

---

股票简称：安通控股

股票代码：600179



**安通控股股份有限公司**  
**《关于请做好安通控股非公开发行股票**  
**票发审委会议准备工作的函》**  
**相关问题的回复**

保荐机构/主承销商



二〇一八年九月

## 中国证券监督管理委员会：

国泰君安证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”）作为安通控股股份有限公司（以下简称“安通控股”、“发行人”、“公司”）非公开发行股票的保荐机构，于近日收到贵会出具的《关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函》（以下简称“告知函”）。公司与保荐机构、北京市金杜律师事务所（以下简称“律师”）、华普天健会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）等相关各方对反馈意见所列问题认真进行了逐项落实、核查，现回复如下，请予审核。

如无特别说明，本回复引用简称或名词的释义与《关于安通控股股份有限公司非公开发行股票之尽职调查报告》中的含义相同。

---

告知函所列问题	<b>黑体（加粗）</b>
告知函所列问题的回复	宋体（不加粗）
中介机构核查意见	<b>宋体（加粗）</b>

---

## 目 录

问题 1 .....	4
问题 2 .....	69
问题 3 .....	88
问题 4 .....	92
问题 5 .....	93
问题 6 .....	104
问题 7 .....	111
问题 8 .....	118

## 问题 1

申请人本次拟募集资金 34.25 亿元用于多式联运基地项目及新型集装箱船舶项目；申请人 2017 年末货币资金余额为 8.87 亿元；近三年一期申请人船舶满载率约为 80%。请申请人：(1) 结合申请人期末货币资金余额、资产负债率水平、银行授信情况、留存收益情况、预计的近期大额支出情况等，说明本次募集资金的必要性和合理性；(2) 对比本次募投项目与公司现有固定资产和产能规模、同行业公司可比情况说明本次募投项目投资规模的合理性；(3) 说明本次募投项目的募集资金使用和项目建设的进度安排；(4) 结合本次募投项目在技术、人员、市场等方面的储备情况，说明本次募投项目实施的业务基础，本次募投项目的必要性及可行性。结合公司本次募投项目构成、行业状况、现有船舶满载率、在手订单等说明本次募投项目新增产能的合理性和产能消化措施；(5) 募投项目唐山、泉州多式联运基地项目预计销售净利率、资产回报率高于安通控股、安通物流 2016 年、2017 年相应已实现数据的平均值。请申请人量化分析差异原因；(6) 募投项目新型集装箱船舶项目预计销售净利率、资产回报率远高于安盛船务 2016 年、2017 年相应已实现数据。请申请人量化分析差异原因；(7) 说明本次募投项目效益测算的依据、过程及谨慎性。(8) 说明本次募投项目实施后，是否影响前期重组上市标的资产的独立核算及业绩承诺的履行。请保荐机构发表核查意见。

回复：

一、结合申请人期末货币资金余额、资产负债率水平、银行授信情况、留存收益情况、预计的近期大额支出情况等，说明本次募集资金的必要性和合理性

### (一) 申请人期末货币资金余额

截至 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 6 月 30 日，公司的货币资金余额如下：

单位：万元

项目	2018 年 6 月 30 日	2017 年 12 月 31 日
库存现金	0.28	5.81

项目	2018年6月30日	2017年12月31日
银行存款	78,851.44	82,122.45
其他货币资金	12,610.64	6,582.84
<b>合计</b>	<b>91,462.35</b>	<b>88,711.10</b>
<b>占资产总计的比例</b>	<b>8.78%</b>	<b>10.22%</b>

截至2017年12月31日及2018年6月30日，公司的货币资金余额分别为88,711.10万元、91,462.35万元，公司2018年6月末的货币资金较2017年末增加2,751.25万元；公司货币资金余额占资产总计的比例分别为10.22%、8.78%，公司2018年6月末的占比较2017年末下降1.44%。

公司货币资金的主要安排如下：

序号	预计用途	备注
1	满足日常经营性资金需求以及用于支付船舶购置款及基地建设工程款	其中，2018年1-6月的“购买商品、接受劳务支付的现金”、“购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金”便分别达到339,503.82万元、132,237.44万元
2	投入前次募集资金投资项目	截至2018年6月30日，前次重组上市募集配套资金有4,016.50万元尚未使用
3	偿还一年内到期的应付融资租赁款及短期借款	截至2018年6月30日，公司1年内到期的长期应付款（待偿还的一年内到期的应付融资租赁款）余额为74,622.81万元，短期借款余额为135,118.00万元
4	投入本次募集资金投资项目	根据实际情况投入多式联运基地项目和新型集装箱船舶项目

具体安排如下：

### 1、满足日常经营性资金需求以及用于支付船舶购置款及基地建设工程款

公司主要从事集装箱多式联运综合物流服务业务，作为内贸集装箱物流行业的前三甲企业，业务规模持续扩大，码头费、拖车费、铁路费、航租款、燃油费等日常经营性支出规模均较大，公司需要投入大量运营资金以维持各项业务的正常开展（其中，2018年1-6月的“购买商品、接受劳务支付的现金”达到339,503.82万元）。同时，2017年以来公司铁路板块快速发展，同时铁路站点直接作为铁路运输服务供应商的占比持续提升，而铁路站点通常在提供货物运输服务时要求

客户采取预付结算方式，因此，公司的运营资金需求进一步提高。此外，为进一步巩固公司集装箱多式联运综合物流服务业务的竞争力，不断扩展和延伸综合物流服务能力，公司在业务开展过程中将适时根据客户的物流需求，通过购置船舶等固定资产，以此不断优化船舶梯队；同时通过打造物流基地，以此努力构建闭环式、一站式产业生态的枢纽节点（其中，2018年1-6月的“购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金”达到132,237.44万元）。

## 2、投入前次募集资金投资项目

截至2018年6月30日，前次募集资金的实际使用情况如下：

单位：万元

序号	募投项目	募集金额	实际使用募集资金	实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额	项目达到预定可以使用状态日期
1	集装箱	不超过 48,000	47,999.15	4,016.50	已完成
2	商务物流网络及管理系统信息化	不超过 7,000	2,454.12		已完成
3	场站仓储设备及冷链仓储设备	不超过 15,000	9,894.96		2019年7月31日前
合计		不超过 70,000	60,348.23	4,016.50	

注：前次募集资金总额为人民币70,000.00万元，扣除与发行有关的费用5,635.27万元后，实际募集资金净额为64,364.73万元。

截至2018年6月30日，前次重组上市募集配套资金有4,016.50万元尚未使用，占2018年6月末货币资金余额的4.39%，后续将继续投入于商务物流网络及管理系统信息化项目、场站仓储设备及冷链仓储设备项目。

## 3、偿还一年内到期的应付融资租赁款及短期借款

截至2017年12月31日及2018年6月30日，公司待偿还的1年内到期的应付融资租赁款如下：

单位：万元

项目	2018年6月30日	2017年12月31日
1年内到期的长期应付款	74,622.81	50,231.42
合计	74,622.81	50,231.42

截至 2018 年 6 月 30 日，公司 1 年内到期的长期应付款（待偿还的一年内到期的应付融资租赁款）余额为 74,622.81 万元，占 2018 年 6 月末货币资金余额的 81.59%。同时，截至 2018 年 6 月 30 日，公司短期借款余额为 135,118.00 万元。因此，公司需储备一定的货币资金，用以偿还应付融资租赁款及短期借款的本息。

#### 4、投入本次募集资金投资项目

2018 年 3 月 20 日，公司第六届董事会 2018 年第四次临时会议审议通过了本次非公开发行方案，公司拟继续按计划投资建设本次募集资金投资项目，一方面公司将继续投入资金用于多式联运基地项目，例如：为了取得泉州多式联运项目的项目用地，依据泉州多式联运公司与石狮市国土规划和房产管理局签订的《国有建设用地使用权出让合同》，公司的第二期出让价款（8,134 万元）需在 2018 年 10 月 13 日之前支付；另一方面公司将按照合同约定分期支付新型集装箱船舶项目的建造费用。

#### （二）申请人资产负债率水平

截至 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 6 月 30 日，公司的资产负债率水平如下：

单位：万元

项目	2018 年 6 月 30 日	2017 年 12 月 31 日
资产总计	1,041,457.01	868,004.86
负债合计	718,379.72	568,118.60
<b>资产负债率</b>	<b>68.98%</b>	<b>65.45%</b>

根据上表，公司的资产负债率水平由 2017 年末的 65.45% 增至 2018 年 6 月末的 68.98%，公司的负债水平进一步提高。本次募集资金投资项目的总投资金额为 498,408.62 万元，若全部为债务融资，则公司的资产负债率水平将由 68.98% 提升至 79.02%，显著高于同行业可比公司的资产负债率，进一步增加公司的财务风险及资金成本，不利于公司的健康发展。因此，公司仅凭债务融资无法满足本次募集资金投资项目需要。

报告期内各期末，同行业可比公司的资产负债率水平如下：

序号	证券简称	2018/6/30	2017/12/31	2016/12/31	2015/12/31
----	------	-----------	------------	------------	------------

序号	证券简称	2018/6/30	2017/12/31	2016/12/31	2015/12/31
1	中远海控	69.96%	67.18%	68.62%	69.68%
2	宁波海运	44.30%	45.64%	49.65%	50.50%
3	招商轮船	51.34%	49.02%	45.69%	41.55%
4	中远海能	53.78%	53.20%	52.74%	61.21%
5	中远海特	55.40%	55.25%	55.76%	62.42%
6	长航凤凰	35.11%	39.12%	49.63%	50.10%
7	长久物流	50.31%	48.13%	48.34%	57.60%
8	铁集股份	未披露	55.98%	67.64%	74.34%
平均值		<b>51.65%</b>	<b>51.57%</b>	<b>53.68%</b>	<b>55.91%</b>

注 1：同行业可比公司的选取参考了 Wind 行业分类（工业--运输--海运 III--海运），由于海峡股份(002320.SZ)、渤海轮渡(603167.SH)均主要从事客滚运输业务，中远海发(601866.SH)通过重组均已完成业务转型，该等上市公司予以剔除。

注 2：序号 1-8 所涉同行业可比公司的相关数据来源于 Wind 及公开披露信息。

注 3：截至本回复出具日，以北京长久物流股份有限公司（603569.SH）等为代表的 A 股上市公司，已将两种或多种运输模式相结合的运输型物流服务（多式联运运输）或其他增值型物流服务与运输型物流服务进行有效结合（多式联运运输+增值服务）作为重点发展方向，其中，长久物流（专注于汽车物流行业，以公路运输为主，以铁路运输、水路运输等运输资源为辅，并大力发展多式联运基地等其他增值型物流服务）最近三年及一期末的资产负债率分别为 57.60%、48.34%、48.13%、50.31%。此外，以杭州铁集货运股份有限公司等为代表的 A 股拟上市公司（尚未通过中国证监会发审委审核）亦将多式联运综合服务作为主营业务，杭州铁集货运股份有限公司（专注于铝产业链物流行业，以铁路运输为主，以公路运输、水路运输等运输资源为辅，并大力发展多式联运物流基地等其他增值型物流服务）最近三年末的资产负债率分别为 74.34%、67.64%、55.98%。因主要资产、业务开展基础等差异较大，长久物流及铁集股份未纳入资产负债率平均值计算范围。

### （三）申请人银行授信情况

截至 2018 年 6 月 30 日，公司的银行授信情况如下：

单位：万元

序号	银行名称	授信总金额	授信已使用金额	授信未使用金额
1	恒丰银行	30,000.00	30,000.00	0.00
2	工行鲤城支行	39,900.00	38,685.80	1,214.20
3	民生福州分行	30,000.00	23,000.00	7,000.00
4	包商银行总行	10,000.00	10,000.00	0.00
5	兴业泉州分行	20,000.00	20,000.00	0.00



序号	银行名称	授信总金额	授信已使用金额	授信未使用金额
6	浦发泉州分行	6,000.00	6,000.00	0.00
7	南洋深圳分行	20,000.00	5,000.00	15,000.00
8	农商广州分行	15,000.00	15,000.00	0.00
合计		<b>170,900.00</b>	<b>147,685.80</b>	<b>23,214.20</b>

截至 2018 年 6 月 30 日，公司尚未使用的银行授信额度为 23,214.20 万元，由于本次募集资金投资项目建设周期相对较长，而公司可获得的银行授信以短期流动资金贷款为主，且金额相对有限，因此，公司的银行授信无法满足本次募集资金投资项目需要。

#### （四）申请人留存收益情况

截至 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 6 月 30 日，公司的留存收益情况如下：

单位：万元

项目	2018 年 6 月 30 日	2017 年 12 月 31 日
盈余公积	17,312.38	17,312.38
未分配利润	178,436.45	155,246.84
合计	<b>195,748.83</b>	<b>172,559.22</b>

根据上表，公司的留存收益余额由 2017 年末的 172,559.22 万元增至 2018 年 6 月末的 195,748.83 万元，主要系经营过程中的积累利润，金额及积累速度相对有限，因此，公司留存收益无法满足本次募集资金投资项目需要。

#### （五）申请人预计的近期大额支出情况

公司预计的近期大额支出主要包括前次募集资金投资项目的支出，包括场站仓储设备及冷链仓储设备项目等持续增加新增投入；本次募集资金投资项目的土地等支出。预计的近期大额支出资金来源为前次募集资金尚未使用余额以及自有或自筹资金。

综上，结合申请人期末货币资金余额、资产负债率水平、银行授信情况、留存收益情况、预计的近期大额支出情况等，通过本次非公开发行筹措实施本次募集资金投资项目的主要资金具备必要性和合理性。

## 二、对比本次募投项目与公司现有固定资产和产能规模、同行业公司可比情况说明本次募投项目投资规模的合理性

### (一) 唐山多式联运项目及泉州多式联运项目

#### 1、与公司现有的固定资产、产能规模的比较

截至 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 6 月 30 日，公司固定资产账面价值由 452,710.33 万元增至 505,820.41 万元，其中，船舶资产、集装箱资产为固定资产的主要组成部分，占比分别为 99.44%、99.34%，固定资产的其他组成部分（包括运输设备、办公设备及建筑物）占比较低。

唐山多式联运项目的投资规模为 252,839.22 万元。其中，工程费和设备费（资本性支出，其中募集资金拟使用金额为 154,898.00 万元）的投资金额为 206,293.32 万元，占 2018 年 6 月末固定资产的 40.78%，占 2018 年 6 月末资产总计的 19.81%。

泉州多式联运项目的投资规模为 180,169.40 万元。其中，工程费和设备费（资本性支出，其中募集资金拟使用金额为 110,262.00 万元）的投资金额为 137,509.04 万元，占 2018 年 6 月末固定资产的 27.19%，占 2018 年 6 月末资产总计的 13.20%。

截至 2018 年 6 月 30 日，公司在全国设立海运网点 89 个，涉及业务口岸 172 个，经营管理 111 艘集装箱船舶，主营国内航线干线 47 条、国际物流航线 5 条；设立铁路网点 22 个，涉及业务铁路站点 672 个，铁路服务覆盖 31 个省/市/自治区 155 座城市；与全国约 1,500 家车队协同合作，拥有可调配货运拖车资源超 25,000 辆；设立集拼中心 15 个；运营冷链仓库 7 个。实施多式联运基地项目，率先于华北区域的唐山港京唐港区、东南区域的泉州港石湖港区打造区域性物流枢纽，全面整合现有“江、海、铁、公”物流资源和布局网点，使得公司物流产品的多样化、时效性和覆盖半径得到大幅提升，客户潜在需求被有效激发，将“水路+公路+铁路”的网络布局全面升级为“水路+公路+铁路+多式联运基地”的一站式网络生态，促进现有多式联运物流产能升级迭代，全方位提升多式联运集装箱物流服务的附加值和粘度。

多式联运基地项目将改变公司现有固定资产中集装箱资产和船舶资产为主的局面，是在现有的多式联运布局基础上，对集装箱多式联运物流业务链的有效

延伸，因此，公司多式联运基地项目投资规模具备合理性。

## 2、与同行业公司可比案例的比较

经查询近期公开披露信息，同行业 A 股上市公司尚未出现布局类似于公司拟打造的“具备保税仓储、转运衔接、冷链物流、货物集疏、城市配送、流通加工、信息处理、市场交易、配套服务等多种功能于一体”的多式联运基地。而以杭州铁集货运股份有限公司等为代表的 A 股拟上市公司（处于预披露更新状态，尚未通过中国证监会发审委审核）已将多式联运综合服务作为主营业务（专注于铝产业链物流行业，以铁路运输为主，以公路运输、水路运输等运输资源为辅），亦准备大力发展类似于多式联运物流基地等其他增值型物流服务。

具体情况如下：

单位：万元

序号	募投项目	投资规模	拟使用募集资金金额	2017年12月31日 固定资产	2017年12月31日 资产总计
1	新疆石河子市铁集物流基地项目	16,286.00	16,286.00	15,097.07	41,555.78

注：与公司相比，杭州铁集货运股份有限公司的主要资产（固定资产）、业务开展基础等差异较大，主要资产（固定资产）为集装箱正面吊、叉车等专用设备和集卡车等运输工具而非公司的船舶、集装箱资产，业务开展基础（多式联运模式基础）为公路运输而非公司的水路运输。

新疆石河子市铁集物流基地项目主要是在新疆石河子经济开发区建设多式联运物流基地，一是实现提供电解铝、玉米等大宗商品的多式联运出疆服务，二是实现氧化铝、煤炭等电解铝生产原料的最后一公里服务能力，三是提供仓储、计量、吊装等物流辅助服务，以此进一步提升多式联运的服务能力，服务客户供应链需求、深耕优势区域市场和拓展产业链优质客户，与公司拟实施的多式联运基地项目有一定的相似目的。

由上表可知，对比近期拟通过 A 股 IPO 募集资金打造类似于多式联运基地的公司案例，杭州铁集货运股份有限公司的新疆石河子市铁集物流基地项目投资规模为 16,286.00 万元，占 2017 年末固定资产的 107.88%，占 2017 年末资产总计的 39.19%；拟使用募集资金为 16,286.00 万元，占 2017 年末固定资产的 107.88%，占 2017 年末资产总计的 39.19%。即，公司多式联运基地项目投资规模与拟使用募集资金规模均处在同行业公司可比案例相关比例范围内。

此外，内贸集装箱物流行业前三甲之一的上海中谷物流股份有限公司（中谷海运集团有限公司）亦在大力布局多式联运物流基地，部分项目情况如下：

序号	项目名称	项目地址	投资规模	项目概况
1 <sup>1</sup>	靖江现代物流基地项目	江苏省泰州市靖江市	约 30 亿元	投资兴建物流园区、多式联运、综合配套服务区等多个园区，引入粮食等大宗商品贸易商，建设覆盖长江流域的粮食交易平台，将靖江港打造成中转、分拨中心
2 <sup>2</sup>	多式联运物流基地项目	广东省珠海市高栏港经济区	约 15 亿元	主要建设项目包括海铁联运枢纽场站、智能冷链物流仓库等

注 1：信息来源于靖江市人民政府官方网站。

注 2：信息来源于珠海港官方网站。

由上表可知，公司主要竞争对手--上海中谷物流股份有限公司（中谷海运集团有限公司）作为国内沿海集装箱货物运输的企业之一（截至 2018 年 8 月 31 日，位居全球集装箱运输公司运力排名榜第 17 位，落后于安通控股总运力），亦试图通过于全国范围内加大投资建设区域性物流基地的力度，进行业务拓展和跨越式发展。

综上，多式联运基地项目投资规模具备合理性。

## （二）新型集装箱船舶项目

### 1、与公司现有的固定资产、产能规模的比较

截至 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 6 月 30 日，新型集装箱船舶项目与公司固定资产、产能规模情况如下：

单位：万元、万载重吨

项目	2018 年 6 月 30 日 /2018 年 1-6 月	2017 年 12 月 31 日 /2017 年度	新型集装箱船舶项目 <sup>注</sup>
固定资产/ 投资规模	505,820.41	452,710.33	65,400.00
其中：船舶资产	381,164.20	323,304.98	65,400.00
总运力	198.48	165.58	9.00
其中：自有运力	139.18	112.96	9.00

注：新型集装箱船舶项目拟购买的集装箱船舶的集装箱装载量均为 644TEU/艘，合计 6,440TEU，折合 9.00 万载重吨。

截至 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 6 月 30 日，公司固定资产账面价值由 452,710.33 万元增至 505,820.41 万元，其中，船舶资产为固定资产的主要组成部分，公司船舶资产账面价值由 323,304.98 万元增至 381,164.20 万元。

截至 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 6 月 30 日，公司总运力由 165.58 万载重吨增至 198.48 万载重吨，其中，自有运力由 112.96 万载重吨增至 139.18 万载重吨，自有运力占比由 68.22% 增至 70.12%。

新型集装箱船舶项目投资规模为 65,400.00 万元，占 2018 年 6 月末固定资产的 12.93%，占 2018 年 6 月末船舶资产的 17.16%；拟使用募集资金为 64,355.00 万元，占 2018 年 6 月末固定资产的 12.72%，占 2018 年 6 月末船舶资产的 16.88%；新增运力 9.00 万载重吨，占 2018 年 6 月末总运力的 4.53%，占 2018 年 6 月末自有运力的 6.47%。

实施新型集装箱船舶项目，一方面可为公司打造一批新型绿色内贸集装箱船舶，进一步提升产船舶资产实力和运力产能规模，强化“绿色竞争力”，另一方面可优化公司 8,000~20,000 载重吨级别的外租集装箱船舶占比较大、自有集装箱船舶数量较少的运力结构。

因此，公司新型集装箱船舶项目与公司现有固定资产、产能规模相匹配，公司新型集装箱船舶项目投资规模具备合理性。

## 2、与同行业公司可比案例的比较

经查询近期公开披露信息，同行业公司部分可比案例情况如下：

单位：万元

公司名称	募投项目 (含产能)	投资规模	拟使用募集资金 金额	2018 年 6 月 30 日 固定资产
中远海控 <sup>1</sup>	用于支付 5 艘已在 建集装箱船舶所需 造船款（单艘运力 13,800TEU）	335,639.32	300,000.00	5,702,348.44
	用于支付 4 艘已在 建集装箱船舶所需 造船款（单艘运力 14,568TEU）	221,486.63	200,000.00	
	用于支付 5 艘已在	340,659.80	320,000.00	

公司名称	募投项目 (含产能)	投资规模	拟使用募集资金 金额	2018年6月30日 固定资产
	建集装箱船舶所需 造船款（单艘运力 20,119TEU）			
	用于支付6艘已在 建集装箱船舶所需 造船款（单艘运力 21,237TEU）	486,840.51	470,000.00	
	<b>合计</b>	<b>1,384,626.25</b>	<b>1,290,000.00</b>	<b>5,702,348.44</b>
中远海能 <sup>2</sup>	新购14艘油轮 <sup>3</sup>	581,068	498,747	4,635,190.87
	购付2艘巴拿马型 油轮（7.2万吨级）	69,963	41,253	
	<b>合计</b>	<b>651,031</b>	<b>540,000</b>	<b>4,635,190.87</b>

注1：中远海控（601919.SH）于2017年10月31日披露《非公开发行股票预案》。

注2：中远海能（600026.SH）于2017年11月1日披露《非公开发行股票预案》。

注3：14艘油轮包括4艘VLCC油轮、3艘苏伊士型油轮、3艘阿芙拉型原油轮、2艘巴拿马型油轮（6.5万吨级）。

由上表可知，对比近期拟通过非公开发行募集资金购入船舶的A股上市公司案例，中远海控的船舶项目投资规模为1,384,626.25万元，占2018年6月末固定资产的24.28%，拟使用募集资金为1,290,000.00万元，占2018年6月末固定资产的22.62%；中远海能的船舶项目投资规模为651,031万元，占2018年6月末固定资产的14.05%，拟使用募集资金为540,000万元，占2018年6月末固定资产的11.65%。而公司的新型集装箱船舶项目投资规模为65,400.00万元，占2018年6月末固定资产的12.93%，拟使用募集资金为64,355.00万元，占2018年6月末固定资产的12.72%。即，公司新型集装箱船舶项目投资规模与拟使用募集资金规模均处在同行业公司可比案例相关比例范围内。

同时，从产能规模角度来看（仅对比同样运营集装箱船舶的中远海控），截至2017年12月31日，中远海控经营管理集装箱船队包括360艘集装箱船舶、运力为1,819,091TEU，其中自有船舶运力为470,180TEU，租入船舶运力为1,348,911TEU。中远海控拟通过非公开发行募集资金购入的20艘集装箱船舶，合计新增运力为355,289TEU，占2017年末总运力的19.53%，占2017年末自有运力的75.56%。而公司的新型集装箱船舶项目新增运力9.00万载重吨，占2018年6月末总运力的4.53%，占2018年6月末自有运力的6.47%。即，公司新型

集装箱船舶项目产能规模处在同行业公司可比案例相关比例范围内。

综上，新型集装箱船舶项目投资规模具备合理性。

### 三、说明本次募投项目的募集资金使用和项目建设的进度安排

#### (一) 多式联运基地项目

##### 1、唐山多式联运项目

##### (1) 项目建设的进度安排

唐山多式联运项目的建设进度安排如下：

序号	建设项目	2018年				2019年				2020年			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	购置土地	△	△										
2	方案设计及审批	△	△										
3	土建及配套施工			△	△	△	△	△	△	△	△	△	
4	竣工验收											△	△
5	设备采购									△	△	△	△
6	安装调试											△	△
7	信息系统建设									△	△	△	△
8	人员招聘及培训											△	△
9	启用试运行												△

##### (2) 募集资金使用的进度安排

唐山多式联运项目的募集资金使用进度安排如下：

单位：万元

序号	建设项目	2018年		2019年		2020年	
		建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用
1	项目购置土地	8,160.00	-	-	-	-	-

《关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函》相关问题的回复

序号	建设项目	2018年		2019年		2020年	
		建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用
<b>2</b>	<b>方案设计 及审批、土 地勘探等</b>	<b>9,412.23</b>	-	-	-	-	-
2.1	可行性报 告编制费、 评估费	50.00	-	-	-	-	-
2.2	环境影 响报告编 制费、评 估费	30.00	-	-	-	-	-
2.3	安评报 告编制 费、评 估费	30.00	-	-	-	-	-
2.4	能评报 告编制 费、评 估费	50.00	-	-	-	-	-
2.5	勘察 设计 费	1,810.00	-	-	-	-	-
2.6	施工 图审 查 费	22.00	-	-	-	-	-
2.7	招投 标代 理 费	25.00	-	-	-	-	-
2.8	市政 配套 费	1,786.80	-	-	-	-	-
2.9	契 税	244.80	-	-	-	-	-
2.10	工 程 保 险 费	618.88	-	-	-	-	-
2.11	工 程 监 理 费 与 咨 询 费	1,444.05	-	-	-	-	-
2.12	投 资 监 理 费	1,237.76	-	-	-	-	-
2.13	公 司 管 理 费	2,062.93	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>土 建 及 配 套 设 施</b>	<b>18,097.71</b>	<b>13,588.90</b>	<b>108,586.27</b>	<b>81,533.40</b>	<b>94,049.87</b>	<b>59,775.70</b>
3.1	土 建 工 程 建 设	18,097.71	13,588.90	108,586.27	81,533.40	54,293.14	40,766.70
3.2	配 套 工 程 设 备	-	-	-	-	2,165.00	1,625.62



序号	建设项目	2018年		2019年		2020年	
		建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用
3.3	生产设备采购	-	-	-	-	17,230.50	12,937.75
3.4	信息系统建设	-	-	-	-	5,920.70	4,445.63
3.5	基本预备费	-	-	-	-	14,440.53	-
合计		<b>35,669.94</b>	<b>13,588.90</b>	<b>108,586.27</b>	<b>81,533.40</b>	<b>94,049.87</b>	<b>59,775.70</b>

## 2、泉州多式联运项目

### (1) 项目建设的进度安排

泉州多式联运项目的建设进度安排如下：

序号	建设项目	2018年				2019年				2020年			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	购置土地	△	△										
2	方案设计及审批	△	△										
3	土建及配套施工			△	△	△	△	△	△	△	△	△	
4	竣工验收											△	△
5	设备采购									△	△	△	△
6	安装调试											△	△
7	信息系统建设									△	△	△	△
8	人员招聘及培训											△	△
9	启用试运行												△

### (2) 募集资金使用的进度安排

泉州多式联运项目的募集资金使用进度安排如下：

单位：万元

序号	建设项目	2018年	2019年	2020年
----	------	-------	-------	-------

《关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函》相关问题的回复

		建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用
<b>1</b>	<b>项目购置土地</b>	<b>16,266.05</b>	-	-	-	-	-
<b>2</b>	<b>方案设计 及审批、土地 勘探等</b>	<b>6,233.50</b>	-	-	-	-	-
2.1	可行性报告编制费、评估费	50.00	-	-	-	-	-
2.2	环境影响报告编制费、评估费	30.00	-	-	-	-	-
2.3	安评报告编制费、评估费	30.00	-	-	-	-	-
2.4	能评报告编制费、评估费	50.00	-	-	-	-	-
2.5	勘察设计费	1,151.00	-	-	-	-	-
2.6	施工图审查费	22.00	-	-	-	-	-
2.7	招投标代理费	25.00	-	-	-	-	-
2.8	市政配套费	812.29	-	-	-	-	-
2.9	契税	487.98	-	-	-	-	-
2.10	工程保险费	412.53	-	-	-	-	-
2.11	工程监理费与咨询费	962.56	-	-	-	-	-
2.12	投资监理费	825.05	-	-	-	-	-
2.13	公司管理费	1,375.09	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>土建及配套 设施</b>	<b>11,511.76</b>	<b>9,230.70</b>	<b>69,070.58</b>	<b>55,384.20</b>	<b>66,552.32</b>	<b>45,647.10</b>
3.1	土建工程建设	11,511.76	9,230.70	69,070.58	55,384.20	34,535.29	27,692.10
3.2	配套工程设备	-	-	-	-	2,006.00	1,608.55

序号	建设项目	2018年		2019年		2020年	
		建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用	建设投资	募集资金使用
3.3	生产设备采购	-	-	-	-	14,464.70	11,598.81
3.4	信息系统建设	-	-	-	-	5,920.70	4,747.64
3.5	基本预备费	-	-	-	-	9,625.63	-
合计		<b>34,011.32</b>	<b>9,230.70</b>	<b>69,070.58</b>	<b>55,384.20</b>	<b>66,552.32</b>	<b>45,647.10</b>

## (二) 新型集装箱船舶项目

### 1、项目建设的进度安排

新型集装箱船舶项目的建设进度安排如下：

#### (1) 与福建东南造船有限公司相关的建设进度安排

拟向福建东南造船有限公司购入的 4 艘 644TEU 新型集装箱船舶，造船款分六期支付，第一期造船款时间为安盛船务发出行使选择权书面通知之日起十个工作日内，金额为合同价格的 2%；第二期造船款时间为安盛船务收到预付款保函原件后的十个工作日内（或在福建东南造船有限公司收到第一期款后两个月内，以后到者为准），金额为合同价格的 8%；第三期造船款时间为开工时，金额为合同价格的 10%；第四期造船款时间为上船台时，金额为合同价格的 10%；第五期造船款时间为下水时，金额为合同价格的 10%；第六期造船款时间为交船时，金额为合同价格的 60%。

#### (2) 与福建省马尾造船股份有限公司相关的建设进度安排

拟向福建省马尾造船股份有限公司购入的 2 艘 644TEU 新型集装箱船舶，造船款分六期支付，第一期造船款时间为安盛船务发出行使选择权书面通知之日起十个工作日内，金额为合同价格的 2%；第二期造船款时间为安盛船务收到预付款保函原件后的十个工作日内（或在福建省马尾造船股份有限公司收到第一期款后两个月内，以后到者为准），金额为合同价格的 8%；第三期造船款时间为开工时，金额为合同价格的 10%；第四期造船款时间为上船台时，金额为合同价格的 10%；第五期造船款时间为下水时，金额为合同价格的 10%；第六期造船款时间

为交船时，金额为合同价格的 60%。

### (3) 与南通象屿海洋装备有限责任公司相关的建设进度安排

拟向南通象屿海洋装备有限责任公司购入的 4 艘 644TEU 新型集装箱船舶，造船款分五期支付，第一期造船款时间为合同生效之日起十个工作日内，金额为合同价格的 1%；第二期造船款时间为安盛船务收到预付款保函原件后的十个工作日内（或在南通象屿海洋装备有限责任公司收到第一期款后两个月内，以后到者为准），金额为合同价格的 9%；第三期造船款时间为开工时，金额为合同价格的 10%；第四期造船款时间为上船台时，金额为合同价格的 10%；第五期造船款时间为交船时，金额为合同价格的 70%。

## 2、募集资金使用的进度安排

### (1) 与福建东南造船有限公司相关的募集资金使用进度安排

单位：万元

项目	投资总额	募集资金使用
第一期造船款	520.00	-
第二期造船款	2,080.00	2,080.00
第三期造船款（开工）	2,600.00	2,600.00
第四期造船款（上船台）	2,600.00	2,600.00
第五期造船款（下水）	2,600.00	2,600.00
第六期造船款	15,600.00	15,600.00

### (2) 与福建省马尾造船股份有限公司相关的募集资金使用进度安排

单位：万元

项目	投资总额	募集资金使用
第一期造船款	260.00	-
第二期造船款	1,040.00	1,040.00
第三期造船款（开工）	1,300.00	1,300.00
第四期造船款（上船台）	1,300.00	1,300.00
第五期造船款（下水）	1,300.00	1,300.00
第六期造船款	7,800.00	7,800.00

(3) 与南通象屿海洋装备有限责任公司相关的募集资金使用进度安排

单位：万元

项目	投资总额	募集资金使用
第一期造船款	264.00	-
第二期造船款（开工）	2,376.00	2,375.00
第三期造船款（上船台）	2,640.00	2,640.00
第四期造船款（下水）	2,640.00	2,640.00
第五期造船款	18,480.00	18,480.00

四、结合本次募投项目在技术、人员、市场等方面的储备情况，说明本次募投项目实施的业务基础，本次募投项目的必要性及可行性。结合公司本次募投项目构成、行业状况、现有船舶满载率、在手订单等说明本次募投项目新增产能的合理性和产能消化措施

根据国家统计局统计，2015 年我国全社会货运量为 417.59 亿吨，同时交通运输部调研结果显示多式联运运量规模仅占全社会货运量的 2.90%，即 12.11 亿吨。根据交通运输部等 18 部委联合发布的《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》相关要求，我国将力争实现 2020 年多式联运货运量比 2015 年增长 1.5 倍。据此计算，2020 年我国多式联运货运量将达到 30.28 亿吨，复合增长率为 20.11%。

随着内贸集装箱物流行业不断发展，客户对物流服务的需求已逐步从单一运输模式的运输型物流服务（单一运输）转变成两种或多种运输模式相结合的运输型物流服务（多式联运），而进一步将其他增值型物流服务与多式联运服务进行有效结合（多式联运+增值服务）将成为未来物流服务提供商打造核心竞争力的重点方向。

其他增值型物流服务与多式联运服务的有效结合，一方面可促进公司现有多式联运物流服务的进一步发展，另一方面可使得公司收入来源进一步多元化，是整个大行业的转型必经之路。目前，以安通控股、上海中谷物流股份有限公司（中谷海运集团有限公司）为代表的内贸集装箱物流行业领军企业均已纷纷加大力度发展其他增值型物流服务与多式联运服务的有效结合，构建综合竞争力的“护城

河”。

基于安通控股已经具备的多式联运物流网络以及多年积累的客户资源，实施多式联运基地项目和新型集装箱船舶项目，有助于公司进一步做大、做精、做强多式联运物流业务链，升级集装箱船舶多式联运装备，提升多式联运基地“园区网”格局，增强集装箱多式联运综合物流服务业务的可持续发展能力，满足客户综合需求，提升发行人市场地位及核心竞争力。

## （一）本次募投项目的必要性及可行性

### 1、技术储备

多式联运基地项目方面，公司分别于 2017 年 8 月、2017 年 10 月注册成立全资子公司唐山多式联运公司、泉州多式联运公司。在实施前次募集资金投资项目--场站仓储设备及冷链仓储设备（多式联运冷链物流集散基地）过程中，公司积累了一定的工程项目实施经验。同时，公司重视信息技术的应用，适时把握移动互联网发展潮流，搭建了综合物流信息化平台，对物流产业上下游进行高效整合，通过与港口码头、客户、供应商以及相关机构等物流相关参与方共享信息，提升与各方的业务协同指数，提高了整体物流效率。

新型集装箱船舶项目方面，公司全资子公司安盛船务成立于 2002 年 4 月，注册资本金达到 45,000 万元，是一家集国内沿海货物运输、船舶机务和海务管理、船舶租赁、船舶经营与管理、船员劳务、船舶代理、船舶物料与备件采购供应于一体的综合型航运企业，拥有《国内水路运输经营许可证》、《国内船舶管理业务经营许可证》、《台湾海峡两岸间水路运输许可证》（海南安盛）等资质证书，旗下（截至 2018 年 6 月 30 日）自有（含融资租赁）船舶达到 45 艘，在航运业积累了丰富的经营经验。此外，经与上海船舶设计研究院研讨多年，历经数次设计及版本更迭，通过对公司旗下船舶实际经营情况分析，结合新型集装箱船舶项目拟投入航线的特点以及市场定位，为了提高船舶装卸货速度，此次设计时采用了无舱盖敞口设计，同时为了减少靠离港时间，此次配置了大功率艏侧推，并有针对性地对船型进行了优化。即，新型集装箱船舶项目系与上海船舶设计研究院深度合作的成果，使其经济性、节能环保等各方面相较于公司船队同等船舶得到了进一步的提升。

## 2、人员储备

多式联运基地项目方面，公司核心团队采取内部选派、外部招聘、选拔培养等三种方式，通过在公司总部成立专门管理部门、具体项目成立实体经营公司来保证各个多式联运基地项目的顺利运行。其中，公司于 2018 年 1 月成立多式联运管理中心，全面负责多式联运基地相关事宜，同时，组建了专业的管理团队。多式联运管理中心核心人员具有丰富的园区运营和管理、多式联运、工程管理的相关经验。

新型集装箱船舶项目方面，长期以来，公司全资子公司安盛船务合理设置部门组织架构，下设了海务部、安监部、机务部、船舶资产管理部、船员部、海运事业部、综合管理部、航运部、会计部等部门，同时组建了一支具备多年航运经验的优秀管理团队，包括多名经验丰富的船长和轮机长，以确保经营管理的船舶团队高效运行。

## 3、市场储备

多式联运基地项目方面，一方面，根据《唐山港总体规划（修订）》，唐山港计划 2020 年货物吞吐量达到 8.2 亿吨，集装箱吞吐量达到 500 万 TEU；根据《关于进一步促进集装箱从泉州港进出的若干意见》，泉州港计划 2020 年货物吞吐量达到 1.5 亿吨，集装箱吞吐量达到 250 万 TEU。另一方面，截至 2018 年 6 月 30 日，公司在全国设立海运网点 89 个，涉及业务口岸 172 个，经营管理 111 艘集装箱船舶，主营国内航线干线 47 条、国际物流航线 5 条；设立铁路网点 22 个，涉及业务铁路站点 672 个，铁路服务覆盖 31 个省/市/自治区 155 座城市；与全国约 1,500 家车队协同合作，拥有可调配货运拖车资源超 25,000 辆；设立集拼中心 15 个；运营冷链仓库 7 个。公司在初步形成的“水路+公路+铁路”网络布局上，全面整合现有“江、海、铁、公”物流资源和布局网点，围绕唐山港、泉州港等重要节点，唐山多式联运公司、泉州多式联运公司率先布局围绕唐山港京唐港区、泉州港京唐港区的重要物流枢纽，将现有网络布局升级为“水路+公路+铁路+多式联运基地”。

新型集装箱船舶项目方面，一方面 2015 年度、2016 年度、2017 年度、2018 年 1-6 月，集装箱吞吐量分别为 6,506,769TEU、7,864,933TEU、11,471,419TEU、

7,728,332TEU，公司整体运量保持稳定快速增长，另一方面公司围绕营口港、天津港、青岛港、上海港、泉州港、广州港、海口港七大核心枢纽港进行业务布局，内贸集装箱吞吐量占比总体提升。

综上，结合本次募投项目在技术、人员、市场等方面的储备情况，公司具备开展本次募投项目实施的业务基础，本次募投项目具有必要性及可行性。

## （二）本次募投项目新增产能的合理性和产能消化措施

### 1、相关情况

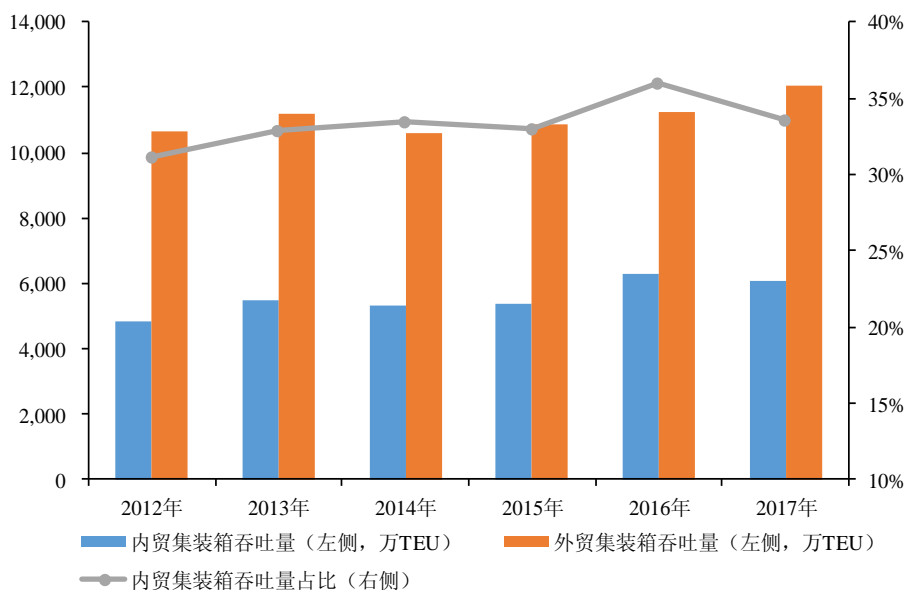
#### （1）项目构成、行业状况及在手订单等综合情况

首先，通过多式联运基地项目，面向现有公司积累的存量客户以及新建唐山及泉州多式联运基地吸引的增量客户，凭借毗邻唐山港京唐港区以及泉州港石湖港区的区位优势，可为增量客户同时提供公司已形成的以多式联运为特色的运输型物流服务以及唐山及泉州多式联运基地新增的仓储服务、流通加工服务等为亮点的增值型物流服务，并为存量客户提供唐山及泉州多式联运基地新增的冷链仓储服务、集装箱及散货堆场服务、流通加工服务等为亮点的增值型物流服务，从而进一步提升公司集装箱多式联运综合物流服务业务广度和深度，增加客户粘性，满足客户多样化服务需求；通过新型集装箱船舶项目，可为公司在已初步建立的梯队式船队（自有及外租）基础上（但 8,000~20,000 载重吨级别的外租集装箱船舶占比较大、自有集装箱船舶数量较少），进一步适应不同港口、不同市场、不同客户的多元化需求，完善现有运力结构，优化船舶梯队建设，并打造一批新型绿色内贸集装箱船舶，进一步强化公司核心“绿色竞争力”。

其次，2012 年至 2017 年，我国主要港口内贸集装箱吞吐量年复合增长率为 4.77%，而同期我国主要港口外贸集装箱吞吐量年复合增长率仅为 2.50%。总体来看，内贸集装箱物流近年来需求呈波动增长态势。此外，我国主要港口内贸集装箱吞吐量占比从 2012 年的 31.18% 上升至 2017 年的 33.57%，总体亦呈稳中有升的趋势。

2012-2017 年全国主要港口内贸及外贸集装箱吞吐量增长情况





数据来源：Wind

2014年国务院发布《关于印发物流业发展中长期规划（2014-2020年）的通知》将多式联运列为重点工程，提出推进海铁联运、铁水联运、公铁联运、陆空联运等多种联运模式；2015年交通运输部、国家发改委发布《关于开展多式联运示范工程的通知》，提出要强化多式联运基础设施衔接、探索创新多式联运组织模式等任务；2017年1月，交通运输部等18个部门联合发布《关于进一步鼓励开展多式联运的通知》，指出要大力发展集装箱多式联运。

尽管近年来我国物流行业在多式联运方面不断发力，但整体而言当前发展水平仍然较低（以铁水联运为例，目前中国集装箱铁水联运比例不足5%，发达国家则一般超过30%），存在协同衔接不顺畅、市场环境不完善、法规标准不适应、先进技术应用滞后等问题。而多式联运比重每提高1个百分点就可以降低物流总费用约0.9个百分点，对推动物流业降本增效具有明显作用，因而鼓励发展多式联运也成为我国十三五规划中提高交通运输服务效益、降低整体物流成本的重要着力点，接轨多式联运将成为我国物流行业企业的共同发展和努力方向。

最后，一方面2015年度、2016年度、2017年度、2018年1-6月，集装箱吞吐量分别为6,506,769TEU、7,864,933TEU、11,471,419TEU、7,728,332TEU，公司整体运量保持稳定快速增长，同时公司围绕营口港、天津港、青岛港、上海港、泉州港、广州港、海口港七大核心枢纽港进行业务布局，内贸集装箱吞吐量占比

总体提升；另一方面，截至 2018 年 6 月 30 日，公司在全国设立海运网点 89 个，涉及业务口岸 172 个，经营管理 111 艘集装箱船舶，主营国内航线干线 47 条、国际物流航线 5 条；设立铁路网点 22 个，涉及业务铁路站点 672 个，铁路服务覆盖 31 个省/市/自治区 155 座城市；与全国约 1,500 家车队协同合作，拥有可调配货运拖车资源超 25,000 辆；设立集拼中心 15 个；运营冷链仓库 7 个。即公司依托覆盖沿海沿江的物流优势，积极拓展铁路与公路网络，通过加速拓展并对接货运铁路及周边物流场站相关资源，不断向内陆延伸，已初步建成了多式联运综合物流网络，并为后续增量订单提供坚实保障。

## （2）现有船舶满载率

2015 年度、2016 年度、2017 年度、2018 年 1-6 月，公司船舶综合满载率具体情况如下：

月份	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年 1-6 月
1 月	78.10%	72.32%	76.68%	78.77%
2 月	81.90%	70.07%	78.09%	75.52%
3 月	80.70%	83.71%	86.24%	81.47%
4 月	80.88%	84.21%	79.61%	83.46%
5 月	78.00%	83.40%	80.89%	84.08%
6 月	76.00%	77.68%	81.54%	84.32%
7 月	82.30%	79.52%	80.32%	-
8 月	78.00%	81.42%	82.36%	-
9 月	80.00%	81.31%	82.23%	-
10 月	76.00%	81.57%	82.33%	-
11 月	80.26%	82.49%	86.02%	-
12 月	77.89%	83.44%	81.08%	-
合计	<b>79.01%</b>	<b>80.66%</b>	<b>81.70%</b>	<b>82.05%</b>

船舶综合满载率系以经营管理的全部船舶一个期限内所运行航次装载重柜数量占一个期限内所运行航次舱位数量的比重，即船舶综合满载率=重柜装载量/舱位量。

报告期内，公司船舶综合满载率分别为 79.01%、80.66%、81.70%、82.05%，其中，最近三年的公司船舶综合满载率稳中有升。

### ①公司自身角度

最近三年及一期各期末，公司的船舶情况如下：

单位：艘

项目	2015 年末	2016 年末	2017 年末	2018 年 6 月末
自有船舶	39	40	42	46
外租船舶	29	37	59	65
<b>总船舶</b>	<b>68</b>	<b>77</b>	<b>101</b>	<b>111</b>

最近三年及一期，公司的运力情况如下：

单位：载重吨

项目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 6 月末
自有运力平均数	712,986	768,813	895,869	1,282,784
外租运力平均数	209,071	263,809	466,117	558,656
<b>总运力平均数</b>	<b>922,056</b>	<b>1,032,622</b>	<b>1,361,986</b>	<b>1,841,440</b>

注 1：自有运力平均数=∑每月末自有运力/月数；

注 2：外租运力平均数=∑每月末外租运力/月数；

注 2：总运力平均数=∑每月末总运力/月数。

一方面，2012 年至 2017 年，我国主要港口内贸集装箱吞吐量年复合增长率为 4.77%，而同期我国主要港口外贸集装箱吞吐量年复合增长率仅为 2.50%，相比而言，内贸集装箱物流近年来需求呈波动增长态势。另一方面，为进一步适应客户多元化需求、完善航线布局、优化船舶梯队，2015 年末至 2018 年 6 月末，公司经营管理的在航集装箱船舶由 68 艘增至 111 艘，增幅达到 63.24%；2015 年至 2018 年 6 月末，公司总运力平均数由 922,056 载重吨增至 1,841,440 载重吨，增幅达到 99.71%。

即，在内贸集装箱物流需求充足且公司运力规模优势不断提升的背景下，报告期内公司船舶综合满载率始终稳定在 80% 左右，且最近三年及一期的全年船舶综合满载率水平亦保持稳中有升，反映出公司高效的经营管理水平。

### ②同行业公司角度

经查阅同行业 A 股上市公司（中远海控、宁波海运、招商轮船、中远海能、中远海特、长航凤凰）的相关对外披露文件，同行业 A 股上市公司均未披露过船舶综合满载率指标。

其中，根据中远海特对外披露的月度生产数据公告，其载重率水平如下：

项目	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年 1-6 月
载重率	57.3%	52.7%	52.8%	51.6%

中远海特披露的载重率水平低于公司的综合船舶满载率主要原因在于一是中远海特的运输船舶涵盖多用途船、杂货船、重吊船、半潜船、汽车船、滚装船、木材船、沥青船，而非集装箱船舶；二是载重率和综合船舶满载率的计算方式不一致，前者的系指船舶在一定的行驶距离内船舶定额吨位的平均利用程度（不同于综合船舶满载率系以经营管理的全部船舶一个期限内所运行航次装载重柜数量占一个期限内所运行航次舱位数量的比重），即载重率是船舶一定航次内完成的货运量及对应的货物运输距离与船舶的定额吨位及对应的行驶距离之间的关系。

综上，公司船舶综合满载率维持在 80%左右，处于相对较高水平。

## 2、本次募投项目新增产能的合理性

多式联运基地项目方面，报告期内，公司依托覆盖沿海沿江的传统物流网络优势，积极拓展布局铁路与公路网络，通过加速拓展并对接货运铁路及周边物流场站相关资源，不断向内陆延伸，已初步建成了“水路+公路+铁路”的多式联运综合物流网络。本次重点打造建设唐山港京唐港区、泉州港石湖港区两大多式联运基地，一方面发挥唐山地区辐射京津冀及雄安新区的区域优势以及泉州地区的商贸产业发达优势，另一方面借助分布于全国主要港口的精品航线及内贸集装箱物流业务，率先示范性打造区域性枢纽中心，从而将现有的物流网络布局进行全方位联动及全面协同，实现跨平台、跨区域的物流一体化，从而更好地服务于当地产业，让物流与产业链条有机融合，以物流畅通带动产业发展，以产业繁荣促进物流升级，进而公司目前物流布局升级为“水路+公路+铁路+多式联运基地”的多式联运综合物流网络，实现“基础服务功能+增值服务功能”相呼应的综合业态。

新型集装箱船舶项目方面，最近三年，公司的船舶满载率处于相对稳定且略有上升的状态，同时，公司的集装箱吞吐量及主要港口内贸集装箱吞吐量占比总体上均逐年上升，实施新型集装箱船舶项目，可以进一步促使公司巩固市场份额优势，同时，根据公司航线规划和布局，此次计划建造的 10 艘单船箱位为 644TEU、载重吨为 9,000 吨的系列船，合计总运力达 9.00 万吨。新型集装箱船舶在技术效能和经济性方面均有一定优势，譬如船型设计为无舱盖敞口，并配置了大功率艏侧推，符合绿色环保型船舶的特征，将主要航行于内贸短途支线，并逐步替换性能和技术相对落后的船舶，借此进一步提升公司船队的整体运营效益。

### **3、本次募投项目新增产能的产能消化措施**

#### **(1) 多式联运基地项目**

##### **①借助政策高地，大力推进多式联运基地发展**

总体上，2014 年以来，国务院及相关部委先后颁布《物流业发展中长期规划（2014-2020 年）》、《关于开展多式联运示范工程的通知》、《物流业降本增效专项行动方案（2016-2018 年）》、《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》、《关于印发“十三五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》等文件，均强调大力发展多式联运，尤其是布局和完善一批具有多式联运功能的综合物流枢纽，统筹推进公路、铁路、水运等基础设施无缝衔接。

唐山多式联运项目方面，“京津冀协同发展”、“雄安新区”等国家战略相继出台，并交汇于河北省。而唐山市作为河北省的区域中心城市、沿海经济增长极，势必成为政策效应倍数放大之地。借助“京津冀协同发展”带来的京津城市功能拓展、京津产业转移承接等以及“雄安新区”带来的增量基础设施建设及贸易投资等，唐山多式联运项目受益于此，将为其自身的发展提供政策推力。

泉州多式联运项目方面，“一带一路”等国家战略出台，其中，泉州市作为“21 世纪海上丝绸之路”的起点和先行区，势必成为“21 世纪海上丝绸之路”建设的排头兵和主力军。借助“21 世纪海上丝绸之路”先行区带来的关键项目、经贸合作等，泉州多式联运项目受益于此，将为其自身的发展提供政策推力。

## ②毗邻重要港口，充分发挥“水路+多式联运基地”的双重叠加效应

唐山多式联运项目的实施地点选在唐山港京唐港区的毗邻区域。根据《唐山港总体规划（修订）》，“唐山港货物吞吐量 2020 年将达到 8.2 亿吨，集装箱吞吐量将达到 500 万 TEU，货物吞吐量 2030 年将达到 10.5 亿吨，集装箱吞吐量将达到 700 万 TEU”。现阶段，公司于唐山港的内贸集装箱吞吐量市场份额占比相对较低。唐山多式联运项目的实施（根据测算，唐山多式联运项目所规划的集装箱堆场年作业量可达到 21 万 TEU），一方面借助多式联运基地带来的“多式联运+增值服务”以此为公司于华北区域开辟新的增长点；另一方面借助多式联运基地带来的“多式联运+增值服务”以此挖掘唐山乃至整个河北、华北区域的综合性物流需求。

泉州多式联运项目的实施地点选在泉州港石湖港区的毗邻区域。根据泉州市人民政府办公室于 2015 年 12 月印发的《关于进一步促进集装箱从泉州港进出的若干意见》，“至 2020 年，泉州港口力争完成年吞吐量 1.5 亿吨以上、集装箱力争完成年吞吐量 250 万 TEU 以上”。根据统计，公司 2015-2017 年度的泉州港内贸集装箱吞吐量市场份额占比由 32.47% 增至 52.14%，其中，公司于泉州港 2017 年度的集装箱吞吐量达到 94 万 TEU。泉州多式联运项目的实施（根据测算，泉州多式联运项目所规划的集装箱堆场年作业量可达到 32 万 TEU），一方面借助多式联运基地带来的“多式联运+增值服务”以此巩固公司于泉州港的市场份额第一的绝对优势；另一方面，借助多式联运基地带来的“多式联运+增值服务”以此吸引其他客户综合物流需求并助力公司抓住泉州港未来的增量业务机会来进一步提升公司于泉州港的市场份额。

## ③立足网络布局，全面升级“公路+铁路+水路+多式联运基地”服务体系

立足于公司已经初步形成的“干线网+仓储网”（截至 2018 年 6 月 30 日，公司在全国设立海运网点 89 个，涉及业务口岸 172 个，经营管理 111 艘集装箱船舶，主营国内航线干线 47 条、国际物流航线 5 条；设立铁路网点 22 个，涉及业务铁路站点 672 个，铁路服务覆盖 31 个省/市/自治区 155 座城市；与全国约 1,500 家车队协同合作，拥有可调配货运拖车资源超 25,000 辆；设立集拼中心 15 个；运营冷链仓库 7 个），通过唐山多式联运项目及泉州多式联运项目的实施，

将服务网络升级为“干线网+仓储网+园区网”，借助原有的多式联运运输服务，充分挖掘物流相关的仓储服务，并借此带动流通加工等关联产业发展，有效延伸公司的多式联运物流业务链，并以此塑造不同于行业内其他竞争对手的综合竞争力，打造竞争力“护城河”。

#### ④加大招商推广，形成具有辨识度的一站式服务品牌

在唐山多式联运项目及泉州多式联运项目的经营过程中，为吸引仓储企业、配送企业、相关经营商等入驻，唐山多式联运公司及泉州多式联运公司均将大力度结合各自当地的实际情况，因地制宜地、有针对性地进行招商推广（根据测算，唐山多式联运项目及泉州多式联运项目均安排了 3,600 万/年的招商推广费），以此提高公司多式联运基地的认知度及认同度。

### (2) 新型集装箱船舶项目

#### ①提升“绿色竞争力”

本次新型集装箱船舶项目，系基于公司与上海船舶研究设计院的深度合作，根据内贸短途支线小型集装箱船舶实际运营情况，有针对性地对 644TEU（9,000 载重吨级别）集装箱船型采用了无舱盖敞口设计，并为减少靠离港时间配置了大功率艏侧推等优化设计，以此替换外租船或老旧船舶，提升“绿色竞争力”。

#### ②优化现有船舶梯队

单位：艘、万载重吨

序号	载重吨	自有数量	自有运力	外租数量	外租运力
1	1,000~6,000	0	0.00	15	6.86
2	6,000~8,000	4	2.69	14	9.76
3	8,000~20,000	10	9.71	36	42.68
4	20,000~40,000	20	61.57	0	0.00
5	40,000~60,000	12	65.22	0	0.00
合计		<b>46</b>	<b>139.19</b>	<b>65</b>	<b>59.30</b>

截至 2018 年 6 月 30 日，公司 8,000~20,000 载重吨级别的自有数量为 10 艘、外租数量为 36 艘，合计 46 艘（自有数量占比为 21.74%），自有运力为 9.71 万

载重吨、外租运力为 42.68 万载重吨，合计为 52.39 万载重吨（自有运力占比为 18.53%）。

以 2018 年 6 月 30 日运力情况测算，公司经营管理船舶由 111 艘增至 121 艘，总运力由 198.48 万载重吨增至 207.48 万载重吨，自有运力由 139.19 万载重吨增至 148.19 万载重吨，自有运力占比由 70.13% 增至 71.42%。而从 8,000~20,000 载重吨级别来看，公司自有运力由 9.71 万载重吨增至 18.71 万载重吨，自有运力占比由 18.53% 增至 30.48%。

即，本次新型集装箱船舶项目主要系中小型船舶，实际增加的运力数有限，主要系改善公司在 8,000~20,000 载重吨级别的自有船舶梯队结构。

### ③合理安排经营航线

在内贸集装箱物流行业需求稳定、集中度上升及公司业务量逐年增加的大背景下，基于已有的精品主干航线，公司将根据承运货物量、货运航线等因素，合理调配本次新增的 10 艘 9,000 载重吨级别船舶资源，主要航行于国内沿海航区等，主要用于集装箱的内贸短途支线航运运输。

**五、募投项目唐山、泉州多式联运基地项目预计销售净利率、资产回报率高于安通控股、安通物流 2016 年、2017 年相应已实现数据的平均值。请申请人量化分析差异原因**

唐山、泉州多式联运项目与安通控股、安通物流的效益对比情况如下：

单位：万元

项目	唐山多式联运项目	泉州多式联运项目	安通控股（合并口径）		安通物流（合并口径）	
	达到设计运行能力 100%时（第 5 年）	达到设计运行能力 100%时（第 5 年）	2017 年度	2016 年度	2017 年度	2016 年度
投资规模或资产总额	252,839	180,169	868,005	664,097	468,519	349,743
营业收入	224,009	168,179	676,062	379,813	673,842	379,287
净利润	19,970	13,795	55,237	40,129	38,530	32,316
销售净利率	8.91%	8.20%	8.17%	10.57%	5.72%	8.52%
资产回报率	7.90%	7.66%	6.36%	6.04%	8.22%	9.24%

注 1：销售净利率=净利润/营业收入；

注 2：资产回报率=净利润/投资规模或资产总额。



经审慎考虑及调整后，在唐山、泉州多式联运项目中，其设计规划的综合服务中心旨在提供物流基地所需的物流业务配套服务，属于物流基地生活配套设施，综合服务中心各区域后续拟由安通控股或其子公司通过自用、自营或与专业机构及团队合作经营等方式运营，不存在对外销售或租赁他人使用的计划或安排。出于效益测算谨慎性考虑，各板块业务量及效益的增长、相应配套服务效益均未列入物流基地项目中进行量化考虑。

经对唐山、泉州多式联运项目相关效益审慎考虑并调整后，由上表可知如下：

总体来看，唐山、泉州多式联运项目的销售净利率分别可达到 8.91%、8.20%，与安通控股 2017 年和 2016 年、安通物流 2016 年合并口径下的对应比率差异不大。

单位：万元

项目	安通控股（合并口径）		安通物流（合并口径）	
	2017 年度	2016 年度	2017 年度	2016 年度
营业收入	676,062	379,813	673,842	379,287
营业收入增长率	78%	-	78%	-
净利润	55,237	40,129	38,530	32,316
净利润增长率	38%	-	19%	-

具体来看，唐山多式联运项目销售净利率（8.91%）低于安通控股 2016 年的销售净利率，并与安通物流 2016 年销售净利率差异不大，但高于安通控股 2017 年和安通物流 2017 年的销售净利率；泉州多式联运项目销售净利率（8.20%），低于安通控股 2016 年的销售净利率，并与安通物流 2016 年销售净利率差异不大，但高于安通控股 2017 年和安通物流 2017 年的销售净利率。主要原因系公司主要经营集装箱多式联运综合物流服务业务，即以海上航运为主，通过整合水路、公路、铁路等运输资源，为客户“门到门一站式”的物流服务。2017 年以来，公司营业收入增幅明显扩大（超过同期净利润增幅），主要系公司一方面继续做大水路和公路物流服务，另一方面加大力度开发铁路物流服务。

因此，唐山、泉州多式联运项目的销售净利率与安通控股、安通物流 2016 年、2017 年的销售净利率存在一定差异。

总体来看，唐山、泉州多式联运项目的资产回报率分别可达到 7.90%、7.66%，高于安通控股 2017 年和 2016 年、并低于安通物流 2017 年和 2016 年合并口径下对应比率。

单位：万元

项目	安通控股（合并口径）		安通物流（合并口径）	
	2017 年末	2016 年末	2017 年末	2016 年末
固定资产	452,710	398,174	134,156	118,262
其中：船舶	323,305	285,258	5,806	6,167
集装箱	126,850	110,876	126,434	110,428
资产总额	868,005	664,097	468,519	349,743

具体来看，在安通控股的资产总额中，2017 年末的固定资产占比达到 52.16%，而在安通物流的资产总额中，2017 年末的固定资产占比仅为 28.63%，其中，从固定资产组成结构来看，安通控股的固定资产主要构成为船舶、集装箱，而安通物流的固定资产主要构成为集装箱。即安通控股作为合并主体，其纳入合并范围的子公司不仅仅包括安通物流，还包括安盛船务（国内水路运输龙头企业）等子公司。此外，本次唐山、泉州多式联运项目的资产构成亦与安通控股、安通物流存在差异，将以各类仓库等房屋建筑物、集装箱龙门吊等生产设备为主。

综上，唐山、泉州多式联运项目的资产回报率与安通控股、安通物流 2016 年、2017 年的资产回报率存在一定差异。

#### 六、募投项目新型集装箱船舶项目预计销售净利率、资产回报率远高于安盛船务 2016 年、2017 年相应已实现数据。请申请人量化分析差异原因

新型集装箱船舶项目与安盛船务的效益对比情况如下：

单位：万元

项目	新型集装箱船舶项目	安盛船务（合并口径）	
		2017 年度/ 2017 年末	2016 年度/ 2016 年末
投资规模或资产总额	65,400	470,126	355,565
营业收入	16,864	111,124	82,620
净利润	5,025	16,658	8,286

销售净利率	29.80%	14.99%	10.03%
资产回报率	7.68%	3.54%	2.33%

注 1：销售净利率=净利润/营业收入；

注 2：资产回报率=净利润/投资规模或资产总额。

总体来看，安盛船务 2017 年和 2016 年合并口径下的销售净利率为 14.99% 和 10.03%、资产回报率为 3.54% 和 2.33%，均低于新型集装箱船舶项目对应比率。

单位：万元

项目	安盛船务（合并口径）	
	2017 年度/2017 年末	2016 年度/2016 年末
固定资产	318,535	279,889
其中：船舶	317,499	279,091
资产总额	470,126	355,565
营业收入	111,124	82,620
营业成本	75,216	55,100
毛利率	32.31%	33.31%
财务费用	11,176	16,354
净利润	16,658	8,286
净利润（加回财务费用）	27,834	24,640
销售净利率	14.99%	10.03%
资产回报率	3.54%	2.33%
销售净利率（剔除财务费用影响）	25.05%	29.82%
资产回报率（剔除财务费用影响）	5.92%	6.93%

一方面，从财务费用角度来考虑，鉴于安盛船务在实际经营过程中通过融资租赁、银行借款等债务类融资形式取得经营管理的自有船舶，安盛船务需相应承担财务费用，其中 2017 年和 2016 年承担的财务费用分别为 27,834 万元、24,640 万元，而新型集装箱船舶项目则通过股权类融资形式取得，在相应效益测算中不需要考虑财务费用的影响。假设将安盛船务实际承担的财务费用剔除考虑，则其对应的 2017 年和 2016 年销售净利率将上升至 25.05%、29.82%，对应的 2017 年和 2016 年资产回报率将上升至 5.92%、6.93%。即新型集装箱船舶项目预计销售净利率、资产回报率与安盛船务 2016 年、2017 年相应已实现数据的差异将显著

缩小。

截至 2017 年 12 月 31 日，公司固定资产中船舶资产（43 艘）项目的建成时间情况如下：

序号	船属	船名	建成时间
1	安盛船务	仁建石湖	2017 年 12 月
2	安盛船务	仁建唐山	2017 年 10 月
3	安盛船务	刺桐 1	2016 年 4 月
4	安盛船务	安盛 21	2015 年 11 月
5	安盛船务	海丝 1	2015 年 10 月
6	安盛船务	安盛 26	2015 年 4 月
7	安盛船务	仁建钦州	2014 年 7 月
8	安盛船务	仁建宁波	2014 年 7 月
9	安盛船务	安盛 25	2014 年 7 月
10	安盛船务	安盛 20	2014 年 4 月
11	安盛船务	仁建上海	2014 年 3 月
12	安盛船务	安盛 18	2014 年 1 月
13	安盛船务	仁建青岛	2014 年 1 月
14	安盛船务	安盛 19	2013 年 11 月
15	安盛船务	仁建天津	2013 年 9 月
16	安盛船务	仁建京唐	2013 年 4 月
17	安盛船务	仁建营口	2013 年 2 月
18	安盛船务	仁建广州	2013 年 1 月

《关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函》相关问题的回复

序号	船属	船名	建成时间
19	安盛船务	仁建海口	2012年10月
20	安盛船务	仁建泉州	2012年9月
21	安盛船务	仁建20	2010年5月
22	海南安盛	仁建15	2010年5月
23	安盛船务	安盛集9	2009年11月
24	海南安盛	仁建17	2009年8月
25	海南安盛	仁建16	2009年7月
26	海南安盛	仁建23	2009年5月
27	安盛船务	安盛集7	2007年2月
28	安盛船务	安盛22	2006年12月
29	安通物流	安和6	2006年8月
30	安盛船务	安盛集6	2006年8月
31	安盛船务	海速6	2006年6月
32	安盛船务	海速7	2006年5月
33	安盛船务	仁建8	2006年5月
34	安盛船务	仁建10	2006年3月
35	安盛船务	安盛集5	2006年1月
36	安通物流	安和8	2005年8月
37	安盛船务	安盛集2	2005年5月
38	安通物流	安和2	2004年5月
39	海南安盛	仁建19	2004年3月

序号	船属	船名	建成时间
40	安盛船务	仁建 9	2002 年 12 月
41	安盛船务	仁建 5	1997 年 11 月
42	安盛船务	仁建 6	1997 年 9 月
43	海南安盛	仁建贰	1994 年 12 月

本次拟投资打造的新型集装箱船舶在整体船况、节能环保等方面更加出众而安盛船务体内新老船型处于逐步更替等状态，因此，新型集装箱船舶项目的效益指标较好。

综上，新型集装箱船舶项目预计销售净利率、资产回报率与安盛船务 2016 年、2017 年相应已实现数据存在一定的差异。

## 七、说明本次募投项目效益测算的依据、过程及谨慎性

### （一）多式联运基地项目

#### 1、运营模式

随着内贸集装箱物流行业不断发展，客户对物流服务的需求已逐步从单一运输模式的运输型物流服务（单一运输）转变成两种或多种运输模式相结合的运输型物流服务（多式联运），而进一步将其他增值型物流服务与多式联运服务进行有效结合（多式联运+增值服务）将成为未来物流服务提供商打造核心竞争力的重点方向。基于发行人已经具备的多式联运物流网络以及多年积累的客户资源，实施多式联运基地项目，有助于公司进一步做大、做精、做强多式联运物流业务链，提升多式联运基地“园区网”格局，增强集装箱多式联运综合物流服务业务的可持续发展能力，满足客户综合需求，提升发行人市场地位及核心竞争力，符合发行人的未来发展目标。

多式联运基地项目作为公司拟打造的区域性枢纽及“园区网”重要组成部分，其主要效益围绕各类仓库、集装箱堆场、散货堆场为中心而展开：一是利用公司现有的物流网络布局及多式联运服务特色，以多式联运基地的仓储服务及综合附加服务为亮点，全面升级为“水路+公路+铁路+多式联运基地”的“干线网+仓

储网+园区网”一体化服务网络，以此吸引以唐山港、泉州港为聚集点的客户物流需求；二是基于各类仓库、集装箱堆场、散货堆场而吸引以唐山港、泉州港为聚集点的仓储需求，从而为客户提供不同类型的仓储服务（如冷藏、冷冻、堆场等）；三是借助各类仓库、集装箱堆场、散货堆场吸引过来的物流需求及仓储需求，联动相关产业的发展（流通加工、交易平台等），进一步增强物流区域中心的综合竞争力。

## 2、唐山多式联运项目

唐山多式联运项目的建设期为3年，运营期为20年，第4年达到设计运行能力的80%，第5年至第23年可达到设计运行能力的100%。

达到设计运行能力100%时（第5年），唐山多式联运项目的主要效益数据如下：

单位：万元

项目	金额
<b>总收入：</b>	
多式联运物流收入	182,217
仓储收入	16,629
流通加工收入	13,953
交易平台收入	9,210
会员收入	2,000
<b>合计</b>	<b>224,009</b>
<b>总成本费用：</b>	
物流成本	151,710
折旧摊销	13,196
流通加工易耗品成本	6,977
运营人员成本	5,610
财务费用	4,904
销售费用	3,600
管理费用	3,111
仓储成本	3,084

项目	金额
设备及软件维护费	2,315
税金及附加	1,515
其他	1,360
合计	197,382
净利润:	19,970

### (1) 总收入测算依据、过程及谨慎性

#### 1) 多式联运物流收入

多式联运物流收入系唐山多式联运项目的主要收入来源,达到设计运行能力100%时(第5年),多式联运物流收入占总收入的比重达到81.34%。根据测算,多式联运物流收入由与仓储业务相关的多式联运物流收入、与分拨中心相关的多式联运物流收入、与大宗交易和跨境电商相关的多式联运物流收入等三部分组成。

#### ①与仓储业务相关的多式联运物流收入

与仓储业务相关的多式联运物流收入为多式联运物流收入的主要组成部分,占比达到68.41%,系根据周转量或计费运输量、多式联运综合计费、服务客户占比等参数测算得出,具体如下:

项目	类型	规划面积(m <sup>2</sup> )	周转量/计费运输量(吨/万TEU/万吨)	多式联运综合计费(元/吨)	服务客户占比	多式联运物流收入(万元)
①	冷藏仓库	40,500	1,277,208	400	60%	30,653
②	冷冻仓库	35,100	1,210,687	400	60%	29,056
③	保税仓库	54,000	647,119	252	60%	9,784
④	交割仓库	23,400	76,869	252	60%	1,162
⑤	集装箱堆场	43,052	21	3,000	60%	37,800
⑥	散货堆场	42,849	180	150	60%	16,200
合计						124,655

注1:多式联运物流收入=周转量或计费运输量\*多式联运综合计费\*服务客户占比。



注 2: 仓库对应的周转量依据各类仓库的规划面积、仓库利用高度、容积利用系数、单立方货物重量、出租率、周转次数来确定。

注 3: 集装箱堆场对应的计费运输量依据规划面积、单位箱面积、堆码层数、利用系数、周转次数等参数并结合当地市场情况综合确定。

注 4: 散货堆场对应的计费运输量依据规划面积、平方米可堆重量、利用系数、周转次数等参数并结合当地市场情况综合确定。

注 5: 多式联运综合计费即海公联运服务的收费标准, 该标准中公路运输收费部分参考现行市场收费情况、水路运输部分参考公司现行收费情况, 并结合运距、货物种类等进行的综合设定。

注 6: 服务客户占比系公司假定的由唐山多式联运公司提供物流服务的客户占比情况。

A. 按冷藏仓库全年周转量 1,277,208 吨, 以海公联运服务为主、400 元/吨多式联运综合计费 (基于公路运距平均 300 公里、运费 0.50 元/吨公里计算、海运 5,000 元/TEU 运费 (20 吨/TEU))、60% 服务客户占比计算, 预计达产后与冷藏仓库相关的多式联运物流收入为 30,653 万元/年。

B. 按冷冻仓库全年周转量 1,210,687 吨, 以海公联运服务为主、400 元/吨多式联运综合计费 (基于公路运距平均 300 公里、运费 0.50 元/吨公里计算、海运 5,000 元/TEU 运费 (20 吨/TEU))、60% 服务客户占比计算, 预计达产后与冷冻仓库相关的多式联运物流收入为 29,056 万元/年。

C. 按保税仓库全年周转量 647,119 吨, 以海公联运服务为主、252 元/吨多式联运综合计费 (基于公路运距平均 300 公里、运费 0.34 元/吨公里计算、海运 3,000 元/TEU 运费 (20 吨/TEU))、60% 服务客户占比计算, 预计达产后与保税仓库相关的多式联运物流收入为 9,784 万元/年。

D. 按交割仓库全年周转量 76,869 吨、以海公联运服务为主、252 元/吨多式联运综合计费 (基于公路运距平均 300 公里、运费 0.34 元/吨公里计算、海运 3,000 元/TEU 运费 (20 吨/TEU))、60% 服务客户占比计算, 预计达产后与交割仓库相关的多式联运物流收入为 1,162 万元/年。

E. 按计费运输量 21 万 TEU/年、3,000 元/TEU 运费、60% 服务客户占比计算, 预计达产后与集装箱堆场相关的多式联运物流收入为 37,800 万元/年。

F. 按计费运输量 180 万吨/年、150 元/吨运费、60% 服务客户占比计算, 预计达产后与散货堆场相关的多式联运物流收入为 16,200 万元/年。

即，达到设计运行能力 100%时，与仓储业务相关的多式联运物流年收入预计为 124,655 万元。

### ②与分拨中心相关的多式联运物流收入

分拨中心主要服务于水公联运的转运分拨业务，与分拨中心相关的多式联运物流收入系根据预计分拨量、分拨单价等参数测算得出。根据《唐山统计年鉴 2017》统计，2016 年唐山公路货物运输量 38,965 万吨，以 10%的分拨量来测算，预计分拨量为 390 万吨，分拨中心计费标准为 35 元/吨，预计达产后与分拨中心相关的多式联运物流收入为 13,650 万元/年。

即，达到设计运行能力 100%时，与分拨中心相关的多式联运物流年收入预计为 13,650 万元。

### ③与大宗交易和跨境电商相关的多式联运物流收入

与大宗交易和跨境电商相关的多式联运物流收入系根据交易额、服务占比、收费单价等参数测算得出。

考虑唐山地区的产业分布情况，大宗商品交易平台未来将涉及煤炭及制品等交易品类，根据《唐山统计年鉴 2017》统计，2016 年唐山港（京唐港区、曹妃甸港区）煤炭及制品吞吐量达到 14,323 万吨，按照每吨 700 元测算，总值达到 10,026,100 万元，按唐山多式联运项目届时的市场份额为 10%测算，交易额为 1,002,610 万元，基于其中 15%交易量由唐山多式联运公司提供物流服务，按 15%运费标准（运输费用/交易额）计算，预计达产后与大宗交易平台相关的多式联运物流收入为 22,559 万元/年。

根据《河北省对外贸易发展“十三五”规划》，到 2020 年河北省外贸进出口总值将达到 657 亿美元，同时跨境电子商务年交易额占全省外贸进出口总值的比重超过 10%。按照 10%测算，至 2020 年河北省跨境电商交易额达到 65.7 亿美元，按唐山多式联运项目届时的市场份额为 5%测算，交易额为 213,525 万元，基于其中 100%交易量由唐山多式联运公司提供物流服务，按 10%运费标准（运输费用/交易额）计算，预计达产后与跨境电商平台相关的多式联运物流收入为 21,353 万元/年。

即，达到设计运行能力 100%时，与大宗交易和跨境电商相关的多式联运物流年收入预计为 43,912 万元。

达到设计运行能力 100%时，多式联运物流年收入预计为 182,217 万元。

## 2) 仓储收入

唐山多式联运项目内仓储区域面向社会提供仓储服务，其测算依据立足于各类仓库、集装箱堆场、散货堆场而产生的货物周转量或计费运输量，对应计算仓储收入，具体如下：

①冷藏仓库 2 层，单层面积 20,250m<sup>2</sup>，按库容利用高度 8 米、容积利用系数 0.6、单立方货物重量 0.3 T/m<sup>3</sup> 出租率 90%、租金 2.50 元/吨/天标准计算，预计达产后与冷藏仓库相关的仓储服务收入为 4,790 万元/年。

②冷冻仓库 3 层，单层面积 11,700m<sup>2</sup>，按库容利用高度 7 米、容积利用系数 0.6、单立方货物重量 0.5 T/m<sup>3</sup> 出租率 90%、租金 2.50 元/吨/天标准计算，预计达产后与冷冻仓库相关的仓储服务收入为 6,053 万元/年。

③保税仓库 2 层，单层面积 27,000m<sup>2</sup>，按出租率 90%、租金 40 元/m<sup>2</sup>/月标准计算，预计达产后与保税仓库相关的仓储服务收入为 2,333 万元/年。

④交割仓库 1 层，单层面积 23,400m<sup>2</sup>，作为期货指定交割仓库（焦炭），按交割货物 6,406 吨/月（全年 12 个月计算）、包干费用（包括仓储费、入库费、出库费、过户费等）55 元/吨标准计算，预计达产后与交割仓库相关的仓储服务收入为 423 万元/年。

⑤集装箱堆场面积 43,052m<sup>2</sup>，按全年 21 万 TEU 作业量（575TEU/天进出）、费率 50 元/TEU 标准计算，预计达产后与集装箱堆场相关的仓储服务收入为 1,050 万元/年。

⑥散货堆场面积 42,849m<sup>2</sup>，按全年 180 万吨作业量（4,932 吨/天）、包干费用 11 元/吨标准（包括装、卸收费）计算，预计达产后与散货堆场相关的仓储服务收入为 1,980 万元/年。

达到设计运行能力 100%时，仓储年收入预计为 16,629 万元。

### 3) 流通加工收入

唐山多式联运项目内提供的增值服务主要包括货物再包装、合装、分装；标签更换、打码；加工至半（全）成品等项目。

①冷冻仓库流通加工。按冷冻仓库全年周转量 1,210,687 吨、25%的流通加工比率、250 元/吨的加工费标准计算，预计达产后与冷冻仓库相关的流通加工收入为 7,567 万元/年。

②冷藏仓库流通加工。按农产品库全年周转量 1,277,208 吨、25%的流通加工比率、200 元/吨的加工费标准计算，预计达产后与冷藏仓库相关的流通加工收入为 6,386 万元/年。

达到设计运行能力 100%时，流通加工年收入预计为 13,953 万元。

### 4) 交易平台收入

唐山多式联运项目建设货运交易平台、大宗商品交易平台和跨境电商交易平台，为平台客户提供相应的货源和车源，促进买卖双方交易的达成。交易平台收取撮合交易的中介费用。其中，货运交易平台为“货、车匹配”，即货源、运力的匹配。大宗商品交易平台和跨境电商交易平台撮合的为“货物买卖”交易。

#### ①货运交易平台

根据预测，2022 年唐山市公路货物运输量为 6.15 亿吨，按每车 25 吨计算，约产生 2,460 万车交易量，预计唐山多式联运项目的货运交易平台吸引量为 60 万车，按服务费 20 元/车收费标准计算，预计达产后与货运交易平台相关的交易平台收入为 1,200 万元/年。

#### ②大宗商品交易平台

考虑唐山地区的产业分布情况，大宗商品交易平台未来将涉及煤炭及制品等交易品类，根据《唐山统计年鉴 2017》统计，2016 年唐山港（京唐港区、曹妃甸港区）煤炭及制品吞吐量达到 14,323 万吨，按照每吨 700 元测算，总值达到 10,026,100 万元，按 10%市场份额测算，交易额为 1,002,610 万元，按交易手续费 0.16%标准计算，预计达产后与大宗商品交易平台相关的交易平台收入为 1,604

万元/年。

### ③跨境电商交易平台

根据《河北省对外贸易发展“十三五”规划》，到 2020 年河北省外贸进出口总值将达到 657 亿美元，同时跨境电子商务年交易额占全省外贸进出口总值的比重超过 10%。按照 10% 测算，至 2020 年河北省跨境电商交易额达到 65.7 亿美元，按 5% 市场份额测算，交易额为 213,525 万元，按佣金率 3% 标准计算，预计达产后与跨境电商交易相关的营业收入 6,406 万元/年。

达到设计运行能力 100% 时，交易平台年收入预计为 9,210 万元。

### 5) 会员收入

会员收入系唐山多式联运项目为会员提供交易信息、查询信息、公共信息、公共资料、跨境电商服务、法律咨询等增值信息服务所收取的费用。

会员费平均 2,000 元/位，保守预计唐山多式联运项目依靠自身服务、三大平台的集聚会员数为 10,000 位，预计达产后与平台会员相关的平台年收入为 2,000 万元。

## (2) 总成本费用测算依据、过程及谨慎性

### 1) 物流成本

#### ①仓储物流成本

交割仓库、冷藏仓库、冷冻仓库、保税仓库、集装箱堆场、散货堆场形成的与仓储业务相关的多式联运物流年收入为 124,655 万元，其中，物流服务成本占对应营业收入比重为 90%，则仓储物流成本为 112,190 万元/年。

#### ②平台物流成本

A. 预计达产后与大宗交易平台相关的多式联运物流收入为 22,559 万元/年，其中，物流服务成本占对应营业收入比重为 90%，则大宗商品交易平台物流成本为 20,303 万元/年。

B. 预计达产后与跨境电商交易平台相关的多式联运物流收入为 21,353 万元

/年，其中，物流服务成本占对应营业收入比重为 90%，则跨境电商交易平台物流成本为 19,218 万元/年。

达到设计运行能力 100%时，物流成本预计为 151,710 万元/年。

## 2) 折旧摊销

固定资产采用直线折旧法，房屋与建筑物按 20 年折旧，残值率为 5%；机器设备按 5 年折旧，残值率为 5%，物流信息系统按 10 年折旧，残值率为 0，土地按 50 年摊销，残值率为 0。则达到设计运行能力 100%时，折旧及摊销费合计为 13,196 万元/年。

## 3) 流通加工易耗品成本

流通加工年收入预计为 13,953 万元，标签、纸箱等流通加工易耗品成本占对应营业收入比重为 50%，则达产后流通加工易耗品成本为 6,977 万元/年。

## 4) 运营人员成本

职工定员约 740 人。其中，运营人员 643 人，年薪总额为 5,610 万元，具体如下：

部门名称	具体描述	人数	年薪 (万元)	总计 (万元)
综合物流部	管理经理	3	20	60
	仓管员	15	8	120
	车辆调度员	10	8	80
	驾驶员	35	10	350
	装卸工	20	8	160
	分拨操作员	390	8	3,120
	加工操作员	80	8	640
交易中心部	大宗商品平台人员	30	12	360
	跨境电商平台人员	30	12	360
	货运交易平台人员	30	12	360

## 5) 财务费用

财务费用是指建设投资的借款利息支出。唐山多式联运项目采用基本建设长期贷款，5年期，5.88%（4.9%上浮20%），按年付息，则达到设计运行能力100%时，财务费用为4,904万元/年。

## 6) 销售费用

唐山多式联运项目运营过程中要对仓储企业、配送企业、专业市场经营商等企业进行招商，以及对平台进行推广。按运营期起，第1年按合计4,500万计算，第2年及以后为第1年的80%，则达到设计运行能力100%时，销售费用为3,600万元/年。

## 7) 管理费用

### ①管理员工资及附加

职工定员约740人。其中，管理人员97人，年薪总额为871万元。具体如下：

部门名称	具体描述	人数	年薪 (万元)	总计 (万元)
-	总经理	1	50	50
	副总经理	6	35	210
财务部	经理	1	20	20
	会计	6	10	60
	出纳	2	8	16
人事行政部	经理	1	20	20
	人事	4	8	32
	行政	5	8	40
	IT	4	10	40
物业管理部	保安经理	3	8	24
	保安人员	20	5	100
	保洁经理	3	8	24
	保洁人员	20	5	100
	工程人员	3	15	45

部门名称	具体描述	人数	年薪 (万元)	总计 (万元)
	收费人员	18	5	90

## ②其他管理费用

其他管理费用（如差旅费等）按当年营业收入的 1% 计算，则达到设计运行能力 100% 时，其他管理费用为 2,240 万元/年。

达到设计运行能力 100% 时，管理费用预计为 3,111 万元/年。

## 8) 仓储成本

仓储成本主要涉及冷藏及冷冻仓库的电费支出，经测算，冷藏仓库及冷冻仓库电费为 3,084 万元/年。

## 9) 设备及软件维护费

设备维护费用按固定资产的 1% 计算，则达到设计运行能力 100% 时为  $212,717 \times 1\% = 2,127$  万元。软件维护费按照软件投入的 5% 计算，则达到设计运行能力 100% 时为  $3,761 \times 5\% = 188$  万元。达到设计运行能力 100% 时，设备及软件维护费为 2,315 万元/年。

## 10) 税金及附加

税金及附加包括城市维护建设费、教育费附加、土地使用税、印花税和房产税等，依据各项税率及相关计算公式得出，则达到设计运行能力 100% 时，税金及附加合计为 1,515 万元/年。

## 11) 其他

### ①外购自来水费

根据唐山市水费标准及项目用水量进行估算，达到设计运行能力 100% 时，用水量  $324,850\text{m}^3$ /年（自用部分），按照 5.84 元/ $\text{m}^3$  计算，预计外购自来水费为 190 万元/年。

### ②外购电费



达到设计运行能力 100%时，用电量 16,195 度/天（自用部分），按照唐山市工业用电统一收费标准 0.64 元/度，按 365 天计算，预计外购电费为 378 万元/年。

### ③外购燃料及动力费

燃料及动力费主要用于叉车等在仓库、堆场内装卸、堆放货物等所消耗燃料的费用。经估算，预计年用燃料 1,100 吨，燃料费为 7,200 元/吨，则达到设计运行能力 100%时，外购燃料及动力费为 792 万元/年。

达到设计运行能力 100%时，其他费用预计为 1,360 万元/年。

### 3、泉州多式联运项目

泉州多式联运项目的建设期为 3 年，运营期为 20 年，第 4 年达到设计运行能力的 80%，第 5 年至第 23 年可达到设计运行能力的 100%。

达到设计运行能力的 100%时（第 5 年），泉州多式联运项目的主要效益数据如下：

单位：万元

项目	金额
<b>总收入：</b>	
多式联运物流收入	139,084
仓储收入	12,974
流通加工收入	6,209
交易平台收入	7,912
会员收入	2,000
<b>合计</b>	<b>168,179</b>
<b>总成本费用：</b>	
物流成本	118,309
折旧摊销	9,576
流通加工易耗品成本	3,105
运营人员成本	3,884
财务费用	3,491

项目	金额
销售费用	3,600
管理费用	2,487
仓储成本	1,589
设备及软件维护费	1,593
税金及附加	1,008
其他	1,145
<b>合计</b>	<b>149,787</b>
<b>净利润:</b>	<b>13,795</b>

### (1) 总收入测算依据、过程及谨慎性

#### 1) 多式联运物流收入

多式联运物流收入系泉州多式联运项目的主要收入来源,达到设计运行能力100%时(第5年),多式联运物流收入占总收入的比重达到82.70%。根据测算,多式联运物流收入由与仓储业务相关的多式联运物流收入、与分拨中心相关的多式联运物流收入、与大宗交易和跨境电商相关的多式联运物流收入等三部分组成。

#### ①与仓储业务相关的多式联运物流收入

与仓储业务相关的多式联运物流收入为多式联运物流收入的主要组成部分,占比达到67.47%,系根据周转量或计费运输量、多式联运综合计费、服务客户占比等参数测算得出,具体如下:

项目	类型	规划面积(m <sup>2</sup> )	周转量/计费运输量(吨/万TEU/万吨)	多式联运综合计费(元/吨)	服务客户占比	多式联运物流收入(万元)
①	普货仓储区(通用库)	11,000	411,939	252	60%	6,229
②	普货仓储区(交割库)	12,000	53,217	252	60%	805
③	保税冷链库	54,000	993,384	400	60%	23,841
④	保税通用库	23,400	268,914	252	60%	4,066

⑤	集装箱堆场	32,148	19	3,000	60%	34,200
⑥	保税集装箱堆场	42,849	13	3,000	60%	23,400
⑦	保税散货堆场	39,761	72	30	60%	1,296
<b>合计</b>						<b>93,837</b>

注 1：多式联运物流收入=周转量或计费运输量\*多式联运综合计费\*服务客户占比。

注 2：仓库对应的周转量依据各类仓库的规划面积、仓库利用高度、容积利用系数、单立方货物重量、出租率、周转次数来确定。

注 3：集装箱堆场/保税集装箱堆场对应的计费运输量依据规划面积、单位箱面积、堆码层数、利用系数、周转次数等参数并结合当地市场情况综合确定。

注 4：保税散货堆场对应的计费运输量依据规划面积、平方米可堆重量、利用系数、周转次数等参数并结合当地市场情况综合确定。

注 5：多式联运综合计费即海公联运服务的收费标准，该标准中公路运输收费部分参考现行市场收费情况、水路运输部分参考公司现行收费情况，并结合运距、货物种类等进行的综合设定。

注 6：服务客户占比系公司假定的由泉州多式联运公司提供物流服务的客户占比情况。

A. 按普货仓储区（通用库）全年周转量 411,939 吨，以海公联运服务为主、252 元/吨多式联运综合计费（基于公路运距平均 300 公里左右、运费 0.34 元/吨公里计算、海运 3,000 元/TEU 运费（20 吨/TEU））、60% 服务客户占比计算，预计达产后与普货仓储区（通用库）相关的多式联运物流收入为 6,229 万元/年。

B. 按普货仓储区（交割库）全年周转量 53,217 吨，以海公联运服务为主、252 元/吨多式联运综合计费（基于公路运距平均 300 公里、运费 0.34 元/吨公里计算、海运 3,000 元/TEU 运费（20 吨/TEU））、60% 服务客户占比计算，预计达产后与普货仓储区（交割库）相关的多式联运物流收入为 805 万元/年。

C. 按保税仓储区（冷链库）全年周转量 993,384 吨，以海公联运服务为主、400 元/吨多式联运综合计费（基于公路运距平均 300 公里、运费 0.5 元/吨公里计算、海运 5,000 元/TEU 运费（20 吨/TEU））、60% 服务客户占比计算，预计达产后与保税仓储区（冷链库）相关的多式联运物流收入为 23,841 万元/年。

D. 按保税仓储区（通用库）全年周转量 268,914 吨，以海公联运服务为主、252 元/吨多式联运综合计费（基于公路运距平均 300 公里、运费 0.34 元/吨公里计算、海运 3,000 元/TEU 运费（20 吨/TEU））、60% 服务客户占比计算，预计达产后与保税仓储区（通用库）相关的多式联运物流收入为 4,066 万元/年。

E. 按计费运输量 19 万 TEU/年、3,000 元/TEU 运费、60%服务客户占比计算，预计达产后与集装箱堆场相关的多式联运物流收入为 34,200 万元/年。

F. 按计费运输量 13 万 TEU/年、3,000 元/TEU 运费、60%服务客户占比计算，预计达产后与保税集装箱堆场相关的多式联运物流收入为 23,400 万元/年。

G. 按计费运输量 72 万吨/天、30 元/吨运费、60%服务客户占比计算，预计达产后与保税散货堆场相关的多式联运物流收入为 1,296 万元/年。

即，达到设计运行能力 100%时，与仓储业务相关的多式联运物流年收入预计为 93,837 万元。

### ②与分拨中心相关的多式联运物流收入

分拨中心主要服务于水公联运的转运分拨业务，与分拨中心相关的多式联运物流收入系根据预计分拨量、分拨单价等参数测算得出。根据《泉州统计年鉴 2017》统计，2016 年泉州公路货物运输量 14,548 万吨，以 1.5%的分拨量来测算，预计分拨量为 218 万吨，分拨中心计费标准为 35 元/吨，预计达产后与分拨中心相关的多式联运物流收入为 7,630 万元/年。

即，达到设计运行能力 100%时，与分拨中心相关的多式联运物流年收入预计为 7,630 万元。

### ③与大宗交易和跨境电商相关的多式联运物流收入

与大宗交易和跨境电商相关的多式联运物流收入系根据交易额、服务占比、收费单价等参数测算得出。

考虑泉州及临近区域的产业分布情况，大宗商品交易平台未来将涉及矿建材料等交易品类，根据《泉州统计年鉴 2017》统计，2016 年泉州港矿建材料吞吐量达到 2,633 万吨，根据《厦门统计年鉴 2017》统计，2016 年厦门港矿建材料吞吐量达到 4,906 万吨，按照每吨 1,000 元均价测算，总值达到 7,539,000 万元，按泉州多式联运项目届时的市场份额为 20%测算，交易额为 1,507,800 万元，基于其中 30%交易量由泉州多式联运公司提供物流服务，按 5%运费标准（运输费用/交易额）计算，预计达产后与大宗交易平台相关的多式联运物流收入为 22,617

万元/年。

根据《2016 中国跨境电商发展报告》预测，2015 年到 2020 年中国跨境电商市场交易规模将由 4.8 万亿增至 12 万亿元，年复合增长率 20.11%。同时根据《2015 跨境电子商务趋势报告》，福建省 2015 年跨境电商市场交易规模约 2,000 亿元，基于此，预计福建省 2020 年跨境电商市场交易规模约 5,000 亿元。按泉州多式联运项目届时的市场份额为 0.3%测算，交易额为 150,000 万元，基于其中 100% 交易量由多式联运公司提供物流服务，按 10% 运费标准（运输费用/交易额）计算，预计达产后与跨境电商平台相关的多式联运物流收入 15,000 万元/年。

即，达到设计运行能力 100% 时，与大宗交易和跨境电商相关的多式联运物流年收入预计为 37,617 万元。

达到设计运行能力 100% 时，多式联运物流年收入预计为 139,084 万元。

## 2) 仓储收入

泉州多式联运项目内仓储区域面向社会提供仓储服务，其测算依据立足于各类仓库、集装箱堆场、散货堆场而产生的货物周转量或计费运输量，对应计算仓储收入，具体如下：

①普货仓储区（通用库）2 层，单层面积 11,000m<sup>2</sup>，第二层用于出租，按出租率 90%、租金 25 元/m<sup>2</sup>/月标准计算，预计达产后与普货仓储区（通用库）相关的仓储服务收入为 297 万元/年。

②普货仓储区（交割库）1 层，单层面积 12,000m<sup>2</sup>，作为期货指定交割仓库（天然橡胶），按交割货物 5,322 吨/月（全年 10 个月计算）、包干费用（包括仓储费、入库费、出库费、过户费等）100 元/吨标准计算，预计达产后与交割仓库相关的仓储服务收入为 532 万元/年。

③保税仓储区（冷链库）3 层，单层面积 12,000m<sup>2</sup>，按库容利用高度 7 米、容积利用系数 0.6、单立方货物重量 0.4T/m<sup>3</sup>、出租率 90%、租金 3.20 元/吨/天标准计算，预计达产后与保税仓储区（冷链库）相关的仓储服务收入 6,358 万元/年。

④保税仓储区（通用库）2层，单层面积 11,220m<sup>2</sup>，按出租率 90%、租金 30 元/m<sup>2</sup>/月标准计算，预计达产后与保税仓储区（通用库）相关的仓储服务收入 727 万元/年。

⑤集装箱堆场面积 32,148 m<sup>2</sup>，按全年 19 万 TEU 作业量（521TEU/天进出）、费率 50 元/TEU 标准计算，预计达产后与集装箱堆场相关的仓储服务收入为 950 万元/年。

⑥保税集装箱堆场面积 42,849m<sup>2</sup>，按全年 13 万 TEU 作业量（356TEU/天进出）、费率 150 元/TEU 标准计算，预计达产后与保税集装箱堆场相关的仓储服务收入为 1,950 万元/年。

⑦保税散货堆场面积 39,761m<sup>2</sup>，按全年 72 万吨作业量（1,973 吨/天）、包干费用 30 元/吨标准计算，预计达产后与保税散货堆场相关的仓储服务收入为 2,160 万元/年。

达到设计运行能力 100%时，仓储年收入预计为 12,974 万元。

### 3) 流通加工收入

泉州多式联运项目内提供的增值服务主要包括货物再包装、合装、分装；标签更换、打码；加工至半（全）成品等项目。

冷链库流通加工。按冷链仓库全年周转量 993,384 吨、25%的流通加工比率、250 元/吨的加工费标准计算，预计达产后与冷链库相关的流通加工收入为 6,209 万元/年。

达到设计运行能力 100%时，流通加工年收入预计为 6,209 万元。

### 4) 交易平台收入

泉州多式联运项目建设货运交易平台、大宗商品交易平台和跨境电商交易平台，为平台客户提供相应的货源和车源，促进买卖双方交易的达成。交易平台收取撮合交易的中介费用。其中，货运交易平台为“货、车匹配”，即货源、运力的匹配。大宗商品交易平台和跨境电商交易平台撮合的为“货物买卖”交易。

#### ①货运交易平台

根据《泉州市“十三五”现代物流业发展专项规划》预测，到2020年公路货物运输量将达到26,373万吨，预计2022年泉州市公路货物运输量为2.58亿吨，按每车25吨计算，约产生1,032万车交易量，预计泉州多式联运项目的货运交易平台吸引量为50万车，按服务费20元/车收费标准计算，预计达产后与货运交易平台相关的交易平台收入为1,000万元/年。

## ②大宗商品交易平台

考虑泉州及临近区域的产业分布情况，大宗商品交易平台未来将涉及矿建材料等交易品类，根据《泉州统计年鉴2017》统计，2016年泉州港矿建材料吞吐量达到2,633万吨，根据《厦门统计年鉴2017》统计，2016年厦门港矿建材料吞吐量达到4,906万吨，按照每吨1,000元均价测算，总值达到7,539,000万元，按20%市场份额测算，交易额为1,507,800万元，按交易手续费0.16%标准计算，预计达产后与大宗商品交易平台相关的交易平台收入为2,412万元/年。

## ③跨境电商交易平台

根据《2016中国跨境电商发展报告》预测，2015年到2020年中国跨境电商市场交易规模将由4.8万亿增至12万亿元，年复合增长率20.11%，同时根据《2015跨境电子商务趋势报告》，福建省2015年跨境电商市场交易规模约2,000亿元，基于此，预计福建省2020年跨境电商市场交易规模约5,000亿元，按0.3%市场份额测算，交易额为150,000万元，按佣金率3%标准计算，预计达产后与跨境电商交易平台相关的交易平台收入4,500万元/年。

达到设计运行能力100%时，交易平台年收入预计为7,912万元。

## 5) 会员收入

会员收入系泉州多式联运项目为会员提供交易信息、查询信息、公共信息、公共资料、跨境电商服务、法律咨询等增值信息服务所收取的费用。

会员费平均2,000元/位，保守预计泉州多式联运项目依靠自身服务、三大平台的集聚会员数为10,000位，预计达产后与平台会员相关的平台年收入为2,000万元。

## **(2) 总成本费用测算依据、过程及谨慎性**

### **1) 物流成本**

#### **① 仓储物流成本**

普货仓储区（通用库）、普货仓储区（交割库）、保税仓储区（冷链库）、保税仓储区（通用库）、集装箱堆场、保税集装箱堆场、保税散货堆场形成的与仓储业务相关的多式联运物流年收入为 93,837 万元，其中，物流服务成本占对应营业收入比重为 90%，则仓储物流成本为 84,453 万元。

#### **② 平台物流成本**

A. 预计达产后与大宗交易平台相关的多式联运物流收入为 22,617 万元，其中，物流服务成本占对应营业收入比重为 90%，则大宗商品交易平台物流成本为 20,355 万元/年。

B. 预计达产后与跨境电商交易平台相关的多式联运物流收入为 15,000 万元，其中，物流服务成本占对应营业收入比重为 90%，则跨境电商交易平台物流成本为 13,500 万元/年。

达到设计运行能力 100%时，物流成本预计为 33,855 万元/年。

### **2) 折旧摊销**

固定资产采用直线折旧法，房屋与建筑物按 20 年折旧，残值率为 5%；机器设备按 5 年折旧，残值率为 5%，物流信息系统按 10 年折旧，残值率为 0，土地按 50 年摊销，残值率为 0。则达到设计运行能力 100%时时，折旧及摊销费合计为 9,576 万元/年。

### **3) 流通加工易耗品成本**

流通加工年收入预计为 6,209 万元，标签、纸箱等流通加工易耗品成本占对应营业收入比重为 50%，则达产后流通加工易耗品成本为 3,105 万元/年。

### **4) 运营人员成本**

职工定员约 514 人。其中，运营人员 429 人，年薪总额为 3,884 万元，具体



如下：

部门名称	具体描述	人数	年薪（万元）	总计（万元）
综合物流部	管理经理	3	20	60
	仓管员	12	8	96
	车辆调度员	8	8	64
	驾驶员	28	10	280
	装卸工	20	8	160
	分拨操作员	218	8	1,744
	加工操作员	50	8	400
交易中心部	大宗商品平台人员	30	12	360
	跨境电商平台人员	30	12	360
	货运交易平台人员	30	12	360

### 5) 财务费用

财务费用是指建设投资的借款利息支出。泉州多式联运项目采用基本建设长期贷款，5年期，5.88%（4.9%上浮20%），按年付息，则达到设计运行能力100%时，财务费用为3,491万元/年。

### 6) 销售费用

泉州多式联运项目运营过程中要对仓储企业、配送企业、专业市场经营商等企业进行招商，以及对平台进行推广。按运营期起，第1年按合计4,500万计算，第2年及以后为第1年的80%，则达到设计运行能力100%时，销售费用为3,600万元/年。

### 7) 管理费用

#### ① 管理人员工资及附加

职工定员约514人。其中，管理人员85人，年薪总额为805万元。具体如下：

部门名称	具体描述	人数	年薪（万元）	总计（万元）
-	总经理	1	50	50

部门名称	具体描述	人数	年薪（万元）	总计（万元）
	副总经理	6	35	210
财务部	经理	1	20	20
	会计	6	10	60
	出纳	2	8	16
人事行政部	经理	1	20	20
	人事	4	8	32
	行政	5	8	40
	IT	4	10	40
物业管理部	保安经理	2	8	16
	保安人员	16	5	80
	保洁经理	2	8	16
	保洁人员	16	5	80
	工程人员	3	15	45
	收费人员	16	5	80

## ②其他管理费用

其他管理费用（如差旅费等）按当年营业收入的 1% 计算，则达到设计运行能力 100% 时，其他管理费用为 1,682 万元/年。

达到设计运行能力 100% 时，管理费用预计为 2,487 万元/年。

## 8) 仓储成本

仓储成本主要涉及冷链库的电费支出，经测算，冷链库电费为 1,589 万元/年。

## 9) 设备及软件维护费

设备维护费按固定资产的 1% 计算，则达到设计运行能力 100% 时为  $140,491 \times 1\% = 1,405$  万元；软件维护费按照软件投入的 5% 计算，则达到设计运行能力 100% 时为  $3,761 \times 5\% = 188$  万元。达到设计运行能力 100% 时，设备及软件维护费为 1,593 万元/年。

## 10) 税金及附加

税金及附加包括城市维护建设费、教育费附加、土地使用税、印花税和房产税等，依据各项税率及相关计算公式得出，则达到设计运行能力 100%时，税金及附加合计为 1,008 万元/年。

## 11) 其他

### ①外购自来水费

根据泉州市水费标准及项目用水量进行估算，达到设计运行能力 100%时，用水量 391,280m<sup>3</sup>/年（自用部分），按照 3.40 元/m<sup>3</sup> 计算，预计外购自来水费为 133 万元。

### ②外购电费

达到设计运行能力 100%时，用电量 11,122 度/天（自用部分），按照泉州市工业用电统一收费标准 0.72 元/度，按 365 天计算，预计外购电费为 292 万元/年。

### ③外购燃料及动力费

燃料及动力费主要用于叉车等在仓库、堆场内装卸、堆放货物等所消耗燃料的费用。经估算，预计年用燃料 1,000 吨，燃料费为 7,200 元/吨，则达到设计运行能力 100%时，外购燃料及动力费为 720 万元/年。

达到设计运行能力 100%时，其他费用预计为 1,145 万元/年。

## （二）新型集装箱船舶项目

新型集装箱船舶建成后，计划：1 艘运营于泉州-汕头航线，1 艘运营于海口-南沙航线，2 艘运营于海口-钦州航线，2 艘运营于海口-北海航线，2 艘运营于海口-防城航线，2 艘运营于海口-湛江航线。

达到设计运行能力的 100%时，新型集装箱船舶项目的主要效益数据如下：

单位：万元

项目	金额
总收入	16,864

项目	金额
总成本费用	10,164
净利润	5,025

### 1、总收入测算依据、过程及谨慎性

新型集装箱船舶建成后，计划运营航线的收入测算过程如下：

单位依次为：次、箱、元/箱、万元

序号	航线	年度预期航次	合同箱数	单箱海运价	合计（不含税）
1	泉州-汕头	97.77	300	570	1,520
2	海口-南沙	74.54	300	830	1,687
3	海口-钦州	112.59	300	560	1,720
4	海口-钦州	112.59	300	560	1,720
5	海口-北海	117.80	300	530	1,703
6	海口-北海	117.80	300	530	1,703
7	海口-防城	111.55	300	560	1,704
8	海口-防城	111.55	300	560	1,704
9	海口-湛江	126.11	300	495	1,702
10	海口-湛江	126.11	300	495	1,702

#### (1) 年度预期航次

年度预期航次=（365-每年预计停航修理天数）÷（来回航次天数）

根据经验，每年预计停航修理天数均设定为 15 天。

来回航次天数=在港天数+航行天数

根据经验，在港天数与不同航线的主港时间（不考虑加挂港时间）有关；航行天数与不同航线的总航程以及平均航速有关。

出于谨慎考虑，本次 10 艘 644TEU 新型集装箱船舶的航速均设定为 11.5 节/小时。

年度预期航次的测算过程如下：

单位依次为：小时、天、节、天、次

序号	航线	主港时间	在港天数	总航程	航行天数	年度预期航次
1	泉州-汕头	28	2.33	344	1.25	97.77
2	海口-南沙	32	2.67	560	2.03	74.54
3	海口-钦州	24	2.00	306	1.11	112.59
4	海口-钦州	24	2.00	306	1.11	112.59
5	海口-北海	24	2.00	268	0.97	117.80
6	海口-北海	24	2.00	268	0.97	117.80
7	海口-防城	24	2.00	314	1.14	111.55
8	海口-防城	24	2.00	314	1.14	111.55
9	海口-湛江	24	2.00	214	0.78	126.11
10	海口-湛江	24	2.00	214	0.78	126.11

## (2) 合同箱数

本次拟打造的 644TEU 新型集装箱船舶，单船可容纳 30 吨重箱 300 个。

## (3) 单箱海运价

一方面，参考安盛船务外租船在类似航线上的单箱海运价，另一方面，参考安盛船务历史期间的单箱海运价平均值，综合考量后，不同航线的单箱海运价有所差异，具体如下：

单位：元/箱

序号	航线	单箱海运价（含税）
1	泉州-汕头	570
2	海口-南沙	830
3	海口-钦州	560
4	海口-钦州	560
5	海口-北海	530
6	海口-北海	530
7	海口-防城	560
8	海口-防城	560
9	海口-湛江	495

序号	航线	单箱海运价（含税）
10	海口-湛江	495

## 2、总成本费用测算依据、过程及谨慎性

新型集装箱船舶建成后，计划运营航线的总成本费用测算过程如下：

单位：万元

序号	航线	重油	轻油	滑油	港口相关	其他	折旧	合计（不含税）
1	泉州-汕头	297	111	10	25	368	193	1,003
2	海口-南沙	355	89	12	20	368	193	1,036
3	海口-钦州	303	126	11	28	368	193	1,027
4	海口-钦州	303	126	11	28	368	193	1,027
5	海口-北海	282	131	10	29	368	193	1,011
6	海口-北海	282	131	10	29	368	193	1,011
7	海口-防城	307	125	11	28	368	196	1,033
8	海口-防城	307	125	11	28	368	196	1,033
9	海口-湛江	248	139	9	31	368	196	990
10	海口-湛江	248	139	9	31	368	196	990

### （1）重油

根据经验，在港重油油耗为 0.50 吨/天，在航重油油耗为 7.13 吨/天。

一方面，参考中国船舶燃料有限责任公司对国内油价走势预测，另一方面，参考历史期间的重油采购单价，综合考量后，重油单价为 3,500 元/吨（含税）。

重油成本的测算过程如下：

单位依次为：吨/天、天、吨/天、天、次、元/吨、万元

序	航线	单次航次	年度预	重油	合计
---	----	------	-----	----	----

号		在港重油油耗	在港天数	在航重油油耗	航行天数	期航次	单价	(不含税)
1	泉州-汕头	0.50	2.33	7.13	1.25	97.77	3,500	297
2	海口-南沙	0.50	2.67	7.13	2.03	74.54	3,500	355
3	海口-钦州	0.50	2.00	7.13	1.11	112.59	3,500	303
4	海口-钦州	0.50	2.00	7.13	1.11	112.59	3,500	303
5	海口-北海	0.50	2.00	7.13	0.97	117.80	3,500	282
6	海口-北海	0.50	2.00	7.13	0.97	117.80	3,500	282
7	海口-防城	0.50	2.00	7.13	1.14	111.55	3,500	307
8	海口-防城	0.50	2.00	7.13	1.14	111.55	3,500	307
9	海口-湛江	0.50	2.00	7.13	0.78	126.11	3,500	248
10	海口-湛江	0.50	2.00	7.13	0.78	126.11	3,500	248
合计								2,930

## (2) 轻油

根据经验，在港和在航轻油油耗为 0.10 吨/天。

一方面，参考中国船舶燃料有限责任公司对国内油价走势预测，另一方面，参考历史期间的轻油采购单价，综合考量后，轻油单价为 5,600 元/吨（含税）。

轻油成本的测算过程如下：

单位依次为：吨/天、天、吨/天、天、次、元/吨、万元

序号	航线	单次航次 (每航次增加 2 吨轻油油耗)				年度预期航次	轻油单价	合计 (不含税)
		在港轻油油耗	在港天数	在航轻油油耗	航行天数			
1	泉州-汕头	0.10	2.33	0.10	1.25	97.77	5,600	111
2	海口-南沙	0.10	2.67	0.10	2.03	74.54	5,600	89
3	海口-	0.10	2.00	0.10	1.11	112.59	5,600	126

序号	航线	单次航次 (每航次增加 2 吨轻油油耗)				年度预 期航次	轻油 单价	合计 (不含税)
		在港轻 油油耗	在港 天数	在航轻 油油耗	航行 天数			
	钦州							
4	海口- 钦州	0.10	2.00	0.10	1.11	112.59	5,600	126
5	海口- 北海	0.10	2.00	0.10	0.97	117.80	5,600	131
6	海口- 北海	0.10	2.00	0.10	0.97	117.80	5,600	131
7	海口- 防城	0.10	2.00	0.10	1.14	111.55	5,600	125
8	海口- 防城	0.10	2.00	0.10	1.14	111.55	5,600	125
9	海口- 湛江	0.10	2.00	0.10	0.78	126.11	5,600	139
10	海口- 湛江	0.10	2.00	0.10	0.78	126.11	5,600	139
<b>合计</b>								<b>1,239</b>

### (3) 润滑油

根据经验，在港润滑油油耗为 5.00 升/天，在航润滑油油耗为 50.00 升/天。

一方面，参考中国船舶燃料有限责任公司对国内油价走势预测，另一方面，参考历史期间的润滑油采购单价，综合考量后，润滑油单价为 17,800 元/吨（含税，密度为 0.935 吨/m<sup>3</sup>）。

润滑油成本的测算过程如下：

单位依次为：升/天、天、升/天、天、次、元/吨、万元

序号	航线	单次航次				年度预 期航次	润滑油 单价	合计 (不含税)
		在港滑 油油耗	在港 天数	在航滑 油油耗	航行 天数			
1	泉州- 汕头	5.00	2.33	50.00	1.25	97.77	17,800	10
2	海口- 南沙	5.00	2.67	50.00	2.03	74.54	17,800	12
3	海口- 钦州	5.00	2.00	50.00	1.11	112.59	17,800	11



序号	航线	单次航次				年度预期航次	润滑油单价	合计 (不含税)
		在港滑油油耗	在港天数	在航滑油油耗	航行天数			
4	海口-钦州	5.00	2.00	50.00	1.11	112.59	17,800	11
5	海口-北海	5.00	2.00	50.00	0.97	117.80	17,800	10
6	海口-北海	5.00	2.00	50.00	0.97	117.80	17,800	10
7	海口-防城	5.00	2.00	50.00	1.14	111.55	17,800	11
8	海口-防城	5.00	2.00	50.00	1.14	111.55	17,800	11
9	海口-湛江	5.00	2.00	50.00	0.78	126.11	17,800	9
10	海口-湛江	5.00	2.00	50.00	0.78	126.11	17,800	9
<b>合计</b>								<b>103</b>

#### (4) 港口相关费用

港口相关费用主要包括签证费、清污费、淡水费等费用。

港口相关费用的测算过程如下：

单位依次为：元、元、次、元、万元

序号	航线	单次航次		年度预期航次	淡水日耗费 (不含税)	合计 (不含税)
		签证费 (不含税)	清污费 (不含税)			
1	泉州-汕头	1,200	1,000	97.77	90	25
2	海口-南沙	1,200	1,000	74.54	90	20
3	海口-钦州	1,200	1,000	112.59	90	28
4	海口-钦州	1,200	1,000	112.59	90	28
5	海口-北海	1,200	1,000	117.80	90	29
6	海口-北海	1,200	1,000	117.80	90	29
7	海口-防城	1,200	1,000	111.55	90	28

序号	航线	单次航次		年度预期航次	淡水日耗费 (不含税)	合计 (不含税)
		签证费 (不含税)	清污费 (不含税)			
8	海口-防城	1,200	1,000	111.55	90	28
9	海口-湛江	1,200	1,000	126.11	90	31
10	海口-湛江	1,200	1,000	126.11	90	31
合计						277

### (5) 其他费用

其他费用主要包括机务费、海务费、船员工资、保险费、通讯费、安监费等，根据经验，单艘 644TEU 新型集装箱船舶承担的其他费用为 367.61 万元，10 艘 644TEU 新型集装箱船舶合计承担的其他费用为 3,676 万元。

### (6) 折旧费

采用公司目前执行的船舶折旧政策--折旧年限为 25 年，残值为预计废钢价。其中，船舶资产残值涉及的废钢价为 1,818 元/吨。同时，644TEU 新型集装箱船舶的单船重量为 4,350 吨、增值税进项税税率为 16%。

向福建东南造船有限公司、福建省马尾造船股份有限公司购入的 644TEU 新型集装箱船舶单船年折旧额为 192.50 万元，6 艘船年折旧额合计为 1,155.03 万元。

向南通象屿海洋装备有限责任公司购入的 644TEU 新型集装箱船舶单船年折旧额为 195.95 万元，4 艘船年折旧额合计为 783.81 万元。

10 艘 644TEU 新型集装箱船舶合计年折旧费为 1,939 万元。

## 八、说明本次募投项目实施后，是否影响前期重组上市标的资产的独立核算及业绩承诺的履行

本次募集资金投资项目实施后，不影响前期重组上市标的资产的独立核算及业绩承诺的履行，具体情况如下：

### (一) 前次重组上市的承诺效益情况

公司于 2016 年完成重大资产重组，安通物流 100% 股权及安盛船务 100% 股权置入公司，业绩承诺方（郭东泽、郭东圣、王强、纪世贤和卢天赠）承诺，安通物流及安盛船务 2016 年、2017 年和 2018 年实现的备考合并净利润（备考合并净利润中扣除非经常性损益后归属于备考合并母公司股东的净利润）分别不低于 32,820.00 万元、40,690.00 万元、47,370.00 万元。

根据华普天健会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《盈利预测实现情况专项审核报告》（会专字[2017]1350 号、会专字[2018]0895 号），安通物流及安盛船务 2016 年实现的备考合并净利润为 35,735.89 万元，盈利实现程度为 108.88%；安通物流及安盛船务 2017 年实现的备考净利润为 47,376.09 万元，盈利实现程度为 116.43%。

## **（二）本次募集资金投资项目运营期与前期重组上市标的资产的业绩承诺期存在差异**

本次募集资金投资项目中的多式联运基地项目的建设期为 2018 年、2019 年、2020 年，运营期起始时间为 2021 年；本次募集资金投资项目中的新型集装箱船舶项目的交船期均在 2018 年 12 月 31 日以后，运营期未涵盖 2018 年。而前期重组上市标的资产的业绩承诺期为 2016 年、2017 年、2018 年。因此，本次募集资金投资项目运营期与前期重组上市标的资产的业绩承诺期存在差异，不会影响前期重组上市标的资产的业绩承诺的履行。

## **（三）本次募集资金投资项目可进行效益区分核算**

1、本次非公开发行的募集资金将存放于董事会决定的专项账户，且该专项账户独立于前次重组上市的募集配套资金所存放的专项账户。本次非公开发行募集资金到位后，将根据本次募集资金投资项目进度逐步投入募集资金或置换前期自有或自筹资金投入，而公司暂未使用的本次非公开发行募集资金存放于专项账户中将产生利息收入，其中，利息收入可根据募集资金金额及对应的存款利率进行准确地核算。因此，利息收入可进行区分核算，不计入前次重组上市的承诺效益中，不影响前期重组上市标的资产的独立核算及业绩承诺的履行。

2、多式联运基地项目中，唐山多式联运项目的实施主体为唐山多式联运公

司，泉州多式联运项目的实施主体为泉州多式联运公司，唐山多式联运公司及泉州多式联运公司均将设立财务部，配备足够的经理、会计、出纳，建设独立完整的会计核算体系，多式联运基地项目形成的损益即对应唐山多式联运公司及泉州多式联运公司的损益。因此，多式联运基地项目形成的损益可进行区分核算，不计入前次重组上市的承诺效益中，不影响前期重组上市标的资产的独立核算及业绩承诺的履行。

3、新型集装箱船舶项目的实施主体为安盛船务，安盛船务将采用金蝶财务软件和船舶管理系统对本次募投项目所涉船舶运营情况进行跟踪和核算，利用金蝶财务软件之中的项目管理核算功能可以按船名归集所产生的收入和成本明细项，实现对单船的收入、成本、费用及毛利额等财务数据的精准核算，并可核算出本次募投项目所涉各艘船舶的具体经营数据。此外，新型集装箱船舶项目的交船日期均在 2018 年 12 月 31 日以后，并不会影响前期重组上市标的资产 2018 年度业绩承诺的履行。因此，新型集装箱船舶项目形成的损益可进行区分核算，不计入前次重组上市的承诺效益中，不影响前期重组上市标的资产的独立核算及业绩承诺的履行。

## 九、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为：

(1) 结合公司期末货币资金余额、资产负债率水平、银行授信情况、留存收益情况、预计的近期大额支出等情况，本次募集资金具备必要性和合理性。

(2) 结合本次募投项目与公司现有固定资产和产能规模、同行业公司可比案例，本次募投项目投资规模具备合理性。

(3) 本次募投项目明确了募集资金使用和项目建设的进度安排。

(4) 结合本次募投项目在技术、人员、市场等方面的储备情况，本次募投项目具备实施的业务基础，本次募投项目具备必要性及可行性。结合公司本次募投项目构成、行业状况、现有船舶满载率、在手订单等情况，本次募投项目新增产能具备合理性，同时公司将采取相应措施消化新增产能。

(5) 募投项目唐山、泉州多式联运基地项目预计销售净利率、资产回报率

高于安通控股、安通物流 2016 年、2017 年相应已实现数据的平均值，公司明确量化分析了差异原因。

(6) 募投项目新型集装箱船舶项目预计销售净利率、资产回报率远高于安盛船务 2016 年、2017 年相应已实现数据，公司明确量化分析了差异原因。

(7) 本次募投项目明确了效益测算的依据、过程，具备谨慎性。

(8) 本次募投项目实施后，不会影响前期重组上市标的资产的独立核算及业绩承诺的履行。

## 问题 2

2015 年 12 月 31 日、2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日、2018 年 6 月 30 日，申请人应收账款账面价值分别为 25,366.92 万元、42,198.45 万元、85,815.89 万元、101,645 万元，占流动资产的比例及占营业收入的比例逐年增加，2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日、2018 年 6 月 30 日，申请人其他应收款余额分别 42,198 万元、41,877 万元、65,338 万元；此外，申请人一年以上应收款坏账计提比例与同行业相比明显偏低。请申请人：(1) 说明其他应收款的具体构成及发生原因，说明报告期申请人应收账款及其他应收款增长的原因及合理性，发行销售信用政策是否发生改变；(2) 说明其他应收款后续回收安排；(3) 结合期后回款及同行业可比上市公司的情况，说明坏账准备计提政策是否符合企业会计准则的要求，坏账准备计提是否充分。请保荐机构、会计师、律师发表核查意见。

回复：

一、说明其他应收款的具体构成及发生原因，说明报告期申请人应收账款及其他应收款增长的原因及合理性，发行销售信用政策是否发生改变

(一) 公司两年一期其他应收款增长的原因及合理性

1、其他应收款构成及发生原因

单位：万元

款项性质	2018.6.30	2017.12.31	2016.12.31
融资租赁保证金	44,428.92	34,938.00	39,370.86
船舶处置款	13,322.56	-	-
保证金	4,529.80	2,535.06	1,805.89
政府补助	2,262.54	2,902.96	-
备用金	1,764.49	1,793.46	761.87
保险理赔	315.63	278.60	539.95
其他	287.94	281.22	370.67
<b>合计</b>	<b>66,911.88</b>	<b>42,729.30</b>	<b>42,849.24</b>

注：如无特别说明，2018年1-6月系未经审计的数据。

由上表可知，公司其他应收款主要由融资租赁保证金和保证金、船舶处置款、政府补助、备用金及其他款项构成。其中，2018年6月30日、2017年12月31日及2016年12月31日融资租赁保证金、保证金和船舶处置款合计数占其他应收款的比例分别是93.08%、87.70%、96.10%。

(1) 融资租赁保证金：主要是公司向融资租赁公司融资租赁船舶、集装箱，按照合同要求向融资租赁公司支付的保证金作为公司履行合同的保证。融资租赁保证金一般于融资合同履行完毕后用于抵扣最后一期（或几期）的租金或退回。

(2) 船舶处置款：公司出售老旧船舶而应向买方收取的款项。

(3) 保证金：主要是公司向集装箱出租方承租集装箱而支付给出租方的履约保证金；公司参加一些大客户的物流服务采购招标而向客户支付的投标保证金。

(4) 政府补助：根据政府公示文件中的金额或者计算依据计提的政府补助金额。

(5) 备用金：主要核算公司向营业网点支付的日常备用金和码头港建备用金。

(6) 保险理赔：主要核算在保险公司理赔款到账前，公司向客户垫付的理赔款。

(7) 其他：主要核算代扣代缴社保等费用。

## 2、其他应收款变动原因

其他应收款余额 2017 年 12 月 31 日较 2016 年 12 月 31 日下降 0.28%，变动较小。其他应收款余额 2018 年 6 月 30 日较 2017 年 12 月 31 日增加 24,182.58 万元，增长幅度为 56.59%，主要系融资租赁保证金和保证金、船舶处置款增加所致，主要原因是：

(1) 融资租赁保证金 2018 年 6 月 30 日较 2017 年 12 月 31 日增长 27.17%，主要系融资租赁业务增加所致，2018 年 1-6 月公司通过融资租赁新增融资 140,076.00 万元，相应保证金增加；保证金 2018 年 6 月 30 日较 2017 年 12 月 31 日增长 78.69%，主要是由于随着公司业务的增长，租赁集装箱的数量增加，相应支付的租箱履约保证金增加，以及部分新增客户投标保证金增加所致。

(2) 2018 年 6 月 30 日，公司尚未收回的船舶处置款项为 13,322.56 万元，较 2017 年 12 月 31 日增加 13,322.56 万元。具体明细如下：

单位：万元

船名	处置时间	受让方	出让金额	截止 2018 年 6 月 30 日尚未回款
安和 2	2018/1/2	泉州兴达船务有限公司	1,600.00	772.56
安和 8	2018/1/2	泉州兴达船务有限公司	1,700.00	720.00
安盛集 2	2018/4/25	石狮德盈船务有限公司	2,600.00	2,600.00
安盛 22	2018/4/18	石狮德盈船务有限公司	4,700.00	4,700.00
安盛集 7	2018/6/29	石狮市腾翔船务有限公司	4,530.00	4,530.00
合计			<b>15,130.00</b>	<b>13,322.56</b>

综上所述，2018 年 6 月 30 日公司其他应收款大幅增长，主要系公司为淘汰老旧船舶导致、应收船舶处置款增加，以及 2018 年上半年船舶、集装箱融资业务增加导致融资租赁保证金增加所致。

### (二) 公司三年一期应收账款持续增长的原因及合理性

#### 1、销售收入增长，应收账款相应增长

单位：万元

项目	2018 年 1-6 月	2017 年	2016 年	2015 年
----	--------------	--------	--------	--------

项目	2018年1-6月	2017年	2016年	2015年
应收账款余额	103,566.49	87,305.30	42,895.08	25,849.47
增长率	-	103.53%	65.94%	-
营业收入	461,498.02	676,062.19	379,812.71	308,787.14
增长率	-	78.00%	23.00%	-
流动资产	361,854.75	286,750.08	221,652.12	143,396.46
占流动资产的比例	28.62%	30.45%	19.35%	18.03%

由上表可知，公司 2015-2017 年销售收入持续增长，由 2015 年的 308,787.14 万元增长到 2017 年的 676,062.19 万元，2016 年和 2017 年的增长比例分别为 23.00% 和 78.00%；公司 2015-2017 年应收账款占流动资产比例由 18.03% 增长到 30.45%；公司 2015-2017 年应收账款持续增长，由 2015 年 12 月 31 日的 25,849.47 万元增长到 2017 年 12 月 31 日的 87,305.30 万元，2016 年和 2017 年的增长比例分别为 65.94% 和 103.53%。公司近三年应收账款随着营业收入的持续增长而相应增加。

## 2、采用月结方式的客户比例上升

公司结算方式主要分为四种：1、航次票结；2、月结；3、押航次结算；4、循环额度。具体情况如下表所示：

序号	结算方式		备注
1	票结客户	航次票结	按单票订单结算，客户付款后提货。
2	信用客户	月结	客户以月为单位进行汇总结算。账期有一个月或两个月
3		押航次结算	以航次为单位，当航次客户需要提货时必须结算前序航次的运费。
4		循环额度	与客户约定信用额度，超出信用额度部分，客户提柜时必须先支付超出部分。

报告期内收入按照信用类型划分如下表所示：

单位：万元

结算方式	2018年1-6月		2017年	
	金额	占比	2017年	占比
票结	127,878.37	27.71%	187,217.12	27.69%



月结	299,209.44	64.83%	411,285.90	60.84%
押航次结算	244.1	0.05%	67.86	0.01%
押款结算	34,166.11	7.40%	77,491.31	11.46%
<b>合计</b>	<b>461,498.02</b>	<b>100.00%</b>	<b>676,062.19</b>	<b>100.00%</b>
结算方式	2016年		2015年	
	金额	占比	金额	占比
票结	102,039.73	26.87%	112,484.75	36.43%
月结	224,780.39	59.18%	149,920.22	48.55%
押航次结算	1,818.16	0.48%	3,943.68	1.28%
押款结算	51,174.43	13.47%	42,438.49	13.74%
<b>合计</b>	<b>379,812.71</b>	<b>100.00%</b>	<b>308,787.14</b>	<b>100.00%</b>

由上表可知，公司收入信用类型主要为月结，2015年-2018年1-6月月结的所占比例分别为48.55%、59.18%、60.84%、64.83%，呈逐年上升趋势，随着公司业务规模的扩大，公司客户不断增加，尤其是月结类型客户数量及产生的收入规模大幅增长，导致应收账款规模有所提高，且应收账款增长幅度高于营业收入增长幅度。

因此，报告期内公司应收账款大幅增长，主要系业务规模扩大、营业收入大幅增长以及月结客户占比上升所致。

### （三）公司的销售信用政策未发生改变

根据公司《应收账款管理制度》、《信用客户管理规定》，公司对客户信用政策的审批流程、信用客户评估、信用客户考核及取消等进行了明确的规定，具体内容如下：

1、信用政策申请流程：客户向相关口岸办事处提出申请，并提供相关资质证明和书面申请函，经过评估通过后，由公司相关业务部门主导与客户签订合作协议，约定信用政策、结算方式。

2、信用客户评估：公司对信用客户的评估分为付款信用评估和业务量评估两部分，明确结算期限和月度绑定箱量，付款信用评估由公司商务部负责；业务

量评估由公司各事业部及营运中心市场部负责。

3、信用客户考核及取消：对于付款信用评估连续三个月未达标的信用客户，公司各事业部及营运中心市场部将这些客户列入待观察信用客户名单，并通知所属片区和口岸。若在后续连续两个月的观察期内，该信用客户的付款信用评估仍未达标，将取消信用账期，改为票结或中止合作。

公司所属的内贸集装箱运输业务信用政策具有区域性特点，不同区域的结算标准受当地通行的信用标准影响较大，未能针对所有客户制定全国统一的信用标准，各片区负责人通过对客户的履约能力和信誉程度进行评价，以区分不同等级客户的资质，相应执行不同的信用政策，选择优质客户从源头控制信用风险。

综上所述，报告期内公司应收账款大幅增长，主要系业务规模扩大、营业收入大幅增长以及月结客户占比上升所致，公司销售信用政策在报告期内保持了一致性，未发生改变。

## 二、说明其他应收款后续回收安排

单位：万元

款项性质	2018年6月30日	截止2018年8月31日回款情况
融资租赁保证金	44,428.92	13.50
船舶处置款	13,322.56	1,000.00
政府补助	2,262.54	1,962.54
保证金	4,529.80	421.76
备用金	1,764.49	437.00
保险理赔	315.63	184.35
其他	287.94	62.59
<b>合计</b>	<b>66,911.88</b>	<b>4,081.74</b>

由上表可知，融资租赁保证金、船舶处置款、保证金、备用金回款较慢，主要原因系：

1、融资租赁保证金：融资租赁保证金一般于融资合同履行完毕后用于抵扣最后一期（或几期）的租金或退回。截止2018年6月30日尚未到期的融资租赁保证金44,428.92万元，融资到期时间如下：

融资租赁到期年度	保证金金额（万元）
2018年	77.92
2019年	8,350.00
2020年	173.30
2021年	3,357.00
2022年	14,437.00
2023年	8,501.00
2025年	2,318.40
2026年	3,864.00
2027年	3,350.30
<b>合计</b>	<b>44,428.92</b>

2、船舶处置款：2018年1-6月公司共处置5艘老旧船舶，处置金额共计15,130.00万元，截止2018年6月30日，处置船舶款余额13,322.56万元。买方石狮德盈船务有限公司、石狮市腾翔船务有限公司、泉州兴达船务有限公司取得船舶所有权后向有关融资租赁公司申请办理船舶售后回租融资业务，融资款到账后支付船舶转让款，上述三家公司常年向公司出租船舶，目前正在与三家公司沟通后续船舶转让款的回款时间。

3、保证金：公司保证金主要是公司向集装箱出租方承租集装箱而支付给出租方的履约保证金；公司参加一些大客户的物流服务采购招标而向客户支付的投标保证金。公司的客户和供应商较为稳定，已建立长期合作关系，在项目或合同持续期间，保证金不予退还。

4、备用金：公司的备用金主要是办事处的备用资金和港建备用金，都是随着业务的发展循环使用。

综上所述，公司期后其他应收款回款情况符合公司实际业务情况，较为合理，预计后续回收不存在较大障碍。

三、结合期后回款及同行业可比上市公司的情况，说明坏账准备计提政策是否符合企业会计准则的要求，坏账准备计提是否充分

(一) 按照账龄列示报告期应收款项

1、按照账龄列示报告期应收账款

单位：元

账龄	2018.6.30		2017.12.31	
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)
3 个月以内	877,108,313.62	84.69	749,492,784.35	85.85
4-12 个月	116,989,256.19	11.30	109,924,181.27	12.59
1 至 2 年	40,225,579.02	3.88	11,804,344.07	1.35
2 至 3 年	495,349.38	0.05	966,791.36	0.11
3 至 4 年	846,450.07	0.08	864,887.07	0.10
<b>合计</b>	<b>1,035,664,948.28</b>	<b>100.00</b>	<b>873,052,988.12</b>	<b>100.00</b>
账龄	2016.12.31		2015.12.31	
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)
3 个月以内	387,901,754.14	90.43	218,825,408.85	84.65
4-12 个月	33,392,524.95	7.78	26,594,851.15	10.29
1 至 2 年	4,396,323.66	1.02	13,074,415.38	5.06
2 至 3 年	3,260,177.72	0.76	-	-
3 至 4 年	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>428,950,780.47</b>	<b>100.00</b>	<b>258,494,675.38</b>	<b>100.00</b>

由上表可知，截止 2015 年 12 月 31 日、2016 年 12 月 31 日、2017 年 12 月 31 日及 2018 年 6 月 30 日，公司账龄在 3 个月以内的应收账款总额占当年末应收账款总额比例分别为 84.65%、90.43%、85.85%及 84.69%，发行人账龄在 1 年以内的应收账款总额占当年末应收账款总额比例分别为 94.94%、98.21%、98.44%及 95.99%。总体来看，发行人应收账款账龄集中在 3 个月以内，账龄较短，与公司目前的销售信用政策及收入结算比例相符合。

2、按照账龄列式报告期其他应收款

单位：元

账龄	2018.6.30		2017.12.31		2016.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比

《关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函》相关问题的回复

		(%)		(%)		(%)
1年以内	393,953,542.21	58.87	155,245,160.64	36.33	69,587,312.52	16.23
1至2年	40,983,727.17	6.13	56,230,848.60	13.16	31,432,600.08	7.34
2至3年	41,684,978.32	6.23	28,869,887.24	6.76	144,736,331.63	33.78
3至4年	47,366,443.49	7.08	94,632,010.15	22.15	33,285,749.00	7.77
4至5年	56,523,588.00	8.45	31,282,588.00	7.32	149,289,605.00	34.84
5年以上	88,606,500.00	13.24	61,032,500.00	14.28	160,800.00	0.04
<b>合计</b>	<b>669,118,779.19</b>	<b>100.00</b>	<b>427,292,994.63</b>	<b>100.00</b>	<b>428,492,398.23</b>	<b>100.00</b>

其中，不计提坏账准备的融资租赁保证金具体情况如下：

单位：元

账龄	2018.6.30		2017.12.31		2016.12.31	
	金额	占其他 应收款 总额比 (%)	金额	占其他 应收款 总额比 (%)	金额	占其他 应收款 总额比 (%)
1年以内	185,734,185.50	27.76	92,198,985.50	21.58	49,026,000.00	11.44
1至2年	31,320,000.00	4.68	49,026,000.00	11.47	26,704,976.00	6.23
2至3年	39,879,976.00	5.96	26,704,976.00	6.25	141,384,048.14	33.00
3至4年	46,195,000.00	6.90	93,105,000.00	21.79	27,574,000.00	6.44
4至5年	52,815,000.00	7.89	27,574,000.00	6.45	149,019,605.00	34.78
5年以上	88,345,000.00	13.20	60,771,000.00	14.22	-	-
<b>合计</b>	<b>444,289,161.50</b>	<b>66.39</b>	<b>349,379,961.50</b>	<b>81.76</b>	<b>393,708,629.14</b>	<b>91.89</b>

由上表可知，截至2016年12月31日、2017年12月31日及2018年6月30日，公司其他应收款中融资租赁保证金占当年末其他应收款总额比例分别为91.88%、81.77%及66.40%，扣除融资租赁保证金后账龄在1年以内的其他应收款总额占当年末相应其他应收款总额比例分别为59.11%、80.92%及92.61%。根据融资租赁合同，融资租赁保证金一般于融资合同履行完毕后用于抵扣最后一期（或几期）的租金或退回，故不计提坏账。总体来看，发行人其他应收款账龄集

中在 1 年以内，账龄较短。

## （二）公司坏账准备计提政策及相关计提情况

### 1、坏账准备计提政策

#### （1）单项金额重大并单项计提坏账准备的应收款项

单项金额重大的判断依据或金额标准：标的公司将 500 万元以上应收款项确定为单项金额重大。

单项金额重大并单项计提坏账准备的计提方法：对于单项金额重大的应收款项，单独进行减值测试。有客观证据表明其发生了减值的，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额，确认减值损失，并据此计提相应的坏账准备。

短期应收款项的预计未来现金流量与其现值相差很小的，在确定相关减值损失时，可不对其预计未来现金流量进行折现。

#### （2）按信用风险特征组合计提坏账准备的应收款项

确定组合的依据：

组合 1：对单项金额重大单独测试未发生减值的应收款项汇同单项金额不重大的应收款项，标的公司以账龄作为信用风险特征组合。

组合 2：以支付的融资租赁公司保证金等应收款项划分组合（以下简称“特定组合”）。

按组合计提坏账准备的计提方法：

组合 1：根据以前年度按账龄划分的各段应收款项实际损失率作为基础，结合现时情况确定本年各账龄段应收款项组合计提坏账准备的比例，据此计算本年应计提的坏账准备。

组合 2：特定组合应收款项不计提坏账准备。

各账龄段应收款项组合计提坏账准备的比例具体如下：

账龄	应收账款计提比例（%）	其他应收款计提比例（%）
3 个月以内（含 3 个月）	1	5

账龄	应收账款计提比例 (%)	其他应收款计提比例 (%)
1 年以内 (含 1 年)	5	5
1-2 年	10	10
2-3 年	30	30
3-4 年	50	50
4-5 年	80	80
5 年以上	100	100

(3) 单项金额不重大但单项计提坏账准备的应收款项

对单项金额不重大但已有客观证据表明其发生了减值的应收款项,按账龄分析法计提的坏账准备不能反映实际情况,标的公司单独进行减值测试,根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额,确认减值损失,并据此计提相应的坏账准备。

2、应收账款及坏账准备计提情况

(1) 应收账款及坏账计提情况

单位: 元

类别	2018.6.30				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	
单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	1,035,664,948.28	100.00	19,214,933.69	1.86	1,016,450,014.59
其中: 组合 1	1,035,664,948.28	100.00	19,214,933.69	1.86	1,016,450,014.59
组合 2	-	-	-	-	-
单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>1,035,664,948.28</b>	<b>100.00</b>	<b>19,214,933.69</b>	<b>1.86</b>	<b>1,016,450,014.59</b>
类别	2017.12.31				
	账面余额		坏账准备		账面余额

《关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函》相关问题的回复

	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	
单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	873,052,988.12	100.00	14,894,052.26	1.71	858,158,935.86
其中：组合 1	873,052,988.12	100.00	14,894,052.26	1.71	858,158,935.86
组合 2	-	-	-	-	-
单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>873,052,988.12</b>	<b>100.00</b>	<b>14,894,052.26</b>	<b>1.71</b>	<b>858,158,935.86</b>
	<b>2016.12.31</b>				
<b>类别</b>	<b>账面余额</b>		<b>坏账准备</b>		<b>账面价值</b>
	<b>金额</b>	<b>比例 (%)</b>	<b>金额</b>	<b>计提比例 (%)</b>	
单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	428,950,780.47	100.00	6,966,329.48	1.62	421,984,450.99
其中：组合 1	428,950,780.47	100.00	6,966,329.48	1.62	421,984,450.99
组合 2	-	-	-	-	-
单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>428,950,780.47</b>	<b>100.00</b>	<b>6,966,329.48</b>	<b>1.62</b>	<b>421,984,450.99</b>
	<b>2015.12.31</b>				
<b>类别</b>	<b>账面余额</b>		<b>坏账准备</b>		<b>账面价值</b>
	<b>金额</b>	<b>比例 (%)</b>	<b>金额</b>	<b>计提比例 (%)</b>	
单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	258,494,675.38	100.00	4,825,438.19	1.87	253,669,237.19
其中：组合 1	258,494,675.38	100.00	4,825,438.19	1.87	253,669,237.19
组合 2	-	-	-	-	-



单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款	-	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>258,494,675.38</b>	<b>100.00</b>	<b>4,825,438.19</b>	<b>1.87</b>	<b>253,669,237.19</b>

(2) 组合中，采用账龄分析法计提坏账准备的应收账款

单位：元

账龄	2018.6.30		
	应收账款	坏账准备	计提比例 (%)
3 个月以内	877,108,313.62	8,771,083.13	1.00
4-12 个月	116,989,256.19	5,849,462.81	5.00
1 至 2 年	40,225,579.02	4,022,557.90	10.00
2 至 3 年	495,349.38	148,604.81	30.00
3 至 4 年	846,450.07	423,225.04	50.00
<b>合计</b>	<b>1,035,664,948.28</b>	<b>19,214,933.69</b>	<b>1.86</b>
账龄	2017.12.31		
	应收账款	坏账准备	计提比例 (%)
3 个月以内	749,492,784.35	7,494,927.84	1.00
4-12 个月	109,924,181.27	5,496,209.06	5.00
1 至 2 年	11,804,344.07	1,180,434.41	10.00
2 至 3 年	966,791.36	290,037.41	30.00
3 至 4 年	864,887.07	432,443.54	50.00
<b>合计</b>	<b>873,052,988.12</b>	<b>14,894,052.26</b>	<b>1.71</b>
账龄	2016.12.31		
	应收账款	坏账准备	计提比例 (%)
3 个月以内	387,901,754.14	3,879,017.54	1.00
4-12 个月	33,392,524.95	1,669,626.25	5.00
1 至 2 年	4,396,323.66	439,632.37	10.00
2 至 3 年	3,260,177.72	978,053.32	30.00
<b>合计</b>	<b>428,950,780.47</b>	<b>6,966,329.48</b>	<b>1.62</b>
账龄	2015.12.31		
	应收账款	坏账准备	计提比例 (%)

3 个月以内	218,825,408.85	2,188,254.09	1.00
4-12 个月	26,594,851.15	1,329,742.56	5.00
1 至 2 年	13,074,415.38	1,307,441.54	10.00
<b>合计</b>	<b>258,494,675.38</b>	<b>4,825,438.19</b>	<b>1.87</b>

### 3、其他应收款及坏账准备计提情况

#### (1) 其他应收款及坏账计提情况

单位：元

类别	2018.6.30				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	
单项金额重大并单独计提坏账准备的其他应收款	-	-	-	-	-
按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款	669,118,779.19	100.00	15,732,933.39	2.35	653,385,845.80
其中，组合 1	224,829,617.69	33.60	15,732,933.39	7.00	209,096,684.30
组合 2	444,289,161.50	66.40	-	-	444,289,161.50
单项金额不重大但单独计提坏账准备的其他应收款	-	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>669,118,779.19</b>	<b>100.00</b>	<b>15,732,933.39</b>	<b>2.35</b>	<b>653,385,845.80</b>
类别	2017.12.31				
	账面余额		坏账准备		账面价值
	金额	比例 (%)	金额	计提比例 (%)	
单项金额重大并单独计提坏账准备的其他应收款	-	-	-	-	-
按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款	427,292,994.63	100.00	8,514,142.46	1.99	418,778,852.17
其中，组合 1	77,913,033.13	18.23	8,514,142.46	10.93	69,398,890.67
组合 2	349,379,961.50	81.77	-	-	349,379,961.50

《关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函》相关问题的回复

单项金额不重大但单独计提坏账准备的其他应收款	-	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>427,292,994.63</b>	<b>100.00</b>	<b>8,514,142.46</b>	<b>1.99</b>	<b>418,778,852.17</b>
<b>类别</b>	<b>2016.12.31</b>				
	<b>账面余额</b>		<b>坏账准备</b>		<b>账面价值</b>
	<b>金额</b>	<b>比例 (%)</b>	<b>金额</b>	<b>计提比例 (%)</b>	
单项金额重大并单独计提坏账准备的其他应收款	-	-	-	-	-
按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款	428,492,398.23	100.00	5,739,187.58	1.34	422,753,210.65
其中, 组合 1	34,783,769.09	8.12	5,739,187.58	16.50	29,044,581.51
组合 2	393,708,629.14	91.88	-	-	393,708,629.14
单项金额不重大但单独计提坏账准备的其他应收款	-	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>428,492,398.23</b>	<b>100.00</b>	<b>5,739,187.58</b>	<b>1.34</b>	<b>422,753,210.65</b>

(2) 组合中, 采用账龄分析法计提坏账准备的应收账款

单位: 元

账龄	2018.6.30		
	其他应收款	坏账准备	计提比例 (%)
1 年以内	208,219,356.71	10,410,967.84	5.00
1 至 2 年	9,663,727.17	966,372.72	10.00
2 至 3 年	1,805,002.32	541,500.70	30.00
3 至 4 年	1,171,443.49	585,721.75	50.00
4 至 5 年	3,708,588.00	2,966,870.40	80.00
5 年以上	261,500.00	261,500.00	100.00
<b>合计</b>	<b>224,829,617.69</b>	<b>15,732,933.39</b>	<b>7.00</b>
账龄	2017.12.31		
	其他应收款	坏账准备	计提比例 (%)
1 年以内	63,046,175.14	3,152,308.75	5.00

1至2年	7,204,848.60	720,484.86	10.00
2至3年	2,164,911.24	649,473.37	30.00
3至4年	1,527,010.15	763,505.08	50.00
4至5年	3,708,588.00	2,966,870.40	80.00
5年以上	261,500.00	261,500.00	100.00
<b>合计</b>	<b>77,913,033.13</b>	<b>8,514,142.46</b>	<b>10.93</b>
<b>账龄</b>	<b>2016.12.31</b>		
	<b>其他应收款</b>	<b>坏账准备</b>	<b>计提比例(%)</b>
1年以内	20,561,312.52	1,028,065.63	5.00
1至2年	4,727,624.08	472,762.40	10.00
2至3年	3,352,283.49	1,005,685.05	30.00
3至4年	5,711,749.00	2,855,874.50	50.00
4至5年	270,000.00	216,000.00	80.00
5年以上	160,800.00	160,800.00	100.00
<b>合计</b>	<b>34,783,769.09</b>	<b>5,739,187.58</b>	<b>16.50</b>

#### 4、报告期内未发生坏账损失

报告期初至本回复意见出具日止，公司严格按照坏账准备计提政策进行坏账计提，未发生应收款项无法收回的实质损失，公司计提的坏账准备较为充足。

#### 5、期后回款情况

截止2018年6月30日应收账款余额103,566.49万元，2018年7-8月累计回款162,329.63万元，期后回款情况较好。

### (三) 对比同行业相关情况

#### 1、对比同行业公司按照账龄组合计提坏账准备比例

##### (1) 对比同行业公司按照账龄组合计提应收账款坏账准备比例

证券代码	证券简称	3个月以内	3-6个月	6个月-1年
600428	中远海特	0.50%	0.50%	3.00%
600026	中远海能	0.50%	0.50%	3.00%

证券代码	证券简称	3 个月以内		3-6 个月		6 个月-1 年	
600798	宁波海运	0.50%		0.50%		0.50%	
601872	招商轮船	0.00%		0.00%		5.00%	
601919	中远海控	0.50%		0.50%		3.00%	
000520	长航凤凰	0.00%		0.00%		10.00%	
600179	安通控股	1.00%		5.00%		5.00%	
证券代码	证券简称	1-2 年	2-3 年	3-4 年	4-5 年	5 年以上	
600428	中远海特	30.00%	50.00%	100.00%			
600026	中远海能	10.00%	30.00%	100.00%			
600798	宁波海运	20.00%	50.00%	80.00%			
601872	招商轮船	20.00%	50.00%	100.00%			
601919	中远海控	30.00%	50.00%	100.00%			
000520	长航凤凰	40.00%	70.00%	100.00%			
<b>600179</b>	<b>安通控股</b>	<b>10.00%</b>	<b>30.00%</b>	<b>50.00%</b>	<b>80.00%</b>	<b>100.00%</b>	

由上表可见，公司按照账龄组合计提应收账款坏账准备比例较为合理。

(2) 对比同行业公司按照账龄组合计提其他应收款坏账准备比例

证券代码	证券简称	3 个月以内		3-6 个月		6 个月-1 年	
600428	中远海特	0.50%		0.50%		3.00%	
600026	中远海能	0.50%		0.50%		3.00%	
600798	宁波海运	0.50%		0.50%		0.50%	
601872	招商轮船	0.00%		0.00%		5.00%	
601919	中远海控	0.50%		0.50%		3.00%	
000520	长航凤凰	0.00%		0.00%		10.00%	
600179	安通控股	5.00%		5.00%		5.00%	
证券代码	证券简称	1-2 年	2-3 年	3-4 年	4-5 年	5 年以上	
600428	中远海特	30.00%	50.00%	100.00%			
600026	中远海能	30.00%	50.00%	100.00%			
600798	宁波海运	20.00%	50.00%		80.00%		
601872	招商轮船	20.00%	50.00%	100.00%			
601919	中远海控	30.00%	50.00%	100.00%			

000520	长航凤凰	40.00%	70.00%	100.00%		
<b>600179</b>	<b>安通控股</b>	<b>10.00%</b>	<b>30.00%</b>	<b>50.00%</b>	<b>80.00%</b>	<b>100.00%</b>

由上表可见，公司按照账龄组合计提其他应收款坏账准备比例较为合理。

## 2、对比同行业公司实际坏账准备计提比例

### (1) 对比同行业公司应收账款实际坏账准备计提比例

证券代码	证券简称	2018年6月30日	2017年12月31日	2016年12月31日	2015年12月31日
600428	中远海特	2.21%	3.44%	3.59%	4.24%
600026	中远海能	1.56%	1.58%	1.95%	0.13%
600798	宁波海运	0.50%	0.50%	0.50%	0.50%
601872	招商轮船	5.03%	1.83%	1.08%	0.47%
601919	中远海控	1.53%	1.49%	1.19%	3.41%
000520	长航凤凰	30.99%	26.01%	29.64%	15.06%
<b>中位数</b>		<b>2.58%</b>	<b>1.71%</b>	<b>1.57%</b>	<b>1.96%</b>
<b>600179</b>	<b>安通控股</b>	<b>1.86%</b>	<b>1.71%</b>	<b>1.62%</b>	<b>1.87%</b>

注 1：计提比例=应收账款坏账准备余额/应收账款账面余额

注 2：根据长航凤凰半年度报告中披露，其实际计提率高达 30.99%的原因是应收账款账龄较长且存在部分客户无法收回款项全额计提坏账的情形。

注 3：根据招商轮船半年度报告中披露，其实际计提率 5.03%比 2017 年大幅增长的原因是账龄 2-3 年的金额较期初大幅增加，但较 2017 年 1-6 月同期计提率 4.02%增加幅度较小。

注 4：中位数为扣除最高数和最低数之后的平均数值

由上表可见，公司实际应收账款坏账准备计提比例较为合理。

### (2) 对比同行业公司其他应收款实际坏账准备计提比例

证券代码	证券简称	2018年6月30日	2017年12月31日	2016年12月31日
600428	中远海特	20.57%	21.58%	19.23%
600026	中远海能	8.04%	9.52%	6.99%
600798	宁波海运	2.75%	1.84%	0.51%
601872	招商轮船	0.004%	0.003%	0.001%
601919	中远海控	5.04%	6.14%	4.19%
000520	长航凤凰	28.74%	51.02%	39.69%

中位数		9.10%	9.77%	7.73%
600179	安通控股	7.00%	10.93%	16.50%

注 1: 计提比例=其他应收款坏账准备余额/其他应收款账面余额

注 2: 安通控股的实际计提率系扣除融资租赁保证金之后的计提比例, 由于融资租赁合同中规定融资租赁保证金一般于融资合同履行完毕后用于抵扣最后一期(或几期)的租金或退回, 故不计提坏账。

注 3: 根据长航凤凰半年度报告中披露, 其实际计提率高达 28.74%的原因是其他应收款账龄较长全额计提坏账的情形。

注 4: 根据中远海特半年度报告中披露, 其实际计提率高达 20.57%的原因是其他应收款账龄较长全额计提坏账的情形。

注 5: 经核实, 中运海特、中远海能及中远海控其他应收款中对关联方往来、备用金、保证金、押金、职工借款等均不计提坏账准备; 招商轮船、长航凤凰其他应收款中无融资租赁保证金。

由上表可见, 公司实际其他应收款坏账准备计提比例较为合理。

综上所述: 公司坏账准备政策是根据公司实际情况同时参考同行业上市公司坏账准备计提政策确定的, 符合公司实际情况, 具有合理性; 坏账准备计提严格按照坏账政策计提, 与同行业实际坏账准备计提比例相比, 坏账准备计提充分。

#### 四、保荐机构核查意见

经核查, 保荐机构认为: 报告期内公司应收账款持续增长原因主要系业务规模扩大、营业收入大幅增长以及月结客户占比上升所致, 公司的信用政策未发生改变, 具有合理性。报告期内公司其他应收款增长的原因主要系公司随着业务的增长, 融资需求的增加以及公司尚有部分售船款未收回所致。公司坏账准备政策是根据公司实际情况同时参考同行业上市公司坏账准备计提政策确定的, 期后回款情况符合公司业务实际情况, 较为合理; 公司坏账准备计提严格按照坏账政策计提, 与同行业相比按照账龄组合坏账计提比例较高, 实际计提比例与同行业不存在明显差异, 坏账准备计提较为充分。

#### 五、会计师核查意见

经核查, 会计师认为: 报告期内公司应收账款持续增长原因主要系业务规模扩大、营业收入大幅增长以及月结客户占比上升所致, 公司的信用政策未发生改变, 具有合理性。报告期内公司其他应收款增长的原因主要系公司随着业务的增长, 融资需求的增加以及公司尚有部分售船款未收回所致。公司坏账准

备政策是根据公司实际情况同时参考同行业上市公司坏账准备计提政策确定的，期后回款情况符合公司业务实际情况，较为合理；公司坏账准备计提严格按照坏账政策计提，与同行业相比按照账龄组合坏账计提比例较高，实际计提比例与同行业不存在明显差异，坏账准备计提较为充分。

## 六、律师核查意见

经核查，律师认为：根据华普天健出具的《关于<请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函>的有关财务问题的回复》（会专字[2018]5713号），“公司坏账准备政策是根据公司实际情况同时参考同行业上市公司坏账准备计提政策确定的，符合公司实际并合理；坏账准备计提严格按照坏账政策计提，与同行业实际坏账准备计提比例相比，坏账准备计提较为充分。”

## 问题 3

申请人于 2017 年 12 月经公司股东大会审议，将原拟在海口、广州等地实施的场站仓储设备、冷链仓储设备改在泉州市石湖路东南冷链的自有土地上实施。全部工程在 2019 年 7 月底完工，比原计划推迟约两年。本次募投项目之一泉州多式联运项目实施地点为泉州市石狮市，毗邻泉州港石湖港区。请申请人说明：(1) 前募项目大幅更改及推迟时间较长的原因；(2) 两次募投项目之间的关系，是否存在同一项目重复融资的情形。请保荐机构发表核查意见。

回复：

### 一、前募项目大幅更改及推迟时间较长的原因

根据前次重组相关安排，场站仓储设备及冷链仓储设备项目原计划为在海口、广州、泉州、青岛、营口等主要货流集散港口城市建造集装箱场站仓储设施及加工配送型冷库。由于项目选址既要符合经济性又要符合物流体系建设的市场需求，确保该投资项目的稳健性和募集资金使用的有效性，实现公司与全体投资者利益的最大化，因此在对该项目的选址及进一步市场调研过程中，公司出于租金成本、预期回报率等考虑相应放缓了投资进度。考虑到上述原因，公司召开第



六届董事会第八次会议审议通过了《关于募集资金投资项目延期的议案》，将场站仓储设备及冷链仓储设备项目的达到预计可使用状态日期调整为 2018 年 8 月 31 日前。

经进一步调研论证，公司于 2017 年 12 月召开第六届董事会 2017 年第三次临时会议及 2017 年第二次临时股东大会，审议通过了《关于部分募集资金投资项目变更实施主体和实施地点以及调整部分实施方式的议案》，调整后的情况如下：

序号	项目	调整前	调整后
1	实施主体	安通物流	东南冷链 (安通物流全资子公司)
2	实施地点	1、场站仓储设备：海口、广州、泉州、青岛、营口； 2、冷链仓储设备：海口、广州、泉州、青岛、营口、上海	泉州
3	实施方式	1、分别于海口、广州、泉州、青岛、营口等主要货流集散港口城市各建立一个 10000 平方米的集装箱场站仓储设施，总面积约 50,000 平方米； 2、分海口、广州、泉州、青岛、营口五个港口城市及上海租建 2,000-4,000 平方米不等规模的加工配送型冷库，总面积及总容量分别达 17,000 平方米以及 35,000 吨。	项目拟于泉州市石湖港东南冷链的自有土地上建设冷链仓储物流项目。

调整完成以来，公司采取了包括成立多式联运管理中心统筹项目建设、工作领导小组定期召开小组协调会议等多项措施加快场站仓储设备及冷链仓储设备项目建设进度，但由于前期对设计方案进行了多次修改论证，导致设计周期较长，场站仓储设备及冷链仓储设备项目于 2017 年底最终完成施工图设计工作，且建设工程前期报建手续涉及审查专业部门较多，同时针对各参建单位的选取，东南冷链进行了严格的资格预审及招标评选工作，因此直到 2018 年 6 月才获得建设工程施工许可证。公司在确定各参建单位后，通过与各参建方对项目施工组织设计方案进行多次审核论证，直到 2018 年 8 月才最终确定该项目实际开工后的建设总工期。基于上述原因，场站仓储设备及冷链仓储设备项目未能在原定 12 个月建设工期内全部完成。公司于 2018 年 8 月召开第六届董事会第十一次会议，审议通过了《关于部分募集资金投资项目延期的议案》，预计场站仓储设备及冷

链仓储设备项目主体工程从 2019 年一季度起陆续投入使用，全部工程在 2019 年 7 月底前完工。

## 二、两次募投项目之间的关系，是否存在同一项目重复融资的情形

前次募投的场站仓储设备及冷链仓储设备项目与本次募投泉州多式联运项目实施地点均在泉州，但在实施主体、实施地点、建设内容、功能定位及市场需求等方面均存在较大差异，不存在同一项目重复融资的情形，具体情况分析如下：

### （一）实施主体、实施地点及建设内容不同

根据前次募投场站仓储设备及冷链仓储设备项目的可行性研究报告及公司相关公告，该项目实施主体为东南冷链，项目实施地点为“石狮市蚶江镇石湖码头（石狮市 2017S-10 号地块）”，对应土地面积为 44,730.90 平方米。该项目规划总建筑面积约 52,000 平方米，主要建设内容包括：“1 栋 5 层的综合办公管理中心，1 栋 5-8 层的精品加工与配送中心，1 栋高架全/半自动立体仓储库区，1 栋恒温仓储包装、加工车间以及检验检疫等相关配套设施以及约 11,000 平方米的集装箱场站仓储设施。”场站仓储设备及冷链仓储设备项目计划投资金额约为 21,000 万元，拟使用募集资金投资 15,000 万元，剩余部分以公司自有资金投入。项目投资中土建投资约 13,000 万元，设备投资约 5,000 万元，其他投资约 3,000 万元。经测算，场站仓储设备及冷链仓储设备项目在全部建成经营稳定后，预计毛利率约为 31.20%，净利润率约为 16.15%。

根据本次募投泉州多式联运项目的可行性研究报告及公司相关公告，该项目实施主体为泉州多式联运公司，项目实施地点为“石狮市蚶江镇石湖港区（石狮市 2017S-29 号地块）”，对应土地面积为 336,807 平方米。该项目主要建设内陆物流区、海关监管中心、商务产业中心、综合服务中心、交易中心、金融服务中心六大区域，其中内陆物流区和海关监管中心为多式联运基地基本功能区，商务产业中心、综合服务中心、交易中心、金融服务中心为多式联运基地延伸服务区域。泉州多式联运项目总投资金额为 180,169.40 万元，拟使用募集资金金额为 110,262.00 万元，剩余部分以公司自有资金投入。项目投资中建设投资为 169,634.23 万元（包括工程费 115,117.64 万元、设备费 22,391.40 万元），建设资金利息为 6,312.45 万元，铺底流动资金为 4,222.72 万元。经测算，泉州多式联

运项目税后财务内部收益率为 13.65%，税后财务净现值为 75,708.40 万元，税后回收期为 8.94 年。

## （二）功能定位、及市场需求不同

功能定位方面，前次募投场站仓储设备及冷链仓储设备项目依托泉州市石湖港区优势以及安通物流强大的物流网络及客户资源，以“冷链仓储物流基地”为建设核心，致力于打造多式联运冷链物流集散基地，填补区域冷链空缺，推动民生冷链工程的发展。本次募投泉州多式联运项目主要用于在泉州市石狮市（毗邻泉州港石湖港区）建设具备保税仓储、转运衔接、冷链物流、货物集疏、城市配送、流通加工、金融服务、商务办公、生活配套、信息处理、市场交易等多种功能于一体的多式联运基地，有助于实现公司打通集装箱多式联运现有布局、提升多式联运物流业务链附加值以及依托集装箱物流行业领先地位抢占多式联运基地战略布局的战略目标。

市场需求方面，前次募投场站仓储设备及冷链仓储设备项目是专注于冷链仓储、简单加工为一体的冷链仓储区，项目对应冷库建筑面积较小，主要以安通物流自用为主，满足政府及石湖码头即将启用的肉类进出口口岸的国检配套冷库的市场需求为辅；本次募投泉州多式联运项目为集合了信息交易、保税仓储（含干仓及冷库）、城市配送、流通加工等于一体的多式联运综合物流园区，系区域性物流枢纽，项目所涉冷库设施以保税冷链仓储为主，主要面向客户为项目周边的海产品出口的冷链速冻、中转出口的企业，对外提供海产品冷冻储存、通关、货运代理等业务，不仅是对区域冷链市场需求容量的有效补充，同时也是为了匹配保税冷链仓储进出口业务的需要。

## 三、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为：前次募投场站仓储设备及冷链仓储设备项目由于反复论证选址、调整实施主体及实施地点、施工图设计工作完成时间较迟以及项目建设工程前期报建手续涉及审查专业部门较多、参建单位评选较为严格等原因，未能在原定 12 个月建设工期内全部完成，经履行相关程序并披露，场站仓储设备及冷链仓储设备项目主体工程预计从 2019 年一季度起陆续投入使用，全部工程预计在 2019 年 7 月底前完工。前次募投的场站仓储设备及冷链仓储设

备项目与本次募投泉州多式联运项目实施地点均在泉州，但在实施主体、实施地点、建设内容、功能定位及市场需求等方面均存在较大差异，不存在同一项目重复融资的情形。

#### 问题 4

申请人本次募投项目之一唐山多式联运项目的实施地点选在唐山港京唐港区的毗邻区域。申请人说明，根据《唐山港总体规划（修订）》，"唐山港货物吞吐量 2020 年将达到 8.2 亿吨，集装箱吞吐量将达到 500 万 TEU，货物吞吐量 2030 年将达到 10.5 亿吨，集装箱吞吐量将达到 700 万 TEU"。根据唐山港披露信息，2017 年集装箱吞吐量为 253 万标箱，2018 年上半年完成集装箱吞吐量为 93.3 万标箱。请申请人结合唐山港实际集装箱吞吐量、吞吐货物结构，说明唐山募投项目效益预测的合理性。

回复：

经河北省政府 2015 年批准实施的《唐山港总体规划（修订）》中的唐山港是指曹妃甸港区、京唐港区、丰南港区等三个港区。唐山港作为我国沿海的地区性重要港口，是我国能源、原材料等大宗物资专业化运输系统的重要组成部分；是华北及京津冀地区重要综合运输枢纽；是京津冀地区协同发展和区域产业结构调整的重要平台；是河北省及唐山市参与东北亚地区经济合作的重要窗口；是实施《河北沿海地区发展规划》、促进河北省及唐山市经济转型升级的重要支撑；是河北省及唐山市沿海地区开发建设的重要基础设施和主要依托。其中，京唐港区利用岸线 19.1 公里，预留岸线 6.2 公里，规划码头岸线 49.3 公里，可建设各类泊位 138 个；曹妃甸港区利用岸线 33.6 公里，规划码头岸线 116 公里，可建设各类泊位 375 个；丰南港区利用岸线 6.6 公里，规划码头岸线 25 公里，可建设各类泊位 66 个。

上市公司唐山港集团股份有限公司（601000.SH），系主导京唐港区规划、建设及经营的大型港口企业集团，其相关公告所披露的“2017 年集装箱吞吐量

为 200.53 万标箱，2018 年上半年完成集装箱吞吐量为 93.3 万标箱”等信息，主要系京唐港区的相关作业量，而非整个唐山港。

根据唐山港（601000.SH）的公告，2017 年其下属京唐港区完成货物吞吐量 2.9 亿吨，其自身完成货物吞吐量 21,910.18 万吨，同比增长 6.75%，高于全国规模以上港口吞吐量同比增速。其中主要货种矿石完成运量 11,255.17 万吨；钢材完成运量 1,715.29 万吨；煤炭完成运量 6,925.54 万吨；其他货种完成运量 2,014.18 万吨。2018 年 1-6 月，其自身完成货物（含集装箱）吞吐量 1.19 亿吨。其中完成矿石吞吐量 5,007.44 万吨；完成煤炭吞吐量 3,969.21 万吨；完成钢材吞吐量 919.98 万吨。

唐山港（601000.SH）的集装箱吞吐量亦处于较快增长中，其 2017 年和 2018 年 1-6 月的集装箱完成运量分别为 200.53 万标箱和 93.30 万标箱，同比分别增长 33.20%和 14.46%。

在唐山多式联运项目的测算中，以最重要和最主流的多式联运方式——集装箱的作业量为例，其规划的 43,052m<sup>2</sup> 集装箱堆场全年预计达产后处理 21 万 /TEU，占京唐港区（以上市公司唐山港公开披露信息来计算）2017 年吞吐量的比例为 10.47%，占唐山港整个港区规划吞吐量（2020 年规划）的比例为 4.20%。与公司现阶段集装箱多式联运业务开展情况来看，其主要布局的七大港口均远远超过上述港口占比数据，考虑到公司在内贸集装箱物流行业的领军地位及唐山多式联运项目的领头作用，其现阶段测算过程的占比是较为谨慎的，相关效益预测是相对合理的。

## 问题 5

**本次募投项目多式联运基地项目中包含综合服务中心等建设内容。请申请人补充说明：(1)综合服务中心的具体组成部分及其对应功能；(2)建设综合服务中心的必要性，综合服务中心与多式联运基地是否存在协同性，相关公寓建设与主营业务的关系；(3)综合服务中心的运营模式，是否存在将综合服务中心对外销售或者租赁他人使用的计划或安排，控股股东或实际控制人是否出具相**

**关承诺：(4) 是否存在将募集资金用于或变相用于房地产开发（含商业地产开发）的情形。请保荐机构和申请人律师发表核查意见。**

回复：

**一、综合服务中心的具体组成部分及其对应功能**

本次非公开发行股票项目募集资金总额不超过 32.95 亿元（含发行费用），用于唐山多式联运项目、泉州多式联运项目及新型集装箱船舶项目实施建设。唐山多式联运项目围绕货物运转中心、商务培训中心、交易中心、机构服务中心、综合服务中心等“五中心”展开，泉州多式联运项目围绕海关监管中心、内陆物流中心、商务培训中心、交易中心、机构服务中心、综合服务中心等“六中心”展开。其中，唐山及泉州多式联运项目中综合服务中心投资金额、规划占地面积与占比情况如下：

项目名称	投资金额		规划占地面积	
	金额（万元）	占比	面积（平方米）	占比
唐山多式联运项目-综合服务中心	31,050.00	12.28%	11,500.00	2.16%
泉州多式联运项目-综合服务中心	17,498.40	9.71%	6,811.00	2.02%

唐山及泉州多式联运项目中综合服务中心功能定位均为“打造生活配套服务区，服务于项目，为客户和工作人员提供良好的生活环境”，具体组成部分情况如下：

单位：平方米

项目名称	具体组成部分	唐山多式联运项目 规划建筑面积	泉州多式联运项目 规划建筑面积
综合服务中心	汽车检修及保养区	14,000.00	8,000.00
	汽车及零部件展销区	16,000.00	12,000.00
	超市餐饮生活区	10,500.00	4,891.00
	娱乐健身休闲区	10,500.00	4,891.00
	自用配套公寓-公务型 <sup>注</sup>	12,000.00	9,346.00
	自用配套公寓-经济型 <sup>注</sup>	40,500.00	19,200.00
<b>合计</b>		<b>103,500.00</b>	<b>58,328.00</b>

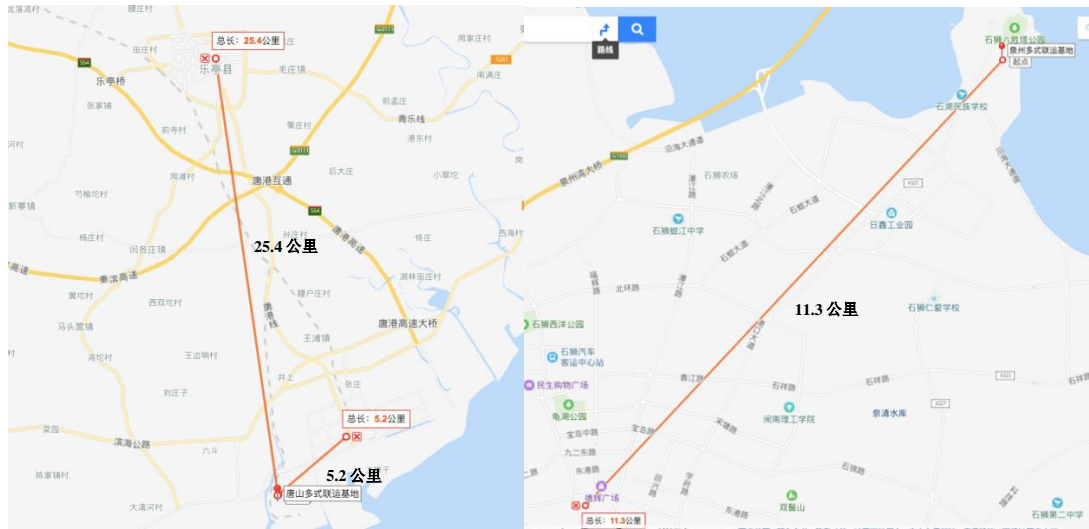
注：自用配套公寓主要面向唐山多式联运项目、泉州多式联运项目的基地工作人员，并兼顾部分重要战略合作伙伴办公人员，以便解决上述人员的周转性或临时性住宿需求。公寓按照经济型、公务型两种户型进行规划，分别按照 60 平方米（含公摊面积）/间、80 平方米（含公摊面积）/间的样式进行具体设计。

## 二、建设综合服务中心的必要性，综合服务中心与多式联运基地是否存在协同性，相关公寓建设与主营业务的关系

唐山及泉州多式联运项目中综合服务中心旨在提供物流基地所需的物流业务配套服务，具有较强的建设必要性，综合服务中心与多式联运基地存在较强的业务协同性，相关公寓建设服务于物流基地主营业务，属于基地生活配套设施，具体阐述如下：

### （一）综合服务中心具有较强的建设必要性

为便于物流管理，节约成本，多式联运基地项目均建设在相对偏远的港口地区，综合服务中心的功能定位在于为多式联运基地参与人员提供相应配套服务。根据公司分别与河北唐山海港经济开发区管理委员会、石狮市人民政府签署的《战略合作框架协议》，为集聚物流产业，促进当地产业发展，唐山多式联运项目、泉州多式联运项目将分别于唐山港京唐港区毗邻区域、泉州港石湖港区毗邻区域打造综合物流基地。作为综合物流基地，与传统单一功能物流园区相比，唐山多式联运项目、泉州多式联运项目建成后将具备“保税仓储、转运衔接、冷链物流、货物集疏、城市配送、流通加工、信息处理、市场交易、配套服务”等多种功能。唐山多式联运基地和泉州多式联运基地地理位置及距离附近中心城区的距离如下图所示：



按照达到设计运行能力 100%（第 5 年）相关业务量进行估算，唐山多式联运基地及泉州多式联运基地涉及基地工作人员、入驻企业办公人员及物流业务导流人员具体如下：

序号	项目名称	基地工作人员 (人)	入驻企业办公人员 (人)	物流业务导流人员 (万人次/年)
1	唐山多式联运项目	740	500	72
2	泉州多式联运项目	514	520	62

注 1：基地工作人员主要包括多式联运基地物流业务工作人员、交易中心工作人员等，入驻企业办公人员主要包括入驻物流公司、货代公司、跨境电商企业办公人员等，物流业务导流人员主要包括货车司机、业务员等。

注 2：基地工作人员、入驻企业办公人员估算依据为多式联运基地的功能需求，物流业务导流人员估算依据为多式联运基地年进出货量。

为有效实现多式联运基地规划的多种功能，切实满足多式联运基地从业人员的生活所需，考虑到唐山多式联运项目距离唐山海港经济开发区中心超过 5 公里、距离最近的乐亭县中心超过 25 公里，且基地工作人员、入驻企业办公人员等逾 1,200 人，物流业务导致的外来人员逾 72 万人次/年；泉州多式联运项目距离石狮市市中心超过 10 公里，且基地工作人员、入驻企业办公人员等逾 1,000 人，物流业务导流人员逾 62 万人次/年，适当性配套建设汽车检修及保养区、汽车及零部件展销区、超市餐饮生活区及娱乐健身休闲区服务于多式联运基地固定人口及流动人口，建设部分配套公寓以解决基地工作人员及部分重要战略合作伙伴办公人员的周转性或临时性住宿需求，可最大限度地提升多式联运基地的日常运营效率。



具体而言，以唐山多式联运项目综合服务中心为例，每年进出的货车约 36 万辆次，一般货车每年需要至少 2 次的保养以及不定期的故障检修，为满足大量货车的检修保养及更换零部件的需求，在综合服务中心设置了汽车检修及保养区 14,000 平方米、汽车及零部件展销区 16,000 平方米。一方面鉴于货车的经常性满负荷长距离工作状态，在等待装货阶段给予全面性及应急性的保养检修服务，既可以维护货车良好的运行状态保持行驶安全，也可以充分利用等待装货时间从而为司机节省检修保养时间；另一方面，多式联运基地聚集了众多的货运车队、货车司机，汽车及零部件展销区通过汇集汽车整车及零部件厂商的多元化产品，可以更好、更快的满足双方的各类需求。

唐山多式联运项目的工作人员以及入驻企业办公人员超过 1,200 人，货车司机、业务员等物流业务导流人员约 72 万人次/年，同时考虑产学研及研发实验的科研院所、高校的教职工、学生，小微物流类孵化企业、咨询人力记账类企业等企事业单位的工作人员，设置超市餐饮生活区、娱乐健身休闲区各 10,500 平方米，既可以满足上述人员的基本生活需求，更可以提供舒适、高质量的休闲服务，具备较强的建设必要性。

唐山多式联运项目综合服务中心分别设置 12,000 平方米（80 平方米/间）的公务型公寓、40,500 平方米（60 平方米/间）的经济型公寓，主要用于多式联运基地工作人员长住使用，并兼顾部分重要战略合作伙伴办公人员的住宿需求。

## （二）综合服务中心与多式联运基地存在较强的业务协同性

唐山多式联运基地、泉州多式联运基地作为综合物流基地，与传统单一功能物流园区相比，建成后将具备“保税仓储、转运衔接、冷链物流、货物集疏、城市配送、流通加工、信息处理、市场交易、配套服务”等多种功能。为满足上述功能正常运转，唐山多式联运基地工作人员、入驻企业办公人员等逾 1,200 人，物流业务导致的外来人员逾 72 万人次/年；泉州多式联运基地工作人员、入驻企业办公人员等逾 1,000 人，物流业务导流人员逾 62 万人次/年，基地工作人员、入驻企业办公人员以及物流业务外来人员较多。同时鉴于周边基础设施完善程度整体较弱以及该类人员在物流基地工作、生活时间较长，基地工作人员、入驻企业办公人员以及物流业务外来人员存在住宿、商超、汽修等对应配套服务需求。

经反复研讨论证，唐山及泉州多式联运项目均设置综合服务中心，主要包括汽车检修及保养区、汽车及零部件展销区、超市餐饮生活区、娱乐健身休闲区、自用配套公寓，旨在满足基地工作人员、入驻企业办公人员以及物流业务外来人员的生活所需，为多式联运物流基地提供配套服务。综合服务中心的开展运营是多式联运基地所涉保税仓储、转运衔接、冷链物流、货物集疏、城市配送、流通加工、信息处理、市场交易等业务正常运转的基础。

随着未来多式联运基地各项业务的持续发展、物流相关业务流量持续释放，基地工作人员、入驻企业办公人员及物流业务外来人员随之增多，从而对综合服务区提供的生活配套服务提出更高要求。此外，多式联运基地的园区培训区包含会议培训区、产学研及研发实验区、小微物流类企业孵化区、咨询人力记账类企业管理区，园区培训区在此规划基础上，可吸引一定数量的科研院所、高校及相关企业等，随着该部分区域功能的逐步实现，该等企业员工、科研院所及高校教职工、学生等对应工作、学习、生活配套需求亦会逐步释放，从而进一步增加对综合服务区的配套需求。

因此，综合服务中心与多式联运基地其他功能存在相互促进的作用，具有较强的业务协同性。

### **（三）相关公寓建设服务于物流基地主营业务，属于基地生活配套设施**

综合服务中心建设项目内容包括部分自用配套公寓，相关公寓按照经济型、公务型两种户型进行规划，分别按照 60 平方米（含公摊面积）/间、80 平方米（含公摊面积）/间的样式进行具体设计。综合服务中心所涉自用配套公寓主要面向唐山多式联运项目、泉州多式联运项目的基地工作人员，并兼顾部分重要战略合作伙伴办公人员，以便解决上述人员的周转性或临时性住宿需求。相关公寓功能定位明确，仅用于自用及提供给合作伙伴配套使用，不用于出租或对外销售。相关公寓建设服务于物流基地主营业务，属于基地生活配套设施。

**三、综合服务中心的运营模式，是否存在将综合服务中心对外销售或者租赁他人使用的计划或安排，控股股东或实际控制人是否出具相关承诺**

#### **（一）综合服务中心拟通过自用、自营或与专业机构及团队合作经营等方**

## **式运营，不存在对外销售或者租赁他人使用的计划或安排**

按照唐山多式联运项目、泉州多式联运项目可行性研究报告，综合服务中心分为汽车检修及保养区、汽车及零部件展销区、超市餐饮生活区、娱乐健身休闲区、自用配套公寓等部分，拟由安通控股或其子公司通过自用、自营或与专业机构及团队合作经营等方式运营，不存在对外销售或租赁他人使用的计划或安排。

唐山及泉州多式联运项目综合服务中心一方面满足公司自身运营多式联运物流基地的配套需求，另一方面可以增强客户、供应商及其他合作企业的粘性，从而提高物流基地的相关业务量。同时，公司在运营综合服务中心过程中可通过提供服务、管理等取得配套服务收入。本次募投项目对应可行性研究报告从效益测算的谨慎性考虑，各板块业务量及效益的增长、相应配套服务效益均未列入物流基地项目中进行量化考虑。

### **(二) 控股股东或实际控制人相关承诺**

截至本回复出具日，根据综合服务中心的定位及运营模式，公司控股股东及实际控制人出具承诺：

“1、安通控股本次非公开发行募投项目中的多式联运基地项目建成后将具备“保税仓储、转运衔接、冷链物流、货物集疏、城市配送、流通加工、信息处理、市场交易”等主要功能。综合服务中心的配套服务旨在有效提升多式联运基地的运行效率，不以获取房产转让收入或租赁收入为目的；

2、安通控股在多式联运基地中建设综合服务中心系为物流业务提供配套服务，拟由安通控股或其子公司通过自用、自营或与专业机构及团队合作经营等方式运营配套服务，不存在对外销售或租赁他人使用的计划或安排。”

### **四、是否存在将募集资金用于或变相用于房地产开发（含商业地产开发）的情形**

本次发行不存在将募集资金用于或变相用于房地产开发（含商业地产开发）的情形，公司无房地产开发资质，亦不存在涉及房地产开发（含商业地产开发）业务的情形，具体情况如下：

**（一）多式联运基地项目土地性质为工业用地，不涉及商业或住宅用地**

截至本回复出具日，公司已与河北唐山海港经济开发区管理委员会就唐山多式联运项目签署了《战略合作协议》，已取得唐山海港经济开发区发展改革局下发的《企业投资项目备案信息》（海发改投资备字[2018]30号），已完成建设项目环境影响登记备案（备案号：20181302000600000012）。同时，唐山多式联运公司已经取得项目对应用地的《不动产权证书》，具体情况如下：

单位：平方米

序号	权利人	使用权证号	土地面积	坐落位置	土地用途
1	唐山多式联运公司	冀（2018）海港经济开发区不动产权第0000305号	206,461.92	海港开发区港滨街以北、海河路以东	仓储用地
2		冀（2018）海港经济开发区不动产权第0000306号	156,774.78	海港开发区港滨街以南、海富西路以西	仓储用地
3		冀（2018）海港经济开发区不动产权第0000309号	169,603.84	海港开发区港滨街以北、海富路以西	仓储用地

截至本回复出具日，公司已与石狮市人民政府就泉州多式联运项目签署了《战略合作框架协议》，已取得石狮市经济局下发的《福建省企业投资项目备案证明（内资企业）》（闽发改备[2017]C07199号），已完成建设项目环境影响登记备案（备案号：201835058100000472）。同时，泉州多式联运公司已经取得石狮市国土规划和房产管理局下发的本项目用地《成交确认书》，并签订《国有建设用地使用权出让合同》（一宗土地，面积为336,807平方米），土地用途为仓储用地，土地使用权证正在办理过程中。

根据唐山多式联运公司取得的《不动产权证书》、泉州多式联运公司与福建省石狮市国土规划和房产管理局签署的《成交确认书》、《石狮市国有建设用地使用权出让合同》等文件，多式联运基地项目涉及的土地均为仓储用地，并非住宅用地或商业用地，不具备房地产开发（含商业地产开发）的业务基础，亦不属于用于房地产开发（含商业地产开发）的土地储备。

**（二）基地所涉配套设施系按照当地政府规划建设，属于物流基地的组成部分**

基于集聚物流产业、促进当地产业发展、强化招商引资及推动区域经济发展

的背景与目的，公司已与河北唐山海港经济开发区管理委员会就唐山多式联运项目签署了《战略合作协议》，已与石狮市人民政府就泉州多式联运项目签署了《战略合作框架协议》。在当地政府部门的大力支持下，唐山多式联运项目经申报被评定为河北省 2018 年省重点项目，泉州多式联运项目经申报被评定为泉州市 2018 年市重点项目。本次多式联运基地项目中唐山多式联运项目围绕货物运转中心、商务培训中心、交易中心、机构服务中心、综合服务中心等“五中心”展开，泉州多式联运项目围绕海关监管中心、内陆物流中心、商务培训中心、交易中心、机构服务中心、综合服务中心等“六中心”展开，所涉配套设施系按照当地政府规划建设，属于物流基地的组成部分，不涉及房地产开发（含商业地产开发）建设。

### **（三）基地所涉配套设施仅通过自用、自营或与专业机构及团队合作经营等方式运营，不用于出租或对外销售**

根据《城市房地产开发经营管理条例》第二条，“房地产开发经营，是指房地产开发企业在城市规划区内国有土地上进行基础设施建设、房屋建设，并转让房地产开发项目或者销售、出租商品房的行为”。根据石狮市经济局出具的《福建省企业投资项目备案证明》和唐山海港经济开发区发展改革局出具的《企业投资项目备案信息》（海发改投资备字[2018]30号），多式联运基地项目主要系建设仓库、堆场和综合办公楼等配套服务设施。多式联运基地项目所涉配套设施功能定位明确，仅通过自用、自营或与专业机构及团队合作经营等方式运营，以保障多式联运基地的正常运作，不用于出租或对外销售，不涉及进行房地产开发（含商业地产开发）转让或出租所建商品房从而达到营利目的，与房地产开发（含商业地产开发）有着较为本质的差异。公司本次唐山、泉州多式联运项目的建设运营过程中不存在转让房地产开发项目或者销售、出租商品房的行为，不存在将募集资金用于或变相用于房地产开发（含商业地产开发）的情形。

### **（四）公司无房地产开发资质，亦不存在涉及房地产开发业务的情形**

根据《中华人民共和国城市房地产管理法》第三十条，“房地产开发企业是以营利为目的，从事房地产开发和经营的企业”。根据《房地产开发企业资质管理规定》第三条，“房地产开发企业应当按照本规定申请核定企业资质等级。未

取得房地产开发资质等级证书（以下简称资质证书）的企业，不得从事房地产开发经营业务”。根据相关资质证书及说明，安通控股及其控股子公司均不具备房地产开发资质。

截至本回复出具日，除多式联运基地项目所涉仓储用地外，公司拥有的土地使用权具体情况如下：

单位：平方米

序号	权利人	使用权证号	土地面积	坐落位置	土地用途
1	安通物流	狮地蚶国用 (2013)第 00031 号	62,511.00	石狮市石湖工业 园、共富路西側	仓储用地
2	东南冷链	闽(2017)石狮 市不动产权第 0004936 号	44,730.90	石狮市蚶江镇石湖 码头(石狮市 2017S-10 号地块)	仓储用地

因此，截至本回复出具日，公司拥有的土地使用权均为仓储用地，并非住宅用地或商业用地，不具备房地产开发（含商业地产开发）的业务基础，亦不属于用于房地产开发（含商业地产开发）的土地储备。公司主要从事内贸集装箱物流为主的多式联运业务，未从事房地产开发（含商业地产开发）相关业务。

公司本次募集资金用于多式联运基地项目及新型集装箱船舶项目，致力于做大、做精、做强集装箱式联运物流业务链，打造“水路+公路+铁路+多式联运基地”的一站式物流服务网络生态，不涉及或变相用于房地产开发（含商业地产开发）相关业务，未来也不存在房地产开发（含商业地产开发）相关计划。

同时，截至本回复出具日，公司已出具《关于不涉及房地产开发（含商业地产开发）业务的承诺》：“本公司主要从事内贸集装箱物流为主的多式联运业务，未从事房地产开发（含商业地产开发）业务。本次募集资金投资项目用于多式联运基地项目及新型集装箱船舶项目，不涉及或变相用于房地产开发（含商业地产开发）业务，未来也不存在房地产开发（含商业地产开发）计划。”公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣已出具《关于安通控股股份有限公司不涉及房地产开发（含商业地产开发）业务的承诺》：“安通控股股份有限公司主要从事内贸集装箱物流为主的多式联运业务，未从事房地产开发（含商业地产开发）业务。本次募集资金投资项目用于多式联运基地项目及新型集装箱船舶项目，不涉及或

变相用于房地产开发（含商业地产开发）业务，未来也不存在房地产开发（含商业地产开发）计划。”

#### 五、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为：本次募投项目唐山、泉州多式联运项目中综合服务中心组成部分包括汽车检修及保养区、汽车及零部件展销区、超市餐饮生活区、娱乐健身休闲区及自用配套公寓；综合服务中心旨在提供物流基地所需的物流业务配套服务，具有较强的建设必要性，综合服务中心与多式联运基地存在较强的协同性，相关公寓建设服务于物流基地主营业务，属于基地生活配套设施；综合服务中心运营模式为自用、自营及提供给合作伙伴配套使用，不存在对外销售或者租赁他人使用的计划或安排，公司控股股东及实际控制人郭东泽、郭东圣已就相关事项出具承诺；公司无房地产开发资质，不存在涉及房地产开发业务的情形，本次非公开发行股票募集资金不存在用于或变相用于房地产开发（含商业地产开发）的情形，未来也不存在房地产开发（含商业地产开发）计划。

#### 六、律师核查意见

经核查，律师认为：本次募投项目唐山、泉州多式联运项目中综合服务中心组成部分包括汽车检修及保养区、汽车及零部件展销区、超市餐饮生活区、娱乐健身休闲区及自用配套公寓；综合服务中心旨在提供物流基地所需的物流业务配套服务，具有较强的建设必要性，综合服务中心与多式联运基地存在较强的协同性，相关公寓建设服务于物流基地主营业务，属于基地生活配套设施；综合服务中心运营模式为自用、自营及提供给合作伙伴配套使用，不存在对外销售或者租赁他人使用的计划或安排，公司控股股东及实际控制人郭东泽、郭东圣已就相关事项出具承诺；公司无房地产开发资质，不存在涉及房地产开发业务的情形，本次非公开发行股票募集资金不存在用于或变相用于房地产开发（含商业地产开发）的情形，未来也不存在房地产开发（含商业地产开发）计划。

## 问题 6

募投项目新型集装箱船舶项目拟募集资金约 7.7 亿元购买 12 艘集装箱船舶。请申请人补充说明：(1) 购买 12 艘集装箱船舶是否已确定交易对象并签订必要的购买合同，合同主要条款是否已明确，合同是否合法有效；(2) 若尚未签订购买合同，将如何确保募投项目的稳定实施和有效开展。请保荐机构和申请人律师发表核查意见。

回复：

一、购买 12 艘集装箱船舶是否已确定交易对象并签订必要的购买合同，合同主要条款是否已明确，合同是否合法有效

(一) 本次募投项目新型集装箱船舶项目 12 艘集装箱船舶购买合同的签署情况

2017 年 12 月 30 日及 2018 年 1 月 5 日，安盛船务分别与福建东南造船有限公司、南通象屿海洋装备有限责任公司、福建省马尾造船股份有限公司就采购集装箱船签署了 12 份《船舶建造和销售合同》（以下简称“《船舶建造和销售合同》”），具体情况如下：

序号	合同编号	合同主体	交易对方	合同金额 (万元)
1	FSES-JY-20170925ED-1	安盛船务	福建东南造船有限公司	6,500
2	FSES-JY-20170925ED-2	安盛船务	福建东南造船有限公司	6,500
3	FSES-JY-20170925ED-3	安盛船务	福建东南造船有限公司	6,500
4	FSES-JY-20170925ED-5	安盛船务	福建东南造船有限公司	6,500
5	AS&XY018	安盛船务	南通象屿海洋装备有限责任公司	6,600
6	AS&XY019	安盛船务	南通象屿海洋装备有限责任公司	6,600
7	AS&XY020	安盛船务	南通象屿海洋装备有限责任公司	6,600
8	AS&XY021	安盛船务	南通象屿海洋装备有限责任公司	6,600
9	MW&AS-453-1	安盛船务	福建省马尾造船股份有限公司	6,500
10	MW&AS-453-2	安盛船务	福建省马尾造船股份有限公司	6,500
11	MW&AS-453-3	安盛船务	福建省马尾造船股份有限公司	6,500



序号	合同编号	合同主体	交易对方	合同金额 (万元)
12	MW&AS-453-5	安盛船务	福建省马尾造船股份有限公司	6,500

## (二) 购船合同的主要条款

根据安盛船务与福建东南造船有限公司、南通象屿海洋装备有限责任公司、福建省马尾造船股份有限公司签署的《船舶建造和销售合同》，主要条款如下：

交易对方	福建东南造船有限公司、 福建省马尾造船股份有限公司	南通象屿海洋装备有限责任公司
合同价格	每只船合同总价（含税价）为 65,000,000.00 元	每只船合同总价（含税价）为 66,000,000.00 元
支付条款	<p>买方向卖方分期付款，一共分六期，其中：</p> <p>第一期付款金额为人民币 1,300,000.00 元；</p> <p>第二期付款金额为人民币 5,200,000.00 元；</p> <p>第三期分期付款金额为人民币 6,500,000.00 元；</p> <p>第四期分期付款金额为人民币 6,500,000.00 元；</p> <p>第五期分期金额为人民币 6,500,000.00 元；</p> <p>第六期分期付款金额为人民币 39,000,000.00 元。</p>	<p>买方向卖方分期付款，一共分五期，其中：</p> <p>第一期付款金额为人民币 660,000.00 元；</p> <p>第二期分期付款金额为人民币 5,940,000.00 元；</p> <p>第三期分期付款金额为人民币 6,600,000.00 元；</p> <p>第四期分期付款金额为人民币 6,600,000.00 元；</p> <p>第五期分期付款金额为人民币 46,200,000.00 元。</p>
买方取消 (解除) 合同	<p><b>1.通知</b></p> <p>买方在本船交船前支付给卖方的付款都是预付款。若买方根据本合同条款规定行使合同赋予的权利取消和/或解除本合同的，买方应立即以书面方式通知卖方。合同取消和/或解除通知应于卖方实际收到通知之日起生效。</p> <p><b>2.卖方的还款</b></p> <p>卖方在收到买方上述通知后，应立即以人民币退还买方已支付的分期付款.....若卖方有义务偿还分期付款的，则卖方应按百分之十的年利率对各期支付的款项支付利息给买方，计息期为从卖方收到各笔分期付款的当日开始计息直至卖方退款汇出之日为止。</p> <p><b>3.责任的解除</b></p> <p>在卖方按照本条款向买方退款和退回材料后，本合同项下各方对他方的责任、义务将完全解除，任何一方均无权要求另一方赔偿任何损失或承担任何其他责任。</p>	
合同生效 期	<p>.....本合同在满足下列条件后即告生效：</p> <p>(1) 由双方法定代表人或授权代表在技术规格书签字，并在合同正本上签</p>	<p>本合同在满足下列条件后即告生效：</p> <p>(1) 由双方法定代表人或授权代表在技术规格书签字，并在合同正本上签</p>

交易对方	福建东南造船有限公司、 福建省马尾造船股份有限公司	南通象屿海洋装备有限责任公司
	字并盖章； (2) 买方向卖方发出行使选择权的书面通知； (3) 买方股东决定； (4) 卖方董事会决议及提供福建船政重工股份有限公司同意本合同生效的确认函； (5) 卖方收到按本合同第二章所规定的合同第一期款。	字并盖章； (2) 买方股东决定； (3) 卖方董事会决议； (4) 卖方收到按本合同第二章所规定的合同第一期款。

### (三) 购船合同合法生效情况

截至本回复出具日，除合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》尚未生效外，其他《船舶建造和销售合同》的生效条件全部满足、已合法生效。

#### 1、已生效合同取得的具体合同生效文件

序号	合同编号	合同生效文件
1	FSES-JY-20170925ED-1、 FSES-JY-20170925ED-2、 FSES-JY-20170925ED-3、 FSES-JY-20170925ED-5	买卖双方法定代表人或授权代表签字并盖章的《船舶建造和销售合同》正本；
		买卖双方法定代表人或授权代表签字的《全船技术规格书》（SC4817-010-02SM）；
		安通控股作出的同意安盛船务与福建东南造船有限公司签署投资建造 4 艘集装箱船相关的买卖合同的决定；
		福建东南造船有限公司第一届董事会第三十八次临时会议决议文件，同意与安盛船务签署 4 艘敞口集装箱船舶建造合同；
		福建船政重工股份有限公司出具复函（福建船政函[2017]27 号），同意福建东南造船有限公司承接该批订单；
		安盛船务的《行使选择权通知》，宣布行使合同编号分别为 FSES-JY-20170925ED-1、FSES-JY-20170925ED-2、FSES-JY-20170925ED-3、FSES-JY-20170925ED-5 的四份《船舶建造和购买合同》的选择权，确认将根据该四份合同的约定向福建东南造船有限公司购买四艘 9,000 吨集装箱船；
		安盛船务向福建东南造船有限公司分别支付四艘船的第一期款（即 130 万元人民币）的转账凭证。
2	AS&XY018、 AS&XY019、	买卖双方法定代表人或授权代表签字并盖章的《船舶建造和销售合同》正本；

序号	合同编号	合同生效文件
	AS&XY020、 AS&XY021	买卖双方法定代表人或授权代表签字的《全船技术规格书》（SC4817（XY）-010-02SM）；
		安通控股作出的同意安盛船务与南通象屿海洋装备有限责任公司签署投资建造 4 艘集装箱船相关的买卖合同的决定；
		南通象屿海洋装备有限责任公司董事会决议文件（南通象屿董[2017]14 号），同意公司为安盛船务新造船体编号分别为 XY018、XY019、XY020、XY021 四艘集装箱船，并签订相应合同文件；
		安盛船务向南通象屿海洋装备有限责任公司分别支付四艘船的第一期款（即 66 万元人民币）的转账凭证。
3	MW&AS-453-1、 MW&AS-453-2	买卖双方法定代表人或授权代表签字并盖章的《船舶建造和销售合同》正本；
		买卖双方法定代表人或授权代表签字的《全船技术规格书》（SC4817（MW）-010-02SM）；
		安通控股作出的同意安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署投资建造 4 艘集装箱船相关的买卖合同的决定；
		福建省马尾造船股份有限公司董事会决议（马船股份董事会决议（临）[2017]27 号），同意与安盛船务签署集装箱船建造和销售合同（合同编号：MW&AS-453-1/2）；
		福建船政重工股份有限公司出具的复函（福建船政函[2017]26 号），同意福建省马尾造船股份有限公司承接该批订单；
		安盛船务的《行使选择权通知》，宣布行使合同编号分别为 MW&AS-453-1、MW&AS-453-2 的《船舶建造和购买合同》的选择权，确认将根据该合同的约定向福建省马尾造船股份有限公司购买 9,000 吨集装箱船；
		安盛船务向福建省马尾造船股份有限公司分别支付两艘船的第一期款（即 130 万元人民币）的转账凭证。

## 2、未生效合同的具体情况

### （1）未生效合同约定的合同生效条款

根据安盛船务（作为买方）与福建省马尾造船股份有限公司（作为卖方）签署的合同编号分别为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5《船舶建造和销售合同》，前述合同的生效条款约定如下：

合同编号	合同条款
MW&AS-453-3	第 23 章 合同生效期

合同编号	合同条款
	<p>特别约定：买方享有单方宣布本合同是否生效的选择权，该选择权的行使应在 2018 年 6 月 30 日前由买方向卖方发出书面通知的形式作出（详见附件 C）。该选择权的行使必须与买卖双方另行签署的船体编号为 MW453-5《船舶建造和销售合同》中约定的选择权同时行使方为有效。一旦买方在约定期限内行使了该选择权，卖方不得拒绝。</p> <p>本合同在满足下列条件后即告生效：</p> <p>（1）由双方法定代表人或授权代表在技术规格书签字，并在合同正本上签字并盖章；</p> <p>（2）买方向卖方发出行使选择权的书面通知；</p> <p>（3）买方股东会批准；</p> <p>（4）卖方董事会决议及提供福建船政重工股份有限公司同意本合同生效的确认函；</p> <p>（5）卖方收到按本合同第二章所规定的合同第一期款。</p>
MW&AS-453-5	<p>第 23 章 合同生效期</p> <p>特别约定：买方享有单方宣布本合同是否生效的选择权，该选择权的行使应在 2018 年 6 月 30 日前由买方向卖方发出书面通知的形式作出（详见附件 C）。该选择权的行使必须与买卖双方另行签署的船体编号为 MW453-3《船舶建造和销售合同》中约定的选择权同时行使方为有效。一旦买方在约定期限内行使了该选择权，卖方不得拒绝。</p> <p>本合同在满足下列条件后即告生效：</p> <p>（1）由双方法定代表人或授权代表在技术规格书签字，并在合同正本上签字并盖章；</p> <p>（2）买方向卖方发出行使选择权的书面通知；</p> <p>（3）买方股东会批准；</p> <p>（4）卖方董事会决议及提供福建船政重工股份有限公司同意本合同生效的确认函；</p> <p>（5）卖方收到按本合同第二章所规定的合同第一期款。</p>

(2) 未生效合同已取得的合同生效文件

根据公司提供的文件资料，合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》已取得下列合同生效文件：

A. 由双方法定代表人或授权代表签字并盖章的《船舶建造和销售合同》正本；买卖双方法定代表人或授权代表签字的《全船技术规格书》（SC4817（MW）-010-02SM）；

B. 安盛船务的《行使选择权通知》，宣布行使合同编号分别为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和购买合同》的选择权，确认将根据该合同的约定向福建省马尾造船股份有限公司购买 9,000 吨集装箱船；

C. 安通控股作出的同意安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署投资建设 4 艘集装箱船相关的买卖合同的决定；

D. 福建船政重工股份有限公司出具的复函（福建船政函[2017]26 号），同意福建省马尾造船股份有限公司承接该批订单；

E. 安盛船务向福建省马尾造船股份有限公司分别支付上述两艘船的第一期款（即 130 万元人民币）的转账凭证。

### 3、未生效合同尚需履行的合同生效程序及进展

截至本回复出具日，鉴于船舶建造成本上升（预计上浮超过 10%）等因素，安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司尚未就合同造价条款完全达成一致，后者尚未出具关于合同编号分别为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和购买合同》的董事会决议，安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司还在就上述船舶的购买事宜进行沟通。

发行人董事会根据发行人 2018 年第二次临时股东大会的授权，于 2018 年 9 月 5 日召开第六届董事会 2018 年第六次临时会议，审议通过了《关于调整公司非公开发行股票方案的议案》、《关于公司非公开发行股票预案（一次修订稿）的议案》及《关于公司非公开发行股票募集资金使用可行性分析报告（一次修订稿）的议案》，安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署的合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》已不包含在本次募投项目中。

综上所述，经调整后的本次募投项目新型集装箱船舶项目已与相关造船公司签署了《船舶建造和销售合同》，相关合同的主要条款清晰明确，合同内容符合法律法规的规定，合同均已生效并由合同各方正常履行过程中。

### 二、若尚未签订购买合同，将如何确保募投项目的稳定实施和有效开展

如前所述，鉴于安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署的合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》尚未生效，为确保募投项目的稳定实施和有效开展，发行人董事会根据发行人 2018 年第二次临时股东大会的授权，于 2018 年 9 月 5 日召开第六届董事会 2018 年第六次临时会议，

审议通过了《关于调整公司非公开发行股票方案的议案》、《关于公司非公开发行股票预案（一次修订稿）的议案》及《关于公司非公开发行股票募集资金使用可行性分析报告（一次修订稿）的议案》。

根据上述议案，发行人将本次非公开发行 A 股股票的“募集资金数额和用途”进行了调整，将原先新型集装箱船舶项目中拟购买 12 艘集装箱船舶变更为购买 10 艘集装箱船舶，具体情况如下：

单位：万元

项目	阶段	投资总额	拟投入募集资金金额
新型集装箱船舶项目	调整前	78,400.00	77,355.00
	调整后	65,400.00	64,355.00

综上所述，上述调整本次非公开发行方案的事项已履行法律法规及安通控股公司章程规定的内部审批程序，并取得有效的内部批准，安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署的合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》已不包含在募投项目中，前述合同尚未生效不会影响募投项目的稳定实施和有效开展。

### 三、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为：经调整后的本次募投项目新型集装箱船舶项目已与相关造船公司签署了《船舶建造和销售合同》，相关合同的主要条款清晰明确，合同内容符合法律法规的规定，除合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》因等待生效条件全部满足而尚未生效外，其他《船舶建造和销售合同》均已生效并由合同各方正常履行过程中。鉴于安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署的合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》尚未生效，为确保募投项目的稳定实施和有效开展，公司在履行法律法规及安通控股公司章程规定的内部审批程序并取得有效内部批准后对本次非公开发行股票对应募集资金金额及用途进行了调整，安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署的合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》已不包含在募投项目中，前述合同尚未生效不会影响募投项目的稳定实施和有效开展。

#### 四、律师核查意见

经核查，律师认为：经调整后的本次募投项目新型集装箱船舶项目已与相关造船公司签署了《船舶建造和销售合同》，相关合同的主要条款清晰明确，合同内容符合法律法规的规定，除合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》因等待生效条件全部满足而尚未生效外，其他《船舶建造和销售合同》均已生效并由合同各方正常履行过程中。鉴于安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署的合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》尚未生效，为确保募投项目的稳定实施和有效开展，公司在履行法律法规及安通控股公司章程规定的内部审批程序并取得有效内部批准后对本次非公开发行股票对应募集资金金额及用途进行了调整，安盛船务与福建省马尾造船股份有限公司签署的合同编号为 MW&AS-453-3、MW&AS-453-5 的《船舶建造和销售合同》已不包含在募投项目中，前述合同尚未生效不会影响募投项目的稳定实施和有效开展。

#### 问题 7

公司控股股东、实际控制人持有股票质押率近 90%，质押取得资金主要用于偿还个人贷款、仁建集团经营等，质押到期日较为集中。请申请人说明：(1) 股票质押取得资金的资金流向及具体用途；(2) 仁建集团基本经营情况，及股份质押债务偿还计划及保障措施；(3) 控股股东主要股份质押价格，是否存在股权强制平仓风险，极端情况下保障控股股权稳定性的措施。请保荐机构、律师发表核查意见。

回复：

##### 一、股票质押取得资金的资金流向及具体用途

截至本回复出具日，公司控股股东、实际控制人为郭东泽、郭东圣兄弟。郭东泽直接及间接（未考虑控股股东及实际控制人后续增持安排、员工持股计划）持有公司 53,880.17 万股股份，占安通控股总股本的 36.23%；尚有未解除质押的

股份 48,649.20 万股, 占其持有公司股份的 90.29%, 占安通控股总股本的 32.72%, 股票质押取得资金的资金流向及具体用途如下:

序号	出质人	质押权人	质押股数 (万股)	质押期限	占公司总 股本比例	资金具体用 途
1	郭东泽	厦门国际信托有限公司	6,580.00	2017/3/7- 2020/3/7	4.43%	用于偿还个人贷款及相关利息; 用于改善个人及家庭生活
2		厦门国际信托有限公司	6,440.00	2017/5/19- 2020/5/18	4.33%	用于仁建集团及下属公司业务经营
3		华融证券股份有限公司	5,600.00	2017/4/27- 2020/4/23	3.77%	用于仁建集团及下属公司业务经营
4		华融证券股份有限公司	5,600.00	2017/4/27- 2020/4/23	3.77%	
5		华融证券股份有限公司	6,650.00	2017/4/27- 2020/4/23	4.47%	
6		第一创业证券股份有限公司	5,065.20	2017/7/20- 2020/7/20	3.41%	用于偿还个人贷款及相关利息; 用于仁建集团及下属公司业务经营
7		第一创业证券股份有限公司	4,979.00	2017/8/4- 2020/8/4	3.35%	用于仁建集团及下属公司业务经营
8		中国信达资产管理股份有限公司福建省分公司	3,423.00	2017/12/11- 2020/12/11	2.30%	用于偿还个人贷款及相关利息; 用于改善个人及家庭生活
9		中国信达资产管理股份有限公司福建省分公司	2,674.00	2018/2/9- 2021/2/9	1.80%	
10		中国信达资产管理股份有限公司福建省分公司	1,638.00	2018/4/17- 2020/4/17	1.10%	
小计			<b>48,649.20</b>	-	<b>32.72%</b>	-
11	郭东圣	长城国瑞证券有限公司	6,580.00	2016/12/5- 2019/11/30	4.43%	用于偿还个人贷款及相关利息; 用于改善个人及家庭生活
12		第一创业证券股份有限公司	2,915.00	2017/6/21- 2020/6/21	1.96%	用于偿还个人贷款及相关利息; 用于改善个人及家庭生活
13		第一创业证券股份有限公司	7,149.60	2017/7/7- 2020/7/7	4.81%	用于仁建集团及下属公司业



序号	出质人	质押权人	质押股数 (万股)	质押期限	占公司总 股本比例	资金具体用 途
						务经营
14		长投八达（芜湖）投资中心（有限合伙）	7,940.00	2017/9/15- 2020/9/15	5.34%	用于仁建集团及下属公司业务经营
小计			<b>24,584.60</b>	-	<b>16.53%</b>	-
合计			<b>73,233.80</b>	-	<b>49.25%</b>	-

## 二、仁建集团基本经营情况，及股份质押债务偿还计划及保障措施

### （一）仁建集团基本经营情况

仁建集团成立于 2016 年 7 月 1 日，注册资本为 200,000 万元，为公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣控制的企业，其中郭东泽认缴 110,000 万元，持股 55.00%，郭东圣认缴 90,000 万元，持股 45.00%。仁建集团经营范围为：“企业管理咨询，财务咨询，从事生物科技、建筑科技、计算机信息科技领域内的技术开发、技术转让、技术咨询、技术服务，房地产开发，企业形象策划，各类广告的设计、制作、代理、发布。（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）”仁建集团是以围绕物流产业的贸易、资本、科技为发展方向的综合企业集团。目前，集团贸易板块下辖多家进出口、贸易公司，开展粮食、煤炭、钢铁、矿石及水果等贸易业务；资本板块以融资租赁为主，积极拓展与国有大型金融机构的合作，为物流上下游企业提供融资租赁服务；科技板块定位为对物流、资本和集团其他产业提供科技支持，全面发展大数据、云计算、物联网等现代信息技术，目前拥有上海、泉州、深圳三个研发基地，推出集卡系列、魔方系列、指尖系列等数十款 APP，为集团及上下游客户提供多元化信息化服务。

仁建集团系控股型公司，收入主要来源于下属控股子公司开展的贸易、投资、融资租赁等业务。截至 2018 年 7 月 31 日，仁建集团旗下公司包括上海仁建实业有限公司、仁建（福建）商贸有限公司、仁建科技有限公司、仁建资本控股有限公司，仁建集团对上述公司的持股比例均为 100.00%。根据希格玛会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《审计报告》（希沪分审字[2018]0087 号），截至 2017

年 12 月 31 日，仁建集团总资产为 20.45 亿元，净资产为 7.29 亿元，2017 年度营业收入为 2.31 亿元，净利润为 237.63 万元。

## （二）股份质押债务偿还计划及保障措施

### 1、股份质押债务偿还计划

根据公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣出具的承诺函，郭东泽、郭东圣将严格按照与资金融出方签署的协议约定的期限和金额以自有及自筹资金偿还融资款项，保证不会出现逾期偿还进而导致所持安通控股股份被质权人行使质押权的情形；同时，郭东泽、郭东圣将积极与资金融出方协商，如有需要将以提前回购、追加保证金或补充担保物等方式避免出现本人所持安通控股股份被处置进而导致安通控股的控股股东、实际控制人发生变更的情形。对于上述 2019 年至 2021 年到期的股票质押融资，公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣计划以包括但不限于回收投资收益及分红、新增外部融资、出售下属公司股权或资产以及通过其他融资渠道筹措资金等在内的方式归集资金并偿还借款。

### 2、股份质押债务偿还保障措施

截至本回复出具日，公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣具备较强的资金实力以及偿债能力，主要债务偿还保障措施具体如下：

#### （1）所持公司股权的投资分红及处置收益

截至本回复出具日，郭东泽、郭东圣资信状况良好，除持有安通控股股权外，还持有仁建集团、长城润恒融资租赁有限公司（以下简称“长城润恒”）等多家公司的股权。其中，根据希格玛会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《审计报告》（希沪分审字[2018]0087 号），仁建集团 2017 年度主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2017 年度
营业收入	23,064.03
净利润	237.63
项目	2017 年 12 月 31 日
资产总额	204,531.50

净资产	72,902.53
-----	-----------

根据上海从信会计师事务所（普通合伙）出具的《审计报告》（沪从会审字[2018]222号），长城润恒 2017 年度主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2017 年度
营业收入	10,092.60
净利润	4,536.74
项目	2017 年 12 月 31 日
资产总额	184,026.36
净资产	40,382.27

因此，郭东泽、郭东圣可以通过所持公司股权的投资分红、资产处置变现、银行抵押贷款等措施偿还股票质押借款。

### （2）上市公司业绩快速增长，分红预期较好

安通控股近三年核心管理层较为稳定，在控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣的战略引领下，安通控股业绩得以快速增长，近三年分别实现归属于母公司所有者的净利润 2.65 亿元、4.01 亿元及 5.52 亿元，盈利能力大幅增强。公司 2017 年度拟定了《未来三年分红回报规划（2017 年-2019 年）》，拟在满足现金分红的具体条件下，公司未来三年以现金方式累计分配的利润不少于最近三年实现的年均可分配利润的百分之三十。2018 年 5 月，公司披露《2017 年年度权益分派实施公告》：共计派发现金红利 106,212,851.1 元，转增 424,851,404 股。因此，在上市公司分红预期较好的条件下，郭东泽、郭东圣可以定期从上市公司分取金额较为稳定的现金红利，以偿还部分股权质押借款和融资利息。

### （3）在保持上市公司控制权稳定的前提下适当转让部分股份

若按照本次非公开发行不超过 297,395,983 股的股份数量上限计算，本次发行完成后，郭东泽的直接持股比例为 29.80%，郭东圣的直接持股比例为 15.47%，仁建集团的持股比例为 2.38%，郭东泽和郭东圣直接、间接合计持股比例为 47.65%，郭东泽和郭东圣作为一致行动人仍为公司的控股股东、实际控制人，持股比例较高。在遵守相关法律法规、公司章程等前提下，郭东泽、郭东圣可以在

所持股份解除锁定后，通过适当转让公司的股份的方式获得资金以偿还相关债务。

综上所述，公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣具备较强的资金实力以及偿债能力，外部融资渠道通畅，前述债务偿还保障措施较为充分，不存在重大不确定性。

### 三、控股股东主要股份质押价格，是否存在股权强制平仓风险，极端情况下保障控股股权稳定性的措施

根据郭东泽、郭东圣提供的股份质押合同，郭东泽质押股票对应均价为 7.38 元/股，郭东圣质押股票对应均价为 7.32 元/股，合并计算质押股票对应均价为 7.36 元/股。截至 2018 年 8 月 31 日，公司前二十日交易均价为 9.50 元/股。

截至本回复出具日，公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣资信状况良好，所持的安通控股股票对应的主债务不存在逾期情形，郭东泽、郭东圣所持大部分股票仍在限售期内，目前控股股东主要股份亦不存在被股权强制平仓情形。未来，若公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣因资金安排不合理、周转不畅等原因，导致无法追加保证金、补充质押及提前回购股权，或者市场发生大幅下滑，在极端情况下，可能存在强制平仓风险。公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣将合理安排资金、提前进行准备，必要时可通过回收投资收益及分红、新增外部融资、出售下属公司股权或资产以及通过其他融资渠道筹措资金等在内的方式归集资金并偿还股票质押借款，防范股权强制平仓风险。同时公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣已出具相关承诺，将采取以下措施进一步保障控制权稳定性：

“1、本人将合理安排调度资金，优先保障上市公司股票质押款项偿还，控制股票质押风险，保障上市公司控制权稳定性。

2、对本人未来获得的上市公司以及其他股权投资资产分红款，优先偿还股票质押借款。

3、若上述措施仍不足以控制股票质押风险，本人将考虑在仁建集团或者融资租赁公司等层面引入战略投资者，变现部分股权，资金用于偿还股票质押借款。

4、本人承诺，在极端情形下，将通过归还借款、引入战略投资者或者寻找一致行动人等多种方式，保障上市公司控制权的稳定性。”

#### 四、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为：公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣通过股票质押取得资金主要用于仁建集团及下属公司业务经营、偿还个人贷款及相关利息、改善个人及家庭生活等。截至本回复出具日，公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣质押股票对应均价为 7.36 元/股，由于郭东泽、郭东圣资信状况良好，资金实力较强，且所持的安通控股股票对应的主债务不存在逾期情形，郭东泽、郭东圣所持质押股票仍在限售期内，目前不存在股权强制平仓情形，但后续在极端情况下可能存在其质押的股票被强制平仓的风险，对应措施为合理安排资金、提前进行准备，必要时可通过回收投资收益及分红、新增外部融资、出售下属公司股权或资产以及通过其他融资渠道筹措资金等在内的方式归集资金并偿还股票质押借款，防范股权强制平仓风险。郭东泽、郭东圣亦出具了相关承诺，将采取措施进一步保障控制权稳定性。

#### 五、律师核查意见

经核查，律师认为：经核查，保荐机构认为：公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣通过股票质押取得资金主要用于仁建集团及下属公司业务经营、偿还个人贷款及相关利息、改善个人及家庭生活等。截至本回复出具日，公司控股股东、实际控制人郭东泽、郭东圣质押股票对应均价为 7.36 元/股，由于郭东泽、郭东圣资信状况良好，资金实力较强，且所持的安通控股股票对应的主债务不存在逾期情形，郭东泽、郭东圣所持质押股票仍在限售期内，目前不存在股权强制平仓情形，但后续在极端情况下可能存在其质押的股票被强制平仓的风险，对应措施为合理安排资金、提前进行准备，必要时可通过回收投资收益及分红、新增外部融资、出售下属公司股权或资产以及通过其他融资渠道筹措资金等在内的方式归集资金并偿还股票质押借款，防范股权强制平仓风险。郭东泽、郭东圣亦出具了相关承诺，将采取措施进一步保障控制权稳定性。

## 问题 8

**2018 年 1 月，公司实际控制人及原董事长郭东泽辞去公司董事及董事长职务，请说明郭东泽辞职的原因，并说明共同实际控制人之间是否存在控制权变更或其他安排或相关争议。请保荐机构、律师发表核查意见。**

回复：

### 一、郭东泽辞职原因相关情况

截至 2018 年 6 月 30 日，郭东泽、郭东圣分别直接持有发行人 35.76%和 18.56%的股权，为发行人第一大股东和第二大股东，合计直接持有发行人 54.33%的股权。郭东泽和郭东圣为兄弟关系，作为一致行动人为发行人的控股股东、实际控制人。

2018 年 1 月 24 日，公司披露《关于董事长辞职的公告》：“公司董事会于 2018 年 1 月 23 日收到公司董事长郭东泽先生的书面辞职报告。郭东泽先生因工作分工的原因，申请辞去公司董事长、董事及董事会战略委员会主任委员的职务。”

2018 年 1 月 25 日，公司披露《第六届董事会 2018 年第二次临时会议决议的公告》：“公司董事会同意选举郭东圣先生担任公司第六届董事会董事长及董事会战略委员会主任委员，任期与第六届董事会一致。”

同时，根据国家企业信用信息公示系统查询结果及公司说明，仁建集团为郭东泽和郭东圣共同控制的企业，其中，郭东泽持股比例为 55%，郭东圣持股比例为 45%。2018 年 5 月 28 日，仁建集团完成法定代表人、董事及监事变更的工商登记程序，仁建集团的法定代表人、董事由郭东圣变更为郭东泽，监事由郭东泽变更为郭东圣。

### 二、郭东泽、郭东圣出具的相关说明

截至本回复出具日，郭东泽已出具《关于离任安通控股股份有限公司董事长等职位的说明函》，具体内容如下：

“1、为将精力逐步集中于经营上海仁建企业发展集团有限公司及其控股子公司的业务，本人于2018年1月辞去安通控股董事长、董事及董事会战略委员会主任委员的职务。此后，安通控股董事会选举郭东圣担任第六届董事会董事长及董事会战略委员会主任委员。郭东圣作为安通控股董事长兼总经理，其将精力集中于经营安通控股及其控股子公司的业务。

2、本人离任安通控股董事长、董事及董事会战略委员会主任委员的职位系因本人和郭东圣两兄弟的工作分工安排，不存在其他特殊安排，本人仍将以第一大股东身份继续通过股东大会参与安通控股的重大事项决策。

3、本人与郭东圣系安通控股的共同实际控制人，本人与郭东圣之间不存在控制权变更，亦不存在关于控制权变更的其他计划、安排、纠纷或潜在纠纷。”

截至本回复出具日，郭东圣已出具《关于郭东泽离任安通控股股份有限公司董事长等职位的说明函》，具体内容如下：

“为将精力逐步集中于经营上海仁建企业发展集团有限公司及其控股子公司的业务，郭东泽于2018年1月辞去安通控股董事长、董事及董事会战略委员会主任委员的职务。此后，安通控股董事会选举本人担任第六届董事会董事长及董事会战略委员会主任委员。本人作为安通控股董事长兼总经理，将精力集中于经营安通控股及其控股子公司的业务。

1、郭东泽离任安通控股董事长、董事及董事会战略委员会主任委员的职位系因本人和郭东泽两兄弟的工作分工安排，不存在其他特殊安排。

2、本人与郭东泽系安通控股的共同实际控制人，本人与郭东泽之间不存在控制权变更，亦不存在关于控制权变更的其他计划、安排、纠纷或潜在纠纷。”

### 三、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为：根据公司公告、外部信息查询结果及郭东泽、郭东圣出具的相关说明，安通控股实际控制人及原董事长郭东泽辞去公司董事及董事长职务的原因为郭东泽将集中精力经营仁建集团有限公司及其控股子公司业务，由郭东圣集中精力经营安通控股及其控股子公司的业务，共同实际控制人之间不存在控制权变更或其他安排，亦不存在相关争议。

#### 四、律师核查意见

经核查，律师认为：根据公司公告、外部信息查询结果及郭东泽、郭东圣出具的相关说明，安通控股实际控制人及原董事长郭东泽辞去公司董事及董事长职务的原因为郭东泽将集中精力经营仁建集团有限公司及其控股子公司业务，由郭东圣集中精力经营安通控股及其控股子公司的业务，共同实际控制人之间不存在控制权变更或其他安排，亦不存在相关争议。



（本页无正文，为安通控股股份有限公司关于《安通控股股份有限公司<关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函>相关问题的回复》之盖章页）

安通控股股份有限公司

年 月 日

## 国泰君安证券股份有限公司董事长、总经理声明

本人已认真阅读安通控股股份有限公司本次回复的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，本次回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

总裁（或授权代表）： \_\_\_\_\_

朱 健

法定代表人/董事长： \_\_\_\_\_

杨德红

保荐机构： 国泰君安证券股份有限公司

年 月 日

（本页无正文，为国泰君安证券股份有限公司关于《安通控股股份有限公司〈关于请做好安通控股非公开发行股票发审委会议准备工作的函〉相关问题的回复》之签章页）

保荐代表人： \_\_\_\_\_

陈 泽

黄 央

保荐机构： 国泰君安证券股份有限公司

年 月 日