

证券代码:603069 证券简称:海汽集团 公告编号:2025-046

## 海南海汽运输集团股份有限公司 关于上海证券交易所对公司2024年 年度报告的信息披露监管问询函的 回复公告

本公司董事会及全体董事保证本公司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法律责任。

海南海汽运输集团股份有限公司(以下简称“公司”或“海汽集团”)于近日收到上海证券交易所发来的《关于海南海汽运输集团股份有限公司2024年度报告的信息披露监管问询函》(上证公函[2025]0705号)(以下简称“《问询函》”)。公司就《问询函》中所提的有关问题逐项进行了认真核查并分析，根据相关规定，现将相关具体内容公告如下：

问题一：关于应收账款。根据年报，公司应收账款呈逐年增长趋势，期末账面价值为2.06亿元，同比增长10.39%，而同期公司营业收入8.37亿元，同比下降0.51%。报告期末，单项计提坏账准备1445.20万元，涉及10余家欠款方，平均计提比例85.89%。

请公司：(1)结合各板块业务的经营情况、核算模式、信用政策等情况，说明在收入下滑的情况下，应收账款余额增长的原因及合理性；(2)按欠款方列示应收账款单项计提坏账准备的原因、背景、诉讼或仲裁进展、公司催收措施、结合公司内部控制报告中关于非财务报告内部控制在重大缺陷相关的内容，说明前期对相关客户履约能力进行核查，相关客户是否与公司存在关联关系或其他利益安排。请年审会计师发表意见。

公司回复：

(一)结合各板块业务的经营情况、核算模式、信用政策等情况，说明在收入下滑的情况下，应收账款余额增长的原因及合理性。

公司目前的业务包括校车客运、汽车场站的商业开发与经营、汽车综合服务等业务。在汽车客运业务中，城乡公交一体化业务以及校车业务属于政府采购服务，公司根据政府及教育机构的委托提供客运服务，政府及教育机构根据双方约定的文件支付补贴或费用，主要影响公司的其他收入及营业外收入；租租车业务为公司根据客户用车需求，与其签定租车协议并安排车辆，客户根据合同约定付款，在租车综合服务业务中，油料零星业务为即期核算，油料批量销售部分按合同约定付款。除上述单独提及的四项业务外，公司其他的其他板块业务核算模式均为即期到账或先收货后提供货物或服务。

公司应收账款呈逐年增长趋势，期末账面价值为2.06亿元，同比增长10.39%，而报告期末公司营业收入8.37亿元，同比下降0.51%，与政府及教育机构合作的客户收入增长不足以弥补传统班线客运收入的下滑。收入微幅下滑的情况下应收账款同比增长的主要原因是公司的应收账款大部分应对方政府下属单位及国企欠款，受经济下行的影响，未能如期向公司支付款项，导致公司应收账款明显增长。

(二)按欠款方具体列示应收账款单项计提坏账准备的原因、背景、诉讼或仲裁进展、公司催收措施、结合公司内部控制报告中关于非财务报告内部控制存在重大缺陷相关的内容，说明前期对相关客户履约能力进行核查，相关客户是否与公司存在关联关系或其他利益安排。

1.按欠款方列示的应收账款单项计提坏账准备客户明细如下：

单位：元 币种：人民币

公司名称 账面余额 环保准备 业务产生背景 业务不能收回的原因 公司催收的措施

海南海汽运输有限公司 3,147,716.43 3,147,716.43 该欠款系海口海善实业有限公司(以下简称“海善实业”)因经济下行等因素影响，导致客户经营困难，不能按时支付货款。海善实业公司已申请破产执行，未果。海善实业公司向法院提起诉讼。

2022年6月，海口市美兰区法院判决海善实业公司向公司支付货款及利息，海善实业公司已支付部分货款，剩余货款未支付，海善实业公司向法院提起诉讼。

2023年3月，海善实业公司向法院提起诉讼。

3.与同行业其他上市公司变动趋势对比

公司属于交通运输行业，公司下属子公司国贸公司的汽车贸易主要系平行进口车及二手车出口业务，与同行业其他上市公司的业务存在较大差异，故与同行业其他上市公司的存货变动趋势不具有可比性。

在汽车贸易及相关行业中，公司在获得银行授信，拓展新业务领域时，同样出现了存货规

模增长的情况，在开展新的汽车进口或出口业务、扩大业务版图时，因采购增加、业务布局调整等因素，存货规模也呈现阶段性增长趋势，公司存货规模的变动趋势处于业务拓展、战略调整阶段，存货规模也呈阶段性增长趋势。

2.说明存货减值的测算的评估准则及测试过程，并结合存货的销售价格、成本、库龄、周转情况等，说明存货是否存在滞销风险，存货减值计提是否充分。请年审会计师发表意见。

1.存货计提减值的评估准则及测试过程

公司存货减值计提的严格遵循《企业会计准则第1号——存货》的规定，按照成本与可变现净值孰低计量。存货可变现净值的确定，以取得的可靠证据为基础，同时考虑持有存货的目的以及资产负债表日后事项的影响。具体测试过程中：

(1)确定存货类别，将存货划分为原材料、库存商品、燃料等类别。

(2)评估存货变现价值。

①对于原材料，因其用于生产销售同产品，以合同价格为基础确定可变现净值；若无合同价格，以其市场价格为基础确定可变现净值。本年未原材料账面价值57,071万元，经评估，其可变现净值高于成本，未计提减值准备。

②燃料根据市场价格和预计使用情况，扣除相关费用后确定可变现净值，本年末燃料账面

出现减值情况。

③库存商品中，平行进口车和境外进口车依据当前市场同类车型的销售价格，扣除预计销

售费用和相关税费后确定可变现净值；国产二手车则参考二手车交易市场的同类车型交易价

格，结合车辆状况、使用年限等因素，扣除预计销售费用和相关税费后确定可变现净值。

(3)比较成本与可变现净值，将各类存货的成本与可变现净值进行对比，当可变现净值低

于成本时，计提存货跌价准备，计提金额为成本与可变现净值的差额。

库存商品中已签订销售合同的，以销售合同中的销售价格为依据，扣除预计销售费用和相

关税税后确定可变现净值；库存商品中未签订销售合同的，平行进口车和境外进口车依据当前

市场价格和车型的销售价格，扣除预计销售费用和相关税费后确定可变现净值；国产二手车则参考二手车交易市场的同类车型交易价格，结合车辆状况、使用年限等因素，扣除预计销售费用和相关税费后确定可变现净值。截至2024年12月31日，公司库存商品账面余额为6,017.28万元，账面价值为5,796.62万元。库存商品中车辆共331辆，期末库存商品中车辆存在减值损失的有16辆，对应的账面余额为1,285.13万元，可变现净值1,064.47万元，计提2020.66万元减值损失。其中2023年计提减值损失13.77万元，2024年当期计提减值损失20.89万元。

在存在减值损失的16辆车中，根据是否已签订销售合同进行分类。其中已签订销售合

同的车辆共4辆，期末账面余额为285.48万元，可变现净值为181.96万元；未签订销售合同的车

辆共12辆，期末账面余额为999.65万元，可变现净值为862.51万元。根据车辆来源地进行分

类，其中：

(1)平行进口车2辆，期末账面余额为253.48万元，可变现净值为159.14万元，减值的原因

系主要受整体消费市场行情以及国产新能源汽车发展的影响，天津东疆保税区内原有的几个大型平

行进口车汽车城出现下行趋势，需求锐减的情况，各大经销商为了及时止损，尽早实现资

金回笼，纷纷降价抛售，导致汽车市场价格下跌，从而影响价格。

(2)库存车2辆，期末账面余额为32.00万元，可变现净值为22.82万元，减值的原因主要是

该车系目前未出口至亚非国家，这两辆车是国贸公司为了进行市场尝试，出口至亚非看是否

有需求，因此低价出售。

2.存货跌价风险及减值计提充分性分析

(1)销售价格与成本、公司存货的销售价格紧跟市场价格制定，对于市场需求旺盛的车型，

销售价格具有竞争力，能够覆盖成本并实现盈利；对于部分市场需求较低的车型，公司通过过

程的销售策略，确保销售价格能够合理反映其可变现净值。从成本角

度看，在采购环节严格把控成本，通过优化供应链管理、与供应商谈判等方式降低采购成

本，存货成本处于合理区间。目前，存货的销售价格与成本关系表明，公司存货整体不存在因

价格波动导致的重大减值风险。

(2)库存：公司建立了存货管理制度，定期对存货进行盘点分析。从库存情况来看，

大部分存货处于合理范围内，周转较为流畅。对于库存较多的存货，公司已采取针对性

措施，如加大促销力度，积极推动销售。在计提减值准备时，已充分考虑库存因素对可变

现净值的影响，对存货较长的存货都计提了减值准备，以反映其潜在风险。(3)周转情况：公司

存货整体的周转情况与存货周转率相适应，同时公司通过优化销售策略、加强市场推广等方

式，保持了存货的周转率。

3.与同行业其他上市公司变动趋势对比

公司属于交通运输行业，公司下属子公司国贸公司的汽车贸易主要系平行进口车及二手

车出口业务，与同行业其他上市公司的业务存在较大差异，故与同行业其他上市公司的存货

变动趋势不具有可比性。

在汽车贸易及相关行业中，公司在获得银行授信，拓展新业务领域时，同样出现了存货规

模增长的情况，在开展新的汽车进口或出口业务、扩大业务版图时，因采购增加、业务布局调整

等因素，存货规模也呈现阶段性增长趋势，公司存货规模的变动趋势处于业务拓展、战略调整

阶段，存货规模也呈阶段性增长趋势。

2.说明存货减值的测算的评估准则及测试过程，并结合存货的销售价格、成本、库龄、周转情况等，说明存货是否存在滞销风险，存货减值计提是否充分。请年审会计师发表意见。

1.存货计提减值的评估准则及测试过程

公司存货减值计提的严格遵循《企业会计准则第1号——存货》的规定，按照成本与可

变现净值孰低计量。存货可变现净值的确定，以取得的可靠证据为基础，同时考虑持有存

货的目的以及资产负债表日后事项的影响。具体测试过程中：

(1)确定存货类别，将存货划分为原材料、库存商品、燃料等类别。

(2)评估存货变现价值。

①对于原材料，因其用于生产销售同产品，以合同价格为基础确定可变现净值；若无

合同价格，以其市场价格为基础确定可变现净值。本年未原材料账面价值57,071万元，经评估，其可变现净值高于成本，未计提减值准备。

②燃料根据市场价格和预计使用情况，扣除相关费用后确定可变现净值，本年末燃料账面

出现减值情况。

③库存商品中，平行进口车和境外进口车依据当前市场同类车型的销售价格，扣除预计销

售费用和相关税费后确定可变现净值；国产二手车则参考二手车交易市场的同类车型交易价

格，结合车辆状况、使用年限等因素，扣除预计销售费用和相关税费后确定可变现净值。

(3)比较成本与可变现净值，将各类存货的成本与可变现净值进行对比，当可变现净值低

于成本时，计提存货跌价准备，计提金额为成本与可变现净值的差额。

库存商品中已签订销售合同的，以销售合同中的销售价格为依据，扣除预计销售费用和相

关税税后确定可变现净值；库存商品中未签订销售合同的，平行进口车和境外进口车依据当前

市场价格和车型的销售价格，扣除预计销售费用和相关税费后确定可变现净值；国产二手车则

参考二手车交易市场的同类车型交易价格，结合车辆状况、使用年限等因素，扣除预计销售费用和相

关税税后确定可变现净值。截至2024年12月31日，公司库存商品账面余额为6,017.28万元，账面价值为5,796.62万元。库存商品中车辆共331辆，期末库存商品中车辆存在减值损失的有16辆，对应的账面余额为1,285.13万元，可变现净值1,064.47万元，计提2020.66万元减值损失。其中2023年计提减值损失13.77万元，2024年当期计提减值损失20.89万元。

在存在减值损失的16辆车中，根据是否已签订销售合同进行分类。其中已签订销售合

同的车辆共4辆，期末账面余额为285.48万元，可变现净值为181.96万元；未签订销售合同的车

辆共12辆，期末账面余额为999.65万元，可变现净值为862.51万元。根据车辆来源地进行分

类，其中：

(1)平行进口车2辆，期末账面余额为253.48万元，可变现净值为159.14万元，减值的原因

系主要受整体消费市场行情以及国产新能源汽车发展的影响，天津东疆保税区内原有的几个大型平

行进口车汽车城出现下行趋势，需求锐减的情况，各大经销商为了及时止损，尽早实现资

金回笼，纷纷降价抛售，导致汽车市场价格下跌，从而影响价格。

(2)库存车2辆，期末账面余额为32.00万元，可变现净值为22.82万元，减值的原因主要是

该车系目前未出口至亚非国家，这两辆车是国贸公司为了进行市场尝试，出口至亚非看是否

有需求，因此低价出售。

2.存货跌价风险及减值计提充分性分析

(1)销售价格与成本、公司存货的销售价格紧跟市场价格制定，对于市场需求旺盛的车型，

销售价格具有竞争力，能够覆盖成本并实现盈利；对于部分市场需求较低的车型，公司通过过

程的销售策略，确保销售价格能够合理反映其可变现净值。从成本角

度看，在采购环节严格把控成本，通过优化供应链管理、与供应商谈判等方式降低采购成

本，存货成本处于合理区间。目前，存货的销售价格与成本关系表明，公司存货整体不存在因

价格波动导致的重大减值风险。

(2)库存：公司建立了存货管理制度，定期对存货进行盘点分析。从库存情况来看，

大部分存货处于合理范围内，周转较为流畅。对于库存较多的存货，公司已采取针对性

措施，如加大促销力度，积极推动销售。在计提减值准备时，已充分考虑库存因素对可变

现净值的影响，对存货较长的存货都计提了减值准备，以反映其潜在风险。(3)周转情况：公司

存货整体的周转情况与存货周转率相适应，同时公司通过优化销售策略、加强市场推广等方

式，保持了存货的周转率。

3.与同行业其他上市公司变动趋势对比

公司属于交通运输行业，公司下属子公司国贸公司的汽车贸易主要系平行进口车及二手

车出口业务，与同行业其他上市公司的业务存在较大差异，故与同行业其他上市公司的存货

变动趋势不具有可比性。

在汽车贸易及相关行业中，公司在获得银行授信，拓展新业务领域时，同样出现了存货规

模增长的情况，在开展新的汽车进口或出口业务、扩大业务版图时，因采购增加、业务布局调整

等因素，存货规模也呈现阶段性增长趋势，公司存货规模的变动趋势处于业务拓展、战略调整

阶段，存货规模也呈