

公司代码：603836

公司简称：海程邦达

海程邦达供应链管理股份有限公司
2021 年年度报告摘要

第一节 重要提示

- 1 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到 www.sse.com.cn 网站仔细阅读年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 立信会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
- 5 董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，截至2021年12月31日，母公司期末可供分配利润为人民币187,479,264.41元。经董事会决议，公司2021年年度以实施权益分派股权登记日登记的总股本为基数分配利润。本次利润分配方案如下：

公司拟向全体股东每10股派发现金红利8元（含税）。截至2021年12月31日，公司总股本205,235,237股，以此计算合计拟派发现金红利164,188,189.60元（含税），占2021年度实现的归属于母公司股东净利润的34.28%。

第二节 公司基本情况

1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	海程邦达	603836	不适用

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	杨大伟	苏春暖
办公地址	山东省青岛市市南区山东路6号华润大厦B座10层	山东省青岛市市南区山东路6号华润大厦B座10层
电话	0532-85759915	0532-85759915
电子信箱	secretary@bondex.com.cn	secretary@bondex.com.cn

2 报告期公司主要业务简介

一、公司所处行业情况

（一）公司所处行业—综合性现代物流服务业

公司立足于跨境环节，为客户提供标准化物流产品及供应链管理解决方案，属于现代物流背景下的综合服务型物流企业范畴。

（二）需求端分析—外贸进出口发展情况及其对本行业的影响

公司主要为进出口贸易客户提供跨境物流服务，因此本行业景气程度与外贸进出口活跃程度及外向型产业结构息息相关。

1、宏观维度—外贸进出口行业发展情况

（1）对外贸易总额创新高，全球第一大大商品贸易国的地位得到巩固

2021年，在德尔塔及奥密克戎等病毒变异体全球范围内多重反复的背景下，中国制造在全球供应链中的不可替代性愈发凸显。据海关总署数据统计，以人民币计，2021年中国货物贸易进出口总值达39.1万亿元，同比增长21.4%，创历史新高。中国与主要经济体贸易关系稳定，“一带一路”沿线新兴贸易市场出口保持高速增长态势。

（2）中国保税贸易蓬勃发展

2021年，全国综合保税区实现进出口值5.9万亿元，同比增长23.8%，较同期全国外贸进出口增幅高2.4个百分点，占同期全国外贸进出口值的15.1%。

2、微观维度—外向型产业结构变迁

（1）中国制造业转型升级，部分企业成长为全球性龙头

随着“中国制造2025”国家战略的逐步推进，中国先进产能比重持续上升。中国物流与采购联合会数据统计，2021年中国全年社会物流总额335.2万亿元，同比增长9.2%，其中高技术制造业物流需求同比增加18.2%，增幅显著高于平均水平。

同时，随着产业技术的积累与进步，一些国内企业依托中国业已成熟且稳定高效的配套供应链体系，成长为具有一定行业主导权的全球性龙头企业。

（2）中国外贸“OEM-ODM-OBM”升级，中国品牌崛起，中国制造出海

随着核心技术及原材料的掌握、内需消费升级对供给质量的拉动以及线上化营销渠道的打通，中国品牌逐步在世界赢得话语权，中国外贸中枢也逐渐开始由OEM向ODM及OBM模式转型升级。伴随着中国品牌崛起，部分中国制造企业也积极布局海外，一方面投资建厂，将附加值较低、不再具备成本优势的生产环节转移至“一带一路”沿线，另一方面，也立足海外市场，建立技术研发中心、营销服务中心，以实现中国品牌在研发端、流通端的本土化落地。

3、对本行业的影响

（1）“后疫情时代”全球经济复苏趋势奠定跨境物流需求基础

经过几十年的快速发展，中国制造业规模已稳居世界第一，成为全球产业分工链条中不可替代的核心环节；在此过程中，中国也已全面建成小康社会，中国已成为不可或缺的全球第二大消费市场。RCEP 正式落地生效以及“一带一路”伙伴关系的持续拓展也将带动中国跨境物流市场规模长期、稳定、可持续扩大。

（2）先进制造业集群带动专业、全程供应链物流需求，构筑中长期结构性需求红利

先进制造产业产品结构复杂、原材料/配件品种繁多、承运货物货值高、技术更新换代快、供需关系变化迅速。中国由制造业大国迈向制造业强国的历史进程专业、全程供应链物流服务行业作为关键配套性产业，将伴随中国产业升级迎来高速发展周期。

（3）跨国界的中国制造需要国际化的中国物流

中国制造、中国品牌走向世界随着中国企业在全球产业链中话语权越来越高，本土物流企业担任的角色也将发生质变。过去，外资品牌商往往直接指定外资背景物流企业作为的国际物流总包商，该总包商再将部分境内段业务分包给国内物流企业。中国物流企业作为境内段、单环节业务分包商，赚取利润基数薄、议价力低。中国制造崛起出海后，在全球物流总包商的选择上，更倾向于中国物流企业。在中国制造出海导致中国货主支付物流费用占比不断提升的长期发展态势下，能够满足上述要求的，真正具备多链条、跨国界、高效率服务能力的中国物流企业将迎来属于自己的需求爆发期。

（三）供给端分析—国际运力供给情况及其对本行业的影响

运力采购成本是跨境物流企业最重要的成本构成。国际运力供给格局及运价波动趋势对本行业产业格局构成重要、直接影响。

1、运力供给格局及价格波动情况

（1）海运运力供给及价格波动情况

2021 年，受全球各地防疫政策影响，国际航运端运力投放和使用效率受到显著抑制。港口拥堵、船期紊乱渐成常态，集装箱空箱周转速度迟缓等现象相较 2020 年未见缓解。根据上海航运交易所数据显示，全球集装箱班轮综合准班率在 2021 年 7 月至 11 月间均低于 20%。

与此同时，随着全球经济逐步复苏，运输需求同比大幅回升，客观上导致市场“一箱难求、一天一价”，运费全年居高不下。

据上海航运交易所数据显示，2021 年，中国出口集装箱运价指数（CCFI）持续高位，全年 CCFI 均值为 2615.54 点，同比增长 165.69%；上海出口集装箱运价指数（SCFI）全年均值为 3772.74 点，

同比增长 199.80%。

（2）空运运力供给及价格波动情况

国际航空运输协会（IATA）发布全球航空货运定期报告显示，2021 年全球航空运力相较 2020 年同比提升 13.8%；空运运力相较疫情前水平仍有差距，2021 年空运运力相较 2019 年下降 10.9%，

与空运运力缓慢恢复形成鲜明对比的是空运货量需求的快速爬升，国际空运供需缺口直接推动了全球航空货运运价的抬升。

2、对本行业的影响

（1）国际运力供给失衡，催化跨境物流“头部效应”

2021 年国际干线及枢纽端运力供需差迅速走扩，货主方为了保证自身供应链稳定性，倾向于直接与能锁定舱位资源、通过多元化运力组织方式保障运输时效性的头部跨境物流企业合作。国际运力供给失衡格局间接加速了中国跨境物流行业向头部集中的发展趋势。

（2）海运出口 CIF 条款占比提升，提升物流企业短期毛利水平，或构成中长期利好

国际运力供需错配格局下，国外商品买方为避免承担高昂的运费，将大量传统以 FOB 条款交易的货物转变为 CIF 条款。CIF 条款下服务环节（如运输、保险、关务等）增加，单箱毛利相比 FOB 模式也有提升，带动了部分中国物流企业盈利能力的提升。

随着中国企业从代工方向品牌方的角色转型，或对中国物流企业中长期利好。

（四）产业政策及其对本行业的影响

物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等的复合型服务产业，是国民经济的重要组成部分，在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。在国际环境日趋复杂的当下，保障国际供应链稳定性，增强国际物流服务竞争力，补齐我国国际供应链安全的重大短板，已成为国家战略层面的紧迫任务。

2021 年 3 月 12 日，《国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》（简称《规划》）正式印发。作为指导今后 5 年及 15 年国民经济和社会发展的纲领性文件，《规划》提及“物流”20 次，提及“供应链”13 次，明确指出要“建设现代物流体系”、“提升产业链供应链现代化水平”、“优化国际物流通道”、“培育一批具有全球竞争力的现代流通企业”。

（五）行业发展阶段及经营模式

物流产业依附于实体经济而存在，贯穿于企业生产的各环节，因此其经营模式与发展阶段与实体经济发展模式与阶段息息相关。目前中国正处在由“经济高速发展”向“经济高质量发展”转型的历史时期，产业结构方面，新兴产业与传统产业并存，高技术产业与低端落后产业并存。

因此，在物流运作领域，这种产业结构的多面性、复杂性就体现为交易型传统物流、契约型合同物流、战略型供应链管理三种业务发展形态在物流服务市场的同时存在。由于历史原因，交易型传统物流仍然是当下相对最为主流的服务模式。

随着中国经济进入新发展阶段，产业重心逐步向高技术、新兴领域转移，中国企业也逐步从代工方向品牌方转型。这个过程对物流企业的集约化、精细化、智能化服务能力提出更高的要求，也为具备上述能力的优秀物流企业向纵深发展提供了难得的机遇。在此历史潮流下，物流产业主流经营模式也将逐步由交易型传统物流向契约型合同物流乃至战略型供应链管理方向升级。

在此趋势下对中国物流企业的要求与挑战在于：①物流企业需要具备整合多区域“订-拖-仓-关”资源，形成“端到端”全链路服务能力；②物流企业需能针对客户业务碎片化、需求个性化提供定制化解决方案；③物流企业需要快速扩充自身海外服务能力，以满足跨国企业海外的物流需求式。

二、公司从事的业务情况

（一）主营业务及经营模式

公司从事综合性现代物流服务业，主要以各类进出口贸易参与主体为服务对象，为其规划、设计并提供专精于跨境环节的标准化物流服务产品与定制化供应链解决方案。公司业务体系随着市场需求演变，形成了“基础分段式物流”、“一站式合同物流”、“精益供应链物流”以及“供应链贸易”四大核心业务板块。

1、基础分段式物流

指围绕国际空、海、铁运进出口业务链条，为客户提供订舱、关务、仓储、拖车单一环节服务的业务模式。基础分段式物流是规模化形成基础货源与运力资源的业务支点，是公司整体业务体系得以正常运行的基石。

2、一站式合同物流

指以订舱、关务、仓储、拖车为基础服务科目，结合客户保税仓配、多式联运、“一票直达”等增值服务需求，生成一站式服务方案并予以交付的业务模式。业务形态层面，一站式合同物流是基础分段式物流的拓展和延伸。

3、精益供应链物流

指根据客户供应链环节特性，为其量身定制贯穿全生产经营流程物流服务方案并予以精准交付的业务模式。作为公司现有业务结构中最高级业务形态，精益供应链物流在一站式合同物流基础上，叠加了原材料全球流集采分拨、VMI 管理、厂内物流、线边库代管等具备“主动管理”属性

的服务科目。目前，公司精益供应链物流业务板块主要服务于泛半导体产业（芯片、面板、半导体设备）及精密电子产业。

4、供应链贸易

指根据客户采购委托，购入符合要求的商品，并最终将商品销售并配送至客户指定收货地点的业务模式。供应链贸易在公司整体业务体系中起到辅助配套作用。

（二）公司的市场地位

业务体量：根据中国国际货运代理协会组织公布的信息，公司位列 2020 年度中国国际货代物流综合收入第 16 名，海运收入第 10 名，空运收入第 21 名，民营企业第 6 名。

企业荣誉：公司被中国物流采购联合会评选为国家 5A 级（最高等级）物流企业，担任中国报关协会副会长单位、中国国际货运代理协会常务理事，是第三届中国国际进口博览会主场指定运输服务商。

（三）业务发展机制

公司创立以来主要采用轻资产的经营模式，通过市场化方式整合外部物流资源，为客户提供跨区域、多环节的系统化跨境物流服务。

目前，公司已构建形成横向扩张（全球网点布局）与纵向延伸（行业客户深耕）相结合的“双轮驱动”式发展机制。“横向扩张”服务于中国品牌出海浪潮，带动公司实现规模化经营，保障公司整体运行效率与单位成本优势，为“纵向延伸”的顺利展开奠定营运网络、作业能力、运力资源基础；“纵向延伸”服务于中国制造业转型升级趋势，带动公司构筑差异化竞争壁垒，提升公司整体服务水平，也为公司伴随核心客户成长，实现业务版图可持续性“横向扩张”提供契机。

3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：元 币种：人民币

	2021年	2020年	本年比上年 增减(%)	2019年
总资产	4,299,930,822.35	1,884,749,392.86	128.14	1,371,603,487.57
归属于上市公司股东的净资产	2,117,063,832.08	854,942,919.46	147.63	720,323,998.71
营业收入	11,913,083,361.27	5,427,929,319.17	119.48	3,413,338,362.79
归属于上市公司股东的净利润	478,979,235.66	185,269,139.34	158.53	103,400,143.66
归属于上市公司股东的扣除	438,628,440.50	150,354,361.25	191.73	98,105,744.50

非经常性损益的净利润				
经营活动产生的现金流量净额	453,534,664.82	119,383,892.10	279.90	98,824,483.11
加权平均净资产收益率(%)	30.87	22.79	增加8.08个百分点	16.20
基本每股收益(元/股)	2.61	1.20	117.50	0.69
稀释每股收益(元/股)	2.61	1.20	117.50	0.69

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元 币种：人民币

	第一季度 (1-3 月份)	第二季度 (4-6 月份)	第三季度 (7-9 月份)	第四季度 (10-12 月份)
营业收入	2,075,998,874.87	2,667,096,046.93	3,643,077,216.77	3,526,911,222.70
归属于上市公司股东的净利润	67,757,355.35	96,775,090.86	196,414,982.98	118,031,806.47
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	65,677,324.81	90,575,666.08	183,694,915.34	98,680,534.27
经营活动产生的现金流量净额	-43,914,419.31	65,370,155.59	45,810,276.13	386,268,652.41

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4 股东情况

4.1 报告期末及年报披露前一个月末的普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前 10 名股东情况

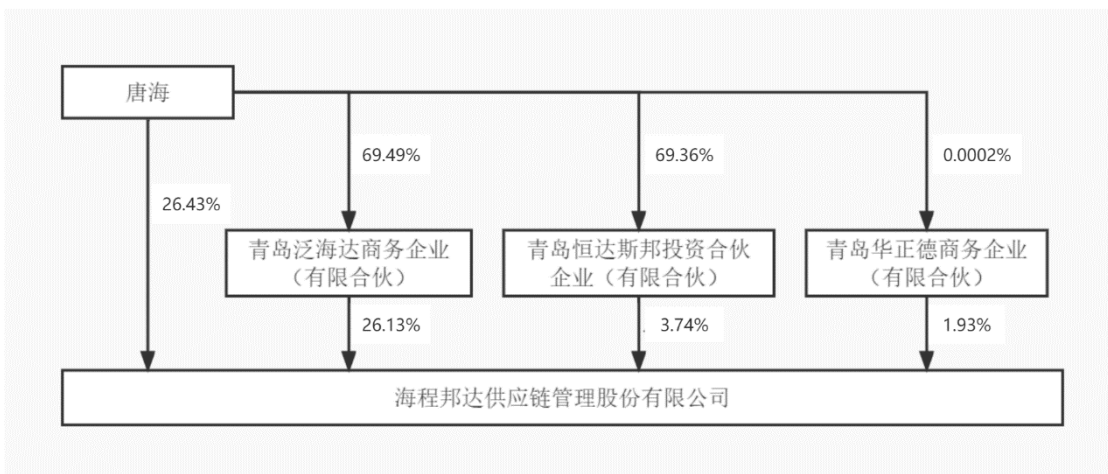
单位：股

截至报告期末普通股股东总数(户)		14,023					
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)		13,570					
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)		0					
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)		0					
前 10 名股东持股情况							
股东名称 (全称)	报告期内增 减	期末持股数 量	比例 (%)	持有有限售 条件的股份 数量	质押、标记或 冻结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
唐海	0	54,250,000	26.43	54,250,000	无		境内自然 人
青岛泛海达商务企	0	53,630,385	26.13	53,630,385	无		境内非国

业（有限合伙）							有法人
王希平	0	8,750,000	4.26	8,750,000	无		境内自然人
宁波梅山保税港区晟维资产管理中心（有限合伙）—晟维睿远私募基金	7,782,912	7,782,912	3.79	0	无		境内非国有法人
青岛恒达斯邦投资合伙企业（有限合伙）	0	7,670,000	3.74	7,670,000	无		境内非国有法人
青岛国信创新股权投资管理有限公司—青岛市海洋新动能产业投资基金（有限合伙）	0	7,542,337	3.67	7,542,337	无		境内非国有法人
平阳贸联投资管理合伙企业（有限合伙）	0	6,926,636	3.37	6,926,636	无		境内非国有法人
青岛海睿邦达投资合伙企业（有限合伙）	0	4,200,000	2.05	4,200,000	无		境内非国有法人
青岛华正德商务企业（有限合伙）	0	3,955,879	1.93	3,955,879	无		境内非国有法人
张晓燕	0	3,500,000	1.71	3,500,000	无		境内自然人
吴叔耀	0	3,500,000	1.71	3,500,000	无		境内自然人
上述股东关联关系或一致行动的说明	唐海为公司控股股东、实际控制人，唐海在泛海达、恒达斯邦、华正德担任 GP。唐海、泛海达、恒达斯邦、华正德构成一致行动人。公司未知前 10 名无限售条件股东之间是否存在关联关系，也未知是否属于一致行动人。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用						

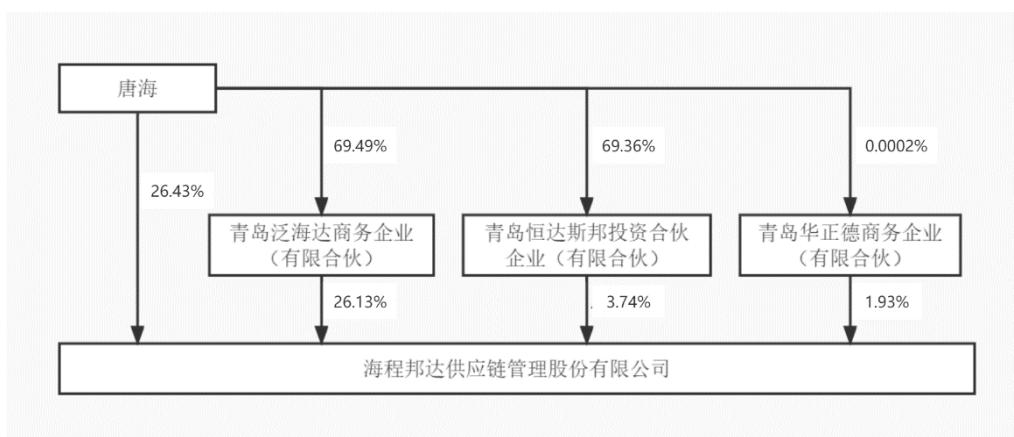
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

适用 不适用



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

适用 不适用

5 公司债券情况

适用 不适用

第三节 重要事项

1 公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

公司实现营业收入 119.13 亿元，较上年同期增长 119.48%；实现归属于上市公司股东的净利润 4.79 亿元，较上年同期增长 158.53%。公司总资产为 43.00 亿元，同比增长 128.14%，归属于上市公司股东的净资产 21.17 亿元，同比增长 147.63%。

2 公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

适用 不适用