



ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2020 - GENERELL INFORMASJON

Enheten

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

Regnskapsår

Årsregnskapets periode: 01.01.2020 - 31.12.2020

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: Dag Magne Vedvik
Dato for fastsettelse av årsregnskapet: 27.05.2021

Grunnlag for avgivelse

År 2020: Årsregnskapet er elektronisk innlevert
År 2019: Tall er hentet fra elektronisk innlevert årsregnskap fra 2020

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, 17.07.2022



Resultatregnskap

Beløp i: USD	Note	2020	2019
RESULTATREGNSKAP			
Inntekter			
BRUTTO FRAKTINNTEKTER		96 716 813	88 103 745
REISEAVHENGIGE KOSTNADER		-8 003 144	-9 082 612
Sum inntekter		88 713 669	79 021 133
Kostnader			
DRIF TSKOSTADER	2	45 650 340	43 469 572
Avskrivning på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3	22 428 388	21 833 276
ADMINISTRASJONSKOSTNADER		1 643 167	1 752 872
Sum kostnader		69 721 895	67 055 720
Driftsresultat		18 991 774	11 965 413
Finansinntekter og finanskostnader			
AKSJEUTBYTTE		266 525	200 882
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		116 889	0
Annen renteinntekt		8 785 374	868 467
SALG AV FOND		52 678	0
VERDIJUSTESRING FINANSPORTEFØLJE		11 110 651	2 966 964
Sum finansinntekter		20 332 117	4 036 313
Rentekostnad til foretak i samme konsern		647 869	2 841 067
Annen rentekostnad		4 967 718	5 940 530
DISAGIO		-496 590	674 055
Sum finanskostnader		5 118 997	9 455 652
Netto finans		15 213 120	-5 419 339
Ordinært resultat før skattekostnad		34 204 894	6 546 074
Skattekostnad på ordinært resultat	12	3 477 306	-823 807
Ordinært resultat etter skattekostnad		30 727 588	7 369 881
Årsresultat		30 727 588	7 369 881



Balanse

Beløp i: USD	Note	2020	2019
BALANSE - EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Utsatt skattefordel	12	1 880 391	5 206 552
Sum immaterielle eiendeler		1 880 391	5 206 552
Varige driftsmidler			
SKIP	3	243 227 601	244 139 813
Sum varige driftsmidler		243 227 601	244 139 813
Finansielle anleggsmidler			
PENSJONSMIDLER	10	810 372	784 675
Sum finansielle anleggsmidler		810 372	784 675
Sum anleggsmidler		245 918 364	250 131 040
Omløpsmidler			
Varer			
Fordringer			
ANDRE FORDRINGER		11 225 956	9 366 987
Konsernfordringer	6	40 081 570	11 389 132
Sum fordringer		51 307 526	20 756 119
Investeringer			
Markedsbaserte aksjer	7	16 058 441	14 057 719
OBLIGASJONER	7	31 704 331	31 095 593
Sum investeringer		47 762 772	45 153 312
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
BANKINNSKUD	13	3 039 337	27 199 133
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		3 039 337	27 199 133
Sum omløpsmidler		102 109 635	93 108 564
SUM EIENDELER		348 027 999	343 239 604



Balanse

Beløp i: USD	Note	2020	2019
BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
AKSJEKAPITAL	4	30 836 647	30 836 647
Sum innskutt egenkapital		30 836 647	30 836 647
Opptjent egenkapital			
ANNEN EGENKAPITAL	4	172 407 652	141 680 065
Sum opptjent egenkapital		172 407 652	141 680 065
Sum egenkapital		203 244 299	172 516 712
Gjeld			
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld			
Gjeld til kredittinstitusjoner	5	130 225 292	104 370 000
Langsiktig konserngjeld	6		55 000 000
Sum annen langsiktig gjeld		130 225 292	159 370 000
Sum langsiktig gjeld		130 225 292	159 370 000
Kortsiktig gjeld			
ANNEN KORTSIKTIG GJELD		14 322 089	10 252 825
PÅLØPTE GJELDSRENTER	5	236 318	1 100 067
Sum kortsiktig gjeld		14 558 407	11 352 892
Sum gjeld		144 783 699	170 722 892
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		348 027 998	343 239 604



Til generalforsamlingen i Spar Shipping AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING FOR 2020

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Spar Shipping AS som viser et overskudd på USD 30 727 588. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2020, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening er det medfølgende årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvise bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2020, og av dets resultater 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 lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av regnskapet. Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av årsberetningen, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi hadde konkludert med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.



Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettvise 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 avvirket.

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 lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

Det henvises til <https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger> som inneholder en beskrivelse av revisors oppgaver og plikter.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 "Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon", mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Bergen, 28.05.2021
Collegium Revisjon AS
Foretaksregisteret: NO 988 782 041 MVA

Åsmund Isaksen
Statsautorisert revisor



Spar Shipping AS

Årsberetning

2020

Selskapet, som har forretningskontor i Bergen, hadde ved utgangen av året 24 heleide bulk-skip i størrelsen 53.000-64.000 dwt med en snittalder rundt 11 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 kortere tidscertepartier. Høy operasjonell giring mot spotmarkedet er en konsekvens av vedvarende svake tørrbulkkmarkeder med tilhørende lave marginer hvor man har vegret seg for å binde opp tonnasje over lengre perioder i den forvisning at man da låser inn tapsbringende forretning og hvor det har fristet å utnytte markedspotensialet etter en lengre periode med magre marginer innen tørrbulk. Prognosene fremover er bedre enn på lenge, men det er betydelig usikkerhet knyttet til graden av ineffektivitet knyttet til håndtering av Coronavirus. Betydelig tørrbulkkapasitet er bundet opp i smitteverntiltak og normalisering gjennom vaksineringsprogram er å forvente selv om det nok vil dra ut i tid før vaksiner er distribuert på global basis og flokkimmunitet oppnås. Handelsretorikken mellom USA og Kina har vært fremtredende de siste årene og gitt betydelig usikkerhet knyttet til leveringskjeder og dermed også vært en brems for veksten i verdenshandelen i årene som har gått. Til dels vil dette fortsette også under nåværende administrasjon i USA selv om retorikken sannsynligvis blir nedtonet. Fokus er nå rettet mot demokratiprosesser som kan gi nye konfliktilinjer både vis å vis Kina or Russland. Usikkerhet knyttet til håndtering av Covid-19 vil fortsette i hvert fall ut 2021 og inn i 2022. Verden er avhengig av et effektivt vaksineringsprogram med hurtig utrulling av vaksiner som da også håndterer mer hårdnakkede mutanter. I det korte bildet fremstår markedet positivt med sterke etterspørsels stimulanser og ineffektivitet på tilbudssiden som bedrer driftsmarginene på kort sikt. Dette er kjærkomment etter et vanskelig og til dels tøft 2020.

Tilbudet av ny tonnasje fremstår mindre i dag enn det som har vært tilfellet de foregående år, hvilket er forståelig gitt den usikkerhet som ligger rundt det grønne skiftet og den nye teknologien som er nødvendig for å innfri fremtidige visjoner knyttet til det grønne skiftet.

Det historisk dårlige tørrbulkkmarkedet vi så i 2016 returnerte til dels i 2019 for så å kapitulere totalt i 2020 i forbindelse med pandemiens begynnende herjinger og den usikkerhet som rådde på et tidlig stadium. Fra og med annet halvår 2020 har vi imidlertid sett gradvis bedring i tørrbulkkmarkedet. Dels grunnet markedsstimulering fra myndigheters side for å bøte på effekten av Covid-19 og dels grunnet ineffektivitet i markedstilbud. Når skip og mannskap må i karantene på grunn av frykt for Covid-19 eller må deviere for mannskapsskifte, så binder det opp kapasitet og skaper handels hindringer og friksjon som under normale omstendigheter ikke ville vært der. Annet halvår var ratene betydelig bedre sett fra reders ståsted enn første halvår. Tørrbulkkmarkedet har på sett og vis vært en kanarifugl i forhold til den innhenting som har vært på markedssiden. Situasjonen minner om fugl Føniks.



Stram kredittfinansiering vil på sikt kunne redusere tilfang av ny tonnasje. En annen begrensende faktor er strengere regulatoriske krav og nye standarder på miljøsidene. Reguleringene har vært mange og hatt et betydelig omfang som er ressurskrevende. Rederiet er i en fase hvor system for rensing av ballastvann installeres i forbindelse med dokking og derved driver opp dokkekostnadene. Det kommer i tillegg til de tilpasninger som skjedde i forkant av implementering av krav til lavsvovelholdig drivstoff i 2020. Kravet er imidlertid felles for hele skipsindustrien og møter alle aktører innen bransjen. Ved inngangen til 2020 kom krav om lavsvovelholdig drivstoff, alternativt at man møtte krav gjennom innstallering av skrubber for vasking av eksos. Vi valgte å møte miljøkravet gjennom drivstoff med lavt svovelinhold og rensing i stor skala ved raffineri. Generelt har vi søkelys på forbedrede parametere for fart og forbruk og har i dag installert energibesparende enheter på de fleste av skipene i flåten. Dette gir drivstoffbesparelser og implisitt også et lavere karbonavtrykk for flåten.

Selskapet er bankfinansiert med rest løpetid i underkant av fem år. Det dekker det langsiktige finansieringsbehovet for selskapet og gir stabilitet i en ellers turbulent tid. Alle skip seiler i verdensomspennende skipsfart og er eksponert for den geopolitiske situasjon som råder på de områder skipene seiler. Generelt kan en si at verden fremstår som mindre trygg og mer uforutsigbar enn det som var tilfellet bare få år tilbake i tid. Politisk er bildet fragmentert med betydelig innslag av populisme. Dette er utfordrende for shipping som lever av frihandel. Det som imidlertid har vist seg positivt for tørrbulkmarkedet er de mange tiltakspakker og «grønne» initiativ som har fulgt i kjølvannet av pandemien som på sett og vis har fungert som en katalysator i forhold til bruk av finanspolitikk for å kick starte økonomien. Langtidseffekten er imidlertid uviss.

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 eller NK klasse. Fleet Management Ltd, Hong Kong har de nødvendige kvalitetsakkrediteringer.

Rederiet vier generell oppfølging av drift stor oppmerksomhet og legger vekt på gode rutiner og systematisk oppfølging for å ivareta driftsregularitet. Det er stabilitet i viktige driftsparametere slik som havnestatskontroller, 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. 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. Over tid, så kan ikke ubalanser vedvare, men ubalanser kan likevel påvirke markedet over betydelige tidsrom og være en destabiliserende faktor. Det har man sett tendenser til over de siste årene hvor det har vokst frem tiltakende politisk usikkerhet. Bildet er fragmentert og generelt er det vanskelig å enes om gode løsninger som kan bringe verdenssamfunn og institusjoner fremover. Rent praktisk gir det seg utslag i en generell oppløsning av det etablerte og fremgang av protestbevegelser eksemplifisert gjennom alt fra handelskrig retorikk til unionsoppløsninger og immigrasjonspolitikk eller støtte til verdens helseorganisasjon. Generelt er det vanskelig å finne politisk enighet som skaper nødvendig vekst og fremgang selv om motgang også kan ha en samlende effekt. I kjølvannet av finanskrisen har vekstdynamikk vært fraværende og



pengepolitikk den dominerende faktor. Det nye nå er inntreden av finanspolitikk trigget av pandemien. Håpet er at det kan være en katalysator for bedre vekst fremover, men faren er også til stede for at verdenssamfunnet graver seg dypere ned i problemene med økende gjeldsbelastning som igjen tynger og begrenser vekst.

Piratvirksomhet er fremdeles en betydelig trussel for rederiet som tas meget alvorlig i og med den betydelige aktivitet vi har innen de definerte områder. Den senere tid har økt aktivitet i Vest Afrika og Guinea bukten særlig vært fremtredende, og kidnapping av mannskap for løsepenger er normen. Krigsrisiko har også tiltatt i den Persiske Gulf i lys av sanksjoner og regionale konflikter som brer om seg i omfang. 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 sikkerhetsselskaper 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 så vel som 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.

Flåten er forsikret mot totaltap gjennom Norwegian Hull Club som hoved-assurandør på kaskoforsikring og Assuranceforeningen Gard på ansvarsforsikring. Generelt velges assurandører av 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 og i henhold til plan.

Tradisjonelt har rederiet vært tonnasjeleverandør av egne bulkskip for utleie til solide befraktere. Det er fremdeles en viktig bærebjelke i vår strategi. I løpet av de siste par årene har vi bygget opp en egen befraktningsfunksjon for bedre å sikre fleksibilitet og kvalitet i alle ledd og dermed få bedre 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 intern 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. Driftsavbrudd var i 2020 hovedsakelig relatert til dokking av skip. Det ga en underliggende kontantstrøm for rederiet hvor vi evnet å møte løpende forpliktelser i henhold til de forutsetninger som i utgangspunktet lå til grunn og det til tross for den negative effekten Covid-19 pandemien ga. Målet er som alltid å være ledende på drift og EBITDA margin innen vår nisje.

Det ligger risikofaktor og utfordringer over næringen som gir grunnlag for å utvise særlig aktsomhet fremover. Motpartsrisiko er betydelig til tross for markedsoppgang. Redere og finansaktører har hendene fulle med å møte og håndtere de mange og til dels kostbare miljøkrav som sjøtransport etter hvert blir konfrontert med. Logistikken rundt det å sende service ingeniører kan i dag fremstå som nærmest uoverkommelig. 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 miljøsidan som vil gi operasjonelle utfordringer og kreve 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 som bransjen i nyere tid ikke har vært eksponert for og om noe så intensiveres dette presset bare ytterligere. Karbon seiler nå opp som den nye store faktor innen næringen. Dagens teknologi er utilstrekkelig gitt de ambisjoner IMO har lagt for dagen. Det igjen kan gi nye sett med utfordringer fremover. Eksempelvis er IMO regelverk relatert til karbon og som trer i kraft fra inngangen til 2023 ennå ikke klarlagt, hvilket gir en klar indikasjon på at byråkrati henger etter politikk og opinion, som igjen vanskeliggjør tilpasninger som for alle praktiske formål må være teknologisk så vel som økonomisk gjennomførbar.

Styret vurderer markeds- og kredittrisikoen som høy. Operasjonell drift er imidlertid god, og rederiet hadde god kontantstrøm gjennom 2020 godt hjulpet av gjennombrudd i forhold til inndrivelse av et større rettskrav mot GCL og det vil også avhjelpe situasjonen fremover gjennom økte reserver til å ta skip gjennom lengre dokkeperioder. Resultatet for året var positiv. Veksten i de underliggende markeder var negativ i 2020 og særlig gjaldt det i første halvår. Rederiet har hatt et intensivt dokkeprogram gjennom 2020 som tæret på likvidene, men det var åpenbart en kostnadsfordel å gjennomføre store deler av programmet i et lavt marked hvor off-hire belastning ble mindre alt annet likt.

Pengemarkedsrenten for USD var holdt svært lavt gjennom 2020. Den var påvirket av en svak Amerikansk økonomi preget av pandemiens virkninger. Lave renter og ditto kapitalkostnader lindret.

Selskapets likviditetsreserver er betryggende gitt omstendighetene man har vært opp imot. Selskapet har ikke forpliktelser til levering av ny tonnasje fremover og fokus er på nedbetaling av gjeld. Belåningsgraden er gradvis bedret. Det er betydelig søkelys på kostnadssiden og kontantstrøm er nødvendig for å kunne ivareta handlefrihet også frem i tid. Selskapet refinansierte eksisterende gjeld 1. kvartal 2020 på ny langsiktig avtale som strekker seg ut første halvår 2025. Det gir et langsiktig kapitalfundament til konkurransemessige betingelser i en turbulent tid for verdenssamfunnet.

Styret mener utvikling i 2020 viser moderat fremgang sammenlignet med foregående år med et driftsresultat fra skipene på pluss USD 41,42 millioner, mot USD 33,8 millioner for 2019. Oppgangen i driftsresultat er på nærmere 22,54% og godt drevet av at deler av rettskrav ble innfridd gjennom tvangssalg hvor selskapet sikret majoritetsseierskap i et selskap til fordel for utleggspant. Selskapets hovedeierandel var andel i rederiet OHT som høsten 2020 ble børsnotert. Børsnoteringen var imidlertid ukjent på ervervstidspunktet.

I lys av det tøffe markedet man har vært igjennom så må man si seg tilfreds selv om inntjeningen på sikt bør opp for å kunne gi eierne en fornuftig risikostyrt 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 34,21 millioner mot USD 6,55 millioner det foregående år. Styret fant det ikke nødvendig å skrive ned verdier utover det ordinær avskrivingsplan skulle tilsi. Balanseverdier ved årsskiftet er i takt med konservative meglerslag for verdier.



Agio slår positivt ut på regnskapet. Svakere USD er imidlertid negativt for verdjustert egenkapital for norsk eier, men den svakere utvikling i valuta kompenseres delvis gjennom økte skipsverdier inn i 2021.

Styret foreslår at årets overskudd etter skatt stort USD 30,7 millioner disponeres som følger; USD 30,7 millioner legges til annen egenkapital.

Selskapet har befrakningsavtaler ut 2023 og styret anbefaler derfor fortsatt drift.

Ved utgangen av 2020 og inn i 2021 er der noen foruroligende engasjement i porteføljen. Styret er imidlertid nøkternt optimistisk for fremtiden. Det er ikke engasjement som forventes å rokke ved selskapets soliditet.

Selskapet fikk i 2016 rettskraftig dom mot Grand China Logistics Holding (Group) Co., Ltd. (GCL), et kinesisk selskap innen HNA gruppens sfære, i et søksmål som verserte for det engelske rettssystem i en årrekke.

Spar Shipping AS ble i saken tilkjent full erstatning. Det kinesiske selskapet har til nå ignorert betaling til tross for bekreftende tilbakemeldinger overfor retten i England hvor de selv mente seg søke god.

I løpet av 2018, ble dommen fra England tatt inn for retten i Kina hvor man har søkt anerkjennelse for dommen fra England. Domsavgivelse er ennå ikke avsagt i saken.

I 2012 tok selskapet arrest i GCL sin eierpost i 60% av aksjene i et selskap som i sin tid het Offshore Heavy Transport AS, men som ikke må forveksles med dagens Offshore Heavy Transport AS med likelydende navn. Det gamle Offshore Heavy Transport AS har tiltatt det symbolske navnet Lotus Marine AS og eier i dag andel i dagens Offshore Heavy Transport AS som er et betydelig selskap innen fornybar energi. Det var i Lotus Marine AS vi konverterte deler av det opprinnelige utleggspant til 60% eierandel i selskapet gjennom tvangssalg gjennomført sommeren 2020. Selskapet har imidlertid et restkrav som søkes innfridd av parter delaktig i å svekke Spars opprinnelige underliggende sikkerhet.

Ved årets utgang hadde selskapet 8 ansatte ved hovedkontoret på land og miljøet ansees som godt. Det tilstrebes likestilling mellom kjønnene. Selskapet har ingen pågående forsknings- og utviklingsaktiviteter. Aktiviteten til sjøs tilfredsstillende alle internasjonale krav for å hindre forurensning. Selskapet kjenner ikke til forhold som tilsier at man forurenses det ytre miljø i vesentlig grad, og styret anser arbeidsmiljøet ombord som tilfredsstillende. Man ser aktivt på miljøtiltak som også er kostnadsfokusert. Flere av de eldste skipene er tatt gjennom retro-fit prosess 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. Vi tror den beste tilpasning til IMO 2020 krav om lavsvovel utslipp går gjennom såkalt kravtilpasset rensing av drivstoff i storskala på land heller enn ved innstallering av renseteknologi om bord på det enkelte skip. Det gir lavere karbonavtrykk enn alternativ skrubberløsning ville gitt og den lave oljeprisen vi så inn i 2020 understøtter strategien.



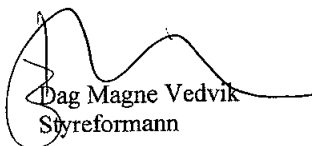
Selskapet er forpliktet og har fokus på korrupsjonsforebyggende arbeid. Selskapets største eier er West Coast Invest AS med 92,78% andel. Det refereres ellers til note 9 for fullstendig oversikt over lønn og godtgjørelser.

Styret mener årsregnskapet gir et rettviseende bilde av Spar Shipping AS' eiendeler og gjeld, finansielle stilling og resultat.

Det generelle bildet fra 2020 er at fraktmarkedene for tørrbolk utviklet seg negativt fra det foregående år, for så å snu oppover i annet halvår og viste sterk utvikling inn i 2021. Sterkt understøttet av tiltakspakker knyttet til pandemien. Fremover vil naturlig nok fokus ligge på sikkerhet relatert til forsyningslinjer, enten av handelspolitiske årsaker eller av nasjonale sikkerhetsårsaker. Bortfall av økonomisk aktivitet er blitt møtt med mottiltak, men langsiktig suksess avhenger av kontroll på pandemien og deri ligger betydelig usikkerhet selv om man er optimistisk innstilt. På mange områder vil vi se en verden i endring og det blir definitivt utfordrende også fremover. Styret er derfor betinget optimistisk i et lengre perspektiv og tror rederiet står godt rustet til å møte de utfordringer og muligheter som måtte komme.

Kokstad, 31. desember 2020
27. mai 2020


I styret for Spar Shipping AS



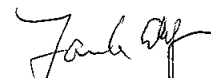
Dag Magne Vedvik
Styreformann



Tom Eide-Knudsen
Styremedlem



Iwan Eide Knudsen
Styremedlem



Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

RESULTATREGNSKAP PR. 31. DESEMBER 2020

2020 USD	2019 USD		NOTER	2020 NOK	2019 NOK
		Driftsinntekter og -kostnader:			
96 716 813	88 103 745	Brutto fraktinntekter		908 000 684	777 864 016
-8 003 144	-9 082 612	Reiseavhengige kostnader		-77 516 555	-80 006 259
<u>88 713 669</u>	<u>79 021 133</u>			<u>830 484 129</u>	<u>697 857 757</u>
-45 650 340	-43 469 572	Driftskostnader	2	-428 904 668	-381 729 334
-1 643 167	-1 752 872	Administrasjonskostnader		-15 297 936	-15 483 144
<u>41 420 162</u>	<u>33 798 689</u>	Fra skipenes drift		<u>386 281 525</u>	<u>300 645 280</u>
0	0	Salg av skip		0	0
-22 428 388	-21 833 276	Ordinære avskrivninger	3	-196 856 831	-187 577 951
<u>18 991 774</u>	<u>11 965 413</u>	Driftsresultat		<u>189 424 693</u>	<u>113 067 329</u>
		Finansinntekter og -kostnader:			
266 525	200 882	Aksjeutbytte		2 864 022	1 710 004
8 954 940	868 467	Renteinntekter/andre inntekter		87 005 230	7 687 024
-5 615 587	-8 781 598	Rentekostnader og provisjoner		-54 796 712	-77 676 051
11 110 651	2 966 964	Verdijustering finansportefølje	7	70 402 540	25 906 628
<u>14 716 530</u>	<u>-4 745 285</u>	Sum finansinntekter/-kostnader		<u>105 475 080</u>	<u>-42 372 396</u>
33 708 304	7 220 128	Resultat før agjo/disagio og skatter:		294 899 773	70 694 934
496 590	-674 055	Agjo/-disagio		24 593 714	-16 621 370
<u>34 204 893</u>	<u>6 546 073</u>	Resultat før skattekostnad		<u>319 493 487</u>	<u>54 073 564</u>
-3 477 306	823 807	Skatt	12	-29 670 458	7 233 275
<u>30 727 588</u>	<u>7 369 881</u>	Nettoresultat		<u>289 823 029</u>	<u>61 306 839</u>
		Disponering av årsresultatet			
30 727 588	7 369 881	Avsatt til konsernbidrag		289 823 029	61 306 839
<u>30 727 588</u>	<u>7 369 881</u>	Overført til annen egenkapital		<u>289 823 029</u>	<u>61 306 839</u>
		Sum disponering		<u>289 823 029</u>	<u>61 306 839</u>



SPAR SHIPPING AS

BALANSE PR. 31. DESEMBER 2020

2020 USD	2019 USD	NOTER	2020 NOK	2019 NOK
EIENDELER				
Anleggsmidler:				
243 227 601	244 139 813	Bokført verdi skip 3	2 140 304 229	2 138 191 967
810 372	784 675	Pensjonsmidler 10	6 914 579	6 889 680
1 880 391	5 206 552	Utsatt skattefordel 12	16 044 628	45 715 086
<u>245 918 364</u>	<u>250 131 039</u>		<u>2 163 263 436</u>	<u>2 190 796 733</u>
Omløpsmidler:				
11 225 956	9 366 987	Diverse kortsiktige fordringer	95 786 591	82 244 958
31 704 331	31 095 593	Obligasjonsportefølje 7	270 520 374	273 028 633
16 058 441	14 057 719	Aksjer 7	137 020 251	123 431 012
40 081 570	11 389 132	Lån 6	342 000 000	100 000 000
3 039 337	27 199 133	Bankinnskudd 13	25 933 444	238 816 548
<u>102 109 634</u>	<u>93 108 565</u>		<u>871 260 660</u>	<u>817 521 151</u>
				0
<u>348 027 999</u>	<u>343 239 604</u>	SUM EIEDELER	<u>3 034 524 096</u>	<u>3 008 317 884</u>
EGENKAPITAL OG GJELD				
Innskutt egenkapital:				
30 836 647	30 836 647	Aksjekapital 4	214 800 000	214 800 000
	0			0
	0	Opptjent egenkapital:		0
172 407 652	141 680 065	Annen egenkapital 4	1 584 342 704	1 294 519 675
<u>203 244 300</u>	<u>172 516 712</u>		<u>1 799 142 704</u>	<u>1 509 319 675</u>
	0			0
	0	Langsiktig gjeld:		0
0	55 000 000	Langsiktig lån 6	0	482 916 500
130 225 292	104 370 000	Pantegjeld, USD 5	1 111 160 327	916 399 911
<u>130 225 292</u>	<u>159 370 000</u>		<u>1 111 160 327</u>	<u>1 399 316 411</u>
	0			0
	0	Kortsiktig gjeld:		0
14 322 089	10 252 825	Diverse kortsiktig gjeld	122 204 656	90 022 877
0	0	Betalbar skatt	0	0
0	0	Konsernbidrag	0	0
236 318	1 100 067	Pålepte pantegjeldsrenter 5	2 016 410	9 658 921
<u>14 558 407</u>	<u>11 352 892</u>		<u>124 221 065</u>	<u>99 681 799</u>
	0			0
<u>348 027 999</u>	<u>343 239 604</u>	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	<u>3 034 524 096</u>	<u>3 008 317 884</u>

Bergen,
31.12.2020/ 27.05.2021
i styret for
Spar Shipping AS


Tom Eide-Knudsen


Dag Magne Vedvik


Iwan Eide Knudsen


Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

Kontantstrømanalyse

	2020	2019	2020	2019
	USD	USD	NOK	NOK
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skatt	34 204 893	6 546 073	319 493 487	54 073 564
- Betalt skatt (inkl mottatt skatt revidert skatteoppgjør)	13 743	-20 382	0	0
+ Ordinære avskrivninger	22 428 388	21 833 276	196 856 831	187 577 951
+/- Effekt av verdiendring aksjer	-2 683 072	-1 345 881	-18 905 905	-11 698 653
+/- Effekt av endring i pensjonsmidler	-25 697	-54 984	-24 899	-549 760
+/- Endring i kortsiktige fordringer og leverandørgjeld	1 346 547	7 199 505	10 997 635	61 689 291
+/- Andel finansresultat	-14 716 530	4 745 285	-105 475 080	42 372 396
= Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	40 568 272	38 902 893	402 942 070	333 464 789
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
- Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-21 516 177	-6 894 324	-198 969 093	-61 629 080
+ Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	0	0	0	0
+ Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	31 656 203		298 828 669	0
- Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	-30 973 853	-2 713 293	-293 512 003	-24 860 000
= Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-20 833 827	-9 607 617	-193 652 427	-86 489 080
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
+ Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	146 064 583	-14 180 000	1 534 510 690	-126 136 772
- Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-175 209 291	-4 745 285	-1 812 365 159	-42 372 396
+ Finansresultat	14 716 530	0	105 475 080	0
+ Innbetaling av egenkapital	0	0	0	0
+ Konserninternoverføring/ endring fordr/gjeld WCI	-28 692 437	0	-242 000 000	0
= Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-43 120 615	-18 925 285	-414 379 390	-168 509 168
= Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-23 386 170	10 369 992	-205 089 747	78 466 541
+ Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	58 294 726	47 858 046	511 845 181	415 814 633
+ Valutakursendringer	-164 888	66 688	-10 301 615	17 564 008
= Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	34 743 668	58 294 726	296 453 818	511 845 181



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 regnskapskikk.

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

Frakttinntekter 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 kontraktsperioden og bokføres som en økning / reduksjon av rentekostnader.



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Kurs pr. 31.12.2020 USD/NOK = 8,5326

	2020	2019	2020	2019
Note 2 - Driftskostnader	USD	USD	NOK	NOK
Mannskapskostnader	25 219 128	23 712 307	236 396 540	208 555 902
Beholdninger & reservedeler	7 570 561	7 102 707	71 005 059	62 473 715
Smøreolje	2 137 355	1 973 458	20 091 708	17 422 818
Reparasjon & vedlikehold	2 229 810	3 354 861	21 270 376	29 187 500
Diverse driftskostnader	5 362 491	4 903 587	50 609 766	43 133 239
Forsikring	2 556 926	1 805 725	24 178 518	15 628 625
NIS årsavgift/tonnasjeavgift	574 069	616 928	5 352 701	5 327 535
SUM	45 650 340	43 469 572	428 904 668	381 729 334

Note 3 - Varige driftsmidler

Kostpris og ordinære avskr.	USD	USD	NOK	NOK
Kostpris 1.1	604 011 893	603 358 372	3 892 024 298	3 886 216 253
+ tilgang i perioden	3 472 999	653 521	32 392 285	5 808 045
- avgang i perioden	0	0	0	0
Kostpris 31.12	<u>607 484 892</u>	<u>604 011 893</u>	<u>3 924 416 583</u>	<u>3 892 024 298</u>
Akk. ordinære avskrivninger 1.1	371 991 080	357 640 248	1 858 693 990	1 732 333 968
+ periodens ordinære avskrivninger	14 513 533	14 350 832	127 896 532	126 360 022
- akk. ord. avskrivninger solgte driftsmidler	0	0	0	0
Akk. ordinære avskrivninger 31.12	<u>386 504 613</u>	<u>371 991 080</u>	<u>1 986 590 522</u>	<u>1 858 693 990</u>
Aktiverte dokkekostnader pr. 1.1	12 118 999	13 360 641	104 861 659	110 258 552
Dokkekostnader i perioden	18 043 178	6 240 803	166 576 809	55 821 036
-avskrivninger	-7 914 855	-7 482 445	-68 960 300	-61 217 929
- avgang i perioden	0	0	0	0
Aktiverte dokkekostnader pr. 31.12	<u>22 247 321</u>	<u>12 118 999</u>	<u>202 478 168</u>	<u>104 861 659</u>
Regnskapsmessig bokført verdi 31.12	<u>243 227 601</u>	<u>244 139 813</u>	<u>2 140 304 229</u>	<u>2 138 191 967</u>
Økonomisk levetid	25 år	25 år	25 år	25 år
Avskrivningsprofil	Lineær		Lineær	



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 4 - Egenkapital

Endringer i egenkapital fremkommer slik:	NOK	USD
Egenkapital pr 01.01.20	1 509 319 675	172 516 712
Periodens resultat	289 823 029	30 727 588
Konsernbidrag	0	0
Egenkapital pr 31.12.20	<u>1 799 142 704</u>	<u>203 244 298</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 5 - Pantegjeld

Selskapet hadde pantelån på totalt USD 130 225 292 pr 31.12.2020. Sum bokført verdi pantsatte skip var på USD 243 227 601 tilsvarende NOK 2 140 304 229

Note 6 - Mellomværende med konsern

	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
	USD	USD	NOK	NOK
Fordring mot konsernselskap	40 081 570	11 389 132	342 000 000	100 000 000
Gjeld til konsernselskap	0	55 000 000	0	482 916 500



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 7 - Investeringer i komandittselskaper, aksjer og obligasjoner.

Aksjer og obligasjoner

	Balanseverdi USD	Kostpris USD	Balanseverdi NOK	Kostpris NOK
Børsnoterte aksjer	16 058 441	11 710 877	137 020 251	85 905 636
Obligasjoner	31 704 331	0	270 520 374	0
Årets resultatførte verdiendring	11 110 651		70 402 540	

Note 8 - 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

Note 9 - Lønn og godtgjørelse	NOK		USD	
	2020		2020	
Lønn	9 738 134		1 047 933	
Folketrygdavgift	1 606 760		172 370	
Pensjonskostnader	1 941 665		206 296	
Andre ytelser	61 386		6 377	
Sum	13 347 945		1 432 976	

Gjennomsnittlig antall ansatte: 8

Godtgjørelser (i kroner)	NOK		USD	
	Daglig leder	Styret	Daglig leder	Styret
Lønn og bonus	2 373 546	0	252 494	0
Ytelse til pensjonsforpliktelsene	343 306	0	36 520	0
Annen godtgjørelse	7 885	0	839	0
	2 724 737	0	289 853	0

Note 10 - Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelsene

Sammensetning av samlede pensjoner og pensjonsforpliktelsene

Pensjonsordningene behandles regnskapsmessig i henhold til foreløpig NRS. Selskapets pensjonsordning behandles som en ytelsesplan. Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 7 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 forsikringselskap.

Pensjonskostnad	NOK		USD	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1 945 416	1 911 509	227 998	217 704
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	358 071	353 830	41 965	40 298
Brutto pensjonskostnad	2 303 487	2 265 339	269 963	258 002
Forventet avkastning av pensjonsmidler	-450 006	-456 013	-52 740	-51 936
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	1 853 481	1 809 326	217 223	206 066
Resultatførte estimater og avvik	0	0	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	0	0	0	0
Resultat før actuarielt tap (gevinst)	196 996	242 464	23 087	27 615
Netto pensjonskostnad	2 050 476	2 051 790	240 311	233 681

Avstemning av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:

	NOK		USD	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Pensjonsforpliktelsene brutto	-19 593 620	-16 062 249	-2 296 325	-1 829 351
Pensjonsmidler (markedsverdi)	20 400 000	18 000 000	2 390 830	2 050 044
Ikke resultatførte estimat avvik	6 108 199	4 951 929	715 866	563 982
Pensjonsmidler netto	6 914 579	6 889 680	810 372	784 675

Økonomsike forutsetninger:

Avkastning på pensjonsmidler	4,30 %
Diskonteringsrente	2,60 %
Årlig lønnsvekst	2,75 %
Årlig økning i folketrygdens grunnbeløp	2,50 %
Årlig regulering av pensjoner	0,80 %

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



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 11 - Revisor

Godtgjørelse til ordinær revisjon og bistand var NOK 97 700 herav bistand NOK 25 500

Note 12 - Skatt

	NOK	NOK	USD
Betalbar skatt	Grunnlag	22 %	22 %
Skatt av finansinntekt 2020	0	0	0
Sum betalbar skatt		0	0
Skattekostnad	Grunnlag	Skatt 22%	Skatt 22%
Endring i utsatt skattefordel		-29 670 458	-3 477 306
Betalbar skatt		0	0
Avregning fjoråret		0	0
Sum skattekostnad		-29 670 458	-3 477 306

Utsatt Skattefordel

Utsatt skattefordel på NOK 16 mill er beregnet med 22% av fremførbart skattemessig underskudd (NOK 154,2 mill), oppskrivning av selskapets aksjeportefølje (NOK19,5 mill), finansandel av urealisert agio på regnskapmessig gjeld (NOK -70,5 mill) samt avskåret rentefradrag til fremføring (NOK 8,8) pr 31.12.2020. Finansandelsen av urealisert agio er i 2020 beregnet til 27,4% (av totalt urealisert agio) basert på selskapet gjennomsnitlige finansaktiva i forhold til totalkapital.

Note 13 - Bankinnskudd

Bundne skattetrekksmidler pr 31.12.2020 er på NOK 609 171