

Bokslutskommuniké 1 januari – 31 december 2022

Framgångsrika försäljningar stärker resultatet

■ Totala intäkter

Q4 MSEK 263,0 (151,2)
Helår MSEK 686,1 (704,8)

■ EBITDA

Q4 MSEK 203,7 (36,6)
Helår MSEK 374,1 (-82,6)

■ Resultat före skatt

Q4 MSEK 142,8 (-308,2)
Helår MSEK 126,1 (-658,2)

■ Resultat efter skatt per aktie

Q4 SEK 2,95 (-6,45)
Helår SEK 2,58 (-13,84)

Händelser under fjärde kvartalet

- Starkt resultat till följd av fartygsförsäljningar. Resultatet i Q4 2021 negativt påverkat av nedskrivningar om 267,7 MSEK.
- Leverans av de sålda fartygen *Stena Primorsk* och *Stena Performance*.
- Kraftig reduktion av bankskuld p.g.a. avyttring av fartyg.
- Vinstdelning under fjärde kvartalet 2022 om cirka MSEK 22,3.

Styrelsen föreslår en utdelning om SEK 0 (0) per aktie till bolagsstämman 2023.

Nyckeltal	Kvartal 4 (okt–dec)		Helår	
	2022	2021	2022	2021
Totala intäkter, MSEK	263,0	151,2	686,1	704,8
EBITDA, MSEK	203,7	36,6	374,1	-82,6
EBITDA, MUSD	19,8	4,4	37,0	-9,6
Rörelseresultat, MSEK	174,1	-290,0	216,9	-583,5
Resultat före skatt, MSEK	142,8	-308,2	126,1	-658,2
Resultat efter skatt, MSEK	140,9	-40,5	123,3	-660,4
Räntebärande skulder	577,3	1 597,6	577,3	1 597,6
Soliditet, %	33	14	33	14
Räntabilitet på eget kapital, %	36	-112	36	neg
Disponibel likviditet inkl. outnyttjade kreditfaciliteter, MSEK	98,0	34,9	98,0	34,9
Resultat efter skatt per aktie, SEK	2,95	-6,45	2,58	-13,84
Eget kapital per aktie, SEK	8,60	6,21	8,60	6,21
Lost Time Injury Frequency	0	0	0	0

Ombord *Stena Penguin*
på norra Atlanten.

Anledning att blicka både bakåt och framåt

Den starka tankmarknaden fortsatte in i det fjärde kvartalet, med höga rater och stabila priser även på fartygsmarknaden. Ser vi till året som helhet blev det ett omvälvande år för såväl tankmarknaden, som för Concordia Maritime. Genom ett flertal fartygsförsäljningar har vi stärkt bolagets finansiella ställning och står nu redo att se på nya affärer.

UNDER DET FJÄRDE KVARTALET fortsatte den starka utvecklingen på produkttankmarknaden. Snittintjäningen för ett MR-fartyg på spotmarknaden pendlade under kvartalet mellan USD 30 000–50 000. Trenden på timechartermarknaden var densamma. En ettårig timecharter låg i december på ett genomsnitt runt USD 30,000 och en treårig timecharter på USD 21,000 per dag. Den starka marknaden återspeglades även i fortsatt höga tillgångsvärden på tankfartyg – de hösta sedan 2008. Marknadsvärdet för ett nytt MR-fartyg, direkt från varv, låg i slutet av december på cirka MUSD 44. Motsvarande värde för ett 10 år gammalt fartyg låg runt MUSD 30.

Concordia Maritimes resultat för kvartalet uppgick till MSEK 142,8 (–308,2). EBITDA uppgick till MSEK 203,7 (36,6). Resultatförbättringen jämfört med motsvarande kvartal föregående år är huvudsakligen en konsekvens av fartygsförsäljningar samt lägre räntekostnader i takt med minskade lån. För året som helhet uppgick resultatet till MSEK 126,1 (–658,2). Till resultatet bidrog högre intjäning och intäkter från fartygsförsäljningar. Resultatet föregående år påverkades i hög utsträckning av den nedskrivning om 267,7 MSEK som gjordes i fjärde kvartalet 2021.

Kraftigt stigande fraktrater och fartygsvärden

När vi nu blickar tillbaka på det gångna året kan vi konstatera att 2022 sammantaget blev ett år av stark återhämtning för tankmarknaden. Efter ett svagt första kvartal vände marknaden kraftigt uppåt under våren – och har sedan varit fortsatt stark hela året. Utvecklingen har drivits av flera samverkande faktorer. I grund och botten handlar det om en god efterfrågan på olja och en låg nettotillväxt i fartygsflottan. Vad som sedan fick raterna att rusa var Rysslands hemska invasion av Ukraina och de förändringar i lastflöden som därpå följde. Sammantaget har förändringarna resulterat i ett ökat antal tonmil och högre kapacitetsutnyttjande, med dramatiska fraktuppgångar som följd.

Som en direkt konsekvens har vi under året även sett en betydande uppgång i priserna både för nybyggen och andrahandstonnage. I genomsnitt under året steg priserna på nybyggda MR-fartyg med 10 procent. För andrahandstonnage var utvecklingen än starkare. Priset på ett 15 år gammalt MR-fartyg steg under året med runt 90 procent. Detta då fler spekulanter snabbt ville ta del av den stigande spotmarknaden.



Ett år av omställning

2022 var på många sätt ett omvälvande år. För Concordia Maritime blev det ett omställningsår, präglad av fartygstransaktioner, minskad flotta och stärkt finansiell ställning. Bolaget har under året tecknat avtal om försäljning av sju fartyg; en Suezmaxtanker och de sex äldsta produkttankfartygen. De första fartygen såldes innan marknadsuppgång och försäljningarna gjordes framför allt för att undvika nödvändiga men kostsamma dockningar av fartygen. De senare försäljningarna har skett i en stark fartygsmarknad och vi har kunnat få mycket bra betalt för våra äldre fartyg. Tack vare det har bolaget minskat skuldbördan rejält och står i början av 2023 på en avsevärt stabilare finansiell grund än för ett år sedan.

Intjäningen för P-MAX-flottan var under året USD 17,200 per dag inklusive vinstdelning och i Q4 USD 20,300 per dag. Vi kan konstatera att intjäningen varit högre än föregående år, men avsevärt lägre än genomsnittet på spotmarknaden – en konsekvens av den 5-åriga charter som ingicks under 2021. Utkontrakteringen då var helt nödvändig men hämmar nu bolaget när marknaden är stark. Att den starka spotmarknaden inte bidrar till en högre vinstdelning beror på att flera av de fraktavtal som Stena Bulk slutit för fartygen huvudsakligen är TC-avtal.

Utsikter 2023

Hur tankmarknaden ska utvecklas framåt är som vanligt svårt att säga med bestämdhet. 2022 slutade med något svagare rater och 2023 har inletts på samma sätt.

För en fortsatt stark marknad talar ytterligare sanktioner mot ryska petroleumprodukter. Efterfrågan på olja spås av IEA dessutom hamna på rekordtillväxt 2023. På utbudssidan är orderboken för tankfartyg fortsatt låg vilket väntas medföra fortsatt låg nettotillväxt framöver. Inom MR-segmentet uppskattas nettotillväxten under 2023 sjunka till 2–3 procent, vilket är lägre än 2022.

I den andra vågskålen ligger en svag utskrotning och ökad snittålder av flottan, möjliga neddragningar från OPEC och en sämre ekonomisk utveckling i Kina och resten av världen än vad som förutspåtts, samt ökande nybeställningstakt.

Till ovan kan även adderas nya och hårdare miljöregler för existerande fartyg, vilka på olika sätt har potential att förändra marknadsdynamiken.

På väg mot något nytt

För Concordia Maritimes del kommer vi under 2023 ha anledning att blicka både bakåt och framåt. I år är det 135 år sedan Rederi AB Concordia grundades, vilket kommer uppmärksammas på olika sätt. Därutöver har vi påbörjat utvärdering av nya konkreta affärsförslag. Vi gör det utifrån en avsevärt starkare finansiell position. Som alltid inom sjöfarten är timing vid köp och försäljning helt avgörande. Om fartygsmarknaden fortsätter vara stark kan vi avyttra ytterligare fartyg – innan vi hittar rätt affär, med rätt timing, för att återigen växa verksamheten.

Göteborg i februari 2023,
Erik Lewenhaupt, Vd



Verksamhetens utveckling

Resultatet för kvartalet uppgick till MSEK 142,8 (–308,2). EBITDA uppgick till MSEK 203,7 (36,6). Resultatförbättringen jämfört med motsvarande kvartal föregående år är huvudsakligen en konsekvens av ingångna timecharteravtal och försäljning av fartyg. Resultatet motsvarande kvartal föregående år påverkades i hög utsträckning av den nedskrivning om 267,7 MSEK som då gjordes. För året som helhet uppgick resultatet till MSEK 126,1 (–658,2).

UNDER KVARTALET LEVERERADES två av de tre tidigare sålda fartygen till sina nya ägare. I samband med leveransen gjordes en amortering på MUSD 38. Det tredje fartyget, *Stena Provence*, levererades i slutet av januari 2023.

Efter leveranserna utgörs Concordia Maritimes produkt-tankflotta av fyra P-MAX-fartyg om vardera 65 200 dwt.

Tre av fartygen sysselsätts på ett femårigt tidsbefraktningsavtal med Stena Bulk. Kontraktet sträcker sig fram till 2026. Stena Bulk har under kvartalet sysselsatt fartygen på en kombination av korta och medellånga kontrakt. För mer information om fartygens sysselsättning, se sid. 19. Mer information om avtalet med Stena Bulk finns på concordiamaritime.com.

Stena Polaris utkontrakteras sedan i början av 2022 till Crowley Government Services Inc. Avtalet är på s.k. bareboat basis och löper över en period om minst 12 månader, med årliga förlängningsoptioner fram till 2026. Crowley hyr i sin tur ut fartyget till US Military Sealift Command.

Flottans intjäning

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

och halvår. Inkluderat vinstdelning uppgick den genomsnittliga intjäningen under kvartalet till USD 20 200 per dag och fartyg. För året som helhet uppgick intjäningen, inkluderat vinstdelning, till USD 17 200 per dag.

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

Accelererad amortering av lån

Under kvartalet har Concordia Maritime utöver sedvanlig amortering även återbetalat lånen för *Stena Primorsk* och *Stena Performance*. Sammantaget under 2022 har MSEK 828 amorterats på bolagets banklån, varav MSEK 721 består av amorteringar i samband med fartygsförsäljningar. I början av 2023 levererades fartyget *Stena Provence* till nya ägare. I samband med leveransen kunde skulden till merparten av långivande banker återbetalas. Vid utgången av året var den tillgängliga likviditeten, inklusive outnyttjade kreditfaciliteter MSEK 98,0 (34,9).

Styrelsens förslag till utdelning

Styrelsen utvärderar konkreta alternativ för bolagets framtid, varför handlingsfrihet för tillfället prioriteras. Styrelsen föreslår därför att ingen utdelning görs för räkenskapsåret 2022.

Koncernens totala intäkter och resultat

MSEK	Q4		Helår	
	2022	2021	2022	2021
Totala intäkter	263,0	151,2	686,1	704,8
varav resultat från fartygsförsäljning	152,0	0,0	193,9	0,0
varav vinstdelning ¹⁾	22,3	0,0	47,9	0,0
Rörelseresultat	174,1	–290,0	216,9	–583,5
Resultat före skatt	142,8	–308,2	126,1	–658,2
Resultat efter skatt per aktie, SEK	2,95	–6,45	2,58	–13,84

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

Likviditet och finansiell ställning

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

EBITDA per kvartal

MUSD	Q4 2022	Q3 2022	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020
Produkttank timecharter	5,4	4,9	6,6	5,1	5,7	1,7	4,4	4,5	4,6
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	-0,3	-0,1	0,1	0,3	-0,7 ⁴⁾	-2,0 ³⁾	-3,6 ²⁾	-7,6 ¹⁾	-2,0
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	—	—	—	—	—	—	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	15,4	-0,4	—	-1,4	—	-3,6	—	—	—
Produkttank totalt	20,5	4,4	6,6	4,0	5,0	-3,7	0,8	-3,1	2,6
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	0,0	-0,5	0,9	0,5	0,4	-0,1	0,2	0,3	0,1
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	—	—	—	—	-0,1	-2,0	-2,0	-1,8	-1,8
Försäljning fartyg	0,0	0,6	4,1	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	0,0	0,1	5,0	0,5	0,3	-2,1	-1,8	-1,5	-1,7
Admin och övrigt	-0,8	-1,1	-1,0	-1,2	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8	-0,8
Totalt	19,7	3,4	10,6	3,2	4,4	-6,6	-2,0	-5,4	0,1

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

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

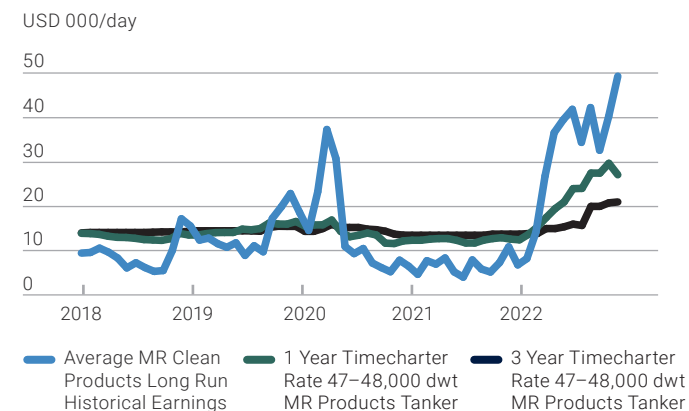
3) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,3.

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

Intäkter per fartygskategori

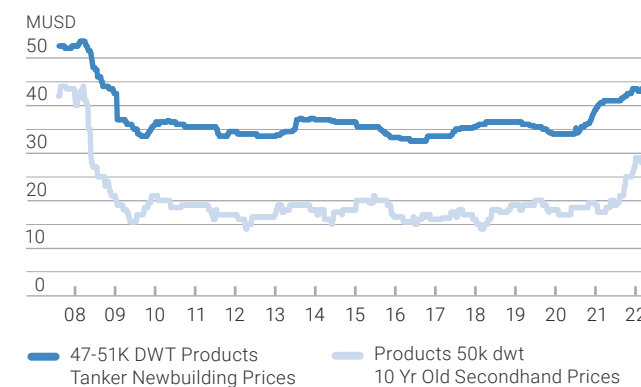
MSEK	Q4		Helår	
	2022	2021	2022	2021
Produkttank timecharter	87,1	126,3	424,0	322,3
Produkttank spot	23,2	11,2	29,7	300,5
Resultat från fartygsförsäljning	145,1	0,0	147,0	0,0
Produkttank totala intäkter	255,4	137,5	600,7	622,8
Suemax spot	0,6	13,7	38,6	82,0
Resultat från fartygsförsäljning	6,9	0,0	46,9	0,0
Suezmax totala intäkter	7,5	13,7	85,4	82,0
Övrigt	0,0	0,0	0,0	0,0
Totala intäkter	262,9	151,2	686,1	704,8

Fraktmarknadens utveckling, produkttank MR



Den genomsnittliga intjäningen på spotmarknaden uppgick under kvartalet till USD 41 400 per dag. Även time chartermarknaden har stärkts och ett ettårigt kontrakt för en MR-tanker låg i slutet av kvartalet på cirka USD 30 000 per dag, lite beroende på fartygets design.

Fartygsvärden, produkttank MR



Källa: Clarksons

Reparationer och dockningar

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

Operativa utmaningar

Covid-19 medför fortsatt vissa utmaningar när det gäller karantän och byten av besättningar. Under året har restriktionerna lättats på många håll bl.a. i Brasilien och med undantag av Kina finns nu väl fungerande rutiner för besättningsbyten.

Förändringar i omräknings- och säkringsreserver

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

Utgående belopp i säkringsreserven vid kvartalets slut uppgår till MSEK 0,0 (2,1). Den utgående balansen för omräkningsreserven i eget kapital uppgår till MSEK 548,0 (460,2) vid balansdagen. Förändringarna redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat.

Investeringar och placeringar

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar under kvartalet uppgick till MSEK 0 (–8,9). Concordia Maritime har under kvartalet inte köpt eller sålt några tillgångar som klassificeras som kortfristiga placeringar i bolagets balansräkning.

Värdering av flottan

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

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

Vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var alla utom ett P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk. Timecharteravtalet med Stena Bulk sträcker sig fram till 2026. Concordia Maritime har enligt avtalet rätt att under perioden för chartern avyttra fartyg och bryta charteravtalet med Stena Bulk. Finns underliggande charteravtal mellan Stena Bulk och en slutkund kan dock en kostnad uppstå för att hitta ersättningstonnage eller för att förhandla fram en cancelleering av det underliggande avtalet. För information om Stena Bulks sysselsättning av fartygen, se sid. 19.

Medarbetare

Antalet anställda i koncernen uppgick per 2022-12-31 till 4 (3) personer. Koncernen sysselsatte 139 (589) inhyrda sjömän via Stenasfärens bolag för bemanning, Northern Marine Management.

Moderbolaget

Moderbolagets omsättning uppgick under kvartalet till MSEK 2,6 (0,0) varav 2,6 (0,0) från koncernintern fakturering. Moderbolagets disponibla likviditet uppgick vid kvartalets utgång till MSEK 17,3 (20,7), vilket inkluderar fordran på koncernbolag i cashpool och outnyttjade faciliteter.

Risker och riskhantering

Concordia Maritime verkar i en bransch där efterfrågan på företagets tjänster påverkas av såväl konjunkturcykler och säsongeffekter som av faktorer av mer tillfällig natur.

De främsta riskerna kopplade till Concordia Maritimes verksamhet och bransch – och som skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på koncernens verksamhet, strategi, lönsamhet, kassaflöde, aktieägarvärde eller anseende – är indelade i fyra kategorier: strategiska risker, operativa risker, efterlevnadsrisker och finansiella risker. Hållbarhetsrisker är integrerade i riskkategorierna. Mer information om risker och riskhantering finns i Concordia Maritimes årsredovisning för 2021, vilken finns tillgänglig på www.concordiamaritime.com.

Rapportering miljö och säkerhet

INGET AV CONCORDIA MARITIMES FARTYG var under kvartalet inblandat i någon incident som ledde till utsläpp av bunkerolja eller last. Under kvartalet inträffade en mindre olycka som klassas som Medical Treatment case. En besättningsman skadade fingret i samband med svarvning. Skadan var lindrig och besättningsmannen kunde snart återgå till arbetet.

Under kvartalet inträffade en händelse som klassas som Skada på egendom. Två trossar blev förstörda i samband med hjälp av bogserbåtar. Vidare under kvartalet inträffade två händelser som klassas som "High potential Near Miss". Den ena var på *Stena Provence*, där några liter smutsigt vatten rann ut i maskinrummet. Den andra var när *Stena Penguins* skrov kom i lätt kontakt med en sandbank under eskort av lots. Fartyget klarade sig utan skada.

Under kvartalet var inget av Concordia Maritimes fartyg inblandade i någon piratrelaterad incident.

Externa kontroller

Under kvartalet genomfördes fyra (4) så kallade vetting-inspektioner. Vid dessa inspektioner noterades totalt 11 observationer, vilket gav ett genomsnitt på 2,75 observationer per inspektion. Ingen hamnstatskontroll resulterade under kvartalet i kvarhållande av fartyg.

Energy management

Flottans totala CO₂-utsläpp minskade i kvartalet med 43 procent, jämfört med motsvarande kvartal 2021. Detta kopplas till den minskade storleken på flottan på grund av försäljningar. Flottan hade också ett större antal ballastda-

gar i Q4 2022 jämfört med 2021. Den ökade andelen ballastdagar i kombination med flottans ändrade sammansättning har bidragit till att energieffektiviteten i förhållande till utfört transportarbete (EEOI) har försämrats jämfört med motsvarande kvartal föregående år.

Då samtliga fartyg är utkontrakterade på timecharter och bareboat-charter fattar inte Concordia Maritime operationella beslut om resekontrakt, bunkerinköp och hastighet. Det hanteras istället av kund.

Stena Polaris är utkontrakterad på bareboat basis till Crowley, som hanterar fartygets rapportering till myndigheter etc. Utsläppen från fartyget är därför exkluderat i Concordia Maritimes rapportering.

Nya regelverk

Concordia Maritime följer utvecklingen av regelverk för sjöfarten från IMO, EU och andra relevanta aktörer. IMOs så kallade "short term measures" för att minska utsläppen av växthusgaser kommer troligen kräva anpassningar av flottan under kommande år. IMOs regelverk EEXI och CII träder i kraft 2023 och arbete pågår för att utvärdera vilka tekniska och operationella initiativ som är mest effektiva.

Concordia Maritime kommer tillsammans med tekniska managern Northern Marine Management ansluta fartygen till Fleet Performance Management-systemet Storm Geo S-Insight. Plattformen samlar in och analyserar dagligen data från fartygen för att nå högre effektivitet och lägre utsläpp. Dessutom underlättar den rapportering till berörda myndigheter.

För uppfyllnad av regelverket EEXI kommer ett EPL-system (Engine Power Limitation) att installeras på P-MAX-fartygen under 2023. I korthet handlar det om en strypning av fartygens maxeffekt, vilket inte väntas ha någon negativ operationell påverkan. Investeringen förväntas uppgå till cirka USD 35 000 per fartyg.



Nyckeltal

Säkerhet

	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021	Mål 2022
LTI	0	0	0	0	0
LTIF	0	0	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	0	0	1	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer per inspektion (ägda fartyg)	2,5	2,0	2,8	1,9	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0	0	0
Skada på egendom	1	0	3	0	0
Medical Treatment Case	1	0	1	0	0
Restricted Work Case	0	1	1	3	0
High Potential Near Miss	2	1	3	3	0
High Risk Observation	0	0	0	0	0

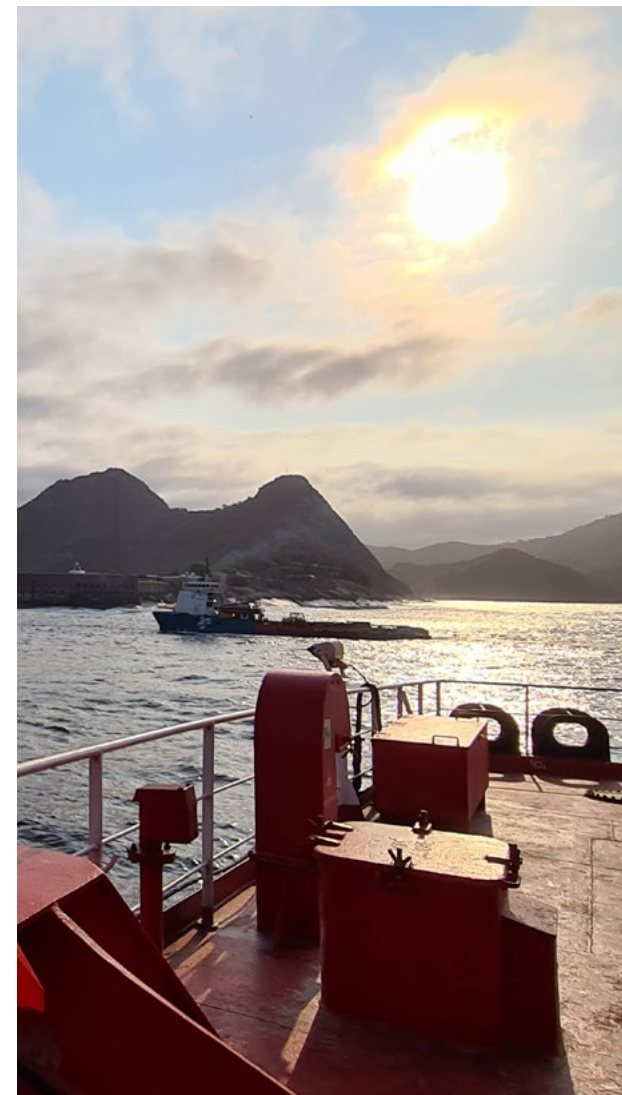
Miljöpåverkan

	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021
Förbrukade ton bunker				
LSFO	8 870	13 381	44 711	62 666
MGO	1 552	4 903	8 119	14 738
Totalt	10 422	18 284	52 830	77 404
Utsläpp i ton				
CO ₂	32 596	57 391	165 278	242 421
SO _x	90	140	454	641
NO _x	932	1 636	4727	6 927
Partiklar	11,1	17,6	57,7	80
Effektivitet, EEOI				
gCO ₂ /tonNM ¹⁾	18,79	14,63	16,13	n.a
Oljespill, liter	0	0	0	0

1) Förändringen i bunkerförbrukningen jämfört med 2021 är en effekt av flottans storlek.

2) Avser rullande 12 månader.

Definitioner se sidan 14.



Koncernen

Resultaträkning

MSEK	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021
Koncernens resultaträkning				
Genomsnittlig kurs SEK/USD	10,72	8,85	10,12	8,58
Timecharterintäkter, lease av fartyg	37,6	48,6	176,5	120,2
Timecharterintäkter, operativa tjänster	49,5	77,7	247,6	202,1
Spotbefraktningssintäkter	23,9	24,9	68,2	382,5
Resultat från fartygsförsäljning	152,0	0,0	193,9	0,0
Övriga intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa intäkter	263,0	151,2	686,1	704,8
Reserelaterade driftskostnader	-4,5	-22,6	-9,9	-220,1
Driftskostnader fartyg	-16,1	-35,2	-119,6	-297,3
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	-34,7	-48,3	-150,1	-196,7
Personalkostnader land	-2,4	-3,1	-9,4	-14,0
Övriga externa kostnader	-1,6	-5,4	-22,9	-59,2 ¹⁾
Avskrivningar/Nedskrivningar	-29,6	-326,5	-157,2	-501,0
Summa rörelsekostnader¹⁾	-88,9	-441,2	-469,2	-1 288,3
Rörelseresultat	174,1	-290,0	216,9	-583,5
Ränteintäkter och liknande poster	0,1	0,1	0,7	8,6
Räntekostnader och liknande poster	-31,4	-18,3	-91,6	-83,3
Finansnetto	-31,3	-18,2	-90,9	-74,7
Resultat före skatt	142,8	-308,2	126,1	-658,2
Skatt	-1,9	0,4	-2,7	-2,1
Resultat efter skatt	140,9	-307,8	123,3	-660,4

1) I beloppet ingår nettoförlust från fartygsförsäljning om MSEK -30,3.

Koncernen

Övrigt totalresultat

MSEK	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021
Resultat efter skatt	140,9	-307,8	123,3	-646,6
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat				
Omräkningsdifferenser	-19,9	7,9	43,4	48,6
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar	0,0	-8,1	-6,2	61,8
Förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar överfört till periodens resultat	0,0	8,2	4,1	51,2
Försäljning av anläggningstillgångar	-50,5	0,0	-50,5	0,0
Periodens totalresultat	70,5	-299,8	114,2	-498,7

Värden per aktie

	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021
Antal aktier	47 729 798	47 729 798	47 729 798	47 729 798
Resultat per aktie före/efter utspädning	2,95	-6,45	2,58	-13,84
Eget kapital per aktie, SEK	8,60	6,21	8,60	6,21

Koncernen

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 dec 2022	31 dec 2021
Kurs SEK/USD på rapportdagen	10,43	9,05
Tillgångar		
Fartyg och inventarier ¹⁾	883,2	1 454,5
Finansiella anläggningstillgångar	5,6	5,4
Summa anläggningstillgångar	888,8	1 459,8
Kortfristiga fordringar	92,1	112,1
Kassa och bank ²⁾	110,4	15,9
Tillgångar som innehas för försäljning	152,4	518,8
Summa omsättningstillgångar	354,9	646,8
Summa tillgångar	1 243,7	2 106,7
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	410,5	296,3
Långfristiga skulder	516,8	310,9
Kortfristiga skulder ³⁾	316,4	1 499,4
Summa eget kapital och skulder	1 243,7	2 106,7

1) Varav nyttjanderättstillgångar uppgår till MSEK 0,0 (315,1).

2) Varav spärrade medel uppgår till MSEK 44,5 (9,3).

3) Varav skulder som har direkt samband med tillgångar som innehas för försäljning, MSEK 33,3.

Förändring i eget kapital

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Verklig värdereserv	Balanserade vinstmedel	Totalt
Förändringar jan–dec 2021							
IB 2021-01-01	381,8	61,9	411,5	-110,9	0,0	50,7	795,0
Periodens totalresultat			49,4	113,0	0,0	-660,4	-498,7
UB 2021-12-31	381,8	61,9	460,9	2,1	0,0	-609,6	296,3
Förändringar jan–dec 2022							
IB 2022-01-01	381,8	61,9	460,2	2,1	0,0	-609,6	296,3
Periodens totalresultat	0,0	0,0	-7,0	-2,1	0,0	123,3	114,2
Nedsättning av aktiekapital	-194,3	0,0	0,0	0,0	0,0	194,3	0,0
UB 2022-12-31	187,5	61,9	453,1	0,0	0,0	-292,0	410,5

Koncernen

Kassaflödesanalys i sammandrag

MSEK	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021
Löpande verksamhet				
Resultat före skatt	142,8	-308,2	126,1	-658,2
Justeringsposter:				
Avskrivningar/Nedskrivningar	29,6	326,5	157,2	501,0
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-193,9	0,0	-193,9	0,0
Övriga poster	40,5	23,0	3,6	124,9
Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital	19,0	41,3	93,0	-33,5
Förändringar i rörelsekapital	16,0	-42,6	29,3	68,3
Kassaflöde från löpande verksamhet	35,0	-1,4	122,3	34,8
Investeringsverksamhet				
Försäljning av anläggningstillgångar	432,7	0,0	1 148,2	487,4
Investering i anläggningstillgångar	0,0	8,9	-0,8	-191,5
Övriga finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamhet	432,7	8,9	1 147,4	295,9
Finansieringsverksamhet				
Upptagning av lån	0,0	9,2	0,0	203,9
Amortering av lån	-440,0	-21,3	-828,0	-105,2
Övrig finansiering	0,0	-16,5	-351,6	-551,3
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-440,0	-28,6	-1 179,6	-452,5
Periodens kassaflöde	27,7	-21,1	90,1	-121,9
Likvida medel vid periodens början (Not 1)	89,7	34,5	15,9	130,2
Kursdifferens i likvida medel (Not 2)	-7,0	2,5	4,5	7,6
Likvida medel vid periodens slut (Not 1)	110,4	15,9	110,4	15,9
Not 1. Likvida medel består av kassa, bank och checkräkningskredit				
Not 2. Kursdifferens hänförlig till:				
Likvida medel vid periodens början	-0,7	4,3	1,4	12,4
Periodens kassaflöde	-6,3	-1,9	3,1	-4,9
Total kursdifferens	-7,0	2,5	4,5	7,6

Moderbolaget

Resultaträkning i sammandrag

MSEK	2022	2021
Nettoomsättning	2,6	45,2
Driftskostnader fartyg	0,3	-96,4
Övriga externa kostnader	-12,2	-12,7
Personalkostnader	-5,5	-10,1
Rörelseresultat	-14,8	-74,0
Resultat från dotterbolag	0,0	-71,0
Övriga ränteintäkter och liknande poster	37,4	90,4
Räntekostnader och liknande poster	-104,4	-59,2
Resultat före skatt	-81,8	-113,7
Skatt	0,0	0,0
Resultat efter skatt	-81,8	-113,7

Balansräkning i sammandrag

MSEK	31 december 2022	31 december 2021
Tillgångar		
Fartyg och inventarier	0,0	0,0
Finansiella anläggningstillgångar	0,0	5,4
Andelar i koncernföretag	675,5	675,5
Långfristiga fordringar på koncernföretag	297,6	886,2
Summa anläggningstillgångar	973,1	1 567,1
Kortfristiga fordringar	0,6	7,2
Fordran koncernbolag	310,2	15,4
Kassa och bank	0,0	-7,6
Summa omsättningstillgångar	310,9	15,0
Summa tillgångar	1 284,0	1 582,1
Eget kapital och skulder		
Eget kapital	243,8	325,7
Långfristiga skulder	469,2	338,4
Kortfristiga skulder	570,9	918,0
Summa eget kapital och skulder	1 284,0	1 582,1

Definitioner

Avskrivning

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

Bareboat charter

Redare hyr ut sitt fartyg obemannat över en längre period till fasta rater.

CO₂ Koldioxid.

Carbon Intensity Indicator (CII)

Ett regelverk från IMO som bedömer fartygets operationella effektivitet och som gradvis skärps.

Consecutive Voyage Charter (CVC)

Kontraktering av ett antal efterföljande resor.

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

Energy Efficiency eXisting ship Index (EEXI)

Ett mätetal och regelverk från IMO som bedömer fartygets operationella effektivitet och som gradvis skärps.

Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI)

Ett operationellt måttal för att bedöma fartygets energieffektivitet och CO₂-utsläpp.

Forward Freight Agreement (FFA)

Ett finansiellt kontrakt som ger innehavaren rätt att sälja eller köpa fraktpriser på ett framtida datum.

High Potential Near Miss

Incident som skall kunna ha resulterat i allvarligare olycka.

HSFO Högsvavelhaltig bunkerolja.

LSFO Lågsvavelhaltig bunkerolja.

Lost Time Injury (LTI)

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

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

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

Medical Treatment Case (MTC)

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

MGO Marin dieselbrännolja (gasolja).

NO_x Kväveoxid.

Restricted Work Case (RWC)

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

Skada på egendom

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

SO_x Svaveloxid.

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.

Alternativa nyckeltal¹⁾

EBITDA

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

Kassaflöde från rörelsen

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

Resultat före skatt justerat för nedskrivning

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

Räntabilitet på eget kapital

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

Räntabilitet på sysselsatt kapital

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

Räntabilitet på totalt kapital

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

Soliditet

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

1) Alternativa nyckeltal enligt European Securities and Markets Authority /ESMA).

Avstämning av alternativa nyckeltal

EBITDA

MSEK	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021
Rörelseresultat	174,1	-290,0	216,9	-583,5
Avskrivningar/Nedskrivningar	29,6	326,5	157,2	501,0
EBITDA	203,7	36,6	374,1	-82,6

Resultat exklusive nedskrivning och skatt

MSEK	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021
Resultat efter skatt	140,9	-307,8	123,3	-660,4
Nedskrivning	0,0	267,7	0,0	267,7
Skatt	1,9	-0,4	2,7	2,1
Resultat exklusive nedskrivning och skatt	142,8	-40,5	126,1	-390,5

Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt

	Q4 2022	Q4 2021	Helår 2022	Helår 2021
Resultat exklusive nedskrivning och skatt, MSEK	142,8	-40,5	126,1	-390,5
Antal aktier	47,7	47,7	47,7	47,7
Resultat per aktie exklusive nedskrivning och skatt, SEK	2,99	-0,85	2,64	-8,18

Räntabilitet på eget kapital

MSEK	Helår 2022	Helår 2021
Resultat efter skatt	123,3	-660,4
Eget kapital	342,5	587,9
Räntabilitet på eget kapital	36,0%	neg

Räntabilitet på sysselsatt kapital

MSEK	Helår 2022	Helår 2021
Resultat efter finansnetto	126,1	-658,2
Finansiella kostnader	91,6	83,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	217,6	-574,9
Balansomslutning	1 650,4	2 599,9
Icke räntebärande skulder	-260,4	-240,5
Sysselsatt kapital	1 390,0	2 359,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	15,66%	neg

Räntabilitet på totalt kapital

MSEK	Helår 2022	Helår 2021
Resultat efter finansnetto	126,1	-789,2
Finansiella kostnader	91,6	83,3
Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader	217,6	-705,8
Balansomslutning	1 650,4	2 599,9
Räntabilitet på totalt kapital	13,2%	-27,1%

Soliditet

MSEK	Helår 2022	Helår 2021
Eget kapital	410,5	296,3
Balansomslutning	1 243,7	2 106,7
Soliditet	33%	14%

Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport i sammandrag för koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i Årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderbolaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagens 9 kapitel.

För koncernen och moderbolaget har samma redovisningsprinciper tillämpats som i den senaste årsredovisningen.

Concordia Maritime koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) som antagits av EU. Koncernen tillämpar samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder i kvartalsrapporterna som i årsredovisningen för 2021, förutom de som beskrivs i denna rapport.

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

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

Göteborg den 9 februari 2023

Carl-Johan Hagman
Ordförande

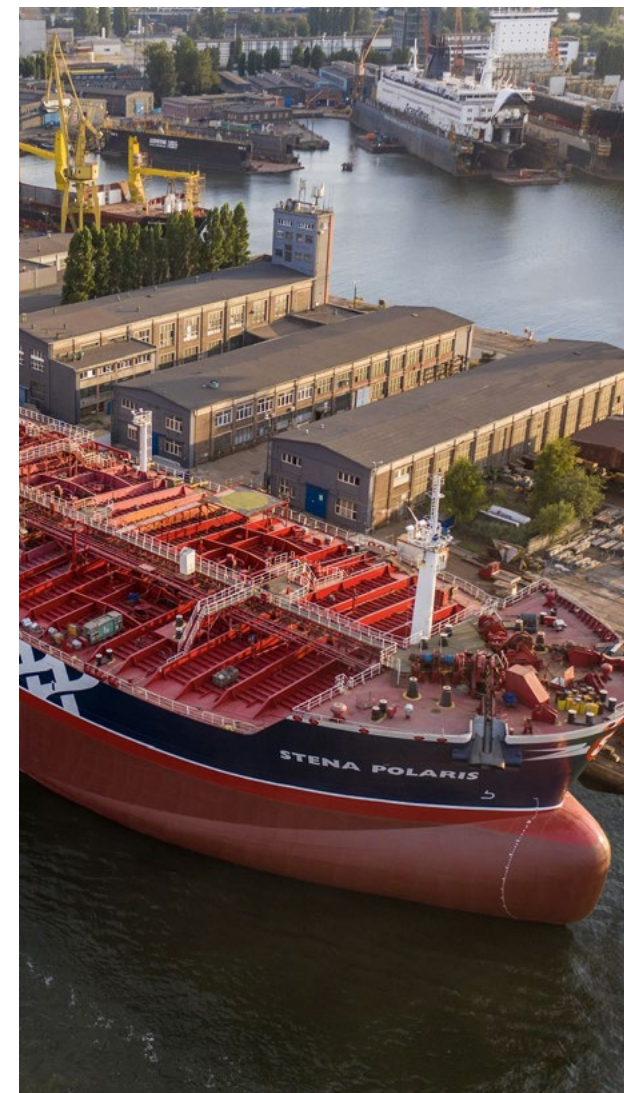
Stefan Brocker

Henrik Hallin

Mats Jansson

Ulrika Laurin

Erik Lewenhaupt
Verkställande direktör



Kvartalsöversikt

MSEK	Q4 2022	Q3 2022	Q2 2022	Q1 2022	Q4 2021	Q3 2021	Q2 2021	Q1 2021	Q4 2020
Resultatposter									
Summa intäkter ¹⁾	263,0	118,2	180,8	124,1	151,2	165,6	208,4	179,6	165,7
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning ¹⁾	-88,9	-121,9	-121,9	-136,6	-173,4	-283,1	-282,7	-281,4	-225,7
Rörelseresultat (EBIT)	174,1	-3,6	58,9	-12,5	-290,0	-117,5	-74,2	-101,9	-59,9
varav resultat försäljning av andelar i JV bolag (fartyg)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Finansnetto	-31,3	-19,1	-22,5	-18,0	-18,2	-24,0	-14,2	-18,3	-26,5
Resultat före skatt	142,8	-22,8	36,5	-30,4	-308,2	-141,4	-88,4	-120,2	-86,5
Resultat efter skatt	140,9	-22,8	35,7	-30,5	-307,8	-141,4	-89,7	-121,4	-87,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten	35,0	-20,4	78,5	29,2	-1,4	10,2	6,3	19,7	-62,1
EBITDA	203,7	38,0	102,7	29,7	36,6	-56,8	-16,7	-45,7	-4,6
Balansposter									
Fartyg (antal)	1 035,6 (5)	1479,1 (7)	1 534,5 (8)	1 586,7 (9)	1 973,3 (11)	2 252,9 (11)	2 685,3 (13)	2 771,6 (13)	2 599,1 (13)
Fartyg under byggnad (antal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Likvida medel och placeringar	110,4	89,7	81,6	19,9	15,9	34,5	51,6	45,1	130,2
Övriga tillgångar	97,7	104,7	112,8	138,3	117,5	131,9	156,7	166,1	145,2
Räntebärande skulder	577,3	1 053,9	1 133,6	1 425,2	1 587,6	1 587,1	1 963,8	1 968,1	1 656,5
Övriga skulder och avsättningar	255,9	272,4	276,1	251,7	222,8	236,1	226,9	255,7	423,0
Eget kapital	410,5	340,0	342,6	276,9	296,3	596,2	700,0	759,0	795,0
Balansomslutning	1 243,7	1 666,3	1 737,7	1 953,8	2 106,7	2 419,3	2 890,7	2 982,8	2 874,6
Nyckeltal, %									
Soliditet	33%	20	20	14	14	25	24	25	28
Räntabilitet på totalt kapital	13%	3	5	2	-27	-10	-4	-1	1
Räntabilitet på sysselsatt kapital	16%	4	5	2	-24	-11	-5	-1	2
Räntabilitet på eget kapital	36%	-104	-117	-122	-112	-62	-41	-24	-7
Rörelsemarginal	66%	-3	33	-10	-192	-87	-36	-57	-36
Aktiedata									
Summa intäkter ¹⁾	5,51	2,48	3,79	2,60	3,17	3,47	4,37	3,76	3,47
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-1,86	-2,55	-2,55	-2,86	-3,63	-5,93	-5,92	-5,90	-4,73
Rörelseresultat	3,65	-0,08	1,23	-0,26	-6,08	-2,46	-1,55	-2,13	-1,26
Finansnetto	-0,66	-0,40	-0,47	-0,38	-0,38	-0,50	-0,30	-0,38	-0,56
Resultat efter skatt	2,95	-0,48	0,75	-0,64	-6,45	-2,96	-1,88	-2,54	-1,83
Kassaflöde från löpande verksamhet	0,73	-0,43	1,64	0,61	-0,03	0,21	0,13	0,41	1,30
EBITDA	4,27	0,80	2,15	0,62	0,77	-1,19	-0,35	-0,96	-0,10
Eget kapital	8,60	7,12	7,18	5,80	6,21	12,49	14,67	15,90	16,66

Transaktioner med närstående

Concordia Maritime har en begränsad egen organisation och köper tjänster av närstående bolag i Stena Sfären, däribland Stena Bulk AB. Stena Bulk bedriver tankerverksamhet som till vissa delar sammanfaller med Concordia Maritime.

Därför finns sedan många år ett avtal som reglerar förhållandet mellan bolagen vad avser köp eller tidsbefraktning av fartyg. Avtalet ger Concordia Maritime rätten att för varje ny affärsmöjlighet (undantaget kortare affärer – understigande 12 månader) välja att avstå eller delta med 50 eller 100 procent.

Vid utgången av det fjärde kvartalet 2022 var alla utom ett P-MAX-fartyg utchartrade till Stena Bulk. Timecharteravtalet med Stena Bulk sträcker sig fram till 2026. Concordia Maritime har enligt avtalet rätt att under perioden för chartern avyttra fartyg och då bryta charteravtalet med Stena Bulk. Finns underliggande avtal mellan Stena Bulk och slutkund kan dessa komma utgöra grund för kompensation.

Stena Bulk är specialiserade på transporter av raffinerade petroleumprodukter och vegetabiliska oljor och har kontor i fem länder. Läs mer på www.stenabulk.com.

Översikt över transaktioner med Stena Sfären

■ Befraktning av fartyg

Ersättningen baseras på en kommission på frakter uppgående till 1,25%. Vid försäljning av fartyg debiteras en kommission på 1%.

■ Drift och bemanning av koncernens fartyg, så kallad ship management

Avgiften baseras på ett fast pris per år och fartyg, och därutöver betalas bemanning av fartygen.

■ Kommersiell operation, administration, marknadsföring, försäkringstjänster, teknisk uppföljning och utveckling av Concordia Maritimes fartygsflotta.

Ersättningen baseras på ett fast pris per månad och fartyg. Vad avser tekniska konsulttjänster för nybyggnadsprojekt debiteras ett timpris på löpande räkning som belastar projektet.

■ Kontorshyra och kontorservice

Ett fast pris per år debiteras.

■ Finansieringsavtal

Genom ett avtal med AB Stena Finans har Concordia Maritime AB erhållit en checkkredit. I samband med köp av ballastvattenutrustning från Northern Marine Group har företaget erhållit en säljfinansiering.

Inköp av tjänster från Stenasfären

MSEK	Q4		Helår	
	2022	2021	2022	2021
Koncernen	37,1	54,7	176,1	246,2
Besättning	36,5	52,4	170,8	222,3
Administration	1,0	1,5	3,6	15,6
Befraktning & kommersiell operation	0,0	0,7	1,7	8,3
Moderbolaget	0,6	0,5	1,4	1,0

Samtliga närstående transaktioner sker enligt marknadsmässiga villkor och priser.



Övrig information

Flottans sysselsättning

Fartyg	DWT	Isklass	År	Sysselsättning	Stena Bulks sysselsättning av fartyget 2023-02-09
P-MAX					
Stena Penguin	65 200	1A	2010	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till april 2023. DPP ²⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 25 april 2022.
Stena Premium	65 200	1B	2011	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till maj 2023 med option 18 månader. CPP ¹⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 17 september 2021.
Stena Progress	65 200	1B	2009	Time charter till Stena Bulk t.o.m. augusti 2026.	Time charter till april 2023 med option 18 månader. CPP ¹⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 17 september 2021.
Stena Polaris	65 200	1A	2010	Bareboat charter till Crowley t.o.m. januari 2023, inkl. option på förlängning till slutet av 2026. CPP ¹⁾ , Atlanten. Kontrakt ingånget 17 december 2021.	

1) Clean Petroleum Products

2) Dirty Petroleum Products



Solberg

Kontakt



**Erik Lewenhaupt,
VD**

Tel +46 (0)704 85 51 88
erik.lewenhaupt@
concordiamaritime.com



**Martin Nerfeldt,
Finansdirektör**

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

Kalender

Q1 2023	4 maj 2023
Årstämma 2023	4 maj 2023
Q2 2023	24 augusti 2023
Q3 2023	15 november 2023

Denna information är sådan information som Concordia Maritime Aktiebolag (publ) är skyldigt att offentliggöra enligt EUs marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades, genom ovanstående kontaktpersons försorg, för offentliggörande den 9 februari 2023 9:00 CET.

CONCORDIA
MARITIME

Concordia Maritime
405 19 Göteborg
Tel +46 31 85 50 00
Org. nr. 556068-5819
www.concordiamaritime.com