



JAARBERICHT JR SHIPPING GROEP 2020 / 2021



## JAARBERICHT JR SHIPPING GROEP 2020/2021

### INHOUD

<b>Verantwoording</b>	2
<b>Bericht van de directie</b>	3
<b>1 De stand van zaken</b>	4
<b>2 Vloot- en marktontwikkelingen</b>	6
<b>3 Organisatie, uitdagingen en beleid</b>	10
<b>4 De koers</b>	16
<b>5 Vlootoverzicht</b>	18



## Verantwoording

JR Shipping, gevestigd in Harlingen, is actief in de internationale scheepvaart en gespecialiseerd in short sea shipping. De rederij begint in 1993 met de exploitatie van compacte multipurpose schepen en verlegt de koers in 2000 naar de groeiemarkt voor containerfeeder schepen. Om haar vloot te financieren, brengt de rederij in eigen beheer scheepsparticipaties op de markt. Sinds 2010 exploiteert de rederijgroep onder de vlag van SeaZip Offshore Service bovendien schepen die varen voor de offshore energie-industrie.

Op dit moment voert de rederijgroep het scheepsmanagement over 15 containerfeeder schepen, 4 service schepen en de clipper Stad Amsterdam.

## Vloot- en marktbeleid

Sinds 2020 spitst het vloot- en marktbeleid van het Nederlandse rederijbedrijf zich toe op allround management van containerfeeder schepen in alle relevante capaciteitsklassen en offshore service- en surveyschepen. De ambitie is gericht op eigen schepen, maar de rederij geeft ook uitvoering aan commercieel en operationeel management over schepen van derden en aan uiteenlopende gespecialiseerde scheepvaartdiensten. Hierbij gaat structureel aandacht uit naar innovatie en verduurzaming van de bedrijfsvoering.

Toekomstige initiatieven voor vlootuitbreiding zijn gericht op drie scheepvaartmarkten:

- ▶ containerfeeder vaart;
- ▶ markt voor offshore schepen;
- ▶ multipurpose vaart.

Gespecialiseerde diensten voor opdrachtgevers zijn onder meer:

- ▶ allround scheepsmanagement;
- ▶ chartering/bevrachting;
- ▶ aankoop-, verkoop-, en nieuwbouwbegeleiding;
- ▶ herstructureringsprogramma's;
- ▶ investeringsprojecten, fondsmanagement en (her)financiering.

## Berichtgeving

JR Shipping onderhoudt met haar industriële klanten, investeerders en toeleveranciers duurzame relaties, waarin maximale transparantie en informatieoverdracht centraal staan. Met dit jaarbericht biedt de rederijgroep inzicht in recente en toekomstige markt- en bedrijfsontwikkelingen.

JR SHIPPING GROEP

## Bericht van de directie

In 2020 ging wereldwijd veel aandacht uit naar de medische prestaties en onbaatzuchtige inzet van zorg- en verpleegpersoneel. Zij vormen de frontlinie als het gaat om de zogeheten essentiële beroepen, een begrip dat onlosmakelijk verbonden is met de wereldwijde corona-pandemie. Ze verdienen ons onvoorwaardelijke respect voor de bijzondere rol die ze vervullen in een tijd waarin de volksgezondheid wordt bedreigd.

Ook onze eigen industrie, de internationale scheepvaart, steunt op professionals die respect verdienen voor de wijze waarop ze verantwoordelijkheid tonen voor uitdagende, essentiële taken op zee. Onder onzekere omstandigheden garanderen onze zeevarenden de continuïteit van belangrijke transportstromen, zodat de bevoorrading van grondstoffen, levensmiddelen, medicamenten en consumenten-goederen niet in gevaar komt.

Het commitment van onze zeevarenden is cruciaal voor de continuïteit van onze dienstverlening. In 2020, tijdens pieken in de pandemie, stonden aflossingsschema's onder druk en waren lang aaneengesloten periodes aan boord eerder regel dan uitzondering. Onze walorganisatie levert vanuit Harlingen maximale ondersteuning, maar het zijn de bemanningsleden die het doen. Nog steeds is de situatie op zee precair, maar de coronamaatregelen lijken inmiddels volledig geïncorporeerd in de dagelijkse scheepvaartpraktijk. Daardoor kunnen we onze dienstverlening veilig en rimpelloos voortzetten.

Ondanks de coronamaatregelen en de extra inspanningen die deze van onze zeevarenden vergt, was het prestatieniveau van zowel onze containerfeeder schepen als offshore service schepen in 2020 hoog. Door permanente interactie met onze partners, wisten we onze dienstverlening aan de nieuwe omstandigheid aan te passen en tijdig de juiste maatregelen treffen om te blijven voldoen aan de hoogste kwaliteitsnormen.

Sinds medio 2008 waren investeringen in containerschepen over de gehele wereld lange tijd achtereen verlieslijdend. Sinds oktober 2020 zijn de chartertarieven dusdanig gestegen dat de exploitatie van containerschepen weer winstgevend is. De belangrijkste reden voor de tariefstijging is dat er de afgelopen twaalf jaar meer schepen zijn gesloopt dan dat er nieuwe schepen werden gebouwd. Het aanbod van capaciteit nam aanzienlijk af, terwijl de vraag bleef stijgen. Dat de tarieven op een zeker moment winstgevend zouden worden stond vast, maar niemand wist wanneer.

Dat moment is nu aangebroken. Vooral op de markt voor containerfeeder schepen is er sinds oktober 2020 sprake van een volledig nieuwe dynamiek. Door de snelle marktontwikkelingen ontstaan nieuwe investeringsmogelijkheden die tot vlootuitbreiding en -innovaties en andere partnerships zullen leiden. Ontwikkelingen zitten sinds begin 2021 in een stroomversnelling en hebben geleid tot een concrete aankoop- en investeringsmogelijkheid die in dit jaarverslag nader wordt toegelicht. Er is weer ruimte voor vertrouwen in de markt en onze koers. En dat is de belangrijkste voedingsbodem voor ons ondernemerschap en de kernbelofte van ons rederijbedrijf – *Excellence in short sea shipping*.

Harlingen, augustus 2021

Jan Reier Arends

Sander Schakelaar

Managing Owners van de JR Shipping Groep



Als specialist in *short sea shipping* was onze rederij in 2020 op drie fronten actief. Het zwaartepunt lag op de succesvolle exploitatie van containerfeeder schepen, sinds 2000 onze core business. Daarnaast zijn we actief met een compacte vloot van schepen die we inzetten voor de internationale offshore energie-industrie, met een extra accent op offshore windturbineparken. Tot slot leveren we gespecialiseerde, aan scheepvaart gerelateerde diensten aan derden, waarbij de nadruk ligt op all-round scheepsmanagement. Alle activiteiten droegen in 2020 bij aan de stabiliteit van onze rederij en de continuïteit en kwaliteit van onze dienstverlening.

De performance van de schepen waar JR Shipping in 2020 verantwoordelijk voor was, kende een hoog niveau. Door de coronapandemie werd de cruciale betekenis van de internationale scheepvaart voor de wereldeconomie zichtbaarder dan ooit. De blokkade in het Suezkanaal, in april 2021, veroorzaakt door de dwarsligging van het intercontinentale containerschip Ever Given (20.000 TEU), toonde die betekenis nog eens extra aan. Ruim vierhonderd schepen moesten 'op hun beurt' wachten, wat in alle onderdelen van de transport- en distributieketen tot vertragingen leidde. Havens draaiden overuren, winkels kwamen tijdelijk zonder voorraad te zitten, individuele consumenten, overal ter wereld, moesten langer wachten op de levering van hun

online bestellingen. De schade per uur wordt geschat op € 350 miljoen, de totale schade op ruim € 850 miljard.

## Container Fleet Fund CV

De schepen in Container Fleet Fund CV vormen de ruggengraat van onze rederij. Onze marktpositie is gebaseerd op een moderne vloot met een brede capaciteitsrange van 750 TEU tot 1.500 TEU. Voor alle schepen zagen we de tarieven vanaf oktober 2020 substantieel stijgen en die verbetering zette in 2021 door. Via Confeeder Shipping & Chartering verhuren we onze schepen aan containerlijndiensten waarmee we betrokken en duurzame relaties onderhouden. In 2020 vonden geen vlootuitbreidingen plaats, maar alle signalen wijzen op een nieuwe fase van capaciteits-schaarste en gaven in 2020 al aanleiding tot oriëntaties op aankoop-, nieuwbouw- en financieringsperspectieven. Bijzondere omstandigheden boden in april 2021 de concrete mogelijkheid tot de aankoop van een bestaand 750 TEU containerfeeder schip dat al langere tijd dienst doet in onze vloot, het m.s. Endeavor. Voor de financiering is een investeringsproject gerealiseerd. Meer hierover in het afsluitende hoofdstuk, waarin de koers van de rederij beschreven staat.



### Allround offshore services

De tweede scheepvaartmarkt waarop we als rederijgroep actief zijn, is de markt voor offshore service- en surveyschepen. Onder de vlag van SeaZip Offshore Service bedienen we de offshore energie-industrie op maat met het transport van personeel en equipment, met het uitvoeren en begeleiden van survey-operaties en met specialistische consultancy services. We zetten binnen deze innovatieve industrie zowel eigen schepen als schepen van derden in. De eigen schepen – SeaZip 3 t/m SeaZip 6 - zijn voor een belangrijk deel gefinancierd door middel van scheeps participatieprojecten waarin zowel zakelijke als particuliere investeerders deelnemen. Zij zijn in 2020 goed op de hoogte gehouden van de exploitatieresultaten.

### Expertise in commercieel en operationeel management

De derde pijler onder ons rederijbedrijf is onze dienstverlening aan derden. Die varieert van advies en ondersteuning bij nieuwbouw- en financieringsprojecten en het begeleiden van gecompliceerde herstructureringsprojecten, tot de uitvoering van commercieel en operationeel management over schepen van derden. Soms doen we dat op duurzame basis, zoals voor de Clipper Stad Amsterdam, het Tall Ship dat al jaren deel uitmaakt van onze vloot.

Daarnaast zetten marktpartijen onze management services tijdelijk in, ter ondersteuning van de eigen bedrijfsvoering of ter overbrugging. Dat gold onder meer voor de containerfeeder schepen Expansa, Externo en Expert waar we in 2020 als scheepsmanger verantwoordelijk voor waren en die in de eerste maanden van 2021 in nieuwe eigendomsconstructies konden worden ondergebracht. SeaZip Offshore Service voerde in 2020 een groot aantal kortlopende operationele managementopdrachten uit, ingegeven door specifieke vragen uit de markt. SeaZip voert bovendien steeds vaker commerciële managementopdrachten uit en geeft daarmee antwoord op de vraag naar one-stop-shopping-oplossingen die goed aansluiten op de dynamiek van de offshore energie-industrie.

### Varen in tijden van corona

*“Bij de eerste lockdowns, in maart 2020, werd snel duidelijk dat de situatie op zee drastisch zou veranderen. Zeevarenden met verlof konden zich niet of beperkt verplaatsen, bestaande aflossingsschema's konden de prullenbak in. ‘Naar huis’ zat er voor veel bemanningsleden voorlopig niet in. Daar is heel verschillend op gereageerd. Voor de een was het schip de veiligste plek om te zijn, voor de ander vielen zorgen om de thuissituatie juist erg zwaar. Sommige matrozen zijn meer dan een jaar niet van boord geweest! Maar het is bewonderenswaardig hoe onze zeevarenden zich in korte tijd aan de nieuwe werkelijkheid wisten aan te passen. Er is hard gewerkt, de test- en quarantaine protocollen zijn zonder mankeren opgevolgd, de sfeer aan boord van de schepen is goed. En de mondkapjes met het JR Shipping-logo worden met trots gedragen of bewaard voor thuis, als trofee.”*

### Roxanne Wiegman, Crew Manager



De scheepvaartindustrie heeft een lange periode van crisis en sanering doorgemaakt. Ook JR Shipping moest een reeks duivelse dilemma's oplossen om schepen in de vaart te houden en haar dienstverlening als rederijbedrijf veilig te stellen. Maatregelen zijn steeds getroffen vanuit het perspectief van marktherstel. Dat herstel zou optreden was zeker, maar het moment waarop bleef lange tijd onvoorspelbaar. Eind 2020 was het moment van de definitieve kentering.

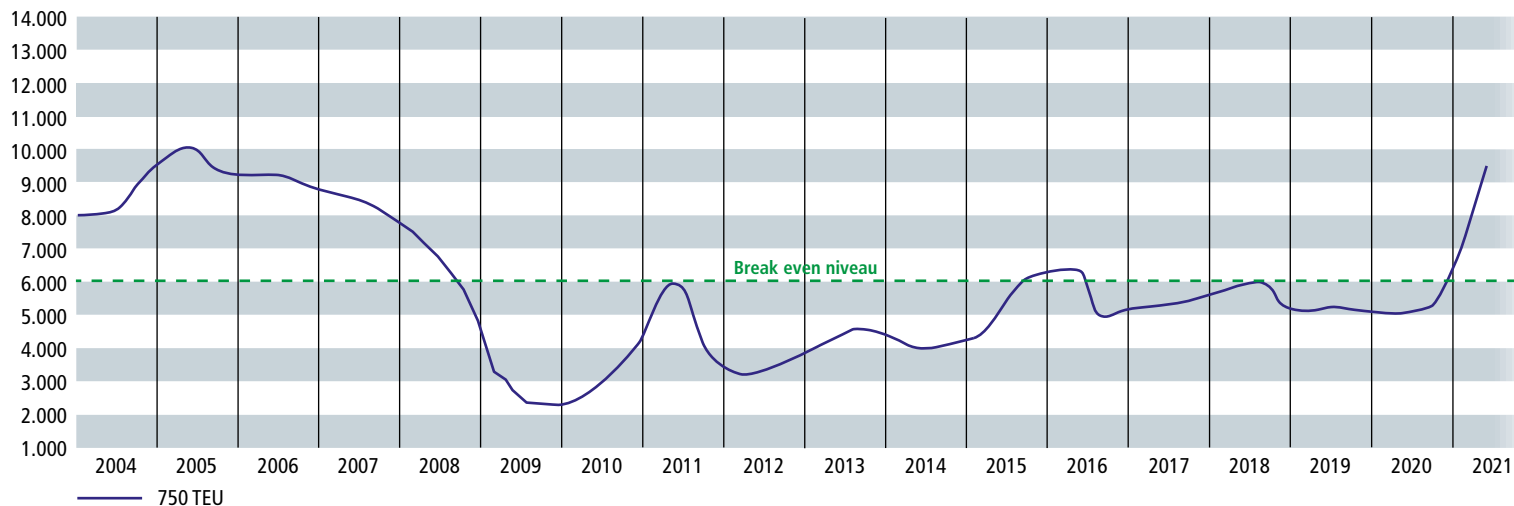
Meer dan twaalf jaar, sinds de financiële crisis van 2008, waren de exploitatie van en investeringen in containerfeeder schepen wereldwijd verlieslijdend. Vanaf oktober 2020 sloeg het marktsegment in korte tijd radicaal om. De chartertarieven stegen en containerschepen in alle segmenten varen weer met wist. De stijging is structureel. Doordat de afgelopen twaalf jaar meer tonnage werd gesloopt dan dat er nieuwe schepen werden gebouwd, is de beschikbare capaciteit sterk afgenomen, terwijl de vraag bleef toenemen. Dit vertaalt zich in substantiële tariefstijgingen, waarmee investeren in containerschepen weer een reële en interessante optie is.

De ontwikkeling geeft kristalhelder aan hoe cruciaal scheepvaart is, ook - of misschien wel vooral - in een tijd waarin ons 'normale leven' tot stilstand komt. De zeescheepvaart neemt ruim 90% van het wereldwijde goederentransport voor zijn rekening.

### Toenemende vraag op containerfeeder markt

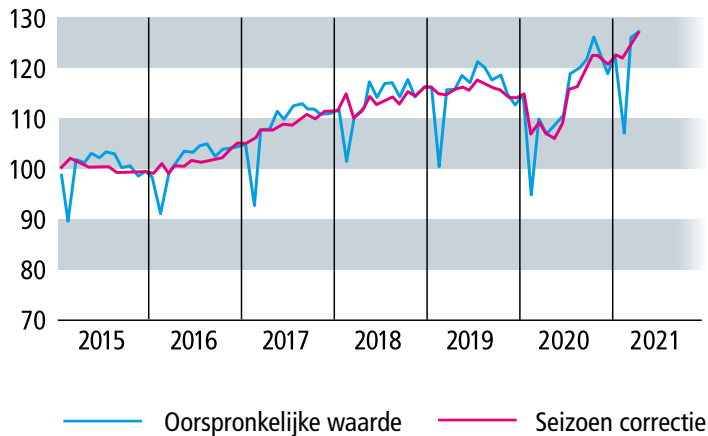
Bij het uitbreken van het coronavirus, begin 2020, overheerste vooral onzekerheid, ook over de impact van de pandemie op de wereldhandel en de economie. Met de totale lockdown in China zagen we de wereldwijde productie- en distributieketen wankelen. Maar we zagen goederenstromen ook weer snel op gang komen toen bleek dat China de uitbraak binnen de eigen grenzen onder controle had. Dit was van directe invloed op de scheepvaartbewegingen. In de tweede helft van 2020 nam de vraag naar containercapaciteit toe, vanaf oktober begonnen de chartertarieven te stijgen. Voor nieuw af te sluiten charterovereenkomsten, in november 2020, lagen de tarieven al 20% boven het gemiddelde van 2019. Daarmee was een trend ingezet.

### Ontwikkeling chartertarieven 750 TEU containerfeeder schepen in € per dag



Bron: Confeeder Shipping & Chartering, juni 2021

## Ontwikkeling wereldwijde containeroverslag



Berekeningen gebaseerd op data van 91 havens

Bron: RWI/ISL, april 2021

## Tariefstijgingen substantieel

Die trend van tariefstijgingen in alle segmenten van de containervaart zette door. Eind 2020 konden we vaststellen dat er sprake was van structureel en substantieel herstel, begin 2021 konden we dat bij het afsluiten van diverse nieuwe contracten bevestigen.

## Markt voor offshore service schepen toont veerkracht

De markt voor offshore service schepen die de energie-industrie ondersteunen ondervond de eerste helft van 2020 wel tastbaar negatieve gevolgen van de gezondheidscrisis. Na de winterperiode, die per definitie een laag activiteitsniveau kent, kwam de markt als gevolg van de coronamaatregelen nauwelijks op gang. Projecten werden gepauzeerd, contracten opgeschort. Alleen hoogst noodzakelijke operation and maintenance-werkzaamheden (O&M) werden uitgevoerd.

Vanaf eind mei 2020 toonde de markt zijn veerkracht. Processen en procedures werden coronaproof gemaakt, activiteiten kwamen in een versneld tempo op gang en liepen tot laat in het jaar door. Als gevolg van de internationale corona-protocollen, die onder meer een minimale afstand tussen mensen voorschrijven, ook op zee, nam

de vraag naar crew transfer vessels toe. Omdat per shift minder passagiers aan boord konden, waren er meer schepen nodig en draaiden beschikbare schepen vaak dubbele diensten. De invloed hiervan op de tarieven was gunstig.

## Groeimarkt met uitdagende dynamiek

De tweede helft van 2020 was turbulent voor SeaZip Offshore Service, actief met vier crew transfer vessels en één survey schip. Om binnen lopende projecten adequate capaciteitsoplossingen te bieden, wist SeaZip binnen collegiale samenwerkingsverbanden geregeld extra schepen in te zetten. SeaZip was in 2020 bij vrijwel alle relevante offshore windenergieprojecten op de Noordzee betrokken. Hoewel SeaZip Offshore Service in 2020 ondersteuning bood bij O&M-werkzaamheden aan olie- en gasplatforms, lag en ligt de nadruk op offshore windenergie. Het is een markt waarvan de dynamiek grillig is, maar de groei zet door en manifesteert zich vooral in de ontwikkeling en realisatie van grootschalige parken met zeer robuuste en geavanceerde windturbines.



Activiteiten SeaZip op de Noordzee, in de Ierse Zee en in de Botnische Golf.





### Vloot gediend met stabiliteit en innovatie

In coronajaar 2020 vonden geen vlootuitbreidingen plaats. In het voorjaar van 2021 wist de rederijgroep de overdracht van drie containerfeeder schepen waarover in 2020 het operationeel management werd gevoerd optimaal te begeleiden, tot tevredenheid van alle betrokken partijen. Er werden diverse overname-opties voor bestaande schepen bestudeerd, maar het vlootbeleid van JR Shipping was met name gericht op stabiliteit en het scheppen van de juiste voorwaarden voor noodzakelijke innovaties. Het gaat daarbij zowel om investeringen in innovaties in de bestaande vloot, denk aan brandstofefficiency en het terugdringen van emissies, maar ook aan slimme scheepsconcepten en ontwerpen, met de nadruk op het reduceren en op termijn zelfs elimineren van emissie. Doordat de tarieven sinds oktober 2020 zo snel zijn gaan stijgen, is het momentum daarvoor aangebroken. Investeren in zowel bestaande schepen als in de nieuwbouw van schepen is de komende jaren essentieel om de continuïteit van internationale transportstromen te blijven faciliteren de continuïteit te garanderen. In 2021 resulteerde de nieuwe dynamiek in de eerder aangestipte kans om het m.s. Endeavor aan te kopen. De rederij zal deze kans aangrijpen om het schip toekomstbestendig te maken met een innovatief brandstofsysteem.

### JR Shipping is op dit moment als rederijgroep verantwoordelijk voor:

- ▶ 15 containerfeeder schepen in de capaciteitsklassen van 750 tot 1.500 TEU;
- ▶ 4 offshore service schepen: crew transfer vessels met een capaciteit voor 12 passagiers;
- ▶ diverse offshore service- en werkschepen binnen kortlopende, projectspecifieke managementopdrachten;
- ▶ 1 Tall Ship/driemaster (cruise- en evenementenschip Clipper Stad Amsterdam).



### Varen in tijden van Corona

*“Toen ik begin maart voor twee maanden aan boord ging, leek corona nog een ver-van-mijn-bed-show. Maar eenmaal op zee barstte het los. Je volgt het nieuws, hoort van de lockdowns en het cancelen van vluchten en je weet: het gaat even duren voor ik naar huis kan. Dan maak je er gewoon het beste van. In Gdansk kwam corona ineens heel dichtbij, toen havenofficials in maanpakken aan boord kwamen. Dat voelt of je in een science fiction-film zit. Wat ik wel grappig vond om te ervaren, is dat vrienden aan de wal ineens begrepen hoe het is om voor langere tijd met een klein groepje ‘opgesloten’ te zitten. Wij zijn niet anders gewend, aan boord van een schip. Het gevoel is dubbel. Je zit in een bubbel, wat veiliger is dan waar ook aan de wal. Tegelijkertijd baal je omdat je nergens van boord mag, zelfs niet heel even. Maar de sfeer aan boord was goed. Iedereen is zich sterk bewust van de ernst van de situatie. We hopen dat er schot komt in het vaccineren, zodat we weer wat meer bewegingsruimte krijgen.”*

**Egas Miedema, 2de Officier op m.s. Espoir en Energizer**





Containerfeeder schepen, als onderdeel van de internationale zeescheepvaart, vervullen een vitale rol voor de continuïteit van goederenstromen en daarmee voor de wereldwijde productie- en distributieprocessen. De inzet van offshore service schepen is cruciaal voor het halen van ambitieuze klimaatdoelen met de realisatie van offshore windprojecten. Rederijgroep JR Shipping neemt op beide scheepvaartmarkten een positie in. Dat brengt de plicht met zich mee om de continuïteit van onze dienstverlening veilig te stellen en na te denken over een toekomstbestendige koers, waarin verduurzaming, innovatie, samenwerking en vertrouwen centraal staan.

Zonder scheepvaart zou ons dagelijks leven er radicaal anders uitzien. Productieprocessen zouden door gebrek aan grondstoffen en componenten haperen, de voedsel-distributieketen zou verstoord raken, de wereldwijde medicijnvoorziening, waaronder de verdeling van coronavaccins, zou tot stilstand komen, veel consumentenproducten zouden schaarser en duurder worden. Het is de scheepvaart - met meer dan 1.7 miljoen zeelieden - die de wereldeconomie laat draaien en bijdraagt aan de energietransitie. Als redergroep JR Shipping nemen we met de inzet van containerfeeder schepen en offshore service schepen een bescheiden positie in, maar we zijn trots op de rol die we spelen en nemen onze verantwoordelijkheid serieus – ook in tijden van corona.

### Operational excellence in allround scheepsmanagement

Onze eerste verantwoordelijkheid ligt bij de veiligheid en kwaliteit van de dienstverlening aan onze klanten. Met als belangrijkste pijler: permanente interactie tussen onze schepen en compacte walorganisatie in Harlingen. Het operationele hart van onze rederijgroep is JR Ship Management, verantwoordelijk voor commercieel management, nautisch/technisch management, inkoop, automatisering en QSHE-management. De rederijgroep is ISO 9001:2015 (International Organization for Standardization) en ISM (International Safety Management) gecertificeerd. Alle schepen zijn apart gecertificeerd voor ISM en MLC2006 (Maritime Labour Convention). Een aantal schepen is gecertificeerd volgens de International Ship Security Code (ISPS). Begin 2021 vond bij onze walorganisatie een nieuwe audit plaats, die wederom het gewenste resultaat opleverde.

### Performanceverbetering en innovatie

JR Ship Management focust op permanente performanceverbetering. Daarbij ligt veel nadruk op innovatie en verduurzamingsinitiatieven. Zowel JR Shipping-schepen als SeaZip-schepen nemen actief deel aan pilots die gericht zijn op vernieuwingen zoals autonoom varen, brandstofefficiency en het terugdringen van emissies. Onderwerpen waar de komende jaren veel aandacht naar uitgaat, zijn onder meer: optimalisatie van scheepsengineering, in samenspraak met charteraars; brandstof- en emissiereductie; de transitie naar nieuwe, duurzame brandstoftechnologieën; verdere digitalisering en implementatie van datagestuurde monitoringsystemen zoals onder meer de Eyesea en de Lisa app; upgrading van bestaande schepen en verdere kostenbeheersing.

### Crewing en corona-proof varen

De professionaliteit en betrokkenheid van onze bemanningsleden zijn direct van invloed op de efficiency en betrouwbaarheid van onze dienstverlening. Als rederijgroep slagen we erin goede en gedreven zeevarenden aan ons te binden, zowel



voor onze containerfeeder vloot als voor ons offshore service schepen. JR Ship Crew en SeaZip Crew staan voor goede arbeidsvoorwaarden en spannen zich actief in voor een inclusieve en veilige sfeer aan boord van onze schepen.

### **Uithoudingsvermogen zeevarenden**

Sinds begin 2020 staan we voor een extra uitdaging: corona-proof varen, in het belang van de bemanning, maar ook van klanten, bevoorraders, en lokale dienstverleners die schepen bezoeken en inspecteren. Met name in maart 2020, met de eerste nationale lockdowns, was de impact aanzienlijk. In korte tijd werd duidelijk dat zeevarenden van diverse nationaliteiten zich slechts beperkt konden verplaatsen en dat zich aflossingsproblemen gingen voordoen. Voor veel zeevarenden brak een onzekere tijd aan en werd langdurig verblijf aan boord, zonder mogelijkheden om kort aan wal te gaan, de nieuwe werkelijkheid. Het is te danken aan het uithoudingsvermogen van zeevarenden dat de continuïteit van onze processen op zee geen moment in gevaar is geweest.

### **Continuïteit in transport en bevoorrading**

De internationale scheepvaartindustrie wist snel en effectief te handelen om de risico's van COVID-19 te beheersen. Met name de ICS (International Chamber of Shipping) speelde een belangrijke coördinerende rol en bracht eind januari al COVID-19 protocollen uit voor rederijen. Binnen de JR Shipping groep hebben we die richtlijnen onmiddellijk in onze processen verankerd. Met als belangrijkste doel: de essentiële distributieketen als gezamenlijke scheepseigenaren gaande houden en lokale, vitale bevoorradingprocessen veiligstellen.

### **Werken in een veilige bubbel**

Ons walpersoneel gaf, tijdens het thuiswerken, sturing aan gecompliceerde logistieke processen om onze schepen tijdig te bevoorraden met beschermingsmiddelen en vorm te geven aan speciale coronaproof procedures, waaronder een scherp test- en quarantainebeleid. Het is gelukt om de bemanningsleden in hun relatief veilige bubbel gezond, scherp en gemotiveerd te houden, waarbij de mogelijkheden voor communicatie met

het thuisfront aanzienlijk zijn vergroot. Draaiboeken voor calamiteiten konden tot nog toe in de kast blijven. Stapsgewijze vaccinatie, waarbij senior-zeevarenden als eersten aan de beurt zijn, moet de veiligheid de komende tijd vergroten.

### **Vaccinatieprimeur**

In deze context had JR Shipping een primeur. Eind januari werden alle bemanningsleden van het containerfeeder schip Bermuda Islander gevaccineerd. Deze voorrangsbehandeling hangt samen met de cruciale rol die het schip speelt in de bevoorrading van het eiland Bermuda, gelegen op ruim duizend kilometer van de VS, in de Atlantische Oceaan. JR Shipping heeft een bijzondere verbintenis met zowel het schip als met de lijndienst die het schip exploiteert, Bermuda International Shipping Ltd (BISL). De lijndienst operator nam het schip in 2015 over van JR Shipping, waarbij de rederij garant bleef staan voor het scheepsmanagement.

### **Operationeel scheepsmanagement voor derden**

Rederijgroep JR Shipping levert een breed pakket specialistische diensten aan partners als scheepsbouwers, banken en scheepsfinanciers, investeringsconsortia en collega-scheepseigenaren. De nadruk ligt op commercieel en operationeel management. Zo was JR Ship Management langere tijd verantwoordelijk voor drie containerfeeder schepen van derden. Deze werden in 2021 aan nieuwe eigenaren overgedragen. SeaZip voerde in 2020 diverse kortlopende managementopdrachten uit, ingegeven door de marktvraag. De rederijgroep blijft de komende jaren inzetten op de behoefte aan outsourcing van scheepsmanagementtaken.

### **Commercieel management voor derden**

SeaZip verwierf in 2020 een opdracht voor langlopend commercieel management over twee nieuw te bouwen offshore service schepen. Het gaat om de COS Master en COS Mate, schepen van een nieuw, innovatief ontwerp dat de voordelen van een catamaran en monohull combineert. Het ontwerp is van Next Generation Shipyards (Lauwersoog, Nederland), het initiatief tot de nieuwbouw is van Coastwise Offshore Services (Zoutkamp, Nederland). Coastwise koos SeaZip als managementpartner





*Afgelopen jaar heeft SeaZip het commercieel management van OTS-schepen uitgevoerd voor meerdere projecten, waaronder een project dicht bij huis: Windpark Fryslân.*

vanwege het brede netwerk dat SeaZip in de offshore energie-industrie heeft. Sinds 2020 voert SeaZip ook commerciële managementopdrachten uit voor de Britse onderneming OTS (Offshore Turbine Services Ltd.).

### **Aankoop- en nieuwbouwbegeleiding**

De koers van rederijgroep JR Shipping richt zich onder meer op verdere innovatie in de scheepvaart, waarbij veel nadruk ligt op verduurzaming van de vloot. Hierbij adviseert de rederij bij ontwerp- en nieuwbouwinitiatieven, maar ook over upgradings-opties voor bestaande, aan te kopen schepen. Dit specialisme is ondergebracht bij JR Ship Brokers & Consultants. Dertien jaar lang was de heer Dik Kuiper het gezicht van JR Ship Brokers & Consultants. Hij was de motor achter langlopende, internationale partnerships met onder meer Chowgule Shipyards in India, Royal Bodewes Shipyards in Nederland en Scotline in Engeland. In 2020 nam de heer Kuiper vanwege het bereiken van zijn pensioengerechtigde leeftijd afscheid van JR Shipping. Zijn taken worden sindsdien uitgevoerd door de heer Sander Schakelaar, managing owner van de rederijgroep.

### **Bevrachtingsdiensten**

Ook bij Confeeder Shipping & Chartering in Roon (Rotterdam) deed zich een wisseling in het management voor. De heer Peter Keijzerwaard, die vanaf de oprichting in 2001 betrokken was bij het bevrachtingsbedrijf van JR Shipping, ging in 2020 met pensioen. Hij werd opgevolgd door zijn collega, de heer Marcel Huijser die een gevarieerde staat van dienst heeft in de bevrachtingswereld en al ruim tien jaar werkzaam is bij Confeeder. Het team van Confeeder, dat verder bestaat uit mevrouw Maaïke Lodewijks en mevrouw Anneke Korsten, richt zich op marktrelaties van de rederijgroep zelf, met de nadruk op de markt voor containerfeeder schepen, en leveren daarnaast bevrachtingsdiensten aan derden.

### **Investeren in scheepvaart**

Rederijgroep JR Shipping heeft een bijzonder track record in het initiëren en realiseren van scheepsinvesteringsprojecten. Expertise in financieringsmodellen was succesbepalend bij het opbouwen van de eigen vloot van containerfeeder schepen, waar de rederijkoers in 2000 naar werd verlegd. In een latere, minder gunstige investeringsfase, veroorzaakt door de catastrofale kredietcrisis van 2008, werd de expertise ingezet voor herfinancierings- en herstructureringsprojecten, bedoeld om het verlies van goede schepen tot een minimum te beperken. JR Shipping zet deze expertise in voor eigen schepen, maar levert ook kennis en concrete ondersteuning aan derden. Met het structureel aantrekken van met name de markt voor containerfeeder schepen ontstaan nieuwe financierings- en investeringsmogelijkheden. In mei 2021 heeft JR Ship Investments de uitvoering en begeleiding op zich genomen van de uitgifte van m.s. Endeavor II Opportunity Obligaties. Hierop volgde in een later stadium de uitgifte van gelijknamige scheepsparticipaties. Meer hierover in het laatste hoofdstuk van dit jaarbericht.

### **Obligatielening verlengd**

Voor het initiëren en opzetten van scheepsinvesteringsprojecten en het bijbehorende fondsbeheer tekent JR Ship Investments. Naast emissies van participaties slaagde JR Ship Investments de afgelopen jaren in het realiseren van diverse obligatieleningen ter aanvulling op het werkkapitaal van de rederijgroep en de financiële veerkracht te

vergroten bij eventuele investeringskansen. Een aantal obligatieleningen werd volgens planning en soms vroegtijdig afgelost, andere leningen lopen nog. Halverwege 2020 liep de looptijd van JR Shipping Obligaties (uitgegeven in 2013) af, maar op verzoek van meerdere obligatiehouders heeft JR Ship Investments de mogelijkheid geboden deze lening tegen een jaarrente van 7% te verlengen tot 2025. Een meerderheid van de obligatiehouders maakte gebruik van deze optie.

### Nieuwe perspectieven Energy Scheepvaartbedrijf CV

Belanghebbenden in m.s. Energy Scheepvaartbedrijf CV, onderverdeeld in obligatiehouders en participatiehouders, zien sinds de tweede helft van 2020 duidelijke perspectiefverbeteringen. Het tariefniveau van de Energy is sinds 5 mei 2021 met ruim 55% gestegen ten opzichte van het gemiddelde tariefniveau van het afgelopen anderhalf jaar. De op de m.s. Energy Obligaties gestelde rente van 5% kan dan ook ieder kwartaal worden uitbetaald. De geplande eerste tussentijdse uitkering op de m.s. Energy Participaties is dit voorjaar overgeboekt. Bij een stabilisatie van de markt en de tarieven loopt het rendement op de m.s. Energy Participaties op tot meer dan 30%. Gezien de actuele stijging van de tarieven zit er veel opwaarts potentieel op het eigen vermogen in de Energy.



### Goede continuïteitsbasis SeaZip offshore schepen

Als fondsbeheerder speelde JR Ship Investments een belangrijke coördinerende rol bij het tot stand brengen van overbruggingsmaatregelen voor SeaZip 3 t/m 6. Met de maatregelen, waaronder aanvullende leningen, werd een nieuwe basis gelegd voor de continuïteit van de schepen. Investeerders stemden in grote meerderheid in met de gevolgde koers.

### Investeerdersrelaties

Rederijgroep JR Shipping onderhoudt een bijzondere en duurzame relatie met individuele zakelijke en particuliere investeerders, gebaseerd op een realistische balans in kansen en risico's en betrokkenheid bij de bedrijfsvoering. De afgelopen jaren wisten we met diverse projecten meer dan 3.500 vennootrelaties aan onze organisatie te binden. Tot 2008 brachten investeringen in scheepvaart aansprekende rendementen op. In 2008 veranderde het investeringsklimaat drastisch.

De impact van de financiële crisis op de scheepvaart was groot en van lange duur. Met opeenvolgende noodmaatregelen zette de rederij zich onvermoeibaar in om verlies van schepen en geïnvesteerd vermogen te beperken. Aanvankelijk leek dat vruchten af te werpen, maar het marktherstel bleef te lang uit om aan bestaande constructies vast te houden. Investeerders zagen hun kansen op vermogensherstel vervliegen, maar toonden zich solidair met het rederijbeleid dat, nadat de belangen voor de vennoten door aanhoudend slechte marktomstandigheden definitief verloren waren gegaan, gericht was op het voortbestaan van de organisatie.

### Container Fleet Fund

De nieuwe bedrijfsvorm kon ontstaan dankzij de interesse van een Engelse investeerderspartner die de schuld op de schepen in december 2017 overnam van de financierende bank. Zonder deze constructie had de bank de schepen tegen dump prijzen verkocht en hadden JR Shipping en alle andere investeerders op dat moment al hun participaties verloren. Vervolgens heeft deze investeerder in 2019 het eigendom van de schepen volledig overgenomen en daartoe Container Fleet Fund gerealiseerd. JR





Shipping heeft de schepen in management gehouden en een grote groep oud participanten is nog steeds indirect via een stichting bij de schepen betrokken. De Container Fleet Fund CV begon met elf containerfeeder schepen. In 2019 werden hier de m.s. Essence, Escape, Esperance en Espoir, schepen van 1.436 TEU elk, aan toegevoegd. In de eerste maanden van 2021 is de mogelijkheid ontstaan om enkele schepen terug te kopen, wat heeft geresulteerd in de uitgifte van m.s. Endeavor II Opportunity Obligaties en, in latere instantie, m.s. Endeavor II participaties. Meer hierover in het afsluitende hoofdstuk.

### Nieuwe dynamiek, nieuwe kansen

Op dit moment vormen de schepen in Container Fleet Fund de ruggengraat van ons rederijbedrijf. Daarnaast kijken we permanent naar mogelijkheden om deze vloot uit te breiden, ingegeven door de nieuwe dynamiek die in de tweede helft van 2020 ontstond met de snelle tariefstijgingen op de containerfeeder markt – stijgingen die in 2021 doorzetten. Begin 2021 werd duidelijk dat de nieuwe dynamiek voor de Engelse investeerder aanleiding was om te overwegen om een aantal schepen uit Container Fleet Fund te koop aan te bieden.

Geconfronteerd met deze nieuwe werkelijkheid heeft onze rederijgroep in een vroeg stadium aangegeven geïnteresseerd te zijn in de eventuele overname van een aantal schepen, mits de combinatie van een goede aankoop prijs en de stijgende charter-tarieven voldoende verdien- en investeringsperspectieven zou bieden. Dit proces raakte in april 2021 in een stroomversnelling met een aankooptie en een nieuw investeringsproject als resultaat. Deze ontwikkeling is tekenend voor de nieuwe fase die rederijgroep JR Shipping ingaat – een fase waarin het vertrouwen in de koers van industriële partners, investeerders, zeevarenden en walmedewerkers van grote betekenis is.

### Varen in tijden van corona

*“Persoonlijk heb ik geluk gehad. Ik ging één dag voor de eerste lockdown aan boord en mijn dienst zat erop toen die werd opgeheven. En bij de tweede golf ging het precies zo. Maar ik heb gewerkt met collega’s die al meer dan zestien maanden van huis waren en geloof me, dat tikt aan. Dus let je wat beter op elkaar. En als een collega het even moeilijk heeft, pak je een paar taken over en houd je hem even uit de wind. De discipline aan boord is indrukwekkend. Van buitenaf word je geconfronteerd met veel tegenstrijdigheden. We hebben inspecteurs gehad die met veel bravoure en zonder mondkapjes aan boord wilden stappen, terwijl je als bemanning alles in het werk stelt om besmettingen uit te sluiten. Dan kookt je bloed even. In sommige landen moeten zeelieden drie weken in quarantaine, terwijl wij juist in de veiligste bubbel zitten. Daar word je moedeloos van. Intussen ervaren we de protocollen als bijna normaal. De ondersteuning vanuit de wal is erg goed. Vooral de datavouchers voor extra internetgebruik zijn zeer gewaardeerd.”*

### Dirk Slagter, Chief Engineer op de Endurance





De koers van JR Shipping is tweeledig. Enerzijds focust de rederijgroep de komende jaren op een stabiele performance van de schepen waarvoor zij nu verantwoordelijk is. Anderzijds wordt permanent tijd en aandacht geïnvesteerd in mogelijkheden om de basis onder de scheepvaartonderneming te vergroten. Hierbij ligt de focus op management services voor derden en op uitbreiding van de vloot met zowel bestaande als nieuwe schepen. Daarbij gaat maximale aandacht uit naar innovatie en het vergroten van duurzaamheid.

Soms gaan verduurzaming en investeringskansen samen. Dat blijkt onder meer uit de situatie die zich in de eerste maanden van 2021 aandeede. Als reactie op de ingetreden marktverbetering en snel stijgende chartertarieven gaf de Engelse investeerder die sinds 2019 eigenaar is van de schepen in Container Fleet Fund aan rekening te houden met de mogelijke verkoop van een aantal schepen. Dit lag in de lijn der verwachting. Immers, de risicodragende aankoop van de schepen op het dieptepunt van de markt had een winstogmerk voor de korte termijn, wat kenmerkend is voor dit type investeerders.

Naarmate het voornemen tot verkoop een vastere vorm aannam, heeft JR Shipping aangegeven onder specifieke voorwaarden geïnteresseerd te zijn in het terugkopen van één of meer van de schepen en dat te willen combineren met een investering in het verduurzamen en verminderen van de uitlaatgassen emissie. Begin mei resulteerde dit in de concrete optie om het m.s. Endeavor aan te kopen tegen een prijs die duidelijk onder de meest recente taxatiewaarde lag.

De rederijgroep heeft in korte tijd een grondige analyse gemaakt van deze aankoopmogelijkheid en van de rendementsperspectieven van een bijpassend investeringsproject ter financiering van het schip. Op basis van diverse scenario's is vastgesteld dat de aankoop van m.s. Endeavor voldoende potentie had voor een verantwoorde en rendabele investering. Een korte onderhandelingsronde resulteerde in gunning van aankoop tegen een prijs van € 4,6 miljoen. De waarde van het schip was kort daarvoor door een onafhankelijk Duits taxatiekantoor vastgesteld op € 5,1 miljoen. JR Shipping kwalificeert deze mogelijkheid dan ook als een opportunity investment.

### Nieuw investeringsproject

Gezien de gunstige uitgangspunten heeft de rederij eind begin mei besloten een nieuw investeringsproject te initiëren ter financiering van het project, verdeeld in de uitgifte van obligaties (vreemd vermogen) en participaties (eigen vermogen). Met de uitgifte van obligaties - m.s. Endeavor II Opportunity Obligaties - is halverwege mei een start gemaakt. Het project werd als vanouds begeleid door JR Ship Investments. Het ging om 113 obligaties van € 25.000,- elk, die een vaste rente zullen genereren van 5% per jaar en de zekerheid bieden van een eerste hypotheekrecht op het schip. Het project mocht zich verheugen op de belangstelling van veel bestaande investeerdersrelaties van de rederijgroep. De kans bestaat dat JR Shipping meer schepen kan terugkopen, wat zal leiden tot meer investeringsprojecten.

De belangrijkste reden voor de rederij om tot dit project te besluiten, is de combinatie van de scherpe aankoopprijs, het gunstige marktklimaat en de uitdrukkelijke wens om goede schepen te behouden voor de vloot waarvoor de rederij verantwoordelijk is. Daar komt bij dat JR Shipping het schip zeer goed kent en dat de technische staat van onderhoud uitstekend is. Het m.s. Endeavor vaart momenteel voor € 6.900,- per dag. In november 2021 wordt het chartercontract vernieuwd. Het chartertariet voor vergelijkbare 750 TEU-schepen ligt op dit moment op ten minste € 9.500,- per dag.

### Schoner varen bij betere brandstofefficiency

In de koers die JR Shipping de komende jaren wil varen, gaat, zoals gezegd, veel aandacht uit naar innovatie en verduurzaming. De industrie staat voor de uitdaging om slimmer en schoner te varen. JR Shipping committeert zich aan die uitdaging. Zo ligt er een plan klaar om het m.s. Endeavor na de aankoop uit te rusten met een zogeheten scrubber. Dit is een innovatief filtersysteem voor de uitlaatgassen. Dit resulteert in een aanzienlijk geringere belasting van het milieu. Bijkomend voordeel is dat in sommige vaargebieden goedkopere brandstof kan worden gebruikt, wat ten goede komt aan de verhuurpotentie van het schip en de exploitatieresultaten.

Ook bij de eventuele aankoop van andere bestaande schepen zal JR Shipping investeren in voorzieningen die de scheepvaart schoner en veiliger maken. Dat geldt voor zowel

containerfeeder schepen als voor de schepen waarmee we het winnen van hernieuwbare energie uit wind op zee ondersteunen. Ook bij het ontwikkelen van en investeren in nieuwe scheepstypes ligt de nadruk op innovatie en verduurzaming. We blijven deelnemen aan diverse pilots. In onze optiek gaan groeiambities en verduurzamingsambities uitstekend samen. Daarbij realiseren we ons dat de betrokkenheid van investeerders daarbij essentieel is. Het vertrouwen dat blijkt uit de succesvolle uitgifte van m.s. Endeavor II Opportunity obligaties en participaties is een positief signaal. Het houdt een belofte voor de toekomst in en sterkt ons in de overtuiging dat we als rederijbedrijf de juiste koers volgen.



### Varen in tijden van corona

*“Het slechte nieuws over de COVID-uitbraak kwam als een schok. We ontvingen direct instructies om besmetting met het virus te voorkomen. Dat zorgde, eerlijk gezegd, voor een wat angstige sfeer aan boord. Je weet op dat moment niet precies wat de risico's zijn. Bij de bemanning ontstond bovendien onrust over de vraag of ze wel of niet naar huis konden, gezien de restricties in de havens als gevolg van de lockdowns. Repatriëring was onzeker, verhalen over quarantaineplicht deden de sfeer geen goed. Maar het is gelukt om de rust te bewaren en de angst weg te nemen. De grootste uitdaging was zeker stellen dat de buitenstaanders die aan boord kwamen, zoals de loods, stuwadoors en havenofficials, de regels in acht namen. In het begin was er veel weerstand tegen de mondkapjes, maar met het toenemen van de besmettingen en sterfgevallen, nam het verzet snel af. Ik heb speciale informatiebijeenkomsten georganiseerd en gezorgd voor extra entertainment. Af en toe een gezellige BBQ deed de spirit veel goed. De rederij zet alles op alles om bemanningsleden in staat te stellen hun familie te bezoeken. De sfeer aan boord is goed. Iedereen is solidair, we luisteren naar elkaar. We weten wat ons binnen de gegeven omstandigheden te doen staat en hopen dat alles weer snel normaal wordt.”*

**Samuel Cortez Tejada, kapitein Enforcer**



# 5 VLOOTOVERZICHT

## CONTAINER FEEDER VESSELS



**Enforcer** Length 134.65 m Capacity 750 TEU



**Endurance** Length 134.65 m Capacity 750 TEU



**Emotion** Length 170.15 m Capacity 1440 TEU



**Encounter** Length 134.65 m Capacity 750 TEU



**Ensemble** Length 134.65 m Capacity 750 TEU



**Empire** Length 170.15 m Capacity 1440 TEU



**Energizer** Length 134.65 m Capacity 750 TEU



**Energy** Length 134.65 m Capacity 750 TEU



**Endeavor** Length 134.65 m Capacity 750 TEU



**Elysee** Length 167.00 m Capacity 1400 TEU



### OFFSHORE SURVEY VESSELS



**Escape** Length 168.10 m Capacity 1436 TEU



**Esperance** Length 168.10 m Capacity 1436 TEU



**Espoir** Length 168.10 m Capacity 1436 TEU



**Essence** Length 168.10 m Capacity 1436 TEU



**SeaZip 3** Length 26.30 m Passengers 12 Speed 25 kn



**SeaZip 4** Length 26.30 m Passengers 12 Speed 25 kn



**SeaZip 5** Length 26.30 m Passengers 12 Speed 25 kn



**SeaZip 6** Length 26.30 m Passengers 12 Speed 25 kn

### SHIP MANAGEMENT FOR THIRD PARTIES



**Bermuda Islander** Length 99.98 m Capacity 430 TEU



**Stad Amsterdam** Length 78 m Passengers 18/daytrips 125





## COLOFON

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

Tekstverzorging: Ton Hilderink

Foto's: Flying Focus  
C-Ventus  
Lucien van der Horn  
Daan Groenewegen  
Matthieu Wiersma  
Erik Pannenkoek  
Alfred Grovenstein  
Collega's JR Shipping en  
SeaZip Offshore Service

Speciale dank aan  
de collega's: Roxanne Wiegmans  
Egas Miedema  
Dirk Slagter  
Samuel Cortez Tejada

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