

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

2011年
5月13日(金)
13871号

KAIJI PRESS 海事プレス



アンカー社が投資したVLCC

アンカー社、船主と連携強化

■海事産業の課題解決に注力

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(辻肇社長)が国内船主(船舶オーナー)との共同投資に踏み切る。円高不況に直面し、今後の新造船投資に資金面で不安を抱える船主が多い中、アンカー社は資金力を生かして船主の負担軽減スキームを構築。共同投資に乗り出す。加えて船主が資金手当てに失敗し、引き取り不能な新造船の代替船主になることも検討中

だ。アンカー社は現在、3000億円規模の投資が見込まれる第2号ファンドの組成を準備。資金力を背景に「船主が抱える課題にソリューションを提供」しながら、ファンド投資を進めていく考えだ。

>> 2ページ

**Leading Flag in Safety & Security
Full Service from LISCOR JAPAN**

リスカジャパン株式会社
TEL:03-5419-7001 info@liscor.jp www.liscor-j.com

EAD INES

マースク
LNG船事業撤退へ
A・P・モラー/マースクがLNG船事業から撤退する。子会社マースクLNGを売却する計画。
>> 3ページ

ユニバーサル造船有明
1200トンクレーン増設
ユニバーサル造船は有明事業所に吊り能力1200トン型ゴライアス・クレーン2基を導入する。
>> 14ページ

日本郵船
1.3万TEU型船を用船
日本郵船はOOCLから1万3000TEU型コンテナ船4隻を用船する。期間3年。
>> 5ページ

PIL
6月に八戸寄港再開
PILは6月18日から北日本/アジア航路「NAS」で八戸への定期寄港を再開。ウラジオへ直航。
>> 4ページ

A・P・モラー/マースク
第1Q純利益11億ドル
A・P・モラー/マースクの第1四半期業績は増収増益。当期純利益が82%増の11億6300万ドル。
>> 9ページ

青灯
見えない汚染
■全記事の目次は最終面■
>> 6ページ

船の安全と 海の環境を守る

FN TAPE 可燃油飛散防止テープ

SOLAS II-2/15.2.11改正並に鋼船規則D編-1改正規則に合致する、巻くだけで機関室内配管からの、可燃油飛散を完全に防止できる。

Class NK, ABS, LRS, BV, UL, GL, NV, RINA, KR, CCS規格認証取得済。
現在世界で唯一認められた、簡単施工の安価な製品。
特許：日、米、EU、台湾、韓国、中国、ノルウェー、取得済。



東京日進ジャバラ株式会社 TOKYO NISSHIN JABARA CO.,LTD.
TEL. (03) 3252-2947 FAX. (03) 3256-7827
<http://www.green-tnj.co.jp> e-mail: info@green-tnj.co.jp



世界で最も海の安全に貢献した
商品として国連海事機関
長官より授賞



アンカー社、船主と連携強化

■海事産業の課題解決に注力

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(辻肇社長)が国内船主(船舶オーナー)との共同投資に踏み切る。円高不況に直面し、今後の新造船投資に資金面で不安を抱える船主が多い中、アンカー社は資金力を生かして船主の負担軽減スキームを構築。共同投資に乗り出す。加えて船主が資金手当てに失敗し、引き取り不能な新造船の代替船主になることも検討中だ。アンカー社は現在、3000億円規模の投資が見込まれる第2号ファンドの組成を準備。資金力を背景に「船主が抱える課題にソリューションを提供」しながら、ファンド投資を進めていく考えだ。

国内船主は、長引く円高や船員費をはじめとした船舶経費の高止まりで不況に直面している。こうした中での悩みの種が今後竣工する新造船の自己資金手当て。不況で収益が減り、資金確保が難しくなっているからだ。中でも海運ブーム期に発注した新造船は船価が高く、金融機関も十分な自己資金の投入を求めため、企業体力のある有力船主でも資金確保は容易ではない。

高額船への投資で資金確保策を検討している船主に対して、アンカー社は共同投資を提案している。アンカー社と船主が自己資金を出し合い、銀行借入れを組み合わせて新造船を建造する。同船は船主が船舶保有SPCから裸用船し、船舶管理した上で、邦船などオペレーターに定期貸船するスキームだ。船主は自己資金の手当を減額でき、従来どおりに償却資産も確保できる。アンカー社はファンドから資金を供出することで相応のリターンを手にとできる。オペレーターにとっては、計画どおりに船舶をオフバランスで調達可能になる。既に複数の船主と具体的な案件を特定し作業を進めている。

また、今後竣工する新造船の資金

手当てが不可能な船主や、資金が何とか確保できても竣工後の不採算が確実で、経営悪化の中で新造船を引き取れない船主も存在する。契約キャンセルも昨年から散見され、用船予定のオペレーターや造船所、仲介商社などが代替船主の確保に奔走した。アンカー社はこうした事態への対応も検討中。オペレーターや金融機関、造船所の協力を取り付け、船主が引き取れない新造船を同社が肩代わり保有する。高額船への共同投資と合わせて、資金豊富なファンド運営の特徴を生かし、船主はじめ業界が抱える課題に対して解決策を提示していく。

アンカー社は2007年5月、2000億円規模の第1号ファンドを組成。日本で船舶投資ファンドが本格化する先駆けとなった。同ファンドの投資は順調に進み、海運会社や投資家のニーズも引き続き高いことから、現在は第2号ファンドを組成中。これまでに第1号ファン



アンカー社が投資したVLCC

ドと同規模の資金を確保したもようだ。最終的には3000億円規模にまで積み上がる可能性がある。

第1号ファンドでは、(1)フラッグシップとなるような大型船への投資(2)国内外優良オペレーターの用船保証(3)期間10年程度の長期用船という条件での投資を基本としたが、第2号ファンドでは新たな形態の投資にも踏み出す。具体的には、これまでの裸用船に加えて、船舶管理会社と提携して定期用船を扱うほか、オペレーター向けだけでなく船主向けの案件も手掛ける。このほか、格安船への投資、FPSOやドリルシップなどオフショア関連への投資も検討していく。