



JAARBERICHT JR SHIPPING GROEP 2019 / 2020

INHOUD

Verantwoording	2
Bericht van de directie	3
1 De stand van zaken	6
2 Vloot- en marktontwikkelingen	8
3 Organisatie en bedrijfsvoering	12
4 De koers	16
5 Slotwoord	18

Verantwoording

JR Shipping, gevestigd in Harlingen, is in 1993 opgericht als kapitein/eigenaarbedrijf. De rederij begint met de exploitatie van een kleine vloot compacte multipurpose schepen. In 2000 wordt de koers verlegd naar de groeiemarkt voor containerfeeder schepen. De vloot groeit snel, tot 23 containerfeeder schepen in 2009. Om haar vloot te financieren, brengt de rederij in eigen beheer scheepsparticipaties op de markt.

In 2018, het jaar waarin JR Shipping haar 25-jarig jubileum vierde, heeft de rederij een uitdagend hoofdstuk in haar bedrijfsgeschiedenis afgesloten. Tot 2018 waren de gevolgen van de financiële crisis voelbaar in de scheepvaartindustrie en dus ook bij ons rederijbedrijf in Harlingen.

Van 2009 tot 2018 moesten stevige dilemma's overwonnen worden en is veel schade geleden - door de rederij zelf én door veel investeerders die deelnamen in scheeps-CV's. Die schade is niet te herstellen, maar voor de rederij is het cruciaal om vooruit te kijken en haar koers af te stemmen op de actualiteit. Die actualiteit stelt ons in 2020 voor nieuwe, grote uitdagingen, veroorzaakt door de ontwrichtende coronapandemie.

Op dit moment voert de rederijgroep het scheepsmanagement voor 20 containerfeeder schepen, 6 service schepen, 1 survey schip en de clipper Stad Amsterdam.

Rederijgroep JR Shipping richt zich op:

- ▶ exploitatie en management van containerfeeder schepen;
- ▶ exploitatie en management van service- en surveyschepen voor de offshore energie-industrie, onder de vlag van dochteronderneming SeaZip Offshore Service;
- ▶ scheepsmanagement en bevrachtingsdiensten voor derden;
- ▶ aankoop- en verkoopondersteuning;
- ▶ ontwikkeling en uitvoering van herstructureringsprogramma's;
- ▶ emissies, fondsbeheer en (her)financiering van scheepvaartprojecten.

Berichtgeving

JR Shipping onderhoudt met haar marktrelaties, investeerders en toeleveranciers duurzame partnerrelaties, waarin maximale transparantie en informatieoverdracht centraal staan. Met dit jaarbericht biedt de rederijgroep inzicht in recente en toekomstige markt- en bedrijfsontwikkelingen. Aan de inhoud van het jaarbericht 2019/2020, waar geen rechten aan ontleend kunnen worden, is de grootst mogelijke zorg besteed.

Harlingen, april 2020

JR SHIPPING GROEP

Bericht van de directie

Na een lange periode van teleurstellende markt- en vlootontwikkelingen en grote uitdagingen in de internationale scheepvaartindustrie, stabiliseerden de tarieven op de markt voor containerfeeder schepen. De belangrijkste overslaghavens zagen het containeraanbod bovendien significant toenemen.

Hierdoor begon ons rederijbedrijf met vertrouwen aan 2019. Met het behoud van het scheepsmanagement van ten minste elf containerfeeder schepen, samengebracht in Container Fleet Fund CV, en een uitbreiding met nog eens vier schepen, hielden we een stevige basis onder onze rederijorganisatie.

Die stabiele situatie zette in 2019 voort. Schepen waarvoor zich nieuwe contractonderhandelingen aandienden, konden redelijk snel worden verhuurd. De vier nieuwe schepen werden begin 2019 probleemloos aan Container Fleet Fund CV overgedragen en de exploitatie verloopt sindsdien volgens verwachting.

In de context van stabiele marktomstandigheden wisten we halverwege 2019 een containerfeeder schip aan de vloot toe te voegen, het m.s. Energy, een bestaand schip met een capaciteit van 750 TEU. Het bijzondere van de Energy is dat het schip tegen een dusdanig lage prijs gekocht kon worden dat zelfs met aanhoudend lage tarieven een positief rendement gemaakt kan worden. Voor de obligaties en participaties die we uitbrachten voor deze opportunity investment bestond grote belangstelling.

Deze positieve ontwikkelingen werden enigszins overschaduwed door de teleurstellende resultaten van onze offshore service-vloot, waarmee we de markt voor offshore windenergie en offshore olie- en gasinstallaties bedienen. De exploitatie van de schepen verliep in operationele zin bevredigend, maar door onvoorspelbare marktontwikkelingen bleven de resultaten onder druk staan.

Desondanks kon 2019 op groepsniveau naar tevredenheid worden afgesloten, in de wetenschap dat zich in 2020 nog menig uitdaging zou aandienen, onder meer in relatie tot scheepstechnische innovaties en nieuwe financieringsvormen en allianties om in de toekomst grip te houden op marktontwikkelingen. Begin 2020 gingen we hier met een gematigd positief gestemd nieuwjaarsbericht nader op in. Op dat moment konden we niet bevroeden dat zich spoedig een nieuwe wereldwijde tragedie zou aandienen.

Wij doelen op het coronavirus dat de wereld in zijn greep houdt en opnieuw grote onzekerheden met zich meebrengt. Daarom doen we er binnen onze bedrijfsvoering aan boord van de schepen alsook binnen de walorganisatie al het mogelijke aan om verspreiding te voorkomen en proberen we iedereen gezond te houden. Als internationaal zeetransportbedrijf kunnen we er niet omheen dat het Covid-19 virus ook de wereldeconomie en de logistieke keten heeft besmet. Omdat de scheepvaart – en dus ook onze schepen – een cruciale functie vervult, is het van eminent belang dat we ook onder de huidige omstandigheden blijven varen.

Bij het schrijven van deze toelichting kunnen wij nog onmogelijk overzien welke gevolgen het coronavirus zal hebben voor onze scheepvaartmarkten en bedrijfsvoering.

Harlingen, april 2020

Jan Reier Arends

Sander Schakelaar

Managing Owners van de JR Shipping Groep





WK 04

SERZIP

RESCUE
ZONE

De overgang van 2018 naar 2019 markeerde voor onze rederijgroep een noodgedwongen breuk met het verleden, waarin een grote groep investeerdersrelaties betrokken was bij onze vloot, en een nieuw begin, met de afronding van de formaliteiten rond de Container Fleet Fund CV. De nieuwe structuur biedt onze rederij de continuïteitsbasis voor de dienstverlening aan onze marktrelaties.



De Container Fleet Fund CV is begin 2019 door een Engelse investeringsmaatschappij opgericht voor de exploitatie van de elf containerfeeder schepen die eerder werden beheerd binnen JR Fleet Fund CV, het verzamelfonds waarin particuliere en zakelijke investeerders participeerden. Zij moesten al eerder in de tijd vaststellen dat JR Fleet Fund geen continuïteitsbasis meer had. In 2018 is er al besloten tot overdracht van de schepen aan Container Fleet Fund CV en als gevolg hiervan zou er in 2019 een einde komen aan de verbintenis tussen de rederijgroep en deze grote groep investeerders die sinds 2000 actief betrokken was bij de opbouw van de JR Shipping-vloot.

A-dijk-schepen vormen belangrijke uitbreiding containervloot

Bij de oprichting van het nieuwe exploitatiebedrijf, waarin JR Shipping verantwoordelijk is voor het management van de schepen, werd de ambitie geformuleerd om, waar mogelijk, meer schepen te verwerven. Eind 2018 werden hier al voorbereidingen voor getroffen. Het ging om de overname van vier containerfeeder schepen van 1.436 TEU die in de markt bekend stonden als de A-dijk-schepen.

In februari 2019 vond de overdracht plaats van de eerste twee schepen: m.s. Aalderdijk en m.s. Akerdijk. JR Shipping exploiteert ze onder de namen m.s. Essence en m.s. Escape. Iets later werden het m.s. Alsterdijk en m.s. Amerdijk aan de rederij overgedragen, die respectievelijk werden omgedoopt tot m.s. Esperance en Espoir. De vier schepen, die voldoen aan ijsklasse 1A, bleven varen binnen reeds bestaande chartercontracten.

Scheepsmanagement voor derden

Naast de vijftien schepen die worden geëxploiteerd binnen Container Fleet Fund CV, gaf JR Shipping in 2019 uitvoering aan het management van drie containerfeeder schepen in opdracht van derden. Ook voor deze schepen wist de rederij binnen het gegeven marktklimaat realistische exploitatieresultaten neer te zetten en uitvoering te geven aan veilige en efficiënte dienstverlening aan de charteraars.

Opportunity Investment

Halverwege 2019 realiseerde de rederij een opmerkelijke vlootuitbreiding met de aankoop van een bestaand containerfeeder schip van 750 TEU, dat inmiddels vaart onder de naam m.s. Energy. In juli bracht JR Shipping een scherp bod uit op het schip dat, in de nasleep van de crisisjaren, failliet was gegaan. Het bod werd geaccepteerd en de bedongen verkoopprijs voldeed in samenhang met de marktomstandigheden van dat moment in alle opzichten aan de criteria voor een opportunity investment. In korte tijd wist de rederij een aantrekkelijk investeringsproject op te tuigen, onder-

verdeeld in obligaties en participaties. Beide vonden hun weg naar bestaande investeringsrelaties van de rederijgroep – investeerders die vertrouwen blijven stellen in de koers van de rederij. Het schip kon kort na de dokking- en inspectiebeurt en verschillende onderhouds- en reparatiewerkzaamheden tegen de verwachte markt-tarieven worden verhuurd.

Offshore service schepen

Waar de markt voor containerfeeder schepen na lange tijd voldoende stabiliteit bood voor een verantwoorde exploitatie bleef de markt voor offshore service schepen grillig. Binnen de gegeven omstandigheden wist SeaZip haar schepen goed te verhuren, maar het activiteitsniveau in de markt van offshore energieprojecten was onvoldoende voor een rendabele exploitatie. De bijzondere dynamiek van deze markt stelde de rederij voor nieuwe uitdagingen. De operationele prestaties van de schepen, die bij vrijwel alle lopende projecten op de Noordzee werden ingezet, waren uitstekend.

Excellence in short sea shipping

Onze expertise in short sea shipping, onze positie op en ervaring binnen de markt voor containerfeeder schepen en ons vertrouwen in de potentie van de markt voor scheepvaartgebonden activiteiten ter ondersteuning van de offshore energie-industrie, zijn bepalend voor onze bedrijfsstrategie die zich toespitst op de efficiënte uitvoering van onze managementdiensten voor derden.

Hierbij is onze containerfeeder vloot in haar huidige samenstelling de ruggengraat van onze organisatie. Het resultaat uit alle bedrijfsactiviteiten in 2019 was ruim voldoende om aan onze verplichtingen jegens de diverse financiers en obligatiehouders te voldoen. Uitkeringen aan onze obligatiehouders vonden in 2019 volgens schema plaats. De uitkeringen op de nieuw uitgegeven m.s. Energy Opportunity Obligaties kunnen ook probleemloos geëffectueerd worden.

Vertrouwen in de toekomst van ons rederijbedrijf en de kansen van de wereldwijde scheepvaartindustrie heeft nog steeds de overhand, maar we houden de ontwikkelingen rondom het coronavirus en andere factoren die mogelijk de werelddeconomie beïnvloeden continu in de gaten.

Werelddeconomie staat voor nieuwe uitdaging

Ten tijde van de samenstelling van dit jaarbericht bevindt de wereld zich in de greep van een van de zwaarste volksgezondheids crises sinds tijden. Het virus verspreidt zich ongekend snel, eist op menselijk vlak zijn tol, en lijkt vooralsnog moeilijk in te dammen, al worden daar adequate maatregelen voor getroffen.

China, de grootste fabriek van de wereld en de belangrijkste aanjager van de economische groei, liep als eerste zware averij op. Intussen heeft het virus zich vanuit Azië naar de andere continenten verspreid en bestaat grote onzekerheid over de beheersbaarheid. Dat de werelddeconomie zwaar wordt geraakt door de epidemie is evident. De wijze waarop China de crisis controleerde en de productiecapaciteit weer snel weet te herstellen, wijst op de veerkracht van economische mechanismen en, vooralsnog, op het tijdelijke karakter van het effect op de werelddeconomie.

Doordat de containerfeeder schepen die JR Shipping exploiteert, grotendeels varen binnen relatief langlopende chartercontracten, kon tijdens de samenstelling van dit jaarverslag nog niet worden vastgesteld in hoeverre de coronacrisis de resultaten van onze schepen beïnvloedt. De impact op onze SeaZip service schepen is al wel zichtbaar. Door de crisis komt werkseizoen 2020 niet uit de startblokken, wat leidt tot vraaguitval. Hiermee ontstaat voor de SeaZip vloot een zorgelijke situatie. Participanten in de diverse offshore service schepen zijn over de situatie en mogelijke scenario's geïnformeerd.

Het zwaartepunt in de bedrijfsvoering en langere termijnstrategie van JR Shipping ligt op verdere capaciteitsuitbreiding van containerfeeder schepen, waaronder ook schepen van derden. De rederij slaagde er in 2019 in tonnage aan de bestaande containerfeeder-capaciteit toe te voegen. Halverwege 2019 verwierf JR Shipping een bestaand schip dankzij een geslaagde opportunity investment. Daarnaast wist de rederij de beschikbaarheid van SeaZip service schepen op het bestaande niveau te houden en haar positie op deze markt te consolideren. Ook gaf JR Shipping volgens het boekje uitvoering aan haar al lang lopende prestigeopdracht: het technisch management van tallship Clipper Stad Amsterdam.

JR Shipping deed begin 2019 afstand van enkele schepen. Daaronder bevond zich één containerfeeder schip, het m.s. Evolution. Voor dit schip van 1.050 TEU kwam het marktherstel te laat. In 2013 wist de rederij voor de Evolution en zusterschip Evidence faillissementen als gevolg van de nasleep van de financiële crisis te voorkomen door voor deelnemers in de betreffende scheeps-CV's de kans te creëren de schepen tegen een unieke aankoopprijs over te nemen van de Commerzbank AG die zich gedwongen zag haar scheepshypotheekportefeuille af te stoten.

Om de schepen te financieren bracht JR Shipping scheepsobligaties op de markt. Ondanks meerdere oplevingen in de containerfeeder markt, bleven de opbrengsten onder druk staan en werd verkoop alsnog onvermijdelijk. De Evidence werd in 2017 verkocht, de Evolution begin 2019. Voor beide transacties speelde JR Ship Brokers & Consultants een bepalende rol. Binnen de gegeven marktomstandigheden die met name in 2017 nog ondermaats waren, wist JR Ship Brokers & Consultants acceptabele opbrengsten te realiseren. Dit neemt niet weg dat de verkoop teleurstellend was.

Verkoop multipurpose schepen

In 2019 nam de rederijgroep eveneens afscheid van haar multipurpose schepen, m.s. Esprit en m.s. Estimate. Voor beide schepen plaatste de rederij in 2008 nieuwbouworders in het kader van het in dat jaar geformuleerde diversificatiebeleid. De schepen, gebouwd

door de Chowgule werf in India, onder auspiciën van JR Ship Brokers & Consultants, werden in 2011 in de vaart genomen. De markt voor multipurpose schepen bevond zich op dat moment op een dieptepunt. Herstel bleef te lang uit om de exploitatie veilig te stellen, ondanks het feit dat de schepen tarieven genereerden die boven het marktgemiddelde lagen. Om verliezen te voorkomen, zijn de schepen in 2019 met instemming van de vennootrelaties verkocht.

Capaciteitsuitbreiding Container Fleet Fund CV

De afslanking van de vloot werd gecompenseerd door enkele succesvolle aankopen en door een nieuwe managementopdracht. Zo konden begin 2019 de vier zogeheten A-dijk-schepen worden toegevoegd aan Container Fleet Fund CV. Dit gebeurde in overeenstemming met de intentie van de Engelse financier om buiten de elf voormalige JR Fleet Fund-schepen meer containerfeeders toe te voegen aan het exploitatiebedrijf waarin JR Shipping fungeert als scheepsmanager. De schepen, m.s. Essence, Escape, Esperance en Espoir, bleven varen onder bestaande charterovereenkomsten. De exploitatie in 2019 verliep probleemloos. Naast het scheepsmanagement over het m.s. Expansa en Externo, containerfeeder schepen van 877 TEU, waar JR Shipping sinds 2017 namens de scheepseigenaar uitvoering aan geeft, wist de rederij een derde managementopdracht te verwerven, namelijk voor het m.s. Expert, een containerfeeder van 800 TEU die in 2011 werd gebouwd door werfpartner Damen Shipyards. De schepen in management presteerden goed binnen de gegeven marktomstandigheden.

Succesvolle opportunity investment

In de zomer van 2019 deed zich de kans voor om een bestaand schip over te nemen ter aanvulling op de vloot. Het Duitse schip werd eind juni failliet verklaard en zowel de bank als de curator zette vaart achter de afwikkeling. Dit was voor de rederij aanleiding om onder voorbehoud van financiering een opmerkelijk scherp bod uit te brengen. Dit leidde tot overeenstemming rond een aankoopprijs van € 1,7 miljoen. De restwaarde bij 'normale marktomstandigheden' zou ruim € 5,5 miljoen geweest zijn.

De rederij identificeerde de situatie als opportunity case en bevestigde haar bod in de wetenschap dat er onder bestaande investeerdersrelaties grote belangstelling bestond voor een eventuele opportunity investment. Eerdere obligaties die de rederij in 2017 uitgifte in afwachting van een geschikt object (JR Shipping Opportunity Obligaties), waren nog maar net terugbetaald bij gebrek aan een project dat aan de strenge criteria van de rederij voldeed.

M.S. Energy Obligaties

Nu zich wel een geschikte opportunity aandienende, bracht de rederij opnieuw obligaties op de markt, bedoeld om de aankoop van dit specifieke schip te financieren. Voor de financiering van acquisitie-, overdrachts-, dokking- en voorziene reparatiekosten, overwoog de rederij om in een latere fase participaties uit te geven. De obligatielening werd in juli 2019 uitgeschreven onder bestaande investeringsrelaties. De belangstelling voor de obligaties – m.s. Energy Opportunity Obligaties – was direct groot. Binnen twee weken waren de obligaties geplaatst.

Het m.s. Energy investeringsproject werd, zodra bekend was dat het bod was geaccepteerd, in korte tijd opgetuigd door JR Ship Investments en exclusief aangeboden binnen de kring van vennootrelaties van de rederij, loyale investeerders met eerdere belangen in diverse schepen. Begin juli ontvingen investeerders een vooraankondiging, half juli volgde het prospectus met de officiële inschrijfdocumenten. Investeerders konden intekenen op 64 obligaties à € 25.000,-, waarmee een totaal inwervingskapitaal van € 1.600.000,- werd beoogd. De investering bood en biedt de zekerheid van eerste hypotheekrecht en een vaste rentevergoeding van 5% per jaar. Het aantal inschrijvingen overtrof in twee weken tijd het aantal beschikbare obligaties.

M.S. Energy Participaties

Ter bevestiging van haar vertrouwen in het Energy project gaf de rederij bij de obligatieuitgifte aan zelf eerst te investeren in de overige 50% van de investering in het schip dat in 2004 werd gebouwd tegen een nieuwbouwprijs van circa € 15 miljoen. Tevens werd hierbij de mogelijkheid aangekondigd tot een uitgifte van m.s. Energy participaties om investeerders in de gelegenheid te stellen ook deel te nemen in het eigen vermogen van de op te richten m.s. Energy Scheepvaartbedrijf CV. Gezien de grote belangstelling voor de m.s. Energy Opportunity Obligaties, maakte JR Ship Investments direct na de volmelding, begin augustus 2019, werk van de emissie van de scheeps participaties.

Door de unieke aankoopprijs van € 1,7 miljoen zullen de participaties ook bij iets minder gunstige marktontwikkelingen een goed rendement genereren. Net als de uitgifte van de m.s. Energy Opportunity Obligaties verliep de emissie van de participaties voorspoedig. Een groot aantal obligatiehouders tekende tevens in op de participaties. De rederij zelf nam voor € 409.010,- deel in het schip, dat op 9 augustus 2019 in Singapore werd overgedragen aan m.s. Energy Scheepvaartbedrijf CV om van daaruit haar positioneringsreis naar Europa te maken.

Bij een werfpartner in Turkije heeft het schip een uitgebreide survey ondergaan en is een groot aantal revisie- en reparatiewerkzaamheden uitgevoerd. Investeerders ontvingen hiervan een uitgebreide rapportage. In oktober is voor het schip een kortlopend charter afgesloten voor een reis naar Algerije. Hierna wist Confeeder Shipping & Chartering een chartercontract voor langere tijd af te sluiten met onze klantrelatie Containerships. Dit contract is enkele keren kortstondig verlengd. In februari is met dezelfde huurder een nieuw langlopend charterovereenkomst gesloten (tot maximaal 17 augustus 2020). Dit ligt in lijn met het prospectusuitgangspunt.

2019 kon goed worden afgesloten, met vertrouwen in marktherstel. De uitbraak van het coronavirus in China en de snelle, wereldwijde verspreiding ervan, waarbij vooral Europa en de VS zwaar zijn getroffen, zetten alle verwachtingen weer op losse schroeven.

De offshore service vloot

De offshore service vloot, die vaart onder het label SeaZip Offshore Service, behield in 2019 hetzelfde capaciteitsniveau als in 2018. Wel onderging een aantal service schepen een belangrijke upgrading om beter uitgerust te zijn voor uiteenlopende soorten survey-werkzaamheden, een discipline waarmee SeaZip zich goed weet te positioneren op zowel de markt voor offshore windturbineparken als binnen de offshore olie- en gasindustrie.

Om antwoord te geven op de toenemende vraag naar specialistische survey-activiteiten, wist SeaZip in april 2018 binnen een alliantie met Deep Hydrography & Geophysics in Amsterdam een bestaand survey schip met ROV te verwerven dat sindsdien actief is onder de naam SeaZip Fix. Het schip van 42 meter is uitgerust met geavanceerde survey apparatuur. SeaZip geeft uitvoering aan het volledige scheepsmanagement, Deep levert de survey expertise en zet, als huurders daar om vragen, extra specialisten in tijdens operaties op zee.

De SeaZip Fix was in 2019 betrokken bij een uitzonderlijk project: de grootschalige zoek- en bergingsactie naar aanleiding van een incident waarbij een containerschip tijdens zware weersomstandigheden ruim driehonderd containers verloor. Deze sloegen overboord in Nederlandse en Duitse territoriale wateren, ten noorden van de Waddeneilanden. SeaZip Offshore Service werd ingehuurd door contractor Ardent Maritime ter ondersteuning van surveywerkzaamheden en ROV-inspecties. De SeaZip Fix en haar bemanning speelden een belangrijke rol bij het lokaliseren en identificeren van de verloren lading en droegen bij aan de veiligheid voor de lokale scheepvaart en het minimaliseren van de impact op het milieu.

Naast dit bijzondere project gaf de SeaZip Fix uitvoering aan uiteenlopende ROV-werkzaamheden ten behoeve van grootschalige offshore windturbineprojecten. De werkzaamheden varieerden van surveys en specifieke (kabel)inspecties tot onder water uit te voeren constructie- en onderhoudswerkzaamheden. Het schip werkte

onder meer voor de windparken Gemini, Deutsche Bucht, Borselle 1&2, Norther, Ostwind II en HollandseKust II en was bovendien betrokken bij diverse offshore olie- en gasprojecten.

Gezien de toenemende belangstelling voor gespecialiseerde ROV-ondersteuning, oriënteert SeaZip zich op verdere samenwerkingsvormen en eventuele mogelijkheden om de vloot met bestaande surveyschepen uit te breiden. Ook bekijkt de rederij in hoeverre haar service schepen, die primair bedoeld zijn voor transport van personeel en kleine vracht, een aanvullende rol kunnen spelen bij survey-/ROV-operaties. Zo werd de SeaZip 6 in 2019 voorzien van geavanceerde apparatuur voor onder meer hydrografische surveys, waarmee de inzetbaarheid van het schip aanzienlijk is vergroot.

Goede performance, uitdagende exploitatieresultaten

De SeaZip Offshore Service-vloot, die naast de SeaZip Fix bestaat uit de zes Damen Fast Crew Suppliers SeaZip 1 t/m 6, stond in 2019 garant voor efficiënte en veilige operaties op zee. De schepen werkten mee aan vrijwel alle grootschalige, internationale windturbineprojecten die in 2019 werden voorbereid of gerealiseerd. Hierbij is veelvuldig actieve samenwerking gezocht met collega-rederijen en was de focus gericht op high performance en flexibele inzet op maat van de schepen en de speciaal hiervoor getrainde bemanningsleden.

Hoewel SeaZip Offshore Service zich een goede, zichtbare positie heeft weten te verwerven binnen de offshore energie-industrie en de schepen voor veel projecten worden ingehuurd, waren de exploitatieresultaten in 2019 onvoldoende om een tevredenstellend rendement te kunnen genereren.

De markt voor offshore service schepen

Het marktklimaat voor offshore service schepen blijft grillig. Dit is toe te schrijven aan de complexiteit van onder meer de internationale vergunningverlening, het feitelijk opstarten van projecten en de bijzondere politieke en maatschappelijke dynamiek rond windturbineparken op zee. Dat geplande parken er komen en West-Europa voor een belangrijk deel gaan voorzien van energie lijkt geen twijfel, maar op het tempo waarin projecten worden opgestart en gerealiseerd is ondanks het hoge ambitieniveau moeilijk grip te krijgen.

Tot de herfst van 2015 was de vraag naar service schepen als de SeaZip 1 t/m 6 uitstekend, in 2016 was er significant minder marktvraag. In 2017, 2018 en 2019 nam het activiteitsniveau weer toe. Ook de schepen van SeaZip Offshore Service profiteerden daarvan, maar dat liet zich nog onvoldoende vertalen in perspectiefrijke winstcijfers. Voor 2020 moest de verwachting rond het aantal verhuurdagen opnieuw in neerwaartse richting worden aangepast, omdat we verwachten dat er tijdelijk minder bouwprojecten voor nieuwe windparken opgestart gaan worden.

Ondanks de bijgestelde begrotingen voor 2020 gelooft de rederij nog steeds in de potentie van met name de markt voor maritieme O&M-dienstverlening rond offshore windenergieprojecten in Noord-Europa. In 2020 is de te realiseren capaciteitsuitbreiding relatief laag: 2,9 GW in tegenstelling tot 3,4 GW in 2018. In 2021 bereikt de geplande uitbreiding van vermogen hetzelfde niveau als in 2018, in 2022 wordt een uitbreiding met 3,7 GW verwacht. Alle voorbereidingen in 2020, 2021 en 2022 leiden in 2023 tot een recorduitbreiding met 7,1 GW. Ook andere geografische markten, zoals Azië, worden interessanter. SeaZip Offshore Service blijft zich tot het uiterste inspannen om haar schepen en dienstverlening onder de aandacht te brengen van alle relevante marktpartijen in zowel West-Europa als op andere continenten. Daarnaast blijft SeaZip alert op kansen in de internationale olie- en gasindustrie.

Stabiel begin van 2020

De vooruitzichten voor 2020 met betrekking tot de markt voor offshore service schepen die varen voor energieprojecten zijn somber. Het activiteitsniveau in de wintermaanden is per definitie laag, maar rond maart hadden werkzaamheden op gang moeten komen. De snelle verspreiding van het coronavirus en de daarmee samenhangende stringente maatregelen hebben echter tot gevolg dat projecten volledig stilvallen. Hoe lang die situatie aanhoudt is niet te overzien. De impact op de exploitatie van de SeaZip service schepen is groot. Projecten worden uitgesteld, contracten worden herzien, de vraaguitval is dramatisch. Daarmee ontstaat voor de SeaZip-schepen een zorgelijke situatie. Recentelijk zijn de participanten in de diverse service schepen over de actuele omstandigheden geïnformeerd, als ook over de maatregelen die de rederij tracht te treffen om de schepen door de crisis te loodsen.

De wereldwijde containervaart ondervond in het eerste kwartaal van 2020 al duidelijk invloed van de coronacrisis, al was het maar als gevolg van de haperende productie in China, de eerste besmettingshaard. Eind maart was sprake van een tijdelijke halvering van het containeraanbod. Belangrijke havens als Hamburg, Antwerpen en Rotterdam meldden dalingen van circa 25% in het overslagvolume.

De tijdelijke terugval had begin 2020 nog geen grote invloed op de verhuur van de feeder-schepen, wat onder meer te danken is aan de relatief langlopende contracten. Wel hield de rederij er rekening mee bij nieuwe contractonderhandelingen enige marge in te moeten leveren als dat bijdraagt aan de continuïteit van enerzijds haar vloot en anderzijds de processen van haar klantrelaties die door het coronavirus worden geconfronteerd met tijdelijke lagere transportvolumes in een markt die los van deze uitzonderlijke omstandigheden structureel herstel laat zien. De hoop is dat beperkte tariefaanpassingen tijdelijk zullen zijn, gezien het exogene karakter van de verstoring. Met andere woorden: de oorzaak van de schokreacties ligt buiten het economische systeem zelf. De geschiedenis leert dat de economische verstoring dan meestal relatief kort duurt en de opgetreden schade zich redelijk snel laat herstellen.

JR Shipping zet zich in voor excellence in short sea shipping. De operationele processen op zee zijn onderscheidend in professionaliteit, efficiency en veiligheid. De bemanningsleden zijn gekwalificeerd en gemotiveerd, geavanceerde communicatie- en kwaliteitsbeheersystemen dragen bij aan het hoge dienstverleningsniveau waar klantrelaties binnen de diverse scheepvaartsegmenten op vertrouwen. Binnen de scheepvaartindustrie heeft de rederijgroep een uitstekende reputatie en de bedrijfsvoering is erop gericht die elke dag waar te maken.

Walorganisatie

De operatie op zee wordt aangestuurd door een compacte walorganisatie in Harlingen, waarin JR Ship Management de regierol vervult voor zowel de JR Shipping-vloot als de SeaZip-vloot en de schepen van derden. JR Ship Management beschikt over alle relevante certificaten. SeaZip Offshore Service is sinds februari 2020 ISO 9001-2015 gecertificeerd en voldoet daarmee aan dé internationale norm voor kwaliteitsmanagement. De walorganisatie, die circa dertig maritieme professionals telt, werkt nauw samen met de bevrachtingsspecialisten van Confeeder Shipping & Chartering in Rhooen, eveneens onderdeel van de rederijgroep. De personele bezetting van de walorganisatie kende in 2019 nauwelijks verloop en is afgestemd op de huidige vlootverantwoordelijkheid. Het verloop onder walpersoneel en Nederlandse zeevarenden is binnen de rederijgroep al jaren zeer laag, wat bevorderlijk is voor de betrokkenheid bij de organisatie, de processen en de klantrelaties.

Zeevarenden

JR Shipping bemant haar schepen met zowel Nederlandse als niet-Nederlandse zeevarenden en staat garant voor een open en transparante werkcultuur aan boord van de schepen, waar de operationele voertaal Engels is. Er gaat veel aandacht uit naar het welzijn, de veiligheid en de loopbaanmogelijkheden van zeevarenden. Door niet-Nederlandse officieren en gezellen maximale werkzekerheid en een respectvolle werkomgeving te bieden, is de binding groot. Maritieme professionals varen graag voor

de JR Shipping groep, ongeacht hun nationaliteit. Ook dit draagt bij aan de prestaties van de schepen.

De rederijgroep geeft zelf uitvoering aan de werving en selectie van Nederlandse zeevarenden. Hiervoor tekenen respectievelijk JR Ship Crew en SeaZip Crew. Beide staan voor verantwoorde werkgeverschap met veel aandacht voor trainings- en beroepsgerelateerde ontwikkelmogelijkheden. In 2019 liepen verschillende zeevaartstudenten stage aan boord van schepen van de rederijgroep. Door een goede balans te hanteren in de bemanning met Nederlandse en niet-Nederlandse maritieme professionals, weet de rederijgroep de bemanningskosten al meerdere jaren op rij goed te beheersen. Dat was ook in 2019 het geval. Er deden zich op het gebied van crewing geen noemenswaardige kostenverschuivingen voor.

Kostenefficiency

Grip op de kosten blijft een actueel thema voor de rederijgroep - niet alleen in relatie tot de bemanningskosten. Technische inkopers en -inspecteurs van JR Ship Management werken nauw samen om onderdelenvoorraad en onderhouds- en reparatiewerkzaamheden optimaal op elkaar af te stemmen en verplichte surveys slim te plannen. Partnerships met werven, toeleveranciers en verzekeraars dragen bij aan de kostenbeheersing, zonder concessies te doen aan de kwaliteit en veiligheid van de maritieme dienstverlening.

Scheepstechnische uitdagingen

De scheepstechniek ontwikkelt zich continue, de industrie innoveert. Daarbij gaat veel aandacht uit naar vermindering van brandstofgebruik en duurzame verbrandingstechnieken, terugdringing van de emissie uitstoot en vergroting van de milieuveiligheid. De internationale scheepvaart staat voor een aanzienlijke verduurzamingsopgave. Zo moet de CO₂-uitstoot in 2030 met 40% verminderd zijn en in 2050 met de helft. Hiervoor worden geregeld maatregelen uitgevaardigd.

Alle schepen van JR Shipping voldoen aan de huidige internationale wetgeving en normen op milieu- en klimaatgebied en de bemanning aan boord van de schepen is getraind op het voorkomen van incidenten en calamiteiten. Daarbij worden ze ondersteund door geavanceerde data- en communicatietechnologie en 24/7 toegang tot de walorganisatie. Als rederijgroep houden we de ontwikkelingen in scheepstechnieken alsook de toekomstige regelgeving nauwlettend in het oog en dragen we, waar mogelijk, bij aan innovatieve oplossingen. De rederij voldoet aan de nieuwe MRV-regelgeving (Monitoring, Reporting, Verifying) die het monitoren en vastleggen van de CO₂-uitstoot van de schepen voorschrijft.

Ballastwaterverdrag

De technische staf van JR Ship Management heeft alle vereiste voorbereidingen getroffen om de schepen in de JR Shipping-vloot tussen nu en uiterlijk eind 2022 in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving uit te rusten met ballastwater treatment-systemen. Deze milieumaatregel is geïnitieerd door de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties en sinds 8 september 2017 van kracht. De rederij zal ook tijdig op andere milieumaatregelen anticiperen en haar vloot toekomstbestendig houden.

Terugdringing zwaveluitstoot

In het najaar van 2018 nam de scheepvaartindustrie op initiatief van de Verenigde Naties een belangrijk besluit voor het terugdringen van de zwaveluitstoot door de scheepvaartindustrie. Sinds 1 maart 2020 mogen schepen niet meer varen op brandstof die tot meer dan 0,5% zwaveluitstoot leidt. Voor de ECA gebieden, waaronder de Noordzee, geldt al langer een limiet van 0,1%. De JR Shipping-vloot vaart nu al succesvol en kostenefficiënt op duurzame brandstoffen met een relatief laag zwavelgehalte en voldoet daarmee aan de norm. Dat neemt niet weg dat de rederij de ontwikkeling rond de zogeheten scrubbersystemen op de voet volgt. Dit zijn geavanceerde systemen die zwaveldeeltjes (scrubbers) uit uitlaatgassen van scheeps-

motoren filteren. Zodra de aanschaf en installatie van scrubbers verantwoord is, zal de rederij de mogelijkheden om haar schepen met deze systemen uit te rusten serieus onderzoeken.

Autonoom varen

In maart 2019 was een van de SeaZip service schepen direct betrokken bij een succesvolle pilot in het kader van het onderzoeks- en innovatieproject Joint Industry Autonomous Shipping. SeaZip blijft bijdragen en actief deelnemen aan innovatie bevorderende projecten die van betekenis zijn voor de toekomst van de zeescheepvaart, met de nadruk op maximale operationele veiligheid, schoner varen en kostenefficiency.

Learning & Intelligence Support App

JR Shipping had in 2019 bovendien een aandeel in de ontwikkeling van LISA, 's werelds eerste Learning & Intelligence Support App voor de zeevaart. De innovatie werd eind 2019 met een financiële impuls bekroond door het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Het betreft een sectorbreed hybride leersysteem op basis van gedragswetenschappelijke inzichten, gericht op ondernemerschap en leiderschap in de zeescheepvaart. Het consortium dat de ontwikkeling van het systeem faciliteerde, waarvan JR Shipping deel uitmaakte, ontving eind 2019 een donatie om de app door te ontwikkelen. Het is de bedoeling dat het efficiënt delen van kennis en inzichten met LISA voor alle maritieme professionals toegankelijk wordt.

Nieuwe investeringsstructuren

Door alle eeuwen heen heeft de scheepvaartindustrie investeerders weten te betrekken bij de bouw en exploitatie van zeeschepen. Sinds een aantal decennia blijken participatieprojecten waarin grotere aantallen particuliere en zakelijke investeerders deelnemen een effectieve methode om schepen met 'eigen kapitaal' te financieren ter aanvulling op het 'vreemde kapitaal' dat wordt gegenereerd met scheepshypotheken. ▶▶

Scheepsparticipaties

In 2000, toen JR Shipping de koers verlegde naar de groeiemarkt voor containerfeeder schepen, waren scheepsparticipatieprojecten de aangewezen methode om vlootuitbreidingen te realiseren. Al vrij snel besloot de rederij dergelijke investeringsprojecten in eigen beheer op te zetten en op de markt te brengen. Dit droeg de afgelopen 25 jaar sterk bij aan de groei en marktpositie van de rederijgroep. Het uitbrengen van emissies en uitvoeren van fondsbeheer werd in 2007 verder geprofessionaliseerd met de oprichting van JR Ship Investments. De rederijgroep wist uiteindelijk met meer dan 3.500 zakelijke en particuliere investeerders een relatie op te bouwen. De waarde van hun geïnvesteerde eigen vermogen bedroeg in 2008 ruim € 209 miljoen op een totale vlootwaarde van € 525 miljoen. Sinds de zomer van 2008 nam zowel de investeringswaarde als de vlootwaarde als gevolg van de crisis dramatisch af. Met als dieptepunt: de noodzakelijke ontbinding van JR Fleet Fund CV in 2018, waarin investeerders hun deelname definitief verloren.

Optimale transparantie richting investeerdersrelaties

JR Shipping en JR Ship Investments onderhouden een duurzame relatie met hun investeerders/vennootrelaties, ook bij tegenwind. Daarin staan betrokkenheid en maximale transparantie centraal. Ondanks de teleurstellende ontwikkelingen, toont een groot deel van de vennootrelaties zich nog steeds betrokken bij de rederij en haar beleid. Dit bleek in 2019 eens te meer uit het positieve verloop van de emissies van m.s. Energy Opportunity Obligaties en m.s. Energy Participaties, dat volledig is toe te schrijven aan de belangstelling en het vertrouwen van bestaande vennootrelaties.

Gedurende de volledige looptijd van deze projecten is en blijft JR Ship Investments bij de investeerdersbelangen betrokken in haar rol van fondsbeheerder. JR Ship Investments is onder meer verantwoordelijk voor periodieke, scheeps-CV-gebonden verslaggeving en is altijd aanspreekbaar voor aanvullende informatie en eventuele adviezen. Dat geldt ook voor investeerders die in 2016 deelnamen aan de uitgifte van JR Shipping Obligaties die in 2023 worden afgelost. Obligatiehouders kregen hun

rente van 7% de afgelopen jaren stipt uitbetaald. De obligatielening van 2016 was bedoeld om extra ruimte te creëren voor aanvullende bedrijfsactiviteiten. Een eerdere obligatielening, uitgeschreven in 2013, werd in juli 2020 binnen de overeengekomen looptijd afgelost. Er bestaat een reële kans dat JR Ship Investments in 2020 opnieuw een obligatielening uitschrijft, waarvoor investeerders een aantrekkelijke rente verbonden zal zijn.

Nieuwe financierings- en investeringsstructuren

Met de exploitatieverantwoordelijkheid voor twintig containerfeeder schepen en zeven schepen die varen voor de offshore energie-industrie, heeft JR Shipping een solide basis om de continuïteit en kwaliteit van haar bedrijfsprocessen te waarborgen. Dit neemt niet weg dat toekomstige vlootuitbreidingen van belang zijn om in de toekomst een concurrerende rol te blijven spelen op de diverse scheepvaartmarkten en actief in te kunnen spelen op nieuwe kansen en ontwikkelingen op het gebied van scheepstechnische innovatie. De komende tijd blijft de rederij scherp op relatief kleinschalige opportunity investments die interessant zijn voor vennootrelaties en investeerders die eerder belangstelling hebben getoond in investeringsmogelijkheden van JR Ship Investments.

Voor robuustere investeringsprojecten zullen nieuwe financieringsmarkten worden ontgonnen en aangeboord, nu de internationale banken zich zeer behoudend tonen in het aangaan van scheepshypotheek. In toenemende mate tonen private equity investeerders actief belangstelling voor de zeescheepvaart. Een voorbeeld hiervan is de Engelse financier, waarmee in 2019 Container Fleet Fund CV werd geformaliseerd, waarin vijftien containerfeeder schepen worden geëxploiteerd. JR Shipping onderhoudt met meerdere vergelijkbare investeerders contacten. Het is niet uit te sluiten dat toekomstige investeringsprojecten mengvormen zullen zijn, waarin zowel private equity funds als kleinere particuliere en zakelijke beleggers samen met rederijen een aandeel zullen hebben. JR Ship Investments blijft een actieve rol spelen bij het verkennen van dergelijke innovatieve investeringsstructuren.



De koers van rederijgroep JR Shipping is erop gericht haar positie op haar kernmarkten - de markt voor containerfeeder schepen en de markt voor offshore service schepen - te consolideren en waar mogelijk te versterken.

De focus van de rederij ligt op:

- ▶ strategische groei van de containerfeeder vloot;
- ▶ verbreding en verdieping van de offshore services;
- ▶ scheepvaart-gerelateerde dienstverlening aan derden.

De vloot waar rederijgroep JR Shipping sinds het begin van 2020 verantwoordelijk voor is bestaat uit:

- ▶ 20 containerfeeder schepen;
- ▶ 6 offshore service schepen (Fast Crew Suppliers)
- ▶ 1 offshore survey schip met ROV
- ▶ 1 Tall Ship (Clipper Stad Amsterdam)

Dienstverlening aan derden

In de dienstverlening die de rederij uitvoert in opdracht van derden ligt de nadruk op operationeel scheepsmanagement, uitgevoerd door JR Ship Management in Harlingen. Zo is de rederij onder meer verantwoordelijk voor de Clipper Stad Amsterdam, een Tall Ship van 76 meter lengte, uitgerust met 31 zeilen met een totale oppervlakte van 2.200 vierkante meter. De Clipper Stad Amsterdam wordt ingezet in het luxere cruisesegment en voor instructieve zeilreizen en bedrijfsevenementen. Naast scheepsmanagement-services verleent JR Shipping gespecialiseerde diensten aan derden op het gebied van onder meer in- en aankoop van schepen, bevrachting, herfinancierings- en herstructureringsprojecten en emissies en fondsbeheer.

De expertise hiervoor is ondergebracht in de bedrijfsonderdelen:

- ▶ Confeeder Shipping & Chartering - bevrachting;
- ▶ JR Ship Brokers & Consultants - in- en verkoopbemiddeling en begeleiding bij scheepsontwikkeling en nieuwbouw;
- ▶ JR Ship Investments - ondersteuning bij herstructurerings- en herfinancieringsprojecten en emissies en fondsbeheer.

Scheepsmanagement

JR Ship Management geeft als allround gecertificeerde scheepsmanagementorganisatie uitvoering aan financiële, technische en operationele beheertaken. De professionele walorganisatie in Harlingen staat borg voor efficiënte en veilige processen. JR Ship Management stuurt zowel de containerfeeder als de offshore service schepen aan, die varen onder het label SeaZip Offshore Service. De managementorganisatie geniet in de diverse scheepvaartmarkten een reputatie als betrouwbaar en klantgericht.

Management offshore service processen

In 2018 legde SeaZip Offshore Service al een stevige basis voor een uitbreiding van haar dienstverlening aan de offshore energie-industrie, ter aanvulling op de inzet van haar vloot. De ambitie om de industrie zo breed mogelijk te ondersteunen, vond in 2019 verder vorm en richt zich ook op gebieden buiten de Noordzee en continenten buiten Europa. Zo onderhoudt SeaZip actieve contacten met industriële partijen in Frankrijk en levert de onderneming consultancyservices aan onder meer Taiwan en de VS. Hierbij ligt de nadruk op logistieke concepten voor O&M service voor offshore windparkprojecten.

SeaZip richt zich de komende jaren in toenemende mate op:

- ▶ exploitatie van schepen voor crew transport;
- ▶ exploitatie van andere schepen, waaronder survey- en inspectieschepen;
- ▶ geotechnische en hydrografische surveys;
- ▶ marine coordination services;
- ▶ ROV-onderwaterservices;
- ▶ drones-inspecties;
- ▶ generator-services (refuelling);
- ▶ logistieke havenactiviteiten;
- ▶ training en flexibele inzet on- en offshore professionals;
- ▶ consultancy

Financiering en herstructurering

JR Shipping biedt aantoonbare expertise op het gebied van (her-)financiering van schepen en de uitvoering van herstructureringsprogramma's. Hierbij zijn de goede relaties met meerdere scheepsfinanciers van eminent belang, evenals de betrokkenheid van een grote groep investeerders/vennootrelaties die al langere tijd bij de rederij betrokken zijn. De rederij heeft een stevige staat van dienst waar het gaat om de ontwikkeling en uitvoering van scheepsinvesteringsprojecten, waarin JR Ship Investments een sleutelrol speelt. De expertise die binnen JR Ship Investments is opgebouwd, zal de komende jaren worden ingezet om vlootuitbreidingen te initiëren, waarbij de nadruk zal liggen op Opportunity Investments, maar ook om andere partijen te ondersteunen bij financieringsuitdagingen. De rederijgroep heeft altijd grote waarde gehecht aan de rol en betrokkenheid van haar vennootrelaties en zal zich de komende jaren blijven inzetten voor het verduurzamen van bestaande en het aangaan van nieuwe verbintenissen die ervoor kunnen zorgen dat Nederland een belangrijke rol blijft spelen in de internationale scheepvaartmarkt.



De financiële schade die als gevolg van de kredietcrisis is geleden - door de rederij, de banken en niet op de laatste plaats door de vele investeerders die participeerden in zeeschepen - is aanzienlijk en onherstelbaar. Daar is de rederij zich van bewust, wat niet wegneemt dat alle inspanningen zijn verricht vanuit de overtuiging dat zich ook weer nieuwe kansen voordoen.

De verantwoordelijkheid over ten minste vijftien containerfeeder schepen, ondergebracht in de Container Fleet Fund CV - de ruggengraat van de huidige bedrijfsvoering - bood voldoende fundament om met een zeker optimisme, hoe voorzichtig ook, de lijnen voor 2020 uit te zetten.

Nieuwe uitdagingen

Dat zich begin 2020 het coronavirus aandiende, is door niemand voorzien en doet weer veel positieve verwachtingen wankelen. Het is geen financiële of economische crisis dit keer, maar een crisis die de wereldwijde volksgezondheid raakt. Daar dient alle aandacht naar uit te gaan. Het coronavirus (Covid-19) is op de eerste plaats een drama op menselijk vlak. Er zijn dodelijke slachtoffers te betreuren en veel burgers waren of zijn voor onbepaalde tijd van de wereld afgesloten, met alle onzekerheden van dien. Inmiddels worden overal ter wereld draconische maatregelen getroffen om de verspreiding van het virus in te dammen.

Hierdoor raken ook de financiële markten en de economie door het virus besmet. Sinds maart 2020 is er sprake van heftige koersschommelingen en zijn de verwachtingen voor de economische groei meerdere malen neerwaarts bijgesteld. Bij het ter perse gaan van dit verslag passeerden verschillende economische scenario's en voorspellingen de revue - van tijdelijke krimp tot de mogelijkheid van een diepe recessie - maar vooralsnog zijn alle economische bespiegelingen inwisselbaar.

Vooraanstaande economen waarschuwen voor aanzienlijke tijdelijke schade, maar wijzen er tegelijkertijd op dat de reële economie sterk genoeg lijkt om de huidige

schokken op te vangen. Het gaat, aldus de deskundigen, om exogene schokken - aanvallen van buitenaf en niet veroorzaakt door weeffouten in het economische systeem zelf. Zodra het virus beheersbaar is, laat de economische schade zich naar alle waarschijnlijkheid weer herstellen. Hierdoor, zo luidt de aanname, zal de economische terugval tijdelijk zijn. Wat de uiteindelijke impact zal zijn, laat zich niet voorspellen. Wel is duidelijk dat zowel nationale als multinationale overheden alert reageren met maatregelen om ook de economische schade beheersbaar te houden.

Actualiteit rechtvaardigt vertrouwen in reële economie

De actualiteit in China, lange tijd de motor van de wereldeconomie, lijkt de tijdelijkheid van productie-uitval en economische terugval vooralsnog te onderschrijven. China, waar het virus als eerste uitbrak, kreeg tot nog toe de hardste klappen te verwerken. Door adequaat optreden van de overheid bleef de epidemie relatief beheersbaar en in maart leek China over de besmettingspiek heen. Sindsdien komen de productie en andere economische activiteiten weer redelijk snel op gang en lijkt het land zich te herstellen.

Bij het schrijven van dit jaarverslag viel onmogelijk te overzien wat de gevolgen zullen zijn voor de scheepvaartindustrie en de bedrijfsvoering van JR Shipping. Dat er sinds de productieafname in China sprake is van minder containeraanbod is evident, maar de afname is, voor zover nu te bepalen, tijdelijk. Goederenstromen lijken weer langzaam op gang te komen. Doordat JR Shipping op de containerfeeder markt werkt met relatief langlopende chartercontracten, waren de effecten op de tarieven in het eerste kwartaal van 2020 verwaarloosbaar. De financiële basis van de rederij was per begin 2020 voldoende gezond om kleine tariefaanpassingen bij contractverlengingen of -vernieuwingen op te kunnen vangen. De gevolgen voor de offshore service schepen van SeaZip zijn daarentegen veel groter nu het werkseizoen 2020 niet van de grond lijkt te komen. De rederijgroep tracht hierop overbruggende maatregelen te nemen. De betrokken vennoten zijn hierover geïnformeerd. De aandacht gaat primair uit naar maatregelen die de gezondheidsrisico's voor zeevarenden en medewerkers van

de walorganisatie minimaliseren en naar de continuïteit van de operationele processen op zee.

Gezien de nieuwe onzekerheden kijkt de rederij niet te ver vooruit. De organisatie en bedrijfsvoering hebben zich de afgelopen jaren bewezen als voldoende veer- en daadkrachtig om effectief en rationeel om te gaan met grote uitdagingen. Eén van de grootste uitdagingen van de komende jaren is het initiëren en financieren van vlootuitbreidingen die gewenst zijn om future proof te blijven. In dit kader blijft de rederij zich actief inspannen voor het vinden en binden van nieuwe investeringspartners. Ook blijven

we alert op opportunity investments die voldoen aan onze strenge projectcriteria. Tot slot bestudeert de rederij de mogelijkheid om in de loop van 2020 opnieuw JR Shipping obligaties uit te geven om daarmee extra kapitaal aan te trekken om de activiteiten de komende jaren verder uit te bouwen. De concretisering en timing hangen uiteraard mede af van de wijze waarop de huidige coronacrisis zich ontwikkelt. Onze marktbelofte blijft onder alle omstandigheden centraal staan als belangrijkste pijler onder ons rederijbedrijf: *excellence in short sea shipping*.





COLOFON

Redactie JR Shipping: Sander Schakelaar
Eelco van der Heide
Mirna Hibma-Klok
Esmeralda Kimkes-Blom

Tekstverzorging: Ton Hilderink

Foto's: Flying Focus
Hugo Alkema
Niels Gort
Matthieu Wiersma
Collega's JR Shipping en
SeaZip Offshore Service

Grafische vormgeving: Ontwerpstudio Jukkema

Druk: Drukkerij Van Der Eems



JR SHIPPING GROEP

Korte Lijnbaan 25

Postbus 3, 8860 AA Harlingen

T +31(0)517 431 225

info@jrshipping.com, www.jrshipping.com