

关于永安行科技股份有限公司
公开发行可转换公司债券申请文件
二次反馈意见的回复

保荐机构（主承销商）



（北京市朝阳区建国门外大街1号国贸大厦2座27层及28层）

二〇二〇年九月

中国证券监督管理委员会：

贵会于 2020 年 9 月 17 日签发的《中国证监会行政许可项目审查二次反馈意见通知书》（202062 号）（以下简称“反馈意见”）已收悉。根据贵会反馈意见的要求，永安行科技股份有限公司（以下简称“永安行”、“公司”、“上市公司”或“申请人”）会同保荐机构中国国际金融股份有限公司（以下简称“中金公司”或“保荐机构”）、申请人会计师容诚会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）、申请人律师北京市海问律师事务所（以下简称“申请人律师”）等中介机构对反馈意见中所提问题进行了讨论，对相关事项进行了核查并发表意见。

现将具体情况说明如下，请贵会予以审核。

本回复文件如无特别说明，相关用语和简称与《永安行科技股份有限公司公开发行可转换公司债券募集说明书》中各项用语和简称的含义相同。

本回复中的字体代表以下含义：

黑体：	反馈意见所列问题
宋体：	对反馈意见所列问题的回复

目录

问题1、关于独立董事调查事项。申请人独立董事俞铁成于2020年6月11日收到中国证监会出具的“苏证调查字2020071号”《调查通知书》：“因长城影视股份有限公司涉嫌信息披露违法违规，根据《中华人民共和国证券法》的有关规定，我会决定对你进行调查，请予以配合”。请申请人结合独立董事被调查、相关的信息披露义务及最新进展进一步说明：俞铁成是否被立案调查，本次发行是否满足《上市公司证券发行管理办法》第六条第（三）项及第十一条第（五）项的规定。请保荐机构、律师发表核查意见。..... 4

问题2、关于募投项目。申请人前次募投项目包括技术研发中心建设项目和补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金项目，技术研发中心建设项目尚未开始建设；本次募投项目主要系共享助力车智能系统的设计及投放项目。请申请人说明：（1）前次募投项目进展情况，技术研发中心建设项目尚未开始建设且实施地点变更的背景及原因，是否对本次募投项目的实施构成不利影响；（2）前次募投项目的实际投资总额与承诺不一致的原因及合理性；（3）前次募投项目与本次募投项目的联系与区别，结合前次募集资金未使用完毕的情况和项目效益情况说明本次募投项目的必要性及合理性；（4）本次募投项目的运营模式及盈利模式；对比同行业可比公司运营情况，说明本次募投项目是否充分考虑了市场供给和需求情况、拟投放区域的论证情况，以及盈利是否存在重大不确定性。请保荐机构、会计师发表核查意见。..... 8

问题3、关于毛利率。最近三年及一期，申请人系统销售模式毛利率分别为36.77%、33.19%、40.67%和34.16%，系统运营服务毛利率分别为27.93%、29.53%、27.97%和33.44%；最近两年及一期，申请人共享出行平台业务的毛利率分别为4.03%、18.96%和-0.44%。三类业务报告期内毛利率均有波动。请申请人：（1）结合各类业务的单价和单位成本的波动量化分析各类业务毛利率波动的原因，并结合各类业务毛利率的变化以及收入占比的变化进一步量化分析综合毛利率情况；（2）结合同行业可比公司对比分析各类业务报告期内毛利率波动的原因及合理性；2020年1-6月，系统运营服务毛利率大幅上升、共享出行平台业务毛利率大幅下降的原因，与同行业相比有无重大差异及差异的合理性；（3）共享出行平台业务毛利率相关不利因素是否会产生持续性影响。请保荐机构及申报会计师核查并发表意见。..... 17

问题 1、关于独立董事调查事项。申请人独立董事俞铁成于 2020 年 6 月 11 日收到中国证监会出具的“苏证调查字 2020071 号”《调查通知书》：“因长城影视股份有限公司涉嫌信息披露违法违规，根据《中华人民共和国证券法》的有关规定，我会决定对你进行调查，请予以配合”。请申请人结合独立董事被调查、相关的信息披露义务及最新进展进一步说明：俞铁成是否被立案调查，本次发行是否满足《上市公司证券发行管理办法》第六条第（三）项及第十一条第（五）项的规定。请保荐机构、律师发表核查意见。

回复：

一、申请人说明

（一）独立董事俞铁成收到调查通知书的情况和最新进展

俞铁成于 2020 年 6 月 11 日收到中国证监会出具的“苏证调查字 2020071 号”《调查通知书》：“因长城影视股份有限公司涉嫌信息披露违法违规，根据《中华人民共和国证券法》的有关规定，我会决定对你进行调查，请予以配合”（“俞铁成调查事件”）。截至本反馈意见回复签署之日，俞铁成尚未就前述事项受到正式的立案调查或收到其他监管文件。

经保荐机构和申请人律师检索*ST 长城公开披露的公告文件，*ST 长城于 2020 年 4 月 11 日收到《中国证券监督管理委员会调查通知书》（编号：苏证调查 2020015 号），因其涉嫌信息披露违法违规，根据《中华人民共和国证券法》的有关规定，中国证监会决定对其进行立案调查。截至本反馈意见回复签署之日，*ST 长城尚未就前述调查通知书所涉事项收到任何监管措施决定文件进行信息披露。

根据保荐机构及申请人律师对俞铁成的多次访谈及其出具的个人专项说明，俞铁成调查事件中，调查人员就“长城影视股份有限公司为其它第三方公司提供担保事项”（“长城违规担保事项”）向其进行了问询调查，其自身不存在与长城违规担保事项相关的违法违规情形或其他违法违规行为。

根据*ST 长城于 2020 年 6 月 19 日披露的《长城影视股份有限公司独立董事 2019 年度述职报告》，于 2020 年 7 月 20 日披露的《关于深圳证券交易所 2019 年年报问询函回复的公告》及相关公开披露文件，俞铁成在任职*ST 长城独立董事期间，已就其知悉的长城违规担保事项发表专项独立意见、及时督促*ST 长城开展内部自查，包括但不限

于核查*ST 长城用印登记簿，对外担保台账等资料。同时，其多次通过*ST 长城董事会向控股股东长城集团发出问询函，并督促长城集团进行回复，要求长城集团采取有效措施，尽快解决债务纠纷。

（二）申请人的信息披露事宜

根据《上海证券交易所股票上市规则》（“《上市规则》”）的规定，公司出现下列使公司面临重大风险的情形之一时，应当及时向上交所报告并披露，情形包括“公司法定代表人或者经理无法履行职责，董事、监事、高级管理人员因涉嫌违法违纪被有权机关调查或采取强制措施，或者受到重大行政、刑事处罚”。

根据调查通知书及俞铁成说明，俞铁成系因长城影视股份有限公司涉嫌信息披露违法违规事件配合调查，该等情况不属于《上市规则》项下规定的应及时披露的情形，因此公司未就俞铁成调查事件履行信息披露义务。根据保荐机构及申请人律师核查俞铁成担任独立董事的其他上市公司（上海沪工、创元科技）的公开披露信息，前述公司均未就俞铁成调查事件进行信息披露。

基于上述，公司就俞铁成调查事件不存在应披露未披露的情况。

（三）原独立董事俞铁成辞职及补选情况

公司董事会于近日收到俞铁成递交的辞职报告，其因个人原因申请辞去公司独立董事职务，同时一并辞去公司董事会下设备专门委员会相关职务。

公司于 2020 年 9 月 22 日召开第三届董事会第六次会议，审议通过了《关于独立董事辞职及补选独立董事的议案》及《关于提议召开公司 2020 年第二次临时股东大会的议案》，同意提名钱振华先生为公司第三届董事会独立董事候选人，任期自公司股东大会审议通过之日起至第三届董事会任期届满之日止，并同意于 2020 年 10 月 9 日召开 2020 年第二次临时股东大会审议《关于独立董事辞职及补选独立董事的议案》。

拟新任董事钱振华简历如下：钱振华，男，1963 年 4 月生，本科学历。曾任常州市法律顾问处律师工作者、常州市第二律师事务所律师、江苏省第一家试点合作制律师事务所律师、常州联合律师事务所合伙人律师、江苏博爱星律师事务所副主任，现任江苏永创律师事务所主任、常州市仲裁委员会仲裁员、常州市第三届及第四届律师协会常务理事。经保荐机构及申请人律师核查及钱振华先生出具的确认，截至本反馈意见回复签署之日，其不存在违反《公司法》第一百四十七条、第一百四十八条规定的行为，且

最近三十六个月内未受到过中国证监会的行政处罚、最近十二个月内未受到过证券交易所的公开谴责，亦不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规被中国证监会立案调查的情况。

（四）本次发行满足《上市公司证券发行管理办法》第六条第（三）项及第十一条第（五）项的规定

1、不违反《上市公司证券发行管理办法》第十一条第（五）项规定

基于下述，俞铁成调查事件未构成《上市公司证券发行管理办法》第十一条第（五）项所述的情形，不会对公司本次发行构成障碍：

（1）根据俞铁成出具的个人专项说明及前述，在任职*ST 长城独立董事期间，俞铁成已就其知悉的长城违规担保事项发表专项独立意见、及时督促*ST 长城开展内部自查，包括但不限于核查*ST 长城用印登记簿，对外担保台账等资料。同时，其多次通过*ST 长城董事会向控股股东长城集团发出问询函，并督促长城集团进行回复，要求长城集团采取有效措施，尽快解决债务纠纷；其自身不存在与长城违规担保事项相关的违法违规情形或其他违法违规行为。

（2）根据俞铁成出具的个人专项说明，其进一步确认：俞铁成调查事件仅为一般调查，非属于立案调查，截至该说明出具之日，其未受到任何立案调查，其亦不存在俞铁成调查事件相关的违法违规行为；其不存在《上市公司证券发行管理办法》规定的“因涉嫌违法违规被中国证监会立案调查”的情形；其已及时将调查事件告知其担任独立董事的各上市公司，各上市公司均对调查事件不属于立案调查的解释口径予以认可；俞铁成调查事件不构成“上市公司不得公开发行证券的情形”，不会对本次发行构成障碍。

根据保荐机构、申请人律师与俞铁成进行的多次补充访谈，自前述专项说明出具之日以来，前述说明内容未发生变化。

（3）根据上海沪工（俞铁成亦担任其独立董事）于 2020 年 6 月 23 日公告的《关于公开发行可转换公司债券申请获得中国证监会核准批复的公告》，其于近日收到中国证监会出具的《关于核准上海沪工焊接集团股份有限公司公开发行可转换公司债券的批复》（证监许可[2020]983 号），核准其向社会公开发行面值总额 40,000 万元可转换公司债券，期限 6 年；自核准发行之日起至本次可转换公司债券发行结束前，公司如发生重大事项，应及时报告中国证监会并按有关规定处理。根据上海沪工的公告信息，其已

于 2020 年 7 月 20 日完成前述可转换公司债券的发行，前述可转换公司债券已于 2020 年 8 月 10 日上市交易。

(4) 经保荐机构及申请人律师检索证券期货市场失信记录查询平台、中国证监会网站，截至本反馈意见回复之日，俞铁成不存在因涉嫌违法违规被中国证监会立案调查的情形。

2、不违反《上市公司证券发行管理办法》第六条第（三）项规定

截至本反馈意见回复签署之日，俞铁成具备担任上市公司独立董事的任职资格，俞铁成自担任公司独立董事以来勤勉尽责，根据《公司章程》等制度规定发表独立意见，出席董事会并行使董事职权，能够忠实和勤勉的履行职务，不存在违反《公司法》第一百四十七条、第一百四十八条规定的行为，且最近三十六个月内未受到过中国证监会的行政处罚、最近十二个月内未受到过证券交易所的公开谴责，符合《上市公司证券发行管理办法》第六条第（三）项之规定。

3、新任独立董事不存在相关负面情形

公司于 2020 年 9 月 22 日召开第三届董事会第六次会议，审议通过了《关于独立董事辞职及补选独立董事的议案》及《关于提议召开公司 2020 年第二次临时股东大会的议案》，同意提名钱振华先生为公司第三届董事会独立董事候选人，任期自公司股东大会审议通过之日起至第三届董事会任期届满之日止，并同意于 2020 年 10 月 9 日召开 2020 年第二次临时股东大会审议《关于独立董事辞职及补选独立董事的议案》。

经保荐机构及申请人律师核查及钱振华先生出具的确认，截至本反馈意见回复签署之日，其不存在违反《公司法》第一百四十七条、第一百四十八条规定的行为，且最近三十六个月内未受到过中国证监会的行政处罚、最近十二个月内未受到过证券交易所的公开谴责，亦不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或因涉嫌违法违规被中国证监会立案调查的情况。

二、中介机构核查意见

保荐机构及申请人律师经上述核查后认为，俞铁成调查事件未构成《上市公司证券发行管理办法》第十一条第（五）项所述的情形，申请人本次发行符合《上市公司证券发行管理办法》第六条第（三）项之规定。

问题 2、关于募投项目。申请人前次募投项目包括技术研发中心建设项目和补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金项目，技术研发中心建设项目尚未开工建设；本次募投项目主要系共享助力车智能系统的设计及投放项目。请申请人说明：（1）前次募投项目进展情况，技术研发中心建设项目尚未开工建设且实施地点变更的背景及原因，是否对本次募投项目的实施构成不利影响；（2）前次募投项目的实际投资总额与承诺不一致的原因及合理性；（3）前次募投项目与本次募投项目的联系与区别，结合前次募集资金未使用完毕的情况和项目效益情况说明本次募投项目的必要性及合理性；（4）本次募投项目的运营模式及盈利模式；对比同行业可比公司运营情况，说明本次募投项目是否充分考虑了市场供给和需求情况、拟投放区域的论证情况，以及盈利是否存在重大不确定性。请保荐机构、会计师发表核查意见。

回复：

一、申请人说明

（一）前次募投项目进展情况，技术研发中心建设项目尚未开工建设且实施地点变更的背景及原因，是否对本次募投项目的实施构成不利影响；

1、前次募投项目的进展情况

公司前次发行（IPO）募集资金投资项目为：技术研发中心建设项目、补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金、偿还银行借款。其中补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金及偿还银行借款均已完成。技术研发中心建设项目因此前实施地点调整尚在建设过程中，该项目承诺投资金额 4,773.60 万元，截至 2020 年 8 月 31 日，该项目累计投入 438.36 万元，该项目预计于 2021 年 7 月完成建设并投入使用。

2、技术研发中心建设项目建设情况、实施地点变更及后续进展相关情况

公司 IPO 募投项目“技术研发中心建设项目”原实施地点为公司本部（常州市新北区汉江路 400 号）内。IPO 后公司通过招拍挂取得“薛家镇汉江路以南、龙江路以东，编号高新分区 GX100104”地块。出于充分整合公司现有资源、优化布局、提高募集资金使用效率考虑，2019 年 4 月，公司决定将“技术研发中心建设项目”实施地点变更至上述新地块，已履行相应审议及公告程序。除地点变更外，该项目的具体实施内容无实质变化。

因项目实施地点变更后，相关规划、审批、设计等工作需重新进行，因而进度有所

延迟。该项目可行性无重大变化，目前已完成规划、审批、设计等前置工作，并已正在积极进行施工建设过程中。截至 2020 年 3 月 31 日，该项目累计投入 29.55 万元；截至 2020 年 6 月 30 日，该项目累计投入 396.55 万元；截至 2020 年 8 月 31 日，该项目累计投入 438.36 万元。该项目预计于 2021 年 7 月完成建设并投入使用。

3、对本次募投项目的实施不会构成不利影响

技术研发中心建设项目于实施地点变更前后，其具体实施内容及项目实施可行性无重大变化，目前项目处于积极建设过程中并预计 2021 年 7 月完成建设并投入使用。同时，技术研发中心建设项目主要为公司相关研发工作提供更为良好的场所及设施等，与本次募投项目无较大直接联系。该前募项目尚处于建设过程中，不会对本次募投项目的实施构成不利影响。

(二) 前次募投项目的实际投资总额与承诺不一致的原因及合理性；

前次募投项目中，补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金项目承诺投资金额为 48,314.76 万元，实际投资金额为 48,934.07 万元，实际投资金额超过承诺投资金额 619.31 万元（占比 1.28%），主要系募集资金存款产生利息，以及公司在 2018 年度根据项目实际运营情况，将部分闲置募集资金用于理财，上述获得的累计理财收益、募集资金累计存款利息投入到该项目所致。上述情形属于募投项目实施过程中的正常情况，不改变募投项目实际用途，对募投项目实施不产生不利影响。

技术研发中心建设项目截至目前实际投资总额与承诺投资总额不一致主要系该项目尚在实施过程中所致，具体详见前文所述。

偿还银行贷款实际投资总额与承诺额度一致。

综上，公司前次募投项目的实际投资总额与承诺不一致具有合理性，未改变募投项目实际用途，对募投项目实施未产生重大不利影响。

(三) 前次募投项目与本次募投项目的联系与区别，结合前次募集资金未使用完毕的情况和项目效益情况说明本次募投项目的必要性及合理性；

1、前次募投项目与本次募投项目的联系与区别

本次募投项目投入共享助力车智能系统的设计及投放项目及补充流动资金。前次募投项目投入技术研发中心建设项目、补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金、偿

还银行借款。两次募投项目的联系主要为均系围绕公司共享出行主业及共享两轮车发展方向进行投入，结合行业和公司发展的实际状况和发展阶段从不同方面增强公司整体经营实力和市场竞争力，实现公司可持续健康发展。

本次募投项目 and 前次募投项目的实施时点分处行业及公司不同的发展阶段和状况下，因而具体投资项目方向和侧重点有所不同，是本募和前募的最主要区别。现阶段，公司以打造共享出行平台为业务核心，以传统的公共自行车业务为基础，在传统业务收入稳定的基础上，通过发展共享助力车业务，打造新的业务增长点，并实现各业务板块的多元化协同发展。因此，本次募投项目中共享助力车智能系统的设计及投放项目为主要投资方向，占整体募投规模的 83.08%。前次募投项目中“补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金”占比最高，主要系通过增强资金实力，提升公司公共自行车项目承揽能力、融资能力和运作能力，促进公司快速发展。此外，本次募投项目中“补充流动资金”、前次募投项目中“技术研发中心建设项目”、“偿还银行借款”均有助于增强公司整体资金实力、抗风险能力和综合竞争力，从而服务整体业务，支持公司多元化发展战略。

本次募投项目及前次募投项目均系适应行业发展趋势，围绕公司发展战略而设计制定，旨在促进公司可持续快速发展，又因行业及公司所处发展阶段不同而具体投资项目方向和侧重点有所不同，不存在重复投入或投入方向矛盾的情形。

2、结合前次募集资金未使用完毕的情况和项目效益情况说明本次募投项目的必要性及合理性

前募项目中“补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金”、“偿还银行借款”均已投入实施完毕。前募项目中研发中心建设项目因实施地点变更而尚处于建设过程中，具体情况详见前述，具有合理原因，对公司整体战略和技术储备不构成重大影响，其未实施完毕不影响本次募投项目的实施以及必要性、合理性。

针对前次募集资金项目效益情况，“技术研发中心建设项目”主要为公司现有的软件产品以及其他募集资金项目提供研发和测试等多方面的支持；“补充公共自行车系统建设及运营项目营运资金”主要系增强公司的整体资金实力，提升公司公共自行车项目运营能力。前募项目所实现的效益体现在公司的整体业绩中，因此不单独核算效益情况。IPO 以来公司业务规模持续稳定和扩展、整体实力不断增强、经营业绩处较高水平，前

次募投项目整体实施情况和效果良好，不影响本次募投项目的必要性、合理性。

（四）本次募投项目的运营模式及盈利模式；对比同行业可比公司运营情况，说明本次募投项目是否充分考虑了市场供给和需求情况、拟投放区域的论证情况，以及盈利是否存在重大不确定性。

1、项目运营模式及盈利模式

本次共享助力车智能系统的设计及投放项目中，公司在城市提供固定点的助力自行车，通过永安行手机 APP 向用户提供共享出行服务。用户通过永安行 APP 扫码开锁骑行助力车，完成骑行后于固定站点归还车辆。公司根据系统记录的用户使用时长和对应单价收取一定的费用。公司前期投入助力车辆、智能停车架等固定资产，后续对共享助力车进行运营维护，产生运营维护费用，成本端主要由固定资产折旧及运维费用构成。收入端为公司根据系统记录的用户骑行时长和对应单价收取费用，收入可以覆盖前期投入及运营维护等成本并进而实现盈利，公司通过该等业务模式来实现盈利。

2、共享助力车项目市场供给和需求情况

共享助力车市场空间广阔，市场整体需求情况良好。假设未来共享助力车投放密度分别达到 40、50、60 人/辆，按照 8.48 亿城镇人口测算，对应共享助力车投放量大约 2,121/1,697/1,414 万辆。同时，根据中信证券于 2020 年 7 月发布的研究报告《两轮车行业报告：两轮电动车高景气，共享电单车放量进行时》，共享电单车通过满足不同距离的出行需求，实现可观的市场规模：于悲观/中性/乐观的情景下，日均订单量分别为 1,888 万单/2,880 万单/3,880 万单，年化收入 206 亿元/315 亿元/425 亿元。然而，目前共享助力车投放规模相对市场潜在需求来说较为有限，尤其是广大的低线城市，共享助力车覆盖的城市数量仍较为有限；我国 2019 年地级及县级行政区划数合计即达到 3,179 个，尚有较大规模的区域未实现有效覆盖，尤其是广大的三四线市县，市场空间广阔。不存在供给过剩、有效需求不足的情况。

3、公司充分考虑拟投放区域实际情况、供给和需求情况，高度重视盈利属性并进行布局

（1）共享助力车智能系统的设计及投放项目拟投放区域及主要考虑因素

公司本次共享助力车智能系统的设计及投放项目拟投放区域或市场主要可以分为已有共享助力车运营并增加投入的区域，如常州、南通、安庆等；以及已有公共自行车

运营并新投放助力自行车的城市，如泰州、常熟、菏泽、滕州、张家港、湘潭等。

公司确定投放区域的主要考虑因素如下：1) 优先选择有良好的运营合作历史的区域。公司本次募投项目重点选择有公共自行车或共享助力车良好的运营合作历史的区域，可以获取市场准入、建立市场壁垒，并同原有业务形成一定协同优势；2) 投放区域的固有经济属性。公司一般会针对拟投放区域的经济水平、公共交通成熟度、地形地貌、市民出行习惯等一系列因素进行考察，并结合现有共享助力车或公共自行车的运营数据对投放后的使用情况和效益进行充分审慎的测算和评估，选择适合共享助力车投放经营的城市。

(2) 公司秉持科学合理的车辆投放实施策略

1) 科学合理布局投放，重点参照市民数量、运营数据测算等因素设定初始投放车辆数，并实时调整

公司进行业务拓展时始终遵循审慎、科学、精细化管理的方式，避免大规模、粗放式、不注重效益的投放模式。公司共享助力车一般按市民数量与投放车辆40: 1的进行拟投放空间测算，该比例为公司根据城市人口结构、出行方式等结合历史运营经验得出的一般规律。同时，会根据城市公共交通系统的发达程度，居民消费习惯以及政府的支持力度等进行调整。公司在实际运营中根据月活车的比例进行调配投放，一般要求月活车比例达到85%-95%，月活车的投放比例不仅适用于整体城市，也适用于城市内的微观调配。车辆投放时站点一般选择人口较多的区域附近投放，投放数量同区域人口一般成正比关系，根据公司经验，按该比例投放时一般可以保证城区市民出门有车借，保障了出行体验以及公司车辆的使用率。该比例下投放车辆在通常情况下也可以较好地保障公司预期的单车收益。

2) 先试点后扩大，注重经济效益的谨慎经营思路

公司注重经济效益，严格避免盲目投放。通常采取先试点投放，在取得较好市场反馈后进一步加大投放力度的策略。该策略可以有效避免单个区域的投放效率对整体效益造成较大影响，通过精细化管理的能力保障了公司共享助力车项目的盈利能力。以常州为例，2018年公司在常州试点投放约5千辆，随着用户量的增长和经营状况稳定良好，2019年公司在常州的投放数量逐渐增加到约2.5万辆，伴随用户数量的不断增长，目前常州地区的共享助力车投放数量也同步增加到约4万辆，充分反映了公司注重效益，通

过合理规模投放以保障经济回报的谨慎经营思路。

(3) 公司拟投放区域一般为独家运营，一定程度上保障预计效益

公司共享助力车的经营为先获取政府准入许可后（大多数通过招投标方式）进入市场的模式。一方面，鉴于共享助力车的行业监管的趋势，获取政府准入后进行投放的合规性强，有利于政府监管和经营的稳定；另一方面，公司选取的投放城市一般为单个市场容量相对较小、但整体数量庞大、公司已具备资源积累和比较优势的三四线市县以进行差异化竞争，政府考虑到城市实际需求情况，在对公司批复投放后，一般未再批复其他运营商的投放申请，具有一定的排他性，也保证了运营的有序性和效益。

某地政府在共享助力车/公共自行车运营商的选择过程中曾征求专家意见，意见指出：在城市公共交通需要扩容的客观情况下，共享助力车、公共自行车适合采用同一运营商运营。主要原因包括：1) 成熟稳定的运营模式，永安行前期已证明了其成功共享出行系统的能力，并得到了广大市民的认可；2) 系统的兼容性，避免重复建设。共享助力车和公共自行车可以共享永安行APP平台，搭配投放可以提升满足市民出行需求的能力，减少了市民频繁切换APP的不便；3) 前期运营数据的利用。采用统一的运营商可以充分发挥永安行在前期成熟经营中沉淀的对用户需求理解、调配策略等的优势。以上，公司优先选择具有一定合作基础的布局战略及行业壁垒属性，一定程度上保证了公司在拟投放区域展开经营的预计效益。

4、本次募投项目盈利不存在重大不确定性

(1) 共享助力车属于盈利属性较好的共享出行细分行业

共享出行市场已进入理性发展阶段，通过精细化经营提升经营效益。国内共享两轮车行业已经历过恶性竞争、调整、洗牌等阶段，当前行业已逐渐趋于理性，市场格局较为稳定健康；行业内的主要运营商吸取了过往低效投放、粗放运营导致大量企业倒闭的经验，重视经营效率的提升。通过制定合理的收费标准、设置合理的投放规模、完善调度机制和车辆管理机制，提升经营效益。

共享助力车是共享出行行业中具有一定优势的品种。共享助力自行车比共享单车更为轻便快捷，能显著提升骑行者的出行体验，同时骑行过程中不产生任何污染，是绿色环保的出行方式。此外，相较共享单车，共享助力车的覆盖出行里程更广，可覆盖 3-10 公里的出行需求，基本可以满足市民大多数的生活需求。2019 年 4 月，《电动自行车安

全技术规范》（以下简称“新国标”）正式实施后，安全合规的共享助力车作为目前在使用中的超标电动车的有效替代方案，可以解决市民个人保有电动车的停车不便、居民点充电存在安全隐患等痛点。结合以上优点，共享助力车在单次骑行费用高于共享单车的情况下仍受到市民的追捧欢迎，有良好的使用率，因而其单车经济效益较好。共享助力自行车的效益好于传统的共享单车。助力自行车由于骑行省力、体验好、可覆盖距离大，其 2 元的起步价一般设定显著高于共享单车的 1.5 元起步价一般设定，但在单次收费较高的情况下仍深受用户欢迎，有较好的使用率 and 经济效益。公司采取了与市场情况相近的收费模式（2 元/半小时），仍保持了较好的使用率。以常州、南通、滕州等有代表性的重点城市计，2019 年的单车日均收费分别为 3.25 元/日、2.80 元/日、2.61 元/日。伴随共享助力车的市场教育逐步深入，车辆日均收入会进一步提升。

同时，公司实行精细化运营管理的思路，坚持有桩有序的运营模式。在有桩运营模式下，车辆需停放在固定点的智能停车架，便于运维管理，运营和调度成本更低。智能停车架具有控制停车姿态的功能，避免乱停乱放的同时，能够极大降低了车辆的丢失率、毁损率，显著提升了经济效益。

（2）公司历史经营情况表明共享助力车具有稳定盈利能力

公司实行精细化运营管理的思路，坚持有桩有序的运营模式。在有桩运营模式下，车辆需停放在固定点的智能停车架，便于运维管理，运营和调度成本更低。智能停车架具有控制停车姿态的功能，避免乱停乱放的同时，能够极大降低了车辆的丢失率、毁损率，显著提升了经济效益。

本次共享助力车智能系统的设计及投放项目的预计项目投资回报良好。经测算，本次项目税后全部投资回收期为 4.25 年（含建设期 2 年），税后投资内部收益率 24.84%。测算主要依据公司历史经营情况及市场参照情况得出，效益情况较好。

公司自主投放和运营共享助力车已近两年，积累了较好的经营经验，并且已体现出共享助力车盈利属性较好的特点。从收入规模角度，以常州、南通、滕州等有代表性的重点城市计，2019 年的单车日均收费分别为 3.25 元/日、2.80 元/日、2.61 元/日；该等城市也为本次募投项目的重点投放城市，具有较强代表性。从盈利能力角度，公司共享助力车业务从 2018 年开始陆续实施投放，已运营一个完整的 2019 年度。2019 年公司共享出行业务中共享助力车、自行车（基本为共享助力车，仅包含极少比例有桩共享自

行车)的毛利率为35.41%，相关效益较好，且与本次募投测算有较好的匹配性。

(3) 行业相关参照情况

公司共享助力车业务目前主要的竞争对手为滴滴、美团、哈啰等。上述竞争对手主要采取无桩的运营模式，目前该等竞争对手的市场数据及盈利情况的公开权威信息未披露。根据新闻报道中披露，主要竞争对手的共享助力车产品已能实现了单车盈利，主要竞争对手如美团、哈啰的高级管理人员均公开表示过共享助力车单位经济效益好、盈利能力强、市场机遇较大，反映了共享助力车盈利属性较好的特点。

根据中泰证券研究所于2020年3月发布的研究报告《共享助力车放量在即，换电服务空间广阔——共享助力车&换电研究专题》以及中信证券研究所于2020年7月发布的研究报告《两轮车行业报告：两轮电动车高景气，共享电单车放量进行时》，共享助力车的单均收费高于共享助力车，又有较好的使用率，盈利属性较强。根据中泰研究报告在乐观/中性/悲观三种情形下测算共享助力车每日骑行次数为6/5/4次，单次骑行订单金额4.5/4.0/3.5元，三种情形下均远高于本次募投项目的测算；测算回本时间分别为0.38年/0.61年/1.25年，体现出较好的盈利属性，本项目募投效益测算相对谨慎合理。

综上，本次募投项目盈利不存在重大不确定性。

二、中介机构核查意见

1、前募项目技术研发中心建设项目出于公司经营实际情况考虑变更至公司通过招拍挂获取的新地块，因重新进行相关规划、审批、设计等工作而进度有所延后，项目实质内容及可行性无重大变化，目前处于积极建设过程中，公司预计2021年7月投入使用，对本次募投项目实施不构成不利影响。

2、前次募投项目的实际投资总额与承诺不一致主要系公司将理财收益、募集资金存款利息投入且技术研发中心建设项目尚处于建设过程中所致，具有合理性。

3、前次募投项目与本次募投项目均围绕公司整体主营业务，均系充分考虑当前行业及公司的具体情况，为实现公司良好可持续发展而制定，前次募投资金未使用完毕的情况不影响本次募投项目的必要性和合理性。

4、本次募投项目充分考虑了市场供给和需求情况、拟投放区域情况，募投项目盈利不存在重大不确定性。

问题 3、关于毛利率。最近三年及一期，申请人系统销售模式毛利率分别为 36.77%、33.19%、40.67%和 34.16%，系统运营服务毛利率分别为 27.93%、29.53%、27.97%和 33.44%；最近两年及一期，申请人共享出行平台业务的毛利率分别为 4.03%、18.96%和-0.44%。三类业务报告期内毛利率均有波动。请申请人：（1）结合各类业务的单价和单位成本的波动量化分析各类业务毛利率波动的原因，并结合各类业务毛利率的变化以及收入占比的变化进一步量化分析综合毛利率情况；（2）结合同行业可比公司对比分析各类业务报告期内毛利率波动的原因及合理性；2020 年 1-6 月，系统运营服务毛利率大幅上升、共享出行平台业务毛利率大幅下降的原因，与同行业相比有无重大差异及差异的合理性；（3）共享出行平台业务毛利率相关不利因素是否会产生持续性影响。请保荐机构及申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、申请人说明

2017 年度、2018 年度、2019 年度和 2020 年 1-6 月，公司主营业务收入保持稳定趋势，经营状况良好。公司主营业务收入构成情况如下所示：

单位：万元

产品名称	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
系统运营服务业务	29,649.16	72.84%	68,723.40	73.46%	71,027.72	80.90%	65,743.78	60.97%
共享出行平台业务	6,161.55	15.14%	10,801.03	11.55%	1,036.82	1.18%	-	-
系统销售业务	3,184.69	7.82%	9,921.80	10.61%	12,434.75	14.16%	36,844.30	34.17%
智慧生活业务	1,707.17	4.19%	4,109.22	4.39%	3,299.17	3.76%	2,379.39	2.21%
用户付费共享单车	-	-	-	-	-	-	2,652.05	2.46%
骑旅业务	-	-	-	-	-	-	213.02	0.20%
主营业务收入合计	40,702.57	100.00%	93,555.44	100.00%	87,798.45	100.00%	107,832.54	100.00%

2017 年度、2018 年度、2019 年度和 2020 年 1-6 月，公司的主营业务毛利变动趋势与主营业务收入基本保持一致，主营业务毛利率分别为 28.32%、29.59%、28.60%和 28.61%，总体保持较为稳定的水平。公司主营业务毛利和毛利率构成情况如下所示：

单位：万元

产品名称	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
系统运营服务业务	9,914.85	33.44%	19,219.70	27.97%	20,971.06	29.53%	18,359.11	27.93%
共享出行平台业务	-27.16	-0.44%	2,047.65	18.96%	41.74	4.03%	-	-
系统销售业务	1,087.75	34.16%	4,035.43	40.67%	4,127.34	33.19%	13,547.15	36.77%
智慧生活业务	668.32	39.15%	1,451.45	35.32%	837.61	25.39%	559.79	23.53%
用户付费共享单车	-	-	-	-	-	-	-2,017.08	-76.06%
骑旅业务	-	-	-	-	-	-	93.29	43.80%
主营业务毛利合计	11,643.76	28.61%	26,754.23	28.60%	25,977.74	29.59%	30,542.27	28.32%

（一）结合各类业务的单价和单位成本的波动量化分析各类业务毛利率波动的原因

公司主营业务收入主要来源包括系统运营服务业务、系统销售业务和共享出行平台业务。公司对外销售公共自行车系统或者基于公共自行车系统/共享出行系统提供的系统运营/共享出行运营管理服务，业务有其自身的特殊性，不同于一般的工业企业。公司对外销售的公共自行车系统并非是单一工业产品，而是包括了控制器、锁车器、自行车、调度车、电池组件、车棚（少部分项目有）等在内的一整套系统；公司提供的运营管理服务，是基于公共自行车系统/共享出行系统提供自行车/共享出行设备调度管理、设备及站点维护、设备的能源供给及维护保养等综合运营服务。公司上述业务构成复杂，且是一套综合性的系统和服务，对传统企业销量、单价等的适用性不强。

对于系统运营服务和系统销售业务，公司参与一个地区公共自行车系统项目的招标时，在决定报价及是否承接该项目时，主要是结合预估的公共自行车系统全套设备和服务的综合成本，包括控制器、锁车器、自行车的原材料采购成本，安装调试费（由于不同项目中道路基础情况、接电难度不同，导致不同项目间会存在较大差异），运营服务期间各期运营人员的人工成本、调度车发生的车辆费用、设备维修保养支出等，判断该项公共自行车系统的总体毛利率或收益率是否符合公司的标准。

对于共享出行平台业务，公司在进入一个地区开展共享出行业务时，制定出行价格主要结合当地生活水平和物价情况，地区共享出行设备的预计使用频率、共享出行设备和服务的综合成本，包括共享出行系统的研发投入，共享出行设备的投入及控制器、锁车器、电池组件等原材料采购成本，智能停车架的安装成本，运营服务期间各地调度人员的人工成本、共享出行设备折旧、设备耗用的能源费用、设备维修保养支出等，判断各个地区共享出行业务的总体毛利率或收益率是否符合公司的标准。

因此，公司的系统运营服务、系统销售业务和共享出行平台业务是综合的全套设备及服务，不适用单位成本、单位售价的概念。公司系统运营服务和系统销售业务不同项目、不同地区间毛利率差异，主要受其具体合同内容构成的差异、公司市场定价策略、地区共享出行设备使用情况等因素影响；同时，公司共享出行平台业务尚处在业务发展期，规模效应逐渐显现，整体毛利率尚未完全达到稳定。以下根据公司实际业务特点对报告期内各业务毛利率波动的原因进行详细分析：

1、系统运营服务业务毛利率变动情况分析

2017年度、2018年度、2019年度和2020年1-6月，公司系统运营服务业务毛利率分别为27.93%、29.53%、27.97%和33.44%。

2017-2019年度公司毛利率整体保持稳定，主要源于两方面原因：一是报告期内公司系统运营服务业务模式已相对成熟，随着公司每年不断签订新的续期运营项目，处于不同运营周期的运营项目（处于营运初期较高毛利的项目和处于营运末期较低毛利的项目）数量达到相对均衡，毛利率保持稳定；二是公司通常与客户签订5年的合同，合同期满后，在续期时客户通常会与公司继续合作，公司可以综合考虑届时的原材料、人工成本等多方面因素重新商议合同金额，目前部分项目已经进入了续签合同阶段，使得公司的毛利率进一步趋于稳定。

2020年1-6月，公司毛利率有一定幅度提升，主要源于三方面原因：一是受益于国家税务总局于2020年1月1日起实施的关于疫情影响下的税收减免政策，公司因满足提供公共交通运输服务、生活服务的企业属性，而免征增值税导致营业收入增加；二是受益于新冠疫情期间的政策，公司根据人力资源社会保障部、财政部、税务总局印发的《关于阶段性减免企业社会保险费的通知》（人社部发【2020】11号），自2020年2月2日起阶段性减免了部分公司需缴付的基本养老保险、失业保险、工伤保险，造成运营人员成

本有一定幅度下降；三是受益于新冠疫情期间车辆使用下降，系统运营服务期间的维修保养、车辆调度等费用下降，造成营业成本有一定幅度的下降，但收入根据合同约定基本是固定的，不受疫情和使用情况影响。若剔除上述三方面新冠疫情的影响，公司 2020 年 1-6 月的系统运营业务毛利率较前三年保持稳定。

2、系统销售业务毛利率变动情况分析

2017 年度、2018 年度和 2019 年度和 2020 年 1-6 月，公司系统销售业务毛利率分别比为 36.77%、33.19%、40.67%和 34.16%，公司系统销售项目毛利率有一定波动，主要系单个特殊项目对整体的影响。单个特殊项目毛利率异常的主要原因具体有以下几种：

①属于已销售设备的维护业务，主要销售配件，整体毛利率大于销售设备的毛利率；②为满足客户的验收要求，对设备持续更新改造，造成成本增加，毛利率下降；③为争取项目及维持客户关系，新签项目的价格给与客户一定折让。单个特殊项目如下：

单位：万元

年 度	项目名称	收入	成本	毛利率	毛利率波动原因
2018 年	广州某 A 项目	2,697.87	2,605.10	3.44%	②
2018 年	江苏某 B 项目	1,608.89	783.53	51.30%	①
2018 年	江苏某 C 项目	636.20	346.24	45.58%	①
2018 年	浙江某 D 项目	158.29	62.72	60.38%	①
2018 年	江苏某 E 项目	115.34	26.96	76.62%	①
2018 年	浙江某 F 项目	148.06	4.89	96.69%	①
2019 年	北京某 G 项目	924.20	195.83	78.81%	①
2020 年 1-6 月	江苏某 H 项目	1,098.76	770.12	29.91%	③

若剔除上述特殊项目后，公司综合毛利率情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
特殊项目收入合计	1,098.76	924.20	5,364.67	-
特殊项目成本合计	770.12	195.83	3,829.45	-
扣除特殊项目后的系统销售收入	2,085.93	8,997.59	7,070.08	36,844.30
扣除特殊项目后的系统销售成本	1,326.82	5,690.54	4,477.97	23,297.14
扣除特殊项目后的系统销售毛利率	36.39%	36.75%	36.66%	36.77%

2017 年度、2018 年度和 2019 年度和 2020 年 1-6 月，公司扣除特殊项目后的系统销售毛利率分别为 36.77%、36.66%、36.75%和 36.39%，基本保持稳定。

3、共享出行平台业务毛利率变动情况分析

2018 年度、2019 年度和 2020 年 1-6 月，公司共享出行平台业务毛利率分别为 4.03%、18.96%和-0.44%，其具体构成情况如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月			2019 年度			2018 年度		
	收入	成本	毛利率	收入	成本	毛利率	收入	成本	毛利率
共享助力车、自行车	3,967.22	3,248.74	18.11%	5,535.16	3,575.11	35.41%	548.23	357.84	34.73%
共享汽车	2,194.34	2,939.97	-33.98%	5,265.87	5,178.27	1.66%	488.59	637.24	-30.43%
合计	6,161.55	6,188.71	-0.44%	10,801.03	8,753.38	18.96%	1,036.82	995.08	4.03%

2018 年度、2019 年度和 2020 年 1-6 月，公司共享助力车、自行车业务（基本为共享助力车，仅包含极少比例有桩共享自行车）毛利率分别为 34.73%、35.41%和 18.11%。公司在 2018-2019 年的投入初期即保持了相对较好的毛利率水平，而 2020 年半年度则受到疫情影响，因用户出行需求下降但共享设备折旧仍每月计提，导致营收增长不及成本增长，从而毛利率有所下降。随着疫情的逐步缓解，共享助力车使用情况和收入逐步提升，2020 年 4-6 月共享助力车、自行车业务的毛利率已达 26.97%。经公司初步核算，2020 年 7-8 月共享助力自行车、自行车业务的毛利率超过 30%。

2018 年度、2019 年度和 2020 年 1-6 月，公司共享汽车业务毛利率分别为-30.43%、1.66%和-33.98%。公司 2018 年毛利率为负，主要系该业务处于前期试运行阶段，规模效应尚未显现，但购进车辆导致的折旧等固定成本较高，导致毛利率为负，随着运营情况的好转，2019 年度毛利率由负转正。2020 年上半年受到疫情影响，尤其在 2020 年一季度，用户汽车出行需求骤降，而汽车固定折旧成本较高，导致毛利率为负，也整体拉低了共享平台业务的毛利率水平。公司自 2020 年以来已经暂缓了对共享汽车板块的投资，该板块下半年以存量共享汽车的精细化运营为主要目标。

整体来看，公司自 2018 年以来不断加大对共享出行平台业务的投入，该板块业务正处于高速发展期，2019 年度毛利率较 2018 年度提升水平明显；2020 年上半年，因疫

情影响，导致了阶段性的毛利率下降。预计随着下半年疫情的好转，共享出行平台业务收入将进一步增长，共享出行平台毛利率也将进一步恢复。

（二）结合各类业务毛利率的变化以及收入占比的变化进一步量化分析综合毛利率情况

2017 年度、2018 年度、2019 年度和 2020 年 1-6 月，公司主营业务毛利率分别为 28.32%、29.59%、28.60% 和 28.61%，具体构成如下表所示：

产品名称	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	营收占比	毛利率	营收占比	毛利率	营收占比	毛利率	营收占比	毛利率
系统运营服务业务	72.84%	33.44%	73.46%	27.97%	80.90%	29.53%	60.97%	27.93%
共享出行平台业务	15.14%	-0.44%	11.55%	18.96%	1.18%	4.03%	-	-
系统销售业务	7.82%	34.16%	10.61%	40.67%	14.16%	33.19%	34.17%	36.77%
智慧生活业务	4.19%	39.15%	4.39%	35.32%	3.76%	25.39%	2.21%	23.53%
用户付费共享单车	-	-	-	-	-	-	2.46%	-76.06%
骑旅业务	-	-	-	-	-	-	0.20%	43.80%
合计	100.00%	28.61%	100.00%	28.60%	100.00%	29.59%	100.00%	28.32%

整体来看，报告期内，公司综合毛利率水平保持稳定。2017-2018 年度，因系统运营业务收入占比较高，且该业务板块毛利率保持相对稳定，使得综合毛利率水平保持稳定。2019 年度，公司持续加大共享平台业务投入，共享平台业务收入占比上升，但因共享平台业务仍在高速发展期，毛利率较公司其他业务板块偏低（主要由于共享汽车业务毛利率拉低），2019 年度公司毛利率略有下降。2020 年上半年，一方面，系统运营服务业务由于税收和社保费减免毛利率上涨，另一方面，共享出行平台业务受新冠疫情影响较大而导致毛利率阶段下降，综合来看，使得整体毛利率水平保持了相对稳定。

（三）结合同行业可比公司对比分析各类业务报告期内毛利率波动的原因及合理性；2020 年 1-6 月，系统运营服务毛利率大幅上升、共享出行平台业务毛利率大幅下降的原因，与同行业相比有无重大差异及差异的合理性

1、系统运营服务和系统销售业务毛利率和可比公司的情况分析

由于公司提供的服务、产品模式较为新颖，目前 A 股市场同类上市公司缺乏可比性，尚无完全可比的 A 股上市公司。对于系统运营服务和系统销售业务，此处选取同样以公共自行车为主要业务的新三板上市公司金通科技（股票代码：834069）作为可比公司。

报告期内，公司与金通科技在公共自行车业务（系统运营服务和系统销售业务）方面毛利率对比如下：

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
金通科技-公共自行车业务毛利率	19.23%	23.11%	28.77%	23.69%
公司-系统运营服务和系统销售业务综合毛利率	33.51%	29.57%	30.07%	31.10%

注：金通科技-公共自行车业务毛利率=（主营业务收入-主营业务成本）/主营业务收入

2017 年度、2018 年度、2019 年度和 2020 年 1-6 月，金通科技公共自行车业务毛利率分别为 23.69%、28.77%、23.11%和 19.23%。金通科技的主营业务收入以系统销售模式为主，如本题项下（一）的第 2 点所述，系统销售模式易受单个特殊项目的影响，因而导致了金通科技毛利率出现一定幅度波动。

相较之下，公司公共自行车业务（系统运营服务和系统销售业务）毛利率较金通科技更高且更为稳定。公司毛利率更高主要系公共自行车项目设备均是由控制器、锁车器、车桩、自行车等组成，公司除自行车、车棚为直接外购，锁车器、控制器等均为公司自行生产，而金通科技公共自行车系统所需的硬件采购基本均系来自于外部供应商，由于供应商需要保证合理利润，因此成本高于公司；同时，公司业务规模和市场地位显著高于金通科技，具有更强的议价能力和规模效应。公司毛利率更稳定主要系公司以系统运营服务业务为主，其模式相对成熟且大部分项目已进入续签阶段，不易受单个项目波动影响，本身毛利率水平更为稳定。

2020 年 1-6 月，公司系统运营服务毛利率大幅上升，主要系三方面原因：一是受益于疫情期间相关税收减免政策；二是受益于疫情期间阶段性减免企业社会保险费政策；三是受益于新冠疫情期间车辆使用下降，系统运营服务期间的维修养护、车辆调度等营业成本费用下降，但系统运营服务收入根据合同约定基本是固定的，不受疫情和使用情况影响。2020 年 1-6 月，金通科技公共自行车业务毛利率大幅下降，主要系金通科技主

要为产品销售业务，受新冠疫情影响，项目开拓步伐放缓，验收项目减少，盈利能力受影响所致。

综上，公司报告期内公共自行车业务板块（系统运营服务和系统销售业务）毛利率与金通科技有一定差异主要系具体主要业务经营模式不同所致，差异具有合理性。

2、共享出行平台业务板块毛利率和可比公司的情况分析

共享出行平台业务方面，由于该业务属于近几年来业内较为创新的业务板块，目前无可比的上市公司。此外，可比的竞争对手如哈啰单车、摩拜、青桔等尚未公开披露经营财务数据，该业务板块的毛利率情况暂时无法与可比公司进行对比分析。

2020年1-6月，公司共享出行平台业务毛利率大幅下降主要系受到新冠疫情影响，用户出行需求阶段性减少，而共享出行设备折旧固定成本较高，具有合理性。

3、2020年1-6月，系统运营服务业务毛利率上升、共享出行平台业务毛利率下降的原因

如前文所述，疫情对系统运营服务业务和共享出行平台业务毛利率影响是相反的：对于系统运营服务业务，由于其收入根据合同约定基本是固定的，不受疫情和使用情况影响，而成本随着车辆使用下降使得维修保养、车辆调度等费用下降，叠加税收和社保费减免，使得毛利率反而上升；而共享出行平台业务是根据使用收费，疫情严重期间使用率暂时下降使得收入受到一定影响，而车辆折旧等费用固定计提，导致毛利率阶段性下降，目前随着疫情好转毛利率恢复情况良好。

（四）共享出行平台业务毛利率相关不利因素是否会产生持续性影响

公司的共享出行平台业务因直接面对消费者，在疫情期间因居家隔离等因素，尤其在2020年一季度，该板块受到了一定的影响。在疫情影响初期，公司一方面暂缓了对共享汽车板块的投资，下半年以存量共享汽车的精细化运营为主要目标，另一方面上半年在共享助力车的投放上也更为谨慎和注重精细化运营。

随着我国新冠肺炎疫情逐步得到控制，社会各企业陆续复工、复产，目前国内“最后一公里”的出行需求已经基本恢复，公司共享出行平台业务的经营恢复情况良好。公司共享出行平台业务自2020年一季度以来的恢复情况如下：

项 目	2020年1-3月	2020年4-6月
-----	-----------	-----------

项 目	2020 年 1-3 月	2020 年 4-6 月
共享出行平台业务毛利率	-45.63%	18.75%

如上表所示，2020 年 1-3 月，公司共享出行平台业务毛利率为-45.63%，受疫情影响较大。随着疫情的逐步缓解，2020 年 4-6 月，该业务毛利率回暖至 18.75%，其中共享助力车、自行车业务（基本为共享助力车，仅包含极少比例有桩共享自行车）毛利率已达 26.97%，经公司初步核算，2020 年 7-8 月毛利率超过 30%，恢复情况良好，较好地反映了在疫情影响逐步褪去后的情况，共享出行平台经营情况持续向好。

综上所述，虽然新冠疫情对公司上半年共享出行平台业务造成了一定影响，但整体影响仅为阶段性，公司该业务板块尤其是共享助力车业务的恢复情况良好。随着社会各行业有序复工复产、居民生活逐步正常化，新冠疫情预计不会对公司共享出行平台业务产生持续的不利影响。

二、中介机构核查意见

经核查，保荐机构、会计师认为：

1、公司综合毛利率水平相对稳定，各类业务报告期内毛利率波动具有合理性。

2、公司系统运营服务和系统销售业务毛利率和可比公司差异主要系业务经营模式不同所致，差异具有合理性；共享出行平台业务目前无可比的上市公司，可比竞争对手尚未公开披露经营财务数据，该业务板块的毛利率情况暂时无法与可比公司进行对比分析。公司 2020 年 1-6 月系统运营服务毛利率上升、共享出行平台业务毛利率下降的原因具有合理性。

3、虽然新冠疫情对公司上半年共享出行平台业务造成了一定影响，但整体影响仅为阶段性，公司该业务板块尤其是共享助力车业务的恢复情况良好。随着社会各行业有序复工复产、居民生活逐步正常化，新冠疫情预计不会对公司共享出行平台业务产生持续的不利影响。

（本页无正文，为《关于永安行科技股份有限公司公开发行可转换公司债券申请文件二次反馈意见的回复》之盖章页）



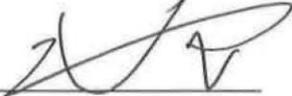
永安行科技股份有限公司

2020年9月22日

(本页无正文,为中国国际金融股份有限公司《关于永安行科技股份有限公司公开发行可转换公司债券申请文件二次反馈意见的回复》之签字盖章页)

保荐代表人: 

赵欢



杨光



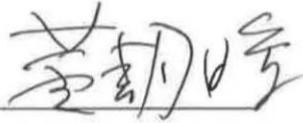
中国国际金融股份有限公司

2020年9月22日

保荐机构（主承销商）首席执行官声明

本人已认真阅读《关于永安行科技股份有限公司公开发行可转换公司债券申请文件二次反馈意见的回复》的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，申请文件二次反馈意见的回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

首席执行官：_____



黄朝晖



中国国际金融股份有限公司

2020年9月22日