



© Wägner

## Zurück in die Zuversicht

Auf dem 23. HANSA-Forum »Schifffahrt | Finanzierung« wagten Martin Harren (Harren & Partner), Constantin Baack (MPC) und Kurt Klemme (Reederei Nord) einen durchaus zuversichtlichen Ausblick auf das Jahr 2020

Wir sind sehr positiv gestimmt für 2020 und 2021«, sagte Reederei-Nord-Geschäftsführer Klemme, dessen Flotte Containerschiffe, Bulker und Tanker umfasst. Unter anderem die verhältnismäßig kleinen Orderbücher und Neubauaktivitäten seien ein Grund. Bei Tankern sind es 3-10% der aktiven Flotte. Zudem sieht die Nachfrageseite seiner Ansicht nach nicht schlecht aus: »Noch gibt es in dem Volumen keine Alternative zu Öl als Energieträger«, so Klemme. Angesichts der anstehenden Dekarbonisierung und dem zunehmenden Fokus auf andere Rohstoffe sei ein Neubau vielleicht nicht mehr unbedingt sinnvoll. Mit dem Zukauf von Secondhand-Tonnage könne aber noch gutes Geld verdienen.

Noch positiver fällt die Erwartung für Bulker aus – auch hier auf Angebots- und Nachfrageseite. Entsprechend will man dort weiter investieren, »dafür suchen wir schon Partner«, berichtete Klemme. In der Containerfeeder-Schifffahrt sei ebenfalls ein relativ gesundes Neubauverhalten zu beobachten, entsprechend zeigte er sich auch in diesem Segment zuversichtlich.

Auf der Finanzierungsseite will die Reederei weiter auf ihr Modell mit Private-Equity-Partnern oder institutionellen Investoren wie Pensionsfonds setzen. »Wir sind nicht davon überzeugt, dass Schifffahrt an die Börse gehört. Die Kosten sind hoch, die Börsen agieren sehr prozyklisch.«

Den Gang an die Börse hatte bekanntlich MPC Capital gewählt, die Tochter MPC Containerships (MPCC) ist in

Oslo gelistet. Mit frischem Kapital wurde die Flotte rasch ausgebaut. Dieses Jahr wird nach Ansicht von MPCC-CEO Constantin Baack zwar »nicht als Erfolgsgeschichte in die Historie eingehen, eher als Vorbereitung für die Umstellungen in 2020«. Der Ausblick sei aber wieder positiver, so Baack, das werde zu einer neuen Bewertung der Aktie führen.

Angesichts der Stimmung am Kapitalmarkt habe die Ausgabe neuer Aktien keinen Sinn gemacht. Auch in neue Schiffe wurde seit Mitte 2018 nicht mehr investiert. »Wir haben Aktien zurückgekauft, das ist derzeit wichtiger als neue Schiffe«, sagte der CEO, zumal man bereits eine Größe erreicht habe, die Synergien ermöglicht, »da machen fünf zusätzliche Schiffe keinen großen Unterschied.«

### »Müssen über das Tempo reden«

Im Tanker-Segment beobachtet Baack eine positivere Stimmung am Kapitalmarkt. Die MPC Capital AG hatte sich hier zuletzt verstärkt engagiert, unter anderem mit der Übernahme von 50% an Albis Shipping & Transport.

Baack sieht nicht grundsätzlich ein Problem darin, wenn eine Reederei an der Börse ist: »Wir sind nach wie vor davon überzeugt, dass es einen Bedarf an einer börsennotierten Containerplattform gibt.« Den Gang an die Börse in New York wollte er zwar nicht ausschließen. Kurzfristig ist damit jedoch nicht zu rechnen: »Wir fühlen uns derzeit sehr wohl in Oslo.«

Neubauten sind derzeit keine Option für MPC. Denn bei einer Bestellung müsste man sich für eine Antriebsart entscheiden, die heutigen und künftigen Regulierungen standhält. »Dieses Technologie-Risiko jetzt zu nehmen, halten wir für schwierig.«

Nach Ansicht von Martin Harren dürfte für Neubauten bald auch wieder mehr Kapital zur Verfügung stehen, wenn die Raten anziehen. Die Reedereigruppe mit Aktivitäten unter anderem in der Containerschifffahrt und im Heavylift-Segment, hatte 2019 – mit Abstrichen – kein schlechtes Jahr. Im Schwergutsegment der Tochter SAL habe man eine stärkere Nachfrage aus dem Öl-/Gas-Markt gesehen. »Die Windenergie-Industrie hat uns ebenfalls geholfen. Die Sparte Heavylift lief 2019 verhältnismäßig gut«, so Harren.

Nach dem jüngsten Kauf von drei gebrauchten Schwergutschiffen stehen die Zeichen zwar auf Wachstum. Das muss aber nicht nur die Flotte betreffen. »Ich träume nicht von 50 Schiffen, wir wollen lieber die Besten sein.« Daher investiere man in das Knowhow und Engineering.

Für die Zukunft zeigte sich der Reedereichef überzeugt, dass es zu einer flächendeckenden Langsamfahrt der Schifffahrt kommt. Harren & Partner arbeitet bereits an einer Optimierung der Schiffe auf unterschiedliche Geschwindigkeitsprofile. »Wir müssen über neue Geschwindigkeiten reden. Das ist für die Umwelt gut. Und es für uns Reeder gut«, so Harren mit Blick auf die durch Slow Steaming verursachte Kapazitätsverknappung in der Flotte. »Es werden dann mehr Schiffe gebraucht«, so seine Einschätzung. MM