

股票代码：600087

股票简称：长航油运

编号：临 2009-020

债券代码：122998

债券简称：04 长航债

中国长江航运集团南京油运股份有限公司

第六届董事会第六次会议决议公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实、准确和完整承担个别及连带责任

公司于2009年9月21日以传真和电子邮件的方式发出召开第六届董事会第六次会议的通知，会议于2009年9月25日在公司会议室召开。会议应到董事9人，实到董事9人。公司监事会成员及部分高级管理人员列席了会议。本次会议的召开符合《公司法》和《公司章程》的规定，会议决议合法、有效。

会议表决通过了如下决议：

一、审议通过了《关于公司符合向特定对象非公开发行股票条件的议案》

根据《公司法》、《证券法》和《上市公司证券发行管理办法》等有关法律、法规的规定，公司董事会对公司的经营情况、财务状况及相关事项进行了逐项核查，认为公司符合向特定对象非公开发行股票的有关规定，具备相应条件。

同意9票、反对0票、弃权0票

二、逐项审议通过了《关于公司向特定对象非公开发行股票方案的议案》

因该议案涉及公司控股股东南京长江油运公司以现金方式认购不低于本次非公开发行股票的50%，关联董事刘锡汉、朱宁、李万锦、王涛和徐瑞新在该议案表决过程中回避表决。

1、本次发行股票的种类和面值

本次发行的股票为境内上市的人民币普通股（A股），每股面值人民币1.00元。

同意4票、反对0票、弃权0票

2、本次发行股票的发行方式和时间

本次发行的股票全部采取向特定对象非公开发行的方式发行。在中国证券监

督管理委员会核准后六个月内选择适当时机向特定对象发行股票。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票

3、本次发行股票的数量

本次向特定对象非公开发行的股票数量为 20,000 万股—60,000 万股，具体发行数量将提请股东大会授权董事会根据市场情况与保荐机构（主承销商）协商确定。

若公司在本次发行定价基准日至发行期首日之间发生派息、送股、资本公积金转增等除权除息事项，本次发行数量将作相应调整。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票

4、本次发行对象和认购方式

本次非公开发行的发行对象为包括控股股东南京长江油运公司（以下简称“南京油运”）在内的不超过十家的特定对象。其中，南京油运承诺以现金认购不低于本次非公开发行数量的 50%，其他的发行对象范围为：证券投资基金管理公司、证券公司、保险机构投资者、信托投资公司、财务公司及其他合法投资者。

所有发行对象均以现金方式认购本次发行的股票。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票

5、本次发行价格及定价原则

本次非公开发行股票的发价价格不低于定价基准日（董事会决议公告日）前 20 个交易日公司股票交易均价的 90%，即不低于 5.63 元/股（注：定价基准日前 20 个交易日股票交易均价=定价基准日前 20 个交易日股票交易总额÷定价基准日前 20 个交易日股票交易总量）。

若公司在本次发行定价基准日至发行期首日之间发生派息、送股、资本公积金转增等除权除息事项，本次发行底价将作相应调整。

本次发行以竞价方式确定发行价格，最终发行价格将在公司取得中国证监会发行核准批文后，按照《上市公司非公开发行股票实施细则》的规定，根据发行对象申购报价情况，遵循价格优先的原则确定。控股股东南京油运不参与竞价，但接受其他发行对象申购竞价结果，按照与其他发行对象相同的价格认购相应股份。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票

6、本次发行股票的锁定期

本次发行股票由控股股东认购的股份自本次非公开发行结束之日起三十六个月内不得上市交易或转让。其他发行对象认购的股份自本次发行结束之日起十二个月内不得上市交易或转让。

同意4票、反对0票、弃权0票

7、本次发行募集资金用途

本次非公开发行募集资金净额为 250,000 万元，拟全部投入公司在建的 4 艘 VLCC 油轮项目。具体如下：

单位：万元

序号	项目名称	艘数	项目总投资	拟投入募集资金
1	VLCC 油轮	4	333,627	250,000

本次发行募集资金到位之前，公司可根据项目进度的实际情况自筹资金先行投入。本次发行募集资金到位之后，公司将在此次非公开发行董事会预案公布日至募集资金到位日之间已投入的自筹资金进行置换。实际募集资金不足的部分由公司自筹资金解决，超过部分将用于补充公司流动资金。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票

8、本次非公开发行前的滚存利润安排

在本次发行完成后，为兼顾新老股东的利益，由公司新老股东共同享有本次发行前滚存未分配利润。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票

9、本次发行决议有效期限

自公司股东大会审议通过本次非公开发行股票之日起十二个月内有效。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票

本次非公开发行股票方案尚需经过以下程序方可实施：

- (1) 控股股东取得国务院国有资产监督管理委员会批复。
- (2) 本次非公开发行股票方案经公司股东大会审议通过。
- (3) 中国证券监督管理委员会核准本次非公开发行股票方案。

三、审议通过了《中国长江航运集团南京油运股份有限公司 2009 年度非公开发行股票预案》

预案全文详见上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)。

因该议案涉及关联交易，关联董事刘锡汉、朱宁、李万锦、王涛和徐瑞新在该议案表决过程中回避表决。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票。

四、审议通过了《非公开发行股票募集资金计划投资项目可行性的议案》

具体内容详见上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)。

表决结果:同意 9 票、反对 0 票、弃权 0 票。

五、审议通过了《关于与南京长江油运公司签订〈股份认购合同〉的议案》

因该议案涉及关联交易，关联董事刘锡汉、朱宁、李万锦、王涛和徐瑞新在该议案表决过程中回避表决。

对于上述关联交易事项，公司独立董事茅宁、袁胜华和蔡驱出具了独立董事意见，认为控股股东南京长江油运公司以现金方式认购不低于本次发行数量的 50%，体现了控股股东对上市公司的支持和信心，符合公司与全体股东的利益。

同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票。

六、审议通过了《中国长江航运集团南京油运股份有限公司关于前次募集资金使用情况的报告》

具体内容详见上海证券交易所网站(<http://www.sse.com.cn>)。

同意9票、反对0票、弃权0票。

七、审议通过了《关于提请股东大会同意豁免控股股东要约收购义务的议案》

由于该议案涉及公司与南京油运的关联交易，关联董事刘锡汉、朱宁、李万锦、王涛和徐瑞新在该议案表决过程中回避表决。

公司独立董事茅宁、袁胜华和蔡驱事前认可本议案，一致同意将本议案提交董事会审议并发表独立意见：本次关联交易是公开、公平、合理的，符合公司与全体股东的利益，没有损害中小股东的利益。

表决结果：同意 4 票、反对 0 票、弃权 0 票。

八、审议通过了《关于提请股东大会授权董事会全权办理本次非公开发行股票相关事宜的议案》

根据公司拟向特定对象非公开发行股票的安排，为高效、有序地完成公司本次非公开发行股票工作，根据《公司法》、《证券法》等法律法规以及《公司章程》的有关规定，公司董事会提请公司股东大会授权董事会全权办理与本次非公开发行股票有关的全部事项，包括但不限于：

1、授权董事会根据具体情况制定和实施本次非公开发行股票的具体方案，其中包括发行时机、发行数量、发行起止日期、发行价格、发行对象的选择等具体事宜；

2、授权董事会决定并聘请参与本次非公开发行股票的中介机构，签署与本次发行及股权认购有关的一切协议和文件，包括但不限于保荐协议、聘用中介机构的协议等；

3、授权办理本次非公开发行申报事宜；

4、如监管部门关于非公开发行股票政策发生变化时，或市场条件出现变化时，授权董事会对本次非公开发行股票方案进行调整；

5、授权董事会办理其他与本次非公开发行股票及股权认购有关的事宜；

6、授权董事会根据发行结果修改公司章程的相关条款及工商登记事宜；

7、授权办理与本次非公开发行有关的其他事项；

8、本授权自股东大会审议通过后一年内有效。

同意 9 票、反对 0 票、弃权 0 票。

以上一至八项议案需提交公司股东大会表决。

九、审议通过了《关于召开2009年第一次临时股东大会的议案》

公司 2009 年第一次临时股东大会将审议本次董事会会议通过的议案一至议案八，以及公司第六届董事会第三次会议通过的《关于聘任公司审计会计师事务所的议案》，会议具体召开事项另行通知（包括但不限于时间、地点、方式等事项）。

表决结果:同意 9 票、反对 0 票、弃权 0 票。

中国长江航运集团南京油运股份有限公司

董事会

二〇〇九年九月二十六日

关于中国长江航运集团南京油运股份有限公司 前次募集资金使用情况的专项审核报告

中瑞岳华专审字[2009]第 2438 号

中国长江航运集团南京油运股份有限公司全体股东:

我们接受委托, 对后附的中国长江航运集团南京油运股份有限公司(以下简称“长航油运”)截至 2008 年 12 月 31 日止的《关于前次募集资金使用情况的报告》进行了专项审核。

按照中国证券监督管理委员会印发的《关于前次募集资金使用情况报告的规定》(证监发行字[2007]500 号)的规定, 编制《关于前次募集资金使用情况的报告》, 提供真实、合法、完整的实物证据、原始书面材料、副本材料、口头证言以及我们认为必要的其他证据, 是长航油运董事会的责任。我们的责任是在实施审核的基础上, 对《关于前次募集资金使用情况的报告》发表专项审核意见。

我们按照《中国注册会计师其他鉴证业务准则第 3101 号—历史财务信息审计或审阅以外的鉴证业务》的规定执行了审核工作, 该准则要求我们遵守职业道德规范, 计划和实施审核工作以对《关于前次募集资金使用情况的报告》是否不存在重大错报获取合理保证。在审核过程中, 我们实施了检查会计记录、重新计算相关项目金额等我们认为必要的程序。我们相信, 我们的审核工作为发表审核意见提供了合理的基础。

我们认为, 长航油运编制的截至 2008 年 12 月 31 日止《关于前次募集资金使用情况的报告》在所有重大方面符合中国证券监督管理委员会印发的《关于前次募集资金使用情况报告的规定》(证监发行字[2007]500 号)的规定。

本专项审核报告仅供长航油运申请非公开发行股票时使用, 不得用作任何其他用途。我们同意本专项审核报告作为长航油运申请非公开发行股票的必备文件, 随其他申报材料一起上报中国证券监督管理委员会。

中瑞岳华会计师事务所有限公司

中国注册会计师: 谢卉

中国·北京

中国注册会计师: 冯纪燕

2009 年 9 月 25 日

中国长江航运集团南京油运股份有限公司

关于前次募集资金使用情况的报告

根据中国证券监督管理委员会印发的《关于前次募集资金使用情况报告的规定》(证监发行字[2007]500号)的规定,中国长江航运集团南京油运股份有限公司(以下简称“公司”或“本公司”),原名南京水运实业股份有限公司,编制了截至2008年12月31日止前次募集资金使用情况的报告。

一、前次募集资金基本情况

根据中国证券监督管理委员会证监发行字[2007]438号《关于核准南京水运实业股份有限公司非公开发行股票的通知》和公司向中国证监会报送的《南京水运实业股份有限公司关于非公开发行方式的申请》以及公司第五届董事会第十五次会议于2007年11月28日审议通过的《关于公司非公开发行股票发行方式的议案》,公司前次非公开发行将控股股东南京长江油运公司资产认购发行与其它机构投资者现金认股发行的过程分开进行。2007年,公司分两次向特定投资者非公开发行普通股股票(A股):

第一次,公司控股股东南京长江油运公司以其全部海上运输资产,包括直接拥有的海上运输船舶、在建船舶和从事海上运输的专业子公司的股权及其他相关资产的评估净值扣除公司拟置出给南京长江油运公司的全部长江运输船舶及相关资产评估净值后的余额205,912.95万元作价认购非公开发行股票,发行价格确定为7.57元,即公司第五届董事会第七次会议关于非公开发行事项决议公告日(2007年3月6日)前二十个交易日南京水运股票均价的90%,认购股数为27,201.1822万股。2007年11月30日,公司与南京长江油运公司签署了《资产置换交割协议》,依据《资产置换交割协议》,与南京长江油运公司进行了资产交割。2007年11月30日,岳华会计师事务所有限责任公司出具岳总验字[2007]第A068号《验资报告》,就南京长江油运公司以资产置换差额认购南京水运非公开发行股票事宜进行了验证。2007年12月4日,公司在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司办理了前次资产认股的股权登记相关事宜。

第二次,天津市津开科技有限公司、江苏瑞华投资发展有限公司、海通证券股份有限公司、中海基金管理有限公司、广发基金管理有限公司、中国太平洋人寿保险股份有限公司等六家特定对象以货币资金认购公司非公开发行的普通股股票(A股)8,920万股,发行价格为16.80元/股,募集资金总额为1,498,560,000.00元,扣除主承销商承

销及保荐费用 21,729,120.00 元后，主承销商(保荐人) 联合证券有限责任公司于 2007 年 12 月 18 日划入公司募集资金专户指定银行共计 1,476,830,880.00 元。上述募集资金到位情况业经岳华会计师事务所有限责任公司验证，并出具岳总验字[2007]第 A071 号验资报告。扣除其发行费用 6,710,000.00 元后（该等发行费用于 2008 年从公司募集资金专户中扣除）实际募集资金净额为 1,470,120,880.00 元。

截至 2008 年 12 月 31 日，上述募集资金已投入使用 112,372.92 万元。

二、前次募集资金实际使用情况

1、前次募集资金使用情况对照情况

前次募集资金使用情况对照情况，见附件 1。

2、前次募集资金变更情况

截至 2008 年度 12 月 31 日，公司不存在变更募集资金投资项目的情况。

3、前次募集资金项目的实际投资总额与承诺投资总额的差异说明

金额单位：人民币万元

投资项目	项目总投资 (万美元)	承诺募集资金投 资总额（万元）	实际投入募集资 金总额	差异 金额	差异原因
长航光荣	3,600	11,527.70	11,527.70		
长航幸运	3,600	17,291.56	17,281.56	10.00	工程决算尾差
长航宏图	3,448	21,802.67	21,802.67		
长航风采	3,448	21,802.67	21,802.67		
长航先锋	3,448	21,802.67	16,100.85	5,701.82	工程未完工
长航开拓	3,448	21,802.67	15,311.95	6,490.72	工程未完工
长航钻石	3,593	22,231.18	3,132.95	19,098.23	工程未完工
长航翡翠	3,593	22,231.18	5,412.57	16,818.61	工程未完工
合 计	28,178	160,492.30	112,372.92	48,119.38	

4、已对外转让或置换的前次募集资金投资项目情况

本公司无对外转让或置换的前次募集资金投资项目。

5、临时闲置募集资金及未使用完毕募集资金的情况

截至 2008 年 12 月 31 日，公司已累计使用募集资金 112,372.92 万元，尚未使用 35,144.53 万元（含累计生息 505.45 万元），占前次募集资金总额的 23.91%。尚未使用资金系前次募集资金项目中的部分项目尚未完工，未达到支付合同款的节点，尚未使用的资金预计在 2009 年度全部使用完毕。

6、前次募集资金投资项目实现效益情况对照情况

前次募集资金投资项目实现效益情况对照情况，见附件 2。

实现效益的计算口径、计算方法与承诺效益的计算口径、计算方法一致，均采用年净利润，经营不足一年的按实际月份计算。

7、以资产认购股份的情况

(1) 资产权属变更情况

2007年11月30日，公司与南京长江油运公司依据《资产置换交割协议》进行了资产交割，并签署了相关资产、负债交割的确认函。前次发行股份购买的资产的过户手续均依法完成，公司已合法拥有目标资产。

(2) 资产账面价值变化情况

单位：人民币万元

资产项目名称	2007年3月31日 (审计评估基准日)	2007年10月31日 (资产交割基准日)	2007年12月 31日	2008年12月 31日
船舶及在建工程	210,122.94	260,523.85	292,442.73	293,339.23
四家公司全部权益	37,261.30	47,681.26	50,810.76	134,049.88
合 计	247,384.24	308,205.11	343,253.49	427,389.11

注1：上表中四家公司系指发行股份认购的南京长江油运公司从事海上运输的专业子公司，分别为：南京石油运输有限公司、长航油运（新加坡）有限公司、南京长江液化气运贸有限公司、南京扬洋化工运贸有限公司。

注2：根据公司2008年3月5日第五届董事会第十九次会议决议通过，公司将4艘化学品船作价201,269,002.89元，增加对全资子公司扬洋化工运贸有限公司的投资；经2008年5月30日第五届董事会第二十一次会议决议通过，公司将拥有的1艘油轮作价329,658,100.22元，增加对全资子公司长航油运（新加坡）有限公司的投资。上述4艘化学品及1艘油轮系前述发行股份自南京长江油运公司认购。

注3：根据公司第五届董事会第十六次会议决议、第十九次会议决议、第二十二次会议决议通过，公司将公司之全资子公司长航油运（新加坡）有限公司拥有的1艘油轮、将公司之全资子公司南京扬洋化工运贸有限公司拥有的3艘化学品船、将公司拥有的2艘沥青船及1艘油轮以不低于评估净值的价格对外处置，上述船舶对外处置净收益为人民币219,921,715.03元。

(3) 生产经营情况

前次募集资金使用情况是以发行股份认购南京长江油运公司全部海上运输资产，包括直接拥有的海上运输船舶、在建船舶和从事海上运输的专业子公司的股权及其他相关资产。目前，目标资产生产经营稳定，已经成为公司的主要利润来源。

(4) 效益贡献情况

公司通过前次发行股份购买南京长江油运公司全部海上运输资产及负债，成为一家专业化的海上石油运输公司。目前，远洋及沿海航线运输已经成为公司主要的收入、利润来源。

① 2007年、2008年效益情况如下：

项 目	实现净利润		占公司合并净利润的比例	
	2008 年度	2007 年度	2008 年度	2007 年度
船舶资产	21,063.85	5,453.94	35.93%	14.86%
四家全资子公司	33,231.96	11,506.06	56.69%	31.35%
合 计	54,295.81	16,960.00	92.61%	46.21%

②是否达到盈利预测以及承诺事项的履行情况

公司前次发行股份购买资产时，对目标资产2007年度、2008年度盈利进行了预测。2007年度、2008年度公司及目标资产盈利预测及执行情况如下表：

单位：人民币万元

项目名称	2008 年度	2007 年度
利润预测数	59,843.85	28,586.51
利润实现数（归属于母公司）	59,605.56	36,981.12
预测数与实现数差异	238.29	-8,394.61

三、前次募集资金实际情况与已公开披露的信息对照情况

（一）前次募集资金使用情况

2009年3月4日，公司在《中国证券报》和《上海证券报》上披露了董事会关于截止2008年12月31日募集资金使用情况的专项说明，专项说明内容显示：截止2008年12月31日，公司募集资金投资项目累计投入资金112,119.11万元。

前次募集资金实际使用情况与公司定期报告和其他信息披露文件中披露的有关内容对比如下：

船舶	2008 年披露情况	募集资金实际使用情况	差异
长航光荣	11,527.70	11,527.70	
长航幸运	17,281.56	17,281.56	
长航宏图	21,802.67	21,802.67	
长航风采	21,802.67	21,802.67	
长航先锋	16,019.37	16,019.37	
长航开拓	15,139.62	15,139.62	
长航钻石	3,132.95	3,132.95	

长航翡翠	5,412.57	5,412.57
合计	112,119.11	112,119.11

（二）前次募集资金余额情况

2009年3月4日，公司在《中国证券报》和《上海证券报》上披露了董事会关于截止2008年12月31日募集资金使用情况的专项说明，专项说明内容显示：截止2008年12月31日，募集资金专户资金余额为34,892.89万元，募集资金专户实际余额为35,144.53万元，差异为251.64万元，差异系未使用的累计生息款。截止2008年12月31日，募集资金专户累计生息505.45万元，已使用累计生息253.81万元，未使用累计生息251.64万元。

中国长江航运集团南京油运股份有限公司董事会

2009年9月25日

附件 1:

前次募集资金使用情况对照表

金额单位:人民币万元

募集资金总额			147,012.00			已累计使用募集资金总额			112,372.92	
变更用途的募集资金总额						各年度使用募集资金总额			112,372.92	
						其中:2007 年度			44,781.93	
变更用途的募集资金总额比例						2008 年度			67,590.99	
投资项目			募集资金投资总额			截止日募集资金累计投资额				项目达到 预定可使用状态日期(或截止日项目完工程度)
序号	承诺投资项目	实际投资项目	募集前承诺投资金额	募集后承诺投资金额	实际投资金额	募集前承诺投资金额	募集后承诺投资金额	实际投资金额	实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额	
1	长航光荣	长航光荣	11,527.70	11,527.70	11,527.70	11,527.70	11,527.70	11,527.70		100%
2	长航幸运	长航幸运	17,291.56	17,291.56	17,281.56	17,291.56	17,291.56	17,281.56	-10.00	100%
3	长航宏图	长航宏图	21,802.67	21,802.67	21,802.67	21,802.67	21,802.67	21,802.67		100%
4	长航风采	长航风采	21,802.67	21,802.67	21,802.67	21,802.67	21,802.67	21,802.67		80%
5	长航先锋	长航先锋	21,802.67	21,802.67	16,100.85	21,802.67	21,802.67	16,100.85	-5,701.82	60%
6	长航开拓	长航开拓	21,802.67	21,802.67	15,311.95	16,352.00	16,352.00	15,311.95	-1,040.05	80%
7	长航钻石	长航钻石	22,231.18	22,231.18	3,132.95	16,673.39	16,673.39	3,132.95	-13,540.44	40%
8	长航翡翠	长航翡翠	22,231.18	22,231.18	5,412.57	11,115.59	11,115.59	5,412.57	-5,703.02	40%
合计			160,492.30	160,492.30	112,372.92	138,368.25	138,368.25	112,372.92	-25,995.33	

附件 2:

前次募集资金投资项目实现效益情况对照表

金额单位:人民币万元

实际投资项目		截止日投资项目累计产能利用率	承诺效益（万元/年）	最近三年实际效益			截止日累计实现效益	是否达到预计效益
序号	项目名称			2007 年度	2008 年度			
1	长航光荣	100%	1,957.00	310.01	2,800.33		3,110.34	是
2	长航幸运	100%	1,957.00	86.41	2,389.76		2,476.17	是
3	长航宏图	100%	1,957.00		820.72		820.72	是
4	长航风采	80%	1,957.00		-64.34		-64.34	
5	长航先锋	60%	1,957.00					
6	长航开拓	80%	1,957.00					
7	长航钻石	40%	1,957.00					
8	长航翡翠	40%	1,957.00					

注：长航宏图系 2008 年 10 月份转固并投入运营，经营不足一年的按实际月份计算。

非公开发行股票募集资金计划投资项目可行性

公司本次非公开发行股票所募集资金运用的可行性分析如下：

一、募集资金使用计划

本次非公开发行股票数量为 20,000 万股—60,000 万股，预计募集资金额 250,000 万元，拟全部投入公司在建 VLCC 油轮项目。具体如下：

单位：万元

序号	项目名称	艘数	项目总投资	拟投入募集资金
1	VLCC 油轮	4	333,627	250,000

本次发行募集资金到位之前，公司可根据项目进度的实际情况自筹资金先行投入。本次发行募集资金到位之后，公司将在此次非公开发行董事会预案公布日至募集资金到位日之间已投入的自筹资金进行置换。实际募集资金不足的部分由公司自筹资金解决，超过部分将用于补充公司流动资金。

二、项目概况

公司发展战略和“十一五”发展计划明确了建设三支主力船队的战略发展方向，VLCC 船队是公司重点发展的主力船队之一。尽管由于全球金融危机的影响，世界经济陷入衰退，能源需求减少。但从中长期来看，随着中国经济企稳复苏，未来仍将能够保持平稳较快增长的态势，能源需求将不断增加，加之全球石化产业布局结构的调整，未来 VLCC 的市场空间将非常广阔。为积极响应政府提出的“国货国运”号召，保障我国能源安全，更好地适应市场形势的发展，进一步壮大 VLCC 船队规模，提高公司市场竞争力和市场占有率，经过广泛深入的市场调查研究，公司拟以募集资金投资建造已签订合同的 4 艘 30 万吨级 VLCC，其中 2 艘造价为 9,900 万美元，另 2 艘造价为 12,000 万美元，主要从事我国进口原油运输。

三、项目建设的必要性和可行性

（一）国际国内经济发展趋势

全球经济自 2007 年下半年以来，已经开始了新一轮的上升经济周期，但美国金融危机的爆发，打断了其进程。在这次严重的金融危机之后，由于各国政府迅速实施大规模拯救措施，金融危机基本得到平复，危机从金融体系向实体经济全

面转移，实体经济正处于艰难的病体理疗阶段，世界经济也正逐步步入新一轮经济周期的复苏初始阶段。

随着美国房地产市场及金融系统逐步企稳，美国经济接近底部，明年有望带领全球经济重新恢复增长。而中国经济在政府保增长政策下明显好转，将实现率先复苏。在世界经济复苏的预期下，国际资源品价格大幅反弹，通胀预期快速来临。但是目前全球经济仍处于通缩的状态，实体经济仍处于艰难的走向复苏的初始阶段，前期为挽救危机而实施的双宽松政策效果还有待体现。我们预计扩张性的财政政策和宽松的货币政策仍将维持，但有可能因经济复苏进程进行微调。

（二）国际油气资源供需形势

按照 BP 最近发布的《2009 年世界能源展望》，2008 年，世界一次能源消费的增长放缓，各类化石燃料的消费增长也是如此。能源消费的净增长均来自于迅速工业化的非经合组织国家，中国能源消费的增长达到全球增量的近四分之三。非经合组织国家的能源消费在 2008 年首度超过经合组织国家。

受金融危机的影响，全球 2008 年石油需求和消费同比略有下降，但这并不代表一种稳定的趋势，未来随着经济的企稳和增长，石油需求和消费量仍将重拾升势。同时，新兴经济体、尤其是中国正成为石油消费增长的主要推进器，2008 年，按照 BP 统计，中国石油消费量达 3.757 亿吨，较上年增长了 3.3%。

国际货币基金组织（IMF）预计，到 2014 年，世界经济将恢复到 5% 的增长，全球原油需求量当年将达到每天 8,900 万桶。

美国能源情报署 2009 年 7 月公布的数据显示，世界的能源需求在今后 20 年间将增长 44%。其中石油需求将从今年的日均约 8,400 万桶上升至 1.07 亿桶，到 2030 年，对石油能源的需求约占世界能源供应总量的 32%。从短期来看，经济低迷对全球消费者和生产厂商所带来的需求减少一时难以改观，但是从到 2030 年为止的中长期来看，2010 年后世界经济将复苏，大多数国家的能源需求将呈增长趋势。专家称，到 2030 年，世界能源需求增加的 75% 在发展中国家，特别是巴西、中国和俄罗斯。

（三）国内油气资源供需形势

1、我国石油消费生产现状

1999-2008 年石油表观消费量表

单位：百万吨

年 份	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
消费量	209.6	223.6	227.9	247.4	271.7	318.9	327.8	353.3	368.0	386.7

资料来源：统计年鉴。

从我国近十年石油消费来看，由于经济持续平稳发展，石油消费量快速增长，从 2000 年至 2008 年，石油消费量年均增长率约为 8.1%。

1999-2008 年原油产量

单位：万吨

时间	年度累计	同比增长率(%)
2008 年	18,972.82	2.30
2007 年	18,665.69	1.60
2006 年	18,367.59	1.70
2005 年	18,135.29	3.12
2004 年	17,587.33	3.70
2003 年	16,959.98	1.56
2002 年	16,700.00	1.85
2001 年	16,395.87	1.00
2000 年	16,262.03	1.95
1999 年	16,021.54	-0.12

资料来源：统计年鉴。

从我国原油生产来看，尽管每年仍有少量的增长，但按照专家和机构的预测，其增量将十分有限，预计其极限产量将在 2 亿吨左右。

2、我国原油进口情况

从我国原油进口来看，由于国内产量增长有限，随着石油消费的稳步增长，我国原油进口依存度逐步提高。尽管受全球金融危机的影响，今年以来进口增幅有所降低，但从中长期趋势看，随着经济的企稳和复苏，原油进口量仍将保持快速增长。按照专家及相关机构的预测，到 2010 年，我国石油需求量为 4.1 亿吨左右；2015 年将达到 5.2 亿吨左右；2020 年，我国石油需求量有可能达到 7 亿吨。由于我国国内产量将维持在 1.8—2 亿吨的水平，届时缺口将分别为 2.1—2.3 亿吨、3.2—3.4 亿吨、5.0—5.2 亿吨；这些供应的缺口将需要从国外进口。

中国近年原油进口量

单位：万吨

时间	年度累计	数量同比增长率(%)
2009 年截止 7 月	11,040	5.8
2008 年	17,888	9.6
2007 年	16,317	12.4
2006 年	14,518	14.5
2005 年	12,682	3.3
2004 年	12,272	34.8
2003 年	9,112	31.3
2002 年	6,941	15.2

资料来源：海关统计数据。

（四）原油运输市场发展趋势

原油运输主要在世界产油区域和消费区域之间进行，其中远洋运输主要靠 VLCC，区域性运输主要是 SUEZMAX、AFRAMAX 和 PANAMAX 等船型。

在原油远洋运输方面，这一市场主要由 VLCC 承担，航线主要从世界产油区域至消费区域间，按航线运量大小主要可分为以下典型航线：1、波斯湾至远东；2、波斯湾至北美；3、波斯湾至东南亚及澳大利亚；4、西非至北美；5、西非至远东；6、波斯湾至北欧；7、波斯湾至印度次大陆；8、地中海至北欧；9、西非至印度次大陆等。SUEZMAX 原油运输典型航线主要为：波斯湾到远东，西非到北美，地中海穿梭线，西非到地中海，加勒比到北美等；AFRAMAX 原油运输典型航线则为加勒比至北美，北海至欧洲，跨地中海，远东区域间以及中东至远东等。从全球原油运输对运力的需求来看，VLCC、SUEZMAX、AFRAMAX 的比例大致为 55：23：22。

从我国进口原油发展趋势来看，在我国进口原油中，85%以上的原油进口须通过海运的方式，由于 VLCC 在长运距运输中的优势，随着我国沿海港口 VLCC 接卸泊位逐步投入营运，进口原油大部分由 VLCC 承运。一直以来，由于运力缺乏以及管理等原因，我国进口原油多为外国航运公司承运，我国航运企业所承运的份额过低，能源安全受制于人。为此，国家从保障能源安全出发，提出了“国油国运”的战略，鼓励支持国有航运企业参与这一市场的竞争。

（五）市场运力情况分析

根据 CLARKSONS 的统计数据，截至 2009 年 6 月，全球共有 535 艘 VLCC、约 1.6 亿载重吨，其中双壳 VLCC 共 422 艘、约 1.29 亿载重吨，单壳 VLCC 共 113 艘，约 3100 万载重吨。

从在建 VLCC 订单来看，目前共有 213 艘 VLCC 在建、约 6,590 万载重吨，其中今年计划还将交付 39 艘、2010 年交付 70 艘、2011 年交付 90 艘、2012 年交付 14 艘。

从运力退出情况来看，由于全球大部分国家计划在 2010 年底前禁止非双壳的原油轮进入，所以大部分非双壳的 VLCC 将在 2010 年底前退出市场。考虑到目前油运市场的相对低迷，运力退出市场的进度有可能会有所加快。按照目前所获取的信息来看，今年将退出 VLCC3 艘、2010 年退出 104 艘（其余 6 艘将于 2014 年左右退出）。

综上所述，预期 2012 年全球共有 635 艘 VLCC、约 1.95 亿载重吨。

（六）“国油国运”战略下我国 VLCC 运力供求分析

1、总体概况

从中长期看，我国经济在度过短期的增长放缓后，仍将保持平稳较快增长，同时炼油能力也将继续扩张，我国原油进口量大幅增加的 trend 仍将保持。从我国进口方式分析，除俄罗斯和哈萨克斯坦等邻国通过铁路和管道方式运输外，绝大部分需要通过海运方式进口，其比例约为 88%。这其中，东南亚进口大部分为 Aframax 或 Panamax 型油轮运输，中东和西非少量的为 Suezmax 型运输，比例约 6% 左右，绝大部分来源于中东、非洲和西半球的原油进口为 VLCC 承运，比例大致占我国原油总进口量的 80%。

同时，由于委内瑞拉出口我国原油的增长，来自西半球中南美洲的原油也将较大幅度的增加，VLCC 承运原油在总进口量的比例将逐步上升。总体上分析，未来一个时期，预计我国进口原油总量的 82% 将由 VLCC 承运，装运区域主要为中东、西非和拉美。

2、“国油国运”对 VLCC 运力的需求分析

为保障能源安全，我国政府提出了“国油国运”的号召，鼓励国有航运企业大力发展进口原油运力，重点是发展 VLCC 船队。从 VLCC 运力供给来看，我国航运企业 2007 年总计拥有 VLCC 21 艘，在建订单 48 艘，预计至 2010 年我国 VLCC 运力供给为 51 艘左右。假定至 2010 年，我国航运企业承运的进口原油比例达到 50% 左右，运力供给能够在货源有保障的情况实现基本平衡。假定至 2015 年，我国航运企业承运的进口原油比例逐步增长至 80% 以上，我国航运企业 VLCC 船队需求将增加至 119 艘，就目前 VLCC 的扩张规模来看，运力供给将明显不足。

（七）VLCC 市场运价分析

在国际航运市场上 VLCC 运价受经济增长、贸易量、运力供求以及油价等因素的影响，波动的幅度较大，但总体上处于较高水平。2008 年上半年 VLCC 运价高位运行，下半年起受金融危机对实体经济影响的拖累，石油需求量下降，贸易量萎缩，VLCC 运价逐步下行。2009 年以来，由于金融危机对全球经济影响的深入，VLCC 运价总体上维持相对低位运行。但从中长期趋势来看，由于世界石化基地持续东移、生产地与消费地日益分离以及中国、印度等石油需求持续增长等因素的影响，

VLCC 市场将能够保持相对理想的运价。

VLCC 历年期租收益表

单位：美元/天

年份	现代型 VLCC 平均期租收益	中东至日本 (TD3) VLCC 平均期租收益
1999	21,096	20,190
2000	55,440	58,190
2001	38,829	35,951
2002	23,293	22,804
2003	52,453	55,684
2004	98,326	104,391
2005	62,561	62,658
2006	64,916	64,329
2007	58,797	64,572
2008	97,154	105,036
2009	30,989	31,895
1999—2008 年平均	57,287	59,381

资料来源：CLARKSONS。

随着全球经济的不断增长，VLCC 市场需求将继续保持较强的态势，尽管未来两三年交付的数量较多，但随着单壳油轮的淘汰，预计未来一个时期的平均期租收益将能够保持在 40,000 美元/天以上。

（八）市场分析及运力分析结论

首先，随着世界经济企稳并复苏后，原油贸易量和运输量将继续增加，对 VLCC 运力的需求将保持增长；

其次，随着全球石化产业基地的不断东移，我国炼油加工能力将逐步增长，对能源需求也将同步增加，加之政府推出的国油国运政策，我国进口原油的数量将继续增长，对外依存度将不断提高，国内航运企业 VLCC 数量远不能满足需求；

第三，根据 IMO 的相关规定，单壳油轮将在未来一个时期逐步强制性退出市场，双壳 VLCC 面临较好的发展机遇；

第四，公司“十一五”计划明确了建设三支主力船队的战略发展方向，建设 VLCC 符合公司战略发展方向。

该项目的后续资金将全部利用本次募集资金，根据船舶建造付款周期，合理安排支付进度。经测算，船舶投入营运后可以取得良好的经济效益。由于船舶投资不同，具体财务指标详见项目经济效益测算部分。

四、单船经济效益测算

（一）测算依据

单船造价：分别按照 9,900 万美元和 12,000 万美元测算；

项目资金来源：自筹，其中 25%通过银行贷款（期限十年，利率 5.94%）；

运输收入按期租收益方式测算：近 10 年（1999 年—2008 年）来，VLCC 市场运价波动较大，但从整个项目使用期来看，运价水平应接近于历史平均水平。本着审慎性原则，项目投产前 5 年天租金收益按 40,101 美元测算，为 VLCC 市场前 10 年平均收益的 70%；第 6—18 年按 45,830 美元测算，为前 10 年平均收益的 80%；其后按 42,965 美元测算，为前 10 年平均收益的 75%。上述测算收益均低于 30 万吨级 VLCC2006 年—2008 年 3 年期期租平均日租金（51,436 美元/天）水平。

按 18 年计提折旧，残值率 5%；

修理费按每年 150 万美元测算；

保险费按每年 60 万美元测算；

工资及附加按每年 120 万美元测算，劳保及其它费用按每年 35 万美元测算；

管理费用按每年 30 万美元测算；

企业所得税税率按 25%测算；

船舶可使用年限 31 年。

（二）单船经济效益测算

1、单船运输成本情况

新建 VLCC 成本表

单位：万美元

序号	项目	测算金额	
		船价 9,900	船价 12,000
1	航行成本	45	45
2	其中：燃料	0	0
3	润料	30	30
4	物料	15	15
5	港口费	0	0
6	固定成本	888	998
7	其中：工资及附加	120	120
8	折旧费	523	633
9	修理费	150	150
10	保险费	60	60
11	劳保及其它	35	35
12	运输成本合计	933	1,043

2、单船经济效益情况

新建 VLCC 效益表

单位：万美元

序号	项 目	单位	测算金额		备注
			船价 9,900	船价 12,000	
1	货运量	万吨			期租方式
2	平均运价(天租金)	美元/天	40,101	40,101	前 5 年
3	运输收入	万美元	1,383	1,383	年运营 345 天
4	营运成本	万美元	933	1,043	
5	营业税金	万美元	0	0	
6	管理费用	万美元	30	30	
7	财务费用	万美元	118	143	前 5 年平均
8	营业利润	万美元	303	167	前 5 年平均
9	所得税	万美元	76	42	税率 25%
10	净利润	万美元	227	125	前 5 年平均

(三) 财务评价

1、财务评价指标情况

序号	项 目	单位	测算金额		备注
			船价 9,900	船价 12,000	
1	静态投资回收期	年	10.25	12.24	
2	动态投资回收期	年	14.18	19.22	
3	财务内部收益率	%	10.60	8.26	
4	累计净现值	万美元	5,038	2,955	全部使用期内
5	年均盈利(所得税后)	万美元	554	501	全部使用期内

2、敏感性分析

A. 净现值(万美元)

选取期租收入和营运费用两个单因素指标变动，分析单船造价 12,000 万美元情况下各变量对净现值的影响程度。下表为敏感性计算结果：

变量/变化率	10%	5%	0	-5%	-10%
年收入	5,058	4,006	2,955	1,904	853
年营运费用	2,338	2,647	2,955	3,264	3,572

B. 内部收益率(%)

选取营运收入和营运费用两个单因素指标变动，分析单船造价 12,000 万美元情况下各变量对内部投资收益率的影响程度。下表为敏感性计算结果：

变量/变化率	10%	5%	0	-5%	-10%
年收入	9.84	9.06	8.26	7.45	6.63
年营运费用	7.79	8.03	8.26	8.50	8.73

由上表的计算结果可以看出，期租收入对于项目的经济性的影响要大于年营运费用。通过计算，如果按现行的 5 年期以上的人民币贷款利率年 5.94% 作为基准收益率，则对于年期租收入变量而言，项目经济性临界点为：

单船造价 12,000 万美元：期租日租金变量下限-14.05%，即年期租收入保本值为 1296 万美元（加权平均），相当于日租金收入 3.76 万美元；

单船造价 9,900 万美元：期租日租金变量下限-23.96%，即年期租收入保本值为 1,147 万美元（加权平均），相当于日租金收入 3.32 万美元；

五、风险分析及对策

（一）市场风险及对策

1、运输价格波动的风险及对策

随着航运市场竞争加剧，运输价格存在波动风险，从而对公司的未来经营产生较大影响。

对策：通过一定的船队规模来平抑市场短期波动的风险，同时积极利用对冲机制，适时进行资本运作。

2、经济周期影响的风险及对策

远洋原油运输受国民经济发展周期波动的影响较大，当国民经济发展处于高涨时期，对能源需求将会迅速增加；但当国民经济发展处于萧条阶段，则相应需求也不可避免的受到影响。国民经济发展这种周期性波动，将影响到本公司的经营。因此这种周期性的波动，将对本公司的经营产生直接影响。

对策：本公司将加强对宏观经济的研究，力求能较为准确的预测经济发展动向，采取期租等灵活的方式经营方式降低经济周期的影响。

（二）经营风险及对策

1、主要燃、润料供应的价格及对策

本公司营运成本主要构成因素为燃料（如柴油、燃料油等）、润料（如机油及其他润滑油等）、造船及船舶维修材料及机电设备的购置维修费用等，由于燃、润料价格由市场机制决定，受市场变动影响加大，因此将对船舶经营产生较大影响。

对策：公司将加大成本管理力度，积极开展船舶节能降耗工作，推广使用经

济性燃料油，降低运营成本，增强抵御市场价格波动风险的能力。

2、航运安全的风险和对策

公司经营过程中存在发生船舶搁浅、火灾、碰撞、沉船等各种意外事故的可能性。

对策：公司除了办理船舶保险外，还按照 SOLAS74 公约的要求建立了完善的安全管理体系，并通过每年的内审、外审检查以保证该安全管理体系的有效性。同时公司通过制定船舶防火、防碰撞等一系列安全防范措施，强化职工的安全意识并实施跟踪管理，加强现场监督，力求将事故隐患降到最低。

（三）政策风险及对策

1、环保政策风险及对策

由于我国目前对环境保护的力度趋于增强，不排除以后会颁布更加严格的防止船舶及水域污染的法律、法规。这就可能使船舶增加设备和购买保险的投入，对船舶经营业务和效益产生一定的影响。

对策：公司将密切注意有关环保方面的新法规及规则，避免在环保方面的任何违法及违规行为，同时加大对环保技术改造的投入，将环境污染风险控制在最低限度。

2、宏观经济政策风险及对策

航运业作为国家基础行业，受国家宏观经济政策的影响较大，一旦进入经济调整期，国家采取紧缩的经济政策，市场放缓，导致对运输的需求下降，船舶经营业务可能由此减少。

对策：公司所处航运业作为国民经济的基础行业，国家对本行业一直采取鼓励政策。今后，公司将努力加强对国家有关政策、法规的研究。增强适应政策、法规变化的能力，更好把握发展趋势。尽可能减少政策变化给公司经营带来风险。

（四）其他风险及对策

汇率风险及对策

船舶从事外贸运输发生外汇收支，汇率随市场供求关系变化而波动，从而影响船舶的经营效益。

对策：公司在船舶外贸经营过程尽可能保持外汇收支平衡，研究和实施可供选择的规避风险的金融工具，减少汇率波动对船舶效益的影响。

六、可行性结论

综上所述，本项目市场前景广阔，经济效益良好，财务评价指标合理，项目符合公司战略发展方向，符合“有市场、有条件、有效益、可持续发展”原则，实施后有利于增强我公司的可持续发展能力，提高我公司的市场竞争力，分享我国经济发展的成果。

中国长江航运集团南京油运股份有限公司董事会

二〇〇九年九月二十六日