CONCORDIA MARITIME

20230526075748

Bolagsverket

851 98 Sundsvall

Göteborg 2023-05-23

Fastställelseintyg

Undertecknad verkställande direktör i Concordia Maritime AB (publ.) org.nr 556068-5819 intygar, dels att denna kopia av årsredovisningen och revisionsberättelsen stämmer överens med originalet, dels att resultaträkningen och balansräkningen har fastställts på årsstämman 4 maj 2023.

Bolagsstämman 4 maj 2023 beslutade att godkänna styrelsens förslag till att ingen utdelning ska ske.

Göteborg 23 maj 2023

Erik Lewenhaupt

2022

CONCORDIA MARITIME

Årsredovisning

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907551

Över älven och ut över världshaven

Concordia Maritimes historia är till stora delar en spegel av samhället i stort. När verksamheten startade i slutet av 1880-talet var det för att stötta en framväxande svensk träindustri med transporter av varor till England. När efterfrågan på olja sedan ökade under 1920-talet skiftades fokus till tanktransporter. I takt med att oljeindustrin utvecklats, antalet oljefraktioner blivit fler och kraven skärpts – har även Concordia Maritimes verksamhet fortsatt att utvecklas.



1880-talet

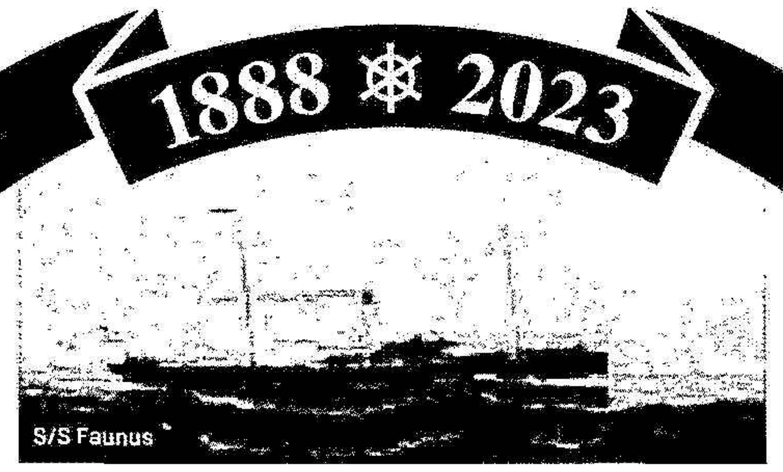
Industrialisering och nya affärsmöjligheter

Under 1880-talet tog industrialiseringen ordentlig fart i Sverige. Till de snabbast växande branscherna hörde träindustrin. Bland entreprenörerna fanns Justus A Waller, som med tiden kom att bli en stor exportör av trä till England. Tillsammans med styrmannen Wilhelm Lundgren köpte han i november 1887 en engelsk ångare som fick namnet Apollo. Året därpå hade Rederi AB Concordia sin första konstituerande stämma. Samarbetet mellan Waller och Lundgren varade fram till 1904 då Lundgren etablerade ett eget rederi, som senare blev Rederi Transatlantic.

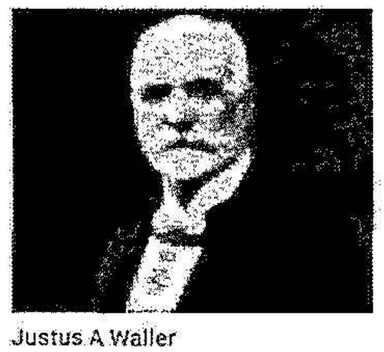
1920-talet

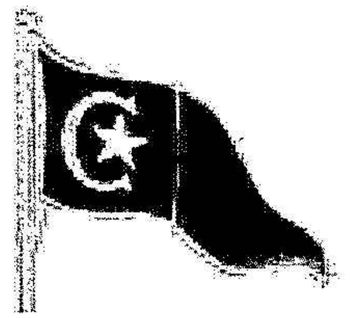
Nytt fokus till följd av ökande efterfrågan på olja

Fram till mitten av 1920-talet bestod Rederi AB Concordias flotta huvudsakligen av ångfartyg. Samtidigt växte behovet av oljeprodukter till industrin och 1926 skrevs kontrakt med AB Götaverken om ett motortankfartyg på 9 620 tdw. Fartyget, som levererades två år senare, döptes till Abadan. De gamla ångfartygen fasades successivt ut och 1937 såldes det sista. Därefter blev Rederi AB Concordia ett renodlat tankfartygsrederi med ett eller två fartyg.



S/S Faunus


Justus A Waller



1970-talet

Ny roll i Stena-koncernen

1966 köptes Rederi AB Concordia av Stena. Förvärvet kom att bli Sten A Olssons avstamp mot de riktigt stora affärerna. Under tidigt 1970-tal skilde Stena ut metallverksamheten från shippingverksamheten. Rederi AB Concordia kom att bli moderbolag för hela Stena-koncernen och agerade ägare av svenskflaggade fartyg. I mitten av 1970-talet blomstrade den svenska industrin i allmänhet och fordonsindustrin i synnerhet. För att möjliggöra en kraftigt stigande export krävdes fartyg och i november 1975 lade *Rederi AB Concordia en beställning på hela* 11 avancerade RoRo-fartyg hos Hyundai Heavy Industries i Korea.

1887 – Första fartyget beställs. Fokus på transporter av trävaror.

1888 – Första konstituerande stämma i Rederi AB Concordia.

1926 – Fokus på tanktransporter.

1966 – Stena ny ägare.

1975 – Beställning av 11 avancerade RoRo-fartyg.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14F70F8325433F8008C59E8F28BE4F

2023052907552

1980-talet

Födelsen av det moderna Concordia Maritime
Rederi AB Concordia kvarstod som moderbolag i Stena-koncernen men rollen som ägare till fartyg försvann successivt. Dan Sten Olsson tillträdde som vd för Stena-koncernen hösten 1983 och det var nu dagens Concordia Maritime skapades. 1984 noterades aktien på Stockholmsbörsen. Efter några år inleddes en strategisk satsning på stortank genom köp av två ULCC-fartyg, på vardera 458 000 DWT. Det följdes snabbt upp av köpet av sex VLCC byggda av redarlegenden Daniel K Ludwig.

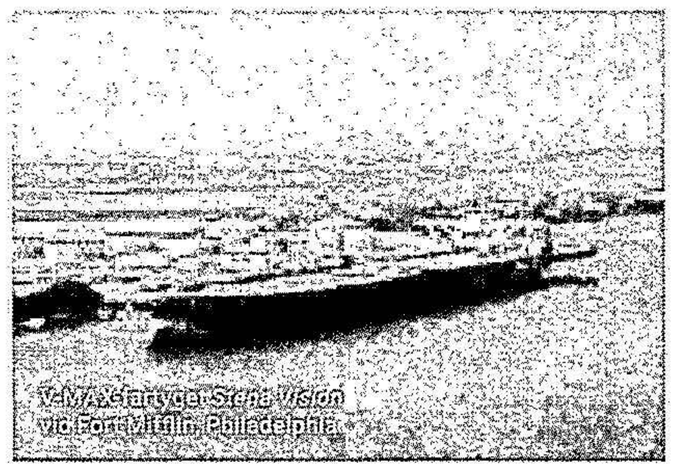
1990-talet

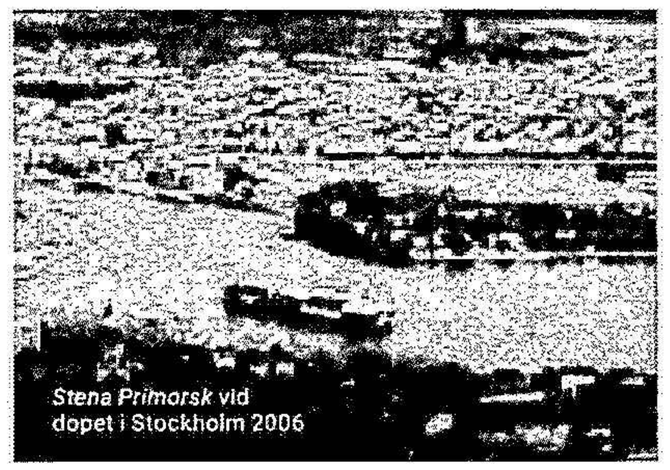
MAX-konceptet – i täten vad gäller säkerhet
Efter att sjöfarten drabbats av flera olyckor med omfattande utsläpp av olja som följd höjdes under 1990-talet kraven på tankfartyg kraftigt. Redan under tidigt 1990-tal utvecklade Stena Teknik en ny oljetanker med dubbla skrov, propellrar och roder. 1997 beställde Concordia Maritime två grundgående VLCC-fartyg av s.k. V-MAX-typ, vilka var revolutionerande i sin design.

2000-talet

Fokus på MR – men positioner även inom andra segment
MAX-konceptet skulle därefter bli det som utmärkte Concordia Maritime från millennieskiftet fram till idag. V-MAX-fartygen lämnade flottan genom spin-offen "Arlington Tankers", som noterades på New York-börsen under hösten 2004. Parallellt skiftades åter fokus, denna gång till produkttanksegmentet. 2003 beställdes de första två MR-fartygen av s.k. P-MAX-typ. Successivt beställdes sedan ytterligare åtta fartyg av samma typ. Fartygen fick stor medial uppmärksamhet, inte minst sommaren 2006 då dopet av *Stena Primorsk* förrättades i hjärtat av Stockholm med Drottning Silvia som gudmor.

Trots att basen i Concordia Maritimes verksamhet var P-MAX, var man öppen för att ta positioner även i andra fartygstyper. Två LR1 levererades 2006–2007 för en 10-årig time charter till finska Neste. 2012 tog Concordia leverans av en Suezmaxtanker och 2015 av två MR-fartyg, byggda enligt det s.k. IMOIIMAX-konceptet.


V-MAX-fartyget *Stena Vision* vid Fort Mifflin, Philadelphia.


Stena Primorsk vid dopet i Stockholm 2006

1888 ⎈ 2023



För att uppmärksamma 135-årsjubileet ges under våren 2023 boken *Över älven och ut på världshaven* ut. Boken, som är skriven av Krister Bång, Rickard Sahlsten och Thomas Taro Lennerfors, ges ut på förlaget Breakwater Publishing.

1982
Systerbolaget Stena Bulk grundas.

1984
Concordia Maritime noteras på Stockholmsbörsen.

1988
Strategisk satsning inom ULCC/VLCC. Fartygen avyttras framgångsrikt några år senare.

2003
Fokus på MAX-konceptet. Första beställningarna av P-MAX-fartygen.

2023
Avyttringar av flertalet P-MAX-fartyg.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1467F03254331F800BC53E8F28BE4F

2023052907553

innehåll

ÖVERBLICK
Kort om Concordia Maritime 5
2022 i korthet 6
Vd har ordet 7
En flotta i förändring 9

VERKSAMHETENS UTVECKLING
Ett år präglat av fartygs-försäljningar 11
Flottans sysselsättning och intjäning 12

MARKNADENS UTVECKLING
Tankmarknaden 2022 16
Fartygsmarknaden 2022 17
Outlook 18

HÅLLBARHET
Med fokus på ständiga förbättringar 20
Concordia Maritimes arbete för en mer hållbar tanksjöfart 21
Tillhandahålla säkra tanktransporter 22
Minska vår miljöpåverkan 24
Ta vårt ansvar för anställda och samhälle 26
Principer och riktlinjer 29
Styrning och uppföljning 30

RISK
Riskbedömning 32

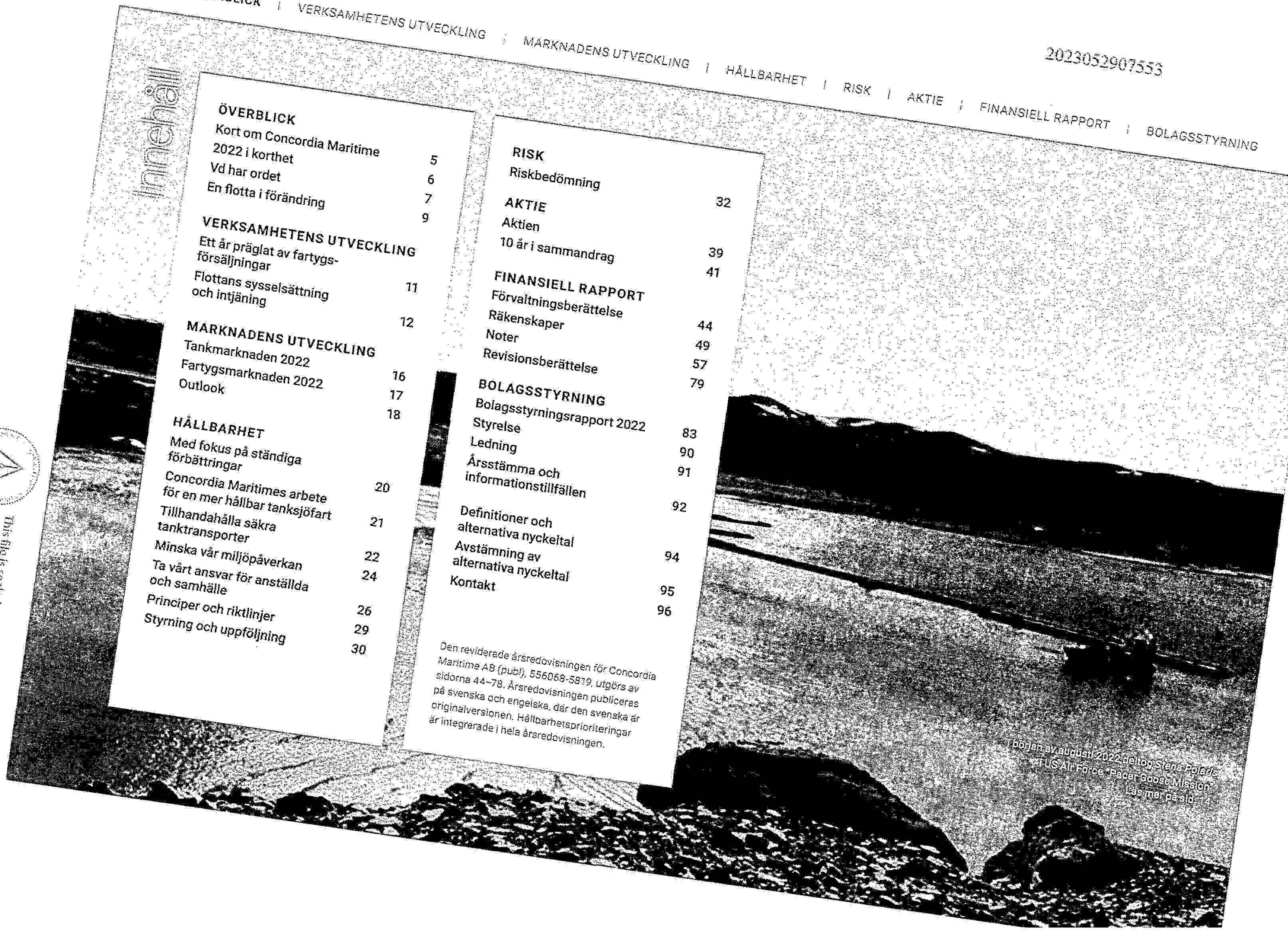
AKTIE
Aktien 39
10 år i sammandrag 41

FINANSIELL RAPPORT
Förvaltningsberättelse 44
Räkenskaper 49
Noter 57
Revisionsberättelse 79

BOLAGSSTYRNING
Bolagsstyrningsrapport 2022 83
Styrelse 90
Ledning 91
Årsstämma och informationstillfällen 92

Definitioner och alternativa nyckeltal 94
Avstämning av alternativa nyckeltal 95
Kontakt 96

Den reviderade årsredovisningen för Concordia Maritime AB (publ), 556068-5819, utgörs av sidorna 44–78. Årsredovisningen publiceras på svenska och engelska, där den svenska är originalversionen. Hållbarhetsprioriteringar är integrerade i hela årsredovisningen.

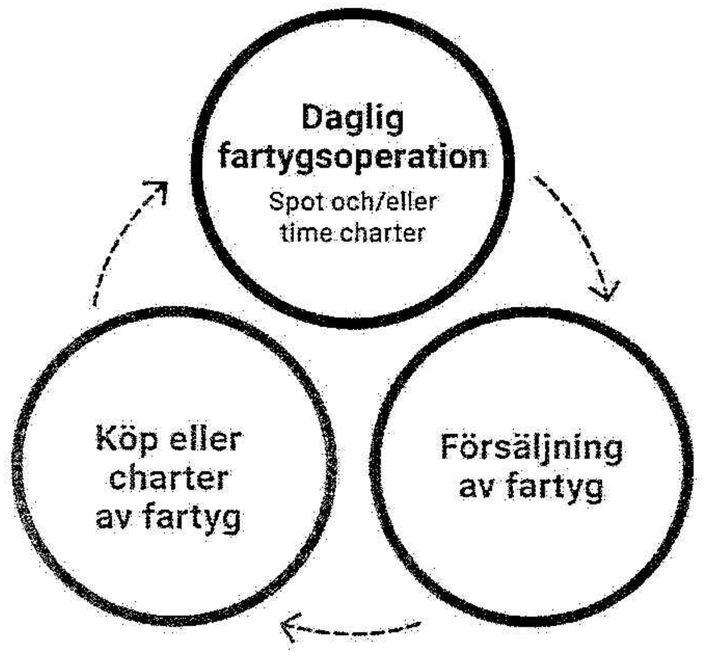


I början av augusti 2022 deltog *Stena Polaris* i US Air Force Pacer Goose Mission.
Läs mer på sid. 74

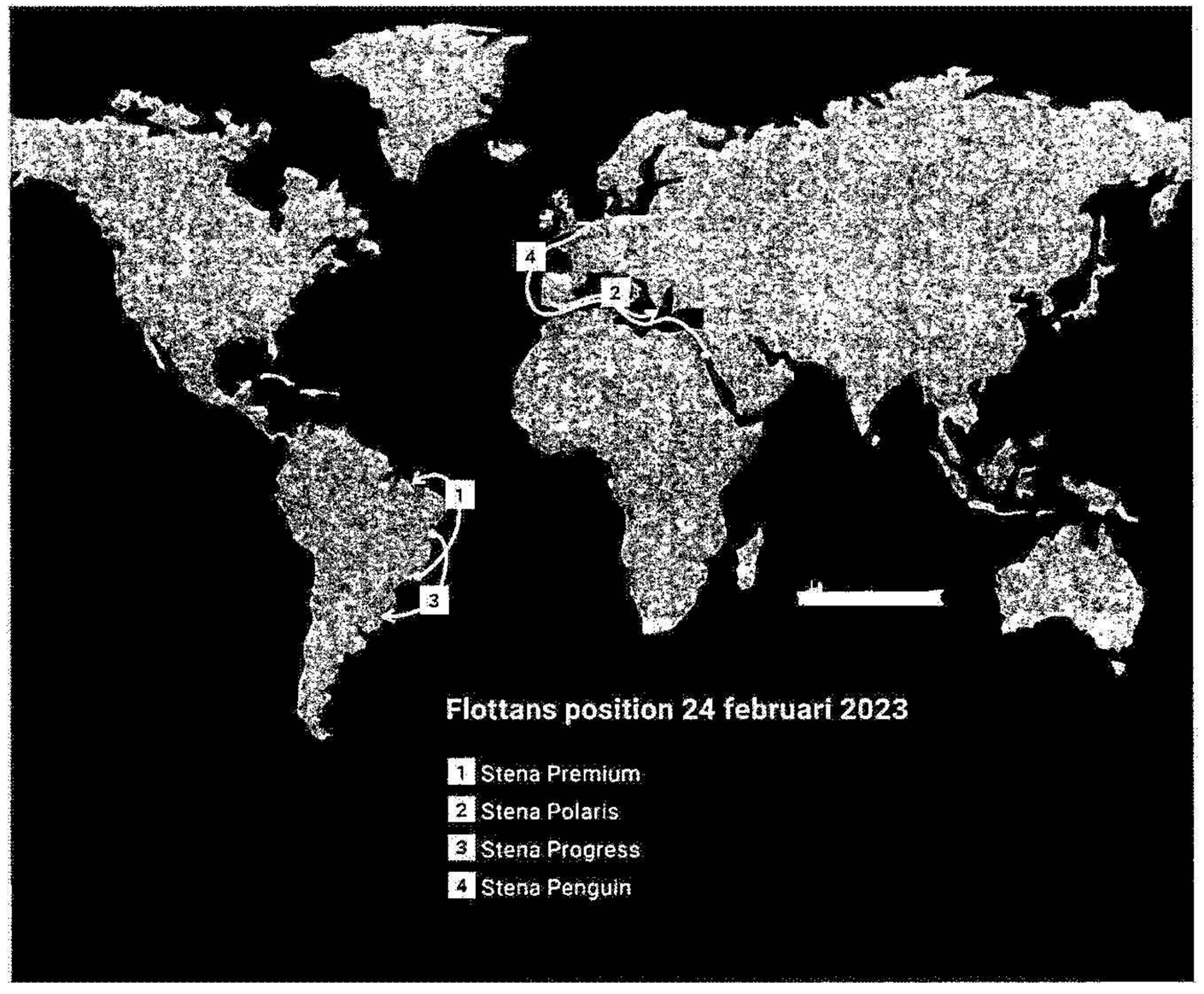
This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1447DF8325433F800BC53E8F28BE4F

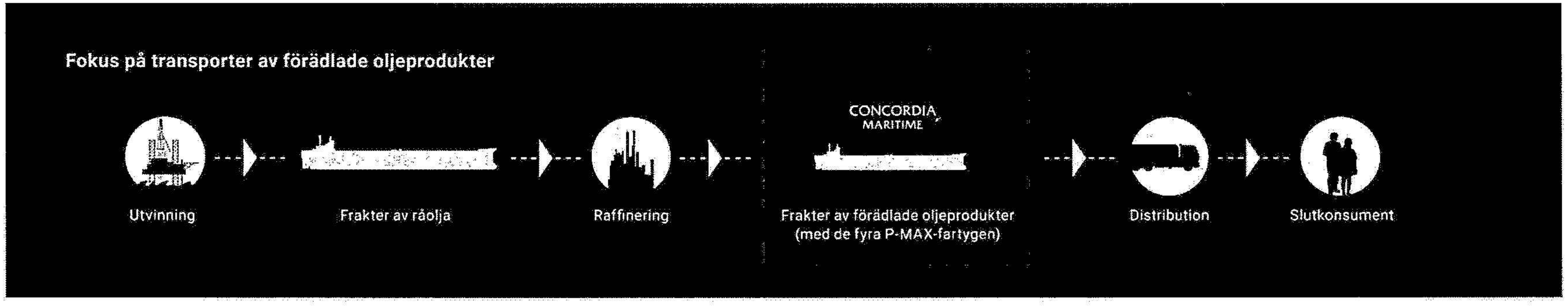
2023052907554

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



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





This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

202305290755

2022 i korthet

- Nettoomsättning MSEK 686,1 (704,8)
- EBITDA MSEK 374,1 (–82,6)
- Resultat före skatt MSEK 126,1 (–658,2)
- Soliditet 33% (14)

Nyckeltal

	2022	2021
Totala intäkter, MSEK	686,1	704,8
Varav fartygsförsäljningar, MSEK	193,9	0,0
EBITDA, MSEK	374,1	–82,6
EBITDA, MUSD	37,0	–9,6
Rörelseresultat, MSEK	216,9	–583,5
Varav nedskrivningar, MSEK	0,0	–267,7
Resultat före skatt, MSEK	126,1	–658,2
Resultat före skatt, justerat för nedskrivning, MSEK	126,1	–390,5
Resultat efter skatt, MSEK	123,3	–660,4
Soliditet, %	33	14
Räntabilitet på eget kapital, %	36	neg
Disponibel likviditet inklusive outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	98,0	34,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	2,58	–13,84
Eget kapital per aktie, SEK	8,60	6,21
Utdelning per aktie, SEK	0,00	0,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	5,78	5,90
Lost Time Injury	0	0

Stark tank- och fartygsmarknad

Efter många svaga år vände tankmarknaden under 2022 kraftigt uppåt. Utvecklingen berodde till stora delar på de förändringar i lastflöden som den ryska invasionen av Ukraina har fört med sig. Därtill har fortsatt ansträngd raffinaderikapacitet medfört allt längre transportdistanser. Den stärkta marknaden för tanktransporter medförde i sin tur stigande priser på fartyg. Omsättningen på fartyg var under året hög, framför allt gällande äldre tonnage.

Försäljning av fartyg

2022 präglades i hög utsträckning av flertalet fartygsförsäljningar. Sammantaget såldes under året sju fartyg, sex produkttankers av P-MAX-klass och en Suezmaxtanker. I enlighet med ingångna bankavtal har överskottet från försäljningarna av P-MAX-fartygen använts till accelererad amortering på lån medan överskottet från försäljningen av Suezmaxfartyget har hjälpt till att minska bolagets nettoskuld.

Hela flottan sysselsatt på längre kontrakt

I princip hela flottan sysselsattes under året på ett femårigt tidsutbefraktningsavtal med Stena Bulk rörande P-MAX-fartygen. Genom avtalet säkerställs en intäkt om USD 15 000 per fartyg och dag, och vinstdelning på överstigande nivåer.

Utkontraktering av P-MAX-fartyget *Stena Polaris*

I början av 2022 slöt Concordia Maritime ett bareboat charter-avtal med Crowley Government Services Inc. Avtalet omfattar årliga optioner med möjlighet till förlängning fram till och med 2026.

Fortsatt översyn av flottan

Concordia Maritime är i förändring. Översynen av nuvarande flotta fortsätter och ytterligare fartyg kan komma att avyttras.

Inga allvarliga incidenter eller olyckor

Under 2022 inträffade ingen incident eller olycka med allvarligare påföljd på något av Concordia Maritimes fartyg. Lost Time Injury var 0.

Händelser efter räkenskapsårets slut

- I januari 2023 levererades *Stena Provence* till sina nya ägare. I samband med leveransen kunde skulden till merparten av långivande banker återbetalas.
- Crowley Government Services Inc. valde i början av 2023 att nyttja förlängningsoptionen avseende *Stena Polaris*. Avtalet sträcker sig nu till början av 2024.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254334F8008C53E8F28BE4F

2023052907556

Vd har ordet

Redo för nya affärer

För både tankmarknaden och Concordia Maritime blev 2022 ett omvälvande år. Efter att under många år ha varit väldigt svag, tog marknaden under året fart på allvar – med rekordnoteringar inom flera segment. För Concordia Maritimes del kom året i hög utsträckning att präglas av flertalet fartygsförsäljningar. Vi har därmed stärkt bolagets finansiella ställning för att kunna ta oss an nya affärer.



"2021 var ett av de mest utmanande åren någonsin för tanksjöfarten. 2022 kom att bli ett av de starkaste på väldigt länge."

UTVECKLINGEN UNDER ÅRET är i någon mån signifikant och typisk för hela tankmarknaden – svängningarna kan komma snabbt och vara kraftiga. 2021 var ett av de mest utmanande åren någonsin för tanksjöfarten. 2022 kom att bli ett av de starkaste på väldigt länge.

Förutsättningarna för en uppgång hade varit på plats en längre tid. Den ekonomiska återhämtningen efter pandemin hade tagit fart, efterfrågan på olja var god, lagernivåerna låga och den samlade orderboken för produkttankfartyg var historiskt låg.

Trots det var marknaden fortsatt mycket svag under det första kvartalet 2022. Den genomsnittliga intjäningen på spotmarknaden för ett MR-fartyg låg på USD 5,150 per dag och time charter-raterna på runt USD 13,000 per dag, lite beroende på längd.

Vad som sedan fick raterna att rusa var, som så ofta, något helt oväntat. Rysslands fruktansvärda invasion av Ukraina kom att leda till omfattande förändringar i lastflöden när den västerländska importen av rysk olja skulle ersättas av olja från bland annat USA och Mellanöstern – till att börja med på frivillig basis men senare även på grund av sanktioner och embargo. Uppgången, som först sågs på råoljesidan men snart kom att sprida sig även till produkttank, höll sedan i sig under hela året. Under det fjärde kvartalet 2022 låg den genomsnittliga intjäningen på ett MR-fartyg på spotmarknaden på USD 37,800 per dag. Snittet på hela 2022 blev USD 26 400 per dag, för en treårs time charter var snittet USD 16 300 per dag. En makalös uppgång på 12 månader.

Kraftigt stigande fartygsvärden

Utvecklingen på tankmarknaden kom att slå igenom även på fartygsvärderingar. Uppgången i priser, både för nybyggen och äldre tonnage, var under året betydande. I genomsnitt under året steg priserna på nybyggda MR-fartyg med 10 procent. För andrahandstonnage var utvecklingen betydligt starkare. Priset på ett 15 år gammalt MR-fartyg steg under året med runt 90 procent, från MUSD 11 till MUSD 21. Detta då många snabbt ville ta del av den stigande spotmarknaden.

All marknadsdata från Howe Robinson Partners

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529075557

Hur gick det då i andra segment? Container som haft otroliga fraktrater under 2021 och starten av 2022 föll drastiskt under andra halvåret i takt med att volymer generellt sjönk och förseningarna i hamnar minskade. LNG-frakter steg kraftigt i takt med att efterfrågan på gasleveranser till bland annat Europa ökade från andra kvartalet och framåt. Torrlast tappade en del under året, framför allt i de större storleksklasserna, men idag finns en stark tro på att en fortsatt återhämtning i Kinas ekonomi ska driva fraktmarknaden för råvaror. Intresset för servicefartyg till offshore vind ökade kraftigt i takt med att fler nya vindparker planeras och byggs.

Erik Lewenhaupt på Marine Money i Singapore, 2022.

Ett år präglat av fartygsförsäljningar

Även för Concordia Maritime blev 2022 på många sätt ett omvälvande år, präglat av fartygstransaktioner, minskad flotta och stärkt finansiell ställning. Under året såldes sju fartyg; en Suezmaxtanker och de sex äldsta produkttankfartygen (det sista levererades januari 2023). De första fartygen såldes innan marknadens uppgång och försäljningarna gjordes framför allt för att undvika nödvändiga, men kostsamma, dockningar. De senare försäljningarna har skett i en stark fartygsmarknad och vi har kunnat få mycket bra betalt för våra äldre fartyg.

Resultatet syns tydligt i den finansiella utvecklingen för året. Concordia Maritimes resultat före skatt 2022 uppgick till MSEK 126,1 (–658,2). EBITDA uppgick till MSEK 374,1 (–82,6). Resultatförbättringen jämfört med föregående år är huvudsakligen en konsekvens av försäljningen av fartyg och högre intjäning. Det har möjliggjort en avsevärd amortering av lån, vilket bidragit till lägre räntekostnader.

Sammantaget har utvecklingen under året inneburit att bolaget minskat skuldbördan rejält. Vi står nu i början av 2023 på en avsevärt stabilare finansiell grund än för ett år sedan.

Utsikter 2023

Efter en stark avslutning på året hämtade tankmarknaden i början av 2023 i någon mån andan, med aningen svagare rater som följd. I februari och mars återhämtade den sig och den genomsnittliga intjäningen inom MR-segmentet under första kvartalet kom att ligga på cirka USD 30 000 per dag. Fartygsvärdena höll sig stabila på en hög nivå.

Trots höga varvspriser har vi börjat se en ökning av nybeställningar av tankfartyg. Till drivkrafterna hör den starka utvecklingen under 2022 och en tro på en fortsatt stark utveckling under 2023 och 2024.

Hur marknaden för tanktransporter ska utvecklas framåt är dock som alltid svårt att säga med bestämdhet då det är så många faktorer som samverkar. Fundamenta i form av orderbok, efterfrågan på energi och förväntat kapacitetsutnyttjande ser dock fortsatt positiva ut. Inom MR-segmentet uppskattas nettotillväxten under 2023 och 2024 sjunka till under 2% per år, vilket är historiskt lågt.

Som alltid finns dock osäkerhet kopplat till den geopolitiska situationen. Förändringar här kan snabbt ge stor påverkan. Energipriser och möjliga nerdragningar från OPEC samt en sämre ekonomisk utveckling i Kina och resten av världen kan ge negativa konsekvenser.

På väg mot något nytt

I juni 2023 är det 135 år sedan den första bolagsstämman genomfördes i Rederi AB Concordia. Det har varit en fascinerande resa, präglad av entreprenörskap och fartygsdrift i med- och motgångar. Som självständigt bolag har Concordia Maritime sedan 1984 fokuserat på säkra och effektiva lösningar för tanktransporter. Efter ett omvälvande 2022 är vi nu på väg mot en ny spännande fas i bolagets historia.

Vad gäller den operativa verksamheten är vi, som tidigare kommunicerats, öppna för fler försäljningar givet att rätt tillfälle uppstår. Det ingår i varje rederis verksamhet att köpa och sälja vid rätt tillfällen i marknadens svängningar. Parallellt med detta pågår när detta skrivs en utvärdering av ett antal konkreta alternativ för nya affärer. I detta arbete stänger vi inte dörren för möjligheter i något segment.

Göteborg i mars 2023,
Erik Lewenhaupt, vd

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907558

Ett företag i förändring

Efter försäljningarna av sammantaget sju fartyg under 2022 bestod Concordia Maritimes flotta i mars 2023 av fyra produkttankfartyg av P-MAX-typ om vardera 65 200 dwt. Tre av fartygen sysselsattes på ett femårigt tidsbefraktningsavtal med Stena Bulk. Kontraktet sträcker sig fram till 2026. Det fjärde fartyget, *Stena Polaris*, utkontrakteras sedan i början av 2022 till Crowley Government Services Inc.

Flottans sysselsättning per 2023-03-01

	DWT	Is-klass	IMO-typ	Byggd	Sysselsättning	Stena Bulks sysselsättning av fartyget 2023-03-01
Stena Penguin	65 200	1A	2	2010	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till april 2023. DPP[2], Atlanten. Kontrakt ingånget 25 april 2022.
Stena Premium	65 200	1B	3	2011	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till maj 2023 med option 18 månader. CPP[1], Atlanten. Kontrakt ingånget 17 september 2021.
Stena Progress	65 200	1B	2	2009	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till oktober 2024. CPP[1], Atlanten. Kontrakt ingånget 17 september 2021.
Stena Polaris	65 200	1A		2010	Bareboat charter till Crowley t.o.m. januari 2024, inkl. årliga optioner på förlängning till slutet av 2026. CPP[1], Atlanten.	

1) Clean Petroleum Products 2) Dirty Petroleum Products

2022

Januari
Försäljning av P-MAX-fartyget *Stena Perros*

Mars
Försäljning av P-MAX-fartyget *Stena President*

Maj
Försäljning av Suezmax-fartyget *Stena Supreme*

Juli
Försäljning av P-MAX-fartyget *Stena Paris*

September
Försäljning av P-MAX-fartygen *Stena Primorsk*, *Stena Performance* och *Stena Provence*

2023

Januari
Leverans av *Stena Provence*

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1447DF8125433F8008C535E8F28BE4F

Verksamhetens utveckling



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
9A14470F83254331F8008C53E8F28BE4F

2023052907560

Ett år präglat av fartygsförsäljningar

Resultat före skatt uppgick till MSEK 126,1 (–658,2). EBITDA uppgick till MSEK 374,1 (–82,6). Resultatförbättringen jämfört med föregående år är huvudsakligen en konsekvens av försäljning av fartyg och högre intjäning. Försäljningen av fartyg har även möjliggjort en avsevärd amortering av lån, vilket bidragit till lägre räntekostnader.

SAMMANTAGET UNDER ÅRET avyttrades sju fartyg, sex P-MAX-fartyg om vardera 65 200 DWT och ett suezmax-fartyg om 158 000 DWT. De första tre fartygen såldes för att undvika dockningskostnader och stärka bolagets finansiella ställning, de senare primärt för att ta vara på den starka fartygsmarknaden.

Den totala försäljningslikviden för sålda fartyg under 2022 uppgick till MSEK 1 148. I enlighet med villkoren i ingångna bankavtal har överskottet för försäljningen av P-MAX-fartygen använts till accelererad amortering av banklån. Total amortering och återbetalning i samband med försäljning av P-MAX-fartygen och Suezmax-fartyget uppgick till totalt MSEK 1 042,4.

Minskad skuld och stärkt finansiell ställning

Sammantaget under 2022 har MSEK 828,0 amorterats på bolagets banklån, varav MSEK 721,0 består av amorteringar i samband med fartygsförsäljningar. Under 2022 har totalt MSEK 351,6 återbetalats på leaseskulden för *Stena Supreme*, varav MSEK 321,5 avser återbetalning i samband med försäljningen av fartyget. I början av 2023 levererades fartyget *Stena Provence* till nya ägare. I samband med leveransen kunde skulden till merparten av långivande banker återbetalas.

Till skillnad från P-MAX-fartygen omfattades transaktionen och försäljningslikviden från *Stena Supreme* inte av några särskilda villkor med långivande banker. Överskottet från försäljningen bidrog därigenom till att minska bolagets nettoskuld.

Vid årets utgång uppgick den tillgängliga likviditeten, inklusive outnyttjade kredit- och hypoteksfaciliteter till MSEK 98,0 (34,9).

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	2022	2021
Totala intäkter	686,1	704,8
varav resultat från fartygsförsäljningar	193,9	0,0
varav vinstdelning[1]	47,9	n.a
Rörelseresultat	216,9	–583,5
Resultat före skatt	126,1	–658,2
Resultat efter skatt per aktie, SEK	2,58	–13,84

1) I kontraktet med Stena Bulk ingår möjlighet till vinstdelning på frakter överstigande bashyran om USD 15 500 per dag och fartyg. Vinstdelningen baseras på snittintjäningen per fartyg och halvår.

Likviditet och finansiell ställning

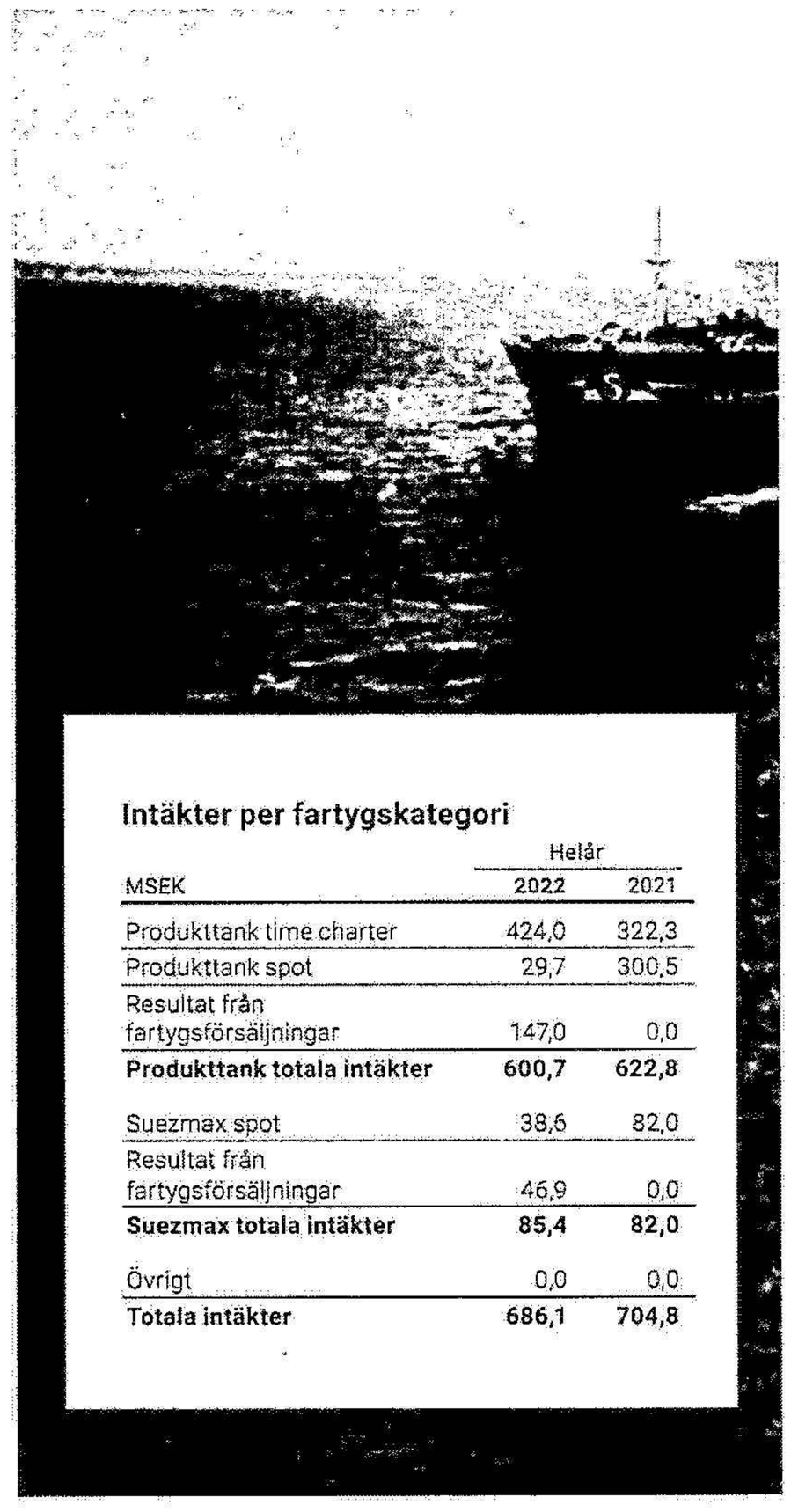
MSEK	31 dec 2022	31 dec 2021
Disponibel likviditet	98,0	34,9
Räntebärande skulder	577,3	1 597,6
Eget kapital	410,5	296,3
Soliditet, %	33	14

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144706F83254433F8008C53E8F26BE4F

2023052907561

Flottans sysselsättning och intjäning

Produktflottans intjäning under året var USD 17 200 per dag, vilket är högre än föregående år men lägre än den genomsnittliga intjäningen på spotmarknaden. Detta är en konsekvens av den 5-åriga charter som ingicks under 2021. En jämförelse med periodmarknaden visar att snittet för en treårig time charter på ett MR-fartyg under 2022 var USD 16 300[1)] per dag.



Produkttank

Samtliga produkttankfartyg i flottan, med undantag för *Stena Polaris*, sysselsattes under året genom ett femårigt tidsbefraktningsavtal med Stena Bulk.

Det femåriga avtalet säkerställer en bashyra om USD 15 500 per dag och fartyg, med vinstdelning på överstigande nivåer beräknad på snittintjäningen per fartyg och halvår.

Till följd av den starka produkttankmarknaden under året utgick vinstdelning om sammantaget MSEK 47,9. Inkluderat vinstdelningen uppgick den genomsnittliga intjäningen för de till Stena Bulk utkontrakterade fartygen under året till motsvarande USD 17 200 per dag (13 700), vilket var i linje med den genomsnittliga breakeven-nivån för fartygen.

Stena Bulk har under året sysselsatt fartygen på en kombination av korta och medellånga kontrakt. För mer information om Stena Bulks sysselsättning av fartygen, se sid. 9.

Enligt tidigare avtal med långivande banker fick intäkterna från chartern endast användas för planerade operativa kostnader (såsom besättningskostnader, tekniskt underhåll och försäkringar), avsättning för periodiska torrdockningar, räntebetalningar samt amorteringar på lån.

Concordia Maritime har enligt avtalet rätt att under perioden för chartern avyttra fartyg och då bryta charteravtalet med Stena Bulk. Finns underliggande charteravtal mellan Stena Bulk och en slutkund kan dock en kostnad uppstå för att hitta ersättningstonnage eller för att förhandla fram en cancellering av det underliggande avtalet.

Stena Polaris utkontrakterades i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. (Crowley). Avtalet omfattar årliga optioner avseende förlängning fram till och med 2026. Crowley hyr i sin tur ut fartyget till US Military Sealift Command. Avtalet innebär att utkontrakteringen

Intäkter per fartygskategori

	Helår	
MSEK	2022	2021
Produkttank time charter	424,0	322,3
Produkttank spot	29,7	300,5
Resultat från fartygsförsäljningar	147,0	0,0
Produkttank totala intäkter	**600,7**	**622,8**
Suezmax spot	38,6	82,0
Resultat från fartygsförsäljningar	46,9	0,0
Suezmax totala intäkter	**85,4**	**82,0**
Övrigt	0,0	0,0
Totala intäkter	**686,1**	**704,8**

1) Howe Robinson Partners, MR Global basket

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C536E8F28E4F

2023052907562

till Stena Bulk tillfälligt hävs men återinträder om inte full period deklareras.

Intjäningen för *Stena Polaris* motsvarar ett tidsbefraktningsavtal på cirka USD 18 000 per dag.

Råolja

Innan försäljningen under våren 2022 sysselsattes Suezmaxtankern *Stena Supreme* på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol.

Den genomsnittliga intjäningen under året uppgick till USD 19 200 per dag (11 900).

Reparationer och dockningar

Under året genomfördes ingen planerad dockning och inte heller någon reparation i docka.

Värdering av flottan

Under fjärde kvartalet inhämtade Concordia Maritime värderingar av fartygsflottan från tre av varandra oberoende värderingsinstitut. Värderingarna indikerade en fortsatt stark värdeutveckling med en uppgång om cirka 10 procent jämfört med tidigare värderingar gjorda i slutet av september 2022. Jämfört med värderingarna från december 2021 uppgick uppgången till hela 50 procent. Vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var återvinningsvärdet (marknadsvärdet) högre än den kassagenererande enhetens bokförda värde.



EBITDA per kvartal

MUSD	Q4 2022	Q3 2022	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021
Produkttank time charter	5,4	4,9	6,6	5,1	5,7	1,7	0,8	0,7
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	−0,3	−0,1	0,1	0,3	−0,7[4]	−2,0[3]	−0,1[2]	−3,7[1]
Försäljning fartyg	15,4	−0,4	–	−1,4	–	−3,6	–	–
Produkttank totalt	**20,5**	**4,4**	**6,6**	**4,0**	**5,0**	**−3,7**	**0,8**	**−3,1**
Suezmax[5] spot, ägt och leasat tonnage	0,0	−0,5	0,9	0,5	0,4	−0,1	0,2	0,3
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	–	0,0	0,0	0,0	−0,1	−2,0	−2,0	−1,8
Försäljning fartyg	0,0	0,6	4,1	–	–	–	–	–
Suezmax total	**0,0**	**0,1**	**5,0**	**0,5**	**0,3**	**−2,1**	**−1,8**	**−1,5**
Admin och övrigt	−0,8	−1,1	−1,0	−1,2	−0,9	−0,8	−1,0	−0,8
Totalt	**19,7**	**3,4**	**10,6**	**3,2**	**4,4**	**−6,6**	**−2,0**	**−5,4**

1) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD −2,9.
2) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD −1,9.
3) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD −0,3.
4) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD −0,9.
5) Suezmaxfartyget *Stena Supreme* avyttrades i maj 2022.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144705F83254133F2008C53E8F28BE4F

2023052907563

Stena Polaris och Operation Pacer Goose

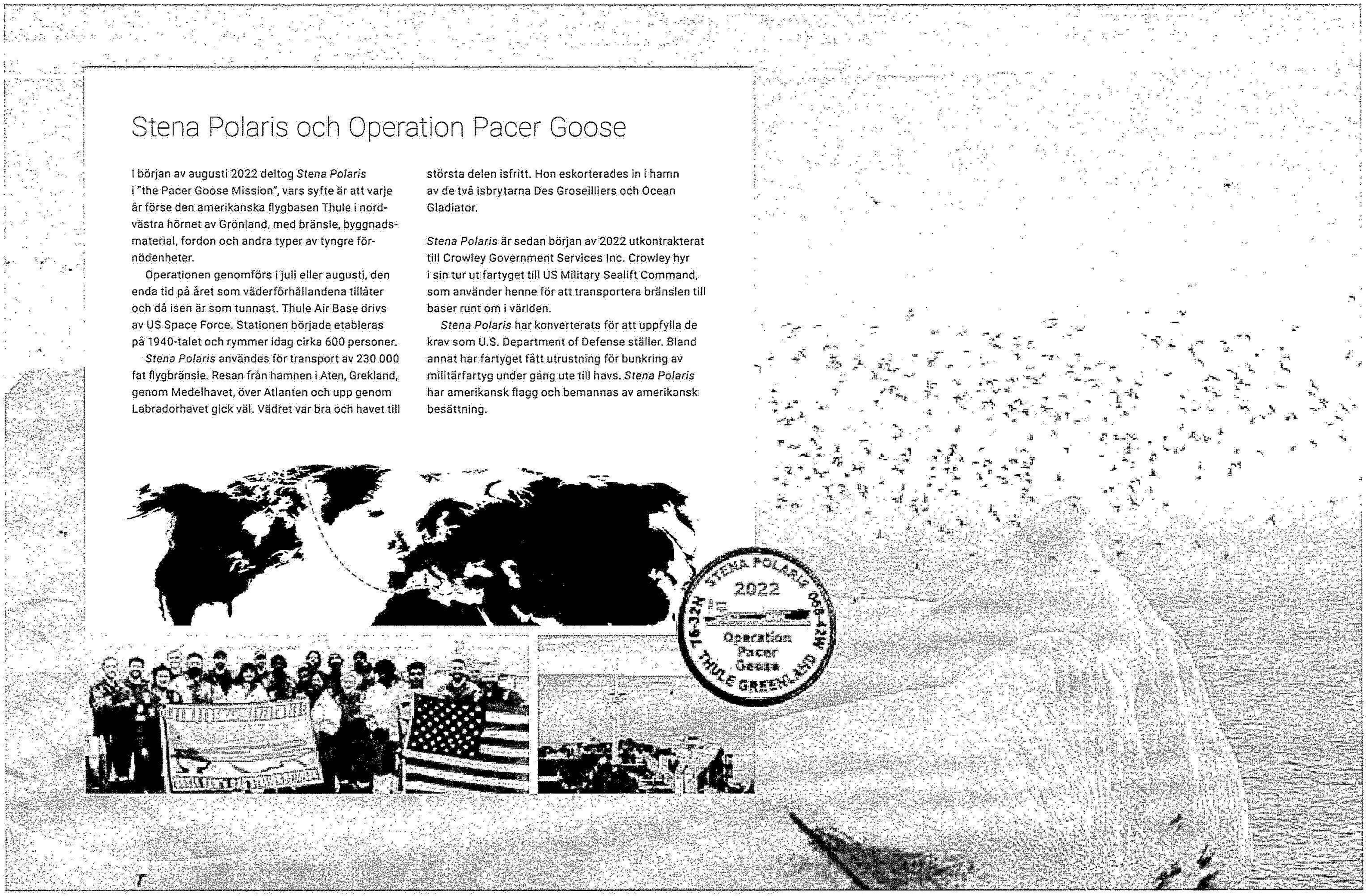
I början av augusti 2022 deltog *Stena Polaris* i "the Pacer Goose Mission", vars syfte är att varje år förse den amerikanska flygbasen Thule i nordvästra hörnet av Grönland, med bränsle, byggnadsmaterial, fordon och andra typer av tyngre förnödenheter.

Operationen genomförs i juli eller augusti, den enda tid på året som väderförhållandena tillåter och då isen är som tunnast. Thule Air Base drivs av US Space Force. Stationen började etableras på 1940-talet och rymmer idag cirka 600 personer.

Stena Polaris användes för transport av 230 000 fat flygbränsle. Resan från hamnen i Aten, Grekland, genom Medelhavet, över Atlanten och upp genom Labradorhavet gick väl. Vädret var bra och havet till största delen isfritt. Hon eskorterades in i hamn av de två isbrytarna Des Groseilliers och Ocean Gladiator.

Stena Polaris är sedan början av 2022 utkontrakterat till Crowley Government Services Inc. Crowley hyr i sin tur ut fartyget till US Military Sealift Command, som använder henne för att transportera bränslen till baser runt om i världen.

Stena Polaris har konverterats för att uppfylla de krav som U.S. Department of Defense ställer. Bland annat har fartyget fått utrustning för bunkring av militärfartyg under gång ute till havs. *Stena Polaris* har amerikansk flagg och bemannas av amerikansk besättning.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

Marknadens utveckling



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
8A14470FB325433F8009C53E8F28BE4F

2023052907565

Tankmarknaden 2022

Förra året går till historien som ett mycket starkt år för alla typer av tanktransporter inom kemikalier, vegetabiliska oljor, olja och oljeprodukter.

EFTER ETT SVAGT FÖRSTA KVARTAL vände tankmarknaden kraftigt uppåt under våren och var sedan fortsatt stark hela året. Uppgången märktes först inom produkttanksegmenten, men kom från sensommaren att märkas även inom råoljesegmenten.

Utvecklingen har drivits av flera samverkande faktorer. I grund och botten handlar det om en god efterfrågan på olja efter Covid och en låg nettotillväxt i fartygsflottan. Sammantaget ökade genomsnittlig efterfrågan på olja under året med cirka 2,2 miljoner fat per dag, för att sammantaget uppgå till cirka 99,4 miljoner fat per dag[1]. I kombination med förändrade transportmönster har detta inneburit ett omfattande transportbehov. Nettotillväxten i den totala tankflottan uppgick till rekordlåga 3,5 procent, vilket medfört ett ökat kapacitetsutnyttjande av existerande fartyg.

Längre tonmil till följd av förändrade lastflöden

Till drivkrafterna hör även förändringar i lastflöden till följd av Rysslands invasion av Ukraina. Rysk råolja och oljeprodukter som tidigare exporterats till Europa har hittat nya marknader i bland annat Kina, Indien och Sydamerika. I Europa har ryska leveranser gradvis ersatts av ökad import från USA och Asien. Sammantaget har förändringarna resulterat i längre tonmil och högre kapacitetsutnyttjande, med dramatiska uppgångar i fraktraterna som följd. I genomsnitt under året låg spotraterna för MR-fartyg på USD 26 400 per dag, att jämföras med USD 3 150 under 2021[2]. Inom Suezmaxsegmentet låg de genomsnittliga fraktraterna på spotmarknaden runt USD 44 000 per dag, att jämföras med USD 7 300 per dag föregående år[3].

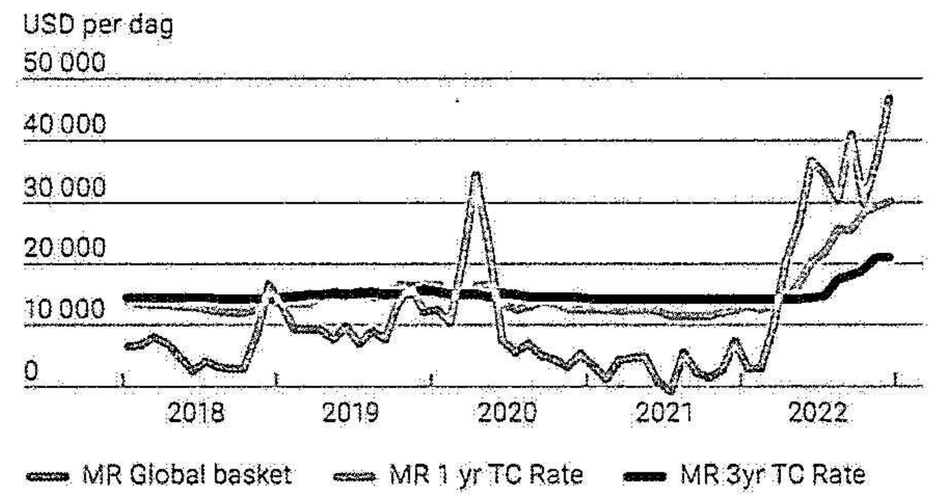
Uppgången märktes även på TC-marknaderna där den genomsnittliga fraktraten på en ettårig time charter för MR under året gick från runt USD 13 000 per dag till USD 30 000 per dag[2]. För en treårscharter var årssnittet USD 16 300 per dag[2].

Intjäningen påverkad av bunkerkonsumtionen

Priset på råolja var under året högt, vilket medförde fortsatt höga bunkerpriser. Detta har sin tur medfört att fartyg på samma marknad och i samma segment kunnat uppvisa stora skillnader i intjäning till följd av olikheter i bunkerförbrukning.

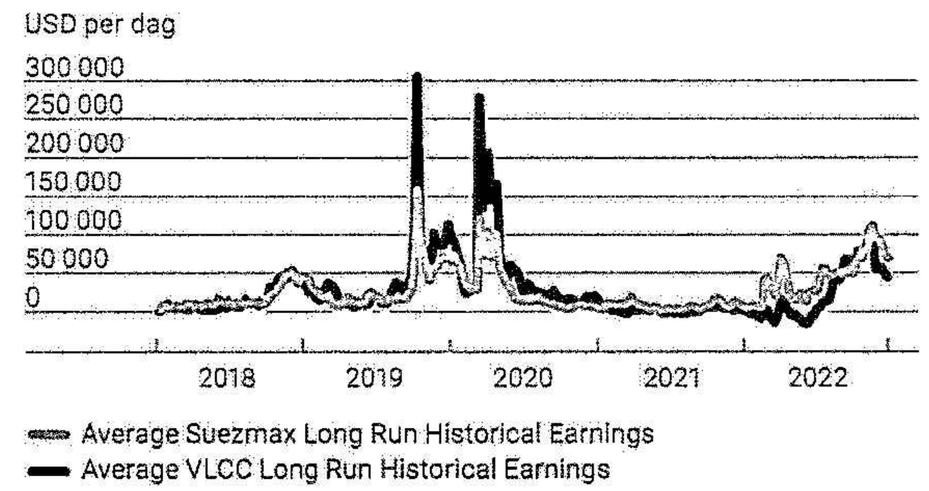
1) US Energy Information Administration, Short term Energy Outlook
2) Howe Robinson Partners, MR Global basket
3) Clarksons Average Suezmax Long Run Historical Earnings

Marknadsrater, produkttank (MR)



Den genomsnittliga intjäningen på spotmarknaden uppgick under året till USD 26 400 per dag (3 150). Även time chartermarknaden har stärkts och ett treårigt kontrakt för en MR-tanker låg i slutet av året på cirka USD 21 000 per dag, lite beroende på fartygets design. Källa: Howe Robinson Partners

Marknadsrater, VLCC och suezmax



Inom VLCC-segmentet uppgick den genomsnittliga intjäningen på spotmarknaden under året till USD 23 900 per dag ((3 200). Motsvarande intjäning inom suezmaxsegmentet låg på USD 44 300 per dag. Källa: Clarksons

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325400F8008C53E3F28BE4F

2023052907566

Fartygsmarknaden 2022

Fartygsmarknaden var under 2022 rekordstark, med höga priser på andrahandstonnage och en kraftig omsättning av fartyg.

FARTYGSMARKNADEN VAR UNDER 2022 rekordstark, med kraftigt stigande priser och ett mycket stort antal transaktioner.

Prisuppgångarna var kraftiga inom i princip samtliga tanksegment och allra kraftigast för äldre kvalitetstonnage. Priset på ett 15 år gammalt MR-fartyg steg under året från cirka MUSD 11 i början av året till MUSD 21 i slutet av året[1] – den högsta nivån sedan 2008 och motsvarande en uppgång med runt 90 procent.

Utvecklingen var huvudsakligen en konsekvens av den starka tankmarknaden där köpare önskade säkerställa tillgång till fartygskapacitet i en stark – och förväntat fortsatt stark – marknad. Flertalet säljare såg samtidigt goda möjligheter till god avkastning vid försäljning av äldre tonnage.

Sammantaget under året bytte motsvarande 10 procent av fartygen i den totala globala tankfartygsflottan ägare.

Låg nettotillväxt till följd av få leveranser

Antalet leveranser av nya tankfartyg låg under året på ungefär samma nivå som under de senaste fem åren. Totalt under året levererades cirka 250 tankfartyg från varv.

Skrotningen av fartyg minskade något, en konsekvens av en stark marknad, hög USD-kurs och därigenom kraftigt fallande ersättningar från återvinningsvarven. Den genomsnittliga skrotningsåldern för produkttankfartyg var i slutet av året cirka 23 år.

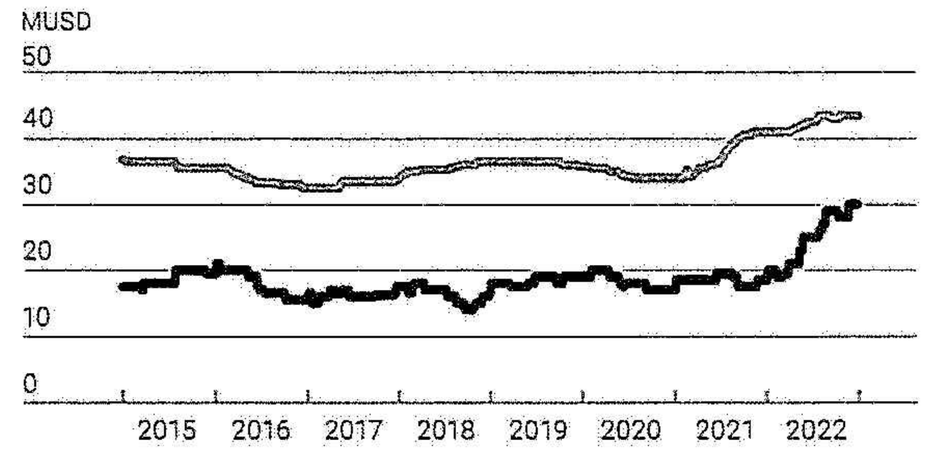
Sammantaget medförde utvecklingen under året en låg nettotillväxt inom de flesta fartygssegment.

Fortsatt få nybeställningar

Trots den starka marknaden var antalet nybeställningar under året fortsatt få, vilket huvudsakligen berodde på att varvens orderböcker var fullbokade med framförallt nya gas- och containerfartyg. Inom produkttanksegmentet uppgick orderboken i slutet av året till i genomsnitt cirka 5,4 procent av existerande MR-flotta. Nettotillväxten under 2023 och 2024 väntas hålla sig runt 1–1,5 procent per år[1].

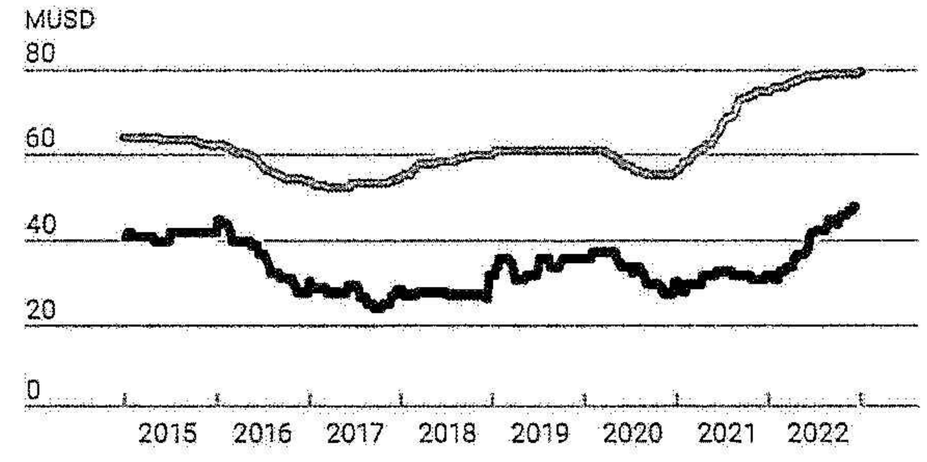
1) Howe Robinson Partners

Fartygsvärden, produkttank MR



Den starka utvecklingen på spotmarknaden medförde under året att marknadsvärdena för fartyg steg kraftigt. Detta gäller framför allt äldre kvalitetstonnage.
Källa: Clarksons

Fartygsvärden, suezmax



Källa: Clarksons

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
9A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

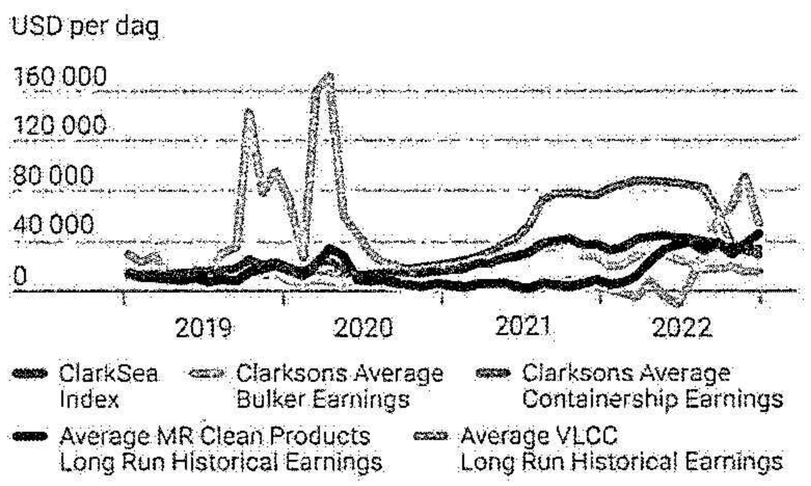
2023052907567

Outlook

Hur tankmarknaden ska utvecklas framåt är som vanligt svårt att säga med bestämdhet. Ytterligare sanktioner mot ryska petroleumprodukter, rekordhög efterfrågan på olja och en låg nettotillväxt i tankflottan talar för en fortsatt stark marknad. I den andra vågskålen ligger möjliga nerdragningar från OPEC och en möjlig sämre ekonomisk utveckling i Kina och resten av världen.

Varierande utsikter beroende på segment

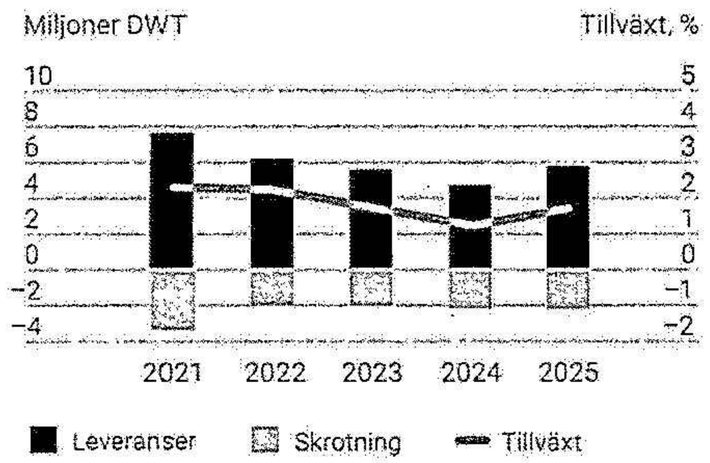
Marknadsutsikterna framåt varierar beroende på segment. Containersegmentet har under senare tid fallit från tidigare rekordnivåer och kan framöver komma påverkas ytterligare till följd av omfattande förväntade leveranser. Även inom LNG-segmentet finns det en osäkerhet om marknaden kommer kunna absorbera förväntade leveranser. Torrlast förväntas stärkas mot slutet av 2023. Även för "nya" segment som offshore-vind är utsikterna positiva.



Källa: Clarkson

Låg nettotillväxt i produkttankflottan

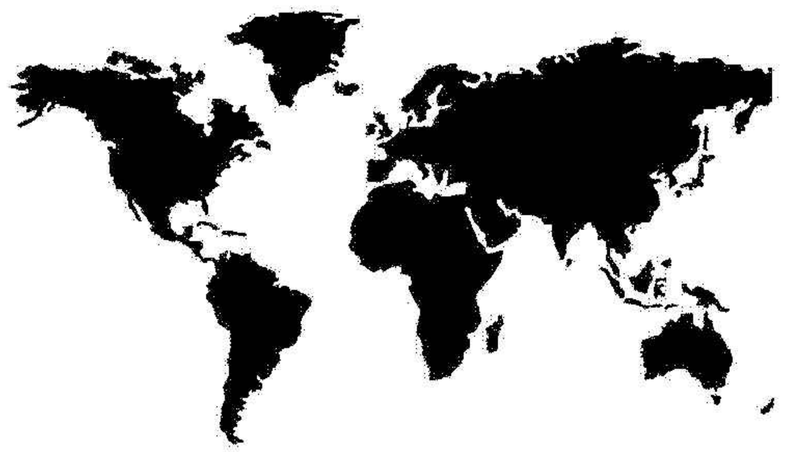
Utsikterna för tankmarknaden är positiva fram till 2025. Till de främsta drivkrafterna hör en låg orderbok och en förväntat stabil tillväxt i efterfrågan på energi. Därutöver har nuvarande sanktioner mot Ryssland medfört en ökning i tonmil som sannolikt kommer att ha en bestående effekt. Inkluderat förväntad utfasning av tonnage väntas tillväxten i MR-flottan understiga 2,0 procent 2023 och 2024.



Genomsnittlig tillväxt LR2/LR1/MR/Handy. Källa: Howe Robinson Partners

Sanktioner, geopolitisk oro och ekonomisk osäkerhet

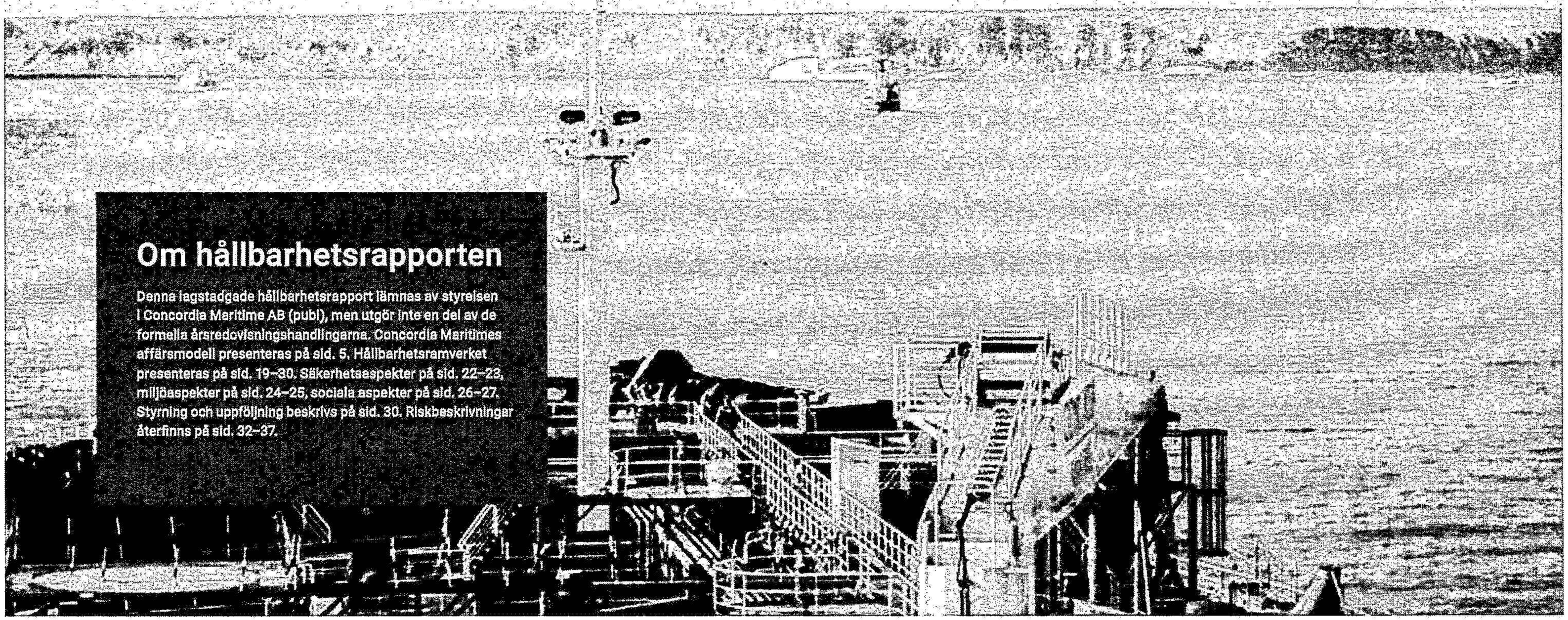
Till de främsta utmaningarna framöver hör global ekonomisk nedgång, risker för krig, produktionsnedskärningar i OPEC och nuvarande låga nivåer av fartygsåtervinning. Efter en stark utveckling under 2022 kommer sannolikt även orderingången öka – trots höga varvspriser. Därtill ökar även antalet fartyg i "spökflottan", vilket skapar en sekundär och mindre reglerad marknad.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529075688

Concordia Maritimes arbete för en säkrare och effektivare 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. 5. Hållbarhetsramverket presenteras på sid. 19–30. Säkerhetsaspekter på sid. 22–23, miljöaspekter på sid. 24–25, sociala aspekter på sid. 26–27. Styrning och uppföljning beskrivs på sid. 30. Riskbeskrivningar återfinns på sid. 32–37.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470FB3254331F9008C53E8F286E4F

2023052907569

Med fokus på ständiga förbättringar



Polaris i Jacksonville, Florida.

Concordia Maritime har under lång tid legat i framkant inom tanksjöfarten vad gäller säkerhet och kvalitet. 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.

I nära samarbete med partners

Concordia Maritimes hållbarhetsarbete tar sig till stor del uttryck i det arbete som utförs i respektive samarbetspartners verksamhet. Tillsammans med Stena Bulk och Northern Marine Management bedrivs ett kontinuerligt arbete i syfte att ytterligare utveckla arbets- och förhållningssätt samt tekniska lösningar för att förbättra miljöprestandan och därigenom exempelvis uppfylla utsläppskrav och erbjuda en säker arbetsmiljö för de ombordanställda. Arbetet vilar på tre 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 säkerställa uppfyllnad.

- **Operationella och kommersiella åtgärder**, vilka analyseras i syfte 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907570

Tre fokusområden för en hållbar tanksjöfart

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.

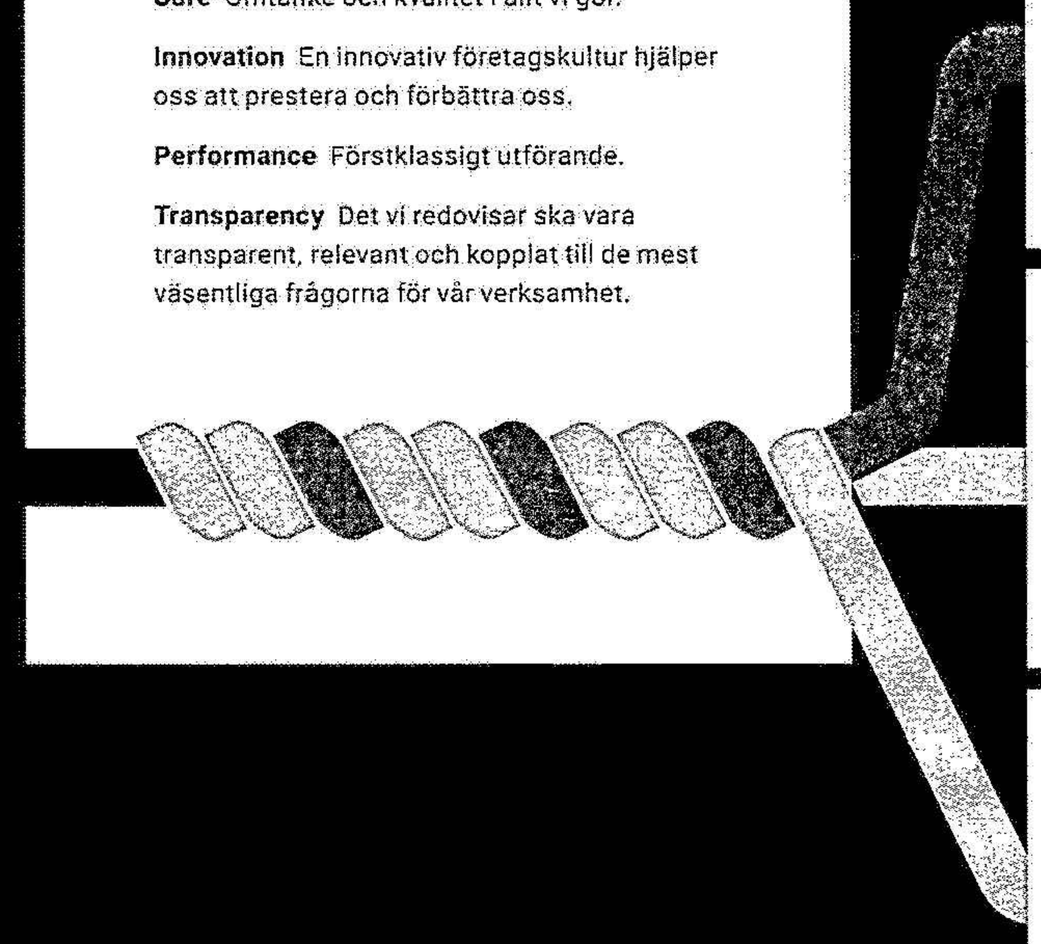
Styrning och uppföljning
Ett strukturerat arbetssätt för styrning och uppföljning skapar förutsättningar att mäta och förbättra företagets hållbarhetsprestanda.

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 Det vi redovisar ska vara transparent, relevant och kopplat till de mest väsentliga frågorna för vår verksamhet.



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. 22–23.

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. 24–25.

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. 26–27.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144170F83254433F8008C53E8F28BE4F

2023052907571

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 och bemanningsbolaget Northern Marine Management omfattande resurser på att kontinuerligt utveckla fartyg, rutiner och besättningar. Stort fokus ligger på att att identifiera potentiella risker och farliga arbetsmoment ombord på fartygen.

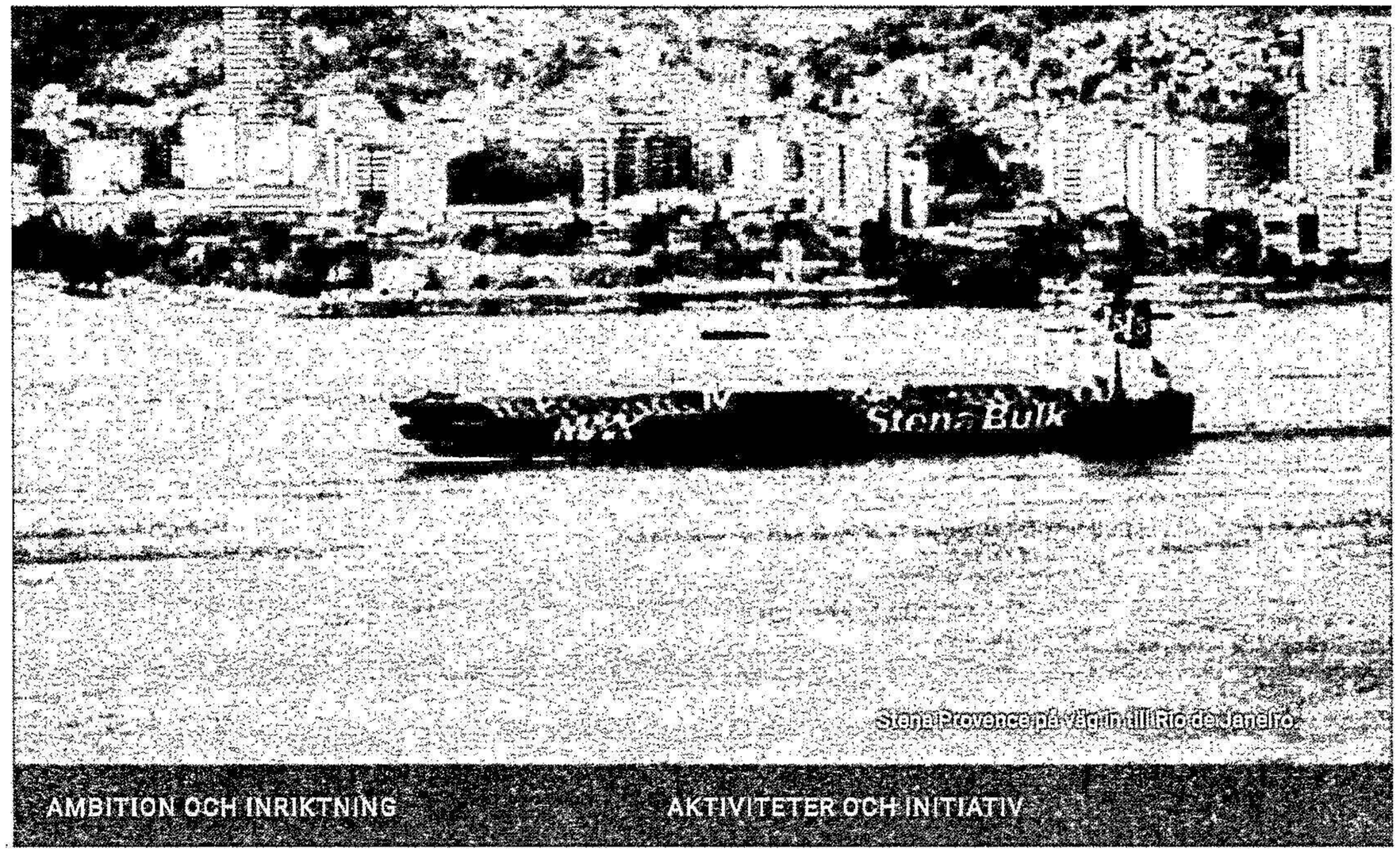
Systematisk riskidentifiering

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 reflektera över hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety). Observationerna sammanställs i rapporter som sedan sammanställs 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.

Vi gläds åt ett år utan Lost Time Injury

Under året inträffade glädjande nog ingen arbetsplatsincident som medförde att den enskilde medarbetaren var oförmögen att återgå till arbetsskiftet dagen efter (Lost Time Injury). Dock inträffade en mindre incident som medförde begränsningar



Stena Provence på väg till Rio de Janeiro

AMBITION OCH INRIKTNING

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

AKTIVITETER OCH INITIATIV

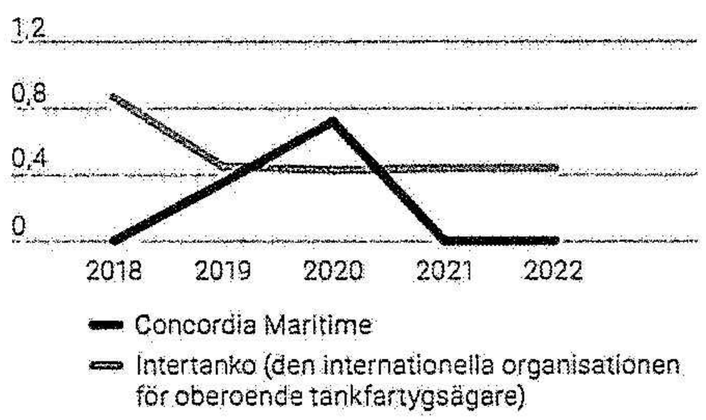
- Systematisk riskidentifiering
- Behaviour Based Safety-modell för standardiserad rapportering och uppföljning
- Kontinuerlig övning och kompetensutveckling
- Externa kontroller och inspektioner av kunder och hamnstater
- Proaktivt arbete för att förhindra kapningar
- Oannonserade tester och slumpvisa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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254336F8008C53E8F28BE4F

2023052907572



LTIF jämfört med branschen



i utförande av planerade arbetsuppgifter (Restricted Work Case). På *Stena Performance* stukade en matros foten i samband med en övning kring sjösättandet av livbåtar.

Under året inträffade en mindre olycka som klassas som Medical Treatment case. En besättningsman skadade fingret lindrigt i samband med svarvning. Tre incidenter klassade som High Potential Near Miss inträffade.

Sammantaget under året inträffade tre mindre incidenter som resulterade i skada på egendom. Den första rörde *Stena Polaris*, som liggandes för ankar i hamn blev påseglad av en bogserbåt. Kollisionen var mycket mild. Efter inspektion konstaterades att det inte fanns några anmärkningar på fartyget. Den andra gällde *Stena Penguin*. När fartyget låg säkert förtöjt kom svallvågor från ett större fartyg som medförde att landgången blev skadad. Under fjärde kvartalet inträffade en tredje händelse på Stena Performance, två trossar blev förstörda i samband med hjälp av bogserbåtar. Överlag ett positivt resultat för året.

Ständig 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.

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 2022 genomfördes tester på samtliga fartyg och vid inget tillfälle påvisades någon påverkan av alkohol eller droger.

Externa kontroller och inspektioner

Under 2022 genomfördes 16 vettinginspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. Vid dessa noterades sammanlagt 45 observationer, motsvarande ett genomsnitt på 2,8 observationer per inspektion. Under året genomfördes även 7 s.k. hamnstatskontroller. Inte vid någon av dessa gjordes någon observation av allvarligare art.

Arbete för att förebygga och förhindra kapning

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 Northern Marine Management (NMM) har en separat avdelning som inför varje resa genomför en riskanalys. Under 2022 var inget av Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon kapningsrelaterad händelse.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254331F0008C53E8E2BBE4F

202305290757 3

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 arbete för att minimera påverkan. Stort fokus ligger på att säkerställa en effektiv bränsle- och energianvändning. Till aktiviteterna och åtgärderna hör dels kontinuerlig uppföljning av fartygens energiförbrukning, dels system och rutiner som möjliggör fart- och ruttoptimering baserat på väderförhållanden, väntetider i hamnar, bunkerkostnader och kundbehov.

Arbetet omfattar såväl rutiner i samband med drift till havs, som vid väntan i hamn. Ombord på alla fartyg finns en utsedd Energy Management Officer, med särskilt ansvar för att säkerställa en effektiv användning av energi och resurser ombord. Alla högre befäl utbildas i aktuella fokusområden för energibesparing.

Datadriven analys

Concordia Maritime och Stena Bulk har under lång tid arbetat med datadriven analys av såväl enskilda fartyg som flottan i sin helhet. Arbetet utgår från en digital plattform, OrbitMI, som möjliggör kontinuerlig övervakning och optimering av fartygsdriften. Concordia Maritime kommer under 2023 tillsammans med tekniska managern Northern Marine Management även ansluta fartygen till Fleet Performance Management-systemet Storm Geo S-Insight. Plattformen samlar in och analyserar dagligen data från fartygen för att kunna vidta åtgärder för att nå högre effektivitet och lägre utsläpp. Dessutom underlättar den utsläppsrapportering till berörda myndigheter.



AMBITION OCH INRIKTNING	AKTIVITETER OCH INITIATIV
Minska utsläppen från verksamheten	■ Energy management ■ Ruttplanering baserad på realtidsdata ■ Tekniska åtgärder för ökad bränsleeffektivitet och minskade utsläpp ■ Utvärdering av alternativa bränslen och Carbon capture and storage (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
Ta ansvar för fartygens livscykel/värdekedja	■ Tydliga kriterier vid fartygsbeställningar ■ Investeringar i befintligt tonnage för teknisk vidareutveckling och underhåll ■ Återvinning av fartyg ska alltid ske enligt relevanta regelverk

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1447 0F8325433F80080C53E8F28BE4F

2023052907574

Då samtliga fartyg är utkontrakterade på time charter och bareboat charter fattar dock inte Concordia Maritime övergripande operationella beslut om resekontrakt, bunkerinköp och hastighet. Det hanteras istället av befraktaren.

Lägre utsläpp men sämre utsläppseffektivitet

Som en konsekvens av fartygsförsäljningar minskade under året de totala utsläppen från Concordia Maritimes flotta. Sammantaget uppgick minskningen till 32 procent. Mätetalet för fartygens operationella energieffektivitet, EEOI, försämrades något under året vilket kan härledas till kompositionen av flottan där de återstående P-MAX fartygen är mindre effektiva än den genomsnittliga flottan föregående år. Andelen dagar i hamn har också ökat under perioden vilket försämrar mätetalet för vissa fartyg.

Hårdare regleringar

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. 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 cirka 20 procent större energieffektivitet jämfört med ett historiskt referensvärde. Sätt att uppfylla detta inkluderar tekniska förbättringar samt att begränsa motorernas verkningsgrad. För uppfyllnad av regelverket EEXI kommer ett EPL-system (Engine Power Limitation) att installeras på fartygen under 2023. I korthet handlar det om en strypning av fartygens maxeffekt, vilket inte väntas ha någon negativ operationell påverkan. Investeringen förväntas uppgå till cirka USD 35 000 per fartyg.
- **Carbon Intensity Indicator (CII)**, en omstridd 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 tekniska energieffektiviseringar, lägre hastighet, förnybara bränslen samt genom andra operationella förbättringar.
- **EUs utsläppsrättshandel (ETS)** börjar omfatta även sjöfarten, vilket kommer medföra ökade kostnader för CO_2-utsläpp för resor till och från EU-länder.

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 bland annat Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen, Kanada och USA. Även Medelhavet väntas på sikt anslutas. 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 enbart lågsvavliga bränslen.

Sjöfartens utsläpp av kväveoxider har under senare år minskat kraftigt till följd av hårdare reglering, tekniska förbättringar och generellt lägre hastighet. De gränsvärden för utsläpp av kväveoxider som finns idag styrs av när motorn är tillverkad och när fartyget är byggt. Samtliga kvarvarande 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. Samtliga fartyg i flottan har även system för hantering av ballastvatten installerade.

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 2022 inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14170F83254335F8009C59E8F28BE3F

2023052907575

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 till sjöss.

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 kan få 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

Till följd av fartygsförsäljningar minskade under året antalet ombordanställda. I slutet av 2022 sysselsattes 139 personer ombord på Concordia Maritimes fartyg, samtliga anställda



MÅL	AKTIVITETER OCH INITIATIV
Skapa en trygg och utvecklande arbetsplats	■ Insatser för ökat välbefinnande ■ Utvecklings- och karriärmöjligheter ■ Rättvisa och konkurrenskraftiga villkor ■ Koncerngemensam visselblåsarfunktion
Bidra till en hållbar samhällsutveckling	■ Nolltolerans mot mutor och korruption ■ Krav på leverantörers och partners efterlevnad av mänskliga rättigheter ■ Stöd till Mercy Ships Cargo Day

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1447DF83254331F800BC53E8F28BE4F

2023052907576

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).

Bra kost och möjlighet till träning

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 underlättas för mer hälsosam kost ombord. Under de senaste åren har vissa 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.

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. 29. Concordia Maritime är medlem av Maritime Anti-Corruption Network (MACN) .

Mänskliga rättigheter

Concordia Maritime stödjer självklart 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 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, funktionsvariationer, 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.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907577

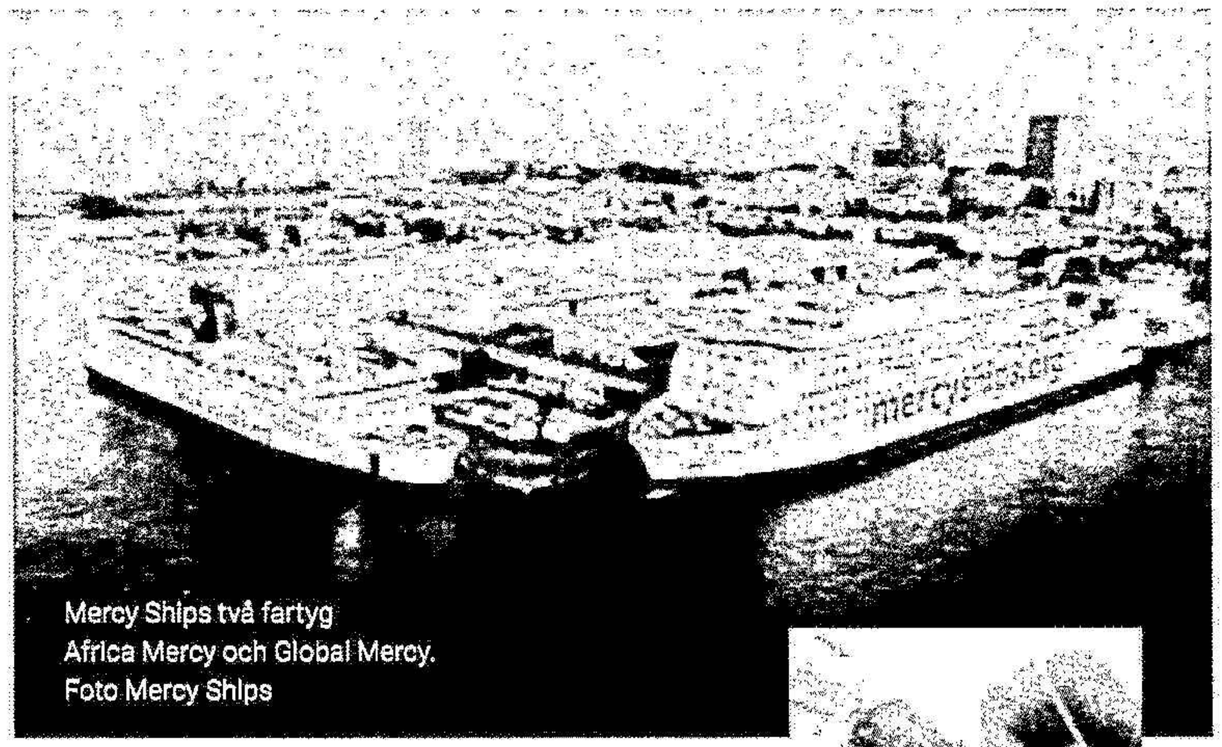
Nyckeltal

Säkerhet	Mål 2022	Utfall 2022	Mål 2023
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	0	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	<4	2,8	<3
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0
Skada på egendom	0	3	0
Medical Treatment Case	0	1	0
Restricted Work Case	0	1	0
High Potential Near Miss	0	3	0
High Risk Observation	0	0	0

Miljöpåverkan	Utfall 2022	Utfall 2021
Förbrukade ton bunker		
HSFO		0
LSFO	44 711	62 666
MGO	8 119	14 738
Totalt	**52 830**	**77 404**
Utsläpp i ton		
CO_2	165 278	242 421
SOx	454	641
NOx	4 727	6 927
Partiklar	57,7	80
Effektivitet, EEOI		
gCO_2/tonNM	16,13	13,26
Oljespill, liter	0	0

Socialt	Mål 2022	Utfall 2022	Mål 2023
Medical Treatment Case	0	1	0
Restricted Work Case	0	1	0
Rapporterade missförhållanden genom visselblåsarfunktion	0	0	0

Definitioner, se sid. 94.



Mercy Ships två fartyg
Africa Mercy och Global Mercy.
Foto Mercy Ships



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, *Africa Mercy*, med sex fullutrustade operationsrum och sex sjuksalar med totalt 80 sängar ombord. Under 2022 fick *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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907578

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 bland annat styrelsens arbetsordning, vd-instruktioner, informationspolicy, finanspolicy och attestinstruktion.

Hållbarhetspolicy

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

Hållbarhetspolicyn 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 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

- **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 företagens relation till mänskliga rättigheter, miljö och arbetsförhållanden.
- **ILOs kärnkonventioner** Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta så kallade kärnkonventioner utgör en minimistandard för arbetsvillkor över hela världen. Det handlar om grundläggande mänskliga rättigheter i arbetslivet.
- **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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144701F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907579

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. Resultaten protokollförs och används i det löpande förbättringsarbetet.

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

Under 2022 etablerades nya rutiner avseende kundkännedom och sanktionskontroll. Arbetet sker i nära samarbete med Stena Bulk och extern juridisk partner.

Visselblåsarfunktion
Inom Stena Sfären finns en koncerngemensam visselblåsarfunktion. Om en medarbetare upptäcker något som bryter mot Concordia Maritimes, Stena Bulks eller NMMs uppförandekoder, policys 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 2022 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 klassificeringssällskapens kontroller.

Kontrollerna omfattar bland annat fartygets konstruktion och dess allmänna kondition, utrustning och rutiner för navigation, räddningsutrustning, brandbekämpningsutrustning, lasthanteringssystem, oljesaneringsutrustning och rutiner för krishantering. Även besättningens antal, behörighet och anställningsvillkor, fartygets loggböcker samt certifikat granskas.

Verksamheten i land kontrolleras främst genom revision av processer och rutiner.

Läs mer om de externa kontrollerna under *Operativ styrning under 2022* på sid. 88.

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, Koden för bolagsstyrning samt EUs marknadsmissbruksförordning.

Under 2022 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 aktiemarknadsfrågor. Gällande avvikelser från Koden, se sid. 89.

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 2022 på sidorna 5, 19–30 samt 32–37 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.

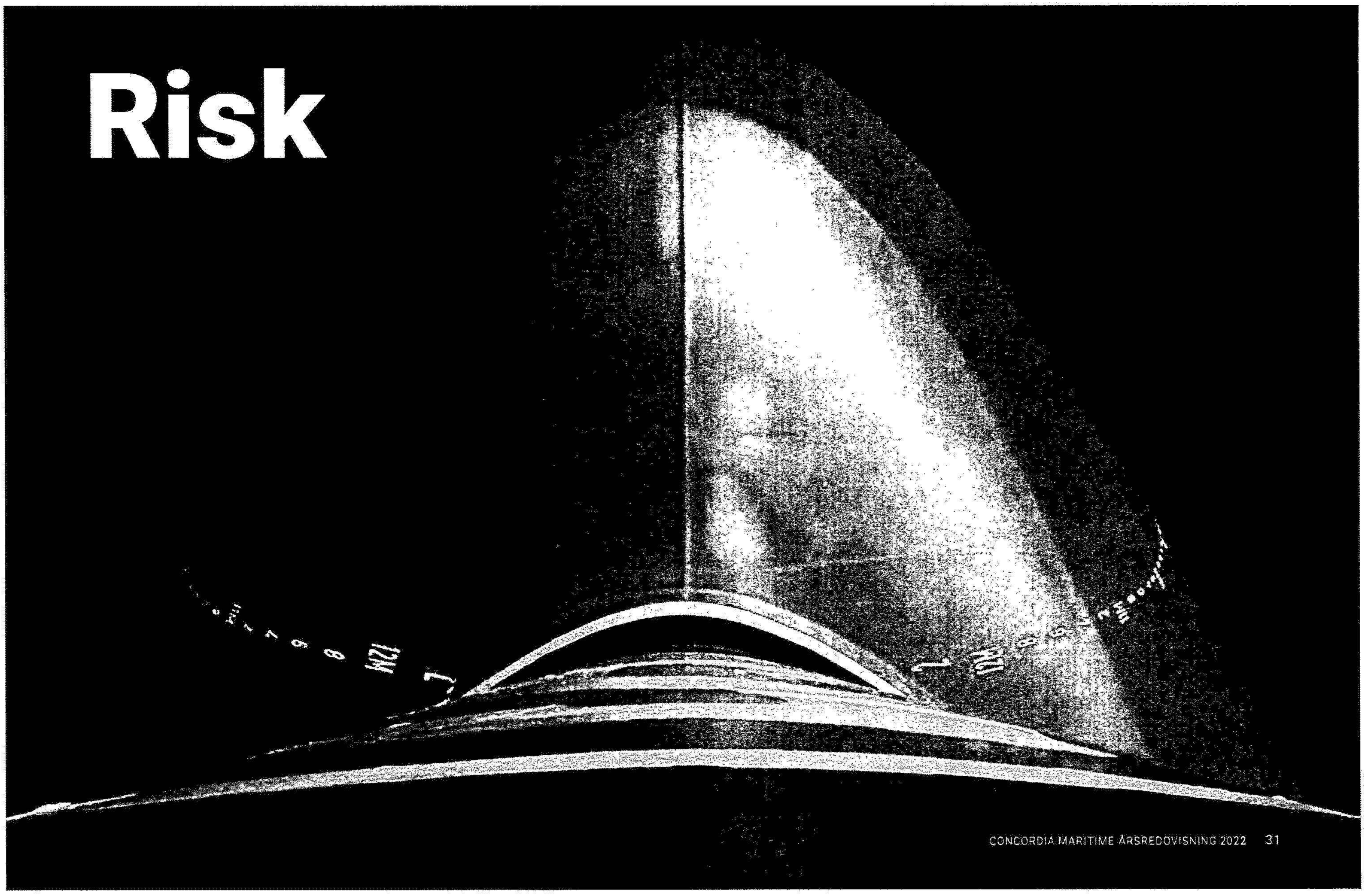
Göteborg den 13 april 2023
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Fredrik Göransson
Auktoriserad revisor

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907580

Risk



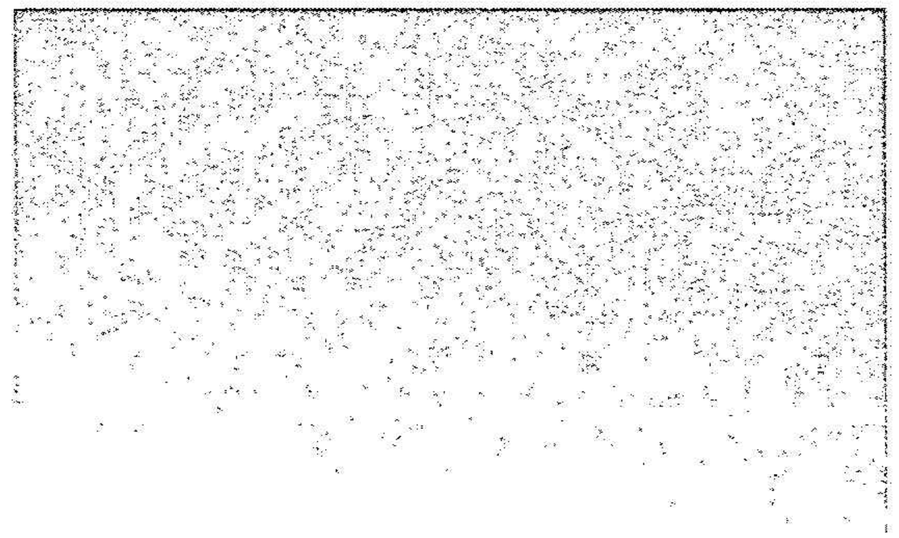
This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
8A1447 0F832843 3F8008C53E8F28BE4F

202305290758 1

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 konjunkturcykler 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 godkänns 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.

Ansvar

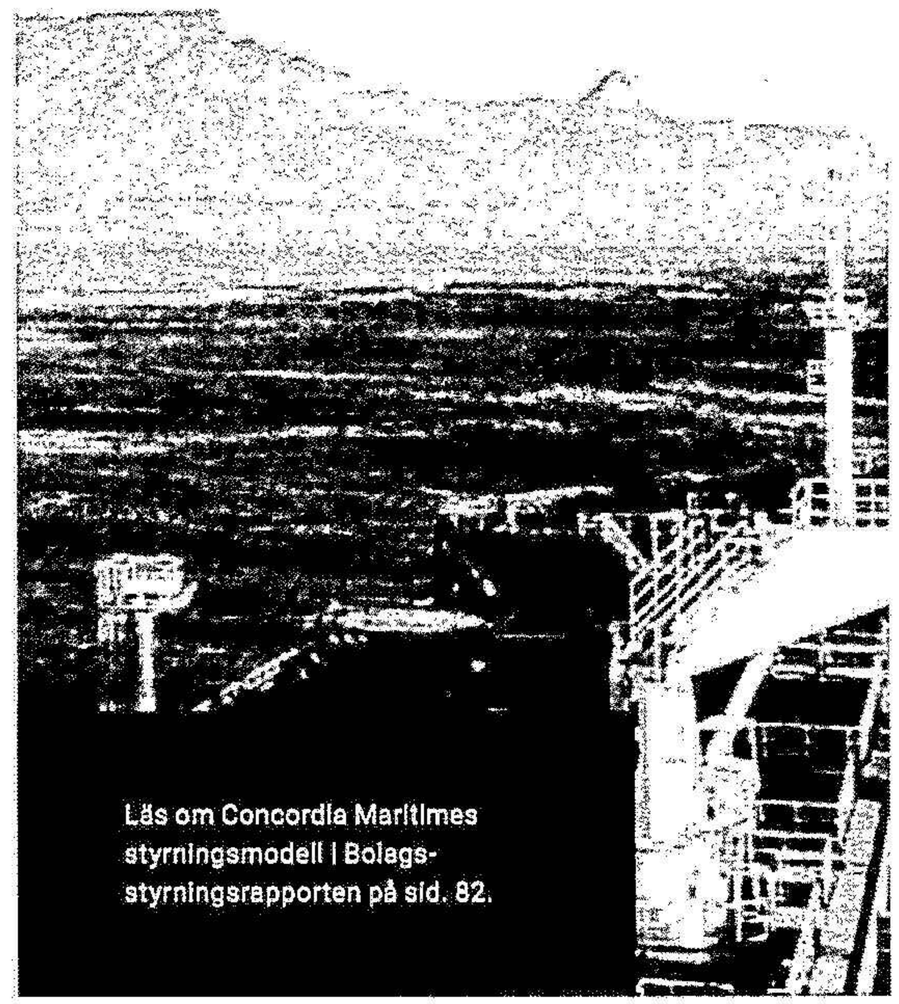
Arbetet med att identifiera och hantera risker drivs av företagets ledningsgrupp och är en del av den dagliga verksamheten. Vd är ytterst ansvarig för riskarbetet. CFO ansvarar för det löpande arbetet kopplat till finansiella risker.

Uppföljning

Concordia Maritimes riskarbete följs upp systematiskt av företagsledningen, bland annat genom 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 allvarligare 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. 82.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1447CF83254133F800BC53E3F28BE4F

202305290758 2

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.

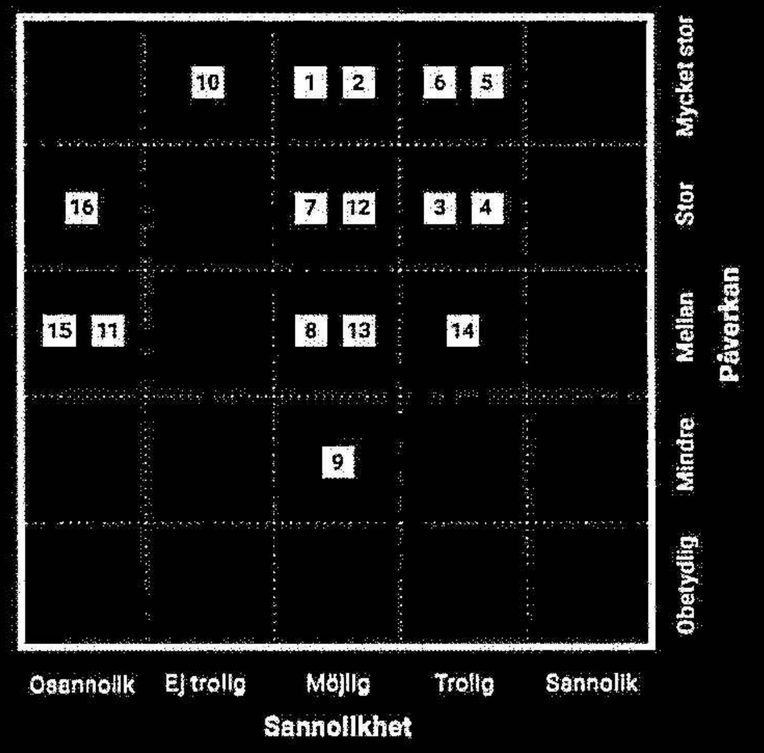
- **Strategiska risker** är främst externa faktorer som kan påverka Concordia Maritimes verksamhet och som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i planeringen och styrningen av verksamheten. Strategiska risker inkluderar även interna faktorer som kan försvåra möjligheterna att nå företagets övergripande affärsmål.
- **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 bland annat 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 2022

Tidsutbefraktningsavtalet för P-MAX-fartygen har medfört en något lägre risk relaterad till förändringar i efterfrågan på tanktransporter – och därigenom påverkan på marknadsraterna. Samtidigt innebär utkontrakteringen en begränsning i möjligheten till intjäning när marknaden är stark.

Risker relaterade till konflikter och oroligheter ökade under året till följd av ökad geopolitisk oro, inte minst till följd av kriget i Ukraina.

Den finansiella risken minskade under året till följd av fiertalet fartygsförsäljningar och stabilare intjäning.



Strategiska risker

1. Förändringar i efterfrågan på tanktransporter
2. Förändringar i nettotillväxt i världsflottan
3. Politiska beslut
4. Bränslepris
5. Fartygsvärde
6. Konflikter och sanktioner
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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254C3FB008C53E8F28BE4F

2023052907583

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 att påverka den långsiktiga efterfrågan på transporter av olja men öka transporter av förnybara bränslen.

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. I slutet av året var samtliga P-MAX-fartyg utom ett utkontrakterade på fleråriga charteravtal.

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.

3. Politiska beslut

Politiska beslut kan medföra negativa konsekvenser på den internationella handeln av energi 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. Bränslepris

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 nödvändigtvis 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 kan även användning av oljederivathandel förekomma.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254331F8008C53E8F28BE4F

2023052907584

5. Fartygsvärde

Priserna på både nytt- och andrahandstonnage varierar i takt med marknaden, kommande regelverk och fartygets beskaffenhet 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 sanktioner

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, positiv såväl som negativ. 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. Motpartskontroll med KYC och sanktionsregister. 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 och 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 avtal mellan bolagen. 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. 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254331F8008C53E8F29BE4F

202305290758S

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 så kallad "Hull and Machinery". 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 samarbets-partners 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 före-tagets 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, attestinstruktion 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 samarbets-partners minskar väsentligt risken för händelser, exempelvis olyckor, som kan utlösa en tvist.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254333F8008C53E8F28BE4F

2023052907586

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.

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.

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 sid. 19–30.

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 högre 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.

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 sid. 27.

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 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.

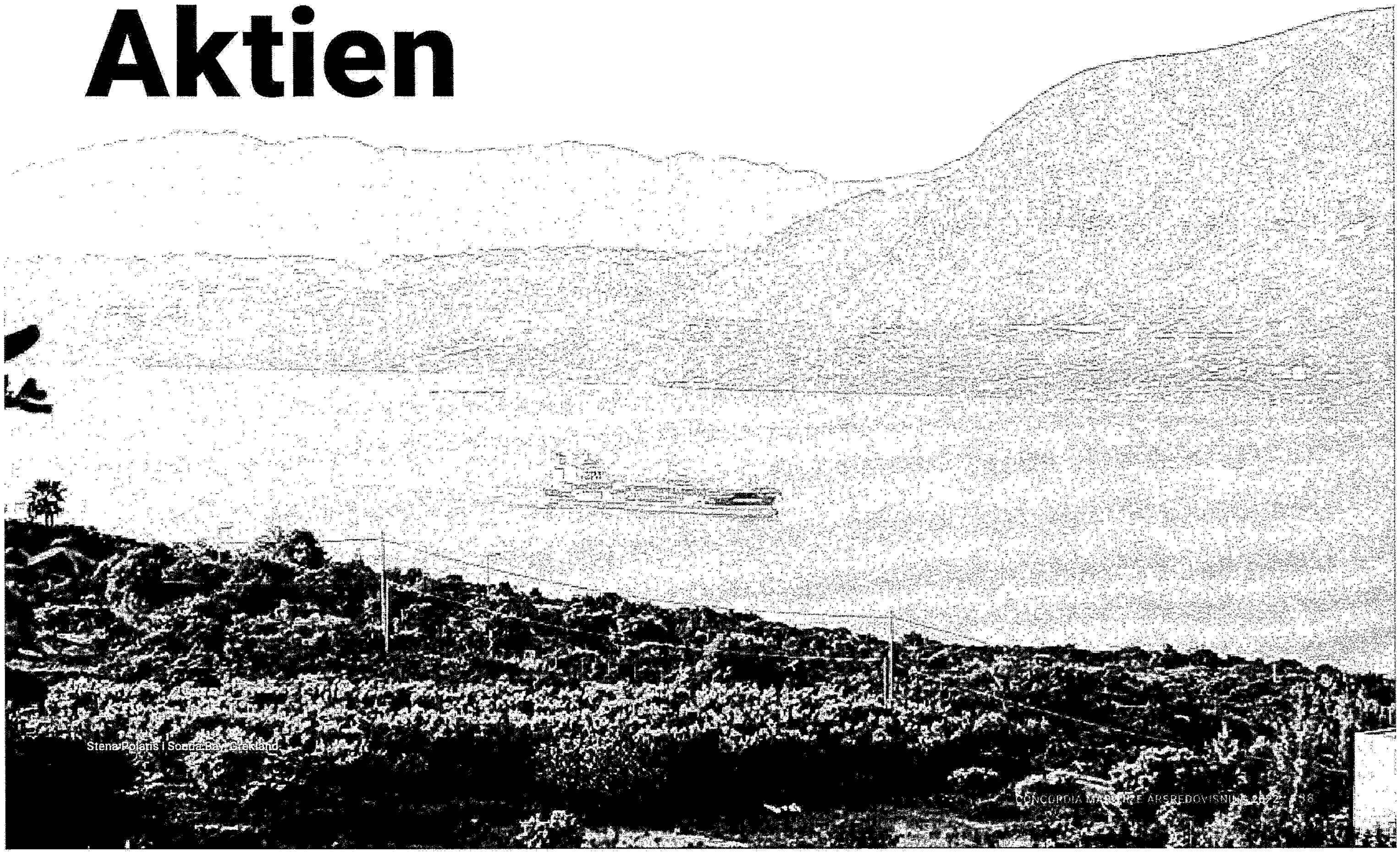
Arbetsmiljöfrågor ombord fartygsflottan regleras inom företagets samarbetspartner NMM av en koncerngemensam SHE-policy (Safety, Health and Environment) som innehåller minimikrav och krav på rapportering kring ett antal områden såsom tillbud och olyckor samt frånvaro orsakad av sjukdom och arbetsskador.

Läs mer på sid. 27.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1470F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529075B7

Aktien



Stena Polaris | Sonda Bay, Greenland

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
8A14470F-8325493F-6008C53E-8F28BE4F

2023052907588

Aktien

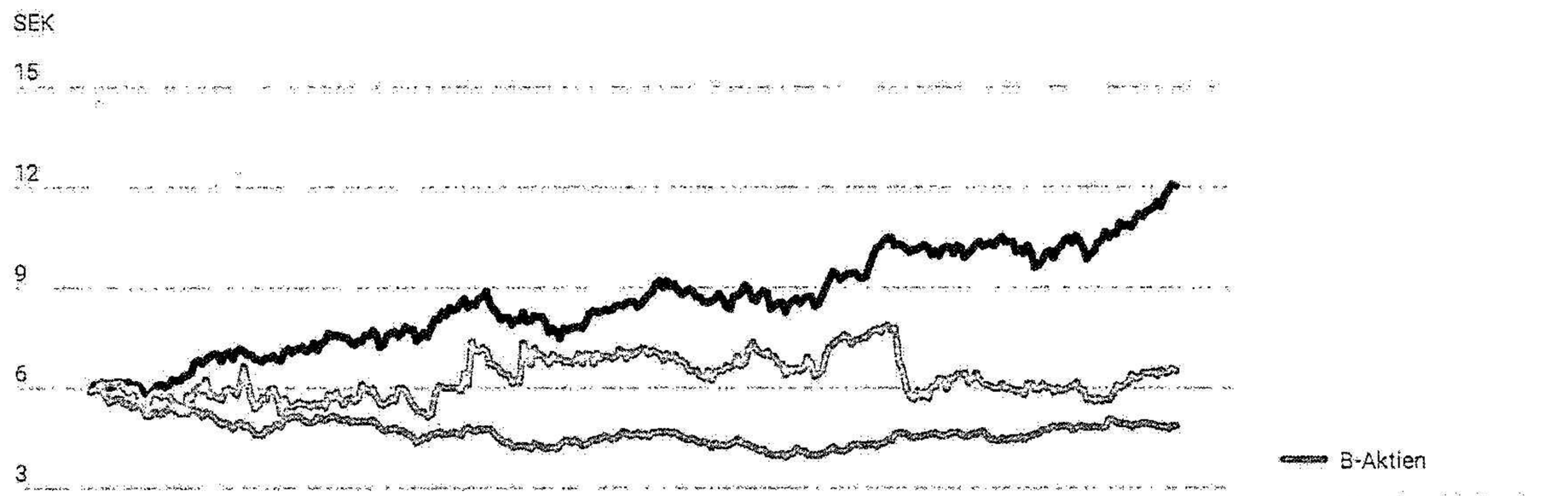
CONCORDIA MARITIMES B-AKTIE handlas sedan 1984 på Nasdaq i Stockholm. Största ägare är Stena Sessan.

Vid utgången av 2022 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 5,78 (5,90) och företagets börsvärde var MSEK 275,9 (281,6). Under året omsattes totalt 12,3 miljoner Concordia Maritime-aktier på Nasdaq Stockholm.

Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2022 till MSEK 187,5 fördelat på 47 729 798 aktier, varav 4 000 000 A-aktier och 43 729 798 B-aktier. Kvotvärdet är SEK 3,93 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. 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. Totalt hade Concordia Maritime vid årets utgång 4 016 aktieägare.

Concordia Maritimes aktiekurs 2022



Källa: Nasdaq och Oslo Børs

Fakta om aktien

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

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.

Förslag till utdelning 2023

Till årsstämman 2023 föreslår styrelsen att ingen utdelning görs för räkenskapsåret 2022. Detta eftersom styrelsen utvärderar nya konkreta affärsalternativ för bolagets framtid och därför för tillfället prioriterar större finansiell handlingsfrihet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144701F9325433F6009C53E8F28BE4F

2023052907589

Nyckeldata för aktien

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Utdelning, kr	0,00[1]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00
Utdelning i % av årets resultat	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Börskurs på bokslutsdagen, kr	5,78	5,9	8,18	14,60	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70
Direktavkastning, %[2]	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	3,0	3,1	n/a	n/a
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	–2	–28	–44	20	–2	–10	–26	55	10	15
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	2,24	neg	neg	neg	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg
Antal omsatta aktier per år, miljoner	12,3	9,6	12,8	9,7	7,3	18,9	13,5	21,4	10,1	14,8
Omsättningshastighet, %	28	22	32	20	15	40	28	45	21	31
Börsvärde vid årets slut, MSEK	276	275	390	697	582	597	603	931	616	558
Antal aktieägare	4 016	4 065	4 150	4 168	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109
Eget kapital per aktie	8,60	6,21	16,66	22,12	22,24	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07

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

Utdelning 2013–2022

År	Utdelning per aktie, kr	Direktavkastning, %
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	n/a
2022	0,00	n/a

1) Föreslagen utdelning.

Ägarkoncentration 2022-12-31

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	73,8	85,1
De 20 största ägarna	78,2	87,6
De 50 största ägarna	84,3	91,1
De 100 största ägarna	89,3	93,9

Ägarkategorier 2022-12-31

	Kapital %	Röster %
Utländska	9,0	5,1
Svenska	91,0	94,9
varav		
Institutioner	65,5	80,3
Privatpersoner	25,5	14,6

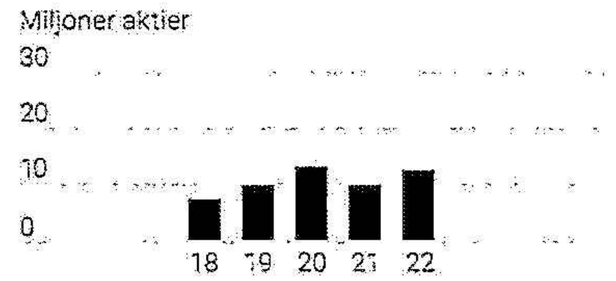
Aktieägarstruktur 2022-12-31

Aktieinnehav	Ägare	Andel %
1–500	2 600	65,8
500–1 000	480	12,1
1 001–5 000	541	13,7
5 001–10 000	125	3,2
10 001–15 000	45	1,1
15 001–20 000	28	0,7
>20 001	135	3,4

Tio största ägarna 2022-12-31

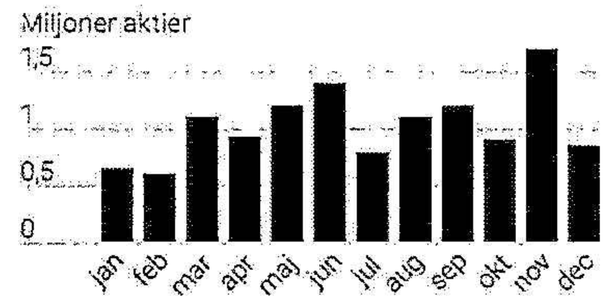
	Kapital %	Röster %
Stena Sessan	52,2	72,7
Ponderus Invest AB	4,7	2,1
Avanza Pension	3,8	2,3
Åkesson, Morgan-Åke	2,7	1,6
Andersson, Stig	2,5	1,4
Mutual Fund Fourton Hannibal	2,5	1,4
Stillström, Bengt	2,0	1,2
SIX SIS AG	1,6	0,9
Nordnet Pensionsförsäkring AB	1,0	0,4
Stillström, Ann	0,7	0,4

Aktiens omsättning 2018–2022



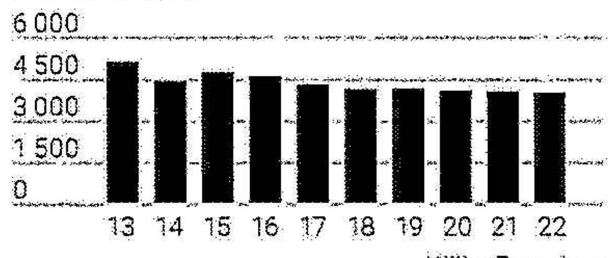
Källa: Nasdaq

Aktiens omsättning 2022



Källa: Nasdaq

Aktieägarutveckling 2013–2022



Källa: Euroclear

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254335F8908C53E8F23BE4F

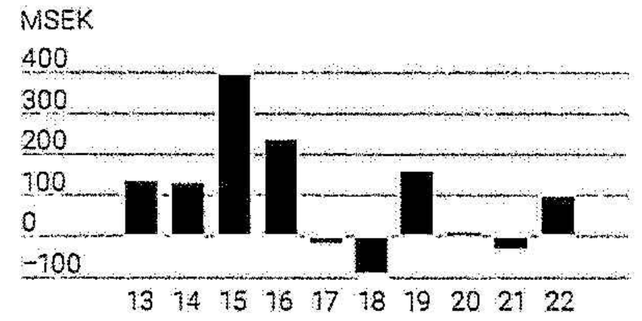
2023052907590

10 år i sammandrag

	2022[1]	2021[1]	2020[1]	2019[1]	2018[1]	2017[1]	2016[1]	2015[1]	2014	2013
Resultatposter, MSEK										
Totala intäkter	686,1	704,8	1 025,8	1 140,2	1 052,9	827,5	1 038,2	1 086,6	531,2	467,8
Rörelsens kostnader exkl. avskrivning/ nedskrivning	−469,2	−787,4	−748,0	−890,6	−1 183,0	−978,5	−955,5	−877,0	−474,8	−467,4
Rörelseresultat	216,9	−583,5	32,6	−0,4	−130,1	−624,6	82,7	209,6	56,4	0,4
varav resultat från fartygsförsäljningar	193,9	−30,6	–	–	–	–	54,8	–	57,4	–
EBITDA[2]	374,1	−82,6	277,8	249,5	56,8	51,3	319,9	423,8	201,0	144,7
Resultat efter finansiella poster	126,1	−658,2	−65,1	−102,3	−181,9	−660,2	56,9	174,3	16,5	−39,0
Årets resultat	123,3	−660,4	−66,0	−102,6	−182,1	−660,2	69,5	173,9	8,7	−28,8
Kassaflöde från rörelsen[2,3]	93,0	−33,5	3,0	148,7	−88,9	−14,9	227,0	392,2	121,8	124,1
Investeringar i anläggningstillgångar	−0,8	487,4	140,9	76,4	2,9	78,0	89,5	459,3	87,9	64,7
Balansposter, MSEK										
Fartyg	1 035,6	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
(Antal fartyg)	5	11	13	13	11	11	11	13	11	12
Fartyg under byggnad	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	205,8	100,5
(Antal fartyg)	–	–	–	–	–	–	–	–	2	2
Likvida medel	110,4	15,9	130,2	227,7	126,4	243,6	406,3	273,6	136,6	106,0
Kortfristiga placeringar	0,0	0,0	0,0	3,4	97,4	222,8	273,2	0,0	0,0	81,7
Övriga tillgångar	97,7	112,1	145,3	349,6	266,4	196,2	276,7	271,3	243,7	203,5
Räntebärande skulder	577,3	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
Övriga skulder och avsättningar	255,9	212,8	217,8	188,4	192,6	111,0	118,7	98,6	102,2	120,2
Eget kapital	410,5	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
Balansomslutning	1 243,7	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

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 sid. 94.
3) Fartygsförsäljning ingår ej.

Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8009C53E8F28BE4F

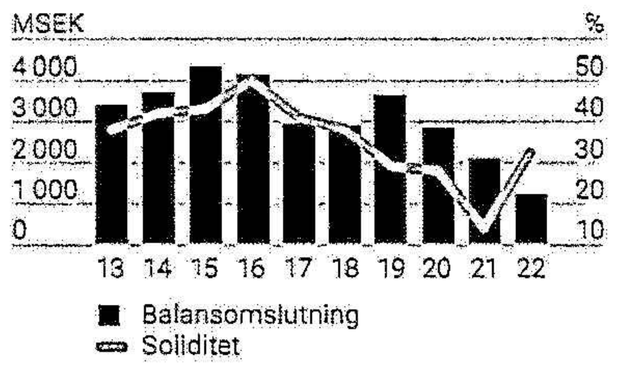
202305290759I

forts. 10 år i sammandrag

	2022[1]	2021[1]	2020[1]	2019[1]	2018[1]	2017[1]	2016[1]	2015[1]	2014	2013
Nyckeltal, %										
Soliditet[2]	33	14	28	29	38	41	50	43	42	38
Räntabilitet på totalt kapital[2]	13	–22	1	–1	–3	–17	2	5	2	0
Räntabilitet på sysselsatt kapital[2]	16	–24	1	–1	–4	–18	2	5	2	0
Räntabilitet på eget kapital[2]	36	–112	–6	–9	–16	–42	4	10	1	–2
Värden per aktie, SEK										
Årets resultat	2,58	–13,84	–1,38	–2,15	–3,81	–13,83	1,46	3,64	0,18	–0,60
varav resultat från fartygsförsäljningar	4,06	–0,64	–	–	–	–	1,15	–	1,20	–
Kassaflöde från löpande verksamhet[3]	1,95	0,73	0,06	3,12	–1,86	–0,31	4,76	8,22	2,55	2,60
Eget kapital	8,60	6,21	16,66	22,12	22,4	25,60	43,78	39,15	32,99	27,07
Substansvärde/Eget kapital	1,99	0,40	0,63	1,01	1,03	1,08	1,32	1,06	1,25	2,31
Börskurs på bokslutsdagen	5,78	5,76	8,18	14,60	12,20	12,50	13,90	19,50	12,90	11,70
Utdelning[4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	34	14	n/a	n/a
Övrigt										
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	2,24	neg	neg	neg	neg	neg	9,5	5,4	71,7	neg
Antal aktieägare	4 016	4 065	4 150	4 168	4 137	4 301	4 610	4 744	4 546	5 109

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 sid. 94.
3) Fartygsförsäljning ingår ej.
4) För 2022 anges till årsstämman 2023 föreslagen utdelning.

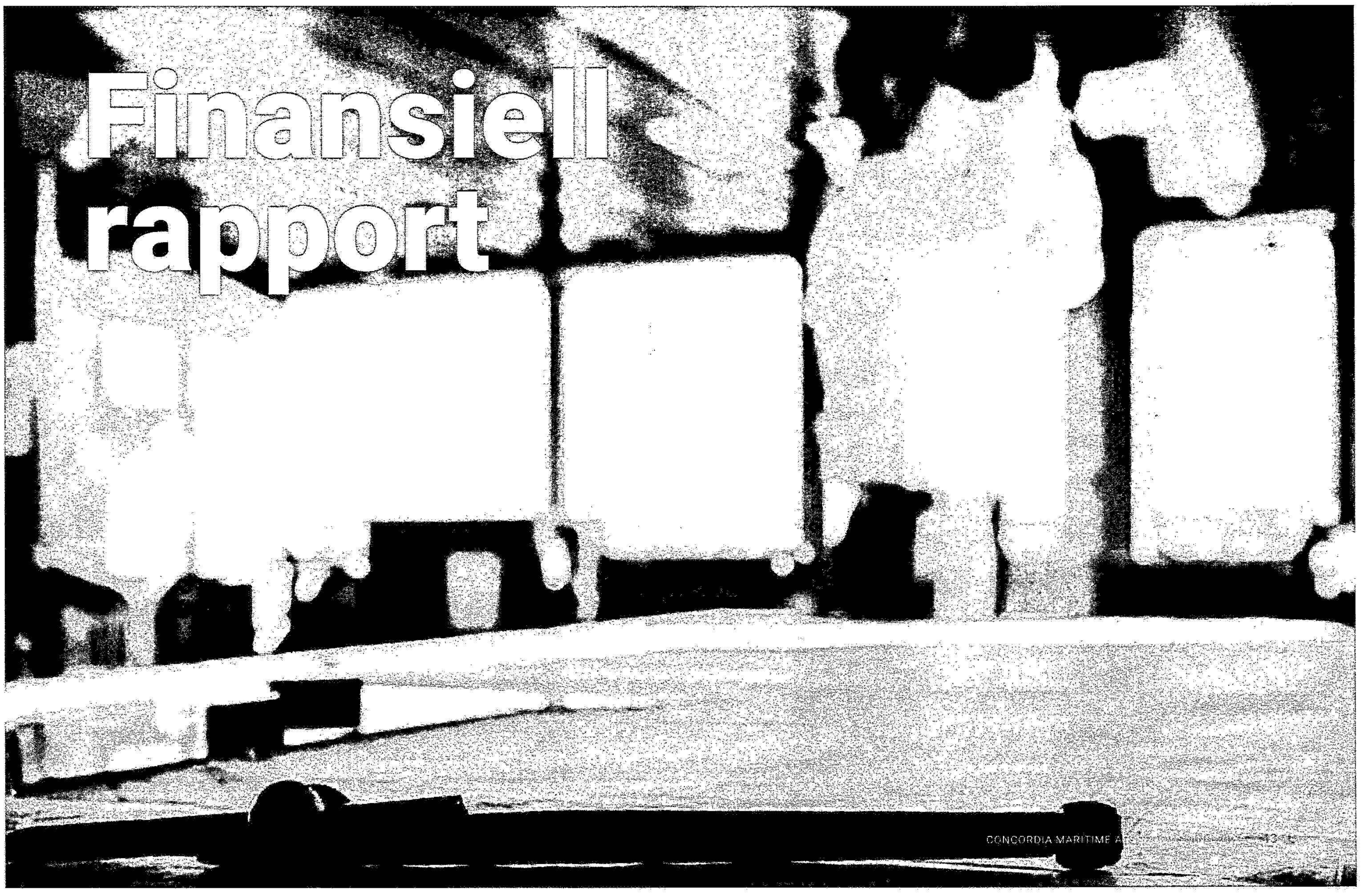
Soliditet



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14E70F83254331F8008C53E8F26BE1F

2023052907592

Finansiell rapport



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:
8A1447F63254333F8008C53E8F28BE4F

2023052907593

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2022. Huvudägare är Stena Sessan AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet.

Allmänt om verksamheten
Efter många svaga år vände tankmarknaden under 2022 kraftigt uppåt. Utvecklingen beror till stora delar på de förändringar i lastflöden som den ryska invasionen av Ukraina har fört med sig. Därtill har fortsatt ansträngd raffinaderikapacitet medfört allt längre transportdistanser. Den stärkta marknaden för tanktransporter medförde i sin tur stigande priser på fartyg. Omsättningen på fartyg var under året hög, framför allt gällande äldre tonnage.

För Concordia Maritimes del präglades året i hög utsträckning av flertalet fartygsförsäljningar. Sammantaget såldes under året sju fartyg, sex produkttankers av P-MAX-klass och en Suezmaxtanker. I enlighet med ingångna bankavtal har överskottet från försäljningarna av P-MAX-fartygen använts till accelererad amortering på lån. Sammantaget under 2022 har MSEK 828 amorterats på bolagets banklån, varav MSEK 721 består av amorteringar i samband med fartygsförsäljningar.

Produkttankflottan
Efter försäljningen av sammantaget sex fartyg utgjordes Concordia Maritimes flotta i slutet av året av fem P-MAX-fartyg om vardera 65 200 dwt. Samtliga produkttankfartyg i flottan, med undantag för *Stena Polaris*, sysselsattes under året genom ett femårigt tidsbefraktningsavtal med Stena Bulk. *Stena Polaris* utkontrakterades i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. (Crowley). Avtalet omfattar årliga optioner med möjlighet till förlängning fram till och med 2026.

Suezmaxflottan
Innan försäljningen under våren 2022 sysselsattes Suezmaxtankern *Stena Supreme* på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol.

Fokus framöver
Som en konsekvens av genomförda fartygsförsäljningar har bolaget påbörjat utvärdering av nya konkreta affärsförslag. Som alltid inom sjöfarten är timing vid köp och försäljning helt avgörande. Om fartygsmarknaden fortsätter vara stark kan bolaget komma avyttra ytterligare fartyg, för att därefter, när rätt tillfälle uppstår, återigen kunna växa verksamheten.

Kovenanter
I samband med återbetalning av banklån till följd av fartygsförsäljningar har tidigare ställda finansiella kovenanter terminerats. I dagsläget har bolaget endast kvar ett fartygslån med pant, vilket är lånet för *Stena Penguin* till Svenska Skeppshypotek. I låneavtalet specificeras att lånet inte får vara högre än 70 procent av marknadsvärdet. Per den 31 december 2022 förelåg det god marginal till befintlig kovenant då skulden motsvarade ca 30 procent av marknadsvärdet på fartyget.

Likviditet
Concordia Maritimes tillgängliga likviditet har under året ökat avsevärt i samband med försäljningar av fartyg. Vid utgången av året var den tillgängliga likviditeten, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter MSEK 98,0 (34,9).

Värdering av flottan
Under fjärde kvartalet 2022 inhämtade Concordia Maritime värderingar av fartygsflottan från tre av varandra oberoende värderingsinstitut. Jämfört med värderingarna från december 2021 uppgick uppgången till hela 50 procent. Vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var återvinningsvärdet (marknadsvärdet) högre än den kassagenererande enhetens bokförda värde. Vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var alla utom ett P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk. Time charteravtalet med Stena Bulk sträcker sig fram till 2026. Concordia Maritime har enligt avtalet rätt att under perioden för chartern avyttra fartyg och bryta charteravtalet med Stena Bulk. Finns underliggande charteravtal mellan Stena Bulk och en slutkund kan dock en kostnad uppstå för att hitta ersättningstonnage eller för att förhandla fram en cancellering av det underliggande avtalet.

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F20BE4F

2023052907594

Fraktmarknadens utveckling
Efter ett svagt första kvartal vände tankmarknaden kraftigt uppåt under våren – och var sedan fortsatt stark hela året. Uppgången märktes först inom produkttank segmenten, men kom från sensommaren att märkas även inom råoljesegmenten.

Produkttankmarknaden (MR)
Det femåriga avtalet säkerställer en bashyra om USD 15 500 per dag och fartyg, med vinstdelning på överstigande nivåer beräknad på snittintjäningen per fartyg och halvår. Inkluderat vinstdelningen uppgick den genomsnittliga intjäningen för de till Stena Bulk utkontrakterade fartygen under året till motsvarande USD 17 200 per dag (13 700). Stena Bulk har under året sysselsatt fartygen på en kombination av korta och medellånga kontrakt. Intjäningen för Stena Polaris motsvarar ett tidsbefraktningsavtal på cirka USD 18 000 per dag.

Nybyggnadspriser
Vid utgången av räkenskapsåret kostade ett nyproducerat produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 44 (41). Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid årets slut cirka MUSD 80 (76).

Ekonomisk översikt
Omsättning och resultat
Omsättningen för 2022 blev MSEK 686,1 (704,8). Årets resultat före skatt var MSEK 126,1 (–658,2). Resultat efter skatt per aktie slutade på 2,58 (–13,84). 2022 års resultat påverkades positivt av reavinster om 193,9 MSEK från försäljning av fartyg. 2021 års resultat belastades med –267,7 MSEK hänförlig till nedskrivning av värdet på fartygsflottan

Investeringar
Investeringar i materiella tillgångar uppgick under året till MSEK –0,8 (191,5).

Likviditet och finansiell ställning
Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 98,0 (34,9). Bolagets räntebärande skulder uppgick vid årsskiftet till MSEK 577,3 (1 597,6). Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 410,5 (296,3) och soliditeten uppgick till 33% (14%). I samband med stämman under maj 2022 så minskades bolagets aktiekapital att uppgå till 187 500 000,00 kronor, fördelat på sammanlagt 47 729 798 aktier

Ytterligare information kring koncernens likviditet och finansiella ställning återfinns på sid. 44 under rubriken "Kovenanter" samt "Likviditet".

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.

Hållbarhetsinformation
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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F9008C53E8F28BE4F

2023052907595

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 2022 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.

Som en konsekvens av fartygsförsäljningar minskade under året de faktiska utsläppen från Concordia Maritimes flotta. Sammantaget uppgick minskningen till 32 procent.

Under 2022 genomfördes 16 vettinginspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. Vid dessa noterades sammanlagt 45 observationer, ett genomsnitt på 2,8 observationer per inspektion.Detta utfall är i linje med målsättningen <4.

Bolaget har under 2022 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 sid. 19–30.

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

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Ökad geopolitisk oro och stor makroekonomisk osäkerhet gör marknadens utveckling svårbedömd. På utbudssidan är orderboken för tankfartyg fortsatt låg vilket väntas medföra fortsatt låg nettotillväxt framöver. Inom MR-segmentet uppskattas nettotillväxten under 2023 sjunka till 2–3 procent, vilket är lägre än 2022. Efterfrågesidan kan komma påverkas av en svag utskrotning och ökad snittålder av flottan, möjliga neddragningar från OPEC och en sämre ekonomisk utveckling i Kina och resten av världen än vad som förutspåtts, samt även ökande nybeställningstakt. Kommande miljölagstiftning som Cii kan kräva investeringar i befintligt tonnage för efterlevnad.

Tidsutbefraktningsavtalet med Stena Bulk säkerställer 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 sid. 82–93. Informationen om de viktigaste inslagen i koncenens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättandet av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut[1)]

- *Stena Provence*, levererades i slutet av januari 2023. I samband med leveransen kunde skulden till merparten av långivande banker återbetalas.
- Crowley Government Services Inc. valde i början av 2023 att nyttja förlängningsoptionen avseende *Stena Polaris*. Avtalet sträcker sig nu till början av 2024.

1) Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 2023-04-13.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Styrelsen föreslår att årsstämman 2023 beslutar om riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare enligt följande.

Riktlinjernas omfattning m.m.

Dessa riktlinjer omfattar medlemmar koncernledningen i Concordia Maritime. Riktlinjerna ska tillämpas på ersättningar som avtalas, och förändringar som görs i redan avtalade ersättningar, efter det att riktlinjerna antagits av årsstämman 2023. Riktlinjerna omfattar inte ersättningar som beslutas av bolagsstämman.

Beträffande anställningsförhållanden som lyder under andra regler än svenska får vederbörliga anpassningar ske för att följa tvingande sådana regler eller fast lokal praxis, varvid dessa riktlinjers övergripande ändamål så långt möjligt ska tillgodoses.

Riktlinjernas främjande av bolagets affärsstrategi, långsiktiga intressen och hållbarhet

Bolagets vision att alltid vara förstahandsvalet och affärspartnern inom tanksjöfart och för att uppnå detta har bolaget en affärsstrategi som i korthet är att tillgodose sina kunders behov av säkra, hållbara och tillförlitliga tanktransporter baserat på innovation och förstklassigt utförande samt att vid rätt tidpunkt göra investeringar i fartyg och tjäna pengar på förändringar i fartygsvärdena. En framgångsrik implementering av bolagets affärsstrategi och tillvaratagandet av bolagets långsiktiga intressen, inklusive dess

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8009C53E8F28BE4F

202305290759

hållbarhet, förutsätter att bolaget kan rekrytera och behålla kvalificerade medarbetare. För detta krävs att bolaget kan erbjuda attraktiv och konkurrenskraftig ersättning. Den absoluta nivån ska vara beroende av storleken och komplexiteten i den aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Dessa riktlinjer möjliggör att ledande befattningshavare kan erbjudas en attraktiv och konkurrenskraftig totalersättning.

Rörlig kontantersättning som omfattas av dessa riktlinjer ska syfta till att främja bolagets affärsstrategi och långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet.

Formerna av ersättning m.m.

Ersättningen ska vara marknadsmässig och får bestå av följande komponenter: fast kontantlön, rörlig kontantersättning, pensionsförmåner och andra förmåner. Bolagsstämman kan därutöver – och oberoende av dessa riktlinjer – besluta om exempelvis aktie- och aktiekursrelaterade ersättningar.

Uppfyllelse av kriterier för utbetalning av rörlig kontantersättning ska kunna mätas under en period om ett år. Den rörliga kontantersättningen får uppgå till högst 50 procent av den fasta årliga kontantlönen. Den rörliga kontantersättningen ska vara kopplad till årligt fastställda och mätbara kriterier, t.ex. kommersiella, operationella och finansiella kriterier, som ska bestämmas av styrelsen. De kan också utgöras av individanpassade kvantitativa eller kvalitativa mål. Kriterierna ska vara utformade så att de främjar bolagets affärsstrategi och långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, genom att exempelvis ha en tydlig koppling till affärsstrategin eller främja befattningshavarens långsiktiga utveckling. Dessa kriterier innefattar för närvarande bland annat undvikande av arbetsplatsolyckor (LTIF), antal observationer vid fartygsinspektioner och utnyttjande av fartygsflottan. Tillämpliga kriterier och de olika kriteriernas relativa storlek fastställs på individuell basis.

När mätperioden för uppfyllelse av kriterier för utbetalning av rörlig kontantersättning avslutats ska bedömas/fastställas i vilken utsträckning kriterierna uppfyllts. Styrelsen ansvarar för bedömningen såvitt avser rörlig kontantersättning till verkställande direktören. Såvitt avser rörlig kontantersättning till övriga befattningshavare ansvarar verkställande direktören för bedömningen. Såvitt avser uppfyllandet av finansiella mål ska bedömningen baseras på fastställt finansiellt underlag för aktuell period. Om koncernens resultat före skatt är negativt för aktuell period ska utbetalning av rörlig kontantersättning begränsas till 50 procent av faktiskt utfall.

För verkställande direktören ska pensionsförmåner, innefattande sjukförsäkring, vara premiebestämda. Rörlig kontantersättning ska vara pensionsgrundande. Pensionspremierna för premiebestämd pension ska uppgå till högst 35 procent av den årliga kontantlönen. För övriga ledande befattningshavare ska pensionsförmåner, innefattande sjukförsäkring, vara premiebestämda om inte befattningshavaren omfattas av förmånsbestämd pension enligt tvingande kollektivavtalsbestämmelser. Rörlig kontantersättning ska vara enbart pensionsgrundande i den mån så följer av tvingande kollektivavtalsbestämmelser som är tillämpliga på befattningshavaren. Pensionspremierna för premiebestämd pension ska uppgå till högst 30 procent av den fasta årliga kontantlönen.

Andra förmåner får innefatta bl.a. sjukvårdsförsäkring och bilförmån. Sådana förmåner får sammanlagt uppgå till högst 10 procent av den fasta årliga kontantlönen.

För befattningshavare vilka är stationerade i annat land än sitt hemland får ytterligare ersättning och andra förmåner utgå i skälig omfattning med beaktande av de särskilda omständigheter som är förknippade med sådan utlandsstationering, varvid dessa riktlinjers övergripande ändamål så långt möjligt ska tillgodoses. Sådana förmåner får sammanlagt uppgå till högst 15 procent av den fasta årliga kontantlönen.

Upphörande av anställning

Vid uppsägning från bolagets sida får uppsägningstiden vara högst två år för verkställande direktören och ett år för övriga ledande befattningshavare. Fast kontantlön under uppsägningstiden och avgångsvederlag får sammantaget inte överstiga ett belopp motsvarande den fasta kontantlönen för två år för verkställande direktören och ett år för övriga ledande befattningshavare. Vid uppsägning från verkställande direktörens sida får uppsägningstiden vara högst tolv månader och sex månader för övriga ledande befattningshavare, utan rätt till avgångsvederlag.

Lön och anställningsvillkor för anställda

Vid beredningen av styrelsens förslag till dessa ersättningsriktlinjer har lön och anställningsvillkor för bolagets anställda beaktats genom att uppgifter om anställdas totalersättning, ersättningens komponenter samt ersättningens ökning och ökningstakt över tid har utgjort en del av styrelsens beslutsunderlag vid utvärderingen av skäligheten av riktlinjerna och de begränsningar som följer av dessa. Utvecklingen av avståndet mellan de ledande befattningshavarnas ersättning och övriga anställdas ersättning kommer att redovisas i ersättningsrapporten.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254335F8008C53E8F28BE4F

2023052907597

Beslutsprocessen för att fastställa, se över och genomföra riktlinjerna

Styrelsen har inte inrättat något ersättningsutskott, eftersom styrelsen funnit det mer ändamålsenligt att hela styrelsen fullgör ersättningsutskottets uppgifter. Styrelsen ska upprätta förslag till nya riktlinjer åtminstone vart fjärde år och lägga fram förslaget för beslut vid årsstämman. Riktlinjerna ska gälla till dess att nya riktlinjer antagits av bolagsstämman. Styrelsen ska även följa och utvärdera program för rörliga ersättningar för bolagsledningen, tillämpningen av riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare samt gällande ersättningsstrukturer och ersättningsnivåer i bolaget. Vid styrelsens behandling av och beslut i ersättningsrelaterade frågor närvarar inte verkställande direktören eller andra personer i bolagsledningen, i den mån de berörs av frågorna.

Frångående av riktlinjerna

Styrelsen får besluta att tillfälligt frångå riktlinjerna helt eller delvis, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det och ett avsteg är nödvändigt för att tillgodose bolagets långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, eller för att säkerställa bolagets ekonomiska bärkraft. Styrelsen beslutar om eventuella avsteg från riktlinjerna.

Beskrivning av betydande förändringar av riktlinjerna och hur aktieägarnas synpunkter har beaktats

De gällande riktlinjerna för ersättning till ledande befattningshavare antogs på årsstämman 2020. Dessa riktlinjer är i allt väsentligt likalydande med de riktlinjer som beslutades av årsstämman 2020. Dock har uppsägningstiden för övriga ledande befattningshavare vid uppsägning från bolagets sida, ändrats från högst sex månader till högst ett år. Därtill har den maximala fasta kontantlönen under uppsägningstiden och avgångsvederlag för övriga ledande befattningshavare ändrats till att sammantaget inte få överstiga ett belopp motsvarande den fasta kontantlönen för ett år, istället för som tidigare sex månader.

Inga synpunkter på ersättningsriktlinjerna har framkommit i samband med stämmobehandling.

Moderbolag

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

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att förfogande vinstmedel MSEK −82,0 disponeras enligt följande.

MSEK	2020	2021	2022
Utdelning (47 729 798 aktier)	0,0	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	−80,8	−194,5	−82,0
Summa	**−80,8**	**−194,5**	**−82,0**

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
BA14470F83254133F8008C53E8F28BE4F

2023052907598

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2021	2022	2022 MUSD[1)]
Tidsbefraktningsintäkter, lease av fartyg		120,2	176,5	17,4
Tidsbefraktningsintäkter, operativa tjänster		202,1	247,6	24,5
Spotbefraktningsintäkter		382,5	68,2	6,7
Övriga intäkter		0,0	193,9	19,1
Summa intäkter	2, 3, 19	**704,8**	**686,1**	**67,8**
Reserelaterade driftskostnader	2	–220,1	–9,9	–1,0
Driftkostnader fartyg	2	–297,3	–119,6	–11,8
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	–196,7	–150,1	–14,8
Övriga externa kostnader	5	–59,2	–22,9	–2,3
Personalkostnader – land	4	–14,0	–9,4	–0,9
Avskrivningar/Nedskrivningar	8	–501,0	–157,2	–15,5
Summa rörelsekostnader	21	**–1 288,3**	**–469,2**	**–46,3**
Rörelseresultat	2	**–583,5**	**216,9**	**21,4**
Finansiella intäkter		8,6	0,7	0,1
Finansiella kostnader		–83,3	–91,6	–9,0
Finansnetto	6	**–74,7**	**–90,9**	**–9,0**
Resultat före skatt		**–658,2**	**126,1**	**12,5**
Skatt	7	–2,1	–2,7	–0,3
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		**–660,4**	**123,3**	**12,2**

1 januari–31 december, MSEK	Not	2021	2022	2022 MUSD[1)]
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	13			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		48,6	43,4	4,3
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		61,8	–6,2	–0,6
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödes-säkringar som har omförts till periodens resultat		51,2	4,1	0,4
Återföring omräkningsdifferenser hänförlig till avyttrade fartyg		0,0	–50,5	–5,0
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		**–498,7**	**114,2**	**11,3**
Resultat per aktie före/efter utspädning	13	**–13,84[2)]**	**2,58**	**0,23[3)]**

1) Orevisderat, se not 1.
2) Värde redovisas i SEK.
3) Värde redovisas i USD.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8006C53E8F28BE4F

2023052907599

Rapport över finansiell ställning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2021	2022	2022 MUSD[1)]
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Fartyg	3, 8, 19	1 454,5	883,2	84,7
Långfristiga fordringar	10	5,4	5,6	0,5
Summa anläggningstillgångar		**1 459,8**	**888,8**	**85,2**
Kundfordringar	9	56,8	15,0	1,4
Övriga kortfristiga fordringar	10	31,1	37,4	3,6
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	11	24,1	39,6	3,8
Likvida medel	12, 23	15,9	110,4	10,6
Tillgångar som innehas för försäljning	8, 19	518,8	152,4	14,6
Summa omsättningstillgångar		**646,8**	**354,9**	**34,0**
SUMMA TILLGÅNGAR		**2 106,7**	**1 243,7**	**119,3**

Per den 31 december, MSEK	Not	2021	2022	2022 MUSD[1)]
Eget kapital	13			
Aktiekapital		381,8	187,5	18,0
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	5,9
Reserver		462,3	453,1	43,5
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		−609,7	−292,0	−28,0
Summa eget kapital		**296,3**	**410,5**	**39,4**
SKULDER				
Långfristiga skulder	17, 18			
Skulder till kreditinstitut	14	0,0	75,0	7,2
Övriga långfristiga skulder	14, 19	310,9	441,7	42,4
Summa långfristiga skulder		**310,9**	**516,8**	**49,6**
Kortfristiga skulder	17, 18			
Skulder till kreditinstitut	14	773,9	136,4	13,1
Leverantörsskulder		5,3	20,2	1,9
Aktuell skatteskuld		6,8	6,2	0,6
Övriga skulder	15, 19	0,3	0,2	0,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	16	191,6	120,0	11,5
Skulder som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning	14, 19	521,5	33,3	3,2
Summa kortfristiga skulder		**1 499,4**	**316,4**	**30,3**
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		**2 106,7**	**1243,7**	**119,3**

Information om koncernens ställda säkerheter och eventualförpliktelser, se not 20.
1) Oreviderat, se not 1.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8009C583E8F29B64F

2023052907600

Rapport över förändringar i koncernens eget kapital

			Reserver[2]				
MSEK	Aktie kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings-reserv	Balanserade vinstmedel[1]	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital 2022-01-01	381,8	61,9	460,2	0,0	2,1	−609,6	296,3
Årets totalresultat							
Årets resultat						123,3	123,3
Årets övriga totalresultat			−7,0	0,0	−2,1	0,0	−9,1
Årets totalresultat	**381,8**	**61,9**	**453,1**	**0,0**	**0,0**	**−486,3**	**410,5**
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Nedsättning av aktiekapital	−194,3					194,3	0,0
Utdelning						0,0	0,0
Utgående eget kapital 2022-12-31	**187,5**	**61,9**	**453,1**	**0,0**	**0,0**	**−292,0**	**410,5**

			Reserver[2]				
MSEK	Aktie kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings-reserv	Balanserade vinstmedel[1]	Totalt eget kapital
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**	**296,3**
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**

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.
2) Se även not 13.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1447 0F8325433F8008C59E8F26BE4F

202305290760 1

Rapport över kassaflöden för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2021	2022	2022 MUSD[1)]
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat		–583,5	216,9	21,4
Finansiella intäkter	23	8,6	4,2	0,4
Finansiella kostnader	23	–83,3	–89,8	–8,9
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	23	625,8	–37,0	–3,7
Betald skatt		–1,1	–1,3	–0,1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**–33,5**	**93,0**	**9,2**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (–)/Minskning (+) av rörelsefordringar		–8,0	17,3	1,7
Ökning (+)/Minskning (–) av rörelseskulder		76,3	12,0	1,2
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**34,8**	**122,3**	**12,1**
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–191,5	–0,8	–0,1
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		487,4	1 148,2	113,4
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**295,9**	**1 147,4**	**113,3**
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		203,9	0,0	0,0
Amortering av lån		–105,2	–828,0	–81,8
Amortering av leasingskuld		–551,3	–351,6	–34,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–452,5**	**–1 179,6**	**–116,5**
Årets kassaflöde		–121,9	90,1	8,9
Likvida medel vid årets början		130,2	15,9	1,8
Valutakursdifferens i likvida medel		7,6	4,5	–0,1
Likvida medel vid årets slut		**15,9**	**110,4**	**10,6**

1) Omräknat, se not 1.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F3008C53E8F28BE4F

2023052907602

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2021	2022
Nettoomsättning	3	45,2	2,6
Totala intäkter		**45,2**	**2,6**
Driftskostnader fartyg		–96,4	0,3
Övriga externa kostnader	5	–12,7	–12,2
Personalkostnader	4	–10,1	–5,5
Rörelseresultat	21	**–74,0**	**–14,8**
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		–71,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		90,4	37,4
Räntekostnader och liknande resultatposter		–59,2	–104,4
Finansnetto	6	**–39,7**	**–81,8**
Resultat efter finansiella poster		**–113,7**	**–81,8**
Skatt	7	0,0	0,0
Årets resultat[1)]		**–113,7**	**–81,8**

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1447 0F8325133F8008C53E8F28BE4F

2023052907603

Rapport över finansiell ställning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2021	2022
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	22	675,5	675,5
Uppskjuten skattefordran	7	0,0	0,0
Långfristiga fordringar på koncernföretag		886,2	297,6
Övriga långfristiga fordringar	10	5,4	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		1 567,1	973,1
Summa anläggningstillgångar		**1 567,1**	**973,1**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	9	0,0	0,0
Aktuell skattefordran		0,0	0,4
Fordran Koncernbolag		15,4	310,2
Övriga fordringar	10	1,4	0,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	11	5,8	0,2
Summa kortfristiga fordringar		**22,6**	**310,9**
Kassa och bank	23	0,0	0,0
Summa omsättningstillgångar		**22,6**	**310,9**
SUMMA TILLGÅNGAR		**1 589,7**	**1 284,0**

Per den 31 december, MSEK	Not	2021	2022
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	13		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		381,8	187,5
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		−80,8	−0,2
Årets resultat		−113,7	−81,8
Summa eget kapital		**325,7**	**243,8**
Långfristiga skulder	17, 18		
Skulder till kreditinstitut	14	0,0	0,0
Skulder till koncernföretag	21	27,4	27,4
Övriga långfristiga skulder		310,9	441,7
Summa långfristiga skulder		**338,4**	**469,2**
Kortfristiga skulder	17, 18		
Skulder till kreditinstitut	14	749,1	163,7
Skulder till koncernföretag	21	83,1	365,8
Leverantörsskulder		2,1	1,1
Aktuell skatteskuld		5,2	5,3
Övriga skulder		0,3	0,6
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	16	85,8	34,5
Summa kortfristiga skulder		**925,6**	**570,9**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**1 589,7**	**1 284,0**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529076O4

Rapport över förändringar i moderbolagets eget kapital

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
MSEK	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt eget kapital
Ingående eget kapital 2022-01-01	381,8	138,3	−80,8	−113,7	325,7
Föregående års resultat			−113,7	113,7	0,0
Årets resultat				−81,8	−81,8
Nedsättning av aktiekapital	−194,3		194,3		0,0
Utdelning					0,0
Utgående eget kapital 2022-12-31	**187,5**	**138,3**	**−0,2**	**−81,8**	**243,8**

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
MSEK	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt eget kapital
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**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254331F8009C53E8F28BE4F

20230529076O5

Rapport över kassaflöden för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2021	2022
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		−74,0	−14,8
Resultat från dotterbolag		−71,0	0,0
Finansiella intäkter	23	90,4	36,8
Finansiella kostnader	23	−59,2	−30,6
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	23	67,9	0,1
Betald skatt		−1,1	−0,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**−46,9**	**−8,9**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (−)/Minskning (+) av rörelsefordringar		25,1	698,2
Ökning (+)/Minskning (−) av rörelseskulder		−94,9	−15,2
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**−116,7**	**674,0**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i finansiella tillgångar		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**0,0**	**0,0**
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		211,5	0,0
Amortering av lån		−105,2	−672,3
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**106,3**	**−672,3**
Årets kassaflöde		−10,4	1,7
Likvida medel vid årets början		20,2	0,0
Kursdifferens i likvida medel		−9,8	1,7
Likvida medel vid årets slut		**0,0**	**0,0**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254331F9008C53E8F28BE4F

2023052907606

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 skatteskäl.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 13 april 2023. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 4 maj 2023.

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 2022 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=10,12 och slutkurs USD 1,00=10,43. 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 eventualförpliktelser. Dotterföretags finansiella rapporter tas in i koncernredovisningen från och med förvärvstidpunkten till det datum då bestämmandeinflytandet upphör.

Koncernens konsoliderade finansiella rapporter inkluderar de finansiella rapporter för moderbolaget och dess direkt eller indirekt ägda dotterbolag efter:
- eliminering av koncerninterna transaktioner
- 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 orealiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med gemensamt kontrollerade företag elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade 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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144F0F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907607

Forts not 1

redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiseras 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 spotbefraktningsintäkter och tidsbefraktningsintäkter. Spotbefraktningsintäkter genereras när fartygen sysselsätts på den öppna marknaden, spotmarknaden, och befraktas resa för resa. Spotbefraktningsintäkterna erhålls när den enskilda resan är avslutad och prestationsåtagandet uppfylls successivt över tid. Pågående resor för spotbefraktningsintäkter fördelas mellan aktuellt rapporteringstillfälle och kommande rapporteringstillfälle baserat på antalet dagar på resan. Om nettoresultatet (fraktintäkter minus direkta resekostnader) av resan är negativt förs hela resultatet till aktuell rapportperiod. Spotbetraktningsintäkter redovisas som upplupna intäkter från tidpunkten då prestationsåtagandet uppfyllts fram till dess de betalats. Tidsbefraktningsintäkter 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 spotbefraktningsintäkter. Prestationsåtagandet för tidsbefraktningsintäkter uppfylls successivt över tid. Tidsbetraktningsintäkter redovisas som förutbetalda intäkter från tidpunkten för betalning fram till dess prestationsåtagandet 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 befraktarens 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 ränteintäkter på bankmedel och fordringar och räntebärande värdepapper, räntekostnader på lån, utdelningsintäkter, valutakursdifferenser samt derivatinstrument som används inom den finansiella verksamheten.

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

Utdelningsintäkt redovisas när rätten att erhålla betalning fastställts.

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

IFRS 9 innehåller tre principiella klassificeringskategorier för finansiella tillgångar: Värderade till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via övrigt totalresultat och verkligt värde via resultatet. Klassificeringen av finansiella tillgångar enligt IFRS 9 är generellt baserad på företagets affärsmodell för förvaltningen av de finansiella tillgångarna och egenskaperna hos de avtalsenliga kassaflödena från den finansiella tillgången.

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

Förvärv och avyttring av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, som utgör den dag då bolaget förbinder sig att förvärva eller avyttra tillgången, förutom vid avistaaffärer då likviddagsredovisning tillämpas. Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid marknad. Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker till exempel nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument och diskonterade kassaflöden. För ytterligare information se not 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 egetkapitalinstrument 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 tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut samt kortfristiga likvida placeringar med en löptid från anskaffningstidpunkten understigande tre månader vilka är utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat
Finansiella instrument i denna kategori består av aktier som inte innehas för handel. De finansiella instrumenten i denna kategori värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907608

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 hänförbara 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 hänförbara 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 hänförbara 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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907609

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 produktankfartyg 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 fartygsmäklare och dels på basis av diskonterade kassaflöden. Eventuella antaganden vid en kassaflödesberäkning anges i not 8 för materiella anläggningstillgångar.

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

Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

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

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

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 nyttjanderättstillgång 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 ökningar i rörliga leasebetalningar baserat på nivån på referensräntan, vilka inte inkluderas i leaseskulden 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.

Det, vid räkenskapsårets ingång, kvarvarande leasingavtalet 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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254335F8000C53E8F29BE4F

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 vidareuthyrs 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 tidsbefraktningsintäkter.

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 företagsägd kapitalförsäkring. I enlighet med IAS 19 har pensionsutfästelsen klassificerats som en avgiftsbestämd pensionsplan vilket medför att kapitalförsäkringen och pensionsutfästelsen nettoredovisas.

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 skattepliktig 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 regierade. 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 balansdagskurs, säkringsredovisning tillämpas ej.

Moderbolagets finansiella garantiavtal består i huvudsak av borgensförbindelser till förmån för dotterföretag. Finansiella garantier innebär att bolaget har ett åtagande att ersätta innehavaren av ett skuldinstrument för förluster som denne ådrar sig på grund av att en angiven gäldenär inte fullgör betalning vid förfall enligt avtalsvillkoren. För redovisning av finansiella garantiavtal tillämpar moderbolaget en av Rådet för finansiell rapportering tillåten lättnadsregel jämfört med reglerna i IFRS 9. Lättnadsregeln avser finansiella garantiavtal utställda till förmån för dotterföretag. Moderbolaget redovisar finansiella garantiavtal som avsättning i balansräkningen när bolaget har ett åtagande för vilket betalning sannolikt erfordras för att reglera åtagandet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254335F8008C53E8F28BE4F

20230529076111

2 EBITDA och intäkter per fartygskategori

EBITDA per kvartal

	Q4		Q3		Q2		Q1		Helår	
MUSD	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Produkttank (tidsbefraktning)	5,7	5,4	1,7	4,9	0,8	6,6	0,7	5,1	8,8	21,4
Produkttank (spot)	−1,4	−0,3	−2,0	−0,1	−1,1	0,1	−4,5	0,3	−6,5	−1,0
Produkttank (fartygsförsäljning)	0,0	15,4	−3,6	−0,4	0,0	0,0	0,0	−1,4	−3,6	14,5
Suezmax (spot)	0,3	0,0	−2,1	−0,5	−1,8	0,9	−1,5	0,5	−5,1	0,9
Suezmax (fartygsförsäljning)	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	4,1	0,0	0,0	0,0	4,6
Administration och övrigt	−0,9	−0,8	−0,5	−1,1	−0,9	−1,0	−0,8	−1,2	−3,2	−3,5
Totalt	**4,4**	**19,7**	**−6,6**	**3,4**	**−2,0**	**10,6**	**−5,4**	**3,2**	**−9,6**	**37,0**

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. 94.

Intäkter per fartygskategori

	Helår	
MSEK	2021	2022
Produkttank time charter	322,3	424,0
Produkttank spot	300,5	29,7
Produkttank fartygsförsäljning	0,0	147,0
Produkttank totala intäkter	**622,8**	**600,7**
Suemax spot	82,0	38,6
Suezmax fartygsförsäljning	0,0	46,9
Suezmax totala intäkter	**82,0**	**85,4**
Övrigt	0,0	0,0
Totala intäkter	**704,8**	**686,1**

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden
Fördelningen av intäkter baseras på kundens hemvist medan anläggningstillgångar (fartyg) fördelas utifrån fartygets flagga.

	Totalt	
Koncernen, MSEK	2021	2022
Intäkter		
Sverige	205,6	425,6
Grekland	0,0	160,6
USA	138,3	66,2
Övrigt	360,9	33,7
Totala intäkter	**704,8**	**686,1**

Största kunder sett till omsättning
Koncernen har under 2022 genererat intäkter på MSEK 686,1. Under året har 2 enskilda kunder stått för mer än 10% av den totala intäkten. De tre största enskilda kunderna hade intäktsandelar på 62% (motsvarande MSEK 425,6), 23,4% (motsvarande MSEK 160,6) respektive 9,7% (motsvarande MSEK 66,2).

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).

	Totalt	
Moderbolaget, MSEK	2021	2022
Intäkter		
Sverige	45,2	0,0
Danmark	0,0	2,6
Totala intäkter	**45,2**	**2,6**

Moderbolagets omsättning under 2022 avser koncerninterna tjänster och avser under 2021 intäkter från inchartrade fartyg.

	Totalt	
Koncernen, MSEK	2021	2022
Anläggningstillgångar		
Bermuda	1 973,3	814,3
USA	0,0	225,8
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	**1 973,3**	**1 040,0**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

202305290761 2

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2021	2022
Löner och ersättningar m. m.	8,4	7,3
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	2,7	1,2
Sociala avgifter	1,8	1,5
	12,9	**10,0**

Könsfördelning i företagsledningen

Moderbolaget	2021 Andel kvinnor	2022 Andel kvinnor
Styrelsen	33%	25%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	33%	28%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner

	2021					2022				
Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	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 Brocker	225				225	225				225
Helena Levander	225				225	225				225
Mats Jansson	225				225	225				225
Ulrika Laurin	225				225	225				225
Henrik Hallin	225				225	225				225
Verkställande direktör	4 042	596	57	1 465	6 160	3 453	0	21	737	4 211
Andra ledande befattningshavare	2 564	61	56	1 106	3 786	1 622	193	625	337	2 777
Summa	**8 131**	**657**	**113**	**2 571**	**11 472**	**6 600**	**193**	**646**	**1 074**	**8 513**

I beloppet för grundlön för vd under 2022 avser TSEK 1 596 kostnader för tidigare vd. 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	2021 Löner och ersättningar	2021 Sociala kostnader	2022 Löner och ersättningar	2022 Sociala kostnader
Moderbolaget	6,3	4,0	5,5	2,3
(varav pensions-kostnad)		2,6		1,1

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1 074 (2 571) 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	2021	Varav män	2022	Varav män
Sverige	1,0	100%	1,5	67%
Totalt moderbolaget	**1,0**		**1,5**	
Dotterföretag				
Danmark	2,0	50%	1,8	55%
Totalt i dotterföretag	**2,0**	**50%**	**1,8**	
Koncernen totalt	**3,0**	**67%**	**3,3**	**60%**

Bolaget sysselsätter inhyrd ombordpersonal 139 under 2022 och (604 under 2021) på sina fartyg.

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

Koncernen, MSEK	2021 Vd och ledningsgrupp	2021 Övriga anställda	2022 Vd och ledningsgrupp	2022 Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	4,7	0,0	3,5	0,5
Dotterbolag: Danmark	2,7	1,0	2,4	0,9
Koncernen totalt	**7,4**	**1,0**	**5,9**	**1,4**
(varav tantiem)	0,7	0,0	0,2	0,1

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 2021-12-31	Koncernen 2022-12-31	Moderbolaget 2021-12-31	Moderbolaget 2022-12-31
Kostnader för avgifts-bestämda planer	2,7	1,2	2,6	1,1

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8326433F8008C53E8F28BE4F

20230529076l3

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2021	2022	2021	2022
	PwC	PwC	PwC	PwC
Revisionsuppdrag	0,8	1,7	0,6	1,2
Skatterådgivning	0,6	0,9	0,1	0,0
Andra uppdrag	0,4	0,4	0,2	0,4
	1,7	**3,0**	**0,9**	**1,6**

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	2021	2022
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	0,0	0,6
Valutakursdifferenser	0,0	0,0
Övriga ränteintäkter	8,6	0,1
Finansiella intäkter	**8,6**	**0,7**
Räntekostnader	−68,8	−65,5
Övriga finansiella kostnader	−14,5	−26,1
Finansiella kostnader	**−83,3**	**−91,6**
Finansnetto	**−74,7**	**−90,9**

	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
Moderbolaget, MSEK	2021	2022	2021	2022
Ränteintäkter	0,0	0,0	28,7	36,8
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	61,8	0,6	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	0,0	0,0	0,0	0,0
Utdelning från dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiella intäkter	**61,8**	**0,6**	**28,7**	**36,8**

	Räntekostnader och liknande resultatposter	
Moderbolaget, MSEK	2021	2022
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	−31,7	−49,4
Valutakursdifferenser	−24,1	−48,5
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	−2,7	−6,2
Övriga finansiella kostnader	−0,8	−0,3
Finansiella kostnader	**59,3**	**−104,4**
Finansnetto	**31,2**	**−67,0**

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2021	2022
Aktuell skattekostnad (−) [/skatteintäkt (+)]	−2,1	−2,7
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	**−2,1**	**−2,7**

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	2021, %	2021	2022, %	2022
Resultat före skatt		−658,2		126,1
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	20,6	135,6	20,6	−26,0
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	−16	−104,3	25	31,5
Ej avdragsgilla kostnader	−1	−7,5	5	5,9
Ej skattepliktig intäkt	1	7,3	1	0,7
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	−5	−32,6	−10	−12,2
Ökning av spärrat räntenetto	0	−2,1	−2	−2,7
Redovisad effektiv skatt	**0**	**−2,1**	**−2**	**−2,7**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529076l4

Forts not 7

Moderbolaget, MSEK	2021, %	2021	2022, %	2022
Resultat före skatt		−113,7		−81,8
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	21	23,4	21	16,9
Ej avdragsgilla kostnader	−14	−15,8	−3	−2,8
Ej skattepliktig intäkt	23	25,6	1	0,8
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	−29	−32,6	−15	−12,2
Ökning av spärrat räntenetto	−1	−0,7	−3	−2,7
Redovisad effektiv skatt	**0**	**0,0**	**0**	**0,0**

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och -skulder

Uppskjutna skattefordringar och -skulder hänför sig till följande:

	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
Koncernen, MSEK	2021	2022	2021	2022
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:

	Uppskjuten skattefordran/ skatteskuld	
Moderbolaget, MSEK	2021	2022
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	2021	2022
Sverige	505,0	577,1
Totalt	**505,0**	**577,1**

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum. Av koncernens förlustavdrag är vid räkenskapsårets utgång MSEK 577,1 (505,0) ej aktiverade. Av koncernens förlustavdrag avser vid räkenskapsårets utgång MSEK 49,8 (36,8) spärrat räntenetto.

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

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 sid. 11–13.

Koncernen, MSEK	Fartyg	Anläggningstillgångar för försäljning	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2022		1 339,1	2,7	5 707,4
Inköp	2,5	0,0	0,0	2,5
Omklassificering	−490,3	490,3	0,0	0,0
Avgående nyttjanderättstillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	−1 646,4	−1 542,4	−2,7	−3 191,5
Valutakursdifferenser	662,5	203,2	0,0	865,8
Utgående balans 31 december 2022	**2 893,8**	**490,3**	**0,0**	**3 384,1**
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**	**1 339,1**	**2,7**	**5 707,4**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254333F8008C53E8F28BEAF

20230529076l5

Forts not 8

Koncernen, MSEK	Fartyg	Anläggnings-tillgångar för försäljning	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2022	2 910,9	820,3	2,7	3 734,0
Årets avskrivningar	116,4	0,0	0,0	116,4
Årets avskrivning periodiskt underhåll	52,8	0,0	0,0	52,8
Nedskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0
Omklassificering	–337,9	337,9	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	–1 180,3	–944,8	–2,7	–2 127,8
Valutakursdifferenser	446,9	124,5	0,0	571,4
Utgående balans 31 december 2022	**2 009,0**	**337,9**	**0,0**	**2 346,8**

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**
Redovisade värden				
1 januari 2022	1 454,5	518,8	0,0	1 973,3
31 december 2022	**884,9**	**152,4**	**0,0**	**1 037,2**
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**

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2022	0,7	0,7
Utrangering	–0,7	–0,7
Utgående balans 31 december 2022	**0,0**	**0,0**
Ingående balans 1 januari 2021	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2021	**0,7**	**0,7**
Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2022	0,7	0,7
Utrangering	–0,7	–0,7
Utgående balans 31 december 2022	**0,0**	**0,0**
Ingående balans 1 januari 2021	0,7	0,7
Utgående balans 31 december 2021	**0,7**	**0,7**
Redovisade värden		
1 januari 2022	0,0	0,0
31 december 2022	**0,0**	**0,0**
1 januari 2021	0,0	0,0
31 december 2021	**0,0**	**0,0**

Säkerheter
Per den 31 december 2022 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 1 000,6 (1 649,5) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden och nedskrivningsprövning
Fartygsflottan definieras efter försäljningen av *Stena Supreme* som en kassagenererande enhet.

Under fjärde kvartalet har Concordia Maritime inhämtat värderingar av fartygsflottan från tre av varandra oberoende värderingsinstitut. Värderingarna indikerar en fortsatt positiv värdeutveckling med en marknadsuppgång om cirka 10 procent jämfört med tidigare värderingar gjorda i slutet av september 2022. Jämfört med värderingarna från december 2021 så är uppgången hela 50 procent. Vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var återvinningsvärdet (marknadsvärdet) högre än den kassagenererande enhetens bokförda värde varför något nedskrivningsbehov inte föreligger.

Vid bedömningen av flottans nedskrivningsbehov vid utgången av december 2021 identifierades ett nedskrivningsbehov om MSEK 267,7 till följd av att den långvarigt svaga tankmarknaden hade påverkat flottans marknadsvärde negativt.

Vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var alla utom ett P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk. Time charter-avtalet med Stena Bulk sträcker sig fram till 2026. Concordia Maritime har enligt avtalet rätt att under perioden för chartern avyttra fartyg och bryta charteravtalet med Stena Bulk. Finns underliggande charteravtal mellan Stena Bulk och en slutkund kan dock en kostnad uppstå för att hitta ersättningstonnage eller för att förhandla fram en cancellering av det underliggande avtalet. För information om Stena Bulks sysselsättning av fartygen, se sid. 11–13.

Tillgångar som innehas för försäljning

	2022	2021
Fartyg	152,4	518,8
Total	**152,4**	**518,8**

I samband med årsbokslutet gjorde bolagets ledning bedömningen att det var mycket sannolikt att ett av bolagets fartyg skulle avyttras under det kommande året. Fartyget har sålts under det första kvartalet 2023.

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.

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F83254133F8008C53E8F28BE4F

20230529076l6

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

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2021	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2022	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2021	Redovisat värde ej nedskrivna fordringar 2022
Ej förfallna kundfordringar	0,7	0,0	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar 0–30 dagar	30,1	0,0	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	1,9	12,5	0,0	0,0
Förfallna kundfordringar >90 dagar	18,9	2,5	0,0	0,0
Summa	**51,6**	**15,0**	**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

	2021			2022		
Koncernen	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet	Antal kunder	% totala antalet kunder	% andel av värdet
Exponering <1 MSEK	7	64%	0%	0	0%	0%
Exponering 1–10 MSEK	2	18%	6%	2	100%	100%
Exponering >10 MSEK	2	18%	94%	0	0%	0%
Total	**11**	**100%**	**100%**	**2**	**100%**	**100%**

Koncentration av kreditrisk, per 31 december

	2021			2022		
Moderbolaget	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 100% (98%) av kundfordringarna. Moderbolagets 3 största kunder står för 0% (0%) av kundfordringarna.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529076l7

10 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Övriga långa fordringar	5,4	5,6
	5,4	**5,6**
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Lager av bunkerolja	3,8	7,3
Övriga korta fordringar	27,3	30,1
	31,1	**37,4**

Moderbolaget, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	1,4	0,0
	1,4	**0,0**
Övriga fordringar (långfristiga)		
Övriga fordringar	5,4	0,0
	5,4	**0,0**

11 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	13,1	0,0	5,8	0,2
Upplupna intäkter	11,0	39,6	0,0	0,0
	24,1	**39,6**	**5,8**	**0,2**

12 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	15,9	110,4
Summa enligt balansräkningen	**15,9**	**110,4**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**15,9**	**110,4**

På balansdagen var MSEK 44,5 (9,3) 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 utspädningseffekt. Således har ingen utspädning skett. Beräkning av resultat per aktie sker till vägt genomsnittligt antal utestående aktier.

Resultat per aktie

SEK	2021	2022
Resultat efter skatt per aktie	–13,84	2,58

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2021	2022
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	**47 729 798**	**47 729 798**

Under räkenskapsåret har aktiekapitalet i moderbolaget satts ner med MSEK 194,3 från MSEK 381,8 till MSEK 187,5 i enlighet med beslut på årsstämman. Aktiens kvotvärde är SEK 3,93.

Vinstdisposition

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit utdelning om SEK 0 per aktie (SEK 0).

MSEK	2021	2022
SEK 0 (0) per aktie	0,0	0,0
Balanseras i ny räkning	–194,5	–82,0
Summa	**–194,5**	**–82,0**

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2022-01-01	460,2	0,0	2,1
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter	43,4		
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			–6,2
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar som har omförts till periodens resultat			4,1
Återföring omräkningsdifferenser hänförlig till avyttrade fartyg	–50,5		
Utgående redovisat värde 2022-12-31	**453,1**	**0,0**	**0,0**

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**

Kassaflödessäkringar – överfört till årets resultat

SEK	2021	2022
Rörelserelaterade driftskostnader	52,4	4,1
Finansnetto	–1,2	0,0
	51,2	**4,1**

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 hänförbart till säkringstransaktioner som ännu inte har inträffat.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F800BC53E8F28BE4F

20230529076 18

14 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Banklån	0,0	74,8
Övriga långfristiga skulder	280,7	323,3
Summa långfristiga räntebärande skulder	**280,7**	**398,1**

Koncernen, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Banklån	967,9	179,2
Övriga skulder	349,0	0,0
Summa kortfristiga räntebärande skulder	**1 316,9**	**179,2**

Moderbolaget, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Banklån	0,0	0,0
Övriga långfristiga skulder	280,7	323,3
Summa långfristiga skulder	**280,7**	**323,3**

Moderbolaget, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Banklån	751,4	165,1
Övriga skulder	0,0	0,0
Summa kortfristiga skulder	**751,4**	**165,1**

Ovanstående kortfristiga och långfristiga skulder summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 577,3. Dessa skulder avser Banklån och lån till Stena Sfären. I koncernens totala räntebärande skulder ingår också avtal för checkkrediter om totalt MSEK 165,7 (145,8) varav MSEK 134,4 (117,5) är utnyttjade vid årsskiftet. Under året löstes leaseskulden för Suezmax-fartyget in då fartyget 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 balanserade låneutgifterna uppgår vid räkenskapsårets utgång till totalt MSEK 5,6 (11,5) och kostnadsförs över banklånets löptid.

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

15 Övriga skulder

Koncernen, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Övriga skulder	0,3	0,2
	0,3	**0,2**

16 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31
Upplupna kostnader fartyg	176,7	69,7	72,0	0,0
Upplupna personal-kostnader	2,6	0,9	2,0	0,6
Övriga upplupna kostnader	3,0	3,3	2,6	2,8
Upplupna räntekostnader	9,3	31,1	9,2	31,1
Förutbetalda intäkter	0,0	15,0	0,0	0,0
	191,6	**120,0**	**85,8**	**34,5**

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. Ansvaret för koncernens finansiella transaktioner och risker hanteras centralt av moderbolagets finansavdelning. Den övergripande målsättningen för finansfunktionen är att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering samt att minimera negativa effekter på koncernens resultat genom marknadsfluktuationer. Koncernens finansiella mål är en genomsnittlig årlig flottillväxt om 10% över en konjunkturcykel, avkastning på eget kapital om 10% och en soliditet om minst 40% över en konjunkturcykel.

Historiskt utfall finansiella måltal

		Utfall				
	Mål	2018	2019	2020	2021	2022
Tillväxt	10% genomsnittlig flottillväxt över en konjunkturcykel	44	–26	5	–25	–55
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital	–16	–10	–6	–112	36
Soliditet	minst 40% över en konjunkturcykel	38	29	28	14	33

Utfallen av Concordia Maritimes finansiella måltal är starkt relaterade till marknadens generella utveckling.

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. Bolaget har under året kraftigt reducerat sin skuld. I samband med leveransen av *Stena Provence* under början av 2023 kunde skulden till merparten av långivande banker återbetalas. Efter återbetalningen har bolaget endast ett lån med pant på fartyg. Lånet är utställt av Svenska Skeppshypotek och gäller finansieringen av *Stena Penguin*. I villkoren anges att lånet inte får överstiga 70% av rådande marknadsvärde. Per den 31 december 2022 motsvarade lånet ca 30% av rådande marknadsvärde (baserat på analyser från tre oberoende mäklare).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144701F83251331F8008C53E8F20BE4F

202305290761 9

Forts not 17

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 ränteexponering 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.

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

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

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

Valutarisker
Omräknings- och transaktionsexponering
Koncernen är exponerad för olika typer av valutarisker som anges nedan.

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)
Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. En stark USD ökar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas i omräkningsreserven via övrigt totalresultat. Valutakursen var SEK 9,05 per 2021-12-31 och SEK 10,43 per 2022-12-31.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 7,7 eller SEK 0,16 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)
Koncernens samtliga intäkter är i USD. Kostnadssidan är också starkt USD-dominerad med undantag för vissa administrativa kostnader i svenska kronor och danska kronor. 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 2022 beräknas en generell höjning av referensräntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 5,8 (15,9).

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 innehas för säkring värderas enligt nivå 2, basis observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

Derivatinstrument
Terminskontrakt är antingen värderade till aktuellt marknadspris genom att använda noterade marknadspriser eller genom att diskontera terminspriset och därefter dra bort aktuell spotkurs. Ränteswappar värderas till marknadsvärde baserat på aktuell räntekurva. Bolaget har per 2022-12-31 inga öppna derivatinstrument.

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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529076 20

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 10,43 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2021-12-31	2022-12-31	Marginal över referensränta, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD	Förfall
Banklån – P-MAX (Bankgruppen)	–741,4	–155,8	2,70	3 månader	7,43	USD	14 939	2023
Banklån – P-MAX (Skeppshypotek)	–216,5	–89,0	2,75	3 månader	7,48	USD	8 530	2025
Lån från närstående – AB Stena Finans	–108,7	–125,1	2,75	3 månader	7,48	USD	12 000	2025
Lån från närstående – TriTec Marine	–172,0	–198,1	5,50	3 månader	10,23	USD	19 000	2025

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

	2021						2022					
Koncernen, MSEK	Totalt	2022 1 år	2023 2 år	2024 3 år	2025 4 år	5 år och längre	Totalt	2023 1 år	2024 2 år	2025 3 år	2026 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX (Bankgruppen)	–741,4	–81,5	–90,5	–90,5	–478,9	0,0	–155,8	–155,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Banklån – P-MAX (Skeppshypotek)	–216,5	–25,2	–25,9	–26,7	–138,8	0,0	–89,0	–14,1	–14,5	–60,4	0,0	0,0
Lån från närstående – AB Stena Finans	–108,7	0,0	0,0	0,0	–108,7	0,0	–125,1	0,0	0,0	–125,1	0,0	0,0
Lån från närstående – TriTec Marine	–172,0	0,0	0,0	0,0	–42,4	–129,6	–198,1	0,0	0,0	–198,1	0,0	0,0
Leaseskuld –Suezmax	–349,0	–349,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leverantörsskulder	–5,3	–5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	–20,2	–20,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX (Bankgruppen)	–52,4	–19,8	–17,5	–15,0	0,0	0,0	–0,2	–0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX (Skeppshypotek)	–16,4	–5,3	–6,0	–5,2	0,0	0,0	–6,3	–2,7	–2,0	–1,6	0,0	0,0
Räntebetalningar till närstående – Finans	–12,4	–3,1	–3,1	–3,1	–3,1	0,0	–10,7	–3,6	–3,6	–3,6	0,0	0,0
Räntebetalningar till närstående – TriTec	–48,0	–9,6	–9,6	–9,7	–8,7	–10,4	–33,3	–11,1	–11,1	–11,1	0,0	0,0

	2021						2022					
Moderbolaget, MSEK	Totalt	2022 1 år	2023 2 år	2024 3 år	2025 4 år	5 år och längre	Totalt	2023 1 år	2024 2 år	2025 3 år	2026 4 år	5 år och längre
Banklån – P-MAX (Bankgruppen)	–741,4	–81,5	–90,5	–90,5	–478,9	0,0	–155,8	–155,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Lån från närstående – AB Stena Finans	–108,7	0,0	0,0	0,0	–108,7	0,0	–125,1	0,0	0,0	–125,1	0,0	0,0
Lån från närstående – TriTec Marine	–172,0	0,0	0,0	0,0	–42,4	–129,6	–198,1	0,0	0,0	–198,1	0,0	0,0
Leverantörsskulder	–2,1	–2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	–1,1	–1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar Banklån – P-MAX (Bankgruppen)	–52,4	–19,8	–17,5	–15,0	0,0	0,0	–0,2	–0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntebetalningar till närstående – AB Stena Finans	–12,4	–3,1	–3,1	–3,1	–3,1	0,0	–10,7	–3,6	–3,6	–3,6	0,0	0,0
Räntebetalningar till närstående – TriTec Marine	–48,0	–9,6	–9,6	–9,7	–8,7	–10,4	–33,3	–11,1	–11,1	–11,1	0,0	0,0

Framtida räntebetalningar har beräknats genom att använda den effektiva räntan vid balansdagen och då räntornas originalvaluta är USD har beloppen omräknats till SEK till årsskiftets balansdagskurs 10,43.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144706F83254433F8000C53E8F288E4F

20230529076211

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 2022, 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	10,5					10,5	10,5
Kundfordringar	15,0					15,0	15,0
Likvida medel	110,4					110,4	110,4
Summa	**135,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**135,9**	**135,9**
Långfristiga räntebärande skulder					398,1	398,1	398,1
Övriga långfristiga skulder					35,8	35,8	35,8
Kortfristiga räntebärande skulder					169,9	169,9	169,9
Leverantörsskulder					20,2	20,2	20,2
Summa	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**624,0**	**624,0**	**624,0**

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.

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**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F81326433F8008C53E8F28BE4F

2023052907622

Forts not 18

Moderbolaget 2022, 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
Kundfordringar					0,0	0,0
Likvida medel					0,0	0,0
Summa	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Långfristiga räntebärande skulder				323,3	323,3	323,3
Övriga långfristiga skulder			22,1	10,4	32,5	32,5
Kortfristiga räntebärande skulder				165,1	165,1	165,1
Skulder till koncernföretag				393,3	393,3	393,3
Leverantörsskulder				1,1	1,1	1,1
Summa	**0,0**	**0,0**	**22,1**	**893,2**	**915,3**	**915,3**

I posten övriga kortfristiga skulder ingår i Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen bunkerpositioner om MSEK 22,1.
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 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**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A144F70F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529076 23

19 Leasingavtal

Leasingavtal där företaget är leasetagare
Concordia Maritime hade vid årets början ett fartyg inbefraktade på bareboatbasis till en fast bestämd hyresbetalning. Avtalet innehåller årliga köpoptioner från år tre. En av dessa köpoptioner användes under året för att köpa fartyget och därmed lösa leasingavtalet. Fartyget såldes sedan omedelbart till en extern part. Koncernens materiella anläggningstillgångar utgörs efter försäljningen endast av ägda tillgångar. Nyttjanderättstillgångar för fartyg där koncernen är leasetagare redovisades innan försäljningen under tillgångsposten fartyg.

Nyttjanderättstillgångar
Nyttjanderättstillgångar för leasade fartyg redovisades i jämförelseperioden som Tillgångar som innehas för försäljning. På balansdagen uppgick nyttjanderättstillgångarna för leasade fartyg till MSEK 0,0 (316,9) se not 8 Materiella anläggningstillgångar. Tillkommande nyttjandrättstillgångar under 2022 uppgick till MSEK 0,0 (1,3) och avsåg i jämförelseperioden omprövning av leasingskulder 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	2021	2022
Kortfristiga leasingskulder	348,6	0,0
Långfristiga leasingskulder	0,0	0,0
Summa leasingskulder	**348,6**	**0,0**

För löptidsanalys av leasingskulderna, se not 18 Finansiella instrument.

Belopp redovisade i resultatet

MSEK	2021	2022
Avskrivningar/nedskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–121,7	0,0
Räntekostnader på leasingskuld	–31,5	–9,2
Kostnader för korttidsleasing	0,0	0,0

Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden
Summa kassautflöden hänförliga till leasingavtal uppgår för året till MSEK –351,6 (–511,5). Kassautflödet inkluderar såväl belopp för leasingavtal som redovisas som leasingskuld 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.

	Koncernen	
MSEK	2021	2022
Inom ett år	404,2	206,2
Mellan ett år och fem år (2023–2026)	1 319,3	459,6
Längre än fem år	0,0	0,0
	1 723,6	**665,9**

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
BA14470F8326433F8008C53E8F28BE4F

20230529076624

20 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2021	2022	2021	2022
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Aktier i dotterbolag	353,0	378,4	645,5	645,5
Fartyg	1 649,5	1 000,6	0,0	0,0
Summa ställda säkerheter	**2 002,5**	**1 379,1**	**645,5**	**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 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 22. 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)	2022	190,0	467,3	12,6
Andra närstående (se nedan)	2021	246,2	392,3	45,3

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	2022	1,4	393,2	607,8
Dotterföretag	2021	2,0	29,4	901,6
Andra närstående	2022	1,4	467,3	0,0
Andra närstående	2021	1,0	392,3	0,0

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A1447 0F8325433F8008C53E8F28BE4F

2023052907625

Forts not 21

	2021	2022
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 deltaga med 50 eller 100%.

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

- 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. 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

				Ägarandel i %	
MSEK	Dotterföretagets säte, land	Resultat	Eget Kapital	2021	2022
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	0,0	33,7	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	0,0	0,4	100	100
Concordia Maritime A/S	Danmark	−0,6	652,2	100	100
Concordia Maritime USA Holding LLC	USA	0,0	0,0	N/A	100
Concordia Maritime USA LLC	USA	4,8	5,0	N/A	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	6,8	242,7	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	4,9	37,6	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	2,3	17,7	100	100
CM P-MAX III Ltd	Bermuda	40,4	96,6	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	52,6	74,4	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	−7,7	6,2	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	−20,7	1,6	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	−13,5	64,0	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	−42,4	32,5	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	−6,6	46,7	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	−9,1	28,6	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	35,2	−32,6	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	0,0	18,2	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	−0,3	26,8	100	100

Andel röstberättigade aktier sammanfaller med ägarandelen.
De utländska dotterbolagens resultat är omräknade från USD till SEK med snittkursen för räkenskapsåret, 10,12.
De utländska dotterbolagens eget kapital är omräknat från USD till SEK med balansdagens kurs, 10,43.

Moderbolaget, MSEK	2021	2022
Ackumulerade anskaffningsvärden	675,5	675,5
Utgående balans 31 december	**675,5**	**675,5**

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2021-12-31 Redovisat värde	2022-12-31 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	645,5	645,5
Concordia Maritime USA Holding LLC, USA		100	0,0	0,0
Summa innehav av andelar i dotterföretag			**675,5**	**675,5**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325133F8008C53E8F28BE4F

2023052907626

23 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	15,9	110,4
Kortfristiga placeringar, jämställda med likvida medel	0,0	0,0
Summa enligt balansräkningen	**15,9**	**110,4**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**15,9**	**110,4**

Moderbolaget, MSEK	2021-12-31	2022-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	0,0	0,0
Kassa och bank	0,0	0,0
Summa enligt balansräkningen	**0,0**	**0,0**
Summa enligt kassaflödesanalysen	**0,0**	**0,0**

På balansdagen var MSEK 44,5 (9,3) 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 cashpooikonton.

Betalda räntor och erhållen utdelning

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	0,0	0,0
Erhållen ränta	0,0	0,1	0,0	0,0
Erlagd ränta	–59,3	–45,0	–22,2	–28,9
	–59,3	**–44,9**	**–22,2**	**–28,9**

Poster som inte ingår i kassaflödet

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	449,3	105,5	70,9	0,0
Avskrivning periodiskt underhåll	55,1	51,7	0,0	0,0
Resultat från sålda fartyg	30,6	–193,9	0,0	0,0
Orealiserade kursdifferenser	98,7	0,0	122,2	0,0
Förändringar i värdet av finansiella instrument	–10,8	0,0	–125,2	0,0
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0
Övrigt	2,9	–0,3	0,0	0,1
	625,8	**–37,0**	**67,9**	**0,1**

Transaktioner som inte medför betalningar

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2021	2022	2021	2022
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 2021	Kassa-flöde	Nya leasingavtal och omvärdering av leasingskuld	Valutakurs-differenser	UB 2022
Lån från kreditinstitut	967,9	–828,0		114,1	254,0
Lån från närstående	280,7	0,0		42,6	323,3
Leasingskulder	349,0	–351,6		2,6	0,0
Summa	**1 597,6**	**–1 179,6**	**0,0**	**159,3**	**577,3**

		Icke-kassaflödespåverkande förändringar			
	UB 2020	Kassa-flöde	Nya leasingavtal och omvärdering av leasingskuld	Valutakurs-differenser	UB 2021
Lån från kreditinstitut	977,7	–105,2		95,4	967,9
Lån från närstående	59,5	203,9		17,3	280,7
Leasingskulder	823,3	–551,3	24,1	52,9	349,0
Summa	**1 860,5**	**–452,6**	**24,1**	**165,6**	**1 597,6**

Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten – Moderbolaget

		Icke-kassaflödespåverkande förändringar		
	UB 2021	Kassa-flöde	Valutakurs-differenser	UB 2022
Lån från kreditinstitut	751,4	–672,3	86,0	165,1
Lån från närstående	280,7		42,6	323,3
Summa	**1 032,1**	**–672,3**	**128,6**	**488,4**

		Icke-kassaflödespåverkande förändringar		
	UB 2020	Kassa-flöde	Valutakurs-differenser	UB 2021
Lån från kreditinstitut	772,4	–97,6	76,6	751,4
Lån från närstående	59,5	203,9	17,3	280,7
Summa	**831,9**	**106,3**	**93,9**	**1 032,1**

24 Uppgifter om moderbolaget

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

Koncernredovisningen för år 2022 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 balansdagen[1)]

- Avyttring av P-MAX-fartyget *Stena Provence*. Återbetalning av banklånet till Bankgruppen i samband med försäljningen av *Stena Provence*.
- Crowley Government Services Inc. valde i början av 2023 att nyttja förlängningsoptionen avseende *Stena Polaris*. Avtalet sträcker sig nu till början av 2024.

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 2023.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

20230529076Z7

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 2022 konstaterades att ingen nedskrivning var nödvändig. 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 hade vid årets ingång 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 2023

Carl-Johan Hagman	Stefan Brocker	Henrik Hallin	Mats Jansson	Ulrika Laurin
Ordförande	*Ledamot*	*Ledamot*	*Ledamot*	*Ledamot*

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avlämnats 13 april 2023

ÖhrlingsPricewaterhouseCoopersAB

Fredrik Göransson	Helena Pegrén
Auktoriserad revisor	*Auktoriserad revisor*
Huvudansvarig revisor	

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8A14470F6325433F800BC53E8F28BE4F

Ärendenummer: 9265432/2023

Admincontrol

List of Signatures

20230717716739

CM ÅR 2022 SWE - För signering exkl revisionsberättelse.pdf

Name	Method	Signed at
STEFAN BROCKER	BANKID	2023-04-13 08:31 GMT+02
Karl Henrik Hallin	BANKID	2023-04-13 08:01 GMT+02
MATS JANSSON	BANKID	2023-04-13 07:58 GMT+02
Carl-Johan Wilhelm B Hagman	BANKID	2023-04-13 00:39 GMT+02
ULRIKA LAURIN	BANKID	2023-04-13 00:10 GMT+02
HELENA PEGRÉN	BANKID	2023-04-13 13:30 GMT+02
FREDRIK GÖRANSSON	BANKID	2023-04-13 13:29 GMT+02
ERIK LEWENHAUPT	BANKID	2023-04-13 09:35 GMT+02

Jag intygar att kopian överensstämmer med originalet

Sofia Hjälmdahl

SOFIA HJÄLMDAHL

+46 704 85 50 41

sofia.hjalmdahl@concordiamaritime.com

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

List of Signatures

20230529075549

CM ÅR 2022 SWE - För signering exkl revisionsberättelse.pdf

Name	Method	Signed at
STEFAN BROCKER	BANKID	2023-04-13 08:31 GMT+02
Karl Henrik Hallin	BANKID	2023-04-13 08:01 GMT+02
MATS JANSSON	BANKID	2023-04-13 07:58 GMT+02
Carl-Johan Wilhelm B Hagman	BANKID	2023-04-13 00:39 GMT+02
ULRIKA LAURIN	BANKID	2023-04-13 00:10 GMT+02
HELENA PEGRÉN	BANKID	2023-04-13 13:30 GMT+02
FREDRIK GÖRANSSON	BANKID	2023-04-13 13:29 GMT+02
ERIK LEWENHAUPT	BANKID	2023-04-13 09:35 GMT+02

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 8A14470F8325433F8008C53E8F28BE4F

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman 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 2022. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 44-77 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 2022 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 2022 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
71CDD28BA1844A698BE4D8E77B4ECSA

pwc

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.

Särskilt betydelsefullt område	*Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området*
Nedskrivningsprövning av fartygsflottan Per den 31 december 2022 redovisar koncernen fartygsvärden i balansräkningen om 1 035,6 MSEK (varav 152,4 avser anläggningstillgångar till försäljning), vilket motsvarar ca 83,3 % av koncernens totala tillgångar. Det redovisade värdet på fartygsflottan utvärderas minst två gånger om året genom att företagsledningen inhämtar externa fartygsvärderingar. I det fall	Vår revision av företagsledningens nedskrivningsprövning av fartygsflottan inkluderar bl.a. följande granskningsåtgärder:

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
20230717167406BA1844A6088FA4D6E77B4EC6A

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 2022 var marknadsvärdet högre än det bokförda värdet varför ledningen gjorde bedömningen att ingen beräkning av den kassagererande enhetens nyttjandevärde var nödvändig. En beskrivning av ledningens nedskrivningsprövning återfinns 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.

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

Vi har diskuterat resultatet från de externa fartygsvärderingarna med företagsledningen och jämfört utfallet mot tillgänglig marknadsstatistik.

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 2-42 samt 93-94. Utöver annan information i detta dokument så upprättar bolaget Ersättningsrapport 2022 som vi förväntar oss att få tillgång till efter datum för denna revisionsberättelse. 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
71CDD288A1814A69B8FA1D6E77B4EC5A

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

Revisorns granskning av förvaltning och förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust

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 2022 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
71CDD2883A1844A96988EA4D8E47B4EC5A

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

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

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget
- 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
71CDD28BA1844A6088FA406E77B4EC6A

pwc

Revisorns granskning av Esef-rapporten

Uttalande

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 AB (publ) för år 2022.

Vår granskning och vårt uttalande avser endast det lagstadgade kravet.

Enligt vår uppfattning har Esef-rapporten upprättats i ett format som i allt väsentligt möjliggör enhetlig elektronisk rapportering.

Grund för uttalandet

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 AB (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 näraliggande 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
71CDD26BA1844A6683EA4D9E7B4EC5A

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 validering av att Esef-rapporten upprättats i ett giltigt XHTML-format och en avstämning av att Esef-rapporten överensstämmer med den granskade årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vidare omfattar granskningen även en bedömning av huruvida koncernens resultat-, balans- och egetkapitalräkningar, kassaflödesanalys samt noter i Esef-rapporten har märkts med iXBRL i enlighet med vad som följer av Esef-förordningen.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB, 113 21 Stockholm, utsågs till Concordia Maritime Aktiebolag (Publ)s revisor av bolagsstämman den 28 april 2022 och har varit bolagets revisor sedan 28 april 2021.

Göteborg den 13 april 2023

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Fredrik Göransson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Helena Pegrén
Auktoriserad revisor

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
71CDD288A184A6088FAD8E778E4E05A

Ärendenummer : 9265432/2023

Admincontrol

List of Signatures

20230717716743

Revisionsberättelse Concordia Maritime AB (publ).pdf

Name	Method	Signed at
FREDRIK GÖRANSSON	BANKID	2023-04-13 13:29 GMT+02
HELENA PEGRÉN	BANKID	2023-04-13 13:26 GMT+02

Jag intygar att kopian stämmer med originalet

Sofia Hjälmdahl

SOFIA HJÄLMDAHL
+46 704 85 50 11
sofia.hjalmdahl@concordiamaritime.com

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 71CDD28BA1844A6988FA4D6E77B4EC5A