



ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2021 - GENERELL INFORMASJON

Enheten

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

Regnskapsår

Årsregnskapets periode: 01.01.2021 - 31.12.2021

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: 29.06.2022

Grunnlag for avgivelse

År 2021: Årsregnskapet er elektronisk innlevert
År 2020: Tall er hentet fra elektronisk innlevert årsregnskap fra 2021

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, 10.08.2023



Resultatregnskap

Beløp i: USD	Note	2021	2020
RESULTATREGNSKAP			
Inntekter			
BRUTTO FRAKTINNTEKTER		180 143 121	96 716 813
REISEAVHENGIGE KOSTNADER		-9 089 808	-8 003 144
SALG AV SKIP		8 440 175	
Sum inntekter		179 493 488	88 713 669
Kostnader			
DRIFTSKOSTNADER	2	47 016 889	45 650 340
Avskrivning på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3	24 725 817	22 428 388
ADMINISTRASJONSKOSTNADER		1 994 072	1 643 167
Sum kostnader		73 736 778	69 721 895
Driftsresultat		105 756 710	18 991 774
Finansinntekter og finanskostnader			
AKSJEUTBYTTE		1 949 522	266 525
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		695 394	116 889
Annen renteinntekt		13 838	8 785 374
SALG AV FOND			52 678
VERDIJUSTESRING FINANSPORTEF		4 018 830	11 110 651
Sum finansinntekter		6 677 584	20 332 117
Rentekostnad til foretak i samme konsern		0	647 869
Annen rentekostnad		2 741 518	4 967 718
DISAGIO		2 258 913	-496 590
Sum finanskostnader		5 000 431	5 118 997
Netto finans		1 677 153	15 213 120
Ordinært resultat før skattekostnad		107 433 863	34 204 894
Skattekostnad på ordinært resultat	12	393 043	3 477 306
Ordinært resultat etter skattekostnad		107 040 820	30 727 588
Årsresultat		107 040 820	30 727 588



Resultatregnskap

Beløp i: USD	Note	2021	2020
Overføringer og disponeringer			
Avgitt konsernbidrag		-63 756 168	0
Overføringer til/fra annen egenkapital		43 284 652	30 727 588
Sum overføringer og disponeringer		107 040 820	30 727 588



Balanse

Beløp i: USD	Note	2021	2020
BALANSE - EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Utsatt skattefordel	12	1 426 200	1 880 391
Sum immaterielle eiendeler		1 426 200	1 880 391
Varige driftsmidler			
SKIP	3	240 500 586	243 227 601
Sum varige driftsmidler		240 500 586	243 227 601
Finansielle anleggsmidler			
PENSJONSMIDLER	10	984 667	810 372
Sum finansielle anleggsmidler		984 667	810 372
Sum anleggsmidler		242 911 453	245 918 364
Omløpsmidler			
Varer			
Fordringer			
ANDRE FORDRINGER		16 996 727	11 225 956
Konsernfordringer	6	33 108 828	40 081 570
Sum fordringer		50 105 555	51 307 526
Investeringer			
Markedsbaserte aksjer	7	19 595 990	16 058 441
OBLIGASJONER	7	31 226 275	31 704 331
Sum investeringer		50 822 265	47 762 772
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
BANKINNSKUD	13	72 830 881	3 039 337
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		72 830 881	3 039 337
Sum omløpsmidler		173 758 701	102 109 635
SUM EIENDELER		416 670 154	348 027 999



Balanse

Beløp i: USD	Note	2021	2020
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	215 692 256	172 407 652
Sum opptjent egenkapital		215 692 256	172 407 652
Sum egenkapital		246 528 903	203 244 299
Gjeld			
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld			
Gjeld til kredittinstitusjoner	5	89 118 286	130 225 292
Sum annen langsiktig gjeld		89 118 286	130 225 292
Sum langsiktig gjeld		89 118 286	130 225 292
Kortsiktig gjeld			
ANNEN KORTSIKTIG GJELD		17 105 948	14 322 089
PÅLØPTE GJELDSRENTER		160 849	236 318
KONSERNBIDRAG		63 756 168	0
Sum kortsiktig gjeld		81 022 965	14 558 407
Sum gjeld		170 141 251	144 783 699
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		416 670 154	348 027 998



Til generalforsamlingen i Spar Shipping AS

Uavhengig revisors beretning for 2021

Konklusjon

Vi har revidert Spar Shipping AS sitt årsregnskap som viser et overskudd på USD 107 040 820. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2021, resultatregnskap og kontantstrømpstilling 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 rettvise bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2021 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 de internasjonale revisjonsstandardene 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 slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the 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 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 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.

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

Bergen, 30.06.2022
Collegium Revisjon AS

Åsmund Isaksen
statsautorisert revisor



Spar Shipping AS

Årsberetning

2021

Selskapet, som har forretningskontor i Bergen, hadde ved utgangen av året 23 heleide bulkskip i størrelsen 53.000-64.000 dwt med en snittalder rundt 12 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 tidligere års svake tørrbulkmarkeder med lave marginer hvor man vegret seg for å binde opp tonnasje over lengre perioder i den forvisning at man da låste inn tapsbringende forretning og hvor man inn i 2021 har funnet det formålstjenlig å opprettholde den samme takt. Det har fristet å utnytte markedspotensialet etter en lengre periode med magre marginer innen tørrbulk. Dessuten har den forventede innføringen av nye reguleringer knyttet til såkalt EEXI/CII ført til at man heller ikke har ønsket å ta langsiktig eksponering utover 2022 uten å ha oversikt over konsekvensene nytt regelverk gir. Man har valgt kortere kontraktperioder, samtidig som markedet steg som en konsekvens av Covid-19 og logistikkutfordringer. Det ga høye tørrbulk rater gjennom fjoråret som rederiet klarte å kapitalisere på.

Fremdeles drives tørrbulkmarkedet av pandemivirkninger, hvor Kina med sin nulltoleranse er særlig fremtredende. I Europa og USA ser vi lettelser rundt Covid-19 i lys av høy vaksinasjonsgrad og mildere varianter av viruset, men det er fremdeles usikkerhet knyttet til Covid-19.

Handelsretorikken mellom USA og Kina har vært fremtredende de siste årene og gitt betydelig usikkerhet knyttet til leveringskjeder. Krig i Ukraina har kommet inn som et nytt geopolitisk uromoment med bortfall av frakt og tilknyttet sanksjonsproblematikk opp mot Russland.

I det korte bildet fremstår tørrbulkmarkedet positivt med sterke etterspørselsstimulanser og ineffektivitet på tilbudssiden som gir gode driftsmarginer. Dette er kjærkomment etter mange utfordrende år med svake tørrbulkmarkeder og høye omstillingskostnader knyttet til nye miljøreguleringer.

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 ny teknologi og stigende priser på tonnasje.

Tørrbulkmarkedet har tradisjonelt gitt en pekepinn i forhold til den innhenting som har vært på markedssiden i økonomien. Kraftig etterspørselsvekst og forsinkelser i skipstrafikken under pandemien har gitt grobunn for uant inflasjon som sentralbanker adresserer gjennom renteøkninger. Sentralbanker har tatt feil i at inflasjonen var forbigående og de henger således



etter i forhold til inflasjonsspøkelset og verdens rentemarkeder har steget sterkt våren 2022. Det gjenstår å se hvilken langtidseffekt denne innhenting har på verdensøkonomien.

Stram kredittfinansiering og høyere rente 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 de er ressurskrevende. Rederiet er i en fase hvor system for rensing av ballastvann har vært installert i forbindelse med dokking og således drevet opp dokkekostnadene. Det kom i tillegg til de tilpasninger som skjedde i forkant av implementering av krav til lavsvovelholdig drivstoff i 2020. 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 alle skip med unntak av et. Det er en prosess igangsatt 7 år tilbake i tid og for rederiet er dette et langsiktig og målrettet arbeid som gir drivstoffbesparelser og implisitt også et lavere karbonavtrykk for flåten. Det letter overgangen til den nye EEXI/CII reguleringen av karbonutslipp. Målet har vært å forbedre konkurransekraften, men her går heldigvis kommers og miljø hånd i hånd.

Nytt av året er ESG rapportering for selskapet. Det er på sett og vis en videreføring og strukturering av et langsiktig arbeid som har pågått gjennom mange år og kun vist gjennom internrapportering. Nå økes omfang og kvantitet. Vi oppnår bevisstgjøring og måles opp mot konkurrenter og industristandard i den grad det eksisterer. Det er en ny åpenhet som vi som selskap ønsker velkommen og som forhåpentligvis drar næringen i riktig retning.

Utfordringene på miljøsidene ligger vel så mye på den regulatoriske siden på myndighetsnivå som på rederisiden. Verden kan være brolagt av gode intensjoner, men det hjelper lite i den grad rammeverket ikke er klarlagt. I forhold til de store utfordringene næringen står overfor i form av endringer og investeringer i ny teknologi, så tvinger det seg frem at man får et avklart regelverk som fortrinnsvis fremmer samhandel.

Selskapet har tilbakebetalt all bankfinansiering våren 2022 og er gjeldfritt. Man står således godt rustet mot en renteoppgang. Alle skip seiler i verdensomspennende skipsfart og er eksponert for 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 var tilfellet kort tid tilbake. Politisk er bildet fragmentert og det blir mer og mer tydelig. Dette er utfordrende for shipping som lever av frihandel. Det som har vist seg positivt for tørrbulkmarkedet er de mange tiltakspakker og «grønne» initiativ som har fulgt i kjølvannet av Covid-19 pandemien som på sett og vis har fungert som en katalysator i forhold til stimulerende finanspolitikk og en dreining mot det grønne skiftet. Langtidseffekten er imidlertid uviss, da de mange stimuli også har gitt tiltagende inflasjon. Den pågående krig i Ukraina hjelper heller ikke på i så henseende. Det som i kjølvannet av den kalde krigen ble beskrevet som fredsdividende og økt samhandel får nå motsatt fortegn. Økt lagerhold blir påkrevd i på komne tilfelle. Enten som et resultat av pandemi og nedstengninger eller som et resultat av geopolitiske uroligheter og sikkerhetsforanstaltninger.

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 kapitaliserte på langsiktige relasjoner på mannskapssiden gjennom Pandemien. Utsiktet driftsavbrudd knyttet opp mot Covid-19 har vært marginal og kontinuiteten har vært svært god. 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 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 immigrasjonspolitik eller støtte til verdens helseorganisasjon og nå også krig i Europa. 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, men transmisjonsmekanismen har fungert dårlig. Det nye nå er inntreden av finanspolitikk trigget av pandemien, samt krig som gir egen dynamikk. Faren er til stede for at verdenssamfunnet graver seg dypere ned i problemene med økende gjeldsbelastning og inflasjon som igjen tynger og begrenser vekst fremover.

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.

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 hva 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.

Flåten er forsikret mot totaltap gjennom Norwegian Hull Club som hoved assurandør 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. 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 2021 hovedsakelig relatert til dokking av skip. Kontantstrømmen var god og rederiet evnet å møte løpende forpliktelser i henhold til de forutsetninger som i utgangspunktet lå til grunn og det til tross for gjennomføring av et omfattende dokkeprogram. 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. Høye rater gir fallhøyde og en cocktail av avkarbonisering, pandemi, inflasjon og krig gir utfordringer. 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. Håpet er at den utfordrende finansieringssituasjonen kombinert med nye miljøkrav og reguleringer vil sette de nødvendige barrierer når nye investeringsbeslutninger skal tas. Nybyggingsprisene har allerede eskalert kraftig for alle tonnasjetyper, så tilflyt av ny tørrbulktonnasje begrenser seg? 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.

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. Eksempelvis er IMO regelverk relatert til karbon og som trer i kraft fra 2023 nylig klarlagt, hvilket er en indikasjon på at regelverk henger etter politikk og opinion, som vanskeliggjør praktisk tilnærming. I den grad det også gir handlingslammelse, så blir miljøet taperen.

Styret vurderer markeds- og kredittrisikoen som høy i lys av det inflaterte ratebildet som eksisterer. Operasjonell drift er imidlertid god, og rederiet hadde god kontantstrøm gjennom 2021. Godt hjulpet av logistikkproblemer knyttet til Covid-19.

Resultatet for året var positivt. Veksten i de underliggende markeder var positiv i 2021. Rederiet har hatt et intensivt dokkeprogram gjennom årene 2020 og 2021, hvor hele flåten ble dokket og oppgradert. Lenge tæret det på likvidene, men det har vært en kostnadsfordel å gjennomføre store deler av dokkeprogrammet i et marked med lave tørrbulkrater hvor off-hire belastning også ble redusert alt annet likt.



Pengemarkedsrenten for USD var stigende gjennom 2021 og inn i våren 2022. Den var påvirket av en sterk inflasjon i Amerikansk økonomi. Trignet først og fremst av pandemien. Høyere renter og ditto kapitalkostnader berører oss i liten grad gitt høy egenkapitalandel inn i 2022.

Selskapets likviditetsreserver er betryggende og gir mulighet for utbetaling til aksjonærer. Selskapet har ikke forpliktelser til levering av ny tonnasje fremover og fokus har vært på nedbetaling av gjeld. Belåningsgraden er bedret. Det er betydelig søkelys på kostnadssiden og kontantstrøm er nødvendig for å kunne ivareta handlefrihet også frem i tid.

Styret mener utvikling i 2021 viser fremgang sammenlignet med foregående år med et driftsresultat fra skipene på USD 122,04 millioner, mot USD 41,42 millioner for 2020.

I lys av det utfordrende marked man har vært igjennom det siste ti-år så må man si seg tilfreds, selv om inntjeningen på sikt bør opprettholdes 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 107,43 millioner mot USD 34,20 millioner det foregående år. Styret fant det ikke nødvendig å skrive ned verdier utover det ordinær avskrivingsplan skulle tilsi. Balanseverdier ved årsskiftet er vel innenfor konservative meglerslag for verdier.

Styret foreslår at årets overskudd etter skatt stort USD 107,04 millioner disponeres som følger; USD 63,76 millioner avsettes til konsernbidrag, mens USD 43,28 millioner legges til annen egenkapital.

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

Ved utgangen av 2021 og inn i 2022 er der ikke noen foruroligende engasjement i porteføljen. Styret er nøkternt optimistisk for fremtiden. Det er ikke engasjement som forventes å rukke ved selskapets soliditet.

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 tilfredsstiller 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 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. Selskapet har testet biodrivstoff og ønsker å legge til rette for bruk av drivstoff med lavere karbonavtrykk.

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 rettvise bilde av Spar Shipping AS' eiendeler og gjeld, samt finansielle stilling og resultat.



Det generelle bildet fra 2021 er at fraktmarkedene for tørrbolk utviklet seg positivt fra det foregående år. Pandemi og sterkt marked har holdt seg inn i 2022 med krig i Ukraina som nytt element og rokkering av store fraktbehov. Fjoråret var 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 under pandemien er blitt møtt med mottiltak og finansielle stimuli. Det har gitt aktivitet, men også stigende inflasjon. Krig i Ukraina vil formodentlig legge sten til byrden gjennom bortfall av betydelig matvare og råvareproduksjon ut av Ukraina og Russland. Samtidig skal Europa erstatte med innsatsfaktorer som kommer langveisfra. Der ligger betydelig usikkerhet rundt alle disse faktorene samtidig som intensiteten i krigen ser ut til å tilta og for så vidt også vedvare. På mange områder vil vi se en verden i endring og det blir definitivt utfordrende også fremover med verdensomspennende matvarekrise under oppseiling. 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 2021
29. juni 2022


I styret for Spar Shipping AS



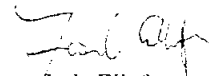
Dag Magne Vedvik
Styreformann



Tom Eide-Knudsen
Styremedlem



Iwan Eide Knudsen
Styremedlem



Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

RESULTATREGNSKAP PR. 31. DESEMBER 2021

2021 USD	2020 USD	NOTER	2021 NOK	2020 NOK
Driftsinntekter og -kostnader:				
180 143 121	96 716 813		1 551 465 623	908 000 684
-9 089 808	-8 003 144		-78 350 518	-77 516 555
<u>171 053 313</u>	<u>88 713 669</u>		<u>1 473 115 105</u>	<u>830 484 129</u>
Driftskostnader				
-47 016 889	-45 650 340	2	-404 665 322	-428 904 668
-1 994 072	-1 643 167	9	-17 236 008	-15 297 936
<u>122 042 352</u>	<u>41 420 162</u>		<u>1 051 213 774</u>	<u>386 281 525</u>
Salg av skip				
8 440 175			68 748 688	0
-24 725 817	-22 428 388	3	-218 772 186	-196 856 831
<u>105 756 710</u>	<u>18 991 774</u>		<u>901 190 276</u>	<u>189 424 693</u>
Finansinntekter og -kostnader:				
1 949 522	266 525		17 376 767	2 864 022
709 232	8 954 940		6 196 126	87 005 230
-2 741 517	-5 615 587		-23 740 381	-54 796 712
4 018 830	11 110 651	7	40 681 259	70 402 540
<u>3 936 066</u>	<u>14 716 530</u>		<u>40 513 770</u>	<u>105 475 080</u>
Resultat før agio/disagio og skatter:				
109 692 776	33 708 304		941 704 046	294 899 773
-2 258 913	496 590		-12 423 316	24 593 714
<u>107 433 863</u>	<u>34 204 893</u>		<u>929 280 729</u>	<u>319 493 487</u>
Skatt				
-393 043	-3 477 306	12	-3 466 399	-29 670 458
<u>107 040 820</u>	<u>30 727 588</u>		<u>925 814 330</u>	<u>289 823 029</u>
Nettoresultat				
Disponering av årsresultatet				
63 756 168	0		562 291 150	0
43 284 652	30 727 588		363 523 180	289 823 029
<u>107 040 820</u>	<u>30 727 588</u>		<u>925 814 330</u>	<u>289 823 029</u>



SPAR SHIPPING AS

BALANSE PR. 31. DESEMBER 2021

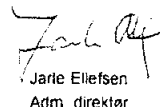
2021 USD	2020 USD	NOTER	2021 NOK	2020 NOK
EIENDELER				
Anleggsmidler:				
240 500 586	243 227 601	Bokført verdi skip 3	2 109 503 331	2 140 304 229
984 667	810 372	Pensjonsmidler 10	8 684 169	6 914 579
1 426 200	1 880 391	Utsatt skattefordel 12	12 578 229	16 044 628
<u>242 911 453</u>	<u>245 918 364</u>		<u>2 130 765 729</u>	<u>2 163 263 436</u>
Omløpsmidler:				
16 996 727	11 225 956	Diverse kortsiktige fordringer	149 900 931	95 786 591
31 226 275	31 704 331	Obligasjonsportefølje 7	275 397 006	270 520 374
19 595 990	16 058 441	Aksjer 7	172 824 878	137 020 251
33 108 828	40 081 570	Lån 6	292 000 000	342 000 000
72 830 881	3 039 337	Bankinnskudd 13	642 324 674	25 933 444
<u>173 758 701</u>	<u>102 109 634</u>		<u>1 532 447 489</u>	<u>871 260 660</u>
<u>416 670 154</u>	<u>348 027 999</u>	SUM EIENDELER	<u>3 663 213 218</u>	<u>3 034 524 096</u>
EGENKAPITAL OG GJELD				
Innskutt egenkapital:				
30 836 647	30 836 647	Aksjekapital 4	214 800 000	214 800 000
Opptjent egenkapital:				
215 692 256	172 407 652	Annen egenkapital 4	1 947 865 884	1 584 342 704
<u>246 528 903</u>	<u>203 244 300</u>		<u>2 162 665 884</u>	<u>1 799 142 704</u>
Langsiktig gjeld:				
0		Langsiktig lån 6	0	0
89 118 286	130 225 292	Pantegjeld USD 5	785 969 812	1 111 160 327
<u>89 118 286</u>	<u>130 225 292</u>		<u>785 969 812</u>	<u>1 111 160 327</u>
Kortsiktig gjeld:				
17 105 948	14 322 089	Diverse kortsiktig gjeld	150 867 784	122 204 656
0	0	Betalbar skatt	0	0
63 756 168	0	Konsernbidrag	562 291 150	0
160 849	236 318	Pålepte pantegjeldsrenter 5	1 418 588	2 016 410
<u>81 022 965</u>	<u>14 558 407</u>		<u>714 577 522</u>	<u>124 221 065</u>
<u>416 670 154</u>	<u>348 027 999</u>	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	<u>3 663 213 218</u>	<u>3 034 524 096</u>

Bergen,
31.12 2021/ 29.06 2022
i styret for
Spar Shipping AS


Tom Eide-Knudsen


Iwan Eide Knudsen


Dag Magne Vedvik


Jarle Eliesen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

Kontantstrømanalyse

	2021	2020	2021	2020
	USD	USD	NOK	NOK
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skatt	107 433 863	34 204 893	929 280 729	319 493 487
- Betalt skatt (inkl mottatt skatt revidert skatteoppgjør)	-12 431	13 743	0	0
+ Ordinære avskrivninger	24 725 817	22 428 388	218 772 186	196 856 831
+/- Effekt av verdiendring aksjer	-3 537 549	-2 683 072	-35 804 627	-18 905 905
+/- Effekt av endring i pensjonsmidler	-174 295	-25 697	-1 769 590	-24 899
+/- Endring i kortsiktige fordringer og leverandørgjeld	-3 062 430	1 346 547	-26 049 033	10 997 635
+/- Andel finansresultat	-3 936 066	-14 716 530	-40 513 770	-105 475 080
		0		0
= Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	112 996 735	40 568 272	975 167 208	402 942 070
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
- Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-26 919 607	-21 516 177	-231 639 558	-198 969 093
+ Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	13 360 979	0	112 416 957	0
+ Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	0	31 656 203	0	298 828 669
- Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	0	-30 973 853	0	-293 512 003
= Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-13 558 628	-20 833 827	-119 222 601	-193 652 427
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
+ Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	0	146 064 583	0	1 534 510 690
- Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-41 107 006	-175 209 291	-364 099 286	-1 812 365 159
+ Finansresultat	3 936 066	14 716 530	40 513 770	105 475 080
+ Innbetaling av egenkapital	0	0	0	0
+ Konserninternoverføring/ endring fordr/gjeld WCI	5 976 500	-28 692 437	50 000 000	-242 000 000
= Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-31 194 440	-43 120 615	-273 585 516	-414 379 390
= Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	68 243 667	-23 386 170	582 359 091	-205 089 747
+ Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	34 743 668	58 294 726	296 453 818	511 845 181
+ Valutakursendringer	1 069 821	-164 888	38 908 771	-10 301 615
= Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	104 057 156	34 743 668	917 721 680	296 453 818



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.



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Kurs pr. 31.12.2021 USD/NOK = 8,8194

	2021	2020	2021	2020
Note 2 - Driftskostnader	USD	USD	NOK	NOK
Mannskapskostnader	26 809 566	25 219 128	230 938 732	236 396 540
Beholdninger & reservedeler	7 563 566	7 570 561	65 187 802	71 005 059
Smøreolje	2 098 673	2 137 355	18 099 932	20 091 708
Reparasjon & vedlikehold	1 956 438	2 229 810	16 828 599	21 270 376
Diverse driftskostnader	5 304 111	5 362 491	45 612 003	50 609 766
Forsikring	2 654 196	2 556 926	22 597 652	24 178 518
NIS årsavgift/tonnasjeavgift	630 339	574 069	5 400 603	5 352 701
SUM	47 016 889	45 650 340	404 665 322	428 904 668

Note 3 - Varige driftsmidler

Kostpris og ordinære avskr.	USD	USD	NOK	NOK
Kostpris 1.1	607 484 892	604 011 893	3 924 416 583	3 892 024 298
+ tilgang i perioden	3 251 357	3 472 999	27 857 731	32 392 285
- avgang i perioden	-19 522 964	0	-124 037 030	0
Kostpris 31.12	<u>591 213 285</u>	<u>607 484 892</u>	<u>3 828 237 284</u>	<u>3 924 416 583</u>
Akk. ordinære avskrivninger 1.1	386 504 613	371 991 080	1 986 590 522	1 858 693 990
+ periodens ordinære avskrivninger	14 709 031	14 513 533	129 627 516	127 896 532
- akk. ord. avskrivninger solgte driftsmidler	-14 602 160	0	-80 368 760	0
Akk. ordinære avskrivninger 31.12	<u>386 611 484</u>	<u>386 504 613</u>	<u>2 035 849 277</u>	<u>1 986 590 522</u>
Aktiverte dokkekostnader pr. 1.1	22 247 321	12 118 999	202 478 168	104 861 659
Dokkekostnader i perioden	23 668 250	18 043 178	203 781 827	166 576 809
-avskrivninger	-10 016 786	-7 914 855	-89 144 670	-68 960 300
- avgang i perioden	0	0	0	0
Aktiverte dokkekostnader pr. 31.12	<u>35 898 786</u>	<u>22 247 321</u>	<u>317 115 325</u>	<u>202 478 168</u>
Regnskapsmessig bokført verdi 31.12	<u>240 500 586</u>	<u>243 227 601</u>	<u>2 109 503 331</u>	<u>2 140 304 229</u>
Økonomisk levetid	25 år	25 år	25 år	25 år
Avskrivningsprofil	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 4 - Egenkapital

Endringer i egenkapital fremkommer slik:	NOK	USD
Egenkapital pr 01.01.21	1 799 142 704	203 244 300
Periodens resultat	925 814 330	107 040 820
Konsernbidrag	<u>-562 291 150</u>	<u>-63 756 168</u>
Egenkapital pr 31.12.21	<u>2 162 665 884</u>	<u>246 528 950</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

Seelskapet hadde pantelån på totalt USD 89 118 286 pr 31.12.2021. Sum bokført verdi pantsatte skip var på USD 240 500 586 tilsvarende NOK 2 109 503 331

Note 6 - Mellomværende med konsern

	31.12.2021 USD	31.12.2020 USD	31.12.2021 NOK	31.12.2020 NOK
Fordring mot konsernselskap	33 108 828	40 081 570	292 000 000	342 000 000
Gjeld til konsernselskap	63 756 168	0	562 291 150	0



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	19 595 990	11 710 877	172 824 878	85 905 636
Obligasjoner	31 226 275	0	275 397 006	0
Årets resultatførte verdiendring	4 018 830		40 681 259	

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
	2021	2021
Lønn	10 698 673	1 246 664
Folketrygdavgift	2 071 699	238 978
Pensjonskostnader	2 179 293	242 291
Andre ytelser	41 879	4 897
Sum	14 991 544	1 732 831

Gjennomsnittlig antall ansatte: 8

	NOK	NOK	USD	USD
	Daglig leder	Styret	Daglig leder	Styret
Godtgjørelser (i kroner)				
Lønn og bonus	2 624 155	0	305 522	0
Ytelse til pensjonsforpliktelse	293 481	0	31 220	0
Annen godtgjørelse	9 101	0	1 060	0
	2 926 737	0	337 801	0

Note 10 - 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 forsikringselskap.

	NOK	NOK	USD	USD
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Pensjonskostnad				
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	2 424 862	1 945 416	274 946	227 998
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	333 092	358 071	37 768	41 965
Brutto pensjonskostnad	2 757 954	2 303 487	312 714	269 963
Forventet avkastning av pensjonsmidler	-496 418	-450 006	-56 287	-52 740
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	2 261 536	1 853 481	256 427	217 223
Resultatførte estimater og avvik	0	0	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	0	0	0	0
Resultat før actuarielt tap (gevinst)	271 213	196 996	30 752	23 087
Netto pensjonskostnad	2 532 749	2 050 476	287 179	240 311

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:

	NOK	NOK	USD	USD
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Pensjonsforpliktelser brutto	-23 611 345	-19 593 620	-2 677 205	-2 296 325
Pensjonsmidler (markedsverdi)	24 500 000	20 400 000	2 777 967	2 390 830
Ikke resultatførte estimat avvik	7 795 514	6 108 199	883 905	715 866
Pensjonsmidler netto	8 684 169	6 914 579	984 667	810 372

Økonomiske forutsetninger:

Avkastning på pensjonsmidler	3,10 %
Diskonteringsrente	1,90 %
Årlig lønnsvekst	2,75 %
Årlig økning i folketrygdens grunnbeløp	0,00 %
Årlig regulering av pensjoner	2,50 %

Som aktuariemessige 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 111 500 herav bistand NOK 26 400

Note 12 - Skatt

	NOK	NOK	USD
Betalbar skatt	Grunnlag	22 %	22 %
Skatt av finansinntekt 2021	0	0	0
Sum betalbar skatt		0	0
Skattekostnad	Grunnlag	Skatt 22%	Skatt 22%
Endring i utsatt skattefordel		3 466 399	393 042
Betalbar skatt		0	0
Avregning fjoråret		0	0
Sum skattekostnad		3 466 399	393 043

Utsatt Skattefordel

Utsatt skattefordel på NOK 12,6 mill er beregnet med 22% av fremførbart skattemessig underskudd (NOK 122,58 mill), oppskrivning av selskapets aksjeportefølje (NOK - 20,95 mill), finansandel av urealisert disagio på regnskapmessig gjeld (NOK -53,14 mill) samt avskåret rentefradrag til fremføring (NOK 8,8) pr 31.12.2021

Note 13 - Bankinnskudd

Bundne skattetrekkmidler pr 31.12.2021 er på NOK 0