

Dette er Belships

Belships er et rederi notert på Oslo Børs med virksomhet innenfor produkttank, gass og tørrlast.

Handysize produkttank

Det heleide datterselskapet Belships Tankers disponerer seks eide og tre innleide skip. Flåten frakter raffinerte petroleumsprodukter og vegetabiliske oljer, hovedsakelig mellom de industrialiserte land.

Gass

Belships eier 60% av gassrederiet Gibson Gas Tankers Ltd. hjemmehørende i Edinburgh. Selskapet eier 6 gass-skip mellom 2 000 og 7 000 cbm. Skipene frakter industri- og petroleumsgasser som butan, propan etc.

Panmax/capesize bulk

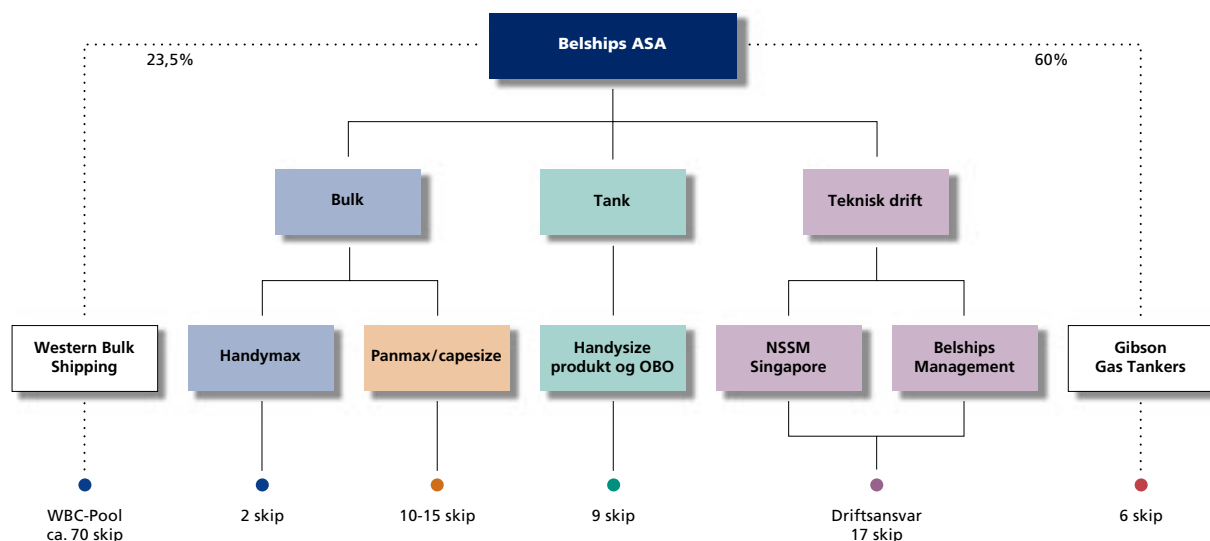
Gjennom det heleide datterselskapet Belships Trading drives en betydelig operatørvirksomhet innenfor panmax tørrlast. Selskapet tar lasteposisjoner og dekker disse med innleide skip. Panmax-flåten frakter i hovedsak råvarer som kull, malm og korn over hele verden. Belships har også en eierandel i et capesizeskip.

Handymax bulk

Belships eier to handymax tørrlastskip i tillegg til en andel på 23,5% i Western Bulk Shipping. Handymax tørrlastflåten frakter i særlig grad halvfabrikata for industrien og opererer over hele verden.

Teknisk drift

Belships driver en betydelig virksomhet innen teknisk drift av skip gjennom selskapene Northsouth Shipmanagement (NSSM) i Singapore og Belships Management i Oslo. Disse selskapene forestår teknisk maritim drift både av Belships egne skip og på vegne av andre rederier.



HOVEDTALL KONSERN

NOK 1 000	1997	1996	1995
Driftsinntekter	581 822	316 163	422 389
Driftsresultat	20 153	25 721	48 832
Årets resultat	-101 634	18 159	28 201
Kontantstrøm	21 523	19 557	58 860
Totalkapital	1 183 656	1 223 004	790 290
Egenkapital	286 596	388 230	345 990
Rentedekningsgrad	0,59	0,84	3,62
Likviditetsgrad	% 95,62	106,36	188,47
Egenkapitalandel	% 24,21	31,74	43,78
Resultat pr. aksje	NOK -7,02	1,33	2,37



Styrets beretning

1997 var preget av betydelige endringer i selskapets nasjonale og internasjonale rammebetingelser. I tillegg ble forutsetningene for vår strategiske investering i Western Bulk Shipping ASA (WBS) totalt forandret.

Nasjonalt ble den nye skipsfartsbeskatningen satt ut i livet og Belships vil i stor grad benytte seg av den nye ordningen. Det står fortsatt mye igjen før vi ser alle konsekvenser av regelverket. Dersom skatteregimet virker etter sin hensikt har vi fått konkurransedyktige rammebetingelser for norsk skipsfart. Ettersom myndighetene stadig legger særnorske bestemmelser inn som betingelse for registrering, er det imidlertid en viss uro for kostnadene forbundet med registreringen av skip i det Norske Internasjonale Skipsregisteret (NIS).

Internasjonalt vil den økonomiske krisen i det fjerne Østen få konsekvenser for skipsfarten, spesielt for bulk og linjefarten. Området har vært en drivkraft i den økende internasjonale handelen de siste årene og den oppbremsningen som nå finner sted, vil være negativ for skipsfartsnæringen. På sikt er vi likevel av den oppfatning at forholdene ligger til rette for fornyet økonomisk vekst i dette området.

I løpet av våren og sommeren ble det klart at en gruppering rundt selskapene Sjøinvest AS og Kværner ASA hadde overtatt kontrollen over WBS. Belships gikk i juli ut med et tilbud til samtlige aksjonærer om å overta aksjene i selskapet til NOK 38 pr. aksje. Tilbudet fikk ikke tilstrekkelig aksept. Styret beklager at den kontrollerende gruppen ikke ønsket at Belships skulle være representert i selskapets styre.

RESULTATER

Belships hadde i 1997 driftsinntekter på NOK 581,8 mill. (316,2 mill. i 1996). Driftsresultatet ble NOK 20,2 mill. (25,7 mill.). Av dette utgjorde salgsgvinster skip 36,6 mill. (14,6 mill.).

Produkttank-virksomheten fikk et driftsresultat på NOK 5,4 mill. (14,5 mill.). Gass hadde et driftsoverskudd på NOK 43,0 mill. (1,3 mill.), hvorav 36,6 mill. var gevinst ved salg av skip. Panmax bulk hadde en vesentlig høyere aktivitet enn året før, men fikk et underskudd på NOK 24,6 mill. (-1,2 mill.) som følge av den vanskelige markedssituasjonen. Handymax bulk oppnådde et driftsoverskudd på NOK 4,4 mill. (16,4 mill.) til tross for et svakt marked. Teknisk drift oppnådde et driftsresultat på NOK 0,8 mill. (3,3 mill.).

Netto finansposter ble NOK -116,4 mill. (-30,7 mill.). På grunn av stigning i kursen på USD mot norske kroner fra 6,45 til 7,33 er regnskapet belastet med valutajusteringer på i alt NOK 70,1 mill. Verdistigning på selskapets skip er i henhold til norsk regnskapslovgivning ikke reflektert i regnskapet.

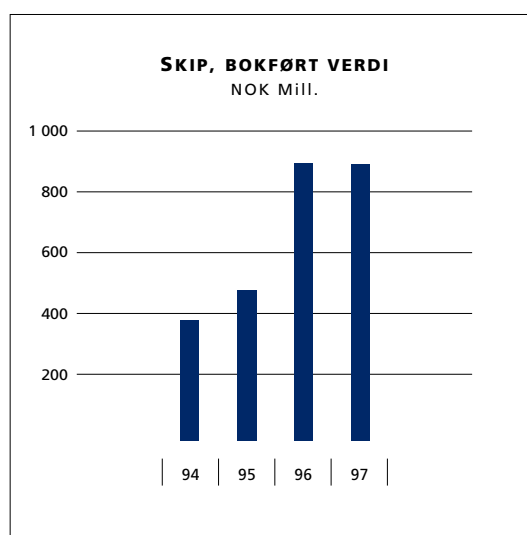
Selskapets aksjer i WBS ble vurdert etter egenkapitalmetoden frem til utgangen av første tertial 1997. Konsernets resultat ble derved belastet med NOK 9,9 mill. Verdien av morselskapets aksjepost er tilsvarende nedskrevet pr. 31. desember 1997. Investeringens bokførte verdi i morselskapet og konsernet samsvarer etter dette med de antatt indre verdier i selskapet. Børsverdien på WBS-aksjene ligger ca. 20% under denne verdi.

Selskapet trådte inn i det nye rederibeskatningsregimet i 1996 og ytterligere eiendeler har blitt overført i 1997.

FLÅTEN OG VIRKSOMHETEN

Selskapets engasjement innen produkttanksektoren holdt seg konstant gjennom hele 1997. Med unntak av M/T Belanja, som i stor grad har vært engasjert med transport av enkle kjemikalier, har skipene hovedsakelig transportert rene petroleumsprodukter. En betydelig tilstrømming av nybygg bidro til at rateutviklingen var svakere enn forventet innen dette segmentet.

Belships er engasjert i markedet for mindre gasskip som 60% eier av det skotske rederiet Gibson Gas Tankers Ltd. (GGT). Markedsutviklingen var svak gjennom året og etter hvert som skipenes tidscertepartier løp ut ble inntjeningen noe svekket. Vi regner med et fortsatt svakt marked, men forventer at denne investeringen skal gi tilfredsstillende resultater i løpet av et par år. Det ble mot slutten av året inngått avtale med I.M. Skaugen om bytte av tonnasje. Dette innebar at GGT overtok to LPG skip på ca. 6 500 cbm bygget i 1982 i bytte mot M/T Teviot som er et etylenskip på ca. 8 400 cbm bygget i 1989. Transaksjonen gav en regnskapsmessig gevinst på NOK 36,6 mill. For GGT betyr dette at man disponerer en mer kommersielt ensartet flåte.



Selskapets aktivitet innen tørrlastsegmentet består av fire elementer: Operatørsselskapet Belships Trading, capesizeskipet M/S Belmaj, handymaxskipene M/S Belnor og M/S Belstar og 23,5% eierandel i WBS. Belships Trading startet året med en overvekt av laster, men sluttet inn tonnasje mot en forventet markedsoppgang i første halvår. Markedsoppgangen uteble og dette resulterte i redusert inntjening. Kjøpet av M/S Belmaj er en videreutvikling av satsingen på storbuilt-tonnasje. M/S Belnor og M/S Belstar vil sannsynligvis fortsatt seile på timecharter inntil det kan oppnås en tilfredsstillende pris for skipene.

Styret er av den oppfatning at Belships bør arbeide for å få tilbake avgjørende innflytelse over strategiske disposisjoner i WBS. Dersom dette ikke er mulig må alternativet være å frigjøre de betydelige ressurser Belships har bundet i selskapet.

Selskapet Northsouth Shipmanagement (NSSM) i Singapore representerer gruppens teknisk maritime ekspertise. Ved årets slutt hadde selskapet teknisk drift for 17 skip og teknisk oppfølging av fire nybygg. Alle skip som NSSM har teknisk driftsansvar for er nå sertifisert i henhold til gjeldende regler, samt standarder som trer i kraft i løpet av 1998. Selskapets skip har operert uten vesentlige uhell i 1997.

MILJØ

Både fra politisk hold og fra næringen selv legges det stor vekt på å minimere forurensning, noe som reguleres gjennom forskjellige miljøstandarder og sertifiseringer. Belships arbeider målbevisst og kontinuerlig for å høyne standarden ombord og på land. Selskapet er opptatt av stadig å bedre sikkerheten samt å forebygge at virksomheten forårsaker forurensning av miljøet. De krav som myndigheter og internasjonale bestemmelser stiller på områdene miljø og sikkerhet tilfredsstilles fullt ut. Selskapet har ansatte fra en rekke land og med forskjellig bakgrunn. Dette gir selskapet viktige impulser og bidrar til å sikre og videreutvikle selskapets gode arbeidsmiljø.

ORGANISASJON

Selskapets hovedkontor ligger i Oslo. Hovedtyngden av selskapets kommersielle virksomhet samt forsikring og bemanning av skandinaviske offiserer foregår herfra. Den teknisk maritime driften for øvrig drives fra Singapore, mens gasstank virksomheten administreres i Edinburgh. Ved valg av lokalisering av selskapets ulike aktiviteter legges det særlig vekt på geografisk nærhet samt de ulike regionenes rammebetingelser.

Ved utgangen av 1997 var det totalt sysselsatt 60 personer i konsernet fordelt på følgende steder:

28 personer i Norge
17 personer i Singapore
15 personer i Skottland og Sri Lanka

FINANSIELLE FORHOLD

Belships likviditet og finansielle stilling er blitt noe svekket gjennom 1997. Selskapet vil vanskelig kunne foreta vesentlige investeringer uten å måtte realisere eiendeler. Styret er likevel av den oppfatning at situasjonen fortsatt er tilfredsstillende.

Bokført egenkapital pr. 31. desember 1997 var NOK 286,6 millioner som tilsvarer ca. 24 %. Dette er en nedgang fra 1996 på 8%.

Med bakgrunn i selskapets svake resultat finner styret det ikke riktig å foreslå utdeling av utbytte for 1997.

Morselskapets resultatregnskap viser et underskudd på 31 millioner. Styret foreslår følgende disponeringer for 1997 (NOK mill.):

Disposisjonsfond	-30,5
Konsernbidrag	-0,5
Årets resultat	-31,0

Godtgjørelse til selskapets tillitsmenn, administrerende direktør og revisor samt opplysninger om aksjonærforhold fremgår av notene til regnskapet.

STRATEGI

De endringer som fant sted i Western Bulk i 1997 understreker at Belships strategi innen handymax bulk må være gjenstand for kontinuerlig vurdering.

Salg av M/S Belnor og M/S Belstar utsettes til forholdene ligger bedre til rette.

Innen storbuiltsegmentet vil vi fortsette å bygge opp vår lasteportefølje og kundekrets. Det vil videre bli satset på utvikling av større prosjekter for dermed å høyne kvaliteten på inntjeningen.

Engasjementet innen produkttank vil gradvis reduseres. Hovedlinjene for tankengasjementet vil fortsatt være opportunistisk.

Gassengasjementet vil søkes ytterligere rendyrket og fokusert. Det er etter all sannsynlighet nødvendig å se Gibson Gas Tankers i en større industriell ramme på noe sikt.

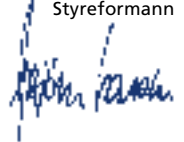
FREMTIDEN

På grunn av den økonomiske uroen i Asia vil etter all sannsynlighet etterspørselen i tørrlastmarkedet vise en svak utvikling også i 1998. Kombinert med en levering av 12 mill. dwt nybygg i løpet av året, må vi derfor regne med et fortsatt svakt marked. Imidlertid er forholdsvis mange skip gamle og følgelig kandidater for opphugging. Det er derfor håp om at det svake markedet ikke blir langvarig.

Etterspørselen etter produkttankskip bør ikke bli så påvirket av krisen i Asia som tørrlastmarkedet. De fundamentale forhold i markedet for oljetankskip tilsier en bedre markedsutvikling i løpet av året.

Gassmarkedet antas å forbli svakt også i 1998. Dette markedet er imidlertid avhengig av marginale endringer i produksjonsmønsteret i petrokjemisk industri, slik at overraskelser ikke kan utelukkes.

Asbjørn Larsen
Styreformann



Sverre Jørgen Tidemand
Adm. direktør



Åsmund Simonsen



James Stove Lorentzen jr



Stein Erik Hagen



Oslo, 11. mars 1998
I styret for **Belships ASA**

Resultatregnskap

Note	1. januar-31. desember	Konsern			Belships		
	NOK 1 000	1997	1996	1995	1997	1996	1995
	Driftsinntekter og -kostnader						
1	Driftsinntekter	581 822	316 163	422 389	24 186	60 291	72 779
	Leie innbefraktede skip	-376 635	-184 073	-293 875	-171	-23 494	-22 245
	Andre driftskostnader skip	-121 140	-53 836	-25 654	-10 002	-17 081	-18 688
5	Administrasjonskostnader	-52 903	-41 399	-36 116	-9 296	-8 917	-9 006
4	Ordinære avskrivninger skip	-47 623	-25 738	-17 912	-7 227	-11 213	-15 220
	Sum driftskostnader	-598 301	-305 046	-373 557	-26 696	-60 705	-65 159
	Driftsresultat før salgsgvinster skip	-16 479	11 117	48 832	-2 510	-414	7 620
	Salgsgvinster skip	36 632	14 604	0	3 209	26 734	0
	Driftsresultat	20 153	25 721	48 832	699	26 320	7 620
	Finansinntekter og -kostnader						
	Aksjeutbytte	5 214	1 040	832	8 454	7 953	9 070
	Renteinntekter	3 778	5 158	4 093	1 197	2 584	2 919
	Rentekostnader	-53 678	-28 841	-13 890	-15 067	-14 748	-12 297
	Valutagevinst / -tap	-70 122	-4 403	6 315	-23 535	-1 086	5 626
	Andre finansposter	-1 567	-3 646	-3 688	8	-686	-1 473
	Netto finansposter	-116 375	-30 692	-6 338	-28 943	-5 983	3 845
	Resultat før andre poster	-96 222	-4 971	42 494	-28 244	20 337	11 465
	Nedskrivning aksjer	0	0	0	-7 539	-40 428	0
	Minoritetsinteresser	4 313	335	-6 107	0	0	0
	Resultat før skatter	-91 909	-4 636	36 387	-35 783	-20 091	11 465
8	Skatter	-9 725	22 795	-8 186	4 788	22 425	-3 441
	Årets resultat	-101 634	18 159	28 201	-30 995	2 334	8 024
	Resultat pr. aksje (NOK)	-7,02	1,33	2,37			
	Overføringer og disposisjoner						
	Utbytte				0	4 345	8 826
	Disposisjonsfond				-30 451	12 304	24 796
	Tilbakeføringsfond				0	-12 726	-12 726
	Reservefond				0	233	803
	Konsernbidrag				-544	-1 822	-13 675
	Sum overføringer				-30 995	2 334	8 024

Balanse

Note	Pr. 31. desember NOK 1 000	Konsern			Belships		
		1997	1996	1995	1997	1996	1995
	EIENDELER						
	Omløpsmidler						
2	Bankinnskudd	77 752	108 066	93 752	11 056	35 638	43 803
	Konsernmellomværende	0	0	0	133 915	63 164	33 197
6	Andre omløpsmidler	48 754	35 066	33 908	1 475	6 325	7 922
	Sum omløpsmidler	126 506	143 132	127 660	146 446	105 127	84 922
	Anleggsmidler						
	Konsernmellomværende	0	0	0	6 276	6 755	11 233
3	Aksjer i tilknyttede selskaper	120 581	130 450	134 815	120 581	128 120	168 548
3	Andre aksjer	14 885	25 598	26 071	14 885	25 598	26 071
3	Aksjer i datterselskaper	0	0	0	148 595	168 339	44 861
4	Skip	898 186	900 527	311 460	167 821	270 270	200 191
	Nybygg	0	0	176 912	0	0	176 912
4	Andre anleggsmidler	23 498	23 297	13 372	8 566	10 472	5 317
	Sum anleggsmidler	1 057 150	1 079 872	662 630	466 724	609 554	633 133
	Sum eiendeler	1 183 656	1 223 004	790 290	613 170	714 681	718 055
	GJELD OG EGENKAPITAL						
	Kortsiktig gjeld						
7	Pantegjeld	61 750	24 588	15 703	7 330	10 354	10 814
6	Annen kortsiktig gjeld	70 551	109 986	52 032	9 183	18 956	21 232
	Sum kortsiktig gjeld	132 301	134 574	67 735	16 513	29 310	32 046
	Langsiktig gjeld						
7	Pantegjeld	700 159	640 166	230 896	207 533	261 008	151 469
	Nybyggingsforpliktelse	0	0	115 293	0	0	115 293
10	Netto pensjonsforpliktelser	4 609	4 993	5 073	6 692	6 692	6 534
8	Utsatt skatt	13 483	4 220	25 303	0	4 788	27 213
	Sum langsiktig gjeld	718 251	649 379	376 565	214 225	272 488	300 509
	Minoritetsinteresser	46 508	50 821	0	0	0	0
	Egenkapital						
	Aksjekapital	28 966	28 966	27 158	28 966	28 966	27 158
	Reservefond	218 921	218 921	192 923	218 921	218 921	192 923
	Tilbakeføringsfond	0	0	12 726	0	0	12 726
	Disposisjonsfond/konsernreserve	38 709	140 343	113 183	134 545	164 996	152 693
12	Sum egenkapital	286 596	388 230	345 990	382 432	412 883	385 500
	Sum gjeld og egenkapital	1 183 656	1 223 004	790 290	613 170	714 681	718 055
11	Uinnkalt kommandittkapital						
7	Pantstillelser						

Kontantstrømanalyse

1. januar-31. desember		Konsern			Belships		
NOK 1 000		1997	1996	1995	1997	1996	1995
Likvider tilført/brukt på virksomheten							
*)	Tilført fra årets virksomhet	-85 780	4 953	62 314	-24 226	4 816	30 892
	Endring andre omløpsmidler/korts. gjeld	-15 961	70 026	-11 388	-78 154	-31 106	-39 363
	Netto likviditetsendring fra virksomheten	-101 741	74 979	50 926	-102 380	-26 290	-8 471
Likvider tilført/brukt på investeringer							
	Investeringer i varige driftsmidler	-207 056	-501 691	-115 384	-3 694	-27 974	-35 605
	Salg av varige driftsmidler (salgssum)	195 850	78 401	372	99 131	125 946	372
	Endring i andre driftsmidler	23 024	-5 320	-18 201	35 292	-99 300	-14 585
	Netto likviditetsendring fra investeringer	11 818	-428 610	-133 213	130 729	-1 328	-49 818
Likvider tilført/brukt på finansiering							
	Endring langsiktig gjeld	59 609	344 718	46 771	-53 475	-5 596	1 676
	Innbetaling av egenkapital	0	27 572	45 834	0	27 572	45 834
	Konsernbidrag	0	0	0	544	1 822	13 675
	Avsatt utbytte	0	-4 345	-8 826	0	-4 345	-8 826
	Netto likviditetsendring fra finansiering	59 609	367 945	83 779	-52 931	19 453	52 359
	Netto endring i likvider	-30 314	14 314	1 492	-24 582	-8 165	-5 930
	Likviditetsbeholdning 1. januar	108 066	93 752	92 260	35 638	43 803	49 733
	Likviditetsbeholdning 31. desember	77 752	108 066	93 752	11 056	35 638	43 803
*) Dette beløpet fremkommer slik:							
	Resultat før skattekostnad	-91 909	-4 636	36 387	-35 783	-20 091	11 465
	- Gevinst/ + tap ved salg av anleggsmidler	-36 632	-14 604	314	-3 209	-26 734	314
	Nedskrivning av fordringer, aksjer og skip	440	0	1 342	7 539	40 428	3 066
	Ordinære avskrivninger	47 623	25 738	19 710	7 227	11 213	16 047
	Minoritetsinteresser	-4 313	-335	6 107	0	0	0
	Betalbare skatter	-989	-1 210	-1 546	0	0	0
	Tilført fra årets virksomhet	-85 780	4 953	62 314	-24 226	4 816	30 892

Regnskapsprinsipper

Regnskapet er satt opp etter prinsipper som er generelt akseptert i Norge. De viktigste regnskapsprinsippene selskapet følger er beskrevet nedenfor. Alle beløp i notene er oppgitt i hele 1000 kroner når ikke annet er angitt.

A) Konsolideringsprinsipper

Belships-konsernet inkluderer morselskapet Belships med datterselskaper som er nevnt i note 3.

I konsernregnskapet er alle interne mellomværende, transaksjoner, gevinster og tap eliminert.

Kostprisen på aksjer i datterselskaper er eliminert mot egenkapitalen i datterselskapet på kjøpstidspunktet. Samme prinsipp er benyttet for felleskontrollerte selskaper. Differansen mellom kostpris for aksjene og bokført egenkapital på kjøpstidspunktet er analysert og lagt til bokført verdi på skip og goodwill. Merpris knyttet til skip blir avskrevet over skipenes gjenværende levetid. Merpris oppført som goodwill avskrives lineært over en 10-års periode.

B) Deltagelse i andre selskaper

Enkelte av Belships aktiviteter relaterer seg til deltagelse i kommandittselskaper. Disse investeringene er inkludert i Belships selskapsregnskap og konsernregnskap i henhold til bruttometoden, som innebærer at eiendeler, gjeld, inntekter og kostnader er inkludert i regnskapet med Belships eierandel. De selskapene som er inkludert etter denne metoden er spesifisert i note 11. Eierandeler i felleskontrollerte aksjeselskaper på mellom 20% og 50% er også inkludert etter bruttometoden. Konsernets eierandel i Western Bulk Shipping ASA (WBS) er inkludert etter egenkapitalmetoden frem til utgangen av 1. tertial 1997. Fra dette tidspunktet mistet Belships bestemmende innflytelse i selskapet og eierinteressen er som en konsekvens av dette fra og med 2. tertial 1997 inkludert etter kostmetoden.

C) Omregning av utenlandske selskapsregnskap

Regnskapene for utenlandske selskaper er omregnet til norske kroner til gjennomsnittlig kurs for året når det gjelder resultatregnskapet og til årsavslutningskurs når det gjelder balansen. Unntak er gjort for skip som er omregnet til historiske kurser og pantegjeld som er omregnet til den høyeste av historisk kurs og årsavslutningskurs. Omregningsdifferansen er i realiteten valutagevinst/-(tap) og er inkludert under finansposter.

D) Klassifisering

Eiendeler bestemt for varig eie eller bruk og fordringer med forfall senere enn ett år fra regnskapsårets utløp, er oppført som anleggsmidler. Øvrige eiendeler er klassifisert som kortsiktig. Gjeld som forfaller senere enn ett år etter regnskapsårets utløp er oppført som langsiktig gjeld. Øvrig gjeld er klassifisert som kortsiktig.

E) Avskrivbare eiendeler

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

For skip, med unntak av gassflåten, er det benyttet lineær metode for ordinære avskrivninger basert på 25 års økonomisk levetid fra skipet var nytt. Gasskipene avskrives med basis 30 års forventet levetid. Det tas ikke hensyn til skrapverdi.

Rettigheter og forpliktelser for skip på finansielle leasingavtaler er kapitalisert og klassifisert som skip og gjeld. Rentelementet i leasebetalingen er inkludert i rentekostnader, og kapitalelementet i leasebetalingen er behandlet som avdrag på gjeld. Leaseforpliktelsene er den gjenstående del av hovedstolen. Realisert og urealisert valutagevinst og -tap er inkludert i resultatregnskapet i samsvar med prinsippene for langsiktig gjeld.

Avskrivninger på kontorinventar og biler er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

F) Valuta

Alle omløpsmidler og kortsiktig gjeld i utenlandsk valuta, unntatt kortsiktig del av pantegjeld, er bokført til årsavslutningskurser. Både realisert og urealisert gevinst eller tap er inkludert under finansielle poster i resultatregnskapet.

Langsiktig gjeld, og kortsiktig del pantegjeld, er bokført til høyeste av opptakskurs og årsavslutningskurs etter en individuell vurdering pr. lån. Urealisert tap, tilbakeføring av tidligere urealisert tap og realisert gevinst er inkludert under finansielle poster i regnskapet. Leaseforpliktelsene som er i britiske pund er valutasekret mot USD frem til mai/juni 1998.

G) Periodisering av fraktinntekter

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

H) Fordringer

Fordringer er oppført etter fradrag for forventet tap.

I) Bunkers og andre beholdninger

Beholdninger er verdsatt til laveste verdi av kostpris (FIFO), og markedspris.

J) Klasse- og Vedlikeholdskostnader

Det foretas løpende avsetninger til periodisk vedlikehold og dokking av skip. Når vedlikeholdet finner sted, blir de akkumulerte avsetninger for tidligere år godskrevet de faktiske kostnader forbundet med vedlikeholdet/dokkingen.

K) Pensjoner

Netto pensjonskostnader omfatter periodens pensjonsopptjening (inkludert antatt fremtidig lønnsvekst) og rentekostnader på forpliktelsen fratrukket estimert avkastning på pensjonsmidlene. Beregningsforutsetningene fremkommer av note 10.

L) Skatter

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Endringen i utsatt skatt reflekterer de fremtidig betalbare skatter som oppstår som følge av årets aktiviteter. Utsatt skatt inngår som langsiktig gjeld i balansen. Den utsatte skatten representerer den skatten som påhviler årets og tidligere års resultater på balansetidspunktet og som kommer til betaling i senere perioder. Den nominelle skattesatsen på 28% er lagt til grunn for beregningen.

I 1996 ble det innført et nytt skattesystem for rederiselskaper. Belships har, som en konsekvens av dette, overført deler av sin rederivirksomhet til rederibeskatningsområdet både i 1996 og i 1997. Nåverdien av utsatt skatt knyttet til de positive midlertidige forskjellene som er overført til det nye skattesystemet og overskudd opparbeidet innenfor ordningen er vurdert som uvesentlig da selskapet ikke forventer at den skattepliktige inntekt disse midlertidige forskjellene representerer vil materialisere seg i overskuelig fremtid. Vurderingen er basert på selskapets likviditetsreserver, utbyttepolitikk og den frie egenkapitalen som ligger i de deler av konsernet som vil ligge utenfor det nye skattesystemet og intensjonen om å opprettholde sine rederibeskatningsaktiviteter. Det henvises til note 8 for ytterligere detaljer.

M) Nærstående parter

Belships hovedaksjonærer har vesentlige eierinteresser i Western Bulk Shipping ASA og i Lorentzen & Stemoco AS. Belships inngår jevnlig forretninger med disse selskapene. Transaksjonene gjennomføres til markedsmessige betingelser. Vesentlige forretninger med andre nærstående parter gjøres ikke.

Noter til regnskapet

1 Driftsinntekter

	Konsern			Belships		
	1997	1996	1995	1997	1996	1995
Fraktinntekter på T/C-basis	559 030	292 880	386 885	23 589	60 241	72 646
Honorarer	22 792	23 283	19 697	597	50	133
Andel overskudd Western Bulk Shipping	0	0	15 807	0	0	0
Sum driftsinntekter	581 822	316 163	422 389	24 186	60 291	72 779

Det henvises til administrasjonens redegjørelse når det gjelder fordeling på de enkelte segmenter.

2 Bankinnskudd

Bundne midler for skattetrekk for ansatte pr.
31. desember 1997 utgjorde NOK 984 212 i Belships.

3 Aksjer

	Eierandel i %	Selskapets aksjekapital	Antall aksjer eiet	Pålydende tilsammen	Verdi i balansen
Aksjer i tilknyttede selskaper					
Western Bulk Shipping ASA	23,5	400 052	3 203 013	96 090	120 581
Andre aksjer eiet av morselskapet					
AS Pelican	10,4	25 000	130 000	130	14 358
Greenshields Shipping Ltd	USD 2,4	316	75 000	7,5	527
Sum andre aksjer eiet av morselskapet					14 885
Aksjer i konsoliderte selskaper					
Belships Management AS	100	50	1	50	50
Northsouth Shipmanagement Pte Ltd	SGD 100	60	500	60	19 003
Belships Tankers AS	100	250	250	250	825
AS Belfri	100	150	200	150	301
AS Beloceen	100	100	100	100	0
Belstar AS	100	50	50	50	50
Western Bell AS	100	50	50	50	50
AS Bel-Argo	100	2 586	200	2 586	0
Belships Finans AS	100	50	50	50	50
Western Obo II AS	100	50	50	50	50
1 Belships Rederi AS	100	50	50	50	50
North East Maritime Corporation AS	100	5 027	5 027	5 027	4 424
Belships Trading AS	100	1 400	1 400	1 400	6 675
Belships Tankers Far East Pte Ltd	SGD 100	100	100 000	100	462
2 Gibson Gas Tankers Ltd	GBP 60	100	60 000	60	98 624
Belships (Far East) Shipping Pte Ltd	SGD 50	500	250 000	250	0
Beltrader Shipping Ltd	USD 49	12	5 880	6	17 963
Western Obo AS	36	50	18	18	18
Sum aksjer i konsoliderte selskaper					148 595
Totalt					284 061

1 Belships Rederi AS eier 100% av aksjene i selskapene Belgrace AS, Belmaj AS og Belanina AS, 49% av Belanja Shipping Ltd., og 20% av Bel Obo Shipping Ltd. Selskapene er inkludert i konsernregnskapet og er underlagt rederibeskatning.

2 Belships har i 1999 rett til å selge 40% av aksjene tilbake til Anchor Holding PLC til kostpris pluss en avtalt rente. Retten til å selge aksjene kan gjøres gjeldende i 3 måneder. Anchor Holding PLC har til enhver tid rett til å kjøpe aksjene til samme betingelser. Med denne bakgrunn har Belships funnet det riktig å presentere GGT som et 60% eiet datterselskap i regnskapet.

4 Skip og andre anleggsmidler				
	Konsern		Belships	
	Skip	Andre anleggsmidler	Skip	Andre anleggsmidler
Anskaffelseskost pr. 31. desember 1996	956 562	24 925	300 863	12 391
Tilgang i året	201 425	5 631	1 590	2 104
Avgang i året	-156 700	-3 505	-123 875	-2 751
Anskaffelseskost pr. 31. desember 1997	1 001 287	27 051	178 578	11 744
Ordinære avskrivninger pr. 31. desember 1996	56 033	9 491	30 593	5 560
Årets avskrivninger/nedskrivninger	47 623	1 898	7 227	1 610
Avgang ved salg	-555	-432	-27 063	-432
Ordinære avskrivninger pr. 31. desember 1997	103 101	10 957	10 757	6 738
Bokført verdi pr. 31. desember 1997	898 186	16 094	167 821	5 006
Andre investeringer	0	7 404	0	3 560
Total bokført verdi pr. 31. desember 1997	898 186	23 498	167 821	8 566

Investering i og salg av varige driftsmidler de siste 5 år

	Konsern		Belships	
	Skip	Andre driftsmidler	Skip	Andre driftsmidler
1997 Investering	201 425	5 631	1 590	2 104
Salg	192 777	3 073	96 812	2 319
1996 Investering	501 691	9 418	3 149	5 542
Salg	78 402	312	125 503	312
1995 Investering	114 561	823	34 782	823
Salg	0	698	0	698
1994 Investering	15 650	1 001	15 492	1 001
Salg	129 338	0	128 188	0
1993 Investering	454 409	10 666	435 589	2 008
Salg	792 429	794	406 281	794

Spesifikasjon av konsernets skip

	Byggeår	Andel konsern	Kostpris	Bokført verdi	
1	Produkttank / OBO				
	M/T Belanja	1995	49%	76 352	70 620
	M/T Belgrace	1984/87	63%	65 056	45 369
	M/T Beltrader	1983	49%	44 694	38 226
	M/S Belguardian	1987	20%	17 230	16 050
	M/S Belgallantry	1987	20%	17 230	16 050
	M/S Belgreeting	1987	20%	17 230	16 050
	Capesize bulk				
	M/S Belmaj	1990	25%	48 273	47 556
	Handymax bulk				
	M/S Belnor	1996	100%	180 061	167 821
	M/S Belstar	1992	80%	138 059	105 375
	Gass				
	M/T Lanrick	1992	60%	80 776	77 197
	M/T Ettrick	1991	60%	80 776	77 197
	M/T Eildon	1982	60%	74 008	71 563
	M/T Traquair	1982	60%	64 621	61 758
	M/T Yarrow	1982	60%	77 554	75 003
	M/T Quentin	1977	60%	12 924	12 351
	Totalt			994 844	898 186

1 Skipene er oppført med 100% i regnskapet og med 40% minoritetsinteresse.

5	Administrasjonskostnader / lån til ansatte
	Administrasjonskostnadene i Belships inkluderer styrehonorar på NOK 315 000 og godtgjørelse til administrerende direktør på NOK 1 129 100. Totale revisjonskostnader for 1997 forventes å beløpe seg til NOK 200 000. I tillegg er det i 1997 betalt NOK 92 000 i konsulentonorar. Lån til ansatte utgjorde pr. 31. desember 1997 NOK 2 358 000. Belships leier kontorlokaler av et selskap hvor Belships hovedaksjonærer har bestemmende innflytelse. For 1997 utgjorde husleien NOK 1 462 000.

6	Andre omløpsmidler / annen kortsiktig gjeld
	Andre omløpsmidler består i hovedsak av opptjente, ikke mottatte frakter samt fordringer på agenter og befraktere vedrørende skipenes drift. Annen kortsiktig gjeld består i hovedsak av kortsiktig gjeld knyttet til ordinær drift av egne og innbefrakte skip.

7	Pantegjeld og poster utenfor balansen						
		Konsern		Belships			
		Kortsiktig	Langsiktig	Kortsiktig	Langsiktig	Valuta	Lånerente
	M/S Belstar	5 651	90 982			USD	8,03% til 04/98
	M/S Belnor	7 330	139 270	7 330	139 270	USD	6,32% til 02/01
	M/S Belmaj	3 298	37 017			USD	6,61% til 03/98
	M/T Belgrace	5 079	39 021			USD	7,22% til 05/98
	M/T Belanja	2 873	53 875			USD	7,64% til 02/02
	M/T Beltrader	4 490	23 346			USD	7,21% til 04/98
1	Anchor Holding		68 263		68 263	USD	Flytende
	M/S Belguardian	1 222	13 683			USD	7,11% til 06/00
	M/S Belgallantry	1 222	13 683			USD	7,11% til 06/00
	M/S Belgreeting	1 222	13 683			USD	7,11% til 06/00
	M/T Lanrick	14 301	61 257			GBP	6,75% til 04/98
	M/T Ettrick	15 062	54 455			GBP	6,75% til 05/98
	M/T Yarrow, Eildon, Quentin		91 625			USD	6,90% til 03/98
	Total pantegjeld pr. 31. desember 1997	61 750	700 159	7 330	207 533		

All pantegjeld er bokført til avslutningskurs USD/NOK 7,33 da denne er høyere enn opptrekkskurs på samtlige lån. For Belships totale pantegjeld på 214,9 millioner kroner er det stillet sikkerhet i skip og aksjer til en bokført verdi av 266,4 millioner. For konsernet har skipene og pantegjelden en bokført verdi på henholdsvis 898,2 millioner og 761,9 millioner. Enkelte av lånebetingelsene var pr. 31. desember 1997 ikke oppfylt. De aktuelle långiverne har akseptert forholdene. I konsernregnskapet inngår komplementarselskaper som formelt hefter fullt ut for gjeld i de underliggende kommandittselskaper. Det henvises for øvrig til note 11 vedrørende uinnkalt kommandittkapital.

Leieforpliktelser

Belships har ikke innbefraktet skip med gjenværende varighet mer enn 10 måneder.

¹ Avdragsfritt lån hvor rentene tillegges hovedstol. Forfall: desember 1999.

8	Skatter	Konsern		Belships	
		1997	1996	1997	1996
	Betalbar skatt	-989	-1 209	0	0
	Endring utsatt skatt	-8 736	24 004	4 788	22 425
	Skatter	-9 725	22 795	4 788	22 425

Utsatt skatt er beregnet på grunnlag av de midlertidige forskjeller mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier som eksisterer ved utgangen av regnskapsåret.

Utsatt skatt pr. 31. desember

	Konsern		Belships	
	1997	1996	1997	1996
Anleggsreserve	59 640	106 756	50 992	85 973
Gevinstkonto	52 533	65 666	52 533	65 666
Nedskrivninger/avsetninger etter god regnskapsskikk	-81 409	-75 337	-81 395	-74 252
Pensjoner	-4 609	-4 993	-6 692	-6 692
Skattemessig fremførbart underskudd	-105 578	-62 874	-62 594	-29 016
Netto midlertidige forskjeller	-79 423	29 218	-47 156	41 679
Utsatt skatteforpliktelse / (-fordel) før godtgjørelse	-22 238	8 181	-13 204	11 670
Godtgjørelse	-9 805	-6 882	-9 805	-6 882
Utsatt skatt Gibson Gas Tankers Ltd	12 900	2 921	0	0
Utsatt skatteforpliktelse / (-fordel)	-19 143	4 220	-23 009	4 788
Balanseført utsatt skatt	13 483	4 220	0	4 788
Ikke balanseført utsatt skattefordel	-32 626	0	-23 009	0

I henhold til foreløpig regnskapsstandard for behandling av skatt, er negative midlertidige forskjeller og positive midlertidige forskjeller som reverseres eller kan reverseres i samme periode utlignet og nettoført.

Årets skattemessige resultat for Belships ASA

Resultat før skattekostnad	-35 784
Gevinster overført til RBS	-3 209
Endring midlertidige forskjeller, ikke overført RBS	-1 313
Permanente forskjeller/annet	-8 326
Mottatt konsernbidrag	544
Årets skattemessige resultat	-48 088

Rederibeskatning

Midlertidige forskjeller på inntredelsestidspunktet var NOK 114 657 409. Akkumulert resultat opparbeidet innenfor ordningen er NOK 4 222 025. Tonnasjeskatt er belastet med NOK 179 880 for 1997. Det henvises til regnskapsprinsippenes pkt. L) for nærmere redegjørelse.

9 Belships (Far East) Shipping (Pte) Ltd

Belships fordring på USD 3,5 millioner er i tidligere år nedskrevet i sin helhet i selskapsregnskapet, da det er usikkert om Belships (Far East) vil kunne tilbakebetale skyldig beløp. Nedskrivningen er eliminert på konsernnivå.

Som redegjort for i tidligere årsrapporter forhandler selskapet med myndighetene i Norge og Singapore om beskatningsstedet for Belships (Far East). Utfallet av forhandlingene er ennå ikke avgjort, men ytterligere betalbare skatter forventes ikke å bli påført selskapet.

10 Pensjonsforhold

De ansatte i selskapet er tilknyttet en egen pensjonskasse. Pr. 31. desember 1997 var i alt 31 nåværende ansatte tilknyttet tjenestepensjonsordningen. I tillegg omfatter tjenestepensjonsordningen 9 tidligere ansatte.

Tjenestepensjonsordningen er definert som en «netto ordning» som frigjør selskapets forpliktelser fra eventuelle endringer i folketrygdens forpliktelser. Selskapet har på bakgrunn av ny regnskapsstandards definisjon for skille mellom ytelsesplaner og tilskuddsplaner, valgt å behandle tjenestepensjonsordningen som en ytelsesplan. Selskapets juridiske forpliktelse vil ikke være påvirket av en slik regnskapsmessig behandling.

I tillegg har selskapet pensjonsforpliktelser som utbetales over egen drift. Dette gjelder førtidspensjoner, pensjon til tidligere styremedlemmer og pensjon til personer som av forskjellige årsaker ikke er tatt opp i tjenestepensjonsordningen. Det er 26 personer som er omfattet av disse ordningene.

Selskapets pensjonsordning er overfinansiert. Overfinansieringen er vurdert og det er i regnskapsføringen forutsatt at all overfinansiering vil kunne utnyttes.

Årets pensjonskostnad er beregnet av uavhengig aktuar.

På bakgrunn av utviklingen i rentenivået siste år og i samsvar med anvisning fra Oslo Børs er forutsetningene nedenfor benyttet. Forutsetningene er ikke endret fra tidligere år.

Forutsetninger

	Konsern	Belships
Diskonteringsrente	7,00%	7,00%
Fremtidig lønnsregulering	3,30%	3,30%
Pensjonsregulering/ G-regulering	2,50%	2,50%
Avkastning på pensjonsmidler	8,00%	8,00%
Beste estimat på avkastning 1997	8,00%	8,00%
Gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid (31.12.97/31.12.96)	18,37 år/18,87 år	19,53 år/19,94 år
Frivillig avgang før/etter 45 år	2%/0%	2%/0%

Sammensetning av netto pensjonskostnad

Nåverdi av årets pensjonsopptjening (inkludert arbeidsgiveravgift)	949	882
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 773	1 243
Avkastning på pensjonsmidler	-1 780	-996
Netto pensjonskostnad	942	1 129

Sammensetning av netto pensjonsforpliktelse

	Konsern		Belships	
	31.12.97	31.12.96	31.12.97	31.12.96
Brutto pensjonsforpliktelse	27 307	27 011	19 967	19 549
Pensjonsmidler	-22 698	-22 018	-13 275	-12 857
Faktisk og balanseført netto pensjonsforpliktelse	4 609	4 993	6 692	6 692
Herav udekkede pensjonsforpliktelser	12 675	12 385	10 465	10 203

11 Andeler i kommandittselskaper (konsern)

Følgende selskaper er inntatt etter bruttometoden:

	Belstar KS 80 %	Belgrace KS 63 %	Belmaj KS 25 %	Totalt
Resultat	-11 532	-2 034	-776	-14 342
Omløpsmidler	5 332	6 064	4 088	15 484
Anleggsmidler	105 375	57 168	47 556	210 099
Kortsiktig gjeld	8 920	7 060	4 660	20 640
Langsiktig gjeld	96 982	39 909	41 205	178 096
Ansvarskapital	96 000	73 710	17 500	187 210
Innbetalt	48 000	50 668	10 470	109 138
Ikke innbetalt kapital	48 000	23 042	7 030	78 072

K/S A/S Belocean, Western Bell KS og Belanina KS er ikke inkludert i oppstillingen da investeringene pr. 31. desember 1997 vurderes som ubetydelig i konsernsammenheng. Western Bell KS og Belanina KS vil bli oppløst og slettet i løpet av 1998. All ansvarskapital i K/S A/S Belocean er innbetalt.

12 Egenkapital

Selskapets 14 483 000 aksjer pålydende NOK 2,00 var pr. 31. desember 1997 fordelt på 588 aksjonærer.

Egenkapitalbevegelse 1997

	Aksjekapital	Reservefond	Disposisjons- fond/konsern reserve	Egenkapital
Belships				
Balanse 31.desember 1996	28 966	218 921	164 996	412 883
Resultat 1997	0	0	-30 995	-30 995
Mottatt konsernbidrag	0	0	544	544
Balanse 31.desember 1997	28 966	218 921	134 545	382 432
Konsern				
Balanse 31.desember 1996	28 966	218 921	140 343	388 230
Resultat 1997	0	0	-101 634	-101 634
Balanse 31.desember 1997	28 966	218 921	38 709	286 596

Opsjoner

Styrets medlemmer og de ansatte har rett til å få kjøpe i alt 143 000 aksjer i Belships. Aksjene kan kjøpes til kurs 26,00 frem til 23. mai 1998.

Fullmakt til aksjeemisjon

Styret fikk på generalforsamlingen 14. mai 1997 fullmakt til å utstede 4 mill. nye aksjer som ikke er benyttet. Fullmakten gjelder frem til neste generalforsamling.

Revisors beretning

TIL GENERALFORSAMLINGEN I BELSHIPS ASA

Vi har revidert årsoppgjøret for Belships ASA for 1997 som viser et underskudd på kr. 30 995 000 for morselskapet og et underskudd på kr. 101 634 000 for konsernet. Årsoppgjøret, som består av styrets beretning, resultatregnskap, balanse, kontantstrømanalyse, 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 skjønnsmessige 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 dekning av årets underskudd tilfredsstiller de krav aksjeloven stiller.

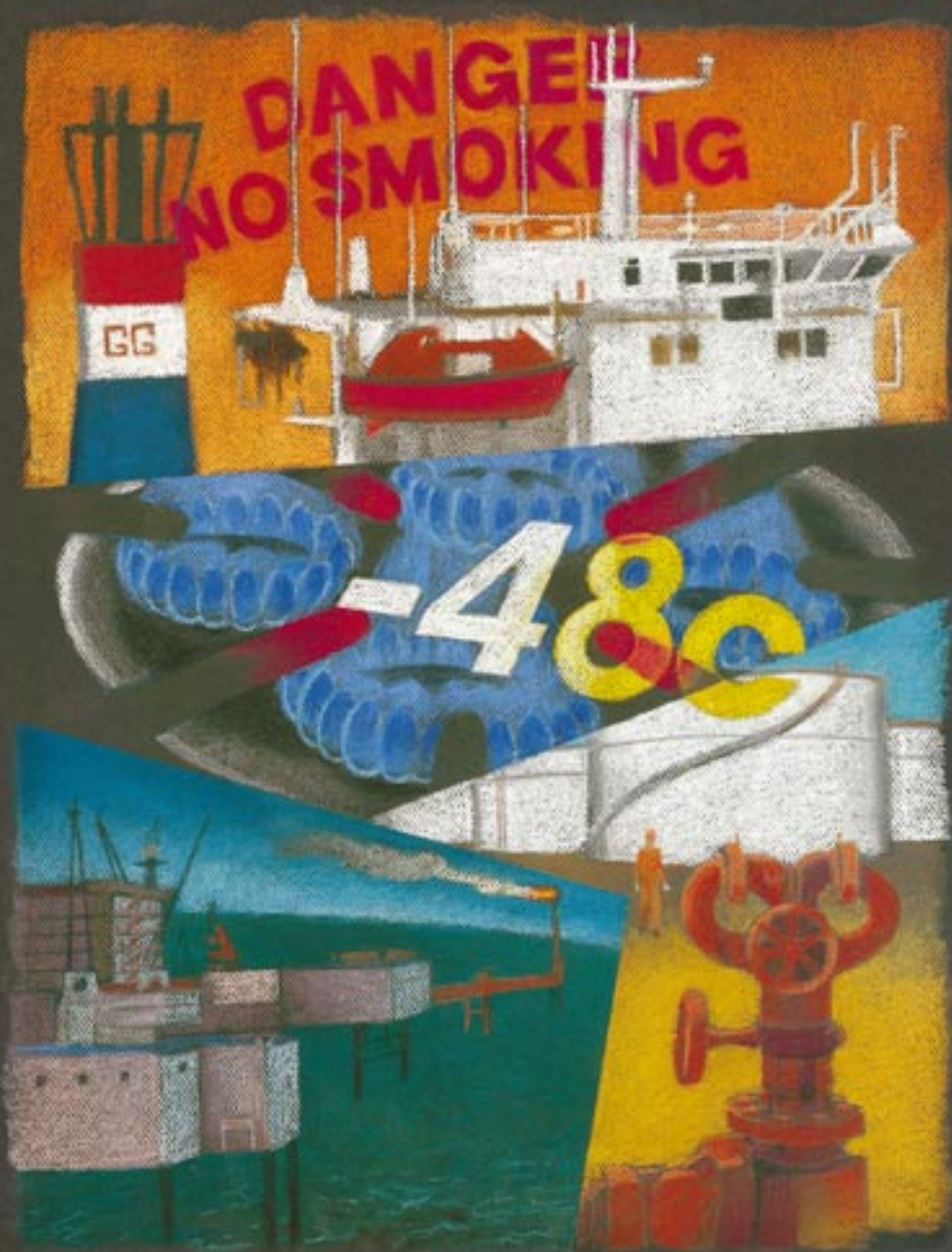
Etter vår mening er årsoppgjøret gjort opp i samsvar med aksjelovens bestemmelser og gir et forsvarlig uttrykk for selskapets og konsernets økonomiske stilling pr. 31. desember 1997 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk.

ARTHUR ANDERSEN & CO.

Morten Drake

Statsautorisert revisor

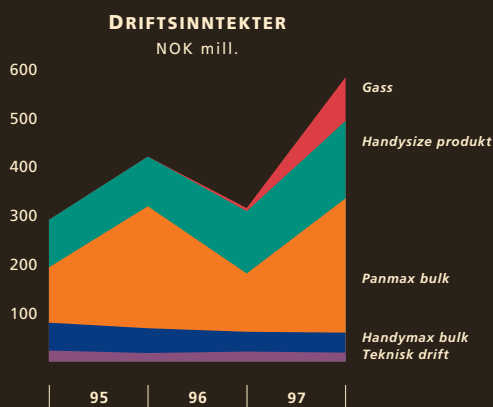
Oslo, 11. mars 1998



Belships resultat for 1997 er preget av et uforutsigbart og svakt tørrlastmarked som utover året ble sterkt påvirket av den økonomiske krisen i Asia. Den forventede oppgangen i produkttankmarkedet uteble og Belships valgte å konsolidere med å dreie aktiviteten mer mot befraktning, drift og operasjon.

Gass er nå en betydelig aktivitet for Belships og stod for 15% av driftsinntektene (2% i 1996). Storbulkvirksomheten representerte 47% (38%), produkttank 27% (40%), handybulk 7% (13%) og teknisk drift 3% (6%).

Året var dessuten preget av den uroen som oppsto i forbindelse med at Belships mistet kontroll og styrerepresentasjon i Western Bulk Shipping.



Handysize produkttank

NOK mill.	1997	1996	1995
Frakttinntekter på T/C-basis	152,1	124,9	100,1
Driftsresultat	5,4	14,5	3,8
Eide skip (pr. 31.12.)	2,2	2,2	1,4
T/C-skip	3	3	3

Handysize produkttankskip (35 000 til 50 000 dwt) frakter hovedsakelig raffinerte petroleumsprodukter og vegetabiliske oljer foruten enkelte kjemikalier. Etterspørselssiden er syklisk med OECD-landene som viktigste drivkraft. Etterspørselsutviklingen i Asia får stadig større betydning også for dette segmentet.

Ved inngangen til 1997 opplevde man høy aktivitet og gode rater i India og Fjerne Østen. Dette holdt seg frem til april da mangel på aktivitetsøkning i området bidro til at ratenivået ble svekket. På høsten inntraff den økonomiske krisen i Asia, noe som medførte en sterk nedgang i aktiviteten. Det svake markedet fortsatte ut året.

I Atlanterhavsområdet og i Karibien begynte året med relativt høyt ratenivå, om enn noe ustabilt. Posisjonering av tonnasje fra Karibien på vårparten bidro til et noe bedre sommermarked enn året før. Utover høsten gjorde lave produktpriser, økt råoljeimport og høy raffineriutnyttelse i USA at lagerbeholdningene holdt seg på et høyt nivå. Dette medførte et stille marked for petroleumsprodukter med tilsvarende lav inntjening.

På tilbudssiden er segmentet preget av en sterk tilvekst i en flåte som består av en forholdsvis stor andel eldre skip. Total ordrebok er, ifølge Clarkson, på 7,6 millioner dwt som tilsvarer 13,7% av flåten. Det forventes levering av nybygg rundt 3 millioner dwt allerede i 1998.

Belships var i 1997 aktiv i begge de to geografiske hovedmarkedene, men med Atlanterhavsmarkedet som et tyngdepunkt. Vi har de forutgående årene posisjonert oss for en oppgang i markedet. Den forventede oppgangen uteble imidlertid i 1997 og vi valgte å konsolidere innen dette segmentet. Fokus har følgelig vært rettet mot befraktning, drift og operasjon.

Belships har eierandeler i produkttankskipene M/T Belanja, M/T Belgrace og M/T Beltrader og i OBO-skipene M/S Belguardian, M/S Belgallantry og M/S Belgreeting. OBO-skipene er bygget for å kunne frakte både flytende og tørre laster, men har av markedsmessige årsaker kun fraktet flytende last i 1997. I tillegg har Belships innbefraktet skip for kommersiell drift, enten i spot-markedet eller for videreleie for kortere eller lengre perioder.

M/T Belanja har gjennom hele året seilt i spot-markedet, hovedsakelig med enklere kjemikalier som f.eks. metanol. Gjennomsnittlig inntjening har vært ca. USD 15 200 pr. dag mot ca. USD 13 500 i 1996. Skipet har ikke vært off-hire i 1997 og har fungert tilfredsstillende til tross for noe mer reparasjon og vedlikehold enn det som er normalt for et såpass nytt skip. Driftsutgiftene har vært USD 6 500 pr. dag, som er høyere enn budsjett.

M/T Belgrace var sluttet på timecharter til begynnelsen av mars til vel USD 14 100 pr. dag. Deretter foretok skipet en posisjoneringsreise for å bli dokksatt hos Ulsan i Korea. Etter dokking gikk skipet tilbake på timecharter til USD 14 100 pr. dag frem til februar 1998. Skipets driftsutgifter har vært USD 5 000 pr. dag. (USD 5 600). Dokkekostnadene beløp seg til ca. USD 1,1 mill. mot tidligere avsatt USD 1 mill.

M/T Beltrader var sluttet på timecharter til USD 13 750 pr. dag frem til 23. juni. Etter en spotreise til Middelhavet og Svartehavet lå skipet i ni dager i Dubai for reparasjon og oppgradering. Deretter seilte skipet i spotmarkedet i Fjerne Østen/ Midtøsten frem til midten av oktober, for så å bli sluttet ut på timecharter med tilbakelevering i slutten av året. M/T Beltrader er sirkulert i markedet for salg, men det har foreløpig ikke fremkommet konkrete bud. Skipets driftsutgifter har i 1997 vært ca. USD 7 900 pr. dag. (USD 5 400).

De tre OBO-skipene M/S Belguardian, M/S Belgallantry og M/S Belgreeting som ble levert i desember 1996, har vært sluttet spot i tankmarkedet mesteparten av året, med unntak av M/S Belgreeting som var sluttet på timecharter fra april til november til USD 13 500 pr. dag. Skipenes tekniske drift er ivarettatt av Chemikalien Seetransport i Tyskland, som er nærstående til de tyske medeierne av skipene. Befraktning og operasjon av skipene gjøres av Belships Tankers AS. OBO-skipenes gjennomsnittlige inntjening i 1997 var USD 13 200 pr. dag.

Det enkelte skip blir i tillegg til løpende driftsutgifter belastet med avsetning for fremtidige dokkekostnader med USD 500 - 750 pr. dag.

Gjennom hele året har Belships hatt tre russiskeide skip på timecharter til gjennomsnittlig USD 11 000 pr. dag. I august ble certepartiet for to av skipene fornyet for 12 måneder, med opsjon på ytterligere 12 måneder til en T/C-hyre på ca. USD 12 250 pr. dag stigende til USD 12 750 pr. dag for det siste året. Det tredje skipet har vi frem til april 1998. Drift og operasjon av skipene har vært problemfritt. Inntjeningen har ligget på ca. USD 10 200 pr. dag, noe som gir et driftstap på til sammen NOK 8,4 mill.

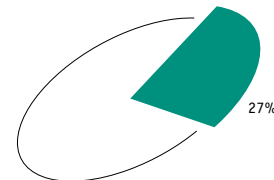
1997 var det første hele året for Belships Tankers (Far East). Selskapet ble etablert i Singapore og har kontorfellesskap med NSSM. I løpet av første halvår inngikk selskapet avtale med en amerikansk tankoperatør om kommersielt management for deres skip i Asia. Denne virksomheten kan være svært variabel, da skipene til tider seiler i andre regioner. I august ble Belships Tankers F. E. engasjert av et Thailandsk rederi for å selge 10 skip og avvikle virksomheten. Dette arbeidet

vil bli avsluttet i februar/mars 1998 og forventes å gi et positivt bidrag, samt gi en viss synergieffekt for andre potensielle prosjekter.

Sett i forhold til markedet har 1997 resultatmessig vært tilfredsstillende. I siste del av året ble resultatene noe svakere enn forventet, hovedsakelig på grunn av det svake Atlanterhavsmarkedet. Den forventede aktivitetsovergangen uteble, noe som kan forklares med høy råoljeimport og raffinertutnyttelsen i USA. Dessuten ble det tidlig bygget opp lagre av mellomdestillater til nivåer godt over gjennomsnitt for de senere år. En annen årsak var at flere raffinerier var ute av drift over lengre perioder i Karibien, både på grunn av utvidet vedlikehold og uforberedt produksjonsstopp.

Markedet i Fjerne Østen har vært forholdsvis rolig gjennom hele året, dels grunnet generell lav aktivitet og til dels at det har vært god tilgang på moderne tonnasje.

Det er selskapets oppfatning at betingelsene innen produkttank fortsatt er positive. Det har vært en økning i nybyggingstakten, men dette er ikke urovekkende med den forholdsvis høye aldersprofil flåten har. Imidlertid har den negative utviklingen i Asia bidratt til lav aktivitet og lave rater i begynnelsen av 1998. Vi forventer at dette vil bedre seg utover året.



**ANDEL AV
TOTALE DRIFTSINNTEKTER**

NOK mill.	1997	1996 *
Fraktinntekter på T/C-basis	89,2	6,5
Driftsresultat egne skip	43,0	1,3
Eide skip (pr. 31.12.)	6	5

* En måned

Mindre gasskip (under 10 000 cbm. lastekapasitet) frakter gasser som butan, propan, etylen etc. over korte og mellomlange strekninger. De fleste skip har kjølekapasitet som innebærer at gassene kjøles ned under trykk og blir flytende. Etterspørselen styres først og fremst av de generelle forhold i verdensøkonomien, men også av tilfeldige og marginale tilpasninger innen kjemisk industri.

I desember 1996 kjøpte Belships 60% av aksjene i det skotske rederiet Gibson Gas Tankers Ltd (GGT). 1997 er det første hele driftsåret med Belships på eiersiden. Selskapet eier og opererer seks gasskip i størrelsen 2 000 - 7 000 cbm. Disse frakter først og fremst kjemiske gasser (petrokjemiske gasser – butan og VCM) og energigasser (LPG – propan og butan). Selskapet er et fullt integrert rederi og har 12 ansatte. I tillegg er det tre ansatte i et heleiet datterselskap i Sri Lanka, som forestår all bemanning av skipene med unntak av britiske offiserer.

Markedet for mindre gasskip svekket seg noe gjennom året og flatet ut på høstparten. I oktober var for eksempel raten for butan transatlantisk USD 80 pr. mt. mot USD 100 i 1996, mens T/C-raten for et gasskip på 8 000 cbm. var USD 340 000 pr. måned mot USD 390 000 året før. Vanligvis fører vinteren i Europa til øket etterspørsel etter LPG og dermed til et bedret marked. Denne utviklingen uteble i 1997. Våre gasskip har hovedsakelig vært sluttet på ettårige timechartere og ble av den grunn ikke rammet av det fallende markedet. Ved reforhandling av certepartiene ble imidlertid de nye ratene tilpasset markedsnivået.

I desember inngikk GGT en avtale med I.M. Skaugens datterselskap Norwegian Gas Carriers om bytte av tonnasje. GGT overtok M/T Norgas Mariner (M/T Yarrow, 1982, 6.568 cbm) og M/T Norgas Transporter (M/T Eildon, 1982, 6 077 cbm) og solgte M/T Norgas Teviot (1989, 8 405 cbm). Transaksjonene ble gjennomført i desember og tilførte GGT likviditet på USD 6 mill. Salget av M/T Norgas Teviot ga en regnskapsmessig gevinst på NOK 36,6 mill. (100% -basis).

GGT har nå en mer ensartet flåte enn tidligere med 6 LPG-skip, hvorav tre skip på ca. 6 500 cbm, to skip på ca. 3 200 cbm. og ett skip på ca. 2 300 cbm. Skipene er alle av typen semikjølte som innebærer at de har en frysekapasitet ned til -48 grader Celcius. Gassen kjøles ned under trykk slik at den blir flytende og sterkt komprimert.

I begynnelsen av februar 1998 inngikk GGT en samarbeidsavtale med Anthony Veder-gruppen i Holland. Dette innebærer at selskapenes gasstankere i størrelsen 6 000 - 7 000 cbm skal opereres i en pool under kommersiell ledelse av Anthony Veder-gruppen. GGT har foreløpig tre skip som seiler i poolen og det er M/T Yarrow, M/T Eildon og M/T Traquair.

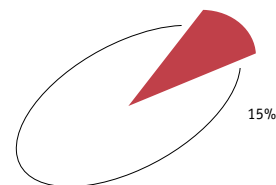
Skipene M/T Lanrick (3 214 cbm.) og M/T Quentin (2 280 cbm) har vært sluttet på flere kortere timechartere i 1997 til gjennomsnittlig USD 216 000 og USD 114 000 pr. måned. M/T Ettrick er sluttet til USD 190 000 pr. måned.

Installasjonen av nye hovedmotorer i M/T Lanrick og M/T Ettrick ble bekostet av leverandøren og gjennomført i 1997. Hvert skip var off-hire ca. 45 dager i forbindelse med verkstedoppholdet.

M/T Quentin passerte i 1997 en 20-års kontroll, Condition Assessment Programme (CAP). Denne er i tillegg til vanlig klassegodkjenning og representerer en grundig gjennomgang av skipets tekniske tilstand. Skipet var off-hire tolv dager i forbindelse med dette.

I løpet av året har Bureau Veritas gjennomført revisjon av GGT med henblikk på ISM-godkjenning. (ISM – International Safety Management). Dette er en standard som er obligatorisk fra 1. juli 1998 for all internasjonal skipsfart. Selskapet ble overrakt DOC, Document of Compliance i desember 1997. Ett skip er til nå godkjent og de resterende fem skipene vil bli implementert i god tid før fristen 1. juli 1998.

Markedsutsiktene for mindre gass-skip synes relativt stabile for 1998. Noen markedsanalytikere forventer en markedsoppgang mot slutten av året, mens andre tror dette ligger noe lenger inn i fremtiden. Det er få umiddelbare positive signaler, selv om nybyggings-tilgangen begynner å avta og noen få eldre skip har blitt hugget. Den økonomiske situasjonen i Asia er fremdeles ustabil, noe som påvirker markedet. Til tross for den markedsmessige uroen for tiden, har vi tro på en positiv utvikling for LPG markedet på noe sikt.



ANDEL AV
TOTALE DRIFTSINNTEKTER

Panmax/capesize bulk

NOK mill.	1997	1996	1995
Fraktinntekter på T/C-basis	277,0	119,3	250,4
Driftsresultat	-24,6	-1,2	21,7
Skipsdøgn	3 750	2 200	3 200
Fraktet volum (mill. tonn)	5,6	2,6	3,9

Panmaxskip har lastekapasitet mellom 50 000 og 80 000 dwt og capesizeskip over 80 000 dwt. De fleste nyere panmaxskip er over 70 000 dwt og er i all hovedsak standardskip med liten grad av spesialisering. Verdens panmax og capesize tørrlastflåte er råvaretransportører. Varene som transporteres er kull, jernmalm og andre mineraler foruten korn. I dette ligger at hoveddrivkreftene i markedet er industriens etterspørsel etter slike råvarer samt verdens kornhandel.

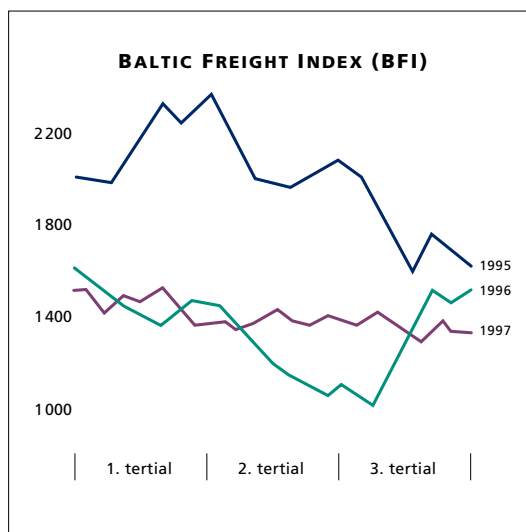
1997 startet med et sterkt panmaxmarked og dette gjorde at flere operatører så for seg en repetisjon av markedssoppgangen i 1995. I april falt markedet vesentlig og denne situasjonen vedvarte ut året. Capesize-markedet var unntaket idet etterspørselen holdt seg oppe på grunn av stor aktivitet i jernmalmhandelen.

Det ble i 1997 levert 80 panmaxskip og det ble skrapet 25, slik at netto økning i panmaxflåten var 55 skip, tilsvarende ca 4,1 million dwt. Kornhandelen holdt samme nivå som året før, mens kullhandelen økte noe. Dette var imidlertid ikke nok til å absorbere den store økningen i tonnasjen. Den økonomiske krisen i Asia i slutten av året resulterte i redusert aktivitet innen transport av jernmalm, kull, kornprodukter, samt de fleste andre varer som blir transportert av bulkskip. Den reduserte aktiviteten svekket markedet ytterligere.

Belships Trading startet året med en overvekt av laster og sluttet inn tonnasje mot en forventet markedssoppgang i første halvår. Markedsoppgangen uteble og dette resulterte i redusert inntjening. Til tross for et relativt lavt marked i 1997, var året også preget av tap på returlastkontraktene. Markedet i Stillehavet holdt seg sterkere enn i Atlanterhavsområdet, noe som resulterte i begrenset tilgang på billig tonnasje for transport av varer fra Stillehavet til Atlanterhavet.

Belships Trading økte aktiviteten gjennom året og utvidet forholdet til en rekke strategiske befraktere med inngåelse av flere fraktkontrakter. Selskapet sluttet inn to skip på T/C for ca 12 måneder mot disse kontraktene.

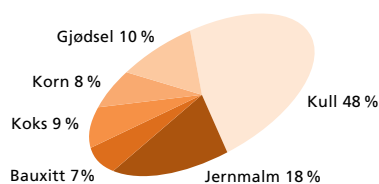
Belships deltok med 25% i kjøpet av capesize bulkskipet M/S Belmaj som ble levert i september. Skipet ble sluttet ut til europeiske befraktere for 12 måneders T/C til USD 15 300 pr. dag.



Belships Trading har operert ca 10-15 skip gjennom året og økte antall skipsdøgn fra ca. 2 200 i 1996, til ca. 3 750 i 1997. Totalt fraktet vi 5,6 millioner tonn i 1997 mot 2,6 millioner tonn året før.

Belships Trading tror på et svakt marked også i store deler av 1998 og forventer å opprettholde samme aktivitetsnivå som i 1997. Selskapet inngikk i begynnelsen av 1998 en langsiktig fraktkontrakt og vi vil søke å utnytte det svake markedet til å posisjonere oss på skipssiden mot en forventet oppgang i markedet frem mot år 2000. Den mest kritiske faktoren for tørrbulk-markedet i 1998 vil være den økonomiske utviklingen i verdensmarkedet og spesielt utviklingen i Asia og hvilke følger dette vil få for resten av verden. Usikkerheten er stor og med en rask bedring av situasjonen i Asia, kan markedet bli vesentlig bedre enn forventet.

**BELSHIPS TRADING
LASTEFORDELING**



Handymax bulk

NOK mill.	1997	1996	1995
Fraktinntekter på T/C-basis	40,8	42,3	36,3
Driftsresultat egne skip	14,2	18,4	15,9
Andel WBS	-9,9	-2,0	12,3
Eide skip (pr. 31.12.)	1,8	1,8	1,3
T/C-inntjening USD/dag	9 200	8 700	12 700

Handymax tørrlastskip har lastekapasitet på mellom 35 000 og 50 000 dwt. Skipene frakter råvarer som kull, jernmalm og andre mineraler, samt korn og halvfabrikata som stål, sement, gjødning og tømmer. Etterspørselsutviklingen innen dette segmentet er derfor nær knyttet til den generelle økonomiske utvikling i verden, og i særlig grad til veksten i de nylig industrialiserte land.

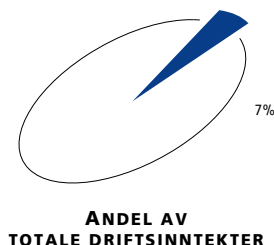
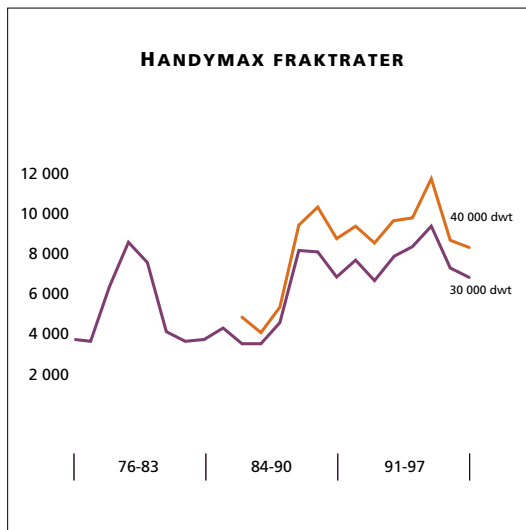
Asia representerer det viktigste markedet for verdens handymax tørrlastflåte. Den høye økonomiske veksten i denne regionen har gjennom det meste av 90-tallet gitt en jevn økning i etterspørselen. Den økonomiske krisen i Asia i 1997 har derfor fått stor innvirkning på markedet. Etter en markert økning tidlig på året, flatet ratene ut på vårparten for siden å svekke seg gradvis gjennom året. På slutten av året tangerte markedet det lave nivået som var under den langvarige krisen i tørrlast på 1980-tallet.

Belships eksponerte seg frem til begynnelsen av 1990-årene som et tilnærmet rendyrket handymax tørrlastrederi. De senere årene har selskapet konsentrert sin handymax bulk-virksomhet gjennom eierandelen på 23,5 % i Western Bulk Shipping (WBS). I løpet av våren og sommeren tok en gruppe rundt Sjøinvest AS og Kværner ASA kontrollen i WBS. Belships og Belships hovedaksjonærer er ikke lenger representert i styret. Det vises for øvrig til styrets beretning. WBS er en av verdens fremste aktører innenfor handymax tørrlast.

M/S Belnor og M/S Belstar har frem til begynnelsen av desember vært på T/C til WBS til en gjennomsnittlig dagsrate på USD 9 300. M/S Belnor har fungert meget godt med driftsutgifter på vel USD 3 500 pr. dag. M/S Belstar ble dokksatt høsten 1997 og var i den forbindelse off-hire 12 dager. Driftsutgiftene har vært ca. USD 3 800 pr. dag, som budsjettert.

I tillegg til løpende driftsutgifter er resultatregnskapet for skipene belastet med avsetning for fremtidige dokke-kostnader med USD 400 pr. skip pr. dag.

Til tross for betydelig opphugging av eldre skip forventes en fortsatt vekst i handymax-flåten i 1998. Det forventes også på sikt en vekst på etterspørselssiden og dermed bedre samsvar mellom tilbud og etterspørsel. Imidlertid er markedet meget uforutsigbart i og med den uro som hersker i Asia.



Teknisk drift

NOK mill.	1997	1996	1995
Inntekter	17,8	19,9	18,1
Driftsresultat	0,8	3,3	3,4
Antall skip (gjennomsnitt)	17	18	18

Selskapene Northsouth Shipmanagement (NSSM) i Singapore og Belships Management i Oslo representerer gruppens teknisk maritime ekspertise. På samme måte som Belships for øvrig fokuserer på produkttank og tørrlast, har driftsselskapene bygget opp kompetanse på teknisk maritim drift innenfor samme segmenter. Rollefordelingen mellom de to selskapene er at NSSM står for den daglige driften av skipene og bemanning av utenlandsk mannskap, mens Belships Management har ansvar for forsikringssiden og bemanning av skandinaviske offiserer.

Belships har som målsetting å arbeide for kvalitet i alle ledd. NSSM har i flere år vært ISO 9002-sertifisert og var også et av de første selskapene som oppfylte den såkalte SEP-miljøstandarden (= Safety, Enviroment and Pollution) til Det Norske Veritas.

I november 1997 fikk det siste skipet ISM-sertifisering, slik at alle skip i NSSM-flåten er nå sertifisert, åtte måneder før fristen utløper.

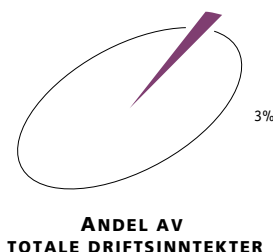
I tillegg til Belships egne skip forestår NSSM teknisk maritim drift av skip også for andre rederier. Selskapet hadde gjennom året teknisk drift for 17 skip og teknisk oppfølging av fire nybygg.

I løpet av året har vi av konkurransemessige årsaker vært nødt til å redusere honorarene noe for våre tjenester. Virksomheten er sterkt konkurranseutsatt og vi er under et kontinuerlig press for å markedstilpasse prisene. Til vår fordel har svekkelsen av Singapore-dollar mot USD kompensert for inntektsreduksjonen.

Det er NSSMs mål å utvide kundebasen med ytterligere to til tre førsteklasses rederier. Det er viktig for oss å opprettholde en stabil flåte med 15 - 25 skip for å sikre optimal beskjeftigelse for våre egne offiserer. Videre er størrelse en viktig faktor for å oppnå konkurransedyktige priser og økede rabatter for våre kunder.

De fleste av NSSMs offiserer og mannskap er rekruttert fra Filippinene. NSSM benytter dessuten offiserer fra India, Kroatia og Kina. Ingen av skipene under NSSMs drift hadde alvorlige ulykker i 1997.

I begynnelsen av året overtok Egil Berntsen, som var administrerende direktør for NSSM de siste 13 år, som administrerende direktør for Gibson Gas Tankers (GGT) i Edinburgh. Styremedlem og tidligere markedsdirektør i Belships ASA, James Stove Lorentzen jr., overtok pr. 1. januar 1997 som administrerende direktør i NSSM.





Analytisk informasjon

VALUTA

Belships forretningsmessige valuta er USD, dvs. at både verdiskapning og kostnader hovedsakelig er i denne valuta. Selskapet foretar ikke valutadisposisjoner for å eliminere effekten av kurssvingningene mellom USD og NOK.

Skipenes verdier vurderes i USD og finansieres i samme valuta. Eneste unntak er to av GGTs skip som er finansiert i GBP gjennom UK-leaseavtaler. GBP-forpliktelsene er ved årslutt valutasikret mot USD frem til mai/juni 1998.

Selskapets pantegjeld blir ved årets slutt omregnet til NOK til høyeste av opptrekkkurs og årsavslutningskurs. Dette medfører en regnskapsmessig korreksjon for urealisert valutatap eller -gevinst. Det er etter gjeldende regnskapsregler ikke anledning til å foreta den motsvarende reguleringen av skipenes verdi uttrykt i NOK, med mindre skipene er beskjeftiget på langsiktige certepartier.

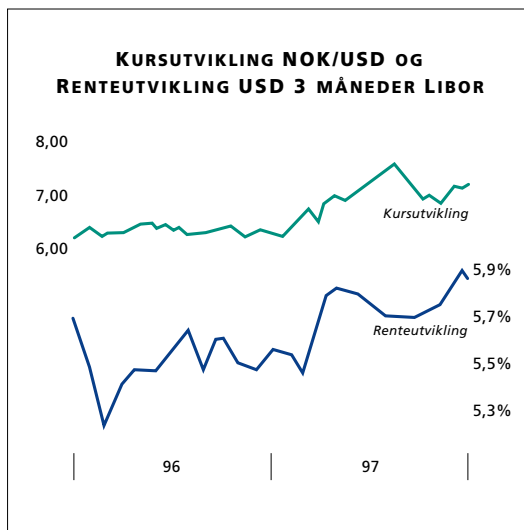
Basert på den aktivitet Belships hadde i 1997 vil en endring i USD-kursen på +/- 10% i forhold til årsavslutningskursen på 7,33 få effekt på driftsresultatet og balanseverdiene som vist i tabellen nedenfor.

MARKEDSVERDIER

Verdien på selskapets skip bestemmes av utviklingen i annenhåndsmarkedet for skip. For Belshipsflåten vil en 10% endring i markedsverdiene tilsvare ca. NOK 98 mill. kroner.

I 1997 har Belships foretatt skipsinvesteringer for i alt NOK 201,4 mill., samt solgt skip til en verdi av NOK 156,7 mill. Egenkapitalandelen i Belships er redusert fra 31,7% i 1996 til 24,2% pr.31.desember 1997. Dette gjør at selskapet blir noe mer påvirket av svingninger i markedsverdiene.

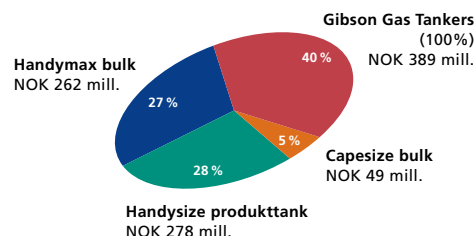
Illustrasjonen til høyre viser anslått markedsverdi (NOK mill.) pr. 31. desember 1997 for Belshipsflåten.



RENTER

Belships pantelån er i utgangspunktet basert på en flytende USD-rente, LIBOR. For å eliminere effekten av svingninger på rentemarkedet, har selskapet i utstrakt grad benyttet rentesikrings-instrumenter. Oppstillingen nederst viser rente-eksponeringen pr. 31. desember 1997.

ANSLÅTT MARKEDSVERDI FOR BELSHIPSFLÅTEN



ENDRING USD-KURS +/- 10%

NOK mill.	Handysize produkttank	Panmax/ capesize bulk	Handymax bulk	Gass	Teknisk drift	Totalt
Endring driftsresultat	0,5	2,5	0,4	0,6	0,1	4,1
Endring verdi skip	27,7	4,9	26,1	38,9	0	97,6
Endring verdi pantegjeld	17,3	4,1	24,3	30,4	0	76,1
Netto endring skip – pantegjeld	10,4	0,8	1,8	8,5	0	21,5

RENTESIKRINGSPROFIL PR. 31. DESEMBER 1997

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år >	Totalt
USD 1 000	70 102	0	6 099	20 000	7 742	103 943
% av total	67%	0%	6%	19%	8%	

Belshipsaksjen

AKSJONÆRPOLITIKK

Belships ønsker å oppnå en best mulig prising av selskapets aksje gjennom en effektiv og lønnsom forvaltning av selskapets ressurser. En konkurranse-dyktig avkastning skal oppnås gjennom verdistigning på selskapets aksjer og utbetaling av utbytte som står i forhold til selskapets resultater og fremtidsutsikter. Vi har som klar målsetting at Belshipsaksjen skal være et interessant og konkurransedyktig investeringsalternativ.

Selskapet holder Oslo Børs, aksjemarkedet og aksjonærer løpende orientert gjennom delårsrapporter, årsrapporter og meldinger om viktige hendelser. Belships gjennomfører dessuten jevnlig presentasjoner for investorer. Belships anser tidsmessig og nøyaktig informasjon som en forutsetning for at aksjen skal kunne oppnå en prising som reflekterer selskapets underliggende verdier og fremtidsutsikter.

Ved aksjekapitalforhøyelse med utstedelse av nye aksjer mot kontant betaling, vil selskapets aksjonærer ha en fortrinnsrett til nytegning. Styret vil foreslå rettede emisjoner eller utstedelse av aksjer som oppgjør i forbindelse med investeringer kun når dette ivaretar eksisterende aksjonærers langsiktige interesse.

AKSJEKAPITALEN

Belships aksjekapital er på kr. 28 966 000 fordelt på 14 483 000 aksjer pålydende kr 2,00. Aksjekapitalen i Belships har de siste årene hatt utvikling som vist i tabellen nedenfor.

Styret fikk på generalforsamlingen 14. mai 1997 fullmakt til å utstede 4 mill. nye aksjer. Denne fullmakten er ikke benyttet.

RISK

For Belships er det etablert følgende RISK-beløp:

pr. 1. januar 1998	(estimat) 0,00 kroner
pr. 1. januar 1997	-0,30 kroner
pr. 1. januar 1996	-0,50 kroner
pr. 1. januar 1995	-0,55 kroner
pr. 1. januar 1994	-0,50 kroner
pr. 1. januar 1993	0,00 kroner

Alternativ inngangsverdi pr. 1. januar 1992 er 34,13.

UTVIKLING I AKSJEKAPITALEN

År	Type endring	Beløp	Aksjens pålydende	Antall aksjer	Aksjekapital
1935	Stiftet	1 650 000	100,00	16 500	1 650 000
1968	Fondsemisjon	1 650 000	100,00	33 000	3 300 000
1989	Aksjesplitt	0	10,00	330 000	3 300 000
1991	Fondsemisjon 1:1	3 300 000	10,00	660 000	6 600 000
	Aksjesplitt 5:1	0	2,00	3 300 000	6 600 000
1993	Fondsemisjon 1:1	6 600 000	2,00	6 600 000	13 200 000
	Rettete emisjoner	9 724 000	2,00	11 462 000	22 924 000
1994	Rettet emisjon	234 000	2,00	11 579 000	23 158 000
1995	Rettet emisjon	4 000 000	2,00	13 579 000	27 158 000
1996	Rettet emisjon	1 808 000	2,00	14 483 000	28 966 000



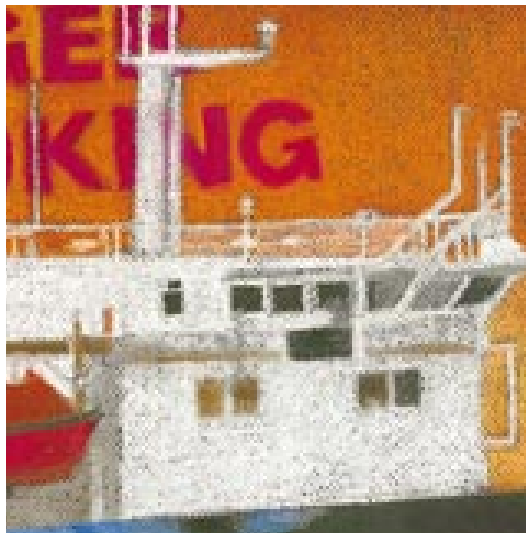
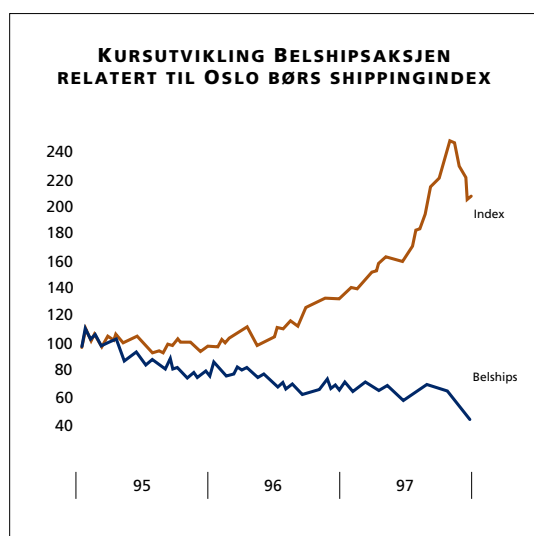


KURSVIKLING OG LIKVIDITET

Gjennom 1997 har kursutviklingen for Belshipsaksjen vært svak og omsetningsvolumet har avtatt. Vi er av den oppfatning at børsverdien på Belshipsaksjen ikke gjenspeiler de underliggende verdier i selskapet og vil arbeide aktivt for at selskapets aksje skal oppnå en bedre prising i markedet for at aksjen skal være et interessant og konkurransedyktig investeringsalternativ.

Omsetningen i løpet av året tilsvarer 11% av selskapets aksjer. Hovedaksjonærene har øket sin andel fra 56% til 58% i 1997. Antall børsdager som Belshipsaksjen ble omsatt var 152 i 1997 mot 211 i 1996.

År	Omsetning i mill. kroner	Omsetning i antall aksjer	Antall transaksjoner	Omsatt antall børsdager
1993	293,4	7 748 000	2 057	180 av 252
1994	143,7	4 681 000	1 351	221 av 253
1995	65,6	2 694 000	761	192 av 251
1996	138,7	6 489 000	797	211 av 250
1997	63,3	3 137 000	405	152 av 250



AKSJONÆRSTRUKTUR

De 20 største aksjonærene i Belships pr. 31.12.97

		Antall aksjer	Andel av aksjekapitalen
1	Sonata A/S	3 822 015	26,39%
2	Jasto A/S	2 223 002	15,35%
3	Consensio A/S	1 223 289	8,45%
4	Enskilda Securities	904 000	6,24%
5	Tidinvest AS	303 116	2,09%
6	Verdipapirfondet Odin Maritim	287 000	1,98%
7	Meieribrukets Pensjonskasse	270 000	1,86%
8	Tidemand, Otto Grieg	253 681	1,75%
9	G-Fondspar 2020	236 200	1,63%
10	Alfred Berg Aksjespar	220 000	1,52%
11	Jeanette Basely	208 800	1,44%
12	Lærdal Finans AS	182 000	1,26%
13	Eidesvik Trading A/S	177 500	1,23%
14	Gjensidige Aksjespar	150 000	1,04%
15	G-Fondspar 2005	139 800	0,97%
16	Atalanta A/S	123 000	0,85%
17	Bratrud, Gudmund Joar	117 500	0,81%
18	G-Fondspar 2010	115 000	0,79%
19	G-Fondspar 2015	111 500	0,77%
20	Olsen, Karl M.	106 800	0,74%
	Sum 20 største aksjonærer	11 174 203	77,15%

Samlet disponerer familiene Grieg Tidemand og Stove Lorentzen ca. 58% av aksjene. Ved utgangen av 1997 hadde selskapet 588 aksjonærer. Av disse har 16 aksjonærer adresse utenfor Norge. Tilsvarende antall for 1996 var 736 og 13.



Nøkkeltall konsern

	NOK 1 000	1997	1996	1995
Resultatregnskap				
Driftsinntekter		581 822	316 163	422 389
Driftsresultat før salgsgevinster skip		-16 479	11 117	48 832
Driftsresultat		20 153	25 721	48 832
Resultat før skatter		-91 909	-4 636	36 387
Årets resultat		-101 634	18 159	28 201
Balanse				
Omløpsmidler		126 506	143 132	127 660
Anleggsmidler		1 057 150	1 079 872	662 630
Sum eiendeler		1 183 656	1 223 004	790 290
Kortsiktig gjeld		132 301	134 574	67 735
Langsiktig gjeld (eks. utsatt skatt)		704 768	645 159	351 262
Utsatt skatt		13 483	4 220	25 303
Minoritetsinteresser		46 508	50 821	0
Egenkapital		286 596	388 230	345 990
Sum gjeld og egenkapital		1 183 656	1 223 004	790 290
Likviditet				
1 Likvide midler pr. 31. desember		77 752	108 066	93 752
2 Kontantstrøm		21 523	19 557	58 860
Rentekostnader		-53 678	-28 841	-13 890
3 Rentedekningsgrad		0,59	0,84	3,62
4 Likviditetsgrad	%	95,62	106,36	188,47
5 Overskuddsgrad	%	-5,48	7,68	11,90
Kapital				
Aksjekapital pr. 31. desember		28 966	28 966	27 158
Egenkapitalandel	%	24,21	31,74	43,78
6 Totalkapitalrentabilitet	%	-3,87	2,54	6,78
7 Egenkapitalrentabilitet	%	-30,12	5,43	9,00
Nøkkeltall aksjer				
Børskurs pr. 31. desember	NOK	15,70	21,00	21,00
Antall aksjer pr. 31. desember		14 483 000	14 483 000	13 579 000
Antall aksjer, snitt		14 483 000	13 640 000	11 900 000
Resultat pr. aksje	NOK	-7,02	1,33	2,37
Kontantstrøm pr. aksje	NOK	1,49	1,43	4,95
Utbytte pr. aksje	NOK	0,00	0,30	0,65
Kurs/fortjeneste forhold		-2,24	15,77	8,86
Kurs/kontantstrøm forhold		10,56	14,65	4,24

1 Bankinnskudd og obligasjoner

2 Årets resultat + av- og nedskrivninger + endring utsatt skatt-minoritetsinteresse + urealisert valutatap

3 Resultat før skatt + rentekostnader - urealisert valutatap / Rentekostnader

4 Omløpsmidler i prosent av kortsiktig gjeld

5 Resultat før skatt + rentekostnader / Driftsinntekter

6 Resultat før skatt + rentekostnader / Gjennomsnittlig totalkapital

7 Årets resultat / Gjennomsnittlig egenkapital

Tunge løft gjennom 80 år

Belships kunne lett blitt historie allerede før rederiet hadde kommet ordentlig i gang. For da den tidligere marineoffiseren

Christen Smith etablerte rederiet i 1918, var en av tidenes verste skipsfartskriser bare to år unna. Hadde Christen Smith visst hva som kom, hadde han kanskje latt være. Eller kanskje ikke: Det skulle vise seg at mannens oppfinnsomhet og dyktighet skulle overvinne selv de kraftigste brottsjører.

Christen Smith etablerte sitt nye rederi i 1918 og kontraherte straks to nye skip. BELGOT gikk inn i et 12-måneders certeparti da det ble levert i 1920. Etter certepartiets utløp klarte ikke rederiet å skaffe skipet beskjeftigelse, og det måtte i opplag. Enda verre var situasjonen for søsterskipet BELFRI, som ble levert i 1921. Det måtte gå direkte fra verftet til opplagsbøyene. Christen Smith og det nystartede rederiet fikk den internasjonale shippingkrisen på begynnelsen av 20-tallet midt i ansiktet. I 1921 lå 40% av den norske handelsflåten i opplag. Ved utgangen av året hadde de gjennomsnittlige fraktratene falt til en fjerdedel av hva de var året før.

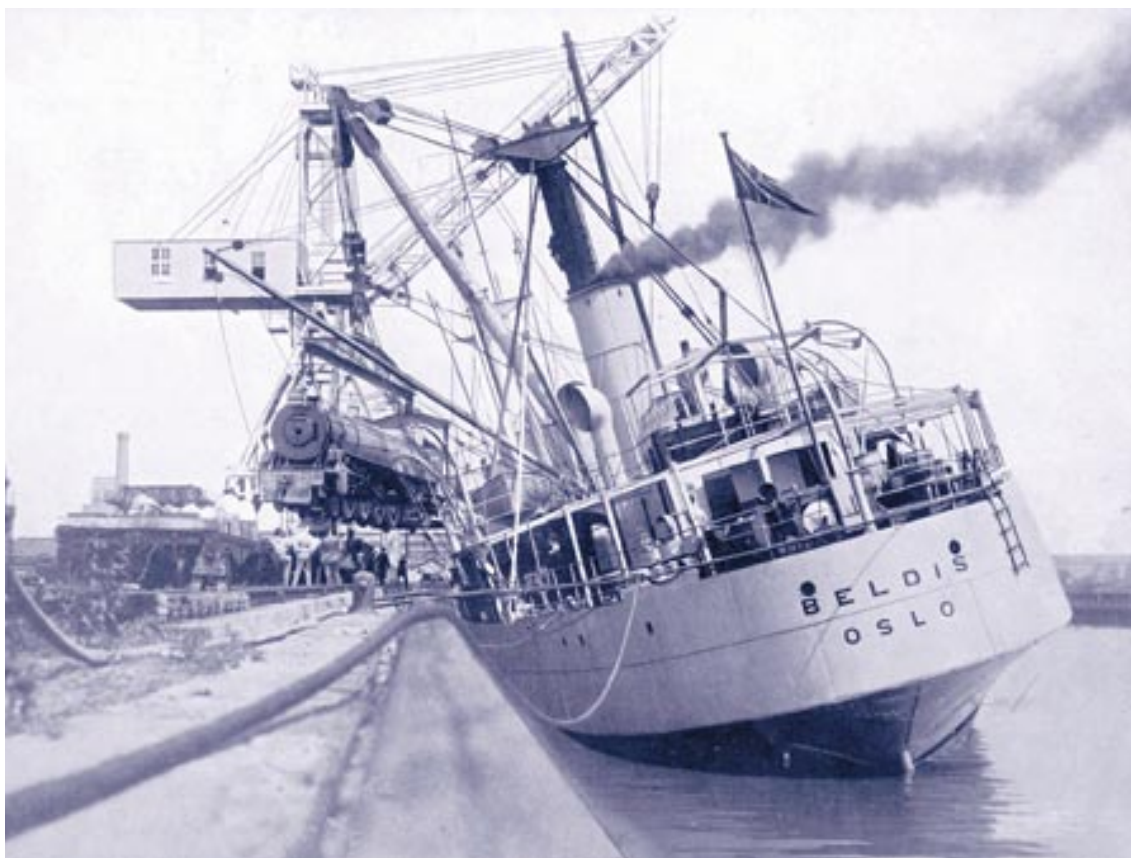
I denne vanskelige situasjonen viste Christen Smith til fulle hva som bodde i ham. Smith var ikke bare en dyktig sjømann, han hadde også en usedvanlig teknisk begavelse og god forretningsmessig teft. I sin søken etter muligheter for rederiet kombinerte han alle disse egenskapene – og fant nisjen han lette etter.

LOKOMOTIVER

Smith registrerte at jernbaner vokste hurtig frem i nye deler av verden. Både i Syd-Amerika, Afrika såvel som i Asia og Australia ble det bygget nye jernbaner. Samtidig var produksjonen av lokomotiver og jernbanevogner konsentrert i Europa – i første rekke i England – og i USA. Dette skapte et globalt transportbehov for jernbanemateriell. Dette behovet hadde man til da dekket ved at lokomotivdeler ble pakket i kasser og sendt verden over, for så å bli montert i mottakerlandet. Dette var en tungvint prosess, samtidig som det ikke alltid var like enkelt å få montert lokomotivene der de skulle brukes.

Christen Smith påtok seg å frakte hele lokomotiver fra fabrikken til jernbaneselskaper verden over. Dette var det ingen som hadde våget seg på tidligere, og Smith måtte både utvikle ny teknologi og overbevise sine kunder om at det faktisk var mulig å frakte hele lokomotiver sjøveien til India, Argentina, Australia og Egypt.





Mot slutten av 20-tallet bygde Belships så mange som seks skip for transport av jernbanemateriell. Skipene var først og fremst konstruert for tungtransporter, men var likevel allsidige. Disse skipene var på mange måter forløpere til de moderne bulkskip. De kunne ta mange ulike slag tørrlast, de hadde egne kraner ombord og kunne dermed laste og losse hurtig – også i enkle havner uten avansert utstyr.

Utover 30-tallet var Belships det førende rederiet innenfor tungløft og transport både av jernbanemateriell og av tunge komponenter til de nye oljeraffineriene som på denne tiden ble bygget i Asia og Syd-Amerika. Christen Smith hadde etablert et nytt område innenfor skipsfarten – og hadde vist at han var en av norsk skipsfarts viktigste ideskapere.

For Christen Smiths rederi ble 1930-årene preget av oppbygging av den tungløft-trade rederiet selv hadde skapt. Imidlertid bidro både den økonomiske depresjonen dette tiåret og rederiets egne storslåtte ambisjoner til at selskapet kom i en dyp økonomisk krise. Omfattende kreditorforhandlinger og restrukturering av selskapet førte til at virksomheten i 1935 ble videreført i det nye selskapet Belships Company Limited Skibs-A/S som to år senere ble et børsnotert, offentlig selskap.

SENTRAL UNDER KRIGEN

Da den annen verdenskrig kom ble Belships-flåten naturlig nok sentral i de alliertes transport av tungt militært materiell. Christen Smith døde sommeren 1940 og opplevde ikke selv å se sine skip ta denne viktige rollen for de allierte styrkene.

Så sentral var Belships-flåten i tungløft-shipping og i de allierte konvoier under krigen at betegnelsen «belships» ble brukt som synonym for tungløftskip. Rederiet måtte etter krigen gå et par runder med britiske skipsfartsmyndigheter for å få beskyttet selskapsnavnet, ved at den offisielle betegnelsen på tungløftskip ble endret fra «belships» til «heavy lift ships».

Tiåret etter den annen verdenskrig ble Belships glansperiode som tungløftsrederi. Brødrene Jørgen Johannes, Axel og Frithjof Lorentzen hadde nå overtatt ledelsen av rederiet. Familien Lorentzen hadde kommet inn på eiersiden i rederiet i forbindelse med restruktureringen av selskapet i 1937. Brødrene Lorentzen hadde bakgrunn som skipsmeglere, og kunne for øvrig vise til en århundrelang familietradisjon i norsk skipsfart. Gjennom årene skulle familien dreie Belships fra Christen Smiths tekniske fokus over i en mer markedsorientert retning. Nå sto den nye ledelsen overfor et marked med kraftig etterspørsel etter tungløftskip. En hel verden skulle bygges opp igjen etter seks års krig. Ikke minst var det stort behov for nytt jernbanemateriell. Belships kontraherte en rekke nye tungløftskip, og etter-

spørselen fikk ytterligere fart under Korea-krigen på begynnelsen av femtitallet.

På 1960-tallet ble det stadig klarere for ledelsen i Belships at rederiets storhetstid som tungløft-rederi nærmet seg slutten. Gjenoppbyggingen etter den annen verdenskrig var over og markedet for tungløftskip var dermed mindre. Stadig flere skip ble utstyrt med kraftige kraner og det segmentet Belships hadde dominert i så mange år, endret karakter. Dessuten opplevde man på begynnelsen av sekstitallet en økende nasjonal proteksjonisme, noe som generelt rammet den norske handelsflåten. Belships valgte derfor å gå helt ut av tungløft-skipsfart, et område rederiet hadde dominert i femti år. I 1972 solgte rederiet sitt siste tungløftskip.

NYE TIDER

Eiernes markedsorientering gjorde at denne overgangen var vel forberedt. Den gode inntjeningen fra tungløft-farten i 50-årene gjorde at rederiet hadde finansielle muligheter til å høste erfaring på andre shipping-områder. Utover i 60-årene var Belships innom både tank, tørrlast, kjøleskip og bilfrakt – i tillegg til tungløft. På 70-tallet konsentrerte man seg om tørrlast, særlig tømmer og stortank. Så kom shippingkrisen.

Tankmarkedet kollapset først, deretter falt bulkmarkedet sammen. Flere kontraheringer like før sammenbruddet forsterket krisen for Belships. For eksempel hadde rederiet en betydelig eierandel i en ny 311 000 tonns turbintanker. Skipet gikk rett inn på et 5 års certeparti til en relativ gunstig rate for deretter å bli lagt i opplag. Etter kort tid ble skipet solgt med stort tap og hugget opp.

Belships eiere sto overfor to valg: Enten å fortsette driften med støtte fra myndighetenes nyopprettede krisehjelp, Garanti-instituttet for skip og borefartøyer, eller å selge skipene og ta hele tapet selv. Eierne valgte det siste og solgte flere skip med store tap. Etter noen korte år var Belships ute av stortank.

Mot slutten av 70-tallet var rater og verdier igjen stigende. Belships ledelse så et behov for å fokusere rederiets virksomhet og valgte handysize bulk, dvs. tørrlastskip i størrelsesorden 35-40 000 dwt. Man revitaliserte Western Bulk Carriers, som hadde vært en samseilingspool allerede en periode på 60-tallet. Western Bulks oppgave var å bygge seg opp på kontrakt-fart, mens Belships også hadde en viss aktivitet i timecharter-markedet for større bulkskip og OBO-skip.

Spesielle markedsforhold på begynnelsen av 80-tallet gjorde at Belships og samarbeidspartnere i løpet av kort tid overtok en rekke handysize bulkskip. Dette skjedde på et tidspunkt hvor ratene var svært lave. Transaksjonen hadde betydelig risiko ved seg, og rederiets finansielle ressurser var strukket til det ytterste. Så snudde markedet og ratene steg igjen.

Imidlertid viste det seg at rederiets valutarisiko i forbindelse med et av engasjementene var adskillig større enn både ledelsen og aksjemarkedet var klar

over. Da dette ble klart, tok selskapets hovedaksjonærer på seg ansvaret for dette og for at Belships-aksjen var blitt priset på feilaktig grunnlag i markedet. Man fremsatte derfor tilbud til de øvrige aksjonærer om å kjøpe deres Belships-aksjer til aksjens høyeste kurs de siste 12 måneder. Kun 5% av aksjonærene valgte å benytte seg av tilbudet.

TØRRLAST

Mot slutten av 80-tallet var ratene for handysize bulkskip på et høyt nivå og både Belships og Western Bulks satsing på dette shippingsegmentet hadde vært vellykket. Handysize bulk-markedet, som alle andre shippingmarkeder, har svingninger. Imidlertid har handysize bulk gjennom de siste 10 årene vært et fornuftig sted å være for Belships. Dette markedet hadde sin foreløpige historiske topp i 1995.

Utover i 90-årene har Belships i tillegg til handysize bulk konsentrert sin virksomhet om produkttank og panmax bulk. Gjennom denne moderate diversifiseringen har rederiet sørget for å spre risiko – både ved å delta i ulike shippingsegmenter, og ved å velge ulike eier- og driftsformer innenfor de respektive segmentene.

Internasjonal skipsfart er et område med store variasjoner både i aktivitet og inntjening. Det er derfor et område som stiller betydelige krav til eiere av shippingsselskaper. Langsiktighet og evne til å tåle nedgangstider er viktig i shipping. Belships ledelse i dag er barnebarn av Lorentzen-brødrene, som kom inn i selskapet i 1935, og representere femte generasjons skipsfartfamilie. Belships historie viser at man har hovedaksjonærer som ønsker å ta ansvar og som støtter selskapet i perioder hvor det er nødvendig. Samtidig er Belships et børsnotert selskap og dermed er selskapets ledelse og hovedaksjonærer konstant

pålagt å ivareta alle aksjonærers interesse. Dette er krevende både for rederiets ledelse og hovedaksjonærer, og det er slik man ønsker at det skal være.

Idet rederiet kan markere 80 års virke er man igjen i en situasjon med lave rater og usikkerhet. På

mange måter er dagens situasjon illustrerende for selskapets historie: Det er i dårlige tider at stabilt eierskap og langsiktighet viser sin styrke.



Flåteoversikt

Pr. 31. desember 1997 Skip	Eierandel	Byggeår	Dwt	Beskjeftigelse	Tilbake- levering
Produkttank / OBO					
M/T Belanja	49%	1995	28 500	Spot	
M/T Belgrace	63%	1984/87	40 900	T/C til 02/98	
M/T Beltrader	49%	1983	40 520	Spot	
M/S Belguardian	20%	1987	43 500	Spot	
M/S Belgallantry	20%	1987	43 500	Spot	
M/S Belgreeting	20%	1987	43 500	Spot	
Gass					
M/T Lanrick	60%	1992	3 215 cbm	Spot	
M/T Ettrick	60%	1991	3 215 cbm	T/C til 10/98	
M/T Traquair	60%	1982	6 616 cbm	T/C til 12/98	
M/T Quentin	60%	1977	2 280 cbm	T/C til 01/98	
M/T Yarrow	60%	1982	6 568 cbm	Spot	
M/T Eildon	60%	1982	6 077 cbm	T/C til 08/98	
Capesize bulk					
M/S Belmaj	25%	1990	149 516	T/C til 08/98	
Panmax bulk, innbefraktet tonnasje					
M/T Bunga Saga Empat		1994	73 496	Spot	09/98 1)
M/T Bunga Saga Tiga		1994	73 496	Spot	10/98 1)
Handymax bulk					
M/S Belnor	100%	1996	47 600	Spot	
M/S Belstar	80%	1992	43 400	T/C til 08/98	
Produkttank, innbefraktet tonnasje					
M/T Mekhanik Yuryev		1986	29 900	Spot	08/98 1)
M/T Mekhanik Ilchenko		1986	29 900	Spot	08/98 1)
M/T Yevgeniy Titov		1986	28 810	T/C til 03/98	03/98
Skip under kommersielt management					
M/T Magnolia		1983	84 656	Spot	
1) + opsjon 12 måneder					
Antall skip					
Type	Eiet tonnasje	Innbefraktet tonnasje	Kommersielt management	Disponibel flåte	
Handysize produkttank / OBO	2,2	3,0	3,8	9,0	
Gass	3,6		2,4	6,0	
Capesize bulk	0,3		0,7	1,0	
Panmax bulk		2,0		2,0	
Handysize bulk	1,8		0,2	2,0	
Aframax			1,0	1,0	
Totalt	7,9	5,0	8,1	21,0	

Organisasjon

BELSHIPS ASA

STYRE

Åsbjørn Larsen, *styreformann* 2 500 aksjer
Sverre Jørgen Tidemand 4 669 742 aksjer
James Stove Lorentzen jr. 2 846 764 aksjer
Åsmund Simonsen 10 588 aksjer
Stein Erik Hagen

LEDELSE

Sverre Jørgen Tidemand, *adm. direktør*
Jo Eric von Koss, *finansdirektør*

ØKONOMI / REGNSKAP

Osvald Fossholm, *økonomisjef*
Espen Grepperud, *regnskapssjef*

BELSHIPS TRADING AS

(PANMAX / CAPESIZE BULK)

Einar Skogstad, *adm. direktør*
Arthur C. Knudtson, *befraktningsjef*

BEFRAKTNING

Anders Zorn

OPERASJON / REGNSKAP

Tor Lauritzsen, *operasjonssjef*
Dag Storheill
Ove B. Staurset, *regnskapssjef*

BELSHIPS TANKERS AS

(HANDYSIZE PRODUKT)

Stein H. Runsbech, *befraktningsjef*

BEFRAKTNING

Per S. Kleppe

OPERASJON / REGNSKAP

Tor Lauritzsen, *operasjonssjef*
Dag Storheill
Ove B. Staurset, *regnskapssjef*

BELSHIPS MANAGEMENT AS

(FORSIKRING / MANNSKAP)

Trine L. Kjelsby, *assuransesjef*
Tore Jan Sandboe, *mannskapssjef*

NORTHSOUTH SHIPMANAGEMENT PTE LTD

(TEKNISK DRIFT, SINGAPORE)

James Stove Lorentzen jr., *adm. direktør*
Yap Soon Huat, *teknisk sjef*
Shripad Gajanan Tole, *kvalitet og sikkerhet*
Anthony Sng, *økonomisjef*

BELSHIPS TANKERS FAR EAST PTE LTD

(TANK, SINGAPORE)

Terje Schau, *befraktningsjef*

GIBSON GAS TANKERS LTD

(GASS, EDINBURGH)

Egil Berntsen, *adm. direktør*
Andrew Niven, *befraktningsjef*
Stuart Rae, *økonomisjef*



Vedtekter

Vedtatt på konstituerende generalforsamling 7. oktober 1935 med forandringer senest på styremøte 27. november 1996.

- §1 Selskapets navn er Belships ASA. Selskapet er et allment aksjeselskap.
- §2 Selskapets forretningskontor er i Oslo.
- §3 Selskapets formål er å drive skipsfart, formidling av befraktning og kjøp og salg av skip, offshorevirksomhet, deltagelse i leting etter og produksjon av petroleum, industri og handel samt deltagelse i selskaper av enhver art med lignende formål.
- §4 Selskapets aksjekapital er NOK 28 966 000,- fordelt på 14 483 000 aksjer à NOK 2,-, fullt innbetalt og lydende på navn.
- §5 Selskapets styre består av fra 3 - 7 medlemmer, eventuelt med varamenn, etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Styret velger selv hvert år sin formann. Selskapet tegnes av to av styrets medlemmer i forening og av administrerende direktør alene, dersom han er medlem av styret.
Styret kan meddele prokura.
Administrerende direktør ansettes av styret.
- §6 Den ordinære generalforsamling skal behandle:
1. Fastsettelse av resultatregnskap og balanse.
 2. Anvendelse av årsoverskudd eller dekning av årsunderskudd i henhold til fastsatt balanse samt utdeling av utbytte.
 3. Valg av styre og fastsettelse av dets godtgjørelse.
 4. Valg av revisor og fastsettelse av dennes godtgjørelse.
 5. Andre saker som i henhold til lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.
- Ekstraordinær generalforsamling holdes når styret finner det påkrevet.
- §7 Selskapets aksjer skal være registrert i Verdipapirsentralen. Utbytte sendes til dem som er registrert som aksjeeiere den dagen utbyttet blir fastsatt. I innkalling til generalforsamling kan det bestemmes at de aksjeeiere som ønsker å delta i generalforsamlingen, selv eller ved fullmektig, må melde seg hos selskapet innen en frist på inntil to dager før generalforsamlingen med oppgave over hvor mange aksjer de representerer, eventuelt hvem som møter som fullmektig og med hvor mange aksjer.

Ordliste

Befrakter

Leietaker av skip

Biffex

Baltic International Freight Futures Exchange (London) – Børs for omsetning av futures-kontrakter basert på indeksen for bulkfraktrater (BFI)

Bulk

Tørrelast, som f.eks. korn, kull, malm eller stål

Capesize

Skip over 80 000 dwt

Certeparti

Avtale om leie av skip

Charterhyre

Kostnader ved å leie et skip

Driftskostnader

Mannskapsutgifter og alle utgifter forbundet med skipets tekniske drift, inkl. forsikring

Dwt

Dead weight tons – den største vekt et skip kan bære av last og beholdninger

Fraktinntekter på T/C-basis

Fraktinntekter fratrukket reiseavhengige kostnader som laste- og losseutgifter, bunkers, etc.

Handymax

Skip mellom 35 000 og 50 000 dwt

Handysize

Skip mellom 10 000 og 50 000 dwt

LPG-skip

Skip for føring av flytende gass nedkjølt til minus 45 grader Celsius
LPG (Liquified petroleum gas)

OBO

Skip for føring av olje og oljeprodukter, samt tørre bulkvarer som korn, kull og malm (Oil-Bulk-Ore)

Off-hire

Når et skip er midlertidig ute av drift i henhold til vilkårene i det relevante certeparti, med tap av avtalt leie som en konsekvens

Operatør

Innehaver av en fraktkontrakt med avskiper av last, og/eller disponent av tonnasje

Panmax

Skip mellom 50 000 og 80 000 dwt

Pool

Samseilingsavtale mellom flere skipseiende selskaper/redere

Produkt

Raffinerte oljeprodukter

Spot-marked

Markedet for skip i løsfart

Time charter

Certeparti hvor befrakter leier et bemannet og driftsklart skip for en avtalt (T/C) tidsperiode

WBC-poolen

De skip som disponeres av Western Bulk Carriers som operatør

**Belships ASA**

Lilleakerveien 4
Postboks 23 Lilleaker
0216 Oslo
Telefon 22 52 76 00
Telefax 22 52 77 90
E-mail administration@belships.no
Comtext A43NN919
Internett www.huginonline.no/BEL/
Foretaksnummer 930776793

Belships Trading AS

Lilleakerveien 4
Postboks 23 Lilleaker
0216 Oslo
Telefon 22 52 76 00
Telefax 22 52 76 91
Telex 72550 belco n
E-mail trading@belships.no
Comtext A43NN920

Belships Tankers AS

Lilleakerveien 4
Postboks 23 Lilleaker
0216 Oslo
Telefon 22 52 76 00
Telefax 22 52 76 91
Telex 76050 stove n
E-mail tankers@belships.no
Comtext A43NN921

Belships Management AS

Lilleakerveien 4
Postboks 23 Lilleaker
0216 Oslo
Telefon 22 52 76 00
Telefax 22 52 77 90
Telex 76050 stove n
E-mail management@belships.no
Comtext A43NN919

Northsouth Shipmanagement Pte Ltd

78 Shenton Way
Hex 31-02
Singapore 079120
Telefon +65 225 3538
Telefax +65 225 3425
Telex RS 56198 Norso
Comtext A41RS088

Gibson Gas Tankers Ltd

11 John's Place
Leith, Edinburgh EH6 7EL
Telefon +44 131 554 4466
Telefax +44 131 554 3843
Telex 727492

INNHold

1	Dette er Belships
1	Hovedtall
3	Styrets beretning
	Hovedregnskap
6	Resultatregnskap 1. januar - 31. desember
7	Balanse pr. 31. desember
8	Kontantstrømanalyse
9	Regnskapsprinsipper
10	Noter til regnskapet
16	Revisjonsberetning
18	Administrasjonens rapport
18	Handysize produkttank
20	Gass
21	Panmax / capesize bulk
22	Handymax bulk
23	Teknisk drift
25	Analytisk informasjon
26	Belshipsaksjen
29	Nøkkeltall
30	Belships historie
34	Flåteoversikt
35	Organisasjon
36	Vedtekter
	Ordliste

James Stove Lorentzen (1921 - 1998)



James Stove Lorentzen gikk bort den 3. mars 1998.

Han var i Belships' ledelse fra 1952 til 1993, først som medinne-haver av disponentfirmaet Christen Smith & Co., siden som styreformann i selskapet.

James Stove Lorentzen ga således en stor del av sin yrkesaktive karriere til Belships og var alltid levende opptatt av selskapets ve og vel. Hans brede kontaktflate, både hjemme og ute, ga Belships adgang til mange interessante forretningsmuligheter.

For hans mange venner og forbindelser innen shipping nasjonalt og internasjonalt, kom meldingen om hans bortgang som et tungt budskap. Vi vil savne hans kreativitet og engasjement. Med James Stove Lorentzen er en av Norges mest markante shippingpersonligheter gått bort.

Vi lyser fred over hans minne.

FINANSIELL KALENDER 1998

30. april: Generalforsamling

16. juni: Resultat for 1. tertial

6. oktober: Resultat for 2. tertial



BELSHIPS



ÅRSRAPPORT 1997

Belships

97

Innholdsfortegnelse

Presentasjon av selskapet

Oppsummering av 1997

Nøkkeltall

Styrets beretning

Resultatregnskap

Balanse

Kontantstrømsanalyse

Noter til regnskapet

Aksjonærforhold



BELSHIPS



ÅRSRAPPORT 1997