

Prospekt



LEIF HÖEGH & CO

Leif Höegh & Co. ASA

Offentlig aksjekapitalforhøyelse ved utstedelse av
6.250.000 aksjer til Tegningskurs NOK 72,- pr. aksje,
hver pålydende NOK 2,- med fortrinnsrett for
Selskapets aksjonærer pr. 27. mars 2000

Tegningsperiode
f.o.m. 31. mars t.o.m. 14. april 2000

Tilrettelegger



Tegningssted



Orkla Finans

Selskapets finansielle rådgiver

LAZARD

27. mars 2000

Innholdsfortegnelse

1. Definisjoner, forkortelser og faguttrykk.....	3
2. Ansvarsforhold	5
Selskapets styre	5
Tilrettelegger	5
Juridisk uttalelse	6
Revisor	6
3. Sammendrag.....	7
3.1. Virksomhet og Strategi	7
3.2. Markedsforhold	7
3.3. Formålet med Fortrinnsettsemisjonen.....	8
3.4. Sammendrag av finansielle hovedtall.....	9
4. Emisjonstekniske data	10
5. Bakgrunn for Aksjekapitalforhøyelsen.....	14
6. Historikk	15
6.1. HUAL	15
6.2. Unicoool.....	16
6.3. Contract Shipping	17
6.4. Höegh Lines	18
6.5. Höegh Fleet Services.....	18
6.6. Avvikling av tankvirksomheten	18
6.7. Historisk sammendrag.....	19
7. Selskapets virksomhet.....	20
7.1. Forretningsidé og Strategi	20
7.2. Forretningsområder	20
7.3. HUAL	21
7.4. Unicoool.....	23
7.5. Contract Shipping	25
7.6. Höegh Lines	27
7.7. Höegh Fleet Services.....	27
8. Markedsforhold.....	29
8.1. Bilskipmarkedet	29
8.2. Reefermarkedet	34
8.3. Markedet for Open-hatch / treforedlingsprodukter	36
8.4. Gassmarkedet	37
8.5. Tørrlastmarkedet	38
9. Organisasjon, styre og ledelse	40
9.1. Organisasjon.....	40
9.2. Executive Committee	40
9.3. Styret	42
9.4. Lønn og annen godtgjørelse	43
10. Finansiell informasjon for selskapet.....	44
10.1. Resultatregnskap	44
10.2. Balanse	45
10.3. Kontantstrøm.....	46
10.4. Proforma tall for 1998-1999.....	47
10.5. Nøkkeltall for Konsernet.....	50
10.6. Investeringer.....	51
10.7. Regnskapsprinsipper	51
10.8. Vurdering av resultatutvikling og finansiell posisjon	56
10.9. Gjeld til kredittinstitusjoner, pantstillelser og garantier	57
10.10. Fremtidsutsikter	58
11. Aksjonærforhold og aksjonærpolitikk.....	59
11.1. Historisk utvikling i aksjekapital og antall aksjer	59
11.2. Aksjonærstruktur.....	60

11.3.	Kursutvikling	61
11.4.	Aksjonærpolitikk.....	61
11.5.	Utbyttepolitikk	61
12.	Risikoforhold	62
13.	Skattemessige forhold	63
	Vedlegg.....	65
VEDLEGG 1 –	Vedtekter for Leif Höegh & Co ASA	V – 1
VEDLEGG 2 –	Flåteoversikt for Leif Höegh & Co ASA	V – 2
VEDLEGG 3 –	Revisoruttalelse fra Arthur Andersen & Co. vedrørende proforma tall	V – 3
VEDLEGG 4 –	Utdrag av Årsberetning og Årsregnskap for 1999 med revisors beretning	V – 4

1. Definisjoner, forkortelser og faguttrykk

Med mindre annet fremgår av sammenhengen, har de definerte ord og uttrykk følgende betydning i dette Prospektet:

Aksjekapitalforhøyelsen eller Fortrinnsrettsemisjonen:	Tilførselen av ny brutto egenkapital på NOK 450 mill gjennom en forhøyelse av aksjekapitalen med NOK 12,5 mill. ved utstedelse av 6,25 mill aksjer hver pålydende NOK 2,- i Leif Höegh & Co ASA med fortrinnsrett for Selskapets aksjonærer pr. 27 mars 2000, til Emisjonskurs NOK 72,- pr. aksje.
Bareboat eller B/B:	Avtale om leie av skip for en tidsperiode hvor leietaker har driftsansvaret
Bona:	Bona Shipholding Limited
Bulk:	Tørrlast som f.eks. korn, kull, malm eller stål
Capesize-skip:	Tørrlastskip over 140.000 dwt.
Ceus:	Bilekvivalent enhet av 10 kubikkmeter
Cbft:	Kubikk fot
Christiania Markets:	Christiania Bank og Kreditkasse ASA ved Christiania Markets
DWT:	Den største vekt et skip kan bære av last og beholdninger uttrykt i long-tons (1.016 kg.)
EBITDA:	Earnings before interest, tax, depreciation and amortisation
Emisjonskursen:	NOK 72,- pr. aksje
Contract Shipping:	Langsiktige B/B eller T/C kontrakter knyttet til skipsinvesteringer
Cool Carriers:	Heleid datterselskap av Unicoool Limited
Garantikonsortiet:	En gruppe investorer som har garantert for fulltegning av Aksjekapitalforhøyelsen
Gorthon Lines:	Gorthon Lines AB, svensk rederi med transatlantisk og Short-Sea Ro-ro virksomhet hvor Konsernet eier 30,1% av aksjene (representerer 49,98% av stemmene)
Handymax-skip:	Skip mellom 35.000 og 50.000 dwt.
Handysize-skip	Skip mellom 20.000 og 35.000 dwt.
Höegh Oldendorff Indotrans:	Samarbeid mellom Egon Oldendorff oHG og LHC
Deep-Sea	Inter-kontinental fart
JVL:	Joint Vessels Limited, et selskap eiet 100% av LHC fra mars 2000
Konsernet:	Leif Höegh & Co ASA med datterselskaper
LHC:	Leif Höegh & Co ASA
LNG:	Liquefied Natural Gas
NMCC:	Nissan Motor Car Carrier Co. Limited
Norsul:	Companhia de Navegacao Norsul, et selskap kontrollert av familien E. Lorentzen
Mill.:	Millioner
NOK:	Norske Kroner
Off-Hire:	Når et skip er midlertidig ute av drift i henhold til vilkårene i det relevante certeparti med tap av avtalt leie under dette som en konsekvens.

Open Hatch:	Skip med luker uten overheng, bygget med spesiell fokus på transport av trelast og treforedlingsprodukter.
Operatør:	Innehaver av en fraktkontrakt med avskiper av last, og/eller disponent av tonnasje
PCL:	Pacific Commerce Line Limited
PCTC:	Pure Car and Truck Carrier
Pool:	Samseilingsavtale mellom flere skipseiende selskaper/redere
Prospektet:	Nærværende Prospekt utarbeidet i forbindelse med Aksjekapitalforhøyelsen
Ro-ro:	Skip som frakter rullende last (roll on- roll off)
SAMC:	South African Marine Corporation
Short-Sea	Intra-kontinental fart
Spot-marked:	Marked for skip i løsfart
Selskapet:	Leif Höegh & Co. ASA
Teekay:	Teekay Shipping Corporation
Timecharter eller T/C:	Leie av skip hvor eier har driftsansvar
Tilrettelegger:	Christiania Markets
UIH:	Ugland International Holdings plc.
Unicool:	Unicool Limited, heleid datterselskap av Leif Höegh & Co. ASA og eierselskapet til Cool Carriers AB og Arctic Reefers
USD:	United States Dollars
Won:	Sørkoreanske Won
Yen:	Japanske Yen

2. Ansvarsforhold

Prospektet er utarbeidet i forbindelse med en fortrinnsrettsemisjon i LHC med tegning i perioden fra og med 31 mars 2000 til og med 14 april 2000. For dette formål er det innhentet følgende erklæringer:

Selskapets styre

Prospektet er utarbeidet for å gi informasjon i forbindelse med Fortrinnsrettsemisjonen. Styrets medlemmer erkjenner ansvar for at opplysningene i Prospektet så langt de kjenner til er i samsvar med de faktiske forhold, og at det ikke forekommer unnlaterelser som er av en slik art at de kan endre Prospektets betydningsinnhold.

Oslo, 27 mars 2000

Styret for Leif Höegh & Co ASA

Einar Kloster

Karl Otto Gilje

Truls Holthe

Truls Bergersen

Westye Høegh
Styrets Formann

Thor Jørgen Guttormsen
Administrerende Direktør

Tilrettelegger

Christiania Bank og Kreditkasse ASA ved Christiania Markets har som tilrettelegger, i samarbeid med styret og ledelsen i Selskapet, utarbeidet Prospektet.

Tilrettelegger har bestrebet seg på å gi et mest mulig korrekt og fullstendig bilde av LHC, men kan ikke påta seg noe juridisk eller økonomisk ansvar for at Prospektet er fullstendig eller korrekt.

Christiania Bank og Kreditkasse ASA ved Christiania Markets har pr. 27 mars 2000 50 aksjer i LHC.

Oslo, 27 mars 2000

Christiania Bank og Kreditkasse ASA ved
Christiania Markets

Juridisk uttalelse

Vi har bistått Christiania Markets i forbindelse med den Fortrinnsrettsemissjonen av aksjer i LHC som beskrives i dette Prospekt. Vi har gjennomgått innkalling til og protokoll for den ekstraordinære generalforsamlingen i LHC den 17 mars 2000, samt protokoll fra selskapets styremøte 27 mars 2000, og kan bekrefte at kapitalforhøyelsen som er beskrevet i Prospektet, er gyldig besluttet i selskapets organer.

Vi har også bistått med utarbeidelse av Prospektets kapittel 13 om skattemessige forhold, og gjennomgått Prospektets beskrivelse forøvrig av juridiske forhold som gjelder LHC.

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at vår gjennomgang ikke omfatter Prospektets omtale av virksomheten eller kommersielle, økonomiske eller regnskapsmessige forhold.

Oslo, 27 mars 2000
Thommessen Krefting Greve Lund AS Advokatfirma
Hans Cappelen Arnesen

Advokat

Revisor

Arthur Andersen & Co er revisor for LHC. Arthur Andersen & Co har revidert årsregnskapene for 1997, 1998 og 1999 og avgitt revisjonsberetninger uten forbehold eller presiseringer (se vedlegg 4). Arthur Andersen & Co har avgitt en uttalelse vedrørende pro forma konsernregnskap 1998 og 1999 (se vedlegg 3).

3. Sammendrag

3.1. Virksomhet og Strategi

LHC driver industriell shipping innen frakt av rullende materiell, kjølelast, open-hatch/treforedlingsprodukter, og Contract Shipping innenfor gass og tørrbulk. Selskapets tradisjonelle linjeaktivitet er solgt og vil bli endelig overlevert i mars 2001. LHC har lagt opp til en virksomhetsstrategi der Selskapet fokuserer på å være etablert i ledende posisjoner innen utvalgte industrielle segmenter.

LHCs største forretningsområde er frakt av rullende materiell, hvor Selskapet er den sjette største aktøren på verdensbasis. LHC styrket sin posisjon innen denne virksomheten ved kjøp av UIHs 50% andel i HUAL i mars 2000. Videre har LHC økt sin eksponering innen kjøleskipvirksomhet ved overtagelse av SAMCs 50% eierandel i Unicool. Contract Shipping er et satsningsområde som gir forutsigbar kontantstrøm, og som bidrar til lavere kapitalkostnad enn det som ville vært mulig med eksponering kun mot sykliske segmenter.

Selskapets strategi er å gi optimal avkastning for aksjonærene ved å være en ledende aktør innenfor utvalgte shippingsegmenter med industriell karakter. For å gjennomføre denne strategien blir det lagt vekt på å identifisere de kriterier som skal ligge til grunn for at et segment skal inngå blant Selskapets hovedområder. Disse kriterier er som følger:

- Høy inngangsterskel for nye aktører.
- Mindre utsatt for svingninger i spotmarkedet.
- Høyere avkastning over tid enn tradisjonell shipping.
- Mulighet til å bli en dominerende spiller innen sitt segment.
- Tett integrasjon mot landbasert industriaktivitet.

De forretningsområder som Selskapet har valgt å satse på skal, om mulig, kontrolleres av Selskapet (d.v.s. en eierandel over 50%). I en etableringsfase, eller hvor størrelse gjør dette vanskelig, skal minimum et 50/50-eierskap bestrebes. Videre skal Selskapet søke å allokere kapital til de områder der Selskapets innsats best kan møte et sterkt behov hos de respektive kunder, og oppnå maksimal avkastning for Selskapets aksjonærer.

3.2. Markedsforhold

Den langsiktige etterspørselsutviklingen for bilskipstonnasje har vokst jevnt gjennom mange år, forårsaket både av økende trafikkvolumer og av stadig lengre og mer komplekse logistikkjeder. Det siste momentet er forårsaket av bilprodusentenes egen utvikling, hvor man lenge har tilstrebet en "just-in-time" leveringspolitikk både for komponenter og ferdige kjøretøy. Videre har utviklingen på produksjonssiden de siste årene gått i retning av å sette opp en stadig større del av det totale produksjonsapparatet i industrien i lav-kost land, som har resultert i en økning i den gjennomsnittlige transportdistansen. Skalafordele i produksjonen ligger også bak utviklingen hvor bilprodusentene har satt opp fabrikker ulike steder i verden som konsentrerer produksjonen rundt en eller svært få modeller, som deretter distribueres til verdensmarkedet. Eksempler på dette finner vi i Hondas fabrikker i USA, Chryslers fabrikker i Østerrike, BMWs og Mercedes fabrikker i USA, og Nissans fabrikker i England.

Reefermarkedet karakteriseres av et relativt stort antall skipseiere og et relativt lavt antall kommersielle operatører av tonnasje. Pool-ordninger og ulike former for samseilingsavtaler er gjennomgående svært vanlig i dette shippingsegmentet, noe som er et resultat av det svært sesongbetonte etterspørselsmønsteret, og mangelen på et fungerende spotmarked. Dette skyldes igjen mangelen på standardisering av lasttype, laststørrelse og svært mange laste- og losseområder.

Open hatch / treforedlingsprodukt aktivitetene har erfart et negativt marked den senere tid. Markedet har vært preget av lav eksport av trelast til Japan. På den annen side har importen fra Det Fjerne Østen til Nord-Amerika, blant annet av stål, bedret seg betydelig på grunn av den sterke økonomien i Nord-Amerika.

Transportkontrakter for LNG er normalt langsiktige og lite påvirket av kortsiktige svingninger i verdensøkonomien. Enkelte skipninger ble utsatt i 1998 som følge av den økonomiske krisen i Asia. Handelen med LNG hadde imidlertid en forventet vekst gjennom store deler av 1999.

Den økonomiske oppgangen i de asiatiske markedene var den viktigste årsaken til at bulkmarkedet snudde i 1999. Stålproduksjonen i regionen har økt jevnt, noe som førte til en sterk vekst i import av råmaterialer. Spesielt økte importen av jernmalm til Kina og Korea betydelig.

3.3. Formålet med Fortrinnsrettsemisjonen

Styret i LHC vedtok den 27 mars 2000 å øke Selskapets aksjekapital gjennom en fortrinnsrettsemisjon på NOK 12,5 mill. ved utstedelse av 6,25 mill. nye aksjer, pålydende NOK 2,- pr. aksje. Tegningskursen ble fastsatt av styret i styremøte 27 mars 2000 til NOK 72,- pr. aksje og vil tilføre Selskapet NOK 450 mill. (brutto) i ny egenkapital. Styrets vedtak ble truffet i henhold til fullmakt gitt på ekstraordinær generalforsamling 17 mars 2000.

Formålet med Aksjekapitalforhøyelsen er å finansiere de investeringer som Selskapet har gjennomført i 1999 og 2000, samt å sikre Selskapet den nødvendige finansielle handlekraft til å videreutvikle Selskapets hovedområder.

Summen av LHCs gjennomførte og kommitterte investeringer i 1999 og 2000 er ca. USD 664 mill. I tillegg har Selskapet løpende under vurdering flere interessante investeringer innen Selskapets kjernevirksomheter.

3.4. Sammendrag av finansielle hovedtall

Tabellen nedenfor viser utviklingen i de økonomiske hovedtallene fra resultatregnskap og balanse for LHC i perioden 31.12.1997 til 31.12.1999.

Tabell 3.4: Sammendrag av finansielle nøkkeltall for LHC 1997-1999.

(Tall i USD mill.)	1997	1998	1999	
<u>RESULTATREGNSKAP</u>				
Frakttinntekter, netto	491	505	486	
Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger	103	113	64	
Driftsresultat	81	71	23	
Netto resultat	66	51	(38)	
<u>KONTANTSTRØM</u>				
Netto kontantstrøm fra operasjon	99	60	80	
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	(84)	(110)	(134)	
Netto likviditetsendring fra finansiering	(5)	52	58	
Netto endring i betalingsmidler	10	3	3	
Beholdning pr. 31.12.	51	53	57	
<u>BALANSE</u>				
Skip og andre eiendeler	721	796	855	
Omløpsmidler	168	192	217	
Totale eiendeler	889	988	1.072	
Bokført egenkapital inkl. minoritetsinteresser	405	441	376	
Langsiktig gjeld	437	500	604	
Kortsiktig gjeld	47	47	92	
Total gjeld og egenkapital	889	988	1.072	
<u>NØKKELTALL PR. AKSJE</u>				
	Valuta			
EBITDA ¹⁾	USD	3,43	3,77	2,14
Fortjeneste ²⁾	USD	2,19	1,69	(1,25)
Kontantstrøm ³⁾	USD	2,55	2,95	1,66
Kurs/fortjeneste-forhold		9,30	6,90	n/a
Kurs/kontantstrøm-forhold		8,00	4,00	7,00
Utbytte ⁴⁾	NOK	4,00	4,00	0,00
Utbytte-forhold (%) ⁵⁾		35,80	29,60	0,00
Bokført egenkapital	USD	13,53	14,69	12,54

¹⁾ Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger

²⁾ Netto resultat.

³⁾ Resultat før skattekostnad, plus avskrivninger og nedskrivninger, minus resultat tilknyttede selskaper, minus gevinst ved salg av skip, minus betalbar skatt.

⁴⁾ Styret har foreslått for generalforsamlingen at det for 1999 ikke skal betales utbytte, som må sees i tilknytning til sammenfallet med den foreslåtte Fortrinnsrettsemisjonen.

⁵⁾ Utbytte i prosent av netto resultat.

4. Emisjonstekniske data

Aksjekapital

Aksjekapitalen i LHC var pr. 17 mars 2000 NOK 60.000.000 fordelt på 30.000.000 aksjer, hver pålydende NOK 2,-, fullt innbetalt.

På LHCs ekstraordinære generalforsamling den 17 mars 2000, ble det vedtatt å gi styret fullmakt til å øke Selskapets aksjekapital med inntil NOK18.000.000 ved en emisjon med fortrinnsrett for Selskapets aksjonærer.

I styremøte i LHC den 27 mars 2000 vedtok styret å benytte ovennevnte fullmakt til å forhøye aksjekapitalen med NOK 12.500.000 ved utstedelse av 6.250.000 nye aksjer hver pålydende NOK 2,-.

Etter gjennomføringen av Aksjekapitalforhøyelsen vil Selskapets aksjekapital være NOK 72.500.000 fordelt på 36.250.000 aksjer, hver pålydende NOK 2,-.

Emisjonskursen

Emisjonskursen på NOK 72,- ble fastsatt av styret i LHC den 27 mars 2000 på basis av den volumveide gjennomsnittlige omsetningskurs for LHC-aksjene på Oslo Børs i løpet av 5 børsdager f.o.m. 21 mars t.o.m. 27 mars 2000, på ca. NOK 80,-, fratrullet en rabatt på ca. 10%.

Overkursen vil, etter fradrag for emisjonskostnadene, bli tillagt Selskapets overkursfond.

Tegningsperiode

Tegning av aksjer i Aksjekapitalforhøyelsen vil finne sted i perioden fra og med 31 mars til og med 14 april 2000. Tegning av nye aksjer må finne sted på tegningsblankett utarbeidet av Tilrettelegger. Slike tegningsblanketter vil, sammen med Prospektet, bli sendt aksjonærene 31 mars 2000. Korrekt utfylt tegningsblankett må være mottatt av tegningsstedet innen 14 april 2000 kl. 16.00.

Tegningssted

Tegning i forbindelse med Aksjekapitalforhøyelsen finner sted hos Tilrettelegger, DnB Markets og Orkla Finans. Tegningsblankett kan i tegningsperioden også innleveres til alle bankfilialer i Christiania Bank og Kreditkasse og Den norske Banks filialnettverk.

CHRISTIANIA BANK OG KREDITKASSE CHRISTIANIA MARKETS

Middelthunsgate 17
Postboks 1166, Sentrum
0107 Oslo
Telefon: 22 48 69 25
Faks: 22 69 05 09

ORKLA FINANS (FONDSMEGLING) ASA

Tordenskjoldsgate 8/10
Postboks 1724, Vika
0121 Oslo
Telefon: 22 40 08 00
Faks: 22 33 14 45

DEN NORSKE BANK ASA DnB MARKETS

Stranden 49, Aker Brygge
Postboks 1171, Sentrum
0107 Oslo
Telefon: 22 94 88 80
Faks: 22 83 20 00

Fortrinnsrett for eierne av tegningsretter

Selskapets aksjonærer pr. 27 mars 2000 vil motta omsettelige tegningsretter som gir fortrinnsrett til tegning og tildeling av nye aksjer i Fortrinnsrettsemissjonen, i samsvar med allmennaksjelovens § 10-4, i samme forhold som de pr. nevnte dato eier aksjer slik at 4,8 aksjer gir rett til å tegne og få tildelt 1 ny aksje.

Overtegning er ikke tillatt.

Ubenyttede tegningsretter vil søkes solgt gjennom Tilrettelegger, slik at verdien av disse kommer de aksjonærer tilgode som ikke har benyttet eller avhendet sine tegningsretter. Eventuell salgssum etter fradrag av 1,5% administrasjonsgebyr, vil bli fordelt proratarisk på innehaverne av de ubenyttede tegningsretter i forhold til det antall ubenyttede tegningsretter de innehar. Utbetaling vil finne sted i løpet av mai 2000. Ubenyttede tegningsretter vil kunne bli verdiløse ved tegningsperiodens utløp.

Benyttelse og omsetning av tegningsretter

Aksjonærenes fortrinnsrett legitimeres kun ved de tegningsretter som følger av den enkelte aksjonærs aksjebeholdning den 27 mars 2000. Tegningsrettene kan benyttes til tegning av nye aksjer eller selges før utløpet av tegningsperioden. Tegningsrettene vil bli registrert på den enkelte aksjonærs konto i VPS den 31 mars 2000, og vil være notert ved Oslo Børs i tegningsperioden med verdipapirnummer ISIN NO 001 004 620.4. Kjøpte tegningsretter gir samme rett til tegning og tildeling av nye aksjer som tildelte tegningsretter.

Tildeling av aksjer

Tildeling av nye aksjer i Fortrinnsrettsemissjonen vil bli foretatt av styret i LHC i samråd med tilrettelegger ca. 26 – 28 april 2000. Det vil kun bli tildelt hele aksjer. Benyttelse av antall tegningsretter som kun gir rett til brøker av aksjene vil bli behandlet som ubenyttede tegningsretter. Selskapets styre, i samarbeid med Tilrettelegger, forbeholder seg retten til å avrunde, redusere og/eller stryke enhver tegning. Melding om tildeling vil bli sendt ca. 4 mai 2000.

Betaling for tildelte aksjer

Ved tegning av aksjer må den enkelte tegner gi Christiania Markets som Tilrettelegger en engangsfullmakt til å belaste en oppgitt bankkonto for det beløp tegneren blir tildelt. Belastningen vil skje ca. 4 mai 2000. Dersom det ikke er dekning på, eller det av andre grunner ikke er mulig å belaste, den oppgitte bankkontoen på belastningsdato, forbeholder Christiania Markets og styret i LHC seg retten til å annullere tegning eller selge de tildelte aksjene for tegnerens regning og risiko. Av for sent innbetalt beløp svares etterskuddsrente med 12% p.a.

De nye aksjenes rettigheter

Aksjene som utstedes i forbindelse med Aksjekapitalforhøyelsen gir på linje med de øvrige aksjer rett til eventuelt utbytte fra og med regnskapsåret 1999, og vil også ellers være likestilt med de øvrige aksjene fra registrering av kapitalforhøyelsen. De nye aksjene kan ikke overdras før de er fullt innbetalt og registrert på tegnerens konto i VPS. Registrering forventes å ville skje ca. 14 dager etter at betaling for aksjene har funnet sted.

Garantikonsortium

Aksjekapitalforhøyelsen er garantert fulltegnet av et konsortium tilrettelagt av Christiania Markets. Garantikonsortiet garanterer at alle aksjene i Aksjekapitalforhøyelsen blir tegnet, men garanterer ikke for innbetalingen. Garantiprovisjonen utgjør 1,5% og dekkes av Selskapet. Deltagerne i Garantikonsortiet er vist i tabell 4A. I henhold til garantiavtalen vil fulltegningsgarantien bli aktuell i den utstrekning ikke gyldig tegning mottas for samtlige tegningsretter innen tegningsperiodens utløp og eventuelle ubenyttede tegningsretter heller ikke blir solgt til noen som benytter dem.

Tabell 4A: Garantikonsortiet.

Garantister *	Beløp (NOK)
1) Höegh Capital Partners, Ltd.**	294.500.000
2) Skagen Fondene v/ Skagen Vekst	40.000.000
3) Odin Norge	25.000.000
4) Odin Norden	25.000.000
5) Folketrygdfondet	22.500.000
6) Avanse	15.000.000
7) KLP	13.000.000
8) Vital Forsikring	10.000.000
9) Orkla ASA	5.000.000
Total garanti	450.000.000

*) I motsetning til de andre garantistene er Höegh Capital Partners Ltd. og Skagen Fondene pr. 27.03. 2000 ikke aksjonærer i LHC.

**) Kontrollert av Leif O. Höegh og Morten W. Höegh som kontrollerer aksjekapitalen i LHC gjennom andre Selskaper.

Registrering i Verdipapirsentralen

Aksjene i Selskapet er registret i VPS med verdipapirnummer ISIN NO 000 445 6906. Kontofører er Christiania Bank og Kreditkasse ASA.

Børsnotering

Selskapets aksjer er notert på hovedlisten ved Oslo Børs med ticker "LHO". Én børspost er (100) aksjer.

Kostnader

Transaksjonskostnader, samt alle øvrige direkte henførbare kostnader i forbindelse med Aksjekapitalforhøyelsen, dekkes av Selskapet. De totale omkostningene i forbindelse med Aksjekapitalforhøyelsen, inkludert garantiprovisjon til deltakerene i Garantikonsortiet, forventes å utgjøre ca. 3,75% av brutto emisjonsbeløp og er fordelt som følger:

Tabell 4B: Kostnadsoversikt

Kostnader	Beløp i NOK
Garantikommisjon (1,5%)	6.750.000
Tilretteleggerhonorar til Christiania Markets	5.625.000
Tegningsprovisjon	Ca. 3.900.000
Juridisk rådgiver, Thommessen Krefting Greve Lund AS	350.000
Regnskapsmessig bistand, Arthur Andersen & Co	100.000
Annet (trykking og porto, avgift til Oslo Børs m.v.)	200.000
Totalt	Ca. 16.925.000

Honorarer for juridiske og regnskapsmessige tjenester er fastsatt i henhold til markedspraksis for slike tjenester, basert på anvendt tid.

Tilrettelegger

Emisjonen er tilrettelagt av Christiania Markets.

Meddelelser

Adgangen til å distribuere dette Prospekt og til å invitere til tegning av aksjer er begrenset i visse jurisdiksjoner. Personer som mottar dette Prospekt må selv undersøke om slike begrensninger finnes i deres jurisdiksjon, og er forpliktet til å respektere disse.

Aksjene som tilbys for tegning er ikke og vil ikke bli registrert i henhold til "U.S. Securities Act of 1993". Tilbudet fremsettes ikke, verken direkte eller indirekte, i eller mot USA og Canada eller til "U.S. persons".

Restriksjoner gjelder også fremsettelse av tilbud om tegning av aksjer i Storbritannia. De relevante bestemmelser finnes i "Financial Service Act 1986" og "Companies Act 1985".

Dette Prospekt representerer ikke et tilbud om å kjøpe/tegne verdipapirer utover de aksjer som blir tilbudt for tegning gjennom dette Prospekt. Det foreligger heller ikke et tilbud om å tegne aksjer dersom dette blir gjort av noen som ikke er berettiget til formidling av slik tegning.

Øvrige forhold

Selskapets organisasjonsnummer er 921 482 957. Selskapets hovedkontor ligger i Wergelandsveien 7, 0203 Oslo, Norge.

Selskapet er et norsk allmennaksjeselskap underlagt norsk lovgivning, herunder lov om allmennaksjeselskaper.

Arthur Andersen & Co har revidert årsregnskapene for 1997, 1998 og 1999 og avgitt revisjonsberetninger uten forbehold eller presiseringer (se vedlegg 4).

Prospektet er utarbeidet i norsk og engelsk versjon. Ved eventuelle uoverensstemmelser mellom de to versjonene, skal den norske versjonen gjelde.

Distribusjon av dette Prospekt gir ikke uttrykk for at det ikke kan ha skjedd forandringer i forhold vedrørende LHC med datterselskaper, etter Prospektets dato. Eventuelle nye og vesentlige omstendigheter og enhver vesentlig unøyaktighet i Prospektet som kan få betydning for vurdering av aksjene i LHC, og som fremkommer eller oppdages mellom tidspunktet for offentliggjøring av Prospektet og det tidspunkt da aksjen tas opp til børsnotering, vil bli tatt inn i et tillegg til Prospektet og offentliggjort og annonsert uten ugrunnet opphold i samsvar med børsforskriften § 14-5 (jfr børsforskriften § 14-6).

Ingen andre enn LHC og Tilrettelegger som er angitt i Prospektet er gitt tillatelse til å gi informasjon eller andre opplysninger om nærværende Prospekt eller om forhold omtalt i Prospektet. Dersom noen likevel gir slik informasjon, må disse anses som uberettiget til dette.

I forbindelse med LHCs kjøp av 50% av aksjene i HUAL har Lazard Capital Markets bistått Selskapet. Lazard Capital Markets har ikke vurdert de juridiske og regnskapsmessige forhold i forbindelse med Fortrinnsrettsemisjonen, og står således ikke til ansvar for kommersielle, økonomiske eller regnskapsmessige forhold.

Eventuelle tvister som måtte oppstå vedrørende dette Prospektet er undergitt norsk lov og er underlagt norske domstolars eksklusive domsmyndighet.

5. Bakgrunn for Aksjekapitalforhøyelsen

Styret i LHC vedtok 27 mars 2000 å øke Selskapets aksjekapital med NOK 12.500.000 ved utstedelse av 6.250.000 nye aksjer til Tegningskurs NOK 72,-, for å tilføre Selskapet NOK 450.000.000 (brutto) i ny egenkapital. Selskapets aksjonærer pr. 27 mars 2000 har fortrinnsrett til tegning og tildeling i Aksjekapitalforhøyelsen. Vedtaket om å øke Selskapets aksjekapital ble fattet i henhold til fullmakt gitt i Selskapets ekstraordinære generalforsamling 17 mars 2000.

Aksjekapitalforhøyelsen er nødvendig for å muliggjøre fortsatt implementering av LHCs strategi. LHC skal være stor og fokusert i industrielle nisjer hvor det er mulig å oppnå lønnsom vekst. Vekst og størrelse er avgjørende for å ha kommersiell troverdighet og operasjonell gjennomføringsevne ovenfor kunder som selv konsoliderer og blir større. Størrelse gjør det også mulig å rekruttere og lære opp de beste menneskene, noe som er avgjørende for å opprettholde konkurransedyktighet.

LHC har en aktiv holdning til det å allokere kapital dit hvor den over tid gir best avkastning. Den dynamikk som eksisterer i de industrielle markeder hvor LHC opererer har gjort det nødvendig å ta 100% kontroll over de enheter hvor det satses. Dette sikrer strategisk fokus, beslutningsdyktighet og den nødvendige implementeringsevnen. Finansiell fleksibilitet og soliditet er nødvendig for å implementere denne strategien.

Formålet med Aksjekapitalforhøyelsen er å sikre Selskapet den nødvendige finansielle handlekraft til å gjennomføre besluttede og planlagte investeringer i Ro-ro og Contract Shipping segmentene.

LHC har i løpet av 1999 og 2000 foretatt flere strategiske investeringer, deriblant kjøp av:

- UIHs 50% andel i HUAL i mars 2000.
- SAMCs 50% andel i Unicoool i november 1999.
- 30,1% av aksjene (49,98% av stemmene) i Gorthon Lines.

Summen av Selskapets gjennomførte og kommiterte investeringer i 1999 og 2000 er ca. USD 664 mill.

Kjøp av den resterende 50% andelen i HUAL

Beslutningen om å kjøpe UIHs 50% andel i HUAL ble tatt på bakgrunn av at LHC ser nye og bedre muligheter for å utvikle satsning på Ro-ro transport ved å være eneeier av HUAL. Ledelsen og styret i LHC er av den oppfatning at de er godt posisjonert for å ta sin del av transportoppdragene i de kommende årene. Konsernets langsiktige strategi er å skape nye forretningsmuligheter og videreutvikle forholdet til eksisterende kunder.

Kjøp av den resterende 50% andelen i Unicoool

Ved å kjøpe seg opp til 100% i Unicoool tar LHC full strategisk kontroll på verdens ledende kjøleskipsaktør. Kjøpet ble foretatt på det som antas å være en syklisk bunn for segmentet.

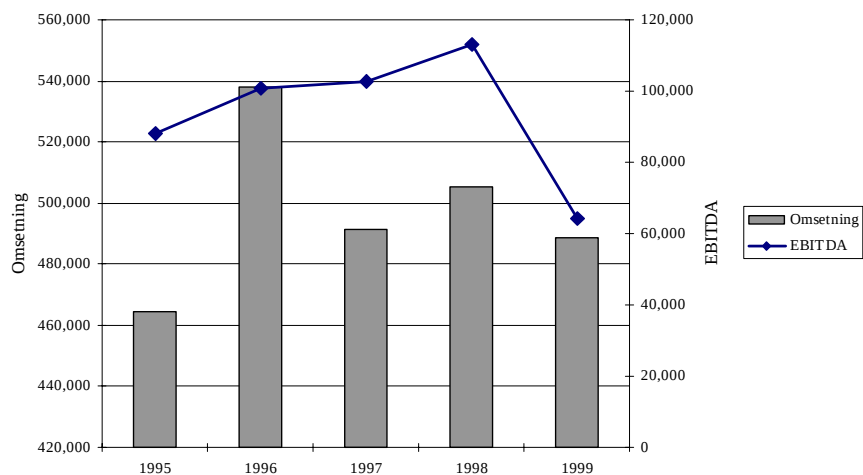
6. Historikk

LHC ble etablert i 1927 av Leif Høegh og bygger således på en lang tradisjon innen shipping. Selskapet har siden etableringen vært kontrollert av familien Høegh, hvilket har sikret en stabil eierstruktur og et langsiktig perspektiv på selskapets strategi og drift. Selskapet har definert sitt virksomhetsområde til å være industriell shipping.

Konsernet har de siste to årene foretatt betydelige omstruktureringer i form av salg og avvikling av virksomheter, kombinert med investeringer i de definerte kjerneområdene. Selskapet er i dag organisert i en konsernmodell med fem enheter. Disse enhetene er:

- **HUAL** - Ro-ro operasjon, herunder frakt av biler og annen rullende last.
- **Unicoool** - Transport av kjølelaster.
- **Contract Shipping**
 - Contract Shipping Gass - Kontrakter for transport av flytende naturgass.
 - Contract Shipping Bulk - Kontrakter for transport av kull og malm.
- **Høegh Lines**
 - Open hatch / treforedlingsprodukter.
 - Høegh Oldendorff Indotrans - Tradisjonell linjefart.
- **Høegh Fleet Services** - Teknisk drift og bemanning.

Figur 6: Konsernets samlede omsetning og driftsresultat (USD 000) for perioden 1995-1999

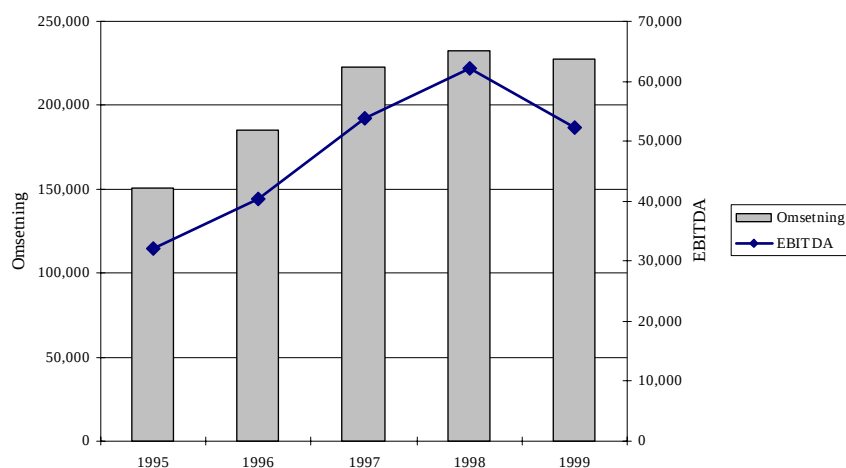


6.1. HUAL

LHCs bilskipengasjement startet med frakt av Volkswagen som ble foretatt på kombinerte bulk/bilskip fra Tyskland til USA på slutten av 1960-tallet. For å sikre nødvendig størrelse på virksomheten inngikk LHC og Ugland Gruppen en strategisk allianse i 1970 ved å etablere pool-samarbeidet Høegh Ugland Auto Liners AS. Denne virksomheten ble skilt ut i et eget aksjeselskap i 1977/78, og omdøpt til den godt innarbeidede forkortelsen HUAL i 1997.

Disse selskaper hadde vært engasjert i biltransport med spesialfartøyer siden midt på 1960-tallet, og fant at de ved å kombinere sine respektive bilskipsflåter og kontrakter kunne oppnå stordriftsfordeler og gi et bedre tilbud til sine kunder i bilindustrien.

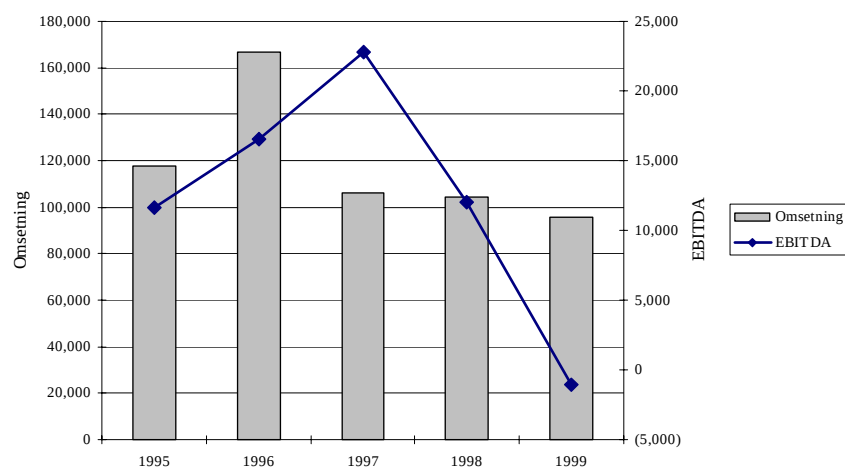
Figur 6.1: Historisk omsetning og driftsresultat (USD 000) for Konsernets andel av HUAL fra 1995 til 1999.



6.2. Unicoool

Selskapets engasjement innen kjøleskip startet i 1994 da det ble inngått en samarbeidsavtale med Tufton Oceanic Ltd. ("Tufton"), hvor holdingselskapet Avrista Ltd. ble etablert med en eierfordeling på 75% til LHC og 25% til Tufton. Avrista kjøpte senere Cool Carriers AB. I 1997 ble Tufton kjøpt ut og LHC forente krefter med det Sør-Afrikanske selskapet SAMC. Sammen etablerte de Unicoool Ltd, eierselskapet til Cool Carriers. I november 1999 inngikk LHC en avtale om kjøp av SAMCs 50% andel av aksjene i Unicoool med overtagelse januar 2000.

Figur 6.2: Historisk omsetning og driftsresultat (USD 000) for Konsernets andel av Unicoool fra 1995 til 1999.



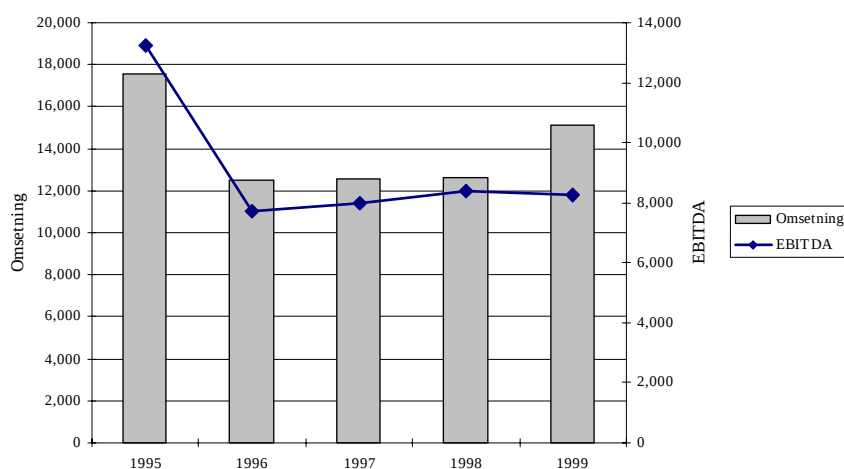
6.3. Contract Shipping

LHC arbeider for at en betydelig andel av Selskapets inntekter skal komme fra langsiktige kontrakter. Forutsigbar kontantstrøm bidrar til lavere kapitalkostnader enn det som ville vært mulig med eksponering kun mot sykliske segmenter.

6.3.1 Gass

LHC har vært transportør av flytende gass siden 1968. Gassvirksomhet er i tråd med selskapets satsning på shipping-segmenter av industriell natur, og hvor kvalitet, kunnskap, ekspertise og kjennskap til markedet er avgjørende suksesskriterier. Selskapet eier i dag et LNG skip, som ble kjøpt i 1998, og er 50% deleier i ytterligere to skip sammen med det japanske rederiet Mitsui O.S.K Lines Ltd. (Eierandelen i *Höegh Gandria* reduseres til 25% fra 2007).

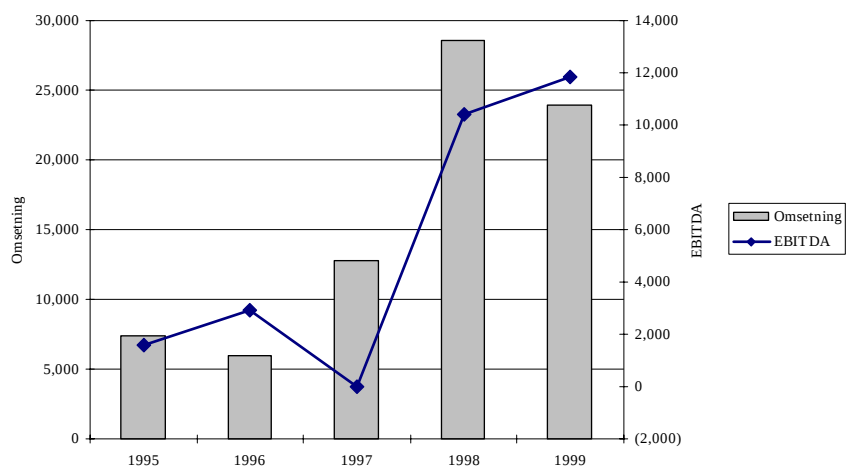
Figur 6.3.1: Historisk omsetning og driftsresultat (USD 000) for gassvirksomheten fra 1995 til 1999.



6.3.2 Tørrbulk

Selskapet kjøpte i 1997 to skip mot lange kontrakter tilbake til selger. I tillegg ble det i løpet av 1999 leid inn fem skip for kortere eller lengre tid. Selskapet opererer i begrenset grad i tørrbulk.

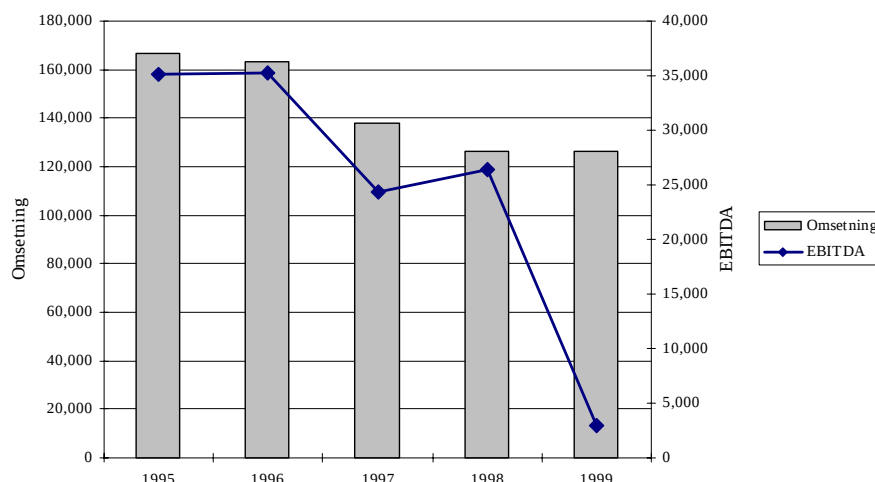
Figur 6.3.2: Historisk omsetning og driftsresultat (USD 000) for tørrbulk fra 1995 til 1999.



6.4. Höegh Lines

Höegh Lines' virksomhet omfatter i dag to forskjellige segmenter; tradisjonell linjefart, som er i ferd med å avvikles, og virksomheten innen open hatch / treforedlingsprodukter.

Figur 6.4: Historisk omsetning og driftsresultat (USD 000) for Höegh Lines fra 1995 til 1999.



6.4.1 Tradisjonell linjefart

I 1998 inngikk Konsernet en avtale om salg av linjevirksomheten til Egon Oldendorff oHG. LHC vil drive linjen med det kommersielle ansvaret til mars 2001. Fire linjeskip ble levert til Egon Oldendorff oHG i løpet av første halvår 1999. LHC har i henhold til avtalen innbefraktet disse skipene for en to års periode til en leie på USD 11.950 pr. dag.

6.4.2 Open hatch / treforedlingsprodukter

Innenfor dette segmentet har selskapet åtte skip i egen aktivitet i Atlanterhavet og Stillehavet. Selskapet har også innbefraktet skip for å kunne ta tilgjengelige laster og utbefraktet skip når det har hatt ledig tonnasje. Selskapet har ekspertise, langvarige kunderelasjoner og et godt etablert nettverk av operasjoner.

6.5. Höegh Fleet Services

Höegh Fleet Services er en støttefunksjon til Selskapets tekniske- og operasjonelle virksomhet. I 1995 ble funksjonen skilt ut fra LHC som et heleiet datterselskap, og har siden omfattet et komplett spekter av tekniske og operasjonelle tjenester, som i dag også inkluderer forskjellige opplæringstiltak av Selskapets personell.

6.6. Avvikling av tankvirksomheten

Tankvirksomheten, som har lange tradisjoner i LHC, ble i 1992 fisjonert ut av Konsernet og børsnotert som eget selskap under navnet Bona. Denne beslutningen ble tatt på bakgrunn av Konsernets satsning innen industriell shipping, noe tankvirksomheten ikke representerte. I 1999 ble Bona fusjonert med Teekay, og LHC mottok 3,1 mill. Teekay aksjer til USD 15,2 pr. aksje.

6.7. Historisk sammendrag

Historisk sammendrag 1996 - 2000

- 1996:**
- Kjøper fem kjøleskip.
 - Selger to Ro-ro skip.
 - Inngår samarbeid med Eastwind innen sektor for mindre kjøleskip.
 - Inngår prinsippavtale med SAMC om fusjon av kjøleskipaktivitetene.
 - Inngår endelig avtale om nytt 13 + 7 års certeparti for *Norman Lady* med påbegynnelse i 1999.
- 1997:**
- Etablering av Unicoool i samarbeid med SAMC.
 - Investeringsprogram for fornyelse og utvidelse av HUAL flåten påbegynnes. LHC inngår kontrakter for to nybygg, mens JVL kjøper to brukte mindre skip for "feederaktiviteter."
 - Kjøper to moderne capesize skip, med 15 års T/C tilbake til Shougang-gruppen.
 - Utbetaling av ekstraordinær dividende på NOK 200 millioner, i form av aksjer i Bona.
 - Nytt system for skipsfartsbeskatning.
- 1998:**
- Avtaler salg av linjevirkksomheten mellom US Gulf/USAs østkyst og Sørøst-Asia, inklusive fire linjeskip, til Egon Oldendorff oHG. LHC leier skipene tilbake på to-års certepartier som utløper i mars 2001.
 - JVL kjøper to brukte PCTC.
 - LNG/C *Höegh Galleon*, søsterskip til LNG/C *Norman Lady* kjøpes.
 - Kjøper 11,2% av utestående aksjer i Gorthon Lines, tilsvarende 38,1% av stemmene i selskapet.
 - Höegh Fleet Services starter egen virksomhet for rekruttering og opplæring av seilende personell på Filippinene.
- 1999:**
- Salg av Selskapets 33,6% eierandel i Bona til Teekay mot oppgjør i 3,1 mill. aksjer, tilsvarende 8,1% av aksjekapitalen.
 - To mindre Ro-ro nybygg blir levert og leies ut på 15 års B/B til Euro Marine Carrier.
 - Selskapet inngår avtale om full kontroll over reefer-selskapet Unicoool ved å øke sin eierandel til 100%, gjennom oppkjøp av 50% fra SAMC.
 - Ny reefer-pool, Arctic Reefers, etableres, med fokus på spotmarkedet.
 - Open hatch / treforedlingsprodukter utvider PCL-servicen til også å dekke Korea, Kina, Taiwan. En ny linje blir etablert mellom Chile og Europa.
 - Eierandelen i Gorthon Lines økes til 30,1% av kapitalen og 49,9% av stemmene.
 - LNG/C *Norman Lady* blir oppgradert og satt inn på 13+7 års kontrakt med Enagas.
- 2000:**
- Selskapet kjøper den resterende 50% andelen i HUAL.
 - Tre kjøleskip blir solgt.
 - LNG/C *Höegh Galleon* besluttet ombygget med sikte på langsiktig beskjeftigelse.

7. Selskapets virksomhet

LHC er organisert som et norsk allment aksjeselskap, og driver for tiden innen følgende virksomhetsområder:

- **HUAL**
- **Unicool**
- **Contract Shipping**
 - Contract Shipping Gass
 - Contract Shipping Bulk
- **Höegh Lines**
 - Open hatch / treforedlingsprodukter
 - Höegh Oldendorff Indotrans
- **Höegh Fleet Services**

7.1. Forretningsidé og Strategi

Selskapets strategi er å gi optimal avkastning for aksjonærene ved å være en ledende aktør innenfor utvalgte shippingsegmenter med industriell karakter. For å gjennomføre denne strategien blir det lagt vekt på å identifisere de kriterier som skal ligge til grunn for at et segment skal inngå blant Selskapets hovedområder. Disse kriterier er som følger:

- Høy inngangsterskel for nye aktører.
- Mindre utsatt for svingninger i spotmarkedet.
- Høyere avkastning over tid enn tradisjonell shipping.
- Mulighet til å bli en dominerende spiller innen sitt segment.
- Tett integrasjon mot landbasert industriaktivitet.

LHC er strukturert som et konsern bestående av selskaper med klart definerte forretningsområder, med selvstendig ledelse og egne styrer for de mest sentrale virksomhetene. De forretningsområder som Selskapet har valgt å satse på skal, om mulig, kontrolleres av Selskapet (d.v.s. ha en eierandel over 50%). I en etableringsfase, eller hvor størrelse gjør dette vanskelig, skal minimum et 50/50-eierskap bestrebes. Videre skal Selskapet søke å allokere kapital til de områder der Selskapets innsats best kan møte et sterkt behov hos de respektive kunder, og oppnå maksimal avkastning for Selskapets aksjonærer.

7.2. Forretningsområder

LHC har siden etableringen i 1927 vært aktive innen de fleste shipping segmenter. I dag omfatter Selskapets forretningsområder HUAL, Unicool, Contract Shipping og Höegh Lines.

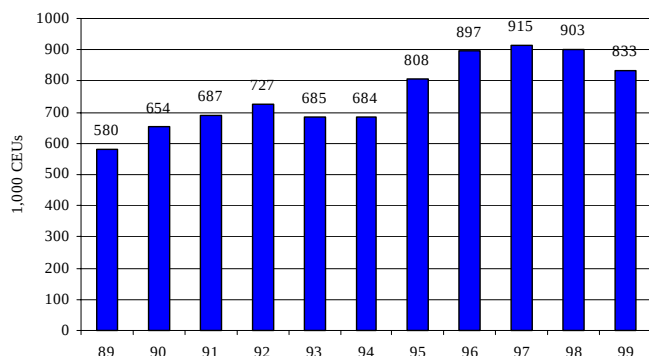
Tabell 7.2: Finansiell og operasjonell inndeling av Konsernets forretningsområder i 1999.

Forretningsområde	Andel omsetning (%)	Andel EBITDA (%)	Bokførte skipsverdier (USD 000)
HUAL	46,5	70,4	313.442
Unicool	19,7	-1,4	153.679
Contract Shipping	8,0	27,0	124.921
Höegh Lines	25,8	4,0	99.441
Totalt	100	100	691.453

7.3. HUAL

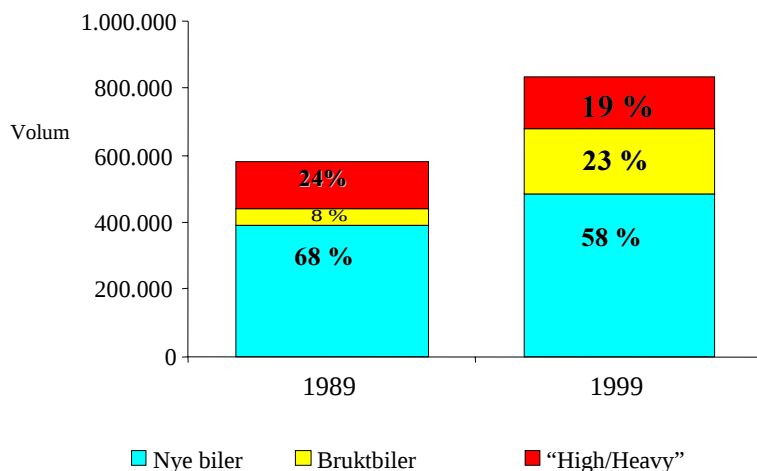
Selskapets hovedsatsingsområde er innen frakt av biler og høyt/tungt rullende materiell, som drives gjennom det heleide datterselskapet HUAL, og består av en flåte på 27 skip og 2 nybyggingskontrakter av typen PCTC. HUAL opererer et globalt nettverk og er med årlig transportvolum som har ligget tett opptil 1 mill. bilekvivalenter, den sjette største operatøren innen Ro-ro segmentet på verdensbasis. HUAL har sitt hovedkontor i Oslo og kontorer i USA, Europa, Asia og Midtøsten.

Figur 7.3A: HUALs fraktvolumer i perioden 1989 til 1999 (Tall i 1000 ceus). Kilde: HUAL.



I 1999 utgjorde antall bilekvivalenter løftet, basert på ett til tre års lange fraktkontrakter med bilprodusentene 58% av HUALs transportvolum. For høyt og tungt rullende materiell er tallet 19%. Som vist i figuren nedenfor har det de siste årene vært en gradvis reell økning men relativ reduksjon i transport av nye biler og høye/tunge kjøretøy, noe som har blitt kompensert av en betydelig økning av transport av brukte biler.

Figur 7.3B: Inndeling av HUALs transportvolumer fra 1989 til 1999. Kilde: HUAL.



Samarbeidet med Nissan har helt siden starten vært en grunnpill for HUAL, både i kraft av Nissans stilling som en av de største japanske produsenter og eksportører, og gjennom tonnasje-samarbeidet med Nissans eget bilskipsrederi NMCC. Dette innebærer at HUAL transporterer 50% av Nissan/Subarus eksportvolumer til Europa på egen tonnasje, mens HUAL til gjengjeld benytter NMCC-tonnasjen i returtrades fra Europa og USA tilbake til Fjerne Østen. Denne ekstra tonnasekapasiteten har satt HUAL i stand til å bygge opp en langt større kontraktportefølje med europeiske og amerikanske avskipere enn

hva som ellers ville vært tilfelle, og er en av grunnene til HUALs høye markedsandeler i retur- og cross-trades.

I tillegg til Nissan, Subaru og Daewoo transporterer HUAL i dag for alle de store europeiske og amerikanske bilprodusentene: GM (inkl. Opel og Saab), Ford (inkl. Volvo og Jaguar), DaimlerChrysler, BMW (inkl. Rover og LandRover), Renault, Peugeot (inkl. Citroën), VW (inkl. Audi, Skoda og Seat) etc. Med sin omfattende kontraktportefølje og store kontaktflate er HUAL således godt posisjonert i forhold til bilindustriens konsolideringsprosess. Dette forsterkes ytterligere av et verdensomspennende nett av datterselskaper.

I tillegg til å pleie den daglige, lokale kontakt med bilprodusentene i forbindelse med skipningene av kontraktslast fyller HUALs utekontorer en viktig oppgave som salgsapparat for transport av linjelast (brukt biler og høy- og tungtrullende last), som utgjør rundt 40% av HUALs transportvolum. HUAL satset tidlig på dette lastsegmentet, og den designfilosofi HUAL la til grunn for sine skip som ble levert tidlig på 1980-tallet – med heisbare og forsterkede dekk og betydelig rampekapasitet for å kunne ta denne typen last – er i dag industristandard. Av denne grunn er HUALs flåte fortsatt vel tilpasset den endring i lastsammensetning som har funnet sted i de senere år, hvor en økende del av lasten krever større dekkshøyde og styrke enn vanlige passasjerbiler.

En nøkkelfaktor for HUALs suksess har vært uavhengighet av konferansesystemet, som har gjort det mulig for HUAL å utnytte markedsmuligheter på en langt raskere og mer fleksibel måte enn flertallet av konkurrentene. Som en følge av dette har HUAL gjennom årene ofte vært en pioner i bilfarten:

- Selskapet var det første som opererte PCTC tonnasje til Midt-Østen på tidlig 1970-tallet.
- I 1983 startet HUAL som første bilskipsoperatør PCTC-service i Europa-Fjerne Østen traden (inntil da hadde bilene til Sørøst-Asia gått i containere).
- I 1998 sto HUAL for den første skipningen av biler fra Sør Afrika til Europa.

Et annet uttrykk for HUALs fleksibilitet og evne til å gi en rask respons på endringer i markedet er at HUAL i løpet av 1990-årene har opprettet en rekke nye trades:

- Fra Japan/Korea til Sør-Amerika.
- Fra Japan/Korea til Karibien og USAs Østkyst.
- Fra Europa til Vest-Afrika/Sør-Afrika/Indian Ocean.
- Fra Europa til Karibien.

Videre har HUAL opprettet en Ro-ro feederservice i Karibien for distribusjon av last fra Fjerne Østen og Europa, både egen last og last fra andre operatører, samt lokal last i området. I 1999 opprettet HUAL et feederselskap i Frankrike, CETAM, og gav derved den europeiske bilindustrien et velkomment og nødvendig alternativ i denne sektor. Basert på kontrakter med lasteierne startet CETAM i løpet av 1999 opp to linjer i Middelhavet: Mellom Tyrkia og Frankrike/Spania, og mellom Frankrike og Tunis.

Driftsresultat for HUAL

Tabell 7.3C: Utvikling i driftsresultat for Konsernets andel av HUAL i perioden 1995-1999.

(USD 000)	1995	1996	1997	1998	1999
Driftsresultat:					
Fraktinntekter netto	152.050	184.211	222.359	232.696	227.350
Reiseavhengige kostnader	(77.918)	(86.842)	(99.076)	(94.273)	(103.157)
Fraktinntekter på T/C - basis	74.132	97.368	123.283	138.423	124.193
Leie innbefraktede skip	(29.968)	(43.963)	(54.794)	(60.139)	(49.214)
Drifts- og administrasjons kostnader	(12.145)	(13.003)	(15.297)	(16.083)	(22.777)
Driftsresultat før salgs- gevinster / (tap)og avskrivninger	32.019	40.402	53.794	62.201	52.202
Gevinst / (tap) ved salg av skip					
Ordinære avskrivninger	(14.093)	(14.642)	(7.905)	(8.860)	(15.208)
Driftsresultat	17.926	25.760	45.889	53.341	36.994
Bokført verdi skip	163.285	152.792	147.199	218.211	313.442
Investeringer i året	105.742	4.150	2.178	79.679	109.069

7.4. Unicoool

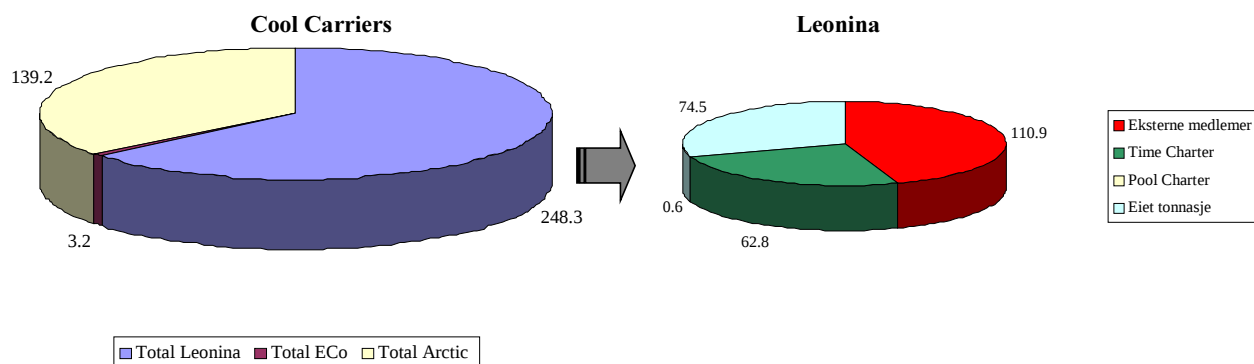
LHCs kjøleskipengasjement eies 100 % gjennom Unicoool, som er verdens største operatør av moderne palleskip. Unicoools operative flåte består av 60 - 70 moderne palleskip med kapasitet på mellom 250.000 og 760.000 cbft, som drives i alle viktige kjøleskipsmarkeder verden over. Selskapet opererer tre typer tonnasje; eide skip, skip innleid på certeparti og skip som drives i samarbeid med andre redere på poolbasis.

Figur 7.4A: Unicoools samlede kapasitet i perioden 1995 til 1999 (Tall i mill. cbft).

Pool	1995	1996	1997	1998	1999
Leonina	293.0	297.6	299.5	315.4	286.9
Eco				22.1	14.1
Arctic					141.5
Totalt	293.0	297.6	299.5	337.5	442.4

Av den totale flåten eies 13 av skipene av Unicoool. De øvrige skipene opereres for andre eiere gjennom Leonina og Arctic Reefers poolene. Arctic Reefers ble etablert i 1999 og spesialiserte seg i et noe kortere markedsperspektiv for å utnytte de muligheter som oppstår på kort og mellomlang sikt når markedene svinger.

Figur 7.4B: I) Cool Carriers totale kontraktsdekning (mill. cbft) for 2000. II) Total flåtekapasitet (mill. cuft) av Leonina fordelt mellom de respektive medlemmene for 2000.

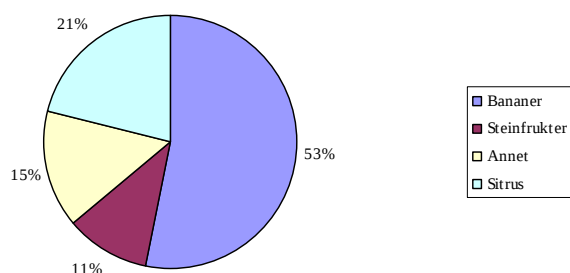


Cool Carriers forretningsidé er basert på langsiktige avtaler med kundene, hvor det til enhver tid skal fokuseres på kvalitet, og hvor kostnadsbesparende logistikk-løsninger skal optimaliseres ved å dra nytte av Cool Carriers stordriftsfordeler, returlaster, korte ballastreiser og full utnyttelse av flåten containerkapasitet.

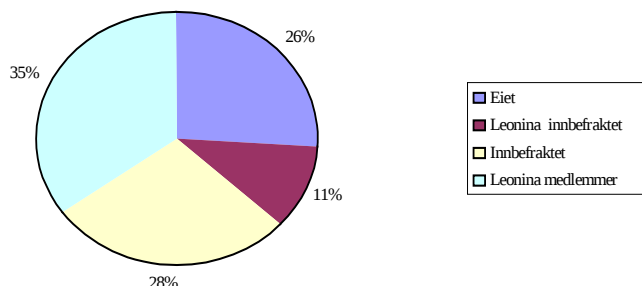
Satsningsområder

Cool Carriers' viktigste satsningsområder er frakt av bananer, sitrus og steinfrukter. Bananer skipes fra USA, Latin- og Syd Amerika, Filippinene og Vest Afrika til Europa og Sydøst Asia, og står for over 50% av Cool Carriers samlede frakt. Steinfrukter som epler og pærer, samt kiwi og druer er sesongavhengige laster og fraktes primært fra Sør- og Latin Amerika, men også fra New Zealand og Sør Afrika. Sitrus frukt skipes primært fra de samme områdene som steinfrukter. Andre laster som kjøtt og fisk fraktes fra Australia og New Zealand til Europa og USA, og utgjør i likhet med transport av biler en liten, men ikke ubetydelig del av Cool Carriers' last.

Figur 7.4C: Fordeling av Cool Carriers' last – 1999.



Figur 7.4D: Flåtefordeling - Cool Carriers 1999.



Kunder og avtaler

Cool Carriers har siden 1997 hatt langsiktige avtaler med Noboa-gruppen, som er en av de største bananprodusentene i verden, om frakt av bananer fra Ecuador til USAs vestkyst og Japan. Transporten av bananer er kombinert med Cool Carriers etablerte avtale med Sunkist om frakt av sitrusfrukter fra USA til Japan. Videre har Cool Carriers 12 måneders kontraktavtaler med Velleman & Tas, Ocab, Turbana, samt andre mindre befraktere for frakt av bananer. For frakt av sitrus- og steinfrukter har Cool Carriers også avtaler med Enzafruit/Zespri, Riversun, Dole, Velleman & Tas, samt Bamex og Agrexco og en rekke mindre aktører.

Driftsresultat for Unicoool

Tabell 7.4E: Utvikling i driftsresultat for Konsernets andel av Unicoool i perioden 1995-1999.

(USD 000)	1995	1996	1997	1998	1999
Driftsresultat:					
Fraktinntekter netto	117.350	166.254	106.304	104.364	95.905
Reiseavhengige kostnader	(37.382)	(54.954)	(29.671)	(33.359)	(39.222)
Fraktinntekter på T/C - basis	79.968	111.300	76.633	71.105	56.683
Leie innbefraktede skip	(62.145)	(75.387)	(39.209)	(44.290)	(38.591)
Drifts- og administrasjons kostnader	(6.151)	(19.350)	(14.630)	(14.770)	(19.145)
Driftsresultat før salgs- gevinster / (tap)og avskrivninger	11.672	16.563	22.794	12.045	(1.053)
Gevinst / (tap) ved salg av skip			3.100	1.383	(98)
Ordinære avskrivninger	(10.726)	(15.944)	(9.040)	(8.488)	(8.140)

(USD 000)	1995	1996	1997	1998	1999
Nedskrivninger				(12.450)	
Driftsresultat	946	619	16.854	(7.510)	(9.291)
Bokført verdi skip *	104.891	157.953	143.317	115.808	153.679
Investeringer i året *	79.600	96.700	0	0	0

*) Bokført verdi skip viser LHC konsernets andel, mens investeringer i året viser investeringer gjort av Unicoool.

7.5. Contract Shipping

LHC arbeider for at en betydelig andel av Selskapets inntekter skal komme fra langsiktige kontrakter. Forutsigbar kontantstrøm bidrar til lavere kapitalkostnad enn det som ville vært mulig med eksponering kun mot sykliske segmenter.

De viktigste kriterier for å vurdere investeringer mot langsiktige kontrakter er;

- Kredittrisiko knyttet til kontraktsmotpart
- Residualverdirisiko dersom kontrakt ikke løper ut skipets levetid
- Teknisk risiko

I dag har LHC langsiktige kontrakter basert på LNG og Capesize skip. Nye kontrakter søkes i segmenter der de nevnte kriterier kan oppfylles.

7.5.1 Contract Shipping - Gass

Konsernet eier i dag et LNG skip, og er 50% deleier i to skip. Medeier er det japanske rederiet Mitsui O.S.K Lines Ltd., og driftsansvaret er underlagt LHC.

Selskapets gass-skip frakter LNG under atmosfærisk trykk ved –161 grader celsius, og inngår som et ledd i den totale kjeden som et LNG-prosjekt representerer. De finansielle og teknologiske inngangsbarrierene i gassmarkedet er betydelige, men kontraktene er til gjengjeld svært langsiktige.

LHCs gassvirksomhet representerer en solid inntektsgenerator for Konsernet gjennom sine langsiktige kontrakter og stabile inntjening. Transport av flytende gass er dessuten i tråd med Selskapets satsning på shipping-segmenter av industriell natur, og hvor kvalitet, kunnskap, ekspertise og kjennskap til markedet er avgjørende suksesskriterier.

Det deleide skipet *Norman Lady* avsluttet et langsiktig certeparti i september 1999, og gikk direkte over på nytt langsiktig (13 + 7 år) certeparti til Enagas SA, for transport av LNG fra Trinidad til Spania. I forkant av det nye certepartiet gjennomgikk skipet omfattende reparasjons- og oppgraderingsarbeid.

Det andre deleide skipet *Höegh Gandria* er på 20-års certeparti til det statseide indonesiske olje- og gass-selskapet Pertamina frem til utløpet av 2006. Skipet vil i mai år 2000 gjennomgå en regulær dokking.

Videre er LNG/C *Höegh Galleon* besluttet ombygget med sikte på langsiktig beskjeftigelse.

Driftsresultat for Gass

Tabell 7.5.1: Utvikling i driftsresultat for gass i perioden 1995 til 1999.

(USD 000)	1995	1996	1997	1998	1999
Driftsresultat:					
Fraktinntekter netto	17.666	12.384	12.594	12.625	15.153
Reiseavhengige kostnader	0	0	0	0	0
Fraktinntekter på T/C - basis	17.666	12.384	12.594	12.625	15.153
Leie innbefraktede skip	0	0	0	0	0
Drifts- og administrasjons kostnader	(4.416)	(4.644)	(4.626)	(4.215)	(6.902)
Driftsresultat før salgs- gevinster / (tap)og avskrivninger	13.249	7.740	7.968	8.410	8.251
Gevinst / (tap) ved salg av skip					
Ordinære avskrivninger	(2.472)	(2.472)	(1.741)	(1.741)	(3.560)
Driftsresultat	10.777	5.268	6.227	6.669	4.691
Bokført verdi skip	24.961	22.489	20.748	32.967	34.217
Investeringer i året	0	0	0	13.960	8.762

7.5.2 Contract Shipping - Tørrlast

Selskapets tørrbulflyte består av to heleide skip som er langtidsbefraktet. I tillegg har Selskapet innleid to skip på T/C basis som betjener fraktkontrakter fra Brasil til Kina og fra Australia til Kontinentet.

Tørrbulk inngår ikke i Selskapets kjernevirksomhet, men er et strategisk engasjement både finansielt og kompetansemessig. LHC ønsker å drive i tørrbulk for å dra nytte av de investeringsmuligheter som til enhver tid oppstår, og for å holde seg orientert om utviklingen innen dette helt sentrale segmentet innenfor internasjonal shipping. Strategien er tredelt, og baseres på å bygge opp allianser med lasteiere, operere fraktkontrakter av middels lang varighet, samt være til stede i spotmarkedet.

Fem skip ble leiet inn i 1999 for kortere eller lengre tid for å kunne ivareta Selskapets kontraktsforpliktelser. Selskapets heleide bulkskip av typen Capesize, *Lauderdale* og *Jedforest*, er på 15 års certepartier til Shougang-gruppen.

Driftsresultat for Tørrlast

Tabell 7.5.2: Utvikling i driftsresultat for tørrlast i perioden 1995 til 1999.

(USD 000)	1995	1996	1997	1998	1999
Driftsresultat:					
Fraktinntekter netto	7.413	5.882	12.805	28.540	23.956
Reiseavhengige kostnader	(158)	(310)	(1.197)	(2.994)	(2.138)
Fraktinntekter på T/C - basis	7.256	5.573	11.608	25.546	21.818
Leie innbefraktede skip	(1.893)	(115)	(8.263)	(10.938)	(5.870)
Drifts- og administrasjons kostnader	(3.785)	(2.477)	(3.358)	(4.197)	(4.127)
Driftsresultat før salgs- gevinster / (tap)og avskrivninger	1.577	2.941	(13)	10.411	11.821
Gevinst / (tap) ved salg av skip			3.140		
Ordinære avskrivninger	(3.125)	(3.125)	(1.774)	(4.697)	(4.697)
Driftsresultat	(1.548)	(184)	1.353	5.714	7.124
Bokført verdi skip	13.128	10.003	100.022	95.403	90.704
Investeringer i året	0	0	100.415	0	0

7.6. Höegh Lines

Konsernet inngikk i 1998 avtale om salg av linjevirksomheten til Egon Oldendorff oHG, men LHC vil drive aktivitetene med det kommersielle ansvaret til mars 2001.

Fire linjeskip ble levert til Egon Oldendorff oHG i løpet av første halvår 1999. LHC har i henhold til avtalen innbefraktet disse skipene for en periode på to år til en leie på USD 11.950 pr. dag. Höegh Lines vil i denne perioden drive skipene og være fullt kommersielt ansvarlig for linjevirksomheten.

Driftsresultat for Höegh Lines

Tabell 7.6: Utvikling i driftsresultat for Höegh Lines i perioden 1995 til 1999.

(USD 000)	1995	1996	1997	1998	1999
Driftsresultat:					
Fraktinntekter netto	161.830	162.539	137.855	126.345	126.153
Reiseavhengige kostnader	(91.956)	(91.796)	(74.057)	(66.171)	(77.053)
Fraktinntekter på T/C - basis	69.874	70.743	63.789	60.174	49.100
Leie innbefraktede skip	(315)	(1.548)	(377)	0	(18.214)
Drifts- og administrasjons kostnader	(34.385)	(33.901)	(39.054)	(33.732)	(27.899)
Driftsresultat før salgs- gevinster / (tap) og avskrivninger	35.174	35.294	24.367	26.442	2.987
Gevinst / (tap) ved salg av skip					(3.574)
Ordinære avskrivninger	(14.134)	(11.593)	(5.559)	(6.829)	(4.806)
Driftsresultat	21.040	23.701	18.808	19.613	(5.393)
Bokført verdi skip	75.492	108.827	147.473	142.734	99.441
Investeringer i året	0	44.492	44.592	2.089	0

7.6.1 Tradisjonell Linjeservice

Linjefarten drives mellom Nord-Amerika og Midtøsten, India og Sørøst-Asia og har gjennom 1999 operert med seks skip – de fire innbefraktede skipene fra Egon Oldendorff og to egne skip - og fraktet et bredt spekter av varer der de viktigste er naturgummi, kakaobønner, ris, treforedlingsprodukter, prosjektlaster og containerbaserte laster.

7.6.2 Open hatch / treforedlingsprodukter

Innenfor dette segmentet har selskapet åtte skip i egen aktivitet i Atlanterhavet og Stillehavet. Selskapet har også innbefraktet skip for å kunne ta tilgjengelige laster og utbefraktet skip når det har hatt ledig tonnasje. Skipene benyttes i PCL med seilinger mellom vestkysten av Nord-Amerika og Japan, Korea, Kina, Hong Kong og Taiwan. Fire skip, to av dem eiet av LHC, går i Norsul-Höegh samarbeidet mellom østkysten av Sør-Amerika og Nord-Europa. Tre skip går i fart mellom vestkysten av Sør-Amerika og Middelhavet, Nord-Europa med retur via Nord-Amerika.

Konsernet vil fortsette sin fokusering rettet mot treforedlingsindustrien. Treforedlingsindustrien preges i dag av en stadig sterkere konsolidering. Aktørene blir færre, men større, og driver stort enten på global eller regional basis. For LHC er det et mål å styrke regionalt fokus med vekt på Sør- og Nord-Amerika.

7.7. Höegh Fleet Services

Höegh Fleet Services har som hovedoppgave å videreutvikle løsninger for drift av skip der LHC har kommersielle interesser, drive rekruttering og opplæring av offiserer og mannskap, samt bistå selskaper

tilsluttet Konsernet i driftsspørsmål i den utstrekning dette er naturlig. Videre inngår tekniske konsulenttjenester og prosjektutvikling, samt det overordnede ansvaret for sikkerhet og kvalitet, innkjøp og forsikring.

Den tekniske driften og bemanning av skip omfatter 39 skip med en gjennomsnittsalder på 13,5 år. Höegh Fleet Services åpnet i oktober 1998 et eget kontor i Manila med 27 ansatte. Selskapet har dermed styrket sin posisjon som en attraktiv arbeidsgiver i dette markedet. Manila-kontoret har gjort det mulig for Höegh Fleet Services å utvide opplæringstilbudet for spesifikke Höegh-kurs. Selskapet driver også offisersopplæring i samarbeid med Cebu universitet på Filippinene, hvor enkelte av de nyutdannede nå seiler på Selskapets skip.

8. Markedsforhold

Shipping-markedene har historisk vært preget av store svingninger både på tilbuds- og etterspørselssiden. Tradisjonell tramp shipping har vært mest utsatt for store svingninger, mens industriell shipping som linjefart, kontraktsfestet kjøleskipsvirksomhet og gasstransport har vist til mindre svingninger. Den lavere volatiliteten skyldes i hovedsak at det normalt sett ikke bygges skip på spekulasjon, som ofte i tank og bulk, men av operatører som har spesielle tonnasje behov. Inngangsbarrierene til linjefart og annen Ro-ro virksomhet, kjøleskip og gassskip er betydelig større enn i tramp shipping, ettersom operatørene av slik tonnasje i stor grad er avhengig av stordriftsfordeler og avanserte logistikk-løsninger for å være konkurransedyktige.

8.1. Bilskipmarkedet

Den langsiktige etterspørselsutviklingen for bilskipstonnasje har vokst jevnt gjennom mange år, forårsaket både av økende trafikkvolumer og av stadig lengre og mer komplekse logistikkjeder. Det siste momentet er forårsaket av bilprodusentenes egen utvikling, hvor man lenge har tilstrebet en "just-in-time" leveringspolitikk både for komponenter og ferdige kjøretøy. Videre har utviklingen på produksjonssiden de siste årene gått i retning av å sette opp en stadig større del av det totale produksjonsapparatet i industrien i lav-kost land, som har resultert i en økning i den gjennomsnittlige transportdistansen. Skala-fordeler i produksjonen ligger også bak utviklingen hvor bilprodusentene har satt opp fabrikker ulike steder i verden som konsentrerer produksjonen rundt en eller svært få modeller, som deretter distribueres til verdensmarkedet. Eksempler på dette finner vi i Hondas fabrikker i USA, Chryslers fabrikker i Østerrike, BMWs og Mercedes fabrikker i USA, og Nissans fabrikker i England.

Konsekvensen av denne utviklingen for bilskipsmarkedet er at sjøverts transport har gått fra å være en sekundær aktivitet for bilindustrien til å bli en integrert del av den globale bilindustrien.

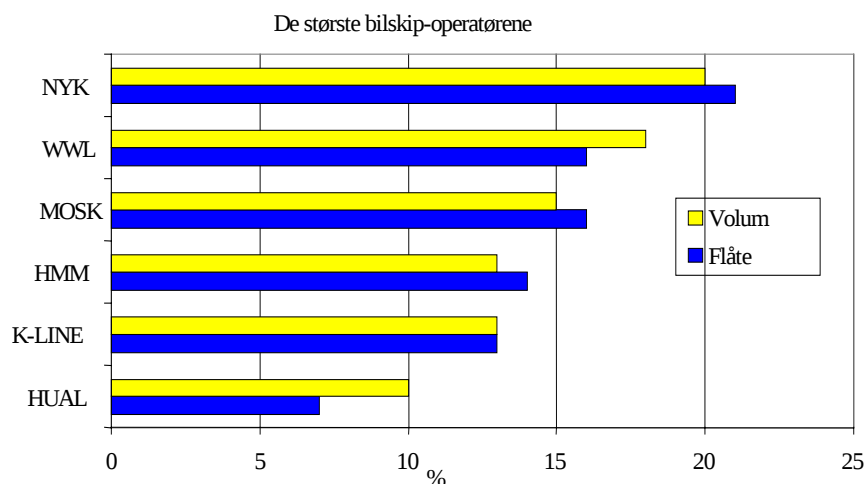
Bilindustrien har sett en sterk konsolideringstrend de siste årene, og flere aktører innen industrien forventer en ytterligere konsentrasjon i årene fremover. Dette forventes å forsterke de trendene innen logistikkarmen av industrien som er beskrevet ovenfor ytterligere.

Bilskipsmarkedet har gjennom en årrekke vært preget av tre forskjellige typer aktører:

- Konferanseaktører – de tre japanske operatørene NYK, MOSK og K-Line, samt Wallenius Wilhelmsen Lines ("WWL").
- Produsent-eide operatører – Hyundai Merchant Marine ("HMM") og NMCC, samt noen mindre operatører.
- Uavhengige operatører – HUAL, Grimaldi, og noen mindre nisje- og T/C-operatører.

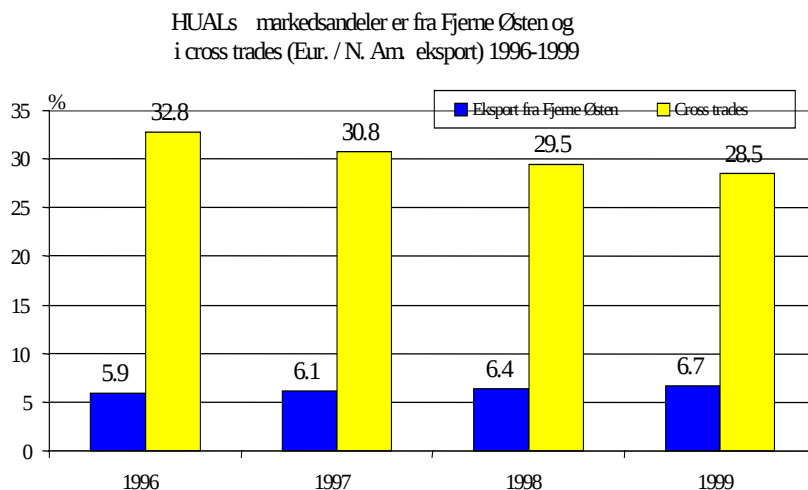
Fraktmønsteret for de ulike operatørene er noe forskjellig, hvilket gjenspeiles i forskjellen mellom total markedsandel av flåten i forhold til markedsandel av fraktet volum:

Figur 8.1A: Oversikt over markedsandelene av hhv flåten og anslått transportvolum i 1999 til de seks største bilskipoperatørene.
Kilde: RS Platou / Drewry Shipping Consultants.



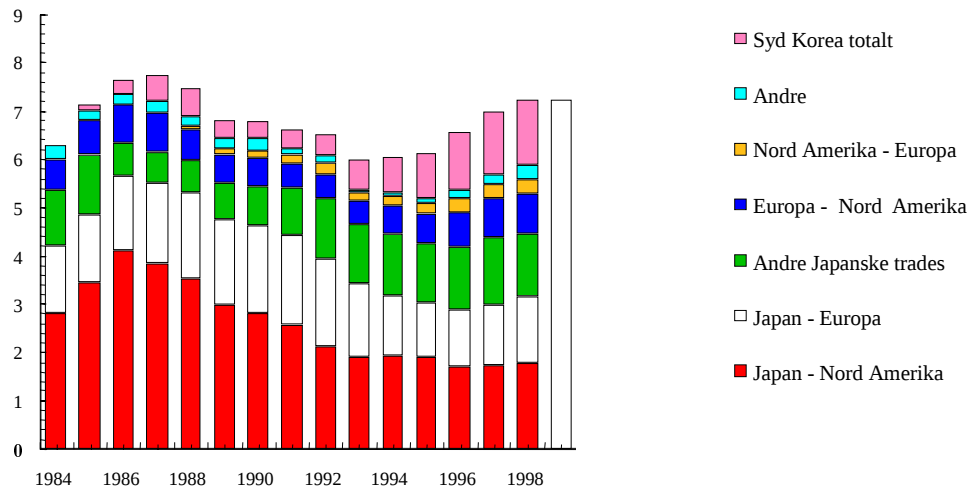
Som det fremgår av figuren ovenfor har HUAL høyere andel av fraktvolumet enn flåtekapasiteten. Selskapets høye utnyttelsesgrad skyldes stor markedsandel i effektive cross-trades og for returlaster. Returlaster ender hovedsakelig opp i Fjerne Østen mens cross-trades er rundturer i andre områder. Figur 8.1B viser HUALs høye markedsandel i cross-trades/returlastområdet i forhold til eksportlaster fra Fjerne Østen. I Japan har HUAL som uavhengig operatør, d.v.s. utenfor Konferansen, kun tilgang til last fra Nissan og Subaru.

Figur 8.1B: Oversikt over HUALs markedsandeler av lastvolumene med lasteområde Korea / Japan i forhold til lasteområde utenfor Japan / Korea.. Kilde: RS Platou / HUAL.



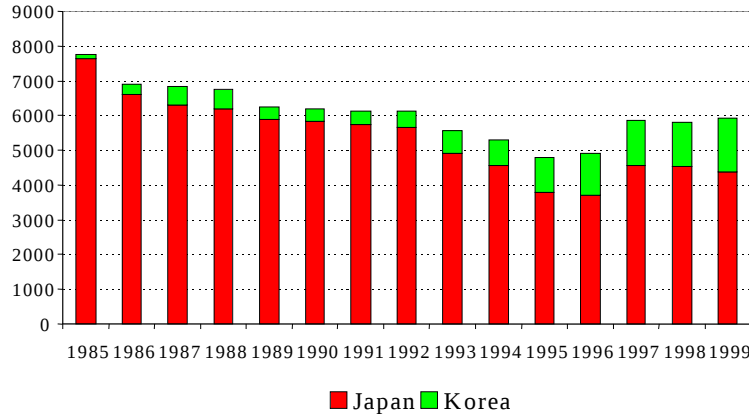
Bilskipmarkedet har de siste årene vært preget av sterk vekst i eksportvolum, spesielt fra Japan og Korea, samt knapphet på tonnasje. 1999 representerte imidlertid et moderat tilbakeslag for bilskipoperatørene, og transportvolumet for HUAL viste en nedgang på nær 8% til 833.000 bilenheter. Dette skyldes hovedsakelig en negativ utvikling i volumene fra USA og Europa til Midtøsten, og fra Det Fjerne Østen til Sør-Amerika, mens volumene, både fra Det Fjerne Østen og Europa, er blitt opprettholdt på et høyt nivå. Endringene i markedsandeler og transportvolumer for de enkelte aktørene på kort sikt er mer drevet av fluktuasjoner innenfor spesifikke handelsruter hvor de enkelte aktørene er henholdsvis sterke eller svake snarere enn at aktørene kaprer markedsandeler fra hverandre.

Figur 8.1C: Antall fraktede nye biler (1.000) fra 1984 til 1998, med estimater for 1999. Kilde :DRI / JAMA / WW.



1999 ble et rekordår for bilsalg såvel i USA som i Europa. Salget i de nye asiatiske markedene viste oppgang fra begynnelsen av 1999, mens markeder som Japan, Sør-Amerika og Midtøsten forble svake mesteparten av året. Det globale salget av lette kjøretøyer estimeres til 55 mill. enheter i 1999, hvilket er en økning på 5,9% i forhold til 1998. Ifølge "The Platou Report 2000" har det siden 1996 vært jevn og stabil vekst i sjøverts transport av kjøretøyer i alle hovedtrades i takt med økningen i bilsalget, d.v.s. det er ingenting som tyder på at andelen av totalt bilsalg som fraktes sjøveien er for nedadgående.

Figur 8.1D: Eksportvolum av kjøretøy fra Japan og Korea fra 1985 til 1999. Kilde: DRI/J.D.POWER-LMC.



I løpet av 1999 styrket japanske Yen seg mot USD, noe som resulterte i at den japanske bileksporten falt noe. Sterkt reduserte eksportvolumer til Sør-Amerika og Midtøsten ble i løpet av 1999 imidlertid nesten utliknet av en betydelig økning i eksportvolumer til USA og et oppsving i eksportvolumer til de nye markedene i Asia. Eksporten fra Japan til Europa har vært relativt stabil gjennom hele det siste året.

Den koreanske bileksporten er også blitt negativt påvirket av reduserte volumer til Sør-Amerika, mens eksportvolumene til både USA og Europa har økt betydelig i løpet av 1999. Den totale eksporten fra Korea økte med rundt 4%, og den koreanske andelen av det europeiske bilmarkedet økte til 3,1%, fra 2,7% i 1998.

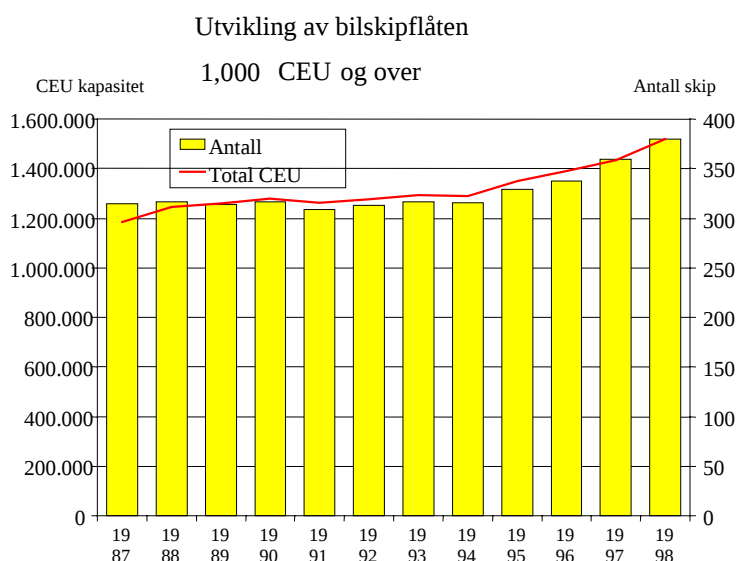
Som følge av høy industriell aktivitet i USA og Europa, økte transporten av høyt- og tungt rullende materiell i løpet av året. Transport av bruktbiler fra Japan til nye markeder har også vist betydelig vekst den senere tid. Etterspørselen etter bruktbiler er i stor grad drevet av inntektsøkning i utviklings-landene,

hvor nye biler er utenfor rekkevidde for en stor del av befolkningen. Disse landene er gjennomgående meget folkerike, og med den forventede økonomiske vekst er grunnlaget tilstede for en fortsatt sterk strukturell etterspørsel etter brukte kjøretøyer. Etter en årrekke med godt nybilsalg ser aktører innen bilindustrien for seg et stabilt tilbud av bruktbiler med god/akseptabel kvalitet i de utviklede land, både i Europa og USA. Bruktbileksport fra Japan er i stor grad drevet av inspeksjonsordninger som gjør det ulønnsomt å beholde bilen lengre enn 5 år. I 1998 var bruktbileksporten fra Japan ca. 415.000 biler. Eksport fra Korea i 1997 var 87.000. Begge disse anslagene er basert på offisielle tollstatistikker fra de respektive land, men tallene er iflg. University of Cardiff usikre og sannsynligvis for lave. Et nytt element for bruktbilhandelen er at UK gradvis åpner opp for import av bruktbiler fra Japan, som jo som kjent også har biler med høyrratt. Det forventes at dette over tid vil bli en betydelig trade, med volumer på 100-150.000 pr. år (i 1998 ble det importert ca. 20.000 japanske bruktbiler til UK via Irland).

Flåteutviklingen

Fra begynnelsen av 1970-årene frem til ca 1983 fant det sted en rask vekst i verdensflåten av spesialiserte bilskip – kapasiteten doblet seg omtrent annethvert år gjennom denne perioden. Gjennom 1980-årene var flåten mer stabil, og tilførsel av spesialiserte skip til markedet var først og fremst motivert av økende skraping av førstegenerasjons bilskip, som stort sett var kombinerte bulk- og bilskip av eldre årgang. Fra midten av 1990-årene skjøt veksten i etterspørselen igjen fart, og flåten har vokst i takt med volumøkningene de siste fem-seks årene.

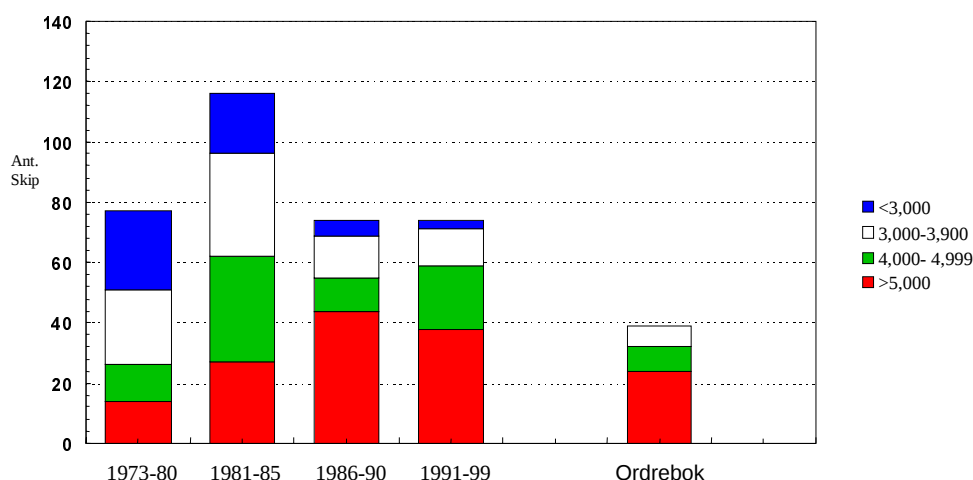
Figur 8.1E: Flåteutvikling i antall skip og kapasitet (ceu). Kilde: Green Marine Services / Drewry Shipping Consultants Ltd.



Gjennomsnittsalderen på flåten er 13,5 år, som er noe i overkant av hva vi har sett gjennom de siste 12 årene (etter at spesialiserte bilskip ble dominerende innen biltransporten). Økningen i gjennomsnittsalder kommer etter den sterke etterspørselsveksten de siste tre-fire årene, som har utsatt skrapingen av en del eldre tonnasje.

Totalt sett lå etterspørselen etter biltransport i 1999 på omtrent samme nivå som det foregående år. Tilgjengeligheten på biltransport-tonnasje økte imidlertid kraftig på grunn av leveringen av 28 nye bilskip, noe som førte til redusert flåteutnyttelse i 1999. I følge Drewry anses flåteveksten i år 2000 for å være noe i overkant av forventet etterspørselsvekst, mens man i de påfølgende år frem til 2003 ser for seg en fortsatt stram markedssituasjon for denne type tonnasje. Det er også verdt å merke seg at konsolideringen både på bilprodusent- og transportørsiden antas å redusere sannsynligheten for såkalt spekulativ kontrahering fra nye aktører uten langsiktig beskjeftigelse i tiden fremover.

Figur 8.1F: Flåtestørrelse i kapasitet, alder og ordrebok. Kilde: R.S.Platou.



Markedsutsikter

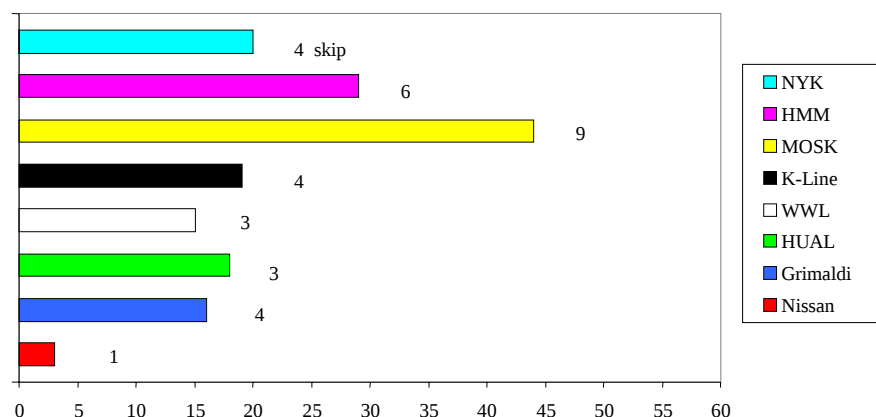
Bedringen av økonomien i de nye asiatiske markedene ventes å fortsette, og nybilsalget i Sør-Amerika forventes å ta seg opp igjen etter den store nedgangen i 1999. Utsiktene for Midtøsten er også bedre som følge av høyere oljeinntekter.

Totalt sett forventes det globale salget av biler å holde seg på et nivå rundt 55 mill. enheter de kommende år, ettersom den forventede nedgangen i det store og viktige nordamerikanske markedet trolig vil oppveies av veksten i andre markeder.

Handelen med brukte biler forventes å vokse i takt med den økende levestandarden i utviklingslandene. Transport av bruktbiler har i løpet av det siste tiåret gått fra å utgjøre 8% av all sjøtransport av biler til å utgjøre 10–11%. Etterspørselen etter høyt og tungt rullende materiell avhenger i stor grad av den generelle byggeaktiviteten, og ventes å dra nytte av den positive utviklingen i verdensøkonomien.

Den globale sjøbaserte handelen med biler forventes derfor å øke i 2000. Imidlertid vil det i år bli levert 32 bilskip, mens 1–2 bilskip etter planen skal leveres i 2001. Om ikke opphuggingstakten øker, vil derfor flåten kapasitetsutnyttelse reduseres i 2000 (se kommentarer ovenfor).

Figur 8.1G: Ordrebok fordelt på pool 2000. Kilde: JAIA/R.S. Platou.

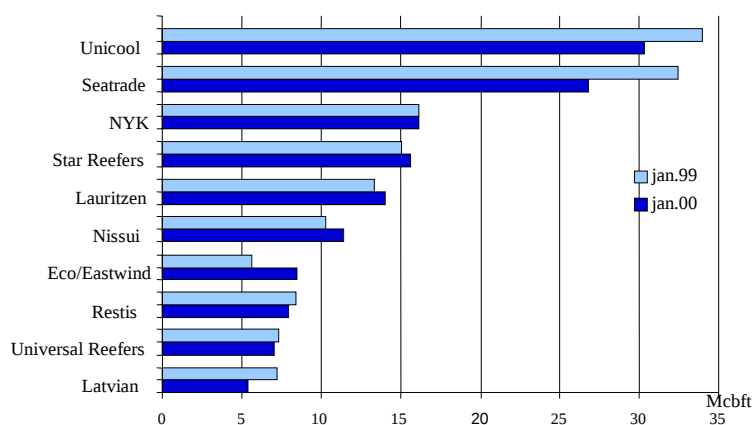


8.2. Reefermarkedet

Reefermarkedet karakteriseres av et relativt stort antall skipseiere og et relativt lavt antall kommersielle operatører av tonnasje. Pool-ordninger og ulike former for samseilingsavtaler er gjennomgående svært vanlig i dette shippingsegmentet, noe som er et resultat av det svært sesongbetonte etterspørselsmønsteret, og mangelen på et fungerende spotmarked. Dette skyldes igjen mangelen på standardisering av lasttype, laststørrelse, og svært mange laste- og losseområder.

De største operatørene av tradisjonell reefer tonnasje er vist nedenfor. Arctic Reefers drives i samarbeid med Cool Carriers, og tilsammen er de to pooloperatørene verdens største kommersielle operatør av tradisjonell reefer tonnasje.

Figur 8.2A: Oversikt over de 10 største operatørene (mill. cbft). Kilde: Cool Carriers.



De viktigste varetypene og eksportområdene er:

- bananer fra Sør- og Sentral- Amerika, Filippinene og Vest-Afrika
- sitrusfrukter fra Sør- og Sentral-Amerika, Sør-Afrika, Sør-Europa / Israel, USA og Australia
- steinfrukter (epler, pærer, druer, kiwi) fra Sør-Afrika, Sør-Amerika, og Australia/New Zealand

De viktigste importområdene er Vest-Europa, USA og Japan.

Høysesongen i reefermarkedet er modningssesongen på den sørlige halvkule, fra januar/februar til mai/juni.

Utviklingen i kjøleskipmarkedet har siden den økonomiske nedgangen i Asia i 1998 vært sterkt negativ. For Unicoool var 1999 preget av svake resultater sammenlignet med 1998, først og fremst fordi markedsratene på 12-måneders-kontrakter falt med mer enn 20%.

Høysesongen i 1999 ble noe bedre enn den meget dårlige høysesongen i 1998. Til tider har gjennomsnittsratene ligget 10–15% over ratene i 1998. Den økte aktiviteten skyldtes hovedsakelig økt eksport fra Chile, Ecuador og andre viktige eksportland hvor dyrkningsforholdene har normalisert seg etter værphenomenet El Niño.

Forbedret økonomi i de viktigste forbrukermarkedene har det siste året stimulert importen av matvarer, både ferske og frosne. I tillegg har bedringen i den asiatiske økonomien resultert i økt import av kjølevarer til denne regionen.

Ved inngangen til lavsesongen i 1999 falt imidlertid spotratene mer enn hva markedet hadde ventet. Årsaken til de lave ratene har vært en kombinasjon av forskjellige faktorer, men spesielt har det dårlige bananmarkedet bidratt til det kraftige ratefallet. I tillegg bidro ikke transport av biler på kjøleskip i samme positive grad som i 1998 på grunn av redusert import av bruktbiler til Sør-Amerika i 1999.

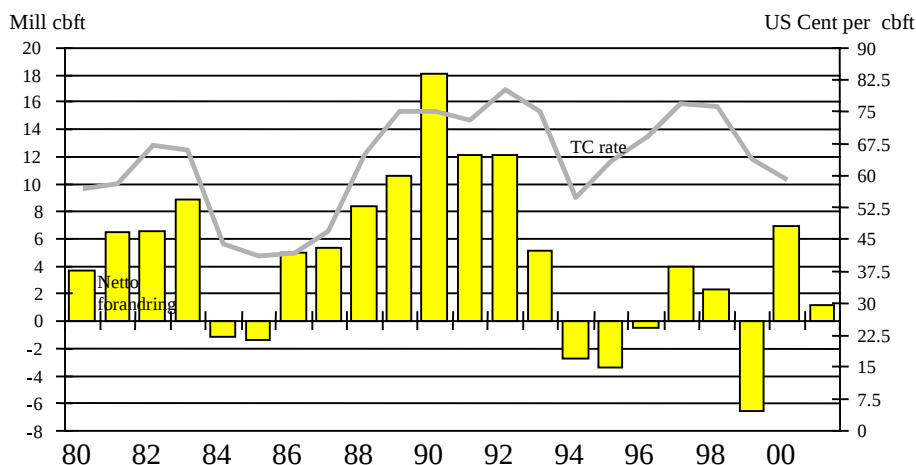
Spotmarkedet utviklet seg positivt utover høsten 1999, og ratene var betydelig høyere enn året før. 12-måneders-kontraktene som ble inngått på høsten for år 2000 var noe lavere enn året før for moderne tonnasje, men omtrent på samme nivå for mindre moderne tonnasje. I gjennomsnitt var nivået på spotmarkedet i 1999 marginalt bedre enn i 1998.

Det svake markedet samt de høye bunkersprisene bidro til meget stor opphuggingsvirksomhet; 51 skip, inklusive 20 fryseskip, som representerer ca 17 mill. cbft. kjøleskipstonnasje, ble hugget opp. Videre synes det svake markedet gjennom 1998 og 1999 å ha rammet enkeltskipseierne i mye større grad enn de større organisasjonene, som har hatt mye bedre lasttilgang i det svake markedet. Da de store operatørene for en stor grad drives i form av poolsamarbeid, hvor operatørene har begrenset økonomisk eksponering og hvor medlemsrederiene betaler en kommisjon av oppnådde fraktinntekter til pooloperatørene, har også de økonomiske effektene av markedsnedgangen vært mye sterkere for skipseierne. Dette faktum har styrket operatørenes relative stilling i markedet i forhold til rederiene.

Markedsutsikter

Flere uavhengige markedsanalytikere (Drewry, RMS m.fl.) forventer at etterspørselen etter sjøverts transport av matvarer de kommende årene vil øke med 2–3% pr. år. På flåtesiden har den sterke økningen de siste årene kommet på containersiden, og dette er ventet å fortsette i årene fremover. For den tradisjonelle reeferflåten er de vareslag og handelsruter med sterke sesongsvingninger forventet å bli stadig viktigere, da containertransport har sitt konkurransefortrinn på handelsruter hvor varestrømmene er relativt stabile gjennom året, og hvor det er muligheter for å etablere handel med øvrige vareslag på returstrekningen. Dette er viktig for å redusere andelen tomme containere som skal fraktes, noe som er avgjørende for lønnsomheten innen containerfarten. Som eksempel kan nevnes at transporten av frosset kjøtt fra Australia til Japan er 100% containerisert, mens frakten av ananas og bananer fra Vest-Afrika til Europa gjøres nesten utelukkende på tradisjonell reefer tonnasje.

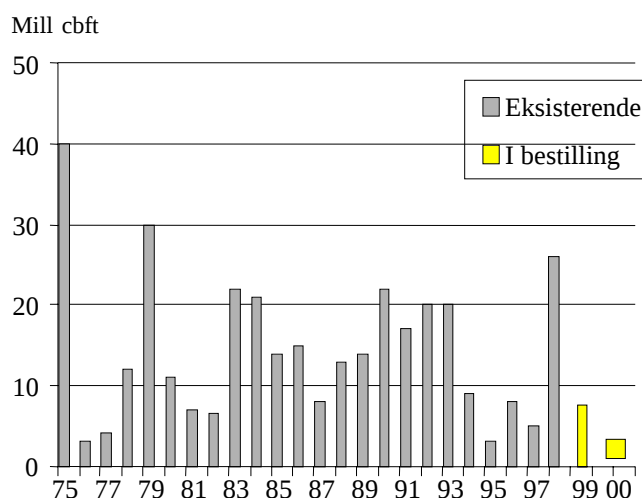
Figur 8.2B: Netto forandring av kjøleskipstonnasje * (over 100,000 cubft) sammenlignet med 12 måneders T/C rate. Kilde: Klaveness og Ocean Shipping Consultants.



*) N.B: For 2000 og 2001 er forventet skarping ikke inkludert

Illustrasjonen nedenfor viser flåtens aldersprofil. 7% av skipene er 25 år eller eldre, og 14% er 20 år eller eldre. Det er i tillegg en historisk lav ordrebok, noe som lover godt for flåteutviklingen i årene fremover.

Figur 8.2C: Flåteprofil av kjøleskipstonnasje (over 200.000 cubft). Kilde: Klaveness



Konkurransen fra containerskip på kjølemarkedet er imidlertid fortsatt stor i flere markeder. De forbedringer som nå er på gang i linjemarkedet burde imidlertid kunne redusere containerskipenes penetrasjon i kjølemarkedet. Dette er fordi reefer-laster ofte har andre transportmønstre enn de hovedmønstre som er etablert i containerfarten. Etablering av nye handelsmønstre innen containerfart er kostbart og krever store fraktvolumer, og lønnsomheten av å øke gjennomstrømningen av last innen de eksisterende linjemønstrene er derfor klart høyere. Et sterkere containermarked vil også være positivt for reefermarkedet fordi containernes relative konkurransedyktighet blir svekket som følge av at reeferlast alltid må "konkurrere" om kapasiteten med øvrige lastetyper.

På grunn av det meget svake markedet og aktørenes finansielle problemer, har kontraheringen av nye skip stoppet opp, og ordreboken utgjør i dag kun 2,5% av den eksisterende flåten. Det forventes derfor en fortsatt reduksjon av flåten, i hvert fall de nærmeste to årene. En økning i etterspørselen og reduksjon av flåten betyr at man er forsiktig positiv til markedets utvikling.

8.3. Markedet for Open-hatch / treforedlingsprodukter

Også Selskapets satsningsområde open hatch / treforedlingsprodukter, har fått merke et negativt marked den senere tid. Markedet har vært preget av lav eksport av trelast til Japan. På den annen side har importen fra Fjerne Østen til Nord-Amerika, blant annet av stål, bedret seg betydelig på grunn av den sterke økonomien i Nord-Amerika. Markedet for skipene i Norsul-samarbeidet har vist en positiv tendens på grunn av den sterke eksporten fra Brasil til Europa.

Oppstartingen av Selskapets nye kontraktsfart til Middelhavet fra Chile i januar 1999 representerte et nytt trekk i utviklingen. Det samme gjelder utvidelsen av serviceområdet for PCL-operasjonen til også å dekke Korea, Kina, Hong Kong og Taiwan på mer regelmessig basis. Det har gjort sitt til at Selskapet har blitt mindre avhengig av eksporten til Japan.

Open hatch segmentet fikk hjelp av en økning i de asiatiske importbehovene for trelast og treforedlingsprodukter i løpet av 1999, delvis på grunn av lageroppbygging. Det globale lagernivået av disse produktene er nå på sitt laveste siden 1995. Bedringen i kapasitetsutnyttelsen i open hatch-segmentet ble imidlertid mer beskjeden enn i den konvensjonelle handysize-/handymax-bulkflåten på grunn av fortsatt overskudd av tonnasje som følge av mange nybygg i 1999 og meget liten opphugging.

Markedsutsikter

Det forventes fortsatt økonomisk oppgang i de asiatiske markedene. Den forventede nedbremsingen i USAs økonomi, vil sannsynligvis resultere i lavere vekst i importbehovet og høyere eksportvekst. Det forventes likevel at det fortsatt vil være ubalanse i handelen mellom USA og hovedmarkedene i Asia og Europa, dog ikke i samme grad som før.

Skogsindustrien vil dra nytte av bedre økonomiske utsikter både i Asia, Latin-Amerika og Europa de neste årene. Japans importbehov for trelast er imidlertid fortsatt avhengig av subsidier fra myndighetene i forbindelse med boligbygging. Lave lagre og de gunstige økonomiske utsiktene er ventet å føre til en sterk global etterspørsel etter papir og cellulose. Handelen med trelast og treforedlingsprodukter forventes derfor å øke med en årlig rate på rundt 2% i de kommende årene.

Levering av nye open hatch-skip vil bli mye lavere i 2000/2001 enn i de siste fem årene. Basert på de gunstige utsiktene for handelen med trelast og treforedlingsprodukter, forventes kapasitetsutnyttelsen i dette flåtesegmentet å bedre seg i løpet av de neste par årene.

8.4. Gassmarkedet

Markedet for transportkontrakter av LNG er av natur stabilt, og i mindre grad enn andre shippingsegmenter påvirket av kortsiktige svingninger i verdensøkonomien. Enkelte skipninger ble utsatt i 1998 som følge av den økonomiske krisen i Asia. Handelen med LNG hadde imidlertid en forventet vekst gjennom store deler av 1999.

Transport av LNG solgt på enkeltreisebasis og på korte tidscertepartier, økte også i 1999, spesielt i det amerikanske markedet. Disse skipningene kom fra Qatar, Australia, Malaysia og Abu Dhabi. De fleste slike transaksjoner i det amerikanske markedet inkluderer nå en opsjon som tillater kjøpere å dra fordel av bedre kommersielle muligheter ved en annen avgassningsterminal enn den som var spesifisert i kontrakten. USA-markedet bringer således mer fleksibilitet og likviditet til det kortsiktige LNG-markedet.

I løpet av 1999 ble det bestilt syv LNG-skip og syv ble levert, hvilket gir en ordrebok ved utgangen av 1999 på 22 skip. Alle er beskjeftiget under lange certepartier.

Markedsutsikter

Forbruket av naturgass har økt betydelig de siste årene. Vekstraten ligger 50% høyere enn vekstraten for olje. LNG utgjør i dag ca. 5% av verdens gassforbruk og ca. 25% av den internasjonale handelen med naturgass.

Flere prosjekter for utvidelse av eksisterende LNG-anlegg og bygging av nye er i konstruksjons- og planleggingsfasen. Utvidelser er planlagt i Trinidad, Nigeria og i Qatar. LNG fra Oman vil starte i 2000, og land som Australia, Malaysia, Indonesia, Yemen og Norge markedsfører alle nye LNG-prosjekter. Veksten i forbruket av LNG over de neste ti årene er beregnet av flere eksperter å øke med rundt 6% pr år.

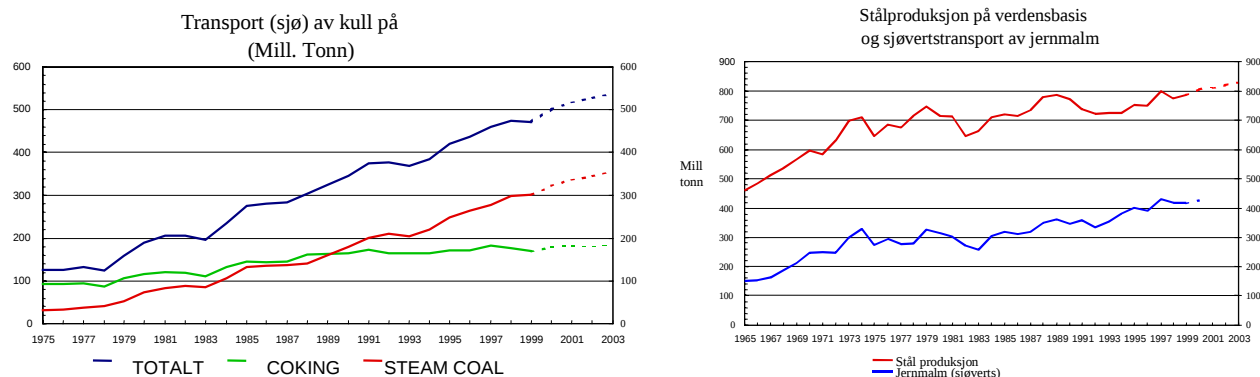
Flere faktorer indikerer muligheter for økt salg av LNG på enkeltreiser og korte tidscertepartier: Flere utvidelser av eksisterende LNG-anlegg og igangsettelse av nye prosjekter, forskjellige vedlikeholdsperioder og sesongmessige variasjoner i etterspørselen fra region til region, et gassmarked i USA som nå er åpnet for konkurranse og et som er i ferd med å bli åpnet i Europa. Tilgjengeligheten på ledige LNG-skip kan imidlertid bli en hindring. Fleksibilitet og kreativitet på shipping-siden vil derfor være nødvendig for å skape et betydelig, kortsiktig LNG-marked i de kommende årene.

8.5. Tørrelastmarkedet

Den økonomiske oppgangen i de asiatiske markedene var den viktigste årsaken til at bulkmarkedet snudde i 1999. Stålproduksjonen i regionen har økt jevnt, noe som førte til en sterk vekst i import av råmaterialer. Spesielt økte importen av jernmalm til Kina og Korea betydelig.

Den asiatiske oppgangen førte også til økt import av stålprodukter til denne regionen fra Japan. Sammen med en beskjedne økning i innenlands etterspørsel, bidro dette til et oppsving i den japanske stålproduksjonen. Den europeiske stålproduksjonen hadde også en god fremgang fra midten av 1999.

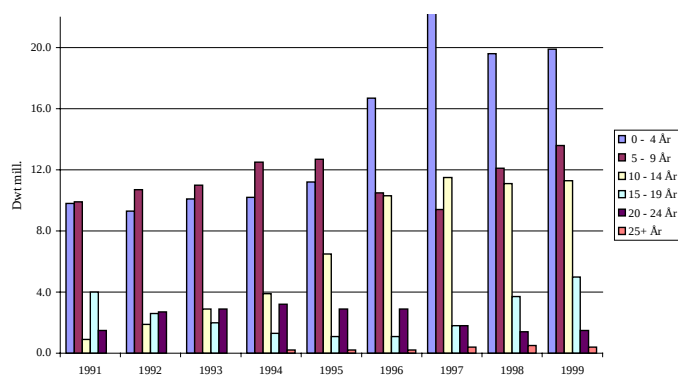
Figur 8.5A: Stål / kull- produksjon/transport. Kilde: ISSI / Clarkson / SSY.



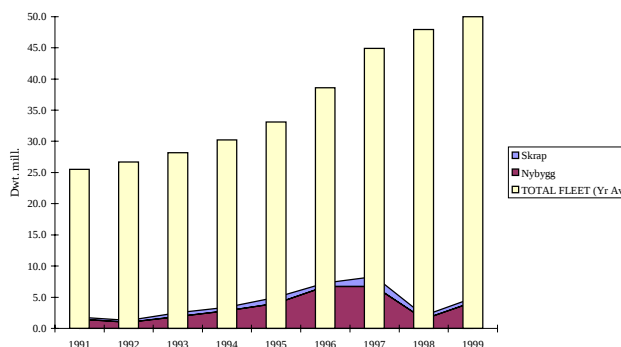
Den japanske og asiatiske importen av energikull økte også mye i 1999, og den globale kornhandelen økte igjen etter tidligere tilbakegang.

Samtidig økte tørrbulktonnasjen med mindre enn 2%. Dette førte til bedre flåteutnyttelse, spesielt i andre halvdel av 1999.

Figur 8.5B: I) Capesize (150,000 dwt +) flåteoversikt.



II) Capesize (150,000 dwt +) ordrebok, skrap og total flåteoversikt pr. Januar 2000. Kilde: MSI.



Markedsutsikter

På bakgrunn av den kraftige veksten i de nye industrilandene i Asia og et oppsving i Europa, vurderes utsiktene for handelen med bulkvarer som gunstige for innværende år.

Det sterkeste oppsvinget er således forventet i Asia, med en estimert vekst i handelen med bulkvarer på rundt 8%, noe som tilsvarer omtrent samme veksttakt som før den økonomiske krisen i Asia. Selv om veksten i den japanske økonomien er forventet å bli meget beskjedne, regner man med at landets

importbehov vil øke med rundt 4% i 2000, hovedsakelig på grunn av høyere import av energikull. Stålproduksjonen i Japan forventes å bli relativt stabil, hvilket skulle holde importen av råmaterialer omtrent på dagens nivå.

Den europeiske stålproduksjonen forventes å øke betydelig i 2000, noe som vil føre til vekst i importen av råmaterialer også til denne regionen.

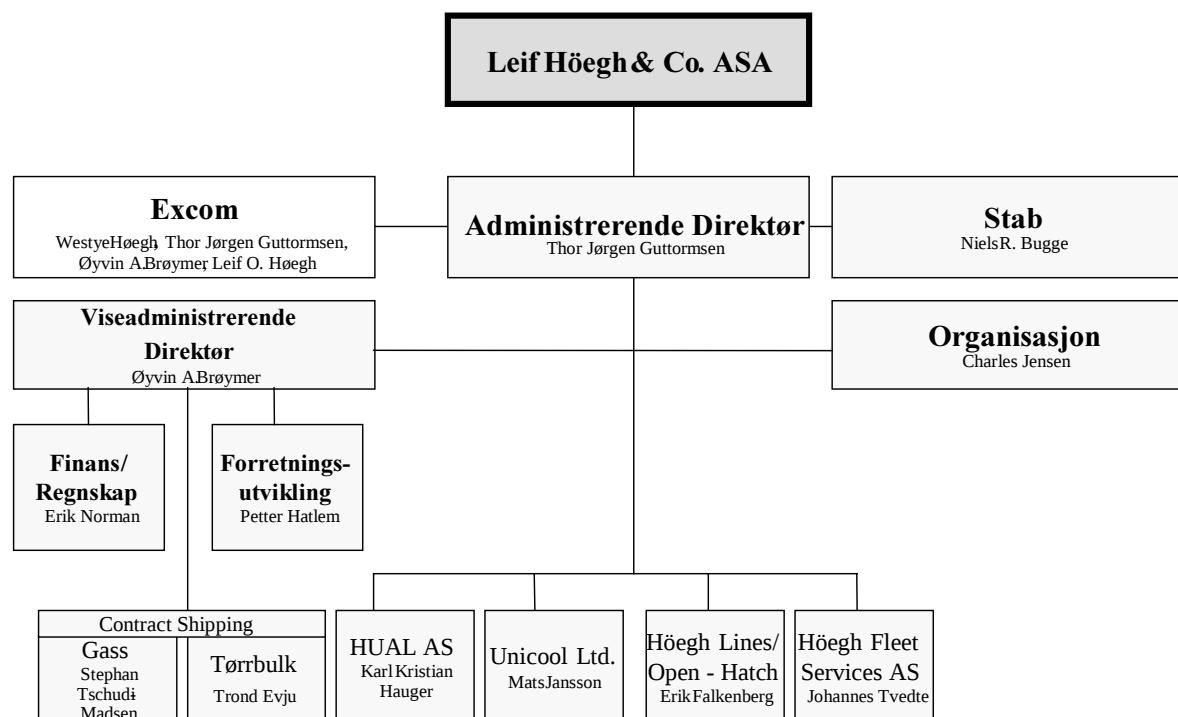
Handelen med alle de viktigste bulkvarene forventes derfor å øke sterkt i det kommende året. Leveringer av nye Capesize- og Panamax-bulkskip er imidlertid betydelige, og kapasitetsutnyttelsen i disse segmentene er derfor forventet å vise en relativt beskjeden økning i 2000.

9. Organisasjon, styre og ledelse

9.1. Organisasjon

Selskapet har en kompetent og fleksibel organisasjon, med erfaring fra både fra shipping og andre bransjer. Ved utgangen av mars 2000 hadde Konsernet 1.650 ansatte hvorav 144 var på land, og 1.506 seilende. Konsernet er representert med egne ansatte i 19 land.

Figur 9.1: Leif Høegh & Co – Organisasjonsstruktur.



9.2. Executive Committee

Excom består av fire personer.

Øyvinn A. Brøymer (51) – Viseadministrerende Direktør

Brøymer er utdannet siviløkonom med MBA fra University of Wisconsin. Før han tiltrådte stillingen som viseadministrerende direktør i 1996 var han ansatt i flere ledende stillinger i Hafslund Nymed og han har bred erfaring fra andre store norske selskaper. Brøymer sitter i dag i styret i Christiania Bank og Kreditkasse, Thrane-Gruppen, Norsk Vekst, Alpharma og Gorthon Lines. Brøymer slutter i sin stilling som viseadministrerende direktør 30 juni 2000.

Thor Jørgen Guttormsen (51) – Administrerende Direktør

Guttormsen er utdannet siviløkonom med MBA fra Norges Handelshøyskole. Guttormsen tiltrådte stillingen som administrerende direktør i LHC i 1992. Før han tiltrådte denne stillingen var han i perioden fra 1977 til 1983 ansatt blant annet i økonomiavdelingen i Konsernet og senere innenfor prosjektavdelingen innen Konsernets tank og bulk divisjon. Fra 1983 til 1988 var Guttormsen ansatt som konsulent i Price Waterhouse og IKO Strategi før han i 1989 tiltrådte som administrerende direktør i JSA Holding BV i Paris. Guttormsen er styremedlem i Unicoool, HUAL, Höegh Lines og Gorthon Lines, og sitter i tillegg i styret i Höegh Fleet Services.

Westye Høegh (57) – Arbeidende Styreformann

Westye Høegh er utdannet jurist fra Universitetet i Oslo og har en MBA fra Wharton School, University of Pennsylvania. Westye Høegh har siden 1973 innehatt en rekke sentrale stillinger i Konsernet og har siden 1974 sittet i styret. I 1984 tiltrådte han som (arbeidende) styreformann. Westye Høegh har innehatt en rekke styreverv og sentrale stillinger innen internasjonal skipsfart, hvorav blant annet som president i Norges Rederiforbund fra 1994 til 1995. Westye Høegh er i dag formann og styremedlem i Intertanko.

Leif O. Høegh (36) – Managing Director – Leif Høegh (UK) Ltd.

Leif O. Høegh er utdannet sosialøkonom fra Universitetet i Cambridge og siviløkonom (MBA) fra Harvard Business School. Leif O. Høegh har vært Managing Director for Leif Høegh (UK) Ltd., og med i Konsernets ledelse siden 1993. Før han tiltrådte i LHC arbeidet han for The Royal Bank of Canada innenfor investment banking og som konsulent for McKinsey & Company. Leif O. Høegh er styreformann i Unicoool styremedlem i Høegh Lines, og styremedlem i Teekay Shipping Corporation. I tillegg er han styremedlem i Dannebrog Rederi AS og styreformann i Høegh Capital Partners, Inc.

Ledelsen forøvrig i Leif Høegh & Co**Niels R. Bugge (33) – Direktør**

Bugge er utdannet offiser fra Sjøkrigsskolen, og har yrkesmilitær bakgrunn fra sjøforsvaret, samt en MBA fra London Business School. Han har tidligere arbeidserfaring som skipsmegler i R.S. Platou Shipbrokers. Før han tiltrådte som styresekretær i LHC i 1997 arbeidet han i to år som konsulent i Boston Consulting Group. Bugge sitter i styret i Unicoool. Det siste året har Bugge arbeidet med kjøpet av HUAL og Unicoool.

Trond Evju (53) - Direktør bulkavdelingen

Trond Evju er utdannet fra Shippingakademiet og har økonomisk tilleggsgutdannelse fra IMEDE, Lausanne. Han har arbeidet i befraktningsavdelingen for tank og bulk i LHC siden 1971 med avbrekk i 1976-77 da han arbeidet som skipsmegler i Tokyo og 1987-92 som Vice President i Bulk Management og Skaugen Bulk Transport AS. Fra 1994 har han vært sjef for bulkavdelingen i LHC.

Erik Falkenberg (54) - Administrerende direktør Høegh Lines

Erik Falkenberg er utdannet fra Markedsføringsskolen og Shippingakademiet. Han har tidligere erfaring fra internasjonal shipping hos Wilh. Wilhelmsen og Barber. Han har vært tilknyttet LHC siden 1978 og var selskapets representant i New York i årene 1979-82 og 1985-89. I perioden 1982-84 var han Vice President i Westwood Shipping Lines, Tacoma, WA. Han har vært direktør i Høegh Lines siden 1989. Falkenberg er styreformann i PCL og styremedlem i Gorthon Lines.

Petter Hatlem (34) - Direktør avdeling for forretningsutvikling

Petter Hatlem er bl.a. utdannet MSc (Econ) fra London School of Economics, elektroingeniør og diplom markeds kandidat. Han har tidligere arbeidserfaring fra Bærum Energiverk og fra forskjellige stillinger i Wilhelmsen Lines. Han kom til LHC i 1995 og har ledet avdelingen for forretningsutvikling siden 1997.

Karl Kristian Hauger (59) - President HUAL

Karl K. Hauger er utdannet fra IMEDE i Sveits. Han har bred shipping erfaring fra befraktnings- og operasjonsavdelingene i LHC fra 1965. Han begynte i HUAL i 1985 som viseadministrerende direktør. I 1996 overtok han som President.

Mats Jansson (54) – President Unicoool

Mats Jansson har en Bachelor of Arts fra Universitet i Uppsala. Han har bred shipping erfaring, blant annet fra Wallenius Lines og Saléninvest AB. Fra 1983 til 1993 var han President for det svenske tankrederiet Argonaut AB. Mats Jansson tiltrådte som President for Cool Carriers i 1994 og har hatt samme stilling i eierselskapet Unicoool siden dette ble etablert i 1997.

Charles Jensen (46) – Organisasjonsdirektør

Charles Jensen er utdannet jurist fra Universitetet i Oslo, og har bred erfaring fra en rekke stillinger innen UNI Forsikring og Storebrand i perioden fra 1983 til 1997. Jensen var styremedlem i UNI Forsikring fra 1984 til 1996, og sitter i dag i styret i NIPA og Shipping Akademiet.

Erik Norman (56) – Finansdirektør

Erik Norman er utdannet siviløkonom fra L'Universite de Neuchatel. Han har tidligere erfaring fra internasjonal bankvirksomhet gjennom stillinger i Kreditkassen og First National Bank i Dallas. Norman tiltrådte som finanssjef i LHC i 1979, og har siden 1982 vært Konsernets finansdirektør.

Stephan Tschudi-Madsen (43) - Direktør gassavdelingen

Stephan Tschudi-Madsen er utdannet MSc fra London School of Economics. Han har jobbet i LHC siden 1982 og har etter en periode som offiser i rederiets flåte innehatt forskjellige stillinger i flere avdelinger i konsernet. Tschudi-Madsen har ledet gassavdelingen siden 1994.

Johannes Tvedte (55) - Administrerende direktør Høegh Fleet Services

Johannes Tvedte er utdannet fra NTH og har vært i Høegh-systemet siden 1970. Han har jobbet på prosjekter ute og hatt overoppsyn med nybygg i Øst-Tyskland, Polen, Japan og Finland. I årene 1985-1988 jobbet han som prosjektleder ved Wärtsilä Marine i Turku, Finland med blant annet ansvar for byggingen av en cruiseferge og prosjektering av et flytende produksjonsskip.. I 1990 ble han direktør for drifts- og nybyggingsavdelingen og har siden HFS ble etablert i 1995 vært administrerende direktør i selskapet.

Tabell 9.2: Konsernledelse og andre primærinnsidere pr. 27.03. 2000.

Navn	Alder	Stilling	Aksjer	Aksjer kjøpt/ solgt siste 3 år	Opsjoner
Westye Høegh ¹⁾	57	Styreformann	737.153	314.474	0
Thor Jørgen Guttormsen	51	Adm. Dir.	65.820	65.595	0
Øyvin A. Brøymmer	51	Viseadm. Dir.	15.745	245	0
Leif O. Høegh ²⁾	36	Man. Dir. Leif Høegh (UK) Ltd.	7.500.001	120.039	0
Charles Jensen	46	Organisasjonsdirektør	245	245	0
Erik Norman	56	Finansdirektør	672	245	0
Niels R. Bugge	33	Direktør	125	125	0

1) Westye Høegh eier aksjer gjennom selskapene Ajavoff og Fraternitas.

2) Leif O. Høegh kontrollerer direkte eller indirekte aksjer gjennom selskapet Gadus International Ltd.

9.3. Styret

Tabell 9.3: Medlemmer av styret i Konsernet - pr. 27.03.2000.

Navn	Alder	Posisjon	Aksjer	Aksjer kjøpt/solgt de siste 3 år	Opsjoner
Westye Høegh	57	Styreformann	737.153	314.474	0
Karl Otto Gilje	(64)	Styremedlem	4.000	3.000	0
Einar Kloster	(63)	Styremedlem	10.000	5.000	0
Truls Bergersen	(62)	Styremedlem	0	0	0
Truls Holthe	(52)	Styremedlem	6.000	5.000	0

Eksterne styremedlemmer:**Karl Otto Gilje (64), Marbella, Spania**

Gilje er utdannet sivilingeniør fra Edinburgh University og har en MSc i Chemical Engineering. Han har innehatt styreverv i LHC siden 1995. Gilje har bakgrunn fra ledende stillinger og styreverv i Esso selskaper både i England, Finland, USA og Nederland, og var administrerende direktør og styreformann for Esso Norge i perioden 1987 til 1996 før han tiltrådte som administrerende direktør og styreformann i Esso Benelux. Han har også vært styremedlem i NHO og president i Norwegian Petroleum Society.

Einar Kloster (63), Oslo

Kloster er utdannet økonom fra Dartmouth College og Harvard University i USA. Han har innehatt styreverv i LHC siden 1995. Kloster har bred erfaring fra ledende stillinger i norsk og internasjonalt næringsliv fra blant annet Kloster Cruise Ltd. og Philips konsernet, samt fra styreverv i norske og utenlandske selskaper. Foruten sitt styreverv i LHC er Kloster blant annet styreformann i Norsk Hydro, og styremedlem i Schibsted og Det Norske Veritas.

Truls Bergersen (62), Oslo

Bergersen er utdannet fra Sjøkrigsskolen, og har yrkesmilitær bakgrunn fra sjøforsvaret. Bergersen har lang erfaring innen internasjonal skipsnæring gjennom ledende stillinger i LHC hvor han tiltrådte i 1966. I 1977 til 1978 var han administrerende direktør for Hual, og administrerende direktør for Konsernet i perioden 1978 til 1987. Bergersen har vært styremedlem siden 1978.

Truls Holthe (52), Oslo

Holthe er utdannet siviløkonom med MBA fra Norges Handelshøyskole og er også utdannet statsautorisert revisor med tidligere erfaringer fra Arthur Andersen & Co. Holthe har vært styremedlem i LHC fra 1994. Han var i perioden fra 1979 til 1992 finansdirektør i Olav Thon Gruppen, og i Norske Liv fra 1992 til 1998. Holthe har innehatt en rekke tidligere styreverv i blant annet Olav Thon Eiendomsselskap, DnC, Nordic American Shipping, og sitter i dag, i tillegg til sitt styreverv i LHC, i styret i blant annet Orkla, Rica og Selmer.

9.4. Lønn og annen godtgjørelse

Tabell 9.1: Honorar og lønn.

Stilling	Lønn (NOK)
Westye Høegh - Styreformann	1.786.078
Thor Jørgen Guttormsen - Administrerende Direktør	1.712.854
Styrehonorar	416.667

LHC har ytt lån til administrerende direktør på NOK 4.021.578.

10. Finansiell informasjon for selskapet

10.1. Resultatregnskap

Tabell 10.1: Resultatregnskap for Konsernet for 1997-1999.

Resultatregnskap for Konsernet (USD 000)	1997	1998	1999
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER			
Fraktinntekter	491.122	505.103	486.088
Reiseavhengige kostnader	(203.839)	(196.554)	(219.937)
Fraktinntekter på T/C basis	287.382	308.549	266.151
Leie innbefraktede skip	(102.061)	(115.176)	(110.117)
Personellkostnader sjø	(26.858)	(31.014)	(27.571)
Andre driftskostnader	(49.193)	(42.147)	(53.590)
Generelle administrasjonskostnader	(6.503)	(7.025)	(10.645)
Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger	102.768	113.188	64.228
Gevinst / (tap) ved salg av skip	5.159	1.383	(3.562)
Ordinære avskrivninger	(27.083)	(31.103)	(37.726)
Nedskrivninger skip	0	(12.500)	0
DRIFTSRESULTAT	80.844	70.967	22.940
Resultat tilknyttede selskaper	15.408	6.759	1.178
Tap ved avhendelse av tilknyttet selskap	0	0	(50.679)
Renteinntekter	6.927	5.832	11.119
Rentekostnader	(23.466)	(25.580)	(29.152)
Andre finansposter	(5.834)	(2.472)	3.976
RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD	73.879	55.507	(40.619)
Skattekostnad	(8.057)	(4.268)	2.905
ÅRSRESULTAT	65.822	51.239	(37.714)
Herav minoritet	0	663	(124)
HERAV MAJORITET	65.822	50.577	(37.590)
Resultat pr. aksje	2,19	1,69	(1,25)

10.2. Balanse

Tabell 10.2: Balanse for Konsernet 1997-1999 pr. 31.12.

Balanse for Konsernet (USD 000)	31.12.97	31.12.98	31. 12. 99
EIENDELER			
Utsatt skattefordel	1.743	0	8.588
Goodwill	2.363	2.038	646
Totale immaterielle eiendeler	4.106	2.038	9.234
Skip	558.770	605.577	691.665
Nybygninger	14.798	54.265	43.949
Andre varige driftsmidler	17.559	16.914	23.709
Totale varige driftsmidler	591.127	676.756	759.322
Investeringer i aksjer	124.888	113.231	78.475
Langsiktige fordringer	943	4.429	7.868
Totale finansielle anleggsmidler	125.831	117.660	86.343
Totale anleggsmidler	721.064	796.454	854.899
Bunkers og andre beholdninger	22.996	5.997	9.551
Fordringer	0	27.819	52.682
Omsettelige verdipapirer	94.226	104.863	98.197
Bankinnskudd	50.619	53.421	56.611
Totale omløpsmidler	167.842	192.100	217.041
TOTALE EIENDELER	888.906	988.554	1.071.940
GJELD OG EGENKAPITAL			
Aksjekapital	8.945	8.945	8.945
Overkursfond	5.663	5.663	5.663
Total innskutt egenkapital	14.608	14.608	14.608
Annen egenkapital	390.854	425.386	360.677
Total opptjent egenkapital	390.854	425.386	360.677
Minoritetsinteresser	0	631	909
Total egenkapital	405.462	440.625	376.194
Pensjonsforpliktelser	4.490	4.342	4.451
Utsatt skatt	0	669	0
Totale avsetninger for forpliktelser	4.490	5.011	4.451
Pantegjeld/leaseforpliktelser	423.000	495.000	598.105
Annen langsiktig gjeld	9.008	235	1.728
Total langsiktig gjeld	432.008	495.235	599.833
Utbytte	16.329	15.789	0
Annen kortsiktig gjeld	30.616	31.893	91.463
Total kortsiktig gjeld	46.945	47.683	91.463
TOTAL GJELD OG EGENKAPITAL	888.906	988.554	1.071.940

10.3. Kontantstrøm

Tabell 10.3: Kontantstrømoppstilling for Konsernet 1997-1999.

Kontantstrømoppstilling for Konsernet (USD 000)	1997	1998	1999
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER			
Resultat før skattekostnad	73.879	55.507	(40.619)
Periodens betalte skatt	(3.879)	(1.497)	(4.105)
Tap/(gevinst) ved salg av anleggsmidler	(5.159)	(1.383)	3.563
Ordinære avskrivninger	28.073	31.766	37.726
Nedskrivning anleggsmidler	0	12.500	0
Resultat tilknyttede selskaper	(15.408)	(6.759)	49.501
Endringer i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld	(4.841)	(19.083)	31.800
Endring i andre tidsavregningsposter	(13.998)	(220)	(4.853)
Inn- / (utbetaling) ved andre investeringer	40.437	(10.637)	6.666
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	99.107	60.194	79.678
KONTANTSTRØM FRA INVESTERINGS- AKTIVITETER			
Salg av varige driftsmidler	68.400	9.947	42.474
Kjøp av varige driftsmidler	(146.458)	(87.223)	(132.149)
Betalt på nybygningskontrakter	(14.172)	(50.719)	(10.524)
Salg av aksjer og andeler i andre foretak	24.697	26.447	65.976
Kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	(16.051)	(8.031)	(133.467)
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	(83.584)	(109.579)	(167.689)
KONTANTSTRØM FRA FINANSIERINGS- AKTIVITETER			
Opptak av langsiktig gjeld	87.700	114.600	148.205
Nedbetaling av langsiktig gjeld	(46.700)	(42.600)	(45.100)
Inn- / (utbetalinger) av langsiktige fordringer	3.243	(3.486)	3.885
Utbetaling av utbytte	(49.612)	(16.327)	(15.789)
Netto likviditetsendring fra finansiering	(5.369)	52.187	91.201
NETTO ENDRING I KONTANTER OG KONTANT- EKVIVALENTER	10.154	2.802	3.190
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr. 01.01.	40.465	50.619	53.421
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr. 31.12	50.619	53.421	56.611

10.4. Proforma tall for 1998-1999

Tabell 10.4A: Proforma tall for Konsernet 1998-1999.

RESULTATREGNSKAP (USD mill.)	1999		1998	
	Faktisk	Proforma	Faktisk	Proforma
Fraktinntekter	486	760	505	833
Reiseavhengige kostnader	(220)	(339)	(197)	(320)
Leie innbefraktede skip	(110)	(185)	(115)	(216)
Drifts- og administrasjonskostnader	(92)	(125)	(80)	(111)
Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger	64	111	113	186
Gevinst / (tap) ved salg av skip	(4)	(4)	1	3
Ordinære avskrivninger	(38)	(67)	(44)	(59)
Driftsresultat	23	41	71	129
Resultat tilknyttede selskapet	1	1	7	7
Tap ved salg av tilknyttede selskaper	(51)	(51)	0	0
Renteinntekter	11	13	6	7
Renteutgifter	(29)	(50)	(26)	(49)
Andre finansposter	4	2	(2)	(2)
Resultat før skattekostnad	(41)	(44)	56	92
Skattekostnad	3	2	(4)	(5)
Årsresultat	(38)	(42)	51	87
Herav minoritet	(0)	(0)	1	1

Tabell 10.4B: Proforma tall for Konsernet 1998-1999.

BALANSE (USD mill.)	31.12.99		31.12.98	
	Faktisk	Proforma	Faktisk	Proforma
EIENDELER				
Utsatt skattefordel	9	9	0	5
Goodwill	1	74	2	85
Totale immaterielle eiendeler	9	82	2	90
Skip	692	880	606	816
Nybygninger	44	116	54	108
Andre varige driftsmidler	24	26	17	22
Totale varige driftsmidler	759	1023	677	945
Investeringer i aksjer	78	78	113	114
Langsiktige fordringer	8	8	4	17
Totale finansielle anleggsmidler	86	87	118	131
Totale anleggsmidler	855	1.191	796	1,166
Bunkers og andre beholdninger	10	11	6	7
Fordringer	53	74	28	58
Omsettelige verdipapirer	98	98	105	105
Bankinnskudd	57	79	53	74
Totale omløpsmidler	217	262	192	244
TOTALE EIENDELER	1,072	1.454	989	1,410
GJELD OG EGENKAPITAL				
Aksjekapital	9	9	9	9
Overkursfond	6	6	6	6
Total innskutt egenkapital	15	15	15	15
Annen egenkapital	361	386	424	432
Total opptjent egenkapital	361	386	424	432
Minoritetsinteresse	1	1	1	1
Total egenkapital	376	401	440	448
Pensjonsforpliktelser	5	5	4	4
Utsatt skatt	0	0	1	1
Totale avsetninger for forpliktelser	5	5	5	5
Pantegjeld/leaseforpliktelser	598	934	495	880
Annen langsiktig gjeld	2	2	0	1
Total langsiktig gjeld	600	936	495	881
Utbytte	0	0	16	16
Annen kortsiktig gjeld	91	113	33	61
Total kortsiktig gjeld	91	113	49	77
TOTAL GJELD OG EGENKAPITAL	1,072	1.454	989	1,410

10.4.1 Noter til Proforma-regnskap

Note 1 Proforma-regnskap for konsernt 1998-1999

Proforma-regnskapene for LHC-konsernet er utarbeidet i henhold til de regnskapsprinsipper som fremgår av årsregnskapet for 1999 (se Vedlegg 4). Proforma-regnskapene må ses på som en illustrasjon.

Note 2 Transaksjoner reflektert i proforma regnskapene

Proforma-regnskapene er utarbeidet basert på de reviderte årsregnskaper for 1998 og 1999, justert for følgende transaksjoner:

- i) ervervet av 50% av aksjene i Unicoool-konsernet. Avtalen ble inngått i 4. kvartal 1999. Dette impliserer at det i 1998 og 1999 er resultatført 100% eie i Unicoool. I konsernbalansen representerer dette kun en endring pr 31.12.98 da Unicoool balansemessig er regnskapsført som et heleiet datterselskap i årsregnskapet pr. 31.12.99. Kostpris for øket eierandel fra 50% til 100% utgjorde netto USD 16,5 mill. og avskrivninger etc i proforma resultatregnskap er beregnet på grunnlag av kostpris på konsernetableringstidspunktet. Transaksjonene er finansiert ved opptak av kortsiktig banklån med USD 16,5 mill.
- ii) erverv av bilskipvirksomhet fra UIH. Avtalen ble inngått i 1. kvartal 2000. Dette impliserer at det i 1998 og 1999 er regnskapsført 100% eie fra 1. januar 1998. Kostpris for ervervet av 100% av aksjene i Ugland Autocarriers AS, syv skip, 50% av aksjene i HUAL, 50% av aksjene i JVL og to innleide skip er USD 390 mill. I forbindelse med transaksjonene overtok Konsernet gjeld på USD 152 mill., inklusive forpliktelser knyttet til skip under bygging/på leiekontrakt, samt at LHC tok opp et lån på USD 238 mill. i forbindelse med transaksjonen. I proforma-regnskapene er kun leverte skip og innbetalte verkstedterminer på nybygningskontrakter hensyntatt, jfr. konsernets regnskapsprinsipper. Goodwill avskrives over 10 år.

Skattekostnaden er forutsatt uendret da ervervet virksomhet er forutsatt skattlagt innenfor rederiskatteordningen samt at netto resultateffekt er uvesentlig.

Note 3 Illustrasjon av endringer fra årsregnskapene

	1998	1999
Egenkapital årsregnskap	440	376
Effekt kjøleskip (Unicoool)	(14)	0
Effekt bilskip (HUAL)	21	4
Egenkapital proforma-regnskap	447	401
Resultat årsregnskap	51	(38)
Effekt kjøleskip (Unicoool)	15	(8)
Effekt bilskip (HUAL)	21	4
Resultat proforma-regnskap	87	(42)

Effekt egenkapital avviker fra justeringene i resultatet da mindreverdiene på konsernetableringstidspunktet er ført mot egenkapitalen 1.1.98 (Unicoool) samt at Unicoool er fullt ut konsolidert i Konsernets balanse pr. 31.12.1999.

Note 4

Emisjonen er ikke inkludert i proforma-regnskapene.

10.5. Nøkkeltall for Konsernet

Virksomhetsområder

Angitt i tabellen nedenfor er en oppstilling av driftsinntekter og driftsresultat for de forskjellige foreningsområdene.

Tabell 10.5A: Resultat for de forskjellige forretningsområder for 1999.

Driftsresultat for de forskjellige forretningsområder 1999					
(USD 000)	HUAL	Unicool	Höegh Lines	Gass	Tørrbulk
Fraktinntekter netto	227.350	95.905	126.153	15.153	23.956
Reise avhengige kostnader	(103.157)	(39.222)	(77.053)	0	(2.138)
Fraktinntekter på T/C-basis	124.193	56.683	49.100	15.153	21.818
Leie innbefraktede skip	(49.214)	(38.591)	(18.214)		(5.870)
Driftskostnader	(22.777)	(19.145)	(27.899)	(6.902)	(4.127)
Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger	52.202	(1.053)	2.987	8.251	11.821
Gevinst ved salg av skip		(98)	(3.574)		
Ordinære avskrivninger	15.208	(8.140)	(4.806)	(3.560)	(4.697)
Driftsresultat	36.994	(9.291)	(5.393)	4.691	7.124

Tabell 10.5B: Nøkkeltall for Konsernet 1997-1999.

Nøkkeltall	Beløp i	1997	1998	1999
LØNNSOMHET				
Driftsmargin ¹⁾	%	28	23	9
Avkastning på egenkapital ²⁾	%	16	12	(10)
Avkastning på totale eiendeler ³⁾	%	11	8	(1)
LIKVIDITET*				
Bankinnskudd og verdipapirer	USD mill.	143	156	154
Kontantstrøm ⁴⁾	USD mill.	73	88	49
Netto renter	USD mill.	(16)	(20)	(18)
Likviditetsgrad ⁵⁾	%	353	400	239
Gjeldsbetjeningsgrad ⁶⁾	%	26	26	11
Netto rentebærende gjeld	USD mill.	280	339	443

1) Driftsresultat i % av fraktinntekter på T/C – basis.

2) Årsresultat i % av gjennomsnittlig egenkapital inkludert minoritetsinteresser.

3) Resultat før skattekostnader, pluss finansutgifter, i % av gjennomsnittlig totalkapital.

4) Resultat før skattekostnader, pluss avskrivninger og nedskrivninger, minus resultat tilknyttede selskaper, minus betalbar skatt, minus gevinst ved salg av skip, uten justering for minoritetsinteresser.

5) Omløpsmidler i % av kortsiktig gjeld.

6) Kontantstrøm i % av netto rentebærende gjeld (pantegjeld, minus kontanter, minus omsettelige verdipapirer).

10.6. Investeringer

Tabell 10.6A: LHC Varige driftsmidler (USD 000).

	Kostpris 01.01.99	Tilgang 1999	Avgang 1999	Akk. avskriv- ninger 31.12.99	Akk. nedskriv- ninger 31.12.99	Bokført verdi 31.12.99	Årets avskriv- ninger 1999	Årets avskriv- ninger 1998	Årets avskriv- ninger 1997
Skip	974.163	193.663	83.955	347.871	44.335*	691.665	36.396	29.530	26.014
Aktiverte klasse									
kostnader	6.451	4.160	0	0	0	10.575	0	0	0
Containere	3.197	0	0	1.193	0	2.004	320	320	320
Goodwill	1.722	0	0	1.075	0	647	173	325	325
Andre anleggs midler	17.293	2.780	452	8.492	0	11.129	837	928	424
Totalt	1002.789	200.603	84.407	358.631	44.335	716.020	37.726	31.103	27.083

Akkumulerte nedskrivninger inkluderer nedskrivninger av skip i Unicoool på innkonsolideringstidspunktet.

Andre anleggsmidler består i alt vesentlig av biler og inventar. Avskrivninger på disse (USD 0,8 mill.) er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

Tabell 10.6B: LHC nybygninger og nybygningsforpliktelser (USD 000).

Navn	Type	Andel (%)	Levering	Bokført	Total kostpris
HUAL Asia	Bilskip	50	1. kvartal 00	22.191	27.750
HUAL Europe	Bilskip	50	4. kvartal 00	16.150	27.750
Lady Rasisce	Kjøleslip	20	1. kvartal 00	3.134	5.600
Lady Korela	Kjøleskip	20	3. kvartal 00	2.474	5.600
Totalt				43.949	66.700

10.7. Regnskapsprinsipper

Konsernregnskapet som omfatter LHC og datterselskaper er utarbeidet i henhold til regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk i Norge. Nedenfor følger et utdrag av Konsernets regnskapsprinsipper. Det henvises forøvrig til Årsregnskap for 1999 som er inntatt som vedlegg 4 til Prospektet.

Selskapets transaksjoner og kontantstrømmer skjer for det alt vesentlige i USD. Selskapets besluttet på styremøte 16. februar 1999 å utarbeide konsernregnskap i denne valuta fra og med regnskapsåret 1999. Ved omregning av balansen for tidligere år er det lagt historisk kurser til grunn for skip og andre ikke monetære eiendeler og gjeldsposter. Monetære eiendeler og gjeldsposter er omregnet til balansedagens kurs. For enkelte poster er det gjort praktisk tilnærminger. Ved omregning av resultatregnskap er gjennomsnittskurser lagt til grunn. Avskrivninger er omregnet til historiske kurser. Gevinst/tap skip og omsettelige verdipapirer er beregnet direkte i USD.

A) Konsolideringsprinsipper

Konsernet inkluderer morselskapet LHC og selskaper hvor LHC direkte eller indirekte har flertall av den stemmeberettigede kapital.

Konsernet har også enkelte datterselskaper som ikke er konsolidert. Disse selskapene er agentkontorer og/eller mindre selskaper med svært begrenset aktivitet og er ubetydelige for konsernets regnskaper.

Konsernregnskapet utarbeides etter ensartede prinsipper, ved at datterselskaper følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet.

Selskaper som inngår i konsernregnskapet føres både i USD og lokal valuta. I konsernregnskapet er de regnskapsførte tall i USD benyttet.

Eliminering av interne balanser, transaksjoner, resultater og aksjer

I konsernets regnskaper er alle interne balanser, transaksjoner og resultater oppstått mellom konsernselskaper eliminert.

Aksjer i datterselskaper er eliminert ved kjøpsverdimetoden ved at vederlag på overtagelses- eller konsernetableringstidspunktet utover bokført egenkapital blir fordelt på de aktuelle eiendeler og avskrevet ordinært over antatt økonomisk levetid i konsernregnskapet.

Mindreverdier er behandlet tilsvarende, og resultatføres som reduksjon av ordinære avskrivninger. Ikke allokert merverdi klassifiseres som goodwill og avskrives over 10-20 år etter en konkret vurdering. Ved trinnvise oppkjøp legges verdien av identifiserte eiendeler og gjeld på konserndannelsestidspunktet til grunn. Endringer i merverdier/mindreverdier i identifiserte eiendeler og gjeld mellom tidligere kjøp og verdier på konserndannelsestidspunktet, føres direkte mot konsernets egenkapital.

B) Segmentrapportering

Inndelingen i virksomhetsområder er basert på konsernets interne styring og rapportering i tillegg til vurdering av risiko- og avkastingsprofil. Transaksjoner mellom virksomhetsområder skjer til markedspris og elimineres i konsernregnskapet.

C) Deltagelse i andre selskaper

Selskapets deltagelse i felleskontrollerte virksomheter er inkludert i henhold til bruttometoden i konsernets regnskap. Bruttometoden innebærer at inntekter, kostnader, eiendeler og gjeld er inkludert i regnskapet med LHCs eierandel.

Flere skip eiet av Konsernet opererer under forskjellige pool-avtaler. Deltagere er de selskapene som deltar med skip og inkluderer, i tillegg til LHC og datterselskaper, utenforstående partnere. Poolene behandles regnskapsmessig som felleskontrollerte virksomheter. Inntekter, eiendeler og gjeld er inkludert i konsernets regnskaper i henhold til konsernselskapenes deltagelse. Selskaper, hvor LHC eier eller kontrollerer mellom 20% og 50%, og hvor selskapet ikke er felleskontrollert, er inkludert i regnskapet i henhold til egenkapitalmetoden dersom investeringene er av langsiktig karakter.

Andre langsiktige aksjeplasseringer og kommandittandeler er inkludert i henhold til anskaffelseskost, med nedskrivning til virkelig verdi hvis verdifallet skyldes årsaker som ikke kan antas å være forbigående. Nedskrivninger reverseres når grunnlaget for nedskrivninger ikke lenger er tilstede. I morselskapets regnskap er investeringer i datterselskaper, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter vurdert tilsvarende.

D) Avskrivbare eiendeler

Avskrivbare eiendeler er inkludert i balansen til kostpris fratrukket ordinære avskrivninger og nedskrivninger.

Den lineære metode for ordinære avskrivninger er benyttet for skip basert på 25 års økonomisk levetid fra skipet var nytt. Bulkskipene avskrives over 20 år og gass-skipene avskrives over 30 år. Det er tatt hensyn til skrapverdi ved slutten av avskrivningsperioden.

Avskrivninger på kontorinventar er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

Det foretas nedskrivning av skip til markedsverdi dersom skipets forventede udiskonterte fremtidige kontantstrømmer er lavere enn bokført verdi. Nedskrivninger reverseres når grunnlaget for nedskrivninger ikke lenger er tilstede.

E) Nybyggingskontrakter

Innbetalte beløp på nybyggingskontrakter er aktivert inklusive renter.

F) Valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta er bokført til årsavslutningskurser. Valutagevinst eller –tap er inkludert under finansielle poster i resultatregnskapet.

Terminkontrakter som ikke er sikringskontrakter, er vurdert samlet til laveste av termin- og markedskurs. Netto urealiserte tap utgiftsføres. Gevinst/tap på terminkontrakter inngått for å konvertere valutaeksponeringen i likvide midler fra NOK til USD er inntekts- / utgiftsført.

Følgende avslutningskurs er benyttet: NOK /USD 8,04.

G) Kostnader relatert til nye lån

Alle kostnader relatert til nye lån balanseføres og kostnadsføres over lånets løpetid. Ved refinansiering kostnadsføres resterende aktiverte beløp.

H) Leasing

Rettigheter og forpliktelser for skip innleid gjennom finansielle leasingavtaler er balanseført og klassifisert som skip og langsiktig gjeld. Renteelementet i leasingbetalingen er inkludert i rentekostnader, og kapitalelementet i leasebetalingen er behandlet som avdrag på gjeld. Leaseforpliktelsene er den gjenstående del av hovedstolen. Rettigheter for skip utleid gjennom finansielle leasingavtaler er balanseført og klassifisert som langsiktig fordring. Renteelementet i leasingbetalingen er inkludert i renteinntekter, og kapitalelementet i leasingbetalingen er behandlet som avdrag på fordringen.

I) Finansielle omløpsmidler

Markedsbaserte finansielle omløpsmidler som inngår i en handelsportefølje vurderes til virkelig verdi, mens andre markedsbaserte finansielle omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Finansielle omløpsmidler i form av aksjer og obligasjoner som ikke inngår i en handelsportefølje forvaltes som to separate porteføljer og verdsettes på porteføljebasis. Opsjonspremie er nettet mot aksjer. Urealiserte tap på finansielle instrumenter som ikke rentesikrer lån resultatføres.

J) Inntektsføringsprinsipp

Inntekter og kostnader relatert til skipenes overgangsreiser periodiseres ut fra det antall dager reisen varer før og etter årsskiftet.

K) T/C – Kontrakter og fraktkontrater

Langsiktige T/C-kontrakter og andre fraktkontrakter blir verdimessig vurdert ved årsskiftet og eventuelle beregnede tap blir avsatt. Vurderingene foretas på porteføljebasis for kontrakter som vedrører en sammensatt operasjon.

L) Periodisk vedlikehold

I forbindelse med dokking av skip vil de påkostninger og utbedringer som pålegges av klassen aktiveres og avskrives over tiden frem til neste klasse/dokking (gjennomsnittlig 30 måneder). Det samme gjelder kontraktene ved klassesertifisering. Ved kjøp av brukte skip og ved levering av nybygg vil en del av kostprisen bli fratrukket og aktivert som klassekostnad. Ved salg av skip vil kostnadsføring av aktiverte kostnader klassifiseres som en del av gevinst/tap. Annet vedlikehold belastes driften løpende.

M) Bunkers og andre beholdninger

Beholdninger er verdsatt til det laveste av anskaffelseskost etter FIFO-prisnippet og virkelige verdi.

N) Ekstraordinære poster

Etter de kriterier som Selskapet legger til grunn for å klassifisere inntekter og utgifter under denne kategori må postene være både uvanlige, uregelmessige og av betydelig størrelse for å kunne klassifiseres som ekstraordinære. Effekten av endringer i regnskapsprinsipper og korrigeringer av feil føres direkte mot egenkapitalen.

O) Pensjon og pensjonsforpliktelser

Pensjoner og pensjonsforpliktelser er inkludert i resultatregnskapet og balansen i henhold til foreløpig norsk regnskapsstandard. Netto pensjoner for året omfatter periodens pensjonsopptjening beregnet inklusive fremtidig lønnsvekst og tillagt estimert rente for forpliktelsen, fratrukket estimert avkastning på pensjonsmidlene og eventuelle virkninger av endringer i planer og estimater.

P) Skatt

Skattekostnaden omfatter både periodens betalbare skatt og endringer i utsatt skatt. For den del av virksomheten som faller utenfor rederibeskatningen er utsatt skatt/skattefordel beregnet til 28% av de midlertidige forskjeller. Midlertidige forskjeller som reverseres eller kan reversere i samme periode er utlignet og nettoført.

Netto utsatt skattefordel som er sannsynliggjort gjennom fremtidig inntjening balanseføres som immateriell eiendel.

Nåverdien av utsatt skatt knyttet til de midlertidige forskjellene i selskapene som er underlagt rederibeskatning, er vurdert som uvesentlig da selskapet ikke forventer at den skattepliktige inntekt disse midlertidige forskjellene representerer vil materialisere seg i overskuelig fremtid. Vurderingen er basert på selskapets utbyttepolitikk, likviditetsreservene, skipenes markedsverdi og den frie beskattede egenkapital i deler av konsernet som ligger utenfor de nye skattesystemet, samt selskapets intensjon om å opprettholde sine rederiaktiviteter.

Q) Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. I kontanter og kontantekvivalenter inngår ikke finansielle instrumenter med forfall mer enn 3 måneder fra anskaffelse.

R) Betingede forpliktelser og eiendeler

Det foretas avsetninger for betingede tap som er sannsynlige og kvantifiserbare. Betinget gevinst inntektsføres ikke.

S) Estimer

Regnskapene er basert på tilgjengelig informasjon på tidspunkt for regnskapsavleggelse. Effekten av endringer i estimer regnskapsføres i samme periode som estimatene endres.

T) Makeskifte av like eiendeler

Makeskifter knyttet til restrukturering av virksomhet i annen form betraktes ikke som realisasjon dersom den videreførte virksomhet har samme risikoprofil som før reorganiseringen.

U) Klassifisering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år fra anskaffelsestidspunktet/opptakstidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

V) Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap.

W) Betingede utfall

Det foretas avsetninger for betingede tap som er sannsynlige og kvantifiserbare. Betinget gevinst inntektsføres ikke.

X) Endringer av regnskapsprinsipper

Som følge av regnskapsloven av 1998 har Selskapet med virkning fra 1. Januar 1999 endret flere regnskapsprinsipper. Følgende vesentlige endringer er foretatt:

- Pengeposter i utenlandsk valuta under anleggsmidler og langsiktig gjeld omregnes til balansedagens kurs mot tidligere historiske kurser.
- Markedsbaserte finansielle omløpsmidler som inngår i en handelsportefølje vurderes til virkelig verdi, men ble tidligere vurdert til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.
- Nybygg aktiveres nå kun med innbetalinger, mens tidligere ble kontraktsprisen aktivert i sin helhet, og utestående kontraktsforpliktelser presentert som gjeld.
- Første års avdrag på langsiktig gjeld, som tidligere ble vist som kortsiktig, presenteres under langsiktig gjeld.
- Antatt utnyttbar netto utsatt skattefordel aktiveres. Denne ble tidligere ikke oppført som eiendel.
- Selskapets transaksjoner og kontantstrømmer skjer i det alt vesentlige i USD. Selskapets konsernregnskap er derfor utarbeidet i denne valuta.
- Effekter av endringer i regnskapsprinsipper føres direkte mot egenkapitalen.
- Resultat og balanse er reklassifisert som følge av oppstillingsplanen i regnskapsloven av 1998.
- De sammenlignbare tall for tidligere år er omarbeidet for å reflektere de ovenfor nevnte endringer.

10.8. Vurdering av resultatutvikling og finansiell posisjon

10.8.1 Kommentarer til resultatutviklingen

Konsernet

Året 1999 ble et vanskelig år for shipping generelt inklusive LHC. Innen flere av LHCs hovedområder var det en negativ markedsutvikling. I tillegg kom økte bunkerspriser. Salget av aksjeposten i Bona medførte også et betydelig bokføringsmessig tap. Det er foretatt en ekstraordinær avsetning for tap i Höegh Lines i tilknytning til inngåtte certepartier. Samtidig fortsatte prosessen med å legge grunnlaget for fremtidig inntjening gjennom større fokus på et begrenset antall industrielle segmenter som transport av biler og kjølelast, og langsiktige certepartier.

Kursen på USD fortsatte å styrke seg for tredje året på rad fra NOK 7.60 ved inngangen av 1999 til NOK 8.04 ved årets slutt. Finansforvaltningen ga et betydelig bidrag til finansresultatet til tross for en lav risikoprofil gjennom omfattende plasseringer i obligasjoner og bruk av derivater i tilknytning til aksjeporteføljen.

HUAL

Resultatet for HUAL ble noe lavere enn i rekordåret 1998. Lavere økonomisk aktivitet i Midt-Østen og Syd-Amerika førte til reduserte skipningsvolumer fra henholdsvis USAs østkyst og Japan/Korea. Lasttilgangen fra Fjerne Østen til Europa og Nord-Amerika var imidlertid stabil med økende andel av brukte biler og høyt og tungt rullende materiell. Det var en betydelig tilvekst til verdensflåten i 1999 og denne vil fortsatt øke i 2000. LHC fikk levert et nybygg fra Polen i mai og hadde dessuten tilsyn med et nybygg i Korea som ble overlevert til JVL i januar 2000.

Unicool

For Unicool fortsatte den negative utviklingen fra 1998. Kjølekipsfarten sliter fremdeles med ettervirkninger av mye dårlig vær og den finansielle krisen både i Syd-Øst Asia og Russland. Transport av bruktbiler, som ga et verdifullt bidrag i 1998, er kraftig redusert. Resultatet i 1999 ble dessuten negativt påvirket av dyre innleide skip, som imidlertid ble tilbakelevert ved utløpet av året. Få nybygg kombinert med forventet økning i transportvolumene gir grunnlag for en viss optimisme i tiden fremover.

Contract Shipping – Gass

For gassområdet ble årets resultat preget av dokking og oppgradering av *Norman Lady* før skipet gikk inn på 13 + 7 års certeparti til Enagas. I tillegg påløp opplagskostnader og tentative forberedelser til ombygging av lastetankene på *Höegh Galleon*. *Höegh Gandria* seilte på sitt certeparti uten off-hire i 1999. Det forventes en stabil og høyere resultatutvikling i 2000.

Contract Shipping - Tørrbulk

Selskapets to skip seilte uten vesentlig off-hire på sitt certeparti til Shougang-gruppen. Markedsoperasjoner innen samme segment ga i tillegg et verdifullt bidrag til resultatet. Utsiktene for 2000 er gode.

Höegh Lines

Både for linjen og for open hatch / treforedlingsprodukter ble året svakt. Innen open hatch / treforedlingsprodukter preges resultatet i PCL fortsatt av den lave eksporten av trelast fra USA/Canadas vestkyst til Japan. Virksomheten på Sør-Amerika har god lasttilgang utgående til Europa men lite last tilbake.

10.8.2 Likviditet og finansiering

Likvider i form av bankinnskudd og omsettelige verdipapirer var omtrent som året før, USD 155 millioner, hvorav likviditeten i Unicoool på 100% basis utgjorde USD 29 mill. Salget av 4 linjeskip til Egon Oldendorff oHG tilførte netto USD 36 mill.

Det ble i løpet av året tatt opp pantelån på USD 69 mill., samt et lån på USD 27 mill. i tilknytning til oppkjøpet i Unicoool.

10.9. Gjeld til kredittinstitusjoner, pantstillelser og garantier

Tabellen nedenfor viser en oversikt over LHCs gjeld til kredittinstitusjoner pr. 30. mars 2000, samt hvilke forpliktelser som gjelder for det enkelte låneengasjement.

Tabell 10.9B: Selskapets gjeldsoversikt (USD 000) pr. 27. mars 2000.

Långiver/ Agent for Lånesyndikatet	Låntager	Saldo pr. 30.03.00	Rente	Årlige avdrag	Forfallstidspunkt
Unibank	LHC	2.290	6,7%	320	2004
Chase/Citibank	Unicooolship	120.998	6,3%	7.100	2004/2007
Citibank	LHC	182.063	6,3%	24.275	2007
Chase	LHC	72.920	6,4%	4.040	2007
SHL *	JVL	130.000	6,3%	7.680	2006
Scotiabank	LHC	40.600	6,4%	2.797	2008
DnB	LHC	26.100	6,6%	1.800	2009
DnB	LHC	27.000	6,6%	27.000	2000
CBK	LHC	238.000	7,2%	0	2001

* Fra og med 2002 er avdragene på USD 15.360 mill.

Etter låneavtalene plikter Konsernet til enhver tid å ha fri likviditet på konsolidert basis på minst USD 15 mill.

LHC oppfyller samtlige lånebetingelser knyttet til sine låneavtaler.

Finansiell eksponering

Selskapet benytter seg av ulike finansielle instrumenter i forbindelse med styringen av finansiell risiko.

Renterisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av deler av Selskapets gjeld har flytende rente. Pr.. årsskifte var all gjeld flytende.

Valutarisiko

Selskapet er i en viss grad utsatt for valutarisiko i og med at enkelte kostnader er i andre valutaer en USD.

Tabell 10.9C: Terminhandler.

Terminhandler pr. 31.12.99	Valuta	Beløp	Gj.snittlig forwardkurs	Forfall (år)	Gevinst / (Tap) i USD (000)
Salg USD / kjøp NOK	USD	8.000.000	8,0585	2000	25
Salg USD / kjøp EUR	USD	4.052.200	1,0131	2000	(23)

Tabell 10.9D: Valutaswapper.

Valutaswapper pr. 31.12.99	Valuta	Beløp	Gj.snittlig forwardkurs	Forfall (år)	Gevinst / (Tap) i USD (000)
Salg USD / kjøp NOK	USD	1.000.000	9,0369	2000	124
Salg DEM / EUR	DEM	5.000.000	4,2920	2000	62
Salg SEK / kjøp USD	SEK	69.558.824	8,0200	2000	(386)

Tabell 10.9E: Valutaopsjoner.

Valutaopsjoner pr. 31.12.99	Valuta	Underliggende beløp	Forfall (år)	Gevinst / (Tap) i USD (000)
Salg USD / kjøp NOK	USD	49.000.000	2000	139

Kredittrisiko og likviditetsrisiko

Kredittrisiko og likviditetsrisiko anses som lav.

Garantistillelser

LHC har stilt garantier som følger:

Tabell 10.9F: LHCs Garantistillelser (USD 000) p. 30. mars 2000.

Garantist	Selskap	Beløp (USD)
LHC	EMC	5.600

Leie- og leasingforpliktelser

Årlige netto leie og leasing forpliktelser beløper seg til ca. USD 5,5 mill. pr. år.

10.10. Fremtidsutsikter

LHC forventer en fortsatt gradvis bedring av den økonomiske situasjonen i Østen. Dette er det viktigste utviklingstrekk som kan gi global vekst og som underbygger økt sjøgående transportbehov.

Som følge av selskapets sterke satsing innen områdene reefer og biltransport, vil driftsresultatet for 2000 ikke direkte kunne sammenlignes med tidligere år. Det forventes imidlertid en viss bedring i alle de markeder hvor LHC er engasjert, med unntak for bil, hvor Selskapet ser et visst forbigående kapasitetsproblem uten at det etter all sannsynlighet vil gi de helt store utslag. Det forventes et bedret resultat for 2000.

11. Aksjonærforhold og aksjonærpolitikk

11.1. Historisk utvikling i aksjekapital og antall aksjer

LHC har vært notert på hovedlisten på Oslo Børs siden januar 1987 (AS Atlantica, som ble fusjonert inn i LHC i 1987, har vært notert på Oslo Børs siden 1928).

Tabell 11.1: Historisk utvikling i aksjekapital og antall aksjer i LHC.

År	Type endring	Endring i aksjekapital	Aksjenes pålydende	Total aksjekapital	Antall aksjer
1987	Børsintroduksjon som LHC		10	56.000.000	5.600.000
1988	Emisjon	4.000.000	10	60.000.000	6.000.000
1990	Aksjesplitt (1:5)		2	60.000.000	30.000.000
2000	Fortrinnsrettsemisjon	12.500.000	2	72.500.000	36.250.000

Styret i LHC og datterselskaper ble i ekstraordinær generalforsamling 17 desember 1998 gitt fullmakt til erverv av aksjer i LHC tilsvarende 10% av selskapets aksjekapital på det tidspunkt (d.v.s. til et samlet pålydende av inntil NOK 6 mill). Styret kan selv fastsette måten aksjeerverv skal skje på, samt eventuelt salg av egne aksjer. Det skal betales minimum NOK 1,- og maksimum NOK 180,- pr. aksje. Fullmakten gjelder til 17 juni 2000.

Styret ble i ekstraordinær generalforsamling 17 mars 2000 gitt fullmakt til å forhøye aksjekapitalen med inntil NOK 18 mill. Styret kan ikke fravike aksjonærenes fortrinnsrett ved benyttelse av fullmakten, som gjelder frem til 17 september 2000. Av fullmakten ble NOK 12.500.000 benyttet den 27 mars 2000 i forbindelse med vedtakelsen av Aksjekapitalforhøyelsen.

Som ledd i introduksjonen av en insentivordning for ledende ansatte i Konsernet, ble styret i ovennevnte ekstraordinære generalforsamling også gitt fullmakt til å forhøye aksjekapitalen med inntil NOK 1 mill ved emisjon(er) mot ansatte i Konsernet. Aksjonærenes fortrinnsrett etter allmennaksjeloven § 10-14 kan m.a.o. fravikes ved benyttelse av fullmakten. Dersom Selskapets aksjekapital endres ved fondsemisjon eller lignende, skal det beløp kapitalen kan forhøyes med justeres tilsvarende. Fullmakten gjelder til 17 mars 2002.

11.2. Aksjonærstruktur

Selskapet hadde pr. 22 mars 2000 totalt 1.666 aksjonærer, hvorav 130 utlendinger. Utledningene eide på samme tidspunkt ca. 58,9% av aksjene i Konsernet. Selskapet har selv 365 aksjer i LHC.

Familien Høegh eier samlet 15.952.550 aksjer, og kontrollerer 53,2% av Selskapets aksjekapital.

Tabell 11.2A: Oversikt over de 20 største aksjonærer i LHC pr. 22. mars 2000.

Eier	Eiendel (%)	Antall aksjer
Gadus International Limited *	25,00%	7.500.001
Pomor Holding Limited *	25,00%	7.500.001
Folketrygdfondet	5,00%	1.500.000
Odin Norge	3,02%	904.800
KLP Forsikring	2,87%	862.400
Leif Høeghs Stiftelse C/O Høegh Invest AS	2,33%	700.000
Storebrand Livsforsikring	2,02%	606.250
Chase Manhattan Bank	2,00%	600.350
Bankers Trust	1,70%	509.350
Fraternitas C/O Høegh Invest AS *	1,66%	498.841
Verdipapirfondet Avanse	1,61%	481.500
State Street Bank .	1,50%	451.223
Vital Forsikring	1,31%	392.620
K-Fondene	1,27%	380.000
Chase Manhattan Bank	1,17%	352.447
Norsk Hydros Pensjonskasse	0,96%	288.000
Orkla ASA	0,91%	272.800
Tine Pensjonskasse	0,80%	240.000
Ajavoff AS C/O Høegh Invest AS *	0,79%	238.312
Oslo Kommunale Pensjonskasse	0,75%	225.650
Sum 20 største aksjonærer	81,67%	24.504.545
Andre	18,33%	5.495.455
TOTALT	100,00%	30.000.000

(*) Selskaper som er direkte eller indirekte kontrollert av familien Høegh.

Fordelingen av aksjene pr. 31 desember 1999 er som følger:

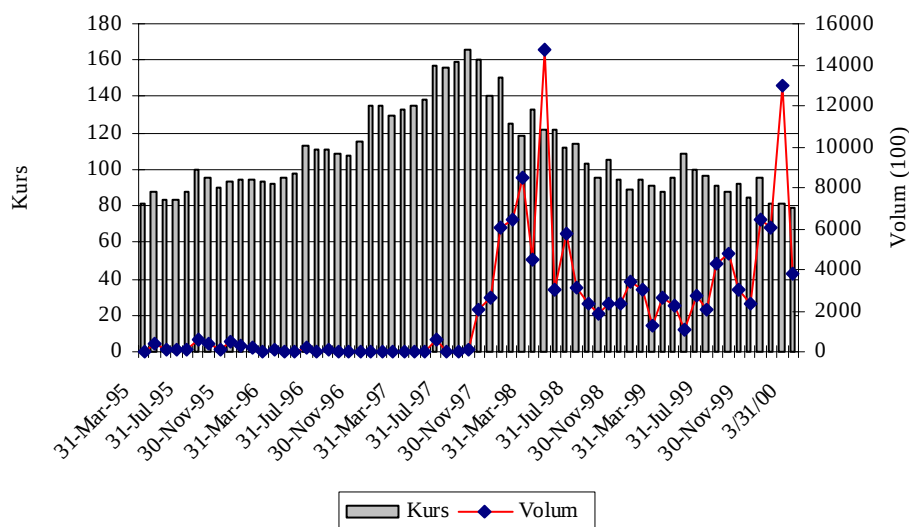
Tabell 11.2B: Fordeling av aksjer pr.. 31.12. 1999.

	Aksjonærer		Aksjer	
	Antall	%	Antall	%
1-100	541	31,8	28.968	0,1
101-1,000	812	47,7	349.079	1,2
1,001-10,000	233	13,7	700.636	2,3
Mer enn 10,000	115	6,8	28.921.317	96,4
Totalt	1.701	100,0	30.000.000	100,0

11.3. Kursutvikling

Nedenstående figur viser utviklingen i omsetningskurser og volum på Oslo Børs for selskapet aksjer fra 21 mars 1997 til 21 mars 2000.

Figur 11.3: Siste fem års kursutvikling og volum f.o.m. 31.03.95 t.o.m. 27.03.00. Kilde: Reuters.



11.4. Aksjonærpolitikk

Selskapet har som målsetning å gi aksjonærene en konkurransedyktig avkastning i forhold til underliggende risiko for Selskapets virksomhet gjennom en kombinasjon av utbytte og verdiøkning på selskapets aksjer.

Selskapet vil tilstrebe en åpen informasjonspolitikk ovenfor investorer og aksjemarkedet. I denne forbindelse vil Selskapet ved fremleggelse av sine kvartalstall avholde presentasjoner hvor de ulike deler av Konsernets virksomhet gjennomgås. I tillegg vil Selskapet gjennom meldinger til Oslo Børs gi informasjon om vesentlige hendelser i Konsernets virksomhet.

11.5. Utbyttepolitikk

Betaling av utbytte vil være avhengig av Selskapets inntjening og investeringsbehov i en konjunkturfølsom virksomhet. Styret har foreslått for generalforsamlingen 28 april 2000 at det ikke betales utbytte for 1999, som må sees i tilknytning til Fortrinnsrettsemisjonen.

12. Risikoforhold

De risikofaktorer som er tilstede vil være knyttet til etterspørselen etter frakter, tonnasjebalansen i fraktmarkedene, verdjusteringen for second-hand-tonnasje, valuta- og renteutviklingen for de valutaer som skipene er finansiert i, samt skipenes driftsregularitet og kostnadsutvikling. Nedenfor er de viktigste risikofaktorer omtalt.

Markedsrisiko

LHCs avkastning vil primært være avhengig av skipenes inntjening og fremtidig salgsverdi av skipene. Dette vil ha sammenheng med utviklingen i verdensøkonomien, den generelle tonnasjesituasjonen i fraktmarkedet, skipsbyggingskapasiteten på verdensbasis, nybyggpriser og skrapmarkedets prisnivå.

Uhell og forurensing

Skipsfarten kan påføre omgivelsene alvorlige miljøskader gjennom ulike former for forurensning. Dette kan skje både ved havarier og kollisjoner samt også ved ulike former for utslipp fra skip. Gjennom solide driftsrutiner har selskapet søkt å unngå slike hendelser. I den grad det er praktisk mulig har Selskapet forsikret seg mot konsekvensene av eventuelle skader.

Levetid og teknisk risiko

Mulighetene for rasjonell drift kan innvirke vesentlig på skipenes økonomiske levetid. Dette avhenger igjen av utviklingen i tonnasje-etterspørselen og prisen på nybygg. Teknisk risiko vil alltid være tilstede. Uforutsette driftsproblemer kan medføre høyere driftskostnader enn budsjettet og/eller flere dager med off-hire. For innbefraktede tonnasje vil dette kunne gi tap av inntekter. Imidlertid vil off-hire risikoen ligge hos reder, slik at kostnaden for innbefraktningen samtidig vil bortfalle. For skip som LHC eier har Selskapet dekket seg gjennom off-hire forsikringer.

Valutarisiko

Konsernets eiendeler og gjeldsforpliktelser, samt inntekter og kostnader er i vesentlig grad nominert i USD. Konsernets valutarisiko påvirker derfor i det vesentlige egenkapitalen i NOK.

Renterisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av deler av Selskapets gjeld har flytende rente. Pr. årsskifte var all gjeld flytende, men renterisikoen er redusert ved at deler av Selskapets pantegjeld er rentesikret i låneperioden.

13. Skattemessige forhold

Nedenfor en det gitt en generell beskrivelse av visse skattemessige forhold som er relevant ved besittelse og avhendelse av Aksjer i Selskapet. Beskrivelsen er en generell orientering, basert på gjeldende norsk skattelovgivning. Den tar ikke sikte på å være noen juridisk eller skattemessig rådgivning rettet mot den enkelte investor. Potensielle investorer anbefales å rådføre seg med sine egne profesjonelle rådgivere.

13.1.1 Beskatning av utbytte

Utbytte som mottas av aksjonærer bosatt i Norge er skattepliktig til Norge som alminnelig inntekt med en skattesats på 28%. Gjennom reglene om godtgjørelse vil slike aksjonærer få et skatte-fradrag som tilsvarer den skatt som pålegges utbyttet. Det vil således ordinært ikke finne sted noen effektiv beskatning av aksjonærer bosatt i Norge.

Utbytte som utdeles til aksjonærer som ikke er skattemessig bosatt i Norge vil være underlagt en kildebeskatning. Denne kildeskatt trekkes fra utbyttet ved utdeling fra selskapet, slik at aksjonærene mottar netto utbytte etter at kildeskatt er trukket. Det skal i utgangspunktet trekkes 25 % kildeskatt etter norsk intern rett. Dersom den rettmessige eier til aksjene er bosatt i en stat som har skatteavtale med Norge, vil den kildeskatt som skal trekkes ofte være redusert, normalt til 15 %. Dersom en aksjonær er blitt trukket for høy kildeskatt, kan han søke norske skattemyndigheter om å få refundert det overskytende beløp.

Dersom en aksjonær som ikke er skattemessig bosatt i Norge driver virksomhet i Norge og hans aksjer er tilknyttet denne virksomhet, skal utbytte beskattes på samme måte som for en aksjonær som er skattemessig bosatt i Norge.

13.1.2 Beskatning ved realisasjon av aksjer

For aksjonærer bosatt i Norge vil realisasjon av aksjer medføre skattepliktig for eventuell gevinst og fradragsrett for eventuelt tap. Gevinst eller tap medtas ved beregning av alminnelig inntekt, og eventuell gevinst skattlegges med 28%. Gevinst er skattepliktig og tap fradrags--berettiget uavhengig av eiertid og hvor mange aksjer som selges.

Gevinst eller tap settes til vederlaget ved realisasjon fratrullet aksjens inngangsverdi. Inngangs-verdien settes lik anskaffelsesverdien, eventuelt opp- eller nedregulert med et RISK-beløp. RISK-beløpet beregnes ved hvert årsskifte på bakgrunn av aksjens forholdsmessige andel av endringen i selskapets tilbakeholdte skattlagte kapital. Meglerprovisjon og andre utgifter knyttet til kjøp eller salg av aksjene som bæres av vedkommende aksjonær, kan trekkes fra i alminnelig inntekt i realisasjonsåret.

Ligningsmyndighetene utarbeider årlig en beregning av selskapets RISK-beløp. Har vedkommende aksjonær mottatt utbytte fra selskapet og utbyttet ikke er kommet til fradrag i denne beregningen, skal utbyttet likevel redusere hans inngangsverdi ved beregning av gevinst eller tap ved realisasjon av aksjene. Likeledes kan en aksjonær som har fått fradrag i beregningen for utbytte utdelt til annen aksjonær, kreve at slikt utbytte legges til i inngangsverdien ved beregning av gevinst eller tap ved realisasjon av aksjene.

Dersom vedkommende aksjonær eier aksjer i selskapet anskaffet til forskjellig tidspunkt, anses den først ervervede aksje for å være realisert først (FIFU-prinsippet).

Aksjonærer som er skattemessig bosatt i utlandet er normalt ikke skattepliktig til Norge for gevinst ved realisasjon av aksjer. Unntak gjelder dersom aksjene har vært eiet i tilknytning til nærings-virksomhet utøvet i Norge eller aksjene har vært eiet av en fysisk person som tidligere har vært skatte-messig bosatt i Norge og som realiserer aksjene innen fem år etter utløpet av det år skatteplikten til Norge på grunn av bopel opphørte. Skatteplikten til Norge kan være ytterligere begrenset i skatteavtale mellom Norge og den stat hvor vedkommende aksjonær er bosatt.

13.1.3 Formuesskatt

Verdien av aksjer inngår i grunnlaget for formuesskatt. Norske aksjeselskaper er ikke pliktige til å betale formuesskatt. Fysiske personer skattemessig bosatt i Norge skal imidlertid svare formues-skatt. Marginal formuesskatt på formue er 1,1% av de ligningsmessig fastsatte verdier. Ved ligningen av børsnoterte aksjer legges kursverdien pr. 1 januar i ligningsåret til grunn.

Aksjonærer som er skattemessig bosatt i utlandet er ikke pliktig til å svare formuesskatt til Norge for formue i aksjer i norske selskaper, med mindre aksjonæren er en fysisk person og aksjene er knyttet til virksomhet som denne aksjonæren driver i Norge.

13.1.4 Annen beskatning

Det er ingen avgift eller annen skatt i forbindelse med tegning av aksjer i norske selskaper, verken for vedkommende aksjonær eller selskapet.

Dersom en aksje overføres ved arv eller gave kan det foreligge plikt til å svare arveavgift eller gaveavgift til Norge. Dette kan være tilfelle dersom vedkommende aksjonær er bosatt i Norge eller er norsk statsborger ved sin død eller eventuelt når gaven ble ytet. Det samme kan være tilfelle dersom det dreier seg om aksjer tilknyttet en virksomhet som drives i Norge.

13.1.5 Skattemessige forhold for Selskapet

Dette underpunkt tar ikke sikte på å beskrive selskapets skatteposisjoner i sin alminnelighet, men gir kun en kort forklaring på hvorledes beskatning skjer i henhold til den norske rederi-beskatningsordning.

Selskapet er skattemessig hjemmehørende i Norge og underlagt ordinær selskapsbeskatning i Norge. Selskapets shippingaktivitet er imidlertid overført til datterselskap som beskattes i henhold til den norske rederibeskatningsordning. Inntektene fra skipsfartsvirksomheten blir ikke beskattet så lenge overskuddet ikke deles ut av de(t) skipseiende datterselskap som utbytte. Straks over-skuddet utdeles som utbytte ilegges alminnelig selskapsskatt for det utdelende datterselskap.

Vedlegg

VEDLEGG 1 – Vedtekter for Leif Höegh & Co ASA	V – 1
VEDLEGG 2 – Flåteoversikt for Leif Höegh & Co ASA	V – 2
VEDLEGG 3 – Revisoruttalelse fra Arthur Andersen & Co. vedrørende proforma tall	V – 3
VEDLEGG 4 – Utdrag av Årsberetning og Årsregnskap for 1999 med revisors beretning	V – 4

Vedlegg I – Vedtekter for Leif Höegh & Co ASA

V - I

V E D T E K T E R
FOR
LEIF HÖEGH & CO ASA
(sist revidert 17. april 1996)

§ 1

Selskapet er et allment aksjeselskap. Selskapets navn er Leif Höegh & Co ASA.

§ 2

Selskapets forretningskontor er i Oslo.

§ 3

Selskapets formål er å drive skipsfart og annen økonomisk virksomhet, herunder deltakelse i og finansiering av andre selskaper.

§ 4

Selskapets aksjekapital er på NOK 60.000.000, fordelt på 30.000.000 aksjer à NOK 2, fullt innbetalt. Selskapets aksjer skal registreres i Verdipapirsentralen.

§ 5

Selskapet skal ha et styre på fire til åtte medlemmer som velges av generalforsamlingen for ett år av gangen.

Styrets medlemmer trer ut av styret ved første ordinære generalforsamling etter fylte 70 år.

§ 6

Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen utgangen av juni måned og innkalles av styret med minst en ukes varsel til aksjonærene. Generalforsamlingen avholdes i Oslo. I innkallelsen kan det bestemmes at de aksjonærer som ønsker å delta i generalforsamlingen selv eller ved fullmakt, må melde seg senest dagen i forveien.

På den ordinære generalforsamling skal følgende saker behandles og avgjøres:

- (a) Fastsettelse av resultatregnskap og balanse
- (b) Anvendelse av årsoverskudd eller dekning av årsunderskudd
- (c) Fastsettelse av konsernresultatregnskap og konsernbalanse
- (d) Valg av styre og revisor, samt fastsettelse av deres godtgjørelser
- (e) Andre saker som etter lov eller vedtekter hører undergeneralforsamlingen

Ekstraordinær generalforsamling kan med en ukes varsel innkalles av styret eller hvis aksjonær som representerer minst 1/10 av aksjekapitalen krever det og samtidig oppgir hvilke saker de ønsker behandlet.

Vedlegg 2 – Flåteoversikt for Leif Höegh & Co. ASA

V – 2

Tabell 2: Flåteoversikt

Virksomhet	Skip	Selskapet andel (%)	Bygget	Dwt.
Hual	HUAL Martita	100	(Des) 2000	22.000
	HUAL Europe	100	(Des) 2000	20.400
	HUAL Asia	100	2000	20.400
	HUAL Carolita	100	1999	22.138
	City of Rome	100	1999	2.779
	City of Paris	100	1999	2.779
	HUAL Transporter	100	1999	21.347
	HUAL Trader	100	1998	21.502
	HUAL Trident	100	1995	20.600
	HUAL Trooper	100	1995	20.600
	HUAL Tribute	100	1988	21.385
	Auto Diana	100	1988	23.069
	HUAL Champ	100	1988	23.096
	HUAL Margarita	100	1988	20.885
	HUAL Favorita	100	1987	20.600
	HUAL Traveller	100	1983	15.370
	HUAL Trotter	100	1983	15.370
	HUAL Carmencita	100	1983	16.694
	HUAL Tracer	100	1981	12.969
	HUAL Trapper	100	1981	12.961
	HUAL Transita	100	1981	17.938
	HUAL Lisita	100	1981	11.977
	HUAL Angelita	100	1981	11.977
	HUAL Rolita	100	1980	12.169
	HUAL Ingrita	100	1980	12.169
	HUAL Karinita	100	1980	15.593
	Carib Star	100	1979	5.064
	Carib Sea	100	1976	2.165
	Carib Sun	100	1977	2.165
Unicoool	Lady Rasisce	20	(1.KV.) 2000	12.913
	Lady Korela	20	(3.KV.) 2000	12.913
	Caribbean Reef	100	1993	10.614
	Coral Reef	100	1993	10.614
	Crystal Pride	100	1992	7.721
	Crystal Primadonna	100	1992	7.721
	Crystal Privilege	100	1992	7.721
	Crystal Prince	100	1991	7.721
	Ivory Dawn	100	1991	10.412
	Erikson Crystal	81	1989	5.120
	Summer Breeze	100	1985	13.613
	Summer Meadow	100	1085	13.584
	Summer Wind	100	1985	13.636
	Spring Bride	100	1984	10.126
	Summer Flower	100	1984	13.556

Virksomhet	Skip	Selskapet andel (%)	Bygget	Dwt.
Höegh Lines				
Open hatch	Höegh Morus	100	1997	49.755
	Saga Challenger	100	1996	49.755
	Höegh Mistral	100	1986	30.402
	Höegh Minerva	100	1979	44.016
	Höegh Miranda	100	1979	43.571
	Rickmers Houston	100	1979	31.555
	Rickmers Tianjin	100	1979	31.507
	Höegh Merchant	100	1977	44.895
	Höegh Merit	100	1977	44.926
	Höegh Musketeer	100	1977	44.892
	Höegh Marlin	100	1977	45.063
	Mascot	100	1977	45.063
Contract Shipping				
Gass				
	Höegh Gandria	50	1977	71.630
	Höegh Galleon	100	1974	50.922
	Norman Lady	50	1973	50.922
Tørrbulk				
	Jedforest	100	1997	211.485
	Lauderdale	100	1996	211.202



Til styret i Leif Höegh & Co. ASA

Arthur Andersen & Co
Statsautoriserte revisorer
Drammensveien 165
Postboks 228 Skøyen
0213 Oslo

Telefon 22 92 80 00
Telefaks 22 92 89 00
Org. nr. NO - 910 167 707

Vi har kontrollert at proforma konsernregnskap for Leif Höegh & Co. ASA for 1998 og 1999, som vist i prospektets kapittel 10.4., samsvarer med de reviderte konsernregnskapene for 1998 og 1999, korrigert for de transaksjoner som det er redegjort for i noter til proforma regnskapene.

Arthur Andersen & Co

Morten Drake
Statsautorisert revisor

Oslo,
24. mars 2000

Klubbgate 1
4013 Stavanger
51 84 12 00 Telefon
51 53 69 95 Telefaks

Bradbenken 1
Postboks 4092 Dreggen
5835 Bergen
55 30 39 30 Telefon
55 30 39 31 Telefaks

Jomfrugaten 18
7010 Trondheim
73 99 35 00 Telefon
73 99 35 01 Telefaks

Andersens Revisjonsbyrå AS 2304 Hamar
Bakke & Hjeltness Larsen, 1376 Ellingsstad
Terje Bjerkén A.S. 6781 Stryn
Gulliksen & Holmen AS, 3003 Drammen
Jensen & Co ans, 9268 Tromsø
Møller & Co as, 3101 Tønsberg

Styrets årsberetning



Styret
Fra venstre: Westye Høegh,
Karl Otto Gilje, Truls Holthe,
Einar Kloster, Truls Bergersen

Styrets årsberetning

LHC er et internasjonalt shippingselskap med hovedkontor i Oslo og med datterselskaper/kontorer i en lang rekke land. Selskapets strategi skal gi langsiktig avkastning for eierne gjennom å etablere en ledende posisjon for selskapet innen utvalgte industrielle segmenter. Dette krever dynamisk ledelse av selskapsporteføljen, selvstendige, konkurransedyktige forretningsområder og ikke minst finansiell handlefrihet og handlevilje.

Den industrielle strategien innebærer at LHC løpende må vurdere hvilke segmenter selskapet skal være engasjert i. 1999 har gitt varierende resultater i LHCs markeder. Samtidig har selskapet foretatt strategiske valg som påvirker årets driftsresultat og som posisjonerer LHC for spennende muligheter i fremtiden.

Resultater i 1999

Regnskapet for LHC Konsernet er fra og med 1999 (1998 omarbeidet) satt opp basert på den nye regnskapsloven. Dette innebærer blant annet at balanseoppstillingen er endret og at markedsverdimetoden er benyttet for evaluering av de finansielle instrumenter. Konsernets tall er dessuten utarbeidet i USD fordi største delen av inntekter, kostnader, aktiva i form av skip, og gjeld er i USD. Fordelen ved rapportering i USD er lavere resultatvariasjoner som følge av endringer i kursen mellom USD og NOK særlig hva angår langsiktige fordringer og gjeld i USD.

Driftsresultat for salgsgevinster og avskrivninger for LHC Konsernet ble USD 64 millioner, en reduksjon fra USD 113 millioner i 1998. Driftsresultat etter salgsgevinster og avskrivninger var USD 23 millioner, sammenliknet med USD 71 millioner i 1998. Styret mener resultatet gir et godt bilde av driften i LHC, tatt i betraktning markedssituasjonen. 1999 har vært et vanskelig år der selskapet har fortsatt sin omstilling. Styret er av den oppfatning at strategiske grep som er gjennomført i inneværende og tidligere år legger grunnen for klart bedre resultater i kommende år.

Aktivitetene innen tørrbukk og LNG har som i fjor gitt stabile inntekter. Bilsegmentet har vært noe svakere enn året før. Linjefarten, open hatch og kjøleskipsfarten har gitt svake resultater. Aksjebytte fra Bona Shipholding Ltd. til Teekay Shipping Corporation har i sterk grad bidratt til det svake resultatet.

Styret kan bekrefte at forutsetningen for fortsatt drift er til stede og regnskapet er avlagt under denne forutsetning.

Likviditet og finansiering

LHCs likviditet i form av bankinnskudd og omsettelige verdipapirer var som i fjor på USD 155 millioner, hvorav likviditeten i Unicoool på 100% basis utgjorde USD 29 millioner. Salget av fire linjeskip til Egon Oldendorff oHG tilførte netto USD 36 millioner. Sterk likviditet er et av de målsatte finansielle kriterier for at LHC gruppen skal opprettholde sin handlefrihet og utnytte de muligheter markedet gir.

Det ble i løpet av året tatt opp pantelån på USD 69 millioner, samt et lån på USD 27 millioner i tilknytning til oppkjøpet i Unicoool.

Kontantstrømoppstillingen viser en kontantstrøm fra operasjonen på USD 80 millioner og en netto kontantstrøm på USD 3 millioner. Differansen skyldes i vesentlig grad investeringer i skip og nybygg i tillegg til betydelige avdrag på langsiktig gjeld.

Økt kapasitet i HUAL

Driftsresultatet for HUAL i 1999 ble USD 37 millioner, en nedgang fra USD 53 millioner i 1998. Totale fraktinntekter ble USD 227 millioner, en nedgang fra USD 233 millioner i 1998. Samlet etterspørsel etter biltransport lå på omtrent samme nivå som det foregående år. Levering av 28 nye skip i markedet økte imidlertid tilbudet kraftig. Resultatet ble en reduksjon i kapasitetsutnyttelsen i forhold til 1998. Kontraheringen er ledd i et større program for fornying av tonnasjen som vil gi økt fleksibilitet. Dette gjelder også HUAL.

LHC med full kontroll i Unicoool

Driftsresultatet for Unicoool ble minus USD 9 millioner, mot minus USD 8 millioner i 1998. Totale fraktinntekter ble USD 96 millioner, en nedgang fra USD 104 millioner i 1998. LHC inngikk i slutten av november 1999 en avtale med South African Marine Corporation om overtakelse av deres 50% eierandel i Unicoool, slik at LHC blir 100% eier. Selv om den formelle overførsel først fant sted primo januar 2000 medfører konsernreglene at kjøpet inkluderes i konsernets resultat og balanse fra avtale-tidspunktet. Avtalen setter selskapet i en posisjon som gir full handlefrihet og mulighet til å utnytte et bedre kjøleskipsmarked.

For Unicoool ble 1999-resultatet dårligere enn fjorårets. Dette skyldes bl.a. lange leieavtaler på skip til høyere rater enn det som viste seg å bli markedsraten på last.

Det nye Pool-samarbeidet Arctic Reefers kom i full drift fra 1. januar 1999. Samarbeidet har fungert godt i årets svake marked. En avgjørende suksessfaktor for Unicoool er grundige markedskunnskaper og optimal operasjonell drift.

Vanskelig år for Høegh Lines

Driftsresultatet for Høegh Lines i 1999 ble minus USD 5 millioner, en nedgang fra USD 20 millioner i 1998. Totale fraktinntekter ble USD 126 millioner, det samme som i 1998. Endringene i inntekter og resultat må ses i sammenheng med salget av linjeskipene og tilbakeleieavtalen.

Markedet har vært vanskelig, primært fordi eksporten fra Nord-Amerika til Sørøst-Asia falt ytterligere. Selskapet har drevet en virksomhet som er under avvikling, som en følge av beslutningen fra 1998 om å selge virksomheten. Salget er en konsekvens av konsernets beslutning om å konsentrere virksomheten om kontraktsfart med basis i transport av skogsprodukter. For LHC er det avgjørende at avviklingen foregår til beste for såvel kunder som agenter og ansatte. Målet er å drive virksomheten effektivt til Oldendorff er klar til å overta i mars 2001.

Vanskelig år innen open hatch-området

Også innen open hatch har LHC totalt sett hatt et svakt år. Resultatet for skipene i Pacific Commerce Line (PCL) ble preget av den fortsatte lave eksporten av trelast til Japan. På den annen side ble importen fra Det fjerne østen betydelig bedre enn ventet på grunn av den sterke økonomien i Nord-Amerika. Skipene i Norsul-samarbeidet gjorde det også bedre enn forventet på grunn av den sterke eksporten fra Brasil til Europa. Linjen Chile-Det fjerne østen ble avvirket i løpet av året, mens en ny linje fra Chile til Europa ble startet.

Stabilt god inntjening fra gassvirksomheten

Driftsresultatet for LHCs LNG-virksomhet ble USD 5 millioner, mot USD 7 millioner i 1998. Nedgangen skyldes høyere driftskostnader i tilknytning til dokking av NORMAN LADY. Totale fraktinntekter ble USD 15 millioner, en økning fra USD 13 millioner i 1998.

LHC eier helt eller delvis tre skip og har ansvaret for kommersiell og teknisk drift av disse. Det forventes at markedet fortsetter å vokse og gi en stabil inntjening også i kommende år.

Tørrbulkmarkedet gir god avkastning

Driftsresultatet for LHCs tørrbultkvikrsomhet ble USD 7 millioner, sammenlignet med USD 6 millioner året for. Totale frakttinntekter ble USD 24 millioner, en nedgang fra USD 29 millioner i 1998. LHC har to heleide skip i tørrbultkmarkedet, og har i tillegg leid inn ytterligere to skip på lengre kontrakter.

Høy aktivitet i Høegh Fleet Services

Høegh Fleet Services har ansvaret for teknisk drift og bemanning av alle skip der LHC har kommersielle interesser. I tillegg har HFS ansvaret for sikkerhet og kvalitet, innkjøp, forsikring og nybyggingsprosjekter.

Det er etablert et eget bemanningskontor i Manila, som allerede har oppnådd gode resultater når det gjelder rekruttering og opplæring av mannskap. Det første kadettkullet (Alfa Class) fra HFS' rekrutteringsprogram for offiserer, som drives i samarbeid med Universitetet i Cebu med støtte fra norske forskningsmidler, ble uteksaminert i 1999. LHC beskjeftiger 1.325 filippinere på sine skip. Selskapet har hatt høy aktivitet på sikkerhets- og kvalitetsarbeidet på alle skip.

Bona Shipholding solgt

LHCs eierandel (33,6%) i Bona Shipholding Ltd. ble i mars 1999 solgt til Teekay Shipping Corporation mot oppjør i Teekay aksjer (8,1%). Som følge av aksjebuytt ble regnskapet belastet med et tap på USD 50 millioner. Bokført verdi av Teekay-aksjene er USD 15,20 pr aksje.

Forretningsutvikling

- For å nå selskapets mål er det viktig at det til enhver tid fokuseres på følgende:
- Eksisterende selskaper arbeider for å utvikle sin egen markedsposisjon og lønnsomhet. Denne forretningsutviklingen utføres primært i det enkelte selskap, med støtte fra spesialkompetanse i konsernstaben.
 - Konsernet vurderer nye prosjekter. Dette skjer i selskapets stab for forretningsutvikling. Denne avdelingen har fått styrket sin kompetanse og kapasitet i løpet av året.

Næringens rammevilkår

Shipping er en global industri, der LHC er i konkurranse med selskaper fra alle verdensdeler. Konkurransen er hard og ulikheter i rammevilkår kan bety forskjellen på lønnsomme eller ikke lønnsomme prosjekter. Det siste tiåret har det funnet sted en generell liberalisering innen internasjonal shipping. Dette har ført til likere forhold for alle deltakere, og en bedret konkurranseposisjon for selskaper i Europa. Norske myndigheter spilte noen år tilbake en aktiv rolle i arbeidet med å skape mer like konkurranseforhold og gjennom det bidra til å øke konkurransekraften til selskaper etablert i Norge. Etter at Stortinget vedtok ny lov om beskatning av norske rederier i 1997, fikk shippingsselskapene mer sammenliknbare betingelser i forhold til internasjonale konkurrenter. Utviklingen etter dette har imidlertid ikke vært positiv. Kostnadene ved å være etablert i Norge er igjen økende som følge av ulike typer skatter og avgifter, mens konkurrentenes vilkår går i motsatt retning. Næringen er avhengig av forutsigbare rammevilkår og en kostnadsstruktur tilpasset internasjonale forhold for å kunne operere i det internasjonale konkurransemiljøet shipping er.

Aksjonærforhold

Selskapets styre har fullmakt til å gjennomføre tilbakekjøp av inntil 3 millioner egne aksjer. Denne muligheten ble ikke benyttet i 1999. Årsaken til at fullmakten ikke er benyttet skyldes blant annet at selskapet har vært i besittelse av kurssensitiv informasjon vedrørende pågående forhandlinger rundt kjøpet av 50% av både HUAL og Unicoool. Styret vil foreslå overfor en ekstraordinær generalforsamling en kapitalutvidelse på i størrelsesorden NOK 450 millioner. Styret vil overfor Generalforsamlingen foreslå at det ikke utbetales utbytte for 1999.

Organisasjon og personale

LHC har gjennom flere år lagt vekt på å ha en kompetent og fleksibel organisasjon. Det gjelder såvel selskapets ledelse som øvrige ansatte, der personell fra forskjellige nasjoner samarbeider godt og effektivt.

Ved slutten av 1999 hadde LHC i alt 1.932 ansatte, hvorav 426 arbeider på land, og 1.506 til sjøs. Etter styrets oppfatning er de interne arbeidsforhold gode. Det gjelder også samarbeid og kommunikasjon internt. Styret ønsker å rette en takk til alle ansatte for god innsats i 1999.

Miljøtiltak

De internasjonale kravene til sikkerhet og miljøvennlig skipsfart øker for hvert år, og LHC ligger langt fremme i denne utviklingen. I 1999 besluttet LHC at både den landbaserte organisasjonen og HFS-drevne skip innen juni 2000 vil være sertifisert etter den internasjonale miljøstandarden ISO 14001.

Det interne arbeidsmiljøet har en sentral plass i selskapets strategi og følges opp med regelmessige miljøundersøkelser i samarbeid med arbeidsmiljøutvalget.

LHC konsernet hadde i 1999 et sykefravær på 1,52%, samt 1% skade til sjøs. For ytterligere miljøinformasjon, se kapittelet "Målbevisst miljøarbeid", side 60.

LEIF HÖEGH & CO (morselskapet)

Resultat for ekstraordinære poster for Leif Høegh & Co ble minus NOK 415 millioner. Årsresultatet ble minus NOK 416 millioner. Forslag til disponering av årets resultat (i NOK millioner):

Annen egenkapital	(416)
Totalt disponert	(416)

Selskapets frie egenkapital, som lovlig kan utbetales som utbytte, var ved årsskiftet NOK 2.622 millioner

Hendelser etter årsslutt

Ultimo januar undertegnet LHC og UIH en avtale som innebærer at LHC blir eneier av HUAL. Samtidig overtar LHC alle bilskip hvor UIH har en eierandel. Avtalen skal iverksettes innen utløpet av mars 2000. Kjøpet innebærer en kontant betaling på USD 238 millioner samt en gjeldsovertagelse på USD 64 millioner. I tillegg følger en seks års leieforpliktelse av 2 nybyggede bilskip med en etterfølgende kjøpsforpliktelse som i nåverdi representerer USD 87 millioner. LHC's satsing på biltransport har gjennom de siste 10-15 år vært selskapets viktigste og sterkeste bidragsyster. Ved kjøpet er et av selskapets viktigste strategiske mål innfridd.

Unicoool ble overtatt som 100% eid datterselskap 7. januar 2000. Tre av selskapets skip ble solgt med en mindre gevinst i månedsskiftet januar/februar.

Det er besluttet å bygge om LNG skipet MYSTIC LADY som forventes satt i drift i løpet av høsten 2000.

Utsiktene fremover

LHC forventer en fortsatt gradvis bedring av den økonomiske situasjonen i Østen. Dette er det viktigste utviklingstrekk som kan gi global vekst og som underbygger økt sjøgående transportbehov. Som følge av selskapets sterke satsing innen områdene biltransport og reefer, vil driftsresultatet for 2000 ikke direkte kunne sammenlignes med tidligere år. Det forventes imidlertid en viss bedring i alle de markeder hvor LHC er engasjert med et mulig unntak for bil på grunn av en viss økning i skipskapasiteten. Totalt forventes et bedret resultat for 2000.

Styret i LEIF HÖEGH & CO
Oslo, 24. mars 2000


Einar Kloster


Karl Otto Gilje


Truls Holthe


Truls Bergersen


Thor Jørgen Guttormsen

Administrerende direktør


Westye Høegh
Styreformann

Resultatregnskap
Konsernet

(USD 1.000)	Note	1999	1998	1997
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER				
Frakttinntekter		486.088	505.103	491.222
Reiseavhengige kostnader		(219.937)	(196.554)	(203.839)
Frakttinntekter på T/C basis		266.151	308.549	287.382
Leie innbefraktede skip		(110.117)	(115.176)	(102.061)
Personellkostnader sjø		(27.571)	(31.014)	(26.858)
Andre driftskostnader	4	(53.590)	(42.147)	(49.193)
Generelle administrasjonskostnader	5	(10.645)	(7.025)	(6.503)
Driftsresultater før salgsgevinster og avskrivninger	17	64.228	113.188	102.768
Gevinst/(tap) ved salg av skip		(3.562)	1.383	5.159
Ordinære avskrivninger	13	(37.726)	(31.103)	(27.083)
Nedskrivning skip		0	(12.500)	0
DRIFTSRESULTAT		22.940	70.967	80.844
Resultat tilknyttede selskaper	12	1.178	6.759	15.408
Tap ved avhendelse av tilknyttet selskap		(50.679)	0	0
Renteinntekter		11.119	5.832	6.927
Rentekostnader		(29.152)	(25.580)	(23.466)
Andre finansposter	6	3.976	(2.472)	(5.834)
RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD		(40.619)	55.507	73.879
Skattekostnad	7	2.905	(4.268)	(8.057)
ÅRSRESULTAT	2	(37.714)	51.239	65.822
Herav minoritet		(124)	663	0
HERAV MAJORITET		(37.590)	50.577	65.822
Resultat pr aksje	20	(1,25)	1,69	2,19

1999 årsrapport 1999

Balanse 31.12.
Konsernet

(USD 1.000)	Note	1999	1998
EIENDELER			
Utsatt skattefordel	7	8.588	0
Goodwill	13	646	2.038
Totale immaterielle eiendeler		9.234	2.038
Skip	13	691.665	605.577
Nybygninger	14	43.949	54.265
Andre varige driftsmidler	13	23.709	16.914
Totale varige driftsmidler		759.322	676.756
Investeringer i aksjer	12	78.475	113.231
Langsiktige fordringer	9	7.868	4.429
Totale finansielle anleggsmidler		86.343	117.660
Totale anleggsmidler		854.899	796.454
Bunkers og andre beholdninger		9.551	5.997
Fordringer		52.682	27.819
Omsettelige verdipapirer	11	98.197	104.863
Bankinnskudd	10	56.611	53.421
Totale omløpsmidler		217.041	192.100
TOTALE EIENDELER		1.071.940	988.554
EGENKAPITAL OG GJELD			
Aksjekapital		8.945	8.945
Overkursfond		5.663	5.663
Total innskutt egenkapital		14.608	14.608
Annen egenkapital		360.677	425.386
Total opptjent egenkapital		360.677	425.386
Minoritetsinteresser		909	631
Total egenkapital	2	376.194	440.625
Pensjonsforpliktelser	5	4.451	4.342
Utsatt skatt	7	0	669
Totale avsetninger for forpliktelser		4.451	5.011
Pantegjeld/leaseforpliktelser	16	598.105	495.000
Annen langsiktig gjeld		1.728	235
Total langsiktig gjeld		599.833	495.235
Utbytte		0	15.789
Annen kortsiktig gjeld	15	91.463	31.893
Total kortsiktig gjeld		91.463	47.683
TOTAL EGENKAPITAL OG GJELD		1.071.940	988.554
Garantier og langsiktige certepartiforpliktelser	19		
Pantstillelser	16		

Styret i Leif Höegh & Co
Oslo, 24. mars 2000

Einar Kloster
Truls Bergersen

Karl Otto Gilje

Thor Jørgen Guttormsen
Administrerende direktør

Truls Holthe
Westye Hoegh
Styreformann

1999 årsrapport 1999

Kontantstrømoppstilling
Konsernet

(USD 1.000)	1999	1998	1997
KONTANTSTRØMMER FRA			
OPERASJONELLE AKTIVITETER			
Resultat før skattekostnad	(40.619)	55.507	73.879
Periodens betalte skatt	(4.105)	(1.497)	(3.879)
Tap/(gevinst) ved salg av anleggsmidler	3.563	(1.383)	(5.159)
Ordinære avskrivninger	37.726	31.766	28.073
Nedskrivning anleggsmidler	0	12.500	0
Resultat tilknyttede selskaper	49.501	(6.759)	(15.408)
Endringer i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld	31.800	(19.083)	(4.841)
Endring i andre tidsavgrensningsposter	(4.853)	(220)	(13.998)
Inn-/ (utbetalinger) ved kjøp og salg av verdipapirer	6.666	(10.637)	40.437
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	79.678	60.194	99.107
KONTANTSTRØMMER FRA			
INVESTERINGSAKTIVITETER			
Salg av varige driftsmidler	42.474	9.947	68.400
Kjøp av varige driftsmidler	(132.149)	(87.223)	(146.458)
Betalt på nybyggingskontrakter	(10.524)	(50.719)	(14.172)
Salg av aksjer og andeler i andre foretak	65.976	26.447	24.697
Kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	(133.467)	(8.031)	(16.051)
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	(167.689)	(109.579)	(83.584)
KONTANTSTRØMMER FRA			
FINANSIERINGSAKTIVITETER			
Opptak av langsiktig gjeld	148.205	114.600	87.700
Nedbetaling av langsiktig gjeld	(45.100)	(42.600)	(46.700)
Inn-/ (utbetalinger) langsiktige fordringer	3.885	(3.486)	3.243
Utbetalinger av utbytte	(15.789)	(16.327)	(49.612)
Netto likviditetsendring fra finansiering	91.201	52.187	(5.369)
NETTO ENDRING I KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER	3.190	2.802	10.154
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 01.01.	53.421	50.619	40.465
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 31.12.	56.611	53.421	50.619

Noter
Konsernet

NOTE 1 REGNSKAPSPRINSIPPER

Regnskapene er utarbeidet i henhold til regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk i Norge. De viktigste regnskapsprinsippene som konsernet følger er beskrevet nedenfor.

A) KONSOLIDERINGSPRINSIPPER

Konsernselskaper

LHC Konsernet inkluderer morselskapet LHC og selskaper hvor LHC direkte eller indirekte har flertall av den stemmeberettigede kapital (se dog C).

Som spesifisert i Note 12 har LHC også enkelte datterselskaper som ikke er konsolidert. Disse selskapene er agentkontorer og/eller mindre selskaper med svært begrenset aktivitet og er ubetydelige for konsernets regnskaper. Konsernregnskapet utarbeides etter ensartede prinsipper, ved at datterselskapet følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet.

Selskaper som inngår i konsernregnskapet føres både i USD og lokal valuta. I konsernregnskapet er de regnskapsførte tall i USD benyttet (se dog siste prinsippnote vedrørende enkelte tilnærminger i de sammenliknbare tall som opprinnelig var utarbeidet i NOK).

Eliminering av interne balanser, transaksjoner, resultater og aksjer

I konsernets regnskaper er alle interne balanser, transaksjoner og resultater oppstått mellom konsernselskaper eliminert.

Aksjer i datterselskaper er eliminert ved kjøpsverdimetoden ved at vederlag på overtagelses- eller etableringstidspunktet utover bokført egenkapital blir fordelt på de aktuelle eiendeler og avskrevet ordinært over antatt økonomisk levetid i konsernregnskapet.

Mindreverdier er behandlet tilsvarende, og resultatføres som reduksjon av ordinære avskrivninger. Ikke allokert merverdi klassifiseres som goodwill og avskrives lineært over 10-20 år etter en konkret vurdering. Ved trinnvise oppkjøp legges verdien av identifiserte eiendeler og gjeld på konserndannelsestidspunktet til grunn. Endringer i merverdier/mindreverdier i identifiserte eiendeler og gjeld mellom tidligere kjøp og verdiene på konserndannelsestidspunktet, føres direkte mot konsernets egenkapital.

B) SEGMENTRAPPORTERING

Inndelingen i virksomhetsområder er basert på konsernets interne styring og rapportering i tillegg til vurdering av risiko- og avkastningsprofil. Transaksjoner mellom konsernets virksomhetsområder skjer til markedspris og elimineres i konsernregnskapet.

C) DELTAGELSE I ANDRE SELSKAPER

Selskapets deltagelse i felleskontrollerte virksomheter er inkludert i henhold til bruttometoden i regnskapet. Bruttometoden innebærer at inntekter, kostnader, eiendeler og gjeld er inkludert i regnskapet med LHCs eierandel.

Fleire skip eiet av LHC konsernet opererer under forskjellige pool-avtaler. Deltagere er de selskapene som deltar med skip og inkluderer, i tillegg til LHC og datterselskaper, utenforstående partnere. Poolene behandles regnskapsmessig som felleskontrollerte virksomheter. Inntekter, eiendeler og gjeld er inkludert i konsernets regnskaper i henhold til konsernselskapenes deltagelse. Selskaper, hvor LHC eier eller kontrollerer mellom 20% og 50%, og hvor selskapet ikke er felleskontrollert, er inkludert i regnskapet og i henhold til egenkapitalmetoden dersom investeringene er av langsiktig karakter.

Andre langsiktige aksjeplasseringer og kommandittandeler er inkludert til anskaffelseskost, med nedskrivning til virkelig verdi hvis verdifallet skyldes årsaker som ikke kan antas å være forbigående. Nedskrivning reverseres når grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er tilstede. I morselskapets regnskap er investeringer i datterselskaper, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter vurdert tilsvarende.

D) AVSKRIVBARE EIENDELER

Avskrivbare eiendeler er inkludert i balansen til kostpris fratrukket ordinære avskrivninger og nedskrivninger.

Den lineære metode for ordinære avskrivninger er benyttet for skip basert på 25 års økonomisk levetid fra skipet var nytt. Bulkskipene avskrives over 20 år og gass-skipene avskrives over 30 år. Det er tatt hensyn til skrapverdien ved slutten av avskrivningsperioden. Avskrivninger på kontorinventar er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

Det foretas nedskrivning av skip til markedsverdi dersom skipets forventede udiskonterte fremtidige kontantstrømmer er lavere enn bokført verdi. Nedskrivning reverseres når grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er tilstede.

E) NYBYGNINGSKONTRAKTER

Innbetalte beløp på nybyggingskontrakter er aktivert inklusive renter.

F) VALUTA

Pengeposter i utenlandsk valuta er bokført til årsavslutningskurser. Valutagevinst eller -tap er inkludert under finansielle poster i resultatregnskapet.

Noter konsernet

Terminkontrakter som ikke er sikringskontrakter, er vurdert samlet til laveste av termin- og markedskurs. Netto urealiserte tap utgiftsføres. Gevinst/tap på terminkontrakter inngått for å konvertere valutaeksposeringen i likvide midler fra NOK til USD er inntekts-/utgiftsført. Følgende årsavslutningskurs er benyttet: NOK/USD 8,04.

G) KOSTNADER RELATERT TIL NYE LÅN

Alle kostnader relatert til nye lån balanseføres og kostnadsføres over lånets løpetid. Ved refinansiering kostnadsføres resterende aktiverte beløp.

H) LEASING

Rettigheter og forpliktelser for skip innleid gjennom finansielle leasingavtaler er balanseført og klassifisert som skip og langsiktig gjeld. Renteelementet i leasebetalingen er inkludert i rentekostnader, og kapitalelementet i leasebetalingen er behandlet som avdrag på gjeld. Leaseforpliktelsene er den gjestående del av hovedstolen. Rettigheter for skip utleid gjennom finansielle leasingavtaler er balanseført og klassifisert som langsiktig fordring. Renteelementet i leasebetalingen er inkludert i renteinntekter, og kapitalelementet i leasebetalingen er behandlet som avdrag på fordringen.

I) FINANSIELLE OMLØPSMIDLER

Markedsbaserte finansielle omløpsmidler som inngår i en handelsportefølje vurderes til virkelig verdi, mens andre markedsbaserte finansielle omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Finansielle omløpsmidler i form av aksjer og obligasjoner som ikke inngår i en handelsportefølje forvaltes som separate porteføljer og verdssettes på porteføljebasis. Opsjonspremie er nettet mot aksjer. Urealiserte tap på finansielle instrumenter som ikke rentesikrer lån resultatføres.

J) INNTEKTSFØRINGSPRINSIPP

Inntekter og kostnader relatert til skipenes overgangsreiser periodiseres ut fra det antall dager reisen varer før og etter årsskiftet.

K) T/C-KONTRAKTER OG FRAKTKONTRAKTER

Langsiktige T/C-kontrakter og andre fraktkontrakter blir verdimessig vurdert ved årsskiftet og eventuelle beregnede tap blir avsa. Vurderingene foretas på porteføljebasis for kontrakter som vedrører en sammensatt operasjon.

L) PERIODISK VEDLIKEHOLD

I forbindelse med dokking av skip vil de påkostninger og utbedringer som pålegges av klassen aktiveres og avskrives over tiden frem til neste klasse/dokking (gjennomsnittlig 30 måneder). Det samme gjelder kostnadene ved klasesertifisering. Ved kjøp av brukte skip og ved levering av nybygg vil en del av kostprisen bli fratrukket og aktivert som klassekostnad. Ved salg av skip vil kostnadsføring av aktiverte kostnader klassifiseres som en del av gevinst/tap. Annet vedlikehold belastes driften løpende.

M) BUNKERS OG ANDRE BEHOLDNINGER

Beholdninger er verdsatt til det laveste av anskaffelseskost etter FIFO-prinsippet og virkelig verdi.

N) EKSTRAORDINÆRE POSTER

Etter de kriterier som selskapet legger til grunn for å klassifisere inntekter og utgifter under denne kategori må postene være både uvanlige, uregelmessige og av betydelig størrelse for å kunne klassifiseres som ekstraordinære. Effekten av endringer i regnskapsprinsipper og korrigeringer av feil foretas mot egenkapitalen.

O) PENSJON OG PENSJONSFORPLIKTELSER

Pensjoner og pensjonsforpliktelser er inkludert i resultatregnskapet og balansen i henhold til foreløpig norsk regnskapsstandard. Netto pensjoner for året omfatter periodens pensjonsopptjening beregnet inklusive fremtidig lønnsvekst og tillagt estimert rente på forpliktelsen, fratrukket estimert avkastning på pensjonsmidlene og eventuelle virkninger av endringer i planer og estimater.

P) SKATT

Skattekostnaden omfatter både periodens betalbare skatt og endringer i utsatt skatt. For den del av virksomheten som faller utenfor rede-ribeskatningen er utsatt skatt/skattefordel beregnet med 28% av de midlertidige forskjeller samt skattemessig underskudd til fremføring. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet og nettoført. Netto utsatt skattefordel som er sannsynliggjort gjennom fremtidig inntjening balanseføres som immateriell eiendel.

Nåverdien av utsatt skatt knyttet til de midlertidige forskjellene i selskapene som er underlagt rede-ribeskatning, er vurdert som uvesentlig da selskapet ikke forventer at den skattepliktige inntekt disse midlertidige forskjellene representerer vil materialisere seg i

Noter konsernet

overskuelig fremtid. Vurderingen er basert på selskapets utbyttepolitikk, likviditetsreservene, skipenes markedsverdier og den frie beskattede egenkapital i de deler av konsernet som ligger utenfor det nye skattesystemet, samt selskapets intensjon om å opprettholde sine rederiaktiviteter.

Q) KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. I kontanter og kontantekvivalenter inngår ikke finansielle instrumenter med forfall mer enn 3 måneder fra anskaffelse og aksjer.

R) BETINGEDE FORPLIKTELSER OG EIENDELER

Det foretas avsetninger for betingede tap som er sannsynlige og kvantifiserbare. Betinget gevinst inntektsføres ikke.

S) ESTIMATER

Regnskapene er basert på tilgjengelig informasjon på tidspunkt for regnskapsavleggelse. Effekten av endringer i estimater regnskapsføres i samme periode som estimatene endres.

T) MAKESKIFTE AV LIKE EIENDELER

Makeskifter knyttet til restrukturering av virksomhet i annen form og andre omorganiseringer betraktes ikke som realisasjon dersom den videreførte virksomhet har samme risikoprofil som før reorganiseringen.

U) KLASSIFISERING AV BALANSEPOSTER

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år fra anskaffelsestidspunktet/opptakstidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

V) FORDRINGER

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap.

W) ENDRING AV REGNSKAPSPRINSIPPER

Som følge av regnskapsloven av 1998 har selskapet med virkning fra 1. januar 1999 endret flere regnskapsprinsipper. Følgende vesentlige endringer er foretatt:

- Pengeposter i utenlandsk valuta under anleggsmidler og langsiktig gjeld omregnes til balansedagens kurs mot tidligere historiske kurser.
- Markedsbaserte finansielle omløpsmidler som inngår i en handelsportefølje vurderes til virkelig verdi, men ble tidligere vurdert til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.
- Nybygg aktiveres nå kun med innbetalinger, mens tidligere ble kontraktsprisen aktivert i sin helhet, og utestående kontraktsforpliktelser presentert som gjeld.
- Første års avdrag på langsiktig gjeld, som tidligere ble vist som kortsiktig, presenteres under langsiktig gjeld.
- Antatt utnyttbar netto utsatt skattefordel aktiveres. Denne ble tidligere ikke oppført som eiendel.
- Selskapets transaksjoner og kontantstrømmer skjer i det alt vesentlige i USD. Selskapets konsernregnskap er derfor utarbeidet i denne valuta. Ved omregning av balansen for tidligere år er det lagt historiske kurser til grunn for skip og andre ikke monetære eiendeler og gjeldsposter. Monetære eiendeler og gjeldsposter er omregnet til balansedagens kurs. For enkelte poster er det gjort praktiske tilnærminger. Ved omregning av resultatregnskap er gjennomsnittskurser lagt til grunn. Avskrivninger er omregnet til historiske kurser. Gevinst/tap ved avhendelse av skip og omsettelige verdipapirer er beregnet direkte i USD.
- Effekter av endringer i regnskapsprinsipper føres direkte mot egenkapitalen.
- Resultat og balanse er reklassifisert som følge av oppstillingsplanen i regnskapsloven av 1998
- De sammenlignbare tall for tidligere år er omarbeidet for å reflektere de ovenfor nevnte endringer.

Noter konsernet

NOTE 2 EGENKAPITAL OG EFFEKTER VED INNØFØRING AV REGNSKAPSLOVEN AV 1998

LHC har i 1999 implementert Regnskapsloven av 1998 og sammenligningstallene er omarbeidet.

<i>(USD 1.000)</i>	Aksje- kapital	Overkurs- fond	Annen egenkapital	Minoritets- interesser	Totalt
Egenkapital 31.12.98 *	8.945	5.663	423.023	631	438.262
Implementering av markedsverdiprinsippet			2.363		2.363
Egenkapital 01.01.99 i henhold til regnskapsloven av 1998	8.945	5.663	425.386 (27.119)	631	440.625 (27.119)
Konsolidering Unicool					402
Tilgang minoritet				402	
Årets resultat			(37.590)	(124)	(37.714)
Egenkapital 31.12.99	8.945	5.663	360.667	909	376.194

* For reklassifisering av egenkapitalen vises det til morselskapets egenkapitalnote.

NOTE 3 VESENTLIGE ENKELTRANSASJONER OG HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

LHC inngikk avtale om avhendelse av linjevirksomheten. I tillegg har LHC i 1999 avhendet sine aksjer i Bona Shipholding Ltd. for aksjer i TK. Videre har LHC inngått avtale om erverv av ytterligere 50% av aksjene i Unicool Ltd., slik at LHC har økt sin eierandel til 100%. Det er ikke utarbeidet proforma finansiell informasjon som om Unicool hadde vært eiet 100% fra og med 1997 i det effekten på regnskapene ikke er vesentlig. De totale driftsinntektene ville ha økt med ca 18% pr år. Nettoresultatet og resultat pr aksje påvirkes kun i helt ubetyde-
lig grad. Økningen i sum eiendeler representerer mindre enn 10% av konsernets totalbalanse. Forøvrig vises det til Note 17 (Virksomhetsrapportering). Unicool har etter årsskiftet inngått avtale om salg av 3 skip.
I januar 2000 ble det inngått avtale med UIH om kjøp av UIHs 50% eierinteresse i den virksomheten som omfattes av HUAL for USD 390 millioner. Kjøpet omfatter 7 bilskip, 50% av aksjene i JVL (inklusive andel av gjeld i selskapet) og 50% av aksjene i HUAL. I tillegg omfatter avtalen leie av to skip i 6 år med kjøpsforpliktelser ved utløpet av perioden.

NOTE 4 ANDRE DRIFTSKOSTNADER

<i>(USD 1.000)</i>	1999	1998	1997
Tjenester	5.243	3.711	4.382
Dokkingkostnader	5.080	4.374	5.230
Reservedeler/forbruksartikler	24.147	20.941	26.293
Havari	6.040	2.386	2.403
Forsikringer	4.086	4.241	4.664
Administrasjonsutgifter drift/annet	6.603	5.831	6.503
Endring pensjonsforpliktelser	(183)	o	(565)
Tonnasjeskatt	566	663	283
Diverse driftskostnader	2.008	o	o
Totalt	53.590	42.147	49.193

Noter konsernet

NOTE 5 LØNNSKOSTNADER, PENSJONER, ANTALL ANSATTE, GODTGJØRELSE, LÅN TIL ANSATTE MM.

<i>(USD 1.000)</i>	1999	1998	1997
Lønninger u/sjømenn	18.340	17.245	16.931
Arbeidsgiveravgift	4.101	4.050	4.102
Pensjonskostnader	(398)	(133)	(283)
Andre ytelser	794	711	731
Sum	22.837	21.873	21.481

LHC Konsernets administrasjonskostnader som relaterer seg til operasjon og drift av skip er inkludert i henholdsvis «Reiseavhengige kostnader» og «Andre driftskostnader».
Posten «Generelle administrasjonskostnader» består derfor av kostnader relatert til konsernets toppledelse og stab i tillegg til finans og økonomi.
Gjennomsnittlig antall kontoransatte for konsernet i løpet av regnskapsåret har vært 426 (402 i 1998 og 384 i 1997). Antall sjømenn har vært 1.506 (1.460 i 1998 og 1.220 i 1997).

For ytelser til ledende ansatte se note 3 i morselskapet.

Honorar til revisor:	1 999	1 998	1 997
Revisjon	542	490	496
Rådgivning	76	41	41
Sum	618	531	537

Pensjoner

LHC har egen pensjonskasse for sine ansatte. Pensjonsordningen gir 66% av den faste årslønn (begrenset til 12G) ved fratredelse i alderspensjon etter 30 års opptjeningstid. I tillegg til alderspensjon yter pensjonskassen uføre-, ektefelle- og barnepensjon. Alle pensjonsytelser samordnes med forventet ytelse fra Folketrygden.
I tillegg til de pensjonsforpliktelsene som dekkes gjennom pensjonskassen, har LHC pensjonsforpliktelser som ikke kan dekkes av midlene i den kollektive ordningen. Forpliktelsene gjelder tilleggspensjoner for lønn utover 12G (opp til 24G) samt førtidspensjoner.

	1999	1998	1997
Ved beregning av de fremtidige pensjoner er følgende forutsetninger lagt til grunn:			
Diskonteringsats	6%	6%	6%
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	7%	7%	7%
Lønnsregulering/inflasjon	4%	4%	4%
Pensjonsregulering	2%	2%	2%
Årets pensjonskostnad fremkommer slik (USD 1.000):			
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	(737)	(663)	(990)
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	(1.317)	(1.325)	(1.555)
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	1.435	1.590	1.696
Amortisering	221	265	566
Netto pensjonskostnad	(398)	(133)	(283)
Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler pr 31. desember (USD 1.000):			
Forpliktelser	(23.726)	(24.474)	
Pensjonsmidler	21.283	22.105	
Netto pensjonsmidler/(-forpliktelser)	(2.443)	(2.368)	
Ikke resultatført virkning av estimatendringer og forskjell mellom forventet og faktisk avkastning, samt endring i pensjonsplan (USD 1.000)	(2.008)	(1.973)	
Balanseført netto pensjonsmidler/(-forpliktelser) (USD 1.000)	(4.451)	(4.342)	
Antall personer:			
Pensjonister	220	220	
Aktive	174	174	

Noter konsernet

NOTE 6 ANDRE FINANSINNTEKTER OG -KOSTNADER

(USD 1.000)	1999	1998	1997
Utbytte	2.475	3.844	3.393
Gevinst/tap aksjer/obligasjoner	2.077	(5.036)	2.262
Valutagevinst/tap	(5.019)	3.865	5.191
Verdiregulering av finansielle omløpsmidler i en handelsportefølje	2.944	(4.313)	(18.092)
Verdiregulering av andre finansielle omløpsmidler	0	(301)	0
Andre poster	1.499	(531)	1.412
Totalt	3.976	(2.472)	(5.834)

NOTE 7 SKATT

Årets skattekostnad:			
(USD 1.000)	1999	1998	1997
Betalbar skatt (hovedsakelig i utlandet)	1.647	1.856	3.958
Ordinær endring utsatt skatt	(4.552)	2.412	4.099
Skattekostnad	(2.905)	4.268	8.057

I tillegg er det utgiftsført USD 674.000 i tonnasjeskatt under andre driftskostnader. Konsernet hadde ingen skattepliktig inntekt i de rederibeskattede datterselskaper.

Skatteeffekten av skatteøkende/(skattereduserende) forskjeller*	31.12.1999	31.12.1998
Utenfor rederibeskattede selskaper:		
Aksjer	1.594	7.295
Pensjonsforpliktelser	(1.246)	(1.289)
Annen kortsiktig gjeld	(1.413)	(469)
Fremførbart underskudd**	(13.119)	(4.868)
Begrensning i utsatt skattefordel	5.596	0
Sum	(8.588)	669

*Inkluderer 28% skatt på LHCs andel av netto overskudd i utenlandske tilknyttede selskaper.
** Fremføringsperioden for det fremførbare underskuddet utløper 2009 for USD 4,7 millioner og er ubegrenset for USD 8,7 millioner

28% skatt av resultat før skatt	(11.373)	15.542
Permanente forskjeller	41	(132)
Resultater vedrørende rederibeskattede selskaper	8.520	(11.142)
Innkonsolidering Unicool/avhendelse av Bona	(5.689)	0
Begrensning i utsatt skattefordel	5.596	0
Beregnet skattekostnad	(2.905)	4.268

Egenkapital innenfor rederibeskattede selskaper:	30.12.1999	30.12.1998
Innbetalt kapital*	335.659	374.419
Negativ konto for beskattet inntekt	(501.719)	(501.719)
Beskattet egenkapital innenfor rederibeskattede selskaper:	(166.060)	(127.300)

Negativ konto for beskattet inntekt	501.719	501.719
Akkumulert opparbeidet, ikke beskattet, inntekt	102.167	125.857
Sum ubeskattet egenkapital innenfor rederibeskattede selskaper:	603.886	627.576

Valutakurs ved etablering av det rederibeskattede selskap er lagt til grunn for omregning til USD av innbetalt kapital og konto for beskattet inntekt.

* Selskapet er i diskusjon med Sentralskattekontoret angående størrelsen på innbetalt kapital basert på beregninger ved overgang til rederibeskatning for 1996. Dersom Sentralskattekontorets syn legges til grunn reduseres innbetalt kapital med USD 65 millioner.

Noter konsernet

NOTE 8 FINANSIELL MARKEDSRISIKO/FINANSIELLE INSTRUMENTER UTENFOR BALANSEN

Selskapet benytter seg av ulike finansielle instrumenter i forbindelse med styringen av finansiell risiko.

Renterisiko
Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av at deler av selskapets gjeld har flytende rente. Pr årsskiftet var all gjeld flytende.

Valutarisiko
Selskapet er i en viss grad utsatt for valutarisiko i og med at enkelte kostnader er i andre valutaer enn USD.

Terminhandler pr 31.12.1999:		Beløp	Gjennomsnittlig forwardkurs	Forfall (år)	Gevinst/(Tap) i USD 1.000
Salg USD/kjøp NOK	USD	8.000.000	8,0585	2000	25
Salg USD/kjøp EUR	USD	4.052.200	1,0131	2000	(23)

Valutaswapper pr 31.12.1999:		Beløp	Gjennomsnittlig forwardkurs	Forfall (år)	Gevinst/(Tap) i USD 1.000
Salg USD/kjøp NOK	USD	1.000.000	9,0369	2000	124
Salg DEM/kjøp NOK	DEM	5.000.000	4,2920	2000	62
Salg SEK/kjøp USD	SEK	69.558.824	8,0200	2000	(386)

Valutaopsjoner pr 31.12.1999:		Under liggende beløp	Forfall (år)	Gevinst/(Tap) i USD 1.000
	USD	49.000.000	2000	139

Kreditrisiko og likviditetsrisiko.
Kreditrisiko og likviditetsrisiko anses som lav.

NOTE 9 LANGSIKTIGE FORDRINGER

(USD 1.000)	1999	1998
Lån til ansatte	734	477
Andre langsiktige fordringer	7.134	3.952
Sum	7.868	4.429

NOTE 10 BANKINNSKUDD

(USD 1.000)	1999	1998
Spesifikasjon pr valuta:		
USD	34.788	31.447
NOK	4.068	1.974
GBP	11.269	412
Andre	6.486	19.588
Totalt	56.611	53.421

Av totale bankinnskudd stod et beløp tilsvarende USD 11,6 millioner på sperret konto. Av dette stod USD 0,82 millioner på skattetrekskonto og USD 11 millioner (GBP 6,8 millioner) var deponert i forbindelse med leasingavtalen for HUAL TRADER. Konsernet har en kassekredittd med limit på USD 16 millioner, hvorav USD 11,6 millioner er benyttet.

Noter konsernet

NOTE 11 OMSETTELIGE VERDIPAPIRER

(USD 1.000)	1999	1998
Sertifikater	-	1.316
Obligasjoner, norske	54.534	48.289
Obligasjoner, annen valuta	18.456	16.842
Rene aksjer verdsatt til markedsverdi	4.108	13.072
Rene aksjer verdsatt til laveste verdis prinsipp	6.036	2.981
Aksjer med skrevne kjøps-/salgsopsjoner / shortposisjoner	12.355	17.368
Aksjer med garantert salgspris	5.509	9.211
Markedsverdi solgte opsjoner	(3.719)	(5.790)
Totalt - aksjer og opsjoner	24.289	36.842
Andre verdipapirer	918	1.574
TOTALT	98.197	104.863

Urealiserte gevinster på verdipapirer som verdsettes til lavest av kost og markedsverdi utgjør USD 1 million. Anskaffelseskost for aksjer/opsjoner som er verdsatt til markedsverdi prinsippet er USD 18 millioner.

Obligasjoner, norske:	Durasjon, år	Anskaffelses-kost	Markedsverdi
Norske Stat	2,1	4.054	3.932
Diverse med kommunal-/fylkesgaranti	2,3	2.388	2.290
Finansinstitusjoner	4,3	20.715	20.742
Private utstedere	4,8	26.939	26.555
Påløpte renter		1.015	1.015
Totalt	4,3	55.110	54.534

Obligasjoner, annen valuta:	Durasjon, år	Anskaffelses-kost valuta	Anskaffelses-kost	Markedsverdi
USD	6,9	15.557	15.557	15.423
DEM	3,8	4.914	2.652	2.643
Påløpte renter			389	389
Totalt			18.598	18.456

Totalt hadde LHC pr 31.12.1999 28 opsjonsavtaler med skrevne kjøpsopsjoner på 20 børsnoterte selskaper. Bokført verdi til de underliggende aksjene var USD 8,6 mill. Normal forfall er 3–4 måneder etter inngåelse av avtalene med innlåsningskurs 5–10% under anskaffelseskost for aksjene. Dette tilsier at risikoen ved aksjeinnhaver er rundt 30% av risikoen ved et aksjekjøp uten skrevne kjøpsopsjoner. De underliggende aksjene er stilt som sikkerhet for opsjonene. Bokført verdi av aksjer med garantert salgspris var pr 31.12.1999 USD 5,5 mill. De underliggende aksjene er stilt som sikkerhet for avtalene. Gjennomsnittlig bindingstid er ca 60 dager.

Aksjer med standardiserte opsjoner utgjorde USD 3,7 millioner. Utstedelse av standardiserte opsjoner resulterte i et mindre sikkerhetskrav som er dekket av statsobligasjoner, aksjer og et mindre kontantbeløp. Risikoen ved disse posisjonen er rundt -10%, dvs at en nedgang i de aktuelle selskapenes aksjekurser på 1% vil medføre en oppgang i posisjonens verdi på ca 0,10%

Noter konsernet

NOTE 12 AKSJER (ANLEGGSMIDLER)

(USD 1.000)	1999	1998
Aksjer i tilknyttede selskaper: (se spesifikasjon nedenfor)	28.818	111.590
Aksjer i andre selskaper: Andre selskaper	49.657	1.641
Totalt	78.475	113.231

Spesifikasjon tilknyttede selskaper:

(USD 1.000)	Anskaffelses-tidspunkt	Forretnings-kontor	Eier-andel i %	Stemme-andel i %
Firma				
Euro Marine Carrier B.V.	1990	Amsterdam	24,5	24,5
Frigorifico Frutero SA	1991	Montevideo	26,6	26,6
Eco Shipping Ltd	1997	Liberia	19,0	19,0
C/S Shipping Australia	1995	Brisbane	50,0	50,0
Lawhill Shipping Ltd	1997	Liberia	81,0	81,0
Lady Navigation	1998	Liberia	20,0	20,0
HFS Philippines Inc.	1998	Manila	25,0	25,0
LHC Real Estate Philippines Inc	1998	Manila	40,0	40,0
Gorthon Lines AB	1998	Helsingborg	30,1	49,9
Parten Rederei M.V. Spring Bee	1989	Liberia	5,0	5,0

	1999 Gorthon Lines AB	1999 Bona Ship- holding Ltd	1999 Andre	1999 sum	1998 sum	1997 sum
Balanseført egenkapital på kjøpstidspunktet	16.012	112.000	2.157	138.259		
Merverdi	9.381	8.000		9.381		
Anskaffelseskost	25.483	120.000	2.157	147.640		
Avskrevet merverdi pr 31.12.1999	8.443	0	0	8 443		

Beregning av årets resultatandel

Andel årets resultat	1.220	0	896	2.116	6.759	15.408
Avskrivning merverdier	938	0	0	938	0	0
Årets resultatandel	282	0	896	1.178	6.759	15.408

Beregning av bokført verdi pr 31.12.1999

Inngående balanse 01.01.1999	12.252	97.181	2.157	111.590		
Årets resultatandel	282	0	896	1.178		
Tap ved avhendelse	0	(50.679)	0	(50.679)		
Tilgang i perioden	13.231	0	0	13.231		
Avgang i perioden	0	(46.502)	0	(46.502)		
Utgående balanse 31.12.1999	25.765	0	3.053	28.818		

Identifiserte merverdier avskrives lineært over driftsmidlenes gjenværende levetid.

Noter konsernet

NOTE 13 VARIGE DRIFTSMIDLER

	Kostpris	Tilgang	Avgang	Akk. avskriv- ninger	Akk. nedskriv- ninger	Bokført verdi	Årets avskriv- ninger	Årets avskriv- ninger	Årets avskriv- ninger
(USD 1.000)	01.01.1999	1999	1999	31.12.1999	31.12.1999	31.12.1999	1999	1998	1997
Skip	974.163	193.663	83.955	347.871	44.335*	691.665	36.396	29.530	26.014
Aktiverte klassekostnader	6.451	4.160	0	0	0	10.575	0	0	
Containere	3.197	0	0	1.193	0	2.004	320	320	320
Goodwill	1.722	0	0	1.075	0	647	173	325	325
Andre anleggsmidler	17.293	2.780	452	8.492	0	11.129	837	928	424
Totalt	1.002.789	200.603	84.407	358.631	44.335	716.020	37.226	31.103	27.083

Andre anleggsmidler består i alt vesentlig av biler og inventar. Avskrivninger på disse (USD 0,8 millioner) er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

* Akkumulerte nedskrivninger inkluderer nedskrivninger av skip i Unicolop på innkonsolideringstidspunktet.

	Anskaffelses- kost	Avskrivnings- plan	Begrunnelse
Goodwill			
PCL	1.722	10 år lineær	Forventet øk. levetid

NOTE 14 NYBYGNINGER OG NYBYGNINGSFORPLIKTELSE

Navn	Type	Verft	Andel	Levering	Bokført	Total kostpris
HUAL ASIA	Bilskip	Daewoo Heavy Industries Ltd	50%	1. kvartal 2000	22.191	27.750
HUAL EUROPE	Bilskip	Daewoo Heavy Industries Ltd	50%	4. kvartal 2000	16.150	27.750
LADY RASISCE	Kjøleskip	Split Shipyard	20%	1. kvartal 2000	3.134	5.600
LADY KORSELA	Kjøleskip	Split Shipyard	20%	3. kvartal 2000	2.474	5.600
Totalt					43.949	66.700

Kontraktsprisene er i USD. Aktiverte renter i byggeperioden utgjorde for 1999 USD 2,0 millioner (USD 0,9 millioner for 1998).

NOTE 15 ANNEN KORTSIKTIG GJELD

(USD 1.000)	1999	1998
Feriepenger, skattetrekk og arbeidsgiveravgift	2.513	1.579
Betalbar skatt	(438)	789
Tonnasjeskatt	739	921
Leverandørgjeld	12.016	395
Kortsiktige lån	33.260	395
Gjeld til poolpartnere og eksterne driftsoperatører	3.316	9.868
Periodiserte drifts- og administrasjonskostnader	10.648	14.079
Periodiserte pantegjeldsrenter	5.751	2.763
Diverse kortsiktig gjeld	23.659	1.104
Totalt	91.463	31.893

Noter konsernet

NOTE 16 PANTEGJELD OG LEASEFORPLIKTELSE/ ANNEN LANGSIKTIG GJELD

(USD 1.000)	Valuta	Bokført verdi 31.12.1999	Gjennom- snittlig rente	
Gjeld til kredittinstitusjoner	USD	598.105	6,46	
Nedbetalingsplan		31.12.1999	31.12.98	
Mindre enn 1 år		78.059	45.000	
Mellom 1 og 5 år		237.710	236.000	
Over 5 år		282.336	214.000	
Totalt		598.105	495.000	
Gjeld sikret ved pant		1999	1998	1997
Pantsatte eiendeler, balanseført verdi				
Containere		2.005	2.404	2.675
Skip		624.510	582.808	564.630
Sum		626.515	585.212	567.305

I tillegg til ovenstående pantesikringer er gjelden sikret med transport i inntekter og forsikringer. Avtalene inneholder ikke vesentlige misligholdsparaagrafer knyttet til finansielle forholdstall. Ett skip er finansiert gjennom en UK-lease.

NOTE 17 RAPPORTERING PÅ VIRKSOMHETSOMRÅDER

Virksomhetsområdene i LHC består av sjøverts transport. Konsernets rentebærende gjeld er ikke henført virksomhetsområdene da seg-mentene ikke har ansvar for egen finansiering. Det har ikke vært vesentlige transaksjoner mellom virksomhetsområdene i 1997, 1998 eller 1999.

(USD 1.000)	1999	HUAL 1998	1997	1999	1998	1997
Fraktinntekter, netto	227.350	232.696	222.359	95.905	104.364	106.304
Reiseavhengige kostnader	(103.157)	(94.273)	(99.076)	(39.222)	(33.259)	(29.671)
Leie innbefraktede skip	(49.214)	(60.139)	(54.192)	(38.591)	(44.290)	(39.209)
Drifts- og administrasjonskostnader	(22.777)	(16.083)	(15.297)	(19.145)	(14.770)	(14.630)
Driftsresultat før avskrivninger og salgsgevinster/(tap)	52.202	62.201	53.794	(1.053)	12.045	22.794
Salgsgevinster/(tap)				(98)	1.383	3.100
Ordinære avskrivninger	(15.208)	(8.860)	(7.905)	(8.140)	(8.488)	(9.040)
Nedskrivninger					(12.450)	
Driftsresultat	36.994	53.341	45.889	(9.291)	(7.510)	16.854
Bokført verdi skip	313.442	218.211	147.199	153.679	115.808	143.317
Netto rentefri gjeld	(5.270)	6.843	5.171	6.522	13.290	3.674
Investeringer i året	109.069	79.679	2.178	0	0	0

Noter konsernet

	Høegh Lines			Gass		
	1999	1998	1997	1999	1998	1997
Fraktinntekter, netto	126.153	126.345	137.855	15.153	12.625	12.594
Reiseavhengige kostnader	(77.053)	(66.171)	(74.057)	0	0	0
Leie innbefraktede skip	(18.214)	0	(377)	0	0	0
Drifts- og administrasjonskostnader	(27.899)	(33.732)	(39.054)	(6.902)	(4.215)	(4.626)
Driftsresultat før avskrivninger og salgsgvinster/(tap)	2.987	26.442	24.367	8.251	8.410	7.968
Salgsgvinster/(tap)	(3.574)					
Ordinære avskrivninger	(4.806)	(6.829)	(5.559)	(3.560)	(1.741)	(1.741)
Nedskrivninger						
Driftsresultat	(5.393)	19.613	18.808	4.691	6.669	6.227
Bokført verdi skip	99.441	142.734	147.473	34.217	32.967	20.748
Netto rentefri gjeld	254	10.000	4.083	1.140	0	137
Investeringer i året	0	2.089	44.592	8.762	13.960	0

	Tørrbulk			Adm/Annet		
	1999	1998	1997	1999	1998	1997
Fraktinntekter, netto	23.956	28.540	12.805	166	675	(560)
Reiseavhengige kostnader	(2.138)	(2.994)	(1.197)	(25)	(423)	12
Leie innbefraktede skip	(5.870)	(10.938)	(8.263)	0	0	0
Drifts- og administrasjonskostnader	(4.127)	(4.197)	(3.358)	(11.309)	(7.140)	(5.525)
Driftsresultat før avskrivninger og salgsgvinster/(tap)	11.821	10.411	(13)	(11.168)	(6.888)	(6.073)
Salgsgvinster/(tap)			3.140			
Ordinære avskrivninger	(4.697)	(4.697)	(1.774)	(319)	(319)	(319)
Nedskrivninger						
Driftsresultat	7.124	5.714	1.353	(11.487)	(7.207)	(6.392)
Bokført verdi skip	90.704	95.403	100.022			
Netto rentefri gjeld	159	1.185	273			
Investeringer i året	0	0	100.415			

NOTE 18 NÆRSTÅENDE PARTER

Leif Høegh & Co. leier kontorlokaler i Wergelandsveien 7 fra Høegh Invest AS, et selskap eiet av Høegh-familien. Leieforholdet omfatter 4.449 m2, pluss kjeller/lager og garasjeplasser, til en samlet årlig kostnad på USD 1,3 millioner (1999). Leiekontrakten gjelder frem til 31. desember 2010. Selskapet leier i tillegg representasjonslokaler i Prinsessealléen 8 fra Gadus AS, også eiet av Høegh-familien, til en samlet årlig leie på USD 0,2 millioner. Vedrørende lån til administrerende direktør se note 3 i morselskapet.

NOTE 19 GARANTIER OG LANGSIKTIGE CERTEPARTIFORPLIKTELSE

Konsernet er, som deltager i K/S-selskaper, ansvarlig for ikke innkalt ansvarskapital på USD 2,7 millioner. Certeptartiforpliktelser som forfaller senere enn et år etter balansedagen utgjør pr. 31. desember 1999 USD 3 millioner.

NOTE 20 RESULTAT PR AKSJE

Resultat pr aksje er beregnet ved å dividere konsernresultatet eksklusive reversering av utsatt skatt (rederibeskatningen) på antall aksjer. Antall aksjer har vært uforandret i 1999.

Resultatregnskap
Leif Høegh & Co

(NOK mill.)	Note	1999	1998
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER			
Fraktinntekter		142	133
Driftsinntekter på T/C basis		142	133
Personellkostnader	3	(47)	(45)
Andre driftskostnader		(76)	(66)
Ordinære avskrivninger		(2)	(2)
DRIFTSRESULTAT		17	20
Renteinntekter		7	2
Valutagevinst/(-tap)		(12)	29
Rentekostnader		(3)	(9)
Rentekostnader fra konsernselskap		(13)	(10)
Konsernbidrag		10	8
Nedskrivning av finansielle anleggsmidler		(340)	
Andre finansposter		(82)	5
RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD		(415)	45
Skattekostnad	4	(1)	(9)
ÅRSRESULTAT	2	(416)	36
Utbytte		0	120

Balanse 31.12.
Leif Höegh & Co

(NOK mill.)	Note	1999	1998
EIENDELER			
Varige driftsmidler	9	40	38
Totale varige driftsmidler		40	38
Aksjer i foretak i samme konsern	8	2.446	3.029
Lån til foretak i samme konsern		169	0
Aksjer i tilknyttede selskap	8	64	516
Andre aksjer	8	371	5
Langsiktige fordringer	6	21	15
Totale finansielle anleggsmidler		3.070	3.565
Totale anleggsmidler		3.111	3.603
Fordringer på foretak i samme konsern		230	162
Andre fordringer		4	3
Omsettelige verdipapirer	5	7	19
Bankinnskudd	7	8	16
Totale omløpsmidler		249	200
TOTALE EIENDELER		3.360	3.803
EGENKAPITAL OG GJELD			
Aksjekapital		60	60
Overkursfond		38	38
Total innskutt egenkapital		98	98
Annen egenkapital		2.860	3.276
Total opptjent egenkapital		2.860	3.276
Total egenkapital	2	2.958	3.374
Pensjonsforpliktelser	3	32	31
Totale avsetninger for forpliktelser		32	31
Pantegjeld/Leaseforpliktelser	10	18	21
Lån fra foretak i samme konsern		252	250
Annen langsiktig gjeld		5	0
Total langsiktig gjeld		275	271
Avsetning for utbytte		0	120
Annen kortsiktig gjeld		95	7
Total kortsiktig gjeld	11	95	127
TOTAL EGENKAPITAL OG GJELD		3.360	3.803
Garantier	13		

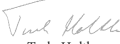
Styret i Leif Höegh & Co
Oslo, 24. mars 2000


Einar Kloster

Truls Bergersen


Karl Otto Gilje


Thor Jørgen Guttormsen
Administrerende direktør


Truls Holthe

Westlye Höegh
Styreformann

Kontantstrømoppstilling
Leif Höegh & Co

(NOK mill.)	1999	1998
KONTANTSTRØMMER FRA		
OPERASJONELLE AKTIVITETER		
Resultat før skattekostnad	(415)	29
Ordinære avskrivninger	2	2
Endringer i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld	18	(187)
Endring i andre tidsavgrensningsposter	5	(1)
Effekt av valutakursendringer	0	8
Inn-/ (utbetalinger) ved kjøp og salg av verdipapirer	12	(9)
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	(378)	(158)
KONTANTSTRØMMER FRA		
INVESTERINGSAKTIVITETER		
Salg av aksjer og andeler/tilbakebetaling kapital	1.046	294
Kjøp av aksjer og andeler/tilbakebetaling kapital	(376)	(66)
Inn-/ (utbetalinger) ved andre investeringer	(377)	32
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	493	261
KONTANTSTRØMMER FRA		
FINANSIERINGSAKTIVITETER		
Nedbetaling av langsiktig gjeld	(3)	(2)
Utbetaling av utbytte	(120)	(120)
Netto likviditetsendring fra finansiering	(123)	(122)
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	(8)	(19)
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 01.01.	16	35
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 31.12.	8	16

Noter

Leif Høegh & Co

NOTE 1 REGNSKAPSPRINSIPPER

Morselskapets og konsernets regnskapsprinsipper er identiske og det henvises derfor til Note 1 i konsernregnskapet. Morselskapets regnskap er avlagt i NOK.

Aksjer i datterselskap og tilknyttede selskaper er regnskapsført i henhold til kostmetoden.

NOTE 2 EGENKAPITAL, INKLUDERT EFFEKTER VED INNFORING AV NY REGNSKAPSLOV

(NOK mill.)	Aksje-kapital	Reserve-fond	Disposi-sjonsfond	Overkurs-fond	Annen EK	Sum
Egenkapital pr 31.12.1998	60	720	2.594			3.374
Overføring av reservefond til annen egenkapital		(682)			682	0
Overføring av reservefond til overkursfond		(38)		38		0
Overføring av disposisjonsfond			(2.594)		2.594	0
Egenkapital pr 01.01 1999 (i henhold til regnskapsloven av 1998)	60	0	0	38	3.276	3.374
Årets resultat					(415)	(415)
Egenkapital pr 31.12.1999	60	0	0	38	2.860	2.958

Aksjekapitalen består av (NOK):	Antall	Pålydende	Bokført
A-aksjer	30.000.000	2	60.000.000

Styret ble i 1998 gitt fullmakt til å kjøpe inntil 3.000.000 egne aksjer.

På den ekstraordinær generalforsamling 17.mars 2000 fikk styret fullmakt til å forhøye aksjekapitalen med inntil NOK 19 millioner.

NOTE 3 LØNNSKOSTNADER, PENSJONER, ANTALL ANSATTE, GODTGJØRELSE, LÅN TIL ANSATTE MM.

(NOK mill.)	1999	1998
Lønninger	38	34
Arbeidsgiveravgift	7	7
Pensjonskostnader	(4)	(3)
Andre ytelser	6	7
Sum	47	45

Gjennomsnittlig antall ansatte i løpet av regnskapsåret har vært 80 (81 i 1998).

Ytelser til ledende personer

(NOK mill.)	Administrerende direktør	Styret	Styreformann
Lønn	1,8		1,7
Pensjonskostnader			
Annen godtgjørelse		0,4	

Administrerende direktør i morselskapet har en avtale om lønn i 24 måneder ved oppsigelse før fylte 60 år. Lønn fra eventuell ny arbeidsgiver fratrekkes det berettigede beløp fra LHC. I tillegg har administrerende direktør en bonusordning med inntil 50% av årslønn basert på oppnådde måltall.

Viseadministrerende har en avtale om etterlønn i 18 mnd, samt bonus inntil 25% av årslønn basert på nøkkeltall. De andre medlemmene av styret har ingen godtgjørelser utover vanlig lønn.

Administrerende direktør har pr 31.12.1999 et lån på NOK 4 millioner. Lånet er inntil videre avdragsfritt med en rente på 5%.

Honorar til revisor

(NOK mill.)	1999	1998
Revisjon	1,2	0,8
Rådgivning	0,2	0,0
Sum	1,4	0,8

Noter Leif Høegh & Co

Pensjoner

LHC har egen pensjonskasse for sine ansatte. Pensjonsordningen gir 66% av den faste årslønn (begrenset til 12G) ved fratrørelse i alderspensjon etter 30 års opptjeningsstid. I tillegg til alderspensjon yter pensjonskassen uføre-, ektefelle- og barnepensjon. Alle pensjonsytelser samordnes med forventet ytelse fra Folketrygden.

I tillegg til de pensjonsforpliktelsene som dekkes gjennom pensjonskassen, har LHC pensjonsforpliktelser som ikke kan dekkes av midlene i den kollektive ordningen. Forpliktelsene gjelder tilleggspensjoner for lønn utover 12G (opp til 24G) samt førtidspensjoner.

	1999	1998
Ved beregning av de fremtidige pensjoner er følgende forutsetninger lagt til grunn:		
Diskonteringsats	6%	6%
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	7%	7%
Lønnsregulering/inflasjon	4%	4%
Pensjonsregulering	2%	2%
Årets pensjonskostnad fremkommer slik (NOK millioner):		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	(5)	(5)
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	(10)	(10)
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	11	11
Amortisering	1	1
Netto pensjonskostnad	(4)	(3)
Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler pr 31. desember (NOK millioner):		
Forpliktelser	188	183
Pensjonsmidler	171	168
Netto pensjonsmidler/(-forpliktelser)	(17)	(15)
Ikke resultatført virkning av estimatendringer og forskjell mellom forventet og faktisk avkastning, samt endring i pensjonsplan (NOK millioner)	(15)	(16)
Balanseført netto pensjonsmidler/(-forpliktelser) (NOK millioner)	(32)	(31)
Antall personer:		
Pensjonister	209	209
Aktive	134	134

NOTE 4 SKATT

(NOK mill.)	31.12.1999	31.12.1998
Skatteeffekten av skatteøkende/(skattereduserende) forskjeller:		
Markedsrelaterede verdipapirer	(1)	(1)
Aksjer	(100)	(4)
Pensjonsforpliktelser	(9)	(9)
Fremførbart underskudd	(20)	0
Begrensning i utsatt skattefordel	130	14
Sum	0	0
28% skatt av resultat før skatt	(116)	10
Permanente forskjeller (28%)	(1)	(1)
Begrensninger i utsatt skattefordel	116	0
Beregnet skattekostnad	(1)	9

Noter Leif Høegh & Co

NOTE 5 OMSETTELIGE VERDIPAPIRER

<i>(NOK mill.)</i>	1999	1998
Aksjer	7	19
Totalt	7	19

NOTE 6 LANGSIKTIGE FORDRINGER

<i>(NOK mill.)</i>	1999	1998
Lån til ansatte	5	3
Andre langsiktige fordringer	16	12
Sum	21	15

NOTE 7 BANKINNSKUDD

Av totale bankinnskudd sto et beløp tilsvarende NOK 2,8 millioner på skattetrekskonto (NOK 2,3 millioner i 1998).

NOTE 8 LANGSIKTIGE AKSJEINVESTERINGER

Selskap		Forretnings- kontor	Eier- andel i %	Stemme- andel i %	Bokført verdi (NOK mill.)
Aksjer i konsernselskaper					
Leif Høegh & Co Shipping AS	NOK	Oslo	100,0	100,0	2.165
Høegh Fleet Services AS	NOK	Oslo	100,0	100,0	1
HUAL AS	NOK	Oslo	50,0	50,0	1
Liquimarine Gandria Shipping AS	NOK	Oslo	50,0	50,0	0
Høegh Holdings B.V.	NLG	Amsterdam	100,0	100,0	131
Leif Høegh (U.K.) Ltd	GBP	London	100,0	100,0	0
Unicoil Ltd*	USD	Bermuda	49,8	49,8	132
Høegh/Oldendorff Indotrans Ltd	USD	Grand Cayman	100,0	100,0	7
Pacific Commerce Line Holding Ltd	USD	Vancouver	100,0	100,0	9
Avrista Ltd	GBP	London	100,0	100,0	0
Sub-total					2.446

* På basis av kjøpsprisen for de resterende 50,2% i Unicoil Ltd effektuert 7.1.2000, er den eksisterende investering pr 31.12.1999 nedskrevet med NOK 340 millioner.

Aksjer i tilknyttede og andre selskaper:

Selskap	Anskaffelses- tidspunkt	Forretnings- kontor	Eier- andel i %	Stemme- andel i %	Bokført verdi (NOK mill.)
Teekay Shipping	1999	Vancouver	8,1	8,1	366
Gorthon Lines	1998/99	Helsingborg	5,4	34,4	64
Andre selskaper					5
Sub-total					435

Noter Leif Høegh & Co

NOTE 9 VARIGE DRIFTSMIDLER

<i>(NOK mill.)</i>	Kostpris 01.01.99	Tilgang 1999	Avgang 1999	Akkumulerte avskrivninger 31.12.99	Bokført verdi 31.12.99	Av- skrivninger 1999
Containere	21	0	0	(8)	13	2
Andre anleggsmidler	84	15	(9)	(63)	27	6
Totalt	105	15	(9)	(71)	40	8

Andre anleggsmidler består vesentlig av biler og inventar. Avskrivninger på disse (NOK 6 millioner) er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

NOTE 10 PANTEGJELD OG LEASEFORPLIKTELSE/ ANNEN LANGSIKTIG GJELD

<i>(NOK 1.000)</i>	Valuta	Valutabeløp	Valutakurs	NOK	Gjennomsnittlig rente %
Spesifikasjon pr valuta	USD	2.287	8,0395	18.385	6,73
Gjeld til kredittinstitusjoner					
				1999	1998
Nedbetalingsplan:					
Mindre enn 1 år				2.572	2.432
Mellom 1 og 5 år				10.291	9.728
Over 5 år				5.522	9.296
Totalt				18.385	21.456
Gjeld sikret ved pant					
				1999	1998
Pantsatte eiendeler, balanseført verdi				0	0
Containere				12.874	14.928
Sum				12.874	14.928

NOTE 11 ANNEN KORTSIKTIG GJELD

<i>(NOK mill.)</i>	1999	1998
Feriepenger, skattetrekk og arbeidsgiveravgift	8	5
Betalbar skatt	0	3
Leverandørgjeld	2	0
Kortsiktige lån	84	1
Gjeld til poolpartnere og eksterne driftsoperatører	0	(2)
Periodiserte pantegjeldsrenter	1	0
Totalt	95	7

Noter Leif Høegh & Co

NOTE 12 AKSJONÆRER

Oversikt over de største aksjonærene pr 31.12.1999:

	A-aksjer	Stemandel
Høegh-familien	15.952.550	53,2%
Folketrygdfondet	1.500.000	5,0%
Storebrand Livsforsikring	971.750	3,2%
Odin Norge	947.000	3,2%
KLP Forsikring Aksjer	862.400	2,9%
Leif Høeghs Stiftelse	700.000	2,3%
Verdipapirfondet Avanse	663.700	2,2%
Bankers Trust Company	647.352	2,2%
Chase Manhattan Bank	490.571	1,6%
State Street Bank & Trust Co.	487.158	1,6%
Vital Forsikring ASA	392.620	1,3%
Gjensidige Nor Spareforsikring	357.105	1,2%
Odin Norden	353.060	1,2%
Sum	24.325.266	81,1%
Øvrige (eierandel < 300.000)	5.674.734	18,9%
Totalt antall aksjer	30.000.000	100,0%

Aksjer som eies av ledende ansatte, styret og nærstående:

Navn	Posisjon	Antall aksjer
Styret		
Einar Kloster		5.000
Karl Otto Gilje		4.000
Truls Holthe		1.000
Ledelsen		
Thor Jørgen Guttormsen	Administrerende direktør	725
Øyvind A. Brøymer	Viseadministrerende direktør	10.150
Totalt		20.875

NOTE 13 GARANTIER OG LANGSIKTIGE CERTEPARTIFORPLIKTELSE

Selskapet garanterer for USD 5,6 millioner (24,5%) av et lån opptatt av Euro Marine Carriers B.V. (EMC) i forbindelse med finansiering av to skip. EMC er eiet med 24,5% av Høegh Holdings B.V.

Revisors beretning
Leif Høegh & Co



REVISORSBERETNING FOR 1999

Til Generalforsamlingen i
Leif Høegh & Co ASA

Vi har revidert årsregnskapet for Leif Høegh & Co ASA for regnskapsåret 1999, som viser et underskudd på NOK 416 millioner for morselskapet og et underskudd på USD 37,7 millioner for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling, noteopplysninger og konsernregnskap. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og god revisjonsskikk i Norge. God revisjonsskikk krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og interne kontrollsystemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets og konsernets økonomiske stilling pr 31. desember 1999 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapskikk i Norge
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god regnskapskikk i Norge
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

ARTHUR ANDERSEN & Co.

Morten Drake
Statsautorisert revisor

Oslo,
24. mars 2000

Kontingents 1
4073 Stockholm
01 84 12 00 Sverke
01 83 89 89 Sverke

Storberken 1
Postboks 4000 Drøgen
0803 Bergen
05 50 39 30 Sverke
05 50 39 31 Sverke

Jernbygget 10
7010 Trondheim
07 88 20 00 Sverke
07 88 20 01 Sverke

Andersens Revisorskud 45 2254 Hørne
Bakke & Hørne Leven, 1210 Gårupstad
Hørne, 0710 2111
Andersens & Hørne AS, 0710 2111
Andersens & Hørne AS, 0710 2111
Andersens & Hørne AS, 0710 2111

Administrerende har ordet

Posisjonert for resultater

Vår strategi for å oppnå en optimal avkastning til våre aksjonærer er å være en ledende aktør innenfor utvalgte shippingsegmenter med industriell karakter. For å gjennomføre denne strategien har vi arbeidet mye med å:

- **Identifisere de kriterier som skal ligge til grunn for at et segment skal inngå blant våre hovedområder**

Kriterier som er tillagt vekt er følgende:

- 1 Høy inngangsterskel for nye aktører
- 2 Høyere avkastning over tid enn tradisjonell shipping
- 3 Mulighet til å bli en dominerende aktør innen sitt segment
- 4 Global eller regional virksomhet med integrerte løsninger
- 5 Mindre utsatt for svingninger i spotmarkedet
- 6 Tett integrasjon mot landbasert industriaktivitet

- **Sørge for at vår posisjon innenfor utvalgte segmenter blir styrket**

LHC-gruppen er strukturert som et konsern bestående av selskaper med klart definerte forretningsområder. De forretningsområder vi har valgt å satse på skal vi om mulig kontrollere selv (dvs. ha en eierandel over 50%). I en etableringsfase eller hvor størrelse gjør dette vanskelig, skal minimum et 50/50-eierskap bestrebes. De enkelte forretningsområder har selvstendig ledelse og egne styrer.

Finansiell kontroll og tilbakemelding både innenfor forretningsområdene og fra konsernnivå er helt nødvendig for et godt totalresultat. Standardisering av IT-systemer og et nytt regnskapssystem er viktige brikker i denne sammenheng og således sentrale konsernoppgaver.

- **Ta ansvar for at det er samsvar mellom våre avkastningskrav og den rolle vi kan spille for at våre kunder skal være tilfreds med vår service**

I det øyeblikket vi ikke kan bidra til våre kunders suksess, har vi utspilt vår rolle innenfor det angjeldende forretningsområdet. Vi må alltid søke å allokere kapital til de områder der vår innsats best kan møte et sterkt behov hos våre kunder.

Dette er nøkkelen til vår egen suksess og overlevelsesevne, og har blant annet gitt seg uttrykk i salget av vår linjeaktivitet. Vi vil arbeide videre på alle nivåer for å videreutvikle våre tjenester, vår struktur og vår organisasjon.

Det nye millennium starter opp med gode utsikter for verdens økonomier. Med en sammenfallende oppgang både i USA, Europa og Østen, kan vi i de nærmeste år få et spennende og godt marked for våre maritime transporttjenester.

1999 har vært et viktig år for å posisjonere oss i henhold til vår strategiske målsetting. Vi har nå et meget godt utgangspunkt for å skape fremtidige resultater.



Thor Jørgen Guttormsen
Administrerende direktør

LHC årsrapport 1999



LEIF HÖEGH & CO

Leif Höegh & Co. ASA

Wergelandsveien 7
Postboks 2596 Solli
N – 0203 Oslo

Tlf. 22 86 97 00. Fax. 22 20 14 08
www.hoegh.no

TILRETTELEGGER

Christiania Markets

Middelthunsgate. 17
Postboks 1166 Sentrum
N – 0107 Oslo

Tlf. 22 48 50 00. Fax. 22 69 05 09
www.kbank.no/markets

TEGNINGSSTED

Orkla Finans (Fondsmegling) ASA

Tordenskjoldsgate 8/10
Postboks 1724 Vika
N - 0107 Oslo

Tlf: 22 40 08 00
Fax: 22 33 14 45

DnB Markets

Stranden 49, Aker Brygge
Postboks 1171, Sentrum
N - 0107 Oslo

Tlf: 22 94 88 80
Fax: 22 83 20 00

Christiania Markets

Middelthunsgate. 17
Postboks 1166 Sentrum
N – 0107 Oslo

Tlf. 22 48 50 00
Fax. 22 69 05 09

SELSKAPETS FINANSIELLE RÅDGIVER

Lazard Capital Markets
21 Moorfields
London, EC2P 2HT

Tlf: 0171 588 2000

SELSKAPETS JURIDISKE RÅDGIVER

Thommessen Krefting Greve Lund AS Advokatfirma
Haakon VII's gate 10
Postboks 1484 Vika
N – 0116 Oslo

Tlf: 23 11 11 11. Fax: 23 11 10 10

REVISOR

Arthur Andersen & Co
Drammensveien 165
Postboks 228 Skøyen
N – 0213 Oslo

Tlf: 22 92 80 00. Fax: 22 92 89 00