

(上接A14版)

发行人律师承诺：如因本所为中创物流股份有限公司首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，经司法机关生效判决认定后，本所将依法赔偿投资者因本所制作、出具的文件所载虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏而遭受的损失。有权获得赔偿的投资者资格、损失计算标准、赔偿主体之间的责任划分和免责事由等，按照《证券法》、最高人民法院关于审理证券市场因虚假陈述引发的民事赔偿案件的若干规定》（法释〔2003〕2号）及相关法律法规的规定执行，如相关法律法规相应修订，则按届时有效的法律法规执行。本所将严格履行生效司法文书确定的赔偿责任，并接受社会监督，确保投资者合法权益得到有效保护。”

审计机构及验资机构承诺：如因本所未能依照适用的法律法规、规范性文件及行业准则的要求勤勉尽责地履行法定职责而导致本所为发行人首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，本所将按照有关管辖权的人民法院依照法律程序作出的有效司法判决，依法向投资者承担相应的民事赔偿责任，但本所能够证明自身没有过错的情况下除外。

资产评估机构承诺：如因本公司未能依照适用的法律法规、规范性文件及行业准则的要求勤勉尽责地履行法定职责而导致本公司为发行人首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，本公司将按照有关管辖权的人民法院依照法律程序作出的有效司法判决，依法向投资者承担相应的民事赔偿责任，但本公司能够证明自身没有过错的情况下除外。

七、主要风险因素特别提示

发行人特别提醒投资者注意“风险因素”中的下列风险：

（一）全球经济波动的风险

本公司所处的行业为综合物流行业，行业的发展与宏观经济及经济贸易的发展有着密切的联系。国际贸易以及国际贸易量的增长，将提高社会对物流行业的需求，进而推动物流行业的发展。近年来，虽然我国宏观经济一直呈现稳定的中高速增长，也相对拉动了物流行业的发展，但自从2008年发生金融危机以来，世界各国政治经济一直处于不稳定的状态，国际贸易增长缓慢，对国际航运业产生了一定的冲击。因此，不能排除未来因为地缘政治、国际冲突及金融风险等因素所造成的世界经济衰退，国际贸易下滑的可能性。如果未来世界经济出现长期性的衰退，将会导致国际间贸易量下降，进而影响本公司业务。

（二）市场竞争加剧的风险

加入WTO后，我国对外贸易量呈现高速的增长，拉动了我国物流行业的发展。在我国放宽对物流行业的管制后，国际一流的物流公司纷纷进入中国市场，并凭借着雄厚的资本及长年累积的国际物流经验形成了一定的竞争力。另外，随着中国经济及物流行业的发展，未来将有更多国家及民营企业和资本进入物流行业。国内外物流公司及资本的加入，将大大加剧物流行业的竞争。

若不能根据行业发展趋势和客户需求变化持续进行服务模式创新和市场拓展以提高公司竞争力，则公司存在因市场竞争加剧而导致经营业绩下滑或被竞争对手超越的风险。

（三）航运市场持续波动及大型船舶经营人不断整合引致的经营风险

报告期初，受到全球经济增速放缓、国际贸易下滑的影响，国际航运市场运输需求减弱，加之航运市场运力过剩，国际航运市场运价处于历史低位，船舶经营人的经营业绩遭遇低谷。2016年中期起，航运市场开始出现复苏迹象。

截至目前，航运市场仍呈现出持续波动态势。

由于与各船舶经营人建立稳固的战略合作关系，是公司从事综合化现代物流业务的重要基础和依托。若航运市场未来出现低迷态势，进而导致船舶经营人陷入经营困境，将可能影响部分船舶经营人与公司的稳定合作关系，除此外，船舶经营人之间频繁的收购整合及部分船舶经营人内部的航线整合，也可能影响公司与上述船舶经营人之间的业务合作情况。若公司不能积极应对航运市场的波动和船舶经营人的业务调整，则存在因航运市场持续低迷导致交易对手方变化从而影响公司业务经营稳定性的风险。

（四）中美贸易的风险

发行人所处的交通运输、仓储和邮电业与宏观经济、国际贸易的发展密切相关。

2018年3月，美国宣布对从中国进口的商品大规模征收关税，随着中美贸易摩擦升温，截至本招股意向书摘要签署日，美国政府已对约500亿美元中国进口商品加征25%关税，而宣布自2018年4月24日起对约2,000亿美元中国进口商品加征10%的关税，2019年1月1日起加征25%的关税，并威胁可能针对约2,670亿美元的中国进口商品加征关税。作为反制，中国政府已于2018年4月终止对原产于美国的水果及制品、猪肉及制品最终关税让步，并分别加征15%、25%关税，于2018年7月、2018年8月对500亿美元进口商品分批加征25%关税，并于2018年9月24日起针对约600亿美元进口商品加征25%、20%、10%或5%关税。2018年12月1日，中美两国领导人进行G20会晤，并就中美贸易相关事项进行交流并达成初步共识，若中美未来90天内在强制技术转让、知识产权保护、非关税壁垒、网络安全、服务和农业等结构改革领域达成一致协议，美方将对2,000亿美元中国进口商品维持征收10%的关税，2019年初税率不会提高到25%；中方将加大对美国的农产品、能源、工业产品的进口，改善中美贸易逆差。中美双方分别于2019年1月7日至9日、2019年1月30日至31日、2019年2月14日至15日、2019年2月21日至22日进行了多轮中美经贸磋商，双方对技术转让、知识产权保护、非关税壁垒等共同关注的议题进行了深入交流，就主要问题达成原则共识，并就双边经贸问题谅解备忘录进行了具体磋商。2019年2月25日，美方决定延后原定于3月1日对中国产品加征关税的措施。2019年3月14日，中美全面经济对话中方牵头人刘鹤应约与美国贸易代表莱特希泽、财政部长姆努钦进行第三次通话，双方在文本上进一步取得实质性进展。

报告期内，发行人美业收入占营业收入总额比例为8.27%、7.52%和10.46%，毛利占比分别为10.45%、9.63%和10.48%，占比较低。本次中美贸易摩擦将导致涉及商品的对美出口增加，或将使得涉及商品的对美出口运输需求减少；但与此同时，进出口商也会根据贸易政策对商品进出口地进行相应调整，改向其他国家进口相应用品，从而增加新的运输需求。中美贸易摩擦涉及商品的进出口运输业务需要具备一定的可替代性，发行人可以通过拓与展及其他国家国际海运业务弥补可能产生的业务损失，并积极发展新的业务机会，进一步减少中美贸易摩擦的影响。中美贸易摩擦可能对公司业务规模及经营业绩造成一定的负面影响，但影响较为有限。

（五）人工成本上升的风险

截至2018年12月31日，公司及子公司员工人数为1,386人。随着公司业务规模的扩张，公司用工数量存在增长需求。报告期内，公司通过信息化战略优化了服务流程，提高了整个服务链条的自动化水平，但总体人工成本仍然呈上涨态势。最近三年，人工成本占比的平均分别为2.84%、2.57%和2.72%。若公司用工成本持续大幅增加且公司不能通过信息化或自动化措施减少用工数量，提高服务效率，公司的盈利能力将受到一定影响。

（六）物流信息技术系统研发、安全运营的风险

信息化是现代物流行业发展的必然趋势，专业化物流信息技术系统可以有效整合、优化物流流程，提升物流服务的质量和效率。物流信息技术系统对物流企业的竞争力具有关键性的影响。

信息化建设是公司发展的核心战略之一，公司高度重视物流信息技术系统的研究及安全运行。目前，公司自主研发和购买的物流信息技术系统包括货代业务管理系统、船代业务管理系统、集装箱智能闸口系统、报关报检业务管理系统、海运业务管理系统、重大道路运输自动报路系统和财务管理系统等，上述各项应用良好。若未来物流信息技术系统的研发不能适应客户不断变化的需求以及公司内部管理的要求，或者因计算机软硬件故障及系统遭黑客入侵等风险因素造成物流信息技术系统无法正常运作，将会对本公司经营造成不良影响。

（七）业务区域集中的风险

报告期内，公司的业务主要集中在青岛地区。最近三年，青岛地区的主营业务收入分别为265,040.28万元、325,735.95万元和315,122.09万元，占主营业务收入的比例分别为73.44%、73.28%和70.37%；青岛地区的毛利分别为19,771.8万元、19,985.53万元和18,605.71万元，占当期主营业务毛利的比重分别为61.21%、57.15%和58.89%。

公司从青岛地区的业务发展中积累了丰富的经验，并逐步从青岛地区向天津、上海、宁波、大连、烟台、日照、郑州、龙口、济南等地区拓展，拟实现全国布局。截至本招股意向书摘要签署日，发行人已在全国范围内设立了26家分公司，1家分公司。发行人来自青岛地区的主营业务收入占比整体呈下降趋势，但绝对比重仍然较高，业务区域较为集中，一旦青岛港口的市场环境发生重大不利变化，将对公司经营业绩产生负面影响，发生面临业务区域集中的风险。

（八）汇率波动风险

公司从事的综合性现代物流业务涉及外币结算，公司面临汇率波动的风险。报告期内，公司收取外币规模分别为31,673.75万美元、41,648.23万美元和41,566.23万美元，支付外币规模分别为31,776.75万美元、41,056.39万美元和41,581.59万美元，汇兑损益分别为788,171万元、761,79万元和539,56万元，占当期利润总额的比例分别为3.12%、-2.92%和2.05%。

本公司外币结算模式一般为收取客户外币后，将约定外币金额支付给相应的供应商，结算周期转率较高。公司积极面对汇率变动，并采取了及汇结、维持外币在一定合理水平内等措施，以降低公司汇率波动风险。尽管公司采取了上述措施来平衡汇率波动的风险，未来公司以外币结算的业务量增长，汇率波动仍可能给公司经营业绩带来不确定性风险。

（九）应收账款产生的流动性风险

报告期各期末，本公司应收账款余额分别为46,853.27万元、49,762.35万元和54,521.61万元，占各期营业收入比例分别为12.96%、11.15%和12.09%，应收账款净额分别为45,710.64万元、47,712.47万元和52,463.00万元，占总资产比例分别为34.44%、33.61%和34.59%。截至2018年12月31日，公司账龄1年以内的应收账款余额为52,147.04万元，占应收账款余额的比重为95.64%。

公司应收款项的账龄绝大部分为1年以内，且公司与主要客户均保持长期良好的合作关系，客户质量良好。同时，公司在应收账款管理方面制定了一整套科学且有效的管理政策，要求各板块业务部门加强对应收账款的日常核算和管理，在系统中建立欠费管理制度，并按照重要性水平由板块业务部门负责人、风控工作小组、总部分管领导等及时进行催讨。但是，随着公司业务规模的扩大，若应收款项的回收不及时，存在应收款项规模进一步增加、公司资产周转能力下降的可能，从而对公司经营面临流动性不足的风险。

（十）毛利率波动的风险

报告期内，公司综合毛利率分别为9.09%、8.14%和7.48%，变动原因主要是由于在报告期公司部分服务费率有所下降所致。随着业务规模的扩大以及对异地市场的扩张，公司面临因全球经济波动、所属行业国家政策变化、市场竞争加剧和运费、人力成本价格下降而导致的毛利率进一步波动的风险。

（十一）公司业绩增长速度降低乃至业绩下滑的风险

最近三年，公司主营业务收入分别为360,893.81万元、444,478.75万元和447,814.82万元，2017年同比上涨23.16%，2018年同比上涨19.07%，2019年同比增长率为4.24%，2018年同比增长率为1.12%，报告期内公司盈利水平良好，主要得益于公司紧跟市场机遇，加大盈利水平较高的业务板块投入，巩固并加强各业务板块的协同发展。

虽然国内综合物流行业具有良好的市场前景，但随着行业竞争日趋激烈及公司经营规模的不断扩大，公司业绩增长可能会有所放缓。考虑到诸多外界不确定因素的影响，如行业竞争加剧、全球航运市场的整合、货运成本提升、燃油价格上涨、人工成本上升、企业快速扩张带来的管理难度提高、信息系统安全风险等，若各种风险集中发生，或者出现其他不可预测的重大风险，公司不排除存在经营业绩下降的风险。

（十二）税收政策和财政补贴政策变化的风险

报告期内，根据相关法律规定，公司主要享受了如下税收优惠政策：

1、报告期内，国际货物运输代理服务免征增值税。若该项税收政策发生重大变动甚至取消，公司将继续采用加价方式进行税负转移，因此在目前行业及市场环境未发生重大变化的前提下，该项增值税税收优惠政策的持续性预期将不会对公司的经营业绩产生重大不利影响。

2、截至2015年12月31日，注册在天津市东疆保税港区内的试点纳税人向国内货物运输、仓储和装卸搬运服务，实行增值税即征即退政策。报告期内享受税收优惠金额分别为152.13万元、0万元及0万元，占当期利润总额的比例分别为0.60%、0%及0%。

3、报告期内，对物流企业自有的（包括自用和出租）大宗商品仓储设施用地，减按所属土地等级适用税额标准的50%计征城镇土地使用税。报告期内享受税收优惠金额分别为64.81万元、64.38万元及64.38万元，占当期利润总额的比例分别为0.26%、0.25%及0.25%。

综上，报告期内公司享受上述税收优惠及其他政府补助金额合计如下：

项目	2018年	2017年	2016年
税收优惠注	64.38	64.38	216.94
其他政府补助	912.02	880.36	1,030.42
合计	976.41	944.74	1,247.36
利润总额	26,259.43	26,117.57	25,238.39
占利润总额的比例	3.72%	3.62%	4.94%

注：税收优惠金额未包括公司从事国际货物运输代理服务免征增值税影响额。

虽然公司盈利能力具有良好的市场前景，但随着行业竞争日趋激烈及公司经营规模的不断扩大，公司业绩增长可能会有所放缓。考虑到诸多外界不确定因素的影响，如行业竞争加剧、全球航运市场的整合、货运成本提升、燃油价格上涨、人工成本上升、企业快速扩张带来的管理难度提高、信息系统安全风险等，若各种风险集中发生，或者出现其他不可预测的重大风险，公司不排除存在经营业绩下降的风险。

（十三）宏观经济波动的风险

本公司所处的行业为综合物流行业，行业的发展与宏观经济及经济贸易的发展有着密切的联系。国际贸易以及国际贸易量的增长，将提高社会对物流行业的需求，进而推动物流行业的发展。近年来，虽然我国宏观经济一直呈现稳定的中高速增长，也相对拉动了物流行业的发展，但自从2008年发生金融危机以来，世界各国政治经济一直处于不稳定的状态，国际贸易增长缓慢，对国际航运业产生了一定的冲击。因此，不能排除未来因为地缘政治、国际冲突及金融风险等因素所造成的世界经济衰退，国际贸易下滑的可能性。如果未来世界经济出现长期性的衰退，将会导致国际间贸易量下降，进而影响本公司业务。

（十四）市场竞争加剧的风险

加入WTO后，我国对外贸易量呈现高速的增长，拉动了我国物流行业的发展。在我国放宽对物流行业的管制后，国际一流的物流公司纷纷进入中国市场，并凭借着雄厚的资本及长年累积的国际物流经验形成了一定的竞争力。另外，随着中国经济及物流行业的发展，未来将有更多国家及民营企业和资本进入物流行业。国内外物流公司及资本的加入，将大大加剧物流行业的竞争。

若不能根据行业发展趋势和客户需求变化持续进行服务模式创新和市场拓展以提高公司竞争力，则公司存在因市场竞争加剧而导致经营业绩下滑或被竞争对手超越的风险。

（十五）航运市场持续波动及大型船舶经营人不断整合引致的经营风险

报告期初，受到全球经济增速放缓、国际贸易下滑的影响，国际航运市场运输需求减弱，加之航运市场运力过剩，国际航运市场运价处于历史低位，船舶经营人的经营业绩遭遇低谷。2016年中期起，航运市场开始出现复苏迹象。

截至目前，航运市场仍呈现出持续波动态势。

由于与各船舶经营人建立稳固的战略合作关系，是公司从事综合化现代物流业务的重要基础和依托。若航运市场未来出现低迷态势，进而导致船舶经营人陷入经营困境，将可能影响部分船舶经营人与公司的稳定合作关系，除此外，船舶经营人之间频繁的收购整合及部分船舶经营人内部的航线整合，也可能影响公司与上述船舶经营人之间的业务合作情况。若公司不能积极应对航运市场的波动和船舶经营人的业务调整，则存在因航运市场持续低迷导致交易对手方变化从而影响公司业务经营稳定性的风险。

（十六）中美贸易的风险

发行人所处的交通运输、仓储和邮电业与宏观经济、国际贸易的发展密切相关。

2018年3月，美国宣布对从中国进口的商品大规模征收关税，随着中美贸易摩擦升温，截至本招股意向书摘要签署日，美国政府已对约500亿美元中国进口商品加征25%关税，而宣布自2018年4月24日起对约2,000亿美元中国进口商品加征10%的关税，2019年1月1日起加征25%的关税，并威胁可能针对约2,670亿美元的中国进口商品加征关税。作为反制，中国政府已于2018年4月终止对原产于美国的水果及制品、猪肉及制品最终关税让步，并分别加征15%、25%关税，于2018年7月、2018年8月对500亿美元进口商品分批加征25%关税，并于2018年9月24日起针对约600亿美元进口商品加征25%、20%、10%或5%关税。2018年12月1日，中美两国领导人进行G20会晤，并就中美贸易相关事项进行交流并达成初步共识，若中美未来90天内在强制技术转让、知识产权保护、非关税壁垒、网络安全、服务和农业等结构改革领域达成一致协议，美方将对2,000亿美元中国进口商品维持征收10%的关税，2019年初税率不会提高到25%；中方将加大对美国的农产品、能源、工业产品的进口，改善中美贸易逆差。中美双方分别于2019年1月7日至9日、2019年1月30日至31日、2019年2月14日至15日、2019年2月21日至22日进行了多轮中美经贸磋商，双方对技术转让、知识产权保护、非关税壁垒等共同关注的议题进行了深入交流，就主要问题达成原则共识，并就双边经贸问题谅解备忘录进行了具体磋商。2019年2月25日，美方决定延后原定于3月1日对中国产品加征关税的措施。2019年3月14日，中美全面经济对话中方牵头人刘鹤应约与美国贸易代表莱特希泽、财政部长姆努钦进行第三次通话，双方在文本上进一步取得实质性进展。

报告期内，发行人美业收入占营业收入总额比例为8.27%、7.52%和10.46%，毛利占比分别为10.45%、9.63%和10.48%，占比较低。本次中美贸易摩擦将导致涉及商品的对美出口增加，或将使得涉及商品的对美出口运输需求减少；但与此同时，进出口商也会根据贸易政策对商品进出口地进行相应调整，改向其他国家进口相应用品，从而增加新的运输需求。中美贸易摩擦涉及商品的进出口运输业务需要具备一定的可替代性，发行人可以通过拓与展及其他国家国际海运业务弥补可能产生的业务损失，并积极发展新的业务机会，进一步减少中美贸易摩擦的影响。中美贸易摩擦可能对公司业务规模及经营业绩造成一定的负面影响，但影响较为有限。

（十七）人工成本上升的风险

截至2018年12月31日，公司及子公司员工人数为1,386人。随着公司业务规模的扩张，公司用工数量存在增长需求。报告期内，公司通过信息化战略优化了服务流程，提高了整个服务链条的自动化水平，但总体人工成本仍然呈上涨态势。最近三年，人工成本占比的平均分别为2.84%、2.57%和2.72%。若公司用工成本持续大幅增加且公司不能通过信息化或自动化措施减少用工数量，提高服务效率，公司的盈利能力将受到一定影响。

（十八）物流信息技术系统研发、安全运营的风险

信息化是现代物流行业发展的必然趋势，专业化物流信息技术系统可以有效整合、优化物流流程，提升物流服务的质量和效率。物流信息技术系统对物流企业的竞争力具有关键性的影响。

信息化建设是公司发展的核心战略之一，公司高度重视物流信息技术系统的研究及安全运行。目前，公司自主研发和购买的物流信息技术系统包括货代业务管理系统、船代业务管理系统、集装箱智能闸口系统、报关报检业务管理系统、海运业务管理系统、重大道路运输自动报路系统和财务管理系统等，上述各项应用良好。若未来物流信息技术系统的研发不能适应客户不断变化的需求以及公司内部管理的要求，或者因计算机软硬件故障及系统遭黑客入侵等风险因素造成物流信息技术系统无法正常运作，将会对本公司经营造成不良影响。

（十九）应收账款产生的流动性风险