

2014

ÅRSREDOVISNING



BOLAGSÖVERSIKT

Året i korthet	1
VD har ordet	2
Vision och mål	4
Strategi	6

VERKSAMHETEN

Vår flotta	8
Marknadens utveckling och flottans intjäning	10
Världsledande kompetens	14

SÄKERHET OCH KVALITET

Ledande inom säkerhet och kvalitet	17
---------------------------------------	----

EKONOMISK ÖVERSIKT

Risk- och känslighetsanalys	20
Aktie och ägare	25
10 år i sammandrag	28

EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	32
------------------------	----

KONCERNEN

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	36
Rapport över finansiell ställning	37
Rapport över förändringar i eget kapital	38
Rapport över kassaflöden	39

MODERBOLAGET

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	40
Rapport över finansiell ställning	41
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	42
Rapport över förändringar i eget kapital	42
Rapport över kassaflöden	43
Noter	44
Revisionsberättelse	65

BOLAGSSTYRNING

Styrning av bolag och verksamhet	66
Styrelse och revisor	74
Företagsledning	76
Definitioner	77
Årsstämma och informationstillfällen	77
Adresser	77

Concordia Maritime är ett internationellt tankrederi. Vi fokuserar på kostnads-effektiva frakter och säkra transporter av förädlade oljeprodukter och vegetabiliska oljor. B-aktien är sedan 1984 noterad på Nasdaq Stockholm.

Nyckeltal

	2014	2013
Totala intäkter, MSEK	531,2	467,8
EBITDA, MSEK	201,0	144,7
Rörelseresultat före nedskrivning, MSEK	56,4	0,4
Nedskrivning, MSEK	0,0	0,0
Rörelseresultat efter nedskrivning, MSEK	56,4	0,4
Resultat efter finansnetto, MSEK	16,5	-39,0
Nettoresultat, MSEK	8,7	-28,8
Investeringar, MSEK	87,9	64,7
Soliditet, %	42	38
Eget kapital per aktie, SEK	32,99	27,07
Utdelning i procent av resultat, %	n/a	n/a
Resultat per aktie, SEK	0,18	-0,60
Utdelning per aktie, SEK	0,00*	0,00
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	12,90	11,70

*Föreslagen utdelning

ÅRET I KORTHET

9

av 10 P-MAX-fartyg sysselsattes under 2014 på spotmarknaden. Året präglades av arbetet med att positionera och disponera flottan i linje med den nya sysselsättningsstrategin. En bärande del i detta arbete har varit att styra sysselsättningen mot trader och last-system där P-MAX-fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt. Arbetet har resulterat i kontrakt på flera nischtrader, bl a i Asia Pacificområdet.

Inget

av Concordia Maritimes fartyg var under 2014 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet. Inget av fartygen var heller inblandat i någon händelse med allvarligare kroppsskada som följd.

Utökad

exponering mot råoljesegmentet. I december 2014 och i februari 2015 togs positioner i suezmaxfartyg motsvarande 50 procent charter av två fartyg. Den ökade exponeringen i råoljesegmentet speglar en fortsatt positiv tro på segmentet.

Två

panamaxfartyg (LR1), *Stena Poseidon* och *Palva*, som ägts till hälften i ett joint venture tillsammans med Neste Oil, såldes i mars. Resultatet från försäljningen realiserades under andra kvartalet och har starkt bidragit till årets positiva resultat.

2

av P-MAX-fartygen, *Stena Perros* och *Stena President*, kontrakterades i slutet av året ut på ettåriga charterkontrakt till Stena Bulk.

VD har ordet ETT HÄNDELSERIKT ÅR

När det nu är dags att summera 2014 är det flera händelser och faktorer som sticker ut. För vår egen del kom året i hög utsträckning att handla om implementeringen av vår nya sysselsättningsstrategi, försäljningen av panamaxfartygen och det förberedande arbetet inför leveranserna av de två nya IMOIMAX-fartygen. Det var också ett år under vilket vi fördjupade samarbetet med våra partners och befäste vår starka ställning inom säkerhet och kvalitet i alla led.

SETT TILL TANKMARKNADENS utveckling blev 2014 ett kontrasternas år. Efter ett första mediokert och två därpå följande svaga kvartal steg fraktraterna i slutet av året kraftigt. I november och december låg fraktraterna inom produkttanksegmentet på mellan USD 20 000 och 30 000 per dag; nivåer vi inte sett sedan 2008. Att marknaden skulle vända var helt i linje med våra prognoser. Nu kom vändningen något senare än vi förväntat oss, men blev å andra sidan kraftigare än vad vi prognosticerat. Och uppgången har sedan fortsatt även under starten av 2015.

Med fokus på nischtrader

Rent operativt präglades 2014 i hög utsträckning av arbetet med att positionera och disponera flottan i linje med vår nya sysselsättningsstrategi – med ett ökat fokus på nischtrader. Målet har varit att optimera sysselsättningsgraden för att därigenom skapa bästa möjliga förutsättningar för en ökad lönsamhet. Inom produkttanksegmentet har vi styrt sysselsättningen mot trader och lastsystem där P-MAX-fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt. Hälften av våra fartyg inom segmentet lättare produkter gick under året på olika nischtrader. *Stena Paris* sysselsattes på en av Totals nischtrader från Sydostasien till Polynesian där hennes grunda djupgående kom väl till användning. *Stena Provence* och *Stena Polaris* kontrakterades under halva året av ExxonMobil för konsekutiva frakter av raffinerade petroleumprodukter i Asia Pacific-området. Detta samarbete förlängdes i slutet av året och

sträcker sig nu fram till och med juni 2015. P-MAX-fartygen har även framgångsrikt kunnat dra nytta av den ökade efterfrågan på transporter av lätta produkter mellan Europa och västra Afrika. Även här har utnyttjandegraden vad gäller fartygens lastförmåga varit hög.

Under året valde vi att öka vår exponering inom råoljetanksegmentet genom kontraktering av motsvarande 50 procent charter av ett suezmaxfartyg. I januari 2015 tog vi sedan ytterligare en position motsvarande 50 procent charter av ett suezmaxfartyg. Vi tror starkt på segmentet och vår närvaro här utgör ett spännande komplement till vår övriga verksamhet.

Ett unikt nätverk

Arbetet med att sysselsätta fartygen sker i nära samarbete med flera partners, Stena Bulk, Stena Weco och Stena Sonangol. Genom samarbetena får vi tillgång till ett unikt och världsomspännande nätverk av mycket kvalificerade befraktare och operatörer.

I slutet av året kontrakterade vi ut två P-MAX-fartyg till Stena Bulk på ettåriga charterkontrakt. I samband med detta bildade vi även en gemensam samseglingspool för de fyra P-MAX-fartygen *Stena Perros*, *Stena President*, *Stena Penguin* och *Stena Primorsk*. Fartygen kommer att frakta tunga oljeprodukter företrädesvis i Atlanttrafik. Genom poolen ökar vi incitamenten för ett effektivt utnyttjande av alla fyra fartygen.

Lyckade fartygsförsäljningar

Utöver den dagliga fartygsoperationen består vår affärsmodell även av köp och försäljning av fartyg. Båda benen är helt fundamentala för vår framgång. Vår finansiella utveckling under året visar tydligt på vikten av god timing vad gäller köp och försäljning av fartyg. Årets resultat påverkas positivt av försäljningen av de till hälften ägda panamaxfartygen *Stena Poseidon* och *Palva*. Försäljningen är något av ett skolboks exempel på en god affär: fartygen beställs utifrån kundens behov, sätts på långtidskontrakt och ger en hygglig avkastning under chartern. Under åren skrivs sedan fartygsvärdet ned och när rätt tillfälle ges avyttras fartygen med god vinst.

Med fokus på säkerhet

I summeringen av 2014 är det också på sin plats att konstatera att vi under året var helt förskonade från allvarligare olyckor och incidenter. Den enda incidenten av något svårare karaktär inträffade i juni, då *Stena Provence*, liggandes på angiven ankarplats i hamn, inom loppet av några minuter blev påseglad av två olika fartyg. Påstötningarna var inte särskilt kraftiga, men visar ändå på svårigheten att helt eliminera risken för att något inträffar. Sjöfart är förenat med risker, hårt arbete och en stundtals utmanande arbetsmiljö. Det är förutsättningarna – vår uppgift är att identifiera risksituationer, förebygga och förbättra, samt ha en organisation med rätt resurser om något ändå skulle inträffa.



Inom produkttanksegmentet har vi styrt sysselsättningen mot trader och lastsystem där P-MAX-fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt.

Vår samarbetspartner inom bemanning, teknisk drift och underhåll, Northern Marine Management, ska i detta sammanhang ha en stor elege. Tillsammans har vi utvecklat rutiner och processer som är branschledande. Arbetet, som omfattar såväl fartygen som besättningarna – och interaktionen däremellan, har varit väldigt framgångsrikt. När det kommer till arbetsskador ombord på våra fartyg har vi en statistik som ligger bland de allra bästa inom tankerindustrin och är långt bättre än för till exempel svensk tillverkningsindustri.

Framtidsutsikter

Efter att ha varit verksam inom tanksjöfart i över 30 år vet jag hur utmanande det är att sja om marknadens utveckling. Tanksjöfarten är, i likhet med oljeindustrin överlag, till naturen volatil och svängningarna kan både vara kraftiga och komma snabbt. För-

ändringar i oljepris och lagernivåer hör till de faktorer som i det korta perspektivet kan påverka stort. De snabba kasten gör marknaden utmanande, men också väldigt spännande och full av möjligheter.

Råoljetankmarknaden, och då framför allt suzmaxsegmentet, ser mycket gynnsamt ut de närmaste åren, med en stabil efterfrågan och begränsad tillväxt på fartygssidan. Även vad gäller produkttankmarknaden finns ett antal faktorer som talar för en fortsatt positiv utveckling. Tillväxten i framför allt Asien och Afrika väntas medföra en fortsatt hög efterfrågan på olja – och därmed även på sjöburna transporter. Därtill kan även läggas de stora förändringar som nu pågår inom raffinaderiområdet, med kraftig export från USA och ett pågående skifte från framför allt Europa till Mellanöstern och Asien – med ökade transportdistanser som följd. Ser vi sedan till utbudssidan – antalet tillgängliga

fartyg – är trenden inte lika ljus. Under det kommande året kommer det att levereras ett stort antal nya produkttankfartyg. Trots detta är min samlade bedömning ändå att marknaden kommer att utvecklas i en fortsatt positiv riktning under 2015 och 2016.

För vår egen del kommer vi fortsätta arbetet med att öka sysselsättningsgraden och därigenom även lönsamheten. Till de större händelserna hör givetvis även leveranserna av de två IMOIMAX-fartyg som kommer under andra respektive fjärde kvartalet 2015. Med sin höga lastflexibilitet och energieffektivitet kommer de att utgöra ett välkommet tillskott till vår befintliga flotta. Sammanfattningsvis har vi ett både spännande och utmanande år framför oss.

Göteborg i mars 2015
Kim Ullman, VD



VISION OCH MÅL

Vår vision

Att vara våra kunders förstaval när det gäller säkra, innovativa och väl utförda tanktransporter som leder till god avkastning, stabil tillväxt och finansiell stabilitet.

Vår affärsidé

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

Finansiella mål*

MÅL	Tillväxt 10% genomsnittlig flottillväxt över en konjunkturcykel	Lönsamhet 10% avkastning på eget kapital	Soliditet minst 40% över en konjunkturcykel
UTVECKLING 2014	-4%	1%	42%
FÖRKLARING TILL UTVECKLING	Under året avyttrades de till hälften ägda panamaxfartygen <i>Stena Poseidon</i> och <i>Palva</i> . Därutöver togs position i ett suezmaxfartyg om motsvarande 50%.	Den svaga marknaden medförde en otillfredsställande lönsamhet. Försäljningen av JV-andelar innebar dock att resultatet för helåret blev positivt.	Ett svagt positivt resultat och en stabil verksamhet.

*Uppdaterade 2015.



Vår affärsmodell

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

■ DAGLIG OPERATION

Intäkterna från den dagliga operationen härrör huvudsakligen från ersättning för kontraktering via antingen spotmarknaden eller genom tidsutbefraktning. Vid spotbefraktning är nivån på fraktraterna helt rörlig och baseras på utbud och efterfrågan i varje given stund. Vid tidsutbefraktning utgörs intäkterna istället av en i förväg överenskommen dygnshyra som löper över hela den förhandlade kontraktperioden. Nivån på hyran avgörs av marknadsläget vid kontraktets ingång och kontraktets längd.

Till de främsta kostnaderna för ett rederi hör resekostnader (bränsleförbrukning och hamnavgifter), dagskostnader (besättning och löpande drift), samt kapitalkostnader.

Under större delen av 2014 sysselsattes 10 av de 11 helägda fartygen i flottan på spotmarknaden. I slutet av året tidsutbefraktades två av P-MAX-fartygen på ettåriga kontrakt.

■ KÖP OCH FÖRSÄLJNING AV FARTYG

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

Under 2014 såldes de två panamax-fartygen, *Stena Poseidon* och *Palva* som Concordia Maritime ägt tillsammans med Neste Oil. Inga nya fartyg förvärvades, men i slutet av året togs en position i Stena Bulks suezmaxflotta motsvarande 50 procent charter av ett fartyg. 2012 beställdes de två kemikalietankfartygen *Stena Image* och *Stena Important*. Leverans av fartygen beräknas att ske under andra respektive fjärde kvartalet 2015.

STRATEGI

Concordia Maritimes övergripande mål är att säkerställa en lönsamhet som möjliggör god avkastning till aktieägarna och kontinuerliga investeringar i befintligt och nytt tonnage.



Tanksjöfart är till naturen både volatil och cyklisk. För att överbrygga perioder av svaga marknader ställs stora krav på finansiell uthållighet och en affärsmodell som går att anpassa utifrån det specifika marknadsläget.

Handel med fartyg, köp såväl som försäljningar, utgör väsentliga inslag i varje rederis verksamhet. Rätt timing, vad gäller köp och försäljning av fartyg är helt avgörande för en långsiktigt fördelaktig finansiell utveckling. För Concordia Maritimes del innebär detta att flottans storlek kan variera över tid. Av denna anledning är årlig tillväxt i flottan inte ett övergripande mål i sig själv. Ambitionen är dock att verksamheten över tid ska generera en avkastning som möjliggör en successiv utveckling av flottan.

1 En förstavalspartner inom tanktransport

Concordia Maritime ska under kommande år befästa och ytterligare stärka positionen som en förstavalspartner när det gäller transporter av olja och oljeprodukter. Utifrån en unik förståelse för såväl marknads drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet, ska vi tillgodose specifika transport- och logistikbehov. Samarbetet med kunderna ska bygga på långsiktiga relationer, präglade av partnerskap och höga ambitioner vad gäller effektiva och säkra

transporter – oavsett om det gäller en resa eller utveckling av ett helt nytt fartygskoncept. Lyhördhet, en utpräglad servicekultur, konkurrenskraftig prissättning och ett världsomspännande nätverk hör till fundamenten i detta arbete.

2 En balanserad flott- och sysselsättningsstrategi

Concordia Maritimes flott- och sysselsättningsstrategi syftar till att optimera intjäningsförmågan, balansera risker och möjligheter samt möjliggöra god utveckling på investerat kapital vid eventuell försäljning av fartyg. Strategin sätter ramar för dels hur flottan ska se ut, dels hur fartygen i flottan ska sysselsättas. Huvudfokus ligger på produkttanksegmentet, men utesluter inte närvaro även i andra segment. Merparten av fartygen i flottan sysselsattes i början av 2015 på spotmarknaden. Givet en positiv marknadsutveckling kan dock andelen fartyg sysselsatta genom tidsutbefraktning komma att öka.

Flottans utformning

När och om marknadsläget bedöms gynnsamt kan Concordia Maritime komma att investera i nytt tonnage, alternativt deinvestera i befintligt. Investeringarna kan vara antingen på längre



sikt (vid möjlighet till tidsutbefraktning på längre tid) eller kortare (för att utnyttja tillfälliga svängningar i marknaden). Utöver det ägda tonnage kan kompletterande fartyg även komma att kontrakteras in. Huvudinriktningen är att allt tillkommande tonnage ska sysselsättas inom befintliga system och pooler. Investering i nytt tonnage är dock inget självändamål, utan helt underordnat möjligheten till god timing.

P-MAX

Målet för fartygen i P-MAX-flottan är att styra sysselsättningen mot trader och befraktningssystem där fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt och där det finns möjlighet att uppnå premium-rater. I början av 2015 var åtta av tio fartyg sysselsatta på spotmarknaden. Detta förhållande kan dock komma att justeras beroende på marknadens faktiska och förväntade utveckling.

IMOIIIMAX

De två IMOIIIMAX-fartygen som beställts och kommer att levereras under 2015 utgör viktiga byggstenar i byggandet av Concordia Maritimes framtida flotta. Fartygen kommer initialt att sysselsättas på spotmarknaden och genom Contract of Affreightment inom ramen för Stena Wecos system.

Suezmax

Närvaron i suezmaxsegmentet ska ses som ett komplement till produkttankflottan. I början av 2015 utgjordes närvaron inom segmentet av ett helägt och två inkontrakterade fartyg (50 procent) – alla sysselsatta på spotmarknaden inom ramen för Stena Sonangol Suezmax Pool-system.

3 Ledande inom säkerhet och kvalitet

Arbetet kring säkerhet, kvalitet och miljö utgör sedan många år tillbaka en integrerad del i vår verksamhet och arbetet med att förbättra oss pågår ständigt. Genom ett systematiskt förbättringsarbete, innovation och kontinuerliga utbildningsprogram ska vi säkerställa att vi behåller vår branschledande ställning inom området.

4 Samarbete med partners inom Stena Sfären

Genom samarbeten med företag inom Stena Sfären säkerställs världsledande och unik kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning, kommersiell operation, finansiering och marknadsföring. Dessutom möjliggör denna modell en liten och flexibel egen organisation.

VÅR FLOTTA

I mars 2015 bestod Concordia Maritimes helägda flotta av tio P-MAX-fartyg och ett suezmaxfartyg. Nybyggnadsprogrammet bestod av två produkt- och kemikalietankfartyg (IMOIMAX) med planerad leverans under andra respektive fjärde kvartalet 2015.

FLOTTAN PER 2015-03-16

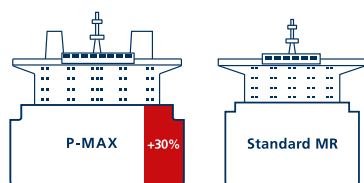
Fartygstyp	Fartygsnamn	DWT	Isklass	År	Sysselsättning	Partner/kund
P-MAX	<i>Stena Premium</i>	65 200	1B	2011	Spot (lätta)	Stena Weco
	<i>Stena Polaris</i>	65 200	1A	2010	Spot (lätta)	Stena Weco
	<i>Stena Performance</i>	65 200	1B	2010	Spot (lätta)	Stena Weco
	<i>Stena Provence</i>	65 200	1B	2010	Spot (lätta)	Stena Weco
	<i>Stena Progress</i>	65 200	1B	2010	Spot (lätta)	Stena Weco
	<i>Stena Paris</i>	65 200	1B	2005	Spot (lätta)	Stena Weco
	<i>Stena Primorsk</i>	65 200	1B	2006	Spot (tungta)	Concordia Maritime /Stena Bulk Pool
	<i>Stena Penguin</i>	65 200	1A	2010	Spot (tungta)	Concordia Maritime /Stena Bulk Pool
	<i>Stena Perros</i>	65 200	1B	2008	Timecharter t o m jan 2016 (tungta)	Concordia Maritime /Stena Bulk Pool
	<i>Stena President</i>	65 200	1B	2007	Timecharter t o m jan 2016 (tungta)	Concordia Maritime /Stena Bulk Pool
SUEZMAX	<i>Stena Supreme</i>	158 000		2012	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
	<i>Ej namngivet fartyg #1*</i>	158 000		2012	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
	<i>Ej namngivet fartyg #2**</i>	158 000		2012	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
IMOIMAX	<i>Stena Image</i>	50 000		2015	Spot (lätta)	Stena Weco
	<i>Stena Important</i>	50 000		2015	Spot (lätta)	Stena Weco

* 50% charter december 2014–december 2015.

** 50% charter augusti 2015–juli 2016.

Flexibla produkttankers

P-MAX



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

P-MAX-konceptet tar säkerhetstänkandet in i en ny dimension. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem, motorer, axlar, generatorer, kontroll- och bränslesystem, roder och propellrar. Maskinrummen är separerade med brand- och vattentäta skott och kommandobryggan är utrustad med ett copilotsystem.

Åtta av fartygen i P-MAX-flottan har isklass 1B och två har isklass 1A. Tre fartyg har efter leverans konverterats till IMO3-klass, vilket innebär

att de även kan transportera vegetabiliska oljor och lättare kemikalier.

Det första P-MAX-fartyget i serien, *Stena Paris*, levererades i slutet av 2005. Sedan dess har ytterligare nio P-MAX-fartyg tagits i drift. Det sista fartyget i serien, *Stena Premium*, levererades sommaren 2011. Att ha tio systerfartyg i flottan ger många och stora fördelar. För kunderna innebär möjligheten att hyra flera fartyg av samma typ ökad trygghet, stabilitet och flexibilitet. För oss som rederi skapas fördelar relaterade till utveckling, drift och underhåll, klassning och regelverk. Den gemensamma utformningen gör det även möjligt för besättningen att snabbt växla mellan de olika fartygen.

Efter att P-MAX-fartygen levererades sysselsattes de på fleråriga vinstgivande tidsbefraktningsskontrakt. I takt med att dessa löpt ut har de istället kommit att sysselsättas på spotmarknaden. I början av 2015 sysselsattes åtta av P-MAX-fartygen på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk och Stena Weco. Övriga två fartyg sysselsattes genom tidsutbefraktningsskontrakt inom ramen för pool-samarbetet med Stena Bulk.

Transporter av råolja

SUEZMAX



Som ett komplement till produkttanksegmentet är Concordia Maritime även verksam inom transporter av råolja. Närvaron i suezmaxsegmentet utgörs sedan 2012 av tankfartyget *Stena Supreme*, en tredje generationens bränsleeffektiv suezmax-tanker. Tack vare fartygets tekniska utrustning och design kan bränsleförbrukningen reduceras med upp till 10–15 procent jämfört med standardtonnage.

Stena Supreme sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, en pool som

kontrolleras av Stena Bulk och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen utgörs av en flotta med cirka 25 effektiva suezmax-fartyg.

Utöver *Stena Supreme* har vi även positioner i Stena Bulks suezmaxflotta motsvarande 50 procent charter av två fartyg. Även dessa fartyg sysselsätts på den globala öppna marknaden inom suezmaxpoolen. Kontrakten sträcker sig fram till december 2015 respektive juli 2016.

Nästa generations fartyg

IMOII MAX



Concordia Maritimes nybyggnadsprogram utgjordes i slutet av 2014 av de två produkt- och kemikalietankfartygen *Stena Image* och *Stena Important*, om vardera 50 000 dwt som beställdes 2012. Leverans av fartygen beräknas att ske under andra respektive fjärde kvartalet 2015.

De båda fartygen ingår i en serie som projekteras i samarbete med Stena Bulk och Stena Weco och utvecklas av Stena Teknik och det kinesiska varvet Guangzhou Shipyard International.

Konceptet går under namnet IMOII MAX. Beställningarna, som gjordes vid ett fördelaktigt pris-läge, är första steget i Concordia Maritimes framtidsatsning och ett viktigt led i det långsiktiga arbetet med att expandera flottan. Fartygen kommer vara bland de mest sofistikerade på marknaden och ligga i framkant både vad gäller energieffektivitet och lastflexibilitet. Planen är att sysselsätta dem på spotmarknaden inom ramen för samarbetet med Stena Weco.

MARKNADENS UTVECKLING OCH FLOTTANS INTJÄNING

FÖR CONCORDIA MARITIME präglades 2014 i hög utsträckning av arbetet med att positionera och disponera flottan i linje med den nya sysselsättningsstrategin. Det övergripande målet har varit – och är fortfarande – att maximera fartygens utnyttjandegrad och därigenom öka lönsamheten.

En bärande del i detta arbete var under året att styra sysselsättningen mot trader och lastsystem där P-MAX-fartygens unika egenskaper kom till sin rätt.

Produktmarknaderna kännetecknades 2014 av en förhållandevis stark inledning, en svagare vår och sommar och en stark avslutning – som sedan fortsatt under början på 2015. Sett till året som helhet var den övergripande trenden positiv; efter flera svaga år vände marknaden under slutet på 2014 åter uppåt. Även inom råoljesegmentet var utvecklingen positiv, med kraftigt stigande rater.

Till de primära drivkrafterna hörde dels en generell stigande efterfrågan på transporter av förädlade oljeprodukter, dels allt längre transportdistanser till följd av idrifttagande av nya raffinaderier i bland annat Indien och Mellanöstern.

Skillnaderna mellan marknads olika segment (lätta och tunga produkter) var dock stora. Att marknaden som helhet blev bättre än föregående år berodde i hög utsträckning på en stark utveckling för transporter av tyngre oljeprodukter (panamax). De genomsnittliga raterna låg här på cirka USD 18 800 per dag, motsvarande en ökning med cirka 70 procent jämfört med 2013. När det gäller transporter av lättare oljeprodukter låg raterna i genomsnitt på cirka USD 12 300 per dag, vilket var något lägre än 2013.

Utvecklingen kvartal för kvartal

Inledningen på 2014 var stark, med god efterfrågan och relativt höga fraktrater. Avslutningen på första kvartalet kom dock att präglas av maximalt ogynnsamma väderförhållanden. I USA bidrog kraftig kyla till en ökad inhemsk efterfrågan – med minskad export som följd. I Europa var situationen den omvända; här medförde istället ovanligt mildt väder att importbehovet minskade.

Andra kvartalet kännetecknades av en säsongsmässig nedgång som blev djupare och mer långvarig än förväntat. Till orsakerna

hörde omställningar och underhåll av raffinaderier, förseningar i uppbyggnad av ny raffinaderikapacitet samt det faktum att ett antal LR-fartyg gick över till att sysselsättas på traditionella MR-marknader.

Under tredje kvartalet stärktes marknaderna, om än från låga nivåer. Kraftigt ökad export från USA och idrifttagande av nya raffinaderier i bland annat Mellanöstern hörde till de främsta drivkrafterna.

Avslutningen på året blev stark, med stigande rater inom samtliga Concordia Maritimes segment. Starkast var utvecklingen för lättare produkter, där raterna under kvartalet steg med över 100 procent jämfört med föregående kvartal.

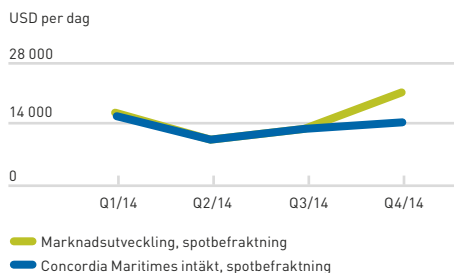
Intjäningen för Concordia Maritimes fartyg P-MAX

P-MAX

Med undantag för *Stena Paris* sysselsattes alla fartyg i P-MAX-flottan under större delen av året på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk, Stena Weco, Shell och ExxonMobil.

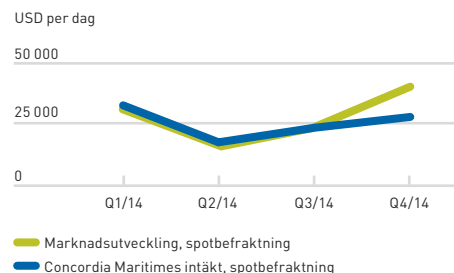
En bit in i det fjärde kvartalet började fraktraterna att stiga kraftigt. Innan denna uppgång band Concordia Maritime vid olika tillfällen upp några av fartygen i flottan för resor över viss tid. Det är anledningen till att bolagets intjäning under kvartalet var lägre än den teoretiska, genomsnittliga intjäningen för nya avtal på marknaden. Denna typ av fördröjningseffekt jämfört med marknaden för nya avslut kan uppstå vid kraftiga upp- och nedgångar i marknaden.

Produkttankflottans genomsnittliga intäkt (spot)



Källa: Clarksons "Average MR Clean Earnings" / "Average Panamax Dirty Earnings"

Suezmaxflottans genomsnittliga intäkt (spot)



Källa: Clarksons "Average Suezmax Long Run Historical Earnings"

Flera av fartygen har under året, helt i linje med strategin, gått på specialrutter för kunder med särskilda behov. *Stena Paris* gick under året på en av Totals specialrutter från Sydostasien till Polynesian, där hennes extremt grunda djupgående kom väl till användning.

Stena Provence och *Stena Polaris* kontraherades under halva året av ExxonMobil för konsekutiva frakter av raffinerade petroleumprodukter i Asia Pacific-området. Även här är P-MAX-fartygen med sitt extremt grunda djupgående väl lämpade, då flera hamnar i området är relativt grunda vilket gör det svårt för större fartyg att anlöpa.

I slutet av året kontraherades två av P-MAX-fartygen ut till Stena Bulk på ett-åriga charterkontrakt. I samband med detta bildade Concordia Maritime och Stena Bulk även en samseglingspool för de fyra P-MAX-fartygen *Stena Perros*, *Stena President*, *Stena Penguin* och *Stena Primorsk*. Fartygen kommer att frakta tunga oljeprodukter företrädesvis i Atlantrafik.

Den genomsnittliga intjäningen för P-MAX-flottan låg under större delen av

året i nivå med genomsnittet för marknaden som helhet. Inom segmentet för lätta produkter låg intjäningen på i snitt USD 13 400 per dag. Inom segmentet för tyngre produkter låg intjäningen på i snitt USD 14 100 per dag.

Suezmax

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

Den genomsnittliga intjäningen för *Stena Supreme* låg under året på USD 25 600 per dag.



Intjäningen på spotmarknaden

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden	
		2014	2013	2014	2013
Produkttank					
Lätta produkter	5	13 400	12 400	12 300 ¹⁾	13 200 ¹⁾
Tunga produkter	4	14 100	14 000	18 800 ²⁾	11 100 ²⁾
Suezmax	1	25 600	17 500	27 800 ³⁾	15 500 ³⁾

1) Clarksons "Average MR Clean Earnings"

2) Clarksons "Average Panamax Dirty Earnings"

3) Clarksons "Average Suezmax Long Run Historical Earnings"

Försäljning av panamaxfartyg

I slutet av första kvartalet tecknades avtal om försäljning av systerfartygen *Stena Poseidon* och *Palva* (75 000 dwt), som ägts till hälften i ett joint venture tillsammans med Neste. Fartygen sjösattes 2007 och har sedan dess varit uthyrda på 10-åriga tidsbefraktningkontrakt till Neste Oil. De båda fartygen levererades i maj till köparen, Transport Maritime St-Laurent Inc., och därmed realiserades även resultatet från försäljningen samt ersättningen för de i förtid brutna charterkontrakten.

Dockningar och reparationer

Under 2014 genomfördes endast en planerad dockning – av *Stena Progress*. Översynen gick helt enligt plan och budget.

Stena Provence blev i mitten av juni påseglad av två andra fartyg när hon låg för ankar utanför hamnen i Singapore. Utöver skrovskador orsakade påstötningen inga allvarligare skador. Inga människor kom till skada och ingen olja kom i vattnet. För att uppfylla fartygets klassningsregler togs dock *Stena Provence* ur drift och reparerades vid varv i Singapore. Inkomstbortfallet och reparationskostnaderna kommer att täckas fullt ut av egna och det påseglade fartygets försäkringar.

Nybyggnadsprogrammet något försenat

Nybyggnadsprogrammet med de två produkt- och kemikalietankers om vardera 50 000 dwt som beställdes 2012 fortlöpte under året. Till följd av förseningar har tidpunkten för leverans flyttats fram cirka två kvartal vardera. Leveransen av fartygen väntas ske under andra respektive fjärde kvartalet 2015.

Nybyggnadsprisernas utveckling

Nybyggnadspriserna låg under året relativt stabila. Vid utgången av året kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 37. Priset för ett IMOII-klassat MR-

fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var i slutet av året cirka MUSD 40. Det är cirka 15 procent högre än vid tidpunkten för beställningarna 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av året cirka MUSD 65.

Den genomsnittliga värderingen av de ägda fartygen i flottan uppgick vid årsskiftet till MUSD 359,7. Detta värde exkluderar de två fartyg som är under byggnation och baseras på genomsnittliga värden från tre oberoende fartygsmäklare. Värderingen innebär att den genomsnittliga värderingen är MUSD 40,4 lägre än det bokförda värdet. En beräkning av det framtida nyttjandevärdet medför dock att det inte föreligger något nedskrivningsbehov.

Framtidsutsikter

Flera faktorer talar för att marknaden under 2015 och 2016 kommer att fortsätta utvecklas i en positiv riktning. Efterfrågan på produkt-tanktransporter väntas under 2015–2016 att öka med cirka 5–6 procent per år. Till de enskilt främsta drivkrafterna hör de omfattande förändringar som nu pågår sett till den globala raffinaderikapaciteten, med ett förestående skifte från Europa till Mellanöstern och Asien.

Utvecklingen kommer under kommande år att tydliggöras i takt med att allt fler hög-effektiva raffinaderier startar upp produktion. Kina, Indien och Saudiarabien väntas stå för den i särklass största delen av ökningen. Tillväxten här väntas öka snabbare än den inhemska efterfrågan och överskottet kommer därför sannolikt att exporteras till regioner där efterfrågan på raffinerade produkter överskrider den egna raffinaderikapaciteten.

Till utmaningarna hör de omfattande fartygsleveranser som är planerade att äga rum framför allt under 2015 och 2016. Tillväxten i den globala produkttankflottan väntas under dessa år öka med 5,2 procent per år.

Leveransen av de två beställda IMOIMAX-fartygen väntas ske under andra respektive fjärde kvartalet 2015. Fartygen kommer att vara bland de mest sofistikerade på marknaden och ligga i framkant både vad gäller energieffektivitet och lastflexibilitet.



VÄRLDSLEDANDE KOMPETENS

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

CONCORDIA MARITIME

Stena Teknik

Ny- och ombyggnadsprojekt,
FoU och upphandling
stenateknik.com

Stena Bulk Stena Weco

Befraktning och kommersiell operation
stenabulk.com, stenaweco.com

Northern Marine Management

Bemanning, drift och underhåll
nmm-stena.com

Flexibla och säkra transporter med god transportekonomi

Bemanning, drift och underhåll

NORTHERN MARINE MANAGEMENT



Stenaägda Northern Marine Management (NMM) ansvarar för bemanning, drift och tekniskt underhåll av Concordia Maritimes fartyg. Sedan grundandet 1983 har NMM expanderat kraftigt och har idag drifts- och/eller bemanningsansvar för cirka 130 fartyg av varierande typer och storleksklasser med totalt cirka 7 500 ombordanställda. Bland kunderna finns flera av världens ledande shipping- och oljebolag.

NMM ligger i absolut framkant när det gäller ship management. Utöver internationella ackre-

diteringar har NMM även utvecklat ett verktyg för att uppnå ständiga förbättringar – Behavior Based Safety (BBS). Kombinationen har resulterat i ett lägre antal olyckor än branschgenomsnittet och är även en starkt bidragande orsak till det mycket låga antalet tillbud och olyckor ombord på Concordia Maritimes fartyg.

Verksamheten bedrivs från huvudkontoret i Glasgow. Därutöver finns även kontor i Aberdeen, Göteborg, St Petersburg, Novorossizysk, Houston, Manila, Mumbai, Perth, Shanghai och Singapore.

Befraktning och kommersiell operation

STENA BULK



Stena Bulk består såväl företag inom Stena Sfären som externa kunder med tjänster inom marknadsföring, befraktning och kommersiell operation av fartyg. Totalt befraktar och opererar Stena Bulk cirka 100 fartyg över hela världen. Bland kunderna finns såväl ledande olje- och gasbolag som oberoende handelshus.

Stena Bulk fungerar som Concordia Maritimes marknadsorganisation och ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation

av de P-MAX-fartyg som transporterar tyngre oljeprodukter. Tillsammans med det angolanska statliga oljebolaget Sonangol kontrollerar Stena Bulk även Stena Sonangol Suezmax Pool, som i slutet av 2014 sysselsatte 23 fartyg, däribland Concordia Maritimes *Stena Supreme*.

Genom det nära samarbetet får Concordia Maritime tillgång till en världsomspännande organisation med gedigen kunskap och erfarenhet av samtliga segment inom tankmarknaden.

STENA WECO



På bara några år har Stena Weco byggt upp ett helintegrerat globalt logistiknätverk för transporter av petroleumprodukter, lätta kemikalier och vegetabiliska oljor, huvudsakligen mellan Asien och Europa. Sammantaget omfattar flottan cirka 70 MR-fartyg (existerande och under byggnation) med en genomsnittsalder på 2,5 år.

Stena Weco ägs till lika delar av Stena Bulk och danska Dannebrog. Med kontor i Köpenhamn, Houston och Singapore möts kundernas behov av

tillgänglighet och lokal närvaro. Totalt omfattar organisationen cirka 25 medarbetare.

Stena Weco fungerar som Concordia Maritimes marknadsorganisation och ansvarar för befraktning, marknadsföring och kommersiell operation av de P-MAX-fartyg som transporterar lättare oljeprodukter.

Utveckling och teknisk drift

STENA TEKNIK



Stena Teknik är en resurs för samtliga marina affärsområden inom Stena Sfären. Verksamheten omfattar ny- och ombyggnadsprojekt, allmän marinteknisk rådgivning samt upphandling. Dessutom bedrivs forskning och utveckling inom det marina området. Arbetet omfattar all typ av shipping, från persontrafik till oljetankers och riggar. Stena Teknik har genom dessa olika åtaganden byggt upp en omfattande kunskapsbank inom skeppsbyggnad och är idag en av de

ledande aktörerna globalt. Ett bevis på den höga kompetensen är att Stena Teknik ofta får fungera som remissinstans för olika frågor kring skeppsteknik inom EU.

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



LEDANDE INOM SÄKERHET OCH KVALITET

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.

CONCORDIA MARITIME VERKAR i en hårt reglerad och granskad bransch. Regelverken omfattar miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörättsliga. Tillsammans med vårt interna arbete bidrar dessa kontrollinstanser till att upprätthålla en hög och jämn kvalitet.

Utöver våra egna kontroller sker omfattande granskning och uppföljning från både myndigheter och kunder. Vi är föremål för kontinuerliga kvalitetsgranskningar i form av bland annat olje- och kemikalieindustrins så kallade vettingkontroller, flaggstaternas årliga besiktningar, de offentligt publicerade hamnstatskontrollerna och klassificeringssällskapens kontroller. Kontrollerna omfattar bland annat utrustning och rutiner för navigation, räddningsutrustning, brandbekämpningsutrustning, lasthanteringsystem, oljesaneringsutrustning, rutiner för krishantering, fartygets konstruktion och dess allmänna kondition. Även besättningens antal, behörighet och anställningsvillkor, fartygets loggböcker samt certifikat granskas. Verksamheten i land kontrolleras främst genom revision av processer och rutiner.

Vår miljöpåverkan

Vår största faktiska och potentiella miljöpåverkan kan delas in i tre övergripande kategorier: utsläpp av svavel- och kväveoxider samt koldioxid i samband med förbrukning av bunkerolja, spridande av organismer till följd av utsläpp av ballastvatten samt

oljeutsläpp till följd av kollision eller grundstötning. Inom samtliga områden bedriver vi ett omfattande arbete för att reducera respektive helt eliminera vår påverkan.

Utsläpp av svavel- och kväveoxider

Vad gäller den löpande driften utgörs vår påverkan huvudsakligen av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till bränsleförbrukningen. Till de främsta utmaningarna hör att minska mängden utsläpp av svavel- och kväveoxider, växthusgaser och andra skadliga partiklar som uppstår i samband med förbränning av bunkerolja.

Det bränsleeffektiviseringsprojekt som bedrivits sedan 2012 har medfört stora förbättringar. Sedan projektet inleddes har bränsleeffektiviteten mätt i fraktad last (ton) i relation till förbrukat bränsle (ton) ökat med 12 procent. Den relativt minskade bunkerförbrukningen har hittills medfört en årlig minskning av koldioxidutsläpp med drygt 3 800 ton och svaveldioxidutsläpp med 40 ton.

Den ökade effektiviteten beror delvis på tillskott av det så kallade ekofartyget, suzmaxfartyget *Stena Supreme*, men största delen av effektivitetökningen har möjliggjorts genom mer detaljerad uppföljning av fartygens energiförbrukning, vilket i sin tur lett till operativa åtgärder såsom exempelvis sänkt fart och noggrannare och tätare uppföljning av bränsleförbrukningen.

Miljömål 2015

- En genomsnittlig minskning av bränsleförbrukningen om 0,3 mt per fartyg och dag till sjöss.
- En minskning av svaveldioxidutsläppen om 120 ton.
- En årlig minskning av koldioxidutsläppen om 1 800 ton.

Vår miljöpolicy

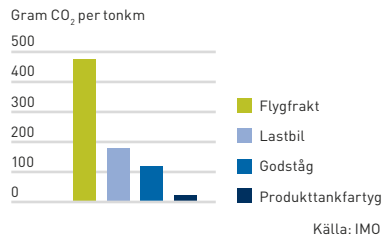
- Säkerheten och skyddet av havsmiljön ska vara en integrerad del av vår dagliga verksamhet. Bara genom fullt engagemang från alla medarbetare, både ombord och i land, kan vi upprätthålla en hög säkerhetsstandard och på ett bra sätt skydda havsmiljön.
- Att skydda havsmiljön är av allra största betydelse. De enda hänsyn som har företräde är de som gäller människors säkerhet.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska vi skaffa oss en allt bättre kontroll över de riskfaktorer som kan orsaka skador på miljön.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska vi sträva efter att få kontroll över hur vår verksamhet påverkar miljön och förbättra effektiviteten hos både befintliga fartyg och nybyggen med avseende på bränsleförbrukning och utsläpp.
- Genom innovation och förstklassigt utförande ska vi sträva efter att bedriva en säkrare och effektivare sjöfart inom miljömässigt känsliga områden.



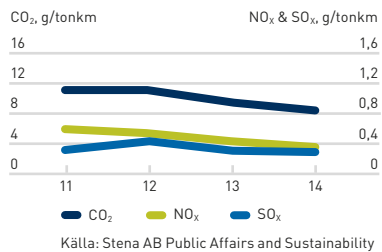
Det mest miljöeffektiva transportslaget

Jämfört med tåg, lastbil och flyg är tank-sjöfarten det transportslag som genererar minst koldioxid och kväveoxidutsläpp mätt i förhållande till lastvolymen. Trots att över 90 procent av världens alla frakter sker till havs, står sjöfarten för endast 3–4 procent av de totala koldioxidutsläppen.

Koldioxidutsläpp per transportslag



Utsläpp från Concordia Maritimes flotta



Målet framöver är att uppnå en genomsnittlig minskning av bränsleförbrukningen om 0,3 mt per fartyg och dag till sjöss. Detta ska ske genom ytterligare bränsleeffektiviseringsåtgärder och ökad kontroll. Som en konsekvens av det nya svaveldirektiv som trädde i kraft 1 januari 2015 har gränsvärdet för maximal svavelhalt i det bränsle som används i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänkts från tidigare 1 procent till 0,1 procent. För Concordia Maritimes del väntas detta medföra en årlig minskning av de svavelrelaterade utsläppen med 20 procent.

Utsläpp av ballastvatten

Kustnära utsläpp av ballastvatten utgör en annan miljöfara. Organismer som forslas med ballastvatten från ett ekosystem till ett annat kan medföra stor skada i den lokala miljön. Det saknas ännu såväl internationella regelverk som teknik för att oskadliggöra organismer i större mängder ballastvatten. Alla våra fartyg följer en *Ballast Water Management Plan*, framtagen av vår partner Northern Marine Management (NMM) utifrån de internationella riktlinjer som finns.

Oljespill

Den största risken förknippad med tank-sjöfart är risken för oljespill i samband med

grundstötning, kollision eller annan olycka. I takt med att den globala tankflottan under senare år blivit allt modernare och säkrare har dock antalet oljeutsläpp minskat drastiskt och är idag mycket sällsynt. Bakom utvecklingen ligger ett omfattande förbättringsarbete bland världens rederier i kombination med hårdare krav från lagstiftare, kunder och andra intresseorganisationer.

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

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2014 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

FARTYGETS LIVSCYKEL

Ett fartyg påverkar miljön på olika sätt från det att det byggs till att det skrotas. Under ett fartygs livscykel kan dock mycket göras för att begränsa denna påverkan.

1 DESIGN & KONCEPT

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



Certifieringar och egenkontroll

Då vi köper in en stor del av det dagliga operativa arbetet från externa tjänsteleverantörer tar sig vårt hållbarhetsarbete till stor del uttryck i det arbete som utförs i deras respektive verksamheter. Tillsammans arbetar vi kontinuerligt för att utveckla hållbara arbets-sätt och förbättra vår hållbarhetsprestanda.

När det gäller fartygen och dess drift är NMM certifierad enligt bland annat ISO 9001 (kvalitet), ISO 14001 (miljö), ISO 50001 (energi), OHSAS 18001 (arbetsmiljö). Certifieringarna syftar till att kontinuerligt minska verksamhetens totala miljöbelastning. Arbetet med säkerhets- och miljöfrågor regleras inom NMM av en koncerngemensam SHE-policy (Safety, Health and Environment) som innehåller miniminivåer och krav på rapportering kring ett antal områden såsom tillbud och olyckor samt frånvaro orsakad av sjukdom och arbetsskador.

En säker arbetsmiljö

Jämfört med många andra näringsgrenar erbjuder sjöfarten en relativt säker arbetsmiljö. Mätt i Lost Time Injury Frequency (LTIF)* har sjöfarten ungefär hälften så många arbetsskador som svensk tillverkningsindustri.

Kontinuerlig riskidentifiering utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra

säkerheten ombord. På Concordia Maritimes fartyg ägnar varje besättningsman minst tio minuter varje dag åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety) och identifierade risker elimineras allt eftersom. Observationerna sammanställs i rapporter som sprids till samtliga fartyg i flottan.

Som ett resultat av vårt systematiska säkerhetsarbete har vi under de senaste åren legat betydligt under genomsnittet i branschen vad gäller LTIF*. Sammanlagt har över 11 miljoner arbetstimmar utförts på våra fartyg de senaste fem åren. Under alla dessa timmar har endast två olyckor med förlorad arbetsdag som följd inträffat.

Attraktiv arbetsgivare

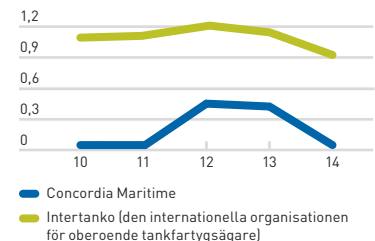
Konkurrensen om kompetenta och välutbildade sjömän är och kommer även fortsättningsvis vara hård. Samtidigt gör en ny generation inträde på arbetsmarknaden och ställer nya krav på arbetsvillkor och arbetsmiljö vilket vi som arbetsgivare måste anpassa oss till. Vi och vår samarbetspartner inom bemanning, NMM, vill vara en attraktiv arbetsgivare som utöver konkurrenskraftiga villkor även erbjuder en utvecklande och säker arbetsplats. Respekt för individen,

möjlighet till kompetensutveckling, sociala förmåner som även omfattar familjen och en stark säkerhetskultur är viktiga bitar i detta arbete.

All sjöpersonal på våra fartyg omfattas av ITF-avtal (International Transport Workers' Federation).

*Mätt som anger antal förlorade arbetsdagar på grund av arbetsskador i relation till totalt antal arbetade timmar, multiplicerat med 1 000 000.

LTIF jämfört med branschen



2 BYGGNATION

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

3 LÖPANDE DRIFT

Ett fartygs största miljöpåverkan sker under den löpande driften, huvudsakligen utsläpp av skadliga ämnen. Både vi och branschen i sin helhet arbetar kontinuerligt med olika lösningar för att minska mängden utsläpp.

4 KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGAR

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

5 SKROTNING OCH ÅTERVINNING

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



RISK- OCH KÄNSLIGHETSANALYS

I likhet med alla affärsdrivande företag är vår verksamhet förknippad med vissa risker. Vi har valt att dela in dessa i fyra kategorier: företagsrisker, marknadsrelaterade risker, operativa risker och finansiella risker.

1. Företagsrisker

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

A Varumärke

Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, allvarligt skada bolagets varumärke. Sedan många år är vi ett kvalitetsrederi med höga krav på säkerhet i alla led. Positionen medför extra höga krav på kontroll och ansvar. Att skydda sig mot denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet, om en olycka ändå skulle inträffa

B Medarbetare

Vi är i vår verksamhet beroende av att kunna attrahera och behålla medarbetare. Vår egen landorganisation är liten, vilket i normalfallet gör beroendet av ett antal nyckelpersoner stort. Detta motverkas dock i viss mån av det nära samarbetet med ett flertal bolag inom Stena Sfären. Icke desto mindre arbetar vi aktivt för att skapa en stimulerande arbetsplats med goda utvecklingsmöjligheter för medarbetarna.

C Likviditet

En förutsättning för verksamhetens existens på kort och lång sikt är givetvis tillgången till kapital och möjlighet till finansiering.

I tider av finansiell oro och instabilitet är det extra viktigt för oss att ha fartyg i beställning fullt finansierade. Ett av våra övergripande mål är att alltid ha en sund ekonomi som möjliggör såväl långsiktiga satsningar som överbyggande av tider av hög volatilitet.

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt lånekapital. Dessa risker ökar vid finansiell oro på världsmarknaden. Stabila kassaflöden, god disponibel likviditet samt goda relationer till banker och andra potentiella kreditgivare är faktorer som kan begränsa risken.

2. Marknadsrelaterade risker

Med marknadsrelaterade risker avses främst risker relaterade till förändringar i omvärld och marknad, det vill säga risker som styrelse och ledning har begränsad möjlighet att påverka i det korta perspektivet men ändå måste förhålla sig till i den långsiktiga planeringen av verksamheten.

A Konjunktur

Sjöfart är en utpräglat cyklisk bransch. Efterfrågan på transporter av olja och raffinerade oljeprodukter styrs till stora delar av konsumtionen av dessa produkter. Denna styrs i sin tur i stor utsträckning av den ekonomiska konjunkturen. Effekten av konjunktursvängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden.

B Fraktrater

Fraktraterna inom tanksjöfarten kan från tid till annan fluktuer kraftigt. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som på ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna medför stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar betydligt mer än raterna på tidsbefraktningmarknaden.

C Oljepris

Oljeprisets utveckling kan påverka efterfrågan på transporter av olja och oljeprodukter. Ett lågt oljepris kan medföra en positiv effekt på världsekonomin och därigenom komma att medföra en ökad efterfrågan på olja och tanktransporter – och omvänt vid ett högre pris.

D Politisk risk

Bolaget agerar på en marknad påverkad av en mängd regelverk som kan förändras beroende på ändrade omvärldsfaktorer och /eller politiska beslut. Till dessa hör bland annat beslut gällande regler för internationell handel, säkerhet och miljö.



Typ av risk	Påverkan (1-5)		Sannolikhet (1-5)		Riskstrategi	
	Hela branschen	CM	Hela branschen	CM		
1. Företagsrisker	A Varumärke	5 (3)	5 (4)	1 (1)	1 (1)	Kvalitet i alla led. Långtgående preventivt arbete. Ledande inom säkerhet.
	B Medarbetare	3 (3)	4 (4)	3 (3)	2 (2)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4 (4)	4 (4)	4 (4)	3 (2)	Goda bankförbindelser.
	D Finansieringsrisk	4 (4)	4 (4)	4 (4)	3 (2)	God soliditet och goda bankförbindelser.
2. Marknadsrelaterade risker	A Konjunktur	4 (4)	5 (4)	5 (5)	4 (3)	Kommersiellt nätverk och god marknadskunskap.
	B Fraktrater	5 (5)	4 (4)	5 (5)	4 (3)	Effektiv operation, god marknadskunskap och goda kundrelationer.
	C Oljepris	4 (4)	4 (4)	4 (4)	4 (3)	Oljeprisets utveckling och dess konsekvenser följs nogsamt.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	3 (3)	3 (3)	I framkant vad gäller säkerhets- och hållbarhetsarbete.
	E Krig och oroligheter	4 (4)	4 (4)	4 (4)	4 (4)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.
3. Operativa risker	A Försäkringsfrågor	5 (5)	5 (5)	3 (3)	3 (2)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Miljö	5 (5)	5 (5)	3 (3)	2 (3)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
	C Fartygsdrift	4 (5)	4 (5)	3 (3)	2 (2)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder för att möjliggöra långsiktig sysselsättning.
4. Kreditrisker	A Motpartrisker – kund	4 (4)	4 (4)	3 (3)	3 (2)	I huvudsak finansiellt stabila kunder.
	B Motpartrisker – varv och samarbetspartners	4 (4)	4 (4)	3 (3)	3 (2)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.

Föregående års siffra inom parentes.

Påverkan

Mycket stor



Sannolikhet

Typ av risk

- Företagsrisker
- Marknadsrelaterade risker
- Operativa risker
- Kreditrisker

Vad gäller den internationella handeln har utvecklingen under senare år gått mot ökad global frihandel och allt färre inskränkningar av handelspolitisk karaktär. Störst risk för förändringar torde ligga inom säkerhets- och miljöområdet, där det pågår en ständig översyn av internationella och nationella lagar, branschrelaterade konventioner, förordningar och praxis.

Utvecklingen drivs här från flera håll, politiskt såväl som från intresseorganisationer och bransch. Med en mycket säker och modern flotta kan ett ökat fokus på säkerhets- och miljöfrågor för vår del snarast innebära en möjlighet.

E Krig och oroligheter

En stor del av den globala oljeproduktionen sker i politiskt instabila regioner. Krig eller andra oroligheter kan medföra en begränsning i tillgången på olja och oljeprodukter, men även innebära ett ökat transportbehov. Risker påverkar branschen som helhet och även oss.

3. Operativa risker

Med operativa risker avses här risker relaterade till styrningen av verksamheten.

A Försäkringsfrågor

För risker relaterade till själva driften av fartygen har vi tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust till belopp som motsvarar fartygens värde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt på grund av skada eller haveri. Utöver försäkringarna ovan finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

B Miljö

En olycka till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc.) skulle kunna innebära omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall förlorade liv.

P-MAX-fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem och har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott samt separata bränsle- och kontrollsystem. Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Omfattande resurser läggs därför på att kontinuerligt utveckla utbildning och rutiner.

C Fartygsdrift

Konkurrensen om kompetent sjöpersonal är stor. För att kunna rekrytera de bästa besättningarna krävs ett gott rykte på marknaden. Vi strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare som tar hand om våra medarbetare. Lön och andra former av ekonomiska incitament är viktiga delar i detta arbete, men även en positiv arbetsmiljö och möjligheten till långsiktig sysselsättning är avgörande.

4. Kreditrisker

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

A Motpartrisker – kunder

Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden. Concordia Maritimes kunder utgörs huvudsakligen av stora internationella olje-, gas-, energi- och tradingbolag. Risker för att något av dessa skulle hamna på obestånd bedöms som relativt liten.

B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Vad gäller motpartrisker relaterade till underleverantörer och samarbetspartners är en betydande risk att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid. Vi skyddar oss på olika sätt mot denna och andra motpartsrisker. Långsiktighet i samarbetet, löpande utvärderingar och finansiell ställning hos motparter spelar här en stor roll.

Finansiella risker

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





STENA IMAGE
14517

AKTIE OCH ÄGARE

Vid utgången av 2014 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 12,90 vilket innebär en uppgång med 10 procent jämfört med årets början.

CONCORDIA MARITIMES B-AKTIE handlas sedan 1984 på Nasdaq Stockholm under kortnamnet CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. En handelspost omfattar 200 aktier.

A-aktien har tio röster och B-aktien en röst per aktie. Samtliga A-aktier ägs av Stena Sfären som varit huvudägare sedan börsintroduktionen 1984. Stena har deklarerat att ett innehav i Concordia Maritime runt 50 procent av kapitalet är ett långsiktigt mål. Vid årsskiftet ägde Stena Sfären cirka 52 procent av aktiekapitalet och runt 73 procent av

rösterna. Styrelse och VD äger tillsammans cirka 0,1 procent av antalet aktier, Stena Sfären exkluderad.

Vid utgången av 2014 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie.

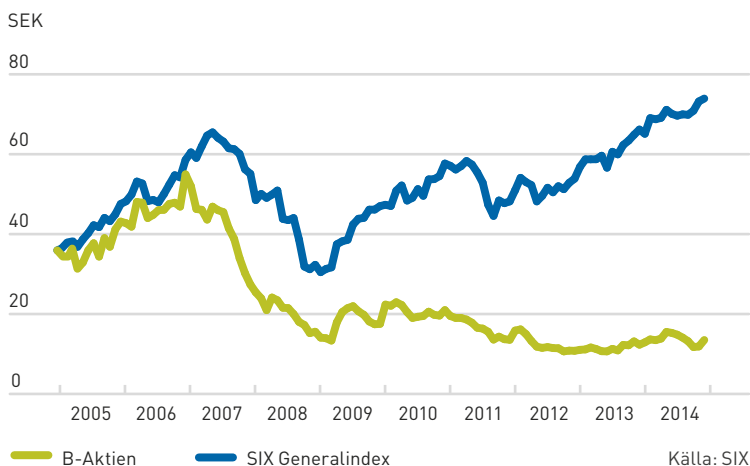
Aktieägarvärde

Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värde-

tillväxt i flottan och god avkastning på oljetransporterna. Detta bör ge förutsättningar för en långsiktig, positiv kursutveckling.

Aktieägarna ska kunna förvänta sig en rimlig utdelning relaterad till bolagets resultat men också investeringsbehov. Ambitionen är en utdelning som uppgår till 20–30 procent av koncernens vinst efter skatt.

Concordia Maritimes aktiekurs 2005–2014



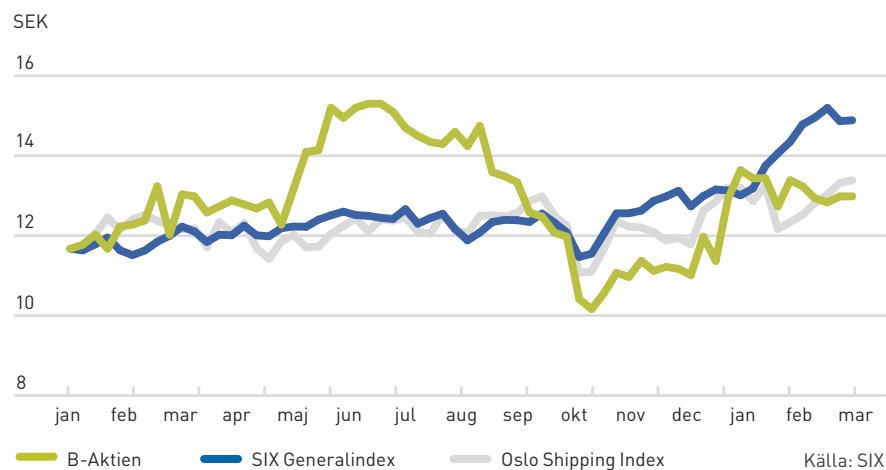
Finansiell kommentar



Kursen på Concordia Maritimes aktie uppgick i slutet av året till 12,90 motsvarande en uppgång med 10 procent jämfört med årets början. Med ett eget kapital per aktie på 32,99 innebär detta att aktiemarknaden vid denna tidpunkt värderade aktien till 39 procent av det egna kapitalet. En marknadsmässig värdering av bolagets fartyg (gjord av tre oberoende mäklare) innebär att substansvärdet per aktie är 25,80. Aktiemarknaden värderar således aktien till 50 procent av substansvärdet. Till utmaningarna för 2015 hör följaktligen att tydligare kommunicera aktiens verkliga värde.

Ola Helgesson, Finandsdirektör

Concordia Maritimes aktiekurs 2014



Pressmeddelanden 2014

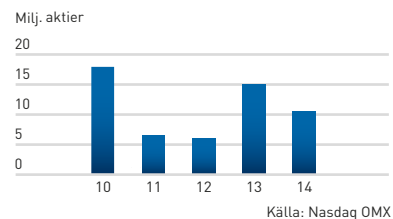
- 2014-01-27 Nytt avtal med Total
- 2014-02-14 Samarbetsavtal med Shell
- 2014-02-20 Bokslutskommuniké, 1 jan-31 dec 2013
- 2014-03-19 Försäljning av gemensamägda tankers
- 2014-03-24 Kallelse till årsstämma 2014
- 2014-04-07 Årsredovisningen för 2013 publiceras
- 2014-04-29 Delårsrapport 1 jan-31 mars 2014
- 2014-04-30 Pressinformation från årsstämman
- 2014-05-22 Nytt avtal med olje- och gasbolag
- 2014-06-04 CFO Concordia Maritime slutar
- 2014-08-14 Delårsrapport 1 jan-30 juni 2014
- 2014-08-27 Besök av USAs ambassadör Brzezinski
- 2014-09-29 Ola Helgesson ny CFO
- 2014-11-12 Delårsrapport 1 jan-30 sep 2014
- 2014-11-28 Nytt tidsbefraktningsavtal för två P-MAX-fartyg och samseglingspool för fyra fartyg
- 2014-12-10 Ökad exponering i råoljesegmentet
- 2014-12-30 Förnyat avtal med olje- och gasbolag

Utdelning 2005–2014

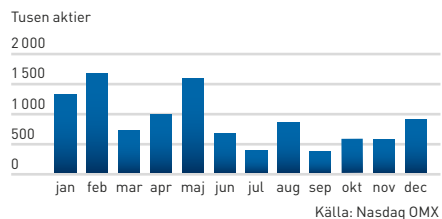
År	Utdelning per aktie, kr	Direktavkastning, %
2005	1,00	2,3
2006	1,00	1,8
2007	1,00	3,7
2008	1,00	6,6
2009	1,00	5,9
2010	1,00	4,9
2011	1,00	7,7
2012	0,50	4,9
2013	0,00	0,0
2014	0,00 ¹⁾	0,0

1) Föreslagen utdelning.

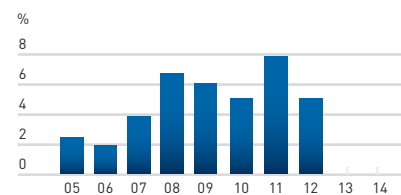
Aktiens omsättning senaste fem åren



Aktiens omsättning 2014



Aktiens direktavkastning



Nyckeldata för aktien

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Utdelning, kr	0,00 ¹⁾	0,00	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	n/a	-7	56	60		50	76	92	83
Utestående aktier vid årets slut, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Genomsnittligt antal utestående aktier, miljoner	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73	47,73
Börskurs på bokslutsdagen, kr	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00
Direktavkastning, % ²⁾	n/a	n/a	4,9	7,7	4,9	5,9	6,6	3,7	1,8	2,3
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	10	15	-17,8	-32,0	26,5	20,0	-40,7	-49,1	30,2	26,4
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	71,7	neg	neg	7,3	12,2	neg	7,5	20,5	50,5	35,8
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	neg	7,3	12,2	neg	—	—	—	2 150,0
Antal omsatta aktier per år, miljoner	10,1	14,8	5,7	6,2	17,6	12,4	14,7	16,8	32,4	18,6
Omsättningshastighet, %	21	31	12	13	37	26	33	38	74	43
Börsvärde vid årets slut, MSEK	616	558	484	618	978	811	716	1 288	2 625	2 052
Antal aktieägare	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006	4 834	4 963	5 942	6 209
Eget kapital per aktie	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47	41,21	34,08	34,09	37,10

1) Styrelsens förslag.

2) Utdelning per aktie dividerat med börskursen vid årets slut.

Ägarkategorier

	Kapital %	Röster %
Utländska ägare	6,2	3,6
Svenska ägare	93,8	96,4
varav		
Institutioner	13,9	7,9
Aktiefonder	0,7	0,4
Privatpersoner	26,9	15,3
Stena Sessan Rederi AB	52,3	72,8

Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	70,6	83,2
De 20 största ägarna	75,7	86,2
De 100 största ägarna	85,9	92,0

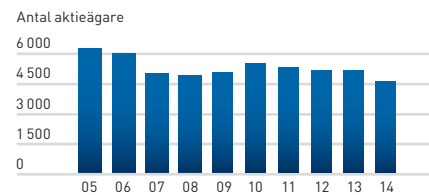
Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena Sessan Rederi AB	52,3	72,8
Fjärde AP-fonden	6,4	3,7
Svenska Handelsbanken	2,9	1,7
Nordea Swedish Ideas Equity FU	2,8	1,6
Stig Andersson	2,4	1,4
Avanza Pension Försäkring AB	1,7	1,0
Bengt Stillström	1,0	0,5
CBNY-DFA-INT SML CAP V	0,8	0,5
Locellus Invest AB	0,6	0,4
Ann Stillström	0,6	0,4

Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Aktier	Kapital %	Röster %
1-1 000	3 356	1 088 884	2,3	1,3
1 001-10 000	956	3 342 167	7,0	4,0
10 001-20 000	105	1 598 321	3,3	1,9
20 001-	129	41 700 426	87,4	92,8
Total	4 546	47 729 798	100,0	100,0

Aktieägarutveckling 2005-2014



Källa: Euroclear

10 ÅR I SAMMANDRAG

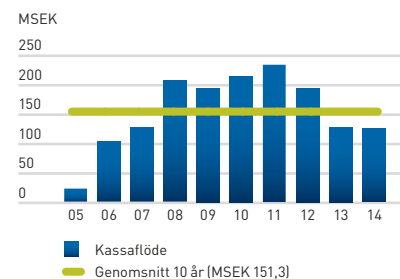
	2014	2013	2012	2011	2010
Resultatposter, MSEK					
Totala intäkter	531,2	467,8	543,4	559,6	513,4
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-474,8	-467,4	-465,9	-452,0	-413,2
Rörelseresultat	56,4	0,4	77,5	107,6	100,2
varav resultat från fartygsförsäljningar	57,4	—	—	—	—
EBITDA	201,0	144,7	228,4	242,6	219,5
Resultat efter finansiella poster	16,5	-39,0	-369,4	76,3	76,9
Resultat efter skatt	8,7	-28,8	-356,0	84,8	80,4
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	121,8	124,1	190,5	231,1	210,7
Investeringar	87,9	64,7	428,3	330,1	638,6
Balansposter, MSEK					
Fartyg	3 129,7	2 914,8	3 063,4	3 289,5	2 919,6
(Antal fartyg)	11	12	12	11	10
Fartyg under byggnad	205,8	100,5	48,0	143,0	262,0
(Antal fartyg)	2	2	2	1	2
Likvida medel	136,6	106,0	144,4	128,2	68,3
Kortfristiga placeringar	0	81,7	97,1	113,6	84,0
Övriga tillgångar	243,7	203,5	127,8	83,9	127,4
Räntebärande skulder	2 038,9	1 994,0	1 993,3	1 815,4	1 596,1
Övriga skulder och avsättningar	102,2	120,2	156,6	165,2	149,3
Eget kapital	1 574,7	1 292,3	1 330,8	1 777,6	1 715,4
Balansomslutning	3 715,8	3 406,5	3 480,7	3 758,2	3 460,8
Nyckeltal, %					
Soliditet	42	38	38	47	50
Räntabilitet på totalt kapital	2	0	-9	3	2
Räntabilitet på sysselsatt kapital	2	0	-9	3	2
Räntabilitet på eget kapital	1	-2	-23	5	5
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	0,18	-0,60	-7,46	1,78	1,68
varav resultat från fartygsförsäljningar	1,20	—	—	—	—
Kassaflöde ¹⁾	2,55	2,60	3,99	4,84	4,41
Eget kapital	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94
Eget kapital/substansvärde	1,25	2,31	2,75	2,88	1,75
Börskurs på bokslutsdagen	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50
Utdelning ²⁾	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	n/a	n/a	n/a	56	60
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	71,7	neg	neg	7,3	12,2
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	neg	neg	neg	7,3	12,2
Antal aktieägare	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470

1) Fartygsförsäljning ingår ej.

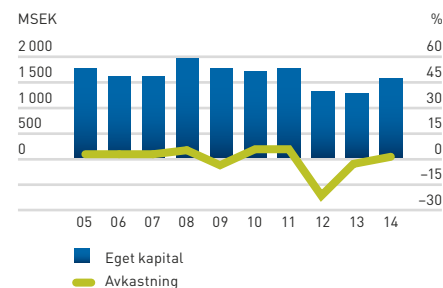
2) För 2014 anges till årsstämman 2015 föreslagen utdelning.

	2009	2008	2007	2006	2005
	599,3	560,0	457,2	381,2	254,0
	-531,5	-473,6	423,2	376,5	312,0
	67,8	86,4	34,0	4,7	-1,8
	—	—	—	—	56,2
	160,8	162,6	91,5	38,7	-1,3
	-91,0	78,1	48,0	52,5	42,7
	-81,1	95,8	62,9	51,9	57,2
	189,6	203,2	121,1	100,0	20,4
	654,2	301,3	838,6	767,2	492,8
	2 265,0	2 059,6	1 769,6	1 048,7	304,2
	8	7	7	4	1
	619,0	536,3	158,3	222,3	384,7
	3	4	4	7	6
	82,5	31,3	55,6	30,2	280,4
	37,1	283,6	397,1	517,6	559,1
	367,8	575,7	429,6	413,7	368,9
	1 458,5	1 369,2	1 073,0	506,2	0,0
	124,6	150,3	110,7	99,3	126,4
	1 788,3	1 967,0	1 626,5	1 627,0	1 770,9
	3 371,4	3 486,5	2 810,2	2 232,5	1 897,3
	53	56	58	73	93
	3	3	4	4	5
	3	3	4	5	6
	-4	5	3	3	3
	-1,70	2,01	1,32	1,09	1,20
	—	—	—	—	1,18
	3,97	4,26	2,54	2,10	0,43
	37,47	41,21	34,08	34,09	37,10
	2,20	2,75	1,26	0,62	0,86
	17,00	15,00	27,00	55,00	43,00
	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	n/a	50	76	92	83
	neg	7,5	20,5	50,5	35,8
	neg	—	—	—	2 150,0
	5 006	4 834	4 963	5 942	6 209

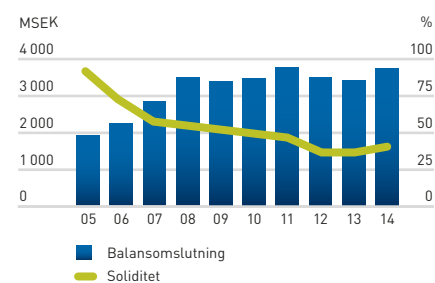
Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning



Avkastning på eget kapital



Soliditet





EKONOMISK REDOVISNING

2014

Förvaltningsberättelse.....	32
KONCERNEN	
Rapport över resultat och övrigt totalresultat	36
Rapport över finansiell ställning	37
Rapport över förändringar i eget kapital	38
Rapport över kassaflöden	39
MODERBOLAGET	
Rapport över resultat och övrigt totalresultat	40
Rapport över finansiell ställning	41
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	42
Rapport över förändringar i eget kapital	42
Rapport över kassaflöden	43
NOTER	
Not 1 Redovisningsprinciper.....	44
Not 2 EBITDA per fartygskategori.....	49
Not 3 Geografisk fördelning.....	49
Not 4 Anställda och personalkostnader	50
Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	51
Not 6 Finansnetto.....	51
Not 7 Skatter.....	52
Not 8 Materiella anläggningstillgångar.....	54
Not 9 Andelar i joint ventures	55
Not 10 Finansiella placeringar	55
Not 11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar	55
Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	55
Not 13 Likvida medel	55
Not 14 Eget kapital och Resultat per aktie.....	56
Not 15 Räntebärande skulder.....	56
Not 16 Övriga skulder	57
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter.....	57
Not 18 Finansiella risker	57
Not 19 Finansiella instrument	58
Not 20 Operationell leasing.....	60
Not 21 Investeringsåtaganden.....	60
Not 22 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser.....	61
Not 23 Närstående	61
Not 24 Koncernföretag	62
Not 25 Kassaflödesanalys.....	63
Not 26 Uppgifter om moderbolaget.....	63
Not 27 Händelser efter balansdagen	63
Not 28 Viktiga uppskattningar och bedömningar.....	63
Revisionsberättelse	65
BOLAGSSTYRNING	
Styrning av bolag och verksamhet	66
Styrelse och revisor	74
Företagsledning	76
Definitioner	77
Årsstämma och informationstillfällen.....	77
Adresser.....	77

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2014. Moderbolag är Stena Sessan Rederi AB, som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet. Dess moderbolag är Stena Sessan AB.

Allmänt om verksamheten

Huvuddelen av Concordia Maritimes egenägda flotta, 10 av 11 fartyg, var under 2014 sysselsatta på spotmarknaden. Detta innebär att fartygens intjäning i hög utsträckning korrelerade till marknadens utveckling överlag. Den fortsatt svaga marknaden 2014 innebär således en relativt svag intjäning även för Concordia Maritime.

P-MAX

Med undantag för *Stena Paris* sysselsattes i slutet av året alla fartyg i P-MAX-flottan på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk, Stena Weco och ExxonMobil. *Stena Paris* gick på en av Totals specialrutter från Sydostasien till Polynesien. Avtalet med Total löpte ut i mitten av februari 2015 efter en kortare förlängning. I slutet av 2014 utkontrakterades *Stena Perros* och *Stena President* till Stena Bulk. Avtalet sträcker sig fram till och med januari 2016.

Panamax

I slutet av första kvartalet 2014 tecknades avtal om försäljning av systerfartygen *Stena Poseidon* och *Palva* (75 000 dwt), som ägts till hälften i ett joint venture tillsammans med Neste. Fartygen sjösattes 2007 och har sedan dess varit uthyrda på 10-åriga tidsbefraktningkontrakt till Neste Oil. De båda fartygen levererades i maj till köparen, Transport Maritime St-Laurent Inc., och därmed realiserades även resultatet från försäljningen samt ersättningen för de i förtid brutna charterkontrakten.

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 dwt) sysselsätts på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. I början av december togs en position i ytterligare ett suzmaxfartyg, motsvarande 50 procent charter av ett fartyg. Kontraktet sträcker sig fram till december 2015.

Nybyggnadsprogrammet

Nybyggnadsprogrammet består av två produkttankers om vardera 50 000 dwt från det kinesiska varvet Guangzhou Shipyard International Company Limited (GSI). Fartygen beställdes i juni 2012 och går under beteckningen IMOIIIMAX. Fartygen beräknas att

levereras under andra respektive fjärde kvartalet 2015. Finansiering av de två fartygen är klar sedan februari 2013. Fartygen planeras att sysselsättas på spotmarknaden i samarbete med Stena Weco.

Fartygsvärden

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde minus försäljningskostnader (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2014 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Tvister

I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsk* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom. Processen befinner sig för närvarande i en s.k. ”discovery-phase”, i vilken de båda parternas ståndpunkter och krav noga gås igenom. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

Skattetvisten avseende källskatt i Schweiz är ännu inte avgjord. Bolaget kan inte uppskatta hur lång tid det kan ta innan tvisten är avgjord. Under 2013 skedde en uppbokning av en skatteskuld om MUSD 1,4 relaterat till denna tvist.

Fraktmarknadens utveckling

Produkttankmarknaden (MR)

Produkttankmarknaden var under stora delar av 2014 fortsatt relativt svag. Under fjärde kvartalet vände dock marknaden kraftigt uppåt. På helårsbasis låg den indexerade genomsnittliga intjäningen för transporter av tyngre oljeprodukter på cirka USD 18 800 per dag, motsvarande en ökning med cirka 70 procent jämfört med 2013. När det gäller transporter av lättare oljeprodukter låg raterna i genomsnitt på cirka 12 300 per dag, vilket var något lägre än 2013.

Stortankmarknaden (suezmax)

Även segmentet för transporter av råolja inledde svagt men avslutade starkt. På helårsbasis låg den genomsnittliga intjäningen på USD 27 800, vilket var cirka 79 procent högre än föregående år.

Varvsmarknadens utveckling

Vid utgången av december kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 37. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande våra beställda IMOIIIMAX-fartyg, var cirka MUSD 40. Det är cirka 15 procent högre än då fartygen beställdes 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av kvartalet cirka MUSD 65.

Ekonomisk översikt

Resultat och ställning

Omsättningen under 2014 var MSEK 531,2 (467,8). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 16,5 (-39,0). Resultat efter skatt var MSEK 8,7 (-28,8) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 0,18 (-0,60).

Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 87,9 (64,7) och avser förskottsbetalningar avseende IMOIIIMAX-fartygen i nybyggnadsprogrammet.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 233,5 (242,1). Räntebärande skulder uppgick till MSEK 2 038,9 (1 994,0). Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 574,7 (1 292,3) och soliditeten uppgick till 42 procent (38).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämans beslut 2014, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2015. Något särskilt arvode utgår ej för kommittéarbete. Till ledningen har årsstämman beslutat om följande riktlinjer avseende ersättning.

Ersättningarna består av fast lön, rörlig kompensation, pension och andra förmåner. För att kunna attrahera och behålla kompetens strävar Concordia Maritime efter att erbjuda medarbetare en attraktiv och konkurrenskraftig fast lön. Den absoluta nivån är beroende av storleken och komplexiteten i den aktuella befattningen samt den enskildes årliga prestation. Prestationen återspeglas speciellt i den rörliga kompensationen. Den rörliga kompensationen baseras bland annat på företagets utveckling och uppfyllandet av till exempel kommersiella, operationella och finansiella mål. Sådana mål skall bestämmas av styrelsen. Överenskommelse om ytterligare ersättningar kan träffas när det bedöms nödvändigt för att kunna attrahera och behålla nyckelkompetens eller för att förmå individer att flytta till nya tjänstgöringsorter eller nya befattningar. Sådant ersättning skall vara tidsbegränsad.

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

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

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

Information om risker och osäkerhetsfaktorer

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

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

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

Fraktraterna inom tanksjöfarten fluktuerar kraftigt från tid till annan. En nedgång i fraktraterna kan bero på såväl minskad efterfrågan på transportkapacitet som ökat utbud av fartyg. En förändring i raterna kan medföra stora konsekvenser för verksamhetens lönsamhet.

Concordia Maritime har nära samarbete med Stena Sfären, som bland annat levererar befraktnings-, operations-, bemannings- och nybyggnadstjänster. Företagsledningen bedömer att samarbetet är en av Concordia Maritimes absoluta styrkor gentemot konkurrenter,

även om relationen är behäftad med en viss risk då viktiga tjänster köps från endast en leverantör. Concordia Maritime och Stena Sfären är även till viss grad sammankopplade varumärkesmässigt.

Säkerhet och miljö

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

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

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

Inget av Concordia Maritimes fartyg var under 2014 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 18 och 19.

Aktien

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

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Concordia Maritimes flotta var vid årets utgång huvudsakligen sysselsatt på spotmarknaden. Detta innebär att marknadens generella

utveckling får ett stort genomslag på resultat och kassaflöde. Början på 2015 har varit stark och sett till marknaden som helhet finns flera faktorer som talar för en fortsatt positiv utveckling. Till de främsta hör de förändringar som nu pågår inom raffinaderiområdet, med ett pågående skifte från framför allt Europa till Mellanöstern och Asien – med ökade transportdistanser som följd. Parallellt med detta kommer det att levereras ett stort antal fartyg under det kommande året, vilket kan ha en dämpande effekt på marknaden. Vår samlade bedömning är dock att marknaden kommer att utvecklas i en fortsatt positiv riktning under 2015 och 2016. För vår egen del kommer fokus under 2015 att ligga på fortsatt positionering och disponering av flottan utifrån givna marknadsförutsättningar. Under året kommer vi även att ta leverans av de två nya IMOIIIMAX-fartygen. Med sin höga lastflexibilitet och energieffektivitet har vi höga förhoppningar om att de ska hjälpa oss leverera god lönsamhet – och därmed skapa utrymme för fortsatt tillväxt.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 67–76. Information om de viktigaste inslagen i koncernens system för intern kontroll och riskhantering i samband med upprättande av koncernredovisningen finns i bolagsstyrningsrapporten.

Händelser efter balansdagens slut*

Efter räkenskapsårets slut togs ytterligare en position motsvarande 50 procent charter av ett suezmaxfartyg. Kontraktet sträcker sig mellan augusti 2015 till juli 2016.

Moderbolag

Concordia Maritime ABs verksamhet består av att utföra koncerngemensamma tjänster.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel MSEK 16,6 disponeras enligt följande:

MSEK	2012	2013	2014
Utdelning (47 729 798 aktier)	23,9	0,00	0,00 ¹⁾
Balanseras i ny räkning	7,1	83,7	16,6
Summa	31,0	83,7	16,6

1) Föreslagen utdelning 0,00 SEK

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

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 2 april 2015.



2
4
6M
8
6
4
2
5M

VOID
CFW
ER

100P-A

8
6
4
2
4M
8
6
4
2

RAPPORT ÖVER RESULTAT OCH ÖVRIGT TOTALRESULTAT FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2013	2014	2014 MUSD ¹⁾
Tidsbefragningsintäkter		226,2	119,4	17,4
Spotbefragningsintäkter		241,4	351,2	51,2
Resultatförsäljning av andelar i Joint Venture		0	57,4	8,4
Övriga externa intäkter		0,2	3,2	0,5
Summa intäkter	3, 9, 20	467,8	531,2	77,5
Driftskostnader fartyg	2	-132,1	-137,0	-20,0
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	-130,8	-138,0	-20,1
Övriga externa kostnader	5	-38,4	-38,0	-5,5
Personalkostnader – land	4	-21,8	-17,0	-2,5
Avskrivningar	8	-144,3	-144,7	-21,1
Summa rörelsekostnader	2, 9, 23	-467,4	-474,8	-69,2
Rörelseresultat före nedskrivning		0,4	56,4	8,2
Nedskrivning	8	0,0	0,0	0,0
Rörelseresultat efter nedskrivning		0,4	56,4	8,2
Finansiella intäkter		8,3	5,6	0,8
Finansiella kostnader		-47,7	-45,4	-6,6
Finansnetto	6	-39,4	-39,8	-5,8
Resultat före skatt		-39,0	16,5	2,4
Skatt	7	10,2	-7,8	-1,1
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		-28,8	8,7	1,3
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	7, 14			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		-1,3	259,8	37,9
Årets förändring i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		-1,5	-3,2	-0,5
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar valutarelaterat		-1,7	0	0
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar ränterelaterat		19,1	17,1	2,5
Årets förändringar i skatt hänförlig till poster som har omförts till periodens resultat		-0,4	0	0
Summa årets övriga totalresultat		14,2	273,7	39,9
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		-14,6	282,4	41,2
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	-0,60	0,18	0,03

1) Oreviderat, se not 1.

RAPPORT ÖVER FINANSIELL STÄLLNING FÖR KONCERNEN

Per den 31 december, MSEK	Not	2013	2014	2014 MUSD ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar	9, 21			
Fartyg	3, 8	2 914,8	3 129,7	400,6
Fartyg under byggnation	8	100,5	205,8	26,4
Inventarier	8	0,8	0,8	0,1
Långfristiga fordringar	11	9,4	0,0	0,0
Summa anläggningstillgångar		3 025,5	3 336,3	427,1
Övriga kortfristiga fordringar	11	141,8	158,4	20,3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	51,5	84,5	10,8
Kortfristiga placeringar	10, 18, 19	81,7	0,0	0,0
Likvida medel	13, 25	106,0	136,6	17,5
Summa omsättningstillgångar		381,0	379,5	48,6
SUMMA TILLGÅNGAR		3 406,5	3 715,8	475,7
Eget kapital				
	14			
Aktiekapital		381,8	381,8	48,9
Övrigt tillskjutet kapital		61,9	61,9	7,92
Reserver		12,3	286,1	36,5
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		836,3	844,9	108,2
Summa eget kapital		1 292,3	1 574,7	201,5
SKULDER				
Långfristiga skulder	9, 18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	1 862,7	1 832,2	234,5
Uppskjutna skatteskulder	7	0,0	0,0	0,0
Summa långfristiga skulder		1 862,7	1 832,2	234,5
Kortfristiga skulder	9, 18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	131,3	206,6	26,5
Leverantörsskulder		7,9	1,0	0,1
Övriga skulder	16	30,6	14,6	1,9
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	81,7	86,6	11,1
Summa kortfristiga skulder		251,5	308,8	39,6
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 406,5	3 715,8	475,7

Information om koncernens ställda säkerheter och eventualförpliktelser, se not 22.

1) Oreviderat, se not 1.

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I KONCERNENS EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2014-01-01	381,8	61,9	29,4	3,2	-20,3	836,3	1 292,3
Årets totalresultat							
Årets resultat						8,7	8,7
Årets övriga totalresultat			259,9	-3,2	17,1		273,8
Årets totalresultat	0	0	259,9	-3,2	17,1	8,7	282,4
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Utdelning							0
Utgående eget kapital 2014-12-31	381,8	61,9	289,3	0,0	-3,2	844,9	1 574,7

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver ²⁾			Balanserade vinstmedel ¹⁾	Totalt eget kapital
			Om- räknings- reserv	Verkligt värde reserv	Säkrings- reserv		
Ingående eget kapital 2013-01-01	381,8	61,9	30,6	4,7	-37,2	889,0	1 330,8
Årets totalresultat							
Årets resultat						-28,8	-28,8
Årets övriga totalresultat			-1,2	-1,5	16,9		14,2
Årets totalresultat			-1,2	-1,5	16,9	-28,8	-14,6
Transaktioner med moderbolagets ägare							
Utdelning						-23,9	-23,9
Utgående eget kapital 2013-12-31	381,8	61,9	29,4	3,2	-20,3	836,3	1 292,3

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 14.

RAPPORT ÖVER KASSAFLÖDEN FÖR KONCERNEN

1 januari–31 december, MSEK	Not	2013	2014	2014 MUS ¹⁾
	25			
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt		-39,0	16,5	2,1
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		163,1	105,3	13,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		124,1	121,8	15,6
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-66,6	-21,0	-2,7
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-21,1	-15,2	-1,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten		36,4	85,6	11,0
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-64,7	-87,9	-11,2
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		0,0	237,6	30,4
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		-34,3	0,0	0,0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		46,4	90,2	11,5
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-52,6	239,9	30,7
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		156,2	117,2	15,0
Amortering av lån		-154,5	-434,9	-55,7
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		-23,9	0,0	0,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-22,2	-317,7	-40,7
Årets kassaflöde		-38,4	7,8	1,0
Likvida medel vid årets början		144,4	106,0	13,6
Valutakursdifferens i likvida medel		0,0	22,8	2,9
Likvida medel vid årets slut		106,0	136,6	17,5

1) Oreviderat, se not 1.

RAPPORT ÖVER RESULTAT OCH ÖVRIGT TOTALRESULTAT FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2013	2014
Nettoomsättning	3	0,8	2,0
Totala intäkter		0,8	
Övriga externa kostnader	5	-14,3	-15,4
Personalkostnader	4	-17,6	-12,6
Planenliga avskrivningar	8	0,0	0,0
Rörelseresultat	23	-31,1	-26,0
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		108,0	0,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		16,2	12,8
Räntekostnader och liknande resultatposter		-23,2	-53,9
Finansnetto	6	101,0	-41,1
Resultat efter finansiella poster		69,9	-67,1
Resultat före skatt		69,9	-67,1
Skatt	7	6,7	0,0
Årets resultat¹⁾		76,6	-67,1

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

RAPPORT ÖVER FINANSIELL STÄLLNING FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2013	2014
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,1	0,1
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	24	745,8	745,8
Andra långfristiga fordringar	11	0,0	0,0
Uppskjuten skattefordran	7	34,3	34,3
Summa finansiella anläggningstillgångar		780,1	780,1
Summa anläggningstillgångar		780,2	780,2
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar	11	0,3	0,2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	1,9	2,6
Summa kortfristiga fordringar		2,2	2,8
Fordran Koncernbolag		1 395,7	1 399,6
Kassa och bank	25	11,0	119,4
Summa omsättningstillgångar		1 408,9	1 521,8
SUMMA TILLGÅNGAR		2 189,1	2 302,0
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital	14	381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		7,1	83,7
Årets resultat		76,6	-67,1
Summa eget kapital		603,8	536,7
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	18, 19	1 445,7	1 544,8
Skulder till koncernföretag	23	27,4	27,4
Övriga skulder	16	0,0	0,0
Summa långfristiga skulder		1 473,1	1 572,2
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	18, 19	96,8	181,6
Leverantörsskulder		1,3	1,0
Skulder till koncernföretag	23	0,0	0,0
Övriga skulder		0,3	0,6
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	13,8	9,9
Summa kortfristiga skulder		112,2	193,1
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 189,1	2 302,0

STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE R FÖR MODERBOLAGET

Per den 31 december, MSEK	Not	2013	2014
Ställda säkerheter	22	65,1	78,1
Eventualförpliktelser	22	281,2	312,5

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I MODERBOLAGETS EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2014-01-01	381,8	138,3	7,1	76,6	603,8
Föregående års resultat			76,6	-76,6	0,0
Årets resultat				-67,1	-67,1
Utdelningar					0,0
Utgående eget kapital 2014-12-31	381,8	138,3	83,7	-67,1	536,7

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2013-01-01	381,8	138,3	32,3	-1,3	551,1
Föregående års resultat			-1,3	1,3	0,0
Årets resultat				76,6	76,6
Utdelningar			-23,9		-23,9
Utgående eget kapital 2013-12-31	381,8	138,3	7,1	76,6	603,8

RAPPORT ÖVER KASSAFLÖDEN FÖR MODERBOLAGET

1 januari–31 december, MSEK	Not	2013	2014
	25		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		69,9	-67,1
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		-0,3	192,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		69,6	125,2
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-100,7	-0,6
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		1,6	-3,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-29,5	120,7
Investeringsverksamheten			
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0,0	0,0
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		109,3	117,2
Amortering av lån		-141,4	-233,5
Anteciperad utdelning		108,0	0,0
Utbetalad utdelning		-23,9	0,0
Mottagen utdelning		0,0	107,9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		52,0	-8,4
Årets kassaflöde		22,5	112,3
Likvida medel vid årets början		1 384,2	1 406,7
Likvida medel vid årets slut		1 406,7	1 519,0

NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

1 Redovisningsprinciper

Överensstämmelse med normgivning och lag

Koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) och dess dotterbolag är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) vilka är utgivna av International Accounting Standards Board (IASB). 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 föränsades av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skatteskal.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 2 april 2015. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 28 april 2015.

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 2014 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=6,8577 och slutkurs USD 1,00=7,8117. Ur koncernens perspektiv sker dock de flesta transaktioner i US-dollar. Samtliga belopp, om inte annat anges, redovisas i miljontals kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av derivatinstrument och finansiella tillgångar som kan säljas.

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 28.

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, vad avser joint venture-företag vid behov genom anpassning av koncernens principer.

Nya redovisningsprinciper 2014

Under året nya och ändrade IFRS har inte haft någon väsentlig effekt på koncernens finansiella rapporter.

Nya redovisningsprinciper 2015 och senare

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

IFRS 9 Financial instruments avses ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. IASB har nu färdigställt ett helt "paket" av förändringar avseende redovisning av finansiella instrument. Paketet innehåller en modell för klassificering och värdering av finansiella instrument, en framåtblickande nedskrivningsmodell och en väsentligt omarbetad ansats till säkringsredovisning. IFRS 9 träder ikraft 1/1 2018 och tidigare tillämpning är tillåten givet att EU antar standarden. Ingen officiell tidplan finns ännu för när antaganden kan tänkas ske. Bedömning har ännu inte skett och i så fall vilka effekter IFRS 9 kan komma att få.

IFRS 15 Revenue from Contract with customers. Syftet med en ny intäktsstandard är att ha en enda principbaserad standard för samtliga branscher som ska ersätta befintliga standarder och uttalanden om intäkter. Tre alternativ finns för övergången; full retroaktivitet, delvis retroaktivitet (inkluderar lättnadsregler) och en "ackumulerad effekt-metod" där eget kapital justeras per 1/1 2017 för kontrakt som är pågående enligt det gamla regelverket (IAS 11/IAS 18). IFRS 15 träder ikraft 2017 och tidigare tillämpning är tillåten givet att EU har antagit standarden.

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 bestämmande inflytandet upphör.

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

- eliminering av koncerninterna transaktioner och
- avskrivning av förvärvade övervärden

Eget kapital i koncernen omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterföretagen som tillkommit efter förvärvet. Transaktionsutgifter som uppkommer redovisas direkt i årets resultat. Transaktionsutgifter hänförliga till förvärv som skett före 1 januari 2010 har inkluderats i anskaffningsvärdet.

Joint ventures

Joint ventures är redovisningsmässigt de företag för vilka koncernen genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmande-inflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen. I koncernredovisningen redovisades innehav i joint ventures tidigare enligt klyvningsmetoden. Koncernen har redovisat sin andel av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader i koncernens resultat- och balansräkningar. Endast eget kapital som intjänats efter förvärvet redovisas i koncernens egna kapital. Under Q2 2014 redovisas försäljning av de tidigare joint venture andelarna och rubricerades som "Resultat" vid försäljning av andelar i joint venture bolag i koncernens resultaträkning och kassaflödesanalyser. Per 31 december 2014 finns inga joint venture samarbeten i koncernen.

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 redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital. Vid avyttring av en utlandsverksamhet realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna efter avdrag för eventuell valutasäkring och omklassificeras från omräkningsreserven i eget kapital till årets resultat.

Rörelsesegmentrapportering

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

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

Klassificering

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

Intäkter

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

Rörelsekostnader – operationella leasingavtal

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

Finansiella intäkter och kostnader

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

Ränteutgifter på fordringar och räntekostnader på skulder beräknas med tillämpning av effektivräntemetoden. Effektivräntan är den ränta som gör att

nuvärdet av alla framtida in- och utbetalningar under räntebindningstiden blir lika med det initialt redovisade värdet av fordran eller skulden. Ränteintäkter och räntekostnader inkluderar periodiserade belopp av transaktionsutgifter och 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 och andra eget kapitalinstrument, lånefordringar och obligationsfordringar samt derivat. På skuldsidan återfinns leverantörsskulder, låneskulder samt derivat.

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

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

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

Förvärv och avyttring av finansiella tillgångar redovisas på affärsdagen, som utgör den dag då bolaget förbinder sig att förvärva eller avyttra tillgången, förutom vid avistaaffärer då likviddagsredovisning tillämpas. Verkligt värde på noterade finansiella tillgångar motsvaras av tillgångens noterade köpkurs på balansdagen förutsatt en fungerande och likvid marknad.

Verkligt värde på onoterade finansiella tillgångar fastställs genom att använda värderingstekniker till exempel nyligen genomförda transaktioner, pris på liknande instrument och diskonterade kassaflöden. För ytterligare information se not 18 och 19.

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

IAS 39 klassificerar finansiella instrument i kategorier. Klassificeringen beror på avsikten med förvärvet av det finansiella instrumentet. Företagsledningen bestämmer klassificering vid ursprunglig anskaffningstidpunkt.

Kategorierna är följande (i–viii) nedan:

(i) *Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet*

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

(ii) *Lånefordringar och kundfordringar*

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat och har fasta eller fastställbara betalningar och som inte är noterade på en aktiv marknad. Fordringarna uppkommer då företag tillhandahåller pengar, varor och tjänster direkt till kredittagaren utan avsikt att idka handel i fordringsrätterna. Kundfordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Kundfordrans förväntade löptid är kort, varför värdet redovisats till nominellt belopp utan diskontering.

Nedskrivningar av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Kategorin innefattar även förvärvade fordringar. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten.

(iii) *Finansiella tillgångar som kan säljas*

I kategorin finansiella tillgångar som kan säljas ingår finansiella tillgångar som inte klassificerats i någon annan kategori eller finansiella tillgångar som företaget initialt valt att klassificera i denna kategori. Tillgångar i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med periodens värdeförändringar i övrigt totalresultat och ackumulerad effekt i eget kapital i "Verkligt värde reserv". Koncernens obligationsportfölj klassificerades tidigare (avvecklades under 2014) inom denna kategori.

(iv) *Likvida medel*

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

(v) *Finansiella placeringar*

Finansiella placeringar utgörs av kortfristiga placeringar där löptiden eller den förväntade innehavstiden är kortare än ett år.

Räntebärande värdepapper där avsikten inte är att hålla till förfall klassificeras som finansiella tillgångar som kan säljas.

(vi) *Långfristiga fordringar och övriga fordringar*

Långfristiga fordringar och övriga kortfristiga fordringar är fordringar som uppkommer då företaget tillhandahåller pengar utan avsikt att idka handel med fordringsrätten.

(vii) *Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet*

Denna kategori består av två undergrupper, finansiella skulder som innehas för handel och andra finansiella skulder som företaget valt att placera i denna kategori (den s.k. Fair Value Option), se beskrivning ovan under "Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet". I den första under-

kategorin ingår derivat med negativt verkligt värde med undantag för derivat som är ett identifierat och effektivt säkringsinstrument. Förändringar i verkligt värde redovisas i årets resultat.

(viii) Andra finansiella skulder

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

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

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

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt och swappar som utnyttjas för att täcka risker för 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. Säkringsredovisning tillämpas för ränterelaterade derivat.

Derivat redovisas initialt till verkligt värde innebärande att transaktionskostnader belastar periodens resultat. Efter den initiala redovisningen värderas derivatinstrument till verkligt värde och värdeförändringar redovisas i övrigt totalresultat.

Nettoinvesteringar

Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) har i viss utsträckning säkrats genom matchning mot lån i USD. I moderbolaget resultatförda kursdifferenser eliminerar i koncernredovisningen mot omräkning av nettotillgångarna i dotterbolaget som redovisas i övrigt totalresultat.

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

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

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

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

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

Leasade tillgångar

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

Tillgångar som hyrs enligt finansiella leasingavtal redovisas som anläggnings-tillgång i rapporten över finansiell ställning och värderas initialt till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde och nuvärdet av minimileasingavgifterna vid ingången av avtalet. Koncernen har inga finansiella leasingavtal.

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

Tillkommande utgifter och periodiskt underhåll

Från fartygets anskaffningsvärde bryts underhållskomponent ut ur fartygets anskaffningsvärde vid leverans och skrivs av separat. Tillkommande utgifter för periodiskt underhåll läggs till anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med tillgången kommer att komma företaget till del och anskaffningsvärdet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avskrivningskostnaden för det periodiska underhållet redovisas i årets resultat som en del i Driftkostnader fartyg och inte som avskrivningar. Denna uppdelning görs för att tydliggöra resultatet för fartygsdriften. I not 8 redovisas avskrivningskostnaden för periodiskt underhåll på separat rad. Alla andra 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 tillskapas läggs utgiften till anskaffningsvärdet. Eventuella oavskrivna redovisade värden på utbytta komponenter, eller delar av komponenter, utangeras och kostnadsföres i samband med utbytet. Reparationer kostnadsföres löpande.

Låneutgifter

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

Avskrivningsprinciper

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

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

Bedömning av en tillgångs nyttjandeperiod görs halvårsvis.

Nedskrivningar

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

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

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

Aktiekapital

Utdelningar

Utdelningar redovisas som skuld efter det att årsstämman godkännt utdelningen.

Ersättningar till anställda

Avgiftsbestämda planer

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

Avsättningar

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

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

Skatter

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

Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år, med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade

per balansdagen, hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Följande temporära skillnader beaktas inte; första redovisningen av tillgångar och skulder som inte är rörelseförvärv och vid tidpunkten för transaktionen inte påverkar vare sig redovisat eller 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 reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att kunna utnyttjas. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas.

Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

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 anskaffningsvärde-metoden.

Intäkter

Försäljning av varor och utförande av tjänsteuppdrag

I moderbolaget resultatredovisas tjänsteuppdrag när tjänsten är färdigställd.

Utdelningar

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

Materiella anläggningstillgångar

Ägda tillgångar

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

Forts not 1

Finansiella Instrument

Derivatinstrument värderas till verkligt värde med värdeförändringarna i årets resultat. Säkringsredovisning tillämpas ej. Placeringstillgångar värderas till verkligt värde med värdeförändringarna 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 den angiven gäldenär inte fullgör

betalning vid förfall enligt avtalsvillkoren. För redovisning av finansiella garantiavtal tillämpar moderbolaget en av Rådet för finansiell rapportering tillåten lätttnadsregel jämfört med reglerna i IAS 39. Lätttnadsregeln avser finansiella garantiavtal utställda till förmån för dotterföretag. Moderbolaget redovisar finansiella garantiavtal som avsättning i balansräkningen när bolaget har ett åtagande för vilket betalning sannolikt erfordras för att reglera åtagandet.

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

2 EBITDA per fartygskategori

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4 2013	Q4 2014	Q3 2013	Q3 2014	Q2 2013	Q2 2014	Q1 2013	Q1 2014	Helår 2013	Helår 2014
P-MAX (tidsbefraktning)	2,4	0,4	4,3	0,4	3,5	1,6	4,9	2,6	15,1	5,0
P-MAX (spot)	-0,2	4,4	2,4	2,2	1,7	0,5	2,4	3,7	6,3	10,8
Panamax	0,9	0,0	0,8	0,0	1,4	11,9	1,3	1,1	4,4	13,0
Suezmax	0,9	1,9	0,8	1,3	0,6	0,6	0,7	2,1	3,0	5,9
Admin. och övrigt	-2,6	-1,4	-1,4	-1,1	-1,3	-1,4	-1,3	-1,5	-6,6	-5,4
Totalt	1,4	5,3	6,9	2,8	5,9	13,2	8,0	8,0	22,2	29,3

Utav ackumulerad omsättning utgör vinstdelning 0%. Bolaget rapporterar avskrivning av periodiskt underhåll som driftskostnad. Dessa uppgår för 2014 till MSEK 13,7 och för 2013 till MSEK 16,1. Resultat från försäljning av

JV-andelar och kompensation för förlorad charterintäkt under Q2 2014 om totalt MUSD 12,2.

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

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

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2013	2014
Intäkter		
USA	119,8	189,7
Schweiz	78,4	156,4
Holland	27,3	45,6
Singapore	28,1	31,6
Övrigt	214,2	107,6
Totala intäkter	467,8	531,0

Moderbolagets omsättning under 2014 avser konsultationsintäkter.

Koncernen, MSEK	Totalt	
	2013	2014
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 555,5	2 923,2
Finland	171,9	0,0
Storbritannien	187,4	206,5
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	2 914,8	3 129,7

Största kunder sett till omsättning

Koncernen har under 2014 genererat intäkter på MSEK 531. Två kunder har under året stått för mer än 10% av den totala intäkten med intäktandelar på 31% (motsvarande MSEK 165) respektive 11% (motsvarande MSEK 58).

Koncernens totala intäkter 2013 var MSEK 468. Under året hade två kunder mer än 10% vardera av den totala intäkten med intäktandelar på 10% (motsvarande MSEK 47) respektive 12% (motsvarande MSEK 56).

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2013	2014
Löner och ersättningar m. m.	15,8	11,9
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	2,0	2,2
Sociala avgifter	4,0	2,9
	21,8	17,0

Könsfördelning i företagsledningen

	2013	2014
	Andel kvinnor	Andel kvinnor
Moderbolaget		
Styrelsen	0%	11%
Övriga ledande befattningshavare	50%	0%
Koncernen		
Styrelsen	0%	11%
Övriga ledande befattningshavare	75%	50%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Moderbolaget, MSEK	2013		2014	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	14,9	5,9	8,5	4,6
(varav pensionskostnad)		1,7		1,9

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 1 815,0 (1 729,1) 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	2013	Varav män	2014	Varav män
Sverige	3	33%	3	67%
Totalt moderbolaget	3	33%	3	67%
Dotterföretag				
Schweiz	2	0%	2	0%
Bermuda	1	0%	1	0%
Totalt i dotterföretag	3	0%	3	0%
Koncernen totalt	6	17%	6	33%

Bolaget sysselsätter inhyrd ombordpersonal (404 under 2014 och 388 under 2013) på sina ägda fartyg.

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

Koncernen, MSEK	2013		2014	
	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda
Moderbolag: Sverige	14,6	0,3	9,8	0,4
Dotterbolag: Schweiz	2,2	0,7	2,2	0,8
Dotterbolag: Bermuda	1,0	0,0	1,1	
Koncernen totalt	17,8	1,0	13,1	1,2
(varav styrelsearvoden)	(2,3)		(2,4)	

I styrelse, VD och ledningsgrupp ingår 15 personer (15).

Avgiftsbestämda planer

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

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	2,0	2,3	1,7	1,9

Forts not 4

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2013					2014				
	Grundlön styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad	Summa	Grundlön styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad	Summa
Styrelsens ordförande	400				400	400				400
Styrelsens vice ordförande	400				400	400				400
Styrelseledamöter	1 200				1 200	1 200				1 200
Verkställande direktör	2 874	6 077	138	1 352	10 441	3 534	831	104	1 385	5 849
Andra ledande befattningshavare	1 639	105	78	377	2 199	1 417	260	67	430	2 174
Summa	6 513	6 182	216	1 729	14 640	6 941	1 091	171	1 815	10 023

Antal andra ledande befattningshavare under 2014 var en. Under 2013 var det två personer under det första halvåret och därefter en person. Se även avsnittet Bolagsstyrning samt förvaltningsberättelse för information gällande styrelse, VD och ledande befattningshavares ersättning, förmåner och avtal. I rörlig ersättning till VD 2013 ingår avgångsvederlag om MSEK 5,4, vilket motsvarar två årslöner.

5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2014	2013	2014
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,3	1,5	0,8	0,9
Skatterådgivning	0,6	0,5	0,0	0,0
Andra uppdrag	0,1	0,3	0,1	0,3
	2,0	2,3	0,9	1,2

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 föranses av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

6 Finansnetto

Koncernen, MSEK	2013	2014
Ränteintäkter på finansiella tillgångar som kan säljas	6,4	1,5
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	1,8	4,1
Valutahandel	0,1	0,0
Finansiella intäkter	8,3	5,6
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	46,1	42,6
Övriga finansiella kostnader	1,6	2,9
Finansiella kostnader	47,7	45,5
Finansnetto	-39,4	39,8

Forts not 6

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
	2013	2014	2013	2014
Ränteintäkter, övriga			13,8	12,8
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	2,4			
Resultat från dotterbolag	108,0	0		
Finansiella intäkter	110,4	0	13,8	12,8

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2013	2014
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	22,5	17,9
Värdoförändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar	0,0	0,0
Valutakursdifferenser	0,4	34,0
Övriga finansiella kostnader	0,3	1,9
Finansiella kostnader	23,2	53,8
Finansnetto	101,0	-41,0

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2013	2014
Aktuell skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]	-9,5	0
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	8,0	-10,4
Uppskjuten skattekostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	11,7	2,6
Effekt av ändrad skattesats	0,0	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	10,2	-7,8

Moderbolaget, MSEK	2013	2014
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-0,7	0
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	7,4	0
Effekt av ändrad skattesats	0,0	0
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	6,7	0

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2013, %	2013	2014, %	2014
Resultat före skatt		-39,0		16,5
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22	8,6	22	-3,6
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	11	4,4	38	6,2
Ej avdragsgilla kostnader	2	-0,9	2	-0,4
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	0	0,0	87	-14,4
Aktivering av tidigare ej aktiverade underskottsavdrag	0	0,0	16	2,6
Skatt hänförlig till tidigare år	0	0,0	11	1,8
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	5	-1,9	0	0,0
Redovisad effektiv skatt	26	10,2	47	-7,8

Forts not 7

Moderbolaget, MSEK	2013, %	2013	2014, %	2014
Resultat före skatt		69,9		-67,1
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22	-15,4	22	14,8
Ej avdragsgilla kostnader	1	-0,9	0	-0,4
Ej skattepliktig intäkt	34	23,7	0	0,0
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	0	0,0	22	-14,4
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	1	-0,7	0	0,0
Redovisad effektiv skatt	10	6,7	0	0,0

Skatteposter ingår i Övrigt totalresultat

Koncernen, MSEK	2013	2014
Skatt hänförlig till årets omräkningsdifferenser i omräkningsreserv	0,1	0
Skatt hänförlig till verkligt värde reserv på finansiella tillgångar som kan säljas	0,0	0
Skatt hänförlig till säkringsreserv, kassaflödessäkringar	-0,5	0
Totalt redovisad skatt i övrigt totalresultat	-0,4	0

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och- skulder

Uppskjutna skattefordringar och- skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2013	2014	2013	2014
Underskottsavdrag	45,6	48,2		
Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar (överavskrivningar)			36,3	46,7
Övriga temporära skillnader	0,0	-0,9		
Skattefordringar/-skulder	45,6	47,3	36,3	46,7
Kvittning	-36,3	-46,7	-36,3	-46,7
Summa skattefordringar/-skulder, netto	9,3	0,6	0,0	0,0

Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar är relaterat till fartyget *Sena Primorsk* som redovisas i CM P-MAX III filial. Den uppskjutna skatteskulden uppgår till MSEK 46,7. En ökning med MSEK 10,4 som redovisas i resultaträkningen.

Underskottsavdragen är relaterade till förluster i Concordia Maritime AB och CM P-MAX II filial. Den uppskjutna skattefordran uppgår till MSEK 48,2. En ökning med MSEK 2,6 som redovisas i resultaträkningen.

Redovisade uppskjutna skattefordringar och- skulder

Uppskjutna skattefordringar och- skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/skatteskuld	
	2013	2014
Underskottsavdrag	34,3	34,3
Övriga temporära skillnader		
Skattefordringar/-skulder, netto	34,3	34,3

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatt.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2013	2014
Sverige	206,3	286,5
Totalt	206,3	286,5

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

8 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde				
Ingående balans 1 januari 2014	4 115,8	100,5	2,7	4 219,0
Inköp	15,0	85,1	0	100,9
Omklassificering till fartyg				
Försäljning/Utrangering	-382,1			-382,1
Valutakursdifferenser	823,0	20,2		843,1

Utgående balans 31 december 2014	4 571,7	205,8	2,7	4 780,1
Ingående balans 1 januari 2013	4 109,6	48,0	2,6	4 160,2
Inköp	12,2	52,6	0,1	64,9
Omklassificering till fartyg				
Försäljning/Utrangering	-4,7			-4,7
Valutakursdifferenser	-1,3	-0,1		-1,4

Utgående balans 31 december 2013	4 115,8	100,5	2,7	4 219,0
---	----------------	--------------	------------	----------------

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
Ingående balans 1 januari 2014	1 201,1		1,8	1 202,9
Årets avskrivningar	144,4		0,3	144,7
Årets avskrivning periodiskt underhåll	13,7			13,7
Försäljning/Utrangering	-94,4			-94,4
Valutakursdifferenser	177,2			177,2

Utgående balans 31 december 2014	1 442,0		2,1	1 444,1
Ingående balans 1 januari 2013	1 046,2		1,5	1 047,7
Årets avskrivningar	144,0		0,3	144,3
Årets avskrivning periodiskt underhåll	16,1			16,1
Nedskrivning	0,0			0,0
Försäljning/Utrangering	-4,7			-4,7
Valutakursdifferenser	-0,5			-0,5

Utgående balans 31 december 2013	1 201,1		1,8	1 202,9
---	----------------	--	------------	----------------

Redovisade värden				
1 januari 2014	2 914,8	100,5	0,8	3 016,1
31 december 2014	3 129,7	205,8	0,6	3 336,1
1 januari 2013	3 063,4	48,0	1,1	3 112,5
31 december 2013	2 914,8	100,5	0,8	3 016,1

Låneutgifter

Koncernen 2014, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	4,9	4,9
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,2	

Koncernen 2013, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	7,2	7,2
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	7,2	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2014	0,7	0,7
Inköp	0	0
Utgående balans 31 december 2014	0,7	0,7

Ingående balans 1 januari 2013	0,6	0,6
Inköp	0,1	0,1
Utgående balans 31 december 2013	0,7	0,7

Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2014	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2014	0,6	0,6

Ingående balans 1 januari 2013	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2013	0,6	0,6

Redovisade värden		
1 januari 2014	0,1	0,1
31 december 2014	0,1	0,1
1 januari 2013	0,0	0,0
31 december 2013	0,1	0,1

Säkerheter

Per den 31 december 2014 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 3 129,7 (2 914,8) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden, nedskrivningsprövning och nedskrivning

Koncernens tillgångar bedöms halvårsvis för att avgöra om det finns indikation om nedskrivningsbehov. Fartygsflottan definieras som en kassagenererande enhet och en nedskrivning redovisas när en tillgångs eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Bolaget anser att hela flottan av fartyg tillsammans utgör en kassagenererande enhet. Fartygen i flottan är utbytbara med varandra då alla fartyg kan ta samma typ av laster och flottan följs internt upp som en helhet. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2014 förelåg inte något nedskrivningsbehov och inte heller något behov av att återföra tidigare gjord nedskrivning 2012.

9 Andelar i joint ventures

Koncern

Koncernen har haft ett 50-procentigt innehav i joint venture-företagen Terra LTD och Lacus LTD, två bolag som bedriver shippingverksamhet. Dessa innehav såldes under 2014.

I koncernens finansiella rapporter ingår nedanstående poster som utgör koncernens ägarandel i joint venture-företagets tillgångar, skulder, intäkter och kostnader.

Koncernen, MSEK	2013	2014
Intäkter	47,6	37,8
Kostnader	-32,9	-15,3
Resultat	14,7	22,5
Anläggningstillgångar	171,9	0
Omsättningstillgångar	88,3	0
Summa tillgångar	260,2	0
Långfristiga skulder	156,7	0
Kortfristiga skulder	23,5	0
Summa skulder	180,2	0
Nettotillgångar/nettoskulder	80,0	0

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som kan säljas		
Obligationer	81,7	0,0
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Övriga innehav	0,0	0,0
	81,7	0,0

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjuten skattefordran	9,3	0,6
Övriga långa fordringar	0,1	0,2
	9,4	0,8
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	141,8	158,4
	141,8	158,4
Moderbolaget, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Långfristiga fordringar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	0,0	0,0
	0,0	0,0
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	0,3	0,2
	0,3	0,2
Långfristiga fordringar		
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	1,7	1,7
Utgående balans 31 december	1,7	1,7

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	31,2	66,2	0,3	0,2
Upplupna finansiella intäkter	20,3	18,3	1,6	2,4
	51,5	84,5	1,9	2,6

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	106,0	136,6
Summa enligt balansräkningen	106,0	136,6
Summa enligt kassaflödesanalysen	106,0	136,6

14 Eget kapital och Resultat per aktie

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

Resultat per aktie

SEK	2013	2014
Resultat per aktie	-0,60	0,18

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2013	2014
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	47 729 798	47 729 798

Utdelning

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit SEK 0 per aktie (SEK 0,00). Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 28 april 2015.

MSEK	2013	2014
SEK 0,00 (0,00) per aktie	0,0	0,0

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2013-01-01	30,6	4,7	-37,2
Årets omräkningsdifferenser	-1,3		
Vinst/förlust på säkring av valutarisk i utlandsverksamhet		-1,5	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			17,4
Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat	0,1		-0,5
Utgående redovisat värde 2013-12-31	29,4	3,2	-20,3
MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2014-01-01	29,4	3,2	-20,3
Årets omräkningsdifferenser	259,9		
Årets förändringar i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		-3,2	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			17,1
Utgående redovisat värde 2014-12-31	289,3	0	-3,2

Omräkningsreserv

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

Verkligt värde reserv

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

Säkringsreserv

Innefattar den effektiva delen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på kassaflödessäkringsinstrument.

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Banklån	1 862,7	1 832,2
Summa långfristiga skulder	1 862,7	1 832,2

Koncernen, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Banklån	131,3	206,6
Summa kortfristiga skulder	131,3	206,6

Moderbolaget, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Banklån	1 445,7	1 544,8
Skulder till koncernföretag	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder	1 473,1	1 572,2

Moderbolaget, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Banklån	96,8	181,6
Summa kortfristiga skulder	96,8	181,6

Ovanstående kortfristiga och långfristiga banklån summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 2 038,8. Dessa banklån avser Banklån – Revolving credit facility och Banklån – suezmaxfartyg som återfinns i not 19. Under 2015 aktiveras ett nytt banklån avseende IMOIMAX-fartygen.

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 324,1 (327,3) varav MUSD 261,0 (306,4) är utnyttjade vid årsskiftet, avtalet är villkorat mot att vissa för branschen sedvanliga finansiella nyckeltal uppfylls. För mer information om företagets exponering för ränterisk och risk för valutakursförändringar hänvisas till not 18 och 19.

16 Övriga skulder

Koncernen, MSEK	2013-12-31	2014-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,0	0,0
Aktuell skatt	9,5	11,4
Övriga kortfristiga skulder	0,8	0,0
Derivat	20,3	3,2
	30,6	14,6

18 Finansiella risker

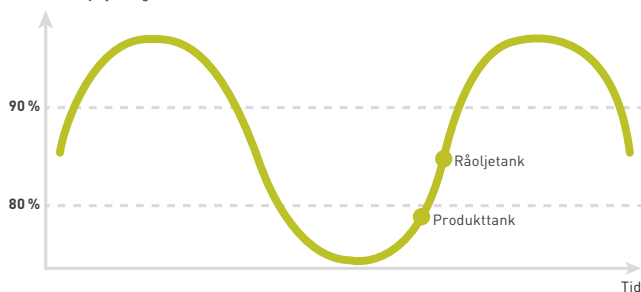
Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i företagets resultat och kassaflöde till följd av förändringar i valutakurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker har utformats av styrelsen och bildar ett ramverk av riktlinjer och regler i form av riskmandat och limiter för finansverksamheten. 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 flotttillväxt om 10% över en konjunkturcykel, avkastning på eget kapital om 10% och en soliditet om minst 40% över en konjunkturcykel.

Historiskt utfall finansiella måttal

Mål	Utfall				
	2010	2011	2012	2013	2014
Tillväxt 10% genomsnittlig flotttillväxt över en konjunkturcykel	23	0	4	0	-4
Lönsamhet 10% avkastning på eget kapital	5	5	-23	-2	1
Soliditet minst 40% över en konjunkturcykel	50	47	38	38	42

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

Flottans utnyttjandegrad



17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	52,3	61,4	0,0	0,0
Upplupna personal-kostnader	8,5	2,0	8,5	1,9
Övriga upplupna kostnader	13,0	15,4	3,9	4,1
Upplupna räntekostnader	1,8	3,9	1,4	3,9
Förutbetalda intäkter	6,1	3,9	0,0	0,0
	81,7	86,6	13,8	9,9

Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicyn ska det alltid finnas tillräckligt med kontanta medel och garanterade krediter för att täcka de närmaste sex månaderna. Koncernen har genom avtal säkerställt upplåning till cirka 80% av det totala investeringsbeloppet för tio fartyg av typen P-MAX. För suezmaxfartyget har koncernen säkrat upplåning motsvarande till cirka 70% av det totala investeringsbeloppet. Finansiering av de två IMOIMAX-fartygen som beställdes i juni 2012 blev klar i februari 2013 och motsvarade 65% finansiering av det totala investeringsbeloppet.

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

Ränterisker

Ränterisk är risken att värdet på ett finansiellt instrument varierar på grund av förändringar i marknadsräntor. Ränterisk kan dels bestå av förändring i verkligt värde och prisrisk, dels förändringar i kassaflöde och kassaflödesrisk. En betydande faktor som påverkar ränterisken är räntebindningstiden. Långa räntebindningstider innebär normalt en ökad prisrisk medan kortare räntebindningstider innebär kassaflödesrisk.

Hantering av koncernens räntexponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Ingen ytterligare säkring genomfördes 2014 på koncernens räntebärande värdepapper (utgjordes av företagsobligationer). Under 2014 såldes företagsobligationerna. Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Per den 31 december 2014 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 100. Syftet med swapparna är att motverka räntefluktuationer. Den fasta räntan på utestående swapavtal är 2,84%. Värderingen av dessa kontrakt om MSEK -3,2 (-20,3) inklusive skatt har redovisats som del i eget kapital under rubriken Säkringsreserv. Se även avsnittet om Valutarisk i den löpande verksamheten.

Kreditrisk**Kreditrisk i finansiell verksamhet**

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisk. Det är främst motpartsrisk i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument. Finanspolycyn 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 inom den sektor och bransch som koncernen är verksam inom och därmed känner, vilket bedöms reducera risken betydligt.

Kreditrisk i kundfordringar

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

Kreditrisk i investeringar

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

Valutarisk**Omräknings- och transaktionsexponering**

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

Valutarisk eget kapital (omräkningsexponering)

Valutadifferenser som uppstår vid omräkning av dotterbolag redovisas i omräkningsreserv. En stark USD ökar Concordia Maritimes egna kapital och substansvärde och vice versa. Kurseffekten som uppstår vid omräkning till svenska kronor av utländska dotterbolag redovisas i omräkningsreserven via övrigt totalresultat. Växelkursen var SEK 6,51 per 2013-12-31 och SEK 7,81 per 2014-12-31. Ingen eget kapital-säkring är i nuläget aktiv.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 19,9 eller SEK 0,42 per aktie.

Valutarisk i den löpande verksamheten (transaktionsexponering)

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

Finansiell exponering

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

Känslighetsanalys

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

Per den 31 december 2014 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 20,4 (19,9).

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 19. Finansiella tillgångar som kan säljas (utgjordes av företagsobligationer som avyttrades under 2014) värderas enligt nivå 1, enligt noterat pris på aktiv marknad. Derivat som innehas för säkring värderas enligt nivå 2, basis observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

Derivatinstrument

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

Kund- och leverantörsskulder

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

Räntebärande skulder

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

19 Finansiella instrument

Effektiv ränta och förfallostruktur

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

skuldernas förfallostruktur. Skuldernas nominella belopp i lånens originalvaluta USD är multiplicerade med årsskiftets balansdagkurs 7,8117 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2013-12-31	2014-12-31	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD
Företagsobligationsportfölj	81,7	0					
Banklån – Revolving credit facility	-1 542,5	-1 726,4	0,40	3–12 månader	1,20	USD	221 000
Banklån	-451,5	-312,5	0,35	6 månader	2,50	USD	40 000

Forts not 19

Koncernen, MSEK	2013						2014					
	Totalt	2014 1 år	2015 2 år	2016 3 år	2017 4 år	5 år och längre	Totalt	2015 1 år	2016 2 år	2017 3 år	2018 4 år	5 år och längre
Företagsobligationer	81,7	0,0	18,9	44,3	11,3	7,2	0					
Banklån – Revolving credit facility	-1542,5	-157,8	-157,8	-157,8	-1069,1		-1726,3	-181,6	-189,4	-1355,3		
Banklån – suezmaxfartyg	-451,5	-34,5	-35,2	-35,9	-148,0	-197,9	-314,3	-25,0	-25,3	-25,6	-25,9	-212,5
Banklån – IMOIIIMAX							-12,7	399,4	-27,1	-27,4	-27,7	-329,9
Leverantörsskulder	-7,9	-7,9					-1	-1				
Ränteswap	-20,3		-20,3				-3,2	-3,2				
Räntebetalningar banklån – Revolving credit facility	-57,7	-18,1	-17,2	-15,3	-7,1	0	-39,6	-17,2	-15,3	-7,1		
Räntebetalningar banklån – suezmaxfartyg	-31,0	-6,7	-6,3	-5,8	-5,2	-7,0	-24,3	-6,3	-5,8	-5,2	-4,7	-2,3
Räntebetalningar banklån – IMOIIIMAX-fartyg							-55,2	-6,7	-12,3	-11,4	-10,5	-14,3

Framtida räntebetalningar har beräknats genom att använda den effektiva räntan för 2014. IMOIIIMAX är beräknad med den effektiva räntan 3,3%.

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2014, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som används i säkringsredovisning	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Finansiella placeringar								
Långfristiga fordringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar								
Likvida medel			136,6				136,6	136,6
Summa			136,6				136,6	136,6
Långfristiga räntebärande skulder						1 832,2	1 832,2	1 832,2
Övriga långfristiga skulder								
Kortfristiga räntebärande skulder						206,6	206,6	206,6
Leverantörsskulder						1,0	1,0	1,0
Övriga skulder		3,2					3,2	3,2
Summa		3,2				2 039,8	2 043,0	2 043,0
Oredovisade vinster/förluster								
Koncernen 2013, MSEK								
Finansiella placeringar								
Långfristiga fordringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar				81,7			81,7	81,7
Likvida medel			106,0				106,0	106,0
Summa			106,0	81,7			187,7	187,7
Långfristiga räntebärande skulder						1 862,7	1 862,7	1 862,7
Övriga långfristiga skulder								
Kortfristiga räntebärande skulder						131,3	131,3	131,3
Leverantörsskulder						7,9	7,9	7,9
Övriga skulder		20,3					20,3	20,3
Summa		20,3				2 001,9	2 022,2	2 022,2
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

Forts not 19

Moderbolaget 2014, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultat-räkningen	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga fordringar								
Finansiella placeringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar								
Likvida medel			1 519,0				1 519,0	1 519,0
Summa			1 519,0				1 519,0	1 519,0
Långfristiga räntebärande skulder						1 544,8	1 544,8	1 544,8
Kortfristiga räntebärande skulder						181,6	181,6	181,6
Övriga långfristiga skulder								
Leverantörs- och övriga skulder						1,0	1,0	1,0
Summa						1 727,4	1 545,8	1 545,8

Oredovisade vinster/förluster

Moderbolaget 2013, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som värderas till verkligt värde via resultat-räkningen	Kund- och lånefordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga fordringar								
Finansiella placeringar								
Övriga fordringar								
Kortfristiga placeringar								
Likvida medel			1 406,7				1 406,7	1 406,7
Summa			1 406,7				1 406,7	1 406,7
Långfristiga räntebärande skulder						1 445,7	1 445,7	1 445,7
Kortfristiga räntebärande skulder						96,8	96,8	96,8
Övriga långfristiga skulder								
Leverantörs- och övriga skulder						1,3	1,3	1,3
Summa						1 543,8	1 543,8	1 543,8
Oredovisade vinster/förluster							0,0	0,0

20 Operationell leasing

Koncernens avtal vad avser tidsinbefraktning och tidsutbefraktning av fartyg klassificeras som operationell leasing. Koncernen har inga leasingavtal där företaget är leasetagare under 2013 och 2014.

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2013	2014
Inom ett år	116,3	93,6
Mellan ett år och fem år (2014–2017)	101,1	3,4
Längre än fem år	0,0	0
	217,4	97,0

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

21 Investeringsåtaganden

Koncernen

Åtaganden i kontrakt vad avser investeringar i fartyg uppgår 2014 till cirka MSEK 351,8 (100,5). Dessa investeringsåtaganden avser investeringar relaterade till de två IMOIIIMAX-fartyg som levereras under Q2 och Q4 2015.

22 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2014	2013	2014
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Fartygsinteckningar	2 914,8	3 129,7		
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 293,7	2 754,5		
Summa ställda säkerheter	5 208,5	5 884,2	65,1	68,1
Eventalförpliktelser				
Moderbolagets garantier för checkräkningskredit i dotterbolag			281,2	272,5
Summa eventalförpliktelser			281,2	272,5

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings-, nybyggnads- och tidsbefraktningssavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte. Moderbolaget har även lämnat garanti för dotterbolag, avseende finansiering av fartyg. Lånet kan först lyftas vid leverans av fartyget och är ej tillgängligt vid bokslutstillfället. Därmed kan inte värdet av garantin fastställas.

I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med Stena Primorsks grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt

bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom. Processen befinner sig för närvarande i en s.k. "discovery-phase", i vilken de båda parternas ståndpunkter och krav noga går igenom. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer. Bolaget bedömning är att storleken av en eventuell förpliktelse för närvarande inte är möjligt att beloppsbestämma.

23 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 24. 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)	2014	183,7		
Andra närstående (se nedan)	2013	168,8		
Närståenderelation Moderbolaget, MSEK	År	Inköp av och tjänster från närstående	Skuld till närstående per 31 december	Fordran på närstående per 31 december
Dotterföretag	2014		27,4	
Dotterföretag	2013		27,4	
Andra närstående	2014	2,4		
Andra närstående	2013	2,6		

Koncernen har per 31 december 2014 inga skulder till andra närstående.

	2013	2014
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 tanker- verksamhet som till vissa delar konkurrerar med Concordia Maritime. Därför finns sedan många år ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser nya affärer. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärs- möjlighet välja att avstå eller deltaga med 50 eller 100%.

Stena Bulk inledde i april 2011 ett samarbete med danska Weco genom ett nybildat bolag, Stena Weco, där Stena Bulk och Weco äger 50% vardera. Stena Weco är framförallt specialiserade på transporter av vegetabiliska oljor. Genom ett avtal med Stena Bulk ges Concordia Maritime rätten till det finansiella utfallet på eventuella tidsbefraktningar över ett år, som görs av Stena

Weco, om Concordia Maritime väljer att deltaga. I övrigt är affärer som genomförs inom Stena Weco inte tillgängliga för Concordia Maritime.

Inom följande områden köps regelmässigt tjänster av Stena Sfären:

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

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.

24 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

	Dotterföretagets säte, land	Ägarandel i %	
		2013	2014
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	100	100
Concordia Maritime (Bermuda) Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX III Ltd	Cypern	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	100	100

Moderbolaget, MSEK	2013	2014
Akkumulerade anskaffningsvärden	745,8	745,8
Utgående balans 31 december	745,8	745,8

Specifikation av moderbolagets direkta innehav av andelar i dotterföretag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Antal andelar	Andel i %	2013-12-31 Redovisat värde	2014-12-31 Redovisat värde
Concordia Maritime Chartering AB, 556260-8462, Göteborg	250 000	100	29,6	29,6
Rederi AB Concordia, 556224-6636, Göteborg	3 000	100	0,4	0,4
Concordia Maritime AG, Schweiz	119 500	100	715,8	715,8
			745,8	745,8

25 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK 2013-12-31 2014-12-31

Följande delkomponenter ingår i likvida medel:

Kassa och bank	106,0	136,6
Summa enligt balansräkningen	106,0	136,6
Summa enligt kassaflödesanalysen	106,0	136,6

Moderbolaget, MSEK 2013-12-31 2014-12-31

Följande delkomponenter ingår i likvida medel:

Fordran Koncernbolag	1 395,7	1 399,6
Kassa och bank	11,0	119,4
Summa enligt balansräkningen	1 406,7	1 519,0
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 406,7	1 519,0

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	108,0	0,0
Erhållen ränta	8,3	1,5	16,2	12,8
Erlagd ränta	-45,8	-42,5	-21,8	-17,9
	-37,5	-41,0	102,4	-5,1

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	144,3	136,8	0,0	0
Avskrivning periodiskt underhåll	16,1	13,7	0,0	0
Orealiserade kursdifferenser	0,0	17,7	-0,3	192,3
Förändringar i värdet av finansiella instrument	4,6	-4,0	0,0	0,0
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	-1,8	-58,9	0,0	0,0
Övrigt	-0,1	0	0,0	0,0
	163,1	105,3	-0,3	192,3

26 Uppgifter om moderbolaget

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

Koncernredovisningen för år 2014 består av moderbolaget och dess dotterföretag, tillsammans benämnd koncernen. I koncernen ingår även ägd andel av joint venture-företag.

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

27 Händelser efter balansdagen*

Efter räkenskapsårets slut togs ytterligare en position motsvarande 50 procent charter av ett suezmaxfartyg. Kontraktet sträcker sig mellan augusti 2015 till juli 2016.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 2 april 2015.

28 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. Vidare bedöms eventuellt skrotvärde vid periodens utgång raderas på grund av avgifter i samband med skrotning, varmed restvärdet sålunda bedöms vara noll.

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

Uppskjutna skatter

Vid upprättande av de finansiella rapporterna gör Concordia Maritime en beräkning av inkomstskatten för varje skatteområde där koncernen är verksam, liksom av uppskjutna skatter hänförliga till temporära skillnader. Uppskjutna skattefordringar som huvudsakligen är hänförliga till förlustavdrag och temporära skillnader redovisas om skattefordringarna kan förväntas återvinnas genom framtida beskattningsbara intäkter. Förändringar i antagandena om prognostiserade framtida beskattningsbara intäkter liksom förändringar av skattesatser, kan resultera i betydande skillnader i värderingen av uppskjutna skatter.

Twister

I juli 2013 erhöill det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med Stena Primorsks grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom. Processen befinner sig för närvarande i en s.k. "discovery-phase", i vilken de båda parternas ståndpunkter och krav noga går igenom. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

Skattetvisten avseende källskatt i Schweiz är ännu inte avgjord. Bolaget kan inte uppskatta hur lång tid det kan ta innan tvisten är avgjord. Under 2013 skedde en uppbokning av en skatteskuld om MUSD 1,4 relaterat till denna tvist.

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 2 april 2015

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker
Vice ordförande

Helena Levander
Ledamot

Daniel Holmgren
Arbetsgarerepresentant

Mats Jansson
Ledamot

Jörgen Lorén
Arbetsgarerepresentant

Michael G:son Löw
Ledamot

Morten Chr. Mo
Ledamot

Dan Sten Olsson
Ledamot

Kim Ullman
Verkställande direktör

Min revisionsberättelse har avlämnats 2 april 2015

Jan Malm
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) för år 2014. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 32–64.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att jag följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

Enligt min 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 2014 och av dess finansiella resultat och kassaflöden 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 2014 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har jag även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Concordia Maritime AB (publ) för år 2014.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för mitt uttalande om ansvarsfrihet har jag utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Jag har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

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

Göteborg den 2 april 2015

Jan Malm
Auktoriserad revisor



Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Till årsstämman i Concordia Maritime AB (publ). Org nr 556068-5819

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2014 på sidorna 67-76 och för att den är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen.

Jag har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och min kunskap om bolaget och koncernen anser jag att jag har tillräcklig grund för mina

uttalanden. Detta innebär att min lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed Sverige har.

Jag anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 2 april 2015

Jan Malm
Auktoriserad revisor

STYRNING AV BOLAG OCH VERKSAMHET

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

MODERBOLAG | Concordia Maritime-koncernen är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 17 hel- eller delägda dotterbolag.

Styrelsen har sitt säte i Göteborg. Koncernens huvudkontor har postadress Concordia Maritime AB, 405 19 Göteborg. Till grund för styrningen av Concordia Maritime ligger

den svenska Aktiebolagslagen och Nasdaq Stockholms regelverk, inklusive Svensk kod för bolagsstyrning (*koden*) liksom andra tillämpliga svenska och utländska lagar och regler.

Concordia Maritime tillämpar koden och Årsredovisningslagen och denna bolagsstyrningsrapport har upprättats som en del av kodtillämpningen. Svensk kod för bolagsstyrning finns på www.bolagsstyrning.se.

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

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

Hur fungerar samarbetet mellan Concordia Maritime och Stena Sfären i praktiken?

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

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

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

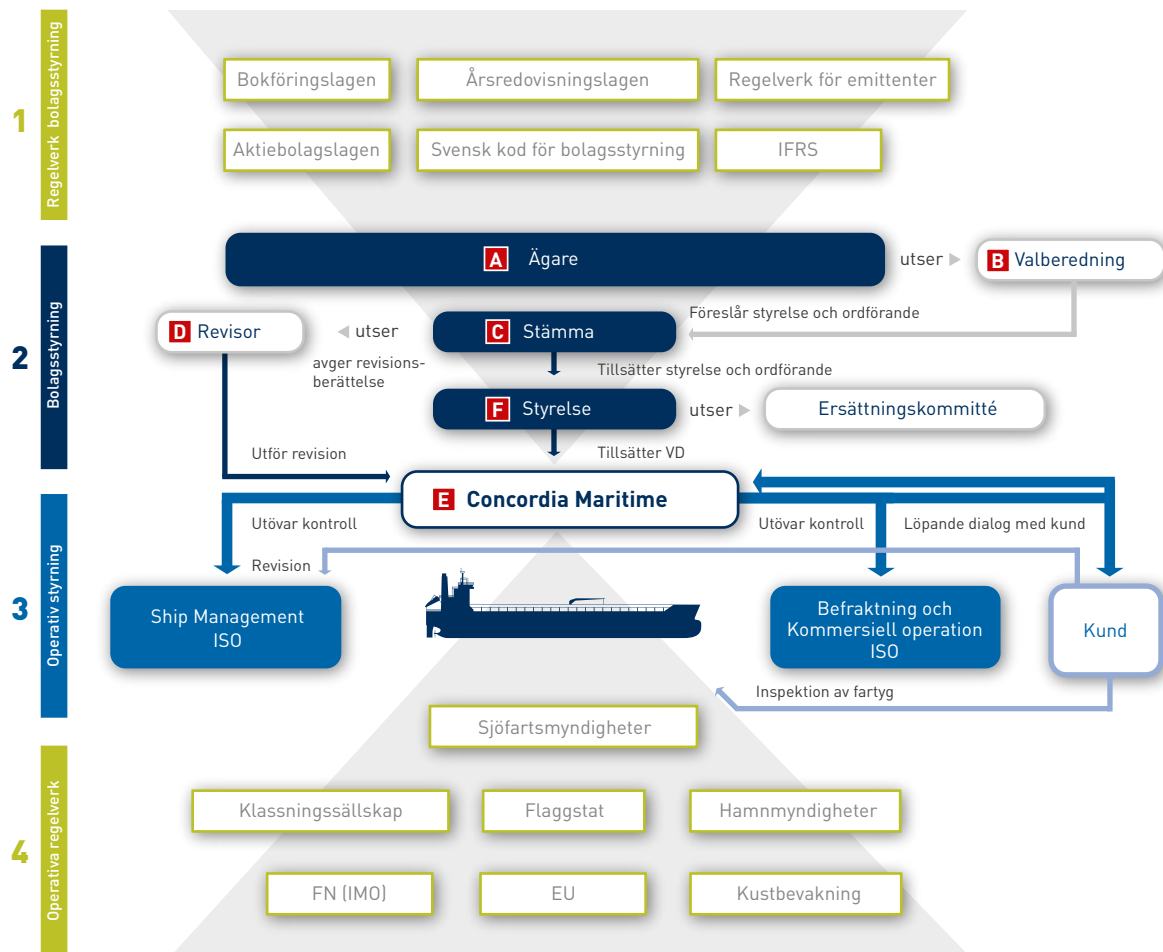
En del fartyg befraktas genom Stena Weco, där Stena Bulk är delägare till 50 procent och där VD i Concordia Maritime är styrelseledamot. Avtalet med Stena Weco ser i princip likadant ut, med undantag för affärer kortare än ett år.

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

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

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

PRINCIPER FÖR BOLAGSSTYRNING



Styrningen och kontrollen av vår verksamhet kan beskrivas utifrån flera olika perspektiv.

1 Som ett publikt och noterat svenskt aktiebolag styrs verksamheten av ett antal lagar och förordningar. Till de främsta hör Aktiebolagslagen, Årsredovisningslagen, International Financial Reporting Standards, Nasdaq Stockholms noteringsavtal, regelverk för emittenter samt svensk kod för bolagsstyrning.

1 Sett utifrån ett ägarperspektiv styrs verksamheten av en av aktieägarna vald styrelse. Denna lägger upp ramarna för verksamheten, utser VD och utövar kontroll av bolagets ledning. Till sin hjälp har styrelsen en av aktieägarna vald revisor, vars uppgift är att avge revisionsberättelse för

Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning samt säkerställa styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

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

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

A Rösträtt

Aktiekapitalet består av A-aktier och B-aktier. Samtliga aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst och berättigar till lika stor utdelning. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie. A-aktien har tio röster och B-aktien har en röst per aktie. Samtliga A-aktier kontrollerades vid årsskiftet av Stena Sfären. Aktiekapitalet uppgick vid utgången av 2014 till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Totalt uppgår antal röster till 83,73 miljoner.

B Nomineringsprocess

I nomineringsprocessen för val av styrelse ingår att tillsätta en valberedning bestående av tre ledamöter. Ledamöterna ska utgöras av vice ordförande samt en representant för var och en av de två till röstetalet största aktieägarna som önskar utse en representant.

Valberedningens sammansättning sker på grundval av aktieägarstatistik per den sista bankdagen i augusti året före stämman. Namnen på representanterna i valberedningen och de aktieägare som de företräder ska offentliggöras via hemsidan så snart de utsetts, dock senast sex månader före årsstämman.

Om kretsen av stora aktieägare förändras under nomineringsprocessen kan valberedningens sammansättning komma att ändras för att återspegla detta.

Aktieägare som vill lämna förslag till valberedningen gör det via arsstamma@concordiamaritime.com.

De största ägarnas riktlinjer för urvalet till nominering är att personerna ska ha kunskaper och erfarenheter som är relevanta för Concordia Maritime. De regler som gäller för oberoende styrelseledamöter enligt Svensk kod för bolagsstyrning iakttas.

I valberedningens uppgifter ingår att lämna förslag till nästa årsstämma i följande frågor:

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

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

C Bolagsstämma

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

Beslut vid bolagsstämma fattas normalt med enkel majoritet. I vissa frågor ställer dock den svenska Aktiebolagslagen krav på att förslag ska godkännas av en större andel av de på stämman företrädda aktierna och avgivna rösterna.

D Revisor

Revisorn avger revisionsberättelse för Concordia Maritime ABs (publ) årsredovisning och koncernredovisning, styrelsens och VDs förvaltning av bolaget samt årsredovisningarna för övriga dotterbolag.

Revisionen sker i enlighet med Aktiebolagslagen och International Standards on Auditing (ISA) utgivna av International Federation of Accountants (IFAC). Revision av årsredovisningshandlingar för enheter utanför Sverige sker i enlighet med lag och andra regler i respektive

Årsstämma hålls i Göteborgsområdet under andra kvartalet varje år. Vid årsstämman beslutas i frågor angående fastställande av årsredovisning, utdelning, ersättning till styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter och i förekommande fall revisorer, riktlinjer för ersättning till koncernledningen liksom andra viktiga angelägenheter. Enskilda aktieägare som önskar få ett ärende behandlat kan normalt begära detta i god tid före stämman via arsstamma@concordiamaritime.com.

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

land samt i enlighet med god revisionssed enligt IFAC med avgivande av revisionsberättelse för de legala enheterna.

Revisorn föreslås av valberedningen och väljs av stämman på ett år. Vid årsstämman 2014 valdes Jan Malm, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2015.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2014 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 2,3.

E Koncernen

Ledning och företagsstruktur

Koncernen består av moderbolaget Concordia Maritime AB (publ) och ett antal koncernföretag som ytterst rapporterar till VD. Moderbolagets egen organisation består endast av företagsledningen och administration, övriga funktioner köps in. Det totala antalet sysselsatta genom koncernen uppgick i slutet av 2014 till 410 personer, varav 404 är ombordanställda. Endast de sex landanställda är formellt anställda av Concordia Maritime.

VD och koncernledning

Koncernledningen består utöver VD av finansdirektör samt VD för dotterbolag. VD utses av och får instruktioner från styrelsen.

VD är ansvarig för den löpande förvaltningen av bolaget i enlighet med styrelsens riktlinjer och anvisningar, tar fram informations- och

beslutsunderlag inför styrelsemötena samt är föredragande vid dessa möten.

VD är även ansvarig för kommunikationen och säkerställande av kvaliteten i kontakten med bolagets samarbetspartners.

Ersättning till koncernledningen

Vi strävar efter att erbjuda totala ersättningar som är rättvisa och konkurrenskraftiga. Samtliga medarbetare erhåller ersättning i form av fast lön samt möjlighet till bonus. Riktlinjer för ersättning till koncernledningen beslutas av årsstämman.

Ersättning till VD beslutas därefter av lönekommissionskommittén. Ersättningar till övriga ledande befattningshavare bereds och beslutas av VD. För ytterligare information om ersättningar, långsiktiga incitamentsprogram och pensionsplaner, se not 4 i den ekonomiska rapporteringen.

F Styrelse

Styrelsens arbetsuppgifter

Styrelsens övergripande uppgift är att förvalta koncernens angelägenheter på ett sätt som skapar bästa möjliga förutsättningar för en långsiktig god kapitalavkastning. Styrelsens arbete regleras bland annat av den svenska Aktiebolagslagen, bolagsordningen, koden och den arbetsordning som styrelsen fastställt för sitt arbete.

Styrelsen fattar beslut i frågor angående koncernens övergripande mål, strategiska inriktning och viktigare policies, liksom väsentliga frågor som rör finansiering, investeringar, förvärv och avyttringar. Styrelsen övervakar och behandlar bland annat uppföljningen och kontrollen av verksamheten i koncernen, koncernens informationsgivning och organisationsfrågor, inklusive utvärdering av den operativa ledningen. I styrelsens ansvar ingår att utse och, i förekommande fall, avsätta bolagets VD. Styrelsen har också det övergripande ansvaret för upprättandet av effektiva system för internkontroll och riskhantering.

Arbetsordning och styrelsemöten

Styrelsen fastställer varje år en arbetsordning för styrelsearbetet. Arbetsordningen revideras därtöver vid behov. I arbetsordningen beskrivs ordförandens särskilda roll och uppgifter, liksom ansvarsområdena för styrelsen. Enligt arbetsordningen ska ordföranden säkerställa att styrelsearbetet utförs på ett effektivt sätt och att styrelsen fullgör sina uppgifter. Ordföranden ska även organisera och fördela styrelsearbetet, säkerställa att styrelsens beslut verkställs på ett effektivt sätt och att styrelsen årligen genomför en utvärdering av det egna arbetet.

Arbetsordningen omfattar även detaljerade instruktioner till verkställande direktören och andra bolagsfunktioner om vilka frågor som kräver styrelsens godkännande. Instruktionerna anger bland annat de högsta belopp som olika beslutsorgan inom koncernen har rätt att godkänna när det gäller krediter, investeringar och andra åtaganden.

Enligt arbetsordningen ska konstituerande styrelsemöte hållas omedelbart efter årsstäman. Vid detta möte beslutas bland annat om val av vice ordförande och vilka som ska teckna Concordia Maritimes firma. Styrelsen håller därtöver normalt sex ordinarie sammanträden per år. Fyra av dessa möten hålls i samband med publicering av koncernens års- respektive delårsrapporter. Mötena hålls vanligtvis i Göteborg. Ytterligare möten, inklusive telefonmöten, hålls vid behov.

Säkerställande av kvaliteten i den finansiella rapporteringen

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

VD är ytterst ansvarig för att den interna kontrollen fungerar tillfredsställande. Det löpande arbetet är dock delegerat till ekonomi- och finansfunktionen.

I den arbetsordning som årligen beslutas av styrelsen ingår detaljerade instruktioner om bland annat vilka ekonomiska rapporter och annan finansiell information som ska lämnas till styrelsen. Utöver delårsrapporter och årsredovisning granskas och utvärderas kontinuerligt även annan finansiell information avseende företaget och dess verksamhet.

Kontrollmiljö

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

Principer för intern kontroll samt direktiv och riktlinjer för den finansiella rapporteringen finns samlade i koncernens finanspolicy.

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

Riskbedömning

Risker avseende den finansiella rapporteringen utvärderas och övervakas av styrelsen som helhet. Någon separat revisionskommitté finns inte, revisionsärenden behandlas istället av hela styrelsen. Granskningen av delårsrapporter och årsredovisning sker på så sätt att styrelsens ledamöter i god tid före publicering, och därtill föregående styrelsemöte, ges tillgång till relevant underlag. Rapporterna går sedan igenom i detalj på styrelsemötet. Finansdirektören är föredragande av koncernens resultat och finansiella ställning på styrelsemötet och är naturligtvis tillgänglig för eventuella frågor dagarna före mötet.

Styrelsen granskar också de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i koncernen avseende den finansiella rapporteringen, liksom väsentliga förändringar av sådana principer. De externa revisorerna rapporterar till styrelsen vid behov och minst en gång per år.

Finansiell rapportering och information

Concordia Maritimes rutiner och system för informationsgivning syftar till att förse marknaden med relevant, tillförlitlig, korrekt och aktuell information om koncernens utveckling och finansiella ställning. Vi har en informationspolicy som uppfyller de krav som ställs på ett noterat bolag. Finansiell information lämnas regelbundet i form av:

- Delårsrapporter
- Årsredovisning
- Pressmeddelanden om nyheter som kan påverka aktiekursen
- Hög tillgänglighet till samtliga intressenter via telefon och mail.
- Möten med finansanalytiker och investerare
- Samtliga rapporter och pressmeddelanden publiceras på koncernens hemsida www.concordiamaritime.com.

Utvärdering av styrelsens arbete

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

Lönekommissionskommitté

I styrelsen finns en lönekommissionskommitté, vars huvuduppgift är att föreslå principer för ersättning till VD. Utskottet lämnar förslag på ersättningsriktlinjer avseende:

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

Kommittén beslutar om lön och övriga anställningsvillkor för verkställande direktören. Kommittén har under året bestått av styrelsens ordförande, Carl-Johan Hagman och ledamoten Helena Levander. Under 2014 har kommittén träffats två gånger.



STENA SUPREMI

BOLAGSSTYRNINGEN UNDER 2014

Styrelsens arbete under året

Styrelsen höll under året fem ordinarie möten och ett konstituerande möte. Samtliga möten utom ett hölls i Göteborgsområdet. Vid de ordinarie styrelsemötena redogör finansdirektören för koncernens resultat och finansiella ställning, inklusive utsikter för de kommande kvartalen. VD behandlar marknadssituationer, fartygens sysselsättning, affärsplan, investeringar, etableringar av nya verksamheter samt förvärv och avyttringar. Bolagets revisor deltog vid styrelsemötet i februari 2015 när bokslutskommunikén för 2014 godkändes.

Samtliga sammanträden under året har följt en godkänd dagordning, som tillsammans med dokumentation för varje punkt på dagordningen tillhandahållits ledamöterna en vecka innan styrelsemötena. Karl-Magnus Sjölin, f.d. finanschef på Stena Sessan, har varit sekreterare vid samtliga styrelsemöten. Viktigare frågor under året har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar och finansiella risker.

Oberoende

Styrelsen har bedömts uppfylla såväl Börsens regelverk som kodens krav på oberoende. Samtliga av årsstämman valda ledamöter utom ledamöterna Dan Sten Olsson och Carl-Johan Hagman bedömdes av valberedningen inför årsstämman 2014 oberoende gentemot såväl de större ägarna som gentemot bolaget och bolagsledningen.

Carl-Johan Hagman bedöms beroende gentemot Concordia Maritimes stora ägare då han innehar en ledande funktion inom Stena Sjöfarten. Dan Sten Olsson anses som beroende styrelseledamot i förhållande till Concordia Maritimes genom sin ägarposition i Stena Sessan Rederi AB som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet i Concordia Maritime.

Årsstämman 2014

Årsstämman ägde rum den 29 april 2014. Vid stämman närvarade 95 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 77 procent av rösterna. Samtliga styrelseledamöter valda av stämman var närvarande. På plats fanns även bolagets revisor och ledamöterna i valberedningen.

Några av de beslut stämman fattade var följande:

- Att i enlighet med styrelsens förslag besluta om att ingen utdelning ska utgå för 2013.
- Att årsarvode till styrelsen exklusive reseersättningar ska utgå med SEK 1 925 000,

att oförändrat fördelas med SEK 400 000 till ordföranden och vice ordföranden och med SEK 225 000 vardera till styrelseledamöter som inte är anställda i koncernen, samt att revisorerna ska erhålla ersättning för skäligen kostnader enligt räkningar baserade på verklig tidsåtgång för uppdragens fullgörande.

- Principer för ersättnings- och anställningsvillkor för VD och övriga ledande befattningshavare.
- Rutiner för valberedningens tillsättande och arbete.

Styrelsemöten 2014

20 februari	Bokslut
29 april	Kvartalsrapport Konstituerande styrelsemöte
13 augusti	Halvårsrapport
12 november	Kvartalsrapport
9 december	Budget

Valberedning

Inför stämman 2015 består valberedningen av Stefan Brocker (vice ordförande Concordia Maritime), Martin Svalstedt (Stena Sessan Rederi AB) samt Arne Lööv (Fjärde AP-fonden) och representerade cirka 76 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 28 oktober 2014. Under 2014 har valberedningen haft två möten och därutöver ett antal telefonkontakter.

Ola Helgesson ny CFO

Ola Helgesson tillträdde i oktober 2014 som ny CFO i Concordia Maritime. Ola är civilekonom med gedigen erfarenhet från en rad områden inom ekonomi och finans. Närmast kommer han från positionen som Group CFO på Stena Line. Tidigare erfarenheter omfattar bl a positionerna som CFO på Transatlantic och Hemköpskedjan samt som Ekonomichef på Göteborgs Hamn.

OPERATIV STYRNING UNDER 2014

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

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

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

Befraktning och operation

Samarbetet med Stena Bulk och Stena Weco kring befraktning och operation grundas i ett avtal mellan bolagen som följs upp och utvärderas en gång per år. Läs mer om avtalet i not 23.

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

Bemanning, drift och löpande underhåll

Samarbetet med NMM omfattar tjänster kring bemanning, drift och löpande underhåll. NMM sköter även kontakten med klassningssällskap i samband med deras kontroll.

Även detta samarbete följs upp och utvärderas på årsbasis. Till grund för utvärderingen ligger bland annat uppföljning av budget samt uppfyllelse av satta mål.

Kontroll och inspektion av fartyg

Sjöfart i allmänhet och tanksjöfart i synnerhet är förknippat med ett omfattande regelsystem. Utöver ägarens egna kontroller utförs

ärligen ett flertal kontroller av olika aktörer; kunder, klassningssällskap, hamnmyndigheter och flaggstat. Till stora delar liknar kontrollerna varandra; fartygen granskas operationellt, tekniskt, maskinellt och säkerhetsmässigt. En del av inspektionerna är planerade, andra sker utan förvarning. Resultaten rapporteras till berörda myndigheter, ägaren och, i vissa fall, även till kunden.

Omfattande granskning och egenkontroll

Flaggstatens kontroll

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

Hamnmyndighetens kontroll

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

Klassningssällskapets kontroll

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

Vetting – kundens egen kontroll

Vetting utförs av kunden själv eller av denne utsedda inspektörer. Ägaren bjuder in till kontrollerna, som oftast sker i samband med lossning. Kontrollerna är mycket omfattande. Inspektionerna sker utifrån ett standardiserat formulär och resultaten delas mellan oljebolagen via databaser. Vid allvarigare brister kan kunden välja att bryta kontraktet till dess

att bristerna är åtgärdade och ny vetting utförd. Systemet gör det möjligt för oljebolagen att kontinuerligt kontrollera huruvida fartygen möter deras interna kriterier, utan att själva behöva inspektera fartyget.

Ägarens egen kontroll

NMM gör regelbundet planerade, omfattande inspektioner för att kontrollera förhållandena ombord och fartygens kondition. Detta dokumenteras i kvartalsvisa rapporter och varje månad sammanställs även en rapport över vetting-inspektioner ombord Concordia Maritimes fartyg.

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

STYRELSE



Carl-Johan Hagman

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

VD Stena Rederi AB, med ansvar för Stena AB-koncernens shippingverksamhet.

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

Övriga uppdrag Styrelseledamot Höegh Autoliners AS och Gard P&I Ltd.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Stefan Brocker

Född 1966. Styrelseledamot sedan 2007. Jur kand.

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

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

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Helena Levander

Född 1957. Styrelseledamot sedan 2014. Civilekonom.

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

Övriga uppdrag Styrelseledamot Collector AB, Uniflex AB, Stampen AB, Hans Andersson Recycling AB och NeuroVive Pharmaceutical AB.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 10 000



Michael G:son Löw

Född 1951. Styrelseledamot sedan 2012. Civilekonom.

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

Övriga uppdrag Styrelseledamot Preem AB, Boliden AB, Stena Bulk AB, Norstel AB, Sv. Näringsliv, vice ordf. IKEM AB och Sv/Ryska Handelsk. Ledamot i Kungliga Ingenjörsvetenskapsak., Chalmers Rådgivande Kom., Sv. EnergiEk. Förening samt Nätverket Olja&Gas.

Speciella kompetenser Varit verksam inom oljeindustrin i 38 år. Tillför kunskap inom energi, raffinaderi, trading, shipping och finansiella frågor.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Morten Chr. Mo

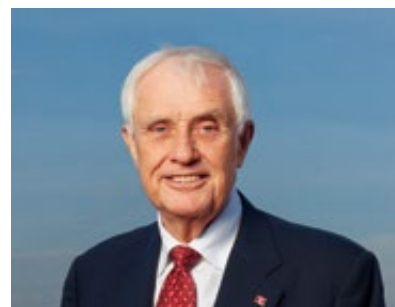
Född 1948. Styrelseledamot sedan 2000. Diplomekonom BI (Oslo) och IMDE (PED) Lausanne.

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

Övriga uppdrag Styrelseledamot CellVision AS, Bass Pte Ltd. Malaysia, Hadeland Folkehøyskole, Landsbyen Brandu 2020 och Hadeland Maskin AS.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Dan Sten Olsson

Född 1947. Styrelseledamot och tidigare ordförande sedan 1984. Civilekonom.

VD och koncernchef Stena AB.

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

Speciella kompetenser Gedigen shippingkunskap med erfarenhet som VD och koncernchef för Stena-koncernen sedan 1983.

Aktieinnehav i Concordia Maritime Via bolag.



Mats Jansson

Född 1945. Styrelseledamot sedan 2005. Fil kand.

Bakgrund Tidigare VD och koncernchef Argonaut och NYK Cool AB.

Övriga uppdrag Styrelseledamot i MGA Holding AB, Chinsay AB och Hexicon AB.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

Styrelsens närvaro och ersättning

	Oberoende ³⁾	Totalt arvode, kr ⁴⁾	Närvaro
Carl-Johan Hagman ¹⁾	Beroende	400 000	6
Stefan Bocker ¹⁾	Oberoende	400 000	6
Dan Sten Olsson	Beroende	225 000	3
Helena Levander ²⁾	Oberoende	225 000	5
Michael G:son Löw	Oberoende	225 000	6
Mats Jansson	Oberoende	225 000	6
Morten Chr Mo	Oberoende	225 000	6
Mahmoud Sifaf ²⁾ , suppleant	Oberoende	25 000	1
Jörgen Lorén, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	6
Daniel Holmgren, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	5

1) Ingår i lönekompensationskommittén.

2) Invald from 29 april 2014.

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

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

Revisor

Jan Malm, Auktoriserad revisor KPMG. Uppdrag sedan 2014.

Arbetstagarrepresentanter



Jörgen Lorén

Född 1961. Arbetstagarrepresentant. Sjökapten. Dipl CMO (Commercial Management and Organization in Nautical Science). Anställd i Stena-koncernen sedan 1985. Styrelseledamot sedan 2003.

Övriga uppdrag 1:e vice ordförande Sjöbefälsföreningen, Klubbordförande Sjöbefälsföreningen i Stena Line, Vice ordförande Göteborgs Fartygs-Befälhavare Förening, Vice Ordförande Sjömannasällskapet i Göteborg Vice President i IFSMA (International Federation of Shipmasters Association) Arbetstagarrepresentant i styrelserna för Stena AB, Stena Line Scandinavia AB samt Stena Rederi AB.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Daniel Holmgren

Född 1979. Arbetstagarrepresentant. Anställd i Stena-koncernen sedan 2002. Styrelseledamot sedan 2013.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Mahmoud Sifaf

Född 1962. Suppleant sedan 2014. Anställd i Stena-koncernen sedan 1986.

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

FÖRETAGSLEDNING



Kim Ullman

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

Externa uppdrag Styrelseledamot Stena Weco, Stena Sonangol Suezmax Pool, Sjöfartens Analysinstitut. Ledamot i Sveriges Redarförening, Bulk och Tanksektionen.

Aktieinnehav i Concordia Maritime 15 000



Ola Helgesson

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0



Barbara Oeuvray

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

Externa uppdrag Styrelseledamot MISL (Maritime Insurance Solutions Ltd.)

Aktieinnehav i Concordia Maritime 12 500



N. Angelique Burgess

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

Aktieinnehav i Concordia Maritime 0

DEFINITIONER

Arbitrage Utnyttjandet av obalanser i priser mellan två eller fler marknader

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

Direktavkastning Utdelning per aktie dividerat med börskursen vid årets slut.

EBITDA (Earnings Before Interest Tax Depreciation and Amortization) Resultat före finansnetto, skatter och avskrivningar.

Kassaflöde från rörelsen Resultat efter finansnetto plus avskrivningar minus betald skatt (kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar och före effekt av fartygsförsäljningar).

Räntabilitet på eget kapital Årets resultat i procent av genomsnittligt eget kapital.

Räntabilitet på totalt kapital Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansomslutning.

Räntabilitet på sysselsatt kapital Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital avser balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjuten skatteskuld.

P/E-tal Börskurs på bokslutsdagen i relation till vinst per aktie efter skatt.

Soliditet Eget kapital i procent av balansomslutningen.

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

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

ADRESSER

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

Concordia Maritime AG
Bahnhofplatz
CH-6300 Zug
Schweiz

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

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

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

www.concordiamaritime.com

Årsstämma OCH INFORMATIONSTILLFÄLLEN

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Lorensbergsteatern, Göteborg den 28 april 2015 klockan 14:00. På årsstämman lämnas även delårsrapporten för första kvartalet 2015.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska dels vara införd i aktieboken som förs av Euroclear AB senast den 22 april 2015, dels anmäla sig till bolaget under adress:

Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg

e-mail: arsstamma@concordiamaritime.com
eller via hemsidan: www.concordiamaritime.com
senast 22 april 2015.

Utdelning

Styrelsen föreslår ingen utdelning.

Förvaltarregistrerade aktier

För att äga rätt att delta i årsstämman måste aktieägare som låtit förvaltarregistrera sina aktier genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare, tillfälligt inregistrera aktierna i eget namn hos Euroclear AB. Aktieägare som önskar sådan omregistrering måste underrätta förvaltaren om detta i god tid före 22 april 2015.

Rapporteringstillfällen

Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 28 april 2015, halvårsrapporten kommer att publiceras den 13 augusti och nio-månadersrapporten den 11 november 2015.



Solberg • Tryck: Falk Graphic
Foto: Christian Badenfelt, Michael Cooper,
Magnus Gotander, Per-Anders E Hurtigh,
Niclas Johansson, Thomas Kohnle,
Hampus Lindberg, Dan Ljungsvik,
Peter Mild, Oddway m fl.

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

CONCORDIA
MARITIME 