

JR SHIPPING *ANNO NU* 2017

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 2017. 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 2017 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, april 2018

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 groeiende markt voor windturbineparken op zee en de offshore olie- en gasindustrie.

Rederijgroep JR Shipping richt zich 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 energie-industrie.

Daarnaast biedt JR Shipping toegevoegde waarde aan uiteenlopende maritieme marktpartijen met gespecialiseerde, scheepvaart gerelateerde services als:

- ▶ Scheepsmanagement
- ▶ Ontwikkeling en uitvoering van herstructureringsprojecten
- ▶ Emissies, fondsbeheer en (her)financiering
- ▶ Bevrachtingsdiensten
- ▶ Aankoop- en nieuwbouwbegeleiding

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 grootste 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

Er is één factor die we niet kunnen beïnvloeden:
duurzaam marktherstel

Bericht van de directie	4
1 Marktklimaat 2017	6
2 Vlootontwikkeling	10
3 De vlootperformance	14
4 Fondsbeheer en emissies	22
5 Organisatie en bedrijfsvoering	26
6 Vooruitblik 2018	32
Vlootoverzicht	37

Van de directie

ER IS ÉÉN FACTOR DIE WE NIET KUNNEN BEÏNVLOEDEN: DUURZAAM MARKTHERSTEL

JR Shipping bestaat 25 jaar. Wat in 1993 in Harlingen begon als kapitein/eigenaarbedrijf met één multipurpose schip, groeide uit tot een allround rederijbedrijf dat diverse short sea scheepvaartmarkten bedient en zich onderscheidt met specialistische scheepsmanagement- en financieringsdiensten. De groei, die in 2008 bruusk werd afgeremd, kende door de jaren heen één solide pijler: het principe om alle succesfactoren die van invloed zijn op de prestaties van onze vloot en rederij in onze eigen organisatie te verankeren.

Dit principe leidde tot mijlpalen die ons trots stemmen. Wij denken aan het in 2000 genomen besluit om de focus te verleggen naar de markt voor containerfeeder schepen, die op dat moment geen grenzen leek te kennen dankzij een florerende wereldhandel. Wij denken aan onze prestigieuze nieuwbouwworder uit 2002 voor een serie van zes 750 TEU-schepen, gebouwd door Volharding Shipyards. Maar we denken ook aan het optuigen van Confeeder Shipping & Chartering, JR Ship Investments en JR Ship Brokers & Consultants, allemaal initiatieven die tot dat ene basisprincipe zijn terug te voeren: alle succesbepalende factoren in eigen hand. Mede door dat principe wisten we een groeiende groep investeerders aan ons te binden die, net als wij, overtuigd waren van het verdienpotentieel van de internationale zeescheepvaart.

Toen brak in 2008 de kredietcrisis uit. Onze rederij had op dat moment 20 containerfeeder schepen in de vaart, die garant stonden voor goede exploitatieresultaten en rendementen. De crisis leek aanvankelijk een 'bancaire aangelegenheid', waar de reële economie niet veel van zou merken, maar de geest was uit de fles. Kort daarna verkeerde de wereld in een diepe recessie die lang zou aanhouden. De impact op de scheepvaartindustrie was ongekend. Ook op onze scheepvaartmarkten gingen de charter- en vrachttarieven onderuit en kwamen de resultaten en rendementen zwaar onder druk te staan. Strategische groeiscenario's maakten plaats voor situationeel beleid, gefocust op 'redden wat er te redden valt'.

Overleg met banken en investeerders resulteerde in succesvolle overbruggingsmaatregelen, wat niet wegneemt dat we van een aantal schepen afscheid moesten nemen. Een mijlpaal onder de gegeven markt-omstandigheden was de realisatie van JR Fleet Fund CV in 2012, waarmee we een nieuwe basis legden onder de exploitatie van elf containerfeeder schepen. Alle ondersteunings- en overbruggingsmaatregelen die werden getroffen, waren steeds gebaseerd op één randvoorwaarde: markttherstel. Er zijn diverse momenten geweest, onder meer in 2010, 2013 en 2015, dat de markt leek op te veren, maar telkens werden alle positieve verwachtingen ruw verstoord door nieuwe dieptepunten. In de zomer van 2016 deed zich zelfs een vierde dip voor.

Anno 2018 kunnen we niet anders dan nog eens vaststellen dat er één succesfactor is die we niet kunnen beïnvloeden: duurzaam markttherstel. De dip van 2016 overschaduwde het grootste deel van boekjaar 2017. De tweede helft van 2017 liet pas enig herstel zien en alle signalen wijzen op verbetering voor de langere duur, maar wij hebben geleerd voorzichtig te zijn met voorspellingen. Dat we de afgelopen negen crisisjaren alles op alles hebben gezet om onze schepen in de vaart te houden, is ingegeven door de overtuiging dat herstel ten langen leste niet uit kan blijven. Ook in 2017 waren nog ultieme inspanningen nodig om voor het belangrijkste deel van onze vloot – de elf containerfeeder schepen die sinds 2012 onderdeel uitmaken van JR Fleet Fund CV – een nieuwe, werkbare basis te realiseren. Daar zijn we dankzij een unieke transactie in geslaagd en dat geeft hoop voor de nieuwe fase die we in 2018, ons jubileumjaar, ingaan. Om van die nieuwe fase een succes te maken, blijft één voorwaarde cruciaal: duurzaam markttherstel.



Met vijftien containerfeeder schepen hebben we een goede uitgangspositie op de containerfeeder markt. Onze rol op de multipurpose markt is nog bescheiden met twee schepen, maar ook op deze markt liggen nieuwe verdienperspectieven in het verschiet. Ook de markt voor offshore service schepen biedt positieve vooruitzichten. De crisis heeft bovendien een nieuwe markt gecreëerd: een markt voor specialistische scheepsmanagementservices en financierings- en herstructureringsdiensten voor collega-rederijen en partijen die 'scheepseigenaar tegen wil en dank' werden en beheertaken moeten outsourcen. JR Shipping heeft zijn toegevoegde waarde hierin al meerdere keren bewezen en wij beschouwen dit als kansrijke aanvulling op onze kernactiviteiten.

JR Shipping blijft ondernemen. Wij blijven alert op opportunity investments en nieuwe verdienmodellen. We blijven geloven in de kansen die de scheepvaart biedt en zijn trots op de geleverde prestaties van de afgelopen 25 jaar en op de inzet en loyaliteit van onze medewerkers op zee en aan de wal. Met name zijn wij trots op het vertrouwen van onze vele investeerders die ondanks de teleurstellende realiteit achter ons beleid bleven staan. We staan in 2018 op meerdere manieren stil bij ons 25-jarig jubileum, maar vieren het niet uitbundig. Daar zijn de omstandigheden niet naar. We hebben, tot slot, maar één verjaardagswens: duurzaam marktherstel.

Harlingen, april 2018

A stylized blue ink signature of Jan Reier Arends, consisting of a large, sweeping 'J' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

Jan Reier Arends

A blue ink signature of Sander Schakelaar, featuring a large, circular loop followed by a long, horizontal, slightly wavy line.

Sander Schakelaar

Directie JR Shipping BV

1 MARKTKLIMAAT 2017

Sinds de scheepvaart de wereldhandel faciliteert, worden de diverse scheepvaartmarkten geconfronteerd met perioden van laagconjunctuur. Soms zijn deze van korte duur, soms houden ze dermate lang aan, dat ze een ingrijpende transitie in de scheepvaart tot gevolg hebben. De scheepvaartindustrie is gewend aan dit cyclische verloop en altijd in staat geweest om zich na een moeilijke periode te herpakken. De gevolgen van de recente wereldwijde recessie, die in 2008 begon, breken echter alle records. Nooit eerder richtte een periode van laagconjunctuur binnen de scheepvaartindustrie een vergelijkbare schade aan. Maar het kan niet anders of de sector hervindt zich. Immers: zonder scheepvaart geen wereldhandel, zonder wereldhandel geen welvaart. Eind 2017 zette een verbetering in. Alle signalen wijzen op duurzaam herstel.

Alle belangrijke scheepvaartmarkten - de tankvaart, de bulkvaart en de containervvaart - zijn zwaar geraakt door de crisis. De stagnatie van de wereldhandel, veroorzaakt door een van de diepste wereldwijde economische recessies uit de geschiedenis, laat zijn sporen na. Er zijn schepen verschromp, kleine en grote rederijen gingen failliet. Het klinkt dramatisch, maar de internationale scheepvaart is een slagveld. En hoewel scheepvaartmarkten per traditie cyclisch zijn, kent de scheepvaartgeschiedenis maar weinig voorbeelden van vergelijkbare periodes. Maar ze zijn er wel.

Korte- en langdurige marktcycli bestaan zolang als de scheepvaart bestaat

De huidige koers van JR Shipping kent, naast de kernactiviteiten die samenhangen met de eigen vloot, een belangrijke aanvullende activiteit: scheepsmanagement voor derden. Dit begon met een managementopdracht voor een Noorse collega-rederij die het beheer over twee multipurpose schepen aan ons uitbesteedde. Meer schepen volgden. In 2015 kregen wij van een Duitse scheepsbank de prestigieuze opdracht voor het management over zes containerfeeder schepen, de zogeheten 'River-schepen'. Deze opdracht voorzag ook in een herstructureringsadvies.

Onze ambities in scheepsmanagement voor derden zijn met name gericht op de scheepvaartmarkten die wij op dit moment bedienen: de markt voor containerfeeder schepen, multipurpose schepen en offshore service schepen. Er is echter één schip waarvoor wij het technisch management verzorgen, dat volledig buiten de reikwijdte van onze kernmarkten valt. Het gaat om de clipper Stad Amsterdam, een majestueus Tall Ship dat met succes actief is op de markt van luxe zeilcruises en zakelijke evenementen. En het opmerkelijke is: de tijd waarin clippers de wereldzeeën bevoeren, eindigde met een diepe, wereldwijde crisis voor scheepsbouwers en rederijen. Die crisis luidde een nieuwe fase in, waarin meer verandert dan in alle eeuwen daarvoor. Wat niet verandert, is dat ook in de 'nieuwe tijd' korte of langere marktcycli blijven bestaan.

De 'nieuwe markt' voor snelle clippers

Zoals de scheepvaart van de afgelopen decennia gekenmerkt werd door 'groter, groter en nóg groter', was de eis aan rederijen in de tweede helft van de negentiende eeuw: 'sneller, sneller en nóg sneller'. De wereldwijde handel nam serieuze proporties aan en de behoefte om lading in korte tijd te verschepen nam toe. De lange fase van avontuurlijke reizen naar verre bestemmingen, de 'motor' achter de gouden eeuw, was voorbij. Snelle, wendbare schoeners, windjammers en clippers deden hun intrede. De clipper is een snelle driemaster, waarvoor de basis werd gelegd in de VS. Door het ontwerp, met de voor die tijd opvallend scherpe boeg, haalde de clipper topsnelheden. Tussen circa 1840 en 1890 kozen vrijwel alle zichzelf respecterende zeevarende naties voor de clipper als koopvaardijship. De 'clipper boom' begon in 1843 vanuit de behoefte in de westerse



wereld om in China ingekochte thee zo snel en vers mogelijk op zijn plek van bestemming te krijgen. De meeste clippers werden in die jaren gebouwd in de VS en Engeland. In de VS werden ze ook ingezet tijdens de roemruchte Californische goldrush van 1848 tot 1856. Om goud te vervoeren en op snelheid uit handen van kapers te blijven.

Ook de Nederlandse scheepvaartindustrie zag zich geconfronteerd met de vraag naar snellere schepen, maar zat met een dilemma. De Nederlandse koopvaardij dankte zijn succes in die dagen vooral aan transport van zware lading en dat ging slecht samen met snelheid en met het scherpe design van het nieuwe scheepstype. Maar vanaf circa 1850 gaan ook Nederlandse werven snellere schepen bouwen. Het ontwerp van de 'Nederlandse clipper' is wel op zwaardere lading berekend. Dit leidt een fase van hoogconjunctuur in. Nederland telt in 1855 niet minder dan 1190 scheepswerven! In 1854 gaf de rederij van ene Louis Bienfait opdracht tot de bouw van de clipper Amsterdam, het zeilschip dat model stond voor de clipper Stad Amsterdam, het Tall Ship waarover JR Shipping het technisch scheepsmanagement voert. De oorspronkelijke clipper Amsterdam werd gebouwd op de werf van de Koninklijke Stoommaatschappij in Amsterdam. De replica is ook in Amsterdam gebouwd, op de Damen Oranjewerf, tussen 1997 en 2000.

Neerwaartse trend

Nederlandse reders investeerden stevig in de opbouw van een clippervloot en hebben dan nog geen idee van het traag kerende tij. De neerwaartse trend begint met een teruglopende wereldeconomie en een nieuwe politieke koers in de handelsbetrekkingen met de Oost. Maar er ligt een groter gevaar op de loer: de opkomst van stoomschepen. Lange tijd weten de clippers de eerste stoomschepen dankzij hun snelheid te beconcurreren. Tot de historische opening in 1869 van het Suezkanaal, dat met zeilschepen niet te bevaren is. Stoomschepen krijgen het concurrentievoordeel van een efficiënte en korte route voor handel met Zuid- en Oost-Azië en Australië. De rol van de snelle clipper, die voor deze bestemming rond Kaap de Goede Hoop moesten blijven varen, is uitgespeeld. Clippers worden nog een tijdlang ingezet om stoomschepen met steenkool te bevoorraden, maar daarmee graven ze feitelijk hun eigen zeemansgraf.

Voor de commerciële zeilvaart breekt een lange periode van recessie aan, die voor veel scheepswerven en rederijen het einde inluidt. Met de stoomschepen en, iets later, de oliegestookte scheepsmotor en de schroef, breekt een nieuw scheepvaarttijdperk aan, waarin meer verandert dan in alle eeuwen daarvoor. Wat niet verandert, is dat vervoerders en rederijen ook in de 'nieuwe tijd' vaker dan ze lief is verrast worden door de vitaliteit van de scheepvaartmarkten waarop ze actief zijn en dat korte of langere marktcycli blijven bestaan.



De markt voor containervaart

Toen JR Shipping besloot zich te specialiseren in de containerfeeder vaart, kenden de marktperspectieven nauwelijks grenzen. De intercontinentale containervaart, die in de jaren vijftig van de vorige eeuw zijn intrede deed en van cruciaal belang werd voor de wereldhandel, vestigde record op record. Capaciteitsuitbreiding en schaalvergroting waren decennialang troef. Niemand dacht aan mogelijke grenzen aan de groei.

Tot 2008 realiseerden onze containerfeeder schepen bovengemiddelde chartertarieven en profiteerden investeerders van goede rendementen. In 2007 zagen wij echter een kentering. De groei van de wereldeconomie en het vrachtaanbod nam iets af. Er was nog iets aan de hand, wat kenmerkend is voor het cyclische karakter van scheepvaartmarkten. Zoals rederijen vanaf circa 1850 in korte tijd veel investeerden in de opbouw van een vloot snelle clippers, zo brachten lijndiensten en rederijen in de hoogtijdagen van de groeiende wereldeconomie steeds meer en steeds grotere containerschepen in de vaart. De balans tussen vraag en aanbod raakte danig verstoord. Dat gebeurde ook op de markt voor containerfeeder schepen. Dit cyclische effect zette de chartertarieven licht onder druk, maar zorgelijk was de situatie niet. De wereldhandel groeide weliswaar minder hard dan de jaren daarvoor, maar ook een geringere groei zou de disbalans voldoende kunnen opvangen om extreme tariefdalingen te voorkomen. Er bestond geen reden om aan te nemen dat de groei volledig zou stagneren.

Historische cyclus tariefontwikkeling voor containerschepen

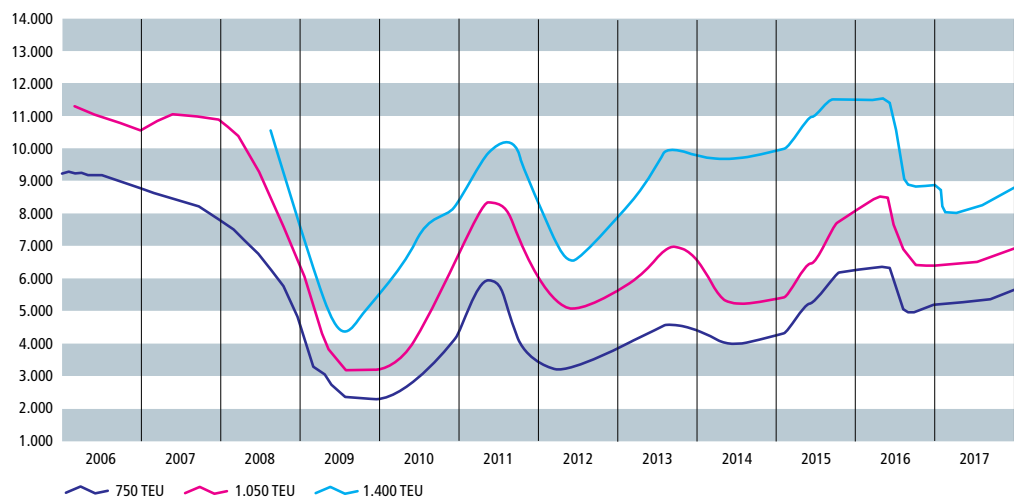


Bron: Clarkson SIN en DVB Shipping & Offshore Research, november 2017

Sterke signalen voor opwaartse trend

Dat gebeurde wel, zoals we nu weten. Als gevolg van de kredietcrisis van 2008 die snel uitmondde in een totale mondiale recessie. Voor de scheepvaartindustrie luidde dit een langdurige cyclus van laagconjunctuur in met het verlies van tal van schepen en het faillissement van kleine en grote rederijorganisaties tot gevolg, overall ter wereld. De intercontinentale containervaart lijkt nu, na een fase van faillissementen en megafusies,

Ontwikkeling chartertarieven containerfeeder schepen in € per dag



Bron: Confeeder Shipping & Chartering, januari 2018

te stabiliseren. De kaarten zijn geschud, de vrachttarieven kennen een bescheiden stijgende lijn. Ook op de markt voor containerfeeder schepen zien we sinds de tweede helft van 2017 een licht stijgende lijn. De trend lijkt - we zeggen het met enige reserve - duurzaam. Twee essentiële factoren maken dat aannemelijk: de wereldhandel groeit weer - in 2017 bedroeg de groei maar liefst 4,5% - en het capaciteitsaanbod van containerfeeder schepen nam de afgelopen jaren af. Dat kan niet anders dan leiden tot een betere marktbalans en dus tot hogere chartertarieven. Eenzelfde ontwikkeling zien we op de markt voor multipurpose schepen waar de tweede helft van 2017 enigszins verbeterde vrachttarieven genoteerd konden worden ten opzichte van 2016.

De markt voor offshore service schepen

De ontwikkelingen op de markt voor offshore service schepen staan niet onder invloed van de wereldhandel. Offshore windenergie, de huidige aanjager van deze markt, is immers een Noord-Europese aangelegenheid. Dat neemt niet weg dat ook deze markt zijn eigen cyclische verloop kent. Allereerst zijn er de korte seizoenscycli: de activiteiten kennen 's winters een aanzienlijk lager niveau dan in de andere seizoenen, wat een factor is waar rederijen die op deze markt actief zijn rekening mee moeten houden. De markt voor windenergie van zee is een politiek gedreven markt en ook dat kan zijn invloed hebben op de activiteiten. Het is bovendien een sterk projectmatige markt, waarbij het opstarten van projecten per jaar sterk kan verschillen. Zo zagen we dat 2016 en 2017 uitgesproken passieve jaren waren, in tegenstelling tot het recordjaar 2015. De vooruitzichten voor de komende jaren zijn echter goed.

Nieuwe markt, nieuwe scheepvaartfase

En de markt voor de clipper Stad Amsterdam? Die heeft zijn eigen dynamiek. Daar hebben wij geen zicht op. Wij zijn als rederij 'slechts' verantwoordelijk voor het technisch scheepsmanagement. En daar zijn we zeer trots op.

Onze verantwoordelijkheid voor de clipper Stad Amsterdam hangt samen met een nieuwe markt die JR Shipping sinds enkele jaren bedient. Het cyclische karakter van scheepvaartmarkten brengt voor rederijen en investeerders risico's met zich mee, maar ook kansen, zoals anticyclische investeringen en nieuwe verdienmodellen. Zo profileert JR Shipping zich in toenemende mate als allround rederijorganisatie op wat we de markt voor maritieme diensten aan derden noemen. We bieden deze markt, die bestaat uit collega-rederijen en vooral uit banken die tegen wil en dank scheepseigenaren zijn geworden, gespecialiseerde adviezen en diensten op het gebied van scheepsmanagement, begeleiding bij de verkoop van schepen, (her)financiering van schepen en herstructureringen. Voor excellente uitvoering van scheepsmanagementopdrachten staat onze walorganisatie garant, die daar alle vereiste disciplines en internationale certificeringen voor inbrengt. In herfinancierings- en herstructureringsprojecten heeft onze rederij gedurende de crisisjaren een unieke expertise opgebouwd met de realisatie van herstructureringsprogramma's voor de eigen vloot en voor schepen van derden. 2017 was in dit opzicht wederom een cruciaal jaar. Om tot nieuwe, duurzame exploitatie-uitgangspunten te komen voor de elf containerfeeder schepen van de JR Fleet Fund CV wisten wij een Engelse financier aan ons te binden, waarmee we een unieke transactie hebben mogelijk gemaakt. Deze ervaring en extra slagkracht nemen wij mee naar 2018 - ons jubileumjaar dat een nieuwe fase inluidt in 25 jaar JR Shipping scheepvaartgeschiedenis.

Tot slot

De verdiensten stonden in 2017 in de meeste scheepvaartmarkten nog altijd onder druk. Wel werd zichtbaar dat de herrangschikking binnen de internationale scheepvaartindustrie zijn finale fase bereikt. Met name binnen de containervvaart die in 2015 en 2016 veel faillissementen en enkele megafusies kende, lijken de kaarten geschud. Ook op de kernmarkt van JR Shipping, de containerfeeder vaart, lijkt de rust enigszins terug te keren. JR Shipping wist haar positie op deze markt te behouden dankzij een unieke transactie rond de JR Fleet Fund CV die, met elf containerfeeder schepen, de ruggengraat van onze rederij vormt. Korte- en langdurige marktcycli bestaan zolang als de scheepvaart bestaat. Hoewel de impact op de scheepvaart van de recessie van het afgelopen decennium zijn gelijke niet kent in de scheepvaartgeschiedenis, zal ook hierna een nieuwe fase intreden. De signalen van eind 2017 wijzen erop dat we die fase inmiddels zijn ingegaan.

2 VLOOTONTWIKKELING

JR Shipping begon 2017 met een vloot van dertien containerfeeder schepen, vier multipurpose schepen, zes offshore service schepen en één Tall Ship, de clipper Stad Amsterdam. Naast de exploitatie van eigen schepen, was de rederij in 2017 opnieuw verantwoordelijk voor het complete management over schepen voor derden. Deze zijn in het totaal opgenomen. Eén eigen schip, de Evidence, werd in het voorjaar van 2017 aan een nieuwe eigenaar overgedragen. Scheepsmanagement voor derden, al of niet in samenhang met herstructureringsoperaties, blijft voor JR Shipping een belangrijk focusgebied.

Het vlootbeleid van de rederijgroep kent vier pijlers:

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

Containerfeeder vloot

Na een succesvolle start op de markt voor multipurpose schepen, kiest JR Shipping in 2000 voor een belangrijke aanvulling. Het vizier wordt gericht op de markt voor containerfeeder schepen, een markt die op dat moment booming is, doordat de wereldhandel floreert. De rederij verrast de markt met een eigen, gespecialiseerd bevrachtungskantoor voor containerfeeder schepen en legt de basis voor een eigen vloot met de overname van enkele bestaande compacte containerfeeder schepen. De schepen worden vooral in Noord-Europa ingezet.

In 2002 zet JR Shipping een grote stap met de start van een nieuwbouwprogramma voor zes containerfeeder schepen, elk met een capaciteit van 750 TEU. De geavanceerde schepen, gebouwd door de Nederlandse werf Volharding Shipyards, varen nog steeds voor de rederij. Ze maken onderdeel uit van JR Fleet Fund CV, waarin in totaal elf containerfeeder schepen zijn ondergebracht. De schepen uit de Volharding-serie worden tussen 2003 en 2005 opgeleverd. Zowel de rederij als haar investeerders profiteerden met deze schepen van de groeiende wereldhandel. Groeipercentages van negen en zelfs tien procent kleuren het klimaat en lijken een stevig fundament te bieden voor verdere groei.

JR Shipping realiseert groei door verder te investeren in haar vloot, in de expertise van haar walorganisatie en in het vertrouwen van investeerders en financieringspartners. Dit resulteert tussen 2005 en 2008 in nog een reeks vlootuitbreidingen, afgestemd op de schaalvergroting die zich in de intercontinentale containervaart voltrekt. Deze schaalvergroting, ingegeven door de nog steeds groeiende wereldhandel, stuwt de vraag naar vervoltransport door containerfeeder schepen op. De rederij koopt bestaande schepen en laat nieuwe schepen bouwen. Met als mijlpaal: de bestelling van drie zogeheten Baltic Max containerfeeder schepen van 1.440 TEU – schepen die dankzij een unieke combinatie van hoge capaciteit en geringe diepgang ingezet kunnen worden voor vaart door het Kieler kanaal. De schepen worden in 2008 en 2009 opgeleverd.

Wat een hoogtepunt had moeten zijn, loopt uit op een teleurstelling. De Emotion, Empire en Elysee worden in de vaart gebracht op een moment dat de markt voor containerfeeder schepen in een ernstige crisis komt te verkeren. Hoe lang die crisis duurt en hoe diep hij in de scheepvaartindustrie ingrijpt, is dan nog niet te



voorzien. Intussen is duidelijk dat de gevolgen desastreus zijn, ook voor de vlootambities van JR Shipping. Ondanks geslaagde maatregelen om redbare schepen in de vaart te houden, waaronder de oprichting van JR Fleet Fund CV, gaat de vloot van JR Shipping een periode van krimp tegemoet. De rederij sluit het tweede crisisjaar 2009 af met een vloot van 23 moderne containerfeeder schepen in de capaciteitsklassen van 340 tot 1.440 TEU, terwijl de vloot bij het afsluiten van 2017 twaalf eigen containerfeeder schepen in de capaciteitsklassen van 750 tot 1.440 TEU telt.

Dat is één schip minder dan het aantal waarmee 2017 van start ging. In mei 2017 werd het m.s. Evidence (1.050 TEU) onder instemming van haar investeerders verkocht en overgedragen aan haar nieuwe eigenaar. De huidige JR Shipping containerfeeder vloot blijft ondanks de geringere omvang een factor van belang voor de betreffende markt. Concrete initiatieven voor uitbreiding van de containerfeeder vloot bestonden niet bij het ter perse gaan van de JR Shipping Anno Nu 2017. Begin 2017 slaagde JR Shipping er wel in het scheepsmanagement over twee containerfeeder schepen van 880 TEU te verwerven. De Morsum en de Sylt zijn in het voorjaar van 2017 omgedoopt tot respectievelijk Expansa en Externo.

De elf schepen van JR Fleet Fund CV vormen de ruggengraat van de JR Shipping vloot. Het zijn moderne schepen met - onder 'normale' omstandigheden - een goed marktpotentieel. Toen de feedermarkt begin 2016 opnieuw een dip beleefde, was het duidelijk dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zouden zijn om de exploitatie van de schepen veilig te blijven stellen. JR Shipping is hierover direct in overleg getreden met de financierende bank, de HSH Nordbank, die in 2012 mede vorm gaf aan JR Fleet Fund CV en zich ook in 2014 bereid toonde tot het treffen van aanvullende overbruggingsmaatregelen door vier aflossingsbetalingen op te schorten. Desalniettemin slaagden we er in 2016, toen de vierde dip een feit was, nauwelijks in om van de bank helderheid te krijgen over nieuwe oplossingen die aan de continuïteit van JR Fleet Fund CV konden bijdragen. Een voorstel tot een mogelijke herfinanciering, in samenwerking met een Engelse financier, werd afgewezen. JR Shipping nam in oktober 2016 het initiatief tot dit voorstel om grip te houden op de toekomst van JR Fleet Fund CV en te vermijden dat de bank op eigen initiatief voorbereidingen zou gaan treffen voor de verkoop van de schepen.

In 2017 werd door de aanhoudend slechte marktomstandigheden snel duidelijk dat JR Fleet Fund CV op termijn niet aan zijn financiële verplichtingen zou kunnen voldoen. Vanaf dat moment is continu overleg gevoerd met de bank over mogelijke oplossingen, waarbij de bestaande financieringsstructuur lange tijd het uitgangspunt bleef. Daarbij heeft de rederij steeds zijn voorkeur geuit voor een nieuwe, duurzame financieringsstructuur die ook continuïteitsperspectieven zou bieden bij langer uitblijvend marktherstel. ▶▶

Medio september 2017 gaf de bank aan geen mogelijkheden te zien voor een door ons als werkbaar geachte herstructurering. Tussen de regels door viel op te maken dat de bank open stond voor een alternatieve, door ons aan te dragen oplossing in plaats van haar rechten uit te oefenen. Wij zijn op basis van dat signaal opnieuw in contact getreden met de Engelse financier en dat heeft het proces in een stroomversnelling gebracht. In samenwerking met de Engelse financier hebben wij een plan uitgewerkt, dat de weg moest vrijmaken naar een overname van de leningvordering van de HSH Nordbank op de JR Fleet Fund CV. Na diverse intensieve onderhandelingen heeft HSH Nordbank het unieke voorstel van JR Shipping en de Engelse financier in november 2017 geaccepteerd. Participanten in de JR Fleet Fund CV hebben met het voorstel ingestemd, waardoor de beoogde overdracht van de leningvordering voor het einde van 2017 geëffectueerd kon worden, wat een uitdrukkelijke wens was van de bank. Dankzij deze nooit eerder vertoonde transactie kan de exploitatie van de elf containerfeeder schepen van de JR Fleet Fund CV gecontinueerd worden en bleef het belangrijkste deel van de JR Shipping-vloot intact. De rederij gaat daarmee een nieuwe fase tegemoet, die eind 2017 een extra positieve impuls kreeg door signalen die wijzen op marktherstel.

Multipurpose vloot

De oorsprong van JR Shipping ligt in de multipurpose vaart. Precies 25 jaar geleden, in 1993, legt Jan Reier Arends de basis door als kapitein/eigenaar met één schip losse vrachtdiensten te gaan varen. In de loop der jaren komt daar een aantal grotere droge ladingschepen bij. In 1997 neemt Arends de 'Vlieland' over. Het schip wordt omgedoopt tot 'Elan', simpelweg door uit economische motieven de begin- en eindletters te laten vallen bij het overschilderen. Kostenbeheersing is altijd een belangrijk item gebleven in het vlootbeleid van JR Shipping. En dat is het ook nu nog.

Met ingang van 2000 focust de rederij op de snel groeiende markt voor containerfeeder vaart en worden de droge ladingschepen verkocht. In 2008, kort voor het uitbreken van de wereldwijde kredietcrisis, besluit de rederij tot diversificatie van haar vloot. Met als eerste stap: de voorgenomen terugkeer naar short sea shipping in het multipurpose segment. Om deze ambitie waar te maken, plaatst JR Shipping iets later een opdracht voor de bouw van twee multipurpose schepen in India. In 2009 doet zich de unieke kans voor om investeerders bij de financiering van deze schepen te betrekken. De Nederlandse overheid maakt een nieuw, fiscaal aantrekkelijk investeringsmodel mogelijk, bedoeld als stimuleringsmaatregel voor de Nederlandse economie. JR Shipping vertaalt dit model naar de scheepvaart en weet investeerders te interesseren voor twee nieuwe schepen, m.s. Esprit en Estime, die in 2011 worden opgeleverd. Ze zijn gebouwd door de Chowgule werf in India.

Bij dezelfde werf bestelt JR Shipping nog eens twee zusterschepen, maar nu in opdracht van de Noorse collega-rederij Hagland Shipping AS, gevestigd in Haugesund. Ook deze schepen worden gefinancierd met behulp van Nederlandse investeerders die deelnemen in de fiscaal aantrekkelijke 'scheepsmaatschap', in de markt gezet door JR Ship Investments. Hiermee opent JR Shipping de weg naar financieringsdiensten voor collega-rederijen. Het scheepsmanagement over beide schepen, respectievelijk Hagland Captain en Hagland Chief, wordt uitgevoerd door JR Shipping die hiermee een nieuwe dienstverlening introduceert. In 2017 wordt de Hagland Chief op verzoek van de Noorse rederij met succes verkocht. Tot december 2017 voerde JR Shipping bovendien het management over een multipurpose schip, de Espero.

Hoewel de rederij de komende jaren opnieuw zal focussen op vlootuitbreiding, mits de marktontwikkeling dat toestaat, bestonden daartoe bij het ter perse gaan van dit jaarverslag geen concrete initiatieven. Wel oriënteert JR Shipping zich sinds 2017 op de mogelijkheid om de vlootomvang te vergroten middels een *opportunity investment*. Een dergelijke aankoop, waar in 2017 een stevige uitgangspositie voor gecreëerd is met de succesvolle uitgave van JR Shipping Opportunity Obligaties, zal een containerfeeder- of multipurpose schip betreffen. De deadline voor de geambieerde aankoop is uitgesteld tot juli 2018. Met betrekking tot de vlootomvang blijft de rederij ook in 2018 alert op scheepsmanagementopdrachten voor derden.

Offshore service vloot

Een derde pijler onder het vlootbeleid van rederijgroep JR Shipping is de ontwikkeling en exploitatie van service schepen voor de offshore energie-industrie. Daarbij ligt de focus op schepen die ondersteuning bieden bij de aanleg en het onderhoud van windturbineparken op zee. De schepen worden ook ingezet ten behoeve van de offshore olie- en gasindustrie. In 2010 heeft de rederij haar eerste plannen geformuleerd

voor een positie op deze groeiemarkt. Dit resulteerde in de oprichting van zusterbedrijf SeaZip Offshore Service BV.

SeaZip focust op snelle, 24/7 inzetbare service schepen, accommodatie- en supportschepen en survey- en patrouilleschepen. In 2011 plaatste SeaZip een eerste order voor twee Damen 2610 Fast Crew Suppliers; snelle, wendbare service schepen, gebouwd volgens het revolutionaire 'Twin Axe' principe dat maximale stabiliteit en veiligheid garandeert bij de overdracht van passagiers naar werklocaties op volle zee. Hiermee anticipeert SeaZip op het feit dat windmolenparken steeds verder uit de kust komen te liggen en de daarmee samenhangende vraag naar robuuste schepen met een hoog prestatieniveau onder uitdagende omstandigheden op volle zee. 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 vloot opnieuw met twee Damen Fast Crew Suppliers uitgebreid, de SeaZip 5 en 6.

In 2017 zijn geen concrete initiatieven ontwikkeld om de SeaZip Offshore Service vloot met vergelijkbare of andere schepen uit te breiden. Wel laat 2017 zien dat SeaZip erin slaagt haar positie op de markt voor offshore energie te versterken, mede door middel van strategische samenwerkingsvormen en aanvullende scheepsmanagementopdrachten.

Begin 2018 is de samenwerking met Deep BV, een survey specialist uit Amsterdam, geïntensiveerd door de gezamenlijke aankoop van een multi-inzetbaar survey schip. Deep BV is gespecialiseerd in onder andere hydrografie, de wetenschap die zich bezighoudt met het beschrijven van de waterbodem. Om invulling te kunnen blijven geven aan de toenemende vraag naar gespecialiseerde onderzoekswerkzaamheden, heeft Deep BV een survey schip nodig met voldoende accommodatie om ver uit de kust 24/7 diensten te draaien. Het commerciële team van SeaZip gaat het schip aan andere marktpartijen verhuren in periodes waarin het schip niet wordt ingezet door Deep BV. Alle aspecten van scheepsmanagement worden volgens strikte kwaliteits- en veiligheidsnormen uitgevoerd door rederijgroep JR Shipping. Het schip is inmiddels ordentelijk geïnspecteerd en wordt naar verwachting in april 2018 overgenomen. In de zeer dynamische markt voor offshore service schepen zijn meer van dergelijke partnerships te verwachten.

Schepen van derden

Voor zowel de markt van containerfeeder schepen als die van multipurpose schepen voert JR Shipping scheepsmanagementopdrachten voor derden uit. Deze bedrijfsactiviteit, vastgelegd in het in 2008 geformuleerde diversificatiebeleid, leidde in 2017 niet tot mutaties in de omvang van de vloot. Een zeer bijzonder schip waarover JR Shipping sinds enkele jaren het technisch scheepsmanagement voert, is de clipper Stad Amsterdam. Dit Tall Ship, dat een replica is van het negentiende-eeuwse koopvaardijship De Amsterdam, 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 Tall Ship wordt in 2000 opgeleverd en wint in 2001 de Cutty Stark Tall Ships Race. In 2005 vaart ze als vlaggenschip van Sail Amsterdam het IJ op met koning Willen Alexander - dan nog kroonprins - aan het roer. In 2009 maakt de clipper Stad Amsterdam in opdracht van de VPRO een acht maanden durende reis in het kader van het tweehonderdste geboortjaar van Charles Darwin. Als symbool van de rijke Nederlandse scheepvaartgeschiedenis, is de Stad Amsterdam een icoon in de vloot van de JR Shipping groep die in 2018 een kwart eeuw onderdeel uitmaakt van het vaderlandse scheepvaartverhaal en aan de vooravond staat van een nieuw hoofdstuk.

Tot slot

De scheepvaartindustrie en onze rederij staan aan de vooravond van een nieuwe fase. Eerste tariefverbeteringen in de tweede helft van 2017 wijzen daarop. Of het lang verwachte marktherstel duurzaam is, kan alleen de toekomst uitwijzen, maar analisten gaan daar wel vanuit. De meer bestendige groei van de wereldeconomie en wereldhandel lijkt dat te bevestigen. In de nieuwe fase die lijkt aan te treden, houdt JR Shipping vast haar bestaande vlootbeleid dat focust op de exploitatie van containerfeeder schepen, multipurpose schepen en offshore service schepen. Daarnaast hoopt de rederij haar positie als maritieme dienstverlener voor externe partijen te verstevigen.

3 DE VLOOTPERFORMANCE

Dankzij honderd procent focus op efficiënte en betrouwbare inzet van schepen op de diverse marktsegmenten die JR Shipping bedient, is onze rederij nog altijd concurrerend met de prestaties van onze vloot. Op zowel de containerfeeder en multipurpose markt als op de markt voor offshore service schepen hebben wij een goede reputatie als bonafide maritieme partner die haar expertise, schepen en professionals inzet voor rendabele transport op zee. Helaas vertalen de goede prestaties op zee zich nog niet in de gewenste en noodzakelijke rendementen voor de rederij en haar stakeholders. In dat opzicht was 2017 opnieuw een teleurstellend jaar, ondanks de kentering ten goede in de tweede helft van het jaar.

Hoewel het marktklimaat tegen het einde 2017 voor zowel onze containerfeeder als multipurpose schepen zichtbaar verbeterde, was 2017 in zijn geheel genomen opnieuw een teleurstellend jaar. Alleen de SeaZip-vloot zette iets betere resultaten neer dan in 2016. De vlootperformance op alle scheepvaartmarkten die we bedienen, was in kostentechnische zin goed. Onze professionals op zee, ondersteund door onze walorganisatie in Harlingen, slagen er nog altijd in onze internationaal opererende zakelijke relaties in overeenstemming met hoge kwaliteits- en veiligheidsnormen te bedienen. Ondanks uitgesteld preventief onderhoud, ingegeven door het feit dat de verdiensten van de vloot nog steeds onder druk staan, verkeren onze schepen in goede conditie en voldoen ze aan de strengste scheepvaartseisen.

Een woord van waardering is hier op zijn plaats; allereerst voor de bemanningsleden die zich onder vaak uitdagende omstandigheden uitstekend kwijten van hun taken en samen hun verantwoordelijkheid nemen voor onze performance op zee. Ten tweede dient gezegd te worden dat onze technisch inspecteurs en inkopers er al jaren in slagen onze schepen effectief te onderhouden door inventief en creatief om te gaan met de beschikbare middelen die, sinds het uitbreken van de crisis in 2008, beperkter zijn dan gewenst.

Het dreigt een eenzijdig verhaal te worden. Sinds 2008 verkeren alle scheepvaartmarkten in mineur; ook de markten waarop wij actief zijn - met uitzondering van de markt voor offshore service schepen, die zijn eigen dynamiek kent. Er waren enkele kortstondige oplevingen, onder meer in 2010, 2013 en in 2015, maar de financiële prestaties van onze vloot zijn al tien jaar op rij ondermaats, met alle negatieve gevolgen voor de werkkapitaalposities voor de schepen en hun fondsen van dien. De laatste positieve aannames voor de containerfeeder markt dateren, zoals gezegd, uit 2015 en begin 2016. Deze werden in de tweede helft van 2016 direct weer afgestraft. De vierde dip op rij manifesteerde zich vanaf mei 2016 en de malaise hield tot medio 2017 aan. Sindsdien is er pas weer sprake van enig herstel, zij het nog steeds bescheiden en aarzelend. Onze containerfeeder vloot is de ruggengraat van onze rederij, dus het zal duidelijk zijn dat de impact op de draagkracht van onze organisatie ongekend groot is. Sinds 2009 zijn wij ook weer actief op de short sea shipping markt voor compacte multipurpose schepen. Aanvankelijk leek deze markt minder kwetsbaar voor de crisis dan de markt voor containerfeeder schepen, maar bij het aanhouden van de crisis ging ook deze markt onderuit. Dit betekent voor de twee multipurpose schepen die wij sinds 2011 in de vaart hebben, het m.s. Esprit en Estime, dat de exploitatieresultaten al meerdere jaren op rij niet dekkend zijn.

Sinds 2012 is JR Shipping via zustermaatschappij SeaZip op nog een markt actief: de internationale markt voor offshore energie en dan met name offshore windenergie. De eerste exploitatiejaren voor de eerste twee SeaZip schepen verliepen boven verwachting. In 2015 en 2016 nam SeaZip nog eens vier offshore service in



de vaart, die een minder florissante exploitatiestart kenden. De schommelingen op deze markt zijn niet gelieerd aan de crisis, maar vinden hun oorzaak in specifieke marktmechanismen. Hieronder vindt u de vlootperformance per scheepvaartmarkt nader toegelicht.

Exploitatieresultaten containerfeeder vloot

In 2016 beleefde de markt voor containerfeeder schepen zijn vierde dip. Die klap dreunde hard door, tot diep in de tweede helft van 2017. Er lagen in 2017 geen schepen meer stil, maar bij contractvernieuwingen moest opnieuw genoeg worden genomen met lagere chartertarieven. De impact op de werkkapitaalpositie van JR Fleet Fund CV was groot, maar, zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk, wisten we de continuïteit van de exploitatie van de elf schepen in dit verzamelfonds eind 2017 veilig te stellen. Tegelijkertijd liet 2017 een trend naar tariefherstel zien, die bij contractonderhandelingen voor diverse schepen verzilverd kon worden.

Kijken we bijvoorbeeld naar het m.s. Enforcer, een van onze 750 TEU-schepen, dan zien we dat het schip tot begin februari 2017 € 5.000,- bruto per dag verdiende. Het contract kon worden verlengd tot eind maart 2018 tegen een bruto dagomzet van € 5.500,- per dag. Het m.s. Encounter, eveneens een 750 TEU-schip, realiseerde van februari tot september 2017 een bruto omzet van € 5.250,- per dag. In december 2017 werd een iets beter tarief overeengekomen: € 5.625,- bruto per dag. Voor de overige 750 TEU-schepen - de Energizer, Endeavor, Endurance en Ensemble - geldt nagenoeg hetzelfde beeld.

Kijken we naar de schepen met de capaciteit van 1.000 TEU, de Elan en Elite, dan zien we voor het grootste deel van 2017 verdiensten van circa € 6.650, per dag. De Emotion en Empire, twee 'Baltic Max' containerfeeder schepen, verdienden tot 1 maart 2017 \$ 9.625,- (US Dollar) bruto per dag, maar bij het tekenen van een aansluitend contract moest genoeg worden genomen met een dagomzet van \$ 8.600,-. Bij een tweede contractverlenging, in november 2017, kon echter een tariefverbetering genoteerd worden: \$ 9.950,- bruto per dag.

De exploitatieresultaten van de schepen uit JR Fleet Fund CV bleven achter bij de voor 2017 opgestelde begrotingen, waardoor het slechts een kwestie van tijd was waarop de schepen niet meer aan hun financiële verplichtingen zouden kunnen voldoen. In het najaar van 2017 leidde dit, als eerder beschreven, tot een unieke transactie die zorgde voor continuïteit in de exploitatie van de elf containerfeeder schepen. Op initiatief van JR Shipping is de leningvordering van de HSH Nordbank op JR Fleet Fund CV overgenomen door een Engelse financier, waarmee de weg naar een werkbare herstructurering geëffend is. ▶▶

Tot en met 2016 exploiteerde JR Shipping buiten de JR Fleet Fund CV om nog twee containerfeeder schepen, het m.s. Evidence en Evolution (1.050 TEU). Hoewel voor beide schepen in 2014 een nieuwe, werkbare exploitatiebasis werd gerealiseerd, bleef marktherstel voor de Evidence te lang uit.

Toen na verschillende stilligperiodes in 2016 begin 2017 bleek dat er voor de Evidence geen duurzaam empooli te vinden was, is het schip in overeenstemming met haar investeerders en obligatiehouders in de verkoop gezet. In april 2017 werd een koper gevonden; op 2 mei 2017 is de Evidence aan haar nieuwe eigenaar overgedragen. Voor de Evolution slaagde de rederij er wel in om begin 2017 een nieuw chartercontract af te sluiten. Het schip verdiende in 2017 respectievelijk € 6.300,- en € 6.000,- bruto per dag. Daarmee valt de jaaromzet iets lager uit dan begroot. De operationele kosten en de technische prestaties van de Evolution waren in lijn met de verwachtingen. In 2018 kon voor de Evolution een nieuw chartercontract worden afgesloten voor € 7.300,- bruto per dag, wat aangeeft dat de markt aan de beterende hand is.

Exploitatieresultaten multipurpose vloot

Toen JR Shipping in het kader van haar in 2008 geformuleerde diversificatiebeleid besloot tot een terugkeer naar de markt voor compacte multipurpose schepen, was de situatie op die markt stabiel. Vraag en aanbod waren goed met elkaar in evenwicht en er werden al langere tijd goede vrachttarieven gerealiseerd. Dit leidde in 2008 tot het besluit om twee nieuw te bouwen multipurpose schepen te bestellen. Bij het uitbreken van de crisis, eind 2008, leken de gevolgen voor de multipurpose markt mede door de genoemde gunstige balans beheersbaar. In 2009 deed zich een unieke situatie voor. De Nederlandse overheid introduceerde een gunstige fiscale maatregel om het bedrijfsleven aan te zetten tot meer investeringen, bedoeld om sneller uit de crisis te komen: de faciliteit willekeurige afschrijving. Deze maatregel bood de mogelijkheid tot het ontwikkelen van een nieuw scheepsinvesteringsmodel, de 'scheepsmaatschap', met een aanzienlijk fiscaal voordeel voor investeerders als belangrijkste kenmerk. JR Shipping besloot de scheepsmaatschap in te zetten ter financiering van haar reeds bestelde schepen. De interesse van investeerderszijde was overweldigend. De schepen, m.s. Esprit en Estimate, gebouwd in India, werden in 2011 geleverd. In opdracht van de Noorse collega-rederij Hagland Shipping AS werden nog eens twee multipurpose schepen met behulp van de scheepsmaatschap gefinancierd, de Hagland Captain en Hagland Chief. JR Shipping nam deze schepen na oplevering in management.

Ondanks de relatief gunstige vooruitzichten voor de multipurpose markt in 2008 en 2009, raakte ook deze markt onverwacht snel in de greep van de crisis. Lag het meerjarig gemiddelde van de vrachtopbrengsten voor schepen als de Estimate en Esprit tot 2008 rond de € 4.500,- per dag, vanaf 2011, toen de scheepvaart-industrie zijn tweede dip beleefde, vielen de dagomzetten terug naar circa € 2.800,- tot maximaal € 3.000,- per dag. Het verval is buitengewoon hardnekkig gebleken. In 2015 vielen de opbrengsten iets beter uit, maar dat was meer te danken aan de gunstige olieprijs dan aan het marktsentiment. In 2015 schommelden de dagomzetten gemiddeld tussen de € 3.300,- en € 3.700,-. In 2016 verslechterde de situatie weer tot een gemiddelde van € 3.000,- per dag. 2017 biedt nauwelijks een beter beeld. De situatie voor de Hagland schepen was nauwelijks beter. Dit leidde in 2016 tot het besluit om de Hagland Captain te verkopen. Mede dankzij de inspanningen van JR Ship Brokers & Consultants resulteerde dit in 2016 tot de gewenste transactie. Voor de Estimate en Esprit konden in 2016 opnieuw overbruggingsafspraken gemaakt worden met de financier - ING Bank - waarmee de continuïteit van beide NV's vooralsnog veilig is gesteld.

Exploitatieresultaten offshore service schepen

Ondanks de goede prestaties van de diverse SeaZip service schepen op zee tijdens de inzet voor uiteenlopende internationale projecten, kan niet anders dan geconcludeerd worden dat de exploitatieresultaten in 2017 tegenvielen. Het aantal verhuurdagen pakte beter uit dan in 2016, maar haalt nog niet het verwachte en gewenste niveau. Echter, de vooruitzichten voor de markt voor offshore energie zijn goed, doordat er thans nauwelijks nieuwe service- en werkschepen gebouwd worden en doordat er in de komende jaren veel nieuwe windmolenparken op zee gebouwd gaan worden. Dit zal de komende jaren van positieve invloed zijn op de inzet van de SeaZip schepen en op de verhuurtarieven.

Kostenontwikkelingen

Zoals eerder aangegeven, hebben de schepen binnen de JR Shipping vloot in kostentechnisch opzicht uitstekend gepresteerd in 2017. De exploitatiekosten bleven voor de meeste schepen binnen de grenzen van de begrotings-uitgangspunten en vielen in veel gevallen zelfs iets lager uit. Hierbij dient te worden opgemerkt dat er bij de containerfeeder en multipurpose schepen al langere tijd buitengewoon kritisch wordt gekeken naar mogelijkheden om niet noodzakelijk onderhoud uit te stellen vanwege de precaire financiële situatie waarin de schepen zich bevinden. Hierdoor vallen posten als 'scheepsbenodigdheden' (onderdelen) en 'reparatie en onderhoud' relatief laag uit. Vervanging van onderdelen en onderhoudswerkzaamheden die niet vereist zijn voor de certificering – secundair onderhoud – bleven de afgelopen jaren tot een minimum beperkt, met dien verstande dat er nooit concessies zijn gedaan aan de internationale kwaliteits- en veiligheidsnormen of aan de plicht om de schepen in goede conditie te houden, zodat zij hun waarde behouden.

Deze lijn wordt in 2018 voortgezet. Uitstel van secundair onderhoud brengt echter een risico met zich mee. Er kunnen uiteindelijk storingen optreden en onvoorziene mankementen of schades aan het licht komen, die het gevolg zijn van dit uitstel. De rederij houdt er dan ook serieus rekening mee dat de eerder genoemde kostenposten - 'scheepsbenodigdheden' en 'reparatie en onderhoud' - de komende jaren hoger zullen uitvallen dan in de achterliggende periode.

Een maatregel die zeker invloed zal hebben op de exploitatiekosten is het Ballastwaterverdrag dat sinds 8 september 2017 van kracht is. Volgens dit verdrag moeten alle zeeschepen die ballastwater vervoeren een certificaat, een goedgekeurd managementplan en een ballastwaterjournaal aan boord hebben. Nieuwe schepen moeten over een ballastbehandelingsinstallatie beschikken. Voor bestaande schepen krijgen de scheeps-eigenaren de tijd tot 2022 om een degelijke installatie operationeel te hebben. Het Ballastwaterverdrag is een milieumaatregel. Ballastwater zorgt voor een optimale diepgang en stabiliteit als schepen niet vol beladen zijn. Zeeschepen zijn hiervoor uitgerust met speciale ballasttanks. Het water wordt in havens of op volle zee ingenomen en elders weer geloosd, al naar gelang de lading.

Jaarlijks gaat er circa 10 miljard ton ballastwater de wereld rond. Hierbij is het overbrengen van uitheemse of nieuwe soorten organismen in het zeemilieu haast onvermijdelijk, wat schade kan aanbrengen aan het ecologisch evenwicht. Het Ballastwaterverdrag moet de verplaatsing van schadelijke organismen voorkomen. Sinds september 2017 mogen schepen alleen nog ballastwater wisselen onder strikte voorwaarden in daartoe aangewezen zones. Hierbij dient iedere handeling te worden geregistreerd. In 2022 moeten, zoals gezegd, alle schepen over een eigen ballastwaterbehandelingssysteem beschikken, ook de huidige containerfeeder en multipurpose schepen van JR Shipping. Onze technische dienst en de afdeling *Quality, Health, Safety and Environment (QHSE)* onderzoeken welk systeem voor onze schepen het meest geschikt is en hoe we de vereiste technologie op een kostenefficiënte manier op onze schepen kunnen implementeren. Wij sluiten niet uit dat er de komende jaren meer milieumaatregelen zullen volgen. Hieronder een korte beschrijving van de ontwikkeling van de belangrijkste specifieke exploitatiekosten.

Bemanningskosten

De bemanningskosten vielen in 2017 ruim 5% lager uit dan in 2016. Dit komt doordat salarissen van zeevarenden in 2017 niet zijn verhoogd en door de euro/dollarkoers. De dollar daalde in waarde ten opzichte van de euro, wat voor onze rederij een gunstig effect had, daar de meeste van onze zeevarenden worden uitbetaald in dollars. JR Shipping vaart sinds 2009 meer en meer met niet-Nederlandse zeevarenden, omdat hun gages lager liggen dan die van hun Nederlandse collega's. Dit heeft ertoe bijgedragen dat we de kosten in toom konden houden, zonder concessies te doen aan de kwaliteit van onze dienstverlening. Alle zeevarenden op de vloot van JR Shipping worden namelijk op hetzelfde hoge gekwalificeerde niveau geselecteerd.

Inkoop- en smeeroliekosten

De afdeling inkoop zet zich continue in om transportkosten voor scheepsbenodigdheden zo laag mogelijk te houden. Bij het bevoorraden van onze schepen wordt vaak gebruikt gemaakt van zogenaamde 'Scheepshandelaren' in betreffende havens waar een schip afgemeerd ligt. Deze zetten we in voor het vervoeren van *deckstores* en proviand voor de bemanning. Om de vrachtkosten te reduceren, streven we naar zoveel mogelijk gecombineerde leveringen.



Bepaalde scheepsonderdelen kunnen echter alleen geleverd worden door één bepaalde fabrikant. Het transport van dergelijke scheepsonderdelen wordt meestal gecoördineerd door onze eigen afdeling inkoop, wat vrijwel altijd goedkoper uitvalt dan transport dat de fabrikant (zelf) organiseert, ondanks de bijkomende kosten van een lokale agent. Waar mogelijk maken we bij leveringen gebruik van het zogeheten *handcarry-principe*. Dit houdt in dat we geplande scheepsbezoeken, van een collega van de technische dienst bijvoorbeeld, combineren met het afleveren van goederen die klein genoeg zijn om met de bagage mee te nemen.

In de afgelopen twee jaar is de post 'smeeroliekosten' bij JR Fleet Fund CV circa 20% lager uitgevallen dan begroot. Dit is toe te schrijven aan lagere inkooprijzen die kon worden gerealiseerd door bij drie vaste leveranciers aanzienlijke volumekortingen te kunnen bedingen. Desalniettemin konden we in 2017 niet om een prijsstijging van \$ 9,- per 100 liter heen, veroorzaakt door de hogere olieprijs wereldwijd. Smeerolieprijzen zijn overigens niet alleen te relateren aan de prijs van ruwe olie. De prijs kan ook worden beïnvloed door de markt van additieven, toevoegingen om te komen tot een hoogwaardige smeerolie. De verwachting is dat de kosten voor smeerolie in 2018 opnieuw zullen toenemen als gevolg van een tekort aan ruwe olie. De organisatie van olie-exporterende landen (OPEC) en 's werelds grootste olieproducent Rusland hebben onlangs namelijk opnieuw aangekondigd tot eind 2018 minder ruwe olie te zullen oppompen. We houden de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten en doen er in samenwerking met onze leveranciers alles aan om de kosten beheersbaar te houden.

Verzekeringskosten

Door de hoge kwaliteit van de dienstverlening die de zeevarenden aan boord van de schepen leveren, slagen we erin het aantal schadegevallen bij onze schepen zoveel mogelijk te beperken. Hierdoor, en door passende 'volumekortingen' te bedingen, kan de rederijgroep een extreme stijging van de verzekeringskosten voorkomen, zonder dat dit ten koste gaat van de verzekeringsvoorwaarden. De rederij houdt vast aan haar beleid om alle reële risico's adequaat af te dekken en geen concessies te doen aan de verzekeringsvoorwaarden.

Survey- en onderhoudskosten

Als geschetst in de inleiding, blijven het preventief vervangen van scheepsonderdelen en regulier onderhoud aan de schepen beperkt tot wat strikt noodzakelijk is in het kader van de certificering en van een veilige en hoogkwalitatieve bedrijfsvoering op zee. Hierdoor vielen de onderhoudskosten in 2017 opnieuw iets lager uit dan begroot. Aan deze beleidslijn wordt ook in 2018 vastgehouden. Hierbij realiseert de rederij zich terdege dat uitgesteld onderhoud uiteindelijk kan leiden tot ongewenste storingen of mankementen, wat kan resulteren in periodiek hogere kosten. Ook dit is een reden waarom marktherstel cruciaal is voor de rederij en haar schepen.

Tot slot

In technisch opzicht hebben de JR Shipping en SeaZip vloot goed gepresteerd in 2017. De exploitatiekosten vielen zelfs lager uit dan begroot. Dit neemt niet weg dat de resultaten opnieuw tegenvielen. De tarieven op de containerfeeder en multipurpose markt lagen nog altijd op een zeer laag niveau onder invloed van de vierde dip in 2016. Gaandeweg 2017 krabbelden de tarieven iets op, maar binnen de al lopende contracten kon daar nog niet echt van geprofiteerd worden. De resultaten van de SeaZip schepen vielen beter uit dan in 2016, maar haalden nog niet het verwachte en gewenste niveau. Ook hier geldt een duidelijke verbetering in de tweede helft van het jaar, maar deze werd door de gebruikelijke seizoencyclus - minder activiteiten in de winterperiode - afgeremd.

Exploitatieverloop containerfeeder schepen in €

	Capaciteit TEU	Begroting 2017	Omzet Resultaat 2017	Begroting 2017	Operationele kosten Resultaat 2017
Enforcer	750	1.811.674	1.804.824	1.310.091	1.209.787
Encounter	750	1.864.182	1.793.503	1.269.991	1.314.130
Energizer	750	1.731.876	1.683.974	1.833.441	1.468.342
Endeavor	750	1.847.305	1.856.896	1.284.272	1.108.886
Endurance	750	1.829.794	1.756.812	1.359.308	1.172.305
Ensemble	750	1.814.878	1.826.230	1.606.772	1.388.169
Elan	1.008	2.216.338	2.116.889	1.613.732	1.507.261
Elite	1.008	2.233.138	2.245.269	1.570.772	1.358.436
Evolution	1.050	2.316.926	2.275.249	1.498.816	1.293.782
Elysee	1.400	3.169.483	3.105.404	1.500.387	1.354.215
Emotion	1.440	3.002.740	2.785.821	1.672.591	1.518.933
Empire	1.440	2.903.715	2.714.855	1.993.901	1.696.603

Exploitatieverloop multipurpose schepen in €

	Capaciteit ton	Begroting 2017	Omzet Resultaat 2017	Begroting 2017	Operationele kosten Resultaat 2017
Esprit	4.923	1.188.751	1.084.787	1.024.275	862.804
Estime	4.925	1.186.264	1.162.585	1.002.875	942.975

Bron: JR Shipping





4 FONDSBEHEER EN EMISSIES

Voor JR Ship Investments, verantwoordelijk voor fondsbeheer en emissies, was 2017 een jaar met twee gezichten. Enerzijds was er het succes van de uitgifte van JR Shipping Opportunity Obligaties die in mei van start ging en voor de zomer kon worden afgesloten. Anderzijds waren er de extra inspanningen, gericht op noodzakelijke oplossingen voor de JR Fleet Fund CV, waarbinnen het grootste deel van de vloot van JR Shipping wordt geëxploiteerd. Uiteindelijk liep ook dit traject positief af voor de rederij en alle betrokken vennootrelaties. Eind 2017 kon JR Ship Investments alle deelnemers in de JR Fleet Fund CV informeren over een unieke transactie.

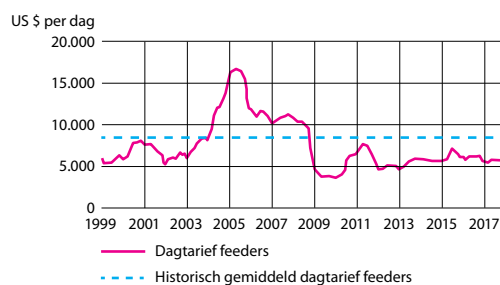
In 2016 bracht JR Ship Investments met succes nieuwe JR Shipping Obligaties op de markt, bedoeld om de slagkracht van de rederij te vergroten bij eventuele new business kansen. De emissie richtte zich voornamelijk op bestaande vennootrelaties die, aangetrokken door de vaste rente van 7%, in groten getale op de beschikbare obligaties inschreven. In korte tijd werden alle obligaties geplaatst, waarmee een bedrag van € 2.490.000,- werd gerealiseerd. JR Ship Investments was de enige specialist die erin slaagde een project op de Nederlandse markt voor scheepsinvesteringen tot een bevredigend resultaat te brengen.

Uitgifte JR Shipping Opportunity Obligaties

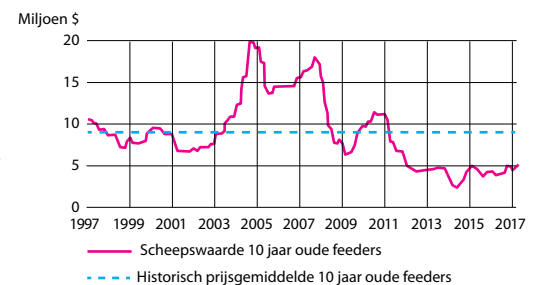
Dit succes werd in 2017 herhaald met de uitgifte van 99 JR Shipping Opportunity Obligaties, bedoeld voor de aankoop van een bestaand containerfeeder of multipurpose schip. De emissie ging begin mei van start, deelname was mogelijk vanaf € 25.000,-. De obligaties zijn uitgegeven tegen een direct ingaande rente van 5% bij de zekerheid van eerste hypotheekrecht op een aan te kopen schip. De rederij had op dat moment meerdere schepen in het vizier die voldeden aan de bijzondere criteria voor een *opportunity investment*. De reden om deze obligaties juist nu, begin 2017, uit te brengen, was tweeledig. Uit de prijsontwikkeling op de markt voor tweedehands schepen bleek dat de bodemprijs bereikt leek; alle signalen wezen op een komende verbetering van het marktklimaat voor containerfeeder en multipurpose schepen. Die signalen bleken juist; in de tweede helft van 2017 waren eindelijk weer tariefverbeteringen zichtbaar. Die samenhang tussen stabilisering van de bereikte bodemprijzen en het begin van marktherstel is goed te zien in de volgende tabellen.

Opportunity investments, aantrekkelijk instapmoment in de cyclus

Relatief lage chartertarieven



Relatief lage scheepswaarden



Representatief voor containerfeeder schepen 700 - 1.499 TEU

Bron: Clarkson Research, december 2017



Een *opportunity investment* is een investering die wordt ingegeven door uitzonderlijke omstandigheden en het momentum. De uitzonderlijke omstandigheden hangen samen met de diepe crisis in de scheepvaartmarkt die als neveneffect heeft dat de restwaarde van schepen enorm is gedaald en dat het aanbod van tweedehands schepen groter is dan gemiddeld. Het momentum hangt samen met het keerpunt in de markt en met de mate waarin de verkoop van schepen voor de eigenaren urgent kan zijn. Door de lage aanschafwaarde biedt een onder deze omstandigheden aangekocht schip unieke exploitatie-uitgangspunten. Doordat de lasten laag zijn, zijn de verdiensten zelfs bij een nog niet geheel herstelde markt al snel goed. Dat maakt een dergelijke anticyclische investering interessant.

De uitgifte van JR Shipping Opportunity Obligaties was en is bedoeld voor de aankoop van een schip dat voor de helft door de rederij zelf wordt gefinancierd en voor de andere helft door de obligatiehouders, die feitelijk de rol van de bank overnemen. Door anticiperend op kansen en buiten banken om kapitaal in te zamelen, nog zonder dat er een concreet aankoopobject geïdentificeerd is, creëert de rederij een situatie die het mogelijk maakt om op elk gewenst moment toe te slaan. Daar investeerders de rol van de bank overnemen, verwerven ze ook de rechten van de bank, zoals het eerste hypotheekrecht als unieke zekerheidsstelling. Zoals gezegd, had de rederij bij het uitschrijven van de nieuwe obligatielening al diverse schepen op het oog. De obligaties zijn aangeboden in de eigen kring van investeerders en de belangstelling was van meet af aan groot. Half juli kon de emissie worden afgesloten met een resultaat van € 2.475.000,-. De obligatiehouders genieten sinds de formalisering van hun inschrijving 5% rente op hun investering. Tot de concrete aankoop van een schip heeft het unieke investeringsproject nog niet geleid. Dat komt niet doordat er geen schepen waren die aan de criteria van een opportunity investment voldeden, maar doordat de rederij vanaf de zomer van 2017 alle zeilen moest bijzetten om te komen tot een werkbare oplossing voor de JR Fleet Fund CV.

Unieke 'schuldentransactie' JR Fleet Fund CV

Vanuit haar verantwoordelijkheid als fondsbeheerder is JR Ship Investments in juli 2017 begonnen met een zorgvuldig communicatie- en informatietraject naar de investeerders in de elf schepen van de JR Fleet Fund CV. Daarbij is direct aangekondigd dat de gebruikelijke jaarvergaderingen werden uitgesteld. De reden? Serieuze onzekerheid over de mogelijkheid om tot een oplossing te komen. In 2016 was al duidelijk dat er weinig schot zat in het overleg met de financierende HSH Nordbank. In 2017 werd een oplossing urgent, daar het moment naderde waarop de CV niet meer aan zijn verplichtingen kon voldoen en de bank haar rechten dus zou kunnen uitoefenen. Overigens heeft de bank, waarmee de rederij al jaren een open en eerlijke zakelijke verstandhouding heeft, daar nooit direct op aangestuurd. De bank zelf was door de crisis aan handen en voeten gebonden. Om de regie te behouden, maakte JR Shipping zich al sinds 2016 naar aanleiding ▶▶

van de vierde marktdip sterk voor een extra herstructurering. De rederij voerde zelfs oriënterende gesprekken met een externe financier om te onderzoeken of er een voor de bank acceptabele uitweg te realiseren was. Halverwege 2017 werd de noodzaak om proactief tot een herfinanciering en herstructurering te komen urgenter dan ooit. Door de nog steeds tegenvallende exploitatieresultaten werd allengs duidelijker dat de JR Fleet Fund CV niet lang meer aan zijn rente- en aflossingsverplichtingen kon voldoen. Ook werd steeds duidelijker dat HSH Nordbank verplicht was om haar portefeuille aan scheepvaartkredieten in korte tijd te saneren en daar al draconische maatregelen voor nam. Er is buitengewoon veel tijd geïnvesteerd in het uitwerken van allerlei scenario's en berekeningen, maar een oplossing leek steeds verder weg.

Het analyse- en onderhandelingsproces verliep tengerd langzaam. JR Shipping bleef inzetten op een herstructurering die moest resulteren in verplichtingen die zelfs bij het uitblijven van marktherstel konden worden gedragen, terwijl de bank begrijpelijkerwijs bleef aangeven dat er een limiet zat aan de omvang van het te nemen verlies. In juli 2017 kon JR Ship Investments dan ook niet anders dan aan de betrokken investeerders meedelen dat de situatie zorgelijk was en de onderhandelingen op slot leken te zitten. Vervolgens is een relatief lange periode van radiostilte in acht genomen om alle risico's van een verstoring van de lopende onderhandelingen uit te sluiten. Na de zomer van 2017 namen de onderhandelingen namelijk een nieuwe wending. HSH Nordbank gaf aan open te staan voor een oplossing, waarbij zij haar betrokkenheid bij de JR Fleet Fund CV zou beëindigen.

JR Shipping is op basis van dit signaal opnieuw in overleg getreden met de financier die in 2016 ook al kort in beeld was, een Credit Investment Fund in Londen. Ook met deze partij is een indrukwekkende reeks scenario's doorberekend en besproken. Dit gebeurde achter gesloten deuren om te vermijden dat er informatie naar de concurrentie zou lekken. De diverse scenario's leidden tot een eerste bod, bedoeld om alle vorderingen van HSH Nordbank op de JR Fleet Fund CV over te nemen. Na intensieve onderhandeling is dit bod eenmalig verhoogd. Begin december werd duidelijk dat de bank bereid was het bod te accepteren. JR Ship Investments heeft dat moment gebruikt om alle betrokken vennootrelaties te informeren en uit te nodigen voor de eerder uitgestelde vergadering. Op 15 december 2017 vond de *closing* plaats van deze nooit eerder in de scheepvaart vertoonde transactie. In december is door vennoot-relaties bij grote meerderheid met de transactie ingestemd. Vanaf dat moment was duidelijk dat de elf belangrijke schepen behouden konden blijven voor de JR Shipping vloot - een cruciaal gegeven om 2018, het jubileumjaar, met vertrouwen tegemoet te gaan. Dat vertrouwen werd nog eens extra versterkt door de trend van bescheiden marktverbetering die halverwege 2017 inzette.

Overige fondsen

Met de Engelse financier legt JR Shipping een basis voor een nieuwe financiële structuur voor de JR Fleet Fund CV, die ervoor moet zorgen dat de schepen zich op de thans herstellende markt kunnen blijven manifesteren. Dit is van groot belang voor de rederij, maar ook voor haar investeerders. Het verhaal van de elf JR Fleet Fund CV schepen staat niet op zichzelf. Ook voor onze multipurpose schepen en SeaZip Offshore Service schepen moesten tussentijdse overbruggingsmaatregelen getroffen worden om liquiditeitsproblemen voor te blijven. Deze waren niet zo ingrijpend als voor de schepen uit de JR Fleet Fund CV, maar vergden wel veel aandacht. Ook hier heeft JR Ship Investments als fondsbeheerder een belangrijke rol in gespeeld. Voor investeerders in de SeaZip vloot heeft JR Ship Investments tijdens de vennotenvergadering in december een unieke presentatie verzorgd die inzicht gaf in het aantal vaardagen per schip, in de markttrends van 2017 en in de tendensen voor de komende jaren. Hierbij was goed te zien dat de SeaZip vloot vanaf april 2017 steeds beter ging presteren. Vanaf november vervlakten de activiteiten weer enigszins als gevolg van de gebruikelijke seizoenscyclus.

Het jaar begon succesvol voor JR Ship Investments, met de vlot verlopen uitgifte van JR Shipping Opportunity Obligaties, bedoeld voor de aankoop van een containerfeeder of multipurpose schip op de tweedehands markt. Echter, doordat de ontwikkelingen rond de JR Fleet Fund CV veel tijd een aandacht opslokte, is het van een concrete aankoop nog niet gekomen. Het is dus nog niet bekend of daar nieuwe investeringskansen uit voortvloeien. JR Ship Investments had bij het sluiten van het jaar 2017 nog geen concrete investeringsprojecten op stapel staan.

Tot slot

Net als in 2016 was JR Ship Investments in 2017 de enige specialist op de markt voor aan de scheepvaart gerelateerde investeringen die een succesvol project wist te initiëren en af te ronden. Het betrof de uitgifte van JR Shipping Opportunity Obligaties, bedoeld om over voldoende slagkracht te beschikken bij het identificeren van een opportunity investment. Overigens vond de met deze uitgifte van obligaties geambieerde aankoop van een schip nog niet plaats in 2017. Alle tijd en aandacht werd vanaf de tweede helft van 2017 opgeslokt door de situatie rond de JR Fleet Fund CV. Gezien de opnieuw teleurstellende resultaten van 2016 en 2017 moest voor de CV een oplossing gevonden worden in de vorm van een werkbare herstructurering, maar deze bleek met de bestaande financieringspartner niet realiseerbaar. Uiteindelijk wist de rederij een nieuwe financier aan haar belangen te verbinden en kon een unieke transactie plaatsvinden. Eind 2017 kon JR Ship Investments alle betrokken vennootrelaties laten weten dat de kou uit de lucht was.



5 ORGANISATIE EN BEDRIJFSVOERING

Het zal duidelijk zijn dat de diepe crisis van de afgelopen jaren van grote invloed is op de scheepvaartindustrie in zijn totaliteit en op alle partijen die binnen deze industrie actief zijn. Tevens is duidelijk dat er zich na iedere periode van laagconjunctuur een nieuwe fase aandient van heroriëntatie op kansen, doelen en mogelijk nieuwe activiteiten. Ook voor JR Shipping lijkt die fase aangebroken, nu we kunnen vaststellen dat in de tweede helft van 2017 een trend naar marktherstel is ingezet. Of we in 2018 - ons jubileumjaar - kunnen vaststellen dat het herstel duurzaam is moet nog blijken, maar daar stellen we ons als rederijgroep wel op in.

Met scherp crisismanagement, flexibel ondernemerschap en een loyale inzet van een compact team van medewerkers is JR Shipping er de afgelopen jaren in geslaagd steeds op de snel wisselende marktomstandigheden in te spelen. Veel tijd en energie is vanaf het moment dat de crisis zich deed gelden geïnvesteerd in overbruggings- en herstructureringsmaatregelen, gericht op consolidatie van de vloot. Het was vaak 'laveren tussen hoop en vrees'. Meerdere keren kwamen getroffen maatregelen op de tocht te staan, doordat de opwaartse marktcycli van extreem korte duur bleken te zijn. Nieuwe tegenvallers vroegen om nieuwe maatregelen en voor een aantal schepen bleek het treffen van maatregelen op termijn te weinig perspectief te bieden om nieuwe financiële injecties te rechtvaardigen. Voor een aantal schepen viel het doek. Zelfs tot eind 2017 is met man en macht gewerkt aan extra maatregelen om de continuïteit van onze huidige containerfeeder vloot veilig te stellen. Dat de schepen van de JR Fleet Fund CV dankzij een unieke, eerder beschreven transactie in de vaart kunnen blijven, was cruciaal voor de continuïteit van onze rederij. Wij hebben niet getwijfeld aan die continuïteit, maar de gerealiseerde oplossing was allesbehalve vanzelfsprekend.

Hoewel de nadruk in het achterliggende decennium lag op crisisbeheer, kwamen wij toch, zij het in beperkte mate, toe aan een zekere mate van vernieuwend ondernemerschap. Voorbeelden zijn onze terugkeer naar de markt voor multipurpose schepen - in lijn met ons in 2008 reeds geformuleerde diversificatiebeleid - en vooral de oprichting van onze zusterbedrijf SeaZip Offshore Service, waarmee we zes schepen in de vaart konden brengen. De activiteiten van SeaZip, die zich met name richten op de internationale markt van offshore wind-energie, voegen een bijzondere dimensie toe aan ons rederijbedrijf. SeaZip bedient een zeer innovatieve markt, die ook zijn eigen cycli kent, met een short sea shipping discipline die niet te vergelijken is met onze traditionele scheepvaartmarkten. SeaZip wist zich in opmerkelijk korte tijd een positie te verwerven op deze sterk concurrerende maar perspectiefrijke markt.

Binnen de zeer moeilijke omstandigheden van de afgelopen tien jaar, waarin ook wij een pijnlijke maar noodzakelijke sanering van onze vloot beleefden, moesten we onze organisatie blijven aanpassen. Ons crewing-beleid was lange tijd gericht op de inzet van zoveel mogelijk Nederlandse maritieme professionals, maar uit kostenoverweging trad daar een trendbreuk in op. Onze schepen worden in toenemende mate bemand door een mix van Nederlandse en niet-Nederlandse zeevarenden en dat blijkt goed uit te pakken. In 2017 leidde dat nog tot extra besparingen, doordat niet-Nederlands personeel in dollars wordt uitbetaald, wat koersvoordeel opleverde. We mogen vaststellen dat de sfeer aan boord van onze schepen goed is en dat de 'gemengde bemanning' garant staat voor uitstekend prestaties voor onze zakelijke relaties.



De activiteiten op zee – onze core business – worden adequaat ondersteund door onze walorganisatie die verantwoordelijk is voor het volledige financiële, technische en maritieme scheepsmanagement, de planning, het personeelsbeleid en de kwaliteits- en veiligheidssystemen. Onze walorganisatie is 24/7 paraat. Kenmerkend voor JR Shipping is dat de betrokkenheid van onze medewerkers hoog is, ondanks de vaak extreme werkdruk die met de crisissomstandigheden samenhangt. De personele samenstelling van onze walorganisatie was zowel qua aanwezige disciplines als aantal fte's afgestemd op de activiteiten die samenhangen met de exploitatie van onze vloot, het beheer van onze scheepsfonds en de noodzaak om new business te genereren door permanent zichtbaar te zijn en onze dienstverlening actief aan te bieden.

Onze walorganisatie staat qua omvang en expertise garant voor de veilige en efficiënte exploitatie van onze vloot en voor de wenselijke verdere uitbreiding van onze dienstverlening. Het aloude principe blijft van kracht: alle disciplines die van invloed zijn op de prestaties van onze vloot en de kwaliteit van onze maritieme dienstverlening voeren we in eigen beheer uit. Een veelgehoord cliché is dat mensen en organisaties uiteindelijk 'beter' uit een crisis komen. Zo voelt het op dit moment niet. Wij hadden het graag anders gezien en het feit dat wij investeerders niet konden brengen wat hen met reële projectuitgangspunten in het vooruitzicht is gesteld, werpt een smet op 25 jaar ondernemerschap. Dit neemt niet weg dat wij de uitdagingen van de nieuwe fase die aanbreekt met rechte rug en een nog altijd sterke organisatie tegemoet gaan.

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



Confeder 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 taakstelling en verantwoordelijkheid aan de ultieme missie van JR Shipping: excellente prestaties op zee onder veilige omstandigheden. Dit is in het belang van alle stakeholders: klanten, toeleveranciers, medewerkers en 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. De personele bezetting van onze organisatie was eind 2017 in evenwicht met de taken en uitdagingen die voortvloeien uit een verantwoorde exploitatie van onze vloot en een verdere vermarkting van onze gespecialiseerde maritieme diensten aan derden. 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), wisten er in 2017 opnieuw voor te zorgen dat onze schepen in technisch opzicht uitstekend hebben gepresteerd. 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.

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.

In 2017 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.

Speerpunten in het HR-beleid van JR Ship Crew zijn: het bevorderen van 'eigen kweek' door het aanbieden van stageplaatsen en het blijven ontwikkelen van de kennis van zeevarenden om het verloop onder de bestaande staf tot een minimum te beperken.

Als erkend leerbedrijf organiseerde JR Shipping ook in 2017 in samenwerking met Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling kortlopende (groeps)stages voor tweedejaars studenten. Deze JR MasterClasses worden mede mogelijk gemaakt door het Platform Beroepsonderwijs. Daarnaast heeft de rederij in 2017 weer reguliere stageplaatsen gefaciliteerd voor de duur van gemiddeld een half jaar.

JR Ship Crew blijft de professionele ontwikkeling van onze zeevarenden stimuleren door cursussen en trainingen aan te bieden en actief kennis en ervaring te delen. Zo namen al onze kapiteins in 2017 deel aan een 'communicatie- en leiderschapstraining'. Om het delen van kennis en ervaring te blijven stimuleren, zijn er in 2017 veel zeevarenden 'overgestapt' naar andere schepen binnen de vloot van JR Shipping. Om de veiligheid aan boord van onze schepen verder te verhogen is er ook een IMDG cursus gegeven, die volledig was afgestemd op de veiligheidsmaatregelen die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke goederen en de voorschriften daaromtrent volgens International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).

Confeeder Shipping & Chartering

De containerfeeder schepen van JR Shipping varen allemaal voor gerenommeerde lijndiensten wat te danken is aan de inzet van de zeevarenden en de managementorganisatie in Harlingen. Dit is al jaren van doorslaggevend belang voor de betrouwbare prestaties van onze vloot, wat voor veel charteraars een belangrijke argument vormt voor verlenging van de chartercontracten. De vloot van JR Shipping wordt met name ingezet door (Noord-) Europese lijndiensten en rendert het best op het vaargebied waar ze momenteel actief is. In dit vaargebied komen er vrijwel geen nieuwe operators bij, waardoor het van het grootste belang is om huidige charteraars en potentiële charteraars in ons netwerk een maximale service te blijven bieden. Continuïteit van het charter met deze first class operators vormt voor de rederijgroep dan ook een belangrijke prioriteit.

Confeeder Shipping & Chartering slaagde er in 2017 goed in om de beste haalbare tarieven te realiseren voor containerfeeder schepen waarvoor de contracten afliepen. De analyses van Confeeder laten zien dat de markt sinds de tweede helft van 2017 een duidelijk opwaartse trend vertoont. In 2017 lagen er nagenoeg geen schepen meer stil en kort voor het einde van 2017 konden enkele contracten tegen gunstige voorwaarden worden verlengd.

JR Ship Investments

JR Ship Investments was in het voorjaar van 2017 succesvol met het plaatsen van JR Shipping Opportunity Obligaties, bedoeld om gebruik te maken van de bijzondere situatie op de markt voor tweedehands schepen. Reden voor deze uitgifte is snel op eventuele kansen in te spelen nu de bodemprijzen op de markt bereikt lijken en tariefherstel is ingezet en duurzaam lijkt te zijn. Voor meerdere schepen heeft JR Ship Investments projectmogelijkheden bestudeerd en doorgerekend, maar dat heeft nog niet tot de identificatie van de ultieme *opportunity investment* geleid. In de tweede helft van 2017 werd alle tijd en aandacht opgeslokt door de noodzaak om tot nieuwe oplossingen te komen voor JR Fleet Fund CV, zoals beschreven in het hoofdstuk *Fondsbeheer en Emissies*.

Binnen haar verantwoordelijkheden als fondsbeheerder heeft JR Ship Investments investeerders in de JR Shipping en SeaZip Offshore Service vloot weer uitgebreide CV-gebonden informatie toegezonden. De vennotenvergaderingen zijn tot kort voor het einde van 2017 uitgesteld vanwege de onzekere afloop van de diverse onderhandelingen met betrekking tot de JR Fleet Fund CV. De vergaderingen konden uiteindelijk in december plaatsvinden met het onder de gegeven omstandigheden positieve nieuws dat de JR Fleet Fund CV dankzij het commitment van een nieuwe financier kan worden voortgezet.

Medewerkers van JR Ship Investments hebben met veel investeerders persoonlijk contact gehad en zich ingezet voor transparante informatie en open communicatie. Daarbij wordt in toenemende mate gebruikgemaakt van digitale kanalen. Voor vennootrelaties blijft de in 2017 gerealiseerde beveiligde investeerderspagina op www.jrshipinvestments.nl een belangrijke, frequent geraadpleegde informatiebron. ▶▶

JR Ship Brokers & Consultants

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 2017 heeft JR Ship Brokers en Consultants een bepalende rol gespeeld bij de verkoop van m.s. Evidence. De noodzaak tot deze verkoop werd duidelijk in februari 2017 toen bleek dat er geen stabiel, langlopend contract voor het schip bleek af te sluiten. JR Ship Brokers is toen direct begonnen het schip actief op de markt aan te bieden, in afstemming met de vennoten en obligatiehouders. Uitgangspunt hierbij was de verliezen voor de investeerders zo beperk mogelijk te houden. Aan het verkooptraject ging een fase van vooronderzoek vooraf. Het feit dat op korte termijn een survey voor het schip noodzakelijk was en dat er een onderhoudsbeurt uitgevoerd moest worden aan de hoofdmotor - bij elkaar een te verwachten kostenpost van circa € 1 miljoen - bemoeilijkte de verkoop.

In april 2017 diende zich een serieus geïnteresseerde partij aan, waarmee gesprekken gevoerd konden worden. Die resulteerden begin mei 2017 tot een definitieve koopovereenkomst van de Evidence. Hoewel wij ons realiseren dat het uiteindelijke resultaat voor alle vennootrelaties en obligatiehouders uitermate teleurstellend is, zijn wij akkoord gegaan met deze maximale verkoopopbrengst. De verkoop van de Evidence was de enige mogelijkheid om een faillissement te voorkomen. Op basis van de inzichten die wij in de eerste maanden van 2017 hebben gekregen, kunnen we stellen dat de overeengekomen koopsom hoger uitviel dan verwacht. Dit is te danken aan de niet aflatende inspanningen van JR Ship Brokers & Consultants.

De Hagland Chief kon in juni 2017 aan de Noorse Hagland Group verkocht worden. De gerealiseerde verkoopprijs lag aanzienlijk boven het toen geldende marktniveau, wat eveneens de verdienste is van onder andere JR Ship Brokers & Consultants.

Op de tweedehandsmarkt worden met regelmaat schepen aangeboden waarvan de vraagprijs ver onder de historische scheepswaarde ligt. JR Ship Brokers & Consultants beschikt over het juiste netwerk om dergelijke aankoopkansen op tijd te kunnen signaleren.

De rederij heeft van oktober 2016 tot december 2017 het scheepsmanagement van m.s. Espero (gebouwd door de Chowgule werf in India) mogen uitvoeren, wat een direct gevolg was van de duurzame relatie van JR Ship Brokers & Consultants met de Chowgule werf.

Naast het feit dat JR Ship Brokers & Consultants de rederijgroep in staat stelt om autonoom projecten te ontwikkelen en om te bemiddelen in de aan- en verkoop van bestaande schepen, speelt JR Ship Brokers & Consultants ook een belangrijke rol binnen de ambities van de rederij om specialistische maritieme diensten voor derden uit te voeren. In dit kader was JR Ship Brokers in 2016 tot begin 2017 nauw betrokken bij de order voor een nieuw te bouwen multipurpose schip door de Engelse collega-rederij Scotline, gevestigd in Romford, Essex. Het schip is ontworpen door Groot Ship Design in Leek en wordt gebouwd op de werf van GS Yard BV in Waterhuizen (Groningen). JR Ship Brokers & Consultants, dat al langer samenwerkt met Scotline, is nauw bij het ontwerp- en bouwproces betrokken geweest. In 2017 resulteerde deze professionele betrokkenheid in een mijlpaal: het schip, Scot Navigator, liep in februari op de werf in Waterhuizen onder grote belangstelling van stapel en is in de zomer opgeleverd. In het najaar werd gewerkt aan een aantal andere succesvolle nieuwbouwprojecten.

JR Ship Cruise

JR Ship Cruise 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 totaal faciliteerde JR Ship Cruise in 2017 drie reizen: een reis vanuit Rotterdam via Vigo naar Leixoes (Spanje) met de Elan; een rondreis met de Energizer van Rotterdam naar Oslo, Brevik, Frederikstad en terug naar Rotterdam en een reis met de Elan van Rotterdam naar Brest (Frankrijk).

SeaZip Offshore Service

SeaZip Offshore Service is als compacte organisatie verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie van haar vloot die momenteel uit zes schepen bestaat die met name worden ingezet voor transport van personeel, onderdelen en voorraden naar offshore windturbineparken. Het operationele management van de SeaZip schepen wordt verzorgd door JR Ship Management. Begin 2017 wist SeaZip haar commerciële slagkracht te versterken door een extra medewerker/managing partner aan te trekken met een groot netwerk in de offshore industrie. Iets later in het jaar zette SeaZip nog een belangrijke stap door een tweede kantoor te openen. Naast Harlingen, is SeaZip nu ook gevestigd in de havenplaats Lowestoft aan de Engelse oostkust. Lowestoft ontwikkelt zich tot belangrijke zeehaven voor de Engelse offshore windindustrie en speelt een eminente rol bij ondersteunende werkzaamheden ten behoeve van het ambitieuze Engelse windfarmprogramma. SeaZip anticipeert met haar fysieke aanwezigheid in Engeland op de vele activiteiten die uit dat programma zullen voortvloeien. Nu al worden SeaZip schepen ingehuurd ter ondersteuning van installatiewerkzaamheden aan de Galloper Offshore Wind Farm die in 2018 moet worden opgeleverd.

Tot slot

De diverse werkmaatschappijen van de rederijgroep blijven focussen op hun kerntaken en zullen, waar mogelijk, bijdragen aan de ambitie van de rederij om haar basis te verbreden door gespecialiseerde diensten voor derden uit te voeren. De gevarieerde expertise van de rederijorganisatie biedt een goede basis voor de uitvoering van zowel de kernactiviteiten - exploitatie van zeeschepen volgens de hoogste kwaliteits- en veiligheidsnormen - als aanvullende activiteiten die horen bij de nieuwe fase die de rederij in 2018 tegemoet gaat.



6 VOORUITBLIK 2018

In 2018 beleeft rederijgroep JR Shipping haar 25-jarig jubileum. Zoals reeds aangegeven in het voorwoord zijn we hier trots op, maar is de situatie er niet naar om ons jubileum uitbundig te vieren. Daarvoor is de schade die onze rederij en investeerders als gevolg van de crisis ondervonden eenvoudigweg te groot. Dit neemt niet weg dat we met een zeker optimisme aan 2018 begonnen zijn. We zagen het klimaat op de markten die we bedienen immers serieus verbeteren in de tweede helft van 2017 en die opwaartse trend lijkt in 2018 door te zetten. Voor onze containerfeeder schepen zien we de aanstaande contractonderhandelingen met vertrouwen tegemoet. Ook de multipurpose vaart lijkt de lange fase van laagconjunctuur achter zich te laten. Activiteiten in de offshore wind-industrie komen na de gebruikelijke winterpauze naar verwachting weer goed op stoom.

Analisten zijn het erover eens dat de scheepvaartindustrie snel gaat profiteren van de huidige groei van de wereldhandel. Deze lag in 2017 voor het eerst in zes jaar hoger dan de groei van de wereldeconomie (4,5% tegen 3%). Juist het op gang komen van de wereldwijde handel, die steeds achter bleef met de verbeterende economische omstandigheden, wijst op de trendbreuk waar de scheepvaartindustrie al zo lang op wacht. Dit heeft een direct effect op de scheepstarieven. Waar die in de intercontinentale containervaart en multipurpose vaart jarenlang op een te laag niveau bleven hangen, ondanks economisch herstel, lijken ze nu snel te verbeteren. Een veel gebruikte indicator voor de multipurpose markt is de zogeheten Baltic Dry Index. Deze liet in 2017 een verdriedubbeling zien. Het kan niet anders dan dat deze ontwikkeling ook van positieve invloed is op onze scheepvaartmarkten. De resultaten daarvan zien we al.

Voorzichtig optimisme met de nadruk op 'voorzichtig'

Dit geeft aanleiding tot optimisme, maar een zekere voorzichtigheid blijft geboden. De onrust op het wereldtoneel blijft ons zorgen baren. 2018 was nog geen drie maanden op weg, of Donald Trump, president van de Verenigde Staten, twitterde zijn voornemen van een importheffing op staal en aluminium de wereld in. Europa en China reageren furieus en voor het eerst sinds lange tijd hangt er een reële dreiging van een handelsoorlog in de lucht. Geopolitieke spanningen nemen eerder toe dan af. De geïsoleerde positie van landen als Rusland en Turkije doet de rust die zo broodnodig is voor een stabiele ontwikkeling van de wereldhandel geen goed. Spierballenvertoon van internationale leiders lijkt gemeengoed te worden. Op het Europese continent is de Brexit nog steeds een ongewisse exercitie en leiden verkiezingen vaak eerder tot patstellingen dan tot daadkracht, zoals te zien was aan de voor Duitsland ongewoon lange formatie en de verwarrende verkiezingsuitslagen in Italië.

Is deze schets te somber van toon? Dat is te hopen, maar de afgelopen tien jaren lieten zien hoe fragiel de situatie telkens weer is. Met als concrete gevolgen voor de scheepvaart: een bijna onwerkbare situatie van extreem korte cycli van licht herstel en zware terugval. In 2016 werden we daar zelfs nog mee geconfronteerd, nadat de markt in 2015 leek op te veren. Er moesten in 2016 zelfs weer schepen worden opgelegd. De verdiensten waren dusdanig laag, dat er opnieuw overbruggende maatregelen getroffen moesten worden, wat in 2017 leidde tot de unieke, eerder beschreven overdracht van de leningvordering op JR Fleet Fund CV, die ervoor zorgde dat we deze elf belangrijke containerfeeder schepen ongeschonden konden meenemen naar ons jubileumjaar 2018. Dat is een belangrijke basis voor de nieuwe fase die ons rederijbedrijf ingaat.



Focus op continuïteit

Hoe die nieuwe fase eruit gaat zien? Als we ervan uitgaan dat het in 2017 ingezette herstel ten langen leste duurzaam zal zijn - ondanks de zojuist geschetste zorgen - dan kunnen we vaststellen dat JR Shipping weliswaar gehavend uit de crisis komt, maar voldoende basis heeft om een stevige rol te blijven spelen op de markten die wij op dit moment met onze gevarieerde vloot van dienst zijn. Dat zijn de containerfeeder markt, de multipurpose markt en de markt voor offshore service schepen. Daarnaast blijven wij aandacht besteden aan nieuwe kansen in de sfeer van scheepsmanagement- en (her)financieringsprojecten voor derden. In 2017 zijn belangrijke stappen gezet om onze schepen in de vaart te houden; in 2018 zullen nog tal van concrete maatregelen getroffen moeten worden om deze maatregelen te verduurzamen. Een thema dat daarbij hoog op onze prioriteitenlijst staat, is: onze investeerders optimale transparantie bieden en alles doen wat in ons vermogen ligt om nog een zeker perspectief veilig te stellen. Dat er het afgelopen decennium veel geïnvesteerd vermogen verloren ging, is een onuitwisbare smet op ons 25-jarig jubileum.

Opportunity investerings- en participatieprojecten

Naast de blijvende aandacht voor consolidatie, zullen wij blijven focussen op nieuwe verdienmodellen en mogelijke investeringen. Wat dat eerste betreft, lieten wij in het verleden al zien een rol te kunnen spelen in het management van schepen, in opdracht van banken en collega-rederijen, vaak in combinatie met herstructureringsactiviteiten. Hier liggen zeker kansen die kunnen leiden tot nieuwe vormen van investerings- en participatieprojecten. Dat we in de nieuwe markt voor scheepsmanagement voor derden in 2017 onvoldoende nieuwe business wisten te genereren, was een kwestie van schaarste aan tijd. Het langlopende herfinancierings-traject rond JR Fleet Fund CV, dat op de valreep van 2017 met goed gevolg kon worden afgesloten, heeft een groot deel van onze mankracht opgeslokt. Dat was ook de reden waarom we in 2017 geen *opportunity investments* hebben gerealiseerd, waarvoor we eerder in het jaar met succes onze JR Shipping Opportunity Obligaties voor plaatsten. Onze inspanningen zijn erop gericht om in 2018 alsnog één of meer *opportunity investments* te realiseren.

Sleutelkwaliteiten: slagkracht en flexibiliteit

Kijken we met betrekking tot de 'post crisis fase' die we in 2018 ingaan verder vooruit, dan zal er zeker weer een moment aanbreken waarop serieuze vlootuitbreiding opportuun wordt, gezien de enorme uitval van schepen in de afgelopen jaren en het feit dat er al langere tijd nauwelijks meer nieuwe schepen worden gebouwd. Daarbij dient zich de uitdaging aan dat banken die van oudsher bij de financiering van scheepvaartactiviteiten betrokken zijn, steeds selectiever zullen opereren. Er moet dus gezocht worden naar innovatieve financieringscombinaties en samenwerkingsvormen. Gezien onze expertise in scheepsfinancieringen en



herstructureringsprojecten zullen wij hier zeker een rol in spelen. Voor onze eigen vloot, maar ook in opdracht van derden. De kernvoorwaarde blijft uiteraard dat het nu ingetreden marktherstel duurzaam blijkt te zijn. Willen we succesvol blijven in deze rol, dan zijn slagkracht en flexibiliteit de sleutelkwaliteiten. Dat we die kwaliteiten bezitten, wisten we het afgelopen decennium keer op keer te bewijzen. Voor de 'weder-opbouw' zullen we die kwaliteiten nog beter uitbouwen en profileren. Onze vloot telt nog mee, in onze organisatie zijn de vereiste motivatie en cruciale expertises goed verankerd, onze reputatie in projectontwikkeling en herstructureringsprojecten spreekt in ons voordeel. Vooraanstaande charteraars stellen nog altijd vertrouwen in onze schepen en in de manier waarop we uitvoering geven aan excellent scheepsmanagement, de core business van onze rederij. Minstens zo belangrijk is dat de relatie met financiers en investeerders ondanks de aaneenschakeling van teleurstellingen geen averij opliep.

2018 zal een jaar worden waarin onze strategie voor de 'post crisis fase' meer vorm krijgt en waarin het begrip 'groei' weer uiterst voorzichtig zijn intrede zal doen. Met als basis: de verwachtingen voor de short sea markten waarin we gespecialiseerd zijn – verwachtingen die hieronder kort beschreven staan.

Containerfeeder vaart

De ontwikkeling van de intercontinentale containervaat en de groei van de wereldhandel in 2017 vormen een goede basis voor een beter marktklimaat in de containerfeeder vaart. De grondslagen voor de verbetering lijken stevig. Zoals blijkt uit hoofdstuk 3, *De Vlootperformance*, resulteerde het marktherstel in de tweede helft van 2017 al in behoorlijke tariefverbeteringen voor schepen waar de chartercontracten voor vernieuwd moesten worden. Voor de komende periode staan opnieuw voor een aantal schepen contractonderhandelingen op stapel. Wij zien die met vertrouwen tegemoet. De vraag naar containerfeeder schepen stijgt namelijk sneller dan het aanbod. Er zijn daardoor steeds minder containerfeeder schepen 'beschikbaar'. Het is nog te vroeg om nieuwe chartertarieven af te zetten tegen de jaargemiddelden van de pre-crisis fase, maar de trend voor de capaciteitsklassen waaruit de JR Shipping-vloot is opgebouwd (750 – 1500 TEU) is positief.

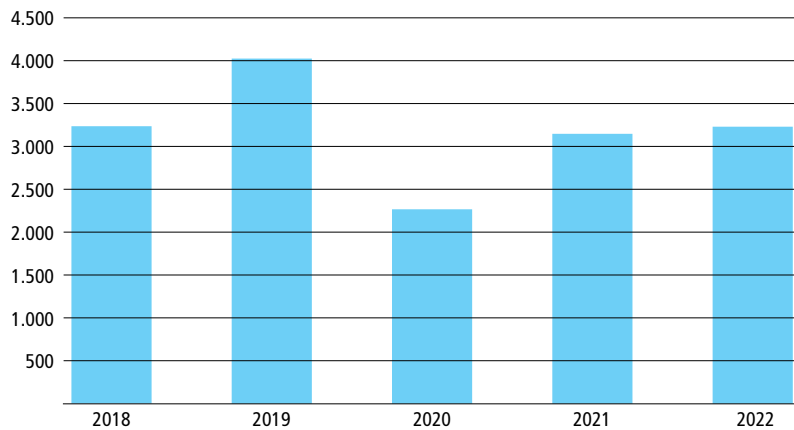
Multipurpose vaart

In tegenstelling tot de containerfeeder vaart, is de tariefontwikkeling in de multipurpose vaart (droge lading) altijd vrij stabiel geweest. Vanaf 2004 profiteerden scheepseigenaren van sterk stijgende tarieven, doordat de groei van de vloot achterliep bij de stijgende transportvraag. In 2006 draaiden multipurpose schepen in de capaciteitsklasse van de m.s. Esprit en Estime (4.000 tot 5.000 ton) omzetten van gemiddeld € 4.800,- tot € 5.350,- per dag. Deze voor scheepseigenaren gunstige balans zorgde ervoor dat de gevolgen van de kredietcrisis van 2008 pas later vat kregen op deze markt, maar uiteindelijk gingen de vrachttarieven alsnog zwaar onderuit. Sinds augustus 2017 zijn de tarieven zichtbaar aan de beterende hand. De analisten van consultancybureau Drewry, dé autoriteit in marktonderzoek en -analyses in relatie tot de scheepvaart, voorspellen dat deze verbetering in 2018 verder doorzet. Met als belangrijkste aanjagers: groeiende vraag naar capaciteit en herstel in concurrerende markten. De verwachting is dat zowel de tarieven zullen stijgen als dat het marktaandeel zal toenemen. JR Shipping wist voor de Esprit en Estime al betere vrachttarieven te realiseren in 2017 en ziet deze trend in de eerste maanden van 2018 doorzetten. De verwachting is dat schepen als de Esprit en Estime uiteindelijk weer dagomzetten van circa € 4.500,- gaan realiseren, wat in de buurt komt van de jaargemiddelden van voor de crisis.

Offshore service schepen

De offshore windenergie bouwt nog steeds ambitieus aan een duurzame toekomst. Als gevolg van het feit dat in 2015 een groot aantal windturbineparken vrijwel tegelijkertijd werd opgeleverd, was 2016 een afwachtend jaar, wat een negatieve invloed had op de markt voor offshore service schepen. Het inzetniveau van alle soorten schepen was laag, de tarieven waren matig. Dat gold ook voor het type transportschepen dat SeaZip Offshore Service in de vaart heeft. Bij het ter perse gaan van deze JR Shipping Anno Nu was het activiteiten-niveau nog laag, gezien de gebruikelijke seizoencyclus, maar de verwachtingen voor 2018 zijn goed. Per eind 2017 beschikte Europa over een geïnstalleerd vermogen aan windenergie van 15,78 GW (15.780 MW). Er zijn vastomlijnde projectplannen om dit vermogen tussen 2018 en 2022 te verdubbelen. Daarnaast staat er op langere termijn nog in totaal ruim 57 GW gepland. Dit stimuleert de vraag naar schepen en het feit dat er al enige tijd weinig offshore service schepen worden bijgebouwd, speelt aanbieders van offshore services in de kaart.

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



Bron: WindEurope (EWEA) - Key trends and statistics, februari 2018

Tot slot

Rederijgroep JR Shipping begint haar jubileumjaar met een zekere mate van optimisme. Het klimaat op de diverse scheepvaartmarkten verbeterde aanzienlijk in 2017 en naar het zich laat aanzien zet deze trend in 2018 door. De lange periode van laagconjunctuur lijkt definitief achter ons te liggen en er breekt voor de scheepvaartindustrie een nieuwe fase aan. Daarbij is het besef groot dat de crisis een enorme schade heeft aangericht, ook voor investeerders in scheepvaartprojecten. Ook JR Shipping is zich hiervan terdege bewust, wat niet wegneemt dat het vizier ook en vooral weer op de toekomst staat gericht. De vloot en allround wal-organisatie hebben anno 2018 voldoende basis om op de diverse scheepvaartmarkten een rol van betekenis te blijven spelen. De track record in scheepsmanagement voor derden en herstructurerings- en herfinancieringsprojecten biedt een betrouwbaar uitgangspunt om kansen in dit relatief nieuwe domein te verzilveren. Met als belangrijkste kwaliteiten: slagkracht en flexibiliteit. Hierbij zijn de relaties met de vele investeerders die steeds hun vertrouwen uitspreken in de rederijkoers, ondanks de teleurstellingen van de afgelopen jaren, van zeer grote waarde. De rederij blijft zich inzetten voor de kwaliteit en duurzaamheid van deze investeerdersrelaties en voor proposities die ervoor zorgen dat ook investeerders profiteren van de marktverbetering die is ingezet. Met de verwachting dat die verbetering op termijn resulteert in betere exploitatieresultaten, blijft JR Shipping gericht op kansen in de containerfeeder en multipurpose vaart en op de markt voor offshore service schepen.



VLOOTOVERZICHT

JR Shipping begon 2017 met een eigen vloot van 13 containerfeeder schepen, 3 multipurpose schepen en 6 offshore service schepen, in te zetten voor aanleg en onderhoud van windmolenparken op zee en voor de olie- en gasindustrie. Het containerfeeder schip de Evidence is in mei 2017 verkocht. Het multipurpose schip de Hagland Chief is in juni 2017 verkocht, waardoor deze twee schepen niet meer opgenomen zijn in het vlootoverzicht op de hierna volgende pagina's. Naast de exploitatie van eigen schepen, was de rederij in 2017 opnieuw verantwoordelijk voor het management over schepen voor derden.

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 exploitatie resultaten over boekjaar 2017. De algemene ontwikkelingen die in 2017 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 prospectus-uitgangspunten. Als gevolg van de achterliggende, langdurige 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 2017 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. Ook dit jaar wordt die vorm gehanteerd.

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
1.008	Elan	2005	Sietas Werft
1.008	Elite	2005	Sietas Werft
1.400	Elysee	2009	Sietas Werft
1.440	Emotion	2008	Peene Werft
1.440	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	Credit Investment Fund in Londen
Stand leningvordering	€ 124.777.467
Voorwaarden	▶ Rente 2,75% ▶ Kwartaalaflossing: € 1.800.000 ▶ Indien mogelijk versneld aflossen
Achtergestelde lening JR Shipping	€ 900.000

Resultaat JR Fleet Fund CV in €

	Werkelijk 2017	Begroting 2017	Verschil
Netto omzet	23.690.478	24.425.123	- 734.645
Operationele kosten	15.395.577	17.015.256	1.619.679
Exploitatie resultaat	8.294.901	7.409.867	885.034
Rentekosten	3.583.991	3.583.991	-
Aflossingen	3.600.000	3.600.000	-
Verandering liquiditeit	1.110.910	225.876	885.034

Historie

Voor elf door de HSH Nordbank gefinancierde schepen dreigden in 2012 en 2013 als gevolg van uitblijvend marktherstel liquiditeitsproblemen te ontstaan. Als oplossing stuurde de bank aan op een collectieve oplossing waarbij alle elf schepen 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.

Om de oplossing te verduurzamen, was marktherstel nodig. Dat bleef uit. In 2016 kende de markt voor containerfeeder schepen zelfs een vierde dip. Sinds de tweede helft van 2017 is de markt iets aan de beterende hand, maar JR Fleet Fund CV profiteerde daar nog niet genoeg van.

Kort verslag 2017

De exploitatiekosten van vrijwel alle schepen in de JR Shipping vloot lagen in 2017 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.

Vanaf eind 2015 ontstond behoefte aan een herfinanciering voor de JR Fleet Fund CV. Sindsdien hebben de rederij en HSH Nordbank diverse scenario's uitgewerkt. Op 18 september 2017 gaf de bank aan welwillend te staan tegenover voorstellen die zouden leiden tot een werkbare formule om haar betrokkenheid bij de elf schepen af te ronden. JR Shipping heeft toen het initiatief naar zich toegetrokken door contact te leggen met een Credit Investment Fund in Londen.

Achter gesloten deuren en met de rederij in een bemiddelende rol, is vervolgens een unieke, door JR Shipping geambieerde transactie voorbereid: een overname van de leningvorderingen op JR Fleet Fund CV. Hiermee is een herfinanciering gerealiseerd, die geldt als een unicum in de scheepvaartindustrie. Begin december 2017 werd definitieve overeenstemming bereikt; op 15 december 2017 was de officiële closing een feit. Kort daarvoor stemden de deelnemers in JR Fleet Fund CV bij vergadering in met de transactie.

Het bereikte resultaat biedt alle partijen voordeel. HSH Nordbank kon haar dossier naar tevredenheid afsluiten; het investeringsfonds realiseerde een rendabele acquisitie; de rederij houdt de controle over elf belangrijke schepen in haar vloot; voor de deelnemers in JR Fleet Fund CV gloort weer enig perspectief.

Exploitatieresultaat per schip in €

Schip	Omzet		Operationele kosten	
	Begroting 2017	Resultaat 2017	Begroting 2017	Resultaat 2017
Enforcer	1.811.674	1.804.824	1.310.091	1.209.787
Encounter	1.864.182	1.793.503	1.269.991	1.314.130
Energizer	1.731.876	1.683.974	1.833.441	1.468.342
Endeavor	1.847.305	1.856.896	1.284.272	1.108.886
Endurance	1.829.794	1.756.812	1.359.308	1.172.305
Ensemble	1.814.878	1.826.230	1.606.772	1.388.169
Elan	2.216.338	2.116.889	1.613.732	1.507.261
Elite	2.233.138	2.245.269	1.570.772	1.358.436
Elysee	3.169.483	3.105.404	1.500.387	1.354.215
Emotion	3.002.740	2.785.821	1.672.591	1.518.933
Empire	2.903.715	2.714.855	1.993.901	1.696.603

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 gieklenge	2.200 kg
SeaZip 6	2016	Bemanning	3		

Cijfermatig overzicht in €

Schip	Oorspronkelijk geïnvesteerde eigen vermogen	Uitstaande lening Caterpillar Financial Services
SeaZip 1	2.580.000	1.465.957
SeaZip 2	2.580.000	1.465.957
SeaZip 3	2.165.000	1.897.188
SeaZip 4	2.165.000	1.897.188
SeaZip 5	2.175.000	2.073.750
SeaZip 6	2.175.000	2.073.750

Historie

De offshore service schepen m.s. SeaZip 1 t/m 6 zijn respectievelijk in 2012, 2015 en 2016 opgeleverd door de Nederlandse werf Damen Shipyards. Het zijn geavanceerde offshore service catamarans voor passagiers- en ladingtransport. De aluminium schepen (type FCS 2610) zijn gebaseerd op het innovatieve Twin Axe Bow concept hebben een capaciteit van 12 passagiers. De schepen onderscheiden zich richting potentiële charteraars op concurrentievoordelen als: meer comfort, ook tijdens onstuimige omstandigheden, 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. Met deze resultatenpool laten aan de markt inherente schommelingen in het aantal verhuurde dagen per service schip zich beter beheersen.

Kort verslag 2017

Ondanks de goede prestaties van de diverse SeaZip service schepen op zee tijdens de inzet voor uiteenlopende internationale projecten, kan niet anders dan geconcludeerd worden dat de exploitatie-resultaten in 2017 tegenvielen. Het aantal verhuurdagen lag hoger dan in 2016, maar haalt nog niet het verwachte en gewenste niveau. Aan investeerders konden geen tussentijdse uitkeringen worden overgeboekt. De rederijgroep heeft verschillende werkkapitaal-leningen aan de SeaZip schepen moeten verstrekken en met de financier moesten aanvullende afspraken worden gemaakt.

De vooruitzichten voor de markt voor offshore energie zijn echter goed, doordat er momenteel weinig nieuwe service schepen gebouwd worden en doordat er in de komende jaren veel nieuwe windmolen-parken op zee geïnstalleerd gaan worden. Per eind 2017 beschikte Europa over een geïnstalleerd vermogen aan windenergie van 15,78 GW. Er zijn vastomlijnde projectplannen om dit vermogen tussen 2018 en 2022 te verdubbelen. Daarnaast staat er op langere termijn nog in totaal ruim 57 GW gepland. Dit zal de komende jaren van positieve invloed zijn op de inzet van de SeaZip schepen en op de verhuurtarieven.

Exploitatieresultaat in 2017 per schip in €

Schip	Exploitatieresultaat	Rentekosten	Aflossingen
SeaZip 1	77.581	100.717	174.461
SeaZip 2	118.144	96.572	174.461
SeaZip 3	142.343	113.594	194.583
SeaZip 4	141.510	110.731	194.583
SeaZip 5	141.737	124.149	237.000
SeaZip 6	141.660	124.069	237.000

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	Ijssklasse	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 ijssklasse 1A. Op 14 december 2004 heeft rederijgroep JR Shipping de Evolution (voorheen varende 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 scheepshypothek op het containerfeeder schip Evolution af te kopen. Voor m.s. Evolution Scheepvaartbedrijf CV is door deze herfinanciering een verbeterde solvabiliteit ontstaan.

Kort verslag 2017

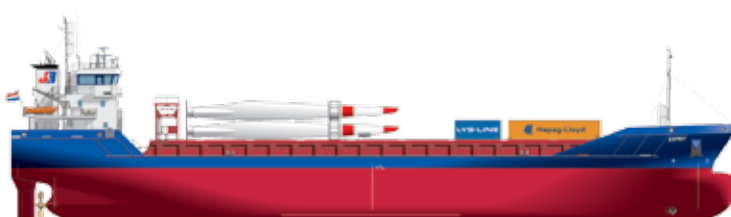
Van 16 mei 2016 tot 25 maart 2017 verdiende de Evolution \$ 8.725,- (US Dollar) bruto per dag bij CMA CGM. Van 28 maart 2017 tot 13 augustus 2017 verdiende de Evolution € 6.300,- bruto per dag bij WEC lines. WEC lines heeft vervolgens gebruik gemaakt van haar twee opties om het contract te verlengen tegen € 6.000,- bruto per dag. De Evolution verdiende van 13 augustus tot 13 oktober 2017 € 6.000,- bruto per dag en van 13 oktober tot 10 februari 2018 verdiende het schip € 6.375,- bruto per dag. In technisch opzicht heeft het schip in 2017 naar tevredenheid gepresteerd.

Cijfermatig overzicht in €

Aanschafprijs schip	16.340.836	Financier	m.s. Evolution Obligaties
Totale investering	17.150.000	Uitstaande obligatielening 2014	2.000.000
Vreemd vermogen	10.000.000	Uitstaande lening JR Vloot Support CV (incl. rente)	1.152.594
Eigen vermogen	7.150.000	Uitstaande obligatielening 2010 (incl. rente)	696.832
Uitgegeven participaties in emissiejaar 2004	456	Totaal vreemd vermogen	3.849.426

Resultaat	Werkelijk 2017	Begroting 2017	Verschil
Netto omzet	2.275.249	2.316.926	- 41.677
Operationele kosten	1.293.782	1.498.816	205.034
Exploitatieresultaat	981.467	818.110	163.357
Rentekosten	243.905	248.675	4.770
Aflossingen	375.000	375.000	-
Verandering liquiditeit	362.562	194.435	168.127

M.S. ESPRIT



Charternaam

Esprit

Exploitatie

m.s. Esprit Scheepvaartbedrijf NV

Belangrijkste gegevens

Lengte over alles 89,95 m

Breedte 14,40 m

Holte tot dek 7,85 m

Diepgang 6,10 m

Tonnage 2984 GT

Dienstsnelheid 12 kn

Capaciteiten

Draagvermogen 4.923 ton

Ruiminhoud 204.825 cuft

Containerstelplaatsen 38 stuks

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 bulkkladingen als erts en granen, projectkladingen als buizen, constructies en bladen voor windturbines, tot zware lading en houtproducten.

Met de financierende bank van de Esprit, de ING Bank, is in 2016 overeenstemming bereikt over een pakket nieuwe 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.

Kort verslag 2017

In 2015 schommelden de dagomzetten gemiddeld tussen de € 3.300,- en € 3.700,-. In 2016 verslechterde de situatie weer tot een gemiddelde van € 3.000,- per dag. Sinds augustus 2017 zijn de tarieven weer aan het stijgen. In maart 2017 is er een onderhoudsbeurt aan de hoofdmotor uitgevoerd. Er hebben zich in operationeel opzicht geen afwijkende zaken voorgedaan. De exploitatiekosten liggen dan ook in lijn met de begrotingsuitgangspunten voor 2017.

Cijfermatig overzicht in €

Aanschafprijs schip	7.150.000	Financier	ING Bank NV
Totale investering	7.625.000	Uitstaande lening ING Bank NV	5.081.042
Vreemd vermogen	5.550.000	Uitstaande aanvullende lening ING Bank NV (incl. rente)	353.129
Achtergestelde lening	200.000		
Eigen vermogen	2.075.000	Totaal vreemd vermogen	5.434.171
Uitgegeven participaties in emissiejaar 2009	375		

Resultaat	Werkelijk 2017	Begroting 2017	Vershil
Netto omzet	1.084.787	1.188.751	- 103.964
Operationele kosten	862.804	1.024.275	161.471
Exploitatieresultaat	221.983	164.476	57.507
Rentekosten	264.543	264.543	-
Aflossingen	358.064	358.064	-
Verandering liquiditeit	- 400.624	- 458.131	57.507

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 bulk-ladingen als erts en granen, projectladingen als buizen, constructies en bladen voor windturbines, tot zware lading en houtproducten.

Met de financierende bank van de Estime, de ING Bank, is in 2016 overeenstemming bereikt over een pakket nieuwe 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.

Kort verslag 2017

In 2015 schommelden de dagomzetten gemiddeld tussen de € 3.300,- en € 3.700,-. In 2016 verslechterde de situatie weer tot een gemiddelde van € 3.000,- per dag. Sinds augustus 2017 zijn de tarieven weer aan het stijgen. In juli 2017 is er een onderhoudsbeurt aan de hoofdmotor uitgevoerd. In technisch opzicht heeft het schip in 2017 naar verwachting gepresteerd.

Cijfermatig overzicht in €

Aanschafprijs schip	7.245.000	Financier	ING Bank NV
Totale investering	7.720.000	Uitstaande lening ING Bank NV	5.261.682
Vreemd vermogen	5.550.000	Uitstaande aanvullende lening ING Bank NV (incl. rente)	353.129
Achtergestelde lening	200.000		
Eigen vermogen	2.170.000	Totaal vreemd vermogen	5.614.811
Uitgegeven participaties in emissiejaar 2009	394		

Resultaat	Werkelijk 2017	Begroting 2017	Vershil
Netto omzet	1.162.585	1.186.264	- 23.679
Operationele kosten	942.975	1.002.875	59.900
Exploitatieresultaat	219.610	183.389	36.221
Rentekosten	272.109	272.109	-
Aflossingen	179.032	179.032	-
Verandering liquiditeit	- 231.531	- 267.752	36.221