



ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2022 - GENERELL INFORMASJON

Enheten

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

Regnskapsår

Årsregnskapets periode:	01.01.2022 - 31.12.2022
-------------------------	-------------------------

Konsern

Morselskap i konsern:	Nei
-----------------------	-----

Regnskapsregler

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

Årsregnskapet fastsatt av kompetent organ

Bekreftet av representant for selskapet:	Dag Magne Vedvik
Dato for fastsettelse av årsregnskapet:	30.05.2023

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, 15.09.2023



Resultatregnskap

Beløp i: USD	Note	2022	2021
RESULTATREGNSKAP			
Inntekter			
BRUTTO FRAKTINNTEKTER		198 651 532	180 143 121
REISEAVHENGIGE KOSTNADER		-7 739 174	-9 089 808
SALG AV SKIP		0	8 440 175
Sum inntekter		190 912 358	179 493 488
Kostnader			
DRIFTSKOSTNADER	2	49 141 301	47 016 889
Avskrivning på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3	28 369 047	24 725 817
ADMINISTRASJONSKOSTNADER		2 037 053	1 994 072
Sum kostnader		79 547 401	73 736 778
Driftsresultat		111 364 957	105 756 710
Finansinntekter og finanskostnader			
AKSJEUTBYTTE		612 349	1 949 522
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		0	695 394
Annen renteinntekt		2 478 829	13 838
VERDIJUSTESRING FINANSPORTEF		-5 198 944	4 018 830
Sum finansinntekter		-2 107 766	6 677 584
Rentekostnad til foretak i samme konsern		0	0
Annen rentekostnad		970 031	2 741 518
DISAGIO		419 577	2 258 913
Sum finanskostnader		1 389 608	5 000 431
Netto finans		-3 497 374	1 677 153
Ordinært resultat før skattekostnad		107 867 583	107 433 863
Skattekostnad på ordinært resultat	12	925 091	393 043
Ordinært resultat etter skattekostnad		106 942 492	107 040 820
Årsresultat		106 942 492	107 040 820
Overføringer og disponeringer			



Resultatregnskap

Beløp i: USD	Note	2022	2021
Avgitt konsernbidrag		55 000 000	63 756 168
Overføringer til/fra annen egenkapital		51 942 492	43 284 652
Sum overføringer og disponeringer		106 942 492	107 040 820



Balanse

Beløp i: USD	Note	2022	2021
BALANSE - EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Utsatt skattefordel	12	350 941	1 426 200
Sum immaterielle eiendeler		350 941	1 426 200
Varige driftsmidler			
SKIP	3	245 840 913	240 500 586
Sum varige driftsmidler		245 840 913	240 500 586
Finansielle anleggsmidler			
PENSJONSMIDLER		1 032 879	984 667
Sum finansielle anleggsmidler		1 032 879	984 667
Sum anleggsmidler		247 224 733	242 911 453
Omløpsmidler			
Varer			
Fordringer			
ANDRE FORDRINGER		13 968 510	16 996 727
Konsernfordringer	6	0	33 108 828
Sum fordringer		13 968 510	50 105 555
Investeringer			
Markedsbaserte aksjer	7	17 081 804	19 595 990
OBLIGASJONER	7	0	31 226 275
Sum investeringer		17 081 804	50 822 265
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
BANKINNSKUD		30 085 280	72 830 881
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		30 085 280	72 830 881
Sum omløpsmidler		61 135 594	173 758 701
SUM EIENDELER		308 360 327	416 670 154



Balanse

Beløp i: USD	Note	2022	2021
BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
AKJSEKAPITAL	4	30 836 647	30 836 647
Sum innskutt egenkapital		30 836 647	30 836 647
Opptjent egenkapital			
ANNEN EGENKAITAL	4	267 634 749	215 692 256
Sum opptjent egenkapital		267 634 749	215 692 256
Sum egenkapital		298 471 396	246 528 903
Gjeld			
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld			
Gjeld til kredittinstitusjoner	5	0	89 118 286
Sum annen langsiktig gjeld		0	89 118 286
Sum langsiktig gjeld		0	89 118 286
Kortsiktig gjeld			
ANNEN KORTSIKTIG GJELD		9 888 931	17 105 948
PÅLØPTE GJELDSRENTER			160 849
KONSERNBIDRAG			63 756 168
Sum kortsiktig gjeld		9 888 931	81 022 965
Sum gjeld		9 888 931	170 141 251
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		308 360 327	416 670 154

**Spar Shipping AS****Årsberetning****2022**

Selskapet, som har forretningskontor i Bergen, hadde ved utgangen av året 24 heleide bulk-skip i størrelsen 53.000-64.000 dwt med en snittalder rundt 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 kortere tidscertepartier. Høy operasjonell giring mot spotmarkedet gjennom 2022 var en konsekvens av pandemi og usikker regulering rundt fremtidig utslipp fra skip, hvor man har vegret seg for å binde opp tonnasje over lengre perioder gitt manglende forståelse av den underliggende risikoeksponering knyttet til nye reguleringer rundt utslipp. Det har i tillegg vært formålstjenlig å utnytte markedspotensialet etter en lengre periode med magre marginer innen tørrbulk. Innføring av nye reguleringer knyttet til såkalt EEXI/CII medførte at man ikke ønsket å ta langsiktig eksponering utover 2022 uten å ha oversikt over konsekvensene nytt regelverk ville gi. Man valgte derfor bevisst kortere kontraktperioder, samtidig som markedet holdt seg bemerkelsesverdig sterkt under Covid-19 perioden med verdensomspennende logistikkutfordringer. Rederiet kapitaliserte på de høye tørrbulkrate som var gjennom fjoråret. I tillegg var USD sterk og stigende mot norske kroner gjennom hele fjoråret. Det ga løpende solid inntjening i norske kroner kombinert med påfølgende agiogevinst. Samlet var fjoråret målt i norske kroner det beste i rederiets historie.

Virkning av pandemi er nå for alle praktiske formål borte i forhold til tørrbulkmarkedet. Kina praktiserer ikke lenger nulltoleranse og har hatt frislipp i forhold til Covid-19 over en viss periode. Det er en underliggende forventning om at kinesisk etterspørsel skal ta seg opp. Delvis på grunn av oppdemmet etterspørsel i kjølvannet av Covid-19 og delvis fordi kinesisk økonomi har vært relativt svak de siste årene.

Handelsretorikken mellom USA og Kina har vært fremtredende og gitt betydelig usikkerhet knyttet til leveringskjeder. Krig i Ukraina har kommet inn som et nytt geopolitisk uromoment med bortfall av frakt og tilknyttet sanksjonsproblematikk opp mot Russland. Om noe, så er disse faktorene forsterket over det siste året og forventningen er at det vil vedvare over tid.

I det korte bildet fremstår tørrbulkmarkedet positivt med forventning om sterke etterspørselsstimulanser fra Kina kombinert med redusert fraktkapasitet knyttet til redusert fart og krav om utslippsreduksjoner fra skip. De nye utslippskravene gitt av IMO's karbonintensitetsindikator er lite treffsikker og til dels rår tilfeldigheter hverken reder eller andre har herredømme over. Modellen trenger kalibrering i den grad man har effektivitet og miljø i tankene. Rederiet har søsterskip som spenner registeret fra B ned 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 i det korte bildet er å skru ned farten.

Tilbud av ny tonnasje fremstår mindre i dag enn det som har vært tilfelle de foregående år, hvilket er forståelig gitt den usikkerhet som ligger rundt ny teknologi og stigende priser på tonnasje. Vi ser imidlertid tendenser til noe økt aktivitet også på nybyggingsiden.

Tørrbulkmarkedet har tradisjonelt gitt en pekepinn på sentimentet i verdensøkonomien. Kraftig etterspørselsvekst og svekket tilbudsside i verdensøkonomien har gitt grobunn for uant inflasjon som sentralbanker har adressert gjennom hyppige renteøkninger det siste året. Sentralbankene forstod sent at inflasjon var i ferd med å ta hold og de henger derfor etter i kampen mot inflasjonsspøkelset, men ser ut til å ta det seriøst. Sentralbanker er imidlertid oppsatt på å få bukt med prisstigningen. Det ligger spenninger i krig, handelsrestriksjoner og redusert mobilitet av arbeidskraft som lett kan føre verdensøkonomien over i resesjon. Det gjenstår å se hvilken langtidseffekt økt rente har på verdensøkonomien og ikke minst det finansielle system. Det er indikasjoner på at vanskjøttete finansinstitusjoner med dårlig forretningsmodell allerede føler rentehevingene på kroppen.

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 forbedrete parametere for fart og forbruk. Det er installert energibesparende enheter på broparten av flåten. Den prosessen var igangsatt 8 år tilbake i tid og for rederiet er dette et langsiktig og målrettet arbeid som gir drivstoffbesparelser og implisitt også et lavere karbonavtrykk for flåten.

Omfang og kvantitet av ESG rapportering har økt internt. Vi oppnår bevisstgjøring og måles opp mot konkurranter 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 næringen står overfor i form av endringer og investeringer i ny miljøteknologi, så tvinger det seg frem at man får et avklart regelverk som fortrinnsvis fremmer samhandel.

Selskapet eliminerte bankfinansiering våren 2022 og 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 den geopolitiske situasjon som råder på de områder skipene seiler. Generelt kan man si at verden fremstår som mindre trygg og mer uforutsigbar enn det som var tilfellet kort tid tilbake. Politisk er bildet fragmentert, og det blir mer og mer tydelig. Dette er utfordrende for shipping som lever av frihandel.

Selskapet har avtale med Fleet Management Limited, Hong Kong, om bemanning og vedlikehold av skipene som hovedsakelig seiler med full indisk besetning. Alle skip er NIS registrert og samtlige er klasset i IACS selskapene DNV og NK klasse. Fleet Management Ltd, Hong Kong har de nødvendige kvalitetsakkrediteringer. Selskapet kapitaliserte på langsiktige relasjoner på mannskapssiden gjennom Pandemien. Utilsiktet driftsavbrudd knyttet opp mot Covid-19 har vært marginal og kontinuiteten har vært svært god i perioden. Vi tillegger det langsiktighet i arbeidet og vi ser med tilfredshet på at det sammenfaller med en periode med god inntjening slik at det langsiktige arbeidet har båret frukter.

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. Det har man sett tendenser til over de siste årene hvor det har vokst frem tiltakende politisk usikkerhet. Bildet er fragmentert og generelt er det vanskelig å enes om gode løsninger som kan bringe verdenssamfunn og institusjoner fremover. Rent praktisk gir det seg utslag i en generell oppløsning av det etablerte og fremgang av protestbevegelser eksemplifisert gjennom alt fra handelskrigs retorikk til unionsoppløsninger og immigrasjonspolitikk eller støtte til verdens helseorganisasjon og nå også krig i Europa. Vi ser at bruk av kull tiltar til tross for at det ikke nødvendigvis er bærekraftig løsning på sikt. Rimelighet og bærekraft går hånd i hånd og er to sider av samme sak. Det man ikke har råd til er heller ikke bærekraftig.

ESG er viktig, men bærekraft innebærer også tilgjengelighet og sunn økonomi over tid for å kunne opprettholdes. Alle disse faktorer går hånd i hånd og fordrer langsiktighet og kløkt slik at ikke verdier og muligheter forspilles.

Piratvirksomhet er fremdeles en betydelig trussel for rederiet som tas meget alvorlig i og med den betydelige aktivitet vi har innen de definerte områder. De senere år har økt aktivitet i Vest Afrika og Guinea bukten særlig vært fremtredende, og kidnapping av mannskap for løsepenger vært normen. 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.

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

Tradisjonelt har rederiet vært tonnasjeleverandør av egne bulkskip for utleie til solide befraktere. Det er fremdeles bærebjelken i vår strategi. I løpet av de siste par årene har vi bygget opp en egen befraktningsfunksjon for bedre å sikre fleksibilitet og kvalitet i alle ledd og dermed få bedre hånd om den kommersielle regien internt. Vi tror svaret på utfordrende

markeder ligger i optimalisering og da må man sikre også god koordinering og kommersiell styring. Vi har derfor valgt intern kommersiell oppfølging. Dermed blir vi mer fokusert og kan kapitalisere på egen soliditet og godt renommé. Det vil formodentlig lede til lavere kostnadsbase og bedre driftsmarginer over tid. De siste årene har vi sett en klar effekt av denne strategien. Driftsavbrudd var i 2022 hovedsakelig relatert til dokking av skip. Kontantstrømmen var god og rederiet evnet å møte løpende forpliktelser i henhold til de forutsetninger som i utgangspunktet lå til grunn. Målet er som alltid å være ledende på drift og EBITDA margin innen vår nisje.

Det ligger risikofaktor og utfordringer over næringen som gir grunnlag for å utvise særlig aktsomhet fremover. Høye rater gjennom 2022 ga sterk fallhøyde frem mot kinesisk nyttår 2023 og en cocktail av avkarbonisering, inflasjon, handelsrestriksjoner og krig gir utfordringer. Motpartsrisiko er betydelig til tross for markedsoppgang. Redere og finansaktører har hendene fulle med å møte og håndtere de mange og til dels kostbare miljøkrav som sjøtransport etter hvert blir konfrontert med. Håpet er at den utfordrende finansieringssituasjonen kombinert med nye miljøkrav og reguleringer vil sette de nødvendige barrierer når nye investeringsbeslutninger skal tas. Nybyggingsprisene har allerede eskalert kraftig opp for alle tonnasje typer og tilflyt av ny tørrbulktonnasje har vært begrenset til nå, men aktivitet ser ut til å tilta og det volder bekymring i den grad det gir 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.

Karbon seiler nå opp som den nye store faktor innen næringen. Dagens teknologi er utilstrekkelig gitt de ambisjoner IMO har lagt for dagen. Det igjen kan gi nye sett med utfordringer. Regelverk henger etter politikk og opinion, som vanskeliggjør praktisk tilnærming. I den grad det også gir handlingslammelse, så blir miljøet taperen.

Styret vurderer markeds- og kredittrisikoen som stor gitt det volatile ratebildet man står overfor. Operasjonell drift er imidlertid god, og rederiet hadde solid kontantstrøm gjennom år 2022. Godt hjulpet av logistikkproblemer knyttet til Covid-19 og nedstengning av Kina gjennom betydelige deler av året. Resultatet for året var positivt. Veksten i de underliggende markeder var positiv gjennom 2022.

Pengemarkedsrenten for USD har vært stigende gjennom perioden 2021 - 2022. 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 2023.

Selskapets likviditetsreserver har vært betryggende og gitt muligheter for utbetaling til aksjonærer gjennom 2022. Selskapet har ikke forpliktelser til levering av ny tonnasje og fokus har vært på nedbetaling av gjeld. Belåningsgraden er derfor lav. Rederiet ervervet et moderne annenhånds skip gjennom året som ledd i moderat flåtefornyelse. Det er betydelig søkelys på kostnadssiden og kontantstrøm er nødvendig for å kunne ivareta handlefrihet også frem i tid.

Styret mener utvikling i 2022 viser fremgang sammenlignet med foregående år med et driftsresultat fra skipene på USD 139,73 millioner, mot USD 122,04 millioner for 2021.



Man er tilfreds i lys av det utfordrende marked man har vært igjennom det siste ti-år. Inntjeningen på sikt bør opprettholdes for å kunne gi eierne en fornuftig risikøjustert 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 og viser med all tydelighet at effekten av Covid-19 og pandemi nå er et overstått kapittel.

Resultat før skatt viste USD 105,93 millioner mot USD 107,43 millioner det foregående år. Operasjonell drift viste bedring, mens justering av finansielle poster dro ned. Styret fant det ikke nødvendig å regulere verdier utover det ordinær avskrivingsplan skulle tilsi. Balanseverdier ved årsskiftet er vel innenfor konservative megleranslag for verdier.

Styret foreslår at årets overskudd etter skatt stort USD 106,94 millioner disponeres som følger; USD 55 millioner avsettes til konsernbidrag, mens USD 51,94 millioner legges til annen egenkapital.

Selskapet har befraktningsavtaler til ut i 2024 og styret anbefaler derfor fortsatt drift. Ved utgangen av 2022 og inn i 2023 er der ikke noen foruroligende engasjement i porteføljen. Styret er nøkternt optimistisk for fremtiden. Det er ikke engasjement som forventes å rukke ved selskapets soliditet.

Ved årets utgang hadde selskapet 8 ansatte ved hovedkontoret på land og miljøet ansees generelt som godt. Det tilstrebes likestilling mellom kjønnene. Selskapet har ingen pågående forsknings og utviklingsaktiviteter, men rederiet testet i lag med progressiv befrakter flere forskjellige typer bærekraftig biodrivstoff gjennom fjoråret. Totalt løftet rederiet 1,250 MT med 100% bærekraftig biodrivstoff, produsert på forskjellige typer råstoff og brukt på 3 forskjellige skip i løpet av 2022. Dette er gjort i samarbeid med progressiv befrakter og vi ønsker på generell basis å legge til rette for bruk av drivstoff med lavere karbonavtrykk. 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 finner det fabelaktig at det som historisk har vært ansett som 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 vidunderlig 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.

Aktiviteten til sjøs tilfredsstiller alle internasjonale krav for å hindre forurensning. Selskapet kjenner ikke til forhold som tilsier at man forurensrer det ytre miljø i vesentlig grad, og styret anser arbeidsmiljøet ombord som tilfredsstillende. Man ser aktivt på miljøtiltak som også er kostnadsfokuset. 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.

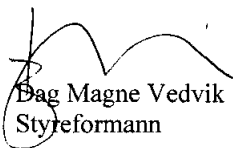
Selskapet er forpliktet og har søkelys på korrupsjonsforebyggende arbeid. Selskapets største eier er West Coast Invest AS med 92,78% andel. Det refereres ellers til note 9 for fullstendig oversikt over lønn og godtgjørelser. Styret mener årsregnskapet gir et rettviseende bilde av Spar Shipping AS' eiendeler og gjeld, samt finansielle stilling og resultat.

Det generelle bildet fra 2022 er at fraktmarkedene for tørrbulk utviklet seg positivt fra det foregående år og da særlig i norske kroner. Pandemi og sterkt marked har holdt seg ut 2022 med krig i Ukraina som nytt element og rokkering av store fraktbehov. Fjoråret var sterkt påvirket av pandemien og da særlig opp mot Kina, samt krigen i Ukraina. Fremover vil fokus ligge på sikkerhet relatert til forsyningslinjer, enten av handelspolitiske årsaker eller av nasjonale sikkerhetsårsaker. Bortfall av økonomisk aktivitet under pandemien er blitt møtt med mottiltak og finansielle stimuli. Det har gitt aktivitet og tiltagende inflasjon. Krig i Ukraina har lagt sten til byrden gjennom bortfall av betydelig matvare og råvareproduksjon ut av Ukraina og Russland. Samtidig skal Europa erstatte med innsatsfaktorer som kommer langveisfra. Der ligger betydelig usikkerhet rundt alle disse faktorene samtidig som krigen ser ut til å vedvare. På mange områder vil vi se en verden i endring og det blir definitivt utfordrende også fremover med potensiale for verdensomspennende matvarekrise. Styret er imidlertid optimist på rederiets vegne og mener det står godt rustet til å møte de utfordringer og muligheter som måtte komme.

Spar Shipping AS er rapporteringspliktig i henhold til Åpenhetsloven basert på balanseverdi og omsetning. Det er forankret i styrevedtak at selskapet skal følge opp og gjøre nødvendige internkontroller. Gjennom våren 2023 er det gjort arbeid for å utarbeide prosedyrer og begynne kartlegging av leverandører. Dokumentasjon rundt vår håndtering av åpenhetsloven gjøres tilgjengelig på våre nettsider før 30.juni 2023.

Kokstad, 31. desember 2022
30. mai 2023

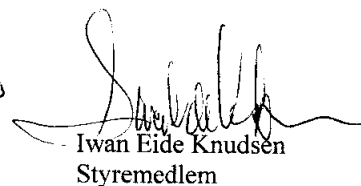
I styret for Spar Shipping AS



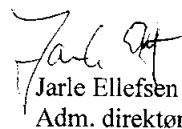
Dag Magne Vedvik
Styreformann



Tom Eide-Knudsen
Styremedlem



Iwan Eide Knudsen
Styremedlem



Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

RESULTATREGNSKAP PR. 31. DESEMBER 2022

2022 USD	2021 USD	NOTER	2022 NOK	2021 NOK
Driftsinntekter og -kostnader:				
198 651 532	180 143 121	Brutto fraktinntekter	1 892 385 980	1 551 465 623
-7 739 174	-9 089 808	Reiseavhengige kostnader	-76 160 205	-78 350 518
<u>190 912 358</u>	<u>171 053 313</u>		<u>1 816 225 775</u>	<u>1 473 115 105</u>
-49 141 301	-47 016 889	Driftskostnader	-475 339 290	-404 665 322
-2 037 053	-1 994 072	Administrasjonskostnader	-19 828 012	-17 236 008
<u>139 734 003</u>	<u>122 042 352</u>	Fra skipenes drift	<u>1 321 058 473</u>	<u>1 051 213 774</u>
0	8 440 175	Salg av skip	0	68 748 688
-28 369 047	-24 725 817	Ordinære avskrivninger	-251 890 133	-218 772 186
<u>111 364 956</u>	<u>105 756 710</u>	Driftsresultat	<u>1 069 168 340</u>	<u>901 190 276</u>
Finansinntekter og -kostnader:				
612 349	1 949 522	Aksjeutbytte	5 325 660	17 376 767
2 478 829	709 232	Renteinntekter/andre inntekter	22 424 587	6 196 126
-970 031	-2 741 517	Rentekostnader og provisjoner	-9 217 067	-23 740 381
-5 198 944	4 018 830	Verdijustering finansportefølje	-28 122 358	40 681 259
<u>-3 077 796</u>	<u>3 936 066</u>	Sum finansinntekter/-kostnader	<u>-9 589 177</u>	<u>40 513 770</u>
108 287 160	109 692 776	Resultat før agio/disagio og skatter:	1 059 579 162	941 704 046
-419 577	-2 258 913	Agio/-disagio	45 118 361	-12 423 316
<u>107 867 584</u>	<u>107 433 863</u>	Resultat før skattekostnad	<u>1 104 697 524</u>	<u>929 280 729</u>
-925 091	-393 043	Skatt	-9 118 903	-3 466 399
<u>106 942 492</u>	<u>107 040 820</u>	Nettoresultat	<u>1 095 578 621</u>	<u>925 814 330</u>
Disponering av årsresultatet				
55 000 000	63 756 168	Avsatt til konsernbidrag	556 465 000	562 291 150
<u>51 942 492</u>	<u>43 284 652</u>	Overført til annen egenkapital	<u>539 113 621</u>	<u>363 523 180</u>
<u>106 942 492</u>	<u>107 040 820</u>	Sum disponering	<u>1 095 578 621</u>	<u>925 814 330</u>

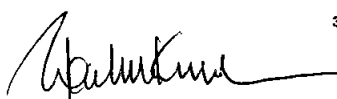


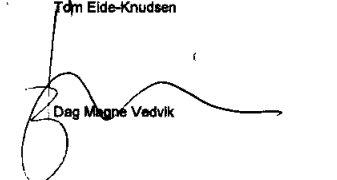
SPAR SHIPPING AS

BALANSE PR. 31. DESEMBER 2022

2022 USD	2021 USD	NOTER	2022 NOK	2021 NOK
EIENDELER				
Anleggsmidler:				
245 840 913	240 500 586	Bokført verdi skip 3	2 182 985 050	2 109 503 331
1 032 879	984 667	Pensjonsmidler 10	10 181 402	8 684 169
350 941	1 426 200	Utsatt skattefordel 12	3 459 326	12 578 229
<u>247 224 733</u>	<u>242 911 453</u>		<u>2 196 625 778</u>	<u>2 130 765 729</u>
Omløpsmidler:				
13 968 510	16 996 727	Diverse kortsiktige fordringer	137 691 790	149 900 931
0	31 226 275	Obliasjonsportefølje 7	0	275 397 006
17 081 804	19 595 990	Aksjer 7	168 380 471	172 824 878
0	33 108 828	Lån 6	0	292 000 000
30 085 280	72 830 881	Bankinnskudd 13	296 559 627	642 324 674
<u>61 135 594</u>	<u>173 758 701</u>		<u>602 631 888</u>	<u>1 532 447 489</u>
<u>308 360 327</u>	<u>416 670 154</u>	SUM EIEDELER	<u>2 799 257 666</u>	<u>3 663 213 218</u>
EGENKAPITAL OG GJELD				
Innskutt egenkapital:				
30 836 647	30 836 647	Aksjekapital 4	214 800 000	214 800 000
Opptjent egenkapital:				
267 634 748	215 692 256	Annen egenkapital 4	2 486 979 505	1 947 865 884
<u>298 471 396</u>	<u>246 528 903</u>		<u>2 701 779 505</u>	<u>2 162 665 884</u>
Langsiktig gjeld:				
0	0	Langsiktig lån 6	0	0
0	89 118 286	Pantegjeld, USD 5	0	785 969 812
<u>0</u>	<u>89 118 286</u>		<u>0</u>	<u>785 969 812</u>
Kortsiktig gjeld:				
9 888 931	17 105 948	Diverse kortsiktig gjeld	97 478 161	150 867 784
0	0	Betalbar skatt	0	0
0	63 756 168	Konsernbidrag	0	562 291 150
0	160 849	Pålepte pantegjeldsrenter 5	0	1 418 588
<u>9 888 931</u>	<u>81 022 965</u>		<u>97 478 161</u>	<u>714 577 522</u>
<u>308 360 327</u>	<u>416 670 154</u>	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	<u>2 799 257 666</u>	<u>3 663 213 218</u>

Bergen,
31.12.2022/ 30.05.2023
I styret for
Spar Shipping AS


Torm Eide-Knudsen


Dag Magne Vedvik


Torm Eide-Knudsen


Jarle Ellefsen
Adm. direktør



SPAR SHIPPING AS

Kontantstrømanalyse

	2022	2021	2022	2021
	USD	USD	NOK	NOK
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skatt	107 867 584	107 433 863	1 104 697 524	929 280 729
- Betalt skatt (inkl. mottatt skatt revidert skatteoppgjør)	-54 003	-12 431	0	0
+ Ordinære avskrivninger	28 369 047	24 725 817	251 890 133	218 772 186
+/- Effekt av verdiendring aksjer	2 514 186	-3 537 549	4 444 407	-35 804 627
+/- Effekt av endring i pensjonsmidler	-48 213	-174 295	-1 497 233	-1 768 590
+/- Endring i kortsiktige fordringer og leverandørgjeld	-4 352 044	-3 062 430	-42 599 070	-26 049 033
+/- Andel finansresultat	3 077 796	-3 936 066	9 589 177	-40 513 770
= Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	137 374 353	112 896 735	1 326 524 938	975 167 208
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
- Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-33 709 374	-26 919 607	-325 371 851	-231 639 558
+ Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	0	13 360 979	0	112 416 957
+ 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	-33 709 374	-13 558 628	-325 371 851	-119 222 601
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
+ Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	0	0	0	0
- Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-89 118 286	-41 107 006	-833 768 402	-364 099 286
+ Finansresultat	-3 077 796	3 936 066	-9 589 177	40 513 770
+ Innbetaling av egenkapital	0	0	0	0
+ Konsernmintemoverføring/ endring fordr/gjeld WC!	-85 389 938	5 976 500	-826 756 150	50 000 000
= Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-177 586 020	-31 194 440	-1 670 113 729	-273 585 516
= Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-73 921 041	68 243 667	-668 960 643	582 359 091
+ Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	104 057 156	34 743 668	917 721 680	296 453 818
+ Valutakursendringer	-50 835	1 069 821	47 798 590	38 908 771
= Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	30 085 280	104 057 156	296 559 627	917 721 680



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Nota 1- Regnskapsprinsipper

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

A. Klassifisering av balansen

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

B. Inntekts- og kostnadsføringsprinsipper

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

C. Periodisk vedlikehold

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

D. Kostnader ved låneopptak

Kostnader ved låneopptak kostnadsføres det året lånet opptas.

E. Omløpsmidler

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

F. Valuta

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

G. Anleggsmidler/avskrivninger

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

H. Finansielle instrumenter

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

Valutainstrumenter:

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

Renteinstrumenter:

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



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Kurs pr. 31.12.2022 USD/NOK = 9,8573

	2022	2021	2022	2021
	USD	USD	NOK	NOK
Note 2 - Driftskostnader				
Mannskapskostnader	27 392 118	26 809 586	264 766 660	230 938 732
Beholdninger & reserveder	8 940 844	7 563 566	86 671 762	65 187 802
Smøreolje	2 174 158	2 098 673	21 078 789	18 099 932
Reparasjon & vedlikehold	1 991 669	1 956 438	19 264 264	16 828 589
Diverse driftskostnader	5 408 993	5 304 111	52 445 182	45 612 003
Forsikring	2 648 459	2 654 196	25 633 047	22 597 652
NIS årsavgift/tonnasjeavgift	585 059	630 339	5 479 586	5 400 603
SUM	49 141 301	47 016 889	475 339 290	404 665 322

Note 3 - Varige driftsmidler

Kostpris og ordinære avskr.	USD	USD	NOK	NOK
Kostpris 1.1	591 213 285	607 484 892	3 828 237 284	3 924 416 583
+ tilgang i perioden	30 192 828	3 251 357	291 067 712	27 857 731
- avgang i perioden	0	-19 522 964	0	-124 037 030
Kostpris 31.12	621 406 113	591 213 285	4 119 304 996	3 828 237 284
Akk. ordinære avskrivninger 1.1	386 611 484	386 504 613	2 035 849 277	1 986 590 522
+ periodens ordinære avskrivninger	15 077 534	14 709 031	133 300 569	129 627 516
- akk. ord. avskrivninger solgte driftsmidler	0	-14 602 160	0	-80 368 760
Akk. ordinære avskrivninger 31.12	401 689 018	386 611 484	2 169 149 846	2 035 849 277
Aktiverte dokkekostnader pr. 1.1	35 898 786	22 247 321	317 115 325	202 478 168
Dokkekostnader i perioden	3 516 546	23 668 250	34 304 139	203 781 827
-avskrivninger	-13 291 513	-10 016 786	-118 589 564	-89 144 670
- avgang i perioden	0	0	0	0
Aktiverte dokkekostnader pr. 31.12	26 123 818	35 898 786	232 829 900	317 115 325
Regnskapsmessig bokført verdi 31.12	245 840 913	240 500 586	2 182 985 050	2 109 503 331
Økonomisk levetid	25 år		25 år	
Avskrivningsprofil	Lineær		Lineær	



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 4 - Egenkapital

Endringer i egenkapital fremkommer slik:	NOK	USD
Egenkapital pr 01.01.22	2 162 665 884	246 528 903
Periodens resultat	1 095 578 621	106 942 492
Konsemdrag	-556 465 000	-55 000 000
Egenkapital pr 31.12.22	<u>2 701 779 505</u>	<u>298 471 394</u>

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

Note 5 - Pantegjeld

Selskapet hadde ingen pantelån per 31.12.2022

Note 6 - Mellomværende med konsern

	31.12.2022 USD	31.12.2021 USD	31.12.2022 NOK	31.12.2021 NOK
Fordring mot konsernselskap	0	33 108 828	0	292 000 000
Gjeld til konsernselskap	0	0	0	0



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 7 - Investeringer i komandittelskaper, aksjer og obligasjoner.

Aksjer og obligasjoner

	Balanseverdi USD	Kostpris USD	Balanseverdi NOK	Kostpris NOK
Børsnoterte aksjer	17 081 804	11 710 877	168 380 471	85 905 636
Obligasjoner	0	0	0	0
Årets resultatførte verdiendring	-5 198 944		-28 122 358	

Note 8 - Innkjøp etter geografisk område

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



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 9 - Lønn og godtgjørelse

	NOK 2022	USD 2022
Lønn	12 242 760	1 273 208
Folketrygdavgift	2 307 766	236 365
Pensjonskostnader	2 548 124	242 272
Andre ytelser	78 345	8 408
Sum	17 176 995	1 760 253

Gjennomsnittlig antall ansatte: 8

	NOK Daglig leder	NOK Styret	USD Daglig leder	USD Styret
Godtgjørelser (i kroner)				
Lønn og bonus	2 801 657	0	291 096	0
Ytelse til pensjonsforpliktelser	663 719	0	68 961	0
Annen godtgjørelse	9 308	0	967	0
	3 474 684	0	361 025	0

Note 10 - Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelser

Sammensetning av samlede pensjoner og pensjonsforpliktelser

Pensjonsordningene behandles regnskapsmessig i henhold til foreløpig NRS. Selskapets pensjonsordning behandles som en ytelsesplan. Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 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 31.12.2022	NOK 31.12.2021	USD 31.12.2022	USD 31.12.2021
Pensjonskostnad	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	2 418 593	2 424 862	245 361	274 946
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	452 445	333 092	45 899	37 768
Brutto pensjonskostnad	2 871 038	2 757 954	291 260	312 714
Forventet avkastning av pensjonsmidler	-421 458	-496 418	-42 756	-56 287
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	2 449 579	2 261 536	248 504	256 427
Resultatførte estimater og avvik	0	0	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	0	0	0	0
Resultat før aktuært tap (gevinst)	381 822	271 213	38 735	30 752
Netto pensjonskostnad	2 831 402	2 532 748	287 239	287 179

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot belep i balansen:

	NOK 31.12.2022	NOK 31.12.2021	USD 31.12.2022	USD 31.12.2021
Pensjonsforpliktelser brutto	-28 019 331	-23 611 345	-2 842 496	-2 677 205
Pensjonsmidler (markedsverdi)	27 500 000	24 500 000	2 789 811	2 777 967
Ikke resultatførte estimat avvik	10 700 733	7 795 514	1 085 564	883 905
Pensjonsmidler netto	10 181 402	8 684 169	1 032 879	984 667

Økonomiske forutsetninger:

Avkastning på pensjonsmidler	4,70 %
Diskonteringsrente	3,00 %
Årlig lønnsvekst	3,50 %
Årlig økning i folketrygdens grunnbeløp	3,25 %
Årlig regulering av pensjoner	1,50 %

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



SPAR SHIPPING AS

Noter til regnskapet

Note 11 - Revisor

Godtgjørelse til ordinær revisjon og bistand var NOK 116 000 herav bistand NOK 14.000

Note 12 - Skatt

	NOK	NOK	USD
Betalbar skatt	Grunnlag	22 %	22 %
Skatt av finansinntekt 2022	0	0	0
Sum betalbar skatt		0	0
Skattekostnad	Grunnlag	Skatt 22%	Skatt 22%
Endring i utsatt skattefordel		9 118 903	911 890
Betalbar skatt		0	0
Avregning fjoråret		0	0
Sum skattekostnad		9 118 903	911 890

Utsatt Skattefordel

Utsatt skattefordel på NOK 3,5 mill er beregnet med 22% av fremførbart skattemessig underskudd (NOK 34,1 mill), oppskrivning av selskapets aksjeportefølje (NOK 27,2 mill), samt avskåret rentefradrag til fremføring (NOK 8,8) pr 31.12.2019

Note 13 - Bankinnskudd

Skyldig skattetrekk er kr 0.



Til generalforsamlingen i Spar Shipping AS

Uavhengig revisors beretning for 2022

Konklusjon

Vi har revidert Spar Shipping AS sitt årsregnskap som viser et overskudd på USD 106 942 492. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2022, resultatregnskap og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2022 og av dets resultat og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

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

Øvrig informasjon

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

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

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

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



Ledelsens ansvar for årsregnskapet

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

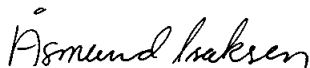
Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

Bergen, 30.05.2023
Collegium Revisjon AS



Åsmund Isaksen
statsautorisert revisor