

# 嘉友国际物流股份有限公司

## 投资者调研会议记录

一、时间：2025 年 4 月 25 日-2025 年 4 月 30 日

二、方式：电话会议

三、出席人员：董事、总裁孟联女士，董事会秘书聂慧峰先生

四、参会机构：长江证券股份有限公司、东方证券股份有限公司、方正证券股份有限公司、广发证券股份有限公司、国金证券股份有限公司、国盛证券有限责任公司、国泰海通证券股份有限公司、国投证券股份有限公司、华泰证券股份有限公司、民生证券股份有限公司、天风证券股份有限公司、兴业证券股份有限公司、浙商证券股份有限公司、中信证券股份有限公司、中银国际证券股份有限公司、中国国际金融股份有限公司、博时基金管理有限公司、长城基金管理有限公司、德邦基金管理有限公司、东方阿尔法基金管理有限公司、东方基金管理股份有限公司、富国基金管理有限公司、国联基金管理有限公司、国投瑞银基金管理有限公司、泓德基金管理有限公司、华夏基金管理有限公司、华泰保兴基金管理有限公司、汇添富基金管理股份有限公司、惠升基金管理有限公司、建信基金管理有限责任公司、景顺长城基金管理有限公司、金鹰基金管理有限公司、民生加银基金管理有限公司、南方基金管理股份有限公司、浦银安盛基金管理有限公司、睿远基金管理有限公司、上银基金管理有限公司、泰康基金管理有限公司、天弘基金管理有限公司、万家基金管理有限公司、鑫元基金管理有限公司、中加基金管理有限公司、招商基金管理有限公司、浙商基金管理有限公司、中欧基金管理有限公司、中金基金管理有限公司、宏利基金管理有限公司、长江证券(上海)资产管理有限公司、杭银理财有限责任公司、平安资产管理有限责任公司、上海东方证券资产管理有限公司、阳光资产管理股份有限公司、浙江浙商证券资产管理有限公司、北京市星石投资管理有限公司、和基投资基金管理(苏州)有限公司、宁波梅山保税港区灏浚投资管理有限公司、上海高毅资产管理合伙企业（有限合伙）、上海宽远资产管理有限公司、上海理成资产管理有限公司、上海宁泉资产管理有限公司、上海勤辰私募基金

管理合伙企业（有限合伙）、上海水璞私募基金管理中心（有限合伙）、上海睿亿投资发展中心（有限合伙）、上海益理资产管理有限公司、深圳市前海德毅资产管理有限公司、西安瀑布资产管理有限公司、重庆财聚投资有限公司、泽安私募基金管理（三亚）合伙企业（有限合伙）、中国人寿养老保险股份有限公司、上海申银万国证券研究所有限公司等机构

## **五、调研主要问题及回复情况**

### **1、2024 年下半年跨境多式联运业务和陆港业务增速非常快，增长的来源和驱动力是什么，之后的增长怎么看？**

回复：跨境多式联运业务增长，一是来源于传统的中蒙市场，二是来源于非洲市场的拓展以及整个海外市场针对多式联运物流的拓展。公司把陆运和港口联动的物流模式在非洲具有同样陆锁国特点的区域进行复制，推进主营业务规模的增长。陆港业务是跨境多式联运业务的一部分，跨境多式联运从点到线再到面发展。前期中蒙模式是从点发展成线，再发展成面，在非洲也是用同样模式进行资源和网络的搭建。刚果(金)的陆港项目是陆路边境口岸项目，陆港业务及连接陆港的疏港通道项目的落地建成带来了新收入。公司先把陆港这个点做起来，再通过公路和车队连成线、多点交织连成面，构成非洲的物流网络，最终支撑跨境多式联运业务的发展。

### **2、公司之后的分红规划？**

回复：公司认为上市公司应该给股东回馈，这是公司追求的健康状态。公司注重效益规模，每年获取利润，一部分以分红方式回报股东。随着公司盈利能力逐渐增强、市场范围逐渐扩大，公司不会盲目追求营业收入规模的增长，更注重净资产和净利润的增长，做业务要有盈利模式和盈利点。盈利目标一是不断投资提升公司规模，获得公司长期发展的护城河；二是回报股东，与股东分享公司发展成果。自公司上市以来分红比例总体稳定，同时实现稳中有升。

### **3、非洲大物流业务何时能看到份额明显提升，目前份额相对较低的主要限制因素是什么？**

回复：目前非洲合同物流面临稳定性、价格和账期风险问题。公司在未建立起完善网络，无法通过网络运营稳定掌控市场价格时，对合同物流签订和客户选择非常谨慎，避免面临较高应收款回收的潜在风险，所以在合同物流扩张

上较为谨慎，要保证业务款回收、账期控制和业务风险。公司先建立节点、通过车辆运输形成线，再建仓形成网络，目标是让货源和物流网络相匹配，避免车辆空驶，匹配非洲不同国家和地区内陆货物及矿产资源。这样网络建立后，合同物流价格控制因素会更稳定，获客能力和安全性会增加，合同物流将实现质的飞跃。公司通过整合为客户提供服务，要有标准化服务能力，使服务在不同市场环境下保持稳定价格。

#### **4、非洲合同物流价格波动大的主要原因是什么？**

回复：主要原因是货源和运力不匹配，车队多是单线运营，非洲虽有很多资源，但缺乏整合能力，没有形成大面积覆盖的网络，各区域之间缺乏衔接，基础设施薄弱，物流组织形态之间没有联系。此外，不同地方会发生不同事件，一条线路出现问题，货物会涌向另一条线路，导致某一方向货源暴增，另一方向货源缺失，车辆长距离运输，造成运价波动。

#### **5、非洲陆港剩余的项目，如赞比亚侧的莫坎博跟萨卡尼亚口岸、坦噶港跟通杜马以及坦桑项目目前的进展如何？**

回复：赞比亚萨卡尼亚项目道路预计在今年 6 月底完工，之后将进入试运营状态，目前修的公路已使刚果（金）口岸受益，两国海关开始联动工作，车辆在雨季也有较好通车能力。口岸建设预计在明年年初进行验收，赞比亚莫坎博口岸预计在明年年底验收，这些项目落地后将带来较好收益。后续，随着坦桑项目顺利落地后，将对非洲网络建设和基础设施提升具有重要意义。

#### **6、去年萨卡尼亚的保税仓库已投产，作为节点，目前与口岸、其他物流枢纽和车队运输的协同效应如何，后续在口岸增值服务上有哪些规划？**

回复：公司今年目标是在已有土地资源和节点上建立海外仓，把点连成线再接成网络。刚果（金）的保税库是第一个海外仓，目前更多功能在与刚果（金）海关对接，功能尚不足。今年最重要的是把海外仓的向外延建设，这样能对合同物流起到更直接的配合和促进作用。目前刚果（金）的海外仓已有很多客户试行使用，用于解决刚果境内运输难点和痛点，但要真正让仓与节点匹配起来，还需持续往外延伸建仓，以搭建成网络。

#### **7、目前非洲合同物流在刚果（金）矿山整体市占率份额大概是多少，以及矿山合同物流未来的增长或发展展望如何？**

回复：公司作为跨境综合物流服务企业，在进入非洲后建立物流节点，为合同物流发展奠定了基础。目前公司在刚果（金）合同物流方面，运输铜等矿山相关物资规模占比较小。公司初期对客户筛选严格，注重合规。未来，公司除刚果（金）节点外，还向赞比亚延伸，并往纳米比亚和坦桑尼亚港口布局，同时布局了跨境运输车队，搭建物流网络。该网络整合非洲区内和区外货物，发展空间巨大，对合同物流及货物类型的展望没有天花板，关键是要用未来 1-2 年搭建好网络，主要涉及货源、运输能力及节点支撑服务等方面的综合性配套工作。