



关于江苏万林现代物流股份有限公司非
公开发行股票募集资金
使用的可行性分析报告
(第一次修订稿)

江苏万林现代物流股份有限公司董事会

2016-5

目 录

一、本次非公开发行股票募集资金使用的基本情况	2
二、项目的可行性分析报告	2
（一）木材供应链管理一体化服务平台项目	2
（二）物流网点工程项目	14

关于本次非公开发行股票募集资金使用的可行性报告

一、本次非公开发行股票募集资金使用的基本情况

本次非公开发行募集资金总额（含发行费用）将不超过85,038.15万元，拟用于以下项目：

序号	项目名称	项目投资总额	拟投入募集资金金额
1	木材供应链管理一体化服务平台	12,366.00	8,387.55
2	物流网点工程	76,650.60	76,650.60
合计		89,016.60	85,038.15

公司根据实际情况，不再使用 3,978.45 万元募集资金投入“木材供应链管理一体化服务平台”项目中的人力资源项（包括规划人员工资福利 3,789.00 万元及按 5%计算的涨价预备费 189.45 万元），该部分投入将使用公司自筹资金。由此，“木材供应链管理一体化服务平台”项目募集资金需要量将调减为 8,387.55 万元。

本次非公开发行实际募集资金不能满足项目投资需要的部分将由公司自筹资金解决。在本次非公开发行募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后予以置换。

在上述募集资金投资项目范围内，公司董事会可根据项目的实际需求，按照相关法规规定的程序对上述项目的募集资金投入金额进行适当调整。

二、项目的可行性分析报告

（一）木材供应链管理一体化服务平台项目

1、项目基本情况

本项目用于构建公司木材产业供应链管理一体化服务平台。该平台采用创新的供应链管理模式，在木材产业供应链大数据、物流服务和货物监管体系的基础上，借助交易（B2B\B2C）及金融功能，构建贯穿整个木材产业链的供应链一体化服务平台。本平台将构建“1+3+5”模式的供应链管理一体化服务平台，即建

立 1 个木材行业大数据中心，构建“用户使用层、平台营运层、核心企业层”3 层平台架构，打造资讯云平台、采购云平台、物流云平台、交易云平台、融资云平台等 5 个云服务平台。

江苏万林现代物流股份有限公司（下称“公司”、“万林股份”）通过木材产业供应链管理一体化服务平台，为木材行业的管理者、从业者与客户提供贯穿“海外林场、跨境采购、国际运输、船货代理、装卸仓储、货物监管、定制加工、物流金融、展示交易、配载配送，交付客户”等一系列服务在内的、基于木材产业供应链管理的一体化增值服务。

2、项目建设背景及可行性

（1）项目建设背景

①产业政策的支持

物流行业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，具有巨大的市场需求和发展空间。2014 年—2015 年，国家接连发布了《物流业发展中长期规划（2014—2020 年）》、《国家促进物流业发展三年行动计划（2014—2016 年）》和《关于加快实施现代物流重大工程的通知》等一系列的产业政策，突出强调了“提升物流业信息化，把大数据、物联网、云计算等先进信息技术应用在物流行业”这一“互联网+物流”发展方向，为木材供应链管理一体化服务平台的建设提供了有力的政策支持。

2014 年，国务院发布《物流业发展中长期规划》，对我国未来物流行业的发展方向做了详细清晰的阐述，把“提升物流业信息化、标准化水平”作为主要的发展目标。国家发改委 2015 年发布的《关于加快实施现代物流重大工程的通知》也把“提升物流业信息化、标准化水平，加强大数据、物联网、云计算等先进信息技术在重大物流工程中的应用”列为加快推进现代物流重大工程建设的主要任务。

以上产业政策多次提及“提升物流业信息化，把大数据、物联网、云计算等先进信息技术应用在物流行业”，是物流行业“互联网+”发展的雏形，为物流行业未来一段时间内的重点发展指明了方向。

②“互联网+”成为行业发展的方向

近年来，基于互联网技术的高速发展，传统行业与互联网的结合（即“互联网+”）因其智能化、大数据化等特性，已逐步地协助各行各业转型升级。

在 2015 年的全国人大三次会议上，国务院总理李克强在政府工作报告中首次提出“互联网+”行动计划，首次将互联网建设上升到国家层面。2015 年 7 月，国务院发布了《国务院关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》（以下简称“《指导意见》”），是推动互联网由消费领域向生产领域拓展，加速提升产业发展水平，增强各行业创新能力，构筑经济社会发展新优势和新动能的重要举措。《指导意见》指出，通过“互联网+”把互联网的创新成果与经济社会各领域进一步深度融合，促进社会发展，将“互联网+高效物流”作为十大重点行动之一，并提出“加快建设跨行业、跨区域的物流信息服务平台，提高物流供需信息对接和使用效率，鼓励大数据、云计算在物流领域的应用，建设智能仓储体系，优化物流运作流程，提升物流仓储的自动化、智能化水平和运转效率，降低物流成本”。

以上规划及措施为“木材供应链管理一体化服务平台”的建设创造了良好的宏观政策环境，提供了有利的产业支持。

③木材产业供应链存在的问题

我国主要的木材消费除部分速生林以外，主要均依赖进口。同时由于下游木材加工产业的产业布局，以及进口木材必须经过严格检验、检疫等原因，目前我国进口木材主要集中在张家港、太仓、岚山、天津、上海、靖江等为数不多的口岸到货。国内木材需求虽然在进口口岸的经济腹地内呈现一定的区域集聚，但通常也会存在跨区域分布的情形。供需区域分布的不一致导致形成了规模庞大的木材物流服务行业。国内木材供应方面，由于严格实行“天然林保护工程”使得传统的大型天然林场实施禁伐，部分木材产业所需的木材原料主要通过砍伐速生林来获得。砍伐速生林所获得的原木需经过物流服务运抵原木加工企业（主要聚集在华北、长三角和广东地区），加工成锯材后再通过物流服务运抵下游的加工用户（房地产、家具、建材、地板等）。木材产业供应链越往下游延伸则用户的分布越分散，因此，木材产业供应链上下游客户之间的仓储、运输、装卸等服务的需求量巨大，形成了较为复杂的木材物流服务体系。在进口木材供应方面，由于进口口岸进行检验、检疫与熏蒸（目的是杀除进口木材中可能夹带的病虫害）等原因，导致进口木材主要集中在沿海、沿江地区为数不多的木材接卸港口，随后也是通过专业的木材物流服务分散、转运至经济腹地内的各类下游用户，因此进口木材同样需要依赖规模巨大的木材物流服务。

另一方面，我国木材物流行业的准入门槛又较低。存在数量众多的小规模的经营商，他们依赖为数不多的工人、有限的场地以及少数几台装卸车辆或几套加工机械就能从事较为简单的木材物流服务，构成区域内木材产业供应链中一个或几个小的环节。我国木材物流行业整体的组织化程度较低，小型企业数量约占整个行业企业总数的 80%~90%，且尚处于粗放发展的阶段，信息化更无从谈起。木材物流行业的这种现状已经开始与现代化工业体系的规模化、集约化、信息化要求之间形成巨大的矛盾，产生了诸多行业痛点：

1) 信息不对称，“小圈子化”产生的无效库存和价格盲区。木材物流行业准入门槛较低，更多的中小经营者进入木材物流服务领域，但对市场预判不够，盲目追求市场热点产品，商家“各自为战，彼此信息不通”，导致了行业整体竞争力不强，库存压力增加，大都依赖于突发的市场机遇性。

2) 没有形成完善的货物监管体系，货物与资金难监管，风险较高。木材物流服务企业个体化，众多中小木材贸易商与加工企业通常采用传统直接销售/采购的业务模式，没有建立起完善的货物/资金监管体系，难以实现对货物的有效实时监管，存在货物及资金流转难以监控的风险。

3) 征信体系缺失，民间借贷融资盛行，提高了资金成本和资金风险。整个木材产业供应链中的相互赊欠情况较为普遍，且普遍依靠个人信用作为担保与风险控制手段。虽整个行业的金融需求强烈。但由于从业者多为小型企业，征信较难，因此银行融资难度较大，民间自发借贷融资普遍，提高了整个行业的资金成本和资金风险。

4) 业态长期散乱粗放，没有形成完善的经营模式和体系标准。一方面，中小企业缺乏专业知识和营销经验；另一方面，木材产业供应链的市场竞争秩序混乱，缺乏规律与指导，行业整体缺乏完善的经营模式和体系标准。

5) 交易过程的中间环节较多，利润耗损较大。在现有的木材产业供应链中，存在数量众多的木材中间经销商，往往通过“整批采购、零散销售”等方式开展木材贸易，从而使得木材物流信息上下割裂，彼此屏蔽。一批木材从上游客户起需要经过多次转手才能转至实际需求客户手中。由于中间环节较多，木材产业供应链无效的人力、物力与利润耗损较大，也提高了社会整体的物流成本。

综上，我国木材国内供需矛盾较为突出，对进口木材的依赖程度较大，整体上木材物流服务行业的市场规模巨大，国家对于物流行业的指导意见也指明了未

来发展的方向，行业发展整体前景良好。但是，“低门槛、粗放式、无序经营”的木材物流行业的经营水平，也给行业的整体发展带来了阻碍，这与巨大市场需求产生了较大的落差。如何提高木材物流行业的流通效率、降低物流服务成本、完善标准体系建设、提高信息化程度，如何促进行业的全面有序发展，这已经成为木材物流行业当下最主要的课题，同时也为行业企业带来了巨大的发展机会。在此背景下，公司拟通过投资建设“木材供应链管理一体化服务平台”，能够有效针对行业所存在的痛点和问题，提升自身服务的信息化水平，更好的满足行业发展的要求。

综上，本项目具有较好的发展前景与现实意义。

（2）项目建设的必要性

①整合各类信息资源、实现行业信息互联互通

国内木材产业供应链上的市场变化迅速，信息严重不对称。及时地掌握行业政策、市场行情及木材供求信息，导致很多行业企业在购、销、存等业务活动中处于被动，增加了物流成本和资金成本，进而影响到整个木材产业的发展。

公司拥有多年的木材产业供应链管理的服务经验，处于行业的领先地位，公司的进口代理、港口装卸、仓储配送等各项专业业务已积累了大量的上下游客户，形成了大量的业务数据，但相关数据虽有一定的利用却没有做到很好的收集汇总与充分的数据挖掘。公司自 2009 年开始建设内部信息系统，已初步完成了代理采购、装卸堆存、船舶代理、货运代理、仓储配送、货物监管、视频监控等业务系统开发，以及办公、财务、人事等内控管理系统的建设。但现有系统只能满足内部管理和业务操作流程的需要，且内部各信息系统之间彼此孤立，形成了信息孤岛，有必要通过本平台的建设对于这些系统进行整合升级。

随着互联网、物联网、云计算等技术的变革与发展以及大数据的应用，公司需要在数据库系统、集中化运营管理、业务流转的可视化管控等方面增加投入，以增强业务流转的信息化水平、提升业务数据的积累和大数据服务能力，实现木材产业供应链管理上的互联互通、网上支付、物流管理、行情分析等。通过本平台的建设，公司将能为客户提供便捷的在线操作服务，并通过大数据分析行业形势，提供从整体国际形势的分析，到每日国内具体地区的木材交易价格行情，让客户随时把握市场动态，降低客户风险，增加客户粘性，实现共赢发展。

②减少产业链中间环节、提高运行效率、降低运行成本

在传统的木材产业供应链中，林场主、出口商、进口代理商、初加工企业、木材加工企业、经销商和最终消费者之间还存在众多木材经销商。整体上，国内的木材产业供应链管理处于粗放经销模式，各环节之间壁垒明显，上下环节的销售往往只存在于一定的业务圈子内，木材流转的中间环节多，层层加码现象普遍，造成了利润耗损、业务效率降低，增加了整体的物流成本。

在供应链管理的背景下，木材产业供应链管理者可通过对各环节之间的商流、物流、信息流、资金流进行有效整合，重新设计、规划、控制与优化，从而简化中间环节，打破条块分割与壁垒，提高上游对下游客户需求的响应速度，使木材产业供应链上各节点企业之间同步协调运行，确保整个链条运行更加顺畅和更具效率。

公司现有业务已覆盖了木材产业供应链的较多环节，但由于缺乏统一的运营管理平台，业务信息的内部流转尚不流畅，业务之间的衔接、协作效率有待提升。通过本平台的建设，公司能够完善现有业务之间的信息传递，加强业务衔接，提升协作效率。更近一步，公司能通过本平台未来的推广使用，减少国内整个木材产业供应链的运行效率，为降低国内整体的木材物流费用，提升运作效率做出一点贡献。

③通过信息发布认证及流通环节监管、建立行业服务标准

木材产业供应链领域内由于长期“散、乱、粗放”的经营，许多中小企业专业知识和营销经验较为缺乏，市场竞争秩序混乱，缺乏规律和指导，没有形成完善的经营模式和体系标准。

公司通过“木材供应链管理一体化服务平台”的建设，将为木材行业提供一体化的供应链解决方案，帮助行业从业者从货源上把握木材质量。同时，平台建设也将为行业内企业提供信息发布平台，通过对入驻平台的企业用户的检验与甄别，可以对其所发布的相关木材信息进行通过多重认证并审核确认，从而保证平台信息的真实性。通过平台的运营，公司可以帮助木材行业企业事项在流通环节对物流进行有效监管，获得第一手的信息数据，从而可以帮助平台逐步提升所物流信息与木材供需信息的准确度与及时性。公司力争逐步成为木材行业价格指数的权威发布者、木材行业大数据及行业报告的提供者以及木材行业物流服务标准的制定者。随着上述“木材供应链管理一体化服务平台”的建设，公司在未来木材产业链中将扮演更为重要的角色，并通过推动新服务标准的完善，未来这将会

够有效的改善当下木材产业供应链中所存在的粗放经营的不足。

④实现木材产业供应链管理创新、实现业务转型升级

传统的木材物流服务企业通常经营模式粗放，服务内容单一，只能提供内容简单、技术含量不高的物流服务。在未来，木材物流行业的发展必须是围绕木材产业供应链管理提供新服务、拓展新业务。这也是为木材物流服务企业构建新业务形态、提升差异化竞争能力的必经之路。

“木材供应链管理一体化服务平台”是将木材产业供应链管理与互联网生态相结合的新型服务模式，有助于打破木材产业供应链上各方之间的业务壁垒，转变传统木材物流服务模式，实现木材产业供应链上各环节及各方的共赢发展。

公司作为木材专业物流服务领域的领头羊，将凭借自身在资金、信息等方面的优势，通过本平台的建设将内部的管理、客户需求管理、供应商关系管理以及对其他外包服务商的管理进行有效整合，充分集合供应网络的资源和客户需求信息，争取成为能够对木材产业供应链上商流、物流、资金流、信息流进行有效的计划、组织、协调、控制的“供应链管理一体化服务集成商”，并成为能够提供金融、保险、征信等全面解决方案和增值服务的“创新型木材产业供应链服务提供商”。

综上所述，本项目建设的必要性充分，对于公司未来的发展建设意义重大。

（3）项目建设的可行性

①业务生态兼具木材与物流的双重属性，为平台的建设提供了支撑

公司自成立以来，业务规模不断扩张，业务量呈稳定增长的态势，行业地位不断加强，具备良好的行业信誉。公司进口木材业务量连续多年居全国第一，业务经营范围覆盖了木材产业供应链管理上的多项业务领域。各业务分支均系在公司统一战略规划下，紧紧围绕为国内木材行业企业提供系列化、专业化的配套物流服务这一目标而开展，具有较强木材行业专业属性。因此，公司具有木材专业与物流服务的双重属性，为“木材供应链管理一体化服务平台”的建设提供了良好的业务支撑。

同时，公司计划以江苏省靖江市为总部基地，在全国主要木材港口、木材加工产业集聚区建设“物流网点工程”，构建专业的木材物流服务体系，并提供货场监管、仓储配送、初加工、现货交割、物流金融等物流服务。“物流网点工程”的建设不仅将实现木材客户快速交付、降低库存的目标，还可以灵活调动周边各

辐射网点的物流配送，提高整体业务运作效率。此外，公司能通过“物流网点工程”在较广的区域内采集木材行业的相关信息，以确保本平台数据的全面性和可靠性，并能结合实体物流网点的线下服务吸引客户入住本平台，进一步能够对平台的建设与运营提供长期、实际的业务支撑。

②各业务信息系统初步建成，为平台的建设奠定了基础

公司自 2009 年开始建设各内部信息系统，现已初步完成基础网络、数据体系的搭建，配备了相关的设施设备，并初步实现了进口代理、装卸堆存、船舶代理、货运代理、仓储配送、视频监控等管理功能，以及办公、财务、人事等内控管理系统。上述信息系统的建成，已为公司当下的物流业务提供了较好的服务支撑，并为“木材供应链管理一体化服务平台”的建设奠定了良好的基础。

③前期开展了部分工作，为平台的建设探索了道路

前期，公司初步开展了基于“互联网+”的建设，初步搭建的互联网平台如下所示：

1) 网站建设：公司搭建了木材云网站“http://www.woodcloud.com”，已经能够为客户提供一站式供求信息对接、个性定制专业资讯。

2) 微信公众号：“木材云”微信公众号已正式上线。每天发布最重要、最及时等行业资讯，尤其发布海外资源和港口快报是平台的亮点，发布的独有资讯，培养了一批基础用户，这也为本平台的导入提供了一个最捷径的入口。

3) APP 应用：为顺应智能移动终端的广泛使用，公司加快了木材云 APP 应用的开发速度。通过将 PC 端的木材云生态圈迁移到手机终端上，客户能够在线实时查询行业资讯，发放和接收各类供求信息，完成交易撮合、采购、融资等业务操作。目前，该 APP 应用已与木材云门户网站同步上线发布。

图：PC 端木材云平台示意图



图：微信平台

图：APP 平台



4) 硬件环境的建设：公司租用了上海科技网的 24U 机柜，独享 30 兆网络带宽，购买了三台高性能服务器及配套设备以搭建上述互联网平台的运行环境。



木材云平台运行的数据环境

上述互联网平台的建设系公司利用现有的业务体系与信息系统在“互联网+”方面进行的初步尝试，并为本平台的建设积累了经验。

综上，本项目的建设具备较强的可行性。

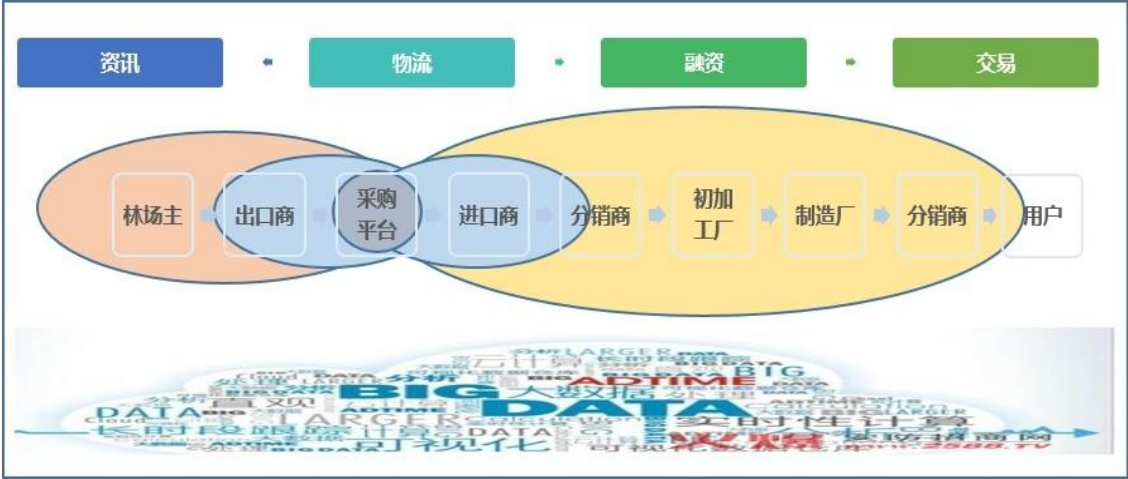
3、项目投资规模

本项目预计投资总额为 12,366.00 万元。其中软硬件设备购置费 4,646.00 万元，委托开发费用 3,342.00 万元，人员工资福利 3,789.00 万元，预备费用 589.00 万元。（注：在上述 12,366.00 万元投资总额中，人员工资福利 3,789.00 万元以及人员工资福利有关的预备费用 189.45 万元将由公司自筹资金解决，该等与人员工资福利相关的合计 3978.45 万元并未纳入此次非公开发行的“拟投入募集资金额”的计算。木材供应链管理一体化服务平台项目拟投入募集资金额为 8,387.55 万元）。

4、项目建设目标

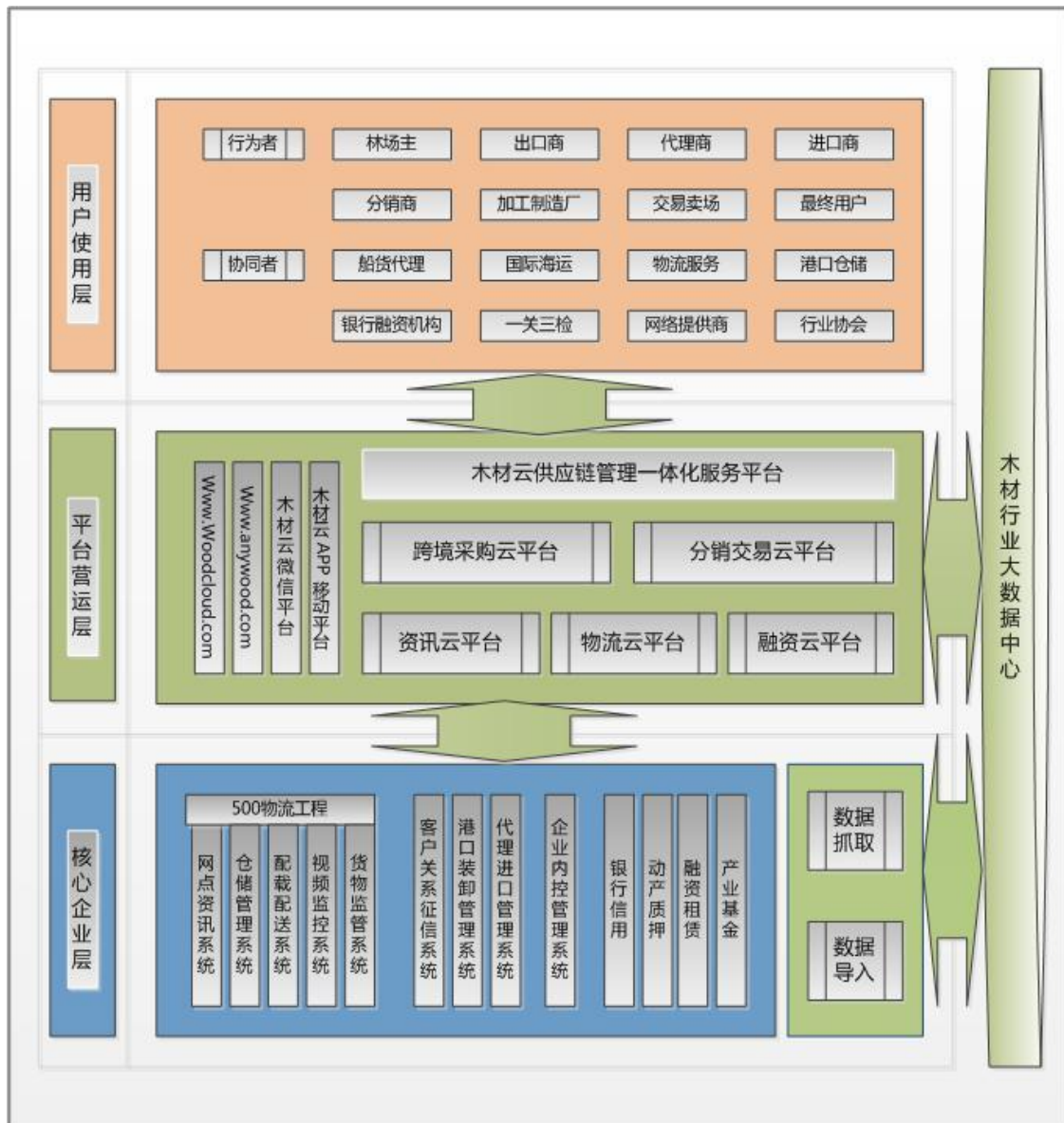
本项目以木材产业发展和公司战略转型为出发点，以创新的供应链管理模式为核心，以木材产业供应链大数据为基础，以跨境全球采购平台为主线，以物流服务和货物监管体系为支撑，以交易（B2B\B2C）、金融功能为放大器，打造“木材供应链管理一体化服务平台”，通过本平台向上、下游不断延伸，贯穿整个木材产业链，提供全程一体化增值服务。

木材供应链管理一体化服务平台的产业链示意图



本平台的建设将遵循“开放性、可扩展性、安全可靠、经济实用性”的原则，构建“1+3+5”模式的供应链管理一体化服务平台，即建立1个木材行业大数据中心，构建“用户使用层、平台营运层、核心企业层”等3层平台架构，打造资讯云平台、采购云平台、物流云平台、交易云平台、融资云平台等5个云服务平台，为行业管理者、行业行为者及潜在客户基于“互联网+”的，木材产业供应链管理的一体化增值服务。

木材供应链管理一体化服务平台模式图



“木材供应链管理一体化服务平台”将通过物联网、大数据、云计算等先进信息技术，整合商流、物流、资金流、信息流，营造木材产业链多方共赢互利的生态圈，实现从海外林场、跨进采购、国际运输、船货代理、装卸仓储、货物监管、定制加工、物流金融、展示交易、配载配送等全程一体化的服务，直至交付最终用户，并成为木材行业供应链服务第一品牌。

5、产品方案及具体内容

本项目产品方案如下：

序号	产品名称	具体内容
1	平台系统基础设施	硬件系统：网络设备、计算机、服务器、存储设备等； 网络系统：云平台、内部网络和外部互联网。
2	平台系统模块	木材供应链管理一体化服务平台
		云平台与 ERP 接口集成平台
		木材行业大数据中心
		万林 ERP 业务管理系统
		万林 ERP 业务、内控接口集成平台
		万林 ERP 内部管理系统

6、项目实施主体

本项目实施主体为公司本部——万林股份。

7、项目选址

本项目选址为江苏省靖江经济技术开发区盈利港务工作楼中，地址为靖江市经济开发区新港园区六助港路 5 号，公司拥有编号为靖房权证城字第 114235 号的《房产证》。

8、项目实施进度

本项目的计划建设期为 36 个月，自第 1 年年初开始，至第 3 年 12 月结束，共分 6 个阶段实施完成，包括：软硬件采购与安装、系统流程建立、人员招募与培训、平台开发与测试、试运行、鉴定验收等。本项目的总体建设进度安排如下所示：

序号	内容	第 1 年				第 2 年				第 3 年			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	软硬件采购与安装												
2	系统流程建立												
3	人员招募与培训												
4	平台开发与测试												
5	试运行												
6	鉴定验收												

注：各年度的 1、2、3、4 指当年第 1 季度、第 2 季度、第 3 季度和第 4 季度。

9、项目效益分析

本项目属于内部业务、服务与管理平台的建设，不能直接产生经营效益，但对于公司未来业务的发展具有十分重要的引领及间接拉动作用。从长远来看，公司能够通过本项目的建设，把握住行业发展的方向，移植现有庞大的客户与商家，拓展新的客户群体，从而提升长期的盈利能力与经营业绩。综上，本项目不设具体经营业务指标。

10、项目审批和环保方面

截至本预案出具之日，本项目的可行性研究报告已编制完毕，已取得靖江市发展和改革委员会出具的备案号为“靖发改投（2016）字第 10 号”《企业投资项目备案通知书》。本项目不会涉及环保方面的问题。

（二）物流网点工程项目

1、项目基本情况

本项目拟在太仓、岚山、青岛、天津、上海、张家港、东莞、靖江、连云港、莆田、钦州和唐山等 12 个地区租赁 60 家木材货场，新增货场租赁面积合计约 6,386.59 亩，预计总投资金额合计为 76,650.60 万元，包括：预付各货场前三年场地租金合计为 49,373.60 万元，各货场的机械投资及开办费用合计为 27,277.00 万元（机械投资 27,037.00 万元，开办费用 240.00 万元）。

本项目建成后，预计各货场经营期内第一年所能实现的营业收入合计为 44,160.32 万元，经营期内第一年所有货场的税后净利润合计为 6,941.46 万元，10 年经营期内实现的总营业收入为 485,223.18 万元。

60 家货场的基本情况如下所示：

单位：万元

序号	货场简称	货场性质	面积(亩)	前 3 年总投入	前 3 年总收入
1	太仓森工	板材	70.00	1,057.99	1,807.50
2	太仓港百富田	板材	70.00	973.25	1,771.32
3	太仓静晨	板材	104.00	1,938.00	2,866.48
4	太仓华野	板材	50.00	888.00	1,579.65
5	太仓正和	板材	72.00	958.00	1,661.14
6	太仓长乐	板材	50.00	828.00	1,511.14

7	苏州汇畅	板材	45.00	858.00	1,542.93
8	苏州龙达	板材	120.00	2,188.00	3,337.07
9	太仓福人林	板材	100.00	1,998.00	3,002.07
10	太仓华晨致远	板材	120.00	2,178.00	3,209.04
11	太仓金马	板材	60.00	1,108.00	1,927.37
12	张家港海宏	板材	40.00	648.00	1,275.21
13	张家港明德	板材	35.00	543.00	1,068.81
14	张家港中联	板材	60.00	1,603.00	2,630.70
15	张家港金港镇	板材	40.00	708.00	1,323.87
16	靖江自然居	板材	40.00	708.00	1,288.59
17	靖江盈联	板材	30.00	543.00	1,041.30
18	靖江欧阳富瑞	板材	141.00	2,514.00	3,665.91
19	连云港港通	原木	200.00	2,125.00	2,520.00
20	连云港好丽友	原木	200.00	1,610.00	2,400.00
21	日照立晨	原木	300.00	2,005.00	2,880.00
22	青岛招商惠达	原木	100.00	1,312.00	3,231.25
23	青岛翔林（同山）	原木	200.00	2,157.00	4,911.50
24	青岛翔林（北山）	原木	227.00	2,762.00	6,204.00
25	青岛图腾	原木	100.00	1,217.00	3,102.00
26	青岛友林	原木	300.00	3,402.00	7,496.50
27	青岛元康	板材	70.00	958.00	1,655.82
28	青岛山林	板材	65.00	778.00	1,431.89
29	青岛荣丰林	原木	260.00	2,912.00	6,204.00
30	日照天集	原木	125.00	945.00	1,632.00
31	日照德远	原木	150.00	1,019.00	1,728.00
32	日照中兴	原木	120.00	927.00	1,632.00
33	日照裕泉（虎山）	原木	180.00	1,190.00	2,064.00
34	日照德润	原木	80.00	715.00	1,296.00
35	日照中腾	原木	160.00	1,173.00	2,112.00
36	日照裕泉	原木	120.00	885.00	1,536.00

37	日照浩中	原木	120.00	850.00	1,584.00
38	日照港信	原木	300.00	2,230.00	3,600.00
39	日照义和	原木	200.00	1,495.00	2,400.00
40	日照港汇	原木	80.00	640.00	1,200.00
41	莆田标准	板材	60.00	1,102.00	1,898.40
42	上海双溪路	板材	28.62	634.00	1,155.19
43	上海双柏路	板材	27.90	484.00	995.40
44	上海景东路	原木	67.00	1,092.00	1,612.65
45	上海崇滨	板材	40.00	798.00	1,452.28
46	上海协隆	板材	80.00	1,462.00	2,445.94
47	天津天之福	板材	90.00	2,334.00	3,439.89
48	天津中冠伟业	原木	55.00	601.00	1,058.85
49	天津天中富	板材	100.00	1,696.00	2,514.24
50	天津木材六厂	原木	200.00	2,332.00	3,095.10
51	天津临港	原木	120.00	1,351.00	2,036.25
52	天津荆树	板材	40.00	678.00	1,270.70
53	天津义豪	板材	80.00	1,032.00	1,759.98
54	天津聚源	原木	120.00	1,576.00	2,117.70
55	曹妃甸文丰	原木	200.00	1,640.00	2,178.00
56	东莞中龙（1号场地）	原木	39.77	639.00	1,086.00
57	东莞中龙（2号场地）	原木	44.30	561.60	996.05
58	东莞中龙（3号场地）	原木	18.00	211.53	452.75
59	东莞东源	板材	24.00	558.00	961.20
60	广西中融	原木	30.00	321.23	623.35
合计			6,386.59	76,650.60	132,480.95

2、项目建设背景及可行性

（1）项目建设背景

①行业的发展情况

物流行业是一个主要为制造、建筑及零售等其他行业提供相关服务的行业，行业成长性与国民经济总量变化关系极为密切，体现出随国民经济增速变化而波动的明显特点。物流行业的服务环节涵盖一项商品从原材料、半成品、产成品直

至到消费者手中的实体流动全过程。物流行业通过综合提供运输及仓储等服务综合降低物流成本，从而以更经济的费用实现商品从供给地向需求地的转移。2012年以来，我国物流行业总体运行形势良好，社会物流总额实现平稳较快增长，社会物流总费用增长较快，保持了较快的增长速度。

2014年，我国社会物流总额约为213.50万亿元，按可比价格计算，同比增长7.9%；我国社会物流总费用约为10.60万亿元，同比增长6.9%；社会物流总费用占GDP的比率为16.60%。2014年，伴随着国民经济运行进入“新常态”的运行模式，我国物流行业呈现“物流需求增速有所放缓、物流运行质量、效率有所提升”的运行态势。

②行业面临的问题

相比发达国家，我国物流行业起步晚，处在发展阶段，存在些许问题。首先，我国社会物流总费用及物流总成本偏高，2014年社会物流总费用占GDP的比率约为16.60%，而发达国家这一数据普遍约在10%左右，主要是因为：一方面，我国农业及工业等基础行业的物流成本较高，而基础行业在产业结构中的占比又较高；另一方面，我国物流行业的智能化程度较低，管理及仓储成本因此较高。

其次，我国现有物流服务仍以企业自建物流为主，第三方物流渗透率较低。企业自建物流的前期投资需求较大，但由于仅服务企业自身故难以产生规模效益。据统计，我国第三方物流的渗透率只有8.0%，而发达国家的第三方物流渗透率约为11%。

再次，我国物流设施的智能化程度较低，信息化水平有待提升。以仓储服务为例，我国80%以上的仓储设施以人工验收、人工保管、人工装卸为主，仓储设施的自动化率仅为10%，而发达国家这一数据为80%，仓储费用占GDP的比率因此约为发达国家的2-3倍。

最后，我国物流行业存在信息不对称，资源错配等现象，各行业物流供应链中存在过多的中间商，推高了社会总体物流成本。

③木材产业供应链的物流服务

我国是世界最主要的林木产品生产、消费和进出口国家之一。根据最新“全国森林资源清查”的数据，森林面积蓄积持续增长、森林覆盖率稳步提高、人工林面积蓄积快速增长、森林砍伐逐步由天然林向人工林转移等是我国森林资源的主要特点，但是我国森林资源面临着森林资源总量不足、森林质量不高等长期突

出问题。因此，进口木材资源是解决国内木材供需缺口最直接有效的办法，且将长期持续。近年来，我国木材进口量维持快速增长，2014 年我国木材进口总量已达 7,684.99 万立方米，比上年增长 11.22%，较 2009 年已上升了约 66%。

我国进口木材主要来源于森林资源丰富及森林工业较为发达的国家，如俄罗斯、加拿大、新西兰、美国等。进口木材主要来源地中，除俄罗斯与我国接壤外，北美洲、大洋洲、非洲及东南亚地区国家均只能选择海运的方式向我国出口木材。进口原木属于非标产品，木材的长短粗细均不一致，陆路运输难度较大。因此，除从邻国陆路进口的部分木材外，我国的木材进口主要选择成本较低的海运方式进行，并且选择接近下游木材加工企业集聚区域的港口进行转运。国内已自然形成了多个功能不同的进口木材加工园区和国内木材贸易的集散地，相应形成了相对稳定的进口木材进口口岸，由北向南依次为：唐山（曹妃甸），天津，日照（岚山），连云港，上海，太仓，常熟，张家港，泰州（靖江），扬州，漳州等。而木材的最终用户则分布于全国范围内，并在局部地区如广东、江苏、山东等地形成了木材加工企业的产业集群。这就形成从主要港口口岸为起点，经过多层次、多地区的进口代理、装卸、报关、仓储、分拣、配送与加工等物流服务送达最终木材加工企业的木材产业供应链体系。此外，我国的森林资源主要集中在东北、西南等传统森林资源丰富的地区，也依托上述木材产业供应链实现国内木材的物流。

④公司在木材产业供应链中的发展情况

作为专注于木材产业供应链管理与服务的综合物流服务提供商，公司现主要依托地处江苏省靖江市的盈利码头为国内客户提供包括木材的进口代理服务、港口装卸服务与基础物流服务在内的集成式物流服务。公司努力打通流通环节的上下游环节，帮助客户实现木材产业供应链管理的优化，提高木材流通环节的效率并降低流转成本，从而提高整条木材产业供应链的运行效率。

公司下属的盈利港务拥有长江深水岸线 752 米，建有 3 万吨级多用途泊位、3 万吨级件杂货泊位和 1 万吨级件杂货泊位各一个（水工结构均兼靠 5 万吨级）及相关配套设施，设计年通过能力 581 万吨。盈利码头装备了门式起重机、场地龙门吊、叉车、装载机、水平运输车辆等港口装卸运输设备 200 多台/套。

目前，盈利港务作为国内主要的专业木材接卸码头企业，木材装卸为其最主要的业务。在木材装卸作业的间隙，盈利港务还从事了煤炭、钢材、机器设备及

其他散杂货的装卸作业。自 2010 年盈利码头主体建设完工后，盈利港务的港口吞吐量一直保持稳中有升的局面。2014 年，盈利港务实现各类货物装卸 702.93 万吨（立方米）。盈利港务已经成为国内规模领先的专业木材码头，并于 2011 年 5 月获得中国木材与木制品流通协会颁发的“中国 10 强进口木材港”称号。

作为公司整体发展战略的重要组成部分，进口代理业务能力的建立与完善是公司打造“专注于木材进口领域的综合物流服务提供商”业务定位的关键环节。自 2009 年盈利码头竣工并开始试运营起，公司的港口装卸、基础物流业务获得了快速增长。与此同时，在公司整体战略规划指引下，公司集中各项资源，通过队伍建设、人才引进以及客户拓展等方式，逐步建立起木材进口代理业务，并使之快速增长，最终逐步形成全面的木材行业供应链领域综合物流服务体系。根据全国海关信息中心的统计数据，公司 2014 年的木材进口代理累计金额为 74,833.04 万美元，排名全国第一，市场占有率为 4.35%；子公司上海迈林 2014 年的木材进口代理累计金额为 37,319.71 万美元，排名全国第三，市场占有率为 2.17%，两者合计市场占有率为 6.52%。

（2）项目实施的目的与意义

①符合现代物流行业发展的趋势

随着国民经济的发展，专业物流企业构建供应链管理已经成为行业未来发展的必然趋势。随着供应链管理理论的日趋成熟，众多企业已开始接受通过与物流企业合作实施供应链管理的理念。通信技术、网络技术、电子技术的发展，以及众多软件企业、物联网企业的发展，也使得构建供应链管理在技术上日趋成熟。同时，受益于经济全球一体化，国内物流企业在与大型跨国公司、外资物流企业的业务合作过程中，已开始了对供应链管理的实践。在供应链管理的背景下，木材产业供应链管理者可以通过对供应链各环节间的商流、物流、信息流、资金流重新进行计划、组织、协调和控制，简化中间环节，提高行业上游对消费者需求的响应速度，使各节点企业同步协调运行，确保整个链条运行更顺畅、更具效率。木材产业供应链管理者也可以借助对商流、物流、资金流与信息流的管理，与企业供应链系统实现无缝连接，通过提供各式增值服务，与供应链各方结成利益共同体，分享成本下降带来的利润提升，还可为客户在金融、保险、征信等领域的需求提供全面解决方案和增值服务。

②有利于增强公司的竞争实力

随着国内第三方物流行业的蓬勃发展,越来越多的物流企业开始加入到专业供应链的细分服务领域中。其中,既有传统的基础物流服务商延伸服务链,也有其他新兴物流服务商的跨领域进入。因此,公司在木材产业供应链综合物流方面所面临的市场竞争可能会更加激烈。公司要与其他木材进口企业进行抗衡,需不断增强自己。因此,有必要通过本项目的建设,加速公司的发展步伐,迅速做大业务规模,完成在全国的物流网点战略布局,从过去的“向增量求效益”发展方式改为“向存量谋发展”,以抢占木材进口市场竞争制高点,增强整体的竞争力。

③拓展基础物流服务的范围

公司目前是依托盈利港务开展港口装卸业务与基础物流业务,两项业务开展地点均是江苏省靖江市,而进口代理业务服务的范围则更为广泛,主要围绕着全国各木材进口口岸开展。在业务发展的过程中,公司发现现有的服务范围有待拓展。

举例而言,客户甲委托公司代理进口木材一批,并在江苏省靖江市的盈利码头卸货,而客户甲可能需要将其中的一部分发往山东、一部分发往广东。在现有服务体系下,公司只提供了盈利港务一地的物流服务,后续的物流服务则由其他当地的物流公司所提供;则对于公司而言如果对其进行异地物流服务延伸则可以增加一部分服务收入,对于客户而言如果接受公司延伸服务则大量降低自身反复寻找各类第三方物流公司的工作量,并且能够最大程度确保各物流环节顺畅衔接。另一种情况下,客户乙委托公司代理进口木材一批,并在河北省唐山市曹妃甸码头卸货,拟销往山东、天津、江苏等地,以往公司只能提供木材进口的代理采购服务,无法获取后续物流服务收入;但是如果凭借公司在进口代理业务上的信誉优势,对该客户进行物流服务的延伸,同样可以为双方带来更多的成本节约。此外,对于公司的进口代理业务来讲,当进口木材到岸后在货款未结清前必须由公司进行严格监管,但是客户可能更希望当木材运输至终端市场进行销售后再结清进口代理的相关货款;公司通过物流服务的有机延伸,可以对上述从口岸至终端市场的木材物流中转进行有效监管,以此可以更为灵活的配合公司代理进口业务的开展。

由上可知,由于公司现有物流服务体系尚不健全,物流网点较少且尚未形成网络效应,因此公司在实际服务过程中产生了延伸相关服务的迫切需求。通过“物流网点工程”项目的建设,公司将从当前的靖江盈利港务出发,把物流服务范围

延伸至国内主要木材进口口岸，将能较好地拓展物流服务范围，延伸供应链服务环节，满足客户的实际需求。

④促进进口代理业务的发展

本项目的建设能够直接促进基础物流业务的发展，但对于提高公司另外两项业务的发展，特别是进口代理业务也将具有十分重要的意义。目前，公司的进口代理业务服务范围已经遍及国内主要木材进口口岸。但公司在相关进口口岸附近没有能够控制的货场而只是派人蹲点驻守，则对于代理进口木材的监管需要依赖各地货场所有人、管理者的配合，且不同批次的进口木材可能分布于不同货场，监管工作的变动会较为频繁，存在一定的复杂性。随着公司进口代理货值金额的增加，代理进口货物的有效监管也开始面临更加复杂的管理风险。通过本项目的建设，公司将能加强对于代理进口货物的有效监管，消除进口代理业务中存在的风险隐患，促进进口代理业务的健康发展。此外，本项目建成后，公司在各主要木材进口口岸附近区域都将拥有货场，对于当地进口代理业务的开展也将有着间接的拉动作用。

⑤提升公司营业收入、提高盈利能力

本项目拟租赁的相关货场都是实际运营多年的木材专业货场，本身具有一定的货源与业务量。公司租赁经营后，依托盈利港务发出木材的转运、转储以及公司进口代理业务的发展，能够进一步提升货场的收入与利润。根据初步的测算，所有货场经营期第一年所能实现的服务收入（不包含间接提升的进口代理业务收入）约为 44,160.32 万元，经营期内第一年所有货场的税后净利润合计为 6,941.46 万元，10 年经营期内实现的总营业收入为 485,223.18 万元，具有较好的经济效益，能够提升公司整体的营业收入，提高整体的盈利能力，为上市公司及广大股东带来一定的投资回报。

⑥为“木材供应链管理一体化服务平台”项目提供有效的数据采集

公司本次拟投资 12,366.00 万元建设“木材供应链管理一体化服务平台”。这是一个基于互联网、大数据等新理念的信息化建设项目。该项目建成后，将能为包括本项目拟投资的 60 个货场提供高度信息化的内部管理。更重要的是公司将能通过 60 个货场的实际运营为该平台持续、可靠地提供数据搜集与数据分析。从这个角度而言，若将“木材供应链管理一体化服务平台”视为公司未来业务发展的神经中枢，则本项目就是该神经中枢不可或缺的反馈机制与实际基础。

3、项目投资规模

本项目总投资金额为 76,650.60 万元，其中，预付各货场前三年的场地租金合计为 49,373.60 万元，各货场的机械投资及部分货场的开办费用合计为 27,277.00 万元（含机械投资 27,037.00 万元，开办费用 240.00 万元），拟以本次募集资金中的 76,650.60 万元进行投入，具体情况如下：

（1）场地租金

本项目拟在太仓、岚山、青岛、天津、上海、张家港、东莞、靖江、连云港、莆田、钦州和唐山等 12 个地区租赁 60 家木材货场，拟在三年内逐步实施。根据前期调查及初步谈判的结果，公司将各货场前三年的场地租金纳入投资估算，后七年的场地租金拟通过经营后的盈利滚动支付。60 家木材货场的情况及前三年拟支付的场地租金情况如下所示：

序号	地区	货场简称	货场性质	面积(亩)	最大仓储量 (万方)	3 年租金总 计(万元)
1	太仓	太仓森工	板材	70.00	8.00	999.99
2	太仓	太仓港百富田	板材	70.00	9.06	915.25
3	太仓	太仓静晨	板材	104.00	11.12	1,560.00
4	太仓	太仓华野	板材	50.00	6.50	840.00
5	太仓	太仓正和	板材	72.00	7.96	900.00
6	太仓	太仓长乐	板材	50.00	6.50	780.00
7	太仓	苏州汇畅	板材	45.00	6.50	810.00
8	太仓	苏州龙达	板材	120.00	13.64	1,800.00
9	太仓	太仓福人林	板材	100.00	10.76	1,620.00
10	太仓	太仓华晨致远	板材	120.00	13.10	1,800.00
11	太仓	太仓金马	板材	60.00	7.11	1,050.00
12	张家港	张家港海宏	板材	40.00	4.35	600.00
13	张家港	张家港明德	板材	35.00	3.74	495.00
14	张家港	张家港中联	板材	60.00	8.26	1,545.00
15	张家港	张家港金港镇	板材	40.00	4.60	660.00
16	靖江	靖江自然居	板材	40.00	4.59	660.00
17	靖江	靖江盈联	板材	30.00	3.46	495.00
18	靖江	靖江欧阳富瑞	板材	141.00	11.76	2,112.00

19	连云港	连云港港通	原木	200.00	10.00	780.00
20	连云港	连云港好丽友	原木	200.00	12.00	600.00
21	连云港	日照立晨	原木	300.00	17.00	900.00
22	青岛	青岛招商惠达	原木	100.00	7.00	450.00
23	青岛	青岛翔林（同山）	原木	200.00	10.00	780.00
24	青岛	青岛翔林（北山）	原木	227.00	12.00	870.00
25	青岛	青岛图腾	原木	100.00	6.00	450.00
26	青岛	青岛友林	原木	300.00	17.00	1,350.00
27	青岛	青岛元康	板材	70.00	7.37	900.00
28	青岛	青岛山林	板材	65.00	5.60	720.00
29	青岛	青岛荣丰林	原木	260.00	14.00	1,050.00
30	岚山	日照天集	原木	125.00	10.00	450.00
31	岚山	日照德远	原木	150.00	14.00	429.00
32	岚山	日照中兴	原木	120.00	10.00	432.00
33	岚山	日照裕泉（虎山）	原木	180.00	12.00	600.00
34	岚山	日照德润	原木	80.00	6.00	285.00
35	岚山	日照中腾	原木	160.00	10.00	648.00
36	岚山	日照裕泉	原木	120.00	9.00	390.00
37	岚山	日照港信	原木	300.00	18.00	1,050.00
38	岚山	日照浩中	原木	120.00	7.00	450.00
39	岚山	日照义和	原木	200.00	12.00	600.00
40	岚山	日照港汇	原木	80.00	6.00	240.00
41	莆田	莆田标准	板材	60.00	7.00	1,044.00
42	上海	上海双溪路	板材	28.62	3.28	600.00
43	上海	上海双柏路	板材	27.90	2.93	450.00
44	上海	上海景东路	原木	67.00	3.50	660.00
45	上海	上海崇滨	板材	40.00	4.28	750.00
46	上海	上海协隆	板材	80.00	7.00	1,350.00
47	天津	天津天之福	板材	90.00	10.85	1,908.00

48	天津	天津中冠伟业	原木	55.00	2.75	300.00
49	天津	天津天中富	板材	100.00	10.46	1,284.00
50	天津	天津木材六厂	原木	200.00	10.00	1,290.00
51	天津	天津临港	原木	120.00	6.00	840.00
52	天津	天津荆树	板材	40.00	4.69	630.00
53	天津	天津义豪	板材	80.00	7.25	960.00
54	天津	天津聚源	原木	120.00	6.00	855.00
55	唐山	曹妃甸文丰	原木	200.00	10.00	840.00
56	东莞	东莞中龙(1号场地)	原木	39.77	2.40	441.00
57	东莞	东莞中龙(2号场地)	原木	44.30	3.00	363.60
58	东莞	东莞中龙(3号场地)	原木	18.00	2.00	116.53
59	东莞	东莞东源	板材	24.00	2.77	510.00
60	钦州	广西中融	原木	30.00	1.50	115.23
合计				6,386.59	480.62	49,373.60

(2) 机械设备投资的估算

根据前期调查及初步谈判的结果，公司对各场地开展实质性经营所需购置的机械设备进行了规划，拟添置各类设备合计 340 台/套。根据拟购买设备的市场报价，各货场拟添置的机械设备总计为 27,037.00 万元，均拟在各货场经营期第一年内购置。

(3) 开办费用的估算

根据前期调查及初步谈判的结果，公司规划部分木材货场需要投入一定的开办费用，用于支付前期的场地平整、建立检验检疫区等相关费用。公司拟按 30 万元/家的标准对 8 个货场进行投入，总计需要开办费用为 240.00 万元。

各货场的机械设备投资及开办费用投入情况如下表所示：

单位：万元

序号	地区	仓库简称	机械投资& 开办费用	其中：机械投 资	抱木机 8 吨 (台数)	抱木机 5~6 吨 (台数)	叉车 3.5 吨~3.9 吨 (台数)	叉车 5 吨 (台数)	正面吊 (台数)	开办费用
1	太仓	太仓森工	58.00	58.00			3	2		0.00
2	太仓	太仓港百富田	58.00	58.00			3	2		0.00
3	太仓	太仓静晨	378.00	378.00			2	2	1	0.00
4	太仓	太仓华野	48.00	48.00			2	2		0.00
5	太仓	太仓正和	58.00	58.00			3	2		0.00
6	太仓	太仓长乐	48.00	48.00			2	2		0.00
7	太仓	苏州汇畅	48.00	48.00			2	2		0.00
8	太仓	苏州龙达	388.00	388.00			3	2	1	0.00
9	太仓	太仓福人林	378.00	378.00			2	2	1	0.00
10	太仓	太仓华晨致远	378.00	378.00			2	2	1	0.00
11	太仓	太仓金马	58.00	58.00			3	2		0.00
12	张家港	张家港海宏	48.00	48.00			2	2		0.00
13	张家港	张家港明德	48.00	48.00			2	2		0.00
14	张家港	张家港中联	58.00	58.00			3	2		0.00
15	张家港	张家港金港镇	48.00	48.00			2	2		0.00

16	靖江	靖江自然居	48.00	48.00			2	2		0.00
17	靖江	靖江盈联	48.00	48.00			2	2		0.00
18	靖江	靖江欧阳富瑞	402.00	402.00			3	3	1	0.00
19	连云港	连云港港通	1,345.00	1,315.00	4	5				30.00
20	连云港	连云港好丽友	1,010.00	1,010.00	3	4				0.00
21	连云港	日照立晨	1,105.00	1,105.00	3	5				0.00
22	青岛	青岛招商惠达	862.00	832.00	2	4	2			30.00
23	青岛	青岛翔林（同山）	1,377.00	1,347.00	4	5	2			30.00
24	青岛	青岛翔林(北山)	1,892.00	1,862.00	6	6	2			30.00
25	青岛	青岛图腾	767.00	737.00	2	3	2			30.00
26	青岛	青岛友林	2,052.00	2,052.00	6	8	2			0.00
27	青岛	青岛元康	58.00	58.00			3	2		0.00
28	青岛	青岛山林	58.00	58.00			3	2		0.00
29	青岛	青岛荣丰林	1,862.00	1,862.00	6	6	2			0.00
30	岚山	日照天集	495.00	495.00	1	3				0.00
31	岚山	日照德远	590.00	590.00	1	4				0.00
32	岚山	日照中兴	495.00	495.00	1	3				0.00

33	岚山	日照裕泉（虎山）	590.00	590.00	1	4				0.00
34	岚山	日照德润	430.00	400.00	1	2				30.00
35	岚山	日照中腾	525.00	495.00	1	3				30.00
36	岚山	日照裕泉	495.00	495.00	1	3				0.00
37	岚山	日照港信	1,180.00	1,180.00	2	8				0.00
38	岚山	日照浩中	400.00	400.00	1	2				0.00
39	岚山	日照义和	895.00	895.00	2	5				0.00
40	岚山	日照港汇	400.00	400.00	1	2				0.00
41	莆田	莆田标准	58.00	58.00			3	2		0.00
42	上海	上海双溪路	34.00	34.00			2	1		0.00
43	上海	上海双柏路	34.00	34.00			2	1		0.00
44	上海	上海景东路	432.00	432.00	1	2	2			0.00
45	上海	上海崇滨	48.00	48.00			2	2		0.00
46	上海	上海协隆	112.00	82.00			4	3		30.00
47	天津	天津天之福	426.00	426.00			4	4	1	0.00
48	天津	天津中冠伟业	301.00	301.00		3	1			0.00
49	天津	天津天中富	412.00	412.00			4	3	1	0.00
50	天津	天津木材六厂	1,042.00	1,042.00	3	4	2			0.00

51	天津	天津临港	511.00	511.00	1	3	1			0.00
52	天津	天津荆树	48.00	48.00			2	2		0.00
53	天津	天津义豪	72.00	72.00			3	3		0.00
54	天津	天津聚源	721.00	721.00	2	3	1			0.00
55	唐山	曹妃甸文丰	800.00	800.00	2	4				0.00
56	东莞	东莞中龙(1号场地)	198.00	198.00		2	1			0.00
57	东莞	东莞中龙(2号场地)	198.00	198.00		2	1			0.00
58	东莞	东莞中龙(3号场地)	95.00	95.00		1				0.00
59	东莞	东莞东源	48.00	48.00			2	2		0.00
60	钦州	广西中融	206.00	206.00		2	2			0.00
合计			27,277.00	27,037.00	58	111	100	64	7	240.00

4、经营地点分析

本项目 60 家木材货场的具体租赁地点分析如下：

（1）江苏省

江苏省，位于中国大陆东部沿海中心，江苏省际陆地边界线 3383 公里，面积 10.72 万平方公里，地形以平原为主。2014 年，江苏省常住人口约为 7,960.06 万人，居全国第 5 位。2014 年，江苏 13 市 GDP 全部进入中国前 100 名，人均年 GDP 达 81,874 元，居中国各省首位，成为中国综合发展水平最高的省份，已步入“中上等”发达国家水平。江苏与上海、浙江、安徽共同构成的长江三角洲城市群已成为国际 6 大世界级城市群之一。此外，江苏省是港口大省，国家交通部公布的全国 53 个主要港口名录中，江苏就有 7 个；在沿海 25 个主要港口中，江苏就有 5 个。南京港是中国沿海主要港口，是国家重要的主枢纽港和对外开放一类口岸。连云港港是国家 25 个沿海主要港口、12 个区域性中心港口之一。徐州港是国家 28 个内河主要港口之一。苏州港的吞吐量则居中国内河港口之首。

①太仓市

江苏省太仓市位于江苏省东南部，由苏州市代管。太仓文化底蕴丰厚，工业发展迅速，已踏上高速发展快车道，经济增速位居苏州市域第一位，也是中国经济最为发达的县市之一，是中国最具活力和发展潜力的地区之一。太仓也是江苏省首批现代化服务集聚区，港口经济日益兴盛，具备信息、运输、仓储、加工、包装、配送等综合功能。太仓港地处长江和沿海开放交汇处，拥有 38.8 公里长江岸线，以及 12.5 米深水航道，是江苏仅有、中国难得、世界少见的天然良港。改革开放以来，特别是进入新世纪以来，为了保障长三角和江苏开放型经济的发展，国家和江苏省高度重视太仓港，国家将太仓港定位为上海国际航运中心重要组成部分、集装箱干线港、江海联运中转枢纽港。

1) 太仓森工

此货场主要提供进口板材装卸、仓储物流服务，经营多年，有固定客户源。该货场位于太仓港区，离太仓 4 号港区只有 5 公里，而 4 号港区是太仓集装箱板材主要到货港。因此，此货场具有运输距离短，运费少效率高的优势。虽然，此货场周边有多家板材货场，但由于板材货源比较充足，所以竞争强度一般。

2) 太仓港百富田

此货场位于太仓市浏家港镇，浏家港镇为板材加工的重要集中地，周边分布

有 80 多家板材加工工厂，板材加工工厂对于进口板材的需求较大。由于木材加工企业聚集，木材产业链较为成熟，故浏家港地区对于板材的仓储业务的需求较为旺盛，该货场竞争强度一般。

3) 太仓静晨

此货场为新开设货场，目标是成为区域性的板材市场，即在提供木材仓储服务的同时还拟成为板材交易市场，带动上下游相关产业。由于新开设的缘故，故此货场还需一定时间吸引、积累客户，竞争强度预计较大。

4) 太仓华野

此货场位于太仓港区港口开发区内（太仓市市郊），距上海、苏州市中心的直线距离约为 50km，距沪宁高速的直线距离约为 17km，距上海虹桥机场的直线距离约为 40km，距离沿江高速、苏州绕城高速、204 国道、多条省道的距离较近，交通优势明显，竞争强度一般。

5) 太仓正和

此货场使用太仓港区的场地，在地理位置上有特别的优势，同时由于在港区内经营减少了运输距离及运输时间，对于客户具有吸引力。附近有两家类似的货场，由于货源较为充沛，故市场竞争强度一般。

6) 太仓长乐

此货场位于太仓市浏家港镇，周边分布有 80 多家板材加工工厂，同时货场紧靠交通主干道，离高速路入口只有 1 公里，便于货场货物的外运。货场内板材可供应周边加工工厂外，还可通过车辆陆运方式外运。由于货源与市场都比较成熟，所以市场竞争强度一般。

7) 苏州汇畅

此货场毗邻太仓港通港路（太仓港集装箱货物运输的主要通道），距太仓港运输距离较近，有着运输成本及运输时间上的优势。此货场由于交通方便，靠近码头，故成为客户堆场木材的理想货场。由于货源及市场都较为成熟，所以市场竞争强度一般。

8) 苏州龙达

此货场位于太仓港杨江路与营港路交叉口，是太仓港区附近最大的板材货场，有着很成熟的客户群体和市场。货场位于通港路附近，具有地理优势，且仓储土地面积较大，也具有品牌优势。货场客户认同度较高，故市场竞争强度一般。

9) 太仓福人林

此货场位于太仓市浮桥镇。浮桥镇东侧为太仓港区，故地理位置较好，且交通发达。浮桥镇是全国知名的板材加工集中地，当地政府对此产业多年扶持，每年板材消耗量非常巨大。此货场依托周边木材加工产业，仓储量较大，市场竞争强度一般。

10) 太仓华晨致远

此货场位于太仓市浮桥镇南村民营工业区。该工业区为浮桥镇木材加工及仓储运输的中心地区，客户需求较大，交通方便，周边相关的装卸、运输等配套服务成熟。此货场依托周边木材加工产业，仓储量较大，市场竞争强度一般。

11) 太仓金马

此货场位于太仓市浏家港，周边有着多家的加工工厂，紧靠交通主干道。此货场仓储面积约为 60 亩，除能满足周边板材加工企业的仓储需求外，现还有其他客户将此货场作为中转货场。但此货场周边有 3 家货场，故市场竞争强度中等。

②张家港市

江苏省张家港市是一座新兴港口城市，全市总面积 999 平方公里，其中陆域面积 777 平方公里，拥有 2 个国家级开发区，下辖 8 个镇和 1 个现代农业示范园区、1 个旅游度假区，163 个行政村。张家港港是中国首批对外开放的国家一类口岸，拥有 63.6 公里的沿江岸线、65 个万吨级以上泊位。张家港市坚定不移实施“以港兴市”的战略，大力发展以现代物流、专业市场等为重点的流量经济。张家港电子口岸在全国县域口岸首家建成运行，成功创建全球首个“国际卫生港口”。

12) 张家港海宏

此货场位于全国首个内河型保税区——江苏张家港金港镇。金港镇位于张家港市西郊，是张家港城市副中心和对外开放的重要窗口，地处沿江长三角经济区域，东临锡通高速、沿海高速，南枕沪蓉高速、沿江高速，西通京沪高速、新长铁路和江阴长江大桥，北濒长江深水航道，具有广阔的市场辐射范围。货场以中高端的板材仓储与市场为主要业务方向，经营多年，积攒了众多的客户群，市场竞争强度一般。

13) 张家港明德

此货场位于张家港金港镇，地理位置独特，交通便利便捷，区域优势显著，

距张家港港务集团的核心件杂货区域仅 1 公里，竞争强度一般。

14) 张家港中联

此货场位于张家港金港镇，地理位置独特，交通便利便捷，区域优势显著。此货场主要为周边商户提供各类高档原木、板材的装卸、仓储、交易、配送等功能性服务项目，市场竞争强度一般。

15) 张家港金港

此货场位于张家港市金港镇，为一家普通板材仓储的专业货场，紧靠交通的主干道，有着运输上的便捷，市场竞争强度一般。

③靖江市

江苏省靖江市位于长江北岸，与江阴市隔江相望。靖江市区域面积为 665 平方公里，下辖 11 个镇。靖江是中国东部水陆交通要道，处于江苏省中轴线与长江的交汇点，襟江近海，水运发达；锡澄、广靖高速通过江阴长江公路大桥，南连沪宁高速公路，北接宁通高速公路；新长铁路从靖江过江，向南接沪宁铁路，向北连陇海铁路，工业经济增势强劲。

16) 靖江自然居

此货场位于靖江市斜桥镇新港园区。新港园区拥有较丰富的深水港资源岸线，现在已经基本全部得到充分利用，新时代造船等一大批企业入住，相关基础设施的配套成熟，木材业务近期增长较大，上下游市场日趋成熟。此货场周边类似的木材仓储业务不多，市场竞争强度一般。

17) 靖江盈联

此货场位于靖江市斜桥镇。斜桥镇为地区性板材加工集中地，周边有多家成规模的加工企业，还有一些小加工企业，对于板材仓储及物流业务有着旺盛需求，市场竞争强度一般。

18) 靖江欧阳富瑞

此货场位于靖江市斜桥镇，位于木材加工及仓储运输的核心地区，交通发达，集装箱和散货车等配套运输产业较为成熟，便于货物的配送。该货场具有地理优势，市场竞争强度一般。

④连云港市

连云港市地处江苏省东北部，江苏沿海经济带和东陇海产业带的东部交汇处，与日本、朝鲜半岛隔海相望。连云港市赣榆区属市辖区，东临黄海，南至西

南与连云港市海州区、连云区，东海县毗邻；北与山东省日照市岚山区相连，区域面积 1,427 平方公里，主要承接日照港到港原木与板材的接卸、仓储与转运。

19) 连云港港通

此货场位于连云港市赣榆区拓汪镇响石村，离赣榆码头 2 公里左右。该货场为原木货场，有着成熟的运作模式。原木散货船到赣榆码头后直接卸货，减少了周转对于货物的耗损。货场占地面积较大，对于大型客户有着较大吸引力。赣榆码头近期进口的原木散货也呈现增长的趋势，该货场市场竞争强度一般。

20) 连云港好丽友

此货场位于连云港市赣榆区拓汪镇葛埠村，紧靠交通主干道，距离高速公路入口也只有 2 公里，故货物转运相当便利，市场竞争强度一般。

21) 日照立晨

此货场位于连云港市赣榆区拓汪镇响石村，该货场除毗邻赣榆码头外，更毗邻交通主干道。该货场已运营多年，具有较成熟的基础设施，且货场面积较大，只是自有货源或有不足，前期经营市场竞争强度较大。

(2) 山东省

山东省地处华东沿海、黄河下游、京杭大运河中北段，是华东地区的最北端省份，西部连接内陆，从北向南分别与河北、河南、安徽、江苏四省接壤；中部高突；东部山东半岛伸入黄海，北隔渤海海峡与辽东半岛相对、环抱渤海湾，东隔黄海与朝鲜半岛相望，东南则临靠较宽阔的黄海、遥望东海及日本南部列岛。山东省是中国经济最发达、经济实力最强的省份之一，近年发展较快。

①青岛市

青岛市是东北亚国际航运中心、国际港口、国家重要的区域性航空港，同时也是中国 14 个沿海开放城市、15 个区域经济中心城市之一。进入 21 世纪以来，青岛市经济中心西移，并树立了将青岛建设成为环湾型现代化国际城市的发展战略。2011 年，随着《山东半岛蓝色经济区发展规划》的出台，青岛市开始大力发展现代服务业。2012 年，青岛市开始西海岸经济新区的建设，随后红岛经济区、蓝色硅谷核心区规划也相继出台。青岛市现为我国区域性金融贸易中心、国家高新技术产业基地，家电电子、汽车造船、石油化工和新材料等工业基地，形成了家电电子、石油化工、汽车、造船、港口、钢铁六大产业集群，构建起了以港口、旅游、海洋三大特色经济为核心的经济体系。

近年来，从青岛港前湾港区入境的原木呈大幅增长态势，主要由于：1）随着青岛港口接卸能力的增强，通关环境的逐步完善，青岛港前湾港区的原木、板材接卸能力持续提升，接卸流程不断优化。2）随着港口接卸能力的不断增长，以及通关环境的不断优化，青岛港前湾港区已成为山东省主要的木材物流和交易市场。原木进境量的持续增长带动了港口周边木材堆场的建设发展以及木材物流服务的发展

22) 青岛招商惠达

此货场位于青岛市黄岛区，有着多年经营的历史，具有较多成熟客户及较高知名度。货场周边没有其他货场，竞争强度一般。

23) 青岛翔林（同江）

此货场位于青岛市经济开发区同江路北侧，离前湾港码头只有 1 公里离，具有较强的运输优势。货场紧靠交通主干道，货物配送较便捷。但此货场北侧有着两家同等规模的木材货场竞争，故市场竞争强度较大。

24) 青岛翔林（北山）

此货场位于青岛市黄岛区窝洛子村，场地条件较好，但货场位置较为偏远，交通条件一般。因此，虽然此货场租赁成本较低，对客户群有一定的吸引力，但市场竞争强度较大。

25) 青岛图腾

此货场位于青岛市黄岛区，主要用于小树种木材的堆放，堆存品种主要是榉木，是黄岛的榉木交易集中地。由于此货场的经营具有专业性，故虽然货场面积较小，但市场竞争强度一般。

26) 青岛友林

此货场位于青岛市黄岛区黄岛红柳河路上，离前湾港码头只有 5 公里距离，具有较强的运输优势。此货场是黄岛较早开展原木仓储业务的专业货场，也是具有木材进口查验区与熏蒸处理设施的货场。因此，此货场吸引了不少木材进口客户，且地理位置紧靠运输主干道，场地条件较好。附近虽有多家货场竞争，但竞争强度一般。

27) 青岛元康

此货场位于黄岛区木材仓储业务的最集中地区域，周边有较多的货场。但此货场主要经营板材，是周边仅有 2 家板材货场之一，且距离前湾港码头只有 5

公里，具有运输成本及效率优势，故竞争强度一般。

28) 青岛山林

此货场位于前湾港码头附近，是黄岛地区最具有运输优势的木材仓储货场，又毗邻黄岛主要运输干道，配货方便，故竞争强度一般。

29) 青岛荣丰林

此货场位于黄岛区红石崖，据王台镇 5 公里，据前湾港码头 10 公里。王台镇是一个木材加工集中区域，聚集着大量木材加工企业，上下游配套成熟。此货场设有国检批准的木材查验区及检疫处理区，是黄岛地区具有此功能的 4 家木材货场之一，且紧靠交通干道，货物配送便捷，周边也没有类似货场竞争，故竞争强度一般。

②日照市

山东省日照市地处鲁东南，东临黄海，西邻莒南县、莒县，北连日照市东港区，南接江苏省连云港市赣榆区，海岸线总长 25 公里，总面积 759 平方公里。2004 年 9 月经国务院批准，日照市设立港口新区岚山区，成为日照市的城市副中心、临港工业基地。

30) 日照天集

此货场位于日照市岚山区安东卫街道附近，周边为岚山原木仓储与加工的集中区，周边有多家成规模的原木货场及原木加工厂。该货场距离交通主干道只有 500 米，运输比较便捷，但由于周边有多家原木货场，故竞争强度较大。

31) 日照德远

此货场位于日照市岚山区碑廊镇大米槽一村，紧靠岚山港原木货场。岚山港原木货场是岚山港的直属货场，具有较成熟上下游产业链配套。该货场地理位置具有优势，毗邻岚山港，距离高速公路入口仅 2 公里，周边除岚山港原木货场外没有其他竞争者，且可依靠该货场的客户资源，经营灵活，故竞争强度一般。

32) 日照中兴

此货场位于日照市岚山区碑廊镇和平村 342 省道北，紧靠省道，离高速路入口只有 2 公里，运输较为便捷。该货场的场地已基本硬化完毕，围墙的基础设施完备，竞争强度一般。

33) 日照裕泉（虎山）

此货场位于日照市岚山区虎山镇崔景阳村，经营多年，硬件设施较为成熟。

此货场紧靠交通主干道，离岚山港距离为 10 公里，运输优势明显，但周边有多家木材货场竞争，竞争强度中等。

34) 日照德润

此货场位于日照市岚山区安东卫街道后合庄村，周边有多家成规模的原木加工企业，故货物需求量大。此货场紧靠交通主干道，离岚山港距离为 10 公里，运输优势明显，但周边有多家木材货场，竞争强度中等。

35) 日照中腾

此货场位于日照市岚山区工业园区附近，周边为岚山原木加工集中区，有着多家成规模的原木加工厂。此货场距离运输主干道 1 公里，运输优势明显。此货场为多家原木货场中面积最大的原木堆场，竞争强度中等。

36) 日照裕泉

此货场位于日照市岚山区虎山镇崔景阳村，周边有多家成规模的原木加工企业，货物需求量较大。此货场毗邻交通主干道，离岚山港距离为 10 公里左右，离岚山港木材货场距离为 2 公里，客户认同度较高，运输优势明显。此货场周边没有其他木材货场竞争，竞争强度中等。

37) 日照浩中

此货场位于日照市岚山区，距离岚山港 10 公里左右，据离岚山核心木材加工区域 5 公里，据离高速路入口 5 公里，地理位置较好，交通运输方便，但周边有多家木材货场，故市场竞争强度较大。

38) 日照港信

此货场位于日照市岚山区大朱槽一村，与岚山岚桥码头合作木材的仓储业务。此货场在岚山区所有原木货场中是建设最好的，各种设施及配套最为健全。紧靠交通主干道，离高速路入口 5 公里，交通方便。此货场周边没有其他同等规模的木材货场竞争，竞争强度一般。

39) 日照义和

此货场位于日照市岚山区义和村，距离岚山港 10 公里，距离岚山木材货场 5 公里，距离交通主干道 1 公里。此货场距离交通主干道的 1 公里是村间道路，道理情况一般，但场地费用较低，具有成本优势，且周边没有其他货场竞争，竞争强度一般。

40) 日照港汇

此货场位于日照市岚山区汾水镇，距离岚山港 10 公里，是岚山地区离高速公路入口最近的木材货场，主要面向货物发往临沂方向的客户服务。由于运输便捷，客户积累较多，且周边没有其他货场竞争，故市场竞争强度一般。

（3）福建省莆田市

福建省位于中国东南沿海，东北与浙江省毗邻，西、西北与江西省接界，西南与广东省相连，东隔台湾海峡与台湾相望。福建省现有 9 个地级市和 1 个平潭综合实验区。2014 年，福建省实现地区生产总值 24,055.76 亿元，比上年增长 9.9%。

莆田市是福建省下辖的一个地级市，下辖仙游县、荔城区、城厢区、涵江区、秀屿区四个区和湄洲岛国家旅游度假区、湄洲湾北岸经济开发区两个管委会。

41) 莆田标准

此货场位于莆田市秀屿区木材加工区。莆田市秀屿区木材加工区位于福建东南沿海中部，与台湾隔海相望，距台中港仅 72 海里，全区总面积 508 平方公里，辖 11 个乡镇。此货场周边有多家木材加工工厂，对板材有一定的需求，紧靠交通主干道，交通便利，周边没有其他货场竞争，市场竞争强度一般。

（4）上海市

上海市是中国国家中心城市，中国经济、金融、贸易、航运中心，地处长江入海口，隔东中国海与日本九州岛相望，南濒杭州湾，西与江苏、浙江两省相接。上海市是中国的经济、交通、科技、工业、金融、会展和航运中心之一。上海 2014 年 GDP 总量居中国城市第一，亚洲第二。上海港货物吞吐量和集装箱吞吐量均居世界第一，是一个良好的滨江滨海国际性港口。

42) 上海双溪路

此货场位于上海市闵行区双溪路，周边是上海港区板材卸货及仓储的集中地，有多家板材货场在此经营。由于上海港进口的货源较为充沛，故仓储货源比较充裕。此货场紧靠交通主干道，距离高速公路入口 3 公里，交通较为便捷，市场竞争强度一般。

43) 上海双柏路

此货场位于上海市闵行区双柏路，紧靠交通主干道，距离高速公路入口 2 公里，交通较为便捷。该货场地处上海港区板材卸货及仓储的集中地，开展板材仓储业务较早，客户认可度较高，市场竞争强度一般。

44) 上海景东路

此货场位于上海市闵行区景东路，是上海港区附近为数不多的原木货场之一。此货场由于土地成本相对较低，周边没有同样规模的原木堆场，所以客户认知度较高，具有成熟的客户群体，市场竞争强度一般。

45) 上海崇滨

此货场位于上海市闵行区墨江路，紧靠交通主干道，距离高速路入口 2 公里，交通较为便捷。此货场地处上海板材仓储业务的核心地区，室内与室外场地设施完善，仓储灵活度较高，市场竞争强度一般。

46) 上海协隆

此货场位于上海市闵行区老沪闵路，主要仓储建筑类木材及建筑用方料，规模较大。此货场面积较大，具有成熟的客户群体，市场竞争强度一般。

(5) 天津市

天津市位于华北平原海河五大支流汇流处，东临渤海，北依燕山，海河在城中蜿蜒而过。天津市是中国国家中心城市、环渤海地区经济中心，全国先进制造研发基地、北方国际航运核心区、金融创新运营示范区、改革开放先行区。2014 年 12 月，位于天津市滨海新区的中国（天津）自由贸易试验区正式获得国家批准设立。2015 年 4 月，中国（天津）自由贸易试验区正式挂牌，是我国北方唯一的自贸区。

47) 天津天之福

此货场位于天津市东丽区大毕庄镇欢坨村东，紧靠运输主干道，距离高速公路入口 5 公里，距离天津港区 20 公里，运输优势明显。天津市东丽区为天津市传统的木材仓储、加工集散地。天津港到岸接卸的木材一般集中在此区域内消化，部分就地初加工，部分仓储后配送至外地。此货场周边有成熟的木材加工企业，对进口木材有较大需求量，周边上下游产业链配套成熟，竞争强度一般。

48) 天津中冠伟业

此货场位于天津市东丽区，紧靠交通主干道，距离高速公路 5 公里，周边虽有多家货场，但货源充沛，市场竞争强度一般。

49) 天津天中富

此货场位于天津市宁河县潘庄镇潘庄村外北侧，此处为潘庄木材加工及仓储运输的中心地区。潘庄地区交通便利，木材产业发达，上下游产业链配套成熟，客户云集，市场竞争强度一般。

50) 天津木材六厂

此货场位于天津市东丽区大毕庄镇跃进路木材六厂，距离天津港 10 公里，距离高速公路入口 5 公里，运输成本及效率都可以保障。天津木材六厂是天津两个最大的木材集散地之一，货场知名度、认知度较高，但周边有多家类似的货场运营，市场竞争强度较大。

51) 天津临港

此货场位于天津市临港经济区，地理优势较大，是天津港周边离码头较近的货场之一，运输成本较低，效率较高。此货场紧靠运输主干道，货物配送较为便捷，开业多年，场地条件、设施配套均较完善。周边类似货场较少，市场竞争强度一般。

52) 天津荆树

此货场位于天津市东丽区，主要堆存建材类木材，周边聚集着大量的建筑木材市场及加工企业。此货场紧靠交通主干道，距离天津港约 10 公里，交通较为便捷，货物配送方便。此货场周边有多家类似的货场，市场竞争强度较大。

53) 天津义豪

此货场位于天津市东丽区杨北公路赤欢路，主要堆存建材类木材，位于建筑木材市场及加工企业的中心位置，地理位置优越。此货场紧靠交通主干道，距离天津港约 10 公里，交通较为便捷，货物配送方便。此货场周边有多家类似的货场，市场竞争强度较大。

54) 天津聚源

此货场位于天津市东丽区欢坨村赤欢路路南，主要堆存建材类木材，已经营多年，基础建设及配套较为健全。此货场紧靠交通主干道，距离天津港约 10 公里，交通较为便捷，货物配送方便。此货场为原木货场，成本较低，便于堆放货值低量大的建筑原木，周边没有类似的货场，市场竞争强度一般。

(6) 河北省唐山市

河北省唐山市位于河北省东部，东至秦皇岛市 125 公里，南距渤海 40 公里，西南至天津 108 公里，至省会石家庄 366 公里，西北至北京 154 公里。唐山市是华北通往东北的咽喉地带，京沈、京秦、大秦、京唐四大铁路横贯全境。津山、京沈干线公路横跨东西，东有秦皇岛港，西邻天津港，新建的唐山港位于津秦两港之间。唐山市是中国环渤海区域中心城市，河北省域中心城市，中国北方重要

的对外门户，也是东北亚重要的航运中心、物流中心、环渤海新型工业化基地。唐山市的曹妃甸港区是全国 7 大海港之一。

55) 曹妃甸文丰

此货场位于唐山港曹妃甸港区，主要堆存从北美、新西兰、俄罗斯等国进口的松木、杉木，设有进口木材检疫除害区。该货场毗邻文丰木材码头，硬件设施及配套一流，市场竞争力较强。

(7) 广东省东莞市

广东省地处中国大陆最南部，东邻福建，北接江西、湖南，西连广西，南临南海，珠江口东西两侧分别与香港、澳门特别行政区接壤，西南部雷州半岛隔琼州海峡与海南省相望。全省大陆岸线长 3,368.1 公里，居中国第一位。

东莞市位于珠江口东岸，“广东四小虎”之首，号称“世界工厂”，国际花园城市，是广东重要的交通枢纽和外贸口岸，全国 4 个不设县的地级市之一。东莞市是全球最大的制造业基地之一，制造业总产值占规模以上工业总产值的 90% 以上，形成以电子信息、电气机械、纺织服装、家具、玩具、造纸及纸制品业、食品饮料、化工等八大产业为支柱的现代化工业体系，拥有全球 500 强企业 45 家，境外上市公司 800 多家，投资者来自世界 20 多个国家和地区。

56) 东莞中龙（1 号场地）

此货场位于东莞市沙田镇港口附近，货场占地面积较小，但是场地利用率较高。沙田镇为东莞市木材加工企业集中区，周边聚集着约 50 家木材加工企业，对木材有着大量需求。此货场紧靠交通主干道，便于货物的配送，市场竞争强度一般。

57) 东莞中龙（2 号场地）

此货场位于东莞市沙田镇民田村，货场占地面积较小，但同样场地利用率较高、货物配送方便，市场竞争强度一般。

58) 东莞中龙（3 号场地）

此货场位于东莞市沙田镇民田村，与东莞中龙（2 号场地）货场紧靠，货场占地面积较小，但同样场地利用率较高、货物配送方便，市场竞争强度一般。

59) 东莞东源

此货场位于东莞市大岭山镇，周边有多家木材加工企业，主要堆存建筑木材，周边有大量的客户需求。此货场紧靠交通主干道，距离高速公路入口约 3 公里离，

物流配送方便，周边类似货场较少，市场竞争强度一般。

（8）广西省钦州市

广西壮族自治区在全国各省区市国土总面积中排名第 9 位。2014 年，广西完成地区生产总值 15,672.97 亿元，按可比价格计算，比上年增长 8.5%，排全国第 17 位。

钦州市位于广西南部沿海，地处北部湾顶端，处在广西南钦防城市群的中心位置，北距南宁 110 公里，东距北海 98 公里，西距防城港 76 公里，是广西北部湾经济区的交通枢纽，是中国——东盟自由贸易区的前沿城市，是西南地区最近的出海通道。

60）广西中融

此货场位于钦州市钦南区沙坡镇，周边有多家木材加工企业，经过多年经营已形成了较为成熟的市场，相应的物流配套服务较为成熟，已经形成规模。此货场紧靠交通主干道，距离高速公路入口只有 3 公里的距离，物流配送极为方便。周边类似的货场不多，市场竞争强度一般。

5、项目实施过程

（1）整体项目实施过程

为提高资金的使用效率，公司将根据“有序开发，滚动实施、成熟一家租赁一家”的原则根据商业谈判结果开展租赁经营，规划的项目拓展期为三年，拟每年租赁并实际经营的货场不少于本项目拟实施总数的三分之一。若因市场竞争因素导致相关货场必须在本次募集资金到位前进行先期投入的，则公司将以自筹资金先期投入，待本次募集资金到位后再以募集资金置换。

（2）单个货场的实施过程

单个货场的租赁经营需要经过以下几个主要流程：

①制定货场经营计划

项目签约后，开发部按领导的指示及依据货场各项配套工程完成情况，负责经营计划时间表的制定，各相应部门严格按经营计划表执行。

②货场定位及规划

由货场的管理团队负责对货场的相关区域划分、人员设置、机械配备、相关配套、工作流程进行计划。

③工程项目完成时间计划

货场定位、规划完成后，行政部负责工程建设招投标，确定建设工程公司。建设工程公司依据经营计划表制定出基础建设工程、消防设施工程、排水工程、用水用电增容、监控系统、装修工程等完成时间表。

④设备采购

根据货场经营计划表需求负责大型设备的采购：叉车、抱木机、正面吊、电脑等办公设备、监控设备等。

⑤开始经营倒计时

货场基础建设完成后，对货场进行区域划分，明确警示标志，货场管理系统进行调试，机械进行检查，人员进行培训。

60 家货场均采用租赁物业的形式，为使其达到公司货场的统一标准，需要分别进行以下建设与投入：

①货场门头装修

- 1) 门头招牌装修；
- 2) 警示标记的统一；
- 3) 机械识别标记的统一；
- 4) 货场外墙的统一装饰。

②消防系统改造

- 1) 消防供水系统（本次项目大部分由业主配置到位）；
- 2) 消防通道及防火分区。

③排水设施

- 1) 暗渠的疏通修理
- 2) 明渠的疏通修理
- 3) 货场排水工程与外围排水工程的衔接检查修理。

6、项目实施主体

本项目实施主体为万林股份及拟在各地新设的子公司。若未来需由子公司进行实施，则公司将分批次于拟租赁货场所在地设立或增资子公司。截至本预案出具之日，公司暂无相关明确计划与安排。

7、项目实施进度

本项目的规划拓展期预计为 3 年。为提高募集资金的使用效率，公司将根据“有序开发，滚动实施、成熟一家租赁一家”的原则根据商业谈判结果开展租赁

经营，拟每年租赁并实际经营的木材货场不少于本项目拟实施总数的三分之一。

8、项目效益分析

根据可行性研究报告，经初步估算，各货场经营期内第一年所能实现的营业收入合计为 44,160.32 万元，第一年所有货场的税后净利润合计为 6,941.46 万元，经营期 10 年内实现的总营业收入为 485,223.18 万元。本项目的财务内部收益率（税后）为 11.00%，净现值（ $i=10\%$ ）为 3,182.47 万元，税后静态回收期为 7.20 年，经济上具有可行性。

9、项目审批和环保方面

截至本预案出具之日，本项目的可行性研究报告已编制完毕。本项目属于租赁经营项目，不涉及项目审批与环保问题。

江苏万林现代物流股份有限公司董事会

2016 年 5 月 16 日