

**黑龙江黑化股份有限公司**

**关于《中国证监会行政许可项目审查  
一次反馈意见通知书》及附件的回复说明**

**独立财务顾问**



**2015年11月**

# 黑龙江黑化股份有限公司

## 关于《中国证监会行政许可项目审查一次 反馈意见通知书》及附件的回复说明

中国证券监督管理委员会：

根据贵会第 152819 号《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》及附件的要求，黑龙江黑化股份有限公司在独立财务顾问海通证券股份有限公司及其他相关中介机构的协助下，对反馈意见通知书中提出的问题进行了逐项落实和说明，具体回复如下：

注：如无特别说明，本回复说明中的词语和简称与《黑龙江黑化股份有限公司重大资产出售及发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易报告书（草案）》中各项词语和简称的含义相同。

一、申请材料显示，2011 年 3 月 11 日，仁建安通与安通物流及其股东签署了《合作框架协议》、《独家购买协议》、《独家管理及咨询服务协议》、《独家技术支援及技术服务协定》、《股权质押协议》和《股东表决权委托协议》等一系列控制协议。申请材料同时显示，控制协议存续期内，除《股权质押协议》外，仁建安通、安通物流、郭东泽、郭东圣、纪世贤未实际履行其他控制协议。请你公司补充披露：1) 前述 VIE 控制协议除《股权质押协议》外，其他均未实际履行的原因及依据。2) 是否存在其他协议或安排，是否存在潜在的法律风险。3) 上述情形是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第十三条规定。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

(一) 控制协议除《股权质押协议》外，其他均未实际履行的原因及依据

## 1、控制协议的签署

2011年3月11日，仁建安通与安通物流及其股东签署了一系列控制协议，上述控制协议的具体情况如下：

协议名称	合同方	主要内容
《合作框架协议》	仁建安通、安通物流、郭东泽、郭东圣、纪世贤	各方应组成管理委员会，对仁建安通与安通物流在合作过程中的权利义务及合作的具体内容方式、合作管理机构的运作程序及其他合作重大事宜予以协调
《独家购买协议》	仁建安通、安通物流、郭东泽、郭东圣、纪世贤	仁建安通或其指定的买受人有权自行决定一次性或分批根据协议规定的条件向安通物流股东购买全部或部分股权，并支付中国法律法规所允许的最低价格。每一股东放弃各自根据法律法规和章程所享有的优先购买权，并不可撤销地同意其他任何股东向股权购买人转让股权
《独家管理及咨询服务协议》	仁建安通、安通物流	仁建安通与安通物流在业务运作与经营管理上进行全面合作，由仁建安通为安通物流提供独家的管理咨询、宣传策划及市场推广等服务，安通物流向仁建安通支付服务费
《独家技术支援及技术服务协议》	仁建安通、安通物流	安通物流同意接受由仁建安通向其提供水路运输服务技术支持和与之相关的技术服务，安通物流向仁建安通支付技术服务费
《股权质押协议》	仁建安通、安通物流、郭东泽、郭东圣、纪世贤	为确保安通物流及其股东充分履行上述四项协议，安通物流各股东将其各自持有的安通物流的股权质押予仁建安通
《股东表决权委托协议》	仁建安通、郭东泽、郭东圣、纪世贤	安通物流各股东不可撤销地全权委托仁建安通代表其行使作为安通物流股东的股东权利

## 2、控制协议的履行情况

根据仁建控股与 Actro Success 等股东签署的《终止协议》，控制协议各方签署的《关于解除控制安排的协议》及其补充协议，以及《拟购买资产备考合并审计报告》，除《股权质押协议》外，其他控制协议均未实际履行，具体情况如下：

- (1) 控制协议各方未组成过管理委员会以协调仁建安通与安通物流的合作；
- (2) 仁建安通未向安通物流股东购买过全部或部分股权，亦未通过其指定

的买受人向安通物流股东购买过股权；

(3) 仁建安通除董事会外，未实际聘请其他管理人员，未具备向安通物流提供咨询服务的相应人员设置，仁建安通未向安通物流提供过任何管理咨询、宣传策划及市场推广等服务，亦未向安通物流提供过水路运输服务技术支持或与之相关的技术服务；

(4) 根据安通物流提供的公司历次股东会决议，安通物流各股东从未委托过仁建安通代表其行使股东权利，仁建安通亦从未作为安通物流股东行使过股东权利；

(5) 安通物流股东所持股权虽曾办理质押但均已解除，且质权人从未行使质权，安通物流股东行使其股东权利未受任何影响。

基于上述协议及说明，除《股权质押协议》外，安通物流不存在实际履行其他控制协议的情形。

### **3、控制协议未实际履行的原因**

经中介机构核查，安通物流于 2011 年启动筹划境外资本市场单独上市计划，但是安通物流和安盛船务之间存在较多的关联交易，且境外资本市场发生变化，导致无法达到安通物流股东的上市预期，安通物流股东最终放弃安通物流的境外上市安排。在此背景之下，控制协议已失去其所预期达成的商业目的。对安通物流及其股东而言，已无实际履行主要控制协议的商业意义及必要。

#### **(二) 是否存在其他协议或安排，是否存在潜在的法律风险**

##### **1、是否存在其他协议或安排**

根据 VIE 协议各方签署的《关于解除控制安排的协议》，除《股权质押协议》外，各方未实际履行其他控制协议；各方一致同意无条件地终止控制协议并确认该等控制协议自始无效，且不存在其他任何未解除的协议安排或类似安排。

根据郭东泽、郭东圣出具的《关于安通物流历史上存在的红筹架构相关事项の確認及承诺函》，安通物流红筹架构项下的控制协议已经解除，不存在其他协

议安排导致本次重大资产重组存在障碍的情形。

## 2、是否存在潜在的法律风险

根据控制协议各方签署的《关于解除控制安排的协议》，各方承诺无条件且不可撤销地放弃其根据控制协议享有的任何权利，包括但不限于任何提起诉讼、仲裁或要求任何索赔、补偿的权利。

根据仁建控股与 Actro Success 等股东签署的《终止协议》，各方承诺并同意控制协议被绝对地终止、免除和解除，各方同意不可撤销地、无条件地且绝对地放弃控制协议项下的任何权利、权益、主张，永久免除控制协议项下各方的任何责任、费用，相互放弃向其他方提出任何追索或求偿的权利。

根据郭东泽、郭东圣出具的《关于安通物流历史上存在的红筹架构相关事项的确认及承诺函》，在红筹架构建立和拆除过程中涉及的股权/股份转让和回购等全部事项均符合当地法律法规规定，股权/股份转让协议和回购协议均已签署完毕，不存在潜在的纠纷和隐患；安通物流红筹架构项下的控制协议已经解除，安通物流不存在申报境外上市未撤回情形，亦不存在其他协议安排导致本次重大资产重组存在障碍的情形。如因上述事宜或其他与历史上存在的红筹架构相关的任何事项，给安通物流及其关联方造成任何损失或产生额外责任，均由郭东泽、郭东圣代为清偿且承担连带责任，郭东泽、郭东圣放弃向安通物流及其关联方追索的权利。

基于上述协议及承诺函，截至本反馈意见回复签署日，仁建安通与安通物流之间的控制协议已全部解除，相关各方已确认不存在其他的协议安排或类似安排，并放弃向其他方提出任何追索或求偿的权利，安通物流实际控制人已就安通物流历史上存在的红筹架构相关事项出具书面承诺。

### **（三）上述情形是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第十三条规定**

综上，仁建安通与安通物流之间的控制协议已全部解除；红筹架构涉及的各项利益实体已放弃相互追索或求偿的权利，相关各方不存在争议或纠纷。

根据安通物流提供的文件资料，安通物流及其股东出具的承诺函并经中介机构核查，安通物流股权清晰，控股股东和受控股股东、实际控制人支配的股东持有的安通物流股权不存在重大权属纠纷，安通物流股东持有的安通物流股权权属清晰，不存在质押、纠纷或潜在纠纷的情形，符合《首发办法》第十三条之规定。

#### **（四）中介机构核查意见**

**独立财务顾问海通证券认为：**

“与安通物流有关红筹架构的存续、拆解及其现状不会对本次交易构成实质性法律障碍，符合《首发办法》第十三条之规定。”

**法律顾问金杜律师认为：**

“与安通物流有关的红筹架构的存续、拆解及其现状不会对本次交易构成实质性法律障碍，符合《首发办法》第十三条之规定。”

二、申请报告及独立财务顾问报告显示仁建安通 100%股权的境外持股公司名称为仁建香港，而法律意见书显示为仁建集团。请你公司补充披露存在上述差异的原因。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

**回复：**

#### **（一）上述差异存在的原因**

经中介机构核查，重组报告书及《海通证券股份有限公司关于黑龙江黑化股份有限公司重大资产出售及发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易之独立财务顾问报告》（以下简称“独立财务顾问报告”）中仁建安通 100%股权的境外持股公司“仁建香港”即仁建集团有限公司，注册于香港，与法律意见书中的“仁建集团”系同一公司。上述差异系笔误所致。截至本反馈意见回复签署日，重组报告书中相关内容已更新。

#### **（二）中介机构核查意见**

**独立财务顾问海通证券认为：**

“上述差异的原因系笔误所致。截至本核查意见出具日，重组报告书中相关内容已更新。”

**法律顾问金杜律师认为：**

“上述差异的原因系笔误所致。截至本回复说明出具日，重组报告书中相关内容已更新。”

三、申请材料显示，2010年10月29日，郭东泽根据香港法律设立海润，2010年10月29日，纪世贤根据香港法律设立华鸿，2010年10月15日，郭东圣根据BVI法律设立硕丰。申请报告及独立财务顾问报告显示，2005年2月8日，海润、硕丰和华鸿根据香港法律设立仁建集团，而法律意见书显示，2005年2月8日，郭东泽在香港设立仁建集团。请你公司补充披露：1)存在上述差异的原因。2)仁建集团的设立及历史沿革。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

**回复：**

#### **(一) 仁建集团设立过程存在差异的原因**

经中介机构核查，重组报告书及独立财务顾问报告中“2005年2月8日，海润、硕丰和华鸿根据香港法律设立仁建集团”系笔误所致。截至本反馈意见回复签署日，重组报告书中相关内容已更新。

#### **(二) 仁建集团的设立及历史沿革**

根据仁建集团的登记材料、香港刘大潜律师行出具的法律意见书及中介机构核查，仁建集团的设立及历史沿革如下：

##### **1、仁建集团的设立**

2005年2月8日，郭东泽依据香港法律设立仁建集团（公司注册登记证书编号：951088）并以现金按面值认购仁建集团届时已有效发行的1股普通股，每股面值为1港元。

仁建集团设立之时，郭东泽持有仁建集团 1 股普通股，持股比例为 100%。

## 2、仁建集团的历次变更

### (1) 2008 年 4 月股份变动

2008 年 4 月 25 日，郭东泽、郭东圣、纪世贤以现金按面值认购仁建集团发行的 5,832 股、3,833 股、334 股普通股，每股面值为 1 港元。

本次变更完成后，郭东泽、郭东圣、纪世贤分别持有仁建集团 5,833 股、3,833 股、334 股普通股，持股比例分别为 58.33%、38.33%、3.34%。

### (2) 2010 年 11 月股份变动

2010 年 11 月 29 日，郭东泽向海润转让其持有的仁建集团 5,833 股普通股，郭东圣向硕丰转让其持有的仁建集团 3,833 股普通股，纪世贤向华鸿转让其持有的仁建集团 334 股普通股。

本次变更完成后，海润、硕丰、华鸿分别持有仁建集团 5,833 股、3,833 股、334 股普通股，持股比例分别为 58.33%、38.33%、3.34%。

### (3) 2011 年 3 月股份变动

2011 年 3 月 11 日，海润、硕丰、华鸿分别向恒运转让其持有的仁建集团 5,833 股、3,833 股、334 股普通股。

本次变更完成后，恒运持有仁建集团 10,000 股普通股，持股比例为 100%。

## (三) 中介机构核查意见

### 独立财务顾问海通证券认为：

“上述差异的原因系笔误所致。上市公司已补充披露仁建集团的设立及历史沿革情况。”

### 法律顾问金杜律师认为：

“上述差异的原因系笔误所致。上市公司已补充披露仁建集团的设立及历史



沿革情况。”

四、申请材料显示，郭东泽、郭东圣已书面承诺其将在 2016 年 9 月 30 日前注销仁建控股、恒运、仁建集团、润富、硕丰等境外持股公司并确保纪世贤、卢进治注销时运、鸿荣，如无法注销的，其将向或确保纪世贤、卢进治向无关联的第三方转让该等公司的全部股权。请你公司补充披露上述承诺事项的履行进展情况。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

(一) 安通物流历史上存在的红筹架构所涉境外实体注销进展

郭东泽、郭东圣已在本次重组报告书（草案）出具前出具承诺，“就尚存的与安通物流过往境外上市安排有关的、由郭东泽、郭东圣直接及间接控制的境外特殊目的公司，郭东泽、郭东圣承诺将在 2016 年 9 月 30 日之前将其注销；就纪世贤、卢进治持有的时运、鸿荣，郭东泽、郭东圣将确保其于 2016 年 9 月 30 日之前完成注销手续；如由于任何郭东泽、郭东圣无法控制、无法预期且无法克服的原因导致无法完成前述境外特殊目的公司的注销，郭东泽、郭东圣将向或确保纪世贤、卢进治于 2016 年 9 月 30 日之前向无关联的第三方转让该等公司的股权。”

经中介机构核查，截至本反馈意见回复签署日，上述承诺事项的履行进展情况如下：

公司名称	注册地址	注销进展	后续计划安排
润富	英属维尔京群岛	1、为避免受到仁建控股注销进程的影响和拖延，润富正在办理将其持有的仁建控股股份转让给郭东泽的相关事宜； 2、待前述股份转让完成后立即启动注销程序	1、2016 年 1 月 10 日之前启动清盘程序； 2、7 个月内完成全部注销程序

公司名称	注册地址	注销进展	后续计划安排
硕丰	英属维尔京群岛	1、为避免受到仁建控股注销进程的影响和拖延，硕丰正在办理将其持有的仁建控股股份转让给郭东泽的相关事宜， 2、待前述股份转让完；后立即启动注销程序	1、2016年1月10日之前启动清盘程序； 2、7个月内完成全部注销程序
时运	英属维尔京群岛	已将持有仁建控股的股份转让给郭东泽	1、2015年12月30日之前启动清盘程序； 2、5个月内完成全部注销程序
鸿荣	英属维尔京群岛	已将持有仁建控股的股份转让给郭东泽	1、2015年12月30日之前启动清盘程序； 2、5个月内完成全部注销程序
恒运	英属维尔京群岛	为便于注销，仁建控股已将恒运的全部股份转让给郭东泽	1、2015年12月30日之前启动清盘程序； 2、7个月内完成全部注销程序
华鸿	香港	董事纪世贤已向香港税务局提交《要求发出不反对撤销公司注册通知书的申请》并已签署《撤销注册申请书》	1、将于香港税务局发出不反对通知书后立即向公司注册处提交注销申请； 2、8个月内完成全部注销程序
海润	香港	董事郭东泽已向香港税务局提交《要求发出不反对撤销公司注册通知书的申请》并已签署《撤销注册申请书》	1、将于香港税务局发出不反对通知书后立即向公司注册处提交注销申请； 2、8个月内完成全部注销程序
仁建集团	香港	1、为便于注销，恒运已将仁建集团的全部股份转让给郭东泽； 2、董事郭东泽已向香港税务局提交《要求发出不反对撤销公司注册通知书的申请》并已签署《撤销注册申请书》	1、将于香港税务局发出不反对通知书后立即向公司注册处提交注销申请； 2、8个月内完成全部注销程序
仁建控股	开曼群岛	1、为避免影响润富、硕丰的注销进程，润富、硕丰正在办理将其持有的仁建控股全部股份转让给郭东泽的相关事宜； 2、待前述股份转让完成后即刻启动注销程序	1、2015年12月30日之前启动清盘程序 2、7个月内完成全部注销程序

## (二) 中介机构核查意见

独立财务顾问海通证券认为：

“截至本核查意见出具日，上述承诺事项的履行进展情况良好，未出现违反

上述承诺的情况。”

**法律顾问金杜律师认为：**

“上述承诺事项的履行进展情况良好，不存在违反上述承诺的情况。”

五、申请材料显示，报告期内安通物流、安盛船务董事、高级管理人员存在变动情形。请你公司：1) 补充披露安通物流、安盛船务董事、高级管理人员变动的具体原因，是否存在潜在的纠纷。2) 结合报告期董事、高级管理人员变动情况，补充披露是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第十二条规定。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

**回复：**

**（一）补充披露安通物流、安盛船务董事、高级管理人员变动的具体原因，是否存在潜在的纠纷**

安通物流和安盛船务最近三年以来董事、高级管理人员变化情况及变动原因具体如下：

#### **1、安通物流最近三年董事、高级管理人员变化情况及变动原因**

##### **（1）报告期初董事、高级管理人员任职情况**

2007年8月1日前，郭东圣担任安通物流执行董事；2007年8月1日，为规范公司治理结构，郭东圣不再担任执行董事职务，由郭东泽、郭东圣、纪世贤组成董事会，郭东泽为董事长。

报告期初，即2012年初，郭东泽、郭东圣及纪世贤担任安通物流董事，郭东圣担任安通物流总经理。

##### **（2）董事变化情况**

2013年5月23日，安通物流股东会选举邓航为董事。前述变动系因安通物流海外上市架构中的仁建控股引入投资者 Actro Success, Actro Success 委派邓航担任安通物流董事。2015年8月19日，邓航辞去安通物流董事职务。前述变动

系因 Actro Success 不再投资仁建控股。2013 年 12 月 10 日，安通物流股东会选举陈娟为董事。前述变动系因安通物流与中国信达资产管理股份有限公司福建分公司（以下简称“信达资产”）开展相关融资业务，信达资产委派陈娟担任安通物流董事。

### （3）高级管理人员变化情况

2014 年 12 月 25 日，安通物流董事会聘任王经文为常务副总经理，聘任郭伟彬为副总经理，聘任郑清勇为财务副总监。

王经文、郭伟彬在报告期内一直在安通物流任职并实际履行安通物流常务副总经理、副总经理的职责，为了规范公司决策制度，安通物流董事会于 2014 年对王经文、郭伟彬的聘任重新履行了决策程序。

在聘任郑清勇之前，报告期内安通物流相关财务事宜一直由财务经理郑银银直接向郭东圣汇报，为了进一步规范公司治理，安通物流于 2014 年聘任了郑清勇为财务副总监，并由郑银银继续协助处理相关财务事宜。

## 2、安盛船务最近三年董事、高级管理人员变化情况

### （1）报告期初董事、高级管理人员任职情况

报告期初，郭东泽担任安盛船务执行董事，卢天赠担任安盛船务总经理。

### （2）董事变化情况

2013 年 11 月 21 日，为规范公司治理结构，郭东泽不再担任执行董事职务，由郭东泽、郭东圣、纪世贤组成董事会，郭东泽为董事长。

2013 年 12 月 10 日，安盛船务股东会选举胡宏鹏为董事。前述变动因安盛船务与信达资产开展相关融资业务，信达资产委派胡宏鹏担任安盛船务董事。

### （3）高级管理人员变化情况

2013 年 11 月 21 日，卢天赠不再担任总经理职务，安盛船务董事会聘任郭东圣为总经理。

根据卢天赠的说明，上述变动原因系卢天赠个人原因。

2014年12月26日，安盛船务董事会聘任周鸿辉为常务副总经理，聘任潘锦河为副总经理，聘任张帆为财务总监。

周鸿辉、潘锦河在报告期内均一直在安盛船务任职并实际履行常务副总经理、副总经理的职责，为了规范公司决策制度，安盛船务董事会于2014年对周鸿辉、潘锦河的聘任重新履行了决策程序。

在聘任张帆之前，安盛船务相关财务事宜一直由财务主管郑安玲直接向总经理汇报，为了进一步规范公司治理，安盛船务于2014年聘任了张帆为财务总监，并由郑安玲继续协助处理相关财务事宜。

根据邓航、陈娟、胡宏鹏以及卢天赠的说明，上述变动不存在潜在纠纷。

**（二）结合报告期董事、高级管理人员变动情况，补充披露是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第十二条规定。**

经中介机构和核查并根据安通物流、安盛船务、实际控制人郭东泽及郭东圣、邓航、陈娟、胡宏鹏以及卢天赠的说明，邓航、陈娟及胡宏鹏的职务变动系因标的公司融资情况变化相应产生的变动，卢天赠的职务变动系因个人原因，聘任王经文、郭伟彬、郑清勇、周鸿辉、潘锦河及张帆系为了进一步规范公司运营，前述变动均未对标的公司经营产生实质影响；自2012年至今，郭东泽、郭东圣为安通物流和安盛船务的实际控制人且一直作为核心管理人员主持安通物流、安盛船务的日常经营管理工作，王经文、郭伟彬一直作为主要管理人员参与安通物流的日常经营管理，周鸿辉、潘锦河一直作为主要管理人员参与安盛船务的日常经营管理，安通物流和安盛船务的经营管理层未发生重大变化，符合《首发办法》第十二条之规定。

**（三）中介机构核查意见**

**独立财务顾问海通证券认为：**

“报告期内，安通物流和安盛船务董事、高级管理人员未发生重大变化，符

合《首发办法》第十二条之规定。”

法律顾问金杜律师认为：

“基于上述，金杜认为，报告期内，安通物流和安盛船务董事、高级管理人员未发生重大变化，符合《首发办法》第十二条之规定。”

六、申请材料显示，报告期内，安通物流和安盛船务流动比率、速动比率低于行业平均水平，资产负债率高于行业平均水平。请你公司：1) 结合业务模式、行业特点、同行业公司情况等，补充披露安通物流和安盛船务流动比率、速动比率、资产负债率是否处于合理水平，是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第二十八条等相关规定。2) 结合资金使用情况、未来盈利能力、融资能力及借款到期时间，补充披露安通物流和安盛船务的财务风险及对未来经营的影响，是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第三十五条等相关规定。3) 补充披露安通物流和安盛船务应对财务风险的具体措施。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

(一) 报告期内安通物流和安盛船务流动比率、速动比率、资产负债率水平的合理性分析

### 1、行业特点及同行业公司情况

#### (1) 流动比率

证券代码	证券简称	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
600026.SH	中海发展	0.67	0.48	0.45	1.02
600798.SH	宁波海运	0.36	0.44	0.44	0.31
600896.SH	中海海盛	0.21	0.17	0.25	0.27
601866.SH	中海集运	0.95	1.01	1.07	2.04
601872.SH	招商轮船	1.39	1.88	1.83	1.27
601919.SH	中国远洋	1.51	1.44	1.35	1.59
600242.SH	*ST中昌	0.31	0.32	0.44	0.49
1308.HK	海丰国际	2.15	1.92	2.21	2.84
600428.SH	中远航运	0.74	0.80	0.55	1.62

证券代码	证券简称	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
平均值		0.92	0.94	0.95	1.27
中位数		0.74	0.80	0.55	1.27
安通物流和安盛船务合并		0.59	0.60	0.55	0.65

(2) 速动比率

证券代码	证券简称	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
600026.SH	中海发展	0.61	0.41	0.37	0.87
600798.SH	宁波海运	0.33	0.40	0.40	0.25
600896.SH	中海海盛	0.18	0.14	0.20	0.24
601866.SH	中海集运	0.85	0.92	0.95	1.85
601872.SH	招商轮船	1.35	1.81	1.77	1.23
601919.SH	中国远洋	1.45	1.37	1.29	1.51
600242.SH	*ST中昌	0.30	0.31	0.41	0.46
1308.HK	海丰国际	2.08	1.87	2.13	2.74
600428.SH	中远航运	0.67	0.73	0.51	1.53
平均值		0.87	0.88	0.89	1.19
中位数		0.67	0.73	0.51	1.23
安通物流和安盛船务合并		0.58	0.58	0.54	0.64

(3) 资产负债率

证券代码	证券简称	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
600026.SH	中海发展	61.23	65.56	62.25	57.85
600798.SH	宁波海运	50.93	62.60	63.72	64.16
600896.SH	中海海盛	61.51	62.00	65.11	64.01
601866.SH	中海集运	53.99	53.54	52.34	46.35
601872.SH	招商轮船	52.00	51.95	40.97	37.16
601919.SH	中国远洋	70.77	71.13	73.99	74.76
600242.SH	*ST中昌	103.59	101.68	86.43	83.19
1308.HK	海丰国际	38.57	42.64	41.29	29.56
600428.SH	中远航运	59.82	63.08	62.55	54.19
平均值		61.38	63.80	60.96	56.80
安通物流和安盛船务合并		78.67	79.99	80.22	79.42

由以上数据比较可见，标的公司所在集装箱物流运输行业属于资本密集型行业，购置船舶、集装箱等长期资产需要较多资金，行业内部分公司流动比率、速

动比率低于 1，资产负债率高于 60%。与可比上市公司相比，标的公司的流动比率、速动比率处于中间水平；资产负债率较可比上市公司高，主要是标的公司通过长期负债（融资租赁）的方式购置船舶和集装箱所致，2012 年、2013 年、2014 年、2015 年 6 月末标的公司备考合并口径非流动负债占负债总额的比例分别为 46.21%、45.51%、51.00%、48.67%。此外，前述可比上市公司已经过上市过程中的发行股份募集现金来充实资本，而标的公司尚未通过股权融资方式获得资金支持，标的公司通过本次交易募集配套资金后，有利于降低资产负债率。

## **2、业务模式分析**

2013 年至今，标的公司流动比率、速动比率呈上升趋势，资产负债率呈下降趋势，整体偿债能力向好。由于标的公司所处的集装箱物流运输行业是以集装箱为载体，以船舶为主要运输工具，报告期内标的公司处于快速发展阶段，为了增强市场竞争力，抓住行业发展机遇，在资产价格相对较低的时候增加购置了船舶和集装箱等资产，2015 年 6 月底自有船舶数量较 2012 年初相比增加了 25 艘，船舶原值增加了 22.31 亿元，集装箱增加了 69,765TEU，集装箱原值增加了 10.35 亿元，船舶和集装箱的购置主要通过融资租赁等债务融资方式取得，而同行业上市公司可以通过股权融资募集购置长期资产所需的资金，因此，标的公司资产负债率高于同行业上市公司。

综上，标的公司报告期内的流动比率、速动比率、资产负债率与其行业特点、业务模式和经营发展所处的阶段相匹配，具有合理性，符合《首发办法》第二十八条等相关规定。

### **（二）安通物流和安盛船务的财务风险及对未来经营影响**

#### **1、资金使用情况 and 未来盈利能力**

##### **（1）资金使用情况**

根据华普天健出具的《拟购买资产备考合并审计报告》，报告期标的公司备考合并现金流量情况如下：

单位：万元



项目	2015年 1-6月	2014年度	2013年度	2012年度
经营活动现金流量净额	44,640.50	68,198.23	51,239.30	32,045.36
投资活动现金流量净额	-14,109.29	-42,451.97	-31,289.87	-15,601.15
筹资活动现金流量净额	-7,307.53	-20,821.60	-23,299.94	-18,935.38
汇率变动对现金及现金等价物的影响	-0.27	-1.75	58.52	-12.55
<b>现金及现金等价物净增加额</b>	<b>23,223.41</b>	<b>4,922.91</b>	<b>-3,291.99</b>	<b>-2,503.72</b>
<b>期末现金及现金等价物余额</b>	<b>28,441.06</b>	<b>5,217.65</b>	<b>294.74</b>	<b>3,586.73</b>

报告期内，标的公司经营活动现金流量较好，具备一定的偿债能力。

根据标的公司预测，2015-2019年标的公司尚无新建船舶计划，经营活动产生的现金流主要用于偿付现有债务。

## (2) 未来盈利能力

根据《盈利补偿协议》及其补充协议，预计标的公司2015年、2016年、2017年备考合并净利润(标的公司备考合并净利润中扣除非经常性损益后归属于标的公司备考合并母公司股东的净利润)分别不低于25,060万元、32,820万元、40,690万元。受“散改集”、“一带一路”等政策的正面影响，内贸集装箱物流行业预计未来将保持持续增长，有利于标的公司未来的盈利能力的持续性。同时，标的公司亦可通过合理安排使用自身经营活动现金流，以此满足未来的资金需求。

## 2、融资能力和借款到期情况

### (1) 融资能力情况

据标的公司统计，截至2015年6月30日，标的公司各银行授信额度共计约88,858.00万元，尚未使用的授信额度约为9,275.30万元。标的公司资产规模较大，在融资租赁到期后，可通过资产抵押、售后回租等方式继续融资。按资产评估价值并考虑一定的折扣比例，标的公司预计再融资金额如下表：

单位：万元

租赁到期年份	预计再融资金额
2015年	3,489.60
2017年	35,779.46
2018年	22,736.41
2019年	60,660.79

租赁到期年份	预计再融资金额
2020年-2023年	54,149.72
<b>合计</b>	<b>176,815.98</b>

## (2) 借款到期情况

根据华普天健出具的《拟购买资产备考合并审计报告》，截至 2015 年 6 月 30 日的公司各项金融机构债务余额为 422,800.48 万元，其中，短期借款及应付票据余额为 90,431.00 万元，通过融资租赁或分期付款等方式融资需偿付的总金额为 332,369.48 万元。

上述短期借款及应付票据到期后，标的公司可在银行授信额度内继续申请续贷。

上述未来各年需偿还的融资租赁和分期付款融资款等长期负债具体如下：

单位：万元

剩余租赁期及分期付款期	租赁付款额及分期付款额
1 年以内（含 1 年）	74,657.88
1 年以上 2 年以内（含 2 年）	68,476.15
2 年以上 3 年以内（含 3 年）	82,624.61
3 年以上 4 年以内（含 4 年）	50,234.13
4 年以上 5 年以内（含 5 年）	14,755.25
5 年以上	41,621.46
<b>合计</b>	<b>332,369.48</b>

上述未来各年需偿还的融资租赁和分期付款融资款等债务到期后，标的公司可以利用从金融机构给予的信用额度中继续取得相应的贷款资金、未来经营性现金流等按时偿还。

综上，标的公司经营活动现金流量和未来盈利能力稳定，未来资金使用情况 & 支出安排与标的公司的盈利能力相匹配，且标的公司融资渠道通畅，银行资信及外部融资机构信用状况良好，资产规模较大，未来可通过资产抵押获得更高的授信额度，因此标的公司财务风险可控，现有财务状况对经营不会产生不利影响。

### **（三）财务风险应对措施**

由于标的公司报告期内的资产负债率略高于同行业可比上市公司，但呈逐年下降趋势，不排除标的公司因国家宏观经济环境变化、经营状况出现波动，资金周转出现困难而增加财务风险，为此，标的公司拟采取以下措施应对可能出现的财务风险：

#### **1、资金使用需求与经营净现金流和盈利能力相匹配**

标的公司将对资金使用进行精细化管理，资本性支出提前做好规划，经营性支出主要根据经营情况和收到的经营性现金流安排，借款金额依据实际经营所需向银行等金融机构筹集，确保标的公司的资金支出情况与经营净现金流和盈利能力相匹配。

#### **2、与银行等金融机构保持良好关系，保证融资渠道畅通**

近几年，随着标的公司销售规模逐步扩大、盈利能力逐渐增加，标的公司在银行等金融机构的授信额度和贷款规模有了相应增加。标的公司将继续保持与银行等金融机构的良好关系，未来根据业务发展需要，通过与银行等金融机构签订更高额度的授信额度合同等方式满足资金需求。本次交易完成后，标的公司均将成为上市公司的全资子公司，资信水平将有所增强，融资渠道将得到拓展，财务安全性进一步提高。

#### **3、利用上市公司平台，多渠道融资**

本次交易完成后，标的公司将成为上市公司全资子公司，将能够借助资本市场平台拓宽融资渠道，通过非公开发行股份募集资金等股权融资方式、发行公司债券等债务融资方式筹集资金，从而优化财务结构，降低财务风险，满足公司快速发展的资金需求。

### **（四）中介机构核查意见**

**独立财务顾问海通证券认为：**

“标的公司流动比率、速动比率、资产负债率符合其现阶段实际经营情况及

行业特点，尚处于合理水平，符合《首发办法》第二十八条等相关规定。标的公司现金使用情况及支出安排与经营活动净现金流量和盈利能力相匹配，融资渠道较通畅，银行资信及其他金融机构信用状况良好，有利于标的公司控制财务风险，且标的公司制定了切实可行的应对财务风险的具体措施，本次交易完成后对上市公司的财务状况和经营情况不会产生不利影响，符合《首发办法》第三十五条等相关规定。”

**会计师华普天健认为：**

“标的公司流动比率、速动比率、资产负债率符合其现阶段实际经营情况及行业特点，尚处于合理水平，符合《首发办法》第二十八条等相关规定。标的公司现金使用情况及支出安排与经营活动净现金流量和盈利能力相匹配，融资渠道较通畅，银行资信及其他金融机构信用状况良好，财务风险尚可控，且标的公司制定了切实可行的应对财务风险的具体措施，本次交易完成后对上市公司的财务状况和经营情况不会产生不利影响，符合《首发办法》第三十五条等相关规定。”

七、申请材料显示，报告期安通物流和安盛船务曾与实际控制人发生资金拆借的情况，请你公司补充披露：1) 资金拆借的利率及其公允性。2) 安通物流和安盛船务公司治理规范性、财务独立性，防止控股股东、实际控制人及其关联方资金占用相关制度的建立及执行情况，是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第二十四条和第二十七条等相关规定。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

**回复：**

**（一）资金拆借的利率及其公允性**

报告期内安通物流、安盛船务与实际控制人郭东泽、郭东圣发生的资金往来情况如下：

**1、安通物流**

单位：万元

年度	往来单位	期初金额	本期增加	本期减少	期末余额
2015年 1-6月	郭东泽	8,221.80	6,767.16	14,988.97	—
2014年度	郭东泽	10,719.17	12,244.25	14,741.62	8,221.80
	郭东圣	—	256.50	256.50	—
2013年度	郭东泽	28,005.03	11,544.67	28,830.53	10,719.17
2012年度	郭东泽	-299.07	37,660.09	9,356.00	28,005.03
	郭东圣	—	116.62	116.62	—

注：期末余额正数表示安通物流资金净借出，期末余额负数表示安通物流资金净借入。

## 2、安盛船务

单位：万元

年度	往来单位	期初金额	本期增加	本期减少	期末余额
2015年 1-6月	郭东泽	—	105.40	105.40	—
2014年度	郭东泽	—	48,493.03	48,493.03	—
2013年度	郭东泽	—	24,101.41	24,101.41	—
2012年度	郭东泽	—	49,044.30	49,044.30	—

注：期末余额正数表示安通物流资金净借出，期末余额负数表示安通物流资金净借入。

报告期内安通物流、安盛船务与郭东泽、郭东圣因资金周转发生资金往来，前述资金往来未签订资金拆借协议亦未约定收取利息。根据华普天健出具的会专字[2015]3137号《关于泉州安通物流有限公司关联方资金往来及潜在债务风险解除情况说明的鉴证报告》及会专字[2015]3138号《关于泉州安盛船务有限公司关联方资金往来及潜在债务风险解除情况说明的鉴证报告》，截至2015年6月30日，实际控制人占用公司资金已全部清理完毕。

### (二) 安通物流和安盛船务公司治理规范性、财务独立性，防止控股股东、实际控制人及其关联方资金占用相关制度的建立及执行情况

报告期内，安通物流和安盛船务与其控股股东、实际控制人及其关联方存在因资金周转发生资金往来的情形。

2014年12月，安通物流、安盛船务召开董事会审议通过了《防范控股股东或实际控制人及其关联方资金占用管理制度》，并结合《公司章程》、《股东会议

事规则》、《董事会议事规则》、《关联交易管理制度》、《关联交易公允决策制度》等对公司董事会、股东会的权限和审议批准程序进行了规范。

2015年3月16日，安通物流、安盛船务分别召开2015年第一次临时股东大会决议，对报告期内的关联交易情况进行了确认。

同时，为了减少及规范关联交易，维护上市公司及中小股东的合法权益，郭东泽、郭东圣承诺：

“1、不利用自身对黑化股份的实际控制人地位及控制性影响谋求黑化股份及其子公司在业务合作等方面给予优于市场第三方的权利；

2、不利用自身对黑化股份的实际控制人地位及控制性影响谋求与黑化股份及其子公司达成交易的优先权利；

3、不以低于（如黑化股份为买方则“不以高于”）市场价格的条件与黑化股份及其子公司进行交易，亦不利用该类交易从事任何损害黑化股份及其子公司利益的行为。

同时，本人将保证黑化股份及其子公司在对待将来可能产生的与本人及相关企业的关联交易方面，将采取如下措施规范可能发生的关联交易：

1、本人将严格遵守相关法律、法规、规范性文件及黑化股份《公司章程》的有关规定行使股东权利；在股东大会对涉及本人的关联交易进行表决时，履行回避表决的义务。

2、本人将尽可能地避免与黑化股份的关联交易；对无法避免或者有合理原因而发生的关联交易，将遵循市场公正、公平、公开的原则，并依法签署协议，履行合法程序，按照公司章程、有关法律法规和《上市规则》等有关规定履行信息披露义务和办理有关报批程序，保证不通过关联交易损害黑化股份及其他股东的合法权益。

如违反上述承诺与黑化股份及其控股子公司进行交易，而给黑化股份及其控股子公司造成损失，由本人承担赔偿责任。”

就规范标的公司及本次重组后上市公司对外担保及关联方资金往来，郭东泽、郭东圣承诺如下：

“自本承诺函出具之日起，本人及本人的关联方将不会以任何方式违规占用安通物流和安盛船务的资金、资产；安通物流和安盛船务将不会以任何方式为本人及本人的关联方提供担保；本人及本人的关联方将尽量避免为安通物流和安盛船务提供资金支持，如有发生，将逐步减少该等资金支持直至消除。

本次重组完成后，本人及本人的关联方将不会以任何方式违规占用上市公司及其下属子公司的资金、资产；上市公司及其子公司将不会以任何方式为本人及本人的关联方提供担保；本人及本人的关联方将尽量避免为上市公司及其下属子公司提供资金支持，如有发生，将逐步减少该等资金支持直至消除。

如因本承诺函签署之日前安通物流和安盛船务存在的对外担保或关联方资金往来相关事项给安通物流、安盛船务及其关联方造成任何损失或产生额外责任，均由承诺人代为清偿且承担连带责任，承诺人放弃向安通物流、安盛船务及其关联方追索的权利。”

根据华普天健出具的会专字[2015]3244号、会专字[2015]3245号内部控制鉴证报告，标的公司根据财政部颁发的《企业内部控制基本规范》及相关规范建立的与财务报告相关的内部控制于2015年6月30日在所有重大方面是有效的，能够合理保证财务报告的可靠性、生产经营的合法性、营运的效率与效果。

### **（三）中介机构核查意见**

#### **独立财务顾问海通证券认为：**

“报告期内标的公司与其控股股东、实际控制人及其关联方存在因资金周转发生资金往来的情形，并未就前述资金往来约定计付利息。截至本核查意见出具日，标的公司已建立了相关制度确保治理规范性、财务独立性，防止控股股东、实际控制人及其关联方资金占用的相关制度，符合《首发办法》第二十四条和第二十七条等相关规定。”

#### **会计师华普天健认为：**

“报告期内标的公司与实际控制人存在短期的资金往来，未约定资金使用的利率。标的公司已建立了相关制度确保治理规范性、财务独立性，防止控股股东、实际控制人及其关联方资金占用的相关制度，2014年12月起相关制度得到了有效执行，符合《首发办法》第二十四条和第二十七条等相关规定。”

**八、申请材料显示，2014年8月，黑化股份因未全部履行黑龙江省高级人民法院民事判决书确定的义务被齐齐哈尔市中级人民法院列入失信被执行人名单。请你公司补充披露上述事项的具体情况和最新进展，上市公司是否构成重大失信，是否构成本次交易的法律障碍。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。**

**回复：**

**（一）黑化股份与吉林省全一能源有限公司的诉讼情况及进展**

根据黑化股份提供的黑龙江省高级人民法院于2014年5月23日作出的《民事判决书》（[2014]黑高商终字第49号），黑龙江省高级人民法院判决黑化股份于判决生效后10日内付给付吉林省全一能源有限公司（以下简称“全一能源”）欠款基金17,096,773.37元及利息；案件受理费188,975.06元由黑化股份承担。2014年8月，黑化股份因未全部履行前述民事判决书确定的义务被齐齐哈尔市中级人民法院列入失信被执行人名单。

根据黑化股份提供的齐齐哈尔市中级人民法院于2015年6月16日作出的《执行裁定书》（[2014]齐执字第59-1号），黑化股份已按和解协议履行完毕相关义务，全一能源依据黑龙江省高级人民法院[2014]黑高商终字第49号《民事判决书》申请执行黑化股份债权转让合同纠纷一案终结执行。

**（二）黑化股份上述行为不构成重大失信**

根据《上市规则》第11.1.1条之规定，上市公司应当及时披露涉案金额超过1,000万元，并且占公司最近一期经审计净资产绝对值10%以上的重大诉讼、仲裁事项。黑化股份截至2013年12月31日经审计的净资产为312,229,297.13元，



前述涉案金额未达到黑化股份最近一期经审计净资产绝对值 10%。

根据黑化股份的说明，最近三年，黑化股份不存在重大失信情况，包括但不限于：未按期偿还大额债务、未履行承诺、被中国证监会采取行政监管措施或收到证券交易所纪律处分的情况等。

根据中介机构核查，黑化股份就其与全一能源的诉讼涉及的义务已履行完毕，该案终结执行，且涉案金额未达到黑化股份最近一期经审计净资产绝对值的 10%，不构成重大失信行为。

### （三）中介机构核查意见

**独立财务顾问海通证券认为：**

“黑化股份上述行为不构成重大失信，不会对本次交易构成实质性法律障碍。”

**法律顾问金杜律师认为：**

“黑化股份上述行为不构成重大失信，不会对本次交易构成实质性法律障碍。”

九、申请材料显示，安通物流、安盛船务存在通过与关联方签署无真实交易背景的拖车运输协议、购销合同等，并与相关关联方及金融机构签署《债务重组合同》、《债权收购暨债务重组协议》，协助关联方海南长晟船务有限公司、泉州安凯储运有限公司等进行融资的情形。请你公司补充披露：1) 安通物流、安盛船务与海南长晟船务有限公司、泉州安凯储运有限公司等存在关联关系的具体情况及其依据。2) 上述融资项目的具体情况及最新进展。3) 相关行为的法律风险、是否存在潜在纠纷。4) 上述情形是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第二十四条和第三十二条等相关规定。5) 本次交易完成后保障上市公司合法合规运营的制度和措施。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

**回复：**

(一) 安通物流、安盛船务与海南长晟船务有限公司、泉州安凯储运有限公司等存在关联关系的具体情况依据

1、安通物流、安盛船务与债务重组相关公司的关联关系

报告期内，安通物流和安盛船务存在与泉州安华物流有限公司、泉州润盛贸易有限公司、泉州安凯储运有限公司、泉州绿湾贸易有限公司、泉州迅尔物流有限公司、海南华晟物流有限公司、泉州天仁贸易有限公司、泉州一航海运有限公司、海南长晟船务有限公司、上海三超物流有限公司以及泉州一洋集装箱服务有限公司（以下简称“相关关联方”）签署无真实交易背景的交易合同从而协助其通过中国信达资产管理股份有限公司福建省分公司（以下简称“信达资产”）进行融资的情形。前述相关关联方与安通物流、安盛船务的关联关系情况及依据如下：

序号	关联方名称	与安通物流、安盛船务的关联关系
1	泉州润盛贸易有限公司	2014年12月30日前，安通物流常务副总经理王经文持股50%，截至本反馈意见回复签署日，王经文持有的股权已转让
2	泉州一航海运有限公司	2014年4月14日前，安通物流监事陈育铭持股50%，截至本反馈意见回复签署日，陈育铭持有的股权已转让
3	上海三超物流有限公司	郭东圣配偶的妹妹张珊珊持股100%并担任执行董事
4	泉州迅尔物流有限公司	该等公司因历史上与安通物流、安盛船务存在债务重组融资安排，根据《上市规则》第10.1.3条之规定、实质重于形式原则及审慎原则，均被认定为与安通物流、安盛船务存在关联关系。
5	泉州安华物流有限公司	
6	泉州安凯储运有限公司	
7	泉州绿湾贸易有限公司	
8	泉州天仁贸易有限公司	
9	海南华晟物流有限公司	
10	海南长晟船务有限公司	
11	泉州一洋集装箱服务有限公司	

## 2、债务重组协议相关情况

报告期内，安通物流、安盛船务债务重组融资涉及的相关协议具体情况如下：

单位：元

序号	协议名称	签署方	协议编号	签署日期	终止日期	实际融资方	债权金额	融资金额
1	《债务重组合同》	信达资产 安盛船务	信闽资字 (2012) 6号	2012.04.11	2013.04.10	泉州 安华物流 有限公司	23,182,404	19,300,000
						泉州 安凯储运 有限公司	24,804,036	20,650,000
2	《债务重组合同》	信达资产 安盛船务	信闽资字 (2012) 16号	2012.07.09	2013.10.18	泉州 迅尔物流 有限公司	23,890,601	19,900,000
						泉州 绿湾贸易 有限公司	24,070,644	20,050,000
3	《债务重组合同》	信达资产 安盛船务	信闽-A-2013 -010号	2013.04.01	2015.04.9	海南 华晟物流 有限公司	19,753,728	15,550,000
						泉州 润盛贸易 有限公司	30,946,272	24,350,000
4	《债务重组合同》	信达资产 安盛船务	信闽-A-2013 -079号	2013.12.04	2015.05.29	海南 长晟船务 有限公司	43,143,500	37,300,000
						泉州 一航海运 有限公司	49,386,500	42,700,000
5	《债务重组合同》	信达资产 安通物流	信闽-A-2013 -007号	2013.01.24	2015.01.31	海南 长晟船务 有限公司	11,610,000	9,150,000
						上海 三超物流 有限公司	3,914,000	30,800,000
6	《债权收购暨债务重组协议》	泉州天仁贸易有限公司 信达资产 安盛船务	信闽-A-2013 -020号	2013.05.08	2015.05.15	泉州 天仁贸易 有限公司	59,700,000	49,000,000

序号	协议名称	签署方	协议编号	签署日期	终止日期	实际融资方	债权金额	融资金额
7	《债权收购暨债务重组协议》	泉州绿湾贸易有限公司 信达资产 安盛船务	信闽-A-2013-062号	2013.09.09	2015.05.29	泉州绿湾贸易有限公司	47,150,000	39,500,000
8	《债权收购暨债务重组协议》	泉州一航海运有限公司 信达资产 安通物流	信闽-A-2013-021号	2013.05.08	2015.05.15	泉州一航海运有限公司	61,000,000	50,000,000
9	《债权收购暨债务重组协议》	泉州迅尔物流有限公司 信达资产 安通物流	信闽-A-2013-063号	2013.09.09	2015.05.29	泉州迅尔物流有限公司	58,900,000	49,500,000
10	《债权收购暨债务重组协议》	泉州一洋集装箱服务有限公司 信达资产 安通物流	信闽-A-2013-080号	2013.12.04	2015.05.29	泉州一洋集装箱有限公司	83,600,000	70,000,000

(二) 上述融资事项的具体情况及最新进展，以及相关行为的法律风险、是否存在潜在纠纷

### 1、具体情况

报告期内，安通物流、安盛船务存在通过与相关关联方签署无真实交易背景的拖车运输协议、购销合同等，并与相关关联方及信达资产签署《债务重组合同》、《债权收购暨债务重组协议》等相关协议，将相关关联方享有的债权转让给信达资产同时协助该等关联方进行融资的情形。

前述协议的真实目的系安通物流或安盛船务协助相关关联方进行对外融资，相关关联方为实际融资方并实际负担及履行向信达资产按期还款的义务，安通物流或安盛船务仅为协助前述相关关联方实现对外融资并以名义上的债务人出现，由此产生的任何追索、权利请求、一切合理费用和损失均由前述相关关联方实际承担，安通物流或安盛船务未因该等债务重组遭受任何实际损失。

### 2、最新进展

(1) 根据上述债务重组相关协议涉及的相关关联方、收购人信达资产出具

的《确认函》及《拟购买资产备考合并审计报告》，该等协议项下的债权债务已经履行完毕、债务结清；该等协议存续期间，协议任何一方不存在任何违约行为；信达资产与该等协议其他各方之间不存在任何争议、纠纷。

(2) 根据相关关联方出具的《确认函》，该等协议存续期间，协议任何一方不存在任何违约行为；截至该函出具日，不存在与该等协议或其他与债务重组相关的未清偿完毕的债务，相关关联方与安通物流、安盛船务均不存在任何争议、纠纷。

(3) 根据《拟购买资产备考合并审计报告》以及安通物流和安盛船务的说明，截至 2015 年 6 月 30 日，债务重组相关安排涉及的债务已清偿完毕，涉及安通物流和安盛船务的债务重组融资安排已全部解除。

(4) 根据实际控制人郭东泽、郭东圣出具的书面承诺，其将确保安通物流、安盛船务不再参与类似债务重组安排或第三方（不论是否构成关联关系）的融资安排；如历史上曾经发生的债务重组安排对安通物流、安盛船务造成任何损失，其将以现金向安通物流、安盛船务进行足额补偿，确保安通物流、安盛船务不会因此遭受任何实际损失。

基于上述确认及承诺，涉及安通物流和安盛船务的债务重组融资安排已全部解除，相关各方均已确认不存在任何争议、纠纷。

**(三) 上述情形是否符合《首次公开发行股票并上市管理办法》第二十四条和第三十二条等相关规定**

#### **1、上述情形符合《首发办法》第二十四条之规定**

根据华普天健出具的《拟购买资产备考合并审计报告》，截至 2015 年 6 月 30 日，前述债务重组相关安排涉及的债务已清偿完毕，涉及安通物流和安盛船务的债务重组融资安排已全部解除。

截至本反馈意见回复签署日，安通物流和安盛船务已经依法建立健全了股东会、董事会制度，并制定了《对外投资管理制度》、《对外担保管理制度》、《关联交易公允决策制度》等内控制度。

根据华普天健出具的《拟购买资产备考合并审计报告》及《内部控制鉴证报告》，安通物流和安盛船务的内部控制于 2015 年 6 月 30 日在所有重大方面是有效的，能够合理保证财务报告的可靠性、生产经营的合法性、营运的效率与效果，符合《首发办法》第二十四条之规定。

## **2、上述情形符合《首发办法》第三十二条之规定**

就前述债务重组融资安排，安通物流和安盛船务已完整披露了关联方关系并按重要性原则恰当披露关联交易。报告期内，标的公司经营性关联交易价格公允，不存在通过关联交易操纵利润的情形；关联方资金往来未约定资金使用的利率及利息，标的公司存在被关联方占用资金的情形，截至 2015 年 6 月 30 日，关联方占用标的公司资金已全部清理完毕，未发现虚增利润的情况。

标的公司实际控制人郭东泽、郭东圣已出具书面承诺确保安通物流、安盛船务不再参与类似债务重组安排或第三方（不论是否构成关联关系）的融资安排；如历史上曾经发生的债务重组安排对安通物流、安盛船务造成任何损失，其将以现金向安通物流、安盛船务进行足额补偿，确保安通物流、安盛船务不会因此遭受任何实际损失。

综上，上述情形符合《首发办法》第三十二条之规定。

### **（四）本次交易完成后保障上市公司合法合规运营的制度和措施**

安通物流和安盛船务的实际控制人郭东泽、郭东圣已出具书面承诺，其将确保安通物流、安盛船务不再参与类似债务重组安排或第三方（不论是否构成关联关系）的融资安排。

截至本反馈意见回复签署日，安通物流和安盛船务已经依法建立健全了股东会、董事会制度，制定了《对外投资管理制度》、《对外担保管理制度》、《关联交易公允决策制度》等内控制度。同时，本次交易完成后，安通物流和安盛船务作为上市公司子公司也将适用上市公司的相关制度。

## **（五）中介机构核查意见**

### **独立财务顾问海通证券认为：**

“涉及安通物流和安盛船务的债务重组融资安排已全部解除，相关各方均已确认不存在任何争议、纠纷。

根据华普天健出具的《拟购买资产备考合并审计报告》、《内部控制鉴证报告》以及安通物流和安盛船务的说明，安通物流和安盛船务的内部控制在 2015 年 6 月 30 日在所有重大方面是有效的，能够合理保证财务报告的可靠性、生产经营的合法性、营运的效率与效果，符合《首发办法》第二十四条之规定。

报告期内，标的公司经营性关联交易定价公允，不存在通过经营性关联交易操纵利润的情形；标的公司与控股股东、实际控制人及其关联方发生的资金往来未约定计付利息，且其最近三个会计年度末不存在被关联方占用资金的情形，截至 2015 年 6 月 30 日，前述关联方资金占用已全部清理完毕，且未发现标的公司通过前述关联方资金往来虚增利润，符合《首发办法》第三十二条之规定。”

### **法律顾问金杜律师认为：**

“涉及安通物流和安盛船务的债务重组融资安排已全部解除，相关各方均已确认不存在任何争议、纠纷。

根据《重组报告书（草案）》、《标的公司审计报告》、《内控报告》以及安通物流和安盛船务的说明，安通物流和安盛船务的内部控制在 2015 年 6 月 30 日在所有重大方面是有效的，能够合理保证财务报告的可靠性、生产经营的合法性、营运的效率与效果；就债务重组融资安排，安通物流和安盛船务已完整披露了关联方关系并按重要性原则恰当披露关联交易，不存在通过关联交易操纵利润的情形，符合《首发办法》第二十四条和第三十二条之规定。”

十、申请材料显示，报告期内，安通物流和安盛船务与控股股东及其关联方之间存在关联采购和销售的情况，其中安盛船务的关联采购占比较大。请你公司补充披露关联交易的必要性、作价依据，并结合第三方价格、可比市场价格，补充披露关联交易价格的公允性及对本次交易评估值的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

(一) 安通物流和安盛船务备考合并口径关联交易情况

标的公司备考合并口径的关联交易中，主要为提供物流服务、租船、拖车服务、采购集装箱及造船材料，具体明细如下：

1、购销商品、提供和接受劳务的关联交易

(1) 提供劳务情况

单位：元

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2015年1-6月		2014年度	
			金额	占营业收入金额的比例(%)	金额	占营业收入金额的比例(%)
上海三超物流有限公司	物流服务	市场价	1,993,328.30	0.14	6,698,570.75	0.24
泉州绿湾贸易有限公司	物流服务	市场价	312,927.36	0.02	10,668,067.92	0.38
<b>合计</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,306,255.66</b>	<b>0.16</b>	<b>17,366,638.67</b>	<b>0.62</b>

(续上表)

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2013年度		2012年度	
			金额	占营业收入金额的比例(%)	金额	占营业收入金额的比例(%)
上海三超物流有限公司	物流服务	市场价	997,921.70	0.05	14,836.00	0.00



泉州绿湾 贸易有限 公司	物流服务	市场价	27,447,948.11	1.25	9,116,115.00	0.57
<b>合计</b>	-	-	<b>28,445,869.81</b>	<b>1.30</b>	<b>9,130,951.00</b>	<b>0.57</b>

(2) 采购商品情况

单位：元

关联方	关联交易 内容	关联交易 定价方式 及 决策程序	2015年1-6月		2014年度	
			金额	占同类 交易金 额的比例 (%)	金额	占同类 交易金 额的比例 (%)
泉州润盛 贸易有限 公司	造船材料	市场价	—	—	—	—
泉州天仁 贸易有限 公司	造船材料	市场价	635,136.74	2.57	21,797,353.89	25.44
泉州润盛 贸易有限 公司	购油	市场价	—	—	20,654,693.43	0.93
泉州绿湾 贸易有限 公司	购油	市场价	2,515,429.06	0.22	5,352,569.54	0.24
泉州一洋 集装箱服 务有限公 司(注)	购箱	市场价	-	-	179,200,000.00	36.95
<b>合计</b>	-	-	<b>3,150,565.80</b>	-	<b>227,004,616.86</b>	-

(续上表)

关联方	关联交易 内容	关联交易 定价方式 及决策程 序	2013年度		2012年度	
			金额	占同类 交易金 额的比例 (%)	金额	占同类 交易金 额的比例 (%)
泉州润盛 贸易有限 公司	造船材料	市场价	42,190,354.37	19.51	23,884,815.20	56.23

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2013 年度		2012 年度	
			金额	占同类交易金额的比例 (%)	金额	占同类交易金额的比例 (%)
泉州天仁贸易有限公司	造船材料	市场价	81,671,551.51	37.77	-	-
泉州润盛贸易有限公司	购油	市场价	-	-	-	-
泉州绿湾贸易有限公司	购油	市场价	17,151,742.74	0.96	15,161,709.00	1.14
泉州一洋集装箱服务有限公司	购箱	市场价	-	-	-	-
<b>合计</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>141,013,648.62</b>	<b>-</b>	<b>39,046,524.20</b>	<b>-</b>

(3) 接受劳务情况

单位：元

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2015 年 1-6 月		2014 年度	
			金额	占营业成本金额的比例 (%)	金额	占营业成本金额的比例 (%)
黄石安源船务有限公司	航租	市场价	14,595,833.45	1.28	32,581,420.77	1.47
泉州仁建安通集装箱有限公司	箱租	市场价	7,175,973.00	0.63	14,351,946.00	0.65
泉州安华物流有限公司	拖车费	市场价	9,156,206.37	0.73	13,105,139.64	0.59
泉州一航海运有限公司	航租	市场价	4,314,152.70	0.38	7,782,611.12	0.35

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2015年1-6月		2014年度	
			金额	占营业成本金额的比例(%)	金额	占营业成本金额的比例(%)
厦门石港物流有限公司	拖车费	市场价	6,759,212.31	0.52	7,218,738.74	0.33
泉州安凯储运有限公司	拖车费	市场价	4,848,133.02	0.43	11,001,355.86	0.50
海南长晟船务有限公司	航租款	市场价	4,030,695.95	0.35	7,708,368.92	0.35
泉州一洋集装箱服务有限公司	箱租	市场价	2,881,860.34	0.25	4,186,688.72	0.19
郭东泽	航租款	市场价	427,375.78	0.04	2,717,315.00	0.12
<b>合计</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>54,189,442.92</b>	<b>4.61</b>	<b>100,653,584.77</b>	<b>4.55</b>

(续上表)

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2013年度		2012年度	
			金额	占营业成本金额的比例(%)	金额	占营业成本金额的比例(%)
黄石安源船务有限公司	航租	市场价	28,560,385.14	1.59	45,324,954.18	3.40
泉州仁建安通集装箱有限公司	箱租	市场价	14,351,946.00	0.80	13,626,333.00	1.02
泉州安华物流有限公司	拖车费	市场价	11,039,522.52	0.62	11,504,313.00	0.86
泉州一航海运有限公司	航租	市场价	-	-	-	-

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2013 年度		2012 年度	
			金额	占营业成本金额的比例 (%)	金额	占营业成本金额的比例 (%)
厦门石港物流有限公司	拖车费	市场价	7,196,378.38	0.40	7,196,315.00	0.54
泉州安凯储运有限公司	拖车费	市场价	9,706,333.33	0.54	10,167,105.00	0.76
海南长晟船务有限公司	航租款	市场价	-	-	-	-
泉州一洋集装箱服务有限公司	箱租	市场价	-	-	-	-
郭东泽	航租款	市场价	2,717,315.00	0.15	2,717,315.00	0.20
<b>合计</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>73,571,880.37</b>	<b>4.10</b>	<b>90,536,335.18</b>	<b>6.79</b>

## 2、关联租赁情况

出租方名称	承租方名称	租赁资产种类	租赁起始日	租赁终止日	租赁费定价依据	年租赁费(万元)
黄石安源船务有限公司	安盛船务	船舶	2013/1/1	2013/12/31	市场价	471.00

## 3、关联方资产转让

单位：元

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2015 年 1-6 月		2014 年度	
			金额	占同类采购金额的比例 (%)	金额	占同类采购金额的比例 (%)
泉州一航海运有限公司	购买船舶	市场价	67,000,000.00	46.62	-	-
<b>合计</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>67,000,000.00</b>	<b>46.62</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

(续上表)

关联方	关联交易内容	关联交易定价方式及决策程序	2013 年度		2012 年度	
			金额	占同类采购金额的比例(%)	金额	占同类采购金额的比例(%)
泉州一航海运有限公司	购买船舶	市场价	-	-	-	-
合计	-	-	-	-	-	-

## (二) 安通物流和安盛船务与控股股东及其关联方之间存在关联采购和销售 的必要性及作价依据

### 1、关联采购的必要性

报告期内标的公司关联采购主要为：

(1) 向泉州一洋集装箱服务有限公司、泉州润盛贸易有限公司、泉州天仁贸易有限公司采购集装箱和造船材料，是由于上述三家供应商在集装箱和造船材料采购方面具有一定的采购经验和议价能力，相关采购产品符合标的公司采购标准。

(2) 向黄石安源船务有限公司、海南长晟船务有限公司等公司租赁船舶，是由于该等公司船舶型号符合标的公司航线布局，且其在船员管理、船舶航行等方面具有一定的管理水平，能够满足标的公司的运输需求。

(3) 向泉州安华物流有限公司、泉州安凯储运有限公司等拖车运输公司采购拖车服务，是由于该等公司车队管理较规范，长期与标的公司合作，能够稳定的满足标的公司的拖车需求。

### 2、关联销售的必要性

报告期内标的公司关联销售主要是为泉州绿湾贸易有限公司、上海三超物流有限公司提供物流服务。泉州绿湾贸易有限公司、上海三超物流有限公司经营业务有物流服务需求，因标的公司在集装箱物流网络和服务方面具有优势，且价格公允，因此上述两家公司均选择了标的公司来提供集装箱物流服务，发生了关联销售，但报告期内上述两家公司的关联销售金额占标的公司同类交易金额的比例

较小。

### 3、作价依据

标的公司关联销售和采购定价均参考市场价格确定。

#### (三) 关联交易的定价公允性及对本次交易估值的影响

##### 1、关联交易定价的公允性

###### (1) 关联采购定价的公允性

标的公司关联采购交易主要包括采购造船材料和集装箱、租船和拖车服务，其定价的公允性比较见下表：

###### 1) 采购造船材料

2014 年与非关联方比价

与标的公司关系	关联方	非关联方	
供应商	泉州天仁贸易有限公司	宁波市海曙甬瑞贸易有限公司	广州市泽诚船舶物资有限公司
品名	采购单价 (元/套)	采购单价 (元/套)	采购单价 (元/套)
风帆主发电机启动电池	14,770.00	14,770.00	16,800.00
供应商	泉州天仁贸易有限公司	江苏迪王船舶配套有限公司	台州市鼎轮船舶配件有限公司
品名	采购单价 (元/套)	采购单价 (元/套)	采购单价 (元/套)
管道分色胶带	4,859.00	4,859.00	5,326.90
供应商	泉州天仁贸易有限公司	东台市海鸥航海设备有限公司	泉州森鑫船舶设备服务有限公司
品名	采购单价 (元/套)	采购单价 (元/套)	采购单价 (元/套)
荧光标贴	2,673.00	2,673.00	2,916.00
供应商	泉州天仁贸易有限公司	江苏省香川绳缆科技有限公司	江苏海峰绳缆科技有限公司
品名	采购单价 (元/套)	采购单价 (元/套)	采购单价 (元/套)
(160M*8CM)全船缆绳	147,607.20	147,607.20	151,200.00

2013 年与非关联方比价 (钢材类)

与标的公司关系	关联方	非关联方
---------	-----	------

与标的公司关系	关联方	非关联方		
供应商	泉州润盛贸易有限公司	中国钢企网查询价格	广州柴油机厂股份有限公司	上海起良贸易有限公司
品名	采购单价(元/吨)	采购单价(元/吨)	采购单价(元/吨)	采购单价(元/吨)
140*8 球扁钢	5,208.30	5,010.00	5,208.30	5,254.97
180*10 球扁钢	5,185.52	5,010.00	5,185.52	5,194.78
CCSA\14mm 钢板	4,248.84	4,030.00	4,248.84	4,256.48
CCSD\30mm 钢板	4,374.96	4,010.00	4,374.96	4,383.17
CCSA\8mm 钢板	4,475.01	4,290.00	4,475.01	4,505.65
供应商	泉州天仁贸易有限公司	中国钢企网	广州柴油机厂股份有限公司	上海起良贸易有限公司
品名	采购单价(元/吨)	采购单价(元/吨)	采购单价(元/吨)	采购单价(元/吨)
200*9*10 球扁钢	5,428.54	4,910.00	5,428.54	5,476.04
260*12*9 球扁钢	5,428.54	4,910.00	5,428.54	5,477.18
160*8*10 球扁钢	5,460.06	4,910.00	5,460.06	5,470.38
CCSA\20mm 钢板	4,228.18	3,940.00	4,228.18	4,258.79

### 2013 年与非关联方比价（非钢材类）

与标的公司关系	关联方	非关联方	
供应商	泉州天仁贸易有限公司	泰兴市华昇船舶设备有限公司	江苏兆胜空调有限公司
品名	采购单价(元/套)	采购单价(元/套)	采购单价(元/套)
PAC-9 空调	19,000.00	19,000.00	22,800.00
供应商	泉州天仁贸易有限公司	江苏江海船舶设备制造有限公司	江苏永泰压力容器有限公司
品名	采购单价(元/件)	采购单价(元/件)	采购单价(元/件)
A0.1-1.0 空气瓶	3,100.00	3,100.00	3,200.00
供应商	泉州天仁贸易有限公司	泰兴市子轩通风设备有限公司	泰兴市宏盛船舶设备有限公司
品名	采购单价(元/件)	采购单价(元/件)	采购单价(元/件)
500*1180 烟囱可闭百叶窗	2,000.00	2,000.00	2,200.00
品名	采购单价(元/套)	采购单价(元/套)	采购单价(元/套)
CA300*240 鹅颈式通风筒	2,300.00	2,300.00	2,300.00
供应商	泉州天仁贸易有限公司	舟山中南锚链有限公司	浙江双鸟锚链有限公司

与标的公司关系	关联方	非关联方	
品名	采购单价 (元/件)	采购单价 (元/件)	采购单价 (元/件)
AM3 锚端链节Φ 50X27.5m	10,215.00	10,215.00	10,238.00
品名	采购单价 (元/件)	采购单价 (元/件)	采购单价 (元/件)
M3 连接环	600.00	600.00	780.00
品名	采购单价 (元/件)	采购单价 (元/件)	采购单价 (元/件)
M3 末端卸扣	900.00	900.00	1,050.00
供应商	泉州天仁贸易 有限公司	安庆船用电器 有限责任公司	安庆市宜峰电热电器 有限责任公司
品名	采购单价 (元/台)	采购单价 (元/台)	采购单价 (元/台)
B20F 多功能搅拌机	4,200.00	4,200.00	5,200.00

### 2012 年与非关联方比价 (钢材类)

与标的公司关系	关联方	非关联方		
供应商	泉州润盛贸易 有限公司	中国钢企网查 询价格	广州柴油机厂 股份有限公司	上海起良贸易 有限公司
品名	采购单价 (元/吨)	采购单价 (元/吨)	采购单价 (元/吨)	采购单价 (元/吨)
CCSA/HP180*10 球扁钢	5,185.52	5,310.00	5,192.03	5,185.52
CCSA/HP220*10 球扁钢	5,208.30	5,310.00	5,217.94	5,208.30
CCSA/HP370*14 球扁钢	5,119.83	5,310.00	5,128.82	5,119.83
CCSB\16mm 钢板	4,239.11	4,110.00	4,239.11	4,245.28
CCSB\20mm 钢板	4,225.45	4,110.00	4,225.45	4,232.59

### 2) 采购集装箱

#### 2014 年泉州一洋集装箱服务有限公司购箱与非关联方比价

与标的公司关系	关联方	非关联方	
供应商	泉州一洋集装箱 服务有限公司	信达金融租赁 有限公司	民生金融租赁股份 有限公司
品名	采购单价 (元/20GP)	采购单价 (元/20GP)	采购单价 (元/20GP)
集装箱	17,830.85	17,253.20	16,883.00



### 3) 购油

#### 2014 年与非关联方比价

与标的公司关系	关联方	非关联方
供应商	泉州润盛贸易有限公司	福建昆仑石化产品有限公司
品名	采购单价	采购单价
DCC3008(散装)润滑油 (元/吨)	14,700.00	13,540.00
DCA5070(170kg)润滑油 (元/桶)	3,260.00	2,990.00
供应商	泉州绿湾贸易有限公司	福建昆仑石化产品有限公司
品名	采购单价	采购单价
DCA5040(170kg) 润滑油 (元/桶)	3,010.00	2,770.00
DCC4008(170kg) 润滑油 (元/桶)	2,670.00	2,490.00
HV100(170kg) 润滑油 (元/桶)	4,530.00	4,270.00

#### 2013 年与非关联方比价

与标的公司关系	关联方	非关联方
供应商	泉州绿湾贸易有限公司	福建昆仑石化产品有限公司
品名	采购单价	采购单价
300(170kg) 导热油 (元/桶)	2,940.00	2,680.00
DCA5070(散装) 润滑油 (元/吨)	17,850.00	16,430.00

#### 2012 年与非关联方比价

与标的公司关系	关联方	非关联方
供应商	泉州绿湾贸易有限公司	福建昆仑石化产品有限公司
品名	采购单价	采购单价
DCC4008(170kg) 润滑油 (元/桶)	2,670.00	2,490.00
DCA5070(散装) 润滑油 (元/吨)	17,850.00	16,430.00

### 4) 租船

安通物流与泉州一航海运有限公司、海南长晟船务有限公司签订航次租赁合同

同，与其他公司航次租赁合同租金进行比价情况如下：

单位：元

与标的公司 关系	公司名称	船名	航线	离港日	舱位	租金
非关联方	广东茂名市豪江 船务有限责任公司	新豪江 202	防城-海口	2015/4/9	180	52,010.00
关联方	泉州一航 海运有限公司	一航 22	防城-海口	2015/4/20	200	53,833.00
非关联方	福建省石狮市 恒信船务有限公司	江信 5	北海-海口	2015/1/12	172	52,030.00
关联方	海南长晟 船务有限公司	长晟 22	北海-海口	2015/1/8	205	53,488.00
非关联方	唐山锦福 海运有限公司	新锦福	防城-海口	2014/10/26	210	65,170.00
关联方	泉州一航 海运有限公司	一航 22	防城-海口	2014/10/10	200	55,782.50
非关联方	福建省石狮市 恒信船务有限公司	江信 6	钦州-海口	2014/9/24	300	75,750.00
关联方	海南长晟 船务有限公司	长晟 22	钦州-海口	2014/9/27	205	51,980.00

根据安通物流全年的航次统计表，查找相同航线、相近的舱位在相近的离港日的航次的租金，经对比，考虑舱位不同，安通物流与泉州一航海运有限公司、海南长晟船务有限公司的交易定价是公允的。

#### 5) 拖车服务

安通物流向泉州安华物流有限公司、厦门石港物流有限公司采购拖车服务的结算金额与安通物流对外采购拖车服务报价进行对比：

单位：元

公司名称	箱型	起运地	目的地	结算金额	对外采购 报价
厦门石港物 流有限公司	20GPF	泉州	崇武	660.00	<b>660.00</b>
泉州安华物 流有限公司	20GPF	泉州	崇武	660.00	<b>660.00</b>
厦门石港物 流有限公司	40HQF	泉州	安海	705.00	<b>705.00</b>

泉州安华物流有限公司	40HQF	泉州	安海	705.00	<b>705.00</b>
------------	-------	----	----	--------	---------------

根据起运地、目的地和托运箱型与安通物流对外采购拖车服务报价单进行对比,安通物流与泉州安华物流有限公司、厦门石港物流有限公司的交易是公允的。

从上述比较可以看出,关联采购交易的定价是参考市场价格确定的,具有公允性。

## (2) 关联销售定价的公允性

标的公司关联销售交易主要为提供物流服务,其定价公允性比较见下表:

### 2014 年泉州绿湾贸易有限公司与非关联方比价

单位:元

与标的公司关系	关联方	非关联方		
客户	泉州绿湾贸易有限公司	天津万里鹏货运代理有限公司	天津广现商贸有限公司	天津市腾俊物流有限公司
航线:天津-南港				
船名	海运费单价	海运费单价	海运费单价	海运费单价
仁建10	3,050.00	3,050.00	—	—
仁建青岛	2,750.00	—	2,750.00	—
仁建壹	3,900.00	—	—	3,900.00

### 2013 年泉州绿湾贸易有限公司与非关联方比价

单位:元

与标的公司关系	关联方	非关联方		
客户	泉州绿湾贸易有限公司	唐山道航货运代理有限公司	广州如丰建材贸易公司	沧州市安捷货运代理有限公司
航线:京唐-泉州				
船名	海运费单价	海运费单价	海运费单价	海运费单价
仁建海口	2,850.00	2,850.00	—	—
仁建泉州	2,550.00	—	2,550.00	—
仁建营口	1,900.00	—	—	1,900.00

### 2012 年泉州绿湾贸易有限公司与非关联方比价

单位:元

与标的公司关系	关联方	非关联方
---------	-----	------

与标的公司关系	关联方	非关联方		
客户	泉州绿湾贸易有限公司	唐山道航货运代理有限公司	唐山康必物流有限公司	广州如丰建材贸易公司
<b>航线：京唐-泉州</b>				
船名	海运费单价	海运费单价	海运费单价	海运费单价
仁建海口	2,500.00	2,500.00	—	—
仁建7	3,000.00	—	3,000.00	—
仁建营口	2,818.00	—	—	2,818.00

从上述数据比较可以看出，关联销售交易的定价是参考市场价格确定的，具有公允性。

## 2、关联交易对本次交易估值的影响

标的公司关联交易定价系参考市场价格确定，不影响本次交易评估值的公允性。

### （四）中介机构核查意见

#### 独立财务顾问海通证券认为：

“报告期内，标的公司与控股股东及其关联方之间存在的关联采购和销售交易具有一定的必要性，关联交易作价是参考市场价格确定的，定价公允，不影响本次交易评估值的公允性。”

#### 会计师华普天健认为：

“报告期内，标的公司与控股股东及其关联方之间存在的关联采购和销售交易具有一定的必要性，关联交易作价是参考市场价格确定的，定价公允，不影响本次交易评估值的公允性。”

十一、申请材料显示，郭东泽承诺，在仁建安通集装箱资产相关的全部融资租赁合同（或售后回租合同）履行期届满之日起 6 个月内，向安通物流或其他无关联第三方出售该等集装箱资产。请你公司补充披露：1) 仁建安通集装箱资产相关的全部融资租赁合同（或售后回租合同）履行期届满的具体时间。2) 仁建安通出售集装箱资产的后续安排。3) 仁建安通的主营业务、发展定位，是否与安通物流、安盛船务存在同业竞争。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

（一）仁建安通集装箱资产相关的全部融资租赁合同（或售后回租合同）履行期届满的具体时间

仁建安通集装箱资产相关的尚未履行完毕的融资租赁合同履行情况如下：

交易对方	合同编号	到期日
皖江金融租赁有限公司	WJ2012010540201	2018 年 10 月 19 日

（二）仁建安通出售集装箱资产的后续安排

根据郭东泽出具的书面承诺，其将在仁建安通集装箱资产相关的全部融资租赁合同（或售后回租合同）履行期届满之日起 6 个月内，向安通物流或其他无关联第三方出售该等集装箱资产。

为避免关联交易，郭东泽进一步作出承诺，承诺仁建安通向安通物流或其他无关联第三方出售该等集装箱资产之后 1 个月内立即开展仁建安通的注销手续并尽快完成注销。

（三）仁建安通的主营业务、发展定位，是否与安通物流、安盛船务存在同业竞争。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

经中介机构核查，仁建安通的主营业务为集装箱买卖、出租业务，自设立至今从未从事集装箱物流业务。现有的融资租赁集装箱将在融资租赁合同（或售后回租合同）履行期届满之日起 6 个月内，向安通物流或其他无关联第三方出售。

因此仁建安通与安通物流、安盛船务的主营业务“集装箱物流服务及船运服务”之间不存在同业竞争。

#### （四）中介机构核查意见

**独立财务顾问海通证券认为：**

“仁建安通与安通物流、安盛船务的主营业务不存在实质性同业竞争。”

**法律顾问金杜律师认为：**

“仁建安通与安通物流、安盛船务的主营业务不存在实质性同业竞争。”

十二、申请材料显示，本次交易方案经国务院国资委批准，本次交易拟出售资产评估结果经国务院国资委备案，拟购买资产评估结果经国务院国资委指定中国化工集团备案。请你公司补充披露本次交易涉及的资产评估备案是否符合《企业国有资产评估管理暂行办法》等相关规定。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

**回复：**

根据《企业国有资产评估管理暂行办法》（国务院国有资产监督管理委员会令第12号）（以下称“《评估办法》”）第四条第三款规定：“经国务院国有资产监督管理机构批准经济行为的事项涉及的资产评估项目，由国务院国有资产监督管理机构负责备案；经国务院国有资产监督管理机构所出资企业（以下简称中央企业）及其各级子企业批准经济行为的事项涉及的资产评估项目，由中央企业负责备案。”

#### （一）关于出售资产的备案

2015年9月15日，国务院国资委出具《关于黑龙江黑化股份有限公司非公开发行A股股份有关问题的批复》（国资产权【2015】899号）：“原则同意黑龙江黑化股份有限公司本次非公开发行A股股份及置出全部资产、负债的方案。”

根据上述《评估办法》相关规定，本次交易涉及的拟出售资产的备案事项，

已由黑龙江黑化股份有限公司于 2015 年 7 月 8 日提出报备申请，中国化工集团公司于 2015 年 7 月 21 日报国务院国资委备案，于 2015 年 7 月 28 日取得国务院国资委出具《国有资产评估项目备案表》。

## **（二）关于购买标的资产的备案**

中国化工集团公司为《评估办法》规定的国务院国有资产监督管理机构所出资企业，即中央企业，黑化股份为中国化工集团公司间接控股子公司。黑化股份本次购买标的资产属于中央企业及其各级子企业批准经济行为的事项，所购买标的资产涉及的资产评估项目，由中央企业负责备案，无需履行国务院国资委评估备案程序。

2015 年 4 月 17 日，中国化工集团公司总经理办公室作出《关于黑龙江黑化股份有限公司重大资产重组的决议》：“同意黑龙江黑化股份有限公司开展重大资产重组，包括出售所有资产、负债，发行股份购买资产及募集配套资金。”

根据上述《评估办法》相关规定，本次重组拟购买资产的评估报告已于 2015 年 6 月 10 日经中国化工集团公司备案。

## **（四）中介机构核查意见**

**独立财务顾问海通证券认为：**

“本次交易涉及的资产评估备案符合《评估办法》等相关规定。”

**法律顾问金杜律师认为：**

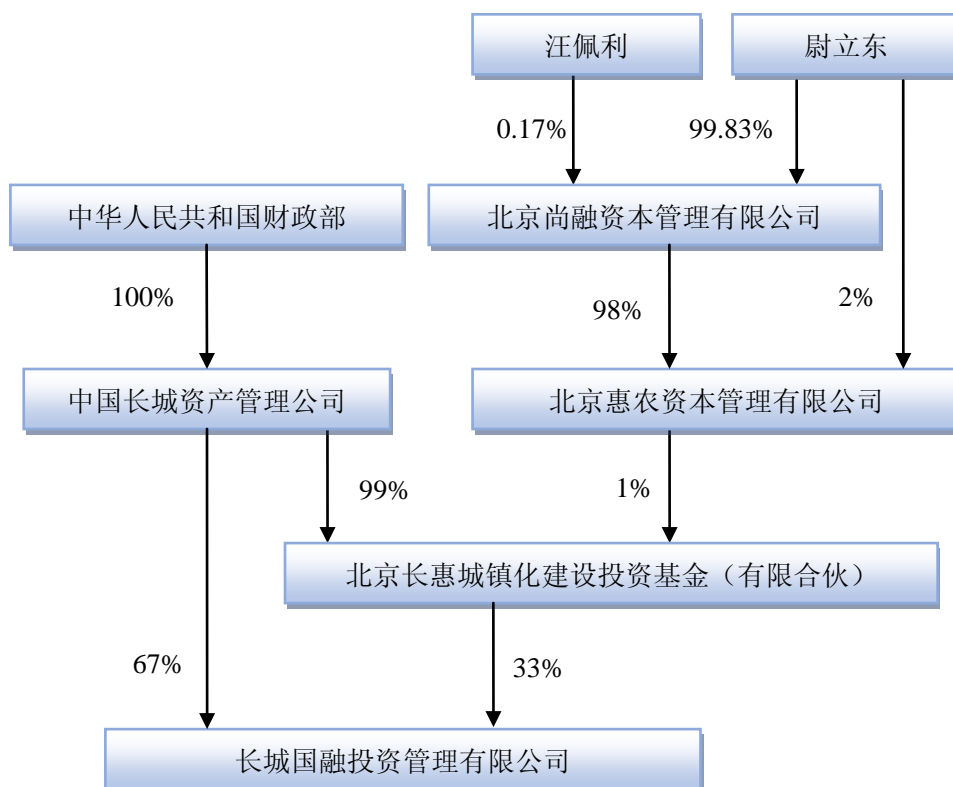
“本次交易涉及的资产评估备案符合《评估办法》等相关规定。”

十三、申请材料显示，黑化股份拟向长城国融发行股份募集配套资金。请你公司：1) 补充披露长城国融的实际控制人。2) 结合长城国融的股权结构和投资授权，补充披露本次交易是否需要取得相关部门的批准。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

**回复：**

### （一）长城国融的实际控制人

根据长城国融提供的文件资料及说明，中华人民共和国财政部为长城国融的实际控制人，长城国融的股权结构如下图所示：



### （二）结合长城国融的股权结构和投资授权，补充披露本次交易是否需要取得相关部门的批准

经中介机构核查并根据长城国融出具的《关于长城国融投资管理有限公司参与认购黑化股份募集配套资金新增股份的相关说明》：

“根据财政部 2007 年 12 月 26 日下发的《关于进一步规范金融资产管理公司商业化转型过渡期间股权投资有关问题的通知》（财金[2007]143 号）第一条对‘阶段性股权投资’定义为：以获取财务收入或提升不良资产处置回收价值为目的；第三条明确了‘资产公司运用资本金开展阶段性股权投资应符合投资收益最大化原则，就股权投资的成本和收益进行认真分析，合理预计投资期限，由资产公司自主决策’。由此，中国长城资产管理公司（以下简称“长城资产”）开展阶



段性股权投资由其自主决策。

长城国融作为长城资产的子公司，依据长城国融公司章程开展业务。根据公司章程第七十一条，‘审议批准单笔金额 2 亿元以下（含 2 亿元）的重大对外投资事项由董事会决议（不含投资设立子公司）’。长城国融以 7,260 万元认购黑化股份募集配套资金新增股份相关事宜，已经长城国融第二届董事会第九次会议同意。由此，长城国融已经按照决策权限履行了决策程序，取得了有效的批准，无需取得其他部门的批准和授权。”

### （三）中介机构核查意见

**独立财务顾问海通证券认为：**

“长城国融参与本次交易已履行了相应的决策程序，取得了有效的批准。”

**法律顾问金杜律师认为：**

“长城国融参与本次交易已履行了相应的决策程序，取得了有效的批准。”

十四、申请材料显示，本次重组募集不超过 7 亿元配套资金。请你公司结合行业特点、安通物流和安盛船务现有生产经营规模、资金使用情况、财务状况、是否有利于提高安通物流和安盛船务整合绩效等方面，补充披露募集配套资金的合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

**回复：**

#### （一）行业特点

内贸集装箱物流行业需要大量投入运力，包括对船舶和集装箱的购置和租赁等资本投入，属于资本密集型行业。同行业上市公司均在船舶和集装箱上大量投入资金，固定资产比例占总资产比例均较高。

本次重组募集配套资金将用于其购买集装箱、商务物流网络及管理系统信息化及场站仓储设备及冷链仓储设备，即符合未来行业发展的趋势，也是行业特点的正常体现。

## （二）安通物流和安盛船务现有生产经营规模及财务状况

根据 Alphaliner 的统计数据，截至重组报告书签署日，安盛船务在全球集装箱船舶企业中综合运力排名第 27 位，在国内排名靠前。

截至 2015 年 6 月 30 日，标的公司自有船舶（含融资租赁）38 艘，自有集装箱（含融资租赁）80,142TEU。

截至 2015 年 6 月 30 日，标的公司备考合并口径下的资产总额为 570,125.94 万元，其中流动资产总额 136,066.44 万元，占资产总额的 23.87%；非流动资产总计 434,059.50 万元，占资产总额的 76.13%。

截至 2015 年 6 月 30 日、2014 年 12 月 31 日、2013 年 12 月 31 日、2012 年 12 月 31 日，安通物流资产负债率分别为 76.39%、78.60%、83.56% 和 87.46%，安盛船务资产负债率分别为 82.32%、82.31%、78.73% 和 78.84%。

可比上市公司最近一年一期资产负债率情况如下：

证券简称	2014 年 12 月 31 日	2015 年 6 月 30 日
	资产负债率 (%)	
中海发展	65.56	61.23
宁波海运	62.60	50.93
中海海盛	62.00	61.51
中海集运	53.54	53.99
招商轮船	51.95	52.00
中国远洋	71.13	70.77
*ST 中昌	101.68	103.59
海丰国际	42.64	38.57
中远航运	63.08	59.82
平均值	<b>63.80</b>	<b>61.38</b>
标的公司备考合并	<b>79.99</b>	<b>78.67</b>

由于安通物流和安盛船务所处的集装箱物流运输行业是以集装箱为载体，以船舶为主要运输工具，属于资本密集型行业，通过上表可以看出同行业可比上市公司资产负债率大部分较高。

报告期内安通物流和安盛船务处于快速发展阶段，利用融资租赁方式进行船舶、集装箱投入，导致资产负债率处于较高水平，但 2013 年至今，安通物流和

安盛船务资产负债率呈下降趋势，且流动比率、速动比率呈上升趋势，整体偿债能力向好。本次募集配套资金并非用于偿还银行借款或支付外部融资所产生的财务费用，将用于购买集装箱、商务物流网络及管理系统信息化及场站仓储设备及冷链仓储设备等致力于标的公司可持续发展的募投项目，与目前标的公司资产负债率水平较高的财务状况并不矛盾。

因此，本次募集配套资金对缓解标的公司集装箱需求压力、改善标的公司资本结构和重组后业务整合非常重要，与重组后上市公司的生产经营规模、财务状况相匹配。

### （三）资金使用情况

截至重组报告书签署日，报告期标的公司备考合并现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2015年1-6月	2014年度	2013年度	2012年度
经营活动现金流量净额	44,640.50	68,198.23	51,239.30	32,045.36
投资活动现金流量净额	-14,109.29	-42,451.97	-31,289.87	-15,601.15
筹资活动现金流量净额	-7,307.53	-20,821.60	-23,299.94	-18,935.38
汇率变动对现金及现金等价物的影响	-0.27	-1.75	58.52	-12.55
<b>现金及现金等价物净增加额</b>	<b>23,223.41</b>	<b>4,922.91</b>	<b>-3,291.99</b>	<b>-2,503.72</b>
<b>期末现金及现金等价物余额</b>	<b>28,441.06</b>	<b>5,217.65</b>	<b>294.74</b>	<b>3,586.73</b>

上述未来各年需偿还的融资租赁和分期付款融资款等债务到期后，标的公司拟以未来经营性现金流保证按时偿还。因此标的公司拟通过配套募集资金完成购买集装箱、商务物流网络及管理系统信息化及场站仓储设备及冷链仓储设备。

### （四）募集配套资金投向明细

募集配套资金将用于投资以下项目：

序号	募投项目	募投金额（万元）
<b>1</b>	<b>集装箱（普通柜、冷藏柜、散粮柜）</b>	<b>不超过 48,000</b>
1.1	普通集装箱	不超过 25,000
1.2	冷藏集装箱	不超过 15,000
1.3	散粮集装箱	不超过 8,000
<b>2</b>	<b>商务物流网络及管理系统信息化</b>	<b>不超过 7,000</b>

<b>3</b>	<b>场站仓储设备及冷链仓储设备</b>	<b>不超过 15,000</b>
3.1	场站仓储设备	不超过 8,000
3.2	冷链仓储设备	不超过 7,000
	<b>合计</b>	<b>不超过 70,000</b>

本次募投资金拟用于购置部分普通干货集装箱、冷藏集装箱及特种集装箱等专业集装箱，弥补现有集装箱箱量的不足和箱型的单一化，提高市场占有率，实现箱周转平衡，降低用箱成本，从而满足客户对包括冷链运输、特种运输在内的各种货物运输对专业化集装箱的需要，在考虑满足现有运力水平及预期市场需求的前提下，充分提高标的公司整合绩效。

#### **（四）中介机构核查意见**

**独立财务顾问海通证券认为：**

“本次重组募集配套资金有利于标的公司加强现有集装箱物流业务并拓展盈利能力更强的冷链物流等业务，有利于提高标的公司整合绩效，募集配套资金具有一定的合理性。”

**会计师华普天健认为：**

“本次重组募集配套资金有利于标的公司加强现有集装箱物流业务并拓展盈利能力更强的冷链物流等业务，有利于提高标的公司整合绩效，募集配套资金具有一定的合理性。”

十五、申请材料显示，本次交易尚有约 17.89%的经营性负债未取得相关债权人对于债务转移的同意函。请你公司补充披露上述未取得同意函的债务中，是否存在明确表示不同意本次重组的债权人，如有，其对应的债务是否在合理期限内偿还完毕。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

**回复：**

#### **（一）相关债权人对于债务转移的同意情况**

截至重组报告书签署日，黑化股份已清偿或已取得债权人同意的非金融债务总额为 50,794.6 万元，占置出资产涉及非金融债务总额的 82.11%；其他非流动

负债为污水处理系统治理工程和能量系统工程的递延收益，在本次重大资产重组完成后该递延收益即转移至昊华化工（或其指定实体）。

经中介机构核查并根据黑化股份的说明，截至本反馈意见回复签署日，就黑化股份未取得债权人同意函的债务，黑化股份未收到相关债权人明确表示不同意本次重大资产重组债务转让的声明或主张。

《重组协议》中约定，就无法转移的置出资产，上市公司应预留等额现金或偿付金额；若届时上市公司无法筹集该等现金或资金，则昊华化工有义务代上市公司履行与无法转移的置出资产相应的清偿或支付义务，且昊华化工将无条件放弃向上市公司进行再次追索的权利。

## （二）中介机构核查意见

### 独立财务顾问海通证券认为：

“截至本核查意见出具日，就黑化股份未取得债权人同意函的债务，黑化股份未收到相关债权人明确表示不同意本次重大资产重组债务转让的声明或主张。”

### 法律顾问金杜律师认为：

“截至本补充法律意见书出具日，就黑化股份未取得债权人同意函的债务，黑化股份未收到相关债权人明确表示不同意本次重大资产重组债务转让的声明或主张。”

十六、申请材料显示，安盛船务拥有的《中华人民共和国国际船舶运输经营许可证》于 2015 年 9 月 20 日到期。请你公司补充披露上述生产经营资质的续期情况，是否存在法律障碍及对上市公司生产经营的影响。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

### 回复：

#### （一）安盛船务的《中华人民共和国国际船舶运输经营许可证》换发情况

根据安盛船务提供的文件资料，安盛船务拥有的《中华人民共和国国际船舶

运输经营许可证》已到期换发，经中介机构核查，换发后的资质具体情况如下：

证书名称	证号	核发机关	许可经营范围	有效期
中华人民共和国 国际船舶运输经 营许可证	MOC-MT00 400	中华人民共和 国交通运输部	国际船舶集装箱 运输	2015.10.27- 2016.10.26

## （二）中介机构核查意见

### 独立财务顾问海通证券认为：

“安盛船务已取得了有效的《中华人民共和国国际船舶运输经营许可证》，截至本核查意见出具日，不存在对上市公司生产经营的不利影响。”

### 法律顾问金杜律师认为：

“安盛船务已取得了有效的《中华人民共和国国际船舶运输经营许可证》。”

十七、申请材料显示，郭东泽和郭东圣为兄弟关系、一致行动关系，郭东泽、郭东圣与卢天赠为表兄弟关系。请你公司补充披露郭东泽、郭东圣与卢天赠是否构成一致行动关系。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

### 回复：

#### （一）郭东泽、郭东圣与卢天赠是否构成一致行动关系

根据郭东泽、郭东圣签署的《一致行动协议》，其约定在上市公司股东大会就任何事项进行表决时采取一致行动并保持投票的一致性。因此，郭东泽与郭东圣构成一致行动关系。

经中介机构核查并根据郭东泽、郭东圣及卢天赠出具的声明，其虽为表兄弟关系，但郭东泽、郭东圣作为一致行动人，与卢天赠均独立持有安盛船务股权，依据自身的判断独立行使表决权等股东权利，独立决策，互不干涉、互不影响，不作为一致行动人行使股东权利，未签署任何一致行动协议或其他类似协议，不构成一致行动关系。

## （二）中介机构核查意见

### 独立财务顾问海通证券认为：

“郭东泽与郭东圣构成一致行动关系，郭东泽、郭东圣作为一致行动人，与卢天赠不构成一致行动关系。”

### 法律顾问金杜律师认为：

“郭东泽与郭东圣构成一致行动关系，郭东泽、郭东圣作为一致行动人，与卢天赠不构成一致行动关系。”

十八、请你公司结合报告期安通物流和安盛船务股份转让价格及作价依据，进一步补充披露与本次交易价格差异的原因及合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

### 回复：

#### （一）股权转让价格

2014年11月25日，王强与安通物流股东郭东泽、郭东圣和纪世贤签署了增资及股权转让协议；与安盛船务股东郭东泽、郭东圣、卢天赠和纪世贤签署了股权转让协议。具体股权转让价格情况如下：

标的公司	股权转让协议 签订日期	股权转让情况	股权转让 估值 (万元)	本次重组 评估值 (万元)	差异率 (%)
安通物流	2014年 11月25日	郭东泽、郭东圣、纪世贤将部分股权转让给王强	255,000	285,000	10.53
安盛船务	2014年 11月25日	郭东泽、郭东圣、卢天赠、纪世贤将部分股权转让给王强	63,333.33	80,000.00	20.83

#### （二）作价依据

1、该等股权转让时，原股东和新股东均未聘请专业机构对安通物流进行估值，当时的作价系基于原股东和新股东之间的商业谈判确定。

2、该等股权转让与本次交易对价支付方式不同：前次股权转让是以现金作为交易对价且一次性支付，时间确定、程序简便且不存在审批风险；本次交易上市公司以股份作为交易对价，不能快速变现且有锁定期，该等对价的流动性低于前次股权转让。

3、该等股权转让系基于标的公司主营业务发展及其原股东持有股权变现的需要，以股权转让的方式引入战略投资者王强支持安通物流及安盛船务主营业务发展。

### **（三）中介机构核查意见**

#### **独立财务顾问海通证券认为：**

“报告期内标的公司的股权转让及其作价系王强基于其对标的公司的尽职调查及经营状况和盈利能力的认可以及与标的公司原股东之间的商业谈判而做出的独立投资决策，股权转让价格与本次交易价格差异具有一定的合理性。”

#### **会计师华普天健认为：**

“报告期内标的公司的股权转让及其作价系王强基于其对标的公司的尽职调查及经营状况和盈利能力的认可以及与标的公司原股东之间的商业谈判而做出的独立投资决策，股权转让价格与本次交易价格差异具有一定的合理性。”

十九、申请材料显示，安通物流和安盛船务综合市盈率低于所选取的 74 家可比上市公司的平均市盈率。请你公司：1) 进一步分析并补充披露安通物流和安盛船务综合市盈率低于可比上市公司的平均市盈率的原因。2) 结合市场可比交易情况，进一步补充披露本次交易价格的合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

#### **回复：**



(一) 安通物流和安盛船务综合市盈率低于可比上市公司的平均市盈率的原因

1、标的公司的估值及市盈率情况

单位：万元

项目	交易价格	2014 年归属于 母公司股东 净利润 (备考合并)	2015 年归属于 母公司股东 净利润 (预测备考合并)	市盈率 (2014)	市盈率 (2015 预测)
标的公司	365,000.00	24,779.04	25,059.34	14.73	14.56

2、可比上市公司市盈率情况

根据《上市公司行业分类指引（2012 年修订）》，标的公司属于“G 交通运输、仓储和邮政业”，同时剔除市盈率为负数或超过 100 的公司，选取了下列 74 家同行业上市公司，其估值情况如下：

序号	股票代码	公司简称	市盈率
1	000022.SZ	深赤湾 A	34.04
2	000088.SZ	盐田港	43.26
3	000089.SZ	深圳机场	44.44
4	000099.SZ	中信海直	37.10
5	000429.SZ	粤高速 A	18.71
6	000582.SZ	北部湾港	14.90
7	000828.SZ	东莞控股	16.65
8	000900.SZ	现代投资	16.36
9	000905.SZ	厦门港务	26.88
10	000916.SZ	华北高速	19.74
11	002245.SZ	澳洋顺昌	30.91
12	002320.SZ	海峡股份	80.49
13	002357.SZ	富临运业	22.60
14	002492.SZ	恒基达鑫	52.90
15	002627.SZ	宜昌交运	30.48
16	002682.SZ	龙洲股份	61.86
17	002711.SZ	欧浦钢网	57.52
18	200022.SZ	深赤湾 B	19.55
19	200053.SZ	深基地 B	12.43
20	200152.SZ	山航 B	15.58
21	200429.SZ	粤高速 B	10.37

序号	股票代码	公司简称	市盈率
22	300240.SZ	飞力达	48.79
23	300350.SZ	华鹏飞	69.32
24	600004.SH	白云机场	12.89
25	600009.SH	上海机场	19.01
26	600012.SH	皖通高速	11.75
27	600017.SH	日照港	18.81
28	600018.SH	上港集团	24.46
29	600020.SH	中原高速	14.50
30	600029.SH	南方航空	73.31
31	600033.SH	福建高速	17.61
32	600035.SH	楚天高速	18.58
33	600106.SH	重庆路桥	17.57
34	600115.SH	东方航空	80.79
35	600125.SH	铁龙物流	33.03
36	600190.SH	锦州港	61.57
37	600221.SH	海南航空	23.03
38	600269.SH	赣粤高速	18.60
39	600270.SH	外运发展	24.35
40	600279.SH	重庆港九	68.68
41	600317.SH	营口港	56.34
42	600350.SH	山东高速	10.03
43	600368.SH	五洲交通	41.31
44	600377.SH	宁沪高速	14.03
45	600428.SH	中远航运	50.61
46	600548.SH	深高速	8.65
47	600561.SH	江西长运	26.99
48	600611.SH	大众交通	45.44
49	600650.SH	锦江投资	42.36
50	600662.SH	强生控股	48.92
51	600676.SH	交运股份	22.91
52	600708.SH	海博股份	23.86
53	600717.SH	天津港	25.24
54	600787.SH	中储股份	37.31
55	600794.SH	保税科技	47.34
56	600834.SH	申通地铁	42.86
57	600897.SH	厦门空港	15.09
58	601000.SH	唐山港	19.02
59	601006.SH	大秦铁路	11.14
60	601008.SH	连云港	77.77
61	601018.SH	宁波港	20.09

序号	股票代码	公司简称	市盈率
62	601107.SH	四川成渝	15.38
63	601111.SH	中国国航	42.48
64	601188.SH	龙江交通	13.63
65	601333.SH	广深铁路	33.95
66	601518.SH	吉林高速	17.39
67	601880.SH	大连港	38.13
68	601919.SH	中国远洋	45.55
69	603128.SH	华贸物流	56.98
70	603167.SH	渤海轮渡	23.83
71	900903.SH	大众 B 股	20.77
72	900914.SH	锦投 B 股	19.84
73	900945.SH	海航 B 股	22.62
74	900952.SH	锦港 B 股	35.26
		<b>平均值</b>	<b>32.39</b>
		<b>中位数</b>	<b>24.41</b>
		<b>标的公司</b>	<b>14.73</b>

数据来源：Wind 资讯

注：

- 1、市盈率 =2014 年 12 月 31 日收盘价 ÷2014 年度每股收益
- 2、市净率 =2014 年 12 月 31 日收盘价 ÷2014 年 12 月 31 日每股净资产

根据上述相关数据，本次交易的标的公司的 2014 年的市盈率为 14.73，显著低于同行业可比上市公司的平均估值水平，主要原因系：

(1) 所选可比公司虽然属于“G 交通运输、仓储和邮政业”，但是其中大部分为非航运物流企业，该等可比上市公司的资本结构、盈利模式、资产规模等方面存在一定程度的不同，其市盈率水平与标的公司有一定的差异；同时，所选可比公司基本涵盖了陆运、海运和空运的上市企业，从一定程度上基本反映了物流行业的整体市盈率水平。

(2) 标的公司非上市公司，未经过上市公司公开募集资金充实资本的过程，且由于缺乏二级市场流动性，标的公司的市盈率水平显著低于前述可比上市公司。

(3) 考虑到标的公司较高的净资产收益率、利润增长率，标的公司较低的

市盈率水平说明了本次定价的合理性。

## （二）市场可比交易情况

根据公开市场信息及收购标的的行业相关性，选取了部分相对可比的市场交易案例，其估值情况如下：

公告日期	收购方	收购标的	标的公司 100%股权价 格 (亿元) ①	交易前一年 度净利润 (亿元) ②	估值相对于交 易前一年度净 利润倍数 ③=①/②
2015-11-07	华贸物流 (603128.SH)	中特物流 100%股权	12.00	0.83	14.53
2015-08-21	上海佳豪 (300008.SZ)	金海运 100%股权	13.55	0.20	68.16
2015-07-14	上港集团 (600018.SH)	锦江航运 79.1954% 股权	24.52	0.76	32.42
2015-07-03	中储股份 (600787.SH)	中交龙沙 物流 80% 股权	6.63	0.03	225.34
平均值					<b>85.11</b>
中位数					<b>50.29</b>
2015-05-09	黑化股份 (600179.SH)	安通物流 100%股 权/ 安盛船务 100%股 权	36.50	2.48	14.73

数据来源：Wind 资讯

其中，前述交易案例中拟购买标的公司的基本业务情况如下：

1、拟收购标的中特物流是以国内工程物流、国际工程物流以及国内大宗商品物流为主要业务的大型特种物流集团。电力大件物流为中特物流的核心业务，在国内电力大件工程物流领域具有较高的市场占有率，在国内电网超特高压工程物流领域更是居于龙头地位。

2、收购标的泰州市金海运船用设备有限责任公司为一家从事船用救生设备

及特种装备的军工高新技术企业，客户为军方及公务部门。

3、拟收购标的上海锦江航运（集团）有限公司目前主要经营近洋国际集装箱运输业务。以上海为中心，经营上海—日本神户、大阪、门司、横滨、名古屋、东京、清水，上海—台湾等集装箱班轮航线，并在长江流域开辟了内支线物流服务。

4、拟收购标的广东中交龙沙物流有限责任公司专业经营港口货物装卸、集装箱货物装卸、CFS 作业、陆路运输、联营水路运输、仓储、配送等。

从上述可比市场交易状况来看，与本次重组标的公司经营业务较相近的为上海锦江航运（集团）有限公司。而根据市场公开资料显示该交易中收购价格相对于交易前一年度净利润的倍数远高于本次交易相应倍数。因此，对于该等相对可比的市场交易案例，本次交易的估值水平较为合理。

从市场交易方式来看，中特物流与金海运均有预期承诺利润，其估值状况如下：

公告日期	收购方	收购标的	标的公司 100%股权价 格（亿元） ①	业绩承诺期 累计净利润 （亿元） ②	估值相对于 累计净利润 的倍数 ③=①/②
2015-11-07	华贸物流 (603128.SH)	中特物流 100%股权	12.00	3.00	4.00
2015-08-21	上海佳豪 (300008.SZ)	金海运 100%股权	13.55	2.87	4.71
<b>平均值</b>					<b>4.36</b>
2015-05-09	黑化股份 (600179.SH)	安通物流 100%股权/ 安盛船务 100%股权	36.50	9.86	3.70

从上述市场交易案例来看，上述两项交易的拟购买标的经营业务情况与标的公司存在较大差异，其估值相对于业绩承诺期累计净利润的倍数均高于本次交易相应倍数，本次交易的估值水平相对较为合理。

### （三）中介机构核查意见

#### 独立财务顾问海通证券认为：

“参考可比公司市盈率倍数以及可比市场交易案例，本次交易的估值水平具有一定的合理性。”

#### 会计师华普天健认为：

“参考可比公司市盈率倍数以及可比市场交易案例，本次交易的估值水平具有一定的合理性。”

二十、申请材料显示，安盛船务的主要客户为安通物流，为安通物流提供海上集装箱物流运输服务。请你公司补充披露安盛船务与安通物流之间的结算方式、收入确认会计政策，以及安盛船务与安通物流之间的收入确认是否符合《企业会计准则》的相关规定。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

#### 回复：

##### （一）安盛船务与安通物流之间业务的结算方式

安盛船务将船舶租赁给安通物流提供运输服务，其中“安盛 11”船舶等 6 艘船舶以定期租船的结算方式提供运输服务，其他船舶则以航次租船的结算方式提供运输服务。

定期租船，即指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用并向出租人支付租金。定期租船的承租人需负担在航次租船中本由船舶所有人负担的燃料费、港口使费。

航次租船，即船舶出租人将已配备船员的船舶按合同规定的航程提供给承租人使用，由承租人向出租人支付运费（航次租金）使用。航次租船的船舶所有人所需负担的营运费用主要包括燃料、船员工资、折旧等费用。

上述两种结算方式是根据安通物流的航线布局及适航船舶吨位选择的。吨位较大的船舶，安排在干线航线上，吨位较小的船舶安排在支线航线上。干线航线

是安通物流提供运输服务的主要航线，其特点是航程长，航线口岸稳定，航次固定，为更好的核算和管控成本，宜采用航次租船方式结算。支线船舶的作用主要用于配合干线船舶进行枢纽港间的货物中转、其特点是航程短、航线口岸不定、航次频繁，为方便结算，一般采用定期租船的方式结算。

上述两种结算方式价格的确定是参照安通物流从第三方租赁船舶的市场价格，结合船龄、吨位、航线等综合因素确定的。

## **（二）安盛船务与安通物流之间业务的收入确认原则**

### **1、定期租船**

安盛船务以定期租船结算时，在租赁期内按月平均确认船租收入。

### **2、航次租船**

安盛船务以航次租船结算时，在船舶航次运行结束，取得安通物流出具的航次结算单时确认船租收入。

上述收入确认原则符合《企业会计准则》的规定。

## **（三）中介机构核查意见**

**独立财务顾问海通证券认为：**

“安盛船务与安通物流之间的收入确认符合《企业会计准则》的相关规定。”

**会计师华普天健认为：**

“安盛船务与安通物流之间的收入确认符合《企业会计准则》的相关规定。”

二十一、申请材料显示，安通物流通过航运、海铁联运、海陆联运等方式提供集装箱物流综合服务。请你公司结合与联运商签署的合同、与客户的结算方式等，补充披露联运收入的确认方式，是否符合《企业会计准则》的相关规定。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

**回复：**

**（一）结合与联运商签署的合同、与客户的结算方式等，补充披露联运收入的确认方式，是否符合《企业会计准则》的相关规定**

在联运模式下，安通物流为客户提供“门到门一站式”物流服务，并向客户收取全部物流服务费用，其中，将部分陆上运输服务分包给联运商，并支付联运费用。

### **1、与联运商签署的合同**

安通物流目前主要的联运方式为海陆联运，联运商主要为拖车运输公司。安通物流与联运商就港口集装箱运输业务的事宜达成协议，明确了双方的权利与责任。协议的主要内容约定如下（安通物流为甲方、联运商为乙方）：

#### **（1）双方的权利与义务**

1) 甲方作为集装箱所有人和集装箱运营人，同意在乙方提交符合甲方规定的完整手续后将甲方的集装箱交给乙方，由乙方承接陆路运输任务。乙方作为配备专业集装箱运输工具的具有合法经营的独立法人单位，同意严格按照本协议的条款承运甲方交付的集装箱并承担在其运输、储存、装卸集装箱货物过程中可能产生的一切风险、责任和费用。

2) 乙方责任期限：自集装箱提离甲方指定的码头、堆场时起至集装箱原状返回指定码头、堆场卸箱止。在乙方责任期间内引起的集装箱损坏，其责任期限延长至集装箱修复甲方检验合格返回指定堆场之日止。

3) 任何挂靠乙方或与乙方另有约定的从事陆路运输的第三方拖车，只要是乙方所提供的车号并报甲方报备者，应视为乙方所有的拖车，依本协议所产生的一切风险、责任和费用由乙方承担。

#### **（2）费用结算**

1) 乙方进出港口的拖车运费以三十天作为一个对账周期，乙方应将每个周期中甲方所托运的集装箱分航次向甲方商务提供对账清单，甲方在收到对账清单后五个工作日内给予核对，并告知核对结果。乙方逾期未提供对账清单的，甲方



有权不予核对结算。

2) 在甲方核对并认可乙方对账清单及《签收单》后七个工作日内,乙方根据双方确认的数额向甲方开具 11%的全额《货物运输增值税专用发票》,甲方应在收到该发票正本后九十天内支付完毕发票款项,付款日期如遇节假日则自动顺延至节假日结束后的第三个工作日。如发票金额与双方对账确认的金额不一致,则甲方有权延期支付该笔款项,付款期限自正确的发票正本提供给甲方之日起开始起算。

3) 乙方同意甲方直接从拖车运费或乙方预交的保证金中扣除相应款项用于抵偿乙方应付的超期使用费、吊箱费、修箱费、滞箱费、拖车费差额、洗箱费、清除危险品标记费、违约金、赔偿金和集装箱灭失等费用。履约保证金被扣减后,乙方应在收到甲方通知之日起三个工作日内补足、以使履约保证金的金额重新达到本合同所约定的金额。

## 2、与客户的结算方式

安通物流对客户采用的结算模式主要分为四种: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	信用类型		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。
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。

## 3、收入的确认方式

安通物流在资产负债表日以劳务总收入和总成本能够可靠的计量,以交易相关的经济利益能够流入安通物流,确认劳务收入的实现。具体收入确认方法为:在船舶航次运行结束,并在取得客户签收单后确认收入。

### (二) 中介机构核查意见

独立财务顾问海通证券认为:

“安通物流联运收入确认方法为在船舶航次运行结束，并在取得客户签收单后确认收入，符合《企业会计准则》的相关规定。”

会计师华普天健认为：

“安通物流联运收入确认方法为在船舶航次运行结束，并在取得客户签收单后确认收入，符合《企业会计准则》的相关规定。”

二十二、申请材料显示，报告期内安通物流的营业收入分别为 159,440.75 万元、218,728.47 万元、277,513.52 万元和 141,860.48 万元，安盛船务的营业收入分别为 49,948.54 万元、65,802.12 万元、84,496.53 万元和 43,405.05 万元，增长较快。请你公司结合报告期内安通物流和安盛船务自有和外租运力、自有和外租集装箱的数量变化及使用率情况，以及市场需求、市场占有率、可比公司情况，补充披露报告期内主营业务收入增长的原因及合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

(一) 2012 年、2013 年、2014 年、2015 年 1-6 月营业收入及增长情况

### 1、安通物流

单位：万元

项目	2015 年 1-6 月	2014 年	2013 年	2012 年
营业收入	141,860.48	277,513.52	218,728.47	159,222.15
本期较上期增长率	—	26.88%	37.37%	—

注：上表列示的安通物流 2012 年收入不包括安通物流台湾分公司贸易收入 218.60 万元

### 2、安盛船务

单位：万元

项目	2015 年 1-6 月	2014 年	2013 年	2012 年
营业收入	43,405.05	84,496.53	65,802.12	49,948.54
本期较上期增长率	—	28.41%	31.74%	—

### 3、安通物流与安盛船务备考合并

单位：万元

项目	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
营业收入	144,272.91	282,425.31	219,583.07	159,222.15
本期较上期增长率	—	28.62%	37.91%	—

## (二) 主要经营指标变动情况

项目	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
自有运力(吨)	724,602.66	639,081.09	351,651.01	213,846.06
本期较上期增长率	—	81.74%	64.44%	—
自有运力(TEU)	48,388.00	40,213.25	21,992.42	13,317.58
本期较上期增长率	—	82.85%	65.14%	—
外租运力(吨)	224,389.95	232,313.91	233,361.49	159,618.94
本期较上期增长率	—	-0.45%	46.20%	—
外租运力(TEU)	12,154.83	13,887.17	13,016.33	9,071.58
本期较上期增长率	—	6.69%	43.48%	—
总运力(吨)	948,992.61	871,395.00	585,012.50	373,465.00
本期较上期增长率	—	48.95%	56.64%	—
总运力(TEU)	60,542.83	54,100.42	35,008.75	22,389.17
本期较上期增长率	—	54.53%	56.36%	—
自有集装箱(TEU)	74,380.33	58,671.17	22,986.08	10,756.00
本期较上期增长率	—	155.25%	113.70%	—
外租集装箱(TEU)	41,376.75	37,494.25	33,792.08	26,045.83
本期较上期增长率	—	10.96%	29.74%	—
集装箱总计(TEU)	115,757.08	96,165.42	56,778.16	36,801.83
本期较上期增长率	—	69.37%	54.28%	—
吞吐量(TEU)	2,995,682	5,373,068	3,434,737	2,033,466
本期较上期增长率	—	56.43%	68.91%	—
单位TEU年吞吐次数	25.88	55.87	60.49	55.25
本期较上期增长率	—	-7.64%	9.48%	—

注:

1、运力数=期初运力数+本期新增运力数\*(投入使用月数/12)-本期减少运力数\*((12-本期使用月数)/12)

2、集装箱数=期初数+本期新增数\*(投入使用月数/12)-本期减少数\*((12-本期使用月数)/12)

3、单位TEU年吞吐次数=吞吐量(TEU)/集装箱总计(TEU)

由上表可见,2013年标的公司总运力、集装箱总数和吞吐量分别较上年增长56.64%、54.28%、68.91%,高于同期备考合并口径营业收入的增长比例37.91%,

2014 年标的公司总运力、集装箱总数和吞吐量分别较上年增长 48.95%、69.37%、56.43%，高于同期备考合并口径营业收入的增长比例 28.62%。因此，标的公司主营业务收入增长与船舶和集装箱数量的增加相匹配，具有合理性。

### **（三）市场需求、市场占有率的影响**

随着我国支持物流企业发展力度的加大，“散改集”政策的实施，国内集装箱多式联运发展较快，适箱货源潜力大，同时以冷藏集装箱运输为代表的特种货物运输需求不断增长。海运作为成本最低、最适合大宗货物运输的运输方式，保持较高速度的发展态势。

2012 年以来，标的公司收入年均增长较快，在我国内贸集装箱行业中排名第三(以投放的运力计算)，仅次于中国远洋和中海航运两大国有航运企业集团。根据《华协咨询报告》，按 2014 年吞吐量统计，标的公司在青岛港、泉州港以及海口港的内贸集装箱市场占有率分别为 30%、49%和 65%，均排名第一。

综上，报告期内主营业务收入增长具有一定的合理性。

### **（四）中介机构核查意见**

#### **独立财务顾问海通证券认为：**

“报告期内标的公司主营业务收入增长的主要原因是由于内贸集装箱运输行业市场需求增长，标的公司加大市场开拓力度，优化网络布局，市场占有率提高以及标的公司运力提升所致，具有一定的合理性。”

#### **会计师华普天健认为：**

“报告期内标的公司主营业务收入增长的主要原因是由于内贸集装箱运输行业市场需求增长，标的公司加大市场开拓力度，优化网络布局，市场占有率提高以及标的公司运力提升所致，具有一定的合理性。”

二十三、申请材料显示，报告期内安通物流和安盛船务海运代理服务的毛利率分别为 19.22%、20.57%、24.03%和 23.22%，高于同行业平均水平，且上升趋势明显。请你公司：1) 结合经营区域、业务模式、船队构成、航线和网络布局等因素，进一步分析安通物流和安盛船务毛利率高于可比上市公司的合理性。2) 结合报告期内自有船舶和外租船舶模式下单位 TEU 的营业收入和营业成本构成情况、两种模式下的单位 TEU 毛利率变化的合理性、两种运力模式占总运力的比例变化情况，补充披露报告期海运代理服务毛利率变化的合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

(一) 报告期标的公司备考合并口径毛利率情况

单位：万元

项目	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
营业收入	144,272.91	282,425.31	219,583.07	159,222.15
营业成本	113,764.75	221,073.83	179,431.76	133,080.67
营业毛利	30,508.16	61,351.49	40,151.31	26,141.48
综合毛利率(%)	21.15	21.72	18.29	16.42
其中：海运代理服务(%)	23.22	24.03	20.57	19.22
拖车代理服务(%)	3.15	3.55	2.07	0.45

注：2012年营业收入、营业成本中扣除了台湾分公司的收入、成本。

(二) 同行业可比公司毛利率情况

选取主营业务范围涵盖航运物流业务的可比公司作为标的公司的潜在比较标准，2012-2014年同行业可比公司相关业务毛利率及主要经营情况如下：

公司名称	经营范围	2014年业务构成	物流相关业务毛利率		
			2014年	2013年	2012年
中海发展	散货航运、油品航运	物流业务占100%， 国内占37.56%	11.08	1.21	-0.93
中昌海运	海运代理、散货航运	物流业务占85.50%， 国内占100%	-14.83	3.67	-9.33
中远航运	散货航运、特种品航运	物流业务占100%， 国内占26.95%	8.98	6.38	7.98

公司名称	经营范围	2014 年业务构成	物流相关业务毛利率		
			2014 年	2013 年	2012 年
天津海运	集装箱航运	物流业务占 76.19%， 国内占 64.35%	3.56	15.92	-13.68
宁波海运	钢管类、散货航运、 型钢类	物流业务占 71.17%， 国内占 74.60%	12.15	15.88	2.11
中海海盛	国内贸易、散货航运、 特种品航运	物流业务占 57.23%	4.94	-4.87	-7.59
中海集运	港口代理、集装箱航运、 物流仓储机械	物流业务占 100%， 国内占 18.30%	3.74	-5.48	-0.43
招商轮船	散货航运、油品航运	物流业务占 100%	19.47	-2.87	2.34
中国远洋	港口代理、集装箱航运、 集装箱码头、集装箱租赁	物流业务占 100%， 国内占 21.40%	6.72	-1.04	0.56
海丰国际	亚洲区内集装箱航运服务、陆上货 运代理、船舶代理、堆场及仓储	物流业务占 100%， 国内占 42.85%	12.06	11.28	11.49
<b>行业最高</b>			<b>19.47</b>	<b>15.92</b>	<b>11.49</b>
<b>行业平均</b>			<b>6.79</b>	<b>4.01</b>	<b>-0.75</b>
<b>标的公司备考合并</b>			<b>21.72</b>	<b>18.29</b>	<b>16.42</b>

数据来源：同花顺

标的公司物流业务的综合毛利率水平高于同行业可比公司的对应数据，主要系标的公司与同行业可比公司的业务结构存在较为明显的差异。

（三）结合经营区域、业务模式、船队构成、航线和网络布局等因素，进一步分析安通物流和安盛船务毛利率高于可比上市公司的合理性。

### 1、经营区域

标的公司主营业务为内贸集装箱物流服务，主要经营区域为沿国内海岸线的主要港口，而同行业可比公司主要从事干散货运输或跨国远洋集装箱运输服务，其业务形态或国内业务占比情况与标的公司存在较大差异。

根据集装箱物流行业特点，内贸集装箱物流服务较跨国远洋集装箱运输服务相比，拥有高盈利能力、高毛利水平的特点，具体情况如下表所示：

公司名称	2014 年报/中报	2013 年	2012 年
中海发展	13.40	0.96	-0.93

公司名称	2014 年报/中报	2013 年	2012 年
其中：国内	13.53	5.75	未披露
国外	12.90	-2.68	未披露
<b>中远航运</b>	<b>9.32</b>	<b>6.38</b>	<b>7.98</b>
其中：出口运输	8.11	7.79	12.16
沿海运输	26.95	37.70	44.31
第三国运输	11.67	8.14	4.29
进口运输	-4.98	-15.53	-15.83
<b>中海集运</b>	<b>-0.11</b>	<b>-5.48</b>	<b>-0.43</b>
其中：国内	7.92	2.31	-1.80
国外	-2.68	-9.61	-0.64
<b>标的公司备考合并</b>	<b>21.72</b>	<b>18.29</b>	<b>16.42</b>

数据来源：Wind 资讯

从上表可以看出，国内物流服务的毛利率高于远洋物流服务。

## 2、业务模式

标的公司专注于内贸集装箱物流服务，以信息网络和运输网络作支撑，立足沿海，辐射全国，打造低成本个性化核心物流产业链，为客户提供一体化、专业化、定制化的内贸物流服务。标的公司围绕天津、青岛、上海、泉州、广州、海口国内六大核心枢纽港进行业务布局，截止 2015 年 6 月，标的公司业务网络已覆盖口岸 90 个，并通过海陆、海铁联运覆盖全国逾 18 个省市。

标的公司主要业务模式如下：

### (1) D-D：门到门运输模式

安通物流负责全程物流的每个环节，具体操作模式如下：根据订舱人（订舱人（托运人）、发货人、收货人三方可能为各自不同的三个主体、也可能三方为同一主体，或者可能其中有两方为同一主体。在任何情况下，安通物流的客户均为运输合同的相对方即订舱人（托运人）的指示，安通物流安排车队提取集装箱，然后通过拖车或”拖车+铁路”运输至发货人处货物装箱作业→装箱后，通过拖车或”拖车+铁路”运输至始发港码头堆场→通过船舶由始发港运输至目的

港码头堆场（中间可能通过中转港码头）→再通过拖车或”拖车+铁路”由目的港堆场运输至收货人处，由收货人签收。

#### （2）CY-CY：场到场运输模式

安通物流负责堆场到堆场运输，具体操作模式如下：订舱人（托运人）自行安排将装箱的货物运送至始发港码头堆场→安通物流负责将货物通过船舶由始发港运输至目的港码头堆场（中间可能通过中转港码头）→收货人自行安排到目的港码头堆场提箱并将货物送至目的地。

#### （3）CY-D：场到门运输模式

安通物流负责堆场到门运输，具体操作模式如下：订舱人（托运人）自行安排将装箱的货物运送至始发港码头堆场→安通物流负责将货物通过船舶由始发港运输至目的港码头堆场（中间可能通过中转港码头）→通过船舶由始发港运输至目的港码头堆场（中间可能通过中转港码头）→再通过拖车或”拖车+铁路”由目的港堆场运输至收货人处，由收货人签收。

#### （4）D-CY：门到场运输模式

安通物流负责门到堆场运输，具体操作模式如下：根据订舱人（托运人）的指示，安通物流安排车队提取集装箱，然后通过拖车或”拖车+铁路”运输至发货人处货物装箱作业→装箱后，通过拖车或”拖车+铁路”运输至始发港码头堆场→通过船舶由始发港运输至目的港码头堆场（中间可能通过中转港码头）→收货人自行安排到目的港码头堆场提箱并将货物送至目的地。

#### （5）CFS-CFS：场到场（装拆箱）运输模式

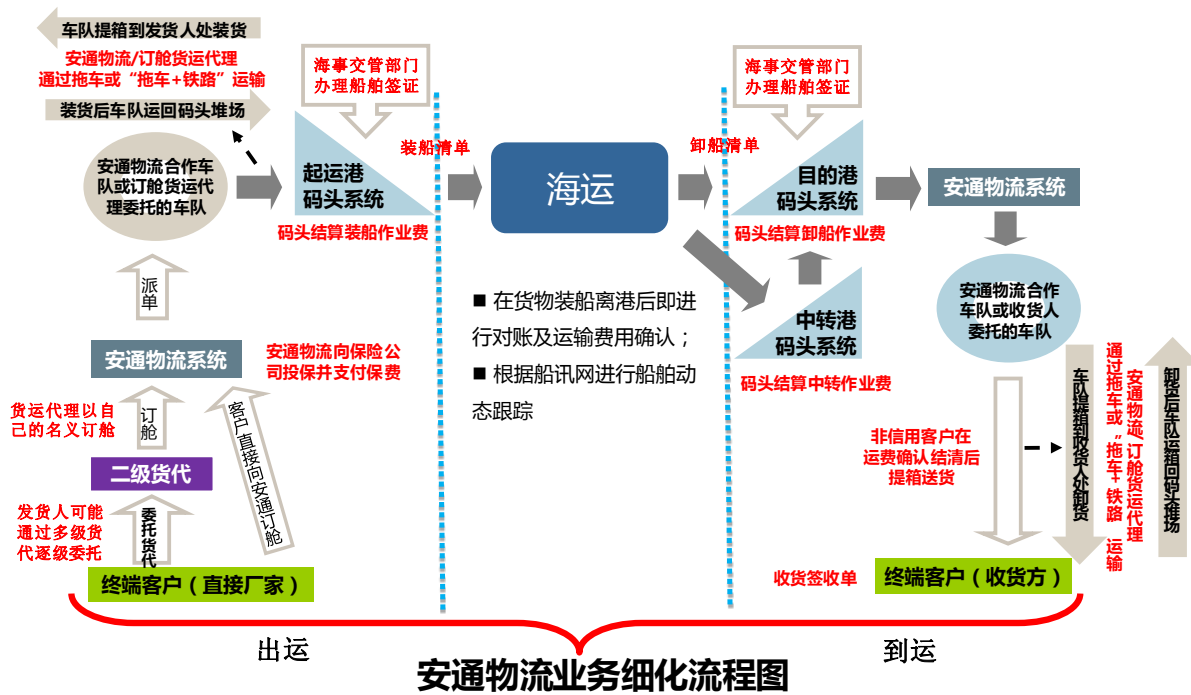
安通物流负责堆场到堆场（装拆箱）运输，具体操作模式如下：货物直接在始发港码头堆场装箱（订舱人（托运人）委托码头装箱作业或订舱人（托运人）委托安通物流，安通物流再委托码头装箱作业）→安通物流负责将货物通过船舶由始发港码头运输至目的港码头堆场（中间可能通过中转港码头）→在目的港码头堆场拆箱提货（订舱人（托运人）委托码头装箱作业或订舱人（托运人）委托安通物流，安通物流再委托码头装箱作业）→收货人自行安排到目的港码头堆



场提箱并将货物送至目的地。

同时，标的公司通过多元化的箱型结构，为客户提供整箱、拼箱、集装箱堆存、装拆箱、集装箱运输、内陆中转、门到门和多式联运等全程集装箱物流服务业。与散货船等其他单一运输模式相比，集装箱运输有利于标准化操作，提高了运输周转速度，降低了各环节作业成本，提高了毛利率。

标的公司具体业务操作细化流程如下图所示：



据统计，2012年至2014年安通物流的订舱量中来自于货运代理公司（以下简称“货代公司”）的占比均为90%左右。在国内、国际集装箱物流运输中，由于收货人及发货人较为分散的行业特点，货代公司在承运人与收货人或发货人之间发挥着突出的中介作用，当今国内、国际海上运输市场中80%以上的业务均通过货代公司完成。

根据标的公司统计说明，标的公司2014年及2015年1-6月的经营数据简要情况如下：

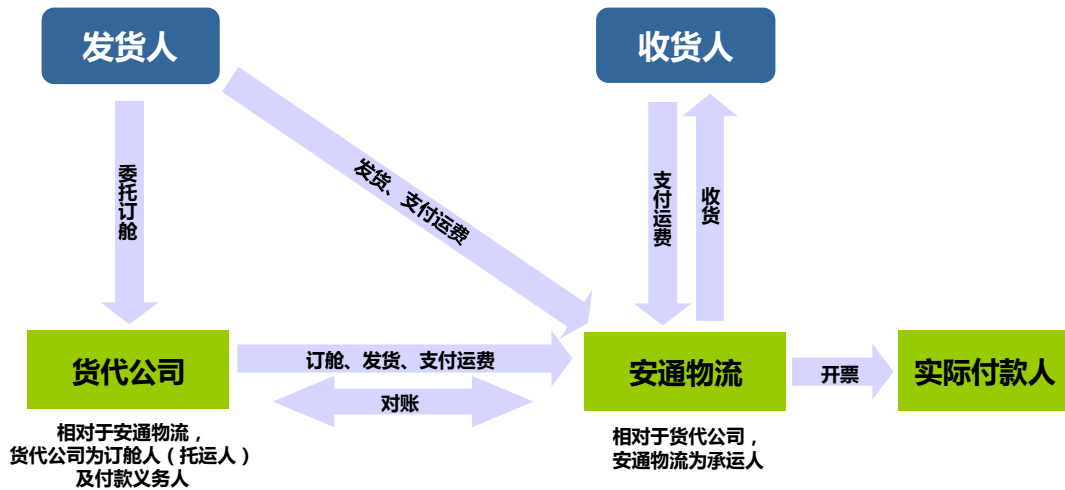
项目	2015年1-6月	2014年
----	-----------	-------

运单	190,000 个	390,000 个
航次（按单航次计）	6,100 次	10,700 次
订舱客户（托运人）	3,500 个	2,900 个
发货人	7,200 个	5,300 个
收货人	22,000 个	35,000 个
计费箱量	610,000 TEU	1,197,243 TEU
最大单个运单金额	620,000 元	750,000 元

注：运单即经订舱人及承运人确认订舱单信息后的实际货物承运单证。

根据上表数据，可见标的公司订舱客户、收货人及发货人分散、订单数量多，且最大单个订舱单金额占同期营业收入比例不到 0.1%，符合行业特点。

结合前述安通物流的业务操作流程，安通物流与货代公司的具体业务流程简要如下图所示：



1) 订舱：货代公司（即订舱人、托运人）接受发货人（或收货人）的委托后以货代公司名义向安通物流（承运人）订舱；

2) 交付货物：货代公司（或发货人）向承运人交付货物并通知安通物流向收货人交付货物；

3) 对账：安通物流与货代公司进行对账及运输费用确认；

4) 支付运费：对于票结客户，货代公司向安通物流支付运输费用并提箱；对于信用客户，货代公司与安通物流确认运费后即可提箱（在实际结算中，货代

公司根据商务安排向安通物流直接支付运输费用或委托发货人、收货人向安通物流代为支付运输费用)；

5) 开具发票：安通物流向实际付款人开具发票。

### 3、船队构成

截至 2015 年 9 月 30 日，标的公司自有（含融资租赁）船舶 37 艘，经营租赁船舶 28 艘，具体情况如下：

船舶载重吨	合计数量（艘）
3,600-6,000	18
6,000-8,000	11
8,000-20,000	19
20,000-30,000	14
40,000-60,000	3

由上表可知，标的公司拥有梯队式的船队用于匹配不同的港口条件及货源结构，且便于调整适合的船型提供点对点运输服务，进而提高运输满载率。

合理的船舶梯队分布，使标的公司船队不仅可以停靠国内较大港口，同时也可以将经营区域延伸到国内中小港口，进一步扩大了服务区域范围。

同时，标的公司可以根据季节特点、区域货源特色，相应调整运力，迎合市场多元化需求，以达到规避单一航线波动和货物季节性的影响对标的公司带来的冲击，有利于提高经营效率，保持较高的毛利率。

### 4、航线和网络布局

标的公司根据客户的集装箱运输需求，建立了多式联运物流网络，以覆盖整个中国海岸线的五十多条海运航线为基础，并利用驳船将物流服务延伸至长江、珠江、西江等内河港口，运输覆盖十八个省市。标的公司强化精品航线建设，提高“准班率、满载率、满意率”，为标的公司带来了竞争优势。

2015 年 1-6 月标的公司最具有优势的前五大精品航线如下：

序号	航线	计费箱量 (自然箱)	收入（万元）	成本 (万元)	毛利率	占总收入 比重
----	----	---------------	--------	------------	-----	------------

1	天津-广东	82,781	24,365.16	16,566.02	32%	17%
2	天津-海口	54,341	16,365.18	11,333.67	31%	11%
3	山东-海口	37,443	12,701.55	10,064.24	21%	9%
4	天津-福建	42,275	12,561.94	10,197.48	19%	9%
5	营口-海口	31,999	12,122.14	8,994.93	26%	8%
合计		<b>248,839</b>	<b>78,115.97</b>	<b>57,156.34</b>	—	<b>54%</b>

根据上表，上述五大精品航线收入占 2015 年 1-6 月标的公司备考合并口径营业收入的比例为 54%，平均毛利率为 26%，较 2015 年 1-6 月平均毛利率 21% 高出 5 个百分点。

因此，完善的物流网络及航线设计，使得标的公司保持了较高的毛利率。

综上，由于经营区域、业务模式、船队构成、航线和网络布局等方面的差异化，标的公司毛利率高于可比上市公司具有合理性。

（四）结合报告期内自有船舶和外租船舶模式下单位 TEU 的营业收入和营业成本构成情况、两种模式下的单位 TEU 毛利率变化的合理性、两种运力模式占总运力的比例变化情况，补充披露报告期海运代理服务毛利率变化的合理性。

#### 1、自有船舶和外租船舶模式下单位 TEU 的营业收入和营业成本构成情况

##### （1）自有船舶单位 TEU 营业收入和营业成本构成

单位：元/TEU

项目	2015 年 1-6 月	2014 年	2013 年	2012 年
自有船舶单位 TEU 海运代理服务收入	2,122.97	2,093.14	2,216.16	2,403.21
自有船舶单位 TEU 海运代理服务成本	1,516.71	1,479.31	1,704.37	1,912.82
其中：码头费	666.37	602.56	630.79	646.25
燃油费	351.34	428.72	563.86	754.88
折旧费用	160.77	140.34	147.78	146.73
工资费用	97.37	89.91	123.38	116.89
驳船费用	78.91	63.35	47.21	47.04
租箱费	67.53	60.33	78.72	91.5
保险费	38.99	36.24	42.88	43.18
维修费	31.13	49.47	58.34	54.75
其他费用	24.3	8.37	11.4	11.6

注：标的公司在海运代理服务对外报价时，其自有船舶与外租船舶对应的海运代理服务对外报价保持一致。

1) 自有船舶单位 TEU 码头费 2012 年至 2014 年呈逐年下降趋势，主要系标的公司码头吞吐量逐年上升，码头费折让增加所致，2015 年 1-6 月较 2014 年增加主要系大部分码头折让在当年底结算确认所致。

2) 自有船舶单位 TEU 燃油费呈逐年下降趋势，主要系标的公司报告期内新购置的船舶节能环保性较好，油耗较低，同时，燃油价格也呈逐年下降趋势所致。

因此，受规模效应的影响，标的公司单位 TEU 码头费逐年下降，新型船舶油耗降低及燃油价格下降，报告期自有船舶单位 TEU 海运代理服务成本呈逐年下降趋势。

与外租船舶相比，标的公司自有船舶对应的主营业务成本不包含船舶取得的资金成本（融资租赁分摊的财务费用）。标的公司 2012 年、2013 年、2014 年、2015 年 1-6 月自有船舶融资租赁分摊的财务费用分别为 3,094.78 万元、7,781.99 万元、12,055.01 万元、6,956.40 万元，单位 TEU 财务费用分别为 95.87 元、149.10 元、137.29 元、149.51 元。

## (2) 外租船舶单位 TEU 营业收入和营业成本构成

单位：元/TEU

项目	2015 年 1-6 月	2014 年	2013 年	2012 年
外租船舶单位 TEU 海运代理服务收入	2,122.96	2,093.14	2,216.16	2,403.21
外租船舶单位 TEU 海运代理服务成本	1,995.89	1,895.06	1,844.37	1,979.65
其中：航租费用	1,278.56	1,177.94	1,042.81	1,147.28
码头费	578.85	592.93	617.00	640.65
租箱费	67.53	60.33	78.72	91.50
集装箱折旧费用	45.45	36.71	35.02	23.90
驳船费用	—	—	47.21	47.04
保险费	12.21	10.10	9.00	10.79
维修费	10.25	15.51	13.75	14.56
其他费用	3.02	1.54	0.85	3.94

注：标的公司在海运代理服务对外报价时，其自有船舶与外租船舶对应的海运代理服务对外报价保持一致。

1) 外租船舶的航租费用报价主要包含了外租船舶取得的资金成本、外租船舶折旧、燃油费用、工资费用等以及出租方的合理利润。

2) 外租船舶单位 TEU 码头费 2012 年至 2015 年 1-6 月呈逐年下降趋势，主要系标的公司码头吞吐量逐年上升，码头费折让增加所致。

## 2、两种运力模式占总运力的比例变化情况

单位：TEU

项目	2015 年 1-6 月	占比 (%)	2014 年	占比 (%)	2013 年	占比 (%)	2012 年	占比 (%)
总运力数	60,542.83	100.00	54,100.42	100.00	35,008.75	100.00	22,389.17	100.00
其中：自有运力	48,388.00	79.92	40,213.25	74.33	21,992.42	62.82	13,317.58	59.48
外租运力	12,154.83	20.08	13,887.17	25.67	13,016.33	37.18	9,071.58	40.52

注：1、运力数=期初运力数+本期新增运力数\*（投入使用月数/12）-本期减少运力数\*（（12-本期使用月数）/12）

从上表可以看出，报告期内总运力、自有运力呈逐年上升趋势，外租运力占比呈逐年下降趋势，主要系报告期内标的公司新增购建船舶所致。

## 3、两种模式下单位 TEU 毛利率变化的合理性及海运代理服务毛利率变化的合理性

标的公司报告期内自有船舶和外租船舶海运代理服务毛利率情况如下：

单位：%

项目	2015 年 1-6 月	2014 年	2013 年	2012 年
船舶运输代理服务综合毛利率	23.22	24.03	20.57	19.22
其中：自有船舶	28.56	29.33	23.09	20.41
外租船舶	5.99	9.46	16.78	17.63

### (1) 两种模式下单位 TEU 毛利率变化的合理性

1) 标的公司 2015 年 6 月底较 2012 年初新增购建 25 艘船舶，该等船舶船型较大，节能环保性较好，油耗较低，因此报告期内自有船舶毛利率呈上升趋势。

2) 外租船舶运输代理服务毛利率 2014 年较 2013 年下降较大，主要系 2014

年标的公司新增自有船舶较多、船型较大，外租船舶绝大部分作为喂给船调整至支线，因此外租船舶运输代理服务毛利率下降较大。

## （2）报告期内海运代理服务毛利率变化的合理性

1) 标的公司 2012 年 10 月开始执行“营改增”税收政策，在营业成本中占比较高的燃油费、租箱费以及折旧费用对应的增值税税率为 17%，航租费用对应的增值税税率为 11%，而营业收入对应的增值税主要为 6%，与“营改增”前营业收入、营业成本均含税相比，“营改增”后营业成本下降的幅度大于营业收入，因此，“营改增”前的 2012 年以及“营改增”过渡期间的 2013 年海运代理服务综合毛利率低于 2014 年。

2) 根据上表，报告期内标的公司自有船舶海运代理服务毛利率高于外租船舶海运代理服务毛利率。

3) 由于报告期内标的公司新增购建大量船舶，报告期内总运力、自有运力呈逐年上升趋势，外租运力占比呈逐年下降趋势。

综上所述，因报告期内自有船舶毛利率高于外租船舶毛利率以及自有船舶运力占比逐年上升，报告期内海运代理服务毛利率呈逐年上升趋势存在合理性。

## （五）内部控制制度建立及执行情况

### 1、销售与收款循环

标的公司建立了销售与收款业务相关管理制度，与客户签订合同时，需履行合同审批程序。制定了客户信用管理办法，对于信用客户给予不同的账期，标的公司商务部门对客户信用进行跟踪与反馈。

在销售定价方面，经审批后标的公司市场部定期发布基准运价，各业务网点严格执行，市场部门、商务部门对运价执行情况进行跟踪与监督。如申请特殊运价，需履行标的公司内部审批手续后执行。

标的公司客户在网上订舱平台订舱后，各业务网点审核客户订单并安排装船，相关部门办理保险。

标的公司财务部门根据运单完成情况确认营业收入。对于信用客户，标的公司商务部门定期与客户对账，提出开票申请，标的公司财务部门审核后开具发票并进行发票登记，标的公司商务部门催收款项。对于非信用客户，标的公司各业务网点必须确认财务部门收到款项后才允许客户提箱。

## **2、采购与付款循环**

标的公司主要采购流程包括采购计划、供应商准入与评价、采购价格、采购合同、采购验收、采购入账与对账及采购付款等。

标的公司编制年度采购计划及采购申请，建立了供应商准入及评价制度，对新供应商根据标准进行筛选、审批及试用合格后，纳入合格供应商名录。每年开展对供应商的评价工作。

标的公司采购部门对采购价格实行询价比价并经适当审批后签订采购合同，采购合同经过合同审批流程后订立。采购验收环节保证采购人员与验收人员职责相分离，且必须形成验收报告等，并经参与验收人员共同确认签字。

标的公司财务部门根据采购合同、验收报告及发票进行账务处理，发票未到期的，财务部门暂估入账。

标的公司与供应商定期对账，财务部门定期编制付款计划，采购部门提出付款申请，经适当审批后支付供应商款项。

标的公司销售与收款循环、采购与付款循环内部控制制度设计较合理、执行较好。

### **（六）执行的主要审计程序**

在对营业收入进行审计时，主要的审计程序如下：

1、结合自有运力和外租运力的增长情况，分析标的公司报告期各年营业收入增长的合理性；

2、结合标的公司营业收入季节性的影响，分析报告期各月营业收入和毛利波动的合理性；



3、检查销售合同及订舱单，与标的公司财务账面确认营业收入的订单进行核对；

4、结合订舱单信息，检查标的公司的客户签收单；

5、对标的公司营业收入确认进行截止性测试；

6、选取样本对标的公司应收账款发生额及余额进行函证；

7、选取样本对标的公司确认收入的航次和装船清单与第三方供应商码头公司提供的作业清单进行核对；

8、对标的公司主要的客户进行访谈；

标的公司主要营业成本为码头费用、航租费用、燃油费用及折旧费用等，在对营业成本进行审计时，主要的审计程序如下：

1、分析标的公司主要营业成本项目在报告期内变动的合理性；

2、分析标的公司报告期内毛利率及其变化的合理性；

3、检查标的公司采购合同，关注合同主要条款；

4、检查标的公司账面确认的营业成本与供应商的结算单据金额是否一致；

5、复核固定资产折旧费用计提的准确性；

6、对标的公司营业成本确认进行截止性测试；

7、选取样本对标的公司应付账款发生额及余额进行函证；

8、对主要的供应商进行访谈。

通过执行上述审计程序，报告期内标的公司营业收入、营业成本的确认在所有重大方面是公允的。

#### **（七）中介机构核查意见**

**独立财务顾问海通证券认为：**

“由于标的公司经营区域、业务模式、船队构成、航线和网络布局的差异以及自有船舶运力的逐年增加，报告期内标的公司海运代理服务毛利率变化具有合理性。”

**会计师华普天健认为：**

“由于标的公司经营区域、业务模式、船队构成、航线和网络布局的差异以及自有船舶运力的逐年增加，报告期内标的公司海运代理服务毛利率变化具有合理性。”

二十四、申请材料显示，安通物流和安盛船务预测期毛利率保持稳定且高于同行业公司平均水平。请你公司结合行业地位、经营模式、竞争优势、陆运和空运的未来发展趋势及航运的比较优势等补充披露安通物流和安盛船务可以持续保持高毛利率的原因及合理性，就毛利率对安通物流和安盛船务评估值的影响作敏感性分析，并提示风险。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

**回复：**

安通物流是一家专注于中国内贸集装箱物流的民营企业，以泉州为中心，业务辐射全国 18 个省市，覆盖国内 90 个大中港口，通过“航运为主、多式联运相结合”的物流运作模式，为客户提供物流解决方案。安盛船务目前主要为安通物流提供国内水路货物运输业务。

标的公司近三年一期备考合并口径毛利率情况如下：

单位：万元

项目	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 1-9 月
主营业务收入	159,222.15	219,583.07	282,425.31	224,218.55
主营业务成本	133,080.67	179,431.76	221,073.83	175,933.26
毛利率	<b>16.42%</b>	<b>18.29%</b>	<b>21.72%</b>	<b>21.53%</b>

注：2012-2014 年为经审计的标的公司备考合并数据，2015 年 1-9 月为未审备考合并数据。

预测期标的公司备考合并口径的毛利率如下：

单位：万元

项目	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
备考合并主营业务收入	325,254.77	366,619.52	412,683.89	453,223.32	484,648.45
备考合并主营业务成本	253,778.40	287,011.03	324,697.54	360,349.44	387,017.88
毛利率	21.98%	21.71%	21.32%	20.49%	20.14%

注：

- 1、预测期备考合并主营业务收入=预测期安通物流主营业务收入；
- 2、预测期备考合并主营业务成本=预测期安通物流主营业务成本-预测期安盛船务主营业务收入+预测期安盛船务主营业务成本。

### （一）预测期安通物流和安盛船务可以持续保持高毛利率的原因及合理性

#### 1、行业地位

##### （1）内贸集装箱吞吐量占比

近年来，我国港口内贸集装箱吞吐量及标的公司吞吐量情况如下表所示：

单位：万 TEU

年份	2011年	2012年	2013年	2014年
全国内贸集装箱吞吐量	5,269	6,438	7,124	8,964
增长速度	-	22.2%	10.7%	25.8%
标的公司吞吐量	157.09	203.35	343.47	537.31
增长速度	-	29.45%	68.91%	56.44%
标的公司占比	2.98%	3.16%	4.82%	5.99%

数据来源：

- 1、全国内贸集装箱吞吐量来源于《华协咨询报告》；
- 2、标的公司吞吐量来源于标的公司统计

从上表可以看出，我国内贸集装箱年吞吐量逐年增长；标的公司集装箱吞吐量也在逐年增长，且年增长幅度高于全国内贸集装箱吞吐量增长幅度；自2012年开始标的公司年吞吐量占全国内贸集装箱吞吐量的比例逐年上升，标的公司的市场地位不断提高。

##### （2）集装箱船队规模排名

根据上海航运交易所网站统计，截至 2014 年 12 月 31 日中国航运企业运营的集装箱船队规模如下表：

排名	企业名称	艘数	总箱位数 (TEU)
1	中国远洋运输 (集团) 总公司	180	883,168
2	中国海运 (集团) 总公司	168	725,052
3	新海丰国际集装箱运输有限公司	67	78,487
4	泉州安通物流有限公司	92	62,285
5	中国外运长航集团有限公司	88	50,671
6	泉州安盛船务有限公司	34	47,735
7	重庆川江船务有限公司	66	21,164
8	海口南青集装箱班轮有限公司	46	18,000
9	上海海华轮船有限公司	23	15,072
10	上海锦江航运有限公司	11	10,688

数据来源：上海航运交易所网站；

注：上表中安通物流运营集装箱船队规模包含安盛船务运营船舶、其他外租沿海集装箱船舶以及内河驳船。

通过上表可以看到，安通物流无论在船队运营规模和总箱位数上在全国航运企业排名中均位列前几名，行业地位靠前。

## 2、经营模式以及竞争优势

标的公司以其自有或租赁的集装箱为载体，对外采购内贸水路运输、陆上运输服务等，为客户提供集装箱物流解决方案。

### (1) 继续专注于内贸集装箱物流

预测期内，标的公司将持续专注于内贸集装箱业务。标的公司以集装箱的标准化、环保、便利、低成本、低货损、全封闭等优势去争取煤炭、粮食、钢材、铁矿石等原散装货源进箱，扩大其集装箱物流的服务范围。

根据交通运输部统计，2015 年上半年规模以上港口完成货物吞吐量 56.7 亿吨，同比增长 2.6%，其中内、外贸吞吐量分别增长 4.2% 和下降 0.6%；同期完成集装箱吞吐量（内、外贸）10,273 万 TEU，同比增长 6.1%。根据《华协咨询报告》，未来随着我国国内贸易的快速发展，以及内贸货物集装箱化率的不断提高，

我国内贸集装箱吞吐量将赶上外贸集装箱吞吐量，比重将达到 50%，综合预测我国 2020 年和 2025 年内贸集装箱吞吐量分别为 1.6 亿 TEU 和 2.5 亿 TEU。

### (2) 高效的运营管理体系

标的公司凭借多年经营内贸集装箱物流积累的经验，加强各物流环节的管控与协调，降低海运过程中客观因素影响，缩短船舶的在港时间，保障班轮运输直靠率，提高运输时效性。

标的公司近一年一期直靠率如下表：

序号	月份	靠泊次数	直靠次数	直靠率	月份	靠泊次数	直靠次数	直靠率
1	2014 年 1 月	469	214	45.63%	2015 年 1 月	613	298	48.61%
2	2014 年 2 月	339	175	51.62%	2015 年 2 月	335	190	56.72%
3	2014 年 3 月	578	252	43.60%	2015 年 3 月	597	307	51.42%
4	2014 年 4 月	564	213	37.77%	2015 年 4 月	661	346	52.34%
5	2014 年 5 月	588	266	45.24%	2015 年 5 月	631	332	52.61%
6	2014 年 6 月	599	257	42.90%	2015 年 6 月	591	320	54.15%
7	2014 年 7 月	579	255	44.04%	2015 年 7 月	587	307	52.30%
8	2014 年 8 月	651	287	44.09%	2015 年 8 月	595	297	49.92%
9	2014 年 9 月	519	227	43.74%	2015 年 9 月	586	307	52.39%
10	2014 年 10 月	580	260	44.83%	-	-	-	-
11	2014 年 11 月	600	292	48.67%	-	-	-	-
12	2014 年 12 月	581	285	49.05%	-	-	-	-
合计		<b>6,647</b>	<b>2,983</b>	<b>45.10%</b>	合计	<b>5,196</b>	<b>2,704</b>	<b>52.27%</b>

注：

- 1、直靠，即船舶到港后直接到泊位靠泊，无需在锚地停留；
- 2、直靠率=直靠次数/靠泊次数。

船舶无法及时靠泊时，需在锚地等待，进而消耗燃油，等待时间越长，运营成本越高，且降低船舶运营的周转速度。因此，缩短在港等待时间，提高直靠率是节约运营成本的有效措施。从上表可以看出，2015 年 1-9 月标的公司船舶直靠率均在 50% 甚至以上，显著高于 2014 年同期，进一步缩短了船舶在港等待时间，加快了船舶运输周转速度，从而节约运营成本。

### (3) 优化船型配置

标的公司 2014 年底较 2012 年初相比，新增购建 21 艘船舶，该等船舶船型较大，节能环保性好，有效货柜量（设计重箱位/载重吨）增加，单位运营成本低。在至少五年内仍将保持运营成本的经济性，标的公司高毛利率可以继续保持。

标的公司报告期内与报告期外新增船舶有效货柜量对比情况如下：

序号	船名	年份	载重吨	设计重箱位 (个)	设计重箱位/百载重吨	平均值 (设计重箱位/百载重吨)
报告期外	安盛集 2	2005 年	5,000	268	5.360	6.016
	安盛集 5	2006 年	6,300	410	6.508	
	安盛集 7	2007 年	8,250	528	6.400	
	仁建壹	2010 年	44,000	2,986	6.786	
	仁建 5	2010 年	24,166	1,510	6.248	
	仁建 6	2010 年	24,066	1,510	6.274	
	仁建贰	2010 年	23,465	1,665	7.096	
	安盛集 6	2010 年	6,250	362	5.792	
	安盛集 9	2010 年	6,855	447	6.521	
	仁建 7	2011 年	22,215	1,182	5.321	
	安盛 11	2011 年	5,000	265	5.300	
	安盛 12	2011 年	5,000	265	5.300	
	安盛 16	2011 年	5,000	265	5.300	
报告期内	安盛 17	2012 年	5,803	413	7.117	6.696
	安盛 22	2012 年	10,846	684	6.306	
	仁建泉州	2012 年	27,662	1,744	6.305	
	仁建海口	2012 年	27,645	1,744	6.309	
	仁建天津	2013 年	27,605	1,744	6.318	
	仁建广州	2013 年	27,546	1,744	6.331	
	仁建京唐	2013 年	27,644	1,744	6.309	
	仁建营口	2013 年	27,645	1,744	6.309	
	安盛 13	2014 年	12,608	706	5.600	
	安盛 14	2014 年	10,419	688	6.603	
	安盛 18	2014 年	9,285	650	7.001	
	安盛 19	2014 年	9,322	650	6.973	
	安盛 20	2014 年	9,591	650	6.777	
	安盛 25	2014 年	13,224	882	6.670	
	仁建 8	2014 年	53,704	4,298	8.003	
	仁建 9	2014 年	57,240	4,713	8.234	
	仁建 10	2014 年	53,627	4,298	8.015	
仁建青岛	2014 年	27,355	1,744	6.375		

序号	船名	年份	载重吨	设计重箱位 位(个)	设计重箱位/ 百载重吨	平均值(设计重 箱位/百载重 吨)
	仁建上海	2014年	27,462	1,744	6.351	
	仁建宁波	2014年	27,469	1,744	6.349	
	仁建钦州	2014年	27,427	1,744	6.359	

注:

- 1、重箱位，即每箱载重在最大荷载时船舶最大装箱量；
- 2、有效货柜量=设计重箱位/船舶载重吨

海运集装箱运输是以货柜单位为计费标准，每箱载重不超过荷载，运费相同。因此，箱位越多，装载货柜就多，单船利用率就高，从而降低单位货柜运输成本。

有效货柜量高是新型船舶的特点，从上表来看，报告期内新增船舶有效货柜量高于报告期外。标的公司通过优化船型配置，提升有效货柜量等手段，进而提高船舶运输效率，降低单位货柜运输成本。

#### (4) 优化物流网络

标的公司根据客户的集装箱运输需求，建立了多式联运物流网络，以覆盖中国海岸线的五十多条海运航线为基础，并利用驳船将物流服务延伸至长江、珠江、西江等内河区域，运输覆盖十八个省市。标的公司强化精品航线建设，提高“准班率、满载率、满意率”，为标的公司带来了竞争优势。

网络结构的优点是，通过枢纽集并，加强区域内物流网络的覆盖，提升航班密度。对于客户而言，港口间通达率提高，运期稳定，可增强客户粘性。随着标的公司内贸物流网络逐步扩大和优化，其网状结构优势将得以巩固和进一步发挥。

#### (5) 积极拓展高毛利率业务

随着消费观念向多样化、快速化的方向发展，与此伴随的是以冷链运输为代表的特种货物运输需求不断增长。这种变化趋势在国内航运市场上主要表现为，生鲜农产品越来越多的进入到流通领域，冷藏集装箱运输需求大大增加。

报告期内，标的公司增加了冷链物流资源投入，通过提高冷链物流等高毛利业务收入及占比，进而保持标的公司高毛利水平。

### 3、陆运和空运的未来发展趋势

#### (1) 陆运未来的发展趋势

##### 1) 公路运输的发展趋势

2015 年上半年，全国公路完成货运量 162.9 亿吨，同比增长 6.2%，增速比去年同期回落 3 个百分点；完成货物周转量 29,531 亿吨公里，同比增长 6.4%，增速比去年同期回落 3.5 个百分点。由于大宗商品货运需求大幅下降，工业产品受需求变化和渠道下沉影响逐步向小批量、多批次、高时效转变。公路货运量和周转量已经连续 5 年增速下滑。受货运需求下滑影响，公路货运价格长期低迷。

由于经济结构优化和产业布局调整，长距离的大宗商品和大批量商品运输量将有所下滑，生产型货运需求增长将逐步放缓，直接影响到公路货运规模的上升。

##### 2) 铁路运输的发展趋势

铁路作为陆上运输的主力军，在长达一个多世纪的时间里居于垄断地位。但是自本世纪以来，随着汽车、航空和管道运输的迅速发展，铁路不断受到新的浪潮的冲击。为适应社会和经济发展的需要以及货主的要求，各国铁路纷纷进行大规模的现代化技术改造，在重载、高速运输和信息技术方面取得了新的突破，再加之现代管理和优质服务以及铁路的区域联网、洲际联网，使铁路增添了新的活力。

在铁路货物运输方面，集中化、单元化和大宗货物运输重载化是各国铁路发展的共同趋势。

#### (2) 航空货运的未来发展趋势

##### 1) 转型：向产业链两端延伸

经过几年的实践探索，航空货运企业转型的方向在业内已经形成初步的共识，即航空货运企业要专注主业，并在主业做强的基础上适当向上下游延伸。

目前各货运航空公司（转型升级）的探索实践主要包括转型、转换不同细分市场、转换经营模式三种类型。转行即退出航空运输主业，转换细分市场即退出



普货市场定位，转向快递等细分市场；转换经营模式即要解决“货源组织被代理被定价，运力资源被采购被整合”这一主要问题，从航空承运人转型为航空物流商，从提供机场到机场运输服务转型为“门到门”物流服务，从“被组织被定价被采购被整合”转型为航空物流链的掌控者。

## 2) 推进多式联运

目前，跨境电商的市场需求旺盛，受现阶段规模小、运输线路覆盖不足，可达性差等限制，其无法只依靠航空货运实现物流运输，所以航空货运正加强和其他运输手段例如水运、陆运等合作。航空货运通过这种与其他运输方式的合作，可以弥补自身网络的不足，降低成本和增强服务的灵活性，以满足不同的运输要求。

## 4、航运的比较优势

根据全国历年统计年鉴以及国民经济和社会发展统计公报相关数据，可得近五年不同运输方式的货运周转量情况，如下表所示：

五种运输方式的货运周转量数据统计表

单位：亿吨公里

运输方式		铁路	公路	水运	民航	管道
2010	周转量	27,644	43,390	68,428	179	2,197
	占比	19.49%	30.59%	48.24%	0.13%	1.55%
2011	周转量	29,466	51,375	75,424	173.9	2,885
	占比	18.49%	32.25%	47.34%	0.11%	1.81%
2012	周转量	29,187	59,535	81,708	163.9	3,211
	占比	16.79%	34.25%	47.01%	0.09%	1.85%
2013	周转量	29,174	55,738	79,436	170	3,496
	占比	17.36%	33.17%	47.28%	0.10%	2.08%
2014	周转量	27,530	61,139	91,881	186	3,883
	占比	14.91%	33.12%	49.77%	0.10%	2.10%

注：周转量 = 指运输货物的数量（吨） \* 运输距离（亿公里）

由上表数据可以看出，水运（航运）的货运周转量占比最大，占比几乎达到

50%。

水路运输主要承载大数量、长距离的运输，是在干线运输中起主力作用的运输形式。其特点是可以大批量远距离运输，运输成本低，投资小，劳动生产率高，但速度较慢，受港口、水位、季节、气候的影响较大。

相对于水路运输来说，航空运输飞机造价高，能耗大，成本高，运输量小，技术要求严格，而且需要航空港设施。公路运输运量小，能耗大，环境污染严重，单位运输成本相对较高。铁路运输灵活性低，只能在固定的线路上实现运输。

## 5、小结

综上分析，标的公司未来行业地位不断提高，经营模式不断优化，竞争优势不断加强，在预测期内保持较高的毛利率水平具有一定的合理性。

### (二) 毛利率对安通物流和安盛船务评估值的影响作敏感性分析

毛利率水平的变化对安通物流和安盛船务评估结果的影响如下：

#### 1、安通物流

毛利率变化的敏感性分析					
毛利率变动率	2%	1%	0%	-1%	-2%
评估值（万元）	331,568.35	308,409.30	285,247.97	262,083.87	238,916.41
估值变动率	16.24%	8.12%	-	-8.12%	-16.24%

#### 2、安盛船务

毛利率变化的敏感性分析					
毛利率变动率	2%	1%	0%	-1%	-2%
评估值（万元）	88,045.71	84,100.48	80,156.38	76,212.52	72,269.60
估值变动率	9.84%	4.92%	-	-4.92%	-9.84%

根据上述敏感性分析测试，毛利率水平的变化对安通物流的影响幅度相对较大，提醒投资者注意相关风险。

### (三) 中介机构核查意见

独立财务顾问海通证券认为：

“综上所述，标的公司预测期内保持较高的毛利水平具有一定的可靠性和合理性。”

**评估师天健兴业认为：**

“标的公司在内贸集装箱物流行业中具备一定的影响力，预测期内标的公司持续专注内贸集装箱物流服务，以高效的管理体系逐步完善物流网络，优化运力配置，并拓展高毛利业务，从而有效保障标的公司未来持续高毛利水平。”

二十五、申请材料显示，报告期内确认为当期损益的政府补助金额分别为 25 万元、3113.43 万元、4691.81 万元和 434.59 万元，请你公司：1) 结合政府补助相关文件，补充披露报告期政府补助资本化和收益化金额、划分依据，确认时点、依据及合理性。2) 补充披露安通物流和安盛船务政府补助是否具有持续性以及对安通物流和安盛船务未来经营的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

**回复：**

**（一）报告期所获政府补贴情况**

报告期内标的公司未取得与资产相关的政府补助，取得的与收益相关的政府补助情况如下：

**1、安通物流报告期内政府补助情况**

**（1）安通物流 2012 年收到的收益化的政府补助**

单位：元

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
钦州市集装箱吞吐量目标奖励金	钦州市财政局、钦州市港口管理局、钦州市港口（集团）有限责任公司	钦市财报[2012]164 号	2012.6	200,000.00
泉州市纳税大户	泉州市丰泽区	—	2012.2	50,000.00

贡献奖	财政局			
<b>合计</b>				<b>250,000.00</b>

(2) 安通物流 2013 年收到的收益化的政府补助

单位：元

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
海口市航运业扶持办法航线、箱量补助资金	海口市人民政府	关于印发海口市扶持航运业发展办法的通知（海府[2012]79号）、航线物价基金补贴	2013.1	16,706,600.00
海口市交通运输和港航管理局2012年航运业发展奖励补贴款	海口市交通运输和港航管理局	关于印发海口市扶持航运业发展办法的通知（海府[2012]79号）、航线物价基金补贴	2013.10	3,527,265.00
大连市集装箱发展补贴资金	大连市人民政府	大连市人民政府关于促进大连港口集装箱业务加快发展的意见（大政发[2011]61号）	2013.8	3,187,000.00
京唐曹妃甸沿海港口集装箱运输发展补贴基金	河北省财政局、河北省交通运输厅、河北省物价局	关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金使用管理办法》的通知（冀财建[2012]386号）、关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金申报指南》的通知（冀交规[2012]612号）、关于我省收费公路对集装箱运输车辆实行计重收费有关问题的通知（冀价行费[2012]28号）	2013.6	1,533,800.00

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金	河北省财政局、河北省交通运输厅、河北省物价局	关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金使用管理办法》的通知（冀财建[2012]386号）、关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金申报指南》的通知（冀交规[2012]612号）、关于我省收费公路对集装箱运输车辆实行计重收费有关问题的通知（冀价行费[2012]28号）	2013.11	1,139,550.00
珠海市集装箱吞吐量补贴款	珠海高栏港经济区财政国库支付中心	关于印发《进一步提升高栏港区集装箱吞吐量暂行办法》的通知，结合《关于印发提升高栏港集装箱吞吐量暂行办法的通知》（珠府〔2009〕91号）的实施	2013.3、2013.4	828,260.00
泉州市政策优惠奖励奖金	泉州市丰泽财政局	泉州市丰泽区人民政府关于确定2011年度和2012年度优惠政策奖励事项的通知（泉丰政综〔2013〕56号）	2013.5	434,000.00
沧州渤海新区补贴款	沧州渤海国库支付中心	沧州渤海新区管理委员会关于印发《关于支撑黄骅港集装箱产业发展的优惠政策》和《关于落实黄骅港集装箱产业发展优惠政策补贴资金发放实施细则》的通知（渤新管字[2012]25号）	2013.12	510,800.00
钦州港集装箱完成装卸量奖励	钦州市财政局、钦州市港口管理局、钦州市港口（集团）有限责任公司	关于2012年钦州港集装箱业务专项补助及奖励方案的请示（钦市财报[2012]164号）	2013.4	200,000.00

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
钦州港集装箱专项补贴及奖励	钦州市财政局、钦州市港口管理局、钦州市港口（集团）有限责任公司	关于 2012 年钦州港集装箱业务专项补助及奖励方案的请示（钦市财报[2012]164 号）	2013.12	200,000.00
江阴临港新城财政局补贴款	江阴临港新城财政局	2013 年港口发展奖励基金使用办法	2012.2	40,325.00
珠海重柜补贴款	珠海高栏港经济区财政国库支付中心	关于印发《进一步提升高栏港区集装箱吞吐量暂行办法》的通知，结合《关于印发提升高栏港集装箱吞吐量暂行办法的通知》（珠府〔2009〕91 号）的实施	2013.2	28,350.00
<b>合计</b>				<b>28,335,950.00</b>

(3) 安通物流 2014 年收到的收益化的政府补助

单位：元

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
海口市航运业扶持办法航线、箱量补助资金	海口市人民政府	关于印发海口市扶持航运业发展办法的通知（海府[2012]79 号）	2014.9 2014.11	15,860,550.00
泉州市企业奖励金	泉州市丰泽区财政局	泉州市丰泽区促进民营企业转型升级工作领导小组办公室关于申请拨付“‘特步投资、安通物流、迪特工业设计’三家公司‘一事一议’奖励资金”的报告（《区政府第二十八次区长办公室会议纪要》[2014]2 号）	2014.3	12,188,300.00

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金	河北省财政局、河北省交通运输厅、河北省物价局	关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金使用管理办法》的通知（冀财建[2012]386号）、关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金申报指南》的通知（冀交规[2012]612号）、关于我省收费公路对集装箱运输车辆实行计重收费有关问题的通知（冀价行费[2012]28号）	2014.12	6,295,600.00
大连市港口与口岸局	大连市港口与口岸局	大连市人民政府关于促进大连港口集装箱业务加快发展的意见（大政发[2011]61号）	2014.11	4,186,000.00
河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金	河北省财政局、河北省交通运输厅、河北省物价局	关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金使用管理办法》的通知（冀财建[2012]386号）、关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金申报指南》的通知（冀交规[2012]612号）、关于我省收费公路对集装箱运输车辆实行计重收费有关问题的通知（冀价行费[2012]28号）	2014.11	2,673,350.00
沧州市集装箱财政补贴资金	沧州渤海新区国库集中支付中心	沧州渤海新区管理委员会关于印发《关于支撑黄骅港集装箱产业发展的优惠政策》和《关于落实黄骅港集装箱产业发展优惠政策补贴资金发放实施细则》的通知（渤新管字[2012]25号）	2014.5 2014.12	1,586,550.00

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
珠海市拨高栏港区集装箱吞吐量奖励款	珠海高栏港经济区财政国库支付中心	关于印发《进一步提升高栏港区集装箱吞吐量暂行办法》的通知，结合《关于印发提升高栏港集装箱吞吐量暂行办法的通知》（珠府〔2009〕91号）的实施	2014.1 2014.7 2014.9	1,461,200.00
海口商业厅奖励金	海口商业厅	海南省人民政府办公厅关于印发《海南省服务业发展专项资金管理暂行办法》的通知为贯彻落实《海南省人民政府贯彻国务院关于推进海南国际旅游岛建设发展若干意见加快发展现代服务业的实施意见》（琼府〔2014〕5号）	2014.1	350,000.00
河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金	河北省财政厅、河北省交通运输厅、河北省物价局	关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金使用管理办法》的通知（冀财建〔2012〕386号）、关于印发《促进河北省沿海港口集装箱运输发展补贴资金申报指南》的通知（冀交规〔2012〕612号）、关于我省收费公路对集装箱运输车辆实行计重收费有关问题的通知（冀价行费〔2012〕28号）	2014.12	342,600.00
深圳市财政库款	深圳市财政局	《深圳市现代物流业发展专项资金管理办法》深财规〔2013〕12号	2014.12	250,000.00
江阴港经济开发区财政局补贴款	江阴港经济开发区财政局	2013年港口发展奖励基金使用办法	2014.3	55,125.00
玉环县集装箱运输奖励	浙江大麦屿港务有限公司	玉环县人民政府文件玉政发〔2009〕29号玉环县人民政府关于印发玉环县大麦屿集装箱运输鼓励办法（试行）的通知	2014.9	10,460.00



项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
合计				45,259,735.00

(4) 安通物流 2015 年 1-6 月收到的收益化的政府补助

单位：元

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
东莞沙田镇外贸进口重箱奖励	东莞市沙田镇会计核算中心	关于印发《虎门港沙田港区西大坦作业区集装箱码头发展扶持政策实施办法》的通知	2015.2	359,150.00
2014 年促进规模企业加快发展扶持政策	泉州市丰泽区东湖街道财经管理服务中心	东湖街道办事处关于兑现 2014 年促进规模企业加快发展扶持政策的请示	2015.2	3,050,900.00
珠海市拨高栏港区集装箱吞吐量奖励款	珠海高栏港经济区财政国库支付中心	关于印发《进一步提升高栏港区集装箱吞吐量暂行办法》的通知、《关于印发提升高栏港集装箱吞吐量暂行办法的通知》（珠府〔2009〕91 号）	2015.5	935,850.00
合计				4,345,900.00

2、安盛船务报告期内政府补助情况

(1) 安盛船务 2012 年收到的收益化的政府补助

安盛船务 2012 年未取得政府补助。

(2) 安盛船务 2013 年收到的收益化的政府补助

单位：元

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
促进航运业发展补助款	福建省港航管理局	闽港航航管（2013）6 号	2013.7	2,000,000.00
市级促进船运业发展奖励资金	泉州市人民政府	泉政（2012）18 号	2013.12	598,400.00
科技项目补助款	泉州市财政局	泉财指标（2013）1035 号	2013.5	100,000.00
投资扩建运输企业业主贴息	泉州市丰泽区人民政府	泉丰政综（2013）56 号	2013.12	100,000.00

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
合计				2,798,400.00

(3) 安盛船务 2014 年收到的收益化的政府补助

单位：元

项目名称	来源	依据或批准文件	收到日期	金额
促进航运业发展 省级专项补助资 金	福建省港航 管理局	闽港航航管（2014）4 号	2014.12	1,558,407.00
丰泽区经贸局管 理咨询补助	泉州市丰泽 区人民政府	泉丰政综（2014）47 号	2014.4	100,000.00
合计				1,658,407.00

(4) 安盛船务 2015 年 1-6 月收到的收益化的政府补助

安盛船务 2015 年 1-6 月未取得政府补助。

(二) 报告期安通物流、安盛船务政府补助的确认依据及合理性

根据《企业会计准则第 16 号——政府补助》第五条规定，政府补助确认的条件为“企业能够满足政府补助所附条件，企业能够收到政府补助”。经核查，标的公司报告期内政府补助均在当期收到。根据相关政府补助文件的规定，上述政府补助均为与收益相关政府补助，收到当期计入营业外收入，符合《企业会计准则》的规定。

(三) 关于政府补助是否具有持续性及对安通物流、安盛船务未来经营业绩的影响的说明

1、政府补助的可持续性

安通物流、安盛船务报告期所获政府补助已按《企业会计准则》的规定合理确定为收益性政府补助并在当期计入非经常收益。上述政府补助是安通物流、安盛船务的非经常性收益项目，在未来期间所能获得的政府补助的项目和金额具有不确定性。

2、安通物流、安盛船务所获政府补助对报告期业绩的影响

单位：元

年份	政府补助金额	税率	对安通物流、安盛船务合并净利润的影响	扣除政府补助后的净利润
2012年	250,000.00	25%	187,500.00	67,147,962.65
2013年	31,134,350.00	25%	23,350,762.50	135,262,398.13
2014年	46,918,142.00	25%	35,188,606.50	212,601,825.17
2015年1-6月	4,345,900.00	25%	3,259,425.00	96,578,291.56

根据上表测算，2012年、2013年、2014年及2015年1-6月，标的公司获得的政府补助对其备考合并净利润的影响分别为187,500.00元、23,350,762.50元、35,188,606.50元及3,259,425.00元。且2012年、2013年、2014年及2015年1-6月，安通物流、安盛船务获得的政府补助占其备考合并主营业务收入比例分别为0.02%、1.42%、1.66%、0.30%，占备考合并利润总额比例分别为0.37%、19.63%、18.93%、4.35%，占其备考合并经营活动产生的现金流量净额的比例分别为0.08%、6.08%、6.88%、0.97%。由此可见，虽然政府补助对标的公司的经营发展有一定帮助，但若扣除该部分政府补助产生的现金流入及收益带来的影响，标的公司仍能保证其正常经营并保持盈利。

#### （四）中介机构核查意见

##### 独立财务顾问海通证券认为：

“标的公司已详细披露了政府补助构成，受相关政府补助政策不确定性的影响，政府补助不具有持续性，扣除政府补助影响后仍能保证正常经营，报告期内标的公司政府补助的确认符合企业会计准则的规定。”

##### 会计师华普天健认为：

“标的公司已详细披露了政府补助构成，受相关政府补助政策不确定性的影响，政府补助不具有持续性，扣除政府补助影响后仍能保证正常经营，报告期内标的公司政府补助的确认符合企业会计准则的规定。”

二十六、申请材料显示，2012 年底至 2015 年 6 月底，安通物流和安盛船务固定资产账面价值为 14.33 亿元、24.21 亿元、38.55 亿元和 39.6 亿元，占总资产的比例为 52.65%、60.75%、69.3%和 69.46%。请你公司结合会计政策、固定资产实际情况，补充披露报告期内对固定资产计提资产减值准备的充分性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

(一) 标的公司固定资产相关会计政策

1、固定资产的折旧方法

标的公司从固定资产达到预定可使用状态的次月起按年限平均法计提折旧，按固定资产的类别、估计的经济使用年限和预计的净残值率分别确定折旧年限和年折旧率如下：

类别	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
船舶	25	预计废钢价	不适用
集装箱	15	预计废钢价	不适用
运输设备	5	5	19.00
办公设备	3-5	5	19.00-31.67

对于购置的二手船舶，按预计尚可使用年限作为折旧计提年限。

对于已经计提减值准备的固定资产，在计提折旧时扣除已计提的固定资产减值准备。

每年年度终了，标的公司对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核。使用寿命预计数与原先估计数有差异的，调整固定资产使用寿命。

2、融资租入固定资产的认定依据、计价方法和折旧方法

标的公司在租入的固定资产实质上转移了与资产有关的全部风险和报酬时确认该项固定资产的租赁为融资租赁。融资租赁取得的固定资产的成本，按租赁开始日租赁资产公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者确定。融资租入的

固定资产采用与自有固定资产相一致的折旧政策计提租赁资产折旧。能够合理确定租赁期届满时将会取得租赁资产所有权的，在租赁资产使用年限内计提折旧；无法合理确定租赁期届满时能够取得租赁资产所有权的，在租赁期与租赁资产使用寿命两者中较短的期间内计提折旧。

### 3、固定资产的减值测试方法

标的公司在资产负债表日对各项固定资产进行判断，当存在减值迹象，估计可收回金额低于其账面价值时，账面价值减记至可收回金额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。当存在下列迹象的，按固定资产单项项目全额计提减值准备：

(1) 长期闲置不用，在可预见的未来不会再使用，且已无转让价值的固定资产。

(2) 由于技术进步等原因，已不可使用的固定资产。

(3) 虽然固定资产尚可使用，但使用后产生大量不合格品的固定资产。

(4) 已遭毁损，以至于不再具有使用价值和转让价值的固定资产。

(5) 其他实质上已经不能再给公司带来经济利益的固定资产。

#### (二) 标的公司固定资产的实际情况

##### 1、2015年6月30日标的公司固定资产情况

单位：万元

项目	船舶	集装箱	运输设备	办公设备	合计
一、账面原值	310,861.34	126,165.89	2,946.20	895.22	440,868.65
二、累计折旧	30,438.22	12,477.41	1,547.57	368.85	44,832.05
三、减值准备	—	—	—	—	—
四、账面价值	280,423.12	113,688.48	1,398.63	526.37	396,036.60

由上表可见，截至2015年6月30日，标的公司固定资产主要为船舶和集装箱，两项资产净值占固定资产净值的99.51%。

## 2、标的公司固定资产成新率情况

标的公司在报告期内集装箱增加情况如下表所示：

单位：万元

2012年1月1日		2015年6月30日		报告期新增	
数量(TEU)	原值金额	数量(TEU)	原值金额	数量(TEU)	原值金额
10,377	22,664.96	80,142	126,165.89	69,765	103,500.93

从上表可见，标的公司在报告期内集装箱的数量增加了 69,765TEU，报告期内新增集装箱占期末集装箱金额的 82.04%，集装箱的整体成新率较高。

标的公司在报告期内船舶增加情况如下表：

单位：万元

2012年1月1日		2015年6月30日		报告期新增	
数量(艘)	原值金额	数量(艘)	原值金额	数量(艘)	原值金额
13	87,724.63	38	310,861.34	25	223,136.71

从上表可见，标的公司在报告期内船舶的数量增加了 25 艘，报告期内新增船舶占期末船舶金额的 71.78%，船舶的整体成新率较高。

综上，标的公司船舶和集装箱大部分为报告期内购置，资产成新率较高。

## 3、标的公司固定资产减值准备计提的充分性

### (1) 企业会计准则的相关规定

根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的规定，企业在资产负债表日应当判断资产是否存在可能发生减值的迹象，主要可从外部信息来源和内部信息来源两方面加以判断：

从企业外部信息来源来看，如果出现了资产的市价在当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌；企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化，从而

对企业产生不利影响；市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低；企业所有者权益的账面价值远高于其市值等，均属于资产可能发生减值的迹象。

从企业内部信息来源来看，如果有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏；资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置；企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期，如资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润远远低于原来的预算或者预计金额、资产发生的营业损失远远高于原来的预算或者预计金额、资产在建造或者收购时所需的现金支出远远高于最初的预算、资产在经营或者维护中所需的现金支出远远高于最初的预算等，均属于资产可能发生减值的迹象。

资产存在减值迹象的，应当估计其可收回金额，然后将所估计的资产可收回金额与其账面价值相比较，以确定资产是否发生了减值，以及是否需要计提资产减值准备并确认相应的减值损失。资产可收回金额的估计，应当根据其公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。

## （2）标的公司固定资产减值情况

报告期内每个资产负债表日，标的公司根据固定资产盘点情况并结合自身经营实际，对船舶和集装箱使用状况逐项检查，报告期末船舶和集装箱使用状况良好，不存在《企业会计准则第8号——资产减值》列明的有闲置、实体已经损坏或毁损和报废等情形，此外，报告期末，标的公司对固定资产中重要的船舶和集装箱资产进行了减值测试，经测试，标的公司盈利情况良好，在可预见的未来，盈利能力也将保持较高水平，未发生减值的情形，故未计提减值准备。

## （三）中介结构核查意见

### **独立财务顾问海通证券认为：**

“由于标的公司报告期内盈利能力较强，预计报告期后的盈利能力也将保持较高水平，经减值测试标的公司固定资产的预计未来现金流量的现值高于其账面

价值，因此标的公司固定资产不存在减值的情形。”

**会计师华普天健认为：**

“由于标的公司报告期内盈利能力较强，预计报告期后的盈利能力也将保持较高水平，经减值测试标的公司固定资产的预计未来现金流量的现值高于其账面价值，因此标的公司固定资产不存在减值的情形，故不需要计提减值准备。”

二十七、申请材料显示，安通物流和安盛船务存在融资租赁的情况。请你公司：1) 补充披露融资租赁合同条款的主要内容，包括但不限于签订时间、租赁金额、租赁期限、利率及影响固定资产权属的条款。2) 结合融资租赁固定资产在生产过程中的作用及资金情况，补充披露无法按期支付租金的可能性及对安通物流和安盛船务生产经营的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

**回复：**

(一) 补充披露融资租赁合同条款的主要内容

1、安通物流签订融资租赁合同条款的主要内容如下：

单位：万元

出租方	租赁物	合同签订日期	租赁本金	租赁金额	租赁期限	利率 (%)
凤凰租赁有限公司	集装箱 1350 台	2011-8-15	2,798.10	3,094.35	3 年	6.65
安吉租赁有限公司	桑塔纳轿车	2011-2-1	98.31	107.42	3 年	5.85
安吉租赁有限公司	别克轿车	2010-12-17	77.39	84.56	3 年	5.85
中集融资租赁有限公司	集装箱 1100 台	2012-9-10	2,812.99	3,514.61	7 年	6.55
中集融资租赁有限公司	集装箱 100 台	2012-9-10	255.73	313.88	7 年	6.55
安吉租赁有限公司	帕萨特轿车	2012-8-31	140.89	167.03	3 年	6.15
安吉租赁有限公司	昂克雷轿车	2011-1-31	60.52	70.47	3 年	6.65
安吉租赁有限公司	昂克雷轿车	2011-1-31	68.80	80.06	3 年	6.65
安吉租赁有限公司	志俊轿车	2011-1-31	80.17	93.97	3 年	5.85
安吉租赁有限公司	雷克萨斯轿车	2012-8-28	186.85	216.69	3 年	6.15
凤凰租赁有限公司	集装箱 1000 台	2012-12-21	1,624.39	1,783.05	3 年	6.15
信达金融租赁有限	集装箱 7000 台	2012-11-19	12,708.61	15,560.42	4 年 9	6.98



出租方	租赁物	合同签订日期	租赁本金	租赁金额	租赁期限	利率 (%)
公司					个月	
信达金融租赁有限公司	集装箱 8190 台	2013-9-13	16,062.72	21,081.44	4年9个月	6.98
民生金融租赁股份有限公司	集装箱 3000 台	2013-4-25	5,090.22	6,270.03	4年9个月	7.04
民生金融租赁股份有限公司	集装箱 4000 台	2013-4-25	7,673.31	9,451.83	4年9个月	7.04
民生金融租赁股份有限公司	集装箱 1495 台	2013-4-25	3,335.23	4,108.27	4年9个月	7.04
皖江金融租赁有限公司	集装箱 3355 台	2013-12-15	7,885.00	9,715.19	5 年	7.20
信达金融租赁有限公司	集装箱 14000 台	2014-5-4	31,500.00	38,052.23	4年5个月	7.42
上海永达融资租赁有限公司	15 辆大众桑塔纳、3 辆奥迪轿车	2014-7-10	217.75	254.79	3 年	6.45
安吉租赁有限公司	宾利轿车	2013-8-9	496.00	599.25	4 年	6.40

影响固定产权属的条款主要包括：

(1) 租赁物件的所有权：在租赁期内租赁物件的所有权，包括（现在或以后附属于租赁物件的）任何零部件、替换件、更新件、附件和辅助件的所有权均属于融资租赁公司，泉州安通物流有限公司只有使用权，没有所有权。

(2) 租赁期满后的处理：租赁期间届满，若安通物流不存在违约行为，在付清合同项下全部租金以及其他应付款项后，安通物流可行使留购、续租或退还租赁物件的权利，如果安通物流选择留购租赁物件，则有权以合同约定留购价格留购租赁物件，将所有权转移并办理转移手续。

## 2、泉州安盛船务有限公司签订融资租赁合同条款的主要内容如下：

单位：万元

出租方	租赁物	合同签订日期	租赁本金	租赁金额	租赁期限	利率 (%)
安吉租赁有限公司	“仁建 7” 船舶	2011-4-11	7,500.00	8,894.97	4 年	8.86
安吉租赁有限公司	“仁建 1” 船舶	2010-7-22	9,200.00	10,830.39	4 年	9.32

出租方	租赁物	合同签订日期	租赁本金	租赁金额	租赁期限	利率(%)
安吉租赁有限公司	奥迪 A8 轿车	2011-7-20	135.45	158.76	3 年	-
安吉租赁有限公司	大众辉腾轿车	2011-9-20	163.46	191.75	3 年	-
安吉租赁有限公司	别克 GL8 轿车	2011-8-20	44.36	51.98	3 年	-
安吉租赁有限公司	别克 GL8 轿车	2011-8-20	44.36	51.98	3 年	-
安吉租赁有限公司	别克 GL8 轿车	2011-7-20	49.31	57.96	3 年	-
安吉租赁有限公司	阿斯顿马丁轿车	2011-10-11	395.00	462.20	3 年	-
皖江金融租赁有限公司	“安盛集 9”船舶	2012-4-20	4,640.00	5,525.63	5 年	9.40
安吉租赁有限公司	劳斯莱斯-古思特轿车	2012-5-17	596.38	672.85	3 年	-
中航国际租赁有限公司	“恒瑞 6”船舶	2014-3-17	3,500.00	4,783.21	8 年	7.53
中航国际租赁有限公司	“恒瑞 15”船舶	2014-3-17	3,500.00	4,783.21	8 年	7.53
上海国金租赁有限公司	“安盛 25”船舶	2014-7-8	4,800.00	6,158.05	5 年	-
皖江金融租赁有限公司	“仁建 8”船舶	2014-1-8	9,400.00	11,740.03	5 年	7.68
厦门弘信博格融资租赁有限公司	“仁建 9”船舶	2014-5-21	10,000.00	13,062.15	5 年	11.50
信达金融租赁有限公司	“仁建 5”、“仁建 6”船舶	2013-11-15	17,000.00	19,451.83	5 年	7.53
民生金融租赁股份有限公司	“仁建泉州”船舶	2014-8-18	15,180.00	18,744.22	5 年	6.40
民生金融租赁股份有限公司	“仁建海口”船舶	2014-8-18	15,180.00	18,744.22	5 年	6.40

出租方	租赁物	合同签订日期	租赁本金	租赁金额	租赁期限	利率(%)
民生金融租赁股份有限公司	“仁建营口”船舶	2014-8-18	14,421.00	17,902.39	5年	6.80
民生金融租赁股份有限公司	“仁建京唐”船舶	2014-8-18	14,421.00	17,902.39	5年	6.80
信达金融租赁有限公司	“仁建广州”船舶	2014-10-29	16,950.00	24,415.57	6年6个月	7.82
信达金融租赁有限公司	“仁建天津”船舶	2014-10-29	16,950.00	24,415.57	6年6个月	7.82
信达金融租赁有限公司	“仁建青岛”船舶	2014-10-29	12,580.00	19,287.68	8年11个月	7.14
信达金融租赁有限公司	“仁建上海”船舶	2014-10-29	12,580.00	19,227.43	8年10个月	7.14
信达金融租赁有限公司	“仁建宁波”船舶	2014-10-29	12,380.00	19,153.08	8年11个月	7.14
信达金融租赁有限公司	“仁建钦州”船舶	2014-10-29	12,380.00	19,083.50	8年10个月	7.14
上海国金租赁有限公司	“安盛26”船舶	2015-4-22	4,800.00	6,853.76	8年	-
皖江金融租赁有限公司	“仁建8”船舶	2015-4-14	9,400.00	12,411.79	5年	7.68

影响固定产权属的条款主要包括：

(1) 租赁物的所有权：安盛船务在租赁期内对租赁物只享有使用权，安盛船务不得将租赁物予以销售、转让、转租、抵（质）押、投资或采取其它侵犯出租方的行为。否则，由安盛船务承担一切法律责任。

(2) 租赁期满后的处理：资产租赁期限到期后，在安盛付清租金等款项（包括可能产生的违约金、经济损失赔偿金、保险费等）后，安盛船务有权按合同约定留购价格留购本合同项下租赁物，留购价付清出租人后，资产所有权（归属）转移至承租方名下。

(二) 无法按期支付租金的可能性及对安通物流和安盛船务生产经营的影响

1、安通物流和安盛船务备考合并口径融资租赁年付款额及预计营业收入情况如下所示：

单位：万元

年份	年付款额	营业收入预测	年付款额占营业收入比
2015	48,525.15	325,254.77	14.92%
2016	48,085.88	366,619.52	13.12%
2017	67,842.94	412,683.89	16.44%
2018	65,718.03	453,223.32	14.50%
2019	29,088.78	484,648.45	6.00%
2020-	45,287.72	484,648.45	9.34%
合计	<b>304,548.50</b>	<b>2,527,078.41</b>	<b>12.05%</b>

2、安通物流和安盛船务备考合并口径预测的自由现金流情况如下所示：

单位：万元

年份	年付款额	预测的自由现金流
2015	48,525.15	33,629.29
2016	48,085.88	80,051.72
2017	67,842.94	77,150.82
2018	65,718.03	78,818.17
2019	29,088.78	80,904.54
2020—	45,287.72	66,372.74
合计	<b>304,548.50</b>	<b>416,927.28</b>

根据融资租赁未来年支付金额和营业收入、自由现金流预测及可使用授信额度等情况，标的公司不存在无法按期支付租金的可能性。

(三) 中介机构核查意见

独立财务顾问海通证券认为：

“标的公司无法按期支付租金的可能性较小，预计对标的公司生产经营不构成重大影响。”

会计师华普天健认为：

“标的公司不存在无法按期支付租金的可能性，因此对标的公司生产经营不

构成影响。”

二十八、请你公司结合框架性协议或意向合同的签署及执行情况，以及存量合同的执行情况，补充披露安通物流和安盛船务 2015 年营业收入和净利润预测的可实现性。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

回复：

**（一）框架性协议或意向合同的签署及执行情况，存量合同的执行情况**

标的公司的主要客户群体为生产型企业、贸易公司（生产型企业或贸易公司简称为“直客”）或货物代理运输公司，分布于北部湾、珠江三角洲、长江三角洲、渤海湾等重要经济发达区域，目前标的公司服务的客户群体主要涉及造纸、粮食、建材、煤炭、化工及快速消费品等行业。针对贸易公司及货物运输代理公司，标的公司审核其证照及信用情况后，与对方建立合作意向，并视情况备案为定舱代理客户。对合作紧密、业务量大、信用记录良好的客户，标的公司与其签订战略合作协议，让客户优先享受标的公司的平台资源、服务保障，进一步加深双方战略合作伙伴关系。

鉴于上述业务特点以及标的公司客户涉及的区域广、行业较多且分散，客户通常选择在订舱前两周内才确定签订合同或意向性协议，对于合作紧密业务量大的客户签订的战略合作协议中也未确定具体的订舱量和订舱时间。因此，框架性协议不能代表客户即时的订舱需求，亦不作为未来一年内订舱量的约定。因此，标的公司的框架性协议或意向合同有别于其他能够较为明确按照框架性协议、意向性合同以及存量合同进行分析的行业及公司。

尽管如此，标的公司仍会在每年年底与业务量较大的客户签署战略合作协议，鼓励客户选择标的公司进行集装箱物流服务。2015 年 10 月底，标的公司与天津广现商贸有限公司、天津市腾俊物流有限公司、营口永祥物流有限公司、营口丰运物流有限公司、营口弘程集装箱公路运输有限公司、海南洋浦航力物流有限公司、泉州港联物流有限公司、唐山海港辉源船舶货运代理有限公司、营口佳纳物流有限公司和日照丰泰物流有限公司等大客户分别签署了 2016 年战略合作协议

书，约定了从 2015 年 11 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日，如果客户订舱总箱量达到一定数量，标的公司将给予相应奖励。上述 10 家大客户签署的合同期内总箱量合计约 30.7 万 TEU，据此计算的 2015 年 11-12 月总箱量合计约 4.4 万 TEU，有利于标的公司 2015 年营业收入和净利润预测的实现。

## （二）安通物流和安盛船务 2015 年营业收入和净利润预测的可实现性

单位：万元

项目	安通物流			安盛船务		
	2015 年 预测数据	2015 年 1-9 月数据	完成比例	2015 年 预测数据	2015 年 1-9 月数据	完成比例
收入	325,254.77	224,218.55	68.94%	96,058.99	66,056.20	68.77%
利润	18,882.47	11,609.92	61.49%	6,176.87	5,042.38	81.63%
项目	2014 年 审计数据	2014 年 1-9 月数据	完成比例	2014 年 审计数据	2014 年 1-9 月数据	完成比例
收入	277,513.52	200,478.92	72.24%	84,496.53	53,336.99	63.12%
利润	19,836.11	12,104.94	61.02%	4,942.93	2,513.38	50.85%

注：2014 年 1-9 月数据为标的公司统计数据；2015 年 1-9 月数据为未经审计数据。

根据上表，安通物流 2015 年 1-9 月收入完成比例为 68.94%，利润完成比例为 61.49%，利润完成率高于 2014 年同期。安通物流从事的集装箱物流业务存在较为明显的季节性特征，每年第一季度是安通物流业务收入的淡季，受元旦、春节等假期因素影响，集装箱物流业务的需求在此期间内较小。每年第二季度、第三季度是安通物流业务收入的稳定期；第四季度为安通物流的业务旺季，特别是每年的 11、12 月，客户多在该期间内采购集装箱物流服务。随着市场进入传统旺季，集装箱物流服务运价将有所提升，安通物流预计将合理投放运力，能够完成 2015 年第四季度的任务。

安盛船务 2015 年 1-9 月收入完成比例为 68.77%，利润完成比例为 81.63%，随着市场进入传统旺季，预期能够完成全年的收入和利润预测。

## （三）中介机构核查意见

独立财务顾问海通证券认为：

“根据 2015 年 1-9 月安通物流和安盛船务的经营情况与历史年度的同期水

平对比分析，以及标的公司季节性因素的影响，安通物流和安盛船务实现全年的预测存在一定的可靠性和合理性。”

**评估师天健兴业认为：**

“根据 2015 年 1-9 月安通物流和安盛船务的实现情况，随着市场进入传统旺季，安通物流和安盛船务预期实现全年的预测存在合理性。”

二十九、请你公司结合行业地位、市场占有率、核心竞争力、综合运力、其他运输工具的发展情况等，进一步补充披露安通物流和安盛船务 2016 年及以后年度营业收入预测的合理性。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

**回复：**

**（一）安通物流和安盛船务 2016 年及以后年度营业收入预测的合理性**

**1、行业地位**

**（1）内贸集装箱吞吐量占比**

近年来，我国港口内贸集装箱吞吐量及标的公司吞吐量情况如下表所示：

单位：万 TEU

年份	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年
全国内贸集装箱吞吐量	5,269	6,438	7,124	8,964
增长速度	-	22.2%	10.7%	25.8%
标的公司吞吐量	157.09	203.35	343.47	537.31
增长速度	-	29.45%	68.91%	56.44%
标的公司占比	2.98%	3.16%	4.82%	5.99%

数据来源：

- 1、全国内贸集装箱吞吐量来源于《华协咨询报告》；
- 2、标的公司吞吐量来源于标的公司统计

从上表可以看出，我国内贸集装箱年吞吐量逐年增长；标的公司集装箱吞吐量也在逐年增长，且年增长幅度高于全国内贸集装箱吞吐量增长幅度；自 2012 年开始标的公司年吞吐量占全国内贸集装箱吞吐量的比例逐年上升，标的公司的

市场地位不断提高。

## (2) 集装箱船队规模排名

根据上海航运交易所网站统计，截至 2014 年 12 月 31 日中国航运企业运营的集装箱船队规模如下表：

排名	企业名称	艘数	总箱位数 (TEU)
1	中国远洋运输 (集团) 总公司	180	883,168
2	中国海运 (集团) 总公司	168	725,052
3	新海丰国际集装箱运输有限公司	67	78,487
4	泉州安通物流有限公司	92	62,285
5	中国外运长航集团有限公司	88	50,671
6	泉州安盛船务有限公司	34	47,735
7	重庆川江船务有限公司	66	21,164
8	海口南青集装箱班轮有限公司	46	18,000
9	上海海华轮船有限公司	23	15,072
10	上海锦江航运有限公司	11	10,688

数据来源：上海航运交易所网站

注：上表中安通物流运营集装箱船队规模包含安盛船务运营船舶、其他外租沿海集装箱船舶以及内河驳船。

通过上表可以看到，安通物流无论在船队运营规模和总箱位数上在全国航运企业排名中均位列前几名，行业地位靠前。

## 2、市场占有率

标的公司内贸航线遍及国内各主要港口，其中航线相对密集，吞吐量相对较大的港口主要有营口港、天津港、青岛港、上海港、泉州港、广州港和海口港。根据标的公司统计，2014 年其在上述港口完成的内贸集装箱市场份额（以吞吐量计算）如下表所示：

### 标的公司 2014 年主要港口内贸集装箱市场份额

单位：TEU

港口名称	2014 年市场份额	2014 年排名
营口港	6%	第 4 名
天津港	16%	第 3 名



青岛港	30%	第 1 名
上海港	10%	第 4 名
泉州港	49%	第 1 名
广州港	14%	第 3 名
海口港	65%	第 1 名

从上表可以看出，标的公司 2014 年在泉州港和海口港的内贸集装箱市场份额中已占据绝对优势，市场占有率分别为 49% 和 65%，市场占有率均排名第一。

根据《华协咨询报告》，未来我国内贸货物集装箱化率的不断提高，内贸集装箱吞吐量将赶上外贸集装箱吞吐量，比重将达到 50%，综合预测我国 2020 年内贸集装箱吞吐量将达到 1.6 亿 TEU，年均增长率在 10% 左右。标的公司预测期内营业收入年均增长率在 11% 左右，与内贸集装箱吞吐量年均增长率基本一致，因此具备合理性。

### 3、核心竞争力

#### (1) 航线运力配置优化

标的公司拥有梯队式的船队，可以根据承运货物量、货运航线等因素灵活调配与之相匹配的运力资源，扩大航线覆盖区域，向内陆支线航道地区延伸，适应不同港口、不同市场及不同客户的多元化需求。

#### (2) 高效的运营管理体系

标的公司凭借多年经营内贸集装箱物流积累的经验，加强各物流环节的管控与协调，降低海运过程中客观因素影响，缩短船舶的在港时间，保障班轮运输直靠率，从而有效提高船舶周转速度。

标的公司 2014 年至 2015 年 1-9 月直靠率如下表：

序号	月份	靠泊次数	直靠次数	直靠率	月份	靠泊次数	直靠次数	直靠率
1	2014 年 1 月	469	214	45.63%	2015 年 1 月	613	298	48.61%
2	2014 年 2 月	339	175	51.62%	2015 年 2 月	335	190	56.72%
3	2014 年 3 月	578	252	43.60%	2015 年 3 月	597	307	51.42%
4	2014 年 4 月	564	213	37.77%	2015 年 4 月	661	346	52.34%
5	2014 年 5 月	588	266	45.24%	2015 年 5 月	631	332	52.61%

序号	月份	靠泊次数	直靠次数	直靠率	月份	靠泊次数	直靠次数	直靠率
6	2014年6月	599	257	42.90%	2015年6月	591	320	54.15%
7	2014年7月	579	255	44.04%	2015年7月	587	307	52.30%
8	2014年8月	651	287	44.09%	2015年8月	595	297	49.92%
9	2014年9月	519	227	43.74%	2015年9月	586	307	52.39%
10	2014年10月	580	260	44.83%	-	-	-	-
11	2014年11月	600	292	48.67%	-	-	-	-
12	2014年12月	581	285	49.05%	-	-	-	-
合计		<b>6,647</b>	<b>2,983</b>	<b>45.10%</b>	合计	<b>5,196</b>	<b>2,704</b>	<b>52.27%</b>

注：

- 1、直靠，即船舶到港后直接到泊位靠泊，无需在锚地停留；
- 2、直靠率=直靠次数/靠泊次数

船舶无法及时靠泊时，需在锚地等待，进而消耗燃油，等待时间越长，运营成本越高，且降低船舶运营的周转速度。因此，缩短在港等待时间，提高直靠率是节约运营成本的有效措施。从上表可以看出，2015年1-9月标的公司船舶直靠率均在50%甚至以上，显著高于2014年同期，进一步缩短了船舶在港等待时间，加快了船舶运输周转速度，从而节约运营成本。

### （3）延伸物流服务，发展多式联运

标的公司专注于内贸集装箱物流，通过向航线两端延伸服务，完善从前端的“代购解决方案”等、中端的“海上运输方案”到末端的“陆上配送方案”全程综合物流服务管理体系。

标的公司已经和包括钦州、防城、北海、营口等港口在内的多个港口进行多式联运合作，并在昆明开设内陆网点，今后规划将往哈尔滨、郑州、西安、内蒙等地设立内陆网点，不断延伸业务范围打造“以航运为主、多式联运相结合”的物流运作模式。

### （4）物流网络优势

标的公司根据客户的集装箱运输需求，建立了多式联运物流网络，以覆盖中国海岸线的五十多条海运航线为基础，并利用驳船将物流服务延伸至长江、珠江、

西江等内河区域，运输覆盖十八个省市。标的公司强化精品航线建设，提高“准班率、满载率、满意率”，为标的公司带来了竞争优势。

网络结构的优点是，通过枢纽集并，加强区域内物流网络的覆盖，提升航班密度。对于客户而言，港口间通达率提高，运期稳定，可增强客户粘性。随着标的公司内贸物流网络逐步扩大和优化，其网状结构优势将得以巩固和进一步发挥。

#### (5) 开创“互联网+大物流”的创新商业模式

目前，标的公司在网上订舱、指尖物流、物流云服务、供应链金融等信息化领域均有积极进展，为其构建未来“互联网+大物流”的信息化智能平台奠定了基础。

在构建智能平台的同时，安通物流致力打造“O2O”创新型营销模式，其开放性、全球性的特点，将传统的商务流程电子化、数字化，提高管理效率。电子订舱、装船指示、提单跟踪查询等信息化技术水平的提高，可望逐步解决现阶段互联网集装箱物流产业的既有问题，集装箱物流服务信息化将成为集装箱物流业的发展核心竞争因素之一。

### 4、综合运力

标的公司预测期内运力逐年增长情况如下表：

单位：TEU

项目	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
期初重箱位	27,674	29,554	31,009	33,909	34,839
本期增加重箱位	3,350	1,455	2,900	930	1,800
本期减少重箱位	1,470	-	-	-	-
期末重箱位	29,554	31,009	33,909	34,839	36,639
重箱位较年初增长率	6.79%	4.92%	9.35%	2.74%	5.17%

注：1、上述数据为预测期干线船舶运力，未包含支线运力；

2、增加和减少均未加权平均计算；

3、重箱位，即每箱载重在最大荷载时船舶最大装箱量。

预测期内标的公司综合运力逐年增加，能够满足营业收入逐年增长的需求。

## 5、其他运输工具的发展情况

### (1) 陆运未来的发展趋势

#### 1) 公路运输的发展趋势

2015 年上半年，全国公路完成货运量 162.9 亿吨，同比增长 6.2%，增速比去年同期回落 3 个百分点；完成货物周转量 29,531 亿吨公里，同比增长 6.4%，增速比去年同期回落 3.5 个百分点。由于大宗商品货运需求大幅下降，工业产品受需求变化和渠道下沉影响逐步向小批量、多批次、高时效转变。公路货运量和周转量已经连续 5 年增速下滑。受货运需求下滑影响，公路货运价格长期低迷。

由于经济结构优化和产业布局调整，长距离的大宗商品和大批量商品运输量将有所下滑，生产型货运需求增长将逐步放缓，直接影响到公路货运规模的上升。

#### 2) 铁路运输的发展趋势

铁路作为陆上运输的主力军，在长达一个多世纪的时间里居于垄断地位。但是自本世纪以来，随着汽车、航空和管道运输的迅速发展，铁路不断受到新的浪潮的冲击。为适应社会和经济发展的需要以及货主的要求，各国铁路纷纷进行大规模的现代化技术改造，在重载、高速运输和信息技术方面取得了新的突破，再加之现代管理和优质服务以及铁路的区域联网、洲际联网，使铁路增添了新的活力。

铁路货物运输方面，集中化、单元化和大宗货物运输重载化是各国铁路发展的共同趋势。

### (2) 航空货运的未来发展趋势

#### 1) 转型：向产业链两端延伸

经过几年的实践探索，航空货运企业转型的方向在业内已经形成初步的共识，即航空货运企业要专注主业，并在主业做强的基础上适当向上下游延伸。

目前各货运航空公司（转型升级）的探索实践主要包括转行、转换不同细分市场、转换经营模式三种类型。转行就是离开航空运输主业；转换细分市场就是

离开普货市场定位，转向快递等细分市场；转换经营模式就是要解决“货源组织被代理被定价，运力资源被采购被整合”这一主要问题，从航空承运人转型为航空物流商，从提供机场到机场运输服务转型为“门到门”物流服务，从“被组织被定价被采购被整合”转型为航空物流链的掌控者。

## 2) 推进多式联运

前，跨境电商的市场需求旺盛，受现阶段规模小、运输线路覆盖不足，可达性差等限制，其无法只依靠航空货运实现物流运输，所以航空货运正加强和其他运输手段例如水运、陆运等合作。航空货运通过这种与其他运输方式的合作，可以弥补自身网络的不足，降低成本和增强服务的灵活性，以满足不同的运输要求。

综上，与公路、铁路、航空等其他运输工具相比，水路运输可大批量远距离运输，运输成本低，投资小，劳动生产率高，具有比较优势和更好的发展前景，未来在货运周转量的占比将逐年增加。标的公司具备较强的市场竞争能力，有利于巩固和提高其在内贸集装箱物流行业中的市场地位和市场占有率。标的公司预测期内营业收入年均增长率与内贸集装箱吞吐量年均增长率基本一致。因此标的公司在预测期 2016 年及以后年度营业收入的预测具有一定的合理性。

## (二) 中介机构核查意见

### 独立财务顾问海通证券认为：

“综上所述，标的公司预计未来行业地位存在增长潜力，有利于市场占有率的提高、核心竞争力的加强，标的公司以后年度营业收入的预测具有一定的合理性。”

### 评估师天健兴业认为：

“综上所述，标的公司未来行业地位不断增长，市场占有率不断提高，核心竞争力不断加强，在预测期 2016 年及以后年度营业收入的预测具有一定的合理性。”

三十、报告期内安通物流和安盛船务财务费用占营业收入的比重呈逐年上升趋势，预测期呈现逐年下滑趋势。请你公司补充披露预测期财务费用占营业收入比重的趋势与报告期不同的原因及合理性，并就财务费用对安通物流和安盛船务评估值的影响作敏感性分析，并提示风险。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

回复：

（一）预测期财务费用占营业收入比重的趋势与报告期不同的原因及合理性

### 1、安通物流

（1）历史年度财务费用占主营业务收入比重

单位：万元

项目	2012 年度	2013 年度	2014 年
主营业务收入	159,440.75	218,728.47	277,513.52
财务费用	1,494.95	3,250.27	6,533.81
占比	0.94%	1.49%	2.35%

安通物流报告期内财务费用逐年上升主要是因为融资租赁形成的财务费用逐年增多所致。安通物流 2012 年-2014 年新增融资租赁 20 项，其中 2012 年 7 项，2013 年 7 项，2014 年 6 项。

（2）预测期财务费用占主营业务收入比重

单位：万元

项目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
主营业务收入	325,254.77	366,619.52	412,683.89	453,223.32	484,648.45
财务费用	7,437.11	6,054.75	4,431.09	2,260.90	733.64
占比	2.29%	1.65%	1.07%	0.50%	0.15%

2015 年以后的预测期内安通物流无新增融资租赁计划，随着融资租赁还款额的减少，财务费用的比例也逐年下降。

## 2、安盛船务

### (1) 历史年度财务费用占主营业务收入比重

单位：万元

项目	2012 年度	2013 年度	2014 年
主营业务收入	49,948.54	65,802.12	84,496.53
财务费用	6,165.75	10,469.51	15,521.84
占比	12.34%	15.91%	18.37%

安盛船务报告期内财务费用逐年上升，主要是因为融资租赁所形成的财务费用逐年增多所致。安盛船务 2012 年-2014 年新增融资租赁 18 项，其中 2012 年 6 项，2013 年 3 项，2014 年 9 项。

### (2) 预测期财务费用占主营业务收入比重

单位：万元

项目	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
主营业务收入	96,058.99	104,310.39	106,511.13	106,717.25	106,717.25
财务费用	17,653.42	16,429.64	14,787.50	11,721.16	8,717.07
占比	18.38%	15.75%	13.88%	10.98%	8.17%

2015 年以后的预测期内，安盛船务新增融资租赁 3 项，随着融资租赁还款额的减少，财务费用的比例也逐年下降。

## (二) 财务费用对安通物流和安盛船务评估值的影响作敏感性分析

### 1、安通物流

财务费用变化的敏感性分析					
财务费用变动率	-10%	-5%	0%	5%	10%
评估值（万元）	286,160.88	285,704.58	285,247.97	284,791.03	284,333.77
估值变动率	0.32%	0.16%	-	-0.16%	-0.32%

### 2、安盛船务

财务费用变化的敏感性分析					
财务费用变动率	-10%	-5%	0%	5%	10%
评估值（万元）	85,241.50	82,706.92	80,156.38	77,588.93	75,004.53
估值变动率	6.34%	3.18%	-	-3.20%	-6.43%

根据上述敏感性分析，财务费用对安通物流和安盛船务评估值的影响较小，提请投资者关注相关风险。

### （三）中介机构意见

#### 独立财务顾问海通证券认为：

“根据敏感性分析测试，财务费用对安通物流和安盛船务评估值的影响较小，提请投资者关注相关风险。”

#### 评估师天健兴业认为：

“根据敏感性分析测试，财务费用对安通物流和安盛船务评估值的影响较小，提请投资者关注相关风险。”

三十一、申请材料显示，2012年至2015年6月底备考合并的应收账款净额分别为7,415.42万元、11,963.87万元、23,185.17万元和28,832.92万元，其他应收款净额分别为44,513.23万元、48,686.86万元、55,999.11万元和37,026.27万元。请你公司结合应收账款和其他应收款付款方情况、期后回款情况、向客户提供的信用政策以及同行业情况，补充披露安通物流、安盛船务应收账款和其他应收款坏账准备计提的充分性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

#### 回复：

（一）结合应收账款应收方情况、期后回款情况、向客户提供的信用政策以及同行业业务情况，补充披露应收账款和其他应收款坏账准备计提的充分性

#### 1、安通物流、安盛船务报告期内应收款项坏账准备计提政策、方法及计提情况

##### （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
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。

(4) 标的公司报告期内备考合并应收账款情况

1) 应收账款及坏账准备计提情况

单位：元

类别	2015年6月30日				
	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	292,977,250.58	100.00	4,648,063.41	1.59	288,329,187.17
其中，组合1	292,977,250.58	100.00	4,648,063.41	1.59	288,329,187.17
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>292,977,250.58</b>	<b>100.00</b>	<b>4,648,063.41</b>	<b>1.59</b>	<b>288,329,187.17</b>

(续上表)

类别	2014年12月31日				
	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	236,425,630.49	100.00	4,573,886.63	1.93	231,851,743.86

其中，组合 1	236,425,630.49	100.00	4,573,886.63	1.93	231,851,743.86
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>236,425,630.49</b>	<b>100.00</b>	<b>4,573,886.63</b>	<b>1.93</b>	<b>231,851,743.86</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	2015 年 6 月 30 日		
	应收账款	坏账准备	计提比例
3 个月以内	251,341,034.46	2,513,410.34	1.00%
4-12 月	40,579,370.69	2,028,968.53	5.00%
1 至 2 年	1,056,845.43	105,684.54	10.00%
<b>合计</b>	<b>292,977,250.58</b>	<b>4,648,063.41</b>	<b>1.59%</b>

(续上表)

账龄	2014 年 12 月 31 日		
	应收账款	坏账准备	计提比例
3 个月以内	183,544,622.78	1,835,446.23	1.00%
4-12 月	50,993,207.50	2,549,660.38	5.00%
1 至 2 年	1,887,800.21	188,780.02	10.00%
<b>合计</b>	<b>236,425,630.49</b>	<b>4,573,886.63</b>	<b>1.93%</b>

(5) 标的公司报告期内备考合并其他应收款情况

1) 其他应收款及坏账准备计提情况

单位：元

类别	2015 年 6 月 30 日				账面价值
	账面余额		坏账准备		
	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	376,583,386.31	100.00	6,320,679.76	1.68	370,262,706.55
其中，组合 1	43,167,042.97	11.46	6,320,679.76	14.64	36,846,363.21
组合 2	333,416,343.34	88.54	—	—	333,416,343.34
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>376,583,386.31</b>	<b>100.00</b>	<b>6,320,679.76</b>	<b>1.68</b>	<b>370,262,706.55</b>

(续上表)

类别	2014 年 12 月 31 日				
	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	573,119,454.00	100.00	13,128,359.84	2.29	559,991,094.16
其中，组合 1	239,513,069.66	41.79	13,128,359.84	5.48	226,384,709.82
组合 2	333,606,384.34	58.21	—	—	333,606,384.34
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>573,119,454.00</b>	<b>100.00</b>	<b>13,128,359.84</b>	<b>2.29</b>	<b>559,991,094.16</b>

2) 组合中，采用账龄分析法计提坏账准备的其他应收款

单位：元

账龄	2015 年 6 月 30 日		
	其他应收款	坏账准备	计提比例
1 年以内	21,845,318.59	1,092,265.93	5.00%
1 至 2 年	8,384,139.37	838,413.94	10.00%
2 至 3 年	12,020,938.75	3,606,281.63	30.00%
3 至 4 年	170,000.00	85,000.00	50.00%

4至5年	239,640.00	191,712.00	80.00%
5年以上	507,006.26	507,006.26	100.00%
<b>合计</b>	<b>43,167,042.97</b>	<b>6,320,679.76</b>	<b>14.64%</b>

(续上表)

账龄	2014年12月31日		
	其他应收款	坏账准备	计提比例
1年以内	226,164,150.09	11,308,207.50	5.00%
1至2年	12,429,773.31	1,242,977.33	10.00%
2至3年	172,500.00	51,750.00	30.00%
3至4年	239,640.00	119,820.00	50.00%
4至5年	507,006.26	405,605.01	80.00%
<b>合计</b>	<b>239,513,069.66</b>	<b>13,128,359.84</b>	<b>5.48%</b>

## 2、关于应收款项付款方情况的说明

### (1) 安通物流、安盛船务应收账款付款方情况

截至2015年6月30日止，应收账款余额为29,297.73万元，其中3个月以内25,134.10万元，占比为85.79%，付款方主要由大型国有企业、实力较强的民营公司以及客户信誉度较好的货运代理公司构成。上述应收账款账龄结构较合理，且报告期内标的公司未发生核销坏账的情况，因此应收账款发生坏账的概率较低。

标的公司备考合并前五名应收账款情况如下：

单位：元

单位名称	2015.6.30	占应收账款总额的比例	账龄	坏账准备期末余额
东方国际集装箱（广州）有限公司	12,822,000.00	4.38%	3个月以内	128,220.00
天津市腾俊物流有限公司	11,752,161.56	4.01%	3个月以内	117,521.62
天津广现商贸有限公司	11,465,473.31	3.91%	3个月以内	114,654.73
湛江晨鸣浆纸有限公司	11,092,713.96	3.79%	3个月以内	110,927.14
上海合德国际物流有限公司	10,940,250.12	3.73%	1年以内	248,209.63
<b>合计</b>	<b>58,072,598.95</b>	<b>19.82%</b>	-	<b>719,533.12</b>

安通物流、安盛船务应收账款前五名客户 2015 年 6 月 30 日的应收账款期末余额合计 5,807.26 万元，占期末应收账款余额的比重为 19.82%，账龄多为 3 个月以内。

(2) 安通物流、安盛船务其他应收款付款方情况

截至 2015 年 6 月 30 日，其他应收款余额为 37,658.34 万元，其中，融资租赁保证金余额 33,341.63 万元，占比为 88.54%，根据签订的融资租赁合同约定，融资租赁保证金可以用于抵扣未来尚需支付的租金或留购价，剩余其他应收款主要为经营租赁保证金及备用金。因此，其他应收款发生坏账的概率较低。

标的公司备考合并前五名其他应收款情况如下：

单位：元

单位名称	款项的性质	2015 年 6 月末余额	账龄	占其他应收款期末余额合计数的比例 (%)	坏账准备期末余额
信达金融租赁有限公司	融资租赁保证金	185,210,144.64	4 年以内	49.18	—
民生金融租赁股份有限公司	融资租赁保证金	116,157,508.50	4 年以内	30.85	—
皖江金融租赁有限公司	融资租赁保证金	14,400,000.00	4 年以内	3.82	—
上海国金租赁有限公司	融资租赁保证金	7,200,000.00	2 年以内	1.91	—
中航国际租赁有限公司	融资租赁保证金	7,000,000.00	2 年以内	1.86	—
合计	-	329,967,653.14	-	87.62	—

3、关于应收账款期后回款情况的说明

标的公司截至 2015 年 6 月 30 日备考合并口径应收账款余额为 29,297.73 万元，2015 年 7 月至 2015 年 9 月回款金额 24,464.93 万元，占 2015 年 6 月 30 日备考合并口径应收账款账面余额的 83.50%，其中 2015 年 6 月 30 日应收账款余额前五名客户 2015 年 7 月至 2015 年 9 月回款 3,867.70 万元，占前五名客户期末应收账款账面余额的比例为 66.60%。

#### 4、关于向客户提供信用政策的说明

安通物流建立了健全的应收账款管理制度和催收制度，针对不同客户的业务规模、历史信用情况等制定了相应的信用政策，具体如下：

(1) 航次票结：按单票订单结算，客户付款后提货。

(2) 月结：客户以月为单位进行汇总结算，次月再提供业务时需结清上月运费。

(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。

#### 5、同行业按照账龄组合计提坏账准备比例情况

证券代码	证券简称	3个月以内	3-6个月	6个月-1年
600428	中远航运	0.50%	0.50%	3.00%
601866	中海集运	3.00%	3.00%	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	中国远洋	0.50%	0.50%	3.00%
安通物流、安盛船务应收账款		1.00%	5.00%	5.00%
安通物流、安盛船务其他应收款		5.00%	5.00%	5.00%

(续上表)

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	中远航运	30.00%	50.00%	100.00%		
601866	中海集运	10.00%	25.00%	100.00%		
600798	宁波海运	1.00%	2.00%	10.00%	50.00%	100.00%
601872	招商轮船	20.00%	50.00%	100.00%		
601919	中国远洋	30.00%	50.00%	100.00%		
安通物流、安盛船务应收账款		10.00%	30.00%	50.00%	80.00%	100.00%
安通物流、安盛船务其他应收款		10.00%	30.00%	50.00%	80.00%	100.00%

标的公司坏账计提比例是根据历史实际发生坏账率同时参考同行业上市公司计提标准确定的，应收款项的坏账准备计提是充分的，与标的公司的回款情况

和坏账风险相适应。

## （二）中介机构核查意见

### 独立财务顾问海通证券认为：

“标的公司的坏账准备计提政策是结合其销售政策、客户的回款情况制定的，有利于保障标的公司报告期内坏账准备计提的充分性。”

### 会计师华普天健认为：

“标的公司的坏账准备计提政策是结合其销售政策、客户的回款情况制定的，报告期内坏账准备的计提是充分的。”

三十二、请你公司结合安通物流和安盛船务各纳税申报主体报告期内主要税种、享受税收优惠、当期实现收入与纳税税种及税额之间的关系、实际缴纳税额等情况，分年度逐项说明资产负债表现金流量表与税项相关科目的变动情况、列表说明纳税申报表、申报财务报表、原始财务报表之间的勾稽关系。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

### 回复：

（一）结合安通物流和安盛船务报告期内主要税种、享受税收优惠、当期实现收入与纳税税种及税额之间的关系、实际缴纳税额等情况，分年度逐项说明资产负债表、现金流量表与税项相关科目的变动情况

## 1、安通物流

### （1）主要税种及税率

序号	税种	税率	计税基础
1	企业所得税	25%	应纳税所得额
2	增值税	6%、11%	应税销售收入
3	营业税	5%	营业额扣除相关费用后余额

注：根据财税[2012]71号《财政部、国家税务总局关于在北京等8省市开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点的通知》的相关规定，自2012年11月1日起，标



的公司所从事的交通运输业、现代服务业，由营业税改征增值税，交通运输业的适用税率为 11%，现代服务业的适用税率为 6%。

## (2) 税收优惠

安通物流报告期内未享受税收优惠。

## (3) 当期实现收入与纳税税种及税额之间的关系

### 1) 企业所得税与利润总额的关系

单位：元

项目	序号	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
利润总额	1	105,619,432.56	265,228,652.98	173,406,375.49	41,892,760.78
按税率计算的所得税费用	2=1*25%	26,404,858.14	66,307,163.24	43,351,593.87	10,473,190.20
不可抵扣的成本、费用和损失的所得税影响	3	4,426,123.96	10,347,474.08	5,967,566.13	2,153,238.10
当期应交所得税	4=2+3	30,830,982.10	76,654,637.32	49,319,160.00	12,626,428.30
递延所得税费用	5	-3,457,520.18	-9,787,105.10	-5,062,155.91	-1,370,619.07
所得税费用合计	6=4+5	27,373,461.92	66,867,532.22	44,257,004.09	11,255,809.23
账面净利润	7=1-6	78,245,970.64	198,361,120.76	129,149,371.40	30,636,951.55

由上表可见，企业所得税与利润总额的勾稽关系正确。

### 2) 增值税和营业税与营业收入的关系

单位：元

项目	序号	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
营业收入	1=2+6+7/5%	1,418,604,752.14	2,775,135,195.20	2,187,284,731.40	1,592,221,499.00
增值税计缴基数	2	1,418,604,752.14	2,775,135,195.20	2,187,284,731.40	56,675,101.88

项目	序号	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
其中：交通运输业	3	412,711,629.43	256,281,747.38	125,816,154.72	—
现代服务业	4	1,005,893,122.71	2,518,853,447.82	2,061,468,576.68	56,675,101.88
“营改增”过渡期间成本抵扣增值税计税基数	5	—	—	127,495,434.83	29,808,404.92
营业税计税基础抵扣额	6	—	—	—	1,416,415,764.12
营业税税额	7=(1-2-6)*5%	—	—	—	5,956,531.65
销项税额	8=3*11%+(4-5)*6%	105,751,866.60	179,322,199.08	129,878,165.53	1,612,001.84
进项税额	9	100,299,297.42	175,615,734.94	113,739,854.31	1,051,957.25
增值税	10=8-9	5,452,569.18	3,706,464.14	16,138,311.22	560,044.59

由上表可见，营业税、增值税与营业收入的勾稽关系正确。

(4) 资产负债表-应交税费科目与现金流量表支付的各项税费之间的勾稽关系

单位：元

资产负债表- 应交税费科目	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
期初余额	71,376,511.25	59,065,883.94	24,900,104.79	8,247,327.10
本期应交	39,628,426.25	84,317,960.58	69,741,415.04	22,478,465.64
本期已缴	77,004,860.20	72,007,333.27	35,575,635.89	5,825,687.95
期末余额	34,000,077.30	71,376,511.25	59,065,883.94	24,900,104.79
现金流量表	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
支付的各项税费	75,413,389.96	69,235,079.44	33,232,406.56	3,446,412.06
应交税费-本期已交数之差异	1,591,470.24	2,772,253.83	2,343,229.33	2,379,275.89
差异原因分析				
个人所得税 (注1)	1,145,045.20	2,374,410.31	2,327,961.39	2,319,730.41

堤防费等其他 税费（注 2）	446,425.04	397,843.52	15,267.94	59,545.48
<b>合计</b>	<b>1,591,470.24</b>	<b>2,772,253.83</b>	<b>2,343,229.33</b>	<b>2,379,275.89</b>

注：

1、代扣代缴的个人所得税在现金流量表中列示在“支付给职工以及为职工支付的现金”中；

2、堤防费等税费未列示在现金流量表“支付的税费”中。

## 2、安盛船务

### （1）主要税种及税率

序号	税种	税率	计税基础
1	企业所得税	25%	应纳税所得额
2	增值税	6%、11%	应税销售收入
3	营业税	3%	营业额

注：根据财税[2012]71号《财政部、国家税务总局关于在北京等8省市开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点的通知》的相关规定，自2012年11月1日起，标的公司所从事的交通运输业、现代服务业，由营业税改征增值税，交通运输业的适用税率为11%，现代服务业的适用税率为6%。

### （2）税收优惠

安盛船务报告期内未享受税收优惠。

### （3）当期实现收入与纳税税种及税额之间的关系

#### 1) 企业所得税与利润总额的关系

单位：元

项目	序号	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
利润总额	1	28,911,797.11	66,680,838.17	41,031,195.46	50,357,621.23
按税率计算的所得税费用	2=1*25%	7,227,949.28	16,670,209.54	10,257,798.87	12,589,405.31

项目	序号	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
不可抵扣的成本、费用和损失的所得税影响	3	6,079.07	1,672,152.54	1,288,247.61	1,223,402.67
当期应交所得税	4=2+3	7,234,028.35	18,342,362.08	11,546,046.47	13,812,807.98
递延所得税费用	5	86,022.84	-1,090,834.82	21,359.76	-153,697.85
所得税费用合计	6=4+5	7,320,051.19	17,251,527.26	11,567,406.23	13,659,110.13
账面净利润	7=1-6	21,591,745.92	49,429,310.91	29,463,789.23	36,698,511.10

由上表可见，企业所得税与利润总额的勾稽关系正确。

## 2) 增值税和营业税与营业收入的关系

单位：元

项目	序号	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
营业收入	1=2+5/3%	434,050,510.93	844,965,280.63	658,021,187.64	499,485,386.10
增值税计缴基数	2	434,050,510.93	844,965,280.63	658,021,187.64	41,912,549.36
其中：交通运输业	3	433,645,938.68	844,709,684.24	657,697,657.03	41,912,549.36
现代服务业	4	404,572.25	255,596.39	323,530.61	—
营业税税额	5=(1-2)*3%	—	—	—	13,727,185.10
销项税额	6=3*11%+4*6%	47,725,327.59	92,933,401.05	72,366,154.11	4,610,380.43
进项税额	7	42,465,125.29	81,233,435.14	58,748,955.59	4,168,950.97
增值税	8=6-7	5,260,202.30	11,699,965.91	13,617,198.52	441,429.46

由上表可见，营业税、增值税与营业收入的勾稽关系正确。

## (4) 资产负债表-应交税费科目与现金流量表支付的各项税费之间的勾稽关系

单位：元

资产负债表-	2015年1-6月	2014年	2013年	2012年
--------	-----------	-------	-------	-------

<b>应交税费科目</b>				
期初余额	14,373,778.99	12,423,214.51	15,900,751.35	1,952,797.32
本期应交	32,123,930.07	36,924,685.20	30,702,075.76	31,888,414.53
本期已缴	33,501,493.24	34,974,120.72	34,179,612.60	17,940,460.50
期末余额	12,996,215.82	14,373,778.99	12,423,214.51	15,900,751.35
<b>现金流量表</b>	<b>2015年1-6月</b>	<b>2014年</b>	<b>2013年</b>	<b>2012年</b>
支付的各项税费	31,820,317.94	31,533,275.08	31,181,748.83	16,730,954.30
应交税费-本期已交数之差异	1,681,175.30	3,440,845.64	2,997,863.77	1,209,506.20
<b>差异原因分析</b>				
个人所得税(注1)	1,660,503.70	3,107,915.32	2,736,107.44	1,105,756.94
堤防费等其他税费(注2)	20,671.60	332,930.32	261,756.33	103,749.26
<b>合计</b>	<b>1,681,175.30</b>	<b>3,440,845.64</b>	<b>2,997,863.77</b>	<b>1,209,506.20</b>

注：

1、代扣代缴的个人所得税在现金流量表中列示在“支付给职工以及为职工支付的现金”中；

2、堤防费等税费未列示在现金流量表“支付的税费”中。

## (二) 列表说明纳税申报表、申报财务报表、原始财务报表之间的勾稽关系

原始财务报表系标的公司对外报送财政、税务部门的财务报表，申报财务报表系报送发行审核部门的申报财务报表，原始财务报表与纳税申报表一致，原始财务报表与申报财务报表之间的差异反映在原始财务报表与申报财务报表差异情况的专项审核报告之中。

现将报告期纳税申报表、原始申报表与申报财务报表应交税费之间的差异说明如下：

### 1、安通物流差异说明

单位：元

截止日	科目	纳税申报表	原始财务报表	申报财务报表	差异	备注
2015/6/30	应交税费	29,995,643.90	34,000,077.30	34,000,077.30	4,004,433.40	说明 1

截止日	科目	纳税申报表	原始财务报表	申报财务报表	差异	备注
其中：	企业 所得 税	30,098,460.71	30,098,460.71	30,098,460.71	—	
	增值 税	-372,226.54	3,632,206.86	3,632,206.86	4,004,433.40	
	其他	269,409.73	269,409.73	269,409.73	—	
<b>2014/12/31</b>	<b>应交 税费</b>	<b>70,710,194.91</b>	<b>71,376,511.25</b>	<b>71,376,511.25</b>	<b>666,316.34</b>	<b>说明 2</b>
其中：	企业 所得 税	71,376,511.25	71,376,511.25	71,376,511.25	—	
	增值 税	-1,042,035.60	-375,719.26	-375,719.26	666,316.34	
	其他	375,719.26	375,719.26	375,719.26	—	
<b>2013/12/31</b>	<b>应交 税费</b>	<b>53,305,240.44</b>	<b>59,065,883.94</b>	<b>59,067,192.97</b>	<b>5,763,261.56</b>	<b>说明 3</b>
其中：	企业 所得 税	51,560,270.76	51,560,270.76	51,560,270.76	—	
	增值 税	1,193,563.78	6,955,516.31	6,955,516.31	5,761,952.53	
	其他	551,405.90	550,096.87	551,405.90	1,309.03	
<b>2012/12/31</b>	<b>应交 税费</b>	<b>24,904,262.16</b>	<b>24,900,104.79</b>	<b>24,904,262.16</b>	<b>4,157.37</b>	<b>说明 4</b>
其中：	企业 所得 税	17,350,442.49	17,350,442.49	17,350,442.49	—	
	增值 税	418,717.03	418,717.03	418,717.03	—	
	其他	7,135,102.64	7,130,945.27	7,135,102.64	4,157.37	

差异主要原因如下：

说明 1：2015 年 6 月 30 日纳税申报表与原始财务报表中应交税费差异 4,004,433.40 元，主要为应交增值税差异，其中 4,308,232.22 元系 2015 年 6 月收入未开票申报纳税所致，于 2015 年 7 月开票并申报缴纳，303,798.82 系代扣代缴境外租箱公司租赁税金。

说明 2：2014 年 12 月 31 日纳税申报表与原始财务报表差异 666,316.34 元，

主要为应交增值税差异，系 2014 年度收入未开票申报的增值税，于 2015 年度开票并申报缴纳。

说明 3: 2013 年 12 月 31 日纳税申报表与原始财务报表差异 5,761,952.53 元，主要为应交增值税差异，系 2013 年度收入未开票申报的增值税，于 2014 年度开票并申报缴纳。申报财务报表比原始财务报表中应交税费增加 1,309.03 元，系汇总安通物流台湾分公司应交税费所致。

说明 4: 2012 年 12 月 31 日申报财务报表比原始财务报表中应交税费增加 4,157.37 元，系汇总安通物流台湾分公司应交税费所致。

## 2、安盛船务差异说明

单位：元

截止日	科目	纳税申报表	原始财务报表	申报财务报表	差异	备注
<b>2015/6/30</b>	<b>应交税费</b>	<b>9,357,124.24</b>	<b>12,996,215.82</b>	<b>12,996,215.82</b>	<b>3,639,091.58</b>	<b>说明 1</b>
其中：	企业所得税	6,792,362.79	6,792,362.79	6,792,362.79	—	
	增值税	484,613.35	4,123,704.93	4,123,704.93	3,639,091.58	
	其他	2,080,148.10	2,080,148.10	2,080,148.10	—	
<b>2014/12/31</b>	<b>应交税费</b>	<b>14,373,778.99</b>	<b>14,373,778.99</b>	<b>14,373,778.99</b>		
其中：	企业所得税	12,484,668.94	12,484,668.94	12,484,668.94	—	
	增值税	542,517.75	542,517.75	542,517.75	—	
	其他	1,346,592.30	1,346,592.30	1,346,592.30	—	
<b>2013/12/31</b>	<b>应交税费</b>	<b>11,483,160.46</b>	<b>12,423,214.51</b>	<b>12,423,214.51</b>	<b>940,054.05</b>	<b>说明 2</b>
其中：	企业所得税	8,065,513.59	8,065,513.59	8,065,513.59	—	
	增值税	1,795,518.02	2,735,572.07	2,735,572.07	940,054.05	
	其他	1,622,128.85	1,622,128.85	1,622,128.85	—	

2012/12/31	应交 税费	15,900,751.35	15,900,751.35	15,900,751.35	—	
其中：	企业 所得 税	6,839,716.47	6,839,716.47	6,839,716.47	—	
	增值 税	441,429.46	441,429.46	441,429.46	—	
	其他	8,619,605.42	8,619,605.42	8,619,605.42	—	

差异主要原因如下：

说明 1：2015 年 6 月 30 日纳税申报表与原始财务报表差异 3,639,091.58 元，主要为应交增值税差异，系 2015 年 6 月对外提供的运输劳务收入于 2015 年 8 月开具发票并申报缴纳相应增值税。

说明 2：2013 年 12 月 31 日纳税申报表与原始财务报表差异 940,054.05 元，主要为应交增值税差异，系 2013 年末对外提供的运输劳务收入于 2014 年度开具发票并申报缴纳相应增值税。

### （三）中介机构核查意见

**独立财务顾问海通证券认为：**

“标的公司申报期各年度资产负债表、现金流量表与税项相关科目的变动情况合理，申报期纳税申报表、申报财务报表、原始财务报表之间的勾稽关系清晰、完整且合理。”

**会计师华普天健认为：**

“标的公司申报期各年度资产负债表、现金流量表与税项相关科目的变动情况合理，申报期纳税申报表、申报财务报表、原始财务报表之间的勾稽关系清晰、完整且合理。”



三十三、2014年12月24日，我会发布了《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第26号——上市公司重大资产重组（2014年修订）》（证监会公告[2014]53号）。请你公司对照新旧准则的要求，补充披露安通物流和安盛船务相关财务信息。

回复：

已在本次重组报告书中补充披露了安通物流和安盛船务的相关财务信息。

（以下无正文）

(本页无正文，为《黑龙江黑化股份有限公司关于<中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书>及附件的回复说明》之签章页)

