

证券简称：常青股份

证券代码：603768



关于合肥常青机械股份有限公司
2022 年度非公开发行股票申请文件
反馈意见的回复

保荐机构（主承销商）：



二〇二三年二月

中国证券监督管理委员会：

贵会于 2023 年 1 月 17 日出具的《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书（223114 号）》（以下简称“《反馈意见》”）已收悉。在收悉《反馈意见》后，合肥常青机械股份有限公司（以下简称“常青股份”、“公司”或“发行人”）会同中信建投证券股份有限公司（以下简称“中信建投”或“保荐机构”）、上海市通力律师事务所（以下简称“申请人律师”）、容诚会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）就《反馈意见》中提出的问题，逐一进行落实，现将《反馈意见》有关问题的落实情况汇报如下：

本反馈意见回复所用释义与《中信建投证券股份有限公司关于合肥常青机械股份有限公司 2022 年度非公开发行 A 股股票之尽职调查报告》保持一致，所用字体对应内容如下：

反馈意见所列问题	黑体
对反馈意见所列问题的回复	宋体

本反馈意见回复中若出现总数与各分项数值之和尾数不符的情况，为四舍五入原因造成。本反馈意见回复中发行人 2022 年 1-9 月财务数据均为未经审计数据。

目录

1. 财务性投资	3
2. 关于业绩与客户	13
3. 关于货币资金	45
4. 关于应收款项、预付款项和存货	61
5. 固定资产及在建工程	83
6. 关于募集资金	92
7. 关于募投项目土地	111

1. 财务性投资

申请文件显示，申请人及其子公司存在对外投资合伙企业、购买理财产品等情形。请申请人补充说明：（1）自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资（包括类金融投资，下同）情况，是否从本次募集资金总额中扣除。（2）是否存在最近一期末持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。（3）公司是否存在投资产业基金、并购基金，该类基金设立目的、投资方向、投资决策机制、收益或亏损的分配或承担方式及公司是否向其他方承诺本金和收益率的情况，公司是否实质上控制该类基金并应将其纳入合并报表范围。

请保荐机构及会计师核查并发表意见。

【回复】

一、自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资（包括类金融投资，下同）情况，是否从本次募集资金总额中扣除。

（一）财务性投资与类金融投资认定标准

1、财务性投资的认定标准

根据中国证监会2020年2月发布的《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》，上市公司申请再融资时，除金融类企业外，原则上最近一期末不得存在持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

根据中国证监会2020年6月发布的《再融资业务若干问题解答》，（1）财务性投资的类型包括不限于：类金融；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资；购买收益波动大且风险较高的金融产品；非金融企业投资金融业务等。（2）围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，以收购或整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。（3）金额较大指的是，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超

过公司合并报表归属于母公司净资产的30%（不包括对类金融业务的投资金额）。期限较长指的是，投资期限或预计投资期限超过一年，以及虽未超过一年但长期滚存。（4）本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资金额应从本次募集资金总额中扣除。

2、类金融业务的认定标准

根据中国证监会2020年6月发布的《再融资业务若干问题解答》，除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、商业保理和小贷业务等。与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策的融资租赁、商业保理及供应链金融，暂不纳入类金融计算口径。

（二）自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资（包括类金融投资）情况

2022年11月7日，公司召开了第四届董事会第十七次会议，审议通过《关于公司符合非公开发行 A 股股票条件的议案》《关于公司2022年度非公开发行 A 股股票方案的议案》等议案，自本次发行董事会决议日前六个月至今，公司实施或拟实施的财务性投资情况如下：

1、类金融业务，设立或投资产业基金、并购基金

自本次发行相关董事会决议日（2022年11月7日）前六个月起至今，公司不涉及类金融业务，也不存在设立或投资产业基金、并购基金的情形。公司控股和投资合伙企业情况如下：

序号	公司名称	注册资本/出资额	持股比例	经营范围
公司的控股子公司				
1	合肥常茂钢材加工有限公司	3,000万人民币	100%	许可项目：道路货物运输（不含危险货物）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：汽车零部件研发；汽车零部件及配件制造；机械零件、零部件销售；通用零部件制造；金属结构销售；金属结构制造；金属材料销售；高品质特种钢铁材料销售；非居住房地产租赁；土地使用权租赁；机械设备租赁；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可申

序号	公司名称	注册资本/出资额	持股比例	经营范围
				批的项目); 以自有资金从事投资活动 (除许可业务外, 可自主依法经营法律法规非禁止或限制的项目)
2	芜湖常瑞汽车零部件有限公司	3,000万人民币	100%	汽车零部件、模具的研发、生产、销售与技术咨询; 机械产品加工、制造与销售; 房屋及相关设备租赁; 仓储 (除危险品) 服务; 股权投资; 光伏发电、电力销售; 钢材加工、销售及技术咨询。(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)**
3	嘉兴常嘉汽车零部件有限公司	1,000万人民币	100%	一般项目: 汽车零部件及配件制造; 汽车零部件研发; 汽车零配件零售; 汽车零配件批发; 模具制造; 模具销售; 机械设备租赁; 非居住房地产租赁; 普通货物仓储服务 (不含危险化学品等需许可审批的项目) (除依法须经批准的项目外, 凭营业执照依法自主开展经营活动)
4	仪征常众汽车零部件有限公司	10,000万人民币	100%	汽车轻量化零部件、模具研发、生产、销售与技术咨询; 机械及零部件加工、制造与销售; 房屋及机械设备租赁; 普通货物仓储服务; 股权投资; 光伏发电、电力销售; 钢材加工、销售及技术咨询。(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)
5	合肥常盛汽车零部件有限公司	3,000万人民币	100%	一般项目: 汽车零部件研发; 汽车零部件及配件制造; 汽车零配件零售; 模具销售; 模具制造; 技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广; 数据处理服务; 仪器仪表销售; 工程和技术研究和试验发展 (除许可业务外, 可自主依法经营法律法规非禁止或限制的项目)
6	合肥常菱汽车零部件有限公司	400万人民币	100%	汽车配件表面加工、集中配送、生产、销售 (除发动机)。(以上凡涉及行政许可制度的凭许可证件经营)
7	镇江常泰汽车零部件有限公司	10,000万人民币	100%	汽车零部件、模具研发、生产、技术咨询; 机械及零部件加工、制造; 房屋及机械设备租赁; 普通货物仓储服务 (危险品除外); 钢材加工 (不得从事锻造、锻压、压延、拉伸等加工)、销售及技术咨询。(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)
8	阜阳常阳汽车零部件有限公司	7,000万人民币	100%	汽车零部件、模具研发、生产、销售与技术咨询; 钢材加工、销售及技术咨询; 汽车配件表面加工、集中配送、生产、销售; 机械及零部件加工、制造; 房屋及机械设备租赁; 普通货物仓储服务 (危险品除外), 光伏发电、电力销售。(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)

序号	公司名称	注册资本/出资额	持股比例	经营范围
9	济南常耀汽车零部件有限公司	3,000万人民币	100%	一般项目：汽车零部件及配件制造；模具制造；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；机械设备租赁；非居住房地产租赁（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
10	随州常森汽车零部件有限公司	3,000万人民币	100%	汽车零部件、模具研发、生产、销售与技术咨询；机械及零部件加工、制造；钢材加工、销售及技术咨询；房屋、机械设备租赁；普通货物仓储服务（烟花爆竹及危险化学品除外）；光伏发电、电力销售。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后并按许可项目方可开展经营活动）
11	蒙城常顺汽车零部件有限公司	3,000万人民币	100%	汽车零部件、模具研发、生产、销售与技术咨询；钢材加工（仅限物理加工）、销售及技术咨询；汽车配件表面加工、集中配送、生产、销售；机械及零部件加工、制造；房屋租赁；机械设备租赁；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目），光伏发电、电力销售。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
12	马鞍山常茂钢材加工有限公司	3000万人民币	100%	钢材加工、销售及技术咨询，汽车零部件研发、生产、销售及技术咨询，机械产品销售，场地、房屋、设备租赁，仓储服务（除危险品）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
13	唐山常茂钢材加工有限公司	3,000万人民币	100%	钢材加工；汽车零部件制造；自有房屋、场地租赁；普通货物仓储服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
14	丰宁满族自治县宏亨汽车零部件有限公司	3,000万人民币	100%	汽车配件制造设备研发、制造、销售；汽车配件制造、销售；汽车配件制造技术咨询、技术服务、技术转让、技术推广；钢材开平、钢材剪切、销售；房屋及机械设备租赁；普通货物仓储服务（不含危险化学品）、普通货运；光伏发电、电力销售**（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
15	安庆常庆汽车零部件有限公司	1,000万人民币	100%	汽车零部件、模具研发、生产、销售与技术咨询；钢材加工、销售及技术咨询；汽车配件表面加工、集中配送、生产、销售；机械及零部件加工、制造；房屋租赁；机械设备租赁；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；光伏发电；电力销售。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
16	合肥常捷汽车零部件有限公司	3,000万人民币	100%	一般项目：汽车零部件及配件制造；汽车零部件研发；汽车零部件批发；汽车零部件零售；模具制造；模具销售；钢压延加工；有色金属铸造；

序号	公司名称	注册资本/出资额	持股比例	经营范围
				机械设备租赁；非居住房地产租赁；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）（除许可业务外，可自主依法经营法律法规非禁止或限制的项目）许可项目：发电业务、输电业务、供（配）电业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）
公司投资的合伙企业				
1	湖北新楚风二号企业管理合伙企业（有限合伙）	74,929.78万人民币	常青股份占比2.79%，子公司随州常森占比0.43%	一般项目：一般项目：企业管理；企业管理咨询（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

自本次发行相关董事会决议日（2022年11月7日）前六个月起至今，公司控股子公司均不涉及类金融业务，也不属于设立或投资的产业基金、并购基金。

公司投资的合伙企业湖北新楚风二号企业管理合伙企业（有限合伙）于2022年8月1日成立，公司及其子公司随州常森分别持有湖北新楚风二号企业管理合伙企业（有限合伙）2,090.74万元和319.17万元的合伙份额，占总合伙份额的2.79%和0.43%。对外投资的原因系：公司及其子公司随州常森原客户湖北新楚风汽车股份有限公司（以下简称“新楚风汽车”）于2021年申请破产重整，根据重整计划，普通债权超过10万元的债权人、债权承接主体或上述主体的关联方作为有限合伙人发起设立合伙企业，上述合伙企业以出资的方式将持有的部分债权转化为对引战资产持股平台的股权或合伙份额，由引战资产持股平台以对新楚风汽车出资的方式实现债权清偿。上述投资不属于产业基金、并购基金，不属于财务性投资。

2、资金拆借

自本次发行相关董事会决议日（2022年11月7日）前六个月起至今，公司不存在对合并范围外公司拆借资金的情形。

3、委托贷款

自本次发行相关董事会决议日（2022年11月7日）前六个月起至今，公司不

存在委托贷款的情形。

4、以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资

自本次发行相关董事会决议日（2022年11月7日）前六个月起至今，公司不存在以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资的情形。

5、购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行相关董事会决议日（2022年11月7日）前六个月起至今，公司不存在购买收益波动大且风险较高的金融产品的情形。

6、非金融企业投资金融业务

自本次发行相关董事会决议日（2022年11月7日）前六个月起至今，公司不存在投资金融业务的情形。

7、公司拟实施的财务性投资的具体情况

截至本回复出具之日，公司不存在拟实施的其他财务性投资情况。

综上，自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施的财务性投资情况，不存在需要将财务性投资金额从本次募集资金总额中扣除的情况。

二、是否存在最近一期末持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

截至2022年9月30日，公司可能涉及财务性投资（包括类金融业务）的相关的会计科目核查情况如下：

单位：万元

科目名称	账面价值	是否为财务性投资
货币资金-其他货币资金	16,344.02	否
交易性金融资产	-	否
应收款项融资	13,530.37	否
其他应收款	460.92	否
其他流动资产	1,486.55	否
衍生金融资产	-	否

科目名称	账面价值	是否为财务性投资
其他权益工具投资	-	否
长期应收款	-	否
长期股权投资	-	否
其他非流动资产	3,618.26	否
交易性金融负债	-	否
衍生金融负债	-	否

根据上表，截至2022年9月30日，公司不存在持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务）情形。公司可能涉及财务性投资的各财务报表科目具体分析如下：

1、货币资金-其他货币资金

截至2022年9月30日，公司货币资金-其他货币资金金额为16,344.02万元，主要为公司办理银行承兑汇票存入的保证金、为开立信用证存入的保证金，不属于财务性投资。

2、应收款项融资

截至2022年9月30日，公司应收账款融资为银行承兑汇票、数字化应收账款债权凭证，其形成与公司主营业务相关，不属于财务性投资。

3、其他应收款

截至2022年9月30日，公司其他应收款账面价值为460.92万元，公司其他应收款主要为押金保证金、备用金，其构成均与公司经营业务有关，不存在拆借资金和委托贷款等财务性投资。

4、其他流动资产

截至2022年9月30日，公司其他流动资产账面价值为1,486.55万元，主要为增值税借方余额重分类、待摊费用等，不属于财务性投资。

5、其他非流动资产

截至2022年9月30日，公司其他非流动资产账面价值为3,618.26万元，均为预付工程设备款、预付土地款，不属于财务性投资。

综上所述，截至2022年9月30日，公司不存在持有金额较大、期限较长的交

易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

三、公司是否存在投资产业基金、并购基金，该类基金设立目的、投资方向、投资决策机制、收益或亏损的分配或承担方式及公司是否向其他方承诺本金和收益率的情况，公司是否实质上控制该类基金并应将其纳入合并报表范围。

(一) 公司是否存在投资产业基金、并购基金，该类基金设立目的、投资方向、投资决策机制、收益或亏损的分配或承担方式及公司是否向其他方承诺本金和收益率的情况

1、公司对外投资湖北新楚风二号企业管理合伙企业（有限合伙）情况

截至本反馈意见回复出具之日，公司及其控股子公司随州常森存在对外投资湖北新楚风二号企业管理合伙企业（有限合伙）（以下简称“新楚风二号”）的情况，其中公司作为有限合伙人持有新楚风二号2.79%的财产份额（对应出资额2,090.74万元），随州常森作为有限合伙人持有新楚风二号0.43%的财产份额（对应出资额319.17万元）。新楚风二号的具体情况如下：

(1) 基本情况

名称	湖北新楚风二号企业管理合伙企业（有限合伙）
类型	有限合伙企业
执行事务合伙人	武汉恒易达新能源汽车有限公司
出资额	74,929.78 万元人民币
统一社会信用代码	91421303MABW52CEXY
成立日期	2022 年 8 月 1 日
营业期限	2022 年 8 月 1 日至 2042 年 7 月 31 日
主要经营场所	湖北省随州市曾都区交通大道 789 号(湖北新楚风汽车股份有限公司改装车间 306 室)
经营范围	一般项目：一般项目：企业管理；企业管理咨询（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

(2) 设立目的

新楚风二号系公司及随州常森原客户新楚风汽车的债权人持股平台。新楚风

二号系因执行新楚风汽车重整计划而设立，旨在使各债权人尽早实现受偿。其设立的具体背景和目的如下：

2021年4月13日，申请人随州市捷力精密工具有限公司以被申请人新楚风汽车不能清偿到期债务，明显缺乏清偿能力、实质上已经资不抵债，且被申请人具有重整价值向法院申请对新楚风汽车进行重整。湖北省随州市中级人民法院于2021年5月17日作出（2021）鄂13破申2号民事裁定书，裁定受理该重整申请并指定随州市曾都区人民法院审理。

2022年1月29日，新楚风汽车第二次债权人会议表决通过了重整计划(草案)。2022年2月14日，随州市曾都区人民法院作出（2021）鄂1303破1号之十三民事裁定书，裁定批准上述重整计划（草案），并终止新楚风汽车重整程序。根据上述重整计划（草案），将新楚风汽车中涉及车辆生产等主营业务所需要的引战资产留存至重整后的新楚风汽车，用以后续生产经营。新楚风汽车资产重组方案包括设立债权人合伙企业以及引战资产持股平台，因引战资产持股平台为合伙企业，平台承接出资人数量有人数限制，转股债权人将通过债权人合伙企业持有引战资产持股平台的份额，进而间接持有重整后新楚风汽车的股权。原则上每49家转股债权人以转股债权出资设立债权人合伙企业，再由债权人合伙企业通过引战资产持股平台持有重整后新楚风汽车的股权。债权人合伙企业以债转股出资。此外，根据破产法的相关规定，结合债权申报与审查情况，新楚风汽车的债权分为财产担保债权、职工债权、税款债权、普通债权、劣后债权。对于除劣后债权外的普通债权，具体受偿方式为：（1）每位普通债权人10万元以下（含10万元）的债权部分，在法院裁定批准本重整计划之日起6个月内以现金方式清偿；（2）每位普通债权人超过10万元以上的债权部分，将以部分债权转为股权、部分债权转为信托受益权的方式进行清偿。

鉴于公司及随州常森存在对新楚风汽车的债权，故于前述重整计划执行期间，公司、随州常森及其他债权人以转股债权共同出资设立新楚风二号。根据新楚风二号合伙协议，转股债权人将其持有的对新楚风汽车的债权以出资的方式转化为新楚风二号的份额，由新楚风二号以出资的方式将持有的部分债权转化为对引战资产持股平台的股权或合伙份额，由引战资产持股平台以出资的方式将持有的债权转化为对新楚风汽车48.51%的股权，从而实现债权受偿。

(3) 投资方向

根据新楚风二号合伙协议，新楚风二号的投资方向为：在存续期间除对新楚风汽车的债权转为合伙份额，以持有引战资产持股平台的股权或合伙份额外，不得进行其他任何形式的投资或经营活动，不得对外举借任何债务，不得对外提供任何形式的担保。

综上，新楚风二号系公司原有客户破产重整进行债务清偿而设立的合伙企业，不得进行其他任何形式的投资或经营活动，不属于产业基金、并购基金。

2、公司对外投资其他产业基金、并购基金情况

公司不存在投资其他产业基金、并购基金情形。

(二) 公司是否实质上控制该类基金并应将其纳入合并报表范围

公司不存在实质上控制产业基金、并购基金情形，不存在应纳入合并报表范围的情况。

四、中介机构意见

(一) 核查程序

1、查阅了监管部门关于财务性投资及类金融业务的相关规定及问答；

2、查阅发行人银行流水，查阅本次发行的董事会决议日前（2022年11月7日）六个月起至今的董事会记录及相关公告，核查自本次发行相关董事会前六个月至今，发行人实施或拟实施的财务性投资的情况；

3、获取并查阅了发行人报告期内的审计报告、年度报告及财务报表，核查发行人可能涉及财务性投资（包括类金融业务）相关会计科目的情况，分析相关科目的组成情况；

4、访谈发行人财务部门负责人，了解发行人自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本反馈意见回复出具日是否存在实施或拟实施财务性投资（包括类金融投资）的情形，了解发行人是否存在最近一期末持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售金融资产、借予他人款项、委托理财、长期股权投资等财务性投资的情形；

5、查阅发行人与湖北新楚风二号企业管理合伙企业（有限合伙）的合伙协议、新楚风相关破产重整及债转股相关协议材料，法院对于新楚风破产重整相关民事裁定书，了解发行人及其子公司对外投资新楚风二号的背景和目的；

6、就发行人及其子公司对外投资新楚风二号访谈了发行人高级管理人员。

（二）中介机构核查意见

经核查，保荐机构和会计师认为：

1、自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，发行人不存在实施或拟实施的财务性投资的情况，不存在需要将财务性投资金额从本次募集资金总额中扣除的情况；

2、截至2022年9月30日，发行人不存在持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形；

3、截至本反馈意见回复出具日，发行人不存在投资产业基金、并购基金的情况，不存在实质上控制该类基金并应将其纳入合并报表范围的情形。

2. 关于业绩与客户

申请文件显示，申请人主营业务收入占营业收入的比例分别为 82.64%、80.39%、80.45%及 82.17%，其他业务收入主要来源于钢材加工业务、钢材贸易业务等，最近三年一期净利润波动较大；报告期内存在客户与供应商重叠情形。请申请人补充说明：（1）结合产品结构、毛利率、期间费用、非经常性损益等方面量化分析报告期内扣非归母净利润波动的原因，目前影响公司经营业绩的因素是否已消除，是否会对公司持续经营和本次募投项目的实施构成重大不利影响。（2）客户指定供应商是否符合行业惯例，结合公司主要原材料采购价格与公开市场价格对比情况，说明采购价格是否公允。（3）公司主要产品毛利率及变动趋势与可比公司相同或类似产品的比较情况及差异原因。（4）报告期内存在客户与供应商重叠的原因，相关交易金额及占比，会计处理是否符合《企业会计准则》规定。（5）报告期内政府补助的具体情况，金额较高的合理性，相关会计处理是否符合会计准则的相关规定；政府补助是否具备可持续性，公司对政府补助是否存在重大依赖。（6）报告期内与关联方双骏智能关联交易金

额增加的原因以及交易价格的公允性。(7) 开展原材料贸易业务的背景, 原材料贸易的毛利及占比、毛利率变动情况, 是否符合行业惯例。

请保荐机构及会计师核查并发表意见。

【回复】

一、结合产品结构、毛利率、期间费用、非经常性损益等方面量化分析报告期内扣非归母净利润波动的原因, 目前影响公司经营业绩的因素是否已消除, 是否会对公司持续经营和本次募投项目的实施构成重大不利影响。

报告期内, 公司利润表主要数据如下:

单位: 万元

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
营业总收入	237,936.61	300,898.90	229,708.17	183,444.42
营业总成本	225,548.57	290,995.59	217,372.24	179,945.87
营业成本	202,674.97	261,808.39	192,241.09	151,105.46
销售费用	2,172.64	2,751.35	2,429.96	6,133.15
管理费用	8,768.18	11,238.34	9,568.89	10,988.62
研发费用	6,148.68	7,945.56	6,087.25	5,318.04
财务费用	3,986.80	4,735.33	4,888.92	4,349.83
资产减值损失	2,388.21	2,683.35	1,983.47	2,517.29
信用减值损失	965.32	1,978.82	4,478.35	88.90
归属于母公司所有者的净利润	7,535.12	5,940.92	7,516.92	2,451.77
非经常性损益	1,927.11	1,594.46	2,373.55	2,327.56
扣非后归属母公司股东的净利润	5,608.01	4,346.46	5,143.37	124.21

报告期内, 公司扣非归母净利润分别为124.21万元、5,143.37万元、4,346.46万元和5,608.01万元, 具有一定波动性, 分析如下:

(一) 产品结构对营业收入的影响

报告期内, 公司营业收入分别为183,444.42万元、229,708.17万元、300,898.90万元和237,936.61万元, 呈上升趋势, 具体如下:

单位：万元

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
主营业务收入	195,512.31	242,060.83	184,664.64	151,595.84
其中：车身冲压及焊接零部件	154,774.08	158,663.75	96,357.14	86,915.67
底盘冲压及焊接零部件	39,612.28	81,107.85	86,840.52	62,959.24
其他	1,125.95	2,289.22	1,466.97	1,720.93
其他业务收入	42,424.31	58,838.07	45,043.53	31,848.58
营业收入	237,936.61	300,898.90	229,708.17	183,444.42

报告期内公司营业收入呈上升趋势，2020年营业收入较上年增加46,263.75万元，上涨25.22%；2021年营业收入较上年增加71,190.73万元，上涨30.99%；2022年1-9月较上年增加16,349.91万元（已年化），上涨5.43%（已年化）。

1、主营业务收入变动情况

公司生产的车身冲压及焊接零部件（以下简称“车身件”）主要配套乘用车，底盘冲压及焊接零部件（以下简称“底盘件”）主要配套商用车。2020年，公司车身件和底盘件收入均有所上升导致主营业务收入较上年增加33,068.80万元，上涨21.81%；2021年开始车身件收入持续快速上升，拉动了主营业务收入增加，2021年和2022年1-9月分别增加57,396.19万元和18,622.25万元（已年化），上涨31.08%和7.69%（已年化）。具体分析如下：

（1）车身冲压及焊接零部件收入变动

车身冲压及焊接零部件收入、销量和单位售价的情况如下：

单位：万件，元/件，万元

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
收入	154,774.08	158,663.75	96,357.14	86,915.67
销量	7,140.62	5,745.26	4,339.55	3,376.41
单位售价	21.68	27.62	22.20	25.74
销量对收入增长的贡献	104,267.60	31,212.91	24,793.21	N/A
单位售价对收入增长的贡献	-56,565.92	31,093.69	-15,351.74	N/A
累计贡献数	47,701.68	62,306.61	9,441.47	N/A

备注1：销量对收入增长的贡献=（本年度销售数量-上年度销售数量）×上年度销售价格，售价对收入增长的贡献=（本年度销售价格-上年度销售价格）×本年度销售数量；

备注2：2022年1-9月对收入贡献率已年化。

2020年，车身分件的营业收入较上年增加9,441.47万元，上涨10.86%，系奇瑞汽车、江淮汽车、合众新能源、比亚迪等乘用车厂商车身分件需求增加所致。

2021年车身分件收入较上年增加62,306.61万元，上涨64.66%，主要原因包括：①2021年钢材价格上涨，产品价格较2020年有所上升，且低价车身分件占比降低，因此单位售价较上年高；②2021年新能源整车厂商奇瑞汽车、合众新能源、比亚迪、振宜汽车等客户需求量增长较多，带动收入增长。

2022年1-9月车身分件收入较上年增加47,701.68万元（已年化），上涨30.06%（已年化）。公司2022年1-9月车身分件单位价格下降，主要原因包括：①2022年钢材价格回落造成产品件价格下降；②5元以下小件零部件订单增多，拉低了车身分件单位售价。尽管2022年1-9月车身分件单位售价降低，但受益于新能源乘用车产销量不断取得突破性增长，公司主要客户合众新能源、振宜汽车、比亚迪、奇瑞汽车需求量大幅上升，使得车身分件收入显著增加。

（2）底盘冲压及焊接零部件收入变动

底盘冲压及焊接零部件收入、销量和单位售价的情况如下：

单位：万件，元/件，万元

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
收入	39,612.28	81,107.85	86,840.52	62,959.24
销量	361.81	642.87	832.25	754.63
单位售价	109.48	126.17	104.34	83.43
销量对收入增长的贡献	-20,243.75	-19,760.70	6,475.70	N/A
单位售价对收入增长的贡献	-8,047.73	14,028.04	17,405.58	N/A
累计贡献数	-28,291.47	-5,732.67	23,881.28	N/A

备注1：销量对收入增长的贡献=（本年度销售数量-上年度销售数量）×上年度销售价格，售价对收入增长的贡献=（本年度销售价格-上年度销售价格）×本年度销售数量；

备注2：2022年1-9月对收入贡献率已年化。

2020年底盘件量价齐升，收入较上年增加23,881.28万元，上涨37.93%；2021年以来，底盘件销量下滑较多造成收入下降，其中2021年底盘件收入较上年减少5,732.67万元，降低6.60%，2022年1-9月底盘件销量和单位售价均有下降，造成底盘件收入较上年减少28,291.47万元（已年化），降低34.88%（已年化）。

公司生产的底盘冲压及焊接零部件主要配套商用车，商用车的发展情况对底盘件业务具有重要影响。根据中国汽车工业协会数据，2019年、2020年、2021年和2022年1-9月商用车销量分别为432.45万台、513.33万台、479.33万台和248.36万台，报告期内商用车市场呈先升后降的趋势，与公司报告期内底盘冲压及焊接零部件销量和收入变化趋势一致。

2、其他业务收入

公司其他业务收入主要是钢材加工和钢材贸易收入。报告期内，其他业务收入分别为31,848.58万元、45,043.53万元、58,838.07万元和42,424.31万元，具体如下：

单位：万元

项目	2022年1-9月	2021年	2020年	2019年
钢材加工	26,340.56	41,439.72	31,218.03	17,569.05
钢材贸易	12,798.76	14,035.38	10,905.93	11,670.42
其他	3,284.99	3,362.98	2,919.57	2,609.11
合计	42,424.31	58,838.07	45,043.53	31,848.58

2020年公司其他业务收入较上年增加13,194.95万元，上涨41.43%，主要系子公司马鞍山常茂和唐山常茂正式投入运营导致其他业务规模扩大，2021年公司其他业务收入较上年增加13,794.54万元，上涨30.62%，主要系2021年钢材价格上涨幅度大，公司钢材加工和钢材贸易售价也随之上涨所致；2022年1-9月其他业务收入较上年减少2,272.32万元（已年化），降低3.86%（已年化），系钢材加工业务收入较上年有所减少。

（二）毛利率的影响

报告期内，公司主营业务、其他业务毛利率情况如下：

单位：%

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
主营业务毛利率	16.57	14.81	17.46	19.23
其中：车身冲压及焊接零部件	18.61	17.14	20.05	22.50
底盘冲压及焊接零部件	7.29	8.84	14.37	14.72
其他	63.36	64.48	31.25	19.13

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
其他业务毛利率	6.74	5.53	11.58	9.99
综合毛利率	14.82	12.99	16.31	17.63

报告期内，公司主营业务毛利率呈先下降后上升的趋势，其他业务毛利率波动较大，具体分析如下：

1、车身冲压及焊接零部件毛利率分析

报告期内，车身冲压及焊接零部件毛利率（剔除运费影响）情况如下：

单位：元/件

项目	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度
	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数	金额
平均单价	21.68	-22.11%	27.62	15.14%	22.20	-12.35%	25.74
单位成本	17.25	23.21%	22.28	-18.54%	17.16	12.57%	19.95
毛利	4.43	-	5.34	-	5.05	-	5.79
毛利率	20.44%	1.10%	19.34%	-3.39%	22.73%	0.23%	22.50%

注：平均单价对毛利率影响数=（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价-（上期平均单价-上期单位成本）/上期平均单价；单位成本对毛利率影响数=（本期平均单价-本期单位成本）/本期平均单价-（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价

报告期内，车身冲压及焊接零部件单位成本变动原因具体如下：

单位：元/吨，%

项目	2022年1-9月			2021年度			2020年度			2019年度	
	金额	变动比例	占比	金额	变动比例	占比	金额	变动比例	占比	金额	占比
直接材料	14.48	-21.63	83.98	18.48	33.39	82.96	13.85	-7.14	80.75	14.92	74.79
直接人工	0.92	-26.11	5.34	1.25	-2.87	5.59	1.28	-26.09	7.48	1.74	8.70
燃料动力	0.25	-29.25	1.45	0.35	28.60	1.59	0.28	-66.00	1.60	0.81	4.06
制造费用	1.59	-27.56	9.23	2.20	25.83	9.86	1.75	-29.73	10.17	2.48	12.45
合计	17.25	-22.58	100.00	22.28	29.84	100.00	17.16	-13.99	100.00	19.95	100.00

报告期内，公司车身冲压及焊接零部件产品毛利率（剔除运费影响）分别为22.50%、22.73%、19.34%和20.44%，具有一定的波动性。

2020年公司车身冲压及焊接零部件产品毛利率较2019年上升0.23个百分点，2020年车身件低价零部件占比较大，造成单位售价有所下降，但单位成本下降幅

度更大，总体毛利率略有上升，单位成本下降主要原因包括：（1）2020年低价零部件耗用的直接材料较少，但该年度钢材价格较上年略有上涨，因此单位直接材料较2019年有小幅下降，下降7.14%；（2）因2020年低价小件零部件较多，单位制造费用、燃料动力均有所下降，特别是2020年公司光伏发电和生产设备节能装置全面投入使用，燃料动力费用降低幅度较大，下降66.00%；（3）报告期内车身件生产自动化装置不断投入使用，单位直接人工较上年下降26.09%。

2021年公司车身冲压及焊接零部件产品毛利率较2020年下降3.39个百分点，主要系2021年公司高价车身零部件占比增加，单位价格较上年上升20.92%，但因为高价零部件直接材料用量大，且2021年产品件主要原材料钢材价格较上年同期大幅上涨，造成单位成本中直接材料金额大幅上涨33.39%，高价零部件一般为大件产品，其单位燃料动力、制造费用分别上升28.60%和25.83%。综上，2021年公司车身冲压及焊接零部件产品单位成本涨幅大于单位价格涨幅，导致毛利率下降。

2022年1-9月车身冲压及焊接零部件产品毛利率较2021年上升1.10个百分点，主要系单位成本的降幅较单位售价更大，主要原因包括：（1）主要原材料钢材价格有所下降且小件车身件较多，单位直接材料降低21.63%；（2）低价小件车身件较多，单位燃料动力、制造费用分别下降；（3）2022年1-9月车身冲压及焊接零部件销量显著上升，较2021年增长65.72%（已年化），单位制造费用进一步降低；（4）报告期内车身件生产自动化装置不断投入使用，单位直接人工较上年有所下降26.11%。综上，2022年1-9月公司车身冲压及焊接零部件产品单位成本降幅大于单位价格降幅，导致毛利率上升。

2、底盘冲压及焊接零部件毛利率分析

报告期内，底盘冲压及焊接零部件毛利率（剔除运费影响）情况如下：

单位：元/件

项目	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度
	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数	金额
平均单价	109.48	-13.58%	126.17	14.31%	104.34	17.09%	83.43
单位成本	99.89	11.49%	112.47	-20.71%	86.33	-14.55%	71.15
毛利	9.60	-	13.70	-	18.01	-	12.28

项目	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度
	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数	金额
毛利率	8.77%	-2.09%	10.86%	-6.40%	17.26%	2.54%	14.72%

注：平均单价对毛利率影响数=（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价-（上期平均单价-上期单位成本）/上期平均单价；单位成本对毛利率影响数=（本期平均单价-本期单位成本）/本期平均单价-（本期平均单价-上期单位成本）/本期平均单价

报告期内，底盘冲压及焊接零部件单位成本变动原因具体如下：

单位：元/吨，%

项目	2022年1-9月			2021年度			2020年度			2019年度	
	金额	变动比例	占比	金额	变动比例	占比	金额	变动比例	占比	金额	占比
直接材料	75.28	-15.17	75.37	88.74	28.94	78.90	68.83	28.28	79.72	53.66	75.41
直接人工	7.69	-14.72	7.69	9.01	18.10	8.01	7.63	-11.44	8.84	8.62	12.11
燃料动力	2.83	6.65	2.83	2.65	38.07	2.36	1.92	18.71	2.23	1.62	2.28
制造费用	14.09	16.82	14.10	12.06	51.61	10.72	7.95	9.61	9.21	7.26	10.20
合计	99.89	-11.19	100.00	112.47	30.27	100.00	86.33	21.34	100.00	71.15	100.00

报告期内，公司底盘冲压及焊接零部件产品毛利率（剔除运费影响）分别为14.72%、17.26%、10.86%和8.77%，呈先升后降趋势。

报告期内单位直接人工有一定幅度的波动，系底盘件中需要人工打磨、人工焊接的零部件较多，工序较为复杂，不同规格的零部件定额工时有较大差别，因此产品结构的变化对单位人工有较大影响。

2020年毛利率较上年上升了2.54个百分点，主要系单位价格上升影响。2020年底盘件单位价格较2019年上升25.06%，主要原因包括（1）2020年开始量产单价高的无动力底盘；（2）单价较高的车架总成销售额占比较上年增加。单位成本受直接材料增加影响上升21.34%，单位价格上升的幅度大于单位成本上升的幅度，因此毛利率较2019年有所上升。

2021年度底盘冲压及焊接零部件毛利率较上年下降6.40个百分点，主要系单位成本上涨影响，主要原因包括：（1）主要原材料钢材价格受市场环境上涨较多，造成直接材料较大幅度增长28.94%；（2）2021年底盘件产销量有所下降，单位制造费用有较大幅度上升51.61%，导致单位成本涨幅大于单位价格涨幅。

2022年1-9月底盘冲压及焊接零部件毛利率较2021年下降2.09个百分点，主要系单位价格下降影响。主要原因包括：（1）2022年1-9月底盘件单价较低的零部件占比较多，且钢材价格回落零部件价格下调，单位售价较2021年有所下降；（2）受商用车市场下行的影响，公司2022年1-9月底盘件销量下降，较2021年下降24.96%（已年化），单位制造费用和燃料动力费用上升，导致单位成本下降幅度小于单位价格降幅。

3、其他业务收入毛利率情况

报告期内，公司其他业务收入毛利率情况如下：

单位：万元

业务名称	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度	
	收入	毛利率(%)	收入	毛利率(%)	收入	毛利率(%)	收入	毛利率(%)
钢材加工	26,340.56	2.08	41,439.72	5.47	31,218.03	7.48	17,569.05	7.85
钢材贸易	12,798.76	10.68	14,035.38	-1.06	10,905.93	8.10	11,670.42	8.61
其他	3,284.99	28.75	3,362.98	33.73	2,919.57	68.46	2,609.11	30.65
合计	42,424.31	6.74	58,838.07	5.53	45,043.53	11.58	31,848.58	9.99

报告期内钢材加工毛利率逐年下降，2020年度钢材加工毛利率较2019年下降0.37个百分点，较为稳定；2021年毛利率较2020年下降2.01个百分点，主要系2021年钢材价格上涨较多，公司按照全额法确认收入，利润空间稳定的情况下钢材价格上涨会造成毛利率降低；2022年1-9月较2021年钢材加工毛利率降低3.39个百分点，主要原因为子公司合肥常茂成立较早，钢材加工业务规模大，毛利率相较于成立时间较短且钢材加工业务量较小的唐山常茂、随州常森、马鞍山常茂等子公司高，2022年1-9月合肥常茂钢材加工业务收入占比降低，钢材加工毛利率下降。

报告期内钢材贸易的毛利率有较大波动。2020年较2019年毛利率下降0.51个百分点，系2020年钢材价格略有上涨所致，2021年钢材贸易毛利率为负值，较2020年毛利率下降9.16个百分点，系2021年钢材价格上涨下降波动较为剧烈，部分钢材在价格高点买入在价格低点卖出所致；2022年1-9月钢材贸易毛利率较高，系钢材价格回落所致。

（三）期间费用的影响

报告期内，期间费用及变动情况如下：

单位：万元

项目	2022年1-9月	变动金额	2021年度	变动金额	2020年度	变动金额	2019年度
销售费用	2,172.64	145.50	2,751.35	321.39	2,429.96	-3,703.19	6,133.15
销售费用（包含运费）	8,688.67	1,062.22	10,522.67	2,180.18	8,342.49	2,209.34	6,133.15
管理费用	8,768.18	452.57	11,238.34	1,669.45	9,568.89	-1,419.73	10,988.62
研发费用	6,148.68	252.68	7,945.56	1,858.31	6,087.25	769.21	5,318.04
财务费用	3,986.80	580.40	4,735.33	-153.59	4,888.92	539.09	4,349.83
合计	21,076.30	1,431.15	26,670.58	3,695.56	22,975.02	-3,814.62	26,789.64

注：2022年1-9月较2021年度期间费用变动金额已经年化处理

1、销售费用

公司于2020年1月1日执行新收入准则，将属于合同履约成本的与运输有关的费用调整至“营业成本”列报，为保证报告期内销售费用的可比性，此处分析销售费用均包含运费。

2020年销售费用（包含运费，下同）比2019年增加2,209.34万元，2021年销售费用较上年增加2,180.18万元，2022年1-9月销售费用较上年增加1,062.22万元（已年化），均为公司销售规模扩大，运输费用增加所致。

2、管理费用

报告期内，公司管理费用分别为10,988.62万元、9,568.89万元、11,238.34万元和8,768.18万元，主要包括职工薪酬、折旧费、无形资产摊销等。

2020年管理费用比2019年减少1,419.73万元，下降12.92%，主要原因包括：（1）2019年正在注销中的北京宏亭和十堰常森解除劳动合同一次计提离职补偿金736.93万元，造成2019年管理费用金额较高；（2）因子公司北京宏亭和十堰常森2019年注销，2020年减少租赁费203.02万元；（3）员工结构和人数调整，造成管理人员减少，职工薪酬较上年降低。

2021年管理费用比2020年增加1,669.45万元，增加17.45%，主要系2021年公

司经营规模扩大，管理人员增多职工薪酬增加所致。

2022年1-9月管理费用较2021年增加452.57万元（已年化），增加4.03%，变动较小。

3、研发费用

报告期内，公司研发费用分别为5,318.04万元、6,087.25万元、7,945.56万元和6,148.68万元。报告期内，公司始终重视产品研发及改进增效，不断加大研发投入力度，故研发费用呈现不断上升趋势。

4、财务费用

报告期内，公司财务费用分别为4,349.83万元、4,888.92万元、4,735.33万元和3,986.80万元，主要为利息支出和贴现费用。

2020年财务费用较2019年增加539.09万元，增加12.39%；2022年1-9月财务费用较2021年增加580.40万元（已年化），增加12.26%（已年化），均系银行贷款利息支出增加所致。

（四）信用减值损失

报告期内，公司信用减值损失较多，主要包括：（1）2020年，湖北新楚风汽车股份有限公司经营状况持续恶化，资金周转困难，预计无法收回应收账款，全额计提坏账准备3,577.49万元；（2）2020年，仪征常众客户汉腾汽车有限公司经营状况恶化，公司多次催要应收账款，由于未能与其签订可行性还款计划协议，预计无法收回应收款项，全额计提坏账准备159.81万元。报告期内计提了较多减值损失，造成净利润降低；（3）2021年对合肥常源汽车零部件有限责任公司计提坏账准备916.37万元。

公司针对应收账款回收采取了如下措施：（1）湖北新楚风汽车股份有限公司于2021年申请破产重整，法院已经批准债务重整草案，公司已进入持股平台，公司债权将通过债转股实现债权清偿；（2）公司已对合肥常源汽车零部件有限责任公司、汉腾汽车有限公司提起诉讼；（3）公司将加强应收账款的管理，加强客户信用调查，制定合理的信用政策，加大应收账款的催收力度，对应收账款采取多种方式进行专项清理。

（五）非经常性损益的影响

报告期内，公司非经常性损益金额为2,327.56万元、2,373.55万元、1,594.47万元和1,927.11万元，分别占当期归属于母公司股东的净利润的94.93%、31.58%、26.84%和25.58%。其中，计入当期损益的政府补助分别为1,380.70万元、2,030.40万元、1,787.05万元和1,957.97万元，金额较大。

综上所述，公司扣非后归母净利润的影响因素和对公司未来业绩的影响如下：

1、报告期内新能源乘用车市场需求量增大，车身件主要配套于乘用车，收入不断上升，公司已与奇瑞汽车、江淮汽车、合众新能源、比亚迪等知名新能源乘用车公司形成稳定合作关系，预期公司车身件业务的收入规模将稳定增长。2021年之后，商用车受前期环保和超载治理政策下的需求透支，叠加疫情影响下的生产生活受限，包括油价处于高位等因素影响，商用车整体需求放缓，公司底盘件收入有所下降。商用车行业受固定资产投资，尤其是基建投资影响较大，与宏观经济发展高度相关。公司已经在《合肥常青机械股份有限公司2022年度非公开发行 A 股股票预案》中披露了“国家政策风险”、“宏观经济周期波动的风险”、“汽车行业景气度变化导致的风险”等市场风险；

2、公司的产品结构、原材料价格波动对主营业务毛利率有较大影响，报告期内公司车身件毛利率稳定在19%-23%之间，底盘件2021年以来受商用车市场下行影响毛利率持续下降。公司已经在《合肥常青机械股份有限公司2022年度非公开发行 A 股股票预案》中披露了“主要原材料价格波动风险”、“产品价格下降风险”等经营风险；

3、公司结合自身经营情况，制定了较为严格的费用管理政策，强化内部管理措施，报告期内销售费用率和管理费用率均有所下降；

4、公司生产经营、固定投资所需的资金较多，银行借款较多导致财务费用金额较大，报告期内财务费用率较为稳定。公司已经在《合肥常青机械股份有限公司2022年度非公开发行 A 股股票预案》中披露了“短期偿债能力和利率风险”；

5、公司主要客户为国内知名的整车厂商，信誉良好，货款回收较为及时，

公司应收账款发生坏账损失的可能性较小；同时，公司也建立了相应的制度加强合同管理和销售货款的回收管理。公司已经在《合肥常青机械股份有限公司2022年度非公开发行 A 股股票预案》中披露了“应收账款发生坏账的风险”；

6、2019年和2020年公司存在闲置资金理财投资收益，因此2021年后非经常性损益有所降低；报告期内公司收到的政府补助金额较为稳定，公司盈利不存在对理财收益、政府补助等非经常性损益的重大依赖，盈利具有连续性和稳定性。

上述影响报告期内扣非归母净利润波动的因素不会对公司持续经营和本次募投项目的实施构成重大不利影响。根据公司2023年1月30日披露的《2022年年度业绩预增公告》，公司预计2022年年度实现归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为5,730.55万元到7,830.55万元，同比增长31.84%到80.16%，公司经营情况向好。

二、客户指定供应商是否符合行业惯例，结合公司主要原材料采购价格与公开市场价格对比情况，说明采购价格是否公允。

（一）客户指定供应商符合行业惯例

汽车零部件行业基于行业本身的生产复杂性及专业化特征，并为满足整车厂商对于服务质量的严格要求，形成金字塔式的多层级供应商体系结构，即供应商按照与整车制造商之间的供应关系划分为一级供应商、二级供应商、三级供应商等多层级结构，一级供应商直接为整车厂商供应产品，双方之间往往具有长期、稳定的合作关系；二级供应商通过一级供应商向整车厂商供应配套产品，依此类推。

由于整车厂商对整车的质量、安全指标等要求较高，为确保采购的汽车零部件产品质量符合标准，江淮汽车、奇瑞汽车等整车厂商往往会要求一级供应商向指定供应商采购特定规格子件，由一级供应商加工成总成件后销售至整车厂商。

客户指定供应商符合行业惯例，具体情况如下：

同行业可比公司名称	招股书披露情况
华达科技	部分主机厂商（如广汽乘用车、东风本田汽车等）出于保证产业链合作、质量稳定等方面的考虑，往往要求上游零部件厂商实施车用板材的定点采购，其同时会直接指定合同价格、期限和供货方式等合同条款，此类定点供应商

同行业可比公司名称	招股书披露情况
	有广州广汽宝商钢材加工有限公司、武汉本田贸易有限公司等。汽车零部件行业中主要客户（整车厂）与主要供应商存在指定供货关系较为常见，主要原因有质量要求、客户认证需要、发挥集中采购优势等。
无锡振华	公司在获得整车制造商订单后，会同时收到整车制造商对于材料供应商和材料规格的要求。 公司分拼总成加工业务主要原材料为冲压零部件，由整车制造商指定的零部件供应商向公司供货，冲压零部件的价格由整车制造商直接和材料供应商协商确定，并通知公司执行，公司仅负责从供应商采购并向供应商支付货款，不参与该部分原材料的定价过程。
英利汽车	普通车用钢材和高强度车用钢材在国内均有生产且生产技术较为成熟，因此客户往往只向公司指定钢厂范围及钢材的相应规格，由公司自行选定供应商。超高强度车用钢材的供应主要依赖进口，因此客户一般向公司指定具体供应商及钢材规格。
黎明股份	众多的汽车零部件企业组成了一个多层级的金字塔式配套体系。一级供应商与二级供应商有协作配套关系，二级供应商再与三级供应商产生协作配套关系，供应商数量逐级增多，这样就形成了类似“金字塔”型的配套体系。整车商一般只向一级供应商采购零部件，与其有明确的配套关系。

（二）主要原材料采购价格公允性

公司采购的主要原材料包括钢材和外协件。

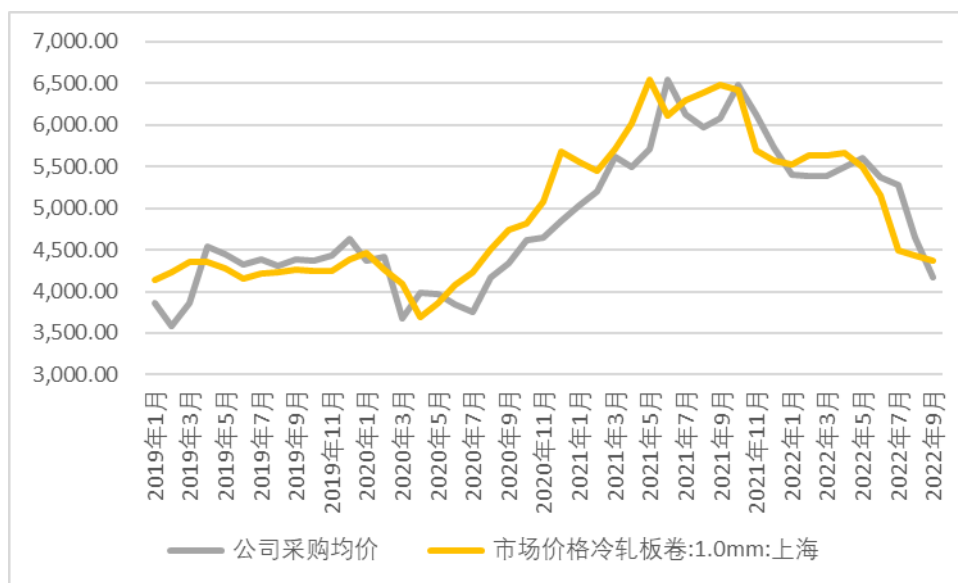
1、钢材采购价格公允性

钢材为公司生产所需的主要原材料，报告期内钢材不存在客户指定供应商的情形，但有客户指定钢材品牌或指定钢材品牌范围的情况，公司可市场化询价方式自主选择钢材供应渠道。公司采购的钢材包括热轧钢、冷轧钢、型材（圆钢、无缝管、焊管、短型管等）。公司的钢材主要为集采模式，价格一般低于市场均价。

采购价格与公开市场数据对比如下：

（1）冷轧钢材

报告期内，公司采购冷轧钢材金额分别为86,833.96万元、82,627.15万元、143,105.70万元和99,328.81万元，采购金额占营业成本的比例分别为57.47%、42.98%、54.66%和49.01%。公司采购的冷轧钢材包括：（1）冷轧普材 DC01(SPCC)，厚度一般在0.8mm-1.2mm 之间；（2）DC01以上材质的品种钢，单价较高。公开市场数据选用上海1.0mm 冷压板卷价格，报告期内价格对比如下：

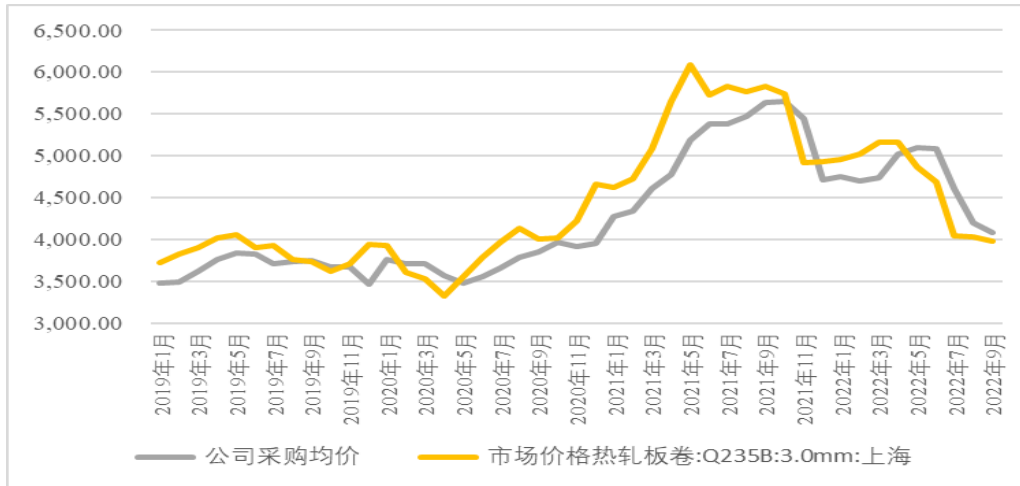


数据来源：wind

报告期内公司冷轧钢材价格与市场价格变动趋势较为一致，部分月份价格有所差异，主要原因包括：（1）公司钢材采购主要采用集采模式，集采模式会提前45天锁定价格，在价格涨幅变动较大的情况下，公司采购价格会跟市场价格有差异；（2）冷轧钢板的厚度对价格影响较大，一般来看0.8mm的冷轧板卷比1.2mm的单价高150.00-180.00元/吨；（3）经查看钢材采购明细，公司采购价格偏高的月份均采购了较多品种钢，品种钢的单价高于普材单价。

（2）热轧钢材

报告期内，公司采购热轧钢材金额分别为26,229.37万元、55,262.67万元、54,457.91万元和22,690.54万元，采购金额占营业成本的比例分别为17.36%、28.75%、20.80%和11.20%。公司采购的热轧钢材包括：（1）厚度在3.75mm的Q235B热轧普材；（2）Q235B以上的材质的品种钢，单价较高。公开市场数据选用上海3.00mmQ235B热轧板卷价格，报告期内价格对比如下：



数据来源：wind

报告期内公司热轧钢材价格与公开市场价格变动趋势较为一致，部分月份价格有所差异，主要原因包括：（1）因公司钢材采用集采形式，均价一般低于公开市场价格，2022年5月-9月公司零星购买钢材较多因此均价较高；（2）公司采购钢材一般会提前45天锁定价格，在价格涨幅变动较大的情况下，公司采购价格会跟市场价格有差异；（3）经查看钢材采购明细，公司采购价格偏高的月份均采购了较多品种钢，品种钢的单价高于普材单价。

（3）型材和其他

报告期内，公司采购型材和其他钢材金额分别为1,762.32万元、2,139.66万元、3,231.01万元和2,204.26万元，采购金额占营业成本的比例分别为1.17%、1.12%、1.24%和1.09%。公司采购的型材包括圆钢、无缝管、焊管、短型管等，不同规格型号的型材价格差异较大，均价普遍高于普通钢材，无统一公开市场价格。

综上，公司钢材采购均通过市场化询价，钢材采购价格与市场价格差异主要系公司集采模式、提前锁定价格、钢材品种规格不同导致，公司钢材采购价格具备公允性。

2、外协件采购价格公允性

（1）指定供应商的外协件采购价格公允性

报告期内，公司客户为整车厂商，对整车的质量、安全指标等要求较高，为确保使用的汽车总成件质量符合标准，会指定外协件的供应商。指定采购外协件

的价格由整车厂商直接和外协件供应商协商确定，并通知公司执行，公司仅负责从指定供应商采购并向其支付货款，不参与外协件的定价过程，公司亦不从指定外协件销售采购过程中赚取差价，公司指定采购外协件价格具备公允性。

(2) 非指定供应商的外协件采购价格公允性

报告期内公司存在自主向其他零部件供应商采购外协件的情况，采购外协件的价格系按照行业惯例，根据外协件的生产成本、各项费用等因素，经双方在市场化原则下协商一致后按照定价模型确定，价格具备公允性。公司采购外协件品种较多，价格差异较大，无市场公开价格。

三、公司主要产品毛利率及变动趋势与可比公司相同或类似产品的比较情况及差异原因。

报告期内，与公司业务相同或类似的同行业可比公司毛利率情况如下：

单位：%

公司简称	毛利率类型	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
华达科技	主营业务毛利率	N/A	14.92	14.45	13.96
无锡振华	主营业务毛利率	N/A	10.32	16.74	16.82
英利汽车	主营业务毛利率	N/A	14.35	14.66	16.31
黎明股份	汽车零部件制造业毛利率	N/A	14.92	15.73	16.68
同行业可比公司平均值		N/A	13.63	15.40	15.94
常青股份	主营业务毛利率	16.57	14.81	17.46	19.23
	主营业务毛利率 (剔除废料收入)	11.43	10.21	13.42	15.14

数据来源：同行业上市公司招股说明书、年度报告和三季度报告

报告期内，公司主营业务毛利率水平总体高于可比公司平均水平，主要由于公司将生产过程中产生的边角余料销售收入计入主营业务收入，而华达科技、无锡振华、英利汽车将该部分收入计入其他业务收入，黎明股份将该部分收入冲减主营业务成本，因此与同行业可比公司相比，公司主营业务毛利率水平相对较高。若公司也将废料收入计入其他业务收入，则公司的主营业务毛利率分别为15.14%、13.42%、10.21%和11.43%，毛利率略低于同行业可比公司平均值，主要原因包括：(1) 车身件、底盘件毛利率差异较大，不同型号零部件之间毛利率

也相差较多，不同公司汽车零部件产品结构不同造成毛利率有所差异，经查无锡振华、联明股份招股说明书，其主要生产汽车车身零部件，报告期内车身件主要配套的乘用车市场发展迅速，毛利率偏高；（2）华达科技、无锡振华、英利汽车、联明股份的主要客户为知名合资品牌，毛利率相对较高。

2019年至2021年，公司的主营业务毛利率呈下降趋势，与同行业可比公司相关业务毛利率变动趋势一致。2022年1-9月，可比公司未披露相关业务毛利率。

四、报告期内存在客户与供应商重叠的原因，相关交易金额及占比，会计处理是否符合《企业会计准则》规定

（一）报告期内存在主要客户与供应商重叠的原因，相关交易金额及占比情况

1、报告期内存在主要客户与供应商重叠的原因

报告期内，公司存在主要客户与供应商重叠的情况，具体原因如下：

（1）向主要客户销售并采购

报告期内，公司主要客户大多为汽车整车厂商，向其销售产品主要为汽车冲压及焊接总成件。公司的总成件产品由不同的子件经焊接、铆接、总成等多个工序后，生产加工而成。行业内汽车整车厂会基于自身技术指标、质量控制和成本考虑，要求总成件配套商使用的部分子件必须从该汽车整车厂集团内公司采购。例如安徽江淮汽车集团股份有限公司重型车分公司从公司采购总成件，要求公司必须从合肥江淮铸造有限责任公司采购子件。因此公司同时存在向主要客户采购部分子件的情况。

（2）向主要供应商采购并销售

报告期内，公司主要供应商为钢材厂商，公司存在从其采购钢材，同时向部分主要供应商集团内的公司销售钢材或提供钢材加工服务。

① 公司向宝钢集团及其关联方采购并销售原因

公司向宝钢集团及其关联方中的宝钢、武钢等钢材供应商采购钢材，用于生产汽车零部件和钢材贸易。

马钢（芜湖）材料技术有限公司（以下简称“马钢芜湖”），为宝钢集团及其关联方下属企业，报告期内公司存在向其销售钢材的情况。马钢芜湖是安徽成飞集成瑞鹄汽车模具有限公司（以下简称“成飞瑞鹄”）的冲压件配套商，因公司拥有宝钢、首钢和马钢等多条钢材集采渠道，具有集采价格优势，且愿意在钢材销售上给予成飞瑞鹄信用期，因此成飞瑞鹄选择公司作为其钢材供应商。同时成飞瑞鹄为便于生产管理和货款结算，要求其冲压件配套商包括马钢芜湖向公司采购钢材，故马钢芜湖同时为公司客户。

② 公司向其他钢材供应商采购并销售原因

公司存在向部分钢材供应商销售的情形，主要系部分钢材供应商偶尔委托公司进行小批量钢材或试验料加工，公司按照钢材加工量收取加工费，业务量较小。

综上，公司与部分主要钢材供应商存在重叠客户供应商情形。

2、报告期内存在客户与供应商重叠情形的相关交易金额及占比情况

报告期内存在主要客户与供应商重叠情形的相关交易金额及占比情况如下：

单位：万元

年份	单位名称	销售情况			采购情况		
		销售金额	主要销售内容	占营业收入的比例	采购金额	主要采购内容	占采购总额的比例
2022年 1-9月	江淮汽车及其关联方	54,291.76	汽车零部件	22.82%	3,672.19	汽车零部件	1.96%
	奇瑞控股及其关联方	38,470.43	汽车零部件	16.17%	518.64	汽车零部件	0.28%
	比亚迪	11,401.45	汽车零部件	4.79%	914.14	汽车零部件	0.49%
	振宜汽车有限公司	9,311.02	汽车零部件	3.91%	1,633.86	汽车零部件	0.87%
	陕西汽车集团股份有限公司	658.19	汽车零部件	0.28%	0.66	汽车零部件	0.00%
	宝钢集团	535.51	钢材及	0.23%	75,255.45	钢材	40.13%

年份	单位名称	销售情况			采购情况		
		销售金额	主要销售内容	占营业收入的比例	采购金额	主要采购内容	占采购总额的比例
	及其关联方		钢材加工费				
	河钢集团及其关联方	7.10	钢材加工费	0.00%	12,792.22	钢材	6.82%
	湖北亚索科工贸有限公司	1.15	钢材加工费	0.00%	4,410.08	钢材	2.57%
2021年度	江淮汽车及其关联方	91,849.01	汽车零部件	30.52%	5,163.59	汽车零部件	2.25%
	奇瑞控股及其关联方	50,409.83	汽车零部件	16.75%	787.43	汽车零部件	0.34%
	陕西汽车集团股份有限公司	8,320.58	汽车零部件	2.77%	391.51	汽车零部件	0.17%
	宝钢集团及其关联方	5,731.72	钢材及钢材加工费	1.90%	98,267.17	钢材	42.87%
	振宜汽车有限公司	1,351.92	汽车零部件	0.45%	881.05	汽车零部件	0.38%
	湖北亚索科工贸有限公司	13.21	钢材加工费	0.00%	5,035.68	钢材	2.20%
2020年度	江淮汽车及其关联方	91,896.56	汽车零部件	40.01%	6,090.30	汽车零部件	3.57%
	奇瑞控股及其关联方	29,916.95	汽车零部件	13.02%	552.18	汽车零部件	0.32%
	陕西汽车集团股份有限公司	11,279.04	汽车零部件	4.91%	1,223.82	汽车零部件	0.72%
	宝钢集团及其关联方	6,926.25	钢材及钢材加工费	3.02%	65,150.22	钢材	38.22%
	合众新能源汽车有	5,026.54	汽车零部件	2.19%	5.89	汽车零部件	0.00%

年份	单位名称	销售情况			采购情况		
		销售金额	主要销售内容	占营业收入的比例	采购金额	主要采购内容	占采购总额的比例
	限公司						
	湖北亚索科工贸有限公司	12.20	钢材加工费	0.01%	1,729.35	钢材	1.01%
	首钢集团及其关联方	1.48	钢材加工费	0.00%	9,302.17	钢材	5.46%
2019年度	江淮汽车及其关联方	84,480.02	汽车零部件	46.05%	5,601.56	汽车零部件	4.33%
	奇瑞控股及其关联方	25,587.94	汽车零部件	13.95%	450.02	汽车零部件	0.35%
	宝钢集团及其关联方	5,395.75	钢材及钢材加工费	2.94%	61,508.75	钢材	47.54%
	陕西汽车集团股份有限公司	3,795.46	汽车零部件	2.07%	203.82	汽车零部件	0.16%
	合众新能源汽车有限公司	1,573.14	汽车零部件	0.86%	18.96	汽车零部件	0.01%

(二) 会计处理是否符合《企业会计准则》规定

根据《企业会计准则第14号——收入（2017年修订）》第三十四条规定：企业应当根据其在向客户转让商品前是否拥有对该商品的控制权，来判断其从事交易时的身份是主要责任人还是代理人。企业在向客户转让商品前能够控制该商品的，该企业为主要责任人，应当按照已收或应收对价总额确认收入。

在具体判断向客户转让商品前是否拥有对该商品的控制权时，企业不应仅局限于合同的法律形式，而应当综合考虑所有相关事实和情况，这些事实和情况包括：

1、企业承担向客户转让商品的主要责任

针对公司向江淮汽车及其关联方销售汽车冲压及焊接零部件、向宝钢集团及其关联方销售钢材，公司需按照客户订单/合同中约定的规格和交期等条件生产，交付符合客户需求的产品，并对所交付的产品质量负全部责任，公司对商品的质量、性能、售后负责。

2、企业在转让商品之前或之后承担了该商品的存货风险

从采购的角度，公司自江淮汽车及其关联方采购子件或从其他钢厂采购钢材，相关原材料交运到公司厂区或仓库后，其所有权转移给公司，公司独立负责生产制造，将采购的原材料在形态、功能上进行了实质性的改变，并且在向客户转让商品前能够控制商品，在产品交付前承担存货的实物毁损灭失、滞销积压、品质瑕疵等风险和收益，处于独立的主要责任人地位。

从生产的角度，公司的生产加工过程并未与客户签订委托加工协议，公司需承担除因其保管不善之外的原因导致的该原材料毁损灭失的风险，在生产过程中原材料的价格波动由公司自行承担。

从销售的角度，根据合同约定，公司产品所有权在发货至客户指定地点，客户上线使用并出具验单后发生转移，在此之前，公司将独立承担相关产品在仓储物流中的毁损灭失、产品价格波动等存货风险。

3、企业有权自主决定所交易商品的价格

公司签订的销售、采购合同均独立履行，不存在任何形式的关联，购销合同亦未对供应商、客户选择权进行任何形式的约定或限制，即原材料为公司自主经营所持有。

公司生产汽车零部件产品或加工钢材，核算原材料、辅料、人工、制造费用的全部生产成本，并在此基础上结合产品的市场行情、客户关系等因素，自主决定产品售价，而非向客户收取委托加工费。产品实现销售后，公司取得与该产品所有权有关的全部报酬。

综上所述，公司在交易中的身份为主要责任人，并承担供应商交货后的存货风险、客户的信用风险，有权自主决定产品的售价；因此，公司采用总额法核算符合《企业会计准则》规定。

五、报告期内政府补助的具体情况，金额较高的合理性，相关会计处理是否符合会计准则的相关规定；政府补助是否具备可持续性，公司对政府补助是否存在重大依赖

（一）公司政府补助的具体情况

报告期内，公司收到的政府补助金额分别为 4,628.51 万元、2,644.86 万元、1,575.35 万元和 2,881.58 万元，具体情况如下：

单位：万元

序号	报表列式项目	项目名称	2022年 1-9月	2021年 度	2020年 度	2019年 度
1	递延收益	芜湖市制造业技术改造投资综合奖补项目	1,076.94	-	-	280.23
2	递延收益	蒙城项目产业发展扶持奖励	557.09	479.08	-	-
3	递延收益	商用车冲压部件智能化生产研发及产业化投资补助	400.00	-	-	1,920.80
4	其他收益	2021年省级制造业高质量发展专项资金	300.00	-	-	-
5	递延收益	光伏发电补贴	118.90	141.31	262.47	27.32
6	其他收益	稳岗补贴	103.69	73.43	149.75	38.26
7	其他收益	阜阳合肥现代产业园区财政局电力外线补贴	76.68	-	-	-
8	其他收益	包河区财政2020年度促进自主创新政策补充资金	50.00	-	-	-
9	递延收益	设备技术改造补助	50.00	75.21	76.18	-
10	其他收益	阜阳园区财政局宿舍租金补贴	40.00	-	-	-
11	其他收益	新型工业发展政策奖励	10.30	59.55	7.00	-
12	递延收益	商用车车身总成焊接自动化技术改造项目	-	301.16	-	-
13	递延收益	技术智能化改造项目	-	169.55	-	-
14	其他收益	土地使用税奖励	-	150.44	177.22	264.79
15	递延收益	设备固定资产投资项目	-	62.19	83.23	83.23
16	其他收益	新员工录用补贴	-	10.20	9.60	44.99
17	递延收益	制造强省工业固定资产补助	-	-	523.20	-

序号	报表列式项目	项目名称	2022年 1-9月	2021年 度	2020年 度	2019年 度
18	递延收益	芜湖经济技术开发区财政局2019年产业发展奖励	-	-	492.64	-
19	其他收益	北京市怀柔区经济信息化局关于怀柔区2019年一般制造企业退出奖励资金	-	-	300.00	-
20	递延收益	汽车轻量化结构件数字化冲焊升级改造项目	-	-	214.69	100.00
21	其他收益	阜阳市促进新型工业化和建筑业发展奖补	-	-	89.30	-
22	其他收益	研发补助	-	-	50.00	-
23	其他收益	芜湖市促进新型工业化补助	-	-	50.00	-
24	递延收益	随州市曾都区基础设施投资补助	-	-	-	914.99
25	递延收益	常阳阜合汽车冲焊部件智能化生产项目	-	-	-	538.00
26	其他收益	重新选址产生的相关费用补贴	-	-	-	121.64
27	其他收益	两化融合管理体系奖励	-	-	-	50.00
28	其他收益	研发费用加计扣除补助	-	-	-	50.00
29	其他收益	省级服务型制造示范企业奖励	-	-	-	50.00
30	递延收益	安徽省企业购置研发仪器设备补助	-	-	-	37.40
31	递延收益	其他	-	-	12.70	23.90
32	其他收益	其他	94.74	37.06	144.04	73.97
33	营业外收入	其他	3.25	16.17	2.85	9.00
合计			2,881.58	1,575.35	2,644.86	4,628.51

注：其他项目为各报告期单个金额不超过30.00万元项目的合并金额。

（二）政府补助金额较高的合理性

报告期内，公司收到的政府补助分为与资产相关的和与收益相关的，具体情况如下：

单位：万元

类别	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
与资产相关的政府补助	2,202.92	1,228.50	1,665.10	3,925.86
与收益相关的政府补助	678.66	346.85	979.76	702.65
合计	2,881.58	1,575.35	2,644.86	4,628.51

报告期内，公司获取的政府补助金额较高，主要系公司新建肥西、阜阳、

丰宁、蒙城等生产基地和扩产购置设备较多，当地政府给予了一定的与项目投资建设相关的政府补助。

（三）说明政府补助相关会计处理是否符合会计准则的相关规定

公司依据《企业会计准则第16号——政府补助》的规定对政府补助进行账务处理，政府补助计入当期损益或递延收益的划分标准、依据如下：

与资产相关的政府补助，是指公司取得的、用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助；对于同时包含与资产相关部分和与收益相关部分的政府补助，区分不同部分分别进行会计处理；难以区分的，整体归类为与收益相关的政府补助。

与资产相关的政府补助，确认为递延收益，在相关资产使用期限内按照合理、系统的方法分期计入损益。按照名义金额计量的政府补助，直接计入当期损益。相关资产在使用寿命结束前被出售、转让、报废或发生毁损的，将尚未分配的相关递延收益余额转入资产处置当期的损益。

与收益相关的政府补助，用于补偿公司已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益；用于补偿公司以后期间的相关成本费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关成本费用或损失的期间计入当期损益。

与日常活动相关的政府补助，按照经济业务实质，计入其他收益。与日常活动无关的政府补助，计入营业外收支。

报告期内，公司计入当期损益的政府补助依据充分、金额准确，相关会计处理符合《企业会计准则》关于政府补助的相关规定。

（四）政府补助是否具备可持续性

为促进汽车产业发展，我国相继出台了《智能汽车创新发展战略》《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》等政策，提出要支持优势特色零部件企业做强，培育具有国际竞争力的零部件领军企业，加快发展汽车后市场及服务。

为加快推进智能汽车创新发展，安徽省发改委等11部门联合印发了《安徽省智能汽车创新发展战略实施方案》，提出要构建生态体系，到2025年，智能

汽车研发创新、设计制造、出行服务产业集群基本建成，形成3-5家智能汽车整车企业和若干家智能汽车业务规模超过10亿元的零部件企业。

在汽车行业蓬勃发展和汽车产销量不断取得突破性增长的态势下，处于产业链上游的汽车零配件市场不断向好；此外，汽车保有量的日渐庞大则蕴含着较大的零部件更新需求。作为零部件的重要组成部分，汽车冲压件市场前景广阔。

公司长期被认定为高新技术企业；公司技术中心 2012 年被安徽省经济与信息化厅评为省认定企业技术中心。公司多次获得知名客户颁发的“质量贡献奖”、“质量优秀奖”、“优秀供应商”等奖项，并被安徽省工商联合会、安徽省经济和信息化厅、安徽省市场监督管理局等部门共同评定为 2021 年安徽省民营企业制造业综合百强第 89 位。公司一直致力于自主创新和技术开发，已形成较为完善的冲压、焊接技术研究开发体系，并拥有多项专利和技术成果。截至 2022 年 12 月 31 日公司拥有的专利共 392 项，其中发明专利 71 项，实用新型专利 320 项，外观设计专利 1 项。公司已通过了 IATF16949 质量管理体系认证，拥有严格的质量控制体系和较强的产品检测能力。

综上所述，公司主营业务所处产业属于我国重点鼓励并支持发展的战略性新兴产业，长期受国家政策的大力支持，政府补助具有一定的持续性。但公司未来获得相关政府补助的具体金额，主要取决于当地宏观经济发展、具体政策倾斜情况、相关财政资金支持安排等。

（五）是否存在对政府补助的重大依赖

报告期内，公司计入当期损益的政府补助及占利润总额比例情况如下：

单位：万元

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
计入当期损益的政府补助金额	1,961.22	1,787.05	2,030.40	1,380.70
利润总额	10,702.93	6,748.91	8,568.70	3,605.96
政府补助占利润总额比例	18.32%	26.48%	23.70%	38.29%
单项计提坏账金额	-	916.37	4,111.06	-
固定资产减值金额	-	-	-	591.06
子公司搬迁发生的离职补偿	-	-	-	736.93

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
政府补助占剔除偶发性因素后的利润总额比例	18.32%	23.31%	16.01%	27.98%

报告期内，公司计入当期损益的政府补助金额分别为1,380.70万元、2,030.40万元、1,787.05万元、1,961.22万元，占当期利润总额的比重分别为38.29%、23.70%、26.48%和18.32%，剔除单项计提坏账和固定资产减值等偶发性因素后，计入当期损益的政府补助占当期利润总额的比重分别为27.98%、16.01%、23.31%和18.32%，计入当期损益的政府补助对利润总额具有一定影响，主要原因为报告期内公司新增汽车零部件生产基地且投资较大，相应获取的与资产投资有关的政府补助在申报期各期摊销金额较大。

公司作为国内较早从事并持续专注于汽车冲压及焊接零部件业务的专业生产企业，已在国内汽车配套产业链中积累了丰富的行业运作经验。公司自成立以来，即与江淮汽车建立了稳定的合作关系。目前公司还已成功进入福田戴姆勒汽车、陕西重汽、中国重汽、北汽集团、上汽大通、奇瑞汽车、比亚迪、合众新能源等厂商的供应商配套体系。公司产品涵盖了乘用车、商用车等各类车型，与其他汽车冲压及焊接零部件供应商相比，具有明显的市场竞争优势和较高的配套市场份额，公司具备独立自主的经营能力。

综上所述，报告期内政府补助对利润总额存在一定影响，随着新能源汽车行业快速发展，公司经营情况向好，未来政府补助对经营业绩影响将进一步下降，公司不存在对政府补助的重大依赖。

六、报告期内与关联方双骏智能关联交易金额增加的原因以及交易价格的公允性。

（一）报告期内与关联方双骏智能关联交易金额增加的原因

双骏智能主营业务是为工业企业提供先进的智能制造装备与系统集成解决方案，主要产品包括柔性主线焊接系统、多车型柔性焊装线、机器人多车型柔性滚边工具等。报告期内，公司存在新建自动化生产线或将旧生产线改造升级的情况，向双骏智能采购了工程和设备。

报告期内，公司向双骏智能的采购金额分别为1,178.31万元、1,192.39万元、5,008.24万元和3,599.10万元。2021年后公司新建自动化生产线和旧生产线改造项目增多，子公司安庆常庆2020年5月成立、嘉兴常嘉2021年5月成立，新建生产线均为自动化生产线，2020年末子公司芜湖常瑞建设的二期生产线也为自动化生产线，因此报告期内与关联方双骏智能关联交易金额较大且呈增长趋势。报告期内公司向双骏智能采购设备和工程，均为公司正常生产经营所必需，能够实现优势互补和资源合理配置，有效的进一步提升公司的市场竞争力和可持续发展能力。

（二）交易价格的公允性

公司向双骏智能采购设备和工程均履行了招标程序，报告期内部分项目招标价格对比如下：

单位：万元

招投标期间	项目	双骏智能 报价	其他方报 价均价	差异百 分比	说明
2022年1-9月	安庆常庆 T15门盖自动化导入设备采购项目	280.00	297.50	-5.88%	差异比例较小，关联交易价格公允
2022年1-9月	嘉兴常嘉新增自动化点焊机器人工作站项目	1,130.00	1,404.60	-19.55%	同期竞标公司报价分别为1,250.00万元、1,310.00万元、1,378.40万元和1,680.00万元，双骏智能报价与前三家差异较小，关联交易价格公允
2022年1-9月	包河分公司 C928自动化工作站采购项目	550.00	651.25	-15.55%	同期竞标公司报价分别为607.00万元、620.00万元、638.00万元和740.00万元，双骏智能与前三家报价差异较小，关联交易价格公允
2021年	安庆常庆 T1E 车型及 T11车门工作站自动化采购项目	1,850.00	2,138.00	-13.47%	同期竞标公司报价分别为1,940.00万元、2,120.00万元、2,181.00万元和2,311.00万元，双骏智能报价与前三家差异较小，关联交易价格公允
2021年	合肥常青本部桐乡自动化及机器人工作站采购项目	898.00	976.67	-8.05%	差异比例较小，关联交易价格公允
2021年	嘉兴常嘉汽车零部件有限公司 EP12/EP30机器人工作站自动化二期采购项目	1,180.00	1,271.25	-7.18%	差异比例较小，关联交易价格公允

招投标期间	项目	双骏智能 报价	其他方报 价均价	差异百 分比	说明
2021年	芜湖常瑞汽车部件有限公司 T19C 车型 CD 柱自动化项目	1,250.00	1,533.25	-18.47%	同期竞标公司报价分别为1,330.00万元、1,350.00万元、1,580.00万元和1,873.00万元，双骏智能报价与前两家差异较小，关联交易价格公允
2021年	合肥常盛 S811 及 X811前后地板焊接自动化导入采购项目	915.00	1,145.65	-20.13%	同期竞标公司报价分别为940.00万元、970.00万元、1,307.60万元和1,365.00万元，双骏智能报价与前两家差异较小，关联交易价格公允
2021年	桃花分公司 MIFA 自动化导入项目	225.00	244.00	-7.79%	差异比例较小，关联交易价格公允
2020年	芜湖常瑞二期工厂捷途 CX62车型自动化焊装线项目	1,035.00	1,199.75	-13.73%	同期竞标公司报价分别为1,181.05万元和1,218.45万元，参与投标家数较少，双骏智能报价与第一家差异较小，关联交易价格公允
2019年	常瑞-新建焊装自动化-T1E 项目	305.00	313.50	-2.71%	差异比例较小，关联交易价格公允
合计		9,618.00	11,175.42	-13.94%	

上表列示了报告期内双骏智能较为主要的投标金额，报告期投标金额分别为305.00万元、1,035.00万元、6,318.00万元和1,960.00万元，合计9,618.00万元，非关联方投标均价合计为10,890.88万元，投标总额的差异比例为-13.94%。报告期内公司向双骏智能采购总额为10,978.03万元，相关投标文件获取比例为87.61%。

报告期内公司的工程设备招标存在双骏智能投标但未中标的情况，主要原因是在满足招标技术要求的情况下，公司一般会选择总报价最低的公司中标，而在芜湖常瑞凸焊自动化、芜湖常瑞24台机器人维修保养及7台冷水机维修等项目投标中双骏智能因报价较高未中标。

经对比双骏智能报价和无关联第三方报价，双骏智能投标价格略低，系双骏智能与公司合作较多，对公司承接的整车厂的产品件和技术标准较为熟悉，对公司承接的整车厂的产品件也较为熟悉，并且拥有自己的设计、加工、安装、调试团队，具有独立完成项目能力，能够更精准的制定最优化方案，控制成本。

公司与双骏智能交易价格依据市场条件公平、合理确定，具有公允性，不存在损害公司和全体股东利益的行为。

七、开展原材料贸易业务的背景，原材料贸易的毛利及占比、毛利率变动情况，是否符合行业惯例。

(一) 开展原材料贸易业务的背景及是否符合行业惯例

公司产品的主要原材料为钢材，公司对钢材实行集采，所采购钢材主要为生产自用，集采使得公司采购钢材价格较低，能够有效降低自身成本，同时基于集采的价格优势，公司将部分钢材对外销售赚取贸易利润。

子公司合肥常茂、马鞍山常茂、唐山常茂、随州常森从事钢材加工和钢材贸易业务，采购的钢材为钢卷形式，加工成钢板后主要用于公司内部生产所需，同时对外销售钢材或进行钢材加工来获取利润，是公司向上游产业链的延伸，能够有效的优化公司业务结构和提高公司持续盈利能力。

公司2013年开始开展原材料贸易业务，系基于自身实际经营优势出发进行的产业布局，经查同行业上市公司的招股说明书和其他公告，汽车零部件行业开展钢材贸易业务不属于行业惯例。

(二) 原材料贸易的毛利及占比、毛利率变动情况

报告期内公司各项业务的毛利及占比、毛利率变动情况如下：

单位：万元，%

项目	2022年1-9月					2021年度				
	收入	成本	毛利率	毛利	毛利占比	收入	成本	毛利率	毛利	毛利占比
主营业务	195,512.31	163,110.41	16.57	32,401.90	91.89	242,060.83	206,222.86	14.81	35,837.97	91.68
其他业务	42,424.31	39,564.56	6.74	2,859.75	8.11	58,838.07	55,585.53	5.53	3,252.54	8.32
其中：钢材贸易业务	12,798.76	11,431.65	10.68	1,367.11	3.88	14,035.38	14,184.01	-1.06	-148.63	-0.38
钢材加工业务等	29,625.55	28,132.91	5.04	1,492.64	4.23	44,802.69	41,401.52	7.59	3,401.17	8.70
合计	237,936.62	202,674.97	14.82	35,261.65	100.00	300,898.90	261,808.39	12.99	39,090.51	100.00
项目	2020年度					2019年度				
	收入	成本	毛利率	毛利	毛利占比	收入	成本	毛利率	毛利	毛利占比
主营业务	184,664.64	152,413.65	17.46	32,250.99	86.08	151,595.84	122,437.82	19.23	29,158.02	90.16

其他业务：	45,043.53	39,827.44	11.58	5,216.09	13.92	31,848.58	28,667.65	9.99	3,180.93	9.84
其中：钢材贸易业务	10,905.93	10,022.68	8.10	883.25	2.36	11,670.42	10,665.67	8.61	1,004.75	3.11
钢材加工业务等	34,137.60	29,804.76	12.69	4,332.84	11.56	20,178.16	18,001.98	10.78	2,176.18	6.73
合计	229,708.17	192,241.09	16.31	37,467.08	100.00	183,444.42	151,105.47	17.63	32,338.95	100.00

报告期内，公司原材料贸易的毛利分别为1,004.75万元、883.25万元、-148.63万元和1,367.11万元，原材料贸易毛利占收入的比例分别为3.11%、2.36%、-0.38%和3.88%，毛利和毛利占比较低，毛利率分别为8.61%、8.10%、-1.06%和10.68%。

报告期内钢材贸易的收入分别为11,670.42万元、10,905.93万元、14,035.38万元和12,798.76万元，较为稳定。报告期内钢材贸易毛利率变动较大，2020年较2019年毛利率下降0.51个百分点，系2020年钢材价格略有上涨所致，2021年钢材贸易毛利率为负值，较2020年毛利率下降9.16个百分点，系2021年钢材价格上涨下降波动较为剧烈，部分钢材在价格高点买入在价格低点卖出所致；2022年1-9月钢材贸易毛利率较高，系钢材价格回落所致。

八、中介机构意见

（一）核查程序

1、获取发行人收入、成本明细表、财务报告，分析净利润和毛利率变动的的原因；查询中国汽车工业协会商用车、乘用车市场数据，分析发行人下游市场需求变动情况；

2、访谈发行人高级管理人员了解净利润和毛利率变动的的原因、指定供应商的业务模式、毛利率与同行业可比公司的差异原因、与双骏智能关联交易增加的原因、开展原材料贸易的背景；

3、查询同行业公司对客户指定供应商模式的相关描述，对发行人主要指定供应商进行实地走访，了解指定供应商模式是否为行业惯例，以及发行人采购价格的公允性；

4、查询钢材的公开市场价格并与报告期内发行人钢材采购价格进行比较分析，查阅指定外协件供应商的价格协议，通过对比采购价格和销售价格分析价格公允性；

5、查询同行业可比公司招股说明书、财务报告，与发行人对比毛利率及变动趋势是否一致，并分析毛利率差异原因；

6、查阅了报告期内发行人客户和供应商名单以及销售和采购统计明细表，检查是否存在客户及供应商重叠的情形；访谈了发行人财务部门负责人了解客户和供应商重叠的交易背景和原因，了解报告期内发行人获取政府补助的基本情况；

7、查阅了《企业会计准则第14号——收入（2017年修订）》第三十四条对主要责任人还是代理人的判断依据及收入确认方法；

8、查阅了报告期各期政府补助明细表；检查了报告期内主要政府补助文件及收款凭证，分析发行人政府补助会计处理是否符合会计准则相关规定；

9、访谈了发行人总经理，了解发行人所处行业发展趋势、经营情况和公司业绩对政府补助依赖情况；

10、获取报告期内与关联采购相关的投标文件，通过对比投标价格了解关联交易价格的公允性；

11、查阅同行业可比公司的招股说明书、财务报告和其他公告，了解原材料贸易业务是否为行业惯例。

（二）中介机构核查意见

经核查，保荐机构和会计师认为：

1、报告期内扣非归母净利润波动的因素不会对发行人持续经营和本次募投项目的实施构成重大不利影响；

2、客户指定供应商符合行业惯例，发行人主要原材料钢材和外购件的采购价格公允；

3、2019年至2021年，发行人主营业务毛利率与同行业可比公司相关业务毛利率变动趋势一致；发行人主营业务毛利率扣除边角料销售收入后较同行业可比公司相关业务毛利率略低，主要系产品结构差异和客户类型差异造成；

4、报告期内，发行人存在主要客户与供应商重叠的情形具有合理性，发行

人对主要客户与供应商重叠的交易事项核算方法符合《企业会计准则》规定；

5、报告期内，发行人政府补助金额较高具有合理性，政府补助相关会计处理符合会计准则相关规定；

6、发行人获取政府补助具有一定的可持续性，但发行人未来获得相关政府补助的具体金额，主要取决于当地宏观经济发展、具体政策倾斜情况、相关财政资金支持安排等，发行人对政府补助不存在重大依赖；

7、报告期内发行人与双骏智能关联交易金额增加具备合理性，关联交易价格公允；

8、发行人开展原材料贸易业务系基于自身实际经营优势出发进行的产业布局，不属于行业惯例。

3. 关于货币资金

申请文件显示，申请人货币资金余额存在波动，报告期内流动比率、速动比率下降，资产负债率上升；报告期内经营活动产生的现金流量净额为负。请申请人补充说明：（1）报告期内货币资金主要构成情况、具体用途及存放管理情况，是否存在使用受限、与关联方资金共管、银行账户归集、关联方非经营性资金占用等情形。（2）最近三年一期财务费用构成中利息支出、利息收入等明细情况，利息收支与货币资金余额、有息负债的匹配性；财务费用中“贷款手续费”的形成原因及费用增加的合理性。（3）经营活动产生的现金流量净额为负、与净利润变动趋势不一致的原因，与同行业可比公司是否一致。（4）结合公司盈利情况、货币资金构成及受限情况、借款利率及期限、现金流状况、偿债能力指标变动等，说明公司是否存在偿债风险。

请保荐机构及会计师核查并发表意见。

【回复】

一、报告期内货币资金主要构成情况、具体用途及存放管理情况，是否存在使用受限、与关联方资金共管、银行账户归集、关联方非经营性资金占用等情形

（一）报告期各期末货币资金主要构成情况及具体用途

报告期各期末，货币资金余额明细如下表所示：

单位：万元

项目	2022年9月30日		2021年12月31日		2020年12月31日		2019年12月31日	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
库存现金	0.01	0.00%	-	-	1.92	0.00%	0.51	0.00%
银行存款	15,967.95	49.42%	13,274.95	48.17%	36,462.42	75.08%	16,721.26	48.53%
其他货币资金	16,344.02	50.58%	14,286.32	51.83%	12,100.81	24.92%	17,735.94	51.47%
合计	32,311.98	100.00%	27,561.27	100.00%	48,565.15	100.00%	34,457.71	100.00%

报告期各期末，公司的货币资金余额分别为34,457.71万元、48,565.15万元、27,561.27万元和32,311.98万元，主要为银行存款和其他货币资金。2020年末银行存款余额较2019年末增加19,741.16万元，主要系2020年12月份公司赎回理财产品25,000.00万元所致。

公司货币资金的具体用途为：（1）库存现金主要用于日常零星开支及支付员工备用金；（2）银行存款主要用于支付公司日常生产经营所需资金、缴纳税款、支付费用等；（3）其他货币资金主要为公司办理银行承兑汇票存入的保证金、开立信用证存入的保证金。

（二）货币资金的存放管理情况

报告期内，公司货币资金全部存放于境内，银行存款及其他货币资金主要存放于国有大型股份商业银行、全国性股份制商业银行，资金安全性较高。公司严格按照规定开立银行账户、办理资金支付与结算业务；每月有专人根据银行对账单与银行存款日记账进行核对，发现差异查明原因后编制银行存款余额调节表，并由部门负责人审核，确保银行存款账实相符。

银行存款及其他货币资金具体存放情况如下表所示：

单位：万元

货币资金	存放地	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
银行存款	国有大型股份商业银行	8,028.38	5,073.98	34,473.61	9,715.46
	全国性股份制商业银行	8,912.07	3,093.39	473.86	1,469.79
	其他银行	2,948.87	5,707.58	1,514.84	5,535.91
其他货币资金	国有大型股份商业银行	1,785.00	-	1,680.00	450.00

货币资金	存放地	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
金	全国性股份制商业银行	6,345.48	11,816.16	7,278.75	13,552.04
	其他银行	4,292.16	1,870.16	3,142.16	3,734.00
合计		32,311.96	27,561.27	48,563.22	34,457.20

注：国有大型股份商业银行包括中国工商银行、中国农业银行、中国银行、中国建设银行、交通银行、中国邮政储蓄银行；全国性股份制商业银行包括华夏银行、平安银行、兴业银行、民生银行、浦东发展银行、招商银行、光大银行、中信银行、浙商银行、广发银行、恒丰银行、渤海银行；其他银行包括城市商业银行、农村商业银行、外资银行、政策性银行。

（三）货币资金的使用受限情况

报告期各期末，公司使用受限的货币资金主要为银行承兑汇票保证金和信用证保证金，具体情况如下：

单位：万元

项目	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
银行承兑汇票保证金	15,094.02	13,036.32	12,047.75	17,735.94
信用证保证金	1,250.00	1,250.00	-	-
质押借款保证金	-	-	53.06	-
被冻结的银行存款	-	-	-	5.50
合计	16,344.02	14,286.32	12,100.81	17,741.44

（四）是否存在与关联方资金共管、银行账户归集、关联方非经营性资金占用等情形

公司严格按照相关法律法规的规定对货币资金进行管理和使用，建立并完善货币资金管理相关制度。公司银行账户均由公司及子公司独立开立，保证货币资金的独立存放和使用，不存在与关联方资金共管、银行账户归集、非经营性资金占用等情形。

二、最近三年一期财务费用构成中利息支出、利息收入等明细情况，利息收支与货币资金余额、有息负债的匹配性；财务费用中“贷款手续费”的形成原因及费用增加的合理性

（一）最近三年一期财务费用构成情况

报告期内，公司的财务费用明细如下：

单位：万元

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
利息费用	3,867.10	4,361.19	4,223.37	3,656.72
其中：租赁负债利息支出	37.20	27.32	-	-
减：利息收入	181.40	209.40	248.03	198.71
贴现费用	161.10	362.18	834.80	689.74
现金折扣	-	-	-	161.92
贷款手续费	123.99	210.57	66.72	32.46
银行手续费	16.00	10.78	12.06	7.70
合计	3,986.80	4,735.33	4,888.92	4,349.83

报告期内，公司的财务费用分别为4,349.83万元、4,888.92万元、4,735.33万元和3,986.80万元，主要为利息费用、贴现费用和贷款手续费，其中，利息费用较高主要系银行借款规模较大所致。公司银行借款较多的主要原因包括：（1）公司为降低钢材采购价格，采用集采钢材期货而非现货的方式购买钢材，需要提前45天左右预付钢材款，导致资金需求量大；（2）报告期内公司长期资产投资较多，相应资金需求量大。

（二）利息收支与货币资金余额、有息负债的匹配性

1、货币资金余额与利息收入的匹配情况分析

报告期各期，公司货币资金余额与利息收入情况如下：

单位：万元

项目	2022年9月30日 /2022年1-9月	2021年12月31日 /2021年度	2020年12月31日 /2020年度	2019年12月31日 /2019年度
期初货币资金余额	27,561.27	48,563.23	34,457.20	58,183.22
期末货币资金余额	32,311.97	27,561.27	48,563.23	34,457.20
货币资金平均余额	29,936.62	38,062.25	41,510.21	46,320.21
财务费用-利息收入	181.40	209.40	248.03	198.71
测算收益率	0.81%	0.55%	0.60%	0.43%
银行的存款利率	0.35%-1.50%	0.35%-1.50%	0.35%-1.50%	0.35%-1.50%

注1：货币资金平均余额为各报告期的期初期末货币资金余额平均数，由于库存现金不产生利息收入，计算公式中货币资金余额不包含库存现金余额；

注2：平均存款的测算收益率=利息收入/货币资金平均余额，其中2022年1-9月已进行

年化处理；

注3：存款利率为中国人民银行公布的金融机构人民币存款基准利率。

报告期内，公司利息收入主要来源于活期存款产生的利息。2015年10月24日至今，中国人民银行公布的活期存款、三个月存款、半年期存款和一年期存款基准利率分别为0.35%、1.10%、1.30%和1.50%。报告期各期，测算的公司平均存款的收益率均处于中国人民银行0.35%-1.50%的存款基准利率区间内，属于合理区间范围，公司利息收入与货币资金余额相匹配。

2、有息负债与利息支出的匹配情况分析

报告期各期，公司有息负债与利息支出情况如下

单位：万元

项目	2022年9月30日 /2022年1-9月	2021年12月31 日/2021年度	2020年12月31 日/2020年度	2019年12月31 日/2019年度
短期借款	71,069.44	71,294.85	62,939.02	67,040.00
其他流动负债	325.35	48.97	21.07	-
一年内到期的非流动负债	12,663.65	9,076.99	9,245.72	3,607.11
长期借款	33,600.57	19,678.57	13,040.64	19,283.43
租赁负债	626.50	436.51	-	-
有息负债合计余额	118,285.50	100,535.89	85,246.45	89,930.54
有息负债平均余额	109,410.69	92,891.17	87,588.49	76,510.27
财务费用-利息支出	3,867.10	4,361.19	4,223.37	3,656.72
平均融资利率	4.71%	4.69%	4.82%	4.78%

注1：有息负债平均余额为报告期各期的期初期末有息负债余额平均数；

注2：平均融资利率=利息支出/有息负债平均余额，其中2022年1-9月已进行年化处理。

报告期内，中国人民银行公布的金融机构人民币贷款基准利率情况如下：

项目	一年以内	一至五年	五年以上
贷款基准利率	4.35%	4.75%	4.90%

报告期内，公司对外借款产生的有息负债主要由金融机构借款、融资租赁等构成。报告期各期末，公司有息负债总金额分别为89,930.54万元、85,246.45万元、100,535.89万元和118,285.50万元，其中，借款期限在一年以内的有息负债总金额分别为70,647.11万元、72,205.80万元、80,420.81万元和84,058.43万元，占比超过70%。报告期内公司的贷款年化利率主要参照贷款市场报价利率上下浮动90个基点左右，有息负债测算的平均融资利率处于4.71%~4.78%区间，公司

报告期各期的平均融资利率与中国人民银行公布的金融机构人民币贷款基准利率不存在重大差异，公司利息费用与负债规模匹配良好。

（三）贷款手续费的形成原因及费用增加的合理性

报告期各期，财务费用中除利息收支以外的其他费用明细如下表所示：

单位：万元

项目名称	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
1.贴现费用	161.10	362.18	834.80	689.74
2.现金折扣	-	-	-	161.92
3.贷款手续费	123.99	210.58	66.72	32.46
其中：汇票手续费	27.40	26.78	32.58	32.46
保理手续费	92.46	177.55	31.64	-
信用证手续费	3.21	6.25	2.50	-
其他	0.92	-	-	-
4.银行手续费	16.00	10.78	12.06	7.70
合计	412.38	583.54	913.58	891.82

报告期内，公司贷款手续费分别为 32.46 万元、66.72 万元、210.58 万元和 123.99 万元，主要为公司办理银行借款、保理、开出汇票、开立信用证过程中所支付的手续费。2021 年度和 2022 年 1-9 月贷款手续费较多主要系保理手续费较多，主要系自 2021 年起，奇瑞汽车、陕西重汽和比亚迪等客户以对公司的应付账款为基础，在其供应链金融平台开具应收账款债权凭证方式进行结算货款较多，公司以该债权确认凭证向银行办理了贴现所致。

三、经营活动产生的现金流量净额为负、与净利润变动趋势不一致的原因，与同行业可比公司是否一致。

（一）经营活动产生的现金流量净额为负、与净利润变动趋势不一致的原因

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额分别为-15,834.21 万元、-69.19 万元、-2,133.86 万元和-10,766.19 万元，且均远低于当期净利润 2,451.77 万元、7,516.92 万元、5,940.92 万元和 7,535.12 万元，主要系江淮汽车、奇瑞汽车等主要客户以银行承兑汇票、供应链票据等方式支付货款，造成经营活动的现金流入

较低；另外公司采购原材料钢材需提前 45 天付款，资金占用金额较多、时间较长。

考虑票据因素后，报告期内公司经营活动产生的现金流量净额与净利润的比较如下：

单位：万元

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
经营活动产生的现金流量净额 (a)	-10,766.19	-2,133.86	-69.19	-15,834.21
销售商品、提供劳务收到的票据 (b)	178,898.78	224,691.55	171,927.17	134,530.41
购买商品、接受劳务背书支付的票据 (c)	96,683.73	125,658.70	79,416.83	35,625.05
贴现和到期托收的票据 (d)	58,258.89	70,994.17	78,722.06	53,865.59
还原后经营活动产生的现金流量净额 (e=a+b-c-d)	13,189.96	25,904.82	13,719.09	29,205.56
净利润(f)	7,535.12	5,940.92	7,516.92	2,451.77
差额(g=e-f)	5,654.84	19,963.90	6,202.17	26,753.79

由上表可见，报告期内还原票据影响后的经营活动产生的现金流量净额分别为29,205.56万元、13,719.09万元、25,904.82万元和13,189.96万元，报告期内还原后经营活动产生的现金流量净额都大于净利润，公司经营现金流比较稳健。

报告期内，使用间接法将净利润调整为经营活动产生的现金流量净额的具体过程如下：

单位：万元

公司简称	2022年度1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
净利润	7,535.12	5,940.92	7,516.92	2,451.77
加：资产减值准备	2,388.21	2,683.35	1,983.47	2,517.29
信用减值损失	965.32	1,978.82	4,478.35	88.90
固定资产折旧、油气资产折耗、生产性生物资产折旧	13,742.39	17,116.84	17,785.83	16,235.39
使用权资产摊销	181.36	268.26	-	-
无形资产摊销	604.58	803.80	786.41	783.23
长期待摊费用摊销	2,682.29	3,473.84	2,543.59	1,451.35

公司简称	2022年度1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（收益以“-”号填列）	-8.58	53.38	-55.83	-63.58
固定资产报废损失（收益以“-”号填列）	-2.45	-25.89	-11.32	-0.25
公允价值变动损失（收益以“-”号填列）	-	-	-	-
财务费用（收益以“-”号填列）	4,133.38	4,933.94	4,876.86	3,490.46
投资损失（收益以“-”号填列）	308.92	144.73	-826.54	-1,290.56
递延所得税资产减少（增加以“-”号填列）	-87.86	-990.98	-771.76	-141.82
递延所得税负债增加（减少以“-”号填列）	-	-	-	-
存货的减少（增加以“-”号填列）	-14,710.29	855.12	-10,494.36	-3,783.53
经营性应收项目的减少（增加以“-”号填列）	-34,657.12	-12,767.54	-11,989.28	-77,416.37
经营性应付项目的增加（减少以“-”号填列）	6,158.54	-26,602.47	-15,891.53	39,843.52
其他	-	-	-	-
经营活动产生的现金流量净额	-10,766.19	-2,133.86	-69.19	-15,834.21

2019年，公司经营活动产生的现金流量净额为-15,834.21万元，净利润为2,451.77万元，差异为-18,285.98万元，主要系：（1）经营性应收项目较期初增加77,416.37万元，其中应收票据、应收款项融资较上年增加17,000.24万元，另外以收到的银行承兑汇票背书方式支付工程设备款38,839.07万元，用于投资活动支出，未增加期末应收票据余额，在计算“经营性应收项目”时将其作为增加项目；（2）经营性应付项目增加39,843.52万元；（3）公司经营规模扩大，固定资产折旧计提了16,235.39万元。

2020年，公司经营活动产生的现金流量净额为-69.19万元，净利润为7,516.92万元，差异为-7,586.11万元，主要系：（1）2020年公司对湖北新楚风

汽车股份有限公司和汉腾汽车有限公司的应收账款全额计提坏账，信用减值损失增加 4,478.35 万元；（2）公司经营规模扩大，固定资产折旧计提 17,785.83 万元；（3）2020 年新建项目完工投产，库存商品和原材料增多，导致存货相比年初增加 10,494.36 万元；（4）经营性应收项目增加 11,989.28 万元，其中应收账款较上年增加 16,701.19 万元；（5）经营性应付项目减少 15,891.53 万元。

2021 年，公司经营活动产生的现金流量净额为-2,133.86 万元，净利润为 5,940.92 万元，差异为-8,074.78 万元，主要系：（1）公司经营规模扩大，固定资产折旧计提 17,116.84 万元；（2）经营性应收项目增加 12,767.54 万元，其中应收账款余额较上年增加 23,328.99 万元；（3）经营性应付项目减少 26,602.47 万元。

2022 年 1-9 月，公司经营活动产生的现金流量净额为-10,766.19 万元，净利润为 7,535.12 万元，差异为-18,301.31 万元，主要系：（1）公司经营规模扩大，固定资产折旧计提 13,742.39 万元；（2）乘用车客户需求量增大，公司乘用车零部件产量增加，也加大了原材料钢材的储备量，导致存货相比年初增加 14,710.29 万元；（3）经营性应收项目增加 34,657.12 万元，其中应收账款较上年增加 20,035.37 万元；（4）经营性应付项目的增加 6,158.54 万元。

（二）与同行业可比公司是否一致

同行业可比公司的经营活动产生的现金流量净额和净利润情况如下：

单位：万元

同行业公司名称	项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
华达科技	经营活动产生的现金流量净额	19,533.54	33,726.46	54,499.45	42,064.96
	净利润	25,232.64	36,561.12	24,331.56	16,900.42
	差额	-5,699.10	-2,834.67	30,167.89	25,164.54
无锡振华	经营活动产生的现金流量净额	540.81	23,281.91	28,530.28	18,923.63
	净利润	4,473.47	9,099.61	10,542.70	10,580.51
	差额	-3,932.66	14,182.30	17,987.58	8,343.12
英利汽车	经营活动产生的现金流量净额	23,262.43	23,324.49	104,453.53	73,321.89
	净利润	-480.26	20,575.21	24,547.49	20,934.29

同行业公司名称	项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
	差额	23,742.70	2,749.28	79,906.04	52,387.59
黎明股份	经营活动产生的现金流量净额	3,289.56	18,545.90	24,372.17	21,594.86
	净利润	10,278.70	14,284.93	8,967.74	7,894.39
	差额	-6,989.14	4,260.97	15,404.44	13,700.47
平均值	经营活动产生的现金流量净额	11,656.59	24,719.69	52,963.86	38,976.33
	净利润	9,876.14	20,130.22	17,097.37	14,077.40
	差额	1,780.45	4,589.47	35,866.49	24,898.93

公司经营活动产生的现金流量净额与净利润水平相差较大，同行业可比公司经营活动产生的现金流量优于公司，主要原因包括：（1）公司客户一般以银行承兑汇票、供应链票据形式支付货款；（2）公司收到的客户支付的银行承兑汇票、供应链票据未全部进行贴现，部分到期兑付。经查可比公司公告，华达科技、无锡振华和黎明股份期末应收票据和应收款项融资合计数均低于公司；（3）部分票据用于支付工程款和设备款，未进行贴现，造成经营活动现金流入额较少；（4）公司主要客户奇瑞汽车、比亚迪通过供应链平台开具的“奇瑞供应链债权凭证”、“卡信”、“迪链”等债权凭证，附有追索权的保理贴现计入筹资活动现金流入的情况；（4）根据可比公司招股说明书，华达汽车、黎明股份、无锡振华和英利汽车购买钢材均采用货到付款方式，部分供应商给予了信用期，而公司大部分钢材需要提前45天预付款项，为节约成本采用集采模式，占用资金规模大且占用时间较长。

四、结合公司盈利情况、货币资金构成及受限情况、借款利率及期限、现金流状况、偿债能力指标变动等，说明公司是否存在偿债风险。

（一）公司盈利情况

2019年、2020年、2021年和2022年1-9月，受益于下游新能源汽车的快速增长，公司营业收入分别为183,444.42万元、229,708.17万元、300,898.90万元和237,936.61万元，呈上升趋势。报告期内，公司净利润分别为2,451.77万元、7,516.92万元、5,940.92万元和7,535.12万元，2022年1-9月净利润同比增长

69.11%（已年化）。公司营业收入和净利润增长情况良好，是公司保障偿债能力的基础。

（二）货币资金构成及受限情况

报告期各期末，公司货币资金情况如下：

单位：万元

项目	2022年 9月30日	2021年 12月31日	2020年 12月31日	2019年 12月31日
库存现金	0.01	-	1.92	0.51
银行存款	15,967.95	13,274.95	36,462.42	16,721.26
其他货币资金	16,344.02	14,286.32	12,100.81	17,735.94
合计	32,311.98	27,561.27	48,565.15	34,457.71

报告期各期末，公司的货币资金余额分别为34,457.71万元、48,565.15万元、27,561.27万元和32,311.98万元，占各年末资产总额的比例分别为9.36%、13.40%、7.14%和7.32%。公司的货币资金以银行存款和其他货币资金为主，其他货币资金主要为公司办理银行承兑汇票存入的保证金、为开立信用证存入的保证金，均与公司日常经营相关。截至2022年9月30日，公司货币资金期末余额中无其他因抵押、质押或冻结等对使用有限制、有潜在回收风险的款项。

截至2022年9月30日，公司货币资金扣除使用用途受限的其他货币资金和存放于专户的募集资金后，可自由支配的货币资金为9,062.57万元。此外，其他货币资金受限到期日后也能陆续变成可自由支配的资金。

（三）公司借款利率及期限

1、短期借款情况

截至2022年9月末，公司短期借款和一年内到期的长期借款本金合计81,162.54万元，具体情况如下：

单位：万元

项目		2022年9月 末余额	2022年9月末-2023年9月末偿付安排			
			2022年四季 度	2023年一 季度	2023年二 季度	2023年三 季度
短期借款	本金	69,040.00	24,690.00	19,950.00	2,900.00	21,500.00
	利息	N/A	566.19	321.97	226.53	144.27

项目		2022年9月末余额	2022年9月末-2023年9月末偿付安排			
			2022年四季度	2023年一季度	2023年二季度	2023年三季度
一年内到期的长期借款	本金	12,122.54	3,468.54	1,201.00	2,242.00	5,211.00
	利息	N/A	122.49	84.82	65.30	29.40
合计		81,162.54	28,847.22	21,557.79	5,433.83	26,884.67

注：短期借款本金不包括数字化应收账款债权凭证向银行进行附追索权保理融资2,028.49万元。

公司短期借款和一年内到期的长期借款偿付安排较为平均，不存在短期内集中到期情况，平均季度偿付本息约20,680.88万元。其中，短期借款利率区间为3.45%-4.50%，一年内到期的长期借款利率区间为3.70%-5.61%。

2、长期借款情况

截至2022年9月末，公司长期借款本金余额33,600.29万元，具体情况如下：

单位：万元

项目	2022年9月末余额	2023年四季度-2027年偿付安排				
		2023年四季度	2024年	2025年	2026年	2027年
长期借款本金	33,600.29	9,982.00	11,291.29	9,538.00	1,088.00	1,701.00
长期借款利息	N/A	313.85	847.36	261.43	106.51	13.52
合计	33,600.29	10,295.85	12,138.65	9,799.43	1,194.51	1,714.52

公司长期借款的偿付安排较为平均，不存在短期内集中到期情况，利率区间为4.00%-5.61%。

（四）现金流状况

2022年1-9月，公司经营活动产生的现金流量净额为-10,766.19万元，低于当期净利润7,535.12万元，主要系江淮汽车、奇瑞汽车等主要客户以银行承兑汇票、供应链票据等方式支付货款，造成经营活动的现金流入较低。

2022年1-9月，投资活动产生的现金流量净额为-10,489.51万元，报告期内公司建立生产基地，对原有生产线进行技术改造，增加厂房建设投入，以确保公司产能增长，满足公司业务发展的需要，导致“购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金”较多。

2022年1-9月，筹资活动产生的现金流量净额为23,948.71万元，公司筹资活动产生的现金流入主要为取得银行借款收到的现金，现金流出主要为偿还银行借款、分配股利及偿付利息支付的现金。

2022年1-9月，公司现金及现金等价物净增加额为2,693.00万元。

（五）偿债能力指标变动情况

报告期内，衡量公司偿债能力的财务指标如下：

项目	2022年9月30日/2022年1-9月	2021年12月31日/2021年度	2020年12月31日/2020年度	2019年12月31日/2019年度
流动比率（倍）	0.96	0.91	1.04	1.02
速动比率（倍）	0.73	0.70	0.80	0.85
资产负债率（合并）	57.77%	53.36%	51.33%	53.92%
息税折旧摊销前利润（万元）	28,645.30	28,370.94	30,943.34	23,028.65
利息保障倍数（倍）	3.94	2.55	3.03	1.99

1、流动比率和速动比率

报告期内，与公司业务相同或类似的同行业可比公司流动比率情况如下：

单位：倍

公司简称	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
华达科技	1.55	1.56	1.54	1.49
无锡振华	0.96	1.09	0.93	0.92
英利汽车	1.37	1.50	1.41	1.28
黎明股份	2.61	2.34	2.39	2.13
平均值	1.62	1.62	1.57	1.46
常青股份	0.96	0.91	1.04	1.02

数据来源：同行业上市公司招股说明书、年度报告和三季度报告

报告期内，与公司业务相同或类似的同行业可比公司速动比率情况如下：

单位：倍

公司简称	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
华达科技	0.87	0.96	1.06	0.97
无锡振华	0.78	0.86	0.78	0.75
英利汽车	0.84	1.01	1.03	0.83
黎明股份	1.84	1.76	1.77	1.50

公司简称	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
平均值	1.08	1.15	1.16	1.01
常青股份	0.73	0.70	0.80	0.85

数据来源：同行业上市公司招股说明书、年度报告和三季度报告

报告期内，公司流动比率分别为 1.02 倍、1.04 倍、0.91 倍和 0.96 倍，速动比率分别为 0.85 倍、0.80 倍、0.70 倍和 0.73 倍，较同行业可比公司低，主要原因包括：（1）黎明股份流动比率和速动比率显著高于同行业其他公司，拉高了平均值；（2）公司短期借款余额较高，且在生产装备、技术研发等方面投入较大所致。

尽管公司流动比率和速动比率相对较低，短期借款余额较高，但公司资金周转顺畅，从未发生过欠付银行本息的情况，公司信用状况良好，与银行保持了长期合作关系，资信等级较高。

2、资产负债率

报告期内，与公司业务相同或类似的同行业可比公司资产负债率情况如下：

单位：%

公司简称	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
华达科技	42.67	42.62	42.18	39.99
无锡振华	48.94	43.44	55.22	55.74
英利汽车	44.70	42.34	47.83	46.13
黎明股份	24.14	26.69	28.18	32.16
平均值	40.11	38.77	43.35	43.50
常青股份	57.77	53.36	51.33	53.92

数据来源：同行业上市公司招股说明书、年度报告和三季度报告

2019 年末-2021 年末公司资产负债率较为稳定，2022 年 9 月末，公司下游需求旺盛，公司为满足客户需求采购了较多原材料，应付票据、应付账款和银行借款增多，造成期末资产负债率有所上升。与同行业可比公司相比，公司资产负债率偏高，主要系公司银行借款金额较大。

3、息税折旧摊销前利润和利息保障倍数

报告期内，公司息税折旧摊销前利润分别为 23,028.65 万元、30,943.34 万元、

28,370.94 万元和 28,645.30 万元，利息保障倍数分别为 1.99 倍、3.03 倍、2.55 倍和 3.94 倍，具有一定波动性，2022 年 1-9 月均呈上升趋势，企业支付利息费用的能力增强。

综上所述：

（1）公司盈利情况方面，报告期内公司盈利水平持续提高，2022年1-9月净利润增长较快，显示出较强的盈利能力，为偿债能力的提升提供了较好的保障；

（2）货币资金构成及受限资金方面，公司受限资金主要为与生产经营方面相关的保证金等，相关保证金可支撑同等或更大规模的银行承兑汇票等支付手段，用于支付原材料采购、固定资产购置等款项，不会影响公司偿债能力；

（3）从借款利率及期限来看，公司借款利率均处于市场合理水平。公司借款的到期时间相对较为分散，不会发生借款集中到期的情况；

（4）现金流方面，公司经营活动为公司带来持续稳定的经营现金流入，报告期内公司生产经营活动情况未发生重大不利变化，经营活动产生的现金流量净额为负主要系应收票据、应收账款、预付款项等因素导致；

（5）偿债能力指标报告期内未发生重大不利变化，公司资金周转顺畅，从未发生过欠付银行本息的情况，公司信用状况良好，截至2023年1月末，公司尚未使用的银行授信额度为48,122.00万元；

（6）公司拟通过本次非公开发行股票募集资金不超过80,000.00万元，其中17,345.34万元用于补充流动资金。本次募集资金到位后，将进一步改善公司现金流状况、提高偿债能力；

（7）2022年9月末，公司应收账款账面价值76,258.55万元，应收票据和应收款项融资合计19,071.54万元，上述款项能够偿还公司未来到期的长短期借款和对供应商的应付款项。公司将加强应收账款的管理，加强客户信用调查，制定合理的信用政策，加大应收账款的催收力度，对应收账款采取多种方式进行专项清理。

基于公司盈利情况、资金情况、借款情况、现金流状况和偿债能力指标情况，公司的偿债风险相对可控。

五、中介机构意见

（一）核查程序

- 1、了解发行人货币资金循环的内部控制制度及货币资金的存放管理情况，检查内部控制设计是否有效，货币资金循环内部控制运行是否有效；
- 2、查阅了报告期内发行人的审计报告、募集资金使用情况报告及鉴证报告、货币资金明细表、银行承兑汇票保证金相关合同信息及受限情况，了解发行人货币资金的构成情况及受限金额；
- 3、查阅了报告期各期发行人已开立银行结算账户清单以及征信报告，了解报告期内货币资金账户开立、管理情况；
- 4、访谈了发行人财务部门负责人，了解发行人是否存在与关联方资金共管、银行账户归集、关联方非经营性资金占用等情形；了解发行人货币资金存放管理方式，结合中国人民银行公布的金融机构人民币存款基准利率，测算发行人货币资金余额与利息收入是否匹配；查阅发行人报告期内有息负债明细表，结合中国人民银行公布的金融机构人民币贷款基准利率，分析有息负债余额与利息支出是否匹配；了解财务费用中贷款手续费形成的原因及费用增加的合理性；
- 5、访谈发行人财务部门负责人，了解报告期内经营活动产生的现金流量净额与净利润变动趋势不一致的原因；获取发行人编制的净利润调节为经营活动现金流量情况表，结合报告期内的财务数据，分析经营性现金流净额与净利润之间差异的原因及合理性。
- 6、查询同行业可比公司财务报告，分析经营活动产生的现金流量净额与净利润的差异情况，与发行人进行对比；
- 7、获取发行人报告期内的财务报告，了解发行人盈利情况、现金流情况，计算偿债能力指标；
- 8、获取发行人报告期各期末主要银行账户的对账单和银行日记账，访谈相关负责人，了解发行人货币资金款项性质、具体用途、使用权受限情况及存放管理情况；获取发行人报告期内的银行借款合同和报告期末拟偿还借款的台账，了解借款利率及期限，通过银行函证确认报告期各期末货币资金余额、性质、受限

情况，确认银行借款的余额、期限和利率；核查发行人货币资金构成和短期债务偿还计划，以分析偿债风险。

（二）中介机构核查意见

经核查，保荐机构和会计师认为：

1、报告期各期末，发行人货币资金余额主要由银行存款和其他货币资金构成，用于日常经营及项目建设所需。发行人报告期存在使用受限的货币资金，主要为向银行支付的银行承兑汇票保证金、信用证保证金。货币资金用途及存放真实、合理，不存在与关联方资金共管、银行账户归集、关联方非经营性资金占用等情形；

2、报告期内，发行人利息收支与货币资金余额、有息负债相匹配；

3、贷款手续费主要由汇票手续费和保理手续费构成，系发行人收到的应收账款债权凭证较多，为满足发行人的经营生产及建设投资需求进行保理贴现所致，费用增加具有合理性；

4、报告期内发行人经营活动产生的现金流量净额为负，低于净利润和同行业可比公司，主要系客户支付票据和预付原材料采购款造成的，具有合理性；

5、基于发行人盈利情况、资金情况、借款情况、现金流状况和偿债能力指标情况，发行人的偿债风险相对可控。

4. 关于应收款项、预付款项和存货

申请文件显示，报告期内应收账款占营业收入比例逐年提升，应收账款周转率下降，应收款项融资和应收票据余额波动较大。请申请人补充说明：（1）结合应收账款账龄、期后回款、主要收款对象的经营情况等，说明应收账款、应收票据和应收款项融资坏账准备计提的充分性。（2）结合不同客户信用政策及收入变动情况，分析报告期内应收账款占营业收入比例增长的原因，是否存在放宽信用政策刺激销售情形。（3）结合报告期内应收款项融资和应收票据的具体构成，分析报告期内金额波动的原因；报告期内应收账款保理及应收票据贴现的具体情况，相关利息费用的合理性，是否符合终止确认的条件。（4）最近一期预付账款增长较快的原因，预付款项主要支付对象与公司主要供应商是

否一致，上述支付对象与公司是否存在关联关系或其他利益往来，是否构成资金占用。(5) 结合存货库龄、期后销售、年降政策、原材料及产品价格波动情况等，说明公司存货跌价准备计提是否充分，与同行业可比公司是否存在较大差异。

请保荐机构及会计师核查并发表意见。

【回复】

一、结合应收账款账龄、期后回款、主要收款对象的经营情况等，说明应收账款、应收票据和应收款项融资坏账准备计提的充分性

(一) 公司应收账款账龄、期后回款、主要收款对象的经营情况

1、应收账款账龄情况

报告期各期末，公司应收账款余额账龄情况如下：

单位：万元

项目	2022年9月30日		2021年12月31日		2020年12月31日		2019年12月31日	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
1年以内	79,536.73	94.35%	59,712.46	92.92%	37,082.29	90.59%	23,841.36	98.39%
1至2年	610.15	0.72%	955.35	1.49%	3,585.94	8.76%	154.88	0.64%
2至3年	3,977.36	4.72%	3,421.07	5.32%	65.77	0.16%	220.56	0.91%
3至4年	-	-	1.14	0.00%	183.99	0.45%	-	-
4至5年	1.14	0.00%	172.62	0.27%	-	-	-	-
5年以上	172.62	0.20%	-	-	15.66	0.04%	15.66	0.06%
合计	84,298.01	100.00%	64,262.64	100.00%	40,933.65	100.00%	24,232.46	100.00%

报告期内，公司应收账款账龄主要为1年以内，占比超过90%，账龄结构较为稳定。账龄1年以上的主要为应收湖北新楚风汽车股份有限公司等货款，对存在单项减值风险的款项已单独计提，不存在显著风险变化的按照预期信用损失模型计提信用减值损失。

2、应收账款期后回款情况

报告期内，公司应收账款期后回款情况如下：

单位：万元

项目	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
应收账款账面余额	84,298.01	64,262.64	40,933.65	24,232.46
期后回款金额	66,033.50	58,591.70	36,784.16	22,783.37
回款比例	83.57%	92.17%	89.92%	94.42%

注：期后回款金额指截至2023年1月31日的回款金额。

截至2023年1月31日，公司报告期各期末的应收账款期后回款比例分别为94.42%、89.92%、92.17%和83.57%，其中2019年末、2020年末和2021年末的应收账款期后回款比例较高。剔除对湖北新楚风汽车有限公司等存在单项减值风险的应收账款，公司报告期各期末的应收账款期后回款比例分别为100.00%、99.45%、98.14%和87.64%，期后回款比例较高。

3、主要收款对象的经营情况

单位：万元

年度	序号	单位名称	应收账款期末余额	期后回款金额	期后回款率
2022年9月30日	1	合众新能源汽车有限公司	19,509.70	17,964.61	92.08%
	2	奇瑞控股集团有限公司	15,018.04	14,813.44	98.64%
	3	江淮汽车集团股份有限公司	7,922.61	7,860.16	98.30%
	4	振宜汽车有限公司	3,951.55	3,951.55	100.00%
	5	深圳市比亚迪供应链管理有限公司	3,714.49	3,714.49	100.00%
	合计			50,116.39	48,232.50
2021年12月31日	序号	单位名称	应收账款期末余额	期后回款金额	期后回款率
	1	奇瑞控股集团有限公司	15,471.84	15,471.84	100.00%
	2	合众新能源汽车有限公司	8,573.26	8,573.26	100.00%
	3	江淮汽车集团股份有限公司	6,158.37	6,158.37	100.00%
	4	湖北新楚风汽车股份有限公司	3,758.36	180.87	4.81%
	5	北京福田戴姆勒汽车有限公司	2,662.87	2,662.87	100.00%
合计			36,624.70	33,047.21	90.23%
2020年12月31日	序号	单位名称	应收账款期末余额	期后回款金额	期后回款率
	1	奇瑞汽车股份有限公司	9,428.69	9,428.69	100.00%

年度	序号	单位名称	应收账款期末余额	期后回款金额	期后回款率
日	2	北京福田戴姆勒汽车有限公司	5,055.93	5,055.93	100.00%
	3	湖北新楚风汽车股份有限公司	3,925.93	349.12	8.89%
	4	安徽江淮汽车集团股份有限公司	3,612.39	3,612.39	100.00%
	5	安徽成飞集成瑞鹄汽车模具有限公司	2,177.18	2,177.18	100.00%
	合计			24,200.11	20,623.31
2019 年12 月31 日	序号	单位名称	应收账款期末余额	期后回款金额	期后回款率
	1	奇瑞汽车股份有限公司	4,938.41	4,938.41	100.00%
	2	北京福田戴姆勒汽车有限公司	3,175.25	3,175.25	100.00%
	3	安徽江淮汽车集团股份有限公司	3,004.34	3,004.34	100.00%
	4	陕西重型汽车有限公司	1,456.90	1,456.90	100.00%
	5	马钢（芜湖）材料技术有限公司	879.41	879.41	100.00%
	合计			13,454.31	13,454.31

合众新能源汽车有限公司成立于2014年10月，注册资本24.15亿，主营新能源汽车的生产与销售。哪吒汽车作为旗下产品品牌，2022年度交付15.21万台，同比增长118%，稳居造车新势力第一阵营。

奇瑞汽车2022年实现逆势增长，各项主要经营指标实现历史最好水平，年营业收入首次突破2,000亿元大关。2022年累计销售汽车达到历史性的1,232,727辆，同比增长28.2%。其中，出口451,337辆，同比增长67.7%，连续20年位居中国品牌乘用车出口第一；新能源汽车销量232,814辆，同比增长112.9%。

江淮汽车2022年度销售各类汽车及底盘50.04万辆，同比下降4.54%。其中，出口114,629辆，同比增长55.88%；新能源汽车销量193,095辆，同比增长43.97%。

振宜汽车有限公司是一家从事汽车制造的国有企业，公司成立于2019年10月28日，注册资本20亿元。2022年度累计生产整车12.6万辆，实现产值86.7亿元。

比亚迪2022年全年销量186.85万辆，同比增长152.46%，其中新能源乘用车

销量185.74万辆，同比增长212.82%。营业收入突破4,200亿元，将实现净利润160亿元-170亿元，同比增长有望达到425.42%-458.26%，扣非后，比亚迪净利润则为151亿元-163亿元，同比增长1103.55%-1199.2%。

公司应收账款主要收款对象为奇瑞汽车等知名汽车整车厂商，经营情况良好。公司应收账款质量较高、期后回款情况良好，应收账款无法收回的风险较低。

4、应收账款坏账准备计提政策、计提比例及同行业可比公司情况

(1) 应收账款坏账准备计提政策

公司名称	应收账款坏账计提政策
华达科技	<p>对于应收款项，无论是否存在重大融资成分的，本公司选择始终按照相当于整个存续期内的预期信用损失的金额计量损失准备。</p> <p>除了单项评估信用风险的应收账款外，基于其信用风险特征，将其划分为不同组合：对于划分为账龄组合的应收账款，本公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的前瞻性预测，通过违约风险敞口和整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失。</p>
无锡振华	<p>参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。</p>
英利汽车	<p>对于划分为组合的应收账款和因销售商品、提供劳务等日常经营活动形成的应收票据和应收款项融资，本集团参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。</p>
黎明股份	<p>本公司以共同信用风险特征为依据，将金融工具分为不同组合。本公司采用的共同信用风险特征包括：账龄组合等。当在单项工具层面无法以合理成本评估预期信用损失的充分证据时，本公司根据以往的历史经验，对相同账龄的应收款项可收回性作出最佳估计，按账龄对预期信用损失率进行划分应收客户款项组合，按账龄与整个存续期预期信用损失率对照表计提预期信用损失。</p>
公司	<p>对于存在客观证据表明存在减值，以及其他适用于单项评估的应收票据、应收账款，其他应收款、应收款项融资及长期应收款等单独进行减值测试，确认预期信用损失，计提单项减值准备。对于不存在减值客观证据的应收票据、应收账款、其他应收款、应收款项融资及长期应收款或当单项金融资产无法以合理成本评估预期信用损失的信息时，本公司依据信用风险特征将应收票据、应收账款、其他应收款、应收款项融资及长期应收款等划分为若干组合，在组合基础上计算预期信用损失。</p> <p>对于划分为组合的应收款项，本公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。</p>

注：应收账款坏账计提政策来自各家公司2021年年度报告。

(2) 应收账款坏账计提比例比较

报告期内，公司坏账准备计提政策与同行业可比公司比较情况如下：

账龄	华达科技	无锡振华	英利汽车	黎明股份	公司
0-6个月	5%	5%	0.59%	0%	5%
6个月至1年				5%	
1至2年	10%	10%	33.33%	20%	10%
2至3年	30%	30%	91.77%	50%	30%
3至4年	100%	100%	100%	100%	50%
4至5年	100%	100%	100%	100%	80%
5年以上	100%	100%	100%	100%	100%

注：应收账款坏账计提比例来自各家公司2021年年度报告。

公司与同行业可比上市公司均采用预期信用损失为基础，将应收款项分为单项计提和按信用风险特征组合计提，符合企业会计准则。

公司应收账款坏账准备充分考虑了客户的实力与信用等因素，账龄3年以上的应收账款已全部单项计提坏账，计提比例合理；与同行业可比上市公司相比，公司应收账款坏账准备计提比例不存在较大差异。

(二) 应收账款、应收票据和应收款项融资坏账准备计提的充分性

1、应收账款坏账准备计提的充分性

(1) 报告期各期末，公司应收账款总体账龄情况较好，各期末1年以内应收账款占比超过90%，最近一期末1年以内的应收账款占比高达94.35%；

(2) 公司应收账款整体管理能力较好，回款较为及时，主要应收账款客户合作时间较长且经营情况稳定。截至2023年1月31日，2022年9月末的应收账款期后回款比例为83.57%；

(3) 公司管理层对存在单项收款风险的往来款项进行充分评估，根据评估的可收回金额单独计提坏账准备；

(4) 与同行业可比上市公司相比，均采用预期信用损失为基础，将应收款项分为单项计提和按信用风险特征组合计提，符合企业会计准则，公司应收账

款坏账准备计提比例不存在较大差异。

综上所述，公司应收账款坏账准备计提充分。

2、应收票据坏账准备计提的充分性

(1) 报告期各期末，公司应收票据账龄均在一年以内。

(2) 报告期各期末，公司应收票据及坏账准备计提情况如下：

单位：万元

项目	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
应收票据余额				
其中：银行承兑汇票	5,541.16	4,246.62	13,441.77	11,159.71
商业承兑汇票	-	-	-	3,450.00
坏账准备余额				
其中：银行承兑汇票	-	-	-	-
商业承兑汇票	-	-	-	172.50

报告期内，公司应收票据-银行承兑汇票均已按期承兑或背书转让，公司未发生过因票据到期未能兑现的情形。公司按照整个存续期预期信用损失计量银行承兑汇票坏账准备。公司认为所持有的银行承兑汇票不存在重大的信用风险，不会因银行或其他出票人违约而产生重大损失，因此公司银行承兑汇票未计提坏账准备。

报告期内，公司应收票据-商业承兑汇票的预期信用损失率确定逻辑与同类型客户应收账款一致，故按应收账款的坏账政策计提坏账准备。报告期内，公司仅在2019年末持有商业承兑汇票，已针对商业承兑汇票计提坏账准备。

综上所述，公司应收票据账龄全部集中在1年以内，应收票据主要为银行承兑汇票，商业承兑汇票视同应收账款，公司针对商业承兑汇票计提了坏账准备，公司应收票据坏账准备计提充分。

3、应收款项融资坏账准备计提的充分性

公司应收款项融资包括信用等级较高的银行承兑汇票和数字化应收账款债权凭证。

公司根据《企业会计准则第37号—金融资产转移》和《上市公司执行企业会计准则案例解析》，公司管理层对收取的银行承兑汇票按照承兑人信用等级施行分类管理，将15家大型银行承兑的应收票据分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产，计入应收款项融资，该类票据承兑人信用等级较高，贴现或背书后公司被追索的可能性较小。

数字化应收账款债权凭证主要系收取的客户通过供应链平台开具的“奇瑞供应链债权凭证”、“卡信”、“迪链”等债权凭证，其对应的核心企业为奇瑞汽车和比亚迪等知名汽车厂商。公司管理该类金融资产的业务模式既以收取合同现金流量又以出售该金融资产为目标。根据《企业会计准则第37号—金融资产转移》和《关于严格执行企业会计准则切实做好企业2021年年报工作的通知》（财会〔2021〕32号），公司将其分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产，计入应收款项融资。

公司对应收款项融资按照公允价值计量，报告期内未发生公允价值变动情况。

二、结合不同客户信用政策及收入变动情况，分析报告期内应收账款占营业收入比例增长的原因，是否存在放宽信用政策刺激销售情形

报告期内，公司主要客户的信用政策、收入变动及应收账款占营业收入比例情况如下：

单位：万元

序号	单位名称	信用政策	2022年1-9月			2021年度				2020年度				2019年度		
			收入金额	收入占比	应收账款/营业收入	收入金额	收入占比	应收账款/营业收入	收入变动	收入金额	收入占比	应收账款/营业收入	收入变动	收入金额	收入占比	应收账款/营业收入
1	客户一	30天为主，部分为45-50天、90天	54,291.76	22.82%	14.59%	91,849.01	30.52%	6.70%	-0.05%	91,896.56	40.01%	3.93%	8.78%	84,480.02	46.05%	3.56%
2	客户二	60天	40,438.84	17.00%	48.24%	26,787.19	8.90%	32.01%	432.92%	5,026.54	2.19%	31.62%	219.52%	1,573.14	0.86%	49.85%
3	客户三	60天	38,470.43	16.17%	39.04%	50,409.83	16.75%	30.69%	68.50%	29,916.95	13.02%	31.52%	16.92%	25,587.94	13.95%	19.30%
4	客户四	到票60天	11,401.45	4.79%	32.58%	9,005.96	2.99%	25.65%	133.66%	3,854.38	1.68%	43.90%	148.96%	1,548.22	0.84%	52.65%
5	客户五	30天左右	9,311.02	3.91%	42.44%	1,988.65	0.66%	77.03%	2088.70%	90.86	0.04%	43.78%	-	-	-	-
6	客户六	90-120天	6,418.08	2.70%	50.02%	13,527.36	4.50%	19.69%	-9.80%	14,996.35	6.53%	33.71%	6.88%	14,031.03	7.65%	22.63%
7	客户七	90天左右	4,972.40	2.09%	69.04%	9,121.11	3.03%	27.93%	23.24%	7,401.19	3.22%	23.71%	19.05%	6,216.94	3.39%	33.93%
8	客户八	90天左右	658.19	0.28%	108.35%	8,320.58	2.77%	0.51%	-26.23%	11,279.04	4.91%	3.85%	197.17%	3,795.46	2.07%	22.73%
9	客户九	收到客户三货款后3个工作日内	535.51	0.23%	29.20%	5,731.72	1.90%	1.12%	-17.25%	6,926.25	3.02%	9.88%	28.37%	5,395.75	2.94%	16.30%
合计			166,497.68	69.99%	34.61%	216,741.41	72.02%	18.85%	26.46%	171,388.12	74.62%	14.17%	20.16%	142,628.50	77.75%	10.57%

报告期内，公司主要客户信用政策如上表所示均未发生变化。报告期各期末，公司应收账款账面余额分别为24,232.46万元、40,933.65万元、64,262.64万元和84,298.01万元，营业收入分别为183,444.42万元、229,708.17万元、300,898.90万元和237,936.61万元，占营业收入的比例分别为13.21%、17.82%、21.36%和35.43%，占比逐年增长，变动原因如下：

1、2020年应收账款占营业收入比例较2019年增加4.61个百分点，主要原因为：（1）2020年四季度客户三采购需求增加，导致2020年11-12月份确认收入较多，形成应收账款8,773.41万元，占应收账款期末余额的93.05%；（2）客户六四季度需求增加，应收账款余额为10-12月确认收入形成，未到结算期导致应收账款占营业收入比例提高。

2、2021年应收账款占营业收入比例较2020年增加3.54个百分点，主要原因为：（1）2021年客户一新能源汽车业务销量增加，2021年12月确认收入形成应收账款1,348.34万元；（2）2021年新能源整车厂商客户五客户需求量增长，2021年12月确认收入形成应收账款1,531.89万元，未到结算期导致应收账款占营业收入比例提高。

3、2022年1-9月应收账款占营业收入比例较高，主要原因为：（1）新能源乘用车产销量不断增长，公司主要客户合众新能源、振宜汽车、比亚迪、奇瑞汽车产销量增长较快，收入增加导致应收账款余额增加；（2）年中部分客户受资金安排影响、价格协议尚未签订等原因导致货款结算较慢，导致应收账款占营业收入比例进一步提高。

综上所述，报告期内公司主要客户信用政策未发生变化，应收账款占营业收入比例增长主要受新能源汽车客户需求增加，年末未到结算期的应收账款增加所致，不存在放宽信用期刺激销售的情形。

三、结合报告期内应收款项融资和应收票据的具体构成，分析报告期内金额波动的原因；报告期内应收账款保理及应收票据贴现的具体情况，相关利息费用的合理性，是否符合终止确认的条件

（一）报告期内应收款项融资和应收票据的具体构成及金额波动原因

1、应收款项融资和应收票据的具体构成

报告期各期末，公司应收款项融资和应收票据具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
应收票据	5,541.16	4,246.62	13,441.77	14,609.71
其中：银行承兑汇票	5,541.16	4,246.62	13,441.77	11,159.71
商业承兑汇票	-	-	-	3,450.00
应收款项融资	13,530.37	13,016.18	6,047.86	10,994.22
其中：银行承兑汇票	2,149.74	4,182.21	6,047.86	10,994.22
数字化应收账款债权凭证	11,380.64	8,833.96	-	-
合计	19,071.54	17,262.79	19,489.63	25,603.94

2、报告期内金额波动的原因

报告期各期末，公司应收款项融资和应收票据合计金额分别为25,603.94万元、19,489.63万元、17,262.79万元和19,071.54万元。应收款项融资和应收票据2019年年末合计金额较高主要系公司2019年收到湖北新楚风汽车有限公司开立的商业承兑汇票3,450.00万元未进行背书、贴现所致。应收款项融资和应收票据合计金额其他各期末波动较小。

应收票据2021年12月31日余额较2020年12月31日余额减少及应收款项融资-数字化应收账款债权凭证2021年12月31日余额增加主要系公司主要客户奇瑞汽车、比亚迪和陕西重汽开始以数字化应收账款债权凭证结算货款，且占比不断增加。

(二) 报告期内应收账款保理及应收票据贴现的具体情况，相关利息费用的合理性，是否符合终止确认的条件

1、应收账款保理及应收票据贴现的具体情况

报告期内，公司未开展应收账款保理业务，应收票据贴现情况如下：

单位：万元

类别	项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
银行承兑汇票	贴现票面金额	23,694.83	41,369.32	71,936.06	52,442.59

类别	项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
	贴现利息	161.10	362.18	834.80	689.74
	年化费用率	1.69%	2.29%	3.24%	3.15%
	终止确认金额	23,694.83	41,369.32	71,936.06	52,442.59
数字化应收账款债权凭证	票面金额	21,553.62	19,726.56	-	-
	贴现利息	325.42	392.02	-	-
	年化费用率	4.38%	4.54%	-	-
	终止确认金额	2,522.03	2,410.00	-	-

2、相关利息费用的合理性

报告期内，公司应收票据贴现利息金额分别为689.74万元、834.80万元、362.18万元和161.10万元，年化费用率呈下降趋势，与中国人民银行基准利率变动趋势一致。银行承兑汇票的承兑银行主要为国有大型商业银行，信用风险较低，贴现利息相对较低。

数字化应收账款债权凭证因出票人为奇瑞汽车等整车企业，数字化应收账款债权凭证信用风险等级高于银行承兑汇票，银行贴现时根据评估的客户违约风险等给予贴现利率，一般高于银行承兑汇票。

3、是否符合终止确认的条件

（1）银行承兑汇票

报告期各期，公司银行承兑汇票贴现金额分别为52,442.59万元、71,936.06万元、41,369.32万元和23,694.83万元，贴现时均终止确认。

报告期内，公司已贴现且终止确认的应收票据主要为信用优良的大中型银行、全国性股份制商业银行以及其他上市银行，到期不获支付的可能性较低。在公司以往的经营过程中，未发生过银行因票据无法承兑向公司追索的情形。

依据《企业会计准则第23号—金融资产转移（2017年修订）》第七条规定：“企业在发生金融资产转移时，应当评估其保留金融资产所有权上的风险和报酬的程度，并分别下列情形处理：（一）企业转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的，应当终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债。（二）企业保留了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬

的，应当继续确认该金融资产。（三）企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的（即除本条（一）、（二）之外的其他情形），应当根据其是否保留了对金融资产的控制，分别下列情形处理：1、企业未保留对该金融资产控制的，应当终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债。2、企业保留了对该金融资产控制的，应当按照其继续涉入被转移金融资产的程度继续确认有关金融资产，并相应确认相关负债。继续涉入被转移金融资产的程度，是指企业承担的被转移金融资产价值变动风险或报酬的程度。”

因此，在公司票据贴现时认为相关资产所有权上几乎所有的风险和报酬已经转移，即应收票据贴现符合终止确认情况。

（2）数字化应收账款债权凭证

2021年度和2022年1-9月，公司数字化应收账款债权凭证贴现金额分别为19,726.56万元和21,553.62万元。

报告期内公司与银行的贴现协议有两种：

（1）贴现协议约定开展的相关贴现业务均在无追索权的基础上进行，贴现银行承担客户的信用风险等风险，该种情况下贴现不符追索权。

依据《企业会计准则第23号—金融资产转移（2017年修订）》第七条规定，不附追索权的数字化应收账款债权凭证贴现业务应终止确认，视为收回货款。公司按照上述规定，认为相关资产所有权上几乎所有的风险和报酬已经转移，符合终止确认的条件，予以终止确认。

（2）贴现协议未明确约定开展的相关贴现业务无追索权或贴现银行承担风险，该种情况下不能认定相关资产所有权上几乎所有的风险和报酬已经转移，不符合终止确认的条件，未予以终止确认。

四、最近一期预付账款增长较快的原因，预付款项主要支付对象与公司主要供应商是否一致，上述支付对象与公司是否存在关联关系或其他利益往来，是否构成资金占用。

报告期各期末，公司的预付款项账面价值分别为15,552.82万元、16,599.68万元、11,291.81万元和20,689.57万元，预付款项主要为用于购买原材料钢材的预付款项。2022年9月末公司预付款项较上年末增长较多，主要系公司产品需求旺盛，特别是新能源汽车市场的迅速发展带动了公司乘用车零部件的需求增长，公司为满足订单需求加大了原材料的储备量。

截至2022年9月30日，公司按照合并口径统计的预付账款前五大情况如下：

单位：万元，%

序号	单位名称	金额	占比	形成原因	是否关联方
1	宝钢集团及其关联方	14,099.43	68.15	预付钢材款	否
2	河钢集团及其关联方	2,564.25	12.39	预付钢材款	否
3	首钢集团及其关联方	1,480.94	7.16	预付钢材款	否
4	华菱集团及其关联方	1,064.35	5.14	预付钢材款	否
5	山东钢铁股份有限公司	336.41	1.63	预付钢材款	否
合计		19,545.38	94.47		-

2022年1-9月，按照同一控制下口径合并计算的前五大供应商采购情况列示如下：

单位：万元，%

序号	供应商名称	采购金额（万元）	占当期采购总额比例（%）	是否为报告期内预付主要供应商
1	宝钢集团及其关联方	75,255.45	40.13	是
2	河钢集团及其关联方	12,792.22	6.82	是
3	华菱集团及其关联方	11,110.43	5.92	是
4	首钢集团及其关联方	9,405.45	5.01	是
5	湖北亚索科工贸有限公司	4,810.83	2.57	否
合计		113,374.38	60.45	-

2022年1-9月公司从山东钢铁股份有限公司采购钢材775.04万元，部分钢材未到货，因此存在对山东钢铁股份有限公司的预付款336.41万元。

2022年1-9月的第五大供应商为湖北亚索科工贸有限公司，为钢材贸易商，公司主要向其采购钢材现货，无需预付款。

综上所述，预付款项主要支付对象与公司主要供应商一致，系为满足正常生产经营需求按照合同约定向供应商支付钢材预付款所致，上述支付对象与公司不存在关联关系或其他利益往来，不构成资金占用。

五、结合存货库龄、期后销售、年降政策、原材料及产品价格波动情况等，说明公司存货跌价准备计提是否充分，与同行业可比公司是否存在较大差异

(一) 存货库龄情况

报告期各期末，公司存货库龄情况如下：

单位：万元

项目	库龄	2022年9月30日		2021年12月31日		2020年12月31日		2019年12月31日	
		金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
原材料	1年以内	19,709.00	97.04%	16,349.99	97.28%	20,239.93	96.81%	15,908.99	96.88%
	1至2年	358.73	1.77%	226.94	1.35%	368.48	1.76%	276.82	1.69%
	2至3年	100.39	0.49%	126.74	0.75%	138.81	0.66%	48.95	0.30%
	3年以上	142.28	0.70%	103.7	0.62%	160.42	0.77%	187.12	1.14%
在产品	1年以内	9,148.63	94.59%	8,782.35	95.04%	6,475.65	92.93%	5,652.03	95.03%
	1至2年	416.64	4.31%	355.1	3.84%	309.49	4.44%	234.87	3.95%
	2至3年	56.08	0.58%	93.48	1.01%	144.97	2.08%	57.88	0.97%
	3年以上	50.81	0.53%	9.32	0.10%	38.52	0.55%	3.05	0.05%
库存商品	1年以内	21,098.15	97.85%	10,388.26	96.88%	10,617.06	96.06%	8,218.22	95.80%
	1至2年	172.66	0.80%	108.28	1.01%	247.57	2.24%	243.97	2.84%
	2至3年	106.08	0.49%	59.32	0.55%	141.8	1.28%	82.36	0.96%
	3年以上	185.5	0.86%	166.6	1.55%	46.3	0.42%	34.08	0.40%
委托加工物资	1年以内	373.41	92.91%	1,956.22	92.64%	917.76	100.00%	235.92	99.43%
	1至2年	28.48	7.09%	155.34	7.36%	-	-	1.35	0.57%
	2至3年	-	-	-	-	-	-	-	-
	3年以上	-	-	-	-	-	-	-	-
合计	1年以内	50,329.19	96.89%	37,476.82	96.39%	38,250.40	95.99%	30,015.16	96.25%
	1至2年	976.51	1.88%	845.66	2.17%	925.54	2.32%	757.01	2.43%
	2至3年	262.55	0.51%	279.54	0.72%	425.58	1.07%	189.19	0.61%
	3年以上	378.59	0.73%	279.62	0.72%	245.24	0.62%	224.25	0.72%

由上表可知，报告期各期末公司存货库龄一年以内的占比分别为96.25%、

95.99%、96.39%和96.89%，均大于95%，公司库龄整体较短，不存在大量存货积压的情形。

（二）存货期后销售情况

报告期各期末，公司存货期后结转情况如下：

单位：万元

日期	项目	存货账面余额	期后销售/领用/完工金额	结转比例
2022年9月30日	原材料	20,310.40	18,690.40	92.02%
	在产品	9,672.15	7,653.59	79.13%
	库存商品	21,562.40	18,698.21	86.72%
	委托加工物资	401.89	281.09	69.94%
	合计	51,946.85	45,323.29	87.25%
2021年12月31日	原材料	16,807.37	16,197.97	96.37%
	在产品	9,240.25	8,773.55	94.95%
	库存商品	10,722.47	10,158.08	94.74%
	委托加工物资	2,111.56	2,067.96	97.94%
	合计	38,881.65	37,197.56	95.67%
2020年12月31日	原材料	20,907.63	19,883.72	95.10%
	在产品	6,968.63	6,207.02	89.07%
	库存商品	11,052.73	10,056.10	90.98%
	委托加工物资	917.76	727.85	79.31%
	合计	39,846.75	36,874.69	92.54%
2019年12月31日	原材料	16,421.88	15,811.42	96.28%
	在产品	5,947.82	5,415.44	91.05%
	库存商品	8,578.64	8,068.97	94.06%
	委托加工物资	237.27	233.20	98.28%
	合计	31,185.61	29,529.03	94.69%

注：期后销售/领用/完工金额为期后一个经营年度的情况，2022年9月期后结转情况为2022年10月至2023年1月结转情况。

公司报告期末存货结转比例分别为94.69%、92.54%、95.67%和87.25%，结转比例较高。除个别存货因公司持有目的、存货属性等原因导致库龄较长外，公司不存在其他长期未结转的存货，对于该部分存货，公司已按《企业会计准则》进行减值测试，并足额计提了存货跌价准备。

（三）年降政策

年降政策是汽车零部件行业实施多年的行业惯例。公司主要产品属于非标定制汽车零部件产品，一般而言，客户会在项目周期内与公司协商年降的定价政策，每年会根据当年实际情况重新确定年降价比例。在协商价格调整的过程中，公司会综合考量客户采购量、原材料价格变动、产品竞争情况、产品设计变更与工艺变化、研发和设备投入、新产品投产以及生产成本等多种因素，其中原材料价格变动为重要的考量因素，公司在保证合理利润的情况下与客户协商确定最终价格调整的幅度。另外，公司定期跟踪原材料价格走势，在客户未提出降价需求时，如原材料成本上升对部分产品影响较大，公司亦可主动向客户提出涨价需求，并与客户协商确定涨价幅度。此外，由于公司主要产品的定制化属性，客户新项目、新产品数量较多，公司在新产品报价时会考虑后续价格调整政策的影响和空间，在保障一定利润率的情况下进行报价。

（四）原材料及产品价格波动情况

报告期内，公司原材料采购价格波动情况如下：

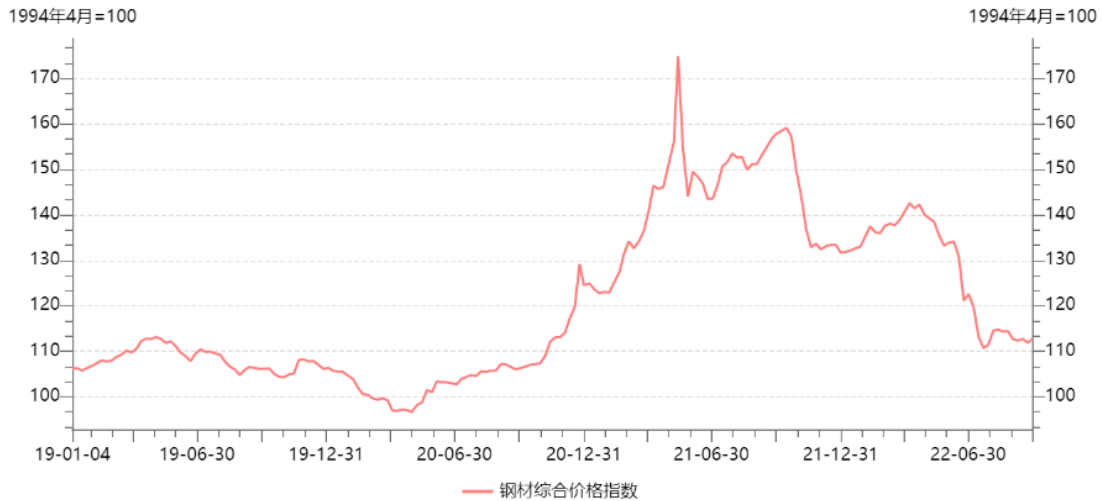
单位：元/吨

项目	2022年 1-9月	变动 幅度	2021年 度	变动 幅度	2020年 度	变动 幅度	2019年 度
冷轧	4,964.00	-11.63%	5,617.17	31.54%	4,270.19	4.90%	4,070.73
热轧	4,541.49	-5.66%	4,813.96	30.14%	3,699.14	-0.65%	3,723.22
型材	5,702.08	-6.91%	6,125.37	27.29%	4,812.19	0.64%	4,781.39
其他	7,448.68	-2.82%	7,664.60	7.62%	7,121.98	1.50%	7,016.59

注：其他主要系零星采购的其他钢材材料。

公司主要原材料为冷轧、热轧等不同规格型号的钢卷，采购价格与钢材公开市场价格挂钩，随着钢材市场价格走势变动而发生波动。

中国钢铁工业协会发布的钢材价格综合指数是衡量国内钢材市场价格变动的指标之一，其近年来波动情况如下图所示：



数据来源：wind

2019年至2020年，公司钢材采购平均单价略有上涨，与钢材综合价格指数走势相符，具有合理性。

2021年钢材综合价格指数相对2020年出现明显上涨，主要系国内经济复苏，钢铁行业市场需求旺盛，钢材消费快速增长，国内钢价持续上涨；此外，受货币政策影响，全球大宗商品价格均出现较大幅度上涨，钢材价格亦随之上涨。公司2021年冷轧、热轧和型材采购均价较2020年分别上涨31.54%、30.14%和27.29%，涨幅明显，与钢材综合价格指数走势相符，具有合理性。

2022年1-9月，钢材综合价格指数略有回落，公司钢材采购均价亦出现下降情形，公司钢材采购价格波动趋势与市场价格变动一致。

报告期内，公司主要产品平均销售单价及其变化情况列示如下：

单位：元/件

产品	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度
	单价	变动幅度	单价	变动幅度	单价	变动幅度	单价
车身冲压及焊接零部件	21.68	-21.52%	27.62	24.37%	22.20	-13.74%	25.74
底盘冲压及焊接零部件	109.48	-13.23%	126.17	20.91%	104.34	25.07%	83.43

公司生产的车身冲压及焊接零部件主要配套乘用车，底盘冲压及焊接零部件主要配套商用车。车身及底盘冲压及焊接零部件产品种类繁多、规格差异较大，

不同规格的车身件之间价格差别很大，因此报告期各期，公司的产品结构会对公司产品平均价格波动有所影响。

车身冲压及焊接零部件2020年单价较2019年下降13.74%，主要系2020年公司车身冲压及焊接零部件产品中定价较低的零部件销售占比增加所致。2021年单价较2020年上升24.37%，主要系2021年钢材价格大幅上涨，产品价格同步上涨，且低价车身件占比降低所致；2022年1-9月单价较2021年下降21.52%，主要原因包括2022年钢材价格回落造成产品件价格下降，同时，5元以下小件零部件订单增多，拉低了车身件单位售价。

底盘冲压及焊接零部件2020年单价较2019年上升25.07%，主要原因包括：（1）2020年开始量产单价高的无动力底盘；（2）单价较高的车架总成销售额占比较上年增加。2021年较2020年上升20.91%，主要系原材料钢材价格在2021年进一步上涨，零部件价格同步上涨。2022年1-9月，单价较低的底盘冲压及焊接零部件占比较多，且钢材价格回落零部件价格下调，单位售价较2021年有所下降。

（五）公司存货跌价准备计提是否充分，与同行业可比公司是否存在较大差异

1、公司与同行业可比公司存货跌价准备计提政策如下：

公司	跌价计提政策
华达科技	存货可变现净值是按存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。在确定存货的可变现净值时，以取得的确凿证据为基础，同时考虑持有存货的目的以及资产负债表日后事项的影响。资产负债表日，存货成本高于其可变现净值的，计提存货跌价准备。本公司通常按照单个类别存货项目计提存货跌价准备，资产负债表日，以前减记存货价值的影响因素已经消失的，存货跌价准备在原已计提的金额内转回。
无锡振华	资产负债表日，存货采用成本与可变现净值孰低计量，按照存货类别成本高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。直接用于出售的存货，在正常生产经营过程中以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；需要经过加工的存货，在正常生产经营过程中以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；资产负债表日，同一项存货中一部分有合同价格约定、其他部分不存在合同价格的，分别确定其可变现净值，并与其对应的成本进行比较，分别确定存货跌价准备的计提或转回的金额。

公司	跌价计提政策
英利汽车	存货跌价准备按存货成本高于其可变现净值的差额计提。可变现净值按日常活动中，以存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额确定。
黎明股份	年末对存货进行全面清查后，按存货的成本与可变现净值孰低提取或调整存货跌价准备。产成品、库存商品和用于出售的材料等直接用于出售的商品存货，在正常生产经营过程中，以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；需要经过加工的材料存货，在正常生产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，其可变现净值以合同价格为基础计算，若持有存货的数量多于销售合同订购数量的，超出部分的存货的可变现净值以一般销售价格为基础计算。
公司	资产负债表日按成本与可变现净值孰低计量，存货成本高于其可变现净值的，计提存货跌价准备，计入当期损益。在确定存货的可变现净值时，以取得的可靠证据为基础，并且考虑持有存货的目的、资产负债表日后事项的影响等因素。①产成品、商品和用于出售的材料等直接用于出售的存货，在正常生产经营过程中，以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值。为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，以合同价格作为其可变现净值的计量基础；如果持有存货的数量多于销售合同订购数量，超出部分的存货可变现净值以一般销售价格为计量基础。用于出售的材料等，以市场价格作为其可变现净值的计量基础。②需要经过加工的材料存货，在正常生产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值。如果用其生产的产成品的可变现净值高于成本，则该材料按成本计量；如果材料价格的下降表明产成品的可变现净值低于成本，则该材料按可变现净值计量，按其差额计提存货跌价准备。③存货跌价准备一般按单个存货项目计提；对于数量繁多、单价较低的存货，按存货类别计提。④资产负债表日如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，则减记的金额予以恢复，并在原已计提的存货跌价准备的金额内转回，转回的金额计入当期损益。

由上表可知，公司存货跌价准备计提政策与同行业可比公司一致。

2、报告期各期末，公司及可比公司存货跌价准备计提情况如下：

公司	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
华达科技	N/A	6.89%	7.36%	7.03%
无锡振华	N/A	7.70%	11.46%	6.13%
英利汽车	N/A	6.79%	6.87%	5.83%

公司	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
联明股份	N/A	3.93%	2.15%	1.34%
平均值	N/A	6.33%	6.96%	5.08%
公司	6.62%	6.97%	4.51%	6.51%

注 1：存货跌价准备计提比例=存货跌价准备余额/存货期末余额；

注 2：同行业可比公司数据来源于其公开披露的定期报告，其中同行业可比公司未披露 2022 年 9 月末存货跌价计提情况。

注 3：联明股份存货跌价率按照扣除不计提存货跌价的模具部分金额计算。

由上表可知，公司存货跌价计提比例与同行业平均水平基本一致。2020年12月31日公司存货跌价准备计提比例较低的原因一方面系2020年产品整体毛利相对较高，存在跌价的产品较少；另一方面系同行业上市公司无锡振华货跌价计提比例显著高于同行业公司，拉高了行业平均值。

综上，公司存货跌价准备计提充分，与同行业可比公司不存在较大差异。

六、中介机构意见

（一）核查程序

1、访谈了发行人财务部门负责人，了解应收账款客户的信用政策，主要收款对象的经营情况，报告期内是否发生变化和管理层对应收票据、应收款项融资的管理模式；发行人不同客户的结算模式，信用政策及其报告期内的变化等情况；报告期内营业收入变动原因和应收账款占营业收入比例逐年增长的原因；发行人存货跌价准备的计提政策及方法，存货跌价准备计提具体计算过程；报告期内原材料及产品价格变动的的原因；

2、查阅了应收账款账龄分布明细表、应收账款期后回款情况和坏账计提政策；

3、查阅了应收票据和应收款项融资明细表，访谈了发行人财务部门负责人，了解报告期内应收票据和应收款项融资余额波动的原因；

4、查阅了《企业会计准则第23号—金融资产转移（2017年修订）》对金融资产终止确认的规定和票据贴现及数字化应收债券凭证贴现业务合同条款；

5、查阅了报告期各期不同客户营业收入变动明细表和应收账款明细表；

6、访谈发行人财务及采购负责人，了解报告期各期末预付款项形成的原因及背景；

7、获取并复核报告期各期末预付款项账龄明细表；

8、获取并检查报告期各期末发行人主要预付款项供应商的预付款明细、合同及采购凭证，将主要预付款项供应商清单与关联方清单进行比对；

9、查阅了发行人报告期各期各类存货的库龄结构明细表；

10、查阅了发行人报告期各期存货期后销售/出库/领用明细表、查阅相应销售合同或订单，核查期后销售事项情况；

11、访谈了发行人销售负责人，查看发行人与客户关于协商降价的约定协议，了解年降政策执行方式；

12、查阅同行业可比公司的定期报告等公开资料，了解同行业可比公司存货跌价计提比例、存货跌价准备计提政策与发行人差异情况。

（二）中介机构核查意见

经核查，保荐机构和会计师认为：

1、报告期内，发行人应收账款账龄集中在1年以内，收款对象资信情况较好，期后回款比例较高，发行人应收账款和应收票据坏账准备计提充分，应收款项融资按照公允价值计量；

2、报告期内，发行人应收账款占营业收入比例增长的原因合理，不存在放宽信用期刺激销售的情形；

3、报告期内，应收款项融资和应收票据2019年年末合计金额较高主要系发行人2019年收到湖北新楚风汽车有限公司开立的商业承兑汇票3,450.00万元未进行背书、贴现所致。应收票据2021年12月31日余额较2020年12月31日余额减少及应收款项融资-数字化应收账款债权凭证2021年12月31日余额增加主要系发行人主要客户奇瑞汽车、比亚迪和陕西重汽开始以数字化应收账款债权凭证结算货款，且占比不断增加；

4、报告期内，发行人应收账款保理及应收票据贴现的相关利息费用具备合

理性，对符合条件的应收票据贴现予以终止确认；

5、发行人最近一期预付款项增长较快系发行人产品需求旺盛，发行人为满足订单需求加大了原材料的储备量导致的；

6、预付款项主要支付对象与发行人主要供应商一致，系为满足正常生产经营需求，按照合同约定向供应商支付钢材预付款所致，上述支付对象与发行人不存在关联关系或其他利益往来，不构成资金占用；

7、报告期内发行人存货库龄较短，期后销售情况良好，存货跌价风险较低；发行人存货跌价准备计提充分，与同行业可比公司不存在较大差异。

5. 固定资产及在建工程

申请文件显示，报告期内申请人固定资产、在建工程余额较高。请申请人补充说明：（1）固定资产规模与产能产量、营业收入的匹配性，与同行业可比公司的比较情况。（2）结合建设时间、建设进度、投入金额、建设规划、用途等情况，说明在建工程建设是否符合预期、是否存在延迟转固情形。

请保荐机构及会计师核查并发表意见。

【回复】

一、固定资产规模与产能产量、营业收入的匹配性，与同行业可比公司的比较情况。

（一）固定资产规模与产能产量、营业收入的匹配性

报告期各期末，公司固定资产账面价值分别为123,933.52万元、130,196.61万元、131,980.60万元和144,579.37万元，占总资产的比例分别为33.66%、35.92%、34.18%和32.75%。随着公司及其下属公司项目陆续建成投产，公司产能持续增长，公司固定资产规模也相应增长，报告期内固定资产规模与产能产量、营业收入的匹配性分析如下：

项目	2022年1-9月	2021年	2020年	2019年
固定资产原值平均值（万元）	266,193.58	243,925.57	222,763.98	176,014.06
冲压及焊接产能（万次）	105,504.00	140,231.00	128,474.00	124,007.00

项目	2022年1-9月	2021年	2020年	2019年
汽车零部件产量（万件）	8,229.86	6,235.97	5,148.67	4,373.98
营业收入（万元）	237,936.61	300,898.90	229,708.17	183,444.42
固定资产原值平均值/产能（元/次）	1.89	1.74	1.73	1.42
固定资产原值平均值/产量（元/件）	24.26	39.12	43.27	40.24
固定资产原值平均值/营业收入	0.84	0.81	0.97	0.96

注1：2022年1-9月固定资产原值平均值/产能（元/次）、2022年1-9月固定资产原值平均值/产量（元/件）、2022年1-9月固定资产原值平均值/营业收入已做年化处理；

注2：固定资产原值平均值=（固定资产期初原值+固定资产期末原值）/2

1、固定资产规模与产能的匹配性

如上表所示，2019年、2020年、2021年和2022年1-9月固定资产原值平均值/产能分别为1.42元/次、1.73元/次、1.74元/次和1.89元/次。2019年至2020年固定资产原值平均值/产能上升较快，主要系（1）2020年公司新建汽车冲焊部件研发及产业化项目、金属板材绿色清洁加工生产线项目、芜湖常瑞汽车冲压及焊接零部件扩产项目、丰宁宏亭联合厂房、设备安装等大量增加产能的在建工程项目陆续验收转固，固定资产金额快速上升但相应产线尚未全部建成投产；（2）在建工程金属板材绿色清洁加工生产线项目系用于水洗、裁剪、分条、加工金属板材，不增加公司冲压及焊接产能，该项目2020年的建成转固金额达9,953.79万元，占当年在建工程转入固定资产金额的44.38%，导致公司定资产原值平均值上升较快，而冲压及焊接产能并不随之同步增长。2020年和2021年固定资产原值平均值/产能相对稳定，2022年1-9月略有上升，主要原因系公司在建工程项目持续验收转固，伴随相应产线建成投产，产能持续提高。

2、固定资产规模与产量的匹配性

2019年、2020年、2021年和2022年1-9月固定资产原值平均值/产量分别为40.24元/件、43.27元/件、39.12元/件和24.26元/件。2019年至2020年固定资产原值平均值/产量呈上升趋势，主要原因系大量在建工程项目陆续验收，固定资产金额快速上升相应产线尚未全部建成投产，产量尚未同步增加，相对固定资产变动趋势存在滞后所致。2021年至2022年1-9月固定资产原值平均值/产量呈下降趋势，且2022年1-9月下降较大，主要原因系2021年新能源整车厂商需求量增长较多，公司产能上升的同时提高产能利用率，增加汽车零部件产量所致；2022年1-9

月，下游乘用车产销量，特别是新能源乘用车产销量不断取得突破性增长，公司主要客户合众新能源、振宜汽车、比亚迪、奇瑞汽车对车身件需求量增长较多，公司车身件的产能有限，将工序相对简单的小型车身零部件通过外协方式生产，集中产能生产车身总成件，导致公司车身冲压及焊接零部件产量显著增加，导致固定资产原值平均值/产量有较大幅度下降。

3、固定资产规模与营业收入的匹配性

2019年、2020年、2021年和2022年1-9月固定资产原值平均值/营业收入分别为0.96、0.97、0.81和0.84。2019年至2020年、2021年至2022年1-9月，固定资产原值平均值/营业收入基本保持稳定，系公司固定资产与营业收入保持同步增长。2020年至2021年，固定资产原值平均值/营业收入降低较快，主要原因系2021年公司下游新能源乘用车客户需求增长迅速，公司营业收入增长较快，而固定资产增长保持原有态势所致。

(二) 与同行业可比公司的比较情况

报告期各期末，公司与同行业可比公司固定资产规模比较如下：

项目	公司名称	2022年1-9月	2021年	2020年	2019年
固定资产账面平均值/营业收入	华达科技	0.26	0.26	0.30	0.31
	英利汽车	0.45	0.45	0.39	0.38
	联明股份	0.52	0.50	0.65	0.53
	无锡振华	0.73	0.70	0.69	0.53
	平均值	0.49	0.48	0.51	0.44
	公司	0.44	0.44	0.55	0.53

注1：2022年1-9月固定资产账面平均值/营业收入已做年化处理

注2：固定资产账面平均值=（固定资产期初账面价值+固定资产期末账面价值）/2

2019年、2020年、2021年和2022年1-9月，公司固定资产账面平均值/营业收入分别为0.53、0.55、0.44和0.44，同行业可比公司固定资产账面平均值/营业收入平均值分别为0.44、0.51、0.48和0.49。公司固定资产账面平均值/营业收入与同行业可比公司平均值相近，与英利汽车、联明股份较为接近，高于华达科技，低于无锡振华。主要原因系：（1）不同公司的产品结构存在差异，所需的固定资产投资存在差异；（2）华达科技主要产品为乘用车车身零部件，公司主要产品包

括汽车车身冲压及焊接零部件和底盘冲压及焊接零部件，下游涵盖乘用车和商用车领域，公司拥有更丰富的产品线，相应的单位固定资产投资更多；（3）无锡振华报告期内新建厂房、购置机器设备较多以及购买土地所有权而营业收入较为稳定导致其固定资产账面平均值/营业收入持续上升，而公司因持续拓展新客户，收入保持稳定增长，固定资产账面平均值/营业收入相对保持稳定。

二、结合建设时间、建设进度、投入金额、建设规划、用途等情况，说明在建工程建设是否符合预期、是否存在延迟转固情形。

报告期各期末，公司在建工程具体情况如下：

单位：万元

工程项目	2022年9月30日	2021年12月31日	2020年12月31日	2019年12月31日
汽车冲压及焊接零部件技术升级改造建设项目	31,608.19	21,573.79	7,316.04	6,397.48
新能源汽车轻量化车身覆盖件智能化冲压工程项目	10,526.41	-	-	-
蒙城商用车车身分总成冲焊部件智能化生产项目	1,915.54	6,176.70	-	-
阜合汽车冲焊部件智能化生产项目	1,038.36	349.99	344.50	323.32
镇江新能源汽车部件一体化冲焊生产线建设项目	673.36	673.36	512.81	119.25
芜湖常瑞汽车冲压及焊接零部件扩产项目	574.11	8,073.15	7,551.56	3,956.37
新建汽车冲焊部件研发及产业化项目	87.06	1,491.82	2,198.65	3,619.29
随州商用车轻量化结构数字化冲焊项目	33.35	-	1,768.08	-
仪征热成型自动化生产线	-	-	289.15	238.12
金属板材绿色清洁加工生产线项目	-	-	-	7,786.32
丰宁宏亭联合厂房	-	-	-	23.12
设备安装	6,415.49	5,642.26	4,397.23	5,265.13
零星工程	313.35	326.32	21.23	42.87
合计	53,214.76	44,307.39	24,399.25	27,771.27

报告期内，公司主要在建工程的建设时间、建设进度、投入金额、建设规划、用途情况如下：

单位：万元

项目	开工时间	预计完工时间	截至 2022 年 9 月末累计投入金额	截至 2022 年 9 月末完工进度	建设规划及用途
汽车冲压及焊接零部件技术升级改造建设项目	2018年3月	2023年4月	32,165.95	98.68%	新增年 10 万套中高端轻卡车身冲焊件、10 万套中高端轻卡底盘冲焊件和 3 万套客车及专用车底盘冲焊件生产能力
阜合汽车冲焊部件智能化生产项目	2018年4月	2023年6月	17,824.26	78.37%	新增年产商用车冲焊部件 4 万套的生产能力
芜湖常瑞汽车冲压及焊接零部件扩产项目	2018年5月	2023年12月, 未转固部分为机械设备安装	14,823.83	99.80%	新增乘用车车身冲压及焊接零部件 16 万套生产能力
新能源汽车轻量化车身覆盖件智能化冲压工程项目	2021年12月	主体工程未完工, 尚在建设阶段	10,526.41	59.47%	新增乘用车车身冲压及焊接零部件 20 万套生产能力
蒙城商用车车身分总成冲焊部件智能化生产项目	2021年7月	2023年6月	9,760.78	81.70%	新增 4 万套前车架总成、后车架总成、侧围内板总成、发动机舱总成的综合生产能力
镇江新能源汽车部件一体化冲焊生产线建设项目	2019年11月	项目于 2021 年 1 月停建	744.52	2.42%	新增 4 万套前车架总成、后车架总成、侧围内板总成、发动机舱总成的综合生产能力

报告期内，公司主要在建工程的转固情况如下：

单位：万元

项目	主要子项目	转固依据	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度	
			转固金额	转固时间	转固金额	转固时间	转固金额	转固时间	转固金额	转固时间
新建汽车冲焊部件研发及产业化项目	肥西二期项目联合厂房一	验收交付确认书	-		463.46	2021年12月	892.33	2020年12月	5,244.42	2019年11月

项目	主要子项目	转固依据	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度	
			转固金额	转固时间	转固金额	转固时间	转固金额	转固时间	转固金额	转固时间
	肥西二期项目联合厂房二	验收交付确认书	93.44	2022年5月-9月	763.66	2021年12月	462.20	2020年12月	1,484.78	2019年9月
	肥西二期项目	验收交付确认书	1,670.77	2022年5月-9月	10.34	2021年6月	254.79	2020年12月	-	
	阜阳一号联合厂房	验收交付确认书	1.11	2022年7月	1,460.34	2021年3月-12月	237.30	2020年11月	4,506.72	2019年2月-11月
阜合汽车冲焊部件智能化生产项目	阜合汽车等离子切割生产线	设备终验收报告	-		-		144.85	2020年12月	-	
	阜合汽车高功率激光切割机	设备终验收报告	-		-		90.80	2020年12月	-	
	阜合汽车车架总成涂装生产线项目	设备终验收报告	-		-		-		2,217.62	2019年3月-5月
	阜合汽车三面冲项目	设备终验收报告	-		-		-		2,767.14	2019年1月-5月
	阜合汽车辊压线项目	设备终验收报告	-		-		-		1,304.87	2019年1月-5月
		常瑞二期联合厂房	验收交付确认书	7,410.48	2022年4月-8月	-		-		-
芜湖常瑞汽车冲压及焊接零部件扩产项目	常瑞 T19C 车型 CD 柱自动化项目	设备终验收报告	1,106.19	2022年8月	-		-		-	
	常瑞 1600T 多工位液压机安装调试项目	设备终验收报告	-		905.98	2021年12月	-		-	
	常瑞数控冷轧	设备终验收	-		955.41	2021年	-		-	

项目	主要子项目	转固依据	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度	
			转固金额	转固时间	转固金额	转固时间	转固金额	转固时间	转固金额	转固时间
	卷料纵切、横切生产线项目	收报告				12月				
蒙城商用车车身总成冲焊部件智能化生产项目	蒙城常顺联合厂房	验收交付确认书	7,357.55	2022年8月	-		-		-	
镇江新能源汽车部件一体化冲焊生产线建设项目	厂区围墙土建工程	验收交付确认书	-		71.16	2021年1月	-		-	

关于上述项目的建设进度，具体情况如下：

(1) 汽车冲压及焊接零部件技术升级改造建设项目

该项目涉及新增年10万套中高端轻卡车身冲焊件、10万套中高端轻卡底盘冲焊件和3万套客车及专用车底盘冲焊件三个生产能力提升项目，项目实施地点位于肥西，原计划2019年4月投产，为江淮汽车肥西生产基地提供配套，鉴于江淮汽车整体产销量规模未实现预期增长，公司现有生产能力已能满足江淮汽车业务订单需求，故为控制经营风险，公司及时调整经营策略，计划对项目的对标客户、生产工艺及设备布局重新进行优化调整。截至2022年9月末的工程累计投入金额为32,165.95万元，工程进度98.68%，工程累计投入所形成的在建工程转固金额为557.76万元，尚未转固的在建工程余额为31,608.19万元，主要为主体工程一期联合厂房（2022年9月末在建工程余额9,716.06万元）及自动化冲压生产线（2022年9月末在建工程余额17,551.58万元）尚未建成，其中自动化冲压生产线已于2022年10月转固，项目整体建设进度符合预期，不存在延迟转固情形。

(2) 阜合汽车冲焊部件智能化生产项目

该项目是公司新增年产商用车冲焊部件4万套的生产能力项目，项目实施地点为阜阳，主要为江淮汽车阜阳生产基地提供配套，截至2022年9月末，工程累计投入金额为17,824.26万元，工程进度78.37%，累计转固金额16,785.91万元；尚

未转固的在建工程余额为1,038.36万元，主要为主体工程部分阜阳二号联合厂房及翼面冲孔生产线、腹面冲孔生产线尚未完工，工程预计在2023年6月完工，项目整体建设进度符合预期，不存在延迟转固情形。

（3）芜湖常瑞汽车冲压及焊接零部件扩产项目

该项目是公司新增乘用车车身冲压及焊接零部件16万套生产能力项目，项目实施地点为芜湖，主要为奇瑞汽车提供配套，截至2022年9月末的工程累计投入金额为14,823.83万元，工程进度99.80%，工程累计投入所形成的在建工程大部分已转固，转固金额14,249.72万元；尚未转固的在建工程余额为574.11万元，主要为组成部分1600T自动化项目机械设备尚未完成建设，项目整体建设进度符合预期，不存在延迟转固情形。

（4）新能源汽车轻量化车身覆盖件智能化冲压工程项目

该项目是公司新增乘用车车身冲压及焊接零部件20万套生产能力项目，项目实施地点为芜湖，主要为奇瑞汽车提供配套，截至2022年9月末的工程累计投入金额为10,526.41万元，工程进度59.45%，该项目于2021年12月进场施工，已于2022年12月份转固，自动生产线A线目前处于设备安装阶段，由于该项目主要依据自动化生产线达产转固，该项目工程累计投入所形成的在建工程未达到转固条件，尚未转固，预计2023年6月转固，项目整体建设进度符合预期，不存在延迟转固情形。

（5）蒙城商用车车身分总成冲焊部件智能化生产项目

该项目是公司新增4万套前车架总成、后车架总成、侧围内板总成、发动机舱总成的综合生产能力项目，项目实施地点为蒙城，主要为江淮汽车蒙城生产基地提供配套，截至2022年9月末的工程累计投入金额为9,760.78万元，工程进度81.70%，该项目于2021年7月进场施工、2021年10月主体结构验收、2021年11月设备基础完工，联合厂房于2022年8月验收转固，累计转固金额为7,845.24万元；尚未转固的在建工程余额为1,915.54万元，主要系二期厂房仍处于建设过程，项目整体建设进度符合预期，不存在延迟转固情形。

（6）镇江新能源汽车部件一体化冲焊生产线建设项目

该项目是公司新增年产汽车冲焊部件系列产品10万套的综合生产能力项目，截至2022年9月末，工程累计投入金额为744.52万元，工程进度2.42%，该项目主体工程转固金额71.16万元；尚未转固的在建工程余额为673.36万元，由于该项目原计划用于满足北汽订单生产需求，由于北汽规划变更，公司的其他子公司可满足生产需求，结合经营情况镇江在建项目于2021年暂停。

综上所述，报告期内，公司主要在建工程进度符合既定的建设规划，不存在严重逾期的情形，公司主要在建工程转固时点准确，不存在延迟转固的情形。

三、中介机构意见

（一）核查程序

1、取得发行人产能、产量、销量统计表和固定资产明细表，分析报告期内固定资产规模与产能产量、营业收入的匹配性、变动趋势；

2、与发行人总经理进行访谈，了解报告期内固定资产规模与产能产量、营业收入变动原因，查阅同行业可比公司年报，与发行人进行对比分析；

3、与发行人总经理进行访谈，了解报告期内主要工程项目的建设时间、建设进度、投入金额、建设规划、用途等情况；

4、查阅了报告期各期末在建工程明细表，核查各项目投资金额、转固时点及转固金额，对部分在建工程转固进行穿行测试；

5、对固定资产、在建工程执行监盘程序，实地观察主要固定资产的运转情况，实地观察主要在建工程的建设情况；

6、获取并检查了验收文件、转固原始凭证等。

（二）中介机构核查意见

经核查，保荐机构和会计师认为：

1、报告期内发行人固定资产规模与产能产量、营业收入具备匹配性；发行人固定资产规模与营业收入的比例与同行业可比公司平均水平较为接近，不存在较大差异；

2、发行人在建工程建设总体符合预期，在建工程转固及时、准确，不存在延迟转固的情形。

6. 关于募集资金

申请文件显示，本次发行募集资金拟投向“新能源汽车一体化大型压铸项目”及补充流动资金。请申请人补充说明：（1）本次募投项目具体投资数额安排明细，投资数额的测算依据和测算过程；各项投资构成是否属于资本性支出，拟以募集资金投入的非资本性支出比例是否符合规定。（2）本次募投项目目前进展情况、预计进度安排及资金的预计使用进度，是否存在置换董事会前投入的情形。（3）结合募投项目产品与现有产品的差异、行业发展趋势、市场供需状况等，说明是否存在产能无法消化的风险，公司是否存在募投产品对应的在手订单或意向性订。（4）本次募投项目预计效益情况，效益测算依据、测算过程，效益测算是否谨慎。

请保荐机构核查并发表意见。

【回复】

一、本次募投项目具体投资数额安排明细，投资数额的测算依据和测算过程；各项投资构成是否属于资本性支出，拟以募集资金投入的非资本性支出比例是否符合规定。

（一）本次募投项目具体投资数额安排明细，投资数额的测算依据和测算过程

1、本次投资项目具体投资数额安排明细

本次非公开发行募集资金总额不超过 80,000.00 万元，扣除发行费用后，募集资金净额拟投入以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金金额
1	新能源汽车一体化大型压铸项目	62,654.66	62,654.66
2	补充流动资金	17,345.34	17,345.34
合计		80,000.00	80,000.00

2、新能源汽车一体化大型压铸项目投资数额的测算依据和测算过程

(1) 工艺设备

项目购置各类生产工艺设备及仪器仪表共计 21 台（套），主要生产工艺设备及仪器仪表如下表所示：

序号	设备名称	数量（台/套）	设备价格（万元）	
			单价	合计
1	压铸单元	2	8,000.00	16,000.00
2	熔化炉	2		
3	保温炉	2		
4	熔炼除尘	1		
5	过跨平车	1	150.00	150.00
6	模修设备	1	800.00	800.00
7	实验检测设备	1	1,200.00	1,200.00
8	双梁桥式起重机	4	300.00	1,200.00
9	机加线	4	3,000.00	12,000.00
10	模具	3	1,500.00	4,500.00
合计		21	-	35,850.00

(2) 工程费用

按照当地类似项目工程费用估算，具体如下：

序号	构筑物名称	建筑面积（m ² ）	平均单价（元/m ² ）	合计（万元）
1	厂房	29,200.00	4,300.00	12,556.00
2	成品仓库	2,000.00	2,500.00	500.00
3	动力站	2,500.00	3,500.00	875.00
4	办公楼	2,500.00	3,500.00	875.00
5	餐厅	1,500.00	3,000.00	450.00
6	门卫室 1	28.00	8,000.00	22.40
7	门卫室 2	28.00	6,000.00	16.80
8	厂区工程	26,000.00	1,000.00	2,600.00
合计			-	17,895.20

(3) 工程建设其他费用

包括土地使用费、建设单位管理费、各评价报告费用（环、安、能、卫等）、工程招标代理服务费、前期咨询费、勘察设计费、工程建设监理费、办公家具购置费、培训费等。

①土地使用费

项目预计购置土地约 95 亩，按照 9.8 万元/亩计取。

②建设单位管理费、前期工作费、勘察设计费、招标代理服务费、工程监理费

参照发改价格[2015]299 号文并结合企业情况综合计取。

③各评价报告费用（环、安、能、卫等）

项目暂按照 20 万元/个计取。

④办公家具购置费

项目暂按照 20 万元估算。

⑤培训费

项目暂按照 10 万元估算。

(4) 预备费

按工程费用和工程建设其他费用之和的 3% 计算。

(5) 流动资金

达产年所需流动资金为 14,814.92 万元，本项目铺底流动资金按照全额流动资金的 30%，暂列为 4,444.48 万元。

3、补充流动资金投资数额的测算依据和测算过程

公司拟使用本次非公开发行募集资金 17,345.34 万元用于补充流动资金，补充流动资金规模的测算依据和测算过程如下：

本次募投项目中补充流动资金金额系根据公司 2019 年-2021 年营业收入增

长情况、经营性应收（应收票据、应收款项融资、应收账款及预付款项）、应付（应付账款、应付票据及预收款项）及存货、合同资产、合同负债科目对流动资金的占用情况测算营运资金缺口得到。

2019-2021 年，公司营业收入分别为 183,444.42 万元、229,708.17 万元和 300,898.90 万元，公司营业收入年化复合增长率为 28.07%。在此基础上，设定公司未来营业收入保持各年 28% 的增长率，则初步测算未来公司收入情况如下：

单位：万元

项目	2021	2022E	2023E	2024E
营业收入	300,898.90	385,150.59	492,992.76	631,030.73

扣除货币资金、其他应收款、发放贷款和垫款、一年内到期的非流动资产和其他流动资产等非经营性科目影响，近三年公司主要经营性资产和经营性负债占营业收入的比例情况如下：

单位：万元

项目	2021 年	2020 年	2019 年	近三年各项占收入比重 (算数平均)
应收票据	4,246.62	13,441.77	14,437.21	5.04%
应收账款	57,139.26	34,848.13	22,802.15	15.53%
应收款项融资	13,016.18	6,047.86	10,994.22	4.32%
预付款项	11,291.81	16,599.68	15,552.82	6.49%
存货	36,172.30	38,049.56	29,154.34	14.83%
合同资产	-	-	-	-
经营性流动资产 A	165,989.25	137,787.28	104,748.67	46.20%
应付票据	30,417.74	34,966.00	42,080.00	16.09%
应付账款	41,343.83	36,490.82	39,852.17	17.12%
预收账款	118.52	470.59	3,456.88	0.71%
合同负债	8,403.66	4,891.04	-	1.64%
经营性流动负债 B	80,283.74	76,818.45	85,389.05	35.56%
流动资金占用额 C=A-B	85,705.50	60,968.83	19,359.62	10.65%

假设未来公司主要经营性流动资产和经营性流动负债占当期收入比重与上表中占比保持一致，2022 至 2024 年各年末公司营运资金占用情况如下：

单位：万元

项目	2022 年末 E	2023 年末 E	2024 年末 E	2024 年末预测数 -2021 年末实际数
营业收入	385,150.59	492,992.76	631,030.73	330,131.83
应收票据	19,428.36	24,868.30	31,831.42	27,584.80
应收账款	59,814.06	76,562.00	97,999.36	40,860.10
应收款项融资	16,628.01	21,283.85	27,243.33	14,227.15
预付款项	24,980.01	31,974.41	40,927.25	29,635.44
存货	57,103.01	73,091.86	93,557.58	57,385.27
合同资产	-	-	-	-
经营性流动资产 A	177,953.45	227,780.42	291,558.93	169,692.77
应付票据	61,970.35	79,322.05	101,532.23	71,114.49
应付账款	65,925.23	84,384.29	108,011.89	66,668.06
预收账款	2,732.88	3,498.08	4,477.55	4,359.03
合同负债	6,319.16	8,088.52	10,353.30	1,949.65
经营性流动负债 B	136,947.61	175,292.95	224,374.97	144,091.23
流动资金占用额 C=A-B	41,005.84	52,487.47	67,183.96	25,601.54

综上所述，营运资金需求的测算以公司营业收入增长率、经营性流动资产、经营性流动负债等数据为依据，切实考虑了公司的实际资金需求，与公司现有资产、业务规模等相匹配。公司未来三年新增流动资金缺口规模预计为 25,601.54 万元，流动资金缺口相对较大，公司拟将本次募集资金中的 17,345.34 万元用于补充流动资金，未超出公司未来三年新增流动资金缺口，公司本次募集资金中用于补充流动资金的金额具有必要性与合理性。

（二）各项投资构成是否属于资本性支出，拟以募集资金投入的非资本性支出比例是否符合规定

1、新能源汽车一体化大型压铸项目

新能源汽车一体化大型压铸项目的投资总额为 62,654.66 万元，拟使用募集资金投入金额 62,654.66 万元，其中 56,514.74 万元用于项目建设中的资本性支出，项目投资具体构成情况如下：

单位：万元

序号	项目名称	投资金额	是否属于资本性支出	拟以募集资金投入金额
1	土地使用费	931.88	是	931.88
2	建筑工程费	17,895.20	是	17,895.20
3	设备仪器购置费	35,850.00	是	35,850.00
4	设备调试安装费	365.33	是	365.33
5	其他费用	1,472.33	是	1,472.33
6	预备费	1,695.44	否	1,695.44
7	铺底流动资金	4,444.48	否	4,444.48
合计		62,654.66	-	62,654.66

以上各项投资构成中，土地使用费、建筑工程费、设备仪器购置费、设备调试安装费及其他费用属于资本性支出；预备费、铺底流动资金属于非资本性支出。

2、补充流动资金

公司拟使用本次非公开发行募集资金 17,345.34 万元用于补充流动资金，以满足公司日常运营资金需要，将有效缓解公司发展带来的资金压力，有利于增强公司竞争力以及抗风险能力。本募投项目拟使用募集资金不属于资本性支出。

3、补充流动资金比例是否符合相关监管要求

根据中国证监会于 2020 年 2 月 14 日发布《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》，“上市公司应综合考虑现有货币资金、资产负债结构、经营规模及变动趋势、未来流动资金需求，合理确定募集资金中用于补充流动资金和偿还债务的规模，通过其他方式募集资金的，用于补充流动资金和偿还债务的比例不得超过募集资金总额的 30%”。

公司本次非公开发行募集资金总额不超过 80,000.00 万元，本次募投项目之新能源汽车一体化大型压铸项目中预备费、铺底流动资金均为非资本性支出，共计 6,139.92 万元，本次募投项目之补充流动资金为 17,345.34 元，本次拟以募集资金投入的非资本性支出金额共计为 23,485.26 万元，占本次拟投入募集资金总额的比例为 29.36%，符合前述监管规定。

二、本次募投项目目前进展情况、预计进度安排及资金的预计使用进度，是否存在置换董事会前投入的情形。

(一) 本次募投项目目前进展情况

截至本反馈意见回复出具之日，本次募投项目之新能源汽车一体化大型压铸项目的进展情况如下：

- 1、已完成安徽居巢经济开发区管委会项目立项备案；
- 2、取得了合肥市生态环境局出具的《关于合肥常捷汽车部件有限公司新能源汽车一体化大型压铸项目环境影响报告表的批复》；
- 3、取得了巢湖市自然资源和规划局出具的《巢湖市国有建设用地使用权出让成交确认书》，并于 2023 年 2 月 6 日与巢湖市自然资源和规划局签订了《国有建设用地使用权出让合同》，出让宗地面积为 58,971.95 平方米，出让宗地坐落于夏阁园区夏阁河路以东、下汤路以西、竹田地块以南。
- 4、目前处于设备采购阶段。

(二) 预计进度安排

本次募投项目之新能源汽车一体化大型压铸项目整体建设周期预计 24 个月。项目主要工作内容及进度如下图所示：

项目实施进度表

工作内容	时间进度（月）											
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
前期筹备	■	■										
施工图设计		■	■									
土建工程施工			■	■	■	■	■	■				
机电安装工程							■	■	■	■		
安装调试										■	■	
试生产、验收												■

(三) 资金的预计使用进度

本次募投项目之新能源汽车一体化大型压铸项目投资总额 62,654.66 万元，

相关的资金初步预计使用进度如下：

单位：万元

序号	项目	建设年度				合计
		1	2	3	4	
1	用于建设投资	46,754.52	11,455.66	-	-	58,210.18
2	用于流动资金	-	-	3,564.55	879.93	4,444.48
	合计	46,754.52	11,455.66	3,564.55	879.93	62,654.66

（四）是否存在置换董事会前投入的情形

截至本次非公开发行股票董事会决议日（2022年11月7日），本次募投项目尚未进行资金投入，不存在使用募集资金置换董事会前投入的情形。

三、结合募投项目产品与现有产品的差异、行业发展趋势、市场供需状况等，说明是否存在产能无法消化的风险，公司是否存在募投产品对应的在手订单或意向性订单。

（一）结合募投项目产品与现有产品的差异、行业发展趋势、市场供需状况等，说明是否存在产能无法消化的风险

1、募投项目产品与现有产品的差异

公司募投项目“新能源汽车一体化大型压铸项目”致力于汽车铝合金一体化压铸件的研发、生产和销售，产品为新能源汽车底盘压铸件以及电池壳体，该募投项目采用一体化压铸技术，采用熔化保温、压铸、机加工等工序进行生产，与现有业务在设备、加工工艺等方面存在较大区别。

该募投项目所生产的产品与现有业务的汽车冲压及焊接零部件在原材料、工艺、产品的复杂程度、最终产品形态等有所差异，但其下游属于新能源汽车行业，因此该募投项目与现有业务有所区别，但也系公司基于对下游汽车行业的深耕而对现有产品线的扩充。

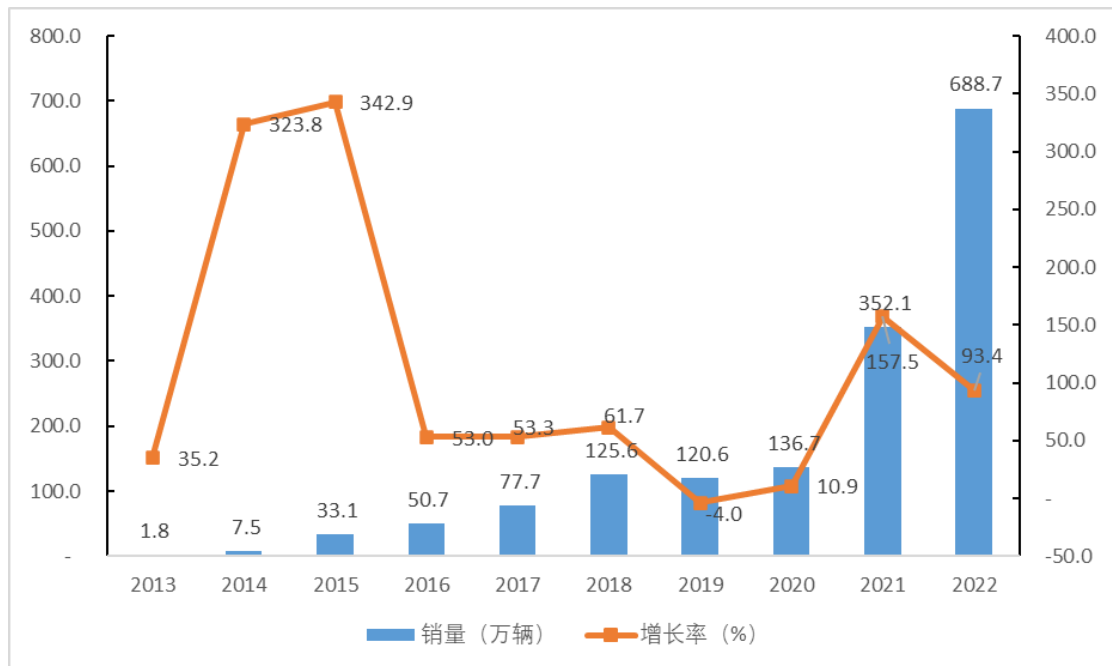
2、行业发展趋势

我国汽车已成为全球汽车工业体系的重要组成部分，产业规模巨大。根据中国汽车工业协会（CAAM）统计数据，2022年汽车产销分别完成2,702.1万辆和2,686.4万辆，同比增长3.4%和2.1%。近年来，在汽车行业节能减排、轻量化的

发展趋势下，叠加国家“碳达峰”、“碳中和”政策鼓励和支持，新能源汽车市场发展迅速，市场需求快速增加。国内外汽车生产厂商陆续进军新能源汽车领域，推出了众多新能源汽车车型。

2022年，新能源汽车持续爆发式增长，产销量分别为705.8万辆和688.7万辆，同比增长96.9%和93.4%，市场占有率达到25.6%，高于上年12.1个百分点。说明我国新能源汽车市场发展已经从政策驱动转向市场拉动的发展阶段，总体上呈现出市场规模、发展质量双提升的良好发展局面。根据汽车流通协会资料，我国现已成为了全球最大的新能源汽车市场，占全球市场份额超过50%，已超过欧洲市场。在碳中和发展背景下，预计未来我国新能源汽车行业仍将保持着高速增长。

2013-2022年新能源汽车市场增长情况



数据来源：中国汽车工业协会（CAAM）

依托于下游汽车行业的庞大市场，近年来汽车零部件行业也得到持续稳定发展。同时，随着未来新能源汽车渗透率的进一步攀升，由于一体化压铸技术有助于减轻车身重量、缩减加工工序、降低加工成本等优势，受到新能源汽车厂商的广泛青睐，预计未来新能源汽车零部件行业及铝压铸行业存在较大市场需求。

3、市场供需状况

(1) 新能源车渗透率提升，创造一体化压铸新需求

根据中国汽车工业协会（CAAM）统计数据，2022 年，新能源汽车持续爆发式增长，产销量分别为 705.8 万辆和 688.7 万辆，同比增长 96.9% 和 93.4%，市场占有率达到 25.6%，高于上年 12.1 个百分点。随着新能源车在整车市场的渗透率不断提高，新能源车对冲压件的需求也在不断提升。相比于传统车型，新能源车一方面是车身轻量化积极实践者，另一方面又由于全新的能源动力系统模式给产业链带来了增量。

根据天风证券研究所测算，考虑新技术导入车型的开发周期，预计从 2023 年开始一体化压铸的市场空间有望迎来快速提升。国内一体化压铸的市场空间到 2025 年预计将达 300 亿以上的规模，2022-2025 年的 CAGR 达 233%。

项目	2022E	2023E	2024E	2025E
新能源汽车销量（万辆）	680	952	1,238	1,485
新能源汽车销量增长率（YOY）	N/A	30%	20%	20%
一体化压铸渗透率	5%	10%	16%	23%
平均出厂价格（ASP，元/辆）	3,000	6,000	8,500	11,000
平均出厂价格增长率（YOY）	N/A	100%	42%	29%
一体化压铸市场空间（亿元）	10	57	168	376
一体化压铸市场空间增长率（YOY）	N/A	614.00%	194.67%	123.24%

资料来源：天风证券研究所

（2）多因素筑成一体化压铸壁垒，行业尚在前期布局阶段

进入一体化压铸行业存在稳定的免热处理铝合金材料供给、大型压铸机建造、先进的一体化压铸工艺、复杂模具设计和整车厂商供应链体系认证等方面的壁垒，因此目前市场上对于一体化压铸产品的布局尚在前期阶段，主要企业一体化压铸布局情况如下：

压铸公司	一体压铸总体布局	项目进展
文灿股份	与力劲集团、立中集团签订战略框架协议。 拟合计引入 14 台大型压铸机，其中 6000t 以上超大型压铸机 7 台将在今年完成安装，包括 6000T-7000T 压铸机 4 台，9000T 压铸机 3 台。 2022 年 10 月 26 日发布非公	6000T 压铸设备上于 2021 年 11 月 18 日完成首次半片式后地板的试制，试制产品已在某知名头部新势力客户整车厂中完成白车身安装下线； 2 台全球最大吨位的 9000t 压铸机也分别于今年 4 月和 6 月在天津和南通完成试生产，定点产品已经开始试制阶段工作，用于另一知名头部新势力客户的 SUV 车型。公司目前共有

压铸公司	一体压铸总体布局	项目进展
	开预案，在六安市、重庆市以及佛山市布局一体化压铸生产基地	1100T-4500T 大型压铸机 40 多台、6000T 压铸机 2 台、9000T 压铸机 2 台。
广东鸿图	布局武汉、广州、肇庆三大工厂，向力劲集团采购包括 2 套 12000T 压铸单元在内的 8 套大型及超大型压铸设备。自研三种牌号免热处理合金 2022 年 11 月 15 日发布非公开预案，在广东布局一体化压铸生产基地	2022 年 1 月 6800T 超大型一体化铝合金压铸结构件试制成功；2022 年 6 月公司取得小鹏汽车项目定点
拓普集团	2021 年 9 月宣布和力劲集团深度合作，订购了 21 台套压铸单元，具体为 6 台 7200 吨、10 台 4500 吨和 5 台 2000 吨的压铸设备	2022 年 2 月，公司生产的国内首个基于 7200 吨巨型压铸机正向开发的一体化超大压铸车身后舱正式量产下线。
泉峰汽车	正在进行 5000-8000T 压铸机用模具的设计和研发；计划马鞍山基地增加 7 台大型压铸机。	截止 2022 年 H1，公司安徽马鞍山生产基地一体压铸中心已经有一台 4400T 压铸机投入使用，另有 4000T、4200T 设备正在调试安装；预计 6100T 和 8000T 压铸机今年年底到厂

资料来源：公司官网，汽车材料网，海通国际、公开信息整理

总体而言，目前一体化压铸市场总体处于前期布局和试制阶段，实际供给量较少且尚未实现全车身一体化压铸。

综上所述，本次募投项目产能无法消化的风险较低，且相关风险已在公司《2022 年度非公开发行 A 股股票预案》之“第三节董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析”之“六、本次股票发行相关的风险说明”之“（四）募集资金投资项目风险”中予以披露。

（二）公司是否存在募投产品对应的在手订单或意向性订单

目前，公司新能源汽车一体化大型压铸项目目前尚无在手订单，但公司目前已经与江淮汽车、奇瑞汽车、合众新能源、比亚迪、振宜汽车等国内知名整车企业建立了良好合作关系，与部分整车企业正在积极接洽一体化压铸协同开发事宜，公司将积极利用现有客户资源开发新能源汽车一体化压铸件新订单。

综上所述，公司目标客户、产品认证、定单获取等规划清晰，进展顺利，不会对募投项目的效益产生重大不利影响。

四、本次募投项目预计效益情况，效益测算依据、测算过程，效益测算是否谨慎。

（一）本次募投项目预计效益情况，效益测算依据、测算过程

公司在结合历史经营统计资料、目前实际经营情况和公司经营发展规划的基础上，综合考虑市场发展趋势来预测本次募投项目的未来收入、成本、期间费用等各项指标，对新能源汽车一体化大型压铸项目进行了达产年整体效益测算。

1、本次募投项目预计效益情况

经测算，本项目达产后（第4年至第10年）每年平均新增净利润10,332.43万元，全部投资财务内部收益率为15.90%，投资回收期为6.70年（含建设期）。

2、效益测算依据、测算过程

（1）项目效益测算过程

本项目主要财务指标测算情况如下表所示：

单位：万元

序号	项目	合计	计算期										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	营业收入	546,000.00	-	-	56,000.00	70,000.00	70,000.00	70,000.00	70,000.00	70,000.00	70,000.00	70,000.00	70,000.00
2	营业中税金及附加	2,639.84	-	-	-	175.04	410.80	410.80	410.80	410.80	410.80	410.80	410.80
3	补贴收入	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	总成本费用	436,671.35	-	-	45,747.23	55,846.30	55,846.30	55,846.30	55,846.30	55,846.30	55,846.30	55,846.30	55,846.30
5	利润总额	106,688.81	-	-	10,252.77	13,978.65	13,742.90	13,742.90	13,742.90	13,742.90	13,742.90	13,742.90	13,742.90
6	弥补以前年度亏损		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	应纳税所得额	106,688.81	-	-	10,252.77	13,978.65	13,742.90	13,742.90	13,742.90	13,742.90	13,742.90	13,742.90	13,742.90
8	所得税	26,672.20	-	-	2,563.19	3,494.66	3,435.72	3,435.72	3,435.72	3,435.72	3,435.72	3,435.72	3,435.72
9	净利润	80,016.60	-	-	7,689.58	10,483.99	10,307.17	10,307.17	10,307.17	10,307.17	10,307.17	10,307.17	10,307.17
10	可供分配利润	80,016.60	-	-	7,689.58	10,483.99	10,307.17	10,307.17	10,307.17	10,307.17	10,307.17	10,307.17	10,307.17
11	提取法定盈余公积金	8,001.66	-	-	768.96	1,048.40	1,030.72	1,030.72	1,030.72	1,030.72	1,030.72	1,030.72	1,030.72
12	可供投资者分配的利润	72,014.94	-	-	6,920.62	9,435.59	9,276.46	9,276.46	9,276.46	9,276.46	9,276.46	9,276.46	9,276.46
13	提取任意盈余公积金		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	未分配利润	72,014.94	-	-	6,920.62	9,435.59	9,276.46	9,276.46	9,276.46	9,276.46	9,276.46	9,276.46	9,276.46
15	息税前利润 (利润总额+利息支出)	109,642.03	-	-	10,556.36	14,357.17	14,121.42	14,121.42	14,121.42	14,121.42	14,121.42	14,121.42	14,121.42

序号	项目	合计	计算期									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	息税折旧摊销前利润 (息税前利润+折旧+摊销)	142,853.44	-	-	14,707.78	18,508.60	18,272.84	18,272.84	18,272.84	18,272.84	18,272.84	18,272.84
17	毛利率	-	-	-	27.03%	28.88%	28.88%	28.88%	28.88%	28.88%	28.88%	28.88%
18	净利润率	-	-	-	13.73%	14.98%	14.72%	14.72%	14.72%	14.72%	14.72%	14.72%

(2) 项目效益测算依据

①营业收入

项目产品销售单价是参考行业市场数据，结合近年来行业同类型产品市场单位售价数据和未来产品定价策略，综合考虑而确定的。

本项目新能源汽车底盘压铸件定价为 0.35 万元/件（不含税）、新能源汽车电池壳体定价为 0.35 万元/件（不含税）；预计达产后年平均营业收入为 70,000.00 万元（不含税）。

②总成本费用

A.原辅材料、燃料及动力成本

根据同类项目产品成本进行估算。

B.工资及附加

项目总定员 200 人，按照平均每年每人 10 万元估算。

C.折旧与摊销

固定资产折旧采用平均年限法计算，其中：房屋建筑物按 20 年折旧，新增设备按 10 年折旧，其他固定资产按 10 年折旧，残值率为 5%；土地按 50 年摊销，其他资产按 10 年摊销，无残值。

D.修理费用

按照当年折旧的 30% 估算。

E.财务费用

财务费用为短期流动资金借款利息，中国人民银行贷款市场报价利率（LPR）为：1 年期 LPR 为 3.65%，本项目短期流动资金借款利率按照 3.65% 考虑。

F.其他制造费用

按照当年营业收入的 6% 估算。

G.研发费用

按照当年营业收入的 3% 估算。

H.其他管理费用

按照当年营业收入的 3.89% 估算。

I.销售费用

按照当年营业收入的 1% 估算。

③税金及附加

本项目涉及增值税征收和抵扣项目，主要为不动产增值税和设备、原辅材料、燃料动力、产品增值税，按照现行财税制度，其中不动产增值税率为 9%，设备、原辅材料、燃料动力、产品增值税率为 13%。

本项目营业税金及附加主要涉及城市维护建设税和教育费附加（国家+地方），其中城市维护建设税为增值税的 5%，教育费附加为增值税的 5%。

④所得税

项目企业所得税率按照 25% 估算。

⑤公积金

本项目法定盈余公积金按可供分配利润的 10% 计算。

（二）效益测算是否谨慎

1、本次募投项目测算毛利率处于合理水平

公司本次募投项目的产品为新能源汽车底盘压铸件和新能源汽车电池壳体，报告期内公司主营业务汽车零部件毛利率变动情况如下：

单位：%

项目	2022 年 1-9 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
	毛利率	毛利率	毛利率	毛利率
车身冲压及焊接零部件	18.61	17.14	20.05	22.50
底盘冲压及焊接零部件	7.29	8.84	14.37	14.72
其他	63.36	64.48	31.25	19.13

项目	2022年1-9月	2021年度	2020年度	2019年度
	毛利率	毛利率	毛利率	毛利率
合计	16.57	14.81	17.46	19.23

本次新能源汽车一体化大型压铸项目达产后测算综合毛利率为 28.88%，高于公司报告期内汽车零部件平均毛利率，主要原因系公司现有产品为汽车冲压及焊接零部件，市场竞争较为激烈，而此次募投项目产品主要为应用于新能源汽车的一体化压铸件，可以减少零部件数量，降低制造成本，在材料、设备、模具和制造端均具有较高壁垒，相比冲压及焊接零部件具有更大的溢价空间。因此本次募投项目测算毛利率高于报告期内公司主营业务汽车零部件毛利率具备合理性。

2、本次募投项目测算效益与同行业公司相比不存在明显差异

公司新能源汽车一体化大型压铸项目的毛利率为 28.88%，税后投资财务内部收益率为 15.90%，与近年上市公司同类型项目具体对比情况如下：

公司简称	项目名称	投资额（万元）	投资回收期（年）	达产后 毛利率	IRR（税后）
福然德	新能源汽车铝压铸建设项目	47,903.73	5.44（不含建设期）	18.38%	13.96%
文灿股份	安徽新能源汽车零部件智能制造项目	100,106.00	6.97（含建设期）	-	16.91%
	重庆新能源汽车零部件智能制造项目	100,050.00	7.22（含建设期）	-	15.49%
	佛山新能源汽车零部件智能制造项目	80,181.00	7.52（含建设期）	-	14.06%
	新能源汽车电机壳体、底盘及车身结构件智能制造项目	61,135.60	6.40	35.35%	19.00%
	大型精密模具设计与制造项目	10,854.50	6.75	35.43%	16.00%
旭升集团	高性能铝合金汽车零部件项目	114,179.10	7.06	30.23%	18.75%
	汽车轻量化铝型材精密加工项目	40,532.23	6.54	22.61%	18.24%
广东鸿图	大型一体化轻量化汽车零部件智能制造项目	58,844.68	-	-	-
	广东鸿图科技园二期（汽车轻量化零部件智能制造）项目	74,840.91	-	-	-
	广东鸿图汽车轻量化智能制造华北基地一期项目	50,437.69	-	-	-
	广东鸿图科技园一期建设项目	40,000.00	6.72（含建设期）	-	16.49%
	GM 汽车高性能发动机铝合金压铸件生产技术改造及模具研发中心建设项目	24,622.80	7.54（含建设期）	-	13.83%
爱柯迪	爱柯迪智能制造科技产业园项目	188,508.00	7.6（含建设期）	30.03%	16.35%
平均		70,871.16	6.89	28.67%	16.28%
常青股份	新能源汽车一体化大型压铸项目	62,654.66	6.70（含建设期）	28.88%	15.90%

综上所述，募投项目税后内部收益率为 15.90%，略低于近年上市公司同类型项目平均税后内部收益率 16.28%，毛利率为 28.88%，与近年上市公司同类型项目平均毛利率 28.67%较为接近，项目效益测算谨慎合理。

五、中介机构意见

（一）核查程序

1、查阅本次募投项目的可行性研究报告、项目投资测算表以及已签订的相关合同，分析各募投项目的具体投资数额安排明细，了解投资内容、投资数额的测算依据和测算过程、各项投资构成是否属于资本性支出以及募集资金使用计划等情况；

2、取得并查阅募投项目的备案文件、环评批复文件、项目用地成交确认书和国有建设用地使用权出让合同；

3、访谈发行人相关人员，了解本次募投项目进展情况、预计进度安排及资金的预计使用进度，核查是否存在董事会决议前投入资金及置换董事会前投入的情形；了解发行人目标客户、在手订单和意向性合同相关情况，获取并检查发行人 2022 年 9 月末在手订单情况和意向性合同；

4、查阅了汽车行业及汽车零部件行业相关资料，分析行业竞争情况、新增产能规模的合理性及必要性，分析未来市场容量，并比较发行人产能扩张速度与市场容量增速；

5、检索了近年来汽车零部件压铸行业上市公司相关项目建设情况。

（二）中介机构核查意见

经核查，保荐机构认为：

1、本次募投项目投资数额测算具有合理性，拟以募集资金投入的非资本性支出比例符合相关规定；

2、本次募投项目不存在置换董事会决议日前投入资金的情况；

3、本次产业类募投项目产品及新增产能具备合理性，符合发行人实际情况

及政策导向，发行人实施本次募投项目具有合理性，产能无法消纳的风险相对较低，截至报告期末，发行人尚无募投产品对应的在手订单或意向性订单，与部分整车企业正在积极接洽一体化压铸协同开发事宜；

4、本次募投项目的效益测算依据、测算过程谨慎合理。

7. 关于募投项目土地

按照申请文件，本次募投项目尚未签订土地出让合同。请申请人说明相应用地的计划、取得土地的具体安排、进度，是否符合土地政策、城市规划，募投项目用地落实的风险，如无法取得募投项目用地拟采取的替代措施以及对募投项目实施的影响等。请保荐机构和申请人律师发表核查意见。

【回复】

一、请申请人说明相应用地的计划、取得土地的具体安排、进度

公司本次募投项目“新能源汽车一体化大型压铸项目”的实施主体为全资子公司合肥常捷，项目建设地点位于安徽省巢湖市安徽居巢经济开发区夏阁园区夏阁河路和试刀山路交叉口东北侧。

就上述募投项目用地，进展情况如下：

1、2022年9月16日，公司与安徽居巢经济开发区管理委员会签署了《合肥常青机械股份有限公司新能源汽车一体化大型压铸项目投资合作协议》，上述协议约定项目用地的国有土地使用权出让方式为公开拍卖或挂牌方式；

2、2023年1月30日，合肥常捷在巢湖土地交易市场举办的国有建设用地使用权挂牌出让活动中，竞得编号为2022-G128号地块，并取得《巢湖市国有建设用地使用权出让成交确认书》；

3、2023年2月6日，合肥常捷与巢湖市自然资源和规划局签署了《国有建设用地使用权出让合同》(合同编号：340181出让[2023]G01号)，出让宗地面积为58,971.95平方米，出让宗地坐落于夏阁园区夏阁河路以东、下汤路以西、竹田地块以南。

二、是否符合土地政策、城市规划

根据巢湖市自然资源和规划局于2022年10月13日出具的《关于常捷新能源汽车一体化大型压铸项目建设用地审查意见的函》（巢自然资规函[2022]36号），合肥常捷“新能源汽车一体化大型压铸项目”拟用地位于居巢经开区夏阁园区夏阁河路东侧，竹田项目南侧，全部位于成片开发边界内，符合国土空间规划“三区三线”和巢湖市相关土地政策。

三、募投项目用地落实的风险，如无法取得募投项目用地拟采取的替代措施以及对募投项目实施的影响

合肥常捷已于2023年2月6日与巢湖市自然资源和规划局签署了《国有建设用地使用权出让合同》（合同编号：340181出让[2023]G01号），募投项目用地落实不存在风险。

五、中介机构意见

（一）核查程序

1、查阅了发行人与安徽居巢经济开发区管理委员会签署的《合肥常青机械股份有限公司新能源汽车一体化大型压铸项目投资合作协议》；

2、查阅了巢湖市自然资源和规划局出具的《关于常捷新能源汽车一体化大型压铸项目建设用地审查意见的函》；

3、核查了合肥常捷取得的《巢湖市国有建设用地使用权出让成交确认书》以及合肥常捷与巢湖市自然资源和规划局签署的《国有建设用地使用权出让合同》。

（二）中介机构核查意见

经核查，保荐机构和申请人律师认为：

1、本次募投项目实施主体合肥常捷已与巢湖市自然资源和规划局签署《国有建设用地使用权出让合同》；

2、募投项目用地计划符合土地政策、城市规划；

3、募投项目用地落实不存在风险。

（本页无正文，为《关于合肥常青机械股份有限公司 2022 年度非公开发行股票
申请文件反馈意见的回复》之盖章页）

合肥常青机械股份有限公司

2022年2月15日



(本页无正文，为中信建投证券股份有限公司《关于合肥常青机械股份有限公司
2022 年度非公开发行股票申请文件反馈意见的回复》之签字盖章页)

保荐代表人: 陈磊
陈磊

邵路伟
邵路伟



关于本次反馈意见回复报告的声明

本人作为合肥常青机械股份有限公司保荐机构中信建投证券股份有限公司的董事长，现就本次反馈意见回复报告郑重声明如下：

“本人已认真阅读合肥常青机械股份有限公司本次反馈意见回复报告的全部内容，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，反馈意见回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性承担相应法律责任。”

法定代表人/董事长签名：



王常青

中信建投证券股份有限公司

