

证券代码:603569 证券简称:长久之物流 公告编号:2026-051

# 北京长久之物流股份有限公司 关于上海证券交易所2025年年度报告 的信息披露监管问答函回复的公告

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。

北京长久之物流股份有限公司(以下简称“长久之”或“长久之物流”),于近日收到上海证券交易所出具的《关于北京长久之物流股份有限公司2025年年度报告的信息披露监管问询函》(上证公函【2026】1015号)(以下简称“《问询函》”)。公司于2026年半年度报告中所信中介机构会计师事务所(特殊普通合伙以下简称“年审会计师”),就《问询函》提及的事项进行了认真讨论、核查与落实,现就有关问题回复及发表核查意见如下:

问题一、关于会计差错更正

年报显示,2025年公司实现营业收入36.85亿元,同比下降7.87%,其中整车业务实现营业收入23.86亿元,同比增长1.24%;国际业务实现营业收入10.12亿元,同比下滑24.48%。公司披露前期会计差错更正公告,公司经自查部分采用总额法确认依据不足的国际业务收入调整为净额法,并分别调减2023年至2025年前三季度营业收入和营业成本0.15亿元、1.53亿元、8.70亿元。请公司补充披露:一、调整为净额法确认收入的业务开展历史,主要业务、业务模式、更正原因及依据,近三年前五大客户名称及交易额、关联关系、权利义务约定、责任风险归属、收入确认时点、往来款余额等,并结合作业场景、市场需求、客户诉求,说明该部分业务逐年上涨,2025年收入大幅增长的原因;

公司回复:

一、调整为净额法确认收入的业务开展历史,主要业务、业务模式、更正原因及依据。

长久之物流(上海)航运有限公司(以下简称“长久之”、“长久之公司”),由北京长久之物流股份有限公司(以下简称“长久之物流”)与韩国现代汽车集团下属长久之物流的全资子公司北京长久之物流(天津)有限公司(以下简称“长久之”)共同成立,其中长久之物流持股51%,北京长久之物流持有长久之物流49%,是长久之物流的控股子公司。长久之公司自2024年4月8日完成交通部无船承运人备案,主要从事远洋整车运输业务。

本次调整净额法确认收入的业务为长久之公司无船承运业务,以现代长久之物流为实际承运人,公司业务于2023年开始起步,随着近年中国汽车出口量持续增长和国际贸易快速增长,公司进行了全面自查,公司运营数据整体符合业务实际情况,长久之公司按照客户开发,与客户在定价、实际承运人选择、航线选择、全程运输管理等方面承担了主要责任并享有主要权益,但长久之物流视其在国际整车海运业务中的优势地位,公司代理长久之物流作为承运商承担了主要风险,但不占主导地位,导致长久之物流代理长久之物流的业务收入与毛利不相匹配的情况,同时长久之公司代理长久之物流的结算单据始终存在与业务流、资金流及合同流不相符的情况,采用总额法确认收入依据不足,基于谨慎性原则,公司于2023年度、2024年度及2025年前三季度对该部分业务收入确认进行差错更正,自总额法改按净额法核算。

(二)以上以现代长久之物流为实际承运人的业务为近三年前五大客户及交易额、关联关系、权利义务约定、责任风险归属、收入确认时点、往来款余额等

单位:万元

年度	客户1	客户2	客户3	客户4	客户5	合计	
2025年	客户1	非关联方	42,211.15	1,851.00	2.48%		
	客户2	非关联方	19,683.11	2,014.01	0.74%		
	客户3	非关联方	12,639.79	5,422.52	2.50%		
	客户4	非关联方	11,532.26	1,263.49	2.48%		
	客户5	非关联方	9,770.31	6,653.35	2.53%		
	合计		96,262.22	10,574.31			
2024年	客户1	非关联方	39,266.99	3,979.99	2.50%		
	客户2	非关联方	2,960.41	2.52%			
	客户3	非关联方	1,113.54	1.00%			
	客户4	非关联方	423.89	2.83%			
	客户5	非关联方	411.36	17.23	2.50%		
	合计		14,224.57	4,170.72			
2023年	客户1	非关联方	53,607	-	341%		
	客户2	非关联方	26,488	-	267%		
	客户3	非关联方	23,537	-	230%		
	客户4	非关联方	15,538	-	233%		
	客户5	非关联方	9,600	-	250%		
	合计		1,281.09				

2.权利义务的约定,责任风险归属收入确认时点分析

长久之公司作为承运人,以承运人身份与托运人订立海上货物运输合同,对货物的全程运输承担责任。无船承运人自身不拥有或经营船舶,需通过国际船舶运输经营者(实际承运人)完成货物运输,在此关系中,无船承运人以托运人身份与实际承运人签订运输合同,支付运费。

权利义务约定:公司作为承运人,负有装载、搬移、积载、运输、保管、照料和照料等运输货物的义务,并承担全程赔偿责任,货物安全与时效责任。

责任归属:公司作为承运人,首先对承运人(货主)承担全部赔偿责任。根据法规及司法实践,无船承运人需独立承担承运人全部赔偿责任,若存在承运人过错情形,承运人需对正本提单持有人承担赔偿责任。对于货物在运输过程中发生的灭失或损坏,公司作为承运人承担货物赔偿责任。

收入确认时点:公司远洋海运业务根据合同,按照时点法确认收入,具体按该业务航次或资产负债表日发生的运程天数占估计的运程天数的比例进行计算。

上述收入确认时点,充分考虑了国际海运业务的特点,在符合会计准则的前提下由公司自主定价权导致毛利相对固定,匹配业务、合同流、资金流、票流,从业务、合同、资金、票据四个方面进行了核查,未发现异常。

(三)公司相关业务调整为净额法确认收入。

考虑:结合行业特点、市场需求、客户订单等,说明该部分业务逐年上涨,2025年收入大幅增长的原因

1.国际汽车出口高速增长带动国际物流需求攀升

近年来,受益于新能源汽车产业链优势以及自主品牌出海战略的持续推进,中国汽车出口量持续增长。2025年,整车出口量首次突破200万辆,超越韩国成为全球第二大汽车出口国,仅次于日本和德国。2024年,出口量进一步攀升至311万辆,超过德国升至全球第二。2023年,出口量达491万辆,首次位居全球第一。2024年,整车出口规模连续扩大至641万辆。2025年,整车出口达832.7万辆,同比增长29.9%,作为整车行业出口运输的核心环节,国际物流运输需求随之大幅增长。在全球汽车产销持续快速增长的背景下,专业化国际物流运输(集装箱PCTC)运力需求持续增加,促使长久之公司业务取得了快速增长。

2.海运运力紧张推动国际物流需求攀升

2025年长久之公司在承接并整合国际物流的过程中,能够通过给客户提供优质、快捷的全程国际物流运输服务,成功获取了更多业务订单,韩国国际物流的快速增长带动了全球国际物流需求的增长,长久之公司作为承运人,在全球物流海运行业中处于领先地位,具有航线网络优势,航线网络覆盖全球,合作客户广泛,几乎覆盖了全球主要汽车出口目的地国家,因此业务规模的持续扩大。

在中国汽车出口量快速增长的背景下,自2024年9月起国际物流运输需求逐步增加,中国市场的海运运力供给,依托于长久之物流与韩国现代长久之物流的合作关系及其全球航线服务保障能力,长久之物流获得了更多订单,从而实现了收入的大幅增长。

3.客户结构逐步稳定,头部客户交易规模持续提升

从长久之公司的客户数据可以看出,业务增长主要由头部客户驱动,客户的交易额从2023年的530.67万元增长至2024年的3,365.99万元(年度增长约616%)。至2025年进一步扩大至42,211.15万元(较2024年增长约12倍);客户2的交易额也呈现快速增长,从2023年的2,894.1万元扩至2025年的19,683.11万元,呈现出较强的客户粘性。客户1、客户2等2025年新进入前五大的客户进一步提升了业务规模的贡献。

4.业务模式日趋成熟,综合成本优势提升,保障了运营的增长

2023年该项业务处于超步探索阶段,全年合计营业收入仅约1,281.10万元,客户数量较少。经过2024年全年业务经营的积累与客户网络的拓展,公司已形成较为成熟的业务运作模式,在客户开发、舱位协调、服务保障等方面具备了规模化运作能力,为2025年业务爆发式增长奠定了运营基础。

5.2025年客户群体扩大及运营增长超预期

客户群体扩大:公司于2024年度及2025年度新增了2025年度的30家新客户,增幅超一倍,品牌数量上,长久之物流的品牌从2024年的12增长至2025年年度23家。客户群体导致发送量大幅增加,2024年全年共发送约17,297台车辆,同比增长25.9%,2025年发送量达102,162台车辆。

二、其他同类业务模式,包括业务模式、交易内容、收入确认方式,近三年前五客户名称及交易额、毛利率、关联关系、定价依据、权利义务约定、责任风险归属、收入确认时点、往来款余额,近三年收入变动幅度及变化原因;

公司回复:

(一)其他同类业务模式、交易内容、收入确认方式

长久之物流其他同类业务模式为公司以承运人身份承接托运人委托,收取运费,但不拥有运输船舶,需通过实际承运人完成海上运输,即无船承运业务。公司与托运人之间签订海上货物运输合同,需按照合同约定完成货物运输,包括接收、运输、交付货物,并确保货物在运输过程中安全抵达目的地。公司根据物流运输合同,采用组合成本加成合理利润的核算,确定航次损益,结合合同安全运营节点,自主选择承运人,并发送报价,与客户签订合同。

交易内容:公司与客户签订2025年海上运输合同,自主定价,按照客户货值自主组织发货,自主选择最优实际承运人使用集装箱运输服务;按约定方式送达目的地及责任在自有的运输服务执行,交付给客户的货物。

收入确认时点:根据《企业会计准则第14号—收入》,企业完成合同约定的履约义务(即按合同约定交付货物),并有权取得相关商品或服务控制权时确认收入。公司远洋海运业务根据合同,按照时点法确认收入,具体按该业务航次或资产负债表日发生的运程天数占估计的运程天数的比例进行计算。

(二)近三年前五客户名称及交易额、毛利率、关联关系、定价依据、权利义务约定、责任风险归属、收入确认时点、往来款余额

年份	客户名称(前五大)	交易额(万元)	毛利率	关联关系	应收账款余额(万元)
2025年	客户1	19,683.11	100.1%	非关联方	1,642.39
	客户2	3,979.79	9.94%	非关联方	0.00
	客户3	2,824.12	1.61%	非关联方	0.00
	客户4	2,062.18	4.3%	非关联方	2,062.18
	客户5	1,954.14	3.10%	非关联方	289.87
	合计	30,242.99			3,953.44
2024年	客户1	39,243.11	5.2%	非关联方	2,218.18
	客户2	19,280.09	30.2%	非关联方	1,852.03
	客户3	6,072.23	4.072%		
	客户4	2,426.20	2.8%	非关联方	
	客户5	2,292.69	2.0%	非关联方	
2023年	客户1	2,910.03	0.42%	非关联方	
	客户2	392.30	2.0%	非关联方	
	客户3	36.43			
	客户4				
	客户5				

以上客户毛利率不同主要系国际海运业务航线差异、去程返程差异以及实时的市场供需关系,导致货物价格的波动。

2.定价依据、权利义务约定、责任风险归属收入确认时点分析

定价依据:根据海运市场行情,结合航次特点(航程90-60天,视目的港而定)及货物体积等因素综合定价,确定航次损益,结合合同关系进行定价。公司自主选择承运人,并发送报价,与客户签订合同,公司运费标准综合考虑航程距离、货物类型、季节因素及市场供需等多重因素确定。

权利义务约定:公司作为承运人,负有装载、搬移、积载、运输、保管、照料和照料等运输货物的义务,并承担全程赔偿责任,货物安全与时效责任。

责任归属:公司作为承运人,首先对承运人(货主)承担全部赔偿责任。根据法规及司法实践,无船承运人需独立承担承运人全部赔偿责任,若存在承运人过错情形,承运人需对正本提单持有人承担赔偿责任。对于货物在运输过程中发生的灭失或损坏,公司作为承运人承担货物赔偿责任。

收入确认时点:公司远洋海运业务根据合同,按照时点法确认收入,具体按该业务航次或资产负债表日发生的运程天数占估计的运程天数的比例进行计算。

(三)近三年前五客户名称、交易额、关联关系、定价依据、权利义务约定、责任风险归属、收入确认时点、往来款余额

年份	客户名称(前五大)	交易额(万元)	毛利率	关联关系	应收账款余额(万元)
2025年	客户1	19,683.11	100.1%	非关联方	1,642.39
	客户2	3,979.79	9.94%	非关联方	0.00
	客户3	2,824.12	1.61%	非关联方	0.00
	客户4	2,062.18	4.3%	非关联方	2,062.18
	客户5	1,954.14	3.10%	非关联方	289.87
	合计	30,242.99			3,953.44
2024年	客户1	39,243.11	5.2%	非关联方	2,218.18
	客户2	19,280.09	30.2%	非关联方	1,852.03
	客户3	6,072.23	4.072%		
	客户4	2,426.20	2.8%	非关联方	
	客户5	2,292.69	2.0%	非关联方	
2023年	客户1	2,910.03	0.42%	非关联方	
	客户2	392.30	2.0%	非关联方	
	客户3	36.43			
	客户4				
	客户5				

以上客户毛利率不同主要系国际海运业务航线差异、去程返程差异以及实时的市场供需关系,导致货物价格的波动。

2.定价依据、权利义务约定、责任风险归属收入确认时点分析

定价依据:根据海运市场行情,结合航次特点(航程90-60天,视目的港而定)及货物体积等因素综合定价,确定航次损益,结合合同关系进行定价。公司自主选择承运人,并发送报价,与客户签订合同,公司运费标准综合考虑航程距离、货物类型、季节因素及市场供需等多重因素确定。

权利义务约定:公司作为承运人,负有装载、搬移、积载、运输、保管、照料和照料等运输货物的义务,并承担全程赔偿责任,货物安全与时效责任。

责任归属:公司作为承运人,首先对承运人(货主)承担全部赔偿责任。根据法规及司法实践,无船承运人需独立承担承运人全部赔偿责任,若存在承运人过错情形,承运人需对正本提单持有人承担赔偿责任。对于货物在运输过程中发生的灭失或损坏,公司作为承运人承担货物赔偿责任。

收入确认时点:公司远洋海运业务根据合同,按照时点法确认收入,具体按该业务航次或资产负债表日发生的运程天数占估计的运程天数的比例进行计算。

(三)近三年前五客户名称、交易额、关联关系、定价依据、权利义务约定、责任风险归属、收入确认时点、往来款余额

年份	客户名称(前五大)	交易额(万元)	毛利率	关联关系	应收账款余额(万元)
2025年	客户1	19,683.11	100.1%	非关联方	1,642.39
	客户2	3,979.79	9.94%	非关联方	0.00
	客户3	2,824.12	1.61%	非关联方	0.00
	客户4	2,062.18	4.3%	非关联方	2,062.18
	客户5	1,954.14	3.10%	非关联方	289.87
	合计	30,242.99			3,953.44
2024年	客户1	39,243.11	5.2%	非关联方	2,218.18
	客户2	19,280.09	30.2%	非关联方	1,852.03
	客户3	6,072.23	4.072%		
	客户4	2,426.20	2.8%	非关联方	
	客户5	2,292.69	2.0%	非关联方	
2023年	客户1	2,910.03	0.42%	非关联方	
	客户2	392.30	2.0%	非关联方	
	客户3	36.43			
	客户4				
	客户5				

以上客户毛利率不同主要系国际海运业务航线差异、去程返程差异以及实时的市场供需关系,导致货物价格的波动。

2.定价依据、权利义务约定、责任风险归属收入确认时点分析

定价依据:根据海运市场行情,结合航次特点(航程90-60天,视目的港而定)及货物体积等因素综合定价,确定航次损益,结合合同关系进行定价。公司自主选择承运人,并发送报价,与客户签订合同,公司运费标准综合考虑航程距离、货物类型、季节因素及市场供需等多重因素确定。

权利义务约定:公司作为承运人,负有装载、搬移、积载、运输、保管、照料和照料等运输货物的义务,并承担全程赔偿责任,货物安全与时效责任。

责任归属:公司作为承运人,首先对承运人(货主)承担全部赔偿责任。根据法规及司法实践,无船承运人需独立承担承运人全部赔偿责任,若存在承运人过错情形,承运人需对正本提单持有人承担赔偿责任。对于货物在运输过程中发生的灭失或损坏,公司作为承运人承担货物赔偿责任。

收入确认时点:公司远洋海运业务根据合同,按照时点法确认收入,具体按该业务航次或资产负债表日发生的运程天数占估计的运程天数的比例进行计算。

(三)近三年前五客户名称、交易额、关联关系、定价依据、权利义务约定、责任风险归属、收入确认时点、往来款余额

年份	客户名称(前五大)	交易额(万元)	毛利率	关联关系	应收账款余额(万元)
2025年	客户1	19,683.11	100.1%	非关联方	1,642.39
	客户2	3,979.79	9.94%	非关联方	0.00
	客户3	2,824.12	1.61%	非关联方	0.00
	客户4	2,062.18	4.3%	非关联方	2,062.18
	客户5	1,954.14	3.10%	非关联方	289.87
	合计	30,242.99			3,953.44
2024年	客户1	39,243.11	5.2%	非关联方	2,218.18
	客户2	19,280.09	30.2%	非关联方	1,852.03
	客户3	6,072.23	4.072%		
	客户4	2,426.20	2.8%	非关联方	
	客户5	2,292.69	2.0%	非关联方	
2023年	客户1	2,910.03	0.42%	非关联方	
	客户2	392.30	2.0%	非关联方	
	客户3	36.43			
	客户4				
	客户5				

以上客户毛利率不同主要系国际海运业务航线差异、去程返程差异以及实时的市场供需关系,导致货物价格的波动。

2.定价依据、权利义务约定、责任风险归属收入确认时点分析

定价依据:根据海运市场行情,结合航次特点(航程90-60天,视目的港而定)及货物体积等因素综合定价,确定航次损益,结合合同关系进行定价。公司自主选择承运人,并发送报价,与客户签订合同,公司运费标准综合考虑航程距离、货物类型、季节因素及市场供需等多重因素确定。

权利义务约定:公司作为承运人,负有装载、搬移、积载、运输、保管、照料和照料等运输货物的义务,并承担全程赔偿责任,货物安全与时效责任。

责任归属:公司作为承运人,首先对承运人(货主)承担全部赔偿责任。根据法规及司法实践,无船承运人需独立承担承运人全部赔偿责任,若存在承运人过错情形,承运人需对正本提单持有人承担赔偿责任。对于货物在运输过程中发生的灭失或损坏,公司作为承运人承担货物赔偿责任。

收入确认时点:公司远洋海运业务根据合同,按照时点法确认收入,具体按该业务航次或资产负债表日发生的运程天数占估计的运程天数的比例进行计算。

(三)近三年前五客户名称、交易额、关联关系、定价依据、权利义务约定、责任风险归属、收入确认时点、往来款余额

年份	客户名称(前五大)	交易额(万元)	毛利率	关联关系	应收账款余额(万元)
2025年	客户1	19,683.11	100.1%	非关联方	1,642.39
	客户2	3,979.79	9.94%	非关联方	0.00
	客户3	2,824.12	1.61%	非关联方	0.00
	客户4	2,062.18	4.3%	非关联方	2,062.18
	客户5	1,954.14	3.10%	非关联方	289.87
	合计	30,242.99			3,953.44
2024年	客户1	39,243.11	5.2%	非关联方	2,218.18
	客户2	19,280.09	30.2%	非关联方	1,852.03
	客户3	6,072.23	4.072%		
	客户4	2,426.20	2.8%	非关联方	
	客户5	2,292.69	2.0%	非关联方	
2023年	客户1	2,910.03	0.42%	非关联方	
	客户2	392.30	2.0%	非关联方	
	客户3	36.43			
	客户4				
	客户5				

以上客户毛利率不同主要系国际海运业务航线差异、去程返程差异以及实时的市场供需关系,导致货物价格的波动。

2.定价依据、权利义务约定、责任风险归属收入确认时点分析

定价依据:根据海运市场行情,结合航次特点(航程90-60天,视目的港而定)及货物体积等因素综合定价,确定航次损益,结合合同关系进行定价。公司自主选择承运人,并发送报价,与客户签订合同,公司运费标准综合考虑航程距离、货物类型、季节因素及市场供需等多重因素确定。

权利义务约定:公司作为承运人,负有装载、搬移、积载、运输、保管、照料和照料等运输货物的义务,并承担全程赔偿责任,货物安全与时效责任。