

股票代码：600561

股票简称：江西长运

江西长运股份有限公司  
非公开发行 A 股股票预案



江西长运股份有限公司

二〇一一年九月

## 发行人声明

1、江西长运股份有限公司（以下简称“发行人”、“公司”、“江西长运”）及董事会全体成员保证本预案内容真实、准确、完整，并确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

2、本次非公开发行股票完成后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责；因本次非公开发行股票引致的投资风险，由投资者自行负责。

3、本次非公开发行股票预案（以下简称：“本预案”）是发行人董事会对本次非公开发行股票的说明，任何与之相反的声明均属不实陈述。

4、投资者如有任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

5、本预案所述事项并不代表审批机关对于本次非公开发行股票相关事项的实质性判断、确认或批准，本预案所述本次非公开发行股票相关事项的生效和完成尚待取得有关审批机关的批准或核准。

## 特别提示

1、本次非公开发行股票的相关事项已经公司第六届董事会第十七次会议审议通过。

2、本次非公开发行股票面向符合中国证监会规定的证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、合格境外机构投资者以及其他机构投资者、自然人等合计不超过10名的特定投资者。

3、本次非公开发行股票数量不超过5,500万股（含本数），具体发行数量将提请股东大会授权公司董事会与保荐机构（主承销商）协商确定。所有发行对象均以现金方式认购本次发行的股票。

若公司股票在定价基准日至发行日期间除权、除息的，发行数量将根据本次募集资金总额与除权除息后的发行底价进行相应调整。

4、本次非公开发行股票的定价基准日为公司第六届董事会第十七次会议决议公告日，发行价格不低于定价基准日前二十个交易日公司股票交易均价的90%，即9.26元/股（董事会决议公告日前20个交易日股票交易均价=董事会决议公告日前20个交易日股票交易总额/董事会决议公告日前20个交易日股票交易总量）。最终发行价格将根据发行对象的申购报价情况，遵循价格优先的原则，提请股东大会授权董事会与保荐机构(主承销商)确定，并同时确定具体发行对象。

若公司股票在定价基准日至发行日期间除权、除息的，本次发行底价将进行相应调整。

5、本次非公开发行股票募集资金扣除发行费用后拟用于以下项目：（1）南昌综合客运枢纽工程建设项目；（2）南昌高新区客运站建设项目；（3）江西长运综合物流中心建设项目（4）补充公司流动资金。

上述募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后予以置换。

6、本次非公开发行的相关事项已经公司第六届董事会第十七次会议审议通过，尚需公司股东大会审议通过和中国证监会的核准。

7、本次发行完成后，为兼顾新老股东的利益，由公司新老股东共享公司本次发行前的滚存未分配利润。

## 目 录

释 义.....	5
<b>第一节 本次非公开发行股票方案概要.....</b>	<b>6</b>
一、发行人基本情况.....	6
二、本次非公开发行的背景和目的.....	6
三、本次非公开发行具体方案.....	9
四、募集资金投向.....	10
五、本次发行是否构成关联交易.....	11
六、本次发行是否导致公司控制权发生变化.....	11
七、本次发行方案尚需呈报批准的程序.....	11
<b>第二节 本次募集资金使用的可行性分析.....</b>	<b>12</b>
一、募集资金投资项目的具体情况.....	12
二、募集资金项目的可行性分析.....	18
三、本次募集资金投资对公司经营管理、财务状况等的影响.....	21
<b>第三节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析.....</b>	<b>22</b>
一、本次发行对公司业务、收入、公司章程、股东结构以及高级管理人员的影响.....	22
二、本次发行对公司财务状况、盈利能力及现金流量的影响.....	22
三、公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况.....	22
四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被控股股东及其关联人占用的情形，或公司为控股股东及其关联人提供担保的情形.....	23
五、本次发行对公司负债情况的影响.....	23
六、本次股票发行相关的风险说明.....	23
<b>第四节 其他有必要披露的事项.....</b>	<b>25</b>

## 释 义

在本发行预案中，除非特别说明，下列词语具有如下涵义：

本公司、公司、江西长运	指	江西长运股份有限公司
股东大会	指	江西长运股份有限公司股东大会
董事会	指	江西长运股份有限公司董事会
本次非公开发行、本次发行	指	公司本次以非公开发行的方式，向不超过10名特定对象发行不超过5,500万股（含5,500万股）人民币普通股股票之行为
本预案	指	公司本次非公开发行股票预案
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
国家发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
国家交通部	指	中华人民共和国交通运输部
长运集团	指	江西长运集团有限公司
元（万元）	指	人民币元（人民币万元）
公司章程	指	本公司章程

## 第一节 本次非公开发行股票方案概要

### 一、发行人基本情况

1、公司名称（中文）：江西长运股份有限公司

公司名称（英文）： Jiangxi Changyun Co.,Ltd

2、法定代表人：葛黎明

3、成立日期： 1993年4月3日

4、公司股票上市地：上海证券交易所

公司A股简称：江西长运

公司A股代码：600561

5、联系地址： 江西省南昌市广场南路118号

6、邮政编码： 330003

7、电话号码： 0791-86298107

8、传真号码： 0791-86217722

9、电子信箱： dongsihui@jxcy.com.cn

### 二、本次非公开发行的背景和目的

#### （一）本次非公开发行的背景

##### 1、公司运营背景

公司自上市以来，一直致力于公路运输主业的运营，公司实力和经营规模逐步壮大。截至2010年底，公司共运营车站59个，其中一级车站12个，共有班车3,422辆，客运班线1,371条，其中省际班线406条，省内班线440条，区内班线525条。公司凭借上述站场资源和班线资源，已覆盖江西省11个地级市中的7个，形成了突出的网络优势。同时，公司在安徽省马鞍山市和黄山市布局了客运站场和客运班线，跨省扩张的战略目标已取得初步成果。

公司近年来的快速发展，主要得益于持续的同行业收购，其中仅2010年即完成收购项目五个，具体项目如下：

- (1) 收购江西省萍乡市长途汽车运输有限公司整体资产；
- (2) 收购新余市公共交通总公司70%的资产权益；
- (3) 收购上饶汽运集团有限公司56.82%的股权；
- (4) 收购鄱阳县长途汽车运输有限公司78.80%的股权
- (5) 收购吉安市公共交通公司70%的资产权益。

因上述为扩大主营业务规模所进行的收购，主要以公司流动资金支付，致使公司用于运营的流动资金日益紧张，为弥补运营资金不足，公司通过短期银行借款方式对流动资金进行了补充，造成公司的资产负债率较高，短期偿债能力下降，截至2011年6月30日，公司的资产负债率、流动比率、速动比率分别为65.66%、0.51、0.48，均已劣于同行业上市公司水平。

## 2、公司行业背景

### (1) 行业前期发展及未来前景

公路运输行业是国民经济的基础性、服务性产业，长期以来随着我国经济的高速发展而快速成长，具体情况如下：

2001至2010年，我国GDP年平均增长率为10.1%，该期间我国道路客运量与GDP的相关系数为0.9855，客运周转量与GDP的相关系数为0.9982；公路客运量从140.3亿人增长至305.3亿人，增长率为117.6%，年平均增长率为13.1%；旅客周转量从7,207.1亿人公里增长至15,020.8亿人公里，增长率为108.4%，年平均增长率为12.0%；公路货运量从105.6亿吨增长至244.8亿吨，增长率为131.8%，年平均增长率为14.6%。此外，货运周转量从2008年的32,868.2亿吨公里增长至2010年的43,389.7亿吨公里，增长率为32.0%，年平均增长率为16.0%。

未来，伴随着我国工业化、城镇化的深入发展以及社会主义新农村建设的稳步推进，预期上述行业主要指标仍将保持持续稳定的增长。

### (2) 行业主要政策及规划

涉及公司所属行业的国家及地方主要行业政策和具体规划如下：

①根据《中华人民共和国道路运输条例》第六条：“国家鼓励道路运输企业实行规模化、集约化经营。”

②根据国家交通部2007年11月颁布的《关于促进道路运输业又好又快发展的若

干意见》中明确指出：“引导运输企业以资产为纽带，通过并购、联合、参股等多种方式，实现规模化、集约化、网络化经营和特许连锁经营。扶持集约化程度高、网络覆盖面大、组织方式优的道路运输企业发展。”

③根据国家交通部制定的《国家公路运输枢纽布局规划》，国家公路运输枢纽的实体表现形式为公路客、货运输站场。国家公路运输枢纽城市的交通主管部门负责组织编制总体规划，确定枢纽城市客、货运输站场的规模、数量与选址布局等，枢纽规划要作为城市总体规划的重要组成部分，经批准后应及时纳入城市总体规划。该规划同时明确指出综合客运枢纽站场的建设是未来重点之一。

④根据国家《交通运输“十二五”发展规划》，国家公路运输枢纽客、货运输站场的建成率的发展规划目标是由2010年的21%和13%，于2015年分别达到50%和40%。

⑤根据南昌市按照《国家公路运输枢纽布局规划》的要求编制的《南昌国家公路运输枢纽客运枢纽总体规划研究报告》，南昌国家公路客运枢纽体系的规划是“五站一中心”的格局，“一中心”为客运枢纽管理中心，五站分别是南昌综合客运枢纽（新建）、南昌西综合客运枢纽（新建）、双港客运站（新建）、高新客运站（新建）、昌南客运站（已建）（在新建站场投入使用后，原来的客运站将逐渐关闭）。

⑥根据南昌市按照《国家公路运输枢纽布局规划》的要求编制的《南昌国家公路运输枢纽货运枢纽总体规划研究报告》，南昌市要通过“满足货物运输需要”来促进产业结构优化和调整，形成“无缝衔接”的现代货运枢纽体系，促进传统运输向现代物流及综合运输的转变。到2020年，建成层次分明、结构合理、功能完善的公路货运场站体系，初步形成中部地区主要的公路货运枢纽和我国重要的物流中心。按照南昌社会经济和综合运输的发展要求，完成联运型、公路主体型等不同层次的货运场站建设，货运系统信息化建设相对完善，国家公路货运枢纽场站体系基本建成，南昌作为中部地区货运枢纽的地位得到巩固和加强。到2020年，南昌市规划建设3个物流基地、7个物流中心、13个配送中心。

## （二）本次非公开发行的目的

本次非公开发行是公司为实现战略发展目标，借助资本市场的融资平台，进一步提高公司竞争力及持续盈利能力所采取的重要措施。公司将在国家及地方相关规划的指导下，加快客运和货运站场的建设和整合，加强与其他运输方式的服务衔接，

增强与现有主营业务的协同效应，提升组织化程度和集约化水平，稳步拓展客运和货运运输市场，提高公司竞争力。本次非公开发行将为公司新项目建设筹集必要资金并补充部分流动资金，使得公司资本进一步充实、财务结构进一步优化、抗风险能力进一步提升，从而实现公司扩大主营规模，有效增强盈利能力的目标。

### 三、本次非公开发行具体方案

#### （一）发行股票的种类和面值

本次非公开发行的股票种类为境内上市人民币普通股（A股），每股面值为人民币1.00元。

#### （二）发行方式和发行时间

本次非公开发行的股票全部采取向特定对象非公开发行的方式，在中国证监会核准后6个月内选择适当时机向特定对象发行股票。

#### （三）发行数量及认购方式

本次非公开发行股票数量不超过5,500万股（含本数）。公司董事会将提请股东大会授权董事会根据实际情况与主承销商（保荐机构）协商确定最终发行数量。

若公司股票在定价基准日至发行日期间除权、除息的，发行数量将根据本次募集资金总额与除权除息后的发行底价进行相应调整。

本次非公开发行的所有投资者均以现金方式并以相同价格认购本次非公开发行的股票。

#### （四）发行对象及其与公司的关系

本次非公开发行股票的对象为不超过10名特定投资者。发行对象范围为：符合中国证监会规定的证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、合格境外机构投资者以及其他机构投资者、自然人等。基金管理公司以多个投资账户持有股份的，视为一个发行对象，信托投资公司作为发行对象的，只能以自有资金认购。

#### （五）发行价格及定价原则

本次非公开发行的定价基准日为公司2011年第六届董事会第十七次会议决议公

告日，发行价格不低于定价基准日前二十个交易日公司股票交易均价的90%，即9.26元/股（董事会决议公告日前20个交易日股票交易均价=董事会决议公告日前20个交易日股票交易总额/董事会决议公告日前20个交易日股票交易总量）。公司董事会将提请股东大会授权董事会根据发行对象的申购报价情况、遵循价格优先的原则，与保荐机构(主承销商)协商确定具体发行价格。

若公司股票在定价基准日至发行日期间除权、除息的，本次发行底价将进行相应调整。

#### （六）限售期

本次非公开发行的发行对象认购的股份自发行结束之日起12个月内不得转让。

#### （七）本次发行前的滚存利润安排

本次非公开发行完成后，由公司新老股东共享公司本次发行前的滚存未分配利润。

#### （八）上市地点

在限售期满后，本次发行的股票将申请在上海证券交易所上市交易。

#### （九）决议有效期

本次非公开发行决议自股东大会审议通过之日起12个月内有效。

### 四、募集资金投向

公司本次非公开发行募集资金总额不超过48,000.00万元，扣除发行费用后全部用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	拟投资总额	募集资金拟投入额
1	南昌综合客运枢纽工程建设项目	20,295.61	20,295.61
2	南昌高新区客运站建设项目	10,447.00	9,090.10
3	江西长运综合物流中心建设项目	8,922.73	5,771.15
4	补充公司流动资金	10,000.00	10,000.00
合计		49,665.34	45,156.86

本次非公开发行实际募集资金不足完成上述投资的部分由公司自筹资金解决，若实际募集资金净额超过上述项目拟投入募集资金总额，超过部分将用于补充公司流动资金。若上述投资项目在本次发行募集资金到位前已先期投入，公司拟以自筹

资金前期垫付，待本次募集资金到位后以募集资金替换前期自筹资金的投入。

#### **五、本次发行是否构成关联交易**

本次非公开发行不涉及关联交易。

#### **六、本次发行是否导致公司控制权发生变化**

本次非公开发行前，公司控股股东为长运集团。截至2011年8月31日，长运集团持有公司股份65,676,853股，占总股本的35.36%。按照本次非公开发行数量的上限5500万股测算，本次发行后，长运集团持股比例不低于27.28%，参与本次非公开发行股票认购的发行对象通过本次发行直接或间接持有的公司股份表决权数量不会超过长运集团，长运集团仍为公司第一大股东。因此，本次非公开发行不会导致公司控制权发生变化。

#### **七、本次发行方案尚需呈报批准的程序**

控股股东长运集团应当在本公司董事会审议通过本次发行方案后，按照规定程序在本公司股东大会召开前不少于20个工作日，将该方案逐级报江西省国资委审核。江西省国资委出具批复意见后，该方案将提交公司股东大会审议表决。

待公司股东大会审议通过本次发行方案，根据《公司法》、《证券法》、《上市公司证券发行管理办法》以及《上市公司非公开发行股票实施细则》等相关法律、法规和规范性文件的规定，公司需向中国证监会进行申报。

## 第二节 本次募集资金使用的可行性分析

公司本次非公开发行募集资金总额不超过48,000.00万元，扣除发行费用后全部用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	拟投资总额	募集资金拟投入额
1	南昌综合客运枢纽工程建设项目	20,295.61	20,295.61
2	南昌高新区客运站建设项目	10,447.00	9,090.10
3	江西长运综合物流中心建设项目	8,922.73	5,771.15
4	补充公司流动资金	10,000.00	10,000.00
合计		49,665.34	45,156.86

本次非公开发行实际募集资金不足完成上述投资的部分由公司自筹资金解决，若实际募集资金净额超过上述项目拟投入募集资金总额，超过部分将用于补充公司流动资金。若上述投资项目在本次发行募集资金到位前已先期投入，公司拟以自筹资金前期垫付，待本次募集资金到位后以募集资金替换前期自筹资金的投入。

公司募集资金使用项目的具体情况及可行性分析如下：

### 一、募集资金投资项目的具体情况

#### (一) 南昌综合客运枢纽工程建设项目

- 1、项目名称：南昌综合客运枢纽工程
- 2、建设性质：新建
- 3、项目建设单位：江西长运股份有限公司
- 4、建设地点及规模：项目位于南昌市火车站新建的东广场地块西北侧，处于东广场门户地带，可建设用地约 21.5 亩。
- 5、建设周期：2 年
- 6、投资规模：工程总投资估算 20,295.61 万元，其中土地购置费 3,000.00 万元，工程投资 17,295.61 万元。
- 7、资金筹措：本项目总投资所需资金均由公司发行股票募集资金解决，若本次实际募集资金不能满足投资项目的资金需求，资金缺口由公司自筹解决。
- 8、主要经济指标如下表所示：

序号	指标名称	所得税前	所得税后
1	财务内部收益率（%）	11.93%	9.40%

2	投资回收期	静态(不包括建设期)(年)	8.96	10.66
		动态(不包括建设期)(年)	11.52	14.81
3	财务净现值 ( $i_c=5.25\%$ ) (万元)		16,439.06	9,753.22

## 9、本次募集资金投资项目发展前景

### (1) 南昌综合客运枢纽工程建设项目概述

项目属于交通运输部《国家公路运输枢纽布局规划》(2007年)规定的国家公路运输枢纽建设项目。根据交通运输部《公路汽车客运站级别核定和建设要求》，按国家一级客运站标准建设客运站及相关配套设施。本项目毗邻南昌火车站东广场，与铁路、公交、地铁无缝对接，区位优势明显。项目建成后为南昌火车站地区的客运周转提供服务，车站的日发送旅客能力为1万人次/日。

### (2) 南昌综合客运枢纽工程的前景分析

本项目地理位置优越，能够为今后的运营提供稳定可靠的收入来源。根据南昌市的规划，未来南昌国家公路客运枢纽体系将是“五站一中心”的格局。

本项目是五个客运枢纽中唯一一个处在旧城中心的客运站。旧城中心有着良好的客源基础，同时本项目作为综合枢纽，和地铁、公交、铁路接驳，使其能够为更大范围的居民出行和铁路换乘旅客提供服务。处在旧城中心的商业黄金地段，使得综合枢纽站的商业配套也能实现良好的经济效益。

从客流量来看，原来紧邻火车站的长安客运站按照南昌市的规划已经拆除，目前只在火车站西广场设置了临时客运站，日均发班245辆，日均发送旅客人数为6,000人左右。距离火车站约1.5公里的南昌长途汽车总站，在2009年和2010年的日发送旅客已超过1万人，根据南昌市人民政府办公厅《关于印发南昌长途汽车总站搬迁专题会议纪要的通知》要求，公司下属的南昌长途汽车总站在2011年7月30日之前已全部搬迁完毕。新建的综合客运枢纽位于旧城中心，客流量基础良好。

南昌的区域位置优势也为本项目带来了良好的发展前景。江西省位于长江三角洲、珠江三角洲、闽东南三角区这三个中国最具活力的核心区的辐射交叉地带，随着江西省以南昌为中心的省内“4小时经济圈”和省际“8小时经济圈”公路网的形成，公路客运量将进一步增长。而南昌作为江西省的省会城市，与京九、沪昆铁路以及长江黄金水道的交汇使其成为全国公路网和水路联运的重要枢纽。京九线是我国南北主干线之一，而南昌作为京九铁路上唯一的省会城市，拥有了北联北京、南接粤港澳的经济大动脉。沪昆线与长江平行，通过沪杭—沪昆—湘黔—贵昆一线，

东可直达上海，西可到重庆、昆明，沪昆线使南昌成为长江经济带上一个重要的枢纽城市。随着南昌经济的迅速发展，依托京九、沪昆铁路和高速公路主干线，以产业分工协作为基础，构建优势互补、产业配套的昌九景鹰饶环鄱阳湖城市群、以赣吉抚为主的赣中南城市群、以新宜萍为主的赣西南城市群之间的联系，将进一步加强。交通运输需求作为经济和社会发展的派生性需求，未来江西省域，以南昌为中心，南昌北向、西南向、东南向等“人”字形的交通流向是区域经济发展的必然。南昌以其优越的地理位置和良好的经济发展态势为综合客运枢纽项目提供了良好的发展空间。

## （二）南昌高新区客运站建设项目

1、项目名称：南昌高新区客运站

2、建设性质：新建

3、项目建设单位：江西长运

4、建设地点及规模：南昌地铁一号线终点，用地面积为 36,183 平方米。

5、建设周期：3 年

6、投资规模：总投资估算 10,447.00 万元，其中土地 1,356.90 万元，工程投资 9,090.10 万元

7、资金筹措：本项目土地购置费 1,356.90 万元已由公司自有资金支付，剩余的工程投资 9,090.10 万元由公司发行股票募集资金解决，若本次实际募集资金不能满足投资项目的资金需求，资金缺口由公司自筹解决。

8、主要经济指标如下表所示：

序号	指标名称	所得税前	所得税后
1	财务内部收益率 (%)	11.54%	9.31%
2	投资回收期	静态 (不包括建设期) (年)	11.07
		动态 (不包括建设期) (年)	15.10
3	财务净现值 ( $i_c=5.25\%$ ) (万元)	8,837.64	5,327.43

9、本次募集资金投资项目发展前景

### （1）南昌高新区客运站建设项目概述

本项目与南昌综合客运枢纽都同属于南昌市布局的 5 个客运枢纽之一。项目集长运上下客、发车、停车的客运站功能于一体，结合地铁以及周边商业规划发展，根据交通运输部《公路汽车客运站级别核定和建设要求》，按国家一级客运站标准建设客运站及相关配套设施。项目建成后车站的日发送旅客能力为 1.2 万人次/日。本

项目的建设将实现客运站与周边各种交通枢纽的对接；满足南昌市瑶湖、麻丘片区旅客出行需求；结合地铁、出租、公交、社会车辆形成综合交通枢纽；体现“零换乘”综合交通理念的需求。

## （2）南昌高新区客运站建设项目前景分析

按照南昌市总体规划，南昌主城区（昌南、昌北两城）范围东起瑶湖，西到长堽、麦园；北起北外环线，南至昌南大道，范围面积 330 平方公里，远期人口规模规划约为 280 万人。主城区采用昌南城、昌北城“双城”布局并划分为八个片区，包括昌南城划分的五个片区（即旧城中心区、城东片区、瑶湖片区、城南片区、朝阳片区），昌北城划分的三个片区（即红谷滩中心区、红角洲片区、蛟桥片区），形成“一江两岸、双城八片、轴环串连、分级多中心、依山傍水”布局形式。位于瑶湖以东，占地 25 平方公里的南昌航空工业城已经开工，按照南昌市的规划，航空工业城未来将成为大飞机研制生产基地和国际转包生产基地。预计到 2018 年，南昌航空工业城将成为一个航空产业突出、基础设施完善的新型现代化城区，实现总收入 1,000 亿元。

由于整个南昌东部地区没有固定站场，旅客需要到市中心站场乘车或在沿路候车，随着南昌高新客运站的建设，该地区旅客将集中至高新站乘车。同时，随着地铁站的完工，其周边区域旅客也将更加倚重南昌高新客运站。因此南昌高新客运站将承担更多的市域客流。

## （三）江西长运综合物流中心建设项目

1、项目名称：江西长运综合物流中心

2、建设性质：新建

3、项目建设单位：江西长运股份有限公司

4、建设地点及规模：位于青云谱区南莲路 691-693 号，地处南昌市城市外环昌南大道旁，紧邻南昌市铁路南货场，与 105 国道和 320 国道良好衔接。

5、建设周期：本项目建设分为一期工程和二期工程，一期工程建设期 8 个月，二期工程建设期 12 个月。

6、投资规模：本项目投资估算为 8,922.73 万元，一期工程投资 4,906.58 万元，建设 1 号、2 号两座双层仓库，总建筑面积为 10,300 平方米。二期工程投资 4,016.15

万元，建设 3 号、4 号两座四层仓库，总建筑面积 22,138 平方米。

7、资金筹措：本项目投资估算为 8,922.73 万元，其中，公司以两座总面积 3,600 平方米办公楼以及附属房屋、设施（账面价值为 560 万元）和自有土地（账面价值为 2,591.58 万元）作为自有资金出资，其余 5,771.15 万元采用本次募集资金投入。若本次实际募集资金不能满足投资项目的资金需求，资金缺口由公司自筹解决。

#### 8、主要经济指标：

序号	指标名称	所得税前	所得税后
1	财务内部收益率（%）	14.83%	11.76%
2	投资回收期	静态（不包括建设期）（年）	6.74
		动态（不包括建设期）（年）	8.49
3	财务净现值（ $i_c=5.25\%$ ）（万元）	14,280.01	6,967.40

#### 9、本次募集资金投资项目发展前景

##### （1）江西长运综合物流中心项目概述

本项目是《南昌国家公路运输枢纽货运枢纽总体规划研究报告》中规划的 7 个物流中心之一，既符合政府的规划，又具有广阔的市场的的需求，项目投产后将成为南昌市城市东南地区设计条件优良、服务完善的重要物流中心，为公司进一步发展“仓储+配送”的物流业务，实现向综合性物流企业发展奠定坚实的基础。本项目建成运营后，能够为石化产品、葡萄酒产品以及家电产品、日用品、食品等轻泡货产品提供仓储、装卸、货物配送、产品打码、加工等服务。

##### （2）江西长运综合物流中心的前景分析

物流需求主要源于两大方面：一是城市经济及相关产业发展对物流服务的需求；二是城乡协调发展和城市居民日常生活对物流服务的需求。物流业发展的动力也是源于这两大方面的不断提高和完善，具体包括以下 4 个方面：

##### ①南昌市制造业发展对物流的需求

目前，南昌市正在努力建设现代制造业基地，工业总产值占全市生产总值的比例由 2005 年的 52.8% 增长到 2009 年的 55.4%，工业成为支撑全市经济快速发展的主导力量。2009 年南昌汽车基地、空调基地、光电和电子信息制造产业基地、医药和医疗器械基地、航空器制造产业基地等十大重点发展产品制造业基地共完成工业增加值 455.01 亿元，是“十五”末 2005 年的 2.3 倍，占全市规模以上工业增加值的 74.0%。根据有关规划，到 2015 年，南昌地区的生产总值达到 4,500 亿元，年

均增长 13%，占全省比重约 1/4。在社会物流总量中，工业品物流的比重超过 80%。南昌市制造业的快速发展及建设现代制造业基地战略的实施需要相应配套的、专业化的供应链管理，必须有发达的现代物流体系作支撑。

#### ②南昌市商贸流通业发展对物流的需求

“十一五”期间，南昌市围绕“建设在全国和国际上拥有重要地位的商品集散地、出口商品基地、商品交易中心”这一商贸发展目标，大力发展商贸业，大型零售商场呈现加速扩张的态势，超万平米的卖场由 2005 年的 18 个，发展到 2010 年的 38 个，结构也由本土商业企业一枝独秀演变到内外资零售企业共同发展；承担区域辐射功能的商品市场种类不断丰富、结构不断优化，目前已涉及 13 个行业门类，数量从 2005 年的 280 个发展到目前的 310 个，其中超亿元的 38 个，超 10 亿元的 8 个，洪城大市场和南昌深圳农产品批发市场交易额分别先后突破 200 亿元和 100 亿元大关。商业现代化程度不断提高，连锁经营和电子商务从 2005 年的发展初期，到目前全市不同业态的连锁经营网点超过 3,000 家。全市 70%以上大中型零售企业开展了电子商务。南昌市的许多商品批发市场内的商品来自于全国 20 多个省（区、市），商品销往全省各地、市、县和周边外省市。这些商贸企业的经营和发展，需要有具备较强集散功能的物流系统和快速辐射功能的市内配送系统的支持。

#### ③南昌市居民生活水平提高对物流的需求

改革开放以来，南昌市居民生活水平不断提高。2010 年，全市消费品市场在上年较快发展的基础上，继续保持繁荣和较快的增速。全年全市实现社会消费品零售总额 764.94 亿元，增长 20.8%。分行业看，批发和零售业实现 697.19 亿元，增长 19.9%；住宿和餐饮业 67.75 亿元，增长 30.2%。“十一五”期间城镇居民人均可支配收入年均增长 11.1%，居民购买力快速增加，居民消费需求水平不断提高，为了满足居民生活需要，需要建立低能耗、无污染、高效率的城市配送体系，以提高配送服务水平和效率、减少交通流量、降低配送成本。

#### ④南昌市城乡协调发展对物流的需求

南昌市通过发展与市辖中心城镇的“半小时经济圈”、环鄱阳湖经济圈和省内主要城市的“2 小时经济圈”，对省内资源的集聚作用不断增强。“十一五”期间，用于城市基础设施建设投入累计达到 400 多亿元，进行了大规模的城乡路网改造和对外交通建设。实现了到周边省会城市 6-8 小时通达，构成“6 小时经济圈”，对周边地

区的辐射能力明显增强。随着社会主义新农村建设的深入推进，市域及环鄱阳湖周边的农村经济建设和农产品物流量的增长，需要强有力的物流服务支持，农产品物流系统将成为南昌市物流体系的一个重要组成部分。

根据《南昌国家公路运输枢纽货运枢纽总体规划研究报告》预测，2011年至2015年南昌公路货运量年均增长7%，2016年至2020年南昌公路货运量年均增长7.2%。本项目未来的市场发展空间良好。

#### **（四）补充公司流动资金 10,000 万元**

公司以前年度利用自有流动资金进行了大规模同行业收购，在实现主营业务规模扩张的同时，公司的资产负债率逐步提高，短期偿债能力下降，为防范短期偿债风险，改善财务结构，公司拟通过本次非公开发行补充流动资金10,000万元。

### **二、募集资金项目的可行性分析**

#### **（一）新建项目的可行性分析**

**1、新建南昌综合客运枢纽项目和高新客运站项目已列入南昌市行业发展规划，项目实施后将有利于保持公司在南昌客运市场的优势地位；**

目前公司在南昌地区拥有昌南客运站、徐坊客运站、青山客运站、进贤客运站、安义客运站，从站场数量和规模都处于南昌客运市场的绝对优势地位。但按照南昌市《南昌国家公路运输枢纽客运枢纽总体规划研究报告》中的规划，上述客运站除昌南客运站外，其余的客运站将随新站的建成和使用而关闭，故为保持公司在南昌客运市场的优势地位，公司积极承担了已完成前期工作的南昌综合客运枢纽、高新客运站的建设任务，并拟通过本次募集资金进行该两项目建设，该两项目建成后将使公司在南昌地区客运市场的绝对优势地位得以延续。

**2、江西长运综合物流中心建设项目将成为公司新的利润增长点，为公司未来持续成长奠定基础**

该项目是公司在继续坚持发展客运业务的同时，结合公司在客运、物流领域积累的成熟经验，利用南昌市大力推动物流行业发展的机遇，培育新的收入来源和利润增长点，实现与道路客运主业的互促发展的新举措。本项目是《南昌国家公路运输枢纽货运枢纽总体规划研究报告》中规划的7个物流中心之一，既符合政府的规划，又具有广阔的市场需求，项目投产后将成为南昌市城市东南地区设计条件优良、服

务完善的重要物流中心，为公司进一步发展“仓储+配送”的物流业务，实现向综合性物流企业发展奠定坚实的基础。

### 3、新建项目取得相关批准文件情况

全部新建项目均已取得南昌市发改委项目备案或批准文件；并且均已依法通过南昌市环境保护局的环境评价审查；公司新建项目获取土地使用权的手续正在办理过程中，依法取得不存在重大障碍。因此，公司认为新建项目的实施不存在可预见的重大障碍。

### 4、经测算，新建项目的经济效益和前景良好（具体见本节“一、募集资金投资项目的具体情况”）

综上，公司经谨慎分析认为，利用本次非公开发行股票募集资金建设的项目是可行的。

## （二）补充流动资金的必要性分析

### 1、公司前期通过并购实现经营规模大幅增长，同时造成流动资金短缺，有必要通过募集资金进行必要的补充

公司最近三年以来营业收入增长率远高于公路运输行业客运周转量的增长率，详见下表。

项目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
江西长运营业收入	124,323.96 万元	99,160.02 万元	89,421.10 万元
增长率	25.38%	10.89%	-
我国公路客运旅客周转量	15,020.8 亿人公里	13,511.4 亿人公里	12,476.1 亿人公里
增长率	11.2%	8.3%	-

上述营业收入的增长主要依靠公司凭借多年来在公路运输行业积累的丰富管理经验，先后成功收购了多家公路运输企业的资产或股权，具体如下：

公司于2011年收购昌南客运站的全部资产和业务、鄱阳县长途汽车运输有限公司21.20%的股权和对江西长运大通物流进行增资；于2010年收购江西省萍乡市长途汽车运输有限公司整体资产、新余市公共交通总公司70%的资产权益、上饶汽运集团有限公司56.82%的股权、鄱阳县长途汽车运输有限公司78.80%的股权及吉安市公共交通公司70%的资产权益；于2009年收购黄山市祁门县长途汽车运输公司经营性资产，2008年收购永丰县汽车运输有限公司整体资产、鄱阳县弘鑫汽车运输有限公

司70%股权，其中自2010年至今具体收购情况见下表所示：

时间	事项	交易金额（元）	资金来源	支付进度
2010.01	收购萍乡市长途汽车运输有限公司整体资产	54,906,653.58	自有资金	2010-01-04 1080 万元 2010-01-26 3000 万元 2010-02-01 1410.665358 万元
2010.09	收购新余公交 70% 的资产	17,150,000.00	自有资金	2010-11-02 1000 万元 2010-11-23 700 万元 2010-12-27 15 万元
2010.11	收购吉安公交 70% 的资产	12,750,000.00	自有资金	2010-12-10 1200 万元 2011-04-08 75 万元
2010.12	收购上饶汽运集团公司 56.82% 股权	135,000,000.00	自有资金	2010-12-24 8000 万元
2010.12	收购鄱阳县长途汽车运输公司 78.80% 股权	45,510,100.00	自有资金	2010-12-31 3743 万元 2011-01-24 197 万元 2011-03-08 611.01 万元
2011.03	收购鄱阳县长途汽车运输公司 21.20% 股权	12,243,800.00	自有资金	2011-04-02 1060 万元 2011-05-23 164.38 万元
2011.07	收购昌南客运站的全部资产和业务	80,000,000.00	自有资金	2011-07-15 800 万元 2011-08-02 1600 万元
2011.08	增资江西长运大通物流	46,000,000.00	自有资金	2011-09-07 4600 万元

上述项目累计资金需求为4.04亿元，公司已支付2.93亿元，尚需支付1.11亿元。公司全部以自有资金完成上述项目，这使得公司运营资金不足，被迫通过短期借款形式对流动资金进行补充，造成公司短期负债维持在较高水平、短期偿债能力下降，故为化解流动资金不足造成的短期偿债风险，公司有必要通过非公开发行股票方式补充部分流动资金。

**2、公司短期负债指标低于同类上市公司水平，为优化财务结构，保持公司竞争力，有必要通过募集资金进行必要的补充**

截至 2011 年 6 月 30 日，公司资产负债率、流动比率和速动比率等指标均劣于可比同类上市公司富临运业，具体指标对比如下表所示：

证券代码	公司简称	流动比率	速动比率	资产负债率（%）
002357	富临运业	1.59	1.59	31.30
600561	江西长运	0.51	0.48	65.66

由上表可见，截至2011年6月30日，公司的资产负债率为65.66%，高于富临运业的31.30%，短期偿债指标流动比率和速动比率均远低于富临运业。公司迫切需要补充流动资金，以改善短期偿债能力，增强竞争能力。

**3、补充流动资金对财务状况的影响**

本次非公开发行募集资金到位后，公司新增流动资金10,000.00万元，流动比率提高，资产负债率降低，将使公司财务风险降低、资产负债结构趋于合理、竞争能力得到增强。

综上，公司经谨慎分析认为，利用非公开发行股票筹集资金补充部分流动资金是必要的。

### **三、本次募集资金投资对公司经营管理、财务状况等的影响**

本次募集资金投资项目符合国家相关的产业政策以及未来公司整体战略发展方向，具有良好的市场发展前景和经济效益。项目完成后，能够进一步扩大公司主营业务规模、提升盈利水平，增加新的利润增长点，增强核心竞争力和抵御风险的能力，符合公司及全体股东的利益。

### 第三节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

#### 一、本次发行对公司业务、收入、公司章程、股东结构以及高级管理人员的影响

1、本次非公开发行所募集的资金主要用于客、货运站场建设，以及适当补充公司流动资金。因此，本次发行完成后公司仍为交通运输企业，主营业务未发生变化，盈利能力和抗风险能力将进一步增强。

2、本次非公开发行后，公司股本将相应增加，将按照发行的实际情况对公司章程中与股本相关的条款进行修改，并办理工商变更登记。

3、本次非公开发行股票不会导致公司控制权发生变化，发行完成后长运集团仍将为公司的控股股东。

4、本次非公开发行完成后，公司不会对公司高管人员进行调整，公司高管人员结构不会发生变动。

#### 二、本次发行对公司财务状况、盈利能力及现金流量的影响

##### 1、对公司财务状况的影响

本次非公开发行完成后，公司总资产和净资产将增加，公司资产负债率将大幅下降，有利于改善公司的财务状况，提高偿债能力，降低财务风险，保持稳健的财务结构，增强经营能力。

##### 2、对公司盈利能力的影响

本次募集资金拟投资项目的实施将进一步提高公司的市场竞争力和整体盈利能力，为公司继续保持行业领先地位奠定坚实的基础，同时又为公司今后的发展提供新的成长空间。

##### 3、对公司现金流量的影响

本次非公开发行完成后，公司的现金流入量将大幅增加；在募集资金开始投入后，投资活动产生的现金流出将有较大幅度增加；项目完成后，公司经营活动产生的现金流量净额将大幅提升。

#### 三、公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业

## 竞争等变化情况

公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争情况均不会因本次发行而发生变化。

## 四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被控股股东及其关联人占用的情形，或公司为控股股东及其关联人提供担保的情形

本次发行完成后，公司不会存在资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联人占用的情形，亦不会存在公司为控股股东、实际控制人及其关联人进行违规担保的情形。

## 五、本次发行对公司负债情况的影响

截至2011年6月30日，公司负债水平偏高，资产负债率（合并）为65.66%。本次发行后公司的资产负债率将下降至合理的范围内，财务结构将更加稳健，抗风险能力将进一步加强。同时，也有助于提升公司债务融资的空间和能力，为公司未来业务的发展提供有力保障。

## 六、本次股票发行相关的风险说明

### 1、募集资金投资项目风险

公司对本次募集资金投资项目已经过慎重考虑、科学决策。项目实施后将有助于增强公司的核心竞争力，提高公司的盈利能力。但是这些项目在实施过程中，仍有可能产生不确定因素，致使投资的预期效果不能实现。另外，由于本次非公开发行完成后公司净资产将在短时间内大幅增长，且募集资金投资项目有一定的建设周期，项目产生效益尚需一段时间。预计本次发行后，公司净资产收益率与过去年度相比将有一定幅度下降。因此，公司存在短期内净资产收益率被摊薄的风险。

### 2、市场竞争风险

近年来，随着高速铁路的不断建成和通车，对公路运输造成了一定的冲击，尤其和高速铁路平行的公路运输线受到的冲击最大。因为高速铁路运输能力大、安全性好、正点率高、很少受气候环境影响、车厢环境舒适。要求快捷、舒适以及对价格不敏感的旅客更倾向于选择高速铁路出行，这就形成了对公路旅客运输客源的分流。并且随着高速铁路网的逐渐形成，这种服务替代会进一步体现。另外，私人汽

车保有量的增长，使得自驾出行逐渐成为一种重要出行方式，这对公路运输的短途客流形成了一定的分流作用。

### 3、燃油价格变动风险

公司燃油成本在营业成本构成中较大，但近年来受国际油价持续走高影响，国内成品油价格随之调整，这大大增加了公路运输行业的成本。虽然公路运输行业的票价是由行业主管部门、物价部门制定，并实行油价票价联动，但对于和高铁竞争最为激烈中长途线路来说，价格是关键竞争因素，如果不能保持价格优势，将会失去这一部分的市场份额，因此票价与燃油价格变动并不能同步，这导致公司毛利率下降风险，影响公司经营业绩的稳定性。

### 4、安全风险

公司的经营活动直接关系到人们的生命和财产安全，因此安全生产就成为公司时时刻刻要高度重视的关键问题。虽然公司建立健全了安全生产的相关制度，并严格执行，近年来的事故率一直低于国家对一级运输企业的要求，但是公司仍然面临安全生产的风险。

### 5、审批风险

本次非公开发行股票事项已经公司董事会审议通过，尚需获得公司股东大会的批准和中国证监会等部门的核准，能否获得批准和核准，以及批准和核准的时间均存在不确定性。

## 第四节 其他有必要披露的事项

本次非公开发行股票不存在其他有必要披露的事项。

江西长运股份有限公司

董 事 会

二〇一一年九月二十八日