

http://www.kaiji-press.co.jp

2010年
5月13日(木)
13626号

KAIJI PRESS 海事プレス



ドイツ船級協会 Germanischer Lloyd
Tel.078(322)0500 gl-kobe@gl-group.com www.gl-group.com



アンカー社が投資する川崎汽船のVLCC

2000億円超の新ファンド組成へ

■アンカー社、上期中を目標に検討開始

船舶投資ファンドを運営するアンカー・シップ・インベストメント社が第2号ファンドの組成検討を開始した。今年度上期中を目標に、投資額2000億円超の大型ファンドを立ち上げる。第1号ファンドの投資が進み、新たな投資余地が小さくなる中、今後も海運会社によるファンドのニーズは大きいと判断。新ファンドでは裸用船だけでなく定期用船契約も扱い、オペレーター向けに加え

て船主向けの案件も手掛ける方針で、より柔軟性を高めた使い勝手の良いファンドを目指す。邦船社などによる船舶調達を受け皿として、アンカー社のファンドが存在感を高めていきそうだ。

》 2ページ

EAD INES

海外主要定航船社 全社が赤字

海外主要定航船社12社の2009年業績は全社が赤字を計上、赤字額は合計で約8000億円に達した。》 4ページ

マースクライン

直前ブックでも船腹確保

マースクラインは直前のブックでもスペースを確保できる「プライオリティ・プロダクト」を導入。

》 5ページ

ILO労働時間規制 海運各社が対応検討

海運各社はILO海事労働条約(MLC)への対応について検討を加速。船長への適用有無を注視。》 11ページ

重工系6社造船事業 今期も全社営業黒字に

総合重工系6社の造船事業は今期、未公表のJFEホールディングスを除き、全社が営業黒字となる見通し。

》 12ページ

川汽の重量物船事業 今期は赤字

川崎汽船の重量物船事業は今期赤字に転落へ。世界同時不況の影響が時間差で出てくる格好。》 3ページ

海運経営者座談会/SEA JAPAN 2010 国際会議

海運危機克服策と 成長戦略(下)

》 8ページ

青灯

》 6ページ

自己変革はラクじゃない

■ 全記事の目次は最終面 ■

ESM is uniquely committed to manning its ships only with very high calibre seafarers who are trained in our world class training institute SIMS - an exclusive in-house maritime training facility in India.



EXECUTIVE
SHIP MANAGEMENT PTE LTD

■ AGLASSABOVETHEOTHERS

www.executiveship.com

Contact Us:
5 Shenton Way, #20-00
UIC Building, Singapore 068808
Tel: (65) 63240500 Fax: (65) 63244544
Email: esm@executiveship.com

Trusted Professionals in
Ship Management



2000億円超の新ファンド組成へ

■アンカー社、上期中を目標に検討開始

船舶投資ファンドを運営するアンカー・シップ・インベストメント社が第2号ファンドの組成検討を開始した。今年度上期中を目標に、投資額2000億円超の大型ファンドを立ち上げる。第1号ファンドの投資が進み、新たな投資余地が小さくなる中、今後も海運会社によるファンドのニーズは大きいと判断。新ファンドでは裸用船だけでなく定期用船契約も扱い、オペレーター向けに加えて船主向けの案件も手掛ける方針で、より柔軟性を高めた使い勝手の良いファンドを目指す。邦船社などによる船舶調達の受け皿として、アンカー社のファンドが存在感を高めていきそうだ。

「第1号ファンドは投資が順調に進み、予定どおりのスケジュールになっている。一部で為替リスクを取っている船もあり、この円高で苦しい部分もあったが、前期(2009年11月期)から配当を始めた。今期は大幅な増益で、配当も増額できる。この逆風の環境下でも投資家の求めるリターンに近づいている。この3年間で一定の使命は果たせた。一方、投資が進んだことで、第1号ファンドの投資余地が小さくなっている。海運会社にはファンドのニーズが引き続きあり、投資家にも相応のリターンを提供できる。規模を拡大して展開していこうということで、第2号ファンドの組成準備を開始した」(辻肇社長)。

アンカー社は2007年5月、最大投資額2000億円弱の第1号ファンドを組成。これまでに12隻の船舶に投資してきた。竣工済みの船は9隻で、船種別の内訳はVLCC 3隻、コンテナ船4隻、自動車船とケミカル船が各1隻。このほか、コンテナ船3隻の発注残がある。投資額は1500億円弱にまで膨らんでおり、投資余地が残り少なくなっている。

同ファンドは、国内の機関投資家から集めたエクイティ(自己資金)と銀行からのローンを組み合わせ船舶に投資。大手から中堅までの優良

邦船社向けに、船舶経費の上昇リスクを避けるため裸用船ベースで貸船するスキームとした。また、長期保有、長期貸船を基本としており、用船期間は約10年を想定。辻社長は「2007年の運用開始時には海運市況が絶好調だったこともあり、もう少しリスクを取る

発想もあったが、市況の先行きに不透明性を感じたし初めてのファンドということもあって、ミドルリスク・ミドルリターンに徹した」と話す。

一方、ファンドは邦船社にとって、新しいオフバランスでの船舶調達手段となり、(1)自社建造(2)船主からの用船(3)日本型オペレーティング・リース(JOL)などタックスリース—に続く第4の選択肢として活用されだした。最大調達先の船主は円高などによる業績悪化で受け皿機能が弱っており、JOLも組成件数が減ってきている。ファンドのニーズは今後も高まるという判断が、第2号ファンドの組成検討開始の背景にある。

第2号ファンドはより柔軟性を



アンカー社が投資する川崎汽船のVLCC

高めたスキームにする方針。新たな国際会計基準が導入されると、アンカー社の裸用船スキームはオンバランス扱いとなる可能性が高い。定期用船の扱いは不透明だが、従来どおりオフバランスとの見方がある。ファンドの機能の1つであるオフバランス調達を維持できる可能性があるため、次のファンドでは裸用船に定期用船を加え、この二本立てで対応していく考えだ。定期用船では外部業者に船舶管理を委託することになる。

また、従来の貸船先は邦船大手オペレーターに限っていたが、次期ファンドでは国内船主(船舶オーナー)向けの案件にも取り組んでいく。船価下落で船主の投資意欲は高いが、業績悪化によるエクイテ

ィ(自己資金)不足が新たな投資の障害になっている。アンカー社が単独出資、もしくは船主と共同出資することで厚めの自己資金を用意し、銀行からのローンを得やすくすることができる。その船を裸用船で船主に貸船し、船主が船舶管理した上で国内外の優良オペレーターに長期貸船するのが基本形だ。アンカー社にはエクイティがあり、船主はアンカー社から資金的なバックアップを受けられる。

第2号ファンドでは定期用船の導入や船主向けの貸船案件に踏み込むが、これまでと同様に(1)フ

ラッグシップとなるような大型船(2)国内外優良オペレーターの用船保証(3)長期用船—という原則は崩さない。ただ用船期間については、これまでの10年間から7年間程度にまで短縮させる弾力的な対応も検討していく。

辻社長は「今年度上期中の組成を目指したい。需要があるので早めに対応したいからだ。投資規模は1号ファンドを上回る2000億~3000億円を想定している。第2号ファンドでは柔軟な対応が1つのキーワードになる。定期用船や船主向けに取り組むだけでなく、船舶不

良債権の受け皿になる機能も果たせるだろう。日本の船舶ファンドの先駆者としてさらに内容を充実させ、海運業界に貢献していくことが目的だ。一方で投資家の裾野拡大も進めたい」と話す。

アンカー社はファンドとは別に、佐々木造船で竣工した新鋭ケミカル船3隻を保有。ストルト・ニールセンに貸船している。既報(3月29日付)のとおり、ノルウェー船社アイツェン・グループから大量解約を受け、経営問題にまで発展した佐々木造船のキャンセル船の受け皿となった。