

上市地：上海证券交易所

证券代码：603565

证券简称：中谷物流



**关于上海中谷物流股份有限公司  
非公开发行A股股票  
发审委会议准备工作告知函的回复**

保荐机构（主承销商）



签署日期：二〇二一年七月

**关于上海中谷物流股份有限公司  
非公开发行A股股票  
发审委会议准备工作告知函的回复**

**中国证券监督管理委员会：**

根据贵会签发的《关于请做好中谷物流非公开发行股票发审委会议准备工作的函》（以下简称“告知函”），上海中谷物流股份有限公司（以下简称“中谷物流”、“公司”、“上市公司”或“发行人”）会同中国国际金融股份有限公司（以下简称“保荐机构”），就告知函中提及的相关问题答复如下，请贵会予以审核。

如无特别说明，本回复中所涉及的简称或释义与尽职调查报告中相同。

# 目 录

问题一、关于补充流动资金 .....	3
--------------------	---

问题一、关于补充流动资金。截至 2020 年 12 月 31 日，发行人资金（包括货币资金与交易性金融资产）合计 454,440.77 万元。本次发行拟募集资金总额为 300,000.00 万元，其中补充流动资金 57,000.00 万元。补充流动资金的依据之一为其他已有明确规划的资本支出为 114,980 万元。请发行人说明：（1）已明确规划的 114,980 万元资本支出的项目名称、准备情况及实施进展，项目是否符合资本性支出；（2）补充流动资金依据是否充分。请保荐机构说明核查依据、方法、过程，并发表明确核查意见。

回复：

（一）已明确规划的 114,980 万元资本支出的项目名称、准备情况及实施进展，项目是否符合资本性支出

截至 2020 年 12 月 31 日，除本次非公开发行募集资金投资项目外，公司已明确规划的长期资本投入约 114,980 万元，具体情况如下：

单位：万元

序号	项目	截至 2020/12/31 已明确规划的长期资本投入金额
1	新增集装箱船舶建造项目	49,980.00
2	多式联运物流基地建设项目	65,000.00
合计		114,980.00

### 1、新增集装箱船舶建造项目

公司于 2021 年 1 月 19 日召开第二届董事会第二十一次会议、2021 年 2 月 4 日召开 2021 年第二次临时股东大会，审议通过了《关于投资建造集装箱船舶的议案》。公司与江苏新扬子造船有限公司、招商局金陵船舶（南京）有限公司签署了共计 16 艘集装箱船舶建造合同，该 16 艘船舶即为本次非公开发行集装箱船舶购置项目拟购置船舶，并签署了 2 艘集装箱船舶建造的订单选择权合同。

鉴于内贸集装箱物流行业有望保持持续稳定增长趋势，同时公司业务规模具有较高的增长确定性，随着行业集中度持续提升、竞争格局持续改善，公司业务量增速有望持续高于行业增速，未来集装箱船舶运力扩张需求较为显著。此外，内贸集装箱船舶运力供给增速处于相对低位，因此投入购置船舶将有助于把握运力扩张契机，进一步提升市场份额，实现持续高于行业增速的增长。再者，公司的集装箱船舶存在迭代优化需求，

亟待进一步提升自有船舶比例，进一步优化船队船龄结构与技术结构，以及未来外贸近洋航线的拓展等发展方向也将带来新的运力需求。综合考虑以上因素，公司于 2021 年 4 月 22 日就前述 2 艘包含订单选择权的集装箱船舶建造合同与招商局金陵船舶（南京）有限公司签署了补充协议，行使订单选择权并建造该等船舶。

该 2 艘船舶预计投入 49,980.00 万元，未纳入本次非公开发行集装箱船舶购置项目，公司拟使用自有资金投入，均为资本性支出，截至本回复出具日，以上 2 艘船舶尚未开工建设。

## 2、多式联运物流基地建设项目

### (1) 中谷钦州集装箱多式联运物流基地建设项目

截至 2020 年 12 月 31 日，公司本项目尚未投入金额约 35,000.00 万元，具体明细如下：

单位：万元

序号	项目	预计资本支出金额	截至 2020/12/31 尚未投入金额	是否属于资本性支出
一	土地购置款	8,000.00	-	是
二	工程费用	30,000.00	30,000.00	是
三	工程建设其他费用	5,000.00	5,000.00	是
合计		<b>43,000.00</b>	<b>35,000.00</b>	-

注 1：本项目“土地购置款”已于 2020 年完成支付。

注 2：“工程费用”主要包括陆域形成及地基处理、场地铺砌、装卸工艺设备、生产与辅助建筑物工程、给排水及消防工程等。

注 3：“工程建设其他费用”主要包括建设单位管理费、勘察设计费、监理费等。

如上表所示，本项目未来规划投入均为资本性支出。

发行人全资子公司广西陆海联运已于 2020 年 6 月与中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区管理委员会签署《中国（广西）自由贸易试验区钦州港片区投资合同书》。截至本回复出具日，本项目处于前期准备阶段，正在进行方案设计，已取得相关土地的《不动产权证书》、《广西壮族自治区投资项目备案证明》、《建设用地规划许可证》、《建设工程规划许可证》；《建筑工程施工许可证》正在办理中；根据生态环境部出具的《关于统筹做好疫情防控和经济社会发展生态环保工作的指导意见》，无需履行环评批复。

## (2) 日照中谷多式联运综合物流园区建设项目

截至 2020 年 12 月 31 日，公司本项目尚未投入金额约 20,000.00 万元，具体明细如下：

单位：万元

序号	项目	预计资本支出金额	截至 2020/12/31 尚未投入金额	是否属于资本性支出
一	土地购置款	7,483.00	7,483.00	是
二	工程费用	11,017.00	11,017.00	是
三	工程建设其他费用	1,500.00	1,500.00	是
合计		<b>20,000.00</b>	<b>20,000.00</b>	-

注 1：本项目“土地购置款”于 2021 年 1 月完成支付。

注 2：“工程费用”主要包括陆域形成及地基处理、场地铺砌、装卸工艺设备、生产与辅助建筑物工程、给排水及消防工程等。

注 3：“工程建设其他费用”主要包括建设单位管理费、勘察设计费、监理费等。

如上表所示，本项目未来规划投入均为资本性支出。

发行人全资子公司日照中谷已于 2020 年 5 月与日照经济技术开发区管理委员会签署《关于投资建设综合物流园区项目的协议书》。截至本回复出具日，本项目处于前期准备阶段，正在进行方案设计，已取得相关土地的《不动产权证书》、《山东省建设项目备案证明》，并已完成环评备案；《建设用地规划许可证》、《建设工程规划许可证》、《建筑工程施工许可证》正在办理中。

## (3) 中谷厦门集装箱物流基地建设项目

截至 2020 年 12 月 31 日，公司本项目尚未投入金额约 10,000.00 万元，具体明细如下：

单位：万元

序号	项目	预计资本支出金额	截至 2020/12/31 尚未投入金额	是否属于资本性支出
一	土地购置款	4,500.00	4,500.00	是
二	工程费用	4,500.00	4,500.00	是
三	工程建设其他费用	1,000.00	1,000.00	是
合计		<b>10,000.00</b>	<b>10,000.00</b>	-

注 1：本项目“土地购置款”于 2021 年 1 月完成支付。

注 2：“工程费用”主要包括陆域形成及地基处理、场地铺砌、装卸工艺设备、生产与辅助建筑物工程、给排水及消防工程等。

注 3：“工程建设其他费用”主要包括建设单位管理费、勘察设计费、监理费等。

如上表所示，本项目未来规划投入均为资本性支出。

发行人全资子公司厦门中谷已于 2021 年 1 月与厦门市海沧区人民政府签署《地块监管协议》。截至本回复出具日，本项目处于前期准备阶段，正在进行方案设计，已取得相关土地的《不动产权证书》、《厦门市企业投资项目备案证明》、《建设用地规划许可证》；相关环评批复、《建设工程规划许可证》以及《建筑工程施工许可证》正在办理中。

综上所述，公司 114,980 万元资本支出项目均已有明确的投资安排，均签署了合同或投资协议、处于实施准备阶段，且均为资本性支出。

## （二）补充流动资金依据是否充分

公司本次拟补充流动资金 57,000.00 万元，系基于公司经营情况、未来发展战略、行业发展趋势与竞争格局等综合因素，并根据公司现有资金水平与未来支出计划，统筹全盘资金配置规划后审慎设置的规模，具有充分依据。

### 1、公司经营规模增长带动流动资金需求

#### （1）内贸集装箱物流行业有望保持持续稳定增长趋势

内贸集装箱物流行业是综合物流体系建设的引擎，服务于实体经济，主要为大宗货物进行运输，长期受益于国家拉动内需的行业利好政策和下游天然大宗商品物流市场需求的稳步提升。我国内贸大宗商品的天然物流需求具有内需拉动和地域特性两大属性，国内区域资源禀赋差异、产业结构与经济发展水平不均衡带来内贸集装箱物流运输需求。根据交通运输部统计，2010 年至 2019 年国内规模以上港口内贸集装箱吞吐量复合增长率达 10.67%。国家当前坚定实施“扩大内需”的战略将有利于长期拉动国内运输需求，内贸集装箱物流行业呈现持续稳定增长的态势。

同时，行业需求增长的动力将更加多元。首先，随着我国国民经济结构变化与产业升级，内贸集装箱物流行业运输种类从煤炭及制品、矿建材料和金属矿石为传统的“黑

货”逐步转变和调整等轻工、医药产品等高附加值“白货”，适箱货源种类持续增加、附加值不断提高。其次，我国港口货物吞吐量中集装箱化比例约 21%，仍远低于发达国家 50%至 70%的水平，和发达国家相比尚有差距，增量空间可期。“散改集”及发展多式联运相关政策密集出台有望进一步加快我国内贸大宗商品集装箱化率的提升。再者，近年来，大量基础设施投资建设保证了多式联运的可行性，而集装箱制造技术的不断进步拓宽了适箱货品，为行业带来新机遇。因此，内贸集装箱物流行业需求具有较高的增长确定性。

## （2）公司业务规模具有较高的增长确定性

近年来，公司业务规模持续快速增长，2018 年、2019 年及 2020 年，公司收入同比增速分别为 30.00%、22.55%、7.12%。2021 年一季度，公司营业收入为 263,554.75 万元，同比增长 26.36%；归属于母公司股东的净利润为 23,087.94 万元，同比增长 208.94%。考虑到行业出清带来的份额提升、以及公司突出的服务品质、坚实的业务底盘等因素，预计未来公司业务规模仍保持快速增长趋势。

1) 中小型玩家逐步出清，行业集中度持续提升，公司作为龙头企业业务量增速高于行业平均水平

行业优胜劣汰使得内贸集装箱物流行业形成了高集中度的竞争格局，进一步提升了行业进入壁垒，为公司业务量增速高于行业水平提供了良好基础。

从 2013 年开始部分内贸集装箱物流企业先后破产倒闭，除了受外部周期性因素影响，主要由于其进行了和经营能力不匹配的资产购置、经营管理粗放、风险管控缺失等因素导致周转困难、资金链断裂，最终退出市场。重庆川江船务有限公司、海口南青集装箱班轮有限公司和广西新闻航海运有限责任公司等内贸集装箱物流企业为代表的民营中小内贸航运企业相继中止经营甚至破产倒闭；以中国远洋运输（集团）总公司和中国海运（集团）总公司为代表的中央特大型航运企业相继启动重组合并工作，相关内贸集装箱物流资产、业务、人员等得到进一步整合。2018 年 6 月，洋浦中良海运有限公司发布公告宣布中止经营，内贸集装箱物流行业市场集中度进一步提升。

随着行业集中度不断提升，根据运力份额，目前泛亚航运、中谷物流和安通控股三家行业龙头企业占比超过 80%，且集中度有望进一步提升。受益于行业集中度持续提升，公司业务量增速有望持续高于行业增速。



## 2) 运营网络的完善帮助公司满足客户多元化需求，有效带动业务规模提升

不断完善的港口网络布局扩大了公司业务的腹地辐射范围，网状港口布局也为客户提供了更多的点到点路线选择，为业务量的提升奠定了良好基础。不断加密的航线网络提升了航线运营密度，更能够适应客户的多元化需求，适箱货源随之提升，进一步带动公司在沿海南北航线的市场占有率。此外，公司依托港口资源及航线网络逐步向两端陆路运输延伸，联通铁路网络、公路网络、水运支线，形成多式联运物流平台，产业触角从沿海、沿江省市经济腹地不断向内陆延伸，从而为公司带来新的业务需求。

## 3) 坚实的业务底盘保障了公司的产品服务品质，推动公司持续抢占市场份额

公司船舶运营策略坚持灵活高效的原则，通过加强运行管理能力建设、提高船舶与集装箱周转能力、灵活管理外租运力实现运力最优动态平衡，公司新增自有及外租运力得到很好消化。因此，公司可以利用服务品质的优势快速抢占市场份额，而公司业务规模的快速提升将进一步带来规模经济。此外，灵活高效的船舶运力经营策略将推动公司业务的高效运营，从而实现公司综合竞争力不断提升，公司市场份额和业务规模持续扩大。

业务规模的快速提升带来规模经济。随着业务量规模的快速提升，公司规模效应显现，公司得以实现低成本扩张的经营策略。在地区航线的有利布局、腹地的深度耕耘及吞吐量排名高、增速快均有助于争取较为优惠的码头费优惠政策，同时公司与船东议价能力进一步提升，从而实现规模效应。

因此，在内贸集装箱物流行业总体需求持续稳定上升，且行业加速优胜劣汰的背景下，发行人作为行业龙头企业，凭借完善的网络布局、高效的运营能力与优质的产品品质得以快速抢占市场份额，而公司业务规模的快速提升将进一步带来规模经济，形成正向循环，从而实现公司综合竞争力不断提升，公司市场份额和业务规模持续扩大。

综上，公司作为内贸集装箱物流行业的领先龙头，业务量将持续增长且有望高于行业增速，为匹配业务规模的持续增长，发行人未来日常运营中需投入大量流动资金，仅靠经营活动获取的现金很难覆盖其资金需求。为降低流动性风险，保持生产经营稳定，发行人需进一步补充流动资金。

## 2、内贸集装箱物流企业天然存在较高的流动资金需求

### **(1) 公司的结算模式使得公司保有一定规模的短期营运资金，该等资金需优先满足未来短期内的日常运营费用支付需求**

首先，从销售模式看，内贸集装箱物流行业对于客户的结算模式主要分为赎单和信用两种模式。对于赎单客户，采用一票一结方式，客户在所有费用全额支付后，公司才会交付运单或货物。对于部分资质良好、长期合作的客户，公司才会给予一定信用期。因此，公司应收账款的平均账期较短。

其次，从采购模式看，内贸集装箱物流企业主要向码头港口采购码头服务、向船舶供应商采购船舶租赁服务、向燃油供应商采购燃油、向集装箱卡车及铁路公司采购陆运业务服务等。通过对不同物资或服务的采购业务实行分类管理，公司并与供应商之间建立长期合作关系，与供应商结算方式主要为根据合同约定按一定结算周期统一结算，通常在 1-4 个月，使得公司付款相对延后。

基于销售模式下良好的回款周期以及采购模式下的付款信用政策，使得发行人及同行业公司经营活动中收款在先，付款相对延后，在日常经营过程中保有一定的短期营运资金。该等资金需优先满足未来短期内支付劳务成本以及向供应商支付采购货款等用途。

### **(2) 受行业季节波动影响，公司对于货币资金的需求较高**

公司所在的内贸集装箱物流行业存在一定的季节性特征，每年一季度内贸集装箱物流业务的需求较小，是内贸集装箱物流行业的淡季，公司一季度的物流服务收入产生一定波动；每年四季度为行业旺季，应付成本相应增长。

受到行业采购模式影响，公司一般于次年一季度支付相应费用，因此导致公司一季度的经营活动现金流承压，公司需储备充足资金以应对业务量的季节性波动。为了降低公司流动性风险，保持生产经营稳定，公司需要保留一定量的可用货币资金余额，用于支付劳务成本以及向供应商支付采购货款等用途。

### **(3) 内贸集装箱物流行业普遍保有一定规模的短期营运资金**

同行业可比公司也具有账面货币资金余额较高的特点。从行业主要参与者营业收入规模来看，与公司在业务特点、经营区域、销售模式等方面较为可比的同行业公司主要为中远海旗下泛亚航运和安通控股。泛亚航运为非上市公司故而无法获取相关财务信息，安通控股账面货币资金与其收入、资产规模的配比情况与发行人对比如下：

单位：万元

项目	中谷物流	安通控股
总资产（2020 年末）	1,156,089.39	951,649.10
营业收入（2020 年度）	1,041,918.42	483,470.92
货币资金（2020 年末）	341,457.77	221,027.37
<b>货币资金/总资产</b>	<b>29.54%</b>	<b>23.23%</b>
<b>货币资金/营业收入</b>	<b>32.77%</b>	<b>45.72%</b>

如上表所示，截至 2020 年末，安通控股货币资金与总资产的比例为 23.23%，与发行人较为接近；货币资金与营业收入的比例为 45.72%，高于发行人水平。

综上，内贸集装箱物流行业公司普遍需要维持较高的货币资金余额以满足日常经营活动需求并应对行业季节性波动等影响。

### **3、公司持续加强全程物流服务能力布局、提升运营效率和服务质量，日常运营资金需求持续增长**

#### **（1）近年来公司“门到门”全流程服务持续发展，运营资金需求加大**

近年来，内贸集装箱物流行业龙头企业加码布局“门到门”全程物流服务。公司不断整合全国范围内的铁路及公路资源，形成“公、铁、水”三维物流网络，建立了以水路运输为核心的多式联运综合物流体系，同时持续布局长航线，加密航线网络，服务范围扩张、服务链条不断拉长。因此，公司需不断投入集装箱、集装箱船舶等核心资产，增强水路运输的效率和稳定性，并通过物流园区、运输枢纽等的建设夯实陆运服务能力，提升全程物流服务能力，以在未来的行业竞争中保持领先地位。在满足未来较大规模的资本开支需求以巩固现有的领先市场地位的同时，公司需储备充足的流动资金以满足日常运营需求。

#### **（2）公司大力发展直接客户，客户结构转变下信用期的延长对于公司运营资金规模提出更高要求**

公司为客户提供的服务类型均为集装箱物流服务，按客户类型分为直接客户和货代客户。公司近两年积极拓展直接客户，为客户提供专业化、差异化的全方位门到门服务，直接客户占比的提升有利于公司在船舶大型化趋势下提前锁定稳定货源，并且与直接客户洽谈确定运价降低运输价格市场波动风险。随着公司由传统水运服务提供商向多式联

运服务提供商的转型升级，强化由“港到港”至“门到门”全程物流服务两端的延伸，逐渐能够解决和满足了客户对于“最后一公里”的物流需求，公司直接客户收入占比持续提升。

公司直接客户主要为消费品行业和制造行业企业。供应链管理直接影响该等企业的生产、销售等环节，因此更加关注服务的稳定性、服务质量，且具有个性化需求。因此，一般而言，公司需要为该等客户提供定期定量的运输服务，并按一定周期进行结算，而不会采取赎单结算的方式。因此随着直接客户比例提升，公司的应收账款回款周期会出现一定程度的延长。

上述客户结构转变使得发行人对于客户的信用期有所延长，公司运营资金需求相应上升。

### **(3) 行业竞争焦点逐步向运营效率和服务质量转变，充足的流动资金储备将深化公司核心竞争力**

近年来，随内贸集装箱物流行业集中度不断提升，行业已经从粗犷竞争进入规范化、集约化发展的阶段，船舶、集装箱等核心资源的运营效率以及服务质量将成为客户服务和盈利能力的核心，亦将成为行业竞争焦点。面对新阶段行业竞争态势，为保障集装箱物流服务质量并确保盈利能力，公司需要在管理、协调、衔接港口泊位、船舶、集装箱、陆路运输等诸多环节加大投入，通过加大核心资产投入、加强信息化建设、扩充经验丰富的人员队伍等方式实现核心竞争力的提升，因此公司资金需求进一步加大。

### **(4) 近洋业务的拓展同时带来新增运营资金需求**

公司目前主业为内贸集装箱物流服务，近期 RCEP 的签订为公司开辟近洋业务创造了历史机遇。公司顺应“一带一路”建设、“走出去”实现国际化等国家战略，已开辟“上海-宁波-胡志明-上海”航线，投入两艘 1,900TEU 的集装箱船舶，并以此为试点，探索外贸业务与内贸业务的有机结合，寻求业绩新增长点。同时，公司已在新加坡共和国投资设立中谷航运（新加坡）有限公司，未来本公司将在现有集装箱物流服务网络和服务能力的基础上，沿着国家“一带一路”建设的规划路线向东南亚延伸，形成对国内集装箱物流业务的强力补充，通过海外发展提升综合竞争能力。

为保证公司近洋航线等新业务的有序推进，公司需向该等业务投入足够资金以配套相应设备和人员，因此对于运营资金的需求进一步加大。

#### (5) 公司拟逐步投入的自有集装箱船舶与集装箱运力同样需要匹配运营资金以确保其高效运营

本次募集资金将投入购置 16 艘大型集装箱船舶和 42,500TEU 集装箱。新船和相应集装箱的投产是业务规模提升和网络扩张的基础,在此过程中,发行人需匹配运营资金,进一步补充专业的集装箱船舶运营管理团队、扩大船管中心和营运中心等职能部门体量、配置新船所需的其他软硬件设备,从而确保业务流转的顺畅,达到业务体系完整化、环节流转无缝化、资产运营高效化。

#### (6) 行业逐步进入寡头竞争, 公司需加大运营资金储备以应对潜在竞争

从行业市场份额来看,寡头垄断的高集中度竞争格局已日渐显现,未来集中度有望进一步提升。根据运力份额,目前泛亚航运、中谷物流和安通控股三家行业龙头企业占比超过 80%。除此三家头部企业,主要的市场参与者包括民营企业信风海运、区域港口集团下属企业等,这些企业通常为专注经营区域性航线或参与部分主干精品航线,其运力规模与头部企业差异正逐渐扩大。在进入寡头垄断竞争的情况下,公司需加大运营资金储备,一方面以应对与其他龙头企业的潜在竞争,同时以把握新阶段行业机遇。

#### 4、公司具有明确的资本开支计划, 现有资金无法同时满足日常运营需求和长期资本支出需要

截至 2020 年 12 月 31 日,公司现有资金(包括货币资金与交易性金融资产)合计 454,440.77 万元,就该部分现有资金公司已制定了明确使用计划,具体如下:

单位: 万元

序号	项目	合计
1	短期借款及一年内到期的非流动负债	70,756.92
2	支付现金股利(注 1)	120,000.00
3	待投入的前次募投项目	68,143.06
4	本次集装箱船舶购置项目的自有资金投入(注 2)	245,140.00
5	其他已有明确规划的资本支出	114,980.00
合计		<b>619,019.98</b>

注 1: 支付现金股利包括 2020 年度现金股利及 2021 年度预测现金股利。其中, 2020 年度现金股利于 2021 年 5 月 21 日发放, 共计 60,000.00 万元; 2021 年度现金股利发送总额假设与 2020 年度现金股利保持一致, 该假设不作为公司 2021 年度分红依据。

注 2: 本次集装箱船舶购置项目已于 2021 年初按合同要求支付第一期款项 47,011.00 万元。

如上表所示，除本次非公开发行募集资金投资项目外，公司未来明确的资金支出需求约 61.90 亿元，远超公司现有资金 45.44 亿元，现有资金无法同时满足日常运营需求和长期资本支出需要。

虽然随着公司业务规模的持续增长，公司未来经营性现金净流入规模预计随之增加，但基于公司销售模式下良好的回款周期以及采购模式下的付款信用政策，公司经营活动中收款在先，付款相对延后，因而公司未来经营性现金净流入中的短期营运资金需优先满足未来短期内支付劳务成本以及向供应商支付采购货款等用途。此外，考虑到内贸集装箱物流行业的季节性特征较为明显，公司一季度的经营活动现金流承压，公司需储备充足资金以应对业务量的季节性波动。因此，即使考虑公司未来经营性现金净流入，公司仍然需要补充流动资金以满足日常运营需求和长期资本支出需要。

本次补充流动资金后，将有助于公司在确保核心资产稳定投入的同时，保障经营规模逐步扩大带来的新增营运资金需求；有利于推动公司深耕集装箱物流业务、增强资产底盘实力、夯实核心竞争力；同时有效提高公司的抗风险能力、财务安全水平和财务灵活性，确保公司战略的稳步实施。

**综上所述，公司本次补充流动资金系基于公司经营情况、未来发展战略、行业发展趋势与竞争格局等综合因素，并结合公司现有资金与未来资本支出计划，统筹资金配置规划后审慎设置，依据充分。**

### **（三）保荐机构的核查情况**

就上述事项，保荐机构实施了如下核查程序：

1、查阅公司其他已明确规划的项目的合同、投资协议、土地使用权证书、项目建议书、发改备案、环评批复等相关资料，了解目前已履行的审批情况。

2、访谈公司管理层，了解公司持续发展“门到门”全程物流服务、拓展直接客户、开拓近洋航线、提升服务品质等业务发展方向。访谈公司其他资本支出项目负责人员，明确其他已明确规划项目的相关规划及目前建设进展。

3、根据公开统计数据及研报信息，分析内贸集装箱物流行业趋势；进一步结合行业趋势和公司业务经营情况，分析公司未来需求的增长性；

4、结合内贸集装箱物流行业供应链特点和可比上市公司财务数据，分析公司账面保有一定规模的短期营运资金的合理性；

5、结合公司财务数据、募投项目投入计划和未来其他资本支出计划，对比分析现有资金与未来资金需求的匹配性。

#### **（四）保荐机构的核查意见**

经核查，保荐机构认为：

1、公司 114,980 万元资本支出项目均已有明确的投资安排，均签署了合同或投资协议、处于实施准备阶段，且均为资本性支出。

2、公司本次补充流动资金系基于公司经营情况、未来发展战略、行业发展趋势与竞争格局等综合因素，并结合公司现有资金与未来资本支出计划，统筹资金配置规划后审慎设置，依据充分。

（本页无正文，为上海中谷物流股份有限公司《关于上海中谷物流股份有限公司非公开发行 A 股股票发审委会议准备工作告知函的回复》之签章页）

上海中谷物流股份有限公司

年 月 日



（本页无正文，为中国国际金融股份有限公司《关于上海中谷物流股份有限公司非公开发行 A 股股票发审委会议准备工作告知函的回复》之签章页）

保荐代表人签名： \_\_\_\_\_

龙 海

赵 晶

中国国际金融股份有限公司

年 月 日

## 声 明

本人已认真阅读上海中谷物流股份有限公司本次非公开发行告知函回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，告知函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构法定代表人、董事长： \_\_\_\_\_

沈如军

中国国际金融股份有限公司

年      月      日