



ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2023 - GENERELL INFORMASJON

Enheten

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

Regnskapsår

Årsregnskapets periode:	01.01.2023 - 31.12.2023
-------------------------	-------------------------

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:	17.04.2024

Grunnlag for avgivelse

År 2023: Årsregnskapet er elektronisk innlevert
År 2022: Tall er hentet fra elektronisk innlevert årsregnskap fra 2023

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	2023	2022
RESULTATREGNSKAP			
Inntekter			
Salgsinntekt		116 700 000	198 651 000
Reiseavhengige kostnader		-7 255 000	-7 739 000
Sum inntekter		109 445 000	190 912 000
Kostnader			
Driftskostnader		52 857 000	49 141 000
Avskrivning av driftsmidler og immaterielle eiendeler		30 081 000	28 369 000
Administrasjonskostnader		2 074 000	2 037 000
Sum kostnader		85 012 000	79 547 000
Driftsresultat		24 433 000	111 365 000
Finansinntekter og finanskostnader			
Aksjeutbytte		938 000	612 000
Renteinntekt fra foretak i samme konsern			0
Annen renteinntekt		1 036 000	2 479 000
Verdijustering finansportefølje		-647 000	-5 199 000
Sum finansinntekter		1 327 000	-2 108 000
Annen rentekostnad		171 000	970 000
Annen finanskostnad		165 000	419 000
Sum finanskostnader		336 000	1 389 000
Netto finans		991 000	-3 497 000
Ordinært resultat før skattekostnad		25 424 000	107 868 000
Skattekostnad på resultat	12	520 000	925 000
Ordinært resultat etter skattekostnad		24 904 000	106 943 000
Årsresultat		24 904 000	106 943 000
Årsresultat etter minoritetsinteresser		344 349 310 000	1 095 578 621 0
Overføringer og disponeringer			



Resultatregnskap

Beløp i: USD	Note	2023	2022
Avgitt konsernbidrag		34 831 000	55 000 000
Avsatt til annen egenkapital		-9 925 000	51 942 000
Sum overføringer og disponeringer		24 906 000	106 942 000



Balanse

Beløp i: USD	Note	2023	2022
BALANSE - EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Utsatt skattefordel		41 000	351 000
Sum immaterielle eiendeler		41 000	351 000
Varige driftsmidler			
Skip og flytende installasjoner		278 619 000	245 841 000
Sum varige driftsmidler		278 619 000	245 841 000
Finansielle anleggsmidler			
Pensjonsmidler		1 171 000	1 032 000
Sum finansielle anleggsmidler		1 171 000	1 032 000
Sum anleggsmidler		279 831 000	247 224 000
Omløpsmidler			
Varer			
Fordringer			
Andre kortsiktige fordringer		13 189 000	13 969 000
Konsernfordringer			0
Sum fordringer		13 189 000	13 969 000
Investeringer			
Markedsbaserte aksjer		16 341 000	17 082 000
Sum investeringer		16 341 000	17 082 000
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Bankinnskudd, kontanter o.l.		958 000	30 085 000
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		958 000	30 085 000
Sum omløpsmidler		30 488 000	61 136 000
SUM EIENDELER		310 319 000	308 360 000



Balanse

Beløp i: USD	Note	2023	2022
BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital		30 837 000	30 837 000
Sum innskutt egenkapital		30 837 000	30 837 000
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital		257 709 000	267 634 000
Udisponert resultat			
Sum opptjent egenkapital		257 709 000	267 634 000
Sum egenkapital		288 546 000	298 471 000
Sum langsiktig gjeld		0	0
Kortsiktig gjeld			
Betalbar skatt		222 000	
Skyldig offentlige avgifter			
Kortsiktig konserngjeld		9 831 000	
Annen kortsiktig gjeld		11 720 000	9 889 000
Konsernbidrag			
Sum kortsiktig gjeld		21 773 000	9 889 000
Sum gjeld		21 773 000	9 889 000
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		310 319 000	308 360 000



Spar Shipping AS

Årsberetning

2023

Selskapet, som har forretningskontor i Bergen, hadde ved utgangen av året 26 heleide bulk-skip 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. Året var turbulent med til dels høye markedsforventninger ved inngangen til året, særlig i forhold til Kina og stimuli knyttet til lettelse rundt pandemi restriksjoner og forventet påfølgende vekst, som i tur ikke materialiserte seg. Markedet var preget av skiftende forventninger gjennom året, men godt timede slutninger ga resultater over det gjennomsnittsmarkedet skulle tilsi. Året var preget av nye reguleringer rundt utslipp fra skip med søkelys på digitalisering og innføring av nye rutiner for rapportering. Innføring av ny regulering knyttet opp mot karbonutslipp samt forberedelser mot EUs innføring av utslippskvoter for skipsnæring ga usikkerhet utover det vanlige og tok opp ressurser. Deler av utfordringen lå 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.

Valg av motpart var viktig med tanke på å kunne finne omforente løsninger under usikkerhet. Rederiet kapitaliserte samtidig på godt timede certepartier gjennom 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. Det var til dels store endringer i ratebildet gjennom året, hvilket også ga muligheter. I tillegg var USD sterk mot norske kroner gjennom hele fjoråret. Det ga løpende solid inntjening i norske kroner. Samlet var fjorårets resultat tilfredsstillende og kanskje særlig i lys av at Kina skuffet tørrbulk markedet med en svak åpning i kjølvannet av Covid-19 pandemien. Landet er dominerende innen tørrbulksektoren. Et svakt eiendomsmarked, koblet med svak forbrukertillit og mangel på utenlandsinvesteringer rammet landet hardt. Samtidig så man også en todeling med sterk vekst innen fornybar energi som sol og vind hvor det var rekordvekst. Tilsvarende innen elektriske biler og avansert elektronikk. Det er tydelig et skifte på gang hvor landet reelt sett gjennomgår en real hestekur.

Troen på at økonomien i Kina skal ta seg opp fortsetter og forventning til oppgang dradd ut i tid. Det er en underliggende forventning om at kinesisk etterspørsel skal ta seg opp, men at det vil ta tid.

Handelsretorikken mellom USA og Kina har vært fremtredende over lengre tid og således gitt betydelig usikkerhet knyttet til leveringskjeder. Det er en historie som fortsetter og som kan tenkes intensivert frem mot USA valget i november 2024. Krigen i Ukraina fortsetter som geopolitisk uromoment og i tillegg har Hamas sitt angrep på Israel og den påfølgende krig



knyttet til Gaza kommet inn som et nytt geopolitisk uromoment med stedfortrederkrig og ny piratvirksomhet som bi-effekt i forhold til internasjonal skipsfart i Rødehavet og Aden bukten. Risikoen ved å seile i området har økt og mye trafikk rutes i dag rundt Afrika. Det gir ekstra seilingstid og en mer kostnad knyttet til økonomi og 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 positivt med forventning om sterkere etterspørselsstimulanser. Det kan se ut til at sentralbanker får bukt med den høye inflasjonen vi har sett de senere år og at det gir tørrbulkmarkedet en ekstra stimulan. Dette kommer i tillegg til redusert fraktkapasitet som følge av redusert fart på skip som er en konsekvens av nye reguleringer med krav om utslippsreduksjoner fra skip. De nye utslippskravene må for alle praktiske formål håndteres innen eksisterende teknologi og da er fartsreduksjon det mest nærliggende svar som også gir umiddelbar effekt under tidscertepartier hvor reder i realiteten har gitt operatørkontroll og styring til annen part. Den umiddelbare effekt av lavere fart er redusert utslippsbelastning, men også at transportkapasitet bindes opp gjennom reiser som tar lengre tid som da igjen kan ha positiv påvirkning på ratene.

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 brorparten 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 verfts kapasitet og til dels høye nybyggingspriser, kombinert med høye finansieringskostnader som vanskelig har kunne forsvares gjennom tilgjengelige rater 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 så vel som regionalt? Manglende avklaring rundt regelverk for utslipp av veksthus gasser og karbonprising øker utfallsrommet for reder. Vi ser imidlertid tendenser til noe økt aktivitet også på nybyggingsiden.

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, geopolitikk 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 fryktet.

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. 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 forbedrede 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 krav. 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 er vi 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 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.

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. 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.

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. Priskonstighet 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.

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 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 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.

Flåten er forsikret mot totaltap gjennom Gard 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 tonnasjeverandør 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 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. 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.

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. Nybyggingsprisene har eskalert ytterligere opp for alle tonnasje typer og tilflyt av ny tørrbulktonnasje har vært begrenset frem til nå, men aktivitet ser ut til å tilta og det volder bekymring i den grad det betyr overkontrahering? 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 endring.

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 kreditttrisikoen som stor gitt det volatile ratebildet man står overfor. Kommende år introduseres miljøkvoter innen Europa. Det gir en ny kredittdimensjon og motpartsrisiko næringen ikke har hatt tidligere. Operasjonell drift er imidlertid god, og rederiet hadde solid kontantstrøm også gjennom år 2023. Resultatet for året var positivt.

Pengemarkedsrenten i USA har vært stigende de siste årene. Den var påvirket av sterk inflasjon i Amerikansk økonomi. Trigget 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 2024. 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 to 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 gjennom året som gikk. Belåningsgraden er derfor lav, og rederiet har ingen pantegjeld ved årets utgang.

Styret viser til at utviklingen i 2023 viser nedgang sammenlignet med foregående år med et driftsresultat fra skipene på USD 24,43 millioner, mot USD 111,37 millioner for 2022.

Man er tilfreds i lys av det utfordrende marked man har vært igjennom det siste år. 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.

Tørrbulkratene falt ned mot nivå for daglige driftskostnader rundt kinesisk nyttår 2023 for deretter å stige på forventninger om oppdemmet etterspørsel etter pandemien for deretter atter en gang å fisle ut frem mot sommeren. Året var turbulent og til dels tuftet på ufunderte forhåpninger om vekst i kina som aldri materialiserte seg. Det er imidlertid verdt å merke seg at bunnen heller aldri falt ut av markedet til tross for gjentatte skuffelser gjennom året i forhold til tørrbulkmarkedet.



Resultat før skatt viste USD 25,43 millioner mot USD 107,87 millioner det foregående år. Operasjonell drift var stabil og på linje med det foregående år. Styret fant det ikke nødvendig å regulere verdier utover det ordinære avskrivingsplan skulle tilsi. Balanseverdier ved årsskiftet er vel innenfor konservative megleranslag for verdier.

Styret foreslår at årets overskudd etter skatt stort USD 24,91 millioner disponeres som følger; USD 34,83 millioner avsettes til konsernbidrag, mens USD 9,93 millioner trekkes fra annen egenkapital.

Selskapet har befraktningsavtaler til ut i 2025 og styret anbefaler derfor fortsatt drift. Ved utgangen av 2023 og inn i 2024 er det 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 generelt som godt. Det tilstrebes likestilling mellom kjønnene. Selskapet har ingen pågående forsknings og utviklingsaktiviteter, men rederiet testet i lag med progressiv befrakter bærekraftig biodrivstoff gjennom hele fjoråret for derved å høste erfaring. Fremover så er intensjonen å rette fokus mot 2. 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 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 uførtredent på den vei som er staket ut i forhold til energi endring 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 rettviseende bilde av Spar Shipping AS' eiendeler og gjeld, samt finansielle stilling og resultat.



Det generelle bildet fra 2023 er at fraktmarkedene for tørrbulk normaliserte seg i kjølvannet av Covid-19 med rater som var betydelig ned fra de to foregående år. Ser man året under ett så var det turbulent med forventningstopper innimellom som i all hovedsak var relatert til gjenåpningen av Kina i etterkant av pandemien. Rederiet klarte å utnytte noen av disse toppene 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 tiltakende inflasjon som var ansett for å være et stort problem. Mye tyder på at man nå er i ferd med å få kontroll på problemet og prognosen fremover er at renten skal gradvis nedover ut mot slutten av året.

Ukraina har hatt betydelig suksess i å sikre eksport av jordbruksprodukter ut av Svartehavet i året som gikk og det har følgelig vært med på å styrke totalmarkedet for tørrbulk tonnasje. Likeså har vannmangel i Panamakanalen ført til betydelig deviasjon og endret reisemønster som binder opp tilgjengelig tonnasje. Tilsvarende skjer i forbindelse med urolighetene i Rødehavet og Gulf of Aden. Deler av skipsaktiviteten som normalt har gått via Suezkanalen blir nå rutet rundt Afrika som da gir flere reisedøgn og følgelig mindre tilgjengelig kapasitet som alt annet likt styrker tørrbulkmarkedet. Det er intet som tyder på noen snarlig løsning på de geopolitiske forhold. Om noe, så er verden blitt mer polarisert. Det er på sett og vis utfordrende å håndtere de geopolitiske skiftninger. Tilsvarende ser vi rundt energitransformasjonen hvor nytt regelverk knyttet til utslipp senker gjennomsnittsfarten på verdensflåten. Igjen reduserer det tilgjengelig kapasitet.

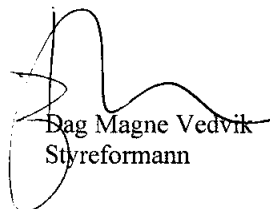
De nevnte faktorer har vært med på å opprettholde balansen i markedet til tross for at aktiviteten i Kina skuffet gjennom året. Særlig boliginvestering, privat konsum og utlendingers investeringer i Kina viste svakhet. Motstykket var sterk oppgang i grønn energi som vind og sol, samt elektriske biler. Landet viser vilje til reform på enkelte områder hvor innsatsfaktorene er typiske tørrbulkvarer som malm og konsentrater. Det balanserer nedgangen i byggesektoren.

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.

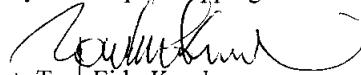
Kokstad, 31. desember 2023

17. april 2024


I styret for Spar Shipping AS



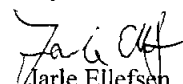
Dag Magne Vedvik
Styreformann



Tom Eide-Knudsen
Styremedlem



Iwan Eide Knudsen
Styremedlem



Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

RESULTATREGNSKAP PR. 31. DESEMBER 2023

2023 USD	2022 USD	NOTER	2023 NOK	2022 NOK
Driftsinntekter og -kostnader:				
116 700 502	198 651 532	Brutto fraktinntekter 2	1 234 945 110	1 892 385 980
-7 255 128	-7 739 174	Reiseavhengige kostnader	-76 469 901	-76 160 205
<u>109 445 373</u>	<u>190 912 358</u>		<u>1 158 475 210</u>	<u>1 816 225 775</u>
Driftskostnader				
-52 857 299	-49 141 301	Driftskostnader 3	-560 043 437	-475 339 290
-2 073 448	-2 037 053	Administrasjonskostnader 4, 5, 6	-21 972 326	-19 828 012
<u>54 514 627</u>	<u>139 734 003</u>	Fra skipenes drift	<u>576 459 446</u>	<u>1 321 058 473</u>
0	0	Salg av skip	0	0
-30 080 652	-28 369 047	Ordinære avskrivninger 7	-271 824 042	-251 890 133
<u>24 433 975</u>	<u>111 364 956</u>	Driftsresultat	<u>304 635 404</u>	<u>1 069 168 340</u>
Finansinntekter og -kostnader:				
938 418	612 349	Aksjeutbytte	10 059 580	5 325 660
1 035 921	2 478 829	Renteinntekter/andre inntekter	10 890 638	22 424 587
-170 771	-970 031	Rentekostnader og provisjoner	-1 737 216	-9 217 067
-646 897	-5 198 944	Verdijustering finansportefølje 8	-4 881 387	-28 122 358
<u>1 156 671</u>	<u>-3 077 796</u>	Sum finansinntekter/-kostnader	<u>14 331 615</u>	<u>-9 589 177</u>
25 590 646	108 287 160	Resultat før agio/disagio og skatter:	318 967 020	1 059 579 162
-165 133	-419 577	Agio/-disagio	30 674 532	45 118 361
<u>25 425 513</u>	<u>107 867 584</u>	Resultat før skattekostnad	<u>349 641 552</u>	<u>1 104 697 524</u>
-520 255	-925 091	Skatt 9	-5 292 242	-9 118 903
<u>24 905 258</u>	<u>106 942 492</u>	Nettoresultat	<u>344 349 310</u>	<u>1 095 578 621</u>
Disponering av årsresultatet				
34 830 522	55 000 000	Avsatt til konsernbidrag	354 210 500	556 465 000
-9 925 264	51 942 492	Overført til annen egenkapital	-9 861 190	539 113 621
<u>24 905 258</u>	<u>106 942 492</u>	Sum disponering	<u>344 349 310</u>	<u>1 095 578 621</u>



SPAR SHIPPING AS

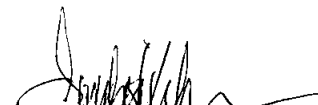
BALANSE PR. 31. DESEMBER 2023

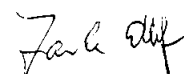
2023 USD	2022 USD	NOTER	2023 NOK	2022 NOK
EIENDELER				
Anleggsmidler:				
41 427	1 426 200	Utsatt skattefordel 9	421 414	3 459 326
278 618 918	245 840 913	Bokført verdi skip 7	2 590 934 724	2 182 985 050
1 170 739	984 667	Pensjonsmidler 5	11 909 229	10 181 402
<u>279 831 084</u>	<u>247 224 733</u>		<u>2 603 265 367</u>	<u>2 196 625 778</u>
Omløpsmidler:				
13 189 100	13 968 510	Diverse kortsiktige fordringer	134 164 805	137 691 790
16 340 785	17 081 804	Aksjer 8	166 225 003	168 380 471
	0	Lån 10		
957 651	30 085 280	Bankinnskudd 11	9 741 608	296 559 627
<u>30 487 537</u>	<u>61 135 594</u>		<u>310 131 416</u>	<u>602 631 888</u>
<u>310 318 621</u>	<u>308 360 327</u>	SUM EIENDELER	<u>2 913 396 783</u>	<u>2 799 257 666</u>
EGENKAPITAL OG GJELD				
Innskutt egenkapital:				
30 836 647	30 836 647	Aksjekapital 12	214 800 000	214 800 000
Opptjent egenkapital:				
257 709 484	267 634 748	Annen egenkapital 12	2 477 118 315	2 486 979 505
<u>288 546 132</u>	<u>298 471 396</u>		<u>2 691 918 315</u>	<u>2 701 779 505</u>
Langsiktig gjeld:				
0	0	Langsiktig lån 10	0	0
0	0	Pantegjeld, USD 13	0	0
<u>0</u>	<u>0</u>		<u>0</u>	<u>0</u>
Kortsiktig gjeld:				
11 720 355	9 888 931	Diverse kortsiktig gjeld	119 224 138	97 478 161
221 612	0	Betalbar skatt	2 254 330	0
0	0	Konsernlån	0	0
9 830 522	0	Konsernbidrag	100 000 000	0
0	0	Påløpte pantegjeldsrenter 13	0	0
<u>21 772 489</u>	<u>9 888 931</u>		<u>221 478 468</u>	<u>97 478 161</u>
<u>310 318 621</u>	<u>308 360 327</u>	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	<u>2 913 396 783</u>	<u>2 799 257 666</u>

Bergen,
31.12.2023/ 17.04.2024
i styret for
Spar Shipping AS


Tom Eide-Knudsen
Styremedlem


Dag Magne Vedvik
Styreleder


Iwan Eide Knudsen
Styremedlem


Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

Kontantstrømanalyse

	2023	2022	2023	2022
	USD	USD	NOK	NOK
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skatt	25 425 513	107 867 584	349 641 552	1 104 697 524
- Betalt skatt (inkl mottatt skatt revidert skatteoppgjør)	-15 770	-54 003	0	0
+ Ordinære avskrivninger	30 080 652	28 369 047	271 824 042	251 890 133
+/- Effekt av verdiendring aksjer	741 019	2 514 186	2 155 468	4 444 407
+/- Effekt av endring i pensjonsmidler	-137 860	-48 213	-1 727 827	-1 497 233
+/- Endring i kortsiktige fordringer og leverandørgjeld	12 441 355	-4 352 044	125 272 962	-42 599 070
+/- Andel finansresultat	-1 156 671	3 077 796	-14 331 615	9 589 177
= Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	67 378 238	137 374 353	732 834 582	1 326 524 938
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
- Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-62 858 657	-33 709 374	-679 773 717	-325 371 851
+ Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	0	0	0	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	-62 858 657	-33 709 374	-679 773 717	-325 371 851
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
+ Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	0	0	0	0
- Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	0	-89 118 286	0	-833 768 402
+ Finansresultat	1 156 671	-3 077 796	14 331 615	-9 589 177
+ Innbetaling av egenkapital	0	0	0	0
+ Konserninteroverføring/ endring fordr/gjeld WCI	-34 830 522	-85 389 938	-354 210 500	-826 756 150
= Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-33 673 851	-177 586 020	-339 878 885	-1 670 113 729
= Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-29 154 270	-73 921 041	-286 818 020	-668 960 643
+ Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	30 085 280	104 057 156	296 559 627	917 721 680
+ Valutakursendringer	26 641	-50 835	0	47 798 590
= Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	957 651	30 085 280	9 741 608	296 559 627



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

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 optas.

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. 31.12.2023 USD/NOK = 10,1724

	2023	2022	2023	2022
Note 3 - Driftskostnader	USD	USD	NOK	NOK
Mannskapskostnader	29 616 810	27 392 118	313 988 378	264 766 660
Beholdninger & reservedeler	8 711 623	8 940 844	92 459 733	86 671 762
Smøreolje	2 427 627	2 174 158	25 795 313	21 078 789
Reparasjon & vedlikehold	2 495 275	1 991 669	26 447 354	19 264 264
Diverse driftskostnader	6 443 307	5 408 993	68 134 170	52 445 182
Forsikring	2 572 707	2 648 459	27 185 042	25 633 047
NIS årsavgift/tonnasjeavgift	589 949	585 059	6 033 447	5 479 586
SUM	52 857 299	49 141 301	560 043 437	475 339 290

Note 4 - Lønn og godtgjørelse

	NOK	USD
	2023	2023
Lønn	13 475 962	1 279 168
Folketrygdavgift	2 880 940	272 459
Pensjonskostnader	2 596 071	235 323
Andre ytelser	82 797	7 880
Sum	<u>19 035 770</u>	<u>1 794 830</u>

Gjennomsnittlig antall ansatte: 8

	NOK	NOK	USD	USD
Godtgjørelser (i kroner)	Daglig leder	Styret	Daglig leder	Styret
Lønn og bonus	3 122 169	0	295 528	0
Ytelse til pensjonsforpliktelser	845 522	0	80 033	0
Annen godtgjørelse	8 207	0	777	0
	<u>3 975 898</u>	<u>0</u>	<u>376 338</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 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 forsikringsselskap.

	NOK		USD	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Pensjonskostnad				
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	2 380 750	2 418 593	234 040	245 361
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	828 797	452 445	81 475	45 899
Brutto pensjonskostnad	3 209 547	2 871 038	315 515	291 260
Forventet avkastning av pensjonsmidler	-908 566	-421 458	-89 317	-42 756
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	2 300 981	2 449 579	226 198	248 504
Resultatførte estimater og avvik	0	0	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	0	0	0	0
Resultat før actuarielt tap (gevinst)	564 200	381 822	55 464	38 735
Netto pensjonskostnad	2 865 181	2 831 402	281 662	287 239

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:

	NOK		USD	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Pensjonsforpliktelser brutto	-32 585 111	-28 019 331	-3 203 286	-2 842 496
Pensjonsmidler (markedsverdi)	30 600 000	27 500 000	3 008 140	2 789 811
Ikke resultatførte estimat avvik	13 894 340	10 700 733	1 365 886	1 085 564
Pensjonsmidler netto	11 909 229	10 181 402	1 170 739	1 032 879

Økonomiske forutsetninger:

Avkastning på pensjonsmidler	4,80 %
Diskonteringsrente	3,10 %
Årlig lønnsvekst	3,50 %
Årlig økning i folketrygdens grunnbeløp	3,25 %
Årlig regulering av pensjoner	1,80 %

Som aktuariemessige 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 111 500 herav bistand NOK 7 000



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 7 - Varige driftsmidler

Kostpris og ordinære avskr.	USD	USD	NOK	NOK
Kostpris 1.1	621 406 113	591 213 285	4 119 304 996	3 828 237 284
+ tilgang i perioden	56 627 653	30 192 828	614 313 098	291 067 712
- avgang i perioden	0	0	0	0
Kostpris 31.12	<u>678 033 766</u>	<u>621 406 113</u>	<u>4 733 618 094</u>	<u>4 119 304 996</u>
Akk. ordinære avskrivninger 1.1	401 689 018	386 611 484	2 169 149 846	2 035 849 277
+ periodens ordinære avskrivninger	16 770 098	15 077 534	150 514 939	133 300 569
- akk. ord. avskrivninger solgte driftsmidler	0	0	0	0
Akk. ordinære avskrivninger 31.12	<u>418 459 116</u>	<u>401 689 018</u>	<u>2 319 664 786</u>	<u>2 169 149 846</u>
Aktiverte dokkekostnader pr. 1.1	26 123 818	35 898 786	232 829 900	317 115 325
Dokkekostnader i perioden	6 231 004	3 516 546	65 460 619	34 304 139
-avskrivninger	-13 310 554	-13 291 513	-121 309 103	-118 589 564
- avgang i perioden	0	0	0	0
Aktiverte dokkekostnader pr. 31.12	<u>19 044 267</u>	<u>26 123 818</u>	<u>176 981 416</u>	<u>232 829 900</u>
Regnskapsmessig bokført verdi 31.12	<u>278 618 918</u>	<u>245 840 913</u>	<u>2 590 934 724</u>	<u>2 182 985 050</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	16 340 785	11 710 877	166 225 003	85 905 636
Obligasjoner	0	0	0	0
Årets resultatførte verdiendring	-646 897		-4 881 387	



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 9 - Skatt

	NOK	NOK	USD
Betalbar skatt	Grunnlag	22 %	22 %
Skatt av finansinntekt 2023	10 246 954	2 254 330	221 612
Sum betalbar skatt		2 254 330	221 612
Skattekostnad	Grunnlag	Skatt 22%	Skatt 22%
Endring i utsatt skattefordel		3 037 912	298 643
Betalbar skatt	10 246 954	2 254 330	221 612
Avregning fjoråret		0	0
Sum skattekostnad		5 292 242	520 255

Utsatt Skattefordel

Utsatt skattefordel på kr. 421.414 er beregnet med 22% oppskrivning av selskapets aksjeportefølje (NOK6,9 mill), samt avskåret rentefradrag til fremføring (NOK 8,8) pr 31.12.2019

Note 10 - Mellomværende med konsern

	31.12.2023 USD	31.12.2022 USD	31.12.2023 NOK	31.12.2022 NOK
Fordring mot konsernselskap	0	0	0	0
Gjeld til konsernselskap	9 830 522	0	100 000 000	0

Note 11 - Bankinnskudd

Bundne skattetrekkmidler pr 31.12.2023 er på NOK 25,00



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 12 - Egenkapital

Endringer i egenkapital fremkommer slik:

	NOK	USD
Egenkapital pr 01.01.2023	2 701 779 505	298 471 396
Periodens resultat	344 349 310	24 905 258
Konsernbidrag	<u>-354 210 500</u>	<u>-34 830 522</u>
Egenkapital pr 31.12.2023	<u>2 691 918 315</u>	<u>288 546 132</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 31.12.2023



Til generalforsamlingen i Spar Shipping AS

Uavhengig revisors beretning for 2023

Konklusjon

Vi har revidert Spar Shipping sitt årsregnskap som viser et overskudd på USD 24 905 258. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2023, 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 2023 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, 17.04.2024
Collegium Revisjon AS

Åsmund Isaksen
statsautorisert revisor