

5月日本で初の 国際フォーラム

キャピタル・リンクはニューヨークを拠点に、米国証券取引所に上場中の企業や海運会社に金融通信、戦略的アドバイザリー・サービスを提供する。同社は豊富な人脈を基に、世界各地で金融フォーラムを開催。5月に日本で初めて開く同社主催のフォーラムについてニコラス・ボルノジス社長に聞いた。

—キャピタル・リンク性である

組み合わせの妙

「当社の主要な事業は、企業が米国の投資コミュニティおよび資本提供者へのアクセスを維持することを支援することである。さらには、電話会議、投資家会議などの投資家向けコミュニケーション、そして投資家の動向や反応に関するインテリジェンス情報を提供する。同時に船舶オーナーと金融ファイナンシャル、投資家の両方と密接に連携しており、これは明らかに当社の提供する競争上の優位

クを議論する」と、そして「意思決定者を引き付ける」と一などである。キャピタル・リンク・シッピング・インベストメント・フォーラムは世界の主力金融市場を対象に開催する

「もともとフォーラムは、当社の主力事業である投資家向け情報から派生した部門である。今年はギリシャ（アテネ）、キプロス（リマソール）、米国（ニューヨーク）、シンガポール、中国（上海）、日本（東京）、英國（ロンドン）の各地で行う。私たちのフォーラムは、リッチコンテンツと優れたネットワーキングおよびマーケティングの機会のユニークな組み合わせを提

——今回、日本で初めてフォーラムを開く。その狙いはどこにあるか。

「今は日本市場と国際海運の双方にとって非常にエキサイティングな時期である。日本は国際的な方向性を持つようになっているため、またます注目を集めている。造船は世界規模で非常に激しい競争の中にいる。造船

——日本の企業は非常に保守的だ。海運会社や金融も同様である。どうやってキャピタル・リンクが主催するフォーラムに来場者を呼ぶのか。

「キャピタル・リンクの

海外船社と日本市場結ぶ

「現在は、住宅ローンやリースを通じて日本の金融市场も徐々に国際的な船王に開放されているため、日本の銀行やリース会社から融資を受けている国際企業が増えている。最高品質の交流を提供するフォーラムを主催する非常に良い機会である。われわれのフォーラムは世界や日本の海運、造船、金融、貿易界の業界リーダーの間の積極的なプラットフォームを提供する。さらに、最新の動向に関する情報を交換し、これらすべての分野にわたる事業開発の機会を探ることを目的としている」

——日本開催に向けた抱負を。

「今年5月14日を開くフォーラムは、私たちの会社が目指すものを正確に達成することであり、世界ど

う間のつながりを可能にする。情報やアイデアの交換、そして新しい関係や事

業開発の促進を目指してい



**キャピタル・リンク社長
ニコラス・ボルノジス氏**

Nicolas Bornozis 77年アテネ大学ロースクール卒。80年米国に移住。82年ハーバードビジネススクール卒。82-84年バンカーズ・トラスト・カンパニー（ニューヨーク）、84-95年CCF Securities、Credit Commercial de France（ニューヨーク）に勤務。95年キャピタル・リンク設立。55年、ギリシャ・ヴォロス生まれ。

——最高品質の交流を供することでも知られていますが、このフォーラムは、当社の主力事業である投資家向け情報から派生した部門である。今年はギリシャ（アテネ）、キプロス（リマソール）、米国（ニューヨーク）、シンガポール、中国（上海）、日本（東京）、英國（ロンドン）の各地で行う。私たちのフォーラムは、リッチコンテンツと優れたネットワーキングおよびマーケティングの機会のユニークな組み合わせを提

——今回、日本で初めてフォーラムを開く。その狙いはどこにあるか。

「今は日本市場と国際海運の双方にとって非常にエキサイティングな時期である。日本は国際的な方向性を持つようになっているため、またます注目を集めている。造船は世界規模で非常に激しい競争の中にいる。造船

——日本の企業は非常に保守的だ。海運会社や金融も同様である。どうやってキャピタル・リンクが主催するフォーラムに来場者を呼ぶのか。

「キャピタル・リンクの

米資本市場、船主業の重要な拠点に

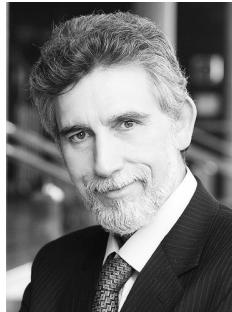
■ キャピタルリンク社社長、「日本の国際化も世界の関心」

ギリシャ船主らが米国市場にこぞって株式上場を果たしたIPO（株式公開）ブームから15年。いまや米国に上場する海運企業は40社を超え、船主業にとって米国の資本市場は重要な金融ソースになっている。“ピレウスとウォール街”を情報で結ぶ役割を担ってきたのが、有力上場船主の投資家向け情報発信（IR）などを一手に担うキャピタル・リンク社だ。今年5月には初の東京でのセミナーも控える。創業者で社長のニコラス・ボルノジス氏（写真）に、船主業と資本市場との関係などについて聞いた。

—— キャピタル・リンク社は船主と資本市場を結ぶ役割を果たしている。

「当社のメインビジネスは上場船主のIRだ。1995年の設立以来、ギリシャ船主を中心に北欧や米国、シンガポールなどの上場船主を顧客とし、彼らの情報をニューヨークやロンドンなど各地の金融市場で投資家やアナリスト、メディア、金融機関に対して発信してきた」

「そもそも海運業に対する一般的な認知度はまだ高いとはいえない。株式市場ではオストラなどが海運を熟知しているが、2005年からギリシャのドライシップスやダイアナ、キンタナなどが次々と米国市場に上場し、いまは米国が海運業にとって最大の資本市場となった。海運関連の上場企業数は40社を超えており、海運セクターを担当するアナリストや投資家の数も米国が世界で最も多い。とはいっても、海運セクター全体の資本は500億ドル程度に過ぎず、米国の市場全体では極めて小さい。重要なのは、海運業に関心を向ける投資家の数を増やすこと。産業の重要性や特徴、潜在力を知ってもらうことが当社の使命。海運業と資本市場の双方



を熟知している強みを生かし、海運企業に関する情報をニュースレターやウェブ上のポッドキャスト、説明会、フォーラムなどを通じて広く届けるよう取り組んでいる」

—— 上場船主にとって米国の資本市場の現状は。

「資本市場のうち普通株に関しては状況は厳しい。過去数年はモメンタム（勢い）重視で米国の株式市場が上昇を続けていたため、多くの投資家は個別株より市場全体に投資する方を好んでいる。海運セクターには関心が払われず、株価も低迷しており、船主にとっては新規株式公開や公募増資などを行う魅力がない。一方、利回りを重視する投資家が多いこともあり高配当の優先株市場はなお活発で、多くの船主が優先株発行を通じた調達に成功している。また社債などデットのマーケットも活発。自己資本規制の影響などで伝統的な銀行からの借入は今後ますます厳しくなるが、オルタナティブ（代替）のプロバイダーが参入している。資金調達のトレンドは日々変化しているが、船主業にとって米国の資本市場全体の重要性は増している」

—— 資本市場との結びつきが強まったことで、船主業にはどのような変化が生まれたか。

「1つは、船主業がファミリー経営のプライベートな世界から、コーポレートガバナンスや透明性を持つ世界に移行したことだ。資本

市場にアクセスするには、こうした転換が必須になる。また資本市場では一般的に規模が大きい会社が好まれるため、船主の再編（コンソリデーション）をもたらしている。船舶のプールビジネスのようなコマーシャル面での再編だけでなく、企業そのもののM&Aが進んでいる背景にも、資本市場の要求がある」

—— 今年5月に日本で初めてセミナーを開催する。ねらいは。

「当社は世界の海事センターでセミナーを開催しており、これまでアテネとロンドン、ニューヨーク、キプロス、シンガポール、上海で開いてきた。日本も伝統的な海運マーケットの重要な拠点。世界最大級の上場海運会社が名を連ね、船主や造船、金融、トレードなど各機能がそろった海事クラスターが存在する。いま日本の海事産業は、従来以上に国際化が進むと海外からは見られている。1つはファイナンスの国際化。地銀など日本の金融機関が海外向け融資を積極化しようとしている。世界の船舶金融で中国が存在感を高めてきたのと同様の流れが日本からも起きるのではとの期待が世界にある。もう1つは、国際規制が強化される中で日本造船所の技術力に対する期待が大きく、海外船主との取引が増えるとの見方だ。従来、日本の海事産業と取引のある船主は、長年の関係で信頼を得ている一部の有力船主に限られていたが、今は中小規模の船主も日本と関係構築を図ろうとしている。日本には商社もあるので、案件組成で大きな役割を担うだろう。当社は世界の船主との強いネットワークを持つことから、日本でのセミナーを通じて、日本と世界の海事産業を結び付ける機会を設けたい」

(聞き手：対馬和弘)

フォーラム 5月日本初開催

海運・造船と金融つなぐ

キャピタル・リンクはニューヨークを拠点に、米証券取引所に上場中の企業や海運会社へ金融通信、戦略的アドバイザリー・サービスを提供する。5月

14日には日本で初めて「ジャパン・マリタイム・フォーラム」を開催。日本の海運、造船、商社、金融関係者のほか、海外からダミコ・インターナショナル（イタリア）、スコルピオバルカーズ＆タンカーズ（モナコ）、スター・バルク（ギリシャ）、ツーコス・エナジー（同）などの関係者も参加する。同フォーラムの狙いについて、ニコラス・ボルノジス社長とアニー・ズー副社長に聞いた。（聞き手 山本裕史）

リーダー集結

——フォーラムの参加予定者が確定した。今回の講演者、スピーカーの名前を見てどう思うか。

ボルノジス「このラインアップは非常に強力で、国際的な影響力が大きい。特に、日本で開催されるのは初めてだ。また、スピーカーの名前を見ても、彼らが取扱うトピックが幅広い」と語る。

——日本での認知度とプレゼンスを確立した海外海運、企業のトップエグゼクティブが参加し、日本のビジネスは非常に強力で、国際的な影響力がある」と述べた。



■キャピタル・リンク

社長 ニコラス・ボルノジス氏

副社長 アニー・ズー氏

ビジネスパートナーや幅広い業界の聴衆が参加することが魅力を高めている

「企業、金融機関、商社、

造船所、プライベートエクイティへの投資家。そして基調講演を務める

クラークソン・リサーチサービスのマーチン・ストップフォード氏

は、世界的にも尊敬されている業界の第一人者だ

——キャピタル・リンクが日本でフォーラムを開催するのには初となる。日本に何を期待するか。

ズー「日本は世界経済との価値は、豊富な情報コンテンツと情報交換の場を独

——日本

キャピタル・リンクは、米証券取引所に上場中の企業や海運会社へ金融通信、戦略的アドバイザリー・サービスを提供する。5月

14日には日本で初めて「ジャパン・マリタイム・フォーラム」を開催。日本の海運、造船、商社、金融関係者のほか、海外からダミコ・インターナショナル（イタリア）、スコルピオバルカーズ＆タンカーズ（モナコ）、スター・バルク（ギリシャ）、ツーコス・エナジー（同）などの関係者も参加する。同フォーラムの狙いについて、ニコラス・ボルノジス社長とアニー・ズー副社長に聞いた。（聞き手 山本裕史）

——日本はもっと多くの海運ビジネスを引き付けていく必要がある。日本の海運市場がより外向性に、国際化の方向を持つにつれ、ようやく日本は多くの海外船主が日本の

市場で競争するための年次対話型プラットフォームを開設する新たなビジネスチャンスを探求するための年次対話型プラットフォームを開設する

——日本の海運業界に対する印象、例えば日本の海事産業は保守的な印象

——日本でのフォーラムに何を期待するか。

ズー「日本は世界経済との価値は、豊富な情報コンテンツと情報交換の場を独

——日本の海運業界に対する印象、例えば日本の海事産業は保守的な印象

——日本でのフォーラムに何を期待するか。

ズー「非常に優れて成功するイベントを主催し、このイベントを毎年繰り返す

——日本の海運業界に対する印象、例えば日本の海事産業は保守的な印象

——日本でのフォーラムに何を期待するか。

ズー「非常に優れて成功するイベントを主催し、このイベントを毎年繰り返す

——日本での商機について

ボルノジス「当社の目標は、国内外の業界リーダーを結び付け、重要なライ

——現在、海運市況はどうですか？

ボルノジス「このラインアップは非常に強力で、国際的な影響力がある」と述べた。

——フォーラムのバランスが取れてとてもうれしい。

——日本のカンファレンスで同時に海外船主が国際市

——フォーラムを開催するのには初となる。日本に何を期待するか。

ボルノジス「当社の目標は、国内外の業界リーダーを結び付け、重要なライ

——現在、海運市況はどうですか？

ボルノジス「当社の目標は、国内外の業界リーダーを結び付け、重要なライ

——日本のカンファレンスで同時に海外船主が国際市

——フォーラムを開催するのには初となる。日本に何を期待するか。

ボルノジス「当社の目標は、国内外の業界リーダーを結び付け、重要なライ

——現在、海運市況はどうですか？

——フォーラムを開催するのには初となる。日本に何を期待するか。

ボルノジス「当社の目標は、国内外の業界リーダーを結び付け、重要なライ

——日本のカンファレンスで同時に海外船主が国際市

——フォーラムを開催するのには初となる。日本に何を期待するか。

ボルノジス「当社の目標は、国内外の業界リーダーを結び付け、重要なライ

——日本のカンファレンスで同時に海外船主が国際市

——フォーラムを開催するのには初となる。日本に何を期待するか。

ボルノジス「当社の目標は、国内外の業界リーダーを結び付け、重要なライ

キャピタル・リンク主催の座談会

日本造船業の競争力 議論

キャピタル・リンクが

14日に東京都内で開催し

た国際会議「ジャパン・

マリタイム・フォーラ

ム」の座談会に、丸紅の

武智康祐・執行役員航空

・船舶本部長、尾道造船

の中止隆社長、ジャパン

マリンユナイテッド（J

MU）の安部昭則・常務

執行役員技術本部長らが

登壇し、環境規制や技術

革新への対応など日本造

船業の競争力について議

論した。

座談会では、司会の「日

本の造船市場をどうみる

か」との質問に、武智氏

が「韓国・中国政府が財

務面に問題のある造船所

を支援しているのに対

し、日本政府の支援は限

定的だ。だが、日本造船

所には高い品質と生産性

に加え、日本の海事クラ

スターがサポートしてい

る優位性がある」と答え

た。

また日本造船の利用

者の立場から、モナコ船

社Cトランスポートマリ

ターンのカルロス・ペナ

・マーシャル・ダイレク

ターが「日本造船の品

質は非常に高い水準」、ギ

リシャの海運会社TMS

グループのジョージ・A

・カクラマノス・S&P

マネージングディレクターが「日本の造船技術は世界でベスト」と評価した。一方、西氏は日本造船所の課題として「船価が高く、支払い条件なども含め柔軟性に欠ける点」「意思決定のプロセスに時間がかかる点」を挙げた。

これに対し、JMUの安部氏は「当社では建造

コスト全体の3割が生産

面だが、このコストにつ

いては、生産性を徹底的

に追求していくことでま

だ圧縮できる確信があ

る。また船舶を長く利用

いただけば、燃費とメン



5人のパネリストが日本造船業の将来を語った

尾道造船の中止氏は「今

わってくる」と答えた。

環境規制への対応を問

われると、安部氏は「当社では環境面の要求には従来、複数部門で分散して対応していたが、1つの新部門で対応策を集中的かつ早期に検討する体制を整えた。造船業界のみならず、他産業とオブンに議論していくたい」と回答。中止氏は2020年に始まるSOx（硫黄酸化物）排出規制に触れ、「船舶の燃料消費量によって規制適合油かスクラバー（排ガス浄化装置）か、その対策は変わる。船主はこれまで規制に対応して船体に各種の機器を追加してきた

が、それはトラブルを増やす要因にもなり得る。

ユーザーの要件次第で多様なソリューションを提供していく」と語った。

テナンス費用の競争力から、トータルコストで納市況の3つ全てが厳しいが、このうち2つが堅調なら利益が出で状況も変わってくる」と答えた。

が、それはトラブルを増やす要因にもなり得る。

ユーザーの要件次第で多様なソリューションを提

船舶融資 IMO規制 活発に議論

金融・通信の戦略的アドバイザリーサービスを提供するキャピタル・リンクは14日、東京都内で国際会議「ジャパン・マリタイム・フォーラム」を開催した。日本や欧州、中国の主要な船主、金融機関、商社関係者らが一堂に会し、日本の船舶ファイナンス市場やIMO(国際海事機関)のSOx(硫黄酸化物規制)への対応などを議論した。

キャピタル・リンクが日本で国際会議を開催するのは初めて。近年の日本船主を引受先としたセールス&

キャピタル・リンク フォーラム日本初開催



世界各国から150人が参加した

リースバック(売却後の再用船)案件增加をはじめ、日本の船舶金融市场への高い注目度を反映し、世界各

国から約150人の参加者が集まつた。

日本の船舶金融市场について東京センチュリー船舶営業部の林治剛氏が「昨年の船舶関連市場のリファイナンス(借り換え)規模は世界全体で250億ドル。内訳は中国のリース会社の110億ドルに続いて、日本市場が船主ファイナンスをけん引役に80億ドル規模と存在感を高めている」と分析した。

SOx規制に関するセッションでは日本郵船の技術開発子会社MTIの田中康夫シニアフェローは「今はまだ規制適合油の供給などをはじめ心配の方が6割ぐらい。ただ、規制開始後はオボチュニティー(機会)も多くあることを期待している」と指摘。

商船三井の川越美一専務執行役員技術革新本部長は「世界中の船が減速すれば、より多くの船が必要となる。造船所にとって、超減速航海に最適な船の開発が差別化のチャンスになる」と語った。

伊プレミューダ

中古MR重点整備

フィオーリ 日本のBBC活用

来日した伊船主プレミューダ（本社・ジエノバ）のマルコ・フィオーリCEO（最高経営責任者）は本紙取材に応じ、中古船市場でMR（ミディアムレンジ）型プロダクト船5—8隻を調達する船隊整備プロジェクトの始動を明らかにした。日本船主を中古船の引き受け先とした裸用船（BBC）スキームにより、日本の競争力のある船舶ファイナンスを積極活用したい考え。2020年開始のSOx（硫黄酸化物）規制に伴う今年後半以降のプロダクト船マーケット上昇を見据えて、中古船の調達を加速させる。

SOx規制を好機に

「IMO（国際海事機関）のSOx規制がMRマーケットのポジティブなターニングポイントになる」

フィオーリ氏はそう語り、今年7—9月または10—12月期のMR市況上昇を予測する。

第1の理由として「IMO規制による船舶（配送）需要が高まる」と指摘。第2の理由には燃料コスト増に伴い「減速航海が広がり、用船マーケットの需給が引き締まっていく」と見通す。

プレミューダは1907年設立のドライ・タンカー船主。2016年に投資ファンド大手ピラーノンは世界屈指のプライベート・エクティファンド、米KKRグループの一角であり、プレミューダはファイナンス面で強固なバックグラウンドを有する。同社の現在の保有船隊は13隻。バルカーがバナ明する。

期間について「3—7年が中心。または管理可能なMRの目安となる船齡17年に達するまでの期間」（フィオーリ氏）と説明する。

フィオーリ氏は「今回プロジェクトのキーワードは“ゼイファー&コンサバティブ”（より安全で保守的）だ」と発言。

特に重要なポイントとして「プレミューダが各船の投資額のうち25—30%の自己資金（エクイティ）を投入すること」を強調し、「これによりBBの用船料と損益分岐点



フィオーリCEO

を引き下げる」ことがで（権）を設定するほか、引き、船主と金融機関とのワイン・ワイン関係を実現する」と話す。

裸用船中にパートナーシップ（買い取り選定権）を設定する。買い取り義務の設定価格は、想定されるス

10年にフィオーリ氏と共に働いた経験がある。世界有数の会計・総合コンサルティング企業アーンスト&ヤング出身のエンリコ・バルビエリCFO（最高財務責任者）を含めて「強力な経営体制を構築している」（フィオーリ氏）。

クラップ価格を若干下回る水準に置く考え。フィオーリ氏は「おそらくMR型の解撤価格は400万—450万ドル程度ではないか」とコメント。その上で「足元の船齡17年の中古MR価格は約700万ドル。さまざまな要素を考慮すると、船主や金融機関も強固なプロテクションを確保できる」と話す。

フィオーリ氏は伊船主ダミコ・グループでの20年超のキャリアを経て、今年1月にプレミューダCEOに就任した。

COO（最高執行責任者のマイケル・バレンティン氏もダミコで10年にフィオーリ氏と共に働いた経験がある。世界有数の会計・総合コンサルティング企業アーンスト&ヤング出身のエンリコ・バルビエリCFO（最高財務責任者）を含めて「強力な経営体制を構築している」（フィオーリ氏）。

2019年05月17日付01面 (C)日本海事新聞社 複製・頒布・転載を禁じます。

日本でのBBCスキーム活用に向け、現在、日本の船主や商社との交渉を進めており、「日本の地方銀行が船舶融資に積極姿勢を示していることでも追い風になる」（フィオーリ氏）。

具体的な手順は、まず中古船市場で船齢8—12年の良質なMR型を見つけ、日本船主に地銀からの融資を得て購入してもらう。購入完了後、プレミューダが日本船主から裸用船する。

フィオーリ氏は裸用船（BBC）スキームにより、日本の競争力のある船舶ファイナンスを積極活用したいと考え。2020年開始のSOx（硫黄酸化物）規制に伴う今年後半以降のプロダクト船マーケット上昇を見据えて、中古船の調達を加速させる。

船主・船管らが環境問題を議論

■ キャピタルリンクセミナー、都内で開催

14日に都内で開催されたキャピタルリンク主催セミナーの座談会に、ピクシス・タンカーのヴァレンティオス・ヴァレンティス社長やMTIの田中康夫シニアフェロー、商船三井の川越美一専務ら船主・船舶管理などを代表する5人が登壇し、IMO(国際海事機関)硫黄酸化物(SOx)全海域規制を主とする環境問題について議論した。座談会の司会はDNV GLのスティアン・エリック・スリ日本支社長が務めた。

座談会では、「環境規制の影響を脅威と捉えるか、新たな挑戦と捉えるか」との問い合わせに、川越氏が「差別化に結び付けていけると確信して、環境規制の課題解決に積極的に取り組んでいる」と回答。田中氏は「心配と期待の割合でいえば、心配が6割。今後、解決策が出てくることで期待が大きくなっていく」と語り、「日本郵船は、欧州でパートナーとともにLNG燃料供

給事業を始める」とし、新しいビジネスの機会が出てきていることも付け加えた。

「環境規制により、2020年以降にスクラップが増え、新造船需要が出てくるか」という質問に対しては、ヴァレンティス氏が「MR型タンカーは、船隊の7%が船齢19年なので、全ての環境規制に対応していくことを考えると、高確率でスクラップされていく」と答えた。また、ほかのパネリストからは、「スクラップは不可避だが、進行度合いは予想できない」、「減速運航によって新造船需要が拡大する可能性がある」、「高効率船へのインセンティブなどが必要」などの意見が出た。

同セミナーでは、座談会に続いて、クラークソン・リサーチ・サービスのマーティン・ストップフオード・ノン・エグゼクティブ・プレジ



デントが基調講演に立ち、「IMOが設定する温室効果ガス(GHG)削減目標は意欲と決意があればできる」と述べた。GHG削減方法としては、「低付加価値のものを貨物にしない」、「減速運航する」、「造船技術によって低炭素を達成する」、「デジタル時代における情報の活用で、より良い管理を実現する」といった例を挙げ、「船主と造船所などが協力して解決策を導いていくことが重要」と話した。

MARKET ANALYSIS

中古船市況週間レポート（5月6日～10日）

バルカー、VLCCとともに続落

英ボルチック・エクスチェンジの5月13日付の中古船価インデックス(船齢5年)は、バルカーが全船型で前週比下落した。ケープサイズとパナマックスは2週、スーパーラマックスは16週続落した。タンカーはVLCCが前週比下落、アフラマックスとMRは反発した。VLCCは2週続落した。インド亜大陸解撤船のスクラップ船価は全船型で下落した。

マーケットレポートによるバルカの中古船売買成約は、7万

6629万重量トン型“Nord Galaxy”(2006年今治造船建造)をギリシャ筋が1070万ドルで、7万6616重量トン型“Medi Victoria”(04年今治造船建造)をグランド・オーシャンが770万ドルで、6万1000重量ト

ン型“Loch Ness”(16年新来島どく建造)をネプチューン・ドライ・マネジメントが2300万ドルで買船した。

●中古船価気配値(百万ドル、船齢5年)

	2019/5/7	2019/5/13	前週比増減
ケープサイズ	35.588	35.486	-0.102
パナマックス	21.088	21.025	-0.063
スーパーラマックス	17.607	17.602	-0.005
VLCC	67.328	67.249	-0.079
アフラマックス	33.641	33.676	+0.035
MR	27.820	27.851	+0.031
●スクラップ船価気配値(ドル/Ldt)			
バルカー<インド亜大陸>	444	440	-5
ダーティタンカー<インド亜大陸>	448	445	-3
クリーンタンカー<インド亜大陸>	446	443	-3

Baltic Exchange

タンカーでは4万6200重量トン型MR “Seaways Ariadmar”(STX造船海洋建造)が880万ドルで売船された。

阪神内燃機工業、役員異動

(6月27日)

▷代表取締役専務執行役員(取締役常務執行役員)川元克幸=昇任
▷特別技術顧問(代表取締役専務執行役員)徳岡哲夫

▷取締役常務執行役員東京支店長営業部門管掌(取締役執行役員営業部長営業部門管掌)藤村欣則=昇任
▷取締役執行役員第一製造部長生産部門担当(執行役員第一製造部長)安福

隆志=新任

▷執行役員部品販売部長(部品販売部長)西田敦詞
▷執行役員技術部長(技術部長)辻岡幸司

中国リース、日本市場に照準

■日本リース会社との協業も模索、日本建造船も対象

船舶金融市场で存在感を高めている中国リースが、日本市場への参入を図る。船舶資本市場向け情報サービスを手掛けるキャピタルリンク社が14日に都内で開催したフォーラムで、中国の船舶リーストップ3社の担当者が登場。そろって、日本船社へのサービス提供を開拓する意向を示した。リース対象は中国建造船や中国プロジェクト船に限らず「日本造船所の建造船であっても、日本の荷主向けの船であっても全く問題ない」と説明。また「日本のリース会社と合弁事業など協力体制をとりたい」といった考えも示した。

中国の銀行系リース会社による船舶向けリースは、中国政府の規制緩和を背景にして2007～08年頃に始まり、金融危機後の欧州金融機関の船舶融資縮小も背景に、世界の船舶ファイナンス市場で急速に存在感を増した。最大手の中国工商銀行（ICBC）系の工銀租賃（ICBCリーシング）の船舶向けポートフォリオは現在120億ドルに及び、運用船は280隻に拡大。交通銀行系の交銀金融租賃（交銀リース）も100億ドル、招商銀行系の招銀金融租賃（CMBリーシング）は60億ドルに達している。3社によると、昨年の世界の船舶ファイナンス市場で中国リースの割合が30%に達したとの試算もあるという。

従来は顧客のほとんどが欧州船社で、中国も含めてアジア向けリースは一部に限られていた。各社とも米国やアジアなどでの新規顧客開拓を進めており、この一環として日本市場に目を向けている。

キャピタルリンク社のフォーラムで交銀リースは「中国のリース会社にとって日本市場はまっさらな状態で、まずはこの市場を知り、日本の門戸を開くことができればと思う」と発言。CMBリースは「日本船社は良質なアセットの選択眼や船舶運用の高い知識を持っており、われわれにも協力できるチャンスがある」と語りかけた。

最大手のICBCリースは「日本のリース会社と競合しようとは

考えておらず、むしろ合弁などパートナーの関係を築きたい。われわれ中国側からは大きな金額を用意できる点をメリットとして提供する。知識や経験が豊富な日本企業と協力し、海運会社のニーズに応じたサービスを提供したい」と説明。交銀リースも「5年前に欧州の金融機関はわれわれを脅威と考えていたが、われわれが欧州銀行から資金調達して顧客にリースしたり、安心してもらえるよう努めてきた結果、いまは関係強化を図ってくれている」とし、各社とも中国における銀行規制などで制限はあるが、日本のリース会社や金融機関との協力体制を模索していく方針を示した。

また中国リースは中国建造船に対象が限られるとの認識に対して「大きな誤解がある。中国建造船の方が建造の進捗状況をモニタしやすいので好む面はあるが、欧州や日本、韓国での建造船も対象」とICBCリースは説明。「当社は独立企業として、グローバルなマーケットでビジネスをしている。中国の造船所や海運、荷主などがプロジェクトに関わっているか否かはリースの条件ではない」とした。CMBリースも「あらゆるプロジェクトに対応できる。既に当社のポートフォリオのコンテナ船のほとんどは韓国建造船だ」とし、交銀リースも「日本や韓国造船所なども制限はない」と説明した。

中古船のリースについても新造

船と同様に積極的に対応する方針を各社が表明。条件としてICBCリースは「内規で船齢は最長10年以内としており、用船者の信用力も見る」とし、CMBリースは「当社は船齢10年以上も受け入れているが、環境規制を満たしていることが条件」と説明。交銀リースは「中古船の場合は船舶のアセットとしての価値を評価する。船齢が高い場合はリース期間も短くなる」とした。

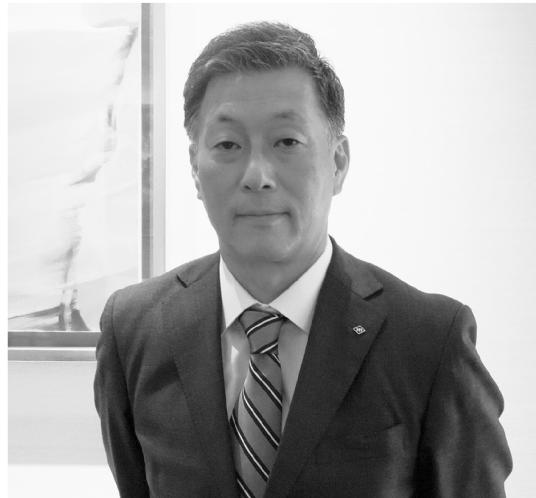
急拡大を進めた中国リースの姿勢も徐々に変化している。初期はファイナンスリース取引が主体だったが、近年はオペレーティングリースを強化しているほか、「エネルギー会社などの輸送プロジェクトで彼らが引き受け手となる船主を見つけられない際に、われわれ自身が新造船を手配してオペレーティングリースを組むケースも昨年後半から行っている」（ICBCリース）。一方で、初期は高いレバレッジなどが特徴だった点にも変化が生まれている。「以前はレバレッジ比率90%など高いレバレッジをビジネスモデルとしていたが、過去6年の急成長の後、現在はより保守的に、注意深くプロジェクトを判断するようになった」（ICBCリース）、「2012～13年は船価が比較的低いレベルだったので中国リースが急拡大のチャンスをつかめたが、現在も成長は続いているが、以前よりも選択的になっている」（CMBリース）という。

船舶プロジェクト 推進室を新設

AI活用、ドライ予測も

丸紅は船舶事業で4月に「船舶プロジェクト推進室」を立ち上げ、新規事業開発などの機能強化を進め方針だ。昨年から取り組んでいるAI（人工知能）を活用したドライバルクの市況予測は精度が徐々に向上。同予測は現在、用船契約更改時の参考指標として使っているが、航空・船舶本部長の武智康祐執行役員は「今後は商売に直結するツールとして活用する方策を検討したい」との考え方を示す。

（聞き手 松下優介）



**丸紅執行役員
航空・船舶本部長
武智 康祐氏**

たけち・こうすけ 88(昭和63)年慶大卒、丸紅入社。12年MMSL PTE. LTD.社長、13年船舶第一部長、15年航空機・船舶本部副本部長兼船舶第一部長、18年4月から現職。東京都出身、53歳。

C) 案件の仲介を手掛けて

いるほか、金融機関・リース会社と協調し海外船主向

けのファイナンス案件にも

取り組んでいる

「BBCが急増した数年

前と比べ、欧州の金融機関による船舶融資が若干回復傾向になり、案件の条件は

当時より厳しくなりつつあ

る。BBC案件は船主の資

金調達ソースの多様化の觀

点から、欧州船社を中心

に一定程度の需要は見込める

が、案件数は減少傾向にあ

る」

Aーと人の競争

——今後の展開は。

——ドライバルクの市況予測に向けた取り組みは。

「AIによるドライバル

ク運賃・用船料指数のBD

I(バルチック海運指数)予

測に、社内のデジタルイノ

ベーション室と連携して取

り組んでいる。市況予測

実証実験は、AIのアルゴ

リズムで構築したシステム

と、ドライ市況の相場観を

持つ複数の人間とを競わせ

る形で進めてきた。開始当

初は人間による予測の方が

正確性で勝っていたが、ア

イデアはいくつ

かある」

——今年はカタールの新

造船計画をはじめ、LN

G船商談の盛り上がりが予

まざLNGトレードの増加

に伴う船舶の流動性の高ま

りの進度を見極める必要がある。既存のLNG船については、マーケットが相応に上昇してきたタイミングを捉えて期間用船を確実に決め、事業の安定化を目指す。スポット運航を長期間続ける考えはない」

「一方、AIの予測値は

かかるが、過去に厳しく船があるが、過去に厳しく船

を譲り受けた分、今後健全な市況

を期待して

いる」

——ドライバルクの市況

予測に向けた取り組みは。

「AIによるドライバル

ク運賃・用船料指数のBD

I(バルチック海運指数)予

測に、社内のデジタルイノ

ベーション室と連携して取

り組んでいる。市況予測

実証実験は、AIのアルゴリズムで構築したシステム

と、ドライ市況の相場観を

持つ複数の人間とを競わせ

る形で進めてきた。開始当

初は人間による予測の方が

正確性で勝っていたが、ア

イデアはいくつ

かある」

——ドライバルクの市況

予測に向けた取り組みは。

「AIによるドライバル

ク運賃・用船料指数のBD

I(バルチック海運指数)予

測に、社内のデジタルイノ

ベーション室と連携して取

り組んでいる。市況予測

実証実験は、AIのアルゴ

リズムで構築したシステム

と、ドライ市況の相場観を

持つ複数の人間とを競わせ

る形で進めてきた。開始当

初は人間による予測の方が

正確性で勝っていたが、ア

イデアはいくつ

かある」

——ドライバルクの市況

予測に向けた取り組みは。

「AIによるドライバル

ク運賃・用船料指数のBD

I(バルチック海運指数)予

測に、社内のデジタルイノ

ベーション室と連携して取

り組んでいる。市況予測

実証実験は、AIのアルゴ

リズムで構築したシステム

と、ドライ市況の相場観を

持つ複数の人間とを競わせ

る形で進めてきた。開始当

初は人間による予測の方が

正確性で勝っていたが、ア

イデアはいくつ

かある」

——ドライバルクの市況

予測に向けた取り組みは。

「AIによるドライバル

ク運賃・用船料指数のBD

I(バルチック海運指数)予

測に、社内のデジタルイノ

ベーション室と連携して取

り組んでいる。市況予測

実証実験は、AIのアルゴ

リズムで構築したシステム

と、ドライ市況の相場観を

持つ複数の人間とを競わせ

る形で進めてきた。開始当

初は人間による予測の方が

正確性で勝っていたが、ア

イデアはいくつ

かある」

——ドライバルクの市況

予測に向けた取り組みは。

「AIによるドライバル

ク運賃・用船料指数のBD

I(バルチック海運指数)予

測に、社内のデジタルイノ

ベーション室と連携して取

り組んでいる。市況予測

実証実験は、AIのアルゴ

リズムで構築したシステム

と、ドライ市況の相場観を

持つ複数の人間とを競わせ

る形で進めてきた。開始当

初は人間による予測の方が

正確性で勝っていたが、ア

イデアはいくつ

かある」

——ドライバルクの市況

予測に向けた取り組みは。

「AIによるドライバル

ク運賃・用船料指数のBD

I(バルチック海運指数)予

——丸紅船舶事業の現況

は、丸紅船舶部隊の中核事務は引き続き、トレーディング、一般商船保有業、LNG G(液化天然ガス)船が柱に分野として拡大を目指す」

「当社船舶部隊の中核事務は50隻規模で、穀物本部と連携して穀物輸送を中心として4月、「船舶プロジェクト推進室」を新設した。新

商船三井の川越美一専務執行役員（チーフテクニカルオフィサー）は本紙取材に応じ、目前に控えた船舶SO_x（硫黄酸化物）規制強化や将来的なGHG（温室効果ガス）排出規制をにらみ、「減速航海は一つの解になる」と述べた。

「減速時に燃費性能や操船性能が優れた船が求められるようになるだろう。造船所にとっては商機になる」と語り、造船業界への期待感を示した。また、商船三井が従来型の高硫黄油を使用できるスクラバー（排ガス浄化装置）を約60隻に設置することも明らかにした。

■商船三井・川越専務

川越氏は東京都内で開催された米キャピタル・リンク主催「ジャパンマリタイムフォーラム」で、スクラバーについても、スクラバーについては、えた」とした。

減速航行の最適船型

造船業界と共に開発へ



川越専務執行役員

自社スクラバーは60隻に搭載

SO_x規制強化を機に、燃料コストは大幅にアップする見込み。また、今後はGHG排出規制強化も避けられない情勢となっている。

川越氏は「燃料コストを抑制しCO₂（二酸化炭素）の排出量も減らすには、減速航行が有力な選択肢になる」と減速航

川越氏は「荷主の要請で搭載する車両の運送距離が半々。これまでに2隻のレトロフ

提材に応じた。スクラバーについては、えた」とした。

ため「顧客の理解を得ることが条件になる」と補足した。

2020年から適用されるSO_x規制に対しては「規制適合油のサンプルのトライアルを行つ

ていている。自前の技術研究所で分析し、テストエンジンで試験ができるこ

と指摘。川越氏は「輸送量は年々増えているため、50年

目標を達成するには燃費効率は08年比8割改善しない」とし、業界全体で取り組む必要性を指摘した。

いっては「燃料電池やバッテリーが有効」との見方を示した。

大型船に関しては、50

年時点でもディーゼル機関が主流と見通した上で「メタンやメタノールなど自然エネルギーから生産される燃料が究極の解決策になる」と展望す

た。

Interview

日本海事産業への 提言

英國調査大手クラークソン・リサーチサービスの非常勤ブレジデントを務める海運経済学者マーティン・ストップフォード博士は40年以上にわたり国際海運を鋭く分析してきた。5月中旬に米キャピタルリンク主催の国際会議のために来日した同氏は国際海運のGHG（温室効果ガス）削減の針路や日本海事産業への提言を聞いた。

(聞き手 柏井あづみ)

2050年のGHG削減目標は既存船で「貨物のコントロール」と「減速航海」を進めると同時に、次世代のゼロ・カーボン（GHGの純排出量ゼロ）船の開発に取り組むことで達成できる」

ストップフオード博士は環境負荷低減の針路を示す。

IMO（国際海事機関）は50年までに船舶のGHG総排出量を08年比50%減の5億トン弱に削減する目標を設定。もし対策をとらなければ国際貿易の成長とともに50年の船舶GHG排出量は30億トンに達する見通しだ。

「つまり世界の海運業界は30億トンを5億トン弱まで抑制するチャレンジに直面している。非常に高い目標だが、いくつかのステージを着実に重ねることで達成できる」

クラークソン・リサーチサービス 非常勤プレジデント マーティン・ ストップフォード博士



Martin Stanford オックスフォード大

Martin Stopford 卒、ロンドン大博士課程修了。チエース・マンハッタン銀行、ロイズ海事情報サービスを経て、クランクソンでエグゼクティブディレクターなどを歴任。12年3月から現職。17年主導され。

トヨタから学べ

第2ステージは「減速航海」。船は速力を上げるほどCO₂（二酸化炭素）排出量が増える。速力14ノットを10ノットに減速すれば50—60%の燃料削減につながり、50年までにさらにGHG10億tを抑制できる。現在、IMOでは減速航海を目的に速力規制や出力制限、燃料課金が議論されている。

貨物コントロールで荷動きの伸びを1%抑制できれば、50年までにGHG排出量を10億t削減できる。

今後、デジタル技術により、精緻なカーボン・ファブリックプリントの計測が可能になる

力業に

ゼロカーボン船で未来築け

船についてストップフオード博士は「日本郵船が

に 対してアドバンテージを
持つ」と指摘する。

港はロッテルダムのよう
な中枢港に限定し、きめ細

日本の海事クラス^ダの潜在能力を高く評価。「日本は幸運であり、海運、造船、船舶用をはじめ多様な産業が集積している。日本はサプライヤーのネットワークを構築し、完成品を造ることに優れており、韓国や中国

ついている。いまは目の前のコストダウンで手いっぱいかもしれないが、次世代の船を開発しなければ産業として未来がない」と課題を示す。

した手法を取り入れること
ができる」と指摘。その上
で「造船業界はまだ20年前
と大きく変わらない船を造

他産業からの教訓として
「トヨタ自動車が洗練され
たモーラル駆動車を実用化
する。

ンセプトシップを発表したように、海運会社と造船所、荷主が協力して開発された兆候すぐきごん」と訴え

のエンテナが南部エリアの3港に到着し、鉄道やトラックによつてディストリビューション(流通・分配)さ
れているが、道路渋滞があり、決して効率性は高くな
い。

現在、アジア—欧州航路では2万TEU級の超大型コンテナ船がロッテルダムやハンブルク、日本、中国など5—6港に寄港。英国では毎日、1万1000個

し、より貨物の目的地に近い場所までショートシーサービスで届ける物流システ

「ク化に向かうべき」との持論を展開する。

き、アジア各地で港湾インフラ整備を進めている。中国が物価上昇を背景に、これから製造拠点をアウトソースしていくことで、アジア域をカバーする効率的な物流サービスが一層求められてくる」

「アジアはショートシー
海運システムに完璧にフィ
ットする。中国の習近平政
権は一帯一路政策に基づ
き、造拠点が点在しているアジ
アの可能性を強調する。

「**リバー**が提示するビジネスモデルがロールモデルとなる」

ローカル港から10kgだけ陸送する方が環境低負荷でより経済的な物流を実現できる。陸上でアマゾンやウ