

1998 i korthet

- Leif Höegh & Co ASA (LHC) fortsatte i 1998 arbeidet med å optimalisere selskapets tjenestetilbud og organisasjon for å møte behovene til et stadig økende antall kunder over hele verden.
- Innen selskapets største virksomhetsområde, transport av personbiler og tunge kjøretøy, fortsatte LHC i 1998 sin vekst og sitt betydelige investeringsprogram. 1998 var det beste året noen sinne innen dette området.
- I desember ble HUAL TRADER levert fra Daewoo Heavy Industries i Korea. Dette er det første av seks nye PCTC skip som inngår i HUALs flåtefornyelsesprogram. Alle skipene har en kapasitet på 6.200 biler og skal leveres innen utgangen av år 2000.
- Joint Vessels Ltd, et selskap eiet av LHC og Ugland International plc, kjøpte to brukte PCTC'er. Et skip ble levert i juni 1998 og et i januar 1999 - begge med samme kapasitet som nybyggene.
- LHC gjorde avtale om salg av sin linjevirkosomhet mellom US Gulf/USAs østkyst og Sør-Øst Asia, inkludert fire linjeskip, til Egon Oldendorff oHG. LHC vil fortsette å operere linjen i ytterligere to år.
- MYSTIC LADY, et søsterskip til et av selskapets to gasskip, ble kjøpt til noe over skrapverdi. Dersom skipets tanker kan repareres eller erstattes, vil dette være en gunstig måte å utvide flåten på.
- I løpet av høsten kjøpte LHC 11,2 prosent av alle utestående A- og B-aksjer i Gorthon Lines AB (GL), hvilket representerer 38,1 prosent av stemmene i selskapet. GL er et svensk selskap som fokuserer på transport av trelast med spesialisert tonnasje.
- I desember kjøpte LHC Abaco's andeler i HÖEGH GANDRIA (11%), HUAL TRAVELLER/HUAL TROTTER (10%) OG RICKMERS TIANJIN/RICKMERS HOUSTON (20%).
- I et vanskelig år i internasjonal shipping, maktet LHC å øke omsetning og resultat, i stor grad takket være den sterke utviklingen innen biltransport.







Dette er Leif Höegh & Co

LHC er et mellomstort internasjonalt shippingsselskap som tilbyr konkurransedyktige transport- og logistikk-løsninger for profesjonelle kunder over hele verden, innen utvalgte industrielle shippingsegmenter.

Selskapet ble etablert i 1927 av Leif Høegh og bygger på en lang tradisjon innen shipping. LHC er et familiekontrollert selskap (Høegh-familien eier eller kontrollerer 53,2% av aksjene i morselskapet), hvilket sikrer en stabil eierstruktur og et langsiktig perspektiv på selskapets strategi og drift.

Med røtter i tradisjonell linjefart har LHC definert sitt virksomhetsområde til industriell shipping. Gjennom flere år har selskapet befestet sin posisjon og fokusert sine aktiviteter innen et begrenset antall industrielle segmenter. Selskapet søker å utvikle og vedlikeholde et begrenset antall langsiktige relasjoner med kunder. Biltransport gjennom HUAL AS (eiet 50/50 av LHC og Ugland International Holdings plc) står for nærmere 45 prosent av selskapets omsetning.

LHCs kjøleskipaktivitet drives gjennom Unicoool Ltd, en 50/50 felles operasjon med Safmarine International, Sør Afrika. Driftsselskapet Cool Carriers AB har sitt hovedkontor i Stockholm og opererer verdens største flåte av kjøleskip.

LHCs heleide virksomheter inkluderer Gass, Tørrbulk og Höegh Lines. Selskapets tekniske og mannskapsmessige drift håndteres av driftsselskapet Höegh Fleet Services AS.

LHCs sterke posisjon innen flere shippingsegmenter, kombinert med en fleksibel og motivert organisasjon, og en solid finansiell situasjon, gir selskapet frihet til å utnytte fremtidige muligheter.

Vekst

- i et vanskelig shippingår

Et sterkt år innen biltransport sikret vekst både i omsetning og resultat for LHC i 1998. I et vanskelig år innen shipping generelt, understreker resultatet verdien av LHCs industrielle shippingstrategi som innebærer spredning av selskapets aktiviteter og risiko på et begrenset antall spesialiserte segmenter.

Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger for LHC Konsolidert ble NOK 854 millioner, en økning fra NOK 727 millioner i 1997. Driftsresultat etter salgsgevinster og avskrivninger var NOK 651 millioner sammenlignet med NOK 583 millioner i 1997. Tatt i betraktning det vanskelige globale shippingmarkedet, mener styret at dette resultatet er tilfredsstillende om enn ikke for alle segmenter. Året var imidlertid vanskelig også for LHC.

1998 ble preget av at HUAL hadde et sterkt år med et driftsresultat som nådde NOK 404 millioner, en økning på 24 prosent i forhold til 1997. Unicoool rapporterer imidlertid et driftsresultat på NOK 44 millioner ned 64% fra 1997. Den sterke dollarkursen hadde en positiv effekt på driftsresultatet.

Likviditet og finansiering

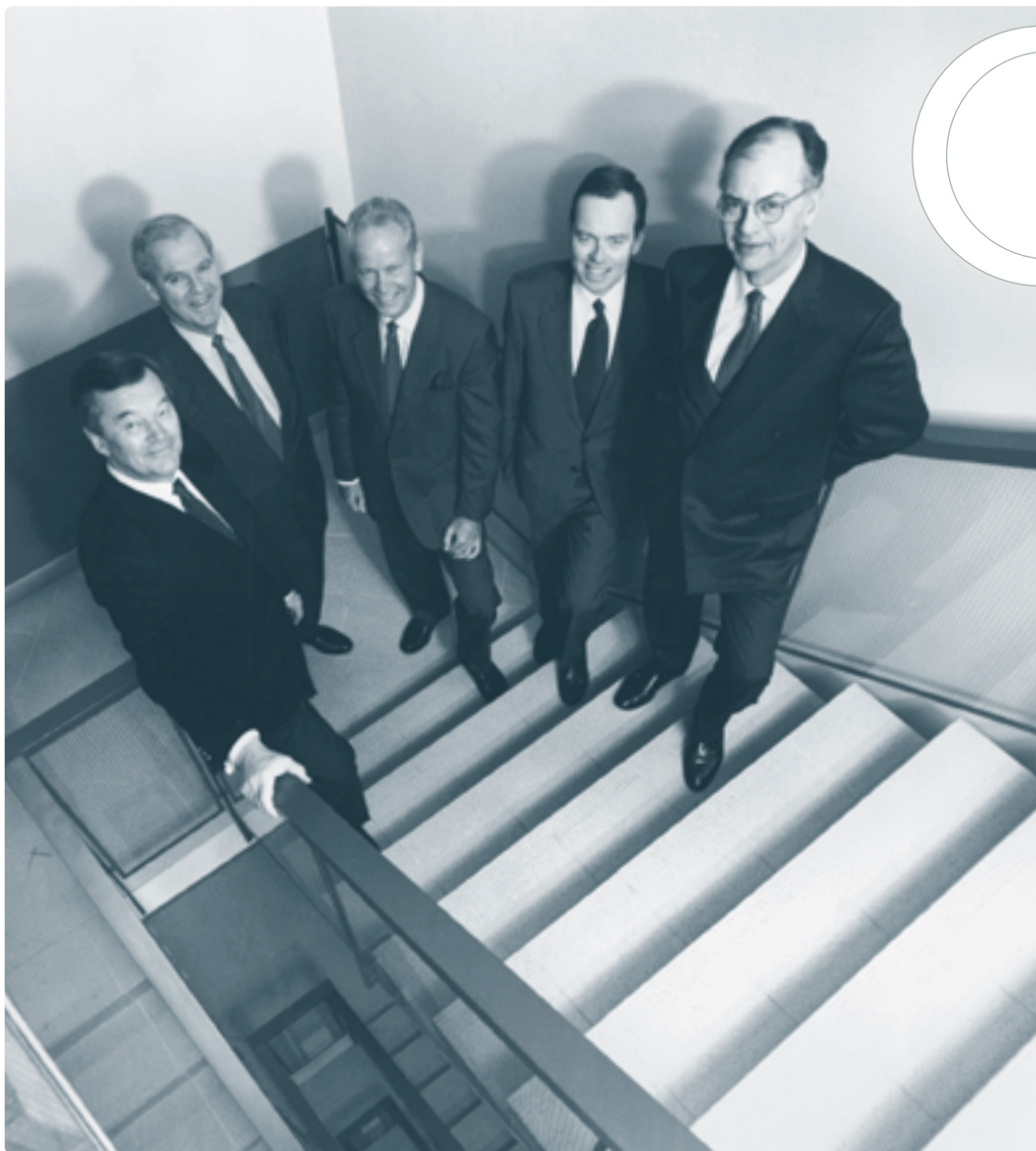
Likviditet i form av bankinnskudd og omsettelige verdipapirer økte fra NOK 1.049 millioner til NOK 1.185 millioner, hvorav andelen av likviditeten i Unicoool utgjorde NOK 153 millioner. Økningen skyldes tilbakebetaling av kapital i Bona (USD 87,4 millioner), hvorav LHCs andel utgjorde NOK 221 millioner. Netto investeringer utgjorde NOK 668 millioner. Investeringene ble i hovedsak gjort innen biltransport der JVL delvis er benyttet som det investerende selskap. For å finansiere kjøp av både nye og brukte skip, har JVL fått en lånefasilitet på USD 135 millioner gjennom et internasjonalt banksyndikat. Nybyggingskontrakten for HUAL TRADER ble overført til Lloyds Leasing Ltd før levering. Skipet ble levert i desember og deretter leaset tilbake for 25 år. En lignende leasingavtale vil bli inngått for søsterskipet i 1999.

Godt år for HUAL

Den sterke etterspørselen etter biltransport fortsatte gjennom året. Som et resultat av svake valutakurser og redusert nasjonal og regional etterspørsel har bilprodusenter i Japan og Korea økt sin eksport. HUAL har i tillegg maktet å drive flåten effektivt med en høy utnyttelsesgrad for alle skip. HUAL fortsatte sitt program for fornyelse av flåten for å styrke sin posisjon som en kvalitetstransportør og partner for bilindustrien. Det er i dette segmentet LHC har gjort de største investeringene i 1998.

Salg av Linjen

LHCs datterselskap Höegh Lines driver linjefart mellom det US Gulf/østkysten av USA og Sør-Øst Asia, i tillegg til faste ruter innen open hatch/kontraktsfart, basert i hovedsak på transport av trelast og treforedlingsprodukter. I oktober inngikk LHC og det tyske selskapet Egon Oldendorff oHG avtale om salg av LHCs linjefart, inkludert fire linjeskip. I henhold til avtalen kjøpte Oldendorff skipene HÖEGH DUKE, HÖEGH DENE, HÖEGH DRAKE og HÖEGH DYKE for USD 9 millioner per skip. Skipene er sluttet tilbake til LHC på tidscerteparti for to år, til USD 11.950 pr dag. Ved utgangen av certepartiene vil Oldendorff kjøpe 100 prosent av aksjene i linjevirkksomheten til en pris tilsvarende selskapets verdijusterte egenkapital.



Styret

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

Økt fokus på open hatch/kontraktsfart

Salget av linjen er også en konsekvens av selskapets klare strategi om å satse enda sterkere på open hatch-segmentet i tiden som kommer. Her har selskapet ekspertise, langsiktige forretningsforbindelser og et godt utbygd nettverk som vil bli ytterligere utviklet og optimalisert i årene som kommer. Denne virksomheten er i hovedsak basert på kontrakter med treforedlingsindustrien, og forbedringer og utvidelser av selskapets rutenett ble gjennomført i løpet av året. Driftsresultatet for Høegh Lines ble NOK 155 millioner i 1998.

Kjøleskipsmarkedet i hardt vær

LHCs kjøleskipsvirksomhet – organisert gjennom Unicoool der Safmarine er LHCs partner – fikk merke El Niño-effekten i 1998. Som et resultat av dette værphenomenet ble produksjon og eksport i nesten alle fruktproduserende regioner på den sørlige halvkule betydelig redusert. Bare i Ecuador alene ble bananeksporten redusert med 18 prosent. I tillegg har det vært en betydelig nedgang i eksport av epler fra land som Chile og New Zealand, samt redusert etterspørsel etter frukt og andre kjølevarer i Asia og Russland. I tillegg fortsetter konkurransen å øke fra containerskip med kjølekapasitet i et marked preget av overkapasitet. Driftsresultatet for Unicoool ble NOK 44 millioner i 1998.

Ledelsen og Styret i LHC vil fortsette å følge utviklingen i dette markedet nøye, og lete etter muligheter for å bringe virksomheten tilbake til et sunt økonomisk nivå.

Stabil LNG-virksomhet

LHCs to LNG-skip fortsatte under sine langsiktige certepartier i 1998 med driftsresultat noe over fjorårets NOK 50 millioner. I 1999 vil et av skipene gå inn i en 13 års kontrakt med Enagas SA for transport av LNG fra Trinidad til Spania, med mulighet for syv års forlengelse.

Godt resultat innen tørrbulk

På tross av et relativt svakt marked, ble 1998 et relativt godt år for LHCs tørrbulkvirksomhet. Selskapets to Capesize-bulkskip som er utbefraktet under 15 års kontrakter til selskaper i Shougang-gruppen i Hong Kong, fortsatte i stabil drift gjennom året. Kontraktsvirksomheten fikk et tilnærmet null-resultat i 1998. Driftsresultatet for året ble NOK 52 millioner, en økning på NOK 46 millioner fra 1997.

Fallende tankmarked

LHC har interesser i mellomstore tankskip gjennom sin investering i Bona Shipholding Ltd, der LHC har en eierandel på 33,6 prosent. Bonas resultat ble påvirket av et svakt marked for mellomstore tank- og OBO-skip i 1998. Bonas resultat for året ble NOK 125 millioner, noe som tilsvarer en reduksjon av LHCs andel til NOK 42 millioner i forhold til NOK 109 millioner i fjor. Den anslåtte verdjusterte egenkapital for Bona-investeringen er lavere enn den bokførte verdien (se note 11).

Forretningsutvikling

LHC har en organisasjonsstruktur og en finansiell plattform som gir selskapet fleksibilitet og dynamikk til å kunne utnytte nye muligheter i markedet. Som en del av den langsiktige utviklingen av selskapet, er LHC kontinuerlig på utkikk etter nye muligheter både innen eksisterende forretningsområder og innen segmenter som kan utvikles til nye kjerneområder for selskapet. I 1998 kjøpte LHC 11,2 prosent av det totale antall utestående A- og B-aksjer i Gorthon Lines AB (GL), noe som representerer 38,1 prosent av stemmene i selskapet. GL er et rederi notert på børsen i Stockholm som fokuserer på transport av trelast og treforedlingsprodukter med spesialisert tonnasje. Selskapet driver 16 skip, hvorav 12 er eiet. LHC ser på transaksjonen som en investering i et veldrevet selskap innen et attraktivt industrielt segment som utfyller LHCs egen industrielle strategi.

Forberedelser til år 2000

Selskapet gjennomfører en omfattende undersøkelse for å gjennomgå og sikre alle elektroniske systemer før år 2000. Gjennomgangen er nesten fullført og resultatet viser at man ikke forventer problemer av betydning i organisasjonen eller om bord på skipene. Selskapets IT-systemer er relativt små og det meste av utstyret er av ny dato. Alle år 2000-relaterte problemer skal etter planen være identifisert, løst og testet innen juli 1999. All systemutvikling vil bli stoppet og beredskapsplaner iverksatt i god tid før årsskiftet både ved hovedkontoret og på alle skip som drives av LHC. Styret erkjenner at ingen garanti kan gis mot feil av enhver type, for eksempel slike som skjer utenfor selskapets kontroll, som strømbrudd, feil i eksterne kommunikasjons-systemer, etc. Styret er imidlertid overbevist om at selskapet har gjort alt som er mulig for å unngå eventuelle IT-problemer ved årsskiftet.

Forutsigbarhet

I løpet av det siste tiåret har det funnet sted en generell liberalisering og harmonisering av lovgivningen innen internasjonal shipping, slik at forholdene er blitt likere for alle deltagere i den globale skipsfarten. Norske myndigheter har spilt en aktiv rolle i arbeidet med å få til mer rettferdige forhold i internasjonalt farvann. Som en del av dette arbeidet vedtok Stortinget i 1996 en ny lov om beskatning av norske rederier. Denne loven ga norske selskaper sammenlignbare betingelser i forhold til internasjonale konkurrenter. Styret føler det påkrevet å påpeke betydningen av en stabil lovgivning. Forutsigbarhet over tid er et absolutt krav for at rederinæringen skal kunne vise evne og vilje til å investere i fremtidige muligheter.

IMS-koden angående sikkerhet til sjøs ble introdusert 1. juli 1998. Alle LHC-drevne skip tilfredsstiller nå denne standarden.

Fremtidsutsikter

Etter styrets mening er LHC godt posisjonert for fremtidig vekst og lønnsomhet – innen de sykliske rammer som de internasjonale shippingmarkedene gir. Selskapet har en industriell fokus med aktiviteter i utvalgte segmenter der LHC har gode markedsposisjoner, og en organisasjon

med selvstendige forretningsenheter. I løpet av de siste årene er den landbaserte organisasjonen, styringssystemer og opplæringsprogrammer blitt betydelig styrket. 1999 vil bli preget av fortsatt svake internasjonale shippingmarkeder, og selskapets driftsresultater vil bli lavere i 1999 enn i 1998. Biltransportmarkedet forventes imidlertid fortsatt å holde seg relativt sterkt, og inntektene stabile og forutsigbare. Det samme gjelder selskapets gassvirksomhet.

Tilbakekjøp av aksjer

På en ekstraordinær generalforsamling i desember ble Styret autorisert til å kjøpe inntil 3 millioner egne aksjer.

Organisasjon og personale

Selskapet har en kompetent og fleksibel organisasjon, med en ny generasjon dynamiske ledere rekruttert både fra shipping og andre bransjer. Ved slutten av året sysselsatte selskapet i alt 1.860 personer, hvorav 400 hadde sitt arbeid på land og 1.460 til sjøs. Etter Styrets oppfatning er de interne arbeidsforhold gode. Det samme gjelder samarbeidet og kommunikasjonen internt. Når det gjelder godtgjørelse for Styret, administrerende direktør og revisor, henvises det til note 2 i regnskapet for morselskapet. Selskapets viktigste aksjonærer er listet under "Aksjonærforhold og analytisk informasjon".

Per A. Flaate (1927 - 1998)

Per A. Flaate avgikk ved døden den 2. april 1998, 70 år gammel.

Han ble først introdusert til Höegh i 1964 som konsulent. Han ble direktør for skipsadministrasjonsavdelingen i 1971. I 1973 ble han valgt inn som styremedlem, et verv han hadde til sin død. I en periode var han styreformann i Norwegian America Cruises og var også styreformann i Leif Höegh (UK) Ltd.

Vi har mistet en god leder, kollega og venn.

Leif Höegh & Co. ASA (morselskapet)

Resultat før ekstraordinære poster ble NOK 29 millioner. Årsresultatet ble NOK 29 millioner. Styret vil overfor generalforsamlingen foreslå at det utbetales ordinært utbytte med NOK 4,00 per aksje for 1998.

Forslag til disponering av årets resultat (i NOK millioner):

Utbytte	120
Konsernbidrag	(8)
Disposisjonsfond	(83)
Totalt disponert	29

Styret i Leif Höegh & Co. ASA
Oslo, 25. mars 1999

Einar Kloster

Karl Otto Gilje

Truls Holthe

Truls Bergersen

Westye Høegh
Styreformann

Thor Jørgen Guttormsen
Administrerende direktør

Resultatregnskap

Konsernet

(NOK millioner)	Note	1998	1997	1996
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER				
Fraktinntekter		3.811	3.475	3.471
Reiseavhengige kostnader		(1.483)	(1.442)	(1.512)
Fraktinntekter på T/C-basis		2.328	2.033	1.959
Leie innbefraktede skip		(869)	(722)	(781)
Personellkostnader sjø		(234)	(190)	(176)
Andre driftskostnader	2	(318)	(348)	(312)
Generelle administrasjonskostnader	3	(53)	(46)	(39)
Driftsresultat før salgsgvinster og avskrivninger		854	727	651
Gevinst ved salg av skip	6	10	37	13
Ordinære avskrivninger	12	(213)	(181)	(312)
DRIFTSRESULTAT	18	651	583	352
Resultat tilknyttede selskaper	11	51	109	15
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER				
Renteinntekter		44	49	58
Realisert valutagevinst/(-tap)	4	(7)	(53)	29
Urealisert valutagevinst/(-tap)	4	(72)	(160)	5
Rentekostnader		(193)	(166)	(145)
Andre finansposter	5	(37)	30	56
Netto finansielle poster		(265)	(300)	3
RESULTAT FØR EKSTRAORDINÆRE POSTER		437	392	370
Ekstraordinære poster		0	0	19
Resultat før skattekostnad		437	392	389
Betalbar skatt		(14)	(28)	(9)
Ordinær endring utsatt skatt		(18)	(29)	0
Reversering utsatt skatt		0	0	366
Skattekostnad	7	(32)	(57)	357
ÅRSRESULTAT FOR KONSERNET		405	335	746
Minoritetsinteresser		0	0	(6)
ÅRSRESULTAT		405	335	740
Resultat pr aksje	21	13,50	11,20	12,50*)

*) Eksklusive reversering av utsatt skatt som følge av den nye skipsfartsbeskatningen.

Balanse 31.12.

Konsernet

(NOK millioner)	Note	1998	1997	1996
EIENDELER				
Bankinnskudd	8	406	372	261
Omsettelige verdipapirer	9/10	779	677	844
Bunkers og andre omløpsmidler		257	169	90
Sum omløpsmidler		1.442	1.218	1.195
Aksjer	11	760	804	898
Langsiktige fordringer		34	7	27
Skip	12	4.249	3.830	3.256
Nybygninger	13	847	823	292
Goodwill	12	52	55	116
Andre anleggsmidler	12	136	147	127
Sum anleggsmidler		6.078	5.666	4.716
TOTALE EIENDELER		7.520	6.884	5.911
GJELD OG EGENKAPITAL				
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	15	340	290	314
Kortsiktig del av nybygningsforpliktelser	13	53	68	55
Avsatt til utbytte		120	120	320
Annen kortsiktig gjeld	14	234	225	258
Sum kortsiktig gjeld		747	703	947
Pantegjeld/leaseforpliktelser	15	3.398	2.806	2.192
Nybygningsforpliktelser	13	397	650	220
Pensjonsforpliktelser	16	33	33	40
Annen langsiktig gjeld		9	59	31
Utsatt skatt	7	42	24	0
Sum langsiktig gjeld		3.879	3.572	2.483
Minoritetsinteresser		0	0	87
Aksjekapital		60	60	60
Reservefond		720	720	720
Disposisjonsfond/Konsernreserve		2.114	1.829	1.614
Sum egenkapital	17	2.894	2.609	2.394
TOTAL GJELD OG EGENKAPITAL		7.520	6.884	5.911
Garantier og langsiktige certepartforpliktelser	20	332	688	705
Pantstillelser	15	4.056	3.647	3.082

Kontantstrømoppstilling

Konsernet

(NOK millioner)	1998	1997	1996
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER			
Resultat før skattekostnad	437	392	389
Periodens betalte skatt	(11)	(25)	(7)
Tap/(gevinst) ved salg av anleggsmidler	(12)	(37)	(13)
Ordinære avskrivninger	213	181	312
Resultat tilknyttede selskaper	(52)	(109)	(14)
Endringer i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld	(79)	(139)	26
Endring i andre tidsavgrensningsposter	0	3	(7)
Effekt av valutakursendringer	74	160	(5)
Inn/(utbetalinger) ved kjøp og salg av verdipapirer	(102)	168	(55)
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	468	594	626
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER			
Salg av varige driftsmidler	62	84	95
Kjøp av varige driftsmidler	(632)	(738)	(739)
Betalt på nybygningskontrakter	(365)	(398)	(264)
Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	202	222	0
Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	(105)	0	0
Inn/(utbetalinger) ved andre investeringer	(43)	237	23
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	(881)	(593)	(885)
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER			
Innbetalinger ved opptak av langsiktig gjeld	862	2.818	588
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	(295)	(2.388)	(331)
Utbetalinger av utbytte	(120)	(320)	(120)
Netto likviditetsendring fra finansiering	447	110	137
NETTO ENDRING I KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER	34	111	(122)
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 01.01.	372	261	383
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 31.12	406	372	261

Regnskapene er utarbeidet i henhold til aksjelovgivningen og god norsk regnskapsskikk. De viktigste regnskapsprinsippene som selskapet 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 11 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.

Eliminering av interne balanser, transaksjoner, resultater og aksjer

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

Kostprisen på aksjer i datterselskaper er eliminert mot egenkapitalen i datterselskapet på overtagelses- eller etablerings-tidspunktet. Aksjer i datterselskaper er eliminert ved kjøpsverdimetoden ved at vederlag på kjøpstidspunktet utover bokført egenkapital blir fordelt på de aktuelle eiendeler og avskrevet ordinært over antatt økonomisk levetid i konsernregnskapet. Ikke allokert merverdi klassifiseres som goodwill og avskrives over 10-20 år etter en konkret vurdering.

Utsatt skattefordel på grunn av underskudd til fremføring og andre negative midlertidige forskjeller på ervervstidspunktet er inkludert i goodwill. Når disse fordeler materialiseres i form av betalbar skatt, reduseres goodwill med den realiserte fordel og årets skattekostnad belastes.

Omregning av utenlandske datterselskapers regnskap

Regnskapene for utenlandske datterselskaper er omregnet til NOK til gjennomsnittskurser for året når det gjelder resultatregnskapet og årsavslutningskurser når det gjelder balansen. Unntak er gjort for skip som er omregnet til historiske kurser, og pantegjeld som er omregnet til høyeste av historiske kurser og årsavslutningskurser. Omregningsdifferanser er i realiteten agio og er inkludert i finansielle poster.

B) VIRKSOMHETSOMRÅDER

Inndelingen i virksomhetsområder er basert på konsernets interne styring og rapportering. 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 konsernets regnskap.

Bruttometoden innebærer at inntekter, kostnader, eiendeler og gjeld er inkludert i regnskapet med LHCs eierandel.

Flere 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. Dette pro rata konsolideringsprinsippet er benyttet også der konsernselskaper er operatør og LHC Konsernet har majoritetsinteressene.

Andre selskaper, hvor LHC eier eller kontrollerer mellom 20% og 50%, er inkludert i konsernregnskapet i henhold til egenkapitalmetoden dersom investeringene er av langsiktig karakter.

Andre langsiktige aksjeplasseringer og kommandittandeler er inkludert i henhold til kostmetoden.

D) AVSKRIBBARE EIENDELER

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

Den lineære metode for ordinære avskrivninger er benyttet for skip basert på 25 års økonomisk levetid fra skipet var nytt (fra og med 1997, tidligere 20 år). Bulkskipene avskrives over 20 år og gass-skipene avskrives over 30 år. Det er tatt hensyn til skrapverdien ved slutten av avskrivningsperioden (gjelder fra og med 1997). Avskrivninger på kontorinventar er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

E) NYBYGNINGSKONTRAKTER

Nybygningskontrakter er aktivert med beregnet total kostnad inklusive renter (fra og med 1997) i byggeperioden. Tilsvarende forpliktelse med fradrag for forskuddsbetalinger er ført opp som kortsiktig og langsiktig gjeld.

F) VALUTA

Alle omløpsmidler og kortsiktig gjeld i valuta, unntatt kortsiktig del av langsiktig gjeld, er bokført til årsavslutningskurs. 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.

Langsiktig gjeld (inkludert kortsiktig del) og langsiktige tilgodehavender (inkludert kortsiktig del) er vurdert samlet pr valuta. Nettobeløpet er bokført til høyeste av historiske kurs og årsavslutningskurs dersom det er gjeld, og motsatt dersom det er tilgodehavender hvor posten ikke er valutasikret gjennom langsiktige certepartier. Når valutaer som konsernet har lån i (hovedsakelig USD) styrker seg mot NOK fører dette til bokførte urealiserte tap. Dersom valutaene igjen svekkes, eller lånene nedbetales og agiogevinst/-tap derved realiseres, blir tidligere belastede urealiserte tap reversert som inntekt.

Følgende årsavslutningskurs er benyttet: NOK/USD 7,60.

G) KOSTNADER RELATERT TIL NYE LÅN

Alle kostnader relatert til nye lån er utgiftsført ved låneopptak.

H) LEASING

Rettigheter og forpliktelser for skip på finansielle leasingavtaler er kapitalisert 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 gjenstående del av hovedstolen.

I) FINANSIELLE INSTRUMENTER

Omløpsmidler i form av aksjer og obligasjoner forvaltes som to separate porteføljer og verdsettes til det laveste av kostpris og markedsverdi 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

T/C-kontrakter og andre fraktkontrakter blir verdmessig 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 kostnadene ved classesertifisering. 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 kostpris og markedsverdi.



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 betraktes etter dette som en ekstraordinær post hvis vesentlig.

O) PENSJON OG PENSJONSFORPLIKTELSE

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, fratrasket estimert avkastning på pensjonsmidlene og eventuelle virkninger av endringer i planer og estimer. Netto pensjonskostnad klassifiseres i sin helhet under lønnskostnader i resultatregnskapet. I balansen presenteres netto pensjonsforpliktelser som langsiktig gjeld.

P) SKATT

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endringer i utsatt skatt. Utsatt skatt inngår som langsiktig gjeld i balansen. For den del av virksomheten som faller utenfor rederibeskatningen er utsatt skatt beregnet med 28% av de midlertidige forskjeller.

Med virkning fra og med 1996 er det innført et nytt skattesystem for rederiselskaper. Ordningen innebærer at rederiselskaper på visse vilkår ikke beskattes av sine løpende inntekter, men først når disse inntekter eventuelt utdeles som utbytte eller ved uttrekken. På den annen side ilegges selskapene en tonnasjeskatt. Ubeskattet inntekt knyttet til netto positive, midlertidige forskjeller ved inntreden i ordningen vil likeledes først komme til beskatning ved uttak.

Selskapet har bragt det alt vesentlige av sine rederiaktiviteter inn i det nye skattesystemet for rederiselskaper, og de positive midlertidige forskjeller knyttet til overført virksomhet er videreført i «konto for tilbakeholdt beskattet inntekt».

Vurderingen av nåverdien av den utsatte skatt knyttet til de rederibeskattede selskaper er basert på selskapets utbyttepolitikk, likviditetsreservene 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 UTFALL

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

S) 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.

NOTE 1 INVESTERINGER I OG SALG AV VIRKSOMHETER

Konsernet har pr 01.01.97 redusert sin investering i kjøleskipsaktiviteten gjennom salg av skip og selskaper til Unicoool Ltd, et selskap som eies 49,8%. Unicoool Ltd er regnskapsmessig behandlet etter bruttometoden i konsernregnskapet.

NOTE 2 ANDRE DRIFTSKOSTNADER

(NOK millioner)	1998	1997	1996
Tjenester	28	31	29
Dokkingskostnader	33	37	37
Reservedeler/forbruksartikler	158	186	145
Havari	18	17	16
Forsikringer	32	33	33
Administrasjonsutgifter drift / Annet	44	46	53
Endring pensjonsforpliktelser	0	(4)	(4)
Tonnasjeskatt	5	2	3
Totalt	318	348	312

NOTE 3 GENERELLE ADMINISTRASJONSKOSTNADER

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.

NOTE 4 VALUTAGEVINST/(TAP)

(NOK millioner)	1998		1997		1996	
	Realisert	Urealisert	Realisert	Urealisert	Realisert	Urealisert
Kortsiktige fordringer/gjeld	48	0	33	0	17	0
Terminkontrakter	(23)	0	14	0	4	5
Pantegjeld/leaseforpliktelser	(32)	(72)	(100)	(160)	8	0
Totalt	(7)	(72)	(53)	(160)	29	5

Konsernet har plassert en vesentlig del av sine likvider i norske verdipapirer. Deler av denne likviditeten er valutaeksponeringsmessig konvertert til USD gjennom kjøp av USD mot NOK (se Note 10).

NOTE 5 ANDRE FINANSPOSTER

<i>(NOK millioner)</i>	1998	1997	1996
Utbytte	29	24	26
Gevinst/(tap) aksjer/obligasjoner	(38)	16	26
Verdiregulering aksjer/obligasjoner	(24)	(20)	1
Andre poster	(4)	10	3
Totalt	(37)	30	56

NOTE 6 GEVINST/(TAP) VED SALG AV SKIP

Gevinst ved slag av skip refererer seg til forsikringsoppgjøret etter totalhavariet av SPRING DREAM.

NOTE 7 SKATT

Årets skattekostnad:

<i>(NOK millioner)</i>	1998	1997
Betalbar skatt (hovedsakelig i utlandet)	14	28
Ordinær endring utsatt skatt	18	29
Skattekostnad	32	57

I tillegg er det utgiftsført NOK 5 millioner i tonnasje-skatt under andre driftskostnader. Konsernet hadde ingen skattepliktig inntekt i de rederibeskattede datterselskaper i 1998.

Midlertidige forskjeller (Norge)	31.12.98	31.12.97
Utenfor rederibeskattede selskaper:		
Anleggsmidler	198	146
Udekkede pensjonsforpliktelser	(35)	(34)
Annet	(13)	14
Fremførbart underskudd	0	(41)
Sum midlertidige forskjeller	150	85
Utsatt skatt, netto*	42	24
Anvendt skattesats	28%	28%
Innenfor rederibeskattede selskaper:		
Negativ konto for beskattet inntekt	3.358	3.336
Akkumulert opparbeidet, ikke beskattet, inntekt	674	368
Utsatt skatt	0	0
Utsatt skatt totalt	42	24

* Utsatt skatt inkluderer 28% skatt på LHCs andel av netto overskudd i utenlandske tilknyttede selskaper.

NOTE 8 BANKINNSKUDD

(NOK millioner)	1998	1997	1996
Spesifikasjon pr valuta:			
USD	239	279	161
NOK	15	20	40
Andre	152	73	60
Totalt	406	372	261

Av totale bankinnskudd stod et beløp tilsvarende NOK 92 millioner på sperret konto. Av dette stod NOK 11 millioner på skatte-trekkkonto og NOK 81 millioner var deponert i forbindelse med leasingavtalen for HUAL TRADER. Konsernet har en kassekreditt med limit på NOK 61 millioner, hvorav NOK 57 millioner er benyttet.

NOTE 9 OMSETTELIGE VERDIPAPIRER

(NOK millioner)	1998	1997	1996
Sertifikater	10	21	197
Obligasjoner, norske	367	106	376
Obligasjoner, utenlandsk valuta	122	96	111
Aksjer uten skrevne opsjoner	122	103	35
Aksjer med skrevne kjøpsopsjoner	132	160	84
Aksjer med garantert salgspris	70	241	58
Mottatte opsjonspremier	(44)	(50)	(17)
Totalt - aksjer	279	454	160
Totalt	779	677	844

Aksjer med skrevne kjøpsopsjoner og aksjer med garantert salgspris er pantsatt som sikkerhet for fremtidige forpliktelser. Gjennomsnittlig bindingstid er ca 60 dager. Pr 31.12.98 utgjorde dette brutto NOK 163 millioner. Utstedelse av standardiserte opsjoner resulterte i et sikkerhetskrav på NOK 25 millioner som er dekket av statsobligasjoner, aksjer og et mindre kontantbeløp. Aksjer med standardiserte opsjoner utgjorde NOK 39 millioner. I tillegg er utenlandske verdipapirer til en verdi av NOK 15 millioner pantsatt.

Spesifikasjoner

Sertifikater:	Forfall	Bokført verdi	Markedsverdi
Wilh. Wilhelmsen 8,25%	17.02.99	10	10
Totalt		10	10

Obligasjoner, norske:	Durasjon, år	Bokført verdi	Markedsverdi
Norske Stat	3,1	11	11
Diverse med kommunal-/fylkesgaranti	1,2	32	32
Finansinstitusjoner	3,4	131	131
Private utstedere	5,2	184	184
Påløpte renter	-	9	9
Totalt	4,0	367	367

Obligasjoner, utenlandske:	Durasjon, år	Bokført verdi valuta (1000)	Bokført verdi	Markedsverdi
USD	4,4	13.830	100	102
DEM	4,7	5.154	22	26
Totalt			122	128



Aksjer uten skrevne opsjoner:	Totalt antall aksjer i selskapet	LHC andel	Bokført verdi	Markeds- verdi
Linstow			17	17
Ugland International Holding			8	8
Hafslund			5	5
Andre			92	92
Totalt			122	122

Aksjer med skrevne kjøpsopsjoner:

LHC har bokført aksjer for NOK 83 millioner som det er skrevet kjøpsopsjoner på. Bokført verdi av opsjonene er NOK 18 millioner. Totalt hadde LHC 56 opsjonsavtaler på 33 børsnoterte selskaper pr 31.12.98. Normalt forfall er 3-4 måneder etter inngåelse av avtalene med innløsningskurs 5-10% under anskaffelseskost for aksjene. Dette tilsier at risikoen ved aksjeinnehavet er rundt 30% av risikoen ved et aksjekjøp uten skrevne kjøpsopsjoner.

I tillegg eier LHC aksjer med en bokført verdi av NOK 49 millioner som det er kjøpsopsjoner eller kjøp og salgsoptionsjoner på. Bokført verdi av opsjonene er NOK 14 millioner. Risikoen forbundet med disse posisjonene er om lag minus 20%, noe som betyr at en reduksjon av den underliggende aksjekursen med 1% vil gi disse posisjonene en økning i positiv verdi med 0,20%.

NOTE 10 FINANSIELLE INSTRUMENTER UTENFOR BALANSEN

Valutainstrumenter:

Terminhandler pr 31.12.98:

	Valuta	Beløp	Gj.snittskurs	Forfall	Gevinst/(tap) (NOK 1.000)
Med levering:					
Salg DEM/kjøp NOK	DEM	6.000.000	4,6195	1999	(468)
Salg USD/kjøp NOK	USD	36.000.000	7,9987	1999	10.853

Ovenstående urealiserte gevinst på NOK 10.853.286 er ikke inntektsført, mens det urealiserte tapet på NOK 467.513 er utgiftsført. I tillegg er et tap på USD/DEM terminhandler på USD 556.221 som er utgiftsført i 1998.

Valutaswapper per 31.12.98:

		Beløp	Gj.snittskurs	Forfall	Gevinst/(tap) (NOK 1.000)
Salg NOK/kjøp USD	NOK	353.461.350	7.5205	1999	7.741
Salg DEM/kjøp NOK	DEM	5.000.000	4.6305	1999	(327)

Ovenstående urealiserte gevinst på NOK 7.740.825 og urealiserte tap på NOK 327.317 er inntekts- og utgiftsført.

Valutaopsjoner per 31.12.98:

Urealiserte gevinster på USD 285 .290 er ikke inntektsført.

Renteinstrumenter:

I USD:

Handel med «Fremtidige Rente Avtaler» og «Treasury bond futures» benyttes for å rentesikre deler av lån i USD med flytende rente (se Aksjonærforhold og Analytisk Informasjon). Urealisert tap ved årsskiftet på USD 296.000 er ikke utgiftsført.

Kontraktene utløper i perioden 1999-2001.

Aksjeinstrumenter:

Salg av 40 S&P futures med forfall i mars 1999. Urealisert tap på USD 505.000 er utgiftsført. LHC har short-solgt aksjer for NOK 8.405.840. Pr 31.12.98 har verdien av disse posisjonene steget til NOK 9.068.000, noe som medfører et urealisert tap på NOK 662.160. Tapet er utgiftsført.

NOTE 11 AKSJER (ANLEGGSMIDLER)

Selskap	100% basis			LHC pr 31.12.98	
	Aksjekapital		Antall aksjer	Antall aksjer	Bokført verdi (NOK 1.000)
Aksjer i tilknyttede selskaper: (se spesifikasjon nedenfor)					755.461
Aksjer i andre selskaper:					
Harpul Höegh Lines Pte. Ltd	SGD	100.000	100.000	10.000	2
Pac. Oriental Terminal Inc	USD	2.500	250	84	6
Sea Trench Technology Holding AS	NOK	782.500	7.825.000	685.420	4.009
Andre selskaper					141
Totalt					759.619

Spesifikasjon tilknyttede selskaper:

(NOK 1.000)

Selskap	Eier- andel %	Bokført verdi 01.01	Tilgang 1998	Avgang 1998	Resultat 1998	Bokført verdi 31.12
Bona Shipholding Ltd	33,6	796.445	306	201.287*	42.017	637.481
Euro Marine Carrier B.V.	24,5	0	0	0	7.942	7.942
Frigorifico Frutero SA	13,2	2.646	0	308	334	2.672
HFS Philippines Inc.	40,0	62	0	0	(62)	0
LHC Real Estate Philippines Ltd	25,0	0	392	0	(388)	4
Lady Navigation	10,0	0	13.500	0	0	13.500
Gorthon Lines	11,2	0	90.974	0	1.325	92.299
Partenrederei M.V. Spring Bee	2,5	1.241	25	0	184	1.450
Andre selskaper	0	351	0	417	179	113
Totalt		800.745	105.197	202.012	51.531	755.461

*Avgangen skyldes tilbakebetaling av kapital.

Verdien av investeringen i Bona er høyere i konsernregnskapet enn LHCs andel av verdijustert egenkapital i Bona. De historisk lave skipsverdiene anses imidlertid å ligge innenfor de naturlige svingninger i tanksegmentet og følgelig er ingen nedskrivninger gjort.

Overkursen som er betalt for aksjene i Gorthon Lines beløper seg til NOK 45 millioner og blir avskrevet over 10 år. Eierandelen er 11,2% mens stemmeandelen er 38,1%. I tillegg har LHC i 1999 ervervet opsjoner som representerer 7,2% av de stemmeberettigede aksjene.

NOTE 12 ANLEGGSMIDLER*(NOK millioner)*

	Kostpris 01.01.98	Tilgang 1998	Avgang 1998	Akkumulerte avskrivninger 31.12.98	Bokført verdi 31.12.98	Avskriv- ninger 1998
Skip	6.020	713	(48)	(2.436)	4.249	(201)
Aktiverte klassekostnader	64	0	(18)	0	46	-
Containere	21	0	0	(6)	15	(2)
Goodwill	137	0	0	(85)	52	(3)
K/S-andeler	21	0	(8)	0	13	-
Andre anleggsmidler	136	30	(6)	(99)	61	(11)
Totalt	6.399	743	(80)	(2.626)	4.436	(217)

Den gjenstående utsatte salgsgvinst i forbindelse med etableringen av Unicoool i 1997 på NOK 46 millioner er inkludert i bokført verdi av skipene.

Andre anleggsmidler består i alt vesentlig av biler og inventar. Avskrivninger på disse (NOK 5 millioner) er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

Investeringer i og salg av anleggsmidler:	1998	1997	1996	1995	1994
Investeringer (kostpris)	743	1.099	1.092	1.251	422
Salg (salgspris)	(75)	(84)	(95)	(36)	0
Netto investeringer	668	1.015	997	1.215	422

NOTE 13 NYBYGNINGER OG NYBYGNINGSFORPLIKTELSE

Nybygninger består av:

(NOK millioner)

Navn	Verft	Levering	Kostpris
HUAL TRANSPORTER	Stocznia Gdynia SA	100%	2. kvartal 1999
BIL NYBYGG 1	Daewoo Heavy Industries Ltd	50%	1. kvartal 2000
BIL NYBYGG 2	Daewoo Heavy Industries Ltd	50%	4. kvartal 2000
Totalt			847

Kontraktsprisene er i USD. Nybygningsforpliktelsene på NOK 450 millioner består av ubetalt del ved årsskiftet. Aktiverte renter i byggeperioden utgjorde for 1998 NOK 7 millioner.

NOTE 14 ANNEN KORTSIKTIG GJELD*(NOK millioner)*

	1998	1997
Feriepenger, skattetrekk og arbeidsgiveravgift	12	12
Betalbar skatt	6	6
Tonnasjeskatt	7	2
Leverandørgjeld	3	28
Kortsiktige lån	3	5
Gjeld til poolpartnere og eksterne driftsoperatører	75	59
Periodiserte drifts- og administrasjonskostnader	107	87
Periodiserte pantegjeldsrenter	21	23
Diverse kortsiktig gjeld	0	3
Totalt	234	225

NOTE 15 PANTEGJELD OG LEASEFORPLIKTELSE

(Beløp i millioner)

Spesifikasjon pr valuta	Valuta	Valutabeløp	Gjennomsnittlig valutakurs	NOK
	USD	495	7,55	3.738
Nedbetalingsplan:				
Mindre enn 1 år		45		340
Mellom 1 og 5 år		236		1.781
Over 5 år		214		1.617
Totalt		495		3.738

Pantegjelden er sikret med 1. prioritets pant i eide skip, transport i inntekter og forsikringer. Avtalene inneholder ikke vesentlige misligholdsparafer knyttet til finansielle forholdstall. Ett skip er finansiert gjennom en UK-lease.

NOTE 16 PENSJONSORDNINGER

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.

	1998	1997
Ved beregning av de fremtidige pensjoner er følgende forutsetninger lagt til grunn:		
Diskonteringssats	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)	(7)
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	(10)	(11)
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	12	12
Amortisering	2	4
Netto pensjonskostnad	(1)	(2)
Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler pr 31. desember (NOK millioner):		
Forpliktelser	(186)	(191)
Pensjonsmidler	168	188
Netto pensjonsmidler/(-forpliktelser)	(18)	(3)
Ikke resultatført virkning av estimatendringer og forskjell mellom forventet og faktisk avkastning, samt endring i pensjonsplan (NOK millioner)	(15)	(30)
Balanseført netto pensjonsmidler/(-forpliktelser) (NOK millioner)	(33)	(33)
Antall personer:		
Pensjonister	220	230
Aktive	174	178



NOTE 17 EGENKAPITAL

(NOK millioner)

	Aksje- kapital	Reserve- fond	Dispo- sisjons- fond	Totalt
Egenkapital pr 31.12.97	60	720	1.829	2.609
Årets resultat	0	0	405	405
Utbytte	0	-	(120)	(120)
Egenkapital pr 31.12.98	60	720	2.114	2.894

NOTE 18 RAPPORTERING PR VIRKSOMHETSOMRÅDE

(NOK millioner)

	1998	1997	1996
Driftsresultater			
Gass	50	44	34
Tørrbulk	52	6	7
Høegh Lines	155	134	152
HUAL	404	327	163
Unicool	44	122	4
Generelle administrasjonsutgifter	(53)	(46)	(39)
Annet	(1)	(4)	31
Totalt	651	583	352

Posten «Annet» inneholder kommisjoner og andre inntekter og kostnader som ikke direkte relaterer seg til de enkelte virksomhetsområdenes driftsresultater.

(NOK millioner)

	1998	1997	1996
Bokførte verdier skip			
Gass	220	136	149
Tørrbulk	696	723	66
Høegh Lines	965	999	717
HUAL	1.539	996	1.034
Unicool	829	976	1.291
Totalt	4.249	3.830	3.256

For ytterligere spesifisering av virksomhetsområdene henvises til «Administrasjonens rapport» hvor hovedelementene i driftsresultat, investeringer og netto rentefri gjeld pr virksomhetsområde er presentert.

NOTE 19 NÆRSTÅENDE PARTER

Leif Høegh & Co. ASA leier kontorlokaler i Wergelandsveien 7 fra Høegh Invest AS, et selskap eiet av Høegh-familien. Leieforholdet omfatter 3.661 m², pluss kjeller/lager og garasjeplasser, til en samlet årlig kostnad på NOK 8 millioner (1998). 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 NOK 1,2 millioner. Vedrørende administrerende direktør og styremedlemmenes aksje-eie vises til «Aksjonærforhold og Analytisk Informasjon».

NOTE 20 GARANTIER OG LANGSIKTIGE CERTEPARTIFORPLIKTELSER

Konsernet er, som deltager i K/S-selskaper, ansvarlig for ikke innkalt ansvarskapital på NOK 19 millioner.

Konsernet garanterer for USD 6,2 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 Höegh Holdings B.V.

Konsernet har langsiktige certepartiforpliktelser på ca USD 35 millioner, som utløper i perioden 1999 til 2000.

NOTE 21 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 1998 og konsernet har ingen konvertible lån (utvanning).

NOTE 22 ANDEL I FELLESKONTROLLERT VIRKSOMHET

(NOK millioner)

	Unicool 49,8%	
	1998	1997
Omløpsmidler	233	292
Anleggsmidler	914	1.038
Kortsiktig gjeld	147	121
Langsiktig gjeld	641	688
Fraktinntekter	1.184	753
Netto resultat	(16)	(26)

Noten omfatter de felleskontrollerte selskaper som representerer mer enn 10% av enten totale eiendeler, fraktinntekter eller netto resultat for Konsernet.

Resultatregnskap

Leif Höegh & Co. ASA

(NOK millioner)	Note	1998	1997	1996
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTANDER				
Fraktinntekter og andre driftsinntekter		133	98	871
Reiseavhengige kostnader		0	0	(184)
Driftsinntekter på T/C-basis		133	98	687
Leie innbefraktede skip		0	0	(8)
Personellkostnader		(45)	(43)	(94)
Andre driftskostnader		(65)	(49)	(156)
Generelle administrasjonskostnader	2	(1)	(3)	(37)
Driftsresultat før salgsgvinster og avskrivninger		22	3	392
Ordinære avskrivninger	6	(2)	(2)	(148)
DRIFTSRESULTAT		20	1	244
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER				
Renteinntekter		2	0	43
Realisert valutagevinst/(-tap)		37	1	7
Urealisert valutagevinst/(-tap)		(8)	(38)	5
Rentekostnader		(19)	(22)	(70)
Andre finansposter		(3)	9	80
Netto finansielle poster		16	(50)	65
Resultat før ekstraordinære poster		29	(49)	309
Ekstraordinære poster	1	0	1.484	10
Resultat før skattekostnad		29	1.435	319
Betalbar skatt		0	(3)	(6)
Reversering utsatt skatt		0	0	351
Skattekostnad	3	0	(3)	345
ÅRSRESULTAT		29	1.432	664
FORESLÅTT DISPONERING AV ÅRSRESULTAT				
Utdelt utbytte		120	120	320
Konsernbidrag		(8)	(7)	0
Avsatt til reservefond		0	0	343
Overført fra tilbakeføringsfond		0	0	(40)
Overført til/(fra) disposisjonsfond		(83)	1.319	41
TOTALT DISPONERT		29	1.432	664

Balanse 31.12

Leif Höegh & Co. ASA

(NOK millioner)	Note	1998	1997	1996
EIENDELER				
Bankinnskudd		16	35	64
Omsettelige verdipapirer	4	19	10	844
Fordringer konsernselskaper		162	58	196
Bunkers, beholdninger og andre omløpsmidler		3	0	2
Sum omløpsmidler		200	103	1.106
Aksjer i konsernselskaper	5	3.029	3.122	455
Andre aksjer	5	521	657	829
Lån til konsernselskaper		0	6	167
Andre langsiktige fordringer		15	3	10
Skip	1	0	0	1.467
Nybygninger	1	0	0	292
Andre anleggsmidler	6	38	54	71
Sum anleggsmidler		3.603	3.842	3.291
TOTALE EIENDELER		3.803	3.945	4.397
GJELD OG EGENKAPITAL				
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	7	2	2	159
Kortsiktig del av nybygningsforpliktelser		0	0	55
Avsatt til utbytte		120	120	120
Annen kortsiktig gjeld		7	88	85
Sum kortsiktig gjeld		129	210	419
Pantegjeld/leaseforpliktelser	7	19	21	1.042
Nybygningsforpliktelser		0	0	220
Lån fra konsernselskaper		250	226	319
Pensjonsforpliktelser	8	31	31	37
Annen langsiktig gjeld		0	0	22
Sum langsiktig gjeld		300	278	1.640
Aksjekapital, 30 millioner aksjer á NOK 2,00		60	60	60
Reservefond		720	720	720
Disposisjonsfond		2.594	2.677	1.358
Sum egenkapital	9/11	3.374	3.457	2.138
TOTAL GJELD OG EGENKAPITAL		3.803	3.945	4.397
Garantier og pantsettelsler	7/10	53	56	619

Kontantstrømoppstilling

Leif Höegh & Co. ASA

(NOK millioner)	1998	1997	1996
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER			
Resultat før skattekostnad	29	1.435	319
Periodens betalte skatt	0	(4)	(5)
Tap/(gevinst) ved salg av anleggsmidler	0	(1.512)	(11)
Ordinære avskrivninger	2	2	148
Endringer i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld	(187)	149	(248)
Endring i andre tidsavgrensningsposter	(1)	2	0
Effekt av valutakursendringer	8	0	(5)
Inn-/ (utbetalinger) ved kjøp og salg av verdipapirer	(9)	835	(156)
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	(158)	907	42
KONTANTSTRØMMER FRA INVESTERINGSAKTIVITETER			
Salg av varige driftsmidler	0	2.220	95
Betalt på nybygningskontrakter	0	0	(264)
Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler/tilbakebetaling kapital	294	1.225	0
Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler/tilbakebetaling kapital	(66)	(2.969)	0
Inn-/ (utbetalinger) ved andre investeringer	32	337	6
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	261	813	(163)
KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER			
Innbetalinger ved opptak av langsiktig gjeld	0	0	233
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	(2)	(1.429)	(193)
Utbetaling av utbytte	(120)	(320)	(120)
Netto likviditetsendring fra finansiering	(122)	(1.749)	(80)
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	(19)	(29)	(201)
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 01.01.	35	64	265
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 31.12	16	35	64

Noter

Leif Høegh & Co

NOTE 1 ENDRINGER I SELSKAPSSTRUKTUR

I forbindelse med introduksjonen av det nye skattesystemet for skipseiende selskaper, ble alle eiendeler og forpliktelser relatert til shippingaktiviteter som falt inn under det nye systemet overført til et 100% eid datterselskap, Leif Høegh & Co Shipping. Overføringen ble gjort i henhold til reglene for intern overføring. Beløpet under "Ekstraordinære poster" på NOK 1.484 millioner i 1997, dreier seg i helhet om denne transaksjonen.

NOTE 2 GENERELLE ADMINISTRASJONSKOSTNADER

Selskapets administrasjonskostnader som relaterer seg til operasjon og drift av skip er inkludert i henholdsvis "Reiseavhengige kostander" og "Andre driftskostander". Posten "Generelle administrasjonskostnader" består derfor av kostnader relatert til selskapets toppledelse og stab i tillegg til finans og økonomi.

Godtgjørelse og lønn utbetalt av selskapet:	(NOK 1.000)
Styremedlemmer (ikke ansatt i LHC)	375
Administrerende direktør	1.755
Revisjonshonorar	460
Konsulenthonorar revisor	120

I tillegg ble NOK 3,3 millioner betalt til Arthur Andersen Business Consulting ANS for diverse konsulentbistand innen IT.

Lønnskostnader og sosiale kostnader beløp seg til NOK 45 millioner, sammenlignet med NOK 43 millioner i 1997. Administrerende direktør 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 et lån i selskapet på NOK 4,4 millioner.



NOTE 3 SKATT

<i>(NOK millioner)</i>	1998	1997
Resultat før skatt	29	1.435
Konsernbidrag	8	4
+/- Permanente forskjeller	2	16
+/- Endringer i midlertidige forskjeller	5	(9)
Bruk av fremførbart underskudd	(38)	
Gevinst ved konsernintern overføring	(5)	(1.484)
Årets skattegrunnlag	1	(38)
Betalbare skatter i Norge	0	0
Korrigerings tidligere år	0	3
Skattekostnad	0	3
Midlertidige forskjeller:	31.12.98	31.12.97
Kortsiktige poster	(2)	(1)
Langsiktige poster	(46)	(4)
Fremførbart underskudd	0	(38)
Sum midlertidige forskjeller	(48)	(43)
Utsatt skatt	0	0
Anvendt skattesats	28%	28%

NOTE 4 OMSETTELIGE VERDIPAPIRER

<i>(NOK millioner)</i>	1998	1997
Spesifikasjon		
Aksjer	19	10
Totalt	19	10

NOTE 5 LANGSIKTIGE AKSJEINVESTETERINGER

		100% basis		LHC per 31.12.98	
Selskap		Aksje- kapital	Antall aksjer	Antall aksjer	Bokført verdi (NOK 1,000)
Aksjer i konsernselskaper					
Leif Höegh & Co Shipping AS	NOK	2.030.400.000	2.030.400	2.030.400	2.415.245
Unicoool Ltd*	USD	50.000.000	50.000.000	24.900.000	472.221
Höegh Fleet Services AS	NOK	1.000.000	1.000	1.000	1.000
Leif Höegh Shipping Holding AS	NOK	50.000	50	50	50
Arcade Shipping Invest AS	NOK	50.000	50	50	50
Avrista Ltd	GBP	2.000	2.000	1.500	0
Höegh Holdings B.V.	NLG	6.000.000	6.000	6.000	131.165
Höegh Lines AS	NOK	50.000	50	50	50
Höegh Car Carriers AS	NOK	50.000	50	50	50
Liquimarine Gandria Shipping AS	NOK	100.000	100.000	39.000	0
Leif Höegh (U.K.) Ltd	GBP	100.000	100.000	100.000	0
Pacific Commerce Line Holding Ltd	USD	499.904	500	500	8.819
Sub-total					3.028.650
Aksjer i tilknyttede, felleskontrollerte og andre selskaper					
Gorthon Lines AB	SEK	431.000.000	18.645.858	2.091.201	63.183
LHC Real Estate Philippines Ltd.	PHP	5.000.000	50.000	20.000	392
Bona Shipholding Ltd*	USD	28.386.000	18.924.000	6.356.512	452.215
HUAL AS	NOK	1.000.000	100	50	500
Pacific Oriental Terminal Inc.	USD	2.500	250	84	6
Harpul Höegh Lines Pte. Ltd	SGD	100.000	100.000	10.000	2
Sea Trench Technology Holding AS	NOK	782.500	7.825.000	685.420	4.009
Andre selskaper					141
Sub-total					520.448
TOTALT					3.549.098

*I løpet av 1998 har LHC mottatt tilbakebetaling av aksjekapital fra disse selskapene. Børskursen for Bona-aksjene pr 31.12.98 var NOK 23 pr aksje. Når det gjelder verdijustert egenkapital for Bona-investeringen vises det til note 11 i konsernregskapet.

NOTE 6 ANLEGGSMIDLER*(NOK millioner)*

	Kostpris 01.01.98	Tilgang 1998	Avgang 1998	Akkumulerte avskrivninger 31.12.98	Bokført verdi 31.12.98	Avskriv- ninger 1998
Containere	21	0	0	(6)	15	(2)
K/S-andeler	21	0	(17)	0	4	0
Andre anleggsmidler	76	9	(1)	(65)	19	(5)
Totalt	118	9	(18)	(71)	38	(7)

Andre anleggsmidler består vesentlig av biler og inventar. Avskrivninger på disse (NOK 5 millioner) er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

Investeringer i og salg av anleggsmidler:

	1998	1997	1996	1995	1994
Investeringer (kostpris)	9	6	319	689	0
Salg (salgspris)	(23)	(1)	(95)	(36)	0
Netto investeringer	(14)	5	224	653	0

NOTE 7 PANTEGJELD OG LEASEFORPLIKTELSE*(Beløp i millioner)*

Spesifikasjon pr valuta	Valuta	Valutabeløp	Gjennomsnittlig valutakurs	NOK
	USD	2,8	7,55	21

NOTE 8 PENSJONSORDNINGER

Selskapets totale pensjonsforpliktelser beløp seg ved årsskiftet til NOK 31 millioner. Forøvrig vises til Note 16 i Konsernregnskapet.

NOTE 9 EGENKAPITAL*(NOK millioner)*

	Aksje- kapital	Reserve- fond	Disposisjons- fond	Totalt
Egenkapital pr 31.12.97	60	720	2.677	3.457
Konsernbidrag			8	8
Årets resultat			29	29
Utbytte			(120)	(120)
Egenkapital pr 31.12.98	60	720	2.594	3.374

På en ekstraordinær generalforsamling i desember, fikk styret fullmakt til å kjøpe inntil 3.000.000 egne aksjer.

NOTE 10 GARANTIER OG LANGSIKTIGE CERTEPARTIFORPLIKTELSE

Selskapet er, som deltager i K/S-selskaper, ansvarlig for ikke innkalt ansvarskapital på NOK 6 millioner.

Selskapet garanterer for USD 6,2 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 Höegh Holdings B.V. Dessuten har selskapet utstedt en GBP/USD garanti relatert til 80% av UK lease transaksjonen.

NOTE 11 ANSLÅTT EGENKAPITAL I LHC ASA PER 01.01.99 (IKKE REVIDERT)

Ny regnskapslovgivning er implementert per 01.01.99 og innebærer endringer i regnskapsprinsipper og reklassifisering av eksisterende egenkapital. Hovedendringene for LHC ASA er implementeringen av egenkapitalmetoden i morselskapet for regnskapsførsel av investeringer i datterselskaper, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter.

Aksjekapital	NOK	60
Overkursfond	NOK	38
Fond for vurderingsforskjeller	NOK	3 11
Annen egenkapital	NOK	2.485
Total egenkapital	NOK	2.894

Av det ovenstående er bare "Annen egenkapital" utdelbar når total egenkapital overstiger 10% av totale eiendeler.

ARTHUR ANDERSEN

REVISJONSBERETNING FOR 1998

Til Generalforsamlingen i
Leif Höegh & Co. ASA

Arthur Andersen & Co.
Statsautoriserte Revisorer

Drammensveien 165
Postboks 228 Skøyen
0212 Oslo
22 92 80 00 Telefon
22 92 89 00 Telefax
Org. nr. NO-910 167 707

Medlemmer av Norges Statsautoriserte
Revisorers Forening

Vi har revidert årsoppgjøret for Leif Höegh & Co. ASA for 1998 som viser et overskudd på NOK 29 mill. for morselskapet og et overskudd på NOK 405 mill. for konsernet. Årsoppgjøret, som består av styrets beretning, resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling, noter og konsernoppgjør, er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør.

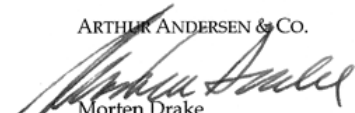
Vår oppgave er å granske selskapets årsoppgjør, regnskaper og behandlingen av dets anliggender for øvrig.

Vi har utført revisjonen i henhold til gjeldende lover, forskrifter og god revisjonsskikk. Vi har gjennomført de revisjonshandlinger som vi har ansett nødvendige for å bekrefte at årsoppgjøret ikke inneholder vesentlige feil eller mangler. Vi har kontrollert utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som underbygger regnskapspostene og vurdert de benyttede regnskapsprinsipper, de skjønsmessige vurderinger som er foretatt av ledelsen, samt innhold og presentasjon av årsoppgjøret. I den grad det følger av god revisjonsskikk har vi gjennomgått selskapets formuesforvaltning og interne kontroll.

Styrets forslag til anvendelse av årets overskudd og egenkapitaloverføringer tilfredsstiller de krav aksjelovgivningen stiller.

Etter vår mening er årsoppgjøret gjort opp i samsvar med aksjelovgivningen og gir et forsvarlig uttrykk for selskapets og konsernets økonomiske stilling pr. 31. desember 1998 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk.

ARTHUR ANDERSEN & CO.


Morten Drake
Statsautorisert revisor

Oslo,
25. mars 1999

Jernbaneveien 5
4005 Stavanger
51 84 12 00 Telefon
51 53 69 95 Telefax

Bradbenken 1
Postboks 4092 Dreggen
5023 Bergen
55 30 39 30 Telefon
55 30 39 31 Telefax

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

Samarbeidende selskaper:
Andersens Revisjonsbyrå as, 2300 Hamar
Bakke & Hjelmaas Larsen, 1361 Billingstad
Terje Bjerkan, 6880 Stryn
Gulliksen & Holmen ANS, 3015 Drammen
Jensen & Co. ans, 9000 Tromsø
Møller & Co, 3100 Tønsberg

Aksjonærforhold

og analytisk informasjon

Aksjonærpolitikk

Selskapets målsetting er å gi aksjonærene en god avkastning på sine investeringer gjennom en kombinasjon av utbytte og verdiøkning på selskapets aksjer.

Utbyttepolitikk

Betaling av utbytte vil være avhengig av selskapets inntjening og investeringsbehov i en konjunkturfølsom virksomhet. Styret har foreslått for generalforsamlingen at det for 1998 betales utbytte tilsvarende NOK 4,00 per aksje.

Aksjonærer

Det ble i 1998 omsatt 18,5 millioner aksjer i selskapet mot 24,9 millioner i 1997. Antall aksjonærer ved utgangen av 1998 var 1.806 mot 1.594 ett år tidligere. Den utenlandske andelen var ved årsskiftet 7,9%, mot 8,2% ved utgangen av 1997. Aksjer eiet eller kontrollert av Høegh-familien representerte ved årets slutt 53,2% mot 52,9% ved utgangen av 1997. Som i foregående år ble de ansatte tilbudt å kjøpe aksjer i LHC til en verdi av NOK 5.000 for NOK 4.000. Tilbudet ble benyttet av 132 ansatte som til sammen kjøpte 5.280 aksjer. Andre store aksjonærer fremkommer i tabellen.

Aksjer eiet og direkte kontrollert av styre- medlemmer og administrerende direktør i Leif Høegh & Co. ASA

Einar Kloster	5,000
Karl Otto Gilje	4,000
Truls Holthe	1,000
Thor Jørgen Guttormsen	225
Totalt	10.225

Fordeling av aksjene pr 31. desember 1998

	Aksjonærer		Aksjer	
	Antall	%	Antall	%
1 - 100	610	33,8	32.881	0,1
101 - 1.000	826	45,7	357.043	1,2
1.001 - 10.000	265	14,7	803.133	2,7
Mer enn 10.000	105	5,8	28.806.943	96,0
Totalt	1.806	100,0	30.000.000	100,0

Aksjonærer i Leif Høegh & Co. ASA pr 31. desember 1998

Aksjer eiet eller kontrollert av Høegh-familien:	15.952.550	(53,2%)
Andre aksjonærer:		
Storebrand Livsforsikring	1.539.250	
Folketrygdfondet	1.500.000	
Kommunal Landspensjonskasse	919.700	
Leif Høegh's Stiftelse	800.000	
Aksjefondet Odin Norge	787.500	
Bankers Trust Company	693.222	
Vital Forsikring	522.550	
Gjensidige Livsforsikringsselskap	506.505	
State Street Bank & Trust	461.237	
Aksjefondet Odin Norden	343.060	
Verdipapirfondet Avanse	318.800	
Norsk Hydros Pensjonskasse	288.000	
Orkla	272.800	
Verdipapirfondet Avanse Kapital	239.200	
Oslo Kommunale Pensjonskasse	231.950	
Aksjefondet K-avkastning	200.000	
Morgan Guarantee Trust Co. of New York	163.058	
Morgan Stanley Trust Company	159.661	
Gjensidige Skadeforsikring	124.041	
Storebrand AMS	119.150	
Sub-total	10.189.684	(34,0%)

1.778 aksjonærer som eier mindre enn 119.000 aksjer	3.857.766	(12,9%)
Totalt	30.000.000	(100,0%)

Aksjen

	1998	1997	1996	1995	1994
Fortjeneste pr aksje	13,50	11,20	11,80	9,00	9,20
Kurs/fortjeneste-forhold pr aksje	6,6	13,30	21,50	17,50	12,00
Kontantstrøm pr aksje	19,20	13,4	11,4	10,3	9,8
Kurs/kontantstrøm-forhold pr aksje	4,6	11,3	6,3	5,3	7,5
Utbytte pr aksje i NOK	4,00	4,00	10,67	3,00	3,00
Utbytte-forhold i %	29,6	35,8	85,6	29,7	32,6
Børskurs pr 31. desember	89,00	150,00	135,00	93,00	90,00

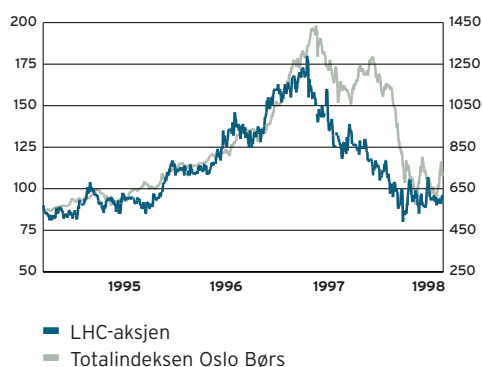
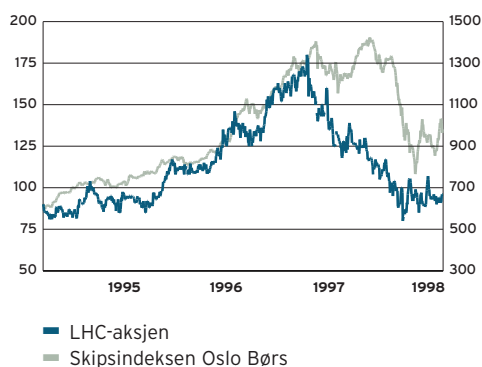
Risk

I forbindelse med innføring av nytt skattesystem fra 01.01.92 ble det for å unngå dobbeltbeskatning innført et system som regulerer en aksjes inngangsverdi ved salg og således påvirker salgsgevinst eller tap. Denne justeringen kalles RISK (Regulering av aksjens Inngangsverdi med endring i selskapets Skattelagte Kapital). For LHC er det etablert følgende RISK-beløp:

01.01.93	NOK	0,00
01.01.94	NOK	4,08
01.01.95	NOK	-2,95
01.01.96	NOK	-2,84
01.01.97	NOK	-3,62
01.01.98	NOK	-10,67
01.01.99	NOK	-4,00 (estimert)

Utvikling av LHC-aksjen

05.03.95 - 05.03.99 pr dag



Kursen på LHC-aksjene notert på Oslo Børs falt i løpet av året med 41 % fra NOK 150 til NOK 89. Aksjen ble på det laveste omsatt for NOK 80 i oktober, og på det høyeste for NOK 160 i januar. Skipsindeksen og totalindeksen ved Oslo Børs sank i løpet av 1998 med henholdsvis 46% og 27%. Børsverdien av LHC pr 31 desember 1998 var NOK 2.670 millioner, en nedgang på NOK 1.830 millioner fra året før.

Investor relations

LHC søker å holde aksjonærer, meglerapparat og investorer godt orientert om selskapets virksomhet gjennom regelmessig informasjon og presentasjoner i inn- og utland. Dato for utsendelse av kvartalsrapporter fremkommer på innsiden av omslaget i årsrapporten.

Resultatregnskap, kontantstrøm, balanse - USD

Nedenfor vises hovedtallene i resultatregnskap, kontantstrøm og balanse i USD, som i stor grad eliminerer virkningen av USD-svingningene på regnskapet i NOK.

Resultatregnskap

<i>(USD millioner)</i>	1998	1997	1996	1995	1994
Fraktinntekter, netto	505	491	538	464	398
Driftsresultat før salgs- gevinster og avskrivninger	113	103	103	89	46
Driftsresultat	86	82	55	45	15
Netto finansielle poster	(24)	(12)	(5)	2	1
Resultat før ekstraordinære poster	68	70	50	47	16

Kontantstrøm

<i>(USD millioner)</i>	1998	1997	1996
Netto kontantstrøm fra driftsoperasjoner	69	84	97
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	(121)	(84)	(137)
Netto kontantstrøm fra finansielle aktiviteter	57	16	21
Netto bevegelser i betalingsmidler	5	16	(19)
Betalingmidler per 31.12	53	51	40

Balanse 31.12

<i>(USD millioner)</i>	1998	1997	1996	1995	1994
Omløpsmidler	189	170	185	198	154
Skip og andre eiendeler	875	815	664	635	608
Sum eiendeler	1.064	985	849	833	762
Kortsiktig gjeld	89	95	115	93	114
Langsiktig gjeld	519	490	379	450	393
Bokført egenkapital inkl. minoritetsinteresser	456	400	355	290	255
Total gjeld og egenkapital	1.064	985	849	833	762

Sensitiviteter

Finansielle forhold

Effekt på netto resultat (NOK millioner)	1998
Endring renter/USD Libor 1%	32
Endring valutakurs USD/NOK 0,10	25

Markedsmessige forhold

Effekt på netto resultat (NOK millioner)	1998
Endring i T/C-inntekter på USD 1.000 pr dag	90

Finansielle forholdstall og nøkkeltall

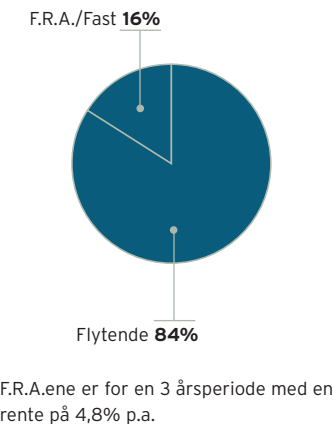
	Beløp i	1998	1997	1996	1995	1994
LØNNSOMHET						
Driftsmargin ⁽¹⁾	%	28	29	18	18	7
Avkastning på egenkapital ⁽²⁾	%	16	13	18	13	14
Avkastning på totale eiendeler ⁽³⁾	%	10	12	9	9	5
LIKVIDITET ⁽⁴⁾						
Bankinnskudd og verdipapirer	NOK mill	1.185	1.049	1.105	1.172	964
Kontantstrøm ⁽⁴⁾	NOK mill	574	399	645	524	359
Netto renter	NOK mill	(149)	(117)	(87)	(67)	(6)
Likviditetsgrad ⁽⁵⁾	%	193	173	126	208	136
Gjeldsbetjeningsgrad ⁽⁶⁾	%	22	19	45	50	86
Netto rentebærende gjeld	NOK mill	2.553	2.047	1.428	1.097	427

*Eksklusiv reversering av utsatt skatt i 1996 i forbindelse med overgang til ny skipsfartsbeskatning.

1) Driftsresultat i prosent av frakttinntekter på T/C-basis.
2) Resultat før ekstraordinære poster, minus skattekostnad, i prosent av gjennomsnittlig egenkapital inkludert minoritetsinteresser.
3) Resultat før ekstraordinære poster, pluss finansutgifter, i prosent av gjennomsnittlig totalkapital.
4) Resultat før ekstraordinære poster, pluss avskrivninger, minus resultat tilknyttede selskaper, minus betalbar skatt, minus gevinst ved salg av skip, uten justering for minoritetsinteresser.
5) Omløpsmidler i prosent av kortsiktig gjeld.
6) Kontantstrøm i prosent av netto rentebærende gjeld (eksklusiv nybyggingsforpliktelser).

Gjeld og leasingforpliktelser

Fordeling på flytende/fast rente





Vi posisjonerer oss for fremtiden

Etter mer enn 70 års virksomhet, vet vi i LHC hva som kreves av ekspertise, kapital og tålmodighet for den som vil lykkes i det lange løp.

Vi har det privilegium å ha et styre og majoritetsiere med et langsiktig perspektiv på virksomheten som hele tiden har fokusert på en sunn fordeling mellom utbytte til aksjonærer og selskapets kapital.

I løpet av de siste fem årene er LHC blitt strukturert i ulike forretningsområder, med eget Styre og med selvstendig ansvar for resultatene.

I løpet av denne perioden har vi også utviklet kriterier for å måle hvert områdes strategiske mulighet for suksess.

I vurderingen av våre forretningsområder har vi funnet at linjevirksomheten ikke tilfredsstiller disse kriteriene på lang sikt. Som en konsekvens av dette ble virksomheten besluttet solgt.

Dette var ingen lett avgjørelse ettersom linjen representerer en stor del av vår arv. Vi har drevet linjefart i nesten 65 år. Ca 30 personer er ansatt ved hovedkontoret, i tillegg til et stort antall sjøfolk, agenter og øvrige i virksomheten.

Det var to forhold vi la særlig vekt på i gjennomføringen av salget av linjen: Å finne en eier som ville sikre kontinuitet og gi nye muligheter for linjen, og å gjennomføre en intern prosess som sikret reell deltagelse fra alle involverte parter. Etter min mening har alle i organisasjonen grunn til å være stolt over den konstruktive og profesjonelle måten denne prosessen er gjennomført på.

Alle avgjørelser lukker noen dører og åpner andre. I det vi skuer fremover mot et nytt årtusen, er vi langt på vei med å posisjonere oss for de muligheter og utfordringer som ligger foran oss. Vi har en effektiv organisasjonsstruktur og den rette type mennesker til å fylle den, noe som gir oss den fleksibilitet og dynamikk som kreves for å tilpasse seg et marked i stadig endring. Vi har også tilstrekkelig finansiell fleksibilitet til å understøtte vår strategi.

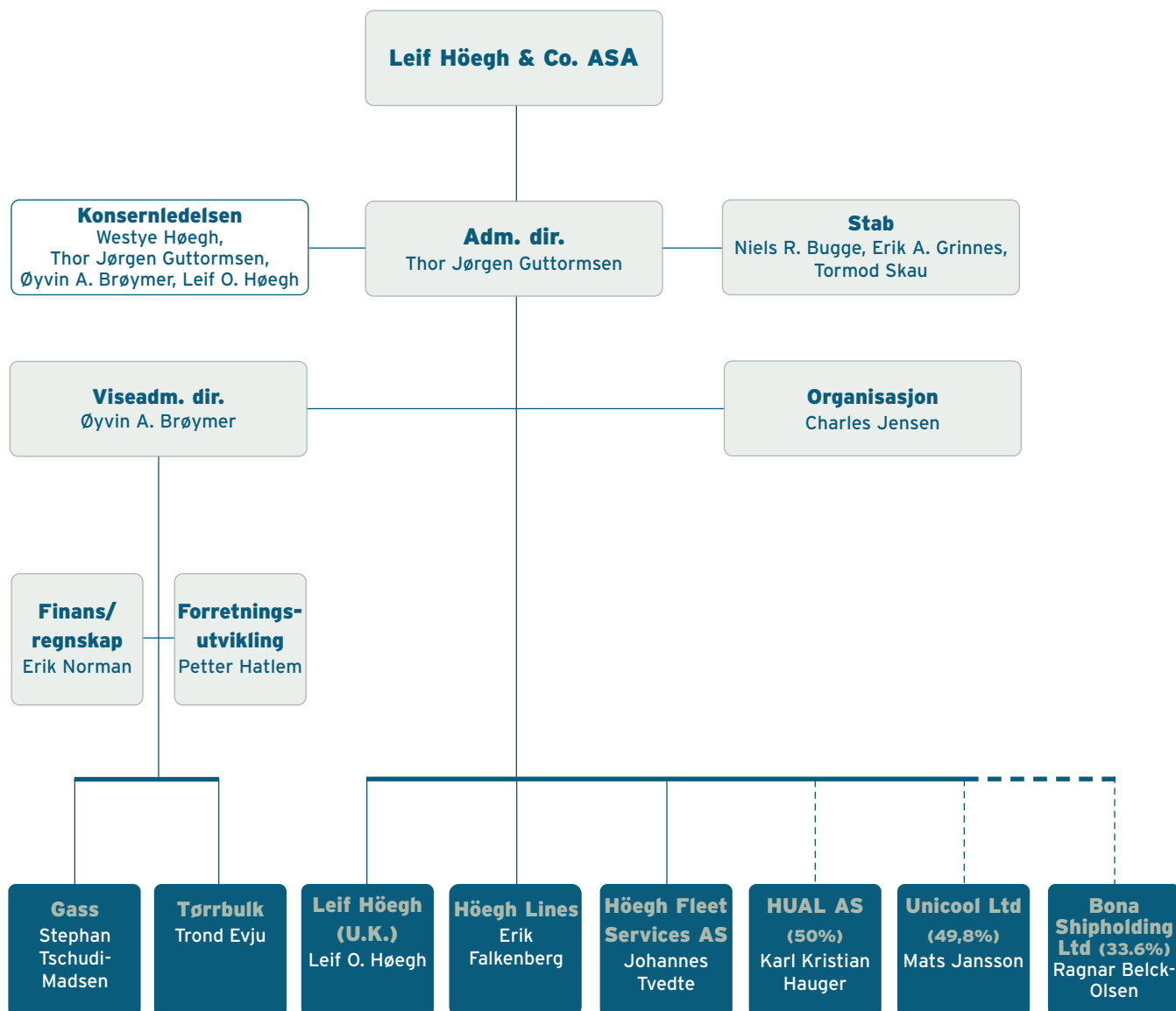
Vi kan imidlertid aldri tillate oss å være tilfreds med tingenes tilstand. En slik holdning vil uvegerlig føre til stagnasjon. Tvert imot – vi vil fortsette å arbeide hardt for å videreutvikle og optimalisere vår drift, organisasjon og strategier for å lykkes i en stadig tøffere konkurranse i årene som kommer.

Thor Jørgen Guttormsen
Adm. direktør



Thor Jørgen Guttormsen
Thor Jørgen Guttormsen

Organisasjonen





**Thor Jørgen
Guttormsen**
Adm. dir.



Øyvinn A. Brøymer
Viseadm. dir



Charles Jensen
Organisasjon



Erik Norman
Finans/regnskap



Petter Hatlem
Forretningsutvikling



Niels R. Bugge
Styresekretær



Konsernledelsen
Westye Høegh,
Thor Jørgen Guttormsen,
Øyvinn A. Brøymer, Leif O. Høegh



**Stephan Tschudi-
Madsen**
Gass



Trond Evju
Tørrbulk



Leif O Høegh
Leif Høegh U.K.



Erik Falkenberg
Høegh Lines



Johannes Tvedte
Høegh Fleet Services AS



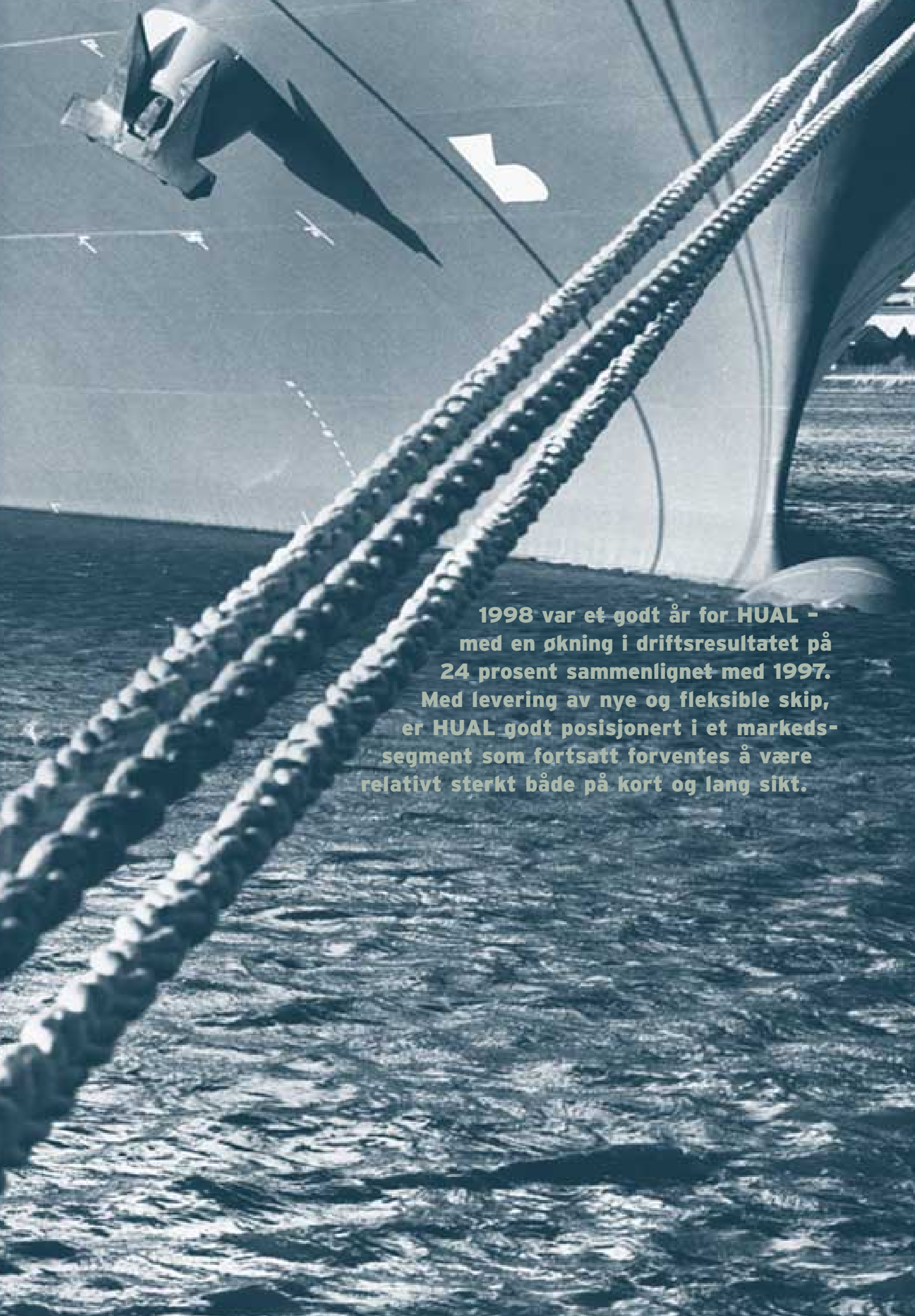
**Karl kristian
Hauger**
HUAL AS



Mats Jansson
Unicoool Ltd



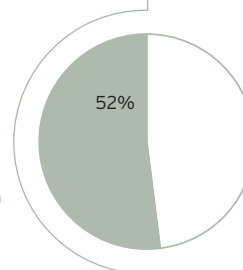
**Ragnar
Belck-Olsen**
Bona Shipholding Ltd

A black and white photograph showing a close-up, low-angle view of a ship's anchor and thick, braided mooring ropes. The ropes are in the foreground, leading diagonally across the frame towards the anchor in the upper left. The ship's hull is visible on the right, and the water is in the background. The text is overlaid on the right side of the image.

**1998 var et godt år for HUAL -
med en økning i driftsresultatet på
24 prosent sammenlignet med 1997.
Med levering av nye og fleksible skip,
er HUAL godt posisjonert i et markeds-
segment som fortsatt forventes å være
relativt sterkt både på kort og lang sikt.**

Økte volumer

fra det Fjerne Østen for HUAL



Konsernets driftsresultat
før salgsgevinster og av-
skrivninger Nok 854 millioner

Dette er HUAL

LHC har en lang historie innen biltransportmarkedet, der starten var frakt av Volkswagen «Bobler» foretatt på kombinerte bulk-bilskip fra Tyskland til USA på slutten av 1940-tallet. HUALs historie går tilbake til 1970, da LHC og Ugland inngikk en strategisk allianse for å sikre seg nødvendig størrelse på virksomheten. Det uavhengige selskapet Høegh-Ugland Auto Liners A/S ble etablert i 1971, og omdøpt til HUAL A/S i 1997.

Ved årsskiftet bestod HUALs flåte av 16 bilskip av typen PCTC (pure car/truck carrier), hvorav LHC og Ugland eier åtte skip hver. I tillegg til denne basisflåten bidrar LHC og Ugland med fire skip hver, innbefraktet gjennom det felles eide selskapet JVL. HUAL innbefrakter også annen tonnasje i markedet etter behov.

HUAL opererer et globalt nettverk, med hovedkontor i Oslo og kontorer i USA, Europa, Asia og i Midtøsten. HUAL er den sjette største bilskipsoperatøren i verden.

Høydepunkter i 1998

Det var høy aktivitet i HUAL i 1998. Transportvolumet økte til 917.000 CEU (standard bilenheter), fra 915.000 enheter i 1997 – som inkluderer andre tunge kjøretøy, i tillegg til vanlige personbiler. Fraktinntektene nådde NOK 1.756 millioner, og driftsresultatet ble NOK 404 millioner. Det gode resultatet reflekterer både økt eksport fra det Fjerne Østen til Europa og USA og fortsatt mangel på tonnasje i markedet. I tillegg ble selskapets flåte effektivt utnyttet gjennom året, med minimale tekniske driftsavbrudd utover planlagte dokkinger.

I desember ble HUAL TRADER levert fra Daewoo Heavy Industries i Korea. Dette er det første av i alt seks skip som skal leveres til HUAL før utgangen av år 2000. Dette er ny "state-of-the-industry"-tonnasje, som gir HUALs flåte den nødvendige utvidelse for å møte kundenes behov for kapasitet, tilgjengelighet, fleksibilitet og service i de kommende årene. To av skipene, inkludert HUAL TRADER er bestilt av LHC, men vil bli eiet av Lloyd Leasing Ltd. To av skipene er bestilt av Ugland og de siste to – som begge ble bestilt i 1998 – vil bli eiet via JVL.

Alle seks skipene er PCTC og har de samme spesifikasjonene:

- Kapasitet på 6.200 biler i standard størrelse
- Lasterom på 54.500 m² (tilsvarende 11 fotballbaner)
- Hastighet på rundt 20,5 knop

Resultater

(NOK millioner)	1998	1997	1996	1995	1994
Driftsresultat:					
Fraktinntekter	1.756	1.573	1.190	964	782
Reiseavhengige kostnader	(710)	(700)	(561)	(494)	(414)
Fraktinntekter på T/C-basis	1.044	873	629	470	368
Leie innbefrakte skip	(454)	(383)	(284)	(190)	(216)
Driftskostnader	(121)	(108)	(84)	(77)	(63)
Driftsresultat før salgs- gevinster og avskrivninger	469	380	261	203	89
Gevinst ved salg av skip	0	0	0	0	0
Avskrivninger	(65)	(54)	(98)	(88)	(56)
Driftsresultat	404	327	163	115	33
 Bokført verdi skip	 1.539	 996	 1.034	 1.106	 474
Investeringer i skip	561	16	25	720	0
Netto rentefri gjeld	52	38	27	11	18



JVL kjøpte også to brukte PCTC-skip med tilsvarende kapasitet, altså 6.200 biler. HUAL frakter fabrikknye biler fra Europa til Karibien, og HUAL kjøpte "feederskipet" CARIB STAR for å optimalisere effektiviteten i denne regionen.

Redusert avhengighet av fabrikknye biler

63 prosent av HUALs transportvolum er basert på ett til tre års fraktkontrakter med bilprodusentene. For ti år siden lå dette volumet på 68 prosent. For høyt- og tungtrullende materiell er tallene henholdsvis 14 og 24 prosent. Reduksjonen i det relative volumet innen nye biler og høye/tunge kjøretøy kompenseres i stor grad av en betydelig økning i transport av brukte biler. Denne sektoren er et interessant supplement til kjernevirksomheten. Til denne frakten bruker HUAL i en viss utstrekning innbefrakte kjøleskip med kapasitet for biltransport.

Markedssituasjonen

Bilskipmarkedet var fortsatt sterkt i 1998 og preget av høyt eksportvolum fra Japan og Korea, samt knapphet på tonnasje.

Salget av nye biler i det vesteuropeiske markedet økte med 9 prosent i løpet av første halvår. Mye av denne økningen skyldtes imidlertid at myndighetene, spesielt i Italia, innførte tiltak for å stimulere til økt skraping av biler. Veksten dempet seg noe i andre halvår og endte ved årets slutt på 7 prosent sammenlignet med 1997.

I det amerikanske markedet økte salget av nye biler med 3 prosent i 1998. Importen bremses noe opp mot slutten av året og endte med en økning på 5,5 prosent for året som helhet.

I det japanske markedet falt salget av nye biler dramatisk i 1998 på grunn av landets økonomiske situasjon. Salget av importerte biler sank med mer enn 25 prosent, med størst fall i importen av biler produsert av japanske fabrikanter utenlands.

Japansk bileksport viste frem til april 1998 en økning i forhold til året før. Etter dette utlignet den store nedgangen i eksporten til andre asiatiske land, økningen til Europa, Midtøsten, Sør-Amerika og Sentral-Amerika. Den totale eksporten fra Japan viste en nedgang på 1,2 prosent i 1998.

Den koreanske eksporten til Europa viste positiv økning, og markedsandelen for koreanske biler steg fra 2,2 prosent til 2,7 prosent. Eksporten til regioner som Australia og Sør-Amerika økte også, mens eksporten til USA nådde en topp halvveis gjennom året. Nedgangen i eksport til andre asiatiske land var større enn ventet.

Leveransen av 23 nye bilskip i 1998 har gjort mye for å lette den svært stramme tonnasjesituasjonen som har preget markedet i en tid. Kontraheringene av ny tonnasje fortsatte gjennom året, og den totale ordreboken viste ved slutten av året 54 enheter, noe som representerer 17,6 prosent av flåten.

Markedsutsikter

Nedgangen i den globale økonomiske veksten, kombinert med reduserte verdier på grunn av fall i aksjemarkedene, førte i 1998 til en nedgang i salget av nye biler på verdensbasis med 1,7 prosent, sammenlignet med en vekst på 2,1 prosent i 1997. En ytterligere nedgang ligger i kortene for 1999, siden det foreløpig er få tegn til at de asiatiske økonomiene er på bedringens vei. Det ventes i 1999 fortsatt lavkonjunktur i de fleste asiatiske økonomier.

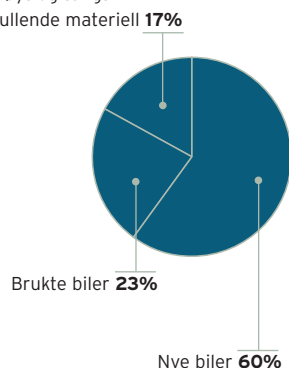
Nord-Amerika og Europa slipper neppe unna negative effekter av krisen i Asia. I USA forventes salget av nye biler å synke med rundt 2,5 prosent i 1999. I Vest-Europa forventes det å synke med rundt 2 prosent. Markedene i Øst- og Sentral-Europa ventes å bli negativt påvirket av situasjonen i den russiske økonomien.

Det forventes at Japan og Korea vil fortsette å eksportere så mye som mulig til Europa og USA. Det er imidlertid et åpent spørsmål når myndighetene i Vesten begynner å utøve press på de eksporterende land for å unngå en for markert ubalanse i den bilaterale handelen.

Den store ordreboken vil også bidra til å lette tonnasjesituasjonen i bilskipmarkedet de nærmeste årene. Leveransen av 28 nybygg i 1999, kombinert med antatt svakere etterspørsel, vil med all sannsynlighet føre til svakere utnyttelse av flåten, spesielt i andre halvdel av året. Ytterligere 26 enheter er planlagt levert i år 2000. Man regner ikke med at opphugging av eldre skip fullt ut vil kompensere for nybygde skip. Aldersprofilen på flåten viser at skip over 20 år utgjør 14 prosent av flåten, mens skip som er mellom 15 og 20 år utgjør så mye som 27 prosent.

Tonnasje

Høyt og tungt
rullende materiell



Historisk sett har opphuggingen av skip foregått i aldersintervallet mellom 12 og 20 år, med en gjennomsnittlig alder på mellom 15 og 18 år.

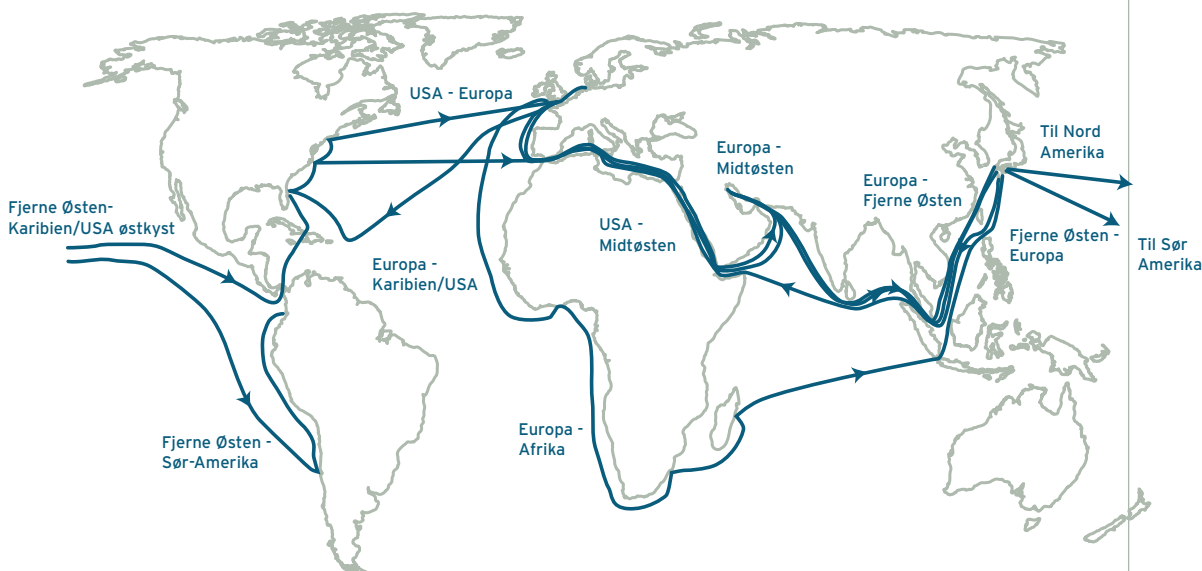
På lengre sikt er utsiktene bedre. En generell regel er at veksten i salget av nye biler henger sammen med den generelle økonomiske utvikling og vekst. Når verdensøkonomien tar seg opp igjen, forventes salget av nye biler å komme tilbake til den langsiktige årlig veksten mellom 3 og 3,5 prosent.

Posisjonering for fremtiden

HUAL er godt posisjonert for å ta sin del av transportoppdragene i de kommende årene, og også utnytte veksten når markedet igjen peker oppover. Selskapet har en solid kundebase og en utstrakt global virksomhet som er lagt opp for å møte transportbehovet til verdens bilprodusenter. Nybygg-programmet vil tilføre fleksibilitet og kapasitet til HUALs flåte, og inngår i selskapets langsiktige strategi om å skape nye forretningsmuligheter og videreutvikle forholdet til eksisterende kunder.



HUAL's globale virksomhet

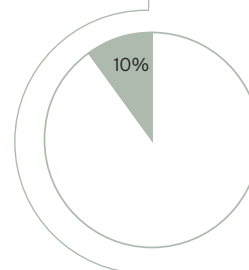




For et år siden kunne ingen ha forutsett den dramatiske effekten som kombinasjonen av El Niño og den økonomiske krisen i Asia ville få på kjøleskipsmarkedet i 1998. Klimaendringene og de ekstreme værforholdene påvirket produksjon og eksport av frukt fra den sørlige halvkule i betydelig grad. I tillegg har redusert etterspørsel og overkapasitet i verdens containerskipsflåte bidratt til å redusere ratene i markedet til nivåer man ikke har sett siden 1993.

Vanskelig år

- relativt gode resultater for Unicoool



Konsernets driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger Nok 854 millioner

Dette er Unicoool

LHCs engasjement i kjøleskipsmarkedet startet i 1994, da Avrista Ltd ble etablert. Dette var et holdingselskap eid 75 prosent av LHC og 25 prosent av Tufton Oceanic Limited. Avrista eide Cool Carriers AB, en ledende operatør av kjøleskip. I 1997 ble Tufton kjøpt ut og LHC forente krefter med selskapet Safmarine fra Sør-Afrika, og etablerte Unicoool Ltd, eierselskapet til Cool Carriers.

Cool Carriers er verdens største operatør av moderne pallegaserte kjøleskip. Flåten består av mer enn 100 skip med kapasitet mellom 200.000 og 612.000 cbft, og drives i nesten alle viktige kjøleskipsmarkeder i verden. 17 av skipene eies av Unicoool, 11 er innbefraktet på certepartier, 18 drives på vegne av andre skipseiere i Leonina-poolen, 26 i Arctic Reefers pool og resten i joint-venture-selskapet ECo shipping.

Cool Carriers fokuserer på å utvikle langsiktige kunderelasjoner og effektive seilingsmønstre, samt på å gi kundene ekstra verdi i form av effektive logistikk-systemer med høy kvalitet og pålitelighet.

Leonina-systemet står sentralt i Cool Carriers virksomhet. Dette er et partnerskap-konsept der flere skipseiere bidrar med høykvalitetstonnasje, og Cool Carriers driver skipene effektivt i en større sammenheng.

For to år siden slo Cool Carriers og Eastwind Transport Ltd seg sammen og etablerte ECo Shipping. Ved å kombinere selskapenes flåter av pallbaserte skip i handysize-segmentet, har man fått en spesialisert virksomhet i markedet for kjøleskips-laster opp til 2.500 paller, eller 4.500 tonn kjølevarer som bananer, frukt og frosne varer i begrensede mengder.

Fra og med januar 1999 opererer Unicoool også den nye poolen Arctic Reefers, som spesialiserer seg i et noe kortere markeds-perspektiv for å utnytte de muligheter som oppstår på kort og mellomlang sikt når markedene svinger.

Høydepunkter i 1998

El Niño må ta mye av skylden for nedgangen på 10 prosent i etterspørselen etter kjøleskipstonnasje i 1998. Kapasiteten i flåten økte med 1 prosent. Samtidig økte den allerede intense konkurransen fra containerskip med kjølecontainerkapasitet.

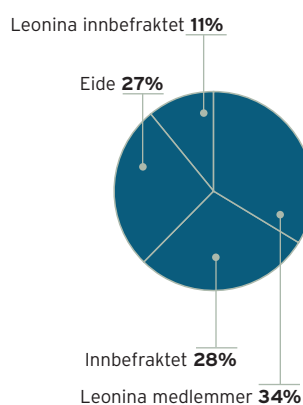
Tross lave rater kan Unicoool – relativt sett – vise til gode resultater. Et resultat på NOK 44 millioner er naturligvis ikke tilfredsstillende. Imidlertid har selskapets fokus på langsiktige kon-



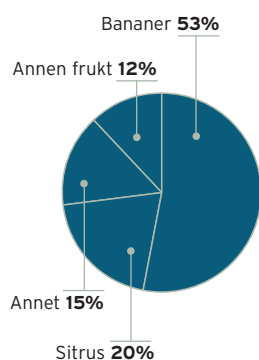
Resultater

(NOK millioner)	1998	1997	1996	1995	1994
Driftsresultat:					
Fraktinntekter	787	752	1,074	744	711
Reiseavhengige kostnader	(251)	(210)	(355)	(237)	(246)
Fraktinntekter på T/C-basis	536	542	719	507	465
Leie innbefrakte skip	(334)	(277)	(487)	(394)	(484)
Driftskostnader	(111)	(103)	(125)	(39)	(3)
Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger	91	161	107	74	(22)
Gevinst ved salg av skip	10	20	0	0	0
Avskrivninger	(57)	(59)	(103)	(68)	(39)
Driftsresultat	44	122	4	6	(61)
Bokført verdi skip	829	976	1,291	672	174
Investeringer i skip	0	0	722	566	213
Netto rentefri gjeld	101	27	54	87	44

Flåten (Cool Carriers)



Last (Cool Carriers)



trakter gjort Cool Carriers mindre sårbare overfor kraftige markedssvingninger, sammenlignet med mange konkurrenter.

Markedssituasjonen i 1998 har understreket betydningen av Unicools strategi som går ut på å bli mindre avhengig av spotmarkedet og dermed unngå å bli offer for plutselige og kraftige svingninger. Fokuset på å utvikle langsiktige kunderelasjoner og effektive seilingsmønstre har fortsatt gjennom året. Et eksempel er ruten der skipene frakter en kombinasjon av bananer fra Ecuador til USAs vestkyst og bananer og sitrusfrukt fra California til Japan. Skipene returnerer deretter med tilgjengelige laster tilbake til Sør-Amerika eller frakter brukte biler fra Japan til New Zealand, der de laster frukt for Europa. På denne måten utnyttes skipene mest mulig effektivt, og kundene tilbys konkurransedyktige transportløsninger og stor fleksibilitet gjennom et tilnærmet linjebasert seilingsmønster.

I november annonserte Unicool etableringen av ytterligere en pool, "Arctic Reefers", som opererer standard pallegaserte kjøleskip. Poolen vil fokusere på tradisjonell kjøleskipsfart, men også gå inn i nye markeder med fremtidig potensial. Dessuten vil den spesialisere seg på det mer kortsiktige markedet for å kunne utnytte mulighetene som svingningene i markedet gir. Poolen var i full drift fra januar 1999, og driver 26 kjøleskip for et halvt dusin eiere fra sine kontorer i Stockholm.

Sammen med sin partner Eastwind har Cool Carriers forsterket innsatsen i fellesoperasjonen ECo Shipping i handysize-segmentet, og har utvidet flåten foreløpig med åtte skip fra Eastwind, med ambisjon om å øke tonnasje ytterligere. Dessuten er hele driften av ECo Shipping nå lagt til New York, i stedet for den tidligere løsningen med en delt operasjon mellom ulike team i Stockholm og New York.

Markedssituasjonen

I tillegg til den betydelige effekten El Niño og beslektede værphenomener har hatt på etterspørselen etter kjøleskip, har også den økonomiske krisen i Asia slått negativt ut, ettersom denne delen av verden står for omlag 20 prosent av den totale verdenshandelen med kjølevarer. Som et eksempel kan nevnes at importen av bananer til Kina ble omlag 30 prosent lavere i 1998 enn året før.

Forholdene i det svake tørrlastmarkedet har ikke hjulpet på situasjonen, idet det har vært færre alternative laster og færre repositioneringslaster tilgjengelig for kjøleskipene. Transport av brukte biler på kjøleskip har bidratt i positiv retning.

Siden siste lavkonjunktur i 1993 har det vært en årlig økning i etterspørsel etter kjøleskipstonnasje på 4 prosent, målt i kubikkfot/mil. Dette står i klar kontrast til nedgangen i 1998 på 10 prosent.

En netto økning på 12,6 prosent av nye containerskip har forsterket en situasjon med overkapasitet i ulike linjefartmarkeder, noe som også har økt konkurransen i flere tradisjonelle kjøleskipsmarkeder.

Gjennomsnittlige spotrater var 46 prosent lavere ved årets slutt, sammenlignet med året før. Det svake markedet har ført til mer enn en dobling av skip i opplag – 60 skip ved årets utgang.

Som forventet under de rådende forhold, har kontraheringsaktiviteten for spesialiserte kjøleskip vært svært beskjeden. 39 skip skal fremdeles leveres, noe som utgjør 5.1 prosent av flåten.

Markedsutsikter

Kjøleskipsmarkedet vil forbli svakt gjennom 1999. Vendepunktet kommer trolig i løpet av år 2000. Asiatisk etterspørsel etter kjølevarer vil trolig forbli svak, så lenge nedgang i BNP kan forventes i de viktigste økonomiene i regionen inkludert Japan. I noen av områdene som ble utsatt for El Niño vil det også ta noe tid før produksjonen er tilbake til normale nivåer. Tørrlast-markedene vil også være svake fremover, og situasjonen i bilmarkedet vil bli mindre presset

neste år med nye bilskip som entrer arenaen.

De svake utsiktene møtes trolig med økt opphugging av spesialiserte kjøleskip. Substitusjonen mellom containerskip og kjøleskip er et økende problem, som bare i noen grad motvirkes av opphugging av containerskip. Opphuggingen vil imidlertid kunne bidra til en mer akseptabel situasjon når etterspørselen i Asia igjen peker i riktig retning..

Posisjonering for fremtiden

Unicoool er et selskap med en solid kontantstrøm og med en stab som trolig er den mest erfarne i bransjen. Dette bidrar til å gi selskapet den fleksibilitet og handlekraft som skal til for å gripe mulighetene og møte utfordringene som en vanskelig markedssituasjon gir. Det gir dessuten en god plattform for selskapets ønske om å tilpasse seg nye kundebehov og utvikle logistikk løsninger og seilingsmønstre som gir kundene ekstra verdi og sikrer effektiv utnyttelse av Unicoools flåte.



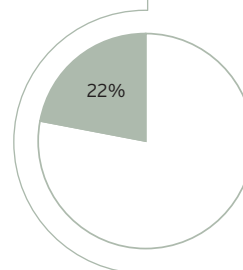
Frakt av bananer på verdensbasis





**I 1998 tok LHC en viktig strategisk beslutning:
Å selge Höegh Lines linjevirkksomhet og fokusere
på open hatch og kontraktsfart. Disse operasjonene
er basert på selskapets sterke posisjon innen trans-
port av trelast og treforedlingsprodukter.**

Höegh Lines med økt fokus på kontraktsfart



Konsernets driftsresultat
før salgsgevinster og av-
skrivninger Nok 854 millioner

Dette er Höegh Lines

Höegh Lines er et datterselskap av LHC, og har vært engasjert i verdensomspennende linjevirk-
somhet siden midt på 1930-tallet. I dag er Höegh Lines i linjefart og kontraktsfart med spesialisere-
ring innen trelast og treforedlingsprodukter. Linjefarten mellom Nord-Amerika og Midt-Østen,
India og Sør-Øst Asia opererer seks skip og frakter et bredt spekter av varer der de viktigste
er naturgummi, kakaobønner, ris, treforedlingsprodukter, prosjektlaster og containeriserte laster.

Innen "open hatch"/kontraktsfart, der selskapet har aktiviteter i både Atlanterhavet og
Stillehavet, er 10 skip sysselsatt på regelmessig basis. Fra tid til annen innbefrakter selskapet
skip for å ta tilgjengelige oppdrag og utbefrakter når man har ledig tonnasje. Skipene benyttes
i PCL operasjon med seilinger mellom vestkysten av Nord-Amerika og Japan/Korea. Fire skip,
to av dem eid av LHC, går i Norsul-samarbeid mellom Nord-Europa og østkysten av Sør-
Amerika. Tre skip vil gå i ruten mellom vestkysten av Sør-Amerika og Middelhavet, og ett skip
seiler mellom Chile og det Fjerne Østen.

Høydepunkter i 1998

Avtalen om salg av linjevirkksomheten og fire linjeskip var den mest betydningsfulle beslutningen
for Höegh Lines i 1998. Det tyske selskapet Egon Oldendorff oHG kjøpte skipene HÖEGH
DUKE, HÖEGH DENE, HÖEGH DRAKE og HÖEGH DYKE, med levering i 1. kvartal 1999.
Salgsprisen var 9 millioner USD per skip. Skipene skal befraktes tilbake til LHC for en periode
på to år til en leie på 11.950 USD per dag. I denne toårsperioden vil Höegh Lines fortsette å
drive skipene og være fullt kommersielt ansvarlig for linjevirkksomheten. Tidlig i år 2001 vil Egon
Oldendorff kjøpe 100 prosent av aksjene i linjevirkksomheten til Höegh Lines. Linjen vil deretter
fortsette som Oldendorff Indotrans.

I tiden fremover vil LHC fokusere på "open hatch"/kontraktsfart som er segmenter der selska-
pet er langt bedre posisjonert for å kunne utvikle sin virksomhet.

Alle aktiviteter ble direkte eller indirekte påvirket av den økonomiske nedgangen i Asia.
Skipene som gikk i spotmarkedet deler av året, bidro negativt til resultatene. Til tross for disse
hendelsene og det generelt svake markedet ble resultatene både for linjefarten og open hatch-
aktivitetene bedre enn for fjoråret. Dette skyldes lavere driftskostnader i året som gikk, og viser
at kostnadsreduksjonsprogrammet, som startet ved årets begynnelse, har vært vellykket.



Resultater

(NOK millioner)	1998	1997	1996	1995	1994
Driftsresultat:					
Fraktinntekter	953	975	1.050	1.026	1.070
Reiseavhengige kostnader	(495)	(523)	(593)	(583)	(610)
Fraktinntekter på T/C-basis	458	452	457	443	460
Leie innbefraktede skip	0	(3)	(10)	(2)	(4)
Driftskostnader	(255)	(276)	(219)	(218)	(257)
Driftsresultat før salgs- gevinster og avskrivninger	203	173	228	223	199
Gevinst ved salg av skip	0	0	0	0	0
Avskrivninger	(48)	(39)	(76)	(76)	(87)
Driftsresultat	155	134	152	147	112
 Bokført verdi skip	 965	 999	 717	 494	 568
Investeringer i skip	0	321	299	0	0
Netto rentefri gjeld	76	30	48	39	21

I 1998 fortsatte Höegh Lines implementeringen av sin strategi som går ut på å utvikle et sterkere og mer effektivt nettverk av operasjoner hovedsakelig basert på kontrakter med treforedlingsindustrien. En konsekvens av dette er at Höegh Lines restrukturerte sine aktiviteter i Sør-Amerika. En ny rute – fra vestkysten av Sør-Amerika til Middelhavsområdet – ble etablert på bakgrunn av en kontrakt med en av de større chilenske treforedlingsbedriftene. Det vil dessuten bli iverksatt forbedringer i ruten fra Nord-Europa via Nord-Amerika til vestkysten av Sør-Amerika. Pool operasjonen med Norsul mellom Nord-Europa og østkysten av Sør-Amerika har gjennomgått justeringer for ytterligere å forsterke effektiviteten i Atlanterhavsområdet med en forbedret rute i sydgående retning. PCL har opprettholdt sin fokus på trelast til Japan, men har også utvidet sitt nedslagsfelt.

Markedssituasjonen

Etterspørselen etter multipurpose linjeskip ble påvirket av nedgangen i handelen med mindre tørrbulkvarer og vanlig linjelast. Det intra-asiatiske markedet, som er av stor betydning for disse skipstypene, hadde et nedslående år.

Kombinasjonen av den økonomiske krisen i Asia og en fortsatt høy nybyggingsaktivitet, har ført til ytterligere nedgang i ratene for containerskipstonnasje. Eksporten fra USA til Asia falt dramatisk siste år, mens eksporten den andre veien økte med 9 – 10 prosent. Ubalansen i den asiatiske handelen førte til betydelig mangel på containere i området, men var positiv for multipurpose skip som ikke behøvde å returnere tomme containere.

“Open hatch” segmentet, som det ordinære handysize/handymax bulk markedet, hadde den samme negative utviklingen som de andre tørrbulksegmentene. Selv om det var en økning i frakt av enkelte jordbruksprodukter som soyamel og ris, var det en markant nedgang i handelen med mindre bulkvarer. Alt i alt ble den totale handelen svekket med 4 prosent, eller 26 millioner tonn – den første nedgangen totalt sett siden 1991.

Den største nedgangen i volum ble registrert i handelen med trelast og treforedlingsprodukter. Dette markedet falt med 6 prosent, eller 10 millioner tonn. Japan er en god indikator på tilstanden i markedet for frakt av ulike bygningsmaterialer, inkludert trelast og tømmer. I 1998 falt bygging av nye hus med nesten 14 prosent i Japan sammenlignet med 1997. Japansk import av nordamerikansk tømmer utgjorde bare halvparten av volumet i forhold til året før.

Den globale handelen med stålprodukter falt med 3 prosent forrige år, på tross av en sterk økning i eksporten fra Sør-Korea og Japan til USA.

De vanskelige markedsforholdene har ført til en sterk økning i opphugging og opplag av eldre skip.

Markedsutsikter

Krisen i den asiatiske økonomien vil fortsatt kaste mørke skyer over verdens shippingmarkeder i 1999 og muligens lenger. Den økonomiske veksten på verdensbasis var på kun 2 prosent i 1998, og foreløpige prognoser fra det Internasjonale Pengefondet antyder en vekstrate på samme nivå for 1999.

Etterspørselen etter containerskipstonnasje forventes fortsatt å være svak. I slutten av 1998 representerte ordreboken 15,1 prosent av verdensflåten. Med det nåværende nivået på opphugging, estimeres en økning på mindre enn 5 prosent i containerskipsflåten både i 1999 og år 2000.

Ubalansen i handelen med Asia forventes å fortsette i 1999, men muligens ikke i like sterk grad som i 1998. Selv om dette i noen tid fremover vil gi multipurpose linjeskip et konkurransefortrinn i forhold til containerskip, er det forventet at konvensjonelle lasteskip vil spille en stadig mindre rolle i de fleste linjefarter etter hvert som det investeres i containerhavner og nye containerskip rundt omkring i verden.

En fortsatt svak japansk økonomi forventes å gi stagnasjon i handelen med trelast- og treforedlingsprodukter i 1999. Det samme gjelder for stålprodukter, med en foreløpig estimert nedgang på 6 prosent, i takt med synkende etterspørsel i USA og Europa. Alt i alt forventes den

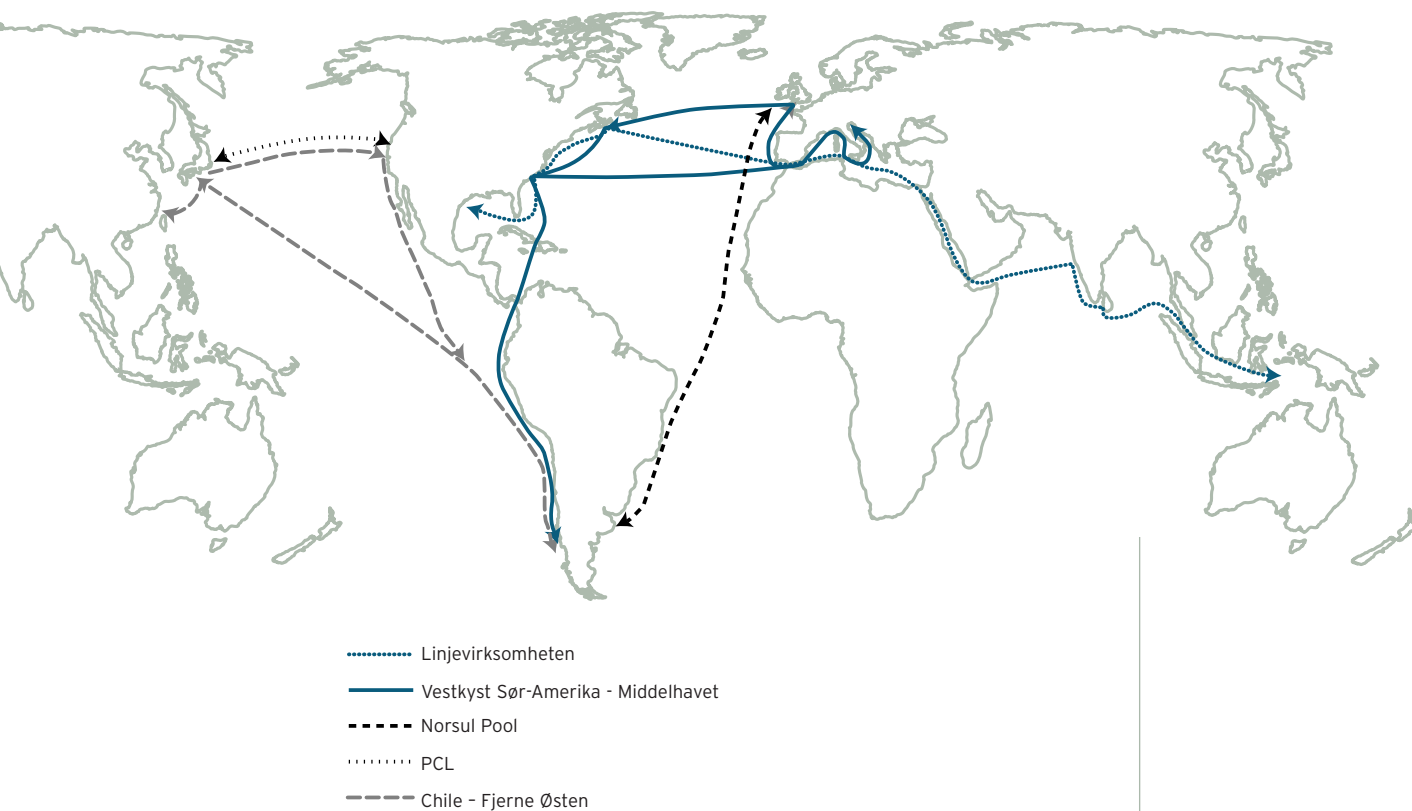
globale handelen med andre bulkvarer å falle med rundt 1 prosent i 1999, på toppen av den reduksjonen som fant sted i 1998.

Det er forventet en beskjeden netto økning i flåten i 1999 og år 2000. Dette gir muligheter for en rask oppgang i fraktratene så snart økonomien i Asia er tilbake på rett spor.

Posisjonering for fremtiden

Ved å konsentrere virksomheten om "open hatch"/kontraktsfart, har LHC fokusert sin aktivitet på et segment der selskapet har ekspertise, langvarige kunderelasjoner og et solid nettverk av operasjoner som vil bli utviklet videre og optimalisert i årene som kommer. Selskapets strategi er å styrke nettverket ytterligere som en plattform for fremtidig ekspansjon, basert på kontrakter med sentrale industrielle aktører.

Höegh Lines 1999





**LHCs to gasskip fortsatte under sine lang-
siktige tidscertepartier i 1998. Disse utgjør
en stabil plattform for selskapets aktivesøken
etter nye muligheter innen gassmarkedet.**

Resultater

(NOK millioner)	1998	1997	1996	1995	1994
<i>Driftsresultat:</i>					
Fraktinntekter	95	89	80	112	126
Reiseavhengige kostnader	0	0	0	0	0
Fraktinntekter på T/C-basis	95	89	80	112	126
Leie innbefraktede skip	0	0	0	0	0
Driftskostnader	(32)	(33)	(30)	(28)	(32)
Driftsresultat før salgs- gevinster og avskrivninger	63	56	50	84	94
Gevinst ved salg av skip	0	0	0	0	0
Avskrivninger	(13)	(13)	(16)	(16)	(16)
Driftsresultat	50	44	34	68	78
 Bokført verdi skip	220	136	149	165	181
Investeringer i skip	21	0	0	0	0
Netto rentefri gjeld	0	1	3	6	4

Langsiktig stabilitet

- nye muligheter for LHCs gassvirksomhet

Dette er LHCs gassvirksomhet

LHC har vært en aktiv transportør av flytende gass siden 1968. Selskapet er for tiden deleier i to skip, NORMAN LADY (50 prosent) og HÖEGH GANDRIA (50 prosent). Begge skipene frakter LNG (liquefied natural gas) – metan som fraktes under atmosfærisk trykk ved $\div 161$ grader celsius. Et tredje skip, MYSTIC LADY, ble kjøpt i 1998.

Transport av LNG passer inn i LHCs strategi om å satse på shipping-segmenter med industriell profil, der kvalitet, kunnskap og ekspertise er viktige suksesskriterier. Skipene inngår som et ledd i den totale kjeden som et LNG prosjekt representerer, og kontraktene er meget langsiktige (vanligvis 20 år). De finansielle og teknologiske inngangsbarrierene er store. Nybyggingsprisene er i dag i størrelsesorden USD 200 millioner for et skip på 135.000m³.

Høydepunkter i 1998

I 1998 fortsatte NORMAN LADY med transport av LNG fra Abu Dhabi til Spania under et tids-certeparti til A. P. Møller. I løpet av 1999 vil skipet starte på en 13 års kontrakt med Enagas SA for transport av LNG fra Trinidad til Spania. Kontrakten vil automatisk bli utvidet med opptil syv nye år, forutsatt at alder og standard ikke utelukker skipet fra å transportere gass. Dette vil gi skipet et operativt liv på opp til 46 år.

HÖEGH GANDRIA er sluttet på et tidscerteparti på 20 år, frem til slutten av 2006, til det stats-eide indonesiske olje og gass selskapet Pertamina. Selskapet benytter skipet til frakt av LNG fra Nord-Sumatra til Sør-Korea.

I løpet av året har LHC fortsatt å søke etter nye muligheter i gassmarkedet. På grunn av det særdeles langsiktige perspektivet i gassektoren og de høye kostnadene på nybygg, er også prosjektarbeidet av langsiktig natur.

I 1998 kjøpte LHC NORMAN LADYs søsterskip MYSTIC LADY. Det var oppdaget sprekker i tankene på skipet, noe som ble reflektert i prisen. I løpet av 1999 vil LHC gjennomføre en grundig undersøkelse av tankene og skipet i sin helhet. Dersom det er mulig å erstatte eller reparere lastetankene, kan dette være en attraktiv måte å ekspandere flåten på. Dersom tankene ikke kan repareres, vil skipet representere en reservedelskilde for NORMAN LADY.

Fra 31. desember 1998 økte LHC sin eierandel i HÖEGH GANDRIA til 50 prosent, gjennom å sikre seg de 11 prosent av aksjene som var eid av det private investeringsselskapet Abaco.

Markedssituasjonen

Markedet for transport av LNG er av natur relativt stabilt, og det er i liten utstrekning påvirket av den kortsiktige utviklingen av den globale økonomien. Den økonomiske krisen i Asia har imidlertid medført reduksjoner i tidligere prognoser for importvolum av LNG til Sør-Korea og Japan.

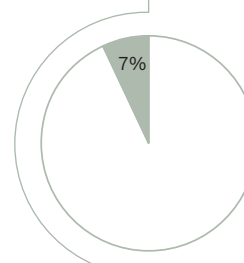
To nybygg ble levert i 1998, og ordreboken viste 20 skip ved årets slutt. LNG-flåten utgjorde 111 skip på verdensbasis.

Markedsutsikter

Det forventes fortsatt vekst i handelen med LNG i de kommende årene. Mesteparten av denne økningen er knyttet til igangsetting av nye prosjekter i Trinidad, Qatar, Oman og Nigeria. På tross av den nåværende finansielle krisen i Asia, forventes det at naturgass vil være den raskest voksende komponenten i regionens energietterspørsel. Det er også sannsynlig at Asia forblir det største markedet for import av LNG. I USA har redusert innenlands produksjon og høye priser ført til økt import de siste årene – en utvikling som forventes å fortsette.

Posisjonering for fremtiden

Gass er et kapitalkrevende segment som krever utstrakt erfaring og langsiktighet. Av denne grunn er det kun et fåtall uavhengige shippingselskaper som kan tilby transporttjenester i LNG-prosjekter. LHC har maktet å etablere seg som en kvalifisert eier og operatør i LNG-segmentet, en posisjon vi har til hensikt å styrke ytterligere i årene som kommer.



Konsernets driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger Nok 854 millioner



— NORMAN LADY

Gass



— HÖEGH GANDRIA



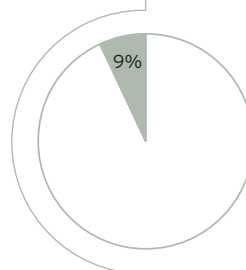
LHCs to tørrbulkskip fortsatte under sine langsiktige kontrakter i 1998, og produserte et driftsresultat på NOK 52 millioner i et svakt globalt tørrbulk-marked.

Resultater

(NOK millioner)	1998	1997	1996	1995	1994
<i>Driftsresultat:</i>					
Fraktinntekter	215	91	38	47	69
Reiseavhengige kostnader	(21)	(8)	(2)	(1)	(3)
Fraktinntekter på T/C-basis	194	82	36	46	66
Leie innbefraktede skip	(83)	(58)	(1)	(12)	(52)
Driftskostnader	(32)	(24)	(16)	(24)	(15)
Driftsresultat før salgs- gevinster og avskrivninger	79	(0)	19	10	(1)
Gevinst ved salg av skip	0	17	0	0	0
Avskrivninger	(27)	(11)	(12)	(12)	(9)
Driftsresultat	52	6	7	(2)	(10)
Bokført verdi skip	696	723	66	78	90
Investeringer i skip	0	725	0	0	99
Netto rentefri gjeld	9	2	(1)	0	2

Lønnsom virksomhet

i et svakt tørrbulkmarked



Konsernets driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger Nok 854 millioner

Dette er LHCs tørrbulk-virksomhet

Selv om tørrbulk-segmentet ikke er et av kjerneområdene til LHC, er det likevel et viktig og interessant område for selskapet. Det spiller en sentral rolle i global shippingsammenheng, og LHC er til stede i markedet for å dra nytte av muligheter og holde seg oppdatert på utviklingen.

Da LHCs tank- og OBO-virksomhet ble overført til Bona Shipholding Ltd i 1992, etablerte LHC en ny avdeling for å videreføre tørrbulk-virksomheten til den tidligere tank-/tørrbulk-avdelingen. Siden da har LHC operert i dette markedet med innbefraktede og eide Panamax- og Capesize-skip.

Tørrbulk-flåten består i dag av to skip – begge 100 prosent eid og langtidsbefraktet til et selskap i Shougang-gruppen i Hong Kong.

Strategien er både å bygge opp allianser med lasteiere og å benytte innbefraktede skip til befraktningskontrakter av middels lang varighet samt å være aktiv i spot-markedet.

Høydepunkter i 1998

De to bulkskipene som ble kjøpt i 1997 – LAUDERDALE og JEDFOREST på 211.000 dwt, bygget i henholdsvis 1996 og 1997 – har i løpet av året fortsatt under sine 15 år lange befraktningskontrakter til Shougang. Driften har gått i henhold til plan og etter budsjett. Det har ikke vært noe driftsavbrudd.

På bakgrunn av et svakt og nedadgående tørrbulk-marked, ble det innbefraktede Capesize-skipet MERCHANT PRESTIGE returnert til sin eier ved utgangen av befraktningsperioden i slutten av 1998. Selskapet har imidlertid fraktfpliktigheter for de neste to årene, som vil bli møtt med ny innbefraktet tonnasje der man kan dra nytte av de nåværende lave t/c-ratene.

T/c-virksomheten gikk i balanse i 1998. Driftsresultat før avskrivninger på egne skip ble på USD 10 millioner.

Markedssituasjon

Tørrbulk-markedet svekket seg betydelig i 1998, med synkende t/c-rater og skipsverdier. Som en følge av den svake utviklingen i den japanske og andre asiatiske økonomier, falt importen av viktig bulkvarer, som jernmalm og kull, kraftig. Den totale etterspørselen etter tørrbulk-transport falt med rundt 1 prosent i 1998, mens bulkflåten ble redusert med 0,1 prosent.

De vanskelige markedsforholdene førte til en økning av skip i opplag fra 3,9 millioner dwt i slutten av 1997 til 6,9 millioner dwt i slutten av 1998.

Markedsutsikter

De underliggende forhold i markedet peker ikke mot et positivt 1999. Det er få tegn til vesentlig forbedring i den asiatiske situasjonen på kort sikt. Den russiske økonomien er i krise, og det er en definitiv fare for at nordamerikanske og vesteuropeiske økonomier vil påvirkes negativt av krisen i Asia.

Alt i alt forventes etterspørselen å falle med ytterligere 1 prosent i 1999, mens flåten er ventet å øke med rundt 1,5 prosent, basert på den nåværende takten i hugging av eldre skip.

Det er vanskelig å forutse når utviklingen i Asia vil snu og hvor kraftig oppgangen vil bli. Den begrensede veksten i flåten legger imidlertid grunnlaget for en rask oppgang i fraktratene, så snart den asiatiske etterspørselen tar seg opp igjen.

Posisjonering for fremtiden

LHC har mange års erfaring som eier og operatør i tørrbulk-segmentet, og selskapet har både den fleksibilitet og de finansielle muskler som skal til for å dra nytte av muligheter som måtte oppstå i dagens svake marked. Slike muligheter kan innebære kjøp av moderne, brukt tonnasje, gunstig innbefraktning av kvalitetsskip, utbefraktning av skip når markedet bedrer seg eller utnyttelse av mer kortsiktige forretningsmuligheter som måtte dukke opp.



JEDFOREST

► Tørrbulk



LAUDERDALE



**Höegh Fleet Services AS
(HFS) fortsatte sitt arbeid
med å forbedre effektivitet
og kvalitet i driften av LHCS
skip i 1998. Det har vært et
år med mange forbedringer
- og noen tilbakeskritt.**

Fortsatt jakt på forbedringer

i Höegh Fleet Services

Dette er HFS

HFS er ansvarlig for teknisk drift og bemanning av skip der LHC har kommersielle interesser. Ved årets slutt hadde HFS driftsansvaret for 41 skip, med en gjennomsnittsalder på 13 år.

I tillegg til teknisk drift, rekruttering og opplæring av offiserer og mannskap, har HFS det overordnede ansvaret for sikkerhet og kvalitet, innkjøp, forsikring og nybyggingsprosjekter.

Flåten

Gjennom året økte flåten med syv skip – fire kjøleskip, to bilskip og et LNG-skip. Et skip måtte kondemneres etter brann.

Fokus på personalutvikling og opplæring

HFS legger stor vekt på utvikling av den ressursen personellet representerer, med spesielt fokus på ledertrening av offiserer og mannskap.

Av de rundt 1.800 medarbeiderne i LHC og assosierte selskaper, er 1.500 sjøfolk ansatt i HFS. Filippinene er i dag det viktigste markedet for rekruttering av sjøfolk.

For å styrke utvelgelsen, forbedre opplæringen og utvikle kompetansen blant HFS sjøfolk, åpnet HFS et eget kontor i Manila. Kontoret er betjent med 24 lokalt ansatte, og ble offisielt åpnet 9. oktober. Det nye kontoret fungerer som kombinert rekrutteringskontor, treningssenter og servicesenter for mannskapet og deres familier.

På Filippinene har HFS fortsatt sitt utdanningsprogram for offiserer. Med støtte fra norske forskningsmidler er det igangsatt et rekrutteringsprogram i samarbeid med Universitetet i Cebu.

Begivenhetsrikt år til havs

HFS har gjennom mange år fokusert på kvalitet og sikkerhet, og kan vise til en utmerket statistikk på området. Allerede i 1989/90 startet HFS forberedelsene med sikkerhetssertifisering av alle skip, i henhold til DNV Safety and Environmental Protection (SEP)-standard. HFS mottok "Company Management Certificate" i mars 1991, som det første shippingselskap. I løpet av 1998 tilfredsstilte alle 41 skip i HFS de internasjonale sikkerhetskravene etter ISM-koden (International Safety Management) fastsatt av IMO (International Maritime Organisation), selv om dette for de fleste av skipene ikke er et krav før 1. juli 1999.

1998 ble et unormalt år når det gjelder uhell til havs. Den 17. april brøt det ut brann ombord på et av Unicools kjøleskip utenfor Sør-Afrika. Skipet måtte kondemneres etter omfattende skader. I august oppstod en mindre brann i open hatch-skipet Höegh Marlin utenfor vestkysten av Canada, noe som resulterte i et driftsavbrudd på seks uker. To bilskip grunnstøtte (et feederskip i Karibien og et bilskip underveis til planlagt dokking).

Heldigvis førte ingen av uhellene til personskader. For HFS er imidlertid dette en påminnelse om at man aldri kan oppnå noen garanti mot tekniske eller menneskelige feil. Uhellene understreker betydningen av selskapets klare retningslinjer og sterke fokus på sikkerhet, inkludert effektive beredskapsplaner og jevnlig øvelser for å holde alt personell oppdatert og i stand til å møte potensielt farlige situasjoner.

Pionerer innen IT

HFS har fortsatt sin oppfølging av det norske forskningsprogrammet "Maritim IT-drift". Hensikten har vært å etablere integrerte informasjonssystemer ombord på skip, inkludert moduler for diagnostikk av hovedmaskinen, rapportering av driftsmessige data, værbasert ruteplanlegging, data-basert trening – for å nevne noen. To HFS-skip er pilotskip i programmet som er planlagt å fortsette gjennom 1999.

Posisjonering for fremtiden

Effektiv drift og en sterk landbasert teknisk organisasjon er viktige forutsetninger for suksess i morgendagens konkurranseutsatte shippingmarked. Et fleksibelt og effektivt Höegh Fleet Services er derfor et sentralt element i LHCs strategi om å oppnå og forsterke sin ledende posisjon i de industrielle shippingsegmenter der selskapet er aktivt.



Tankmarkedet viste en sterk nedgang i andre halvår av 1998, noe som førte til dårligere resultater for Bona sammenlignet med rekordåret 1997. Effektiv drift og langsiktige kontrakter reduserte imidlertid de negative effektene. I et vanskelig år gjorde Bona det bedre enn gjennomsnittet i næringen.

Relativ suksess

i fallende marked for Bona

Dette er Bona Shipping

Bona Shipholding Ltd ble etablert i 1992, da LHC besluttet å overføre sine aktiviteter innen tankvirksomhet til et eget selskap. Siden den gang har Bona vokst til mer enn tre ganger sin opprinnelige størrelse, målt i antall skip. I dag er Bona et selvstendig selskap som er notert på Oslo Børs. LHC har 33,6 prosent av aksjene.

Bona Shipholding Ltd – og datterselskapene Bona Shipping AS og Bona Shipping (U.S) Inc. – eier og driver middels store tankskip og kombinasjonsskip (OBO), og er det ledende selskapet innen disse segmentene i Atlanterhavsmarkedet.

Høydepunkter 1998

Den negative markedsutviklingen i løpet av året understreket relevansen i Bonas strategi om å fokusere på kundenes behov. Strategien legger vekt på langsiktige kundeforhold med et høyt servicenivå samt effektive handelsmønstre og kostnadseffektiv drift. Gjennomføringen av denne strategien fortsatte med full styrke i 1998.

Basert på Bonas målsetting om å maksimere verdier for aksjonærene over tid, ble det i mars besluttet å redusere selskapets egenkapital gjennom en tilbakebetaling av USD 87,4 millioner til aksjonærene – i etterkant av selskapets beste resultat noensinne i 1997.

BONA VALIANT, som er det første av tre nye Aframax-tankere i Bonas flåteprogram, ble døpt i desember. Alle tre skipene er planlagt levert i løpet av første halvår av 1999.

OBO-skipene var i hovedsak sysselsatt i Atlanteravsregionen, med vekt på to store kontrakter for transport av rent kondensat fra Algerie til Europa og USA, og fra Europa til USA. Skipene returnerer normalt fra USA med bulkvarer som kull og petroleumskoks.

Markedsforhold

En reduksjon i oljeproduksjonen i Bonas kjerneområde Karibien (Venezuela og Mexico), kombinert med frivillige produksjonsbegrensninger og forsinket oppstart av felt i Nordsjøen, førte til redusert behov for oljetransport for Suezmax- og Aframax-tankskip. For øvrig var året preget av redusert etterspørsel i Asia, nedgang i oljeprisene og betydelig oppbygging av oljelagrene i vestlige markeder. Spot-ratene for Aframax-skip sank med mer enn 26 prosent sammenlignet med 1997.

Produktmarkedet ble negativt påvirket av meget høy produksjon ved amerikanske raffinerier, og dermed redusert import. Lavere asiatisk vekst i etterspørselen og økt regional raffineringsskapasitet dro i samme retning. Samtidig økte flåten med 3,4 prosent.

Markedsutsikter

Utsiktene i tankmarkedet peker mot fallende utnyttelsesgrad og lavere fraktrater i 1999, med den globale økonomiske stagnasjonen, høye lagertall og en markant økning av nybygg som tre viktige årsaker.

Etterspørselen i Aframax-markedet forventes å vokse med rundt 2 prosent. Dette overskygges imidlertid av størrelsen på ordreboken. 53 nybygg er planlagt levert i løpet av 1999, noe som innebærer en estimert vekst på syv prosent for flåten totalt, en vekst som kommer på toppen av veksten på 5 prosent i 1998.

Posisjonering for fremtiden

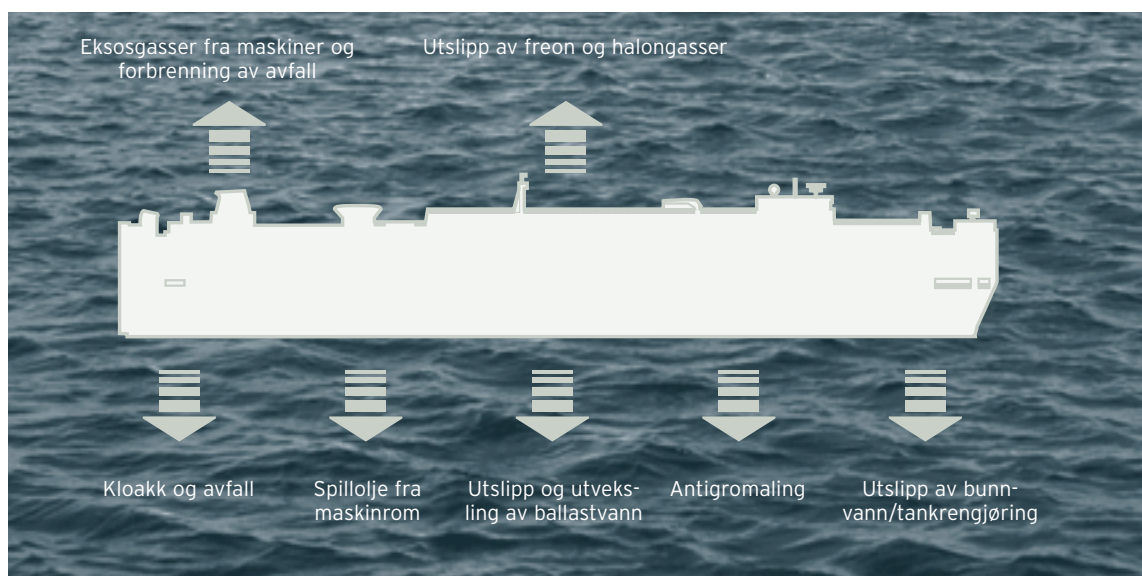
Bona har en gunstig markedsposisjon, en klar strategi og en størrelse på flåten som gjør selskapet godt posisjonert for ytterligere å kunne styrke posisjonen i markedet for Aframax-tankere og kombinasjonsskip i Atlanteravsregionen. Utvidelsen av flåten vil også øke den operasjonelle fleksibiliteten og Bonas evne til å tilfredsstille sine kunders behov.



Miljøambisjoner

ut over minstekravene

Som et internasjonalt shippingselskap som er involvert i driften av mer enn 160 skip, er LHC svært bevisst sitt ansvar for sikker drift og beskyttelse av miljøet. Alle våre skip og den landbaserte organisasjonen er sertifisert i henhold til ISM-koden for sikker skipsdrift og forebygging av miljøforurensning. Men LHC's ambisjoner går ut over det å oppfylle regelverkets minimumskrav.



Kilde: DNV

Internasjonale reguleringer for beskyttelse av miljøet danner grunnlaget for LHCs miljøstrategier og miljøprogram. Vi tror at miljørelaterte temaer vil bli et stadig viktigere konkurranseelement i markedet – i tillegg til pris, tilgjengelighet og servicenivå. Derfor ser vi på vår miljøstrategi som en sentral del av vår forretningsstrategi. Vi er kontinuerlig på leting etter systemer og løsninger som kan gi oss et fortrinn i markedet.

Energiproduksjon og utslipp

Foruten de åpenbare skadene og den forurensning som følger av ulykker, er utslipp på grunn av energiproduksjon om bord trolig den mest betydelige miljøkonsekvensen av verdens shippingvirksomhet. Internasjonal shipping forbruker årlig 85 millioner tonn olje, og produserer dermed 272 millioner tonn CO₂, det vil si omtrent 1,4 prosent av de globale utslippene. LHC-flåten andel er på omtrent 370.000 tonn bunkers, og produksjonen av CO₂ på 1,1 tonn.

Etter hvert som verdens skipsflåte gradvis fornyes, synker brennstoff-forbruket for transportert gods per tonn-mil. For eksempel er brennstoff-forbruket per tonn-mil for større tørrbulkskip redusert med en tredjedel de siste tre år. Dette som følge av ny og bedre teknologi,

større og bedre utnyttede skrog, bedre strukturering av laster og seilingsmønstre for å redusere antall ballastdøgn, værbaserte seilingsruter, etc. *Figur 1* illustrerer denne effekten for selskapets bilskip med byggeår fra 1958 til 1999. Den viser at jo nyere flåte, dess mindre er utslippene.

LHCs flåtefornyelsesprogram har derfor innvirkning på firmaets totale miljøpåvirkning. I tillegg er riktig vedlikehold viktig. LHC arbeider aktivt med overvåking av tilstand for skrog, maskineri og propeller for å kunne redusere brennstoff-forbruket og dermed CO₂-utslippene.

Kjølemaskineri og brannslukningsanlegg

Denne type utstyr er hovedkilden til de ozonødeleggende KFK (klor/fluor/karbon)-gassene. I tråd med internasjonale vedtak har rederiet tidligere faset ut KFK og gått over til Freon-22 som kjølemiddel. Vi arbeider aktivt for å inkorporere ny teknologi og andre kjølemidler i fremtidens nybygg. Selskapet har ikke Halon-brannslukningsanlegg på noen av de skip selskapet driver.

Antigromaling

Et verdensomspennende forbud mot bruk av giftig antigromaling vil tre i kraft 1. januar 2003. Antigromaling benyttes i stort omfang i shippingindustrien for å holde skipsskrog glatte og energieffektive. Disse produktene er tradisjonelt avhengige av konstante utslipp av biosider for å forhindre at det gror til.

LHC utforsker aktivt alternativer, og har testet et giftfritt bunnstoff med lav overflatespenning. Høsten 1996 ble dette bunnstoffet påført kjøleskipet "Summer Breeze", mens søsterskipene ble behandlet med vanlige toksiske produkter. Skipene skal etter planen i dokk i 1999 og 2000, og grundige sammenligninger vil da bli gjort. Foreløpige undersøkelser gir grunn til optimisme med hensyn til effekten av det nye systemet.

Driftsoperasjoner og tankrengjøring

Spillolje fra maskinrom i alle LHCs skip blir samlet og forbrent i hovedmotoren eller i forbrenningsovn. Generelt avfall fra personell og fra rengjøring av lasterom blir brent i forbrenningsovn. Spesialavfall blir levert til godkjent mottak i land.

Personlig hygiene

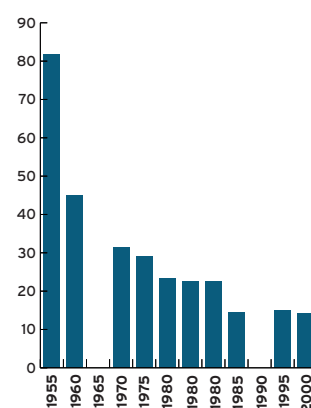
Alle skip er utstyrt med septikanlegg og søppelforbrenningsovner som oppfyller IMO-krav. En søppelhåndteringsplan er blitt utviklet og gjennomført på alle skip.

Rensing av ballastvann

LHC har i løpet av året gjennomført et prosjekt for å evaluere den potensielle bruken av ozon til behandling av ballastvann. Prosjektet er inntil videre stoppet, ettersom effektiviteten og lønnsomheten i metoden ikke er klarlagt.

Figure 1:

Drivstofforbruk
i gram/bil/nm.



Adresser

Leif Höegh & Co. ASA

Wergelandsveien 7
Postboks 2596 - Solli
0203 Oslo
Tlf: (47) 2286 9700
Telefax: (47) 2220 1408

Höegh Fleet Services AS

Wergelandsveien 7
Postboks 2596 - Solli
0203 Oslo
Tlf: (47) 2286 9700
Telefax: (47) 22 11 11 65

Utenlandskontorer:

Jeddah

Mathisen, Ingvar M.
Höegh Representative
c/o Arabian Establishment for
Trade and Shipping
Al Jawhara Bldg., 7th Floor
Medina Road
P.O. Box 832
Jeddah 21421
Saudi Arabia
Tlf: (966 2) 644 0906 (direct)
" (966 2) 643 4254 (direct)
Telefax: (966 2) 644 0894
Telex: 604712 aethl sj

London

Leif Höegh (U.K.) Ltd
60 Sloane Avenue
London SW3 3DD
England
Tlf: (44 171) 594 4010
Telefax: (44 171) 594 4014

Mumbai

Captain Dady J. Mody
Mr. Nithin Menon
c/o Patvolk - Div. of Forbes Gogak Ltd
Shipping Department
19, J.N. Heredia Marg
Ballard Estate
Mumbai P.O. Box 400 001
India
Tlf: (91 22) 261 5721
(direkte, Mody)
" (91 22) 261 7066
(direkte, Menon)
Telefax: (9122) 265 7204
Telex: 1185431 gpv in
" 1186574 gpv in

New York

Mr. Donald Rupert
Höegh Representative
c/o Norton Lilly International, Inc.
200 Plaza Drive
Secaucus, Nj 07096
U.S.A.
Tlf: (1-201) 392-3000
Telefax: (1-201) 392-2892

Shanghai

Mr. Brook Au
Leif Höegh & Co. ASA
Shanghai Office
14 D'East Ocean Centre
588 Yan An Road East
Shanghai
200001 P.R. China
Tlf: (86 21) 6352 8638
Telefax: (86 21) 6352 8639

Singapore

Jørgensen, Per Dynes
Höegh Representative
c/o Harpers Shipping Pte. Ltd
70 Anson Road
17-00 Apex Tower
Singapore 079905
State of Singapore
Mail: Robinson Road
P.O. Box 2135
Singapore 904135
Tlf: (65) 221 1388
Telefax: (65) 224 0376
Telex: RS 24685 harpgil

Vancouver

PCL - Pacific Commerce Line Inc.
Suite 1238 Granville Square
200 Granville Street
Vancouver, BC V6C 1S4
Canada
Tlf: (1 604) 688 9919
Telefax: (1 604) 681 4022
Telex: 04-51536

HFS Philippines Inc.

Höegh Building
4677 Arellano Street
Palanan, Makati
Philippines
Tlf: 00 63 2 551 85 98
Telefax: 00 63 2 551 86 98
" 00 63 2 551 87 30
Telex: 22010 global ph

Utenlandskontorer:

HUAL AS

Dronningensgate 40
Postboks 777 Sentrum
0106 Oslo
Tlf: (47) 23 10 57 00
Telefax: (47) 23 10 57 10
Telex: 77480 hual n

Utenlandskontorer:**Amsterdam**

HUAL Benelux B.V.
Corsicaweg 10
1044 AB Amsterdam
The Netherlands
Tlf: (31 20) 611 6764
Telefax: (31 20) 611 3539

Baltimore

HUAL North America, Inc.
Baltimore Branch Office
Point Breeze Maritime Center II
2310 Broening Highway, Suite 165
Baltimore, MD 21224
U.S.A.
Tlf: (1 410) 631 5708
Telefax: (1 410) 631 5718

Bremen

HUAL Germany GmbH
Präsident Kennedy-Platz 1
28203 Bremen
Germany
Tlf: (49 421) 320 309
Telefax: (49 421) 327 947
Telex: 244830 pwl b d

Dammam

HUAL Middle East
Dammam Branch Office
Kanoos Towers
P.O. Box 37
Dammam 31411
Saudi Arabia
Tlf: (966 3) 834 8645
" (966 3) 834 8550
" (966 3) 834 8050
Telefax: (966 3) 834 8731
Telex: 802726 khoe gh sj

Dubai

HUAL Middle East
Dubai Branch Office
c/o The Kanoos Group
Khalid Ibn Al Waleed Street
Kanoos Building
P.O. Box 290
Dubai
United Arab Emirates
Tlf: (971 4) 522 030
Telefax: (971 4) 520 805
Telex: 45769 auto em

Jacksonville

HUAL North America, Inc.
Jacksonville Branch Office
9620 Dave Rawls Boulevard
Blount Island Marine Terminal
Jacksonville, FL 32226
U.S.A.
Tlf: (1 904) 696 7750
Telefax: (1 904) 696 7760
Telex: 6737286 autojx

Jeddah

HUAL Middle East
Jeddah Branch Office
c/o Arabian Establishment for Trade & Shipping
7th Floor, Al-Jowhara Building
P.O. Box 832
Jeddah 21421
Saudi Arabia
Tlf: (966 2) 643 4254
" (966 2) 644 0906
" (966 2) 642 2808 ext.
701/706
Telefax: (966 2) 644 0894
Telex: 604712 aethl sj

Le Havre

HUAL France S.A.R.L.
Le Havre Branch Office
7, rue Pierre Brossolette
76600 Le Havre
France
Tlf: (33 2) 3274 7590
Telefax: (33 2) 3274 7591
Telex: 190042

London

HUAL U.K. Ltd
Blackburn House
22-26 Eastern Road
Romford, Essex RM1 3PJ
England
Tlf: (44 1708) 730 577
Telefax: (44 1708) 723 275
Telex: 8954810 hualuk g

New York

HUAL North America, Inc.
500 N. Broadway
The Jericho Atrium
Suite 233
Jericho, NY 11753
U.S.A.
Tlf: (1 516) 935 1600
Telefax: (1 516) 935 2604
Telex: 238920 auto ur/
" 824274 auto uf

Paris

HUAL France S.A.R.L.
35, rue des Mathurins
75008 Paris
France
Tlf: (33 1) 5330 8585
Telefax: (33 1) 5330 8586
Telex: 285130 autopar

Riyadh

HUAL Middle East
Riyadh Branch Office
c/o Yusuf Bin Ahmed Kanoos W.L.L.
Old Airport Road
P.O. Box 753
Riyadh 11421
Saudi Arabia
Tlf: (966 1) 478 9578
" (966 1) 477 2228 ext. 227
Telefax: (966 1) 478 6869 (Kanoos)
" (966 1) 477 2228 ext. 227

Yokohama

HUAL Japan K.K.
Minoda-Kannai Bldg. 3F
39-2, Minaminakadori 4-chome
Naka ku Yokohama 231
Japan
Tlf: (81 45) 662 3332
Telefax: (81 45) 662 3335
Telex: 3823268 hual j

Ord og uttrykk

Aframax skip

«Afra» = Average Freight Rate Assessment
Betegnelsen benyttes på tankskip 80-105.000 dwt.

Bale

Utnyttbart volum i lasterommet ved stuing av stykkgoods.

Bareboat-befrakte

Å leie et skip med alle driftsutgifter for leieters regning.

Befrakte et skip

Å leie skip (inn eller ut).

Capesize skip

Tørrbulk skip over 140.000 dwt.

Certeparti (C/P)

Avtale om leie av skip for en eller flere reiser (reisecerteparti) eller for en tidsperiode (tids-certeparti).

Driftskostnader

Mannskapsutgifter og alle utgifter forbundet med skipets tekniske drift inkludert forsikring.

DWT (dødvekt-tonn)

Skipets lastevne målt i tonn last og forsyninger.

Fraktinntekter på T/C basis

Fraktinntekter fratrukket reiseavhengige kostnader.

Handymax skip

Bulkskip på 35-50.000 dwt.

Handysize skip

Skip på 10-35.000 dwt.

LNG-skip

Skip for transport av flytende gass, (LNG - Liquefied Natural Gas) nedkjølt til minus 160 grader Celsius.

LPG-skip

Skip for transport av flytende gass, (LPG - Liquefied Petroleum Gas) nedkjølt til minus 45 grader Celsius.

Multipurpose skip

Stykkodsskip som også kan frakte containere.

OBO-skip

Skip for transport av olje og oljeprodukter samt tørre bulkvarer som korn, kull og malm (oil-bulk-ore).

Open Hatch skip

Skip hvor lukeåpningen har like stort areal som lasterommet.

Panmax skip

Maksimal størrelse for skip som kan passere Panamakanalen (ca 80.000 dwt).

Pool

En samarbeidsavtale mellom eiere som plasserer skip i en felles kontrollert økonomisk og operativ enhet, hvor fraktinntektene på T/C basis blir delt mellom partnerne i henhold til en på forhånd bestemt «nøkkel».

Reiseavhengige kostnader

Hovedsakelig bunkers/drivstoff, havneutgifter, kanalutgifter, laste- og losseutgifter.

Ro/Ro-skip

Skip for føring av rullende last (Roll on/Roll off), som bilskip, linjeskip eller en kombinasjon av disse.

Spotrate

Rate for enkeltreise som avtales basert på dagens markedssituasjon.

Stykkgoods

Linjegods som ikke blir fraktet i containere.

Suezmax skip

Skipstype som maksimalt utnytter sin lastkapasitet ved passering av Suez-kanalen (ca 130-140.000 dwt, og ca 1 million fat).

TEU

Twenty feet Equivalent Unit, dvs. en 20 fot lang container. Mål for skipets containerkapasitet.

Tørrbulk

Hovedsakelig korn, kull og malm.

ULCC (Ultra Large Crude Carrier)

Tankskip på over 300.000 dwt.

VLCC (Very Large Crude Carrier)

Tankskip på mellom 200.000 og 300.000 dwt.

Flåten

Eiet/leaset av Leif Höegh & Co. Konsolidert pr 31. desember 1998



	<i>Skip</i>	<i>LHC andel</i>	<i>Bygget</i>	<i>Dwt</i>
► Hual	HUAL TRACER	100	1981	12,969
	HUAL TRAPPER	100	1981	12,961
	HUAL TRAVELLER	100	1983	15,370
	HUAL TROTTER	100	1983	15,370
	HUAL TRIBUTE	100	1988	21,385
	HUAL TRIDENT	100	1995	20,600
	HUAL TROOPER	100	1995	20,600
	HUAL TRADER	100	1998	20,400
	HUAL TRINITA	50	1981	12,987
	HUAL TRANSITA	50	1981	17,938
	CARIB SEA	50	1976	2,165
	CARIB SUN	50	1977	2,165
	CARIB STAR	50	1979	5,064
	AUTO DIANA	50	1988	23,069
	HUAL NB 4426 (NYBYGG)	50	2000	20,400
	HUAL NB 4427 (NYBYGG)	50	2000	20,400
	HUAL TRANSPORTER (NYBYGG)	100	1999	21,000
► Unicool	SPRING BRIDE	49,8	1984	10,126
	SUMMER BREEZE	49,8	1985	13,613
	SUMMER FLOWER	49,8	1984	13,556
	SUMMER MEADOW	49,8	1985	13,584
	SUMMER WIND	49,8	1985	13 636
	CRYSTAL PRINCE	49,8	1991	7,721
	CRYSTAL PRIDE	49,8	1992	7,721
	CRYSTAL PRIMADONNA	49,8	1992	7,721
	CRYSTAL PRIVILEGE	49,8	1992	7,721
	IVORY DAWN	49,8	1991	10,412
	ARCTIC UNIVERSAL	49,8	1986	10,298
	BALTIC UNIVERSAL	49,8	1986	10,298
	LINCOLN UNIVERSAL	49,8	1987	10,298
	TASMAN UNIVERSAL	49,8	1988	10,298
	CARIBBEAN UNIVERSAL	49,8	1993	10,614
	CORAL UNIVERSAL	49,8	1993	10,614
	ERIKSON CRYSTAL	29,0	1989	6,120
► Höegh Lines	RICKMERS TIANJIN	100	1979	31,507
	RICKMERS HOUSTON	100	1979	31,555
	HÖEGH DENE	100	1984	41,600
	HÖEGH DRAKE	100	1984	41,600
	HÖEGH DYKE	100	1984	41,600
	HÖEGH DUKE	100	1984	41,571
	HÖEGH MIRANDA	100	1979	43,571
	HÖEGH MINERVA	100	1979	44,016
	SAGA CHALLENGER	100	1996	49,755
	HÖEGH MERCHANT	100	1977	44,895
	HÖEGH MERIT	100	1977	44,926
	HÖEGH MUSKETEER	100	1977	44,892
	HÖEGH MARLIN	100	1977	45,063
	HÖEGH MASCOT	100	1977	45,063
	HÖEGH MISTRAL	100	1986	30,402
	HÖEGH MORUS	100	1997	49,755
► Gass	NORMAN LADY	50	1973	50,922
	MYSTIC LADY	100	1974	50,922
	HÖEGH GANDRIA	50	1977	71,630
► Tørrbulk	JEDFOREST	100	1997	211,485
	LAUDERDALE	100	1997	211,202
► Bona	BONA FAIR	33,6	1981	75,470
	BONA FAVOUR	33,6	1981	82,462
	BONA FOAM	33,6	1981	78,532
	BONA FORTUNA	22,5	1982	78,532
	BONA FORUM	33,6	1983	78,394
	BONA FOUNTAIN	33,6	1982	78,532
	BONA FREIGHTER	17,5	1982	75,395
	BONA FULMAR	33,6	1983	78,585
	BONA RANGER	33,6	1986	99,257
	BONA RAY	33,6	1987	99,335
	BONA RIDER	33,6	1995	95,370
	BONA ROBIN	33,6	1995	95,420
	BONA ROVER	33,6	1995	95,400
	BONA SAILOR	33,6	1994	106,236
	BONA SHIMMER	33,6	1989	84,841
	BONA SKIPPER	33,6	1988	84,841
	BONA SPARROW	33,6	1985	94,706
	BONA SPINNER	33,6	1988	84,841
	BONA SPRAY	33,6	1993	106,266
	BONA SPRING	33,6	1986	94,752
	BONA VALIANT (NYBYGG)	33,6	1999	113,000
	SAMSUNG NO. 235 (NYBYGG)	33,6	1999	113,000
	SAMSUNG NO. 236 (NYBYGG)	33,6	1999	113,000
	GUARDIAN	33,6	1977	357,649
	BORNES	16,8	1990	88,950
	ERATI	16,8	1992	159,719
	INAGO	16,8	1993	159,878

Flåten drevet av Leif Høegh & CO. konsolidert per 31 desember 1998

	<i>Eiet/ leased</i>	<i>Administrert for andre</i>	<i>Chartret i >12 mnd</i>	<i>Totalt</i>	<i>Chartret i <12 mnd</i>	<i>Totalt</i>	<i>I samarbeid m/andre</i>	<i>Totalt</i>
LNG/LPG	2,0	1,0		3,0		3,0		3,0
Bilskip	10,0		2,5	12,5	4,0	16,5	16,5	33,0
Komb. skip	6,0			6,0		6,0		6,0
Open hatch	10,0			10,0		10,0		10,0
Kjøleskip	8,5	15,0	5,5	29,0	0,5	29,5	52,5	82,0
Tørrbulk	2,0			2,0		2,0		2,0
Subtotal	38,5	16,0	8,0	62,5	4,5	67,0	69,0	136,0
Tankere (Bona)	7,3	2,4		9,7		9,7	19,3	29,0
TOTAL	46,1	18,4	8,0	72,2	4,5	76,7	88,3	165,0

Finansielle hovedtall	1
1998 i korthet	3
Dette er Leif Höegh & Co	4
Styrets beretning	8
Konsernregnskap	8
Resultatregnskap	9
Balanse	10
Kontantstrømoppstilling	11
Regnskapsprinsipper	14
Noter	23
Regnskap - Leif Höegh & Co. ASA	23
Resultatregnskap	24
Balanse	25
Kontantstrømoppstilling	26
Noter	31
Revisors beretning	32
Aksjonærforhold og analytisk informasjon	36
Administrasjonens rapport	38
Organisasjonen	40
HUAL AS	44
Unicool Ltd	48
Höegh Lines	52
Gass	54
Tørrbulk	56
Höegh Fleet Services AS	58
Bona Shipholding Ltd	60
Miljø	62
Adresser	64
Ord og uttrykk	65
Flåten	

Finansielle hovedtall

	Beløp i	1998	1997	1996	1995	1994
RESULTATREGNSKAP						
Frakttinntekter, netto	NOK mill	3.811	3.475	3.471	2.943	2.800
Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger	NOK mill	854	727	651	558	323
Driftsresultat	NOK mill	651	583	352	285	105
Årsresultat	NOK mill	405	335	740	303	276
BALANSE						
Omløpsmidler	NOK mill	1.442	1.218	1.195	1.251	1.043
Skip og andre eiendeler	NOK mill	6.078	5.666	4.716	4.317	4.243
Sum eiendeler	NOK mill	7.520	6.884	5.911	5.568	5.286
Kortsiktig gjeld	NOK mill	747	703	947	601	769
Langsiktig gjeld	NOK mill	3.879	3.572	2.483	2.941	2.662
Bokført egenkapital inkludert minoritetsinteresser	NOK mill	2.894	2.609	2.481	2.026	1.855
Total gjeld og egenkapital	NOK mill	7.520	6.884	5.911	5.568	5.286
Egenkapitalandel	%	38	38	41	37	35
NØKKELTALL PR AKSJE*						
Fortjeneste ¹⁾	NOK	13,50	11,20	11,80	9,00	9,20
Kontantstrøm	NOK	19,20	13,30	21,50	17,50	12,00
Kurs/fortjeneste-forhold		6,6	13,4	11,4	10,3	9,8
Kurs/kontantstrøm-forhold		4,6	11,3	6,3	5,3	7,5
Utbytte ²⁾	NOK	4,00	4,00	10,67	3,00	3,00
Utbytte-forhold ³⁾	%	29,6	35,8	85,6	29,7	32,6
Børskurs pr 31. desember	NOK	89,00	150,00	135,00	93,00	90,00
Bokført egenkapital	NOK	96,50	87,00	82,70	67,50	61,80

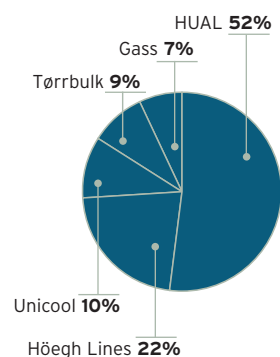
*) Eksklusive reversering av utsatt skatt i 1996 i forbindelse med overgang til ny skipsfartsbeskatning.

1) Driftsresultat i prosent av frakttinntekter på T/C-basis.

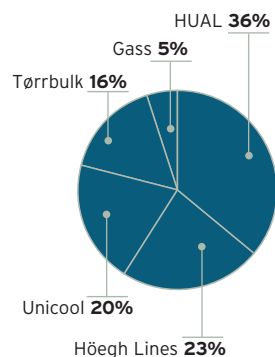
2) Ekstraordinært utbytte på NOK 6,67 i 1996 i form av Bona-aksjer.

3) Resultat før ekstraordinære poster, minus skattekostnad, i prosent av gjennomsnittlig egenkapital inkludert minoritetsinteresser.

Driftsresultat før salgsgevinster og avskrivninger pr segment



Investeringer pr segment, bokført verdi





HUAL AS

Verdensomspennende virksomhet innen transport av biler og tunge kjøretøy, med 50/50 eierskap mellom Leif Höegh & Co ASA (LHC) og Ugland International Holdings plc.

<i>NOK millioner</i>	1998	1997
Fraktinntekter, netto	1.756	1.573
Driftsresultat	404	327



Unicool Ltd

Verdens største operatør av kjøleskip, aktive i alle trader med kjøleskip. LHC eier 49,8% av Unicool Ltd

<i>NOK millioner</i>	1998	1997
Fraktinntekter, netto	787	752
Driftsresultat	44	122



Höegh Lines

Verdensomspennende linjebefraktning med fokus på open hatch/kontraktsfart og transport av treforedlingsprodukter.

<i>NOK millioner</i>	1998	1997
Fraktinntekter, netto	953	975
Driftsresultat	155	134



Gass

Transport av flytende naturgass på langsiktige kontrakter.

<i>NOK millioner</i>	1998	1997
Fraktinntekter, netto	95	89
Driftsresultat	50	44



Tørrbulk

Transport av tørrbulkvarer gjennom langtidskontrakter og i spotmarkedet.

<i>NOK millioner</i>	1998	1997
Fraktinntekter, netto	215	91
Driftsresultat	52	6



Bona Shipholding Ltd

En betydelig operatør av middels store tankskip og kombinasjonsskip (OBO) i Atlanterhavsmarkedet. LHC eier 33,6% av Bona Shipholding Ltd.

<i>NOK millioner</i>	1998	1997
Fraktinntekter, netto	550	687
Driftsresultat	82	126



LEIF HÖEGH & CO

Posisjonering for

fremtiden

98

Årsrapport 1998

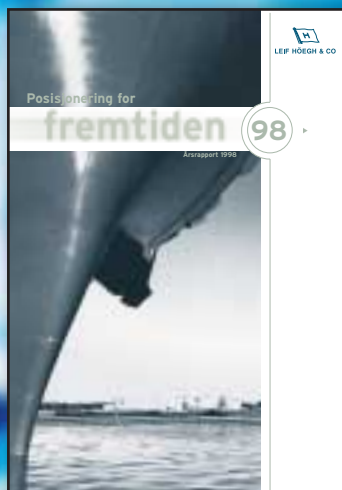




LEIF HÖEGH & CO

Wergelandsveien 7 Postboks 2596 Solli N-0203 Oslo
Tel: 22 86 97 00 Telex: 7935 HSHIP Fax: 22 20 14 08
E-mail: lhc@hoegh.no Internett: www.hoegh.no Org nr: 921482957

Leif Høegh & Co



- Innholdsfortegnelse
- Presentasjon av selskapet
- Oppsummering av 1998
- Nøkkeltall
- Styrets beretning
- Resultatregnskap
- Balanse
- Kontantstrømanalyse
- Noter til regnskapet
- Aksjonærforhold

