



## ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2022 - GENERELL INFORMASJON

### Enheten

Organisasjonsnummer: 977 286 379  
Organisasjonsform: Aksjeselskap  
Foretaksnavn: ARRIVA SHIPPING AS  
Forretningsadresse: Bjoavegen 389  
5582 ØLENSVÅG

### Regnskapsår

Årsregnskapets periode: 01.01.2022 - 31.12.2022

### Konsern

Morselskap i konsern: Ja  
Konsernregnskap lagt ved: 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: Sindre Matre  
Dato for fastsettelse av årsregnskapet: 23.03.2023

### Grunnlag for avgivelse

År 2022: Årsregnskapet er elektronisk innlevert  
År 2021: Tall er hentet fra elektronisk innlevert årsregnskap fra 2022

*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, 09.06.2024



## Resultatregnskap

Beløp i: NOK	Note	2022	2021
<b>RESULTATREGNSKAP</b>			
<b>Inntekter</b>			
Fraktinntekt		542 048 524	382 350 089
Annen driftsinntekt		19 975 118	10 157 055
<b>Sum inntekter</b>		<b>562 023 642</b>	<b>392 507 144</b>
<b>Kostnader</b>			
Varekjøp og innleie av skip		238 731 442	190 074 883
Mannskapskostnader	6	51 948 254	39 437 080
Avskrivning på driftsmidler	1	22 549 437	19 033 325
Nedskrivning av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	1		
Annen driftskostnad	6	184 793 220	110 896 396
<b>Sum kostnader</b>		<b>475 472 916</b>	<b>340 408 360</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>64 001 289</b>	<b>33 065 460</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Annen renteinntekt		1 235 792	953 087
Annen finansinntekt		3 813 334	9 205 752
<b>Sum finansinntekter</b>		<b>5 049 126</b>	<b>10 158 839</b>
Annen rentekostnad		10 848 188	7 864 029
Annen finanskostnad		6 589 169	1 817 737
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>17 437 357</b>	<b>9 681 765</b>
<b>Netto finans</b>		<b>-12 388 231</b>	<b>477 073</b>
<b>Ordinært resultat før skattekostnad</b>		<b>51 613 058</b>	<b>33 542 533</b>
Skattekostnad på resultat	5	99 081	75 875
<b>Ordinært resultat etter skattekostnad</b>		<b>51 513 977</b>	<b>33 466 658</b>
<b>Årsresultat</b>		<b>51 513 977</b>	<b>33 466 658</b>
<b>Årsresultat etter minoritetsinteresser</b>		<b>51 513 977</b>	<b>33 466 658</b>
<b>Totalresultat</b>		<b>51 513 977</b>	<b>33 466 658</b>



## Resultatregnskap

<b>Beløp i: NOK</b>	<b>Note</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Overføringer og disponeringer</b>			
Tingsutbytte	3		12 000 000
Avsatt til annen egenkapital	3	51 513 977	21 466 658
Overført fra annen egenkapital	3		
<b>Sum overføringer og disponeringer</b>		<b>51 513 977</b>	<b>33 466 658</b>



## Balanse

Beløp i: NOK	Note	2022	2021
<b>BALANSE - EIENDELER</b>			
<b>Anleggsmidler</b>			
<b>Immaterielle eiendeler</b>			
Goodwill	1	24 700 000	27 871 429
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>24 700 000</b>	<b>27 871 429</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Maskiner og anlegg	1	18 529 393	13 933 420
Skip og flytende installasjoner	1	261 679 208	280 850 705
Maskiner, inventar m.v	1	11 622 592	7 132 496
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>291 831 193</b>	<b>301 916 620</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>			
Investering i datterselskap	9	12 987 073	11 337 073
Lån til foretak i samme konsern	7	19 910 667	10 293 000
Lån til tilknyttet selskap og felles kontrollert virksomhet	7	21 606 308	36 081 474
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>54 504 048</b>	<b>57 711 547</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>371 035 240</b>	<b>387 499 595</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
<b>Varer</b>			
<b>Sum varer</b>		<b>6 237 733</b>	<b>3 955 277</b>
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer	7	61 023 800	28 592 607
Andre kortsiktige fordringer		2 781 037	3 424 378
<b>Sum fordringer</b>		<b>63 804 837</b>	<b>32 016 985</b>
<b>Bankinnskudd, kontanter og lignende</b>			
Bankinnskudd, kontanter o.l.	2	33 784 420	20 590 202
<b>Sum bankinnskudd, kontanter og lignende</b>		<b>33 784 420</b>	<b>20 590 202</b>
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>103 826 991</b>	<b>56 562 465</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>474 862 231</b>	<b>444 062 060</b>



### Balanse

Beløp i: NOK	Note	2022	2021
<b>BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>Egenkapital</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Aksjekapital	3, 4	400 000	400 000
Beholdning av egne aksjer	3	11 000 000	11 000 000
Overkurs	3	2 250 000	2 250 000
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>13 650 000</b>	<b>13 650 000</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital	3	137 944 829	104 430 852
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>137 944 829</b>	<b>104 430 852</b>
<b>Sum egenkapital</b>		<b>151 594 829</b>	<b>118 080 852</b>
<b>Gjeld</b>			
<b>Langsiktig gjeld</b>			
<b>Annen langsiktig gjeld</b>			
Gjeld til kredittinstitusjoner	8	262 030 070	285 826 015
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>262 030 070</b>	<b>285 826 015</b>
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>262 030 070</b>	<b>285 826 015</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld	7	45 258 259	23 288 559
Betalbar skatt	5	99 081	75 875
Skattetrekk og andre trekk		2 241 433	1 294 651
Skyldig merverdiavgift		3 776 876	4 362 216
Gjeld til konsernselskap	7	1 500 000	3 000 000
Annen kortsiktig gjeld	7	8 361 683	8 133 893
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>61 237 332</b>	<b>40 155 193</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>323 267 402</b>	<b>325 981 208</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>474 862 231</b>	<b>444 062 060</b>



# Deloitte.

Deloitte AS  
Sundgaten 119  
Postboks 528  
NO-5501 Haugesund  
Norway

Tel: +47 52 70 25 40  
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Arriva Shipping AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

## Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Arriva Shipping AS som består av balanse per 31. desember 2022, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling 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 2022, 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 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 ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. 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 internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTL and each DTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no to learn more.

© Deloitte AS

Registrert i Foretaksregisteret Medlemmer av Den norske Revisorforening  
Organisasjonsnummer: 980 211 282

Penneo Dokumentnøkkel: ACSH8-1LFC-U700-J1KS6-D1WV-QLNWM



## Deloitte.

side 2  
Uavhengig revisors beretning -  
Arriva Shipping AS

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 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 de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Haugesund, 23. mars 2023  
Deloitte AS

**Knut Terje Fagerland**  
statsautorisert revisor

Penneo Dokumentnr: ACS418-1LCE-UY700-J1KS6-D11VW-QLNWM



# PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo"™ - sikker digital signatur.  
De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

## Knut Terje Fagerland

Statsautorisert revisor

Serienummer: 9578-5999-4-3201022

IP: 217.173.xxx.xxx

2023-04-14 09:47:18 UTC



Penneo Dokumentnøkkel: ACSH8-1LCF-UY700-JTKS6-DIVIV-QLNWM

Dokumentet er signert digitalt, med **Penneo.com**. Alle digitale signatur-data i dokumentet er sikret og validert av den datamaskin-utregnede hash-verdien av det opprinnelige dokument. Dokumentet er låst og tids-stemplet med et sertifikat fra en betrodd tredjepart. All kryptografisk bevis er integrert i denne PDF, for fremtidig validering (hvis nødvendig).

### Hvordan bekrefter at dette dokumentet er originalen?

Dokumentet er beskyttet av ett Adobe CDS sertifikat. Når du åpner dokumentet i

Adobe Reader, skal du kunne se at dokumentet er sertifisert av **Penneo e-signature service <penneo@penneo.com>**. Dette garanterer at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret.

Det er lett å kontrollere de kryptografiske beviser som er lokalisert inne i dokumentet, med Penneo validator - <https://penneo.com/validator>



# Årsregnskap 2022 Arriva Shipping AS

Resultatregnskap  
Balanse  
Noter til regnskapet

Org.nr.: 977 286 379

Arriva Shipping AS  
Kjøystredet 1  
4810 Brønnøysund  
Tlf: 73 50 00 00  
www.arriva.no





Arriva Shipping AS

Resultatregnskap

Note	Driftsinntekter og driftskostnader	2022	2021
	Fraktinntekt	542 048 524	382 350 089
	Annen driftsinntekt	19 975 118	10 157 055
	<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>562 023 642</b>	<b>392 507 144</b>
	Varekjøp og innleie av skip	238 731 442	190 074 883
6	Mannskapskostnader	51 948 254	39 437 080
6	Annen driftskostnad	184 793 220	110 896 396
	<b>Sum driftskostnader</b>	<b>475 472 916</b>	<b>340 408 360</b>
	<b>EBITDA</b>	<b>86 550 726</b>	<b>52 098 784</b>
1	Avskrivning på driftsmidler	22 549 437	19 033 325
	<b>Driftsresultat etter avskrivning</b>	<b>64 001 289</b>	<b>33 065 460</b>
	<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>		
	Annen renteinntekt	1 235 792	953 087
	Annen finansinntekt	3 813 334	9 205 752
	Annen rentekostnad	10 848 188	7 864 029
	Annen finanskostnad	6 589 169	1 817 737
	<b>Resultat av finansposter</b>	<b>-12 388 231</b>	<b>477 073</b>
	Resultat før skattekostnad	51 613 058	33 542 533
5	Skattekostnad på resultat	99 081	75 875
	<b>Resultat</b>	<b>51 513 977</b>	<b>33 466 658</b>
	<b>Årsresultat</b>	<b>51 513 977</b>	<b>33 466 658</b>
	<b>Overføringer</b>		
3	Tingsutbytte	0	12 000 000
3	Avsatt til annen egenkapital	51 513 977	21 466 658
	<b>Sum overføringer</b>	<b>51 513 977</b>	<b>33 466 658</b>



## Arriva Shipping AS

## Balanse

Note	Eiendeler	2022	2021
	<b>Anleggsmidler</b>		
	<b>Immaterielle eiendeler</b>		
1	Goodwill	24 700 000	27 871 429
	<b>Sum immaterielle eiendeler</b>	<b>24 700 000</b>	<b>27 871 429</b>
	<b>Varige driftsmidler</b>		
1	Maskiner og anlegg	18 529 393	13 933 420
1	Skip og flytende installasjoner	261 679 208	280 850 705
1	Maskiner, inventar m.v	11 622 592	7 132 496
	<b>Sum varige driftsmidler</b>	<b>291 831 193</b>	<b>301 916 620</b>
	<b>Finansielle driftsmidler</b>		
9	Investeringer i datterselskap	12 987 073	11 337 073
7	Fordringer konsernselskap	19 910 667	10 293 000
7	Lån til tilknyttet selskap og felles kontrollert virksomhet	21 606 308	36 081 474
	<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>	<b>54 504 048</b>	<b>57 711 547</b>
	<b>Sum anleggsmidler</b>	<b>371 035 240</b>	<b>387 499 595</b>
	<b>Omløpsmidler</b>		
	<b>Lager av varer og annen beholdning</b>	<b>6 237 733</b>	<b>3 955 277</b>
	<b>Fordringer</b>		
7	Kundefordringer	61 023 800	28 592 607
	Andre kortsiktige fordringer	2 781 037	3 424 378
	<b>Sum fordringer</b>	<b>63 804 837</b>	<b>32 016 985</b>
2	<b>Bankinnskudd, kontanter o.l.</b>	<b>33 784 420</b>	<b>20 590 202</b>
	<b>Sum omløpsmidler</b>	<b>103 826 991</b>	<b>56 562 465</b>
	<b>Sum eiendeler</b>	<b>474 862 231</b>	<b>444 062 060</b>



## Arriva Shipping AS

### Balanse

Note	Egenkapital og gjeld	2022	2021
	<b>Innskutt egenkapital</b>		
3, 4	Aksjekapital	400 000	400 000
3	Annen innskutt egenkapital	11 000 000	11 000 000
3	Overkurs	2 250 000	2 250 000
	<b>Sum innskutt egenkapital</b>	<b>13 650 000</b>	<b>13 650 000</b>
	<b>Opptjent egenkapital</b>		
3	Annen egenkapital	137 944 829	104 430 852
	<b>Sum opptjent egenkapital</b>	<b>137 944 829</b>	<b>104 430 852</b>
	<b>Sum egenkapital</b>	<b>151 594 829</b>	<b>118 080 852</b>
	<b>Gjeld</b>		
8	Gjeld til kredittinstitusjoner	262 030 070	285 826 015
	<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>	<b>262 030 070</b>	<b>285 826 015</b>
	<b>Kortsiktig gjeld</b>		
7	Leverandørgjeld	45 258 259	23 288 559
7	Gjeld til konsernselskap	1 500 000	3 000 000
5	Betalbar skatt	99 081	75 875
	Skattetrekk og andre trekk	2 241 433	1 294 651
	Skyldig merverdiavgift	3 776 876	4 362 216
7	Annen kortsiktig gjeld	8 361 683	8 133 893
	<b>Sum kortsiktig gjeld</b>	<b>61 237 332</b>	<b>40 155 193</b>
	<b>Sum gjeld</b>	<b>323 267 402</b>	<b>325 981 208</b>
	<b>Sum gjeld og egenkapital</b>	<b>474 862 231</b>	<b>444 062 060</b>

Ølensvåg, 23.03.2023  
Styret i Arriva Shipping AS

Edvard Lone Øverland  
styreleder

Jarle Matre  
nestleder

Rune Furseth  
styremedlem

Håvard Matre  
styremedlem

Bjørn Ødegård  
styremedlem

Harald Grimm  
styremedlem

Sindre Matre  
daglig leder

visma sign



## Regnskap Arriva Shipping AS Kontantstrømoppstilling

KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:	2022	2021
Ordinært resultat før skattekostnad	51 613 058	33 542 533
Periodens betalte skatt	-75 875	-71 480
Ordinære avskrivninger	22 549 437	19 033 325
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-15 834 696	-2 442 226
Endring i kundefordringer	-32 431 193	-2 560 508
Endring i leverandørgjeld	21 969 700	6 647 897
Endringer i mellomværende konsern og felles kontrollert virksomhet	-11 642 501	-13 264 623
Endring i andre omløpsmidler og andre gjeldsposter	-1 049 883	1 622 660
<b>Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>35 098 047</b>	<b>42 507 578</b>
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	34 568 734	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-28 026 619	-114 121 170
Innbetalinger ved salg av finansielle anleggsmidler	0	2 843 156
Utbetalinger ved kjøp av finansielle anleggsmidler	-1 650 000	0
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>4 892 115</b>	<b>-111 278 014</b>
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER:		
Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	19 100 000	85 275 517
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-42 895 944	-10 280 744
Netto endring i kassekreditt	0	0
Tilførsel ved fusjon	0	0
Utbetalinger av utbytte	-3 000 000	-2 000 000
Valutakursregulering langsiktig gjeld		
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>-26 795 944</b>	<b>72 994 773</b>
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	13 194 218	4 224 337
Beholdning av bankinnskudd, kontanter og lignende pr 01.01.	20 590 202	16 365 865
<b>Beholdning av bankinnskudd, kontanter pr 31.12.</b>	<b>33 784 420</b>	<b>20 590 202</b>



## Arriva Shipping AS NOTER TIL REGNSKAPET FOR 2022

### REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk i Norge.

### Varige driftsmidler og avskrivninger

Varige driftsmidler er vurdert til historisk kost etter fradrag for bedriftsøkonomiske avskrivninger som er beregnet på grunnlag av kostpris og antatt økonomisk levetid.

### Aksjer og andeler i tilknyttet selskap og datterselskap

Investeringer i datterselskaper vurderes etter kostmetoden. Investeringene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk.

Mottatt utbytte og konsernbidrag fra datterselskapene er inntektsført som annen finansinntekt. Tilsvarende gjelder for investeringer i tilknyttede selskaper.

Arriva Shipping AS med datterselskap inngår i konsernregnskapet til Arriva Holding AS, som er morselskapet i konsernet.

### Leieavtaler

Driftsmidler som leies på betingelser som i det vesentlige overfører økonomisk risiko og kontroll til selskapet (finansiell leasing), balanseføres under varige driftsmidler og tilhørende leieforpliktelse medtas som forpliktelse under rentebærende langsiktig gjeld til nåverdien av leiebetalningene. Driftsmiddelet avskrives planmessig, og forpliktelsen reduseres med betalt leie etter fradrag for beregnet rentekostnad.

### Valuta

Pengeposter (fordringer, gjeld og bankinnskudd) i utenlandsk valuta er omregnet til balansedagens kurs.

### Fordringer

Fordringene er oppført i balansen med fordringens pålydende etter fradrag for konstaterte og forventede tap.

### Bankinnskudd, kontanter og lignende

Bankinnskudd, kontanter og lignende inkluderer kontanter, bankinnskudd og andre betalingsmidler med forfallsdato som er kortere enn tre måneder fra anskaffelse.

### Kostnader

Kostnader regnskapsføres som hovedregel i samme periode som tilhørende inntekt. I de tilfeller det ikke er en klar sammenheng mellom utgifter og inntekter fastsettes fordelingen etter skjønnsmessige kriterier. Øvrige unntak fra sammenstillingsprinsippet er angitt der det er aktuelt.

### Inntekter

Inntekt regnskapsføres når den er oppjent, altså når krav på vederlag oppstår. Dette skjer når tjenesten ytes. Inntektene regnskapsføres med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

### Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser

Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon.

### Skatter

Selskapet krever seg lignet etter skattelovens §8-10 fig, som medfører at selskapet lynes for overskudd på finansinntekter.

Som følge av vederiskatteordningen vil det ikke være midlertidige forskjeller mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier som reverserer i fremtiden, og det balanseføres derfor ikke utsatt skatt i regnskapet.



## Arriva Shipping AS NOTER TIL REGNSKAPET FOR 2022

### Note 1 - Varige driftsmidler

	Avskr. år	Kostpris 1.1	Akk.avskr. 1.1	Tilgang	Avgang	Ord.avskr. fødselkr	Bokfverdi 31.12
Maskiner/inventar mv	5	27 064 783	5 998 867	12 525 023	0	3 438 954	30 151 985
Skip	9-27	363 882 662	83 031 958	15 501 595	18 734 037	15 939 054	261 679 208
Goodwill	9-27	48 200 000	20 328 571	0	0	3 171 429	24 700 000
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>439 147 445</b>	<b>109 359 396</b>	<b>28 026 619</b>	<b>18 734 037</b>	<b>22 549 437</b>	<b>316 531 193</b>

Leiekostnader for skip er i året kostnadsført med kr 30 225 000,-.

Skipende avskrives over forventet økonomisk levetid. Økonomisk levetid på skipene er 10 år.

Goodwill er henført forventet inntjenning pr skip og avskrives over skipets forventede levetid.

Av balanseført i maskiner og inventar utgjør balanseført leicavtaler kr 17 910 433,-.

### Note 2 - Bundne midler

I posten inngår bundne bankinnskudd med kr 1 115 422

### Note 3 - Egenkapital

	Aksjekapital	Overkurs-fond	Annen egenkapital imbetalt	Annen egenkapital	Sum egenkapital mor
Egenkapital pr 1.1	400 000	2 250 000	11 000 000	104 430 852	118 080 852
Årets resultat				51 513 977	51 513 977
Tilleggsutbytte				-18 000 000	-18 000 000
<b>Pr. 31.12</b>	<b>400 000</b>	<b>2 250 000</b>	<b>11 000 000</b>	<b>137 944 829</b>	<b>151 594 829</b>

### Note 4 - Aksjekapital

Aksjekapitalen i selskapet pr 31.12. består av følgende aksjeklasser

	Antall	Pålydende	Bokført
A-aksjer	400	1 000	400 000

### Eierstruktur

Selskapet eies 100 % av Arriva Invest AS, som igjen eies av Arriva Holding AS, RSL Holding AS, Mariho Holding AS og Hagni AS

	Ordinære aksjer i Arriva Invest AS	Eierandel	Stemmeandel
Arriva Holding AS - Jarle Matre, nestleder	77	77,0 %	77,0 %
RLS Holding AS - Sindre Matre, daglig leder	10	10,0 %	10,0 %
Mariho Holding AS Bjørn Ødegård, styremedlem	8	8,0 %	8,0 %
Hagni AS	5	5,0 %	5,0 %
<b>Totalt antall aksjer</b>	<b>100</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

### Note 5 - Årets skatter.

Selskapet krever seg lignet etter skatteleisens § 8-10 flg. Dette innebærer at selskapet beskattes for overskudd på finansinntekter. Øvrige inntekter beskattes ved uttredd fra ordningen.

	2022
Rente- og andre finansinntekter	1 235 791
Skattepliktig val/stagevinst/utdragsberettiget top	17 912
Annen finansinntekt	1 482
Renteutdrag	-2 957 682
Annen finanskostnad	-209 791
Ansømt framførbart underskudd	0
Grunnlag for betalbar skatt	-1 912 288
<b>Betalbar skatt av finansposter</b>	<b>22 %</b>
	<b>0</b>

### Årets skattekostnad:

Tonneskatt	99 081
Skatt av finansoverskudd	0
<b>Sum skattekostnad for året</b>	<b>99 081</b>



## Arriva Shipping AS NOTER TIL REGNSKAPET FOR 2022

### Note 6 - Ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte m.m.

Lønnskostnader består av følgende poster

Lønnskostnader	2022	2021
Lønnskostnader	45 038 424	37 352 632
Refusjon syss Sjøfolk	-1 692 141	-4 025 056
Arbeidsgiveravgift	2 909 826	1 739 418
Pensjonskostnader	1 277 333	1 145 708
Andre lønnskostnader	4 414 812	3 224 378
<b>Sum personalkostnader</b>	<b>51 948 254</b>	<b>39 437 080</b>

Gjennomsnittlig antall ansatte 139 122

Selskapet har etablert en OTP pensjon for de ansatte på land. Av de selende er det etablert de vanlige tariff-festede rettigheter og forpliktelser

### Ytelser til ledende personer i Arriva Shipping AS.

	Daglig leder	Styret
Lønn	1 260 220	98 700
Andre ytelser	5 267	0
	<b>1 265 487</b>	<b>98 700</b>

Lønn daglig leder er ubetalt fra Sandfrakt Holding AS

### Revisor

	Revisjon	Bistand
Kostnadsført i regnskapet for	156 000	272 230
	<b>156 000</b>	<b>272 230</b>

### Note 7. Mellomværende med selskap i samme konsern, nærstående m.v.

	Andre fordringer		Kundefordringer	
	2022	2021	2022	2021
Foretak i samme konsern	19 910 667	10 293 000	22 847 129	98 695
Nærstående selskap	21 606 308	36 081 474	0	0
<b>Sum</b>	<b>41 516 975</b>	<b>46 374 474</b>	<b>22 847 129</b>	<b>98 695</b>

	Annen kortsiktig gjeld		Leverandørgjeld	
	2022	2021	2022	2021
Foretak i samme konsern	1 500 000	3 000 000	21 062 451	4 182 367
Nærstående selskap	2 396 244	2 381 737	7 983	260 420
<b>Sum</b>	<b>3 896 244</b>	<b>5 381 737</b>	<b>21 070 434</b>	<b>4 442 787</b>

Selskapet kjøper management tjenester fra Sandfrakt Holding AS, det er for dette bokført en kostnad på NOK 14 040 000 i 2022

Selskapet leier skipene Sule Viking og Solfrjord fra Sama Shipping AS, og leier skipet Nor Viking fra Arriva Innovation AS. Det er for disse skipene bokført kostnad på NOK 53 453 000,-

### Note 8. Pantstillelser og garantier m.v.

Gjeld som er sikret ved pant o.l.	2022	2021
Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	262 030 070	285 826 015
Kortsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	0	-
<b>Sum</b>	<b>262 030 070</b>	<b>285 826 015</b>

Bokført verdi av eiendeler pantsatt for egen gjeld 363 189 743 340 843 978

### Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt

Gjeld til kredittinstitusjoner	2022	2021
	0	0

### Finansielle kontrakter

Selskapet har inngått rentebytteavtale som innebærer at selskapet betaler fast rente på deler av sine lån. Virkelige verdi av rentebytteavtalene er beregnet til MNOK 5,5. Virkelig verdi av kontrakten er ikke balanseført. Regnskapsmessig behandles rentebytteavtalen som konstantstromsøknring og tidfestes sammen den underliggende rentekostnaden.

Videre har selskapet inngått valutaswap som innebærer at delere av selskapets lån i NOK byttes til EUR i 2023



Arriva Shipping AS  
NOTER TIL REGNSKAPET FOR 2022

Note 9. Aksjer i datterselskap

Firma	Ansk. tidspunkt	Kontor	Eierandel / stemmeandel	Bokført verdi	Selskapets resultat	Selskapets egenkapital
Arriva Chartering AS	2018	Slavonger	51 %	5 219 450	7 471 632	500 000
Arriva Innovation AS	2019	Ølen	51 %	5 115 300	-2 347 444	7 569 230
Sama Shipping & Management AS	2018	Ølen	60 %	2 652 323	1 745 197	12 426 916
<b>Sum</b>				<b>12 987 073</b>	<b>6 869 385</b>	<b>20 496 146</b>

**ARRIVA**  
SHIPPING

## Styrets årsberetning for Arriva Shipping AS for 2022

### SELSKAPETS VIRKSOMHET

Arriva Shipping ble grunnlagt i 1972 av Johannes Matre som et familieeid rederi. Dermed kunne man se tilbake på mer enn 50 års drift siden etableringen. Selskapet er lokalisert med hovedkontor i Ølensvåg og avdelinger i Stavanger og Gdansk.

Rederiet tilbyr norske og europeiske industri- og entreprenørvirksomheter fleksible og pålitelige maritime transporttjenester.

Arriva Shipping eier og driver i alt 9 selvlossende tørrlastfartøyer med lastekapasitet fra 2.000 til 8.000 dødvekttonn. Selskapet bruker også innleid tonnasje, enten på tids- eller kommisjonsbaserte certepartier. Skipene opererer hovedsakelig i Nord-Europa hvor typiske laster er betong- og asfalttilslag, tømmer, flis, kull, koks, mineraler, gips, salt og betongelementer. Totalt transport-volum utgjorde ca. 4,6 mill. tonn bulkmaterialer hvorav 44 % industrivarer, 32 % tømmer og flis, 20 % betong- og asfalt-tilslag og 4 % andre bulkvarer. Fartøyene utførte i alt 1051 reiser til 15 ulike land.

Konsernet har rundt 180 ansatte fordelt på 162 sjøfolk og 18 i administrasjonen.

Rederiet søker å øke volumet ved å tilpasse kapasitet under rådende marked, primært gjennom utvikling av egen tonnasje, sekundært gjennom innbefraktning av eksternt tonnasje gjennom tidscertepartier. Det ønskes en rimelig balanse mellom kontraktsportefølje og samlet skipnings-kapasitet og mellom egen og innleid tonnasje.



*Fra venstre: Johannes Matre, Norvald Matre, Leif Kåre Matre og Olav Matre. Foto: Arriva Shipping*

Gjennom behovskontrakter oppnår selskapet en mer stabil og forutsigbar inntektsstrøm. Porteføljen av kontrakter kombinert med eksponering i spotmarkedet gjør at selskapet, til enhver tid, kan optimalisere seilingsmønsteret. De kontrakter selskapet tilbyr sine kunder; behovskontrakter/ Contracts of Affreightment (COAs) innebærer risiko gjennom at fraktet volum under kontraktene er betinget av et behov hos kundene.



## **ARRIVA** SHIPPING

En del av COA-avtalene inneholder ikke avtale om minimumsvolum. Denne type risiko har selskapet vært eksponert for over tid og er en risiko selskapet finner håndterbar.

Arriva Shipping er et såkalt nærskipfartsrederi og blir ansett som et viktig bindeledd mellom norsk industri og resten av verden. Nærskipfarten er det mest energieffektive transportalternativet for gods. Dette gjør at nærskipfarten vil ha et konkurransefortrinn fremover når etterspørselen etter løsninger som kan redusere klimautslippene øker.

De neste årene skal rederiet, sammen med resten av næringen, ta viktige grep for å redusere klimautslipp og dermed oppfylle ambisiøse klimakrav nasjonalt, regionalt og internasjonalt. Rederiets arbeidsgiverorganisasjon, Norges Rederiforbund, har sammen med sine medlemmer i nærskipfart satt en klar ambisjon om å ha Europas mest miljøvennlige nærskipfartsflåte.

I august tok rederiet, gjennom sitt datterselskap Arriva Innovation AS levering av sitt aller første nybygg i historien, MS «Nor Viking». Fartøyet er designet med tanke på å legge igjen et grønnere fotavtrykk og vesentlig forbedret energieffektivitet. MS «Nor Viking» er et såkalt batterihybrid fartøy og oppnår en teoretisk reduksjon i utslipp på nærmere 40 %.

### **RESULTAT, KONTANTSTRØM OG EGENKAPITAL**

Driftsinntektene for Arriva Shipping AS ble 562,0 millioner kroner i 2022 mot 392,5 millioner kroner i 2021. Dette er en økning på 43,2 % som i hovedsak skyldes bunkersjusteringsfaktor/bunkerstillegg pga økt oljepris. Noe av økningen må også tilskrives flere seilingsdøgn (økt kapasitet på egen og innleid tonnasje) samt rateøkninger. I tillegg fikk rederiet en salgsinntekt da ett av fartøyene i flåten ble solgt. Bruttoomsætningen i 2022 er for øvrig den høyeste i selskapets historie.

EBITDA ble 86,5 MNOK i 2022, mot 52,1 MNOK i 2021. Denne økningen skyldes en kombinasjon av økte fraktrater og mer optimaliserte logistikk-løsninger (mindre prosentvis ballastreiser m.m.) samt nevnte gevinst etter salget av MS «Norsund».

Driftsresultatet ga et overskudd på 64,0 MNOK (33,1 MNOK i 2021). Driftsmarginen i selskapet endte på 11,4 % i 2022, mot 8,7 % året før.

Årsresultatet viser et overskudd på 51,5 MNOK i 2022 mot et overskudd på 33,5 MNOK i 2021.

Den bokførte egenkapitalen pr 31.12.2022 var på 151,6 MNOK mot 118,1 MNOK pr 31.12.2021 og egenkapitalandelen utgjør 31,9 % (26,6 % i 2021). Basert på innhentede megleranslag på selskapets skip antar styret at den virkelige, verdjusterte egenkapitalen er vesentlig høyere enn den bokførte egenkapitalandelen.

Beholdningen av kontanter og kontantekvivalenter har økt fra 20,6 MNOK ved utgangen av 2021 til 33,8 MNOK pr 31.12.2022.

Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på MNOK 35,1 (MNOK 42,5).

Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter på MNOK 4,9 (MNOK -111,3).

Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter på MNOK -26,8 (MNOK 73,0).

### **MARKEDET/FREMTIDSUTSIKTER**

Norske rederier manøvrerer i stadig mer utfordrende geopolitiske farvann. Det sikkerhetspolitiske bakteppet er i rask endring, som følge av krigen i Ukraina, et mer anspent forhold mellom USA og Kina og ettervirkninger av koronapandemien.

Blant konsekvensene er høyere spenning, økt inflasjon, høyere energikostnader, økt proteksjonisme og mer uforutsigbarhet i internasjonal politikk. Endringene gir nye utfordringer og nye muligheter for skipsfarten.

Et politisk skifte i Norge høsten 2021, hvor ny regjering bestående av Arbeiderpartiet og Senterpartiet kom til makten, har også medført usikkerhet rundt rammevilkår som har vært stabile gjennom mange år. Her kan

## ARRIVA SHIPPING

nevnes lovforslaget om norske lønns- og arbeidsvilkår og Torvik-utvalgets prinsipale forslag om å avvikle tonnasjeskatten.



*AIS "Norsund" laster betongelementer i Mølstrøvdag (Sveio) ved Ølen Betong sin fabrikk. Foto: Leif Erik Larsen*

På et generelt grunnlag har 2022 vært et år med store utslag på omsetningen i de ulike rederisegmentene. Samlet har inntektene til rederiene, organisert i Norges Rederiforbund, økt med om lag 25 prosent. Etterspørselen etter skip har økt i både 2021 og 2022, med henholdsvis 6,1 og 5,9 prosent. Forklaringene finnes i vekst i etterspørsel etter tonnasje som følge av at handel og aktivitet er på vei tilbake til normalen etter koronapandemien, og økt etterspørsel etter norsk gass som følge av Russlands krig i Ukraina. Short Sea-segmentet har sett en mer beskjeden vekst i 2022 på om lag tre prosent, som ligner et normalår. Forventningene for 2023 er en vekst på om lag 15 prosent.

I segmentet som selskapet opererer i, er tilbudssiden preget av lite nybygging de siste ti årene og viser dermed en negativ flåtevekst på cirka 9 %. På tross av en stadig aldrende nærskipfartflåte, kombinert med lite tilflyt av ny tonnasje, opplever rederiet en bedre markedsbalanse innen nærskipfart enn tidligere. Selskapet tror utviklingen vil fortsette og ser ingen tegn på kort sikt at tilbudssiden vil endres.

Arriva Shipping har gjennom året hatt en svært høy kontraktsdekning (88 % i 2022) og har dermed i svært liten grad tatt del i et nærmest all-time-high spotmarked for selvlossere. På den andre siden har et sterkt spotmarked medført markante rateøkninger ved fornyelse av flere strategisk viktige kontrakter. Selskapet har gjennom de siste årene stadig styrket sin markedsposisjon gjennom etablering av nye kunderelasjoner i ulike bransjer (Metallurgisk industri, tømmerindustri, betong- og asfaltindustri m.m.). Økte rater de senere år har bidratt til at kontraktsporteføljen nå gir høyere inntjening.



## FINANSIELL RISIKO

Rederiet har i 2022 hatt inntekter i NOK (59 %) og EUR (41 %), mens driftskostnadene er også i hovedsak NOK og EUR. De siste årene har EUR andelen av inntektene vært økende som har gitt en bedre balanse og mindre kjøp av EUR (salg av NOK) for å dekke inn EUR utgiftene. Det forventes i 2023 at andelen av EUR inntekter økes til nærmere 70 % og tilsvarende reduksjon av NOK til cirka 30 %. Dette har sammenheng med at en av de største enkeltkontraktene, som ble reforhandlet og fornyet i 2022, legges om til EUR (fra NOK).

Selskapets pantegjeld fordelt på NOK og EUR gjenspeiler i stor grad inntektsforholdet mellom NOK og EUR. Samtidig er det inngått valutaswap som innebærer at deler av selskapets pantegjeld i NOK byttes til EUR i løpet av 2023. Hensikten er å følge utviklingen i inntektsbildet og slik redusere selskapets valutaeksponering for kursendringer mellom NOK/EUR.

Finansielle instrumenter (derivater) blir fortløpende vurdert benyttet for å eventuelt styre renterisikoen i låneporteføljen. Selskapet inngikk sommeren 2020 en rentebytteavtale på fem år tilsvarende cirka 40 % av den totale lånekapitalen. Virkelig verdi av denne rentebytteavtalen er pr 31.12.2022 oppgitt til MNOK 5,5. Selskapet vurderer løpende å sikre prisen på driftsrelaterte råvarer (bunkers). Selskapet skal ha en lav/moderat risikoholdning i sin finansforvaltning. Denne holdningen reflekterer selskapets søken etter å balansere en best mulig avkastning i forhold til å kontrollere/reducere risiko.

Selskapets likviditet har de siste årene vært økende og er pr 31.12.2022 tilfredsstillende.

Kredittrisiko for at motparter ikke har økonomisk evne til å oppfylle sine forpliktelser oppfattes som lav. Historisk har det vært lite tap på fordringer. Dette gjaldt også for 2022, der det ikke har vært noen tap på krav. Det brukes ulike typer verktøy og beregningsmodeller som gir statistiske risikovektninger i forhold til evt. manglende oppgjør fra kunder.

Det er tegnet styreansvarsforsikring som dekker mulige krav om erstatning som kan bli rettet mot styrets medlemmer og daglig leder fra foretaket og/eller tredjepersoner. Forsikringen dekker krav inntil 25 MNOK.

## HELSE, MILJØ OG SIKKERHET(HMS) OG KVALITETSSIKRING(KS)

Selskapet opererer i henhold til norske og internasjonale regler/standarder og er sertifisert iht. ISM (International Safety Management), ISPS (International Ship and Port Facility Security) og MLC (Maritime Labour Convention) krav. Mannskapene ombord er gitt opplæring i rederiets prosedyrer som er godkjente i henhold til kravene i STCW-95 (Seafarers Training Certification and Watchkeeping Code). Interne revisjoner gjennomføres på alle skip og kontorer på årlig basis.

Selskapet hadde gjennomsnittlig 139 ansatte i 2021, mot 122 ansatte i 2021.

Det blir foretatt regelmessige medarbeiderundersøkelser for å avdekke at det generelle arbeidsmiljøet er tilfredsstillende. Selskapets ledelse og de ansatte samarbeider kontinuerlig for å forbedre arbeidsmiljøet, herunder å unngå enhver diskriminering knyttet til alder, kjønn, nasjonalitet, funksjonshemming, religion, hudfarge, legning og lignende. Sykefraværet blant de ansatte i selskapet var 2,7 % i 2022 fordelt mellom langtidsfravær 2,2 % og korttidsfravær 0,5 %. Tilsvarende tall for 2021 var 2,0 % fordelt mellom langtidsfravær 1,5 % og korttidsfravær 0,5 %.

**ARRIVA**  
 SHIPPING


Besetningen på MS «Nor Viking» i Aliğa (Tyrkia) på den lange ferden hjem fra Kina. Foto: Arriva Shipping

Av konsernets administrasjonsansatte er fordelingen 82 % menn og 18 % kvinner. Av seilende var det 3 kvinner ved årsskiftet. Ved rekruttering av medarbeidere er likestilling et vesentlig kriterium. Tilgangen på kvinnelig seilende personell er svært begrenset både i Norge og internasjonalt. Det jobbes aktivt i det maritime spekteret med å sikre bedre kjønnsbalanse i næringen fremover.

Ved ansettelse, så vel på sjø som på land, er det selskapets målsetting at alder, kjønn, nasjonalitet, funksjonshemming, religion, hudfarge, legning og lignende ikke skal påvirke ansettelsesprosessen. Hovedkriteriet i alle ansettelse er faglig kvalifikasjon, kombinert med tidligere erfaring og at kandidatens referanser og annen dokumentasjon underbygger tilstrekkelige forutsetninger for å utføre det aktuelle arbeidet.

Hva angår kjønnsfordeling i selskapets styre består dette av seks mannlige styremedlemmer. Det har ikke vært tilfeller av alvorlig personskade/dødsfall som følge av uhell om bord.

#### YTRE MILJØ

Selskapet er tilnærmet utelukkende involvert i transport av tørrlastprodukter, containere og stykk gods, der eventuelle utslipp fra last ikke forventes å gjøre særlig skade på miljøet. Bunkersforbruk medfører utslipp av bl.a. CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og SO<sub>x</sub> til luft. Selskapets type skip forbruker lite bunkers pr. transportert tonn noe som følgelig gir lavt utslipp pr. tonn/mil. Eventuelle utslipp av skipenes bunkersoljer eller spilloljer som følge av havari vil også kunne medføre miljøskader. Gjennom SECA (Sulphur Emission Control Area) er utslipp av SO<sub>x</sub> betydelig redusert de senere år. Fra og med 01.01.2020 har Arriva mer enn innfridd IMO's regulering ved kun å forbruke Marine Gas Oil (MGO 0,1 prosent svovel) drivstoff både innenfor og utenfor SECA. Kravet er maksimalt 0,5 % svovelinnhold utenfor SECA og 0,1 % innenfor SECA.

Arriva arbeider kontinuerlig med å redusere den totale utslippsbalansen forbundet med drift av skipene. MS «Nor Viking» som ble levert i 2022 er et viktig steg i riktig retning mot å redusere karbonavtrykket i rederiet. Fartøyet har en stor batteripakke (1456 kWh) slik at skipet kan legge til og fra kai uten utslipp og ikke minst kan skipet seile utslippsfritt i forbindelse med inn- og utseilinger til havner. I tillegg vil laste- og losseoperasjonene skje elektrisk og utslippsfritt. Det nye skipet reduserer bunkersforbruket med mer enn 30 prosent sammenlignet med de øvrige fartøyene i rederiets flåte. Det tilsvarer kutt på rundt 400 tonn drivstoff og omkring 1200 tonn CO<sub>2</sub> per år, som tilsvarer utslippene fra 450 personbiler.

I årene fremover ønsker konsernet å bygge flere nye skip med lavutslipp- og nullutslippsteknologi.

**ARRIVA**  
SHIPPING

Selskapet begynte i 2020 med å dokumentere alle sine utslipp og rapportere til ulike instanser slik som f.eks. kunder og andre forretningsforbindelser.

I 2008 tiltrådte konsernet næringslivets NO<sub>x</sub>-fond som har som formål å arbeide for at virksomheter i Norge gjennomfører NO<sub>x</sub>-reducerende tiltak raskt og kostnadseffektivt og at medlemmene medvirker til dette. I 2011 ble et av skipene modifisert for å redusere NO<sub>x</sub>. Høsten 2014 ble ytterligere et skip tilsvarende modifisert. Rederiet rapporterer kvartalsvis til Tollvesenet oppgave over omsetning/uttak/levering av NO<sub>x</sub>. Samlet utgjorde dette 202.097 kg NO<sub>x</sub> i 2022. Utslipet i 2021 var på 152.202 kg NO<sub>x</sub>. Ser man utslippene opp imot transportert pr. tonn/mil i årene 2022 så er det faktisk en svak nedgang. Dette har sammenheng med større fartøyer med høyere lastekapasitet.

Arriva sin flåte vil fortløpende bli tilpasset til å ta imot landstrøm. Bruk av landstrøm gjør at skipene kan stoppe sine hjelpemotorer (generatorer) og bidrar igjen til reduksjon av både CO<sub>2</sub> og støy. Fartøyene ligger i havn gjennomsnittlig over 40 % av tiden og en vil da i årene fremover kunne oppnå en betydelig utslippsreduksjon.

Ballastvannkonvensjonen, som ble vedtatt av IMO i 2004 (trådte først i kraft fra 08.09.2017), regulerer inntak, utslipp og behandling av ballastvann og sedimenter. Konvensjon stiller krav om at alle skip skal rense sitt ballastvann før det skiftes ut og har som mål å begrense spredning av fremmede arter gjennom ballastvann. Dette innebærer at skipene skal ha IMO godkjent utstyr for rensing av ballastvann i drift om bord, senest ved første fornyelse av det internasjonale sertifikatet for hindring av oljeforurensning etter 8. september 2017.

I skrivende stund har 8 av 9 fartøy i flåten fått installert ballastrensesystem. Det siste fartøyet vil i 2024 få dette installert i forbindelse med klassefornyelse.



MS "Vørøgl" passer Brevik. Foto: Vidar Koløy

**ARRIVA**  
SHIPPING**BÆREKRAFT**

Arriva Shipping har iverksatt de viktige arbeidene knyttet til bærekraft og vil i løpet av 2023 publisere sin første bærekraftsrapport. Bærekraftsrapporten vil da også dekke krav etter Lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven). Rapporten vil tilgjengeliggjøres på selskapets nettsider.

FNs bærekraftsmål er selvsagt en rettesnor i dette arbeidet. Høsten 2021 valgte rederiet følgende bærekraftsmål:



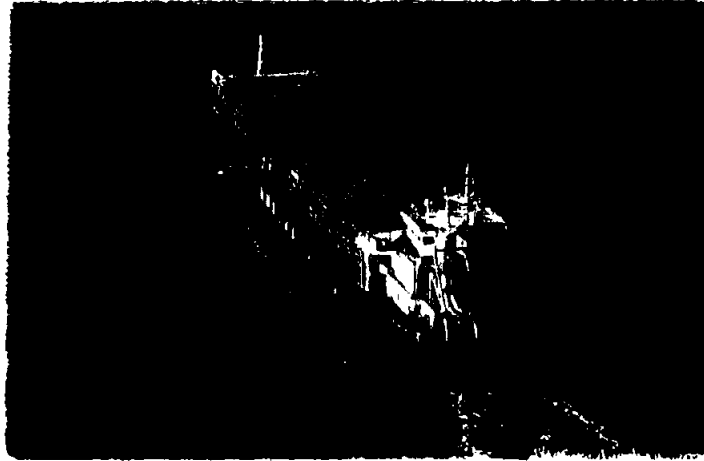
Norges Rederiforbund, rederiets arbeidsgiverorganisasjon, har utarbeidet "Guidelines for ESG reporting in the shipping and offshore industries" hvor formålet er å klargjøre bærekrafts-rapporteringen for medlemsrederiene, slik at det blir enklere å imøtekomme ulike interessenters krav og forventninger om relevant informasjon fra selskapene.

Når det gjelder bærekraft kan rederiet i 2022 vise til et konkret eksempel og prosjekt som innebar at en utrangert gravemaskin ble satt i land og ble såkalt nullstilt. Det innebærer at kritiske komponenter ble byttet ut eller totaloverhelt og maskinen ble satt i stand igjen. Deretter ble maskinen installert på et av de andre skipene i flåten. Denne syklusen planlegges nå i årene fremover og er et viktig bidrag innenfor bærekraft.

Sjøtransport er den mest miljøvennlige måten å transportere gods og varer på i selskapets markedsområde, og både for EU og norske myndigheter er det et overordnet mål å få mer gods fra vei til sjø. Kundene har begrensede alternativer for transport av bulklast og selskapet opplever at ønsket om å velge miljøvennlige løsninger er økende.



**ARRIVA**  
SHIPPING



*MS "Norheim" lastet med tømmer på sørgående ved Bergen. Foto: Alf Kåre Aasebø 5 - 2023*

#### **FORTSATT DRIFT**

Styret anser at forutsetningen om fortsatt drift er til stede og årsregnskapet for 2022 er satt opp under denne forutsetning.

Ølensvåg, 23. mars 2023

Edv. Lone Øverland  
styreleder

Jarle Matre  
nestleder

Rune Furseth  
styremedlem

Håvard Matre  
styremedlem

Bjørn Ødegård  
styremedlem

Sindre Matre  
daglig leder

**SIGNATURES****ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 22 pages before this page  
Dokumentet inneholder 22 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 22 sivua ennen tätä sivua  
Dette dokument inneholder 22 sider før denne side

Detta dokument innehåller 22 sidor före denna sida

**Edvard Lone Øverland**

Edvard Lone Øverland  
1984-04-15

**Jarle Matre**

Jarle Matre  
1984-04-15

**Rune Furseth**

Rune Furseth  
1984-04-15

**Harald Grimm**

Harald Grimm  
1984-04-15

**Håvard Matre**

Håvard Matre  
1984-04-15

**Bjørn Ødegård**

Bjørn Ødegård  
1984-04-15

**Sindre Matre**

Sindre Matre  
1984-04-15

Edvard Lone Øverland

Jarle Matre

Rune Furseth

Harald Grimm

Håvard Matre

Bjørn Ødegård

Sindre Matre

