



INDIA RICKMERS

2009年中国建造

4,546TEUコンテナ船

2016年（7歳）スクラップ\$5,286,565

定期傭船料 \$4,979



SONGA TOSCANA

2013年中国建造

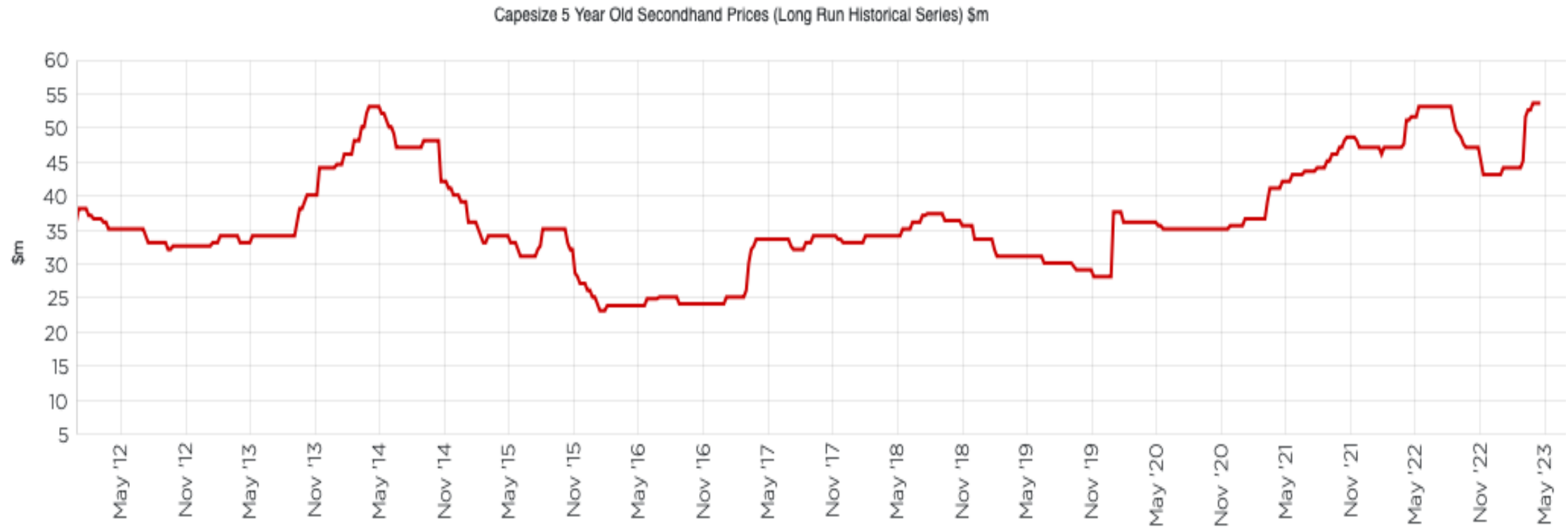
4,957TEUコンテナ船

2021年（8歳）中古船売却\$42.3Mill

定期傭船料 \$67,123

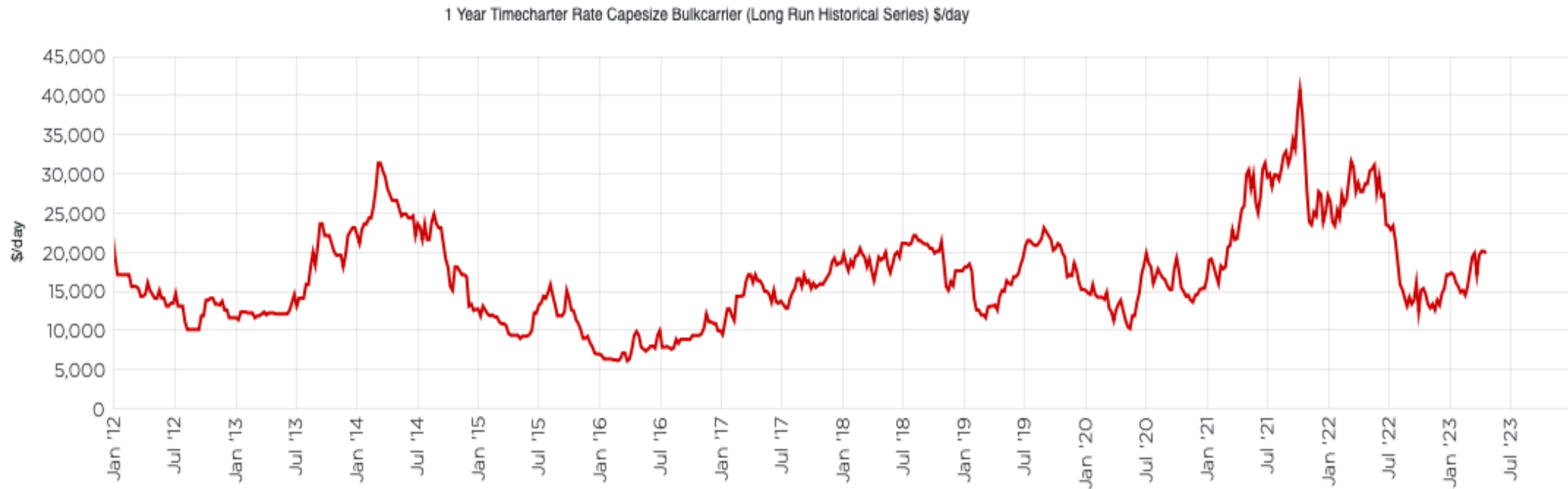
参照 : Clarkson Shipping Intelligence
Narrow Beam 4,400TEU 6-12month TC rate

ケープサイズバルカー（5歳）の価格推移



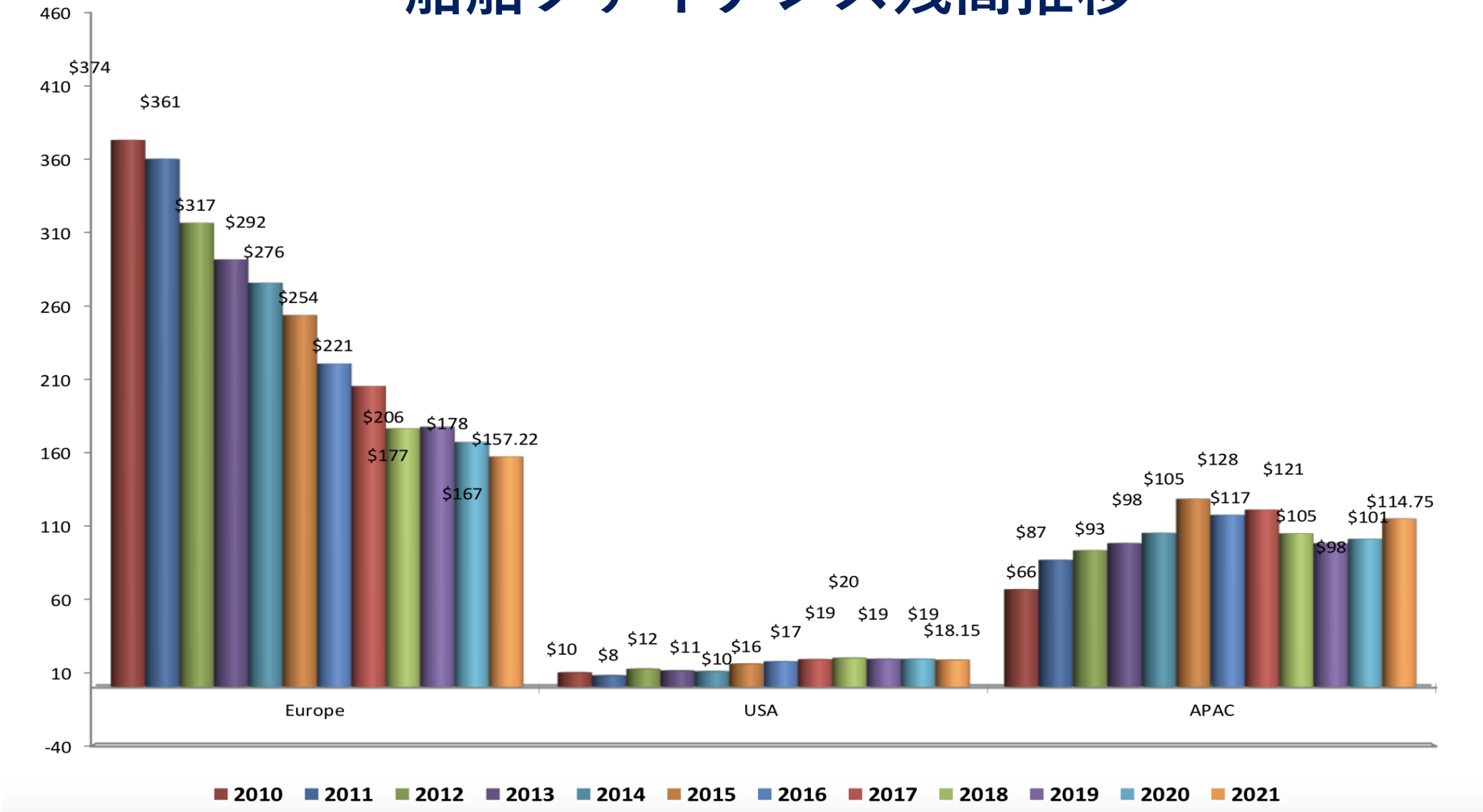
出典：Clarkson

ケープサイズバルカーの1年定期傭船推移



出典：Clarkson

船舶ファイナンス残高推移



出典：Petrofin Research

多様性のポテンシャル

■銀行以外の資金（リスクマネー？）

- リース会社・オペレーティングリースのポテンシャル
- 船舶ファンドのポテンシャル
- 船舶リートのポテンシャル
- その他？

銀行融資が取れるリスク部分だけをとって、残りをリスクマネーに持ってもらおうという組み合わせ？

■銀行融資（リアルマネー）も幅を広げられないのか？

- 日本以外での新造船、外国の船会社向け
- リスクマネーと合わせれば、アセットファイナンス、プロジェクトファイナンスの道も開けるのでは？