

北京长久物流股份有限公司与安信证券股份有限公司
关于
《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》的回复

中国证券监督管理委员会：

北京长久物流股份有限公司（以下简称“长久物流”、“发行人”、“公司”）及安信证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”）于近日收到贵会就公司可转换公司债券申请文件下发的《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》（以下简称“告知函”），公司会同保荐机构及相关中介机构对告知函中所涉及事项进行了认真研究、落实。现对告知函落实情况逐条书面回复如下，请审阅。

注：本告知函答复中简称与募集说明书中的简称具有相同含义。

目 录

问题 1:	3
问题 2:	7
问题 3:	13
问题 4:	24
问题 5:	43
问题 6:	45
问题 7:	54
问题 8:	59
问题 9:	62

问题1:

截至2017年9月30日申请人货币资金余额约10.79亿元，其他流动资产中包括理财产品3.25亿元；申请人在北京银行顺义支行2亿元授信额度到期未使用。请申请人结合公司目前货币资金余额、使用计划安排、银行授信、经营活动现金流等情况，说明本次募集资金的必要性及合理性，是否存在过度融资的情况。请保荐机构发表核查意见。

一、公司自有资金均有相对明确的用途和使用计划，无法满足本次募投项目的资金需求。

截至2017年9月30日，公司货币资金余额情况（未经审计）如下：

单位：万元

项目	2017年9月30日
现金	-
银行存款——人民币	105,675.49
其他货币资金	2,200.00
合计	107,875.49

截至2017年9月30日，公司货币资金余额107,875.49万元，主要为银行存款。公司银行存款金额为105,675.49万元，其中前次募集资金余额为39,002.65万元。其他货币资金余额为2,200.00万元，主要为银行承兑汇票保证金、借款质押保证金。扣除前次募集资金及保证金后，公司实际可自由支配的货币资金余额为66,672.84万元。

截至2017年9月30日，公司其他流动资产中包括理财产品32,500.00万元，其中包括使用暂时闲置的募集资金购买的理财产品5,500.00万元和使用暂时闲置的自有资金购买的理财产品27,000.00万元。

综上，截至2017年9月末公司实际可用的现金余额（包括实际可自由支配的货币资金和使用自有资金购买的理财产品）为93,672.84万元。

公司预计未来营运资金需求情况如下表：

单位：万元

资金用途	需求金额
（一）拟用于实施的现金分红*	12,150.04

资金用途	需求金额
(二) 偿还即将到期的银行借款	41,955.83
(三) 未来需投入的资本性支出	55,891.60
合计	109,997.47

*注，预计2017年度实施的现金分红按照2014-2016年年均现金分红的金额预估，不构成对2017年度现金分红的承诺。

(一) 拟用于实施的现金分红

公司一直非常重视对投资者的合理投资回报，报告期内保持了较高比例的分红。2014年以来，公司现金分红金额累计为36,450.13万元，最近三年公司年均现金分红金额为12,150.04万元，最近三年累计现金分红占最近三年实现的年均可分配净利润的比例为117.15%。

公司已就2017年年度分红事项出具承诺，具体如下：

“1、2017 年度现金分红实施后，公司最近三年累计现金分红占公司最近三年实现的年均可分配净利润的比例不少于 30%；

2、2017年度现金分红实施后，公司现金分红的执行仍符合证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》、《上市公司监管指引第3号-上市公司现金分红》等相关规定。”

综上，公司未来将继续保持股利分配政策的持续性与稳定性，并坚持现金分红优先、现金分红为主的原则，公司需要保留足额的现金以满足股东对现金分红的要求，维护股东的合法利益。若公司按2014-2016年年均现金分红的金额预估，对于2017年度拟用于实施的现金分红的资金需求为12,150.04万元。

(二) 偿还即将到期的银行借款

截至2017年9月30日，公司未来12个月内需偿还的银行贷款明细如下：

单位：万元

贷款单位	贷款银行	授信额度	贷款余额	贷款期限	担保方式	担保人
长久物流	交通银行顺义支行	30,000.00	11,000.00	2017/08/23-2018/08/21	保证	长久集团、薄世久、李桂屏
			19,000.00	2017/07/26-2018/07/24		
长久物流	招商银行崇文门支行	10,000.00	10,000.00	2017/03/08-2018/03/07	保证	长久集团、薄世久
德国长久	中国银行法兰克福支行	250.00 万欧元	1,955.83	2017/02/01-2018/01/17	质押	长久物流

贷款单位	贷款银行	授信额度	贷款余额	贷款期限	担保方式	担保人
合计			41,955.83	-	-	-

（三）满足未来需投入的资本性支出需求

截至2017年9月30日，公司尚需陆续投入的主要资本性支出项目如下：

资金用途	预计投入金额 (万元)	备注
武汉汽车物流多式联运基地项目	47,099.88	注 1
滁州汽车供应链物流基地项目土地竞买金	3,525.00	已在 2017 年 10 月支付
购置 1,000 台中置轴轿运车购置税	4,235.90	注 2
390 台中置轴轿运车车辆购置税	1,030.82	已在 2017 年 10-12 月陆续支付
合计	55,891.60	-

注1：公司已于2017年5月2日与武汉经济技术开发区管理委员会签订《武汉汽车物流多式联运基地项目合作协议》。公司预计将在2019年底前内对该项目陆续投资47,099.88万元，主要为项目所需的土地购置费用和建筑工程投资款，该事项尚需履行公司内部决策程序。

注2：公司通过融资租赁的形式向关联方长久专用车采购1,000台中置轴轿运车，其中所涉及车辆购置税须以自有资金支付。

综上所述，公司实际可自有支配的货币资金（含自有资金购买的理财产品）仅能满足公司日常运营周转、用于拟实施的现金分红、偿还即将到期的银行借款及如上表所示的资本性支出计划等。

2018年3月7日，公司第三届董事会第七次会议审议通过《关于公司全资子公司拟向关联方长久专用车购买中置轴轿运车的议案》、《关于公司全资子公司开展固定资产融资租赁业务及公司提供担保的议案》。2018年3月23日，公司第二次临时股东大会审议通过前述事项。公司通过融资租赁的方式获得采购中置轴轿运车所需资金，涉及资金49,560万元，公司自有资金无法满足主营业务发展需求，因此公司依靠自有资金无法满足本次募投项目需求，本次募投项目需要通过外部融资筹集所需资金。

二、公司银行授信期限无法与募投项目资金使用计划相匹配，银行授信剩余额度不足以满足本次募投项目资金需求。

截至2017年9月末，公司的银行授信情况如下表所示：

银行名称	授信总额度 (万元)	授信期限	已使用额度 (万元)	已使用额度占 比(%)
交通银行顺义支行	30,000.00	2017.03.23-2018.03.23	30,000.00	100.00%

银行名称	授信总额度 (万元)	授信期限	已使用额度 (万元)	已使用额度占 比(%)
北京银行顺义支行	20,000.00	2017.02.15-2018.02.14	-	0.00%
招商银行崇文门支行	10,000.00	2017.02.27-2018.02.26	10,000.00	100.00%
招商银行苏州分行	3,000.00	2016.03.30-2019.03.29	2,800.00	93.33%
中国银行法兰克福支行	250.00 万欧元	2017.02.01-2018.01.17	250.00 万欧元	100.00%

截至2017年9月末，公司的银行授信总额度为63,000.00万人民币及250.00万欧元，尚未使用的额度为20,200.00万人民币。

截至2017年9月末，公司虽尚有部分未使用银行授信额度，但考虑到一方面公司的银行授信所对应借款多为一年以内的短期借款，而本次“沈阳长久产业园项目”和“长久滁州汽车供应链物流基地项目”建设期均为24个月、“购置4艘商品车滚装船”项目的付款周期约2年，该等短期借款无法与本次募投项目的资金使用安排相匹配；另一方面，截至2017年9月末，公司尚未使用的银行授信额度为20,200.00万元，主要用于满足公司短期日常经营所需，不足以满足公司本次募投项目的资金需求。

三、经营活动产生的现金流量净额积累无法及时满足本次募投项目建设进度需求。

2014年至2017年1-9月，公司经营性现金流量情况和净利润情况如下：

单位：万元

项目	2017年1-9月	2016年度	2015年度	2014年度
经营活动产生的现金流量净额	-27,701.50	44,509.44	34,840.15	31,506.08
净利润	21,356.95	36,720.78	30,756.17	26,751.62

2014-2016年，相比于公司净利润，公司的经营活动产生的现金流量净额表明公司具有良好的收益质量。2017年1-9月经营活动产生的现金流量净额为负，主要原因如下：“9.21”政策实行的过渡期市场环境下，公司为保证业务顺利开展而向客户和承运商采取的积极应对措施；公司对部分水运承运商的付款方式由部分以票据支付变成现金支付；同时公司国际货运代理业务由于政府资金支持尚未到位，前述原因共同影响导致经营活动净流出金额较大。

考虑到本次募投项目的投资规模较大，项目投资回收期较长，仅通过日常经营的盈利无法确保募投项目能够及时和顺利的实施。公司日常经营活动产生的现

金流量净额积累无法及时满足本次募投项目建设进度需求。

基于前述分析，公司可自由支配货币资金、剩余银行授信额度和经营活动产生的现金流仅能够满足日常生产经营，不足以覆盖本次募投项目资金需求，无法对募投项目的实施提供保障；公司所取得的银行授信期限较短，与募投项目资金建设进度需求不匹配。公司本次公开发行可转换公司债券有利于在维持资产结构相对稳定的同时增强市场竞争力、提升竞争优势、实现公司战略布局需求；有利于控制财务风险、增强资产流动性、节约财务费用。综上，公司本次发行具有必要性和合理性，且不存在过度融资的情况。

四、保荐机构核查意见

保荐机构查阅并复核了发行人最近一期末的货币资金明细表、银行授信明细及相关的授信和借款合同、资金使用计划，查阅了发行人报告期内审计报告和财务报告，查阅了发行人对外披露的相关公告文件。

经核查，保荐机构认为，结合发行人货币资金使用安排、银行授信情况和经营活动现金流量情况综合判断，发行人本次公开发行可转换公司债券有利于在维持资产结构相对稳定的同时增强市场竞争力、提升竞争优势、实现战略布局需求；有利于控制财务风险、增强资产流动性，节约财务费用，具有融资的必要性和合理性，且不存在过度融资的情况。

问题2：

前次募集资金项目中，5个项目均未按募集前承诺投资金额进行投资，募集资金变更比例47%，原承诺效益均无法适用或单独核算，且前次募集资金尚余30%尚未使用完毕。申请人2015年、2016年、2017年毛利率分别为16.09%、13.59%、10.88%，逐期大幅下降，而本次募投项目预测沈阳长久产业园项目平均销售毛利率为17.14%、长久滁州汽车供应链物流基地项目平均销售毛利率为15.52%、购置4艘商品车滚装船项目平均销售毛利率为24.55%。请申请人说明此次沈阳长久产业园项目及长久滁州汽车供应链物流基地项目的必要性和合理性，募投项目预测毛利率高于报告期内主营业务毛利率的合理性，募投项目效益测算是否合理谨慎。请保荐机构发表核查意见。

一、报告期内，公司主营业务毛利率下降的原因。

报告期内各期，公司主营业务毛利率分别为15.72%、16.09%、13.59%和10.88%，总体呈下降趋势。主要原因如下：

1、自2016年10月起，公司将哈欧国际纳入合并范围，哈欧国际通过哈欧线路和哈俄线路等中欧铁路班列实现的零部件业务收入和货物代理订舱服务收入，而该等业务依靠哈尔滨市商务局、哈尔滨市香坊区人民政府补助款维持运营，并以低于成本的价格向客户提供有市场竞争力的报价，导致收入成本倒挂。2016年10-12月及2017年1-9月，哈欧国际的主营业务收入分别为3,005.81万元和12,324.69万元，主营业成本分别为5,387.78万元和20,212.24万元。扣除哈欧国际的影响后，报告期内各期公司主营业务毛利率分别为15.72%、16.09%、14.25%和13.74%。

2、扣除哈欧国际影响后，2014年度和2015年度公司主营业务毛利率水平不存在显著差异，2016年度、2017年1-9月主营业务毛利率水平分别较前期有所下降，主要系公司占营业收入比重最高的乘用车运输业务收入毛利率有所下降所致。具体如下：2016年度，公司乘用车运输业务毛利率较2015年度下降2.00个百分点，主要原因如下：1）受到“9.21”政策的影响，四季度市场合规运力大幅减少，同时单台运输车装载量明显下降，市场上公路运费亦存在非理性抬升的情况，导致公司单台成本由2015年度的0.84元/公里/辆上升至2016年度的1.00元/公里/辆，涨幅19.05%；2）虽然长安汽车、北京现代、奇瑞等汽车生产厂商在四季度分别对公司进行了不同程度的价格政策调整，但短期内仍无法填补成本提升的空间，导致公司基本运价仅由2015年的1.01元/公里/辆上升至2016年度的1.16元/公里/辆，涨幅仅为14.85%，最终导致公司乘用车毛利率下降2.00个百分点。

2017年1-9月，公司乘用车运输业务的毛利率较2016年度下降0.73个百分点，毛利率的下降主要受长安汽车品牌毛利率变动影响所致，长安汽车于当期回调运价的幅度较大，导致该品牌毛利率由2016年的10.92%下降至2017年1-9月的7.34%。最终使公司乘用车毛利率下降0.73个百分点。

二、沈阳长久产业园项目及长久滁州汽车供应链物流基地项目的必要性和合理性，募投项目毛利率高于报告期内主营业务毛利率的合理性、募投项目效益测算是否合理严谨。

（一）沈阳长久产业园项目

“沈阳长久产业园项目”将建成集仓储、运输、增值服务为一体的综合性汽车产业基地，专注于整车、二手车仓储物流及零部件仓储业务。本项目能够满足客户在东北地区建设前置库的需求，提高订单响应效率、满足东北地区汽车售后备品仓储业务需求，有利于实施多式联运，降低物流成本，提升公司核心竞争力。本项目所处东北地区具有广阔的汽车物流行业前景、公司拥有丰富的汽车物流经验和全国性运输网络，同时公司在沈阳及周边地区拥有雄厚的业务基础。本项目建设具有必要性和合理性。

报告期内，公司主营业务毛利率分业务构成情况如下：

项目	平均值	2017 年 1-9 月	最近三年 平均值	2016 年度	2015 年度	2014 年度
整车运输业务毛利率	14.53%	13.19%	14.98%	13.91%	15.77%	15.26%
整车仓储业务毛利率	35.38%	27.39%	38.04%	27.37%	39.42%	47.32%
汽车零部件物流业务 毛利率	7.44%	0.90%*	9.62%	9.70%	8.29%	10.87%
主营业务毛利率	14.07%	10.88%	15.13%	13.59%	16.09%	15.72%

*注：2017年1-9月，哈欧国际零部件进出口物流业务收入为1,549.36万元，占当期公司零部件物流业务收入比重为14.58%，对应毛利率为-98.32%。扣除哈欧国际的影响后，2017年1-9月公司汽车零部件物流业务收入的金额为9,080.43万元、成本为7,461.14万元，毛利率为17.83%。

报告期内，公司主营业务收入分业务构成如下：

单位：万元

业务类别	2017 年 1-9 月		2016 年度		2015 年度		2014 年度	
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)
1、整车运输	306,383.64	91.16	406,769.72	94.75	321,320.03	94.65	288,106.88	94.68
其中：乘用车 运输	276,032.95	82.13	380,911.40	88.73	297,995.78	87.78	260,009.76	85.45
商用车运输	30,350.69	9.03	25,858.32	6.02	23,324.25	6.87	28,097.12	9.23
2、整车仓储	8,282.76	2.46	9,512.23	2.22	7,419.43	2.19	5,397.87	1.77
3、零部件物流	10,629.79	3.16	9,927.66	2.31	10,476.63	3.09	10,439.53	3.43
4、国际货运代 理	10,647.39	3.17	2,175.99	0.51	-	-	-	-
5、其他	156.45	0.05	914.10	0.21	254.77	0.08	338.39	0.11
合计	336,100.03	100.00	429,299.70	100.00	339,470.87	100.00	304,282.67	100.00

报告期内，公司整车运输业务毛利率、整车仓储业务、汽车零部件物流业务和主营业务的毛利率平均值分别为14.53%、35.38%、7.44%和14.07%；最近三年公司整车运输业务毛利率、整车仓储业务、汽车零部件物流业务和主营业务的毛利率平均值分别为14.98%、38.04%、9.62%和15.13%。

“沈阳长久产业园项目”达产后，预计平均销售毛利率为17.14%，其中预计整车运输业务毛利率为16.44%，整车仓储业务毛利率为38.04%、零部件仓储业务毛利率为9.62%，整车仓储业务毛利率和零部件仓储业务毛利率系参考公司最近三年整车仓储业务和汽车零部件物流业务毛利率平均值确定；整车运输业务毛利率系参考公司最近三年东北地区毛利率平均水平确定，具体如下：

项目	平均值	2016 年度	2015 年度	2014 年度
东北地区	16.44%	15.91%	19.29%	14.11%

公司对于本项目预估的销售毛利率略高于报告期内主营业务毛利率水平，主要原因如下：报告期内，公司整车仓储业务的毛利率水平普遍高于整车运输业务毛利率以及主营业务毛利率，但由于报告期内公司以整车运输业务为主，整车仓储业务收入占主营业务收入比重在报告期内仅约2%，导致其毛利率对于公司主营业务毛利率的变动影响很小。本项目收入构成中，整车仓储业务在运营期内占年均营业收入比例为4.23%，项目收入结构中整车仓储业务占比较高，导致本项目达产后的预计平均销售毛利率略高于公司报告期内主营业务毛利率水平。

综合前述分析，公司目前在本项目中所预估的销售毛利率水平是谨慎且合理的，与报告期内公司主营业务毛利率水平相比不存在显著差异。

（二）长久滁州汽车供应链物流基地项目

“长久滁州汽车供应链物流基地项目”主要从事商品车、汽车零部件的仓储和运输，以及PDI检测、商品车整备、零部件包装等综合汽车物流服务。本项目能够满足公司战略发展的需求、完善安徽、江苏区域仓储分拨基地，有利于实施多式联运，降低物流成本。本项目所处安徽、江苏区域具有广阔的汽车物流市场前景、公司拥有丰富的汽车物流经验和全国性运输网络同时在华东地区拥有雄厚的业务基础。本项目建设具有必要性和合理性。

报告期内，公司整车运输业务毛利率、整车仓储业务、汽车零部件物流业务和主营业务的毛利率平均值分别为14.53%、35.38%、7.44%和14.07%；最近三年

公司整车运输业务毛利率、整车仓储业务、汽车零部件物流业务和主营业务的毛利率平均值分别为14.98%、38.04%、9.62%和15.13%。

“长久滁州汽车供应链物流基地项目”达产后，预计平均销售毛利率为15.52%，其中整车运输业务毛利率为14.98%、整车仓储业务毛利率为38.04%、零部件仓储业务毛利率为9.62%，均系参考最近三年公司相关业务毛利率平均水平确定。

公司对于本项目预估的销售毛利率略高于报告期内主营业务毛利率水平，同时略低于“沈阳长久产业园项目”，主要原因如下：报告期内，公司整车仓储业务的毛利率水平普遍高于整车运输业务毛利率以及主营业务毛利率，但由于报告期内公司以整车运输业务为主，整车仓储业务收入占主营业务收入比重在报告期内仅约2%，导致其毛利率对于公司主营业务毛利率的变动影响很小。本项目收入构成中，整车仓储业务在运营期内占年均营业收入比例为4.23%，项目收入结构中整车仓储业务占比相对较高，导致本项目达产后的预计平均销售毛利率略高于公司报告期内主营业务毛利率水平；由于本项目预估整车运输毛利率水平略低于“沈阳长久产业园项目”整车运输毛利率，最终导致本项目预估销售毛利率水平略低于“沈阳长久产业园项目”。公司目前在本项目中所预估的销售毛利率水平是谨慎且合理的。

综合前述分析，公司目前在本项目中所预估的销售毛利率水平是谨慎且合理的，与报告期内公司主营业务毛利率水平相比不存在显著差异。

（三）购置 4 艘商品车滚装船

报告期内，公司无自有船只。A股上市公司中，中远海特（600428.SH）主营业务包含汽车滚装船运输，主要为客户提供内外贸海洋运输业务服务。此外，目前未有主要从事商品车滚装船业务且已在A股上市的公司；新三板挂牌公司中，金航股份（831683.OC）的主营业务包含载货汽车滚装船运输和危化油品运输业务。基于此，公司根据业务相关性选取了中远海特（600428.SH）、金航股份（831683.OC）以及A股上市公司中具有一定相关性且包含船运业务的部分公司，该等公司在报告期内的主营业务毛利率情况如下：

单位：%

证券代码	证券简称	2017 年 1-9 月	2016 年度	2015 年度	2014 年度
------	------	--------------	---------	---------	---------

证券代码	证券简称	2017 年 1-9 月	2016 年度	2015 年度	2014 年度
603167.SH	渤海轮渡	37.11	30.44	25.41	23.26
601872.SH	招商轮船	24.81	39.08	38.30	19.47
600018.SH	上港集团	30.22	30.08	33.17	36.59
600179.SH	安通控股	16.36	22.77	22.60	21.72
000520.SZ	长航凤凰	15.33	18.90	14.00	12.57
600428.SH	中远海特*	-	21.65	12.05	11.04
平均值		24.76	27.15	24.26	20.78
金航股份（831683.OC）**		-	23.25	38.28	24.40

注：各公司定期报告披露数据。

*注：中远海特毛利率数据系其在定期报告中披露的汽车船业务毛利率；根据其披露的定期报告，2014年和2015年毛利率较低主要受汇率波动、地缘政治、贸易限制、车企本土化生产及品牌竞争劣势等不利因素影响。2016年度毛利率显著提升主要系其抓住2016年9月汽车陆运政策限制的机遇，及时调整汽车船内外航线策略，并购入2艘二手汽车船投入国内沿海汽车运输市场，实现了较好的效益。

**注：金航股份已于2017年11月30日终止挂牌。

报告期内，包含船运业务的A股上市公司销售毛利率平均值分别为20.78%、24.26%、27.15%和24.76%；金航股份（831683.OC）的主营业务毛利率分别为24.40%、38.28%和23.25%。本项目预估平均销售毛利率为24.55%，与该等公司平均水平相近，不存在显著差异。因此，综合判断公司目前在本项目中所预估的销售毛利率水平是谨慎且合理的。

三、保荐机构核查意见

保荐机构取得并查阅了本次募投项目的可行性研究报告、同行业可比上市公司定期报告等文件，取得并复核了本次募投项目测算底稿，包括具体建设内容、具体投资数额安排明细、投资数额的测算依据和测算过程等。

经核查，保荐机构认为，发行人“沈阳长久产业园项目”、“长久滁州汽车供应链物流基地项目”和“购置4艘商品车滚装船”建设具有必要性和合理性，各募投项目所涉及业务的毛利率测算系参考最近三年公司同类型或同地区业务毛利率水平而定，测算依据充分，各募投项目整体毛利率水平合理，效益测算合理、谨慎。

问题3:

申请人前次募集资金58,363.72万元,其中:27,470万元变更,用于向关联方长久集团购置500台中置轴轿运车项目,采购数量和金额均占关联方同类产品销售的73%以上;2017年度,滁州专用车向申请人和无关联第三方销售各型号中置轴轿运车分别为900台、328台;2018年3月7日,申请人董事会通过了相关议案,拟通过融资租赁的形式向长久专用车采购1000辆中置轴轿运车,预计合同金额为49560万元。请申请人说明:(1)国内近两年中置轴轿运车的主要生产厂家及市场排名情况;(2)长久集团近三年的经营状况、产销情况、财务状况,长久专用车对外销售的中置轴轿运车与申请人采购的车辆在车辆配置、性能、售后服务、交车时间等主要销售条款是否存在差别及原因;长久专用车的中置轴轿运车是否主要销售给申请人,是否还生产别的产品;(3)关联交易的必要性、公允性,申请人的独立性,不向无关联第三方采购的原因,是否存在持续利益输送行为;(4)此次募集资金投入是否符合《上市公司证券发行管理办法》第十条“投资项目实施后,不会与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性”规定。请保荐机构发表核查意见。

一、国内近两年中置轴轿运车的主要生产厂家及市场排名情况

作为2016年GB1589-2016标准出台后在国内引入的全新车型,目前国内市场上具备生产中置轴轿运车条件的生产厂家较少,且市场尚无对于中置轴轿运车生产厂家排名的公开信息。公司根据其对中置轴轿运车市场状况的了解、同时结合能够通过网站公开信息获取到的部分在市场中影响力较大生产厂家资料进行了汇总整理,具体如下:

公司名称	关于销售中置轴轿运车的公开信息
长久专用车	长久中置轴轿运车在行业内率先推出合乎国家规定的技术标准,行业首台通过中国燃油公告的运输车车型;长久中置轴轿运车采用了中置轴轿运车专用空气悬架系统,优越于传统的钢板板簧结构,使轮胎滚动顺畅,驾乘舒适安全;长久中置轴轿运车比市场上一般的中置轴轿运车要多装载1-2台车。
扬州中集通华专用汽车有限公司	针对GB1589新标准的要求,开发了多款符合标准要求的中置轴车辆运输车产品,与国内主流主机厂家(东风、解放、欧曼、江淮、柳汽、上汽依维柯红岩、陕汽、联合卡车、东风特商、大运、广汽日野等)联合开发,整车适配性高,可选主机范围广。可装载9-10辆轿车,或装载5辆轿车和4辆SUV,比常规半挂车可多装3-4台轿车。
天津劳尔工业有限公司	天津劳尔工业有限公司,于1995年由世界著名挂车生产商法国劳尔公

公司名称	关于销售中置轴轿运车的公开信息
	司与天津安达集团共同出资组建。天津劳尔生产的中置轴轿运车融合了较为先进的德法技术，整车所有可活动部件采用液压传动设计，极大的提高了驾驶员的操作便利性；尾部装备可上下调节的活动部件，当车辆单机运行时，达到单机装卸乘用车的作业要求。
北京环达汽车装配有限公司	北京环达汽车装配有限公司是国家正式批准备案的专业改装车企业。现有轿运车、中置轴挂车、半挂车、电视转播车、卫星通信车、通信指挥车、展示车、自行式和拖挂式旅居房车、大型运输装备、低平板挂车、国家大型活动彩车、舞台车、演示车、检验检测车及移动实验室等各类产品5大系列120多种产品。
上汽依维柯红岩商用车有限公司	上汽红岩中置轴轿运车是在IVECO成熟轿运平台基础上，根据中国市场的特性和用户的需求，对整车进行优化而来。搭载同步欧洲的科索9L发动机，配合源自菲亚特技术的红岩自制H8A单级减速驱动桥、FAST铝壳变速箱，为红岩中置轴轿运车带来强劲平稳的核心动力。

二、长久集团近三年的经营状况、产销情况、财务状况，长久专用车对外销售的中置轴轿运车与申请人采购的车辆在车辆配置、性能、售后服务、交车时间等主要销售条款是否存在差别及原因；长久专用车的中置轴轿运车是否主要销售给申请人，是否还生产别的产品。

（一）长久集团最近三年经营状况和财务状况

报告期内，长久集团除长久物流所从事的物流业务外，其它主营业务为汽车销售及配套服务和汽车改装车业务。

最近三年，长久集团财务状况如下：

单位：万元

项目	2016 年 12 月 31 日	2015 年 12 月 31 日	2014 年 12 月 31 日
总资产	1,242,619.43	963,139.73	809,702.05
净资产	174,236.24	173,941.86	166,612.15
项目	2016 年度	2015 年度	2014 年度
营业收入	1,998,027.69	1,659,493.82	1,660,419.59
净利润	16,168.02	2,704.22	14,159.19

（二）长久专用车对外销售的中置轴轿运车与申请人采购的车辆在车辆配置、性能、售后服务、交车时间等主要销售条款不存在差别

2017 年度，长久专用车主要对外销售三种中置轴轿运车车型，分别为一汽解放 J6M、重汽豪翰 J5G 型号和重汽豪沃 T5G 型号（均为牵引车型号，挂车部

分无差异)，报告期内长久联合向长久专用车采购的 500 台中置轴车辆型号为一汽解放 J6M 和重汽豪翰 J5G 型号。

根据 2017 年度长久专用车与上市公司体系和无关联第三方分别签订的《长久专用车买卖合同》，车辆性能和配置涉及牵引车部分和挂车部分共 30 余项参数指标，其中相同型号的牵引车性能参数均保持一致，挂车均为相同车型，车辆性能参数不存在差异。

长久联合和吉林长久在采购该等中置轴车辆时，出于对车辆安全性能的考虑，均要求长久专用车在挂车部分加装了威伯科品牌的 EBS 系统（系车辆电子控制制动系统，主要应用于载货汽车），除此之外，长久专用车向无关联第三方销售的中置轴车在车辆配置方面与长久物流体系不存在差异，具体情况如下：

序号	名称	参数	长久物流体系与无关联第三方是否存在差异
一、牵引车车型：重汽豪翰 J5G 型号			
1.	排放标准	国五	不存在
2.	发动机	MC07.31(310 马力)	不存在
3.	油耗L/100km	23-28	不存在
4.	外形尺寸	8,850×2,496×2,720	不存在
5.	总质量	18,000KG	不存在
6.	整备质量	9,720KG	不存在
7.	额定载质量	8,150KG	不存在
8.	驾驶室	H26	不存在
9.	方向机	国产	不存在
10.	离合器	430	不存在
11.	变速器	HW19712C	不存在
12.	前轴	6.5T	不存在
13.	驱动桥	11.5T	不存在
14.	油箱	500L	不存在
15.	自重	5,700KG	不存在
二、牵引车车型：重汽豪沃 T5G 型号			

序号	名称	参数	长久物流体系与无关联第三方是否存在差异
1.	排放标准	国五	不存在
2.	发动机	310马力	不存在
3.	油耗L/100km	28	不存在
4.	外形尺寸	8,680×2,496×2,760	不存在
5.	总质量	23,500KG	不存在
6.	整备质量	7,600KG	不存在
7.	额定载质量	15,900KG	不存在
8.	驾驶室	T5G-D	不存在
9.	方向机	国产方向机GC110-15	不存在
10.	离合器	430拉式	不存在
11.	变速器	HW19712C+HW70直联取力器	不存在
12.	前轴	VPD060QB盘式曼前桥	不存在
13.	驱动桥	MCY13盘式曼后桥4.11速比	不存在
14.	油箱	600L	不存在
15.	自重	7,600KG	不存在

三、牵引车车型：一汽解放 J6M 型号

1.	排放标准	国五	不存在
2.	发动机	大柴 CA6DK1-32E5	不存在
3.	油耗L/100km	28.43	不存在
4.	外形尺寸	8,800×2,500×2,800	不存在
5.	总质量	21,500KG	不存在
6.	整备质量	7,700KG	不存在
7.	额定载质量	13,680KG	不存在
8.	驾驶室	2017 款 J6L 半浮平顶小排半驾驶室	不存在
9.	方向机	循环球整体式动力转向器	不存在
10.	离合器	膜片弹簧压紧式离合器	不存在
11.	变速器	CA10TAX130M	不存在

序号	名称	参数	长久物流体系与无关联第三方是否存在差异
12.	前轴	1950 前轴，整体式锻压成型	不存在
13.	驱动桥	457 冲焊桥	不存在
14.	油箱	500L	不存在
15.	自重	7,100KG	不存在

四、挂车车型：恒信致远 CHX9180TCL

1.	外形尺寸	22,000×2,550×3,880	不存在
2.	驾驶室、中置轴挂车满载离地高度：	280mm	不存在
3.	前车上装整备质量	4,020KG	不存在
4.	前车是否具备独立装卸能力	否	不存在
5.	中置轴挂车自重	8,300KG	不存在
6.	牵引机构形式	牵引球+稳定摩擦盘	不存在
7.	牵引中心距前车底盘最后轴的距离	3,000mm	不存在
8.	中置轴挂车悬架形式	空气悬架	不存在
9.	主车悬架形式	前板簧后空气悬架	不存在
10.	整车油缸数量	13根	不存在
11.	整车飞机跳板数量	3个	不存在
12.	总质量	35,900KG	不存在
13.	整备质量	18,020KG	不存在
14.	额定载质量	17,880KG	不存在
15.	车轴	德国SAF（空气悬架）	不存在
16.	支腿	自制	不存在
17.	轮胎	双钱245/70R 17.5	不存在
18.	液压系统	长江液压	不存在
19.	EBS	威伯科	长久物流体系选装

长久专用车与上市公司体系和无关联第三方在《长久专用车买卖合同》中，对于售后服务和交车时间等主要条款约定不存在差异，具体如下：

项目	合同内容	
	长久联合	无关联第三方
售后服务	第十四条：车辆底盘的售后服务按照底盘厂家的相关规定执行。	第十四条：车辆底盘的售后服务按照底盘厂家的相关规定执行。
	第十五条：中置轴挂车的售后服务按照以下条款执行： 1、乙方选用的国内所有底盘厂家的服务网络与乙方同步使用，为甲方提供一站式服务； 3、乙方对甲方提供上门免费培训服务； 4、对于服务站无法解决的问题，乙方有专门的飞行应急队，保证 12 小时内到达现场； 5、对于服务站没有的维修配件，乙方承诺 24 小时内送达现场； 6、中置轴挂车部分，保修期一年或 10 万公里(以先到为准)。	第十五条：中置轴挂车的售后服务按照以下条款执行： 1、乙方选用的国内所有底盘厂家的服务网络与乙方同步使用，为甲方提供一站式服务； 3、乙方对甲方提供上门免费培训服务； 4、对于服务站无法解决的问题，乙方有专门的飞行应急队，保证 12 小时内到达现场； 5、对于服务站没有的维修配件，乙方承诺 24 小时内送达现场； 6、中置轴挂车部分，保修期一年或 10 万公里(以先到为准)。
交车时间	第六条：双方约定：乙方应按“长久专用车买卖合同订单”约定的交车日期，将长久专用车停放在约定的地点，甲方在该地点对长久专用车进行验收，如有异议验收当日书面提出。验收合格后，立即由双方办理交付手续，车辆毁损、灭失的风险自交付之后由甲方承担。	第六条：双方约定：乙方应按“长久专用车买卖合同订单”约定的交车日期，将长久专用车停放在约定的地点，甲方在该地点对长久专用车进行验收，如有异议验收当日书面提出。验收合格后，立即由双方办理交付手续，车辆毁损、灭失的风险自交付之后由甲方承担。

(三) 长久专用车的中置轴轿运车是否主要销售给申请人，是否还生产别的产品

2017年度，滁州专用车向长久联合、吉林长久和无关联第三方销售各型号中置轴轿运车的总体情况如下表所示：

单位：万元、台

销售方	销售台数		销售金额（含税收入）		销售收入（不含税）
	数量	比例	金额	比例	
长久联合、吉林长久	900*	73.29%	48,603.70	73.85%	41,541.62
无关联第三方	328	26.71%	17,209.78	26.15%	14,709.22
合计	1,228	100.00%	65,813.48	100.00%	56,250.84

*注：长久联合通过募集资金向滁州专用车购置 500 台中置轴轿运车，其余 400 台中置轴轿运车系公司通过自有资金采购。

报告期内，长久专用车除对外销售中置轴轿运车外，还存少量对商旅车进行内饰升级等改装销售业务，销售对象主要为部分汽车经销商和个人。

三、关联交易的必要性、公允性，申请人的独立性，不向无关联第三方采购的原因，是否存在持续利益输送行为

（一）关联交易的必要性

1、“9.21”政策对合规运力的要求

受“9.21”政策的影响，市场亟待合规车辆上路运营。根据中国物流与采购联合会汽车物流分会的初步统计，目前通过运管系统注册的不合规运输车辆约4万台，该等不合规车辆与符合GB1589-2016标准的合规运输车在规格、尺寸上均存在较大差异。而根据“9.21”政策要求，截至2018年6月30日要求完成100%不合规车辆的更新改造，2018年7月1日起将只有满足合规要求的中置轴轿运车和6位半挂车具备上路运营资格。目前除部分“单排车”具备改装成适合短途运输的6位半挂车外，其余大部分运输车都将报废和淘汰，运力缺口较大。汽车物流企业则面临须在2018年6月底前大量购置合规车辆以符合政策要求以及满足市场运力需求的局面。

公司采购合规中置轴轿运车，一方面系为了应对现有运力逐步淘汰的状况，在满足运力储备需要的同时开拓新市场业务；另一方面，公司将根据自有运力的运行情况，更加及时准确的掌握运输成本的市场情况，使公司能够更为合理的制定运输成本价格。

2、购置中置轴车型的必要性

从安全性角度考虑，中置轴车型比标准半挂车具有更高的安全性。中置轴轿运车已在欧美等成熟市场得到广泛应用，并且长期作为公路货运、整车运输的主流车型。中置轴车型具有转弯半径较小、通过性强等特点，具有良好的安全性。基于此，GB1589-2016标准所限定的中置轴车型外廓尺寸要长于标准半挂车。具体而言，中置轴轿运车作为GB1589-2016标准引入国内的新车型，其外廓尺寸限值为 22,000×2,550×4,000mm，而标准半挂车外廓尺寸限值仅为 17,100×2,550×4,000mm。

从经济性角度考虑，中置轴车型因车型尺寸长，具备更大的单车装载量，通

常中置轴车型的单车装载量能达到8-11台商品车，而标准半挂车因尺寸受限仅能装载6台商品车。

3、长久专用车具备制造中置轴轿运车的业务优势

长久集团下属滁州专用车、吉林专用车（以下统称“长久专用车”）较早涉足汽车改装业务，系国内首批取得工信部对于中置轴轿运车合格证并具备对外销售资质的企业，目前主要从事中置轴轿运车的制造业务，具体分析如下：

（1）长久专用车较早涉足中置轴车型的研发、具有先发优势

长久集团最早于2011年以80.49万元的价格向法国劳尔公司采购一台中置轴车辆，长久集团基于此开始涉足中置轴车型的探索 and 研发，使其满足国内路况。经过6年的技术研发，长久专用车已经拥有与中置轴车型相关实用新型专利7项，其所制造中置轴轿运车采用欧洲标准空气悬架技术，具备高可靠性、高灵活性等技术优势。

（2）长久专用车所生产中置轴轿运车型系欧洲地区通用标准、拥有多项专利并具备技术优势

2016年末至2017年初，国内首批和第二批申请中置轴车辆车型公告的企业中，长久专用车系国内唯一一家选用空气悬挂技术的中置轴车型的生产厂商，其他厂商均采用钢板弹簧悬挂技术，而空气悬挂技术是欧美主流市场车型的标准配置。因此，出于车辆安全性角度考虑，公司倾向于选择具备欧美成熟市场车型配置的中置轴轿运车。国内首批和第二批中置轴车辆公告情况如下：

序号	企业名称	技术特点	发布日期	批次
1	滁州市恒信工贸有限公司*	空气悬挂	2016.12.01	290
2	梁山中集东岳车辆有限公司	钢板弹簧	2016.12.01	290
3	昆山专用汽车制造厂有限公司	钢板弹簧	2016.12.01	290
4	一汽解放柳州特种汽车有限公司	钢板弹簧	2016.12.01	290
5	驻马店中集华骏车辆有限公司	钢板弹簧	2016.12.01	290
6	东风汽车公司	钢板弹簧	2016.12.28	291
7	江苏海鹏特种车辆有限公司	钢板弹簧	2016.12.28	291
8	重庆凯瑞特种车有限公司	钢板弹簧	2016.12.28	291
9	中集车辆(江门市)有限公司	钢板弹簧	2016.12.28	291

*注：滁州市恒信工贸有限公司系滁州专用车全资子公司

截至本回复出具日，长久专用车拥有的专利技术情况如下：

序号	专利名称	专利类型	专利号	专利权人
1	球面牵引式机械连接装置	实用新型	ZL201520851142.9	吉林专用车*
2	一种用于中置轴挂车的转向稳定装置	实用新型	ZL201520851367.4	吉林专用车
3	快拆式挂车上装连接机构	实用新型	ZL201520851420.0	吉林专用车
4	活动车架螺旋升降装置的多自由度吊装机构	实用新型	ZL201320359300.X	吉林专用车
5	具有控制活动车架平衡装置的液压机构	实用新型	ZL201320359361.6	吉林专用车
6	具有微调装置的液压举升系统	实用新型	ZL201320359348.0	吉林专用车
7	运输挂车的活动承载架	实用新型	ZL201320359358.4	吉林专用车

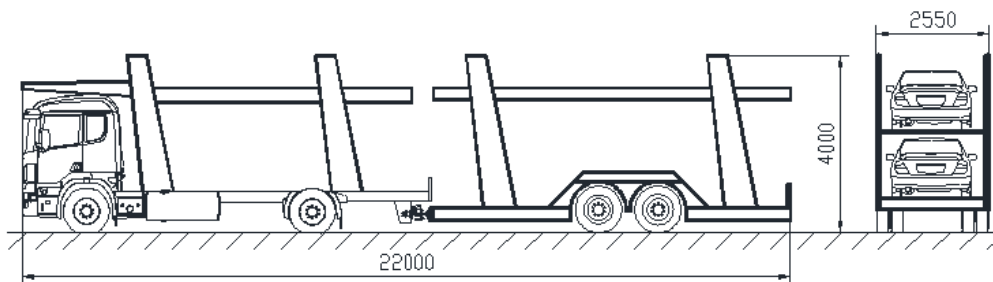
*注：吉林专用车成立于2011年2月17日，系长久集团全资子公司，在滁州专用车成立前，吉林专用车主要从事中置轴车型的研发工作。

（3）长久专用车的产能可以满足长久物流采购需求

长久专用车目前年产能6,000辆，系国内最大的中置轴生产厂商之一，具有稳定的供货能力，能够长久物流大规模车辆采购的需求。

（二）定价合理性

中置轴轿运车可拆分为牵引车和挂车两部分，具体如下图所示：



长久专用车并不具备牵引车的生产能力，其牵引车均系向中国重汽、一汽解放等商用车生产厂商或其指定第三方采购。中置轴轿运车挂车部分统一由长久专用车自行生产，并将其与所采购牵引车整合后统一对外销售。公司所购置500台中置轴轿运车中，300台牵引车为重汽豪翰J5G型号，整车采购单价50.48万元；200台牵引车系一汽解放J6M型号，整车采购单价50.83万元。

公司所购置的中置轴轿运车定价依据为：长久专用车在综合考虑向中国重汽集团济南卡车股份有限公司及一汽解放汽车有限公司等生产厂商采购牵引车成

本和自身制造的挂车部分成本，并参照市场价格由双方协商确定。

长久专用车除向公司销售中置轴轿运车外，也同时向第三方物流企业销售了同型号的中置轴轿运车，公司向滁州专用车采购中置轴轿运车的价格略低于向无关联第三方采购同型号车辆的价格，且采购单价的差异率均在1-3%左右。主要系长久联合采购量较大从而享受一定商业折扣所致。

2017年度，滁州专用车向长久联合、吉林长久和无关联第三方销售各型号中置轴轿运车的总体情况如下表所示：

单位：万元、台

销售方	销售台数		销售金额（含税收入）		销售收入（不含税）
	数量	比例	金额	比例	
长久联合、吉林长久	900	73.29%	48,603.70	73.85%	41,541.62
无关联第三方	328	26.71%	17,209.78	26.15%	14,709.22
合计	1,228	100.00%	65,813.48	100.00%	56,250.84

注：2017年度滁州专用车实现收入中除销售中置轴车辆外，尚有895.85万元系销售商旅车收入。

综上所述，此关联交易的定价是公允的。

（三）关联交易不会对公司独立性构成影响、不存在持续利益输送行为

公司本次向关联方采购中置轴轿运车主要用于对合规运力的补充和新业务的开发，以满足公司主营业务发展所需。长久专用车主要经营中置轴轿运车的制造业务，与公司所从事汽车物流业务不同。公司目前及未来运力需求仍将主要依靠承运商解决，本次关联交易不会因此而影响公司生产经营的独立性，公司本次关联交易涉及金额 27,470.00 万元，公司 2016 年末经审计净资产余额为 191,181.50 万元，本次关联交易占公司最近一期未经审计净资产的 14.37%，未对公司独立性构成重大不利影响。

综上所述，公司向长久专用车采购运输车辆符合公司的生产经营及发展战略，有利于更好地把握政策变化，巩固市场地位。该等关联交易行为与汽车物流行业政策变动紧密相关且经过审慎判断，中置轴车辆系 GB1589-2016 标准出台后国内推出的全新车型，而其装载运输的商品车属于高价值商品，公司在采购中置轴车辆时首要考虑是运输车辆是否具有成熟的技术和较高的安全性。长久专用车所销售中置轴车辆与市场所销售同类型车辆相比在技术成熟度和安全性等方

面均有明显优势，且长久专用车有产能优势，能够保障过渡期内生产足够运输车辆。关联交易定价合理且与第三方采购价格相比不存在显著差异，公司该等关联交易行为不存在向关联方持续利益输送行为。

四、此次募集资金投入是否符合《上市公司证券发行管理办法》第十条“投资项目实施后，不会与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性”规定

截至本回复出具日，公司的主营业务是汽车物流服务，公司为汽车制造企业提供以整车运输为核心，以整车仓储、零部件物流、国际货运代理为补充的综合物流服务，长久集团未从事汽车物流业务，与公司不存在同业竞争情形。

公司目前及未来运力需求仍将主要依靠承运商解决，本次关联交易不会因此而影响公司生产经营的独立性，公司本次关联交易涉及金额 27,470.00 万元，公司 2016 年末经审计净资产余额为 191,181.50 万元，本次关联交易占公司最近一期末经审计净资产的 14.37%，未对公司独立性构成重大影响。

本次募集资金投入符合《上市公司证券发行管理办法》第十条“投资项目实施后，不会与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性”的规定。

五、保荐机构核查意见

保荐机构通过网站查询了国内中置轴轿运车的主要生产厂家的公开资料，取得并查阅了向关联方采购中置轴轿运车的合同及付款凭证、相关资产评估报告，查阅了长久专用车的财务数据以及与部分第三方签订的部分销售合同，对销售合同中的主要条款进行了对比分析。

经核查，保荐机构认为，发行人向长久专用车购置的中置轴轿运车在车辆配置、性能、售后服务、交车时间等主要销售条款方面与无关联第三方相比不存在显著差别。长久专用车除销售中置轴轿运车外，还销售少量经改装的商旅客车，其所生产的中置轴轿运车主要销售对象为发行人。发行人购置中置轴轿运车事项涉及关联交易，符合发行人的生产经营及发展战略，有利于更好地把握政策变化，巩固市场地位，增强盈利能力，不存在损害股东利益的情形。该等关联交易行为与汽车物流行业政策变动紧密相关且经过发行人审慎判断。长久专用车所生产中置轴车辆的技术成熟度和安全性方面与同行业相比均有明显优

势，能够满足发行人采购需求，同时长久专用车具备产能优势，能够保障发行人在政策过渡期内生产足够运输车辆，发行人本次关联交易具有必要性。本次关联交易价格与第三方相比不存在显著差异，定价公允，不存在向关联方持续利益输送行为。本次募集资金变更不会导致发行人与控股股东或实际控制人产生同业竞争、未对发行人生产经营的独立性构成重大不利影响。符合《上市公司证券发行管理办法》第十条“投资项目实施后，不会与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性”的规定。

问题 4:

申请人本次募投项目之一为购置 4 艘商品车滚装船，目前申请人无自有船只，A 股上市公司中，仅中远海特主营业务包含汽车滚装船运输，主要为客户提供内外贸海洋运输业务服务。此外，尚未有主要从事商品车滚装船业务的 A 股上市公司。请申请人：（1）结合行业发展、技术及业务优势等，说明该募投项目与主营业务之间的关系，申请人是否具备开展实施募投项目运营必要的资金、技术、人才、管理、客户资源等业务基础，中江海是否取得船舶运营的相关资质，募投项目的实施是否存在不确定性，募投项目效益测算依据是否充分谨慎；（2）结合市场价格等因素说明购置船只的定价依据及合理性；（3）说明新增产能消化措施；（4）说明选择非全资子公司作为实施主体的原因及资金投入方式，是否存在损害中小股东利益的情形；（5）皖江物流后续出资预计到位情况，是否与申请人的出资同时到位，是否属于申请人的关联方；（6）说明目前尚有签署建造合同的两艘船舶是否存在不确定性。请保荐机构发表核查意见。

一、结合行业发展、技术及业务优势等，说明该募投项目与主营业务之间的关系，申请人是否具备开展实施募投项目运营必要的资金、技术、人才、管理、客户资源等业务基础，中江海是否取得船舶运营的相关资质，募投项目的实施是否存在不确定性，募投项目效益测算依据是否充分谨慎。

（一）募投项目与主营业务之间的关系

1、报告期内公司主营业务情况

公司是一家为汽车行业提供综合物流服务的现代服务企业。报告期内，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

运代理等多方面综合物流服务。

公司从事的整车运输业务是接受以汽车生产厂商及其下属企业为主的客户的委托，按照客户订单对交货期、交货地点、品质保证等的要求将整车运输至目的地。同时公司提供整车仓储等辅助服务。零部件物流业务主要包括零部件采购物流、售后备品物流、零部件进出口物流等服务。国际货运代理业务主要包括哈欧班列及哈俄班列的铁路货运订舱服务。

2、募投项目与主营业务的关系

（1）行业发展方面

长期以来，国内整车运输均以公路运输为主，汽车生产厂商将水路运输作为公路运输的补充。2016年以来，受“9.21”政策和GB1589-2016标准的实施的影响，在长距离的区域间集中大批量运输的规模及成本优势明显的水路运输业务量提升明显。2016年全国实现滚装运量250万辆，同比增长30.21%，同时滚装运量占当年整车销量比重也提升至8.66%，创历史新高。我国水运业务市场具有广阔的发展空间，公司本次购置4艘商品车滚装船，将提升公司长江区域水路运输能力，实现多式联运业务战略布局。

（2）技术及业务优势

不同于仅能满足水运业务需求的江运公司，公司多年来深耕于汽车物流行业，拥有十余年水运和铁路运输业务的操作管理经验，能够有效调配公路、铁路、水路等不同运力资源，具备多式联运的运输执行能力，并可以利用覆盖全国的物流网络有效的将不同运输方式进行高效结合，从而更好的控制运输成本，同时使运力得到更好的保障。报告期内，公司不断完善多式联运业务的网络布局，同时公司对于一汽-大众、一汽马自达等品牌均有相对成熟的多式联运业务模式。公司扎实的水运业务基础与丰富的运营管理经验将为项目的实施提供了坚实的保障。

综上，本次“购置4艘商品车滚装船”募投项目是围绕公司主营业务开展实施的，同时亦是公司巩固市场地位、增强自身竞争优势、实现发展战略目标的重要举措。

（二）公司的资源储备及业务基础

1、公司的资源储备

（1）资金储备

2014-2016年度及2017年1-9月，公司分别实现营业收入304,290.05万元、339,486.99万元、429,620.04万元和337,452.09万元，实现净利润26,751.62万元、30,756.17万元、36,720.78万元和21,356.95万元。公司现有主营业务持续稳定增长，运营状况和发展态势良好。

本次募集资金投资项目投资总额为73,525.00万元，虽然公司经营状况良好，但考虑到在实施募投项目时尚有较大的资本性投入需求，存在一定的资金缺口，公司通过本次公开发行可转换公司债券募集资金70,000.00万元，将为本次募投项目的顺利实施提供资金保障。

（2）技术储备

公司通过对客户资源、运力网络、信息平台的整合，实现了物流资源平衡，帮助各汽车生产厂商实现物流资源互通，使得汽车生产厂商相对集中、规模较大的物流需求能与相对分散、单个规模较小但调度灵活的社会运力有效对接。作为一家大型第三方汽车物流公司，公司搭建了覆盖全国主要汽车生产及消费区域的物流网络。公司的物流网络促进不同汽车生产厂商运输路线的资源互换，在全国范围内协调运输需求和运力资源，形成网络循环，实现资源对流，降低空驶率，从而节约了单位车辆物流成本。

（3）人才及管理储备

公司管理团队了解汽车物流的国内外发展现状，对行业发展趋势有独立深入的见解，能选择最适宜企业自身情况的发展战略并及时加以实施。公司大部分高管人员均从事汽车及物流行业10年以上，均是伴随着国内汽车物流行业发展而成长起来的业内精英。公司已初步建成完善的人力资源发展体系，通过自身培养与从外部引进业务技能熟练、实战经验丰富的人才相结合的策略，组成了一支凝聚力和战斗力很强的业务团队，能够为公司在本次募集资金项目提供充足的人才和管理储备。

（4）客户资源储备

公司具有全国广泛的优质客户资源。我国汽车制造主要集中在少数大型汽车集团，公司与包括北京现代、上汽通用五菱、奇瑞汽车、一汽马自达、一汽-大众、重庆长安、华晨宝马等在内的多个乘用车汽车生产销售企业及中国重汽、陕

西重汽、一汽解放、北汽福田、东风柳汽等在内的多个商用车汽车生产销售企业建立了稳固的合作关系。公司与业内实力雄厚的汽车生产厂商建立了稳定的合作关系，有力的实现了公司与汽车生产厂商的共同发展，有助于不断提高公司的行业影响力。

2、公司的业务基础

本次募投项目是依托于公司在汽车物流领域积累的丰富经验、汽车行业发展趋势和核心客户需求的基础上，实现战略发展目标的重要举措。公司目前已经具备实施该募投项目的人员储备、技术储备、市场储备以及一定的资金储备，已经为该募投项目的实施打下坚实的业务基础。

（三）中江海船舶运营资质情况

根据国务院《中华人民共和国船舶登记条例（2014 修订）》第十三条之规定，“船舶所有人申请船舶所有权登记，应当向船籍港船舶登记机关交验足以证明其合法身份的文件，并提供有关船舶技术资料 and 船舶所有权取得的证明文件的正本、副本。就新造船舶申请船舶所有权登记的，应当提供船舶建造合同和交接文件。”

根据国务院《国内水路运输管理条例》（2017 修订）第六条之规定，企业法人申请经营水路运输业务应当“有符合本条例第十三条规定的船舶，并且自有船舶运力符合国务院交通运输主管部门的规定。”

根据国务院《国内水路运输管理条例》第十三条之规定，“水路运输经营者投入运营的船舶应当符合下列条件：（一）与经营者的经营范围相适应；（二）取得有效的船舶登记证书和检验证书；（三）符合国务院交通运输主管部门关于船型技术标准和船龄的要求；（四）法律、行政法规规定的其他条件。”

根据交通运输部《国内水路运输管理规定》（2016 修订）第十条之规定，“省级人民政府水路运输管理部门具体实施省际普通货船运输的经营许可。”根据该规定第十三条，“具有许可权限的部门，对符合条件的，应当在 20 个工作日内作出许可决定，向申请人颁发《国内水路运输经营许可证》，并向其投入运营的船舶配发《船舶营业运输证》。”

2017 年 12 月 11 日，中江海与重庆川东船舶重工有限责任公司（以下简称“川东船舶”）签署了船体编号分别为 HT0180 及 HT0181 的《中江海物流有限

公司 800 车内河滚装船建造合同》，约定川东船舶须在 2018 年 11 月 15 日前将船舶交付给中江海并提供相关交接文件。中江海经工商核准的经营范围为“货物装卸，船舶租赁，国际海上、陆路货物运输代理，国内货物运输代理，国内水路普通货物运输，仓储服务（不含危险化学品），道路运输代理服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）***”

中江海成立至今自有船舶均尚未交付到位，结合上述法规规定和中江海经营范围情况，中江海经工商核准的经营范围已包含国内水路普通货物运输业务，在滚装船正式交付前无须取得该等船舶运营资质。滚装船交付后，中江海须根据有关规定对该等船舶向其所属船籍港船舶登记机关进行所有权登记，之后再向省级人民政府水路运输管理部门申请并取得《国内水路运输经营许可证》，即可具备船舶运营资质。该等业务资质的办理不会对本项目的后续实施构成不确定性。

（四）募投项目效益测算依据

本项目预测期为26年，其中单艘滚装船建设期1年，运营期25年，本项目所购置的4艘商品车滚装船全部投入运营后，预计可实现年运输收入约5,774.89万元，年均利润总额1,241.81万元，项目税后内部收益率12.28%，税后静态投资回收期为8.52年。

1、营业收入的测算

本项目营业收入测算公式如下所示：

营业收入=全年计划航次×装载量×运输单价

根据本项目建设进度安排，4艘滚装船将分为两批投入运营，首批2艘滚装船将于2018年11月下水，并于2019年初开始投入运营，剩余2艘滚装船将于2019年9月下水，并于2020年起投入运营。根据现有客户需求，首批运营的2艘滚装船在2019年（营运期首年）拟全部投入重庆-武汉-重庆航线运营；从2020年开始，全部4艘滚装船将投入芜湖-武汉-重庆、重庆-武汉-芜湖航线运营。

本项目营业收入测算过程主要假设如下：

（1）全年计划航次

重庆-武汉-重庆航线单航次运营时间为12天（其中纯航行时间为6天），挂靠重庆、武汉两个码头；芜湖-武汉-重庆、重庆-武汉-芜湖航线单航次运营时间为15天（其中纯航行时间为9天），挂靠芜湖、重庆、武汉三个码头。根据行业

经验，本次测算运营时间按照每年335天计算（扣除30天异常因素影响）。结合前述说明，公司预计2019年船舶航次为28次/艘，2020年开始船舶航次为22次/艘。

（2）装载量

根据公司现有业务资源和市场业务情况，对于2019年所运营的重庆-武汉-重庆航线，预估单艘船装载量为750辆/航次；2020年所运营的芜湖-武汉-重庆、重庆-武汉-芜湖航线，预估单艘船装载量为1,000辆/航次。

（3）运输单价

本项目拟购置的商品车滚装船的运输单价受车型、品牌、发运量、发运线路和运输距离的不同而有所差异，本次测算系根据同航线所发运商品车品牌的市场参考价格而确定。另外，考虑未来客户对运费调整等因素，本次测算假设运输单价在4艘滚装船全部投入运营后的第四年（即2023年）和第七年（即2026年）分别调增5%，第七年后（即2026年）运输单价在运营期内保持不变。

2、成本费用的测算

本项目成本及费用主要包括燃油费、折旧摊销费、管理费用和其他成本费用等，成本费用的估算按照企业会计准则要求进行测算，并综合考虑并参考了募投项目实施所在地物价水平、工资水平等因素确定，遵循并体现了成本费用测算的谨慎性和合理性。成本费用主要构成项目的金额及测算方法如下：

序号	项目	测算依据
1	燃油费	主要为轻油消耗，营运期第一期（2019 年）船舶仅运行重庆-武汉-重庆航线，该航线纯航行天数为 6 天/艘；营运期第二期（2020 年）年开始全部投入芜湖-武汉-重庆、重庆-武汉-芜湖航线运营，该航线纯航行天数为 9 天/艘。按照现有轻油的价格走势预测 2019 年轻油的价格为 6,500 元/吨，2023 年上涨 5%，2026 年再上涨 5%之后稳定不变。
2	折旧与摊销	4 艘滚装船按照 25 年年限计提折旧；
3	管理费用	基期管理费用金额为 160 万元，预测期内增长情况与销售收入保持一致。
4	其他成本费用	主要包括润滑油消耗、船员劳务外包成本、物料备件费、保险费、拖轮港驶费、车辆质损费及坞检费用，其中润滑油消耗、物料备件费、保险费、拖轮港驶费为固定费用；基期船员劳务外包成本为 200 万元/艘，预测期内增长情况与销售收入保持一致，坞检费用的发生频率每 3 年一次，每次费用支出为 80 万元/艘（含税），车辆质损费根据装载量计算（单价含税为 5 元/辆）。

注：拖轮费用指船舶使用拖轮辅助靠离泊位的费用；港驶费用指船舶在码头的靠泊费、代理费等费用；坞检费用指船舶定期进入船坞检修的费用。

3、相关税金及税率

项目涉及的税率方面，假设运输业务增值税税率为11%、城市建设税税率为7%、教育费附加税率为3%、地方教育费附加为2%、水利建设基金税率为0.5%（计提基数为不含税收入）、所得税适用税率为25%。

4、项目效益测算

综合上述测算结果，本项目效益情况如下表所示：

单位：万元

项目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
营业收入	2,156.76	5,490.09	5,490.09	5,490.09	5,764.59	5,514.86	5,514.86	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82
总成本费用	1,990.64	4,249.35	4,386.10	4,386.10	4,427.08	4,563.83	4,563.83	4,613.71	4,750.46	4,750.46	4,613.71	4,750.46	4,750.46
税金及附加	1.08	2.75	2.75	2.75	2.88	2.76	2.76	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03
利润总额	165.04	1,238.00	1,101.25	1,101.25	1,334.63	948.27	948.27	1,436.09	1,299.34	1,299.34	1,436.09	1,299.34	1,299.34
净利润	123.78	928.50	825.93	825.93	1,000.97	711.20	711.20	1,077.07	974.51	974.51	1,077.07	974.51	974.51

续上表

项目	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
营业收入	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82	6,052.82
总成本费用	4,613.71	4,750.46	4,750.46	4,613.71	4,750.46	4,750.46	4,613.71	4,750.46	4,750.46	4,613.71	4,750.46	4,750.46
税金及附加	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03
利润总额	1,436.09	1,299.34	1,299.34	1,436.09	1,299.34	1,299.34	1,436.09	1,299.34	1,299.34	1,436.09	1,299.34	1,299.34
净利润	1,077.07	974.51	974.51	1,077.07	974.51	974.51	1,077.07	974.51	974.51	1,077.07	974.51	974.51

5、项目的经济效益测算的合理性说明

本项目效益测算指标中，静态投资回收期是指从2019年初滚装船开始投入运营之日起，用项目所得的净收益偿还原始投资所需要的年限；内部收益率是项目现金流入现值总额与现金流出现值总额相等、净现值等于零时的折现率，反映了投资效率，能够较好地体现项目投资的盈利情况。

本项目的效益指标如下：

单位：万元

序号	计算指标	数额	备注
1	年均营业收入	5,774.89	项目建成后年均值（25年）
2	年均总成本费用	4,530.19	
3	平均销售毛利率	24.55%	
4	年均利润总额	1,241.81	
5	年均净利润	931.36	
6	内部收益率	12.28%	税后
7	静态投资回收期（年）	8.52	税后（不含建设期1年）

报告期内，公司无自有船只。A股上市公司中，中远海特（600428.SH）主营业务包含汽车滚装船运输，主要为客户提供内外贸海洋运输业务服务。此外，目前未有主要从事商品车滚装船业务且已在A股上市的公司；新三板挂牌公司中，金航股份（831683.OC）的主营业务包含载货汽车滚装船运输和危化油品运输业务。基于此，公司根据业务相关性选取了中远海特（600428.SH）、金航股份（831683.OC）以及A股上市公司中具有一定相关性且包含船运业务的部分公司，该等公司在报告期内的主营业务毛利率情况如下：

单位：%

证券代码	证券简称	2017年1-9月	2016年度	2015年度	2014年度
603167.SH	渤海轮渡	37.11	30.44	25.41	23.26
601872.SH	招商轮船	24.81	39.08	38.30	19.47
600018.SH	上港集团	30.22	30.08	33.17	36.59
600179.SH	安通控股	16.36	22.77	22.60	21.72

证券代码	证券简称	2017 年 1-9 月	2016 年度	2015 年度	2014 年度
000520.SZ	长航凤凰	15.33	18.90	14.00	12.57
600428.SH	中远海特*	-	21.65	12.05	11.04
平均值		24.76	27.15	24.26	20.78
金航股份（831683.OC）**		-	23.25	38.28	24.40

注：各公司定期报告披露数据。

*注：中远海特毛利率数据系其在定期报告中披露的汽车船业务毛利率；根据其披露的定期报告，2014年和2015年毛利率较低主要受汇率波动、地缘政治、贸易限制、车企本土化生产及品牌竞争劣势等不利因素影响。2016年度毛利率显著提升主要系其抓住2016年9月汽车陆运政策限制的机遇，及时调整汽车船内外航线策略，并购入2艘二手汽车船投入国内沿海汽车运输市场，实现了较好的效益。

**注：金航股份已于2017年11月30日终止挂牌。

报告期内，包含船运业务的A股上市公司销售毛利率平均值分别为20.78%、24.26%、27.15%和24.76%；金航股份（831683.OC）的主营业务毛利率分别为24.40%、38.28%和23.25%。本项目预估平均销售毛利率为24.55%，与该等公司平均水平相近，不存在显著差异。因此，综合判断公司目前在本项目中所预估的销售毛利率水平是谨慎且合理的。

公司本项目效益测算按照行业通行的规则及做法作出，相关指标参数谨慎设定。从测算结果来看，各个项目效益测算指标符合项目实际情况和行业一般水平，体现了本项目效益测算的合理性和谨慎性。

（五）保荐机构核查意见

保荐机构取得并查阅了本次募投项目的可行性研究报告、与本次发行相关的公开披露文件等资料，取得并复核了本次募投项目测算底稿，核查了发行人本次募投项目实施主体的人员构成及业务开展情况。

经核查，保荐机构认为，发行人本次购置 4 艘商品车滚装船项目系围绕现有主营业务开展实施；发行人在经营过程中积累了丰富的资源储备，为募投项目的开展奠定了良好的业务基础；根据相关法规规定，中江海将在船舶交付后将办理相关运营资质，本次募投项目的实施不存在不确定性。发行人本次募投项目效益测算过程和测算依据充分谨慎。

二、结合市场价格等因素说明购置船只的定价依据及合理性。

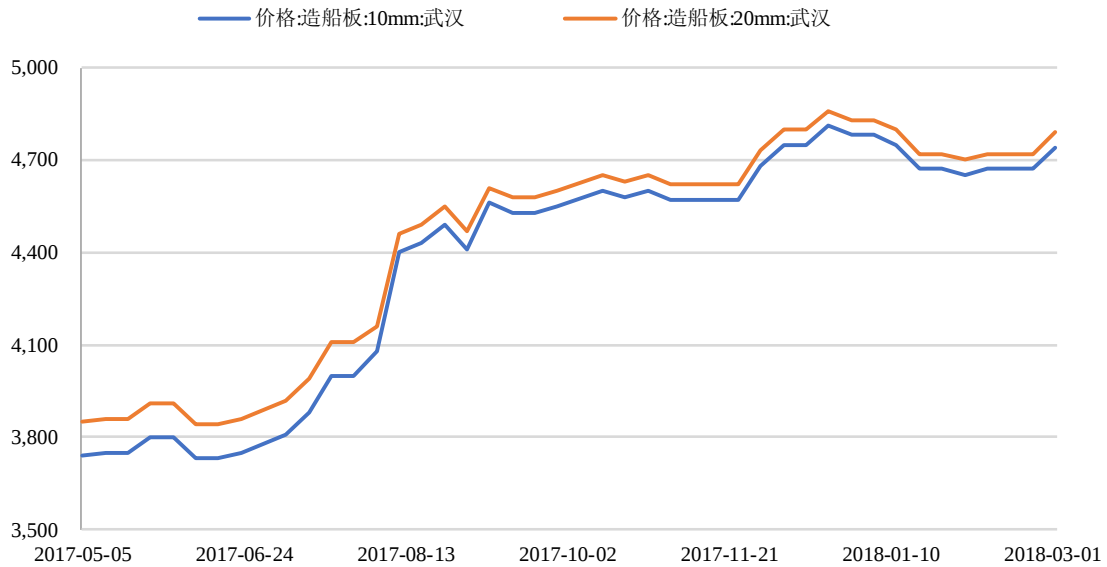
（一）定价依据及合理性

“购置4艘商品车滚装船”项目所购置滚装船的船体规格系参照《关于公布长江水系过闸运输船舶标准船型主尺度系列及有关规定的公告》（交通运输部公告2012年第69号）标准建造。近年来建造同类型江运商品车滚装船单艘的造价区间约在2,400万元至4,000万元不等，不同船舶的造价差异主要体现在船舶具体规格参数、建造方案、付款方式、钢材等主要成本波动以及客户定制化需求等方面。中江海对前述市场报价情况进行了充分考量，同时就船型需求向造船厂进行了初步询价，对本项目所需购置的船舶造价进行了相对合理的预估，确认本次所需购置的4艘商品车滚装船资金需求为12,000万元，即单艘滚装船购置成本为3,000万元。

2017年12月11日，中江海与重庆川东船舶重工有限责任公司（以下简称“川东船舶”）签署了船体编号分别为HT0180及HT0181的《中江海物流有限公司800车内河滚装船建造合同》，基于公司与川东船舶的充分协商，双方最终确认船体编号为HT0180和HT0181的滚装船的单艘合同价格为2,710万元。此外，合同约定对于后续两艘选择船的合同价格为，“……在有效期期内（本合同生效后六十个工作日内）通知卖方选择权生效，合同价格不变，但如钢材及设备市场价格出现剧烈波动（超过本合同钢材、型材及设备投标价格的±3%）时，买卖双方应就合同价格重新进行协商确认。”

本次购置4艘商品车滚装船的造船厂川东船舶位于重庆，所选用钢材主要为10mm造船板和20mm造船板，均来自武汉地区。市场钢材价格自2017年5月以来整体均处于上涨趋势，武汉地区10mm和20mm造船板价格持续攀升，分别由3,740元/吨和3,850元/吨上涨至4,740元/吨和4,790元/吨，涨幅均超过了24%。

2017年5月以来造船板价格走势（单位：元/吨）



数据来源：wind

根据公司目前对于后续两艘滚装船的建设进度安排，预计该等滚装船合同签署时点为2018年10月，与截至本回复出具日尚有约7个月的时间，按目前钢材价格走势判断，不排除未来在正式签署合同时钢材价格继续上涨且涨幅超过20%的可能性，从而导致后续两艘滚装船的单艘造价高于3,000万元。

综合前述分析，本次“购置4艘商品车滚装船”项目资金需求审慎，定价依据充足且具有合理性。

（二）保荐机构核查意见

保荐机构取得并查阅了发行人与造船厂签署的船舶建造合同、项目可行性报告，查询了近年来武汉地区造船板价格数据，对公司相关负责人进行了访谈。

经核查，保荐机构认为，发行人“购置 4 艘商品车滚装船”项目资金需求审慎，目前已签署合同的 2 艘滚装船定价系参考市场同类型船舶造价区间并与造船厂充分协商确定，后续 2 艘滚装船的造价受钢材价格持续上涨的影响导致造价变高的可能性较大。发行人购置船只的定价依据充足且具有合理性。

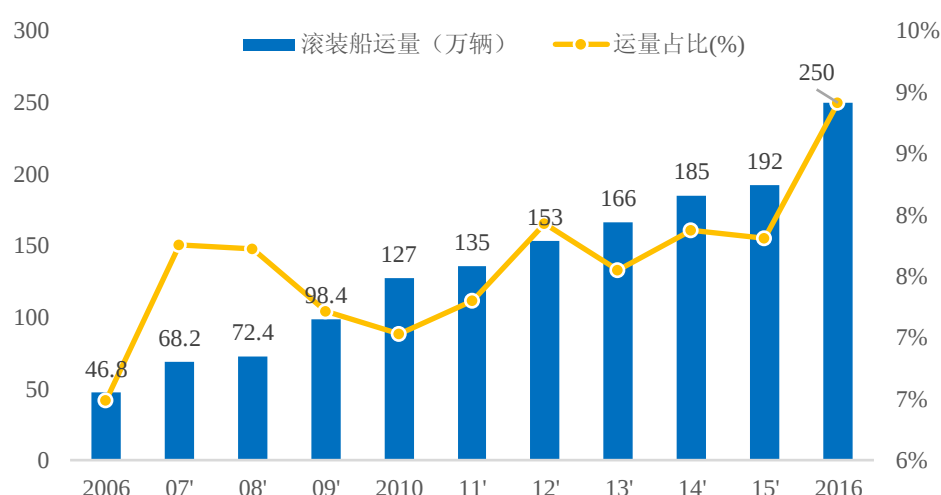
三、说明新增产能消化措施。

（一）广阔的水运业务市场前景有助于推动新增产能消化

据中国汽车工业协会统计，2017年我国全年汽车产销量分别完成2,901.54万

辆和2,887.89万辆，连续9年成为全球第一大汽车产销大国。长期以来，国内整车运输均以公路运输为主，汽车生产厂商将水路运输作为公路运输的补充。据统计，我国汽车滚装运输量2006-2016年年均增速19.80%，保持了较好的增长态势，但占汽车销量比重较低，始终保持在6-8%左右的水平。2016年以来，受“9.21”政策和GB1589-2016标准的实施的影响，在长距离的区域间集中大批量运输的规模及成本优势明显的水路运输业务量提升明显，2016年全年实现滚装运量250万辆，同比增长30.21%，同时滚装运量占当年整车销量比重也提升至8.66%，创历史新高。

2006-2016 年我国汽车滚装运输量统计



数据来源：根据中国物流与采购联合会汽车物流分会历年会议资料整理

因此，我国水运业务市场具有广阔的发展空间，为公司的业务持续发展提供了基础，也为新增产能的消化提供了重要保障。

（二）公司具备丰富的水运业务管理经验和成熟的多式联运业务能力，能够为产能消化提供有力支撑

水路运输因其特性只能完成港口至港口段的运输，而商品车物流需要完成从汽车生产厂商至4S店经销商的全程物流，仅凭水路运输无法满足汽车生产厂商物流需求，需要通过水路和公路或水路、公路和铁路的多式联运予以实现。

不同于仅能满足水运业务需求的江运公司，公司多年来深耕于汽车物流行业，拥有十余年水运和铁路运输业务的操作管理经验，能够有效调配公路、铁路、水路等不同运力资源，具备多式联运的运输执行能力，并可以利用覆盖全国的物

流网络有效的将不同运输方式进行高效结合，从而更好的控制运输成本，同时使运力得到更好的保障。报告期内，公司不断完善多式联运业务的网络布局，同时公司对于一汽-大众、一汽马自达等品牌均有相对成熟的多式联运业务模式。公司扎实的水运业务基础与丰富的运营管理经验将为项目的实施提供了坚实的保障。

此外，本项目实施主体中江海的另一股东安徽皖江物流（集团）股份有限公司（上交所上市公司，股票代码“600575”以下简称“皖江物流”）亦拥有丰富的水运业务管理经验，其控股子公司芜湖港务有限责任公司系安徽省最大的货运、外贸、集装箱中转港，并逐步确立为区域性枢纽港地位，在经营过程中积累了丰富的港务管理及水路运输经验。上述股东将能够为该项目的实施提供业务管理经验方面的有力支持。

因此，丰富的水运业务经验和成熟的多式联运业务能力能够为公司商品车水运业务的开展和本项目新增产能的消化提供有力支撑。

（三）公司与长江沿岸核心汽车生产厂商拥有良好的合作关系，能够为消化产能提供保障

本次“购置4艘商品车滚装船”项目所购置的商品车滚装船陆续交付后，将主要用于公司长江沿岸江运业务的实施，并主要运营芜湖-武汉-重庆以及重庆-武汉-芜湖段的长江航线。长江沿江区域是我国商品车主要产业集群地之一，重庆、武汉、芜湖等地作为整车滚装水运业务的主要港口，能够有效辐射川渝鄂皖江浙沪等地区的商品车发运和分拨。目前越来越多的汽车生产厂商意识到充分利用整车物流的多元化运输方式可以为物流运输提供有力保障，临江地区也已逐渐成为各大汽车生产厂商建厂的首选，包括奇瑞汽车、北京现代、长安汽车、一汽-大众、上汽通用五菱等品牌均在该等沿江或辐射地区有产能布局。报告期内，该等汽车生产厂商均系公司客户，其中奇瑞汽车整车运输业务自2015年以来已由公司全面承接。2016年度该等品牌份额占比情况如下：

序号	品牌名称	沿江地区产能 (万辆)	2016年品牌整体销量 (万辆)	公司份额占比
1	奇瑞汽车	60.00	48.19	100.00%
2	北京现代	30.00	113.61	55.94%

序号	品牌名称	沿江地区产能 (万辆)	2016年品牌整体销量 (万辆)	公司份额占比
3	长安汽车	53.00	118.46	38.21%
4	一汽-大众	60.00	129.92	18.76%
5	上汽通用五菱	40.00	188.24	14.32%

数据来源：盖世汽车网、搜狐汽车网、公司2016年年度报告

注：公司份额占比=公司2016年该品牌发运量/该品牌2016年销量

因此，稳定的客户基础及良好的合作关系为公司商品车水运业务的开展和本项目的产能消化提供了充分的保障。

（四）保荐机构核查意见

保荐机构查阅了发行人项目可行性研究报告以及相关行业研究报告，查询了发行人定期报告及汽车行业网站信息，对公司及中江海相关负责人进行了访谈，对相关事项和资料进行了分析。

经核查，保荐机构认为，发行人“购置4艘商品车滚装船”项目具有广阔的市场前景，发行人具备丰富的水运业务管理经验和多式联运能力，亦已积累了相应的客户资源，新增产能消化措施切实可行。

四、说明选择非全资子公司作为实施主体的原因及资金投入方式，是否存在损害中小股东利益的情形。

（一）选择非全资子公司作为实施主体的原因

“购置4艘商品车滚装船”项目实施主体中江海系由公司与皖江物流于2017年9月7日共同出资设立的项目公司，主要是为了利用水路资源，开展多式联运业务。此次通过中江海实施该募投项目的具体原因如下：

1、顺应公司发展战略、有效发挥股东间协同效应

加强多式联运建设一直以来都是公司高度重视并积极探索的核心战略方向。根据多式联运发展战略的需求，公司将分别在公路运输、铁路运输和水路运输方面开展不同程度的建设，其中在水路运输方面，公司计划进一步加大船舶的投入，以提升公司水路运输规模。

公司与皖江物流共同出资成立中江海系为能够在整车物流行业变革的关键机遇抢占市场、构建商品车物流江海联运战略通道、搭建华东区域商品车综合物流枢纽、实现多方共赢目的而设立的合资公司。公司在服务网络、市场开拓、汽

车物流运营等方面具有较强的合作优势，皖江物流在长江港口资源、码头经营、大宗物资物流等方面具有较强的合作优势，两方充分发挥各自资源优势，依托长江黄金水道核心节点，共同打造商品车物流综合服务平台。同时依托长江水道和多式联运干线运输体系的优势和枢纽港口的节点作用，进一步吸引各大汽车生产厂商、区域客户、物流服务商提供运力资源支撑，最终达到市场拓展、以点带面、运力与枢纽联动的作用，最终实现多方共赢，提高市场竞争力和整体盈利能力，符合公司的长远规划和股东利益。

2、符合中江海市场定位

中江海设立时市场定位系面向华东区域汽车消费市场提供仓储、分拨配送服务；面向华东区域本地车企外销提供公铁水一体化整车物流服务；解决长江上游商品车生产基地（如成都、重庆）商品车向东北、华北等区域的转运分拨以及东北、京津、华南等商品车入鄂、川、渝的商品车对流所需的江海联运需求。

此次实施“购置4艘商品车滚装船”项目主要为满足中江海在长江水道的运力需求，同时为中江海未来构建江海联运通道提供先期基础条件，系中江海为实现自身发展战略的重要一环，亦符合其设立之初的市场定位。

3、皖江物流区位优势明显

本项目实施主体中江海主要经营场所位于安徽省芜湖市，可有效依托中江海另一股东皖江物流在芜湖地区的港口区位优势，协同发展水运业务，实现商品车的仓储集成及中转基地，有效覆盖安徽、江苏、浙江、上海等华东主要地区；同时，芜湖港位于长江下游区域，可利用长江水道与沿海构建华东区域江海联运通道，最终实现商品车的海运与江运中转互通。目前芜湖港口的商品车运输业务主要集中在奇瑞汽车品牌，随着长江区域水运需求的增长，芜湖港的区位优势将会更加明显。

（二）资金投入方式

根据《中江海物流有限公司章程》的约定，中江海注册资本金40,000万元人民币，其中公司以货币认缴出资20,400万元，占注册资本的51%；皖江物流认缴出资19,600万元，占注册资本的49%，首期出资以货币出资，其余以评估后注入的港口资产出资，不足部分由货币补足。双方股东的缴纳出资期限均为2019年8

月1日前。

2017年12月7日，中江海召开的2017年第二次临时股东大会，双方股东同意“购置4艘商品车滚装船”项目由中江海实施，实施方式为公司将该募投项目的12,000万元用于对中江海的实缴出资。

截至本回复出具日，中江海注册资本缴付情况如下：

股东名称	认缴注册资本 本金额 (万元)	出资比例	公司章程 约定缴纳 出资期限	实缴时间	实缴金额 (万元)	出资方式
长久物流	20,400.00	51.00%	2019年 8月1日前	2017-9-28	2,550.00	货币出资
				2017-11-24	5,850.00	货币出资
				小计	8,400.00	-
皖江物流	19,600.00	49.00%	2019年 8月1日前	2017-9-28	2,450.00	货币出资
				2017-12-1	5,620.00	货币出资
				小计	8,070.00	-
合计	40,000.00	100.00%		合计	16,470.00	-

（三）不存在损害中小股东利益的情形

“购置4艘商品车滚装船”项目实施主体为公司非全资子公司中江海，公司将以补充实缴注册资本的方式将募集资金投入实施主体进行实施，中江海已召开股东大会审议通过了该等事项。公司将募集资金投入非全资子公司的方式不存在损害中小股东利益的情形。

（四）保荐机构核查意见

保荐机构查阅了发行人与本次发行相关的三会决议文件及项目可行性报告，取得并查阅了中江海工商资料、投资协议和股东会决议文件，通过公开信息查阅了皖江物流的基本情况，对公司管理人员、中江海相关负责人进行了访谈。

经核查，保荐机构认为，本次募投项目以补充实缴注册资本的方式实施，该种方式未损害上市公司利益及中小股东的利益。

五、皖江物流后续出资预计到位情况，是否与发行人的出资同时到位，是否属于发行人的关联方。

（一）皖江物流后续出资预计到位情况

根据《中江海物流有限公司章程》的约定，中江海注册资本金40,000万元人民币，其中公司以货币认缴出资20,400万元，占注册资本的51%；皖江物流认缴出资19,600万元，占注册资本的49%，中江海及皖江物流的缴纳出资期限均为2019年8月1日前。截至本回复出具日，公司实缴金额为8,400.00万元，皖江物流实缴金额为8,070.00万元，后续皖江物流将依照《中江海物流有限公司章程》相关规定履行出资义务，相应出资将与发行人出资同时到位。

（二）皖江物流不属于发行人关联方

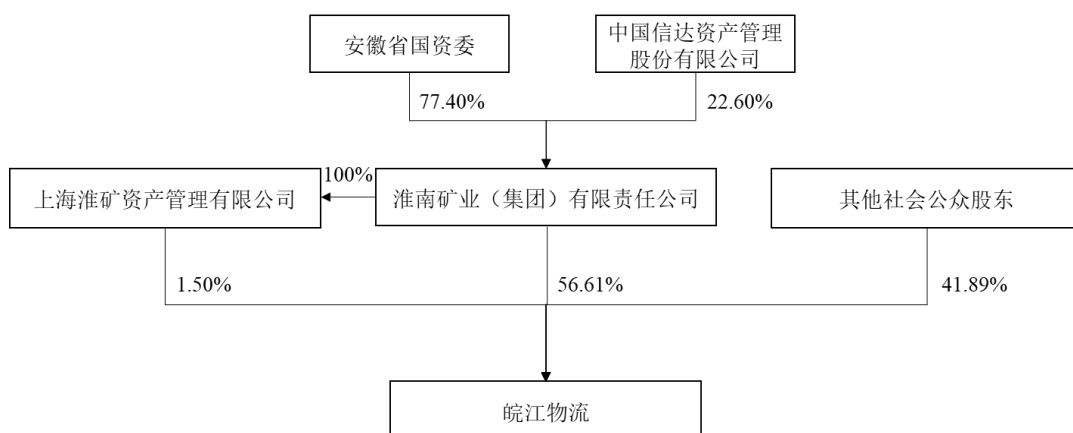
皖江物流（600575.SH）系上海证券交易所上市公司，根据《上海证券交易所上市规则（2014 修订）》的相关规定，皖江物流不属于发行人关联方，具体分析如下：

1、皖江物流不存在控制发行人的情形

截至本回复出具日，长久集团持有发行人 30,648.3638 万股，占本次发行前公司总股本 76.62%，是发行人的控股股东。薄世久和李桂屏夫妇为公司的实际控制人，分别持有长久集团 82.46%、17.54%的出资额，二人通过长久集团间接持有发行人 76.62%的股份，另外，薄世久通过下属的新长汇间接持有发行人 1.13%的股份。报告期内，发行人的控股股东及实际控制人均未发生变更，皖江物流不存在控制发行人的情形。

2、皖江物流不存在被长久集团及薄世久、李桂屏夫妇控制的情形

根据皖江物流公开披露的《安徽皖江物流（集团）股份有限公司 2017 年年度报告》，皖江物流控股股东为淮南矿业（集团）有限责任公司，其直接持有皖江物流股份比例为 56.61%，通过全资子公司上海淮矿资产管理有限公司间接持有皖江物流股份比例为 1.50%，合计持股比例为 58.11%。皖江物流实际控制人为安徽省国资委，其持有淮南矿业（集团）有限责任公司的股份比例为 77.40%，并通过该公司对皖江物流实施控制。报告期内，皖江物流不存在被长久集团及薄世久、李桂屏夫妇控制的情形。皖江物流与控股股东、实际控制人之间的产权及控制关系如下图所示：



3、皖江物流董事、高级管理人员不存在属于发行人关联自然人的情形

报告期内，皖江物流董事及高级管理人员均不存在属于发行人关联自然人的情形。

4、皖江物流不存在持有发行人5%以上股份的情形

报告期内，皖江物流未对发行人进行投资，不存在持有发行人 5%以上股份的情形。

综上所述，皖江物流不属于发行人的关联方。

（三）保荐机构核查意见

保荐机构取得并查阅了中江海工商资料、投资协议和股东会决议文件，通过公开信息查阅了皖江物流的股权结构情况。

经核查，保荐机构认为，皖江物流后续出资将按照《中江海物流有限公司章程》相关规定履行出资义务，相关出资将与发行人的出资同时到位，皖江物流系上海证券交易所上市公司，其不属于发行人的关联方。

六、说明目前尚有签署建造合同的两艘船舶是否存在不确定性。

（一）购置后续两艘商品车滚装船不存在不确定性

1、发行人开展水运业务需要

2016 年以来，受“9.21”政策和 GB1589-2016 标准的实施的影响，在长距离的区域间集中大批量运输的规模及成本优势明显的水路运输业务量提升明显。目前越来越多的汽车生产厂商意识到充分利用整车物流的多元化运输方式可以为物流运输提供有力保障，长江沿岸地区也已逐渐成为各大汽车生产厂商建厂的首选，包括奇瑞汽车、北京现代、长安汽车、一汽-大众、上汽通用五菱等品牌均在该等沿江或辐射地区有产能布局，报告期内，该等汽车生产厂商均系公司客

户。快速增长的市场空间以及稳步提升的客户需求对于发行人的水运运力提出了更高的要求，本次购置 4 艘商品车滚装船项目系公司应对该等业务需求的必要选择。

2、发行人对于剩余两艘船舶的购置规划

2017 年 12 月 11 日，中江海与重庆川东船舶重工有限责任公司签署了船体编号分别为 HT0180 及 HT0181 的《中江海物流有限公司 800 车内河滚装船建造合同》，合同约定对于后续两艘选择船的合同价格为，“……在有效期期（本合同生效后六十个工作日内）通知卖方选择权生效，合同价格不变，但如钢材及设备市场价格出现剧烈波动（超过本合同钢材、型材及设备投标价格的±3%）时，买卖双方应就合同价格重新进行协商确认。”

后续两艘滚装船的资金使用计划和实施进度如下：

项目		合同签订	开工	上船台	下水	交船
后续 两艘滚装船	时间	2018.10	2018.12	2019.4	2019.7	2019.9
	付款进度	20%	20%	20%	20%	20%

综上所述，发行人购置后续两艘商品车滚装船不存在不确定性。

（二）保荐机构核查意见

保荐机构取得并查阅了发行人与造船厂签署的船舶建造合同、项目可行性报告，对公司及中江海相关负责人进行了访谈，对相关事项和资料进行了分析。

经核查，保荐机构认为，发行人需要通过购置 4 艘商品车滚装船项目满足快速增长的水运业务需求，发行人已在前两艘船舶的购置合同中对于后续船舶购置做出了规划，尚待签署建造合同的两艘船舶不存在不确定性。

问题5：

申请人最近三年及一期汽车零部件物流收入均在1亿元左右，营业毛利分别为1,135.19万元、868.08万元、963.18万元、95.92万元。首发募集资金拟投向的“长春汽车零部件综合物流基地项目”预计将于2018年下半年启动施工建设，董事会将该项目达到预定可使用状态日期延期至2020年底。请申请人结合汽车零部件物流收入、毛利变动趋势说明“长春汽车零部件综合物流基地项目”是

否具备可行性，是否也存在变更的风险。请保荐机构发表核查意见。

一、报告期内公司汽车零部件物流收入和毛利变动情况

报告期各期，公司汽车零部件物流业务收入的金额分别为10,439.53万元、10,476.63万元、9,927.66万元和10,629.79万元，营业毛利金额分别为1,135.19万元、868.08万元、963.18万元和95.92万元。

报告期内，公司汽车零部件物流业务营业毛利总体呈下降趋势，主要系哈欧国际零部件物流业务影响所致。哈欧国际通过哈欧线路和哈俄线路等中欧铁路班列开展零部件物流业务，该等业务主要依靠哈尔滨市商务局、哈尔滨市香坊区人民政府补助款维持运营，并以低于成本的价格向客户提供有市场竞争力的报价，导致收入成本出现倒挂现象。2016年9月底起，公司将哈欧国际纳入合并报表范围，2016年9-12月及2017年1-9月，哈欧国际零部件物流业务实现收入分别为829.83万元和1,549.36万元，对应毛利分别为-501.38万元和-1,523.33万元。扣除哈欧国际的影响后，2016年度及2017年1-9月公司汽车零部件物流业务收入分别为9,097.83万元、9,080.43万元，汽车零部件物流业务毛利分别为1,464.59万元、1,619.29万元，扣除哈欧国际的影响后，公司零部件物流业务收入和毛利整体均呈上升趋势，公司通过实施“长春汽车零部件综合物流基地项目”，将有助于零部件物流业务的进一步发展，提升公司整体盈利水平。

二、长春汽车零部件综合物流基地项目建设

该项目具体位于长春汽车产业开发区，计划在吉林省长春市建设集零部件干线运输\支线配送、仓储、包装及增值业务于一体的汽车零部件综合物流基地，主要为各地汽车生产厂商和经销商提供零部件物流、零部件仓储服务，其中主要客户将面向主机厂位于长春的一汽集团。报告期各期间，一汽集团均为公司前五大客户之一，且排名靠前，双方在长期交往中建立了良好的商务合作关系。公司通过在长春建设汽车零部件综合物流基地，建立集采购、集货、仓储、配送、出口包装等业务于一体的汽车零部件物流基地，不仅能够为包括一汽集团在内的客户提供国内的备件仓储、配送服务，也能够提供备件的包装出口等物流服务，进而实现全方位的汽车物流服务。

综上所述，公司汽车零部件物流业务发展态势良好，“长春汽车零部件综合

物流基地项目”实施具备可行性，公司目前正在积极洽谈一汽奔腾零部件KD出口包装业务和一汽红旗仓储业务，推进项目实施落地，项目变更可能性较低。

三、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了发行人报告期内的审计报告、财务报告及相关财务数据，对财务指标的变动进行了分析，并对“长春汽车零部件综合物流基地项目”延期情况进行了核查，访谈了公司相关负责人。

保荐机构查阅了发行人报告期内的审计报告、财务报告及相关财务数据，对财务指标的变动进行了分析，并对“长春汽车零部件综合物流基地项目”延期情况进行了核查，访谈了公司相关负责人。

经核查，保荐机构认为，扣除哈欧国际影响后，报告期内发行人零部件物流业务收入及毛利总体呈上升趋势，“长春汽车零部件综合物流基地项目”具备实施的可行性，发行人目前正在积极推进该项目实施，变更风险较低。

问题6:

申请人前次募集资金为2016年8月首发上市，实际募集资金净额为58,363.72万元。因募投项目所处的市场环境发生了较大变化，不再适合继续投资，另有部分项目因业务需求发生变化而变化，2017年10月19日，申请人董事会审议拟将调减“京唐港基地一期建设项目”、终止“进口整车物流服务项目”和“芜湖汽车零部件物流基地项目”共27,470.00万元投入到新项目“购置500台中置轴轿运车项目”中。2017年11月6日，申请人召开股东大会审议通过了前述事项。

被申请人：（1）说明“9.21”政策出台是否对申请人现有运力等相关资产形成重大不利影响，请量化分析并进行披露；（2）说明前次募投项目变更的程序是否合规，是否存在先变更项目后履行程序情形；（3）针对调减京唐港基地一期建设项目9,061.12万元、终止原投资规模为13,588.97万元的进口整车物流服务项目、终止原投资规模为4,658.04万元的芜湖汽车零部件物流基地项目这三个变更事项，说明是否存在不可收回的前期投入，是否已经造成损失。请保荐机构、年审会计师发表核查意见。

一、说明“9.21”政策出台是否对申请人现有运力等相关资产形成重大不

利影响，请量化分析并进行披露

根据“9.21”政策分阶段实施安排，全行业近4万台不合规车辆将分批逐步淘汰，到2018年7月1日，将全面禁止不合规运输车通行，同时符合GB1589-2016标准要求的合规运输车比重将达到100%。截至本回复出具日，公司乘用车运输业务中运力构成情况如下：

单位：辆

项目	运力整体情况台数	其中：2018年7月后仍能满足政策要求运力		其中：2018年7月前需淘汰运力	
		台数	占总体运力的比例	台数	占总体运力的比例
自有运力*	1,455	1,252	86.05%	203	13.95%
承运商运力	7,921	3,168	39.99%	4,753	60.01%
其中：AAA级以上承运商	2,920	1,429	48.94%	1,491	51.06%
合计	9,376	4,420	47.14%	4,956	52.86%

*注：公司自有运力中包含已陆续购置到位的中置轴轿运车。

截至本回复出具日，公司乘用车运输业务的整体运力为9,376辆，其中承运商运力占比84.48%，公司乘用车运输业务运力以承运商运力为主。

根据“9.21”政策的具体安排，公司于“9.21”政策出台后陆续购置的中置轴轿运车不存在报废淘汰的情况，“9.21”政策出台前已持续运营的自有运力中，预计有203辆将在2018年7月后报废淘汰，占自有运力整体比例为13.95%；承运商运力中，3,168辆在2018年7月后仍能满足政策要求上路运营，占承运商运力的比例为39.99%。其中AAA级以上承运商运力有48.94%仍能够在2018年7月后满足政策要求。

针对公司需根据“9.21”政策在2018年7月前淘汰的运力情况，公司已对承运商体系进行了梳理，重新制定了《承运商管理规定》、《乘用车承运商等级评估管理办法》等制度，并确立了5A级承运商管理模式，逐步剔除了具有资产隐患、运营风险和运力不足的承运商，主导并推动了承运商运力向合规化、标准化发展。根据公司的统计，“9.21”政策”出台后，公司承运商需逐步淘汰的运力合计约7,100辆，截至本回复出具日，公司已逐步引导承运商补充合规运力共约3,200辆，其中AAA级以上承运商已补充合规运力1,429辆。截至本回复出具日，

公司AAA级以上承运商已签订合规车合同订单约3,100辆，将于近期陆续到位运营。

公司自有运力中预计有203辆将陆续报废淘汰，该等运输车辆在2017年9月末的资产状况如下（未经审计）：

单位：万元

项目	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	成新率
运输车辆	4,727.71	3,757.82	590.21	379.68	8.03%

截至2017年9月末，该等运输车辆未经审计账面原值为4,727.71万元，假设该等车辆报废淘汰后不存在处置收益，则应按现有账面原值确认资产减值准备379.68万元。2017年9月末，公司未经审计总资产为364,111.57万元，该等运输车辆的资产减值准备占2017年9月末公司未经审计总资产比例仅为0.10%，占比很低，对公司资产未构成重大不利影响。

二、说明前次募投项目变更的程序是否合规，是否存在先变更项目后履行程序情形

（一）募投项目涉及变更的监管要求

《上海证券交易所上市规则（2014 修订）》中，对于募集资金变更的监管要求如下：

“11.2.1 上市公司拟变更募集资金投资项目的，应当在董事会形成相关决议后及时披露，并将该事项提交股东大会审议。

11.2.2 上市公司办理变更募集资金投资项目披露事宜，应当向本所提交下列文件：

- （一）公告文稿；
- （二）董事会决议和决议公告文稿；
- （三）独立董事对变更募集资金投资项目的意见；
- （四）监事会对变更募集资金投资项目的意见；
- （五）保荐人对变更募集资金投资项目的意见（如适用）；
- （六）关于变更募集资金投资项目的说明；
- （七）新项目的合作意向书或者协议；

- （八）新项目立项机关的批文；
- （九）新项目的可行性研究报告；
- （十）相关证券服务机构的报告；
- （十一）终止原项目的协议；
- （十二）本所要求的其他文件。

公司应当根据新项目的具体情况，向本所提供上述第（七）项至第（十一）项所述全部或者部分文件。

11.2.3 上市公司变更募集资金投资项目的公告应当包括以下内容：

- （一）原项目基本情况及变更的具体原因；
- （二）新项目的基本情况、市场前景和风险提示；
- （三）新项目已经取得或者尚待取得有权机关审批的说明（如适用）；
- （四）有关募集资金投资项目变更尚需提交股东大会审议的相关说明；
- （五）本所要求的其他内容。

新项目涉及购买资产或者对外投资等事项的，还应当比照本规则的相关规定进行披露。”

《上海证券交易所上市公司募集资金管理办法（2013 年修订）》对于募集资金投向变更的监管要求如下：

“第二十一条 上市公司募集资金应当按照招股说明书或者募集说明书所列用途使用。上市公司募投项目发生变更的，必须经董事会、股东大会审议通过，且经独立董事、保荐机构、监事会发表明确同意意见后方可变更。

上市公司仅变更募投项目实施地点的，可以免于履行前款程序，但应当经上市公司董事会审议通过，并在 2 个交易日内报告本所并公告改变原因及保荐机构的意见。

第二十二条 变更后的募投项目应投资于主营业务。

上市公司应当科学、审慎地进行新募投项目的可行性分析，确信投资项目具有较好的市场前景和盈利能力，有效防范投资风险，提高募集资金使用效益。

第二十三条 上市公司拟变更募投项目的，应当在提交董事会审议后 2 个交易日内报告本所并公告以下内容：

- (一) 原募投项目基本情况及变更的具体原因；
- (二) 新募投项目的基本情况、可行性分析和风险提示；
- (三) 新募投项目的投资计划；
- (四) 新募投项目已经取得或者尚待有关部门审批的说明（如适用）；
- (五) 独立董事、监事会、保荐机构对变更募投项目的意见；
- (六) 变更募投项目尚需提交股东大会审议的说明；
- (七) 本所要求的其他内容。

新募投项目涉及关联交易、购买资产、对外投资的，还应当参照相关规则的规定进行披露。

第二十四条 上市公司变更募投项目用于收购控股股东或者实际控制人资产（包括权益）的，应当确保在收购后能够有效避免同业竞争及减少关联交易。

第二十五条 上市公司拟将募投项目对外转让或者置换的（募投项目在上市公司实施重大资产重组中已全部对外转让或者置换的除外），应当在提交董事会审议后 2 个交易日内报告本所并公告以下内容：

- (一) 对外转让或者置换募投项目的具体原因；
- (二) 已使用募集资金投资该项目的金额；
- (三) 该项目完工程度和实现效益；
- (四) 换入项目的基本情况、可行性分析和风险提示（如适用）；
- (五) 转让或者置换的定价依据及相关收益；
- (六) 独立董事、监事会、保荐机构对转让或者置换募投项目的意见；
- (七) 转让或者置换募投项目尚需提交股东大会审议的说明；
- (八) 本所要求的其他内容。

上市公司应充分关注转让价款收取和使用情况、换入资产的权属变更情况及换入资产的持续运行情况，并履行必要的信息披露义务。”

（二）前次募投项目变更公司履行的决策程序和信息披露义务

1、公司履行的决策程序

（1）董事会决议和独立董事意见

2017年10月19日，公司第三届董事会第二次会议审议通过了《关于变更部分

募集资金投资项目的议案》、《关于公司全资子公司拟购买关联方长久专用车中置轴轿运车的议案》。公司独立董事出具《对公司变更部分募集资金投资项目的独立意见》、《对公司全资子公司拟购买关联方长久专用车中置轴轿运车的独立意见》，同意变更部分募集资金用途的相关事项并同意提交公司股东大会审议。

（2）监事会决议

2017年10月19日，公司第三届监事会第二次会议审议通过了《关于变更部分募集资金投资项目的议案》。

（3）股东大会决议

2017年11月6日，公司2017年第二次临时股东大会审议通过了《关于变更部分募集资金投资项目的议案》、《关于公司全资子公司拟购买关联方长久专用车中置轴轿运车的议案》。

（4）保荐机构意见

2017年10月19日，安信证券股份有限公司出具《安信证券股份有限公司关于北京长久物流股份有限公司变更部分募集资金投资项目的核查意见》，同意公司的募集资金项目变更计划。

2、信息披露

公司及时履行了信息披露义务，相关公告的信息如下：

时间	公告编号	公告标题
2017.10.20	2017-068	第三届董事会第二次会议决议公告
2017.10.20	2017-069	第三届监事会第二次会议决议公告
2017.10.20	-	独立董事对公司变更部分募集资金投资项目的独立意见
2017.10.20	-	独立董事对公司全资子公司拟购买关联方长久专用车中置轴轿运车的独立意见
2017.10.20	2017-066	关于变更部分募集资金投资项目的公告
2017.10.20	2017-065	关于公司全资子公司拟购买关联方长久专用车中置轴轿运车的公告
2017.10.20	-	安信证券股份有限公司关于北京长久物流股份有限公司变更部分募集资金投资项目的核查意见
2017.11.07	2017-074	2017年第二次临时股东大会决议公告

（二）新募投项目开户情况和终止募投项目销户情况

1、新募投项目开户情况

变更后募投项目实施主体为公司全资子公司吉林省长久联合物流有限公司，在交通银行股份有限公司长春珠海路支行开立了募集资金专用账户以存放募集资金。本次募投变更后新开设的专户信息如下：

序号	开户银行	专户账号	专户用途	开户后转入募集资金金额（元）
1	交通银行股份有限公司长春珠海路支行	221000650011107000171	购置 500 台中置轴轿运车项目	274,699,799.10

注：实际转入新募投项目专户金额与转出时各专户余额存在200.90元的差异，主要原因为向该专户转款时银行扣除了用于支付的银行转账手续费及打印转账凭证手续费。

2017 年 11 月 8 日，“京唐港基地一期建设项目”、“进口整车物流服务项目”、“芜湖汽车零部件物流基地项目”三个项目的募集资金专户在向“购置 500 台中置轴轿运车项目”募集资金专户转款时，余额合计为 274,700,000.00 元，具体信息如下：

序号	开户银行	专户账号	专户用途	转出时各专户余额（元）
1	交通银行股份有限公司北京顺义支行	110061162018800009804	京唐港基地一期建设项目	90,611,176.20
2	招商银行股份有限公司北京崇文门支行	411902003610707	进口整车物流服务项目	136,031,775.06
3	交通银行股份有限公司北京顺义支行	110061162018800009728	芜湖汽车零部件物流基地项目	48,057,048.74
合计				274,700,000.00

2017 年 11 月 14 日吉林省长久联合物流有限公司与交通银行、安信证券及公司签署了《募集资金专户存储四方监管协议》。公司于 2017 年 11 月 15 日披露《北京长久物流股份有限公司关于变更部分募集资金投资项目后签订募集资金专户存储四方监管协议的公告》（2017-076 号），履行了信息披露义务。

2、终止募投项目销户情况

2017 年 11 月 20 日，在保荐机构、律师及发行人会计师的见证下，公司办理注销了进口整车物流服务项目和芜湖汽车零部件物流基地项目分别对应的募集资金专户。公司于 2017 年 11 月 21 日披露《北京长久物流股份有限公司关于注销部分募集资金专户的公告》（2017-078 号），履行了信息披露义务。上述两个注销的专户信息如下：

序号	开户银行	专户账号	专户用途
1	交通银行股份有限公司北京顺义支行	110061162018800009728	芜湖汽车零部件物流基地项目
2	招商银行股份有限公司北京崇文门支行	411902003610707	进口整车物流服务项目

（三）新募投项目付款情况

吉林省长久联合物流有限公司于 2017 年 11 月 7 日同长久（滁州）专用汽车有限公司签署了《长久专用车买卖合同》（CJGZSY2017-014），合同价款为 25,310.00 万元（不含购置税），用于购置 500 台中置轴轿运车。

2017 年 11 月 28 日，吉林省长久联合物流有限公司通过募集资金专户向长久（滁州）专用汽车有限公司支付了 25,310.00 万元，用于购置 500 台中置轴轿运车。

三、针对调减京唐港基地一期建设项目**9,061.12**万元、终止原投资规模为**13,588.97**万元的进口整车物流服务项目、终止原投资规模为**4,658.04**万元的芜湖汽车零部件物流基地项目这三个变更事项，说明是否存在不可收回的前期投入，是否已经造成损失。

2017 年 11 月，公司调减“京唐港基地一期建设项目”、终止“进口整车物流服务项目”和“芜湖汽车零部件物流基地项目”，将剩余募集资金投入到新项目“购置 500 台中置轴轿运车项目”中，主要基于以下原因：

（1）京唐港基地一期建设项目原计划建成后将服务一汽马自达、一汽-大众、华晨宝马等多个品牌，但该项目目前仅服务一汽马自达品牌发运、仓储等多式联运业务，原计划服务多个品牌的建设规划有所调减，公司据此调减募集资金投入规模 9,061.12 万元。

（2）进口整车物流服务项目原计划购置 160 辆高端运输车并租赁 4 个综合仓储库，随着国家政策的发布与实施，汽车物流行业发生了深刻的变化，以公路为主的运输方式将逐步变为多式联运为主，导致其运输成本和营运车辆规格已经不符合目前公路运输的要求，公司据此终止了该项目。

（3）芜湖汽车零部件物流基地项目原计划主要是为了与奇瑞汽车开展零部件采购物流服务而规划的项目，但由于项目设计日至募集资金到位间隔时间较

长，公司与奇瑞开展的该等业务合作在募投方案设计后发生了较大变化，项目已无法继续按原有计划实施，公司据此终止了该项目。

根据会计师出具的“XYZH/2017BJA40561”号《前次募集资金使用情况鉴证报告》，截止 2017 年 11 月 30 日，前述三个募投项目共计投入 9,431.67 万元，其中京唐港基地一期建设项目投入 9,425.67 万元，进口整车物流服务项目投入 0.00 元，芜湖汽车零部件物流基地项目投入 6.00 万元。其中，芜湖汽车零部件物流基地项目投入 6 万元系项目初期的咨询费及环境评估费，在发生当年已确认至管理费用，属于不可收回的前期投入；截至 2017 年 11 月 30 日，京唐港基地一期建设项目累计已实现效益金额为 11,566.89 元，投资成本已经收回。

四、保荐机构核查意见

保荐机构取得并查阅了公司董事会、监事会、股东大会就前次募投项目变更事项的相关决议以及独立董事出具的相关意见，查阅了公司就前次募投项目变更事项的相关公告文件，取得并查阅了已终止募投项目的销户证明、相关公告文件、变更后募投项目的开户证明、银行对账单、向关联方采购中置轴轿运车辆的合同及付款凭证、相关资产评估报告。

经核查，保荐机构认为，公司前次募投项目的变更程序合规、履行了必要的决策程序和信息披露义务，与募投项目变更具体实施和款项支付相关的事宜均发生在公司履行决策程序和相应信息披露义务之后。发行人不存在先变更项目后履程序的情形。三个变更募投项目中“京唐港基地一期建设项目”盈利能力较好不存在重大损失风险，“进口整车物流服务项目”和“芜湖汽车零部件物流基地项目”并未实际投入或前期已投入资金较小并已经在支出当期费用化处理，亦不存在重大损失风险。

五、发行人会计师核查意见

会计师通过核对公司的三会会议文件、与前次募投项目变更事项相关的公告文件、募集资金使用情况记录和报表、抽查会计凭证、访谈相关人员、分析有关指标变动的合理性等我们认为必要的核查程序后认为，在“9.21”政策出台后对公司现有运力等相关资产不会形成重大不利影响；前次募投项目变更的程序合规，不存在先变更项目后履程序情形；三个变更募投项目中“京唐港基

地一期建设项目”盈利能力较好不存在重大损失风险，“进口整车物流服务项目”和“芜湖汽车零部件物流基地项目”并未实际投入或前期已投入资金较小并已经在支出当期费用化处理，亦不存在重大损失风险。

问题7:

2016年，长久物流以2,300万元收购优特埃国际物流（中国）有限公司持有的哈欧国际23%股份，并确认商誉311.40万元。哈欧国际系为响应当地政府“一带一路”的发展规划，在当地政府明确规定给予优惠补贴政策的前提下设立的。自成立以来，因市场报价低于成本价格，哈欧国际主要通过政府补贴款维持运营。但截至2017年9月末，哈欧班列尚未取得2017年度政府补贴文件，哈俄班列的政府补贴文件也已于2017年6月12日截止到期，哈欧班列和哈俄班列的政府补贴文件正在签署过程中。请申请人：（1）结合哈欧国际具体经营情况，说明前述商誉是否存在减值风险并需要计提减值；（2）请说明当地政府明确规定给予优惠补贴的具体政策，哈欧国际或相关方是否与相关政府部门签署具有约束力的补贴文件；（3）哈欧班列和哈俄班列的政府补贴文件目前签署的进展，是否存在无法取得的风险；（4）说明前述补贴未能获得对申请人经营及财务状况的具体影响。请保荐机构与申请人律师发表核查意见。

一、结合哈欧国际具体经营情况，说明前述商誉是否存在减值风险并需要计提减值

哈欧国际于2015年成立，作为落实国家“一带一路”倡议，充分利用哈尔滨综合保税区、哈尔滨国际集装箱中心站、哈尔滨多式联运海关监管中心、绥芬河整车进口口岸等开放平台优势，以哈尔滨为国际物流枢纽节点，集运输、仓储、集散、通关等业务为一体，建立的中欧班列东部通道综合物流平台。

公司对哈欧国际的初始持股比例为31%，2016年9月公司以2,300.00万元的价格收购优特埃国际物流（中国）有限公司持有的哈欧国际公司23%的股权。公司并购后对哈欧国际的累计股权投资4,992.97万元，享有合并日净资产4,681.57万元，确认商誉311.40万元。

哈欧国际自成立以来，因市场报价低于成本价格，哈欧国际主要通过政府补

贴款维持运营。自2017年年初起哈欧班列和哈俄班列的政府补贴未能及时取得，且补贴标准较以前年度有所下降。哈欧国际在缺少政府支持资金的情况下，按原定价政策维持运营，导致2017年度亏损3,021.63万元。公司管理层考虑到哈欧国际严重依赖政府补贴的运营模式，政府补贴的到位时间和标准存在一定的不确定性，而客户的价格调整依然需要一个过渡的周期，短期内的获利能力有限，据此判断商誉存在减值风险，截至2017年末公司已对并购哈欧国际产生的商誉全额确认资产减值损失。

二、请说明当地政府明确规定给予优惠补贴的具体政策，哈欧国际或相关方是否与相关政府部门签署具有约束力的补贴文件；

（一）当地政府明确规定给予优惠补贴的具体政策

（1）2016年12月15日，哈尔滨市财政局、哈尔滨市商务局联合下发《关于印发哈俄国际货运班列补贴专项资金管理实施细则的通知》（哈商务发[2016]76号），主要内容如下：

- 1) 专项资金是指市财政安排的用于补贴哈俄国际货运班列运营的专项资金；
- 2) 专项资金主要用于补贴哈欧国际运营哈俄国际货运班列产生的亏损；
- 3) 专项资金由市财政局和市商务局共同管理，分别履行管理职责；
- 4) 专项资金补贴主要采取事后补贴方式；不得用于人员经费等经常性开展以及提取工作经费；
- 5) 按照市商务局与哈欧国际签署的《哈俄国际货运班列运营补贴协议》的要求，每季度初，形成资金申请报告，报商务局审核确认；申报材料采用五级审核负责制；按季度拨付，市商务局负责发放资金；
- 6) 市商务局会同市财政局对哈欧国际收到的专项资金使用情况进行不定期监督检查，对实施效果开展绩效评价。

（2）2016年11月14日，黑龙江省财政厅发布的《黑龙江省财政厅关于哈欧国际货运班列运营补贴有关清算事宜的批复》（黑财建[2016]190号），主要内容如下：

通过核实《国际货协运单》，参照海关、商务等部门相关数据，确定应享受补贴运营集装箱数量，补贴标准、补贴款申请周期及补贴款支付部门，同时明确

省级补贴资金，继续采取年终两级财政结算方式办理。

（二）哈欧国际或相关方是与相关政府部门签署具有约束力的补贴文件

（1）2016年12月8日，哈尔滨市商务局与哈欧国际签署了《哈俄国际货运班列运营补贴协议》，补贴协议主要内容如下：

1）为保障哈俄班列的稳定开行，哈尔滨市政府决定对哈俄班列运营给予补贴，哈尔滨市商务局负责哈俄国际货运班列补贴资金兑付工作，哈欧国际负责哈俄国际货运班列的运营管理；

2）补贴期限一年，自2016年6月13日至2017年6月12日止，一年后根据运营情况另行研究补贴政策。2016年2月27日至6月12日哈俄班列试运行期间，享受同样补贴政策；

3）补贴标准，根据出口班列及进口班列分别约定了不同的补贴标准；

4）补贴计算依据，根据哈欧国际提供的《国际货协运单》为依据参考海关、边检等口岸联检单位统计的哈俄班列进出口数据复核，据实结算；

5）资金拨付方法，每季度初根据协议要求提供资料申请补贴，经审核后，按季度支付补贴资金；

6）《哈俄国际货运班列运营补贴专项资金管理实施细则》，双方共同遵守；哈尔滨市财政局应按约定足额发放补贴资金。

（2）2015年5月25日，哈尔滨市香坊区人民政府与哈欧国际签署了《哈欧国际班列项目投资协议书》及后续签署了《补充协议》，两份协议主要内容如下：

1）哈欧国际开通哈欧国际货运班列，运行时间为每周班列41车，一年内持续时间不少于52周，哈欧国际有义务提供实际运行班列的相关佐证材料，香坊区政府有权审核；哈欧国际及哈欧班列关联相关项目享受国家、省、市各级政府相关产业扶持政策；

2）为支持哈欧班列项目顺利运营，哈尔滨市香坊区人民政府同意按照单箱/单程一定的标准，给予哈欧国际货运班列运营补贴；

3）第一阶段补贴时间为2015年6月13日至2016年6月5日，同时对补贴班列班次及补贴总箱数予以明确约定；

4）运营补贴按季度发放，每季度按计划班次/箱量预估运营补贴，同时明确

了第一季度的补贴金额及补贴发放时间；每季度末核算当期季度班列运营实际箱量，以实际发生箱量算补贴额，多退少补；

5) 补贴期满前三个月，商议下一阶段补贴标准和补贴时间。

(3) 大庆高新技术产业开发区管理委员会（代表黑龙江省政府）、大庆沃尔沃汽车制造有限公司、德国长久与哈欧国际共同签署了《哈欧国际铁路整车出口项目协作协议》，主要内容如下：

1) 大庆沃尔沃汽车制造有限公司的某型号标准轴距版乘用车产品在合作路段的运输过程中，采用哈欧国际铁路的运输价格高于采用海运所产生的运输价格的部分，黑龙江省政府按照每辆车给予固定标准的补贴，其余价差的60%，由大庆高新技术产业开发区管理委员会以现金物流补贴的方式向哈欧国际支付；

2) 价差审阅，在大庆沃尔沃汽车制造有限公司要求的情况下，由四方共同审核确认；

3) 黑龙江省政府给予的补贴额度如果发生下调，下调部分由德国长久与哈欧国际共同承担，具体情况另行商定；

4) 费用结算：大庆高新技术产业开发区管理委员会向哈欧国际支付物流补贴的时间与黑龙江省政府给予哈欧国际补贴的时间保持一致，黑龙江省政府给予哈欧国际的补贴不在本协议约定的范围内。如果黑龙江省政府给予补贴的时间和形式发送变化，其他方在协议中的义务不变；

5) 协议有效期自 2017 年 6 月 1 日至 2020 年 5 月 31 日。

三、哈欧班列和哈俄班列的政府补贴文件目前签署的进展，是否存在无法取得的风险

(一) 哈欧班列和哈俄班列的政府补贴文件目前签署情况

根据公司出具的说明，截至本回复出具日，哈俄班列尚未签署新的政府补贴或对补贴金额明确确认的文件；

2018年3月26日，黑龙江省财政厅向哈欧国际出具了《关于补贴资金清算情况的函》（以下简称“清算函”），清算函主要内容如下：

1) 明确了2015至2017年度，哈欧线的补贴金额及各级政府承担的金额；

2) 明确省级政府承担补贴资金支付单位，同时说明哈尔滨市和大庆市应承

担的补贴资金建议由哈欧国际与哈尔滨市和大庆市衔接，并履行相关程序。

（二）是否存在无法取得的风险

因哈俄班列尚未签署新的政府补贴文件，亦未取得相关政府方对2017年6月12日以后的专项补贴金额予以确认的文件。哈欧国际尚未确认的哈俄班列产生的5,692.18万元专项补贴，未来存在无法取得的风险。

四、说明前述补贴未能获得对申请人经营及财务状况的具体影响

根据2017年度哈俄班列的实际发运量及2016年12月8日哈尔滨市商务局与哈欧国际签署的哈俄补贴协议，并按2017年6月12日以后专项补贴标准下浮20%的情况预估，2017年度，哈俄班列运营预计可确认的专项补贴为11,418.38万元。截至本回复出具日，哈欧国际已经确认哈俄班列专项补贴为5,726.20万元，尚有5,692.18万元专项补贴未确认。

根据2016年11月14日黑龙江省财政厅发布的《黑龙江省财政厅关于哈欧国际货运班列运营补贴有关清算事宜的批复》（黑财建[2016]190号）、哈尔滨市香坊区人民政府与哈欧国际签署的《补充协议》及2018年3月26日黑龙江省财政厅向哈欧国际出具了《关于补贴资金清算情况的函》，2017年度，哈欧班列运营可确认的专项补贴为11,763.69万元，截至本回复出具日，上述哈欧班列运营可确认的专项补贴已全部确认。

截至本回复出具日，仅有5,692.18万元的哈俄线路补贴未能满足收入确认的条件，假如该等补贴最终未能获得，哈欧国际2017年度的利润总额为-3,641.42万元（未经审计）。哈欧国际2017年度的利润总额占公司2016年度利润总额的比例为-7.73%，占比较小。因此哈欧国际不能按期能取得剩余的政府补贴不会对公司的经营和财务状况造成重大不利影响，不会对公司本次公开发行可转换公司债券还本付息造成影响，亦不会导致公司本次公开发行可转换公司债券不符合《管理办法》等法律法规规定的发行条件。

五、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了发行人收购哈欧国际23%股份的合同、哈欧国际签署的相关补贴协议、政府补助进账单等文件，查阅了发行人和哈欧国际2017年度未审报表。

经核查，发行人已在2017年度合并报表对合并哈欧国际形成的商誉全额计提

减值准备。保荐机构认为，对合并哈欧国际形成的商誉全额计提减值准备不会对发行人的经营业绩造成重大不利影响。截至本回复出具日，哈欧国际已经取得哈欧班列的政府补助文件，哈俄班列尚未签署新的政府补贴文件，哈俄班列的政府补贴文件存在无法取得的风险，哈欧国际不能按期取得哈俄班列的政府补贴不会对公司的经营和财务状况造成重大不利影响，亦不会对公司本次公开发行可转换公司债券还本付息造成影响，也不会导致长久物流本次公开发行可转换公司债券不符合《管理办法》等法律法规规定的发行条件。

六、发行人律师核查意见

经核查，发行人律师认为：长久物流并购哈欧国际产生的商誉存在减值风险，公司已对截至2017年末（未经审计）并购哈欧国际产生的商誉全额确认了减值损失。哈欧国际尚未确认的哈俄班列产生的5,692.18万元专项补贴，未来存在无法取得的风险。哈欧国际不能按期取得剩余的政府补贴不会对公司的经营和财务状况造成重大不利影响，不会对公司本次公开发行可转换公司债券还本付息造成影响，亦不会导致长久物流本次公开发行可转换公司债券不符合《管理办法》等法律法规规定的发行条件。

问题8：

申请人2017年前三季度经营活动现金流量净额与实现得净利润存在较大差异，请申请人结合报告期内经营情况、2017年末经营活动现金流量净额与实现的净利润的差异情况，说明2017年经营活动产生的现金流量净额与2014-2016年比较情况及原因、合理性。请保荐机构、会计师说明核查方法、程序，发表核查意见。

一、2017年经营活动现金流量净额与实现的净利润的差异情况，差异原因及合理性

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额与实现的净利润对比情况如下：

单位：万元

项目	2017 年度 (未审数)	2016 年度	2015 年度	2014 年度
----	------------------	---------	---------	---------

项目	2017 年度 (未审数)	2016 年度	2015 年度	2014 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	510,630.69	391,108.63	331,981.11	313,450.86
收到的其他与经营活动有关的现金	25,691.59	19,446.59	16,361.49	10,375.76
经营活动现金流入小计	536,322.28	410,555.21	348,342.59	323,826.62
购买商品、接受劳务支付的现金	476,827.27	312,093.77	265,701.31	248,749.18
支付给职工以及为职工支付的现金	18,529.63	16,483.51	15,214.59	10,900.72
支付的各项税费	21,720.48	21,312.32	18,312.55	17,131.13
支付的其他与经营活动有关的现金	23,910.35	16,156.17	14,274.00	15,539.51
经营活动现金流出小计	540,987.73	366,045.77	313,502.44	292,320.54
经营活动产生的现金流量净额	-4,665.45	44,509.44	34,840.15	31,506.08
净利润	38,028.88	36,720.78	30,756.17	26,751.62
净利润现金流量比	-0.12	1.21	1.13	1.18

由上表可以看出，随着公司整体业务规模的不断扩大，2014 年至 2016 年间，公司提供劳务收到的现金增幅与接受劳务支付的现金增幅趋同，提供劳务收到的现金与接受劳务支付的现金均呈逐年增长的趋势，且资金回流情况较好。但公司在 2017 年提供劳务收到的现金增幅显著小于接受劳务支付的现金增幅，导致该期经营活动产生的现金流量净额大幅减少且为负数。原因主要有三方面：

（一）“9.21”政策过渡期内，公司对客户收款节奏放缓

受“9.21”政策影响，市场运力结构发生变化，公路运价有所波动。在“9.21”政策过渡期内，公司客户的自身品牌的发运单价和发运线路等内容均需结合市场现有运力情况进行调整，重新与公司签订运输业务合同或以补充协议的形式重新约定运价。但由于公司客户通常为大型国有企业或中外合资经营公司，合同变更流程履行周期较长，导致公司在 2017 年内对于部分客户存在已完成承运业务而因新合同未能及时签署导致无法按期结算的情况，由此导致 2017 年公司应收账款周转率有所下降，应收账款周转天数由 2016 年的 105 天延长至 114 天。

同时，报告期内，公司的主要成本为支付给承运商的运费。在市场运力结构调整的大环境下，公司为保证运力、抢占市场份额并保持对承运商的良好信誉、进一步激发承运商的积极性，在与客户尚未明确未来须执行的结算标准的情况

下，参照公司各始发地业务中心暂估运价的 80%对承运商进行预结算，待后续正式结算运价时，对承运商实行多退少补的结算政策，导致公司在收款天数延长 9 天的情况下，付款天数仅延长 3 天，由原来的 115 天延长至 118 天。

综上所述，在“9.21”政策过渡期内，公司对上游客户的运价和补贴标准处于逐步落实到位的过程，导致 2017 年回款节奏放缓，相比于上年应收账款和应付账款周转率，前述原因导致 2017 年度经营活动现金流量减少 1.71 亿元。

（二）市场运力结构调整，导致公司对部分水运承运商的付款方式发生变化

2014 年至 2016 年，公司与承运商签署的协议中，通常会约定银行承兑汇票支付的比例和公司与上游客户约定的比例一致，且通常为 20%。2017 年以来，受益于“9.21”政策对汽车物流行业的影响，公司多式联运业务量有明显增长，其中水路运输的发运量由 2016 年度的 14.89 万辆提升至 2017 年的 52.14 万辆，增幅 250.17%。在此背景下，公司为提高水运业务的运力和运输效率，对部分水运业务承运商的结算方式调整为全部以现金结算，最终导致公司 2017 年支付给水运业务承运商的现金较 2016 年全年增加约 8,659.68 万元。

（三）哈欧国际政府补贴未能在期末及时到位

报告期内，公司国际货运代理业务主体系 2016 年 9 月纳入合并报表范围的控股子公司哈欧国际物流股份有限公司。哈欧国际系为响应当地政府“一带一路”的发展规划，在当地政府明确规定给予优惠补贴政策的前提下设立的。自成立以来，因市场报价低于成本价格，哈欧国际主要通过政府补贴款维持运营。

2017 年前三季度控股子公司哈欧国际业务大幅增长，哈欧班列和哈欧班列的铁路集装箱代理量由 2016 年的 3,277 个集装箱增长到 2017 年的 15,460 个集装箱。但截至 2017 年末，哈欧班列未取得 2017 年度的政府补贴文件，俄线班列的政府补贴文件也已于 2017 年 6 月 12 日截止到期。哈欧国际在缺少政府支持资金的情况下，按原定价政策维持运营，最终因该等因素导致公司少取得经营活动现金流量 11,048.06 万元。

截至本回复出具日，哈欧班列经黑龙江省财政厅批准并取得《关于补贴资金清算情况的函》，确认 2017 年应补贴哈欧国际货运班列补贴 9,903.72 万元；根据

大庆高新技术产业开发区管理委员会、大庆沃尔沃汽车制造有限公司、德国长久和哈欧国际共同签署《哈欧国际铁路整车出口项目合作协议》，对 S90 标准轴距版乘用车产品出口欧洲项目，给予哈欧国际每辆车 360 美元补贴；另公司和哈俄班列的政府补贴文件正在签署过程中。

综合上述分析，该等因素共计影响公司 2017 年经营活动现金净流量 3.68 亿元。

二、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了发行人的财务报告及相关财务数据、分析财务指标的变动原因、访谈了发行人相关管理人员。

经核查，保荐机构认为，发行人 2017 年度经营活动产生的现金流量为负数的主要原因系在“9.21”政策实行的过渡期市场环境下，为保证发行人业务顺利开展而在短期内向客户或承运商采取的积极应对措施，同时公司国际货运代理业务由于政府资金支持尚未到位，导致经营活动净流出金额较大。发行人 2017 年经营活动产生的现金流量净额为负符合公司的实际情况，具有合理性。

三、会计师核查意见

会计师通过查阅公司的财务报告及相关财务数据、分析财务指标的变动原因、访谈发行人相关管理人员核查后认为，公司 2017 年度经营活动产生的现金流量为负数的主要原因系在“9.21”政策实行的过渡期市场环境下，为保证公司业务顺利开展而在短期内向客户或承运商采取的积极应对措施，同时公司国际货运代理业务由于政府资金支持尚未到位，导致经营活动净流出金额较大。发行人 2017 年经营活动产生的现金流量净额为负符合公司的实际情况，具有合理性。

问题9：

申请人2016年8月首次公开发行并在上交所上市，但其后申请人总经理、财务总监及多名副总经理等多名高级管理人员相继辞职。请申请人说明前述人员在辞职前具体负责的工作范围、辞职的原因、工作去向、是否与申请人存在争议，前述人员变动是否对申请人正常生产经营产生重大不利影响。请保荐机构

与申请人律师发表核查意见。

一、请申请人说明前述人员在辞职前具体负责的工作范围、辞职的原因、工作去向、是否与申请人存在争议

公司自上市以来，高级管理人员辞职情况如下：

辞职人姓名	辞职时在公司担任的职务	辞职时负责的工作范围	辞职时间	辞职原因	辞职时工作去向	是否存在争议
高会恩	总经理	经营业务和投资计划的实施	2016.10.30	个人身体原因	暂未工作	否
涂小岳	副总经理	战略投资及国际业务	2016.10.11	个人原因	集瑞联合重工有限公司	否
陶然	副总经理	多式联运	2017.3.22	个人原因	自主创业	否
王剑锋	财务总监	公司财务工作	2017.4.14	个人原因	黑龙江广播电视网络股份有限公司	否
李涛	总经理	经营业务和投资计划的实施	2017.7.5	个人身体原因	暂未工作	否

二、前述人员变动是否对申请人正常生产经营产生重大不利影响

公司上市以来，高级管理人员的变动未影响公司的实际经营业务；公司现任高级管理人员参与管理经营多在 8 年以上，管理团队稳定；公司 2016 年实现营业收入 429,620.04 万元，同比增长 26.55%；2016 年度归属于母公司所有者净利润 36,242.44 万元，同比增长 18.41%；2017 年 1-9 月实现营业收入 337,452.09 万元，同比增长 29.52%；2017 年 1-9 月归属于母公司所有者净利润 23,257.62 万元，同比增长 1.86%；公司经营稳定。

三、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了公司与高管变动事项相关的公告文件，查阅了前述高管的离职申请文件，查阅了公司报告期内的审计报告、财务报告，通过公开渠道查询了公司劳动争议纠纷情况，并对公司主管人事变动的相关负责人进行了访谈。

经核查，保荐机构认为，公司自上市以来发生的历次高管变动不存在争议，且未对公司生产经营产生重大不利影响。

四、申请人律师核查意见

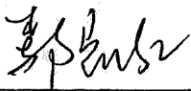
经核查，申请人律师认为，长久物流自上市以来发生的历次高级管理人员变动不存在争议，亦未对公司正常生产经营产生重大不利影响。

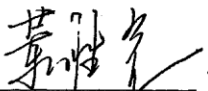
（本页无正文，为北京长久物流股份有限公司《关于<关于请做好相关项目发审委员会准备工作的函>的回复》之签章页）



(本页无正文，为安信证券股份有限公司《关于北京长久物流股份有限公司<关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函>的回复》之签章页)

保荐代表人（签名）：


鄢凯红


董胜军



保荐机构总经理声明

本人已认真阅读北京长久物流股份有限公司本次公开发行可转换公司债券告知函回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，告知函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构总经理：



王连志

保荐机构：

