

JR SHIPPING *ANNO NU* 2013

VISIE, FEITEN EN CIJFERS

Met dit jaarbericht informeert rederijgroep JR Shipping haar vennootrelaties en overige belangstellenden over de ontwikkelingen die zich in 2013 op de verschillende scheepvaartmarkten en binnen de bedrijfsvoering hebben voorgedaan. De diverse hoofdstukken bieden een terugblik op de marktomstandigheden van het betreffende boekjaar, de vlootprestaties, de investeringsprojecten en -mogelijkheden en het hiermee samenhangende rederijbeleid. De informatie wordt afgesloten met een vooruitblik naar 2014 en een gedetailleerd vlootoverzicht.

Aan de samenstelling van JR Shipping Anno Nu 2013 is de grootst mogelijke zorg besteed. Op de feiten en cijfers heeft echter geen accountantscontrole plaatsgevonden. Aan de geboden informatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Harlingen, maart 2014

JR SHIPPING BV

OVER JR SHIPPING

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

Tot de crisis, die uitbreekt in 2008, profiteren de rederij en haar investeerders van bovengemiddeld goede exploitatieopbrengsten. Zodra de gevolgen van de crisis zich doen gelden in de scheepvaartindustrie, begint een nooit eerder vertoond tariefverval en dalen de exploitatieopbrengsten tot ver onder kostprijsniveau. De rederijgroep weet tijdig de juiste crisismaatregelen te treffen en daarmee te voorkomen dat schepen failliet gaan. Als in de tweede helft van 2011 het gevreesde *dubbele dip* scenario werkelijkheid wordt, is de situatie haast onhoudbaar. Overal ter wereld gaan schepen failliet. De rederijgroep ziet zich genoodzaakt een scheidslijn te trekken tussen 'redbare' en 'niet redbare' schepen. Begin 2012 gaat een aantal niet redbare schepen failliet. Voor de redbare schepen weet de rederijgroep bij banken en investeerders draagvlak te creëren voor ingrijpende herstructureringsplannen.

De rederijdirectie typeerde de situatie eind 2012 als 'stabiele zijligging'. De voorspelling dat de marktomstandigheden in 2013 nog niet veel beter zouden zijn en dat zich in de sector en bij de rederijgroep nog tal van dilemma's zouden aandienen, is uitgekomen. Dit neemt niet weg dat de rederijgroep 2013 kon afsluiten met een gelijkblijvende vlootomvang en geslaagde herfinancieringstrajecten. Binnen de gegeven omstandigheden houdt JR Shipping onverlet vast aan haar diversificatiebeleid, met als speerpunten:

- ▶ Consolidatie van haar positie op de containerfeeder markt met de 15 bestaande schepen.
- ▶ Expansie op de multipurpose markt door uitbreiding van het aantal eigen schepen en scheepsmanagementdiensten aan derden.
- ▶ Verdere ontwikkeling van service- en accommodatieschepen en innovatieve serviceconcepten voor de offshore windmolenindustrie.

Tot begin 2012, het moment waarop een einde kwam aan de bevoorrechte positie van de rederijgroep om al haar schepen ondanks de crisissomstandigheden in de vaart te houden, vertegenwoordigde de vloot een investeringswaarde van circa € 552 miljoen. Hierin is voor ruim € 209 miljoen aan eigen vermogen geïnvesteerd door circa 3.500 vennootrelaties. Als gevolg van de aanhoudende crisis is een groot deel van dit eigen vermogen verdampt. Waar mogelijk, blijft de rederijgroep zich bij de nog in exploitatie zijnde schepen inzetten voor vermogensherstel. De actuele waarde van de vloot laat zich momenteel niet in harde cijfers uitdrukken. Feit is, dat de restwaarde van schepen door de verslechterde marktomstandigheden afgenomen is. De rederijgroep, die altijd de grootst mogelijke transparantie betracht, blijft haar investeerders systematisch op de hoogte houden van de ontwikkelingen – onder meer via haar jaarverslagen, maar ook via periodieke nieuwsbrieven.



INHOUD

Rangschikken en consolideren	4
Bericht van de directie	
1 Marktklimaat 2013	6
Het marktklimaat is in 2013 niet significant verbeterd. Wel was er sprake van een min of meer stabiel tariefniveau en wijzen de signalen op gematigd herstel.	
2 Vlootontwikkeling	14
Ook in 2013 zijn met succes maatregelen getroffen om de financiële positie van een aantal schepen te verbeteren. Het diversificatiebeleid wordt onverlet voortgezet.	
3 De vlootperformance	18
Met betrekking tot de exploitatieopbrengsten was 2013 opnieuw een teleurstellend jaar. De rederij wist de exploitatiekosten wel goed te beheersen.	
4 Fondsbeheer en emissies	24
Met drie succesvolle emissies heeft de rederijgroep in 2013 een opmerkelijke prestatie neergezet. Met als grootste winst: het vertrouwensvotum van investeerders.	
5 Organisatie en bedrijfsvoering	30
Met de bestaande bezetting heeft de rederij de juiste kennis en capaciteit in huis om haar diversificatiebeleid verder te concretiseren.	
6 Vooruitblik	38
Marktherstel laat langer op zich wachten dan voorzien. Echter, signalen die wijzen op een nieuwe fase van economische groei zijn steeds serieuzer.	
Vlootoverzicht	45

Van de directie

RANGSCHIKKEN EN CONSOLIDEREN

De eerste helft van 2013 was hoopvol. Activiteiten op de diverse scheepvaartmarkten namen toe, de charter-tarieven vertoonden licht herstel. Gaandeweg het jaar trad echter een fase van stagnatie in. Rond de jaarwisseling liepen de tarieven weer enigszins terug en begin 2014 was er nog geen zicht op structurele verbetering. Er was een lichtpuntje. Voor het eerst sinds jaren waren in 2013 alle containerfeeder schepen in de kleine en middel-grote capaciteitsklassen vrijwel continue verhuurd, ook de schepen waarvoor zelfs in de laatste fase van de crisis slechts met de grootste moeite chartercontracten konden worden gerealiseerd. De opbrengsten waren nog steeds teleurstellend, maar er werd weer gevaren.

Berichten over aantrekkende economieën nemen toe en lijken thans steeds consistent. Werden voorspellingen in de achterliggende jaren vooral met grote regelmaat naar beneden bijgesteld, bij het verschijnen van dit jaar-verslag wordt zo nu en dan weer melding gemaakt van 'meevallers'. De crisis lijkt haar dieptepunt gepasseerd en het kan niet anders dan dat ook de scheepvaartindustrie hier de positieve gevolgen van gaat ondervinden. Maar het evenwicht blijft breekbaar. Ingrijpende gebeurtenissen binnen de grenzen van het Europese continent kunnen zomaar weer een remmende werking hebben op de nog zo prille economische groei.

Dat de scheepvaartmarkten aan gaan trekken, is een kwestie van tijd. Over de mate waarin valt nog geen zinnig woord te zeggen. De markt voor intercontinentaal varende containerschepen blijft zorgen baren. In de wetenschap dat er tussen nu en 2016 veel extreem grote schepen in de vaart worden gebracht, kan iedereen op zijn vingers natellen dat overcapaciteit de tarieven nog lange tijd in negatieve zin zal beïnvloeden.

De markt voor containerfeeder schepen staat er iets beter voor. Hier wordt nauwelijks nieuw gebouwd en veel schepen zijn als gevolg van de crisis uit de vaart genomen. Met de verwachte toename van economische activiteiten en internationaal handelsverkeer kan de marktbalans relatief snel herstellen, waarbij ruimte ontstaat voor tarief-verbetering. Op de markt voor droge lading is dit al waarneembaar. Hier bestond voor het uitbreken van de crisis al een gunstige marktbalans, waardoor de veerkracht om onder de huidige omstandigheden te herstellen groter is. In 2013 zagen we de vrachttarieven stapsgewijs herstellen met 10% tot 15%. Voor 2014 bestaat het vertrouwen dat deze trend doorzet.

Dit is goed nieuws, uiteraard. Maar ondanks deze verbeterde vooruitzichten blijft oplettendheid geboden. Vooral in de containerfeeder vaart zijn de verdiensten nog steeds dusdanig benedenmaats, dat het maar zeer de vraag is of alle getroffen overbrugging- en herfinancieringmaatregelen voldoende potentie hebben om ook de komende nog moeilijke periode vast te kunnen houden aan eerder geformuleerde uitgangspunten. Enkele schepen manoeuvreren pijnlijk dicht langs de kritieke grens van 'redbaar' of 'niet redbaar'. Uiteraard blijft de rederij zich tot het uiterste inzetten om ook de laatste moeilijke fase te overbruggen.

Nu alle tekenen erop wijzen dat de wereldwijde economische crisis zijn laatste fase beleeft, is het moment daar om de balans op te maken. Dat levert voor de scheepvaartindustrie een somber beeld op. De aangerichte schade is enorm. Voor veel scheepseigenaren komt herstel te laat en de verhoudingen binnen de sector zijn definitief veranderd. Voor scheepvaartorganisaties die de crisis tot nog toe het hoofd wisten te bieden, waaronder rederij-groep JR Shipping, breekt een cruciale fase van rangschikken en consolideren aan. De moed om te blijven ondernemen, naar nieuwe verdienmogelijkheden te kijken en bedrijfsstructuren te verduurzamen, zal bepalend blijken.



In dit kader heeft onze rederijgroep in 2013 voor een tweede maal bedrijfsobligaties uitgegeven, bedoeld om concreet vorm te geven aan *New Business Development* in een ondernemingsfase van 'erop of eronder'. Aan het in te zamelen kapitaal hebben we duidelijke ambities verbonden om de vereiste consolidatieslag te kunnen leveren: financiering van onderzoek en projectontwikkeling, investeringen in kansrijke bedrijfsovernames, fusies en samenwerkingsinitiatieven, participatie in *Opportunity Investments* en acquisitie van scheepsmanagement-opdrachten. Aan de emissie hebben we een ambitieus thema meegegeven: Investeren in bewezen ondernemerschap. Dat zoveel investeerders hun vertrouwen in het ondernemerschap van onze rederij getoond hebben door in korte tijd op de obligaties in te tekenen, geeft houvast voor de voorliggende, uitdagende jaren.

Harlingen, maart 2014



Jan Reier Arends



Sander Schakelaar

Directie JR Shipping BV

1 MARKTKLIMAAT 2013

Sentimenten met betrekking tot de wereldeconomie en de wereldhandel zijn in 2013 gekanteld. Groeicijfers waren weliswaar bescheiden, feit is dat er weer gedacht kan worden aan ‘wederopbouw’. De scheepvaartindustrie zal hier zijn handen vol aan hebben. Binnen de gegeven marktomstandigheden heeft de industrie vooral gefocust op *damage control*, heroriënteren en consolideren. Rederijgroep JR Shipping maakt daarop geen uitzondering. De rederij heeft voor twee schepen een betere uitgangspositie weten te creëren door adequaat in te spelen op aan de crisis gerelateerde omstandigheden.

Bij de exploitatie van containerfeeder schepen, één van de kernactiviteiten binnen het diversificatiebeleid van rederijgroep JR Shipping, lag de nadruk in 2013 opnieuw op consolidatie bij zorgelijke marktomstandigheden, net als de eerdere jaren. Geslaagde crisismaatregelen, waaronder een opmerkelijk herfinancieringsprogramma voor elf schepen, gerealiseerd in 2012, hebben ervoor gezorgd dat de rederij zich bij aanvang van 2013 vanuit een ‘stabiele zijligging’ kon beraden op verdere activiteiten binnen het rederijbeleid dat vier pijlers kent: de exploitatie van de bestaande containerfeeder vloot (15 schepen), uitbreiding van activiteiten op de markt voor multipurpose schepen, meer dienstverlening aan derden en groei van de activiteiten in de offshore windmolenindustrie. In 2013 was JR Shipping verantwoordelijk voor de exploitatie van twee eigen multipurpose schepen en drie schepen van derden. In het voorjaar van 2013 is begonnen met de exploitatie van twee service catamarans, de SeaZip 1 en 2, in te zetten binnen de windmolenindustrie waar de komende jaren belangrijke expansie te verwachten is.

Wereldeconomie

In 2012 bleef het herstel van de wereldeconomie achter bij de verwachtingen. Het was vooral de voortdurende recessie in Europa die een remmende werking had op de groei. In 2013 is hier een voorzichtige kentering in opgetreden. In zowel Europa als de VS kon de recessie tot stilstaan worden gebracht en was er sprake van voor-eerst beperkte groei, waarmee 2013 de lang verwachte fase van herstel inluidt. De wereldeconomie groeide in 2013 met 2,4% volgens cijfers van de Wereldbank die voor 2014 een groei van 3,2% voorspelt. Het IMF is met haar laatste prognose van 3,7% in 2014 iets positiever, maar spreekt nog altijd van een ‘zwakke, fragiele en onevenwichtige’ wereldeconomie die vooreerst geen ruimte biedt voor robuuste groei. Prognoses worden vrijwel maandelijks bijgesteld, de laatste keren overigens steeds in positieve zin. De wereldhandel nam in 2013 ieder kwartaal licht toe tot een zeer behoorlijk groeipercentage van 1,5% aan het einde van het jaar. Een recente economische verkenning van het CPB gaat uit van een groei van 3,75% in 2014 en verdere verbetering in 2015.

Markt voor containertransport

In ons jaarverslag over 2012 schreven we al in de vooruitblik dat de intercontinentale containervaart van ver moet komen om een balans te creëren die leidt tot tarieven die het historisch gemiddelde ook maar enigszins benaderen. Begin 2013 was van tariefherstel geen sprake. De vraag naar containertransport nam met de groei van de wereldhandel enigszins toe, maar viel samen met de nog altijd te ruime toename van beschikbaar tonnage. Het aantal ‘kleinere’ schepen (tot 10.000 TEU) nam net als in 2012 weliswaar iets af, de totale scheepscapaciteit nam als gevolg van de trend naar schaalvergroting nog altijd toe.

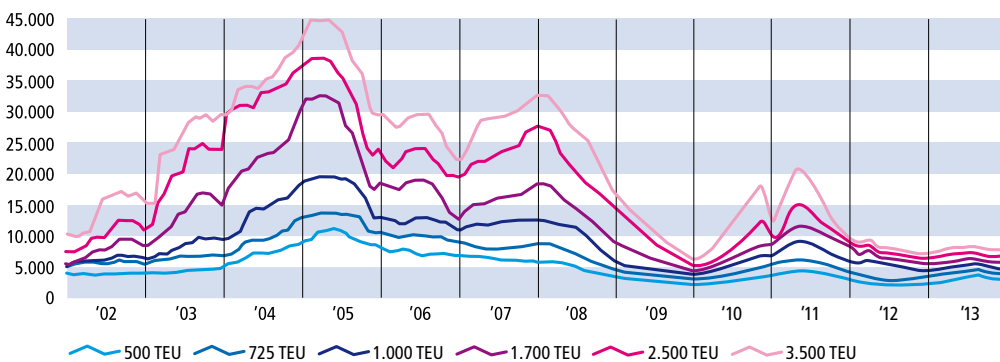
Eind 2013 waren er al circa 200 *Ultra Large Container Ships* (10.000 TEU en groter) in de vaart. Tot ultimo 2016 komen hier nog 123 schepen van vergelijkbare grootte bij, wat neerkomt op een totale capaciteitsgroei van 61%.



's Werelds grootste containerschip Maersk Mc-Kinney Møller

Dit is een zorgelijke ontwikkeling, die voor de bestuursvoorzitter van NOL, één van 's werelds grootste container-scheepvaart- en transportondernemingen, genoteerd aan de beurs van Singapore, aanleiding gaf tot de volgende uitspraak: 'Als gevolg van de eerdere, buitenproportionele ordergolf, komen veel van deze mega-container-schepen in de vaart op een moment waarop onze industrie er het minst behoefte aan heeft.'

Tariefontwikkeling voor diverse klassen containerschepen in \$/dag



Bron: Clarkson Research Studies, januari 2014

Mede door de hiervoor geschetste structurele disbalans, bleven de vrachttarieven op de meeste intercontinentale transportroutes zwaar onder druk staan. Het is duidelijk dat deze situatie leidt tot een te lage rentabiliteit van de wereldwijde containertransportindustrie, aanhoudende druk op de chartertarieven voor schepen en verder verval van de marktwaarde die de schepen vertegenwoordigen. Ook in 2014 zal de markt voor intercontinentale containervaart nog door een diep dal gaan.

Containerfeeder markt in crisis

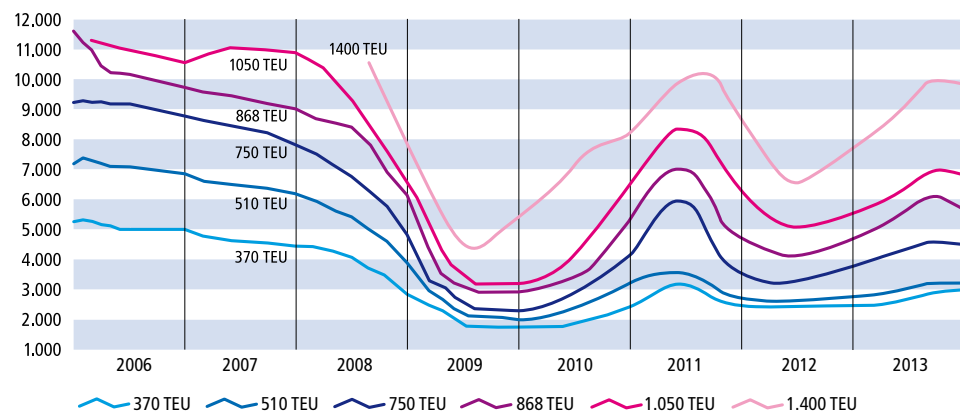
Evenals de markt voor intercontinentale containervaart verkeert de markt voor containerfeeder vaart al jaren achtereen in diepe crisis. De markt begon in 2007 en 2008 te haperen met eerste tariefdalings van 10 tot 25%. Dit kon nog worden toegeschreven aan de lichte overcapaciteit als gevolg van een investeringsgolf in de 'vette jaren'. Eind 2008 en begin 2009 werd echter duidelijk dat er zeer zwaar weer op komst was. De tarieven daalden verder, het werd steeds moeilijker om nieuw emplooi te vinden voor schepen waarvoor het chartercontract afliep. Uiteindelijk gingen de tarieven voor alle capaciteitsklassen volledig onderuit tot ongekende diepterecords met alle intussen bekende gevolgen van dien.

De wereld kwam in 2009 officieel in recessie te verkeren en de markt voor containerfeeder vaart heeft hier tot de dag van vandaag zwaar onder te lijden. Even was er licht in de tunnel, in het voorjaar van 2011, maar in de zomer van datzelfde jaar werd de scheepvaartindustrie als gevolg van de 'dubbele dip' opnieuw extreem zwaar getroffen. Ondanks eerder getoond gematigd optimisme was 2012 opnieuw een crisisjaar met buitengewoon slechte exploitatieopbrengsten en hoge schuldenlasten op de meeste schepen, als gevolg van getroffen crisismaatregelen. JR Shipping is in 2009 direct begonnen met het treffen van ondersteunende financieringsmaatregelen en wist in 2012 voor elf van haar schepen een cruciaal herstructureringsprogramma te verwezenlijken. Dit neemt niet weg dat binnen de vloot ook een saneringsronde moest plaatsvinden. Bij het afsluiten van 2011 kon geen andere conclusie worden getrokken dan dat er een einde was gekomen aan de bevoorrechte positie van de rederij om al haar schepen in de vaart te houden. Er moest voor in totaal zeven niet redbare schepen faillissement worden aangevraagd. Het grootste deel van de vloot bevond zich echter buiten de directe gevarenzone. De rederij begon aan 2013 vanuit een 'stabiele zijligging' met als kanttekening dat voor een aantal schepen uiterste alertheid geboden bleef.

Sinds het uitbreken van de crisis, in 2008, zijn er weliswaar tal van maatregelen getroffen, meestal in de sfeer van herfinanciering/herstructurering, maar daarmee kon niet worden voorkomen, dat over een aantal schepen het oordeel 'niet redbaar' moest worden geveld, als gevolg van aanhoudend slechte verdiensten enerzijds en een toenemende schuldenlast anderzijds. Voor de schepen die in 2013 ongewild op de markt kwamen, moest worden vastgesteld dat verhandeling nauwelijks mogelijk was door gebrek aan serieuze belangstelling en dat de handelswaarde een dramatisch dieptepunt heeft bereikt. Waar in 2012 nog enige ruimte voor herfinancieringsmaatregelen bleek te bestaan, heeft 2013 laten zien dat de rek er zo goed als uit is. De voorspelling in ons jaarverslag over 2012 dat er in 2013 nog een aanzienlijk aantal schepen failliet zou gaan en dat gerespecteerde partijen van de markt zouden verdwijnen, is helaas uitgekomen.

Terwijl de economische berichten bij de aanvang van 2013 steeds optimistischer van toon werden, kon de scheepvaartindustrie niet anders dan vaststellen dat vijf crisisjaren op rij een ongekend slagveld hebben aangericht en dat een consolidatieslag onvermijdelijk is om de schade enigszins te repareren. Daarbij is tariefherstel urgenter dan ooit. Dit herstel heeft zich de eerste helft van 2013 ingezet, zij het nog in bescheiden vorm. Bij dit klimaat van licht herstel heeft de rederij de vinger aan de pols gehouden voor wat betreft de werkkapitaalposities van die schepen die niet in het herstructureringsprogramma van 2012 zijn inbegrepen. Met diverse banken is overeenstemming bereikt over voorlopige *stand still* oplossingen die voor een werkbare situatie zorgen in afwachting van echt marktherstel. In de tweede helft van 2013 deed zich een uitzonderlijke situatie voor. De Duitse Commerzbank AG, huisbank van de zusterschepen m.s. Evidence en m.s. Evolution, maakte in 2012 al bekend zich definitief terug te willen trekken uit de markt van scheepsfinancieringen en haar bestaande portefeuille zo snel mogelijk af te willen bouwen. In de wetenschap dat beide schepen bij een aanhoudend slechte markt in de loop van 2014 wel eens te maken zouden kunnen krijgen met solvabiliteitsproblemen, heeft de rederijdirectie gebruikgemaakt van het momentum om via eventuele afkoop van de hypotheekverplichtingen lastenverlichting te realiseren voor de scheeps-CV's waarbinnen de schepen worden geëxploiteerd. Na intensieve onderhandelingen gaf de bank aan onder speciale voorwaarden bereid te zijn ruim 40% verlies te nemen op beide scheepshypotheeken.

Ontwikkeling van de chartertarieven voor containerfeeders in € per dag



Bron: Confeder Shipping & Chartering, januari 2014

Dit heeft eind 2013 geresulteerd in een bijzondere obligatie-uitgifte, bedoeld om het vereiste overnamekapitaal bijeen te brengen. Begin 2014 kon deze unieke actie met goed resultaat worden afgesloten. Meer hierover in hoofdstuk 2, *Vlootontwikkeling* en hoofdstuk 4, *Fondsbeheer en emissies*.

Zoals gezegd, begon 2013 met een licht herstellende markt. De vraag naar capaciteit nam gematigd toe, de uitgangspositie in charteronderhandelingen verbeterde enigszins, de tarieven lieten sinds lange tijd een licht stijgende lijn zien. Vooral de schepen in de grotere feederklassen profiteerden hiervan, met tariefverbeteringen van 10% tot wel 25%. De kleinere schepen bleven hier bij achter. In het derde kwartaal van 2013 trad een fase van stagnatie in en rond de jaarwisseling deed zich zelfs een lichte, tijdelijke teruggang voor. Bij het verschijnen van dit jaarverslag moet worden vastgesteld dat de eerder ingezette trend van tariefherstel nog niet is hervonden. Het moge duidelijk zijn dat het absoluut noodzakelijk is dat er in de loop van 2014 opnieuw tariefsherstel gaat optreden en dat de noodzakelijke marktverbetering in 2015 vervolgens versterkt doorzet. Blijft marktherstel uit, dan zal blijken dat geen enkele herfinanciering of herstructurering afdoende is geweest om zeker te stellen dat schepen die in principe 'redbaar' zijn de storm werkelijk te doorstaan. Waren de nu gerealiseerde maatregelen niet uitgevoerd, dan waren de meeste schepen in ieder geval verloren gegaan en had de rederijgroep onvoldoende draagkracht gehad om schepen buiten de gevarenzone verantwoord te blijven exploiteren. Vooreerst zijn er voldoende signalen die een zeker vertrouwen bieden in de marktontwikkelingen op de middellange termijn, al blijft terughoudendheid bij voorspellingen en aannames geboden.

Markt voor multipurpose schepen

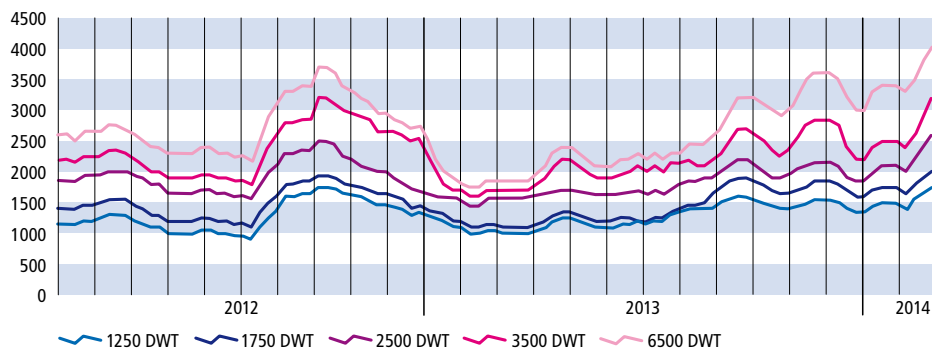
De markt voor multipurpose schepen heeft tot het uitbreken van de mondiale crisis in 2008 een stabiele ontwikkeling doorgemaakt. Het totale ladingvolume voor stukgoed, bulk- en projectladingen kende lange tijd een geleidelijke stijging. In 2000 werd er in totaal 3.491 miljoen ton aan droge ladingen vervoerd, in 2008 was dit opgelopen tot circa 5.250 miljoen ton, een stijging van ruim 5,5% per jaar. Deze groeiontwikkeling is door de crisis ernstig verstoord.

Kenmerkend is dat de lading van de multipurpose markt bijzonder divers is: al dan niet los te storten bulkgoederen, stukgoederen zowel los als in containers, constructie- en bouwmaterialen, machines en onderdelen voor bijvoorbeeld infrastructurele werken en windmolenparken, bijzondere ladingen als scheepsmotoren en jachten. Een tweede kenmerk is, dat multipurpose schepen in beginsel op verschillende manieren worden bevracht. De meest voorkomende zijn: verhuur op time charter basis, inzet op ladingcontracten en losse reisbevrachting. In het eerste geval worden schepen voor een vaste periode verhuurd, zes of twaalf maanden, bijvoorbeeld. Alle kosten en risico's komen voor rekening van de hurende partij. In het tweede geval, bij een ladingcontract, komen de partijen vooraf een bruto tarief per ton vervoerde lading overeen. Reiskosten en het risico van schommelingen in het ladingaanbod komen voor rekening van de verhuurder. Losse reisbevrachting of 'bevrachting op de spotmarkt' werkt min of meer hetzelfde, met dit verschil dat de tarieven pas overeen worden gekomen op het moment dat er concrete lading wordt aangeboden. Deze tarieven bewegen mee met de actuele beschikbaarheid van capaciteit.

In de jaren voor de crisis overschreed de vraag naar scheepscapaciteit het aanbod. De tarieven voor multipurpose schepen bevonden zich medio 2008 op een absoluut topniveau. Juist omdat er aan het begin van de crisis geen overschot aan multipurpose schepen was, toonde deze markt in eerste instantie meer veerkracht dan bijvoorbeeld de markt voor containerfeeder schepen die wel een overschot aan schepen kende. Het was echter onvermijdelijk dat ook de multipurpose uiteindelijk de negatieve invloed van de crisis zou gaan ondervinden.

Vanaf het najaar van 2008 zijn de tarieven extreem gedaald, tot ver onder het meerjarig gemiddeld niveau. Voor multipurpose schepen in de *short sea shipping* (kustvaart) gold dat het volume aan direct beschikbare, losse ladingen (spot ladingen) daalde. Voor zover er te transporteren lading was, moesten duidelijk lagere tarieven geaccepteerd worden. Begin 2009 lagen de tarieven rond de 40% onder het gemiddelde van de laatste jaren. Na enig herstel vanaf eind 2009, zijn de tarieven vanaf het voorjaar van 2011 weer onder druk komen te staan, als gevolg van de dubbele dip die zich op alle scheepvaartmarkten heeft doen gelden. Deze dalende trend is in het laatste kwartaal van 2011 gestopt. Er is toen een periode van stabilisering opgetreden, met lage tarieven. Voor het segment waar JR Shipping zich op richt, multipurpose schepen tot 10.000 ton, waren tarieven van circa 30% tot 35% onder het gebruikelijke meerjarige niveau de norm in 2012 en 2013. ▶▶

Gemiddelde omzetniveaus van multipurpose schepen op timecharter basis in € per dag



Bron: Norbroker Short Sea Market Report, maart 2014

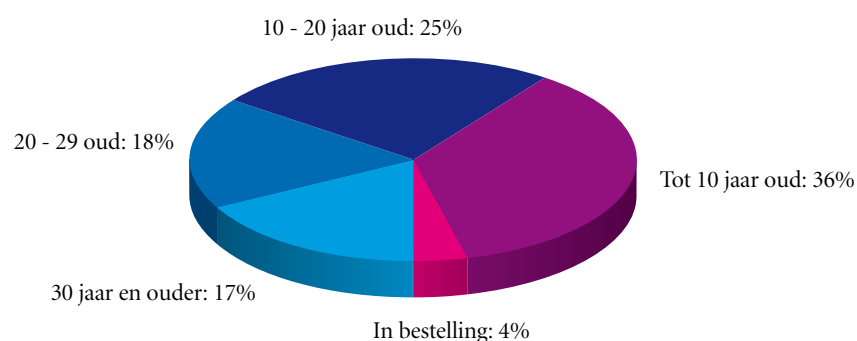
JR Shipping, begonnen als rederij met de exploitatie van multipurpose schepen, kent de markt goed en is sinds 2011 weer actief in deze markt. Hierbij voert de rederij een tweesporenbeleid: aankoop en exploitatie van eigen schepen en het aanbieden van scheepsmanagement services aan collega-rederijen, kapitein/eigenaren en andere partijen die op deze markt actief zijn. Per 2013 is de rederijgroep verantwoordelijk voor het scheepsmanagement van vijf multipurpose schepen. Circa tien jaar geleden realiseerden schepen met dit draagvermogen een gemiddelde omzet van € 3.000,- tot € 3.800,- per dag (ofwel circa € 0,65 tot circa € 0,80 per ton per dag). Deze tarieven boden veelal een prima basis voor een gezonde exploitatie. Doordat de groeiende transportvraag het steeds beperkter wordende aanbod aan moderne topschepen begon te overstijgen, kon de markt voor multipurpose scheepvaart vanaf 2004 profiteren van stijgende tarieven. Al snel kwam het gemiddelde vrachttarief boven € 1,00 per ton per dag te liggen. Vanaf 2006 zijn er tarieven van € 1,10 tot € 1,20 per ton per dag gehaald. Daarmee realiseerden multipurpose schepen in deze capaciteitsklasse in die goede marktfase een gemiddelde omzet van ongeveer € 5.200,- tot € 5.700,- per dag.

Gemeten naar het gemiddelde van de achterliggende jaren, ligt de 'omzetnorm' voor deze scheepsklasse tussen € 4.000,- en € 4.500,- netto per dag (€ 0,85 tot € 0,95 per ton per dag). Dit niveau is in 2013 niet gehaald, ook niet door JR Shipping. De schepen die 'op de spotmarkt' bevracht zijn, hebben gemiddeld circa € 2.950,- netto per dag gerealiseerd. Hiermee lagen de opbrengsten gemiddeld 30% onder het normaal geachte niveau. Binnen de context van de nog altijd slechte marktomstandigheden hebben de multipurpose schepen die de rederijgroep sinds 2011 exploiteert wel bovengemiddeld gepresteerd. Dit is te danken aan een combinatie van adequate bevrachting en efficiënt brandstofverbruik, een factor die aan betekenis blijft winnen.

Zie ook hoofdstuk 3, *De vlootperformance*.

De verwachting is dat de markt voor multipurpose schepen de vereiste veerkracht heeft om sneller te herstellen dan bijvoorbeeld de markt voor containerfeeder schepen. Voor de crisis uitbraak, was de marktbalans goed en bestond er zelfs een zekere schaarste aan capaciteit. De laatste jaren zijn er relatief weinig nieuwbouwschepen gerealiseerd en er staan weinig nieuw te bouwen schepen op stapel. Ten opzichte van de beschikbare vloot tot 10.000 ton draagvermogen, het segment van compacte multipurpose schepen waar JR Shipping op focust, staat er een orderboek uit van slechts 4%. Deze schepen zullen veelal de komende drie jaar geleverd worden.

Opbouw multipurpose vloot tussen 4.000 en 10.000 ton draagvermogen



Bron: JR Ship Brokers & Consultants, maart 2014

Op basis van de gangbare levensduur van schepen is het reëel om aan te nemen dat schepen van 30 jaar of ouder – dat is circa 17% van de huidige vloot – op korte termijn vervangen moeten worden. De vervangingsvraag is dus groter dan het volume dat aan nieuwbouw in bestelling is. Onder normale omstandigheden kan dus worden gerekend op een gezonde marktbalans en de tarieven zullen zeker stijgen zodra de transportvraag aantrekt. In de loop van 2013 waren de eerste tekenen hiervoor zichtbaar. In de eerste helft lagen de gerealiseerde omzetniveaus nog maar net in lijn met die van 2012. Vanaf de nazomer echter, werd het effect zichtbaar van de herstellende conjunctuur in de Eurolanden. Stapsgewijs nam de marktvraag toe, waarbij ook de vrachttarieven licht stegen. Dit heeft geresulteerd in een eerste verbetering van de reisopbrengsten. In de tweede helft van 2013 lag het omzetniveau gemiddeld 10% tot 15% hoger dan in dezelfde periode in 2012. Alles wijst erop dat deze trend in 2014 doorzet. In hoofdstuk 6, *Vooruitblik*, wordt nader op de perspectieven ingegaan.

Overigens blijft onverlet dat ook de markt voor multipurpose schepen zwaar hinder ondervindt van de aanhoudend lage tarieven. Ook hier heeft de ongekend lange duur van de diepe crisis ingrijpende gevolgen. Voor een aantal multipurpose schepen zullen geen passende, crisioverbruggende oplossingen meer gevonden kunnen worden. Saneringsmaatregelen zijn niet langer te vermijden. Er worden in toenemende mate faillissementen uitgesproken. De marktwaarde van de schepen die op deze manier beschikbaar komen, hebben een absoluut dieptepunt bereikt. Dit brengt, paradoxaal genoeg, ook kansen met zich mee. Marktpartijen die voorbij de crisis durven te kijken en in korte tijd voldoende financieringskracht weten te genereren, kunnen hun voordeel doen met de acquisitie van goede schepen die ver onder de oorspronkelijke marktwaarde zullen worden aangeboden.

Offshore service schepen

Sinds 2012 is rederijgroep JR Shipping ook actief op de markt voor offshore service schepen, zij het nog op bescheiden schaal. Met deze activiteit anticipeert de rederij op de perspectieven van windenergie en de gevorderde plannen om op de Noordzee windmolenparken te bouwen, recentelijk nog bevestigd in het Energieakkoord. Hoewel de maatschappelijke voornemens bepaald ambitieus zijn, loopt de uitvoering dikwijls vertraging op. Ook hier speelt de crisis een rol, maar er zijn ook andere politieke en maatschappelijke factoren van invloed.

In 2013 zagen we dat de vraag naar serviceschepen als gevolg hiervan iets achterbleef bij de verwachtingen. Hier waren concrete oorzaken voor aan te wijzen: voor verschillende offshore windparken was meer tijd nodig om de financiering sluitend te krijgen, met als gevolg dat de eerste voorbereidende werkzaamheden moesten worden opgeschort. Voor activiteiten die wel doorgang vonden, volstond de actuele beschikbaarheid van schepen. Duidelijk is echter dat bestaande plannen ondanks de vertraging wel degelijk worden uitgevoerd en dat de aandacht voor windmolenparken op zee blijft toenemen. Zoals het zich nu laat aanzien, zal zich vooral vanaf de tweede helft van 2014 een duidelijke toename voordoen in ontwikkel- en aanlegwerkzaamheden, waardoor de vraag naar moderne en veilige service- en accommodatieschepen snel zal toenemen. Daarnaast wordt een aantal grootschalige parken die thans in aanbouw zijn in de loop van 2014 operationeel, wat eveneens van positieve invloed is op de vraag naar serviceschepen. De verwachting is dat de marktbalans snel verbetert. De nieuwe serviceschepen van onze rederijgroep, SeaZip 1 en SeaZip 2 zijn door de markt goed ontvangen en beoordeeld. Beide schepen hebben een wezenlijke bijdrage geleverd aan de afbouw van een grootschalig windmolenpark, aangelegd door de Duitse BARD groep. Na afloop van het officiële contract, zijn de schepen eind 2013 nog ingezet voor diverse garantie- en herstelwerkzaamheden. SeaZip 1 en 2 varen sinds begin 2014 binnen nieuwe chartercontracten vanaf Helgoland in de Duitse Bocht.

Samenvatting

Alles wijst erop dat de wereldwijde recessie met 2013 zijn laatste jaar in ging. De nieuwe economieën gingen voor, de VS wist te herstellen, de Eurolanden volgden. Daarmee is de situatie voor specifieke sectoren, voor individuele bedrijven en voor de werkgelegenheid nog bij lange na niet verbeterd. In tegendeel, veel organisaties die zich de achterliggende periode tegen de ongekend zware druk van de crisis wisten te weren, moesten in 2013 vaststellen dat de rek er definitief uit was en dat het buitengewoon moeilijk geworden is om nog kapitaal aan te trekken of financiële ondersteuning te vinden bij herstructureringsactiviteiten. Faillissementen en ontslagronden waren dagelijks nieuws en vormden steeds een dissonant met de toenemende berichten over de aantrekkende economie en toename van de wereldhandel. Voor veel scheepvaartbedrijven komt het herstel te laat. Schepen gingen failliet, vooraanstaande partijen verdwenen van het toneel, nog bestaande werven, rederijen en zelfs scheepsbanken beraden zich op de toekomst. De Duitse Commerzbank AG, een zeer

gerenommeerde partij op de Europese markt voor scheepsfinancieringen, heeft in 2012 bekend gemaakt zich volledig uit deze markt terug te trekken en haar portefeuille zo snel mogelijk af te willen bouwen. Voor onze rederijgroep heeft dit de bijzondere gelegenheid geboden om twee scheepshypotheken tegen uitzonderlijk gunstige voorwaarden af te kopen. Partijen die de gevolgen van de crisis tot nu toe wel wisten op te vangen, maken zich via herstructurerings, fusies en samenwerkingsverbanden op voor de toekomst. De consolidatieslag in de scheepvaartindustrie zal de verhoudingen drastisch veranderen, maar is voor alle betrokken partijen noodzakelijk om te overleven.

JR Shipping behoort tot de bedrijven die de crisis tot nu toe het hoofd heeft weten te bieden. Ondanks grote verliezen en de wetenschap dat de kou nog niet volledig uit de lucht is, blijft de rederij geloven in de kansen en mogelijkheden van de scheepvaartindustrie. Dat het in 2013 ondanks de aanhoudend slechte marktomstandigheden is gelukt om in korte tijd kapitaal bijeen te brengen om de financiële toekomst van twee goede schepen in eigen hand te houden, mag een unicum heten en getuigt van vertrouwen van investeerders. Eerder, in 2012, lukte het de rederij al om de handen op elkaar te krijgen voor een ambitieus herstructureringsprogramma voor elf van haar schepen, samengebracht in JR Fleet Fund CV, in nauwe samenspraak met alle betrokken investeerders en HSH Nordbank AG. Dankzij deze resultaatvolle exercitie kon 2012 worden afgesloten vanuit een 'stabiele zijligging' die voldoende basis bood om in 2013 daadwerkelijk met de herbewapening aan de slag te gaan.

Markttechnisch was 2013 opnieuw een teleurstellend jaar. Aanvankelijk was er op de markt voor containerfeeder schepen sprake van licht herstel, waar vooral de schepen in de grotere capaciteitsklassen van profiteerden. Hier konden tariefverbeteringen van 10% tot 20% worden genoteerd, wat niet wegneemt dat het tariefniveau in relatie tot het historisch gemiddelde nog altijd ongekend laag lag. Gaandeweg het jaar trad een fase van stagnatie in en tegen de jaarwisseling liepen de tarieven zelfs iets terug. Met die realiteit is begonnen aan 2014. Ook de markt voor multipurpose schepen genereert nog lang niet die verdiensten die in de buurt komen van het meerjarig gemiddelde, maar eerste tekenen van herstel waren vanaf medio 2013 duidelijk zichtbaar. In de tweede helft van 2013 lagen de reisopbrengsten 10% tot 15% hoger dan in dezelfde periode in 2012. Alles wijst erop dat deze trend in 2014 doorzet. Voor de nichemarkt voor offshore serviceschepen bestaat nog weinig vergelijkingsmateriaal, gezien het stadium van ontwikkeling waarin de markt voor offshore windenergie zich bevindt. Een groot deel van 2013 konden de SeaZip 1 en SeaZip 2 positief renderend worden ingezet. Feit is, dat de aanleg en operationele exploitatie van Europese offshore windparken in 2013 vertragingen heeft opgelopen. Vanaf 2014 mag een inhaalslag worden verwacht.



2 VLOOTONTWIKKELING

De vloot van JR Shipping heeft in 2013 zijn samenhang behouden. De voorgaande jaren zijn steeds tijdig maatregelen getroffen om redbare schepen in de vaart te houden vanuit het perspectief van herstel van geïnvesteerd vermogen. Doordat 2012 kon worden afgesloten met een succesvol herstructureringsprogramma voor elf schepen, kon in 2013 verder invulling worden gegeven aan het diversificatiebeleid. De rederij heeft zich in 2013 bij moeilijke omstandigheden ingezet voor de exploitatie van 15 containerfeeder schepen, 5 multipurpose schepen, 2 offshore serviceschepen en clipper Stad Amsterdam. Het m.s. Eldorado is in de herfst van 2013 verkocht. Hierbij is, ondanks de druk van de verslechterde marktomstandigheden, toch een maximaal verkoopresultaat gerealiseerd.

Met 15 moderne schepen in de meest relevante capaciteitsklassen vervult rederijgroep JR Shipping nog steeds een vooraanstaande rol op de markt voor containerfeeder vaart. Gezien de actualiteit van de reeks crisisjaren en aanhoudend slechte marktomstandigheden ligt het zwaartepunt wat deze markt betreft op consolidatie. De afgelopen jaren hebben zich in de containerfeeder vloot geen nieuwbouwinvesteringen meer voorgedaan en ook de komende jaren ligt de nadruk op behoud van bestaande schepen en optimalisering van de marktpositie van deze schepen ten behoeve van rendabele exploitatie bij een herstellende markt.

Ondanks de gematigd positieve signalen voor 2014, zal de scheepvaartindustrie de gevolgen van de crisis nog dagelijks ondervinden en zullen er nog veel ingrijpende beslissingen genomen moeten worden, bij een klimaat waarin de traditionele kapitaalpartners uiterst behoedzaam opereren, of zich zelfs uit de markt terugtrekken. In alle opzichten was 2013 een 'tussenjaar', waarin de balans van de achterliggende crisisjaren is opgemaakt. Dat geldt ook voor onze rederijgroep. Ook JR Shipping wist enkele faillissementen niet te voorkomen.

Vlootbeleid sinds 2000

JR Shipping is 20 jaar geleden opgericht als kleinschalig rederijbedrijf met een kleine vloot multipurpose schepen. In 2000 heeft de rederij ambitieuze groeiplannen geformuleerd en de aandacht verlegd naar de markt voor containerfeeder schepen, op dat moment een markt met een enorm expansiepotentieel. Van meet af aan bestond het voornemen om alle capaciteitssegmenten van deze markt te bedienen. Daar is het vlootgerelateerde investeringsbeleid sinds 2000 op gericht geweest. Met de aankoop van zowel bestaande als nieuwe schepen en geleidelijke versterking van de walorganisatie, is een vooraanstaande marktpositie afgedwongen. De eerste jaren lag de nadruk op relatief kleine schepen, van circa 350 tot 600 TEU. Anticiperend op de trend van schaalvergroting in zowel de intercontinentale containervaart als in de containerfeeder vaart, is de focus verlegd naar middelgrote en grote feeder schepen. Van 2003 tot 2006 realiseert de rederij een substantiële vlootuitbreiding via een nieuwbouworder voor zes schepen van 750 TEU, ontwikkeld in samenwerking met een Nederlandse werf. Kort daarna vindt vlootuitbreiding plaats met bestaande en nieuw gebouwde schepen met meer dan 1.000 containerstelplaatsen. De laatste vlootuitbreiding betrof de nieuwbouw van zogeheten Baltic Max feeder schepen met een capaciteit van ruim 1.400 TEU die in 2008 en 2009 zijn opgeleverd. Deze schepen kwamen bij extreme crisismoments in de vaart en kenden derhalve een zorgelijke exploitatiestart. Intussen blijkt dat juist de grote schepen het snelst en het meest profiteren van marktherstel.

Impact van aanhoudende crisis

De crisis, die uitbreekt in 2008, maar waarvan de werkelijke impact op de scheepvaartindustrie in 2009 zichtbaar wordt, zet een dikke streep onder alle investeringsambities. De nadruk komt daarentegen te liggen op



consolidatie en bescherming van geïnvesteerd vermogen. Als één van de eerste rederijen in Europa weet JR Shipping in 2009 in samenwerking met haar vennootrelaties een ondersteuningsfonds te realiseren dat bijspringt als de werkkapitaalpositie van schepen onder druk komt te staan. Mede dankzij dit fonds kunnen met diverse banken *stand still* afspraken worden gemaakt en voor individuele schepen aanvullende financieringsfaciliteiten worden gerealiseerd. In 2010 wordt al snel duidelijk dat het collectieve noodfonds, JR Vloot Support CV, onvoldoende geld in kas heeft om toenemende liquiditeitsproblemen het hoofd te bieden. De rederij kiest dat jaar voor individuele reddingsmaatregelen, waarbij de eigen vermogen *recovery ratio* zijn intrede doet. De vraag of kapitaalinjecties nog zinvol en wenselijk zijn, wordt per schip objectief beantwoord op basis van de kans op herstel van geïnvesteerd vermogen na de crisis. Niemand weet op dat moment dat de crisis ongekend lang zal aanhouden.

De dubbele dip

Eind 2010 doet zich een eerste kentering voor, die het eerste kwartaal van 2011 doorzet. De markt vertoont licht herstel. Vooral de grotere containerfeeder schepen, waaronder de Baltic Max feeders, profiteren hiervan. Er komt beweging in de markt, chartertarieven kruijen omhoog. Voor grotere schepen kunnen zelfs chartercontracten worden overeengekomen met een hoger tariefniveau dan in de berekeningen, die ten grondslag lagen aan de individuele reddingsplannen, was prognosticeerd. Na de zomer van 2011 begint de markt opnieuw te haperen. Het gevreesde dubbele dip scenario wordt werkelijkheid en de tarieven gaan voor een tweede maal volledig onderuit. De rederij heeft op dat moment 23 containerfeeder schepen van 340 tot 1.400 TEU in exploitatie.

Beperkte sanering

Eind 2011 werd duidelijk dat de situatie voor een aantal schepen onhoudbaar werd en dat er een einde kwam aan de bevoorrechte positie van de rederij om al haar schepen in de vaart te houden. Op basis van de eerder genoemde eigen vermogen *recovery ratio* vond een scheiding plaats tussen redbare en niet redbare schepen. De rederij wist de schade uiteindelijk tot het faillissement van zeven niet redbare schepen te beperken. Voor de overige schepen konden effectieve overbruggingsmaatregelen worden getroffen, met het grootschalige herstructureringsprogramma van 2012 als essentiële overwinning. In 2013 zijn met banken aanvullende afspraken gemaakt met betrekking tot schepen die buiten dit programma vallen. Voor één schip uit de JR Shipping vloot, het m.s. Eldorado, gold dat de volledige restschuld in 2013 afgelost was, in overeenstemming met de normale aflossingsverplichtingen. Omdat de exploitatieperspectieven weinig rooskleurig waren, hebben de betreffende vennoten in het najaar van 2013 besloten om het schip te koop aan te bieden. Ondanks de druk van de verslechterde marktomstandigheden is het JR Ship Brokers & Consultants gelukt om een maximaal verkoopresultaat te realiseren. Voor de vennoten in m.s. Eldorado was daardoor een slotuitkering mogelijk die uiteindelijk nog wat hoger lag dan aanvankelijk was aangenomen. Eind 2013 deed zich voor twee schepen, het m.s. Evidence ▶▶

en m.s. Evolution, de uitzonderlijke gelegenheid voor om tegen hoge kortingen de bestaande scheepshypotheken af te kopen. Met de uitgifte van zogeheten m.s. Evidence en m.s. Evolution Obligaties is met succes van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

Vlootdiversificatie

Voor het uitbreken van de crisis, op het moment dat kon worden vastgesteld dat de rederijgroep met 23 schepen een evenwichtige vloot bezat om alle segmenten van de containerfeeder markt te bedienen, heeft de rederij besloten haar vlootbeleid te diversifiëren. In dat licht zijn twee multipurpose schepen besteld, m.s. Esprit en m.s. Estime, die in 2011, beide met een draagvermogen van 4.750 ton. De schepen zijn in 2011 in de vaart gebracht. De markt voor multipurpose schepen, ooit de basismarkt voor de rederijgroep, is één van de drie pijlers onder het huidige vlootbeleid. Gezien de omstandigheden heeft de rederij ook voor wat betreft deze markt geen investeringsinitiatieven getoond in 2013. Dit neemt niet weg dat de rederij alert is op eventuele *Opportunity Investments*, ingegeven door de omstandigheid dat veel goede schepen ver onder de gebruikelijke marktprijs op de tweedehands markt ter overname worden aangeboden. Tot concrete actie heeft dit in 2013 niet geleid. Binnen het vlootbeleid met betrekking tot multipurpose schepen is wel plaats voor scheepsmanagement in opdracht van derden om daarmee de financiële draagkracht van de rederijorganisatie te versterken. In 2013 was JR Shipping in deze positie verantwoordelijk voor het scheepsmanagement van drie multipurpose schepen, m.s. Espace, m.s. Hagland Captain en m.s. Hagland Chief. De rederij geeft bovendien uitvoering aan een prestige-opdracht met het scheepsmanagement van een uniek zeilschip, de clipper Stad Amsterdam, een replica van een negentiende-eeuwse driemaster.

Binnen haar diversificatieambities heeft de rederij diverse marktverkenningen uitgevoerd. Hierbij is één niche-markt geïdentificeerd met op termijn voldoende groeipotentieel om nieuwe activiteiten te initiëren: de markt voor offshore windindustrie. Mede in het licht van bindende Europese afspraken om de CO₂ uitstoot terug te dringen, staan de ontwikkeling en exploitatie van windmolenparken op de Noordzee serieus op de kaart. Hierbij doet zich de trend voor van locaties op steeds grotere afstand van de kust bij grote diepte. Deze trend brengt een toenemende behoefte aan een nieuwe generatie serviceschepen met zich mee, snelle, energie-effectieve schepen die ook bij uitdagende werkomstandigheden maximale garanties bieden op bedrijfszekerheid en veiligheid. Om in deze behoefte te gaan voorzien, heeft de rederijdirectie in 2010 besloten tot de oprichting van



M.s. Espace, één van de multipurpose schepen waarvoor JR Shipping het scheepsmanagement uitvoert

SeaZip Offshore Service. De onderneming richt zich met moderne schepen op personen- en vrachtvervoer naar offshore windmolenparken. Eind 2012 heeft SeaZip haar eerste bescheiden stap op deze markt gezet met de introductie van twee service catamarans. Dit betekent dat de rederij in 2013 actief was op de drie kernmarkten die de pijlers zijn onder haar huidige vlootbeleid:

- ▶ De markt voor containerfeeder schepen.
- ▶ De markt voor multipurpose schepen.
- ▶ De markt voor offshore service schepen.

Samenvatting

De vloot waarmee de containerfeeder markt wordt bediend, bestaat eind 2013 uit 15 schepen, variërend in capaciteitsklasse van 350 tot 1.400 TEU. Hiermee blijft JR Shipping op deze markt een belangrijke speler. De nadruk ligt op consolidatie, waarbij het herstel van geïnvesteerd eigen vermogen het belangrijkste speerpunt is. Bij voldoende marktherstel is voor de langere termijn een dusdanige balans in vraag en aanbod te verwachten, dat investeren in extra capaciteit voorlopig niet realistisch is. Op de markt voor multipurpose schepen was JR Shipping in 2013 actief met twee eigen schepen en drie schepen van derden. Op termijn, bij voldoende economisch herstel, is voor deze markt een zekere disbalans in het voordeel van rederijen te verwachten, mede doordat veel bestaande tonnage aan vervanging toe is, zonder dat hier concrete werf orders tegenover staan. Dit neemt niet weg dat de rederij uiteraard behoedzaam is met investeringen. Wel wordt serieus gekeken naar eventuele *Opportunity Investments* in het kader van schepen die als gevolg van de crisis tegen bodemprijzen op de markt worden aangeboden. Daarnaast zal de rederijgroep zich in toenemende mate richten op scheepsmanagement-diensten voor derden als kapitein/eigenaarbedrijven, collega-rederijen en gelegenheidscoalities. In 2013 zijn met uiteenlopende marktpartijen oriënterende gesprekken gevoerd over deze dienstverlening. Tot slot ambieert de rederijgroep met zusteronderneming SeaZip Offshore Service een positie op de markt voor maritieme dienstverlening aan offshore windmolenparken. Hiervoor zijn eind 2012 twee servicecatamarans in de vaart gebracht, die in 2013 succesvol ingezet konden worden. Rederijgroep JR Shipping houdt vast aan haar huidige vlootbeleid, waarin de nadruk blijft liggen op het creëren van een concurrerende uitgangspositie voor haar verschillende schepen op de diverse markten en marktsegmenten.



De clipper Stad Amsterdam waarvoor JR Shipping het scheepsmanagement uitvoert

3 DE VLOOTPERFORMANCE

In zowel de markt voor containerfeeder schepen als voor multipurpose schepen bleef het herstel achter bij de in 2012 door analisten uitgesproken verwachtingen. Het jaar begon met iets betere perspectieven, maar vanaf het derde kwartaal trad stagnatie in en tegen het einde van het jaar kwamen de charter- en vrachttarieven zelfs weer in een licht dalende spiraal terecht. De exploitatieresultaten voor alle schepen waren hierdoor opnieuw teleurstellend. Voor containerfeeder schepen in de lagere capaciteitsklasse waren de resultaten opnieuw ronduit zorgelijk. Ook voor de offshore serviceschepen die in 2012 in de vaart zijn genomen, verliep de exploitatie enigszins teleurstellend als gevolg van vertragingen in de voorbereiding en aanleg van offshore windparken op de Noordzee.

De enorme disbalans in exploitatie inkomsten enerzijds en de schuldenlast die als gevolg van de crisis op de meeste schepen rust, blijft een punt van aanhoudende zorg. Het exploitatieklimaat in 2013 heeft hier nauwelijks verandering in gebracht. De exploitatie van de schepen kon slechts worden gecontinueerd dankzij het herstructureringsprogramma van 2012 waar 11 schepen bij betrokken waren en nieuwe afspraken die konden worden gemaakt voor de overige schepen. Dankzij deze afspraken, waarbij zich voor twee schepen, m.s. Evidence en Evolution een bijzondere situatie voordeed, bleven de schepen van JR Shipping buiten de gevarezone. Dit neemt niet weg dat voor enkele overige schepen een fragiele scheidslijn is ontstaan tussen redbaar en niet redbaar, gebaseerd op objectieve berekeningen van de kans op vermogensherstel. Vooral voor de kleinere containerfeeder schepen lijkt herstel van geïnvesteerd vermogen niet langer haalbaar, zelfs al treedt er, zoals verwacht, in 2014 en 2015 wel significant herstel op. Betrokken vennootrelaties zijn hierover geïnformeerd. Eind 2013 zijn met de financierende banken aanvullende maatregelen in voorbereiding genomen om verdere faillissementen te voorkomen.

Containerfeeder segmenten

Zoals gezegd, begint 2013 met licht marktherstel. Activiteiten namen toe, chartertarieven kenden een enigszins stijgende lijn. Dit gold overigens niet voor het segment van kleinere schepen (tot circa 600 TEU). Het dramatische exploitatieverloop van m.s. Expansa en m.s. Externo, beide schepen van 340 TEU, actief binnen JR Vlootfonds I, geeft dit duidelijk aan. De Expansa voerde tot 19 juni 2013 diensten uit in het Caribische gebied voor charteraar Seaboard. Dit contract kon met veel moeite worden verlengd tot eind 2013. Ondanks maximale inspanningen van ons bevrachtingkantoor moest na afloop van deze overeenkomst worden vastgesteld dat er geen emplooi meer te vinden was in het betreffende vaargebied. Er is besloten tot een herpositioneringreis naar Europa. Met A2B-online kon vervolgens een charterovereenkomst worden gesloten voor diensten op de Noordzee tegen een bescheiden tarief. Door deze teleurstellende ontwikkeling en weinig zicht op herstel in dit marktsegment, is het perspectief van vermogensherstel nihil. Ditzelfde geldt voor m.s. Externo, dat onder de charternamen Bermuda Islander vaart voor BISL. Het chartertarij kon begin 2013 iets verhoogd worden, met slechts € 100,- per dag, maar kwam eind 2013 weer op het oude, lage niveau van € 3.400,- per dag te varen. Ook dit is een te smalle basis voor vermogensherstel. Deze twee schepen kunnen alleen in de vaart blijven dankzij nieuwe *stand still* afspraken en aanvullende, door de bank verleende kredietfaciliteiten.

De 750 TEU schepen die in 2012 de belangrijkste aanleiding vormden om alles op alles te zetten voor de realisatie van een herstructureringsprogramma, presteerden in 2013 iets beter dan in 2012, maar over het algemeen bleven de jaaromzetten achter bij de begroting voor 2013. In het eerste kwartaal stegen de tarieven weliswaar iets, maar waren de af te sluiten contracten steeds van korte duur. Illustratief voor het weerbarstige marktklimaat is bijvoor-



beeld het m.s. Encounter. Dit schip verdiende tot eind mei 2013 \$ 5.400,- (USD), kwam vervolgens een periode stil te liggen, kon daarna slechts worden ingezet voor korte rondreizen om uiteindelijk voor een langere periode te worden verhuurd aan Sea Consortium tegen een chartertaraief van € 4.450,- per dag.

Ook voor de schepen in de capaciteitsklasse van circa 1.000 TEU geldt dat de jaaromzetten iets lager zijn uitgevallen dan voor 2013 begroot. In dit segment traden aanvankelijk lichte tariefverbeteringen op en was een trend waarneembaar naar iets langer lopende contracten. Voor de Elan bijvoorbeeld (1.008 TEU) kon direct na het aflopen van het contract met OOCL, begin mei 2013, een nieuw contract met dezelfde charteraar worden afgesloten voor een half jaar tegen een tarief van € 6.750,- bruto per dag. Eerder betaalde OOCL € 5.650,- bruto per dag. Zusterschip Elite kende een vergelijkbare ontwikkeling.

Voor de grotere schepen die kort voor of tijdens de crisis in de vaart zijn genomen, als de Elysee, de Emotion en de Empire, alle drie geëxploiteerd binnen de in 2012 gerealiseerde JR Fleet Fund CV, kon halverwege 2013 worden vastgesteld dat de omzetontwikkeling in lijn liep met de begroting voor 2013, of zelfs iets hoger uitviel. Deze capaciteitsklasse (1.400 TEU) profiteerde het meest van het tariefherstel dat eind 2012 inzette en begin 2013 doorzette. Voor de Elysee bijvoorbeeld, kon met OOCL een tariefverbetering worden overeengekomen van \$ 10.800,- (USD) naar \$ 12.000,- (USD) bruto per dag bij een relatief langlopende charterperiode van minimaal 10 en maximaal 12 maanden. De Emotion en Empire verdienden tot eind 2013 \$ 10.200,- (USD) per dag met optieafspraken voor € 12.800,- per dag. Beide schepen varen bij Hapag Lloyd. Hoewel de verdiensten in het hogere segment in overeenstemming waren met de begroting van 2013, staken ze nog altijd buitengewoon schril af bij de prospectusbegrotingen. Hieruit blijkt eens te meer dat echt herstel nog ver weg ligt.

Multipurpose schepen

In het marktsegment van compacte multipurpose schepen leek de crisis aanvankelijk minder hard toe te slaan dan op de meeste andere scheepvaartmarkten. Dit was vooral te danken aan een vrij gunstige balans in vraag en aanbod op het moment dat de gevolgen van de crisis zich deden gelden, vanaf begin 2009. Echter, ook op deze markt eist de crisis zijn tol en laat herstel langer op zich wachten dan te voorzien viel. Bij het uitbreken van de crisis daalden de tarieven tot wel 40% onder het gemiddelde niveau bij een extreem laag vrachtaanbod. Eind 2010 vertoonde de markt licht herstel, maar de dubbele dip van medio 2011 haalde opnieuw een streep door de rekening. Sindsdien liggen de tarieven structureel circa 35% onder het gebruikelijke meerjarige niveau. Dit geldt ook voor de multipurpose schepen van JR Shipping, de Esprit en Estime, die vooral worden ingezet voor losse reisbevrachting, waarbij voorafgaand aan de reis vaste prijsafspraken worden gemaakt per ton vervoerde lading. Hierbij zijn brandstof- en havenkosten voor rekening van de schepen. Hoewel de Esprit en Estime ►►

in vergelijking tot andere schepen in dezelfde capaciteitsklasse uiterst zuinig varen, drukken de sterk gestegen brandstofkosten toch zwaar op de exploitatieresultaten.

De Esprit en Estime konden vrijwel het hele jaar op losse reizen worden ingezet, waarbij de gemiddelde dag-omzet iets lager lag dan de oorspronkelijke prospectusverwachting, waarin voor de eerste jaren rekening is gehouden met de slechte marktomstandigheden. De netto omzet lag bovendien iets lager dan voor 2013 was begroot. Hier doet zich de tegenstrijdige situatie voor dat beide schepen redelijk goed presteren, aanzienlijk beter zelfs dan vergelijkbare schepen van collega-rederijen, en dat de exploitatieopbrengsten desalniettemin onvoldoende zijn voor een blijvend gezonde werkkapitaalpositie. Om problemen voor te zijn, is de rederij al in een vroeg stadium in gesprek gegaan met de bank over een verlenging van de *stand still* afspraken tot ten minste eind 2014. Deze verlenging is met veel moeite geëffectueerd. Blijft marktherstel in 2014 uit, dan zullen aanvullende maatregelen overwogen moeten worden.

Offshore serviceschepen

De nichemarkt voor offshore serviceschepen die zich toeleggen op aanleg, exploitatie en onderhoud van offshore windmolenparken had, zoals ook aangegeven in hoofdstuk 1, *Marktklimaat 2013*, te kampen met veel vertragingen in de uitvoering van geplande activiteiten. Desondanks kenden de servicecatamarans SeaZip 1 en SeaZip 2 in 2013 een goede start. Dankzij concurrerende eigenschappen als snelheid, comfort en brandstof-efficiency, die de schepen inzetbaar maken voor 24/24 diensten op grote afstanden van de kust, zijn de SeaZip 1 en SeaZip 2 positief ontvangen. Voor beide schepen zijn begin 2013 charteroverkomsten gesloten met de Duitse BARD groep, waarbij goede tarieven konden worden gerealiseerd.

Kostenontwikkelingen

Hoewel de werkelijke exploitatiekosten voor de meeste schepen in de JR Shipping vloot in lijn lagen met de begrotingen voor 2013 en soms zelfs iets lager uitvielen, blijft de stijgende trend van de exploitatiekosten een punt van grote zorgen. Met name de kostenstijgingen voor brandstof, smeerolie en verzekeringen zijn verontrustend. In de containerfeeder vaart komt een groot deel van deze kosten weliswaar voor rekening van de charteraars, maar deze zullen blijven zoeken naar compensatie in de vorm van lagere chartertarieven. In de multipurpose vaart komen de kosten rechtstreeks voor rekening van de scheepseigenaren en drukken ze op de momenteel toch al lage opbrengsten uit te vervoeren vracht.

Er zijn nog enkele factoren die de komende jaren ten grondslag zullen liggen aan een opwaartse druk op de exploitatiekosten. Door de crisis zijn de afgelopen jaren keuzes gemaakt met betrekking tot het onderhoud van veel schepen. Het onderhoud dat nodig is voor het behoud van de klasse-certificering is uiteraard strikt uitgevoerd met het oog op veiligheid en continuïteit. Secundair onderhoud echter, is dikwijls uitgesteld en zal uiteindelijk moeten worden ingehaald. Als eerder signaleerd, onder meer in ons jaarverslag over 2012, zijn er in Europees verband ook maatregelen in de maak, die ervoor moeten zorgen dat het aandeel van de scheepvaart in de uitstoot van CO₂ wordt verminderd. Daarnaast komen de eisen rondom het ballastwaterverdrag steeds dichterbij. Wat de maatregelen exact gaan inhouden en wat de consequenties ervan zullen zijn, valt nog niet in zijn volle omvang te overzien. Vast staat dat scheepseigenaren uiteindelijk zullen moeten investeren in schonere technieken en verdere kwaliteit- en rapportagesystemen om in de belangrijkste Europese vaargebieden actief te kunnen blijven. Deze investeringen zullen onafwendbaar van invloed zijn op de exploitatiekosten.

Exploitatiekosten JR Shipping vloot

Zoals gezegd, bleven de exploitatiekosten voor de meeste schepen in de JR Shipping vloot binnen de begroting van 2013. Bij slechts enkele schepen deden zich als gevolg van onvoorziene schade of storingen verklaarbare overschrijdingen voor. Sinds het begin van de crisis is ons scheepsmanagementbeleid gericht op kostenbeheersing en kostenreductie, zonder concessies te doen aan minimale kwaliteitseisen die van invloed zijn op de veiligheid, goede werkomstandigheden voor de bemanningsleden en optimale dienstverlening aan industriële klanten. Bij eventueel uitstel van onderhoudswerkzaamheden is altijd goed gekeken naar criteria die van invloed zijn op de uiteindelijke restwaarde van schepen, een factor die als gevolg van de crisis toch al zwaar onder druk staat.

Bemanningskosten

Voor bemanningsleden met de Nederlandse nationaliteit zijn de kosten iets toegenomen als gevolg van een bescheiden stijging van de CAO lonen. Hiermee was in de begrotingen voor 2013 rekening gehouden, zodat er in de bemannings sfeer geen budgetoverschrijdingen hebben plaatsgevonden. Stijgende personeelskosten aan boord van de schepen worden al geruime tijd gedeeltelijk opgevangen door in toenemende mate te varen met niet-Nederlands boordpersoneel, waarvoor de beloningslasten gemiddeld op een iets milder niveau liggen. Door een gunstige dollarkoers, die van invloed is op de kosten van buitenlandse inleenkrachten, konden zelfs besparingen worden gerealiseerd. In hoofdstuk 5, *Organisatie en bedrijfsvoering*, staat ons bemanningsbeleid nader toegelicht.

Inkoop- en smeeroliekosten

Zodra duidelijk werd dat de crisis een enorme impact zou hebben op het exploitatieverloop van onze schepen, zijn in de sfeer van inkoop en logistiek tal van maatregelen getroffen om de kosten beheersbaar te houden. Contracten zijn opgebroken en herzien, op aankondigingen van prijsstijgingen wordt proactief gereageerd om de effecten ervan te minimaliseren. Met veel toeleveranciers zijn vanuit het principe ‘meer kwaliteit voor hetzelfde geld’ zogeheten ‘overall service contracten’ gesloten, die leiden tot extra commitment aan kwaliteit en kostenmanagement. Voor de levering van (reserve)onderdelen en technische benodigdheden worden kritische kwaliteit- en prijsvergelijkingen gemaakt tussen de *OEM suppliers* (*Original Equipment Manufacturers*) en alternatieve leveranciers – steeds vanuit strikte kwaliteitscriteria. Het kostenniveau van voedingsmiddelen bleef op gelijk niveau in vergelijking tot 2012, wat eveneens te danken is aan een buitengewoon kritisch inkoopbeleid en overall afspraken. Zoals al meerdere malen gesignaleerd vormen de stijgende prijzen voor smeerolie één van de belangrijkste zorgpunten in de totale optelsom van de exploitatiekosten. Onze inkopers zijn erin geslaagd het effect van deze stijgende prijzen te minimaliseren door de inkoopstrategie drastisch bij te stellen.

Verzekeringskosten

Met een *Hull & Machinery* verzekering zijn de belangrijkste schaderisico's voor schepen gedekt. Deze verzekering keert na aftrek van het eigen risico uit bij stormschade, motorschade, eigen schade bij aanvaringen en total loss. Aansprakelijkheidsrisico's als onder meer schade aan lading, milieuverontreiniging, schade aan schepen van derden bij aanvaringen en ongevallenrisico's zijn, met uitzondering van het eigen risico, gedekt door een *Protection & Indemnity* verzekering. Het *off hire* risico, het risico dat het schip stil ligt of geen vracht vervoert, is beperkt door een *Loss of Hire* verzekering die het verlies van opbrengsten onder bepaalde voorwaarden gedurende een beperkte periode dekt.

Voor de containerfeeder en multipurpose schepen van JR Shipping zijn de verzekeringskosten in 2013 op hetzelfde niveau als het jaar daarvoor gebleven. Dit komt onder meer doordat er in een eerdere fase voor verzekeringscontracten die liepen tot einde 2011 goede voorwaarden en kortingen zijn uit onderhandeld. Daarbij is voor vrijwel alle verzekeringen een termijn van 24 maanden overeengekomen. Voor 2014 zijn de verzekeringen verlengd voor een periode van 12 maanden. Hierbij moesten we versoberde voorwaarden bij iets hogere premies en hogere eigen risico's accepteren. In totaal stegen de premies met gemiddeld circa 15%.

Met betrekking tot de *Protection & Indemnity* verzekeringen heeft de verzekeraar aangegeven de premies voor 2014 ondanks de markttrends niet te verhogen vanwege het gunstige schadeprofiel van de schepen die JR Shipping exploiteert. Dit is des te opmerkelijker, omdat het premieniveau als gevolg van diverse scheepsrampen in 2013 aanzienlijk gestegen is. De rederij blijft er alles aan doen om het premieniveau beheersbaar te houden en de voorwaarden te optimaliseren.

Survey- en onderhoudskosten

Het is noodzakelijk dat er periodieke onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd worden om schepen te kunnen blijven exploiteren. Door de crisis is het onderhoud aan schepen echter tot het hoogstnoodzakelijke beperkt. Het onderhoud dat nodig is voor het behoud van de klasse-certificering is uiteraard strikt uitgevoerd met het oog op veiligheid en continuïteit. Secundair onderhoud echter, is dikwijls uitgesteld en zal uiteindelijk moeten worden ingehaald. Hierdoor ontstaat het risico dat dit uiteindelijk extra kosten met zich mee gaat brengen om storingen en gebreken als gevolg van onvoorziene mankementen en/of opgelopen schade te verhelpen. ►►

Samenvatting

Doordat het eerste aarzelande marktherstel van eind 2012 in 2013 aanvankelijk doorzette, konden voor schepen waarvoor de chartercontracten afliepen iets betere tarieven worden overeengekomen. Vooral de grotere capaciteitsklassen (1.000 TEU en meer) profiteerden hiervan. Bij de grotere containerfeeder schepen was bovendien een trend waarneembaar naar langere verhuurperioden. Halverwege het jaar stagneerde de markt en tegen het einde van 2013 deden zich zelfs weer tariefdalings voor. Voor de kleinere containerfeeder schepen eindigde het jaar dan ook met uitgesproken slechte exploitatieresultaten en –vooruitzichten. Ook veel middelgrote en grotere containerfeeders presteerden onder de begrotingen van 2013. Alleen de Baltic Max schepen presteerden iets beter dan voor 2013 was begroot, maar nog altijd ver onder het niveau van de oorspronkelijke prospectusprognoses. Ook de multipurpose schepen haalden de oorspronkelijke exploitatie-uitgangspunten bij lange na niet. Hier doet zich de paradoxale situatie voor dat beide schepen relatief goed presteerden, maar dat de vrachttarieven nog steeds dusdanig laag zijn dat op termijn een onwerkbaar werkkapitaalpositie te voorzien is. De rederij heeft hiervoor begin 2014 met veel moeite aanvullende afspraken kunnen maken met de bank.

In de kostensfeer hebben zich nauwelijks opvallende afwijkingen voorgedaan ten opzichte van de voor 2013 vastgestelde budgetten. Door buitengewoon kritisch te blijven op onderhouds- en inkoopkosten, kon het effect van aanhoudende kostenstijgingen opnieuw worden geminimaliseerd. De inkoopstrategie met betrekking tot smeerolie is drastisch gewijzigd, wat in 2013 zelfs heeft geleid tot een bescheiden besparing. Dit laat onverlet dat de alsmaar duurder wordende smeerolie een belangrijk punt van zorg blijft. In het kader van stringenter wordende milieu- en veiligheidsmaatregelen in Europese vaargebieden, verwacht de scheepvaartindustrie voor de komende jaren stevige investeringsinspanningen die de exploitatiekosten in opwaartse zin zullen beïnvloeden.

Exploitatieresultaten

Het exploitatieoverzicht waarmee dit hoofdstuk wordt afgesloten laat de performance zien van 15 containerfeeder schepen en 4 multipurpose schepen. De resultaten en kosten zijn in het overzicht afgezet tegen de budgetten die voor het boekjaar 2013 zijn opgemaakt. Het overzicht laat zien dat voor de meeste schepen geldt dat de resultaten daar bij achterlopen, terwijl de exploitatiebudgetten redelijk met de uitgangspunten in lijn lopen. Slotconclusie is dat het marktherstel in 2013 te aarzelend was om werkelijk van verbetering te kunnen spreken en dat 2013 voor de rederij en haar investeerders voor wat betreft de exploitatieresultaten het vijfde zwaar teleurstellende jaar op rij was.



Exploitatieverloop containerfeeder schepen in €

	Capaciteit TEU	Omzet		Operationele kosten	
		Begroting 2013	Resultaat 2013	Begroting 2013	Resultaat 2013
Expansa	340	1.044.249	1.013.923	1.001.650	916.415
Externo	340	1.075.979	1.017.696	1.203.150	1.346.040
Enforcer	750	1.292.915	1.207.755	1.595.000	1.627.610
Encounter	750	1.339.989	1.184.531	1.548.950	1.525.442
Energizer	750	1.382.570	1.196.451	1.023.250	875.890
Endeavor	750	1.422.147	1.402.918	1.174.100	1.175.643
Endurance	750	1.282.472	1.228.007	1.534.650	1.497.823
Ensemble	750	1.267.012	1.222.592	1.554.200	1.537.859
Elan	1.008	2.080.580	1.666.105	1.537.200	1.212.783
Elite	1.008	2.020.452	1.928.092	1.300.500	1.191.162
Evolution	1.050	1.927.733	1.754.664	1.760.700	1.733.438
Evidence	1.050	1.996.496	2.104.905	1.235.950	1.321.206
Elysee	1.400	3.040.213	2.847.818	1.141.750	1.073.666
Emotion	1.440	2.578.626	2.577.790	1.813.150	1.456.468
Empire	1.440	2.675.447	2.574.134	1.501.700	1.221.685

Exploitatieverloop multipurpose schepen in €

	Capaciteit	Omzet		Operationele kosten	
		Begroting 2013	Resultaat 2013	Begroting 2013	Resultaat 2013
Esprit	4.750 ton	1.361.906	1.090.094	759.930	763.079
Estime	4.750 ton	1.361.906	963.450	759.930	740.664
Hagland Captain	4.500 ton	1.892.295	1.878.007	946.750	933.889
Hagland Chief	4.500 ton	1.892.295	1.690.670	946.750	1.078.682

Bron: JR Shipping



4 FONDSBEHEER EN EMISSIES

JR Ship Investments heeft in 2013 twee belangrijke projecten gerealiseerd. In juni is een kleinschalige campagne gestart voor de uitgifte van JR Shipping Obligaties, bedoeld voor *New Business Development*. In november heeft JR Ship Investments met de uitgifte van m.s. Evidence en m.s. Evolution Obligaties de weg geplaveid naar de afkoop van lopende scheepshypotheken op deze schepen. Dit project hing samen met het door de crisis ingegeven besluit van Commerzbank AG zich terug te trekken van de markt voor scheepsfinancieringen. Dat beide uitgiften met minimale campagnekosten geslaagd zijn, geeft aan dat investeerders nog altijd perspectief zien in de scheepvaartindustrie en het door rederijgroep JR Shipping gevoerde beleid.

Crisisbeleid blijft de eerste prioriteit, maar tegelijkertijd is het momentum daar om binnen het diversificatiebeleid voorzichtig na te denken over nieuwe ondernemingsinitiatieven, schreef de rederij bij het afsluiten van 2012. Directe aanleiding was de realisatie van JR Fleet Fund CV, het nieuwe scheepsfonds waarin de belangen van bestaande scheepsfondsen die 11 schepen vertegenwoordigen, gebundeld zijn. Aan de opzet en realisatie van dit 'verzamelfonds' heeft JR Ship Investments haar handen in 2012 vol gehad. Bedoeling van het fonds was om samen met de HSH Nordbank AG, die bij de financiering van de schepen betrokken is geweest, en de vennootrelaties te komen tot een ingrijpende herstructurering, noodzakelijk om de kans om de schepen door de crisis te loodsen te vergroten. De met dit ambitieuze herstructureringsprogramma bereikte situatie werd door de rederij omschreven als 'stabiele zijligging' van waaruit weer voorzichtig voorbij de crisis kon worden gekeken.

Informatie en communicatie

Begin 2013 heeft JR Ship Investments zich ingezet om alle formaliteiten die met het herstructureringsprogramma samenhangen tijdig af te ronden en de betrokken investeerders over de laatste stand van zaken te informeren. Dit gebeurde in combinatie met de reguliere werkzaamheden die ieder eerste kwartaal van het jaar optimale aandacht vergen: nauwe betrokkenheid bij de samenstelling en realisatie van het corporate jaarverslag, opstellen, controleren en verspreiden van de scheepsgebonden exploitatieverslagen, toelichting op en verzending van fiscale invulinstructies, informatieverstrekking naar vennootrelaties en organisatie en uitvoering van jaarvergaderingen.

Uitgifte bedrijfsobligaties

Eind 2012 kon, na veel inspanningen, een belangrijk herstructureringsprogramma worden afgerond, waarbij voor 11 schepen uit de JR Shipping vloot betere perspectieven zijn gecreëerd. Voor andere schepen konden met de financierende banken *stand still* afspraken worden overeengekomen. Hiermee trad voor de rederij een fase van relatieve rust in, waardoor in 2013 het momentum bood om ook voorbij de crisis te kijken. Hierbij houdt de rederij vast op haar diversificatiebeleid, dat rust op vier pijlers: consolidatie op de markt voor containerfeeder schepen, nieuwe activiteiten op de markt voor multipurpose schepen, scheepsmanagementdiensten aan derden en dienstverlening aan de offshore windmolenindustrie. Hierbij is het onderdeel *New Business Development* van evident belang om de uitgangspositie van de rederij binnen de nieuwe verhoudingen in de scheepvaartindustrie te optimaliseren. Om de ontwikkeling en acquisitie van nieuwe ondernemingsactiviteiten mogelijk te maken, heeft de rederij begin 2013 besloten tot de uitgifte van JR Shipping Obligaties, te plaatsen binnen de eigen, vaste kring van investeerders. Eerder, in 2011, heeft de rederij eveneens bedrijfsobligaties geplaatst, waar toen ruimschoots belangstelling voor bestond. De rederij heeft het doel van de uitgifte gesteld op € 2 miljoen. De propositie aan investeerders was helder: 8% rente op obligaties met een nominale waarde van € 10.000,- bij een looptijd van 7 jaar en onder garantstelling van de AS Shipping Group. In het bijbehorende prospectus



konden investeerders lezen welke doelen de rederij in het kader van *New Business Development* voor ogen staan: investeren in marktonderzoek en projectontwikkeling, investeren in (gedeeltelijke) bedrijfsovernames, fusies of andere vormen van 'krachtenbundeling', participeren in aan de crisis gerelateerde scheepsinvesteringen ('opportunities') aantrekken van winstgevende dienstverlening voor schepen van derden (bijvoorbeeld banken) door verantwoorde verstrekking van werkkapitaalfaciliteiten.

Met als motto 'Investeren in bewezen en crisisbestendig ondernemerschap' zijn de obligaties in eerste aanleg alleen binnen de bestaande kring van vennootrelaties aangeboden. In minder dan vier weken was voor ruim € 1,7 miljoen onderhands geplaatst bij bestaande relaties. Kort daarna kon de emissie met succes worden afgerond. De rederij kijkt hier met een zekere trots op terug. Het nog altijd terughoudende investeringsklimaat en het aarzelende herstel van de scheepvaartindustrie maken het slagen van de emissie extra bijzonder. De rederij-directie beschouwt de succesvolle plaatsing als een belangrijk vertrouwensvotum van haar investeerderrelaties die hiermee aangeven het beleid te ondersteunen en het geloof van de rederijgroep in nieuwe kansen in de scheepvaartindustrie delen.

Uitgifte m.s. Evidence en Evolution Obligaties

Kort na de uitgifte van JR Shipping Obligaties diende zich een minstens even interessante uitdaging aan. Deze had betrekking op de zusterschepen Evidence en Evolution, containerfeeder schepen van 1.050 TEU, sinds 2004 in exploitatie bij JR Shipping, ondersteund met scheepshypotheek door de Duitse Commerzbank AG. Gezien de aanhoudend slechte marktomstandigheden, is JR Shipping eind 2012 met de Commerzbank in dialoog getreden over de wenselijkheid van verlenging van eerder gemaakte *stand still* afspraken. Hierbij zijn ook eventuele mogelijkheden tot herfinanciering afgetast, omdat duidelijk was dat zich bij uitblijvend marktherstel in 2014 werkkapitaalproblemen zouden voordoen. De onderhandelingen verliepen aanvankelijk stroef, onder meer omdat de doelen van de bank zich moeizaam lieten achterhalen. Er ontstond perspectief vanaf het moment dat de bank officieel kenbaar maakte voornemens te zijn zich als gevolg van de crisis terug te trekken van de markt voor scheepsfinancieringen, als onderdeel van een totale herstructurering. Hierbij gaf de bank aan ernaar te streven haar portefeuille in de scheepvaartindustrie bij voorkeur zo snel mogelijk af te bouwen en bereid te zijn een zeker verlies te nemen op uitstaande scheepshypotheek. In plaats van de hypotheek door te verkopen aan derden, bleek de bank bereid bestaande investeerders het eerste recht op afkoop te gunnen. Met die verzekering als uitgangspunt, zijn nieuwe onderhandelingen gestart om aan beide zijden af te tasten wat de 'bandbreedte' was. Hierbij heeft de rederijdirectie een uitzonderlijk onderhandelingsresultaat weten te bereiken. De Commerzbank committeerde zich aan een verlies van gemiddeld ruim 40% op de lopende scheepshypotheek op voorwaarde dat de rederij de nieuwe financiering op korte termijn zou weten te faciliteren ▶▶

en de aandeelhouders in de m.s. Evidence en m.s. Evolution Scheepvaartbedrijf CV's voor het herfinancieringsplan zou weten te winnen.

Met dit unieke uitgangspunt is JR Ship Investments in haar hoedanigheid van fondsbeheerder samen met de rederijdirectie en met de investeerders in m.s. Evidence en m.s. Evolution in dialoog getreden. Eerst is aan alle investeerders schriftelijk het mogelijke scenario voorgelegd. Vervolgens zijn speciale vennootvergaderingen uitgeschreven om tot consensus te komen en te inventariseren in hoeverre investeerders ook zelf bereid en in staat waren om voor de afkoop van de scheepshypotheken kapitaal bijeen te brengen. Het draagvlak voor het initiatief was groot en bood voldoende basis om namens de respectievelijke scheeps-CV's het initiatief te nemen om obligaties op de markt te brengen, bedoeld om circa € 5 miljoen in te werven, aan te wenden om de bestaande scheepshypotheken af te kopen en daarmee de continuïteitsbasis voor de exploitatie van m.s. Evidence en m.s. Evolution te versterken.

Per schip zijn 250 obligaties met een nominale waarde van € 10.000,- uitgegeven, waarvan er 249 verhandelbaar waren. Aan de obligaties is de unieke zekerheid van eerste hypotheekrecht gekoppeld, vastgelegd in een trust-overeenkomst, geformaliseerd in de speciaal hiervoor opgerichte Stichting Obligatiehouders Evidence en Evolution. De obligaties geven 7% rente op jaarbasis en vanaf 2015 wordt er € 500,- per kwartaal op afgelost. De looptijd bedraagt maximaal 4 jaar, met de mogelijkheid tot vervroegde aflossing. Met deze propositie heeft de rederijgroep de obligaties met een kleinschalige campagne aan de markt aangeboden, met het accent in de communicatie-inspanningen op bestaande investeerderrelaties. JR Ship Investments is eind november 2013 met de emissie gestart en kon direct vaststellen dat de belangstelling groot was. Eind december stond de teller op € 3,6 miljoen. Om nog aarzelende investeerders over de streep te trekken, is besloten de inschrijftermijn over de jaarwisseling heen te tillen en een extra slotuitkering van € 2.500,- aan de obligaties te verbinden, van toepassing op elke tweede en daaropvolgende obligatie per uitgevende instelling. Met deze productupgrading kwam de uitgifte halverwege januari in een stroomversnelling en kon eind januari 2014 worden vastgesteld dat het streefkapitaal gerealiseerd was. Er is uiteindelijk zelfs ruim overtekend op de obligatie uitgifte. In totaal konden 498 obligaties met een nominale waarde van € 10.000,- toegekend worden. Veel vennootrelaties hebben op de obligaties ingetekend, maar ook veel investeerders buiten de vaste kring van de rederijgroep hebben belangstelling getoond en obligaties afgenomen. Direct na de plaatsing, is JR Ship Investments begonnen met de afhandeling van alle met de uitgifte samenhangende formaliteiten.

Activiteiten fondsbeheer

In haar hoedanigheid van fondsbeheerder heeft JR Ship Investments zich ook in 2013 optimaal gekwetend van haar informatie- en communicatieverplichtingen jegens investeerders die deelnemen in de diverse scheepsfondsen van de rederijgroep. Begin 2013 is nog veel aandacht besteed aan communicatie rond JR Fleet Fund CV, het fonds waarin in 2012 11 schepen zijn ondergebracht, die nu als economische eenheid worden geëxploiteerd. Vanuit de betreffende investeerders is meermalen waardering uitgesproken voor de oplossing die, gegeven de omstandigheden, de enige uitweg bood naar behoud van de schepen met het perspectief van een zekere mate van vermogensherstel op de langere termijn. Voor schepen die buiten het gerealiseerde verzamelfonds vallen, heeft JR Ship Investments intensief informatie uitgewisseld met betrokken investeerders om daarmee de weg te bereiden naar oplossingen waarmee mogelijke liquiditeitsproblemen als gevolg van uitblijvend marktherstel ondervangen kunnen worden.

Gemakkelijk is dit niet. Voor enkele schepen is de ondergrens van de *Eigen Vermogen Recovery Ratio* in zicht, waardoor het niet langer opportuun is om nog eens een beroep te doen op vennootrelaties voor eventuele ondersteuningsacties. Voor deze schepen konden wel de bestaande *stand still* afspraken worden verlengd. Hier speelt mee dat ook bij de meeste banken het besef is doorgedrongen dat niemand baat heeft bij meer faillissementen. Schepen die als gevolg van faillissementen geforceerd op de markt komen, kunnen slechts tegen absolute bodemprijzen worden verkocht. Deze situatie brengt met zich mee dat banken wel mee willen werken aan *stand still* afspraken, maar daar hoge zekerheidsstellingen tegenover willen zien en dat de bereidheid om deel te nemen in werkelijk strategische herstructureringen nauwelijks aanwezig is. De verschillende marktpartijen houden elkaar als het ware 'gevangen', nu duidelijk is hoe immens de gevolgen van de crisisjaren zijn en dat het marktklimaat uiterst breekbaar blijft. Voor een aantal schepen heeft JR Ship Investments door de bank ingegeven voorstellen bij haar vennootrelaties moeten neerleggen om de continuïteit voorlopig zeker te stellen. Voor zover

daar ruimte voor bestond, heeft de rederij binnen deze voorstellen kleine aanpassingen in het belang van haar investeerders weten te bewerkstelligen. JR Ship Investments blijft zich voor de belangen van haar investeerders inzetten en houdt vast aan haar vuistregel van open communicatie en transparante informatie met betrekking tot alle relevante, al dan niet scheeps-CV gebonden markt- en bedrijfsontwikkelingen.

Overdracht participaties

Participaties in open scheeps-CV's zijn vrij verhandelbaar. Voor besloten scheeps-CV's geldt dat vooraf toestemming is vereist van alle vennoten. Tot de verantwoordelijkheden van JR Ship Investments behoort ondersteuning aan participanten die hun deelname(s) in scheeps-CV's willen overdragen. Door de marktomstandigheden is er momenteel geen beweging op de markt voor bestaande scheeps participaties.

Fiscale invulinstructies

Voor het verschijnen van dit jaarverslag hebben vennootrelaties van de rederijgroep hun fiscale invulinstructie(s) ontvangen, zoals elk jaar omstreeks eind maart in het eerstvolgende boekjaar. Dit is zo vroeg als maar mogelijk is, rekening houdend met het feit dat de fiscale invulinstructies pas kunnen worden opgesteld als de jaarcijfers gereed en gecontroleerd zijn door de accountant. Bovendien dient de elektronische versie van het aangifteprogramma gereed te zijn. De fiscale invulinstructie wordt aan de hand van dit programma en van de officiële jaarcijfers van Deloitte gecontroleerd en ter goedkeuring aan de fiscus voorgelegd. Ook deze goedkeuringsprocedure neemt enige tijd in beslag.

Emissiemarkt

De markt voor scheepsfondsen, waarop JR Ship Investments als onafhankelijke aanbieder namens de rederijgroep opereert, kende in 2013 nauwelijks nieuwe ontwikkelingen en een beperkt aantal projecten. Dit geldt niet alleen voor Nederland, maar voor heel Europa en met name ook voor Duitsland, waar scheeps-CV's altijd een buitengewoon gewild en breed geaccepteerd investeringsproduct zijn geweest. Gezien de terughoudendheid om bij het recente en huidige marktklimaat in de scheepvaartindustrie te investeren, mogen de succesvolle uitgifte van JR Shipping Obligaties, m.s. Evidence Obligaties en m.s. Evolution Obligaties een unicum heten. Met deze emissies is in totaal bijna € 7 miljoen aan kapitaal bijeengebracht. Uit het succesvolle verloop van de emissies blijkt dat investeerders nog altijd vertrouwen hebben in het herstelpotentieel van de scheepvaartindustrie en in het beleid van JR Shipping om haar vloot met ondersteunende maatregelen door de crisis te loodsen om haar investeerders perspectief op vermogensherstel te bieden.

Zoals eerder gezegd, is het prijsniveau van schepen die als gevolg van onder meer faillissementen worden aangeboden op de tweedehands markt extreem laag. Vanuit de reguliere industrie bestaat wel belangstelling voor deze schepen, maar in 2013 bestond er nog veel aarzeling. Voor kleinere rederijen is het bovendien nauwelijks mogelijk om voldoende kapitaal bijeen te brengen, hoe laag de vraagprijzen in relatie tot de reële restwaarde ook zijn. JR Shipping blijft alert op *Opportunity Investments*, en dan met name als het goede schepen betreft, die passen binnen de eigen nog bescheiden vloot voor deze markt of binnen samenwerkingsverbanden. In 2013 hebben zich geen kansen met voldoende perspectieven voorgedaan. Ook bij deze, door de crisis ingegeven investeringskansen, blijft JR Ship Investments kritisch op haar principe dat investeringsmogelijkheden voor vennootrelaties reële en aantoonbare rendementsperspectieven moeten bieden en van toegevoegde waarde kunnen zijn voor de beleggingsportefeuille.

Samenvatting

Hoewel het besef dat investeerders al een reeks van jaren worden geconfronteerd met teleurstellende verliezen, gaf 2013 toch aanleiding tot een zekere mate van trots en vertrouwen in de toekomst. Het vertrouwen spreekt uit de belangstelling voor drie obligatieprojecten. Het eerste project, de uitgifte van bedrijfsobligaties, kon halverwege het jaar succesvol worden afgerond. De andere twee projecten, de uitgifte van scheepsgebonden m.s. Evidence en m.s. Evolution Obligaties met schepen als onderpand, konden medio november 2013 met vrijwel unanieme instemming van de achterban van start gaan. Eind 2013 waren al meer dan de helft van alle beschikbare obligaties geplaatst en kon uit het aantal reserveringen worden opgemaakt dat een succesvolle afronding nabij was. Begin 2014 kwam de emissie, mede door een productupgrading, in een stroomversnelling. Eind januari kon het project succesvol worden afgerond.



JR Ship Investments is trots op het behaalde resultaat, maar vooral op het feit dat dit gerealiseerd is met minimale campagnekosten. Op zowel de bedrijfsobligaties als de m.s. Evidence en m.s. Evolution Obligaties is in groten getale door bestaande vennootrelaties ingeschreven, maar er konden ook veel nieuwe particuliere en zakelijke investeerders verwelkomd worden. Voor 2014 heeft JR Ship Investments nog geen projecten aangekondigd. Mogelijke *Opportunity Investments* die samenhangen met het aanbod van schepen op de tweedehands markt tegen prijzen die ver beneden de reële restwaarde liggen, blijven een punt van aandacht en bestudering. Ook hierbij houdt JR Ship Investments vast aan haar principe dat investeringsprojecten een realistische basis moeten bieden voor rendementsperspectieven en toegevoegde waarde moeten hebben voor de beleggingsportefeuille.

In haar rol van fondsbeheerder heeft JR Ship Investments onafgebroken aandacht besteed aan communicatie en informatie richting vennootrelaties. Begin 2013 zijn vennootrelaties geïnformeerd over alle formaliteiten die samenhangen met de realisatie van JR Fleet Fund CV, waarin het ambitieuze herstructureringsprogramma voor 11 schepen is geëffectueerd. Voor schepen die buiten dit programma vallen heeft JR Ship Investments intensieve contacten onderhouden met vennootrelaties om mogelijke oplossingen te bespreken en draagvlak te creëren voor maatregelen die de continuïteit dienen. Daarnaast heeft JR Shipping reguliere taken uitgevoerd als het verstrekken en bespreken van jaarcijfers en halfjaarcijfers, informeren en ondersteunen van individuele investeerders en invullen van alle formaliteiten die behoren tot verantwoord fondsbeheer in het belang van vennootrelaties.



5 ORGANISATIE EN BEDRIJFSVOERING

Met 2013 lijkt een fase van voorzichtig economisch herstel begonnen, maar de scheepvaartindustrie heeft daar nog nauwelijks van geprofiteerd. Dit betekent dat er voor het vijfde jaar op rij een grote wissel is getrokken op de rederijorganisatie. Er is echter bewust voor gekozen de organisatie op voldoende slagkracht te houden. De structuur en bijbehorende personele bezetting sluiten aan bij de vlootomvang per begin 2013. Met de huidige omvang en het expertiseniveau is het mogelijk om de continuïteit en kwaliteit in onze dienstverlening te handhaven en met nieuwe ondernemingsinitiatieven voorbij de crisis te kijken. Structureel marktherstel is echter urgenter dan ooit om doelstellingen waar te blijven maken.

Met een compacte walorganisatie en een mix van vast en flexibel zeevarend personeel, beschikt rederijgroep JR Shipping over de vereiste capaciteit en expertise om haar schepen op een verantwoorde wijze aan te sturen en te exploiteren, met in achtneming van de hoge kwaliteitseisen die de markt ook of misschien wel juist in crisistijd stelt en met inachtneming van de stringente wet- en regelgeving met betrekking tot veiligheid, milieu en certificering.

De organisatie is de afgelopen jaren in staat gebleken belangrijke maatregelen te treffen in de sfeer van kostenbeheersing en –reductie met behoud van kwaliteit en aandacht voor innovatie in toegepaste technieken en processen. Daarbij is de individuele betrokkenheid van medewerkers bij de uit te voeren taken en de aangeboden diensten op alle niveaus maximaal, ook bij de aanhoudende slechte marktomstandigheden en toegenomen werkdruk. Het verloop bij de rederijgroep is minimaal. De indeling in gespecialiseerde werkmaatschappijen is onveranderd gebleven. Wel heeft zich een wijziging in de directiesfeer voorgedaan. De heer J. van Niejenhuis, in 2012 aangetrokken als directielid om mede vorm te geven aan activiteiten die gericht zijn op de markt voor multipurpose schepen, heeft in de loop van 2013 gekozen voor een ander loopbaanpad. Vanaf de zomer van 2013 werd JR Shipping weer geleid door het directieduo de heer J.R. Arends en de heer S.D. Schakelaar. Hieronder staan de diverse werkmaatschappijen kort beschreven.

JR Ship Management

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

JR Ship Crew

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

Confeeder Shipping & Chartering

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



JR Ship Investments

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

JR Ship Brokers & Consultants

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

JR Ship Cruise

Biedt passagiersreizen aan op schepen van JR Shipping, met als vaargebieden: Noordwest-Europa, Middellandse Zeegebied, het Caribische gebied en de oostkust van de Verenigde Staten.

SeaZip Offshore Service

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

Vijf jaar crisisbeleid

Bij het afsluiten van 2013 kijken directie en medewerkers van rederijgroep JR Shipping met gemengde gevoelens terug op vijf jaar crisisbeheer. Enerzijds is er een gevoel van professionele trots. Bij extreem moeilijke omstandigheden is het gelukt om industriële klanten de vereiste kwaliteit te blijven bieden, vlootsanering tot een minimum te beperken en de organisatie grotendeels intact te houden. Anderzijds is er een gevoel van teleurstelling. Het besef dat investeerders die hun vertrouwen in de rederijgroep hebben gesteld aanzienlijke verliezen moeten incasseren, zit diep, evenals het besef dat er een lange weg te gaan is om als rederijbedrijf te herstellen van de onuitwisbare schade die de crisis heeft aangericht. Die schade betreft het concrete verlies van enkele schepen, wat tot verdere omzetting heeft geleid, van geïnvesteerd vermogen waar de rederij zich in hoge mate verantwoordelijk voor voelt, en van eerder opgebouwde financiële buffers om eventuele verdere tegenvallers op te vangen of te investeren in de toekomst. Tegelijkertijd ontleent de rederij vertrouwen en energie aan het unieke feit dat de teleurstellende resultaten niet hebben geleid tot reputatieschade. Op de markt voor containerfeeder vaart en multipurpose schepen staat JR Shipping nog altijd hoog aangeschreven. Veel organisaties met specifieke belangen binnen de scheepvaartindustrie zoeken overleg met onze rederijgroep voor de uitwisseling van kennis en mogelijke samenwerkingsvormen. En wat minstens zo belangrijk is: ondanks teleurstellende opbrengsten hebben investeerders ons beleid van de afgelopen jaren steeds ondersteund en onze vaak moeilijke beslissingen gedeeld en ►►

gewaardeerd. Bij de uitgifte van bedrijfsobligaties en scheeps-CV gebonden obligaties hebben investeerders hun vertrouwen in ons beleid in groten getale uitgesproken door op de verschillende obligaties in te tekenen.

Financieel management

Het financieel beheer van de vloot was en is nog steeds een uitzonderlijk zware uitdaging. Hierbij zijn de afgelopen jaren alle mogelijkheden beproefd en alle grenzen opgezocht. Bij het uitbreken van de crisis heeft JR Shipping direct gekozen voor een strategie van overleg met banken die bij de financiering van de vloot betrokken zijn. Door de gevolgen van de crisis als gezamenlijk probleem te benaderen, kon er ook gezamenlijk aan oplossingen worden gewerkt. Niet alle banken hadden de ruimte om op een constructieve manier mee te blijven werken aan werkbare constructies, maar vaak is die ruimte wel gevonden. Door inventiviteit en vasthoudendheid konden inzichten en verwachtingen worden beïnvloed en werden steeds nieuwe openingen gecreëerd en soms geforceerd. Hierbij heeft het draagvlak van investeerders voor ondersteunende maatregelen en andere oplossingen altijd de doorslag gegeven.

Ook richting investeerders is van meet af aan gekozen voor open communicatie, transparante informatie en actieve betrokkenheid. Samen zijn de voorwaarden gecreëerd voor extra kapitaalinjecties ter overbrugging van de crisis, waarbij JR Ship Investments zich permanent heeft ingespannen voor optimale voorlichting en uitvoering van inwervingsprojecten. Eén van de grootste projecten was de realisering van het herstructureringsprogramma in 2012, waarmee voor elf schepen voorlopig financiële rust kon worden gecreëerd. Door deze herstructurering kon de rederij eind 2012 vaststellen dat het grootste deel van de vloot zich per eind 2012 buiten de gevarenzone bevond. De situatie liet zich op dat moment omschrijven als 'stabiele zijligging'. Dit neemt niet weg dat er ook in 2013, als gevolg van uitblijvend marktherstel opnieuw voorbereidingen zijn getroffen in het kader van financieel vlootbeheer. Daarnaast is de rederij er met de uitgifte van JR Shipping Obligaties in geslaagd ook de eigen organisatie financieel te versterken als onderdeel van de diverse consolidatieactiviteiten.

In de wetenschap dat zich in 2014 nog veel uitdagingen zullen aandienen, houdt de rederijorganisatie vast aan haar ingezette diversificatiebeleid, dat steunt op vier pijlers:

- ▶ Consolidatie in de markt voor containerfeeder vaart, met inzet van de huidige vloot.
- ▶ Intensivering van activiteiten op de multipurpose markt.
- ▶ Scheepsmanagementdiensten aan derden.
- ▶ Activiteiten op de markt voor de offshore windmolenparken.

Voor wat betreft de markt voor containerfeeder vaart, blijft JR Shipping al haar energie en expertise inzetten voor een verantwoorde en veilige exploitatie van haar containerfeeder schepen. Afnemers kunnen blijven rekenen op een hoog serviceniveau. Investeerders mogen er op vertrouwen dat alle inspanningen gericht blijven op vermogensherstel. Voor wat betreft de multipurpose markt ligt de nadruk op optimalisering van de opbrengsten van de eigen schepen en professioneel management over schepen van derden. Op termijn zijn verdere investeringen in de multipurpose vloot niet uitgesloten, maar vooreerst manoeuvreert de rederij hierin behoedzaam. Met een flexibel en op maat inzetbaar aanbod van scheepsmanagementdiensten aan derden, speelt JR Shipping in op een niet te keren trend in de scheepvaartindustrie. Deze houdt ten eerste in dat kleine rederijen of kapitein/eigenaren zich in toenemende mate genoodzaakt zien om bepaalde taken te *outsourcen* om aan hoge kwaliteit- en veiligheidseisen te blijven voldoen. Ten tweede ontstaan er als gevolg van de crisis voor veel schepen nieuwe eigenaarstructuren, waarbinnen uitvoering van professionele scheepsmanagementtaken niet tot de primaire activiteiten behoort en externe expertise moet worden ingehuurd. Tot de dienstverlening aan derden behoren ook adviezen en ondersteuning bij activiteiten die zijn gericht op scheepsontwikkeling, aan- en verkoop van schepen en scheepsfinanciering, onder meer door de inzet van de expertise van JR Ship Brokers & Consultants en JR Ship Investments. De vierde pijler onder ons diversificatiebeleid betreft, serviceactiviteiten voor de offshore windmolenindustrie, onder de verantwoordelijkheid van zusterbedrijf SeaZip Offshore Service, waarmee in 2013 succesvolle een start is gemaakt met de rendabele exploitatie van twee offshore service catamarans.

Bedrijfsonderdelen

Binnen de diverse bedrijfsonderdelen hebben zich in 2013 geen relevante organisatorische verschuivingen voorgedaan, noch grote veranderingen in de personele bezetting. Bij de walorganisatie werken circa 35 mensen

die allemaal hard nodig zijn om de processen te blijven managen. De werkdruk is in 2013 opnieuw zwaar geweest, maar het motivatieniveau van zowel de medewerkers aan de wal als de zeevarenden lag hoog.

JR Ship Management

JR Ship Management BV heeft zich in 2013 met een nagenoeg gelijke bezetting onder uitdagende markt-omstandigheden ingezet voor het operationele management van de vloot van JR Shipping, alsmede voor enkele schepen van derden. Iedere werkmaatschappij heeft vanuit haar eigen specialisme bijgedragen aan de gezamenlijke missie om de vloot zo ongehavend als binnen de gegeven omstandigheden maar mogelijk was door de crisis te loodsen. Er zijn opmerkelijke prestaties verricht om de effecten van permanente prijsstijgingen bij extreem lage omzetten beheersbaar te houden.

Eerdere inspanningen om op alle fronten maatregelen te treffen om de effecten van kostenstijgingen te neutraliseren, hebben in 2013 opnieuw resultaten laten zien. Vooral in de sfeer van inkoop, onder meer van smeerolie, kon in belangrijke mate op kosten worden bespaard. Meer hierover in hoofdstuk 3, *De vlootperformance*. Bij het brede pakket aan crisisgerelateerde maatregelen zijn en worden geen concessies gedaan aan kwaliteit en veiligheid.

De specialisten van JR Ship Management die verantwoordelijk zijn voor management- en kwaliteitsprocessen in relaties tot *quality, health, safety en environment* (QHSE) hebben in 2013 opnieuw aantoonbare prestaties neergezet. Aan veiligheid – veiligheid voor de bemanning, de leefomgeving en de omstandigheden op zee in met name intensief bevaren gebieden – wordt geen enkele concessie gedaan. Veiligheid en kwaliteit hangen nauw samen met het niveau van de bemanningsleden die onze rederij vertegenwoordigen. Aanscherping van procedures en toezicht heeft er onder meer toe geleid dat er aan boord van de schepen uit de vloot van JR Shipping in 2013 minder arbeidsincidenten hebben plaatsgevonden dan de jaren ervoor. Het kwaliteits- en veiligheidsniveau ligt hoog bij JR Shipping. Om dit niveau te handhaven en, waar mogelijk, te blijven verbeteren, is een speciale werkgroep in het leven geroepen. De werkgroep onderzoekt hoe het hoge veiligheidsbesef onder zeevarenden kan worden verankerd en hoe de performance van de schepen verder geoptimaliseerd kan worden.

Professioneel scheepsmanagement is de kern van onze organisatie. De expertise, het innovatief vermogen en de wendbaarheid die we hierbij kunnen bieden, is bepalend voor de verdere ontwikkeling van onze rederij-organisatie en voor de mate waarin we in staat zullen zijn om kansen die zich ongetwijfeld zullen gaan voordoen, naar ons toe te trekken en nieuwe verdienmodellen te initiëren.

JR Ship Crew

JR Ship Crew BV is binnen de rederijgroep verantwoordelijk voor de bemanningszaken. Ondanks de al vijf jaar durende noodzaak tot kostenbesparing, blijft JR Ship Crew erin slagen goed gekwalificeerde zeevarenden aan onze rederij te binden en door professionele begeleiding en opleiding permanente kwaliteitsverbetering te realiseren. Per 31 december 2013 bood JR Ship Crew per dag gemiddeld aan 214 zeevarenden werkgelegenheid aan boord van de schepen, van wie 46 Nederlandse officieren als vaste medewerkers van de rederij op de loonlijst staan. De gezellen zijn voor het merendeel van Filipijnse nationaliteit. De overige officieren zijn voornamelijk afkomstig uit Oekraïne en Rusland en beschikbaar via een min of meer vaste pool.

In voorgaande jaren heeft JR Ship Crew in samenhang met de crisis een pas op de plaats gemaakt als stage-bedrijf. In 2013 is het stageprogramma weer opgestart en heeft de rederij zes stagiairs verwelkomd aan boord van haar schepen. In 2014 verwacht JR Ship Crew tien tot twaalf stageplaatsen aan te bieden. Op deze manier hoopt de rederij een halt toe te roepen aan de lichte terugloop van Nederlandse officieren. JR Ship Crew heeft ook stages verzorgd voor twee Filipijnse cadetten van het PIT Instituut in Palompon, waarmee de rederij op het gebied van training en opleiding nauw samenwerkt. In het kader van training en opleiding en instroom van jong talent, is het vermeldenswaardig dat JR Ship Crew er in samenwerking met de zeevaartscholen Abel Tasman in Delfzijl en MIWB op Terschelling in is geslaagd de JR Masterclass doorgang te laten vinden, ondanks de beperkte financiële middelen. De JR Masterclass, gericht op zowel korte als langlopende praktijkstages voor maritieme studenten, met veel aandacht voor leren aan boord van onze schepen, wordt gesubsidieerd uit het Opleidings- en Ontwikkelingsfonds (O&O fonds) van de brancheorganisatie. ▶▶

Om zich als werkgever te profileren, heeft JR Ship Crew in 2013 deelgenomen aan meerdere open dagen van verschillende zeevaartscholen en aan het Maritime and Offshore Career Event. Deze beroepsmanifestaties zijn gericht op de werving van stagiairs en startende zeevarenden. Met het oog op de toekomst en de verwachting dat de schaarste van gekwalificeerde zeevarenden weer zal toenemen, staat deelname aan maritieme loopbaan-evenementen ook voor 2014 op de agenda.

Dit neemt niet weg dat de focus gericht blijft op kostenbeheersing. De CAO lonen van zeevarenden met de Nederlandse nationaliteit zijn licht gestegen, parallel aan de inflatie. Opleidingsbudgetten zijn in 2013 beperkt gebleven tot de wettelijke, aan de CAO verbonden verplichte training- en opleidingsinspanningen. Eén van de maatregelen om de kosten beter beheersbaar te houden, is de toegenomen inzet van officieren uit de Filipijnen, Rusland en Oekraïne, die in 2013 circa 75% van de staf aan boord van onze schepen vormden. Om de kwaliteit hoog te houden, besteden we veel aandacht aan professionele betrokkenheid en binding. Net als in 2012, hebben we met het oog hierop in 2013 in Odessa een speciale officierendag georganiseerd. Een dergelijke bijeenkomst staat ook gepland voor 2014, evenals de traditionele officierendag voor Nederlandse zeevarenden in Harlingen.

In 2013 diende zich voor JR Ship Crew ook een nieuwe uitdaging aan: het bemannen van de SeaZip offshore servicecatamarans. Hiervoor zijn drie eigen mensen getraind en opgeleid en kon een aantal zeevarenden worden ingeleend. Daarnaast heeft JR Ship Crew haar medewerking verleend aan de structurering van een eigen crewing department voor SeaZip Offshore Service, die zal gaan functioneren zodra de vloot wordt uitgebreid. Daarbij zal de nadruk komen te liggen op de werving van Nederlandse zeevarenden.

Confeeder Shipping & Chartering

Op het dieptepunt van de crisis heeft ook JR Shipping moeten accepteren dat kwaliteitsschepen stil kwamen te liggen en geen verdiensten meer genereerden. In die zin heeft 2013 een duidelijke kentering laten zien. Voor het eerst sinds jaren waren het afgelopen boekjaar alle schepen in de kleine tot middelgrote scheepsklassen verhuurd. De tarieven liggen nog steeds op een teleurstellend laag niveau, maar dankzij de niet aflatende inspanningen van onze bevrachtingspecialisten van Confeeder Shipping & Chartering is onze uitgangspositie bij containerlijndiensten en verladers goed op het moment waarop de markt aantrekt.

JR Ship Investments

JR Ship Investments heeft eind 2012 afscheid genomen van haar afdelingsmanager de heer M.G.P. Stevens die heeft gekozen voor zelfstandig ondernemerschap. De heer Stevens heeft in 2013 nog wel belangrijke adviesdiensten aan de rederijgroep verleend, onder meer met betrekking tot de structurering van de uitgegeven obligaties. De positie van de heer Stevens is uit eigen gelederen ingevuld, namelijk door de heer E.M. van der Heide, die al enkele jaren aan de afdeling verbonden is. Onder zijn leiding zijn de diverse obligatie-uitgiften tot een succesvol resultaat gebracht. De afdeling wordt verder bezet door mevrouw M. de Bruin - Hibma en mevrouw E. Kimkes - Blom.

Het team van JR Ship Investments heeft zich begin 2013 met toewijding ingezet voor het invullen van alle formaliteiten met betrekking tot het herstructureringsprogramma dat eind 2012 resulteerde in de realisatie van JR Fleet Fund CV. Halverwege 2013 heeft de afdeling de uitgifte van JR Shipping Obligaties tot een succesvol einde gebracht. In november 2013 is gestart met de uitgifte van de zogeheten *Opportunity Investments* Obligaties in opdracht van de m.s. Evidence en Evolution Scheepvaartbedrijf CV's. Begin 2014 konden deze emissies succesvol worden afgesloten. In hoofdstuk 4, *Fondsbeheer en emissies* staan de achtergronden en uitvoering van deze emissies gedetailleerd beschreven.

Ondanks de relatief krappe bezetting is JR Ship Investments er in 2013 goed in geslaagd haar gevarieerde taken als fondsbeheerder proactief in te vullen. De halfjaarcijfers van de diverse scheepsfondsen zijn tijdig opgemaakt en verstrekt, vennotenvergaderingen zijn goed verlopen, de bereikbaarheid van het team om vennootrelaties persoonlijk te woord te staan, was optimaal. Uit oogpunt van efficiency en kostenbesparing verlopen informatiestromen in toenemende mate digitaal. Waar mogelijk, zal JR Ship Investments deze trend voortzetten en de mogelijkheden van communicatie via internetkanalen vergroten en verbeteren. Voor 2014 heeft JR Ship Investments op dit moment nog geen investeringsprojecten in portefeuille. Mogelijke *Opportunity Investments* zullen serieus worden bestudeerd.

JR Ship Brokers & Consultants

JR Ship Brokers & Consultants richt zich op begeleiding bij de ontwikkeling van nieuwbouwschepen en bemiddeling in aan- en verkoop van schepen. Deze diensten worden verleend aan derden, zoals banken, collegarederijen en werven. JR Ship Brokers & Consultants draagt enerzijds bij aan het vergroten van de expertise binnen de rederijgroep en anderzijds aan de winstdoelstellingen en past als zodanig goed in het diversificatiebeleid.

De afgelopen jaren is gebouwd aan een verdere collegiale samenwerking met de Chowgule werf in India, onder meer op het gebied van ontwikkeling van nieuwe scheepstypen, marketing en verkoop. Chowgule, opgericht in 1916, is een familiebedrijf met een rijke traditie. De werven van de Chowgule Group zijn gevestigd in de deelstaat Goa, dichtbij Vasco Da Gama, waar ook het hoofdkantoor is gevestigd. De samenwerking heeft in 2013 onder meer geleid tot een vergroting van het draagvermogen van de 5 multipurpose schepen in management bij de JR Shipping groep. De strategische samenwerking met Chowgule wordt in 2014 gecontinueerd. Thans wordt er op de werf onder meer gewerkt aan een 'zeerivier feeder' voor de lokale Indiase markt. Voor deze specifieke markt zijn namelijk schepen nodig met een beperkte diepgang. De verwachte oplevering is medio april 2014, waarna een zusterschip op stapel gezet wordt. Inmiddels wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de volgende generatie 'zeerivier feeder' met een capaciteit van 200 TEU. Tegelijk wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een serie multipurpose schepen voor de lokale markt met een beperkte diepgang. Om de ontwerptechniek aan te laten sluiten bij de eisen voor deze lokale markt, werkt JR Ship Brokers & Consultants nauw samen met het Nederlandse ontwerp bureau Groot Ship Design.

Midden vorig jaar zijn de mogelijkheden onderzocht voor een krachtenbundeling met collega-makelaar Barbara Holierhoek, eigenaar van Stieglis Shipbroker in Harlingen. Al snel werd duidelijk dat hier sprake was van synergie tussen beide ondernemingen. Om deze reden is met ingang van 2014 besloten om gezamenlijk verder te gaan onder de naam JR Ship Brokers & Consultants. Hierdoor kunnen de relaties nog beter gebruikmaken van onze diensten op het terrein van aan- en verkoopbemiddeling van schepen, scheepstaxaties, inspecties, ontwikkeling van nieuwbouw schepen en commerciële ondersteuning.

JR Ship Brokers & Consultants is in 2013 opnieuw betrokken geweest bij verschillende taxaties en marktstudies op uiteenlopende markten. Tot slot speelde JR Ship Brokers & Consultants in 2013 een bemiddelende en waardevolle rol bij de verkoop van de schepen Echo, Eclips en Eldorado.

JR Ship Cruise

JR Ship Cruise BV biedt vennootrelaties van de rederijgroep en andere belangstellenden de gelegenheid tot het maken van een passagiersreis op schepen van de JR Shipping vloot. Met dit initiatief is in 2005 begonnen als antwoord op concrete vragen van vennootrelaties naar deze mogelijkheid. Sindsdien hebben meerdere investeerders een 'zeereis op maat' gemaakt om te ervaren hoe het leven en werk op een containerschip of multipurpose schip er aan toe gaat. In principe kan op bijna elk schip van de rederij door een beperkt aantal passagiers worden meegevoerd, met uitzondering van enkele routes waarvoor specifieke veiligheidseisen gelden. De rederij regelt alle formaliteiten. De kapitein en bemanningsleden worden altijd uitvoerig geïnformeerd over de van hen verwachte rol als gastheer. In 2013 heeft JR Ship Cruise voor drie gasten rondreizen gefaciliteerd. Gastschepen waren m.s., Endurance (Rotterdam – Dublin – Rotterdam), m.s. Elite (Moerdijk – Rotterdam – Vigo – Leixous – Lissabon – Setubal – Felixstowe – Moerdijk) en m.s. Ensemble (Rotterdam – Dublin – Rotterdam).

SeaZip Offshore Service

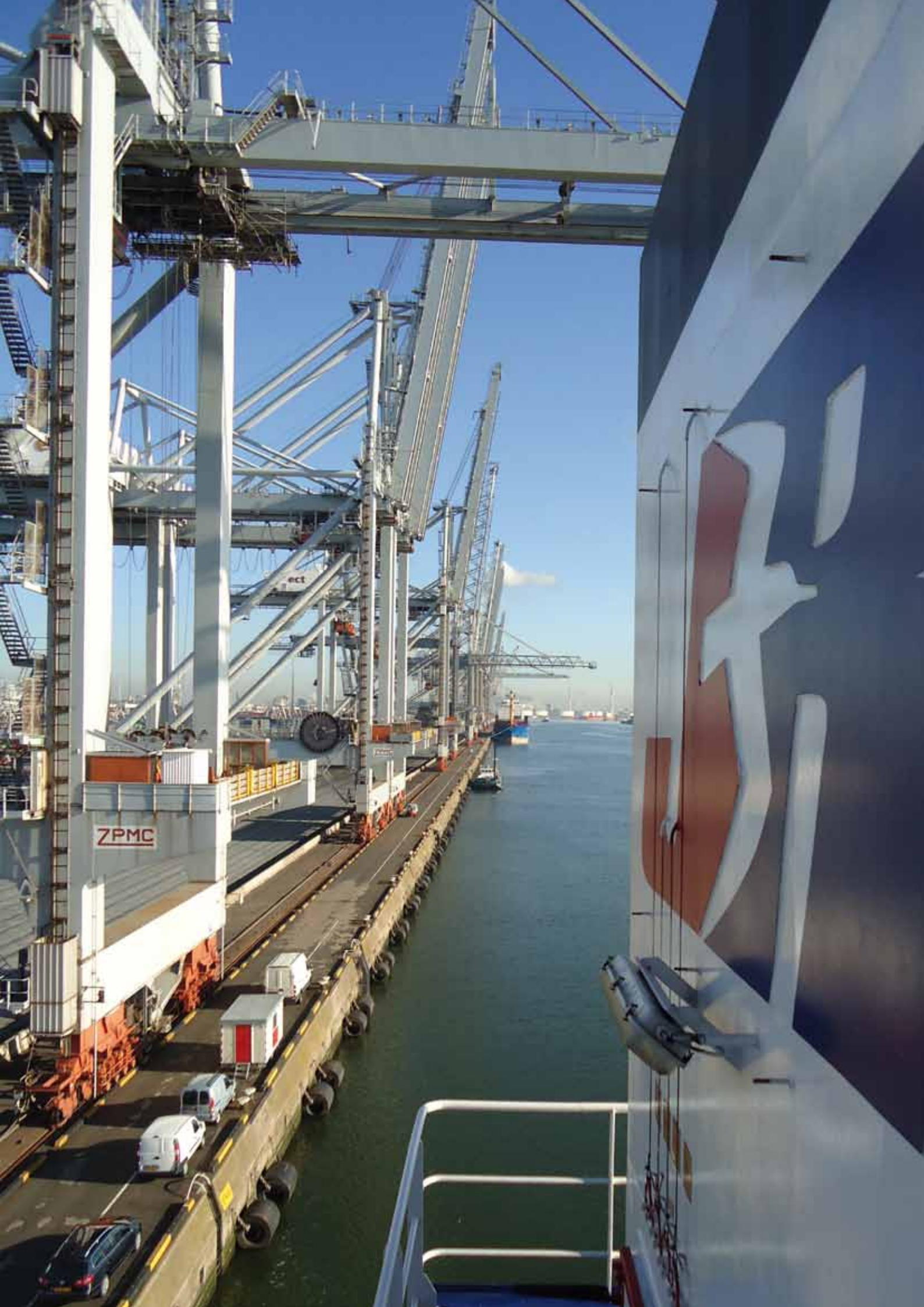
SeaZip Offshore Service legt zich toe op maritieme dienstverlening aan offshore windmolenparken. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de expertise van JR Ship Management. De nadruk ligt op de exploitatie van crew en cargo catamarans en accommodatieschepen. Eind 2012 zijn de eerste offshore service catamarans in de vaart gebracht. Deze hebben een groot deel van 2013 dienst gedaan bij de afrondende werkzaamheden aan een windmolenpark van de Duitse BARD groep. JR Ship Crew heeft hiervoor eigen bemanningsleden geselecteerd en getraind en, ter aanvulling, bemanningsleden ingehuurd. Aan de structuur en de ambities van SeaZip Offshore Service – een bedrijf in opbouw dat zich richt op een nichemarkt met groeipotentie – is in 2013 niets veranderd. Naast de aandacht die uitging naar het management van de service catamarans in actie, is veel tijd geïnvesteerd in het leggen en verstevigen van contacten op deze markt voor duurzame energie. ▶▶

Samenvatting

In de organisatiestructuur van rederijgroep JR Shipping zijn in 2013 geen ingrijpende wijzigingen opgetreden. Het aantal medewerkers van de walorganisatie bleef nagenoeg gelijk. Medewerkers die uit eigener beweging afscheid van de organisatie namen, zijn uit eigen gelederen door ervaren collega's vervangen. Binnen de samenstelling van de directie deed zich wel een wijziging voor. Het in 2012 aangestelde extra directielid heeft een andere loopbaankeuze gemaakt. De rederijgroep wordt nu weer aangevoerd door de directeuren/eigenaren J.R. Arends en S.D. Schakelaar.

De organisatie is er in haar bestaande samenstelling opnieuw in geslaagd om de vele uitdagingen van 2013, het vijfde crisisjaar op rij, het hoofd te bieden. Daarbij was de werkdruk opnieuw hoog. Door begrip voor de moeilijke situatie waarin de scheepvaartindustrie verkeert en gemotiveerd door de grote belangen die op het spel staan, heeft iedereen zich maximaal ingezet, ook als een stap extra noodzakelijk was. De focus op kostenbeheersing, ingegeven door de crisis, maar ook daarvoor al onderdeel van beleid om de effecten van permanente kostenstijgingen te neutraliseren, was ook in 2013 één van de belangrijkste prioriteiten. Eerder getroffen maatregelen zijn verder geperfectioneerd en binnen de organisatie verankerd, nieuwe maatregelen hebben er tevens toe bijgedragen dat de exploitatiekosten in overeenstemming waren met de budgetten. JR Shipping hecht grote waarde aan kostenbesparende maatregelen, maar laat deze nooit ten koste gaan van de kwaliteit en veiligheid. Opmerkelijk is dat JR Ship Management in 2013 in staat is gebleken de veiligheid aan boord ondanks de crisismoments nog eens aanzienlijk te verbeteren. Het beleid van bewustwording en toezicht wordt onverminderd voortgezet. Ook in de bemanningssfeer is de rederij erin geslaagd de kosten binnen de budgetten te houden en toch vast te houden aan de eigen kwaliteitsnormen. Met de verwachting dat de markt in 2014 iets zal aantrekken en het aanbod van gekwalificeerd zeevarenden nauwelijks toeneemt, heeft JR Ship Crew in 2013 weer meer aandacht besteed aan het werven, plaatsen en begeleiden van stagiairs.

De crisis, zoveel is duidelijk, heeft immens veel schade aangericht. Substantieel herstel zal nog jaren vergen. Er gingen schepen verloren, investeerders zagen hun belegd vermogen in rook opgaan, de mate waarin en wanneer geïnvesteerd vermogen in redbare schepen weer een acceptabel niveau zal bereiken, laat zich met geen mogelijkheid voorspellen. Ook de financiële draagkracht van de rederijorganisatie zelf is door de crisis ernstig uitgehold. In het kader van consolidatieactiviteiten die de rederij in 2013 heeft ingezet, zijn bedrijfsobligaties uitgegeven, die in relatief korte tijd met succes door JR Ship Investments zijn geplaatst. Dit draagt bij aan de continuïteitsbasis, maar verdere maatregelen en nieuwe activiteiten en verdienmodellen zijn ook in 2014 van cruciaal belang om als Nederlands rederijbedrijf een rol van betekenis te blijven spelen en het vertrouwen van investeerders binnen nieuwe omstandigheden waar te blijven maken.



6 VOORUITBLIK

Hoewel 2013 begon met licht tariefherstel, stagneerde de markt vanaf het derde kwartaal van 2013. In de aanloop naar 2014 moest zelfs een lichte tariefverslechtering worden geaccepteerd. Begin 2014 was er nog geen significant herstel zichtbaar. Echter, signalen die wijzen op een nieuwe fase van economisch groei zijn steeds serieuzer. Dit neemt niet weg dat ook 2014 een moeilijk jaar lijkt te worden, waarin een verdere consolidatieslag onvermijdelijk is. Van echt herstel zal, naar het zich laat aanzien, pas in 2015 sprake zijn. JR Shipping heeft alle vereiste maatregelen getroffen om zich hier op voor te kunnen bereiden.

De resultaten over 2013, het vijfde crisisjaar op rij, waren teleurstellend. De vooruitzichten voor de scheepvaart-industrie blijven somber. In 2012 moesten scheepseigenaren zich neerleggen bij het verlies van een toenemend aantal schepen. Ondersteuningsacties waren niet langer zinvol bij gebrek aan perspectief van herstel van geïnvesteerd vermogen en onvoldoende draagvlak voor accurate herstructureringsmaatregelen. Faillissementen waren onvermijdelijk. In 2013 zette dit onvermijdelijke saneringsproces door en naar verwachting zullen zich op het scheepvaarttoneel ook in 2014 nog veel verschuivingen voordoen.

De balans tussen vraag en aanbod was bij het uitbreken van de wereldwijde crisis al precair door het sterk cyclische karakter van alle scheepvaartmarkten. De intercontinentale containervaart en de containerfeeder vaart hadden voorafgaand aan de recessie al zichtbaar te kampen met overcapaciteit en daarmee samenhangende tariefdalingen. De multipurpose vaart maakte hier aanvankelijk nog een enigszins gunstige uitzondering op, maar ontkwam uiteindelijk ook niet aan steile tariefdalingen. Door extreme terugval in de vraag naar transportcapaciteit is de disbalans op alle markten pijnlijk toegenomen. Dit heeft wereldwijd geleid tot een te lage rentabiliteit van de scheepvaartindustrie, aanhoudende druk op de chartertarieven voor schepen en een extreem verval van de waarde van schepen. Het dieptepunt is weliswaar voorbij, maar het zal nog veel tijd vergen voor de schade is hersteld. Bovendien blijft de verbetering van het marktklimaat fragiel. De voorspellingen voor 2013 waren goed en de eerste helft van het jaar wees in de goede richting. De licht groeiende vraag naar capaciteit stagneerde echter in de tweede helft van 2013. De voorspellingen voor 2014 zijn opnieuw goed. Er lijkt een periode van stabiliteit en voorzichtige, structurele economische groei aan te breken.

Voor de scheepvaartmarkten waar JR Shipping zich op richt, is verder herstel van de wereldwijde vraag naar transport een absolute kernvoorwaarde om te komen tot een werkbare situatie. In 2013 was de mondiale conjuncturele ontwikkeling zwakker dan eerder werd aangenomen. Zowel de economische groei als de toename van de wereldhandel verliep nog teleurstellend. De beperkte groei heeft zijn weerslag gehad in een relatief geringe toename van het wereldwijde transport over zee. De verwachtingen voor 2014 en 2015 duiden op betere perspectieven, maar daarmee zijn de problemen nog lang niet overwonnen. Op veel scheepvaartmarkten blijft sprake van een disbalans in vraag en aanbod met bijbehorende lage tarieven. De markt voor intercontinentale containervaart heeft tot en met 2016 zelfs te maken met nauwelijks verantwoorde capaciteitsuitbreiding, doordat er een groot aantal ultra large containerschepen in aanbouw is. Deze nog op te leveren schepen van meer dan 10.000 TEU zorgen in de komende jaren samen voor een toename in capaciteit met circa 61%. In de segmenten waar rederijgroep JR Shipping zich op focust, bestaat de dreiging van overmatige toename van het aantal schepen niet. Met betrekking tot containerfeeder schepen zijn de laatste jaren vrijwel geen nieuwbouwprojecten geïnitieerd. Het aanbod van beschikbare feeder schepen nam zelfs licht af. Ook de komende jaren worden weinig nieuwe



schepen gebouwd. De markt voor multipurpose schepen, de tweede pijler onder het diversificatiebeleid van JR Shipping, kent een vergelijkbare ontwikkeling. Ook hier zijn nieuwbouwambities sterk getemperd. Het dramatische probleem van een onevenredige hoeveelheid nieuwe tonnage bij beperkt marktherstel doet zich vooral voor op de markten voor grote, intercontinentaal varende containerschepen en bulk carriers.

De markt voor containervaart

Na een korte fase van beperkt herstel in de eerste helft van 2013, trad in de tweede helft stagnatie op en moest rond de jaarwisseling zelfs rekening worden gehouden met opnieuw dalende tarieven. 2014 begon uiterst aarzelend, met weinig concrete signalen voor tariefverbetering. Mocht hier in 2014 nog steeds geen zicht op zijn, en mocht het marktherstel in 2015 achterlopen op eerdere verwachtingen, dan zullen de gerealiseerde herfinancieringen en herstructureringen alsnog ontoereikend zijn om de tot nu toe redbare schepen in de vaart te houden met perspectief op enig herstel van geïnvesteerd vermogen. De signalen, hoe voorzichtig ook, wijzen overigens in een andere richting. Treedt herstel wel in, dan heeft rederijgroep JR Shipping stabiele uitgangspunten om de continuïteit te waarborgen en nieuwe activiteiten te initiëren.

Zoals gezegd, zal het containertransport in 2014 en 2015 beduidend sterker moeten groeien dan in het tegenvallende jaar 2013, waarin een percentage van slechts 5% werd genoteerd. Voor 2014 wordt een toename van 6% verwacht. De diverse voorspellingen met betrekking tot de wereldwijde economie en wereldhandel vormen voldoende aanleiding om aan te nemen dat dit gaat lukken. Echter, voldoende groei om terug te keren naar de situatie van voor de crisis, waarin het wereldwijde containertransport jaarlijks gemiddeld met circa 8% toenam, lijkt op dit moment nog ver weg. Zelfs dan zou de balans op de markt voor intercontinentale containervaart nog bij lange na niet hersteld zijn, gezien de te verwachten capaciteitstoename die samenhangt met de nieuwbouwprojecten die tussen nu en 2016 hun afronding beleven. Er komt nog veel capaciteit bij, zoals de volgende tabel laat zien, wat een zorgelijke ontwikkeling is.

De markt voor containerfeeder vaart

Op de markt voor containerfeeder schepen wordt de noodzakelijke balans waarschijnlijk sneller bereikt. Zoals eerder aangegeven, is er de laatste jaren nauwelijks meer sprake geweest van nieuwbouwactiviteiten. Tijdens de crisis is de bestaande capaciteit aanzienlijk teruggebracht. Sommige verouderde schepen zijn verschroot, andere schepen zijn ingezet in andere marktsegmenten. De nieuwe tonnage die de afgelopen jaren door werven is opgeleverd, is verwaarloosbaar en er zijn al lange tijd geen orders meer bij werven geplaatst. In de komende jaren zet de trend van afnemende capaciteit versterkt door. In de belangrijkste feeder segmenten (tussen 650 en 1.300 TEU) is in 2014 en 2015 een afname van ruim 3% reëel. In de kleinere scheepsklassen wordt zelfs ►►

Vlootontwikkeling containerschepen (x 1.000 TEU)

	2014						2015				2016	2017	2018
	Vloot op 1/1/14	Afgeleverd	Orderboek	Verwachte sloop	Vloot op 31/12/14	Groei capaciteit	Orderboek	Verwachte sloop	Vloot op 31/12/15	Groei capaciteit	Orderboek	Orderboek	Orderboek
0-200 TEU	11	0	0	2	9	-13,80%	0	1	9	-8,00%	0	0	0
200-649 TEU	160	0	1	18	142	-10,90%	1	9	134	-5,90%	1	0	0
650-899 TEU	303	0	4	9	298	-1,70%	0	5	294	-1,50%	0	0	0
900-1.299 TEU	751	0	19	36	734	-2,30%	12	18	728	-0,90%	0	0	0
1.300-1.999 TEU	1.140	0	29	51	1.118	-1,90%	28	26	1.120	0,20%	17	0	0
2.000-2.999 TEU	1.708	5	51	52	1.711	0,20%	82	26	1.766	3,20%	3	0	0
3.000-3.949 TEU	903	3	64	75	895	-0,90%	46	38	903	0,90%	11	0	7
3.950-5.199 TEU	3.475	4	86	57	3.509	1,00%	13	29	3.493	-0,40%	10	0	0
5.200-6.999 TEU	2.745	19	106	0	2.870	4,60%	45	0	2.915	1,60%	0	0	0
7.000-8.999 TEU	2.495	8	145	0	2.649	6,20%	140	0	2.788	5,30%	26	0	0
9.000-10.999 TEU	1.184	39	497	0	1.721	45,30%	539	0	2.260	31,30%	250	28	0
11.000+ TEU	2.236	14	565	0	2.815	25,90%	690	0	3.505	24,50%	256	42	0
Totaal	17.112	93	1.566	300	18.471	7,90%	1.595	150	19.916	7,80%	573	70	7

Bron: Maersk Broker, maart 2014

uitgegaan van een beduidend sterkere afname. Hier komt bij dat zich steeds vaker situaties voordoen waarin schepen niet langer beschikbaar zijn als gevolg van faillissementen of saneringsprocessen. Bovendien valt een aantal schepen definitief af, doordat ze worden opgekocht door zogeheten *opportunity* kopers die de schepen in andere markten inzetten. Het effect van deze combinatie van factoren is nu al terug te zien in de chartermarkten. Eind 2013 waren vrijwel alle beschikbare kleinere en middelgrote feeders (tot 700 TEU) in de vaart – voor het eerst sinds lange tijd. Een gunstig effect op de chartertarieven kan haast niet uitblijven. Gegeven de verwachte stijging van de transportvraag en de aantoonbare afname van de beschikbare scheepscapaciteit is het slechts een kwestie van tijd dat de marktbalans gaat herstellen. Daarom is de verwachting realistisch dat 2014 verder herstel zal laten zien en dat dit herstel vervolgens versterkt doorzet in 2015.

De multipurpose markt

De markt voor multipurpose schepen heeft de vereiste veerkracht om sneller te herstellen dan de markt voor containerschepen. Voor de crisis uitbrak, was de marktbalans namelijk goed. Er bestond zelfs een zekere schaarste aan capaciteit. De laatste jaren zijn er relatief weinig nieuwbouwschepen gerealiseerd en er staan weinig schepen op stapel. Ten opzichte van de beschikbare vloot tot 10.000 ton draagvermogen staat er een orderboek uit van slechts 4%, wat gering is vanuit historisch perspectief. Op basis van de gangbare levensduur is het reëel om aan te nemen dat schepen van dertig jaar of ouder op korte termijn aan vervanging toe zijn. Dit betreft circa 17% van de huidige wereldwijde vloot. De vervangingsvraag is dus beduidend groter dan het volume aan nieuwbouwbestellingen. Onder 'normale' omstandigheden zou dus kunnen worden gerekend op een gezonde marktbalans en stijgende tarieven zodra de transportvraag afdoende aantrekt. Het economisch herstel dat in 2013 serieus in Europa is ingezet, lijkt al tot een eerste verbetering in de transportvraag te leiden. De eerste helft van 2013 kwamen de gemiddelde reisomzetniveaus nog overeen met het beeld van 2012. Vervolgens nam de marktvraag stap voor stap toe en kenden de vrachttarieven een lichte opwaartse trend. De tweede helft van 2013 liet een omzetverbetering zien van 10% tot 15%. Het vertrouwen bestaat dat deze trend in 2014 doorzet.

Voor multipurpose schepen die in Europa varen, doet zich overigens een belangrijke ontwikkeling voor, die we in ons jaarverslag over 2012 al eerder signaleerden. Strengere normen met betrekking tot de emissie-uitstoot worden, naar verwachting, al per 1 januari 2015 in bepaalde kustvaartgebieden en in grote delen van het Europese vaargebied ingevoerd. Voor kleinere multipurpose schepen met een gering geïnstalleerd motorvermogen is er een alternatief. Deze kunnen en zullen in de genormeerde gebieden gaan varen op schone gasolie. Echter, gasolie is aanzienlijk duurder dan de zware stookolie die op dit moment de marktnorm is. Voor multipurpose schepen die in de vrije vaart opereren, is deze ontwikkeling van invloed op het netto resultaat van de uitgevoerde reis. Eigenaren van schepen die onevenredig veel brandstof verbruiken, zullen hiervan te veel nadeel gaan onder-

vinden. Zij zullen uitwijken naar inzetgebieden waar de nieuwe emissienormen nog niet gelden. Dit geldt ook voor grotere multipurpose schepen met veel geïnstalleerd vermogen. Voor deze schepen is varen op gasolie geen realistische optie en lijkt investeren in innovatieve voortstuwingstechnieken nauwelijks haalbaar.

De timing ligt extra moeilijk, gezien de verliezen die scheepseigenaren tijdens de crisisjaren hebben geleden en nog lijden. Gevolg is dat een belangrijk deel van de nu beschikbare grotere multipurpose schepen met veel geïnstalleerd vermogen op termijn minder ingezet zullen worden in de Europese kustvaart. Dit werkt in het voordeel van de compacte en brandstofefficiënte multipurpose schepen, het segment waar rederijgroep JR Shipping op focust. De relatief goede prestaties van m.s. Esprit en Estime, afgezet tegen de benchmark van 2013, geven aan dat efficiency in brandstofverbruik één van de belangrijkste concurrentievoordelen is en wordt.

Ook bij JR Ship Management gaat serieus aandacht uit naar de uitdagingen die zich op dit vlak aandienen. Met gespecialiseerde projectteams brengen we de nieuwe eisen en mogelijkheden in kaart en volgen we de technische ontwikkelingen op de voet. Met verschillende bouwerven en toeleveranciers kijken we naar mogelijke innovaties in de machinekamerinstallaties. Ook met het oog op toekomstige nieuwbouwschepen worden studies gemaakt ten behoeve van vernieuwende voortstuwingsconcepten, geënt op het minimaliseren van te installeren vermogen en (gedeeltelijke) toepassing van alternatieve brandstoffen. Vast staat dat noodzakelijke investeringen een belangrijke nieuwe kostenfactor worden. Compacte schepen kunnen relatief eenvoudig overschakelen op schonere gasolie, maar deze brandstof is wel duurder. Deze meerkosten zullen uiteindelijk moeten worden doorberekend aan de charteraars.

Consolidatieslag

Ondanks de realistische vooruitzichten van toenemend herstel, wacht de maritieme industrie ook in 2014 een zwaar jaar. Voor veel scheepseigenaren komt het herstel eenvoudigweg te laat. In toenemende mate zullen schepen failliet gaan of op een andere wijze gesaneerd moeten worden. Hiermee treedt een sneeuwbal effect in werking. Verlies van schepen leidt tot verlies van nog meer omzet in extreem moeilijke omstandigheden, waarmee de continuïteit van veel scheepvaartorganisaties in gevaar komt. Het is onvermijdelijk dat complete marktpartijen verdwijnen, ingrijpende reorganisaties doorvoeren of opgaan in grotere organisaties met betere perspectieven om te overleven. Een diepgaande consolidatieslag is onvermijdelijk. Niet alleen scheepseigenaren worstelen om het hoofd boven water te houden, ook de scheepswerven en toeleveranciers beleven zware tijden.

De afgelopen jaren is een groot aantal crisisoverbruggende maatregelen getroffen. Banken zijn bereid gevonden om hypotheekverplichtingen op te schorten, investeerders hebben extra werkkapitaal bijeen gebracht, er zijn beloftevolle herfinanciering- en herstructureringsprogramma's uitgevoerd. Na de dubbele dip van 2011 moest worden geconstateerd dat voor veel schepen de basis voor verdere ondersteunende maatregelen wegviel. Door blijvend ondermaatse inkomsten, onevenredig hoge schulden en de sterk dalende restwaarde van schepen, daalde de kans op herstel van geïnvesteerd vermogen tot onder de kritieke grens en resteerde slechts het salomonsoordeel 'niet redbaar'. In de meeste situaties leidde dit tot faillissementen. Ook JR Shipping heeft zich bij deze werkelijkheid moeten neerleggen. In 2012 gingen vijf schepen failliet, begin 2013 nog eens twee. In totaal zijn in 2012 en 2013 in Nederland en Duitsland ruim 500 faillissementen uitgesproken over scheepsfondsen.

Ook in 2014 zal de scheidslijn tussen redbaar en niet redbaar voor een groot aantal schepen buitengewoon dun zijn. Zelfs onze rederijgroep ontkomt hier niet aan, ondanks de uitzonderlijke situatie dat voor veel schepen accurate overbruggingsmaatregelen getroffen konden worden. De impact van de koude sanering op de marktontwikkelingen van de komende jaren is nauwelijks te kwalificeren. Schepen die na een faillissement extreem goedkoop worden verkocht aan *opportunity buyers*, kunnen er dankzij relatief geringe financieringslasten toe besluiten tegen een lager kostprijsniveau dan het marktgemiddelde diensten aan te bieden om op de korte termijn zoveel mogelijk winst te maken. Dit kan leiden tot 'onderbiedingen' op een markt die nu al onverantwoord lage tarieven dicteert. Dit kan marktherstel in de weg staan. Tot nu toe lijkt dit risico beheersbaar, doordat de tarieven van 2013 zo teleurstellend bleven, dat er zelfs voor extreem voordelig verworven schepen nauwelijks interessante exploitatieresultaten te verwachten waren. Tevens zien we een welkome ontwikkeling aan de kant van de banken die bij faillissementen verantwoordelijk zijn voor wat er met de schepen gebeurt. De schepen worden in steeds mindere mate aan gelegenheidsookopers gegund. Men kiest er liever voor de exploitatie van schepen binnen nieuwe eigendomsstructuren en samenwerkingsvormen voort te zetten.

Continuïteitperspectieven

Zoals eerder beschreven, heeft ook rederijgroep JR Shipping zich er begin 2012 bij moeten neerleggen dat niet alle schepen redbaar waren. Door faillissementen en een min of meer door de omstandigheden ingegeven vervroegde verkoop van een schip, is de vloot in omvang teruggelopen naar 15 containerfeeder schepen per eind 2013. Dit is een stevige aanslag op de toekomstige verdien capaciteit van de rederij die met de faillissementen bovendien veel geïnvesteerd kapitaal verloren zag gaan. Erger is dat investeerders die hun vertrouwen in rederijgroep JR Shipping hebben gesteld, eveneens geïnvesteerd vermogen verloren zagen gaan. Niemand heeft zich een wereldwijde crisis van deze duur en impact ook maar enigszins kunnen voorstellen. Investeerders zijn vrijwel eensgezind achter het rederijbeleid blijven staan, ook in 2013, zoals onder meer blijkt uit het enorme draagvlak voor diverse obligatie-uitgiften, maar dat doet aan de teleurstellende stand van zaken niets af. De rederij trekt zich dit bijzonder aan, maar kan helaas niet uitsluiten dat er in 2014 opnieuw schepen in de gevarenzone terecht komen.

Voor schepen die aantoonbaar redbaar zijn, blijft de rederij zich voor de volle honderd procent inzetten. Voor elf schepen is in 2012 een betere basis gelegd met de realisatie van JR Fleet Fund CV, het resultaat van een ingrijpend herstructureringsprogramma in samenwerking met HSH Nordbank en investeerders in de betreffende schepen. Voor de stabiliteit en houdbaarheid van JR Fleet Fund CV is marktherstel in 2014 een absolute voorwaarde. Blijft serieus herstel alsnog te lang uit, dan moeten mogelijkerwijs aanvullende stappen worden gezet om te vermijden dat geïnvesteerd vermogen verloren gaat. Ook aan schepen die buiten dit 'verzamel fonds' vallen, is in 2013 alle denkbare aandacht besteed. Voor m.s. Evolution en m.s. Evidence, die zich niet in de directe gevarenzone bevonden maar waarvoor in 2014 bij uitblijvend herstel liquiditeitsproblemen zouden kunnen optreden, is eind 2013 een unieke situatie ontstaan. De uitgifte van scheepsgebonden obligaties heeft ertoe geleid dat de betreffende scheepshypotheek tegen buitengewoon gunstige voorwaarden konden worden afgekocht, doordat Commerzbank AG besloten heeft zich uit de markt voor scheepshypotheek terug te trekken, zoals in eerdere hoofdstukken al gedetailleerd staat beschreven.

Met deze maatregelen, is JR Shipping er vooreerst in geslaagd om minimale voorwaarden voor continuïteit te creëren. In het jaarverslag over 2012 werd de bereikte situatie beschreven als 'stabiele zijligging' met ruimte voor nieuwe ondernemingsinitiatieven. Naast de aandacht die in 2013 is blijven uitgaan naar urgente, scheeps- en crisisgerelateerde activiteiten, hebben inderdaad nieuwe initiatieven plaatsgevonden, die moeten helpen de uitgangspositie van de rederij stap voor stap te verbeteren. Medio 2013 hebben investeerders hun vertrouwen uitgesproken in de toekomstplannen van de rederij door in groten getale in te tekenen op JR Shipping Obligaties. De emissie, waarmee ruim € 1,7 miljoen is ingezameld, kon in enkele weken tot een succesvolle afronding worden gebracht. Het ingezamelde kapitaal zal worden aangewend voor ontwikkelingen van *new business*. Nader benoemde bestedingsdoelen zijn onder meer: versterking van de ondernemingsstructuur, investeringen in markt-onderzoek en projectontwikkeling, investeringen in (gedeeltelijke) overnames, fusies of andere vormen van krachtenbundeling, initiëren van *Opportunity Investments* bij bewezen belangstelling onder vennootrelaties alsook acquisitie van scheepsmanagement opdrachten.

Door consistent crisisbeleid te voeren, proactief te reageren op omstandigheden, constructief en oplossingsgericht in dialoog te blijven met banken en investeerders en tijdig knopen door te hakken bij vaak grote dilemma's, staat rederijgroep JR Shipping er minder slecht voor dan veel branchegenoten. Ondanks pijnlijke verliezen, is er nog steeds respect en vertrouwen aan de zijde van investeerders. Over dit vertrouwen hebben we altijd gezegd dat dit ons belangrijkste ondernemingskapitaal vormt en dat geldt tot op de dag van vandaag. Ook bij bankrelaties, afnemers, leveranciers en dienstverleners hebben we het vertrouwen weten te behouden. Daar zijn we trots op en erkentelijk voor. We realiseren ons terdege dat er de komende jaren nog veel hindernissen genomen moeten worden, maar zijn gemotiveerd om nieuwe uitdagingen te identificeren en kansen naar ons toe te trekken. Dat geldt ook voor kansen die zijn ingegeven door de lange crisisperiode die achter ons ligt en waarvan de schade nog lang niet is hersteld. Daarbij zijn de gezamenlijke belangen van ons rederijbedrijf en onze investeerders leidend.

Samenvatting

In de aanloop naar 2014 trad op verschillende scheepvaartmarkten een fase van stagnatie in na een periode van licht herstel in 2013. Begin 2014 was de situatie ongewijzigd, maar klonken steeds betere geluiden door over

economisch herstel in met name de VS en Europa. Die trend zet door en kan niet anders dan van positieve invloed zijn op de scheepvaartindustrie. Dit neemt niet weg dat de industrie in 2014 opnieuw een jaar zal beleven van herbezinning en herstructurering. Er blijft een lange weg te gaan om de schade die de diepe, wereldwijde crisis heeft aangericht te repareren.

De situatie op de markt voor intercontinentale containervaart blijft ronduit zorgelijk. Zelfs al neemt de vraag naar capaciteit de komende jaren substantieel toe, dan nog blijft er sprake van een ernstige disbalans. Tussen nu en 2016 wordt een onverantwoord groot aantal nieuw gebouwde ultra large containerschepen in de vaart gebracht. Het gaat om schepen van meer dan 10.000 TEU die voor een capaciteitstoename van meer dan 60% gaan zorgen. Dit leidt zelfs bij economisch betere omstandigheden tot overcapaciteit en dus tot zware druk op de tarieven.

De situatie op de markt voor containerfeeder schepen is iets minder zorgelijk. Van echt herstel is per begin 2014 nog geen sprake, maar met het perspectief van aantrekkende economieën is de herstelpotentie beter. Voor deze markt worden al langere tijd nauwelijks meer nieuwe schepen gebouwd en ook de komende termijn komt er weinig tot geen nieuwbouw. Door de crisis is de capaciteit zelfs gekrompen en die trend zet door. Het effect daarvan was in 2013 al te zien. Voor het eerst sinds tijden waren alle beschikbare kleine en middelgrote containerfeeder schepen (tot 700 TEU) bijna continue verhuurd. Dit is lang niet meer voorgekomen. De balans in vraag en aanbod lijkt zich te herstellen en tariefverbetering is een kwestie van tijd.

De markt voor multipurpose schepen lijkt zich zelfs nog iets sneller te herstellen, in overeenstemming met de verwachtingen van de afgelopen jaren. Verder economisch herstel in met name Europa zal het herstel versnellen. De tweede helft van 2013 begonnen de gemiddelde reisomzetniveaus stap voor stap te verbeteren met 10% tot 15%. Het vertrouwen bestaat dat deze trend in 2014 en 2015 doorzet. Hierbij hebben compacte energie-efficiënte schepen als m.s. Estime en Esprit een belangrijke concurrentievoorsprong, ook met het oog op stringente milieuwetgeving die de komende jaren in veel Europese vaarwateren van kracht wordt.

Binnen de scheepvaartindustrie zullen in 2014 nog veel ingrijpende veranderingen plaatsvinden. Voor veel scheepseigenaren komt marktherstel te laat en zijn herstructureringsmaatregelen nauwelijks nog haalbaar. Een verdere consolidatieslag is onvermijdelijk. Saneringen, fusies en overnames gaan de verhoudingen binnen de zeescheepvaart drastisch veranderen. JR Shipping is hierop voorbereid. Met de geslaagde uitgifte van JR Shipping Obligaties, die in slechts enkele weken zijn geplaatst, heeft de rederij zich verzekerd van extra bedrijfskapitaal voor *new business* initiatieven. Tot de bestedingsdoelen horen onder meer versterking van de ondernemingsstructuur en investeringen in overnames, fusies en andere vormen van krachtenbundeling. Uit het snelle verloop van de emissie van JR Shipping Obligaties blijkt dat investeerders hun vertrouwen in het beleid van de rederij hebben behouden en net als de rederij zelf geloven in nieuwe kansen.



VLOOTOVERZICHT

JR Shipping was eind 2013 verantwoordelijk voor 15 in exploitatie zijnde containerfeeder schepen, 5 multipurpose schepen, 2 offshore service catamarans en de clipper Stad Amsterdam.

In de vorm van scheepsparticipaties, die de rederijgroep via dochteronderneming JR Ship Investments op de markt heeft gebracht, nemen ongeveer 3.500 particuliere en zakelijke investeerders deel in de vloot. In het vlootoverzicht op de hierna volgende pagina's zijn voor alle schepen waarin particuliere en zakelijke investeerders deelnemen, gegevens opgenomen als: hoofdkenmerken, historie, financieringsstructuur en de exploitatieresultaten over boekjaar 2013. De algemene ontwikkelingen die in 2013 op de exploitatieresultaten van invloed zijn geweest, staan uitgebreid beschreven in de voorgaande hoofdstukken.

Tot 2009 heeft JR Shipping in haar jaarverslagen zogeheten 'tussenstanden' gepubliceerd, waarin exploitatieresultaten en operationele kosten werden vergeleken met de prospectus-uitgangspunten. Als gevolg van de aanhoudende, diep ingrijpende crisisperiode vormen deze criteria geen reële maatstaf meer. Om een goed inzicht te bieden in de actuele stand van zaken, zijn de resultaten van 2013 afgezet tegen nieuwe begrotingsuitgangspunten.

Op 18 december 2012 zijn de Enforcer, Encounter, Energizer, Endeavor, Endurance, Ensemble, Elan, Elite, Elysee, Emotion en Empire als bedrijfseconomische eenheid ondergebracht in een nieuw scheepsfonds, JR Fleet Fund CV. Vennootrelaties in deze schepen hebben sindsdien een belang in alle elf bovengenoemde schepen. De bedrijfsresultaten van JR Fleet Fund CV worden daarom sinds boekjaar 2012 in een nieuwe vorm gepresenteerd.

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

JR FLEET FUND CV



Enforcer, Encounter, Energizer, Endeavor, Endurance, Ensemble



Elysee



Elan, Elite



Emotion, Empire

De vloot

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

Aandeelhouders

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

Cijfermatig overzicht (€)

Financier	HSN Nordbank AG
Verstekte financiering	€ 142.777.467
Voorwaarden	▶ Looptijd tot ultimo 2019 ▶ Rente 2,75% ▶ Aflossingsvrij in 2013 ▶ Kwartaalaflossing per 2014: € 1.8 miljoen ▶ Indien mogelijk versneld aflossen
Achtergestelde lening JR Shipping	€ 900.000

Resultaat JR Fleet Fund CV

	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	19.036.193	20.382.423	- 1.346.230
Operationele kosten*	14.433.715	15.724.450	1.290.735
Exploitatie resultaat	4.602.478	4.657.973	- 55.495
Rentekosten	4.115.891	4.025.913	- 89.978
Aflossingen	-	-	-
Verandering liquiditeit	486.587	632.060	- 145.473

* Exclusief aanloop- en oprichtingskosten

Historie

Voor elf door HSH Nordbank gefinancierde schepen dreigden er, als gevolg van uitblijvend marktherstel, in 2012 of in 2013 liquiditeitsproblemen te ontstaan. Voor met name de zes 750 TEU schepen was de situatie begin 2012 al buitengewoon zorgelijk. Om de problemen tijdig op te kunnen vangen, is de directie van JR Shipping met HSH Nordbank in overleg getreden. Tijdens dit overleg bleek dat de bank aanstuurde op een collectieve oplossing waar alle elf schepen bij betrokken zouden zijn. Dit heeft geresulteerd in een herstructureringsvoorstel dat onder de investeerders op een breed draagvlak bleek te kunnen rekenen. De elf schepen zijn vervolgens als bedrijfseconomische eenheid in JR Fleet Fund CV ondergebracht. Aan de betrokken scheepsfondsen is, naar rato, een aandelenpercentage in JR Fleet Fund CV toegekend. Zodra er eigen vermogen op de balans van JR Fleet Fund CV ontstaat, kan dit 'hersteld vermogen', naar rato van het aandeel, aan de elf deelnemende schepen toekomen. Van die uiteindelijke bate zullen de deelnemende schepen dan eerst de eventuele schulden aan JR Vloot Support CV en de obligatiehouders moeten voldoen. Het eventuele restant komt ten goede aan de participanten. Zonder realisatie van JR Fleet Fund CV, zouden zes van de elf schepen in 2012 acuut in de problemen zijn geraakt. Voor de overige vijf schepen zou de situatie in 2013 precair zijn geworden.

Kort verslag 2013

Zoals te lezen is in hoofdstuk 3, *De vlootperformance*, waren de exploitatieresultaten in 2013 voor het vijfde jaar op rij teleurstellend, ondanks het feit dat de rederij de kosten goed wist te beheersen. Sinds mei 2011 is de situatie in alle marktsegmenten opnieuw drastisch verslechterd. Het hernieuwde tariefsverval bleef aanhouden tot in het eerste kwartaal van 2012. Daarna trad een fase van stabilisering in, waarbij de chartertarieven buitengewoon slecht bleven. Slechts voor enkele schepen, zoals de Baltic Max schepen en de middelgrote schepen, trad enige verbetering in. 2013 begon weliswaar met iets betere perspectieven, maar de tweede helft van 2013 trad weer enige stagnatie in. De verwachting is dat de markt zich op middellange termijn wel goed zal weten te ontwikkelen. Door de afname van beschikbare scheeps capaciteit en de verwachte stijging van de wereldhandel, is het een kwestie van tijd dat de marktbalans gaat herstellen. Dat is voor JR Fleet Fund CV ook noodzakelijk. JR Fleet Fund CV had eind 2013 nog een werkbare werkkapitaalpositie, maar als marktherstel nog veel langer uitblijft, dan zal het perspectief op enig herstel van geïnvesteerd vermogen steeds verder onder druk komen te staan.

Exploitatieresultaat per schip in €

Schip	Omzet		Operationele kosten	
	Begroting 2013	Resultaat 2013	Begroting 2013	Resultaat 2013
Enforcer	1.292.915	1.207.755	1.595.000	1.627.610
Encounter	1.339.989	1.184.531	1.548.950	1.525.442
Energizer	1.382.570	1.196.451	1.023.250	875.890
Endeavor	1.422.147	1.402.918	1.174.100	1.175.643
Endurance	1.282.472	1.228.007	1.534.650	1.497.823
Ensemble	1.267.012	1.222.592	1.554.200	1.537.859
Elan	2.080.580	1.666.105	1.537.200	1.212.783
Elite	2.020.452	1.928.092	1.300.500	1.191.162
Elysee	3.040.213	2.847.818	1.141.750	1.073.666
Emotion	2.578.626	2.577.790	1.813.150	1.456.468
Empire	2.675.447	2.574.134	1.501.700	1.221.685

Exploitatie van de bovenstaande schepen heeft vanaf 18 december 2012 plaatsgevonden in JR Fleet Fund CV



M.S. EXPANSA



Charternaam	Belangrijkste gegevens				Capaciteiten	
Expansa	Lengte over alles	99,98 m	Tonnage	2.920 GT	Containerstelplaatsen	340 TEU
Exploitatie	Breedte	15,85 m	IJsklasse	1A	Capaciteit 14 tons containers	211
JR Besloten Vlootfonds I CV	Holte tot dek	6,18 m	Dienstsnelheid	15 kn	Capaciteit 30 ft containers	130
	Diepgang	4,88 m			Capaciteit 45 ft containers	68
					Koelcontainer aansluitingen	100

Historie

Mei 2001 is de Expansa nieuw opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma Lemmer BV. Het schip van het type Conofeeder 340 beschikt over een hoge dienstsnelheid, gunstige laadcapaciteit en de hoogste ijsklasse. Vanaf het begin is de Expansa door JR Shipping geëxploiteerd binnen m.s. Expansa Scheepvaartbedrijf CV 'oude stijl'. Op 29 september 2005 heeft JR Besloten Vlootfonds I CV de exploitatie overgenomen. Deze CV heeft tevens de exploitatie overgenomen van de Externo.

Kort verslag 2013

De Expansa heeft in 2013 vrijwel onafgebroken gevaren voor charteraar Seaboard. Van 19 december 2012 tot 19 juni 2013 verdiende de Expansa \$ 4.475,- (US Dollar) bruto per dag. Van 19 juni 2013 tot 28 december 2013 voer de Expansa voor \$ 4.250,- (US Dollar) bruto per dag. Vervolgens is de Expansa vanuit de Caribische Zee begonnen aan een positioneringsreis naar Europa. Vanaf eind januari 2014 vaart het schip tussen Nederland en Engeland voor charteraar A2B-online. Dit contract loopt tot minstens 28 april 2014 en uiterlijk 28 juli 2014.

Cijfermatig overzicht (€)

Aanschafprijs schip	7.080.483	Financiers	ING Bank NV
Totale investering	7.380.000	Schuld ING Bank NV	2.656.667
Vreemd vermogen	4.100.000	Schuld JR Vloot Support CV (incl. rente)	949.722
Eigen vermogen	3.280.000	Schuld Obligatielening (incl. rente)	249.203
Vreemd vermogen (extra)	200.000	Totaal vreemd vermogen	3.855.592
Uitgegeven participaties in emissiejaar 2005	212		

Resultaat	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	1.013.923	1.044.249	- 30.326
Operationele kosten	916.415	1.001.650	85.235
Exploitatieresultaat	97.508	42.599	54.909
Rentekosten	187.210	199.200	11.990
Aflossingen	-	-	-
Verandering liquiditeit	- 89.702	- 156.601	66.899

Kengetallen	Werkelijk 2013	Prospectus	Vershil
Stand vreemd vermogen	3.855.592	699.524	3.156.068
Winstuitkeringen cumulatief	1.213	6.951	- 5.738
Vaardagen cumulatief	2.464	2.970	- 506

M.S. EXTERNO



Charternaam	Belangrijkste gegevens				Capaciteiten	
Bermuda Islander	Lengte over alles	99,98 m	Tonnage	2.920 GT	Containerstelplaatsen	340 TEU
Exploitatie	Breedte	15,85 m	Ijssklasse	1A	Capaciteit 14 tons containers	211
JR Besloten Vlootfonds I CV	Holte tot dek	6,18 m	Dienstsnelheid	15 kn	Capaciteit 30 ft containers	130
	Diepgang	4,88 m			Capaciteit 45 ft containers	80
					Koelcontainer aansluitingen	100

Historie

De Externo is in september 2001 nieuw opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma Lemmer BV. Het schip van het type Conofeeder 340 beschikt over een hoge dienstsnelheid, gunstige laadcapaciteit en de hoogste ijsklasse. Vanaf het begin is de Externo door JR Shipping geëxploiteerd binnen m.s. Externo Scheepvaartbedrijf CV 'oude stijl'. JR Besloten Vlootfonds I CV heeft op 29 september 2005 de exploitatie overgenomen. Deze CV heeft tevens de exploitatie overgenomen van de Expansa.

Kort verslag 2013

De Externo vaart al sinds september 2007 voor BISL onder de charternaam Bermuda Islander. Tot 12 januari 2013 verdiende m.s. Externo € 3.400,- bruto per dag; van 12 januari 2013 tot 12 januari 2014 € 3.500,- bruto per dag. De Externo heeft in december 2013 in droogdok gelegen voor een intermediate survey. Doordat er diverse onvoorziene reparatie- en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd moesten worden, zijn de totale exploitatiekosten van de Externo hoger uitgevallen dan de begrotingsuitgangspunten.

Cijfermatig overzicht (€)

Aanschafprijs schip	7.230.294	Financiers	ING Bank NV
Totale investering	7.525.000	Schuld ING Bank NV	2.261.429
Vreemd vermogen	4.100.000	Totaal vreemd vermogen	2.261.429
Eigen vermogen	3.425.000		
Uitgegeven participaties in emissiejaar 2005	212		

Resultaat	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	1.017.696	1.075.979	- 58.283
Operationele kosten	1.346.040	1.203.150	- 142.890
Exploitatieresultaat	- 328.344	- 127.171	- 201.173
Rentekosten	75.220	99.750	24.530
Aflossingen	-	-	-
Verandering liquiditeit	- 403.564	- 226.921	- 176.643

Kengetallen	Werkelijk 2013	Prospectus	Vershil
Stand vreemd vermogen	2.261.429	699.524	1.561.905
Winstuitkeringen cumulatief	1.212	6.951	- 5.739
Vaardagen cumulatief	2.784	2.970	- 186

M.S. EVOLUTION



Charternaam

Evolution

Exploitatie

m.s. Evolution Scheepvaartbedrijf CV

Belangrijkste gegevens

Lengte over alles	145,70 m
Breedte	23,39 m
Holte tot dek	11,70 m
Diepgang	8,80 m

Tonnage	8.999 GT
IJsklasse	1A
Dienstsnelheid	19 kn

Capaciteiten

Containerstelplaatsen	1.050 TEU
Capaciteit 14 tons containers	750
Capaciteit 30 ft containers	82
Capaciteit 45 ft containers	144
Koelcontainer aansluitingen	178

Historie

De Evolution is in december 1996 opgeleverd door YVC IJsselwerf. Het ontwerp van dit schip is in 1998 gewaardeerd met de Schip van het Jaar Prijs door de KNVTS (Koninklijke Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied). Het schip beschikt over een gunstige laadcapaciteit, hoge dienstsnelheid en ijsklasse 1A. Op 14 december 2004 heeft rederijgroep JR Shipping de Evolution (voorheen varende onder de naam Sea Baltica) overgenomen van een Nederlandse collega-rederij.

Kort verslag 2013

Doordat de Commerzbank in 2012 de beleidsbeslissing heeft genomen om zich terug te trekken uit de scheepvaartmarkt, is de mogelijkheid ontstaan om de uitstaande hypotheek bij de bank (€ 4.366.000,-) en het krediet op rekening-courant af te kopen voor € 2.500.000,-. Om deze kans te benutten, heeft m.s. Evolution Scheepvaartbedrijf CV m.s. Evolution Obligaties uitgegeven, bedoeld om het vereiste afkoopbedrag van € 2.500.000,- bijeen te brengen. Alle beschikbare m.s. Evolution Obligaties zijn eind januari 2014 succesvol geplaatst. Door de lagere schuldenlast is de solvabiliteitspositie van m.s. Evolution Scheepvaartbedrijf CV aanzienlijk verbeterd. Op dit moment vaart het schip tot minstens 20 april 2014 en uiterlijk 20 mei 2014 voor Hanjin Shipping. De Evolution verdient gedurende deze periode € 6.499,- bruto per dag.

Cijfermatig overzicht (€)

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

Financiers	m.s. Evolution Obligaties
Schuld m.s. Evolution Obligaties	2.500.000
Schuld JR Vloot Support CV (incl. rente)	953.794
Schuld Obligatielening uit 2010 (incl. rente)	584.616
Totaal vreemd vermogen	4.038.410

Resultaat	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	1.754.664	1.927.733	- 173.069
Operationele kosten	1.733.438	1.760.700	27.262
Exploitatieresultaat	21.226	167.033	- 145.807
Rentekosten	151.262	217.600	66.338
Aflossingen	-	-	-
Verandering liquiditeit	- 130.036	- 50.567	- 79.469

Kengetallen	Werkelijk 2013	Prospectus	Vershil
Stand vreemd vermogen	4.038.410	1.598.800	2.439.610
Winstuitkeringen cumulatief	4.050	13.137	- 9.087
Vaardagen cumulatief	3.069	3.255	- 186

M.S. EVIDENCE



Charternaam

Evidence

Exploitatie

m.s. Evidence Scheepvaartbedrijf CV

Belangrijkste gegevens

Lengte over alles	145,70 m
Breedte	23,39 m
Holte tot dek	11,70 m
Diepgang	8,80 m

Tonnage	8.999 GT
IJsklasse	1A
Dienstsnelheid	19 kn

Capaciteiten

Containerstelplaatsen	1.050 TEU
Capaciteit 14 tons containers	750
Capaciteit 30 ft containers	82
Capaciteit 45 ft containers	144
Koelcontainer aansluitingen	178

Historie

De Evidence is in mei 1997 opgeleverd door YVC IJsselwerf. Het ontwerp van dit schip is in 1998 gewaardeerd met de Schip van het Jaar Prijs door de KNVTS (Koninklijke Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied). Het schip beschikt over een gunstige laadcapaciteit, hoge dienstsnelheid en ijsklasse 1A. Op 7 december 2004 heeft rederijgroep JR Shipping de Evidence (voorheen varende onder de naam Sea Nordica) overgenomen van een Nederlandse collega-rederij.

Kort verslag 2013

Doordat de Commerzbank in 2012 de beleidsbeslissing heeft genomen om zich terug te trekken uit de scheepvaartmarkt, is de mogelijkheid ontstaan om de uitstaande hypotheek bij de bank (€ 3.666.800,-) af te kopen voor € 2.500.000,-. Om deze kans te benutten, heeft m.s. Evidence Scheepvaartbedrijf CV m.s. Evidence Obligaties uitgegeven, bedoeld om het vereiste afkoopbedrag van € 2.500.000,- bijeen te brengen. Alle beschikbare m.s. Evidence Obligaties zijn eind januari 2014 succesvol geplaatst. Door de lagere schuldenlast is de solvabiliteitspositie van m.s. Evidence Scheepvaartbedrijf CV aanzienlijk verbeterd. De operationele kosten over boekjaar 2013 liggen in lijn met de prospectusuitgangspunten van de onlangs uitgegeven m.s. Evidence Obligaties, maar liggen door een grote schade aan een van de koppelingen en een reparatie aan de asgenerator hoger dan de oorspronkelijke begroting voor 2013. Op dit moment vaart het schip tot 13 februari 2015 voor Boluda Lines. De Evidence verdient gedurende deze periode € 6.825,- bruto per dag.

Cijfermatig overzicht (€)

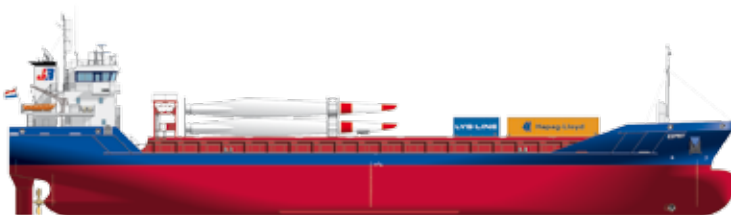
Aanschafprijs schip	16.344.744
Totale investering	17.150.000
Vreemd vermogen	10.000.000
Eigen vermogen	7.150.000
Uitgegeven participaties in emissiejaar 2004/2005	456

Financiers	m.s. Evidence Obligaties
Schuld m.s. Evidence Obligaties	2.500.000
Schuld JR Vloot Support CV (incl. rente)	682.189
Totaal vreemd vermogen	3.182.189

Resultaat	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	2.104.905	1.996.496	108.409
Operationele kosten	1.321.206	1.235.950	- 85.256
Exploitatieresultaat	783.699	760.546	23.153
Rentekosten	66.917	132.250	65.333
Aflossingen	-	-	-
Verandering liquiditeit	716.782	628.296	88.486

Kengetallen	Werkelijk 2013	Prospectus	Vershil
Stand vreemd vermogen	3.182.189	1.598.800	1.583.389
Winstuitkeringen cumulatief	3.775	13.137	- 9.362
Vaardagen cumulatief	3.132	3.260	- 128

M.S. ESPRIT



Charternaam	Belangrijkste gegevens				Capaciteiten	
Esprit	Lengte over alles	89,95 m	Tonnage	2984 GT	Draagvermogen	4.750 ton
Exploitatie	Breedte	14,40 m	Dienstsnelheid	12 kn	Ruiminhoud	204.825 cuft
m.s. Esprit Scheepvaartbedrijf NV	Holte tot dek	7,85 m			Containerstelplaatsen	38 stuks
	Diepgang	6,10 m				

Historie

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

Kort verslag 2013

De Esprit wordt voornamelijk voor losse reisbevrachting ingezet. Geconcludeerd kan worden dat het schip binnen de gegeven omstandigheden in 2013 redelijk goed heeft gepresteerd. De omzet was weliswaar lager dan wat onder 'gemiddelde marktomstandigheden' haalbaar zou moeten zijn, ten opzichte van vergelijkbare schepen van collega-rederijbedrijven waren de inkomsten 'boven-gemiddeld'. In technisch opzicht heeft het schip naar verwachting gepresteerd. De exploitatiekosten liggen dan ook in lijn met de nieuwe begrotingsuitgangspunten voor 2013.

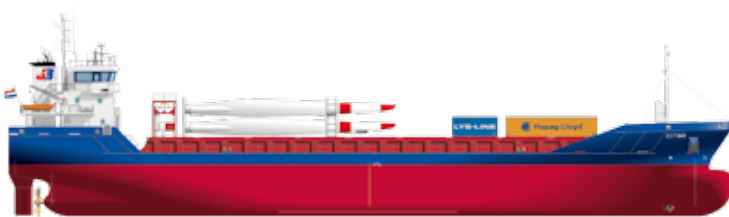
Cijfermatig overzicht (€)

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

Resultaat	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	1.090.094	1.361.906	- 271.812
Operationele kosten	763.079	759.930	- 3.149
Exploitatieresultaat	327.015	601.976	- 274.961
Rentekosten	193.713	198.000	4.287
Aflossingen	-	-	-
Verandering liquiditeit	133.302	403.976	- 270.674

Kengetallen	Werkelijk 2013	Prospectus	Vershil
Stand vreemd vermogen	5.550.000	4.816.935	733.065
Winstuitkeringen cumulatief	-	1.210	- 1.210
Vaardagen cumulatief	918	990	- 72

M.S. ESTIME



Charternaam	Belangrijkste gegevens				Capaciteiten	
Estime	Lengte over alles	89,95 m	Tonnage	2984 GT	Draagvermogen	4.750 ton
Exploitatie	Breedte	14,40 m	Dienstsnelheid	12 kn	Ruiminhoud	204.825 cuft
	m.s. Estime Scheepvaartbedrijf NV	Holte tot dek	7,85 m		Containerstelplaatsen	38 stuks
		Diepgang	6,10 m			

Historie

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

Kort verslag 2013

De Estime wordt voornamelijk voor losse reisbevrachting ingezet. Geconcludeerd kan worden dat het schip binnen de gegeven omstandigheden in 2013 redelijk goed heeft gepresteerd. De omzet was weliswaar lager dan wat onder 'gemiddelde marktomstandigheden' haalbaar zou moeten zijn, ten opzichte van vergelijkbare schepen van collega-rederijbedrijven waren de inkomsten 'boven-gemiddeld'. Er hebben zich in operationeel opzicht geen afwijkende zaken voorgedaan. De exploitatiekosten liggen dan ook in lijn met de nieuwe begrotingsuitgangspunten voor 2013

Cijfermatig overzicht (€)

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

Resultaat	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	963.450	1.361.906	- 398.456
Operationele kosten	740.664	759.930	19.266
Exploitatieresultaat	222.786	601.976	- 379.190
Rentekosten	188.777	195.000	6.223
Aflossingen	-	-	-
Verandering liquiditeit	34.009	406.976	- 372.967

Kengetallen	Werkelijk 2013	Prospectus	Vershil
Stand vreemd vermogen	5.550.000	4.891.935	658.065
Winstuitkeringen cumulatief	-	845	- 845
Vaardagen cumulatief	866	840	26

M.S. HAGLAND CAPTAIN



Charternaam	Belangrijkste gegevens				Capaciteiten	
Hagland Captain	Lengte over alles	89,95 m	Tonnage	2984 GT	Draagvermogen	4.500 ton
Exploitatie	Breedte	14,40 m	Dienstsnelheid	12 kn	Ruiminhoud	204.825 cuft
m.s. Hagland Captain	Holte tot dek	7,85 m			Containerstelplaatsen	32 stuks
Scheepvaartbedrijf NV	Diepgang	6,10 m				

Historie

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

Kort verslag 2013

Voor de Hagland Captain is een meerjarig verhuurcontract gesloten dat op 2 juli 2012 is gaan lopen. Het schip is tot minstens 2 juli 2015 verhuurd aan Hagland Bulk Shipping AS voor een bruto dagopbrengst van € 5.350,-. In technisch opzicht heeft het schip in 2013 naar verwachting gepresteerd.

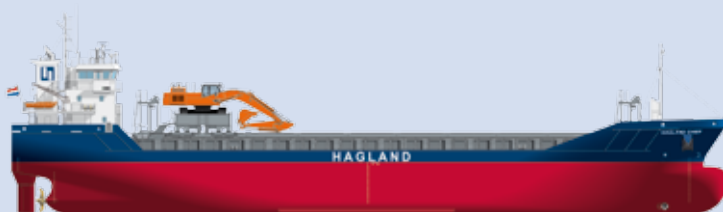
Cijfermatig overzicht (€)

Aanschafprijs schip	8.282.500	Financiers	DNB Bank ASA
Totale investering	8.837.500	Schuld DNB Bank ASA	5.958.621
Vreemd vermogen	6.400.000	Totaal vreemd vermogen	5.958.621
Achtergestelde lening	400.000		
Eigen vermogen	2.037.500		
Uitgegeven participaties in emissiejaar 2009	388		

Resultaat	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	1.878.007	1.892.295	- 14.288
Operationele kosten	933.889	946.750	12.861
Exploitatieresultaat	944.118	945.545	- 1.427
Rentekosten	221.118	358.172	137.054
Aflossingen	441.379	441.379	-
Verandering liquiditeit	281.621	145.994	135.627

Kengetallen	Werkelijk 2013	Prospectus	Vershil
Stand vreemd vermogen	5.958.621	5.737.931	220.690
Winstuitkeringen cumulatief	-	1.539	- 1.539
Vaardagen cumulatief	538	660	- 122

M.S. HAGLAND CHIEF



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

Historie

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

Kort verslag 2013

Voor de Hagland Chief is een meerjarig verhuurcontract gesloten dat op 14 juli 2012 is gaan lopen. Het schip is nu tot minstens 14 juli 2015 verhuurd aan Hagland Bulk Shipping AS voor een bruto dag-opbrengst van € 5.350,-. De totale operationele kosten zijn hoger uitgevallen dan het begrotingsuitgangspunt. Eind april 2013 is het schip in aanraking gekomen met de grond, waardoor er grote schade aan het onderwaterschip en de voortstuwingsinstallatie is ontstaan. Verder bleek in november 2013 dat de lading op het dek van de Hagland Chief niet volgens de juiste normen was vastgezet, waardoor er veel vertraging op het vaarschema is ontstaan. Dit heeft tevens tot extra exploitatiekosten geleid.

Cijfermatig overzicht (€)

Aanschafprijs schip	8.282.500	Financiers	DNB Bank ASA
Totale investering	8.837.500	Schuld DNB Bank ASA	5.958.621
Vreemd vermogen	6.400.000	Totaal vreemd vermogen	5.958.621
Achtergestelde lening	400.000		
Eigen vermogen	2.037.500		
Uitgegeven participaties in emissiejaar 2009	388		

Resultaat	Werkelijk 2013	Begroting 2013	Vershil
Netto omzet	1.690.670	1.892.295	- 201.625
Operationele kosten	1.078.682	946.750	- 131.932
Exploitatieresultaat	611.988	945.545	- 333.557
Rentekosten	220.125	360.200	140.075
Aflossingen	441.379	441.379	-
Verandering liquiditeit	- 49.516	143.966	- 193.482

Kengetallen	Werkelijk 2013	Prospectus	Vershil
Stand vreemd vermogen	5.958.621	5.848.276	110.345
Winstuitkeringen cumulatief	-	1.530	- 1.530
Vaardagen cumulatief	413	630	- 217

