



永和律师事务所

YONGHE LAW FIRM

天下永和·惟信于法

重庆永和律师事务所

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的

补充法律意见书（三）

二〇二〇年十月

目 录

《审核问询函》之问题1.....	3
《审核问询函》之问题2.....	8
《审核问询函》之问题3.....	22
《审核问询函》之问题4.....	31

重庆永和律师事务所

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的

补充法律意见书（三）

致：三羊马（重庆）物流股份有限公司

重庆永和律师事务所（以下简称“本所”）接受三羊马（重庆）物流股份有限公司（以下简称“发行人”、“公司”）的委托，担任其首次公开发行股票并在深圳证券交易所创业板上市项目的特聘专项法律顾问。

本所已向发行人出具了《重庆永和律师事务所关于三羊马（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的法律意见书》（以下简称“《法律意见书》”）和《重庆永和律师事务所关于三羊马（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的律师工作报告》（以下简称“《律师工作报告》”）以及《重庆永和律师事务所关于三羊马（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的补充法律意见书（一）》（以下简称“《补充法律意见书（一）》”）、《重庆永和律师事务所关于三羊马（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的补充法律意见书（二）》（以下简称“《补充法律意见书（二）》”）。

现根据深交所于2020年10月26日出具的“审核函[2020]010645号”《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》（以下简称“《审核问询函》”），本所律师特对《审核问询函》中需要本所律师说明的有关法律问题，在对发行人相关情况进行补充核查的基础上，出具《重庆永和律师事务所关于三羊马（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的补充法律意见书（三）》（以下简称为“本补充法律意见书”），本补充法律意见书系对《法律意见书》、《律师工作报告》、《补充法律意见书（一）》、《补充法律意见书（二）》的补充及完善，与《法律意见书》、



《律师工作报告》、《补充法律意见书（一）》、《补充法律意见书（二）》是不可分割的整体。

除特别说明外，本补充法律意见书中所使用的术语、名称、缩略语，与本所出具的《法律意见书》、《律师工作报告》、《补充法律意见书（一）》、《补充法律意见书（二）》中的含义相同。本所在《法律意见书》、《律师工作报告》、《补充法律意见书（一）》、《补充法律意见书（二）》中声明的事项适用于本补充法律意见书。

**《审核问询函》之问题 1**

审核问询回复显示，发行人开发了数据互联互通供应链管理模式创新。发行人列示了财务结算系统 V1.0 等 9 项数据互联互通供应链管理核心技术，与发行人招股说明书中披露的 7 项计算机软件著作权无法一一对应，且未披露发行人执行数据互联互通供应链管理配备的人员具体情况。

请结合发行人披露的无形资产情况，补充披露 9 项数据互联互通供应链管理核心技术与无形资产不一致的合理性；发行人数据互联互通供应链管理模式的业务实质，其实际承载的无形资产，其执行地点，配备的人员数量、学历、薪酬、从业时长，是否已获取相应证书及资质情况。

请保荐人、发行人律师核查并发表明确意见。

一、对反馈问题的答复

（一）请结合发行人披露的无形资产情况，补充披露 9 项数据互联互通供应链管理核心技术与无形资产不一致的合理性

1、根据发行人提供的《计算机软件著作权登记证书》，并经发行人信息部负责人介绍，发行人 9 项数据互联互通供应链管理核心技术与 7 项计算机软件著作权对应关系如下：

序号	项目名称	软件著作权编号	著作权登记号
一、9项数据互联互通供应链管理核心技术			
1	财务结算系统V1.0	软著登字第1592268号	2017SR006984
2	车辆在途实时监控系統V1.0	软著登字第1592397号	2017SR007113
3	公路运输调度装车系统V1.0	软著登字第1592276号	2017SR006992
4	库房管理系统V1.0	软著登字第1592281号	2017SR006997
5	运输信息综合查询系统V1.0	软著登字第1592742号	2017SR007458
6	铁路运输装车调度系统V1.0	软著登字第1520005号	2016SR341389
7	公铁联运智慧物流服务平台	未申请软件著作权	
8	VLM商品车公铁联运物流信息系统（2.0）	未申请软件著作权	
9	汽车物流公铁联运一体化管理平台系统3.0	未申请软件著作权	
二、已取得软件著作权但未作为数据互联互通供应链管理核心技术			
1	天权星供应链管理系统	软著登字第5194344号	2020SR0315648

2、9 项数据互联互通供应链管理核心技术与无形资产不一致的合理性

(1) 发行人部分数据互联互通供应链管理模式下核心技术尚未申请软件著作权

目前发行人开发的公铁联运智慧物流服务平台、VLM商品车公铁联运物流信息系统（2.0）等核心技术处于持续升级中，出于商业保密等需求，发行人尚未申请软件著作权，故未在无形资产中列示。

(2) 发行人部分软件著作权未作为数据互联互通供应链管理模式下核心技术

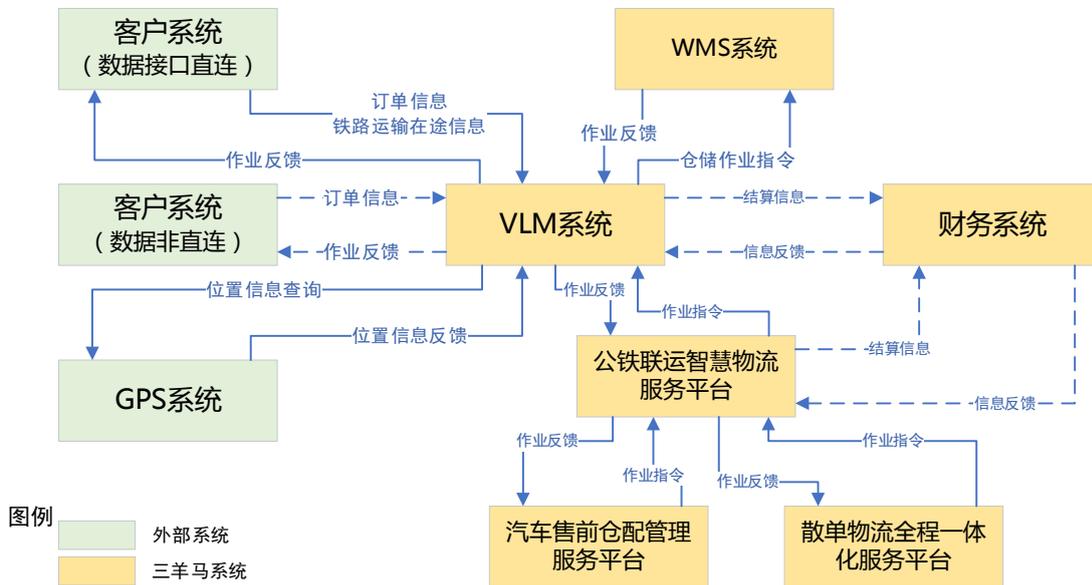
发行人开发的天权星供应链管理系统主要用于供应链信息管理，为发行人未来发展方向技术积累，尚未运用于现有生产经营中，故发行人未将其列为数据互联互通供应链管理模式下核心技术。

除上述差异外，发行人数据互联互通供应链管理模式下核心技术与无形资产、已申请的软件著作权可实现一一对应。

(二) 发行人数据互联互通供应链管理模式的业务实质，其实际承载的无形资产，其执行地点，配备的人员数量、学历、薪酬、从业时长，是否已获取相应证书及资质情况

1、发行人数据互联互通供应链管理模式下实际承载的无形资产，执行地点

发行人系统数据互联互通结构如图：



经本所律师对发行人信息部负责人进行访谈，发行人数据互联互通供应链管理模式下实际承载的核心技术及其对应无形资产，以及数据互联互通模块如下：

序号	数据互联互通模块	承载的核心技术	对应无形资产
1	VLM系统	VLM商品车公铁联运物流信息系统（2.0）	未申请软件著作权
		公路运输调度装车系统V1.0	软著登字第1592276号

		铁路运输装车调度系统V1.0	软著登字第1520005号
		汽车物流公铁联运一体化管理平台系统3.0	未申请软件著作权
2	公铁联运智慧物流服务平台	公铁联运智慧物流服务平台	未申请软件著作权
		VLM商品车公铁联运物流信息系统(2.0)	未申请软件著作权
3	财务系统	财务结算系统V1.0	软著登字第1592268号
4	WMS系统	库房管理系统V1.0	软著登字第1592281号
5	GPS系统	运输信息综合查询系统V1.0	软著登字第1592742号
		车辆在途实时监控系統V1.0	软著登字第1592397号
6	客户系统（数据接口直连）	VLM商品车公铁联运物流信息系统(2.0)	未申请软件著作权
		车辆在途实时监控系統V1.0	软著登字第1592397号
		运输信息综合查询系统V1.0	软著登字第1592742号
7	客户系统（数据非直连）	VLM商品车公铁联运物流信息系统(2.0)	未申请软件著作权
8	汽车售前仓配管理服务平 台	库房管理系统V1.0	软著登字第1592281号
		公铁联运智慧物流服务平台	未申请软件著作权
9	散单物流全程一体化服务 平台	公铁联运智慧物流服务平台	未申请软件著作权

发行人数据互联互通供应链管理模式下，内部各业务系统、外部客户系统、GPS系统与各项核心技术、已申请软件著作权的无形资产相互融合。

发行人数据互联互通供应链管理模式应用于公司总部、各子公司及各地办事处、基地，与公司实际作业地点保持一致。

2、发行人数据互联互通供应链管理业务实质

经本所律师对发行人信息部负责人进行访谈，发行人数据互联互通供应链管理模式的业务实质在于实现与客户系统、外部GPS系统、公司内部系统之间的数据交换，以实现运输各环节之间的衔接和管理。具体如下：

（1）与客户系统使用数据接口直连

发行人VLM商品车公铁联运物流信息系统已与客户系统如中铁特货OTD系统建立数据接口，实现了客户订单通过数据接口直接下发，从而保证订单录入的及时性、准确性和完整性。针对尚未建立数据接口客户，采用自动化脚本登陆客户系统下载相关信息回填至公司系统。

（2）在途过程跟踪

通过与外协商或第三方GPS系统相连等方式，实现在途信息查询。对于公路运

输作业，公司系统将需要查询位置信息的公路运输车辆信息上传给GPS系统，GPS系统将位置信息结果反馈给公司系统。对于铁路在途信息，通过与中铁特货OTD系统建立的数据接口，查询作业过程铁路段运输在途信息情况。

（3）发行人内部系统间的互联互通

发行人汽车售前仓配管理服务器平台以及正在实施的散单物流全程一体化服务器平台，通过公铁联运智慧物流服务平台实现与VLM系统数据的交互；涉及财务信息部分通过电子表单形式进行数据交互。

综上，发行人通过数据互联互通供应链管理模式的的应用实现运输各环节有效数据互通及管理。

3、发行人数据互联互通供应链管理模式下配备的人员数量、学历、薪酬、从业时长，是否已获取相应证书及资质情况

发行人与数据互联互通供应链管理模式下相关信息系统的开发升级由内部员工、外部软件服务商共同开发完成。

对于委外开发的研发项目，发行人与软件服务商签订合同约定项目开发成果的知识产权归发行人单独所有，未经发行人同意不得以任何形式透露、许可、转让给任何第三方。在项目实施过程中发行人研发团队在业务调研、流程设计、方案设计等过程全程参与，同时与软件服务商的实施顾问、开发人员及实施人员共同成立项目实施小组。在研发项目的整个实施过程中，双方团队紧密配合，相互交流，共同推进项目的实施。在整个研发项目实施过程中双方的职责分工如下：

软件服务商的职责：①根据客户需求，编写系统开发方案；②根据公司确定的开发方案进行系统开发；③协助公司进行系统测试及系统上线。

根据发行人研发费用相关明细账，报告期内，发行人向外部软件服务商支付的软件开发费用如下：

单位：元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
支付的外部软件开发费	874,999.98	910,377.36	403,471.33	566,037.74

发行人研发团队的职责：①提出项目需求、制定项目计划、确认项目阶段；②审核软件公司的系统开发方案；③对系统开发过程进行管理；④系统测试及系统上线。根据发行人信息部人员名册及薪酬构成明细，截至2020年6月末，发行人与数据互联互通供应链管理模式下相关信息系统开发维护人员共有5人，具体如下：

单位：元

序号	姓名	现任职务	学历	从业时长	2019年薪酬
1	周霞	信息总监	本科	14年	115,171.51
2	杨劲松	经理	本科	20年	250,423.56
3	杨仕林	信息技术管理员	专科	4年	67,337.85
4	代政	IT管理员	专科	3年	32,111.41
5	吴明灿	运维管理员	专科	9年	70,730.45

发行人信息部人员主要从事自有信息系统的开发维护，无需取得相应证书或资质。

二、核查程序及核查结论

（一）本所律师履行了以下核查程序

1、访谈发行人信息部负责人，了解发行人信息系统开发模式，互联互通供应链管理涉及的核心技术、运行模式，员工从业所需证书、资质。

2、查阅发行人已取得的软件著作权证书，对发行人的软件著作权进行核实。

3、查阅发行人信息部人员名册、简历、薪酬构成明细，了解发行人信息部人员职务、学历、入职时间及薪资构成。

4、查阅公司研发费用相关明细账，分析统计发行人向外部软件服务商支付的软件开发费用。

（二）核查结论

经核查，本所律师认为：

1、除发行人部分数据互联互通供应链管理核心技术尚未申请软件著作权、发行人部分软件著作权未作为数据互联互通供应链管理核心技术外，发行人数据互联互通供应链管理技术与无形资产、已申请的软件著作权可实现一一对应。

2、发行人数据互联互通供应链管理模式的业务实质在于实现与客户系统、外部GPS系统、发行人内部系统之间的数据交换，以实现运输各环节之间的衔接和管理。发行人数据互联互通供应链管理应用于公司总部、各子公司及各地办事处、基地，与公司实际作业地点保持一致。发行人信息系统开发维护人员无需取得相应证书及资质。

《审核问询函》之问题2

审核问询回复显示，截至2019年末，全国共有铁路站点3,000余个，其中具有商品汽车装卸作业能力站点共184个，公司共中标58个，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。

请发行人补充披露：

（1）发行人中标58个铁路站点的商品汽车装卸作业资格的过程，中标资格年限，发行人是否持续中标上述站点；结合邱红阳、邱红刚历史任职单位、职务、经历，披露发行人中标铁路站点是否基于其个人任职经历及影响；报告期内中标站点是否发生变化，发行人是否可稳定开展上述中标站点业务；发行人是否合法合规参与招标过程，是否存在单独招标、围标、串标等情形，是否可能导致行政处罚；

（2）上述58个铁路站点的位置分布，是否在发行人业务地域集中度较高的地区，发行人在上述58个铁路站点从事的具体业务，各类业务报告期内涉及金额及占比情况，各站点布置人员车辆情况，各站点自有员工及外购劳务的数量及比例，自有车辆及外购车辆的数量及比例；该项业务是否为发行人核心业务；发行人相关业务的核心竞争力。

请保荐人、发行人律师核查并发表明确意见。

一、对反馈问题的答复

（一）发行人中标58个铁路站点的商品汽车装卸作业资格的过程，中标资格年限，发行人是否持续中标上述站点；结合邱红阳、邱红刚历史任职单位、职务、经历，披露发行人中标铁路站点是否基于其个人任职经历及影响；报告期内中标站点是否发生变化，发行人是否可稳定开展上述中标站点业务；发行人是否合法合规参与招标过程，是否存在单独招标、围标、串标等情形，是否可能导致行政处罚

1、发行人中标58个铁路站点的商品汽车装卸作业资格的过程，中标资格年限，发行人是否持续中标上述站点

（1）经本所律师查阅中铁特货邀请招标文件、评标办法、发行人制作的标书、中标通知书等文件，并就发行人取得中铁特货业务的具体方式对发行人销售负责人进行访谈，铁路站点中标过程如下：

铁路站点作业通过招投标形式确定，2016年前由中铁特货各分公司独立开展招投标工作。2016年起中铁特货招投标采购实行归口管理、立项审批、独立采购的管

理体制，由中铁特货两端工作组对铁路商品汽车物流两端配送业务的招投标采购工作进行统一归口管理，整车物流两端服务采购具体流程按照《中铁特货公司招投标管理实施办法》（特货物资[2016]60号）执行。

中铁特货一般每两年开展一次招投标，确定中标企业及中标作业点，且投标报价人不得少于三人；在过程中新增的业务站点需要两端工作组通过单一采购或者竞争性采购来确定；收到函告按照要求报价给两端工作组；确定中标后由两端工作组告知所属分公司，业务启动后由前后端分公司相互函告，末端分公司通知发行人办事处进行业务操作；合同签订根据作业站点所属分公司签订。

其中，投标报价文件的评审及合同签订过程具体如下：

①开标准备

招标采购人组成评标委员会，分为评标组和监标组。由相关人员组成评标组，依照招标文件公开、公平、公正的原则进行评标，评标工作由评标组负责。由相关人员组成监标组，负责对开标全过程监督检查。

②开标

监标组检查投标报价文件的密封性。开标时，招标采购人将当众唱标，宣读投标报价人名称、投标报价，以及招标采购人认为合适的其他内容。招标采购人应按规定做好开标记录，存档备查。

③投标报价文件评审

开标后，评标组将审查投标报价文件是否完整、总体编排是否有序、有无计算上的错误、文件签署是否合格等。

④投标报价的评议和比较

评标组将按照招标文件规定仅对确定的实质上响应招标文件要求的投标报价进行评价和比较。为了规范市场，消除行业垄断行为，评标应坚持“公平、公正、公开”的原则，做到渠道阳光，程序合法，严防暗箱操作。

评标审定原则：

A.平稳衔接：条件相同情况下，原有作业配送企业优先。

B.运力充足：轿运车运力、运能充足，针对GB1589全面实施应对方案合理、预先准备充分的配送企业优先。

C.区域优势：区域协调能力较强、具备区域仓储资源以及商品汽车资源的配送企业优先。

D.服务品质：尽量减少交叉混合作业，具备较强风险防控的配送企业优先。

E.控制成本：条件相同情况下，价格合理并较低的配送企业优先。

⑤谈判

开标后，评标组将逐一与投标报价人进行谈判。在谈判过程中，招标采购人的招标文件有实质性变动的，应以书面形式通知所有参加谈判的投标报价人；投标报价人的保证和各项承诺应以书面形式明确。

评标组根据评审和谈判结果，编制评标报告。招标采购并不以最低价作为中标的唯一条件，按④条款中“评标审定原则”综合评定中标候选人。

⑥授予合同和签约

A.确定中标人

招标采购人根据评标组及监标组建议，确定中标人。

B.发送中标通知书

在投标报价有效期内，招标采购人在确定中标人后，以书面形式向中标人发出中标通知书。中标通知书将作为签订合同的依据，与项目合同具有同等法律效力。在合同签订前，中标通知书发出且中标人收到后，招标采购人任意改变结果的或者投标报价人随意放弃签约项目的均应承担法律责任。

C.签订合同

招标采购人将根据评标组最终评标结果，确定签约价格和合同期限，并以中标通知书的形式通知中标人。中标人在收到中标通知书后10日内，按照招标文件、投标报价文件和中标通知书与招标采购人订立书面合同。中标人无正当理由不与招标采购人订立合同，或在签订合同时向招标人提出附加条件的，取消其签约资格。给招标采购人造成损失的，中标人应对损失部分予以赔偿，并加入招标采购人黑名单。

(2) 中标资格年限，发行人是否持续中标上述站点

中标站点	第一次中标时间	作业类型
北碚	2012	前端作业
果园港	2012	前端作业、后端作业
唐家沱	2012	前端作业
团结村	2012	前端作业、后端作业
小南垭	2012	前端作业、后端作业



鱼嘴	2012	前端作业、后端作业
桂林西	2012	前端作业、后端作业
机保段	2012	前端作业
柳州南	2012	前端作业、后端作业
路桥段	2012	前端作业
雒容	2012	前端作业、后端作业
物流园	2012	前端作业
鹧鸪江	2012	前端作业
喀什	2016	后端作业
三坪	2016	前端作业、后端作业
乌北	2016	后端作业
伊宁	2016	后端作业
郭塘	2018	后端作业
黄岛	2012	前端作业
潍坊西	2012	前端作业、后端作业
新筑	2012	前端作业、后端作业
金昌	2016	后端作业
兰州东川	2016	前端作业、后端作业
新兴镇	2012	前端作业、后端作业
拉萨西	2016	后端作业
日喀则	2016	后端作业
圃田	2011	后端作业
中牟	2014	后端作业
沙土集	2017	前端作业、后端作业
舵落口	2014	前端作业、后端作业
汉阳	2015	前端作业、后端作业
吴家山	2014	前端作业、后端作业
宜昌东	2014	后端作业
高邑	2018	前端作业、后端作业
曲靖	2016	后端作业
王家营西	2016	后端作业
良乡	2017	前端作业、后端作业
蒲河	2015	后端作业
党家庄	2016	后端作业



济南南	2016	后端作业
郭磊庄	2018	前端作业
沙岭子	2019	前端作业
开封	2018	前端作业、后端作业
十堰	2019	前端作业
格里坪	2015	后端作业
攀枝花	2015	后端作业
西昌南	2015	后端作业
定州	2019	前端作业、后端作业
格尔木	2016	后端作业
嘉峪关	2015	后端作业
酒泉	2016	后端作业
遂宁南	2019	前端作业、后端作业
天水	2015	后端作业
万州	2019	后端作业
武威	2015	后端作业
西宁北	2015	后端作业
西宁西	2015	后端作业
张掖	2015	后端作业

注：截至2020年6月30日，自有车共计137台，其中4台为运输快消品车辆，在此未列示。

截至本补充法律意见书出具日，发行人共计中标58个站点，且该部分站点中标至今尚未出现公司落标情形。因此，发行人已持续中标前述站点。

2、结合邱红阳、邱红刚历史任职单位、职务、经历，披露发行人中标铁路站点是否基于其个人任职经历及影响

(1) 邱红阳历任单位、职务、经历

序号	单位	职务	时间
1	武汉空军司令部	服役	1983年10月至1985年9月
2	成都铁路局重庆分局内江车站	自动员	1985年10月至1988年10月
3	成都铁路局重庆分局内江电务段	通信工	1988年11月至1991年12月
4	重庆铁路利达运输贸易总公司	业务员、站长	1991年12月至2006年11月
5	重庆铁路物流有限责任公司	职员	2006年11月至2007年9月
6	--	自由职业	2007年10月至2008年5月
7	重庆中集汽车物流有限责任公司	董事长	2008年5月至2016年2月

8	三羊马（重庆）物流股份有限公司	董事长	2016年3月至2018年9月
9	三羊马（重庆）物流股份有限公司	董事长、总经理	2018年9月至今

（2）邱红刚历任单位、职务、经历

序号	单位	职务	时间
1	中国铁道建筑总公司养马河桥梁厂经营部	职员	1989年9月至1995年12月
2	重庆钢运票务有限公司	经理	1996年1月至2002年2月
3	重庆钢运置业代理有限公司	总经理	2002年2月至2007年8月
4	重庆博顿九建房地产咨询有限公司	执行董事	2007年9月至今
5	重庆博顿九建房地产咨询有限公司	经理	2007年9月至2020年7月
6	重庆博顿美锦酒店有限公司	执行董事、 经理	2007年9月至今
7	重庆中集汽车物流有限责任公司	监事	2008年5月至2016年2月
8	三羊马（重庆）物流股份有限公司	董事	2016年3月至今

（3）邱红阳、邱红刚铁路任职经历对发行人的影响

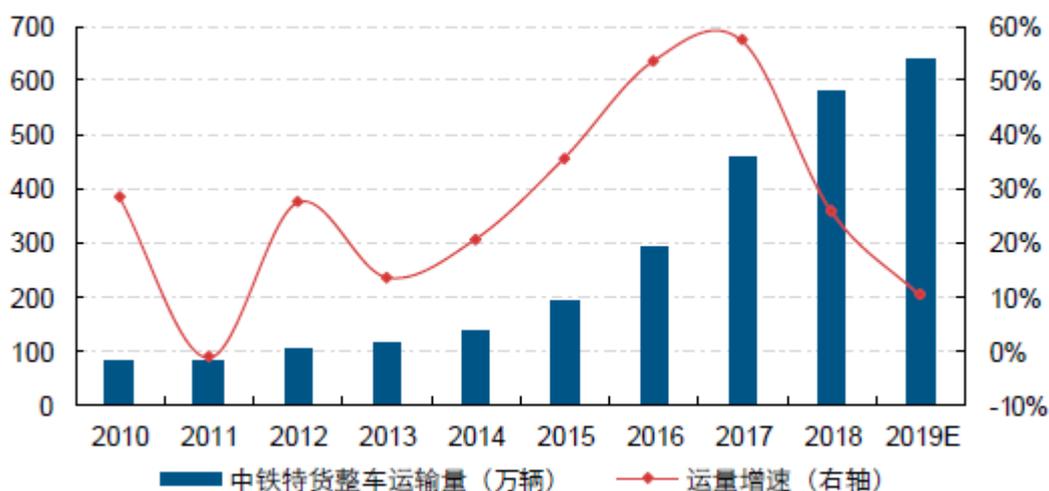
经本所律师查阅邱红阳、邱红刚简历，并就铁路站点的中标原因对邱红阳、邱红刚进行访谈：

邱红阳、邱红刚在较早时期，曾有铁路部门任职经历，但任职部门、地点与现有中标站点均无关联。

发行人于2005年设立，而邱红刚早在1995年已脱离铁路系统，历时久远，不对发行人的经营或取得铁路站点产生任何影响。

邱红阳于2007年脱离铁路系统，基于在铁路相关部门履职经历，能迅速了解国内铁路发展现状，对行业发展趋势进行思考，最终选择以铁路运输商品车为发展战略并加以实施。企业发展初期主要从主机厂承接订单从事商品车运输，与铁路部门的合作主要以向其支付铁路运费为主。

我国汽车物流发展早期，商品车运输基本以公路运输为主。铁路运输商品车受铁路基础设施建设、政策环境等因素影响在“921 新政”和“公转铁”推行前难以占据较大份额。直至2015年才进入快速增长阶段，从而带动两端作业放量。



资料来源：中国铁路总公司、长江证券研究所

通过发行人与中铁特货历史交易数据并结合铁路运输商品车发展阶段，2014年以前，发行人作为中铁特货客户向其支付铁路运费长期大于中铁特货作为客户向发行人支付物流费。2015年起，随着新规GB1589-2016和《车辆运输车治理工作方案》落地，中铁特货作为小汽车铁路运输唯一承运权的公司，开始大规模与主机厂接触承接公铁联运全程订单，在中铁特货的全程物流服务中，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交由第三方物流实施。基于发行人已在业务布局、市场规模、信息化、客户资源等方面形成核心竞争优势，且在过去与中铁特货长期合作，中铁特货自然选择发行人作为两端作业服务供应商。

因此，发行人中标铁路站点与控股股东、实际控制人邱红阳铁路任职经历并不直接关联。

3、报告期内中标站点是否发生变化，发行人是否可稳定开展上述中标站点业务
报告期内，发行人中标站点变动情况：

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
中标站点数量（个）	58	58	53	49
变动数量（个）	--	5	4	--

注：2020年受疫情影响，中铁特货未就站点开展招标工作。

2017年-2020年6月，发行人作业站点随中铁特货新开铁路商品车站点中标而有所增加。发行人站点中标后未出现落标情形。因此，发行人能够基于中标站点稳定开展业务。

4、发行人是否合法合规参与招标过程，是否存在单独招标、围标、串标等情

形，是否可能导致行政处罚

经本所律师对发行人销售负责人进行访谈，并登录发行人主管部门官方网站查询发行人行政处罚情况，发行人成为中铁特货的供应商系严格按照公开的招投标程序来确定，不存在单独招标、围标、串标等情形，亦不存在因此受到行政处罚的情形。

（二）上述58个铁路站点的位置分布，是否在发行人业务地域集中度较高的地区，发行人在上述58个铁路站点从事的具体业务，各类业务报告期内涉及金额及占比情况，各站点布置人员车辆情况，各站点自有员工及外购劳务的数量及比例，自有车辆及外购车辆的数量及比例；该项业务是否为发行人核心业务；发行人相关业务的核心竞争力

发行人基于中标站点所形成的物流网络为主机厂提供全程公铁联运业务及为以中铁特货为代表的两端作业客户提供装、卸及转驳服务。报告期内，公司基于中标站点形成收入集中度较高。

1、公司基于中标站点开展具体业务情况及金额

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
全程公铁联运业务	10,645.41	23,456.74	25,626.32	33,323.65
两端业务	15,742.39	43,598.75	41,352.29	28,927.56
其中：前端装车业务	3,221.29	10,693.72	9,088.80	7,028.75
后端卸车业务	3,663.42	9,759.64	8,955.10	5,998.83
转驳业务	8,857.69	23,145.38	23,308.40	15,899.98
合计	26,387.80	67,055.49	66,978.62	62,251.21
整车综合物流服务收入	30,175.97	78,371.75	69,652.63	64,636.26
比例	87.45%	85.56%	96.16%	96.31%

注：前端装车业务包括装车作业、加固作业、仓储管理作业等；后端卸车业务包括卸车作业、解固作业、仓储管理作业等。

报告期各期，公司中标58个铁路站点产生的业务收入相对集中且稳定。2019年及2020年1-6月，中标站点收入占比下降主要是因为全程公路运输（不通过铁路站点）收入占比增加所致。

2、各站点布置人员车辆情况

各站点分布人员车辆具体：

区域	员工人数	自有车数量	中标站点
重庆	196	68	北碚
			果园港
			唐家沱



			团结村
			小南垭
			鱼嘴
柳州	101	--	桂林西
			机保段
			柳州南
			路桥段
			雒容
			物流园
			鹧鸪江
乌鲁木齐	74	14	喀什
			三坪
			乌北
			伊宁
广州	48	16	郭塘
黄岛	44	--	黄岛
			潍坊西
西安	29	8	新筑
兰州	22	--	金昌
			兰州东川
成都	14	--	新兴镇
拉萨	12	--	拉萨西
			日喀则
郑州	12	8	圃田
			中牟
菏泽	12	--	沙土集
武汉	11	--	舵落口
			汉阳
			吴家山
			宜昌东
石家庄	9	--	高邑
昆明	8	16	曲靖
			王家营西
北京	7	--	良乡

沈阳			蒲河
济南	6	3	党家庄
			济南南
张家口	6	--	郭磊庄
			沙岭子
开封	5	--	开封
十堰	2	--	十堰
攀西	1	--	格里坪
			攀枝花
			西昌南
定州	4	--	定州
格尔木	1	--	格尔木
嘉峪关	1	--	嘉峪关
			酒泉
遂宁	1	--	遂宁南
天水	1	--	天水
万州	1	--	万州
武威	1	--	武威
西宁	1	--	西宁北
			西宁西
张掖	1	--	张掖

3、各站点作业自有与外协占比

发行人向中铁特货提供铁路站点服务过程中，具体操作的人员、车辆由自有员工、自有车辆及外协供应商员工、车辆共同构成，其中外协占主导。

（1）外协作业模式是同行业常见模式

与传统运输服务公司仅提供运力服务不同，发行人作为第三方现代综合物流企业，更多地将精力投入为客户设计定制化的物流解决方案、物流网络布局、物流装载技术开发、运输线路规划及提高业务调度管理能力等方面。在具体运力及两端作业方面，发行人更多地利用社会上供应充足的外部运力和外部劳动力来执行基础的运输、装卸环节，同时对外部运力和外部劳动力进行合理调度、管理、线路优化，并通过规模效应实现单位成本降低。因此现代物流企业将非关键物流操作环节交由外部供应商执行，属于行业普遍现象，符合行业惯例。

同行业外协采购情况如下：

公司简称	外协采购情况
长久物流	2013年、2014年和2015年，外协采购比例分别为96.49%、97.15%、97.54%
原尚股份	2014年、2015年、2016年和2017年1-6月，外协采购占比分别为69.47%、83.50%、85.50%和85.10%
西上海	2017年、2018年和2019年，整车运输服务外协采购占比分别为100%、100%和100%
中铁特货	2017年、2018年和2019年，外协采购占比分别为100%、100%和100%
安达物流	2012年和2013年，外协采购占比分别为53.45%、57.22%
发行人	2017年、2018年、2019年和2020年1-6月，外协采购占比分别为85.88%、79.80%、79.77%和79.52%

注：数据来源于上述公司招股说明书或公开转让说明书，上市或挂牌后相关数据未披露。

（2）提供装卸服务自有人员作业台数及占比

发行人自有人员主要为客户提供装卸、加解固及仓储管理作业服务，因同一人员可能同时提供前述两种以上作业内容且岗位可能调整，导致单一人员工资无法直接对应到每台作业车辆上，须按人员工资薪酬先行归集，月终时再采用一定的方法将人工成本在承运车辆间进行分配，计入各承运车辆成本中。基于此，发行人并未按照自有人员实际作业台数进行统计并归集，无法将自有人员和外协服务商作业数量进行对比。但可用为开展装卸业务所发生的外购供应商成本及公司自有作业人员发生人工薪酬金额进行对比。

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
外购物流辅助成本	4,495.57	65.39%	12,046.91	64.09%	10,517.26	70.89%	9,136.26	75.90%
自有人工成本	2,379.48	34.61%	6,748.56	35.91%	4,319.50	29.11%	2,901.46	24.10%
合计	6,875.05	100.00%	18,795.47	100.00%	14,836.76	100.00%	12,037.72	100.00%

注：外购物流辅助成本包括装卸车作业、加解固作业、仓储管理作业向外协供应商支付的成本；自有人工成本包括装卸岗位、仓储管理岗位等公司自有人员所产生成本。

公司装卸业务（含加解固、仓储管理）由公司自有人员和外协供应商共同提供。报告期内，公司不断加大在关键岗位、核心站点的人员投入，使公司自有人工成本占比逐步增加。

（3）提供转驳服务自有车辆运输台数及占比

转驳服务由公司自有运力和外协运力共同提供，其中外协运力占主导，具体承运运量及占比如下：

单位：台

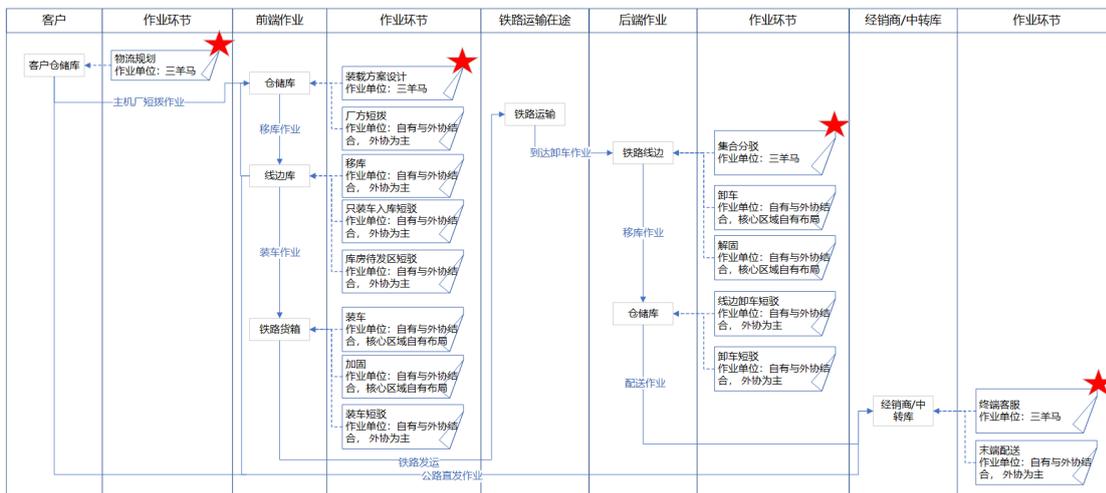
项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	台数	比例	台数	比例	台数	比例	台数	比例
自有	73,979	7.35%	188,252	6.36%	165,980	6.40%	58,321	2.62%
外协	931,925	92.65%	2,772,393	93.64%	2,428,855	93.60%	2,170,851	97.38%
合计	1,005,904	100.00%	2,960,645	100.00%	2,594,835	100.00%	2,229,172	100.00%

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时间有限所致。2020年1-6月，公司自有运输车辆提供服务占比较高，主要是因为受新冠疫情影响，市场上提供服务的运输车辆供给减少，公司用自有运输车辆对外协车辆进行了部分替代。

4、该项业务是否为发行人核心业务

单纯的装卸、仓储管理、转驳运输等实际作业并非发行人的核心业务。与单一运输方式比较，公铁联运汽车物流的产业链所涉环节较多，发行人将精力布局在物流规划、装载方案设计、集合分拨组织、终端客户服务等核心环节，其他基础作业环节采取自有运力、人员与外协相结合的方式，核心及新开发区域重点布局，以投入自有人员、运力为主。其他区域以外协服务商实际承做为主。

具体作业环节如下图所示：



5、发行人相关业务的核心竞争力

发行人在中标铁路站点具备以下核心竞争力：

(1) 客户资源优势

企业自身是否具备提供公铁联运全程业务的客户资源是取得铁路站点最重要的进入壁垒。该资源既代表企业具备多式联运的物流服务能力，又能为铁路部门提供

货源，从而对小型或从事单一运输方式企业形成进入壁垒。

发行人通过多年行业深耕，赢得国内众多汽车主机厂信任并建立长期合作关系，发行人与包括长安福特、长安汽车、长安铃木、东风小康、华晨鑫源等在内的多个乘用车汽车生产销售企业建立了直接或间接的稳固合作关系，并在长安、东风小康主要客户中占据有较高的运输份额。发行人通过为前述客户提供全程物流服务，在积累丰富行业经验的同时，亦为铁路部门提供长期、稳定运量。

（2）网络布局优势

凭借发行人多年在物流网络上的布局，发行人目前已建成 78 个基地/办事处，发行人基地/办事处可覆盖该区域周边铁路装卸作业站点。依托于自有基地/办事处，发行人一方面可逐步建立并完善自有装卸、运输队伍，提升管理效率，减少与中铁特货、铁路场站的沟通成本。另一方面在到站和发站均逐步建设基地/办事处，实现前后端作业均由同一供应商提供服务，可有效减少公司之间的协调沟通难度，从而缩短在不同运输方式、运输环节之间转换时间，提升对中铁特货两端作业的效率。

（3）丰富的装卸配送经验优势

发行人从设立以来一直专注于汽车物流服务，是行业内较早通过多式联运方式从事商品车物流运输的企业。在多年的作业中，已积累丰富的装卸及配送经验，可有效实现装载方案、运输线路的优化。

装卸技术的提高需要长期经验积累和持续技术投入，发行人配备实力雄厚的生产人员，在核定货物外型尺寸、重量后，能够根据货物参数对已有车辆进行配置并制定相应的专业装载加固方案以适应运输需求，最大程度地保障货物的运输安全。经过长期经验积累，发行人已形成上百种装载方案，以适应不同车型快速高效地实现装卸车，并作为自身核心竞争力。

此外，发行人亦在两端配送中积累了丰厚的运输经验，持续经验的积累有助于公司合理选择运输路线、避免拥堵、减少过路过桥费，实现商品车快速高效到达货物接收方。

（4）对外协供应商良好的调度能力优势

发行人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，发行人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。外协供应商及自有人员车辆在公司的统一管理下，遵循发行人及中铁特货的作

业标准，共同为中铁特货等提供装卸、配送等两端服务。依托于对自有人员、车辆和外协商的有效管理，发行人可灵活调拨车辆、人员进行现场作业，在满足铁路运输对作业及时性的要求下降低管理成本，提升管理效率。

（5）人力资源优势

由于铁路运输的规模化、集约化效应，形成同批次大批量车辆集中进入物流结点，使得生产管理工作呈现出多区域、多环节、多作业内容特征。由于作业过程复杂、信息量大，每个环节均需要大量的专业人员进行处理。潜在竞争者难以吸引相当规模的人力资源加入，同时也难以在短期内自行培养形成充足的人力资源。

目前，国内的汽车物流人才大多数是在企业的长期经营实践活动中培养形成，行业内复合型专业人才相对匮乏。发行人在多年经营过程中形成了高效的人才培养模式，为发行人中标铁路结点奠定良好的基础。

截至审核问询函回复日，发行人场站作业人员工作年限分布情况：

场站作业人员	658			
年限	2年内	2-5年	5-10年	10年以上
人数	155	309	152	42
占比	23.56%	46.96%	23.10%	6.38%

（6）规模优势

铁路站点的开发需要较长的时间和大量的资金投入。配备合规轿运车以及场站取得后的平整、装修费等投入都将占用企业大量的运营资金。缺乏规模经济标准的物流企业，无法满足招标方对站场结点建设的硬性要求从而受限。

发行人通过多年经验构建最优自有车规模，这为铁路站点中标提供硬件支持的基础上，亦为发行人提供自有运力，用于满足核心线路、临时性应急、新线路及新客户开拓需求。

（7）物流信息有效对接实现全程跟踪优势

发行人结合自身生产业务需求自主开发的物流信息化平台VLM，该系统已与中铁特货OTD实现有效对接，实现了物流过程信息采集的自动化，能够为中铁特货提供准确及时全程跟踪信息。

综上，各项竞争优势的结合使得发行人能够持续中标铁路站点并开展业务。

二、核查程序及核查结论



（一）本所律师履行了以下核查程序

1、查阅中铁特货邀请招标文件、评标办法、发行人制作的标书、中标通知书等文件，访谈发行人销售负责人，了解发行人取得中铁特货业务的具体方式。

2、查阅发行人基地办事处/网点布局图，与发行人中标站点进行核对。

3、对发行人销售负责人进行访谈，了解发行人是否存在单独招标、围标、串标等情形，并登录发行人主管部门官方网站查询发行人是否因违反招投标程序而受到行政处罚。

4、查阅发行人销售明细表，分析并计算发行人基于铁路站点而产生的业务收入及其占比。

5、查阅发行人同行业企业的招股说明书或公开转让说明书，了解同行业企业的外协采购情况。

6、查阅发行人员工名册、固定资产清单，了解发行人员工、车辆在中标站点的分布。

7、查阅邱红阳、邱红刚的简历并对其进行访谈，了解发行人中标铁路站点是否基于其个人任职经历。

（二）核查结论

经核查，本所律师认为：

1、发行人取得中铁特货业务系通过招投标方式取得，发行人中标铁路站点与邱红阳、邱红刚个人在铁路相关部门的任职经历无关。

2、报告期内中标站点未发生重大变化，发行人可稳定开展上述中标站点业务；发行人合法合规参与招标过程，不存在单独招标、围标、串标等情形，亦不存在行政处罚情形。

3、公司主要将精力布局在物流规划、装载方案设计、集合分拨组织、终端客户服务等核心环节，在实际作业中大部分由外购运力、人员承载。

《审核问询函》之问题3

审核问询回复显示，发行人为除国铁集团、中车集团以外中铁特货最大的供应商，亦是中铁特货第一大两端作业供应商。发行人主要销售地域集中在西南、西北。

请发行人：

（1）补充披露报告期内中铁特货采购国铁集团、中车集团的服务内容，金额及占中铁特货总采购额比重情况，中铁特货采购发行人服务内容，金额及占其总采购额比重情况；对比国铁集团、中车集团与发行人提供服务内容及上述金额占比情况，披露发行人以此论证“中铁特货对公司具有依托性”的准确性及合理性；

（2）结合发行人中标铁路站点的情况，披露中铁特货向发行人采购两端作业是否均基于发行人中标上述铁路站点为前提；报告期内发行人是否存在承接未中标的铁路站点商业车辆的公路运输订单；结合发行人投标上述铁路站点的情况及自身优势，披露发行人是否可长期承接中铁特货两端作业业务，若是，说明依据及合理性；结合发行人在上述铁路站台需要外购劳务及车辆数量及情况，披露中铁特货是否可以越过发行人，直接向发行人的外购劳务方或运输提供商采购两端作业及公路运输；发行人在该项业务中的优劣势，是否具有不可替代性。

请保荐人、发行人律师核查并发表明确意见。

一、对反馈问题的答复

（一）补充披露报告期内中铁特货采购国铁集团、中车集团的服务内容，金额及占中铁特货总采购额比重情况，中铁特货采购发行人服务内容，金额及占其总采购额比重情况；对比国铁集团、中车集团与发行人提供服务内容及上述金额占比情况，披露发行人以此论证“中铁特货对公司具有依托性”的准确性及合理性

1、报告期内中铁特货采购国铁集团、中车集团的服务内容，金额及占中铁特货总采购额比重情况，中铁特货采购发行人服务内容，金额及占其总采购额比重情况

根据中铁特货招股说明书，2017年至2019年中铁特货向国铁集团、中车集团、发行人采购金额及占比情况如下：

单位：万元

序号	供应商名称	2019年度		2018年度		2017年度		采购服务内容
		金额	占比	金额	占比	金额	占比	
1	国铁集团	546,083.61	81.28%	496,950.69	68.64%	342,682.87	48.75%	铁路运力
2	中车集团	21,615.29	3.22%	102,448.27	14.15%	287,061.12	40.84%	运输车辆购置、维修
3	发行人	20,329.30	3.03%	31,470.61	4.35%	19,421.92	2.76%	两端作业服务

注：中铁特货向国铁集团采购内容主要包括在开展日常铁路物流业务过程中产生的运输作业时使用沿途各铁路局提供的承运、发送、到达、中转、机车牵引等服务及相关税费、材料采购成本、维修成本、物流基地服务等。数据来源于中铁特货招股说明书。

2、发行人论证“中铁特货对公司具有依托性”的准确性及合理性

（1）中铁特货向国铁集团、中车集团及发行人采购内容各不相同

中铁特货主要以铁路方式从事商品汽车物流，为主机厂客户提供“门到门”运输服务，相应的铁路运输成本为其最大的成本构成，同时由铁路“站到站”运输相应衍生出前端装车、后端卸车、短驳、仓储等两端作业服务，中铁特货相应地向发行人等第三方物流企业采购两端作业服务。

因此，中铁特货分别向国铁集团购买铁路运力，向中车集团购买运输专用车辆及维修服务，向发行人及其他第三方物流企业购买两端作业服务。中铁特货向国铁集团、中车集团及发行人购买的服务或商品各不相同。

（2）发行人长期作为中铁特货最大两端作业供应商

根据中铁特货招股说明书，2017年至2019年，发行人一直为除国铁集团、中车集团以外中铁特货最大的供应商，亦是中铁特货第一大两端作业供应商。中铁特货向发行人采购及接受劳务金额占其采购总额的比例分别为2.76%、4.35%和3.03%。

根据中铁特货招股说明书中披露的两端配送总成本及向发行人采购金额计算，发行人向中铁特货提供的两端作业服务金额约占中铁特货同类服务采购总金额的1/3。同时截至2019年末，全国具备商品汽车装卸作业能力的站点共有184个，发行人共中标58个站点，占比31.52%。发行人作为两端作业服务提供商，在中铁特货两端作业采购中占据较高的份额。

（3）发行人在中标铁路站点具有较高的市场竞争力

中铁特货商品汽车物流中，由客户到车站以及由车站到配送目的地的两端配送环节均向第三方公路运输企业采购实施。发行人作为中铁特货最大的两端作业供应商，在长期的作业过程中公司已在全国陆续建设多个物流基地/办事处，并通过对外协供应商、自有员工、自有车辆的有效管理，搭建一支专业化的作业队伍，在多年合作过程中逐步形成具有自身核心竞争力的装卸、加固、运输方案及技术的积累。

发行人成为中铁特货供应商系通过中铁特货招投标方式进入。同时，由于铁路资源的垄断性和有限性，中铁特货在单一作业站点通常只选择一家供应商，依托于在中标站点及该站点辐射区域建立基地/办事处，并与外协商共同搭建作业队伍，发行人在中标站点具有较高的市场竞争力，其他供应商在发行人已中标站点重复建设办事处或作业队伍不具有经济性。由于发行人在中标铁路站点具有较高的市场竞争力，中铁特货在两端作业采购上对发行人具有一定依托性。

（4）发行人提供的服务不能被简单替代

两端作业的高效完成依托于完善的物流网络、专业化的作业队伍、深厚的装（卸）载技术积累。物流网络、作业队伍的建设及装卸运输技术的积累均需长期进行，如贸然更换供应商，将对作业效率、作业过程中产生的质损率造成较大影响。

（5）发行人作为公铁联运第三方物流企业，可持续有效帮助中铁特货开拓汽车铁路运输业务

报告期内，发行人承接的商品车和在用车运输业务主要通过公铁联运方式承运。发行人作为公铁联运第三方物流企业，在承接主机厂或其他第三方企业业务后，依托于发行人在多式联运的丰厚经验和铁路运输在长距离、安全性上的优势，积极引导客户由公路运输方式逐步向公铁联运转换。

同时，发行人在开展商品车运输业务的同时，亦积极开拓在用车运输业务。目前发行人已在原有商品车的区域线路上，针对在用车业务建立了西南循环专线和西北循环专线。随着公司募投项目“多式联运（重庆）智能应用基地项目”的逐步实施，发行人在用车业务规模将逐步释放。

未来随着公司商品车和在用车业务规模扩大，铁路发运量增加的需求将带动公司向中铁特货铁路运力采购量的增加。

综上，发行人长期以来一直作为中铁特货最大的两端作业供应商，在中铁特货两端作业采购中占据较高的份额。发行人已与中铁特货建立长期稳定的合作关系，且发行人在中标铁路站点具有较高的市场竞争力，发行人提供的服务不能被简单替代。同时发行人作为汽车公铁联运主要参与企业之一，亦作为客户向中铁特货采购“站到站”铁路运力，随着发行人运输规模的扩大及募投项目的陆续实施，向中铁特货采购量将进一步增加。发行人作为中铁特货客户之一，可持续有效帮助中铁特货开拓汽车铁路运输业务，提升铁路运输在商品车和在用车跨区域、长距离运输的市场影响力。因此“中铁特货对公司具有依托性”表述准确合理。

（二）结合发行人中标铁路站点的情况，披露中铁特货向发行人采购两端作业是否均基于发行人中标上述铁路站点为前提；报告期内发行人是否存在承接未中标的铁路站点商业车辆的公路运输订单；结合发行人投标上述铁路站点的情况及自身优势，披露发行人是否可长期承接中铁特货两端作业业务，若是，说明依据及合理性；结合发行人在上述铁路站台需要外购劳务及车辆数量及情况，披露中铁特货是否可以越过发行人，直接向发行人的外购劳务方或运输提供商采购两端作业及公路运输；发行人在该项业务中的优劣势，是否具有不可替代性

1、结合发行人中标铁路站点的情况，披露中铁特货向发行人采购两端作业是否均基于发行人中标上述铁路站点为前提，报告期内发行人是否存在承接未中标的铁路站点商业车辆的公路运输订单

（1）结合发行人中标铁路站点的情况，披露中铁特货向发行人采购两端作业是否均基于发行人中标上述铁路站点为前提

中铁特货的整车物流两端服务采购按照《中铁特货公司招投标管理实施办法》（特货物资[2016]60号）执行。招标采购内容为中铁特货承担的铁路商品汽车物流两端转运、装/卸、仓储管理及配送等业务。中铁特货向公司采购两端作业以铁路站点划分服务区域。作业内容和作业站点在同一中标通知书中进行明确。

因此，发行人向中铁特货提供两端作业均基于发行人中标铁路站点开展。

（2）报告期内发行人是否存在承接未中标的铁路站点商业车辆的公路运输订单

发行人承接的以主机厂为代表的全程公铁联运业务，由于线路遍布全国各地，末端到达可能存在于发行人非中标站点的情形。全程公铁联运业务中，发行人的责任期间为自接车起至交付签收方止。因此，发行人仍需承担从该非中标站点卸车送达至4S店的义务，则可能存在非中标区域采购外协运力完成服务的情形。

发行人承接的以奇瑞汽车为代表的全程公路物流订单，由于通过单一公路运输方式提供服务，与铁路站点不挂钩，属于未中标的铁路站点商业车辆的公路运输订单。

除此以外，发行人不存在承接未中标的铁路站点商业车辆的公路运输订单的情形。

2、结合发行人投标上述铁路站点的情况及自身优势，披露发行人是否可长期承接中铁特货两端作业业务，若是，说明依据及合理性

（1）发行人投标铁路站点的情况及自身优势

①发行人投标铁路站点的情况

详见本补充法律意见书“《审核问询函》之问题2”之（一）“1、发行人中标58个铁路站点的商品汽车装卸作业资格的过程，中标资格年限，发行人是否持续中标上述站点”。

②发行人投标铁路站点自身优势

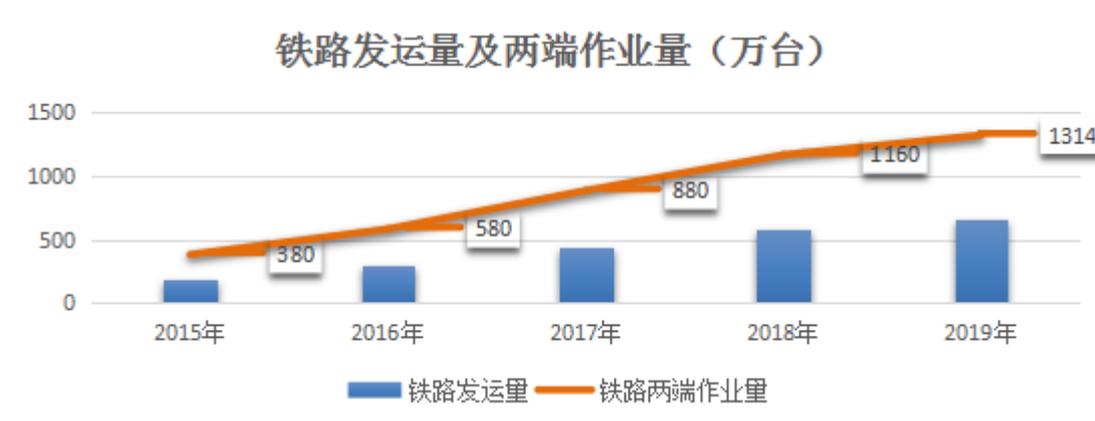
详见本补充法律意见书“《审核问询函》之问题2”之（二）“5、发行人相关业务的核心竞争力”。

（2）发行人是否可长期承接中铁特货两端作业业务

发行人与中铁特货的合作具有可持续性，发行人可长期承接中铁特货两端业务，具体如下：

①商品车铁路发运量逐年增加，中铁特货两端采购需求相应增加

随着近年来公路治超趋严，商品车铁路发运量和两端作业量逐年增加。



数据来源：铁路发运量数据来源于中国物流与采购联合会汽车物流分会，两端作业量按照铁路发运量 2 倍估算。

中铁特货作为铁路部门专门设立的汽车承运机构，为将自身有限的资源与管理能力集中于整合社会资源（运力、仓配等）等环节，通常将两端作业环节采取外包的形式。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，中铁特货两端采购需求相应增加，这势必给专业通过公铁联运方式从事商品车物流运输的物流服务商创造巨大的市场机遇。

②发行人已与中铁特货建立长期稳定的合作关系

发行人自 2007 年成为中铁特货供应商以来，一直与中铁特货保持持续的合作关系。随着发行人生产规模的扩大，发行人已连续多年成为中铁特货最大的两端作业供应商。

同时，发行人成为中铁特货两端作业供应商系通过招投标方式进行，中铁特货一般每两年进行一次招投标，一旦确定合作关系，基于合理的商业考量，会保持深度的合作，交易格局也基本保持不变，从而形成相对稳定的合作模式。

③发行人具备从事两端作业的相对优势

发行人从事两端作业的竞争优势详见本补充法律意见书“《审核问询函》之问题 2”之（二）“5、发行人相关业务的核心竞争力”。

综上，发行人与中铁特货的合作具有可持续性，发行人可长期承接中铁特货两

端业务。

3、结合发行人在上述铁路站点需要外购劳务及车辆数量及情况，披露中铁特货是否可以越过发行人，直接向发行人的外购劳务方或运输提供商采购两端作业及公路运输

(1) 根据发行人提供的供应商采购成本汇总表，发行人在中标铁路站点需要外购劳务、运力数量及金额如下：

单位：万台、万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	数量	金额	数量	金额	数量	金额	数量	金额
外购装卸	166.60	2,515.53	559.69	6,436.41	599.74	6,407.45	401.00	5,724.42
外购转驳	82.96	2,402.97	246.81	8,068.69	216.62	8,516.13	251.99	6,008.26
合计	249.56	4,918.50	806.50	14,505.10	816.36	14,923.58	652.99	11,732.68
铁路站点总成本	7,856.00		21,688.13		20,373.09		14,694.84	
占比	62.61%		66.88%		73.25%		79.84%	

报告期内，发行人在中标铁路站点外购劳务及运力比例呈现逐年下降趋势，主要是因为随着发行人自有运输车数量及人员增加，自有成本占比提高。

(2) 中铁特货是否可以越过发行人，直接向发行人的外购劳务方或运输提供商采购两端作业及公路运输

报告期内，中铁特货不存在越过发行人，直接向发行人的外购劳务方或运输提供商采购两端作业及公路运输的情形，具体原因如下：

① 中铁特货选取供应商系通过招投标方式进行，公司主要外协商不是中标单位，不能直接与中铁特货发生交易

根据中铁特货公布的铁路商品车物流两端配送（装/卸）业务公开招标采购结果一览表，除发行人外，中标供应商主要为景德镇广伟物流有限公司、吉林省百川物流有限公司等，发行人主要外协供应商未通过中铁特货招投标程序，未成为其合格供应商，相应的中铁特货直接向发行人外协商采购的可能性较小。

② 发行人的核心竞争力在于完善的物流网络、丰富的装载配送经验

凭借发行人多年在物流网络上的布局，发行人目前已建成 78 个基地/办事处，基地/办事处可覆盖该区域周边铁路装卸作业站点。依托于自有基地/办事处，发行人一方面可逐步建立并完善自有装卸、运输队伍，提升管理效率，减少与中铁特货、铁路场站的沟通成本。另一方面在到站和发站均逐步建设基地/办事处，实现前后端作业均由同一供应商提供服务，可有效减少公司之间的协调沟通难度，从而缩短在

不同运输方式、运输环节之间转换时间，提升对中铁特货两端作业的效率。

同时发行人在多年的作业中，已积累丰富的装卸及配送经验，可有效实现装载方案、运输线路的优化，装载方案的优化可实现装载数量增加、降低质损率，间接为中铁特货降低成本。运输线路的优化有助于减少运输在途时间，提升配送效率。

发行人外协商由于规模较小，资金实力不足，难以在铁路场站周边建立基地/办事处。同时外协供应商主要专业从事装车、卸车、加固、配送、短驳等具体某一环节业务，在商品车全程业务流程上经验积累不足，难以满足中铁特货全流程、多环节的采购需求。

（3）直接向发行人外协商采购将大幅增加管理成本

依托于发行人对外部运力、外部装卸人员的合理调度管理，公司可将外协商零散的公路运力、装卸人员进行集中化管理，实现规模化效应。而单一供应商提供的运力和装卸能力通常有限，单一供应商难以满足中铁特货运力需求，如中铁特货选择直接向发行人外协商采购，其对供应商的管理成本将大幅增加。

综上，中铁特货越过发行人，直接向发行人的外购劳务方或运输提供商采购两端作业及公路运输的可能性较小。

4、发行人在该项业务中的优劣势，是否具有不可替代性

（1）发行人在两端作业中的优劣势

发行人在两端作业中的竞争优势详见本补充法律意见书“《审核问询函》之问题2”之（二）“5、发行人相关业务的核心竞争力”。

经本所律师对发行人销售负责人进行访谈，发行人在两端作业中的竞争劣势如下：

发行人承接的两端作业主要是基于公铁联运所涉及的铁路场站及区域分拨仓库作业所衍生的业务。中铁特货作为商品车铁路运输具有唯一承运权的公司，在承接公铁联运业务时具有先天优势。在商品汽车全程物流服务中，中铁特货将除铁路站到站运输以外的由客户到车站以及由车站到配送目的地的两端环节交由两端作业服务商实施。

报告期内，中铁特货作为发行人最大的两端作业客户，发行人来自中铁特货的两端业务收入占两端业务总收入比重分别为 73.12%、66.01%、58.01%和 55.08%。尽管报告期内发行人持续开展新客户，来自中铁特货两端业务收入占比逐年下降，但报告期内中铁特货一直为发行人最大两端作业客户，发行人两端作业对中铁特货

具有一定的依托性。

（2）发行人提供的两端业务是否具有不可替代性

经本所律师对发行人销售负责人进行访谈，发行人为中铁特货提供的两端服务并不能被简单替换：

中铁特货选择合格两端作业供应商系通过招投标方式进行，一方面，中铁特货一般两年进行一次招投标，供应商通过评审后，方能成为其物流供应商，这一过程需要花费大量时间。一旦确定合作关系，基于合理的商业考量，会保持深度的合作，交易格局也基本保持不变，从而形成相对稳定的合作模式。另一方面，高效快捷地完成作业依赖于长期作业过程中丰富的经验积累和具有丰富作业经验的作业队伍。新进入供应商在装载、运输等方面经验积累不足对运输的及时性、质损率亦会造成一定影响。

同时，由于铁路资源的垄断性和有限性，中铁特货在单一作业站点通常只选择一家供应商，依托于在中标站点及该站点辐射区域建立基地/办事处，并与外协商共同搭建作业队伍，发行人在中标站点具有较高的市场竞争力，其他供应商在发行人已中标站点重复建设办事处或作业队伍不具有经济性。

综上，发行人已与中铁特货形成长期稳定合作关系，在全国陆续建设多个物流基地/办事处，并通过对外协供应商、自有员工、自有车辆的有效管理，搭建一支专业化的作业队伍，在多年合作过程中逐步形成具有自身核心竞争力的装卸、加固、运输方案及技术的积累。发行人为中铁特货提供的两端服务并不能被简单替换。

二、核查程序及核查结论

（一）本所律师履行了以下核查程序

1、查阅中铁特货招股说明书，结合发行人销售明细表，分析计算中铁特货向国铁集团、中车集团和发行人采购金额及占比。

2、查阅中铁特货向发行人出具的中标通知书、发行人办事处/基地分布图、发行人与中铁特货签署的销售合同。

3、访谈发行人销售负责人，了解发行人竞争优势和劣势，发行人与中铁特货合作的持续性。

4、查阅发行人供应商采购成本汇总表，分析计算发行人两端业务外协成本和自有成本金额及占比。

（二）核查结论

1、中铁特货向国铁集团采购内容主要包括在开展日常铁路物流业务过程中产生的运输作业时使用沿途各铁路局提供的承运、发送、到达、中转、机车牵引等服务及相关税费、材料采购成本、维修成本、物流基地服务等。向中车集团采购内容主要为运输车辆购置和维修服务。向发行人采购内容为两端作业服务。

2、“中铁特货对发行人具有依托性”的表述准确、合理。

3、中铁特货向发行人采购两端作业以发行人中标该铁路站点为前提，发行人存在承接部分未中标的铁路站点商业车辆的公路运输订单的情形。

4、发行人与中铁特货的合作具有可持续性，发行人可长期承接中铁特货两端作业业务。

5、中铁特货不存在越过发行人，直接向发行人的外购劳务方或运输提供商采购两端作业及公路运输的情形。

6、发行人为中铁特货提供的两端服务并不能被简单替换。

《审核问询函》之问题4

审核问询回复显示，中集国际物流的实际控制人为自然人丁浩，中国集装箱总公司持有其1%的股份。中集国际物流及其2名股东北京中集华通物流有限公司及北京南方中集投资管理有限公司为“中集”文字商标的合法持有人。自2005年9月公司设立起，发行人一直使用“中集”字号，以“重庆中集汽车物流股份有限公司”为企业名称，并获得工商登记；发行人为避免混淆及可能纠纷，于2019年12月向中集国际物流购买了“中集”文字商标的使用权，其后于2020年1月更名为“三羊马(重庆)物流股份有限公司”；发行人称目前市场上带有“中集”字号的物流公司已超过上百家。

请发行人补充披露：

（1）中集国际物流及其2名股东获取“中集”文字商标的合法持有人的具体过程，是否为国内唯一“中集”类商标、商号名称的合法持有人；发行人向中集国际物流购买“中集”文字商标使用权的具体过程、谈判情况、授权费金额；北京中集华通物流有限公司及北京南方中集投资管理有限公司是否知晓并同意中集国际物流对发行人的授权行为，对授权费用是否提出异议，是否存在诉讼纠纷；

（2）发行人获取“中集”文字商标授权后，仍然于2020年1月更名为目前企业名

称的原因，是否存在中集国际物流或第三方向发行人提起商标、商号诉讼、仲裁的事项；

（3）国内上百家物流公司以“中集”字号命名的产生原因，结合工商登记、企业商号、名称相关规定，披露其合理性及合规性；中国集装箱总公司、中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司等实际冠以“中集”名称的企业以及中集国际物流是否对上述企业提出过商标、商号诉讼；发行人曾较长时间以“重庆中集汽车物流股份有限公司”为企业名称的真实原因，发行人是否曾经或可能面临商标、商号诉讼。

请保荐人、发行人律师核查并发表明确意见。

一、对反馈问题的答复

（一）中集国际物流及其2名股东获取“中集”文字商标的合法持有人的具体过程，是否为国内唯一“中集”类商标、商号名称的合法持有人；发行人向中集国际物流购买“中集”文字商标使用权的具体过程、谈判情况、授权费金额；北京中集华通物流有限公司及北京南方中集投资管理有限公司是否知晓并同意中集国际物流对发行人的授权行为，对授权费用是否提出异议，是否存在诉讼纠纷

1、中集国际物流及其2名股东获取“中集”文字商标的合法持有人的具体过程，是否为国内唯一“中集”类商标、商号名称的合法持有人

（1）经本所律师对中集国际物流有限公司监事、北京南方中集投资管理有限公司控股股东李晋进行访谈，中集国际物流及其2名股东获取“中集”文字商标的合法持有人的具体过程如下：

2013年底，第39类“中集”文字商标的前任持有人北京中商美坤投资管理有限公司（以下简称“中商美坤”），因经营考虑，决定出售包括“中集”文字商标在内的部分资产。

中集国际物流有限公司、北京中集华通物流有限公司、北京南方中集投资管理有限公司曾是中商美坤子公司，并使用“中集”作为企业字号，考虑到在后续经营过程中可能涉及到对“中集”文字商标的使用，因此与中商美坤股东协商一致，将“中集”文字商标转让给中集国际物流有限公司、北京中集华通物流有限公司、北京南方中集投资管理有限公司三家公司共同持有，并于2014年2月27日完成商标转让并在中国商标网公告。

目前，仅中集国际物流有限公司、北京中集华通物流有限公司、北京南方中集投资管理有限公司为注册号971633的“中集”文字商标合法持有人。

（2）“中集”类商标的注册情况

经本所律师通过中国商标网进行查询，“中集”文字商标的注册情况如下：

序号	类别	商标	注册人	注册号	申请日期	有效期	商品服务
1	39		中集国际物流有限公司、北京中集华通物流有限公司、北京南方中集投资管理有限公司	971633	1995年08月02日	2027年03月27日	运输信息；船舶运输；航运货物；铁路运输；市内运输；空中运输；贮藏；货栈；商品贮藏；货物贮藏；贮藏信息；运输经纪；运输；运输预定
2	39	中集	中集国际物流有限公司	40044740	2019年07月31日	2030年10月27日	运载工具（车辆）出租；贮藏；运输经纪；快递服务（信件或商品）；能源分配；空中运输；运输；海上运输；铁路运输；礼品包装
3	7	中集	中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司	31075452	2018年05月22日	2029年03月06日	工业用打包机；气体液化设备；贮液器（机器部件）；塑料加工机械；采掘机；石油开采、石油精炼工业用机器设备；压缩机（机器）；电镀机；压滤机；钻机
4	6	中集	中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司	6715304	2008年05月12日	2030年03月27日	集装箱；可移动金属建筑物（集装箱酒店）；压缩气体和液态空气用金属容器；停船用金属浮动船坞；金属建筑构件；金属建筑物；五金器具；存储和运输用金属容器；金属陈列架；金属运输盘
5	19	中集	中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司	6715303	2008年05月12日	2030年03月27日	非金属管道；非金属建筑结构；非金属建筑材料；非金属地板；玻璃用建筑材料（不包括卫生设备）；非金属铸模；铝塑复



							合管；非金属建筑壁板；非金属柱；照明板
6	12	中集	中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	6715300	2008年05月12日	2030年03月27日	油槽车；架空运输设备；登机用引桥；船；住房汽车；卡车；叉车；冷藏车；车身；汽车
7	21	中集	中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	6715299	2008年05月12日	2030年04月13日	日用搪瓷塑料器皿(包括盆、碗、盘、壶、杯)；餐具(刀、叉、匙除外)；家用电器；厨房用具；非电气炊具；铁桶；成套的烹饪锅；厨房用非电力搅拌器；家用篮；纸或塑料杯
8	19	中集	中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	3257945	2002年07月30日	2024年01月13日	半成品木材；胶合板；成品木材；树脂复合板；地板；三合板；已加工木材；建筑用木材；厚木板(建筑用)；制模用木材
9	12	中集	中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	3223952	2002年06月27日	2023年06月27日	叉车；车辆底盘；拖车(车辆)；拖拉机；缆绳运输车辆；货车(车辆)；卡车；陆、空、水或铁路用机动运载器；起重车；陆地车辆用联动机件
10	20	中集	中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1063362	1996年01月31日	2027年07月27日	金属家具；非金属运输架(货盘)；非金属容器及附件；旅客用非金属活动踏板楼梯；非金属客车车梯；非金属家具附件
11	21	中集	中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1058195	1996年01月31日	2027年07月20日	熨裤机；熨斗搁架；隔热用具
12	19	中集	中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1057278	1996年01月31日	2027年07月20日	非金属建筑物
13	16	中集	中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1045070	1996年01月31日	2027年07月06日	打字机；誊写机；油印机及其附(包括印刷铅字，印板)



14	6		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1043320	1996年01月31日	2027年06月27日	普通金属及其合金；板；各种型材（不包括焊接及铁路用金属材料）；金属管；金属建筑材料；非电气用缆索和金属线；网；带；电线电缆架空输电线路用附件（非电气零部件）；五金器具；金属器具金属硬件（非机器零件）；金属容器；锚；停船用金属浮动船坞；金属下锚桩
15	9		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1036022	1996年01月31日	2027年06月20日	电子计算机及其外部设备；计算尺；复印设备和机器（摄影，静电，热）；信号器具；通讯导航设备；音像设备；气量计；电测量仪器；灭火器具；安全救护器具；警报装置；电铃；吸尘器
16	12		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1030773	1996年01月31日	2027年06月13日	摩托车及其零部件（不包括轮胎）；自行车；缆车；架空运输设备；船
17	7		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1023246	1996年01月31日	2027年06月06日	印刷工业用机械及器具；冶炼工业用设备；起重运输机械；锻压设备；铸造机械；蒸气动力设备；内燃动力设备；风力；水力动力设备；金属切削机床；切削工具和其他金属加工机械；马达及其部件（包括发电机，电动机，船用不包括车辆用的马达）；机器传动用联轴节；传动带及其他机器零部件；滚筒（机器零件）；冷凝装置
18	37		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1031587	1996年01月08日	2027年06月13日	供暖设备的安装和修理；冷冻设备的安装与修理；机械安装；保养和修理；机动车保养与维修

19	35		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1025818	1996年01月08日	2027年06月06日	推销（替他人）；打字；文件复制；会计
20	40		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1019800	1996年01月08日	2027年05月27日	材料处理信息；磨光；金属加工；金属铸造；电镀；镀金；镀银；镀铬
21	11		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	1024555	1996年01月03日	2027年06月06日	制冷；冷藏设备（不包括冷藏车）；干燥；通风；空调设备（包括冷藏房设备）；加温；蒸汽设备（包括工业用炉，锅炉，不包括机车锅炉，锅驼机锅炉，蒸气机锅炉）；小型取暖器

其他具有一定影响力的“中集”类商标的注册情况如下：

序号	类别	商标	注册人	备注
1	1、2、3、5、6、7、8、9、10、13、14、15、16、17、18、19、20、21、22、23、24、25、26、27、28、29、30、31、32、33、34、35、36、37、38、39、40、41、42、43、44、45		中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	第39类商标核准范围为“船舶出租；液化气站；快递服务；通过手机应用软件提供出租车预订服务；能源分配”，且申请日为2018年5月22日；其余类别商标皆是在2004-2005年申请

综上，除中集国际物流有限公司持有的注册号971633、40044740“中集”文字商标外，还存在中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司持有的共计61项“中集”类商标，但这部分“中集”类商标的商品/服务项目不包括发行人授权取得的注册号为971633的第39类“中集”文字商标所涵盖的运输类别。

2、发行人向中集国际物流购买“中集”文字商标使用权的具体过程、谈判情况、授权费金额

根据发行人提供的《商标使用授权许可协议》、《商标使用授权书》、授权使用费发票，并经本所律师就发行人向中集国际物流购买“中集”文字商标使用权的具体过程、谈判情况对发行人董事会秘书张侃进行访谈：

为了树立自身独立品牌，顺利推进IPO申报，发行人从2017年起便着手解决更名事宜。受限于诸多客观因素，发行人在取名过程中经历了较长时间，为避免发行人在更名前持续使用“中集”字号的行为可能引致的潜在纠纷、诉讼风险。发行人基于谨慎，考虑通过获得商标持有人对发行人在更名前持续使用“中集”字号的行为予以认可的方式杜绝潜在诉讼可能。方案确定后，发行人便着手落实授权事宜，经过多方打探，最终对接上商标持有人之一的北京南方中集投资管理有限公司控股股东兼中集国际物流有限公司监事李晋。

通过李晋引荐，发行人与中集国际物流就商标授权事宜展开谈判。双方围绕商标授权期间、授权金额、授权方式等进行讨论。考虑授权的目的是为避免更名完成前可能出现的诉讼风险，因此，针对授权时长，考虑覆盖商标持有人取得商标所有权起至更名完成止，最终将授权期间确定为2014年1月1日至2021年12月31日。针对授权金额，考虑授权目的并非实际使用此商标且已接近更名完成时点，许可费用最终确定为35万元。针对授权方式，结合授权目的最终确定以普通授权许可方式实施。

3、北京中集华通物流有限公司及北京南方中集投资管理有限公司是否知晓并同意中集国际物流对发行人的授权行为，对授权费用是否提出异议，是否存在诉讼纠纷

针对商标授权一事，发行人与中集国际物流有限公司签订了《商标使用授权许可协议》并在国家知识产权局商标局进行备案，同时取得中集国际物流有限公司、北京中集华通物流有限公司、北京南方中集投资管理有限公司共同出具的《商标使用授权书》，共同授权将注册号为971633的第39类文字商标“中集”授权给发行人使用。

综上，北京中集华通物流有限公司及北京南方中集投资管理有限公司知晓并同意中集国际物流对发行人的授权行为，对授权费用未提出异议，不存在诉讼纠纷。

（二）发行人获取“中集”文字商标授权后，仍然于2020年1月更名为目前企业名称的原因，是否存在中集国际物流或第三方向发行人提起商标、商号诉讼、仲裁的事项

1、发行人获取“中集”文字商标授权后，仍然于2020年1月更名为目前企业名称的原因

为了树立自身独立品牌，顺利推进IPO申报，发行人从2017年起便着手解决更名

事宜。受限于诸多客观因素，发行人在取名过程中经历了较长时间，最终确定了以“三羊马”作为发行人企业字号，并完成了更名及商标注册申请。因此，发行人在取得商标授权前，便已决议更名。取得授权的目的是为避免更名完成前可能出现的诉讼风险。

发行人更换企业名称的原因：

（1）目前市场上带有“中集”字号的物流公司已超过上百家，且发行人拥有的“中集”字号已在1995年申请注册为文字商标，归属第39类（注册号971633）。因此，发行人不能以原有企业字号注册商标，缺乏自身品牌商标不利于扩大生产经营树立品牌形象。

（2）发行人继续使用“中集”字号，可能与“中集”商标存在潜在冲突，产生潜在诉讼的风险。

（3）拟IPO企业，一旦发生涉及主要产品、核心商标、专利、技术等方面的诉讼或仲裁可能对IPO审核进程、审核结果带来较大不确定性。而知识产权类的诉讼通常进展较慢，周期较长。因此，一旦诉讼发生，将可能影响IPO进程的推进。

综上，发行人选择更换公司名称不仅杜绝潜在诉讼风险，还保持字号与商标的一致性，做大企业的同时亦防止未来竞争者利用登记制度来搭便车的可能。因此，公司更名具有必要性。

2、是否存在中集国际物流或第三方向发行人提起商标、商号诉讼、仲裁的事项

经本所律师登录中国裁判文书网、中国执行信息公开网、中国仲裁网查询发行人诉讼、仲裁情况，未发现发行人因商标、商号受到诉讼、仲裁的案件，不存在中集国际物流或第三方向发行人提起商标、商号诉讼、仲裁的事项。

（三）国内上百家物流公司以“中集”字号命名的产生原因，结合工商登记、企业商号、名称相关规定，披露其合理性及合规性；中国集装箱总公司、中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司等实际冠以“中集”名称的企业以及中集国际物流是否对上述企业提出过商标、商号诉讼；发行人曾较长时间以“重庆中集汽车物流股份有限公司”为企业名称的真实原因，发行人是否曾经或可能面临商标、商号诉讼

1、国内上百家物流公司以“中集”字号命名的产生原因，结合工商登记、企业商号、名称相关规定，披露其合理性及合规性

（1）国内上百家物流公司以“中集”字号命名的产生原因

经本所律师登录天眼查网站进行查询，对带有“中集”字号的114家物流企业进行分类统计如下：

序号	分类	数量
1	注册号为971633的“中集”文字商标历次持有人及其关联企业	9
2	中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司关联企业	38
3	与“中集”商标及上述企业无关，自行通过工商登记注册成立的企业	67

根据上述企业分类统计，国内上百家物流公司以“中集”字号命名的产生原因如下：

①第1类企业为注册号为971633的第39类“中集”文字商标历次持有人或与“中集”文字商标历次持有人存在持股关系；

②第2类企业为中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司持股或间接持股的企业；

③第3类企业与注册号为971633的“中集”文字商标历任持有人或中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司之间无任何股权关系，且在国家知识产权局商标局未查询到商标授权备案信息，应为其自行以“中集”字号命名并通过工商登记注册设立而成。

（2）结合工商登记、企业商号、名称相关规定，披露其合理性及合规性

《企业名称登记管理规定》第三条规定：“企业名称在企业申请登记时，由企业名称的登记主管机关核定。企业名称经核准登记注册后方可使用，在规定的范围内享有专用权。”

《企业名称登记管理实施办法》第三条规定：“企业应当依法选择自己的名称，并申请登记注册。企业自成立之日起享有名称权。”

根据上述法律规定，带“中集”字号的物流企业均是根据《企业名称登记管理规定》和《企业名称登记管理实施办法》的规定独立申请核准取得，符合相关法律、行政法规的规定，具有合理性和合规性。

2、中国集装箱总公司、中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司等实际冠以“中集”名称的企业以及中集国际物流是否对上述企业提出过商标、商号诉讼

经本所律师登录中国裁判文书网，查询了67家带有“中集”字号的自行注册的物流企业诉讼案件并通过百度引擎搜索了“中集商标侵权诉讼”，未发现有因“中集”商标、商号原因遭受诉讼的情形。

综上，中国集装箱总公司、中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司等实际

冠以“中集”名称的企业以及中集国际物流未对上述企业提出过商标、商号诉讼。

3、发行人曾较长时间以“重庆中集汽车物流股份有限公司”为企业名称的真实原因，发行人是否曾经或可能面临商标、商号诉讼

（1）发行人曾较长时间以“重庆中集汽车物流股份有限公司”为企业名称的真实原因

①缺乏较强知识产权意识

自2005年9月公司设立起，发行人一直使用“中集”字号及“重庆中集汽车物流股份有限公司”企业名称，取得工商行政管理部门的核准，并以“中集”相关字号及上述企业名称办理了工商登记。因缺乏较强知识产权意识，发行人并未意识到使用“中集”相关字号与“中集”商标可能存在的潜在冲突。

②树立自身品牌需求不强

公司是一家主要通过公铁联运方式为汽车行业和快速消费品行业提供综合服务的第三方物流企业。与生产制造型企业以产品为依托，需要商标、品牌为核心竞争力的载体树立企业形象，扩大品牌影响力不同，物流企业在经营过程中不存在需要向流通市场大量投放产品或服务的情形，使得公司发展达到一定规模以前，对打造显著性标识并培养自身品牌的需求并不强烈。

综上，发行人一直沿用“中集”字号至公司更名完成前。

（2）发行人是否曾经或可能面临商标、商号诉讼

①发行人与中集国际物流有限公司、北京中集华通物流有限公司、北京南方中集投资管理有限公司不存在面临商标、商号诉讼的可能

发行人合法拥有“中集”字号，且企业名称“重庆中集汽车物流股份有限公司”具有明确辨识度，在细分行业内具有自身优势及特点，不存在故意与他人商标特别是“中集”文字商标（注册号971633）故意混同的情况。基于谨慎考虑，发行人通过授权取得商标持有人（“中集”文字商标（注册号971633））对发行人在更名前持续使用“中集”字号的行为予以了认可，杜绝潜在诉讼的可能。

②发行人与中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司（以下简称“中集集团”）不存在面临商标、商号诉讼的可能

A. 发行人客户不存在将中集集团与发行人混同的情形

发行人与主要客户通过招投标方式建立合作关系。确定入围供应商前，客户需重点调查投标人的基本信息、股权结构、营运资质、信用风险等情况从而排除身份

混淆或其他风险的可能性。且发行人作为在全国股转系统挂牌的公众公司，公开转让说明书中需要详细披露公司历史沿革及实际控制人情况。

因此，发行人使用“中集”字号不存在对客户造成混淆或产生纠纷情形。

B. 两者所处行业及主营业务不相同或相似，不涉及侵犯其注册商标专用权

根据我国《商标法》相关规定，未经商标注册人的许可，在同一种商品上使用与其注册商标相同的商标的；未经商标注册人的许可，在同一种商品上使用与其注册商标近似的商标，或者在类似商品上使用与其注册商标相同或者近似的商标，容易导致混淆的，属于侵犯注册商标专用权。

中集集团、发行人行业分类分别为装备制造和多式联运，两者所处行业及主营业务并不相同或相似。因此，发行人不存在侵犯注册商标专用权的可能。

C. 中集集团持有的“中集”类商标与第39类“中集”文字商标均合法有效，各商标持有人可在核准范围内独立行使权利

注册号为971633的第39类“中集”文字商标于1995年注册登记，中集集团持有的“中集”文字商标集中在1996年注册登记。两者均为商标局依法注册商标，至今仍处于合法有效状态。发行人因自身所处行业使用“中集”字号引致的与第39类“中集”文字商标潜在冲突已通过授权彻底解决。发行人使用“中集”字号不存在与中集集团持有的“中集”类商标产生冲突的可能。

D. 发行人已完成更名，潜在风险均已消除

发行人已于2020年1月更名为“三羊马（重庆）物流股份有限公司”。更名完成后，所有因发行人曾经使用“中集”字号潜在风险均已消除。

③经本所律师登录中国裁判文书网、中国执行信息公开网进行查询，发行人不存在商标、商号方面的诉讼纠纷。

综上，发行人不存在因使用“中集”字号曾经或可能面临商标、商号诉讼的情形。

二、核查程序及核查结论

（一）本所律师履行了以下核查程序

1、对中集国际物流有限公司监事、北京南方中集投资管理有限公司控股股东李晋进行访谈，了解中集国际物流及其2名股东获取“中集”文字商标的具体过程。

2、通过中国商标网查询“中集”类商标的注册及授权情况，了解“中集”类商

标持有人及使用人。

3、对发行人财务总监张侃进行访谈，了解发行人取得中集国际物流“中集”文字商标授权的具体过程、谈判情况。

4、通过中国裁判文书网、中国执行信息公开网、中国仲裁网查询发行人诉讼、仲裁情况，核查发行人是否存在因商标、商号引起的诉讼、仲裁案件。

5、通过查询天眼查，对带有“中集”字号的物流企业进行了统计，并通过分析其股权结构，对企业是否与“中集”商标有关进行了归类。

6、通过中国裁判文书网以及百度搜索引擎对带有“中集”字号的物流企业诉讼情况进行查询，核查是否存在因商标、商号引起的诉讼纠纷。

（二）核查结论

经核查，本所律师认为：

1、中集国际物流有限公司、北京中集华通物流有限公司、北京南方中集投资管理有限公司是国内注册号为 971633 的“中集”文字商标合法持有人，中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司是其他 61 项“中集”商标的合法持有人。

北京中集华通物流有限公司及北京南方中集投资管理有限公司知晓并同意中集国际物流对发行人的授权行为，对授权费用未提出异议，不存在诉讼纠纷。

2、发行人更换企业名称主要原因包括树立品牌形象和解决潜在诉讼的风险，不影响 IPO 进程的推进。发行人不存在中集国际物流或第三方向发行人提起商标、商号诉讼、仲裁的事项。

3、国内存在上百家物流公司以“中集”字号命名的情形，其产生原因系中集国际物流及其关联企业、中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司及其关联企业、以及其他企业登记注册成立，符合相关法律、行政法规的规定，具有合理性和合规性。

中国集装箱总公司、中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司等实际冠以“中集”名称的企业以及中集国际物流未对其他带有“中集”字号的企业提出过商标、商号诉讼。

发行人曾较长时间以“重庆中集汽车物流股份有限公司”为企业名称的真实原因系发行人缺乏较强知识产权意识和树立自身品牌需求不强所致，不存在因使用“中集”字号曾经或可能面临商标、商号诉讼的情形。

（以下无正文，为签署页）



（此页无正文，为《重庆永和律师事务所关于三羊马（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的补充法律意见书（三）》的签署页）

重庆永和律师事务所（盖章）

负责人：

余长江

承办律师：

余长江

承办律师：

刘传琦

2020年10月30日

重庆市渝北区洪湖西路18号上峰上座5楼1号

Shangfeng Shangzuo Building 5F, Honghu West Road No.18, Yubei District, Chongqing.

电话 (Tel): 023-62611700

邮编(P.C): 401120