关于三羊马（重庆）物流股份有限公司首次公开发行股票申请文件反馈意见中有关财务事项的说明

天健函〔2020〕8-69 号

天健会计师事务所(特殊普通合伙) 审核之章

深圳证券交易所：

由申港证券股份有限公司转来的《关于三羊马(重庆)物流股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的审核问询函》（审核函〔2020〕010247号，以下简称反馈意见）奉悉。我们已对反馈意见所提及的三羊马股份有限公司（以下简称三羊马公司或公司）财务事项进行了审慎核查，现汇报如下。

一、关于收入确认政策。请发行人补充披露：（1）全程物流服务、两端作业服务、非汽车商品综合物流服务及仓储服务各类收入确认政策的具体时点及收入确认相关的单据；（2）对比同行业可比企业情况披露自身收入确认的合理性；（3）报告期内收入确认实际情况与披露的标准是否一致。请保荐人、申报会计师说明具体的核查方法、程序、范围并发表明确意见。（反馈意见第 10 条）

（一）全程物流服务、两端作业服务、非汽车商品综合物流服务及仓储服务各类收入确认政策的具体时点及收入确认相关的单据

各类收入确认政策的具体时点及收入确认相关的单据如下：

业务类别	收入确认时点	收入确认相关单据
全程物流服务	根据合同约定将货物运抵指定地点，货物接收方签收后确认收入。	合同、商品车配送单、签收单
两端作业服务	①整车前端装车业务：装卸作业服务完成后，由货物接收方签收后确认收入； ②整车后端卸车、配送业务：装卸作业服务完成后或货物运抵指定地点，由货物接收方签收后确认收入； ③仓储服务业务：公司按照合同约定向接受劳务方提供完仓储服务并经对方确认后确认收入。	合同、装车签收单、卸车签收单、商品车配送单

诚信 公正 务实 专业

地址：杭州市江干区钱江路1366号华润大厦B座
Add: Block B, China Resources Building, 1366 Qianjiang Road, Hangzhou, China
网址：www.pccpa.cn

非汽车商品综合物流服务	根据合同约定将货物运抵指定地点，货物接收方签收后确认收入。	合同、签收单
仓储服务[注]	公司按照合同约定向接受劳务方提供完仓储服务后确认收入。	合同

[注]：仓储服务为公司团结村自有仓库产生的仓储管理收入。公司于 2020 年 1 月 1 日起执行新收入准则，执行新收入准则对公司业务模式、合同条款、收入确认等方面无重大影响，公司收入确认时点在执行新收入准则前后保持一致。

（二）对比同行业可比企业情况披露自身收入确认的合理性

同行业可比上市公司收入确认方法具体如下：

公司名称	收入确认方法
长久物流	（1）整车运输类：对本集团运输服务已经提供完毕，被运输车辆已运至接受服务方指定的目的地并经接收方验收确认，该业务收入的金额能够可靠计量的，在相关的经济利益很可能流入本集团、交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量时确认收入的实现；对本集团运输服务已经提供完毕，被运输车辆已运至接受服务方指定的目的地并经接收方验收确认，但在资产负债表日提供服务结果不能可靠估计的，对已经发生的成本，预计能够得到补偿的，按已经发生的能够得到补偿的成本金额确认收入，并结转已经发生的成本； （2）整车仓储类：本集团仓储服务已经提供完毕，本集团已向接受劳务方按照约定提供相关的仓储服务并经对方确认，该业务收入的金额能够可靠地计量的，在相关的经济利益很可能流入本集团、交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量时确认收入的实现；对本集团按运量确认仓储量的业务，当运输服务已经提供完毕，并经对方验收确认，但在资产负债表日提供服务结果不能可靠估计的，对已经发生的成本，预计能够得到补偿的，按已经发生的能够得到补偿的成本金额确认收入，并结转已经发生的成本。
原尚股份	（1）零部件物流收入：公司按照整车生产商对零部件的采购和生产需求，协调零部件供应商和整车生产商的供需过程，接受整车生产商或零部件供应商的委托，将整车生产所需零部件准时运输至指定地点并经对方验收确认，在月末根据约定的结算价格、运输车次或业务量等因素计算确认收入。 （2）仓储类：在仓储服务已经提供完毕，并经接受劳务方确认后，依据约定的结算价格、仓储面积、仓储天数和业务量等因素确认收入。
长安民生物流	（1）销售货物：货物销售收益于资产控制权转让予客户的时间点确认，一般为交付货品时。（2）提供服务：服务收入，包括提供整车运输服务、汽车原材料及零部件供应链管理服务和非汽车商品的运输服务之收入，于客户签收整车、汽车零部件或是非汽车商品的时间点确认服务收入。客户无法随着本集团履约同时接获及消耗本集团运输服务和供应链管理服务提供的利益，且无法随着本集团提供服务时控制商品。本集团亦无就迄今为止已履行的服务要求客户付款的强制执行的权利。因此，本集团认为对服务的控制于客户接收本集团提供的服务的时间点转移予客户
安达物流	本公司营业收入包括运输服务收入与仓储及服务收入，运输服务以货物的送达作为收入确认原则。仓储及服务业务中主要为仓储服务及装卸服务，仓储服务按照合同的约定，按照实际仓储量及仓储时间计算仓储服务收入，装卸

	服务按照合同约定的费率，按照实际装卸量计算装卸服务收入。
西上海	（1）整车仓储及运营服务、零部件仓储及运营服务：以公司仓储及运营服务已经提供完毕，公司已向接受劳务方按照约定提供相关的仓储服务并经对方确认后，作为收入确认时点； （2）零部件运输服务、整车运输服务：公司接收运输指令，送货至接受劳务方指定的目的地并经客户指定方检验确认后，作为收入确认时点。
中铁特货	1、2019 年及以前，原收入准则下收入确认方法： (1)自主开发物流业务收入的具体确认原则 ①“门到门”全程物流业务：本公司及下属子公司运输服务已经提供完毕，被运输货物已运至接受服务方指定的目的地并经接收方验收确认，该业务收入的金额能够可靠计量的，在相关的经济利益很可能流入本公司及下属子公司、交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量时确认收入的实现；本公司及下属子公司运输服务已经提供完毕，被运输货物已运至接受服务方指定的目的地并经接收方验收确认，但在资产负债表日提供服务结果不能可靠估计的，对已经发生的成本，预计能够得到补偿的，按已经发生的能够得到补偿的成本金额确认收入，并结转已经发生的成本。 ②“站到站”铁路运输业务 本公司及下属子公司运输服务已经提供完毕，被运输货物已运至接受服务方指定车站，该业务收入的金额能够可靠计量的，在相关的经济利益很可能流入本公司及下属子公司、交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量时确认收入的实现。 (2) 作为铁路承运企业承担运输任务收入的具体确认原则 部分商品汽车物流、冷链物流及大件货物物流客户自行在各车站购买铁路货票后，本公司作为该类货物的铁路运输承运人承担运输任务。该等业务的收入具体确认原则及时点为：本公司及下属子公司运输服务已经提供完毕，被运输货物已运至指定车站的，相应的收入通过国铁集团的全国性清算系统进行记录和处理，在已完成货物运输服务且收入金额可以可靠计量时，根据国铁集团的清算通知书等单据进行确认。 2、2020 年后执行新收入准则下收入确认方法 （1）“门到门”全程物流业务：被运输货物已运至客户指定的目的地并经接收方验收 确认后，表明客户已接受该商品、且商品实物转移给客户，可以确认销售收入。 （2）“站到站”铁路运输业务：运输服务已经提供完毕、被运输货物已运至客户指定车站，表明客户已接受该商品、且商品实物转移给客户，可以确认销售收入。 （3）对于作为铁路承运企业承担运输任务收入的确认时点：运输服务已经提供完毕、被运输货物已运至指定车站时，公司已享有通过国铁集团的全国性清算系统获取铁路运输收入的权利，表明公司就该商品享有现时收款权利，可以确认销售收入。

公司主要提供物流运输服务，同行业相关收入确认准则基本原则为“运输服务已经提供完毕，被运输货物已运至接受服务方指定的目的地并经接收方验收确认”。公司收入确认方式与同行业保持一致，收入确认方式具有合理性。

（三）报告期内收入确认实际情况与披露的标准是否一致

业务类别	披露的收入确认标准	实际收入确认情况
全程物流服务	公司主要提供物流运输服务。物流运输服务确认需满足以下条件：公司根据合同约定承运货物接收方签收，且物流运输服务收入金额已确定，已经收回货款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入，承运劳务相关的成本能够可靠地计量。	物流运输服务收入确认需满足以下条件：根据合同约定将货物运抵指定地点经货物接收方签收，且物流运输服务收入金额已确定，已经收回货款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入，承运劳务相关的成本能够可靠地计量。
两端作业服务		①整车前端装车业务收入确认需满足以下条件：装卸作业服务完成后，由货物接收方签收，且物流运输服务收入金额已确定，已经收回货款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入，相关的成本能够可靠地计量； ②整车后端卸车、配送业务收入确认需满足以下条件：装卸作业服务完成后或货物运抵指定地点，经货物接收方签收，且收入金额已确定，已经收回货款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入，相关的成本能够可靠地计量； ③仓储服务业务收入确认需满足以下条件：已向接受劳务方按照约定提供相关的仓储服务并经对方确认，且收入金额已确定，已经收回货款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入，相关的成本能够可靠地计量。
非汽车商品综合物流服务		物流运输服务收入确认需满足以下条件：根据合同约定将货物运抵指定地点，货物接收方签收后确认收入，且物流运输服务收入金额已确定，已经收回货款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入，承运劳务相关的成本能够可靠地计量。
仓储服务		仓储服务业务收入确认需满足以下条件：已向接受劳务方按照约定提供相关的仓储服务，且收入金额已确定，已经收回货款或取得了收款凭证且相关的经济利益很可能流入，相关的成本能够可靠地计量。

经核查，报告期内收入确认实际情况与披露的标准是一致的。

（四）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

（1）了解并测试与收入相关的内部控制，查阅销售合同相关条款、客户签收单等相关内容及账务记录，检查收入确认实际情况与其收入确认标准是否一致；

(2) 了解公司与主要客户收入合同条款、结算政策，结合新旧收入准则判断公司收入确认时点上与所有权相关的主要风险和报酬是否发生转移（旧收入准则下）、客户是否取得相关服务的控制权（新收入准则下）；

(3) 梳理合同条款，判断新收入准则实施前后各类业务收入确认政策是否发生实质性变化；

(4) 结合公司实际经营情况、业务模式、相关合同条款、收入确认单据，检查收入的确认条款、方法是否符合企业会计准则的规定，前后期是否一致；

(5) 查阅公司同行业可比公司招股说明书、年度报告等公开资料，并与公司收入确认方法进行比对分析。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 公司各类业务收入确认政策的具体时点及收入确认相关单据与实际情况一致；

(2) 公司收入确认政策与同行业可比公司不存在重大差异，收入确认政策具有合理性；

(3) 报告期内收入确认实际情况与披露的标准一致。

二、申报材料显示，2018 年，发行人营业收入增长率为 5.61%，净利润增长率为-51.70%；2019 年，发行人营业收入增长率为 10.98%，净利润增长率为 49.05%。请发行人补充披露：(1)结合近年来汽车行业产销量下滑趋势以及“921”新政对行业及公司的影响，量化披露对发行人汽车整车综合物流服务的影响，会否对公司的市场竞争能力与持续发展能力造成重大影响；（2）结合同行业可比公司情况披露报告期内营业收入增长率与净利润变动不一致以及净利润波动较大的原因及合理性；（3）报告期各季度收入构成情况，公司收入季节性波动情况；（4）报告期内各年度全程物流服务及两端作业服务收入、作业台数、作业单价变动的具体原因；（5）与非汽车商品综合物流服务主要客户签订的服务条款、服务内容及提供服务的年限，并分析非汽车商品综合物流服务收入是否具有稳定性；（6）报告期各期现金交易的金额、比例。

请保荐人、申报会计师说明对销售收入截止性测试的具体过程和结论，是

否存在跨期确认收入的情形。请保荐人、申报会计师根据《首发业务若干问题解答》相关内容，补充说明对相关银行账户资金流水进行核查的具体情况，详细列明核查范围、核查过程及获取资料的有效性和充分性，并发表明确意见。（反馈意见第 11 条）

（一） 结合近年来汽车行业产销量下滑趋势以及“921”新政对行业及公司的影响，量化披露对发行人汽车整车综合物流服务的影响，会否对公司的市场竞争能力与持续发展能力造成重大影响

1. 汽车行业产销量下滑趋势对行业及公司的影响

(1) 新车市场

汽车物流市场受汽车产销规模变化影响。2012 年-2017 年，我国汽车产销量呈现稳步增长态势。2018 年，我国汽车产业面临较大的压力，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落，但 2018 年汽车产销量连续十年蝉联全球第一。2019 年，世界银行公布了全球 20 个主要国家千人汽车保有量数据。中国的千人汽车保有量为 173 辆，位于统计的 20 个国家中的倒数第四位，而与中国人均 GDP 相当的巴西和墨西哥的千人汽车保有量为 300 辆左右，比中国人均 GDP 略高的马来西亚和俄罗斯的千人汽车保有量为 400 辆左右，这意味着中国的汽车行业发展空间仍然很大。全球 20 个主要国家千人汽车保有量如下表：

序号	国家	千人汽车保有量（辆）	人均 GDP（美元）
1	美国	837	62,600.00
2	澳大利亚	747	57,300.00
3	意大利	695	34,300.00
4	加拿大	670	46,100.00
5	日本	591	39,300.00
6	德国	589	48,670.00
7	英国	579	42,500.00
8	法国	569	41,500.00
9	马来西亚	433	11,200.00
10	俄罗斯	373	11,300.00
11	巴西	350	8,921.00
12	墨西哥	297	9,698.00
13	沙特	209	23,200.00

14	土耳其	199	9,311.00
15	伊朗	178	5,258.00
16	南非	174	6,340.00
17	中国	173	9,201.00
18	印度尼西亚	87	3,894.00
19	尼日利亚	64	2,028.00
20	印度	22	2,016.00

资料来源：世界银行

根据中国汽车工业协会数据，2020 年 1-7 月，汽车产销同比降幅继续收窄。1-7 月，汽车产销分别完成 1,231.4 万辆和 1,236.5 万辆，同比分别下降 11.8%和 12.7%，降幅比 1-6 月分别收窄 5 和 4.2 个百分点。最近一年的汽车产销情况

期 间	汽车产量		汽车销量	
	产量（万辆）	同比增长（%）	销量（万辆）	同比增长(%)
2019 年 8 月	199.1	-0.5	195.8	-6.9
9 月	220.9	-6.2	227.1	-5.2
10 月	229.5	-	228.4	-4
11 月	259.3	3.8	245.7	-3.6
1-12 月	2,572.10	-7.5	2,576.90	-8.2
2020 年 1-2 月	204.8	-45.8	223.8	-42
3 月	142.2	-44.5	143	-43.3
4 月	210.2	2.3	207	4.4
5 月	218.7	18.2	219.4	14.5
6 月	232.5	22.5	230	11.6
7 月	220.1	21.9	211.2	16.4

资料来源：中国汽车工业协会

从上表看出，受贸易战、新冠疫情等外部因素干扰，今年前三个月汽车销量同比下降明显，但从 5 月开始销售情况明显好转，今年 7 月的销售呈现淡季不淡的现象，汽车销量同比增长 16.4%。中汽协根据重点企业旬报情况预计，今年 8 月国内汽车行业销量将完成 218 万辆，环比增长 3.2%，同比增长 11.3%。汽车行业整体回暖趋势明显。

如果按汽车保有量绝对数计算，2019 年中国汽车保有量 2.5 亿辆，如果按千人保有量 300 辆水平测算，届时中国汽车保有量有望达到 3.5-4 亿辆，再考虑

到汽车报废周期一般在 10-15 年，预计未来年汽车销量峰值约在 3,800-4,000 万辆左右，发展空间依然很大。

根据 IMF 预测，2019 年、2020 年中国 GDP 增速约 6.1%和 5.8%，在未来几年中国仍将保持中高速的增长，并预计在 2030 年中国将超越美国成为全球最大的经济体。未来经济发展具有巨大的空间，人均 GDP 和人均可支配收入的不断增长都是支撑中国汽车行业发展的动力源泉。

(2) 二手车市场

相对于新车销售而言，我国二手车流通市场发展迅猛。近年来,随着我国汽车保有量的持续增加和二手车政策环境的改善，二手车电商模式不断调整和发展，大大促进了二手车市场的发展。报废汽车回收环节同样是汽车物流行业的重要市场，按照成熟市场报废汽车占汽车保有量 6%-8%的水平来计算，我国每年报废汽车量将达到 1,600 万辆左右，这些车辆报废回收过程的物流服务将更加需要关注。

综上所述，合并一、二手车总体交易量，汽车市场整体仍旧有较大市场增长空间。

2. “921”新政对行业及公司的影响

轿运车治理之前，由于运输车辆普遍超限超载导致运价机制被破坏，公路运价低，铁水运价优势难以体现。2018 年 7 月 1 日以后，违规车得到全面禁止，轿运车单车装载能力大幅减弱，公路运价逐步上调，尤其对 800 公里以上中长距离的影响更为显著，铁水长距离运输的价格优势将得到凸显。

汽车行业竞争加剧，各大汽车厂商降低物流成本已是必然趋势，公路运输成本的上涨使其不得不重新规划物流方案，将更具成本优势的水运及铁路作为长距离保障性运输。发展整车多式联运已成为当前乘用车企业的重要任务，应不断提升铁路、水路运输能力，提高乘用车长途运输的铁路、水路运输比例，充分发挥综合运输体系中各种运输方式的比较优势，从而降低物流成本。

对于水运，受限于自身条件，水运在未来汽车物流行业中虽仍会保持增长，但不会占据主导地位。对于铁路而言，铁公联运、铁水联运将是打破制约铁路、公路以及水路继续发展的重要手段，也是国家鼓励多式联运发展的政策导向，从相互竞争转变为优势互补、协同发展，才是未来汽车物流发展的方向。

3. 公司公路采购运价在报告期内走势分析

公司整车综合物流服务公路成本主要为客户提供转驳服务或全程公路物流服务而产生。报告期，公司公路成本单价变动情况如下表：

项 目	2020年1-6月		2019年		2018年		2017年
	单价	变动率	单价	变动率	单价	变动率	单价
场内捣短	31.40	0.64%	31.20	-10.70%	34.94	40.38%	24.89
短驳运输	272.48	0.07%	272.29	14.18%	238.47	6.30%	224.34
转驳服务单位成本	83.16	11.37%	74.66	5.60%	70.71	25.14%	56.5
公路全程物流	824.94	-11.27%	929.75	-43.78%	1,653.64	22.70%	1,347.68
单位成本	99.73	3.47%	96.39	30.32%	73.96	21.23%	61.01

注：转驳服务单位成本为场内捣短、短驳运输的加权平均采购成本；单位成本为场内捣短、短驳运输和公路全程物流的加权采购平均成本

2017-2019年度以及2020年1-6月，公司公路成本单价分别为61.01元/台、73.96元/台、96.39元/台和99.73元/台，呈现增长趋势。

2018年较之2017年，公路成本单价上涨21.23个百分点，主要是因为场内捣短单位成本变动所致，公司场内捣短服务主要通过对外采购的方式，受公路治超，市面上合规轿运车减少影响，采购成本有所上升。由于提前布局自有运输车辆，以自有公路运力进行替代，使得公司短驳运输单位成本受政策影响因素相对较小。

2019年较之2018年，公路成本单价上涨30.32个百分点，主要是因为2019年新增奇瑞等客户，部分商品车运输通过公路单一方式运输，因单车公路运输成本较高，拉高全年平均单价。剔除公路全程运量影响，2019 年平均公路成本单价74.66元/台，较之2018年上涨5.60个百分点。

2020年1-6月较之2019年，公路成本单价(剔除公路运量影响)分别为83.16元/台、74.66元/台，上涨11.37个百分点，主要是场内捣短和短驳运输成本结构发生改变。2020年1-6月单位成本较高的短驳运输在公路成本的占比由2019年的65.75%上升至70.35%。

综上所述，公司公路成本受921新政实施影响，单位成本呈现大幅调整-稳定的过程，在2019年末公司公路单位成本达到运营最高水平并在一定时间保持稳定。随着稳定期内运输的标准化、运力的增加，有利于价格回落至合理水平，2020年该趋势已逐步显现（剔除新冠疫情不可抗力因素影响），公司公路成本趋

势变动与政策导向一致。

（二）结合同行业可比公司情况披露报告期内营业收入增长率与净利润变动不一致以及净利润波动较大的原因及合理性

公司2018年度、2019年度、2020年1-6月营业收入同比增长率分别为5.68%、10.94%和-12.97%，净利润同比增长率分别为-51.70%、49.05%和-38.07%。报告期，公司营业收入增长率与净利润变动不一致及净利润波动较大的原因主要为：(1) 2018 年对重庆幻速物流有限公司（以下简称重庆幻速）应收账款计提坏账4,394.14万元；(2) 报告期内综合毛利率逐年下降；(3)疫情停工损失导致2020年上半年收入大幅下降但期间费用未同比下降。具体分析如下：

1. 2018年对重庆幻速单项计提坏账准备4,394.14万元

2018 年，受北汽银翔汽车有限公司（以下简称北汽银翔）停产影响，重庆幻速资金链断裂，回款困难，公司预计应收重庆幻速运输款4,394.14万元收回的可能性较小，故对该款项全额计提坏账准备，剔除此影响，公司2018年度净利润同比增长率为-11.82%。

2. 营业收入变动及综合毛利率波动对公司净利润的影响

报告期内，公司综合毛利率下降抵减了收入增长带来的利润，报告期内，公司营业收入变动和毛利率变动对公司毛利的影响如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度
营业收入变动影响	-719.20	1,325.72	804.44
毛利率变动影响	-950.60	-2,849.28	-2,090.73
毛利变动	-1,669.80	-1,523.56	-1,286.28

注：毛利变动=本期毛利-上期毛利=营业收入变动影响+毛利变动影响=（本期营业收入-上期营业收入）*本期毛利率+上期营业收入*（本期毛利率-上期毛利率）

(1) 营业收入变动对净利润影响

公司非汽车商品综合运输服务、仓储服务较为稳定，营业收入增长主要系汽车整车综合运输服务业务增长，具体分业务增长情况如下：

单位：万元

项 目	2020年1-6月	2019年度	2018年度

	增加额	增长率	增加额	增长率	增加额	增长率
汽车整车综合运输服务	-5,588.81	-15.63%	8,719.13	12.52%	5,016.37	7.76%
其中：全程运输服务	-1,574.16	-10.80%	4,140.52	14.97%	-7,226.16	-20.72%
两端作业服务	-4,014.66	-18.94%	4,578.61	10.90%	12,242.52	41.14%
非汽车商品综合运输服务	-1.29	-0.02%	79.81	0.73%	-623.53	-5.40%
仓储服务	77.37	16.29%	111.20	11.99%	13.52	1.48%
主营业务收入合计	-5,512.73	-13.31%	8,910.14	10.93%	4,406.35	5.72%
其他业务收入	53.06	7.98%	160.01	11.28%	49.74	3.63%
合 计	-5,459.67	-12.97%	9,070.16	10.94%	4,456.10	5.68%

注：2020 年 1-6 月变动为与 2019 年 1-6 月数据作比较

2020 年 1-6 月份收入呈负增长，主要系受疫情影响导致公司 2-3 月收入大幅下降所致。随着疫情的控制，该影响因素逐步消除。除 2020 年 1-6 月外，公司 2018-2019 年收入逐年增长。

1）全程运输服务

公司 2018 年全程运输服务收入较 2017 年减少 7,226.16 万元，主要系来自长安民生及其关联方和重庆幻速收入下降的影响。一方面 2018 年长安汽车累计销量为 213.78 万辆，销售同比下滑 25.58%，整车销售收入较 2017 年减少 137.04 亿元，同比下降 17.13%。长安汽车销量下滑导致公司来自长安民生及其关联方的收入下降；另一方面受北汽银翔和重庆幻速资金链断裂的影响， 2018 年下半年公司终止与重庆幻速的合作。来自长安民生及其关联方和重庆幻速收入的下降导致 2018 年全程运输服务收入较上年同期下降 20.72%。

2019 年公司全程运输服务收入较 2018 年增加 4,140.52 万元，主要原因系 2019 年公司全面开展与奇瑞汽车及相关方的合作使得公司全程公路物流业务规模大幅增长。

2）两端作业服务

两端作业服务是指为客户的多式联运过程实现在不同物流场站、不同物流环节无缝转换的作业服务。基于铁路商品车运输特性，除涉及铁路干线站到站运输作业外，还涉及装卸加固、两端配送等作业，其收入规模与商品车铁路发运量直接相关。受公路治超的影响，近年来，商品车铁路发运量整体呈上升趋势。2017 年至 2019 年，全国商品车铁路发运量分别为 440 万台、580 万台和 657 万台，2017

年至 2019 年公司两端收入增长趋势与全国商品车铁路发运量的增加趋势是一致的。

综上所述，除 2020 年 1-6 月因受疫情影响导致公司的收入较上年同期下降外，公司 2018-2019 年收入保持持续增长。假定公司各期毛利率分别较上年同期保持不变，2018 年至 2020 年 6 月公司营业收入变动对公司毛利的贡献分别为 804.43 万元、1,325.72 万元和-719.20 万元。

(2) 公司毛利率下降对净利润的影响

报告期内，公司同行业可比公司综合毛利率水平如下：

公司名称	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
长久物流	11.57%	10.61%	13.55%	10.44%
原尚股份	19.67%	14.57%	15.17%	26.70%
长安民生物流	3.18%	4.21%	6.81%	7.37%
安达物流	11.51%	10.92%	9.15%	8.81%
西上海		19.58%	18.84%	18.78%
中铁特货		9.00%	7.86%	10.32%
同行业平均	11.48%	11.48%	11.90%	13.74%
公司	13.17%	14.62%	18.05%	20.72%

注：西上海、中铁特货物流股份有限公司（以下简称中铁特货）未披露 2020 年 1-6 月财务数据

报告期内，受汽车行业销量下滑和公路治超影响 ，公司同行业可比公司综合毛利率整体呈下降趋势，2018 年至 2020 年 6 月毛利率波动对公司各期综合毛利的影响分别为-2,090.73 万元、-2,849.28 万元和-950.60 万元。

(3) 疫情导致 2020 年 1-6 月收入大幅下降，但期间费用未同比下降

2020 年 1-6 月和 2019 年 1-6 月，公司营业收入分别为 36,625.50 万元和 42,085.17 万元。受疫情影响，公司 2020 年 1-6 月收入较上年同期减少 5,459.67 万元，同比下降-12.97%。

报告期内，公司期间费用占营业收入比重如下：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
销售费用占营业收入比	0.59%	0.74%	0.55%	0.50%
管理费用占营业收入比	4.35%	3.50%	3.85%	3.68%
研发费用占营业收入比	0.56%	0.27%	0.20%	0.17%

财务费用占营业收入比	0.90%	0.82%	0.82%	0.78%
合 计	6.39%	5.34%	5.42%	5.12%

2017 年-2019 年度以及 2020 年 1-6 月，公司期间费用占营业收入比重合计分别为 5.12%、5.42%、5.34%和 6.39%。2017 年至 2019 年，公司期间费用占营业收入比波动较小，2020 年上半年，受全球新冠疫情的影响，公司收入下滑但期间费用中折旧摊销等费用保持相对稳定，进而导致当期营业收入增长率与净利润变动不一致。

综上所述，报告期内公司营业收入增长率与净利润变动存在不一致，主要受应收账款坏账计提、毛利率波动及疫情停工影响，报告期内公司营业收入增长率与净利润变动存在不一致的情形。公司净利润波动具有合理性。

（三）报告期各季度收入构成情况，公司收入季节性波动情况

报告期公司各季度主营业务收入构成及占比情况如下：

单位：万元

项 目		2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
第一季度	金额	14,776.05	22,849.33	18,217.72	15,074.15
	占比	41.15%	25.27%	22.35%	19.55%
第二季度	金额	21,131.61	18,571.07	18,838.92	17,338.31
	占比	58.85%	20.54%	23.12%	22.49%
第三季度	金额		20,308.15	18,233.54	19,677.93
	占比		22.46%	22.37%	25.53%
第四季度	金额		28,678.85	26,207.08	25,000.52
	占比		31.72%	32.16%	32.43%

公司主要收入来源于汽车物流服务，汽车产销是汽车物流行业的服务主体，其市场规模及变化情况直接影响着汽车物流行业的发展变化。汽车行业普遍实现以销定产，通常春节以及 7、8 月为汽车销售淡季，物流业务也相对平淡。而从 9 月份开始，迎来车市旺季，物流市场也随之进入相对高峰期。因此,公司第四季度收入占比较高，第二、三季度收入相对偏低，但总体波动不大，受季节性因素影响相对较小。除 2017 年公司处于业务扩张期，每季度收入都在增长外，报告期公司收入季节性波动情况与汽车行业波动基本一致，波动具有合理性。

（四）报告期内各年度全程物流服务及两端作业服务收入、作业台数、作业单价变动的具体原因

1. 全程物流服务收入、作业台数、作业单价变动的具体原因

报告期内各期，公司全程物流服务收入及作业台数情况如下：

项 目	收入金额（万元）	作业台数（万台）	每台单价（元台）	总里程（万公里）	单价（元/台/公里）
2020 年 1-6 月	12,997.28	7.68	1,691.85	10,567.10	1.23
2019 年度	31,795.24	20.03	1,587.24	25,421.23	1.25
2018 年度	27,654.72	13.67	2,023.33	21,374.19	1.29
2017 年度	34,880.88	18.23	1,912.98	27,299.64	1.28

(1) 全程物流作业单价变动分析

公司全程业务包括全程公路运输及全程公铁联运两种方式，全程公路运输单价较公铁联运单价稍低。2017 年和 2018 年，公司全程物流服务作业运价基本持平，2019 年度和 2020 年 1-6 月作业单价受公路运量增加略有下降，具体分析如下：

1) 全程公铁联运收入、作业台数及作业单价

项目	收入金额（万元）	作业台数（万台）	每台单价（元台）	总里程（万公里）	单价（元/台/公里）
2020 年 1-6 月	10,745.70	5.12	2,099.38	8,423.88	1.28
2019 年度	23,456.74	11.66	2,011.24	18,251.21	1.29
2018 年度	26,569.99	13.07	2,032.45	20,469.97	1.30
2017 年度	33,437.46	17.32	1,931.03	25,889.32	1.29

报告期内，公司全程公铁联运下作业单价整体波动较小。

2)全程公路运输收入、作业台数及作业单价

项目	收入金额（万元）	作业台数（万台）	每台单价（元台）	总里程（万公里）	单价（元/台/公里）
2020 年 1-6 月	2,251.58	2.56	878.22	2,143.23	1.05
2019 年度	8,338.49	8.37	996.35	7,170.03	1.16
2018 年度	1,084.74	0.60	1,823.09	904.22	1.20
2017 年度	1,443.43	0.92	1,572.53	1,410.32	1.02

2019 年以前，公司公路物流业务一直作为公司全程物流业务的补充，以零星客户为主，同一客户订单不具有连续性和持续性。因此，作业单价、作业台数的波动均呈现出非规律性。2019 年，公司出于业务战略布局考虑，新增客户奇瑞汽车使得公司全程公路物流业务规模大幅增长。2019 年-2020 年 1-6 月，公司全程公路物流业务作业台数、作业单价波动主要受奇瑞汽车业务影响。2020 年

1-6 月作业单价较之 2019 年有所下降主要是因为随着公路治超结束，公路采购价格有所回落，单位成本下降推动作业单价下降。

(2) 全程物流作业量变动分析

报告期内，公司全程物流服务作业数量变动情况如下：

年 份	总体		长安民生	重庆幻速	奇瑞	鑫源
	台数变动（万台）	台数变动率	台数变动（万台）	台数变动（万台）	台数变动（万台）	台数变动（万台）
2020年1-6月	-1.15	-12.99%	0.40		-1.93	-0.04
2019 年度	6.36	46.56%	-3.40	-1.21	8.69	0.59
2018 年度	-4.57	-25.04%	-4.28	-1.82	0.08	0.10

注：2020 年 1-6 月变动为与 2019 年 1-6 月数据作比较

公司作业数量的变动主要系来源于长安民生、重庆幻速和奇瑞汽车、鑫源承运量变动的影响。

2018 年公司作业数量的变动主要来源于长安民生和重庆幻速的影响。受汽车行业整体发展放缓影响，长安汽车销量下滑导致公司来自长安民生的业务量下降，同时 2018 年，北汽银翔停产导致重庆幻速等关联企业资金链断裂，公司于 2018 年下半年与重庆幻速终止合作；

2019 年公司作业数量的变动主要系公司开发了奇瑞汽车、鑫源等部分新客户；

2020 年 1-6 月受新冠疫情影响，全国大量生产工厂延迟复工，导致上半年汽车销量较上年同期大幅下滑。同时疫情期间，居民多以居家隔离为主，导致汽车采购需求降低。2020 年 1-6 月，汽车产销分别完成 1,011.2 万辆和 1,025.7 万辆，同比分别下降 16.8%和 16.9%。受疫情影响汽车产销量下降导致公司 2020 年 1-6 月公司全程物流服务作业量较上年同期下降 12.99%

2. 两端作业服务收入、作业台数、作业单价变动的具体原因

两端作业服务总体变动情况如下：

年份	收入金额（万元）	作业台数（万台）	单价（元/台）	作业量变动	作业量变动率	单价变动	单价变动率
2020 年 1-6 月	17,178.69	228.36	75.23	-28.67	-11.16%	3.74	5.24%
2019 年度	46,576.51	651.59	71.48	69.68	11.98%	-0.69	-0.96%
2018 年度	41,997.90	581.91	72.17	64.56	12.48%	14.66	25.48%
2017 年度	29,755.38	517.35	57.52	--	--	--	--

注：2020 年 1-6 月作业量变动为与 2019 年 1-6 月数据作比较

两端作业服务根据作业类型的不同，可细分为物流辅助服务和转驳服务两类。随着铁路运输商品车比重的提升，两端作业需求增加。2017 年-2019 年公司两端作业量及收入均呈现上升趋势。

(1) 物流辅助服务变动情况分析：

年份	收入金额（万元）	作业台数（万台）	单价（元/台）	作业量变动	作业量变动率	单价变动	单价变动率
2020 年 1-6 月	7,956.24	129.32	61.52	-17.98	-12.21%	3.31	5.69%
2019 年度	22,280.80	382.74	58.21	50.85	15.32%	3.38	6.16%
2018 年度	18,199.00	331.89	54.83	53.88	19.38%	7.52	15.89%
2017 年度	13,153.99	278.01	47.31				

注：2020 年 1-6 月作业量变动为与 2019 年 1-6 月数据作比较

1) 物流辅助服务作业量变动分析中铁特货为物流辅助服务的主要客户，2017 年-2020 年 1-6 月中铁特货项目收入占物流辅助服务业务收入比例分别为 79%、76%、70%、64%。随着商品车铁路发运量的增加，2018 年和 2019 年公司中铁特货项目作业量分别较上年同期增长 18.48%和 17.41%。报告期内除中铁特货项目外其他按量结算的物流辅助业务较为稳定。

2) 物流辅助服务作业单价变动分析

2018 年公司物流辅助服务作业单价较 2017 年上升 15.89%，主要原因系：(1)2018 年中铁特货的上汽通用五菱项目的黄岛办事处、柳州办事处、重庆基地的保险费单价由 2017 年的 2.26 元/台上升至 13.58 元/台，导致平均作业单价上涨 1.91 元/台；(2)单台车平均仓储收入增加。

2018 年至 2020 年 1-6 月物流辅助服务作业单价基本稳定。

(2) 转驳服务变动情况分析

年份	收入金额（万元）	作业台数（万台）	单价（元/台）	作业量变动	作业量变动率	单价变动	单价变动率
2020 年 1-6 月	9,222.45	99.04	93.12	-10.69	-9.74%	2.75	3.04%
2019 年度	24,295.71	268.86	90.37	18.84	7.53%	-4.82	-5.07%
2018 年度	23,798.91	250.02	95.19	10.68	4.46%	25.82	37.23%
2017 年度	16,601.39	239.34	69.36	--	--	--	--

注：2020 年 1-6 月作业量变动为与 2019 年 1-6 月数据作比较

1) 转驳服务作业量变动分析

2017 年至 2019 年作业数量呈上升趋势，主要是老客户中铁特货、重庆长安民生物流股份有限公司（以下简称长安民生物流）、东铁汽车的业务量持续增长，同时公司新开拓了长城汽车股份有限公司、长沙君马汽车销售有限公司、中都物流有限公司、浙江吉利控股集团汽车销售有限公司，导致报告期内转驳服务业务量增长。

2）转驳服务作业单价变动分析

2018 年转驳服务作业单价较 2017 年增加 37.23%，，主要系公路治超影响，公司与客户签订合同时，调整了价格。同时 2018 年新扩展的路线中长距离的转驳服务增加，从而拉动总体单价上涨。

2018 年至 2020 年 1-6 月转驳服务作业单价基本稳定。

（五）与非汽车商品综合物流服务主要客户签订的服务条款、服务内容及提供服务的年限，并分析非汽车商品综合物流服务收入是否具有稳定性

公司非汽车商品综合物流服务客户主要为百威（中国）销售有限公司及其关联方、纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方、重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司及其关联方等。

1. 与非汽车商品综合物流服务主要客户签订的服务条款、服务内容及提供服务的年限

（1）百威(中国)销售有限公司及其关联方

服务内容：为生产方的“产品”和“货物”提供运输服务。“产品”是指由生产方生产、经营与销售的商标或品牌啤酒产品，该商标及品牌为生产方生产所有或已获得必要许可；“货物”是指运输方为生产方运输的产品或者其它所有商品，包括但不限于与产品相关的原材料、包装物、包装材料、销售点物料等等。

具体服务条款：

1）结算条款：在合同生效期间，运输方应在每个月 10 日之前根据双方确认的月度运费清单向生产方开立发票，发票金额为双方确认的费用总额，生产方接收到运输方开具的运输发票，通过税务局认证后办理结算手续；

2）信用期：按照发票开具日期起算 115 天（节假日顺延），通过银行转账方式汇款；

3）货物交接及验收：货物运抵目的地后，由收货人和公司现场点数交接，

收货人确认无误后，在公司所持的托运单据上签字。收货人在托运单据上签字时包括收货人公司公章及到货时间。

提供服务年限：截至 2020 年 6 月，公司已为客户提供 10 年运输服务。

(2) 纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方

服务内容：为纳爱斯集团系列日化产品及赠品、原辅料等提供短驳、铁路车皮及集装箱发运业务。

具体服务条款：

1) 结算条款：根据每月发生的运费情况，每月向纳爱斯开具相对应的增值税专用发票，并附铁路货票复印件及费用清单；

2) 信用期：纳爱斯收到公司票据审核无误后十五个工作日内向公司付清全部款项；

3) 货物交接及验收：汽车短驳到客户仓库，且派车运送单上填写货物品名及件数，实收数量以客户成都仓库签收数为准；

提供服务年限:截至 2020 年 6 月，公司已为客户提供 16 年运输服务。

(3) 重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司及其关联方

服务内容：提供运输服务。

具体服务条款：

1) 结算条款：承运方将上月运输回单已全部交回，与托运方核对运输清单无误后，以托运方的调度计划日期运价为结算运价，在每月 10 日至 30 日间凭运输业增值税专用发票和运费清单向托运方结算上月运费；

2) 货物交接及验收：承运方将货物运送到收货人手中，由收货人在送货单(出库单)结算联或运输请运单上签收并加盖收货专用章并注明收货时间、货物完整性及索赔情况后，由承运方交回托运方，由托运方汇总后进行运费计算，打印结算清单；

提供服务年限:截至 2020 年 6 月，公司已为客户提供 12 年运输服务。

2. 公司非汽车商品综合物流服务收入是否具有稳定性

(1) 公司来自非汽车商品综合物流服务收入波动较小

报告期内，公司非汽车商品综合物流服务来自百威中国、纳爱斯及娃哈哈的收入及占比如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
非汽车商品综合物流服务	5,179.40	10,997.12	10,917.32	11,540.85
百威、纳爱斯及娃哈哈收入	4,697.45	10,062.41	9,695.98	9,232.61
百威、纳爱斯及娃哈哈收入占比	90.69%	91.50%	88.81%	80.00%

报告期内，公司非汽车商品综合物流服务收入主要来源于百威中国、纳爱斯及娃哈哈。报告期内，除2017年外，来自百威、纳爱斯及娃哈哈收入占比略低外，其他年度，公司来自百威、纳爱斯及娃哈哈的收入及占比均保持相对稳定。

(2)公司已与主要非汽车商品综合物流客户建立长期稳定合作关系

非汽车商品综合物流中，公司母公司主要负责百威啤酒、娃哈哈饮用水运输，公司全资子公司新津红祥主要负责纳爱斯洗涤用品运输。公司与主要非汽车商品综合物流客户百威中国、娃哈哈和纳爱斯等合作年限均已超过10年以上，双方已建立长期稳定的合作关系。

综上，公司及全资子公司已与主要非汽车商品综合物流客户保持长期稳定合作关系，公司主要客户具有较高粘性，且报告期内公司非汽车商品综合物流服务收入保持相对稳定，公司非汽车商品综合物流服务收入具有稳定性和可持续性。

(六) 报告期各期现金交易的金额、比例

报告期内，发行人现金交易情况如下：

项 目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
现金采购金额				15.90
现金采购占比				0.026%
现金销售金额	8.91	37.42	72.56	78.08
现金销售占比	0.024%	0.041%	0.088%	0.100%

公司现金收款主要由东瑾分公司对外提供餐饮业务、停车服务产生。由于公司主要办公场所位于团结村铁路站附近，距离市区较远，部分外部人员亦前往公司食堂就餐、停车场停车，由于个人消费习惯、消费金额的零散性，部分人员采用现金结算。报告期内随着公司陆续推广POS机刷卡、微信和支付宝等快捷支付手段，现金收款规模随之下降。公司现金客户主要为个人消费者，除部分员工因食堂消费金额超出饭卡额度选择现金结算食堂消费外，其他个人消费者与公司不存在关联关系。

公司现金采购的供应商均为法人主体，系公司临时性使用现金向潍坊盛恩物

流有限公司和成都禾木物流有限公司采购临时运力。报告期内，公司现金采购金额均较小，且对应供应商与公司不存在关联关系。

（七）核查程序及核查意见

1. 核查程序

（1）查阅中国汽车工业协会汽车销售数据、主要汽车生产上市公司年报、同行业可比上市公司年报、招股说明书等相关文件，访谈公司采购及销售负责人，了解 921 新政对公司生产经营的影响；

（2）查阅公司财务报表，分析复核公司收入成本构成明细，期间费用构成明细。查阅同行业可比公司财务报表，结合汽车行业销售情况分析复核公司及同行业可比公司毛利率变动情况，将公司营业收入与净利润波动情况与同行业上市公司进行比较分析，对公司净利润波动的合理性进行定量分析；

（3）通过国家企业信用信息公示系统等公开渠道查阅北汽银翔及重庆幻速生产经营情况、重整进度，分析复核重庆幻速应收账款全额计提坏账的合理性及对公司净利润的影响；

（4）查阅公司与非汽车商品综合物流服务主要客户签署的销售合同，了解公司为其提供服务的主要内容。对公司主要客户进行现场走访和视频访谈，执行函证程序，了解公司与主要客户的合作背景、合作情况变动、合作历史；

（5）查阅公司银行日记账和现金日记账，访谈公司财务负责人及出纳，了解现金交易的背景及占比情况。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

（1）“921”新政对公司汽车整车综合物流服务、公司市场竞争力和持续发展能力不构成重大不利影响；

（2）报告期内公司营业收入增长率和净利润变动不一致的原因主要系重庆幻速坏账计提、毛利率下降及疫情的共同影响；

（3）报告期公司收入季节性波动情况与汽车行业波动基本一致，波动具有合理性；

（4）报告期内公司全程物流服务收入的变动主要来源于长安民生、重庆幻速和奇瑞汽车承运量变动的影响；两端作业服务收入变动主要为中铁特货收入变

动影响；

（5）公司已与非汽车商品综合物流服务客户建立长期稳定合作关系，公司非汽车商品综合物流服务收入具有稳定性；

（6）报告期内各期公司现金交易金额占比较小，主要为食堂就餐、停车费现金收款和零星供应商款支出。公司报告期内现金交易的金额很小，且报告期呈逐年下降趋势，不会对公司收入确认及成本核算产生重大影响；相关交易方主要为外部个人消费者，该现金交易与公司业务情况相符，具有真实性和合理性，符合同行业公司惯例。

（八）请保荐人、申报会计师说明对销售收入截止性测试的具体过程和结论，是否存在跨期确认收入的情形

针对公司销售收入截止性测试，我们采取了以下核查程序：

1. 了解与收入相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制运行的有效性；

2. 对资产负债表日前后财务记录的收入，抽取样本检查至相关合同、签收单等相关资料，关注是否存在跨期确认收入的情况；对资产负债表日前后的签收单，抽取样本与账面收入记录进行核对，关注是否存在跨期确认收入的情况。截止性测试的具体情况如下：

期 间	资产负债表日前 1 个月			资产负债表日后 1 个月		
	抽查台数	服务商品车总台数	抽查比例	抽查台数	服务商品车总台数	抽查比例
2020 年 1-6 月	149,000	235,747	63.20%	137,000	223,504	61.30%
2019 年度	285,000	439,193	64.89%	165,000	262,025	62.97%
2018 年度	205,000	315,389	65.00%	175,000	277,232	63.12%
2017 年度	162,200	244,133	66.44%	125,000	186,223	67.12%

3. 对 47 家销售客户进行实地走访、视频访谈，就报告期内各年的交易金额予以确认，验证公司收入确认时点正确；访谈具体情况详见本财务事项说明四（七）；

4. 对公司主要客户执行函证程序，就报告期内各年的交易金额、期末余额予以确认，验证公司收入确认时点正确；函证具体情况详见本财务事项说明四（七）；

经核查，我们认为，公司报告期内不存在跨期确认收入的情形。

（九）请保荐人、申报会计师根据《首发业务若干问题解答》相关内容，补充说明对相关银行账户资金流水进行核查的具体情况，详细列明核查范围、核查过程及获取资料的有效性和充分性，并发表明确意见

1. 公司资金管理相关内部控制制度是否存在较大缺陷

(1) 公司制定了严格的资金管理内控制度，包括清晰的资金业务岗位分工，不相容岗位分离，所有资金支出按公司授权制度由申请人申请、部门负责人审核、分管领导审核、财务部门审核、财务负责人审批、总经理或董事长审批，由财务办理支付手续。公司的现金、银行账户、票据、发票、印章均由专人保管并授权登记使用。

(2) 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

1) 获得公司资金管理制度，了解与资金相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行；

2) 实施控制测试，测试与资金相关的关键内部控制运行的有效性。

(3) 核查结论

经核查，我们认为，公司资金管理相关内部控制制度不存在较大缺陷。

2. 是否存在银行账户不受公司控制或未在公司财务核算中全面反映的情况，是否存在公司银行开户数量等与业务需要不符的情况

(1) 公司严格按照《支付结算办法》等国家有关规定，加强对银行账户的管理，严格按照规定开立账户，办理存款、取款和结算业务。公司定期检查、清理银行账户的开立及使用情况，不存在出租、出借公司银行账号，办理无关业务的情况，不存在银行账户不受公司控制的情况。

(2) 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

1) 获取银行账户清单，了解账户名、开户行、账号、用途等基本信息，并与财务记录核对，分析账户数量与业务需要是否匹配，关注银行账户的开户人是否为公司；

2) 关注银行账户的实际用途是否合理，重点关注大额资金往来、新开账户、是否存在频繁更换银行及银行账号的现象，评价理由是否充分；

3）前往公司基本户银行打印《已开立银行结算账户清单》，并和公司提供的账户清单及财务账记录核对，关注是否存在未纳入核算范围的银行账户及其原因；

4）对报告期内所有银行账户进行函证，核实包括账户余额、资金使用受限等情况；

5）获取报告期内银行对账单与银行存款明细账进行双向核对，并抽查大额银行流水的交易原始凭证，关注是否存在无业务背景的资金往来或出借银行账户的情形。

(3) 核查结论

经核查，我们认为，公司不存在银行账户不受公司控制或未在公司财务核算中全面反映的情况；不存在公司银行开户数量等与业务需要不符的情况。

3. 公司大额资金往来是否存在重大异常，是否与公司经营活动、资产购置、对外投资等不相匹配

(1) 报告期内，公司现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
经营活动现金流入	32,859.02	87,982.50	83,828.64	68,254.69
经营活动现金流出	34,155.15	76,698.96	79,499.45	63,500.48
经营活动产生现金流量净额	-1,296.12	11,283.54	4,329.19	4,754.21
投资活动现金流入	7,887.42	41,195.28	54.81	5,034.04
投资活动现金流出	5,505.31	50,760.26	5,942.20	7,973.29
投资活动产生现金流量净额	2,382.10	-9,564.98	-5,887.39	-2,939.25
筹资活动现金流入	6,500.00	19,620.62	11,331.00	17,561.41
筹资活动现金流出	10,062.58	18,133.62	15,778.08	11,532.69
筹资活动产生现金流量净额	-3,562.58	1,487.00	-4,447.08	6,028.72
现金及现金等价物净增加额	-2,476.60	3,205.55	-6,005.29	7,843.68

1）经营活动现金流量

公司经营活动现金流量主要用于核算为客户提供运输服务收到的现金、购买外协运力支付的现金及支付给职工的工资等，受业务规模变动、票据结算比例等因素的影响，报告期内各期经营活动产生现金流量净额存在一定差异。

单位：万元

项 目	2020年1-6月	2019年	2018年	2017年
销售商品、提供劳务收到的现金/营业收入	85.07%	94.62%	98.17%	85.87%

购买商品、接受劳务支付的现金/营业成本	85.50%	75.17%	94.44%	82.14%

总体而言，除2019年部分供应商尚未完成结算导致当期采购付现比较低外，，其他年度公司采购付现比与销售收现比保持基本一致，公司经营性资金往来和经营活动匹配。

2）投资活动现金流量

报告期内，公司投资活动产生的现金流量构成如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
收回投资收到的现金	7,800.00	41,100.00		5,000.00
取得投资收益收到的现金	77.42	45.28	26.33	18.26
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	10.00		28.48	15.78
收到其他与投资活动有关的现金		50.00		
投资活动现金流入小计	7,887.42	41,195.28	54.81	5,034.04
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,755.31	7,360.26	3,842.20	2,941.29
投资支付的现金	3,500.00	43,400.00	2,000.00	5,032.00
支付其他与投资活动有关的现金	250.00		100.00	
投资活动现金流出小计	5,505.31	50,760.26	5,942.20	7,973.29
投资活动产生的现金流量净额	2,382.10	-9,564.98	-5,887.39	-2,939.25

报告期内，收回投资收到的现金和投资支付的现金主要为购买赎回理财产品。购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金分别为 2,941.29 万元、3,842.20万元、7,360.26万元和1,755.31万元，主要系购买土地、车辆、支付工程款等，现金流量与购买固定资产、无形资产、在建工程等相匹配。

综上所述，公司投资性资金往来与资产购置、对外投资情况匹配。

(2) 核查程序

我们实施了如下主要核查程序：

1）获取报告期内银行对账单与银行存款明细账进行双向核对，并抽查大额银行流水的交易原始凭证，关注是否存在无业务背景的资金往来，是否存在不存在未纳入财务核算的收支记录；

2）选取银行收支业务，追查银行单据、以及相关审批记录、发票、合同等原始单据，关注原始凭证是否齐全、记账凭证与原始凭证是否相符、账务处理是

否正确、是否记录于恰当的会计期间等；

3）复核现金流量表编制过程，并核对经营性现金流量与净利润、折旧、投资收益等资产负债表、利润表项目的勾稽关系；

4）查阅理财产品协议，银行单据，并对理财产品期末余额实施函证程序；

5）对报告期内新增固定资产、无形资产及在建工程，抽查相关合同、发票、付款单据，并实施监盘程序。

(3) 核查结论

经核查，我们认为，公司大额资金往来不存在重大异常，与公司经营活动、资产购置、对外投资等相匹配。

4. 公司与控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员等是否存在异常大额资金往来

(1) 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

1）查阅公司报告期内银行对账单，和银行日记账双向核对，关注是否存在未纳入财务核算的收支记录；

2）检查公司报告期内银行日记账、现金日记账，关注除支付薪资、零星报销以及股权分红款外，是否存在与控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员的其他资金往来；

3）检查控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员资金流水，关注除薪资、零星报销、股权分红款外，是否存在与公司的其他资金往来；

4）取得公司控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员关于与公司不存在大额异常资金往来的承诺。

(2) 核查结论

经核查，我们认为，公司与控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员等不存在异常大额资金往来。

5. 公司是否存在大额或频繁取现的情形，是否无合理解释；公司同一账户或不同账户之间，是否存在金额、日期相近的异常大额资金进出的情形，是否无合理解释

(1) 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

1）查阅公司报告期内现金日记账，关注是否存在大额或频繁取现的情形；

2）获取报告期内银行对账单，和银行日记账进行双向核对，关注公司同一账户或不同账户之间，是否存在金额、日期相近的异常大额资金进出的情形；

(2) 核查结论

经核查，我们认为：公司现金提现主要用于员工零星报销、外地员工支付食堂伙食费等，单笔金额均较小，公司不存在其他大额或频繁取现的情形，公司同一账户或不同账户之间，不存在金额、日期相近的异常大额资金进出的情形。

6. 公司是否存在大额购买无实物形态资产或服务（如商标、专利技术、咨询服务等）的情形，如存在，相关交易的商业合理性是否存在疑问

(1) 核查程序

我们主要实施了如下核查程序

1）检查报告期内公司银行日记账、银行对账单、无形资产清单以及相关费用科目的明细表，识别购买无实物形态资产采购或服务情况的支出；

2）对报告期内发生的相关咨询费用支出、无实物形态的资产支出，我们通过网络查询对方公司的背景资料，检查了相应的合同、审批记录、发票等原始资料，关注上述支出的真实性。

(2) 核查结论

经核查，我们认为：报告期内公司与购买无实物形态的资产或服务相关的支出主要为上市过程中聘请中介机构产生的咨询费和及软件信息系统开发、升级支出，相关交易具有合理性。

7. 公司实际控制人个人账户大额资金往来较多且无合理解释，或者频繁出现大额存现、取现情形

(1) 核查程序

我们对实际控制人个人账户流水超过 5 万元的金额进行了详细核查，主要实施了如下核查程序：

1）取得公司实际控制及其配偶、子女报告期内的银行流水，对超过 5 万元的资金往来及存取现进行统计，核验账户完整性，并取得了完整提供银行账户的承诺函；

2）结合报告期内实际控制人取得的历次分红金额，实际控制人控制的其他企业盈利情况，分析判断其收入来源真实性；

3）对实际控制人及其配偶进行了访谈，确认大额收支金额、用途，并与流水中交易摘要、对方账户名称进行验证；了解取现金额的用途，并获取相应房产的装修合同；

4）对于非近亲属之间的转账往来，通过访谈了解相关支出的交易背景，与通过公开信息查询得到的报告期内主要供应商、客户的股东、法定代表人、主要管理人员进行比对，确认是否存在重合情况；

5）对于借款支出，查阅借款合同，通过访谈了解借款支出的对方身份及借款背景，与通过公开信息查询得到的报告期内主要供应商、客户的股东、法定代表人、主要管理人员进行比对，确认是否存在重合情况。

(2) 核查结论

经核查，报告期内，公司实际控制人个人账户不存在大额资金往来较多且无合理解释的情形；报告期内，公司实际控制人个人账户不存在存现情形；2017年-2020年6月，实际控制人个人账户取现金额合计1,277.67万元，主要用于实际控制人个人房产的装修及个人消费。

8. 控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员是否从公司获得大额现金分红款、薪酬或资产转让款、转让公司股权获得大额股权转让款，主要资金流向或用途存在重大异常

(1) 报告期内，公司分红情况如下：

2017年年度权益分派方案：公司以总股本5,670.00万股为基数，向实施利润分配方案时权益登记日在册的全体股东每10股派发现金红利4.00元(含税)，共计派发现金红利2,268.00万元（含税）。

2018年年度权益分派方案：公司以总股本5,670.00股为基数，向实施利润分配方案时权益登记日在册的全体股东每10股派发现金红利5.00元（含税），共计派发现金红利2,835.00万元（含税）。

2019年半年度权益分派方案：公司以总股本6,003.00万股基数，向实施利润分配方案时权益登记日在册的全体股东每10股派发现金红利3.00元(含税)，共计派发现金红利1,800.90万元（含税）。

2019 年年度权益分派方案：公司以总股本 6,003.00 万股基数，向实施利润分配方案时权益登记日在册的全体股东每 10 股派发现金红利 3.00 元（含税），共计派发现金红利 1,800.90 万元（含税）。

除公司实际控制人、控股股东邱红阳外，公司现任董监高持股数量均未超过 30 万股，且报告期内未转让过公司股权，同时 2017 年至 2020 年 6 月，公司关键管理人员薪酬分别为 302.80 万元、274.93 万元、252.56 万元和 105.66 万元。根据公司董监高及关键岗位人员（公司财务及出纳）提供的资金流水，报告期内，相关人员不存在从公司领取的薪酬单笔大于 20 万元的情形，因此除控股股东、实际控制人外，公司董事、监事、高管、关键岗位人员不存在从公司获得大额现金分红款、薪酬或资产转让款、转让公司股权获得大额股权转让款的情形。相关人员资金流向主要用于日常开支、家庭往来、购买理财产品等，不存在重大异常。

控股股东资金流向详见本财务事项说明二（八）7。

综上，除公司控股股东、实际控制人外，公司其他董事、监事、高管、关键岗位人员不存在从公司获得大额现金分红款、薪酬或资产转让款、转让公司股权获得大额股权转让款的情形，公司控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员主要资金流向或用途不存在重大异常。

(2) 核查程序

我们主要实施了如下核查程序

1) 获取公司控股股东、实际控制人及主要近亲属、董事、监事、高级管理人员、财务及出纳等关键岗位人员共计 32 人报告期内个人银行卡流水（如入职时间晚于 2017 年 1 月 1 日，则从入职时间起算。离职或调岗时间早于 2020 年 6 月 30 日，则截至离职或调岗时间），对大额资金往来及存取现情况进行统计，核验账户完整性，并取得上述人员关于完整提供银行账户的承诺函；

2) 查阅公司公告，取得公司股东会决议、工商档案等相关文件，分析复核报告期内公司向控股股东、实际控制人及主要近亲属、董事、监事、高级管理人员、财务及出纳等关键岗位人员分红情况、资产转让和股权转让情况，并与上述人员资金流水进行比对；

3) 对公司控股股东、实际控制人及主要近亲属、董事、监事、高级管理人员、财务及出纳等关键岗位人员进行访谈，确认大额收支金额及其用途，并与银

行流水中交易摘要、对方账户名称进行验证；

4）查阅报告期内，公司薪酬、奖金发放记录，并与上述人员资金流水进行比对，确认薪酬发放金额，并与同行业、同地区薪酬水平进行对比，分析上述人员薪酬金额的合理性。

(2) 核查结论

经核查，我们认为：除公司控股股东、实际控制人外，公司其他董事、监事、高管、关键岗位人员不存在从公司获得大额现金分红款、薪酬或资产转让款、转让公司股权获得大额股权转让款的情形，公司控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员主要资金流向或用途不存在重大异常。

9. 控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员与公司关联方、客户、供应商是否存在异常大额资金往来

(1) 核查程序

我们对实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员个人账户流水超过5万元的金额进行了详细核查,主要实施了如下核查程序：

1）获取公司控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员个人卡银行卡流水，对大额资金往来及存取现情况进行统计，核验账户完整性；

2）获取公司报告期内全部客户、供应商清单，并与资金流水对手方进行比对，上述人员与公司客户、供应商确认不存在资金往来。

(2) 核查结论

经核查，我们认为：

1）报告期内，公司控股股东、实际控制人曾向公司参股公司重庆西部诚通物流有限公司借款100万元，具体借款与还款情况如下：

时 间	金额（万元）	备注
2018.12.18	100	邱红阳向西部诚通借款
2019.02.01	25	西部诚通还款
2019.02.01	25	西部诚通还款
2019.02.01	25	西部诚通还款
2019.02.01	25	西部诚通还款

除上述借款与还款外，公司控股股东、实际控制人与公司关联方、客户、供应商不存在其他异常大额资金往来。

2）报告期内董事、监事、高管、关键岗位人员与公司关联方、客户、供应商不存在异常大额资金往来的情形。

10. 是否存在关联方代公司收取客户款项或支付供应商款项的情形

（1）核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

1）获取公司控股股东、实际控制人、董事、监事、高管、关键岗位人员个人卡银行流水以及公司关联企业银行流水，对大额资金往来及存取现情况进行统计，核验账户完整性；

2）获取公司报告期内全部客户、供应商清单，并与资金流水对手方进行比对，关注上述人员与公司客户、供应商是否存在资金往来；

3）对报告期内采购、销售进行细节测试、穿行测试，对采购及销售中涉及的收付款凭证、出入库单、发票等相关财务资料进行核对关注是否存在通过关联方代公司收取客户款项或支付供应商款项的情形。

（2）核查结论

经核查，我们认为：报告期内不存在关联方代公司收取客户款项或支付供应商款项的情形。

三、发行人物流运输主要是通过不同运输方式组合的多式联运，因此公司物流业务运营过程中，成本按要素可以分成铁路成本、公路成本、物流辅助成本及需要分摊的间接成本。请发行人补充披露：（1）结合具体业务流程披露成本核算流程和方法，成本内容的具体归集和分配方法；（2）报告期内公司自有运输车辆的数量、采购金额及折旧；（3）报告期内燃油采购成本，与公司公路营业收入变动是否一致；（4）报告期内物流辅助成本、间接成本的构成，结合全程物流业务及两端作业业务披露报告期内上述两项成本各年变动的具体原因；（5）报告期内公司在用车的各年成本情况；（6）量化披露 2019 年全程物流业业务铁路成本下降以及公路成本大幅增加的原因，是否符合公司经营策略、是否符合市场趋势。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 12 条）

（一）结合具体业务流程披露成本核算流程和方法，成本内容的具体归集和

分配方法

公司是一家主要通过公铁联运方式为汽车行业和快速消费品行业提供综合服务的第三方物流企业，公司根据业务流程及生产特点采用 VLM 商品车公铁联运物流信息系统和用友 U8 财务系统来进行作业记录和财务核算。公司运输模式系通过不同运输方式组合的多式联运，因此公司物流业务运营过程中，成本按要素可以分成铁路成本、公路成本、物流辅助成本以及间接成本，具体核算、归集和分配方法如下：

1. 直接成本

铁路成本、公路成本、物流辅助成本，主要核算的是与作业直接相关成本。

公司业务部门在物流信息系统中以每一个发运指令为起点记录每台车的运输作业环节，并在各个运输节点进行进度跟踪确认，并根据合同约定的结算单价在系统中录入相关支出预算单价，运输节点价格要素主要包括铁路运费支出、物流费、配送费、短驳成本等。

铁路成本核算的内容主要为公司向外协承运商支付的铁路运输费用，支出结算单位主要为中铁特货。铁路运输采购通常由公司在制定总体采购计划基础上与中铁特货协商确定具体线路价格表，并定期在物流信息系统中维护更新。

公路成本核算的内容主要包括支付给外协承运商的公路运输费用以及自有车公路运输成本，成本要素包括物流费、配送费以及短驳成本。外协供应商成本以合同单价为准，自有车成本以公司按照作业量以及历史成本进行滚动预算，并定期在物流信息系统中维护更新。

物流辅助成本核算的内容主要为公司向外协承运商支付的装卸费用以及仓储费用，采购单价以合同单价为准，并随合同更新或价格补充协议的签订在物流信息系统中维护更新。

公司结算部门根据外协供应商提供服务内容、数量按照规定的格式每月填制签单汇总表，于次月初与外协供应商进行核对，核对无误后，形成《费用结算表》提交公司审核，并将项目明细及支出汇总表提交给财务部。财务部根据信息系统中收入确认清单进行核对审核，同时按照业务内容归集并结转收入及成本。以业务类型为一级科目，以成本要素为辅助二级科目结转成本，其中，（1）按照业务类型确认：全程业务以当月已最终送达客户或客户指定的接收方的作业量为单位，

单价以约定单价为准计算当月的实际成本，结转主营业务成本，同时挂账应付账款；若当月已发生部分运输成本但尚未最终送达客户或客户指定的接收方的作业量，按照已完成的作业环节的约定单价计算当月应暂估的在途成本，确认合同履约成本（2017年-2019年在存货-在途成本中核算），同时挂账应付账款，待达到收入确认条件时再汇同后续成本一并结转营业成本；两端业务按照前端公路配送、后端公路配送以及仓储服务完成量为单位，单价以约定单价为准计算当月的成本，结转主营业务成本，同时挂账应付账款。（2）按照成本要素归集：运输节点要素为铁路运输费用部分确认为铁路成本；物流费、配送费以及短驳成本确认为公路成本；装车费、卸车费、加解固费用以及仓储费用确认为物流辅助成本。

2. 间接成本

间接成本主要核算的是与作业直接相关，但无法直接对应到每台车上的作业成本，其主要构成系人工费、折旧费、自有车费用等，具体成本构成详见本财务事项说明三（四）。公司的间接成本以办事处为单位，按支出类型归集，按受益对象分摊。

间接成本具体分摊方式为：按业务分部对间接费用进行独立归集。整车综合运输板块的间接费用在全程物流运输和两端作业服务中分摊，其中人工费按照作业量占比在全程和两端业务中进行分配，其他费用按照全程和两端的除铁路成本外的直接成本占比进行分配。

（二）报告期内公司自有运输车辆的数量、采购金额及折旧

报告期内，公司自有运输车辆的相关情况如下：

单位：万元

项 目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
期末数量（辆）	137.00	137.00	141.00	63.00
期末原值	3,744.91	3,744.91	3,802.81	1,919.02
本年折旧	350.69	684.52	534.02	188.07
本期采购数量（辆）			82.00	37.00
本期采购金额			2,105.38	1,121.50
本期减少台数		4.00	4.00	
本期减少金额		57.90	221.59	104.76

如上表所示，报告期内公司自有运输车辆在2017年、2018年采购大幅增加，2019、2020年运输车辆达到最优配置，当期未进行采购。其中2017年采购37

辆运输车辆，采购金额 1,121.50 万元，2018 年采购 82 辆运输车辆，采购金额 2,105.38 万元，主要系根据新版 GB1589 规定，所有双排运输车自 2016 年 9 月 21 日起禁止上路，单排运输车需在过渡期内(2016 年 9 月 21 日至 2018 年 6 月 30 日)完成自身整改，达到标准化运输。2018 年 7 月 1 日起，将全面禁止不合规运输车辆上高速公路运行，因此为避免新制度执行初期，原有外协供应商由于车辆配备不足，导致的运力紧张，公司在 2017 年、2018 年陆续采购一批符合新标准的运输车辆。

（三）报告期内燃油采购成本，与公司公路营业收入变动是否一致

报告期内公司燃油采购成本主要包括自有运输车辆的燃油费以及公司承运的商品车的基础油量油费。由于公司承运的商品车或货物以公铁联运方式为主，客户给予公司的报价为整体打包价，无法按作业环节单独区分各环节收入。同时运输过程中涉及的公路运输部分由公司自有运力和外协运力共同提供，其中外协运力占主导，因此，燃油采购成本波动并不能直观准确反映公路营业收入变动趋势。拟用公路成本中的自有车成本与报告期内燃油采购成本进行对比，报告期公司燃油采购成本与公司公路成本自有车成本变动情况如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
燃油采购成本	683.32	1,591.78	1,207.03	372.07
公路成本自有车总成本	2,041.34	5,155.28	4,032.24	1,575.76
占 比	33.47%	30.88%	29.93%	23.61%

注：公路成本自有车总成本包括计入直接成本的燃油、过路费成本及间接成本的折旧、摊销，驾驶员工资等

如上表所示，随着公司运输量及自有车数量的上涨，燃油采购成本也相应增加，燃油采购成本占公路成本自有车成本占比分别为 23.61%、29.93%、30.88%和 33.47%，呈上升趋势。主要原因如下：

（1）2017 年及以前，公司自有车数量较少，主要用于外部运力的补充，公司燃油成本及燃油成本占公路总成本的比例均较小；

（2）2018 年，随着治超的推进，公司购进了部分车辆，以弥补治超下运力不足，相应的 2018 年和 2019 年燃油成本上升；

（3）随着公司自有运输车辆的逐步布局，公司对于公路运力调度、线路设

计优化等逐步完善，自有车的使用频次、效率均逐步提高，而车辆折旧等相对固定，相应的燃油费用占比呈上升趋势。

（四）报告期内物流辅助成本、间接成本的构成，结合全程物流业务及两端作业业务披露报告期内上述两项成本各年变动的具体原因

报告期内，整车综合物流服务物流辅助成本、间接成本的构成如下：

项 目		2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
		金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
物流辅助成本	全程	440.46	9.80%	964.41	8.01%	1,335.67	12.70%	1,645.90	18.02%
	两端	4,055.12	90.20%	11,082.50	91.99%	9,181.59	87.30%	7,490.36	81.98%
	小计	4,495.57	100.00%	12,046.91	100.00%	10,517.26	100.00%	9,136.26	100.00%
间接成本	全程	836.70	20.03%	1,721.47	16.63%	2,182.24	24.38%	2,097.95	35.09%
	两端	3,340.12	79.97%	8,632.91	83.37%	6,770.46	75.62%	3,880.85	64.91%
	小计	4,176.83	100.00%	10,354.38	100.00%	8,952.70	100.00%	5,978.80	100.00%

1. 物流辅助成本

物流辅助成本主要是在公司已投入运营的场站、铁路货运站等为客户提供装卸、加解固及仓储管理服务而发生的成本。

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
全程物流辅助成本	440.46	964.41	1,335.67	1,645.90
全程物流辅助单位成本（元/台）	43.03	41.35	51.09	47.53
变动率	4.07%	-19.07%	7.49%	
两端物流辅助成本	4,055.12	11,082.50	9,181.59	7,490.36
两端物流辅助单位成本（元/台）	31.36	28.96	27.66	26.94
变动率	8.29%	4.67%	2.68%	

报告期内，全程、两端物流辅助成本随作业量的波动而波动，单位成本基本稳定。

全程物流业务中的物流辅助单位成本均高于两端作业，主要原因系公司主要通过多式联运方式运输商品车，运距较远且 4S 店为主的汽车经销商分布分散，其间需利用公路、铁路，经多次集结，最终将商品车运至经销商。因此，单台商品车等待时间相对较长从而仓储成本较高，导致全程物流业务单位成本均高于两端业务。

（1）全程物流服务

全程物流业务中，2018 年单位成本较之 2017 年上涨 7.49%，主要原因系公司调整部分新增线路，新线路处于磨合期，集拼等待较原有线路长，导致仓储成本有所增加。2019 年单位成本较 2018 年下降 19.07%，主要原因系随着“中转库+末端分拨”模式普遍适用以及对常规量大的原有线路进行再设计再调整降低商品车平均仓储成本，单位成本下降。2020 年单位成本较 2019 年上升 4.07%，主要原因系受疫情影响，车辆平均仓储时间、仓储成本有所增加。

(2) 两端作业服务

两端作业服务中，2017 年-2019 年单位成本呈现小幅上涨但整体稳定态势。2020 年单位成本较之 2019 年上升 8.29%，主要原因系受疫情影响，车辆平均仓储时间、仓储成本有所增加。

综上所述，物流辅助成本整体变动具有合理性。

2. 间接成本

报告期内间接成本构成如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
人工费	2,633.81	63.85%	7,291.97	68.51%	6,175.05	67.36%	4,242.63	68.66%
折旧费	299.04	7.25%	623.68	5.86%	530.51	5.79%	185.58	3.00%
自有车费用	198.02	4.80%	546.52	5.13%	610.64	6.66%	425.84	6.89%
保险维修费	443.84	10.76%	784.47	7.37%	698.01	7.61%	410.86	6.65%
招待费	150.40	3.65%	359.31	3.38%	269.37	2.94%	210.39	3.41%
作业点摆渡车费	108.44	2.63%	251.36	2.36%	194.89	2.13%	144.53	2.34%
办公费	69.80	1.69%	222.88	2.09%	199.71	2.18%	164.77	2.67%
水、电、气、物管费	74.85	1.81%	197.10	1.85%	134.28	1.46%	105.68	1.71%
差旅费	24.77	0.60%	89.12	0.84%	82.94	0.90%	66.27	1.07%
租赁费	34.56	0.84%	81.79	0.77%	70.34	0.77%	55.66	0.90%
员工劳保福利费	31.53	0.76%	90.44	0.85%	74.30	0.81%	97.03	1.57%
其他	56.06	1.36%	105.31	0.99%	127.68	1.39%	69.53	1.13%
合计	4,125.12	100.00%	10,643.96	100.00%	9,167.71	100.00%	6,178.77	100.00%

间接成本主要核算的是与作业直接相关，但无法直接对应到每台车或承运货物上的作业成本。间接成本以整车综合运输板块间接成本为主，以办事处为单位分支出类型归集，其主要构成是人工费、折旧费、自有车费用、保险维修费等。

报告期内，人工费随着业务量的增加而逐年增加，但占间接费用的比重基本保持稳定。

自有车费用中主要包括的是自有车的保险费和自有车空载返程行驶，产生的油费和过路费等，折旧费主要是自有车辆的折旧，2017 年下半年至 2018 年上半年公司陆续购置运输车辆，间接成本中的自有车费用和折旧费大幅增加。

2017 年-2019 年，办公费、业务招待费、作业点摆渡车费、差旅费逐年增加，主要系业务量的逐年增加导致。2020 年 1-6 月受疫情影响，相关费用有所降低。

由于公司办事处作业点的办公用房基本为租赁，公司根据业务拓展需要，在报告期内新设办事处，导致水电气物管费及租赁费有所增加。

保险、维修费主要核算的是承运商品车的保险费，以及通过自有车运输的商品车，在运输过程中发生的未达到商业保险理赔标准的质损，而产生的维修费，公司于 2017 年下半年至 2018 年上半年陆续购入部分运输车辆，随着自有车辆的增加以及自有车承运量的增加，保险、维修费用相应增加。

员工劳保福利费，主要核算的是作业员工的工作服等费用。

（五）报告期内公司在用车的各年成本情况

报告期内公司在用车的各年收入、成本、毛利率情况：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
收入（万元）	1,945.10	4,926.94	1,220.27	280.35
成本（万元）	1,456.93	3,781.48	1,286.35	260.38
毛利率	25.10%	23.25%	-5.42%	7.12%

2019 年全面取消二手车限迁政策之前，我国二手车主要交易集中在同区域，采用公路运输方式为主。跨区域二手车物流需求变化波动大，不均衡，呈零散分布，需单个集结，难以形成规模化运输，导致二手车运输成本高，运输时效性差。因此，2019 年以前，公司在用车受到限迁政策影响，处于起步、试点阶段，以零星客户为主，同一客户订单不具有连续性和持续性。因此，收入、成本的波动均呈现出非规律性。

随着全面取消二手车限迁后，二手车转籍比例不断提高，公司在用车业务借

助多式联运在商品车物流创新模式上的运用，整合零散的订单信息，将需要跨区域运输的二手车进行集合分拨，通过不同运输方式的优化组合，实现优势互补，削弱单一运输方式的不利影响，将车辆大批量、高效安全地运送到目的地，实现批量、效率和成本的平衡，使得收入规模、盈利状况均大幅增长。

（六）量化披露 2019 年全程物流业务铁路成本下降以及公路成本大幅增加的原因，是否符合公司经营策略、是否符合市场趋势

1. 全程物流业务成本结构

2018-2019 年，公司全程物流业务成本结构对比如下：

单位：万元

项 目	2019 年度		2018 年度		变动金额
	金额	比例	金额	比例	
铁路成本	11,578.19	41.42%	14,985.77	63.02%	-3,407.58
公路成本	13,687.30	48.97%	5,275.83	22.19%	8,411.47
物流辅助成本	964.41	3.45%	1,335.67	5.62%	-371.26
间接成本	1,721.47	6.16%	2,182.24	9.18%	-460.77
合 计	27,951.36	100.00%	23,779.50	100.00%	4,171.86

如上表所示， 2019 年全程物流业务较 2018 年，铁路成本下降 3,407.58 万元，公路成本上升 8,411.47 万元，主要原因系：公司自 2018 年开始开展与奇瑞汽车的合作，合作范围逐渐扩大，至 2019 年对应的收入成本大幅上升，而奇瑞汽车主要通过公路完成运输，因此 2019 年公路成本大幅上升。

因此，剔除奇瑞汽车为主的全程公路物流业务相关的成本后两年成本数据如下：

单位：万元

项 目	2019 年度		2018 年度	
	金额	比例	金额	比例
铁路成本	11,578.19	59.14%	14,985.77	66.05%
公路成本	6,008.42	30.69%	4,310.00	19.00%
物流辅助成本	862.25	4.40%	1,317.58	5.81%
间接成本	1,128.87	5.77%	2,073.98	9.14%
合 计	19,577.72	100.00%	22,687.33	100.00%

扣除全程公路物流业务成本后，铁路成本下降 3,407.58 万元，公路成本上

升 1,698.42 万元。铁路成本下降主要系公司 2019 年全程物流业务铁路单位成本下降所致，受铁路单位成本较低的在用车业务增长影响，2019 年铁路单位成本由0.73元/台/公里下降至0.63元/台/公里；公路成本上升系受公路治超影响，2019 年公路单位成本由 0.21 元/台/公里上升至 0.33 元/台/公里。综合导致铁路成本和公路成本在成本结构中占比有所变化。

2. 铁路成本下降、公路成本大幅增加是否符合公司经营策略、是否符合市场趋势

公司铁路成本下降、公路成本大幅增长主要系公司通过纯公路方式运输商品车比重增长所致。公司发展全程公路物流业务是公司业务战略布局的重要考虑，具体而言：

全程公路物流业务作为公司全程物流服务的一种补充，是公司掌握公路物流市场，随时了解公路价格波动最直接、最有效的方式。公司是一家主要通过公铁联运方式从事整车运输的企业，铁路干线运输是核心，但两端分拨仍需借助大量的公路运力。公司公路运力主要通过对外采购的方式，而公路两端分拨由于运输距离较短通常采取一口价报价方式，若缺乏公路全程运输经验，公司无法对外协服务的报价作出合理、准确的判断，从而影响公司核心的多式联运业务。

介入公路业务，有利于更好的了解同行业竞争对手，为争取客户奠定基础。长期以来，公路运输占据着我国整车运输市场主要份额。多式联运作为整车运输产业结构转型升级涌现出来的新产业、新业态、新商业模式，受到国家近年来政策的大力鼓励和扶持。多式联运如果能够在时效、价格上作出快速响应，在争取客户上将更具优势。公路物流业务作为公司分析竞争对手报价，满足客户需求的有利方式，是公司业务战略布局的考虑。

综上所述，铁路成本下降、公路成本大幅增加符合公司经营策略、符合市场趋势。

（七）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 了解与成本相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制运行的有效性；

(2) 了解公司的基本发运流程、成本核算方法及核算流程，分析公司的成本核算方法是否符合企业发运流程及报告期是否保持一贯性，抽查间接成本计算表，复核成本费用归集分配的准确性；

(3) 将公司提供的物流信息系统全年汇总数据与财务数据进行核对，对系统的运行有效性进行测试；

(4) 检查营业成本的核算内容和计算方法是否符合企业会计准则的规定，报告期内是否一致；

(5) 结合公司成本费用归集分配方法，检查成本费用的分配口径是否发生变化；

(6) 分析成本构成明细及其变动的原因，关注变动原因是否合理；

(7) 对于外购的自有车辆，检查采购发票、采购合同等原始凭据，关注资产入账价值及会计处理是否正确；获取车辆行驶证，关注车辆使用权是否属于公司；了解公司的折旧政策和方法是否符合规定，计提折旧范围是否正确，确定的使用寿命、预计净残值和折旧方法是否合理；

(8) 核查公司燃油费的采购发票、付款单据等原始凭据，关注燃油费入账的真实性及准确性，并分析燃油费的变动趋势与公司业务量的匹配关系；

(9) 选择重要或异常的辅助成本、间接成本项目，查验采购合同、付款单据等原始凭证，关注成本发生的真实性、合理性。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 公司成本核算方法符合实际经营情况，符合企业会计准则的要求，在报告期内保持一贯原则；

(2) 报告期内，公司自有运输车辆的采购金额、折旧金额记录准确无误；

(3) 报告期内，燃油采购成本与公路自有车成本基本匹配；

(4) 公司物流辅助成本、间接成本在报告期内的变动具有合理性；

(5) 报告期内在用车的成本随着业务量的增加逐年增加，变动原因合理；

(6) 2019 年全程物流业务铁路成本下降以及公路成本大幅增加主要系奇瑞汽车和自有车业务大幅增加，符合公司经营策略、符合市场趋势。

四、报告期内，发行人存在毛利变化与净利润变化不一致情形。请发行人补充披露：（1）毛利变化与净利润变化不一致的具体原因；（2）结合公司运输服务的行业空间、进入壁垒、市场竞争、核心竞争力以及运输产品客户的产能和产量情况等，披露公司毛利率是否会持续下降，是否会对公司未来业绩造成重大不利影响；（3）公司分地区的主营业务成本及主营业务毛利，披露不同区域的毛利差异，公司业务增长是否受地域限制，以及公司非主要业务区域未来拓展的具体方式；（4）结合全程物流服务单位成本和作业单价变动的具体原因，披露全程物流服务、两端作业服务毛利率持续下降的原因；（5）截至本反馈意见之日，发行人毛利率是否依然保持下降趋势，以及报告期毛利率持续下降对生产经营是否会产生重大不利影响；在毛利率持续降低的情况下如何保持公司竞争力及业务拓展的能力，结合在手订单对公司未来毛利率变化情况进行量化分析；（6）发行人毛利率高于同行业可比公司平均毛利率的原因，是否具有合理性。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 13 条）

（一）毛利变化与净利润变化不一致的具体原因

公司报告期内毛利、净利润及其变动情况如下：　　单位：万元

项目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动额	金额	变动额	金额	变动额	金额
毛利	4,824.66	-1,669.80	13,445.00	-1,523.56	14,968.57	-1,286.28	16,254.85
净利润	2,150.77	-1,322.17	6,741.20	2,218.28	4,522.92	-4,841.62	9,364.55
扣除重庆幻速对净利润的影响	2,150.77	-1,322.17	6,741.20	-1,516.74	8,257.94	-1,106.60	9,364.55

报告期内，公司毛利变动与净利润变动不一致，主要系 2018 年受北汽银翔停产影响，重庆幻速资金链断裂，回款困难，公司对重庆幻速的应收账款单项计提坏账准备 4,394.14 万元。扣除该影响后，净利润变动分别为-1,106.60 万元、-1,516.74 万元、-1,322.17 万元，与毛利变化趋势一致。

（二）结合公司运输服务的行业空间、进入壁垒、市场竞争、核心竞争力以及运输产品客户的产能和产量情况等，披露公司毛利率是否会持续下降，是否会对公司未来业绩造成重大不利影响

公司是一家主要通过公铁联运方式为汽车行业和快速消费品行业提供综合服务的第三方物流企业。与同行业竞争对手相比，公司核心竞争力突出，具有持

续经营能力。

1. 公司所处市场概况及市场空间

(1) 公司下游市场整体稳定，经营环境未发生重大不利变化

具体情况详见本财务事项说明二（一）1。

(2) 公路治超，公司迎扩张契机

轿运车治理之前，由于运输车辆普遍超限超载导致运价机制被破坏，公路运价低，铁水运价优势难以体现。2018 年 7 月 1 日以后，违规车得到全面禁止，轿运车单车装载能力大幅减弱，公路运价逐步上调，尤其对 800 公里以上中长距离的影响更为显著，铁水长距离运输的价格优势将得到凸显。从 2019 年 6 月汽车整车公路运输指导参数来看，轿运车单车运输平均里程 4,714.54 公里，与 2018 年 7 月的 5,490 公里相比，下降约 14%。公路运输平均运距的下降是以公路为干线的物流模式进一步被以水路、铁路长途干线运输公路短驳为辅的多式联运模式所取代的趋势的表现。

根据中国铁路总公司计划，至 2020 年铁路实现运输商品车 900 万台。两端作业量按照铁路发运量 2 倍估算，参考 2019 年公司结点作业量占有率 30.29%及 2019 年两端作业单价，公司装卸及配送作业量将分别达到 545 万台，预计实现两端作业收入 7.79 亿元，呈现大幅增长。

(3) 公司各项业务稳健发展

报告期内，公司精耕细作，凭借良好的区域规划布局、优质的客户资源、丰富的行业经验，业务规模和业务类型均稳健发展。作为独立于汽车制造商的第三方汽车物流企业，公司积极拓展多方客户资源，目前已和长安汽车、长安福特、东风小康等国内知名整车厂商以及中铁特货等汽车物流厂商形成长期合作关系。报告期内，公司进一步和奇瑞汽车等主机厂开展业务合作，同时继续拓展长安汽车等老客户的业务类型，使得公司各项业务稳健发展，营业收入稳步提升。

综上所述，公司下游市场仍然保持整体稳定状态，且受公路治超利好多式联运，两端业务预期大幅增长。因此，公司经营未发生重大不利变化。

2. 公司所处行业竞争状况及自身竞争力

(1) 公司所处市场呈现竞争与合作并存的竞争格局

由于物流行业庞大的市场容量、鲜明的地域、行业、客户、线路、联运模式

特征，国内外在多式联运业务上参与的企业数量众多，大小规模和参与深度不一，尚未有权威机构就我国乃至全球范围的多式联运物流经营主体以行业公报、白皮书、行业论坛等方式做出权威性的数量和具体业务成果获得统计结论并予以公开。

国内外多式联运服务企业众多，开展具体竞争内容的差异性较大，不同层次的经营主体，其依据自身的资源禀赋和竞争特点，在不同的运输方式和通道、产业领域和客户群体展开不同层次的竞争，并根据业务内容、客户要求、服务线路规划的实际需要，依据各自的优势和特点展开不同程度的多式联运业务合作，在一定程度上呈现竞争与合作并存的竞争格局特征。

中铁特货作为公司竞争对手，公司在设立之初即与中铁特货建立合作关系。经过多年的长期合作，公司与中铁特货之间形成了稳定的相互依托关系，并随着铁路运输商品车比例的提高、二手车市场容量的不断扩大，双方之间的相互依托关系将进一步深化发展。

(2) 公司具有核心竞争力，在细分市场地位突出

公司从成立之初，就确定了以提供快速高效的多样化物流服务为核心竞争力的公司战略定位和发展方向，率先在业内构建起以铁路为核心的多式联运物流网络平台，利用网络内不同结点的拆分组合，精准匹配用户需求，为客户提供不同场景下的物流服务，迅速成长为国内汽车物流行业的领先企业。相比其他第三方汽车物流企业，公司核心竞争力较强，市场地位突出。

3. 公司所处行业壁垒长期存在且持续增高

公司所处行业存在物流网络壁垒、客户资源壁垒、人力资源壁垒和技术壁垒。前述壁垒伴随汽车物流行业发展长期存在，且随着竞争的加剧与物流企业的分化，进入壁垒越来越高。目前，全国物流相关法人单位数已近 40 万家。一批综合实力强、引领作业大的龙头企业加速成长。截至 2020 年 3 月，全国 A 级物流企业达 6,431 家，其中，代表国内较高水平的 4A 级以上物流企业 2,225 家。“中国物流企业 50 强”主营业务收入超 1 万亿元，进入门槛增加到 29.6 亿元。

公司已形成系统化、高效化、低成本的多式联运运输通道，有效的帮助客户降低物流成本，对竞争对手形成客户壁垒；由于公司长期开展多式联运服务，且公司专注于汽车物流行业，能组织起规模化的货源，使公司在取得铁路运力的过程中形成了“规模化货源——稳定铁路运力保障”的良性循环，公司在运行成熟

多式联运线路后，在各个关键运输转换节点上建设场站、转运能力等，对竞争对手形成了运输通道壁垒，保证了业务发展的营运基础。

4. 公司同行业毛利率情况及未来趋势

(1) 公司毛利率变化趋势与同行业可比公司变动一致

受近年来国家交通运输政策调整影响，国内同行业可比公司毛利率均呈现一定程度波动。

可比上市公司毛利率情况如下：

序号	公司名称	主营业务	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
1	长久物流	乘用车运输、商品车运输、零部件物流、整车仓储、国际货运代理	11.57%	10.61%	13.55%	10.44%
2	原尚股份	供应链物流（零部件物流）	19.67%	14.57%	15.17%	26.70%
3	长安民生物流	整车物流、零部件物流、供应链物流、国际物流等	3.18%	4.21%	6.81%	7.37%
4	安达物流	整车综合物流服务，包括整车运输、整车仓储，卷烟综合物流服务	11.51%	10.92%	9.15%	8.81%
5	西上海	整车仓储及运营、零部件仓储及运营、零部件运输、整车运输、零部件制造业务	N/A	19.58%	18.84%	18.78%
6	中铁特货	商品汽车物流、冷链物流、大件货物物流	N/A	9.00%	7.86%	10.32%
可比公司平均值			11.48%	11.48%	11.90%	13.74%
公司			13.17%	14.62%	18.05%	20.72%

公司毛利率变化趋势与同行业可比公司变动一致。

(2) 市场调整结束，公司毛利率将趋于稳定合理水平

报告期内，公司汽车整车综合物流业务板块受921新政和GB1589实施的影响，导致两端公路分拨成本有所上升，从而导致报告期内毛利率有所下降，特别是两端作业毛利率。2018年底随着公路治超的完成，公路运输价格已逐步趋于合理，毛利率亦将保持在相对稳定区间。

截至2020年6月30日，公司直接成本毛利率已趋于稳定，具体如下：

业务分类	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度
	金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
汽车整车综合运输服务	27.36%	-0.52%	27.88%	-4.43%	32.31%	0.50%	31.81%
其中：全程运输服务	17.15%	-0.10%	17.26%	-4.72%	21.98%	-1.24%	23.22%
两端作业服务	35.08%	-0.02%	35.10%	-4.01%	39.11%	-2.76%	41.88%

（三）公司分地区的主营业务成本及主营业务毛利，披露不同区域的毛利差异，公司业务增长是否受地域限制，以及公司非主要业务区域未来拓展的具体方式

1．公司分地区的主营业务成本及主营业务毛利，披露不同区域的毛利差异

根据整车运输到达地、非汽车商品客户所在地及配套装卸、加固、短驳运输实际作业地所在的区域进行分类。报告期内，公司分地区主营业务收入、成本、毛利率情况如下：

项目	营业收入							
	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
西南	13,084.50	36.40%	28,438.29	31.46%	28,897.41	35.46%	21,571.29	27.98%
西北	7,608.29	21.20%	18,756.53	20.75%	16,754.99	20.56%	16,113.87	20.90%
华北	3,069.41	8.50%	6,801.75	7.52%	6,824.26	8.37%	9,190.43	11.92%
华东	6,483.94	18.10%	16,257.64	17.98%	10,362.40	12.72%	9,730.01	12.62%
华中	1,993.38	5.60%	5,817.22	6.43%	7,384.47	9.06%	9,704.25	12.59%
东北	593.18	1.70%	1,714.58	1.90%	1,389.15	1.70%	824.82	1.07%
华南	2,705.28	7.50%	11,327.36	12.53%	9,046.30	11.10%	8,788.77	11.40%
其他	369.69	1.00%	1,294.01	1.43%	838.26	1.03%	1,167.46	1.51%
合计	35,907.66	100.00%	90,407.39	100.00%	81,497.25	100.00%	77,090.90	100.00%
项目	营业成本							
	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
西南	10,567.76	33.80%	22,167.02	28.61%	22,823.97	34.10%	16,659.14	27.15%
西北	6,760.65	21.60%	16,573.63	21.39%	14,756.99	22.05%	13,661.22	22.26%
华北	3,004.97	9.60%	7,128.29	9.20%	6,397.85	9.56%	8,032.91	13.09%
华东	6,212.86	19.90%	15,525.32	20.04%	8,387.55	12.53%	7,845.36	12.79%
华中	1,505.83	4.80%	4,373.55	5.64%	6,006.97	8.97%	7,597.10	12.38%
东北	499.23	1.60%	1,541.68	1.99%	1,271.87	1.90%	687.18	1.12%

华南	2,404.94	7.70%	9,030.53	11.65%	6,611.22	9.88%	5,888.57	9.60%
其他	337.07	1.10%	1,143.16	1.48%	675.56	1.01%	989.96	1.61%
合计	31,293.30	100.00%	77,483.19	100.00%	66,931.99	100.00%	61,361.44	100.00%

项目	毛利及毛利率							
	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	毛利率	金额	毛利率	金额	毛利率	金额	毛利率
西南	2,516.74	19.23%	6,271.27	22.05%	6,073.44	21.02%	4,912.15	22.77%
西北	847.64	11.14%	2,182.90	11.64%	1,998.00	11.92%	2,452.65	15.22%
华北	64.43	2.10%	-326.54	-4.80%	426.41	6.25%	1,157.52	12.59%
华东	271.09	4.18%	732.32	4.50%	1,974.85	19.06%	1,884.65	19.37%
华中	487.55	24.46%	1,443.68	24.82%	1,377.50	18.65%	2,107.15	21.71%
东北	93.96	15.84%	172.90	10.08%	117.28	8.44%	137.64	16.69%
华南	300.34	11.10%	2,296.83	20.28%	2,435.08	26.92%	2,900.20	33.00%
其他	32.62	8.82%	150.85	11.66%	162.7	19.41%	177.5	15.20%
合计	4,614.36	12.85%	12,924.20	14.30%	14,565.25	17.87%	15,729.46	20.40%

报告期内，公司区域毛利率受业务类型、业务结构及客户类型的不同而有所区别。

西南地区：作为公司深耕经营的大本营，区域盈利水平、毛利率优势均明显，2017 年至 2019 年公司西南地区毛利率保持在较为稳定的区间，2020 年 1-6 月由于疫情影响毛利率有所下降导致。

西北地区：2018 年较 2017 年毛利率下降 3.30 个百分点，主要系占西北区域收入比重较大的渝安项目全程项目 2018 年进行了销售单价下降，从单公里 1.32 公里/元降至 1.20 公里/元，降价幅度为 9.37%，因 2018 年销售单价下降导致毛利减少金额 358.25 万元，拉低整体毛利率下降 1.8%。扣除该因素后，毛利率下降 2%，主要系 2018 年公路治超成本增加导致毛利率存在一定下降导致，与 2018 年综合毛利率下降 2.53%基本一致。2018 年后西北地区毛利率基本保持在同一水平，波动不大。

华北地区：2018 较 2017 年毛利率下降 6.35%，主要系：(1)华北收入比重较大的渝安项目全程项目 2018 年进行了销售单价下降，从单公里平均售价 1.16 公里/元降至 1.10 公里/元，降价幅度为 5.45%，因 2018 年销售单价下降导致毛利减少金额 173.16 万元，拉低整体毛利率下降 2.2%；(2)毛利较高的长安项目

在 2018 年有所下降，业务量变化拉低毛利率；(3)2018 年公路治超成本增加导致毛利率存在一定下降导致。2019 较 2018 年毛利率下降 11.02%，降幅较大，主要系 2019 年华北地区新增奇瑞项目收入金额 1,144.23 万元，毛利为-190.00 万元，拉低整体毛利率下降。2020 年 1-6 月毛利率回升，主要系区域内项目结构变化，毛利低项目收入减少导致。

华东地区：2018 年较 2017 年毛利率及营业额均较为平稳，2019 年收入增幅较大，同时毛利率下降 14.6%，主要系：(1)毛利率较低的鑫源项目占比增加；(2)中铁特货项目由于公路成本价格上涨以及装卸成本上升导致毛利率下降 14.14%，影响毛利下降 863.28 万元。2019 年至 2020 年 1-6 月区域内销售结构稳定，毛利率未发生变化。

华中地区：毛利率较综合毛利率高，主要系该地区毛利率较高的两端业务占比较高，毛利率略高。2018 年与 2017 年存在毛利下降，主要系毛利较高的重庆幻速停运导致毛利率下降。2019 年较 2018 年毛利波动较大，主要系区域内项目结构发生变化，2018 年高毛利的两端业务收入占比 46%，2019 年高毛利的两端业务收入占比 69%，导致区域毛利率发生变化。

华南地区：毛利率逐步下降，2018 年较 2017 年毛利率下降，主要系中铁特货项目成本上升导致毛利率下降 12.93%，导致利润额下降 987.68 万元。2019 年较 2018 年毛利率下降，主要系：(1)毛利较低的奇瑞项目占比增加；(2)高毛利的两端业务由收入 2018 年占比 88.7%降至 2019 年的 73.08%,结构发生变化导致，毛利率下降。2020 年毛利率持续下降，原因系：(1)两端业务收入占比下降至 65.94%，导致毛利持续下降；(2)2020 年受疫情影响，固定成本较高，收入减少，导致毛利率较低。

除上述区域外的其他区域，由于收入金额本身较小，其受本身业务内部结构变化影响，毛利波动较大，但对公司的总体利润变动不产生较大影响。

2. 公司业务增长是否受地域限制，以及公司非主要业务区域未来拓展的具体方式

公司业务增长不受地域限制，公司非主要业务区域未来扩展的具体方式：

(1) 进一步提高现有客户的物流运输比例

公司现有主要客户由于运输方式变化、新增线路、新增车型仍将给公司带来

较大的收入增长空间。

受公路治超利好多式联运，预期公司两端业务将呈现大幅增长，根据中国铁路总公司计划，至 2020 年铁路实现运输商品车 900 万台。两端作业量按照铁路发运量 2 倍估算，参考 2019 年公司结点作业量占有率 30.29%及 2019 年两端作业单价，预计公司装卸及配送作业量将分别达到 545 万台，实现两端作业收入 7.79 亿元。同时，公司目前结点占有率为 30.29%，公司拟通过不断加大在场站建设、设备投入、客户维护、管理水平等关键竞争要素的投入，使公司在各个竞争要素上的竞争能力不断加强，从而扩大结点占有率并使公司业务得以增长。

(2) 持续增加新客户开发

报告期内，公司在市场风险增加，行业景气度下降的情况下，积极开发新客户，保持了客户集中度下降的良好趋势，有效降低了市场下行压力带来的影响，同时也提高了公司整体业绩的抗风险能力。报告期内，公司新进入了奇瑞汽车、华晨鑫源等主机厂的供应商体系。新进入的客户预计将在未来几年内持续给公司带来业务增长。

另一方面，随着公司积累的客户基数增大，公司获得了越来越多的国内主机厂的认可。尤其是 2019 年公司进入了奇瑞汽车的供应商体系，开启了公司进入采取公路物流为主的主机厂新篇章。随着公司给越来越多的主机厂进行物流运输，公司的市场知名度等竞争力将逐步增加，并有更多机会进入其他主机厂物流供应体系。

(3) 进一步加强智能化、信息化设施和系统建设投入，增强对核心竞争力支持

信息技术在物流领域的应用能较大提升物流运营效率和效益，是现代物流企业核心竞争力的重要表现。为增强对公司核心竞争力支持，在原有信息系统的基础上，公司将以自有和募集资金加大对物流数字化运营和智能化作业的建设投入，形成数字化运营为多式联运业务开展的信息中心，规范生产作业，提升公司管理水平；对主营业务实现从指令（订单）接收、生成作业指令、发运、在途过程及交车等的全过程可控及透明；通过数据分析为管理决策提供支撑；建立并执行信息化管理制度，强化信息化项目管理；搭建信息化的服务团队，提高公司信息水平。

(4) 继续扩大物流服务网络，使公司主营业务在广度和深度上得到全方位的拓展

物流网络覆盖能力是现代物流企业的核心竞争力之一，公司已在全国设立多个商品车发运基地、仓储配送中心，但受限于行业起步较晚、基础设施的不完善，一定程度上限制了公司开展全国性的多式联运物流业务。随着近年来各项政策、规划的不断出台和实施，铁路市场化改革的不断深入、大交通管理体制的改革，制约多式联运快速发展的各项瓶颈因素在不断解决。公司将紧跟改革的步伐，抓住机遇积极布局。为进一步提高公司在多式联运领域的竞争力及向汽车物流其他领域开拓奠定坚实的网络基础，公司将集中现有资源，加强物流基地建设，完善物流网络布局，提高服务效率。

(5) 募投项目的实施将进一步提高公司的竞争力

公司拟通过本次募集资金投资项目构建以多式联运创新模式为公司的业务平台，提升和强化数字化运营和智能化作业能力，形成多式联运与智慧物流的交叉融合，产生协同效应，增强公司核心竞争力。未来，随着募投项目的实施，公司服务区域将会得到进一步拓展，公司竞争力将进一步增强，对单一区域市场的倚重程度将会进一步下降。

(四) 结合全程物流服务单位成本和作业单价变动的具体原因，披露全程物流服务、两端作业服务毛利率持续下降的原因

报告期内，汽车整车综合物流服务毛利率如下：

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	毛利率	变动	毛利率	变动	毛利率	变动	毛利率
全程物流服务	10.72%	-1.11%	12.09%	-1.92%	14.01%	-3.20%	17.21%
两端作业服务	15.64%	-0.93%	16.57%	-6.42%	22.99%	-5.84%	28.83%
汽车整车综合物流毛利率	13.52%	-1.13%	14.75%	-4.68%	19.43%	-3.13%	22.56%

1. 全程物流服务

整车全程物流服务是指客户提出运输需求，公司设计相应物流方案，通过铁路、公路等多种运输方式优化组合，完成整车下线生产场地或客户指定起始地运送至汽车经销商处或客户指定地的一站式物流服务。

全程物流服务根据运输方式的不同，可细分为全程公铁联运物流服务和全程公路物流服务两类。

项目		2020年1-6月		2019年		2018年		2017年	
		金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
全程公铁联运	收入	10,745.70	82.68%	23,456.74	73.77%	26,569.99	96.08%	33,437.46	95.86%
	成本	9,299.91	80.14%	19,577.72	70.04%	22,687.33	95.41%	27,542.78	95.38%
	毛利	1,445.78	103.81%	3,879.02	100.91%	3,882.66	100.19%	5,894.68	98.20%
全程公路运输	收入	2,251.58	17.32%	8,338.49	26.23%	1,084.74	3.92%	1,443.43	4.14%
	成本	2,304.69	19.86%	8,373.64	29.96%	1,092.18	4.59%	1,335.52	4.62%
	毛利	-53.11	-3.81%	-35.14	-0.91%	-7.44	-0.19%	107.91	1.80%
合计	收入	12,997.28	100.00%	31,795.24	100.00%	27,654.72	100.00%	34,880.88	100.00%
	成本	11,604.61	100.00%	27,951.36	100.00%	23,779.50	100.00%	28,878.30	100.00%
	毛利	1,392.68	100.00%	3,843.87	100.00%	3,875.22	100.00%	6,002.59	100.00%

(1) 全程公铁联运物流服务

公司全程公铁联运物流服务毛利率情况如下：

项 目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度
	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额
毛利率	13.45%	-3.08%	16.54%	1.92%	14.61%	-3.02%	17.63%
直接成本毛利率	19.48%	-1.87%	21.35%	-1.07%	22.42%	-1.19%	23.61%
单位收入（元/台/公里）	1.28	-0.75%	1.29	-0.98%	1.30	0.50%	1.29
单位直接成本（元/台/公里）	1.03	1.62%	1.01	0.38%	1.01	2.06%	0.99
单位间接成本（元/台/公里）	0.08	24.17%	0.06	-38.95%	0.10	31.19%	0.08
单位成本（元/台/公里）	1.10	2.92%	1.07	-3.22%	1.11	4.18%	1.06

受公司自有运输车辆、作业人员人数及人均薪酬增加等因素影响，报告期内间接成本总额有所波动进而影响单位成本以致于毛利率有所变化。具体分析如下：

2018年全程公铁联运物流服务毛利率较之2017年下降3.02个百分点，主要原因系单位成本上升所致。2018年和2017年单位成本分别为1.11元/台/公里和1.06元/台/公里，上涨4.18%。其中单位直接成本上涨0.02元/台/公里，上涨2.06%，主要原因系受铁路量价挂钩运量波动带来单价变动以及公路治超影

响，单位铁路成本、单位公路成本略有上涨；单位间接成本上涨 0.02 元/台/公里，上涨 31.19%，主要原因系 2017 年下半年至 2018 年上半年，公司为增强两端公路分拨能力，购置部分轿运车，导致与运输车辆相关的折旧费、保险费等间接成本有所增长。

2019 年全程公铁联运物流服务毛利率较之 2018 年上涨 1.92 个百分点，主要原因系单位成本下降所致。2019 年和 2018 年单位成本分别为 1.07 元/台/公里和 1.11 元/台/公里，下降 3.22%，其中单位间接成本下降 0.04 元/台/公里，下降 38.95%，是影响单位成本下降的主要因素。单位间接成本下降主要原因系 2019 年作业量大于 2018 年以及 2018 年新购运输车辆保险费、新车磨合期油耗较高等导致间接成本增加的因素在 2019 年已逐步回落并趋于稳定。

2020 年 1-6 月全程公铁联运物流服务毛利率较之 2019 年下降 3.08 个百分点，主要原因系单位成本上升所致。2020 年 1-6 月和 2019 年单位成本分别为 1.10 元/台/公里和 1.07 元/台/公里，上涨 2.92%。其中单位直接成本上涨 0.02 元/台/公里，上涨 1.62%，主要原因系受铁路量价挂钩运量波动导致单位铁路成本略有上涨；单位间接成本上涨 0.02 元/台/公里，上涨 24.17%，主要原因系受疫情影响，运量下降，使得分摊至每台车的固定成本有所增长。

报告期，公司全程公铁联运物流服务的服务单价、单位直接成本、单位间接成本价格发生波动，对公司全程公铁联运物流服务毛利及毛利率会产生较大影响。假定其他因素不变，服务单价或单位直接成本、单位间接成本等价格中，单一因素变化 1%，全程公铁联运物流服务毛利率敏感性分析如下：

项 目	变动率	单价变动对毛利率的影响			
		2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
服务单价	1%	0.86%	0.83%	0.85%	0.82%
单位直接成本	1%	-0.80%	-0.79%	-0.78%	-0.76%
单位间接成本	1%	-0.06%	-0.05%	-0.08%	-0.06%

假定其他因素不变，服务单价每变动 1%，公司全程公铁联运物流服务毛利率同方向变动 0.85 个百分点左右，毛利率对服务单价较敏感。单位成本中，相比单位间接成本，毛利率对单位直接成本的敏感性要高。

(2) 全程公路物流服务

公司全程公路物流服务毛利率情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额
毛利率	-2.36%	-1.94%	-0.42%	0.26%	-0.69%	-8.16%	7.48%
直接成本毛利率	6.07%	-0.62%	6.69%	-2.61%	9.29%	-5.00%	14.30%
单位收入（元/台/公里）	1.05	-9.67%	1.16	-3.06%	1.20	17.21%	1.02
单位直接成本（元/台/公里）	0.99	-9.07%	1.09	-0.27%	1.09	24.06%	0.88
单位间接成本（元/台/公里）	0.09	7.10%	0.08	-30.97%	0.12	71.45%	0.07
单位成本（元/台/公里）	1.08	-7.92%	1.17	-3.31%	1.21	27.55%	0.95

报告期内全程公路物流服务毛利率变动原因分析：

① 全程公路业务尚处探索、成长期，财务指标有所波动

2019 年以前，公司公路物流业务一直作为公司全程物流业务的补充，以零星客户为主，同一客户订单不具有连续性和持续性。因此，服务单价、单位成本的波动均呈现出非规律性。2019 年开始，虽然公司承接奇瑞汽车全程公路物流业务，业务量大幅增长。但相比全程公铁联运业务，行业经验及优势均相对匮乏，业务成熟尚有过程，导致报告期内毛利率存在较大波动。

② 嵌入式开发客户，逐步引导客户需求

2019 年，公司出于业务战略布局考虑，新增大客户奇瑞汽车使得公司全程公路物流业务规模大幅增长。2019 年-2020 年 1-6 月，公司全程公路物流业务收入、成本波动主要受奇瑞汽车业务影响。

奇瑞汽车作为国内销量前十的汽车品牌，年汽车运输量在 70 万台以上，运输方式基本以公路运输为主。随着 921 新政和 GB1589 的全面实施，公路运输价格大幅上涨，各大主机厂物流成本控制压力明显加大，特别是单纯以公路为主要运输方式的主机厂。奇瑞汽车作为此类主机厂代表，亦在积极寻求运输方式的改变实现成本的控制。因此，改变原有的供应商体系是实现突破的第一步。公司紧紧抓住奇瑞汽车供应商调整带来的机遇，通过竞争性谈判进入到其供应商体系中，成功开拓客户。

主机厂在长期生产经营过程中通常会基于运输方式形成相对稳定、优势线路。除非价格、时效等有较大突破，否则主机厂不会轻易做出改变。公司作为奇瑞汽

车新进供应商，需要在一定时间内保持原有模式再逐步引导客户需求寻求改变。因此，公司在目前主要采取以公路为主的运输方式为奇瑞汽车提供服务。

③ 快速响应客户需求，业务能力成长明显

对于汽车产业链供应体系而言，响应速度是其评价和选择供应商的重要考量因素。在经济下行周期，汽车销售低迷，主机厂对物流服务商的整体解决方案能力和成本控制要求都空前提高。因此，物流服务商对成本消化能力至关重要。尽管公司全程公路物流业务尚处成长期，面对奇瑞汽车对于物流成本的要求，公司通过在多年经营过程中形成的高效管理模式及整合公铁联运业务经验基础上，及时跟进并作出调整，从而稳定客户并长期合作。2020 年 1-6 月，在服务单价下降 0.11 元/台/公里时，公司能够及时调整成本，向上游供应商进行完全转移，使单位直接成本同步下降。

④ 培育效果显著，客户需求正逐步转变

公司专注于以多式联运为核心的汽车物流服务，公司整车运输优势在于通过不同运输方式组合的多式联运。奇瑞汽车作为公司新增客户，采取客户原有适应的运输方式只是短期策略。在经历双方磨合期后，将逐步引导客户向自身核心优势业务转移。目前，客户需求已逐步转变，公铁联运业务占比正逐步增加。

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度	
	数量（台）	占比	数量（台）	占比
公铁联运	3,987.00	16.20%	13,531.00	15.42%
纯公路运输	20,629.00	83.80%	74,213.00	84.58%
合 计	24,616.00	100.00%	87,744.00	100.00%

2. 两端作业服务

公司两端作业毛利率情况如下：

项 目	2020 年度 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额
毛利率	15.64%	-0.93%	16.57%	-6.42%	22.99%	-5.84%	28.83%
直接成本毛利率	35.08%	-0.02%	35.10%	-4.01%	39.11%	-2.76%	41.88%
单位收入（元/台）	75.23	5.24%	71.48	-0.96%	72.17	25.48%	57.52
单位直接成本（元/台）	48.84	5.28%	46.39	5.56%	43.94	31.45%	33.43

单位间接成本（元/台）	14.63	10.40%	13.25	13.87%	11.63	55.10%	7.50
单位成本（元/台）	63.46	6.42%	59.64	7.30%	55.58	35.78%	40.93

整车两端作业服务是指为客户的多式联运过程实现在不同物流场站、不同物流环节无缝转换的作业服务。包括：a、前端作业：将整车从客户指定起始地配送、装载至指定火车站点的作业服务；b、后端作业：将到火车站点的货物卸载、配送至客户指定地点的作业服务；c、站内作业：火车站场地内的不同位置间整车的短驳、仓储作业服务；d、已经驶离汽车下线生产场地的商品车的二次转运。公司整车两端作业服务的客户包括中铁特货、各大汽车生产厂家。

两端作业服务根据作业类型的不同，可细分为物流辅助服务和转驳服务两类。

项目		2020年1-6月		2019年		2018年		2017年	
		金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
物流辅助	收入	7,956.24	46.31%	22,280.80	47.84%	18,199.00	43.33%	13,153.99	44.21%
	成本	5,866.29	40.48%	15,674.52	40.34%	12,308.54	38.06%	9,283.56	43.84%
	毛利	2,089.95	77.80%	6,606.29	85.60%	5,890.46	61.00%	3,870.44	45.11%
转驳服务	收入	9,222.44	53.69%	24,295.71	52.16%	23,798.91	56.67%	16,601.39	55.79%
	成本	8,626.18	59.52%	23,184.43	59.66%	20,032.55	61.94%	11,892.14	56.16%
	毛利	596.26	22.20%	1,111.28	14.40%	3,766.36	39.00%	4,709.24	54.89%
合计	收入	17,178.69	100.00%	46,576.51	100.00%	41,997.90	100.00%	29,755.38	100.00%
	成本	14,492.47	100.00%	38,858.95	100.00%	32,341.08	100.00%	21,175.70	100.00%
	毛利	2,686.22	100.00%	7,717.57	100.00%	9,656.82	100.00%	8,579.68	100.00%

（1）物流辅助服务

项 目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度
	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额
毛利率	26.27%	-3.38%	29.65%	-2.72%	32.37%	2.94%	29.42%
直接成本毛利率	46.91%	-3.35%	50.26%	0.71%	49.55%	6.49%	43.06%
单位收入（元/台）	61.52	5.69%	58.21	6.16%	54.83	15.89%	47.31
单位直接成本（元/台）	32.67	12.81%	28.96	4.67%	27.66	2.68%	26.94
单位间接成本（元/台）	12.70	5.83%	12.00	27.34%	9.42	46.07%	6.45

单位成本（元/台）	45.36	10.77%	40.95	10.43%	37.09	11.06%	33.39

物流辅助服务主要是在公司所投入运营的场站、铁路货运站等为客户提供装卸、加固及仓储管理服务。随着公司多式联运综合服务能力和业务布局的完善，公司的物流辅助服务具有规模效应且大部分服务均为公司自行完成，因此物流辅助服务毛利率较高。2017 年-2020 年 1-6 月，公司物流辅助服务毛利率在整体稳定的基础上略有下降。

2018 年物流辅助服务毛利率较之 2017 年上升 2.94 个百分点，主要原因是单位收入上升所致。2018 年中铁特货上汽通用五菱项目部分车辆保险费单价由 2017 年的 2.26 元/台上升至 13.58 元/台，导致平均作业单价上涨 1.91 元/台；单台车平均仓储收入增加，综合导致单位收入较 2017 年上涨 15.89%。同时，公司基地建设、人力投入增加，推动单位成本一定幅度上涨，较 2017 年上涨 11.06%，综合导致 2018 年毛利率上升 2.94 个百分点。

2019 年物流辅助服务毛利率较之 2018 年下降 2.72 个百分点，主要原因系单位成本上升所致。受网络布局扩张影响，基建投入、人力成本持续增加，导致单位间接成本较之 2018 年增加 27.34%。同时，单位收入小幅上涨，较 2018 年上涨 6.16%，综合导致 2019 年毛利率下降 2.72 个百分点。

2020年1-6月物流辅助服务毛利率较之2019年下降3.38个百分点，主要原因系单位成本上升所致。受疫情影响，商品车平均仓储时间增加，导致单位直接成本较2019年增加12.81%。同时，单位收入小幅上涨，较2019年上涨5.69%，综合导致2020年1-6月毛利率下降3.38个百分点。

报告期，公司物流辅助服务的服务单价、单位直接成本、单位间接成本价格发生波动，对公司物流辅助服务毛利及毛利率会产生较大影响。假定其他因素不变，服务单价或单位直接成本、单位间接成本等价格中，单一因素变化1%，物流辅助服务毛利率敏感性分析如下：

项 目	变动率	单价变动对毛利率的影响			
		2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
服务单价	1%	0.73%	0.70%	0.67%	0.70%
单位直接成本	1%	-0.51%	-0.50%	-0.50%	-0.57%
单位间接成本	1%	-0.23%	-0.21%	-0.17%	-0.14%

假定其他因素不变，服务单价每变动 1%，公司物流辅助服务毛利率同方向

变动 0.70 个百分点左右，毛利率对服务单价较敏感。单位成本中，相比单位间接成本，毛利率对单位直接成本的敏感性要高。

（2）转驳服务

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额	变动率/变动	金额
毛利率	6.47%	1.89%	4.57%	-11.25%	15.83%	-12.54%	28.37%
直接成本毛利率	28.44%	2.80%	25.65%	-6.64%	32.29%	-9.83%	42.11%
单位收入（元/台）	93.12	3.04%	90.37	-5.07%	95.19	37.23%	69.36
单位直接成本(元/台)	71.66	0.64%	71.20	8.62%	65.55	60.02%	40.97
单位间接成本(元/台)	15.44	2.71%	15.03	3.14%	14.57	67.07%	8.72
单位成本（元/台）	87.10	1.00%	86.23	7.62%	80.12	61.26%	49.69

转驳服务是为客户的联运过程实现在不同物流场站、不同物流环节无缝转换的运输服务。主要包括“门到发站”、“到站到门”的短驳服务和在场地内不同位置间的捣短服务。受921新政和GB1589实施的影响，报告期内公路物流市场运输单价经历调整-稳定-逐步回落的过程，而汽车生产厂商因公路运输价格上涨而提高运价解决物流服务商压力往往有一定滞后，从而导致物流服务商在特定时段承担了上下游之间价格差异产生的成本压力，盈利情况也将会由此产生波动。

报告期内，公司公路采购成本紧跟行业变动趋势，呈现先大幅增长至逐步稳定过程。

报告期，公司转驳服务的服务单价、单位直接成本、单位间接成本价格发生波动，对公司转驳毛利及毛利率会产生较大影响。假定其他因素不变，服务单价或单位直接成本、单位间接成本等价格中，单一因素变化1%，转驳服务毛利率敏感性分析如下：

项 目	变动率	单价变动对毛利率的影响			
		2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
服务单价	1%	0.93%	0.94%	0.83%	0.71%
单位直接成本	1%	-0.77%	-0.79%	-0.69%	-0.59%
单位间接成本	1%	-0.17%	-0.17%	-0.15%	-0.13%

假定其他因素不变，服务单价每变动1%，公司转驳服务毛利率同方向变动

0.90个百分点左右，毛利率对服务单价较敏感。单位成本中，相比单位间接成本，毛利率对单位直接成本的敏感性要高。

（五）截至本反馈意见之日，公司毛利率是否依然保持下降趋势，以及报告期毛利率持续下降对生产经营是否会产生重大不利影响；在毛利率持续降低的情况下如何保持公司竞争力及业务拓展的能力，结合在手订单对公司未来毛利率变化情况进行量化分析

1. 毛利率持续下滑对生产经营是否构成重大不利影响

报告期内，公司分业务板块毛利率如下：

业务分类	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度
	金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
汽车整车综合物流服务	13.52%	-1.13%	14.65%	-4.81%	19.46%	-3.10%	22.56%
其中：全程物流服务	10.72%	-1.11%	11.83%	-2.27%	14.10%	-3.11%	17.21%
两端作业服务	15.64%	-0.93%	16.57%	-6.42%	22.99%	-5.84%	28.83%
非汽车商品综合物流服务	2.52%	-3.23%	5.75%	2.18%	3.57%	-1.22%	4.79%
仓储服务	73.31%	2.98%	70.33%	0.98%	69.35%	4.34%	65.01%
毛利率	12.85%	-1.35%	14.21%	-3.69%	17.90%	-2.50%	20.40%
汽车整车综合物流服务	27.36%	-0.52%	27.88%	-4.43%	32.31%	0.50%	31.81%
其中：全程物流服务	17.15%	-0.10%	17.26%	-4.72%	21.98%	-1.24%	23.22%
两端作业服务	35.08%	-0.02%	35.10%	-4.01%	39.11%	-2.76%	41.88%
非汽车商品综合物流服务	4.79%	-3.31%	8.09%	2.55%	5.54%	-0.98%	6.53%
仓储服务	73.31%	2.98%	70.33%	0.98%	69.35%	4.34%	65.01%
直接成本毛利率	24.81%	-1.15%	25.96%	-3.19%	29.14%	0.73%	28.42%

2017-2019年受国家对交通运力、油价的调控政策等因素影响，公司营运成本有所上升。虽然公司已与主要客户约定运输价格与燃油费、铁路运费、公路运费调价进行同比调整，但汽车生产厂商因营运成本上涨而提高运价解决公司压力往往有一定滞后，从而导致公司在特定时段承担了上下游之间价格差异产生的成本压力，使得报告期内公司的盈利情况由此产生波动，毛利率有所下降。截至2019年末，政策调整完毕并有效运行，运价已趋于合理，毛利率亦保持在相对稳定区间。

2020年1-6月，受新冠疫情不可抗力因素的影响，公司业务量有所下滑，导致单位固定成本有所增加；同时，市面合规运输车辆减少，为保障运力存在临

时性的加价采购情况，特别是在自有运输车辆配置较少的非汽车商品业务板块，导致直接成本有所增加，综合导致毛利率有所下滑。尽管截至 2020 年 6 月末，综合毛利率仍旧呈现一定程度下滑，但影响公司毛利率持续下滑的行业因素、个体因素在 2019 年末已基本消除。剔除疫情因素，公司毛利率已保持在稳定区间。

综上所述，报告期毛利率持续下降对生产经营未产生重大不利影响。

2. 在毛利率持续降低的情况下如何保持公司竞争力及业务拓展能力，结合在手订单对公司未来毛利率变化情况进行量化分析

公司拟采取的保持公司竞争力及业务拓展能力的具体措施详见本财务事项说明四（三）2。

鉴于公司与客户签署的销售合同为框架性协议，未约定具体发运量，故不适用结合在手订单对公司未来毛利率变化情况进行量化分析。

（六）公司毛利率高于同行业可比公司平均毛利率的原因，是否具有合理性

序号	公司名称	主营业务	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
1	长久物流	乘用车运输、商品车运输、零部件物流、整车仓储、国际货运代理	11.57%	10.61%	13.55%	10.44%
2	原尚股份	供应链物流（零部件物流）	19.67%	14.57%	15.17%	26.70%
3	长安民生物流	整车物流、零部件物流、供应链物流、国际物流等	3.18%	4.21%	6.81%	7.37%
4	安达物流	整车综合物流服务，包括整车运输、整车仓储，卷烟综合物流服务	11.51%	10.92%	9.15%	8.81%
5	西上海	整车仓储及运营、零部件仓储及运营、零部件运输、整车运输、零部件制造业务	N/A	19.58%	18.84%	18.78%
6	中铁特货	商品汽车物流、冷链物流、大件货物物流	N/A	9.00%	7.86%	10.32%
可比公司平均值			11.48%	11.48%	11.90%	13.74%
公司			13.17%	14.62%	18.05%	20.72%

公司毛利率高于同行业可比公司平均毛利率，综合来看有以下几方面原因：

(1) 服务类别差异

公司是一家以整车物流运输为核心业务的第三方物流企业。公司整车运输优势在于通过不同运输方式组合的多式联运，由于涉及不同运输方式的转换，必然比通过单一运输工具下的运输增加了相应的作业环节和作业次数，比如短驳运输、货物装卸、短时仓储等，服务附加值相对较高，毛利率也较高，拉高公司整体毛利率水平。公司同行业可比公司中均不存在两端作业类型，因作业类型的不同导致公司与可比公司毛利率存在差异。

同行业可比公司中长久物流、长安民生物流主要是为客户提供通过公路运输方式完成商品车的全程运输服务。根据可比公司披露的年报中，长久物流 2017 年-2019 年乘用车运输业务占主营业务收入的比重分别为 81.15%、83.36%和 84.91%，长安民生物流 2017 年-2019 年整车运输收入占主营业务收入的比重 43.41%、43.24 和 53.97%。从业务构成上，公司与长久物流、长安民生物流整车运输占比上存在一定差异，但呈现相同变动趋势。

西上海主要为客户提供整车、零部件仓储及运营、零部件制造等业务，报告期内其零部件仓储及运营毛利率分别为 45.45%、42.77%和 40.57%。零部件仓储及运营较高的毛利率水平拉高西上海整体毛利率水平。

(2) 客户差异

长安民生物流属于主机厂附属物流企业，主要为满足内部的物流需求而设立，以承运中国长安汽车集团内部业务为主。根据长安民生物流的年报，其前五大客户为长安福特汽车有限公司、重庆长安汽车股份有限公司、长安马自达汽车有限公司、保定长安客车制造有限公司、重庆安特进出口贸易有限公司，上述五大客户均为长安民生物流关联方。2017 年-2019 年上述五大客户收入占比合计分别为 82%、79%和 76%。从物流企业定位来看，公司与长安民生物流毛利率存在差异属于正常情况。

长久物流乘用车主要客户为北京中都格罗唯视物流有限公司、中国第一汽车股份有限公司和重庆长安汽车股份有限公司等，其主要作业区域位于华北、东北、华南和西南。公司商品车全程运输主要客户为长安民生物流、东风小康等，主要发运到达地为西南、西北、华北。客户的差异导致公司商品车运输线路、运输距离等存在差异，进而导致公司毛利率与长久物流商品车运输毛利率存在差异。

西上海主要为客户提供整车、零部件仓储及运营、零部件制造等业务。其毛利贡献主要来源于仓储业务及零配件制造等，与公司毛利构成存在较大差异。

此外，公司商品车运输服务中两端业务客户主要是中铁特货。与全程业务相比，两端业务作业主要集中于装卸、加固，较全程业务少了火车长距离运输环节，该类业务对操作人员专业性要求较高，毛利率较全程业务高。公司客户的差异亦导致整体毛利率与同行业上市公司存在差异。

（七）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

（1）复核公司收入的真实性和准确性

获取主营业务收入明细表，复核加计是否准确，并与总账数和明细账合计数核对是否相符，结合其他业务收入科目与报表数核对是否相符；结合公司销售模式、相关交易合同条款，检查主营业务收入的确认条件、方法是否符合企业会计准则的规定，报告期内是否一致，与行业惯例是否存在显著差异；获取公司营业收入、主要客户销售明细表，查阅主要客户的重大销售合同、配送单、签收单、销售发票及记账凭证等资料，核查公司收入确认的真实性和准确性；走访、函证主要客户，核对公司提供的销售数据是否与客户账面数据一致，核查公司主营业务收入的真实性和准确性。

1）对主要客户进行实地走访

对 47 家销售客户进行实地走访、视频访谈，就报告期内各年的交易金额予以确认，验证公司收入确认时点正确；访谈具体情况如下：

单位：万元

年 份	访谈应收账款金额	访谈应收账款比例	访谈收入金额	访谈收入比例
2020 年 1-6 月	30,796.15	88.10%	32,288.50	88.20%
2019 年	29,754.08	85.40%	76,132.19	82.80%
2018 年	30,874.10	91.60%	72,289.72	87.20%
2017 年	25,412.51	93.0%	70,427.59	89.80%

2）对公司主要客户执行函证程序，就报告期内各年的交易金额、期末余额予以确认。函证具体情况如下：

① 确定函证范围：大额或账龄较长的项目；主要客户（包括关系密切客户）项目；

② 函证程序的实施过程

获取函证对象报告期内交易金额、数量等信息按照积极式函证格式填写函证，获取函证对象地址、收件人、联系方式等信息，通过快递或挂号信方式发送函证。

制作函证结果汇总表，逐一统计回函情况。对回函不符情况调查原因，对未回函客户执行替代测试和期后回款查验程序。

③ 函证结果分析

被函证客户的期末应收账款余额占公司期末应收账款余额75%以上，被函证客户的当期销售金额占公司当期营业收入的80%以上，具体情况如下：

A. 报告期内，根据客户回函确认的期末应收账款余额情况如下：

单位：万元

时点	应收账款余额	函证金额	函证比例	回函确认金额	回函确认占样本比例
2020.6.30	34,971.02	27,955.47	79.94%	27,382.64	97.95%
2019.12.31	34,845.75	28,338.32	81.33%	27,978.49	98.73%
2018.12.31	33,690.59	25,980.78	77.12%	25,113.35	96.66%
2017.12.31	27,326.98	24,576.41	89.93%	24,275.33	98.77%

B. 报告期内，根据客户回函确认的报告期内销售收入情况如下：

单位：万元

期 间	营业收入金额	函证金额	函证比例	回函确认金额	回函确认占样本比例
2020.6.30	36,625.50	32,993.53	90.08%	32,287.12	97.86%
2019.12.31	91,986.47	81,383.07	88.47%	80,599.05	99.04%
2018.12.31	82,916.32	67,860.28	81.84%	66,763.12	98.38%
2017.12.31	78,460.22	68,892.13	87.81%	64,385.66	93.46%

C. 报告期各期函证份数、回函份数、回函相符与回函不符情况统计如下：

单位：万元

期 间	发函情况		未回函情况		回函情况			
	发函份数	发函金额	未回函份数	未回函金额	回函相符份数	回函相符金额	回函不符份数	回函不符金额
2020.6.30	48	27,955.47	2	572.83	25	17,305.13	21	265.86
2019.12.31	53	28,338.32	2	359.84	33	17,021.39	18	521.62
2018.12.31	17	25,980.78	3	867.43	6	8,124.07	8	148.32
2017.12.31	13	24,576.41	2	301.09	9	21,576.96	2	11.75

① 回函信息相符

对于回函信息相符函证，我们认为公司账面记录销售金额和期末应收账款金额真实、准确。

② 回函信息不符

对于回函信息不符函证，我们通过分析具体的差异原因并检查对应的会计处理是否合理。经核查，回函的差异主要系客户与公司的入账时间差异所致，公司账面记录销售金额和期末应收账款金额无误。

③未回函情况

执行替代性测试：针对未回函单位的本期发生额及期末余额，检查相关文件，如销售合同、签收单、配送单、销售发票等原始凭证；检查期后增加的应收账款，确认是否存在延迟确认应收账款的情况；检查期后回款，确认应收账款及收入确认的真实性。

(2) 复核公司成本的真实性和准确性

获取主营业务成本明细表，复核加计是否准确，并与总账数和明细账合计数核对是否相符；检查营业成本的核算内容和计算方法是否符合企业会计准则的规定，报告期内是否一致；走访、函证主要供应商，核对公司提供的采购数据是否与供应商账面数据一致，以核查公司主营业务成本的真实性和准确性。

1) 对主要供应商进行实地走访

对 72 家供应商进行实地走访、视频访谈，就报告期内各年的交易金额予以确认；访谈具体情况如下：

单位：万元

年 份	访谈应付账款金额	访谈应付账款比例	访谈采购金额	访谈采购比例
2020 年 1-6 月	16,478.12	62.04%	19,402.73	70.77%
2019 年	20,891.71	60.16%	43,445.54	65.47%
2018 年	15,285.76	58.54%	38,178.43	67.61%
2017 年	17,560.57	55.30%	34,346.87	62.42%

2) 对公司主要供应商执行函证程序，就报告期内各年的交易金额、期末余额予以确认。函证具体情况如下：

① 确定函证范围：大额或账龄较长的项目；主要供应商项目。

② 函证程序的实施过程

获取函证对象报告期内交易金额、数量等信息按照积极式函证格式填写函证，

获取函证对象地址、收件人、联系方式等信息，通过快递或挂号信方式发送函证。

制作函证结果汇总表，逐一统计回函情况。对回函不符情况调查原因，对未回函客户执行替代测试。

③ 函证结果分析

被函证供应商的期末应付账款余额占公司期末应付账款余额45%以上，具体情况如下：

A. 报告期内，根据供应商回函确认的期末应付账款余额情况如下：

单位：万元

截止日	应付账款余额	函证金额	函证比例	回函确认金额	回函确认金额占样本比例
2020.6.30	16,478.12	12,064.96	73.22%	12,003.45	99.49%
2019.12.31	20,891.71	18,783.91	89.91%	18,123.96	96.49%
2018.12.31	15,285.76	11,619.90	76.02%	11,280.00	97.07%
2017.12.31	17,560.57	7,935.74	45.19%	7,444.88	93.81%

B. 报告期各期函证份数、回函份数、回函相符与回函不符情况如下：

单位：万元

项 目	发函情况		未回函情况		回函情况			
	发函份数	发函金额	未回函份数	未回函金额	回函相符份数	回函相符金额	回函不符份数	回函不符的差异金额
2020.6.30	63	12,064.96	2	61.51	55	11,335.08	6	-296.78
2019.12.31	117	18,783.91	10	659.94	100	17,672.65	7	3.83
2018.12.31	42	11,619.90	3	339.9	31	9,943.92	8	-285.27
2017.12.31	19	7,935.74	2	490.87	16	7,145.49	1	

① 回函信息相符

对于回函信息相符函证，我们认为公司期末应付账款金额真实、准确。

② 回函信息不符

对于回函信息不符函证，我们通过分析具体的差异原因并检查对应的会计处理是否合理。经核查，回函的差异主要系供应商与公司的入账时间差异所致，公司账面记录应付账款金额无误。

③ 未回函情况

执行替代性测试：针对未回函单位的期末余额，检查相关文件，如采购合同、

发票、结算单等原始凭证；检查期后增加的应付账款，确认是否存在延迟确认应付账款的情况；检查期后付款情况，确认应付账款记录的准确性。

(3) 复核公司主要业务服务价格的准确性和变动原因

获取主要服务销售发票明细，复核主要服务价格计算是否准确；获取主要客户销售合同，查看价格变动是否与合同一致；访谈公司业务负责人，了解服务价格变动原因，以核查公司主要服务价格的准确性和变动原因。

(4) 复核公司主要产品单位成本的准确性和变动原因

了解公司服务流程和成本归集方法，复核成本核算方法与服务流程是否匹配，报告期内是否保持一贯性；抽查成本计算单，复核直接成本、间接成本计算和分配是否正确，查验报告期各期直接成本、间接成本占生产成本的比例变动是否合理；访谈公司财务负责人，了解单位成本变动原因，以核查公司主要服务单位成本的准确性和变动原因。

(5) 复核公司主要产品毛利率是否符合行业特征

查阅同行业上市公司可比产品的毛利率情况，从服务类别、客户差异等方面了解公司服务毛利率与同行业上市公司同类服务毛利率的差异原因。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 报告期内，公司毛利变动与净利润变动不一致，主要系 2018 年受北汽银翔停产影响，重庆幻速资金链断裂，回款困难，公司对重庆幻速的应收账款单项计提坏账准备 4,394.14 万元。扣除该影响后，净利润变动分别为-1,106.60 万元、-1,516.74 万元、-1,322.17 万元万元，与毛利变化趋势一致；

(2) 报告期内，公司汽车整车综合物流业务板块受 921 新政和 GB1589 实施的影响，导致两端公路分拨成本有所上升，从而导致报告期内毛利率有所下降。2018 年底随着公路治超的完成，公路运输价格已逐步趋于合理，毛利率亦将保持在相对稳定区间，报告期毛利率持续下降不会对公司未来业绩造成重大不利影响；

(3) 报告期内，公司区域毛利率受业务类型、业务结构及客户类型的不同而有所差异；公司业务增长不受地域限制；

(4) 报告期内，公司全程物流服务、两端作业服务毛利率下降具有合理性；

(5) 截至 2020 年 6 月 30 日，公司毛利率仍旧呈现一定程度下滑，但影响毛利率持续下滑的行业因素、个体因素在 2019 年末已基本消除。剔除疫情因素，公司毛利率已保持在稳定区间。报告期毛利率持续下降对生产经营未产生重大不利影响；鉴于公司与客户签署的销售合同为框架性协议，未约定具体发运量，故不适用结合在手订单对公司未来毛利率变化情况进行量化分析；

(6) 由于服务类别、客户群体等方面存在差异导致公司毛利率高于同行业可比公司。

五、申报材料显示，报告期内，发行人对前五名客户的销售收入占同期全部营业收入的比例分别为 83.23%、80.08%和 72.70%。其中新增客户主要为奇瑞汽车股份有限公司及其关联方。请发行人补充披露：（1）与中铁特货物流股份有限公司及其关联方、重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方、重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方以及奇瑞汽车股份有限公司及其关联方的合作情况，包括关联方明细、合作历史、提供的具体服务、服务的主要区域；与上述客户在资金、技术支持及其他方面的往来情况；（2）报告期内客户变动的主要原因，是否存在终止合作的客户，终止服务的具体原因以及对公司业绩的影响；（3）中铁特货物流股份有限公司既是客户又是供应商的原因、合理性，交易定价是否公允；（4）报告期内对客户的推广及拓展方式及合法合规性，是否涉及商业贿赂等违法违规情形；（5）报告期内在用车业务收入前五名客户的销售金额及销售占比，披露与主要客户的合作期限及合作的稳定性；（6）对公司前五名客户提供的具体服务及占前五名客户同类采购服务的比重，与前五名客户合同的约定期限，与上述客户业务是否具有稳定性和依赖性以及具体应对措施；（7）全程物流服务、两端作业服务、非汽车商品综合物流服务各项业务收入的前五大客户（合并计算的销售客户请同时列示明细）的相关情况，包括提供的具体服务（如服务内容、服务产品等）、服务期限、当期销售金额及占比、信用政策、期末应收款余额及期后回款情况、当期销售金额占客户当期同类服务采购比重，公司与上述客户业务是否具有可持续性，是否存在客户变动的风险。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 14 条）

（一）与中铁特货物流股份有限公司及其关联方、重庆长安民生物流股份有

限公司及其关联方、重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方以及奇瑞汽车股份有限公司及其关联方的合作情况，包括关联方明细、合作历史、提供的具体服务、服务的主要区域；与上述客户在资金、技术支持及其他方面的往来情况

公司与中铁特货及其关联方、长安民生物流及其关联方、重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方以及奇瑞汽车股份有限公司及其关联方的合作历史、提供的服务类型、服务的主要区域情况如下：

合并客户名称	单体公司名称	合作起始时间	提供的主要服务类型	服务的主要区域
中铁特货物流股份有限公司及其关联方	中铁特货汽车物流有限责任公司	2007 年	两端作业	新疆、甘肃、河北、广东、四川、云南、广西、湖北、山东、陕西、辽宁、西藏、重庆、河南
	中铁特货物流股份有限公司	2014 年	两端作业	
	中铁快运股份有限公司	2007 年	非汽车商品综合物流服务	
	中铁铁龙集装箱物流股份有限公司	2019 年	两端作业、全程运输	
重庆长安民生物流股份有限公司及其关联公司	杭州长安民生物流有限公司	2015 年	两端作业、全程运输	新疆、湖北、广东、甘肃、云南、陕西、内蒙古、湖南、辽宁、山东、河南、贵州、重庆、安徽、山西
	重庆长安铃木汽车有限公司	2015 年	全程运输	
	重庆长安民生博宇运输有限公司	2010 年	两端作业、全程运输	
	重庆长安民生物流股份有限公司	2009 年	两端作业、全程运输	
	重庆长安汽车股份有限公司	2015 年	两端作业	
重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	东风小康汽车有限公司	2016 年	两端作业、全程运输	新疆、甘肃、陕西、内蒙古、河北、黑龙江、西藏、广东、云南、广东、山西、湖南、湖北、山西
	重庆东风风光汽车销售有限公司	2007 年	两端作业、全程运输	
	重庆东风小康汽车销售有限公司	2012 年	两端作业、全程服务	
	重庆小康进出口有限公司	2012 年	两端作业、全程服务	
安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方	安徽奇瑞商用车销售有限公司	2018 年	两端作业、全程服务	江西、河南、广东、山东、云南、内蒙古、四川、黑龙江、新疆、贵州、广西、江苏、浙江、福建、甘肃、陕西、辽宁、湖南、山西
	奇瑞汽车河南有限公司	2018 年	两端作业	
	奇瑞商用车（安徽）有限公司	2018 年	全程运输	

	开瑞新能源汽车有限公司	2018 年	两端作业、全程运输	

公司与上述公司在资金方面的往来均为为客户提供物流服务后按照协议取得的销售回款，不存在非经营性的资金往来。公司与上述客户不存在技术支持和其他方面的往来。

（二）报告期内客户变动的主要原因，是否存在终止合作的客户，终止服务的具体原因以及对公司业绩的影响

1. 报告期内客户变动的主要原因

报告期内客户变动的主要原因主要有以下几个方面：

(1) 公司通过参与客户的招投标或进行竞争性谈判来拓展客户，根据中标与否或价格协商结果来决定与客户开展合作或终止合作关系；

(2) 客户经营状况发生不利变化，与公司终止合作关系；

(3) 客户的业务内容、发展战略或经营区域发生变化，需要重新寻找合适的供应商，从而与公司终止合作关系。

2. 是否存在终止合作的客户，终止服务的具体原因以及对公司业绩的影响

报告期各期，公司合作的客户存在增减变动，具体变化情况如下：

年 份	上期客户数量	本年新增	本年终止	本期客户数量
2018 年度	108	65	38	135
2019 年度	135	150	40	245
2020 年 1-6 月	245	35	77	203

2018、2019 年公司合作的客户数量增长，主要原因系公司根据行业发展趋势和客户需求变化持续进行服务模式创新和市场拓展所致。2020 年 1-6 月合作客户数量较 2019 年度有所下降，主要原因系 2020 年上半年爆发新冠疫情，汽车物流行业业务整体受到影响，公司上半年发生业务的客户数量有所减少。

报告期内终止服务的客户中，针对终止合作的前一年销售收入在 100 万元以上的客户，公司与其终止合作的原因分析如下：

终止合作年份	客户名称	终止合作原因
2018 年	百威（上海）啤酒销售有限公司	公司与百威体系各区域公司开展合作，百威的销售区域发生变化，不需要公司为其提供上海区域的配送服务，故合作终止
	哈弗物流有限公司	由于客户集团内部调整，哈弗物流有限公司终止向公司采购，改为其母公司长城汽

		车股份有限公司直接向公司进行采购
	泸州诚通物流有限公司	客户业务发生变化，需重新选择仓储服务区域，合同到期后未再合作
	厦门保沣实业有限公司	该公司为百威经销商，百威的销售区域发生变化，不需要公司为其提供所在区域的配送服务，故合作终止
	重庆长安跨越车辆有限公司	合同到期后，公司参与投标未能中标
	重庆中外运物流有限公司	客户业务发生变化，需重新选择仓储服务区域，合同到期后未再合作
2019 年	四川达能食品饮料有限公司	2018 年合同到期后，公司参与投标未能中标
	乌鲁木齐市保运达物流有限公司	该公司为五菱汽车新疆中转库的物流服务供应商，2018 年采购公司服务属偶发业务，未继续深入合作
	重庆幻速物流有限公司	受北汽银翔停产的影响，重庆幻速物流有限公司资金链断裂，经营陷入停滞
	重庆世阳运输有限公司	客户业务发生变化，需重新选择仓储服务区域，合同到期后未再合作
	重庆市上桥粮食中转库有限责任公司	客户业务发生变化，需重新选择仓储服务区域，合同到期后未再合作
2020 年 1-6 月	苏州宝汽物流有限公司	与客户就服务价格未能达成一致，遂停止合作
	长沙君马汽车销售有限公司	客户经营出现困难，产量下滑导致采购需求萎缩，与公司停止合作
	浙江吉利控股集团汽车销售有限公司	合同到期后，公司参与投标未能中标
	重庆庆龙精细锶盐化工有限公司	客户受外贸形势影响，业务量大幅萎缩，终止与公司合作

报告期各期新增客户于当期的销售收入、终止合作的客户于上期的销售收入情况如下：

单位：万元

2018 年新增客户于当期销售收入	2018 年终止客户于上期销售收入	2019 年新增客户于当期销售收入	2019 年终止客户于上期销售收入	2020 年上半年新增客户于当期销售收入	2020 年上半年终止客户于 2019 年销售收入
3,887.85	2,118.03	10,189.74	3,235.77	747.17	2,045.55

由上表可以看出，虽然 2018 年、2019 年存在终止合作的客户，但同时公司通过不断的市场拓展获取了新的客户，2018 年、2019 年新增客户的数量明显高于终止合作客户的数量，且新增客户于当期的销售收入金额也明显高于终止合作客户于上期的销售收入金额。

受疫情影响，公司在2020年上半年内开展业务的客户数量低于去年全年，从而造成2020年上半年新增客户于当期的销售收入金额小于终止合作客户于上期的销售收入金额。随着下半年业务的不断开拓，新增客户的数量预计会继续增长。

综上所述，报告期内终止合作的客户，其销售额的减少未对公司业绩造成重大影响。

（三）中铁特货物流股份有限公司既是客户又是供应商的原因、合理性，交易定价是否公允

1. 中铁特货物流股份有限公司既是客户又是供应商的原因、合理性

报告期内，中铁特货既是公司的客户又是公司的供应商，二者形成稳定合作关系的原因主要有以下几点：

(1)中铁特货成为公司客户的原因

基于铁路商品车运输特性，除涉及运输作业外，还涉及装卸加固、两端配送等作业。另因铁路运输商品车具有大批量的特点，需要在铁路干线周边建立物流基地或设置中转库，用以满足上游客户大批量出库、下游终端客户对及时性的要求。

考虑上述特性，中铁特货作为铁路部门专门设立的汽车承运机构，与各大主机厂建立合作关系，为其提供全程运输服务，而随着铁路运输商品车比重的提升，铁路两端作业要求的提高，为将自身有限的资源与管理能力集中于整合社会资源（运力、仓配等）等环节，通常将装、卸、配环节进行外包给专业的物流服务商执行。而在选择合作伙伴时，中铁特货一般会重点考察合作方在铁路站点是否设立网点或物流基地，本身是否具有全链条的作业能力，是否能够帮助其开拓客户、在铁路企业从事整车物流的品牌形象方面起到重要作用。

公司从设立以来一直专注于汽车物流服务，是行业内较早通过多式联运方式从事商品车物流运输的企业。公司已在全国设立多个商品车发运基地、仓储配送中心，形成了全国性的物流网络。同时，公司亦从汽车制造厂商接单，业务环节涵盖商品车运输、装车、加固、卸车、配送全过程，具有丰富的行业经验，较高的行业专注度。因此，中铁特货亦愿意将其自身开展的物流联运过程中的两端作业工作交由公司完成，从而形成了相互依托发展的合作模式，这符合交易双方的特性及商业需求。

(2)中铁特货成为公司供应商的原因

公司为客户提供全程运输服务时运输方式中涉及铁路运输，需要向铁路部门进行铁路承运业务的采购。中铁特货作为国内小汽车铁路运输唯一承运权的公司，具有自然垄断属性。公司与其建立长期稳定的合作关系，可为公司铁路运输提供运力保障。

近年来，由于国家对公路运输的合规整治，使得公路单次运输商品车的数量大大减少，运输成本大幅增加。在公路治超大限后，由于铁路运输具有安全经济、远距离、大批量等优点，吸引企业更多地选择铁路运输方式，从而使铁路运输需求进一步增加。2015 年-2018 年，物流行业中商品车通过铁路运输份额持续上升，由 8.98%上升至 19.42%。铁路运输商品车数量的快速增长直接带动对两端作业的需求，进一步深化了双方的稳定合作关系。

综上所述，报告期内中铁特货既是公司客户又是公司供应商，系交易双方的特性和商业需求决定，具有合理性。

2. 交易定价是否公允

(1) 公司为中铁特货提供物流服务的定价公允性分析

1) 公司成为中铁特货供应商需履行公开招投标程序，服务价格按照市场化原则确定

中铁特货的整车物流两端服务采购按照《中铁特货公司招投标管理实施办法》（特货物资[2016]60 号）执行。中铁特货招投标采购实行归口管理、立项审批、独立采购的管理体制，由中铁特货两端工作组对铁路商品汽车物流两端配送业务的招投标采购工作进行统一归口管理。

中铁特货一般 2 年开展一次招投标，确定中标企业及中标作业点，且投标报价人不得少于三人；在过程中新增的业务站点需要两端工作组通过单一采购或者竞争性采购来确定，公司收到中铁特货函告后按照要求报价给两端工作组，确定中标后由两端工作组告知中铁特货所属分公司，业务启动后由前后端分公司相互函告，末端分公司通知公司办事处进行业务操作，合同签订由作业站点所属分公司签订。

公司与中铁特货不存在关联关系，成为中铁特货的供应商系严格按照公开的招投标程序来确定，服务价格按照市场化原则来确定。

2) 公司为中铁特货提供服务的价格与其他客户的价格不存在重大差异

报告期内，公司为中铁特货提供的服务主要为围绕各个铁路站点展开的装车、卸车、前端配送、后端配送等两端服务，其价格的确定受铁路站点所在区域人力成本和配送距离等因素影响；不同的两端客户，由于其存在服务需求的站点和后端目的地的差异，导致公司的定价也呈现差异化。

公司与景德镇广伟物流有限公司均为两端作业供应商，由于公司与景德镇广伟物流有限公司在中铁特货中标场站、物流办事处及网点布局上存在一定差异，景德镇广伟物流有限公司在承接部分客户两端业务后，出于经济角度考虑，会将部分业务交由公司实际操作。公司在部分站点存在同时为中铁特货和景德镇广伟物流有限公司提供服务的情形。

景德镇广伟物流有限公司基本信息如下：

公司名称	景德镇广伟物流有限公司		
成立时间	2009.05.05	注册资本	1,000 万元
法定代表人	汪涛	统一社会信用代码	91360200688505962H
注册地址	江西省景德镇市珠山区中山北路 319 号 C 栋		
经营范围	道路普通货物运输（凭道路运输经营许可证经营）、大型物件运输、冷链运输（凭道路运输经营许可证经营）；货物运输代理服务、装卸搬运服务；仓储服务（不含食品、化学危险品）；物业管理服务；物流辅助服务；汽车、二手车及汽车配件销售；汽车维修；汽车租赁；汽车美容；洗车服务。（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）***（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）		
股权结构	股东		持股比例
	轿铁物流（上海）有限公司		100.00%

景德镇广伟物流有限公司控股股东为轿铁物流（上海）有限公司，轿铁物流（上海）有限公司为官平常和黄新华各持股 70%和 30%的公司，上述各方及其董监高与公司不存在关联关系。

因此公司选取无关联关系的重要客户之一景德镇广伟物流有限公司与中铁特货在相同区域的服务单价进行对比分析：

①2017 年 1 月至 2018 年 5 月

序号	站点	作业内容	中铁特货单价（元/台）	景德镇广伟单价（元/台）
1	攀枝花	卸车	35	40
		同城配送	125	120

2	西昌南	卸车	35	40
		同城配送	125	120
3	拉萨西	卸车	56.4	50
		同城配送	141	140
4	团结村	卸车	30.1	30.1
5	喀什	卸车	220	40
		同城配送		200
6	中牟	卸车	36.6	36.6
7	新兴镇	卸车	31.5	31.5

②2018 年 6 月至 2019 年 5 月

序号	站点	作业内容	中铁特货单价（元/台）	景德镇广伟单价（元/台）
1	东川	卸车	34	34
2	团结村	卸车	32	32
		同城配送	155	155
3	攀枝花	卸车	37	37
4	西昌南	卸车	37	37
5	拉萨西	卸车	60	60
		同城配送	150	150
6	三坪	卸车	42	42
7	乌北	卸车	42	42
8	喀什	卸车	80	80
		同城配送	180	180
9	新兴	卸车	32	32
10	中牟	卸车	37	37

③2019 年 6 月至 2020 年 5 月

序号	站点	作业内容	中铁特货单价（元/台）	景德镇广伟单价（元/台）
1	东川	卸车	34	34
2	团结村	卸车	32	32
		同城配送	153.59	155
3	攀枝花	卸车	37	37
4	西昌南	卸车	37	37
5	拉萨西	卸车	60	60
		同城配送	148.64	150

6	郭塘	卸车	32	32
7	三坪	卸车	42	42
8	新兴	卸车	32	32

从上表可知，公司为中铁特货提供两端服务的价格与为其他客户提供两端服务的价格不存在明显差异。

(2) 公司向中铁特货采购物流服务的定价公允性分析

中铁特货是国内具备小汽车铁路运输唯一承运权的公司，具有自然垄断属性，因此不存在同类供应商的价格可供比较。公司向中铁特货采购铁路运力的价格是在铁路部门指导价的基础上协商确定。双方在指导价的基础上参考线路运量作适度调整，通常价格有两类，一定运量以内是基础价格，超过一定运量给予优惠价格，通常为基础价的 90%-95%。通过铁路运输商品车企业基础采购价格的制定规则是固定的，价格差异主要为运量不同导致的价格优惠差异。

综上所述，公司与中铁特货之间的交易价格公允。

（四）报告期内对客户的推广及拓展方式及合法合规性，是否涉及商业贿赂等违法违规情形

1. 报告期内对客户的推广及拓展方式及合法合规性

公司针对报告期内各期主要客户及其关联公司的业务获取方式如下：

序号	客户名称	获取方式
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	招投标
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	招投标
3	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	招投标
4	安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方	竞争性谈判
5	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	招投标
6	百威（中国）销售有限公司及其关联方	招投标

报告期内公司对主要客户业务获取方式包括招投标和竞争性谈判。公司下游主要客户由大型汽车物流配送商和大型汽车制造厂商等优质企业构成，主要客户具备较好的内部管理和风险控制能力，其是否需要采用招标方式选择供应商系客户自行决策，公司系依据其要求，以上述方式与客户开展商务活动。

公司若通过招投标方式获取客户，一般以客户合格供应商体系内的物流企业和客户新引入的物流业企业一起，针对各条线路的运输需求、每个货场的装卸作业、仓储管理以及配送业务进行投标竞价，优者中标。

对于明确要求履行招投标程序的客户，公司均已严格履行了相应的招投标程序，公司的业务合同均通过合法合规方式取得，报告期内不存在违规取得业务及因此遭受行政处罚的情形。

2. 是否涉及商业贿赂等违法违规情形

(1) 公司从内控制度层面对员工行为进行规范，杜绝商业贿赂的行为

1) 公司与主要客户签署合同时包括有《廉洁协议书》或《阳光协议书》等相关文件或者在合同中就禁止商业贿赂或廉洁诚信条款等类似条款进行了明确约定，以防范商业贿赂等不正当行为；

2) 公司制定了《备用金管理及费用报销制度》，对费用报销的申请、审批、报销支付等内部控制管理进行了明确规定；

(2) 对于需通过招投标选择供应商的客户，公司严格按照相关规定履行了招投标程序。

公司由市场部负责投标信息的获取和评审，并组织标书的制作、参与投标和签订合同，技术部门、财务部门等配合提供投标所需的技术资料和财务资料。在客户确认报价且达成合同意向后，报价单及所有费用清单均会归档留存。公司的投标和合同签订过程严格遵守《中华人民共和国招标投标法》、《中华人民共和国合同法》等法律法规的要求，确保业务获取过程的合法合规性。

(3)公司不存在因商业贿赂受到处罚的情形

根据检索中国裁判文书网、信用中国、天眼查等网站公布的信息，报告期内，公司不存在商业贿赂或因违法违规行为受到处罚的情形。

综上所述，公司在日常经营中依法拓展客户和获取业务，参与招投标的程序合法合规，不存在应招标而未招标的情形。公司在获取客户的过程中不存在商业贿赂等不规范行为。

(五) 报告期内在用车业务收入前五名客户的销售金额及销售占比，披露与主要客户的合作期限及合作的稳定性

1. 报告期各期公司在用车业务收入前五名客户的销售金额及销售占比、合作期限

报告期	序号	客户名称	在用车业务收入金额（万元）	占在用车业务收入比例	合作起始时间
2020 年 1-6	1	中都物流有限公司	235.31	12.10%	2017 年

月	2	丹东黄海汽车销售有限责任公司	140.40	7.22%	2019年
	3	长春丰泰物流有限公司	136.34	7.01%	2019年
	4	河北康诚和远物流有限公司	93.94	4.83%	2020年
	5	重庆昱凌威物流有限公司	73.35	3.77%	2019年
	合 计		679.34	34.93%	—
2019年度	1	车好多汽车销售（江苏）有限公司	837.25	16.99%	2019年
	2	北京神州汽车租赁有限公司及其关联公司	705.10	14.31%	2018年
	3	苏州宝汽物流有限公司	290.72	5.90%	2019年
	4	中世联合国际物流（北京）有限公司	213.12	4.33%	2019年
	5	长春丰泰物流有限公司	201.53	4.09%	2019年
	合 计		2,247.72	45.62%	—
2018年度	1	上海欣鸿程物流有限公司及其关联公司	162.29	13.30%	2018年
	2	长春市新悦经贸有限责任公司	108.23	8.87%	2018年
	3	北京神州汽车租赁有限公司及其关联公司	78.92	6.47%	2018年
	4	中汽诚运定兴县物流有限公司	58.55	4.80%	2018年
	5	安盛旅行援助服务（北京）有限公司	34.50	2.83%	2017年
	合 计		442.49	36.26%	—
2017年度	1	车聚互联（天津）汽车销售有限公司	17.40	6.21%	2017年
	2	安盛旅行援助服务（北京）有限公司	14.88	5.31%	2017年
	3	重庆新耀嘉善汽车销售服务有限公司	10.48	3.74%	2017年
	4	重庆川皓物流有限公司	9.69	3.46%	2016年
	5	重庆耀航物流有限责任公司	7.61	2.71%	2017年
	合 计		60.07	21.42%	—

与商品车的大批量集结调度相比，在用车的单个订单数量较小，来源较为分散，终端客户的在用车运输需求的产生具有随机和不规律的特点，从而导致报告期内前五名客户集中度相对分散。

随着 2019 年全面取消二手车限迁后，二手车转籍比例不断提高，公司在用车业务借助多式联运在商品车物流创新模式上的运用，整合零散的订单信息，将需要跨区域运输的二手车进行集合分拨，通过不同运输方式的优化组合，实现优势互补，削弱单一运输方式的不利影响，将车辆大批量、高效安全地运送到目的地，实现批量、效率和成本的平衡，使得客户规模、客户集中度均有大幅增长。

2. 与主要在用车客户合作的稳定性

在用车通过公铁联运方式运输属于“交通运输业”产业结构转型升级涌现出来的新产业、新业态、新商业模式。报告期内，公司在用车业务尚处于起步、成长阶段。受业务开展时长，在用车限迁政策等因素影响，公司与客户尚处于初始合作阶段。随着限迁政策的开放以及市场机会的增加，公司为拓展市场并增强客户粘合度，将通过以下措施实现：

(1) 构建稳定的在用车经营模式和精准营销目标群体

公司的在用车业务始于 2016 年，经过近几年的拓展，已逐步形成稳定的经营模式并锁定目标客户群体：

1) 公司依靠物流网络的各物流节点，与全国性二手车经销商、优质的区域性二手车经销商进行合作，与其共同制定物流方案，进行精准营销，将转籍率高的省市的二手车在公司进行物流组织，对形成的零散二手车订单在所在物流节点进行区域集结后，依靠公司物流网络，以物流专线等方式，批量运输至指定地点完成物流服务。

2) 与互联网租车企业或互联网二手车企建立紧密的合作关系，如神州租车、花生云仓，为互联网车企提供定制化物流服务。

3) 与其余在用车市场的第三方物流企业合作，利用自身的物流网络优势为其提供在用车物流服务。

公司根据客户需求，定制化设计物流方案，通过专线运输和普通运输，可以最大程度地满足上述不同类型客户的时效要求。

(2) 借力商品车行业经验和物流网络助力在用车业务扩展

公司具有实施商品车多式联运的行业经验，且在全国多个省市建立了商品车物流网络节点，形成了全国性的物流网络。已有的经验积累和全国物流网络为在用车业务提供了技术支持和优质的物流通道。公司在执行在用车订单过程中，通过在流通活跃的在用车省市高效的集合在用车零散物流需求，充分发挥已建成的全国性物流网络优势，凭借商品车物流领域积累的丰富行业经验争取市场的认可，开拓客户。

(3) 利用既有客户优势，大力拓展协同发展

公司通过终端物流结点自我把控的方式，与众多 4S 店建立良好、稳定的沟通机制。4S 店与在用车主关系密切，对于公司而言，4S 店是在用车业务来源的良好载体；而对于 4S 店而言，与汽车物流企业构建信息互换、协同发展模式是实现服务差异化、赢得市场份额的重要手段，这已经成为了汽车行业的新趋势。公司可以基于已有的客户基础优势大力开展在用车业务。

综上所述，报告期内公司在用车前五大客户在不同年度呈现较大变化，是因为在用车的单个订单数量较小，来源较为分散，终端客户的在用车运输需求的产生具有随机和不规律的特点所造成的，具有合理性。公司通过构建稳定的经营模式、客户群体，依托成熟的商品车物流网络和硬件设施，积极拓展在用车业务，报告期内在用车业务收入呈稳定增长态势。预计未来随着募投项目的实施，公司将加大对关键物流节点资源的投入，在用车物流的数字化运营和智能化作业能力将会得到进一步提升，公司在在用车领域的业务将得到进一步的拓展。

(六) 对公司前五名客户提供的具体服务及占前五名客户同类采购服务的比重，与前五名客户合同的约定期限，与上述客户业务是否具有稳定性和依赖性以及具体应对措施

1. 对公司前五名客户提供的具体服务及占前五名客户同类采购服务的比重

(1) 2020 年 1-6 月

序号	客户名称	具体服务内容	销售收入(万元)	占其同类采购金额之比
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	两端作业、非汽车商品综合物流服务、全程运输	9,646.74	--
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	6,698.39	3.78%
3	重庆东风小康汽车销售有	两端作业、全程运输	3,966.53	0.76%

	限公司及其关联方			
4	百威（中国）销售有限公司及其关联方	非汽车商品综合物流服务	3,011.78	--
5	奇瑞汽车股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	2,620.34	--

注：中铁特货物流股份有限公司 2020 年 1-6 月财务数据未在其招股说明书申报稿中披露，无法取得；百威（中国）销售有限公司、奇瑞汽车股份有限公司不属于公众公司，其财务数据无法取得；长安民生物流及其关联方的采购额来源于长安民生物流（01292.HK）2020 年半年度报告中的营业成本金额；重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方的采购额来源于小康股份（601127.SH）2020 年半年度报告中的营业成本金额

(2) 2019 年度

序号	客户名称	具体服务内容	销售收入（万元）	占其同类采购金额之比
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	两端作业、非汽车商品综合物流服务、全程运输	27,747.81	3.53%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	13,711.17	3.30%
3	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	9,646.82	0.64%
4	奇瑞汽车股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	8,931.77	--
5	百威（中国）销售有限公司及其关联方	非汽车商品综合物流服务	6,821.90	--

注：百威（中国）销售有限公司、奇瑞汽车股份有限公司不属于公众公司，其财务数据无法取得；中铁特货物流股份有限公司及其关联方的采购额来源于其招股说明书申报稿披露的营业成本金额；长安民生物流及其关联方的采购额来源于长安民生物流（01292.HK）2019 年年度报告中的营业成本金额；重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方的采购额来源于小康股份（601127.SH）2019 年年度报告中的营业成本金额

(3) 2018 年度

序号	客户名称	具体服务内容	销售收入（万元）	占其同类采购金额之比
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	两端作业	27,789.00	3.83%

2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	17,035.38	3.58%
3	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	10,462.43	0.68%
4	百威（中国）销售有限公司及其关联方	非汽车商品综合物流服务	6,614.71	--
5	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	4,495.22	0.35%

注：百威（中国）销售有限公司不属于公众公司，其财务数据无法取得；中铁特货物流股份有限公司及其关联方的采购额来源于其招股说明书申报稿披露的营业成本金额；长安民生物流及其关联方的采购额来源于长安民生物流（01292.HK）2018 年年度报告中的营业成本金额；重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方的采购额来源于小康股份（601127.SH）2018 年年度报告中的营业成本金额；广州东铁汽车物流有限公司及其关联方的采购额来源于东风汽车（600006.SH）2018 年年度报告中的营业成本金额

（4）2017 年度

序号	客户名称	具体服务内容	销售收入（万元）	占其同类采购金额之比
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	两端作业	21,852.69	4.00%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	21,827.54	3.56%
3	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	10,698.67	0.63%
4	百威（中国）销售有限公司及其关联公司	非汽车商品综合物流服务	5,743.35	--
5	重庆幻速物流有限公司	两端作业、全程运输	5,181.59	14.14%

注：百威（中国）销售有限公司不属于公众公司，其财务数据无法取得；中铁特货物流股份有限公司及其关联方的采购额来源于其招股说明书申报稿披露的营业成本金额；长安民生物流及其关联方的采购额来源于长安民生物流（01292.HK）2017 年年度报告中的营业成本金额；重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方的采购额来源于小康股份（601127.SH）2017 年年度报告中的营业成本金额

2. 与前五名客户合同的约定期限

报告期内公司与前五大客户及其关联公司签订的正在履行的合同中关于合

同期限约定情况如下：

序号	客户名称	合同	约定期限
1	中铁特货物流股份有限公司各分公司	铁路商品汽车物流服务合同	2020年6月1日至2021年5月31日
2	重庆长安民生物流股份有限公司	重庆长安福特商品车铁路运输服务合同	2020年1月1日至2020年12月31日
		济南中装站场地仓储服务合同	2020年1月1日至2020年12月31日
		哈尔滨福特商品车铁路运输服务合同	2019年12月1日至2020年12月31日
3	重庆东风小康汽车销售有限公司	2018年商品车运输服务合同	2018年9月21日至2020年8月28日
4	东风小康汽车有限公司重庆分公司	仓储服务合同	2019年9月20日至2020年9月19日
5	安徽奇瑞商用车销售有限公司	关于奇瑞开封基地整车物流服务合同	2020年1月1日至2020年12月31日
		开封基地仓储管理及物流服务合同	2020年1月1日至2020年12月31日
6	广州东铁汽车物流有限公司	商品车运输合同	2020年3月1日至2020年12月31日
		商品车仓储服务合同	2020年3月1日至2020年12月31日
7	成都市东风车城物流有限公司	商品车公路运输合同	2019年8月29日至2020年8月28日
		仓储服务合同	2019年8月29日至2020年8月28日
8	重庆东风南方汽车销售服务有限公司	商品车停车服务合同	2020年5月1日至2021年4月30日

3. 与上述客户业务是否具有稳定性和依赖性及具体应对措施

(1) 与上述客户业务是否具有稳定性和依赖性

公司与上述客户公司的业务开展基于对等、良好的商业合作关系，公司通过市场化交易原则取得订单，不构成对客户的重大依赖。

公司的主要客户主要分为两类：以中铁特货、长安民生物流为代表的汽车物流运输企业，和以重庆东风小康汽车销售有限公司、奇瑞汽车股份有限公司代表的大型汽车制造企业及其销售公司。

公司从设立以来一直以商品车物流运输为核心，通过多年行业深耕，积累丰富的行业经验，具有较强的行业专注度。目前，已在业务布局、市场规模、信息化、客户资源等方面形成核心竞争优势；而中铁特货、长安民生物流等汽车物流

运输企业，为保证及时、稳定配送，确保服务质量，主动选择与行业内实力较强、知名度较高的供应商开展“贴近式”长期合作，其优先选择具有综合竞争优势的物流服务商为其提供服务符合其自身商业利益，而公司在行业中拥有的突出竞争优势也成为双方保持稳定合作的必要条件。

大型汽车制造企业对物流保障、质量、时间、成本等方面都有非常严格的要求，物流企业在进入汽车制造企业的物流供应体系前，汽车制造企业会对进入物流企业进行严格的评审，通过评审后，方能成为其物流供应商，这一过程需要花费大量时间。一旦选定合格的物流供应商后，汽车制造企业不会频繁的进行更换。由于难以在短时期内获得客户充分认可，较大程度上制约新进入者介入特定物流服务领域累积客户资源。

综上所述，公司与主要客户之间的合作具有稳定性和可持续性，公司因部分客户业务往来发生波动而对其整体经营业绩造成重大不利影响的风险较小。

(2) 维护客户稳定性所采取的具体措施

1) 构建“中转库+末端分拨”的模式，提升物流效率，满足客户快速交货的需求

首先，公司在铁路干线周边建立物流基地或设置中转库，通过铁路干线将商品车运输至中转库，满足上游客户大批量出库及短时仓储的需求。其次，综合下游经销商小批量、多品种的需求，快速调配公路运力将商品车分类组合调拨至终端，既满足下游终端客户对及时性的要求，又最大限度的降低公路空驶距离从而降低综合物流成本。

公司的这种物流配送模式在尚未建立有效公路对流的地区优势尤为突出。由于我国汽车产业尚未在西北等区域大规模布局，通过公路运输方式便难以实现网络循环、资源对流。而通过“中转库+末端分拨”方式，可以最大限度的降低公路空驶距离，提高运输效率。

2) 持续发挥信息化的优势，为客户提供准确及时全程跟踪信息

公司结合自身生产业务需求自主开发的物流信息化平台 VLM，该系统可对接中铁特货 OTD、铁路 TMS、公路 GPS 和仓储 WMS 等外部信息系统，实现物流过程信息采集的自动化，为客户提供准确及时全程跟踪信息。公司制定了严格的管理制度和规范的操作流程，能为客户提供包括全程信息监控、多式联运、二次分拨、商品车仓储等增值服务。公司建立了严格完整的商品车物流质量控制体系，有效

地控制和降低了物流质损，得到客户的高度认可。

通过采取上述措施，公司与主要客户均保持了稳定、良好的合作关系。

（七）全程物流服务、两端作业服务、非汽车商品综合物流服务各项业务收入的前五大客户（合并计算的销售客户请同时列示明细）的相关情况，包括提供的具体服务（如服务内容、服务产品等）、服务期限、当期销售金额及占比、信用政策、期末应收款余额及期后回款情况、当期销售金额占客户当期同类服务采购比重，公司与上述客户业务是否具有可持续性，是否存在客户变动的风险

1. 全程物流服务、两端作业服务、非汽车商品综合物流服务各项业务收入的前五大客户（合并计算的销售客户请同时列示明细）的相关情况，包括提供的具体服务（如服务内容、服务产品等）、服务期限、当期销售金额及占比、信用政策

（1）全程物流服务收入前五大客户

1）2020 年 1-6 月

序号	合并客户名称	单体客户名称	全程业务收入金额	占营业收入比
1	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	杭州长安民生物流有限公司	1,745.68	4.77%
		重庆长安民生物流股份有限公司	1,714.49	4.68%
		重庆长安铃木汽车有限公司	113.38	0.31%
		重庆长安民生博宇运输有限公司	34.09	0.09%
		小 计	3,607.64	9.85%
2	东风小康汽车有限公司及其关联方	重庆东风小康汽车销售有限公司	2,143.51	5.85%
		东风小康汽车有限公司	611.24	1.67%
		重庆东风风光汽车销售有限公司	572.35	1.56%
		重庆小康进出口有限公司	139.76	0.38%
		十堰东风风光汽车销售有限公司	27.73	0.08%
		小 计	3,494.59	9.54%
3	奇瑞汽车股份有限公司及其关联方	奇瑞汽车河南有限公司	2,104.10	5.74%
		安徽奇瑞商用车销售有限公司	144.61	0.39%
		开瑞新能源汽车有限公司	67.59	0.18%
		小 计	2,316.30	6.32%
4	华晨鑫源重庆有限公司及其关联	华晨鑫源重庆汽车有限公司	669.61	1.83%
		华晨斯威汽车销售有限公司	58.04	0.16%

	方	小 计	727.66	1.99%
5	重庆哈弗物流有限公司		465.27	1.27%
合计			10,611.46	28.97%

2）2019 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	全程业务收入金额	占营业收入比
1	奇瑞汽车股份有限公司及其关联方	安徽奇瑞商用车销售有限公司	5,869.19	6.38%
		奇瑞汽车河南有限公司	2,557.16	2.78%
		开瑞新能源汽车有限公司	334.07	0.36%
		奇瑞商用车（安徽）有限公司	0.98	0.00%
		奇瑞汽车股份有限公司	0.08	0.00%
		小 计	8,761.48	9.52%
2	东风小康汽车有限公司及其关联方	重庆东风小康汽车销售有限公司	5,620.69	6.11%
		重庆东风风光汽车销售有限公司	2,101.31	2.28%
		东风小康汽车有限公司	446.65	0.49%
		重庆小康进出口有限公司	362.08	0.39%
		小 计	8,530.73	9.27%
3	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	重庆长安民生物流股份有限公司	3,702.77	4.03%
		杭州长安民生物流有限公司	2,321.17	2.52%
		重庆长安铃木汽车有限公司	526.53	0.57%
		小 计	6,550.47	7.12%
4	华晨鑫源重庆有限公司及其关联方	华晨鑫源重庆汽车有限公司	1,485.74	1.62%
		华晨斯威汽车销售有限公司	227.11	0.25%
		小 计	1,712.85	1.86%
5	车好多汽车销售（江苏）有限公司		837.25	0.91%
合计			26,392.79	28.69%

3）2018 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	全程业务收入金额	占营业收入比
1	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	重庆长安民生物流股份有限公司	9,825.36	11.85%
		杭州长安民生物流有限公司	1,506.12	1.82%
		重庆长安铃木汽车有限公司	887.46	1.07%
		重庆长安民生博宇运输有限公司	51.56	0.06%
		小 计	12,270.50	14.80%

2	东风小康汽车有限公司及其关联方	重庆东风小康汽车销售有限公司	5,752.62	6.94%
		重庆东风渝安汽车销售有限公司	3,801.88	4.59%
		重庆小康进出口有限公司	301.94	0.36%
		小 计	9,856.44	11.89%
3	重庆幻速物流有限公司		1,780.50	2.15%
4	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	成都市东风车城物流有限公司	227.46	0.27%
		武汉市车城物流有限公司	572.85	0.69%
		小 计	800.30	0.97%
5	华晨鑫源重庆汽车有限公司及其关联方	华晨斯威汽车销售有限公司	134.55	0.16%
		华晨鑫源重庆汽车有限公司	610.50	0.74%
		小 计	745.05	0.90%
合 计			25,452.79	30.70%

4) 2017 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	全程业务收入金额	占营业收入比
1	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	重庆长安民生物流股份有限公司	15,117.32	19.27%
		杭州长安民生物流有限公司	2,174.44	2.77%
		重庆长安铃木汽车有限公司	1,078.92	1.38%
		重庆长安跨越车辆有限公司	438.82	0.56%
		小 计	18,809.51	23.97%
2	东风小康汽车有限公司及其关联方	重庆东风小康汽车销售有限公司	5,673.23	7.23%
		重庆东风渝安汽车销售有限公司	3,938.15	5.02%
		重庆小康进出口有限公司	118.87	0.15%
		小 计	9,730.25	12.40%
3	重庆幻速物流有限公司		5,181.59	6.60%
4	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	武汉市车城物流有限公司	474.45	0.60%
5	华晨鑫源重庆汽车有限公司及其关联方	华晨斯威汽车销售有限公司	238.74	0.30%
		华晨鑫源重庆汽车有限公司	231.95	0.30%
		小 计	470.69	0.60%
合 计			34,666.48	44.18%

(2) 两端作业服务收入前五大客户

1) 2020 年 1-6 月

序号	合并客户名称	单体客户名称	两端作业服务收入金额	占营业收入比
1	中铁特货物流股份有限公司		9,462.56	25.84%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	重庆长安民生物流股份有限公司	2,689.13	7.34%
		重庆长安汽车股份有限公司	401.62	1.10%
		小 计	3,090.75	8.44%
3	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	广州东铁汽车物流有限公司	768.84	2.10%
		成都市东风车城物流有限公司	123.56	0.34%
		重庆东风南方铭兴盛泰汽车销售服务有限公司	29.67	0.08%
		重庆东风南方汽车销售服务有限公司	20.75	0.06%
		武汉市车城物流有限公司	0.73	0.00%
		小 计	943.55	2.58%
4	中都（株洲）物流有限公司及其关联公司	中都（株洲）物流有限公司	388.49	1.06%
		中都（广州）物流有限公司	161.60	0.44%
		小 计	550.09	1.50%
5	东风小康汽车有限公司及其关联方	重庆东风小康汽车销售有限公司	319.92	0.87%
		东风小康汽车有限公司	130.35	0.36%
		重庆东风风光汽车销售有限公司	21.67	0.06%
		小 计	471.94	1.29%
合 计			14,518.89	39.64%

2）2019 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	两端作业服务收入金额	占营业收入比
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	中铁特货物流股份有限公司	23,863.70	25.94%
		中铁特货汽车物流股份有限公司	3,141.51	3.42%
		中铁铁龙集装箱物流股份有限公司	14.91	0.02%
		小 计	27,020.12	29.37%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	重庆长安民生物流股份有限公司	3,780.91	4.11%
		杭州长安民生物流有限公司	2,510.78	2.73%
		重庆长安汽车股份有限公司	867.12	0.94%
		重庆长安铃木汽车有限公司	1.61	0.00%
		重庆长安民生博宇运输有限公司	0.29	0.00%
		小 计	7,160.70	7.78%

3	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	广州东铁汽车物流有限公司	3,326.45	3.62%
		成都市东风车城物流有限公司	229.91	0.25%
		深圳市东风车城物流有限公司	186.65	0.20%
		重庆东风南方汽车销售服务有限公司	80.41	0.09%
		重庆东风南方铭兴盛泰汽车销售服务有限公司	59.73	0.06%
		盐城市东风车城物流有限公司	5.28	0.01%
		武汉市车城物流有限公司	1.38	0.00%
		小 计	3,889.80	4.23%
4	东风小康汽车有限公司及其关联方	重庆东风小康汽车销售有限公司	860.43	0.94%
		重庆东风风光汽车销售有限公司	62.13	0.07%
		东风小康汽车有限公司重庆分公司	192.45	0.21%
		重庆小康进出口有限公司	0.52	0.00%
		小 计	1,115.54	1.21%
5	安吉汽车物流（上海）有限公司及其关联方	安吉汽车物流（上海）有限公司	202.59	0.22%
		上海安东商品轿车铁路运输有限公司	714.40	0.78%
		小 计	916.99	1.00%
合 计			40,103.16	43.60%

3）2018 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	两端作业服务收入金额	占营业收入比
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	中铁特货汽车物流股份有限公司	27,106.23	32.69%
		中铁特货物流股份有限公司	617.63	0.74%
		小 计	27,723.86	33.44%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	杭州长安民生物流有限公司	1,996.48	2.41%
		重庆长安民生物流股份有限公司	1,896.30	2.29%
		重庆长安汽车股份有限公司	870.18	1.05%
		重庆长安民生博宇运输有限公司	1.92	0.00%
		小 计	4,764.88	5.75%
3	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	广州东铁汽车物流有限公司	2,879.24	3.47%
		深圳市东风车城物流有限公司	461.87	0.56%
		武汉市车城物流有限公司	223.44	0.27%0.
		成都市东风车城物流有限公司	65.69	0.08%

		重庆东风南方汽车销售服务有限公司	34.25	0.04%
		重庆东风南方铭兴盛泰汽车销售服务有限公司	30.44	0.04%
		小 计	3,694.92	4.46%
4	安吉汽车物流（上海）有限公司及其关联方	上海安东商品轿车铁路运输有限公司	797.30	0.96%
		安吉汽车物流（上海）有限公司	242.89	0.29%
		安吉汽车物流股份有限公司	34.68	0.04%
		小 计	1,074.87	1.30%
5	东风小康汽车有限公司及其关联方	重庆东风小康汽车销售有限公司	308.28	0.37%
		东风小康汽车有限公司	228.30	0.28%
		重庆东风风光汽车销售有限公司	61.23	0.07%
		重庆小康进出口有限公司	8.18	0.01%
		小 计	605.99	0.73%
合计			37,864.52	45.67%

4）2017 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	两端作业服务收入金额	占营业收入比
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	中铁特货汽车物流股份有限公司	21,633.97	27.57%
		中铁特货物流股份有限公司	122.87	0.16%
		小 计	21,756.84	27.73%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	重庆长安民生物流股份有限公司	1,091.41	1.39%
		杭州长安民生物流有限公司	922.32	1.18%
		重庆长安民生博宇运输有限公司	559.15	0.71%
		重庆长安汽车股份有限公司	443.60	0.57%
		新疆长安汽车销售有限公司	1.54	0.00%
		小 计	3,018.03	3.85%
3	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	广州东铁汽车物流有限公司	1,689.60	2.15%
		武汉市车城物流有限公司	166.53	0.21%
		深圳市东风车城物流有限公司	87.43	0.11%
		小 计	1,943.56	2.48%
4	东风小康汽车有限公司及其关联方	重庆东风小康汽车销售有限公司	640.58	0.82%
		东风小康汽车有限公司	200.00	0.25%
		重庆小康进出口有限公司	127.84	0.16%

		小 计	968.42	1.23%
5	武汉江盛汽车码头有限公司		330.01	0.42%
合 计			28,016.86	35.71%

(3) 非汽车商品综合物流服务收入前五大客户

1) 2020 年 1-6 月

序号	合并客户名称	单体客户名称	非汽车商品综合物流服务收入金额	占营业收入比
1	百威（中国）销售有限公司		3,011.78	8.22%
2	纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方	纳爱斯丽水销售有限公司	1,507.20	4.12%
		纳爱斯成都有限责任公司	12.31	0.03%
		小 计	1,519.52	4.15%
3	卓远能源（上海）有限责任公司		172.39	0.47%
4	浙江迅尔供应链管理有限公司及其关联方	浙江迅尔供应链管理有限公司	165.85	0.45%
		成都娃哈哈昌盛饮料有限公司	0.28	0.00%
		重庆娃哈哈广盛饮料有限公司	0.03	0.00%
		小 计	166.16	0.45%
5	成都市九桥物流有限责任公司		149.06	0.41%
合 计			5,018.91	13.70%

2) 2019 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	非汽车商品综合物流服务收入金额	占营业收入比
1	百威（中国）销售有限公司及其关联方	百威（中国）销售有限公司	6,801.02	7.39%
		百威（佛山）啤酒有限公司	7.80	0.01%
		百威哈尔滨啤酒有限公司	3.99	0.00%
		百威（四川）啤酒有限公司	3.41	0.00%
		百威（昆明）啤酒有限公司	1.23	0.00%
		百威（武汉）啤酒有限公司	0.61	0.00%
		百威啤酒零星业务	3.85	0.00%
		小 计	6,821.90	7.42%
2	纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方	纳爱斯丽水销售有限公司	2,769.46	3.01%
		纳爱斯成都有限责任公司	29.31	0.03%
		纳爱斯浙江科技有限公司	0.05	0.00%
		小 计	2,798.82	3.04%

3	重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司及其关联方	浙江迅尔供应链管理有限公司	363.80	0.40%
		重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司	77.89	0.08%
		小 计	441.69	0.48%
4	成都市九桥物流有限责任公司		222.23	0.24%
5	致伸科技（重庆）有限公司		174.15	0.19%
合 计			10,458.79	11.37%

3）2018 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	非汽车商品综合物流服务收入金额	占营业收入比
1	百威（中国）销售有限公司及其关联方	百威（中国）销售有限公司	6,583.09	7.94%
		百威（昆明）啤酒有限公司	29.49	0.04%
		百威（四川）啤酒有限公司	1.70	0.00%
		小 计	6,614.28	7.98%
2	纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方	纳爱斯丽水销售有限公司	2,598.47	3.13%
		纳爱斯成都有限责任公司	32.84	0.04%
		小 计	2,631.31	3.17%
3	重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司及其关联方	重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司	450.40	0.54%
4	宁波永杰国际贸易有限公司		222.77	0.27%
5	宁夏紫光天化蛋氨酸有限责任公司		221.26	0.27%
合 计			10,140.02	12.23%

4）2017 年度

序号	合并客户名称	单体客户名称	非汽车商品综合物流服务收入金额	占营业收入比
1	百威（中国）销售有限公司及其关联方	百威（中国）销售有限公司	5,287.09	6.74%
		百威（上海）啤酒销售有限公司	430.84	0.55%
		百威（武汉）啤酒有限公司	23.96	0.03%
		百威（四川）啤酒有限公司	1.46	0.00%
		小 计	5,743.35	7.32%
2	纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方	纳爱斯丽水销售有限公司	3,133.59	3.99%
		纳爱斯成都有限责任公司	39.84	0.05%
		小 计	3,173.43	4.04%

3	宁夏紫光天化蛋氨酸有限责任公司		1,409.71	1.80%
4	四川达能食品饮料有限公司及其关联方	四川达能食品饮料有限公司	358.65	0.46%
		达能（中国）食品饮料有限公司	1.45	0.00%
		小 计	360.10	0.46%
5	重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司		315.83	0.40%
合 计			11,002.42	14.02%

（4）公司为上述客户提供的具体服务（如服务内容、服务产品等）、服务期限、信用政策

公司为上述客户提供的具体服务、服务期限情况如下：

序号	客户名称	服务内容	服务起始时间	信用期
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输、非汽车商品综合物流服务	2007 年	收到发票和结算单后 30 日内
2	长安民生物流股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	2009 年	收到发票后 2 个月内
3	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	2014 年	收到发票和结算清单后 45 日内
4	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	2007 年	挂账日后 30 日内
5	安吉汽车物流（上海）有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	2018 年	收到发票后 30 日内
6	武汉江盛汽车码头有限公司	两端作业	2017 年	收到发票后 30 日内
7	奇瑞汽车股份有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	2018 年	挂账日后 30 日内
8	华晨鑫源重庆汽车有限公司及其关联方	两端作业、全程运输	2017 年	收到发票满 90 日后第一个月的 13 日付款
9	车好多汽车销售（江苏）有限公司	全程运输	2019 年	每月 15 日前收到发票，则 10 日内付款；每月 15 日后收到发票，则次月底前付款
10	百威（中国）销售有限公司及其关联方	非汽车商品综合物流服务	2011 年	开票之日起 130 日内
11	纳爱斯丽水销售有限公司及其关联方	非汽车商品综合物流服务	2004 年	开票之日起 15 日内
12	重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司及其关联方	非汽车商品综合物流服务	2009 年	开票并核对运输清单的次月 10 日

				至30日间
13	成都市九桥物流有限责任公司	非汽车商品综合物流服务	2013年	收到发票及费用清单并审核无误后15个工作日内
14	致伸科技（重庆）有限公司	非汽车商品综合物流服务	2014年	收到账单日后60日内
15	宁波永杰国际贸易有限公司	非汽车商品综合物流服务	2017年	收到发票后30日内
16	宁夏紫光天化蛋氨酸有限责任公司	非汽车商品综合物流服务	2015年	收到发票后30日内
17	四川达能食品饮料有限公司及其关联方	非汽车商品综合物流服务	2017年	收到发票和结算单据后45日内
18	重庆幻速物流有限公司	两端作业、全程运输	2015年	收到发票后2个月的20日前

2. 前五大客户期末应收款余额及期后回款情况、当期销售金额占客户当期同类服务采购比重

（1）前五大客户期末应收款余额及期后回款情况

1）2020年1-6月

序号	客户名称	期末应收账款余额	期后回款金额	回款比例
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	5,969.65	3,035.02	50.84%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	10,429.16	2,439.93	23.40%
3	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	1,686.95	869.55	51.55%
4	百威（中国）销售有限公司及其关联方	2,274.36	192.76	8.48%
5	奇瑞汽车股份有限公司及其关联方	2,858.67	994.31	34.78%

注：2020年6月末应收账款期后回款统计期间为截至2020年8月31日

2）2019年度

序号	客户名称	期末应收账款余额	期后回款金额	回款比例
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	6,900.08	6,771.66	98.14%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	6,960.75	5,082.64	73.02%
3	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	2,882.64	2,882.64	100.00%
4	奇瑞汽车股份有限公司及其关联方	4,474.87	2,423.15	54.15%

5	百威（中国）销售有限公司及其关联方	1,630.61	1,630.61	100.00%

注：2019 年末应收账款期后回款统计期间为 2020 年 1-8 月

3）2018 年度

序号	客户名称	期末应收账款余额	期后回款金额	回款比例
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	12,866.88	12,866.88	100.00%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	6,767.00	6,767.00	100.00%
3	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	2,949.02	2,949.02	100.00%
4	百威（中国）销售有限公司及其关联方	1,450.76	1,450.76	100.00%
5	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	1,232.25	1,232.25	100.00%

注：2018 年末应收账款期后回款统计期间为 2019 年 1-12 月

4）2017 年度

序号	客户名称	期末应收账款余额	期后回款金额	回款比例
1	中铁特货物流股份有限公司及其关联方	8,482.02	8,482.02	100.00%
2	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	9,170.66	9,170.66	100.00%
3	重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	2,334.78	2,334.78	100.00%
4	百威（中国）销售有限公司及其关联方	1,188.10	1,188.10	100.00%
5	重庆幻速物流有限公司	2,774.16		

注：2017 年末应收账款期后回款统计期间为 2018 年 1-12 月

(2) 当期销售金额占客户当期同类服务采购比重

报告期内前五大客户销售金额占客户当期同类服务采购比重数据详见本财务事项说明五（六）。

3. 公司与上述客户业务是否具有可持续性，是否存在客户变动的风险

报告期内，公司的主要客户中除重庆幻速以外，均与公司保持稳定的合作关系。公司与上述客户业务具有稳定性和可持续性，具体原因详见本财务事项说明五（六）。

虽然公司的主要客户群为具有较强经营实力的大型知名企业，业务稳定性和

持续性较好，但若未来公司主要客户群的经营状况因各种原因发生不利变化，则可能会引起客户的变动。

（八）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

（1）获取公司报告期内营业收入情况表，查阅公司销售合同、业务单据等资料，判断公司为客户服务的主要区域情况。与公司主管销售人员进行访谈，了解公司主要业务模式、销售流程及订单获取方式、客户变动的主要原因；

（2）查阅同行业可比公司的年报及行业研究报告，判断公司经营模式是否符合行业惯例；查询同行业的采购和销售定价方式，将中铁特货的服务单价与其他客户的服务单价进行对比，判断是否存在重大差异；

（3）获取公司及董监高的银行流水，关注是否存在大额异常支出；查阅公司报告期内销售费用明细账，针对大额的支出凭证核查其发生的真实性、合理性，是否具有相应的原始凭证支撑；获取公司参与报告期重要客户的招投标活动的相关记录文件，关注其是否依法依规履行投标程序；

（4）获取反商业贿赂相关的文件，如《廉洁协议书》《阳光协议书》等；查阅销售合同中关于禁止商业贿赂或廉洁诚信条款等类似条款的具体约定；

（5）检索中国裁判文书网、信用中国、天眼查等网站公布的信息，关注公司或公司董监高是否存在商业贿赂、不正当竞争或因违法违规行为被起诉或受到处罚的情况；

（6）对公司的主要客户进行了走访，对公司入围客户的供应商体系是否履行相关招投标程序、公司和客户之间是否存在其他资金往来和利益安排进行了确认；通过查阅主要客户公开披露的年报或招股说明书数据计算公司对客户的销售收入占对应其采购成本的比重；

（7）取得公司应收账款明细账，对主要客户各期末应收账款的期后回款金额进行统计，并核查回款凭证是否与账面记载相符；

（8）查阅报告期前五大客户的销售合同，了解公司与客户约定的信用政策。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 公司与主要客户在资金方面的往来均为客户提供物流服务后按照协议取得的销售回款，不存在非经营性的资金往来，不存在技术支持和其他方面的往来；

(2) 报告期内公司存在终止合作的客户，主要系客户经营状况、业务内容、发展战略或经营区域发生变化及公司参与招投标未能中标等原因所致，未对公司业绩造成重大影响；

(3) 中铁特货既是公司客户也是公司供应商，系交易双方的特性和商业需求决定，具有合理性；双方的交易定价系通过公开招投标程序确定，且与同类客户不存在重大差异，交易定价公允；

(4) 报告期内公司对客户的拓展和获取方式主要为招投标和竞争性谈判。对于应履行招投标程序的客户，公司均严格履行了相应投标程序，符合相关法律法规要求，不存在商业贿赂的情形；

(5)报告期内公司在用车前五大客户在不同年度呈现较大变化，是在用车的单个订单数量较小，来源较为分散，终端客户的在用车运输需求的产生具有随机和不规律的特点所造成的，具有合理性；

(6) 除重庆幻速因北汽银翔停产而资金链断裂，公司与其终止合作以外，公司与报告期内前五大客户的合作具有稳定性和可持续性，公司不存在依赖单一客户的情形。

六、申报材料显示，发行人物流运输主要是通过不同运输方式组合的多式联运，因此发行人物流业务运营过程中，需要对外采购铁路运输、外协运力（公路运输部分）、两端作业服务等。请发行人补充披露：（1）外购运输服务成本与主营业务收入变动是否匹配，单位运输成本与同行业可比上市公司的成本比较差异情况；（2）对主要外协供应商是否签订独家排他协议、选择方法、定价方法，主要服务采购价格是否公允、定价方式是否符合行业惯例；（3）外协采购业务模式对发行人业务独立性和资产完整性的影响，对公司核心竞争力和持续经营能力的影响，公司对供应商管理的内部控制流程，以及是否存在供应商提供服务不及时导致公司无法正常开展业务的风险。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 15 条）

（一）外购运输服务成本与主营业务收入变动是否匹配，单位运输成本与同行业可比上市公司的成本比较差异情况

报告期内，公司外购公路运输成本和铁路运输成本构成情况如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
外购铁路成本	8,795.03	18,227.34	20,420.56	23,380.64
外购公路成本	12,004.39	32,546.61	23,168.88	20,033.83
主营业务收入	35,907.66	90,407.39	81,497.26	77,090.90
外购运输成本占主营业务收入比	57.92%	56.16%	53.49%	56.32%
外购物流辅助成本	5,032.62	12,905.55	11,563.75	10,449.73
考虑物流辅助后外购成本占主营业务收入比	71.94%	70.44%	67.67%	69.87%

注：公司间接成本主要为自有办事处作业人员工资、车辆折旧、摊销、保险费等。间接成本中包含了少量零星但无法直接对应至具体承运货物的对外采购成本，如办事处水电气费等，鉴于该部分外采成本较小，故上表中外购成本未包括该部分成本

公司外购成本占主营业务收入比约为 70%，外购运输服务成本与主营业务收入变动保持一致。

报告期内，公司全程物流服务、两端作业服务和非汽车商品综合物流单位运输成本如下：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
全程物流服务单位收入（元/台）	1,691.85	1,587.24	2,023.33	1,912.98
全程物流服务平均里程（公里）	1,375.51	1,269.04	1,563.82	1,497.20
全程物流服务单位收入（元/台/公里）	1.23	1.25	1.29	1.28
全程物流服务单位成本（元/台）	1,517.38	1,395.35	1,739.81	1,583.78
全程物流服务单位成本（元/台/公里）	1.10	1.10	1.11	1.06
两端作业服务单位收入（元/台）	75.23	71.48	72.17	57.52
两端作业服务单位成本（元/台）	63.49	59.64	55.58	40.93
非汽车商品物流单位收入（元/吨）	268.36	271.60	275.06	247.50
非汽车商品物流单位成本（元/吨）	261.60	255.98	265.24	235.64

1. 全程物流服务单位成本对比

(1) 长久物流乘用车单台收入及单台成本如下：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
基本运价（元/辆）	未披露	1,410.07	1,485.39	1,334.27
乘用车运输业务毛利率	未披露	11.13%	13.58%	14.65%
单台成本折算（元/辆）	未披露	1,253.13	1,283.67	1,138.80

注：数据来源于长久物流年度报告及可转债评级报告。单台成本系按运价与毛利率计算得出。自 2017 年起，长久物流未披露乘用车单台车每公里运价及成本

长久物流乘用车 2013 至 2016 年单位运价和单台成本如下：

项 目	2016 年度	2015 年度	2014 年度	2013 年度
平均里程（公里）	未披露	1,165.03	1,447.32	1,559.22
基本运价（元/公里/辆）	1.16	1.01	0.90	0.88
单台成本（元/公里/辆）	1.00	0.84	0.76	0.75

2017 年至 2019 年，公司全程物流服务单台车运输成本总体高于长久物流，主要原因如下：

1) 公司收入主要来源于西南、西北地区，长久物流主要收入来源于东北和华北。西南地区地形较为复杂，运输难度较高，西北地区以新疆、兰州等地为主，运距相对较长。公司与长久物流作业区域、主要线路的不同导致单位成本存在一定差异；

2) 长久物流原运输方式以公路为主，其从 2017 年以来陆续投资购买滚装船开展水路运输，公司商品运输运输以公铁联运为主，运输方式的差异导致单位成本存在一定差异。

(2) 中铁特货

项 目	2019 年度	2018 年度	2017 年度
商品车收入（万元）	796,460.59	726,735.27	553,923.93
铁路商品车运输量（万台）	656.92	577.9	459.35
单台收入（元/台）	1,212.42	1,257.55	1,205.89
单台成本（元/台）	1,075.14	1,136.05	1,060.87

注：商品车收入数据来源中铁特货招股书；铁路商品车运输量数据来源于中国物流与采购联合会汽车物流分会

因中铁特货作为公司铁路运力的供应商，公司的成本作为中铁特货的收入，

因此采用中铁特货单台车收入与公司单台成本进行比较。

报告期内，公司全程物流服务中采用公路联运方式承运的商品车的单位铁路成本如下：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
铁路成本（万元）	5,485.50	11,578.19	14,985.77	18,702.26
全程物流-公铁联运运输量（万台）	5.12	11.66	13.07	17.32
公铁联运单位铁路成本（元/台）	1,071.70	992.75	1,146.32	1,080.06

因公司向中铁特货采购的运力仅为站到站服务，中铁特货的商品车收入同时包括站到站收入和两端收入，故中铁特货的单位收入高于公司全程物流服务单位铁路成本。

(3) 西上海整车运输单位运输收入及成本如下：

项 目	2019 年度	2018 年度	2017 年度
运输量（万辆·公里）	4,632.94	6,172.75	7,365.50
单位运输收入（元/辆/公里）	1.76	1.41	1.28
单位运输成本（元/辆/公里）	1.61	1.32	1.20

2017 年至 2019 年，西上海单位运输成本高于公司全程物流服务单位成本，差异原因如下：

2017 年至 2019 年，西上海整车运输业务收入分别为 9,422.74 万元、8,685.14 万元和 8,156.49 万元，整体规模较小，规模效应不明显。同时西上海整车运输业务客户较为集中，来自广州本田汽车销售有限公司收入占比分别为 74.40%、88.28%和 98.72%，客户较为集中。

(4) 原尚股份

原尚股份未披露其 2017 年至 2019 年单位运输成本，故选取其历史披露信息进行比较。

根据原尚股份招股说明书，原尚股份主要从事汽车零部件物流，其与客户约定的报价单位通常为立方、吨、箱、笼、件等，与公司商品车运输按台结算存在差异。原尚股份 2014 年和 2015 年汽车零配件运输业务单位成本为 137.18 元/千公里/立方米和 123.02 元/千公里/立方米。以原尚股份招股说明书披露的每台整车折算体积 11.70 立方米计算，2014 年和 2015 年每台车的平均运输成本为 1.61 元/公里和 1.44 元/公里，高于公司及长久物流单台车单位运输成本。具体

原因如下：

1）运输产品类别存在差异，原尚股份主要从事汽车零配件物流，汽车零配件物流涉及种类和供应商较多，且对发运及时性要求较高。相比于整车物流，零配件物流复杂程度较高；

2）零配件物流通常以箱包装，每立方米货量较多，单位体积收入和成本较高。公司运输的商品车占用体积较大，但内部空间并无货物；

3）受限于汽车生产零库存和及时性需求，原尚股份 2014 年和 2015 年平均里程分别为 134.81 公里和 142.23 公里，远低于公司平均里程。公司全程物流单台车运距较长，可充分利用铁路长距离运输成本优势。

(5) 长安民生物流

长安民生物流为香港上市公司，未披露单位运输成本。

(6) 安达物流

安达物流为新三板挂牌公司，未披露单位运输成本。

受运输方式、运输商品种类、主要作业区域、线路、客户的差异，公司全程物流服务单位成本与同行业存在一定差异，但整体介于同行业可比公司之间。同时自 921 新政及相关治超措施推行以来，2018 年和 2019 年长久物流、中铁特货和西上海单位运输成本均较 2017 年呈一定上升趋势，公司全程物流服务单位成本变动趋势与同行业保持一致。

2. 两端作业服务单位成本对比

商品车两端作业服务是指商品车从生产所在地或客户指定起始地运送至客户指定地之间除铁路运输以外的物流环节涉及的物流作业统称。主要包括前、后端公路配送以及运输方式转换过程中的装卸、仓储等。目前，暂无同行业可比公司数据。

3. 非汽车商品综合物流服务单位成本对比

报告期内，非汽车商品物流单位成本分别为 235.64 元/吨、265.24 元/吨、255.98 元/吨和 261.60 元/吨，整体保持相对稳定。目前以公铁联运方式运输普通货物的价格公开信息较少。根据盛德鑫泰披露的招股说明书，其销售的商品无缝钢管产品及钢格板产品等主要通过铁路方式运输，各年的运输单价如下：

单位：元/吨

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
华西地区（德阳）	未披露	322	322	360.6
华西地区（自贡）	未披露	352	352	388
东地区（香坊）	未披露	362	362	408

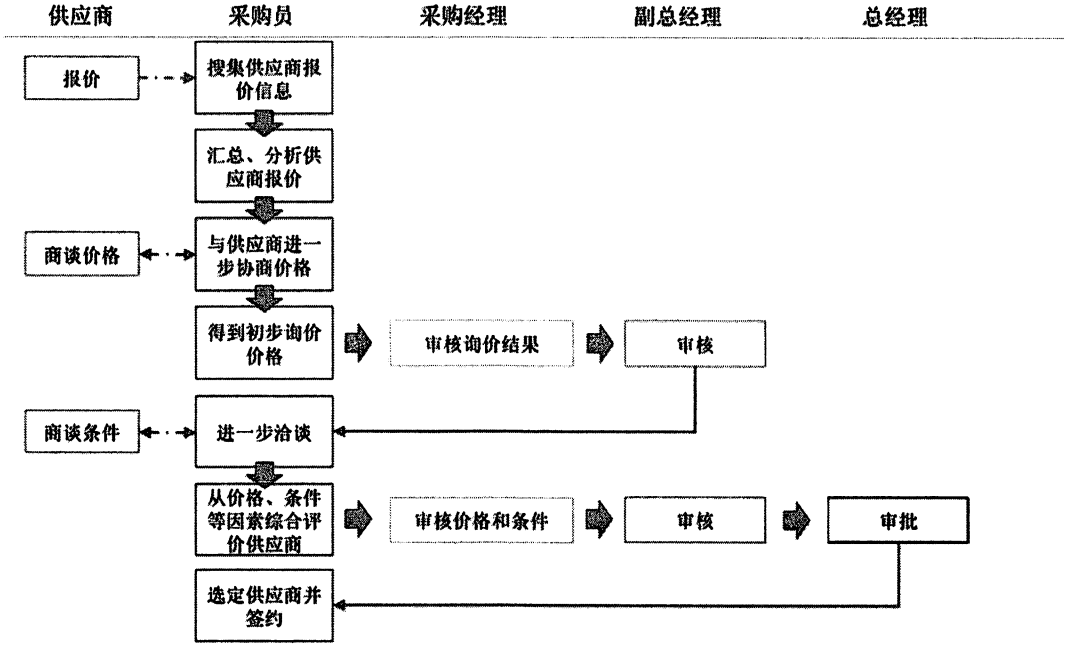
公司非汽车商品物流单位运输成本较盛德鑫泰略低，一方面公司承运的商品主要为洗涤用品、啤酒饮料等，单位价值及单位体积均较小，运输商品与盛德鑫泰存在较大差异；另一方面公司运输的娃哈哈产品集中于川渝，整体运距较短。

综上，公司外购运输服务成本与主营业务收入变动基本匹配，单位运输成本与同行业可比上市公司的成本不存在重大差异。

（二） 对主要外协供应商是否签订独家排他协议、选择方法、定价方法，主要服务采购价格是否公允、定价方式是否符合行业惯例

公司外协商主要为公司提供公路运输、装卸作业和仓储服务，公司外协市场供应充足，根据行业惯例，公司一般与外协商每年签署为期一年的合作框架协议，作业单价作为框架协议附件。同时定期根据供应商服务质量、准时交付率等考核情况及外协需求，对外协供应商进行动态调整，公司未与外协商签署独立家排他协议。

对于外协供应商的选择及定价，公司通常采用询价方式在同一区域（线路）选择多家供应商进行，具体过程如下：



1. 公司根据年度经营计划，制定总体采购计划，确定年度外协商采购方案。

根据采购内容，采购部进行市场调研结合各成本因素形成自核价；

2. 制作询价函或报价邀请函，内容包括采购内容、报价单位资格要求、报价时间要求、报价地点、报价方式、联系人及联系方式等；

3. 对有兴趣参与报价的外协商进行资格预审，主要是对其提交的有关资格证明文件进行审查，如是否具有道路运输许可资质，是否配备相应的人员等；

4. 报价截止日后，公司将汇总所有外协商的业务询价函进行比选，得到初步询价结果，采购员审核询价结果并由采购部经理进行确认。期间价格可能反馈供应商进行再次磋商，最后确认后将提交副总经理、总经理进行审核确认；

5. 外协商确定后，公司根据确定的采购价格，与成交外协商签订采购合同。

公司外协商采购价格系由在公司综合考虑作业难度、供应商利润、区域位置等特点上的确定的内部定价基础上，结合询价确定，定价方式符合行业惯例。公司同区域（线路）相同作业环节外协服务对不同外协商的价格不存在显著差异，交易定价公允。

（三） 外协采购业务模式对公司业务独立性和资产完整性的影响，对公司核心竞争力和持续经营能力的影响，公司对供应商管理的内部控制流程，以及是否存在供应商提供服务不及时导致公司无法正常开展业务的风险

1. 外协采购业务对公司业务独立性和资产完整性的影响

公司将部分公路运输和两端作业交由外协商执行，不影响公司业务独立性及资产完整性，具体如下：

(1) 公司主要运输线路和作业区域涉及西南、西北、华东、华南地区，上述地区综合物流发展迅速，外部运力及装卸劳动力供给充足，公司作为该区域内规模较大的物流企业，具有较强的规模优势及议价能力。通常情况下，单一区域或线路，公司除选取一定主要供应商外，还会选取 2-3 家外部供应商作为备选，外部运力供应充足，可替代性较强；

(2) 公司针对外部运力和外部作业人员的关键作业环节进行把控，对于运输业务、人员的调度、线路优化等关键环节由公司亲自负责，外部供应商根据公司指令进行具体作业操作，外协商提供的服务可替代性较强；

(3) 报告期内，公司公路运力和物流辅助外协商采购金额及占比情况如下：

1）公路运力前五大外协商采购情况

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
第一大外部公路运力供应商采购金额	2,193.77	4,489.00	3,569.44	2,279.12
第一大外部公路运力供应商采购占比	16.66%	12.57%	13.97%	10.79%
前五大外部公路运力供应商采购金额	5,845.88	15,474.69	10,792.34	8,058.98
前五大外部公路运力供应商采购占比	44.38%	43.34%	42.23%	38.15%

2）两端作业前五大外协商采购情况

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
第一大两端作业供应商采购金额	333.10	1,128.43	798.6	1,257.71
第一大两端作业供应商采购占比	6.62%	8.74%	6.91%	12.04%
前五大两端作业供应商采购金额	1,211.62	4,061.02	2,840.48	3,656.66
前五大两端作业供应商采购占比	24.08%	31.47%	24.56%	34.99%

公司对外采购的运输、装卸、仓储业务主要为低价值、基础性操作业务环节，可替代性强。对外采购环节均不属于公司业务管理的关键环节，且外协商采购比较分散，公司对外协服务商不存在重大依赖，因此采用外协商进行基础环节作业不影响公司业务独立性及资产完整性。

2. 外协采购业务对公司核心竞争力和持续经营能力的影响

（1）外协采购业务不会影响公司的核心竞争力

公司在长期的生产经营中，与各大主机厂及关联物流运输公司、各地铁路局、外协供应商建立了长期稳定的合作关系。依托于在车辆在途实时监控、运输调度、库存管理等方面具有的管理优势，公司在多式联运操作及管理过程中积累了丰富的产业化经验，并逐步形成了综合物流服务一体化优势、多式联运组合优势、“中转库+末端分拨”模式带来的物流网络优势等竞争优势。

公司将短途运输、装卸作业、仓储作业等基础性操作业务环节交由外协商执行，更多地将精力集中于为客户设计定制化的现代综合物流解决方案、物流网络建设及调度管理能力提升以增强公司核心竞争力。

综上所述，外协采购业务不会影响公司的核心竞争力。

（2）外协采购业务对公司持续经营能力的影响

2017 年度至 2019 年度，公司主营业务收入金额分别为 77,090.90 万元、81,497.26 万元和 90,407.39 万元，2018 年和 2019 年分别增长 5.68%和 10.94%，营业收入增长情况良好。

报告期内，除重庆幻速以外，公司各期前五大客户未发生重大变动，公司与主要客户合作情况良好。公司与客户签署的销售合同未对公司外协采购业务作出限制，亦未因公司将部分运输环节交由外协商执行产生合同纠纷。报告期内公司经营情况良好，外协采购业务对公司持续经营能力不构成影响。

3. 公司对供应商管理的内部控制流程

公司制定了《物流资源采购管理办法》、《商品车物流供应商管理考核办法》、《轿运车运输服务供应商管理考核规定》、《商品车物流铁路装卸（加固）服务供应商管理办法》等与供应商管理相关的内部制度，规定了公司供应商选择标准及管理相关流程，具体情况如下：

1）供应商入选及询价

公司制定了供应商评估及准入制度，由公司采购部负责对供应商的资质、员工数量、自有车辆数量、业务规模等方面进行考核，满足条件的供应商入选公司供应商数据库。公司每年定期通过询价方式确定当年实际作业外协商，询价流程详见本财务事项说明六（二）。

2）供应商持续跟踪考核及调整

公司对供应商进行定期考核，考核包括一级考核（生产现场管理指标考核）和二级考核（月度 KPI 考核）。一级考核范围包括日常运力上报、计划执行、在途上报、异常上报及处理、交付返单管理等，二级考核范围包括合同履约率、交付及时率、商品车质损率、经销商投诉率等。针对不同的考核结果，分别采取约谈整改、调整份额、终止合同等不同处理方式。

综上所述，报告期内，公司建立了较为完善的供应商准入、评价及跟踪调整等相关内部控制流程，在实际业务开展过程中按照上述内部控制流程开展供应商合作。

4. 是否存在供应商提供服务不及时导致公司无法正常开展业务的风险

（1）公司的主要运输线路和作业区域涉及西南、西北、华东、华南地区，上述地区综合物流发展迅速，外部运力及装卸劳动力供给充足，公司作为该区域内

规模较大的物流企业，具有较强的规模优势及议价能力。通常情况下，单一区域或线路，公司除选取一定主要供应商外，还会选取 2-3 家外部供应商作为备选，外部运力供应充足，可替代性较强。

(2) 公司除外购运力、装卸服务和仓储服务外，还具备部分自有操作人员和自有车辆，截至 2020 年 6 月，公司自有车辆 137 台，自有作业人员 658 人，公司自有员工和自有车辆可用作外部运力和外部劳动力存在短缺性需求和临时性需求的补充。

(3) 报告期内，公司未发生供应商提供服务不及时导致公司无法正常开展业务的情形。如未来发生供应商服务不及时导致运力短缺的临时性的情形，公司可通过如下方式解决：① 启用同区域或就近区域内的备选供应商；② 将自有员工或车辆派出前往外部采购短缺区域进行临时性作业；③ 通过询价方式选取新的供应商。

综上所述，公司不存在供应商提供服务不及时导致公司无法正常开展业务的风险。

（四） 核查程序及核查结论

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 分析公司外购成本与主营业务收入的匹配性，查阅同行业可比公司招股说明书、年度报告等公开资料，获取同行业可比公司单位运输成本，关注公司运输成本是否合理；

(2) 查阅与外协供应商签署的采购合同，关注公司与外协供应商是否签订排他协议；

(3) 了解公司对供应商管理的业务流程以及公司对外协供应商的选择方法及定价方式；查阅与供应商管理相关的内部控制制度；

(4) 访谈公司业务负责人，了解是否存在供应商提供服务不及时的情况以及对公司的影响；

(5) 浏览公司员工名册及车辆清单，关注公司自有作业员工及自有运输车辆情况。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

（1）公司外购运输服务成本与主营业务收入变动匹配；单位运输成本与同行业可比上市公司的成本不存在重大差异；

（2）公司未与主要外协供应商签署独家排他协议；供应商的选择、定价方式符合行业惯例；同区域（线路）相同作业环节外协服务对不同外协商的价格不存在显著差异，交易定价公允；

（3）外协采购业务模式对公司业务独立性、资产完整性、公司核心竞争力和持续经营能力不构成重大不利影响；公司对供应商管理的内部控制有效；不存在供应商提供服务不及时导致公司无法正常开展业务的风险。

七、报告期内，发行人销售费用分别为390.16万元、455.06万元和684.15万元，占营业收入的比重分别为0.50%、0.55%和0.74%。请发行人补充披露：（1）结合报告期内营业收入增长与销售费用中差旅费、业务招待费的增长情况，披露销售费用增长与营业收入增长是否匹配，销售费用是否涉及商业贿赂等违法违规行为；（2）销售部门设置情况，包括销售人员数量、地区分布、职能分工等情况，销售人员职工薪酬与销售人员变动、人均工资的变动是否吻合，以及与当地平均薪酬水平的对比情况；（3）报告期内公司销售费用率与同行业可比公司相比较低，分析销售费用率较低的合理性。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第16条）

（一）结合报告期内营业收入增长与销售费用中差旅费、业务招待费的增长情况，披露销售费用增长与营业收入增长是否匹配，销售费用是否涉及商业贿赂等违法违规行为

1. 报告期内，销售费用具体构成及变动情况如下：　　单位：万元

项 目	2020年1-6月		2019年度		
	金额	占比	金额	占比	变动幅度
职工薪酬	135.45	63.12%	372.88	54.50%	30.16%
业务招待费	30.16	14.06%	129.08	18.87%	55.41%
差旅费	9.61	4.48%	85.36	12.48%	192.13%
广告费	18.87	8.79%	43.97	6.43%	
其他	20.51	9.56%	52.86	7.73%	-6.14%

合计	214.60	100.00%	684.15	100.00%	50.34%

（续上表）

项 目	2018 年度			2017 年度	
	金额	占比	变动幅度	金额	占比
职工薪酬	286.47	62.95%	0.31%	285.59	73.20%
业务招待费	83.06	18.25%	96.41%	42.29	10.84%
差旅费	29.22	6.42%	59.24%	18.35	4.70%
广告费					
其他	56.32	12.38%	28.20%	43.93	11.26%
合计	455.06	100.00%	16.64%	390.16	100.00%

通过上表可以看出，2019 年度销售费用的增长主要由职工薪酬、业务招待费及差旅费的增长引起；2018 年度销售费用的增长主要由业务招待费及差旅费的增长引起。2019 年职工薪酬增长主要系销售人员人数增加所致；业务招待费主要系为开拓市场拜访或接待客户发生的费用，差旅费主要系为开拓市场拜访客户发生的出差费用，该两项费用随着公司业务规模的增长而增加。

2. 报告期内，销售费用与营业收入的变动对比情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	金额	变动幅度	金额	变动幅度	金额
销售费用	214.60	684.15	50.34%	455.06	16.64%	390.16
营业收入	36,625.50	91,986.47	10.94%	82,916.32	5.68%	78,460.22
销售费用/营业收入	0.59%	0.74%		0.55%		0.50%

通过上表可以看到，2018 年度、2019 年度销售费用随着业务规模的扩大而逐年增长，销售费用与营业收入增长的总体趋势基本一致，销售费用占营业收入的比重各年度基本稳定。

3. 销售费用是否涉及商业贿赂

(1)公司在日常经营中积极采取各种措施防范商业贿赂行为，具体如下：

1）公司与主要客户签署合同时包括有《廉洁协议书》或《阳光协议书》等相关文件或者在合同中就禁止商业贿赂或廉洁诚信条款等类似条款进行了明确约定，以防范商业贿赂等不正当行为；

2）公司制定了《备用金管理及费用报销制度》，对费用报销的申请、审批、

报销支付等内部控制管理进行了明确规定。

（2）根据检索中国裁判文书网、信用中国、天眼查等网站公布的信息，报告期内，公司不存在商业贿赂或因违法违规行为受到处罚的情形。

综上所述，报告期内销售费用不涉及商业贿赂等违法违规行为。

（二）销售部门设置情况，包括销售人员数量、地区分布、职能分工等情况，销售人员职工薪酬与销售人员变动、人均工资的变动是否吻合，以及与当地平均薪酬水平的对比情况

1．销售部门设置情况，包括销售人员数量、地区分布、职能分工等

截至 2020 年 6 月 30 日，公司销售部门设置情况

一级部门	二级部门	职能介绍	人数（人）	地区分布
市场部	综合管理室	主要负责年度营销目标和阶段目标及计划的制定；公司级业务计划的预测、管理和分析；对各事业部分配收入的完成情况进行确认和统计等	5	重庆
	协同管理室	主要负责公司业务的综合销售方案的制定；其它事业部独立业务销售方案的共同策划与制定；公司及各事业部之间业务资源的界定、分配的协调和管理等	2	
	国际物流室	主要负责制定国际物流销售方案；整合资源，寻找战略合作伙伴等	1	
	客户管理室	主要负责意销售项目前期的市场调研、信息收集及协助销售方案的制定；维护客户关系；定期对项目执行情况进行跟踪、分析、评估等	17	
	网络管理室	主要负责销售预测；营销活动、会展活动的策划及组织；网络拓展与网络建设等	10	
	小 计		35	

2．报告期内销售人员薪酬变动情况

（1）职工薪酬总额、人员及人均薪酬变动情况

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动金额	金额	变动金额	金额	变动金额	金额
职工薪酬总额（万元）	135.45		372.88	86.41	286.47	0.88	285.59
平均人数（人）	39.00		44.00	12.00	32.00	-6.00	38.00
人均月薪酬水平（元/人/月）	5,788.51	-1,687.03	7,062.07	-397.99	7,460.06	1,197.12	6,262.94
重庆市职工平均薪酬	尚未公布		4,570.42		4,379.83		4,204.17

注：平均人数=Σ 各月人员数量÷12

通过上表可以看出，报告期内公司人均薪酬高于重庆市职工平均薪酬水平。

2018 年薪酬总额在销售人员减少的情况下较 2017 年度仍有所增加，原因系销售人员平均工资上涨。销售人员人均薪酬 2018 年较 2017 年增长主要原因一方面系 2018 年在用车业务增加，销售人员绩效工资增加，另一方面系中层人员数量增加，普通人员数量相对减少，二者薪资定级存在差异使得 2018 年销售人员人均工资增加。

2019 年薪酬总额较 2018 年度增加，主要原因系销售人员人数增加。2019 年较 2018 年销售人员人均薪酬下降主要原因系随着公司业务规模的增长，2019 年新增 16 名普通销售人员，由于新进人员的薪酬水平较低，拉低了 2019 年销售人员的人均薪酬，剔除此 16 名新进销售人员薪酬后，2019 年人均月薪酬为 8,124.01 元，较 2018 年增长 664 元，增长的原因主要系在用车业绩增长，销售人员绩效工资增加。

2020 年 1-6 月人均薪酬较 2019 年度大幅下降的主要原因系受疫情影响，一方面公司 2020 年 2 月-3 月实行轮岗轮休制度，销售人员工资减少，另一方面根据相关规定，重庆市人力资源和社会保障局对公司 2020 年 2 月至 6 月单位承担的社保部分予以了减免。随着业务量的增加，销售人员工资在逐步恢复。

（三）报告期内公司销售费用率与同行业可比公司相比较低，分析销售费用率较低的合理性

1．销售费用率与同行业可比公司比较情况

公司名称	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
长久物流	2.55%	2.44%	2.11%	1.62%
原尚股份	1.22%	0.59%	0.66%	1.17%
长安民生物流	1.36%	1.22%	1.65%	1.34%
安达物流	0.35%	0.30%	0.36%	0.42%
西上海		0.89%	0.76%	0.73%
中铁特货		0.01%	0.01%	0.02%
平均值	1.37%	0.91%	0.92%	0.88%
公司	0.59%	0.74%	0.55%	0.50%

注：长久物流、原尚股份、安达物流数据来源于其公开披露的定期报告；西上海及中铁特货数据来源于招股说明书预披露稿，2020 年 1-6 月数据尚无法取得

由于业务模式、客户结构、所处地域等有所差异，报告期内公司与同行业可比公司的销售费用率存在一定差异，并低于同行业可比公司平均值。拟通过销售费用明细构成的对比，来进一步分析公司销售费用率低于同行业可比公司的原因。鉴于长安民生物流为港股上市公司，其公开数据中无销售费用明细的披露信息，安达物流及中铁特货的销售费用率低于公司，故选取长久物流、原尚股份及西上海三家公司进行比较分析。

2．销售费用明细构成与同行业可比公司比较情况

(1) 公司与长久物流对比情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月			2019 年度			2018 年度			2017 年度		
	公司	长久物流	差异	公司	长久物流	差异	公司	长久物流	差异	公司	长久物流	差异
职工薪酬	0.37%	1.97%	-1.60%	0.41%	1.92%	-1.52%	0.35%	1.63%	-1.29%	0.36%	1.20%	-0.83%
业务招待费	0.08%	0.10%	-0.02%	0.14%	0.11%	0.03%	0.10%	0.10%		0.05%	0.10%	-0.05%
差旅费	0.03%	0.08%	-0.05%	0.09%	0.14%	-0.05%	0.04%	0.15%	-0.12%	0.02%	0.13%	-0.10%
租赁费		0.10%	-0.10%		0.08%	-0.08%		0.08%	-0.08%		0.06%	-0.06%
其他	0.11%	0.30%	-0.19%	0.11%	0.18%	-0.07%	0.07%	0.14%	-0.07%	0.06%	0.13%	-0.08%
合计	0.59%	2.55%	-1.96%	0.74%	2.44%	-1.69%	0.55%	2.11%	-1.56%	0.50%	1.62%	-1.12%

公司销售费用率低于长久物流，主要系职工薪酬引起。公司职工薪酬低于长久物流一方面由于公司业务规模远小于长久物流且业务主要集中于西南区域，因此销售人员数量较长久物流少，另一方面公司地处西南地区，而长久物流地处北京，地域的差异导致职工工资水平低于长久物流。

(2) 公司与原尚股份对比情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月			2019 年度			2018 年度			2017 年度		
	公司	原尚股份	差异	公司	原尚股份	差异	公司	原尚股份	差异	公司	原尚股份	差异
职工薪酬	0.37%	1.14%	-0.77%	0.41%	0.57%	-0.17%	0.35%	0.62%	-0.27%	0.36%	0.50%	-0.14%
业务招待费	0.08%		0.08%	0.14%		0.14%	0.10%		0.10%	0.05%		0.05%
差旅费	0.03%	0.01%	0.02%	0.09%	0.01%	0.08%	0.04%	0.02%	0.01%	0.02%	0.02%	0.01%
广告费	0.05%		0.05%	0.05%		0.05%						

其他	0.06%	0.08%	-0.02%	0.06%	0.01%	0.05%	0.07%	0.02%	0.05%	0.06%	0.04%	0.01%
合计	0.59%	1.22%	-0.64%	0.74%	0.59%	0.16%	0.55%	0.66%	-0.11%	0.50%	0.56%	-0.07%

公司 2017 年度、2018 年度及 2020 年 1-6 月销售费用率低于原尚股份，主要系职工薪酬引起。公司职工薪酬低于原尚股份主要系公司客户较为稳定且业务主要集中于西南区域，因此销售人员数量较原尚股份少。

(3) 公司与西上海对比情况如下：

项 目	2019 年度			2018 年度			2017 年度		
	公司	西上海	差异	公司	西上海	差异	公司	西上海	差异
职工薪酬	0.41%	0.21%	0.20%	0.35%	0.22%	0.12%	0.36%	0.24%	0.13%
业务招待费	0.14%		0.14%	0.10%		0.10%	0.05%		0.05%
差旅费	0.09%		0.09%	0.04%		0.04%	0.02%		0.02%
广告费	0.05%		0.05%						
运输费		0.47%	-0.47%		0.40%	-0.40%		0.39%	-0.39%
包装费		0.16%	-0.16%		0.08%	-0.08%		0.05%	-0.05%
其他	0.06%	0.05%	0.00%	0.07%	0.05%	0.02%	0.06%	0.05%	0.01%
合计	0.74%	0.89%	-0.14%	0.55%	0.76%	-0.21%	0.50%	0.73%	-0.24%

公司销售费用率低于西上海，主要系业务模式引起的差异所致。西上海除从事汽车物流外还从事汽车零部件制造、销售业务，其自身汽车零部件产品的销售及配送模式为销售方将产品按指定标准进行包装并运至客户指定地点，交货之前的运输费用由销售方承担，因此西上海销售费用中包装费及运输费的占比较大；而公司业务模式为综合物流服务，运输费用体现为营业成本，二者业务模式的不同导致了销售费用率的差异。

综上所述，由于业务模式、客户结构、所处地域等方面与可比上市公司存在差异，报告期内公司销售费用率低于同行业可比公司具有合理性。

（四）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 获取与销售费用相关的内部控制制度（包括备用金管理及费用报销制度、资金支付审批制度等），了解与费用报销管理相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制运行的有效性；

(2) 获取反商业贿赂相关的文件，如《廉洁协议书》《阳光协议书》等，查

阅销售合同中关于禁止商业贿赂或廉洁诚信条款等类似条款的具体约定；

(3) 检索中国裁判文书网、信用中国、天眼查等网站公布的信息，关注公司是否存在商业贿赂或因违法违规行为受到处罚的情况；

(4) 获取公司组织架构图，了解销售部门岗位设置、职能分工、销售人员分布情况；

(5) 获取报告期内销售费用明细表，分析报告期内销售费用变动情况，判断其变动的合理性，对异常变动项目查明变动原因；

(6) 获取报告期内销售人员名单，分析报告期内销售人员薪酬总额、人数及平均薪酬变动情况，同时结合公司制定的《薪酬管理制度》《绩效奖金考核办法》《背车车人员订单提成办法》等，分析销售费用中人员薪酬变动的合理性；

(7) 计算分析销售费用主要项目发生额占销售费用总额的比率，判断其变动是否合理；

(8) 选择重要销售费用支出项目，检查合同、发票、付款单、费用报销单等原始凭证，检查发生的费用与原始凭证记载的交易事项是否相符，金额是否一致，是否记录在恰当的会计期间；对销售费用执行实质性程序的过程如下：

1）确认的抽查范围：对各年度销售费用设定样本选取标准，然后按照设定标准选取单笔发生额大于等于该标准的原始凭证进行检查。样本抽查总体扣除职工薪酬、折旧费和无形资产摊销。

2）抽查实施过程

2017 年至 2020 年 6 月的样本选取标准、样本总额、抽取发生情况检查及占各类费用总额比例如下：

单位：万元

期 间	各年度查验明细				
	样本选取标准（金额）	抽查笔数	抽查金额	年发生额	抽查金额占比（%）
2020 年 1-6 月	1.00	15	41.06	79.15	51.88
2019 年度	1.30	44	132.88	310.34	42.82
2018 年度	1.00	28	89.03	168.59	52.81
2017 年度	0.50	43	16.83	31.14	54.05

(9) 截止性测试

采用抽样的方式，获取报告期内资产负债表日前后与销售费用有关的合同、

发票、付款单、费用报销单等原始凭证，以检查费用是否记录在恰当的会计期间。对销售费用执行截止性程序的过程及结果如下：

1）确定抽查范围

销售费用截止性测试的标准如下：选取的时间范围，报告期内，资产负债表日前 1 个月及资产负债表日至审计报告日；金额大小，根据各年度测试期间发生额的 30%-50%确定样本选取标准金额；样本选取标准，以扣除职工薪酬、折旧费和无形资产摊销后的总体进行选样。

2）抽查实施过程

抽查的销售费用笔数和金额如下：

单位：万元

期 间	资产负债表日前 1 个月					资产负债表日至审计报告日				
	样本选取标准	抽查笔数	抽查金额	总发生额	抽查金额占比	样本选取标准	抽查笔数	抽查金额	总发生额	抽查金额占比
2020年1-6月	0.30	5	19.26	31.70	60.77%	0.30	5	12.11	24.02	50.43%
2019 年度	1.00	23	28.13	31.22	90.09%	1.00	11	16.35	28.85	56.68%
2018 年度	0.90	13	22.10	50.67	43.62%	0.45	18	28.22	71.28	39.59%
2017 年度	0.31	8	41.33	62.02	66.64%	0.02	28	23.85	51.49	46.33%

（10）查阅同行业可比上市公司的公告信息，计算报告期内销售费用率，并与同行业可比公司进行比较，判断公司销售费用率是否合理。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

（1）公司报告期内销售费用增长与营业收入增长相匹配，不涉及商业贿赂等违法违规行为；

（2）职工薪酬与销售人员变动、人均工资的变动基本吻合；销售人员人均薪酬高于重庆市职工平均薪酬水平；

（3）由于业务模式、客户结构、所处地域等方面与可比上市公司存在差异，报告期内公司销售费用率低于同行业可比公司具有合理性。

八、报告期内，发行人管理费用分别为 2,884.46 万元、3,190.36 万元和 3,219.83 万元，占营业收入的比重分别为 3.68%、3.85%和 3.50%。请发行人补充披露：（1）报告期内管理费用占营业收入比重波动的原因，管理费用变化是

否与公司业务发展水平一致；（2）报告期内管理人员平均薪酬情况，与同行业可比公司薪酬变动比较情况，是否存在关联方为公司分担费用情形；（3）关键管理人员薪酬逐年下降的原因；（4）2019 年度管理费用中办公费、业务招待费、差旅费、会议费等费用降低以及交通费增加的具体原因，上述费用与公司业务发展情况是否一致；（5）报告期内公司管理费用率与同行业可比公司相比较低，管理费用率较低的合理性。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 17 条）

1．报告期内，管理费用具体构成及其占营业收入比重变动情况

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月			2019 年度			2018 年度			2017 年度	
	金额	占收入比重	变动	金额	占收入比重	变动	金额	占收入比重	变动	金额	占收入比重
职工薪酬	446.45	1.22%	-0.15%	1,259.46	1.37%	-0.15%	1,259.85	1.52%	0.26%	989.15	1.26%
折旧费	157.28	0.43%	0.01%	381.53	0.41%	0.02%	324.66	0.39%	-0.08%	373.24	0.48%
办公费	76.30	0.21%	-0.06%	247.66	0.27%	-0.10%	309.07	0.37%	-0.01%	303.05	0.39%
业务招待费	62.97	0.17%	-0.05%	207.75	0.23%	-0.08%	250.87	0.30%	-0.01%	241.96	0.31%
无形资产摊销	137.40	0.38%	0.11%	244.96	0.27%	0.08%	151.00	0.18%	-0.03%	169.03	0.22%
水、电、气、物管费	75.72	0.21%	-0.02%	211.06	0.23%	0.01%	182.45	0.22%	0.01%	166.10	0.21%
中介服务费	214.79	0.59%	0.40%	170.91	0.19%	-0.05%	196.82	0.24%	0.10%	108.72	0.14%
差旅费	25.35	0.07%	-0.04%	100.69	0.11%	-0.06%	144.65	0.17%	-0.01%	144.62	0.18%
维修更新费	5.91	0.02%	-0.03%	42.61	0.05%	-0.03%	63.37	0.08%	-0.05%	99.29	0.13%
交通费	52.45	0.14%	0.02%	113.31	0.12%	0.04%	71.62	0.09%	-0.01%	76.12	0.10%
通讯费	13.32	0.04%	-0.01%	38.73	0.04%	0.00%	36.79	0.04%	-0.02%	50.38	0.06%
会议费	11.42	0.03%	0.00%	27.43	0.03%	-0.02%	44.48	0.05%	0.00%	39.05	0.05%
停工损失	206.43	0.56%	0.56%								
其他	106.26	0.29%	0.10%	173.73	0.19%	0.00%	154.73	0.19%	0.03%	123.74	0.16%
合计	1,592.04	4.35%	0.85%	3,219.83	3.50%	-0.35%	3,190.36	3.85%	0.17%	2,884.45	3.68%

由上表可以看到，报告期内管理费用占营业收入占比分别为 3.68%、3.85%、

3.50%和 4.35%，2018 年度公司管理费用率（即管理费用占营业收入的比重）较 2017 年度增长 0.17%，主要系职工薪酬的影响，职工薪酬增加主要原因系管理人员人数及月薪酬增加；2019 年度公司管理费用率较 2018 年度下降 0.35%，主要系职工薪酬及办公费的影响，其中：职工薪酬减少主要原因系新增管理人员职级低，工资水平低；办公费的减少主要原因系公司加强了费用控制管理和预算管理；2020 年 1-6 月公司管理费用率较 2019 年度增加主要系停工损失的影响，停工损失增加主要原因系受疫情的影响公司发生的停工损失。

2. 报告期内，管理费用与营业收入的变动对比情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	金额	变动幅度	金额	变动幅度	金额
管理费用	1,592.04	3,219.83	0.92%	3,190.36	10.61%	2,884.46
营业收入	36,625.50	91,986.47	10.94%	82,916.32	5.68%	78,460.22
管理费用率	4.35%	3.50%		3.85%		3.68%

由上表可以看到，2018 年度、2019 年度管理费用随着业务规模的扩大而逐年增长，管理费用与营业收入增长的总体趋势基本一致。

（二）报告期内管理人员平均薪酬情况，与同行业可比公司薪酬变动比较情况，是否存在关联方为公司分担费用情形；

1. 报告期内管理人员平均薪酬情况

报告期内管理人员平均薪酬情况变动情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动金额	金额	变动金额	金额	变动金额	金额
职工薪酬总额（万元）	446.45		1,259.46	-0.39	1,259.85	270.70	989.15
平均人数（人）	128.00		131.00	20.00	111.00	9.00	102.00
人均月薪酬水平（元/人/月）	5,813.13	-2,198.70	8,011.83	-1,446.50	9,458.33	1,377.04	8,081.29

鉴于关键管理人员人数少，薪酬金额高，故剔除关键管理人员薪酬后对管理人员人均薪酬变动情况进行分析（关键管理人员薪酬变动分析详见本财务事项说明八（三）），具体情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动金额	金额	变动金额	金额	变动金额	金额
职工薪酬总额（万元）	354.47		1,036.17	22.90	1,013.27	308.60	704.68
平均人数（人）	118.00		121.00	18.00	103.00	9.00	94.00
人均月薪酬水平（元/人/月）	5,006.65	-2,129.50	7,136.15	-1,061.83	8,197.99	1,950.87	6,247.12

2018 年度管理人员平均薪酬较 2017 年度增加的原因一方面系新增管理人员中职级较高的人数较多，薪酬水平高，拉高了平均薪酬；另一方面系员工社保缴纳基数提高，使得人均薪酬增加。

2019 年度管理人员平均薪酬较 2018 年度减少的原因主要系新增管理人员中职级低的人数较多，薪酬水平低，拉低了平均薪酬，剔除该部分人员薪酬后，2019 年度管理人员平均月薪酬为 7,886.59 元，较 2017 年度剔除关键管理人员后的人均月薪酬 8,197.99 元，下降 311.39 元，人均月薪酬变动不大。

2020 年 1-6 月管理人员平均薪酬较 2019 全年平均水平降低的原因系受疫情影响，公司 2020 年 2 月-3 月实行轮岗轮休制度导致薪酬减少，随着疫情得到有效控制，公司经营情况逐步恢复，管理人员薪酬也逐渐恢复正常水平。

综上所述，报告期内公司管理人员平均薪酬变动具有合理性，不存在关联方为公司分担费用的情形。

2．报告期内管理人员平均薪酬变动与同行业可比公司比较

项 目	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	人均月薪酬	变动金额	人均月薪酬	变动金额	人均月薪酬
公司	8,011.83	-1,446.50	9,458.33	1,377.04	8,081.29
长久物流	18,174.39	-900.31	19,074.70	3,175.88	15,898.82
原尚股份	6,463.99	-2,174.00	8,637.99	980.29	7,657.70
安达物流	9,537.54	165.19	9,372.35	1,863.24	7,509.11
西上海	19,083.33	366.67	18,716.67	1,675.00	17,041.67

注：上表中西上海人均月薪酬系按其招股说明书披露的管理人员年平均薪酬数量除以 12 计算得出。因上市公司年报仅披露期末员工数量，长久物流、原尚股份、西上海及公司人均月薪酬系按管理费用中职工薪酬除以期末管理人员数量得出。中铁特货为拟上市公司，仅披露了 2019 年末员工数量，无以前年度数据；

长安民生物流为香港上市公司，未单独披露员工数量，故上表中未列示中铁特货和长安民生物流管理人员平均薪酬。

从上表可以看出，2018 年度公司管理人员平均薪酬变动与同行业可比公司的变动趋势一致，2019 年度公司管理人员平均薪酬变动与长久物流、原尚股份的变动趋势一致。

3．是否存在关联方为公司分担费用情形

(1) 公司保持独立运营

公司成立以来，严格按照《公司法》、《证券法》等法律法规和《公司章程》规范运作，在资产、人员、财务、机构、业务等方面做到与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业分开，具有独立完整的业务和独立面向市场自主经营的能力。报告期内不存在关联方为公司分担费用的情形。

(2) 公司关联方不存在代公司支付相关费用的情形

获取报告期内公司控股股东、实际控制人、董事、监事、高管的银行流水，获取公司报告期内全部客户、供应商清单，并与上述人员资金流水对手方进行比对，报告期内不存在关联方代公司分担费用的情形。

（三）报告期内关键管理人员薪酬逐年下降的原因

1．报告期内关键管理人员薪酬及变动情况：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	金额	变动	金额	变动	金额
薪酬总额（万元）	105.66	252.56	-22.38	274.93	-27.87	302.80
人数	11.00	11.00	2.00	9.00		9.00
人均月薪酬水平（元/人/月）	16,008.56	19,132.97	-6,323.55	25,456.52	-2,580.74	28,037.27

注：上表中关键管理人员包含公司董监高及核心技术人员

2019 年度、2018 年度关键管理人员薪酬减少主要原因系 2018 年 9 月公司高管人员孔祥宁离职，剔除该员工两年薪酬的影响，报告期内关键管理人员薪酬及变动情况具体情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	金额	变动	金额	变动	金额

薪酬总额（万元）	105.66	252.56	15.33	237.23	8.70	228.53
人数	11.00	11.00	3.00	8.00		8.00
人均月薪酬水平（元/人/月）	16,008.56	19,132.97	-5,578.32	24,711.30	906.46	23,804.84

通过上表可以看到，剔除高管人员孔祥宁薪酬后2019年度、2018年度关键管理人薪酬总额在逐年增加，其中2019年度人均月薪酬减少原因系2019年独董人数增加，但独董薪酬较低，拉低了2019年度人均薪酬，剔除独董薪酬的影响后2019年度关键管理人员人均月薪酬增加971.54元。2020年1-6月关键管理人员人均月薪酬减少原因系受疫情影响，公司2020年2月-3月实行轮岗轮休制度导致薪酬减少，但随着疫情得到有效控制，公司经营情况逐步恢复，关键管理人员薪酬也逐渐恢复正常水平。

（四）2019年度管理费用中办公费、业务招待费、差旅费、会议费等费用降低以及交通费增加的具体原因，上述费用与公司业务发展情况是否一致

2019年度管理费用中办公费、业务招待费、差旅费、会议费较2018年减少合计165.54万元，减少主要原因系为控制费用、降本增效，管理层加强了对费用控制的管理，定期对公司费用控制情况进行分析，对于金额相对较大的费用控制重点关注对象，审慎判断其必要性和合理性，严格控制费用支出。对于常规的办公费、差旅费、业务招待费等杂费，加强了合理性分析和费用审批 。

2019年度交通费较2018年度上涨一方面由于交通车数量增加，自2018年7月至2019年6月，公司新购交通车，车辆费支出随之增加；另一方面随着原有交通车使用年限的增加，车辆维修费也相应有所增加。

（五）报告期内公司管理费用率与同行业可比公司相比较低，管理费用率较低的合理性

1．管理费用率与同行业可比公司比较情况

公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
长久物流	5.00%	4.26%	3.21%	2.69%
原尚股份	9.54%	3.44%	4.42%	7.71%
长安民生物流	4.67%	4.73%	3.98%	3.22%
安达物流	3.17%	2.45%	2.27%	2.69%
西上海		5.80%	5.35%	5.16%
中铁特货		1.52%	1.82%	2.14%

平均值	5.59%	3.70%	3.51%	3.94%
公司	4.35%	3.50%	3.85%	3.68%

注：长久物流、原尚股份、安达物流数据来源于其公开披露的定期报告；西上海及中铁特货数据来源于招股说明书预披露稿，2020 年 1-6 月数据尚无法取得

由于业务布局、所处地域、管理模式等有所差异，报告期内公司与同行业可比公司的管理费用率存在一定差异，并略低于同行业可比公司平均值。拟通过管理费用明细构成的对比，来进一步分析公司管理费用率低于同行业可比公司的原因。2020 年 1-6 月由于疫情影响，收入下降，导致行业内管理费用率增加，公司与同行业变动趋势基本一致。鉴于长安民生物流为港股上市公司，其公开数据中无管理费用明细的披露信息；安达物流及中铁特货的管理费用率低于公司，故选取长久物流、原尚股份及西上海三家公司进行比较分析。

2．管理费用明细构成与同行业可比公司比较情况

（1）公司与长久物流对比情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月			2019 年度			2018 年度			2017 年度		
	公司	长久物流	差异	公司	长久物流	差异	公司	长久物流	差异	公司	长久物流	差异
职工薪酬	1.22%	2.34%	-1.12%	1.37%	2.33%	-0.96%	1.52%	1.88%	-0.36%	1.26%	1.47%	-0.21%
办公及租赁费	0.21%	0.30%	-0.09%	0.27%	0.38%	-0.11%	0.37%	0.32%	0.05%	0.39%	0.35%	0.04%
业务招待费	0.17%	0.14%	0.04%	0.23%	0.13%	0.10%	0.30%	0.14%	0.16%	0.31%	0.18%	0.13%
差旅费	0.07%	0.09%	-0.02%	0.11%	0.18%	-0.07%	0.17%	0.15%	0.02%	0.18%	0.15%	0.03%
折旧费	0.43%	1.35%	-0.92%	0.41%	0.60%	-0.19%	0.39%	0.23%	0.16%	0.48%	0.07%	0.41%
水、电、气、物管费	0.21%	0.05%	0.15%	0.23%	0.07%	0.16%	0.22%	0.05%	0.17%	0.21%	0.04%	0.17%
无形资产摊销	0.38%	0.15%	0.23%	0.27%	0.08%	0.19%	0.18%	0.06%	0.12%	0.22%	0.04%	0.18%
中介服务费	0.59%		0.59%	0.19%		0.19%	0.24%		0.24%	0.14%		0.14%
交通费	0.14%		0.14%	0.12%	0.07%	0.05%	0.09%	0.06%	0.03%	0.10%	0.06%	0.04%
其他	0.94%	0.59%	0.35%	0.30%	0.41%	-0.11%	0.37%	0.32%	0.04%	0.39%	0.33%	0.06%
合计	4.35%	5.00%	-0.65%	3.50%	4.26%	-0.76%	3.85%	3.21%	0.63%	3.68%	2.69%	0.98%

公司 2017 年度、2018 年度管理费用率高于长久物流，2019 年度及 2020 年 1-6 月管理费用率低于长久物流主要系职工薪酬引起。职工薪酬低于长久物流主要原因一方面系受地域因素影响，公司主要经营场所处于西南地区，而长久物流主要经营场所处于北京，地域的差异导致职工工资水平低于长久物流；另一方面长久物流的业务规模大于公司，2019 年长久物流合并报表范围内的子公司多达 34 家，数量远远大于公司的子公司数量，因此公司管理人员数量少于长久物流，从而导致管理费用中职工薪酬占营业收入的比重低于长久物流。

(2) 公司与原尚股份对比情况如下：

项 目	2020 年 1-6 月			2019 年度			2018 年度			2017 年度		
	公司	原尚股份	差异	公司	原尚股份	差异	公司	原尚股份	差异	公司	原尚股份	差异
职工薪酬	1.22%	3.20%	-1.98%	1.37%	1.66%	-0.29%	1.52%	2.25%	-0.73%	1.26%	3.79%	-2.53%
办公及租赁费	0.21%	0.96%	-0.75%	0.27%	0.29%	-0.02%	0.37%	0.30%	0.07%	0.39%	0.65%	-0.26%
业务招待费	0.17%	0.11%	0.07%	0.23%	0.07%	0.16%	0.30%	0.06%	0.24%	0.31%	0.22%	0.09%
差旅费	0.07%	0.30%	-0.23%	0.11%	0.18%	-0.07%	0.17%	0.23%	-0.06%	0.18%	0.60%	-0.42%
折旧费	0.43%	1.40%	-0.97%	0.41%	0.65%	-0.24%	0.39%	0.75%	-0.36%	0.48%	1.46%	-0.98%
水、电、气、物管费	0.21%		0.21%	0.23%		0.23%	0.22%		0.22%	0.21%		0.21%
无形资产摊销	0.38%		0.38%	0.27%		0.27%	0.18%		0.18%	0.22%		0.22%
中介服务费	0.59%	2.29%	-1.70%	0.19%	0.15%	0.04%	0.24%	0.21%	0.03%	0.14%	0.77%	-0.63%
交通费	0.14%		0.14%	0.12%		0.12%	0.09%		0.09%	0.10%		0.10%
股权激励费用		1.10%	-1.10%					0.53%	-0.53%			
其他	0.94%	0.19%	0.74%	0.30%	0.44%	-0.14%	0.37%	0.09%	0.28%	0.39%	0.23%	0.16%
合计	4.35%	9.54%	-5.19%	3.50%	3.44%	0.06%	3.85%	4.42%	-0.57%	3.68%	7.71%	-4.03%

公司 2017 年度管理费用率低于原尚股份，主要系职工薪酬、折旧费及中介服务费引起，其中职工薪酬差异主要系管理模式的不同，公司管理人员数量少于原尚股份，从而导致管理费用中职工薪酬占营业收入的比重低于原尚股份；折旧费差异主要系公司固定资产规模小于原尚股份；中介服务费差异主要系 2017 年原尚股份完成上市，当期中介服务费用较高。

公司 2018 年度管理费用率低于原尚股份，主要系职工薪酬、股权激励费、折旧费引起，其中职工薪酬差异主要系管理模式的不同，公司管理人员数量少于原尚股份，从而导致管理费用中职工薪酬占营业收入的比重低于原尚股份；折旧费差异主要系公司固定资产规模小于原尚股份；股权激励费用差异系 2018 年原尚股份实施了股权激励。

公司 2020 年 1-6 月管理费用率低于原尚股份，主要系职工薪酬、股权激励费、折旧费、中介服务费、办公费及租赁费引起，其中职工薪酬差异主要系管理模式的不同，公司管理人员数量少于原尚股份，从而导致管理费用中职工薪酬占营业收入的比重低于原尚股份；股权激励费用差异系 2020 年 1-6 月原尚股份实施了股权激励；折旧费差异主要系公司固定资产规模小于原尚股份；办公费及租赁费差异系原尚股份租赁资产规模较公司大。

(3) 公司与西上海对比情况如下：

项 目	2019 年度			2018 年度			2017 年度		
	公司	西上海	差异	公司	西上海	差异	公司	西上海	差异
职工薪酬	1.37%	3.92%	-2.55%	1.52%	3.58%	-2.06%	1.26%	3.24%	-1.98%
办公费	0.27%	0.37%	-0.10%	0.37%	0.35%	0.02%	0.39%	0.35%	0.04%
业务招待费	0.23%	0.48%	-0.25%	0.30%	0.47%	-0.17%	0.31%	0.49%	-0.18%
差旅费	0.11%	0.20%	-0.09%	0.17%	0.14%	0.03%	0.18%	0.15%	0.03%
折旧费	0.41%	0.27%	0.14%	0.39%	0.23%	0.16%	0.48%	0.20%	0.28%
水电气、物管及租赁费	0.23%	0.19%	0.04%	0.22%	0.18%	0.04%	0.21%	0.19%	0.02%
无形资产摊销	0.27%	0.00%	0.27%	0.18%	0.00%	0.18%	0.22%	0.00%	0.22%
中介服务费	0.19%	0.13%	0.06%	0.24%	0.14%	0.10%	0.14%	0.28%	-0.14%
交通费	0.12%	0.00%	0.12%	0.09%	0.00%	0.09%	0.10%	0.00%	0.10%
其他	0.30%	0.25%	0.05%	0.37%	0.27%	0.10%	0.39%	0.26%	0.13%
合计	3.50%	5.80%	-2.30%	3.85%	5.35%	-1.50%	3.68%	5.16%	-1.49%

报告期内公司管理费用率低于西上海，主要系职工薪酬引起。职工薪酬低于西上海主要原因系受地域因素影响，公司主要经营场所处于西南地区，而西上海主要经营场所处于上海，地域的差异导致公司职工工资水平低于西上海。

综上所述，由于业务布局、所处地域、管理模式等方面与可比上市公司存在差异，报告期内公司管理费用率低于同行业可比公司具有合理性。

（六）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 了解公司费用报销管理相关的关键内部控制并评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制运行的有效性；

(2) 获取报告期内管理费用明细表，分析报告期内管理费用变动情况，判断其变动的合理性，对异常变动项目查明变动原因；

(3) 计算分析管理费用主要项目发生额占管理费用总额的比率，判断其变动是否合理；

(4) 获取报告期内管理部门人员名单，分析报告期内管理人员薪酬总额、人数及平均薪酬变动情况，分析管理费用中人员薪酬变动的合理性；

(5) 选择重要管理费用支出项目，检查合同、发票、付款单、费用报销单等原始凭证，检查发生的费用与原始凭证记载的交易事项是否相符，金额是否一致，是否记录在恰当的会计期间；对管理费用执行实质性程序的过程如下：

1）确认的抽查范围：对各年度管理费用设定样本选取标准，然后按照设定标准选取单笔发生额大于等于该标准的原始凭证进行检查，样本抽查总体扣除职工薪酬、折旧费和无形资产摊销。

2）抽查实施过程

2017 年至 2020 年 6 月的样本选取标准、样本总额、抽取发生情况检查及占各类费用总额比例如下：

单位：万元

期 间	各年度查验明细				
	样本选取标准（金额）	抽查笔数	抽查金额	年发生额	抽查金额占比
2020 年 1-6 月	1.00	70	586.48	860.15	68.18%
2019 年度	9.00	121	596.26	1,386.56	43.00%
2018 年度	9.00	66	740.20	1,494.35	49.53%
2017 年度	0.30	76	540.57	1,407.40	38.41%

(6) 截止性测试

采用抽样的方式，获取报告期内资产负债表日前后与管理费用有关的合同、发票、付款单、费用报销单等原始凭证，以检查费用是否记录在恰当的会计期间。

对管理费用执行截止性程序的过程如下：

1）确定抽查范围

管理费用截止性测试的标准如下：选取的时间范围，报告期内，资产负债表日前1个月及资产负债表日至审计报告日；金额大小，根据各年度测试期间发生额的30%-50%确定样本选取标准金额；样本选取标准，以扣除职工薪酬、折旧费和无形资产摊销后的总体进行选样。

2）抽查实施过程：

抽查的管理费用笔数和金额如下：

单位：万元

期 间	资产负债表日前1个月					资产负债表日至审计报告日				
	样本选取标准	抽查笔数	抽查金额	总发生额	抽查金额占比	样本选取标准	抽查笔数	抽查金额	总发生额	抽查金额占比
2020年1-6月	1.00	25	244.43	323.34	75.60%	1	16	52.64	107.40	49.01%
2019年度	1.00	43	177.12	189.62	93.41%	1	58	254.04	347.82	73.04%
2018年度	0.80	23	63.56	209.53	30.33%	0.8	61	239.05	481.29	49.67%
2017年度	1.00	16	106.83	253.16	42.20%	1	58	189.38	429.39	44.11%

(7) 查阅同行业可比上市公司的公告信息，计算报告期内管理费用率，并与同行业可比公司进行比较，判断公司管理费用率是否合理；

(8) 对关键管理人员进行访谈，获取关键管理人填写的调查表，在调查表中对其是否从公司之外的其他公司领取薪金或享受其他待遇和福利进行确认，关注是否存在关键管理人员从关联方处领取薪金或和其他福利的情况；

(9) 核查董监高、持有公司 5%以上股份的股东、实际控制人控制企业的银行流水，关注其银行流水是否存在大额异常收支，是否存在关联方为公司分担费用的情况。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 公司报告期内管理费用增长与营业收入增长相匹配；

(2) 管理人员平均薪酬变动合理，不存在关联方为公司分担费用的情形；

(3) 公司关键管理人员的薪酬下降主要系高管人员孔祥宁离职和聘请独立董事，薪酬变动具有合理性；

(4) 2019 年管理费用中办公费、业务招待费、差旅费、会议费等费用降低及交通费增加具有合理性；

(5) 由于业务布局、所处地域、管理模式等方面与可比上市公司存在差异，报告期内公司管理费用率低于同行业可比公司具有合理性。

九、报告期内，发行人研发费用金额分别为 131.19 万元、167.59 万元和 246.92 万元，占报告期各期营业收入的比例分别为 0.17%、0.20%和 0.27%。请发行人补充披露：（1）报告期内研发人员数量及研发人员薪酬变动的原因、软件设备明细及变动原因，无形资产摊销的变动原因；（2）商品车物流公司较零部件物流公司研发支出偏低的具体原因，公司相较于同行业公司的技术优势如何体现；（3）2018 年将原计入管理费用中的研发费用单独列报并进行会计差错更正的原因。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 18 条）

（一）报告期内研发人员数量及研发人员薪酬变动的原因、软件设备明细及变动原因，无形资产摊销的变动原因

1．报告期内研发人员职工薪酬总额、人员及人均薪酬变动情况

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动金额	金额	变动金额	金额	变动金额	金额
职工薪酬总额（万元）	47.62		121.61	13.42	108.19	47.88	60.31
平均人数（人）	9		9		9	4	5
人均月薪酬水平（元/人/月）	8,819.19	-2,441.00	11,260.19	1,242.59	10,017.59	-34.07	10,051.67

注：平均人数=Σ 各月人员数量÷12

2018 年度薪酬总额较 2017 年度增长的原因系研发人员人数增加所致。

2019 年度薪酬总额较 2018 年度增长的原因系研发人员人均月薪酬增加所致，研发人员人均月薪酬增加原因系 2018 年 6 月离职了一名普通研发人员，9 月新招一名高级研发技术人员，其薪资定级较高，人员级别不同导致的工资差异使得 2019 年度的人均月薪酬高于 2018 年度。

2020 年 1-6 月薪酬总额较 2019 年度减少的原因系研发人员人均月薪酬减少所致，人均月薪酬减少原因系受疫情影响，公司 2020 年 2 月-3 月实行轮岗轮休

制度导致薪酬减少 ，但随着疫情得到有效控制，公司经营情况逐步恢复，研发人员薪酬也逐渐恢复正常水平。

2．报告期内公司软件设备明细构成及变动情况　　单位：万元

明 细	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	金额	变动	金额	变动	金额
VLM 物流系统升级支出	52.31	91.04	50.69	40.35	-16.26	56.60
道度物流系统委外开发支出	87.50					
其他	5.05	5.78	5.78	0.00	-5.15	5.15
小计	144.86	96.82	56.47	40.35	-21.40	61.75

VLM 商品车公铁联运物流系统（以下简称 VLM 物流系统）是一款公司独立拥有软件著作权的作业记录软件。随着公司业务规模的增长，为能更好的服务业务发展的需求，公司信息技术团队在维护并保障 VLM 物流系统原有功能稳定运行的前提下，一直致力于对该系统的拓展功能进行持续开发。

报告期内 VLM 物流系统升级支出，主要系用于 VLM 物流系统原有模块的软件升级支出，其波动主要受各年升级模块支出的影响。

2020 年 1-6 月发生的道度物流系统委外开发支出 87.50 万元，系公司为开发一款新的物流系统软件而发生的委外开发支出，因最终未能形成可运行的稳定系统，故将其费用化。

3．报告期内公司无形资产摊销及变动情况

明 细	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
VLM 物流系统软件摊销	12.20	-16.30	28.49	9.44	19.05	9.92	9.14
小 计	12.20	-16.30	28.49	9.44	19.05	9.92	9.14

报告期内计入研发费用的无形资产摊销主要系 VLM 物流系统摊销费。2018 年度 VLM 物流系统摊销金额较 2017 年度增加，原因系 2018 年度公司对 VLM 物流系统进行了新增功能模块的开发，使得 VLM 物流系统原值增加从而导致当期摊销金额增加。2019 年度 VLM 物流系统摊销金额较 2018 年度增加，系 2018 年新增的 VLM 物流系统开发支出 2019 年的摊销时间较 2018 年长。

（二）商品车物流公司较零部件物流公司研发支出偏低的具体原因，公司相较于同行业公司的技术优势如何体现

1. 商品车与零部件功能特性和物流管理的差异比较

零部件物流比商品车物流的复杂程度更高。商品车从主机厂出厂之后，一般经过一级或数级经销商到达客户手中，与零部件相比，整车品种相对较少，外形差异较小，但个体价值更高。而零部件产品的供应链则相对复杂，在汽车行业零部件全球采购的背景下，从生产厂家出厂的零部件，从功能上分析，要满足多种用途：有一部分提供给整车制造商，作为生产资料，这部分批量一般较大；一部分提供给汽车维修部门或零售商，以满足汽车销售以后的维修所用，这部分批量相对较小。针对同一个运送目的地，要同时满足两方面的需要，这就决定了物流配送的复杂性。

此外，不论针对的用户是谁，零部件都具有品种繁多、外形差异大的特点。零部件的包装技术需要讲究实用和环保，尤其对于细小的零部件，需要用木材特别制作箱子或木架固定件使之固定，从而保证物品在长途运输、装卸的过程中不受到损害，与零部件运输相比，整车物流对包装则没有特殊的要求。这也导致零部件物流运输和包装过程的复杂程度。

2. 可比公司中原尚股份研发费用率较高的原因

原尚股份是一家以汽车零部件物流为核心业务的供应链物流企业，主要为客户提供零部件干线运输、配送、仓储、品质检验、流通加工以及包装等全方位、一体化的综合物流服务。

原尚股份的核心技术主要体现在完善的物流方案设计和管理技术以及实现物流信息化的业务信息系统。原尚股份在这方面的核心技术主要体现为与 JIT 生产要求相适应的及时配送能力，以及 milk-run 的作业模式。原尚股份通过对流程的优化，以信息流驱动物流，实现快速响应。上述核心技术均以自主研发为主。

由于零部件物流在运输复杂程度、货物类型多样性和时效性等方面的要求高于整车物流，对相关技术的研发水平要求相对更高，从而使得原尚股份的研发费用占营业收入之比高于公司和长久物流这样以整车物流运输为主的公司。

综上，公司作为以商品车物流运输为主的物流公司，其研发支出占营业收入之比低于以原尚股份为代表的以汽车零部件运输为主的物流公司，具有合理性。

3. 公司相较于同行业公司的技术优势如何体现

(1)可比同行业公司的主要业务情况

1）长安民生物流

重庆长安民生物流股份有限公司隶属于重庆长安汽车集团的第三方汽车物流服务商，是国内第一家在香港上市的汽车物流企业。业务板块涉及整车物流、零部件物流、供应链物流、国际货运、流通加工和新生态业务。

2）西上海汽车服务股份有限公司

西上海汽车服务股份有限公司是国内规模较大的独立于汽车制造企业的第三方汽车物流企业，业务板块涉及商品车物流、零部件制造及物流、仓储物流等。其2019年零部件制造业务收入占比为54.29%，为其营业收入的主要构成部分。

3）天津安达物流股份有限公司

天津安达物流股份有限公司是国内规模较大的独立于汽车制造企业的第三方汽车物流企业，业务板块涉及商品车物流、卷烟综合物流等。根据其2019年年度报告，整车物流运输收入占营业收入比为88.55%，为其营业收入的主要构成部分。

4）北京长久物流股份有限公司

长久物流是一家为汽车行业提供综合物流解决方案的现代服务企业，为客户提供整车运输、整车仓储、零部件物流、国际货运代理、社会车辆物流及汽车供应链金融等多方面的综合物流服务。根据其2019年年度报告，整车物流运输收入占营业收入比为92.19%，为其营业收入的主要构成部分。

5）中铁特货物流股份有限公司

中铁特货物流股份有限公司是中国铁路总公司直属专业运输企业。主要从事商品汽车、大件货物、冷藏货物的铁路运输。是国内规模最大的通过铁路干线进行商品车运输的企业。

从上述可比公司的主要业务类型及整车物流运输业务收入占比来看，公司同行业可比公司可分为（1）至（4）以公路运输为主的整车物流企业，以及（5）以公铁联运为主的整车物流企业，故区分两类进行对比分析。

(2) 公司相较于同行业公司的技术优势体现

1）公司以多式联运为核心的一体化综合物流模式具有较强的技术优势

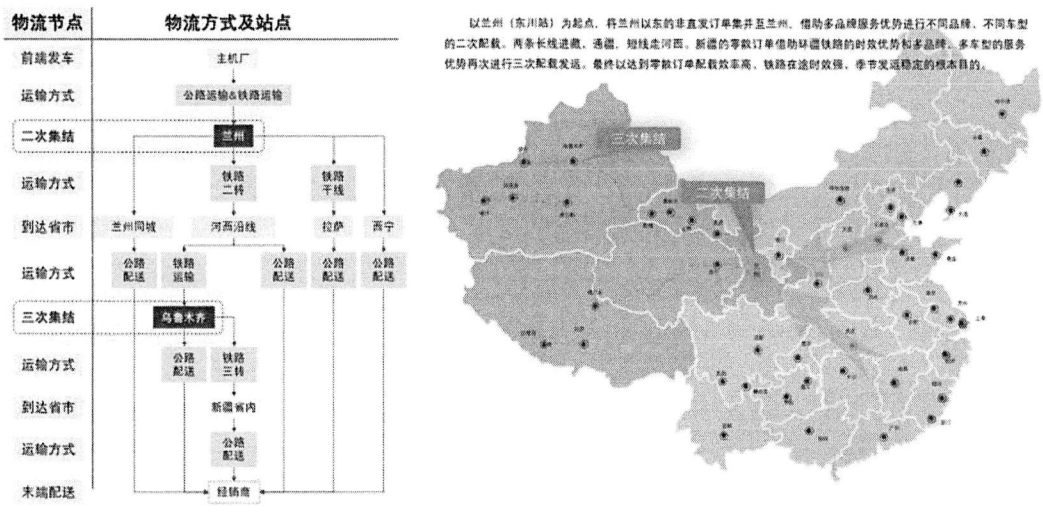
我国目前整车物流采取的运输方式主要包括公路、铁路、水路三种，其中公

路运输份额最高，运输方式相对单一。随着我国经济的不断发展，单一运输方式很难再满足汽车生产企业对于成本、时效的要求，多式联运应运而生，其通过不同运输方式的优化组合，实现优势互补，削弱单一运输方式的不利影响，可有效实现效率和成本的统一。据中国物流与采购联合会汽车物流分会统计，2019 年国内汽车物流公路、铁路、水路运输的占比为 61%：25%：13%，其中铁路运量从 2015 年的 190 万辆增长到 2019 年的 657 万辆，未来整车物流市场运力结构将面临进一步优化调整，由以公路运输为主的长途干线运输模式逐步转换为中短途运输、区域内分拨配送以及短途运输各区间的调拨运输以公路为主，中长途运输以水、铁干线为主的多式联运模式。

在上述背景之下，公司瞄准基于铁路的商品车多式联运发展趋势，积极创新物流模式，将铁路多式联运的优势进一步发挥。

首先，通过铁路运输，将运量从繁忙的高速公路转向专门用于整车运输的铁路，极大地减缓了高速公路的拥堵；其次，多式联运中列车运量大，单列列车可装载 300 台左右整车，这种高效的运输方式可为客户减少运输成本，提高运输效率；再者，整车经由铁路运输，其碳排放量大大减少，更为环保；最后，多式联运由于作业的规范化、流程化，为车辆安全无损地运抵目的地提供了更大的保证。

下图为公司为国内某大型主机厂客户设计的公铁联运方案，其间利用公路、铁路，经多次集结，最终将商品车运至经销商。



公司基于铁路多式联运的优势，为客户提供集物流方案设计、集合分拨、货物装卸等全方位、一体化的综合物流服务。公司通过公铁联运模式解决目前国内公路运输商品车运费贵、运量小、污染大、安全隐患大的痛点，该业务模式的创

新为汽车物流行业发展带来新的动力。

报告期内，公司多式联运业务收入占主营业务收入的比重：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
汽车整车综合物流服务	30,175.97	84.04%	78,371.75	86.69%	69,652.63	85.47%	64,636.26	83.84%
其中：多式联运服务收入	27,924.38	77.77%	70,033.26	77.46%	68,567.89	84.14%	63,192.84	81.97%
非汽车商品综合物流服务	5,179.40	14.42%	10,997.12	12.16%	10,917.32	13.40%	11,540.85	14.97%
其中：多式联运服务收入	3,346.04	9.32%	6,628.64	7.33%	5,752.65	7.06%	5,998.00	7.78%
仓储服务	552.29	1.54%	1,038.52	1.15%	927.31	1.14%	913.8	1.19%
合计	35,907.66	100.00%	90,407.39	100.00%	81,497.26	100.00%	77,090.90	100.00%

2017 年-2019 年度以及 2020 年 1-6 月，公司多式联运业务收入占主营业务收入的比重分别为 89.75%、91.20%、84.79%和 87.09%，占比较高。

2）同行业公司的业务模式比较

根据长久物流《关于上海证券交易所 2019 年年度报告的信息披露监管工作函回复的公告》，其 2018 年和 2019 年通过多式联运方式发运的整车数量占年度发运量的比重分别为 19.94%和 24.74%。

公司 2018 年和 2019 年整车多式联运收入占营业收入的比重分别为 84.14%和 77.46%，均在 50%以上，远高于长久物流同期数据。

综上，在行业合规运营化导致了汽车物流公路运输的成本提升的背景下，公司多式联运模式的业务占比显著高于同行业可比公司，成为公司的核心优势。

(3) 公司相较于以多式联运为主的同行业公司的技术优势体现

可比公司中铁特货作为铁路部门专门设立的汽车承运机构，与各大主机厂建立合作关系，为其提供公铁联运物流服务。为将自身有限的资源与管理能力集中于整合社会资源（运力、仓配等）等环节，通常将装、卸、配环节进行外包给专业的物流服务商执行。因此，就物流运输方式来看，公司与中铁特货具有一致性，但就作业能力、目标客户等方面的核心竞争力体现两者间存在显著差异。

（1）作业能力差异

中铁特货以铁路运力为核心能力，将铁路运输以外的两端作业环节外包给服

务商的生产经营模式与公司之间存在较大的差异。公司基于已建成的全国性物流网络能够对公铁联运进行规划设计并拥有成熟的作业经验和科学的管控流程，在此基础上公司通过合同关系将部分实际作业环节交由外协服务商实施，在抓住整车物流业务链条中核心环节的基础上保留最优自有人员并构建适度自有车辆规模，使得组织生产运营需要跨区域、多数量、多基础性作业资源整合时能够灵活自如的对各类基础性作业能力进行精准组织调配，这是公铁联运汽车物流除铁路运力外实现联合运输的基本要素。中铁特货因自身企业特点并没有直接进行相关生产组织衔接的条件和动力，因此公司实质上是中铁特货不可缺少的公铁联运全流程核心组织环节的操控者，两者体现出在公铁联运不同阶段的生产组织能力，从而形成了竞争又相互依托发展的合作模式。

（2）目标客户差异

公司就目标客户而言更加关注中等规模汽车生产厂家、不同规模的行业内其他物流商以及各类在用车物流需求客户。公司目标客户的物流需求具有一定的区域性和相对的灵活性，公司全国性物流网络较好的适应了其地域需求并能够与非主机厂用户进行较为广泛的市场对接，能够直接与客户进行交流沟通，在相关物流需求的专业市场获取信息并构建营销体系。同时通过集中、整合目标客户的运力需求，从而形成一定的规模效应，使规划重点线路，运行固定班列线路等稳定的物流方案设计实施成为可能。

中铁特货因自身企业性质及拥有的铁路运力资源，在面对大型汽车生产厂家时更有利于实施规模化的铁路生产组织，并给予更多的价格优势，其目标客户通常锁定为大型汽车生产厂家。

公司与中铁特货不同的目标客户群体形成较好的互补关系，双方为自身客户进行服务的同时也间接提升了铁路运力使用效率，强化了公司汽车物流公铁联运的综合组织能力。

综上，公司与中铁特货在作业能力、目标客户、物流管理、物流资源等方面的差异，成为公司区别于多式联运同业公司所特有行业和技术优势。

（三）2018 年将原计入管理费用中的研发费用单独列报并进行会计差错更正的原因

财政部于 2018 年 6 月 15 日发布了《财政部关于修订印发 2018 年度一般企业财务报表格式的通知》（财会〔2018〕15 号），对一般企业财务报表格式进行

了修订，此项会计政策变更采用追溯调整法。公司在编制2018年财务报表时未考虑该项会计政策变更对财务报表的影响，未将管理费用中的研发费用单独进行列示。根据《企业会计准则28号-会计政策、会计估计变更和差错更正》的相关规定，该事项属于会计差错，经第二届董事会第十三次会议及2019年度股东大会审议批准，公司对上述事项进行会计差错更正。

（四）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 获取报告期内研发费用明细表，分析报告期内研发费用变动情况，判断其变动的合理性，对异常变动项目查明变动原因；

(2) 获取报告期内研发人员名单，了解研发人员变动原因，分析研发人员薪酬变动的合理性；

(3) 选择重要的研发项目，获取项目立项计划书、合同、发票等原始资料，关注研发费用的支出是否合理；

(4) 查阅同行业上市公司招股说明书、年度报告、年报问询函回复等公开资料，取得其可比公司研发费用占营业收入比，结合业务模式分析公司研发费用较低的合理性及相对于同行业可比公司的竞争优势；

(5) 了解会计差错更正的原因，查阅会计差错更正相关的审批资料。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 报告期内职工薪酬与研发人员变动、人均工资的变动基本吻合；软件设备明细及无形资产摊销变动的原因合理；

(2) 商品车物流公司较零部件物流公司研发支出偏低的原因主要系零部件物流比商品车物流的复杂程度更高，具有合理性；

(3) 2018年公司将原计入管理费用中的研发费用单独列报并进行会计差错更正的原因系公司在编制2018年财务报表时未考虑2018年6月15日财政部发布的《财政部关于修订印发2018年度一般企业财务报表格式的通知》该项会计政策变更对财务报表的影响，未将管理费用中的研发费用单独进行列示。

十、报告期各期末，发行人应收票据及应收款项融资合计金额分别为5,202.16 万元、891.05 万元和 2,615.54 万元，应收账款账面价值分别为25,912.81 万元、27,767.63 万元和 28,813.25 万元，占营业收入比例分别为34.83%、40.63%和 37.88%。请发行人补充披露：（1）报告期各期应收票据种类、各期期初余额、增加额、到期兑付、背书、贴现额、期末余额；（2）报告期内与重庆幻速物流有限公司的合作内容、合同的具体金额及付款时间；根据汽车行业目前情况，结合汽车整车综合物流服务客户的资金状况，分析公司是否存在其他因客户资金链紧张而无法收回的应收款项，公司对应收账款回收的具体应对措施；（3）请列表详细披露各期末应收账款在期后的回款进度；报告期内各年度应收账款前五名客户的信用政策及期后回款情况，是否存在放松信用政策情形；披露报告期应收账款前五名客户与销售收入前五名客户的差异原因；（4）结合同行业可比公司应收账款坏账计提比例，披露公司坏账计提是否充分；（5）按照不同业务类别对应的可比公司应收账款周转率，披露公司应收账款周转率水平是否较低，是否存在通过放宽信用政策扩大销售情形。请保荐人、申报会计师说明对应收票据实施的盘点程序，盘点金额及比例，报告期内票据的收取、背书是否具备真实的交易背景，应收票据的出票人及背书人是否均为发行人客户及供应商，是否存在第三方代为偿付货款情形，请说明核查方式、核查金额及占比情况。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 19 条）

（一）报告期内管理费用占营业收入比重波动的原因，管理费用变化是否与公司业务发展水平一致；

（一）报告期各期应收票据种类、各期期初余额、增加额、到期兑付、背书、贴现额、期末余额

报告期内各期末，公司应收票据及应收款项融资余额分别为 5,202.16 万元、891.05 万元、2,615.54 万元和 3,631.42 万元，均为银行承兑汇票。各年度应收票据期初余额、增加额、到期兑付、背书、贴现额、期末余额具体如下：

单位：万元

期间	期初余额	本期增加	本期减少			期末余额
			到期兑付	背书转让	贴现	
2020 年 1-6 月	2,615.54	10,580.89	2,927.18	6,637.83		3,631.42
2019 年度	891.05	15,412.21	3,591.65	10,096.07		2,615.54

2018 年度	5,202.16	9,279.97	6,420.45	6,673.43	497.21	891.05
2017 年度	546.02	11,637.22	2,562.98	4,418.10		5,202.16

（二）报告期内与重庆幻速物流有限公司的合作内容、合同的具体金额及付款时间；根据汽车行业目前情况，结合汽车整车综合物流服务客户的资金状况，分析公司是否存在其他因客户资金链紧张而无法收回的应收款项，公司对应收账款回收的具体应对措施

1. 报告期内与重庆幻速物流有限公司的合作内容、合同的具体金额及付款时间

重庆幻速为重庆幻速汽车配件有限公司全资子公司，重庆幻速及重庆幻速汽车配件有限公司均为北汽银翔的配套企业和关联企业，重庆幻速主要负责北汽银翔汽车运输配送业务。公司自 2015 年 8 月开始与重庆幻速开展合作。

2015 年 7 月，北汽银翔、成都铁路局重庆北车务段与公司签署《战略合作协议书》，就整车物流—商品车铁路运输、入厂物流—零部件采购的铁路配送、售后物流—“三包”零部件配送和旧件回收等达成合作意向。

2015 年 8 月 20 日，公司与重庆幻速签署《商品车铁路运输合同》，合同具体内容如下：

(1) 公司具体负责重庆幻速整车铁路运输业务；

(2) 承运数量：以双方认可的《商品车验收交接单》记载实际数量为准；

(3) 承运起始点：承运起点为重庆幻速驻地或重庆幻速提供的《商品车验收交接单》中确定的地址，承运终点为重庆幻速提供的《商品车验收交接单》中地址或重庆幻速确定的地址；

(4) 承运任务：公司承运商品车，自公司至重庆幻速指定地点拼车起，公司按照要求承运送达至目的地，经重庆幻速指定接车人检验签收为止，即视为送达。

(5) 承运责任：公司承担自指定地点接车至目的地，经重庆幻速指定接车人检验签收为止全过程的责任和风险，负责铁路工具调度及商品车铁路装卸捆绑加固服务，遵守铁路运输相关规定；负责办理始发站、到站铁路运输手续，到达站后由公司负责办理到站提货手续及卸车、送车事宜。

(6) 结算运费依据：运费计算公式=单台运价×运输台数，公司按实际发运数量向重庆幻速提供《商品车验收交接单》和《商品车运费结算清单》等单据，并经重庆幻速审核无误后，按约定时间汇款或电子转账或者银行汇票方式支付运

输费用。

(7) 结算流程及周期：1) 资料整理（M 发生月）；2) 提供对账清单（M+1 月 7 日前）；3) 提供商品车验收交接单、纸制挂账清单（M+1 月前 10 日前）；4) 提交发票、挂账（M+1 月前 20 日前）；5) 发票、资料报财务（M+1 月 22 日前）；6) 提运费支付计划（M+2 月 15 日前）；6) 付款（M+2 月 20 日）

(8) 履约保证金：合同签订后一次性缴纳保证金 10 万元，后期发运量达到 3 万台后交至 50 万元。

(9) 合同有效期：2015 年 8 月 21 日至 2016 年 8 月 20 日。2016 年 8 月 21 日，双方重新签订《商品车铁路运输合同》，合同有效期延长至 2017 年 8 月 20 日。2017 年 8 月 21 日，双方再次签订《商品车铁路运输合同》，合同有效期延长至 2018 年 6 月 30 日。合同主要条款保持不变。

注：重庆银翔实业集团有限公司（以下简称“银翔集团”）通过直接和间接的方式合计持有北汽银翔的股权比例最高，银翔集团的股东为张平和张先利；重庆幻速的控股股东为重庆幻速汽车配件有限公司，重庆幻速汽车配件有限公司的控股股东为张先勤。张先勤与张先利为兄妹关系，张先勤与张平为表兄弟关系。资料来源于《上海市广发律师事务所关于上海天永智能装备股份有限公司首次公开发行股票并上市的补充法律意见（七）》和国家企业信用信息公示系统

公司与重庆幻速签署的销售合同为框架性协议，未约定具体销售量和发运量，报告期内，公司来自重庆幻速的销售收入如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
重庆幻速收入			1,879.05	5,181.59

受北汽银翔停产及重庆幻速资金链断裂影响，公司自 2018 年下半年与重庆幻速停止合作。

2. 根据汽车行业目前情况，结合汽车整车综合物流服务客户的资金状况，分析公司是否存在其他因客户资金链紧张而无法收回的应收款项，公司对应收账款回收的具体应对措施

(1) 汽车行业目前情况

受宏观经济增速放缓、中美贸易摩擦、环保标准切换、消费者信心下降以及共享出行发展等多重因素综合影响，截至 2019 年底，中国汽车销量产业已连续

18 个月同比销量下滑。2019 年中国汽车销量 2,576.9 万辆，较去年同期同比下滑 8.2%，但 2019 年国内汽车销量仍然继续蝉联全球第一。

2020 年初，中国汽车工业协会预计汽车行业将结束 2019 年度的深度调整，并将在今后几年呈现逐步恢复态势，2020 年总体市场趋稳。然而，2020 年初爆发的新冠肺炎疫情，打乱了汽车行业的正常运行节奏，短期来看，汽车的生产和销售均受到巨大冲击。

为积极促进汽车消费，2020 年 3 月 31 日国务院常务会议确定三大举措促进汽车消费，会议确定，一是将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长 2 年；二是中央财政采取以奖代补，支持京津冀等重点地区淘汰国三及以下排放标准柴油货车；三是对二手车经销企业销售旧车，从 5 月 1 日至 2023 年底减按销售额 0.5%征收增值税。此外，全国多地陆续出台多种措施鼓励汽车消费，包括破除汽车消费限制、购车补贴、增加指标等。优惠政策将在一定程度上刺激汽车消费，对冲新冠疫情对国内市场的冲击。

2019 年和 2020 年上半年汽车月度销量

单位：万辆

项 目	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
2019 年	236.7	148.2	252.0	198.0	184.8	205.6
2020 年	192.7	31.0	143.0	207.0	219.4	230.0

此外，受新冠疫情影响，部分消费者被迫推迟购车计划，但基于出行安全、卫生等诉求，疫情将激发更多新的消费需求，待疫情结束后，国内汽车市场可能会迎来新一轮“报复性消费”，进而出现打破国内汽车消费市场持续下滑的转折点。从 2019 年和 2020 年上半年汽车销量来看，2020 年 4-6 月销量已高于 2019 年同期，整体处于复苏。

长期来看，中国汽车千人保有量相比欧美日韩等发达地区还处于低位，约为美国汽车千人保有量的五分之一、日韩汽车千人保有量的三分之一，从该指标来看，中国汽车消费市场仍有极大增长空间。

综上所述，2020 年国内汽车市场虽经历了疫情的巨大冲击，但总体来看危中有机，有望出现全年先低后高的走势。

(2) 汽车整车综合物流服务客户的资金状况

公司汽车整车综合物流服务包括全程物流服务和两端作业服务，其中全程物

流服务客户主要为汽车主机厂或其关联物流企业，两端作业服务客户主要为中铁特货。全程物流服务客户对象包括长安汽车、小康股份、奇瑞汽车、东风汽车、北京汽车、上汽集团关联企业或下属企业。根据公开信息，上述客户主要财务数据如下：

1）重庆长安汽车股份有限公司主要财务数据

单位：万元

项 目	2020.6.30/ 2020年1-6月	2019.12.31/ 2019年度	2018.12.31/ 2018年度	2017.12.31/ 2017年度
营业收入	3,278,165.75	7,059,524.51	6,629,827.04	8,001,220.52
营业成本	2,973,461.57	6,023,258.54	5,658,346.84	6,936,303.27
归属于母公司所有者净利润	260,893.33	-264,913.19	72,335.94	720,843.73
总净产	10,280,175.83	9,761,705.36	9,348,885.41	10,612,511.46
净资产	4,657,378.40	4,393,407.10	4,615,292.20	4,746,317.93
资产负债率	54.70%	54.99%	50.63%	55.28%
应付账款	1,820,644.85	1,890,572.53	1,391,620.13	2,190,282.62
经营活动产生的现金流量净额	691,258.67	388,174.82	-388,747.53	-136,957.68
现金及现金等价物净增加额	746,064.45	-28,767.89	-1,180,315.15	-154,212.70

2）重庆小康工业集团股份有限公司主要财务数据

单位：万元

项 目	2020.6.30/ 2020年1-6月	2019.12.31/ 2019年度	2018.12.31/ 2018年度	2017.12.31/ 2017年度
营业收入	567,995.10	1,813,200.52	2,023,978.48	2,193,376.39
营业成本	520,887.21	1,499,442.87	1,540,979.73	1,706,849.59
归属于母公司所有者净利润	-42,949.95	6,672.15	10,632.18	72,476.88
总净产	2,751,330.36	2,993,510.31	2,656,388.41	2,371,383.82
净资产	719,114.92	785,363.01	719,425.89	582,401.23
资产负债率	73.86%	73.76%	72.92%	75.44%
应付账款	373,457.54	599,896.38	505,194.76	473,409.80
经营活动现金流量净额	28,913.91	33,159.38	111,135.07	99,718.42
现金及现金等价物净增加额	-83,786.47	-63,531.11	-141,714.11	201,227.48

3）奇瑞汽车股份有限公司主要财务数据

单位：万元

项 目	2020.6.30/ 2020年1-6月	2019.12.31/ 2019年度	2018.12.31/ 2018年度	2017.12.31/ 2017年度
营业收入				2,947,142.02
营业成本				2,747,256.31
归属于母公司所有者净利润				28,593.70
总净产				8,308,950.22
净资产				2,070,726.18
资产负债率				
应付账款				937,680.84
经营活动现金流量净额				-312,222.58
现金及现金等价物净增加额				438,602.77

注：奇瑞汽车为非上市公司，未披露2018年和2019年财务数据，2017年数据来源于17奇瑞SCP003:奇瑞汽车股份有限公司2017年年度报告

4）东风汽车股份有限公司主要财务数据

单位：万元

项 目	2020.6.30/ 2020年1-6月	2019.12.31/ 2019年度	2018.12.31/ 2018年度	2017.12.31/ 2017年度
营业收入	646,077.40	1,352,014.06	1,442,063.14	1,830,087.77
营业成本	563,675.75	1,189,945.63	1,276,999.11	1,634,311.28
归属于母公司所有者净利润	29,379.46	42,868.39	50,415.76	25,881.79
总净产	1,943,248.69	1,881,890.85	1,962,971.34	1,778,791.19
净资产	785,734.29	769,521.61	746,121.45	702,418.08
资产负债率	59.57%	59.11%	61.99%	60.51%
应付账款	532,628.68	419,150.46	478,646.94	360,307.22
经营活动现金流量净额	32,583.58	50,781.25	-63,221.44	-50,255.05
现金及现金等价物净增加额	-113,433.16	92,452.23	-69,072.84	46,071.12

5）上海汽车集团股份有限公司主要财务数据

单位：万元

项 目	2020.6.30/ 2020年1-6月	2019.12.31/ 2019年度	2018.12.31/ 2018年度	2017.12.31/ 2017年度
营业收入	28,374,037.82	82,653,000.30	88,762,620.73	85,797,771.79
营业成本	24,638,833.47	72,610,021.34	76,998,582.25	74,238,241.23
归属于母公司所有者	839,426.60	1,014,844.22	1,212,827.23	1,257,243.16

净利润				
总净产	83,329,581.28	84,933,327.96	78,276,984.98	72,353,313.13
净资产	29,276,914.51	30,083,962.43	28,472,022.55	27,210,581.68
资产负债率	64.87%	64.58%	63.63%	62.39%
应付账款	11,464,999.32	13,708,614.03	12,526,549.70	12,111,941.27
经营活动现金流量净额	2,935,766.42	4,627,185.29	897,565.48	2,430,107.19
现金及现金等价物净增加额	3,866,673.09	360,532.51	-72,676.26	1,284,175.26

6）北京汽车集团有限公司主要财务数据

单位：万元

项 目	2020.6.30/2020年1-6月	2019.12.31/2019年度	2018.12.31/2018年度	2017.12.31/2017年度
营业收入	12,799,003.42	27,451,674.53	25,827,696.24	25,083,576.70
营业成本	10,012,167.65	21,376,307.27	19,999,831.45	19,410,146.05
归属于母公司所有者净利润	-97,332.25	1,438,009.82	1,125,473.08	1,100,084.16
总净产	45,371,559.25	41,522,369.89	37,048,189.47	34,329,901.75
净资产	11,222,003.03	11,641,779.64	11,845,162.19	11,198,413.95
资产负债率	75.27%	71.96%	68.03%	67.38%
应付账款	5,955,574.01	4,065,639.15	4,428,469.71	5,119,840.66
经营活动现金流量净额	-308,926.70	2,159,902.99	1,145,621.12	1,372,439.80
现金及现金等价物净增加额	70,405.52	684,908.33	639,260.94	-78,179.52

7）中铁特货物流股份有限公司主要财务数据如下：

单位：万元

项 目	2020.6.30/2020年1-6月	2019.12.31/2019年度	2018.12.31/2018年度	2017.12.31/2017年度
营业收入		864,721.05	788,449.54	609,173.15
营业成本		786,894.95	726,461.67	546,287.22
归属于母公司所有者净利润		56,859.66	40,216.12	39,373.36
总净产		1,664,921.42	1,710,644.35	1,621,657.33
净资产		1,541,616.47	1,483,350.60	1,438,041.61
资产负债率		7.41%	13.29%	11.32%
应付账款		80,426.35	124,998.53	87,019.66
经营活动产生的现金流量净额		71,792.10	6,867.63	41,902.03

现金及现金等价物净增加额		230,170.11	-32,564.55	-156,025.16

注：中铁特货未披露2020年1-6月财务数据

总体而言，公司全程物流服务客户主要为大型汽车制造企业或其配套物流商，两端物流服务客户主要为中铁特货，相关客户资产、收入规模均较大，抗风险能力较强，违约风险较小。

(3) 公司是否存在其他因客户资金链紧张而无法收回的应收款项，公司对应收账款回收的具体应对措施

1) 公司是否存在其他因客户资金链紧张而无法收回的应收款项

报告期内，除重庆幻速外，公司客户重庆力帆乘用车有限公司和重庆力帆汽车销售有限公司亦因资金链紧张进而导致应收款项无法收回。

根据力帆股份《关于债权人向法院申请公司全资子公司司法重整的公告》(公告编号：临 2020-077）及裁判文书网相关信息，公司客户重庆力帆乘用车有限公司和重庆力帆汽车销售有限公司均已被债权人以不能清偿到期债务、资产不足以清偿全部债务为由，向法院申请重整。

截至2020年6月30日，公司对重庆力帆乘用车有限公司和重庆力帆汽车销售有限公司应收账款明细如下：

单位：元

客户名称	应收账款余额	1年以内	1-2年	2-3年	3年以上
重庆力帆乘用车有限公司	594,268.63	334,718.63	259,550.00		
重庆力帆汽车销售有限公司	4,409.62			4,409.62	

公司对重庆力帆乘用车有限公司和重庆力帆汽车销售有限公司应收款项已全额计提坏账，除重庆幻速、重庆力帆乘用车有限公司和重庆力帆汽车销售有限公司外，公司不存在其他因客户资金链紧张而无法收回的应收款项。

2) 公司对应收账款回收的具体应对措施

① 应收账款内部控制

公司对于客户的资信情况、客户准入制定了完善的内控制度，与客户建立合作以前，对客户资信情况均需履行必要的核查程序。具体来说，市场部负责进行客户信用调查，具体包括客户的基本概况、历史背景、管理人员、产品特性、市场行情、市场占有率、信用及财务状况等方面，并及时根据网络信息等随机侦查

客户信用的变化，公司现已建立完善的客户信息库。

同时公司建立了较为完善的应收账款管理制度，包含了应收账款管理中各部门职责、客户信用政策、应收账款管理和催收、问题账款管理、坏账处理等相关问题。公司财务人员定期编制账龄账目分析，交财务总监审核，并向市场部发布上个月的应收账龄分析表，市场部负责对所负责款项的及时催收。公司通过完善激励和约束机制落实内部催收款项的责任，将应收款项的回收与内部各业务部门的绩效考核及其奖惩挂钩，对于不能收回的应收账款查明原因，追究责任。

② 应收账款回收的具体应对措施

公司针对应收账款回收建立了事前源头管理、事中过程监控、事后回款催收等具体应收应对措施，具体如下：

A. 应收账款源头管理

针对应收账款回收，公司强调加强事前管控，从源头上加强应收账款风险控制，在扩大市场销售份额的同时，控制应收账款额度。在客户开拓上重点审查资信能力、履约能力、财务状况，重点选择诚信、合法和市场占有率较高的客户。在客户付款方式选择上，重点关注应收账款在流动资产中所占比重的合理程度、垫付资金、履约保证金占用的时间及收回的难易程度、公司当年经营活动、投资活动和筹资活动的现金净流入是否能保持企业现金流量平衡。

B. 应收账款过程监控

公司针对应收账款，建立过程监控动态体系，随时掌握应收账款情况，及时发现坏帐风险。财务部建立了应收账款明细表和作业数据库，应收账款和作业信息在市场部、财务部、汽车物流部、普货物流部和仓储物流部等相关职能部门间保持共享。业务部门及财务部门负责及时与客户完成作业数量及金额对账，财务部门及时入账并向客户开具发票。账务处理完成后财务人员定期编制账龄账目分析，交财务总监审核，并向市场部发布上个月的应收账龄分析表，市场部负责对所负责款项的及时催收。

此外市场部根据网络信息及其他公开渠道，定期收集客户财务资信情况、对应主机厂汽车销售量，完善客户信息库。针对出现销售下滑等负面信息的客户和主机厂，及时召集作业部门、财务部门讨论，分析原因并制定应对措施，调整应收账款额度。

C. 应收账款欠款催收

针对逾期未收回的应收账款，公司应按风险程度采用进行分类管理。针对恶意欠款不还的客户及时采取法律诉讼等合理手段进行清欠；针对经营不善或资金被挪作他用等临时性经营困难而不能及时偿还的逾期应收账款，公司在适当延长付款时间下，加强对欠款方财务经营状况、人员变动等情况的监控，及时采取方式保护债权的实现。如超出延期时间后，客户仍未支付，公司财务部、市场部及法务部将自行或联合外部法律机构依法采取法律诉讼手段进行催收。针对按期付款但支付额不足的客户，公司积极加强与客户的沟通，并控制应收账款额度，在应收账款超出可承受的范围后，积极采取恰当措施保证债权的履行。

（三）请列表详细披露各期末应收账款在期后的回款进度；报告期内各年度应收账款前五名客户的信用政策及期后回款情况，是否存在放松信用政策情形；披露报告期应收账款前五名客户与销售收入前五名客户的差异原因

1. 各期末应收账款在期后的回款进度

报告期内各期末，应收账款回款情况如下：

单位：万元

项 目	2020.6.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
期末应收账款余额	34,971.02	34,845.75	33,690.59	27,326.98
剔除重庆幻速后的期末应收账款余额	30,576.88	30,451.61	29,296.45	24,552.82
期后一年回款金额[注]	10,109.70	24,357.05	28,666.01	24,654.55
期后一年回款比例[注]	28.91%	69.90%	85.09%	90.22%

[注]2019 年末和 2020 年 6 月末应收账款期后回款金额为截至 2020 年 8 月回款，2017 年和 2018 年末期后回款为截至期后 1 年回款

2018 年，因重庆幻速应收账款不能收回全额计提坏账，公司 2018 年末应收账款期后一年的回款比例较 2017 年下降，扣除重庆幻速影响后，公司 2018 年末应收账款期后一年的回款比例为 97.85%，整体回款情况良好。

2. 报告期内各年度应收账款前五名客户的信用政策及期后回款情况，是否存在放松信用政策情形

具体情况详见本财务事项说明五（七）。公司报告期内信用政策保持稳定，不存在放松信用政策情形。

3. 披露报告期应收账款前五名客户与销售收入前五名客户的差异原因

报告期内，各期公司应收账款前五名客户及销售收入前五名客户对比情况如下：

单位：万元

(1) 2020.6.30/2020年1-6月

前五名客户明细		前六名应收账款明细	
中铁特货汽车物流有限责任公司及其关联方	9,646.74	中铁特货汽车物流有限责任公司及其关联方	5,969.65
重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	6,698.39	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	10,429.16
东风小康汽车有限公司及其关联方	3,966.53	东风小康汽车有限公司及其关联方	1,686.95
百威（中国）销售有限公司及其关联方	3,011.78	百威（中国）销售有限公司及其关联方	2,274.36
安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方	2,620.34	安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方	2,858.67
		重庆幻速物流有限公司	4,394.14

(2) 2019.12.31/2019年度

前五名客户明细		前六名应收账款明细	
中铁特货物流股份有限公司及其关联方	27,747.81	中铁特货汽车物流有限责任公司及其关联方	6,900.08
重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	13,711.17	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	6,960.75
重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	9,646.82	东风小康汽车有限公司及其关联方	2,882.64
奇瑞汽车股份有限公司及其关联方	8,931.77	安徽奇瑞商用车销售有限公司及其关联方	4,474.87
百威（中国）销售有限公司及其关联方	6,821.90	百威（中国）销售有限公司及其关联方	1,630.61
		重庆幻速物流有限公司	4,394.14

(3) 2018.12.31/2018年度

前五名客户明细		前六名应收账款明细	
中铁特货物流股份有限公司及其关联方	27,789.00	中铁特货汽车物流有限责任公司及其关联方	12,866.88
重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	17,035.38	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	6,767.00
重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	10,462.43	东风小康汽车有限公司及其关联方	2,949.02
百威（中国）销售有限公司及其关联方	6,614.71	百威（中国）销售有限公司及其关联方	1,450.76
广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	4,495.22	广州东铁汽车物流有限公司及其关联方	1,232.25
		重庆幻速物流有限公司	4,394.14

(4) 2017.12.31/2017 年度

前五名客户明细		前五名应收账款明细	
中铁特货物流股份有限公司及其关联方	21,852.69	中铁特货汽车物流有限责任公司及其关联方	8,482.02
重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	21,827.54	重庆长安民生物流股份有限公司及其关联方	9,170.66
重庆东风小康汽车销售有限公司及其关联方	10,698.67	重庆东风小康销售有限公司及其关联方	2,334.78
百威（中国）销售有限公司及其关联方	5,743.35	百威英博（中国）销售有限公司及其关联方	1,188.10
重庆幻速物流有限公司	5,181.59	重庆幻速物流有限公司	2,774.16

2018 年，因重庆幻速资金链断裂，公司与其终止合作，但对重庆幻速应收款项一直未收回，扣除重庆幻速应收账款未收回影响，公司前五名客户与前五名应收账款客户保持一致。

（四）结合同行业可比公司应收账款坏账计提比例，披露公司坏账计提是否充分

报告期内，公司及同行业可比上市公司应收账款账龄组合坏账准备及预期信用损失计提比例如下：

项 目	公司	长久物流	原尚股份	安达物流	西上海	中铁特货
6 个月以内	5.00%	0.00%	1.00%	3.00%	5.00%	0.00%
7-12 个月	5.00%	1.00%	5.00%	3.00%	5.00%	1.00%
1-2 年	15.00%	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%
2-3 年	50.00%	30.00%	30.00%	20.00%	20.00%	30.00%
3-4 年	100.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%
4-5 年	100.00%	80.00%	80.00%	80.00%	100.00%	80.00%
5 年以上	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

长安民生物流为香港上市公司，其 2019 年 12 月 31 日和 2020 年 6 月 30 日预期信用损失率分别如下：

项 目	即期	3 个月以内	4-9 月	9 个月以上	合 计
于 2020 年 6 月 30 日	0.43%	2.01%	6.50%	91.49%	6.17%
于 2019 年 12 月 31 日	0.47%	1.68%	2.59%	93.94%	8.86%

注：长安民生物流主要客户为其关联方，且其适用会计准则与公司存在一定差异。其应收账款预期信用损失率与发行人可比性较低

公司应收账款账龄主要为 1 年以内，与境内（拟）上市/挂牌同行业可比公司相比，公司坏账计提政策更为谨慎，公司坏账准备计提比例是根据公司应收款

项回收的实际风险状况确定，符合公司实际经营情况。

（五） 按照不同业务类别对应的可比公司应收账款周转率，披露公司应收账款周转率水平是否较低，是否存在通过放宽信用政策扩大销售情形。

报告期内，公司不同类型业务收入及应收账款情况如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
汽车整车综合物流服务收入	30,175.97	78,371.75	69,652.63	64,636.26
汽车整车综合物流服务平均应收账款	32,193.84	31,973.31	28,310.39	20,305.89
汽车整车综合物流服务应收账款周转率	0.94	2.45	2.46	3.18
剔除重庆幻速影响后应收账款周转率	1.27	2.84	2.74	3.31
非汽车商品综合物流服务收入	5,179.40	10,997.12	10,917.32	11,540.85
非汽车商品综合物流服务平均应收账款	2,446.38	2,196.87	2,129.05	1,922.24
非汽车商品综合物流服务应收账款周转率	2.12	5.01	5.13	6.00
仓储服务收入	552.29	1,038.52	927.31	913.80
仓储服务平均应收账款	99.59	65.74	53.29	165.75
仓储服务应收账款转率	5.55	15.80	17.40	21.50
主营业务收入	35,907.66	90,407.39	81,497.26	77,090.90
主营业务对应平均应收账款	34,739.82	34,235.91	30,492.73	22,393.89
主营业务应收账款周转率	1.03	2.64	2.67	3.44
其他业务收入	717.84	1,579.08	1,419.06	1,369.32
其他业务对应平均应收账款	168.57	32.25	16.05	63.68
其他业务应收账款周转率	4.26	48.96	88.39	21.50

注：汽车整车综合物流服务包含全程物流服务和两端作业服务，公司同时为部分客户提供全程物流服务和两端作业服务，针对同一客户，无法单独区分全程物流服务和两端作业服务应收账款，故未单独列示全程物流服务和两端作业服务应收账款周转率

报告期内，公司汽车整车综合物流服务应收账款周转率分别为 3.18、2.46、2.45 和 0.94，2017 年至 2019 年长久物流应收账款周转率分别为 3.14、2.83 和 2.44，公司汽车整车综合物流服务应收账款周转率与长久物流较为接近。公司非

汽车商品综合物流服务应收账款周转率分别为6.00、5.13、5.01和2.12。

报告期内，公司汽车整车综合物流服务和非汽车商品综合物流服务应收账款周转率未发生大额波动，公司应收账款与营业收入同向变动，扣除重庆幻速坏账影响后，公司应收账款占营业收入的比重保持相对稳定。报告期内公司销售模式和信用政策均未发生重大变化，不存在放宽信用政策扩大销售的情形。

（六） 请保荐人、申报会计师说明对应收票据实施的盘点程序，盘点金额及比例，报告期内票据的收取、背书是否具备真实的交易背景，应收票据的出票人及背书人是否均为公司客户及供应商，是否存在第三方代为偿付货款情形，请说明核查方式、核查金额及占比情况。

1. 我们核查了公司应收票据的取得、转让及背书等方面的内容，具体履行了如下核查程序：

(1) 获取应收票据备查簿，核对其是否与账面记录一致；

(2) 对应收票据进行监盘，并与应收票据备查簿中的有关内容进行核对：关注票据种类、前手、票据号、出票日期、出票人名称、票据到期日、票面金额、付款人、承兑人、背书人等信息是否与应收票据台账记录一致；关注应收票据的出票人或前手是否为公司客户，应收票据的背书人是否为公司供应商；关注是否存在已作质押的票据和银行退回未获承兑的票据。

报告期内应收票据监盘的金额及比例如下：

单位：万元

日 期	账面余额	监盘金额	监盘比例
2020.6.30	3,631.42	3,631.42	100.00%
2019.12.31	2,615.54	2,615.54	100.00%
2018.12.31	891.05	891.05	100.00%
2017.12.31	5,202.16	5,202.16	100.00%

(3) 获取报告期内各期前五名以应收票据结算的客户销售数据，并将销售合同、销售发票、签收单等基础资料，与销售收入明细账进行比对，以核查票据的接收是否具有真实的交易背景；

报告期内各期，公司前五名以应收票据方式结算的客户情况如下：

单位：万元

期 间	排名	客户	应收票据结算金额

2020 年 1-6 月	1	重庆东风小康汽车销售有限公司	3,571.21
	2	奇瑞汽车河南有限公司	2,240.00
	3	重庆长安民生物流股份有限公司	865.64
	4	重庆东风风光汽车销售有限公司 （原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）	794.44
	5	东风小康汽车有限公司	757.16
	小 计		8,228.46
2019 年	1	重庆东风小康汽车销售有限公司	4,580.42
	2	安徽奇瑞商用车销售有限公司	1,980.00
	3	重庆东风风光汽车销售有限公司 （原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）	1,805.55
	4	重庆长安民生物流股份有限公司	2,138.28
	5	杭州长安民生物流有限公司	1,761.50
	小 计		12,265.75
2018 年	1	重庆长安民生物流股份有限公司	4,077.46
	2	重庆东风小康汽车销售有限公司	2,120.04
	3	重庆东风风光汽车销售有限公司 （原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）	1,539.43
	4	重庆幻速物流有限公司	450.00
	5	杭州长安民生物流有限公司	395.17
	小 计		8,582.11
2017 年	1	重庆幻速物流有限公司	3,677.00
	2	重庆长安民生物流股份有限公司	3,141.58
	3	重庆东风风光汽车销售有限公司 （原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）	2,074.77
	4	重庆东风小康汽车销售有限公司	1,840.31
	5	中铁特货汽车物流有限责任公司	523.00
	小 计		11,256.67

报告期内，公司主要接收重庆幻速物流有限公司、重庆长安民生物流股份有限公司、重庆东风风光汽车销售有限公司（原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）、重庆东风小康汽车销售有限公司、杭州长安民生物流有限公司、安徽奇瑞商用车销售有限公司、奇瑞汽车河南有限公司等 7 家客户开具或背书转让的银行承兑汇票。2017-2019 年度以及 2020 年 1-6 月各期，公司接收上述公司的银行承兑汇票总额分别为 10,733.66 万元、8,582.11 万元、12,845.75 万元和 7,843.72 万元，分别占当期公司接收的所有银行承兑汇票总额的 92.24%, 92.48%、

83.35%和74.13%，具体情况如下：

单位：万元

期 间	客户	应收票据结算金额	银行转账结算金额	期初应收账款余额	应收账款借方发生额	应收票据结算比例	应收票据结算占应结算金额比例
2020年1-6月	重庆幻速物流有限公司			4,394.14			
	重庆长安民生物流股份有限公司、杭州长安民生物流有限公司	1,188.06	2,308.98	6,435.19	6,890.00	33.97%	8.92%
	重庆东风风光汽车销售有限公司（原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）、重庆东风小康汽车销售有限公司	4,365.65		2,640.35	3,293.36	100.00%	73.57%
	安徽奇瑞商用车销售有限公司、奇瑞汽车河南有限公司	2,290.00	1,969.10	4,434.68	2,295.16	53.77%	34.03%
2019年	重庆幻速物流有限公司			4,394.14			
	重庆长安民生物流股份有限公司、杭州长安民生物流有限公司	3,899.78	9,183.27	6,350.72	13,405.72	29.81%	19.74%
	重庆东风风光汽车销售有限公司（原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）、重庆东风小康汽车销售有限公司	6,385.97	3,306.87	2,895.76	9,448.39	65.88%	51.73%
	安徽奇瑞商用车销售有限公司、奇瑞汽车河南有限公司	2,560.00	2,593.45		9,588.13	49.68%	26.70%
2018年	重庆幻速物流有限公司	450.00		2,774.16	2,069.98	100.00%	9.29%
	重庆长安民生物流股份有限公司、杭州长安民生物流有限公司	4,472.63	14,722.98	8,783.22	16,792.30	23.30%	17.49%
	重庆东风风光汽车销售有限公司（原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）、重庆东风小康汽车销售有限公司	3,659.47	6,705.44	2,317.78	10,953.39	35.31%	27.57%
2017年	重庆幻速物流有限公司	3,677.00	1,247.31	1,951.86	5,751.56	74.67%	47.73%
	重庆长安民生物流股份有限公司	3,141.58	13,997.01	4,353.41	21,610.54	18.33%	12.10%
	重庆东风风光汽车销售有限公司（原名：重庆东风渝安汽车销售有限公司）、重庆东风小康汽车销售有限公司	3,915.08	7,096.54	1,993.08	11,379.67	35.55%	29.28%

注：应收票据结算比例=当期应收票据结算金额/（当期应收票据结算金额+当期银行转账结算金额）；应收票据结算占应结算金额比例=当期应收票据结算金额/（期初应收账款余额+当期应收账款借方发生额）

报告期各期，应收票据的出票人或前手均为公司客户，前述客户票据结算占应结算金额比均小于 100%，票据均用于结算当期或前期已发生的货款。

(4) 走访并函证主要客户，确认各期交易金额、结算方式，以核查票据的接收是否具有真实的交易背景；

(5) 获取报告期内各期前五名以应收票据结算的供应商采购数据，并将采购合同、发票等基础资料，与供应商采购明细表进行比对，以核查票据的背书是否具有真实的交易背景；

报告期内各期，发行人前五名以应收票据方式结算的供应商情况如下：

单位：万元

期间	排名	供应商	应收票据结算金额
2020 年 1-6 月	1	中铁特货物流股份有限公司	1,347.95
	2	定州市文迁运输有限公司	991.18
	3	定州市承运物流有限公司	1,171.12
	4	青岛博瑞舒物流有限公司	483.52
	5	黑龙江润扬物流有限公司	477.80
	小 计		4,471.57
2019 年	1	中铁特货物流股份有限公司	6,273.29
	2	定州市文迁运输有限公司	722.81
	3	上海欣鸿程物流有限公司	515.78
	4	青岛博瑞舒物流有限公司	409.04
	5	定州市承运物流有限公司	1,139.40
	小 计		9,060.33
2018 年	1	中铁特货运输有限责任公司	5,762.48
	2	兰州广运铁路货运代理有限公司	112.74
	3	重庆市禾宏物流有限公司	92.74
	4	辽宁中铁联运服务有限公司	53.51
	5	定州市承运物流有限公司	584.12
	小 计		6,605.60
2017 年	1	中铁特货运输有限责任公司	3,296.96
	2	青岛城建集团有限公司	297.55
	3	广州臻达建筑工程有限公司	114.00
	4	安徽鸿路钢结构（集团）股份有限公司	89.14

5	重庆川皓物流有限公司	60.00
小 计		3,857.65

报告期内，接受公司应收票据的供应商主要系中铁特货运输有限责任公司、中铁特货物流股份有限公司、定州市文迁运输有限公司、定州市承运物流有限公司、青岛博瑞舒物流有限公司、黑龙江润扬物流有限公司。2017-2019 年度以及 2020 年 1-6 月各期，上述供应商接受公司的银行承兑汇票总额分别为 3,313.09 万元，6,376.61 万元、8,674.38 万元和 4,471.57 元，分别占当期公司背书的所有银行承兑汇票总额的 74.99%, 95.55%、85.92%和 67.36%，具体情况如下：

期 间	供应商	应收票据结算金额	银行转账结算金额	期初应付账款余额	应付账款贷方发生额	应收票据结算比例	应收票据结算占应结算金额比例
2020 年 1-6 月	中铁特货物流股份有限公司	1,347.95		2,547.55	6,739.78	100.00%	14.51%
	定州市承运物流有限公司	1,171.12	665.17	2,356.01	3,519.19	63.78%	19.93%
	定州市文迁运输有限公司	991.18	542.23	879.66	2,449.55	64.64%	29.77%
	青岛博瑞舒物流有限公司	483.52	435.06	406.42	2,464.54	52.64%	16.84%
	黑龙江润扬物流有限公司	477.80	445.19	1,111.91	1,081.96	51.77%	21.78%
2019 年度	中铁特货物流股份有限公司	6,273.29	635.90	1,907.64	13,362.82	90.80%	41.08%
	定州市承运物流有限公司	1,139.40	2,345.57	1,558.62	7,266.72	32.69%	12.91%
	定州市文迁运输有限公司	722.81	4,256.07	1,683.28	8,527.76	14.52%	7.08%
	青岛博瑞舒物流有限公司	409.04	1,831.68	487.96	4,799.74	18.25%	7.74%
	黑龙江润扬物流有限公司	129.83	331.32		2,959.33	28.15%	4.39%
2018 年度	中铁特货运输有限责任公司	5,762.48	5,370.37	4,172.98	17,751.27	51.76%	26.28%
	定州市承运物流有限公司	584.12	1,878.66	1,201.86	3,250.22	23.72%	13.12%
	定州市文迁运输有限公司				2,457.84		
	青岛博瑞舒物流有限公司	30.00	1,319.25	150.27	3,086.37	2.22%	0.93%
	黑龙江润扬物流有限公司						
2017 年度	中铁特货运输有限责任公司	3,296.96	9,562.39	4,061.14	20,637.66	25.64%	13.35%
	定州市承运物流有限公司	16.14	882.00	79.90	2,020.12	1.80%	0.77%
	定州市文迁运输有限公司						
	青岛博瑞舒物流有限公司				150.27		
	黑龙江润扬物流有限公司						

报告期各期，应收票据的后手均为公司供应商，前述供应商票据结算占应结算金额比均小于 100%，票据均用于结算当期或前期已发生的货款。

(6) 走访并函证主要供应商，确认各期交易金额和结算方式，以核查票据的

背书是否具有真实的交易背景。

经核查，我们认为：公司收取的应收票据均来自于公司客户；应收票据的接收方均为公司供应商；应收票据的收取和背书具有真实交易背景；不存在第三方代为偿付货款情形。

（七）核查程序及核查结论

1. 核查程序

(1) 获取公司报告期各期末应收票据明细表，对应收票据实施监盘程序；抽查应收票据的收取、背书，与应收票据备查簿、应收票据账面记录进行比对；

(2) 查阅公司与重庆幻速物流有限公司、北汽银翔汽车有限公司签署的相关协议；

(3) 查阅同行业可比公司、汽车上市公司和中铁特货披露的定期报告、招股说明书、行业协会相关数据等了解汽车行业发展情况，主要汽车生产厂商财务情况。查阅裁判文书、百度等公开网络信息，了解公司主要客户财务信息；

(4) 获取了公司应收账款管理的内控制度、应收账款明细表及期后回款情况，结合销售合同、签收单、银行回单等，复核是否正确；；

(5) 查阅同行业可比公司定期报告、招股说明书等资料，了解同行业可比公司应收账款坏账计提政策。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 汽车整车综合物流服务客户整体资金情况良好，除重庆幻速、重庆力帆乘用车有限公司和重庆力帆汽车销售有限公司外，公司不存在其他因客户资金链紧张而无法收回的应收款项；

(2) 公司制定了完善的应收账款管理措施，应收账款内部控制不存在重大缺陷；

(3) 报告期内，公司不存在放松信用政策情形；扣除重庆幻速应收账款未收回影响，公司前五名客户与前五名应收账款客户保持一致；

(4) 公司不同账龄下应收账款坏账计提比例均高于或等于同行业可比公司坏账计提比例，公司坏账计提政策更为谨慎，公司坏账准备计提比例是根据公司应收款项回收的实际风险状况确定，符合公司实际经营情况，坏账计提充分；

(5) 公司应收账款占营业收入的比重保持相对稳定，报告期内公司销售模式和信用政策均未发生重大变化，不存在放宽信用政策扩大销售的情形；

(6) 公司收取的应收票据均来自于公司客户，应收票据背书人均为公司供应商，应收票据的收取和背书具有真实交易背景，不存在第三方代为偿付货款情形。

十一、申报材料显示，报告期各期末，发行人其他应收款账面余额分别为1,836.44 万元、2,962.05 万元和 3,212.38 万元，坏账准备计提金额分别为533.95 万元、681.90 万元和 928.16 万元。请发行人补充披露：（1）其他应收款中押金及保证金形成的原因，每笔押金及保证金与投标项目或销售合同的对应情况、押金及保证金占合同金额的比例、无法收回的原因；（2）垫付款明细情况及金额占比，披露垫付款形成的原因；（3）报告期内暂借款形成原因及暂借款对方名称；（4）其他应收款账龄超过 1 年尚未收回的原因，结合其他应收款账龄和期后收款情况，披露坏账准备的计提是否充分。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 20 条）

（一）其他应收款中押金及保证金形成的原因，每笔押金及保证金与投标项目或销售合同的对应情况、押金及保证金占合同金额的比例、无法收回的原因

1. 报告期内，押金及保证金明细及形成原因如下：

单位：万元

明 细	2020.6.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
发运保证金	1,710.11	1,710.45	1,239.34	907.76
租赁及仓储押金	177.76	180.43	137.74	79.91
项目履约保证金	100.00	100.00	100.00	
购车保证金	68.88	143.86	180.73	67.20
项目投资诚意金				200.00
投标保证金			50.00	5.00
其他押金及保证金	175.79	190.34	166.61	101.74
合 计	2,232.54	2,325.07	1,874.41	1,361.60

报告期各期末，公司其他应收款中押金及保证金包括发运保证金、租赁及仓储押金、项目投资诚意金、项目履约保证金、购车保证金及其他押金及保证金。各类型押金保证金核算内容如下：

（1）发运保证金核算的内容系根据运输服务合同约定，公司支付给客户的用于确保合同正常执行的履约保证金；

（2）租赁及仓储押金保证金核算的内容主要为租赁办公场所和停车场所时出租方收取的保证金、供应商向公司提供仓储服务收取的合同保证金；

（3）项目履约保证金核算的内容系公司建设“中集股份多式联运（重庆）智能应用基地”项目而支付的项目履约保证金；

（4）购车保证金核算的内容系公司以分期付款或售后回租方式购买车辆而支付的保证金；

（5）项目投资诚意金核算的内容系2015年公司拟在唐山汉沽建设“重庆中集汽车物流华北汽车物流产业基地”项目而支付的项目投资诚意金；

（6）投标保证金核算的内容为公司为进行业务拓展，投标支付的保证金，通常在投标后退回或转为发运保证金

（7）其他押金及保证金核算的内容包括集装箱租赁保证金、变电箱安装保证金、农民工工资保证金等等。

2.报告期内，每笔押金及保证金与投标项目或销售合同的对应情况、押金及保证金占合同金额的比例、无法收回的原因

（1）发运保证金

报告期各期，公司发运保证金及对应客户收入情况如下：

单位：万元

客户	2020.6.30		2019.12.31	
	保证金余额	收入金额	保证金余额	收入金额
重庆东风风光汽车销售有限公司	373.00	594.02		
重庆长安民生物流股份有限公司	300.00	4,403.62	280.00	7,483.68
浙江吉速物流有限公司	160.00	145.19		
中铁特货物流股份有限公司	136.11	9,485.80	137.45	23,913.45
安徽奇瑞商用车销售有限公司	100.00	621.34	100.00	6,038.51
华晨鑫源重庆汽车有限公司	100.00	677.45	100.00	1,492.99
重庆哈弗物流有限公司	100.00	465.27		
重庆长安铃木汽车有限公司	100.00	113.38	100.00	528.14
重庆东风小康汽车销售有限公司	60.00	2,463.43	60.00	6,481.13
丹东黄海汽车销售有限责任公司	50.00	140.40	50.00	
广州东铁汽车物流有限公司	50.00	769.26	50.00	3,326.45
纳爱斯丽水销售有限公司	50.00	1,507.20	50.00	2,769.46
比亚迪汽车销售有限公司	20.00	0.63	20.00	5.36
潍柴（重庆）汽车有限公司	20.00	140.71	20.00	6.75

武汉东铁汽车物流有限公司	10.00	34.08	43.00	21.01
浙江迅尔供应链管理有限公司	10.00	165.85	10.00	363.80
重庆幻速物流有限公司	10.00		10.00	
重庆小康进出口有限公司	10.00	139.76	10.00	362.60
东风车城物流股份有限公司			76.00	186.33
领克汽车销售有限公司			50.00	229.71
天津丰田物流有限公司			10.00	11.44
长城汽车股份有限公司			70.00	752.49
浙江吉利控股集团汽车销售有限公司			50.00	119.42
重庆东风渝安汽车销售有限公司			373.00	2,163.44
其他	51.00	205.12	41.00	899.42
合 计	1,710.11	22,072.51	1,710.45	57,155.58

（续上表）

客 户	2018.12.31		2017.12.31	
	保证金余额	收入金额	保证金余额	收入金额
重庆东风渝安汽车销售有限公司	373.00	3,863.11	300.00	3,938.15
中铁特货物流股份有限公司	134.62	27,773.68	142.76	21,803.32
华晨鑫源重庆汽车有限公司	130.00	537.88	100.00	231.95
重庆长安民生物流股份有限公司	108.70	11,721.66	110.00	16,208.73
重庆长安铃木汽车有限公司	100.00	887.46	50.00	1,078.92
重庆东风小康汽车销售有限公司	60.00	6,060.89		
中铁特货汽车物流有限责任公司	53.00	27,106.23	53.00	21,633.97
浙江吉利控股集团汽车销售有限公司	50.02	46.06		
安徽奇瑞商用车销售有限公司	50.00	180.43		
长沙君马汽车销售有限公司	50.00	602.89		
纳爱斯丽水销售有限公司	40.00	2,598.47	40.00	3,133.59
比亚迪汽车销售有限公司	20.00	10.49	20.00	
长城汽车股份有限公司	20.00	321.30		
纳爱斯成都有限责任公司	10.00	32.84	10.00	39.84
浙江迅尔供应链管理有限公司	10.00			
重庆幻速物流有限公司	10.00	1,879.05	10.00	5,181.59
重庆娃哈哈昌盛饮料有限公司	10.00	450.40	10.00	315.83
重庆小康进出口有限公司	10.00	310.12	10.00	246.71
达能（中国）食品饮料有限公司			40.00	1.45
其他			12.00	20.63
合 计	1,239.34	84,382.96	907.76	73,834.68

公司发运保证金对应客户均签署了相应合同，鉴于公司与客户签订的运输服务合同通常为框架合同，合同一般未约定总金额，仅对运输价格进行约定，双方结算的运输费用系根据运输里程或者承运数量以及合同约定的价格计算而来，因此公司向客户支付的保证金与合同金额不存在直接关系。

截至2020年6月30日，公司其他应收款—发运保证金中，除重庆幻速物流有限公司因资金链断裂，回款困难，导致公司对其其他应收款10万元无法收回外，公司其他客户均与公司保持正常业务往来，不存在无法收回的情形。

（2）租赁及仓储押金保证金

报告期内公司向出租方或仓储服务提供方支付的押金保证金与对应合同金额对应关系如下：

单位：万元

客 户	2020.6.30			2019.12.31		
	保证金余额	合同金额	保证金余额占合同金额比例	保证金余额	合同金额	保证金余额占合同金额比例
重庆渝高科技产业（集团）股份有限公司	48.10	516.61	9.31%	48.10	516.61	9.31%
中铁特货汽车物流有限责任公司	30.00	1,095.91	2.74%	30.00	1,095.91	2.74%
长沙传化公路港物流有限公司	21.00	162.66	12.91%	21.00	77.13	27.23%
广州市森胜农业有限公司	10.00	381.92	2.62%	10.00	381.92	2.62%
株洲通展物流有限公司	10.00	113.45	8.81%	10.00	56.72	17.63%
重庆名胜物流有限公司	8.58	110.88	7.74%	8.58	240.46	3.57%
华润置地（成都）物业服务有限公司	7.38	48.63	15.18%	7.38	65.04	11.35%
重庆方之舟物业管理有限公司	5.73	206.25	2.78%	5.73	206.25	2.78%
重庆联聚欣供应链管理有限公司	5.00		33.33%	5.00	15.00	33.33%
重庆三园物流有限公司	4.24	145.91	2.91%	4.24	145.91	2.91%
山西太铁联合物流有限公司汽车物流分公司	3.00	60.00	5.00%	3.00	60.00	5.00%
重庆九润城市交通设施有限公司				9.50	231.68	4.10%
其他	24.73	101.82	24.29%	17.90	41.56	43.07%

合 计	177.76	2,944.04	6.04%	180.43	3,134.19	5.76%

（续上表）

客 户	2018.12.31			2017.12.31		
	保证金余额	合同金额	保证金余额占合同金额比例	保证金余额	合同金额	保证金余额占合同金额比例
重庆渝高科技产业（集团）股份有限公司	48.10	516.61	9.31%			
中铁特货汽车物流有限责任公司	30.00	1,095.91	2.74%	30.00	1,095.91	2.74%
海马汽车销售有限公司	10.00	104.03	9.61%			
广州市森胜农业有限公司	10.00	381.92	2.62%	10.00	381.92	2.62%
重庆九润城市交通设施有限公司	9.50	231.68	4.10%	9.50	231.68	4.10%
重庆名胜物流有限公司	8.58	240.46	3.57%	8.58	240.46	3.57%
重庆方之舟物业管理有限公司	5.73	206.25	2.78%			
华润城市交通设施（重庆）有限公司	3.42	13.00	26.31%			
山西太铁联合物流有限公司汽车物流分公司	3.00	60.00	5.00%	3.00	60.00	5.00%
海南金盘物流有限公司				10.00	39.67	25.21%
其他	9.42	47.26	19.93%	8.83	47.22	18.70%
合 计	137.75	2,897.12	4.75%	79.91	2,096.86	3.81%

公司向出租方支付的押金通常为固定金额，押金金额与合同金额不存在固定比例关系。报告期内，公司发生的租赁押金未退回金额为 1,400 元，2019 期间，公司董事任敏女士临时在重庆地区办公，公司对外承租了位于重庆市渝北区星湖路房屋用于宿舍，2019 年底因工作调动，公司与出租方协调退租，部分租房押金 1,400 元和预缴租金 2,800 元未能退回，公司将其计入营业外支出。

截至 2020 年 6 月 30 日，除重庆联聚欣供应链管理有限公司未继续向公司提供仓储服务正在办理押金退回外，公司租赁的房屋或场地均在正常承租中，签署的其他仓储服务合同正在继续履行中，公司租赁及仓储押金保证金不存在无法收回的情形。

（3）项目投资诚意金

2015 年公司与唐山市汉沽管理区管理委员会签订《华北汽车物流产业基地项

目投资协议书》（以下简称投资协议书），根据投资协议书约定，公司支付了200万元项目投资诚意金。鉴于该投资项目一直未有实质性进展，公司与唐山市汉沽管理区管理委员会解除了相关协议，并于2018年收回了项目投资诚意金。该投资协议书系框架协议，项目投资诚意金金额与合同金额无直接关系。

（4）项目履约保证金

2018年公司与重庆西部现代物流产业园区开发建设有限责任和重庆西部现代物流园管理委员会签订《中集股份多式联运（重庆）智能应用基地项目合作协议书》（以下简称合作协议书），根据合作协议书约定，公司支付了100万元项目履约保证金。截至2020年6月30日，该工程项目正在建设中，项目履约保证金不存在无法收回的情形。由于合作协议书系框架协议，项目履约保证金金额与合同金额无直接关系。

（5）购车保证金

公司以分期付款或售后回租方式购买车辆而支付的保证金均有汽车销售合同或融资租赁合同与之相匹配，报告期各期末购车保证金占合同金额比例如下：

单位：万元

项 目	2020.6.30			2019.12.31		
	保证金余额	合同金额	保证金占合同金额比例	保证金余额	合同金额	保证金占合同金额比例
重庆龙科汽车销售有限公司	68.88	956.70	7.20%	68.88	956.70	7.20%
东风汽车财务有限公司				15.93	455.75	3.49%
渝农商金融租赁有限责任公司				59.05	1,181.00	5.00%
合 计	68.88	956.70	7.20%	143.86	2,593.45	5.55%

（续上表）

项 目	2018.12.31			2017.12.31		
	保证金余额	合同金额	保证金占合同金额比例	保证金余额	合同金额	保证金占合同金额比例
重庆龙科汽车销售有限公司	102.65	1,425.75	7.20%	33.77	469.05	7.20%
东风汽车财务有限公司	19.03	544.80	3.49%	33.43	455.75	7.33%
渝农商金融租赁有限责任公司	59.05	1,181.00	5.00%			

合 计	180.73	3,151.55	5.73%	67.20	924.80	7.27%

截至2020年6月30日，购车保证金仅剩向重庆龙科汽车销售有限公司支付的购车保证金，根据合同约定，该保证金可冲抵最后一期还款，故不存在无法收回的情形。

（6）其他押金及保证金

其他押金及保证金为施工用水保证金、ETC押金、农民工工资保证金等，均与目前公司经营业务相关，不存在无法收回的情形。

（二）垫付款明细情况及金额占比，披露垫付款形成的原因

报告期内，垫付款明细情况及金额占比如下：

单位：万元

明 细	2020.6.30	占比	2019.12.31	占比
应收质损车垫付款	477.63	96.97%	634.28	99.00%
员工社保	8.53	1.73%		0.00%
其 他	6.38	1.30%	6.38	1.00%
合 计	492.55	100.00%	640.66	100.00%

(续上表)

明 细	2018.12.31	占比	2017.12.31	占比
应收质损车垫付款	836.14	98.33%	300.34	85.03%
员工社保			39.37	11.14%
其 他	14.16	1.67%	13.53	3.83%
合 计	850.30	100.00%	353.24	100.00%

报告期内垫付款主要由应收质损车垫付款、垫付员工社保形成，其形成原因如下：

1. 质损车垫付款

根据合同约定，对于公司在承运商品车期间因发生货运事故或其他原因导致承运车辆受损的，由公司先行承担赔偿责任；对于已垫付的赔偿款，公司可通过向保险公司、因个人原因导致车辆受损的责任员工、负责运输的第三方承运商进行追偿以及将该受损车辆维修后出售的方式来进行弥补。

报告期内，公司曾存在一笔垫付质损车款无法收回，具体如下：2018 年 5 月，供应商齐齐哈尔鸿兴物流有限公司在配送公司委托的2辆大众汽车中造成质损，导致经销商拒收相关车辆。同时供应商齐齐哈尔鸿兴物流有限公司擅自将质

损车辆处置，导致保险公司拒赔。法院判决齐齐哈尔鸿兴物流有限公司向公司承担赔偿责任，执行过程中因该公司无可执行资产导致公司对其垫付的质损车款45.76万元无法收回，公司已对该笔款项全额计提坏账。

公司已对承运商品车进行投保，且投保额度可以覆盖商品车价值，同时公司与供应商签署的合同已对承运过程中赔偿责任作出了明确划分。公司为保险公司或供应商垫付的质损车垫付款具有明确的责任赔偿方。除为齐齐哈尔鸿兴物流有限公司垫付的赔偿款无法收回外，公司其他质损车垫付款不存在无法收回情形。

2. 员工社保

公司代扣的员工社保与实际缴纳的员工个人社保存在时间性差异，该部分金额将在员工工资中予以扣除，不存在期后无法收回的情形。

（三）报告期内暂借款形成原因及暂借款对方名称

截至2020年6月30日，公司其他应收款—暂借款为应收重庆市和商科技发展有限公司借款100万元。该借款系公司出借给重庆市和商科技发展有限公司的流动资金借款，迄今已超过5年，账面已全额计提坏账准备。重庆市和商科技发展有限公司非公司关联方，借款长期未收回的原因系该公司经营困难，无力偿还借款所致。

（四）其他应收款账龄超过1年尚未收回的原因，结合其他应收款账龄和期后收款情况，披露坏账准备的计提是否充分

1. 其他应收款各明细类别账龄情况及期后收款情况

报告期各期末其他应收款账龄情况及期后收款情况如下：

单位：万元

类 型	2020.6.30				
	1-2年	2-3年	3年以上	长账龄合计	期后收款
保证金及押金	824.21	175.45	488.94	1,488.60	39.54
暂借款			100.00	100.00	
垫付款	45.76			45.76	
合计	869.97	175.45	588.94	1,634.36	39.54
坏账准备金额	169.39	87.73	588.94	846.06	
计提比例	19.47%	50.00%	100.00%	51.77%	

（续上表）

类 型	2019.12.31

	1-2 年	2-3 年	3 年以上	长账龄合计	期后收款
保证金及押金	868.02	147.83	495.96	1,511.81	74.75
暂借款			100.00	100.00	
垫付款	45.76			45.76	
合 计	913.78	147.83	595.96	1,657.57	74.75
坏账准备金额	182.82	73.91	595.96	852.70	
计提比例	20.01%	50.00%	100.00%	51.44%	

(续上表)

类型	2018.12.31				
	1-2 年	2-3 年	3 年以上	长账龄合计	期后收款
保证金及押金	192.08	139.61	375.55	707.24	64.81
暂借款			100.00	100.00	
合 计	192.08	139.61	475.55	807.24	64.81
坏账准备金额	28.81	69.80	475.55	574.17	
计提比例	15.00%	50.00%	100.00%	71.13%	

(续上表)

类 型	2017.12.31				
	1-2 年	2-3 年	3 年以上	长账龄合计	期后收款
保证金及押金	422.87	139.08	255.00	816.95	245.94
暂借款			100.00	100.00	
合 计	422.87	139.08	355.00	916.95	245.94
坏账准备金额	63.43	69.54	355.00	487.97	
计提比例	15.00%	50.00%	100.00%	53.22%	

2. 其他应收款账龄超过 1 年尚未收回的原因，结合其他应收款账龄和期后收款情况，披露坏账准备的计提是否充分

截至 2020 年 6 月 30 日，其他应收款账龄超过 1 年的款项主要系押金及保证金、垫付款和暂借款，其未收回的原因如下：

1. 押金及保证金

押金及保证金主要包括发运保证金、租赁及仓储押金及保证金、项目投资诚意金、项目履约保证金、购车保证金等。截至 2020 年 6 月 30 日各类型押金保证金未收回的原因如下：

(1) 除因重庆幻速物流有限公司资金链断裂，回款困难导致公司支付给该客

户的发运保证金收回可能性较小，账面已全额计提坏账准备外，其他发运保证金未收回主要系公司与客户的业务尚在持续进行；

(2) 租赁押金及保证金未收回主要系公司租赁的房屋或场地均在正常承租中；仓储服务对应押金与保证金，除重庆联聚欣供应链管理有限公司正在办理押金退回外，其他方均在正常合作中；

(3) 项目履约保证金未收回主要系工程建设项目尚未完工；

(4) 购车保证金未收回主要系购车款尚未偿还完毕。

2、暂借款

公司向重庆市和商科技发展有限公司提供的100万元借款系于2009年借出，目前重庆市和商科技发展有限公司经营困难，无力偿还借款。公司账面已全额计提坏账准备。

3、垫付款

公司尚未收回的账龄超过 1 年的垫付款系供应商齐齐哈尔鸿兴物流有限公司欠付公司款项45.76万元。

齐齐哈尔鸿兴物流有限公司为公司承运商，2018 年 5 月，其在配送中造成汽车受损，导致经销商拒收，公司在垫付赔偿款后依法向其进行追偿。根据重庆市铁路运输法院执行裁定书（(2019）渝8601执30号），被执行人齐齐哈尔鸿兴物流有限公司无可供执行财产，本次执行程序终结。公司对该部分其他应收款全额计提坏账准备。

4、其他

其他主要是公司日常经营过程中的零散应收款项。公司建立了较为严格的资金付款审批管理制度，各项资金支付有预算控制、有合理用途，长账龄情况金额较小。

报告期各期末，1年以上的其他应收款期后回款金额较小，主要原因系押金保证金对应的业务行为尚在持续进行中。公司对于3年以上的其他应收款已全额计提坏账，亦对确认不能收回的款项全额计提了坏账准备，同时公司各期实际损失的其他应收款金额较小，公司报告期内其他应收款坏账准备计提充分。

（五）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 查阅运输服务、租房、购地、购车等合同，了解合同中关于保证金的缴纳期限、使用限制、权利与义务、退款等条款约定，了解公司报告期内的履约情况及退款情况；

(2) 查阅公司与承运供应商的服务合同及保险合同，关注合同中关于车辆运输期间事故责任承担、保险公司赔付等条款约定；

(3) 访谈公司董事长，了解对重庆市和商科技发展有限公司借款长期未回款的原因；

(4) 获取公司编制的其他应收款账龄分析表，了解账龄较长的大额其他应收款未收回的原因，关注是否存在款项无法收回的风险；

(5) 对报告期内大额其他应收款实施函证程序，对回函不符的查找原因编制差异调节表，对函证未回的，采取替代程序进行核实；

(6) 选择重要项目，检查合同、协议、银行付款单等原始附件，与账面记录进行核对；对于期末重要款项，执行期后回款测试。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 其他应收款中押金及保证金主要为发运保证金、租赁及仓储押金保证金、项目投资诚意金、项目履约保证金、购车保证金及其他押金及保证金等，押金及保证金与投标项目或销售合同具有明确对应关系；其他应收款中押金及保证金除应收重庆幻速物流有限公司保证金 10 万元因重庆幻速资金链断裂无法收回外，其他押金及保证金不存在无法收回的情形；

(2) 公司垫付款主要为代保险公司等其他方垫付的质损赔偿和代员工垫付的个人社保；

(3) 截至 2020 年 6 月 30 日，公司暂借款 100 万元系向重庆市和商科技发展有限公司提供的借款，该公司经营困难，无力偿还借款，公司已对其全额计提坏账准备；

(4) 其他应收款账龄超过 1 年的款项主要系押金及保证金、暂借款和垫付款，公司账龄超过 1 年的押金及保证金尚未收回主要系公司与对方仍处于持续合作中，在合同续签过程中押金及保证金未收回并作为新合同对应的押金或保证金，

进而导致账龄较长；暂借款和垫付款超过 1 年尚未收回系对方经营不善或无可执行财产，公司已对其全额计提坏账准备；

(5) 报告期各期末，1 年以上的其他应收款期后回款金额较小，主要原因系押金保证金对应的业务行为尚在持续进行中。公司对于 3 年以上的其他应收款已全额计提坏账，亦对确认不能收回的款项全额计提了坏账准备，同时公司各期实际损失的其他应收款金额较小，公司报告期内其他应收款坏账准备计提充分。

十二、报告期各期末发行人在建工程余额分别为 76.83 万元、12.36 万元和 1,103.91 万元，长期待摊费用金额分别为 1,624.18 万元、1,686.28 万元和 868.39 万元。请发行人补充披露：（1）报告期内在建工程的核算内容，在建工程成本归集、结转情况，成本归集是否涉及与在建工程无关的支出；（2）在建工程的项目进展情况，实际进展和预计进展的情况差异；（3）装修费的具体构成，以及 2019 年堆场平整费、装修费减少的具体原因。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 21 条）

（一）报告期内在建工程的核算内容，在建工程成本归集、结转情况，成本归集是否涉及与在建工程无关的支出。

报告期内，公司通过“在建工程”科目归集工程项目建设从筹建期到工程达到预定可使用状态时与项目建设相关的成本费用。

报告期内各期末，在建工程核算内容情况如下：

单位：万元

核算内容	2020.6.30		2019.12.31		2018.12.31		2017.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
建筑工程	3,546.54	82.77%	644.30	58.37%			76.83	100%
安装工程	247.81	5.78%	171.38	15.52%				
信息系统建设工程			87.50	7.93%				
待摊支出	490.58	11.45%	200.73	18.18%	12.36	100%		
合 计	4,284.93	100%	1,103.91	100%	12.36	100%	76.83	100%

建筑工程主要核算向建筑安装商支付的工程结算进度款；安装工程主要核算消防安装等工程费用；待摊支出核算工程建设期间，不能直接计入某项资产价值，而应由所建造的工程项目共同负担的公共支出，包括为建设工程所发生的设计费、

勘察测绘费、监理费、市政配套费、资本化利息等。工程建设期间项目若出现因推进有难度等原因不再建设，将归集的工程费用全部予以费用化；若出现由于自然灾害等原因造成单项工程或单位工程报废或毁损，减去残料价值和过失人或保险公司等赔款后的净损失计入营业外支出。工程建设项目达到预定可使用状态后转入固定资产或长期待摊费用。

公司将项目建设期间发生的与工程项目无关的成本费用根据支出性质计入主营业务成本或期间费用，不存在将与在建工程无关的支出计入在建工程的情况。

（二）在建工程的项目进展情况，实际进展和预计进展的情况差异

截至 2020 年 6 月末，公司在建工程项目实际进展情况如下：

单位：万元

序号	在建工程项目	账面余额	减值准备	账面价值	预算数	进展情况
1	重庆中集现代物流中心 B 区	2,255.17		2,255.17	4,108.66	主体工程尚未完工
2	定州市铁达物流中心办公楼建设	1,043.83		1,043.83	1,250.36	主体工程已完工，正在进行安装工程
3	中集股份多式联运（重庆）智能应用基地	985.93		985.93	34,922.26	主体工程尚未完工
合 计		4,284.93		4,275.95	40,281.28	

受疫情影响，上述工程项目的实际建造进度较预计情况有所放缓。目前各工程项目建设均在正常进行中。

（三）装修费的具体构成，以及 2019 年堆场平整费、装修费减少的具体原因

1.报告期内各期末，公司装修费具体构成如下：

单位：万元

项 目	2020.6.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
现代物流中心办公大楼 4 楼办公室装修		4.42	32.38	75.98
北京总部基地装修	1.65	13.63	37.60	77.56
自助餐厅装修		8.95	35.80	62.65
雒容基地装修	10.95			
其他		5.22	6.03	
合 计	12.59	32.22	111.81	216.19

2019 年装修费减少的原因系现代物流中心办公大楼 4 楼办公室装修费、北

京总部基地装修费以及自助餐厅装修费摊销减少引起。

2019年堆场平整费减少系新增项目减少，原有项目摊销引起。

（四）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 了解与在建工程相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制运行的有效性；

(2) 了解在建工程结转固定资产的会计政策，检查在建工程结转固定资产时点、金额是否正确，关注是否存在推迟在建工程转固时间、少提折旧的情况；

(3) 了解在建工程除结转固定资产或长期待摊费用外其他减少的具体原因，关注入账依据是否齐全，会计处理是否正确；

(4) 实地盘点重要在建工程，观察工程项目的形象进度；询问工程管理人员工程项目的实际进度，了解工程实际进度与预计进度的差异原因以及工程项目最新的进展情况，关注在建工程是否存在减值迹象；

(5) 检查在建工程明细账，查验施工合同、发票、付款单据、监理报告等在建工程相关原始资料，关注在建工程核算的内容是否合理，会计处理是否正确；

(6) 检查长期待摊费用明细账，查验相关合同、付款单据等原始资料，关注长期待摊费用是否真实，会计处理是否正确；

(7) 复核长期待摊费用的摊销金额以及会计处理是否正确。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 报告期内，公司在建工程的核算内容符合企业会计准则的规定，不存在将与在建工程无关的支出计入在建工程的情况；

(2) 受疫情影响，工程项目的实际建造进度较预计情况有所放缓，目前各工程项目建设已恢复正常，均在正常进行中；

(3) 2019年公司堆场平整费、装修费减少主要系正常摊销减少引起。

十三、报告期各期末，公司应付票据余额分别为6,022.71万元、2,064.29万元及3,505.35万元，公司应付账款余额分别为17,560.57万元、15,285.76

万元和 20,891.71 万元，母公司资产负债率分别为 56.25%、50.80%和 51.43%。请发行人补充披露：（1）报告期末应付票据的具体构成，报告期末的应付票据余额明细（注明出票人、收款人、票据期限、性质、金额以及目前的使用情况），应付票据的期后结算情况，是否严格按照采购合同的条款按时付款；（2）应付账款前五大供应商的结算政策、结算周期及结算方式，应付账款余额持续增长的合理性；（3）结合流动比率和速动比率低于可比公司、资产负债率高于可比公司的情况，披露发行人偿债能力低于可比公司的原因；（4）结合长短期负债项目、资产收购和资产采购等重要合同履行义务、货币资金余额及应收款项的回收周期等因素，披露公司偿债能力和流动性风险。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 22 条）

（一）报告期末应付票据的具体构成，报告期末的应付票据余额明细（注明出票人、收款人、票据期限、性质、金额以及目前的使用情况），应付票据的期后结算情况，是否严格按照采购合同的条款按时付款

报告期各期末，公司应付票据分别为 6,022.71 万元、2,064.29 万元、3,505.35 万元和 4,909.51 万元，均为应付银行承兑汇票。

截至2020年6月30日，应付票据的出票人为公司，且均为银行承兑汇票，具体构成如下：

单位：万元

序号	收票方	开票日期	到期日	金额	目前使用状态期后结算情况	是否按合同条款按时付款
1	广州市南美物业管理有限公司	2020-2-27	2020-8-27	15.00	已到期兑付	是
2	黑龙江润扬物流有限公司	2020-5-20	2020-11-20	111.09	未到期	是
3	柳州鑫臻运输有限公司	2020-4-24	2020-10-24	10.00	未到期	是
4	西安峰顺劳务有限公司	2020-2-27	2020-8-27	10.00	已到期兑付	是
5	西安峰顺劳务有限公司	2020-5-20	2020-11-20	20.00	未到期	是
6	重庆临航供应链管理有限公司	2020-4-24	2020-10-24	20.00	未到期	是
7	定州市承运物流有限公司	2020-2-27	2020-8-27	270.00	已到期兑付	是
8	定州市铁达物流有限公司[注]	2020-2-27	2020-8-27	100.00	已到期兑付	是
9	黑龙江润扬物流有限公司	2020-2-27	2020-8-27	50.00	已到期兑付	是
10	黑龙江润扬物流有限公司	2020-4-24	2020-10-24	20.00	未到期	是
11	兰州广运铁路货运代理有限公司	2020-2-27	2020-8-27	30.00	已到期兑付	是
12	兰州广运铁路货运代理有限公司	2020-4-24	2020-10-24	20.00	未到期	是
13	辽宁中铁联运服务有限公司沈阳分公司	2020-2-27	2020-8-27	60.00	已到期兑付	是
14	辽宁中铁联运服务有限公司沈阳分公司	2020-4-24	2020-10-24	30.00	未到期	是
15	柳州鑫臻运输有限公司	2020-5-20	2020-11-20	10.00	未到期	是
16	青岛博瑞舒物流有限公司	2020-2-27	2020-8-27	180.00	已到期兑付	是
17	山东安策物流服务有限公司	2020-2-27	2020-8-27	5.00	已到期兑付	是
18	上海欣鸿程物流有限公司景德镇分公司	2020-2-27	2020-8-27	179.04	已到期兑付	是
19	上海欣鸿程物流有限公司景德镇分公司	2020-4-24	2020-10-24	100.00	未到期	是

20	上海欣鸿程物流有限公司景德镇分公司	2020-5-20	2020-11-20	50.00	未到期	是
21	上海欣鸿程物流有限公司景德镇分公司	2020-6-19	2020-12-19	100.00	未到期	是
22	云南山哥物流有限公司	2020-2-27	2020-8-27	6.00	已到期兑付	是
23	长春市新悦经贸有限责任公司景德镇分公司	2020-2-27	2020-8-27	20.00	已到期兑付	是
24	中铁特货物流股份有限公司成都分公司	2020-3-23	2020-9-23	1,000.00	未到期	是
25	中铁特货物流股份有限公司成都分公司	2020-1-10	2020-7-10	658.57	已到期兑付	是
26	中铁特货物流股份有限公司成都分公司	2020-2-27	2020-8-27	400.00	已到期兑付	是
27	中铁特货物流股份有限公司成都分公司	2020-4-24	2020-10-24	187.70	未到期	是
28	中铁特货物流股份有限公司成都分公司	2020-5-20	2020-11-20	318.91	未到期	是
29	中铁特货物流股份有限公司成都分公司	2020-6-19	2020-12-19	486.00	未到期	是
30	重庆黄金建设（集团）有限公司	2020-5-20	2020-11-20	190.00	未到期	是
31	重庆黄金建设（集团）有限公司	2020-6-19	2020-12-19	60.00	未到期	是
32	重庆临航供应链管理有限公司	2020-3-23	2020-9-23	31.87	未到期	是
33	重庆临航供应链管理有限公司	2020-2-27	2020-8-27	5.00	已到期兑付	是
34	重庆仁友国际物流有限公司	2020-2-27	2020-8-27	5.00	已到期兑付	是
35	重庆融乾物流有限公司	2020-2-27	2020-8-27	6.00	已到期兑付	是
36	重庆上源货运代理有限公司	2020-2-27	2020-8-27	28.00	已到期兑付	是
37	重庆市禾宏物流有限公司	2020-4-24	2020-10-24	20.00	未到期	是
38	重庆市同创达物流有限公司	2020-2-27	2020-8-27	60.00	已到期兑付	是
39	重庆市同创达物流有限公司	2020-5-20	2020-11-20	20.00	未到期	是
40	重庆市同创达物流有限公司	2020-6-19	2020-12-19	16.33	未到期	是
合 计				4,909.51		

[注]截至2020年6月30日，并表子公司定州市铁达物流有限公司已将该票据背书给定州市承运物流有限公司

截至 2019 年 12 月 31 日，应付票据的出票人为公司，且均为银行承兑汇票，具体构成如下：

序号	收票方	发票日	到期日	金额（万元）	目前使用状态期后结算情况	是否按合同条款按时付款
1	定州市承运物流有限公司	2019-12-18	2020-6-18	100.00	已到期兑付	是
2	定州市铁达物流有限公司[注]	2019-12-18	2020-6-18	100.00	已到期兑付	是
3	广州市南美物业管理有限公司	2019-12-18	2020-6-18	20.00	已到期兑付	是
4	黑龙江润扬物流有限公司	2019-12-18	2020-6-18	100.00	已到期兑付	是
5	辽宁中铁联运服务有限公司沈阳分公司	2019-12-18	2020-6-18	40.00	已到期兑付	是
6	柳州骏镒运输有限公司	2019-12-18	2020-6-18	4.00	已到期兑付	是
7	柳州鑫臻运输有限公司	2019-12-18	2020-6-18	7.00	已到期兑付	是
8	山东安策物流服务有限公司	2019-12-18	2020-6-18	8.00	已到期兑付	是
9	上海欣鸿程物流有限公司	2019-12-18	2020-6-18	200.00	已到期兑付	是
10	上海欣鸿程物流有限公司景德镇分公司	2019-12-18	2020-6-18	200.00	已到期兑付	是
11	新疆新大地实业有限公司	2019-12-18	2020-6-18	5.00	已到期兑付	是
12	云南伊安行运输有限公司	2019-12-18	2020-6-18	32.00	已到期兑付	是
13	中铁特货物流股份有限公司成都分公司	2019-12-18	2020-6-18	261.00	已到期兑付	是
14	重庆富盛祥物流有限公司	2019-12-18	2020-6-18	7.00	已到期兑付	是
15	重庆仁友国际物流有限公司	2019-12-18	2020-6-18	7.00	已到期兑付	是
16	重庆融乾物流有限公司	2019-12-18	2020-6-18	11.00	已到期兑付	是
17	重庆上源货运代理有限公司	2019-12-18	2020-6-18	40.00	已到期兑付	是
18	西安峰顺劳动有限公司	2019-10-29	2020-4-29	10.00	已到期兑付	是
19	定州市承运物流有限公司	2019-7-23	2020-1-23	280.00	已到期兑付	是
20	定州市承运物流有限公司	2019-9-23	2020-3-23	130.00	已到期兑付	是

21	定州市承运物流有限公司	2019-8-16	2020-2-16	65.00	已到期兑付	是
22	定州市文迁运输有限公司	2019-8-16	2020-2-16	69.29	已到期兑付	是
23	广州市南美物业管理有限公司	2019-7-23	2020-1-23	7.00	已到期兑付	是
24	广州市南美物业管理有限公司	2019-8-16	2020-2-16	15.00	已到期兑付	是
25	黑龙江润扬物流有限公司	2019-9-23	2020-3-23	30.00	已到期兑付	是
26	黑龙江润扬物流有限公司	2019-8-16	2020-2-16	50.00	已到期兑付	是
27	兰州广运铁路货运代理有限公司	2019-7-23	2020-1-23	21.00	已到期兑付	是
28	兰州广运铁路货运代理有限公司	2019-9-23	2020-3-23	35.00	已到期兑付	是
29	兰州广运铁路货运代理有限公司	2019-10-29	2020-4-29	25.00	已到期兑付	是
30	辽宁中铁联运服务有限公司沈阳分公司	2019-7-23	2020-1-23	10.00	已到期兑付	是
31	柳州骏镒运输有限公司	2019-7-23	2020-1-23	6.21	已到期兑付	是
32	柳州市和源汽车运输有限公司	2019-7-23	2020-1-23	100.00	已到期兑付	是
33	柳州市和源汽车运输有限公司	2019-9-23	2020-3-23	30.00	已到期兑付	是
34	柳州市和源汽车运输有限公司	2019-10-29	2020-4-29	25.00	已到期兑付	是
35	柳州鑫臻运输有限公司	2019-9-23	2020-3-23	30.11	已到期兑付	是
36	柳州鑫臻运输有限公司	2019-7-23	2020-1-23	147.29	已到期兑付	是
37	青岛博瑞舒物流有限公司	2019-7-23	2020-1-23	130.00	已到期兑付	是
38	青岛博瑞舒物流有限公司	2019-9-23	2020-3-23	80.00	已到期兑付	是
39	青岛博瑞舒物流有限公司	2019-8-16	2020-2-16	50.00	已到期兑付	是
40	上海欣鸿程物流有限公司	2019-7-23	2020-1-23	64.45	已到期兑付	是
41	上海欣鸿程物流有限公司	2019-9-23	2020-3-23	80.00	已到期兑付	是
42	上海欣鸿程物流有限公司	2019-10-29	2020-4-29	30.00	已到期兑付	是
43	上海欣鸿程物流有限公司	2019-8-16	2020-2-16	60.00	已到期兑付	是

44	西安峰顺劳务有限公司	2019-7-23	2020-1-23	10.00	已到期兑付	是
45	西安峰顺劳务有限公司	2019-9-23	2020-3-23	10.00	已到期兑付	是
46	西安峰顺劳务有限公司	2019-8-16	2020-2-16	15.00	已到期兑付	是
47	新疆新大地实业有限公司	2019-7-23	2020-1-23	10.00	已到期兑付	是
48	新疆新大地实业有限公司	2019-8-16	2020-2-16	20.00	已到期兑付	是
49	云南山哥物流有限公司	2019-7-23	2020-1-23	15.00	已到期兑付	是
50	云南山哥物流有限公司	2019-9-23	2020-3-23	45.00	已到期兑付	是
51	长春市新悦经贸有限责任公司景德镇分公司	2019-9-23	2020-3-23	80.00	已到期兑付	是
52	长春市新悦经贸有限责任公司景德镇分公司	2019-7-23	2020-1-23	100.00	已到期兑付	是
53	长春市新悦经贸有限责任公司景德镇分公司	2019-8-16	2020-2-16	100.00	已到期兑付	是
54	重庆富盛祥物流有限公司	2019-7-23	2020-1-23	20.00	已到期兑付	是
55	重庆临航供应链管理有限公司	2019-10-29	2020-4-29	15.00	已到期兑付	是
56	重庆融乾物流有限公司	2019-7-23	2020-1-23	8.00	已到期兑付	是
57	重庆三久物流（集团）有限公司	2019-7-23	2020-1-23	30.00	已到期兑付	是
58	重庆上源货运代理有限公司	2019-8-16	2020-2-16	20.00	已到期兑付	是
59	重庆上源货运代理有限公司	2019-9-23	2020-3-23	15.00	已到期兑付	是
60	重庆上源货运代理有限公司	2019-10-29	2020-4-29	20.00	已到期兑付	是
61	重庆上源货运代理有限公司	2019-7-23	2020-1-23	50.00	已到期兑付	是
62	重庆市禾宏物流有限公司	2019-8-16	2020-2-16	40.00	已到期兑付	是
63	重庆市禾宏物流有限公司	2019-9-23	2020-3-23	20.00	已到期兑付	是
64	重庆市禾宏物流有限公司	2019-7-23	2020-1-23	40.00	已到期兑付	是
65	重庆市同创达物流有限公司	2019-9-23	2020-3-23	25.00	已到期兑付	是
66	重庆市同创达物流有限公司	2019-10-29	2020-4-29	25.00	已到期兑付	是

67	重庆市同创达物流有限公司	2019-8-16	2020-2-16	50.00	已到期兑付	是
合 计				3,505.35		

[注]截至2019年12月31日，并表子公司定州市铁达物流有限公司已将该票据背书给定州市承运物流有限公司

截至2018年12月31日，应付票据的出票人为公司，且均为银行承兑汇票，具体构成如下：

序号	收票方	出票日	到期日	金额（万元）	目前使用状态期后结算情况	是否按合同条款按时付款
1	定州市铁达物流有限公司[注]	2018-12-12	2019-6-12	250.00	已到期兑付	是
2	柳州市和源汽车运输有限公司	2018-12-12	2019-6-12	70.00	已到期兑付	是
3	柳州鑫臻运输有限公司	2018-12-12	2019-6-12	50.00	已到期兑付	是
4	青岛博瑞舒物流有限公司	2018-12-12	2019-6-12	150.00	已到期兑付	是
5	武汉鹏众达物流有限公司	2018-12-12	2019-6-12	40.00	已到期兑付	是
6	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2018-7-25	2019-1-25	672.29	已到期兑付	是
7	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2018-10-29	2019-4-29	300.00	已到期兑付	是
8	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2018-11-8	2019-5-8	142.00	已到期兑付	是
9	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2018-12-12	2019-6-12	290.00	已到期兑付	是
10	重庆市同创达物流有限公司	2018-12-12	2019-6-12	100.00	已到期兑付	是
合 计				2,064.29		

[注]截至2018年12月31日，并表子公司定州市铁达物流有限公司已将该票据背书给中铁特货运输有限责任公司北京分公司

截至2017年12月31日，应付票据的出票人为公司，且均为银行承兑汇票，具体构成如下：

序号	收票方	出票日	到期日	金额（万元）	目前使用状态期后结算情况	是否按合同条款按时付款
1	北京城建天宁消防有限责任公司	2017-8-14	2018-2-14	35.00	已到期兑付	是

2	定州市承运物流有限公司	2017-12-6	2018-6-6	15.40	已到期兑付	是
3	定州市睿智储运有限公司	2017-7-13	2018-1-13	40.00	已到期兑付	是
4	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2017-8-31	2018-2-28	150.00	已到期兑付	是
5	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2017-9-25	2018-3-25	600.00	已到期兑付	是
6	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2017-9-27	2018-3-27	800.00	已到期兑付	是
7	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2017-10-26	2018-4-26	1,300.00	已到期兑付	是
8	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2017-11-24	2018-5-24	255.56	已到期兑付	是
9	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2017-11-30	2018-5-30	500.00	已到期兑付	是
10	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2017-12-6	2018-6-6	1,138.60	已到期兑付	是
11	中铁特货运输有限责任公司成都分公司	2017-12-15	2018-6-15	790.00	已到期兑付	是
12	重庆川皓物流有限公司第一分公司	2017-12-6	2018-6-6	50.00	已到期兑付	是
13	重庆富盛祥物流有限公司	2017-7-13	2018-1-13	40.00	已到期兑付	是
14	重庆富盛祥物流有限公司	2017-12-6	2018-6-6	20.00	已到期兑付	是
15	重庆市禾宏物流有限公司	2017-7-13	2018-1-13	40.00	已到期兑付	是
16	重庆市禾宏物流有限公司	2017-8-31	2018-2-28	20.00	已到期兑付	是
17	重庆市禾宏物流有限公司	2017-11-30	2018-5-30	8.15	已到期兑付	是
18	重庆市禾宏物流有限公司	2017-12-6	2018-6-6	40.00	已到期兑付	是
19	重庆市同创达物流有限公司	2017-7-13	2018-1-13	50.00	已到期兑付	是
20	重庆市同创达物流有限公司	2017-8-31	2018-2-28	20.00	已到期兑付	是
21	重庆市同创达物流有限公司	2017-12-6	2018-6-6	50.00	已到期兑付	是
22	重庆市愉齐运输有限公司	2017-12-6	2018-6-6	50.00	已到期兑付	是
23	重庆威肯物流有限责任公司	2017-8-31	2018-2-28	10.00	已到期兑付	是
合 计				6,022.71		

（二）应付账款前五大供应商的结算政策、结算周期及结算方式，应付账款余额持续增长的合理性

1. 报告期各期末应付账款前五大供应商具体构成

报告期内各期末公司应付账款前五大供应商如下：

单位：万元

年度	序号	供应商名称	应付账款余额	占比
2020年6月末	1	定州市承运物流有限公司	2,751.29	16.70%
	2	中国国家铁路集团有限公司下属子公司	2,198.56	13.34%
	3	上海欣鸿程物流有限公司及关联方	994.59	6.04%
	4	重庆黄金建设（集团）有限公司	873.47	5.30%
	5	青岛博瑞舒物流有限公司	695.48	4.22%
	合计		7,513.39	45.60%
2019年末	1	中国国家铁路集团有限公司下属子公司	4,546.05	21.76%
	2	定州市承运物流有限公司	1,989.25	9.52%
	3	上海欣鸿程物流有限公司及关联方	1,867.92	8.94%
	4	黑龙江润扬物流有限公司	1,111.91	5.32%
	5	定州市文迁运输有限公司	879.66	4.21%
	合计		10,394.80	49.76%
2018年末	1	中国国家铁路集团有限公司下属子公司	2,118.60	13.86%
	2	定州市文迁运输有限公司及其关联方	1,807.53	11.82%
	3	定州市承运物流有限公司	1,445.65	9.46%
	4	柳州鑫臻运输有限公司	774.2	5.06%
	5	重庆市同创达物流有限公司	550.53	3.60%
	合计		6,696.50	43.81%
2017年末	1	中国国家铁路集团有限公司下属子公司	4,155.72	23.67%
	2	定州市睿智储运有限公司	982.97	5.60%
	3	定州市承运物流有限公司	940.86	5.36%
	4	柳州鑫臻运输有限公司	660.73	3.76%
	5	重庆市同创达物流有限公司	397.19	2.26%
	合计		7,137.47	40.64%

2. 报告期各期末应付账款前五大供应商结算政策、结算周期及结算方式

公司与应付账款前五大供应商的结算政策、结算周期及结算方式如下：

序号	供应商名称	结算政策、结算周期	结算方式
1	中国国家铁路集团有限公司下属子公司	各地路局以预付款结算为主； 中铁特货各分公司通常为次月完成上月业务对账开票，开票后次月10-20日付款	银行转账、票据
2	定州市承运物流有限公司	次月15日前对一月物流费用以对账，确认无误后7日内开票，收到发票后60日支付费用	
3	上海欣鸿程物流有限公司及其关联方	奇瑞项目：运输费用按月结算，原则上本月费用下月结算，运单丢失或不全的可下下月	

		结算，最长不超过 2 个月。但若公司上游客户逾期支付运费的，发行人有权逾期支付运费；	
		其他项目：次月15日前对上月物流费用对账，确认无误后 7 日内开票，收到发票后 60 日支付费用	
4	黑龙江润扬物流有限公司	奇瑞项目：运输费用按月结算，原则上本月费用下月结算，运单丢失或不全的可下下月结算，最长不超过 2 个月。但若发行人上游客户逾期支付运费的，发行人有权逾期支付运费；	
		其他项目：次月15日前对上月物流费用对账，确认无误后 7 日内开票，收到发票后 60 日支付费用	
5	定州市文迁运输有限公司及其关联方	次月 15 日前对上月物流费用对账，确认无误后 7 日内开票，收到发票后 60 日支付费用	
6	青岛博瑞舒物流有限公司	次月 15 日前对上月物流费用对账，确认无误后开票，收到发票和结算单据并确认无误后，2 个月内支付费用	
7	柳州鑫臻运输有限公司	次月 15 日日前上月物流费用对账，确认无误后 7 日内开票，收到发票后 90 日支付费用	
8	重庆市同创达物流有限公司	2018 年 4 月前：	
		次月 15 日前对上月物流费用对账，确认无误后 7 日内开票，收到发票后 2 个月支付费用	
		2018 年 4 月至今：	
		次月 15 日前对上月物流费用对账，确认无误后 7 日内开票，收到发票后 90 日支付费用	
9	定州市睿智储运有限公司	次月 15 日前对上月物流费用对账，确认无误后 7 日内开票，收到发票后 2 个月支付费用	
10	重庆黄金建设（集团）有限公司	付款周期与工程计量周期保持一致，即按月进行	

3. 应付账款余额持续增长的合理性

（1）报告期内，公司应付账款性质如下：

单位：万元

项 目	2020.6.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
应付账款-承运商运费	14,776.95	20,288.24	15,084.01	16,713.85
应付账款-工程款	1,701.17	603.47	201.75	846.72
合 计	16,478.12	20,891.71	15,285.76	17,560.57

通过上表可以看出，报告期内，公司应付账款主要为应付承运商的运输服务费。公司应付工程款增加主要系募投项目及其他项目开始陆续投建。

（2）报告期内，公司应付承运商运费占主营业务成本比重情况如下：

单位：万元

项 目	2020.6.30 /2020年1-6月	2019.12.31 /2019年度	2018.12.31 /2018年度	2017.12.31 /2017年度
应付账款-承运商运费	14,776.95	20,288.24	15,084.01	16,713.85
主营业务成本	31,293.30	77,483.19	66,931.99	61,361.43
占 比	47.22%	26.18%	22.54%	27.24%

通过上表可以看出，公司报告期各期末应付款项余额随业务规模的增加而增长。2018 年应付承运商运费占主营业务成本比例较低，主要系中铁特货内部职能部门调整，公司在 2018 年底及时结清了欠付中铁特货下属各分公司运费。

综上所述，公司应付账款余额随业务规模的增加保持持续增长，具有合理性。

（三）结合流动比率和速动比率低于可比公司、资产负债率高于可比公司的情况，披露公司偿债能力低于可比公司的原因

公司流动比率、速动比率及资产负债率与同行业可比公司对情况如下：

指 标	可比上市公司	2020.6.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
资产负债率（合并口径）	长久物流	53.44%	54.24%	56.12%	48.13%
	原尚股份	22.42%	20.44%	23.14%	15.53%
	长安民生物流	53.85%	55.29%	54.76%	56.73%
	安达物流	45.60%	49.60%	52.49%	45.70%
	西上海	N/A	45.95%	54.06%	61.20%
	中铁特货	N/A	7.41%	13.29%	11.32%
	平均值	43.83%	38.82%	42.31%	39.77%
	平均值（扣除原尚股份、中铁特货）	50.96%	51.27%	54.36%	52.94%
	公司	47.77%	50.80%	49.85%	55.85%
流动比率	长久物流	1.46	1.56	1.62	1.61
	原尚股份	2.26	2.51	2.21	3.18
	长安民生物流	1.36	1.36	1.40	1.42
	安达物流	1.52	1.40	1.04	1.14
	西上海	N/A	1.49	1.23	1.10
	中铁特货	N/A	4.59	2.59	3.20
	平均值	1.65	2.15	1.68	1.94
	平均值（扣除原尚股份、中铁特货）	1.45	1.45	1.32	1.32
	公司	1.38	1.34	1.27	1.20

速动比率	长久物流	1.46	1.56	1.62	1.60
	原尚股份	2.26	2.51	2.21	3.18
	长安民生物流	1.35	1.35	1.39	1.41
	安达物流	1.52	1.40	1.04	1.14
	西上海	N/A	1.41	1.18	1.05
	中铁特货	N/A	4.57	2.57	3.18
	平均值	1.65	2.13	1.67	1.93
	平均值（扣除原尚股份、中铁特货）	1.44	1.43	1.31	1.30
	公司	1.37	1.32	1.25	1.17

公司流动比率和速动比率低于可比公司平均水平，资产负债率高于可比公司的平均水平，主要系各公司主营业务、经营模式、股东背景等存在一定差异。

1. 公司流动比率、速动比率和资产负债率与同行业可比公司平均水平差异主要来源于原尚股份和中铁特货。一方面原尚股份主要从事汽车零部件物流，与公司主营业务之间存在一定差异。目前汽车生产厂家逐步实现零库存管理，零部件物流对及时性要求较高，导致其周转率相对较高。另一方面原尚股份于 2017 年 9 月实现上市，募集资金净额 1.9 亿元，募集资金净额占其 2017 年年末净资产（56,665.03 万元）比例为 33.59%。根据原尚股份披露的招股说明书，其 2016 年末流动比率、速动比率和资产负债率分别为 1.32、1.31 和 32.31%。IPO 募集资金导致其 2017 年流动比率及速动比率大幅提高，并显著高于同行业可比公司平均水平，同时资产负债率显著低于同行业可比公司平均水平。

2018 年 3 月起，原尚股份新增供应链贸易业务，导致其应收账款大幅增加，原尚股份 2017 年至 2019 年各年末应收账款分别为 10,154.21 万元、27,455.77 万元和 31,168.61 万元，增幅分别为 9.80%、170.39%和 13.52%，进而导致流动资产大幅增加，同时流动负债和负债总额相应增加，从而使得 2018 年和 2019 年原尚股份的资产负债率较 2017 年有所上涨，流动比率、速动比率较 2017 年有所下降。

中铁特货为国铁集团下属专业铁路运输公司，在商品车铁路运输上具有垄断经营地位，同时其作为大型国有企业，股东投入的资本金规模较大，2017 年至 2019 年期间，中铁特货短期借款和长期借款余额均为 0，相应的其资产负债率较低、流动比率和速动比率较高。

综上所述。由于业务模式的差异、IPO 募集资金等影响，公司流动比率、速动比率和资产负债率与原尚股份和中铁特货存在较大差异。

2. 公司流动比率、速动比率及资产负债率与长久物流较为接近，主要系公司与长久物流均主要从事商品车运输业务，业务模式较为接近。

（1）长久物流于 2016 年 7 月实现首发上市，募集资金净额 5.84 亿元，截至 2017 年末其尚未使用的 IPO 募集资金余额为 1.84 亿元，导致 2017 年末长久物流流动比率、速动比率高于公司，资产负债率低于公司。

（2）2018 年 11 月，长久物流发行可转债募集资金净额 6.89 亿元，货币资金余额及应付债券余额均较 2017 年末大幅增加，相应的 2018 年末长久物流流动比率和速动比率均高于 2017 年，并高于公司，同时资产负债率大幅上升并高于公司。

（3）截至 2019 年末，长久物流可转债尚有 4.64 亿元未使用，可转债尚未转股金额仍占发行总量的 99.56%。导致其流动比率、速动比率和资产负债率均高于公司。

综上所述，扣除原尚股份和中铁特货影响后，公司流动比率、速动比率及资产负债率与同行业可比公司平均水平不存在重大差异，公司偿债能力相关指标与同行业公司存在差异具有合理性。

（四）结合长短期负债项目、资产收购和资产采购等重要合同履行义务、货币资金余额及应收款项的回收周期等因素，披露公司偿债能力和流动性风险

报告期内公司应收账款回收周期情况如下：

单位：万元、天、次

项目	2020.6.30 /2020 年 1-6 月	2019.12.31 /2019 年度	2018.12.31 /2018 年度	2017.12.31 /2017 年度
营业收入	36,625.50	91,986.47	82,916.32	78,460.22
平均应收账款余额	34,908.38	34,268.17	30,508.79	22,457.57
应收账款回收周期	173.94	135.98	134.30	104.47

鉴于公司 2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月应收账款周转天数分别为 104.47 天、134.30 天、135.98 天及 173.94 天，应收账款平均回款周期约 4 个月左右，故以 4 个月为周期量化分析公司的偿债能力和流动性风险。截至 2020 年 6 月 30 日，公司负债的账龄结构如下：

单位：万元

项 目	4个月以内	4个月-1年	1年以上	合计
短期借款	3,512.33	6,000.00		9,512.33
应付票据	3,527.18	1,382.33		4,909.51
应付账款	13,992.83	2,255.01	230.28	16,478.12
应付职工薪酬	500.02			500.02
应交税费	610.13			610.13
其他应付款	596.39	248.41	812.9	1,657.70
一年内到期的非流动负债	30.89			30.89
长期借款	5.83		4,300.00	4,305.83
合 计	22,775.61	9,885.74	5,343.19	38,004.54

通过上表可以看出，截至2020年6月30日，公司4个月以内的负债金额为22,775.61 万元，该部分主要为公司日常经营活动产生的流动负债。截至 2020年 6 月末，公司应收账款为 28,909.20 万元，应收票据（含应收款项融资）为3,631.42 万元、货币资金余额为 11,465.85 万元，应收票据、应收账款及货币资金余额足以覆盖4个月以内的负债。同时公司除募投项目建设和日常经营对外采购外协商运力和物流辅助外，不存在金额较大的资产收购和资产采购等重要合同履行义务。因此，公司债务的流动性风险相对较低。

针对长期债务的偿还能力，公司总体上具备较强的偿债能力，主要是基于以下几个方面：第一，报告期内公司营业收入保持持续增长，2017年至2019年公司经营活动产生的现金流量净额分别为 4,754.21 万元、4,329.19 万元、11,283.54万元，经营活动产生现金流量的能力较强；第二，公司的长期债务主要系银行借款，无需一次性偿还；第三，公司具有良好的商业信誉，报告期内未发生到期债务逾期偿还的情形，同时公司与各金融机构建立了良好的合作关系，可融资额度较高。

综上所述，公司具备较强的偿债能力，债务的流动性风险相对较低。

（五）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 获取银行承兑协议、应付票据登记簿，对商业汇票的种类、票据号、出票人、到期日、票面金额等信息进行检查，关注应付票据登记、入账的准确性；

(2) 根据银行承兑协议，检查应存入的银行承兑保证金是否与其他货币资金

一致，并对应付票据执行函证程序；

(3) 获取企业信用报告与应付票据进行核对，关注是否存在未入账的应付票据；

(4) 检查应付票据对应的供应商合同、发票等原始附件，关注交易的真实性；

(5) 检查到期票据（包括报告期内到期以及资产负债表日后到期）的承兑情况，关注是否存在票据逾期的情况；

(6) 查阅主要供应商的采购合同，关注公司与主要供应商采购的结算政策、结算周期及结算方式；并对主要供应商进行访谈，核实与主要供应商的结算政策、结算周期、结算方式是否与公司实际情况相符；

(7) 针对公司的偿债能力和流动性风险，访谈公司财务总监，分析负债期限结构和偿债能力的相关财务指标，并与同行业相关偿债能力指标进行对比分析。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 公司应付票据均为银行承兑汇票，期后已到期的应付票据均已全部兑付，均已严格按照采购合同的条款按时付款；

(2) 公司应付账款逐年增加主要系报告期内公司收入及采购规模逐年增加的影响；

(3) 公司流动比率和速动比率低于可比公司平均水平，资产负债率高于可比公司的平均水平，主要系各公司主营业务存在一定差异；剔除原尚股份和中铁特货影响后，公司流动比率、速动比率及资产负债率与同行业可比公司平均水平不存在重大差异，公司偿债能力相关指标与同行业公司存在差异具有合理性；

(4) 公司应收票据、应收账款及货币资金余额足以覆盖公司 4 个月以内的负债，债务的流动性风险相对较低。

十四、请发行人补充披露安全生产费计提、使用的明细、变动的原因及账务处理，安全生产费的使用是否与自身规模相匹配，结合与同行业公司的比较情况，披露公司安全生产费计提的充分性。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 23 条）

（一）安全生产费计提、使用的明细、变动的原因及账务处理

1. 安全生产费的计提、使用情况

公司按照财政部、国家安全生产监督管理总局联合发布的《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16号）的规定，以上年度运输业务收入的1%计提安全生产费，并根据《企业安全生产费用提取和使用管理办法》的规定使用安全生产费。

根据前述原则，报告期内公司专项储备计提使用情况如下：　　单位：万元

项 目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
期初结余		104.44	49.34	9.23
本期计提	414.80	803.40	757.39	686.07
本期使用	414.80	907.84	702.29	645.96
期末余额			104.44	49.34

(1) 安全生产费计提情况如下：　　单位：万元

项 目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
上年度运输业务收入	41,479.53	80,339.68	75,739.08	68,606.76
计提比例	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
计提金额	414.80	803.40	757.39	686.07

(2) 安全生产费使用情况如下：　　单位：万元

项 目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
交强险、货运险等保险支出	244.46	479.69	373.94	401.13
现场作业人员安全防护用品及其他安全支出	103.13	239.92	189.25	151.30
修理修缮、维护安全防护设施设备支出	34.29	120.47	57.58	24.00
其他安全支出	32.92	67.76	81.52	69.53
合 计	414.80	907.84	702.29	645.96

2. 安全生产费的账务处理

公司账务处理如下：

（1）以上年度运输业务收入的1%计提安全生产费，计入“专项储备”科目：

借：主营业务成本

贷：专项准备

（2）实际发生安全生产支出时：

借：专项准备

贷：货币资金等

（二）安全生产费的使用是否与自身规模相匹配

报告期内，公司安全生产费用使用情况与当期收入占比如下：

年 度	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
当期使用安全生产费	414.80	907.84	702.29	645.96
当期收入	35,907.66	90,407.39	81,497.26	77,090.90
使用的安全生产费占当期收入的比重	1.16%	1.00%	0.86%	0.84%

通过上表可以看出，随着公司业务规模的扩大，安全使用费也在相应增加，安全生产费的使用与自身规模基本相匹配。

（三）结合与同行业公司的比较情况，披露公司安全生产费计提的充分性

1. 同行业可比公司安全生产费计提情况如下：

可比公司	专项储备计提方法
原尚股份	按照财政部、国家安全生产监督管理总局联合发布的《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16 号）的规定，以上年实际运输业务收入的 1%计提安全生产费
长久物流	根据财企[2012]16 号文件《关于印发〈企业安全生产费用提取和使用管理办法〉的通知》，按上年度运输收入的 1%逐月提取安全生产费
长安民生物流	根据中国财政部、国家安全生产监督管理总局联合发布的一则关于安全生产的通知，本集团须建立安全经费盈余储备。该安全经费盈余储备仅在实际发生时拨至留存溢利以抵消安全相关开支，包括与安全防护设施和设备改进和维护有关的费用，以及安全生产检查、评估、咨询和培训。
西上海	根据财企〔2012〕16 号《企业安全生产费用提取和使用管理办法》中的有关规定提取安全费，提取比例为上年运输营业收入的 1%
安达物流	按上年自运收入1%计提安全生产费。
中铁特货	按照〔财企（2012）16号〕《企业安全生产费用提取和使用管理办法》提取安全生产费，计入相关业务的成本或当期损益，同时转入专项储备。使用提取的安全生产费时，属于费用性支出的，直接冲减专项储备。使用提取的安全生产费形成固定资产的，按照形成固定资产的成本冲减专项储备，并确认相同金额的累计折旧。该固定资产在以后期间不再计提折旧。
公司	按照财政部、国家安全生产监督管理总局联合发布的《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16号）的规定，以上年度运输业务收入的1%计提安全生产费

2. 报告期内公司安全生产费计提情况如下：　　单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
上年度运输业务收入	41,479.53	80,339.68	75,739.08	68,606.76
计提比例	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
计提金额	414.80	803.40	757.39	686.07

经上述对比分析，公司安全生产费计提方法与同行业可比公司的计提方法一

致，安全生产费计提充分。

（四）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 查阅财政部、国家安全生产监督管理总局发布的《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16 号）的具体规定，了解安全生产费用计提、使用的标准和范围；

(2) 了解公司安全生产费的计提方法及依据，关注安全生产费的计提方法及依据是否符合《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16 号）的相关规定、会计处理是否正确；

(3) 测算公司安全生产费的计提金额，关注安全生产费的计提是否充分；

(4) 获取安全生产费的明细账，对报告期内安全生产费的支出进行抽样检查，关注安全生产费的使用是否符合《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16 号）的相关规定，会计处理是否正确。

2. 核查结论

经核查，我们认为:

(1) 公司安全生产费的计提和使用符合《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企〔2012〕16 号）的相关规定；

(2) 安全生产费的会计处理符合企业会计准则的规定；

(3) 安全生产费的使用与自身规模匹配；

(4) 公司安全生产费的计提与同行业可比公司一致，安全生产费计提充分。

十五、请发行人补充披露公司及子公司税费计提与缴纳的相关情况：（1）各报告期各项税费的计税范围、计提金额、实际缴纳金额及与相应收入、成本的匹配关系；（2）各报告期利润总额与应纳税所得额之间的具体差异内容；（3）纳税申报表与申报材料所列示的各项税费金额是否相一致，如否，请披露原因。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。（反馈意见第 24 条）

（一）各报告期各项税费的计税范围、计提金额、实际缴纳金额及与相应收入、成本的匹配关系

1. 报告期内，主要税种的计税范围和税率如下：

税 种	计税范围	税率
增值税	销售货物或提供应税劳务	17%、16%、13%、11%、10%、9%、6%、5%、3%、1%
城市维护建设税	实际缴纳的应缴流转税税额	7%
教育费附加	实际缴纳的应缴流转税税额	3%
地方教育附加	实际缴纳的应缴流转税税额	2%
房产税	从价计征的，按房产原值一次减除 30%后余值的 1.2%计缴；从租计征的，按租金收入的 12%	从价：1.20%；从租：12.00%
土地使用税	自有的土地面积	9、10、12、20（元/㎡）
所得税	应纳税所得额	15%、25%、20%

2. 报告期内，适用的主要税种计提和实际缴纳情况如下：

项 目	税项	期初余额	计提金额	缴纳金额	期末余额
2020年1-6月	城市维护建设税	9.95	41.18	30.20	20.93
	教育费附加	4.28	17.74	12.98	9.04
	地方教育附加	2.85	11.82	8.65	6.03
	印花税	14.37	34.59	40.66	8.30
	房产税		46.90	46.90	
	土地使用税		66.29	66.29	
	车船税		5.86	5.86	
	增值税	200.36	599.01	435.83	363.54
	所得税	334.71	368.87	503.91	199.67
2019年	城市维护建设税	45.49	175.65	211.19	9.95
	教育费附加	19.51	75.54	90.77	4.28
	地方教育附加	13.00	50.36	60.51	2.85
	印花税	21.53	87.97	95.12	14.37
	房产税		187.61	187.61	
	土地使用税		144.34	144.34	
	车船税		11.12	11.12	
	增值税	717.13	2,512.00	3,028.77	200.36
	所得税	451.84	1,340.63	1,457.76	334.71
2018	城市维护建设税	46.24	136.41	137.16	45.49

年	教育费附加	19.93	58.69	59.11	19.51
	地方教育附加	13.29	39.06	39.34	13.00
	印花税	29.91	75.33	83.71	21.53
	房产税	179.89	194.57	374.46	
	土地使用税	141.77	85.07	226.84	
	车船税		5.38	5.38	
	增值税	670.67	2,014.22	1,967.75	717.13
	所得税	1,112.90	1,257.65	1,918.71	451.84
2017年	城市维护建设税	30.88	173.38	158.01	46.24
	教育费附加	13.11	63.56	56.74	19.93
	地方教育附加	8.74	42.37	37.82	13.29
	印花税		66.29	36.38	29.91
	房产税		363.54	183.65	179.89
	土地使用税		233.46	91.69	141.77
	车船税		1.07	1.07	
	增值税	454.38	2,351.77	2,135.48	670.67
	所得税	833.90	1,926.73	1,647.74	1,112.90

2017年房产税、城镇土地使用税和印花税当期计提数，高于申报期内的其他年度计提数，主要系公司对2017年以前适用的税收政策有差异，于2017年自查补提2015年至2016年期间少计提的房产税170万元、城镇土地使用税176万元、印花税23万元，以上补提税金已于2018年实际缴纳入库。

3. 报告期各项税费计提金额与相应收入、成本的匹配关系

(1) 所得税

所得税详见本财务事项说明十五（二）。

(2) 增值税

项 目	税率	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
		收入/采购额	税额	收入/采购额	税额	收入/采购额	税额	收入/采购额	税额
期初余额			152.30		717.13		670.67		454.38
销项税	3%	12.62	0.38	301.00	9.03	306.58	9.20	375.12	11.25
	1%	10.49	0.10						

	5%	245.71	12.29	802.13	40.11	706.66	35.33	1,034.65	51.73
	6%	9,188.72	551.32	22,251.38	1,335.08	21,097.97	1,265.88	14,919.05	895.14
	9%	27,628.27	2,486.54	54,606.31	4,914.57				
	10%	-45.89	-4.59	14,530.15	1,453.02	43,168.26	4,316.83		
	11%			-166.38	-18.30	18,248.13	2,007.29	63,519.24	6,987.12
	13%	159.42	20.72	285.36	37.10				
	16%			85.17	13.63	158.26	25.32		
	17%							125.96	21.41
	小计	37,199.33	3,066.77	92,695.11	7,784.22	83,685.85	7,659.85	79,974.02	7,966.66
进项税	17%							1,811.86	308.02
	16%			708.97	113.44	3,294.79	527.17	2.74	0.44
	13%	903.95	117.51	1,413.70	183.78				
	11%			70.76	7.78	18,008.85	1,980.97	43,412.11	4,775.33
	10%	4.33	0.43	12,985.79	1,298.58	24,893.32	2,489.33		
	9%	23,292.37	2,096.31	33,624.29	3,026.19				
	6%	2,805.35	168.32	5,910.14	354.61	6,885.80	413.15	5,750.80	345.05
	5%	2.21	0.11	472.56	23.63				
	3%	2,146.11	64.38	10,781.45	323.44	8,442.90	253.29	6,532.93	195.99
	1%	2,292.57	22.93						
	小计	31,446.88	2,470.00	65,967.67	5,331.45	61,525.65	5,663.91	57,510.43	5,624.82
进项税转出			3.58		11.16		18.27		9.93
已交增值税			435.83		3,028.77		1,967.75		2,135.48
期末应税税额			316.83		152.30		717.13		670.67

注：期末应纳税额与报表数的差异详见本财务事项说明十五（三）3(1)。

销项税计税基础与总收入的差异，主要系内部交易抵消。

（二）各报告期利润总额与应纳税所得额之间的具体差异内容如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
利润总额	2,531.19	8,031.31	5,384.08	11,166.07
应纳税所得额调增项：				
不可抵扣的成本、费用和损失的影响	155.75	294.24	59.02	744.55
资产减值损失	12.15	355.79	4,656.75	486.86

单价不足 500 万元一次性扣除的资产本期净增加额	207.50	222.98	-2,054.04	
政府补助纳税调整	-103.32	-140.45	41.02	312.71
可抵扣亏损	96.85	155.77	5.00	
应纳税所得额调减项：				
非应税收入	85.99	187.17	189.14	181.32
当期应纳税所得额	2,814.13	8,732.47	7,902.69	12,528.87

上表中不可抵扣的成本或费用等纳税调增的影响主要为超过税法规定扣除标准的业务招待费等。

（三）纳税申报表与申报材料所列示的各项税费金额是否相一致

1. 增值税

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
期初未交数	152.30	717.13	670.67	454.38
本期已交数	435.83	3,028.77	1,967.75	2,135.48
期末未交数	316.83	152.30	717.13	670.67
本期应交数	600.36	2,463.94	2,014.22	2,351.77
增值税纳税申报表应交数	593.16	2,477.41	2,008.84	2,258.03
差 异	7.20	-13.47	5.37	93.73

上述差异主要系调整引起的差异。

2. 企业所得税

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
期初未交数	334.71	451.84	1,112.90	833.90
本期已交数	503.91	1,457.76	1,918.71	1,647.74
期末未交数	199.67	334.71	451.84	1,112.90
本期应交数	368.87	1,340.63	1,257.65	1,926.73
企业所得税纳税申报表应交数	403.68	1,280.81	1,254.92	1,924.45
差 异	-34.81	59.81	2.73	2.28

2019 年度、2018 年度、2017 度年申报材料与企业所得税纳税申报表中本期应交数的差异主要系企业所得税汇算差异引起。

2020 年 1-6 月申报材料比企业所得税纳税申报表中本期应交数大 34.81 万元，主要系企业所得税汇算差异影响以及申报材料所得税按税法规定进行了纳税

调整，第二季度企业所得税纳税申报表未进行纳税调整。

3. 报告期各期末未交数的财务报表列示说明

根据《企业会计准则第 30 号——财务报表列报》的规定，公司需将尚未抵扣和认证的增值税进项税额以及预缴企业所得税在“其他流动资产”项目列示，其勾稽关系如下：

（1）增值税勾稽关系

单位：万元

期　间	其他流动资产（A）	应交税费（B）	期末未交数（C=B-A）
2020 年 6 月 30 日	46.71	363.54	316.83
2019 年 12 月 31 日	48.06	200.36	152.30
2018 年 12 月 31 日		717.13	717.13
2017 年 12 月 31 日		670.67	670.67

（2）企业所得税勾稽关系

报告期各期末企业所得税未交数与财务报表的勾稽关系如下表：

单位：万元

期　间	其他流动资产（A）	应交税费（B）	期末未交数（C=B-A）
2020 年 6 月 30 日		199.67	199.67
2019 年 12 月 31 日		334.71	334.71
2018 年 12 月 31 日		451.84	451.84
2017 年 12 月 31 日		1,112.90	1,112.90

（四）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 了解公司适用的税种、附加税费、计税（费）基础、税（费）率，以及征、免、减税（费）的范围与期限，并获取相关的减免税批准文件；

(2) 获取增值税纳税申报表并与账面记录进行核对，关注销项税额、进行税额、已交税额以及未交税额是否与纳税申报表一致；

(3) 获取房产税、土地使用税纳税申报表并与账面记录进行核对，关注房产税、土地使用税是否与纳税申报表一致；

(4) 获取所得税汇算清缴书，并与账面记录进行核对，关注当期应纳税所得额、未交税额是否与所得税汇算清缴书一致；

(5) 编制应交增值税测算表，结合收入、固定资产清理等科目的审计，测算销售税额是否合理，测算城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加计提是否正确；

(6) 编制房产税、土地使用税测算表，测算房产税、土地使用税计提是否正确；

(7) 编制所得税测算表，测算当期所得税费用计提是否正确；

(8) 抽查税费缴纳的银行付款单据，关注账面已交税金是否正确。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

(1) 报告期内各项税费与相应收入、成本具有匹配性；

(2) 各报告期利润总额与应纳税所得额之间的差异是合理的；

(3) 增值税纳税申报表与申报材料的差异系调整引起，所得税纳税申报表与申报材料的差异主要系企业所得税汇算引起。

专此说明，请予察核。

天健会计师事务所（特殊普通合伙）　　中国注册会计师：

中国·杭州　　中国注册会计师：

二〇二〇年九月二十二日