P-MAX-flottan på utbefraktningskontrakt.

SETT TILL ÅRET SOM HELHET uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, till USD 13 700 per dag (16 200). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 11 400 (16 100). Inom suezmaxsegmentet låg den genomsnittliga intjäningen under året på USD 11 900 per dag (27 100).

Produkttank P-MAX

P-MAX-flottan sysselsattes under året genom tids-utbefraktning eller på spotmarknaden. Flera av fartygen har under året gått på nischrutur. Under tredje kvartalet ingicks ett femårigt utbefraktningsavtal med Stena Bulk för hela flottan.

Stena Polaris utkontrakterades i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. (Crowley). Avtalet, som är på s.k. bareboat basis, löper över en period om minst 12 månader och som längst 5 år. Crowley kommer i sin tur att hyra ut fartyget till US Military Sealift Command. Avtalet innebär att utkontrakteringen till Stena Bulk tillfälligt hävs men återinträder om inte full period deklarerar.

IMOIMAX

Innan avyttringen sysselsattes IMOIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important*, genom samarbete med Stena Bulk. Båda fartygen hade under året en intjäning som överträffade marknaden, huvudsakligen till följd av en bra kombination av petroleumprodukter, vegetabiliska oljor och kemikalier.

Råolja

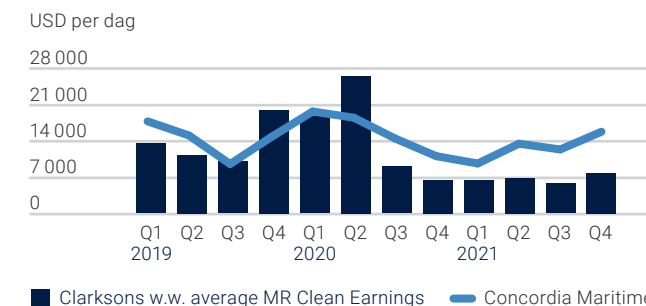
Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* sysselsattes under året framgångsrikt på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol.

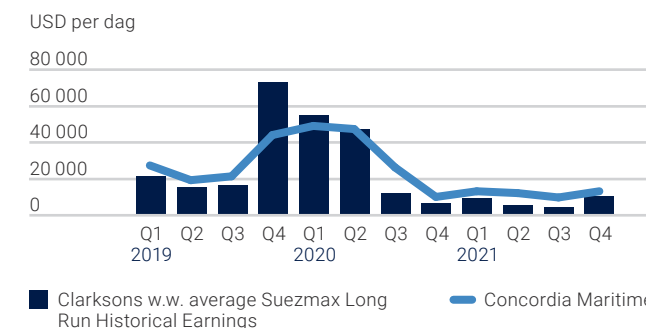
Inbefraktning av Suezmax-fartyg

Under delar av året kontrakterades ytterligare fyra suezmax-fartyg in. Inkontrakteringen gjordes tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgick till 50 procent för två av fartygen och 33 procent i ett. Även dessa fartyg sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool.

Produkttankflottans genomsnittliga intjäning (spot)



Suezmaxflottans genomsnittliga reserresultat (spot)





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 två kassagenererande enheter, där produkttankfartygen utgör en enhet och suezmax-fartyget en enhet. En nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets bokförda värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden).

I samband med den bedömning som gjordes inom ramen för årsbokslutet valde Concordia Maritime att skriva ner det bokförda värdet på fartygen i flottan med MSEK 268. Nedskrivningen görs som en konsekvens av den långvarigt svaga tankmarknaden, vilken bedöms ha påverkat marknadsvärdena på fartyg negativt. Denna bild bekräftas också av de i början av 2022 genomförda försäljningarna av P-MAX-fartygen *Stena Perros* och *Stena President*.

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020	Q3 2020	Q2 2020	Q1 2020
Produkttank timecharter	5,7	1,7	0,8	0,7	4,6	4,5	4,2	4,6
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	-0,7 ⁴⁾	-2,0 ³⁾	-0,1 ²⁾	-3,7 ¹⁾	-2,0	0,3	5,2	5,5
Försäljning fartyg	—	-3,6	—	—	—	—	—	—
Produkttank totalt	5,0	-3,7	0,8	-3,1	2,6	4,9	9,3	10,1
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	0,4	-0,1	0,2	0,3	0,1	1,4	3,4	3,6
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	-0,1	-2,0	-2,0	-1,8	-1,8	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	0,3	-2,1	-1,8	-1,5	-1,7	1,4	3,4	3,6
Admin och övrigt	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8	-0,8	-0,7	-1,0	-0,9
Totalt	4,4	-6,6	-2,0	-5,4	0,1	5,5	11,8	12,7

Till följd av en uppdaterad fördelningsnyckel mellan spot och TC har samtliga kvartal under 2021 uppdaterats för att underlätta jämförelse. Uppdateringen medför ingen förändring mellan enskilda fartygstyper eller av totalen.

1) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -2,9.

3) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,3.

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

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

Intäkter per fartygskategori

MSEK	Helår	
	2021	2020
Produkttank timecharter	322,3	262,2
Produkttank spot	300,5	638,0
Produkttank totala intäkter	622,8	900,2
Suezmax spot	82,0	122,8
Suezmax totala intäkter	82,0	122,8
Övrigt	0,0	2,9
Totala intäkter	704,8	1 025,8

Dockningar och reparationer

Under 2021 genomfördes dockningar av fartygen *Stena Paris*, *Stena Premium*, *Stena Performance*, *Stena Provence* och *Stena Primorsk*.

I samband med dockningarna installerades även lagstadgade system för rening av ballastvatten. Läs mer om systemen på sid 29.

P-MAX-fartygen utkontrakterade till Stena Bulk

Som ett led i arbetet med att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet tecknades under året tidsutbefrakt-ningsavtal med Stena Bulk rörande P-MAX-fartygen*. Avtalet innebär att Stena Bulk månadsvis i förskott erlägger en garanterad grundhyra om USD 15 500 per dag och fartyg till Concordia Maritime.

Enligt avtal med långivande banker får charterraten (före eventuell vinstdelning) endast användas för planerade operativa kostnader (såsom besättningskostnader, tekniskt underhåll och försäkringar), avsättning för periodiska torr-dockningar, räntebetalningar samt amorteringar på lån.

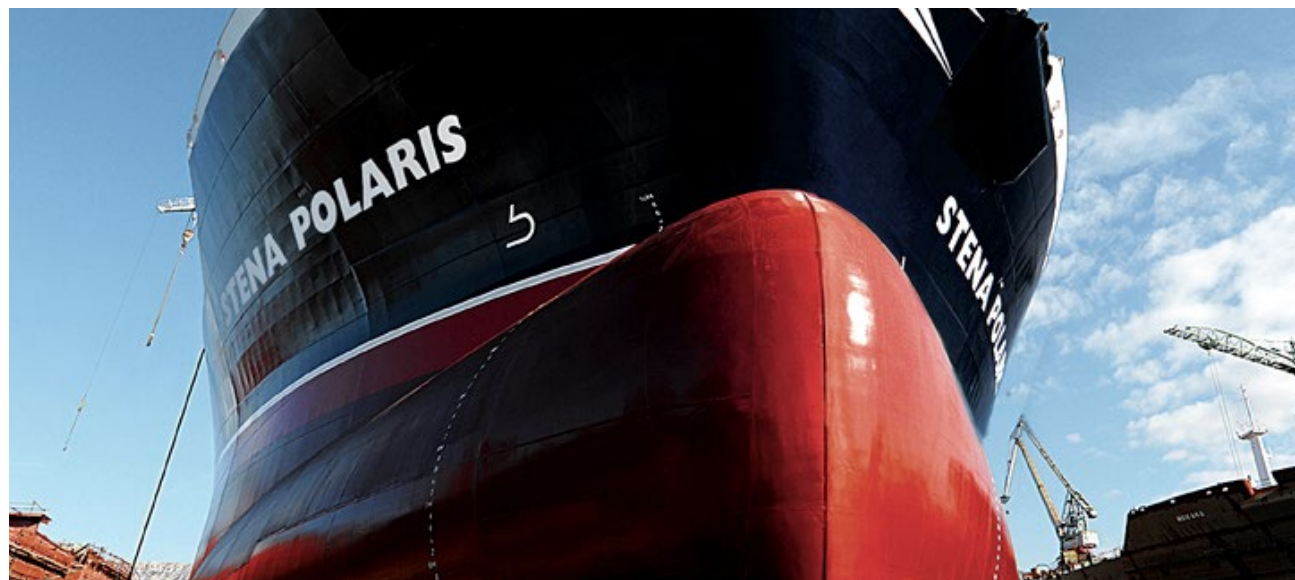
Möjlighet till vinstdelning

Utöver den garanterade inkomsten rymmer tidsutbefrakt-ningsavtalet även en vinstdelningsmekanism innebärande att Concordia Maritime och Stena Bulk delar lika på eventuella överskott som fartygen genererar överstigande grundhyran.

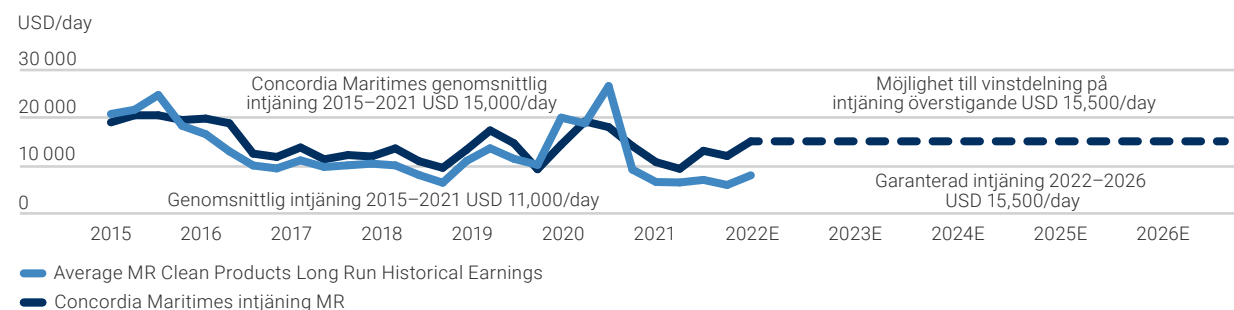
Även Bolagets andel av eventuell vinstdelning får endast användas för de ändamål som den garanterade intäkten får användas för.

Rätt att avyttra fartyg

Concordia Maritime har fortsatt rätt att under kontrakts-tiden, utan kostnad för att avsluta tidsutbefrakt-ningsavtalet, sälja hela eller delar av flottan.



Fast bashyra och möjlighet till vinstdelning



*Avtalet med Stena Bulk omfattar samtliga P-MAX-fartyg med undantag för *Stena Polaris*, som är utkontrakterat till Crowley Government Services Inc.

En kostnadseffektiv organisation

Genom ett nära samarbete med partners inom Stena Sfären bedriver Concordia Maritime en kostnadseffektiv verksamhet med tillgång till världsledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden.

CONCORDIA MARITIMES EGNA LANDORGANISATION är liten och fokuserar på strategi, affärs- och marknadsutveckling samt finansiering och redovisning. Det dagliga operativa arbetet i form av befraktning, teknisk drift och bemanning köps in och utförs av branschledande aktörer inom Stena Sfären.

En del av 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.

3

medarbetare i
landorganisationen
(3)

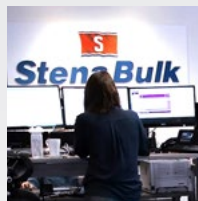
604

kontrakterade
sjömän
(596)



Stena Bulk

Befraktning och kommersiell operation



Stena Bulk ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation av Concordia Maritimes fartygsflotta och fungerar som företagets marknadsorganisation.

Stena Bulk är en världsomspännande organisation med kontor i Göteborg, Köpenhamn, Houston, Singapore och Dubai.

Stena Bulk befraktar och opererar totalt cirka 75 fartyg över hela världen. Bland kunderna finns såväl ledande olje- och gasbolag som oberoende handelshus.

www.stenabulk.com

Northern Marine Management

Bemanning, drift och underhåll



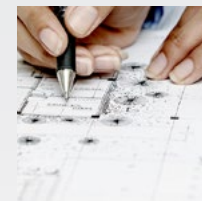
Northern Marine Management utför bemanning, drift och tekniskt underhåll av Concordia Maritimes fartyg.

NMM ansvarar för drift och/eller bemanning för cirka 130 fartyg av olika typer och storleksklasser med ett branschledande fokus på kvalitet och säkerhet. Bolaget har cirka 5 600 ombordanställda och bland kunderna återfinns flera av världens ledande shipping- och olje-bolag. NMM har sitt huvudkontor i Glasgow och kontor i Aberdeen, Göteborg, Rotterdam, St Petersburg, Houston, Mumbai, Shanghai, Singapore, Busan, Jakarta.

www.nmm-stena.com

Stena Teknik

Ny- och ombyggnadsprojekt, FoU och upphandling



Stena Teknik bistår Concordia Maritime med expertis inom exempelvis korrosionsskydd, klassningsfrågor och säkerhet till mer omfattande projekt som bland annat inkluderar utveckling och projektering av nya fartyg.

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 energieffektivisering och alternativa klimatsmarta bränslen för sjöfarten. Verksamheten bedrivs från kontoret i Göteborg.

www.stenateknik.com



Omvärld & marknad



Marknadens drivkrafter

Tankmarknadens utveckling styrs av balansen mellan efterfrågan på transporter och utbudet av tillgängliga fartyg. Denna balans styrs i sin tur både av strukturella och mer tillfälliga faktorer.

Faktorer som påverkar efterfrågan på tanktransporter

1

Efterfrågan på energi

följer konjunktorens utvecklingen och styr den grundläggande efterfrågan på sjöburna transporter av råolja, produkter, vegetabiliska oljor och kemikalier.

2

Förändringar i handelsmönster

till följd av t.ex. frihandelsavtal, valutakursförändringar, nya regelverk eller ökat avstånd mellan produktion och slutkonsument påverkar i hög utsträckning transportbehovet.

3

Oljeprisets faktiska och förväntade utveckling

påverkar såväl efterfrågan på olja som lagerhållningen av råolja och oljeprodukter i konsumtionsländerna.

4

Förändringar i OPEC+ produktion

får ett direkt genomslag på behovet av transporter då länderna i OPEC+ kontrollerar ca 50 procent av världens totala oljeproduktion.

Faktorer som påverkar utbudet av fartyg

1

Utfasning av äldre fartyg

vanligtvis genom återvinning eller användning som flytande lager. Såväl konjunktur som nya regelverk kan påverka utfasningstakten av befintligt tonnage.

2

Leveranser av nya fartyg

är en central faktor i en cyklisk bransch. Nybyggnationen ökar generellt när efterfrågan på tonnage är hög och rederier är lönsamma – och vice versa i tider av sämre marknader.

3

Varvskapacitet

Tankfartyg byggs till stor del i Asien, där Kina, Korea och Japan utgör de viktigaste skeppbyggnationerna. Japan bygger huvudsakligen för de japanska rederierna. Både Kina och Korea vänder sig till den internationella marknaden och kapaciteten i dess varvsproduktion fluktuerar – ibland styrd av statliga subventioner men även av råvarupriser, valutakurser och konjunktur.

Faktorer som kan påverka både efterfrågan och utbud

!

Uppbyggnad och uttag av lager

Politiska beslut och internationella prisfluktuationer påverkar lagernivåerna som hålls. I början av 2022 låg de markant under sista fem årens genomsnittsnivåer.

!

Tillfälliga störningar i transportmönster till följd av krig, geopolitisk oro, oväder eller pandemi

Stopp i det internationella handelssystemet kan snabbt ändra förutsättningarna för marknaden, lokalt eller internationellt.

!

Nya typer av energi

Ändringar i den internationella energimixen kan bero på nya infrastrukturprojekt, omställning till nya bränslen och prisförändringar.

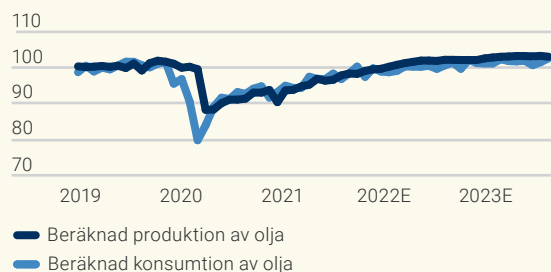
Faktorer att hålla koll på

Utöver pandemin beror de senaste årens svaga tankmarknad i hög utsträckning på Opec+ produktionsbegränsningar och uttag från lager nära konsumtionsländerna – vilket sammantaget medfört ett minskat transportbehov. Hur dessa faktorer kommer utvecklas framöver väntas få stor betydelse för tankmarknadens framtida utveckling.

OPECs produktion av olja

Efter den kraftiga nedgången i efterfrågan under pandemics första fas våren 2020, har efterfrågan på olja återhämtat sig och förväntas av vissa analytiker inte nå toppen före 2030*. När detta skrivs i början av 2022 uppgår konsumtionen (enligt EIA) till cirka 100 miljoner fat per dag vilket är i linje med 2019 års siffror. För produktionen av råolja har flera länder haft svårt att nå sina produktionsmål, exempelvis i Västafrika. Samtidigt finns en stark önskan om mer förnybar energi. Därför kommer, över tid, efterfrågan inom produkt-tanksegmentet skifta till mer biobaserade- och e-bränslen.

Miljoner fat per dag



Källa: EIA, short term energy outlook

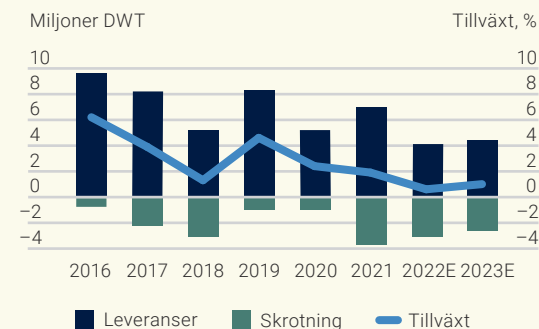
Sanktioner och politik

Den dramatiska utveckling vi sett under början av 2022 kan ändra handelsmönster för en lång tid framöver. Ryska petroleumprodukter i Europa ersätts för närvarande med produkter från USA och Asien. Om majoriteten av den tidigare exporten av 5 miljoner fat rysk råolja om dagen hamnar i Asien istället för i Europa kan det innebära att ton-mil och efterfrågan av tanktransporter ökar.



Rekordlåg nettotillväxt i flottan

I början av mars 2022 uppgick orderboken i produkt-tanksegmentet till rekordlåga 5,6 procent av den totala tankflottan – vilket är det lägsta på över 25 år. Inkluderat förväntad utfasning av tonnage väntas tillväxten 2022 uppgå till endast cirka 2 procent och 2023 cirka 0,5 procent. I nuvarande läge läggs dessutom väldigt få nya beställningar. Detta är naturligtvis bra för tankmarknaden som helhet.



Källa: Clarkson

Concordia Maritimes arbete för en mer hållbar tanksjöfart

Om hållbarhetsrapporten

Denna lagstadgade hållbarhetsrapport lämnas av styrelsen i Concordia Maritime AB (publ), men utgör inte en del av de formella årsredovisningshandlingarna. Concordia Maritimes affärsmodell presenteras på sid 7. Hållbarhetsramverket presenteras på sid 21–23 samt sid 33, säkerhetsaspekter på sid 24–26, miljöaspekter på sid 27–29, sociala aspekter på sid 30–32. Styrning och uppföljning beskrivs på sid 34. Riskbeskrivningar återfinns på sid 36–41.

Säkra transporter av energi för en växande värld

Det globala behovet av energi ökar och olja kommer under en överskådlig framtid fortsatt vara en central råvara som möjliggör produktion, mobilitet och tillväxt. Samtidigt börjar produktion och transport av biobränslen och e-bränslen bli en allt viktigare beståndsdel på vägen mot en fossilfri värld. Concordia Maritimes roll är att på ett så hållbart sätt som möjligt förse världen med energi och kemikalier som efterfrågas – idag och imorgon.

OLJA ÄR EN NÖDVÄNDIG ENERGIBÄRARE för att kunna transportera människor och gods, bedriva industriell produktion och tillverkning samt värma upp fastigheter och bostäder. Det är en råvara som används i många av de produkter som människor dagligen använder och förbrukar.

Dessutom ökar efterfrågan på energi i takt med att den globala befolkningen och medelklassen växer och olja och petroleumprodukter kommer därför under de kommande decennierna fortsätta utgöra en betydande del av energisystemet. Därtill behöver även nya bränslen till förbränningsmotorer fraktas över världshaven.

Samtidigt måste sektorns miljöpåverkan minska och utvecklingen mot förnybar energiproduktion, energi-effektivisering och elektrifiering av fordon medför långsiktiga utmaningar.

Concordia Maritimes roll i detta är att med säkra och effektiva tanktransporter förse världen med säker tillgång till energi och därmed möjliggöra ekonomisk tillväxt och ökat välbefinnande. Därtill sker ett omfattande, kontinuerligt arbete för att hitta sätt att minska fartygens miljöpåverkan – och för att utvärdera långsiktiga affärsmöjligheter i takt med att världen gradvis fasar ut fossila bränslen.

På följande sidor beskrivs hur Concordia Maritime arbetar för att bidra till en mer hållbar sjöfart och därigenom skapa värde för kunder, ägare, medarbetare och samhället i stort.



Tre fokusområden för en hållbar tanksjöfart

1

Tillhandahålla säkra tanktransporter

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 och incidenter förebyggas. Läs mer på sid 24–26.

2

Minska vår miljöpåverkan

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 motverka risken för spill och öka energieffektiviteten. Läs mer på sid 27–29.

3

Ta vårt ansvar för anställda och samhälle

Concordia Maritime är en ansvarstagande arbetsgivare och samhällsaktör som verkar för goda arbetsvillkor, jämställdhet, mänskliga rättigheter och bekämpande av all form av korruption. Läs mer på sid 30–32.

Utgångspunkter i hållbarhetsarbetet

Care Omtanke och kvalitet i allt vi gör.

Innovation En innovativ företagskultur hjälper oss att prestera och förbättra oss.

Performance Förstklassigt utförande.

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

Principer och riktlinjer

Ett tydligt ramverk sätter riktlinjerna för hur Concordia Maritime ska agera som ett ansvarsfullt företag och arbetsgivare.

Partnerskap och samarbeten

Påverkan sker genom tät samverkan med partners och andra samarbeten.

Styrning och uppföljning

Ett strukturerat arbetssätt för styrning och uppföljning skapar förutsättningar att mäta och förbättra företagets hållbarhetsprestanda.



GLOBALA MÅLEN för hållbar utveckling

Concordia Maritime stödjer FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling. Fokus ligger på mål 7, 8, 9, 13, 14, 17 vilka har den tydligaste bäringen på verksamheten och där möjligheten till positiv påverkan bedöms vara störst. Läs mer om arbetet med FN:s mål på concordiamaritime.com.



CONCORDIA MARITIME HAR UNDER LÅNG TID legat i framkant inom tanksjöfarten vad gäller säkerhet, kvalitet och arbetsgivaransvar. Till de mest relevanta hållbarhetsfrågorna hör att minimera risken för olyckor samt att kontinuerligt minska den egna operationens påverkan på miljön. Arbetet bedrivs långsiktigt och följs upp utifrån en strukturerad plan med Vd som ytterst ansvarig och som också ansvarar för den kontinuerliga rapporteringen gentemot styrelsen. Läs mer om styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet på sid 34.

Concordia Maritimes hållbarhetsarbete tar sig till stor del uttryck i det arbete som utförs i respektive samarbetspartners verksamhet.

Kontinuerlig utveckling av hållbarhetsprestandan

Tanksjöfarten är sannolikt en av de hårdast reglerade och mest granskade branscherna. Regelverken omfattar miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörättsliga. I tillägg till de interna föreskrifterna bidrar dessa kontrollinstanser till att upprätthålla en hög och jämn kvalitet.

Tillsammans med Stena Bulk och NMM bedrivs ett kontinuerligt arbete i syfte att ytterligare utveckla arbets- och förhållningssätt samt tekniska lösningar för att förbättra hållbarhetsprestandan och därigenom exempelvis uppfylla utsläppskrav och erbjuda en säker arbetsmiljö för de ombordanställda. I detta arbete är tre centrala delar:

- **Fleet Assessment Model**, en modell framtagen för att öka förståelsen kring hur fartygen i flottan står sig i jämförelse med befintliga och kommande regleringar och lagkrav – och vad som kan göras för att infria dessa.
- **Operationella och kommersiella åtgärder**, vilka analyseras utifrån en beteendevetenskaplig ansats för att identifiera vilken effekt olika faktorer får på hållbarhetsprestandan. Här ingår även utvärdering av alternativa bränslen.
- **Behaviour Based Safety**, en systematisk och standardiserad metod för att identifiera och rapportera risker ombord fartygen.



1 Tillhandahålla säkra tanktransporter

FÖR ETT TANKREDERI kommer säkerheten alltid först.

I syfte att förebygga risker för olyckor, samt begränsa och minimera skadan om en olycka ändå skulle inträffa, lägger Concordia Maritime omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla fartyg, rutiner och besättningar.

Detta innefattar både design och konstruktion av fartygen och dess utrustning samt ett systematiskt arbete med att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment ombord på fartygen.

Nyckeltal

	Mål 2021	Utfall 2021	Mål 2022
LTI (Lost Time Injury)	0	0	0
LTIF (Lost Time Injury Frequency)	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	1	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	<4	1,9	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0
Skada på egendom	0	1	0
Medical Treatment Case	0	0	0
Restricted Work Case	0	4	0
High Potential Near Miss	0	5	0
High Risk Observation	0	0	0

Definitioner, se sid 97.



AMBITION OCH INRIKTNING

- Säkerställa fartyg och rutiner av högsta kvalitet
- Kontinuerligt öka säkerheten för medarbetare ombord på fartyg

AKTIVITETER OCH INITIATIV

- Systematisk riskidentifiering
- Behaviour Based Safety-modell för standardiserad rapportering och uppföljning
- Kontinuerlig övning och kompetensutveckling
- Externa kontroller och inspektioner
- Proaktivt arbete för att förhindra kapningar
- Oannonserade tester och slumpvisa kontroller för nolltolerans kring droger och alkohol



Safety Leader of the Month

NMM driver programmet Safety Leader of the Month vars syfte är att lyfta fram sjöfolk som i alla aspekter av sitt arbete har visat en positiv och stödjande inställning till säkerhet och som har bidragit till säkerhetskulturen ombord på fartyget. Återkopplingen från många fartyg är att programmet har tagits emot väl ombord.

På bilden syns Dandy Caballero, reparatör på *Stena Polaris*, som var en av de besättningsmedlemmar som utsågs till månadens Safety Leader under 2021.

Kontinuerlig kompetensutveckling

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

Systematisk riskidentifiering

Det viktigaste momentet för att kontinuerligt förbättra säkerheten ombord består i systematisk riskidentifiering. På Concordia Maritimes fartyg ingår det i varje besättningsmans dagliga rutin att ägna 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, där Concordia Maritime

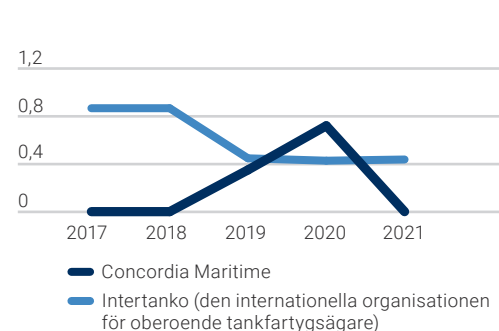
under många år har legat betydligt lägre än genomsnittet i branschen.

Ett år utan Lost Time Injury

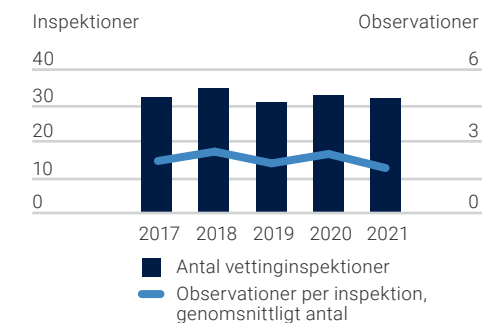
Under året inträffade ingen arbetsplatsincident som medförde att den enskilde medarbetaren var oförmögen att återgå till arbetsskiftet dagen efter (Lost Time Injury). Dock inträffade fyra incidenter som medförde begränsningar i utförande av planerade arbetsuppgifter (Restricted Work Case). På *Stena Premium* halkade en besättningsmedlem i samband med underhåll i en ballasttank. Under en torrdockning i Portugal snubblade en sjöman och föll så att ena fingret skadades och på *Stena Primorsk* stukade en sjöman foten. Vid en översyn av huvudmotorn vred en ingenjör sin fot på ett olyckligt sätt så att första hjälpen fick tillhandahållas. Samtliga dessa medarbetare har återhämtat sig fullständigt.

Det inträffade ingen arbetsrelaterad skada som krävde behandling av sjukvårdspersonal (Medical Treatment Case) under året. Fem incidenter klassade som High Potential Near Miss inträffade.

LTIF jämfört med branschen



Vettinginspektioner av vår flotta¹⁾



¹⁾ Oljebolagens fartygsinspektioner

En mindre incident som resulterade i skada på egendom inträffade. Under en lastning i Malaysia anslöts en slang felaktigt vilket marginellt deformerade en färskvattentank på styrbord sida.

Nolltolerans kring droger och alkohol

Det råder nolltolerans mot alkohol och droger ombord på Concordia Maritimes fartyg och kapten på respektive fartyg har rätt att utföra oannonserade tester. Därutöver utförs även slumpvisa kontroller regelbundet av tredje part. Under 2021 genomfördes tester på samtliga fartyg och vid inget tillfälle påvisades någon påverkan av alkohol eller droger.

Externa kontroller och inspektioner

Under 2021 genomfördes 32 vettinginspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. Vid dessa noterades sammanlagt 62 observationer, ett genomsnitt på 1,9 observationer per inspektion. Det gjordes ingen observation av allvarigare art. Vid en inspektion gjordes fler än 5 observationer. Under året genomfördes även 23 s.k. hamnstatskontroller. Inte vid någon av dessa gjordes någon observation av allvarigare art.

Inga kapningsrelaterade händelser

Concordia Maritime arbetar aktivt för att minska risken för kapningar eller andra typer av hot. Arbetet regleras av rekommendationer från internationella sjöfartsorganisationer samt av IMOs 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.

Concordia Maritimes samarbetspartner NMM har en separat avdelning som inför varje resa genomför en riskanalys. Under 2021 var inget av Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon kapningsrelaterad händelse.



2 Minska vår miljöpåverkan

SJÖFART ÄR ETT AV DE MEST energieffektiva sätten att transportera stora mängder gods. Utsläppen måste dock liksom i övriga branscher minska för att nå världens klimatmål. Tillsammans med partners bedriver Concordia Maritime ett målmedvetet och långsiktigt miljöarbete.

Hårdare regleringar

För att driva utvecklingen framåt har under senare år ett antal utsläppsregleringar införts, vilka Concordia Maritime välkomnar. 2023 införs ytterligare regleringar som får påverkan på världens samtliga rederier:

- **Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)**, en reglering från IMO som omfattar befintliga fartygs energieffektivitet ur ett tekniskt perspektiv (inte hur det opereras). EEXI kräver ca. 20 procent större energieffektivitet jämfört med ett historiskt referensvärde. Sätt att uppfylla detta inkluderar tekniska förbättringar samt att begränsa motorernas verkningsgrad.
- **Carbon Intensity Indicator (CII)**, en reglering från IMO som omfattar operationell energieffektivitet. Indikatorn påverkas både av fartygets tekniska prestanda samt hur det opereras. CII ställer krav på årliga utsläppsminskningar fram till år 2030. Dessa kan uppnås genom energieffektiviseringar med tekniska lösningar, förnybara bränslen samt genom operationella förbättringar.
- **EUs utsläppsrättshandel (ETS)** börjar omfatta även sjöfarten, vilket kommer medföra ökade kostnader för CO₂-utsläpp för resor till och från EU-länder.



AMBITION OCH INRIKTNING	AKTIVITETER OCH INITIATIV
Minska utsläppen från verksamheten	■ Energy management ■ Ruttplanering baserad på realtidsdata – Orbit ■ Tekniska åtgärder för ökad bränsleeffektivitet och minskade utsläpp ■ Utvärdering av alternativa bränslen och Carbon capture (CCS)
Minska påverkan på den marina miljön	■ Installation av system för rening av ballastvatten ■ Rutiner för att minska risken för oljespill ■ Minskning av utsläpp av avloppsvatten ■ Utfasning av engångsplast och test med system för filtrerat dricksvatten ombord
Ta ansvar för fartygens livscykel/värdekedja	■ Tydliga kriterier vid fartygsbeställningar ■ Investeringar i befintligt tonnage för teknisk vidareutveckling och underhåll ■ Skrotning ska i förekommande fall ske enligt relevanta regelverk

I det längre perspektivet har både IMO och EU satt upp mål om minskade utsläpp till år 2030 samt 2050. IMOs mål för 2050 innebär att de totala koldioxidutsläppen ska minska med 50 procent jämfört 2008 års nivåer. EU har satt som mål att sjöfarten år 2050 ska ha noll nettoutsläpp (net zero), vilket även är visionen för Concordia Maritime.

Teknisk vidareutveckling och underhåll

För att uppfylla nuvarande och framtida kravställningar bedriver Concordia Maritime och Stena Bulk ett löpande analys- och utvecklingsarbete som inbegriper såväl tekniska som operationella och kommersiella åtgärder för fartygen i flottan. Sedan 2012 bedrivs ett omfattande bränsleeffektiviseringsarbete. Till aktiviteterna och åtgärderna hör dels detaljerad uppföljning av fartygens energiförbrukning, dels implementering av system och rutiner som möjliggör fart- och ruttoptimering baserat på väderförhållanden, väntetider i hamnar, bunker-kostnader och kundbehov.

Utöver arbetet med ruttplanering, optimering av fart och Energy Management bedrivs även ett kontinuerligt tekniskt vidareutvecklings- och underhållsarbete på fartygen. Insatser för att minska beväxning på skrov, propellrar och drev har till exempel stor effekt på bränsleförbrukningen.

För att sänka bränsleförbrukningen har även kraft lagts på teknisk vidareutveckling av själva propellrarna och på flera av fartygen har s.k. VTA-turbiner installerats, med vilka man kan anpassa turbinens verkningsgrad efter

fartygets fart. Andra aktiviteter inkluderar analys och utvärdering av olika alternativa bränslen som metanol, biobränslen, vätgas och ammoniak. Därtill bedrivs studier inom Stena Bulk kring koldioxidinfångning ombord på fartygen.

Beslutsfattning utifrån realtidsdata

Concordia Maritime och Stena Bulk arbetar med data-driven analys av såväl enskilda fartyg som flottan i sin helhet. Arbetet utgår från Orbit, en digital plattform som möjliggör kontinuerlig övervakning och optimering av den operationella verksamheten och fartygsdriften.

Utifrån internt och externt genererad data skapas möjligheter till effektivare ruttplanering vilket medför både ökad servicegrad mot kunderna och minskad bränsleförbrukning – vilket i sin tur bidrar till både minskade utsläpp och bunkerkostnader. Inbyggda KPIer och nyckeltal gör det enkelt att kontinuerligt anpassa driften utifrån relevanta utsläppsmål. Systemet kan dessutom anpassas till nya regleringar och kravställningar.

Lägre utsläpp men sämre utsläppseffektivitet

Under 2021 minskade de faktiska utsläppen från Concordia Maritimes flotta samtidigt som utsläppseffektiviteten (gram koldioxid per ton-mil) försämrades. Detta beror på att de nybyggda IMOIIIMAX-fartygen lämnade flottan samt ett par kontrakt som innehöll en längre tids "floating storage" av last med en kort seglad distans.



Concordia Maritimes miljöpåverkan består främst av utsläpp av koldioxid, svavel- och kväveoxider samt 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.

Nyckeltal

	Utfall 2021	Utfall 2020
Förbrukade ton bunker		
HSFO	0	0
LSFO	62 666	79 399
MGO	14 738	20 407
Totalt	77 404	99 806
Utsläpp i ton		
CO ₂	242 421	312 680
SO _x	641	847
NO _x	6 927	8 930
Partiklar	80	101,6
Effektivitet, EEOI		
gCO ₂ /tonNM	13,26	11,16
Oljespill, liter	0	0

Definitioner, se sid 97.



Åtgärder för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider

Utöver koldioxidutsläpp påverkar sjöfarten miljön även genom utsläpp av svavel- och kväveoxider. 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 seglar. Inom så kallade svavelkontrollområden (SECA) är gränsen 0,1 viktprocent. Till dessa områden hör bl a Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen, Kanada och USA. Sedan 2020 är gränsnivån i områden utanför SECA 0,5 viktprocent.

För att uppfylla kraven kan rederier använda lågsvavliga marina bränslen eller alternativa bränslen som metanol, alternativt utrusta fartygen med så kallade "scrubbers" som renar avgaserna vid användandet av högsvavligt bränsle. Concordia Maritime har valt att inte investera i "scrubbers" utan använder sedan 2020 lågsvavliga bränslen.

Sjöfartens utsläpp av kväveoxider har under senare år minskat kraftigt till följd av hårdare reglering och tekniska förbättringar. De gränsvärden för utsläpp av kväveoxider som finns idag styrs av när motorn är tillverkad och när fartyget är byggt. Samtliga fartyg i Concordia Maritimes flotta uppfyller IMOs krav enligt Tier I.

Hantering och rening av ballastvatten

För att minska risken för påverkan av lokala ekosystem införde IMO 2017 en ballastvattenkonvention som syftar till att förhindra att främmande organismer sprids med fartygs ballastvatten. Denna gäller för alla fartyg som går på internationella resor och kräver bland annat att varje fartyg har ett inbyggt system som hanterar och behandlar ballastvatten för att avlägsna mikroorganismer i ballastvattnet innan det släpps ut.

Samtliga av Concordia Maritimes fartyg följer en Ballast Water Management Plan utifrån de riktlinjer som finns. Åtta av fartygen i flottan har system för hantering av ballast-

vatten installerade, varav fem installerades under 2021. Det kvarvarande fartyget i flottan kommer få liknande system installerat i samband med dockning under 2022.

Fortsatt inga oljespill

Oljespill i samband med grundstötning, kollision eller annan olycka riskerar att få mycket allvarliga miljömässiga konsekvenser. Dagens moderna och säkra tankflotta i kombination med hårda lagkrav och regleringar har dock gjort oljespill mycket sällsynt.

Strikta rapporteringsrutiner möjliggör god kontroll över incidenter både i hamn och till sjöss. Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2021 inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Lastflexibla fartyg

Concordia Maritimes P-MAX-fartyg 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 även kan transportera vegetabiliska oljor och lättare kemikalier.

Till P-MAX-fartygens främsta egenskaper 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. Concordia Maritimes suezmaxfartyg *Stena Supreme* är av första generationen "ECO-design", vilket innebär en påtagligt lägre bränsleförbrukning jämfört med föregående generations fartyg.

3 Ta vårt ansvar för anställda och samhälle

KONKURRENSEN OM utbildat och erfaret sjöfolk är stor. För att attrahera och behålla skickliga och erfarna medarbetare krävs förutom konkurrenskraftiga löner ett gott anseende som en långsiktig och ansvarstagande arbetsgivare.

Concordia Maritime och bemanningspartnern Northern Marine Management (NMM) strävar efter att uppfattas som attraktiva arbetsgivare som utöver konkurrenskraftiga villkor även erbjuder utvecklande och säkra arbetsplatser. Respekt för individen, möjlighet till kompetensutveckling och en stark säkerhetskultur är centralt i detta arbete.

Som ett internationellt tankrederi har Concordia Maritime även ett samhälleligt ansvar. Företaget och dess samarbetspartner arbetar utifrån uppförandekoder och riktlinjer för att bidra till en hållbar utveckling i frågor som korruption, mänskliga rättigheter och arbetsvillkor.

För lokalt samhällsengagemang prioriteras projekt och initiativ som stöttar utvecklingen mot en mer miljömässigt och socialt hållbar sjöfart, eller bidrar till en positiv utveckling på de lokala marknader där bolaget är verksamt.

Nyckeltal

	Mål 2021	Utfall 2021	Mål 2022
Medical Treatment Case	0	0	0
Restricted Work Case	0	4	0
Rapporterade missförhållanden genom visseblåsarfunktion	0	0	0

Definitioner, se sid 97.



MÅL

Skapa en trygg och utvecklande arbetsplats

Bidra till en hållbar samhällsutveckling

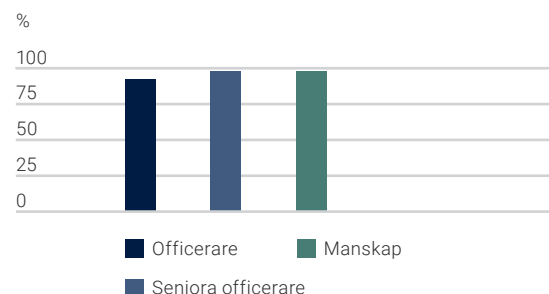
AKTIVITETER OCH INITIATIV

- Fortsatt arbete för att förhindra spridning av coronaviruset ombord på fartygen
- Insatser för ökat välbefinnande
- Utvecklings- och karriärmöjligheter
- Rättvisa och konkurrenskraftiga villkor
- Koncerngemensam visseblåsarfunktion

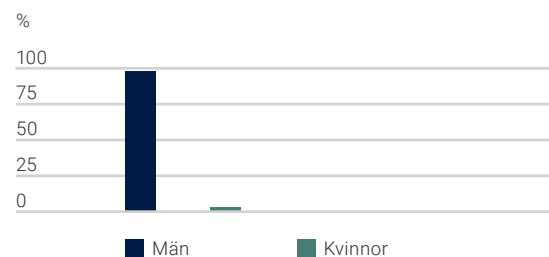
- Nolltolerans mot mutor och korruption
- Krav på leverantörers och partners efterlevnad av mänskliga rättigheter
- Stöd till Mercy Ships Cargo Day



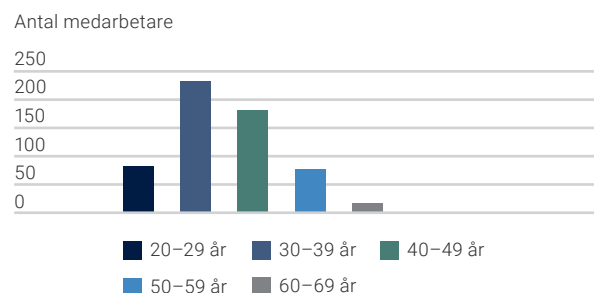
Andel ombordanställda som stannar kvar över kalenderåret



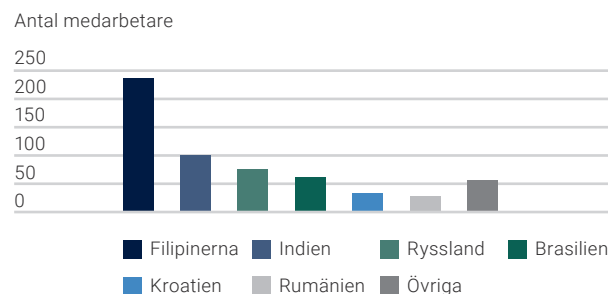
Könsfördelning



Åldersfördelning



Nationalitet



Åtgärder för att begränsa smittspridning

Pandemin fortsatte att påverka byten av besättningar men Concordia Maritime var under 2021 skonade från större utbrott av Covid-19 ombord på företagets fartyg. Tillsammans med NMM bedrevs fortsatt ett omfattande arbete för att minska smittspridning. Sedan pandemin inleddes har flertalet preventiva åtgärder vidtagits, inklusive införande av ett stort antal särskilda rutiner. Till dessa hör bland annat kontinuerliga riskbedömningar och övningar, exempelvis särskilda procedurer kring vad som ska göras innan, under och efter en lastning eller lossning, kontakter med landpersonal samt renhållning ombord. Därutöver finns även fastslagna rutiner utifall någon i besättningen skulle bedömas vara sjuk.

Utvecklings- och karriärmöjligheter

Tillsammans med NMM arbetar Concordia Maritime för att ge anställda möjligheter till kompetensutveckling. Medarbetare erbjuds även olika karriärval, vilket betyder att sjöfolk har möjlighet att arbeta i land i olika stabsbefattningar. För dem som vill avancera i graderna finns tydligt utlagda karriärvägar, vilket både NMM och Concordia Maritime uppmuntrar till.

Låg personalomsättning

I slutet av 2021 sysselsattes 604 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).

Insatser för ökat välbefinnande

Concordia Maritime och NMM arbetar aktivt för att erbjuda ombordanställda en så stimulerande och trivsamt arbetsplats som möjligt. Att vara anställd som sjöman innebär långa perioder till havs och de anställdas välbefinnande är därför ett viktigt inslag i att skapa en trygg och säker arbetsmiljö.

I syfte att öka välbefinnandet samarbetar NMM med Mission to Seafarers, ett initiativ för att stödja sjöfolk och deras familjer. Genom cateringpartnern Oceanic Catering erbjuds personalen ombord hälsosam kost. Under året har fartyg försetts med uppgraderad gymutrustning för att uppmuntra till träning och motion. Andra inslag är stödlinjer för mental hälsa och en "Well at Sea"-app framtagen av psykologer. Ett annat exempel är en pågående studie kring möjligheterna till växthus ombord för att odla egna grönsaker och frukter.

Nolltolerans mot mutor och korruption

Inom Concordia Maritime, Stena Bulk och NMM råder nolltolerans mot alla former av korruption, vilket inbegriper alla typer av mutor, utpressning, nepotism, beskyddarverksamhet och förskingring. Därutöver pågår även ett arbete med att eliminera s.k. facilitation payments. Se även Principer och riktlinjer på sid 33.

Mänskliga rättigheter

Concordia Maritime stödjer och respekterar FNs deklaration om de mänskliga rättigheterna samt Internationella arbetsorganisationen ILOs internationella program för avskaffande av barnarbete (IPEC). I uppförandekoden 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 Maritimes Vd Erik Lewenhaupt ombord på *Africa Mercy* i februari 2022. Läs mer om möjligheten att stödja Mercy Ships verksamhet på mercyships.se.

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.

Livsavgörande vård med Mercy Ships

Concordia Maritime stöttar sedan 2016 Mercy Ships Cargo Day, vars syfte är att samla in medel till Mercy Ships, en välgörenhetsorganisation som erbjuder gratis operationer,

tandvård och annan kvalificerad medicinsk vård för människor i länder där det saknas annan möjlighet att få nödvändig vård. Mercy Ships driver världens just nu största privata sjukhusfartyg, *Africa Mercy*, med sex fullt utrustade operationsrum och sex sjuksalar med totalt 80 sängar ombord.

Under 2022 får *Africa Mercy* sällskap i hjälparbetet i länderna i Centralafrika och söder om Sahara av *Global Mercy* – ett ännu större och specialbyggt sjukhusfartyg med sex operationssalar, vårdplatser för 200 personer, laboratorium och ögonklinik. Med *Global Mercy* mer än fördubblas kapaciteten att utföra livsavgörande operationer och utbilda vårdpersonal. Fartyget levererades från varvet i Kina under sommaren 2021 och seglar under 2022 till Senegal för sin första insats i Mercy Ships viktiga arbete.

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 utgörs framför allt av företagets hållbarhetspolicy och uppförandekod samt de externa principer och rekommendationer som Concordia Maritime har åtagit sig att följa. Övriga interna riktlinjer med bäring på hållbarhet är bl a styrelsens arbetsordning, Vd-instruktioner, informationspolicy, finanspolicy och attestinstruktion.

Hållbarhetspolicy

I hållbarhetspolicyen beskrivs Concordia Maritimes övergripande inställning till hållbarhet samt övergripande principer för styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet.

Hållbarhetspolicyen finns tillgänglig på Concordia Maritimes webbplats.

Uppförandekod (Code of Conduct)

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 antikorruption. 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.

Koden är baserad på internationellt erkända konventioner och riktlinjer som FNs konventioner om mänskliga rättigheter, ILOs konventioner, OECDs riktlinjer och FNs Global Compact.

Uppförandekoden gäller alla medarbetare utan undantag och utbildning i den sker regelbundet för alla medarbetare.

Uppförandekoden finns tillgänglig på Concordia Maritimes webbplats.

Uppförandekod för partners

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.

Uppförandekoden finns tillgänglig på Stenas webbplats: bit.ly/Stena-CoC

Externa riktlinjer och samarbeten

■ **Global Compact** Concordia Maritime följer både FNs Global Compact-initiativ och den allmänna förklaringen av de mänskliga rättigheterna. Global Compact är det största internationella initiativet för företagsansvar och hållbarhetsfrågor. Företagsmedlemmarna förbinder sig att leva upp till tio principer kring mänskliga rättigheter, miljö, arbetsvillkor och antikorruption, och respektera dessa i hela sin värdekedja.

■ **OECDs riktlinjer för multinationella företag** OECDs riktlinjer för multinationella företag är rekommendationer till multinationella företag verksamma i eller med hemvist i något av OECD-länderna. Riktlinjerna omfattar 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. 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 kring arbete mot korruption och mutor i alla dess former.

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.

Uppföljning i samarbete med partners

Tillsammans med företagets samarbetspartners, huvudsakligen Stena Bulk och Northern Marine Management (NMM) bedrivs ett kontinuerligt arbete i syfte att utveckla hållbara arbetssätt och förbättra hållbarhetsprestandan ytterligare.

Uppföljning av arbetet med säkerhetsrelaterade, miljömässiga och sociala frågor sker kvartalsvis tillsammans med representanter från Stena Bulk och NMM. Avvikelse-rapportering avseende vettingkontroller sker veckovis. Resultaten protokollförs och används i det löpande förbättringsarbetet.

Såväl Stena Bulk som NMM 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.

Visselblåsarfunktion

Inom Stena Sfären finns en koncern-gemensam visseblåsarfunktion. Om en medarbetare upptäcker något som bryter mot Concordia Maritimes, Stena Bulks eller NMMs uppförandekoder, värderingar, policyer eller tillämplig lag finns möjlighet att anonymt rapportera missförhållanden. Tjänsten tillhandahålls av en extern samarbetspartner och all information krypteras för att säkerställa medarbetarnas anonymitet.

Under 2021 inkom inget ärende med bäring på Concordia Maritimes verksamhet, medarbetare eller ombordanställda.

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 klassificerings-sällskapens 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 under *Operativ styrning under 2021* på sid. 91.

Efterlevnad av lagar och regelverk

Som börsnoterat bolag med verksamhet globalt omfattas Concordia Maritime av en rad lagar, förordningar och regler. Företaget är bland annat skyldigt att följa den svenska aktiebolagslagen, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter, Koderna för bolagsstyrning samt EUs marknadsmissbruksförordning.

Under 2021 har inga överträdelser av lagar och tillstånd som lett till rättsliga följder eller böter rapporterats. Företaget har inte heller avvikit från börsregler eller varit föremål för beslut eller kritik i aktie-marknadsfrågor. Gällande avvikelser från Koderna, se sid. 92.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Concordia Maritime AB (publ), org.nr 556068-5819

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2021 på sidorna 7 samt 21–34 samt 36–41 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

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

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg den 13 April 2022
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Fredrik Göransson
Auktoriserad revisor

Risk



Riskbedömning

All affärsdrivande verksamhet är förknippad med risk. Concordia Maritime arbetar strukturerat och systematiskt med att kontinuerligt identifiera, bedöma och hantera risker som kan komma att påverka företaget.

CONCORDIA MARITIME VERKAR i en bransch där efterfrågan på företagets tjänster påverkas av såväl konjunkturer och säsongseffekter som av faktorer av mer tillfällig natur. Detta skapar både affärsmöjligheter och risker och företagets förmåga att identifiera, utvärdera, hantera och följa upp dessa utgör en viktig del av styrningen och kontrollen av Concordia Maritimes affärsverksamhet.

Syftet med Concordia Maritimes riskarbete är att genom ett väl övervägt risktagande skapa goda förutsättningar att nå företagets affärsmål och att skydda förmågan att skapa långsiktigt värde för kunder och ägare. Riskarbetet utgår från ett fastställt ramverk som anger vilka nivåer av risktagande som är acceptabla. Nivåer för risktagande fastställs av styrelsen.

För att säkerställa en god översikt och hantering av de risker som Concordia Maritime är exponerade för arbetar företaget utifrån en etablerad riskhanteringsprocess som är integrerad i den övergripande strategi- och affärsplaneringen. Detta inkluderar både regelbunden identifiering, analys och uppföljning av de mest väsentliga riskerna samt särskilda riskanalyser i samband med affärsbeslut som exempelvis betydande investeringar.

Ansvar

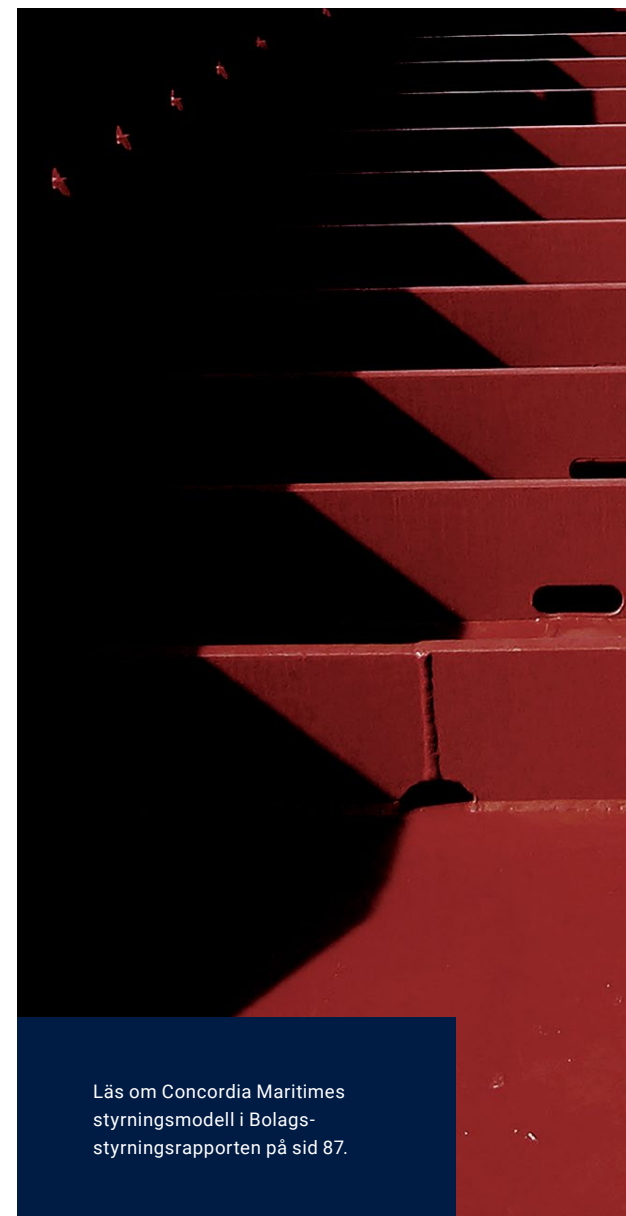
Arbetet med att identifiera och hantera risker drivs av företagets ledningsgrupp och är en del av den dagliga verksamheten. Vd är ytterst ansvarig för riskarbetet. CFO ansvarar för det löpande arbetet kopplat till finansiella risker.

Uppföljning

Concordia Maritimes riskarbete följs upp systematiskt av företagsledningen, bland annat genom väl utvecklade kontroll- och rapporteringssystem som används i samarbetet med underleverantörer och partners.

Vd rapporterar till styrelsen fyra gånger per år om status och utveckling av bolagets risker. Om någon större eller allvarigare förändring sker rapporteras detta omedelbart.

CFO rapporterar till styrelsen fyra gånger per år om status och utveckling av bolagets finansiella risker. Inför rapporteringen i styrelsen går den av styrelsen utsedda revisionsgruppen (två ordinarie styrelseledamöter, bolagets revisorer, CFO och koncernredovisningsansvarig) igenom de finansiella riskerna.



Läs om Concordia Maritimes styrningsmodell i Bolagsstyrningsrapporten på sid 87.

Riskkategorier

På följande sidor beskrivs de viktigaste riskerna kopplade till Concordia Maritimes verksamhet och bransch – och som skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens verksamhet, strategi, lönsamhet, kassaflöde, aktieägarvärde eller anseende. Riskerna är indelade i fyra kategorier. Hållbarhetsrisker samt risker kopplat till bristande efterlevnad av lagar och regler, såväl inom Concordia Maritime som i leverantörskedjan, är integrerade i riskkategorierna.

■ **Strategiska risker** är främst externa faktorer som kan påverka Concordia Maritimes verksamhet och som styrning och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i planeringen och styrningen av verksamheten. Strategiska risker inkluderar även interna faktorer som kan försvåra möjligheterna att nå företagets övergripande affärs mål.

■ **Operativa risker** är relaterade till den löpande verksamheten och är sådana som Concordia Maritime till stor del själv eller genom samarbetspartners kan kontrollera och förebygga.

■ **Efterlevnadsrisker** relaterar till det faktum att Concordia Maritime verkar på en global marknad och i en bransch som omfattas av många lagar, förordningar och regler avseende bl. a. säkerhet och miljö. Riskerna avser bristande efterlevnad i sig, men även konsekvenserna av att företaget anpassar sig efter exempelvis hårdare miljölagstiftning.

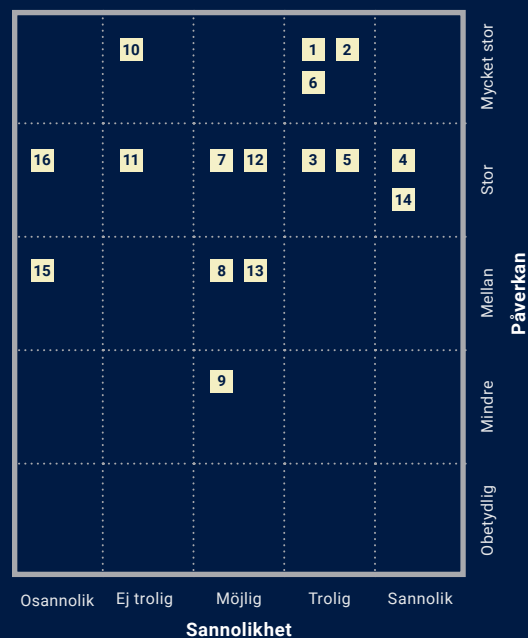
■ **Finansiella risker** avser bland annat kredit-, valuta- och ränterisker som kan påverka företagets resultat negativt. De finansiella riskerna finns beskrivna i not 17, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

Förändring av riskmiljön 2021

Tidsutbefragningsavtalet för P-MAX-fartygen medförde under året en något lägre risk relaterad till förändringar i efterfrågan på tanktransporter – och därigenom påverkan på marknadsraterna.

Risker relaterade till konflikter och oroligheter ökade under året till följd av ökad geopolitisk oro. Denna har sedan eskalerat ytterligare till följd av kriget i Ukraina.

Den finansiella risken ökade under året som en följd av fortsatt mycket svag marknad. Sammantaget har den långvarigt svaga marknaden medfört stora utmaningar relaterade till finansieringen av verksamheten.



Strategiska risker

1. Förändringar i efterfrågan på tanktransporter
2. Förändringar i nettotillväxt i världsflottan
3. Politiska beslut
4. Bunkerpris
5. Fartygsvärde
6. Konflikter och oroligheter
7. Beroende av nyckelpersoner & enskilda leverantörer
8. Verksamhetens inriktning

Operativa risker

9. Skada på fartyg
10. Olyckor och incidenter
11. Kvalitetsbrister
12. Kommersiella misslyckanden

Efterlevnadsrisker

13. Tvister
14. Miljölagstiftning
15. Korruption
16. Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

Finansiella risker

- Likviditetsrisker
- Finansieringsrisker
- Placeringsrisker
- Valutarisker
- Ränterisker
- Kreditrisker

Strategiska risker

1. Förändringar i efterfrågan på tanktransporter

Efterfrågan på transporter av olja och raffinerade oljeprodukter styrs till stor del av konsumtionen av dessa – vilken i sin tur i viss utsträckning styrs av den ekonomiska konjunkturen. Andra faktorer som kan påverka efterfrågan på tanktransporter är uttag från lager nära konsumtionsländerna och strukturella förändringar i raffinaderikapacitet. Minskad efterfrågan på tanktransporter kan medföra sjunkande fraktrater, vilket kan få konsekvenser för Concordia Maritimes intjäningsförmåga och lönsamhet. Därutöver pågår även ett skifte mot förnybara energislag som kan komma påverka den långsiktiga efterfrågan på transporter av olja.

HANTERING Löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt. Utifrån detta tas beslut om flottans disposition (inkl. förvärv och avyttringar) och val av kontrakteringsmetod. Exponering mot spotmarknaden balanseras genom de pooler inom vissa fartyg verkar.

2. Förändringar i nettotillväxt i världsfloTTan

Utbudet av tillgängliga fartyg styrs dels av leveranser av nya fartyg, dels av utfasning av äldre fartyg. En hög nettotillväxt i världsfloTTan kan medföra sjunkande fraktrater, vilket kan få konsekvenser för Concordia Maritimes intjäningsförmåga och lönsamhet.

HANTERING Löpande analys av marknadens utveckling på såväl kort som lång sikt. Utifrån detta tas beslut om flottans disposition (inkl. förvärv och avyttringar) och val av kontrakteringsmetod. Exponering mot spotmarknaden balanseras delvis genom deltagandet i Stena Sonangol Suezmax Pool. I slutet av året var samtliga P-MAX-fartyg utkontrakterade på 5-åriga time-charteravtal.

3. Politiska beslut

Politiska beslut kan medföra negativa konsekvenser på den internationella handeln av olja och oljeprodukter. Till dessa hör bland annat beslut gällande sanktioner, regler för internationell handel, säkerhet och miljö.

HANTERING Löpande omvärldsbevakning, dels inom den egna organisationen, dels i samarbete med branschorganisationer, partners och andra aktörer.

4. Bunkerpris

Ett högt oljepris kan påverka företagets nettoresultat genom ökade kostnader för bunkerolja. Marknadspriserna för frakt på spotmarknaden justeras för förändringar i bunkerpris. För normalstora tankfartyg med låg eller genomsnittlig bunkerförbrukning medför därför en prisökning på bunkerolja inte någon resultatförsämring. Bolagets P-MAX-fartyg är större och konsumerar mer bunker än många konkurrerande fartyg. Det kan medföra en konkurrensnackdel under perioder av högt bunkerpris.

HANTERING Kontinuerligt arbete för att minska bunkerförbrukningen, dels genom tekniskt vidareutvecklings- och underhållsarbete på fartygen, dels genom ruttplanering, optimering av fart och Energy Management. I vissa fall förekommer även användning av oljederivathandel.

5. Fartygsvärde

Priserna på både nytt- och andrahandstonnage varierar i takt med marknaden och fartygets skick samt ålder. Dessa aspekter kan påverka företagets förmåga att investera i fartyg samt möjligheterna till lönsamma fartygstransaktioner. För mer information och risk relaterat till flottans värdering och nedskrivningsprövning, se not 8 och 17.

HANTERING Som en del av den kontinuerliga marknadsanalysen analyseras förändringar i fartygens marknadsvärden.

6. Konflikter och oroligheter

Avser dels risken för begränsningar i tillgången på olja och oljeprodukter, dels förändringar i transportbehovet. Ett tydligt exempel på detta är att konflikter och oroligheter kan ge upphov till olika slags sanktioner som kan drabba länder, bolag, individer och specifika fartyg. Dessa sanktioner kan ha en betydande påverkan på bolagets verksamhet. Konflikter och oroligheter inbegriper även risker relaterade till piratverksamhet. Risken påverkar branschen som helhet och även Concordia Maritime.

HANTERING Löpande omvärldsbevakning inom den egna organisationen och tillsammans med samarbetspartners och andra aktörer. Aktivt arbete för att minska risken för kapningar och andra typer av hot. Bolaget har fullgoda försäkringar och vidtar löpande riskminimerande åtgärder.

7. Beroende av nyckelpersoner & enskilda leverantörer

Det nära samarbetet med de närstående bolagen inom Stena Sfären ger Concordia Maritime tillgång till ledande kompetens inom sjöfartens samtliga områden och skapar förutsättningar för en kostnadseffektiv egen organisation. Detta medför samtidigt ett större beroende av ett fåtal nyckelpersoner i den egna organisationen, och relationen med Stena Sfären är behäftad med en viss risk i och med att tjänster köps från ett fåtal leverantörer som delvis bedriver konkurrerande verksamhet och/eller tillhandahåller tjänster till konkurrerande aktörer.

HANTERING Konkurrenskraftiga ersättningar och en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna. Samarbetet med Stena Bulk kring befraktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som följs upp och utvärderas en gång per år. Läs mer om avtalet i not 21. Samtliga närståendetransaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

8. Verksamhetens inriktning

Omvärldens förväntningar på företag har under senare år ökat. Inte minst gäller detta graden av transparens kring hur verksamheten påverkar och påverkas av hållbarhetsrelaterade aspekter i omvärlden. Concordia Maritimes verksamhet omfattar transporter av olja och oljeprodukter, vilket ställer extra höga krav på tydlighet, transparens och öppenhet kring såväl positiv och negativ påverkan. Bristande förtroende för verksamheten eller hållbarhetsarbetet, kan påverka Concordia Maritimes långsiktiga utveckling, såväl finansiellt som ur ett arbetsgivarperspektiv. Det skulle även kunna medföra försämrade möjligheter till långsiktig finansiering och/eller begränsningar i investerares möjlighet och benägenhet att investera i Concordia Maritimes aktie.

HANTERING Concordia Maritimes externa kommunikation ska präglas av öppenhet, både vad gäller möjligheter och utmaningar. I kommunikationspolicyn, antagen av styrelsen, slås grundläggande värden i form av öppenhet och transparens fast. I den finansiella rapporteringen, huvudsakligen i delårsrapporterna och årsredovisningen, beskrivs arbetet inom de tre fokusområdena för hållbarhet mer i detalj.

Operativa risker

9. Skada på fartyg

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

10. 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 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.

11. Kvalitetsbrister

Brister relaterade till fartyg, rutiner eller bemanning skulle kunna medföra att det aktuella fartyget underkänns vid kundens inspektion. Vid underkännande förloras möjligheten att transportera oljeprodukter för oljebolaget i fråga.

HANTERING Strikta rutiner, kontinuerligt underhåll och återkommande utbildning av ombord-personalen. Företagets leverantör av drift- och bemanningstjänster bedriver ett bransch-ledande kvalitetsarbete.

12. Kommersiella misslyckanden

Concordia Maritimes resultat och lönsamhet är beroende av företagets och dess samarbetspartners förmåga att över tid optimera fartygsflottans sysselsättning och intjäning, samt av de beslut som tas gällande inkontraktering, förvärv och avyttringar av fartyg.

HANTERING Nära samarbete och goda relationer med kunder och samarbetspartners. Concordia Maritime har genom avtal outsourcat den löpande befraktningsverksamheten till Stena Bulk. I frågor om affärer som inte utgör löpande befraktningsverksamhet är alltid företagets ledning och i vissa fall även styrelsen involverade och säkerställer att beslut tas på rätt nivå enligt tydliga mandat i årligen fastställda styrdokument (PRL – Power Reserved List, attest-instruktion m.m.).

Efterlevnadsrisker

13. Tvister

Concordia Maritime kan bli föremål för klagomål och stämningar från kunder, anställda eller annan tredje part. Även om dessa tvister skulle lösas utan direkta negativa ekonomiska följder kan de få negativa följder för koncernens anseende och ta resurser i anspråk som skulle kunna användas för andra ändamål.

HANTERING Företaget har etablerade strukturer och processer på plats för att utvärdera och hantera klagomål och rättsliga förfaranden i syfte att minska de legala riskerna. Det systematiska kvalitets- och säkerhetsarbete som bedrivs av företaget och dess samarbetspartners minskar väsentligt risken för händelser, exempelvis olyckor, som kan utlösa en tvist.

14. Miljölagstiftning

Internationella överenskommelser och regionala initiativ för att begränsa utsläpp av koldioxid, svaveloxider och kväveoxider kan leda till ökade regleringar för tanksjöfarten. Ett exempel är det beslut om obligatorisk installation av ballastvattenreningsystem för fartyg som ska utföra internationella transporter och trafikera havsområden i Europa och USA.

Detta ökar behovet av uppföljning och anpassning till nya krav. Även om utmaningar löses och hanteras kan de ha en negativ påverkan på företagets anseende, resursanvändning och driftskostnader, och kan ha negativa effekter på lönsamhet och finansiell ställning.

15. Korruption

Korruptionsrisker är primärt kopplade till verksamheten hos Concordia Maritimes samarbetspartners för vilka företaget kan hållas ansvarigt. Det omfattar även beteenden hos anställda i den egna organisationen i relationer till kunder och andra aktörer.

Den övergripande risknivån påverkas också av att företaget bedriver en global affärsverksamhet och gör affärer på marknader som kan anses ha hög risk utifrån ett korruptionsperspektiv.

Överträdelser eller anklagelser om överträdelser kan innebära allvarliga negativa konsekvenser för affärsverksamheten, inklusive skador på företagets anseende, böter eller fängelse för anställda.

16. Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

Kränkning av mänskliga rättigheter kan potentiellt uppkomma i den egna organisationen, hos affärspartners och i leverantörskedjan. Konsekvenserna kan vara allt från juridiskt ansvar till skadat anseende.

Bristande efterlevnad i arbetsvillkor kan både medföra direkta konsekvenser för Concordia Maritime samt sänka företagets anseende som arbetsgivare och därmed försvåra att attrahera kompetent personal.

HANTERING Inom organisationen och i samarbete med andra aktörer bedrivs ett kontinuerligt arbete med att öka energieffektiviteten och på andra sätt minska företagets miljömässiga påverkan – både i syfte att säkerställa efterlevnad och för att öka konkurrenskraften.

Utöver arbetet med ruttplanering, optimering av fart och Energy Management bedrivs även ett kontinuerligt tekniskt vidareutvecklings- och underhållsarbete på fartygen i syfte att möta såväl utsläppskrav som andra krav kopplat till fartygens miljöpåverkan.

Läs mer om branschens och Concordia Maritimes utveckling på hållbarhetsområdet på sidorna 20–34.

HANTERING Kontinuerligt arbete mot korruption, bland annat genom ett anti-corruption compliance-program. Concordia Maritime och dess samarbetspartners har uppförandekoder som tydligt anger hur företagen och dess anställda ska agera i affärsrelationer. Uppförandekoderna gäller alla medarbetare utan undantag, och utbildning i dem är obligatorisk för alla medarbetare.

Vidare är Concordia Maritime medlem i internationella samarbeten i syfte att utveckla branschens arbete mot korruption.

Inom Stena Sfären finns en koncerngemensam visselblåsarfunktion som är tillgänglig både för Concordia Maritimes egna personal och för den kontrakterade sjöorganisationen.

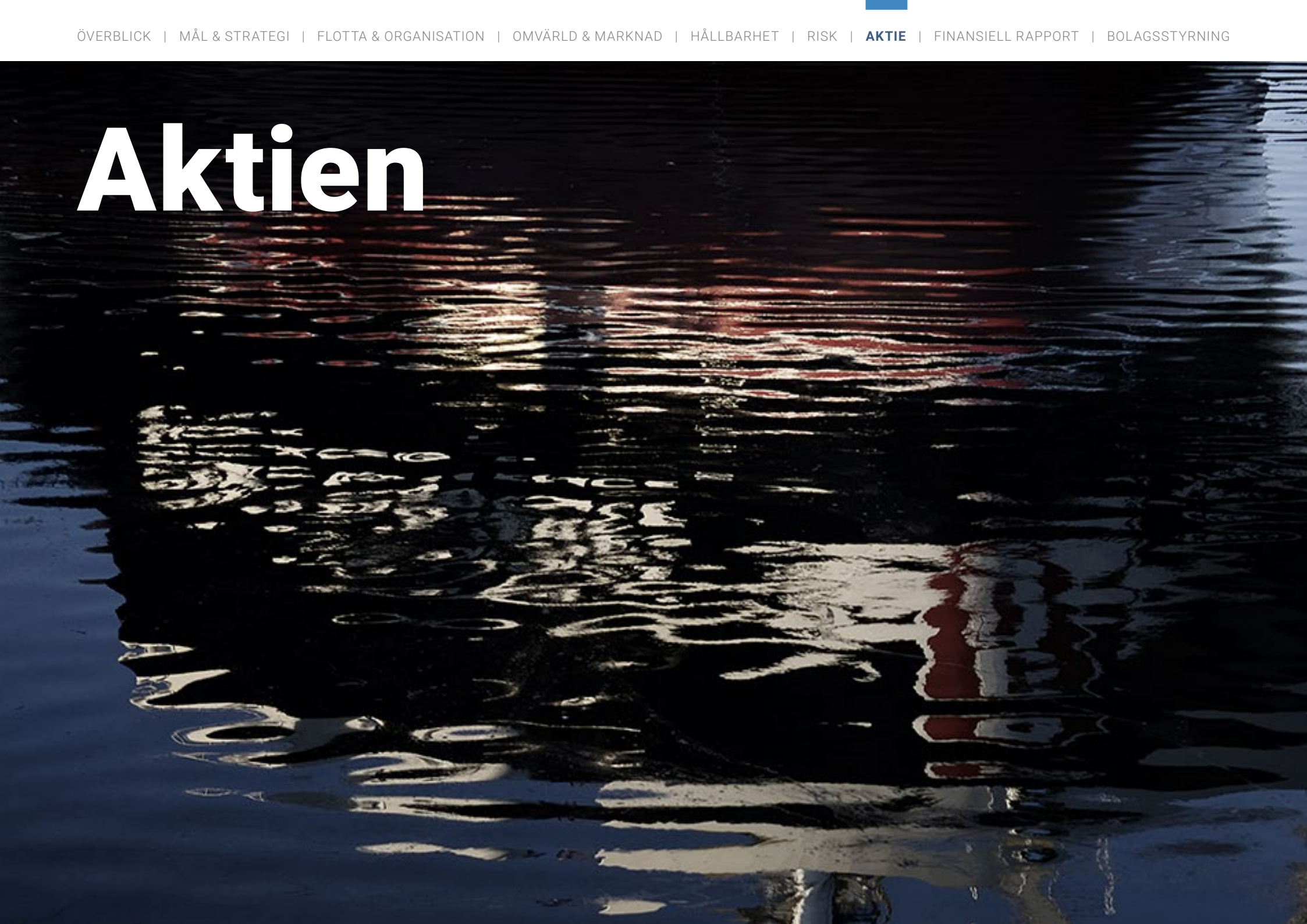
Läs mer om företagets arbete mot korruption på sidorna 32–34.

HANTERING Concordia Maritime följer ett flertal internationellt erkända konventioner och riktlinjer för att främja och skydda mänskliga rättigheter och arbetsförhållanden. Detta regleras vidare i företagets uppförandekod samt Stena Sfärens koncernövergripande uppförandekod som omfattar Concordia Maritimes samarbetspartners.

Arbetsmiljöfrågor ombord fartygsflottan regleras inom företagets samarbetspartner 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.

Läs mer på sidan 32.

Aktien



Aktien

Concordia Maritimes B-aktie handlas sedan 1984 på Nasdaq i Stockholm. Största ägare är Stena Sfären.

Vid utgången av 2021 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 5,90 (8,18) och företagets börsvärde var MSEK 281,6 (390,4). Under året omsattes totalt 9,3 miljoner Concordia Maritime-aktier på Nasdaq Stockholm.

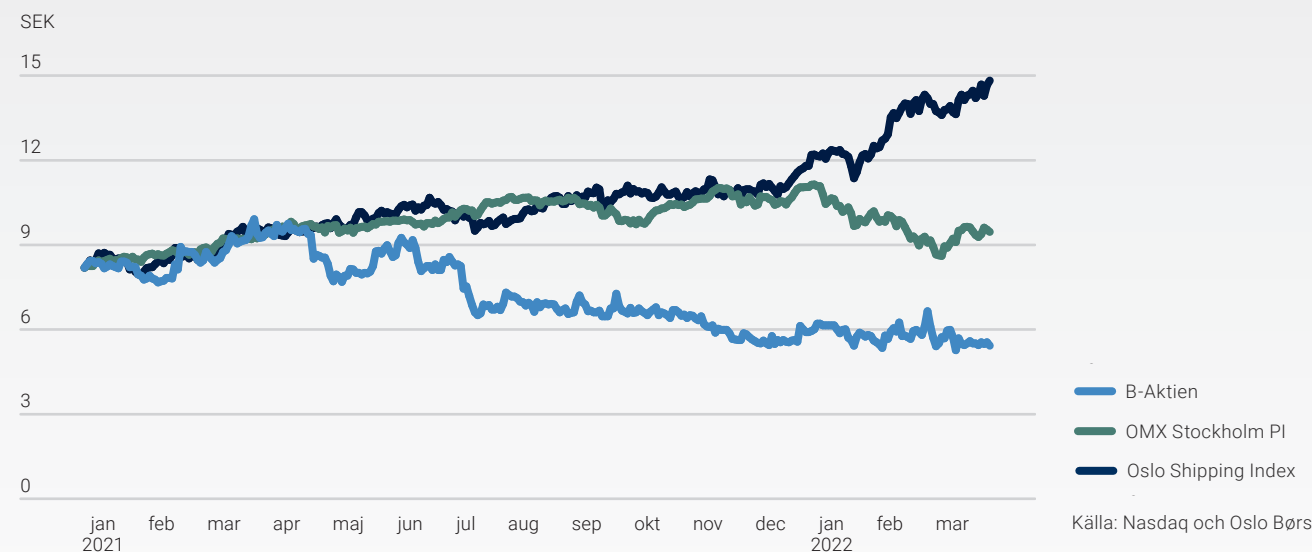
Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2021 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 4 miljoner A-aktier och 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. En A-aktie ger tio röster på bolagstämman och en B-aktie ger en röst.

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 kontrollerade cirka 73 procent av rösterna. Styrelse och Vd äger tillsammans cirka 0,1 procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad. Totalt hade Concordia Maritime vid årets utgång 4 065 aktieägare.

Fakta om aktien

Handelsplats	Nasdaq Stockholm Small Cap
Kortnamn	CCOR B
ISIN-kod	SE0000102824

Concordia Maritimes aktiekurs 2021



Utdelningspolicy

Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värdetillväxt i flottan och god avkastning på charteravtal. 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 behov av likvida medel till affärsprojekt.

Nyckeldata för aktien

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Utdelning, kr	0,00 ¹	0,00 ¹	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50
Utdelning i % av årets resultat	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a	-7
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	5,76	8,18	14,60	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15
Direktavkastning, % ²⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	3,0	3,1	n/a	n/a	4,9
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	-33	-44	20	-2	-10	-26	55	10	15	-18
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	neg	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg
Antal omsatta aktier per år, miljoner	9,6	12,8	9,7	7,3	18,9	13,5	21,4	10,1	14,8	5,7
Omsättningshastighet, %	22	32	20	15	40	28	45	21	31	12
Börsvärde vid årets slut, MSEK	275	390	697	582	597	603	931	616	558	484
Antal aktieägare	4 065	4 150	4 168	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112
Eget kapital per aktie	6,21	16,66	22,12	22,24	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88

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

Utdelning 2013–2022

År	Utdelning per aktie, kr	Direktavkastning, %
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	n/a
2019	0,00	n/a
2020	0,00	n/a
2021	0,00 ¹⁾	n/a

1) Föreslagen utdelning.

Ägarkoncentration 2022-02-28

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	73,0	84,6
De 20 största ägarna	77,2	87,0
De 50 största ägarna	84,0	90,9
De 100 största ägarna	88,9	93,7

Ägarkategorier 2022-02-28

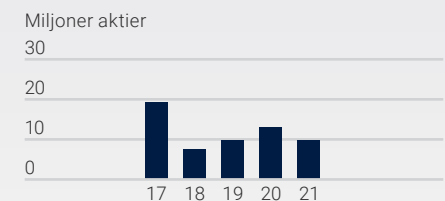
	Kapital %	Röster %
Utländska	8,1	4,6
Svenska	91,9	95,4
varav		
Institutioner	64,3	79,6
Privatpersoner	27,6	15,7

Aktieägarstruktur 2022-02-28

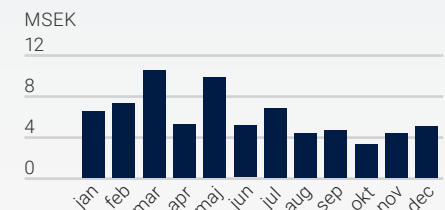
Aktieinnehav	Ägare	Andel %
1–500	2 546	64,2
500–1 000	501	12,6
1 001–5 000	574	14,5
5 001–10 000	133	3,4
10 001–15 000	44	1,1
15 001–20 000	29	0,7
>20 001	136	3,4

Tio största ägarna 2022-02-28

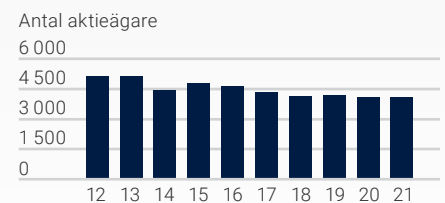
	Kapital %	Röster %
Stena Sessan	52,2	72,7
Avanza Pension	3,7	2,1
Stillström, Bengt	3,3	1,9
Åkesson, Morgan-Åke	2,6	1,5
Andersson, Stig	2,5	1,4
Mutual Fund Fourton Hannibal	2,5	1,4
AB Traction	2,3	1,3
SIX SIS AG	1,6	0,9
Ponderus Invest AB	1,5	0,9
Stillström, Ann	0,8	0,4

Aktiens omsättning 2017–2021

Källa: Nasdaq

Aktiens omsättning 2021

Källa: Nasdaq

Aktieägarutveckling 2012–2021

Källa: Euroclear

10 år i sammandrag

	2021 ¹⁾	2020 ¹⁾	2019 ¹⁾	2018 ¹⁾	2017 ¹⁾	2016 ¹⁾	2015 ¹⁾	2014	2013	2012
Resultatposter, MSEK										
Totala intäkter	704,8	1 025,8	1 140,2	1 052,9	827,5	1 038,2	1 086,6	531,2	467,8	543,4
Rörelsens kostnader exkl. avskrivning/ nedskrivning	-787,4	-748,0	-890,6	-1 183,0	-978,5	-955,5	-877,0	-474,8	-467,4	-465,9
Rörelseresultat	-583,5	32,6	-0,4	-130,1	-624,6	82,7	209,6	56,4	0,4	77,5
varav resultat från fartygsförsäljningar	-30,6	—	—	—	—	54,8	—	57,4	—	—
EBITDA ²⁾	-82,6	277,8	249,5	56,8	51,3	319,9	423,8	201,0	144,7	228,4
Resultat efter finansiella poster	-658,2	-65,1	-102,3	-181,9	-660,2	56,9	174,3	16,5	-39,0	-369,4
Årets resultat	-660,4	-66,0	-102,6	-182,1	-660,2	69,5	173,9	8,7	-28,8	-356,0
Kassaflöde från rörelsen ^{2,3)}	-33,5	3,0	148,7	-88,9	-14,9	227,0	392,2	121,8	124,1	190,5
Investeringar i anläggningstillgångar	487,4	140,9	76,4	2,9	78,0	89,5	459,3	87,9	64,7	428,3
Balansposter, MSEK										
Fartyg	1 973,3	2 599,1	3 064,2	2 303,0	2 305,7	3 165,5	3 809,0	3 129,7	2 914,8	3 063,4
(Antal fartyg)	11	13	13	11	11	11	13	11	12	12
Fartyg under byggnad	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	205,8	100,5	48,0
(Antal fartyg)	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
Likvida medel	15,9	130,2	227,7	126,4	243,6	406,3	273,6	136,6	106,0	144,4
Kortfristiga placeringar	0,0	0,0	3,4	97,4	222,8	273,2	0,0	0,0	81,7	97,1
Övriga tillgångar	112,1	145,3	349,6	266,4	196,2	276,7	271,3	243,7	203,5	127,8
Räntebärande skulder	1 597,6	1 861,7	2 400,9	1 539,1	1 635,6	1 933,7	2 387,2	2 038,9	1 994,0	1 993,3
Övriga skulder och avsättningar	212,8	217,8	188,4	192,6	111,0	118,7	98,6	102,2	120,2	156,6
Eget kapital	296,3	795,0	1 055,6	1 061,5	1 221,9	2 089,8	1 868,7	1 574,7	1 292,3	1 330,8
Balansomslutning	2 106,7	2 874,6	3 644,9	2 793,2	2 968,5	4 142,2	4 354,5	3 715,8	3 406,5	3 480,7

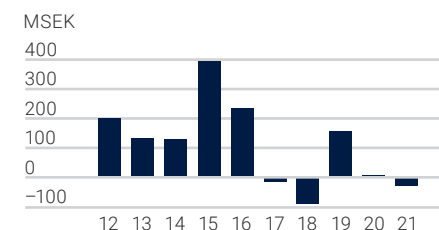
1) Från och med 1 januari 2016 har beslut tagits om att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen.

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

2) Se alternativa nyckeltal på sidan 97.

3) Fartygsförsäljning ingår ej.

Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning



forts. 10 år i sammandrag

	2021 ¹⁾	2020 ¹⁾	2019 ¹⁾	2018 ¹⁾	2017 ¹⁾	2016 ¹⁾	2015 ¹⁾	2014	2013	2012
Nyckeltal, %										
Soliditet ²⁾	14	28	29	38	41	50	43	42	38	38
Räntabilitet på totalt kapital ²⁾	-22	1	-1	-3	-17	2	5	2	0	-9
Räntabilitet på sysselsatt kapital ²⁾	-24	1	-1	-4	-18	2	5	2	0	-9
Räntabilitet på eget kapital ²⁾	-112	-6	-9	-16	-42	4	10	1	-2	-23
Värden per aktie, SEK										
Årets resultat	-13,84	-1,38	-2,15	-3,81	-13,83	1,46	3,64	0,18	-0,60	-7,46
varav resultat från fartygsförsäljningar	-0,64	—	—	—	—	1,15	—	1,20	—	—
Kassaflöde från löpande verksamhet ³⁾	0,73	0,06	3,12	-1,86	-0,31	4,76	8,22	2,55	2,60	3,99
Eget kapital	6,21	16,66	22,12	22,4	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07	27,88
Eget kapital/substansvärde	0,40	0,63	1,01	1,03	1,08	1,32	1,06	1,25	2,31	2,75
Börskurs på bokslutsdagen	5,76	8,18	14,60	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70	10,15
Utdelning ⁴⁾	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a	n/a
Övrigt										
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar ²⁾	neg	neg	neg	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg	neg
Antal aktieägare	4 065	4 150	4 168	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109	5 112

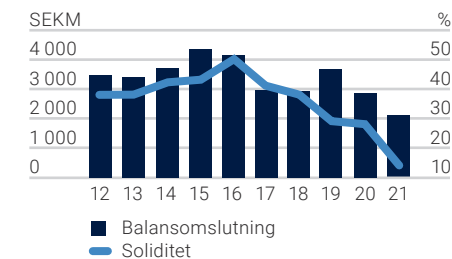
1) Från och med 1 januari 2016 har beslut tagits om att bruttoredovisa intäkterna och kostnaderna från spotbefraktningen.

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

2) Se alternativa nyckeltal på sidan 97.

3) Fartygsförsäljning ingår ej.

4) För 2021 anges till årsstämman 2022 föreslagen utdelning.

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 2021. Huvudägare är Stena Sessan AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet.

Allmänt om verksamheten

2021 blev ett mycket speciellt och oerhört utmanande år för Concordia Maritime. Förutsättningarna för en marknads-mässig återhämtning under 2021 tycktes vara goda. Lager-nivåerna var låga och efterfrågan på olja ökade igen – efter den kraftiga nedgången i början av pandemin. När marknadens utveckling under 2021 summeras kan det konstateras att den genomsnittliga intjäningen för ett suezmaxfartyg fluktuerade mellan USD 2 500–12 500 per dag. Motsvarande intäkter för ett MR-produkttankfartyg var mellan USD 3 500–13 000 per dag. Under det fjärde kvartalet kunde en viss uppgång skönjas, men ingenting som kom att förändra den stora bilden. Under våren och sommaren ägnades mycket arbete åt att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet. I syfte att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet har ett antal aktiviteter genomförts:

- Vid Concordia Maritime AB (publ):s extra bolagsstämma den 12 augusti 2021 beslutades, i enlighet med styrelsens förslag, att godkänna avtalet med Stena Bulk AB om tidsutbefraktning av Bolagets samtliga P-MAX produkttankfartyg samt garantiavtalet varigenom Stena Sessan AB garanterar att betala upp till MUSD 10 till långgivande banker för Concordia Maritimes räkning under vissa förutsättningar.

- Utkontraktering av hela P-MAX-flottan. Det femåriga tidsbefraktningssavtalet med Stena Bulk (successivt från och med Q3 2021) säkerställer en bashyra på USD 15 500 per dag och vinstdelning på överstigande nivåer.
- Reviderade lånevillkor innebärande bland annat en lägre amorteringstakt och nya nivåer på ställda kovenanter.
- Avyttring av de två IMOIIIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important* (Q3 2021).
- Återleverans av inkontrakterade Suezmax-andelar (Q3 och Q4 2021).
- Försäljning av P-MAX-fartyget *Stena Perros* (Q1 2022).
- Försäljning av P-MAX-fartyget *Stena President* (Q1 2022).

Fortsatt arbete framöver

Arbetet med att stärka bolagets finansiella ställning och likviditet kommer att fortsätta. Fördyrade dagskostnader eller oförutsedda händelser i kombination med ett fortsatt svagt marknadsläge kan riskera att leda till att Concordia Maritime behöver ytterligare krediter eller på annat sätt stärka sin finansiella ställning.

Kovenanter och omklassificering av skuld

Mot bakgrund av den fortsatt svaga tankmarknaden fanns det vid slutet av året en hög risk för att bolaget skulle komma att bryta den kovenant som rör bolagets soliditetskrav. I december 2021 avtalades därför om en s.k. "waiver" med de långgivande bankerna. Då waivern var kortare än 12 månader kom bankskulden som helhet, i enlighet med IFRS (IAS 1), att redovisas som kortfristig.

Under första kvartalet 2022 enades Bolaget och långgivande banker om långsiktigt hållbara kovenantnivåer. I samband med att nya nivåer på kovenanterna överenskommits avser Bolaget åter att klassificera låneskulder i enlighet med bankavtalets lånestruktur, d.v.s. fördelat mellan en långfristig och en kortfristig del.

Likviditet

Concordia Maritimes tillgängliga likviditet har under året minskat avsevärt i samband med återkallandet av kreditfaciliteter i samband med det nya bankavtalet och plan- enliga investeringar såsom installation av lagstadgade system för rening av ballastvatten. Samtidigt har rörelsens intäkter varit låga som en följd av rådande marknadsläge. Vid utgången av 2021 var den tillgängliga likviditeten, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK 34,9.

Styrelsen gör bedömningen att befintlig bankfinansiering och övriga finansieringskällor är tillräckliga för att trygga koncernens finansiering för minst den kommande 12-månadersperioden, varför årsredovisningen upprättas baserat på antagandet om fortsatt drift.

Produkttankflottan

Efter försäljningen av *Stena Perros* och *Stena President* utgörs Concordia Maritimes produkttankflotta av åtta P-MAX-fartyg om vardera 65 200 dwt. Under det tredje kvartalet 2021 ingicks ett femårigt utbefraktningssavtal med Stena Bulk och vid utgången av det fjärde kvartalet sysselsattes samtliga fartyg på kontraktet. Mer om avtalet

finns att läsa på sid. 14 samt på concordiamaritime.com. Fartyget *Stena Polaris* utkontrakterades i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. (Crowley). Avtalet, som är på s.k. bareboat basis, löper över en period om minst 12 månader med årliga optioner fram till 2026. Crowley kommer i sin tur att hyra ut fartyget till US Military Sealift Command. Avtalet innebär att utkontrakteringen till Stena Bulk tillfälligt hävs men återinträder om inte full period deklarerar av Crowley. Avtalet är en bekräftelse på kvaliteten i Concordia Maritimes fartyg.

Suezmaxflottan

Suezmaxflottan utgjordes under året av den långtidsinkontrakterade Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) samt andelar i korttidsinkontrakterade fartyg. Korttidsinkontrakteringen skedde tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgick till 50 procent respektive 33 procent. Samtliga fartyg sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Vid utgången av det fjärde kvartalet 2021 hade företaget inga korttidsinkontrakterade fartyg kvar i flottan.

IMOIIIMAX-flottan

De båda fartygen *Stena Image* och *Stena Important* lämnade flottan under tredje kvartalet 2021. Fartygen såldes ursprungligen via s.k. sale and lease back-avtal 2016/2017 (med köpoptioner) till ett stort japanskt finansbolag. Optionerna deklarerades 2021 och fartygen såldes sedan vidare.

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 två kassagenererande enheter, där produkttankfartygen utgör en enhet och suezmaxfartyget en enhet. 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 samband med den bedömning som gjordes inom ramen för årsbokslutet 2021 valde Concordia Maritime att skriva ned det bokförda värdet på fartygen i flottan med MSEK 268. Nedskrivningen görs som en konsekvens av den långvarigt svaga tankmarknaden, vilken bedöms ha påverkat marknadsvärdena på fartyg negativt. Denna bild bekräftas också de under början av 2022 genomförda försäljningarna av P-MAX-fartygen *Stena Perros* och *Stena President*.

Twister

Vid räkenskapsårets utgång fanns ingen pågående tvist som bedöms påverka koncernens resultat och ställning väsentligt.

Fraktmarknadens utveckling

Tankmarknaden präglades under det gångna året i hög utsträckning av den globala pandemin. Marknaden var synnerligen volatil och – sett till året i helhet – mycket svag.

Produkttankmarknaden (MR, IMOIIIMAX, P-MAX)

Den genomsnittliga intjäningen för bolagets produkttankflotta, spot och TC, var för hela 2021 USD 13 700 (16 200) per dag. För fartygen sysselsatta på spotmarknaden var den genomsnittliga intjäningen USD 11 400 (16 100) per dag.

Råoljetankmarknaden (Suezmax)

På helårsbasis var den genomsnittliga intjäningen för bolagets Suezmaxflotta USD 11 900 (27 100) per dag.

Nybyggnadspriser

Vid utgången av räkenskapsåret kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 41 (34). Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid årets slut ca MUSD 76 (56).

Ekonomisk översikt

Omsättning och resultat

Omsättningen för 2021 blev MSEK 704,8 (1 025,8). Årets resultat före skatt var MSEK –658,2 (–65,1). Resultatet för året belastas med MSEK 268 (–) hänförligt till nedskrivning av det bokförda värdet på fartygsflottan. Nedskrivning av flottans bokförda fartygsvärden med MSEK 268 är inkluderat i resultat före skatt. Resultat efter skatt per aktie slutade på –13,84 (–1,38).

Investeringar

Investeringar i materiella tillgångar uppgick under året till MSEK 191,5 (140,9). Bolagets nettoinvesteringar i finansiella tillgångar uppgick till MSEK –0,0 (–3,4) och avsåg under jämförelseperioden nettoförsäljning av aktier.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 34,9 (378,0). Bolagets räntebärande skulder uppgick vid årsskiftet till MSEK 1 597,6 (1 656,5). Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 296,3 (795,1) och soliditeten uppgick till 14% (28%).

Ytterligare information kring koncernens likviditet och finansiella ställning återfinns på sidan 48 under rubriken "Kovenanter och omklassificering av skuld" samt "Likviditet".

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgick arvoden enligt beslut på årsstämman 2021. 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 den aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Prestationen återspeglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland annat på företagets utveckling och uppfyllandet av till exempel kommersiella, operativa 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 2022 överensstämmer med de som beslutades 2021. 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 pensionsgrundande lön och övrig 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 ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning av Vd från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner. Se även not 4.

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Vad gäller risker relaterade till själva driften av fartygen har Concordia Maritime tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust, till belopp som motsvarar fartygens marknadsvärde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvaret för oljespill där beloppsbegränsningen är MUSD 1 000. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt.

Trots försäkringsmässigt skydd skulle en olycka kunna påverka Concordia Maritime mycket kraftigt. Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, även allvarligt kunna skada 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 och 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 konsekvenser för verksamhetens lönsamhet.

Concordia Maritime har ett nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befraktnings-, operations-, bemannings- och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av 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 utgör 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 god kontroll över alla incidenter i hamn eller till sjöss.

Ingen av bolagets fartyg var under 2021 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet. Under året inträffade 0 Lost Time Incident (incident på arbetsplatsen som innebär att den anställde inte kan utföra sitt arbete nästa arbetsdag) på bolagets fartyg.

På grund av att bolagets fartyg haft flera dagar i torrdocka jämfört med föregående år förbrukade bolagets flotta 14% mindre bunker och hade avsevärt mindre utsläpp under 2021.

Kundernas inspektioner av bolagets fartyg innebar 2021 ett utfall på i genomsnitt 1,9 observationer per inspektion. Detta utfall är i linje med målsättningen <4.

Bolaget har under 2021 fortsatt att stötta sjukhusfartyget Mercy Ships som erbjuder gratis sjukvård till patienter i västafrika som inte har möjlighet att få vård på annat sätt.

För mer information om hållbarhetsarbetet se sidorna 21–34.

Finansiella instrument och riskhantering Se not 17 och 18.

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 överlåtelse och inte heller några avtal som skulle träda i kraft vid ett eventuellt uppköpsförfarande.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Kriget i Ukraina och konsekvenserna av Coronaviruset gör det svårt att bedöma tankmarknadens utveckling framöver. Det mer instabila geopolitiska läget kan även komma att påverka efterfrågan på olja, lagernivåer och vilka länder som är under sanktion. Tidsutbefraktningsavtalet med Stena Bulk säkerställer dock en stabil intäkt som täcker löpande kassaflöde. Dessutom ger det Concordia Maritime rätt till vinstdelning på intäkter överstigande grundhyran.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 86–96. 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⁾

- *Stena Polaris* utkontrakterad på bareboat charter under 12 månader, med möjlighet till förlängning
- Teknisk designstudie rörande konvertering av P-MAX-fartyg sjösatt
- Avtal med långivande banker om nya, långsiktigt hållbara kovenantnivåer.
- Avyttring av P-MAX-fartygen *Stena Perros* och *Stena President*

Moderbolag

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

¹⁾ Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 13 april 2022..

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att förfogande vinstmedel MSEK –80,8 disponeras enligt följande.

MSEK	2019	2020	2021
Utdelning (47 729 798 aktier)	0,0	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	–5,5	–80,8	–194,5
Summa	–5,5	–80,8	–194,5

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

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2020	2021	2021 MUSD ¹⁾
Tidsbefraktningsintäkter, lease av fartyg		95,7	120,2	14,0
Tidsbefraktningsintäkter, operativa tjänster		166,5	202,1	23,6
Spotbefraktningsintäkter		760,7	382,5	44,6
Övriga intäkter		2,9	0,0	0,0
Summa intäkter	2, 3, 19	1 025,8	704,8	82,1
Reserelaterade driftskostnader	2	–274,3	–220,1	–25,7
Driftkostnader fartyg	2	–207,9	–297,3	–34,6
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	–210,3	–196,7	–22,9
Övriga externa kostnader	5	–39,6	–59,2	–6,9
Personalkostnader – land	4	–16,0	–14,0	–1,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	8	–245,2	–501,0	–58,4
Summa rörelsekostnader	21	–993,2	–1 288,3	–150,1
Rörelseresultat	2	32,6	–583,5	–68,0
Finansiella intäkter		5,8	8,6	1,0
Finansiella kostnader		–103,5	–83,3	–9,7
Finansnetto	6	–97,7	–74,7	–8,7
Resultat före skatt		–65,1	–658,2	–76,7
Skatt	7	–0,9	–2,1	–0,2
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		–66,0	–660,4	–77,0

1 januari–31 december, MSEK	Not	2020	2021	2021 MUSD ¹⁾
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	13			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		–119,6	48,6	5,7
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		–72,3	61,8	7,2
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödes-säkringar som har omförts till periodens resultat		–3,5	51,2	6,0
Poster som inte kan omföras till årets resultat				
Förändringar i verkligt värde på eget kapital-instrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,9	0,0	0,0
Summa årets övriga totalresultat		–194,5	161,6	18,8
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		–260,6	–498,7	–58,1
Resultat per aktie före/efter utspädning	13	–1,38²⁾	–13,84²⁾	–1,61³⁾

1) Oreviderat, se not 1.

2) Värde redovisas i SEK.

3) Värde redovisas i USD.

Rapport över finansiell ställning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2020	2021	2021 MUSD ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Fartyg	3, 8, 19	2 599,1	1 454,5	160,6
Långfristiga fordringar	10	0,0	5,4	0,6
Summa anläggningstillgångar		2 599,1	1 459,8	161,2
Kundfordringar	9	55,9	56,8	6,3
Övriga kortfristiga fordringar	10	40,1	31,1	3,4
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	11	49,2	24,1	2,7
Likvida medel	12, 23	130,2	15,9	1,8
Tillgångar som innehas för försäljning	8, 19	0,0	518,8	57,3
Summa omsättningstillgångar		275,5	646,8	71,4
SUMMA TILLGÅNGAR		2 874,6	2 106,7	232,7

Per den 31 december, MSEK	Not	2020	2021	2021 MUSD ¹⁾
Eget kapital				
Aktiekapital	13	381,8	381,8	42,2
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	6,8
Reserver		300,6	462,3	51,1
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		50,7	-609,7	-67,3
Summa eget kapital		795,1	296,3	32,7
SKULDER				
Långfristiga skulder				
	17, 18			
Skulder till kreditinstitut	14	774,8	0,0	0,0
Övriga långfristiga skulder	19	853,0	310,9	34,3
Summa långfristiga skulder		1 627,8	310,9	34,3
Kortfristiga skulder				
	17, 18			
Skulder till kreditinstitut	14	189,0	773,9	85,5
Leverantörsskulder		2,2	5,3	0,6
Aktuell skatteskuld		4,9	6,8	0,7
Övriga skulder	15, 19	162,5	0,3	0,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	16	93,1	191,6	21,2
Skulder som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning	14, 19	0,0	521,5	57,6
Summa kortfristiga skulder		451,7	1 499,4	165,6
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		2 874,6	2 106,7	232,7

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 20.

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 2021-01-01	381,8	61,9	411,5	0,0	-110,9	50,7	795,1
Årets totalresultat							
Årets resultat						-660,4	-660,4
Årets övriga totalresultat			48,6	0,0	113,0	0,0	161,6
Årets totalresultat	0,0	0,0	48,6	0,0	113,0	-660,4	-498,7
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Utdelning						0,0	0,0
Utgående eget kapital 2021-12-31	381,8	61,9	460,2	0,0	2,1	-609,6	296,3

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 2020-01-01	381,8	61,9	531,2	-2,2	-35,1	118,1	1 055,6
Årets totalresultat							
Årets resultat						-66,0	-66,0
Årets övriga totalresultat			-119,6	2,2	-75,8	-1,4	-194,5
Årets totalresultat	0,0	0,0	-119,6	0,0	-75,8	-67,4	-260,6
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Utdelning						0,0	0,0
Utgående eget kapital 2020-12-31	381,8	61,9	411,5	0,0	-110,9	50,7	795,1

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 13.

Rapport över kassaflöden för koncernen

1 januari – 31 december, MSEK	Not	2020	2021	2021 MUSD ¹⁾
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat		32,6	-583,5	-68,0
Finansiella intäkter	23	5,8	8,6	1,0
Finansiella kostnader	23	-103,5	-83,3	-9,7
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	23	71,4	625,8	72,9
Betald skatt		-3,3	-1,1	-0,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		3,0	-33,5	-3,9
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		190,9	-8,0	-0,9
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		109,1	76,3	8,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten		303,0	34,8	4,1
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-140,9	-191,5	-22,3
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	487,4	56,8
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		3,4	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-137,5	295,9	34,5
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		59,5	203,9	23,8
Amortering av lån		-239,3	-105,2	-12,3
Amortering av leasingskuld		-73,7	-551,3	-64,3
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-253,5	-452,5	-52,8
Årets kassaflöde		-88,0	-121,9	-14,2
Likvida medel vid årets början		227,7	130,2	15,8
Valutakursdifferens i likvida medel		-9,5	7,6	0,2
Likvida medel vid årets slut		130,2	15,9	1,8

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för moderbolaget

1 januari – 31 december, MSEK	Not	2020	2021
Nettoomsättning	3	12,2	45,2
Totala intäkter		12,2	45,2
Driftskostnader fartyg		-30,2	-96,4
Övriga externa kostnader	5	-15,0	-12,7
Personalkostnader	4	-9,7	-10,1
Rörelseresultat	21	-42,7	-74,0
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		0,0	-71,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		97,2	90,4
Räntekostnader och liknande resultatposter		-129,8	-59,2
Finansnetto	6	-32,7	-39,7
Resultat efter finansiella poster		-75,3	-113,7
Skatt	7	0,0	0,0
Årets resultat¹⁾		-75,3	-113,7

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

Rapport över finansiell ställning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2020	2021
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	22	746,4	675,5
Uppskjuten skattefordran	7	0,0	0,0
Långfristiga fordringar på koncernföretag		832,0	886,2
Övriga långfristiga fordringar	10	0,0	5,4
Summa finansiella anläggningstillgångar		1 578,5	1 567,1
Summa anläggningstillgångar		1 578,5	1 567,1
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	9	0,0	0,0
Aktuell skattefordran		0,0	0,0
Fordran Koncernbolag		16,7	15,4
Övriga fordringar	10	0,1	1,4
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	11	15,4	5,8
Summa kortfristiga fordringar		32,2	22,6
Kassa och bank	23	20,2	0,0
Summa omsättningstillgångar		20,2	0,0
SUMMA TILLGÅNGAR		1 630,8	1 589,7

Per den 31 december, MSEK	Not	2020	2021
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	13		
Aktiekapital		381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		-5,5	-80,8
Årets resultat		-75,3	-113,7
Summa eget kapital		439,4	325,7
Långfristiga skulder			
	17, 18		
Skulder till kreditinstitut	14	607,9	0,0
Skulder till koncernföretag	21	27,4	27,4
Övriga långfristiga skulder		89,1	310,9
Summa långfristiga skulder		724,5	338,4
Kortfristiga skulder			
	17, 18		
Skulder till kreditinstitut	14	164,5	749,1
Skulder till koncernföretag	21	182,6	83,1
Leverantörsskulder		1,3	2,1
Aktuell skatteskuld		4,1	5,2
Övriga skulder		92,5	0,3
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	16	21,8	85,8
Summa kortfristiga skulder		466,9	925,6
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 630,8	1 589,7

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 2021-01-01	381,8	138,3	-5,5	-75,3	439,4
Föregående års resultat			-75,3	75,3	0,0
Årets resultat				-113,7	-113,7
Utdelning					0,0
Utgående eget kapital 2021-12-31	381,8	138,3	-80,8	-113,7	325,7

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2020-01-01	381,8	138,3	-36,0	30,6	514,7
Föregående års resultat			30,6	-30,6	0,0
Årets resultat				-75,3	-75,3
Utdelning					0,0
Utgående eget kapital 2020-12-31	381,8	138,3	-5,5	-75,3	439,4

Rapport över kassaflöden för moderbolaget

1 januari – 31 december, MSEK	Not	2020	2021
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-42,7	-74,0
Resultat från dotterbolag		0,0	-71,0
Finansiella intäkter	23	97,2	90,4
Finansiella kostnader	23	-129,8	-59,2
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	23	-231,8	67,9
Betald skatt		-3,3	-1,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-310,4	-46,9
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-675,6	25,1
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		133,2	-94,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-852,9	-116,7
Investeringsverksamheten			
Investeringar i finansiella tillgångar		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0,0	0,0
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		59,5	211,5
Amortering av lån		-443,8	-105,2
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-384,2	106,3
Årets kassaflöde		-1 237,1	-10,4
Likvida medel vid årets början		1 250,1	20,2
Kursdifferens i likvida medel		7,2	-9,8
Likvida medel vid årets slut		20,2	0,0

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) samt de tolkningsuttalanden som getts ut av IASB Interpretations Committee. 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 föranleds 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 13 april 2022. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 5 maj 2022.

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 2021 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=8,58 och slutkurs USD 1,00=9,05. 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 aktier och derivatinstrument.

Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader.

Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och antaganden används sedan för att bedöma de redovisade värdena på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt från andra källor. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast 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 26.

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

Nya redovisningsprinciper 2022 och senare

Vid tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning görs bedömningen att inga kända ändrade redovisningsprinciper som träder ikraft först under kommande räkenskapsår kommer ha en väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

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 förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder och eventalförpliktelser. 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
- avskrivning av förvärvade övervärden

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

Transaktioner som ska elimineras vid konsolidering

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

Utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta

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

Utländska verksamheters finansiella rapporter

Tillgångar och skulder i utlandsverksamheter samt koncernmässiga över- och undervärden, omräknas till svenska kronor till den valutakurs som råder på balansdagen. Intäkter och kostnader i en utlandsverksamhet omräknas till svenska kronor till en genomsnittskurs som utgör en approximation av kurserna vid respektive transaktionstidpunkt. Omräkningsdifferenser som uppstår vid valutaomräkning av utlandsverksamheter

Forts not 1

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 valutasäkring och omklassificeras från omräkningsreserven i eget kapital till årets resultat.

Rörelsesegmentrapportering

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

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

Klassificering

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

Intäkter

Koncernens intäkter består i huvudsak av spotbetraktningsintäkter och tidsbetraktningsintäkter. Spotbetraktningsintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden, spotmarknaden, och befraktas resa för resa. Spotbetraktningsintäkterna erhålls när den enskilda resan är avslutad och prestationsåtagandet uppfylls successivt över tid. Pågående resor för spotbetraktningsintäkter fördelas mellan aktuellt rapporterings-tillfälle 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. Spotbetraktningsintäkter redovisas som upplupna intäkter från tidpunkten då prestationsåtagandet uppfyllts fram till dess de betalats. Tidsbetraktningsintäkter 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 spotbetraktningsintäkter. Prestationsåtagandet för tidsbetraktningsintäkter uppfylls successivt över tid. Tidsbetraktningsintäkter redovisas som förutbetalda intäkter från tidpunkten för betalning fram till dess prestations-

åtagandet uppfyllts. Vinstdelningskontrakt redovisas enligt avräkning med befraktaren. Om avräkningsperioden och den finansiella rapporteringsperioden avviker redovisas vinstdelningskontrakt på basis av företagsledningens bedömningar och uppskattningar, utifrån marknadsläge och befraktares faktiska intjäning vid den finansiella rapporteringsperioden. Vanligt förekommande avräkningsperioder för vinstdelningskontrakt är månadsvis, per 90-dagars period eller per 180-dagars period.

Finansiella intäkter och kostnader

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

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

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning 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.

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 likviditetsredovisning tillämpas. Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid marknad. Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker till exempel nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument och diskonterade kassaflöden. För ytterligare information se not 17 och 18.

Vid första redovisningstillfället kan koncernen göra ett oåterkalleligt val att i övriga totalresultat redovisa efterföljande förändringar av det verkliga värdet för en investering i ett eget kapitalinstrument som inte innehas för handel. Detta val görs investering för investering.

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. 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 klassificeras som finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Likvida medel består av kassamedel samt omedelbart tillgängliga tillgodo-havanden 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 aktier som inte innehas för handel. De finansiella instrumenten i denna kategori värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat.

Forts not 1

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 och valutaderivat med negativt verkligt värde som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument för koncernens eget kapital i utländska dotterbolag. 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 17 och 18.

Nedskrivning av finansiella tillgångar

För finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde redovisas förlustreserver för förväntade kreditförluster enligt den generella metoden. Förlustreserven värderas till ett belopp motsvarande de förväntade kreditförlusterna under fordrans återstående löptid.

När det bestäms om en finansiell tillgångs kreditrisk har ökat väsentligt sedan första redovisningstillfället och vid beräkning av förväntade kreditförluster används rimlig och verifierbar information som är relevant och tillgänglig utan onödiga kostnader eller insatser. Både kvantitativ och kvalitativ information och analys baserad på historiska erfarenheter och kreditbedömning såväl som framåtblickande information används vid bedömningen.

Förlustreserver för finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde dras av från tillgångarnas bruttovärde i rapporten över finansiell ställning. En finansiell tillgångs bruttovärde skrivs bort när det inte längre finns några rimliga förväntningar på att återvinna en finansiell tillgång i sin helhet eller en del av den.

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt och swappar som utnyttjas för att hantera olika former av risker såsom förändringar i bunkerpriser, 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 tillämpas säkringsredovisning om instrumentet innehas i säkringssyfte, säkringsförhållandet är effektivt samt att det finns en säkringsdokumentation. För bunkerrelaterade derivatinstrument tillämpas säkringsredovisning i de fall instrumentet innehas för att säkra framtida kostnader för bunkerförbrukning, där säkringsförhållandet är effektivt och där säkringsdokumentation finns. Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) säkras genom användning av valutaderivat som säkringsinstrument tillsammans med likvida medel och externa lån i samma valuta. Periodens verkligtvärdeförändring på valutaderivatinstrument efter avdrag för skatteeffekter, redovisas, i den mån säkringen är effektiv, i övrigt totalresultat med ackumulerade valutakursdifferenser respektive verkligtvärdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (omräkningsreserven). Härigenom neutraliseras delvis de omräkningsdifferenser som uppkommer från utlandsverksamheter. Omräkningsdifferenser från interna lån som utgör s k utvidgad investering utgör en del av den säkringsbara valutarisken i utlandsverksamheter.

Materiella anläggningstillgångar**Ägda tillgångar**

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

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

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.

Anläggningstillgångar klassificerade som tillgångar som innehas för försäljning

Anläggningstillgångar klassificeras som tillgångar som innehas för försäljning när deras redovisade värde huvudsakligen kommer att återvinnas genom en försäljningstransaktion och en försäljning anses mycket sannolik. De redovisas till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader.

Koncernen redovisar en förlust på grund av värdenedgång för varje första eller efterföljande nedskrivning av tillgången till motsvarande verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader. En vinst redovisas

Forts not 1

för varje efterföljande ökning av det verkliga värdet efter avdrag för försäljningskostnader, men inte till högre belopp än det ackumulerade värdet för nedskrivningar som tidigare redovisats. En vinst eller förlust som inte tidigare redovisats när en anläggningstillgång säljs, ska redovisas per det datum när tillgången eller avyttringsgruppen tas bort ur rapporten över finansiell ställning.

Anläggningstillgångar skrivs inte av så länge de är klassificerade som att de innehas för försäljning. Ränta och andra kostnader hänförliga till skulderna som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning redovisas fortlöpande.

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning redovisas separerade från andra tillgångar i balansräkningen. Skulderna som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning presenteras separerade från andra skulder i balansräkningen.

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. Koncernens flotta är indelad i två kassagenererade enheter, där produkt-tankfartyg utgör en enhet och suezmaxfartyg utgör en enhet.

Vid beräkning av nyttjandevärdet diskonteras framtida kassaflöden med en diskonteringsfaktor som beaktar riskfri ränta och den risk som är förknippad med den specifika tillgången. Kontrollen sker dels på basis av ett snittvärde från tre fartygsmåklare 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.

Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

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

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

Leasingavtal

När ett avtal ingås görs en bedömning om avtalet är, eller innehåller, ett leasingavtal. Om avtalet överlåter rätten att under en viss period bestämma över användningen av en identifierad tillgång i utbyte mot ersättning är avtalet ett leasingavtal eller innehåller ett leasingavtal. För redovisning av leasingavtal tillämpas IFRS 16 Leasingavtal.

Leasingavtal där koncernen är leasetagare

Leasingavtal där bolaget är leasetagare redovisas som en nyttjanderätts-tillgång och en motsvarande leaseskuld vid det datum då den leasade tillgången görs tillgänglig för bolaget.

Leaseskulden redovisas initialt till den nuvärdesberäknade summan av de framtida betalningarna förknippade med leaseavtalet. I dessa betalningar ingår:

- Fasta betalningar.
- Rörliga betalningar, tex indexbaserade betalningar, beräknade utifrån indexvärdet vid tidpunkten för den initiala redovisningen av leaseavtalet.
- Belopp för köpoptioner som bolaget med rimlig säkerhet kommer att utnyttja.
- Avgifter för att avbryta leasen i förtid, om bolaget bedömer att så kommer ske.
- Betalningar under eventuella perioder för förlängningsoptioner om de med rimlig säkerhet kommer att utnyttjas.

Leasebetalningarna diskonteras med den implicita räntan för avtalet. Om det inte går att fastställa den implicita räntan för avtalet används istället den interna låneräntan, det vill säga den ränta bolaget hade fått betala för att låna motsvarande belopp för att kunna anskaffa en likvärdig tillgång som nyttjanderättstillgången till motsvarande villkor som råder i leaseavtalet.

Bolagets leasar innehåller potentiella framtida öknings i rörliga leasebetalningar baserat på nivån på referensräntan, vilka inte inkluderas i lease-skulden förrän de görs gällande. När de rörliga leasebetalningarna ändras till följd av en ändring i referensräntan omvärderas leaseskulden mot nyttjanderättstillgångens värde. Leasebetalningen delas upp i amortering och ränta för leaseskulden, där amorteringen minskar leaseskulden medan räntan redovisas som en finansiell kostnad i bolagets resultaträkning.

Nyttjanderättstillgången redovisas till anskaffningsvärde, vilket består av:

- Den initialt beräknade leaseskulden.
- Leasebetalningar gjorda innan leasens startdatum.
- Initiala direkta kostnader.
- Återställningskostnader.

Nyttjanderättstillgången skrivs av under den kortare av tillgångens ekonomiska livslängd och leaseavtalets längd. Vanligtvis används rak avskrivning. Nyttjanderättstillgången inkluderas i samma post i rapporten över finansiell ställning som den motsvarande underliggande tillgången hade redovisats i om den ägdes.

För leasingavtal som har en leasingperiod på 12 månader eller mindre eller med en underliggande tillgång av lågt värde, understigande TSEK 50, redovisas inte någon nyttjanderättstillgång och leasingskuld. Leasingavgifter för dessa leasingavtal redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Ett av bolagets leaseavtal innehåller en köpobligation vid leasens utgång. De resterande två leaseavtalen innehåller årliga köpoptioner. Vid varje bokslut görs en bedömning av sannolikheten att de respektive köpoptionerna kommer att utnyttjas och leaseskulden omvärderas utifrån bedömningen.

Leasingavtal där koncernen är leasegivare

När koncernen är leasegivare fastställs vid varje leasingavtals inledningsdatum om leasingavtalet ska klassificeras som ett finansiellt eller operationellt leasingavtal.

Vid fastställandet av klassificeringen av avtalet görs en övergripande bedömning av om leasingavtalet i allt väsentligt överför de ekonomiska risker och förmåner som är förknippade med ägandet av den underliggande tillgången. Om så är fallet är leasingavtalet ett finansiellt leasingavtal, i annat fall är det ett operationellt leasingavtal. Som en del av denna

Forts not 1

bedömning tas hänsyn till ett flertal indikatorer. Sådana indikatorer kan vara till exempel om leasingperioden utgör en större del av tillgångens ekonomiska livslängd eller om äganderätten till den underliggande tillgången överförs till leasetagaren när leasingavtalet löpt ut.

När en leasad tillgång vidareuthyrts redovisas huvudleasingavtalet och avtalet om vidareuthyrning som två separata avtal. Avtalet om vidareuthyrning klassificeras baserat på den nyttjanderätt som uppkommer från huvudleaseavtalet, inte baserat på den underliggande tillgången. Leasingavgifter från operationella leasingavtal redovisas som intäkter linjärt över leasingperioden som del av posten tidsbeträkningsintäkter.

Aktiekapital

Utdelningar

Utdelningar redovisas som skuld efter det att årsstämman godkänt utdelningen.

Ersättningar till anställda

Avgiftsbestämda planer

Bolaget har en pensionsutfästelse som täcks av utfallet från en företags-ägd kapitalförsäkring. I enlighet med IAS 19 har pensionsutfästelsen klassificerats som en avgiftsbestämd pensionsplan vilket medför att kapitalförsäkringen och pensionsutfästelsen nettoredo visas.

Avsättningar

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

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

Skatter

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

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

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4		Q3		Q2		Q1		Helår	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Produkttank (tidsbefraktning)	4,6	5,7	4,5	1,7	4,2	0,8	4,6	0,7	17,8	8,8
Produkttank (spot)	-2,0	-1,4	0,3	-2,4	5,2	-1,1	5,5	-4,5	9,0	-9,5
Suezmax	-1,7	0,3	1,4	-2,1	3,4	-1,8	3,6	-1,5	6,7	-5,1
Administration och övrigt	-0,8	-0,9	-0,7	-0,5	-1,0	-0,9	-0,9	-0,8	-3,5	-3,2
Totalt	0,1	4,4	5,5	-6,6	11,8	-2,0	12,7	-5,4	30,2	-9,6

Då uppföljning av flottans resultat främst sker via EBITDA ger denna tabell en mer rättvisande bild av bolagets intjäning än motsvarande specifikation för intäkter. EBITDA stäms av mot resultaträkningen i avsnittet för "Avstämning av alternativa nyckeltal" på sid 98.

Intäkter per fartygskategori

MSEK	Helår	
	2020	2021
Produkttank timecharter	262,2	322,3
Produkttank spot	638,0	300,2
Produkttank totala intäkter	900,2	622,8
Suemax spot	122,8	82,0
Suezmax totala intäkter	122,8	82,0
Övrigt	2,9	0,0
Totala intäkter	1 025,8	704,8

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

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

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2020	2021
Intäkter		
Sverige	30,2	205,6
USA	265,7	138,3
Brasilien	263,0	120,3
Danmark	112,9	61,2
Storbritannien	29,4	44,1
Övrigt	324,5	135,3
Totala intäkter	1 025,7	704,8

Största kunder sett till omsättning

Koncernen har under 2021 genererat intäkter på MSEK 704,8. Under året har 2 enskilda kunder stått för mer än 10% av den totala intäkten. De tre största enskilda kunderna hade intäktsandelar på 28,9% (motsvarande MSEK 205,4) vilket kommer av de TC-avtal som under året slöts med Stena Bulk, 15,4% (motsvarande MSEK 109,4) respektive 8,6% (motsvarande MSEK 61,2).

Koncernen har under 2020 genererat intäkter på MSEK 1 025,7. Under året har tre enskilda kunder stått för mer än 10% av den totala intäkten. De tre största enskilda kunderna hade intäktsandelar på 16,1% (motsvarande MSEK 165,7), 11,0% (motsvarande MSEK 112,9) respektive 10,9% (motsvarande MSEK 112,1).

Moderbolaget, MSEK	Totalt	
	2020	2021
Intäkter		
Sverige	10,7	45,2
Danmark	1,5	0,0
Totala intäkter	12,2	45,2

Moderbolagets omsättning under 2021 och 2020 avser intäkter från inchartrade fartyg.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2020	2021
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 587,8	1 973,3
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	2 587,8	1 973,3

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2020	2021
Löner och ersättningar m. m.	10,1	8,4
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	3,1	2,7
Sociala avgifter	2,7	1,8
	15,9	12,9

Könsfördelning i företagsledningen

	2020 Andel kvinnor	2021 Andel kvinnor
Moderbolaget		
Styrelsen	11%	33%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%

Koncernen

Styrelsen	11%	33%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2020					2021				
	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa
Styrelsens ordförande, Carl-Johan Hagman	400				400	400				400
Stefan Bocker	225				225	225				225
Helena Levander	225				225	225				225
Mats Jansson	225				225	225				225
Ulrika Laurin	0				0	225				225
Henrik Hallin	225				225	225				225
Michael G:son Löw	225				225	0				0
Arbetsplatsrepresentanter	75				75	0				0
Verkställande direktör	4 664	383	58	1 683	6 788	4 042	596	57	1 465	6 160
Andra ledande befattningshavare	2 553	341	343	1 025	4 262	2 564	61	56	1 106	3 786
Summa	8 817	724	401	2 708	12 650	8 131	657	113	2 571	11 472

Andra ledande befattningshavare utgörs av 1 (1) personer. Se även avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, Vd och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Moderbolaget, MSEK	2020		2021	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	6,9	4,9	6,3	4,0
(varav pensions-kostnad)		2,9		2,6

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 2 571 (2 708) gruppen styrelse, ledningsgrupp och Vd. För ledande befattningshavare i Sverige är den ömsesidiga uppsägningstiden 6 till 12 månader beroende på befattning. Vid uppsägning från företagets sida utbetalas ett avgångsvederlag uppgående till maximalt 24 månadslöner.

Medelantalet anställda

Moderbolaget	2020	Varav män	2021	Varav män
Sverige	1	100%	1	100%
Totalt moderbolaget	1			
Dotterföretag				
Danmark	2	50%	2	50%
Totalt i dotterföretag	2	50%	2	50%
Koncernen totalt	3	67%	3	67%

Bolaget sysselsätter inhyrd ombordpersonal 604 under 2021 och (596 under 2020) på sina fartyg.

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

Koncernen, MSEK	2020		2021	
	Vd och ledningsgrupp	Övriga anställda	Vd och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	5,1	0,2	4,7	0,0
Dotterbolag: Danmark	3,2	0,7	2,7	1,0
Dotterbolag: Schweiz	0,7	0,0	0,0	0,0
Dotterbolag: Bermuda	0,1	0,0	0,0	0,0
Koncernen totalt	9,1	0,9	7,4	1,0
(varav tantiem)	0,4	0,0	0,7	0,0

I Vd och ledningsgrupp ingår 2 personer (2).

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	
	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	3,1	2,7	2,9	2,6

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2021	2020	2021
	KPMG	PwC	KPMG	PwC
Revisionsuppdrag	1,2	0,8	0,7	0,6
Skatterådgivning	0,2	0,6	0,0	0,1
Andra uppdrag	0,5	0,4	0,2	0,2
	1,9	1,7	0,9	0,9

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

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2020	2021
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	0,0	0,0
Övriga räntetäckter	5,8	8,6
Finansiella intäkter	5,8	8,6
Räntekostnader	-84,1	-68,8
Övriga finansiella kostnader	-19,4	-14,5
Finansiella kostnader	-103,5	-83,3
Finansnetto	-97,7	-74,7

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Räntetäckter och liknande resultatposter	
	2020	2021	2020	2021
Räntetäckter	0,0	0,0	51,6	28,7
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	17,9	61,8	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	0,0	0,0	27,7	0,0
Utdelning från dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella intäkter	17,9	61,8	79,3	28,7

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2020	2021
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-43,3	-31,7
Valutakursdifferenser	0,0	-24,1
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	-85,6	-2,7
Övriga finansiella kostnader	-0,9	-0,8
Finansiella kostnader	-129,8	59,3
Finansnetto	-32,7	31,2

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2020	2021
Aktuell skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]	-0,9	-2,1
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	-0,9	-2,1

Moderbolaget, MSEK

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

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2020, %	2020	2021, %	2021
Resultat före skatt		-65,1		-658,2
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	21	13,9	21	135,6
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	-8	-5,6	-16	-104,3
Ej avdragsgilla kostnader	-14	-9,5	-1	-7,5
Ej skattepliktig intäkt	1	0,8	1	7,3
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	-0	-0,6	-5	-32,6
Ökning av spärrat räntenetto	0	0,0	0	-2,1
Redovisad effektiv skatt	1	-0,9	0	-2,1

Forts not 7

Moderbolaget, MSEK	2020, %	2020	2021, %	2021
Resultat före skatt		-75,3		-113,7
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	21	16,1	21	23,4
Ej avdragsgilla kostnader	-38	-28,6	-14	-15,8
Ej skattepliktig intäkt	18	13,2	23	25,6
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	-1	-0,6	-29	-32,6
Ökning av spärrat räntenetto	0	0,0	-1	-0,7
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	
	2020	2021	2020	2021
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	
	2020	2021
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	2020	2021
Sverige	343,6	505,0
Totalt	343,6	505,0

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum. Av koncernens förlustavdrag är vid räkenskapsårets utgång MSEK 505,0 (343,6) ej aktiverade. Av koncernens förlustavdrag avser vid räkenskapsårets utgång MSEK 36,8 (33,5) spärrat räntenetto.

Koncernens fartyg ingår från och med 2020 i det danska tonnagebeskattningssystemet. Fartygen är registrerade på Bermuda.

Från och med 1 januari 2021 är skattesatsen i Sverige 20,6% för företag med 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 sidan 11.

Koncernen, MSEK	Fartyg	Anläggnings- tillgångar för försäljning	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2021	5 599,6	0,0	2,7	5 602,4
Inköp	223,2	0,0	0,0	223,2
Omklassificering	-1 339,1	1 339,1	0,0	0,0
Avgående nyttjanderättstillgångar	-24,1	0,0	0,0	-24,1
Försäljning/Utrangering	-657,1	0,0	0,0	-657,1
Valutakursdifferenser	562,8	0,0	0,0	562,8
Utgående balans 31 december 2021	4 365,3	5 707,1	2,7	5 707,4

Anskaffningsvärde

Ingående balans 1 januari 2020	6 309,4	0,0	2,7	6 312,1
Inköp	125,9	0,0	0,0	125,9
Omklassificering	-18,4	0,0	0,0	-18,4
Tillkommande nyttjanderättstillgångar	1,3	0,0	0,0	1,3
Försäljning/Utrangering	-52,0	0,0	0,0	-52,0
Valutakursdifferenser	-766,5	0,0	0,0	-766,5
Utgående balans 31 december 2020	5 599,6	0,0	2,7	5 602,4

Forts not 8

Koncernen, MSEK	Fartyg	Anläggnings- tillgångar för försäljning	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2021	3 011,9	0,0	2,7	3 014,6
Årets avskrivningar	181,5	0,0	0,0	181,5
Årets avskrivning periodiskt underhåll	55,1	0,0	0,0	55,1
Nedskrivningar	267,7	0,0	0,0	267,7
Omklassificering	-820,3	820,3	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	-108,7	0,0	0,0	-108,7
Valutakursdifferenser	323,7	0,0	0,0	323,7
Utgående balans 31 december 2021	2 910,9	820,3	2,7	3 734,0

Koncernen, MSEK	Fartyg	Anläggnings- tillgångar för försäljning	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2020	3 245,2	0,0	2,7	3 247,9
Årets avskrivningar	192,8	0,0	0,0	192,8
Årets avskrivning periodiskt underhåll	51,2	0,0	0,0	51,2
Försäljning/Utrangering	-55,3	0,0	0,0	-55,3
Valutakursdifferenser	-422,0	0,0	0,0	-422,0
Utgående balans 31 december 2020	3 011,9	0,0	2,7	3 014,6

Redovisade värden				
1 januari 2021	2 587,8	0,0	0,0	2 587,8
31 december 2021	1 454,5	518,8	0,0	1 973,3
1 januari 2020	3 064,2	0,0	0,0	3 064,2
31 december 2020	2 587,8	0,0	0,0	2 587,8

Moderbolaget, MSEK		
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2021	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2021	0,7	0,7

Ingående balans 1 januari 2020	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2020	0,7	0,7

Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2021	0,7	0,7
Utgående balans 31 december 2021	0,7	0,7

Ingående balans 1 januari 2020	0,7	0,7
Utgående balans 31 december 2020	0,7	0,7

Redovisade värden		
1 januari 2021	0,0	0,0
31 december 2021	0,0	0,0
1 januari 2020	0,0	0,0
31 december 2020	0,0	0,0

Säkerheter

Per den 31 december 2021 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 1 649,5 (1 676,4) 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. Återvinningsvärdet är det högsta värdet av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet.

Bolagets fartygsflotta består av två kassagenererande enheter. Produkt-tankfartygen utgör en kassagenererande enhet då de sysselsätts i system och pooler där laster och/eller intjäning delas och flottan kan ses som ett paket av fartyg, dels då produkttankfartygen i flottan är utbytbara med

varandra då de alla kan ta samma typ av laster och dels då flottan följs internt upp som en helhet. Vidare omfattas samtliga produkttankfartyget av femåriga utbefraktningsavtal med samma motpart, Stena Bulk. Suezmaxfartyget utgör ytterligare en kassagenererande enhet.

I syfte att fastställa fartygsflottans nettoförsäljningsvärde inhämtas värderingsrapporter från tre värderingsinstitut varvid ett snittvärde beräknas. För att fastställa flottans nyttjandevärde görs ett antal antaganden, där bedömningen av flottans framtida intjäning samt diskonteringsräntan har väsentlig inverkan på beräkningen. Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan per den 31 december 2021 gjordes antaganden om fartygens intjäning för åren 2022–2023, baserat på ett snitt av officiella marknadsprognoser för fraktrater för produkttankfartyg. För perioden därefter och fram till slutet av nyttjandeperioden fastställdes fraktraterna utifrån ett snitt på historiska fraktrater för den senaste 10-årsperioden. En årlig ökning av fraktrater för år 2025 och framåt med 1% basis 2024 applicerades.

Vidare gjordes antaganden för de operativa kostnaderna för år 2022 och därefter antogs en årlig tillväxt med 1% per år med basis 2022. För nedskrivningsprövningen användes en diskonteringsränta om 7,5% för de två respektive kassagenererande enheterna. Vid beräkning av nyttjandevärdet beaktades också möjligheten att avyttra fartyget till ett bedömt "skrotvärde" vid utgången av nyttjandeperioden. Detta värde fastställdes med utgångspunkt från aktuellt skrotvärde enligt officiell marknadsdata, diskonterat till nuvärde med samma diskonteringsränta som för tillämpats för beräkningen i övrigt. Vid nedskrivningsprövningen av fartygsflottan vid jämförelseåret gjordes antaganden om fartygens intjäning för åren 2021–2024, och därefter en årlig ökning av intjäningen för år 2025 och framåt med 2% basis 2024, vidare gjordes antaganden för de operativa kostnaderna för åren 2021–2022 och därefter antogs en årlig tillväxt med 2% per år med basis 2022. För nedskrivningsprövningen användes en diskonteringsränta om 6,4% för de två respektive kassagenererande enheterna.

En ökning i den antagna årliga ökningen av fartygens antagna fraktrater från 2024 med en procentenhet resulterar i en ökning av produkttankfartygens totala återvinningsvärde med MSEK 102 (MUSD 11). En motsvarande minskning av den antagna årliga ökningen av den antagna fraktrater med en procentenhet resulterar i en minskning av produkttankfartygens totala återvinningsvärde med MSEK 96 (MUSD 11). Motsvarande analys gjordes ej för suezmaxflottan då fartyget förväntas avyttras under 2022 och därmed inte beräknas ha intäkter eller kostnader därefter.

Forts not 8

En ökning i den antagna diskonteringsräntan med en procentenhet resulterar i en minskning av produkttankfartygens totala återvinningsvärde med MSEK 79 (MUSD 9) och en minskning av suezmaxfartygets återvinningsvärde med MSEK 3 (MUSD 0,3). En motsvarande minskning med en procentenhet i den antagna diskonteringsräntan resulterar i en ökning av produkttankfartygens totala återvinningsvärde med MSEK 86 (MUSD 10) och suezmaxfartygets återvinningsvärde med MSEK 3 (MUSD 0,3). Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2021 identifierades ett nedskrivningsbehov om 267,7 MSEK. Bakgrunden till värdenedgången är den långvarigt svaga tankmarknaden vilket bedömts påverkat marknadsvärdet på tankflottan negativt. Eftersom företagsledningen bedömde det sannolikt att tre av koncernens fartyg kommer att avyttras under 2022, (varav försäljning av två av fartygen realiserats redan under Q1 2022) har nedgången i nettoförsäljningsvärdet på tankflottan reflekterats i beräkningen av återvinningsvärdet och därmed i det fastställda nedskrivningsbeloppet.

Tillgångar som innehas för försäljning

	2021	2020
Fartyg	518,8	0,0
Total	518,8	0,0

I samband med årsbokslutet gjorde bolagets ledning bedömningen att det var mycket sannolikt att tre av bolagets fartyg skulle avyttras under det kommande året. Två av fartygen har sålts under det första kvartalet 2022.

Tillgången som redovisas som att den innehas för försäljning är redovisad till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde minskat med försäljningskostnader vid tidpunkten för omklassificering.

Detta resulterade i en nedskrivning om MSEK 139,8 som redovisats i resultaträkningen på raden avskrivningar/nedskrivningar.

Verkligt värde har beräknats enligt nivå 2, genom att inhämta marknadsvärderingar från tre externa parter.

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 2020	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2021	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2020	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2021
Ej förfallna kundfordringar	6,4	0,7	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar 0–30 dagar	6,4	30,1	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	24,5	1,9	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar >90 dagar	18,5	18,9	0,0	0,0
Summa	55,9	51,6	0,0	0,0

En bedömning av behovet av nedskrivning av koncernens kundfordringar per balansdagen har gjorts utifrån såväl historisk data över kundförluster samt framåtblickande information. Då kundförluster historiskt sett endast utgjort belopp av oväsentlig storlek gjordes bedömningen att ingen reserv för kreditrisk redovisas vid balansdagen.

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

Koncernen	2020			2021		
	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	10	48	4	7	64%	0%
Exponering 1–10 MSEK	10	48	52	2	18%	6%
Exponering >10 MSEK	1	5	44	2	18%	94%
Total	21	100	100	11	100%	100%

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

Moderbolaget	2020			2021		
	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	0	0	0	0	0%	0%
Exponering 1–10 MSEK	0	0	0	0	0%	0%
Exponering >10 MSEK	0	0	0	0	0%	0%
Total	0	0	0	0	0%	0%

Koncernens 3 största kunder står för 98% (60%) av kundfordringarna. Moderbolagets 3 största kunder står för 0% (0%) av kundfordringarna.

10 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjuten skattefordran	0,0	0,0
Aktier	0,0	0,0
Övriga långa fordringar	0,0	5,4
0,0	0,0	5,4
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Lager av bunkerolja	21,5	3,8
Övriga korta fordringar	18,7	27,3
40,2	31,1	
Moderbolaget, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	0,1	1,4
0,0	0,0	1,4
Övriga fordringar (långfristiga)		
Övriga fordringar	0,0	5,4
0,0	0,0	5,4

11 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	22,6	13,1	15,4	5,8
Upplupna intäkter	26,6	11,0	0,0	0,0
49,2	24,1	15,4	5,8	

12 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	130,2	15,9
Summa enligt balansräkningen	130,2	15,9
Summa enligt kassaflödesanalysen	130,2	15,9

På balansdagen var MSEK 9,3 (0,0) av de likvida medlen spärrade som avsättning för framtida dockningar.

13 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 utspädnings-effekt. Således har ingen utspädning skett. Beräkning av resultat per aktie sker till vägt genomsnittligt antal utestående aktier.

Resultat per aktie

SEK	2020	2021
Resultat efter skatt per aktie	-1,38	-13,84

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2020	2021
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 utdelning om SEK 0 per aktie (SEK 0).

MSEK	2020	2021
SEK 0 (0) per aktie	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	-80,8	-194,5
Summa	-80,8	-194,5

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2021-01-01	411,5	0,0	-110,9
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	48,6		
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			61,8
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar som har omförts till periodens resultat			51,2
Utgående redovisat värde 2021-12-31	460,2	0,0	2,1

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2020-01-01	531,2	-2,2	-35,1
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	-119,6		
Årets förändringar i verkligt värde på eget kapitalinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		2,2	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			-72,3
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar som har omförts till periodens resultat			3,5
Utgående redovisat värde 2020-12-31	411,5	0,0	-110,9

Kassaflödessäkringar – överfört till årets resultat

SEK	2020	2021
Rörelserelaterade driftskostnader	0,0	52,4
Finansnetto	-3,5	-1,2
	-3,5	51,2

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.

14 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Banklån	785,2	0,0
Övriga långfristiga skulder	814,5	280,7
Summa långfristiga räntebärande skulder	1 599,7	280,7

Koncernen, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Banklån	192,4	967,9
Övriga skulder	69,6	349,0
Summa kortfristiga räntebärande skulder	262,0	1 316,9

Moderbolaget, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Banklån	607,9	0,0
Övriga långfristiga skulder	59,5	280,7
Summa långfristiga skulder	667,4	280,7

Moderbolaget, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Banklån	164,5	751,4
Övriga skulder	0,0	0,0
Summa kortfristiga skulder	164,5	751,4

Ovanstående kortfristiga och långfristiga skulder summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 1 597,6. Dessa skulder avser Banklån – Revolving credit facility, lån till TriTec Marine och Leaseskuld för ett Suezmax-fartyg. I koncernens totala räntebärande skulder ingår också avtal för checkkrediter om totalt MSEK 145,8 (247,8) varav MSEK 117,5 (0,0) är utnyttjade vid årsskiftet. Under året löstes leaseskulden för de två IMOIIIMAX-fartygen in då fartygen såldes vidare till en extern part. Samtliga räntebärande skulder återfinns i not 18. I balansräkningsposten redovisas även aktiverade förutbetalda kostnader relaterade till refinansieringen av P-MAX-fartygen, vilka är exkluderade i uppställningen ovan. De balanseerade låneutgifterna uppgår vid räkenskapsårets utgång till totalt MSEK 11,5 (13,9) och kostnadsförs över banklånets löptid.

Banklånen klassades vid årets utgång som kortfristiga då bolaget lämnat in en waiver, vars giltighet är kortare än 12 månader, för lånets soliditetskovenant. Under första kvartalet har kovenanterna för lånets återstående löptid omförhandlats. I samband med de nya omförhandlade nivåerna på kovenanterna kommer Bolaget åter att klassificera låneskulderna i enlighet med bankavtalets lånestruktur, d.v.s. fördelat mellan en långfristig och en kortfristig del.

För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 17 och 18.

15 Övriga skulder

Koncernen, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Kortfristig leasingskuld	69,5	0,0
Övriga skulder	93,0	0,3
	162,5	0,3

17 Finansiella risker

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

Historiskt utfall finansiella måltal

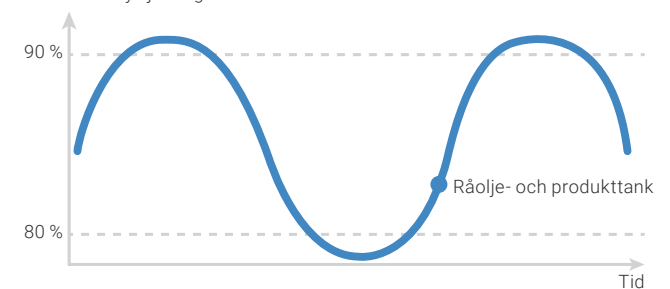
	Mål	Utfall				
		2017	2018	2019	2020	2021
Tillväxt	10% genomsnittlig flotttillväxt över en konjunkturcykel	35	44	-26	5	-25
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital	-42	-16	-10	-6	-112
Soliditet	minst 40% över en konjunkturcykel	41	38	29	28	14

16 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31
Upplupna kostnader fartyg	69,8	176,7	16,1	72,0
Upplupna personalkostnader	3,5	2,6	2,7	2,0
Övriga upplupna kostnader	3,9	3,0	3,0	2,6
Upplupna räntekostnader	1,9	9,3	0,1	9,2
Förutbetalda intäkter	14,0	0,0	0,0	0,0
	93,1	191,6	21,8	85,8

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

Flottans utnyttjandegrad



Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicyn 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 65% av det totala investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. Finansiering av Suezmax-fartyget motsvarar 100% av det totala investeringsbeloppet.

Forts not 17

Externt ålagda kapitalkrav består av de finansiella kovenanter som koncernens banklån är behäftade med. Bolaget rapporterar utfallet för dessa finansiella kovenanter 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).

Mot bakgrund av den fortsatt svaga tankmarknaden fanns det vid slutet av året en hög risk för att bolaget skulle komma att bryta den kovenant som rör bolagets soliditetskrav. Ledningen har därför under december månad förhandlat fram en s.k. "waiver" med de långivande bankerna. Denna waiver gäller fram till 31 mars 2022. Under första kvartalet 2022 enades Bolaget och långivande banker om långsiktigt hållbara kovenant-nivåer. I samband med nya nivåer på kovenanterna kommer Bolaget åter att klassificera låneskulderna i enlighet med bankavtalets lånestruktur, d.v.s. fördelat mellan en långfristig och en kortfristig del.

Ränterisker

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

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

Koncernens ränterisk uppstår i huvudsak genom långfristig upplåning. Hantering av koncernens räntexponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Se även avsnittet om valutarisk i den löpande verksamheten. Som skydd mot räntefluktuationer tecknade bolaget 2016 en ränteswap om totalt MUSD 75 med löptid till 2021. Under tredje kvartalet 2017 valde bolaget att avsluta denna swap, vilket genererade en positiv likviditetseffekt om MSEK 13,5. De för ränteswapen tidigare redovisade verkligt värdeförändringarna i övrigt totalresultat med ackumulerade verkligt värdeförändringar i en särskild komponent av eget kapital (säkringsreserven) periodiseras till resultaträkningen över kontraktets ursprungliga löptid. Överförd intäkt till bolagets resultaträkning är ackumulerat för året MSEK 1,2. Vid periodens slut kvarstod inget belopp i säkringsreserven.

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 placerar koncernen i första hand inte inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom för att inte addera risk till den befintliga verksamhetsrisken.

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.

Valutarisker***Omräknings- och transaktionsexponering***

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

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)

Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. En stark USD ökar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas i omräkningsreserven via övrigt totalresultat. Valutakursen var SEK 8,23 per 2020-12-31 och SEK 9,05 per 2021-12-31.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 5,9 eller SEK 0,12 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, danska kronor och schweizerfranc. Valutakursfluktuationer påverkar således varken kassaflöde eller resultat nämnvärt. Inga säkringar mot valutakursfluktuationer 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 31 december 2021 beräknas en generell höjning av referensräntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 15,9 (24,0).

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 18. Derivat som innehåller 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.

18 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 9,05 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2020-12-31	2021-12-31	Marginal över referensränta, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD	Förfall
Banklån – P-MAX	-977,7	-957,9	2,70	3 månader	2,91	USD	118 830	2024, 2025
Lån till närstående – AB Stena Finans	0,0	-108,7	2,75	3 månader	2,85	USD	12 000	2025
Lån till närstående – TriTec Marine	-59,5	-172,0	5,50	3 månader	5,61	USD	19 000	2026
Leaseskuld – Suezmax	-357,6	-349,0	3,00	3 månader	5,75	USD	38 542	2029
Leaseskuld – IMOIIIMAX A	-231,5	0,0	2,35	3 månader	2,60	USD	0	2021
Leaseskuld – IMOIIIMAX B	-235,4	0,0	2,35	3 månader	2,60	USD	0	2021

1) Vid utgången av 2021 uppfyllde ej koncernen en av de överenskomna kovenanterna. En tillfällig waiver för kovenanten erhöles av de långivande bankerna. I mars förhandlades fram ett nytt kovenantspaket som gäller fram till lånets förfall.

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

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

Koncernen, MSEK	2020						2021					
	Totalt	2021 1 år	2022 2 år	2023 3 år	2024 4 år	5 år och längre	Totalt	2022 1 år	2023 2 år	2024 3 år	2025 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX	-977,7	-192,4	-192,4	-192,4	-306,7	-93,6	-957,9	-106,7	-116,4	-117,2	-617,7	0,0
Lån till närstående – AB Stena Finans	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-108,7	0,0	0,0	0,0	-108,7	0,0
Lån till närstående – TriTec Marine	-59,5	0,0	-38,5	-21,0	0,0	0,0	-172,0	0,0	0,0	0,0	-42,4	-129,6
Leaseskuld – Suezmax	-357,6	-25,5	-25,5	-25,5	-25,5	-255,5	-349,0	-349,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leaseskuld – IMOIIIMAX A	-231,5	-22,8	-24,4	-25,1	-159,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leaseskuld – IMOIIIMAX B	-235,4	-21,3	-21,9	-22,4	-22,9	-147,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leverantörsskulder	-2,2	-2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-5,3	-5,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX	-71,6	-24,2	-19,6	-14,4	-10,9	-2,6	-68,8	-25,1	-23,5	-20,2	0,0	0,0
Räntebetalningar till närstående – Finans	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,4	-3,1	-3,1	-3,1	-3,1	0,0
Räntebetalningar till närstående – TriTec	-3,4	-1,8	-1,4	-0,2	0,0	0,0	-48,0	-9,6	-9,6	-9,7	-8,7	-10,4
Räntebetalningar Leaseskuld – Suezmax	-91,8	-17,1	-15,4	-13,7	-12,0	-33,6	-8,7	-8,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Leaseskuld – IMOIIIMAX A	-19,7	-5,9	-5,3	-4,6	-4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Leaseskuld – IMOIIIMAX B	-24,7	-5,9	-5,4	-4,8	-4,2	-4,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Moderbolaget, MSEK	2020						2021					
	Totalt	2021 1 år	2022 2 år	2023 3 år	2024 4 år	5 år och längre	Totalt	2022 1 år	2023 2 år	2024 3 år	2025 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX	-772,5	-164,5	-164,5	-164,5	-278,8	0,0	-741,4	-81,5	-90,5	-90,5	-478,9	0,0
Lån till närstående – AB Stena Finans	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-108,7	0,0	0,0	0,0	-108,7	0,0
Lån till närstående – TriTec Marine	-59,5	0,0	-38,5	-21,0	0,0	0,0	-172,0	0,0	0,0	0,0	-42,4	-129,6
Leverantörsskulder	-1,3	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,1	-2,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX	-51,7	-19,1	-14,7	-10,3	-7,6	0,0	-52,4	-19,8	-17,5	-15,0	0,0	0,0
Räntebetalningar till närstående – AB Stena Finans	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,4	-3,1	-3,1	-3,1	-3,1	0,0
Räntebetalningar till närstående – TriTec Marine	-3,4	-1,8	-1,4	-0,2	0,0	0,0	-48,0	-9,6	-9,6	-9,7	-8,7	-10,4

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 9,05.

Forts not 18

Finansiella tillgångar och skulder för både koncernen och moderbolaget värderas till verkligt värde enligt nivå 2. För värdering till verkligt värde enligt nivå 2 används värderingstekniker där marknadsuppgifter används i så hög utsträckning som möjligt medan företagsspecifika uppgifter används i så låg utsträckning som möjligt.

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2021, 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
Övriga kortfristiga fordringar	13,0					13,0	13,0
Kundfordringar	56,8					56,8	56,8
Likvida medel	15,9					15,9	15,9
Summa	85,7	0,0	0,0	0,0	0,0	85,7	85,7
Långfristiga räntebärande skulder					280,7	280,7	280,7
Övriga långfristiga skulder				22,1	9,2	31,3	31,3
Kortfristiga räntebärande skulder					1 295,4	1 295,4	1 295,4
Leverantörsskulder					5,3	5,3	5,3
Summa	0,0	0,0	0,0	22,1	1 590,6	1 612,7	1 612,7

I posten övriga långfristiga skulder avses i Finansiella skulder värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat en bunkersäkring och i övriga finansiella skulder bunkerpositioner. Bunkersäkringen bedöms som effektiv och redovisas i övrigt totalresultat (MSEK 114,2 (-72,3)). I not 11 presenteras de interimisfordringar i form av upplupna intäkter som utgör finansiella tillgångar och i not 16 presenteras de upplupna kostnader som utgör finansiella skulder.

Koncernen 2020, 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
Övriga kortfristiga fordringar	1,7	0,0				1,7	1,7
Kundfordringar	55,9					55,9	55,9
Likvida medel	130,3					130,3	130,3
Summa	187,9	0,0	0,0	0,0	0,0	187,9	187,9
Långfristiga räntebärande skulder					1 599,7	1 599,7	1 599,7
Kortfristiga räntebärande skulder					262,0	262,0	262,0
Leverantörsskulder					2,2	2,2	2,2
Övriga kortfristiga skulder				81,1	11,2	92,3	92,3
Summa	0,0	0,0	0,0	81,1	1 875,1	1 956,2	1 956,2

Forts not 18

Moderbolaget 2021, 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						0,0
Kundfordringar						0,0
Likvida medel	-7,6				-7,6	-7,6
Summa	-7,6	0,0	0,0	0,0	-7,6	-7,6
Långfristiga räntebärande skulder				280,7	280,7	280,7
Övriga långfristiga skulder			22,1	9,2	31,3	31,3
Kortfristiga räntebärande skulder				741,4	741,4	741,4
Skulder till koncernföretag				2,0	2,0	2,0
Leverantörsskulder				2,1	2,1	2,1
Summa	0,0	0,0	22,1	1 035,4	1 057,5	1 057,5

I posten övriga kortfristiga skulder ingår i Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen bunkerpositioner om MSEK 92,3.

I not 11 presenteras de interimsfordringar i form av upplupna intäkter som utgör finansiella tillgångar och i not 16 presenteras de upplupna kostnader som utgör finansiella skulder.

Moderbolaget 2020, 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		0,0			0,0	0,0
Kundfordringar	0				0,0	0,0
Likvida medel	20,2				20,2	20,2
Summa	20,2	0,0	0,0	0,0	20,2	20,2
Långfristiga räntebärande skulder				667,4	667,4	667,4
Kortfristiga räntebärande skulder				164,5	164,5	164,5
Skulder till koncernföretag				182,6	182,6	182,6
Leverantörsskulder				1,3	1,3	1,3
Övriga kortfristiga skulder			92,3		92,3	92,3
Summa	0,0	0,0	92,3	1 015,9	1 108,2	1 108,2

19 Leasingavtal

Leasingavtal där företaget är leasetagare

Koncernens materiella anläggningstillgångar utgörs både av ägda och leasade tillgångar. Nyttjanderättstillgångar för fartyg där koncernen är leasetagare redovisas under tillgångsposten fartyg.

Concordia Maritime har ett fartyg inbefraktade på bareboatbasis till en fast bestämd hyresbetalning. Avtalet innehåller årliga köpoptioner från år tre.

Nyttjanderättstillgångar

Nyttjanderättstillgångar för leasade fartyg redovisas som i Tillgångar som innehas för försäljning. Under jämförelseperioden redovisades nyttjanderättstillgångarna som materiella anläggningstillgångar i posten Fartyg. På balansdagen uppgick nyttjanderättstillgångarna för leasade fartyg till MSEK 316,9, (901,4) se not 8 Materiella anläggningstillgångar. Tillkommande nyttjanderättstillgångar under 2021 uppgick till MSEK 1,3 (1,3) och avsåg omprövning av leasingsskulder på grund av ändrade betalningar till följd av förändringar i indexrelaterade räntekomponenter i leasingavtalen.

Leasingskulder

Leasingskulderna för de avtal där koncernen är leasetagare redovisas som skulder som har direkt samband med tillgång som innehas för försäljning i koncernens rapport över finansiell ställning.

MSEK	2020	2021
Kortfristiga leasingsskulder	69,6	348,6
Långfristiga leasingsskulder	753,7	0,0
Summa leasingsskulder	823,3	348,6

För löptidsanalys av leasingsskulderna, se not 19 Finansiella instrument.

Belopp redovisade i resultatet

MSEK	2020	2021
Avskrivningar/nedskrivningar på nyttjanderättstillgångar	-56,0	-121,7
Räntekostnader på leasingsskuld	-39,3	-31,5
Kostnader för korttidsleasing	0,0	0,0

Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden

Summa kassaflöden hänförliga till leasingavtal uppgår för året till MSEK -511,5 (-120,6). Kassaflödet inkluderar såväl belopp för leasingavtal som redovisas som leasingsskuld som belopp som betalas för variabla leasingavgifter och korttidsleasing.

Leasingavtal där företaget är leasegivare

Concordia Maritime hyr ut fartyg på tidsbefraktning och klassificerar dessa avtal som operationella då leasingavtalen inte överför de betydande risker och förmåner som är förknippade med ägandet av den underliggande tillgången.

Nedan presenteras en löptidsanalys av leasingavgifter, vilket visar de odiskonterade leasingavgifterna som ska mottas efter balansdagen.

MSEK	Koncernen	
	2020	2021
Inom ett år	139,2	404,2
Mellan ett år och fem år (2023-2026)	0,0	1 319,3
Längre än fem år	0,0	0,0
	139,2	1 723,6

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

20 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2021	2020	2021
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Aktier i dotterbolag	676,5	353,0	716,4	645,5
Fartyg	1 676,4	1 649,5	0,0	0,0
Summa ställda säkerheter	2 352,9	2 002,5	716,4	645,5
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 tidsbefraktningsavtal 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.

21 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)	2021	246,2	392,3	45,3
Andra närstående (se nedan)	2020	276,4	167,8	2,7

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	2021	2,0	29,4	901,6
Dotterföretag	2020	1,6	182,6	848,6
Andra närstående	2021	1,0	392,3	0,0
Andra närstående	2020	0,6	167,8	0,0

Forts not 21

	2020	2021
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 är inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Vid Concordia Maritime AB (publ):s extra bolagsstämma den 12 augusti 2021 beslutade minoritetsägarna, i enlighet med styrelsens förslag, att godkänna avtalet med Stena Bulk AB om tidsutbefraktning av Bolagets samtliga P-MAX produkttankfartyg samt ett garantiavtal varigenom Stena Sessan AB garanterar att betala upp till MUSD 10 till Bankerna för Concordia Maritimes räkning under vissa förutsättningar. Tidsutbefraktningsavtalet har en löptid på 5 år och säkerställer en bashyra på USD 15 500 per dag och vinstdelning på överstigande nivåer.

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.
- Checkkredit och handel med finansiella instrument genom AB Stena Finans.
- Finansieringsavtal för ballastvatteninstallationer genom TriTec Marine Ltd.

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

22 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

MSEK	Dotterföretagets säte, land	Resultat	Eget Kapital	Ägarandel i %	
				2020	2021
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	0,0	33,8	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	0,0	0,4	100	100
Concordia Maritime A/S	Danmark	-38,7	512,3	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	3,2	185,0	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	-20,0	-26,3	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	-36,0	12,0	100	100
CM P-MAX III Ltd	Bermuda	-39,4	43,2	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	-31,0	15,8	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	-47,0	11,1	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	-28,0	18,0	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	-22,8	61,1	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	-45,1	59,8	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	-52,6	42,0	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	-48,0	29,8	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	-124,5	-54,1	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	-16,8	14,3	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	-17,1	21,3	100	100

Andel röstberättigade aktier sammanfaller med ägarandelen.

De utländska dotterbolagens resultat är omräknade från USD till SEK med snittkursen för räkenskapsåret, 8,58.

De utländska dotterbolagens eget kapital är omräknat från USD till SEK med balansdagens kurs, 9,05.

Moderbolaget, MSEK	2020	2021
Akkumulerade anskaffningsvärden	746,4	675,5
Utgående balans 31 december	746,4	675,5

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2020-12-31 Redovisat värde	2021-12-31 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 A/S, Danmark	400 001	100	716,4	645,5
Summa innehav av andelar i dotterföretag			746,4	675,5

23 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	130,2	15,9
Kortfristiga placeringar, jämställda med likvida medel	0,0	0,0
Summa enligt balansräkningen	130,2	15,9
Summa enligt kassaflödesanalysen	130,2	15,9

Moderbolaget, MSEK	2020-12-31	2021-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	0,0	0,0
Kassa och bank	20,2	0,0
Summa enligt balansräkningen	20,2	0,0
Summa enligt kassaflödesanalysen	20,2	0,0

På balansdagen var MSEK 9,3 (0,0) av de likvida medlen i koncernen och moderbolaget spärrade som avsättning till framtida fartygsdockningar i enlighet med det omförhandlade bankavtalet. Fordran Koncernbolag i moderbolaget avser cashpoolkonton.

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	0,0	0,0
Erhållen ränta	5,8	0,0	51,6	0,0
Erlagd ränta	-84,1	-59,3	-43,3	-22,2
	-78,3	-59,3	8,3	-22,2

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2021-12-31	2020-12-31	2021-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	192,8	449,3	0,0	70,9
Avskrivning periodiskt underhåll	51,2	55,1	0,0	0,0
Resultat från sålda fartyg	0,0	30,6	0,0	0,0
Orealiserade kursdifferenser	-134,0	98,7	8,1	122,2
Förändringar i värdet av finansiella instrument	-15,3	-10,8	-249,7	-125,2
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0
Övrigt	-23,3	2,9	0,0	0,0
	71,4	625,8	-231,8	67,9

Transaktioner som inte medför betalningar

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2021	2020	2021
Förvärv av tillgång genom leasingavtal	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Koncernen

Icke-kassaflödespåverkande förändringar					
	UB 2020	Kassa- och omvärdering av leasingavtal	Valutakursdifferenser	UB 2021	
Lån till kreditinstitut	977,7	-105,2	95,4	967,9	
Lån till närstående	59,5	203,9	17,3	280,7	
Leasingskulder	823,3	-551,3	24,1	349,0	
Summa	1 860,5	-452,6	24,1	1 65,6	1 596,7

Icke-kassaflödespåverkande förändringar					
	UB 2019	Kassa- och omvärdering av leasingavtal	Valutakursdifferenser	UB 2020	
Lån till kreditinstitut	1 331,9	-387,0	32,8	977,7	
Lån till närstående	56,2	2,7	0,6	59,5	
Leasingskulder	1 012,9	-120,6	22,4	-91,4	823,3
Summa	2 400,9	-504,9	22,4	-58,0	1 860,5

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Moderbolaget

Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2020	Kassa- och omvärdering av leasingavtal	Valutakursdifferenser	UB 2021
Lån till kreditinstitut	772,4	-97,6	76,6	751,4
Lån till närstående	59,5	203,9	17,3	280,7
Summa	831,9	106,3	93,9	1 032,1

Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
	UB 2019	Kassa- och omvärdering av leasingavtal	Valutakursdifferenser	UB 2020
Lån till kreditinstitut	1 331,9	-387,0	-172,5	772,4
Lån till närstående	56,2	2,7	0,6	59,5
Summa	1 388,0	-384,3	-171,9	831,9

24 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 2021 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.

25 Händelser efter balansdagen¹⁾

- Erik Lewenhaupt tillträdde som ny Vd i januari 2022.
- Avyttring av P-MAX-fartygen Stena Perros och Stena President
- Teknisk designstudie rörande konvertering av P-MAX-fartyg sjösatt
- Stena Polaris utkontrakterad på bareboat charter under 12 månader, med möjlighet till förlängning
- Avtal med långivande banker om nya, långsiktigt hållbara kovenantnivåer.

Kriget i Ukraina och konsekvenserna av Coronaviruset gör det svårt att bedöma tankmarknadens utveckling framöver. Det mer instabila geopolitiska läget kan även komma att påverka efterfrågan på olja, lagernivåer och vilka länder som är under sanktion. Tidsutbefraktningsavtalet med Stena Bulk säkerställer dock en stabil intäkt som täcker löpande kassaflöde. Dessutom ger det Concordia Maritime rätt till vinstdelning på intäkter överstigande grundhyran.

1) Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 13 april 2022.

26 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. I samband med nedskrivningsprövningen som genomfördes i årsbokslutet 2021 identifierades ett nedskrivningsbehov om 268 MSEK. Se även not 1 och 8 för ytterligare information om de uppskattningar och bedömningar som görs i samband med nedskrivningsprövning.

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 ett leasingavtal som innehåller årliga köpoptioner. För detta avtal görs bedömningar om huruvida köpoptionerna kommer att utnyttjas eller ej. Bedömningarna av köpoptionerna anses viktiga då de får stor effekt på leaseskuldens värde och nyttjanderättstillgångens storlek och nyttjandeperiod och därmed storleken på koncernens räntekostnader respektive avskrivningar.

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 13 april 2022

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker
Ledamot

Helena Levander
Ledamot

Mats Jansson
Ledamot

Ulrika Laurin
Ledamot

Henrik Hallin
Ledamot

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avlämnats 13 april 2022

ÖhrlingsPricewaterhouseCoopersAB

Fredrik Göransson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Helena Pegrén
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 2021. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 48–81 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 2021 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 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

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

Grund för uttalanden

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

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

Övrig upplysning

Revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för räkenskapsåret 2020 har utförts av en annan revisor som lämnat en revisionsberättelse daterad 19 mars 2021 med omodifierade uttalanden i Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vår revisionsansats

Revisionens inriktning och omfattning

Vi utformade vår revision genom att fastställa väsentlighetsnivå och bedöma risken för väsentliga felaktigheter i de finansiella rapporterna. Vi beaktade särskilt de områden där verkställande direktören och styrelsen gjort subjektiva bedömningar, till exempel viktiga redovisningsmässiga uppskattningar som har gjorts med utgångspunkt från antaganden och prognoser om framtida händelser, vilka till sin natur är osäkra. Liksom vid alla revisioner har vi också beaktat risken för att styrelsen och verkställande direktören åsidosätter den interna kontrollen, och bland annat övervägt om det finns belägg för systematiska avvikelser som givit upphov till risk för väsentliga felaktigheter till följd av oegentligheter.

Vi anpassade vår revision för att utföra en ändamålsenlig granskning i syfte att kunna uttala oss om de finansiella rapporterna som helhet, med hänsyn tagen till koncernens struktur, redovisningsprocesser och kontroller samt den bransch i vilken koncernen verkar.

Väsentlighet

Revisionens omfattning och inriktning påverkades av vår bedömning av väsentlighet. En revision utformas för att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida de finansiella rapporterna innehåller några väsentliga felaktigheter. Felaktigheter kan uppstå till följd av oegentligheter eller misstag. De betraktas som väsentliga om enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användarna fattar med grund i de finansiella rapporterna.

Baserat på professionellt omdöme fastställde vi vissa kvantitativa väsentlighetstal, däribland för den finansiella rapporteringen som helhet. Med hjälp av dessa och kvalitativa överväganden fastställde vi revisionens inriktning och omfattning och våra granskningsåtgärders karaktär, tidpunkt och omfattning, samt att bedöma effekten av enskilda och sammantagna felaktigheter på de finansiella rapporterna som helhet.

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.

Nedskrivningsprövning av fartygsflottan

Per den 31 december 2021 redovisar koncernen fartygsvärden i balansräkningen om MSEK 1973,3 (varav 518,8 avser anläggningstillgångar till försäljning), vilket motsvarar ca 93,7 % av koncernens totala tillgångar.

Det redovisade värdet på fartygsflottan utvärderas två gånger om året genom att företagsledningen inhämtar externa fartygsvärderingar. I det fall dessa värderingar indikerar ett lägre värde än det redovisade värdet genomför företagsledningen också en beräkning av det s k nyttjandevärdet.

Nyttjandevärdet fastställs per kassagenerande enhet genom att ledningen bedömer det framtida förväntade kassaflödet från användningen av fartygen över den bedömda nyttjandeperioden. I fall det är sannolikt att fartygen kommer att avyttras under denna period beaktas det förväntade kassaflödet från försäljningen. Det beräknade framtida kassaflödet diskonteras därefter till nuvärde med en beräknad diskonteringsränta. I det fall även det framräknade nyttjandevärdet understiger det redovisade värdet så görs en nedskrivning till det s k återvinningsvärdet, vilket är det högsta värdet som indikeras av externa fartygsvärderingarna respektive det framräknade nyttjandevärdet. Vid nedskrivningsprövningen som genomfördes per den 31 december 2021 identifierades ett nedskrivningsbehov om MSEK 268, vilket belastar rörelseresultatet för år 2021.

I samband med företagsledningens nedskrivningsprövningar behöver ledningen göra betydande uppskattningar och bedömningar om framtiden, bl.a. kring framtida fraktrater och driftskostnader samt diskonteringsräntan. De väsentligaste antaganden som tillämpats finns beskrivna i not 8.

Nedskrivningsprövningen är väsentlig för vår revision eftersom fartygsflottan representerar betydande värden i koncernens balansräkning och nedskrivningsprövningen bygger på väsentliga uppskattningar och bedömningar om framtiden.

Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området

Vår revision av företagsledningens nedskrivningsprövning av fartygsflottan inkluderar bl.a. följande granskningsåtgärder:

Inhämtat och inspekterat dokumentation av genomförda externa fartygsvärderingar och jämfört dessa värden med fartygsflottans redovisade värde.

Inhämtat företagsledningens modell för beräkning av nyttjandevärdet och med stöd av PwCs värderingsexperten utvärderat att denna överensstämmer med värderingspraxis.

Bedömt rimligheten i av företagsledningen tillämpade väsentliga antaganden för beräkning av det framtida kassainflödet genom att jämföra t. ex. antagande om framtida fraktrater mot avtalade nivåer i utbefrakningsavtal med Stena Bulk, officiella marknadsprognoser samt historiska fraktrater. Vidare har vi utvärderat antaganden om försäljningspriser och skrotvärden mot tillgänglig marknadsstatistik.

Bedömt rimligheten i väsentliga antaganden för beräkning av det framtida kassautflödet, där vi bl.a. jämfört beräknad driftskostnad mot externa erhållna kostnadsbudgetar från det externa driftsbolaget.

Med stöd av våra värderingsexperten utvärderat den använda diskonteringsräntans ingående beräkningskomponenter mot observerbar marknadsdata avseende bl.a. riskfri ränta, riskpremier för såväl lånat som eget kapital, branschens skuldsättningsgrad och betavärden.

Slutligen har vi också utvärderat att företagsledningen lämnat tillräckliga upplysningar om nedskrivningsprövningen av fartygsflottan och resultatet av densamma.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 2–47 samt 97–99. 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 direktörerna 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, och årsredovisningslagen. 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.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

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 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

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

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

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

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/ revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Revisorns granskning av Esef-rapporten**Uttalanden**

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en granskning av att styrelsen och verkställande direktören har upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering (Esef-rapporten) enligt 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden för Concordia Maritime Aktiebolag (Publ) för år 2021. Vår granskning och vårt uttalande avser endast det lagstadgade kravet. Enligt vår uppfattning har Esef-rapporten #[3144195a83a032a3288984f281c55101ad18c60cdfb610a70a12e431c2a85987] upprättats i ett format som i allt väsentligt möjliggör enhetlig elektronisk rapportering.

Grund för uttalanden

Vi har utfört granskningen enligt FARs rekommendation RevR 18 Revisorns granskning av Esef-rapporten. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande

till Concordia Maritime Aktiebolag (Publ) enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att Esef-rapporten har upprättats i enlighet med 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta Esef-rapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vår uppgift är att uttala oss med rimlig säkerhet om Esef-rapporten i allt väsentligt är upprättad i ett format som uppfyller kraven i 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, på grundval av vår granskning.

RevR 18 kräver att vi planerar och genomför våra granskningsåtgärder för att uppnå rimlig säkerhet att Esef-rapporten är upprättad i ett format som uppfyller dessa krav.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en granskning som utförs enligt RevR 18 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 Esef-rapporten.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 Kvalitetskontroll för revisionsföretag som utför revision och översiktlig granskning av finansiella rapporter samt andra bestyrkandeuppdrag och närallgande tjänster och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta bevis om att Esef-rapporten har upprättats i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering av årsredovisningen och koncernredovisning. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i rapporteringen vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn

de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören tar fram underlaget i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen omfattar också en utvärdering av ändamålsenligheten och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens antaganden.

Granskningsåtgärderna omfattar huvudsakligen en teknisk validering av Esef-rapporten, dvs. om filen som innehåller Esef-rapporten uppfyller den tekniska specifikation som anges i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/815 och en avstämning av att Esef-rapporten överensstämmer med den granskade årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vidare omfattar granskningen även en bedömning av huruvida Esef-rapporten har märkts med iXBRL som möjliggör en rättvisande och fullständig maskinläsbar version av koncernens resultat-, balans- och egetkapitalräkningar samt kassaflödesanalysen.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB, 113 21 Stockholm, utsågs till Concordia Maritime Aktiebolag (Publ)s revisor av bolagsstämman den 28 april 2021 och har varit bolagets revisor sedan dess.

Göteborg den 13 april 2022

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Fredrik Göransson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Helena Pegrén
Auktoriserad revisor

Bolags- styrning



Bolagsstyrningsrapport 2021

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 MARITIME-KONCERNEN är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 19 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:

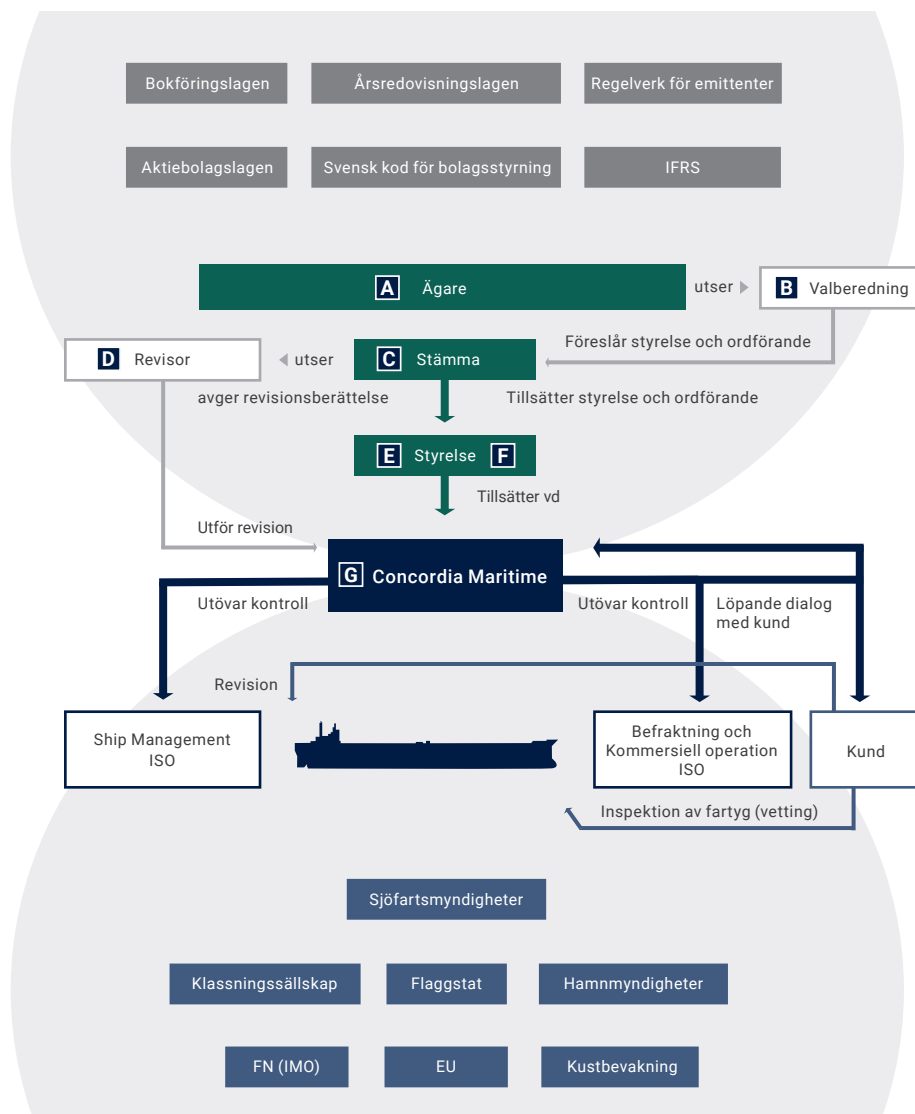
- Fördjupad information om interna styrdokument, till exempel Bolagsordning.
- Information från Concordia Maritimes årsstämmor; kallelser, protokoll och kommunikér.

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 regelverk för emittenter, EUs Marknadsmissbruksförordning 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. Concordia Maritime har valt en strategi som innebär samarbete med ett flertal underleverantörer, bland annat för funktionerna kommersiell operation och ship management. Dessa samarbeten omfattas av såväl avtal och policies som ömsesidigt förtroende och fullständig transparens. Informationsutbytet mellan parterna är omfattande och även här är kontroll och rapporteringsystemen väl utvecklade.

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

A Aktieägare

Aktiekapitalet består av A-aktier och B-aktier. Samtliga aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst och berättigar till lika stor utdelning. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster på bolagsstämman och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2021 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner. Se sid 44 för förteckning över de tio största aktieägarna.

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 företrädde aktierna och avgivna rösterna. Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under andra kvartalet varje år. Vid årsstämman beslutas i frågor angående fastställande av årsredovisning, utdelning, ersättning till styrelse och

revisorer, val av styrelseledamöter och i förekommande fall revisorer, riktlinjer för ersättning till koncernledningen liksom andra viktiga angelägenheter.

Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat kan normalt begära detta i god tid före stämman via arsstamma@concordiamaritime.com.

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

Årsstämma 2021

Årsstämman ägde rum den 28 april 2021 via poströstning. Protokoll från årsstämman och därtill anknutna dokument återfinns på Concordia Maritimes hemsida, www.concordiamaritime.com.

Extra bolagsstämma

Extra bolagsstämma hölls 12 augusti 2021 på Elite Park Avenue i Göteborg. Protokoll från årsstämman och därtill anknutna dokument återfinns på Concordia Maritimes hemsida, www.concordiamaritime.com.

Årsstämma 2022

Årsstämman kommer att hållas torsdagen den 5 maj 2022 kl. 13.00 på Elite Park Avenue, Göteborg. Aktieägare som senast 27 april 2022 är upptagna i den av Euroclear framställda aktieboken, och som har anmält sitt deltagande i stämman senast fredagen den 29 april 2022, har rätt att delta på årsstämman.

För mer information, se sid 95.

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 företrädare 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 2021 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 2022

Inför årsstämman 2022 består valberedningen av Carl-Johan Hagman (Styrelsens ordförande), Karl

Swarthling 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 december 2021 representerade valberedningen sammantaget 77 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 8 december 2021. Valberedningen har inför årsstämman 2022 haft 3 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, utvecklingsskede och förhållanden i övrigt, ska ha en ändamålsenlig sammansättning präglad av mångsidighet och bredd avseende de bolagsstämموالدا 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 Vd:s förvaltning av bolaget samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag. Revisionen sker i enlighet med Aktiebolagslagen och International Standards on Auditing (ISA) utgivna av International Federation of Accountants (IFAC). Revision av årsredovisningshandlingar för enheter utanför Sverige sker i enlighet med lag och andra regler i respektive land samt i enlighet med god revisionssed enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna. Revisorn föreslås av valberedningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2021 valdes Fredrik Göransson, Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2022. Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2021 uppgick ersättning till Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB om totalt MSEK 1,7.

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, fortlöpa 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 93.

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 fortlöpa 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 Vd, 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 Vd 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 2021

Styrelsen höll under året fem ordinarie möten, två extra möten och ett konstituerande möte. 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. Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dagordningen tillhandahållits ledamöterna en vecka innan styrelsemötena. CFO har varit sekreterare vid samtliga styrelsemöten. Viktigare frågor under året har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar, finansiering och in- och utnyttning av fartyg.

Utvärdering av styrelsens arbete

Styrelsen genomför årligen en utvärdering av sitt arbete. Utvärderingen avser arbetsformer och arbetsmiljö, 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 tidigare utvärdering har beaktats, men att det alltid 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. Styrelse

Styrelsemöten 2021

28 januari	Bokslut
19 mars	Extra styrelsemöte
26 mars	Extra styrelsemöte
9 april	Extra styrelsemöte
15 april	Extra styrelsemöte
28 april	Kvartalsrapport, Q1
28 april	Konstituerande styrelsemöte
7 maj	Extra styrelsemöte
4 juni	Extra styrelsemöte
11 juni	Extra styrelsemöte
5 juli	Extra styrelsemöte
9 och 12 juli	Extra styrelsemöte
12 augusti	Halvårsrapport, Q2 Extra bolagsstämma
29 september	Styrelsemöte per capsulam
2 november	Styrelsemöte, strategimöte
3 november	Kvartalsrapport, Q3
7 december	Budget

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom Carl-Johan Hagman och Henrik Hallin bedömdes av valberedningen inför årsstämman 2022 oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen. Carl-Johan Hagman och Henrik Hallin bedöms beroende gentemot Concordia Maritimes stora ägare då de innehar en ledande funktion inom Stena Sfären.

Ersättning till styrelsen

Årsstämman 2021 beslutade att arvode till styrelsen skulle utgå med totalt 1 525 000 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 två representanter från styrelsen, 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 förmåner

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 aktiebolagslagen, årsredovisningslagen – som innehåller krav på att information om de viktigaste inslagen i Concordia Maritimes system för intern kontroll och riskhantering i samband med den finansiella rapporteringen varje år ska ingå i bolagsstyrningsrapporten – samt Kodex. 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 2021 till 607 personer, varav 604 är ombordanställda. Endast de tre 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 föredragande vid dessa möten. Vd är även ansvarig för kommunikationen och säkerställande av kvalitén 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 2021

En stor del av det dagliga operativa arbetet i form av befaktning och bemanning köps in av närmast-ende 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.

Befraktning 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 21. Stena Bulk sköter den dagliga operationen av fartygen, den löpande kontakten med kunderna samt agerar mellanhand i samband med olika typer av kontroller och inspektioner. Rapporteringen är formaliserad och till de viktigaste inslagen hör regelbundna rapporter om 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

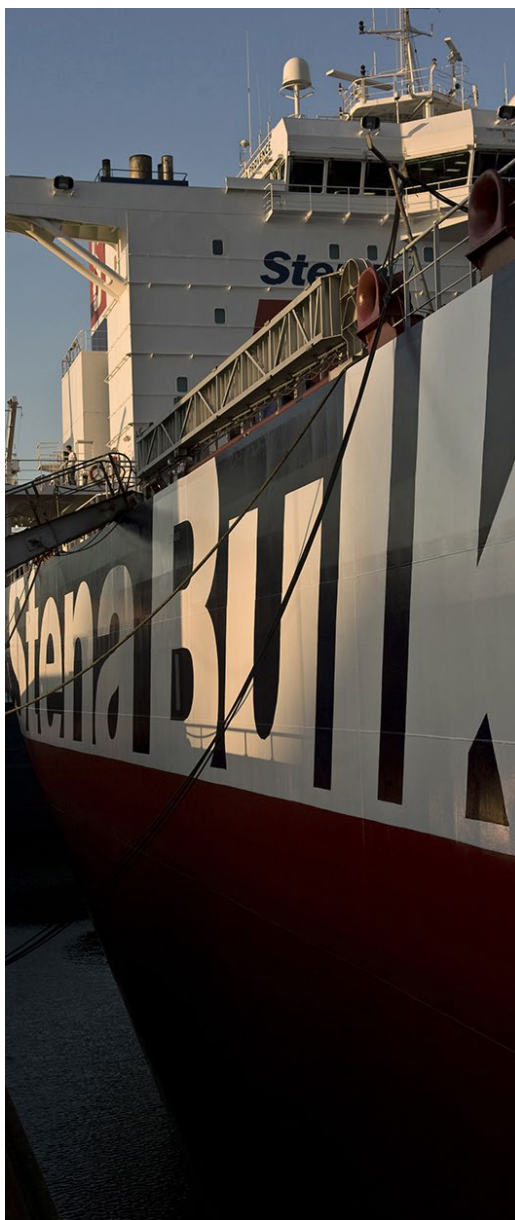
Klassningssällskapets inspektioner sker på årsbasis eller efter reparation/modifiering. Vart femte år sker dessutom en mer omfattande kontroll på varv. Särskild vikt läggs vid att undersöka bland annat material i skrov och maskineri, underhållsrutiner och kvalitetsnivån på utförda varvsarbeten.

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. Tillsammans med NMM har Concordia Maritime/Stena Bulk sedan möten varje kvartal, där man går igenom samtliga fartyg i flottan. Då behandlas allt från intjäning, operation och dockningar till arbetet med hälsa, miljö och säkerhet.



Samarbetet med Stena Sfären

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

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

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

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

Under året utkontrakterades P-MAX-flottan på 5-åriga timecharteravtal med en bashyra på USD 15 500 per dag och vinstdelning om 50% på intjäningsnivåer som överstiger denna nivå.

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

- Utkontraktering av P-Maxflottan med 5-åriga timecharteravtal: Stena Bulk
- Befraktning av fartyg. Kommersiell operation (och administration): Stena Bulk
- Drift och bemanning av koncernens fartyg: Northern Marine Management

- Teknisk support: Stena Teknik
- Försäkringstjänster. Kontorshyra och kontorsservice: Stena Rederi AB
- Finansieringsavtal: AB Stena Finans (checkkredit); Triton Marine Ltd (finansiering för ballastvatteninstallationer)

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. Styrelsen har beslutat att inte inrätta något ersättningsutskott eftersom styrelsen

anser det mer ändamålsenligt att hela styrelsen fullgör de uppgifter som enligt Koden ankommer på ersättningsutskottet. Styrelsen har även beslutat att inte inrätta något revisionsutskott eftersom styrelsen anser det mer ändamålsenligt att hela styrelsen fullgör de uppgifter som ankommer på revisionsutskottet.

Vidare lämnade bolaget uppgift om namnen på ledamöterna i valberedningen på bolagets hemsida den 8 december 2022, eftersom bolaget inte blivit informerat om sammansättningen av valberedningen tidigare, vilket avviker från Kodens regel om att sådan information ska lämnas senast sex månader före årsstämman.

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 informationspolicy.

Styrelse



Carl-Johan Hagman

Född 1966. Styrelseledamot sedan 2012. Ordförande. Jur kand.

Vd Stena Rederi AB, ansvarar för Stena AB-koncernens shipping-verksamhet.

Bakgrund Tidigare Vd för Walleniusrederierna, Stockholm, Eukor Car Carriers, Seoul, Rederi AB Transatlantic, Skärhamn och Höegh Autoliners AS, Oslo.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Gard P&I Ltd, Nefab AB.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Ulrika Laurin

Född 1970. Styrelseledamot sedan 2021. Civilekonom.

Bakgrund Tidigare CEO och CFO för produkttankrederiet Anglo-Atlantic Steamship Co. Ltd. Styrelseledamot Frontline Ltd., Golden Ocean Group Ltd. och Svensk Sjöfart. Styrelseordförande Laurin Shipping koncernen och Council member Intertanko.

Övriga uppdrag Styrelseledamot Wilh. Wilhelmsen Holding ASA och Stena Bulk AB. Ordförande Human Rights Watch Stockholm Committee.

Speciella kompetenser Mångårig operativ och strategisk internationell erfarenhet från ledande positioner inom shippingindustrin. Gedigen internationell erfarenhet från styrelseuppdrag och revisionsutskott i bolag noterade i USA och Norge. ESG-fokus med fördjupning inom mänskliga rättigheter.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Helena Levander

Född 1957. Styrelseledamot sedan 2014. Civilekonom.

Bakgrund Har lång erfarenhet från finansbranschen genom bland annat ledande positioner inom SEB, Nordea Asset Management, Odin Fonder och NeoNet.

Övriga uppdrag Ordförande Factoringgruppen och Caroline Svedbom AB. Ledamot i Rejlers, Stendörren Fastigheter, Occlutech och Cinclus Pharma.

Speciella kompetenser Har sedan 2003 haft uppdrag i ett flertal styrelser såväl börsnoterade, statliga som privata bolag.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 20 637



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 Rederi-juridik. Har varit verksam som jurist inom sjöfart och offshore i närmare 30 år.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Mats Jansson

Född 1945. Styrelseledamot sedan 2005. Fil kand.

Bakgrund Tidigare Vd och koncernchef Argonaut och NYK Cool AB.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Hexicon AB.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 33 758



Henrik Hallin

Född 1972. Styrelseledamot sedan 2019. Ekonomie Magister. CFO Stena Adactum.

Bakgrund Erfarenhet från corporate finance samt som ekonomi- och finanschef.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i Ballingslöv International AB, Envac AB, S-Invest Trading AB (Blomsterlandet), Captum Group AB

Speciella kompetenser Finansiering, Förvärv och transaktioner, Finans- och kapitalmarknad, Kapitalförvaltning, Shipping och Offshore-marknad.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Styrelsens närvaro samt ersättning

	Oberoende ¹⁾	Totalt arvode, kr ²⁾	Närvaro
Carl-Johan Hagman	Beroende	400 000	16/16
Stefan Bocker	Oberoende	225 000	16/16
Mats Jansson	Oberoende	225 000	16/16
Helena Levander	Oberoende	225 000	16/16
Ulrika Laurin	Oberoende	225 000	10/10
Henrik Hallin	Beroende	225 000	16/16
Michael Löw ³⁾	Oberoende	0	6/6
Daniel Holmgren ³⁾ Arbetstagarrep.	Oberoende	0	3
Allesandro Chiesi ³⁾ Arbetstagarrep.	Oberoende	0	1
Mahmoud Sifaf ³⁾ Arbetstagarrep. Suppleant	Oberoende	0	0

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.

3) Utträdde ur styrelsen under 2021.

Revisor

Fredrik Göransson,
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Ledning



Erik Lewenhaupt

Född 1971. Vd.
Civilekonom.
Anställd sedan januari 2022.

Externa uppdrag Styrelse-
ledamot Maritimt Forum,
Nautiska Föreningen
i Göteborg.

**Aktieinnehav i Concordia
Maritime** 0



Martin Nerfeldt

Född 1973. Finansdirektör.
Civilekonom och Pol. Mag.
Anställd sedan februari 2021.

**Aktieinnehav i Concordia
Maritime** 0

Årsstämma och informationstillfällen

Årsstämman i Concordia Maritime AB (publ) hålls torsdagen den 5 maj 2022 kl. 13.00 på Elite Park Avenue, Göteborg. Inregistrering till årsstämman börjar kl. 12.15.

Styrelsen har beslutat att aktieägare ska kunna utöva sin rösträtt på årsstämman även genom poströstning i enlighet med föreskrifterna i Concordia Maritimes bolagsordning.

Rätt att delta och anmälan

Deltagande i stämmolokalen

A. Den som önskar närvara i stämmolokalen personligen eller genom ombud ska

- **dels vara upptagen som aktieägare** i den av Euroclear Sweden AB framställda aktieboken avseende förhållandena onsdagen den 27 april 2022,
- **dels ha anmält sitt deltagande** i stämman senast fredagen den 29 april 2022. Anmälan om deltagande i stämman kan ske per post till Computershare AB "Concordia Maritime Aktiebolags årsstämma", Box 5267, 102 46 Stockholm, per e-post proxy@computershare.se, per telefon 0771-24 64 00, eller på länk som nås via concordiamaritime.com/sv/om-oss/bolagsstyrning/arsstamma. Vid anmälan ska aktieägaren uppgive namn, person- eller organisationsnummer, adress, telefonnummer och antalet eventuella biträden (högst två).

Deltagande genom poströstning

B. Den som önskar delta i årsstämman genom poströstning ska

- **dels vara upptagen som aktieägare** i den av Euroclear Sweden AB framställda aktieboken avseende förhållandena onsdagen den 27 april 2022,
- **dels ha anmält sitt deltagande** i stämman senast fredagen den 29 april 2022 genom att ha avgett sin poströst enligt anvisningarna nedan så att poströsten är Computershare AB tillhanda senast den dagen.

Den som vill närvara i stämmolokalen personligen eller genom ombud, måste anmäla detta enligt A) ovan. Det innebär att en anmälan genom endast poströstning inte räcker för den som vill närvara i stämmolokalen.

För poströstning ska ett särskilt formulär användas. Formuläret finns tillgängligt på Concordia Maritimes hemsida, www.concordiamaritime.com. Det ifyllda och undertecknade formuläret måste vara Computershare AB tillhanda senast fredagen den 29 april 2022. Det ifyllda och undertecknade formuläret ska skickas till Computershare AB "Concordia Maritime Aktiebolags årsstämma", Box 5267, 102 46 Stockholm. Ifyllt och undertecknat formulär får även inges per e-post och ska då skickas till proxy@computershare.se (ange "Concordia Maritime – poströstning" i ämnesraden). Aktieägare kan även välja att avge sin poströst elektroniskt genom verifiering med BankID via länk som nås på concordiamari-

time.com/sv/om-oss/bolagsstyrning/arsstamma. Sådana elektroniska röster måste avges senast fredagen den 29 april 2022.

Aktieägaren får inte förse poströsten med särskilda instruktioner eller villkor. Om så sker är rösten (dvs. poströstningen i dess helhet) ogiltig. Ytterligare anvisningar och villkor framgår av poströstningsformuläret nedan.

Utdelning

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

Förvaltarregistrerade aktier

För att ha rätt att delta i årsstämman måste en aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier, förutom att anmäla sig till årsstämman genom att avge sin poströst, låta registrera aktierna i eget namn så att aktieägaren blir upptagen i framställningen av aktieboken per onsdagen den 27 april 2022. Sådan registrering kan vara tillfällig (s.k. rösträttsregistrering) och begärs hos förvaltare enligt förvaltarens rutiner i sådan tid i förväg som förvaltare bestämmer. Rösträttsregistreringar som gjorts av förvaltare senast fredag den 29 april 2022 kommer att beaktas vid framställningen av aktieboken.

Rapporteringstillfällen

Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 5 maj 2022, halvårsrapporten kommer publiceras den 17 augusti 2022 och niomånadersrapporten den 10 november 2022.

Underskrifter

Göteborg den 13 april 2022

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker
Ledamot

Helena Levander
Ledamot

Mats Jansson
Ledamot

Ulrika Laurin
Ledamot

Henrik Hallin
Ledamot

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Till bolagstämman i Concordia Maritime AB (publ), org.nr 556068-5819

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2021 på sidorna 86–96 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 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 revisionsd i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

Uttalande

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 årsredovisningen och koncernredovisningen samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Göteborg den 13 april 2022

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Fredrik Göransson
Auktoriserad revisor

Definitioner

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

CO₂ Koldioxid.

Consecutive Voyage Charter (CVC) Ett antal kontrakterade resor som följer på varandra.

Direktavkastning Utdelning per aktie dividerat med årets genomsnittliga börskurs.

DWT Dödvikt (engelska: deadweight tonnage), mått på ett fartygs maximala lastförmåga.

Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) Ett operationellt måttal för att bedöma fartygets energieffektivitet och CO₂-utsläpp.

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

HSFO Högsvavelhaltig bunkerolja.

LSFO Lågsvavelhaltig bunkerolja.

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

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

Materiella skador En händelse som leder till skador på fartyget och/eller fartygsutrustning som kostar mer än USD 2 000 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.

MGO Marin dieselbrännolja (gasolja).

NOx 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.

SOx Svaveloxid.

Spotmarknad (öppna marknaden) Uthyrning av fartyg för varje enskild resa, där fraktraterna fluktuerar i princip dagligen. Redaren betalar bunkerolja och hamnavgifter.

Tidsbefraktning (timecharter) Redare hyr ut sitt fartyg komplett och bemannat över en längre period till fasta rater. Den som hyr fartyget betalar för bunkerolja och hamnavgifter.

Alternativa nyckeltal¹⁾

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

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

Resultat 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	Helår 2021	Helår 2020
Rörelseresultat	-583,5	32,6
Avskrivningar/Nedskrivningar	501,0	245,2
EBITDA	-82,6	277,8

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Resultat efter skatt	-660,4	-66,0
Nedskrivning	267,7	0,0
Skatt	2,1	-0,9
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-390,5	-65,1

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	-390,5	-65,1
Antal aktier	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt	-8,18	-1,36

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Resultat efter skatt	-660,4	-66,0
Eget kapital	587,9	995,2
Räntabilitet på eget kapital	-112%	-6%

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Resultat efter finansnetto	-658,2	-65,1
Finansiella kostnader	83,3	103,5
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-574,9	38,4
Balansomslutning	2 599,9	3 343,2
Icke räntebärande skulder	-240,5	-218,9
Sysselsatt kapital	2 359,3	3 124,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	-24,4%	1,2%

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Resultat efter finansnetto	-658,2	-65,1
Finansiella kostnader	83,3	103,5
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	-574,9	38,4
Balansomslutning	2 599,9	3 343,2
Räntabilitet på totalt kapital	-22,1%	1,1%

Soliditet

MSEK	Helår 2021	Helår 2020
Eget kapital	296,3	795,1
Balansomslutning	2 106,7	2 874,6
Soliditet	14%	28%

Kontakt

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör
Tel +46(0)31-85 50 00
eller +46(0)704-85 51 88
erik.lewenhaupt@
concordiamaritime.com

Martin Nerfeldt
Finansdirektör
Tel +45 (0)88 93 86 61
eller +46(0)704-85 50 07
martin.nerfeldt@
concordiamaritime.com

Concordia Maritime AB (publ)
405 19 Göteborg
Tel 031-85 50 00
info@concordiamaritime.com

Concordia Maritime A/S
Tuborg Boulevard 12
2900 Hellerup
Danmark

www.concordiamaritime.com

 concordia-maritime

 concordiamaritime

Concordia Maritime AB (publ)
Org. nr. 556068–5819
Aktiekod CCOR
Säte Göteborg, Sverige

CONCORDIA
MARITIME 