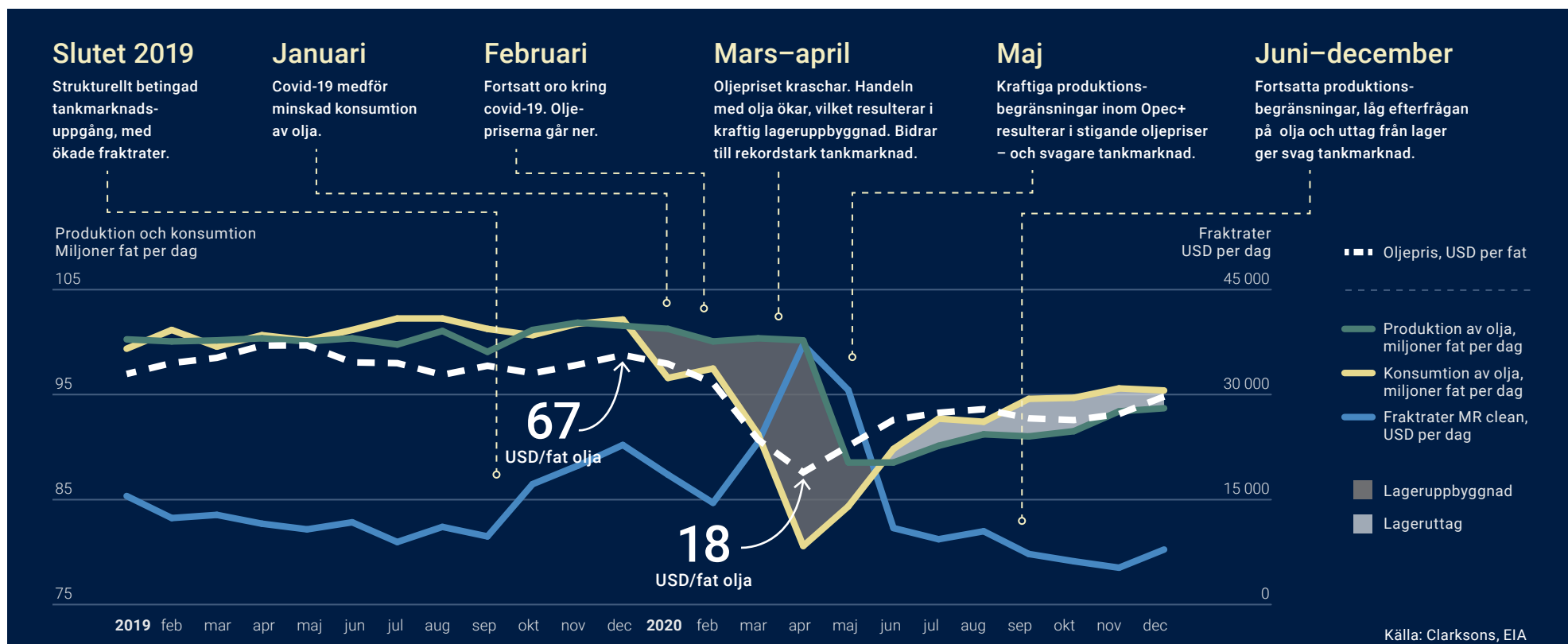


Omvärld & marknad



Ett volatilt år präglat av covid-19



Tankmarknaden var under 2020 synnerligen volatil. I slutet av 2019 var hela tankmarknaden på väg in i en strukturellt betingad högkonjunktur. Efterfrågan på tanktransporter var god och fraktraterna höga. Sedan kom pandemin. Efterfrågan på olja minskade som mest med cirka 20 procent jämfört med slutet på 2019 och fraktraterna föll kraftigt.

Fallet blev dock kortvarigt eftersom ett rekordlångt oljepris medförde en kraftigt ökad handel med olja – med skyhöga rater på tankmarknaden som följd. Denna uppgång, som också blev mycket kortvarig, drevs inte av en reell ökning i efterfrågan av olja – utan var helt en konsekvens av det låga oljepriset. Resultatet blev en stor lageruppbbyggnad.

Från sommaren och framåt resulterade kombinationen av lageruttag, en överlag kraftigt dämpad oljekonsumtion och massiva produktionsbegränsningar i en rekordsvag marknad.

Concordia Maritimes intjäning 2020

För Concordia Maritime präglades året i hög utsträckning av fortsatt arbete med att positionera och disponera flottan i linje med sysselsättningsstrategin och rådande marknadsförutsättningar. En bärande del i detta arbete var under året att fortsätta styra sysselsättningen av P-MAX-fartygen mot rutter och lastsystem där deras unika egenskaper kommer till sin rätt – vilket i sin tur skapar möjlighet till premiumrater.

SETT TILL ÅRET SOM HELHET uppgick den genomsnittliga intjäningen för hela produkttankflottan, spot och TC, till USD 16 200 per dag (14 500). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 16 100 (14 300). Inom suezmaxsegmentet låg den genomsnittliga intjäningen under året på USD 27 100 per dag (28 000).

Produkttank

P-MAX

De 10 fartygen i P-MAX-flottan sysselsattes under året genom tidsutbefraktning eller på spotmarknaden. Flera av fartygen har under året gått på nischrutter för kunder med särskilda behov. Till exempel sysselsattes fem av fartygen som transporterar lättare oljeprodukter på nischrutter i Brasilien.

IMOIIIMAX

IMOIIIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important*, sysselsattes fortsatt genom samarbete med Stena Bulk. Båda fartygen hade genom sitt poolsamarbete under året

en intjäning som överträffade marknaden, huvudsakligen till följd av en bra kombination av petroleumprodukter, vegetabiliska oljor och kemikalier.

Råolja

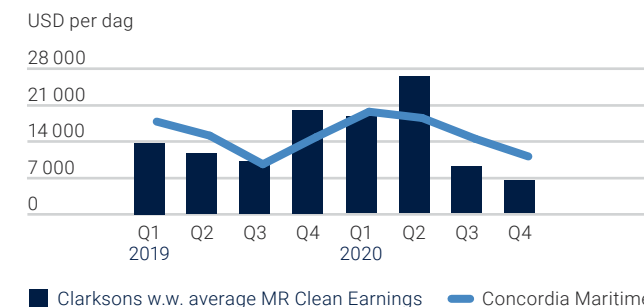
Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* sysselsattes under året framgångsrikt på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool, som kontrolleras av Stena och det angolanska statliga oljebolaget Sonangol. Poolen har under lång tid varit marknadsledande vad gäller intjäning för suezmaxtankers.

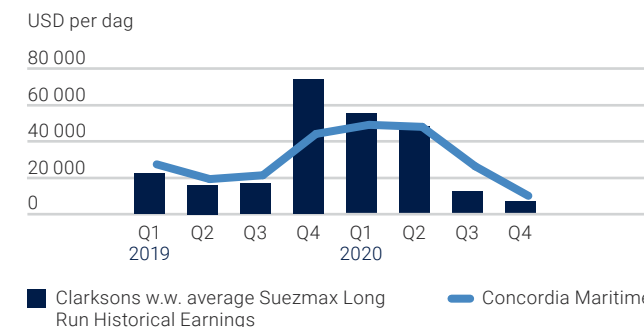
Inbefraktning av Suezmax-fartyg

I slutet av året kontraherades ytterligare fyra suezmax-fartyg in. Inkontrakteringen görs tillsammans med Stena Bulk och Concordia Maritimes andel uppgår till 33 procent för två av fartygen och 50 procent för övriga två. Samtliga fartyg sysselsattes på spotmarknaden via Stena Sonangol Suezmax Pool.

Produkttankflottans genomsnittliga intjäning (spot)



Suezmaxflottans genomsnittliga reseresultat (spot)



Dockningar och reparationer

Under 2020 genomfördes dockningar av fartygen *Stena Image*, *Stena Important*, *Stena Penguin*, *Stena Polaris* samt av *Stena Paris* vars dockning avslutades under 2021.

I samband med dockningarna installerades system för rening av ballastvatten på *Stena Polaris*, *Stena Penguin* och *Stena Paris*. *Stena Image* och *Stena Important* har sedan nybyggnationen redan sådana system installerade.



Värdering av flottan

Concordia Maritimes standardprocess är att halvårsvis göra en bedömning och värdering av fartygsflottan för att avgöra om det föreligger ett nedskrivningsbehov. Denna baseras på en samlad bedömning av framtida intjäning och genomsnittliga marknadsvärderingar (snittvärden från tre oberoende fartygsmäklare).

Fartygsflottan definieras som två kassagenererande enheter, där produkttankfartygen utgör en enhet och suezmaxfartyget en enhet. En nedskrivning redovisas när en tillgångs- eller kassagenererande enhets redovisade värde överstiger återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet avser det högre av verkligt värde (externa värderingar) och nyttjandevärde (framtida diskonterade kassaflöden). I slutet av december 2020 var flottans redovisade värde inte högre än återvinningsvärdet och därmed gjordes ingen nedskrivning.

EBITDA per kvartal

MUSD	Kv 4 2020	Kv 3 2020	Kv 2 2020	Kv 1 2020	Kv 4 2019	Kv 3 2019	Kv 2 2019	Kv 1 2019
Produkttank timecharter	4,6	4,5	4,2	4,6	1,5	1,9	4,3	4,3
Produkttank spot, ägt och leasat tonnage	-2,0	0,3	5,2	5,5	3,1 ²⁾	3,1 ¹⁾	1,2	3,8
Produkttank spot, korttidsinchartrat tonnage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,1	0,1
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—
Produkttank totalt	2,6	4,9	9,3	10,1	4,7	4,8	5,5	8,1
Suezmax spot, ägt och leasat tonnage	0,1	1,4	3,4	3,6	3,1	1,0	0,9	1,6
Suezmax spot, korttidsinchartrat tonnage	-1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning fartyg	—	—	—	—	—	—	—	—
Suezmax total	-1,7	1,4	3,4	3,6	3,1	1,0	0,9	1,6
Admin och övrigt	-0,8	-0,7	-1,0	-0,9	-1,3	-0,4	-0,7	-0,8
Totalt	0,1	5,5	11,8	12,7	6,5	5,4	5,6	8,9

1) I summan ingår erhållen IMOIIIMAX-bonus om MUSD 5.

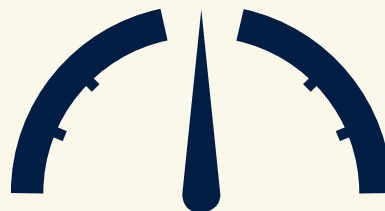
2) I summan ingår negativ bunkerhedge om totalt MUSD -0,5.

Intäkter per fartygskategori

MSEK	Helår	
	2020	2019
Produkttank timecharter	262,2	334,7
Produkttank spot	638,0	660,9
Produkttank totala intäkter	900,2	995,5
Suemax spot	122,8	96,6
Suezmax totala intäkter	122,8	96,6
Övrigt	2,9	48,0
Totala intäkter	1 025,8	1 140,2

Marknadens drivkrafter

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



Påverkar efterfrågan på tanktransporter

Kan påverka både efterfrågan och utbud

Påverkar utbudet av fartyg

- 1 Efterfrågan på olja**
följer den konjunkturella utvecklingen och utgör den grundläggande efterfrågan på sjöburna transporter av råolja och oljeprodukter.
- 2 Förändringar i OPECs produktion**
av olja får ett direkt genomslag på behovet av transporter då länderna i OPEC+ står för ca 50 procent av världens totala oljeproduktion.
- 3 Förändringar i handelsmönster**
av t ex nya regelverk samt ökat avstånd mellan raffinaderi och slutkonsument påverkar i hög utsträckning transportbehovet.
- 4 Oljeprisets faktiska och förväntade utveckling**
påverkar såväl efterfrågan på olja som lagerhållningen av råolja och oljeprodukter i konsumtionsländerna.

- !** Uppbyggnad och uttag av lager
- !** Krig och oroligheter
- !** Oväder
- !** Globala händelser som pandemier

- 1 Leveranser av nya fartyg**
är en central faktor för tillväxten i den globala flottan. Nybyggnationen ökar generellt när efterfrågan på tonnage är hög – och vice versa i tider av sämre marknader.
- 2 Utfasning av äldre fartyg**
vanligtvis genom skrotning eller användning som flytande lager, får också en direkt påverkan på utbudet av fartyg. Såväl konjunktur som nya regelverk kan påverka utfasningstakten av befintligt tonnage.

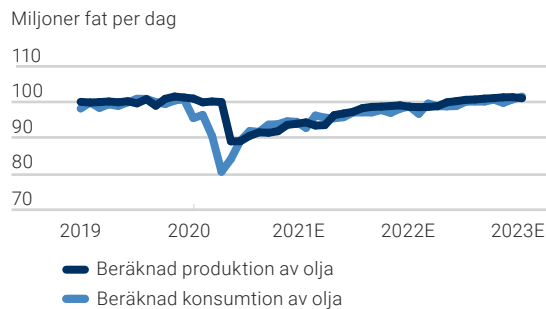
Framtidsutsikter

Fortsatt svag marknad – men gradvis stärkning från Q3 2021

Läget i omvärlden gör det svårt att bedöma marknadens utveckling framöver. Flera faktorer talar dock för att marknaden från och med sommaren åter kommer stärkas. Till de främsta hör en successivt ökande efterfrågan på olja, balanserade lagernivåer och en rekordlåg nettotillväxt i flottan.

Ökande efterfrågan på olja

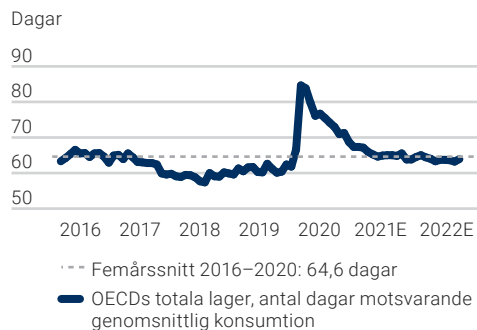
Trots fortsatt smittspridning av covid-19 under början av 2021 fortsätter efterfrågan och konsumtionen av olja att återhämta sig i relativt god takt. När detta skrivs i början av 2021 uppgår konsumtionen (enligt EIA) till cirka 94 miljoner fat per dag. Under första halvåret förväntas den fortsätta öka till cirka 96 miljoner fat per dag. Den väntas sedan fortsätta stiga, för att under senare delen av året närma sig 100 miljoner fat per dag.



Källa: EIA Short-Term Energy Outlook, January 2021

Minskande lagernivåer

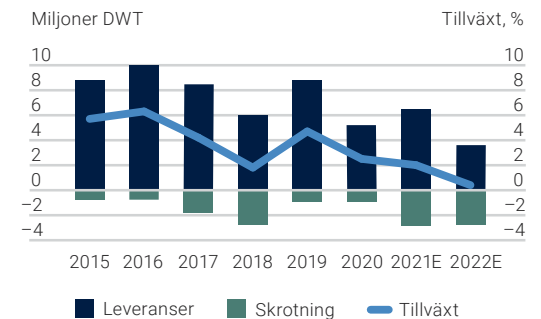
Kombinationen av ökad konsumtion av olja och fortsatta produktionsbegränsningar innebär att lagernivåerna successivt minskar. Till sommaren 2021 väntas de vara nere på nivåer motsvarande genomsnittet för de senaste fem åren. Effekten av mer balanserade lagernivåer väntas påverka tankmarknaden positivt.



Källa: EIA

Rekordlåg nettotillväxt i flottan

I början av mars 2021 uppgick orderboken i produkttanksegmentet till rekordlåga 6 procent av den totala tankflottan – vilket är det lägsta på över 25 år. Inkluderat förväntad utfasning av tonnage väntas tillväxten 2021 uppgå till endast cirka 2 procent. I nuvarande läge läggs dessutom väldigt få nya beställningar, vilket gör att den låga tillväxttakten successivt förlängs. Detta är naturligtvis bra för tankmarknaden som helhet.



Källa: Clarkson