

关于三羊马（重庆）物流股份有限公司 首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的 第三轮审核问询函中有关财务事项的说明

天健函〔2020〕8-82号

深圳证券交易所：

由申港证券股份有限公司转来的《关于三羊马(重庆)物流股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的第三轮审核问询函》(审核函〔2020〕010645号,以下简称审核问询函)奉悉。我们已对审核问询函所提及的三羊马(重庆)物流股份有限公司(以下简称三羊马公司或公司)财务事项进行了审慎核查,现汇报如下。

一、关于营业收入。审核问询回复显示,报告期内,公司两端作业服务中物流辅助服务单价分别为47.31元/台、54.83元/台、58.21元/台和61.52元/台,单价变动率为15.89%、6.16%和5.69%。为便于区分和统计分析,汽车主机厂或其附属物流企业根据实际情况向公司提出运输需求时,公司将整车自整车下线生产场地运输至整车中转库或经销商时的运输业务划分为全程物流服务;将汽车主机厂下达的整车自中转库进行二次转运至汽车经销商的运输业务划分为两端作业服务。请发行人:(1)量化分析并补充披露报告期内物流辅助服务单价持续增长的原因及合理性;(2)结合公司与主机厂签订的全程物流服务合同、两端作业服务合同,以及向主机厂提供全程物流服务、两端作业服务的具体过程,说明发行人向主机厂提供的两种服务的实质性区别;报告期内向主机厂提供转驳服务收入增长较快的原因及合理性;(3)补充披露报告期内公司向主机厂提供全程物流服务从主机厂至4S店等终端客户的销售数量、单价、销售金额及占比;从主机厂至中转库的销售数量、单价、销售金额及占比;从主机厂至中转库的运输数量与从中转库至4S店等终端客户的运输数量是否存在差异,差异的原因及合理性。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见。(审核问询函问题5)

(一) 量化分析并补充披露报告期内物流辅助服务单价持续增长的原因及合理性

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

2018年物流辅助服务单价较之2017年上升15.89个百分点，主要原因是2018年中铁特货上汽通用五菱项目部分车辆保险费单价由2017年的2.26元/台上升至13.58元/台，导致平均作业单价上涨1.91元/台；单台车平均仓储收入增加1.97元/台；客户结构发生变化，2018年单价较高的非中铁特货客户收入较2017年增长，涨幅为34.22%，综合导致单位收入较2017年上涨15.89%。

2019年物流辅助服务单价较之2018年上涨6.16个百分点，主要原因是平均仓储收入上升所致。2019年单台车平均仓储收入单价增加4.75元/台，同时，装卸业务单价略有下降，综合导致2019年单价上升6.16个百分点。

2020年1-6月物流辅助服务单价较之2019年上涨5.69个百分点，主要原因是平均仓储收入上升所致。受疫情影响，商品车平均仓储时间增加、仓储收入增长，导致2020年1-6月单价上升5.69个百分点。

综上，报告期内物流辅助服务单价持续增长具有合理性。

(二) 结合公司与主机厂签订的全程物流服务合同、两端作业服务合同，以及向主机厂提供全程物流服务、两端作业服务的具体过程，说明发行人向主机厂提供的两种服务的实质性区别；报告期内向主机厂提供转驳服务收入增长较快的原因及合理性

1. 发行人向主机厂提供的两种服务的实质性区别

公司向主机厂提供全程物流服务、两端作业服务均是由公铁联运业务延伸而来，公司向主机厂提供的单一公路运输物流服务不存在全程和两端之分。

公司向主机厂提供全程物流业务是指从主机厂承接订单后，设计相应物流方案，通过公铁联运方式，完成整车下线生产场地运送至汽车经销商处的全程运输责任并据此收取全程单一运费的服务。公司对承接商品车运送的全过程负完全的行为责任，并统筹运输过程中的运力、作业资源。服务完成后，根据合同约定服务价格，公司定期收取相应的物流服务收入，并根据外协情况定期支付相应外协采购成本。整个物流过程，通常只有一个运输合同，公司在全程物流服务过程中，

只向主机厂一次整体收取费用,涉及的外协运力、外协作业属于公司的采购业务,由公司对外支付采购费用。

公司向主机厂提供两端作业服务是指从主机厂承接订单后,完成中转库至汽车经销商处的转驳运输服务。该商品车的完整运输轨迹为主机厂生产场地-中转库-汽车经销商,由于分拨集结、等待末端订单响应等需要在中转库作短时停留,主机厂将运输环节通过合同约定(可能是将生产地-中转库和中转库二次起运在同一合同中作为两条运输线路分别列示,也可能是分签两个合同)进行了切割。公司承接从中转库到4S店订单完成服务。

上述两种服务实质性区别为公司能否作为联运经营人为主机厂提供“门到门运输”服务作为区分标准。其中,两个构成要件:

(1) 联运经营人:多式联运经营人是多式联运过程中全程运输的承运人,承担多式联运全程运输流程的组织、管理和监督。(2) “门到门运输”:根据《国家标准(物流术语)》(GB/T18354-2006)“门到门运输”服务是指承运人在托运人指定的地点接货,运抵收货人指定地点的一种运输服务方式。

同时满足上述两个要件,属于全程物流业务。反之,属于两端作业服务。

公司与客户签订的全程物流服务和两端作业服务合同主要条款举例:

1) 全程物流服务合同

合同签订方	合同名称	合同约定作业内容
重庆长安民生物流股份有限公司	重庆长安福特商品车铁路运输服务合同	乙方(合同条款中的乙方即公司,下同)需通过铁路运输方式将商品车从甲方指定起运地点送往甲方指定交车地点
东风小康汽车有限公司	商品车运输服务合同	乙方负责将经销商在甲方处购买的商品车在指定区域进行公路、铁路、水路或人工驾送运输的操作及管理,提供从指定库房起至指定交货地点止的门到门运输服务
安徽奇瑞商用车销售有限公司	关于奇瑞开封基地整车物流服务合同	乙方应根据甲方基地运输业务量的需求,合理安排人员、驻板车辆、商品车存储及装卸场地,并组织运力储备,准确、及时、安全地完成甲方安排的商品车运输任务,并与甲方指定收货人进行交接
华晨鑫源重庆汽车有限公司	华晨鑫源商品车运输服务合同	货物起运地:实际起运点以甲方通知为准;②送达区域:甘肃、青海、新疆、宁夏、西藏、云南、广东;③运输方式:铁路运输或公路二次转运。有铁路、公路转运等联运情形的,乙方应对全程运输承担共同连带责任。
重庆幻速物流有限公司	商品车铁路运输合同	乙方承运商品车,自乙方到甲方指定地点接车起,乙方按照甲方的要求承运送达至1.3款所确定的目的地,其中,乙方将商品车运输至铁路站点后,负责将商品车送至50公里范围甲方提供的《商品车验收交接单》中确定的其它地址,经甲方的指定接车人核验签收为止,即视为送达

通过上表可以看出,公司与各大主机厂签署的上述合同,合同条款均符合“联运经营者”和“门到门运输”定义,公司将基于上述合同产生的收入划分至全程物流服务收入。

2) 两端作业服务合同

合同签订方	合同名称	合同约定作业内容
广州东铁汽车物流有限公司	商品车运输合同	甲方委托乙方承揽商品车或指定的商品车及其附件的运输（含零星物流业务），乙方按甲方的指令，采用符合要求的商品车专用车将甲方的商品车从商品车存放地运至指定地点交付。承运车辆的具体信息及运输范围、运输时间等信息以甲方下达的运输指令记载为准。“商品车”是特指甲方的委托方生产并拥有的、由甲方提供整车中心库或配送中心（或中转站）配置物流服务的待发往配送中心或中转站、甲方委托方的专营店或最终客户的商品车
重庆长安民生物流股份有限公司	长安福特铁路中转库商品车物流服务合同	①移库车：乙方负责在甲方指定的铁路中转库交接区完成商品车外观检测及验收，然后转运至该铁路中转库指定库位进行存储管理，再根据甲方的发运安排完成车辆出库并与承运商做好发运前的车辆交接工作。②联运车：乙方负责在甲方指定的铁路中转库交接区按甲方要求完成商品车外观检测及验收交接，然后转运至该铁路中转库待发区（若交接区与待发区场地位置一致，则不需要转运），再根据甲方的发运安排与承运商做好发运前的车辆交接工作
安吉汽车物流（上海）有限公司	商品车整车物流服务主合同	甲方委托乙方有偿提供商品车以铁路运输方式到达拉萨西、果园港站、鱼嘴站、中牟站、锥容站铁路车站/货场后的运输代理、装车、卸载和该站的市内同城配送服务，包括专用车车门开/锁、专用车内解捆绑、铺设渡板、桥架安装/拆卸/搬运、卸车、质量验/收/交接（经销商、库房、二次转运公路配送商）、质损处理、站存车收发管理/看护、车辆内外清洁（如车辆内外不整洁将拒绝收车）、配送组织及信息反馈等服务项目

公司与各大主机厂签署的上述合同，从合同条款来看，在整个多式联运过程中，公司不是作为向主机厂提供服务的唯一主体，存在有主机厂与除公司外的第三方签订合同的情况。因此，公司并非作为“联运经营者”提供物流服务。公司将基于上述合同产生的收入划分至两端作业服务收入。

2. 报告期内向主机厂提供转驳服务收入增长较快的原因及合理性

报告期内，公司向主机厂提供转驳作业服务量、收入金额如下：

年份	作业量 (万台)	作业量变动 (万台)	单价 (元/台)	单价变动 (元/台)	金额 (万元)	收入变动 (万元)
2020年1-6月	21.74	-1.36	192.71	9.37	4,188.76	-1,123.68
2019年度	63.04	26.21	183.34	-35.48	11,557.67	3,498.60
2018年度	36.83	15.26	218.82	19.39	8,059.07	3,757.40
2017年度	21.57	--	199.43	--	4,301.67	--

注：2020年1-6月作业量变动、收入变动为与2019年1-6月数据作比较

公司向主机厂提供的转驳服务为由中转库到4S店的物流服务，随着主机厂采用“中转库+末端配送”模式的普遍化，报告期内公司向主机厂提供转驳作业服务量、收入金额呈现增长趋势。未来，随着铁路基础设施的进一步完善，“中转库”将成为行业标配，得到进一步应用，公司向主机厂提供转驳服务的数量及金额将进一步增加。

综上，报告期内公司向主机厂提供转驳服务收入增长较快具有合理性。

（三）补充披露报告期内公司向主机厂提供全程物流服务从主机厂至4S店

等终端客户的销售数量、单价、销售金额及占比；从主机厂至中转库的销售数量、单价、销售金额及占比；从主机厂至中转库的运输数量与从中转库至 4S 店等终端客户的运输数量是否存在差异，差异的原因及合理性

1. 补充披露报告期内公司向主机厂提供全程物流服务从主机厂至 4S 店等终端客户的销售数量、单价、销售金额及占比；从主机厂至中转库的销售数量、单价、销售金额及占比

公司向主机厂提供的全程公铁联运业务根据主机厂指定签收方不同，可区分为从主机厂至 4S 店和主机厂至中转库两类。

(1) 主机厂至 4S 店的全程公铁联运业务

公司以公铁联运方式从主机厂至 4S 店等终端客户的销售数量、单价、销售金额及占比情况如下：

年份	作业量 (万台)	单价 (元/台)	单价 (元/台/公里)	销售金额 (万元)	占比
2020 年 1-6 月	3.09	2,517.44	1.35	7,770.33	79.23%
2019 年度	6.24	2,527.90	1.32	15,769.04	81.57%
2018 年度	6.20	2,486.31	1.34	15,404.20	51.11%
2017 年度	8.33	2,259.29	1.32	18,822.82	48.46%

注：占比=主机厂到 4S 店运输量/主机厂到 4S 店和中转库运输量

(2) 主机厂至中转库的全程公铁联运业务

公司公铁联运方式从主机厂至中转库的销售数量、单价、销售金额及占比情况如下：

年份	作业量 (万台)	单价 (元/台)	单价 (元/台/公里)	销售金额 (万元)	占比
2020 年 1-6 月	0.81	1,619.64	1.21	1,317.09	20.77%
2019 年度	1.41	1,642.29	1.20	2,314.32	18.43%
2018 年度	5.93	1,667.39	1.24	9,887.44	48.89%
2017 年度	8.86	1,630.82	1.26	14,442.04	51.54%

注：占比=主机厂到中转库运输量/主机厂到 4S 店和中转库运输量

2. 从主机厂至中转库的运输数量与从中转库至 4S 店等终端客户的运输数量是否存在差异，差异的原因及合理性

公司从主机厂至中转库的运输数量小于从中转库至 4S 店等终端客户的运输数量，主要是因为公司承运的从中转库至 4S 店的商品车由不同运输主体运输入库。对于公司承运的从中转库至 4S 店的商品车按将其运输入库的运输主体进行划分，可分为以下三种情况：

(1) 公司作为主机厂的整车运输承运商完成商品车运输入库（以下简称“模式一”）

主机厂将商品车从生产场地至中转库的公铁联运运输交由公司实施，由公司担任联运经营者将商品车运输至中转库，服务完成后，公司将对应收入作为全程公铁联运收入列示。商品车进入中转库后，主机厂将该商品车从中转库至 4S 店的二次转运服务继续交由公司实施，此段服务中公司通常不是联运经营者，服务完成后，公司将对应收入作为两端收入列示。

(2) 公司作为第三方物流公司的外协供应商，与第三方物流公司共同完成商品车运输入库（以下简称“模式二”）

主机厂将商品车从生产场地至中转库的公铁联运运输交由公司以外的第三方物流公司实施，考虑公司物流网络布局的完整性，部分第三方物流公司将业务分拆后交由公司完成，公司作为外协供应商提供装卸、转驳等作业，与第三方物流公司共同完成主机厂的整车运输服务，服务完成后，公司将对应收入作为两端收入列示。商品车进入中转库后，主机厂将该商品车从中转库至 4S 店的二次转运服务交由公司实施，服务完成后，公司将对应收入作为两端收入列示。

(3) 公司以外的第三方物流公司作为主机厂的整车运输承运商完成商品车运输入库（以下简称“模式三”）

主机厂将商品车从生产场地至中转库的公铁联运运输交由公司以外的第三方物流公司实施。商品车进入中转库后，主机厂将该商品车从中转库至 4S 店的二次转运服务交由公司实施，服务完成后，公司将对应收入作为两端收入列示。

公司为主机厂提供的中转库至 4S 店运输量按照三种模式划分如下：

单位：万台

年份	中转库到 4S 店运输量		
	模式一	模式二	模式三
2020 年 1-6 月	0.68	16.16	4.90
2019 年度	2.01	50.91	10.12
2018 年度	2.07	25.97	8.79
2017 年度	2.84	8.88	9.85

从主机厂至中转库的运输数量与从中转库至 4S 店等终端客户的运输数量对比情况：

年份	中转库至 4S 店运输量（万台）				主机厂至中转库运输量（万台）	差异
	模式一①	模式二②	模式三③	合计④	⑤	④-⑤
2020 年 1-6 月	0.68	16.16	4.90	21.74	0.81	20.93

2019 年度	2.01	50.91	10.12	63.04	1.41	61.63
2018 年度	2.07	25.97	8.79	36.83	5.93	30.90
2017 年度	2.84	8.88	9.85	21.57	8.86	12.71

模式一下公司负责的从中转库至 4S 店的二次转运（以下简称二次转运）商品车由公司作为主机厂的直接整车运输承运商运输入库，因此模式一中公司负责的二次转运商品车与公司从生产场地运输至中转库的商品车具有对应关系，但鉴于公司以公铁联运方式将商品车从生产场地运输至中转库后，主机厂根据其自身业务情况，将该部分商品车的二次转运服务交由公司或其他物流公司实施，因此公司从生产场地运输至中转库的商品车数量大于模式一中公司承运的二次转运商品车数量。而公司在模式二、三下承运的二次转运商品车并非由公司作为主机厂的直接整车运输承运商运输入库，因此模式二、三下公司负责二次转运的商品车与公司从生产场地运输至中转库的商品车无对应关系。

公司从主机厂至中转库承运的商品车构成了公司从中转库至 4S 店承运商品车的一部分。因此，公司从主机厂至中转库的商品车运输数量小于从中转库至 4S 店等终端客户的商品车运输数量。

综上，从主机厂至中转库的运输数量与从中转库至 4S 店等终端客户的运输数量存在差异，具有合理性。

（四）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：（1）复核物流辅助服务单价的准确性，抽取销售发票、销售合同及记账凭证，核对相关信息是否一致，以核查物流辅助服务单价的准确性；（2）分析物流辅助服务收入单价变动情况，关注变动原因及合理性；（3）访谈销售负责人，结合销售合同条款，了解公司向主机厂提供全程物流服务及两端作业服务的内容及二者的区别；（4）获取转驳服务收入明细表，分析变动情况，关注变动原因及合理性。

2. 核查结论

经核查，我们认为：（1）报告期内物流辅助服务单价持续增长具有合理性；（2）公司向主机厂提供的全程物流服务和两端作业服务的实质性区别为公司能否作为联运经营人为主机厂提供“门到门运输”服务；（3）报告期内公司向主机厂提供转驳服务收入增长较快具有合理性；（4）从主机厂至中转库的运输数量与从中转库至 4S 店等终端客户的运输数量存在差异主要是因为商品车在进入中转库的前次运输主体不同所致。

二、关于营业成本。审核问询回复显示，公司为中铁特货提供的两端作业服务由自有员工、车辆及外协供应商共同完成，成本构成以外协商为主。发行人对主要主机厂提供的服务以外协供应商为主，外协商提供的人员车辆对应成本占比较高。间接成本主要核算的是与作业直接相关，但无法直接对应到每台车或承运货物上的作业成本。间接成本以整车综合运输板块间接成本为主，以办事处为单位分支出类型归集，其主要构成是人工费、折旧费、自有车费用、保险维修费等。请发行人：（1）补充披露间接成本在全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务之间划分的依据；（2）补充披露报告期内公司各项服务业务中的外协人员与自有人员的分工情况，各项服务业务主营业务成本中自有人员成本及外协人员成本金额及比例；结合相关业务的外协比例、发行人自有运输能力，详细说明发行人在整个物流业务中所处位置和所起作用；（3）补充披露间接成本中人工费的形成原因、无法分摊至主营业务成本的原因及合理性；（4）补充披露报告期内全程公铁联运公路单位成本的变动原因及合理性。请保荐人、申报会计师核查并发表明确意见，并详细说明对报告期内发行人外协采购成本的核查范围、过程和结论。（审核问询函问题6）

（一）补充披露间接成本在全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务之间划分的依据

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

间接成本中的人工费核算的是各办事处作业人员工资，其工资与作业量（作业台数）直接相关，故对间接成本中的人工费进行分摊时，以各类业务的作业台数为依据，按照作业量占比分别在全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务之间进行分摊；

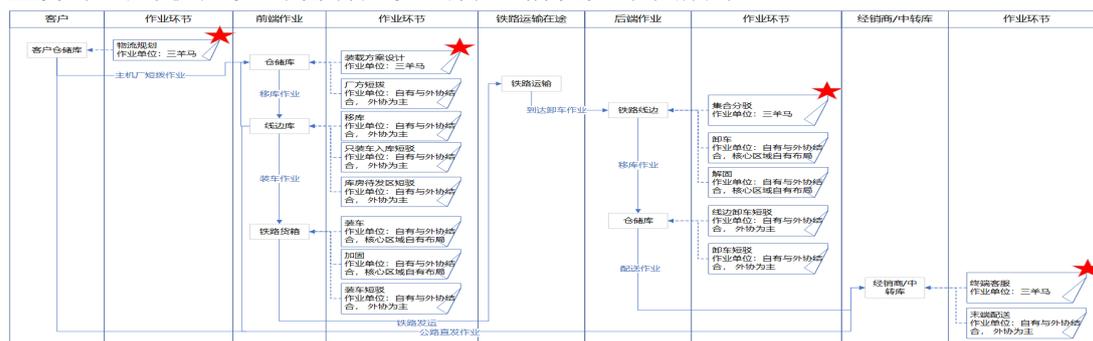
间接成本中除人工费以外的其他成本主要是由折旧费、自有车费用、保险维修费等构成，以各类业务的直接成本为依据，按照扣除铁路成本以外的直接成本（公路成本和物流辅助成本）占比分别在全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务之间进行分摊。

（二）补充披露报告期内公司各项服务业务中的外协人员与自有人员的分工情况，各项服务业务主营业务成本中自有人员成本及外协人员成本金额及比例；结合相关业务的外协比例、发行人自有运输能力，详细说明发行人在整个物流业

务中所处位置和所起作用

1. 报告期内公司各项服务业务中的外协人员与自有人员的分工情况

公铁联运汽车物流的产业链主要包括从汽车生产厂商获取运单，进行物流规划设计（组织运力、合理规划路线、多式联运方案、平衡物流资源等），实际作业（人员铁路装卸车作业，两端公路分拨（车辆由厂到火车站、火车站到店的位移））3大环节，公司的各项服务业务均包含于以下作业流程中，公司各项服务业务中的外协人员与自有人员的分工情况如下图所示：



外协人员与自有人员的分工除考虑核心区域、关键环节自有布局外，其他均以成本最优、效率至上为原则，根据各作业点的作业特点和当地供应商情况，合理分配选择自有人员和外协人员完成作业。

2. 各项服务业务主营业务成本中自有人员成本及外协人员成本金额及比例，结合相关业务的外协比例、发行人自有运输能力，详细说明发行人在整个物流业务中所处位置和所起作用

公司物流运输主要是通过不同运输方式组合的多式联运，因此公司物流业务运营过程中，成本可区分为外购成本和自有成本。外购成本主要是铁路成本、公路成本和以装卸、仓储等作业为主的物流辅助成本。基于铁路运输特性，铁路成本均为外购。公司除外购运力、装卸服务和仓储服务外，还配备部分自有操作人员和自有车辆。因此，自有成本主要为自有运输车辆发生的公路成本、自有人员产生的人工成本和其他自有成本。

报告期内公司各项服务主营业务成本中自有成本和外协成本构成情况如下：

(1) 全程公铁联运业务 单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
外购成本	8,288.47	89.12%	17,817.71	91.01%	20,227.71	89.16%	25,164.39	91.36%
其中：铁路成本	5,485.50	58.98%	11,578.19	59.14%	14,985.77	66.05%	18,702.26	67.90%
公路成本	2,316.97	24.91%	5,377.27	27.47%	3,924.36	17.30%	4,816.23	17.49%

物流辅助成本	486.00	5.23%	862.25	4.40%	1,317.58	5.81%	1,645.90	5.98%
自有成本	1,011.45	10.88%	1,760.02	8.99%	2,459.62	10.84%	2,378.39	8.64%
其中：自有车公路成本	364.46	3.92%	631.15	3.22%	385.64	1.70%	378.93	1.38%
自有人工成本	170.18	1.83%	368.02	1.88%	962.35	4.24%	1,031.89	3.75%
其他成本	476.81	5.13%	760.85	3.89%	1,111.63	4.90%	967.57	3.51%
合计	9,299.91	100.00%	19,577.72	100.00%	22,687.33	100.00%	27,542.78	100.00%

注：自有车公路成本主要核算自有运输车辆发生的过路费、油费等直接成本，自有运输车辆保险费、折旧等未在该项进行归集

全程公铁联运业务中，外购成本占主导，2017年-2020年6月，占比分别为91.36%、89.16%、91.01%和89.12%。报告期内，随着公司自有人员投入及自有车运行效率的提升，自有成本占比增加，外协成本占比略有下降。

(2) 全程公路运输业务

单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
外购成本	2,114.97	91.77%	7,781.04	92.92%	983.92	90.09%	1,237.03	92.63%
其中：公路成本	2,106.77	91.41%	7,678.88	91.70%	965.83	88.43%	1,237.03	92.63%
物流辅助成本	8.20	0.36%	102.16	1.22%	18.09	1.66%	--	--
自有成本	189.71	8.23%	592.60	7.08%	108.26	9.91%	98.49	7.37%
其中：人工成本	24.79	1.08%	81.79	0.98%	11.76	1.08%	13.78	1.03%
其他成本	164.92	7.16%	510.81	6.10%	96.50	8.84%	84.71	6.34%
合计	2,304.69	100.00%	8,373.64	100.00%	1,092.18	100.00%	1,335.52	100.00%

全程公路运输业务中，公路运输服务均为外购。公司自有运输车辆未参与全程公路运输业务运营，主要是因为公司自有运输车辆主要考虑公司商品车公铁联运模式下以短途的中、近程公路配送为主要汽车运输生产方式，并结合运输半径、运输频率以及城市周边交通设施的适用性等特点配置，不适合运用于长距离全程运输。

(3) 物流辅助服务

单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
外购成本	4,224.32	72.01%	11,082.50	70.70%	9,181.59	74.60%	7,490.36	80.68%
其中：前端装车成本	1,981.86	33.78%	5,508.91	35.15%	4,448.84	36.14%	3,737.35	40.26%
后端卸车成本	2,242.46	38.23%	5,573.59	35.56%	4,732.76	38.45%	3,753.01	40.43%
自有成本	1,641.97	27.99%	4,592.02	29.30%	3,126.94	25.40%	1,793.20	19.32%
其中：人工成本	1,250.36	21.31%	3,736.61	23.84%	2,271.23	18.45%	1,374.18	14.80%
其他成本	391.62	6.68%	855.40	5.46%	855.71	6.95%	419.01	4.51%
合计	5,866.29	100.00%	15,674.52	100.00%	12,308.54	100.00%	9,283.56	100.00%

物流辅助业务中,外购成本占主导,2017年-2020年6月,占比分别为80.68%、74.60%、70.70%和72.01%。报告期内,公司不断加大在关键岗位、核心站点的人员投入,使公司自有成本占比增加,外协成本占比下降。

(4) 转驳服务

单位:万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
外购成本	6,348.51	73.60%	16,614.95	71.66%	14,389.32	71.83%	9,093.11	76.46%
其中:铁路成本	497.83	5.77%	1,078.62	4.65%	273.73	1.37%	194.47	1.64%
公路成本	5,850.68	67.82%	15,536.33	67.01%	14,115.59	70.46%	8,898.64	74.83%
自有成本	2,277.67	26.40%	6,569.48	28.34%	5,643.22	28.17%	2,799.04	23.54%
其中:自有车公路成本	748.72	8.68%	2,528.58	10.91%	1,999.70	9.98%	711.38	5.98%
人工成本	1,132.31	13.13%	2,953.64	12.74%	2,789.25	13.92%	1,675.38	14.09%
其他成本	396.64	4.60%	1,087.26	4.69%	854.27	4.26%	412.28	3.47%
合计	8,626.18	100.00%	23,184.43	100.00%	20,032.55	100.00%	11,892.14	100.00%

注:自有车公路成本主要核算自有运输车辆发生的过路费、油费等直接成本,自有运输车辆保险费、折旧等未在该项进行归集

转驳服务中,外协成本占主导,2017年-2020年6月,自有运输车辆参与运营比重呈增长趋势。2017年自有运输车辆提供服务占比较低,主要是因为公司自2017年下半年开始陆续采购运输车辆,当年自有运输车辆提供服务的期间有限所致。

(5) 非汽车商品综合物流业务

单位:万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
外购成本	4,931.34	97.67%	10,106.92	97.51%	10,312.18	97.96%	10,787.78	98.18%
其中:铁路成本	2,811.69	55.69%	5,570.53	53.74%	5,161.06	49.03%	4,483.91	40.81%
公路成本	1,729.98	34.26%	3,954.13	38.15%	4,388.85	41.69%	5,310.09	48.33%
物流辅助成本	389.66	7.72%	582.26	5.62%	762.27	7.24%	993.78	9.04%
自有成本	117.50	2.33%	257.86	2.49%	215.01	2.04%	199.97	1.82%
其中:自有车公路成本	29.78	0.59%	54.69	0.53%	38.50	0.37%	19.11	0.17%
人工成本	56.18	1.11%	151.92	1.47%	140.47	1.33%	147.39	1.34%
其他成本	31.56	0.63%	51.25	0.49%	36.04	0.34%	33.47	0.30%
合计	5,048.85	100.00%	10,364.78	100.00%	10,527.19	100.00%	10,987.75	100.00%

注:自有车公路成本主要核算自有运输车辆发生的过路费、油费等直接成本,自有运输车辆保险费、折旧等未在该项进行归集

非汽车商品综合物流服务中,外协成本占主导,2017年至2020年6月,占

比分别为 98.18%、97.96%、97.51%和 97.67%，基本稳定。

(6) 公司在整个物流业务中所处位置、所起作用

公司在物流业务中所处位置和所起的作用主要体现在以下方面：

①全国性的物流网络布局有助于实现集约化效应、提升作业效率

公司已在全国设立多个商品车发运基地，形成了全国性的物流网络。公司物流网络依托于全国铁路站点设计，截至 2019 年末，全国具备商品汽车装卸作业能力的站点共有 184 个，公司共中标 58 个站点，占比 31.52%，并在中标场站及辐射区域共建设 78 个基地/办事处，依托于自有基地/办事处的布局，公司逐步实现前后端作业均由自有现场管理人员进行组织管理，有效减少了公司与供应商、客户之间的协调沟通难度，缩短了不同运输方式、运输环节之间转换时间，实现对客户需求的快速响应。

同时，公司陆续在铁路干线周边建立物流基地设置中转库，通过铁路干线将商品车运输至中转库，铁路运输商品车所具有的规模化和集约化的特性充分满足上游客户通过中转库调拨车辆形成“蓄水池”效应，从而保证了大规模生产的相对均衡性需求。其次，综合下游经销商小批量、多品种的需求，快速调配公路运力将商品车分类组合调拨至终端，既满足下游终端客户对及时性、多样性的要求，又最大限度的降低公路空驶距离从而降低综合物流成本。

②对社会零散运输服务商和外协服务商进行合理调度、管理

国内物流运输市场仍以众多中小型物流企业为主，此类物流企业由于资金规模、员工数量限制，通常仅能提供单一的仓储、运输、装卸等较为传统的物流服务。依托于公司自建基地/办事处，公司已与超百家供应商建立长期稳定合作关系，依托于与外部供应商长期合作关系，公司搭建了一支由自有人员、车辆和外协商共同组成的专业化作业队伍。外协供应商人员、车辆在公司的统一管理下，遵循公司及客户的作业标准，共同为客户提供运输、装卸、配送服务。

通过对外协车辆和人员的有效管理，减少公司客户直接面对最终装卸配送作业商之间的沟通管理成本。同时公司可灵活调拨车辆、人员进行现场作业，在满足商品车运输对作业及时性要求的同时有效降低管理成本和固定资产折旧成本。

③持续开发装载方案，降低运输成本和运输质损率

商品车铁路运输主要以 JSQ6 型双层凹底商品汽车运输专用车和 JSQ5 型商品汽车运输专用车（以下统称“JSQ 车型”）为运输工具，JSQ 车型内部为两层设计，单箱可装载 8 至 14 辆小汽车。

如何将不同型号的车辆装载进同一车厢，在确保载重要求、车厢前后上下左右配重平衡、车辆之间间距要求的前提下，实现装载车辆数量最大化以提升运输效率、降低运输成本、减少运输质损率为作业供应商需解决的问题。

经过长期经验积累和持续技术投入，公司现已形成上百种装载方案。在承接客户订单后，公司可依托于现有经验及已有方案迅速模拟计算得出最优化装载方案，有效降低了方案优化时间和作业调度时间，实现成本降低和质损率降低。

(三) 补充披露间接成本中人工费的形成原因、无法分摊至主营业务成本的原因及合理性

间接成本中人工费核算的是各办事处自有作业人员及自有车辆驾驶人员的薪酬。办事处自有作业人员及驾驶员在进行作业时，通常会从事多个业务板块中同一作业内容的作业，也会从事同一业务板块中不同作业内容的作业，例如自有车驾驶员为客户提供运输服务时，同一人员可能同时从事全程公铁联运业务、转驳服务的运输作业；自有人员为客户提供装卸、加解固及仓储管理作业时，同一人员可能同时提供前述两种以上作业内容。因此该部分人员的薪酬虽与作业直接相关，但无法直接对应到其作业的每台车辆上，进而无法将其薪酬直接归集到各业务板块的直接成本中，故需每月先行在间接成本中归集，再按照各业务板块的作业量占比进行分摊。

(四) 补充披露报告期内全程公铁联运公路单位成本的变动原因及合理性

报告期内公司公铁联运公路单位成本变动情况如下表所示：

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
公路成本(万元)	2,735.17	6,008.42	4,310.00	5,195.16
运量(万台)	5.12	11.66	13.07	17.32
单位成本(元/台)	534.21	515.30	329.76	299.95
变动额(元/台)	18.91	185.54	29.81	
变动率	3.67%	56.26%	9.94%	

由于公铁联运中铁路运输占整个运输过程的绝对运距，公路运输在公铁联运中主要是发生在前端转运和末端配送中，无论从与供应商的结算方式还是从与客户的结算方式中，这部分实际运距均无法做准确统计，故其单位成本只能以运量来计算，由于不同车辆运送到不同区域，配送至不同的4S店，其公路运输实际运距千差万别参差不齐，且不同地区或同一地区不同运距的配送其单位成本存在差异，故报告期内由于业务结构的变动导致单位成本在一定幅度内波动。

2019年相较于2018年变动较大，主要是因为：1、受公路治超，市面上合

规轿运车减少影响，公路采购成本在 2019 年末达到运营最高水平；2、短距离配送业务减少而长距离配送业务增加，二者叠加导致变动较大，导致 2019 年的公路运输单位成本变动。综上，报告期内全程公铁联运公路单位成本的变动合理。

(四) 核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

(1) 外协采购成本的核查程序

1) 了解与成本采购相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制运行的有效性；2) 了解公司的发运流程、成本核算方法及核算流程，了解公司外购成本的构成及核算情况；3) 对公司采购部门负责人及其他相关人员进行访谈，了解主要外协商变化原因，了解公司采购制度，及询价、议价过程，收集并核查公司招投标、询价文件；4) 获取公司报告期各期主要外协商及采购明细，检查主要外协商的变动情况及相关交易的稳定性，检查新增外协商及相关交易的原因及合理性；5) 获取公司与外协供应商以及中铁特货（铁路运力供应商）的采购合同，关注双方结算价格是否与合同约定一致；6) 检查作业记录，核对作业记录与外购成本的外部结算单据记载信息、合同约定的结算条款是否一致；7) 走访、函证主要外协供应商，核对公司提供的采购数据是否与供应商账面数据一致，以核查公司外购成本的真实性和准确性。

① 对主要外协供应商进行实地走访

对 69 家外协供应商进行实地走访、视频访谈，就报告期内各年的交易金额予以确认；访谈具体情况如下：

单位：万元

年份	访谈应付账款金额	访谈应付账款比例	访谈采购金额	访谈采购比例
2020 年 1-6 月	9,341.39	63.22%	19,388.55	70.76%
2019 年度	12,396.08	61.10%	43,419.90	65.45%
2018 年度	8,943.27	59.29%	38,122.65	67.58%
2017 年度	9,441.80	56.49%	34,164.23	62.29%

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

A. 确定函证范围：大额或账龄较长的项目；主要外协供应商项目。

B. 函证程序的实施过程

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

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

C. 函证结果分析

被函证外协供应商的期末应付账款余额占公司期末应付账款余额 45%以上，具体情况如下：a. 报告期内，根据供外协应商回函确认的期末应付账款余额情况如下： 单位：万元

截止日	应付账款余额	函证金额	函证比例	回函确认金额	回函确认金额占样本比例
2020.6.30	14,776.95	11,841.83	80.14%	11,780.33	99.48%
2019.12.31	20,288.24	18,373.85	90.56%	18,078.04	98.39%
2018.12.31	15,084.01	11,542.41	76.52%	11,280.00	97.73%
2017.12.31	16,713.85	7,935.74	47.48%	7,444.88	93.81%

b. 报告期各期函证份数、回函份数、回函相符与回函不符情况如下：

单位：万元

项目	发函情况		未回函情况		回函情况			
	发函份数	发函金额	未回函份数	未回函金额	回函相符份数	回函相符金额	回函不符份数	回函不符的差异金额
2020.6.30	61	11,841.83	2	61.51	53	11,111.95	6	-296.78
2019.12.31	111	18,373.85	8	295.81	96	17,626.73	7	3.83
2018.12.31	41	11,542.41	2	262.41	31	9,943.92	8	-285.27
2017.12.31	19	7,935.74	2	490.87	16	7,145.49	1	

① 回函信息相符

对于回函信息相符函证，我们认为公司期末应付账款金额真实、准确。

② 回函信息不符

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

③ 未回函情况

执行替代性测试：针对未回函单位的期末余额，检查相关文件，如采购合同、发票、结算单等原始凭证；检查期后增加的应付账款，确认是否存在延迟确认应付账款的情况；检查期后付款情况，确认应付账款记录的准确性。

8) 通过互联网查阅报告期内主要外协商的工商登记资料，并对其进行问卷调查，共计 159 家，覆盖报告期内基本所有外协商；9) 选择重要或异常的外协采购成本项目，查验采购合同、付款单据等原始凭证，关注成本发生的真实性、

合理性。

(2) 了解间接成本在全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务之间划分的依据，并结合公司实际经营情况、业务模式，判断间接成本分摊的合理性；(3) 访谈业务负责人，了解公司在全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务中外协人员与自有人员的分工情况以及公司在业务链条中所处的位置及所起作业；(4) 了解间接成本的核算内容及计算方法，关注是否符合公司实际情况；(5) 分析全程公铁联运公路单位成本变动情况，关注变动原因及合理性；(6) 了解间接成本的核算内容及计算方法，关注是否符合公司实际情况。

2. 核查结论

我们认为：(1) 公司间接成本核算方法符合实际经营情况，在各业务之间的划分依据充分合理；(2) 公司在整个运输业务中处于主导地位，根据市场需求，运用多式联运方式，高效组织协调运力，进行科学的物流规划和装载方案设计，对业务进行科学组织集合分拨，确保商品车及货物及时运达；(3) 间接成本中人工费用的归集和分配方式具有合理性；(4) 报告期内全程公铁联运公路运输单位成本变动具有合理性；(5) 报告期内公司外协采购成本不存在异常。

三、关于毛利率。审核问询回复显示，发行人采用毛利率和直接成本毛利率两种方式计算公司毛利率，公司采取剔除间接成本后的营业成本计算毛利率，从而排除公司自身一次性的资产投入等固定成本变动对毛利率的影响。因公司主要向主机厂提供末端配送，相较于中铁特货前端转运、入库配送等业务，运输距离相对较长，导致主机厂短驳单台公路成本显著高于中铁特货短驳单台公路成本。请发行人：(1) 量化分析并补充披露报告期内全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务单位间接成本变动的原因及合理性；(2) 结合与中铁特货及主机厂签订的转驳服务合同，说明公司向主机厂和中铁特货提供转驳服务的内容是否存在差异，差异的原因及合理性；(3) 量化分析并补充披露向主机厂和中铁特货提供转驳服务的公路单位成本存在较大差异的原因及合理性。请保荐人、申报会计师发表明确意见。(审核问询函问题 7)

(一) 量化分析并补充披露报告期内全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务单位间接成本变动的原因及合理性

报告期内全程公铁联运业务、全程公路运输业务、物流辅助服务、转驳服务单位间接成本变动情况如下：

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度
	金额	变动率	金额	变动率	金额	变动率	金额
全程公铁联运业务 (元/台/公里)	0.08	24.17%	0.06	-38.95%	0.10	31.19%	0.08
全程公路运输业务 (元/台/公里)	0.09	7.10%	0.08	-30.97%	0.12	71.45%	0.07
两端-物流辅助服务 (元/台)	12.70	5.83%	12.00	27.34%	9.42	46.07%	6.45
两端-转驳服务 (元/台)	15.44	2.71%	15.03	3.14%	14.57	67.07%	8.72

公司间接成本以办事处为单位，按支出类型归集，按受益对象分摊。具体分摊方式为：按业务分部对间接成本进行独立归集。整车综合运输板块的间接费用在全程物流运输和两端作业服务中分摊，其中人工费按照作业量占比在全程和两端业务中进行分配，其他费用按照全程和两端的除铁路成本外的直接成本占比进行分配。

报告期内整车综合运输板块中各业务板块间接成本分配情况如下：单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	分摊的间接成本	比例	分摊的间接成本	比例	分摊的间接成本	比例	分摊的间接成本	比例
全程公铁联运业务	646.99	16.14%	1,128.87	10.90%	2,073.98	23.17%	1,999.46	33.44%
全程公路运输业务	189.71	4.73%	592.60	5.72%	108.26	1.21%	98.49	1.65%
物流辅助服务	1,641.97	40.97%	4,592.02	44.35%	3,126.94	34.93%	1,793.20	29.99%
转驳服务	1,528.95	38.15%	4,040.90	39.03%	3,643.52	40.70%	2,087.66	34.92%
合计	4,007.62	100.00%	10,354.39	100.00%	8,952.70	100.00%	5,978.81	100.00%

2019年、2018年全程公铁联运业务分摊间接成本比例较之前一年有所下降，物流辅助服务、转驳服务分摊间接成本比例较之前一年有所上升主要是因为：全程物流作业量下降使得全程公铁联运成本下降；物流辅助服务及转驳服务作业量增加使得物流辅助成本及转驳服务成本上涨。

报告期内间接成本增加主要是因为：1、随着业务量的增加人工费、办公费、业务招待费、作业点摆渡车费、差旅费等间接费用逐年增加；2、2017年下半年至2018年上半年公司陆续购置运输车辆，随着自有车辆的增加以及自有车承运量的增加从而使得间接成本中的自有车费用、折旧费及保险、维修费大幅增加；3、公司根据业务拓展需要，在报告期内新设办事处，鉴于办事处作业点的办公用房基本为租赁，从而使得水电气物管费及租赁费增加。

综上，受间接成本分摊比例以及间接成本总额变动的影响，报告期内各业务板块的间接成本有所变动，从而使得单位间接成本发生变动：其中受各业务板

块的作业量以及除铁路成本外的直接成本变动的的影响，报告期内间接成本分摊比例有所波动；受公司自有运输车辆、作业人员人数及人均薪酬增加等因素影响，报告期内间接成本总额有所波动。

（二）结合与中铁特货及主机厂签订的转驳服务合同，说明公司向主机厂和中铁特货提供转驳服务的内容是否存在差异，差异的原因及合理性；

公司分别向中铁特货和主机厂提供转驳服务合同进行对比，情况如下：

合同主体	合同名称	合同约定的具体作业内容	作业内容简称	业务类型	价格计费方式
中铁特货	铁路商品汽车物流服务合同	前端转运费用（商品汽车前端转运轿运车业务）服务内容包括但不限于：乙方从主机厂或甲方指定地点办理提车手续、验车、打单、转运等全过程服务内容及产生的费用	厂-站运输；厂-库运输；库-库运输；站-站运输	商品汽车前端转运轿运车业务	一口价、按台计费
		配送费用（商品汽车入库轿运车配送业务、商品汽车同城轿运车配送业务、商品汽车轿运车二转配送业务）服务内容包括但不限于：配送至甲方指定地点（如4S店）等	站-4S店	商品汽车同城轿运车配送业务	一口价、按台计费
			站-4S店	商品汽车轿运车二转配送业务	按线路里程计费，约定单公里单台的单价
主机厂	商品车运输合同	乙方按甲方的指令，采用符合要求的商品车专用车将甲方的商品车从商品车存放地运至指定地点交付。地点由整车中心库或配送中心（或中转站）发往配送中心或中转站、甲方委托方的专营店等	库-4S店	商品汽车入库轿运车配送业务	一口价、按台计费；按线路里程计费，约定单公里单台的单价

通过上表可以看到，公司向主机厂和中铁特货提供转驳服务的差别在于：公司主要向主机厂提供中转库/配送中心到 4S 店的运输服务，该业务只出现在全程公铁联运链条的后端作业环节。而公司向中铁特货提供转驳服务的内容更加多样化，除包含与主机厂同样服务内容外，亦包括厂到站、厂到库的其他服务，转驳服务在全程公铁联运的前、后端作业环节均可出现。

公司主要为主机厂提供全程物流业务，基于“中转库+末端分拨”模式的推广及应用，从全程物流业务延伸出的主机厂对从中转库起运的物流需求增加，迫切需要专业物流公司组织实施运输。公司作为第三方汽车物流企业，能够承接主机厂不同需求订单。因此，在全程物流业务外，公司为主机厂提供转驳服务。中铁特货作为铁路部门专门设立的汽车承运机构，与各大主机厂建立合作关系，为其提供全程运输服务，而随着铁路运输商品车比重的提升，铁路两端作业要求的提高，除铁路站到站运输以外，由客户到车站以及由车站到配送目的地的两端配送环节，由中铁特货向第三方物流商采购实施。因此，公司为中铁特货提供的转驳服务在前后端作业环节均可能出现。综上，公司向主机厂和中铁特货提供转驳服务的内容存在部分差异，差异具有合理性。

（三）量化分析并补充披露向主机厂和中铁特货提供转驳服务的公路单位成本存在较大差异的原因及合理性

公司向主机厂和中铁特货提供转驳服务的公路单位成本对比情况如下：

单位：万台、万元、元/台

项目	2020年1-6月			2019年度		
	数量	公路成本	单价	数量	公路成本	单价
主机厂	21.74	3,235.86	148.87	63.04	8,382.81	132.97
中铁特货	70.92	3,034.81	42.79	191.63	8,997.95	46.95

（续上表）

项目	2018年度			2017年度		
	数量	公路成本	单价	数量	公路成本	单价
主机厂	36.83	6,474.22	175.78	21.57	3,363.85	155.95
中铁特货	197.32	9,077.57	46	213.82	5,908.97	27.64

报告期内公司转驳服务主要来源于长安民生及其关联方和中铁特货，具体如下：

客户名称	期间	数量 (万台)	数量占比	公路成本 (万元)	公路成本 占比	单台公路成本 (元/台)
长安民生及其	2020年1-6月	7.48	7.56%	1,896.97	28.74%	253.48
	2019年度	15.76	5.86%	3,815.47	21.12%	242.17

关联方	2018 年度	11.97	4.79%	3,089.39	19.17%	258.08
	2017 年度	8.75	3.66%	1,636.35	17.03%	186.96
中铁特货	2020 年 1-6 月	70.92	71.60%	3,034.81	45.99%	42.79
	2019 年度	191.63	71.28%	8,997.95	49.81%	46.95
	2018 年度	197.32	78.92%	9,077.57	56.33%	46.00
	2017 年度	213.82	89.34%	5,908.97	61.49%	27.64

报告期内公司向主机厂和中铁特货提供不同运价的转驳运输量比重如下：

项目	中铁特货		主机厂	
	场内捣短	短驳运输	场内捣短	短驳运输
2017 年度	66.19%	33.81%	0.80%	99.20%
2018 年度	78.67%	21.33%	0.62%	99.38%
2019 年度	80.52%	19.48%	1.20%	98.80%
2020 年 1-6 月	76.33%	23.67%	1.51%	98.49%

综上，因公司主要向主机厂提供末端配送，相较于中铁特货前端转运、入库配送等业务，运输距离相对较长，导致主机厂转驳单台公路成本显著高于中铁特货转驳单台公路成本。

（四）核查程序及核查意见

1. 核查程序

我们主要实施了如下核查程序：

（1）了解公司的基本发运流程、成本核算方法及核算流程，分析公司的成本核算方法是否符合公司发运流程及报告期是否保持一贯性，抽查间接成本计算表，复核成本费用归集分配的准确性；（2）分析间接成本构成明细及其变动的的原因，关注变动原因是否合理；（3）访谈销售负责人，了解公司向中铁特货、主机厂提供转驳服务的内容并结合销售合同条款判断服务内容存在差异的原因，并关注其合理性；（4）比较公司向中铁特货、主机厂提供转驳服务的单位公路成本，分析差异的原因。

2. 核查结论

经核查，我们认为：

（1）受间接成本分摊比重以及间接成本总额变动的的影响，报告期内各业务板块的间接成本有所变动，从而使得单位间接成本发生变动；

（2）公司向主机厂和中铁特货提供转驳服务的内容存在差异具有合理性；

（3）因公司主要向主机厂提供末端配送，相较于中铁特货前端转运、入库配

送等业务，运输距离相对较长，导致主机厂转驳单台公路成本显著高于中铁特货转驳单台公路成本。

专此说明，请予察核。



中国注册会计师:



中国注册会计师:



二〇二〇年十月三十日