



Jaarverslag 2022/2023



30 JAAR JR SHIPPING
30 JAAR VEERKRACHT
30 JAAR STUURMANSCHAP

INHOUD

| | |
|--|-----------|
| Verantwoording | 05 |
| Bericht van de directie | 06 |
| 1 Core Business & Strategy | 08 |
| 2 Containerfeeder vloot | 09 |
| 3 Offshore service vloot | 11 |
| 4 Organisatie en bedrijfsvoering | 15 |
| 5 Verantwoord en toekomstbestendig ondernemerschap | 21 |
| EXTRA | |
| 30 jaar JR Shipping - 30 jaar veerkracht en stuurmanschap | 24 |



Verantwoording

Rederijgroep JR Shipping heeft een solide reputatie als expert in short sea shipping. De expertise van de rederij richt zich op de exploitatie van containerfeeder schepen. Daarnaast heeft de rederij offshore service schepen in de vaart, die varen onder Nederlandse vlag bij SeaZip Offshore Service, onderdeel van rederijgroep.

De bestaande expertise, het resultaat van dertig jaar ervaring in *short sea shipping*, wordt in toenemende mate ingezet voor de begeleiding en uitvoering van ontwikkel- en financieringsprojecten, in samenwerking met uiteenlopende internationale partners. Hierbij ligt de nadruk op verduurzaming van scheepvaartactiviteiten.

Containerfeeder vloot

Het commercieel en operationeel management van containerfeeder schepen vormt de ruggengraat van het rederijbedrijf. Begin 2023 telde de containerfeeder vloot 15 schepen in de capaciteitsklassen van 750 tot 1.440 TEU. Een aanzienlijk deel daarvan is door middel van innovatieve filtersystemen voorbereid op de uitdaging om de CO₂-uitstoot van de eigen vloot terug te dringen, als onderdeel van de verduurzamingsopdracht waar de internationale scheepvaart als geheel voor staat.

Offshore service vloot

De rol en betekenis van SeaZip Offshore Service neemt jaarlijks toe. Zowel de klimaat- als de energiecrisis zijn belangrijke aanjagers van offshore windenergieprojecten. In toenemende mate bestempelt Europa de Noordzee als de grootste 'elektriciteitscentrale' van de toekomst. SeaZip Offshore Service zet een veelzijdige vloot in om zowel de realisatie als het onderhoud van windturbineprojecten op zee te ondersteunen. Begin 2023 telde de vloot van SeaZip Offshore Service 7 moderne offshore service vessels. Daarbij ligt de nadruk op 24 PAX Crew Transfer Vessels. SeaZip managet bovendien schepen van collega rederijbedrijven.

Vloot- en marktbeleid

De rederij startte in 1993 met de exploitatie van compacte multipurpose schepen.

In 2000 werd de koers verlegd naar de groeiemarkt voor containerfeeder schepen. Om deze vloot te financieren, realiseerde de rederijgroep in eigen beheer succesvolle scheepsparticipatieprojecten. In relatief korte tijd slaagde de rederij erin een gevarieerde vloot op de bouwen van containerfeeders in alle relevante capaciteitsklassen.

Sinds 2010 spitst het vlootbeleid zich toe op containerfeeder schepen en offshore service schepen. De rederij geeft daarbij ook uitvoering aan commercieel en operationeel management over schepen van derden en aan uiteenlopende gespecialiseerde scheepvaartdiensten. Hierbij gaat structureel aandacht uit naar scheepstechnische innovaties en duurzaamheid.

Toekomstige initiatieven voor vlootuitbreiding zijn gericht op:

- markt voor containerfeeder schepen;
- markt voor schepen die de offshore energie industrie ondersteunen;
- markt voor short sea multipurpose schepen.

Gespecialiseerde diensten voor maritieme partners zijn onder meer:

- allround scheepsmanagement;
- commercieel management;
- aankoop-, verkoop-, en nieuwbouwbegeleiding;
- initiëren, begeleiden en ontwikkelen van nieuwe schepen;
- herstructureringsprogramma's;
- investeringsprojecten, fondsmanagement en (her)financiering.

Berichtgeving

JR Shipping onderhoudt met haar marktrelaties, investeerders en leveranciers/ dienstverleners duurzame partnerrelaties, waarin maximale transparantie en informatie-overdracht centraal staan. Met dit jaarverslag biedt de rederijgroep inzicht in recente en toekomstige markt- en bedrijfsontwikkelingen. Aan de inhoud, die met de grootst mogelijke zorgvuldigheid is samengesteld, kunnen geen rechten worden ontleend.

Bericht van de directie




Jan Reier Arends

Managing Owners JR Shipping Group


Sander Schakelaar

De afgelopen dertig jaar hebben we de wereld om ons heen, de industrie waarin we actief zijn, en ons scheepvaartbedrijf zien veranderen. Wat 30 jaar geleden begon als kleinschalig kapitein/eigenaarbedrijf, actief op de multipurpose markt, groeide uit tot specialistische rederij in short sea shipping, met een vooraanstaande positie op de markt voor containerfeeder schepen.

Succes was en is nooit vanzelfsprekend. Maar lange tijd leek de keus om snel en flexibel tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar containerfeeder schepen een solide basis voor een gezonde bedrijfsvoering, goede groeiperspectieven, en aansprekende resultaten voor onze investeerders en stakeholders.

In 2008 brak de kredietcrisis uit, gevolgd door een slepende crisis in de markt voor containerfeeder schepen. Veranderingen voltrokken zich niet langer geleidelijk maar onvoorspelbaar en schoksgewijs. Voor de scheepvaart-industrie, ons rederijbedrijf en onze investeerders was de impact van de financiële crisis, die uiteindelijk ruim twaalf jaar duurde, zeer ingrijpend.

In de eerste periode van serieus herstel brak in 2020 de covid-pandemie uit die van grote invloed was op de wereldwijde productie- en distributieprocessen. De vraag naar containerfeeder schepen nam in korte tijd toe, chartertarieven stegen. Daarmee kon een periode van twaalf jaar crisis eindelijk worden afgesloten. Vanaf de herfst van 2020 zette het herstel versneld door. De werkomstandigheden op zee waren zwaar, maar onze bemanningsleden wisten zich op bewonderenswaardige wijze van hun taken te kwijten.

De covid-pandemie was nog maar net onder controle, of Europa werd geconfronteerd met een catastrofe die door niemand voor mogelijk werd gehouden: de invasie van Oekraïne door Rusland. Het conflict heeft enorme gevolgen voor de geopolitieke verhoudingen en voor de wijze waarop naties en continenten wensen om te gaan met de afhankelijkheid van grondstoffen en energiebronnen. De wereldwijde energiecrisis brengt de noodzaak tot verduurzaming in een stroomversnelling. En de urgentie was al hoog vanwege de klimaatcrisis.

Disruptieve veranderingen en een opeenvolging van crises vereisten een collectieve gedragsverandering, waarin het bedrijfsleven niet aan de zijlijn kan blijven staan. Maatschappelijke en sociale verantwoordelijkheden wegen zwaar. Daarin staan de zorg voor het milieu, het afremmen van de opwarming van de aarde, en de hiermee samenhangende transitie naar hernieuwbare energie centraal. Ook de scheepvaart staat op een kruispunt. Vrijblijvendheid is verleden tijd.

Als JR Shipping investeren we al langere tijd kennis, energie en geld in het vraagstuk hoe we bestaande schepen schoner kunnen laten varen en hoe we een realistische basis kunnen leggen voor toekomstbestendige schepen

die berekend zijn op milieuveilig en klimaatneutraal varen. Ook wij hebben de vrijblijvendheid van ons afgeschud door een serieus begin te maken met transparant en toetsbaar ESG-beleid waarin het milieu en klimaat (Environment), onze verantwoordelijkheid naar medewerkers, zakenpartners en de gemeenschap waar we deel van uitmaken (Social), en fatsoenlijk en transparant bestuur (Governance) in elkaar grijpen.

Gezien ons bestaansrecht en de schaal van onze onderneming ligt de focus in ons ESG-beleid op de 'E' van Environment. De stappen die we zetten om schepen schoner te laten varen, zijn bescheiden maar niet onbelangrijk. Partnerships die we aangaan zijn informeel maar niet vrijblijvend. De stippen aan de horizon zijn ambitieus maar niet irreëel. En we weten: er is nog een lange, ongewisse weg te gaan naar de scheepvaart van de toekomst – veilige en rendabele scheepvaart die wordt aangedreven door hernieuwbare en schone energie.

We nemen u graag mee op die weg. Via dit jaarverslag, maar ook via onze eerste officiële ESG-rapportage die eerder in 2023, het jaar van ons 30-jarig jubileum, het licht zag.



1 Core Business & Strategy

JR Shipping tekent voor *Excellence in Short Sea Shipping*. Dat geldt voor zowel de inzet van onze containerfeeder schepen als voor de prestaties van onze SeaZip-schepen die de offshore energie-industrie bedienen. Binnen die industrie vaart de SeaZip-vloot voornamelijk voor offshore windturbineparken, altijd onder Nederlandse vlag. In beide scheepvaartsegmenten is de focus van de rederijgroep sterk gericht op verduurzamingsperspectieven.

De technische performance van onze containerfeeder schepen en offshore service schepen was in 2022 en 2023 goed. Ondanks de personeelsschaarste in de maritieme sector en de gespannen situatie rond Rusland en Oekraïne, wisten we onze schepen op maat te bemannen. Zeevarenden zijn loyaal aan JR Shipping als SeaZip en gemotiveerd om voor onze rederij te werken.

Op één uitzondering na deden zich binnen de vloot in 2022 en het eerste deel van 2023 geen noemenswaardige technische of risicovolle problemen voor. De uitzondering betreft container feeder vessel MV Escape, actief op de Baltische Zee. Op het schip brak in de vroege ochtend van 22 februari brand uit. De 15-koppige bemanning kon snel en veilig geëvacueerd worden, het schip is na succesvolle bluswerkzaamheden naar de haven van Riga gesleept. Na een reparatieperiode van enkele maanden kon MV Escape weer in gebruik worden genomen.

Verantwoordelijkheid voor mens en milieu

De scheepvaart vervult een cruciale functie in volumineus goederentransport, essentieel voor economische groei en welvaart. Tegelijkertijd groeit het verantwoordelijkheidsbesef voor mens en milieu. Daarin domineert het thema duurzaamheid, maar ook de veiligheid op zee verdient onze volle aandacht. Het belang daarvan is nog eens aangetoond door de calamiteit op de MV Escape.

Veiligheid is en blijft een key item voor onze rederijgroep. Zo werken we sinds 2022 met GBMS samen aan de verdere ontwikkeling en installatie van een SaaS Warning System, bedoeld om het risico op containerverlies te reduceren. Het is een intelligent monitoring-systeem dat het 'gedrag' van lading op volle zee permanent in beeld brengt. De verzamelde data, te koppelen aan bestaande data rond toegepaste beladingssoftware, gaat zeker leiden tot het verminderen en beter beheersen van incidenten.

Expertise in short sea shipping

Als rederijgroep richten we ons op een zo veilig en duurzaam mogelijke performance van onze containerfeeder schepen en offshore service schepen. Hierbij bestaat de ambitie om onze vloot uit te breiden, in nauwe samenwerking met investeringspartners en containerlijndienst operators die gebaat zijn bij duurzame en rendabele oplossingen op de langere termijn. In deze zien we de rol van onze rederij als adviseur in engineering, financiering en bouwbegeleiding toenemen.

Realistische verduurzaming bestaande tonnage

De ontwikkeling van een nieuwe generatie containerfeeder schepen, die bij ons gestalte kreeg in het ECO Flex Feeder programma, is een belangrijke stip aan de horizon. Maar we zijn als ervaren scheepvaartondernemers realistisch. We weten dat bestaande tonnage nog lang in de vaart blijft. De kwaliteit van de schepen die de afgelopen decennia werden opgeleverd is nog zeer goed. Daarom zetten we belangrijke stappen in het verduurzamen van bestaande schepen.

Toekomst: circulaire scheepvaart?

In nauwe samenwerking met Value Maritime zijn we in 2021 begonnen met de realisatie van filterinstallaties voor de uitlaatgassen op onze bestaande containerfeeders. Deze filtersystemen dragen nu al bij aan een aanzienlijk schonere zeevaart. De eerste Value Maritime Filtree-systemen met carbon capture-voorzieningen zijn in 2022 geïnstalleerd. In 2023 volgde de rest van de schepen. De ambitie is om de volledige vloot met dit systeem uit te rusten. Meer hierover, en over het bijbehorende 'carbon capture-concept', staat beschreven in het afsluitende hoofdstuk *Verantwoord en toekomstbestendig ondernemerschap*.

2 Container feeder vloot

JR Shipping voert het operationeel en commercieel management over 15 containerfeeder schepen die in capaciteitsklasse variëren 750 tot 1.440 TEU. Voor vrijkomende schepen wist de rederijgroep in 2022 goede, vaak langlopende chartercontracten af te sluiten met vooraanstaande containerlijndienst operators. De tarieven ontwikkelden zich naar een iets minder 'overspannen' niveau, maar zijn nog steeds goed. De vraag naar capaciteit bleef ook in 2022 en 2023 hoog.

Nadat zich in 2020 met substantiële tariefstijgingen een nieuw marktsentiment aandiende voor container feeder schepen, werden vanaf zomer 2021 alle verwachtingen overtroffen. Doordat er in de lang aanhoudende crisisperiode nauwelijks tot geen nieuwbouw is gerealiseerd, lag capaciteitsschaarste voor de hand. Door de coronacrisis die vervolgens in 2020 uitbrak, en die een versturende werking had op wereldwijde distributieprocessen, werd de schaarste in 2020 manifest. Stijgingen van chartertarieven braken vanaf midden 2021 alle records. De exploitatie-resultaten van de JR Shipping-vloot waren dan ook uitstekend; de diverse investeerdersgroepen konden worden beloond voor hun vertrouwen in de rederij.

In de nazomer van 2022 deed zich een gezonde marktcorrectie voor, die leidde tot een normalisering van de chartertarieven. De correctie bedroeg gemiddeld zo'n 40 tot 50%, maar nog steeds liggen de tarieven op een hoog niveau – hoger dan voor de crisis van 2008. De focus bij lijndienstoperators verschoof van langlopende charterovereenkomsten, niet zelden tot twee jaar, naar contracten van middellange duur: zes tot negen maanden.

Kijken we naar onze 750 TEU schepen, waarvan we er zeven in de vaart hebben, dan is m.s. Energy een goed voorbeeld van hoe de markt zich ontwikkelt. In de eerste helft van 2022 steeg het tariefniveau van de Energy tot boven de € 15.000,- per dag. Eind 2022, toen er al een correctie op de tarieven was ingezet, kon een chartercontract worden gerealiseerd voor € 13.750,- bruto per dag bij een contractduur van 18 maanden. Begin 2023 kwamen de tarieven voor 750 TEU-schepen uit op het nog steeds uitstekende niveau van € 11.000,- bruto per dag bij een contractduur van gemiddeld zes maanden. Sinds het eerste kwartaal van 2023 zijn de chartertarieven eerst gestabiliseerd. Vanaf de nazomer zijn de tarieven vervolgens gaan dalen.

De exploitatieresultaten van de containerfeeder schepen die JR Shipping in beheer heeft lagen in 2022 dus hoger dan voorzien. Dit betekent dat investeerders in 2022 verzekerd waren van een goed rendement. Dit geldt zowel voor individuele investeerders in onder meer m.s. Energy Scheepvaartbedrijf CV en m.s. Endeavor Scheepvaartbedrijf CV, als voor de Engelse investeerder in Container Fleet Fund CV en de Ecofeeder I CV waarin in totaal 12 container feeder schepen worden geëxploiteerd in de capaciteitsklassen van 750 - 1.440 TEU.



Nieuwbouwprojecten

Zowel lijndienstoperators als rederijen oriënteren zich op kansrijke nieuwbouwprojecten. Enerzijds vormt de schaarste aan containercapaciteit met de bijbehorende hoge tarieven een goede drijfveer. Anderzijds zijn de gematigde groei van de wereldeconomie, de geopolitieke onrust, en de hoge inflatie remmende factoren. Ook onzekerheid over verdere technologische ontwikkelingen en regelgeving rond emissies remmen nieuwbouwinitiatieven enigszins af. Met als hamvraag: wat wordt dé brandstof van de toekomstige scheepvaart en kunnen we daar met zekerheid op inzetten? Hierdoor zien we relatief weinig beweging in de aanbodzijde van nieuw te bouwen schepen. Toch is de behoefte aan capaciteit evident. De circa twintig nieuwe containerfeeder schepen die in 2021 en 2022 zijn besteld, zijn in zeer korte tijd binnen langlopende contracten verhuurd.

ECO Flex Feeders: future and climate proof

JR Shipping gaat derhalve door met de verdere ontwikkeling van nieuwe scheepsconcepten. Er ligt een stevig fundament met het ECO Flex Feeders-programma dat de rederij in samenwerking met Technolog GmbH ontwikkelde. Het ontwerp van de ECO Flex Feeders koppelt maximale energie-efficiëntie en duurzaamheid aan een maximale economische performance. Een groot voordeel is dat het antwoord op de vraag 'wat de brandstof van de toekomst wordt' niet hoeft te worden afgewacht om tot actie over te gaan.

JR Shipping ECO Flex Feeders zijn namelijk geschikt voor conventionele brandstof. De brandstofconsumptie wordt sterk gereduceerd (40 tot wel 50%), zonder concessies te doen aan de performance. De ultieme doelstelling van het ECO Flex-nieuwbouwconcept, dat alle relevante capaciteitscategorieën covert, is: continuïteit van cruciale distributieprocessen met groene, klimaatvriendelijke en voor alle marktpartijen rendabele scheepvaart. Het concept staat nader beschreven in het hoofdstuk 5 *Verantwoord en toekomstbestendig ondernemerschap*.



3 Offshore service vloot

SeaZip Offshore Service was in 2022 verantwoordelijk voor de commerciële en operationele exploitatie van 6 offshore service schepen. De nadruk ligt op crew transport met een gemiddelde capaciteit van 24 plaatsen (24 PAX). Begin 2023 kwam er een zevende schip bij, de SeaZip 9, eveneens een 24 PAX Crew Transfer Vessel, overgenomen van de Nederlandse rederij Groen.

Zowel de Europese ambities rond de energietransitie als de onverwachte energiecrisis als gevolg van de oorlog in Oekraïne doen de vraag naar de beschikbaarheid van offshore service schepen sterk toenemen. SeaZip Offshore Service wist in 2022 adequaat aan de vraag van uiteenlopende marktpartijen te voldoen. Eén schip bleef in de wintermaanden van 2022/2023 zelfs in de vaart, wat in deze seizoensgebonden markt een uitzondering is.

Varen voor offshore windindustrie

Het merendeel van de schepen werd ingehuurd voor ondersteuning bij de ontwikkeling, aanleg en onderhoudswerkzaamheden van internationale windturbineparken. Gezien de trend van de eerste helft van 2023, zal ook de exploitatie van de vloot in de loop van 2023 grotendeels gericht zijn op de offshore windindustrie. Het heeft er alle schijn van dat 2022 de boeken in gaat als het jaar waarin het lang verwachte kantelpunt voor de offshore windindustrie werkelijkheid werd. Waar het aantal nieuw geïnstalleerde windturbineparken in 2022 nog gemiddeld was, met een geïnstalleerd vermogen van ruim 2.0 GW, wordt vanaf 2023 een snelle toename verwacht: van ongeveer 4,5 GW naar een piek van iets minder dan 12 GW in 2027. De West-Europese windenergie-industrie schakelt sinds eind 2022 naar de hoogste versnelling.

Meer uitwisseling tussen Noordzeelands

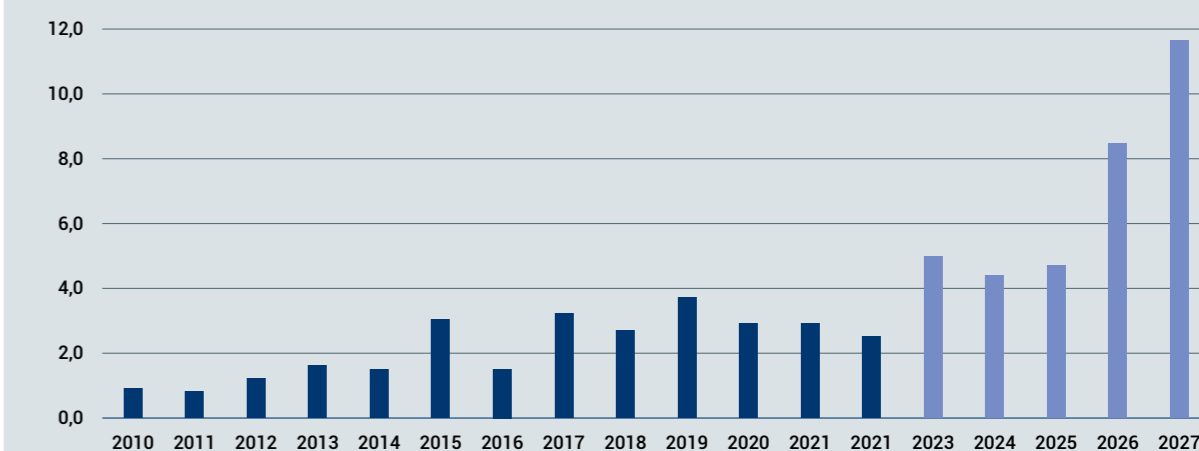
Alle aan de Noordzee gelegen landen zetten hoog in op de ontwikkeling van windturbineparken op zee en het aanleggen van de vereiste connectiekabel, niet alleen voor eigen, nationale distributiepunten, maar ook voor de onderlinge uitwisseling van windenergie. Zo zijn het Verenigd Koninkrijk en Nederland begin 2023 begonnen

met een verdubbeling van de capaciteit van de onderzeese elektriciteitsverbinding die de twee landen al sinds 2011 met elkaar delen. Ook met België en Duitsland heeft Nederland dergelijke 'interconnectoren'.

De Noordzee als 'grootste groene energiecentrale'

De nu al bestaande samenwerking tussen Noordzeelands zal de komende jaren sterk toenemen. Met als ambitie, geformuleerd tijdens een 'Noordzeeconferentie' die begin 2023 plaatsvond in het Belgische Oostende: de transformatie van de Noordzee in de grootste groene energiecentrale van Europa. Aan de conferentie namen

New offshore energy installations in Europe in GW - WindEurope's Central scenario



Bron: WindEurope, 28 februari 2023

Denemarken, Nederland, Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Noorwegen en Luxemburg deel. Het spreekt voor zich dat de ambities rond de infrastructuur van de toekomst, waar ook zogeheten 'energie-eilanden' deel van uit zullen maken, de vraag naar offshore service schepen zal vergroten – samen met het hoge ambitieniveau rond de realisatie van nieuwe windturbineparken.

Exploitatie SeaZip Offshore Service vloot

SeaZip Offshore Service profiteert van deze ontwikkelingen, nu en in de nabije toekomst. De kosten van de exploitatie liepen in lijn met de nieuwe begrotingen. Gezien de inflatie en de aanhoudend stijgende prijzen van brandstof, onderdelen en materialen, ondervindt SeaZip Offshore Service sinds 2022 wel stijgende exploitatiekosten.

SeaZip Offshore Service heeft tijdig op de actuele marktontwikkeling geanticipeerd door in het voorjaar van 2022 de capaciteit van haar bestaande Crew Transfer Vessels (SeaZip 3 t/m 6) te verdubbelen, van 12 naar 24 PAX. Voor de financiering hiervan zijn onder bestaande investeerders in korte tijd obligaties geplaatst. Investeerders zien hun vertrouwen beloond door de betere bedrijfsresultaten die vanaf juni 2022 gerealiseerd kunnen worden. De SeaZip 3 t/m 6 varen gemiddeld voor dagtarieven rond en net boven de € 4.000,-. Ook in de eerste helft van 2023 zijn de exploitatieresultaten goed. Dat geldt voor zowel de eigen schepen als voor de schepen waarvoor SeaZip Offshore Service namens derden het commercieel en/of operationeel management uitvoert.

De rederij richt zich onder meer op:

- commercieel management;
- nautisch en technisch management;
- crew management;
- procurement management;
- financieel management;
- QHSE-management.

Kansrijke vlootuitbreiding

SeaZip Offshore Service is permanent alert op samenwerkingsmogelijkheden en op kansen om de vloot uit te breiden. Begin 2023 deed de gelegenheid zich voor om een door Damen Shipyards gebouwde 24 PAX Crew Transfer Vessel over te nemen van de Nederlandse rederij Groen die zich concentreert op haar overige marktactiviteiten. Het schip, gebouwd in 2020, voer onder de naam 'Green Waves'. Na een docking is het schip omgedoopt tot 'SeaZip' 9 en vaart het onder Nederlandse vlag. De SeaZip 9 kon snel worden verhuurd.

Waar verdere vlootuitbreiding en/of samenwerking op het gebied van scheepsmanagement mogelijk is, zal SeaZip Offshore Service niet aarzelen om snel en adequaat te handelen. Daarbij houdt de rederij vast aan haar principe om haar schepen te laten varen onder Nederlandse vlag en consequent met ervaren Nederlandse zeelieden te bemannen. SeaZip Offshore Service blijft collega rederijen ondersteunen bij het ontwikkelen, ontwerpen en exploiteren van nieuw te bouwen offshore service schepen.





Sustainable development goals

JR Shipping is toegewijd aan duurzame ontwikkelingsdoelstellingen. De Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties (VN) bieden een kader voor het bereiken van de doelen en doelstellingen die door de VN-lidstaten zijn vastgesteld en die samen wijzen op wat er moet worden gedaan om onze planeet te beschermen, onrechtvaardigheid te bestrijden en armoede te beëindigen. Wij hebben onze duurzaamheidsprioriteiten afgestemd op de volgende doelstellingen: 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 16 en 17.

Van deze doelen zijn doelstellingen 3, 7, 13 en 14 onze vier belangrijkste prioriteiten. Wij zijn ervan overtuigd dat onze inspanningen op het gebied van deze prioriteiten ons zullen helpen bij de verwezenlijking van de SDG's.

4 Organisatie en bedrijfsvoering

In 2021 stegen de chartertarieven voor containerfeeder schepen naar recordhoogten. Vanaf midden 2022 trad een fase van normalisering in, maar bleef het tariefniveau goed. In 2023 was het marktklimaat voor de containerfeedervaart stabiel. Mede door de gunstige tariefontwikkeling kon de rederij de continuïteit borgen en het medewerkerspotentieel op het gewenste niveau houden. Voorjaar 2023 was de gehele organisatie betrokken bij de uitwerking van de basisprincipes van ons ESG-beleid (Environment, Social, Governance). De komende jaren gaat veel aandacht uit naar de verdere uitrol van de ESG-principes die ons rederijbedrijf futureproof maken.

Onze rederijorganisatie kent de structuur van een overkoepelende holding, waar meerdere gespecialiseerde werkmaatschappijen deel van uitmaken. Dat is op de eerste plaats rederijbedrijf JR Shipping BV, met JR Ship Management BV en JR Ship Crew BV als slagvaardige uitvoerende units, en SeaZip Offshore Service als specialistisch label voor de offshore energie-industrie. Aanvullende, gespecialiseerde services worden geleverd door Confeeder Shipping & Chartering BV, JR Ship Brokers & Consultants BV, en JR Ship Investments BV. De groep wordt aangestuurd door Managing Owners Jan Reier Arends (oprichter) en Sander Schakelaar.

SCHEEPSMANAGEMENT

JR Ship Management is verantwoordelijk voor het financieel en operationeel management van onze JR Shipping-vloot en SeaZip Offshore Service-vloot. Uitvoerende werkprocessen zijn ISO 9001:2015 (International Organization for Standardization) en ISM (International Safety Management) gecertificeerd. Onze schepen zijn bovendien gecertificeerd voor ISM en MLC2006 (Maritime Labour Convention).

JR Ship Management loopt voorop in het automatiseren en digitaal monitoren van QSHE-managementprocessen en staat 24/7 in contact met haar schepen. Verdere digitalisering en toepassing van Artificial Intelligence (AI) ter bevordering van de efficiency, veiligheid en verduurzaming van onze scheepvaartactiviteiten hebben de permanente aandacht van ons JR Ship Managementteam. Hierbij staan cyber security en data en privacy protection hoog op de agenda. In ons ESG-beleid zijn hiervoor heldere uitgangspunten geformuleerd.

Het JR Ship Managementteam wordt aangestuurd door Director Ship Management Robert-Jean Dupuis die sinds 2003 verbonden is aan onze rederijgroep. In nauwe samenwerking met Managing Owner Jan Reier Arends is hij verantwoordelijk voor het technisch en nautisch management. Voor het financieel management van de vloot tekenen Managing Owner Sander Schakelaar en Financial Manager Peter Jaspers.

Optimale vlootperformance

In 2022 is JR Ship Management erin geslaagd om de performance van onze schepen te blijven verbeteren en daarmee de continuïteit van onze dienstverlening aan containerlijndiensten te verzekeren. Voor zover zich technische problemen voordeden aan boord van onze schepen, zijn deze steeds snel en adequaat verholpen. Met systematische inspecties en onderhoud weet JR Ship Management de kwaliteit en betrouwbaarheid van onze schepen te borgen.

Adequaat optreden bij brand

In februari 2023 werd de technische staf van JR Ship Management geconfronteerd met een machinekamerbrand op containerfeeder schip MV Escape. De Escape voer op dat moment op de Oostzee, op weg van Gdansk in Polen naar Riga in Letland. Na de eerste bluspogingen besloot de kapitein zijn 15-koppige bemanning in veiligheid te brengen. De Escape is vervolgens naar Riga gesleept. De reparatie is uitbesteed aan BLRT Shipyard in Tallin, onder doorlopend toezicht van de technische inspecteurs van JR Ship Management. De schade aan het schip is te overzien en er hebben zich door adequaat optreden geen milieurisico's voorgedaan. De MV Escape kon in mei 2023 weer worden ingezet binnen het lopende charter.

Minimalisering risico containerverlies

Veiligheid op zee blijft een hot item voor het scheepsmanagementteam. Dat geldt niet alleen voor de bemanning, de werkomstandigheden en de lading, maar ook voor het milieu. De impact op de Waddenzee van het verlies van ruim 300 containers die werden vervoerd door MSC Zoë, één van de grootste containerschepen ter wereld, staat nog bij iedereen in het geheugen gegrift. Ook begin 2022 sloegen er weer containers van boord van het schip Marcos V., 26 stuks deze keer, boven Vlieland. De impact viel mee, want de containers waren leeg. Voorvallen als deze geven aan welke risico's er zijn. JR Shipping onderneemt gericht actie om deze risico's tot een minimum te beperken.

Sinds 2022 werkt JR Ship Management nauw samen met GBMS aan een pilot die is bedoeld voor het testen van het GBMS SaaS Warning System. Dit is op Artificial Intelligence gebaseerde software die tijdens zeereizen monitort of de belasting op containerstapels binnen beheersbare grenzen blijft, zodat risico's tot een minimum beperkt kunnen worden. Begin 2023 is het GBMS SaaS Warning System geïmplementeerd op de JR Shipping-schepen MV OOCL Rauma en MV Ensemble. In de loop van 2023 zijn meer schepen met het zelflerende systeem uitgerust.

Extra focus op ESG gerelateerde initiatieven en maatregelen

De staf en medewerkers van JR Ship Management droegen vanaf 2022 actief bij aan de ESG-principes die de rederijgroep heeft vastgelegd en die in 2023 in een eerste ESG-rapportage naar buiten zijn gebracht. De focus van het team lag op de taak die JR Shipping zich stelt om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de verduurzaming van de internationale scheepvaart en dan met name van short sea shipping.

Daarbij zet de rederij concrete stappen met de verduurzaming van de eigen, bestaande vloot, onder meer door haar schepen uit te rusten met innovatieve Exhaust Gas Cleaning Systems, als eerder beschreven. De eerste schepen zijn in 2022 met deze systemen uitgerust. In 2023 heeft JR Ship Management de installatie van deze systemen op de overige schepen van de JR Shipping-vloot begeleid. De nadruk van technische maatregelen die JR Ship Management initieert en uitvoert in het kader van de noodzakelijke verduurzaming van de scheepvaart, ligt op het terugdringen van de uitstoot van CO₂. Daarnaast focust JR Ship Management op andere verduurzamingsdoelen, als beschreven in het hoofdstuk 5 *Verantwoord en toekomstbestendig ondernemerschap*.



CREWING

Als rederijgroep beschouwen we de skills, motivatie en betrokkenheid van zowel onze zeevarenden als de professionals van onze walorganisatie in Harlingen als de belangrijkste succesfactor voor de inzet van onze schepen. Die inzet is bepalend voor de kwaliteit en accuratesse van onze dienstverlening. Daarom bieden we zeevarenden en walpersoneel een veilige en gezonde werkomgeving en een open, informele werkcultuur met ambities en doelen waarmee medewerkers zich kunnen identificeren.

De verantwoordelijkheid voor de personele bezetting van onze schepen, de planning en de HR-procedures ligt bij JR Ship Crew BV. Dat geldt voor zowel onze JR Shipping-vloot als SeaZip Offshore Service vloot. JR Ship Crew is werkgever van ruim 380 (Nederlands en niet-Nederlands) zeevarenden in alle relevante officiersrangen. Voor de formele inzet en verloning van niet-Nederlandse zeevarenden werkt JR Ship Crew nauw samen met Marlow Navigation Crew & Ship Management. De werkgeversreputatie van JR Shipping op de niet-Nederlandse maritieme arbeidsmarkten is solide. Een groot aantal zeevarenden uit de min of meer vaste Marlow-pool vaart al meer dan tien jaar voor onze rederijgroep.

Nieuwe dynamiek

Onder de niet-Nederlandse zeevarenden bevinden zich van oudsher veel collega's uit Rusland en Oekraïne. Met de Russische inval in Oekraïne, begin 2022, is een nieuwe dynamiek ontstaan. JR Shipping en Marlow Navigation Crew & Ship Management hebben direct actie ondernomen om zowel Russische als Oekraïense bemanningsleden te ondersteunen in deze moeilijke omstandigheden en te faciliteren. Er hebben zich aan boord van de schepen geen confrontaties of escalaties tussen Russische en Oekraïense bemanningsleden voorgedaan. Ondanks de oorlogssituatie was de sfeer aan boord van de schepen goed en de onderlinge solidariteit indrukwekkend.

Binnen de nieuwe dynamiek zijn we er steeds in geslaagd onze schepen op maat te bemannen met ervaren en gemotiveerde zeevarenden. De oorlog tussen Rusland en Oekraïne leidt wel tot nieuwe bemanningsuitdagingen, waarbij een grotere mix van nationaliteiten voor de hand ligt. In samenspraak met Marlow heeft dit vraagstuk onze permanente aandacht. Officieren en bemanningsleden van onze schepen worden zo goed mogelijk bij de besluitvorming betrokken.

Focus op high performance en excellent werkgeverschap

Een belangrijk punt van aandacht is de nog steeds toenemende schaarste op zowel de internationale als Nederlandse maritieme arbeidsmarkt. In Nederland werkt onze rederijgroep nauw samen met zeevaartscholen en stimuleren we diverse soorten stages aan boord van onze schepen.

In het personeelsbeleid van JR Ship Crew gaat maximale aandacht uit naar training en (bij)scholing van bemanningsleden om carrièrekansen te optimaliseren en doorstroom binnen de rederijorganisatie te bevorderen. Veel trainingen zijn gericht op ontwikkelingen rond digitalisering en nieuwe technologieën.

People first

Het motto binnen de 'sociale dimensie' van de ESG-standaards die de komende jaren maatgevend zijn voor ons handelen als rederijgroep luidt: *people first*. Dat motto heeft in sterke mate betrekking op het personeelsbeleid van JR Ship Crew, in de wetenschap dat de motivatie en loyaliteit van medewerkers cruciaal zijn voor het succes en de continuïteit van onze onderneming.

Speerpunten zijn onder meer:

- het creëren en bewaken van een werkomgeving waarin de mentale en fysieke gezondheid en veiligheid van medewerkers geborgd zijn;
- maximale aandacht voor de verdere professionele en persoonlijke ontwikkeling en voor het binden van medewerkers met goede werkomstandigheden, een correcte beloning en optimale loopbaanmogelijkheden;
- het bieden van een open werkcultuur met ruimte voor maximale betrokkenheid bij beleid en besluitvorming;
- het formuleren en delen van bedrijfswaarden en stimuleren van draagvlak voor maatschappelijke verantwoordelijkheid en verduurzaming;
- het verder stimuleren van diversiteit en inclusiviteit, met extra aandacht voor initiatieven binnen de scheepvaartsector om meer vrouwen te interesseren voor een zeevaartcarrière.



BEVRACHTING/CHARTERING

Bij rederijgroep JR Shipping worden alle activiteiten rond bevrachting en chartering uitgevoerd door Confeeder Shipping & Chartering, sinds 2021 gevestigd in Barendrecht, aangestuurd door directeur Marcel Huijser. Confeeder is primair verantwoordelijk voor de JR Shipping container-feeder-vloot, maar levert ook bevrachtingsdiensten aan derden. De onderneming heeft een indrukwekkend track record en een breed netwerk in de Europese feedermarkt.

In de bedrijfsvoering is proactieve communicatie met marktrelaties leidend. Met als doel: het in kaart brengen van specifieke wensen en eisen op basis waarvan de inzet op maat van de juiste schepen tegen marktconforme tarieven wordt georganiseerd. Voor, tijdens en na de charterovereenkomsten is Confeeder Shipping & Chartering het vaste aanspreekpunt voor containerlijndiensten en lijndienst-operators. Als *'Dedicated container feeder brokers'* en short sea shipping expert is Confeeder een even deskundige als betrouwbare charteringpartner.

Chartering- en verduurzamingspartner

Daarnaast speelt Confeeder een belangrijkere rol als verduurzamingspartner. Onze charterspecialisten zijn permanent met klantrelaties in gesprek over de noodzaak tot en mogelijkheden van verduurzaming van de scheepvaart en brengen wensen van klanten hieromtrent in kaart. De uitrusting van bestaande JR Shipping container feeder schepen met het Value Marine Filtree system en carbon capture technieken gebeurt in nauwe afstemming met charteraars.

Ook zijn Confeeder Shipping & Chartering samen met andere short sea shipping-specialisten van de rederijgroep continu met klantrelaties in gesprek over de wensen en mogelijkheden van de 'nieuwe generatie' containerfeeder schepen die duurzaamheid, brandstofefficiëntie, een transitie naar schonere brandstof en winstgevende exploitatie mogelijk moeten maken.

AANKOOP- EN NIEUWBOUW-BEGELEIDING

Rederijgroep JR Shipping staat binnen de internationale scheepvaartmarkten bekend als expertisecentrum in short sea shipping. Dit komt onder meer tot uiting in samenwerkingsverbanden met JR Ship Brokers & Consultants, specialist in de ontwikkeling van nieuwe schepen, begeleiding van nieuwbouwprojecten en support bij aankoop- en financieringsprojecten.

JR Ship Brokers & Consultants wordt aangestuurd door scheepsbouwkundig ingenieur Sander S. Schakelaar, Managing Owner van de rederijgroep. Voor Scotline is JR Ship Brokers & Consultants nauw betrokken geweest bij de realisatie van een serie nieuwbouwschepen, gebouwd bij Royal Bodewes Shipyards in Hoogezand. Voor Chowgule Yard Group in India begeleidt JR Ship Brokers & Consultants de ontwikkeling en financiering van een ambitieus nieuwbouwprogramma van een serie short sea multipurpose schepen voor rederijen in Nederland en Duitsland. Vanuit die rol bracht JR Ship Brokers & Consultants, Boomsma Shipping en Leonhardt & Blumberg samen als projectpartners wat heeft geresulteerd in een gezamenlijke order voor 4 + 4 low-emissions multipurpose schepen van 8.500 ton.

Het zwaartepunt bij de ontwikkel-, ontwerp- en begeleidingsactiviteiten ligt op containerfeeder schepen, sinds 2000 de core business. Maar de expertise in short sea shipping gaat verder. JR Shipping is dertig jaar geleden begonnen met de exploitatie van compacte multipurpose schepen en sluit een terugkeer naar dit scheepvaartmarktsegment niet uit. Sinds 2022 is JR Ship Brokers & Consultants direct betrokken bij de ontwikkeling van diverse type short

sea multipurpose (dry cargo) schepen voor diverse marktpartijen. Uiteraard ligt hierbij de nadruk op de ultieme balans in duurzaam en efficiënt varen. Bij de projecten is de begeleiding van de financieringsprocessen inbegrepen. Hierbij zal de rederijgroep gebruikmaken van de expertise van JR Ship Investments voor het eventueel initiëren en uitvoeren van nieuwe investeringsprojecten.

INVESTERINGS- EN FINANCIERINGSPROJECTEN

JR Ship Investments, aangestuurd door Eelco van der Heide, is opgericht vanuit de behoefte om in eigen beheer financierings- en scheeps participatieprojecten te realiseren en te beheren. De behoefte bestond na 2000, het jaar waarin de rederijgroep een strategische switch maakte naar de markt voor containerfeeder schepen. Gezien de enorme potentie van die markt in die jaren, zette JR Shipping in op een snelle uitbreiding van haar vloot. Hiertoe werden zowel bestaande schepen aangekocht als nieuwbouwprojecten geïnitieerd.

Een grote stap was de nieuwbouworder voor zes 750 TEU containerfeeder schepen, verleend aan de Nederlandse werforganisatie Volharding Shipyards. De schepen, opgeleverd tussen 2003 en 2006, maken nog steeds deel uit van de vloot en genereren sinds 2021 weer goede exploitatieresultaten. JR Ship Investments heeft bij de financiering van deze schepen een belangrijke rol gespeeld. Als specialist in scheepsemissies en fondsbeheer wist JR Ship Investments in de loop der jaren uitstekende relaties op te bouwen met en meer dan 3.500 particuliere en zakelijke investeerders, institutionele beleggers, en in scheepvaart gespecialiseerde bankorganisaties. De kracht van JR Ship Investments is:

- expertise in scheeps participatieprojecten;
- transparantie in projectopzet en gedegen informatie;
- het onderhouden van relaties met investeerders/vennootrelaties;
- initiëren van innovatieve financieringsvormen en samenwerkingsverbanden.

Overbrugging crisisperiode

In de periode van 2008 tot 2020 maakte JR Ship Investments een zware periode door als gevolg van de extreem lang aanhoudende crisis in de scheepvaartindustrie. Alle Inspanningen waren erop gericht om schepen in de vaart te houden, wat voor een belangrijk deel is gelukt. Als antwoord op de gegeven omstandigheden, waarin banken zich uit de scheepvaart terugtrokken, besloot de rederijgroep tot samenwerken met een Engelse investeerder om aldus tot een herstructurering te komen en de continuïteit veilig te stellen. In samenwerking met de Engelse investeringsmaatschappij voert JR Shipping het management over 6 containerfeeder schepen die zijn ondergebracht in Container Fleet Fund CV (Encounter, Energizer, Espoir, Esperance, Essence en Escape) en nog eens 6 schepen in Eco Feeder I CV (Enforcer, Endurance, Ensemble, Emotion, Empire en Elysee).

JR Ship Investments heeft investeerders steeds nauwgezet geïnformeerd over de ontstane situatie en te zetten stappen en actief om instemming gevraagd. Deze opstelling heeft in sterke mate bijgedragen aan de loyaliteit van de overgrote meerderheid van investeerders. Toen JR Shipping een schip kon terugkopen van de Engelse investeerder en JR Ship Investments daartoe obligaties en participaties op de markt bracht, was de belangstelling groot.

Succesvolle investerings- en financieringsprojecten

Ook in 2022 slaagde JR Ship Investments erin een aantal projecten te realiseren. Zo legde de plaatsing van obligaties met een waarde van ruim € 1 miljoen bij bestaande investeerders in de SeaZip Offshore Service vloot een solide fundament onder de financiering van de upgradering en verbouwing van SeaZip 3 t/m 6. De capaciteit van de crew transfer vessels verdubbeld: van 12 PAX (passagiersplaatsen) naar 24 PAX. Deze uitbreiding is goed ontvangen binnen de offshore energie- industrie, getuige de belangstelling voor de schepen in 2022 en de eerste helft van 2023. Ook was JR Ship Investments succesvol betrokken bij de financiering van de SeaZip 7 en 8, in het voorjaar van 2022, en bij de aankoop en financiering van SeaZip 9, in het eerste kwartaal van 2023.

Ter versterking van het werkkapitaal van de rederijgroep en om voorbereid te zijn op aankoopkansen op de markt van gebruikte containerfeeder schepen, heeft JR Ship Investments meerdere keren met succes obligaties geplaatst. In het najaar van 2022 wist JR Ship Investments opnieuw in korte tijd voor ruim € 2 miljoen aan JR Shipping Obligaties te plaatsen.

Scherp op opportunity investments

Met deze investeringspot 'achter de hand' is de emissie- en fondsbeheerspecialist van de rederijgroep permanent alert op nieuwe investeringsmogelijkheden. JR Ship Investments focust op zogeheten 'opportunity investments', zoals de investering in MV Endeavor II en MV Energy. Beide schepen genereerden in 2022 hoge rendementen voor investeerders. Investeerders profiteren van het feit dat de rederij deze bestaande 750 TEU containerfeeder vessels heeft uitgerust

met Filtree systemen met Carbon Capture-module. Met deze belangrijke stap naar verduurzaming is de waarde van de schepen aanzienlijk gestegen. De schepen extra aantrekkelijk voor charteraars, doordat ze kunnen blijven varen op conventionele, fossiele brandstof.

Substantiële vermogenstoename

De verduurzamingsinspanningen van onze rederijgroep worden goed ontvangen op de short sea shipping-markten. Voor investeerders draagt de duurzame reputatie van de Endeavor en Energy bij aan de resultaten. Er worden goede chartertarieven gerealiseerd bij relatief lange looptijden. De tarieven van zowel 2022 als 2023 liggen ver boven het niveau van de prognoses bij de start van het participatieproject, bij lagere operationele kosten. Sinds lange tijd kon JR Ship Investments haar vennootrelaties weer een substantiële vermogenstoename in het vooruitzicht stellen. Eind 2023 is er een verkooptransactie ingezet voor beide schepen, hierover zullen wij in het volgende jaarverslag nader rapporteren.

Hogere opbrengsten SeaZip Offshore Service-vloot

Ook investeerders in SeaZip Offshore Service schepen, de crew transfer vessels 3 t/m 6, ontvingen in 2022 goed nieuws van JR Ship Investments. Als fondsbeheerder is JR Ship Investments nauw betrokken bij de ontwikkelingen rond deze schepen. Door het realiseren van de financiering voor de ombouw van de schepen van 12 naar 24 PAX, waarmee de uitgangspositie op de markt voor deze schepen direct is verbeterd, en door nieuwe afspraken met de financier van het vreemde vermogen, is voor de SeaZip-schepen een betere exploitatiebasis ontstaan.

Succesvolle uitgifte SeaZip Obligaties

De tot 24 PAX omgebouwde schepen vonden in de vroege zomer van 2022 snel emplot tegen goede tarieven. In augustus en september lagen de bedrijfsresultaten ver boven het niveau in dezelfde periode in 2020 en 2021. Ook in 2023 was de vraag naar de schepen bovengemiddeld. Om voor de SeaZip 3, 4, 5 en 6 tijdig een passende herfinanciering te kunnen realiseren, ging JR Ship Investments in september 2023 van start met de uitgifte van SeaZip Obligaties. Het ging om circa 60 obligaties per schip met een nominale waarde van € 25.000,-, goed voor een vaste rente van 7,5% per jaar bij het eerste hypotheekrecht op een van de schepen. Binnen twee maanden waren alle beschikbare obligaties geplaatst bij zowel bestaande als nieuwe investeerders. Hiermee is een herfinancieringskapitaal gerealiseerd van ruim € 6 miljoen.

Duurzaam investeren

Uit de snelle succesvolle plaatsing van de SeaZip-obligaties blijkt dat investeerders geïnteresseerd zijn in beleggings-projecten met een duurzame dimensie. Het feit dat SeaZip-schepen varen voor wind van zee is door veel investeerders genoemd als belangrijk argument om deel te nemen. Als specialist in emissie en fondsbeheer blijft JR Ship Investments dan ook alert op investeringskansen waarin innovatie en verduurzaming centraal staan. Hierbij is de focus gericht op diverse short sea shipping-segmenten. Naast Nederlandse investeerders, richt JR Ship Investments zich op samenwerking met internationale, institutionele investeerders, private equity-partijen en bancaire scheepsfinanciers.

5 Verantwoord en toekomstbestendig ondernemerschap

In 2023 bestaat rederijgroep JR Shipping 30 jaar. Het jubileumjaar markeert een nieuwe, groene koers. Sinds 2021 worden serieuze stappen gezet om de carbon footprint van de diverse scheepvaartactiviteiten te verkleinen. De rederij blijft trouw aan haar belofte van *Excellence in short sea shipping*, maar voegt daar een dimensie aan toe: vergroening van de scheepvaart. Heldere uitgangspunten en doelen zijn vastgelegd in de eerste ESG-rapportage (Environment, Social, Governance) van de rederij uit Harlingen, die ondubbelzinnig kiest voor verantwoord en toekomstbestendig ondernemerschap.

Rederijgroep JR Shipping blijft trouw aan haar missie: *Excellence in short sea shipping*. De focus ligt op de efficiënte en veilige exploitatie van containerfeeder schepen en offshore service schepen. Waar mogelijk zal de rederij in beide segmenten vlootuitbreidingen realiseren. Bij de oprichting van de rederij, in 1993, lag de nadruk op compacte multipurpose schepen. Een terugkeer naar dit scheepvaartsegment wordt niet uitgesloten. Welke stappen de rederijgroep ook zet richting de toekomst, één thema zal overheersen: verduurzaming van de scheepvaartactiviteiten. Hierbij richt de rederij zich primair op de eigen vloot. Daarnaast speelt JR Shipping in toenemende mate een adviserende en ondersteunende rol als expert in short sea shipping en duurzaam scheepsdesign.

Operational excellence in short sea shipping

Verantwoord technisch beheer en efficiënte exploitatie van zeeschepen staan al dertig jaar centraal bij de rederijgroep. Daarmee draagt de JR Shipping-vloot van containerfeeder schepen bij aan het internationale handelsverkeer en economische groei en stabiliteit. De missie van SeaZip Offshore Service is een andere, maar niet minder belangrijke. De SeaZip-vloot draagt actief bij aan de noodzakelijke transitie van fossiele naar hernieuwbare energie door ondersteuning te bieden bij het ontwikkelen, realiseren en onderhouden van windturbineparken op de Noordzee.

Voor JR Shipping is het vanzelfsprekend dat ondernemen niet 'vrijblijvend' is, maar verantwoordelijkheden met zich meebrengt voor de gemeenschap, de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu, en de stakeholders. De rederij opereert sinds jaar en dag volgens de principes van maatschappelijk verantwoord ondernemen en fatsoenlijk bestuur. Echter, in 2022 is de rederijgroep begonnen dit tastbaar en toetsbaar te maken in de vorm van objectieve ESG-maatstaven. Kort voor de zomer van 2023 bracht JR Shipping een eerste ESG-rapportage uit, die de maatstaven transparant maakt en dient als basis om het ESG-beleid de komende jaren te monitoren en aan te scherpen.

Fatsoenlijk bestuur

Voor wat betreft het bestuurlijke aspect - samengevat onder de noemer 'Gouvernance' (G) - hanteert de rederijgroep hoge standaards voor het naleven van wet- en regelgeving (compliance) en het signaleren en tegengaan van uitbuiting en corruptie. JR Shipping beschouwt transparantie als essentieel voor het vertrouwen van haar stakeholders en voor de continuïteit van de onderneming. Binnen de ESG-standaards die JR Shipping in het kader van fatsoenlijk bestuur heeft geformuleerd, gaat onder meer aandacht uit naar cyber security en bescherming van data en privacy, verdere digitalisering die bijdraagt aan efficiëntie en verduurzaming, en het stimuleren van de betrokkenheid en invloed van de gemeenschap waar JR Shipping als onderneming deel van uitmaakt.

'People first'

JR Shipping is ervan overtuigd dat de kwaliteit, loyaliteit en motivatie van medewerkers cruciaal zijn voor duurzame bedrijfssuccessen en stelt alles in het werk om daar optimale omstandigheden voor te creëren. Dat geldt voor zowel de walorganisatie in Harlingen als voor de bemanningsleden op zee. Binnen de walorganisatie is de rederij er altijd in geslaagd deskundige professionals aan zich te binden. Het verloop onder medewerkers is minimaal; de werkcultuur is open en informeel. Managing Owners Jan Reier Arends en Sander Schakelaar staan met beide benen op de werkvloer en zijn actief betrokken bij de dagelijkse operatie. Het motto in het personeelsbeleid is: *people first*. Meer informatie over de ESG-principes die sturend zijn voor de menselijke maat is te vinden in het voorgaande hoofdstuk, 'Organisatie en Bedrijfsvoering'/Crewing.

Op koers naar 'Excellence in sustainable short sea shipping'

Wetenschappers waarschuwen steeds luider dat we meer van de aarde vragen dan ze kan verdragen. Het is vijf voor twaalf, maar de uitputting van de aarde is nog niet onafwendbaar. Voorwaarde is wel dat er serieus en snel werk wordt gemaakt van te treffen maatregelen. Dat geldt ook voor de internationale scheepvaart. Deze draagt enerzijds bij aan economische groei en welvaart, maar anderzijds aan vervuiling en klimaatverandering. In 2021 stootte de scheepvaart wereldwijd 833 miljoen ton CO₂ uit, wat staat voor ongeveer 3% van de totale wereldwijde uitstoot, zo blijkt uit cijfers van Marine Benchmark.

Onze rederijgroep erkent dat de scheepvaart een negatieve impact heeft op de kwaliteit van onze leefomgeving, op onze ecosystemen, en op de verdere opwarming van aarde. We onderschrijven en ondersteunen de verduurzamingsafspraken die op internationaal niveau worden gemaakt en zetten in onze eigen bedrijfsvoering concrete stappen.

Akkoorden en regelgeving

De scheepvaartindustrie werd in het Parijsakkoord van 2015 nog ontzien. Maar sinds 2022 staat ook de scheepvaart in de schijnwerpers. Een Europees akkoord van begin 2023 bepaalt dat grote zeeschepen hun CO₂-uitstoot stapsgewijs moeten terugdringen - van 2 procent in 2025 tot 80 procent in 2050. Bovendien moet de scheepvaartindustrie vanaf 2024 gaan betalen voor de uitstoot van broeikasgassen en wordt het Europese Emission Trade System van kracht, onderdeel van het Parijsakkoord. Binnen dit Europese handelssysteem kunnen industrieën emissierechten kopen en verhandelen. Het gesloten akkoord is nog maar het begin; doelen en cijfers kunnen nog worden bijgesteld of aangescherpt.

In maart 2023 werd nóg een 'historisch' akkoord gesloten. Meer dan honderd landen zetten hun handtekening onder het zogeheten *High Seas Treaty*. Dit VN-verdrag, waar ruim vijftien jaar over onderhandeld is, heeft als doel om bijna een derde van de oceanen vanaf 2030 tot beschermd gebied te verklaren. Dit betekent dat er beperkingen kunnen gaan gelden voor onder meer scheepvaartroutes, visserij en diepzeemijnbouw.

Verduurzaming bestaande vloot

Met het in Brussel gesloten akkoord, ondertekend door 172 landen, onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), en het VN High Seas Treaty, komt de scheepvaart niet meer onder haar opdracht tot verduurzaming uit. JR Shipping committeert zich aan die opdracht en zet sinds 2021 concrete stappen die bijdragen aan de vergroening van cruciale short sea shipping-activiteiten. Een van die stappen, reeds beschreven in eerdere hoofdstukken, is het installeren van uitlaatgassen-filtersystemen aan boord van bestaande containerfeeder schepen.

Next generation container feeder vessels

Naast het vergroenen van bestaande schepen zet rederijgroep JR Shipping in op de ontwikkeling en realisatie van nieuw te bouwen schepen, bij voorkeur in partnership met charteraars en financiële partners. De rederij heeft hier een krachtig concept voor klaarliggen: het eerder beschreven ECO Flex Feeder-programma. Met het innovatieve scheepsdesign, ontwikkeld in samenwerking met Technolog GMBH, introduceert JR Shipping de next generation container feeder vessels.

Met als kenmerkende eigenschappen:

- directe verduurzaming door toepassing van uitlaatgassen-filtersystemen die het mogelijk maken om voorlopig op traditionele brandstof te blijven varen;
- reeds geïmplementeerde voorzieningen om op elk gewenst moment over te kunnen stappen op de meest gunstige hernieuwbare energie, zoals 'green methanol';
- innovatief boegontwerp en innovatieve aandrijftechniek voor directe, substantiële besparing op brandstofverbruik;
- ultieme balans in efficiency, veiligheid en duurzaamheid;
- maximale ruimte voor maatwerk, afgestemd op specifieke wensen- en eisenpakketten van charteraars.

In overeenstemming met de meest urgente uitdaging van de internationale scheepvaart, legt rederijgroep JR Shipping de nadruk op het terugdringen van de CO₂-uitstoot. De inzet is een reductie van 40% in 2030. In 2050 wil de rederij een honderd procent emissievrije scheepvaartonderneming zijn. Andere commitments rond het thema verduurzaming die de rederij in haar ESG-strategie heeft vastgelegd, zijn onder meer:

- terugdringen van NOx en SOx emissies in overeenstemming met de internationale standaarden die hiervoor zijn uitgevaardigd;
- het uitbouwen en delen van expertise in scheepsdesign en maritieme oplossingen die bijdragen aan vergroening van de scheepvaart, met name gericht op het specialisme short sea shipping.
- actief bijdragen aan de transitie naar hernieuwbare brandstoffen, onder meer door deel te nemen aan relevante pilots;
- bijdragen aan de ambities ter bescherming van de kwaliteit en de ecosystemen van de oceanen, onder meer door de toepassing van milieuvriendelijke en -veilige technologieën;
- uitbreiding en verbetering van afvalverwerking-, -scheiding en -recycling aan boord van de schepen;
- verbetering van het ballast water management;
- bijdragen aan oplossingen voor milieu- en klimaatvriendelijke sloop- en recyclingpraktijken van schepen die verschroot worden.

Als rederijgroep realiseren we ons terdege dat er nog veel hordes genomen moeten worden om te komen tot een emissievrije scheepvaart. We merken dat de motivatie om daarin te investeren groot is binnen de internationale scheepvaartindustrie. Ook binnen onze short sea shipping organisatie en ons netwerk van klantrelaties, toeleveranciers en andere stakeholders bestaat een solide draagvlak voor maatregelen die verduurzaming van de scheepvaart mogelijk maken. Als Nederlandse rederijgroep - met schepen die varen onder Nederlandse vlag - vervullen wij, waar mogelijk, een voorbeeldfunctie en grijpen we ons 30-jarig jubileum aan om koers te zetten naar verantwoord en duurzaam ondernemerschap in de ons zo vertrouwde scheepvaartsector. Aan onze vertrouwde rederijmissie - Excellence in short sea shipping – voegen we een belangrijke dimensie toe: Excellence in *sustainable* short sea shipping.





Passie voor scheepvaart
en ondernemerschap

1993-2000

JR Shipping verzet koers naar
markt voor containerfeeders

2000-2008

Crisismanagement met
focus op continuïteit

2008-2020

Lang verwacht marktherstel
leidt nieuwe koers in

2020-2023

Excellence in sustainable
short sea shipping

2023 en verder

30 years of sustainable partners 

30 JAAR JR SHIPPING
30 JAAR VEERKRACHT
30 JAAR STUURMANSCHAP



Passie voor scheepvaart en ondernemerschap

1993-2000



In september 1993 koopt Jan Reier Arends, geboren en getogen in een scheepvaartfamilie in Harlingen, zijn eerste eigen schip - een compact multipurpose vessel. Daarmee is de oprichting van JR Shipping als Nederlands rederijbedrijf een feit. Met zijn echtgenote aan zijn zijde, zet Arends als kapitein zijn eigen koers uit en weet hij een brede klantenkring op te bouwen. Uitbreiding van zijn

activiteiten kan niet uitblijven. JR Shipping brengt meerdere schepen in de vaart, maar Jan Reier Arends blijft zijn passie - varen - trouw.

Naast zeeman in hart en nieren is Arends ondernemer. Eind jaren 90 oriënteert hij zich op vernieuwing en uitbreiding. Sander Schakelaar leidde op dat moment nog

een andere Nederlandse rederij. Hij gaat daar voorjaar 2000 weg. Arends en Schakelaar, die elk hun eigen specialisme inbrengen, besluiten vervolgens tot samenwerking. Sander Schakelaar treedt als Managing Owner toe tot rederij JR Shipping en er komt een unieke synergie op gang.



JR Shipping verzet koers naar markt voor containerfeeders

2000-2008



In het jaar 2000 nemen Arends en Schakelaar een ingrijpend besluit. Ze verleggen het accent van de droge lading schepen markt naar de markt voor containerfeeder schepen die op dat moment een stormachtige groei doormaakt.

In korte tijd investeert JR Shipping in een veelzijdige containerfeeder vloot die alle relevante capaciteitsklassen vertegenwoordigt. Hoogtepunten: het plaatsen van een order voor zes nieuw te bouwen 750 TEU schepen bij de Nederlandse scheepswerf Volharding - opgeleverd tussen 2003 en 2006 en nog steeds onderdeel van de vloot - en de opdracht tot het bouwen van zogeheten Baltic Max Feeders van ruim 1.400 TEU, waarvan de eerste twee in 2008 en 2009 wordt opgeleverd door de Peene Werft. Voor de gedeeltelijke financiering van de schepen tuigt de rederijgroep zelfstandig scheepsparticipatiefondsen op.

Met JR Ship Investments zet JR Shipping een nieuwe norm voor laagdrempelige en vernieuwende scheeps-investeringsprojecten.

Crisismanagement met focus op continuïteit

2008-2020

werkgelegenheid voor zowel zeevarenden als walmedewerkers behouden blijven. De rederij geeft op een transparante manier tekst en uitleg aan haar investeerders die instemmen met de noodzakelijke stappen.

Om minder afhankelijk te zijn van één scheepvaartsegment besluit de rederijgroep tijdens de crisisjaren tot differentiatie. De vloot wordt uitgebreid met compacte multipurpose schepen en in 2010 wordt SeaZip Offshore Service opgericht. Met ingang van 2023 heeft SeaZip 7 Crew Transfer Vessels in de vaart. Bovendien voert SeaZip het commercieel en/of technisch management over diverse schepen van derden.



Tot 2008 floreren de rederijgroep en haar investeerders. De kredietcrisis van 2008 maakt een abrupt einde aan die periode. In 2009 zet een eerste verval van de chartertarieven voor containerfeeder schepen in. Steeds als de bodem lijkt bereikt, blijkt het nog erger te kunnen. Verdiensten en rendementen op investeringen komen zwaar onder druk te staan. Enkele malen lijkt de markt op te veren, maar de verbetering is steeds van korte duur.

JR Shipping vecht als een leeuw om schepen in de vaart te houden en kapitaalverlies te voorkomen of op zijn minst te beperken. De focus is gericht op crisismanagement, met het zwaartepunt op herstructurering en -financiering van de vloot. Maatregelen lijken effectief, maar structureel marktherstel blijft te lang uit. Grote verliezen zijn onvermijdelijk. Het wordt onvermijdelijk dat een deel van de vloot in handen van een Engelse investeerder komt. De rederijgroep blijft betrokken bij het management van deze schepen en zo kon de



Lang verwacht marktherstel luidt nieuwe koers in

2020-2023

schepen, kennen een verbeterd inzet- en verdienniveau. JR Shipping verduurzaamt haar bestaande schepen door uitlaatgassen-filtersystemen te installeren die voorzien zijn van een innovatieve carbon capture-installatie. Ook zet de rederij de norm voor de 'next generation container feeder schepen' met de introductie van haar ECO Flex Feeder programma.

In 2023 viert rederijgroep haar 30-jarig bestaan. Sinds de oprichting in 1993, door Jan Reier Arends, kijkt de rederij

enerzijds terug op jaren van bloei en anderzijds op jaren van tegenslag. Rode draad: veerkracht en stuurmanschap. Jubileumjaar 2023 markeert de definitieve koerswijziging van de rederijgroep naar toetsbaar verantwoord en toekomstbestendig ondernemerschap. Met heldere commitments, vastgelegd in de ESG-rapportage 2022 - de eerste van een reeks rapportages die ervoor gaan zorgen dat rederijgroep JR Shipping koers houdt.



Terwijl de wereld zich in de houdgreep van de Covid-19 pandemie bevindt, treedt op de markt voor containerfeeder schepen het langverwachte structurele herstel in. De crewing professionals van JR Shipping treffen extra maatregelen ter ondersteuning van bemanningsleden die vaak ongebruikelijk lang aan boord moeten blijven – ver weg van hun familie. De prestaties van de zeevarenden zijn indrukwekkend.

De chartertarieven voor containerfeeder schepen klimmen in 2021 naar een goed niveau. Tussen de zomer van 2021 en de zomer van 2022 bereiken de tarieven voor containerfeeder schepen record op record. De service schepen van SeaZip, omgebouwd van 12 tot 24 PAX



Excellence in sustainable short sea shipping

Ook na 2023 focust rederijgroep JR Shipping op hoogwaardige dienstverlening aan haar klantrelaties: containerlijndienst operators en vooraanstaande spelers in de offshore energie-industrie. Waar mogelijk zet de rederij in op vlootuitbreiding, waarbij de nadruk ligt op innovatieve, duurzame scheepstechnologieën. Hierbij zal de rederijgroep nauw samenwerken met zowel klantrelaties als kleine en grote investeerdersrelaties.

Rederijgroep JR Shipping heeft een prominente missie: actief bijdragen aan de verduurzaming van de scheepvaartindustrie. In haar ESG-rapportage 2023 verwoordt de rederij dit als volgt:

'Our vision is to contribute to a sustainable shipping industry by setting the highest standards of environmental, social, and governance practices, to ensure our company can thrive for generations to come.'



2023 en verder

In haar eigen invloedssfeer, dat wil zeggen: binnen de samenhang van haar eigen scheepvaartactiviteiten, investeert JR Shipping actief in vergroening, zonder de noodzaak tot efficiëntie uit het oog te verliezen. Het zwaartepunt ligt op het terugdringen van de eigen carbon footprint door het treffen van adequate maatregelen. In haar ESG-rapportage 2023 verwoordt de rederij dit als volgt:

'We commit to implementing measures to reduce our carbon footprint, such as investing in more fuel-efficient vessels, optimising our shipping routes, exploring alternative fuels, and investing in exhaust gas cleaning with carbon capture. We recognise the urgent need to address climate change and will work towards meeting the goals of the Paris Agreement.'

JR Shipping houdt onverlet vast aan haar bedrijfsmotto dat al 30 jaar leidend is voor haar performance op zee: Excellence in short sea shipping. Per 2023 voegt de rederij daar een dimensie aan toe:

Vlootoverzicht

Rederijgroep JR Shipping exploiteert en managet containerfeeder schepen (JR Shipping) en offshore service schepen (SeaZip Offshore Service) die varen voor windenergie. Per begin 2023 is JR Shipping verantwoordelijk voor 15 containerfeeder schepen in de capaciteitsklassen 750 TEU tot 1.440 TEU. De schepen worden geëxploiteerd binnen diverse scheepsfondsen waarin diverse investeerders participeren. SeaZip Offshore Service is sinds begin 2023 verantwoordelijk voor de exploitatie van 7 offshore service vessels; voornamelijk Crew Transfer Vessels. Daarnaast is de rederijgroep verantwoordelijk voor het nautisch management van de historische driemaster *Stad Amsterdam*. Voor het financieel en technisch management van zowel eigen schepen als schepen van derden tekent JR Ship Management, gevestigd in Harlingen. Vrijwel alle schepen van JR Shipping en SeaZip Offshore Service varen onder Nederlandse vlag.

CONTAINER FEEDER VESSELS

MV Encounter



| | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Length over all | 134.65 m |
| Capacity | 750 TEU |
| Yard / Year built | Volharding Shipyards / 2004 |
| Engine | MAK, 7200 kW |
| Service speed | 17.5 kts |
| Scrubber/Carbon Capture | As per April 2023 |

MV Endeavor



| | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Length over all | 134.65 m |
| Capacity | 750 TEU |
| Yard / Year built | Volharding Shipyards / 2005 |
| Engine | MAK, 7200 kW |
| Service speed | 17.5 kts |
| Ice Class | 1A |
| Scrubber/Carbon Capture | As per April 2022 |

MV Endurance



| | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Length over all | 134.65 m |
| Capacity | 750 TEU |
| Yard / Year built | Volharding Shipyards / 2005 |
| Engine | MAK, 7200 kW |
| Service speed | 17.5 kts |
| Ice Class | 1A |
| Scrubber/Carbon Capture | As per October 2022 |

MV Energizer



| | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Length over all | 134.65 m |
| Capacity | 750 TEU |
| Yard / Year built | Volharding Shipyards / 2004 |
| Engine | MAK, 7200 kW |
| Service speed | 17.5 kts |
| Scrubber/Carbon Capture | As per January 2023 |

CONTAINER FEEDER VESSELS

MV Energy



| | |
|-------------------------|--------------------|
| Length over all | 134.65 m |
| Capacity | 750 TEU |
| Yard / Year built | Volharding / 2004 |
| Engine | MAK 8M43, 7.200 kW |
| Service speed | 17.5 kts |
| Scrubber/Carbon Capture | As per July 2022 |

MV Ensemble



| | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Length over all | 134.65 m |
| Capacity | 750 TEU |
| Yard / Year built | Volharding Shipyards / 2005 |
| Engine | MaK 9M43C, 9000 kW/500 rpm |
| Service speed | 17.5 kts |
| Ice Class | 1A |
| Scrubber/Carbon Capture | As per March 2023 |

MV Elysee



| | |
|-------------------------|---------------------------|
| Length over all | 167.00 m |
| Capacity | 1400 TEU |
| Yard / Year built | Sietas Werft / 2009 |
| Engine | MAN B&W 8L5864, 11.200 kW |
| Service speed | 19.5 kts |
| Ice Class | 1A |
| Scrubber/Carbon Capture | As per April 2023 |

MV Enforcer



| | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Length over all | 134.65 m |
| Capacity | 750 TEU |
| Yard / Year built | Volharding Shipyards / 2003 |
| Engine | MAK, 7200 kW |
| Service speed | 17.5 kts |
| Scrubber/Carbon Capture | As per July 2023 |

MV Escape



| | |
|-------------------------|--|
| Length over all | 168.10 m |
| Capacity | 1436 TEU |
| Yard / Year built | Sainty Shipbuilding, China P.R. / 2011 |
| Engine | QMD-Wartsila 6 RT-FLEX 60 C-B |
| Service speed | 19 kts |
| Ice Class | 1A |
| Scrubber/Carbon Capture | To be planned |

MV Esperance



| | |
|-------------------------|--|
| Length over all | 168.10 m |
| Capacity | 1436 TEU |
| Yard / Year built | Sainty Shipbuilding, China P.R. / 2011 |
| Engine | QMD-Wartsila 6 RT-FLEX 60 C-B |
| Service speed | 19 kts |
| Ice Class | 1A |
| Scrubber/Carbon Capture | To be planned |

CONTAINER FEEDER VESSELS

MV Espoir



Length over all 168.10 m
 Capacity 1436 TEU
 Yard / Year built Saintry Shipbuilding, China P.R. / 2011
 Engine QMD-Wartsila 6 RT-FLEX 60 C-B
 Service speed 19 kts
 Ice Class 1A
 Scrubber/Carbon Capture To be planned

MV Essence



Length over all 168.10 m
 Capacity 1436 TEU
 Yard / Year built Saintry Shipbuilding, China P.R. / 2011
 Engine QMD-Wartsila 6 RT-FLEX 60 C-B
 Service speed 19 kts
 Ice Class 1A
 Scrubber/Carbon Capture To be planned

MV Emotion



Length over all 170.15 m
 Capacity 1440 TEU
 Yard / Year built Peene Werft / 2008
 Engine MAN B&W S850 MC-C, 12.640 kW
 Service speed 19.8 kts
 Ice Class 1A
 Scrubber/Carbon Capture As per July 2023

MV Empire



Length over all 170.15 m
 Capacity 1440 TEU
 Yard / Year built Peene Werft / 2009
 Engine MAN B&W S850 MC-C, 12.640 kW
 Service speed 19.8 kts
 Ice Class 1A
 Scrubber/Carbon Capture As per March 2023

OFFSHORE SERVICE VESSELS

CTV Seazip 3



Length over all 26.30 m
 Passengers 24
 Yard / Year built Damen Shipyards / 2015
 Engine 2 x Caterpillar 895 kW
 Service speed 25 kts

CTV Seazip 4



Length over all 26.30 m
 Passengers 24
 Yard / Year built Damen Shipyards / 2015
 Engine 2 x Caterpillar 895 kW
 Service speed 25 kts

CTV Seazip 5



Length over all 26.30 m
 Passengers 24
 Yard / Year built Damen Shipyards / 2016
 Engine 2 x Caterpillar 895 kW
 Service speed 25 kts

CTV Seazip 6



Length over all 26.30 m
 Passengers 24
 Yard / Year built Damen Shipyards / 2016
 Engine 2 x Caterpillar 895 kW
 Service speed 25 kts

CTV Seazip 7



Length over all 27.40 m
 Passengers 24
 Yard number / Year built C335 / 2018
 Engine 2 x MAN D2862 LE463, 2058 kW
 Service speed 22 kts
 Max. speed 25 kts

CTV Seazip 8



Length over all 27.40 m
 Passengers 24
 Yard number / Year built C335 / 2018
 Engine 2 x MAN D2862 LE463, 2058 kW
 Service speed 22 kts
 Max. speed 25 kts

CTV Seazip 9



Length over all 26.80 m
 Passengers 24
 Yard / Year built Damen Shipyards / 2020
 Engine 2 x Caterpillar C32 TTA, 2162 kW
 Service speed 25 kts

MANAGEMENT FOR THIRD PARTY

COS Master



| | |
|-------------------|----------------------------------|
| Length over all | 27,27 m |
| Capacity | 30 Pax |
| Yard / Year built | Next Generation Shipyards / 2021 |
| Engine | 2x MAN D2862 LE 489, 1066 kW |
| Service speed | 27 kts |

MV Bermuda Islander



| | |
|-------------------|----------------------------|
| Length over all | 99,98 m |
| Capacity | 340 TEU |
| Yard / Year built | Scheepswerf Bijlsma / 2001 |
| Engine | Wärtsilä, 2999 kW |
| Service speed | 15 kts |
| Ice Class | 1A |

COS Mariner



| | |
|-------------------|----------------------------------|
| Length over all | 27,27 m |
| Capacity | 30 Pax |
| Yard / Year built | Next Generation Shipyards / 2021 |
| Engine | 2x MAN D2862 LE489, 1066kW |
| Service speed | 27 kts |

COS Mate



| | |
|-------------------|----------------------------------|
| Length over all | 27,27 m |
| Capacity | 30 Pax |
| Yard / Year built | Next Generation Shipyards / 2021 |
| Engine | 2x MAN D2862 LE 489, 1066 kW |
| Service speed | 27 kts |

Clipper Stad Amsterdam



| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Length over all | 78 m |
| Length over deck | 60,50 m |
| Passenger accommodation | 18 |
| Daytrip passengers | 125 |
| Yard / Year built | Damen Oranjewerf / 2000 |
| Engine | 749 kW |



Colofon

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

Tekstverzorging Ton Hilderink

Foto's Flying Focus
Danny van den Berg
Hapag Lloyd – Johanna Stroex
Hasenpusch Photo Productions
Collega's JR Shipping
en SeaZip Offshore Service

Grafische vormgeving Okkinga Communicatie

Druk Drukkerij Van der Eems





Contact

+31(0)517 - 431 225
info@jrshipping.com

Visit us at

Korte Lijnbaan 25
8861 NS Harlingen
The Netherlands

Send your post to

P.O. Box 3
8860 AA Harlingen
The Netherlands

Follow us



www.jrshipping.com

