# JR SHIPPING *ANNO NU* 2016

## VISIE, FEITEN EN CIJFERS

Met dit jaarbericht beschrijft en analyseert rederijgroep JR Shipping relevante ontwikkelingen op de verschillende scheepvaartmarkten en binnen de bedrijfsvoering in het jaar 2016. De diverse hoofdstukken bieden een terugblik op de marktomstandigheden, de vlootprestaties, de investeringsprojecten en –mogelijkheden en het hiermee samenhangende rederijbeleid. De informatie wordt afgesloten met een vooruitblik en een gedetailleerd vlootoverzicht.

Aan de samenstelling van JR Shipping Anno Nu 2016 is de grootst mogelijke zorg besteed. Op de feiten en cijfers heeft echter geen accountantscontrole plaatsgevonden. Aan de geboden informatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Harlingen, juni 2017

JR SHIPPING BV

# OVER JR SHIPPING

JR Shipping, gevestigd in Harlingen, is opgericht in 1993 als kapitein/eigenaarbedrijf, actief in de multipurpose vaart. Na succesvolle exploitatie van een kleine vloot multipurpose schepen, besluit de rederij zich vanaf 2000 toe te leggen op de dan sterk groeiende markt voor containerfeeder schepen. Het vlootbeleid is gericht op een goede positie in alle capaciteitssegmenten van deze markt. De onderneming groeit en weet, met het vertrouwen van een grote groep investeerders, een vloot op te bouwen van 23 containerfeeder schepen, variërend in capaciteit van 340 tot 1.440 TEU.

Tot het crisisjaar 2008, profiteren de rederij en haar investeerders van goede exploitatieopbrengsten. De crisis luidt echter een nooit eerder vertoond tariefverval in. De exploitatieopbrengsten dalen tot ver onder kostprijsniveau. Aanvankelijk weet de rederijgroep tijdig voldoende crisismaatregelen te treffen om te voorkomen dat schepen failliet gaan. In 2012 zijn enkele faillissementen onvermijdelijk, maar JR Shipping weet de meeste containerfeeder schepen te behouden.

In 2008 kiest de rederij voor marktdiversificatie. De containerfeeder vaart blijft een belangrijke kernactiviteit, maar daarnaast keert JR Shipping met nieuwe activiteiten terug naar de markt voor multipurpose schepen. In 2010 wordt SeaZip Offshore Service BV opgericht, dat zich toelegt op de groeimarkt voor windturbineparken op zee en de offshore olie- en gasindustrie.

Rederijgroep JR Shipping dient zich sindsdien op de volgende scheepvaartmarkten:

- De markt voor containerfeeder schepen tot circa 1.500 TEU;
- De spotmarkt voor compacte multipurpose schepen;
- De markt voor service schepen voor de offshore olie- en gasindustrie en de industrie die zich s pecialiseert in aanleg, exploitatie en onderhoud van windturbineparken op zee.

Tot begin 2012 vertegenwoordigt de JR Shipping vloot een investeringswaarde van circa € 552 miljoen. Hierin is voor ruim € 209 miljoen aan eigen vermogen geïnvesteerd door circa 3.500 vennootrelaties. Als gevolg van de aanhoudende crisis is een groot deel van dit eigen vermogen verdampt. Op dit moment laat de actuele waarde van de vloot zich onmogelijk in harde cijfers uitdrukken. Feit is, dat de restwaarde van schepen door de verslechterde marktomstandigheden afgenomen is. De rederijgroep, die altijd de grootst mogelijke transparantie betracht, blijft haar investeerders systematisch op de hoogte houden van de ontwikkelingen – onder meer via haar jaarverslagen, maar ook via periodieke nieuwsbrieven.

# INHOUD

**Ondernemen in tijden van onzekerheid**
Bericht van de directie 4

1 **Marktklimaat 2016** 6

2 **Vlootontwikkeling** 12

3 **De vlootperformance** 16

4 **Fondsbeheer en emissies** 24

5 **Organisatie en bedrijfsvoering** 28

6 **Vooruitblik 2017** 34

**Vlootoverzicht** 39

Van de directie

# ONDERNEMEN IN TIJDEN VAN ONZEKERHEID

In dit jaarverslag, JR Shipping Anno Nu 2016, blikken we terug op een uitdagend jaar. De terugval in de markt voor containerfeeder schepen die zich halverwege het boekjaar tegen alle verwachtingen in manifesteerde, temperde het optimisme van 2015. Er kwam teleurstelling voor in de plaats, maar ook vechtlust bij scheepseigenaren die er tot dusverre in slaagden de wereldwijde crisis en lang aanhoudende na-effecten het hoofd te bieden. De tegenvallende groeicijfers waren niet de enige factor die de tarieven op vrijwel alle scheepvaartmarkten opnieuw onder druk zette. Ook de ingrijpende verschuivingen op het internationale scheepvaarttoneel hadden hun invloed op het vrachtaanbod en de tarieven. 2016 was een jaar van fusies, overnames en faillissementen, waarvan de gevolgen nog lang zullen nadreunen.

In deze context is het niet vanzelfsprekend om als rederijbedrijf nog steeds een rol van betekenis te kunnen spelen in het transport over zee; een even gecompliceerde als voor het dagelijks leven cruciale bedrijfsactiviteit, waarvoor geldt dat we ons niet eens een voorstelling kunnen maken van de gevolgen als deze zou stilvallen. De herrangschikking in de scheepvaartindustrie is ingrijpend en gaat gepaard met grote verliezen, maar 'the show must go on'. Dat geldt ook voor onze rederijgroep. In de achterliggende jaren troffen we alle mogelijke maatregelen om de kwaliteit en continuïteit van onze kernprocessen veilig te stellen, en dat blijven we doen, ondanks de uitdagende omstandigheden.

Ook de activiteiten voor de Noord-Europese service schepen markt bleven in 2016 sterk achter bij de oorspronkelijke verwachtingen voor het afgelopen boekjaar. Er staat heel veel werk op stapel, wat niet wegneemt dat de exploitatieresultaten voor alle SeaZip schepen die begin 2015 zijn ondergebracht in een resultatenpool slecht waren. Met deze teleurstellende boodschap moesten we de investeerdersrelaties in de ogen zien. Er is begripvol gereageerd. Er heerst teleurstelling over de exploitatieresultaten in 2016, maar men heeft waardering voor de wijze waarop de rederij met de situatie omgaat. Bovendien, niet alleen bij de rederij, ook bij het leeuwendeel van de investeerders bleek het vertrouwen in de industrie die zich toelegt op aanleg, exploitatie en onderhoud van windturbineparken op zee ondanks het teleurstellende 'tussenjaar' 2016 onaangetast en onaantastbaar.

Ook met betrekking tot onze containerfeeder en multipurpose schepen zijn er rationele argumenten genoeg om, zoals we al eerder deden, te stellen dat herstel nauwelijks kan uitblijven. Voor beide markten geldt dat het wegsaneren van veel schepen en het wegvallen van nieuwbouworders van positieve invloed waren op de balans in beschikbare capaciteit en de aangeboden transportvolumes. Zelfs bij gematigde groei moet dat tot betere charter- en vrachttarieven leiden. Er zijn lichtpunten. Zorgen om het herstel van de economie van China, voor de kredietcrisis jarenlang de motor van de toenemende wereldhandel, nemen iets af. De financiële markten stellen weer vertrouwen in de 'nieuwe economieën' als van Rusland, Brazilië en India. Daar staan echter andere zorgen tegenover. De gevolgen van de kredietcrisis hebben niet alleen economische schade aangericht, maar tevens geleid tot grote ontevredenheid en afgenomen vertrouwen in het establishment. Met nationalistische en protectionistische sentimenten als reactie. Denk aan de Brexit en de uitverkiezing van Donald Trump tot president van de VS. Het zijn ontwikkelingen die ook de komende jaren zullen zorgen voor onzekerheid. Positieve geluiden over de richting van de wereldeconomie nemen echter toe. Begin 2017 sprak Christine Lagarde, directeur van het IMF, zelfs van 'een lente' in de internationale economie, die de groei waarschijnlijk zal versnellen.

Ondernemen in tijden van onzekerheid stelt hoge eisen aan de veerkracht en daadkracht van ons rederijbedrijf. Sinds 2009 anticiperen we op kansen en bedreigingen en laveren we tegen de wind in naar steeds nieuwe doelen en bestemmingen. Dat doen we met een toegewijd team, met professionals die zich committeren aan kwaliteit, met kennis van zaken en respect voor onze klantrelaties en investeerders. We realiseren ons dat de scheepvaartindustrie nog veel obstakels te overwinnen heeft, maar dat een wereld zonder scheepvaart onbestaanbaar is. Scheepvaart is onze expertise. Die zetten we ook in 2017 en daarna in om onze maritieme partners optimaal van dienst te zijn met onze containerfeeder schepen, multipurpose schepen en offshore service schepen. We zetten koers van onzekere tijden naar duurzaam betere tijden.

Harlingen, juni 2017

Jan Reier Arends

Sander Schakelaar

Directie JR Shipping BV

# 1 MARKTKLIMAAT 2016

De gevolgen van de wereldwijde financiële crisis die in 2008 uitbrak, blijven voelbaar op de markt voor containerfeeder- en multipurpose schepen. In 2015 en begin 2016 was voor deze markten sprake van enig herstel, maar de twee helft van 2016 kende opnieuw een tegenvallend verloop. De groei van de wereldeconomie bleef achter bij eerdere prognoses en de sanerings- en transitiefase waarin de scheepvaartindustrie verkeert, gekenmerkt door faillissementen, fusies en onzekerheid, deed de prijsvorming op de diverse chartermarkten geen goed. De markt biedt veel potentie, maar kende in 2016 desalniettemin een teleurstellend verloop.

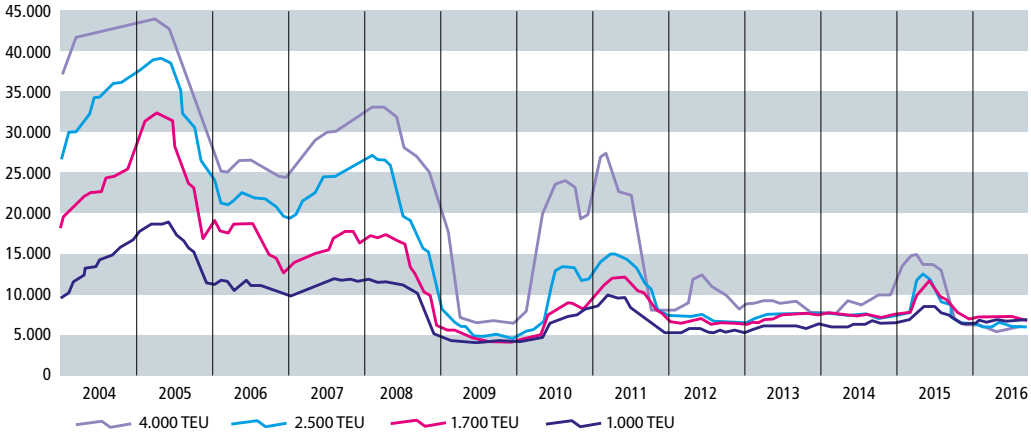
Internationaal opererende scheepvaartbedrijven zijn volledig afhankelijk van de wereldgoederenhandel. Die hapert sinds in 2008 de wereldwijde financiële crisis uitbrak, die vervolgens tot een ongekend lange periode van laagconjunctuur zorgde. Daar ging een episode van ruim 25 jaar gestage groei aan vooraf. Groeipercentages in het aantal verscheepte containers van gemiddeld 8% per jaar waren eerder regel dan uitzondering, met China als belangrijkste aanjager. De huidige werkelijkheid steekt daar schril bij af.

2016 begon met de prognose van het WTO van 2,8% groei. Dat was, de percentages van voor 2008 in aanmerking genomen, al buitengewoon bescheiden. In april moest het WTO haar prognose neerwaarts bijstellen naar een magere 1,7% groei. Daarmee was duidelijk dat 2016 dreigde af te stevenen op de zwakste economische groei sinds de financieel-economische crisis. Ook de prognoses voor 2017 werden in negatieve zin bijgesteld. Met als belangrijkste redenen: de toenemende sentimenten tegen de mondialisering en de dreiging van eventuele handelsbeperkende maatregelen. Ondanks tal van onzekerheden en uitdagingen, wijst het eerste kwartaal van 2017 op enige verbetering. Zowel de eurozone als de VS laten bescheiden groeicijfers zien en grote economieën als Brazilië en Rusland lijken zich enigszins te herstellen. China, nog niet zo lang geleden de grootste aanjager van de wereldeconomie, en Japan, zitten nog middenin ingrijpende hervormingen. Als beschreven in het voorwoord, kondigde het IMF in april 2017 zelfs het aanbreken van de 'lente' in de wereldeconomie aan, gebaseerd op de waarneming dat de rijke geïndustrialiseerde landen voor het eerst sinds vijf jaar meer geld durven uitgeven. Het kan niet anders dan dat deze ontwikkeling van gunstige invloed is op de internationale handel en daarmee op de scheepvaartindustrie.

In 2016 was van deze positieve tendens niets te merken. Integendeel. Hoe groot de impact van de crisis op de scheepvaartindustrie is, bleek in 2016 uit de ondergang of bijna-ondergang van een groot aantal internationaal opererende scheepvaartbedrijven. Ook in Nederland viel het doek voor meerdere gerenommeerde rederijen. Hoe kwetsbaar de situatie is, bleek toen in september 2016 de Koreaanse rederij Hanjin in financiële problemen kwam te verkeren. Alle containerschepen van de onderneming bleven buitengaats, ofwel omdat niet kon worden voldaan aan betaling van havengelden, of uit angst voor inbeslagnames door crediteuren. Hiermee zwierf voor ruim € 13 miljard aan goederen en halffabricaten doelloos rond, tot de schepen dankzij financiële steun uiteindelijk konden afmeren en hun ladingen konden lossen. En dan is Hanjin 'slechts' de op zes na grootste intercontinentale containerrederij ter wereld. Dat het ging om ruim € 13 miljard aan goederen geeft goed weer hoe essentieel containervervoer is binnen de huidige wereldorde, waarin economieën volledig met elkaar verweven zijn. Het is een cruciale schakel in de globalisering en daarmee samenhangende wereldhandel die ongekende welvaart hebben gebracht. Ook nu de groei van de wereldhandel hapert, blijft de vraag naar containertransport essentieel om voor miljarden aan goederen op tijd en met behulp van ingenieuze

logistieke netwerken op hun plaats van bestemming te bezorgen. Voor de rederijen die de crisis tot nu toe wisten te overleven, ligt daar een enorme rol en verantwoordelijkheid, onder omstandigheden die een zware wissel trekken op inventiviteit en volharding.

**Tariefontwikkeling voor diverse klassen containerschepen in $/dag**




*Bron: Alphaliner Monthly Monitor, Oktober 2016*

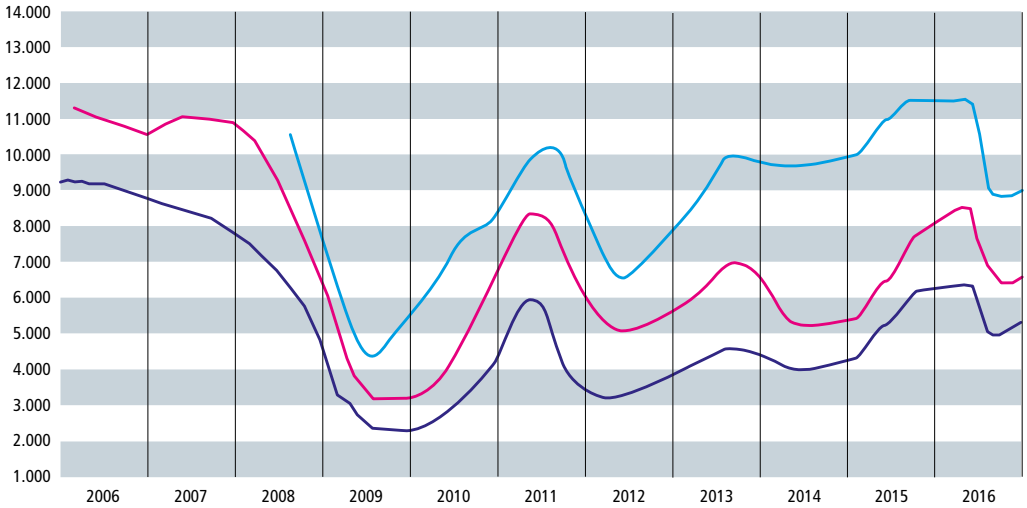
## Markt voor containerfeeder schepen

Zoals genoegzaam bekend, is de crisis in de containervaart buitengewoon hardnekkig. Er was een opleving tot begin 2011, maar die werd gelogenstraft door de dubbele dip. In 2014 werd de markt na enig fragiel herstel in 2013 zelfs geconfronteerd met een 'triple dip'. Pas tegen het einde van 2014 leek de markt iets aan te trekken. Marktanalisten en grotere lijndienstoperators kwamen met hoopvolle groeicijfers voor de tijd die komen ging. En inderdaad, de markt trok weer wat aan. De chartertarieven van de containerfeeder schepen bewogen mee omhoog. Deze trend zette in 2015 door. JR Shipping beleefde sinds tijden zelfs weer een redelijk bevredigend jaar, al was het tariefherstel voor de containerfeeder schepen nog steeds bescheiden. De transitiefase waarin de scheepvaartindustrie als gevolg van de crisis verkeert, bracht in 2015 extra werk in de vorm van een beheer- en herstructureringsopdracht voor zes containerfeeder schepen die eind 2015 zijn overgedragen aan hun nieuwe eigenaar. Alles wees op dat moment op langzaam verbeterende perspectieven voor de containerfeeder vaart. Door de kille sanering die in de crisisjaren plaatsvond, waarbij veel containerfeeder schepen zijn verschroot of uitgeweken naar andere marktsegmenten, ontstond een beter evenwicht in de vraag en de beschikbare containerfeeder capaciteit, wat tot uiting kwam in licht tariefherstel. Dit herstel leek ▶▶

structureel en zette de eerste helft van 2016 door. Er konden redelijke chartercontracten worden afgesloten met doorgaans iets hogere tarieven. De Endeavor bijvoorbeeld ging eind april 2016 een tarief van € 6.625,- bruto per dag verdienen in plaats van € 5.250,-. Het m.s. Ensemble kende een opwaarts tariefniveau van € 5.000,- naar C van JR Shipping die in de eerste helft van 2016 in aanmerking kwamen voor contractvernieuwing, maakten eenzelfde positieve ontwikkeling door.

Halverwege 2016 trad een kentering in. Normaliter zijn de activiteiten op de markt voor containerfeeder schepen gedurende de zomermaanden wat gematigder dan de rest van het jaar, maar al snel bleek sprake van een zwaardere dip dan de gebruikelijke 'zomerdip'. In dezelfde periode waarin het WTO zijn groeipercentages voor de wereldgoederenhandel in neerwaartse richting bijstelde, de Brexit-beslissing voor onzekerheid zorgde en veel containerfeeder schepen uit hun lopende chartercontracten terug geleverd werden, kwamen de chartertarieven van containerfeeder schepen opnieuw onder druk te staan. De maanden die daarop volgden, zette het tariefverval door. Voor m.s. Endeavor bijvoorbeeld, nog maar net gestegen naar € 6.625,- voor een periode van zes maanden, kon in het najaar met hangen en wurgen een tarief van € 5.250,- worden gerealiseerd. De Baltic Max containerfeeder schepen die al enige tijd tarieven boven de $ 12.000,- per dag gewend waren, hebben tarieven onder de $ 10.000,- moeten accepteren. Er kwamen zelfs weer schepen stil te liggen; ook schepen van JR Shipping, zij het tot dan toe relatief kort. Bij het afsluiten van 2016 was geen andere conclusie mogelijk dan dat de resultaten tegenvielen en 2017 opnieuw een jaar van grote uitdagingen wordt. Overigens gaan vooraanstaande analisten nog steeds uit van structurele verbetering in de loop van 2017. Alle rationele feiten wijzen daar ook op. De vlootcapaciteit is de afgelopen jaren drastisch ingeperkt, de groei van de vloot blijft de komende jaren minimaal. Gezien de verwachte economische verbetering in 2017 zal de vraag naar capaciteit stapsgewijs toenemen, wat de chartertarieven ten goede zal komen.

**Ontwikkeling chartertarieven containerfeeder schepen in € per dag**




*Bron: Confeeder Shipping & Chartering, januari 2017*

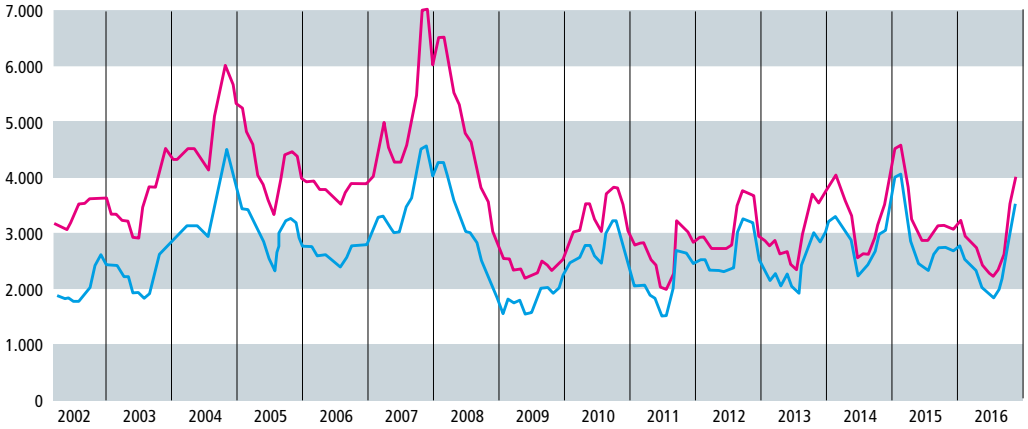
## Markt voor multipurpose schepen

Voor de scheepvaartindustrie in de ijzeren greep van de wereldwijde recessie terechtkwam, kenden de diverse marktsegmenten verschillende uitgangspunten. In de markt voor containerfeeder schepen, waar JR Shipping zich vanaf 2000 in specialiseerde, bestond al een zekere mate van overcapaciteit. Deze zorgde voor extreem en snel verval vanaf 2008. Op de markt voor multipurpose schepen bestond voor het uitbreken van de financiële crisis een betere balans in vraag en aanbod.

Aanvankelijk werd deze markt minder hard door de crisis getroffen en werd uitgegaan van sneller herstel bij een aantrekkende economie. Echter, bij het uitblijven van economische verbetering raakte ook de balans op de markt voor multipurpose schepen danig verstoord. Voor de compacte multipurpose schepen van JR Shipping waren de marktomstandigheden in 2016 dan ook opnieuw uitdagend. Het lichte herstel van 2015 zetten nauwelijks door. Ook wat deze markt betreft, blijft de rederij ervan overtuigd dat herstel nauwelijks nog langer kan uitblijven. Diverse analisten onderschrijven dat. Zij voorspellen voor 2017 een afnemend verschil in vraag en aanbod en betere vrachttarieven. Het internationale maritieme onderzoeksbureau Drewry gaat

volgens een rapportage uit begin 2017 zelf uit van een 'gezonde groei' aan de vraagzijde van 3%, terwijl de vloot met niet meer dan 1% toeneemt. De analisten voegen daaraan toe dat de multipurpose markt weer aantrekkelijk wordt voor investeerders.

**Gemiddeld omzet niveau in de spotmarkt voor multipurpose schepen in € per dag**




*Bron: Høyergruppen AS - Short Sea Market Report, december 2016*

Afgezet tegen het marktgemiddelde, presteerden de eigen multipurpose schepen van JR Shipping nog redelijk, wat onder meer te danken is aan het economische brandstofverbruik en aan het niveau van de brandstofprijzen dat in 2016 nog altijd relatief laag was. JR Shipping zet haar multipurpose schepen in op de zogeheten spotmarkt. Dit houdt in dat de brandstofkosten voor rekening zijn van de scheepseigenaar.

## Markt voor offshore service schepen

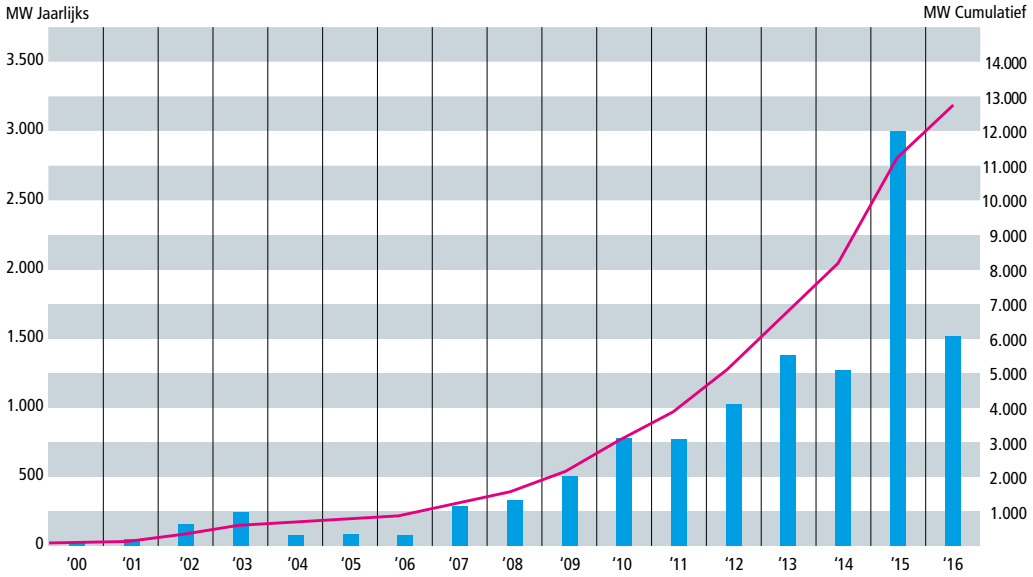
Sinds 2010 is JR Shipping, in overeenstemming met haar in 2008 geformuleerde diversificatiebeleid, onder de vlag van SeaZip Offshore Service actief op de markt voor offshore service schepen. De eerste schepen die de rederij in de vaart bracht, kenden conform de marktvoorspellingen een perspectiefrijke exploitatiestart. De vloot van SeaZip richt zich primair op de dynamische, internationale offshore windindustrie die vol in ontwikkeling is. Daarnaast zijn de schepen inzetbaar voor specifieke taken in de offshore olie- en gasindustrie. Met betrekking tot de offshore windenergie bestaan hoog gespannen verwachtingen. Hier gelden niet de mechanismen die samenhangen met de ontwikkelingen van de wereldgoederenhandel. Ontwikkelingen op de markt van offshore wind worden gestuurd door de Europese, politieke ambities om de uitstoot van $CO_2$ die samenhangt met het gebruik van fossiele brandstoffen, met een ingrijpende energie-transitie terug te dringen. Bij de transitie naar hernieuwbare energie legt Noord-Europa de nadruk op wind. Daarbij verschuift het accent van windparken op land naar grootschalige windturbineparken op zee.

In het jaar dat algemeen geldt als het jaar waarin de offshore windindustrie zijn definitieve fase van volwassenheid en groei in ging, 2012, nam de rederijgroep haar eerste twee service schepen in exploitatie, SeaZip 1 en 2. Op dat moment lag het activiteitenniveau met betrekking tot de aanleg van windturbineparken op zee hoog. In het licht van het aantal nog te realiseren parken – tussen 2012 en 2020 – wees alles op een snel toenemende vraag naar service schepen. Een trend die daaraan bijdroeg, was die van de ontwikkeling van parken op steeds grotere afstand van de kust. 2016 geeft een beeld dat daar haaks op lijkt te staan, wat niets afdoet aan de perspectieven voor de komende jaren.

In 2015 voegde de rederij twee service schepen aan de SeaZip vloot toe. Ook die kenden een goede exploitatiestart. Normaal gesproken kent de offshore windindustrie een afname in activiteiten gedurende de wintermaanden. In 2015 trad die afname vroeger dan anders in. In dat jaar was er voor € 13,3 miljard in de markt geïnvesteerd en 3.019 MW aan capaciteit aan het operationele netwerk toegevoegd. In totaal werden 419 nieuwe windturbines op zee geïnstalleerd, verdeeld over verschillende parken. Het zijn indrukwekkende cijfers die tevens verklaren waarom de activiteiten eerder terugliepen dan gebruikelijk. Er zijn simpelweg in één jaar tijd veel grootschalige parken tegelijkertijd opgeleverd, wat leidde tot een pas op de plaats. ▶▶

De verwachting was dat er in 2016 na de wintermaanden veel bedrijvigheid zou ontstaan vanwege het opstarten van de werkzaamheden voor de aanleg van diverse nieuwe parken. In totaal stonden er voorbereidende werkzaamheden voor 13 nieuwe offshore windturbineparken op het programma. Het bleef echter opmerkelijk rustig en daar bestond aanvankelijk geen goede verklaring voor. Medio 2016 ontstond er meer inzicht in de marktwerking. Verschillende internationale projectontwikkelaars hebben hun plannen opgeschort vanwege serieuze signalen die wijzen op prijsdalingen in ontwikkel- en aanlegwerkzaamheden in 2017. Daarnaast liep een aantal projecten vertraging op doordat vooronderzoek- en goedkeuringstrajecten meer tijd vergden dan voorzien.

**Jaarlijkse en cumulatieve toename van offshore windparken in megawatt**




*WindEurope (EWEA) - Key trends and statistics 2016, januari 2017*

Al met al lag de ontwikkeling en aanleg van windmolenparken op zee in 2016 op een substantieel lager niveau dan in 2015. Deze teleurstellende ontwikkeling staat in schril contrast met marktanalyses die al lange tijd aangeven dat de markt te kampen krijgt met een tekort aan service schepen. De SeaZip vloot, die sinds april 2016 uit zes offshore service schepen bestaat, wist extra verdiensten te genereren binnen de offshore olie- en gasindustrie, maar ook die markt zit al langere tijd in zwaar weer. Ondanks het teleurstellende marktklimaat van 2016, dat iedereen met de neus op het feit drukt dat de eigen dynamiek van deze internationale markt uiterst grillig kan zijn, zijn de vooruitzichten voor de offshore service scheepvaart nog steeds gunstig. Tot eind 2016 was er in Europa 12,6 GW aan windmolenparken op zee geïnstalleerd. Op korte termijn staat een uitbreiding met 24.2 GW aan offshore windenergie gepland; op langere termijn een uitbreiding met nog eens meer dan 65 GW. Er zijn geen tekenen dat Europa zijn ambities loslaat en de industrie is zover gevorderd dat terugtrekken geen optie is. Er is simpelweg al te veel geïnvesteerd in innovatie en de transitie van hernieuwbare energie staat ook voor de energieproducenten en –leveranciers zelf hoog op de agenda.

## De markt voor bijzondere projecten

Sinds haar strategische koerswijziging waar JR Shipping in 2008, kort voor het uitbreken van de financiële crisis, toe besloot, focust de rederij op drie scheepvaartmarkten: de markt voor containerfeeder schepen; de markt voor multipurpose schepen en de markt voor offshore service schepen die primair bestemd zijn voor de snel groeiende offshore windenergie-industrie, maar ook kunnen worden ingezet binnen de offshore olie- en gasindustrie. Daarnaast richt de rederij zich op nieuwe marktkansen die direct samenhangen met de gevolgen van de slepende crisis. De rederij verleent gespecialiseerde managementdiensten aan derden, waaronder bankenen en collega-rederijen.Daarnaast is de rederij gespitst op zogeheten 'bijzondere projecten' – gecompliceerde beheer-, herstructurerings- en herfinancieringsprojecten ten behoeve van schepen waarvoor als gevolg van de crisis nieuwe eigendomsstructuren ontstaan.

In 2015 beleefde JR Shipping binnen het domein 'bijzondere projecten' een opmerkelijk goed jaar. De rederij kreeg de verantwoordelijkheid over zes containerfeeder schepen, de zogeheten River-schepen. Deze werden

oorspronkelijk beheerd door het Nederlandse collega-rederijbedrijf Universal Marine. In opdracht van een vooraanstaande Duitse bankinstelling nam JR Shipping het beheer over de schepen begin 2015 met succes over. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de rederij een herstructureringstraject zou ontwikkelen en uitvoeren, samen met de vennoten en de bank, maar tussentijds kreeg de bank de mogelijkheid tot een grootschalige deal met een investeringsgroep die geïnteresseerd was in de aankoop van een groot aantal containerfeeder schepen van de bank. In het belang van alle stakeholder zette JR Shipping zich vanaf dat moment in voor een ordentelijke overdracht van de schepen. Die overdracht vond eind 2015 plaats. In 2016 wist JR Shipping één nieuwe scheepsmanagementopdracht in de wacht te slepen en per eind 2016 was de rederij nog in de race voor diverse andere projecten.

## In hoofdlijnen

- Na een jaar van substantieel herstel, 2015, begon ook 2016 hoopvol. Voor containerfeeder schepen waarvan de chartercontracten moesten worden verlengd, konden opnieuw tariefstijgingen worden gerealiseerd. In juni trad echter een kentering in. Dit werd veroorzaakt door enerzijds de tegenvallende groei van de internationale handel en anderzijds de ingrijpende verschuivingen die zich voltrokken binnen de scheepvaartindustrie. De Brexit zorgde voor extra onzekerheid en veel containerfeeder schepen werden uit hun lopende chartercontracten terug geleverd. Vanaf juni 2016 traden weer tariefdalingen in en er kwamen zelfs schepen stil te liggen. De tariefdaling is in de herfst uitgebodemd op een nieuw laag niveau. Door deze nieuwe 'dip' verliep 2016 voor alle capaciteitssegmenten teleurstellend. Voor 2017 voorspellen vooraanstaande analisten marktherstel.
- Net als in 2015 zat er in 2016 opnieuw nauwelijks beweging in de markt voor multipurpose schepen. Het tariefniveau bleef 30% onder het niveau dat onder 'normale marktomstandigheden' haalbaar zou moeten zijn. Met als enig lichtpuntje: de aanhoudend lage brandstofprijzen die nog steeds in het voordeel werken van scheepseigenaren die met multipurpose schepen actief zijn op de spotmarkt. Ook voor de multipurpose markt bestaat onder analisten consensus over marktherstel in 2017.
- De markt voor offshore service schepen ondervindt geen invloed van de tegenvallende wereldhandel, maar kent een geheel eigen dynamiek. In 2014 en 2015 zorgden intensieve activiteiten in de offshore windenergie voor goede vooruitzichten voor de offshore service vaart. Toch nam het activiteitenniveau eind 2015 eerder dan verwacht af. De verwachtingen voor de verhuurmogelijkheden vanaf februari 2016 bleven positief, maar in het voorjaar van 2016 bleek dat de activiteiten maar mondjesmaat op gang kwamen. Gaandeweg het jaar werd duidelijk dat veel projectontwikkelaars de feitelijke voorbereidende werkzaamheden hebben verschoven naar 2017 om te profiteren van signalen die wijzen op kostendalingen bij het aanleggen van windmolenparken op zee. Voor een aantal parken liepen de onderzoekswerkzaamheden uit. Beide onvoorziene ontwikkelingen leidden tot een teleurstellend jaar voor de markt voor offshore service schepen.
- Met betrekking tot de markt voor scheepsmanagementdiensten aan derden en 'bijzondere projecten' wist rederijgroep een nieuwe managementopdracht binnen te halen. Deze markt, die is ontstaan als gevolg van de slepende crisis in de scheepvaartindustrie, had in 2016 nog steeds een duidelijk potentieel. JR Shipping blijft actief werken aan verschillende kansen die op termijn tot nieuwe opdrachten en/of projecten kunnen leiden.

# 2 VLOOTONTWIKKELING

JR Shipping was het grootste deel van 2016 verantwoordelijk voor 14 containerfeeder schepen, 4 multipurpose schepen, 6 offshore service schepen en 1 passagierszeilschip, de clipper Stad Amsterdam. Schepen die in 2016 aan de vloot zijn toegevoegd, zijn SeaZip 5 en SeaZip 6. Daarnaast leidde het faillissement van een collega-rederij tot een nieuwe managementopdracht voor een multipurpose schip. Daar staat tegenover dat één multipurpose schip dat JR Shipping voor een Noorse operator beheerde, aan deze Noorse relatie verkocht is.

Het vlootbeleid van de rederijgroep kent vier pijlers:

- Consolidatie op de markt voor containerfeeder schepen
- Beheerste groei op de markt voor multipurpose schepen
- Exploitatie van service schepen voor offshore energie-industrieën
- Scheepsmanagement en fondsbeheer in opdracht van derden

## Containerfeeder vloot

Onze rederij besloot zich in 2000 toe te leggen op de samenstelling van een containerfeeder vloot, bedoeld om charterdiensten te verlenen aan containerlijndiensten binnen een markt die op dat moment explosief groeide. De schepen werden en worden vooral ingezet in Noord-Europa. Aanvankelijk richtte de vlootopbouw zich op schepen in de capaciteitsrange van 300 tot circa 1000 TEU. De rederijgroep investeerde in zowel nieuw te bouwen schepen als in tweedehands schepen. Voor de financiering realiseerde de rederij in eigen beheer scheepsinvesteringsprojecten die lange tijd hoge rendementen opleverden. Een belangrijke mijlpaal betrof de bestelling van een reeks van zes containerfeeder schepen van 750 TEU, gebouwd onder supervisie van Volharding Shipyards. Deze werden in de periode van 2003 tot 2005 opgeleverd. Inspelend op de almaar toenemende vraag naar containercapaciteit onder invloed van de sterk groeiende wereldhandel, breidde JR Shipping haar vloot vanaf 2005 uit met schepen van boven de 1000 TEU. In 2008 en 2009 volgde nog een uitbreiding met drie zogeheten Baltic Max containerfeeder schepen van 1.404 TEU, wat de kritische bovengrens is voor ongehinderde en efficiënte vaart door het Kielerkanaal, de strategische verbinding tussen de Noordzee en Oostzee en één van de drukst bevaren kanalen ter wereld.

JR Shipping sloot 2009 af met een vloot van 23 containerfeeder schepen. Sinds de gevolgen van de wereldwijde financiële crisis voelbaar werden, werd het vlootbeleid radicaal bijgesteld van groei naar consolidatie, waarbij het nog maar zeer de vraag was of alle schepen behouden konden blijven. Dat was uiteindelijk niet het geval, ondanks tal van maatregelen. Tot en met begin 2011 leken de maatregelen effectief en leek de markt zelfs enigszins te herstellen. Na de zomer van 2011 werd de markt getroffen door de zogeheten *double dip*. Er werden nieuwe maatregelen getroffen tot instandhouding van de volledige vloot, maar dat kon niet verhinderen dat de rederij begin 2012 werd geconfronteerd met het eerste faillissement. Dit betrof het m.s. Elusive, een containerfeeder schip van 660 TEU, eind 1995 nieuw opgeleverd door de Duitse Sietas werf. Zusterschip Electra, eveneens in de vaart sinds 1995 volgde spoedig. Kort daarna viel voor nog eens vijf schepen het doek. Begin 2013 maakte JR Shipping een sombere balans op. Van de 23 schepen die de rederij per eind 2009 exploiteerde, waren er begin 2013 nog 16 over. Per eind 2016 was de rederij nog verantwoordelijk voor 14 containerfeeder schepen.

In 2015 was sprake van een kortstondige uitbreiding dankzij een managementopdracht voor een Duitse bank met betrekking tot 6 containerfeeder schepen. Deze werden echter eind 2015 overgedragen aan hun nieuwe eigenaar. Het is voor de rederij van wezenlijk belang een minimaal aantal schepen in exploitatie te hebben om haar organisatie op het gewenste peil te houden en winstgevend te zijn. De huidige vlootomvang is een ondergrens. Indien zich uitzonderlijke aankoopkansen voordoen met de potentie van een *opportunity investment*, zal JR Ship Investments nieuwe investeringsprojecten aanbieden. Hiervan was in 2016 nog geen sprake. Vlootuitbreiding kan ook worden gerealiseerd in de vorm van scheepsmanagementopdracht voor derden. De rederij timmert in dit opzicht hard aan de weg. Begin 2017 heeft de rederijgroep in opdracht van een Duitse bank het scheepsmanagement van twee containerfeeder schepen van 880 TEU overgenomen en was de rederij nog altijd voor diverse projecten in de race.

## Multipurpose vloot

Rederij JR Shipping dankt haar bestaan aan de exploitatie van multipurpose schepen. De onderneming zag in 1993 het licht als kleinschalig kapitein/eigenaarbedrijf en was tot 2000 gespecialiseerd in multipurpose vaart. In 2008, in het kader van het toen geformuleerde diversificatiebeleid, besloot de rederij terug te keren naar dit scheepvaartsegment. In 2010 werden voorbereidingen getroffen voor de nieuwbouw van een tweetal multipurpose schepen. Hierbij kon gebruik worden gemaakt van een speciaal fiscaalvriendelijk investeringsmodel, in het leven geroepen ter stimulering van de Nederlandse economie. Het klimaat binnen de diverse scheepvaartmarkten leek te verbeteren. De impact van de crisis op de markt voor multipurpose schepen was bovendien minder heftig dan op andere scheepvaartmarkten en marktanalisten gingen uit van een redelijk spoedig herstel, gezien de relatief goede balans in vraag en aanbod. Niets wees op het 'double dip scenario' dat de volledige industrie in de tweede helft van 2011 ten tweede malen op zijn grondvesten deed schudden. Onze multipurpose schepen, m.s. Esprit en m.s. Estime, gebouwd door de Chowgule werf in India, werden uitgerekend dat jaar opgeleverd, respectievelijk in juni en augustus.

In haar diversificatiebeleid ging JR Shipping uit van beheerste uitbreiding van haar nu nog bescheiden multipurpose vloot. In 2016 was JR Shipping verantwoordelijk voor het scheepsmanagement over drie multipurpose schepen van andere eigenaren, waaronder m.s. Hagland Captain en m.s. Hagland Chief. De verhuurovereenkomst voor de Hagland Captain liep af, als gevolg waarvan besloten is tot verkoop van het schip. De verkoopprijs lag boven het in 2016 gebruikelijke marktgemiddelde voor tweedehands schepen, wat positief was. Investeerders in de Hagland Captain konden het project zo afsluiten met een bescheiden vermogensgroei. Eveneens positief was de nieuwe managementopdracht die JR Shipping wist te verwerven voor multipurpose schip Espero, dat eerder werd beheerd door rederij Flinter uit Barendrecht die ►►

eind 2016 failliet ging. JR Shipping bestudeerde in 2016 diverse kansen voor vlootuitbreiding door middel van *opportunity investments*. Dit leidde nog niet tot concrete stappen. Het vooruitzicht voor 2017 is echter dat het prijsniveau voor tweedehands containerfeeder en multipurpose schepen zijn bodem heeft bereikt. Gezien de signalen die wijzen op marktherstel in 2017, lijken de omstandigheden voor *opportunity investments* optimaal. De rederij treft voorbereidingen om klaar te zijn als zich een goede investeringskans op de tweedehands markt voordoet. Dat kan zowel containerfeeder schepen als multipurpose schepen betreffen.

## Offshore service vloot

Een derde belangrijke pijler onder het vlootbeleid van rederijgroep JR Shipping is de ontwikkeling en exploitatie van offshore service schepen die primair worden ingezet bij aanleg en onderhoud van windturbineparken op zee, maar ook beschikbaar zijn voor de offshore olie- en gasindustrie. In 2010 heeft de rederij haar eerste plannen geformuleerd voor een positie op deze markt, die bekend staat als groeimarkt met bijzondere perspectieven voor gespecialiseerde scheepvaartdiensten. De offshore windindustrie speelt in Noord-Europa een kardinale rol in de immense energietransitie waar de wereld zich voor geplaatst ziet en die nog eens onderstreept werd door de klimaatafspraken die eind 2015 in Parijs zijn ondertekend. Ondanks ingrijpende veranderingen in het politieke speelveld, gaat Europa voortvarend door met de transitie van fossiele naar duurzame energie, waarbij Noord-Europa voor een significant deel inzet op wind van zee.

Om de internationale offshore energiemarkt met een herkenbaar 'label' te kunnen benaderen en bedienen, heeft de rederijgroep in 2010 SeaZip Offshore Service BV opgericht. SeaZip focust op snelle service schepen, op accommodatie- en supportschepen en survey- en patrouilleschepen. Dit initiatief is binnen de industrie direct positief ontvangen. In 2011 heeft SeaZip een eerste order geplaats voor twee Damen Fast Crew Suppliers 2610; snelle, wendbare service schepen, gebouwd volgens het revolutionaire *Twin Axe* principe dat zeewaardigheid en maximaal comfort en veiligheid garandeert bij de overdracht van passagiers naar werklocaties op volle zee. Hiermee anticipeert SeaZip op de trend naar de aanleg van parken steeds verder uit de kust, wat vraagt om robuuste service en support schepen. De Damen Fast Crew Supplier is een bij Damen zelf ontworpen aluminium catamaran voor vervoer van passagiers, onderdelen en voorraden.

In het voorjaar van 2015 heeft de redrijgroep nog eens twee service schepen in exploitatie genomen, de SeaZip 3 en 4. In april 2016 werd de SeaZip offshore service schepen opnieuw met twee Damen Fast Crew Suppliers uitgebreid, de SeaZip 5 en 6. Er is op dit moment nog geen zevende service schip besteld.

## Schepen van derden

Binnen het vlootbeleid van JR Shipping is ruimte voor management over schepen van derden. In totaal was de rederij in 2016 verantwoordelijk voor vier schepen van andere eigenaren. Dat betrof drie multipurpose schepen. Eén daarvan, het m.s. Hagland Captain, werd in 2016 aan de Noorse charteraar Hagland verkocht. Daar kwam een ander schip voor in de plaats, het m.s. Espero. Het vierde schip betreft de clipper Stad Amsterdam. Binnen deze prestigieuze opdracht voert JR Shipping het technisch management over dit *Tall Ship*, dat een replica is van een clipper uit de negentiende eeuw en wordt ingezet voor luxe cruises en bedrijfsevenementen. De clipper Stad Amsterdam is 76 meter lang en uitgerust met 31 zeilen met een totaal oppervlak van 2200 vierkante meter. Het schip, gebouwd tussen 1997 en 2000, won in 2001 de Cutty Stark Tall Ships Race.

## In hoofdlijnen

- In overeenstemming met haar diversificatiebeleid richtte JR Shipping haar focus ook in 2016 op de exploitatie van haar bestaande containerfeeder vloot, multipurpose vloot en offshore service schepen vloot. Binnen deze scheepvaartmarkten richt de rederij zich tevens op scheepsmanagement in opdracht van derden.
- Gezien de opnieuw teleurstellende marktontwikkelingen bleef het aantal containerfeeder schepen in 2016 gelijk. In de sfeer van 'opportunity investments' werden diverse opties bestudeerd, wat nog niet tot concrete stappen leidde. De rederij bereidt zich erop voor in 2017 wel concreet actie te ondernemen op bijzondere investeringskansen die zich voordoen op de tweedehands markt van containerfeeder en multipurpose schepen.
- De rederijgroep had in 2016 twee eigen multipurpose schepen in exploitatie. Door adequate overbruggingsmaatregelen te treffen, is een basis gelegd voor de continuïteit van deze schepen in een nog steeds teleurstellende markt.
- In april 2016 zijn twee nieuwe schepen toegevoegd aan de SeaZip service schepen vloot. Hiermee nam het aantal service schepen toe tot zes. Er zijn nog geen concrete stappen gezet voor verdere vlootuitbreiding.
- De rederij gaf in 2016 uitvoering aan het operationeel management over drie multipurpose schepen van andere eigenaren en was daarnaast verantwoordelijk voor het technisch management over de clipper Stad Amsterdam.

# 3 DE VLOOTPERFORMANCE

Na een voorzichtige opleving in 2015, die zich de eerste helft van 2016 leek te continueren, trad de tweede helft van 2016 opnieuw marktverval in, als beschreven in het eerste hoofdstuk. De chartertarieven voor containerfeeder schepen daalden en er kwamen schepen stil te liggen. Met als gevolg dat de verdiensten van de meeste schepen in de JR Shipping containerfeeder vloot achter kwamen te lopen bij de eerdere begrotingen. De exploitatiekosten bleven grotendeels binnen de begrotingsuitgangspunten. De omzetontwikkeling van onze multipurpose schepen verliep eveneens moeizaam. Voor de SeaZip offshore service schepen gaat 2016 omzettechnisch tegen alle verwachtingen de boeken in als buitengewoon teleurstellend.

De tarieven voor containerfeeder- en multipurpose schepen kropen in 2015 weliswaar langzaam uit het dal, het niveau van de tarieven was nog steeds zorgwekkend laag in vergelijking met het meerjarige gemiddelde van voor de crisis. De marktsituatie was nog steeds kwetsbaar. Dat neemt niet weg dat er een gerede hoop was op langzame, maar structurele verbetering. Dat gold met name voor de containerfeeder markt, waar de afgelopen jaren veel tonnage is gesloopt en er nauwelijks nieuwe schepen zijn gebouwd. Op de markt voor multipurpose schepen bleef het sukkelen. Vrijwel tegelijkertijd met de negatieve berichtgeving van de WTO over de opnieuw tegenvallende groei van de wereldgoederenhandel, kwamen de eerste signalen binnen van opnieuw dalende charter- en vrachttarieven. Daarnaast zorgde de Brexit-beslissing voor onzekerheid en werden veel containerfeeder schepen uit hun lopende chartercontracten teruggeleverd. Er kwamen zelfs schepen voor korte tijd stil te liggen. Deze teleurstellende kentering had uiteraard een negatieve impact op de exploitatieresultaten van de JR Shipping vloot. In technisch opzicht verliep de exploitatie in grote lijnen volgens het boekje en wist de rederij de kosten goed te beheersen.

## Exploitatieresultaten containerfeeder vloot

De meeste containerfeeder schepen van JR Shipping worden sinds 2012 geëxploiteerd als 'economische eenheid' binnen een verzamelfonds, JR Fleet Fund CV. Dit fonds is het resultaat van een geslaagde herstructurering, gerealiseerd in nauwe samenspraak met investeerders en de financierende bank. In 2014 ging de betreffende bank nog eens akkoord met de opschorting van vier kwartaalaflossingen, waardoor in het licht van signalen die wezen op enig marktherstel ruimte ontstond voor de continuïteit van de elf schepen die binnen JR Fleet Fund CV operationeel zijn. In 2015 en de eerste helft van 2016 trad het langverwachte marktherstel inderdaad in. Desalniettemin werd halverwege 2016 al duidelijk dat de omzetverwachting voor het hele jaar, gebaseerd op de cijfers van het eerste halfjaar, iets achterliepen op de prognose voor 2016. Vervolgens verslechterden de marktomstandigheden aanzienlijk. Dit is extra zorgelijk vanwege het feit dat JR Fleet Fund CV sinds september 2015 weer moet voldoen aan zijn plichten jegens de bank. Met andere woorden: de kwartaalaflossingen moeten weer worden voldaan. In 2015 merkte de rederijdirectie daar het volgende over op: 'Indien de chartertarieven voldoende snel blijven herstellen, blijft er ruimte bestaan om aan de financiële verplichtingen te blijven voldoen. Maar JR Fleet Fund CV kan zich géén nieuwe tegenvallers veroorloven.'

Ondanks die bezwering, stapelden de tegenvallers zich in de tweede helft van 2016 op. Het beeld is schrijnend. Ondanks het verbeterde evenwicht in de vraag naar en de beschikbaarheid van containerfeeder capaciteit, ging het opnieuw bergafwaarts met de tarieven en kwamen sommige schepen zelfs korte tijd stil te liggen. Onze containerfeeder schepen waar nieuwe contracten voor moesten worden afgesloten, leverden gemiddeld ruim € 1.000,- bruto omzet per dag in op eerdere contracten en soms zelfs meer. Tekenend voor de situatie

is bijvoorbeeld de moeizame exploitatie van m.s. Elan. Dit containerfeeder schip van 1.008 TEU, in de vaart sinds 2005, werd tot halverwege 2016 verhuurd voor $ 8.450,- (US Dollar) bruto per dag. Na terug levering lag het schip stil van 26 juni tot 21 juli. Hierop volgde een rondreis van één week. Van begin augustus tot 25 september kende de Elan opnieuw een omzetloze periode. Hierna wist onze bevrachter, Confeeder Shipping & Chartering, met hangen en wurgen een chartercontract te realiseren tot in ieder geval augustus 2017. Het tarief viel aanzienlijk lager uit dan wat in 2015 en de eerste helft van 2016 voor m.s. Elan werd betaald, maar het schip is in ieder geval weer operationeel.

Ook voor onze containerfeeder schepen die wij onafhankelijk van JR Fleet Fund CV exploiteren, m.s. Evolution en m.s. Evidence, was de gang van zaken in 2016 zorgwekkend. Voor beide schepen gaf de rederij in 2014 met succes scheepsobligaties uit, toen de unieke kans zich voordeed om de bestaande scheepshypotheek af te kopen en daarmee een nieuwe basis te leggen onder de exploitatie. Daarbij benadrukte de rederij echter dat marktherstel essentieel was om deze herstructurering op termijn te doen slagen. Door onvoldoende herstel moesten er al vrij snel tussentijdse maatregelen worden getroffen als opschorting van de aflossingsbetalingen en verlenging van de looptijd van eind 2017 tot eind 2018.

De situatie was het meest precair voor het m.s. Evidence. Vennoten en obligatiehouders zijn daar vanaf begin 2017 ook meerdere malen over geïnformeerd. Toen begin februari 2017 vastgesteld moest worden dat er tot dat moment geen stabiel langlopend chartercontract gerealiseerd kon worden, is JR Ship Brokers & Consultants - in afstemming met de vennoten en obligatiehouders - het schip actief te koop gaan aanbieden om op die manier de verliezen voor de obligatiehouders zoveel mogelijk te beperken. Daar ging een fase van vooronderzoek aan vooraf. In februari en maart 2017 was er geen 'willing buyer' te vinden. Een nieuwe eigenaar zou namelijk wel direct ruim € 1 miljoen extra dienen te investeren om het special survey en de onderhoudsbeurt aan de bakboord hoofdmotor uit te kunnen laten voeren. Pas in april 2017 heeft zich een concrete geïnteresseerde partij gemeld waarmee gesprekken gevoerd konden worden. Die gesprekken hebben begin mei 2017 tot een definitieve koopovereenkomst van de Evidence geleid. De Evidence is uiteindelijk op 2 mei 2017 aan een nieuwe eigenaar overgedragen.

## Exploitatieresultaten multipurpose vloot

Ondanks eerdere verwachtingen dat de markt voor multipurpose schepen voldoende evenwicht en veerkracht bezat voor snel herstel na de crisis, zijn de tarieven voor deze schepen nog niet gaan stijgen. De verbetering van de vrachttarieven in 2015 viel al tegen; in 2016 liet de markt zelfs een kleine neerwaartse trend zien. De marktomstandigheden voor multipurpose schepen waren over de gehele linie erbarmelijk slecht; zo ▶▶

slecht zelfs dat twee Nederlandse rederijen het laatste duwtje richting afgrond kregen. In november 2016 werd de gerenommeerde rederijorganisatie Flinter uit Barendracht failliet verklaard; kort daarna ging de Harlinger rederij Abis Shipping, opgericht in 2007, ten onder.

Ook voor de multipurpose schepen van JR Shipping, het m.s. Esprit en Estime, was de situatie uitdagend. Tot en met 2008 lag het meerjarig gemiddelde opbrengstniveau van dit type schepen op ongeveer € 4.500,- per dag. Voor de periode vanaf oplevering van de Esprit en de Estime (zomer 2011) tot 2015 realiseerden vergelijkebare multipurpose schepen een gemiddelde omzet van ongeveer € 2.500,- tot € 3.000,- per dag. In 2015 lag de gemiddelde omzet (niet zozeer door de markt, maar voornamelijk door de lagere olieprijs sinds begin 2015) iets boven de € 3.500,- per dag en afgelopen jaar verslechterde de gemiddelde omzet weer naar een niveau van onder de € 3.000,- per dag. De omzet van de Esprit en de Estime lag weliswaar steeds lager dan wat onder 'gemiddelde marktomstandigheden' haalbaar zou moeten zijn, ten opzichte van vergelijkbare schepen in dezelfde capaciteitsklasse waren de inkomsten steeds bovengemiddeld.

De in 2016 gerealiseerde tarieven waren opnieuw ontoereikend om aan de financiële verplichtingen te blijven voldoen. Door de slechte marktomstandigheden dreigde een negatieve werkkapitaalpositie per medio 2016. In nauw samenspraak met de vennootrelaties, is de financierende bank akkoord gegaan met een reeks van aanvullende overbruggingsmaatregelen, waarmee m.s. Esprit en m.s. Estime uit de wind konden worden gehouden.

De rederij nam wel afscheid van een multipurpose schip dat zij beheerde sinds 2012. Het gaat om het m.s. Hagland Captain dat voer voor huurder en operator Hagland Bulk Shipping AS in Noorwegen. Op verzoek van de charteraar zijn onderhandelingen gestart over een mogelijke aankoop van het schip. Dit resulteerde in een verkooptransactie, waarbij meer is betaald dan in 2016 gebruikelijk was voor vergelijkbare tweedehands schepen in een weerbarstige markt waarin de restwaarde van multipurpose schepen dramatisch is afgenomen.

## Exploitatieresultaten offshore service schepen

Tegen alle marktlogica en verwachtingen in was 2016 ook voor onze SeaZip service schepen een slecht jaar. Eind 2015 viel de gebruikelijke 'winterpauze' vroeger in. Dit was echter geen reden tot bezorgdheid, want de oorzaak was helder: er werd in 2015 een groot aantal windturbineparken min of meer gelijktijdig opgeleverd en in gebruik genomen.

In 2016 moest geconcludeerd worden dat de activiteiten op de Noord-Europese markt voor offshore service schepen ook na de winter achterbleven bij de verwachtingen op basis van concreet geplande ontwikkel- en aanlegwerkzaamheden. In totaal is, zo bleek aan het einde van het boekjaar, circa 30% van de in Noord-Europa beschikbare capaciteit ingezet. De SeaZip service schepen presteerden iets beter, onder meer dankzij de lengte van de schepen en de interesse vanuit de olie- en gasindustrie, maar dat neemt niet weg dat de gemiddelde omzet van alle schepen in 2016 veel lager uitviel dan oorspronkelijk begroot. Wat hiervan de oorzaak was, liet zich aanvankelijk slecht duiden. Uiteindelijk bleek dat de uitvoering van een groot aantal projecten is verschoven naar 2017 en dat het vooronderzoek voor enkele projecten langer heeft geduurd dan gepland.

Het exploitatieverloop van de individuele SeaZip offshore service schepen, die in 2015 zijn ondergebracht in een resultatenpool, was buitengewoon grillig. Voor SeaZip 1 t/m 4 was 2016 een jaar van voornamelijk kortlopende verhuurcontracten. SeaZip 5 en 6, in de vaart sinds april 2016, kenden ook een grillig omzetverloop. Voor SeaZip 6 kon in de zomer een goed contract worden gerealiseerd met World Marine Offshore, waardoor dit service schip van augustus 2016 tot begin 2017 doorlopend omzet genereerde.

Dit neemt niet weg dat de gemiddelde omzet per schip beduidend lager uitviel dan begroot. Dit betekent onder meer dat de rederij de in 2015 verstrekte garantievergoeding aan de CV's heeft moeten effectueren, ten koste van haar managementvergoeding. Om te voorkomen dat er op korte termijn sprake zou zijn van negatieve werkkapitaalposities, konden goede afspraken worden gemaakt met de scheepsfinancier en de rederijgroep zelf, puur ter overbrugging van dit atypische tussenjaar. Voor 2017 zijn intussen nieuwe, meer behoudende,

begrotingsuitgangspunten opgesteld. Gezien het ambitieuze aantal geplande offshore windprojecten, ligt een inhaalslag in 2017 in de lijn der verwachtingen. De rederij gelooft onverkort in de potentie van de markt voor wind van zee. Zie ook hoofdstuk 6, Vooruitblik.

## Kostenontwikkelingen

Voor de meeste schepen binnen de JR Shipping vloot geldt dat de exploitatiekosten binnen de grenzen bleven van de begrotingsuitgangspunten voor 2016. Bij een enkel schip werd de rederij met hogere kosten geconfronteerd als gevolg van onvoorziene schades. In algemene zin deden zich geen opmerkelijke kostenstijgingen voor. De nieuwe brandstofregeling die in 2015 in werking is getreden voor zogeheten ECA gebieden (*Emission Controlled Areas*), die schepen dwingt te varen op duurdere 'Marine Gas Olie', is nauwelijks van invloed geweest op de kostenontwikkeling in 2016. Dit is te danken aan het nog steeds lage niveau van de olieprijzen. Wat de komende jaren zeker wel van invloed gaat zijn, is het ballastwaterverdrag. In september 2016 heeft de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) bevestigt dat dit verdrag begin september 2017 in werking treedt. Vrijwel alle scheepseigenaren krijgen vanaf dan vijf jaar de tijd om hun schepen uit te rusten met een *Ballast Water Treatment System* (BWTS). Per uiterlijk 2022 moeten alle containerfeeder en multipurpose schepen van JR Shipping van een dergelijk systeem zijn voorzien. Er is nog geen keuze gemaakt voor een systeem, maar in 2016 hebben de technische dienst en de afdeling *Quality, Health, Safety and Environment* (QHSE) hun onderzoek naar de meeste geschikte systemen voortgezet. Wat de eventuele consequenties voor de internationale scheepvaart gaan zijn van de klimaattop in Parijs, is nog niet te overzien, zeker nu sommige voornemens als gevolg van verschuivingen op het politieke wereldtoneel op losse schroeven dreigen te komen staan.

## Bemanningskosten

JR Shipping weet de al jaren achtereen toenemende bemanningskosten beheersbaar te houden door een koerswijziging in het beleid voor maritiem personeel. Voor de crisis was het streven van de rederij erop gericht haar schepen zoveel mogelijk te bemannen met Nederlandse officieren. Gezien het feit dat de gages voor Nederlandse zeevarenden per traditie hoger liggen dan die van hun niet-Nederlandse collega's, is JR Shipping er vanaf 2009 toe overgegaan stapsgewijs meer niet-Nederlandse officieren en gezellen in te huren voor haar vloot. Hiermee konden de kosten in toom worden gehouden. In 2015 deed zich een lichte kostenstijging in de loonsfeer voor als gevolg van de dollarkoers. Deze stijging zette niet door. In 2016 lagen de bemanningskosten in lijn met die van 2015.

## Inkoop- en smeeroliekosten

De afdeling Purchasing & Logistics slaagt er al meerdere jaren op rij in de inkoopkosten op hetzelfde niveau te houden. Er wordt permanent onderzocht of er extra besparingen te realiseren zijn, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit. Mede door de optimalisatie van de samenwerking met de collega's van de technische dienst, slaagt de afdeling erin om onderdelen en materialen die nodig zijn voor onderhoud-, reparatie en engineeringswerkzaamheden in de juiste hoeveelheid, op de juiste plaats, met de juiste kwaliteit, op het juiste moment in te kopen en beschikbaar te stellen. Deze werkwijze is in 2016 gecontinueerd.

Veel rederijbedrijven laten de levensmiddelen aan boord van schepen volledig verzorgen door cateraars. De schepen van JR Shipping hebben zelf de regie. De bestellingen worden in eigen beheer gedaan. Dit levert naast aantoonbare besparingen op de post 'proviand' en 'scheepsbehoeften' ook flexibiliteit en vrijheid van bestellen aan boord op. Er zijn belangrijke kostenbesparingen gerealiseerd met de automatisering van de bestelprocedures. De grootste 'winst' zit echter in het bewustzijn van de bemanningsleden. Collega's van de afdeling *Purchasing & Logistics* leggen periodiek bezoeken af aan de schepen om de inkoopprocessen te analyseren en daar waar nodig procedures verder te verbeteren.

Zijn er op financieel vlak geen noemenswaardige besparingen te realiseren, dan worden toeleveranciers waarmee 'overall service contracts' zijn afgesloten, uitgedaagd om voor hetzelfde geld meer kwaliteit te leveren en aantoonbaar te zorgen voor toegevoegde waarde. Kanttekening daarbij is dat de leveranciers en dienstverleners voor de maritieme wereld uiteraard ook veel last hebben van de aanhoudende crisisomstandigheden. Onder andere door de vele persoonlijke contactmomenten, monitoren de collega's van de afdeling zorgvuldig welke ontwikkelingen er plaatsvinden bij dienstverleners en leveranciers.

Ondanks dat het wereldwijde prijsniveau van ruwe olie sinds eind 2014 enorm is gedaald, bleef het prijsniveau van scheepvaart gerelateerde smeerolieproducten in 2016 opnieuw vrijwel gelijk. Dit heeft twee redenen: de prijs van smeerolie is niet direct gekoppeld aan die van ruwe olie - het is een andere markt met andere spelers - én de prijs van smeerolie wordt voor een groot deel bepaald door de additieven. Het prijsniveau voor 2017 laat zich nog niet voorspellen.

## Verzekeringskosten

Schades aan schepen zijn, onder aftrek van de eigen risicobedragen, gedekt door middel van een *hull & machinery* verzekering. Het risico dat een schip door schade tijdens een verhuurperiode tijdelijk niet kan varen en daardoor geen inkomsten kan genereren is beperkt door middel van een loss off hire verzekering die het verlies van opbrengsten onder bepaalde voorwaarden gedurende een beperkte periode dekt.

In 2016 heeft de rederijgroep een aantal onverwachte schadegevallen moeten declareren. Bovendien is het totaal aantal off hire dagen als gevolg hiervan hoger uitgevallen dan gemiddeld. Verzekeraars hebben daardoor verlies geleden op de vloot van JR Shipping. Hierdoor was het bij het verlengen van de lopende verzekeringscontracten, nadat de premies vorig jaar nog verlaagd konden worden, uitermate lastig om de premies niet te laten stijgen. Het is niettemin gelukt om de premies op hetzelfde lage niveau te houden, wat het hoogst haalbare was. Om de zekerheid voor de komende periode te laten toenemen, hebben we een contract afgesloten voor de duur van 18 maanden, in plaats van de gebruikelijke 12 maanden.

Schade aan lading, milieu verontreiniging en gevolgen van ziekte, invaliditeit of overlijden van bemanningsleden zijn, met uitzondering van eigen risico, gedekt door een protection & indemnity verzekering. Door de permanente focus op veiligheid en leefbaarheid aan boord van de schepen is de rederij erin geslaagd om het aantal declaraties bij deze verzekering tot het minimum te beperken. Door goed inzicht in de premieniveaus van andere aanbieders, konden scherpe onderhandelingen worden gevoerd, die voor 2016 resulteerden in een premiereductie van 17,5%, zonder dat dit ten koste is gegaan van de verzekeringsvoorwaarden. Daarnaast is bedongen dat de verzekeraar de premie met 7,5% extra verlaagt als de rederijgroep er in 2017 in slaagt om het aantal declaraties op hetzelfde lage niveau te houden. Om meer zekerheid in te bouwen, is dit contract afgesloten voor de duur van 24 maanden.

## Survey- en onderhoudskosten

Om schepen op een veilige en adequate manier te blijven exploiteren, zijn periodieke onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk. De scheepvaartindustrie onderscheidt de 'intermediate survey' (kleine beurt), en de 'special survey' (grote beurt) aan het schip en een periodieke onderhoudsbeurt aan de hoofdmotor.

Als in ieder boekjaar zijn ook in 2016 diverse noodzakelijke en vereiste onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Hier hebben zich geen afwijkende kostenontwikkelingen in voorgedaan. Wel nemen kosten toe als gevolg van meerwerk, veroorzaakt door onvoorziene defecten die tijdens de surveys tevoorschijn komen en uiteraard verholpen moeten worden. De toename van dergelijke onvoorziene extra onderhouds- en reparatiekosten heeft te maken met de toenemende leeftijd van de schepen. Dit is niet de enige oorzaak. In de crisisjaren is onderhoud vaak tot een minimum beperkt om de precaire werkkapitaalpositie van de schepen te ontzien. Daar betalen we nu de tol voor. Ook in 2016 is secundair onderhoud – onderhoud dat niet vereist is voor de certificering – tot een minimum beperkt om de kosten beheersbaar te houden.

## In hoofdlijnen

- Na relatief goede exploitatieresultaten in 2015, noteerden de containerfeeder schepen van JR Shipping in 2016 teleurstellende omzetten als gevolg van de 'vierde dip' die zich in de tweede helft van het boekjaar manifesteerde. Voor alle schepen geldt dat marktherstel in 2017 een absolute en urgente vereiste is om niet opnieuw in een negatieve werkkapitaalpositie terecht te komen. Dit geldt ook voor de schepen die als economische eenheid worden geëxploiteerd binnen JR Fleet Fund CV.
- De multipurpose schepen Esprit en Estime realiseerden net als afgelopen jaren teleurstellende omzetten. Met de financierende bank en de aandeelhouders in de Esprit en Estime NV's zijn nieuwe overbruggende maatregelen getroffen om de continuïteit te borgen in afwachting van marktverbetering.
- De schepen van de SeaZip offshore service vloot hebben tegen alle verwachtingen in teleurstellende omzetten gegenereerd. In Noord-Europa is in 2016 hooguit 30% van de beschikbare capaciteit aan service schepen ingezet. Het inzetniveau van de SeaZip schepen lag iets hoger. Bij het lage vraagniveau van 2016 blijken de SeaZip schepen dankzij hun lengte en stabiliteit een voorsprong te hebben op de concurrentie. Bovendien wist SeaZip werk te genereren binnen de offshore olie- en gasindustrie. Een en ander neemt niet weg dat de verdiensten in 2016 zwaar tegenvielen. Aan investeerders konden geen uitkeringen worden voldaan en met de financierende bank moesten tijdelijke afspraken worden gemaakt. De rederij zelf zag af van haar managementvergoeding, wat ten koste ging van de resultaten van de rederijgroep als geheel. Daarnaast heeft de rederijgroep werkkapitaal leningen aan de SeaZip schepen verleend. Dit gebeurde in het kader van eerdere garantietoezeggingen aan investeerders. De markt ziet 2016 als 'tussenjaar' en verwacht meer activiteiten en betere perspectieven in 2017.
- In technisch opzicht heeft de vloot van JR Shipping en SeaZip goed gepresteerd. De dienstverlening aan de diverse klantgroepen verliep in 2016 naar wens, dankzij de permanente focus van de bemanningsleden op kwaliteit en veiligheid.
- De rederij wist in 2016 met de exploitatiekosten met vrijwel alle schepen binnen de begrotingsuitgangspunten te blijven. In de kostensfeer deden zich in het boekjaar geen noemenswaardige ontwikkelingen voor. De rederij blijft alert op maatregelen in de sfeer van kostenefficiency, zonder in te leveren aan kwaliteit.

**Exploitatieverloop containerfeeder schepen in €**

| | Capaciteit | Omzet | | Operationele kosten | |
|---|---|---|---|---|---|
| | TEU | Begroting 2016 | Resultaat 2016 | Begroting 2016 | Resultaat 2016 |
| Enforcer | 750 | 2.022.287 | 1.956.650 | 1.788.397 | 1.762.421 |
| Encounter | 750 | 2.017.916 | 2.040.744 | 1.939.597 | 1.862.140 |
| Energizer | 750 | 2.001.470 | 1.795.137 | 1.456.697 | 1.400.924 |
| Endeavor | 750 | 2.020.568 | 2.024.894 | 1.546.747 | 1.639.601 |
| Endurance | 750 | 2.098.657 | 2.011.151 | 1.289.897 | 1.196.484 |
| Ensemble | 750 | 2.087.663 | 1.915.743 | 1.275.855 | 1.263.634 |
| Elan | 1.008 | 2.829.549 | 1.777.731 | 1.350.931 | 1.274.382 |
| Elite | 1.008 | 2.831.083 | 2.552.691 | 1.370.056 | 1.349.545 |
| Evolution | 1.050 | 2.608.264 | 2.311.578 | 2.375.726 | 2.208.980 |
| Evidence | 1.050 | 2.510.485 | 2.590.991 | 1.618.376 | 1.643.884 |
| Elysee | 1.400 | 4.047.768 | 3.930.773 | 1.552.987 | 1.540.496 |
| Emotion | 1.440 | 3.877.692 | 3.538.821 | 1.985.263 | 1.865.267 |
| Empire | 1.440 | 4.003.728 | 3.708.012 | 1.636.013 | 1.466.986 |

**Exploitatieverloop multipurpose schepen in €**

| | Capaciteit | Omzet | | Operationele kosten | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ton | Begroting 2016 | Resultaat 2016 | Begroting 2016 | Resultaat 2016 |
| Esprit | 4925 | 1.263.128 | 1.109.940 | 1.098.286 | 963.308 |
| Estime | 4925 | 1.249.198 | 1.045.032 | 1.109.286 | 1.009.741 |
| Hagland Chief | 4687 | 1.888.261 | 1.835.847 | 1.485.269 | 1.344.040 |

*Bron: JR Shipping*

CHINA S
CHINA S
CMA CGM
CMA CGM
CMA CGM
UASC
CMA CGM
EMOTION

CMA CGM

# 4 FONDSBEHEER EN EMISSIES

Het stond al aangekondigd in de vooruitblik op 2016 in het jaarverslag van de rederijgroep over 2015: de nieuwe uitgifte van JR Shipping Obligaties. JR Ship Investments, verantwoordelijk voor fondsbeheer en emissies, ging begin 2016 direct met deze uitdaging aan de slag, zodat er weinig tijd was om terug te blikken op de plaatsing van participaties in de offshore service schepen SeaZip 5 en 6. Eind maart waren alle beschikbare obligaties geplaatst, waarmee het streefbedrag van € 2.490.000,- is gerealiseerd. Gezien de teleurstellende marktomstandigheden van 2016 initieerde JR Ship Investments verder geen projecten. Bestudering van diverse *opportunity investments* resulteerde in 2016 nog niet tot concrete actie.

JR Ship Investments slaagde er al eerder in het vertrouwen te winnen van investeerders voor obligatieleningen. In 2011 schreef JR Ship Investments de eerste obligatielening uit, bedoeld voor vloot ondersteunende maatregelen in het licht van de crisis die op dat moment zijn dieptepunt achter de rug leek te hebben. In 2013 werd een tweede obligatielening geplaatst, waarmee een bedrag van ruim € 1,7 miljoen werd opgehaald, bedoeld als extra ondernemingskapitaal ter ondersteuning van nieuwe activiteiten. Obligatiehouders hebben hun jaarlijkse rentevergoedingen van 8% steeds stipt en consistent ontvangen, waarmee de investering in JR Shipping Obligaties uitermate rendabel is gebleken. De obligatielening van 2011 kon eind 2015 zelfs vervroegd worden afgelost. Dit was mede te danken aan de goede resultaten die in 2015 door nieuwe marktactiviteiten konden worden geboekt. Mede dankzij het extra ondernemingskapitaal wist JR Shipping in 2015 de management- en herstructureringsopdracht voor de zes River-schepen in de wacht te slepen.

Om voldoende slagvaardig te zijn om meer van deze opdrachten naar zich toe te trekken - management- en herstructureringsprojecten die samenhangen met de transitiefase waarin de scheepvaartindustrie als gevolg van de crisis verkeert – besloot de rederijgroep begin 2016 tot het uitschrijven van een nieuwe obligatielening. Bij mogelijk nieuw projecten is het namelijk vaak noodzakelijk om financieel in de (her)financiering te participeren. Bovendien vergen de vaak gecompliceerde projecten grote investeringen in tijd en expertise, zonder enige zekerheid op gunning. Los van de projectenmarkt blijft de rederij bovendien alert op zogeheten *opportunity investments* en samenwerkingskansen die alleen verzilverd kunnen worden met voldoende geld in kas.

## Uitgifte JR Shipping Obligaties

Begin 2016 is JR Ship Investments begonnen met de structurering van de nieuw uit te schrijven obligatielening. Er is een streefbedrag vastgesteld van € 2.490.000,-. Besloten is om hiervoor 249 JR Shipping Obligaties beschikbaar te stellen met een nominale waarde van € 10.000,- tegen een jaarrente van 7%. De intentie van JR Ship Investments was om de nieuwe obligatielening vooreerst met name onder de aandacht te brengen van bestaande vennootrelaties om marketing- en campagnekosten zodoende tot een minimum te beperken. Alle vennootrelaties van JR Shipping hebben begin 2016 een vooraankondiging ontvangen in de vorm van een brochure waarin de kenmerken van de obligatielening beknopt stonden weergegeven.

Het voor investeerders belangrijkste kenmerk was uiteraard de rentevergoeding van 7%. De lening kent een looptijd van zeven jaar, met 100% restitutie van de inleg bij het einde van de looptijd. Hierop is een zekerheidsgarantie gegeven van de AS Shipping Group BV, de holdingmaatschappij van de rederijorganisatie. De bestedingsdoelen van de obligatielening waren helder verwoord:

- Financiering van opportunity aankopen van schepen
- Het aantrekken van winstgevende dienstverlening voor schepen van derden
- Uitvoering van en participatie in herstructureringsprojecten
- Investeringen in marktonderzoek en projectontwikkeling
- Financiering van (gedeeltelijke) bedrijfsovernames, fusies en/of andere vormen van 'krachtenbundeling' binnen de scheepvaartindustrie

De belangstelling voor de JR Shipping Obligaties was groot. Marketinginspanningen konden daardoor tot een minimum beperkt blijven. De obligaties werden met name onder bestaande vennootrelaties geplaatst, waaruit een enorm vertrouwen in het rederijbeleid spreekt, ondanks een reeks van jaren met teleurstellende ontwikkelingen voor investeerders. De emissie kon eind maart al met succes worden afgesloten, wat eerder was dan de voorziene sluitingsdatum van 22 april. De eerste rentebetalingen hebben in december 2016 plaatsgevonden.

## Fondsbeheer

Buiten haar reguliere activiteiten als fondsbeheerder, waaronder de communicatie met investeerders en het opstellen van halfjaar- en jaarcijfers, heeft JR Ship Investments in de tweede helft van 2016 een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van uiteenlopende afspraken die moesten voorkomen dat de werkkapitaalpositie van bepaalde CV's te zeer zou verslechteren. Op diverse fronten is intensief onderhandeld met financieringspartijen en er heeft een aantal bijzondere aandeelhoudersvergaderingen plaatsgevonden om onderhandelingsresultaten met investeerders af te stemmen en – bij consensus – af te hameren. Die noodzakelijke consensus werd in alle voorkomende situaties bereikt en altijd in een constructieve sfeer.

## M.s. Hagland Captain Scheepvaartbedrijf NV

Voor investeerders in het m.s. Hagland Captain wist JR Ship Investments naar een oplossing toe te werken die voor aandeelhouders resulteerde in een bescheiden einduitkering als extra op het reeds genoten fiscale voordeel van deelname aan het m.s. Hagland Captain project. Het dilemma was gelegen in het feit dat de gesloten charterovereenkomst voor Hagland Captain, waarvoor JR Shipping een langlopend managementcontract heeft, al enige tijd te duur was voor de charteraar, Hagland Bulk Shipping AS. Verlenging van het contract was om deze reden minder voor de hand liggend, evenmin als terug levering van het schip, gezien de consequenties die daar aan vastzaten. Derhalve bracht de Noorse Hagland Group een bod op het schip uit. Na wederzijds loven en bieden is een zeer correct verkoopbedrag overeengekomen. JR Ship Investments is vervolgens met de investeerders in de Hagland Captain in gesprek gegaan om te informeren of een ▶▶

eventuele verkoop op instemming zou kunnen rekenen. Dit was, na afweging van alle andere opties, het geval. Ook de bestuurder heeft 'voor' gestemd, omdat het bod aanzienlijk hoger lag dan wat de markt in 2016 gemiddeld betaalde voor vergelijkbare tweedehands multipurpose schepen. De verkooptransactie kon in 2016 met succes worden geëffectueerd, waarna JR Ship Investments direct begonnen is met de afronding van de formaliteiten met betrekking tot de NV.

## M.s. Esprit en Estime Scheepvaartbedrijf NV

Het niveau van de vrachttarieven voor multipurpose schepen lag ook in 2016 zo'n 30% onder het jaargemiddelde van voor de crisis. In de tweede helft van 2016 verslechterden de marktomstandigheden zelfs opnieuw. Hoewel het m.s. Esprit en m.s. Estime, in de vaart sinds 2011, iets beter presteren dan vergelijkbare schepen in dit segment, wat ook in 2016 het geval was, zijn de verdiensten ontoereikend om steeds aan alle aflossingsverplichtingen te voldoen. De rederijgroep is hierover continue in dialoog gebleven met de financierende bank die zich uiteindelijk onder aanvullende voorwaarden bereid toonde tot opschorting van de aflossingsverplichtingen. Na diverse onderhandelingsronden heeft JR Ship Investments de voorstellen van de bank gedeeld met de investeerders in de Esprit en Estime NV's, wat ondanks een overheersend gevoel van teleurstelling heeft geresulteerd in een oplossing waarmee de continuïteit van de NV's vooreerst verzekerd is. Dit neemt niet weg dat marktherstel cruciaal blijft.

## CV's offshore service schepen

Gedurende 2016 werd het steeds duidelijker dat de activiteiten voor de Noord-Europese service schepen markt achterbleven bij de oorspronkelijke verwachtingen voor het afgelopen boekjaar. De enige schrale troost was dat zelfs de analisten aanvankelijk in het duister tastten voor wat betreft de oorzaken van de plotselinge afname van activiteiten. Gezien de te realiseren windturbineparken die concreet voor 2016 op de agenda stonden – in totaal dertien parken, uit te voeren door verschillende projectontwikkelaars – had een toename van de activiteiten eerder voor de hand gelegen. Halverwege 2016 maakte onderzoek binnen de industrie duidelijk dat veel projectontwikkelaars besloten hun activiteiten te verschuiven naar 2017 met het oog op een lager niveau van de realisatiekosten waarop gespeculeerd wordt. Ook bleek voor een aantal parken de onderzoeksperiode langer te duren dan gepland.

Er staat dus heel veel werk op stapel, wat niet wegneemt dat de exploitatieresultaten voor alle SeaZip schepen die begin 2015 zijn ondergebracht in een resultatenpool erbarmelijk waren en niet leiden tot de geprognosticeerde tussentijdse winstuitkeringen aan investeerders. Met deze teleurstellende boodschap moest JR Ship Investments haar investeerdersrelaties in de ogen zien. JR Ship Investments wist en weet zich echter gesteund door een onwankelbaar geloof in de groeipotentie van de markt voor offshore service schepen. Dat geloof werd in 2016 meerdere malen onderstreept door zeer positieve berichten over de wijze waarop de Noord-Europese windindustrie zich blijft ontwikkelen. In Nederland sprak minister Henk Kamp van Economische Zaken in het najaar van 2016 zelfs van een 'historische doorbraak in de offshore windenergie', nadat Shell een tender voor de aanleg van grootschalig windturbinepark won op een 'prijsniveau dat kan concurreren met wind van land'. Deze optimistische signalen en de afspraken die zijn gemaakt om het windmolenarsenaal op korte termijn uit te breiden met een capaciteit van 24,2 GW en op langere termijn met nog eens meer dan 65 GW, doen niets af aan de teleurstellende praktijk van 2016. Om de werkkapitaalpositie van de SeaZip CV's te ontzien, zag de rederijgroep af van haar managementvergoeding over 2016, als toegezegd vanuit het vaste geloof in de marktperspectieven, en werden met de financierende partij goede afspraken gemaakt. Daarnaast heeft de rederijgroep werkkapitaal leningen aan de SeaZip schepen verleend. Door de ruimte die daarmee is ontstaan, zal een snelle inhaalslag mogelijk zijn. Er is begripvol gereageerd op de nieuwsbrieven die JR Ship Investments in 2016 heeft toegezonden om de ontwikkelingen met vennootrelaties te delen. Er heerst teleurstelling over de exploitatieresultaten in 2016, maar men heeft waardering voor de wijze waarop de rederij met de situatie omgaat. Bovendien, niet alleen bij de rederij, ook bij het leeuwendeel van de investeerders bleek het vertrouwen in de industrie die zich toelegt op aanleg, exploitatie en onderhoud van windturbineparken op zee ondanks het zeer teleurstellende 'tussenjaar' 2016 onaangetast en onaantastbaar.

## In grote lijnen

- Na succesvolle afronding van alle formaliteiten rond de vervroegde aflossing van de JR Shipping Obligatielening van 2011, is JR Ship Investments begin 2016 begonnen met de voorbereidingen van een een nieuwe obligatielening.
- Het streefbedrag voor de JR Shipping Obligatielening bedroeg € 2.490.000,-, bedoeld als extra investeringskapitaal voor onder meer opportunity aankopen, het aantrekken van managementopdrachten, uitvoering van en participatie in herstructureringsprojecten en andere vormen van *new business.*
- Begin 2016 stelde JR Shipping na een eerste aankondiging 249 JR Shipping Obligaties met een nominale waarde van € 10.000,- en een looptijd van 7 jaar beschikbaar tegen een jaarlijkse rente van 7%.
- De interesse voor de JR Shipping Obligaties 2016 was groot en de emissie kon ruim voor de voorgenomen sluitingsdatum succesvol worden afgerond.
- Naast haar reguliere activiteiten als fondsbeheerder, heeft JR Ship Investments zich ingezet voor de hoogst haalbare resultaten voor investeerders bij de verkooptransactie van m.s. Hagland Captain en voor aanvullende overbruggingsmaatregelen voor m.s. Esprit en m.s. Estime.
- JR Ship Investments heeft investeerders in de SeaZip service schepen steeds tussentijds geïnformeerd over het teleurstellende 'tussenjaar' 2016 en noodzakelijke maatregelen om de werkkapitaalposities van de CV's niet in gevaar te brengen. Dit gebeurde met open vizier en vanuit de overtuiging dat de markt voor offshore service schepen voor de komende jaren voldoende potentie bezit voor een snelle inhaalslag. JR Ship Investments kon goede accurate maatregelen presenteren die de investeerdersbelangen dienen. Investeerders hebben begripvol gereageerd en hun vertrouwen in de rederij bevestigd.

# 5 ORGANISATIE EN BEDRIJFSVOERING

Directie en medewerkers van rederijgroep JR Shipping droegen in 2016 vanuit de diverse disciplines en verantwoordelijkheden bij aan de continuïteit van de verschillende dienstverleningsprocessen, die één doel dienen: excellente prestaties op zee. Dat is immers het bestaansrecht van onze onderneming. Dat doel bereiken, is in deze tijden van aanhoudende onzekerheid bij lange na niet vanzelfsprekend. Waar het nieuwe tariefverval in 2016 voor diverse collega-rederijen het definitieve slot inluidde, zijn wij er mede dankzij het vertrouwen van klanten, banken en vennootrelaties in geslaagd de continuïteit te waarborgen. Tegelijkertijd investeerde de groep veel energie en expertise in nieuwe projectmogelijkheden, wat zich in 2016 slechts mondjesmaat uitbetaalde. Bij het huidige marktklimaat is succes een kwestie van de lange adem.

In 2015 resulteerde onze betrokkenheid bij een management- en herstructureringsproject in een belangrijke impuls voor de gehele rederijgroep. Ook aan dat project, ons uiteindelijk gegund door een vooraanstaande Duitse scheepsfinancier, ging een fase van intensieve studies en onderhandelingen vooraf. Het besluit van de bank om de verantwoordelijkheid over zes containerfeeder schepen – de zogeheten River-schepen – aan JR Shipping toe te vertrouwen, viel terug te voeren op de reputatie van ons allround scheepsmanagement en op de ervaring met de herstructurering ten behoeve van eigen schepen in de vorm van JR Fleet Fund CV, waarbij de permanente dialoog met en het vertrouwen van onze investeerders cruciaal waren. Dankzij de opdracht, die eind 2015 afliep met de overdracht van de schepen aan een nieuwe eigenaar, konden wij dat boekjaar met relatief gezonde cijfers afsluiten. Het spreekt voor zich dat de vervolgens teleurstellende exploitatieresultaten van 2016 hun impact op de balans hebben gehad.

Wat verder geholpen heeft, is de geslaagde uitgifte van JR Shipping Obligaties, begin 2016, nadat een eerdere obligatielening vervroegd kon worden afgelost. Met de nieuwe obligatielening konden we ons werkkapitaal voor de komende jaren aanvullen met € 2.490.000,-. Dit extra kapitaal is gereserveerd voor activiteiten die moeten resulteren in 'new business', met de nadruk op kansen die voortvloeien uit de transitiefase waarin de scheepvaartindustrie verkeert. Dankzij de gecreëerde financiële ruimte, konden we in 2016 op verschillende fronten activiteiten ondernemen om nieuwe managementprojecten naar ons toe te trekken. Dat leidde tot succes met de managementopdracht voor m.s. Espero, dat sinds oktober 2016 onder onze verantwoordelijkheid vaart. Voor andere projecten zijn we nog steeds serieus in beeld, maar de situatie waarin schepen en eigenaren zich als gevolg van de jarenlange crisis bevinden is vaak zo gecompliceerd en 'marktpolitiek gevoelig' dat besluitvormingsprocessen traag en onvoorspelbaar verlopen. Zoals gezegd in de inleiding: bij het huidige marktklimaat is succes een kwestie van de lange adem. JR Shipping heeft die lange adem en gaat in 2017 op het ingeslagen pad voort.

Het genereren van 'new business' is cruciaal om het fundament onder onze rederijgroep te verstevigen, maar, zoals gezegd, de continuïteit, kwaliteit en veiligheid van onze prestaties op zee – onze core business – staat centraal. Daar is de focus van al onze bedrijfsonderdelen op gericht, met JR Ship Management, verantwoordelijk voor commercieel en operationeel beheer van onze schepen als spil. Voor alle bedrijfsonderdelen geldt dat kostenbeheersing en –reductie één van de belangrijkste prioriteiten blijft, al moet gesteld worden dat de bodem wat dat betreft in de achterliggende jaren wel is bereikt. Anno 2016 is JR Shipping een efficiënt en kosteneffectief rederijbedrijf dat zich door de aanhoudende onzekerheid niet van de wijs laat brengen en geen concessies doet aan haar professionele en maatschappelijke normen en waarden.

Onze rederijgroep, aangestuurd door J.R. Arends en S.D. Schakelaar, beiden directeur/eigenaar, bestaat uit de hieronder kort beschreven werkmaatschappijen.

## JR Ship Management

Allround scheepsmanagement, bestaande uit commercieel management, nautisch/technisch management, verzekeringszaken, (technische) inkoop, automatisering, financieel beheer en kwaliteitsbeheer. Gecertificeerd voor International Ship & Port Facility Security (ISPS) en International Safety Management (ISM).

## JR Ship Crew en SeaZip Crew

Werving, selectie van zeevarenden en werkgeverschap op schepen van JR Shipping en SeaZip Offshore Service. Staat voor informele, open werksfeer, gerichte loopbaanontwikkeling, collegialiteit en betrokkenheid, en beschouwt de kwaliteit van de bemanning als bepalend voor een efficiënte en veilige operatie op zee.

## Confeeder Shipping & Chartering

Ervaren bevrachtingspecialist die zich primair richt op de chartermarkt voor containerfeeder schepen en daarnaast op de markt voor multipurpose schepen. Beschikt over veel marktexpertise en zet zich in voor duurzame klantrelaties.

## JR Ship Investments

Fondsbeheer en emissies voor de JR Shipping groep en voor derden. Initieert realistische projecten en zet zich in voor maximale transparantie in de informatievoorziening en de communicatie met investeerders. Is tijdens projecten en na de realisatie van emissies nauw betrokken bij de belangen van investeerders.

## JR Ship Brokers & Consultants

Ondersteuning bij de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten en bij de aan- en verkoop van bestaande zeeschepen. Levert daarnaast consultancydiensten aan uiteenlopende spelers in de maritieme industrie.

## JR Ship Cruise

Biedt passagiersreizen aan op schepen van JR Shipping, met geheel Noordwest-Europa als vaargebied.

## SeaZip Offshore Service

Richt zich op de exploitatie van service- en accommodatieschepen en allround maritieme serviceconcepten ten behoeve van offshore windparken.

## Onze werkmaatschappijen

Iedere werkmaatschappij werkt vanuit zijn eigen taakstelling en verantwoordelijkheid aan de ultieme missie van JR Shipping: excellente prestaties op zee onder veilige werkzaamheden. Dit is in het belang van alle stake-holders: klanten, toeleveranciers, medewerkers en – last but not least – investeerders. Dat de geleverde prestaties momenteel nauwelijks ten goede komen aan oorspronkelijke investeerdersdoelen, is een permanente zorg voor onze rederijgroep; het is een teleurstellende realiteit waarvan iedereen die zich voor onze rederij inzet ten zeerste bewust is. Dit neemt niet weg dat de motivatie onder onze loyale medewerkers ongekend hoog is. Dat 2016 opnieuw teleurstellend verliep, doet daar niets aan af. Het geloof in herstel van de scheepvaartindustrie en in de bijzondere rol die onze rederijgroep daarin voor haar rekening neemt, blijft de motor die alle werkzaamheden aandrijft.

In de personele bezetting van onze walorganisatie (circa 35 medewerkers) deden zich in 2016 geen noemenswaardige mutaties voor. Ook was er op werkmaatschappijniveau geen sprake van koerswijzigingen. De personele bezetting en de expertise die individuele medewerkers inbrengen, waren in 2016 in goed evenwicht met de verantwoordelijkheden voor taken en processen die samenhangen met de veilige exploitatie van een vloot die per eind 2016 bestaat uit 14 containerfeeder schepen, 4 multipurpose schepen, 6 offshore service schepen en de clipper Stad Amsterdam.

Hieronder volgt een beknopt verslag per werkmaatschappij.

## JR Ship Management

De specialisten van JR Ship Management die verantwoordelijk zijn voor management- en kwaliteitsprocessen in relatie tot quality, health, safety en environment (QHSE), hebben in 2016 opnieuw aantoonbare prestaties neergezet. De afdeling focust permanent op de veiligheid, leefbaarheid en het milieubewustzijn aan boord van onze schepen, bedoeld om de kwaliteit van de dienstverlening aan onze afnemers te borgen.

In januari 2015 trad een nieuwe brandstofregelgeving in werking, wat de nodige aandacht heeft gevergd. Voor schepen die in de zogeheten ECA gebieden varen (*Emission Controlled Areas*), geldt een gelimiteerde uitstoot van 0,1% zwavel. Dit houdt in dat ze moeten varen op 'Marine Gas Olie' in plaats van 'Zware Stook Olie'. De minder vervuilende olie is duurder, maar door de lage brandstofprijzen is de impact hierop voor de charteraars die verantwoordelijk zijn voor de brandstofkosten minimaal. In 2015 zijn al onze schepen aan de nieuwe brandstofregels aangepast, wat in technische zin geen problemen heeft opgeleverd.

Ook voor het schip m.s. Espero waarover het scheepsmanagement door haar eigenaar aan JR Ship Management is uitbesteed, kon een uitstekende performance worden gewaarborgd.

In de sterk veranderende markt waarop JR Shipping opereert, ligt de focus op een duurzame, flexibele organisatie die alle vereiste expertise bezit om in uiteenlopende marktsegmenten hoge prestaties neer te zetten, zoals op dit moment op de short sea shipping markt en de markt voor offshore service schepen. Door de technische en innovatieve ontwikkelingen in scheepvaartechnieken op de voet te volgen, zoals in 2015 het gebruik van alternatieve brandstoffen, verlaging van emissies en toepassing van waterballastreinigingssystemen, is het mogelijk hier ook bij toekomstige projecten snel en goed op in te spelen.

## JR Ship Crew

JR Ship Crew is verantwoordelijk voor de werving, selectie, begeleiding en professionele ontwikkeling van onze bemanningsleden. Het team van ons crewing department waakt in haar formele verantwoordelijkheid als werkgever over de werkcultuur aan boord van onze schepen; een cultuur waarin wederzijds respect, ongeacht rang, afkomst, religie of sociale achtergrond, centraal staat. De gemeenschap aan boord van onze containerfeeder- en multipurpose schepen is bij uitstek internationaal. Sinds het uitbreken van de crisis is het bemanningsbeleid gericht op een evenwichtige mix van Nederlandse en niet-Nederlandse bemanningsleden. Hierin spelen kostenoverwegingen een rol. De loonkosten van niet-Nederlandse bemanningsleden liggen iets lager dan voor hun Nederlandse collega's. In 2015 leidde dit als gevolg van de dollarkoers tot een lichte stijging van de bemanningskosten, omdat niet-Nederlandse zeevarenden in US Dollars worden uitbetaald. In 2016 lagen de bemanningskosten op hetzelfde niveau als in 2015.

Per 31 december 2016 bood JR Ship Crew per dag gemiddeld aan ruim 200 zeevarenden werkgelegenheid aan boord van onze schepen. Hiervan stonden ruim 40 vaste zeevarenden op de loonlijst van JR Ship Crew BV. Sinds 2013 is het aantal Nederlandse officieren aan boord van onze schepen stabiel. Hun aantal schommelt tussen de 40 en 50. Alle niet-Nederlandse zeevarenden die wij op onze vloot inzetten, zijn beschikbaar via een min of meer vaste pool. Er zijn weinig collega's op zee die naar andere rederijen overstappen. Dit is opmerkelijk binnen de scheepvaart en het zegt veel over de waardering voor de bedrijfscultuur van JR Shipping bij alle voorkomende nationaliteiten en rangen. In 2016 heeft JR Ship Crew die cultuur aansprekend in beeld gebracht in een bedrijfsfilm die bij wervings- en voorlichtingscampagnes wordt ingezet.

Waar mogelijk, biedt JR Ship Crew ruimte aan jongeren in opleiding om door middel van praktijkstages aan boord van haar schepen relevante ervaring op te doen ter voorbereiding op hun loopbaan op zee. Hiertoe worden intensieve contacten onderhouden met zeevaartscholen en neemt JR Ship Crew geregeld deel aan maritieme loopbaanevenementen. In nauwe samenwerking met Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB/ onderdeel van NHL Hogeschool met de hoofdvestiging op Terschelling) organiseert JR Ship Crew voor tweedejaarsstudenten kortlopende groepsstages in het kader van het JR Masterclass programma. Ondanks beperkte financiële middelen, konden in 2016 ruim 40 maritieme studenten in het kader van het JR Masterclass programma meevaren op schepen van JR Shipping. Het betrof praktijkstages van gemiddeld tien dagen, met veel aandacht voor leren aan boord van onze schepen. JR Masterclass wordt gesubsidieerd uit het Opleidings- en Ontwikkelingsfonds (O&O fonds) van de brancheorganisatie. Naast de Masterclass stages heeft de rederij in 2016 twaalf reguliere stageplaatsen gefaciliteerd voor de duur van gemiddeld een half jaar; zeven voor Nederlandse maritieme studenten, drie voor Oekraïense en twee voor Filipijnse.

## Confeeder Shipping & Chartering

Confeeder Shipping & Chartering richt zich als dochtermaatschappij van de rederijgroep op bevrachtingszaken. De onderneming staat in de sector bekend als vooraanstaande en betrouwbare specialist in de verhuur van containerfeeder schepen, maar is ook in andere scheepvaartmarkten goed ingevoerd. Met haar vestiging in Rhoon zit Confeeder in het episch centrum van de bevrachtingsmarkt. De tarieven voor containerfeeder schepen lagen sinds de tweede helft van 2016 opnieuw op een teleurstellend laag niveau, maar dankzij de niet aflatende inspanningen van onze bevrachtingspecialisten van Confeeder Shipping & Chartering is onze uitgangspositie bij containerlijndiensten en verladers goed.

## JR Ship Investments

Het team van JR Ship Investments sloot 2015 af met goed nieuws voor obligatiehouders die in 2011 deelnamen aan de eerste obligatielening van de rederijgroep. De lening en de nog verschuldigde rente konden vervroegd worden afgelost. Het nieuwe jaar, 2016, begon met een nieuwe uitdaging: de realisatie van een nieuwe obligatielening, bedoelt om de werkkapitaalpositie van de rederijgroep te vergroten om snel te kunnen blijven anticiperen op project- en investeringskansen. Het streefbedrag dat aan de uitgifte werd verbonden, € 2.490.000,-, is in verrassend korte tijd gehaald. Met name bestaande investeerders/vennootrelaties toonden interesse in de JR Shipping Obligaties, wat JR Ship Investments beschouwt als belangrijk teken van vertrouwen. Meer over de obligatielening is te lezen in hoofdstuk 4, *Emissies en Fondsbeheer*.

In dit hoofdstuk staat welke inspanning JR Shipping zich heeft getroost met betrekking tot haar zorgplicht jegens investeerders in SeaZip service schepen. JR Ship Investments, zelf verrast door de tijdelijke afname van activiteiten op de markt voor offshore service schepen, is alle investeerders met open vizier tegemoet getreden. Er is met begrip gereageerd op de nieuwbrieven over de SeaZip schepen. Vennootrelaties zijn teleurgesteld over de marktomstandigheden in het afgelopen boekjaar, maar JR Ship Investments is erin geslaagd haar blijvende vertrouwen in de perspectieven van de groeimarkt op de meeste investeerders over te brengen.

JR Ship Investments was in 2016 ook actief bij de communicatie over de verkoop van m.s. Hagland Captain en bij de communicatie in relatie tot de nieuwe overbruggingsmaatregelen die getroffen konden worden om m.s. Esprit en m.s. Estime in de vaart te houden. Daarnaast is JR Ship Investments erin geslaagd voor alle scheeps-CV's tijdig de halfjaar- en jaarstukken op te stellen en vennootrelaties te voorzien van de bijbehorende fiscale invulinstructies. Daar waar vennootrelaties behoefte hadden aan een persoonlijke mondelinge of schriftelijke toelichting, waren medewerkers van JR Ship Investments paraat.

## JR Ship Brokers & Consultants BV

JR Ship Brokers & Consultants richt zich op begeleiding bij de ontwikkeling van nieuwbouwschepen en bemiddeling bij aan- en verkoop van schepen. Deze diensten worden verleend aan derden, zoals banken, collega-rederijen en werven. JR Ship Brokers & Consultants draagt bij aan het vergroten van de expertise binnen de rederijgroep en aan de winstdoelstellingen.

In 2016 heeft JR Ship Brokers & Consultants onder meer een bemiddelende rol gespeeld bij de verkoop van een nieuw multipurpose schip met een draagvermogen van 3.700 ton dat ontworpen is door het Nederlandse ontwerpbureau Groot Ship Design en gebouwd door GS Yard (Groningen). In het voorjaar van 2017 wordt het schip overgedragen aan Scotline, gevestigd in Zuidoost-Engeland met een hoofdkantoor in Romford. Scotline voert vaste lijndiensten uit tussen Zweden, Ierland, Denemarken, Duitsland, Noorwegen, de Baltische Staten, Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk.

Voorts zijn in het achterliggende boekjaar ook weer werkzaamheden verricht voor de Chowgule werf in India op het gebied van ontwikkeling van nieuwe scheepstypen, marketing en verkoop. Daarnaast was JR Ship Brokers & Consultants in 2016 opnieuw betrokken bij vele inspecties in de offshore markt, droge ladingmarkt, containermarkt en bij speciale vaartuigen. Ook zijn er meerdere taxaties en studies voor uiteenlopende markten verricht. Tot slot speelde JR Ship Brokers & Consultants in 2016 een bemiddelende en waardevolle rol bij de verkoop van diverse schepen, waaronder de Hagland Captain.

## JR Ship Cruise BV

JR Ship Cruise BV biedt vennootrelaties van de rederijgroep en andere belangstellenden de gelegenheid tot het maken van een passagiersreis op schepen van de JR Shipping vloot. Met dit initiatief is in 2005 begonnen als antwoord op concrete vragen van vennootrelaties naar deze mogelijkheid. Sindsdien hebben meerdere investeerders een 'zeereis op maat' gemaakt om te ervaren hoe het leven en werk op een containerschip of multipurpose schip er aan toe gaat. In principe kan op bijna elk schip van de rederij door een beperkt aantal passagiers worden meegevaren, met uitzondering van enkele routes waarvoor specifieke veiligheidseisen gelden. De rederij regelt alle formaliteiten. De kapitein en bemanningsleden worden altijd uitvoerig geïnformeerd over de van hen verwachte rol als gastheer.

In 2016 heeft JR Ship Cruise voor twee gasten rondreizen gefaciliteerd. Gastschepen waren m.s. Elysee (Charternaam: OOCL Rauma) en de Elite. De passagiers hebben rondreizen gemaakt van Rotterdam tot Lissabon en van Hamburg tot St. Petersburg.

## In hoofdlijnen

- Ondanks de opnieuw uitdagende marktomstandigheden waaronder verschillende collega-rederijbedrijven zijn gezwicht, is rederijgroep JR Shipping erin geslaagd de continuïteit van haar bedrijfsprocessen te blijven borgen ten behoeve van de exploitatie van haar zeeschepen.
- De focus van alle werkmaatschappijen die elk vanuit hun eigen taakstellingen en verantwoordelijkheden aan die processen bijdragen, was en bleef in 2016 gericht op één gezamenlijk doel: excellente prestatie op zee onder veilige werkomstandigheden.
- De rederij wist het kwaliteits- en veiligheidsniveau van haar dienstverlening aan de diverse marktpartijen te behouden.
- Waar mogelijk werden opnieuw maatregelen getroffen in de sfeer van kostenbeheer, zonder concessies te doen aan de professionele en maatschappelijke normen en waarden van de rederij.
- In de personele bezetting van de walorganisatie deden zich geen noemenswaardige mutaties voor. Met circa 35 medewerkers beschikt de walorganisatie over de vereiste mankracht en expertise om de huidige vloot verantwoord te managen.
- Ook in het beleid van de diverse werkmaatschappijen deden zich geen noemenswaardige wijzigingen voor.
- De slechte marktomstandigheden van 2016 hebben de in 2015 verbeterde financiële basis van de rederij aangetast, maar dat neemt niet weg dat het fundament onder de rederij ook per eind 2016 stevig genoeg was om nieuwe uitdagingen in 2017 aan te gaan. Dit is mede te danken aan de geslaagde uitgifte van JR Shipping Obligaties in 2016.

# 6 VOORUITBLIK 2017

Bij het persklaar maken van deze editie van JR Shipping Anno Nu, in juni 2017, namen de positieve geluiden over de groei van de wereldeconomie en een daarmee samenhangend herstel van de diverse scheepvaartmarkten toe. De consensus onder analisten met betrekking tot de containerfeeder en multipurpose markt is dat verbetering niet langer kan uitblijven nu de vraag naar capaciteit stapsgewijs toeneemt, terwijl de sterk afgenomen vlootomvang stabiel blijft. De rederijgroep onderschrijft die verwachting en stemt haar beleid daarop af. Met betrekking tot de markt voor offshore service schepen bestaat al wel een concreter beeld. Die markt kent een groot aantal grootschalige offshore windturbineparken die in 2017 en de daarop volgende jaren zullen worden gerealiseerd.

Door de vierde dip op rij, die zich manifesteerde in de tweede helft van het jaar, gaat 2016 de boeken in als het zoveelste teleurstellende jaar sinds het uitbreken van de economische crisis. De wereldeconomie en wereldhandel bleven ver achter bij de verwachtingen, waardoor de scheepvaartindustrie in tegenstelling tot 2015 geen ruimte voor herstel kreeg. In de tweede helft van 2016 trad zelfs een verslechtering op. De tegenvallende groei van 2016 was toe te schrijven aan diverse factoren, waaronder de verrassende uitslagen rond de Brexit en de Amerikaanse verkiezingen en de grote onzekerheid rond verkiezingen in verschillende Europese landen. Op veel fronten overheerst nog altijd een gevoel van onzekerheid, maar sinds begin 2017 is de algemene tendens dat het eerder ingezette, nog fragiele herstel van de wereldeconomie nu toch definitiever lijkt door te zetten en een stabieler karakter krijgt. Een eerste lichtpuntje was bijvoorbeeld de totstandkoming van het Trade Facilitation Agreement (TFA), begin 2017, dat de wereldeconomie een stevige impuls moet geven en wel het belangrijkste multilaterale akkoord wordt genoemd sinds de oprichting van de WTO in 1995. Een tweede, zeer positief geluid klonk in april 2017. Bij monde van directeur Christine Lagarde kondigde het IMF tijdens haar jaarvergadering het aanbreken van de 'lente' in de internationale economie aan.

## Transitie scheepvaartindustrie

De matige economische groei van 2016 en daarmee samenhangende stagnerende wereldhandel vormden de voornaamste oorzaak voor een opnieuw uitdagend jaar voor de internationale scheepvaartindustrie. Daarnaast was de ingrijpende herordening binnen de industrie zelf in 2016 van negatieve invloed op de resultaten en de stemming op de diverse scheepvaartmarkten. Met name binnen de intercontinentale containervaart, die uiteraard van grote invloed is op de ontwikkeling van de markt voor containerfeeder schepen, deden zich ongekende verschuivingen voor. Het faillissement van het Zuid-Koreaanse Hanjin Container Lines, actief sinds 1977 en met 140 schepen, 11 eigen containerterminals, en 230 vestigingen in ruim 60 landen in grootte het zevende container scheepvaartbedrijf ter wereld, dreunt nog steeds hard door. De impact op havenactiviteiten en de volledige handelsketen was enorm. Honderdduizenden zendingen liepen vertraging op. Hanjin was bij lange na niet de enige eigenaar van containerreuzen die in moeilijkheden kwam te verkeren. Ook Hyundai Merchant Marine (HMM) moest in 2016 aankloppen bij de Zuid-Koreaanse overheid voor staatssteun en zocht naar internationale samenwerkingsvormen om te overleven.

Hanjin werd door marktanalisten gezien als de sterkste van de twee. Dat juist Hanjin failliet ging, was volgens diezelfde marktanalisten toe te schrijven aan verlies van vertrouwen bij klantrelaties. Meer dan welke andere scheepvaartmarkt ook, drijven container lijndiensten op vertrouwen in de kwaliteit en continuïteit van de dienstverlener, aldus een Amerikaanse analist naar aanleiding van het faillissement. De directie van Hanjin wist hoe precair de situatie was en heeft het vertrouwen desalniettemin in de waagschaal gesteld. De gang

van zaken rond Hanjin laat zien wat er op het spel staat en hoe groot de belangen zijn die nu, tijdens de transitiefase, onder een steeds beperkter aantal grote partijen worden verdeeld. Het lijkt erop dat de machtsverhoudingen in het intercontinentale containertransport in 2017 verder zullen worden uitgekristalliseerd, wat de rust en continuïteit ten goede zal komen.

Fusies, overnames, faillissementen. Ook tijdens het jaarlijkse Hansa-forum in Hamburg in november 2016, was de nieuwe ordening hét onderwerp van gesprek in de wandelgangen. Het Hansa-forum, georganiseerd door het Hansa International Maritime Journal, behoort tot de meest belangwekkende vakmeetings van de Europese maritieme industrie. De toon was gematigd positief, de slotconclusie luidde dat de industrie nooit eerder op een vergelijkbare wijze in beweging was en dat er ook in 2017 volop gezocht zal worden naar nieuwe samenwerkingsvormen. Een voorzichtige conclusie was ook, dat scheepseigenaren die tot dusverre in staat zijn gebleken de continuïteit te borgen, daar ook in 2017 toe in staat zullen zijn. Opvallend was dat sprekers voorzichtig bleven met het uitspreken van concrete marktvoorspellingen. Alle deskundigen zijn het er op rationele gronden over eens dat marktherstel niet langer kán uitblijven.

Voor zowel de containerfeeder als multipurpose vaart bestond tijdens het scheepvaartforum consensus over een aantal al langer geldende trends die wijzen op herstel: een aanhoudend hoog slooppercentage en nauwelijks nieuwbouwprogramma's; minder zorgen over economisch herstel in China; vertrouwen van de financiële markten in de wijze waarop opkomende industrieën zich ontwikkelen. De onzekerheden die daar nog steeds tegenover staan, doen niets af aan die positieve tendens. In zowel de containerfeeder als de multipurpose vaart is de afgelopen jaren uitzonderlijk veel tonnage gesloopt; zelfs nog in 2016. De lang aanhoudende crisis is uiteraard de hoofdoorzaak. Daarnaast was het voor een aantal schepen niet langer verantwoord om te investeren in technische voorzieningen met betrekking tot nieuwe, aan het milieu gerelateerde internationale regelgeving. Analisten gaan ervan uit dat de thans bereikte balans in vraag en aanbod in 2017 niet anders dan tot betere uitgangspunten voor de scheepseigenaren kan leiden, nu de vraag gaat toenemen.

## Containerfeeder vaart

De markt voor containerfeeder schepen blijft in 2017 focussen op consolidatie. In Nederland en Duitsland, voortrekkers in de Europese feedervaart, ging een aanzienlijk aantal scheepseigenaren failliet en leidden fusies en overnames tot clustering van schepen. Echter, de situatie is per 2017 evenwichtig genoeg om tariefherstel waar te maken, op voorwaarde dat de wereldhandel daadwerkelijk toeneemt; bij voorkeur minimaal met het nu algemeen voorspelde percentage van rond de 3%. Komen de groeicijfers uit, dan zijn de bestaande schepen in 2017 hard nodig en zullen charteraars weer bereid zijn betere tarieven te betalen aan die ►►

scheepseigenaren die de afgelopen jaren hebben laten zien geen concessies te doen aan de kwaliteit en continuïteit. De verwachting is dat de prijzen voor tweedehands containerfeeder schepen de bodem hebben bereikt en in de loop van 2017 weer voorzichtig zullen stijgen. JR Shipping houdt er gezien deze trend rekening mee dat 2017 wel eens een sleuteljaar zou kunnen zijn in relatie tot *opportunity investments* binnen de kernmarkten waarop de rederij actief is.

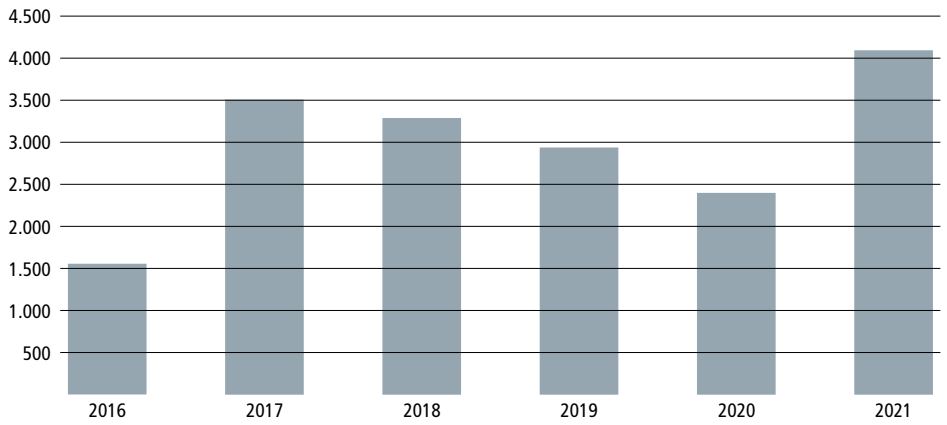
## Multipurpose vaart

Ook voor de multipurpose vaart is en blijft voorzichtigheid geboden met betrekking tot marktvoorspellingen. Stijging van grondstofprijzen kan de markt een duwtje in de rug geven. Ook voor de multipurpose markt geldt dat tariefherstel in het licht van rationele vraag- en aanbodverhoudingen eigenlijk niet uit kan blijven. Het internationale maritieme consultancybureau Drewry is zelfs zeker van herstel. Volgens een belangrijke rapportage in februari 2017 zal de vraag naar capaciteit met 3% toenemen, terwijl de vloottoename maximaal 1% zal bedragen. Drewry voorspelt zonder enig voorbehoud dat de chartertarieven in alle multipurpose segmenten verbeteren in 2017. Voor de komende vijf jaar voorspelt Drewry een jaarlijkse groei aan de vraagzijde van 3,5%. Investeren in deze scheepvaartmarkt wordt volgens het consultancybureau weer interessant en dat geldt zeker voor de zogeheten 'opportunity investments', want de prijzen op de tweedehands markt hebben de bodem bereikt.

## Markt voor offshore service schepen

Ondanks het teleurstellende verloop van 2016, lijkt het geloof van marktanalisten in de perspectieven voor offshore service schepen die inzetbaar zijn binnen de offshore windindustrie voor 2017 en de jaren daarna onaangetast. Ontwikkelplannen voor de realisatie van nieuwe capaciteit aan wind van zee liggen al jaren vast; er is al veel geld, kennis en energie geïnvesteerd in onderzoek en voorbereidende werkzaamheden.

**Jaarlijks te installeren vermogen aan windmolenparken op zee in megawatt (MW)**




*Bron: WindEurope (EWEA) - Key trends and statistics 2016, januari 2017*

In 2016 werd 1.558 MW aan het netwerk toegevoegd, geleverd door 338 turbines, verdeeld over zes parken. Dit is 48% minder dan de capaciteit die in 2015 werd gerealiseerd! In dat jaar voegde de industrie ruim 3.000 MW toe aan het netwerk. In totaal beschikte Europa per eind 2016 over 16.631 MW aan op zee geïnstalleerd vermogen. De industrie maakte in 2016 duidelijk een pas op de plaats, wat niet wegneemt dat er achter de schermen ambitieus werd door 'ontwikkeld'. Het aantal projecten dat in 2016 zijn definitieve investeringsbesluit beleefde, lag namelijk weer 39% hoger dan in 2015. Dat dit niet resulteerde in de verwachte activiteiten had te maken met vertragingen in de onderzoeksfase en met signalen die wezen op lagere installatiekosten na 2016.

Er is op dit moment definitieve overeenstemming over meer nieuwe windmolenparken op zee die gaan zorgen voor een capaciteitstoename van 24.2 GW. Daarnaast staat er op langere termijn nog in totaal ruim 65.6 GW gepland.

Hoe serieus de offshore windenergie zich ontwikkelt en internationaliseert, bleek weer eens toen TenneT, eigenaar van het hoogspanningsnet in Nederland en een flink deel van Duitsland, begin maart 2017 bekend-

maakte te gaan samenwerken met diverse 'Noordzeelanden' om op de Doggersbank een eiland te bouwen, dat dienst kan gaan doen als verdeelstation voor windenergie. Op dit zogeheten 'Doggerseiland' zou een waterstoffabriek moeten verrijzen, die overschotten aan windenergie omzet in bruikbare brandstof die via bestaande, oude gaspijpleidingen naar het vasteland kan worden getransporteerd. Met de aanleg van het eiland is een investering van minstens een miljard euro gemoeid en voor de realisatie denkt TenneT (eigendom van de Nederlandse staat) aan 2040. Dichterbij in de tijd is een kleiner 'verdeeleiland', te realiseren in de buurt van het windpark IJmuiden Ver, op 60 km uit de kust, waarvan de aanleg wat TenneT betreft rond 2023 kan beginnen. Met een te realiseren vermogen van 7.000 MW zou IJmuiden Ver het grootste project moeten worden dat Nederland tot nu toe in de Noordzee heeft ontwikkeld.

Om de projecten die tot 2020 concreet op de agenda staan te kunnen realiseren en ook na 2020 werk te maken van de transitie naar hernieuwbare energie, bestaat een aantoonbare behoefte aan offshore service en accommodatie schepen. Al lijkt de teleurstellende realiteit van 2016 het tegendeel te bewijzen, analisten gaan nog altijd uit van een tekort aan service schepen op korte en middellange termijn. De rederij ziet voor haar zes SeaZip service schepen dan ook nog steeds goede perspectieven. Ondanks dat de markt voor offshore service schepen van allerwegen als groeimarkt wordt erkend, heeft 2016 ondubbelzinnig aangetoond dat zelfs voor deze markt geen onwankelbare zekerheiden bestaan. Dit doet aan het geloof in het marktpotentieel niets af.

## Bijzondere projecten

Als beschreven in hoofdstuk 1 is de rederij er in 2016 met de managementopdracht voor m.s. Espero in geslaagd een bijzonder project te genereren, dat samenhangt met de transitiefase waarin de scheepvaartindustrie verkeert. Begin 2017 heeft de rederijgroep in opdracht van een Duitse bank het scheepsmanagement van twee containerfeeder schepen van 880 TEU overgenomen en was de rederij nog altijd voor diverse projecten in de race. Het gaat doorgaans om zeer gecompliceerde situaties waar veel partijen bij betrokken zijn en waarvoor de besluitvorming vraagt om de lange adem. Ook in 2017 blijft de rederij zich actief op de projectenmarkt profileren. JR Shipping heeft op deze markt een concurrerende uitgangspositie dankzij de aantoonbare expertise in herstructureringen die de grondslag vormt voor de continuïteit van de eigen onderneming en de financiële daadkracht die zich voor een groot deel laat toeschrijven aan het blijvende vertrouwen van investeringsrelaties en bankpartners.

## De rederijorganisatie

De focus van de rederijorganisatie blijft voor 100% gericht op borging van de kwaliteit en continuïteit van de bedrijfsprocessen op zee – de kernprocessen waarop charteraars van JR Shipping schepen onder alle omstandigheden moeten kunnen vertrouwen. Dat vertrouwen is nu, bij alle onzekerheden die de nieuwe wereldorde met zich meebrengt, belangrijker dan ooit. Met haar huidige vloot is rederijgroep JR Shipping ook in 2017 en daarop volgende jaren een solide partner voor haar vaste kring van containerlijndienst

operators en gegeven de positieve geluiden over de groei van de wereldeconomie kan het haast niet anders dan dat die positie op termijn tot nieuwe investeringskansen leidt.

## In hoofdlijnen

- Signalen die wijzen op herstel van het marktklimaat voor containerfeeder schepen en multipurpose schepen namen het eerste kwartaal van 2017 sterk toe. De mening dat herstel nauwelijks meer kan uitblijven, overheerst. Voorspellingen met betrekking tot de groei van de wereldeconomie en internationale handel voeden deze positieve tendens.
- Omstandigheden die grond geven voor verbetering zijn: betere balans in vraag en aanbod, minder zorgen over economisch herstel China, vertrouwen van financiële markten in opkomende industrieën.
- Door de hoge sloopwerkzaamheden van de afgelopen jaren en het nagenoeg ontbreken van nieuwbouworders zal het nieuw ontstane evenwicht in vraag en aanbod op de markten voor containerfeeder schepen en multipurpose schepen in 2017 resulteren in betere charter- en vrachttarieven.
- Op de tweedehands markt voor containerfeeder en multipurpose schepen lijkt de bodem van het prijsniveau sinds begin 2017 bereikt. Dit impliceert dat 2017 wel eens een belangrijk jaar zou kunnen worden met betrekking tot *opportunity investments.*
- De markt voor offshore service schepen ontwikkelt zich sinds het einde van het eerste kwartaal van 2017, na de winterstop, volgens verwachting goed. De activiteiten rond de diverse projecten nemen toe; veel schepen van de SeaZip offshore vloot zijn verhuurd of staan op het punt te worden verhuurd.
- Gezien de Europese ambities voor hernieuwbare energie, met 2020 als belangrijk toetsingsmoment, gaan analisten uit van een duurzame toename van activiteiten.
- JR Shipping voorziet voor 2017 goede perspectieven voor haar bestaande SeaZip service schepen.
- De rederij focust in 2017 wederom op de kwaliteit en continuïteit van haar kernprocessen op zee ten behoeve van haar internationale klantrelaties.

# VLOOTOVERZICHT

JR Shipping was het grootste deel van 2016 verantwoordelijk voor een eigen vloot van 13 containerfeeder schepen, 2 multipurpose schepen en 6 offshore service schepen, in te zetten voor aanleg en onderhoud van windmolenparken op zee en voor de olie- en gasindustrie. Twee offshore service schepen, de SeaZip 5 en 6, werden in het voorjaar van 2016 in de vaart genomen. De rederij begon 2017 met 13 containerfeeder schepen. De Evidence werd echter, in afstemming met de vennoten en obligatiehouders, op 2 mei 2017 aan een nieuwe eigenaar overgedragen, waardoor dit schip niet meer opgenomen is in het vlootoverzicht op de hierna volgende pagina's.

In haar rol als specialist in bijzondere projecten en scheepsmanagementdiensten aan derden, was JR Shipping in 2016 verantwoordelijk voor nog eens 1 containerfeeder schip, 2 multipurpose schepen en het charterzeilschip clipper Stad Amsterdam. Eén multipurpose schip, het m.s. Hagland Captain, is in de loop van 2016 door de eigenaren aan de Noorse Hagland Group verkocht. Daar kwam een nieuwe scheepsmanagementopdracht voor in de plaats. Dit betrof het multipurpose schip m.s. Espero.

In de vorm van scheepsparticipaties nemen ruim 3.500 particuliere en zakelijke investeerders deel in de vloot van JR Shipping. In het vlootoverzicht op de hierna volgende pagina's zijn voor alle schepen waarin particuliere en zakelijke investeerders deelnemen, gegevens opgenomen als: hoofdkenmerken, historie, financieringsstructuur en de exploitatieresultaten over boekjaar 2016. De algemene ontwikkelingen die in 2016 van invloed waren op de exploitatieresultaten, staan uitgebreid beschreven in de voorgaande hoofdstukken.

Tot 2009 publiceerde JR Shipping in haar jaarverslagen zogeheten 'tussenstanden', waarin de exploitatieresultaten en operationele kosten werden vergeleken met de prospectusuitgangspunten. Als gevolg van de aanhoudende recessie vormen deze criteria voor onze containerfeeder en multipurpose schepen geen reële maatstaf meer. Om een goed inzicht te bieden in de actuele stand van zaken, zijn de resultaten over 2016 afgezet tegen nieuwe begrotingsuitgangspunten.

Op 18 december 2012 zijn de Enforcer, Encounter, Energizer, Endeavor, Endurance, Ensemble, Elan, Elite, Elysee, Emotion en Empire als bedrijfseconomische eenheid ondergebracht in een nieuw scheepsfonds, JR Fleet Fund CV. Vennootrelaties in deze schepen hebben sindsdien een belang in alle elf bovengenoemde schepen. De bedrijfsresultaten van JR Fleet Fund CV worden om die reden sinds boekjaar 2012 in hun huidige vorm gepresenteerd. In 2015 is besloten om de zes SeaZip Service Schepen in een zogeheten 'resultatenpool' onder te brengen. Daarom is besloten om de resultaten per 2016 in een daarmee overeenkomstige verzamelvorm te presenteren.

Sinds eind 2011 neemt een groep investeerders deel in m.s. Hagland Captain en m.s. Hagland Chief. In opdracht van de Noorse Hagland Group geeft JR Shipping voor deze schepen uitvoering aan het scheepsmanagement en fondsbeheer. De Hagland Captain is in 2016 aan de charteraar verkocht. De exploitatieresultaten van m.s. Hagland Chief zijn opgenomen op de blauwe pagina aan het einde van het vlootoverzicht.

# JR FLEET FUND CV

Enforcer, Encounter, Energizer, Endeavor, Endurance, Ensemble

Elysee

Elan, Elite

Emotion, Empire

## De vloot

| TEU | Schip | Bouwjaar | Bouwer |
|---|---|---|---|
| 750 | Enforcer | 2003 | Volharding |
| 750 | Encounter | 2004 | Volharding |
| 750 | Energizer | 2004 | Volharding |
| 750 | Endeavor | 2005 | Volharding |
| 750 | Endurance | 2005 | Volharding |
| 750 | Ensemble | 2005 | Volharding |
| 1008 | Elan | 2005 | Sietas Werft |
| 1008 | Elite | 2005 | Sietas Werft |
| 1400 | Elysee | 2009 | Sietas Werft |
| 1440 | Emotion | 2008 | Peene Werft |
| 1440 | Empire | 2009 | Peene Werft |

## Aandeelhouders

| Oorspronkelijke exploitatie CV | Aandeel |
|---|---|
| m.s. Enforcer Scheepvaartbedrijf CV | 3,546% |
| m.s. Encounter Scheepvaartbedrijf CV | 5,158% |
| m.s. Energizer Scheepvaartbedrijf CV | 6,624% |
| m.s. Endeavor Scheepvaartbedrijf CV | 6,119% |
| m.s. Endurance Scheepvaartbedrijf CV | 5,931% |
| m.s. Ensemble Scheepvaartbedrijf CV | 2,922% |
| m.s. Elan Scheepvaartbedrijf CV | 20,236% |
| m.s. Elite Scheepvaartbedrijf CV | 11,725% |
| m.s. Elysee Scheepvaartbedrijf CV | 18,770% |
| m.s. Emotion Scheepvaartbedrijf CV | 8,223% |
| m.s. Empire Scheepvaartbedrijf CV | 10,746% |
| **Totaal** | **100,000%** |

## Cijfermatig overzicht in €

| | |
|---|---|
| Financier | HSH Nordbank AG |
| Verstrekte financiering | € 128.377.467 |
| Voorwaarden | ▶ Looptijd tot ultimo 2019<br>▶ Rente 2,75%<br>▶ Kwartaalaflossing vanaf derde kwartaal 2015: € 1.800.000<br>▶ Indien mogelijk versneld aflossen |
| Achtergestelde lening JR Shipping | € 900.000 |

## Resultaat JR Fleet Fund CV in €

| | Werkelijk 2016 | Begroting 2016 | Verschil |
|---|---|---|---|
| Netto omzet | 27.252.346 | 29.838.381 | - 2.586.035 |
| Operationele kosten | 16.608.718 | 17.192.440 | 583.722 |
| Exploitatie resultaat | 10.643.628 | 12.645.941 | - 2.002.313 |
| Rentekosten | 3.720.162 | 3.720.162 | - |
| Aflossingen | 7.200.000 | 7.200.000 | - |
| Verandering liquiditeit | - 276.534 | 1.725.779 | - 2.002.313 |

## Historie

Voor elf door de HSH Nordbank gefinancierde schepen dreigden in 2012 en 2013 als gevolg van uitblijvend marktherstel liquiditeitsproblemen te ontstaan. Om de problemen tijdig op te kunnen vangen, is de directie van JR Shipping met HSH Nordbank in overleg getreden. Tijdens dit overleg bleek dat de bank aanstuurde op een collectieve oplossing waar alle elf schepen bij betrokken zouden zijn. Dit heeft geresulteerd in een herstructureringsvoorstel dat onder de investeerders op een breed draagvlak kon rekenen. De elf schepen zijn vervolgens als bedrijfseconomische eenheid in JR Fleet Fund CV ondergebracht. Aan de betrokken scheepsfondsen is, naar rato, een aandelenpercentage in JR Fleet Fund CV toegekend. Zodra er eigen vermogen op de balans van JR Fleet Fund CV ontstaat, kan dit 'hersteld vermogen', naar rato van het aandeel, aan de elf deelnemende schepen toekomen. Van die uiteindelijke bate zullen de deelnemende schepen dan eerst de eventuele schulden aan JR Vloot Support CV en de obligatiehouders moeten voldoen. Het eventuele restant komt ten goede aan de participanten. Zonder realisatie van JR Fleet Fund CV, zouden zes van de elf schepen in 2012 acuut in de problemen zijn geraakt. Voor de overige vijf schepen zou de situatie in 2013 precair zijn geworden.

## Kort verslag 2016

De markt voor containerfeeder schepen verkeert al sinds 2008 in een crisis en is in het voorjaar van 2014 getroffen door de gevreesde *triple dip*. In het najaar van 2014 trad een lichte verbetering in. De trend naar een beter evenwicht in de vraag naar en de beschikbaarheid van capaciteit heeft in 2015 en begin 2016 doorgezet. Echter, vanaf juni 2016 doen zich opnieuw tariefdalingen voor.

De exploitatiekosten van vrijwel alle schepen in de JR Shipping vloot lagen in 2016 op het gewenste niveau, maar door zeer teleurstellende tarieven sloeg de balans wederom negatief uit. Het perspectief voor de oorspronkelijke vennoten in JR Fleet Fund CV is daardoor steeds beperkter geworden.

Zoals bekend, loopt de financieringsfaciliteit van JR Fleet Fund CV bij HSH Nordbank tot het najaar van 2019. De restschuld moet in dat jaar worden voldaan door tijdig een herfinanciering aan te trekken of door verkoop van (enkele) schepen uit JR Fleet Fund CV.

JR Fleet Fund CV heeft in 2016 ieder kwartaal € 1,8 miljoen afgelost. Om op de lange duur werkelijk te kunnen spreken van enig herstel van geïnvesteerd vermogen, zal er eerst sprake moeten zijn van structureel marktherstel.

## Exploitatieresultaat per schip in €

| | Omzet | | Operationele kosten | |
|---|---|---|---|---|
| Schip | Begroting 2016 | Resultaat 2016 | Begroting 2016 | Resultaat 2016 |
| Enforcer | 2.022.287 | 1.956.650 | 1.788.397 | 1.762.421 |
| Encounter | 2.017.916 | 2.040.744 | 1.939.597 | 1.862.140 |
| Energizer | 2.001.470 | 1.795.137 | 1.456.697 | 1.400.924 |
| Endeavor | 2.020.568 | 2.024.894 | 1.546.747 | 1.639.601 |
| Endurance | 2.098.657 | 2.011.151 | 1.289.897 | 1.196.484 |
| Ensemble | 2.087.663 | 1.915.743 | 1.275.855 | 1.263.634 |
| Elan | 2.829.549 | 1.777.731 | 1.350.931 | 1.274.382 |
| Elite | 2.831.083 | 2.552.691 | 1.370.056 | 1.349.545 |
| Elysee | 4.047.768 | 3.930.773 | 1.552.987 | 1.540.496 |
| Emotion | 3.877.692 | 3.538.821 | 1.985.263 | 1.865.267 |
| Empire | 4.003.728 | 3.708.012 | 1.636.013 | 1.466.986 |

# M.S. EVOLUTION

| Charternaam | Belangrijkste gegevens | | | | Capaciteiten | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Evolution | Lengte over alles | 145,70 m | Tonnage | 8.999 GT | Containerstelplaatsen | 1.050 TEU |
| **Exploitatie** | Breedte | 23,39 m | IJsklasse | 1A | Capaciteit 14 tons containers | 750 |
| m.s. Evolution Scheepvaartbedrijf CV | Holte tot dek | 11,70 m | Dienstsnelheid | 19 kn | Capaciteit 30 ft containers | 82 |
| | Diepgang | 8,80 m | | | Capaciteit 45 ft containers | 144 |
| | | | | | Koelcontainer aansluitingen | 178 |

## Historie

Het m.s. Evolution is in december 1996 opgeleverd door YVC IJsselwerf. Het ontwerp van dit schip is in 1998 gewaardeerd met de Schip van het Jaar Prijs door de KNVTS. De Evolution beschikt over een gunstige laadcapaciteit, een hoge dienstsnelheid en ijsklasse 1A. Op 14 december 2004 heeft rederijgroep JR Shipping de Evolution (voorheen varend onder de naam Sea Baltica) overgenomen van een Nederlandse collega-rederij. Begin 2014 kon er melding gemaakt worden van een geslaagde uitgifte van m.s. Evolution Obligaties, bedoeld om de scheepshypotheek op het containerfeeder schip Evolution af te kopen. Voor m.s. Evolution Scheepvaartbedrijf CV is door deze herfinanciering een verbeterde solvabiliteit ontstaan.

## Kort verslag 2016

De Evolution verdiende van 1 november 2015 tot 16 mei 2016 $ 8.200,- (US Dollar) bruto per dag bij charteraar CMA CGM. Vanaf 16 mei 2016 is het schip $ 8.725,- (US Dollar) bruto per dag gaan verdienen (met uitzondering van de *off-hire* dagen tijdens het 20-jarig *special survey* en de onderhoudsbeurt aan de bakboord hoofdmotor). In het voorjaar van 2016 is er schade aan de asgenerator (voorziet de Evolution tijdens de vaart van elektrisch vermogen) geconstateerd. Bovendien bleek sprake van een olielekkage. Ondanks die schades zijn de totale exploitatiekosten van de Evolution in 2016 lager uitgevallen dan de begrotingsuitgangspunten. De kosten voor de periodieke onderhoudswerkzaamheden zijn namelijk lager uitgevallen dan begroot.

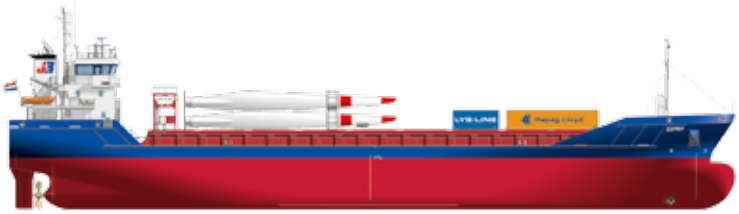
## Cijfermatig overzicht in €

| | |
|---|---|
| Aanschafprijs schip | 16.340.836 |
| Totale investering | 17.150.000 |
| Vreemd vermogen | 10.000.000 |
| Eigen vermogen | 7.150.000 |
| Uitgegeven participaties in emissiejaar 2004 | 456 |

| Financiers | m.s. Evolution Obligaties |
|---|---|
| Obligatielening m.s. Evolution | 2.375.000 |
| Schuld JR Vloot Support CV (incl. rente) | 1.102.894 |
| Schuld Obligatielening (incl. rente) | 668.778 |
| Totaal vreemd vermogen | 4.146.672 |

| Resultaat | Werkelijk 2016 | Begroting 2016 | Verschil |
|---|---|---|---|
| Netto omzet | 2.311.578 | 2.608.264 | - 296.686 |
| Operationele kosten | 2.208.980 | 2.375.726 | 166.746 |
| Exploitatieresultaat | 102.598 | 232.538 | - 129.940 |
| Rentekosten | 271.150 | 260.754 | - 10.396 |
| Aflossingen | 125.000 | 125.000 | - |
| Verandering liquiditeit | - 293.552 | - 153.216 | - 140.336 |

# M.S. ESPRIT



| Charternaam | Belangrijkste gegevens | | | | Capaciteiten | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Esprit | Lengte over alles | 89,95 m | Tonnage | 2984 GT | Draagvermogen | 4.925 ton |
| **Exploitatie** | Breedte | 14,40 m | Dienstsnelheid | 12 kn | Ruiminhoud | 204.825 cuft |
| m.s. Esprit Scheepvaartbedrijf NV | Holte tot dek | 7,85 m | | | Containerstelplaatsen | 38 stuks |
| | Diepgang | 6,10 m | | | | |

## Historie

In juni 2011 is de Esprit opgeleverd door de Chowgule werf in India. De Esprit is een compact multipurpose schip met flexibele beladingsmogelijkheden. Het schip, met een draagvermogen van 4.750 ton, is ontworpen voor de Europese markt en kan worden ingezet voor het transport van diverse soorten droge lading, variërend van bulkladingen als ertsen en granen, projectladingen als constructies, buizen en bladen voor windturbines, tot zware lading en houtproducten. Het ontwerp van m.s. Esprit is zeer modern, wat het schip unieke concurrentievoordelen geeft ten opzichte van andere multipurpose schepen.

## Kort verslag 2016

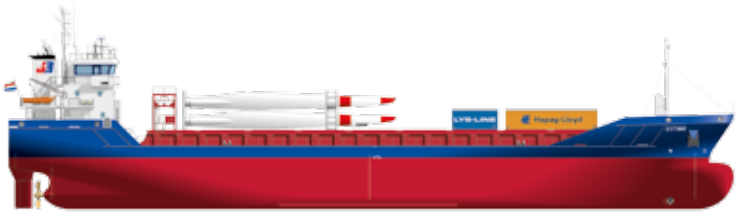
Het m.s. Esprit wordt voornamelijk voor losse reisbevrachting ingezet. Met de financierende bank van de Esprit, de ING Bank, is medio 2016 overeenstemming bereikt over crisis overbruggende maatregelen. Daarnaast heeft de rederijgroep een werkkapitaallening aan de Esprit verleend. Dit was noodzakelijk vanwege het aanhoudend slechte klimaat op de markt voor multipurpose schepen. Aan de maatregelen zijn stringente voorwaarden verbonden, waarmee door investeerders is ingestemd. In technisch opzicht heeft het schip naar verwachting gepresteerd.

## Cijfermatig overzicht in €

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aanschafprijs schip | 7.150.000 | Financiers | ING Bank NV |
| Totale investering | 7.625.000 | Schuld ING Bank NV | 5.359.313 |
| Vreemd vermogen | 5.550.000 | | |
| Achtergestelde lening | 200.000 | | |
| Eigen vermogen | 2.075.000 | Totaal vreemd vermogen | 5.359.313 |
| Uitgegeven participaties in emissiejaar 2009 | 375 | | |

| Resultaat | Werkelijk 2016 | Begroting 2016 | Verschil |
|---|---|---|---|
| Netto omzet | 1.109.940 | 1.263.128 | - 153.188 |
| Operationele kosten | 963.308 | 1.098.286 | 134.978 |
| Exploitatieresultaat | 146.632 | 164.842 | - 18.210 |
| Rentekosten | 268.156 | 200.000 | - 68.156 |
| Aflossingen | 89.516 | 89.516 | - |
| Verandering liquiditeit | - 211.040 | - 124.674 | - 86.366 |

# M.S. ESTIME



| Charternaam | Belangrijkste gegevens | | | | Capaciteiten | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Estime | Lengte over alles | 89,95 m | Tonnage | 2984 GT | Draagvermogen | 4.925 ton |
| **Exploitatie** | Breedte | 14,40 m | Dienstsnelheid | 12 kn | Ruiminhoud | 204.825 cuft |
| m.s. Estime Scheepvaartbedrijf NV | Holte tot dek | 7,85 m | | | Containerstelplaatsen | 38 stuks |
| | Diepgang | 6,10 m | | | | |

## Historie

In augustus 2011 is de Estime opgeleverd door de Chowgule werf in India. De Estime, ontworpen voor de Europese markt, is een compact multipurpose schip met flexibele beladingsmogelijkheden en een draagvermogen van 4.750 ton. Het schip kan worden ingezet voor het transport van diverse soorten droge lading, variërend van bulkladingen als ertsen en granen, projectladingen als constructies, buizen en bladen voor windturbines, tot zware lading en houtproducten. Het ontwerp van m.s. Estime is zeer modern, wat het schip unieke concurrentievoordelen geeft ten opzichte van andere multipurpose schepen.

## Kort verslag 2016

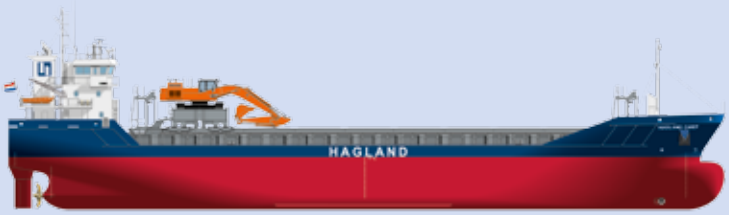
Het m.s. Estime wordt voornamelijk voor losse reisbevrachting ingezet. Met de financierende bank van de Estime, de ING Bank, is medio 2016 overeenstemming bereikt over crisis overbruggende maatregelen. Daarnaast heeft de rederijgroep een werkkapitaallening aan de Estime verleend. Dit was noodzakelijk vanwege het aanhoudend slechte klimaat op de markt voor multipurpose schepen. Aan de maatregelen zijn stringente voorwaarden verbonden, waarmee door investeerders is ingestemd. In technisch opzicht heeft het schip naar verwachting gepresteerd.

## Cijfermatig overzicht in €

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aanschafprijs schip | 7.245.000 | Financiers | ING Bank NV |
| Totale investering | 7.720.000 | Schuld ING Bank NV | 5.359.313 |
| Vreemd vermogen | 5.550.000 | | |
| Achtergestelde lening | 200.000 | | |
| Eigen vermogen | 2.170.000 | Totaal vreemd vermogen | 5.359.313 |
| Uitgegeven participaties in emissiejaar 2009 | 394 | | |

| Resultaat | Werkelijk 2016 | Begroting 2016 | Verschil |
|---|---|---|---|
| Netto omzet | 1.045.032 | 1.249.198 | - 204.166 |
| Operationele kosten | 1.009.741 | 1.109.286 | 99.545 |
| Exploitatieresultaat | 35.291 | 139.912 | - 104.621 |
| Rentekosten | 269.654 | 200.000 | - 69.654 |
| Aflossingen | 89.516 | 89.516 | - |
| Verandering liquiditeit | - 323.879 | - 149.604 | - 174.275 |

# M.S. HAGLAND CHIEF




| Charternaam | Belangrijkste gegevens | | | | Capaciteiten | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hagland Chief | Lengte over alles | 89,95 m | Tonnage | 2984 GT | Draagvermogen | 4.687 ton |
| **Exploitatie** | Breedte | 14,40 m | Dienstsnelheid | 12 kn | Ruiminhoud | 204.825 cuft |
| m.s. Hagland Chief | Holte tot dek | 7,85 m | | | Containerstelplaatsen | 32 stuks |
| Scheepvaartbedrijf NV | Diepgang | 6,10 m | | | | |

## Historie

De Hagland Chief is in juni 2012 opgeleverd door de Chowgule werf in India. Het is een compact multipurpose schip met een draagvermogen van 4.500 ton. Mede door de uitrusting met een over het dek rijdende kraaninstallatie, waarmee ladingen autonoom en snel kunnen worden geladen en gelost, is het schip bij uitstek geschikt voor de Noorse kustvaart. Maar ook op de reguliere Europese markt voor multipurpose schepen heeft de Hagland Chief unieke concurrentievoordelen. In opdracht van de Noorse Hagland Group wordt het scheepsmanagement en fondsbeheer in relatie tot de Hagland Chief uitgevoerd door JR Shipping.

## Kort verslag 2016

Voor de Hagland Chief is een meerjarig verhuurcontract gesloten dat loopt sinds 14 juli 2012. Tot 14 juli 2015 verdiende het schip € 5.350,- bruto per dag en van 14 juli 2015 tot 14 juli 2016 verdiende het schip € 5.450,- bruto per dag. Hagland Bulk Shipping AS heeft in het voorjaar van 2016 ervoor gekozen om – ondanks dat dit tarief aanzienlijk boven de huidige markttarieven in Scandinavië en de Baltische zee ligt – het charter voor de Hagland Chief voor één jaar (tot juli 2017) te verlengen tegen het optietarief van € 5.550,- bruto per dag. Van 6 tot 22 april 2016 is er een special survey en een onderhoudsbeurt aan de hoofdmotor uitgevoerd. In technisch opzicht heeft het schip in 2016 naar verwachting gepresteerd.

## Cijfermatig overzicht in €

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aanschafprijs schip | 8.282.500 | Financiers | DNB Bank ASA |
| Totale investering | 8.837.500 | Schuld DNB Bank ASA | 4.634.483 |
| Vreemd vermogen | 6.400.000 | | |
| Achtergestelde lening | 400.000 | | |
| Eigen vermogen | 2.037.500 | Totaal vreemd vermogen | 4.634.483 |
| Uitgegeven participaties in emissiejaar 2009 | 388 | | |

| Resultaat | Werkelijk 2016 | Begroting 2016 | Verschil |
|---|---|---|---|
| Netto omzet | 1.835.847 | 1.888.261 | - 52.414 |
| Operationele kosten | 1.344.040 | 1.485.269 | 141.229 |
| Exploitatieresultaat | 491.807 | 402.992 | 88.815 |
| Rentekosten | 171.925 | 205.000 | 33.075 |
| Aflossingen | 441.379 | 441.379 | - |
| Verandering liquiditeit | - 121.497 | - 243.387 | 121.890 |

# M.S. SEAZIP 1 T/M 6

| Schip | Bouwjaar | Belangrijkste gegevens | | Capaciteiten | |
|---|---|---|---|---|---|
| SeaZip 1 | 2012 | SZ 1 en 2, lengte over alles | 25,75 m | Passagiers | 12 |
| SeaZip 2 | 2012 | SZ 3 t/m 6, lengte over alles | 26,30 m | Dekoppervlak | 90 m² |
| SeaZip 3 | 2015 | Breedte | 10,40 m | Maximale deklading | 15 ton |
| SeaZip 4 | 2015 | Maximale diepgang | 2,20 m | Dekkraan, werkbelasting | |
| SeaZip 5 | 2016 | Dienstsnelheid | 25 kn | bij 8,60 m gieklengte | 2.200 kg |
| SeaZip 6 | 2016 | Bemanning | 3 | | |

## Cijfermatig overzicht in €

| Schip | Oorspronkelijk geinvesteerde eigen vermogen | Schuld Caterpillar Financial Services |
|---|---|---|
| SeaZip 1 | 2.580.000 | 1.640.418 |
| SeaZip 2 | 2.580.000 | 1.640.418 |
| SeaZip 3 | 2.165.000 | 2.091.771 |
| SeaZip 4 | 2.165.000 | 2.091.771 |
| SeaZip 5 | 2.175.000 | 2.310.750 |
| SeaZip 6 | 2.175.000 | 2.310.750 |

## Historie

De offshore service schepen m.s. SeaZip 1 t/m 6 zijn in 2012, 2015 en 2016 opgeleverd door de Nederlandse werf Damen Shipyards. Het zijn geavanceerde aluminium catamarans (type FCS 2610) voor vervoer van 12 passagiers en lading. Ze zijn gebaseerd op het innovatieve *Twin Axe Bow* concept. De schepen onderscheiden zich op concurrentievoordelen als: meer comfort, ook tijdens ruw weer, behoud van hoge vaarsnelheid in ruige zeegang en hoge brandstofefficiency. Bovendien zijn de schepen berekend op intensieve en langdurige inzet op volle zee en varen ze onder klasse (Germanischer Lloyd).

In 2015 heeft de rederijgroep besloten tot de inrichting van een resultatenpool voor m.s. SeaZip 1 t/m 6. Dit besluit is mede ingegeven door de vlootuitbreiding met SeaZip 5 en 6, opgeleverd in april 2016. Met deze resultatenpool laten aan de markt inherente schommelingen in het aantal verhuurde dagen per service schip zich beter beheersen. Door de realisatie van de resultatenpool is besloten om de resultaten per 2016 in een daarmee overeenkomstige verzamelvorm te presenteren.

## Kort verslag 2016

In de loop van 2016 werd het duidelijk dat de activiteiten op de Noord-Europese markt voor offshore service schepen achterbleven bij de oorspronkelijke verwachtingen voor dit tijdvak. Inmiddels kunnen we concluderen dat er in 2016 slechts zo'n 30% van alle service schepen in Noord-Europa is ingezet. Bij de SeaZip vloot ligt dat percentage gemiddeld hoger, wat onder meer is toe te schrijven aan het feit dat service schepen langer dan 20 meter (zoals de SeaZip 1 t/m 6) een concurrentievoordeel hebben. Bovendien is SeaZip Offshore Service BV erin geslaagd ook in andere markten, zoals de offshore olie- en gasindustrie, een goede naam op te bouwen. Toch lag de gemiddelde omzet van alle SeaZip service schepen in dit boekjaar veel lager dan oorspronkelijk verwacht. Veel voor 2016 geplande projecten, zullen pas na 2016 gerealiseerd worden. Eén van de redenen is dat er wordt gespeculeerd op kostendalingen in de aanlegwerkzaamheden in 2017. Daarnaast gold voor een aantal projecten dat het vooronderzoek langer duurde dan oorspronkelijk verwacht. Aan investeerders konden geen tussentijdse uitkeringen worden voldaan en met de financierende partij moesten afspraken worden gemaakt. De rederij zag af van haar managementvergoeding, wat ten koste ging van de resultaten van de rederijgroep als geheel. Dit gebeurde in het kader van eerdere garantietoezeggingen aan investeerders. Daarnaast heeft de rederijgroep werkkapitaal leningen aan de SeaZip schepen verleend. De markt beschouwt 2016 als 'tussenjaar' en verwacht meer activiteiten en betere perspectieven voor de komende jaren.

## Exploitatieresultaat in 2016 per schip in €

| Schip | Exploitatieresultaat | Rentekosten | Aflossingen |
|---|---|---|---|
| SeaZip 1 | 191.769 | 110.931 | 220.818 |
| SeaZip 2 | 191.218 | 110.243 | 220.818 |
| SeaZip 3 | 185.750 | 122.689 | 194.583 |
| SeaZip 4 | 195.475 | 123.709 | 194.583 |
| SeaZip 5* | 147.397 | 96.451 | 59.250 |
| SeaZip 6* | 146.967 | 96.021 | 59.250 |

*) *De SeaZip 5 en 6 zijn begin april 2016 opgeleverd*