

华普天健会计师事务所（特殊普通合伙）  
关于安通控股股份有限公司 2018 年年度报告  
的事后审核问询函的回复

会专字[2019]5672 号

上海证券交易所：

根据贵所的要求，华普天健会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）作为安通控股股份有限公司 2018 年年报聘请的会计师，就贵所问询函中要求会计师核查和发表意见的事项进行了核查和回复，具体如下：

注：如无特别说明，本回复说明中的词语和简称与《安通控股股份有限公司 2018 年年度报告》中各项词语和简称的含义相同。

问题 1、年报披露，公司本年营业收入同比增加 48.77%，扣非后归母净利润却同比减少 31.21%。此外，公司 2016 年—2018 年三年综合毛利率为 22.77%、16.06%、11.67%，呈逐年下滑趋势。同时，公司在年报中多次提到公司自身运营具有成本优势。请公司补充披露：（1）分行业、分产品、分地区量化分析本年毛利率下滑原因，并针对成本构成的具体项目说明运营成本优势的具体体现；（2）根据当前行业发展情况和同行业公司毛利率近三年变动趋势，说明公司近三年毛利率变动趋势是否与同行业相符，如不符，请解释说明不符的原因及合理性，并说明毛利率是否会持续性下滑。请会计师发表意见。

公司回复：

成的具体项目说明运营成本优势的具体体现。

### （一）公司近三年毛利率变动情况

项目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
综合毛利率 (%)	11.66	16.06	22.77

由上表可知，公司综合毛利率 2016 年-2018 年分别为 22.77%、16.06%、11.66%，逐年下降，2018 年较 2017 年下降 4.40%，2017 年较 2016 年下降 6.71%。

公司主营业务为内贸集装箱多式联运综合物流服务，主要运输方式分为水路、公路、铁路运输，从行业上看，均属于物流行业，因此公司未分行业分析毛利率情况。集装箱联运业务全国承运，公司的客户、起运地、中转地、目的地处于不同的地区，主要运输设备船舶、集装箱在全国使用，因此难以分地区分析毛利率情况。

### （二）近三年毛利率变动的原因

2016 年度、2017 年度及 2018 年度，公司主营业务由内贸集装箱水路运输为主逐步过渡到内贸集装箱多式联运综合物流服务业务，公司分板块营业收入及成本情况如下：

单位：万元

项目	2018 年度			2017 年度			2016 年度		
	营业收入	营业成本	毛利率	营业收入	营业成本	毛利率	营业收入	营业成本	毛利率
营业收入总额	1,005,753.67	888,430.08	11.66%	676,062.19	567,503.94	16.06%	379,812.71	293,324.06	22.77%
其中：水路	644,125.53	539,554.63	16.23%	451,412.57	354,327.05	21.51%	325,748.90	242,315.69	25.61%
公路	218,484.91	211,437.62	3.23%	148,959.54	141,124.45	5.26%	53,062.34	50,177.99	5.44%
铁路	142,322.20	137,303.15	3.53%	75,492.38	71,976.20	4.66%	890.82	830.38	6.78%

由上表可知，综合毛利率 2016 年-2018 年分别为 22.77%、16.06%、11.66%，逐年下降，主要原因如下：

#### 1、公司加快布局多式联运，业务结构发生变化影响毛利率水平

作为内贸集装箱物流行业实力领先的物流企业，公司近年来依托覆盖沿海沿

江的物流优势，积极拓展铁路与公路板块物流服务业务，已初步建成了多式联运综合物流网络，物流配送到门比例大幅上升。2016年度、2017年度及2018年度，按照水路、公路及铁路的业务板块进行划分，公司营业收入及占比情况如下：

单位：万元

项目	2018年度		2017年度		2016年度	
	营业收入	占比	营业收入	占比	营业收入	占比
水路	644,125.53	64.10%	451,412.57	66.79%	325,748.90	85.79%
公路	218,484.91	21.74%	148,959.54	22.04%	53,062.34	13.97%
铁路	142,322.20	14.16%	75,492.38	11.17%	890.82	0.23%
合计	<b>1,004,932.64</b>	<b>100.00%</b>	<b>675,864.49</b>	<b>100.00%</b>	<b>379,702.06</b>	<b>100.00%</b>

2018年铁路收入占比较2017年增长2.99%，2017年铁路收入占比较2016年增长10.94%；2018年公路收入占比较2017年下降0.30%，2017年公路收入占比较2016年增长8.07%。公路及铁路板块毛利率远低于水路板块，随着公路及铁路板块营业收入2017年以来大幅增加，公司整体业务的毛利率水平受到较大影响。其中，公司公路及铁路业务毛利率较低的原因主要如下：

(1) 公路运输服务具有行业准入门槛较低、市场化水平较高、竞争性较强等特点，铁路运输服务具有标准化班列少、联运难度高等特点，公路及铁路运输服务业务市场化毛利率水平较低。A股上市公司及拟上市公司中，北京长久物流股份有限公司（证券代码为“603569.SH”，证券简称为“长久物流”，专注于汽车物流行业，以公路运输为主，以铁路运输、水路运输等运输资源为辅，并大力发展多式联运基地等其他增值型物流服务）最近三年物流运输毛利率分别为13.60%、10.32%、13.45%；中铁铁龙集装箱物流股份有限公司（证券代码为“600125.SH”，证券简称为“铁龙物流”，主要经营铁路特种集装箱业务、铁路货运及临港物流业务）最近三年业务综合毛利率分别为7.71%、5.70%、6.36%；拟上市公司杭州铁集货运股份有限公司（专注于铝产业链物流行业，以铁路运输为主，以公路运输、水路运输等运输资源为辅，并大力发展多式联运物流基地等其他增值型物流服务）2016-2017年的多式联运综合服务毛利率分别为10.98%、11.45%。根据同行业上市公司对比情况可知，公路及铁路板块的业务性质对其毛

利率有较大影响。

(2) 公司为发展多式联运、扩大市场份额，大力发展公路及铁路板块运输业务，为快速拓展内陆服务网络，增强货物聚集能力，提高物流运转效率，因此，目前公司公路及铁路业务板块毛利率水平较低。按照多式联运的发展方向，公司已建立全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”的服务方式，实际操作中经营模式如下：公司采用网上订舱形式，客户通过唯一的用户名和密码登录《订舱信息系统》填写订舱申请，选择运输路径（海运、海铁联运、铁路运输），列明委托人基本信息、收发货人及地址、装箱日期、起运地、目的地、运输条款（即选择门到门、场到场、场到门、门到场）及其他特殊要求等内容，系统办事处操作审核其填制完整性后，办事处商务根据合同审核价格条款。公司根据运输路径进行各项费用组合，确定运输价格。海运路线根据市场情况确定海运报价，铁路运输部分根据铁路局发布的基准价格对外报价，公路运输部分根据公司协议车队的价格对外报价再由公司市场部根据实时情况对外综合报价。对于长期合作的业务量较大的批发型客户，公司通过签订年度框架协议模式开展合作，运价每自然年由双方协商并确定一次，运价由基准运价和调整价组成，年度内基准运价不变，油价联动调整价每季度调整一次，按一定账期予以结算。因此在公司业务定位上，公路及铁路运输业务作为公司网络布局拓展的重要方向，定价水平较低，导致毛利率较低。

(3) 公司在水路运输方面具有较强优势，运力规模与集装箱规模均属行业前列，但在铁路及公路运输服务方面公司并无自有运力进行支撑，均需采用外购运输服务的方式展开业务，因此公司铁路、公路板块的外包业务成本较高，毛利率相对较低。

综上所述，公司在 2017 年以来加快布局多式联运，业务结构由水路运输为主转向水、公、铁全面发展，积极开展多式联运物流服务并取得较好的效果，公司业务规模大幅上升，但公路、铁路板块由于自身业务性质及公司网络布局拓展需要等因素，整体毛利率水平较低，导致公司综合毛利率水平有所降低。

2、燃油价格上涨等因素影响，水路运输板块毛利率有所降低

2018年水路运输收入毛利率较2017年下降5.27%，2017年水路运输收入毛利率较2016年下降4.11%，主要原因为以下几点：

(1) 水路运输销售单价变化情况

序号	项目	2018年	2017年	2016年	备注
1	水路运输收入（万元）	644,125.53	451,412.57	325,748.90	
2	增长率	42.69%	38.58%	—	
3	水路运输成本（万元）	539,554.63	354,327.05	242,315.69	
4	毛利率	16.32%	21.52%	25.63%	
5	变动率	-24.16%	-16.04%	—	
6	总计费箱量（TEU）	3,461,418.00	2,450,888.00	1,726,034.00	
7	增长率	41.23%	42.00%	—	
8	水路运输销售均价（元/TEU）	1,860.87	1,841.83	1,887.27	8=1/6
9	增长率	1.03%	-2.41%	—	

由上表可知，报告期内公司水路运输服务运价基本保持稳定状态，对水路运输服务毛利率变动影响较小。

(2) 水路运输单位成本变化情况

2016年至2018年水路运输业务成本项目变化情况如下：

项目	2018年	比例（%）	2017年	比例（%）	2016年	比例（%）
码头费	212,724.44	39.43	153,724.90	43.39	107,860.53	44.51
燃油	95,368.34	17.68	46,007.53	12.98	26,628.27	10.99
航租款	90,112.74	16.70	67,281.65	18.99	39,755.19	16.41
驳船	41,236.60	7.64	22,357.00	6.31	14,422.59	5.95
折旧	22,337.22	4.14	21,134.56	5.96	20,575.59	8.49
船员工资	15,552.65	2.88	10,363.84	2.92	10,358.70	4.27
租箱费	38,252.36	7.09	14,805.68	4.18	8,153.52	3.36
集装箱维修费	7,146.40	1.32	9,058.38	2.56	6,386.15	2.64
保险费	8,422.69	1.56	5,569.85	1.57	4,053.58	1.67
其他	8,401.19	1.56	4,023.66	1.14	4,121.57	1.70
合计	539,554.63	100.00	354,327.05	100.00	242,315.69	100.00

增长率	52.28%	—	46.23%	—	—	—
-----	--------	---	--------	---	---	---

由上表可知，水路运输成本主要由码头费、燃油及航租款构成，占比超过70%，各成本项目分析如下：

#### A、码头费成本分析

项目	2018年	2017年	2016年
码头费（万元）	212,724.44	153,724.90	107,860.53
增长率	38.38%	42.52%	—
吞吐量（TEU）	16,505,712.00	11,471,419.00	7,864,933.00
增长率	43.89%	45.86%	—
码头费单价（元/TEU）	128.88	134.01	137.14
增长率	-3.83%	-2.29%	—

码头费系码头公司向公司提供码头作业服务所收取的码头相关费用。随着集装箱吞吐量规模持续增长，对应码头费金额亦逐年增加，码头费单价变动较小，且码头费占比变动较小，对成本影响金额较小。

#### B、燃油成本分析

项目	2018年	2017年	2016年
燃油（万元）	95,368.34	46,007.53	26,628.27
增长率	107.29%	72.78%	—
自有运力（TEU）	1,337,703.56	895,868.91	768,812.97
增长率	49.32%	16.53%	—
燃油单位运力消耗金额（元/TEU）	712.93	513.55	346.36
增长率	38.82%	48.27%	—
重油消耗金额(万元)	90,913.29	43,243.98	23,136.02
重油消耗吨数（吨）	249,191.26	152,844.65	117,472.86
重油单位消耗金额（元/吨）	3,648.33	2,829.28	1,969.48
增长率	28.95%	43.66%	—

注：1、自有运力=Σ每月末自有运力/12

2、燃油消耗主要为重油

3、重油消耗金额指本期实际耗用的采购金额

燃油费主要系公司支付的自有船舶（含融资租赁）用油费用，随着自有运力

的增加,燃油成本相应增加。公司船用重油 2016-2018 年平均单价分别为 1,969.48 元/吨、2,829.28 元/吨、3,648.33 元/吨, 2018 年较 2017 年增长 819.05 元/吨, 增幅为 28.95%, 2018 年耗用重油 249,191.26 吨, 成本增加约 2.04 亿元, 影响水路运输板块毛利率约 3.17 个百分点; 2017 年较 2016 年增长 859.80 元/吨, 增幅为 43.66%, 2017 年耗用重油 152,844.65 吨, 成本增加约 1.31 亿元, 影响水路运输板块毛利率约 2.91 个百分点。可见燃油成本大幅上升导致毛利率下降。

### C、航租成本分析

项目	2018 年	2017 年	2016 年
航租款 (万元)	90,112.74	67,281.65	39,755.19
增长率	33.93%	69.24%	—
外租运力 (TEU)	605,073.69	466,117.39	263,808.73
增长率	29.81%	76.69%	—
外租运力单价 (元/)	1,489.29	1,443.45	1,506.97
增长率	3.18%	-4.22%	—

注: 外租运力=Σ每月末外租运力/12

航租款主要系公司外租船舶产生的航租费用。公司逐年增加自有船舶运力, 减少外租成本占比, 且外租运力单价变动幅度较小, 对公司水路运输板块毛利率影响较小。

因此, 近两年公司水路运输服务销售单价基本保持稳定, 水路运输服务成本单价水平有所上浮, 主要系燃油成本大幅上升所致, 导致公司水路运输板块毛利率有所降低。

### (三) 运营成本优势的具体体现

#### 1、运营成本合理化

作为第三方物流服务提供商, 公司可实现不同客户共同运输、共同仓储、共同配送, 创造平台效应; 随着客户与服务范围的不断扩张, 平台效应将带来服务提升和成本下降的规模化优势。目前, 公司拥有众多客户源, 保证了稳定的货源供给, 并与各国内主要港口建立了良好的战略合作关系, 能够有效降低船舶在港时间, 节约油耗, 降低运营成本。同时, 利用高效的多式联运网络布局, 发挥各

种运输方式的比较优势和组合效率，也进一步降低了物流成本。

## 2、运力规模效应

截至 2018 年 12 月 31 日，公司经营管理的在航船舶共有 108 艘，总运力达 203.19 万载重吨，其中自有船舶 57 艘。根据 Alphaliner 统计，截至 2018 年 12 月 31 日，公司在全球集装箱船舶企业中综合运力排名第 14 位，位居国内内贸集装箱物流企业前三位，民营内贸集装箱物流企业第一位。随着公司运力规模的扩大，有效地实现了规模效应，降低了物流单位成本。

## 3、梯队式的船舶结构，最优船舶配置

安通控股旗下船舶以梯队式进行打造，以满足不同港口及不同客户对货运的差异化需求，并有利于控制公司成本。按载重吨计，公司运营的船舶共分为 5 个梯队，载重吨分别为：3,000 吨-6,000 吨、6,000 吨-8,000 吨、8,000 吨-20,000 吨、20,000 吨-30,000 吨、40,000 吨-60,000 吨。合理的船舶梯队分布以及贴合内贸物流运输特点的船型设计，使公司可以灵活根据承运货物量、货运航线等因素调配合理船舶资源；并且扩大航线覆盖区域向内陆支线航道地区延伸，迎合市场多元化需求；同时也能尽量规避单一航线波动对公司带来的冲击。

## 4、节能化设计下的新型集装箱运输船舶

公司秉承“节能环保”经营管理理念，投入匹配个性化和差异化需求、节能减排的新型绿色内贸集装箱船舶，在降低船舶油料消耗的同时，提高了船舶运营效益。目前，多艘船舶通过了中国船级社绿色船型评估，并获得 EEDI 设计能效附加标志入级证书。在国家对船舶运输企业淘汰船舶的拆解提供优惠补贴政策的背景下，公司也在不断根据自身业务发展需求及运营成本控制等因素，合理规划运输船舶设备更新，推动船队结构向“高效低耗、低排放、低污染”方向转型。

从运力排名、船舶梯队建设以及引入新型船舶等方面的情况来看，虽然公司整体毛利率近三年呈现下降趋势，但整体毛利率水平仍高于同行业中部分公司，公司运营成本仍具备一定的优势。

综上所述，随着公司近年来加快布局多式联运，业务结构由水路运输为主转向水、公、铁全面发展，而公路及铁路板块业务毛利率较低，加之受燃油价格上涨影响公司水路板块业务毛利率亦有所降低，导致近两年公司毛利率水平有所降



低，同时从运力排名、船舶梯队建设以及引入新型船舶等方面的情况来看，公司仍具备一定的成本优势，符合公司具体业务经营的实际情况，毛利率变动具有合理性。

二、根据当前行业发展情况和同行业公司毛利率近三年变动趋势，说明公司近三年毛利率变动趋势是否与同行业相符，如不符，请解释说明不符的原因及合理性，并说明毛利率是否会持续性下滑。

公司以客户需求为中心，以集装箱为核心载体，以服务实体经济为宗旨，整合水路、公路、铁路运输资源协同运作，依托现代化物流信息平台，致力于为客户提供定制化、高性价比的“门到门”的多式联运综合服务。目前国内市场上业务模式最为接近的是拟上市公司上海中谷物流股份有限公司。

单位：万元

项目	2018年	2017年	2016年
营业收入	807,812.18	560,038.26	408,218.32
营业成本	730,666.12	474,352.41	351,435.15
营业毛利	77,146.06	85,685.85	56,783.17
综合毛利率(%)	9.55	15.30	13.91

由上表可知，中谷股份毛利率变动较大，2018年呈现大幅下降趋势，此外其他同行业相关板块综合毛利率数据明细如下：

证券代码	公司名称	经营范围	物流相关业务毛利率		
			2018年	2017年	2016年
600026.SH	中远海能	散货航运、油品航运	15.03%	21.87%	25.37%
600798.SH	宁波海运	钢管类、散货航运、型钢类	18.65%	26.58%	30.33%
601872.SH	招商轮船	散货航运、油品航运	17.72%	23.83%	39.41%
601919.SH	中远海控	港口代理、集装箱航运、集装箱码头、集装箱租赁	8.35%	8.69%	-0.99%
600428.SH	中远海特	散货航运、特种品航运	12.45%	15.12%	7.81%
	行业平均		14.44%	19.22%	20.39%
	安通控股		11.66%	16.06%	22.77%

由上表可以看出近三年，同行业毛利率变动趋势亦呈现下滑趋势，公司与同

行业趋势一致。

目前公司公布 2019 年一季报，其中，收入 1,531,069,242.52 元，成本 1,405,289,163.70 元，综合毛利率 8.22%。较 2018 年一季度综合毛利率 16.45% 下降 8.23%。公司综合毛利率受业务结构占比、运费价格、燃油成本、码头成本等多项因素影响，若未来铁路及公路收入占比进一步加大，不排除公司毛利率有进一步下降的可能。

## 二、会计师的核查意见

经核查，会计师认为：公司近三年毛利率有所下降，主要系铁路及公路板块收入占比提高，但其毛利率水平较低，以及水路板块受燃油价格上涨影响，毛利率亦有所降低所致；从运力排名、船舶梯队建设以及引入新型船舶等方面的情况来看，虽然公司整体毛利率近三年呈现下降趋势，但整体毛利率水平仍高于同行业中部分公司，公司运营成本仍具备一定的优势；公司近三年毛利率变动符合行业发展及公司业务经营的实际情况，具备合理性。公司毛利率变化受多种因素影响，若未来铁路及公路收入占比进一步加大，不排除公司毛利率有进一步下降的可能。

问题 2、年报披露，报告期实际控制人非经营性资金占用 24.76 亿元，而公司现金流量表“支付其他与投资活动有关的现金”科目中资金拆借金额 10.75 亿元，请年审会计师说明上述披露差异的原因并说明非经营性资金占用在现金流量表中的具体列式情况。

回复：

### 一、非经营性资金占用金额在现金流量表中列示的合理性

根据《企业会计准则第 31 号——现金流量表》第二章第五条现金流量应当分别按照现金流入和现金流出总额列报。但是，下列各项可以按照净额列报：

（一）代客户收取或支付的现金。

（二）周转快、金额大、期限短项目的现金流入和现金流出。

(三) 金融企业的有关项目, 包括短期贷款发放与收回的贷款本金、活期存款的吸收与支付、同业存款和存放同业款项的存取、向其他金融企业拆借资金、以及证券的买入与卖出等。

本次公司在编制现金流量表时, 参考上述原则采用了净额列报的方法, 主要是考虑非经营性资金往来与公司主营业务不相关, 且符合“周转快、金额大、期限短项目的现金流入和现金流出”的特点, 采用净额列示更能准确反映公司现金流量的规模和结构。

报告期实际控制人非经营性资金占用 24.76 亿元系 2018 年累计发生的占用资金总额, 公司现金流量表“支付其他与投资活动有关的现金”科目中资金拆借金额 10.75 亿元系采用了净额列报, 扣除 2018 年度已归还了 14.01 亿元后的非经营性资金往来净额。

## 二、会计师的核查意见

经核查, 会计师认为: 考虑非经营性资金往来与公司主营业务不相关, 且符合“周转快、金额大、期限短项目的现金流入和现金流出”的特点, 公司在编制现金流量表时按净额列报具有一定的合理性。

（本页无正文，为《华普天健会计师事务所（特殊普通合伙）关于安通控股股份有限公司 2018 年年度报告的事后审核问询函的回复》之签章页）



华普天健会计师事务所



2019年5月17日