国内船主との共有船に出資へ

新造船資金需要に対応

船舶ファンド　アンカー

船舶投資ファンドのアンカー・シップ・インベストメント（本社・東京、辻薫社長）は国内船主との共有船に出資する見通しだ。今秋にも竣工予定のバルカーが対象。手持ち資金が不足している国内船主の新造船に共有パートナーとして出資、新造船の資金需要に対応する。船舶ファンドが船主との共有船に出資するのは国内で初めて。

共同出資する新造船は海運会社（オペレーター）と定期用船契約を結ぶ。アンカーは新造船に一部エクイティー（資本）を出資、国内船主の出資と合わせ新造船の自己資金部分を形成。残りの部分は金融機関から通常の船舶融資を受ける。

新造船の保有をめぐっては、今年に入り国内船主が自己資金を調達できないケースが顕在化している。リーマン・ショック前に発注した高船価船の竣工がピークを迎える一方、円高の影響で国内船主の資金調達が難航していることが主因。メガバンク中心に金融機関も船価が高いことや市況低迷リスクを勘案し、資金需要への対応が難しくなっている。

アンカーは一部資金調達が難航している国内船主の不足分に対し、出資者としてエクイティーを充当。金融機関の船舶ファンドを取り付けることで新造船の共同保有者になる。海運会社も船主からの定期用船で船舶を運航するオプパランス（海外）を志向しており、海運―船主双方の資金需要に対応する形だ。

船舶ファンドは投資家から募った一定の資金を有望な船舶に投資、用船料収入により投資家へ還元（配当）する仕組み。アンカーは日本初の本格的な船舶ファンドとして2007年1月に発足した。

1号ファンドではコンテナ船や大型原油タンカー（VLCC）など高付加価値船を主体に投資を開始。海運大手との長期用船契約を結ぶ船舶を対象とした。昨年11月から開始した2号ファンド（2000億円超）では従来の①海運大手への長期用船貸し出し②基幹船隊に位置付けられる船舶への投資―に加え、資金ニーズが増加しているバルカーや国内船主との共有スキームへの参入を視野に入れていた。

船舶ファンドは海運、船主に次ぐ新たな船舶保有形態として海運業界の資金需要に対応。船舶保有の新たな受け皿として海運大手や不定期専業船社から注目を集めている。