证券代码:603569　　证券简称:长久物流　　公告编号:2020-056

债券代码:113519　　债券简称:长久转债

北京长久物流股份有限公司关于上海证券交易所2019年年度报告的信息披露监管工作函回复的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

北京长久物流股份有限公司（以下简称“公司”或“长久物流”）于2020年4月28日收到上海证券交易所出具的《关于对北京长久物流股份有限公司2019年年度报告的信息披露监管工作函》（上证公函【2020】0409号）（以下简称“《监管工作函》”）。公司董事会高度重视，及时组织董事、监事和高级管理人员就监管工作函中所提问题逐项进行了认真分析，现将相关问题回复如下：

一、关于公司经营情况

1、年报披露，报告期公司营业收入47.85亿元，同比下降12.72%，扣非后归母净利润0.78亿元，同比下降79.43%，主营业务物流运输毛利率10.6%，同比减少2.85个百分点，报告期净利润大幅减少主要系受汽车行业产销量下滑及毛利普遍降低影响。请公司补充披露：（1）结合报告期单台车运输收入、单台车运输成本、车型、运输路线等变化，分别量化分析报告期乘用车和商用车运输业务毛利率下滑的原因；（2）对比同行业公司的毛利率，并结合业务模式、成本结构、定价策略等，说明公司与同行业公司的毛利率及变动趋势的差异及合理性；（3）结合近年来汽车行业产销量下滑趋势，以及“9.21”运输政策对行业及公司的影响，说明公司未来拟采取何种措施稳定公司市场份额、业绩和毛利率。请会计师发表意见。

回复：

（1）结合报告期单台车运输收入、单台车运输成本、车型、运输路线等变化，分别量化分析报告期乘用车和商用车运输业务毛利率下滑的原因。

公司单台车运输收入、单台车运输成本主要受主机厂运价、汽车轿运车车型和运输距离影响，其中：（1）受国内汽车市场销量下滑影响，部分主机厂调减汽车物流运价；（2）受“9.21”政策影响，公司2018年下半年开始全部采用中置轴轿运车运营，合规车辆的折旧增加以及装载量的减少导致物流成本上升和边际贡献降低；（3）受主机厂运输需求的影响，公司水运发运量逐步提升，公路运输距缩短。

公司乘用车和商用车运输业务毛利率下降的主要原因：（1）公司乘用车运输业务单台收入下降程度高于单台成本下降，单台毛利下滑；报告期内，公司乘用车运输业务单台收入为1,410.06元/台，较2018年下降5.07%；乘用车单台成本为1,253.11元/台，较2018年下降2.38%；乘用车单台毛利率为11.13%，较2018年下降2.45个百分点。公司乘用车业务前五大客户收入占比58.41%，前五大客户平均毛利率较2018年下降3.41个百分点；（2）公司商用车运输业务单台收入下降程度高于单台成本下降，单台毛利下滑：报告期内，公司商用车运输业务单台收入为2,732.87元/台，较2018年下降14.38%，单台成本为2,527.29元/台，较2018年下降10.35%；商用车单台毛利率为7.52%，较2018年下降4.16个百分点。

分产品	2019年度			2018年度			同比增减		
	单台收入（元/台）	单台成本（元/台）	毛利率	单台收入（元/台）	单台成本（元/台）	毛利率	单台收入（元/台）	单台成本（元/台）	毛利率
乘用车运输业务	1,410.06	1,253.11	11.13%	1,485.39	1,283.64	13.58%	-5.07%	-2.38%	-2.45%
商用车运输业务	2,732.87	2,527.29	7.52%	3,191.89	2,819.1	11.68%	-14.38%	-10.35%	-4.16%

（2）对比同行业公司的毛利率，并结合业务模式、成本结构、定价策略等，说明公司与同行业公司的毛利率及变动趋势的差异及合理性；

公司名称	2019年度	2018年度	毛利率比上年增减
原尚股份	23.47%	24.76%	减少1.29个百分点
长安民生物流	4.21%	6.81%	减少2.60个百分点
西上海	8.38%	6.37%	增加2.01个百分点
安达物流	7.80%	4.29%	增加3.51个百分点
长久物流	10.60%	13.45%	减少2.85个百分点

公司是一家为汽车行业提供综合物流解决方案的现代服务企业，公司以整车运输业务为核心，为客户提供整车运输、整车仓储、零部件物流、国际货运代理、社会车辆物流及汽车供应链金融等多方面的综合物流服务，是国内A股唯一一家主营业务为整车运输的企业。公司同行业可比公司主要包括原尚股份、长安民生物流、西上海及安达物流（同行业可比其他公司无公开数据，无法获取）。

可比同行业公司原尚股份是一家以汽车零部件物流为核心业务的第三方供应链物流企业，主要为客户提供零部件干线运输、配送、仓储、品质检验、流通加工以及包装等全方位、一体化的综合物流服务，原尚股份主营业务汽车零部件物流服务与公司主营业务整车运输服务存在较大差异，毛利率可参考性较低。

可比同行业公司长安民生物流为H股上市公司，其2019年年报显示，长安民生物流的主要业务为向客户提供汽车和汽车原材料及零部件供应链管理服务，该等服务包括商品车运输及相关物流服务、汽车原材料及零部件供应链管理服务、轮胎分装、售后物流服务等各个方面，同时向客户提供非汽车商品运输服务，长安民生物流2019年度毛利率为4.21%，较去年同期减少2.60个百分点（未单独披露整车运输的毛利率情况）。

可比同行业公司西上海汽车服务有限公司为拟上市公司，其招股书显示，西上海2019年整车运输毛利率为8.38%，较去年同期增加2.01个百分点。

可比同行业公司安达物流为新三板上市公司，其2019年年度报告显示，安达物流整车运输毛利率为7.80%，较去年同期增加3.51个百分点。

报告期内，公司整车运输的毛利率为10.60%，较去年减少2.85个百分点。从业务规模来看，公司与长安民生物流的整车运输收入远高于西上海、安达物流（2019年，公司整车物流业务收入44.11亿元，长安民生物流整车物流业务收入23.43亿元，西上海整车物流业务收入0.82亿元，安达物流整车物流业务收入5.44亿元），同行业公司中长安民生物流的毛利率情况更具有参考性。汽车物流行业毛利率主要受上游主机厂汽车物流采购价格、运输线路等影响，不同的主机厂物流采购价格存在一定差异，不同的运输线路成本存在一定差异，因此毛利率也存在一定差异。公司整车运输毛利率高于同行业可比公司长安民生物流、西上海及安达物流，主要是因公司作为独立于汽车生产厂商的第三方汽车物流企业，搭建了更加开放的客户及运力整合平台，且公司整车运输业务规模大于其他同行业可比公司，公司凭借规模效应及更为完善的物流网络优势获得较高的毛利率。

报告期内，受国内汽车市场销量下滑影响，汽车物流服务价格降低，导致汽车物流行业整体毛利下滑。公司2019年毛利率较2018年减少2.85个百分点，变动趋势与长安民生物流毛利率下降2.60个百分点基本一致；西上海、安达物流2019年毛利率较2018年有所提升，但仍低于公司，西上海、安达物流整车运输规模较小且与公司在客户结构及服务区域存在较大差异性，毛利率变动趋势不一致也较为合理。

（3）结合近年来汽车行业产销量下滑趋势，以及“9.21”运输政策对行业及公司的影响，说明公司未来拟采取何种措施稳定公司市场份额、业绩和毛利率。

公司为专业服务型物流企业，服务对象主要为汽车制造企业，归属于汽车物流行业。根据国家质检总局和国家标准委员会联合发布的《物流企业分类与评估指标》（GB/T18354），按照业务类型的不同，物流企业又分为三类：运输型、仓储型和综合服务型。公司属于综合服务型的汽车物流企业。公司作为独立于汽车生产厂商的第三方汽车物流企业，搭建了更加开放的客户及运力整合平台，根据中国物流与采购联合会目前发布最新的中国物流企业50强排名，公司已成为国内规模最大的独立于汽车制造企业的第三方汽车物流企业。

汽车物流行业依托于汽车行业，伴随着汽车行业的发展而发展。2018年，国内汽车销量出现了近三十年来的首次下滑，截至2019年底，国内汽车市场已连续18个月同比销量下滑。国内汽车市场由高速增长阶段向高质量发展阶段转型，国内汽车行业的整体发展趋缓，对国内汽车物流行业有较大影响。

2019年，国内汽车销量2,576.9万辆，较去年同期同比下滑8.23%，其中乘用车销量2,144.40万辆，同比下滑9.56%，商用车销量432.40万辆，同比下滑1.07%。公司2019年实现整车运输300.83万辆，同比下滑6.13%，公司业务受到国内汽车产业发展趋缓的影响，但降幅略低于国内汽车销量。其中，公司2019年实现乘用车运输288万辆，同比下滑6.16%，降幅低于国内乘用车销量降幅，公司乘用车市场份额较去年同期增长0.49个百分点。公司2019年实现商用车发运量12.83万辆，同比下滑5.45%，公司商用车市场份额与2018年基本持平。

自2016年“9.21”运输政策实施以来，国内逐步禁止不合规运输车通行，超长超宽车辆运输车逐步退出市场，汽车物流行业整体趋于合规化。截止2018年7月1日，国内汽车公路运输市场已经全面实现了合规运营。另一方面，“9.21”运输政策也导致了行业物流成本的上升和边际贡献的降低，主要系新购合规车辆的折旧增加以及装载量的减少。

公司积极响应国家公路治超政策，陆续采购中置轴轿运车2,450余辆以保障业务合规开展。同时，中置轴轿运车导致公司运营成本增加，毛利率降低。2019年度，公司营业成本中车辆折旧费用约10,882.83万元，同比增长26.36%。

项目	2019年	2018年	增长率（%）
国内汽车销量（万辆）	2,576.9	2,808.06	-8.23%
其中：乘用车	2,144.4	2,370.98	-9.56%
商用车	432.4	437.08	-1.07%
公司年度发运量（万辆）	300.83	320.47	-6.13%
其中：乘用车	288	306.90	-6.16%
商用车	12.83	13.57	-5.45%
乘用车市场份额	13.43%	12.94%	增加0.49个百分点
商用车市场份额	2.97%	3.10%	减少0.13个百分点
乘用车毛利率	11.13%	13.58%	减少2.45个百分点
商用车毛利率	7.52%	11.68%	减少4.16个百分点
多式联运发运量（万辆）	74.44	63.91	16.48%

稳定公司市场份额、业绩和毛利率的措施：

（1）积极加大市场开拓力度，保持公司业务稳定增长。“9.21”运输政策实施以来，目前汽车物流市场上主要的运输工具包括6位车、7位车及8位车（中置轴轿运车）。受国内汽车行业发展趋缓及新冠疫情的影响，国内汽车生产企业的经营压力持续增大，汽车生产企业将逐步加强各方面的成本控制。相比其他合规运输车辆，公司中置轴轿运车具有运输效率更高、经济性更好的优势。此外，公司作为独立于汽车生产厂商的第三方汽车物流企业在拓展多元化客户结构方面具有明显优势，公司将充分发挥第三方物流的比较优势，持续构建更加开放的客户及运力整合平台，加强市场开拓力度，力争市场份额的稳步提升。随着市场份额的提升，公司自营车的使用效率更高、周转速度更快从而提高毛利水平。

（2）持续完善“公铁水”、“仓干配”一体化的多式联运布局。行业合规运营化导致了汽车物流公路运输的成本提升。为控制汽车物流成本，汽车生产企业开始要求汽车物流企业具备多式联运的能力。据中国物流与采购联合会汽车物流分会统计，2019年国内汽车物流公路、铁路、水路运输的占比为61%:25%:13%，其中铁路运量从2015年的190万辆增长到2019年的657万辆，水路运量从2015年的190万辆增长到2019年的340万辆。未来整车物流市场运力结构将面临进一步优化调整，由以公路运输为主的长途干线运输模式逐步转换为中短途运输、区域内分拨配送以及短途运输各区间的调拨运输以公路为主，中长途运输以水、铁干线为主的多式联运模式。近年来，公司持续构建多维运力结构，打造“公铁水”、“仓干配”一体化的多式联运布局，2019年公司多式联运发运量较2018年同比增加16.48%，2020年公司将继续完善多式联运布局，降低运输成本，获取更多客户订单。

（3）加大研发投入，促进数字化转型，降低空驶率。公司将在基础技术应用和网络货运平台的建设上加大投入，持续投入信息化建设，促进公司数字化转型，逐步实现资源驱动到技术驱动的转变，着力布局“研发创新、资产瘦身”的发展路径，逐步建立资产配置高效化、物流网络科技化、客户服务体系化、品牌结构多样化的竞争优势，构建以线路优化和智能调度为核心的信息平台，建成调度合理、成本可控、时间可控的前端集货体系及末端分拨体系，进一步扩大客户范围和提升客户满意度，达到降本增效的效果。

（4）着力布局社会车辆新业务，培育公司新的利润增长点。近年来，随着国内汽车保有量的持续攀升以及二手车交易法规的不断完善、二手车“限迁”的逐步取消，国内二手车市场的体量不断增大。2019年，全国二手车累计交易1,492.28万辆，较上年同期增长7.96%，全年交易额约9,256.86亿元，较上年同期增长8.96%。2020年，公司将重点开发社会零散发运车辆业务、二手车业务、汽车电商平台业务等社会车辆业务，有效利用公司整车运输网络、运力体系及社会零散运力，实现社会车辆新业务的突破。

（5）关注汽车物流行业整合机遇，通过外延并购方式促进公司持续发展。目前，国内汽车行业发展逐步趋缓，汽车物流行业内的竞争愈发激烈，行业内的竞争态势逐步由增量市场份额的竞争转化为存量市场竞争。另一方面，GB1589政策以及货车按轴收费政策的实施将提高汽车物流企业的经营成本，压缩汽车物流行业的盈利水平。行业竞争的加剧以及行业盈利水平的下降将会导致部分汽车物流企业退出市场，给高度分散化的汽车物流行业带来整合的机遇。此外，新冠肺炎疫情的影响将加速部分汽车物流企业的退出。2020年，公司将重点关注行业内并购整合的机遇，通过外延并购的方式提高公司市场占有率。

（4）会计师意见：

针对上述问题我们执行了以下核查程序：

1）访谈长久物流管理层，了解2019年汽车行业产销量下滑对长久物流的业务量、营业收入、营业成本及毛利率的影响；了解长久物流对于物流运输业务的发展方向和战略部署等；

2）查询长久物流同行业公司相关数据，结合业务模式、成本结构、定价策略等对其毛利率进行比对分析；

3）对报告期经营情况实施毛利率分析，对有异常情况的做进一步核查；对其业务量、单位收入、单位成本进行量化分析；

4）检查营业收入、营业成本的确认政策及分析确认依据的充分性及是否符合会计准则的规定并保持前后期一致；

经核查，我们认为，长久物流2019年的财务报告客观的反映了长久物流的实际经营情况。

2、年报披露，公司报告期一至四季度经营活动产生的现金流量净额分别为2.67亿元、-1.11亿元、0.63亿元和3.36亿元，合计5.55亿元，较去年-6.35亿元大幅增长。请公司补充披露：（1）结合行业特征、公司各季度生产经营及回款情况，说明在各季度营业收入相差不大的情况下，二季度、三季度经营活动现金流量为负或较小的原因及合理性；（2）报告期同比去年现金流量净额发生大幅变化的原因及合理性，并说明公司的客户结构、信用政策、结算方式等是否发生了明显变化。请会计师发表意见。

回复：

（1）结合行业特征、公司各季度生产经营及回款情况，说明在各季度营业收入相差不大的情况下，二季度、三季度经营活动现金流量为负或较小的原因及合理性；

因近两年汽车产销量下滑，导致公司应收账款周转率下降，回款受到一定影响。公司本年度加强应收账款的催收力度，回款整体转好。受销售季节性、客户经营情况影响，本年度公司在第二、三季度回款较少，第一季度回款较多，第四季度加大清欠，回款好转。

公司二季度经营活动产生的现金流量净额为-1.11亿元，经营活动现金流量为负主要系：（1）受汽车行业季节性影响，公司二季度支付下游承运商运费较多，导致公司购买商品、接受劳务支付的现金较其他季度增加，二季度累计支付130,158.69万元，高于全年均值114,363.83万元；（2）公司二季度开展2018年度所得税汇算清缴，导致支付的所得税增加，金额为5,322万元，占全年支付所得税51.80%。

公司三季度经营活动产生的现金流量净额为0.63亿元，经营活动现金流量较小主要系：（1）公司三季度保理新增业务，导致保理款项净流出4,290.43万元；2）公司三季度投标保证金支出增多，如支付客户A履约保证金1,228万元、支付客户B投标保证金1,079万元，导致支付其他与经营活动有关的现金增加，导致三季度现金流出增加。

（2）报告期同比去年现金流量净额发生大幅变化的原因及合理性，并说明公司的客户结构、信用政策、结算方式等是否发生了明显变化。

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额为5.55亿元，较去年同期-6.35亿元增加187.40%，其中经营活动现金流入增加8.71亿元，经营活动现金流出减少3.19亿元，具体原因如下：（1）经营活动现金流入增加原因：报告期内，公司加大应收账款的催收力度，应收账款管理效率提升，受现速度增强，销售回款较去年同期增加8.97亿元。（2）经营活动现金流出减少原因：1）报告期内，购买商品、接受劳务支付的现金较去年同期减少1.82亿元，主要系公司业务量减少，报告期内支付承运商及司机的运费下降；2）报告期内，因保理业务规模缩减，相应支付现金较去年同期减少1.47亿元；3）报告期内，支付的各项税费较去年同期减少0.40亿元，主要系业务量减少及利润下降，缴纳相关税费减少。

报告期内，公司客户结构未发生重大变化。公司的信用政策、结算方式等未发生明显变化。具体情况详见下表：

单位：万元

2019年客户前五大			2018年客户前五大		
客户名称	收入金额	占主营业务收入比重(%)	客户名称	收入金额	占主营业务收入比重(%)
中国第一汽车集团有限公司	117,036.73	24.47	中国第一汽车集团有限公司	140,106.29	25.62
北京中都格罗唯视物流有限公司	86,524.31	18.09	北京中都格罗唯视物流有限公司	92,041.19	16.83
华晨宝马汽车有限公司	34,351.80	7.18	奇瑞控股集团有限公司	51,998.11	9.51
上汽通用五菱汽车股份有限公司	24,390.62	5.10	华晨宝马汽车有限公司	30,637.68	5.60
同方环球（天津）物流有限公司	17,056.29	3.57	中国重型汽车集团有限公司	29,181.18	5.34
合计	279,359.75	58.41	合计	343,964.45	62.90

（3）会计师意见：

针对上述问题我们执行了以下核查程序：

1）检查长久物流编制的现金流量表中对现金及现金等价物的界定是否符合规定，界定范围在前后会计期间是否保持一致；

2）获取长久物流编制的现金流量表，向相关人员询问并了解长久物流现金流量表编制方法；

3）检查长久物流的筹投资活动、经营活动现金流量明细账是否与实际现金及现金等价物变动、财务报表及附注中的披露一致；

4）对现金流量表同比、环比的变动情况进行分析，确保其真实合理。

经核查，我们认为，长久物流2019年的财务报告客观的反映了长久物流的实际现金及现金等价物变动情况。

3、年报披露，报告期公司向关联方中甫（上海）航运有限公司采购5.39亿元劳务服务，采购金额较去年同比增长15.42%。请公司补充披露公司与中甫（上海）航运有限公司的具体关联关系、关联交易的必要性及合理性、关联采购的具体内容和定价公允性。

回复：

（1）与中甫（上海）航运有限公司（以下简称“中甫航运”）关联关系：中甫航运系公司联营企业中国国际物流有限公司之全资子公司，且公司高级管理人员张伟松先生担任中甫航运执行董事，该关联人符合《上海证券交易所股票上市规则》第10.1.3条规定的关联关系情形。

（2）关联交易的必要性及合理性、关联采购的具体内容和定价公允性：

1）关联采购的具体内容

公司与关联方中甫航运的关联交易为接受关联人提供的劳务，主要系中甫航运为公司提供商品车的水运运输服务。

2）关联交易必要性及合理性

目前，国内各主机厂存在不同程度的商品车水路运输需求，各主机厂在招标过程中会明确水运线路运输，运输方式确定后供应商不能更改。目前公司主要客户一汽系列商品车、华晨系列商品车均要求供应商有水路运输能力。为满足客户需求，公司需要与有水运运输资质的船务公司进行长期稳定的合作，以便稳定并争取更多市场份额。

目前，国内滚装船承运商主要包括中甫（上海）航运有限公司、上海安盛汽车船务有限公司、深圳招商滚装运输有限公司、中远海运特种运输股份有限公司。除中甫航运外，上海安盛汽车船务有限公司系上汽安吉物流股份有限公司的全资子公司，主要承接上汽系运输业务；深圳招商滚装运输有限公司主要承接广汽系、东风系运输业务；中远海运特种运输股份有限公司的业务主要从事外贸远洋运输，内贸运力较少；中甫航运运力充足，能够满足公司的运输需求，且与公司已保持近十年的良好合作关系。除中甫航运外的其他三家滚装船公司，由于客户结构、运输区域等多方面因素，运力较难优先满足公司需求。

报告期内，公司水运发运量达到74.44万台，较去年增长16.48%。

3）关联交易定价公允性

公司与中甫航运签订的商品车水路运输价格是参照商品车水运市场价格以及中甫航运为其他客户运输同线路同品牌汽车的价格所确定。经核查，同线路情况下，中甫航运关联交易价格与其他水路运输供应商报价基本一致，价格公允。

二、关于公司财务状况

4、年报披露，报告期末货币资金余额15.81亿元，同比增长7.11%，短期借款12.25，同比增长18.36%，一年内到期的非流动负债1.51亿元，应付债券和长期应付款合计8.98亿元，公司自2018年起，有息负债大幅增长。请公司补充披露：（1）结合同行业公司情况、公司经营模式、财务投资安排、公司收入规模及增长趋势等，说明近两年公司有息负债大幅增长的原因及合理性，同时说明公司存在较高货币资金余额的同时，维持较高债务的合理性；（2）结合报告期利息收入、投资收益等，说明公司日均货币资金余额与资金收益率是否匹配。请会计师发表意见。

回复：

（1）结合同行业公司情况、公司经营模式、财务投资安排、公司收入规模及增长趋势等，说明近两年公司有息负债大幅增长的原因及合理性，同时说明公司存在较高货币资金余额的同时，维持较高债务的合理性；

1）同行业公司情况

单位：万元

公司名称	报表科目	2019年度	2018年度
原尚股份	货币资金	8,419.07	7,085.96
	短期借款	7,200.00	7,700.00
	1年内到期的长期借款	1,344.60	481.60
西上海	货币资金	25,565.62	23,648.32
	短期借款	8,000.00	16,500.00
安达物流	货币资金	3,394.24	2,260.14
	短期借款	6,510.37	6,500.00
长安民生物流	现金及现金等价物	82,620	118,975
	质押存款	1,559	181
	计息银行及其他借贷	1,356	1,934
	贴现票据之银行贷款	1,441	11,427
长久物流	货币资金	158,092.19	147,645.86
	短期借款	122,494.83	103,472.90
	一年内到期的非流动负债	15,104.64	16,400.69
	长期应付款	38,781.42	53,646.20
	应付债券	50,973.76	47,668.14

2018年，公司实现营业收入54.83亿元，较2017年同比增长10.52%；2019年，公司实现营业收入47.85亿元，较2018年同比减少12.72%。根据中国物流与采购联合会目前发布最新的中国物流企业50强排名，公司是国内规模最大的独立于汽车制造企业的第三方汽车物流企业。2019年，公司整车物流业务收入44.11亿元，长安民生物流整车物流业务收入23.43亿元，西上海整车物流业务收入0.82亿元，安达物流整车物流业务收入5.44亿元。经营规模的明显优势导致公司日常经营所需营运资金显著高于同行业可比公司。

近两年来，区别于行业内其他可比公司，公司筹资规模较大，主要原因系公司增加合规运力建设，运营模式逐步由以承运商运力为主转变为自有运力与承运商运力相结合的发展模式。同时，公司积极布局多式联运体系，增加区域内主机厂前置库设置及汽车仓储的需求、推动业务布局开展投资并购等。具体情况详见下述“2）公司经营模式及财务投资情况”及“3）近两年公司有息负债大幅增长的原因及合理性”分析。

2）公司经营模式及财务投资情况

①经营模式

L自2016年“9.21”政策实施以来，公司积极响应国家治超政策。面对整个行业合规转运车严重不足的情况，公司率先为行业树立典范，陆续采购中置轴轿运车2,450余台，其中：1）通过融资租赁方式购置中置轴轿运车1,550余台，合计金额为7.45亿元，截止2019年底尚有余额5.39亿元未偿还；2）通过IPO募集资金购置中置轴轿运车500台，合计金额为2.74亿元；3）使用自有资金购置中置轴轿运车400台，合计金额约2.14亿元。

此外，公司积极布局多式联运体系，使用可转换公司债券募集资金购买2艘滚装船，不断增强公司水运能力。

II.受公路治超政策的影响，为保障合规运营，公司逐步增加自营车运输量占比，导致公司短期内应付的费用增加，日常营运资金增加金额约2.87亿元。

②投资安排

I.物流仓储基地建设

2018年以来，公司持续构建围绕整车物流业务七大区域的物流仓储规划及布局。截至目前，公司持有仓储资源共计53个库，面积达289.91万平方米，以满足区域内主机厂前置库设置及汽车仓储的需求，缓冠运输时间。2018年和2019年，公司物流基地建设项目使用自有资金投资金额分别为0.96亿元和0.76亿元。

II.其他募投项目

长久滁州汽车供应链物流基地项目2018年投资支出503.71万元，2019年投资支出1,172.15万元，沈阳长久产业园项目2018年投资支出9,317.72万元，2019年投资支出2,409.05万元。

III.公司积极挖掘产业链上下游的并购整合机遇，2018年分别投资并购重庆铁锐运输服务有限公司、重庆久坤物流有限公司、北京九曜智能科技有限公司，投资金额累计约1.38亿元；2019年分别投资设立江苏久鑫退供应链服务有限公司、江苏悦达长久物流有限公司等，投资金额累计约0.88亿元。以上投资使用自有资金。

3）近两年公司有息负债大幅增长的原因及合理性

根据公司2017年-2019年有息负债明细表，2018年公司有息负债较2017年增加17.9亿，2019年公司有息负债较2018年增加0.62万元。

单位：万元

项目	2017年	2018年	2018年较2017年变化	2019年	2019年较2018年变化
短期借款	41,950.58	103,472.90	61,522.32	122,494.83	19,021.93
一年内到期的非流动负债	400.00	16,400.69	16,000.69	15,104.64	-1,296.05
长期应付款	0.00	53,646.20	53,646.20	38,781.42	-14,864.78
应付债券	0.00	47,668.14	47,668.14	50,973.76	3,305.62
合计	42,350.58	221,187.93	178,837.35	227,354.65	6,166.72

注：一年内到期的非流动负债为融资租赁产生的长期应付款年度内到期应偿还部分。2019年应付债券增加主要系按照实际利率对可转债摊余价值进行的调整。

① 长期有息负债变动情况

L2018年6月13日，经《中国证券监督管理委员会关于核准北京长久物流股份有限公司开发行可转换公司债券的批复》（证监许可[2018]876号）文核准，公司向社会公开发行人民币7亿元可转换公司债券，分别用于建设长久滁州汽车供应链物流基地项目、沈阳长久产业园项目、购置4艘商品车滚装船项目并补充流动资金。截至2018年12月31日止，公司应付债券余额47,668.14万元，较2017年同期增加47,668.14万元；截至2019年12月31日止，公司应付债券余额50,973.76万元，较2018年同期增加3,305.62万元，2019年度增加主要是因为未确认融资费用摊销以及部分可转债转股影响；

II.2018年，公司通过融资租赁方式购买中置轴轿运车1,556台。截至2018年12月31日止，公司融资租赁购置中置轴车长期应付款余额为70,046.89万元，较2017年同期增加69,646.89万元（含1年内到期）；截至2019年12月31日止，公司融资租赁购置中置轴车长期应付款余额为53,896.06万元（含1年内到期），较2018年同期减少16,160.83万元，2019年度减少主要是因为支付融资租赁款以及未确认融资费用摊销影响。

② 短期有息负债变动情况

为补充公司短期营运资金，公司增加短期借款。截至2018年12月31日止，公司短期借款余额103,472.90万元，较2017年底同期增加61,522.33万元，截至2019年12月31日止，公司短期借款为122,494.83万元，较2018年底增加19,021.93万元。除可转换公司债券募投项目投资以及融资租赁车辆形成的长期带息负债外，公司为发展布局进行一系列的投资及经营模式的转换，如提前布局购入会规车辆、建设物流仓储基地、并购相关业务公司等，导致相应的流动资金欠缺，因此需要通过短期借款来补充公司的流动资金需求。

4）报告期末资金余额高的原因

报告期末，公司货币资金构成明细如下：

单位：万元

序号	项目	2019年年末资金余额	2018年年末资金余额	备注
1	境内资金	156,451.03	142,917.82	—
1.1	银行存款	99,817.25	74,473.00	—
1.2	IPO募集资金	5,580.82	6,936.15	—
1.3	可转债资金	46,442.92	55,597.77	—
1.4	其他货币资金	4,610.04	5,910.90	保函、票据保证金
2	境外资金	1,641.16	4,728.04	—
合计		158,092.19	147,645.86	—

截至报告期末公司货币资金余额为15.81亿元，扣除境外资金、IPO募集资金和可转债资金等专项资金以及其他货币资金后，公司可动随时调配资金余额为9.98亿元，与公司日常经营所需资金规模匹配。公司2020年第一季度仍维持较好回款，公司于2020年第一季度归还部分银行贷款3.3亿元。

（2）结合报告期利息收入、投资收益等，说明公司日均货币资金余额与资金收益率是否匹配。

报告期，长久物流母公司及全资子公司的日均货币资金余额为48,295.81万元，日均存款收益3.16万元，年化收益率2.36%，其中：长久物流母公司年化收益率2.77%，全资子公司年化收益率为2.06%。

具体日资金余额及收益率明细表如下：

单位：万元

项目	日资金余额	日均利息收入	年化收益率
长久物流母公司	20,197.16	1.55	2.77%
长久物流全资子公司	28,098.65	1.61	2.06%
长久物流母公司及全资子公司	48,295.81	3.16	2.36%
长久物流升层国（含合资公司）	68,028.47	3.66	1.94%

2019年公司与民生银行、兴业银行及宁波银行等多家银行开展结构性存款及保本理财业务，充分利用闲置资金合理规划，提升日均高息存款比例，由同期70%提升至98%。北京长久母公司日常资金基本存放在民生银行和宁波银行，北京长久全资子公司日常资金基本存放在民生银行，向该银行申请了高收益及高流动性的阶梯存款及保本理财在2.2%-3%之间浮动。

2019年公司使用部分IPO闲置募集资金、部分可转换公司债券闲置募集资金及部分自有资金购买保本型理财产品，主要合作银行包括交通银行、民生银行以及宁波银行，期限从60天至201天不等，理财收益在2.21%-3.85%之间，全年该部分投资收益1,554.43万，按照《企业会计准则——借款费用》对可转债募集资金摊余价值调整进行了资本化，其中补减投资收益1,136.92万，报告年度确认理财产生的投资收益417.51万。

公司资金收益率在与银行签订的存款及保本理财收益率区间内，日均货币资金余额与资金收益率基本匹配。

（3）会计师意见：

针对上述问题我们执行了以下核查程序：

1）访谈长久物流管理层，了解长久物流存在较高货币资金余额的同时，维持较高债务的原因，并根据具体情况判断其合理性；

2）对货币资金、借款、长期应付款等项目函证回函情况进行复核，确保财务报告披露的充分性、真实性和完整性；

3）复核存款利息的与存款余额合理性、会计处理恰当性，并与相应存款协议预定利率情况进行比较，已确定存款利息收入与对应的存款余额的合理性；

经核查，我们认为，长久物流2019年的财务报告客观的反映了长久物流的资金持有及融资情况。

5、年报披露，报告期末应收账款16.55亿元，占期末净资产58.65%。根据公司应收账款坏账计提方法，按账龄组合计提坏账的0-6个月内应收账款计提比例为0，6个月-1年的计提比例为1%。报告期公司按单项计提坏账准备的应收款账面余额2675万元，计提了坏账2499万元，计提比例93.41%。请公司补充披露：（1）近两年前十大应收账款明细，包括客户名称、账龄、是否在在逾期及逾期金额、坏账计提情况等；（2）结合同行业公司坏账计提政策、公司与客户结算方式、客户信用情况等，说明按账龄组合计提坏账的0-6个月内应收账款计提比例为0，6个月-1年的计提比例为1%的依据及合理性；（3）单项计提坏账准备的合理性，并说明公司与客户的服务内容、服务质量等是否发生变化。请会计师发表意见。

回复：

（1）近两年前十大应收账款明细，包括客户名称、账龄、是否在在逾期及逾期金额、坏账计提情况等；

1）2018、2019年前十大应收账款明细

单位：万元

单位名称	2019年年末余额	账龄	占应收账款年末余额合计数的比例(%)	坏账准备年末余额	逾期金额	截止2020年3月31日上年期末应收账款回款情况
一汽物流有限公司	20,415.64	0-6月13,895.79万元;6月-1年6,140.20万元;1-2年377.48万元;2-3年2.17万元	12.06	99.80	4,605.82	已回款10,300万元,其中逾期应收账款已全部收回
北京中都格罗唯视物流有限公司	19,526.50	0-6月19,485.33万元;6月-1年41.17万元	11.54	0.41	41.17	已回款6,252万元,其中逾期应收账款已全部收回
中都格罗唯视（重庆）物流有限公司	9,275.13	0-6月9,267.66万元;6月-1年7.47万元	5.47	0.07	7.47	已回款3,809万元,其中逾期应收账款已全部收回
华晨宝马汽车有限公司	8,555.93	0-6月	5.05	-	10.84	已全额回款,其中逾期应收账款已全部收回
观致汽车有限公司	7,750.76	1-2年	4.58	775.08	7,750.76	已全额回款
一汽物流(佛山)有限公司	7,548.04	0-6月4,612.51万元;6月-1年2,935.53万元	4.46	29.36	221.09	已回款4,077万元,其中逾期应收账款已全部收回
上汽通用五菱汽车股份有限公司	6,865.22	0-6月6,339.94万元;6月-1年498.31万元;1-2年28.98万元	4.06	7.68	1,717.41	已回款6,409万元,其中逾期应收账款已全部收回
中都格罗唯视（沧州）物流有限公司	6,648.79	0-6月6,631.92万元;6月-1年16.86万元	3.93	0.17	16.86	已回款2,467万元,其中逾期应收账款已全部收回
浙江吉利控股集团汽车销售有限公司	3,867.62	0-6月3,661.51万元;6月-1年198.94万元;1-2年2.47万元;2-3年4.70万元	2.29	3.65	13.17	已回款2,400万元
北京顺程物流有限公司	3,194.96	0-6月3,189.15万元;6月-1年5.81万元	1.89	0.06	12.53	已回款108万元
合计	93,648.59	—	55.33	916.28	14,397.12	—

（续表）

单位名称	2018年年末余额	账龄	占应收账款年末余额合计数的比例(%)	坏账准备年末余额	逾期金额	截止2019年12月31日前年期末应收账款回款情况
一汽物流有限公司	36,606.91	0-6月31,728.50万元;6月-1年4,872.01万元;1-2年6.41万元	16.43	49.36	8,036.09	已回款36,227.26万元,其中逾期应收账款已全部收回
北京中都格罗唯视物流有限公司	24,163.94	0-6月24,141.40万元;6月-1年22.53万元;	10.86	0.23	22.53	已全部回款,其中逾期应收账款已全部收回
一汽物流(佛山