# 关于投资购置两艘4万吨级油轮的可行性研究报告

来源：网络 作者：梦回唐朝 更新时间：2024-08-26

*关于投资购置两艘4万吨级油轮的可行性研究报告为了更好地适应石油运输市场的发展需要，满足日益增长的运量对运力的需求，进一步扩充公司海洋运力规模，提高市场竞争力和市场占有率，经过广泛深入的市场调查研究，我公司在已建成投入使用3艘、在建3艘4万吨...*

关于投资购置两艘4万吨级油轮的可行性研究报告

为了更好地适应石油运输市场的发展需要，满足日益增长的运量对运力的需求，进一步扩充公司海洋运力规模，提高市场竞争力和市场占有率，经过广泛深入的市场调查研究，我公司在已建成投入使用3艘、在建3艘4万吨级原油和成品油两用船的基础上，拟再投资购置2艘4万吨级原油和成品油两用船，以增强公司发展后劲，改善公司经营结构。现将此项目可行性研究分析报告如下：

一、分析的前提条件和方法

1、前提条件

（1）公司所遵循的我国有关法律、法规、政策及公司所处的地区区域性社会环境仍如现时状况而无重大变化；

（2）公司经营所涉及国家或地区目前的政治、经济、法律、法规、政策及其社会环境仍如现时状况而无重大改变；

（3）在预测期内，有关信贷利率、汇率和税收政策无重大变化；

（4）公司经营运作不受诸如燃料、物料、润料大幅涨价等不利因素的影响；

（5）公司生产经营发展计划能如期实现。

2、分析方法

（1）项目概况

（2）项目建设的必要性和可行性；

（3）项目经济效益分析；

（4）项目的风险分析及对策；

（5）综合评价。

二、项目概况

随着国民经济的迅速发展，相关产业对石油及其产品的需求与日俱增，目前我国石油资源的主要来源是国内陆上油田、海洋油田，以及从国外进口的原油，其中海洋油和进口油增长迅速，而目前承担沿海的运力大多吨位偏小，而且老旧严重，将逐步退出油运市场，运力增长落后于运量的增长。

为满足运输市场的需求，调整公司经营结构，提高公司经济效益，增强公司发展后劲，公司拟投资购置2艘4万吨级油轮。该油轮主要从事我国沿海、海进江和近洋航线的原油和成品油运输，航线主要为：承运渤海湾地区至青岛、广州、湛江、南京等地原油；承运东海、南海地区至南京等地的原油；承运我国北方（大连、锦州、营口等地）至广东等地的成品油；承运远东航线（新加坡至韩国、日本等地）的成品油以及我国出口汽油，进口柴油、航空煤油。该项目投资总额约57,890万元，所需资金通过自有资金、银行借款等方式解决。

二、项目建设的必要性

我国是仅次于美国的第二大石油消费大国。随着国民经济持续快速发展，国内石油需求量明显增长。数据表明，1986-1997年全国石油年消耗量从9,730万吨增长到18,600万吨，年均增长6%。据预测，到XX年和XX年，我国石油需求量将分别达到30,000万吨和35,000万吨。

我国石油资源的主要来源是国内陆上油田、海洋油田，以及从国外进口的原油。目前，我国东部地区依然是原油生产的主力地区，原油产量占陆上产量的85%以上，但大庆、胜利等东部主力油田已进入中后期，东部原油产量在全国产量中的比重不断下降；西部地区油田产量不断上升，成为我国石油工业的战略接替地区；海上油田贯彻“油气并举、向气倾斜”的政策，加快建设开发，近几年产量逐步提高。我国已开发的海洋石油产区主要位于南海和渤海，主要的油气田有：渤海的绥中36

1、秦始皇32

6、蓬莱193等；南海的惠州、西江、陆丰等。预计XX年海洋油产量将达到3,000-3,500万吨，其中渤海湾地区将达到2,000-2,500万吨，增长迅速。特别是蓬莱193油田其储量达5-6亿吨，XX年正式投产后，年产量可达1,500-2,000万吨。仅此一项就需新增原油运力40万载重吨左右。而且国内原油开采量远远不能满足经济发展的需要，我国从1993年就成为石油净进口国，且呈现逐年增长的趋势。XX年我国进口原油达到创记录的9,112万吨，较上年增长31.3%，仅XX年1-6月份，全国港口接卸进口原油就达5,948万吨，比XX年同期增长39.3%。据专家预测，到XX年我国原油进口量将达到1.5亿吨以上。进口原油的绝大部分将通过水运直达国内港口或通过港口进行中转，这势必将大幅增加对进口原油一程和二程运力的需求。

从我国石油进出口运输情况来看：一是近年来，我国出口汽油年约500万吨。XX年中石化出口约250万吨，中石油出口约250万吨；XX年合计约480万吨。根据国内石油消费和生产情况，我国的汽油出口近年来将仍能维持在目前的水平。上述出口，通常用3-4万吨船舶在锦州、大连、天津、上海、宁波、广州、南京等港装货。二是我国出口的石脑油XX年约50万吨，XX年约80万吨，市场基本在日本和韩国，主要在大连的西太平洋炼厂，用3-4万吨船舶装货。三是我国进口航空煤油XX年达160万吨，多用3-4万吨船在韩国、新加坡、菲律宾、日本装货，在我国上海、天津、秦皇岛等港卸货。据专家和研究机构分析，未来XX年民用航空煤油的消费将从XX年的470万吨，增加到XX年的750万吨，XX年的1,050万吨，年均增加约50-60万吨。受国内生产能力和炼油加工产率的限制，预计进口航煤油将继续保持增长，估计每年增加约20万吨左右，因此，航空煤油的进口运输至少不会低于每年150-160万吨的水平。四是随着我国乙烯工业的发展，石脑油的需求缺口将不得不依靠进口来补充。国家发改委批准的XX年进口规模至少达到130万吨，以后将会继续增加，估计未来5年要达到每年400-500万吨的进口规模。除从中东地区进口需要用8-10万吨级的成品油轮运输外，从邻近地区的进口，经济实用的运输规模将是3-4万吨级船舶。五是我国目前每年进口燃料油大约为1,500万吨，多为3-6万吨船舶在俄罗斯、韩国、新加坡、马来西亚、印尼、泰国装货进口，超过一半的进口量到黄埔卸货，其余在上海、深圳、厦门、宁波、南通等港卸货。

从我国邻近区域的成品油和半成品原料的运输市场情况来看：不考虑亚洲区域经济增长所带来的石油产品需求的增加，按XX年的实际进出口统计水平考虑，本区域的燃料油和石脑油需要大量从区域外采购运输，燃料油区域外进口量达到年2,500万吨，石脑油区域外进口量也超过年2,500万吨。汽油、航空煤油、柴油估计主要从新加坡向南亚地区运输和出口。可见，本区域的石油运输市场发展对运力的需求是较大的。

本公司目前主要从事长江南京以上原油运输业务，近二年长江石油运输收入平均约为5.6亿元，占主营业务收入的74%左右，主营业务结构过于单一的风险仍然存在。同时，沿江石化企业为了实现发展战略的需要，拟计划在长江沿线修建原油输油管道，管道运输的替代风险已经明朗化。在沿江管道建成后，预计将减少公司现有长江石油运输量的70%即约1000万吨左右。因此，公司为规避市场风险，完全有必要加快业务结构调整步伐，快速扩充海上运力，增加公司市场竞争能力。

三、项目建设的可行性

从国内外贸成品油轮船队情况来看，中海油运、油运公司及南京水运将是3-5万吨级清洁成品油运输的主要国内承运人和船东。三家公司目前现有船舶50艘，运力合计132万载重吨。这些船大多吨位偏小，老旧严重，1976年以前建造的有27艘，计50万吨左右。在“十五”期内，这些老旧船舶船龄都将达到30年，特别是交通部2号令出台后，这些船舶都将逐步退出油运市场。考虑5年内新增运力和运力报废状况，在较长一段时期内运力增长将大大落后于运量的增长，且在运力报废与新增运力的空档期间，运力更为紧张。

从今后几年清洁成品油轮船舶供应情况的变化趋势来看，据英国吉布森经纪公司目前统计，2.5-5万吨级成品油轮在XX年前的船舶定单交付量为3-4万吨级53艘，195.4万载重吨，4-5万吨级船舶91艘，414.4万载重吨，原渣油运输船无定单。21年或以上船龄的成品油轮共215条，744.1万载重吨，原渣油轮75条，254.1万载重吨。按照XX年7月已实施的marpol公约规定，单壳油轮必须分阶段退出运输。如果按平均25年的使用年限考虑，XX年至XX年需每年拆解约43艘148.8万载重吨的成品油轮和15艘50.8万载重吨的原渣油轮，三年合计要拆解129艘446.4万载重吨的成品油轮和45艘151.4万载重吨的原渣油轮。上述情况表明，原渣油轮供应量将低于拆解量。

发展石油运输需要有大资金的支持，在这一点上本公司的优势比较明显。XX年末资产负债率为27.1%，XX年经营活动产生的现金流量净额约2.8亿元，每年自有资金沉淀量较大。经测算，拟购置的2艘4万吨原油/成品油两用船投资总量约为57,890万元。此项投资资金，公司将根据船舶建造付款周期，通过自有资金、银行贷款等渠道，制定合理可行的资金运作方案，保证造船资金能按时到位。

该项目投产后能产生良好的经济效益。经测算，2艘船全部投入营运后，可实现年运输收入12,800万元，净利润2,130万元，对公司利润增长将有较大的支撑。（具体情况详见“经济效益预测”）

四、经济效益预测

（一）单船效益测算

单位：万元

1

货运量

60万吨

2

运输收入

6,400

3

运输成本

3,800

4

营业税金

106

5

管理费用

384

6

财务费用

520

7

利润总额

1,590

8

净利润

1,065

9

投资额

28,900

10

投资利润率

5.5%

11

静态投资回收期

11.2年

（二）单船运输成本测算

单位：万元

1

燃料

1,250

2

润料

60

3

物料

60

4

港口杂费

410

5

工资及附加

250

6

折旧费

1,526

7

修理费

90

8

保险费

130

9

劳保及其它

24

10

合计

3,800

（三）测算依据

1、运输收入6,400万元

（1）营运率按90%计算，全年营运330天，平均营运周期20天；

（2）平均载重吨3.6万吨，全年总运量为60万吨；

（3）平均运价为106.7元/吨

2、运输成本3,800万元

（1）全年燃料费用1,250万元，单价：燃料油0.18万元/吨，轻柴油0.4万元/吨，重柴油0.28万元/吨。

（2）全年润料费用为60万元，单价：0.98万元/吨；

（3）物料费用为60万元；

（4）港口杂费410万元（含代理费）；

（5）工资及附加为250万元；

（6）折旧率为5.28%，年折旧费为1,526万元；

（7）年修理费为90万元，保险费130万元；

3、营业税金按运输收入的3.33%计算，为106万元（以内外贸各占50%计算）；

4、管理费用按运输收入的6%计算，为384万元；

5、财务费用以贴息贷款利率3.6%计算，按船价的50%计入；

6、所得税率按33%计算；

（四）财务效益指标

项目

单位

计算结果

1、年营运费用

万元

4,704

2、净现值

万元

13,967

3、动态投资回收期

年

15.88

4、产量保本点

万吨

44.1

5、收入保本点

元/吨

78.4

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

风险：根据国家计委、交通部联合下发的计价格

（XX）315号文规定，从XX年5月1日起，国内水运市场全面放开水运价格，运价完全由市场进行调节。随着水运市场竞争加剧，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。此外，国际运输市场价格受世界经济变化等多种因素影响，波动性加大，对未来参与近洋外贸运输可能带来风险。

对策：在沿海石油运输方面，公司将与主要客户根据燃油价格变化共同协商确定运输价格，从而使运价保持在相对稳定的水平，有效防范运价波动带来的风险。对于国际运输价格波动，公司将及时调整运力和航线，提高服务质量和扩展服务范围，控制各项经营与管理成本，加强与其他船公司之间的合作，将国际运价波动造成的风险控制在最小范围。

2、经济周期影响的风险及对策

风险：公司所从事的石油运输业属国民经济的基础行业，受国民经济发展周期性波动的影响较大，国民经济发展这种周期性波动，可能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，力求能较为准确地预测经济发展动向，合理规划公司主营业务发展规模，使公司运力发展计划始终与运量的发展保持适当的比例。

（二）经营风险及对策

1、主要燃、润料价格波动风险及对策

风险：本公司营运成本主要构成要素为燃料（如柴油、燃料油等）、润料（如机油及其它润滑油等）、造船及船舶维修材料及机电设备的购置维修费用等，其中燃料和润料约占总成本的30%左右。由于燃、润料价格由市场机制决定，受市场变动影响较大，因此将对船舶经营产生一定影响。

对策：公司将合理调度船舶，适当提高负载率，大力采取节能措施，降低船舶能源单耗，推广使用经济适用型燃料油，同时建立稳定的燃油供应渠道，降低采购成本，增强抵御市场价格波动风险的能力。

2、对主要客户依赖的风险及对策

风险：公司的主要服务对象为沿海、沿江的石化企业，这些企业对运输市场的需求变化，将直接影响到船舶的经营状况。

对策：公司将立足自身管理和技术优势，以优质服务来吸引客户，建立相互依存的关系。公司还将强化与客户的产权纽带作用，密切与客户企业关系，共同发展；同时公司在继续执行“进一步与大公司、大货主联营合作”的经营方针基础上，积极开拓新的航线，发展新的客户，分散客户结构过于集中的风险。

3、航运安全的风险和对策

风险：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，原油运输属于危险品运输，其风险更为突出。

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

风险：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：公司将密切注意各海外航线途经国家及联合国制定的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

风险：航运业作为基础行业，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：公司所处的航运业属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

偿还债务的风险及对策

风险：4万吨油轮的投资主要通过自有资金及银行贷款等方式解决，如在还款期内船舶或公司的经营状况发生不利变化，将可能发生债务到期无法偿还的风险。

对策：公司将积极寻求多种融资途径,降低银行间接融资的份额;同时将努力搞好船舶经营，提高营运收入,保持充足的现金流量。

六、综合评价：

从上述经济效益预测可以看出，在扣除一定的财务费用后，项目仍能获得较好的收益。船舶投入运营后，预计每年可实现运输收入12,800万元，净利润2,130万元，项目具有良好的市场前景和较强的可行性。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找