

传化智联股份有限公司

非公开发行股票募集资金运用可行性研究报告

为了推动传化智联股份有限公司（以下简称“公司”或“传化智联”）传化网智能物流业务（以下简称“传化网”）的更快发展，进一步增强公司竞争力，提高盈利能力，根据公司发展需要，公司拟向特定对象非公开发行股票，拟募集资金总额不超过 492,349.22 万元人民币（含本数），本次发行股票数量为不超过 651,562,935 股（含本数）。具体发行数量由公司董事会提请股东大会授权董事会与保荐机构协商确定。

一、 本次募集资金的使用计划

本次非公开发行股票募集资金总额（含发行费用）不超过 492,349.22 万元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额将全部用于以下项目：

单位：万元

序号	募投项目名称	总投资规模	拟使用募集资金规模
1	公路港城市物流中心网络化建设项目	375,627.03	292,349.22
2	基于提升平台黏性的物流供应链项目	179,449.31	100,000.00
3	可控运力池建设项目	202,826.75	100,000.00
合计		757,903.09	492,349.22

为了保证募集资金投资项目的顺利进行，并保障公司全体股东的利益，本次非公开发行募集资金到位之前，公司可根据相应项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，待募集资金到位后再予以置换。

本次非公开发行的募集资金到位后，如实际募集资金净额少于上述拟使用募集资金的总金额，不足部分由公司自有资金或通过其他融资方式解决。在不改变本次募集资金投资项目的前提下，公司董事会可根据募集资金投资项目进度以及资金需求等实际情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额。

（一）公路港城市物流中心网络化建设项目

1、项目概述

物流产业是现代服务业的重要组成部分，是国家十大振兴产业之一。伴随着国内一系列支持物流产业政策的出台与实施，以及行业内企业模式的创新与技术的进步，物流行业基础设施建设不断完善、行业效率逐步提高。但相较于发达国家，我国物流行业目前的发展水平及行业运行效率仍有提升的空间。传化智联致力于在全国物流节点城市建设并运营实体公路港城市物流中心，构建全国化的公路物流基础网络系统，打造充分流动的“中国货运网”，提高中国公路物流效率。

本次传化智联公路港城市物流中心网络化建设项目拟在赣州、潜江、长春、宜宾、无锡、扬州、西安、柳州、贵阳、淄博、寿光、漳州、漯河 13 个城市建设并运营公路港城市物流中心，在目前已经运营及在建的公路港城市物流中心的基础上，进一步完善公司公路港城市物流中心在全国的、特别是枢纽级城市或地区的布局。公路港城市物流中心网络化建设项目拟由传化物流集团有限公司（以下简称“传化物流”）的子公司实施建设，项目总投资 375,627.03 万元，拟使用募集资金不超过 292,349.22 万元。

2、项目建设背景及必要性

（1）顺应国家物流政策导向，促进各地方产业经济发展

物流行业作为国民经济的重要组成部分，近年来不断得到国家有关政策的鼓励和支持，相关政府部门制定并实施了一系列关于加快现代物流建设、降本增效、健康发展的指导政策。2014 年 9 月国务院颁布的《中长期物流发展规划（2014-2020）》（国发[2014]42 号）中明确指出要以着力降低物流成本、提升物流企业规模化集约化水平、加强公路港实体网络建设为发展重点，大力提升物流社会化、专业化水平，进一步加强物流信息化建设，推进物流技术装备现代化，加强物流标准化建设，推进区域物流协调发展，积极推动国际物流发展，大力发展绿色物流，到 2020 年基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系；2015 年 8 月，国家发改委发布《关于加快实施现代物流重大工程的通知》，将“到 2020 年，依托覆盖全国主要物流节点的物流基础设施网络，基本建立布局合理、技术先进、便捷高效、绿色环保、安全有序的现代物流服务体系”

作为加快实施现代物流重大工程的实施目标，并将“建设与一带一路周边国家互联互通、顺畅衔接的外向型物流枢纽基地”作为加快推进现代物流重大工程建设的主要任务；2016年6月，国务院发布《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》，提出要打造线上线下联动公路港网络，完善公路港建设和优化布局，并明确提出我国公路港网络工程建设将从“综合型公路港”、“基地型公路港”及“驿站型公路港”三个层面积极展开；2017年9月，交通运输部等十四个部门印发《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020年）》，指出以通过引导发展壮大一批龙头骨干企业，道路货运行业对物流降本增效、社会新增就业、经济转型升级的支撑保障更加有力。

公路港城市物流中心能够通过完善的物流服务功能与高品质的公共服务配置、高效的物流资源整合与调度有效吸引当地及周边大量运输物流企业、个体户及驾驶员，为当地生产制造企业、商贸流通企业提供高质量、高品质的仓储、运输等物流服务，降低当地企业的交易时间及商贸成本，为当地产业结构调整和经济发 展提供有力支撑。

（2） 提高行业运行效率，降低物流行业运营成本

社会物流总费用占 GDP 的比重一般用于衡量物流行业运营的效率，我国社会物流总费用占 GDP 的比重从 2010 年的 17.8% 下降到 2016 的 14.9%，这表明我国物流行业的运营效率一直处于改善的过程，但相较于发达国家 8-10% 的比重，仍有较大的改善空间。我国物流行业运营效率相对较低的核心原因主要表现在个体货运司机无法即时知悉货源信息，导致卡车空载率高；物流企业规模普遍偏小，面临资金紧张、融资困难等问题；物流成本高企制约货主企业优化成本结构，造成资源浪费；缺乏公路运输枢纽节点，公路物流无法形成有效的网络运营系统。

面对物流行业运营效率低下的现状，传化物流是国内最早针对公路物流现状和症结，采用平台经营模式对行业转型升级提出系统解决方案的企业之一。传化物流早在 2003 年建成杭州公路港，在全国首创“公路港物流服务平台”模式，实现“物流+信息化”的创新，自 2005 年起，在成都、苏州等地进行模式复制，截至目前公司在全国范围内的实体公路港网络已经逐渐建设成形。多年的运营经验表明，公路港平台经营模式有利于物流行业信息共享、资源整合，提升物流行业整体运行效率，降低运营成本。

（3） 加速推动传化网全国化布局与落地，提升公司的盈利能力

公司于 2015 年完成了对传化物流的重组，实现了战略转型的重要一步。传化物流是国内最早针对公路物流症结，采用平台经营模式对行业转型升级提出系统解决方案的企业之一。为进一步建设以公路港为基础的全国性物流网络体系，提升公路物流效率、降低公路物流成本传化，传化物流依据《国家公路运输枢纽布局规划》、《物流业调整与振兴规划》与《全国物流园发展规划（2013—2020 年）》等国家物流规划在全国华北、东北、华东、华中、华南、西北、西南七大区域内进行了网络规划，计划通过“自建、合作及加盟”等方式在全国公路运输关键节点中遴选部分核心交通枢纽及全国性重点基地建设运营 170 个实体公路港。

公路港城市物流中心作为线下综合性的物流服务平台，是公司打造传化网的重要基础底座。自重组完成后，公司积极加快公路港城市物流中心的发展与布局，推动公路港城市物流中心网络体系建设、促进实体平台与互联网平台的融合与联动，并在各大区以建立分拨中心为抓手，“编织”域性运输网络，推动网络建设下沉。截至 2017 年 6 月 30 日，公司智能物流业务实现营业收入 3,242,477,929.20 元，较上年同期增长 578.17%；公司已运营（含试运营）公路港 33 个，在建公路港及已运营公路港土地面积约 1,500 万平方米，建筑面积达约 500 万平方米，签订协议项目土地面积约 600 万平方米；公司分拨中心累计达到 36 个，路港驿站达到 643 个，互通线路 94 条；已运营公路港实现整体出租率超 80%，港内物流企业超 6,500 家，日均吞吐量超 70 万吨，日均货物价值超 140 亿元。

传化公路港城市物流中心网络化项目的持续建设，一方面将加速京津冀、长三角、珠三角、长江中游、成渝、长株潭等城市群布局与区域织网，进一步完善公路港网络布局；另一方面将通过线下城市物流中心的全国化布局为线上业务吸引流量，进一步提升实体平台与互联网平台的融合度，共同促进传化网各项功能的落地。公司通过本次传化公路港城市物流中心网络建设项目，将完善传化全国公路港城市物流中心网络布局，有利于公司整合已有资源、增强盈利能力进而提升市场竞争地位。

3、项目建设可行性

(1) 传化公路港模式受到了政府部门的高度肯定与大力支持

公司子公司传化物流是国内最早针对公路物流现状和症结，采用平台经营模式对行业转型升级提出系统解决方案的企业之一，在全国范围内首创了“公路港物流服务平台”模式。2003 年公司首创建成杭州公路港平台，2005 年起在成都、苏州等地进行模式复制，2013 年起开启全国化拓展的步伐。经过十余年发展，传化实体公路港得到了各地方政府的支持与认可，并与大量各地方优质企业建立了长期稳定的合作关系，公路港所取得的经济效应和社会效益得到了社会各界的高度关注。

2013 年 6 月，国家发改委、工信部、国土资源部、住建部、交通运输部五部委联合发文要求推广传化“公路港”物流经验；2015 年 8 月，国家发改委发布的《关于加快实施现代物流重大工程的通知》将“公路港”列为物流信息平台工程的重点建设项目；2016 年 6 月，国务院发布《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》（以下称《方案》），要求各级政府从多方位扶持交通物流融合发展，《方案》特别提出要打造线上线下联动公路港网络，完善公路港建设和优化布局，并明确提出我国公路港网络工程建设将从“综合型公路港”、“基地型公路港”及“驿站型公路港”三个层面积极展开。政府部门的充分肯定、一系列物流行业及公路港建设的利好政策表明国家对物流行业的重视，以及对传化公路港模式的认可，对公司进一步完善实体公路港网络具有非常积极的影响。

(2) 传化智联具有长达 17 年的实体公路港运营管理经验

传化智联传化网智能物流业务的经营主体为传化物流及其子公司。传化智联于 2015 年实现了对传化物流的整合，完成了公司业务战略转型的重要一步。伴随着重组后的业务整合，公司制定了一系列发展战略及举措、加快了对重要枢纽及节点城市的公路港城市物流中心布局并加大了隆市宣传力度。同时，作为国内物流平台服务行业的领先企业之一，多年来公司培育了一批经验丰富的优秀管理人员和操作熟练的业务人员。截至目前，公司在岗员工超过 5000 人，大学本科及以上学历人才占比超过 70%，2017 年新加盟员工一千多人，主要来自国内知名互联网与软件公司、金融类公司与物流供应链管理公司。

基于十七年来的探索实践，传化物流具备了显著的先发优势。公司对公路港运营及公

路物流行业独到且深刻的理解是开展全国公路港城市物流中心网络体系建设的重要基础，丰富的运营经验及对人才培养的重视为公司后续公路港城市物流中心网络体系建设及商业模式的持续优化提供了有力保障。

(3) 公司公路港城市物流中心的选址与布局贴合国家流通节点城市的相关规划

2015 年 5 月，商务部等 10 部门联合印发《全国流通节点城市布局规划（2015-2020 年）》（以下简称“《规划》”），《规划》根据国家区域发展总体战略及“一带一路”、京津冀协同发展和长江经济带战略等，确定 2015-2020 年“3 纵 5 横”全国骨干流通大通道体系，明确划分国家级、区域级和地区级流通节点城市，确定国家级流通节点城市 37 个，区域级流通节点城市 66 个。

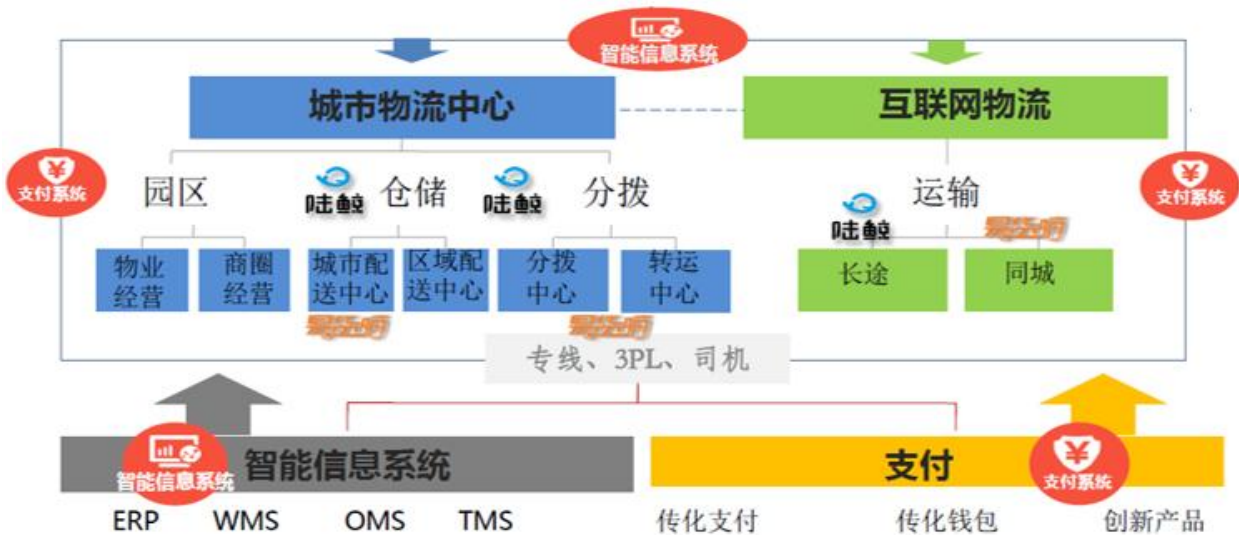
根据《规划》，流通节点城市主要考虑所在地商流、物流、资金流、信息流汇聚和辐射带动能力等基础条件，并统筹考虑在流通网络中的战略地位、布局平衡、功能整合等因素。公司公路港城市物流中心的选址与布局紧密贴合国家流通节点城市的规划，本次募投项目中“长春公路港城市物流中心”、“西安公路港城市物流中心”、及“贵阳公路港城市物流中心”位于国家级流通节点城市，“赣州公路港城市物流中心”、“宜宾公路港城市物流中心”、“无锡公路港城市物流中心”、“柳州公路港城市物流中心”、“寿光公路港城市物流中心”及“漳州公路港城市物流中心”位于区域级流通节点城市，其余选址亦参照了前述条件并结合公司发展规划而确定。

(4) 传化智联先进的物流信息相关规划与技术为公路港城市物流中心的运营提供了坚实基础

除了进一步建设全国公路港城市物流中心，传化网的完善还需要将线上互联网物流平台与线下公路港城市物流中心相融合。自重组完成后，公司高度重视对信息系统研发与建设的持续投入，进一步对技术架构标准等系统及会员/风控/中间件等中后台系统进行了研发标准及规范统一。公司已经建立了以传化网智能物流信息系统与支付系统为基础的两大核心系统，建立了较为成熟的互联网平台，能够为客户提供集交易撮合、运力调度、仓库管理、在途监控、资金结算、生产生活消费等基于全过程供应链管理的信息化服务。

智能信息系统方面，公司迭代开发了 TMS、WMS、PMS 等业务系统，并从数据平台、

会员系统、支付系统、风控系统等系统入手打通后台系统，实现了会员的统一、风控的统一以及数据的统一。TMS 系统是公司基于物流行业的“集、分、运、配”实际业务场景研发的一站式协同物流平台；WMS 云仓系统是一款基于云端部署的专业 SaaS 平台，以“订单+数据”驱动的方式，实现了仓内精细管理和多区域的仓储协同；PMS 智慧园区系统是生态园区 O2O 运营管理平台，为物流园区提供面向企业/个人全方位服务，包括停车管理、租赁管理、资产管理、商户管理等。支付系统方面，公司下属公司传化支付有限公司正式获得了第三方支付牌照（互联网支付、移动电话支付、预付卡发行与受理<仅限于线上实名支付账户充值>），公司传化网用户可以通过公司支付系统及产品便捷地完成充值、转账、消费和提现等线上支付活动。此外，公司以人工智能、物联网及区块链等技术前沿为重点发展方向，持续加大对技术研发与系统完善的投入。“传化网智能信息系统”、“支付系统”、“陆鲸”及“易货嘀”等业务支持系统及交易平台的日渐完善为公司实施公路港城市物流中心项目建设并实现全网互动提供了坚实的系统基础与技术支持。



4、项目建设内容

(1) 赣州传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

赣州传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

赣州公路港城市物流中心旨在推动赣州古城制造业产业发展，完善江西省的现代物流网络，并帮助传化在江西省内形成以南昌为枢纽，以九江、上饶、赣州、宜春、鹰潭五个城市为中心的“1 枢纽 5 中心”的战略布局，支撑中部地区物流发展，服务全国的现代物流网络体系。

3) 项目建设地点及市场环境

赣州传化公路港城市物流中心位于赣州都市区中的赣州市经济技术开发区，距离赣州经济开发区赣州高速西出口北侧约 3 公里处。

赣州位于江西省南部，连接珠江三角洲、闽南三角区向内地辐射，是连接东南沿海与中西部地区的区域性物流中心。赣州经济总量为江西省第二，发展增速度为全省第一，2016 年实现地区生产总值 2,194.3 亿元，比上年增长 9.5%。2016 年公路货物运输量 9,302 万吨，比上年增长 6.5%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司赣州传化南北公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

赣州传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、路港快线/货运班车、仓库、汽车配套、商业/三产配套、智能车源中心、司机之家、分拣中心/快递、分拨中心等，赣州传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

赣州传化公路港城市物流中心计划投资额为 21,242.19 万元，拟使用募集资金总额为 12,532.52 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	17,721.81	10,633.09
2	无形资产投资	2,693.06	1,403.04
3	预备费	827.32	496.39
合计		21,242.19	12,532.52

7) 项目经济效益分析及项目进度

赣州传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 7.16 %，预计投资回收期为 7.34 年。

8) 资格文件取得情况

赣州传化公路港城市物流中心项目用地已取得国有建设用地使用权出让合同，合同编号为 36201711020035K、36201711020036K。

取得赣州经济技术开发区经济发展局下发的《江西省企业投资项目备案通知书》，项

目代码为 2017-360799-59-03-015532。

赣州传化公路港城市物流中心项目已取得赣州市环境保护局开发区分局下发的《关于<赣州传化南北公路港物流有限公司赣州传化南北公路港建设项目环境影响报告表>的批复》，文件号为赣市环开发[2017]81 号。

(2) 潜江传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

潜江传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

潜江传化公路港城市物流中心旨在推动潜江及江汉平原地区的传统物流向智慧物流转型升级，提升行业信息化水平，提高企业物流效率，降低社会物流成本，同时为潜江市建设江汉平原枢纽城市奠定基础。

3) 项目建设地点及市场环境

潜江传化公路港城市物流中心位于杨市办事处，华中家具产业园与潜江食品产业园和高新技术产业园之间（紫光路以东、刘杨路以南、章华南路以西、总口一号路以北）。

潜江位于湖北省中南部江汉平原，是湖北三大直管市之一，武汉城市圈成员。潜江公铁水空联运的综合交通运输体系较为完善，是江汉平原腹地重要的枢纽港口。2016 年，潜江市生产总值达 602.19 亿元，同比增长 8.1%；2016 年潜江的社会物流总额 30.89 亿，同比增长 13.2%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司潜江传化公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

潜江传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、零担专线、仓库、汽车配套、卡车 4S 店、智能车源中心、司机之家、分拣中心/快递等，潜江传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

潜江传化公路港城市物流中心计划投资额为 21,242.19 万元，拟使用募集资金总额为 9,712.51 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建设投资	17,701.09	9,302.76
2	无形资产投资	3,905.62	0.00
3	预备费	803.43	409.75
4	其他费用	500.00	0.00
合计		21,242.19	9,712.51

7) 项目经济效益分析及项目进度

潜江传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 7.20%，预计投资回收期为 6.50 年。

8) 资格文件取得情况

潜江传化公路港城市物流中心项目用地已取得国有建设用地使用权出让合同，合同编号为鄂 QJ-2017-00021 号、鄂 QJ-2017-00022 号。

潜江传化公路港城市物流中心项目已取得湖北省固定资产投资项目备案证，项目代码为 2017-429005-54-03-121482。

潜江传化公路港城市物流中心项目已取得潜江市环境保护局出具的《市环境保护局关于潜江传化公路港项目环境影响报告表的批复》，文件号为潜环评审函[2017]128 号。

(3) 长春传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

长春传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

长春传化公路港城市物流中心旨在与沈阳、哈尔滨、七台河等城市的公路港布局形成联动，打造东北区域物流资源交汇与连接的集聚中心。

3) 项目建设地点及市场环境

长春传化公路港城市物流中心位于长春生产资料与综合物流集散区（二道区英俊镇）东部，四通路北侧，紧邻机场快速路。

长春位于东北地区地理中心，对内对外交通十分高效便捷。长春具有由京哈铁路、长吉城际铁路、长大高速等构成的东北铁路网，具有长春—深圳高速公路、长春—哈尔滨高速公路、长春—吉林高速公路等多条高速公路，具有拥有 120 多条国内国际航线的龙嘉国际机场。长春是东北亚十字经济走廊核心，2016 年实现地区生产总值 5,928.5 亿元，比上年增长 7.8%。长春市政府重视现代物流产业的发展，物流节点规模化趋势明显，2016 年长春的社会物流总额 1.95 万亿，同比增长 13.8%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司长春传化公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

长春传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、路港快线/货运班车、仓库、汽车配套、商业/三产配套、智能车源中心、司机之家等，长春

传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

长春传化公路港城市物流中心计划投资额为 48,032.60 万元，拟使用募集资金总额为 32,766.96 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	32,634.33	31,416.02
2	无形资产投资	13,747.33	0.00
3	预备费	1,350.94	1,350.94
4	其他费用	300.00	0.00
合计		48,032.60	32,766.96

7) 项目经济效益分析及项目进度

长春传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 5.17%，预计投资回收期为 7.98 年。

8) 资格文件取得情况

长春传化公路港城市物流中心项目用地已取得不动产权证书，证书编号为吉（2017）长春市不动产权第 0158398 号、第 0158411 号。

长春传化公路港城市物流中心项目已取得吉林省企业投资项目备案信息登记表，项目代码为 2017-220105-54-03-008961。

长春传化公路港城市物流中心项目已取得长春市环境保护局出具的《关于长春传化公路港物流项目环境影响报告表的批复》，文件号为长环建（表）[2017]156 号。

（4） 宜宾传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

宜宾传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

宜宾传化公路港城市物流中心旨在推进物流信息化网络建设、运营及推广，将宜宾建设成为川南物流枢纽，并立足宜宾，覆盖内江、自贡、泸州、连接重庆、贵州、云南，打造城市物流中心、电商中心，成为传化公路港全国战略布局的重要节点。

3) 项目建设地点及市场环境

宜宾传化公路港城市物流中心位于中国四川省宜宾市翠屏区菜坝镇内，属于菜坝物流配送中心规划区，位于内宜高速以东，南线公路西南。

宜宾位于四川盆地南缘，是全省通江达海的交通枢纽中心。宜宾连接四川、云南、贵州，是金沙江、闽江汇合成长江的起点，处是国家交通规划中南北干线和长江东西轴线的交汇点，也是长江六大重要枢纽港之一。宜宾是国家成渝经济区规划重点支持发展区域，是四川建设长江上游沿江经济带、川南经济新增长极的重要支撑城市。2016 年宜宾市地区生产总值达 1653.05 亿元，同比增长 8.3%。2016 年宜宾的社会物流总额 3,357 亿元，同比增长 8.1%。此外，《宜宾市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》明确提出要加快发展现代物流业，鼓励物流企业整合发展，引进培育物流龙头企业，预计到 2020 年，全市物流业增加值突破 200 亿元。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司宜宾传化公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

宜宾传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、揽货仓、路港快线/货运班车、仓库、汽车配套、卡车 4S 店、智能车源中心、司机之家等，宜宾传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

宜宾传化公路港城市物流中心计划投资额为 23,062.75 万元，拟使用募集资金总额为 17,737.13 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	15,590.82	15,590.82
2	无形资产投资	6,371.92	1,446.30
3	预备费	700.01	700.01
4	其他费用	400.00	0.00
合计		23,062.75	17,737.13

7) 项目经济效益分析及项目进度

宜宾传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 6.10%，预计投资回收期为 7.70 年。

8) 资格文件取得情况

宜宾传化公路港城市物流中心项目用地已取得不动产权证书，证书编号为川（2017）宜宾市不动产权第 0010270 号、第 0010271 号。

宜宾传化公路港城市物流中心项目已取得宜宾市翠屏区发展和改革局出具的《企业投资项目备案通知书》，文件号为川投资备[51150217010601]0003 号。

宜宾传化公路港城市物流中心项目环评批复文件正在办理中。

（5）无锡传化公路港城市物流中心二期

1) 项目名称

无锡传化公路港城市物流中心二期。

2) 项目建设目标

无锡传化公路港城市物流中心二期旨在扩大无锡公路港的体量，形成覆盖全国主要城市的专线网络，增加路港快线流量，为港港互通及传化网的实现提供保障。

3) 项目建设地点及市场环境

无锡传化公路港城市物流中心二期位于江苏省无锡市惠山区振石路末端以西万寿河以南临近中惠大道。

无锡市位于江苏省南部，长三角地区的地理中心，是区域性交通枢纽。无锡拥有沪宁、锡澄等高速公路，江阴大桥方便长江南北物资流通，新长铁路是连接东北、环渤海、长江三角洲三大经济区的重要组成部分，京杭运河贯通中国南北。无锡物流交换量、辐射区域大，是国内物流枢纽城市。无锡北部承接苏北地区、山东半岛货运周转，南部作为上海、杭州、苏州等货运中转地，形成立足苏锡常、面向长三角、连接全国、走向世界的现代物流格局。2016 年无锡的社会物流总额 24,137.41 亿元，比上年增长 11.1%。《无锡市“十三五”现代服务业发展规划》提出，无锡市将支持现代物流企业拓展网络服务体系，发展骨干型物流企业，形成以第三方、第四方物流企业及供应链服务企业为主体的物流产业群，推进综合货运枢纽建设。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司无锡传化物流中心有限公司。

5) 项目建设内容

无锡传化公路港城市物流中心二期拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、仓库、分拣中心/快递等，无锡传化公路港城市物流中心二期功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

无锡传化公路港城市物流中心二期计划投资额为 14,835.85 万元，拟使用募集资金总额为 10,568.09 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	10,223.90	10,171.14
2	无形资产投资	4,115.00	0.00
3	预备费	396.95	396.95
4	其他费用	100.00	0.00
合计		14,835.85	10,568.09

7) 项目经济效益分析及项目进度

无锡传化公路港城市物流中心二期竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 5.98%，

预计投资回收期为 7.87 年。

8) 资格文件取得情况

无锡公路港城市物流中心项目用地已取得不动产权证书，证书编号为苏（2017）无锡市不动产权第 0205173 号、第 0205253 号。

无锡公路港城市物流中心项目已取得无锡市惠山区发展和改革局出具的《企业投资项目备案通知书》，文件号为 20170326 号。

无锡公路港城市物流中心项目已在江苏省建设项目环境影响登记表备案系统登记，该项目建设项目环境影响登记表已经完成备案，备案号为 201732020600000195。

（6）西安传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

西安传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

项西安传化公路港城市物流中心旨在通过整合西安物流资源及市场，助力西安制造业产业的发展。通过建设一城二港三中心，构建生产型服务业整合平台，从物流供应链层面全面提升西安的发展竞争力。

3) 项目建设地点及市场环境

西安传化公路港城市物流中心位于西安市国际港务区（以下简称“港务区”）内，项目东临规划纺渭路，西临西禹高速公路，北临在建港务南路，南临高寨村，距离西安绕城高速 2 公里距离。

西安市是陕西省的省会，是国家大通道中 37 个国家级流枢纽通节点城市之一。西安位于全国公路网络中心，是长三角、珠三角和京津冀通往西北和西南的门户城市与重要交通枢纽。2016 年西安市地区生产总值达 6257.18 亿元，同比增长 8.5%。2016 年西安的社会物流总额 362.84 亿，同比增长 7.9%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司西安传化丝路公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

西安传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、零担专线、仓库、汽车配套、商业/三产配套、智能车源中心、司机之家、物流设施设备展示展销中心等，西安传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

西安传化公路港城市物流中心计划投资额为 34,853.06 万元，拟使用募集资金总额为 34,845.56 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	21,732.68	21,732.68
2	无形资产投资	11,618.40	11,618.40
3	预备费	1,001.98	1,001.98
4	其他费用	500.00	492.50
合计		34,853.06	34,845.56

7) 项目经济效益分析及项目进度

西安传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 7.73%，预计投资回收期为 7.08 年。

8) 资格文件取得情况

西安传化公路港城市物流中心项目已取得西安国际港务区管理委员会经济发展局出具的《西安国际港务区管理委员会经济发展局关于西安传化丝路公路港项目备案的批复》，文件号为西港经发[2017]82 号。

西安传化公路港城市物流中心项目的用地以及环评批复正在办理中。

(7) 柳州传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

柳州传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

柳州传化公路港城市物流中心旨在以公路港有型平台为基础，构建城市物流中心、卡车服务中心、司机服务中心三大版块，打造传化网的坚实底座与广西区域织网大本营。

3) 项目建设地点及市场环境

柳州传化公路港城市物流中心位于广西省柳州市柳南区太阳村镇，距传统物流集聚区与商贸集中区约 5 公里，距宜柳高速柳江出入口 7.5 公里、距柳州白莲机场 15 公里。

柳州是广西第二大城市，是全国 45 个公路主枢纽城市之一，是沟通西南与中南、华东、华南地区的铁路中枢，其作为国家一类口岸，柳江航运连接贵州与港澳。柳州市经济发展较快，2016 年实现地区生产总值达 2,476.94 亿元，同比增长 7.3%。柳州市政府支持发展现代物流产业，2015 年发布《关于加快发展现代服务业的若干政策》，要求 2016-2020 年，每年市本级设立 2,000 万元现代服务业集聚区发展引导专项资金用于市级服务业集聚区补助及配套自治区级服务业集聚区建设。2016 年柳州交通运输、仓储及邮政业增加 73.27 亿元，比上年增长 3.3%，公路货物运输量 12705 万吨，增长 7.6%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司柳州传化公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

柳州传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、路港快线/货运班车、仓库、汽车配套、司机之家、分拨中心等，柳州传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

柳州传化公路港城市物流中心计划投资额为 30,861.00 万元，拟使用募集资金总额为 30,861.00 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	18,367.02	18,367.02
2	无形资产投资	11,102.83	11,102.83
3	预备费	891.15	891.15
4	其他费用	500.00	500.00
合计		30,861.00	30,861.00

7) 项目经济效益分析及项目进度

柳州传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 6.18%，预计投资回收期为 7.62 年。

8) 资格文件取得情况

柳州传化公路港城市物流中心项目的用地、发改委备案以及环评批复正在办理中。

(8) 贵阳传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

贵阳传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

贵阳传化公路港城市物流中心旨在整合贵阳社会物流资源、依靠网路条件与物流基础设施，建设服务临港经济区、惠及贵阳、辐射“长株潭”城市群的区域性现代化物流园区。

3) 项目建设地点及市场环境

贵阳传化公路港城市物流中心位于贵阳市花溪区孟关乡上板村和沙坡村，东面和北面紧靠孟关大道。

贵阳是贵州省省会城市，是 196 个国家公路运输枢纽城市之一，是国家二级物流园区布局城市。贵阳是重要的枢纽城市，川黔、湘黔、贵昆、黔桂四条铁路在贵阳相交，322、320 国道贯穿全境，另有龙洞堡 4E 级国际机场等。贵阳是国务院确定的“黔中经济区”和“泛珠三角经济区”内的重要中心城市，2016 年贵阳地区生产总值达 3,157.70 亿元，同比增长 11.7%。2016 年贵阳完成货物运输量 38,685.02 万吨，同比增长 20.2%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司贵阳传化公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

贵阳传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、展厅、零担专线、办公楼、服务楼、汽车配套、卡车 4S 店、智能车源中心、司机之家等，

贵阳传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6）项目投资概算

贵阳传化公路港城市物流中心计划投资额为 45,507.72 万元，拟使用募集资金总额为 20,518.15 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建设投资	33,678.29	15,184.60
2	无形资产投资	8,338.45	3,759.57
3	预备费	1,490.97	672.24
4	其他费用	2,000.00	901.74
合计		45,507.72	20,518.15

7）项目经济效益分析及项目进度

贵阳传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 6.18%，预计投资回收期为 7.42 年。

8）资格文件取得情况

贵阳传化公路港城市物流中心项目已取得贵阳市经济技术开发区产业发展局出具的

《关于贵阳传化公路港物流园区（一期）项目的备案通知》，文件号为筑经开产发基[2017]19号。

贵阳传化公路港城市物流中心项目已取得贵阳市生态文明建设委员会出具的《审批意见》，文件号为筑环表[2015]75号。

贵阳传化公路港城市物流中心项目项目的用地正在办理中。

（9） 淄博传化公路港城市物流中心二期

1) 项目名称

淄博传化公路港城市物流中心二期

2) 项目建设目标

淄博传化公路港城市物流中心二期旨在依靠便利网路条件与物流基础设施，发展物流仓储、停车配载等业务，完善淄博货运服务网络，将淄博传化公路港建设成为辐射山东半岛的区域性现代化物流园区。

3) 项目建设地点及市场环境

淄博传化公路港城市物流中心二期位于淄博市张店区沅水镇昌国路与湖罗路交叉口东500米。

淄博位于山东省中部，是沟通中原地区和山东半岛的重要交通枢纽。淄博交通发达，市内有胶济线和淄八、淄东线为主干贯通全市，有十五条公路干线通往全国各地，济青、南济青与滨莱高速公路连接全国南北、东西，距济南国际机场 80 公里、青岛国际机场 210 公里，距青岛港 210 公里、天津港 320 公里、日照港 280 公里。淄博是国务院批准的山东半岛经济开放区城市，2016 年淄博市地区生产总值达 4,412.01 亿元，同比增长 7.7%，集信息流、资金流、物流一体的现代物流不断发展，2016 年淄博的社会物流总额 17,323.2 亿元，同比增长 9.1%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司淄博传化金泰公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

淄博传化公路港城市物流中心二期拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、零担专线、商业/三产配套、智能车源中心等，淄博传化公路港城市物流中心二期功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

淄博传化公路港城市物流中心二期计划投资额为 43,448.51 万元，拟使用募集资金总额为 43,448.51 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建设投资	26,833.38	26,833.38
2	无形资产投资	14,934.30	14,934.30
3	预备费	1,180.84	1,180.84
4	其他费用	500.00	500.00
合计		43,448.51	43,448.51

7) 项目经济效益分析及项目进度

淄博传化公路港城市物流中心二期竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 6.02%，预计投资回收期为 7.57 年。

8) 资格文件取得情况

淄博传化公路港城市物流中心二期项目已取得淄博市张店区发展和改革局出具的备案文件，文件号为张发改投资函[2017]82 号。

淄博传化公路港城市物流中心二期项目的土地出让合同以及环评批复正在办理中。

(10) 漯河传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

漯河传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目

漯河传化公路港城市物流中心旨在打造豫中南商贸物流中心、多式联运物流集聚区，连接漯河水运、铁运和公路运输，成为多式联运与物流集聚的示范中心。

3) 项目建设地点及市场环境

漯河传化公路港城市物流中心位于金山路（330 省道）与联港路交叉口，距京港澳高速高速入口 3 公里，距离 107 国道 6 公里。

漯河位于河南省中南部，是豫中南商贸物流中心。漯河是中原经济区重要的立体交通枢纽，是重要的流通节点城市，市内有京广高铁、京广铁路、漯宝铁路、漯阜铁路等干线铁路纵横交汇，有京港澳高速公路、宁洛高速公路构成的高速公路十字枢纽，此外，沙河内河航运与漯河港构成河南省大宗商品向外运输的重要通道。漯河是全国食品产业名城，是双汇总部所在地，益海嘉里、嘉吉、可口可乐、统一等企业均落户漯河。2016 年，漯河市地区生产总值达 1077.9 亿元，同比增长 8.0%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司漯河传化公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

漯河传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、商业/三产配套、智能车源中心、分拨中心、加油站、卡口辅助设施等，漯河传化公路港城

市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

漯河传化公路港城市物流中心计划投资额为 10,365.73 万元，拟使用募集资金总额为 10,365.73 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建设投资	7,294.88	7,294.88
2	无形资产投资	2,555.23	2,555.23
3	预备费	315.62	315.62
4	其他费用	200.00	200.00
合计		10,365.73	10,365.73

7) 项目经济效益分析及项目进度

漯河传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 6.72%，预计投资回收期为 7.59 年。

8) 资格文件取得情况

漯河传化公路港城市物流中心项目已取得漯河市城乡一体化示范区发展改革规划局出

具的备案文件，文件号为 91411100MA40PAA44K。

漯河传化公路港城市物流中心项目的用地以及环评批复正在办理中。

(11) 寿光传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

寿光传化公路港城市物流中心

2) 项目建设目标

寿光传化公路港城市物流中心旨在依托区域公路网络优势、产业优势及城乡居民物流需求优势，建设立足寿光、服务潍坊、连接山东内陆与半岛、辐射整个鲁东北地区的区域性公路港平台，系统解决寿光农产品物流问题，并为将来在寿光打造蔬菜供应链打下基础，充实传化网内容。

3) 项目建设地点及市场环境

寿光传化公路港城市物流中心位于山东省寿光市文家街道，南至横五路，北至半岛建材城，西至市场路，东至黄海路。

寿光位于山东中东部，交通便利，市内有济青高速和荣乌高速在境内交汇而过，益羊铁路纵贯南北与胶济铁路相接，可将货物送达全国各处，辖区内的羊口港是国家二类对外开放港口。寿光是全国最大的蔬菜生产交易基地，蔬菜种植和贸易发达，全市的蔬菜种植品种超过 2000 个，年产蔬菜超过 20 亿公斤，产值 30 多亿元。寿光是潍坊经济的重要组成部分，2016 年寿光市地区生产总值达 856.8 亿元，同比增长 7.6%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司寿光传化公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

寿光传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、路港快线/货运班车、仓库、汽车配套、智能车源中心、司机之家、分拨中心等，寿光传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

寿光传化公路港城市物流中心计划投资额为 28,760.04 万元，拟使用募集资金总额为 28,760.04 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	21,495.55	21,495.55
2	无形资产投资	6,180.57	6,180.57
3	预备费	883.92	883.92
4	其他费用	200.00	200.00
合计		28,760.04	28,760.04

7) 项目经济效益分析及项目进度

寿光传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 6.23%，预计投资回收期为 6.50 年。

8) 资格文件取得情况

寿光传化公路港城市物流中心项目的用地、发改委备案以及环评批复正在办理中。

(12) 扬州传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

扬州传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

扬州传化公路港城市物流中心旨在助推扬泰地区完善物流综合服务体系，对扬州乃至区域物流形成带动和示范作用，并加速全国实体公路港城市物流中心的网络布局，完善“传化网”自身的功能建设，提升运营的优势。

3) 项目建设地点及市场环境

扬州传化公路港城市物流中心位于江苏省仪征市大仪镇，南至 S244，北至环宇路，西至联通支线，东至河流。

扬州位于江苏中部地区，是重要的交通枢纽。扬州市内宁启铁路和淮扬镇铁路与全国铁路网络紧密联系，京杭大运河和长江交汇而过。扬州是江苏在长江以北重要的工业城市，2016 年实现规上工业总产值 10,099.6 亿元，同比增长 7.5%。天然的地理位置和良好的工业基础使得扬州成为苏中地区的重要节点，2016 年全市社会物流总额为 1.33 万亿元，同比增长 2.2%。传化网在江苏南部苏州、无锡，北部淮安、宿迁均有布局，扬州传化公路港城市物流中心能够作为江苏中部承上启下的物流节点，解决货运班车的开启存在线路过长，缺少中转场站，集散货线路单一，时效性不高等问题。《扬州市“十三五”服务业发展规划》中提出，要依托在“长江经济带”和“跨江合”战略中的区位优势，引导和促进物流载体、物流企业加快技术创新和模式创新，提升信息化水平和装备水平，积极构建和提升现代物流体系。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司江苏传化柏泰公路港有限公司。

5) 项目建设内容

扬州传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、路港快线/货运班车、仓库、汽车配套、智能车源中心、司机之家、分拨中心等，扬州传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

扬州传化公路港城市物流中心计划投资额为 27,398.54 万元，拟使用募集资金总额为 16,439.13 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	22,119.63	13,271.78
2	无形资产投资	4,177.82	2,506.69
3	预备费	901.10	540.66
4	其他费用	200.00	120.00
合计		27,398.54	16,439.13

7) 项目经济效益分析及项目进度

扬州传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 6.96%，预计投资回收期为 7.43 年。

8) 资格文件取得情况

扬州传化公路港城市物流中心项目的用地、发改委备案以及环评批复正在办理中。

(13) 漳州传化公路港城市物流中心

1) 项目名称

漳州传化公路港城市物流中心。

2) 项目建设目标

漳州传化公路港城市物流中心项目旨在引入先进的物流信息化系统，整合并提升漳州市物流行业资源，为漳州市高新区乃至漳州市工商企业和物流企业提供优质的综合性物流服务平台。

3) 项目建设地点及市场环境

漳州传化公路港城市物流中心位于漳州市高新技术产业开发区，西临国道 324 线，东临埔美山支流，南临高铁防护绿带，北临龙厦铁路。

漳州位于福建省东南，是国家公路枢纽城市。漳州具有由沈海高速漳州段、324 国道、厦成高速漳州段等构成的四纵四横公路主干网，是鹰厦铁路、龙厦高铁、厦深高铁等铁路经过的闽南粤北铁路枢纽，是拥有海岸线 715 公里的国家一类开放口岸。漳州是福建省经济发展的重心，立足海西经济圈，与厦门、泉州构成闽南经济三角，2016 年漳州市地区生产总值达 3,125.34 亿元，同比增长 12.94%。2016 年漳州的社会物流总额 175.97 亿元，同比增长 3.6%。

4) 项目实施主体

本项目的实施主体为控股子公司漳州传化公路港物流有限公司。

5) 项目建设内容

漳州传化公路港城市物流中心拟建设的功能模块主要有物流中心/信息交易中心、路港快线/货运班车、汽车配套、智能车源中心、司机之家、分拨中心等，漳州传化公路港城市物流中心功能模块规划示意图如下：



图片来源：公司内部资料

6) 项目投资概算

漳州传化公路港城市物流中心计划投资额为 24,348.89 万元，拟使用募集资金总额为 23,793.88 万元，投资估算具体如下：

序号	投资构成	投资总额（万元）	拟使用募集资金（万元）
1	工程建造投资	18,381.79	18,326.78
2	无形资产投资	4,716.37	4,716.37
3	预备费	750.73	750.73
4	其他费用	500.00	0.00
合计		24,348.89	23,793.88

7) 项目经济效益分析及项目进度

漳州传化公路港城市物流中心竣工投入运营后，预计税后内部收益率为 6.12%，预计投资回收期为 7.20 年。

8) 资格文件取得情况

漳州传化公路港城市物流中心项目已取得漳州市高新技术开发区发展改革委员会出具的福建省企业投资项目备案表，编号为闽发改备[2017]E000112 号。

漳州传化公路港城市物流中心项目的用地以及环评批复正在办理中。

（二） 基于提升平台黏性的物流供应链项目

1、项目概述

供应链是以客户需求为导向，以提高质量和效率为目标，以整合资源为手段，实现产品设计、采购、仓储、生产、销售、配送、金融及增值服务等全过程高效协同的组织形态，具有创新、协同、共赢、开放、绿色等特征，随着信息技术的发展，供应链已发展到与互联网、物联网深度融合的智慧供应链新阶段。

本次基于提升传化网黏性的物流供应链项目拟为传化网内的优质客户提供包括采购、仓储、生产、销售、配送、信息系统、金融及增值服务等在内的全链条、多产品组合的综合供应链管理服务，本项目拟由公司子公司传化物流集团有限公司实施建设，项目总投资179,449.31万元，拟使用募集资金不超过100,000.00万元。

2、项目建设背景及必要性

（1） 发展供应链业务为助推我国经济转型的重要举措且市场空间较为广阔

2017年10月，国务院办公厅印发《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》（以下简称“《意见》”），《意见》是国务院首次颁发的关于供应链发展方面的纲领性文件，充分肯定了供应链作为重要的组织形态对于我国经济供给侧改革的重大意义，并要求到2020年基本形成覆盖我国重点产业的智慧供应链体系，培育100家左右的全球供应链领先企业，使得我国成为全球供应链创新与应用的重要中心；2017年10月，总书记在十九大会上首提“现代供应链”，并指出“在中高端消费、创新引领、绿色低碳、共享经济、现代供应链、人力资本服务等领域培育新增长点、形成新动能”，将我国物流供应链发展提到新高度。

供应链作为重要的组织形态，可以通过资源整合和流程优化促进产业跨界和协同发展，推进供应链现代化创新发展，在我国经济转型阶段，是实现“降本增效”的重要手段。同时，根据《2016-2020年中国供应链管理服务行业市场前瞻与商业模式分析报告》，2015年我国供应链服务市场规模超过1.5万亿美元，未来五年我国物流及供应链服务市场价值复合增长率将保持在15%左右，市场空间广阔。

(2) 传化智联致力于打造服务于生产性服务业的供应链服务平台

公司于 2015 年完成资产重组后，把握机遇，积极加快推进全面的业务转型与战略布局，形成了传化网智能物流业务与化工业务协同发展的崭新业务格局。区别于服务消费端短链的电商平台，公司传化网致力于打造服务于生产端、贯穿整个供应链长链的服务平台，服务“长尾”市场，以提升行业供应链的效率。

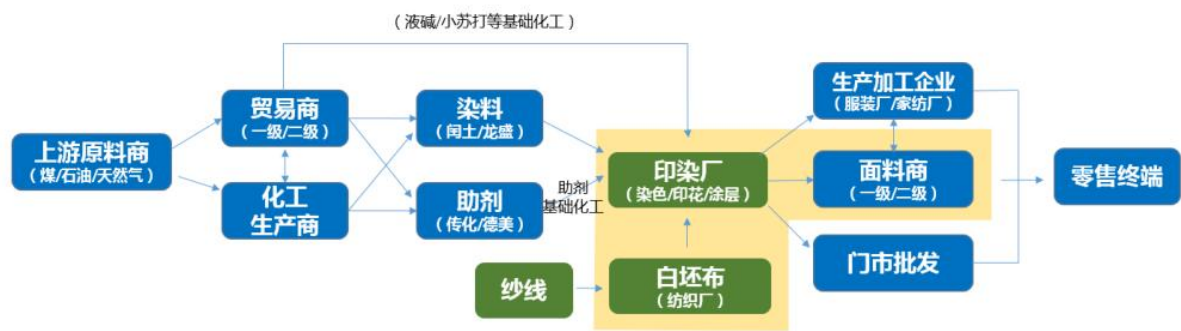
传化网以智能信息系统与支付系统为核心，以公路港城市物流中心为“基础底座”，融合互联网物流业务与金融业务，通过物联网、车辆网及各类智能硬件为载体，为城市、城市群以及行业提供端到端一单到底式的智慧供应链平台服务，实现供应链闭环生态圈；同时，在传化网生态圈内，围绕物流业务，不断衍生出大量围绕制造业、物流企业、卡车司机的业务场景、服务场景以及金融场景，吸引了包括金融要素、资源要素、科技信息要素、人才要素等各类资源要素汇聚到生产端，这些要素资源在传化网内形成了系统的生产服务体系。由此，传化网的智能物流服务以及生态圈内形成的系统性生产服务体系，将共同服务于企业的智能制造，帮助企业提升竞争力，进而助力中国制造 2025 战略。

(3) 供应链管理提升平台粘性、丰富公司提供增值服务的场景及盈利模式

依托公司在公路物流行业积累的多年经营及线下线上的资源优势，通过供应链管理服务增加公司平台中货源总量，促进平台中存量物流企业及司机会员的活跃度与交易量，满足物流企业及个体司机的业务需求，增加存量运力对于传化网的黏性，并且能够不断吸引新的运力资源加入传化网，形成货源与运力的良性互动与循环；同时，公司亦可以通过供应链管理服务为不同产业链上下游的企业提供一系列增值服务，更多的增值服务场景亦将丰富公司的盈利模式，并提升公司的创新能力及盈利能力。

以化工行业为例，纺织化学品行业产业链条从上游的原料商到零售终端经过多到加工程序及交易环节，煤、石油及天然气等原材料经上游开发商采集后，销向原料贸易商及化工生产商，经由化工生产商生产加工成染料及助剂等纺织化工产品，再经由纺织厂与印染厂的处理后送交面料商、服装厂、家纺厂等加工成最终产品，最终流向市场销售给大众消费者。在开展上述物流供应链管理服务的过程中，公司可以凭借全国化公路港城市物流中心网络及线上运力调度与匹配平台的优势，为客户提供专业化的运输及仓储管理服务；凭

借公司在纺织化工行业显著影响力及丰富的资源储备，为客户提供上游原材料及中间产品的集中采购服务；凭借公司在保险、保理、融资租赁及支付等方面的专业服务，为客户提供定制化的配套金融服务；同时货主企业、物流企业及司机会员交易的活跃将衍生出在大量在车后市场、餐饮、住宿、娱乐等多方面的需求与交易。



3、项目建设可行性

(1) 传化网生态圈为发展供应链管理业务提供了实施基础

供应链管理企业一般需要协调包括供应商、制造商、仓储方、渠道商、配送商及金融服务商等在内的多方主体协同配合，向客户提供/协调包括采购、制造、分销、仓储、运输、供应链金融、信息化管理等综合服务，通过将目标客户的非核心业务进行核心化、并提高供给与需求的匹配度，从而提高整个供应链的运行效率、降低客户企业的运营成本并实现价值创造。

供应链管理业务的开展对供应链管理企业在资源整合能力及信息系统支持能力方面具有较高的要求。公司核心的传化网智能物流业务（简称“传化网”）是服务于生产端、贯穿整个供应链长链的基础服务平台，传化网以智能信息系统与支付系统两大核心信息系统为支撑，依托全国范围内的公路港城市物流中心，融合互联网物流业务、金融及增值业务，为城市、城市群以及行业提供端到端的一站式供应链平台服务，并且初步形成了“商流、物流、信息流及资金流”四流合一的闭环物流新生态圈，为公司开展供应链管理业务提供了坚实的实施基础。

(2) 通过整合订单以实现大规模集中采购可以有效降低企业的采购成本

我国生产制造业产业链条较长、参与主体较多，由此导致一方面上游供应商存在产能

过剩、设备利用率低等问题；另一方面中下游企业市场集中度较低，尤其是中小型企业存在采购成本、库存、资金周转和采购渠道等方面存在一定压力，因此行业对于高效率的供应链管理解决方案存在较强烈的需求。

公司供应链管理业务模式下，通过集中行业中下游企业对原材料采购需求，将大量的订单资源整合起来，向原材料供应商进行大规模的集中采购，以采购规模效应促进对生产运作成本的优化，可以减少交易环节、提高原材料供应商的产能利用率、降低中下游客户的采购成本、并能提高产业链中资金的周转效率。同时，通过供应链管理服务，有利于支持优质上下游企业提升核心竞争力，进一步促进供应链资源整合，推动“供给侧改革”的实施。

(3) 公司已经积累了较为丰富的供应商与客户资源

依托公司在传统化工及公路港城市物流中心运营方面多年的经营积累，公司供应链业务自 2016 年开展至今，已经取得了高速的进步。截至目前，公司物流供应链业务几乎覆盖全中国（港、澳、台除外），并且积累了较为丰富且优质的供应商与客户资源。

一方面，作为公司在重组前的传统业务，公司在纺织化工行业已经积累了三十几年的经营管理经验，对纺织化工行业具有深刻的认识和理解。公司目前是国内印染助剂领域的主要生产企业之一，前处理剂、染色助剂、后整理剂等产品线丰富，品种齐全，印染助剂的产销量和市场占有率较高；借助印染一体化的技术优势，公司也是国内主要的活性染料生产企业之一。2016 年，公司收购了国际知名精细化学品研发公司拓纳化学，立足国际化发展视野，进一步优化纺织化学品业务的产品结构，推动战略的持续深化落地。截至目前，公司已经积累并建立稳定合作关系的上游原材料供应商数量达上千家，建立合作关系的下游客户达 5000 多家，其中包含 VIP 客户近 600 家。

另一方面，公司积极拓展在交通运输、制造、家居、建材、能源物资、快消品等行业的业务机会，截至目前正在展开合作的伙伴逾 400 多家，服务用户包含中石化、北方联合电力、酒泉国电、青海盐湖工业等知名国有企业；正泰集团、农夫山泉、九州通医药、江苏苏宁、顺丰速运、中泰化工、辉创重工等行业翘楚企业。

4、项目建设内容

基于提升传化网黏性的物流供应链项目计划总投资为 179,449.31 亿元，拟使用募集资金 100,000.00 亿元，本项目的实施主体为公司子公司传化物流。

本项目基于公司历史的经营情况及未来的战略发展定位，充分发挥传化网的生态效应，利用公司在物流领域内的行业影响力及目前在仓储、运输、金融、信息系统等方面的多元化的产品，为传化网内的优质客户提包括采购、仓储、生产、销售、配送、信息系统、金融及增值服务等在内的全链条、多产品组合的综合供应链管理服务。

5、项目效益分析

经测算，本项目未来两年预计产生营业收入 228.80 亿元，预计产生净利润 4.60 亿元，项目具有较好的收益。

6、项目用地、备案及环保手续进展情况

本项目不涉及新增用地；本项目不涉及固定资产投资过程，无污染源，不需要环评审批。

（三）可控运力池建设项目

1、项目概述

可控运力池建设项目主要通过对城配市场、城际运输市场车辆及挂车的采购、深度合作及业务模式创新实现公司对于运力资源控制力度的改善，在传化智联制定的统一的服务标准及信息系统支持下，为客户提供更加“确定性的物流服务”。

本项目主要包括城配运力池建设与城际运力池建设两个部分，城配运力池主要通过发展新能源电动物流车租赁业务构建，城际运力池主要通过发展共享甩挂业务构建。

2、项目建设背景及必要性

（1）构建“交通与物流融合”发展体系是现代物流行业转型升级的客观要求

交通运输业是国民经济的基础性、先导性产业，也是现代物流行业发展的载体。加速促进现代物流及交通运输两大基础产业融合发展，对于推进供给侧结构性改革、加快培育新动能、改造提升传统产业、全面落实“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”等

方面具有十分重要的意义，构建“交通与物流融合”的发展体系也是现代物流行业转型升级的客观要求。

近年来，公司不断完善全国范围的公路港城市物流中心布局，以公路港城市物流中心为基座吸引物流企业入驻、汇聚货源，并逐步建立起互联网物流平台，通过“陆鲸”、“易货嘀”介入城际、城配车货匹配业务。在行业转型升级的背景下，伴随着公司业务规模的发展及平台功能的完善，构建可控的运力池资源体系，有助于公司能够进一步为客户提供更为可靠的服务，并且有助于公司在牌照、路权、充电设施、数据沉淀、市场份额等方面抢占行业先并提升行业地位，是进一步深化及实现公司战略目标的重要手段

（2） 环保政策日益严格，城配市场“绿色化”已经成为明确的发展方向

新能源汽车是我国“十三五”规划重点推进的战略性新兴产业，也是《中国制造2025》重点发展的领域。伴随环保政策日益严格及可持续化发展理念的强化，传统的燃油车市场日渐形面临较大的挑战，物流领域“绿色化”成为行业发展的明确方向。2016年11月，国务院公布《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》，《规划》要求“十三五”我国将实现新能源汽车规模应用，到2020年，实现当年产销200万辆以上，累计产销超过500万辆，整体技术水平保持与国际同步；2017年9月9日，工信部副部长在天津开发区举办的2017中国汽车产业发展（泰达）国际论坛上透露，我国已启动传统能源车停产停售时间表研究；2017年9月20日，交通运输部等14个部门联合印发《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020年）》，要求持续推进货运车辆技术升级，鼓励各地推广清洁能源货运车辆。

虽然物流行业的“绿色化”发展是必然的，但是新能源汽车的推广与应用依然面临生产成本高、配套基础设施不齐全、充电时间较长、续航能力较短等诸多痛点，特别是续航能力一般在100-300公里左右的问题导致新能源汽车在目前只能应用在短途运输领域。相较于城际市场，城配市场在货运行驶里程及载重方面的要求并不高，即便对于如上海这样的一线城市，南北120公里、东西100公里的跨度，新能源物流车目前的性能也能够满足。在政府部门目前大力支持与补贴新能源汽车的背景下，城配市场成为了新能源汽车推广及应用的最佳领域。目前，北京、上海、甚至、天津、郑州、成都、武汉、西安、太原等各

大城市陆续推出了新能源汽车相关的路权政策，从现行的交通管理制度来看，对燃油货车的限行、限号、限制进程正在逐渐成为常态，尤其是在一些雾霾严重的城市，对部分车型的限制达到了全天不许通行的严苛地步，城配市场“绿色化”已经成为明确的发展方向。

（3）“共享经济”受到肯定，城际市场“挂车共享”能够有效提升物流运输效率

随着物流市场的发展，物流运输企业在车辆采购、车队管理及车后维修等方面也面临越来越大的资金压力与其他问题，物流运输企业逐渐寻求将运力外包以实现轻资产运营，物流行业呈现出了专业服务水平化、共享化的发展趋势。甩挂业务作为一种先进的运输组织模式，对提高车辆利用率和节能减排方面都有很大促进作用，在欧美发达国家已成为主流的运输方式。近年来国家高度重视甩挂运输发展，通过设立专项资金、开展试点工作、推荐标准车型等方式创造良好的政策环境，大力促进甩挂运输发展，2010年10月，国家发改委和交通运输部制定了《甩挂运输试点工作实施方案》，确定了浙江、江苏、上海、等10个省（区、市）作为甩挂运输首批试点省份；2012年5月，交通运输部、财政部联合发布的《公路甩挂运输试点专项资金管理暂行办法》明确提出对甩挂运输试点企业更新和购置甩挂运输推荐车型给予补助。

“共享经济”对于资源利用率的提升以及供给侧改革的重要意义，已经开始受到政府部门及社会各界的肯定。总书记在党的十九大报告中也提及，要推动现代化经济体系建设，在“共享经济”等领域培育新的增长点。公司依托传化网线上线下的资源与技术优势，通过撬动社会运力资源构建城际运力池，开展共享甩挂业务，能够大幅减少物流企业在运输的始末装卸货物的闲置时间、提高牵引车运营公里数，能够有效降低空载率，并能够将提升干线运输的服务水平和品质，进一步帮助物流运输企业实现“降本增效”。

3、项目建设可行性

（1）传化智联在开展可控运力池建设方面具备多项优势

公司实施可控运力池建设项目具备多项优势。在基础设施方面，公司在全国范围内的公路港城市物流中心的布局，为可控运力池的建设与运营在地里位置、配套设施及市场品牌等方面提供了重要的基础设施优势，截至2016年6月30日，公司在全国重点枢纽及节点城市已运营（含试运营）公路港33个、在建公路港15个、分拨中心累计达到36个、

路港驿站达到 643 个及互通线路 94 条，传化网各类业务已经覆盖超过 30 个省市自治区、200 多个城市；在货源承揽与聚集方面，随着公路港城市物流中心网络布局的完善，分拨中心的增多及物流供应链业务的展开，传化网将会聚集越来越多的货源业务，形成丰富的货源网络，稳定充足的货源将能够充分吸引并调度物流运输企业；在智能化支持方面，公司持续重视技术投入与研发，目前已经建立了以传化网智能物流信息系统与支付系统为基础的两大核心系统及较为成熟互联网交易与服务平台，并且为运力池配套搭建了相应的业务管理子系统，能够为客户提供集交易撮合、运力调度、仓库管理、在途监控、资金结算、生产生活消费等信息化服务；此外，公司拥有开展支付、保险、保理等金融业务的资质，能够为物流运输企业及卡车司机提供相应的金融及增值服务。

（2）可控运力池的打造有助于传化网生态圈内形成物流的良性循环

构建优质的可控运力池，有助于公司提供高效可控的物流服务，进一步促进传化网各项功能的落地。一方面，通过构建可控运力池，公司可以建立统一的物流运输标准，保障稳定的物流服务质量，满足物流企业和货主对外包运力的需求，增强公司对外揽货的能力；另一方面，不断增强的货源集聚能力将吸引更多物流企业、货主、司机及配套服务提供商加入传化网，促进多方形成共赢的长链协同。上游物流服务需求方与下游的物流服务提供商将形成良性的互动，生态圈内也将衍生出更多围绕制造业、物流企业、卡车司机的服务场景、业务场景以及金融场景，从而进一步推动传化网生态闭环的完善。

4、项目建设内容

可控运力池建设项目计划总投资为 202,826.75 亿元，拟使用募集资金 100,000.00 亿元，本项目的实施主体为公司子公司传化物流集团有限公司。

（1）城配运力池建设

在城配运力池建设投入方面，公司与新能源汽车领域的优秀生产制造企业开展深度合作，在电池、电机、电控系统等核心零部件指定符合公司要求的供应商，定制传化智联专属新能源物流车，以保证公司向传化网客户提供的新能源物流车的产品品质。随着业务发展的深入，公司将进一步结合对城配物流的特点及客户需求，在车辆载重、货箱容积、续航里程等方面进行专项定制，丰富定制物流车的配置选择，满足市场不同用户对纯电动城

配物流车多样化的需求。

在城配运力池经营方面，公司主要提供新能源电动物流车租赁、维修、金融及其他增值服务，并充分发挥与利用易货嘀平台在城配市场的领先地位与货源积累优势，实现对城配运力资源“控制力”的提升，进而为城配市场客户提供更加优质的物流运输服务。同时，公司与青岛特来电、万马联合等充电桩运营企业进行战略合作，向客户提供充电运维服务，解决新能源汽车行业普遍面临的充电难题。伴随着租赁业务量的上升及电动物流车运营数据的积累，公司还可以通过“智慧车辆网系统”，对该等数据进行商业价值的开发和利用。

（2） 城际运力池建设

在城际运力池建设投入方面，公司主要通过购置车头、挂车以及吸引社会物流运力资源建设共享挂车池。公司通过既定新开设路线计划以及市场行情确定运营车头数量，并按照一定车挂比例确定建设共享挂车池规模。其中，公司购置少部分车头为自营车队使用，主要为甩挂业务线路开设初期新开设线路的市场开拓、成本测算与定价参考。

在城际运力池经营方面，公司依托公路港城市物流中心的布局优势，在港内布置挂车池并开设共享甩挂运输专线。公司通过传化网的货源承揽能力以及共享甩挂业务的降本增效优势，吸引物流企业加入使用共享挂车池，并通过制定统一的服务标准，为客户提供稳定优质的物流服务。公司通过传化网承揽的货物资源，满足物流企业日常的业务需求，通过提供维修、金融及其他增值服务，增强甩挂用户对传化网的黏性，从而实现公司对城际运力资源“控制力”的提升。伴随着公司在全国范围内甩挂线路的开辟及共享挂车池运力资源总量的提升，公司将利用智能调度系统，根据线路货源与运力流量数据，动态优化运输路线设计及挂车投放配置，在两点甩挂业务的基础上开展循环甩挂业务，进一步降低车头空置率、提高公路运输效率。

5、项目效益分析

经测算，本项目预计的税后内部收益率为 13.66%，预计的投资回收期为 5.72 年，项目具有良好的收益。

6、项目用地、备案及环保手续进展情况

本项目不涉及新增用地；本项目不涉及固定资产建设过程，无污染源，不需要环评审批。