



ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2024 - GENERELL INFORMASJON

Enheten

Organisasjonsnummer: 958 339 038
Organisasjonsform: Aksjeselskap
Foretaksnavn: SPAR SHIPPING AS
Forretningsadresse: Kokstadflaten 30
5257 KOKSTAD

Regnskapsår

Årsregnskapets periode: 01.01.2024 - 31.12.2024

Konsern

Morselskap i konsern: Nei

Regnskapsregler

Regler for små foretak benyttet: Nei
Benyttet ved utarbeidelsen av årsregnskapet til selskapet: Regnskapslovens alminnelige regler

Årsregnskapet fastsatt av kompetent organ

Bekreftet av representant for selskapet: Jarle Ellefsen
Dato for fastsettelse av årsregnskapet: 30.05.2025

Grunnlag for avgivelse

År 2024: Årsregnskapet er elektronisk innlevert
År 2023: Tall er hentet fra elektronisk innlevert årsregnskap fra 2024

Det er ikke krav til at årsregnskapet m.v. som sendes til Regnskapsregisteret er undertegnet. Kontrollen på at dette er utført ligger hos revisor/enhetens øverste organ. Sikkerheten ivaretas ved at innsender har rolle/rettighet for innsending av årsregnskapet via Altinn, og ved at det bekreftes at årsregnskapet er fastsatt av kompetent organ.

Brønnøysundregistrene, 25.07.2025



Resultatregnskap

Beløp i: USD	Note	2024	2023
RESULTATREGNSKAP			
Inntekter			
Salgsinntekt		1 508 579 513	1 234 945 110
Annen driftsinntekt		89 660 134	-76 469 901
Sum inntekter		1 598 239 647	1 158 475 210
Kostnader			
Reiseavhengige kostnader		662 126 642	560 043 437
Avskrivning av driftsmidler og immaterielle eiendeler		296 108 646	271 824 042
Annen driftskostnad		25 258 168	21 972 326
Sum kostnader		983 493 456	853 839 805
Driftsresultat		614 746 190	304 635 404
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		7 420 108	10 890 638
Annen finansinntekt		8 876 100	10 059 580
Verdiøkning markedsbaserte omløpsmidler		35 017 376	-4 881 387
Sum finansinntekter		51 313 583	16 068 831
Rentekostnad til foretak i samme konsern		554 764	1 736 417
Annen rentekostnad		55 390	799
Annen finanskostnad		-33 312 571	-30 674 532
Sum finanskostnader		-32 702 417	-28 937 317
Netto finans		84 016 000	45 006 148
Resultat før skattekostnad		698 762 191	349 641 552
Skattekostnad på resultat		8 406 329	5 288 584
Årsresultat		690 355 862	344 352 968
Årsresultat etter minoritetsinteresser		690 355 862	344 352 968
Totalresultat		690 355 862	344 352 968



Resultatregnskap

Beløp i: USD	Note	2024	2023
Overføringer og disponeringer			
Avgitt konsernbidrag		219 915 000	354 210 500
Avsatt til annen egenkapital		470 440 862	-9 857 532
Sum overføringer og disponeringer		690 355 862	344 352 968



Balanse

Beløp i: USD	Note	2024	2023
BALANSE - EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Konsesjoner, patenter o.l.		13 443 692	
Utsatt skattefordel			362 184
Sum immaterielle eiendeler		13 443 692	362 184
Varige driftsmidler			
Skip og flytende installasjoner		2 734 803 194	2 590 934 724
Sum varige driftsmidler		2 734 803 194	2 590 934 724
Finansielle anleggsmidler			
Andre langsiktige fordringer		13 232 872	11 909 229
Sum finansielle anleggsmidler		13 232 872	11 909 229
Sum anleggsmidler		2 761 479 758	2 603 206 137
Omløpsmidler			
Varer			
Fordringer			
Kundefordringer		65 735 617	69 730 614
Andre kortsiktige fordringer		79 244 964	64 434 191
Sum fordringer		144 980 580	134 164 805
Investeringer			
Markedsbaserte aksjer		201 242 379	166 225 003
Sum investeringer		201 242 379	166 225 003
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Bankinnskudd, kontanter o.l.		191 177 598	9 741 608
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		191 177 598	9 741 608
Sum omløpsmidler		537 400 557	310 131 416
SUM EIENDELER		3 298 880 315	2 913 337 553



Balanse

Beløp i: USD	Note	2024	2023
BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital		214 800 000	214 800 000
Sum innskutt egenkapital		214 800 000	214 800 000
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital		2 947 562 835	2 477 121 973
Sum opptjent egenkapital		2 947 562 835	2 477 121 973
Sum egenkapital		3 162 362 835	2 691 921 973
Gjeld			
Langsiktig gjeld			
Utsatt skatt		374 806	
Andre avsetninger for forpliktelser		13 417 129	
Sum avsetninger for forpliktelser		13 791 935	
Annen langsiktig gjeld			
Sum langsiktig gjeld		13 791 935	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		4 055 056	6 624 833
Betalbar skatt		10 448 653	4 784 192
Skyldig offentlige avgifter		209 939	207 570
Kortsiktig konserngjeld			100 000 000
Annen kortsiktig gjeld		108 011 897	109 798 985
Sum kortsiktig gjeld		122 725 545	221 415 580
Sum gjeld		136 517 480	221 415 580
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		3 298 880 315	2 913 337 553



Spar Shipping AS

Årsberetning

2024

Selskapet, som har forretningskontor i Bergen, hadde ved utgangen av året 25 heleide bulkskip i størrelsen 53.000-64.000 dwt med en snittalder rundt 13 år. Det er en homogen flåte i hensiktsmessig alder som er beskjeftiget i en kombinasjon av lange tidscertepartier med rate knyttet til indeks og spoteksponering gjennom tidscertepartier med kort varighet. Det var et godt år for selskapet med god løpende inntjening, samt salgsgjevinst knyttet til salg av skip. Markedet var preget av skiftende forventninger gjennom året, men det holdt seg bemerkelsesverdig sterkt til langt ut på høsten drevet blant annet av Houthienes aktivitet i Suez og Rødehavet. Norsk Krigsforsikring for Skib trakk sin krigsforsikringsdekning i området og mye tonnasje var reelt sett prisgitt deviasjon rundt Afrika gjennom året med økt flåteutnyttelse som konsekvens og høyere rater enn det man ellers kunne forvente. Først på tampen av året og frem mot kinesisk nyttår så gikk luften ut av markedet. Sannsynligvis drevet av usikkerhet rundt valget i USA. Trump og tariffen ga et nytt usikkerhets moment.

Ellers var året, på lik linje med det året før, preget av nye reguleringer rundt utslipp fra skip og da med søkelys på digitalisering og innføring av nye rutiner for rapportering. Innføring av ny regulering knyttet opp mot karbonutslipp og karbonintensitet samt forberedelser mot EU sin innføring av Feul EU Maritime regulering for skipsnæring ga usikkerhet utover det vanlige og tok opp ressursen. Deler av utfordringen lå atter en gang i byråkratiets sendrektighet hvor regelverket for alle praktiske formål ble konkludert på overtid som da ga en ekstra risikodimensjon i den forstand at det ikke var etablert markedspraksis en kunne basere slutninger på. I praksis ble man enige om å bli enige når regelverk og klausuler var på plass. Det skjedde først i desember måned med tanke på Feul EU Maritime som tredde i kraft fra 1. januar 2025. Når det gjelder EU ETS og kvotereguleringer så gikk det bemerkelsesverdig smertefritt hva gjelder selve markedet, men man fikk mye byråkrati på kjøpet. En skulle tro at samordning av til dels likt regelverk hadde vært noe myndigheter så seg tjent med, men det virker fullstendig frakoblet livets realiteter og derfor møter de impliserte parter også et metningspunkt.

Valg av motpart har vært viktig med tanke på å kunne finne omforente løsninger under usikkerhet. Rederiet kapitaliserte samtidig på timede certepartier og relativt godt marked gjennom mesteparten året som ga et tilfredsstillende resultat til tross for relativ stor spoteksponering ved årets inngang. Det har vært en bevisst strategi de senere år å kapitalisere på et spotmarked med høye rater og samtidig unngå eksponering mot nytt og ukjent regelverk gjennom lengre avtaler. I tillegg var USD meget sterk mot norske kroner gjennom hele fjoråret. Det ga løpende solid inntjening i norske kroner. Samlet var fjorårets resultat tilfredsstillende. Kina er dominerende innen tørrbulksektoren. Et svakt eiendomsmarked i kina, koblet med svak forbrukertillit og mangel på utenlandsinvesteringer har rammet landet hardt, men parallelt så har man også hatt en todeling av økonomien med sterk vekst innen fornybar energi som sol og vind hvor det var god vekst. Tilsvarende innen elektriske biler,



elektrifisering generelt og avansert elektronikk. Det er tydelig et skifte på gang hvor landet reelt sett gjennomgår en hestekur.

Troen på at økonomien i Kina skal ta seg opp fortsetter og forventning til oppgang har dradd ut i tid. Det er en underliggende forventning om at kinesisk etterspørsel skal ta seg opp og myndighetene satser mot en 5% økning i BNP. Generelt er det dreining mot servicenæringer, men for shipping som sådan, så er det fornybar energi og elektrifisering av bilpark med mer som gjør utslag.

Handelsretorikken mellom USA og Kina har vært fremtredende over lengre tid og gitt betydelig usikkerhet knyttet til leveringskjeder. Det er en historie som fortsetter med tariffen høyt på agenda. Nå gjelder det ikke bare Kina og tariffen ser ut til være et generelt botemiddel. Handels og forsvarspolitikken går angivelig hånd i hånd og tariffen fremstår som svaret på de fleste Amerikanske utfordringer. Det er vanskelig å vite hvilken effekt dette har for shipping som sådan. På ene siden er det en kostnad og en handelshindring som i seg selv fremstår negativt, men på den annen side så kan det sannsynligvis fremme ineffektivitet og binde kapasitet som igjen kan gi positive ringvirkninger. Det er vanskelig å si med sikkerhet hvordan dette vil utarte seg og usikkerheten er derfor stor.

Krig i Ukraina fortsetter som geopolitisk uromoment og i tillegg har Hamas sitt angrep på Israel og den påfølgende krig knyttet til Gaza, Libanon og Vestbredden kommet inn som et nytt geopolitisk uromoment med stedfortrederkrig og piratvirksomhet som bi-effekt i forhold til internasjonal skipsfart i Rødehavet og Aden bukten. Risiko ved å seile i piratområdet har økt og mye trafikk rutes i dag rundt Afrika. Det gir ekstra seilingstid og en merkostnad knyttet til økonomi så vel som til miljø. Det gjøres løpende risikovurderinger samtidig som hensiktsmessige tiltak iverksettes der hvor det er mulig. Det er særlig bruk av væpnede vakter som avskrekkende tiltak mot piratvirksomhet som kan ha effekt.

I det korte bildet fremstår tørrbulkmarkedet usikkert med amerikanske tariffen og mulig handelskrig som bakteppe. Det kan se ut til at sentralbanker får bukt med den høye inflasjonen vi har sett de senere år, men virkning av tariffen på inflasjonen er foreløpig ukjent.

Vi ser IMO's karbonintensitetsfaktor trenger kalibrering. Det er forslag om justering for skip som selv laster/losser. Alle våre skip faller inn under den kategori. Det gir i prinsippet ikke mening å straffe skip som i utgangspunktet er fleksible og kan laste og losse der annen tonnasje kommer til kort, eller hvor det rett og slett er manglende infrastruktur i forhold til det arbeid som skal utføres. Modellen trenger kalibrering i den grad man har effektivitet og miljø i tankene. Rederiet har søsterskip som spenner broparten av skalaen A til E uten at forskjellene kan forklares med annet enn tilfeldigheter og operasjonsprofil som normalt er utenfor reders kontrollsfære. Enkleste måte å bøte på usikkerhet og legge inn en margin i det korte bildet er å skru ned farten som da spiser kapasitet.

Tilbud av ny tonnasje er i det korte bildet begrenset av verftskapasitet og til dels høye nybyggingspriser, kombinert med høye finansieringskostnader som vanskelig har kunnet forsvares gjennom de rater man har oppnådd på leveringstidspunkt. Det har vært en bremsende effekt på nybyggingsaktivitet. Samtidig er det usikkerhet rundt ny teknologi og hvilke energibærere som kan være relevant frem i tid? Den problematikk intensiveres også med tanke på hvilket regelverk som vil gjelde globalt og regionalt? Manglende avklaring rundt regelverk for utslipp av veksthusgasser og karbonprising øker utfallsrommet for reder.



Tørrbulkmarkedet har tradisjonelt gitt en pekepinn på sentimentet i verdensøkonomien. Nå ser vi økt spenst i verdensøkonomien. Det ligger imidlertid spenninger i forhold til krig, handelsrestriksjoner, geopolittikk samt klimaendringer. I året som gikk ble markedene påvirket av mange faktorer. Alt fra tørke i Panamakanalen og Mississippi river til krigslignende tilstander for sjøfart. Verdensøkonomien ser ut til å takle høyere renter og vekstbildet fremstår kraftigere enn man lenge fryktet. Helsetilstanden i Amerikansk økonomi fremstod som bemerkelsesverdig god i hvert fall frem til Trump overtok presidentembetet og uforutsigbarhet ble et nytt nøkkelord.

Miljøreguleringene har vært mange og de er til dels ressurskrevende. Kravene er felles for skipsindustrien og møter alle aktørene i bransjen. Generelt har vi søkelys på forbedrete parametere for fart og forbruk. Det er installert energibesparende enheter på brorparten av flåten. Den prosessen var igangsatt tilbake i tid og for rederiet er dette et langsiktig og målrettet arbeid som gir drivstoffbesparelser og implisitt også et lavere karbonavtrykk for flåten.

Omfang og kvantitet av ESG rapportering har økt internt. Rederiet ser nødvendigheten av en høyere grad av digitalisering for å møte de nye kravene. Vi oppnår bevisstgjøring og måles opp mot konkurrenter og industristandarder i den grad de eksisterer. Det er en ny åpenhet som ønskes velkommen og som forhåpentligvis drar næringen i riktig retning.

Regulatorisk er det utfordringer rundt uavklart rammeverk. I forhold til de betydelige oppgavene skipsfartsnæringen står overfor i form av endringer og investeringer i ny miljøteknologi, så tvinger det seg frem at man får et avklart regelverk som kan fremme samhandel i kombinasjon med at industrien reduserer sin fossile avhengighet. Det er på det rene at dette vil ta tid. Det er en lang prosess hvor mange elementer må finne sin politiske og regulatoriske avklaring og det er en vel så viktig brikke som teknologiske løsninger i seg selv. Mye må settes i system og gjøres tilgjengelig med tanke på å få ned enhetskostnader. Det fordrer et rammeverk som per dags dato har store mangler. Man ser imidlertid økt vilje til å adressere de utfordringer som måtte være. Selv har vi vært aktivt med på å teste bærekraftig biodrivstoff med tanke på å fremme løsningene. Oversjøisk skipsfart er særdeles vanskelig å avkarbonisere, både med tanke på teknologi så vel som med tanke på de mange aktører som skal enes om et effektivt og krevende regelverk. Det gir automatisk utfordringer og en polarisert verden gjør det heller ikke enklere. Tid er derfor en viktig dog knapp faktor. Det gjør bildet både interessant og dynamisk.

Selskapet er i dag uten pantegjeld. Man står dermed godt rustet mot stigende renter og finansiell ustabilitet. Alle skip er bygget i Kina og verdsettes normalt i USD. Det gir eksponering i forhold til både USD og amerikanske tariffier mot kinesisk tonnasje i den grad det skulle bli en realitet. Skipene seiler i verdensomspennende skipsfart og er eksponert for klima og den geopolitiske situasjon som råder på de områder skipene seiler. Generelt kan man si at verden fremstår som mindre trygg og mer uforutsigbar enn det som har vært tilfellet i tidligere år. Politisk er bildet fragmentert, og det blir mer og mer fremtredende. Dette er utfordrende for shipping som lever av samhandel. De siste årene har vi sett økning i tonn mil på grunn av tørke i Panama kanalen samt angrep på skip som ferdes i Suez/Rødehavet slik at reiserutene endres. Vi har også sett diskusjon knyttet opp mot tariffier knyttet til byggested. Generelt er det vanskelig å bedømme effekt på reder gitt at ineffektivitet ofte binder kapasitet som igjen kan bedre de rater som oppnås i markedet.



Selskapet har avtale med Fleet Management Limited, Hong Kong, om bemanning og vedlikehold av skipene som hovedsakelig seiler med full indisk besetning. Alle skip er NIS registrert og samtlige er klasset i IACS selskapene DNV og NK klasse. Fleet Management Ltd, Hong Kong har de nødvendige kvalitetsakkrediteringer. Selskapet kapitaliserer på langsiktige relasjoner på mannskapssiden. Utsiktet driftsavbrudd har vært marginal og kontinuiteten har vært svært god i perioden. Vi tillegger det langsiktighet i arbeidet.

Rederiet vier oppfølging av drift stor oppmerksomhet og legger vekt på gode rutiner og systematisk oppfølging for å ivareta driftsregularitet. Det er stabilitet i viktige driftsparametere som havnestatskontroll, klasseevaluering, driftsavbrudd og forsikring for å nevne noe. Styret er av den formening at kvalitet i alle ledd, er og vil være nøkkelen til suksess også i årene som kommer.

Styret har besluttet splittet management på teknisk drift for bedre å kunne sammenligne pris og kvalitet over tid, samt sørge for at risikoprofil til DOC holder er samstemt med reders risikoprofil. Ansvar for nye miljøreguleringer som Fuel EU Maritime tillegges DOC holder og man ser derfor behov for samordning av oppfølging av de respektive miljøreguleringer.

Man ser at næringen utsettes for en stadig tiltagende regulering på internasjonalt nivå, hvor utviklingen krever større ressurser og leder til en utvikling mot større enheter. Den trenden er forsterket utfra finanssituasjonen som næringen møter. Børs og nye reguleringer har på mange måter forsterket eksponentielt den iboende berg og dalbane effekt som allerede eksisterer innen næringen. Som selskap med konvensjonell tonnasje og stor spot eksponering har vi valgt å tilpasse oss de gjeldende realiteter og lagt konservative vurderinger til grunn i balansen.

Vi ser at bruk av kull vedvarer til tross for at det ikke nødvendigvis er bærekraftig løsning på sikt. Strømnettet skal balanseres og det er ikke sikkert fornybar energi er løsningen på det. Prisgunstighet og bærekraft går hånd i hånd og er to sider av samme sak. Det man ikke har råd til er heller ikke bærekraftig i et lengre perspektiv.

ESG er viktig, men bærekraft innebærer også tilgjengelighet og sunn økonomi over tid for å kunne opprettholdes. Alle disse faktorer går hånd i hånd og fordrer langsiktighet og kløkt slik at ikke verdier og muligheter forspilles. Fornybar energi tuftet på solenergi er i dag blant de mest prisgunstige løsninger, men samtidig er etterspørsel etter strøm til datasentre og innsatsfaktorer som går inn i elektrifisering av samfunnet nærmest umettelig. Det er med på å opprettholde etterspørselen etter bulkvarer.

Piratvirksomhet er en betydelig trussel for rederiet som tas meget alvorlig i og med den betydelige aktivitet vi har innen de definerte områder. Nå kan det også se ut til at piratvirksomhet også er en del av stedfortreder krigen som pågår i Midtøsten. Generelt ser man en underliggende dynamikk som er uforutsigbar av natur, slik at aktsomhet og gode forsikringsforanstaltninger av økonomisk og annen karakter er nødvendig. Generelt møter man faren med det som ansees som beste praksis på området og med væpnede sikkerhetsvakter eller eskortefartøy, hvor det er ansett hensiktsmessig, for om mulig å gi mannskapet bedret sikkerhet. Piratvirksomhet strekker seg over så store havområder at det i praksis kun er bruk av profesjonelle sikkerhetselskaper som gir nødvendig beskyttelse for rederiene, slik at de er i stand til å fullføre det samfunnsoppdrag det er å skipe mat og innsatsfaktorer til et samfunn på et effektivt vis når det gjelder økonomi og miljø. Vår virksomhet er verdensomspennende, og vi seiler på mange forskjellige destinasjoner. Det sier



seg selv at man da er avhengig av at et godt sikkerhetsnivå opprettholdes regionalt så vel som lokalt. Situasjonen er dessverre ikke i bedring slik vi ser det med krig i Europa og nå også krig i Midtøsten. Situasjonen i Jemen, hvor missiler rettes mot sivil skipsfart er særdeles urovekkende. Den situasjonen ser ut til å vedvare også inn i 2025.

Flåten er forsikret mot totaltap gjennom Gard som hovedassurandør på kaskoforsikring og Assuranceforeningen Gard på ansvarsforsikring. Generelt velges assurandører som står for høy kvalitet når det gjelder finansiell sikkerhet og evne til oppfølging i fall skade. I løpet av året hadde rederiet ingen større havari og driften forløp relativt smertefritt.

Tradisjonelt har rederiet vært tonnasjeleverandør av egne bulkskip for utleie til solide befraktere. Det er fremdeles bærebjelken i vår strategi. Vi har en egen befraktningsfunksjon for bedre å sikre fleksibilitet og kvalitet i alle ledd og dermed få hånd om den kommersielle regien internt. Vi tror svaret på utfordrende markeder ligger i optimalisering og da må man sikre også god koordinering og kommersiell styring. Vi har derfor valgt interm kommersiell oppfølging. Dermed blir vi mer fokusert og kan kapitalisere på egen soliditet og godt renommé. Det vil formodentlig lede til lavere kostnadsbase og bedre driftsmarginer over tid. De siste årene har vi sett en klar effekt av denne strategien. Kontantstrømmen var god og rederiet evnet å møte løpende forpliktelser i henhold til de forutsetninger som lå til grunn. Målet er som alltid å være ledende på drift og EBITDA margin innen vår nisje. Normsammenstilling av teknisk drift er en videreføring av denne strategi.

Det ligger risikofaktor og utfordringer over næringen som gir grunnlag for å utvise særlig aktsomhet fremover. Avkarbonisering, klima, handelsrestriksjoner og krig gir utfordringer og usikkerhet. Motpartsrisiko er til dels betydelig. Redere og finansaktører har hendene fulle med å møte og håndtere de mange og til dels kostbare miljøkrav som sjøtransport blir konfrontert med. Håpet er at den utfordrende finansieringssituasjonen kombinert med nye miljøkrav og reguleringer vil sette de nødvendige barrierer når nye investeringsbeslutninger skal tas.

Det skjer ting på miljøsidene som vil gi operasjonelle utfordringer og krever større investeringer for å kunne håndteres på en god måte. Vår lange erfaring og driftsfokuserte modell skulle tilsi at vi står godt rustet til å kunne håndtere også disse utfordringene. Det er imidlertid ikke å legge skjul på at omfanget av nye reguleringer er dyptgripende og skaper mye usikkerhet i forhold til både teknologi og økonomi. Bransjen har i moderne tid ikke vært eksponert for noe tilsvarende og om noe så intensiveres presset ytterligere. EU går på mange måter i bresjen for reguleringsendringer, men selv de modererer seg hvilket gir god mening. Det må være mulig å forenkle og samordne regelveldet. Det er viktig for internasjonal rederivirksomhet som lever av samhandel.

Karbon seiler nå opp som den nye store faktor innen næringen i likhet med bevaring av biologisk mangfold. Dagens teknologi er utilstrekkelig gitt de ambisjoner IMO har lagt for dagen. Det igjen kan gi nye sett med utfordringer. Regelverk henger etter politikk og opinion, som da vanskeliggjør en praktisk tilnærming for rederinæringen, hvilket er synd i og med fastlagte rammer og forutsigbarhet kunne fremmet grønn transformasjon.

Styret vurderer markeds- og kredittrisikoen som stor gitt det volatile ratebildet man står overfor. Det ble introdusert miljøkvoter innen Europa i 2024 som vil eskalere de påfølgende år og Feul EU Maritime som trer i kraft fra 2025 setter krav til karbonintensitet på drivstoff. Det gir en ny og intensivert kredittdimensjon og motpartsrisiko næringen ikke har hatt tidligere gitt EU regelverk basert på forurenser betaler prinsipp. Operasjonell drift er



imidlertid god, og rederiet hadde solid kontantstrøm også gjennom år 2024. Resultatet for året var positivt.

Pengemarkedsrenten i USA har vært stabil de siste årene. Den var opprinnelig påvirket av sterk inflasjon i Amerikansk økonomi. Trignet først og fremst av pandemien, sterk etterspørsel og lav tilbudsside effekt. Høyere renter og tilhørende kapitalkostnader berører oss i ubetydelig grad gitt høy egenkapitalandel inn i 2025. Om noe, så har den høye US Dollar renten trukket opp USD/NOK og forbedret resultatet i lokal valuta.

Selskapets likviditetsreserver ble brukt til å kjøpe et moderne skip i annenhåndsmarkedet i året som gikk. Det var et ledd i en moderat flåtefornyelse. Selskapet har ingen forpliktelser til levering av ny tonnasje fremover og fokus har primært vært på nedbetaling av gjeld og dividendeutbetaling gjennom året som gikk. Belåningsgraden er derfor lav, og rederiet har ingen pantegjeld ved årets utgang.

Styret viser til at utviklingen i 2024 ga oppgang sammenlignet med foregående år med et driftsresultat før skatt på USD 55,95 millioner, mot USD 25,43 millioner for 2023.

Man er tilfreds i lys av det utfordrende marked man har vært igjennom det siste året. Inntjeningen på sikt bør opprettholdes for å kunne gi eierne en fornuftig risikojustert avkastning og sette rederiet i stand til å møte nye regulatoriske krav knyttet til rensing av ballastvann, reduksjon av karbonutslipp og kontroll på skipsbegroing og spredning av invaderende organismer.

Resultat før skatt viste USD 55,95 millioner mot USD 25,43 millioner det foregående år. Operasjonell drift var stabil og noe bedre enn foregående år. Styret fant det ikke nødvendig å regulere verdier utover det ordinær avskrivingsplan skulle tilsi. Balanseverdier ved årsskiftet er vel innenfor konservative megleranslag for verdier.

Styret foreslår at årets overskudd etter skatt stort USD 55,21 millioner disponeres som følger; USD 20 millioner avsettes til konsernbidrag, mens USD 35,21 millioner legges til annen egenkapital.

Selskapet har befraktningsavtaler til ut i 2025 og styret anbefaler derfor fortsatt drift. Ved utgangen av 2024 og inn i 2025 er der ikke noen foruroligende engasjement i porteføljen. Styret er nøkternt optimistisk for fremtiden. Det er ikke engasjement som forventes å rokke ved selskapets soliditet.

Ved årets utgang hadde selskapet 8 ansatte ved hovedkontoret på land og miljøet ansees generelt som godt. Det tilstrebes likestilling mellom kjønnene. Selskapet har ingen pågående forsknings og utviklingsaktiviteter. Fremover så er intensjonen å rette fokus mot annen generasjons bærekraftige biodrivstoff. Med tanke på biologisk mangfold, så vil det kunne være en fordel og sågar en forutsetning for fremtidig vekst innen segmentet. Med bærekraftig biodrivstoff, så reduseres karbonavtrykket og skipenes CII score bedres.

Det er påregnelig at avkarbonisering av oversjøisk skipsfart vil skje gjennom en kombinasjon av energieffektivisering og endret drivstoffet. Det er derfor viktig å lede an i dette praktiske arbeidet som åpner for bærekraftig drift allerede den dag i dag. Økt etterspørsel vil sannsynligvis fremme tilgjengelighet og legge til rette for stordriftsfordeler slik at prisen på bærekraftig biodrivstoff kan komme ned over tid. Styret ser det som interessant at



avfallsprodukter kan gjenoppstå som verdifulle samfunnsressurser. Dette er en utvikling vi ønsker å være en del av.

Det er tidsriktig og målrettet nybrottsarbeid i lys av regulativ under utforming og generell usikkerhet relatert til bruk av bærekraftig biodrivstoff. Man er til dels sin egen lykkes smed og bærekraftig biodrivstoff representerer en mulighet i nåtid som fremstår attraktiv og fremtidsrettet. Det er på sett og vis fantastisk hvis avfallsstrømmer kan transformeres til nye økonomiske ressurser og bærekraftig biodrivstoff har stor grad av realisme i seg i den grad løsninger kan skaleres opp. Selskapet fortsetter ufortrødent på den vei som er staket ut i forhold til energiendring og søker å rasjonalisere intern ESG rapportering. Det er mye data som inngår, hvilket fordrer digitalisering og etablering av strømlinjeformede systemer.

Aktiviteten til sjøs tilfredsstillende alle internasjonale krav for å hindre forurensning. Selskapet kjenner ikke til forhold som tilsier at man forurenser det ytre miljø i vesentlig grad, og styret anser arbeidsmiljøet ombord som tilfredsstillende. Man ser aktivt på miljøtiltak som også er kostnadsfokuseret. Flere av de eldste skipene er oppgradert med tanke på redusert forbruk av drivstoff og nyere tonnasje er av den drivstoffgjerrige typen. Dette gir årlig store miljøgevinster. Vårt fokus er på generell effektivisering av fart og forbruk.

Selskapet er forpliktet og har søkelys på korrupsjonsforebyggende arbeid. Selskapets største eier er West Coast Invest AS med 92,78% andel. Det refereres ellers til note 4 for fullstendig oversikt over lønn og godtgjørelser. Styret mener årsregnskapet gir et rettvise bilde av Spar Shipping AS' eiendeler og gjeld, samt finansielle stilling og resultat. Styret har ikke tegnet styreansvarsforsikring.

Det generelle bildet fra 2024 er at fraktmarkedene for tørrbulk normaliserte seg med rater som var opp fra det foregående år. Ser man året under ett så var det et godt år og først på tampen av året så fallerte markedet. Sannsynligvis påvirket av frykt for Trump og tariffen. Rederiet klarte å utnytte året til å låse inn marginer og samtidig var US Dollar sterk mot norske kroner som da bedret resultatet i lokal valuta. Fjoråret var sterkt påvirket av geopolitiske hendelser med særlig søkelys på Ukraina, Midtøsten og oppblomstring av piratvirksomhet knyttet til nettverk av terror. Fremover vil fokus ligge på sikkerhet relatert til forsyningslinjer, enten av handelspolitiske årsaker eller av nasjonale sikkerhetsårsaker.

Verdens nasjonalbanker med USA i spissen har hatt søkelys på å bremse tiltagende inflasjon som var ansett for å være et stort problem. Mye tyder på at man har tatt brodden av problemet selv om man ikke helt har nådd 2% målet for inflasjon. Ei heller ser det ut til at man skal nå det med det første. Tariffer kan være inflasjonsdrivende, men effekten er foreløpig ansett av USAs sentralbank for å være midlertidig. Tilsvarende retorikk så man imidlertid i kjølvannet av Covid-19 når inflasjonen skjøt fart. Det ærlige svaret er formodentlig at man ikke helt vet. Mange er skeptisk til effekten av tariffen og frykter det kan gå riktig så ille med tap av konkurransekraft.

Ukraina har hatt betydelig suksess i å sikre eksport av jordbruksprodukter ut av Svartehavet de siste årene og det har følgelig vært med på å styrke totalmarkedet for tørrbulk tonnasje. Tilsvarende skjer i forbindelse med urolighetene i Rødehavet og Gulf of Aden. Deler av skipsaktiviteten som normalt har gått via Suezkanalen har vært rutet rundt Afrika som da gir flere reisedøgn og følgelig mindre tilgjengelig kapasitet som alt annet likt styrker tørrbulkmarkedet. Den norske Krigsforsikring for Skib trakk i løpet av sommeren sin dekning for gjennomgang Suez/Rødehavet. Da var det vanskelig å opprettholde drift i området. Det er



intet som tyder på noen snarlig løsning på de geopolitiske forhold. Om noe, så er verden blitt mer polarisert og urolig. Det er på sett og vis utfordrende å håndtere de mange geopolitiske skiftninger.

De nevnte faktorer har vært med på å opprettholde balansen i markedet til tross for at aktiviteten i Kina skuffet gjennom året som gikk. Særlig boliginvestering, privat konsum og utlendingers investeringer i Kina viste svakhet. Motstykket var imidlertid sterk oppgang i grønn energi som vind og sol, samt elektriske biler. Landet viser vilje til reform på enkelte områder som eksempelvis elektrifisering hvor innsatsfaktorene er typiske tørrbulkvarer som malm og konsentrater. Det balanserer nedgangen i kinas byggesektor og svak innenlands konsum. Kina virker forpliktet på generell basis til å nå 5% målet for vekst i bruttonasjonalprodukt. I Europa ser det samtidig ut til at amerikansk sjokkterapi knyttet til sikkerhet trigger til handling og aktivitet i forsvarssektoren og at det kan stimulere den europeiske økonomi fremover. Dette er stabiliserende faktorer.

Vi går inn i en ny æra av proteksjonisme og relokalisering, parallelt med økt risiko for handel forbundet med konflikt og klimaendring. Den økte risiko tvinger gjerne produsenter til relokalisering nærmere markedene.

IMF forventer fremvoksende Asia og Sub-Sahara Afrika skal bli de raskest voksende områder globalt, ledet av land som Etiopia, India, Filippinene, Senegal og Vietnam.

På mange områder vil vi se en verden i endring og det blir definitivt utfordrende også fremover. Styret er imidlertid optimist på rederiets vegne og mener det står godt rustet til å møte de utfordringer og muligheter som måtte komme.

Kokstad, 31. desember 2024
23. mai 2025

I styret for Spar Shipping AS

Dag Magne Vedvik
Styreformann

Tom Eide-Knudsen
Styremedlem

Iwan Eide Knudsen
Styremedlem

Christina Strand Eide-Knudsen
Styremedlem

Isabell Eide Knudsen
Styremedlem

Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

RESULTATREGNSKAP PR. 31. DESEMBER 2024

2024	2023		2024	2023
USD	USD	NOTER	NOK	NOK
		Driftsinntekter og -kostnader:		
141 059 440	116 700 502	Brutto fraktinntekter 2	1 508 579 513	1 234 945 110
-7 229 120	-7 255 128	Reiseavhengige kostnader	-77 955 075	-76 469 901
<u>133 830 321</u>	<u>109 445 373</u>		<u>1 430 624 438</u>	<u>1 158 475 210</u>
		Driftskostnader		
-61 515 398	-52 857 299	Driftskostnader 3	-662 145 205	-560 043 437
-2 360 715	-2 073 448	Administrasjonskostnader 4, 5, 6	-25 258 168	-21 972 326
<u>69 954 208</u>	<u>54 514 627</u>	Fra skipenes drift	<u>743 221 064</u>	<u>576 459 446</u>
		Salg av skip		
14 599 735	0	Salg av skip	167 633 772	0
-31 787 941	-30 080 652	Ordinære avskrivninger 7	-296 108 646	-271 824 042
<u>52 766 002</u>	<u>24 433 975</u>	Driftsresultat	<u>614 746 190</u>	<u>304 635 404</u>
		Finansinntekter og -kostnader:		
829 480	938 418	Aksjeutbytte	8 876 100	10 059 580
684 832	1 035 921	Renteinntekter/andre inntekter	7 420 108	10 890 638
-57 760	-170 771	Rentekostnader og provisjoner	-610 154	-1 737 216
1 384 511	-646 897	Verdijustering finansportefølje 8	35 017 376	-4 881 387
<u>2 841 063</u>	<u>1 156 671</u>	Sum finansinntekter/-kostnader	<u>50 703 430</u>	<u>14 331 615</u>
		Resultat før agio/disagio og skatter:		
55 607 065	25 590 646	Resultat før agio/disagio og skatter:	665 449 620	318 967 020
339 818	-165 133	Agio/-disagio	33 312 571	30 674 532
<u>55 946 883</u>	<u>25 425 513</u>	Resultat før skattekostnad	<u>698 762 191</u>	<u>349 641 552</u>
		Skatt		
-740 207	-520 255	Skatt 9	-8 406 330	-5 292 242
<u>55 206 676</u>	<u>24 905 258</u>	Nettoresultat	<u>690 355 862</u>	<u>344 349 310</u>
		Disponering av årsresultatet		
20 000 000	34 830 522	Avsatt til konsernbidrag	219 915 000	354 210 500
35 206 676	-9 925 264	Overført til annen egenkapital	470 440 862	-9 861 190
<u>55 206 676</u>	<u>24 905 258</u>	Sum disponering	<u>690 355 862</u>	<u>344 349 310</u>



SPAR SHIPPING AS

BALANSE PR. 31. DESEMBER 2024

2024 USD	2023 USD	NOTER	2024 NOK	2023 NOK
EIENDELER				
Anleggsmidler:				
1 247 090	0	Klimavoter	13 443 692	0
0	41 427	Utsatt skattefordel	0	421 414
286 093 394	278 618 918	Bokført verdi skip	2 734 803 194	2 590 934 724
1 165 543	1 170 739	Pensjonsmidler	13 232 872	11 909 229
<u>288 506 027</u>	<u>279 831 084</u>		<u>2 761 479 758</u>	<u>2 603 265 367</u>
Omløpsmidler:				
12 770 416	13 189 100	Diverse kortsiktige fordringer	144 980 580	134 164 805
17 725 296	16 340 785	Aksjer	201 242 379	166 225 003
16 838 797	957 651	Bankinnskudd	191 177 598	9 741 608
<u>47 334 510</u>	<u>30 487 537</u>		<u>537 400 557</u>	<u>310 131 416</u>
<u>335 840 536</u>	<u>310 318 621</u>	SUM EIENDELER	<u>3 298 880 315</u>	<u>2 913 396 783</u>
EGENKAPITAL OG GJELD				
Innskutt egenkapital:				
30 836 647	30 836 647	Aksjekapital	214 800 000	214 800 000
Opptjent egenkapital:				
292 916 482	257 709 484	Annen egenkapital	2 947 562 835	2 477 118 315
<u>323 753 129</u>	<u>288 546 132</u>		<u>3 162 362 835</u>	<u>2 691 918 315</u>
Langsiktig gjeld:				
33 013	0	Utsatt skatt	374 806	0
1 244 809	0	Klimavoter	13 417 129	0
0	0	Pantegjeld, USD	0	0
<u>1 277 822</u>	<u>0</u>		<u>13 791 935</u>	<u>0</u>
Kortsiktig gjeld:				
10 134 075	11 720 355	Diverse kortsiktig gjeld	115 056 206	119 224 138
675 510	221 612	Betalbar skatt	7 669 339	2 254 330
0	9 830 522	Konsernbidrag	0	100 000 000
0	0	Påløpte pantegjeldsrenter	0	0
<u>10 809 585</u>	<u>21 772 489</u>		<u>122 725 545</u>	<u>221 478 468</u>
<u>335 840 536</u>	<u>310 318 621</u>	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	<u>3 298 880 315</u>	<u>2 913 396 783</u>

Bergen,
31.12.2024/ 23.05.2025
i styret for
Spar Shipping AS

Christina Strand Eide-Knudsen
Styremedlem

Isabell Eide Knudsen
Styremedlem

Tom Eide-Knudsen
Styremedlem

Iwan Eide Knudsen
Styremedlem

Dag Magne Vedvik
Styreleder

Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

Kontantstrømanalyse

	2024	2023	2024	2023
	USD	USD	NOK	NOK
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skatt	55 946 883	25 425 513	698 762 191	349 641 552
- Betalt skatt (inkl mottatt skatt revidert skatteoppgjør)	-207 679	-15 770	-2 191 442	0
+/- Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler	-14 599 735	0	-167 633 772	0
+ Ordinære avskrivninger	31 787 941	30 080 652	296 108 646	271 824 042
+/- Effekt av verdiendring aksjer	-1 384 511	741 019	-35 017 376	2 155 468
+/- Effekt av endring i pensjonsmidler	-116 586	-137 860	-1 323 643	-1 727 827
+/- Endring i kortsiktige fordringer og leverandørgjeld	-1 167 596	12 441 355	-14 983 707	125 272 962
+/- Andel finansresultat	-2 841 063	-1 156 671	-50 703 430	-14 331 615
= Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	67 417 655	67 378 238	723 017 467	732 834 582
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
- Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-44 229 047	-62 858 657	-486 281 129	-679 773 717
- Beholdning kjøpte kvoter utover bokført kvotegjeld	-2 281	0	-26 563	0
+ Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	19 568 365	0	213 937 786	0
+ Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	0	0	0	0
- Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	0	0	0	0
= Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-24 664 963	-62 858 657	-272 369 906	-679 773 717
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
+ Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	0	0	0	0
- Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	0	0	0	0
+ Finansresultat	2 841 063	1 156 671	50 703 430	14 331 615
+ Innbetaling av egenkapital	0	0	0	0
+ Konsernminternoverføring/ endring fordr/gjeld WCI	-29 666 158	-34 830 522	-319 915 000	-354 210 500
= Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-26 825 095	-33 673 851	-269 211 570	-339 878 885
= Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	15 927 596	-29 154 270	181 435 990	-286 818 020
+ Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	957 651	30 085 280	9 741 608	296 559 627
+ Valutakursendringer	-46 450	26 641	0	0
= Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	16 838 797	957 651	191 177 598	9 741 608



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 1- Regnskapsprinsipper

Alle postene i årsregnskapet er verdsatt og periodisert i overensstemmelse med aksjelovens bestemmelser og reglene som følger av god regnskapsskikk.

A. Klassifisering av balansen

Eiendeler og gjeld knyttet til driften av selskapet er omløpsmidler og kortsiktig gjeld. Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er anleggsmidler.

B. Inntekts- og kostnadsføringsprinsipper

Fraktinntekter og reiseavhengige kostnader periodiseres ut fra det antall dager reisen varer før og etter årsskiftet.

C. Periodisk vedlikehold

Rederiets skip dokkes normalt hver 30. måned eller 60. måned avhengig av skipets alder og respektive malingsystem. Dokkekostnadene aktiveres, for så å avskrive dem lineært innenfor dokkeintervallet.

D. Kostnader ved låneopptak

Kostnader ved låneopptak kostnadsføres det året lånet opptas.

E. Omløpsmidler

Omløpsmidler er vurdert i balansen etter den laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi. Fordringer er verdsatt til pålydende med fradrag for usikre krav.

F. Valuta

Omløpsmidler og kortsiktige fordringer samt pantegjeld er vurdert etter dagskurs ved periodeavslutning.

G. Anleggsmidler/avskrivninger

Anleggsmidler er oppført i balansen til anskaffelseskost fratrukket ordinære avskrivninger og justert for eventuelle nedskrivninger. Avskrivningsplanen til selskapet baserer seg på en levetid på ca. 25 år for skipene med null i restverdi.

H. Finansielle instrumenter

Selskapet benytter seg av ulike finansielle instrumenter for å redusere valutarisiko og renterisiko på lån. Følgende regnskapsprinsipper benyttes for de ulike instrumenter:

Valutainstrumenter:

Resultateffekten av valutatermin- kontrakter medtas i den regnskaps-periode kostnaden, som skal sikres, påløper.

Renteinstrumenter:

Resultatelement fra renteswap-kontrakter periodiseres over kontraktperioden og bokføres som en økning / reduksjon av rentekostnader.

Note 2 - Inntjening etter geografisk område

Rederiet driver verdensomspennende tørrbulkvirksomhet basert på tonnasje sluttet på kortere eller lengre certepartier, evt. pool-deltakelse.



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Kurs pr. 31.12.2024 USD/NOK = 11,3534

	2024	2023	2024	2023
Note 3 - Driftskostnader	USD	USD	NOK	NOK
Mannskapskostnader	32 771 474	29 616 810	353 253 401	313 988 378
Beholdninger & reservedeler	13 452 052	8 711 623	144 729 944	92 459 733
Reparasjon & vedlikehold	3 076 126	2 495 275	33 159 301	26 447 354
Smøreolje	2 549 977	2 427 627	27 403 381	25 795 313
Diverse driftskostnader	6 701 311	6 443 307	72 335 439	68 134 170
Forsikring	2 355 259	2 572 707	24 789 695	27 185 042
NIS årsavgift/tonnasjeavgift	609 198	589 949	6 474 044	6 033 447
SUM	61 515 398	52 857 299	662 145 205	560 043 437

Note 4 - Lønn og godtgjørelse

	NOK	USD
	2024	2024
Lønn	13 794 133	1 285 323
Folketrygdavgift	2 869 518	267 018
Pensjonskostnader	2 785 488	265 778
Andre ytelser	93 919	8 770
Sum	<u>19 543 059</u>	<u>1 826 889</u>

Gjennomsnittlig antall ansatte: 8

	NOK	NOK	USD	USD
Godtgjørelser (i kroner)	Daglig leder	Styret	Daglig leder	Styret
Lønn og bonus	3 279 502	0	305 260	0
Ytelse til pensjonsforpliktelse	777 247	0	72 347	0
Annen godtgjørelse	24 098	0	2 243	0
	<u>4 080 846</u>	<u>0</u>	<u>379 850</u>	<u>0</u>



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 5 - Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelser

Sammensetning av samlede pensjoner og pensjonsforpliktelser

Pensjonsordningene behandles regnskapsmessig i henhold til foreløpig NRS. Selskapets pensjonsordning behandles som en ytelsesplan. Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 8 personer. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom forsikringsselskap.

	NOK		USD	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Pensjonskostnad				
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	2 499 505	2 380 750	220 155	234 040
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	972 351	828 797	85 644	81 475
Brutto pensjonskostnad	3 471 856	3 209 547	305 799	315 515
Forventet avkastning av pensjonsmidler	-1 183 108	-908 566	-104 207	-89 317
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	2 288 749	2 300 981	201 591	226 198
Resultatførte estimater og avvik		0	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift		0	0	0
Resultat før actuarielt tap (gevinst)	709 055	564 200	62 453	55 464
Netto pensjonskostnad	2 997 804	2 865 181	264 045	281 662

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:

	NOK		USD	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Pensjonsforpliktelser brutto	-33 643 738	-32 585 111	-2 963 318	-3 203 286
Pensjonsmidler (markedsverdi)	35 374 000	30 600 000	3 115 719	3 008 140
Ikke resultatførte estimat avvik	11 502 610	13 894 340	1 013 142	1 365 886
Pensjonsmidler netto	13 232 872	11 909 229	1 165 543	1 170 739

Økonomiske forutsetninger:

Avkastning på pensjonsmidler	5,30 %
Diskonteringsrente	3,90 %
Årlig lønnsvekst	4,00 %
Årlig økning i folketrygdens grunnbeløp	3,75 %
Årlig regulering av pensjoner	2,40 %

Som aktuarmessige forutsetninger for demografiske faktorer og avgang er lagt til grunn vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring.

Note 6 - Revisor

Godtgjørelse til ordinær revisjon og bistand var NOK 165 262,50 herav bistand NOK 9 300



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 7 - Varige driftsmidler

	2024	2023	2024	2023
Kostpris og ordinære avskr.	USD	USD	NOK	NOK
Kostpris 1.1	678 033 766	621 406 113	4 733 618 094	4 119 304 996
+ tilgang i perioden	36 887 650	56 627 653	406 164 685	614 313 098
- avgang i perioden	<u>-41 547 849</u>	<u>0</u>	<u>-248 198 013</u>	<u>0</u>
Kostpris 31.12	<u>673 373 568</u>	<u>678 033 766</u>	<u>4 891 584 766</u>	<u>4 733 618 094</u>
Akk. ordinære avskrivninger 1.1	418 459 116	401 689 018	2 319 664 786	2 169 149 846
+ periodens ordinære avskrivninger	19 277 429	16 770 098	178 088 319	150 514 939
- akk. ord. avskrivninger solgte driftsmidler	<u>-36 680 325</u>	<u>0</u>	<u>-202 926 401</u>	<u>0</u>
Akk. ordinære avskrivninger 31.12	<u>401 056 220</u>	<u>418 459 116</u>	<u>2 294 826 704</u>	<u>2 319 664 786</u>
Aktiverte dokkekostnader pr. 1.1	19 044 267	26 123 818	176 981 416	232 829 900
Dokkekostnader i perioden	7 341 398	6 231 004	80 116 444	65 460 619
-avskrivninger	-12 510 513	-13 310 554	-118 020 327	-121 309 103
- avgang i perioden	<u>-99 106</u>	<u>0</u>	<u>-1 032 402</u>	<u>0</u>
Aktiverte dokkekostnader pr. 31.12	<u>13 776 047</u>	<u>19 044 267</u>	<u>138 045 131</u>	<u>176 981 416</u>
Regnskapsmessig bokført verdi 31.12	<u>286 093 394</u>	<u>278 618 918</u>	<u>2 734 803 193</u>	<u>2 590 934 724</u>
Økonomisk levetid	25 år	25 år	25 år	25 år
Avskrivningsprofil	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær

Note 8 - Investeringer i komandittselskaper, aksjer og obligasjoner.

Aksjer og obligasjoner

	Balanseverdi USD	Kostpris USD	Balanseverdi NOK	Kostpris NOK
Børsnoterte aksjer	17 725 296	11 710 877	201 242 379	85 905 636
Obligasjoner	0	0	0	0
Årets resultatførte verdiendring	1 384 511		35 017 376	



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 9 - Skatt

	NOK	NOK	USD
Betalbar skatt	Grunnlag	22 %	22 %
Skatt av finansinntekt 2024	34 860 634	7 669 339	675 510
Sum betalbar skatt		7 669 339	753 936
Skattekostnad	Grunnlag	Skatt 22%	Skatt 22%
Endring i utsatt skattefordel		362 184	31 901
Endring i utsatt skatt		374 807	33 013
Betalbar skatt	34 860 634	7 669 339	675 510
Sum skattekostnad		8 406 330	740 424
Utsatt skatt			
	2 024	2 023	Endring
Varige driftsmidler	0	0	0
Avsetninger mv	26 563	0	26 563
Sum	26 563	0	26 563
Andre midlertidige forskjeller	1 677 102	6 898 046	-5 220 944
Avskåret rentefradrag	0	-8 544 338	8 544 338
Grunnlag for utsatt skatt / skattefordel	1 703 665	-1 646 292	3 349 956
Utsatt skatt / skattefordel (22%)	374 806	-362 184	736 989



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 10 - Mellomværende med konsern

	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
	USD	USD	NOK	NOK
Fordring mot konsernselskap	0	0	0	0
Gjeld til konsernselskap	0	9 830 522	0	100 000 000

Note 11 - Bankinnskudd

Bundne skattetrekksmidler pr 31.12.2024 er på NOK 0

Note 12 - Egenkapital

Endringer i egenkapital fremkommer slik:

	NOK	USD
Egenkapital pr 01.01.2024	2 691 918 315	288 546 051
Periodens resultat	470 440 862	35 206 676
Konsebidrag		
Egenkapital pr 31.12.2024	<u>3 162 359 176</u>	<u>323 752 727</u>

Aksjonær	Andel	Pålydende	Antall	Aksjekapital NOK
West Coast Invest AS	92,775 %	50	3 985 604	199 280 200
Tom Eide-Knudsen	3,605 %	50	154 888	7 744 400
Iwan Eide Knudsen	3,605 %	50	154 887	7 744 350
Reidun Eide Knudsen	0,014 %	50	621	31 050
Sum	100,000 %		4 296 000	214 800 000

Note 13 - Pantegjeld

Selskapet hadde ingen pantelån per 31.12.2024



Til generalforsamlingen i Spar Shipping AS

Uavhengig revisors beretning for 2024

Konklusjon

Vi har revidert Spar Shipping sitt årsregnskap som viser et overskudd på USD 55 206 676. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultat og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for informasjonen i årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.



Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:
<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

Bergen, 30.05.2025
Collegium Revisjon AS

Åsmund Isaksen
statsautorisert revisor