

证券代码：002682 证券简称：龙洲股份 公告编号：2021-007

龙洲集团股份有限公司 关于对深圳证券交易所关注函的回复公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

龙洲集团股份有限公司（以下简称“公司”或“龙洲股份”）于2021年2月1日收到深圳证券交易所《关于对龙洲集团股份有限公司的关注函》（中小板关注函【2021】第58号）（以下简称“关注函”），公司已按照相关要求就关注函所关注的问题进行了回复说明，具体内容如下：

问询函第1项：你公司预计2020年亏损6.7亿元至9.4亿元，截至业绩预告披露日第一季度经营活动开展时间尚不足一个月，请补充说明你公司预计2021年第一季度盈利800万至1,200万元的具体依据及合理性。

回复：

公司主营业务主要由现代物流（含沥青供应链、港口码头综合服务、物流园区经营）、汽车制造及销售与服务、汽车客运及站务服务、成品油及天然气销售等四大业务构成，主要依托下属子公司经营。2020年度，公司沥青供应链、新能源客车等产业受新冠肺炎疫情爆发导致的上下游复工复产延迟、业务需求延后、价格波动等因素综合影响，业务规模出现较大程度下滑。当前国内疫情防控已进入常态化管理，公司相关产业经营已逐步恢复正常。根据各项业务特点、2021年1月份实际经营情况以及目前在手订单情况，对比往年一季度生产经营情况，公司预计2021年第一季度由于疫情防控对生产经营造成的影响将比2020年第一季度显著降低，预计2021年第一季度盈利800万至1,200万元。

公司各产业2021年第一季度业绩预计情况如下：

一、现代物流业务

（一）沥青供应链

截至2021年1月底，全资子公司兆华供应链管理集团有限公司（以下简称“兆华供应链”）共销售沥青3.17万吨，根据在手订单情况，预计一季度将执行销售沥青7-7.5万吨，沥青供应链业务量已基本恢复至疫情前的水平。

经比较历史数据及剔除 2020 年一季度疫情影响施工的情形，兆华供应链近年来第一季度实现的营业收入占其全年整体营收约为 10%左右，实现的净利润基本能够维持盈亏平衡。具体情况如下：

单位：万元

项目	2018 年 第一季度	2018 年度	第一季度占 全年比重	2019 年 第一季度	2019 年度	第一季度占 全年比重
营业收入	26,530.76	214,681.07	12.36%	20,847.69	179,121.05	11.64%
归属于上市公司股东的净利润	-232.06	12,146.00	--	23.44	9,450.63	0.25%

（注：2018 年度和 2019 年度数据经审计，2020 年度数据因疫情影响不具有可比性，因此未列）

2021 年 1 月份以来原油市场逐渐走强，目前原油价格已从年初的每桶 48 美元上涨至 2 月 5 日的每桶 56 美元并保持上涨趋势，沥青受成本端推涨，沥青市场价格也持续增长。兆华供应链在 2020 年底至 2021 年初的波段采购及锁价采购的部分低价沥青预期会有较好的价差空间。

根据目前兆华供应链在手订单、价差空间的情况，公司预计兆华供应链在 2021 年第一季度净利润预计实现盈亏平衡。

（二）港口码头及其他现代物流业务

公司港口码头及其他现代物流业务主要包括：安徽中桩码头综合服务业务、龙岩龙兴公路港物流园以及武平闽粤赣边农村电商产业园。剔除疫情影响后，一季度的历史业绩情况如下：

单位：万元

项目	2018 年第一季度	2019 年第一季度
营业收入	6,243.64	4,699.20
归属于上市公司股东的净利润	868.06	756.23

公司港口码头及其他现代物流服务业务 2021 年 1 月份经营情况平稳，经测算，预计在 2021 年第一季度实现归属于上市公司股东的净利润约 490 万元。

二、汽车制造、销售及业务

公司汽车制造、销售及业务主要包括：控股子公司东莞中汽宏远汽车有限公司（以下简称“东莞中汽宏远”）经营的新能源客车研发制造销售、控股子公司龙岩畅丰专用汽车有限公司（以下简称“畅丰汽车”）经营的专用车研发制造销售。根据东莞中汽宏远和畅丰汽车目前在手订单以及 2021 年第一季度剩余月份待执行订单情况，预

计东莞中汽宏远和畅丰汽车主要经营业绩为：

项目	东莞中汽宏远	畅丰汽车
预计 2021 年第一季度销量合计(台)	459	67
预计 2021 年第一季度营业收入（万元）	13,897.43	6,209.20
预计 2021 年第一季度归属 于上市公司股东的净利润（万元）	253.60	84.60

三、汽车客运及站务服务业务

公司汽车客运及站务服务业务主要包括：全资子公司福建龙洲运输集团有限公司经营的龙岩区域客运相关业务、控股子公司福建武夷交通运输股份有限公司经营的南平区域客运相关业务。该项业务历年来经营较为平稳，剔除疫情影响后，一季度的历史业绩情况如下：

单位：万元

项目	2018 年第一季度			2019 年第一季度		
	龙岩区域	南平区域	合计	龙岩区域	南平区域	合计
营业收入	6,727.34	7,955.29	14,682.63	6,058.15	7,638.22	13,696.37
归属于上市公司 股东的净利润	171.29	2,315.93	2,487.22	615.95	451.59	1,067.54

公司汽车客运及站务服务业务主要以福建省内短途客运班线、旅游班线、出租客运为主，跨省业务占比极低。根据 2021 年 1 月份运营情况，结合目前福建省防疫政策，人员在县域间能够正常有序流动，较 2020 年第一季度受疫情影响较小，公司预计客运业务 2021 年第一季度客运实载率将比去年同期明显好转。公司部分客运业务在 2020 年已完成了城乡客运公交化改造、更新县域新能源公交车以及持续推进精简机构、人员等降本增收举措。公司预计客运业务在 2021 年第一季度实现营业收入约 13,000.00 万元，归属于上市公司股东的净利润约 1,000 万元。

四、成品油及天然气销售业务

公司成品油及天然气销售业务主要包括：控股子公司龙岩市岩运石化有限公司以及福建龙洲海油新能源有限公司等经营的油气销售业务。该项业务历年来经营较为平稳，剔除疫情影响后，一季度的历史业绩情况如下：

单位：万元

项目	油气产业	
	2018 年第一季度	2019 年第一季度
营业收入	6,327.01	8,038.49
归属于上市公司股东的净利润	-15.09	158.20

公司预计油气销售业务在 2021 年第一季度由于疫情防控对生产经营造成的影响将比 2020 年第一季度明显降低，预计该项业务在 2021 年第一季度实现营业收入约 6,800.00 万元，归属于上市公司股东的净利润约-33.00 万元。

综上所述，公司根据自身业务特点以及目前在手订单、后续订单情况等，综合各主要经营单位预测的第一季度收入、归属于上市公司股东利润，扣除公司总部预计应承担的费用约 600 万元，预计 2021 年第一季度归属于上市公司股东的净利润为 800 万至 1,200 万元，公司预计的 2021 年一季度经营业绩依据充分合理。

问询函第 2 项：请结合同行业其他上市公司前三季度营业收入、净利润、经营活动产生的现金流量、毛利率等主要财务指标，详细分析兆华供应链、中汽宏远主要财务指标与同行业其他上市公司相比是否存在明显差异。如是，请说明原因及合理性。

回复：

2020 年度，公司沥青供应链、新能源客车等产业受新冠肺炎疫情爆发导致的上下游复工复产延迟、业务需求延后、价格波动等因素综合影响，业务规模出现较大程度下滑，导致公司营业收入、归属于上市公司股东净利润同比较大幅度下降。

一、兆华供应链

兆华供应链立足于沥青产业，以其沥青特种集装箱为核心竞争优势，构建了集沥青物流服务、改性加工与仓储、沥青产品贸易及电商平台为一体的完整产业链条。2020 年度，沥青供应链业务受原油价格巨幅波动导致的与原油价格挂钩的沥青市场价格亦巨幅波动且屡创历史新低和国内项目施工期严重滞后导致的沥青市场整体需求延后以及疫情防控措施等因素综合影响，整体经营业绩同比大幅下滑。兆华供应链 2020 年度共实现营业收入 159,140.57 万元（未经审计），较去年同期下降 11.15%；实现归属于上市公司股东的净利润-23,240.27 万元（未经审计），较去年同期下降 345.91%。

1、同行业上市公司关键财务数据可比情况

目前国内从事沥青业务的上市公司包括：国创高新（002377）、宝利国际（300315）。

根据国创高新披露的 2020 年半年报，房地产中介业务占营业收入比为 84.55%，沥青行业占营业收入比为 14.86%，国创高新季报中未披露沥青行业相关业务营业收入数据，其前三季度数据与公司没有显著的可比性。宝利国际的主营业务为通用型改性沥青、高强度结构沥青料、高铁专用乳化沥青、废橡塑改性沥青等专业沥青。兆华供应链主要财务数据与同行业上市公司宝利国际比较情况如下：

财务指标	公司名称	2020 年度	2019 年度	变动率
营业收入 (万元)	宝利国际	201,473.58 至 201,773.58	242,966.94	-16.95%至-17.08%
	兆华供应链	159,140.57	179,121.05	-11.15%
归属于上市公司 股东的净利润 (万元)	宝利国际	464.00 至 696.00	3,950.26	-82.38%至-88.25%
	兆华供应链	-23,240.27	9,450.63	-345.91%
财务指标	公司名称	2020 年 1-9 月	2019 年 1-9 月	变动率
销售毛利率	宝利国际	13.43%	12.87%	增加 0.56 个百分点
	兆华供应链	-9.72%	11.85%	减少 21.57 个百分点
经营活动产生的 现金流量(万元)	宝利国际	-7,308.03	6,712.83	-208.87%
	兆华供应链	5,485.55	1,061.72	416.67%

(注：宝利国际 2020 年度财务数据为其披露的年度业绩预告数据；兆华供应链 2020 年度财务数据未经审计)

同行业上市公司宝利国际与兆华供应链相比，存在营业收入规模、市场覆盖范围、业务模式等方面的差异，导致公司可比主要财务指标存在差异。

2、兆华供应链 2020 年亏损原因

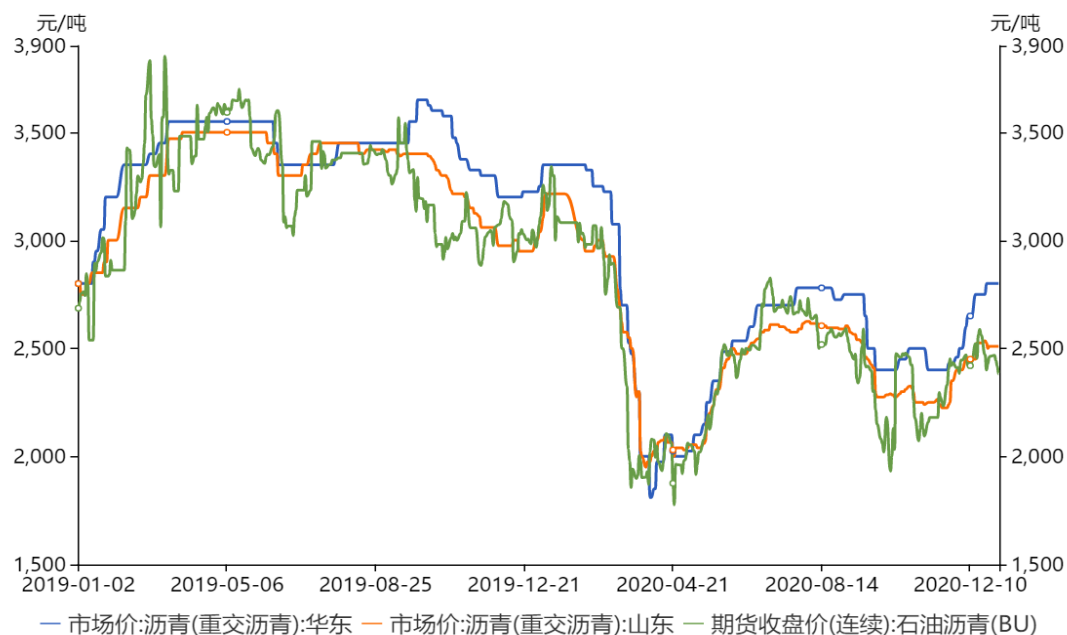
(1) 沥青贸易方面

兆华供应链从事的沥青行业有较强的季节周期性，根据现有道路施工技术，沥青路面的摊铺无法在较低温度下进行，加之第一季度有春节假期影响，所以冬季为沥青路面铺设施工作业的淡季，也是兆华供应链生产经营的淡季。根据以往经验，生产经营淡季的沥青价格处于低位，兆华供应链结合自身的资金和仓储能力，会“冬储”一部分沥青用于来年的生产经营，随着旺季的到来可以锁定一部分“行情利润”。同时，在生产经营过程中，兆华供应链也会也要基于对市场环境和价格趋势的判断，根据在手订单及当期销售预测进行日常安全库存储备，以满足旺季需求。

2020 年度，沥青供求关系出现历史性异常波动，全年呈现“深 V”形走势。1 月份沥青市场相对稳定，沥青价格维持在 3200-3300 元/吨。1 月底疫情爆发，2 月份市场需求降至冰点，炼厂大幅降低开工率，沥青价格开始走跌。3 月份，随着海外疫情爆发，

沙俄价格战以及原油暴跌，沥青价格出现断崖式下跌，3月底沥青价格指数为2164元/吨，环比2月底下跌1110元/吨，下跌34%。随着二、三季度炼厂沥青持续大量增产，沥青供需矛盾不断加剧，10月初沥青价格又出现较大跌幅。（2019年1月至今沥青价格走势如下图）

2019年1月至今沥青价格走势



数据来源：同花顺FinD

2020年度，兆华供应链基于市场行情及在手订单情况，向各大炼厂共采购基质沥青60.42万吨（含已签订锁价合同但尚未提货的沥青），平均采购单价2,931.25元（含税）。兆华供应链根据与炼厂的采购协议，结合自身沥青库容情况，为避免提货期限到期后炼厂环节高额的仓储费用，不得不到期按照现价提货并销售，导致兆华供应链沥青贸易业务出现采购价与市场价“倒挂”的情形，造成营业性亏损11,486万元。

（2）集装箱物流方面

受新冠疫情影响，全国高速公路在2020年1月24日至5月5日期间免通行费及国内汽柴油价格下降等因素，给兆华供应链以铁路为主的沥青集装箱转运模式带来冲击。另外，兆华供应链沥青集装箱北区主要以新疆克拉玛依炼厂为中心，受7月份沥青销售“旺季”时新疆疫情反复的影响，兆华供应链位于新疆地区的沥青集装箱空箱862只、重箱140只完全停滞无法正常发运，其他位于北区的1530只集装箱亦出现运转不畅的情况，原计划为项目提供的集装箱转运业务亦无法执行。2020年度，兆华供应链沥青集装箱运输业务营业性亏损3,832.00万元。

2021年1月份以来原油市场逐渐走强，目前原油价格已从年初的每桶48美元上涨

至 2 月 5 日的 56 美元并保持上涨趋势，沥青受成本端推涨，沥青市场价格也持续增长。兆华供应链在 2020 年底至 2021 年初的波段采购及锁价采购的部分低价沥青预期会有较好的价差空间。兆华供应链在手订单已超过 20 万吨(主要为浮动价合同)，为 2021 年经营奠定了良好基础。

二、东莞中汽宏远

东莞中汽宏远为区域性新能源客车制造商，主要按订单组织生产，2020 年度，受到新冠疫情导致的暂时性市场需求低迷以及客车行业整体疲软的叠加影响，本年主营业务受到较大冲击，订单大幅下降，出现业绩亏损情形，2020 年度其营业收入和归属于母公司所有者净利润分别为 6,406.57 万元和-12,742.39 万元（未经审计），较上年同期下降 96.45%和 266.06%。同行业可比公司中，金龙汽车、中通客车、亚星客车和宇通客车 2020 年度客车销量、营业收入、净利润均显著下降（具体如下表）。东莞中汽宏远与主要同行业企业的业绩波动趋势较为一致。

财务指标	公司名称	2020 年度	2019 年度	变动率
客车销量(辆)	金龙汽车	43,594.00	57,254.00	-23.86%
	中通客车	10,620.00	15,054.00	-29.45%
	亚星客车	3,018.00	5,096.00	-40.78%
	宇通客车	41,756.00	58,688.00	-28.85%
	平均值	24,747.00	34,023.00	-27.26%
	东莞中汽宏远	169.00	2,105.00	-91.97%
营业收入 (万元)	金龙汽车	1,390,000.00	1,789,059.10	-22.31%
	中通客车	430,000 至 470,000	674,128.14	-36.21%至 -30.28%
	亚星客车	--	270,809.62	--
	宇通客车	--	3,047,943.79	--
	平均值	920,000.00	1,231,593.62	-25.30%
	东莞中汽宏远	6,406.57	180,459.88	-96.45%
归母净利润 (万元)	金龙汽车	2,700.00	18,137.43	-85.11%
	中通客车	2,000.00 至 2,600.00	3,307.19	-39.53% 至 21.38%
	亚星客车	-14,500.00 至 -16,900.00	1,394.62	-1,311.80%至 -1,139.71%
	宇通客车	41,021.38 至 61,021.38	194,021.38	-78.86%至 -68.55%
	平均值	10,080.35	54,215.16	-81.41%
	东莞中汽宏远	-12,742.39	7,673.26	-266.06%

（注：以上数据为各上市公司已披露的业绩预告或快报数据，其中亚星客车、宇通客车暂未见 2020 年度营业收入数据，东莞中汽宏远 2020 年度财务数据未经审计）

随着疫情最终得到有效控制，其对行业和东莞中汽宏远的影响整体较为有限，东莞中汽宏远主要产品的下游市场需求、上游原材料供给均未发生重大不利变化，截至 2021 年 2 月 8 日，东莞中汽宏远一季度在手订单数量为 459 辆，订单金额 13,897.43 万元，东莞中汽宏远业绩在 2021 年度将得到好转。

问询函第 3 项、你公司前期因收购兆华供应链、东莞中汽宏远分别形成商誉 9.01 亿元、0.69 亿元，前期未对上述商誉计提减值准备。请说明以下事项：

（1）请分别说明你公司拟对上述子公司计提的商誉减值的具体金额。

（2）请详细说明商誉减值的测试方法、参数选取及依据、商誉减值的计提时点是否准确、以前年度商誉减值计提是否充分、本次减值是否符合企业会计准则的相关规定、是否存在通过大额计提商誉减值准备调节利润的情形。

回复：

一、公司拟对上述子公司计提的商誉减值准备具体金额

公司本次拟计提的商誉减值准备金额为公司初步测算的结果，未经会计师事务所和资产评估机构的审计、评估，本次测算过程及结果可能与注册会计师、评估师的审计、评估的过程和结果有一定差异，但总体上符合《企业会计准则第 8 号—资产减值》等会计准则和《会计监管风险提示第 8 号—商誉减值》的相关规定和要求，不存在通过计提大额商誉减值准备调节利润的情形。

公司 2020 年度拟对收购兆华供应链形成的沥青供应链资产组计提商誉减值 4-5.5 亿；拟对收购东莞中汽宏远形成的新能源车资产组计提商誉减值准备 0.2-0.3 亿。

二、本次商誉减值的测试方法、参数选取及依据

基于行业发展变化、公司自身经营业绩变化和对公司未来年度业绩预测情况，公司对相关商誉进行初步减值测算，本次业绩预告中，公司采用收益法对商誉相关资产组预计未来现金流量现值进行了测算，相关假设及参数选取与上年度相比未发生重大变化，具体测算过程如下：

（一）商誉减值的测试方法

商誉是不可辨认无形资产，无法单独测算其价值，因此对于商誉的减值测试需要估算与商誉相关的资产组的可收回金额来间接实现，根据《企业会计准则第8号-资产减值》的规定，本次测算选取的价值类型为与商誉相关资产组可收回金额。

因与商誉相关的资产组不存在销售协议和资产活跃市场，相同或类似资产组交易案例，比较对象数据的获取来源有限，资产组独立的公允价值和处置费用无法可靠地估计，难以采用资产的公允价值减去处置费用后的净额的模式计算可收回金额，而未来的现金流量可预测，相关收益预测资料可收集。根据《企业会计准则第8号——资产减值》规定，本次测算采用收益法，以与商誉相关资产组预计未来现金流量的现值作为其可收回金额。

（二）预计未来现金流量现值评估模型

本次对兆华供应链和东莞中汽宏远含商誉的资产组预计未来现金流量现值的预测，是在特定资产组现有管理、运营模式前提下，以资产组的当前状况为基础，不包括与将来可能会发生的、尚未做出承诺的重组事项或者与资产改良有关的预计未来现金流量。

本次测算采用现金流折现法（DCF）中的企业自由现金流模型。其中预计现金流量采用税前现金流口径。即企业税前自由现金流折现模型

资产预计未来现金流量=息税前利润+折旧及摊销-资本性支出-营运资本追加额，其中：

息税前利润=营业收入-营业成本-营业税金及附加-销售费用-管理费用

计算公式为：

$$P = \sum_{i=1}^n \frac{Ri}{(1+r)^i} + \frac{Pn}{(1+r)^n}$$

式中：

P：为资产组价值

Ri：未来第 i 年的预期收益（企业自由现金流量）；

r：折现率；

Pn：最终处置时产生的现金流量；

n：未来预测收益期。

（三）预计未来现金流量现值涉及的重要假设

- 1、假设公司所在地现行的有关法律法规及政策、国家宏观经济形势无重大变化，公司所处地区的政治、经济和社会环境无重大变化；
- 2、针对测算基准日资产的实际状况，假设公司持续经营；
- 3、假设和被并购方相关的汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等测算基准日后不发生重大变化；
- 4、假设测算基准日后被并购方的管理层是负责的、稳定的，且有能力担当其职务；
- 5、假设被并购方完全遵守所有有关的法律法规。
- 6、假设测算基准日后无不可抗力及不可预见因素对被并购方造成重大不利影响。

（四）预计未来现金流量现值涉及的参数选取及依据

1、折现率选取

折现率应该与预期收益的口径保持一致。由于本评估报告选用的是资产组税前现金流折现，故相应的折现率选取税前加权平均资本成本（WACC），计算公式如下：

$$WACC = K_e \times \frac{E}{D + E} + K_d \times (1 - t) \times \frac{D}{D + E}$$

式中：

WACC：加权平均资本成本；

E：权益的市场价值；

D：债务的市场价值；

Ke：权益资本成本；

Kd：债务资本成本；

T：被评估企业的所得税税率。

加权平均资本成本 WACC 计算公式中，权益资本成本 Ke 按照国际惯常作法采用资本资产定价模型（CAPM）估算，计算公式如下：

$$K_e = R_f + \beta \times MRP + R_c$$

式中：

Ke：权益资本成本；

Rf：无风险收益率；

β ：权益系统风险系数；

MRP：市场风险溢价本；

Rc：企业特定风险调整系数；

T：被评估企业的所得税税率。

确定折现率有多种方法和途径，按照收益额与折现率口径一致的原则，本次估值收益额口径为税前，则折现率也选取的是税前折现率。一般，企业的税前资产未来现金流量现值与税后的资产未来现金流量现值是相等的。用税后折现率对税后现金流进行折现，并采用迭代算法找出应用于税前现金流能够得出与税后现金流相同结果的税前折现率。

1、主营业务收入及成本的选取及依据

（1）兆华供应链沥青供应链资产组

①集装箱版块

受新冠疫情影响，全国高速公路在 2020 年 1 月 24 日至 5 月 5 日期间免通行费及国内汽柴油价格下降等因素，给兆华供应链以铁路为主的沥青集装箱转运模式带来冲击。另外，兆华供应链沥青集装箱北区主要以新疆克拉玛依炼厂为中心，受 7 月份沥青销售“旺季”时新疆疫情反复的影响，兆华供应链位于新疆地区的沥青集装箱空箱 862 只、重箱 140 只完全停滞无法正常发运，其他位于北区的 1530 只集装箱亦出现运转不畅的情况，原计划为项目提供的集装箱转运业务亦无法执行。2020 年，集装箱运营量 36.00 万吨，收入下降 46.00%，营业性亏损 3,832.00 万元。

在收入的预测中，我们结合 2020 年亏损的现状和原因，在预测中剔除偶然因素的影响，同时还考虑到疫情对物流运输行业的影响可能会持续一定时间。再此基础上，结合沥青贸易行业整体产业链的上下游情况判断运量的长期变化趋势，对未来收入进行了预计。

除此之外，2021 年的收入预测来源，主要参考现有的已确定的合同、中标文件、目前正在执行合同等。

对于成本的预测，在固定成本基础上，根据收入预测中的运量匹配相应的成本进行预测。

②沥青贸易版块

2020 年度，沥青供求关系出现历史性异常波动，全年呈现“深 V”形走势。2020 年度，兆华供应链基于市场行情及在手订单情况，向各大炼厂共采购基质沥青 60.42 万吨（含已签订锁价合同但尚未提货的沥青），平均采购单价 2,931.25 元（含税）。兆华供应链根据与炼厂的采购协议，结合自身沥青库容情况，为避免提货期限到期后炼厂环节高额的仓储费用，不得不到期按照现价提货并销售，导致兆华供应链沥青供应链业务出现采购价与市场价“倒挂”的情形。同时受疫情影响，项目工期一再延后，

原定的项目用量也大幅度下降。导致销售数量从前两年 60 万吨左右下降到目前的 49.00 万吨。同时存货的增加，也导致资金占压成本、仓储费、加温费等成本相应增加，因此存货账面单吨加权平均成本较高，沥青销售 49.00 万吨，比去年同期下降 10.00%，收入下降 28.00%，营业性亏损 11,486 万元。

在预测期需求侧来看，2021 年是实施“十四五”规划的第一年，公路建设投资增速或将减缓，仍面临着交通发展环境的变化，资金供需矛盾仍然突出，地方政府财力有所减弱，地方财政对公路建设支持能力显著下降。另外，因疫情以及夏季洪水等因素影响，部分项目路面铺设进程或将推迟到以后年份完成，或将延缓沥青需求的增长。整体看，预期 2021 年沥青需求增速或将减慢，但需求基数仍将保持一定水平。

在预测期供给侧来看，进口方面，马来西亚个别炼厂因委重油断供，后期沥青产量或减少；受疫情影响，泰国炼厂沥青产量及出口量减少，2021 年海外疫情仍存在不确定，炼厂沥青供应量或难有增加；新加坡埃索炼厂 2021 年沥青未有生产计划。总的来看，2021 年中国沥青进口量预计会有小幅减少，但预计仍有望保持在 430.00 万吨左右水平。

此外，国内部分地炼 2021 年新扩建的常减压装置将投产，沥青供应量有望增加，其中山东东方华龙 260.00 万吨/年的常减压装置或于 2020 年年底至 2021 年年初投入生产，沥青月产量有望达到 6.00 万吨；盘锦宝来集团计划在中海营口原厂址新建一套 350.00 万吨/年常减压装置，预计 2021 年下半年投产；滨阳燃化 2021 年或将以代加工或者入股其他炼厂方式而保证沥青供应，盘锦浩业也有生产沥青计划，山东海右石化、金诚石化 2021 年仍有继续生产沥青计划。

总的来看，2021 年地炼沥青总供应量仍有望继续增加，但如果生产沥青不佳，或是汽柴油市场好转，部分地炼沥青产量或有所减少，经济性仍是地炼生产沥青的动因。

综合上述沥青行业供需分析，沥青贸易板块的预测在 2021 年-2022 年保持增速放缓的态势，后续年份保持正常稳健增长。

兆华供应链沥青供应链资产组 2017 年-2020 年的毛利额分别为 26,986.79 万元、27,520.97 万元、21,375.81 万元、-15,464.8313 万元。结合上述集装箱板块和沥青贸易板块的业务分析，预测期综合毛利率水平维持在 7%-11%之间；平均净利润率水平约为 4.6%，稳定期约为 4%。具体预测期主营业务收入变动情况如下所示：

项目	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
主营业务收入增长率	6%	7%	9%	9%	9%
主营业务成本增长率	-11%	7%	9%	9%	9%
净利润率	4%	5%	5%	5%	5%

(2) 东莞中汽宏远客车制造资产组

东莞中汽宏远 2018 年总收入为 205,477.18 万元, 2019 年总收入为 180,459.88 万元, 2020 年收入为 6,406.57 万元 (未经审计)。东莞中汽宏远为新能源公交车制造企业, 其历史期主要收入为东莞市政府采购的新能源城市公交车。2020 年因为新冠疫情, 东莞市政府财政紧张, 采购新能源公交车数量为 0 (2018 年被龙洲股份控股后 2442 台, 2019 年度 1872 台), 导致收入大幅度下降。

东莞中汽宏远 2017-2020 年毛利额为 16,630.44 万元、41,091.73 万元、24,695.33 万元、-1,716.72 万元。根据历史业务发展情况, 结合现有订单及业务发展规划, 东莞中汽宏远有限期限营业收入平均增长率为 3.29% (因疫情影响, 2020 年收入下降较大, 该数值不包含 2021 至 2020 年增长率) 无限期限营业收入增长为 0, 无限期期限收入增长率为 0, 预测期综合毛利率水平维持在 10%-14%之间; 平均净利润率约为 3.00%, 稳定期平均净利润率为 3.00%。

未来预测期主要指标具体如下:

项目	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
预测主营收入增长率	1,878.00%	21.00%	10.00%	2.00%	0.00%
主营业务成本增长率	1,300.00%	20.00%	10.00%	2.00%	0.00%
净利润率	1.00%	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%

东莞中汽宏远 2020 年收入为 6,406.57 万元 (未经审计), 同比下降 96.45%。主要原因是东莞中汽宏远为新能源公交车制造企业, 其历史期主要收入为东莞市政府采购的新能源城市公交车。2020 年因为新冠疫情, 东莞市政府财政紧张, 采购新能源公交车数量为 0 (2018 年被龙洲股份控股后 2442 台, 2019 年度 1872 台), 导致收入大幅度下降。本次 2021 年及以后年度收入预测依据如下:

未来主要收入预测来源为现有的已确定的合同、东莞市政府本地采购、龙洲股份内部采购、目前正在开拓的海外市场。

现有的已确定的合同: 截止至 2021 年 2 月 8 日, 东莞中汽宏远现有确认的订单 459 辆, 订单金额 13,897.43 万元。

东莞市政府本地采购: 东莞市本地新能源公交车总需求为 5,500 台左右, 现有新能源公交车为 4,300 余台, 全部为东莞中汽宏远生产。根据正常的使用情况, 新能源公交车的更新换代基本为 5 年一轮换。东莞市政府本地采购新能源公交车和更新换代的需求能保证东莞中汽宏远未来销售需求。

龙洲股份内部采购: 根据历史期数据, 龙洲股份内部的采购量为 (30-170 辆不等), 本次根据历史期数据来预测未来期的该部分收入。

综上所述, 2021 年收入增长率相比于 2020 年增长较大, 2023-2024 年已与历史期

最高产量持平，未来期不再考虑增长（只有少量其他业务考虑增长），因此 2024 年、2025 年相比于以前年度增长率有所下降。

对于成本的预测，在固定成本基础上，根据收入预测中的产量匹配相应的成本进行预测。因此成本波动与收入同向。

三、商誉减值的计提时点是否准确、以前年度商誉减值计提是否充分、本次减值是否符合企业会计准则的相关规定、是否存在通过大额计提商誉减值准备调节利润的情形。

兆华供应链沥青供应链资产组 2017 年的净利润为 10,129.47 万元；2018 年的净利润为 12,346.60 万元；2019 年净利润为 9,583.46 万元。

东莞中汽宏远客车制造资产组 2018 年的净利润为 698.63 万元（其中包含 15,527.32 万元的资产减值损失）；2019 年净利润为 7,673.26 万元。

历史年度未出现商誉减值迹象，2020 年上述资产组的净利润出现亏损，商誉出现减值迹象。本次商誉减值的计提时点准确，以前年度商誉减未出现减值，本次减值符合企业会计准则的相关规定，不存在通过大额计提商誉减值准备调节利润的情形。

综上所述，公司本次商誉减值准备是结合公司相关资产组业绩预测情况对公司并购时形成的商誉进行初步测算结果，本次测算涉及的评估方法、参数选取、相关假设及测算过程与上年度相比未发生重大变化，公司本年度经测算后拟计提较大金额商誉减值准备主要是由于公司管理层基于当前市场变化、公司业绩变化对未来业绩预测下调导致。

特此公告。

龙洲集团股份有限公司董事会

2021 年 2 月 8 日