

**中盛华资产评估有限公司对上海证券交易所  
《关于广汇物流股份有限公司 2023 年年度报告的信息  
披露监管工作函》相关问题的回复**

广汇物流股份有限公司：

中盛华资产评估有限公司（以下简称“中盛华评估公司”）于 2024 年 5 月 15 日收到上海证券交易所上市公司管理一部下发的《关于广汇物流股份有限公司 2023 年年度报告的信息披露监管工作函》（上证公函【2024】0507 号）（以下简称“《监管工作函》”）。中盛华评估公司作为广汇物流股份有限公司（以下简称“广汇物流”或“公司”）2022 年度重大资产重组购买资产暨关联交易之评估机构，在收到《监管工作函》后，中盛华评估公司管理层及具体业务部门高度重视，立即组织相关部门对《监管工作函》中所提到的涉及新疆红淖三铁路有限公司（以下简称“红淖铁路”）相关问题进行认真分析、讨论和核查，现中盛华评估公司按照《监管工作函》要求，结合实际情况，就《监管工作函》相关问题出具了《中盛华资产评估有限公司对上海证券交易所〈关于广汇物流股份有限公司 2023 年年度报告的信息披露监管工作函〉相关问题的回复》。

问题 3、关于业绩承诺。

相关公告显示，2022 年公司发生重大资产重组，向关联方广汇能源购买红淖三铁路 92.7708% 股权，并约定 2022-2024 年业绩承诺，2023 年红淖三铁路扣非后归母净利润为 1.71 亿元，业绩完成率仅 49%；公司 2019 年购买关联方持有的桂林金建、汇润兴疆、汇茗万兴等地产项目，关联方广汇置业对地产项目 2019 至 2023 年（不含 2022 年）的净利润作出承诺和补偿安排，盈利预测数为 2.42 亿元，实现数仅为 0.3 亿元，与预测数相差较大。请公司：（1）补充披露红淖铁路重组后的主要财务数据及经营数据，包括运价、运量、装车数量等，并对比重组预测时关键假设等，说明红淖铁路的经营情况是否发生重大变化以及主要资产是否需计提减值；（2）补充披露地产项目承诺期内的主要财务指标，包括但不限于营业收入、净利润、扣非净利润、经营活动现金净额等，结合行业竞争格局、项目开发及销售情况，分析地产项目业绩未达标的原因、主要资产是否发生减值以及相关减值是否充分；（3）公司后续改善红淖铁路及地产项目经营情况、盈利能力的具体措施。请评估师对问题（1）发表意见，请年审会计师对问题（2）发表意见。

一、评估师对问题（1）回复：

（一）对红淖铁路重组后的主要财务数据与预测时关键假设及预测数据对比

经核查，对红淖铁路 2022 年、2023 年实际经营数据与重组预测时关键假设及预测数据对比分析如下：

1. 2022 年度对比数据如下：

项目	2022 年实际经营数据	2022 年预测数据	差异率
主营业务收入(万元)	114,141.10	121,728.69	-6.23%
其中运费收入(万元)	81,483.72	100,394.72	-18.84%

项目	2022年实际经营数据	2022年预测数据	差异率
其中杂费收入(万元)	32,657.38	21,333.96	53.08%
主营业务成本(万元)	66,375.49	74,988.61	-11.49%
管理费用(万元)	1,980.06	2,919.54	-32.18%
财务费用(万元)	23,708.43	25,467.30	-6.91%
净利润(万元)	20,481.17	15,932.26	28.55%
毛利率	41.85%	38.40%	8.99%
执行的运价(不含税价,元/吨公里)	0.2064	0.2064	0.00%
将淖铁路国铁过货运价(不含税价,元/吨公里)	0.1835	0.1835	0.00%
执行的平均杂费单价(不含税价,元/吨)	29.32	15.28	91.86%
运量(万吨)	1114.01	1396.00	-20.20%
装车数量(辆)	163825	211515	-22.55%

经核查，红淖铁路 2022 年实际主要货物运价与预测期运价均执行的 0.2064 元/吨公里（不含税价格）。红淖铁路 2022 年实际平均杂费价格为 29.32 元/吨，较预测期平均杂费 15.28 元/吨上涨 91.86%；2022 年主要实际经营运量较 2022 年预测数据减少 20.20%，减少的主要原因为货车车源紧俏导致运力不及预期，运量减少导致主营业务收入较预测数减少 6.23%，其中主要为运费收入较预测期减少 18.84%，杂费收入由于单价上涨导致杂费收入较预测期增加 53.08%；同期主营业务成本较预测期减少 11.49%，主营业务成本减少的主要原因为运量减少导致部分变动成本较预测数据有所下降，主要为机车租赁费、货车使用费、车辆维修维护费、调车机租赁费、货车封舱堵漏费等费用有所下降。红淖铁路 2022 年管理费用较预测期减少 32.18%，减少的主要原因是职工薪酬较预测期有所减少，职工薪酬减少主要是人员岗位编制数量较预测期人数有所减少，固定资产折旧较预测期有所减少；管理费用中折旧费用减少主要原因为预测期部分管理费用中核算的折旧费用会计核算调整至成本核算所致；财务费用较预测期减少 6.91%，主要为红淖铁路 2022 年融资成本较预测期贷款利率有所下降所致。

通过毛利率分析，2022年实际毛利率较预测期毛利上涨8.99%，上涨主要原因为经营期间实际部分成本较预测期有所节约所致。

综上，公司2022年净利润较预测期增加28.55%，实现了2022年的重大资产重组业绩承诺期的业绩承诺。

## 2. 2023年度对比数据如下：

项目	2023年实际经营数据	2023年预测数据	差异率
主营业务收入(万元)	106,943.01	157,714.34	-32.19%
其中运费收入(万元)	71,936.87	127,352.08	-43.51%
其中过货量运费收入(万元)		6,330.28	
其中杂费收入(万元)	35,006.14	30,362.26	15.29%
主营业务成本(万元)	60,135.62	89,345.61	-32.69%
管理费用(万元)	1,963.43	3,129.04	-37.25%
财务费用(万元)	25,126.54	24,828.67	1.20%
净利润(万元)	17,308.26	35,098.04	-50.69%
毛利率	43.77%	43.35%	0.97%
执行的运价(不含税价,元/吨公里)	0.2064	0.2064	0.00%
将淖铁路国铁过货运价(不含税价,元/吨公里)	0.1835	0.1835	0.00%
执行的平均杂费单价(不含税价,元/吨)	37.74	17.70	113.17%
运量(万吨)	927.66	1815.00	-48.89%
其中将淖铁路过货运量(万吨)		100.00	
装车数量(辆)	136,421	275,000	-50.39%
其中将淖铁路过货装车数量(辆)		15,152	

经核查，红淖铁路2023年实际主要货物运价与预测期运价均执行的0.2064元/吨公里（不含税价格）；红淖铁路2023年实际平均杂费价格为37.74元/吨，较预测期平均杂费17.70元/吨上涨113.17%；2023年主要实际经营运量较2023年预测数据减少48.89%。

经核查，通过以上数据对比分析，红淖铁路在2023年度的运量受多方面原因出现较大幅度的减少，其影响的主要原因如下：

- 1) 车皮资源阶段性紧张和后方通道运力不足，导致发运需求未能充分满足；
- 2) 下游市场波动，供需阶段性错位，影响发运需求；
- 3) 2023年预测期关键假设为预测期上游通道将淖铁路预计于2023年9月30日建成通车，但由于将淖铁路实际施工进度不达预

期，故影响了货源的增加；

4) 中国国家铁路集团有限公司调整自备箱政策导致集装箱发运需求下降；

5) 红淖铁路扩能改造工程施工影响运力发挥。

由于运量减少导致 2023 年主营业务收入较预测期减少 32.19%；其中主要为运费收入较预测期减少 43.51%，其中过货量运费收入由于将淖铁路未按预计运营日期开通，导致预测期 2023 年 10 月至 12 月未实现过货量运费收入；杂费收入由于单价上涨导致杂费收入较预测期增加 15.29%；同期主营业务成本较预测期减少 32.69%，主营业务成本减少的主要原因为运量减少部分变动成本较预测数据有所下降，主要为机车租赁费、货车使用费、车辆维修维护费、调车机租赁费、货车封舱堵漏费、委托管理费等费用有所节约。其次红淖铁路 2023 年管理费用较预测期减少 37.25%，减少的主要原因是职工薪酬较预测期有所减少，固定资产折旧较预测期有所减少，职工薪酬减少主要是人员岗位编制数量及较预测期人数有所减少；管理费用中折旧费用减少主要原因为预测期部分管理费用中核算的折旧费用会计核算调整至成本核算所致；财务费用较预测期增加 1.20%，主要为红淖铁路 2023 年新增融资贷款较预测期贷款有所增加所致。

通过毛利率分析，2023 年实际毛利率较预测期毛利上涨 0.97%，上涨主要原因为经营期间实际部分成本较预测期有所节约所致。

以上因素综合影响导致 2023 年净利润较预测期减少 50.69%，未实现 2023 年的重大资产重组业绩承诺期的业绩承诺。

**(二) 红淖铁路的经营情况未发生重大变化，主要资产不存在减值迹象，不需计提减值。**

经核查，红淖铁路虽然 2023 年运行较预测期有所波动，但主要

是属于暂时性影响因素所致，目前企业各项主要资产运行稳定，生产经营向好，未发现存在持续性的导致经营情况发生重大变化的事项，评估师认为，目前红淖铁路的经营情况未发生重大变化，红淖铁路主要资产无减值迹象，故主要资产不需计提减值。其主要资产不需计提减值原因如下：

1. 将淖铁路开通，对运量增长提供了新动能，整体运量及收入大幅增长。

广汇物流参股的将淖铁路已于2024年1月15日正式通车运营，将为红淖铁路整体运量提升贡献力量，将淖铁路作为疆煤外运铁路“一主两翼”布局中的北翼通道的重要组成部分，将淖毛湖矿区、三塘湖矿区、巴里坤西部矿区和准东矿区有效串联，为该部分矿区资源出疆提供了更加便捷的通道。“将-淖-红”铁路（将军庙-淖毛湖—红柳河）全线贯通，意味着“疆煤外运”能力从源头得以提升，运能进一步释放。

将淖铁路开通后红淖铁路主要财务及经营数据如下表：

项目	2023年1月至4月 数据（同期）	2024年1月至4月 数据	差异率
主营业务收入(万元)	23,445.23	68,251.02	191.11%
其中运费收入(万元)	15,529.51	48,012.07	209.17%
其中过货量运费收入(万元)		12,779.96	
其中杂费收入(万元)	7,915.71	20,238.95	155.68%
主营业务成本(万元)	16,435.14	36,196.53	120.24%
管理费用(万元)	595.14	1,096.23	84.20%
财务费用(万元)	5,377.19	13,587.32	152.68%
净利润(万元)	1,009.73	16,620.08	1,545.99%
毛利率	29.90%	46.97%	57.08%
执行的运价（不含税价，元/吨公里）	0.2064	0.2294	11.14%
将淖铁路国铁过货运价（不含税价，元/吨公里）	0.1835	0.1533	-16.46%
执行的平均杂费单价（不含税价，元/吨）	37.74	46.01	21.91%
运量(万吨)	209.77	676.25	222.38%
其中将淖铁路过货运量(万吨)		236.37	
装车数量（辆）	30848	99266	221.79%
其中将淖铁路过货装车数量（辆）		34506	

通过对比红淖铁路 2024 年 1 月至 4 月和 2023 年同期主要财务及经营数据可看出将淖铁路正式开通运营以来，对运量增长提供了新动能。2024 年 1 月至 4 月收入实现 68,251.02 万元，较 2023 年同期增长 191.11%；2024 年 1 月至 4 月完成运量 676.25 万吨，较 2023 年同期增长 222.38%；将淖铁路开通后红淖铁路整体运量及收入大幅增长。

## 2. 新疆煤炭优质产能加速释放，能源保供政策驱动下疆煤外运量大幅提升。

2023 年 7 月，新疆维吾尔自治区印发的《工业领域碳达峰实施方案》中指出，新疆要围绕高质量建设“八大产业集群”，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以煤炭为基础、油气为关键、新能源为方向，以实施重点行业碳达峰行动为抓手，全面推进新时代国家“三基地一通道”建设，打造全国能源资源战略保障基地。2023 年度，新疆煤炭优质产能加速释放，形成准东、哈密两个亿吨级煤炭生产基地，全区煤炭产量 4.6 亿吨，同比增长 10.70%，增速位居主要产煤省区第一，“疆煤外运”首次突破亿吨大关，已经成为全国煤炭供应的新增长极。根据国家统计局数据显示，2024 年一季度，新疆原煤产量超过 1.2 亿吨，同比增长 7.70%。2024 年 1 至 4 月，新疆铁路发运煤炭 5381 万吨，同比增长 21.30%，其中疆煤外运超 2800 万吨，同比增长 52.00%。新疆煤炭产量和外运量均出现不同程度增长，对于红淖铁路运量提升提供有力保障。

将淖铁路和红淖铁路作为疆煤外运铁路“一主两翼”布局中的北翼通道的重要组成部分，将淖毛湖矿区、三塘湖矿区、巴里坤西部矿区和准东矿区有效串联，将淖铁路和红淖铁路联通已成为该部分矿区资源出疆的便捷通道，依附准东、哈密两个亿吨级煤炭生产

基地，该区域内货源充足，铁路运量也将大幅提升。

**3. 红淖铁路运费和杂费根据市场情况可自主定价，铁路杂费仍有向上调整的空间。**

2023年1月至4月，红淖铁路实际平均杂费价格为40元/吨（含税价格）；2024年1月至4月，红淖铁路实际平均杂费48.77元/吨（含税价格）；2024年1月至4月，红淖铁路平均杂费较2023年同期上涨21.93%。

为保障公司盈利水平，广汇物流和红淖铁路公司持续对周边站点杂费进行摸排。根据2023年市场调研和相关合同了解，周边站点杂费2023年收费标准在35-70元/吨（含税）之间。其中，将军庙站35元/吨（含税）；吐鲁番站杂费在45-50元/吨（含税）；哈密烟墩站敞车发运杂费63.75-67.85元/吨（含税），集装箱发运杂费56.56-61.69元/吨（含税）；哈密山口站杂费为70元/吨（含税）。红淖铁路杂费根据市场情况变化，遵循市场化定价原则，在参照市场同类交易合同价格基础上，供需双方充分协商后，适时对杂费标准进行调整，杂费有向上调整的空间。

**4. 红淖铁路无缝化升级改造项目完成，对运力增长及安全运行提供有效条件，将进一步降低运营维护成本，提高经济效益。**

无缝化升级改造采用的高强度材料更具有耐久性，能够减少铁路维护和更换的频率，铁路日常维护所需施工天窗数量将减少，从而降低运营维护成本，提高经济效益。

无缝化升级改造采用无缝连接技术，将提升列车行驶的平稳性，更加有效保证行车安全。无缝化升级改造后列车安全运行得到有效保障同时运行速度也将提升，提高运行效率，进一步释放运力。

**5. 红淖铁路预计2024年6月完成电气化升级改造，装车组织得**



到优化，运行效率提高的同时运行成本将有所下降。

电气化升级后红淖铁路将节省以往由于内燃机车与电气化机车进行换车的作业时间，使得装车组织得到进一步优化，提高运行效率。电气化升级后，电气化机车的使用成本较以往的内燃机车的使用成本将大幅度降低从而提高经济效益。

综上，红淖铁路在将淖铁路开通以及新疆煤炭优质产能加速释放的外部因素下，运量大幅增长，经营情况逐步好转；内部因素方面红淖铁路根据市场情况可自主定价，对比周边铁路收费情况，收入未来仍有上涨空间；红淖铁路已完成无缝化升级改造，实现降本增效；2024年6月红淖铁路电气化开通将进一步提升运力及降低运行成本。因此，评估师认为红淖铁路经营情况未发生重大变化，主要资产无减值迹象，故主要资产不需计提减值。

## 二、评估师回复意见

经分析，评估师认为：

通过对比分析红淖铁路重组后的主要财务数据与预测时关键假设及预测数据，红淖铁路经营情况未发生重大变化，主要资产无减值迹象，故主要资产不需计提减值。

中盛华资产评估有限公司

2024年5月26日

