

关于对深圳市中海通物流股份有限公司 年报问询函的回复

全国中小企业股份转让系统有限责任公司：

深圳市中海通物流股份有限公司（以下简称“中海通”、“公司”）于2024年8月28日收到贵公司挂牌公司一部出具的《关于对深圳市中海通物流股份有限公司的年报问询函》（公司一部年报问询函【2024】第357号），现公司就有关年报问询事项回复如下：

1、关于政府补助

你公司2023年其他应收款项下应收政府补助账面余额122,217,461.00元，上年年末余额为43,713,151.00元，同比增加179.59%，主要为应收岳阳、黄石、深圳等地运输补贴款，本期计提坏账准备7,674,485.40元；其他收益项下政府补助91,323,998.31元，为本期归属于母公司净利润的3.03倍，上年金额为64,734,726.19元，同比增加41.07%，年报解释称主要原因为岳阳中部通道业务增加所致；收到的其他与经营活动有关的现金中政府补助12,753,888.31元，上年金额为36,485,775.19元，同比下滑65.04%。

请你公司：

(1)说明报告期内新增政府补助的款项性质、金额、取得依据、补贴标准及补贴期限，是否附生效条件、是否具备无偿性，补充披露应收政府补助款的账龄结构及期后回款情况，并结合未来收回可能性评估坏账计提是否充分；

(2)说明计入其他收益的政府补助项目的具体情况、计入当期收益的判断依据及确认时点，会计处理及具体计算过程是否符合企业会计准则相关规定；

(3)结合行业政策、盈利模式、最近两年客户结构及收入占比、政府补助占净利润的比重等说明你公司经营成果对政府补助是否存在重大依赖，是否存在无法持续获得政府补助的相关风险。

【公司回复】

(一)说明报告期内新增政府补助的款项性质、金额、取得依据、补贴标准及补贴期限，是否附生效条件、是否具备无偿性，补充披露应收政府补助款的账龄结构



及期后回款情况，并结合未来收回可能性评估坏账计提是否充分；

1、报告期内新增政府补助的款项性质、金额、取得依据、补贴标准及补贴期限，是否附生效条件、是否具备无偿性？

公司报告期内新增的政府补助合计 91,323,998.31 元，主要为岳阳、深圳和黄石等地政府针对集装箱运输业务或多式联运业务给予的补贴，具体情况如下表所示：

单位：元

款项性质	金额	取得依据	补贴标准	补贴期限	是否附生效条件	是否具备无偿性
岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补	58,077,350.00	《岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补措施》（岳政办发[2020]20号）	对省内外各铁路站点往返岳阳松阳湖铁路支线新港站开展集装箱（重箱）铁水联运的企业按省内 500 元/20 英尺集装箱（重箱）、1000 元/40 英尺集装箱（重箱），省外 1000 元/20 英尺集装箱（重箱）、2000 元/40 英尺集装箱（重箱）的标准进行补贴。	2021 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日	否	是
深圳市交通运输专项资金现代物流业领域资助资金	31,427,064.00	《深圳市交通运输局关于印发〈深圳市交通运输专项资金现代物流业领域补助资金实施细则〉的通知》（深交规[2022]10号）	对考核期内以铁路方式运输的集装箱重箱，按照集装箱重箱运输距离进行补贴。以深圳为起点或终点的运输距离，每 40 尺箱每公里补贴 3 元（20 尺集装箱重箱补贴标准折半计算）。	2022 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日	否	是
黄石市人民政府多式联运专项奖补资金	1,440,800.00	《黄石市人民政府关于调整多式联运专项奖补资金政策的通知》（黄政发[2021]2号）	一、集装箱多式联运补贴标准 1. 铁路运输距离 800 公里以上（含 800 公里）的，按照每标准重箱 1200 元的标准进行补贴。 2. 铁路运输距离 500 公里以上（含 500 公里）、800 公里以下（不含 800 公里）的，按照每标准重箱 1000 元的标准进行补贴。 3. 铁路运输距离 150 公里以上（含 150 公里）、500 公里以下（不含 500 公里）的，按照每标准重箱 800 元的标准进行补贴。 4. 铁路运输距离 150 公里以下（不含 150 公里）的，按照每标准重箱 600 元的标准进行补贴。 二、多式联运年度一次性奖励标准 1. 年度完成铁水联运载货集装箱 2000 标准重箱以上（含	2021 年 3 月 1 日至 2023 年 2 月 28 日	否	是

			2000 标准重箱)、5000 标准重箱以下 (不含 5000 标准重箱) 的, 一次性奖励 50 万元。 2. 年度完成铁水联运载货集装箱 5000 标准重箱以上 (含 5000 标准重箱)、10000 标准重箱以下 (不含 10000 标准重箱) 的, 一次性奖励 100 万元。 3. 年度完成铁水联运载货集装箱 10000 标准重箱以上 (含 10000 标准重箱)、20000 标准重箱以下 (含 20000 标准重箱) 的, 一次性奖励 200 万元。 4. 年度完成铁水联运载货集装箱 20000 标准重箱以上 (不含 20000 标准重箱) 的, 一次性奖励 400 万元。			
其他	378,784.31	一次性留工培训补助、稳岗补贴等	/	/	否	是
合计	91,323,998.31					

根据上述政府补助文件相关内容所示, 公司在符合补贴标准后, 根据具体的考核评定情况获得相应奖补支持, 文件中未附有与公司其他约束生效条件, 公司也无需向相关政府部门交付等对价的商品或服务, 因此上述补助项目无附生效条件、具有无偿性。

2、补充披露应收政府补助款的账龄结构及期后回款情况, 并结合未来收回可能性评估坏账计提是否充分

(1) 应收政府补助款的账龄结构及期后回款情况

报告期内, 公司应收政府补助款的账龄结构及期后回款情况如下:

单位: 元

公司名称	金额	账龄结构		期后回款
		1 年以内	1-2 年	
湖南城陵矶新港区管理委员会	86,835,350.00	58,077,350.00	28,758,000.00	
深圳市交通运输局	31,427,064.00	31,427,064.00		
黄石市港口物流发展中心	3,955,047.00	1,440,800.00	2,514,247.00	3,955,047.00
合计	122,217,461.00	90,945,214.00	31,272,247.00	3,955,047.00

如上表所示, 截至 2023 年 12 月 31 日, 公司应收政府补助款主要为应收湖南城陵矶新港区管理委员会以及深圳市交通运输局的款项, 补助款账龄主要集中在 1 年以内。

(2) 应收政府补助款未来收回的可能性评估

针对湖南城陵矶新港区管理委员会的相关补助款项，其中 28,758,000.00 元系 2022 年度航运物流补助款，58,077,350.00 元系 2023 年度航运物流补助款，受当地财政资金预算的影响，部分补助款的支付存在滞后，根据岳阳城陵矶综合保税区管理委员会口岸贸易部于 2024 年 7 月 15 日公示的相关文件：“新港区于 2024 年 4 月 28 日向市政府行文启动 2022 年度航运物流奖补审批流程工作，计划在今年 11 月份之前筹集资金依法依规兑付完 2022 年奖补资金。2023 年航运物流奖补资金正在按程序审核当中，计划今年 10 月份之前向市政府行文启动 2023 年度航运物流奖补审批流程工作，2024 年 12 月底之前将 2023 年奖补资金明细向社会公示”。根据上述文件精神，公司应收湖南城陵矶新港区管理委员会的补助款其中的 28,758,000.00 元预计将在 2024 年 11 月底前收回，58,077,350.00 元将在 2024 年 12 月公示、2025 年收回。

针对深圳市交通运输局的 31,427,064.00 元政府补助款，全部系公司 2023 年度的现代物流业领域补助款，目前公司已按照深圳市交通运输局于 2024 年 3 月 13 日发布的《关于开展 2023 考核年度深圳市交通运输专项资金现代物流业领域资助资金有关项目申报工作的通知》相关要求完成了 2023 年度补助的申报工作，后续深圳市交通运输局将针对公司申报的资料进行审核、公示并最终拨付，依据当前审批进展情况，公司预计将在 2025 年收回上述补助款。

(3) 应收政府补助款的坏账计提的充分性

报告期内，公司根据会计政策，对上述政府补助款计提的坏账准备情况如下：

单位：元

账龄	余额	坏账准备	计提比例
1 年以内	90,945,214.00	4,547,260.70	5.00%
1-2 年	31,272,247.00	3,127,224.70	10.00%
合计	122,217,461.00	7,674,485.40	6.28%

同行业同类型政府补助款坏账计提情况如下：

单位：元

公司名称	政府补助款余额	坏账准备	计提比例
中国外运	724,575,007.32	0.00	0
华光源海	16,114,270.00	588,170.86	3.65%

中海通	122,217,461.00	7,674,485.40	6.28%
-----	----------------	--------------	-------

如上表所示，公司根据信用政策，对期末应收政府补助款计提坏账准备，坏账准备计提比例高于同行业可比公司，应收政府补助款的坏账计提充分。

(二)说明计入其他收益的政府补助项目的具体情况、计入当期收益的判断依据及确认时点，会计处理及具体计算过程是否符合企业会计准则相关规定；

1、说明计入其他收益的政府补助项目的具体情况、确认时点

报告期内计入其他收益的政府补助合计 91,323,998.31 元，具体情况如下表所示

单位：元

政府补助项目名称	金额	确认时点
岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补	58,077,350.00	运输完成
深圳市交通运输专项资金现代物流业领域补助资金	31,427,064.00	运输完成
黄石市人民政府多式联运专项奖补资金	1,440,800.00	运输完成或已达到一次性奖励标准所规定的运输量
一次性留工培训补助、稳岗补贴等	378,784.31	实际收到补助款
合计	91,323,998.31	

2、政府补助款计入当期收益的判断依据，会计处理及具体计算过程

根据《企业会计准则第 16 号-政府补助》第九条规定：“与收益相关的政府补助，应当分情况按照以下规定进行会计处理：（一）用于补偿企业以后期间的相关成本费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关成本费用或损失的期间，计入当期损益或冲减相关成本；（二）用于补偿企业已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益或冲减相关成本。

根据《岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补措施》（岳政办发[2020]20号）、《深圳市交通运输局关于印发〈深圳市交通运输专项资金现代物流业领域补助资金实施细则〉的通知》（深交规[2022]10号）、《黄石市人民政府关于调整多式联运专项奖补资金政策的通知》（黄政发[2021]2号）等文件的相关规定，公司收到相关政府补助与提供航运服务相关，补助款的计算依据根据当年实际提供的运输量相关，补助性质属于《企业会计准则第 16 号-政府补助》规定的与收益相关并用于补偿企业已发生的相关成本费用或损失，公司根据当年运输情况，计算应收的政府补助款，借记其他应收款项，贷记其他收益，2023 年度相关补助款的计算过程如下：

项目	补贴方式	集装箱尺寸	补贴标准	2023 年承运 集装箱数量	补贴公里数	应补贴 金额
岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补	省内	20 英尺	450 元/个	52	/	23, 400.00
		40 英尺	900 元/个	2	/	1, 800.00
	省外	20 英尺	850 元/个	2, 080	/	1, 768, 000.00
			850 元/个+100 元/TEU 作业费用补贴	12, 129	/	11, 522, 550.00
			1000 元/个	/	/	/
			1000 元/个+100 元/TEU 作业费用补贴	1, 455	/	1, 600, 500.00
		40 英尺	1700 元/个	3, 160	/	5, 372, 000.00
			1700 元/个+100 元/TEU 作业费用补贴	15, 753	/	29, 930, 700.00
			2000 元/个	/	/	/
			2000 元/个+100 元/TEU 作业费用补贴	3, 572	/	7, 858, 400.00
深圳市交通运输专项资金现代物流业领域资助资金	以深圳为起点或终点	20 英尺	1.5 元/公里	/	2, 883, 368	4, 325, 052.00
		40 英尺	3 元/公里	/	9, 034, 004	27, 102, 012.00
黄石市人民政府多式联运专项奖补资金	集装箱多式联运补	150 公里以下	600 元	/	/	/
		150 公里-500 公里	800 元	/	/	/
		500 公里-800 公里	1000 元	/	/	/
		800 公里以上	1200 元	392 (折合标准重箱数为 784)	/	940, 800.00
	多式联运年度一次性奖励标准		年度完成铁水联运载货集装箱 2000 标准重箱以上(含 2000 标准重箱)、5000 标准重箱以下(不含 5000 标准重箱)的, 一次性奖励 50 万元	/	/	500, 000.00
合计				43, 480	12, 607, 614	90, 945, 214.00

注：应补贴金额=补贴标准*集装箱数量，补贴标准含 TEU 作业费用的，应补贴金额=每个集装箱的补贴标准*集装箱个数+单位 TEU 作业费用补贴*集装箱数（TEU），按公里进行补贴的应补贴金额=补贴标准*公里数，按多式联运年度一次性奖励标准补贴的按定额进行补贴。作业费用补贴是针对经岳阳往返华南的所有铁水联运重箱给予的额外作业补贴（达到 2 万 TEU 以上时）。

除上述补贴外，针对报告期内公司取得的与人员就业相关的一次性留工培训补助、稳岗补贴等在收到相关补助后一次性计入其他收益。

综上所述，公司主要政府补助为根据当地政府相关政策收到的针对已发生的航运业务收到的补助款，属于《企业会计准则第 16 号-政府补助》规定的与收益相关

并用于补偿已发生成本费用的补助，公司按相关政策计提其他收益会计处理符合会计准则的相关规定。

(三)结合行业政策、盈利模式、最近两年客户结构及收入占比、政府补助占净利润的比重等说明你公司经营成果对政府补助是否存在重大依赖，是否存在无法持续获得政府补助的相关风险。

1、相关政策

(1)国家积极通过政策手段支持多式联运行业发展

党的十八大以来，我国对多式联运开始频频发力，各种政策文件密集出台：从2013年十八届三中全会《关于继续深化经济体制改革若干规定》首次明确提及，到2016年第一批多式联运示范工程推进，2017年上升为国家战略。

2017年1月，交通部等18部委联合发布《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》，培育多式联运经营企业。2021年12月，国务院办公厅印发《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》，为提升全国多式联运发展水平，更好服务构建新发展格局，促进全国统一大市场建设，提供根本遵循。

2022年10月，国务院办公厅印发《第十次全国深化“放管服”改革电视电话会议重点任务分工方案的通知》，明确提出加快推动大宗货物和集装箱中长距离运输“公转铁”、“公转水”等多式联运改革，推进铁路专用线建设，降低综合货运成本。2022年11月底前，开展不少于100个多式联运示范工程建设。

(2)对物流行业的政府补助，是物流行业发展的必要条件和必备阶段

1)中欧班列的发展得益于政府持续的补贴支持

中欧班列是习近平总书记与2013年提出建设“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”倡议的标志性成果。但随着中欧班列的快速发展，出现了空载返程、线路重复、盈利低等问题，导致班列运价相对较高，竞争力薄弱。为提高班列的竞争力，引导海运的货物转为铁路运输，政府补贴成为最有效的方法之一。随着《中欧班列建设发展规划（2016-2020年）》的发布，中欧班列的开行数量呈爆发式政策，且远远超出规划中的估算，中欧班列的稳定运行对内陆城市的经济发展起到了一定的推动作用。与此同时，政府也在不断地优化补贴发放和考核标准，例如《中欧班列高质量发展评价指标》中明确规定从规模范围、速度时效、运输效能、货运安全等方面对中欧班列的运行质量进行考核。由此可看出政府补贴呈持续性地对中欧班列进行扶持，且政府补贴不断优化补贴政策，逐步引导中欧班列向良性营

运发展。

2) 港口集疏、铁水联运的发展得益于政府持续的补贴支持

从 2011 起, 交通运输部和铁道部联合颁布《关于加快铁水联运发展的指导意见》, 提出到 2015 年, 集装箱铁水联运量年均增长 20% 以上。在港口集疏运体系中, 铁水联运具有较大的运输能力、较低的运输成本、较少的污染排放等独特优势。2014 年以来长江经济带发展上升为国家战略, 依据《长江积极发展规划纲要》等顶层设计文件, 明确提出大力发展多式联运加强集疏体系建设, 以主要港口为重点, 加快铁路、高等级公路与重要港区的建设连线建设, 提高货物中转能力和效率。实际运作中, 由于铁路运价高且相对于公路市场不够灵活, 市场运作中更倾向于选择较为经济的公路运输。为扶持铁水联运发展, 各级政府通过对港口集疏、铁水联运补贴政策引导, 有效地吸引集疏运体系中外成本高的方式向外部成本低的方式转换, 从而实现整个集疏运体系的优化提升、促进铁水联运发展。

3) 岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补措施

岳阳港是全国内河主要港口、湖南省唯一国家一类口岸, 是万吨海轮进长江能到达的最上游港口, 公、铁、水、空立体交通体系完善, 具备公转铁、铁水联运、散改集等多式联运的发展优势。

中部双循环大通道是在湖南省委省政府、岳阳市委市政府的大力支持下, 以中国集装箱行业协会提出的岳阳“双循环”物流通道体系规划为依托, 由岳阳市物流发展服务中心与深圳中海通物流股份有限公司共同推动, 湖南城陵矶新港区管委会牵头, 联合广铁集团、湖南省港务集团、湖北港口集团、广州港集团、湖南财信金控集团、普洛斯集团、岳阳市城运集团等单位共同打造的一条“南北贯通、东西互济、陆海联动、内外循环”的物流大通道。

岳阳政府补贴的文件依据是《岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补措施》的通知(岳政办发[2020]20 号)。该补贴政策系落实“关于将岳阳打造成为湖南通江达海的新增长极”的战略部署。

综上所述, 作为交通强国战略的重要组成部分, 国家持续出台政策推动多式联运发展, 为多式联运行业提供了有力的政策环境支撑, 多式联运行业迎来良好的发展机遇。纵观国内主要通道建设, 无一例外都是前期依靠政府补助, 来引导货物上新通道; 政府补助更多是对冲业务成本的构成项返还给客户, 降低了客户的运价, 而不是企业的主要盈利来源。

2、公司的盈利模式

公司的收益主要来源于多式联运及单一方式的运输收益。公司在深圳、广州、岳阳、天津、新疆、榆林等物流枢纽点设立公司，近距离地贴近市场需求，快速满足客户要求；在国际物流行业深耕多年，积累了丰富的客户资源和供应商资源。公司对外采购主要是向公路、铁路、船公司、港口、仓储等供应商采购的运输服务、港口码头服务、仓储服务等。公司在与客户签订运输合同后，独立作为经营人完成全程运输。在此过程中，公司以承运人身份与托运人签订运输服务合同，根据实际需要选择单一方式、两种或两种以上的运输方式，将托运人的货物运输至目的地并完成运输。

随着经济和社会的持续进步，我国物流市场面临着货品种类繁多、运输需求多样化的挑战。传统的单一运输方式，如公路、铁路、水运和航空等，已难以充分满足现代物流的复杂需求。在这一背景下，多式联运作为一种高效、灵活的运输组织方式，不仅能够有效整合各种运输资源，提高运输效率，更重要的是能够降低运输成本，提升物流服务质量，为我国物流市场的可持续发展注入新的活力。

中海通自战略性推进多式联运业务以来，以多式联运产品设计为主导，以“点到点”线条布局为主，通过开设公铁联运班列和建设铁水联运通道为主要手段，开发和拓展公转铁、铁水联运、中欧班列等业务，同时战略性布局和建设铁水联运枢纽，建设新的多式联运物流通道，实现覆盖全国网络的多式联运物流网，真正体现多式联运“降本增效、节能减排、互联互通、提升服务”的目标。

公司大力拓展国际多式联运业务，将国内业务与海外业务有机结合起来。公司大力拓展国际班轮+国内班列、内贸班列+跨境班列等创新模式；发展国际大宗散货多式联运业务，拓展大宗散货市场份额，沿着产销供应链布局东南亚多式联运枢纽、通道、网络资源，进一步开拓大宗散货国际多式联运业务。

公司多年来深耕多式联运，在多式联运行业积累了丰富的实践经验并形成了产品研发的理论模型，开创性地打造了基于全产业链物流大数据的“多式联运智慧大脑”。“多式联运智慧大脑”是物流行业的一大创新，基于大数据的支持，通过先进的算法和技术，实现了对多式联运物流的路径优化、方案多样化和物流可视化，提升了全程物流方案设计的效率和便捷性，能够为企业降本增效，为社会互联互通、为国家绿色低碳做出重大贡献。

3、公司近两年客户结构及收入占比

单位：万元

类别/项目	2023 年营业收入	占比	2022 年营业收入	占比
多式联运客户	116,018.59	80.48%	113,701.29	76.61%
单一方式客户	28,098.66	19.49%	34,650.67	23.35%
其他收入客户	35.98	0.02%	62.24	0.04%
合计	144,153.22	100.00%	148,414.20	100.00%

如上表所示，尽管 2023 年政府补助金额同比 2022 年增加 41.07%，但公司的客户结构及收入占比基本保持稳定，并没有因政府补助的增加带来收入的同比增加。

4、政府补助占净利润的比重

2023 年其他收益项下政府补助 91,323,998.31 元，为本期归属于母公司净利润的 3.03 倍。根据《企业会计准则第 16 号——政府补助》规定，与收益相关的政府补助，用于补偿本公司已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益（与本公司日常活动相关的，计入其他收益；与本公司日常活动无关的，计入营业外收入）或冲减相关成本费用或损失。

根据上述会计准则规定，本公司取得的政府补助在“其他收益”核算，实质是成本的抵减；该部分成本抵减已让渡给客户，降低了客户的运价；如果补助取消，运输业务依然取决于需求端，公司将会增加运费，价格恢复正常，运输收入并不会减少。

（1）取消黄石市人民政府多式联运专项奖补资金的补助后与该补贴相关的客户收入毛利数据对比：

单位：元

委托人	2022 年			2023 年			毛利率变动	毛利额变动
	不含税收入	不含税毛利	毛利率	不含税收入	不含税毛利	毛利率		
浙江中菁实业有限公司	169,229.35	13,134.48	7.76%	1,733,007.90	116,613.29	6.73%	-1.03%	103,478.81
深圳市瑞兴泰商贸有限公司	94,095.42	10,112.63	10.75%	196,150.22	21,262.70	10.84%	0.09%	11,150.07
福建省昌晶恒业化工有限公司	762,477.06	74,775.86	9.81%	976,787.96	118,257.02	12.11%	2.30%	43,481.16

从上表可以看出 2023 年取消政府补助后客户并没有流失，运输业务依然取决于需求客户，同一客户毛利额同比增加。

（2）2024 年预计岳阳市政府将降低城陵矶口岸补助标准，让渡给客户的成本抵减部分将降低，运价需适当增加；公司已提前与客户协商确定增加 2024 年的运

价，根据线路不同，增加 500 元至 600 元不等，如惠州-阳逻单价增加 500 元，惠州-荆州增加 600 元，圃田-淝口-石龙增加 550 元。

综上所述，政府补助并不是净利润的主要来源，而是作为对冲业务成本的构成项返还给客户；政府补助占净利润的比重过高，并非公司商业模式或盈利能力的变化引起的，公司经营成果对政府补助并不存在重大依赖。

5、是否存在无法持续获得政府补助的相关风险

公司政府补助主要包括物流业务领域资助资金、人员就业相关的政府补助以及其他补助。

公司的物流业务领域资助资金主要包含了岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补、深圳市交通运输专项资金现代物流业领域资助资金。其中，岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补系公司自 2021 年 1 月 1 日开始享受的岳阳中部通道的政府补助，补贴期为五年，持续至 2025 年 12 月 31 日，短期内该项补贴政策将保持稳定。基于岳阳是湖南省唯一对外口岸，港口吞吐量仍处于洼地，政府希望不断提升港口吞吐量促进港口发展，而政府补贴是多式联运通道建设前期的重要驱动力，在物流通道建设导致的社会物流成本的降低与其他通道相比具有经济效益前，政府一般不会取消相关补助。以下为岳阳城陵矶自 2015 年以来关于陆续出台相关奖励补助政策，鼓励省内外集装箱货物在城陵矶港中转，相关政策主要内容如下：

政策名称	发布日期	政策有效期	补贴政策主要内容
《关于促进岳阳城陵矶“一区一港四口岸”加快发展奖励办法（试行）》（岳政发[2015]1 号）	2015年1月23日	自发布之日起施行	鼓励航运公司开行从城陵矶口岸始发的航线、扩大港口集装箱吞吐量、城陵矶口岸通关等。
《关于促进岳阳城陵矶“一区一港四口岸”加快发展奖励暂行办法》（岳政办发[2016]47 号）	2016年12月7日	自2016年1月1日起施行，暂定期限为2年	对在城陵矶港开展集装箱水水中转业务，且在城陵矶港结算港口作业费的航运企业实施奖励，奖励标准为：人民币100元/20英尺集装箱、人民币160元/40英尺集装箱，集装箱进出港不重复奖励。

政策名称	发布日期	政策有效期	补贴政策主要内容
《关于促进岳阳城陵矶“一区一港四口岸”加快发展奖补办法》（岳政办发[2018]22号）	2018年9月30日	执行期限为2018年至2020年	鼓励省内外集装箱货物在城陵矶港水水中转。对在城陵矶港开展集装箱水水中转业务，且在城陵矶结算港口作业费的航运企业实施奖励，奖励标准为人民币100元/20英尺集装箱、人民币160元/40英尺集装箱。集装箱进出港不重复奖励。
《岳阳市促进城陵矶口岸航运物流加速发展奖补措施》（岳政办发[2020]20号）	2020年10月28日	自2021年1月1日起施行，有效期5年	①在城陵矶港开展集装箱货物水水中转业务的，对在城陵矶港结算港口作业费的航运企业实施补贴，补贴标准为100元/20英尺集装箱、160元/40英尺集装箱； ②对省内外各铁路站点往返岳阳松阳湖铁路支线新港站开展集装箱（重箱）铁水联运的企业，按省内500元/20英尺集装箱（重箱）、1000元/40英尺集装箱（重箱），省外1000元/20英尺集装箱（重箱）、2000元/40英尺集装箱（重箱）的标准进行补贴。

综上，公司与岳阳政府签订的补助协议有效期为五年，即享受扶持资金政策的期限为五年，协议到期后双方可继续协商续期，为深入贯彻落实湖南省关于将岳阳打造成为湖南通江达海的新增长极的战略部署，加快城陵矶口岸航运物流发展，未来岳阳政府仍有较大概率继续进行补贴。因此该项政府补助具有一定的可持续性。

深圳市交通运输专项资金现代物流业领域资助资金的补助对象系将货物通过深圳铁路货运场站以铁路运输方式开展集装箱重箱运输，最终将货物委托铁路运输企业承运并直接向铁路运输企业支付运费的法人企业，因此项补助与公司的主营业务有相关性，按照集装箱重箱运输距离进行补贴，且根据《深圳市交通运输局关于印发〈深圳市交通运输专项资金现代物流业领域资助资金实施细则〉的通知》（深交规[2022]10号），相关补助措施自2022年1月1日起实施，有效期至2025年12月31日。深圳市交通运输局针对现代物流业的资助资金已连续多年，并及时足额拨付，因此该项政府补助具有一定的延续性和可持续性。

综上所述，短期内不存在无法持续获得政府补助的相关风险。

2、关于研发费用

你公司 2023 年研发费用 4,803,579.21 元，上年金额为 3,505,436.43 元，同比增加 37.03%，你公司解释研发费用上涨因为在多式联运研发中心上持续加大投入；2023 年研发费用项下职工薪酬为 4,413,935.27 元，上年金额为 3,031,199.96 元，2022 年年初、2023 年年初、2023 年年末研发人员分别为 9 人、15 人、20 人，按照员工工作性质划分的人员构成为管理、财务及销售人员，无研发人员分类。

请你公司：

(1) 说明研发人员认定范围、划分依据及兼职情况，研发费用项下职工薪酬是否归集准确，是否存在非研发人员、非研发工时混同情形；

(2) 结合研发活动主要内容、开展方式、投入明细及进展等，说明研发人员人数、薪酬变化与研发活动是否匹配。

【公司回复】

(一)说明研发人员认定范围、划分依据及兼职情况，研发费用项下职工薪酬是否归集准确，是否存在非研发人员、非研发工时混同情形

1、研发人员认定范围、划分依据及兼职情况

根据《国家税务总局关于研发费用税前加计扣除归集范围有关问题的公告》（国家税务总局公告 2017 年第 40 号）的有关规定，直接从事研发活动人员包括研究人员、技术人员、辅助人员。研究人员是指主要从事研究开发项目的专业人员；技术人员是指具有工程技术、自然科学和生命科学中一个或一个以上领域的技术知识和经验，在研究人员指导下参与研发工作的人员；辅助人员是指参与研究开发活动的技工。

公司以员工所属部门和承担的职责作为研发人员的划分标准，将直接从事研究开发项目的专业人员确定为研发人员。因研发人员主要职责为以信息化手段协助公司业务发展，提高公司升运营效能，因此公司研发中心根据其研发项目具体分为智慧大脑开发组、OA 开发组、平台开发组、业财平台开发组。报告期末，研发人员所属部门、职责及其构成如下表所示：

部门	职责	人数
智慧大脑开发组	负责多式联运智慧大脑的研发建设，内容涵盖需求调研，整体功能梳理及 UI 设计，架构设计，数据库设计、功能代码开发，功能测试，包括移动端的开发设计、数据清洗和大数据挖掘。	5

部门	职责	人数
OA 开发组	负责公司 OA 办公自动化系统的研发建设，内容涵盖人事、招聘、薪酬、绩效及管理类功能开发与维护内容，包括审批流程管控的设计与优化，确保系统能够满足企业日常办公的各项需求。	5
平台开发组	主要负责公司多式联运信息系统（简称：多多联运）的研发建设，涉及订单运营环节的流程一体化设计，内容涵盖客户、资源、测算、合同、订单、结算及报表等多模块的功能研发及数据穿透，保证多式联运业务的正常开展；同时也涵盖船舶管理和大宗散杂货等垂直领域的系统功能研发。	4
业财平台开发组	负责财务订单业财一体化研发建设，内容涵盖四表，合并报表，附注，业绩快报，多式联运-业财等功能，实现内部集团管控报表闭环流程管控；研发从调研需求开始，历经确认需求说明书、产品研发、框架设计、数据库设计、代码功能开发、测试验收并实施培训支持，最终确保业财系统和报表系统的准确性、完整性、及时性和合规性。	6
合计		20

报告期内，公司建立并有效执行研发相关内控制度，能够根据工作岗位职责和实际开展的工作内容划分研发技术人员与其他人员，研发中心人员均专职从事研发活动，不存在与其他部门人员混同的情况，不存在研发人员兼职的情况。

2、研发费用项下职工薪酬是否归集准确，是否存在非研发人员、非研发工时混同情形

报告期内，公司将专职从事研发活动的人员且对应研发部门任职期间的薪酬计入研发费用。研发人员职工薪酬由工资薪金、基本养老保险费、基本医疗保险费、失业保险费、工伤保险费、生育保险费、住房公积金和奖金等构成。公司建立了完善的薪酬管理和财务核算制度，日常研发工作均采用项目制进行，所有研发人员均对应至研发项目，职责明确。研发项目成员在研发项目立项时确定，研发人员根据各自参与的研发项目分别填报工时，并由研发部门负责人审核后报工时报表提交至财务部，财务部据此将研发人员薪酬费用在各研发项目间进行分配。不存在研发人员参与非研发活动、非研发人员参与研发活动等混同的情形。

(二)结合研发活动主要内容、开展方式、投入明细及进展等，说明研发人员人数、薪酬变化与研发活动是否匹配

1、公司研发活动的主要内容、开展方式、投入明细及进展

为了通过运用现代信息技术分析、控制物流信息，以管理和控制物流、商流和资金流，提高物流运作的自动化承兑和物流决策水平，达到合理配置物流资源，降低物流成本，提高物流服务水平的目的，公司开展多项信息系统项目的开发，2022 年-2023 年，公司研发项目主要情况如下：

单位：元

序号	项目名称	主要内容	开展方式	项目进展	费用构成	2023 年度	2022 年度
1	智慧大脑系统开发	结合中海通多年来积累的多式联运理论与实践，以“智能化、移动化、平台化”的规划指导思想，通过解决企业内部多式联运的互联互通和作业效率，进一步发展到与外部关联方实现 EDI 数据交换，通过先进的数字化技术手段，最终建设成为多式联运行业服务的社会化数字平台。	迭代开发	进行中	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	568,956.26 13,244.17 18,279.55 18,701.39	909,359.99 99,909.82 31,134.52 11,226.61
2	OA 系统开发项目	开发符合企业人力资源管理需求的内部人力资源管理系统，规范化公司人力资源管理流程，优化企业管理结构，提高公司人力资源水平将成为公司人力资源管理的主要工作。结合公司人力资源管理流程和管理内容，建立信息化服务系统是实现人力资源管理工作跨越式、信息化发展的必然选择。	迭代开发	进行中	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	895,146.07 20,837.22 28,759.45 29,423.13	
3	财务系统开发项目	旨在开发一套财务报表系统，为企业提供全面、高效、准确的财务报表解决方案。随着企业规模的不断扩大和财务业务复杂性增加，传统的手工报表已经无法满足企业的需求。因此，开发一套财务报表系统具有重要的意义。	迭代开发	进行中	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	1,118,932.59 26,046.52 35,949.31 36,778.91	
4	多式联运订单系统开发项目	公司高度重视企业物流信息的建设，根据各个经营和管理版块自行研制和开发了相关的信息管理系统，有效地促进了企业内部的信息沟通和共享，为总部和分支结构的办公互联、数据交换和保存，为客户提供在线查询、在线订舱、货物跟踪等增值服务带来了极大的便利。中海通强大的物流信息交流平台为及时掌握客户的出货信息、了解空置运输工具、解决运输过程中的各类问题提供了有力帮助。	迭代开发	进行中	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	642,668.98 14,960.05 20,647.81 21,124.30	1,091,231.99 119,891.78 37,361.42 13,471.93
5	车队在途管理系统开发项目	由最开始的工作单关联创建的派车单，运营人员再派单，司机到 APP 接单，在运输过程中由司机在指定地点打卡，实时跟踪拖车的运输轨迹，可以实时监控车辆整个运输过程以及处理出现的各种突发情况。该项目主要根据司机打卡的数据，管理车辆在运输过程中产生的费用，用于分析车辆在运输中的各种损耗跟成本，然后入库，并入工作单费用，最后进入财务系统，自动生成费用凭证。	迭代开发	已完结	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	475,822.22 11,076.19 15,287.32 15,640.11	303,120.00 33,303.27 10,378.17 3,742.20

序号	项目名称	主要内容	开展方式	项目进展	费用构成	2023 年度	2022 年度
6	即时通讯系统 开发项目	企业内部使用即时通讯。	迭代开发	已完结	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	90,927.07 2,116.60 2,921.32 2,988.74	
7	无船承运管理 系统开发项目	随着公司海运业务的发展，无船承运业务得到了广泛的应用。	迭代开发	已完结	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	134,625.03 3,133.80 4,325.26 4,425.08	
8	价格中心管控 系统开发项目	围绕供应商管理，解决价格中心一次性获取合同运价的问题，推动招标流程线上化管理。实现功能：拖车资源及集采线上化管理，区分平台身份、客户身份和供应商身份，实现线上化拖车邀标、发送、应标、提交、审核、确认、合同签订线上全流程。	迭代开发	进行中	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	172,143.48 4,007.16 5,530.66 5,658.29	
9	运营维护系统 开发项目	保证公司系统稳定运行	软硬件维护	进行中	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	314,713.58 7,325.90 10,111.19 10,344.52	212,184.00 23,312.29 7,264.72 2,619.54
10	客户画像系统 开发项目	运用信息化手段，综合收集分析客户信息，用于客户管理。	迭代开发	已完结	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	242,496.00 26,642.62 8,302.54 2,993.76	
11	货运系统 2.0 系 统	该项目根据运输过程中产生的费用，用于分析船舶在运输中的各种损耗跟成本，船员薪资、船舶资产、油量、保险，加油数据经过摊分计算，然后入库，并入工作单费用，最后进入财务系统，自动生成费用凭证。	迭代开发	已完结	职工薪酬 房租水电费 折旧费及摊销费用 其他	272,808.00 29,972.94 9,340.36 3,367.98	

序号	项目名称	主要内容	开展方式	项目进展	费用构成	2023 年度	2022 年度
					职工薪酬	4,413,935.27	3,031,199.96
					房租水电费	102,747.61	333,032.72
		小计			折旧费及摊销费用	141,811.86	103,781.73
					其他	145,084.47	37,422.02
		研发费用合计				4,803,579.21	3,505,436.43

2、说明研发人员人数、薪酬变化与研发活动是否匹配

2022 年度-2023 年度，公司研发费用、研发人员数量、研发项目数量的变动情况如下：

单位：元

项目	2023 年	2022 年	同比
研发费用	4,803,579.21	3,505,436.43	37.03%
职工薪酬	4,413,935.27	3,031,199.96	45.62%
研发人数	20	15	33.33%
研发人员平均薪酬	220,696.76	202,080.00	9.12%
研发项目	9	6	50.00%

由上表可知，2023 年度，随着研发项目数量的增加，公司研发人员数量，研发人员总薪酬及总体研发费用均有所增长，但研发人员平均薪酬并未见明显增长，因此研发费用的增长主要源于研发项目数量及研发人员数量的增长。

综上所述，公司研发人员人数、薪酬变化与研发活动基本匹配。

3、关于合同履约成本

你公司 2023 年末存货账面余额 16,995,864.43 元，期初余额为 0 元，其中合同履约成本 11,441,412.13 元，未计提跌价准备。

请你公司说明合同履约成本的明细情况，包括但不限于合同对方、交易金额、履约进度、确认及计量依据、结转情况等，结合其减值准备计提方法和测算过程等，说明未对合同履约成本计提跌价准备的原因及合理性。

【公司回复】

(一)说明合同履约成本的明细情况，包括但不限于合同对方、交易金额、履约进度、确认及计量依据、结转情况

2023 年度，公司的合同履约成本合计 11,441,412.13 元，主要为截止至 2023 年 12 月 31 日，公司尚未完成的联运服务已发生的相关成本，具体情况如下：

单位：元

序号	客户合同主体	供应商合同主体	合同履约成本	履约进度	确认及计量依据	期后结转金额
1	内蒙古鄂尔多斯电力冶金集团股份有限公司氯碱化工分公司	中铁国际多式联运有限公司兰州分公司	1,231,881.79	62.30%	按实际已发生的运输成本确认	1,231,881.79
		宁夏恒通物流贸易发展有限公司	238,348.74		按实际已发生的运输成本确认	238,348.74
		宁夏嘉宸物流有限公司	235,632.11		按实际已发生的运输成本确认	235,632.11

序号	客户合同主体	供应商合同主体	合同履约成本	履约进度	确认及计量依据	期后结转金额
		中国铁路呼和浩特局集团有限公司乌海货运中心	127,838.26		按实际已发生的运输成本确认	127,838.26
		宁夏圣璟物流有限公司	121,210.96		按实际已发生的运输成本确认	121,210.96
		其他	163,829.53		按实际已发生的运输成本确认	163,829.53
		小计	2,118,741.39			2,118,741.39
2	广东小康物流有限公司	佛山市华阳物流有限责任公司	409,941.93	31.28%	按实际已发生的运输成本确认	409,941.93
		广珠铁路有限责任公司	348,630.06		按实际已发生的运输成本确认	348,630.06
		佛山市三水吉达运输有限公司	146,711.91		按实际已发生的运输成本确认	146,711.91
		广深铁路股份有限公司广州货运中心	115,075.72		按实际已发生的运输成本确认	115,075.72
		佛山市顺祺物流有限公司	81,284.27		按实际已发生的运输成本确认	81,284.27
		其他	206,247.11		按实际已发生的运输成本确认	206,247.11
		小计	1,307,891.00			1,307,891.00
3	青岛啤酒股份有限公司	信风（宁波）海运物流有限公司	271,449.54	54.51%	按实际已发生的运输成本确认	271,449.54
		上海泛亚航运有限公司	252,424.78		按实际已发生的运输成本确认	252,424.78
		大连集发船舶代理有限公司	238,156.79		按实际已发生的运输成本确认	238,156.79
		潍坊诚润物流有限公司	166,651.38		按实际已发生的运输成本确认	166,651.38
		青岛宇润荷祥保温材料有限公司	125,663.07		按实际已发生的运输成本确认	125,663.07
		其他	218,950.06		按实际已发生的运输成本确认	218,950.06
		小计	1,273,295.62			1,273,295.62
4	新疆农六师铝业有限公司	上海泛亚航运有限公司	741,767.89	57.48%	按实际已发生的运输成本确认	741,767.89
		天津港物流发展有限公司	199,971.69		按实际已发生的运输成本确认	199,971.69
		泉州安通物流有限公司	51,376.14		按实际已发生的运输成本确认	51,376.14
		信风（宁波）海运物流	23,309.33		按实际已发生的	23,309.33

序号	客户合同主体	供应商合同主体	合同履约成本	履约进度	确认及计量依据	期后结转金额
		有限公司			运输成本确认	
		中国平安财产保险股份有限公司广东分公司	9,475.44		按实际已发生的运输成本确认	9,475.44
		小计	1,025,900.49			1,025,900.49
5	海南康庄通达供应链管理有限公司	中铁国际多式联运有限公司哈尔滨分公司	392,607.93	56.04%	按实际已发生的运输成本确认	392,607.93
		中国铁路哈尔滨局集团有限公司齐齐哈尔车务段	284,447.00		按实际已发生的运输成本确认	284,447.00
		顺丰多式联运有限公司	52,466.15		按实际已发生的运输成本确认	52,466.15
		嫩江市正途物流有限责任公司	48,798.15		按实际已发生的运输成本确认	48,798.15
		上海泛亚航运有限公司	48,110.09		按实际已发生的运输成本确认	48,110.09
		其他	119,297.87		按实际已发生的运输成本确认	119,297.87
		小计	945,727.19			945,727.19
6	新疆中泰化学阜康能源有限公司	中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司乌鲁木齐货运中心	904,355.39	96.62%	按实际已发生的运输成本确认	904,355.39
		乌鲁木齐鑫康捷物流有限公司	31,824.91		按实际已发生的运输成本确认	31,824.91
		小计	936,180.30			936,180.30
7	中盐吉兰泰氯碱化工有限公司	中国铁路呼和浩特局集团有限公司乌海货运中心	353,685.85	61.32%	按实际已发生的运输成本确认	353,685.85
		中铁国际多式联运有限公司兰州分公司	150,863.17		按实际已发生的运输成本确认	150,863.17
		宁夏恒通物流贸易发展有限公司	63,137.72		按实际已发生的运输成本确认	63,137.72
		乌海市嘉嘉辰物流有限责任公司	36,330.28		按实际已发生的运输成本确认	36,330.28
		内蒙古协盈商贸有限公司	23,490.57		按实际已发生的运输成本确认	23,490.57
		其他	46,822.03		按实际已发生的运输成本确认	46,822.03
		小计	674,329.62			674,329.62
8	新疆维格瑞生物科技有限公司	中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司乌鲁木齐货运中心	475,381.35	44.98%	按实际已发生的运输成本确认	475,381.35

序号	客户合同主体	供应商合同主体	合同履约成本	履约进度	确认及计量依据	期后结转金额
		乌鲁木齐昊华恒运物流有限公司	26,788.98		按实际已发生的运输成本确认	26,788.98
		乌鲁木齐市凯轩兴安货物运输有限公司	25,504.58		按实际已发生的运输成本确认	25,504.58
		天津港物流发展有限公司	16,924.53		按实际已发生的运输成本确认	16,924.53
		新疆豪驰供应链管理服务有限公司	16,330.27		按实际已发生的运输成本确认	16,330.27
		其他	22,531.47		按实际已发生的运输成本确认	22,531.47
		小计	583,461.18			583,461.18
9	中国外运华中有限公司宁夏分公司	中铁国际多式联运有限公司兰州分公司	386,345.66	79.08%	按实际已发生的运输成本确认	386,345.66
		宁夏圣璟物流有限公司	26,926.60		按实际已发生的运输成本确认	26,926.60
		宁夏嘉宸物流有限公司	22,935.78		按实际已发生的运输成本确认	22,935.78
		中国平安财产保险股份有限公司广东分公司	475.47		按实际已发生的运输成本确认	475.47
		小计	436,683.51			436,683.51
10	深圳市诚裕丰投资有限公司	湖北凯润多式联运有限公司	246,518.01	58.34%	按实际已发生的运输成本确认	246,518.01
		宜昌诚兴物流有限公司	14,242.21		按实际已发生的运输成本确认	14,242.21
		中国平安财产保险股份有限公司广东分公司	101.88		按实际已发生的运输成本确认	101.88
		小计	260,862.10			260,862.10
11	其他	/	1,878,339.73	30.79%	按实际已发生的运输成本确认	1,878,339.73
合计			11,441,412.13			11,441,412.13

注：按客户合同履约成本金额前 10 大列示，履约进度=履约成本/总成本

如上表所示，资产负债表日，公司根据合同执行情况，对未执行完的相关联运订单，根据实际已发生的成本费用，确认履约成本，并在资产负债表的存货项目列报。上述合同履约成本随着合同执行完毕，期后基本都已结转至营业成本。

2、结合其减值准备计提方法和测算过程等，说明未对合同履约成本计提跌价准备的原因及合理性

针对合同履约成本，公司按照成本与可变现净值孰低确认是否存在减值，合同履约成本的可变现净值以合同价格为基础计算，减去履行合同还需要发生的成

本、估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；确定期末合同履约成本是否存在减值，具体情况如下：

单位：元

序号	客户合同主体	合同履约成本 金额	预计履约完成 需要增加成本	相关税费	销售合同金额	履约成本可变 现净值	是否发生减值
		A	B	C	D	E=D-B-C	A>E, 是, A<E, 否
1	内蒙古鄂尔多斯电力 冶金集团股份有限公司 氯碱化工分公司	2,118,741.39	1,282,320.04	122,816.71	3,525,204.29	2,120,067.54	否
2	广东小康物流有限公 司	1,307,891.00	2,873,208.28	194,832.92	5,592,283.13	2,524,241.93	否
3	青岛啤酒股份有限公 司	1,273,295.62	1,062,402.43	84,858.45	2,435,689.28	1,288,428.40	否
4	新疆农六师铝业有限 公司	1,025,900.49	758,897.84	75,426.29	2,164,958.46	1,330,634.33	否
5	海南康庄通达供应链 管理有限公司	945,727.19	741,858.43	62,516.67	1,794,414.02	990,038.92	否
6	新疆中泰化学阜康能 源有限公司	936,180.30	32,780.17	50,691.98	1,455,010.29	1,371,538.14	否
7	中盐吉兰泰氯碱化工 有限公司	674,329.62	425,334.26	41,993.68	1,205,343.19	738,015.25	否
8	新疆维格瑞生物科技 有限公司	583,461.18	713,603.31	51,966.56	1,491,594.57	726,024.70	否
9	中国外运华中有限公 司宁夏分公司	436,683.51	115,511.10	20,603.01	591,367.65	455,253.54	否
10	深圳市诚裕丰投资有 限公司	260,862.10	186,279.31	18,342.19	526,475.24	321,853.74	否
11	其他	1,878,339.73	4,223,069.87	245,473.55	7,045,819.52	2,577,276.10	否
合计		11,441,412.13	12,415,265.04	969,522.01	27,828,159.64	14,443,372.59	

注：预计履约完成需要增加成本按期后实际已发生成本统计，相关税费按资产负债表日（销售费用+税金及附加）/营业收入计算

如上表所示，经测算，截止至 2023 年 12 月 31 日，公司合同履约成本不存在减值迹象，公司未对合同履约成本计提跌价准备存在合理性。

深圳市中海通物流股份有限公司

2024 年 8 月 28 日