

关于安徽大昌科技股份有限公司



首次公开发行股票并在创业板上市

申请文件的第三轮审核问询函的

回复

保荐机构（主承销商）



国元证券股份有限公司

GUOYUAN SECURITIES CO.,LTD.

（安徽省合肥市梅山路 18 号）

深圳证券交易所：

根据贵所《关于安徽大昌科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的第三轮审核问询函》（审核函〔2024〕010063号）的要求，国元证券股份有限公司（以下简称“保荐人”、“保荐机构”）作为安徽大昌科技股份有限公司（以下简称“公司”、“发行人”）申请首次公开发行股票并在创业板上市的保荐机构（主承销商），本着勤勉尽责、诚实信用的原则，认真履行了尽职调查义务，并会同容诚会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“申报会计师”）、国浩律师（合肥）事务所（以下简称“发行人律师”），针对有关问题进行了认真核查，现回复如下，请予审核。如无特别说明，本回复中使用的简称或名词释义与《安徽大昌科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书（申报稿）》（以下简称“招股说明书”）一致。本回复中若出现总计数尾数与所列数值总和尾数不符的情况，均为四舍五入所致。本回复报告中的字体代表以下含义：

问询函所列问题	黑体（加粗）
对问询函所列问题的回复	宋体（不加粗）
涉及招股说明书的修改或补充披露	楷体（加粗）

目录

1.关于业务与客户.....3

2.关于收入与毛利率.....14

3.关于存货及模具.....20

4.关于成本与外协加工.....30

5.关于其他事项.....34

1. 关于业务与客户

申请文件及历次问询回复显示：

(1) 发行人核心客户奇瑞汽车 2020 年-2023 年出口汽车数量由 11.4 万辆增长至 93.71 万辆, 2023 年度汽车出口数量位列第二, 外销数量及占比持续增长。

(2) 报告期内, 发行人收入增长较快, 2023 年预计收入及净利润进一步增长, 主要系下游主要客户汽车销量大幅增长带动。报告期初发行人产能利用率较低, 2021-2022 年随着下游销量增加发行人产能利用率逐渐趋于饱和。发行人 2023 年 12 月新建合肥基地开始量产, 当年度产能利用率较低。

(3) 国富基金入股前后发行人向奇瑞汽车的供应份额占比基本一致, 项目定点数量增长、预计供应金额增加主要来源于奇瑞汽车自身业务的快速增长, 定价依据未发生明显变化。将单位人工成本和制造费用还原至同一水平的情况下, 发行人对广汽集团的汽车零部件产品毛利率与奇瑞汽车差异较小。

请发行人披露：

(1) 结合下游主要客户销量大幅增长的原因及合理性、大客户境外销售是否存在降价或滞销风险、是否存在贸易政策变动或其他对汽车销售影响较大的风险因素等情况, 分析发行人业绩增长是否可持续、是否存在增速下滑甚至业绩下滑的风险, 相关风险提示是否充分。

(2) 结合发行人报告期初产能利用率较低、目前新建合肥基地预计产能及消化情况, 披露如大客户销量出现下滑或增速下滑、新客户大众汽车开拓不及预期, 发行人是否存在产能消化不达预期的风险, 相关风险提示是否充分。

(3) 结合与奇瑞汽车 2001 年即完成认证并长期合作的情况, 披露国富基金于 2020 年 11 月入股的背景, 并结合供应份额变化、与其他客户的毛利率差异、是否存在特殊约定等情况, 分析发行人的业务独立性、与奇瑞汽车的交易公允性。

请保荐人简要概括核查过程, 并发表明确意见。

【回复】

发行人披露：

一、结合下游主要客户销量大幅增长的原因及合理性、大客户境外销售是否存在降价或滞销风险、是否存在贸易政策变动或其他对汽车销售影响较大的风险因素等情况，分析发行人业绩增长是否可持续、是否存在增速下滑甚至业绩下滑的风险，相关风险提示是否充分。

（一）下游主要客户销量大幅增长的原因及合理性、大客户境外销售是否存在降价或滞销风险、是否存在贸易政策变动或其他对汽车销售影响较大的风险因素

1、下游主要客户销量大幅增长的原因及合理性

（1）国家产业政策推动我国汽车工业持续增长

近年来，我国陆续出台了《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》《国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）的通知》《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》《关于提振大宗消费重点消费促进释放农村消费潜力若干措施的通知》《关于开展 2022 新能源汽车下乡活动的通知》《五部门关于开展 2023 年新能源汽车下乡活动的通知》《汽车行业稳增长工作方案（2023—2024 年）》等一系列汽车产业政策，促进了我国自主品牌汽车的发展。2023 年度我国汽车产销量分别为 3,016.1 万辆和 3,009.4 万辆，位居世界第一。

2021 年度-2023 年度，我国乘用车整体销量由 2,148.2 万辆增长至 2,606.3 万辆，年复合增长率为 10.15%。其中，自主品牌乘用车销量由 954.3 万辆增加至 1,459.6 万辆，年复合增速达到 23.67%，高于我国乘用车整体销量增速，2023 年自主品牌乘用车市场份额达到 56%，自主品牌乘用车年度市场份额首次突破 50%。奇瑞汽车作为我国自主品牌代表之一，受益于国家产业政策的大力扶持，呈现持续增长的趋势。

（2）奇瑞汽车具有核心技术自主研发能力

奇瑞汽车是一家自主掌握发动机、变速箱、底盘等核心技术的整车企业。根据奇瑞汽车官网等公开信息，1999 年奇瑞汽车首台自主研发的发动机下线，2005

年奇瑞汽车研发了 ACTECO 发动机,2006 年奇瑞汽车首批发动机出口美国,2013 年奇瑞汽车研发的无级自动变速器(CVT 技术)获得年度“中国汽车工业科技技术奖”一等奖。此外,奇瑞汽车发动机共十次获得“中国心”年度十佳发动机,拥有“奇瑞、星途、捷途、iCAR”等品牌序列,覆盖低、中、高端市场及新能源领域。

奇瑞汽车为国家级创新型企业,已建立包括芜湖、上海、欧洲、北美、南美、中亚等研发中心在内的全球研发体系,已承担国家“863 计划”、科技支撑计划、重点研发计划等,曾获得国家科技进步一等奖。

(3) 奇瑞汽车实施国际化发展策略

奇瑞汽车一直注重开拓国际、国内两个市场,实施“走出去”战略,成为我国最早将整车、CKD(全散装件)散件、发动机以及整车制造技术和装备出口至国外的汽车企业之一。

根据奇瑞汽车官网等公开信息,奇瑞汽车已与多家世界 500 强企业展开合作,推动品牌全球化,其产品已经覆盖 80 多个国家和地区市场,拥有海外销售、服务网点 1500 多个,建立 16 个生产基地。奇瑞汽车利用其在全球的生产基地和研发体系,进行本地化的生产和研发,以降低成本、提高效率、增强竞争力。奇瑞汽车的本地化战略使其能够应对不同市场的变化,满足消费者需求。2021 年度-2023 年度,奇瑞汽车出口数量由 26.92 万辆增加至 93.71 万辆。

2、大客户境外销售是否存在降价或滞销风险

汽车境外销售受多种因素影响,主要包括市场竞争、生产成本、税收政策等。大客户奇瑞汽车在境外销售时,将根据上述因素的影响程度以及销售策略,对产品销售价格进行调整。若大客户奇瑞汽车产品在境外市场销售存在竞争加剧、税收政策变动等情形,其有可能采取调整销售价格、降低生产成本、开发新车型等措施进行应对,从而其境外销售存在降价风险或一定的滞销风险。

3、贸易政策变动或其他对汽车销售影响较大的风险因素

我国长期致力于推动构建开放、包容、普惠、平衡、共赢的全球贸易体系。公司大客户奇瑞汽车出口 80 多个国家和地区,主要为俄罗斯、拉美、中东、东

南亚和非洲等。目前，我国与这些国家或地区经济贸易往来正常，相互之间贸易政策基本稳定，不存在其他对客户境外销售影响较大的因素。报告期内，奇瑞汽车出口数量持续增长，不存在因重大贸易政策变动导致出口销量下滑的情形。

（二）分析发行人业绩增长是否可持续、是否存在增速下滑甚至业绩下滑的风险

报告期内，公司大客户奇瑞汽车受益于我国汽车产业政策的推动，且鉴于奇瑞汽车具有自主研发能力、实施国际化的发展策略、在境外实施本土化的战略等原因，奇瑞汽车销量大幅增长，相关销量增长具有合理性；虽然大客户境外销售存在降价或滞销风险，但截至目前奇瑞汽车境外销售状况正常，未出现境外销量下滑的情形；公司大客户奇瑞汽车出口 80 多个国家和地区，主要为俄罗斯、拉美、中东、东南亚和非洲等，我国与这些国家或地区经济贸易往来正常，相互之间贸易政策基本稳定，奇瑞汽车在报告期内不存在因重大贸易政策变动导致出口销量下滑的情形；此外，公司与广汽集团等主要客户建立了长期合作关系，报告期各期交易额稳定增长。

综上，发行人业绩增长可持续，业绩下滑的风险较小。

（三）相关风险提示

发行人已在招股说明书“第三节 风险因素”之“一、与发行人相关的风险”中补充披露如下：

“（二十三）大客户境外销售价格下降或滞销的风险

公司主要客户奇瑞汽车出口国外 80 多个国家或地区，外销占比较大。根据奇瑞汽车官网公布数据，2021 年度、2022 年度和 2023 年度，奇瑞汽车出口数量分别为 26.92 万辆、45.13 万辆和 93.71 万辆，占奇瑞汽车全年销量的比例分别为 27.99%、36.61%和 49.81%。公司主要客户境外销售价格和销量受多种因素影响，包括市场竞争、生产成本、税收政策等。

若未来国际贸易环境、市场竞争状况、生产成本、税收政策等出现不利变化，公司大客户境外销售价格下降或滞销等情形，将会导致公司增速下滑甚至业绩下滑。”

二、结合发行人报告期初产能利用率较低、目前新建合肥基地预计产能及消化情况，披露如大客户销量出现下滑或增速下滑、新客户大众汽车开拓不及预期，发行人是否存在产能消化不达预期的风险，相关风险提示是否充分。

（一）发行人报告期初产能利用率较低、目前新建合肥基地预计产能及消化情况

1、报告期初产能利用率情况

2020 年度-2023 年度，公司产能利用率情况如下：

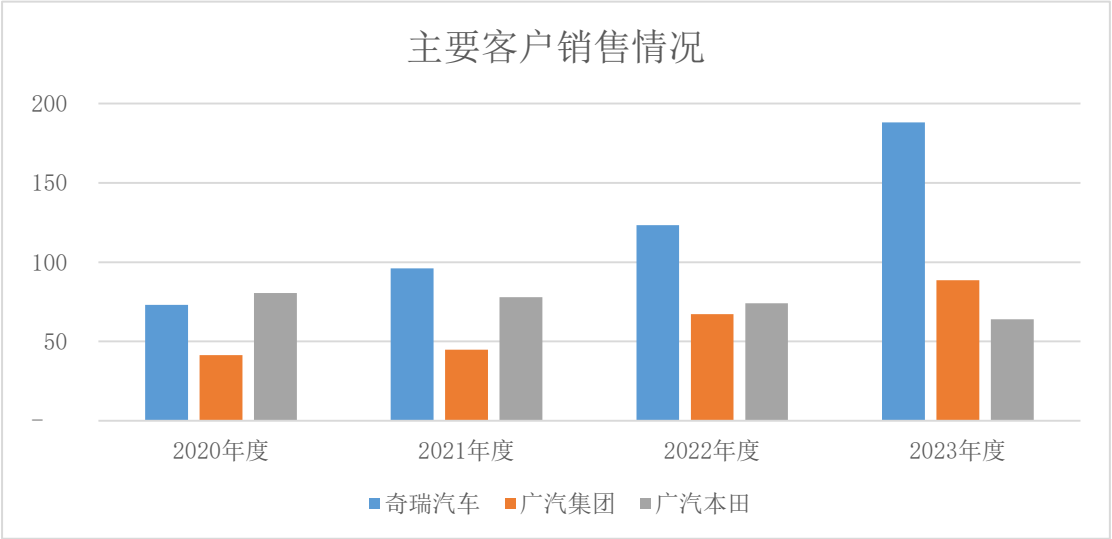
项目	2023 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
产能利用率	110.52%	105.83%	72.32%	45.44%

2020 年度，公司产能利用率为 45.44%，产能利用率较低主要系 2020 年度受宏观经济环境、供应链不畅的影响。

2021 年度-2023 年度，随着发行人主要客户奇瑞汽车、广汽集团销量的持续增长，发行人产能利用率逐年提高。

2020 年度-2023 年度，奇瑞汽车、广汽集团、广汽本田销售情况如下：

单位：万辆



2、目前新建合肥基地预计产能及消化情况

截至 2024 年 4 月 30 日，合肥基地项目已经投入 17,142.00 万元，占全部预计投资的比例 57.14%，形成冲压产能为 3,170.53 万次/年。

截至 2024 年 4 月 30 日，合肥基地项目拥有大众汽车、江淮汽车、比亚迪项目定点零部件 184 个，其中已量产零部件 81 个，2024 年 4 月，合肥基地冲压产能利用率已经达到 39.47%。

截至 2024 年 4 月 30 日，公司合肥基地主要客户大众汽车、奇瑞汽车、比亚迪、江淮汽车的已定点尚未量产产品情况如下：

客户	车型数量	定点零部件数量 (件)	定点零部件单价 合计金额(元)	预计量产时间
奇瑞汽车	11 款车型	72	4,894.61	2024 年度、2025 年度
大众汽车	3 款车型	77	582.29	2025 年度、2026 年度
江淮汽车	1 款车型	25	395.46	2025 年度
比亚迪	1 款车型	1	985.00	2024 年度
合计	16 款车型	175	6,857.36	-

公司合肥基地交通便利，主要覆盖客户为合肥、芜湖及其周边区域客户，距离大众汽车、比亚迪、奇瑞汽车等客户配送车程均在 2 个小时以内。公司为提高合肥基地产能利用率，缓解芜湖基地产能不足，已将芜湖基地生产的部分已量产车型零部件转至合肥基地生产，且针对奇瑞汽车新增新能源车型规划在合肥基地进行生产。截至 2024 年 6 月末，公司已将芜湖基地生产的 53 个零部件转至合肥基地生产。2024 年下半年，公司计划陆续将 11 个零部件转至合肥基地生产。且 2025 年度，公司新承接的奇瑞汽车部分车型零部件将在合肥基地量产，随着已量产零部件产能需求转移，新增零部件产能需求增加。2024 年度、2025 年度新增产能冲刺需求分别达到 1000 万次和 1,700 万次以上。

综上，随着合肥基地未来已定点但尚未量产车型的逐步量产，客户车型销售持续增长，公司产品需求将进一步增加，产能利用率将不断提高。

（二）披露如大客户销量出现下滑或增速下滑、新客户大众汽车开拓不及预期，发行人是否存在产能消化不达预期的风险

2021 年度-2023 年度，奇瑞汽车销量由 96.19 万辆增加至 188.13 万辆，年复合增速达到 39.85%。2024 年 1-4 月，奇瑞汽车销量为 71.17 万辆，较去年同期增长 55.71%，仍然保持快速增长。

公司与大众汽车的合作关系良好，从大众安徽首款车型 VW316 落地合肥开

始，公司积极参与了大众安徽目前所有车型开发。近年来，大众汽车持续加大合肥基地投入，一期生产基地与研发中心固定资产投资总额为 141 亿元人民币，车型上市前研发总投入约为 90.5 亿元人民币。2024 年 4 月，大众汽车宣布将继续投资 27 亿美元，用于进一步拓展合肥的生产及创新中心，以增强其新能源汽车的竞争力。目前，大众汽车合肥基地量产车型 VW316 产量已经进入增长阶段。

公司合肥基地已承接大众汽车、奇瑞汽车、比亚迪、江淮汽车等主机厂业务。目前，比亚迪、江淮汽车等客户在短期内项目定点规模有限。未来，如果大客户奇瑞汽车销量出现下滑或增速下滑、新客户大众汽车开拓不及预期，公司新增产能将不能得到有效消化，公司存在产能消化不达预期的风险。

（三）相关风险提示

针对前述风险发行人已在招股说明书“第三节 风险因素”之“一、与发行人相关的风险”中更新、补充披露如下：

“（五）开拓新客户并建设新生产基地的市场开拓风险

合肥作为新能源汽车发展较早的城市之一，蕴含着巨大的发展潜力。合肥目前已经拥有比亚迪、蔚来汽车、江淮汽车、大众安徽、奇瑞汽车、长安汽车、汉马汽车等七家主机厂，形成了完整的汽车产业链。公司积极抓住了这一新能源汽车发展的机遇，选择在合肥新建生产基地，进一步强化了公司在新能源汽车领域的竞争优势。

公司本次发行募集资金投资项目“合肥汽车零部件智能工厂项目”计划投资总额为 30,000.00 万元，其中拟投入募集资金 18,900.00 万元，将在合肥新建生产基地，项目建成投产后，将对公司经营规模的扩大和经营业绩的提高产生较大影响。2021 年度-2023 年度，奇瑞汽车销量由 96.19 万辆增加至 188.13 万辆，年复合增速达到 39.85%。2024 年 1-4 月，奇瑞汽车销量为 71.17 万辆，较去年同期增长 55.71%，仍然保持快速增长。此外，大众汽车合肥基地量产车型 VW316 产量已经进入增长阶段。尽管公司对该项目经过充分的可行性论证，对其建设、生产、销售等环节做出了具体实施安排。但如果大客户奇瑞汽车销量出现下滑或增速下滑、新客户大众汽车等客户开拓不及预期，公司新增产能将不能得到有

效消化，公司存在产能消化不达预期的风险，从而对本次募投项目的实施及效益带来不利影响。”

三、结合与奇瑞汽车 2001 年即完成认证并长期合作的情况，披露国富基金于 2020 年 11 月入股的背景，并结合供应份额变化、与其他客户的毛利率差异、是否存在特殊约定等情况，分析发行人的业务独立性、与奇瑞汽车的交易公允性。

（一）结合与奇瑞汽车 2001 年即完成认证并长期合作的情况，披露国富基金于 2020 年 11 月入股的背景

1、与奇瑞汽车 2001 年即完成认证并长期合作的情况

2000 年，中兴机械（大昌科技前身）成立，主要从事设备配件业务，并与奇瑞汽车前身安徽汽车零部件有限公司开始业务合作，供应设备配件。

2001 年，中兴机械开始汽车零部件的生产和销售业务，开始向奇瑞汽车提供左（右）加强板-A 柱内板、刹车管支架-前纵梁等冲压单件产品，成为其一级供应商。

2005 年，中兴机械为奇瑞汽车 A21 车型开发出仪表板横梁总成产品。

2006 年，中兴机械在原有车身件的基础上，延伸到工装模具业务，开始为奇瑞汽车生产模具产品。

2009 年，中兴机械新建大型冲压生产线和车身焊装生产线，并开始为奇瑞汽车提供大型冲压件和车身焊接总成产品。

2020 年，公司在熟练掌握车身件制造工艺后，加大了底盘件的研发投入，并且成功开发出后轴总成、前后副车架总成、控制臂总成等底盘件总成产品。同时，为满足汽车轻量化发展趋势，公司开发出前端模块总成等轻量化产品。

目前，公司车身件、底盘件等产品已覆盖奇瑞汽车主要车型。

2、国富基金于 2020 年 11 月入股的背景

（1）国富基金系一家专业投资机构

国富基金成立于 2009 年 10 月，由瑞创投资、安徽海螺集团有限责任公司、安徽安粮兴业有限公司、安徽安粮国际发展股份有限公司、芜湖宇润实业有限公司、安徽楚江投资集团有限公司共同设立。根据国富基金出具的情况说明，自成立至今，国富基金主要从事对拟上市企业及具有上市潜力的中小企业进行股权投资。

截至本回复出具日，国富基金持有发行人 400.00 万股股份，占发行人股份总数的 3.07%。根据国富基金出具的情况说明，国富基金先后投资了十余家拟上市企业，其中顺荣股份（股票代码：002555，现已更名为“三七互娱”）、瑞鹄模具（股票代码：002997）、华亿科技（股票代码：688071）、芜湖埃泰克汽车电子股份有限公司（拟上市企业）等均为汽车零部件企业。

（2）发行人有融资需求

2020 年，发行人正处在业务增长时期，且规划在合肥新建生产基地。2020 年 11 月，为满足公司业务发展的需要，缓解公司资金不足的状况，公司通过增资扩股引入国富基金、东向创投、国元基金、徽元基金、睿达投资等投资机构。

国富基金入股前，发行人已先后与奇瑞汽车、广汽集团、广汽本田、小鹏汽车、长城汽车、江淮汽车、吉利汽车、比亚迪、标致雪铁龙等知名主机厂建立了合作关系，并积极对接大众汽车等新能源车企。由于发行人发展前景良好，国富基金看好发行人的未来发展前景，决定对发行人进行投资。此次增资有效缓解公司资金不足的状况，有利于公司业务发展，增强了公司盈利能力。

综上，2020 年 11 月，国富基金入股发行人主要系国富基金为专业投资机构，看好发行人的未来发展前景，且公司发展经营资金需求较大，引入国富基金等投资机构对其投资，以缓解公司资金不足状况，增强公司盈利能力。

（二）结合供应份额变化、与其他客户的毛利率差异、是否存在特殊约定等情况

1、供应份额变化情况

报告期内，发行人在奇瑞汽车的供应份额保持稳定。

2、与其他客户的毛利率差异

发行人主要客户有奇瑞汽车、广汽集团和广汽本田等主机厂，奇瑞汽车、广汽集团和广汽本田的毛利率存在差异主要系不同客户之间产品结构存在差异，且公司不同地区生产成本和制造费用存在差异所致，不同客户间的毛利率差异具有合理性。

3、是否存在特殊约定

2020 年 9 月，国富基金与发行人签署了《安徽大昌科技股份有限公司与安徽国富产业投资基金管理有限公司之增资协议》，双方对投资价格、投资金额、认购股份数额、缴款时间、违约责任等事宜进行了约定。2020 年 9 月，国富基金与钟华山签署了《钟华山与安徽国富产业投资基金管理有限公司关于<安徽大昌科技股份有限公司与安徽国富产业投资基金管理有限公司之增资协议>之补充协议》，双方对各自享有的股份回购权利及义务进行了约定。

2022 年 10 月，国富基金与钟华山签署了解除协议，双方一致同意解除前述补充协议，并约定《钟华山与安徽国富产业投资基金管理有限公司关于<安徽大昌科技股份有限公司与安徽国富产业投资基金管理有限公司之增资协议>之补充协议》自始无效，对任何一方均没有法律约束力。

除上述协议之外，公司及实际控制人与国富基金未签订其他任何协议，不存在任何特殊约定。

（三）分析发行人的业务独立性、与奇瑞汽车的交易公允性

公司自 2000 年起就与奇瑞汽车建立了业务合作关系，于 2001 年开始向奇瑞汽车提供汽车零部件，成为其一级供应商，与其合作时间已经超过 20 年。

2020 年，发行人正处在业务增长时期，且规划在合肥新建生产基地。公司为满足业务发展需要，缓解资金不足的状况，通过增资扩股同时引入国富基金等投资机构。国富基金作为专业投资机构，因为看好发行人的未来发展前景，对公司进行投资。

公司对奇瑞汽车的供应份额相对稳定，发行人与奇瑞汽车的业务均按市场化

原则开展，国富基金未发挥特殊作用。公司与主要客户奇瑞汽车、广汽集团和广汽本田的毛利率差异具有合理性。公司及实际控制人与国富基金不存在任何特殊约定。

综上，发行人业务具有独立性，与奇瑞汽车的业务具有公允性。

中介机构核查程序及核查结论：

一、核查程序

保荐人执行了以下核查程序：

（一）访谈公司管理层，了解公司与奇瑞汽车、大众汽车、江淮汽车等客户合作情况、公司基地产能消化措施、国富基金入股背景；

（二）获取国富基金确认函，了解国富基金入股背景；

（三）查阅汽车行业相关政策文件、奇瑞汽车销售数据、同行业可比公司的年度报告等；

（四）查阅发行人零部件定点及量产相关文件，公司与主要客户的合作协议，客户销售量纲相关文件；

（五）获取公司产能利用率，分析发行人产能利用率变动原因；

（六）访谈主要客户，了解公司供应份额变化情况、项目定点等情况。

二、核查结论

保荐人已对回复内容进行核查，确认回复内容真实、准确、完整。

2. 关于收入与毛利率

申请文件及历次问询回复显示：

（1）报告期内，发行人收入增长较快，2024 年-2026 年发行人预计订单金额为 20.11 亿元-31.12 亿元，其中部分为已定点未量产产品和正在承接的产品。

（2）发行人将部分预收模具款的模具成本全部摊销计入零部件生产成本，对应模具价款计入零部件销售收入。发行人将此类型的模具与零部件认定为一项履约义务。

请发行人披露：

（1）结合期后主要财务数据（收入、净利润、毛利率等）、在手订单变动情况、定点产品数量及预计量产时间、下游主要客户销售变动趋势等，进一步分析未来预计订单金额是否具有可实现性，发行人是否具备成长性。

（2）结合《企业会计准则》关于履约义务区分的相关规定，进一步分析发行人将预收部分模具款的模具与零部件认定为一项履约义务的原因及合理性。

请保荐人、申报会计师简要概括核查过程，并发表明确意见。

【回复】

发行人披露：

一、结合期后主要财务数据（收入、净利润、毛利率等）、在手订单变动情况、定点产品数量及预计量产时间、下游主要客户销售变动趋势等，进一步分析未来预计订单金额是否具有可实现性，发行人是否具备成长性。

（一）期后主要财务数据（收入、净利润、毛利率等）、在手订单变动情况、定点产品数量及预计量产时间、下游主要客户销售变动趋势

1、期后主要财务数据（收入、净利润、毛利率等）

2024 年 1-4 月，公司营业收入 39,930.51 万元，净利润 2,631.99 万元，综合毛利率 16.40%。较去年同期相比，公司营业收入、净利润、综合毛利率均有所上升。

单位：万元

项目	2024 年 1-4 月	2023 年 1-4 月	同期变动
营业收入	39,930.51	35,634.06	12.06%
净利润	2,631.99	2,020.94	30.24%
毛利率	16.40%	15.43%	增加 0.97 个百分点

注：上述财务数据未经审计。

2、在手订单变动情况

截至 2024 年 4 月底，根据已量产产品、已定点尚未量产产品以及正在承接产品情况，并结合历史经验，公司 2024 年、2025 年、2026 年预计订单金额情况如下：

单位：万元

项目	2024 年度	2025 年度	2026 年度
已量产产品	180,769.61	186,317.89	200,333.94
已定点尚未量产产品	17,818.30	62,963.48	73,919.53
2024 年正在承接产品	2,818.00	12,866.86	44,493.94
合计	201,405.91	262,148.23	318,747.41

注：预计订单金额系公司在社会经济、行业等外部环境未发生重大不利变化的情况下根据下游主机厂发布的车型预计产量、车型以前年度实际销售情况、公司正在洽谈的项目车型量纲情况及预计销售单价，并结合历史经验测算得到，不构成业绩承诺。

2024 年、2025 年、2026 年预计订单金额分别为 201,405.91 万元、262,148.23 万元和 318,747.41 万元，预计订单金额与以前预计无重大变动。

3、定点产品数量及预计量产时间

截至 2024 年 4 月 30 日，公司已定点尚未量产的产品情况如下：

客户	车型数量	定点零部件数量 (件)	定点零部件单价 合计金额 (元)	预计量产时间
奇瑞汽车	11 款车型	72	4,894.61	2024 年度、2025 年度
广汽集团	6 款车型	19	1,448.84	2024 年度、2025 年度
广汽本田	2 款车型	3	314.53	2024 年度、2026 年度
大众汽车	3 款车型	77	582.29	2025 年度、2026 年度
江淮汽车	1 款车型	25	395.46	2025 年度
比亚迪	1 款车型	1	985.00	2024 年度
零跑	1 款车型	1	169.56	2024 年度

客户	车型数量	定点零部件数量 (件)	定点零部件单价 合计金额(元)	预计量产时间
吉利汽车	1 款车型	1	179.58	2024 年度
合计	26 款车型	199	8,969.87	-

截至 2024 年 4 月末，公司已定点尚未量产的零部件数量为 199 个，定点零部件单价合计金额为 8,969.87 元。

4、下游主要客户销售变动趋势

报告期内，公司主要客户有奇瑞汽车、广汽集团、广汽本田等知名汽车主机厂。2021 年度、2022 年度、2023 年度和 2024 年 1-4 月，公司主要客户销售情况如下：

单位：万辆

公司	2024 年 1-4 月		2023 年度		2022 年度		2021 年度
	销量	同期变动	销量	同期变动	销量	同期变动	销量
奇瑞汽车	71.17	55.71%	188.13	52.62%	123.27	28.15%	96.19
广汽集团	19.34	-16.68%	88.65	31.90%	67.21	50.07%	44.79
广汽本田	14.16	-19.01%	64.05	-13.66%	74.18	-4.93%	78.03
合计	104.67	21.14%	340.83	28.78%	264.66	20.85%	219.01

注：广汽集团销量为广汽乘用车和广汽新能源销量合计。

(1) 奇瑞汽车

2021 年度、2022 年度、2023 年度和 2024 年 1-4 月，奇瑞汽车的销量分别为 96.19 万辆、123.27 万辆、188.13 万辆和 71.17 万辆，保持着高速增长的趋势。2024 年 1-4 月，奇瑞汽车销量为 71.17 万辆，较去年同期增长 55.71%。

(2) 广汽集团

2021 年度、2022 年度、2023 年度和 2024 年 1-4 月，广汽集团的销量分别为 44.79 万辆、67.21 万辆、88.65 万辆和 19.34 万辆，2021 年度-2023 年度，受我国自主品牌汽车和新能源汽车销量的快速增长的影响，广汽乘用车和广汽新能源汽车销量增长迅速。2024 年 1-4 月，广汽集团销量为 19.34 万辆，其中广汽乘用车销量为 12.32 万辆，较去年同期增长 9.20%；广汽新能源销量为 7.02 万辆，较去年同期下降 41.16%。

（3）广汽本田

2021 年度、2022 年度、2023 年度和 2024 年 1-4 月，广汽本田的销量分别为 78.03 万辆、74.18 万辆、64.05 万辆和 14.16 万辆。2024 年 1-4 月销量较去年同期下降 19.01%。

（4）其他主机厂

2023 年 12 月，大众安徽首款车型 VW316 项目开始量产，根据排产计划 VW316 项目产量正在增加。未来随着正在开发和拟承接项目的量产，公司对大众安徽的销售将逐步增加。

此外，2023 年 10 月，公司承接比亚迪 T025A01 项目的 CCB 管梁产品，预计 2024 年量产；2024 年 1 月，公司承接江淮汽车与华为汽车合作车型 X2233 项目定点，预计 2025 年量产。

综上，报告期期后，公司主要客户奇瑞汽车销量较去年同期增长较快，广汽集团和广汽本田销量较去年同期有所下降。

（二）未来预计订单金额具有可实现性，发行人具备成长性。

2024 年 1-4 月，公司主要客户奇瑞汽车销量较去年同期增长较快，公司对奇瑞汽车的销售相应增加；主要客户广汽集团和广汽本田销量较去年同期有所下降，公司对广汽集团和广汽本田的销售也相应减少。

截至 2024 年 4 月末，公司主要客户零部件定点数量充足，2024 年、2025 年和 2026 年预计订单金额分别为 201,405.91 万元、262,148.23 万元和 318,747.41 万元，其中 2024 年度订单金额较 2023 年营业收入增长 30.10%。公司的预计订单主要根据已量产产品、已定点尚未量产产品进行测算，可实现性较高。

2024 年 1-4 月，公司营业收入 39,930.51 万元，净利润 2,631.99 万元，分别较去年同期增长 12.06%和 30.24%。

综上，公司未来预计订单金额具有可实现性，发行人具备成长性。

二、结合《企业会计准则》关于履约义务区分的相关规定，进一步分析发行人将预收部分模具款的模具与零部件认定为一项履约义务的原因及合理性。

（一）《企业会计准则》关于履约义务区分的相关规定

根据《企业会计准则第 14 号——收入（2017）》的相关规定：

第九条 合同开始日，企业应当对合同进行评估，识别该合同所包含的各单项履约义务，并确定各单项履约义务是在某一时段内履行，还是在某一时点履行，然后，在履行了各单项履约义务时分别确认收入。**履约义务，是指合同中企业向客户转让可明确区分商品的承诺。**

第十条 企业向客户承诺的商品同时满足下列条件的，应当作为可明确区分商品：（1）客户能够从该商品本身或从该商品与其他易于获得资源一起使用中受益；（2）企业向客户转让该商品的承诺与合同中其他承诺可单独区分。

下列情形通常表明企业向客户转让该商品的承诺与合同中其他承诺不可单独区分：（1）企业需提供重大的服务以将该商品与合同中承诺的其他商品整合成合同约定的组合产出转让给客户。（2）该商品将对合同中承诺的其他商品予以重大修改或定制。（3）**该商品与合同中承诺的其他商品具有高度关联性。**

（二）发行人将预收部分模具款的模具与零部件认定为一项履约义务的原因及合理性

发行人向客户预收部分模具款的项目，在模具、工装夹具制造完成并经客户验收合格后，未将该商品实物转移给客户，相关模具、工装夹具仍在发行人生产场所，用于后续汽车零部件的生产制造。发行人预收部分模具款，验收时点无法向客户收取相当于模具、工装夹具等单独售价的全部费用，未就该商品享有现时收款权利。公司未将该商品所有权上的主要风险和报酬转移给客户，客户未取得相关商品的控制权，不符合收入确认条件。

模具的剩余对价与后续的零部件销量严格挂钩，客户是为了获取零部件产品而支付模具对价，模具对价通过销售汽车零部件实现；合同中承诺的汽车零部件和模具之间具有高度关联性，不可单独区分，将模具与零部件整体识别为一项履约义务，具有合理性。

中介机构核查程序及核查结论：

一、核查程序

保荐人、申报会计师执行了以下核查程序：

（一）获取发行人期后主要财务数据、发行人在手订单情况，查阅主要客户销售数据，分析发行人成长性；

（二）获取报告期内发行人主要客户项目开发销售合同或订单等，查阅合同主要条款包含合同金额、付款方式、产品验收要求等信息，检查相关项目开发收入确认的支持性文件，判断项目开发收入确认依据是否充分，具体时点是否准确；结合收入准则，识别是否构成单项履约义务。

二、核查结论

保荐人、申报会计师已对回复内容进行核查，确认回复内容真实、准确、完整。

3. 关于存货及模具

申请文件及历次问询回复显示：

（1）截至 2023 年 6 月 30 日，发行人存货中在制模具金额为 3,225.18 万元，较 2022 年末增加较多。

（2）截至 2023 年 6 月 30 日，发行人长期应收款为 2,473.38 万元，主要为销售工装模具的分期收款。发行人对长期应收款按照预期信用损失率 5%来计提坏账准备。

（3）报告期各期末，发行人存货金额增长较多，存货跌价准备金额分别为 843.36 万元、711.51 万元、847.16 万元和 748.49 万元、金额较为稳定。

请发行人披露：

（1）披露各期在制模具期后结转情况、结转周期、存货跌价准备计提情况，是否存在延迟结转的情形及具体原因，相关存货跌价准备计提是否充分。

（2）结合长期应收款历史回收情况等，分析确定其预期信用损失率为 5%的具体依据及合理性。

（3）结合期后各类存货结转情况、结转价格或毛利率水平等，进一步分析各类存货跌价准备计提充分性。

请保荐人、申报会计师简要概括核查过程，并发表明确意见。

【回复】

发行人披露：

一、披露各期在制模具期后结转情况、结转周期、存货跌价准备计提情况，是否存在延迟结转的情形及具体原因，相关存货跌价准备计提是否充分。

（一）各期在制模具期后结转情况、结转周期、存货跌价准备计提情况

1、各期在制模具期后结转情况、结转周期

各期末在制模具期后结转情况、结转周期如下：

单位：万元

项目	2023/12/31	2022/12/31	2021/12/31
期末余额	895.51	1,821.33	1,880.42
其中：1 年以内余额	819.80	1,612.66	1,726.19
1 年以上余额	75.71	208.67	154.23
截至 2024 年 4 月 30 日期后结转金额	228.74	1,745.62	1,880.42
其中：1 年以内结转金额	228.74	1,536.95	1726.19
1 年以上结转金额	-	208.67	154.23
结转比例	25.54%	95.84%	100.00%
其中：1 年以内结转比例	27.90%	95.31%	100.00%
1 年以上结转比例	-	100.00%	100.00%

如上表所示，截至 2024 年 4 月 30 日，报告期各期末在制模具期后结转比例分别为 100%、95.84%、25.54%。2021 年期末所有在制模具均已结转，2022 年期末 1 年以内未结转工装模具 75.71 万元、2023 年期末 1 年以上未结转工装模具 75.71 万元，系受客户开发进度影响，目前客户尚未验收所致，2022 年期末 1 年以上工装模具均已结转。2023 年期末 1 年以内结转比例 27.90%，系尚未达到客户验收条件所致。

综上，公司各期末在制模具基本在 1 年以内正常结转，1 年以上占比较低。

2、在制模具存货跌价准备计提情况

报告期内，公司在制模具期末结存金额分别为 1,880.42 万元、1,821.33 万元、895.51 万元。公司存货按照成本与可变现净值孰低计量，对可变现净值低于成本的，计提存货跌价准备。

报告期内，公司根据客户的要求及产能需要开发模具，对于客户要求开发的在制模具在开发前与客户签订模具开发协议，根据协议约定，模具成本预计可以收回，不存在减值迹象；对于产能需要开发的模具，主要系部分工装模具产能不能满足供货要求，新增复制模具用于提升产能，不存在减值迹象。报告期各期末，公司对在制模具进行跌价测试，经过测试，不存在在制模具可变现净值低于预计总成本的情形，因此，公司未计提在制模具跌价准备。

（二）是否存在延迟结转的情形及具体原因，相关存货跌价准备计提是否

充分

报告期各期末，公司在制模具期后结转情况正常。截至 2023 年 6 月 30 日，发行人存货中在制模具金额为 3,225.18 万元，较 2022 年末增加 1,403.85 万元。主要系 2023 年上半年新增广汽集团、奇瑞汽车、长城汽车等客户开发定点项目所致，已于 2023 年下半年正常结转。

公司在制模具结转至库存商品后，最终根据业务类型分别结转至长期待摊费用、主营业务成本或者固定资产，结转至主营业务成本这部分工装模具基本有客户模具订单支持覆盖，销售收入能够覆盖成本，经测试不存在减值迹象，因此未计提跌价准备；结转至长期待摊费用的工装模具，公司后续按照预估的汽车零部件总销量与合同约定分摊量判断是否存在减值迹象，针对存在减值迹象的部分已正常计提减值准备；结转至固定资产部分均在正常使用，不存在减值迹象。

综上，报告期各期末，公司在制模具不存在延迟结转的情形，相关存货跌价准备计提充分。

二、结合长期应收款历史回收情况等，分析确定其预期信用损失率为 5% 的具体依据及合理性。

（一）长期应收款期后回款情况

公司长期应收款为销售工装模具与客户合同约定分期收款形成。报告期各期末，公司长期应收款的客户分布情况如下：

单位：万元

客户名称	2023 年 12 月 31 日			2022 年 12 月 31 日			2021 年 12 月 31 日		
	本金	未实现 融资收 益	余额	本金	未实现 融资收 益	余额	本金	未实现 融资收 益	余额
广州汽车集团股份有限公司	8,867.47	-497.72	8,369.75	5,384.04	-281.64	5,102.40	5,823.64	-293.94	5,529.70
合创汽车科技有限公司	1,440.83	-50.8	1,390.03	243.73	-4.77	238.96	-	-	-
标致雪铁龙(上海)管理有限公司	-	-	-	181.5	-1.36	180.14	265.27	-9.09	256.18
合计	10,308.30	-548.52	9,759.78	5,809.27	-287.77	5,521.50	6,088.91	-303.03	5,785.88

注：上述长期应收款包含重分类至一年内到期的非流动资产余额。

如上表所示，公司长期应收款客户为广州汽车集团股份有限公司、合创汽车科技有限公司、标致雪铁龙（上海）管理有限公司。报告期各期末，长期应收款本金截至 2024 年 6 月 30 日的期后回款情况如下：

单位：万元

客户名称	项目	2023 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日
广州汽车集团 股份有限公司	本金金额	8,867.47	5,384.04	5,823.64
	截至 2023 年 12 月 31 日到期金额	852.60	2,727.52	5,332.24
	期后回款金额	146.79	2,231.15	5,234.02
	期后回款比例	17.22%	81.80%	98.16%
合创汽车科技 有限公司	本金金额	1,440.83	243.73	-
	截至 2023 年 12 月 31 日到期金额	264.62	182.80	-
	期后回款金额	151.25	182.80	-
	期后回款比例	57.16%	100.00%	-
标致雪铁龙（上 海）管理有限公 司	本金金额	-	181.50	265.27
	截至 2023 年 12 月 31 日到期金额	-	181.50	265.27
	期后回款金额	-	181.50	265.27
	期后回款比例	-	100.00%	100.00%

如上表所示，长期应收款主要客户广汽集团、合创汽车的期后回款情况分析如下：

1、广州汽车集团股份有限公司

截至 2023 年 12 月 31 日公司对广汽集团未完成定价产品具体情况如下：

单位：万元

项目 名称	定点价 （含税）	定价具体情况 及进展	量产时间	收入确认时 间	收入确 认金额	截至 2024 年 6 月 30 日回款情 况
T6E	271.22	结算价确定过程中	2023 年 11 月	2023 年 11 月	225.21	未回款
A19	1,571.51	已定价，含税 价格为 1,576.35 万元	2023 年 11 月	2023 年 11 月	1277.15	未回款

项目名称	定点价 (含税)	定价具体情况 及进展	量产时间	收入确认时 间	收入确 认金额	截至 2024 年 6 月 30 日回款情 况
A58	427.72	结算价确定过程中	2022 年 8 月	2022 年 8 月	337.45	未回款
A88	1,038.57	结算价确定过程中	2022 年 9 月	2022 年 9 月	819.39	未回款
A79	969.87	结算价确定过程中	2023 年 3 月	2023 年 3 月	768.72	未回款

公司对广汽集团的长期应收款除因部分项目工装定价未最终确定，暂未开票回款外，其他长期应收模具款的回款情况与合同约定基本匹配。

2022 年 12 月 31 日和 2023 年 12 月 31 日广汽集团长期应收款期后回款比例有所下降，主要系 2022 年度和 2023 年度部分项目工装模具在通过客户的验收程序、达到批量生产条件后一次性确认模具收入和长期应收款，由于尚未完成最终定价未进行结算，所以未及时回款。

公司对于在合同约定收款期内的长期应收款按 5%的预期信用损失率计提坏账准备；对于超过合同约定收款期的长期应收款以合同约定的收款日作为账龄的起始日，基于账龄确认信用风险特征组合，按照应收款项的预期信用损失率计提坏账准备。报告期各期末，对广汽集团长期应收款计提坏账准备金额分别为 291.18 万元、269.20 万元、459.11 万元，计提比例分别为 5%、5%、5.18%。

广汽集团为上市公司，从公开披露的信息来看该公司生产经营状况良好，现金流正常，无明显迹象表明偿债能力存疑，长期应收款坏账准备计提充分。

2、合创汽车科技有限公司

公司对合创汽车科技有限公司长期应收款的形成主要系 2023 年度 G06、G08 项目工装模具在通过客户的验收程序、达到批量生产条件后一次性确认模具收入和长期应收款。由于合创汽车科技有限公司相关车型销量不及预期，应收款项回款已逾期，预计应收款无法按合同约定全额收回。根据前述情形，公司基于谨慎性原则在 2023 年末按 50%的预期信用损失率予以单项计提坏账准备，长期应收款坏账准备计提充分。

（二）分析确定其预期信用损失率为 5% 的具体依据及合理性

公司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长期应收款单独进行减值测试，确认预期信用损失，计提单项减值准备。公司对于不存在减值客观证据的长期应收款，对于在合同约定收款期内的长期应收款按 5% 的预期信用损失率计提坏账准备；对于超过合同约定收款期的长期应收款以合同约定的收款日作为账龄的起始日，基于账龄确认信用风险特征组合，按照应收款项的预期信用损失率计提坏账准备。本公司基于账龄确认信用风险特征组合的账龄计算方法：

账龄	应收款项计提比例
1 年以内	5%
1 至 2 年	20%
2 至 3 年	50%
3 年以上	100%

综上所述，长期应收款预期信用损失率的确认依据充分，具有合理性。

三、结合期后各类存货结转情况、结转价格或毛利率水平等，进一步分析各类存货跌价准备计提充分性。

（一）期后各类存货结转情况、结转价格或毛利率水平

1、期后各类存货结转情况

截至 2024 年 6 月 30 日，报告期各期末存货结转情况如下：

单位：万元

截至日期	存货类别	账面金额	期后结转金额	期后结转比例
2023/12/31	原材料	7,592.67	6,196.76	81.61%
	在产品	696.62	696.62	100.00%
	库存商品、发出商品	5,132.00	4,637.21	90.36%
	委托加工物资	3,465.58	2,984.44	86.12%
	在制模具	895.51	287.58	32.11%
	周转材料	39.82	27.97	70.24%
	合计	17,822.20	14,830.58	83.21%
2022/12/31	原材料	7,563.84	6,925.74	91.56%

截至日期	存货类别	账面金额	期后结转金额	期后结转比例
	在产品	1,014.38	1,014.38	100.00%
	库存商品、发出商品	8,359.14	8,216.55	98.29%
	委托加工物资	1,973.46	1,973.46	100.00%
	在制模具	1,821.33	1,745.62	95.84%
	周转材料	30.12	23.09	76.67%
	合计	20,762.28	19,898.84	95.84%
2021/12/31	原材料	5,635.17	5,289.52	93.87%
	在产品	1,181.50	1,181.50	100.00%
	库存商品、发出商品	4,681.57	4,617.85	98.64%
	委托加工物资	957.29	957.29	100.00%
	在制模具	1,880.42	1,880.42	100.00%
	周转材料	292.70	288.68	98.63%
	合计	14,628.64	14,215.26	97.17%

如上表所示，报告期各期末公司存货结转比例分别为 97.17%、95.84%、83.21%，2023 年期末结转比例较低，其中在制模具期后结转比例 32.11%，系尚未达到结转条件所致，其余存货期末结转正常。

报告期各期末，原材料期后结转比例分别为 93.87%、91.56%、81.61%，2023 年期末结转比例较低系 2023 年公司业务规模增长且钢材降价，公司原材料备货增加所致，期后均处于正常领用状态，2021 年期末、2022 年期末原材料期后结转比例均达到 90%以上，公司各期期末对库龄 2 年以上的原材料计提跌价准备。

报告期各期末，在产品期后结转比例均为 100%，公司按照成本与可变现净值孰低计量，对可变现净值低于成本的，计提存货跌价准备，报告期各期末经测试不存在减值迹象，因此未计提跌价准备。

报告期各期末，库存商品、发出商品期后结转比例分别为 98.64%、98.29%、90.36%，均正常结转，公司对于库龄在 2 年以内的库存商品及发出商品按照可变现净值测算存货跌价准备，对于库龄在 2 年以上的库存商品按照废钢成本测算存货跌价准备金额，对于库龄在 2 年以上的发出商品全额计提存货跌价准备，公司报告期各期末按照跌价政策计提跌价准备。

报告期各期末，委托加工物资期后结转比例分别为 100%、100%、86.12%，公司按照成本与可变现净值孰低计量，对可变现净值低于成本的，计提存货跌价准备，报告期各期末经测试不存在减值迹象，因此未计提跌价准备。

报告期各期末，在制模具期后结转比例分别为 100%、95.84%、32.11%，2023 年期末结转比例较低系尚未达到结转条件所致，在制模具各期正常结转。公司按照成本与可变现净值孰低计量，对可变现净值低于成本的，计提存货跌价准备，报告期各期末经测试不存在减值迹象，因此未计提跌价准备。

2、报告期各期末期后存货结转价格、毛利率水平

报告期各期末，公司存货中原材料、在产品以及委托加工物资均用于生产产成品，生产完工后结转至产品成本，产成品出库且满足收入确认条件时，结转至营业成本，故其可变现净值主要取决于公司产品的销售价格。

报告期各期末公司产成品主要分为汽车零部件以及工装模具，其中汽车零部件对外销售并结转相应的成本，工装模具根据业务类型分别结转至主营业务成本、长期待摊费用或固定资产。

（1）报告期各期末，公司产成品-汽车零部件的结转价格、毛利率水平如下：

单位：万件；万元；元/件

年份	期末库存情况			次年 1-4 月结转价格、毛利率			
	数量	金额	单位成本	数量	金额	期后结转价格	毛利率
2023/12/31	341.27	3,894.86	11.41	286.57	3,413.31	11.91	16.65%
2022/12/31	297.50	4,330.63	14.56	267.40	3,944.50	14.75	16.25%
2021/12/31	279.82	3,340.24	11.94	177.16	2,072.74	11.70	15.88%

由上表可见，报告期各期末产成品库存单价与期后销售结转价格相匹配。

（2）产成品-工装模具根据业务类型分别结转至主营业务成本、长期待摊费用或固定资产，截至 2024 年 4 月 30 日，报告期各期末公司产成品-工装模具正常结转，其中向客户销售工装模具的期后结转情况以及毛利率如下：

单位：件，万元

截至日期	期末库存情况		期后结转情况			
	数量	金额	数量	金额	期后结转占比	毛利率
2023/12/31	210	553.77	80	156.77	28.31%	21.48%
2022/12/31	591	3,344.45	588	3,326.51	99.46%	21.10%
2021/12/31	296	238.87	296	238.87	100.00%	26.32%

报告期各期末产成品-工装模具结转至长期待摊费用、固定资产情况如下：

单位：件；万元

截至日期	结转类型	期末库存情况		期后结转情况		
		数量	金额	数量	金额	期后结转占比
2023/12/31	长期待摊费用	165	563.90	94	442.63	78.49%
	固定资产	25	119.47	25	119.47	100.00%
2022/12/31	长期待摊费用	251	628.30	251	628.30	100.00%
	固定资产	5	55.76	5	55.76	100.00%
2021/12/31	长期待摊费用	505	1,102.46	505	1,102.46	100.00%
	固定资产	-	-	-	-	-

如上表所示，结转至主营业务成本这部分工装模具系向客户实现销售，各期毛利均为正数，经测试不存在减值迹象，因此未计提跌价准备。结转至长期待摊费用的工装模具，公司按照预估的汽车零部件总销量与合同约定分摊量判断是否存在减值迹象，针对存在减值迹象的部分已计提减值准备。

（二）进一步分析各类存货跌价准备计提充分性

1、报告期各期末，公司存货期后结转比例分别为 97.17%、95.84%、83.21%，其中 2023 年 12 月 31 日在制模具期后结转比例 32.11%，系尚未达到结转条件所致，其余存货期末结转正常。

2、报告期内，公司存货主要为原材料、在产品、产成品以及委托加工物资，各期期末存货余额分别为 14,628.64 万元、20,762.28 万元、17,822.20 万元，公司汽车零部件产品期后结转价格与结存价格基本匹配，各期期后产品毛利为正数，工装模具各期正常结转，原材料、在产品、在制模具、周转材料以及委托加工物资的跌价风险较小。

综上，报告期内，公司各类存货跌价计提充分。

中介机构核查程序及核查结论：

一、核查程序

针对上述问题，保荐人、申报会计师执行了以下核查程序：

（一）获取报告期各期末在制模具的明细，并进一步了解、分析在制模具期后结转情况；

（二）获取公司各期末长期应收款明细，并进一步了解、分析长期应收款期后的回款情况；

（三）检查分期收款的模具销售情况与合同约定是否匹配，分析是否存在回款不及预期、需要单项计提减值准备的项目；

（四）获取并汇总公司报告期各期末存货明细表，并进一步了解、分析各类存货期后结转情况以及结转价格；

（五）获取并查阅公司存货跌价准备相关政策、存货跌价准备测试过程，报告期各期末存货跌价准备计提明细，分析公司各期末存货跌价准备计提是否充分、合理。

二、核查结论

保荐人、申报会计师已对回复内容进行核查，确认回复内容真实、准确、完整。

4. 关于成本与外协加工

申请文件及历次问询回复显示：2020 年和 2021 年，发行人产能利用率为 45.44%、72.32%，同时发行人主营业务成本中外协费用分别为 3,047.81 万元、4,126.94 万元，主要系简单零部件的冲压加工。

请发行人披露：

（1）结合同类产品外协加工成本、自产成本比较情况，外协加工与自产工艺差异等，分析 2020 年和 2021 年产能利用较低时仍采购外协冲压加工的原因及必要性。

（2）结合报告期内外协加工数量、种类、金额等，分析发行人外协加工采购与产量匹配情况。

请保荐人、申报会计师简要概括核查过程，并发表明确意见。

【回复】

发行人披露：

一、结合同类产品外协加工成本、自产成本比较情况，外协加工与自产工艺差异等，分析 2020 年和 2021 年产能利用较低时仍采购外协冲压加工的原因及必要性。

（一）同类产品外协加工成本、自产成本比较情况

报告期内，发行人同类产品外协加工主要为 400T-630T 的冲压服务。外协加工需求主要为芜湖地区。公司芜湖基地 400T-630T 冲压的自产成本和外协加工成本比较情况如下：

单位：元/次

项目	2023 年度	2022 年度	2021 年度	2020 年度
芜湖基地 400T-630T 冲压自产成本	0.56	0.52	0.61	0.64
400T-630T 冲压外协加工费	0.59-0.67	0.59-0.72	0.67-0.74	0.72-0.82

注：芜湖基地 400T-630T 冲压自产成本为冲压车间对应的全部人工成本和制造费用。

2020 年度-2023 年度，公司芜湖基地 400T-630T 冲压自产成本为 0.52-0.64

元/次之间，平均自产冲压成本略低于外协供应商对应冲次费用，主要系发行人自产冲压成本不包含公司运营成本等不可直接归集的成本费用，外协供应商除加工成本外还需要考虑运营成本、合理利润等。

综上，一般情况下发行人同类产品自产成本略低于外协加工成本。

（二）外协加工与自产工艺差异

发行人冲压外协加工与自产工艺差异为：发行人主要采用自动化连线生产，外协供应商主要采用手工连线冲压生产。目前公司已建立 3 条自动化连线冲压生产线、4 条多工位自动化冲压生产线、18 条级进模自动化冲压生产线。冲压产线能够实现从卷料开卷、料带校平、冲压成型、下线收集成品件的自动过程。

（三）2020 年和 2021 年产能利用较低时仍采购外协冲压加工的原因及必要性

2020 年和 2021 年公司外协费用分别为 3,047.81 万元和 4,126.94 万元，主要为 400T 以上外协冲压服务费用。

发行人拥有不同吨位的冲压设备，需要根据不同产品、不同工艺路线安排不同吨位的冲压设备进行冲压。2020 年和 2021 年公司产能利用率分别为 45.44% 和 72.32%，整体产能利用率较低。根据冲压工序，公司 400T 以上冲压设备主要为连线生产，2020 年和 2021 年公司芜湖地区 400T 以上冲压生产线有两条，冲压生产线吨位分别为 630T/400T/250T/250T/250T 和 800T/400T/400T/250T/250T，一个零部件的冲压工序一般包含 3-5 个工序，在前道工序完成的前提下才能进行下一工序，因为零部件冲压工序需求不同，同一条生产线不同冲压设备的利用率不同，一般情况下，需要先使用 630T 或者 800T 冲压设备进行拉延才能进行后续连线生产，芜湖地区 630T、800T 冲压设备 2020 年度和 2021 年度的产能利用率分别为 84.61%、99.24%，整体生产线的产能利用率已经相对较高，存在结构性产能不足的情况。

发行人针对零部件的外协一般为整体工序的外协，同一个零部件不存在部分工序外协、部分工序自产的情况。在 630T 或者 800T 冲压设备利用率已经相对较高的情况下，针对部分车型零部件进行整体外协，外协零部件外协加工入库后

和其他零部件加工成总成件，此外少量需要使用 800T 以上冲压设备进行连线生产的零部件公司只能通过外协加工的形式满足生产需求。

因此，2020 年和 2021 年公司在产能利用较低时仍采购外协冲压加工主要系发行人存在结构性冲压产能不足的情况，外协冲压采购具有必要性。

二、结合报告期内外协加工数量、种类、金额等，分析发行人外协加工采购与产量匹配情况。

（一）报告期内外协加工数量、种类、金额

发行人外协加工主要为冲压外协，其他外协包括表面处理等多种形式，报告期内，外协加工数量、种类、金额具体情况如下：

单位：万件；万元

期间	外协加工种类	数量	金额
2023 年度	冲压外协	5,426.91	7,282.71
	表面处理	162.93	643.63
	其他	—	783.03
2022 年度	冲压外协	3,375.02	5,337.20
	表面处理	195.08	296.18
	其他	—	440.12
2021 年度	冲压外协	2,135.94	3,597.25
	表面处理	202.31	228.22
	其他	—	304.98

（二）发行人外协加工采购与产量匹配情况

1、冲压外协

发行人外协加工采购与产量如下：

单位：万件

项目	2023 年度	2022 年度	2021 年度
外协零部件数量	5,426.91	3,375.02	2,135.94
汽车零部件产量	7,038.73	5,098.27	3,728.66

发行人外协零部件入库后，部分零部件直接对外销售，部分零部件需要和其他零部件加工成总成件对外销售，公司各类产品涉及的零件数量较多、工序类型

差异较大，外协采购量与公司汽车零部件产量无固定比例关系。报告期内，随着公司汽车零部件产量的增加，外协零部件采购数量相应增加，发行人冲压外协加工采购与汽车零部件产量基本匹配。

2、其他外协

发行人根据零部件加工工艺需求对部分零部件进行电泳、电镀等表面处理，仅少量零部件需要进行表面处理。2021 年度和 2022 年度主要为 A02、A18 车型部分零部件的表面处理，随着车型的更新换代，外协量 2023 年度有所减少，2023 年度新增表面处理金额增加较多主要系公司承接 A20 项目部分零部件，该车型动力电池壳体体积较大，表面处理面积较大，加工费较高。因此，外协表面处理金额增长较多，外协的表面处理与汽车零部件总体产量无对应匹配关系。

综上，发行人外协加工主要为冲压外协，其他外协包括表面处理等，其中发行人冲压外协加工采购与汽车零部件产量基本匹配，表面处理等外协与产量无对应匹配关系。

中介机构核查程序及核查结论：

一、核查程序

针对上述问题，保荐人、申报会计师执行了以下核查程序：

（一）获取发行人芜湖基地冲压车间相关自产成本明细，测算总体单位冲压自产成本，对比外协加工冲压成本与自产成本，分析对比单位成本的差异；

（二）结合外协加工冲压成本与自产成本对比情况、外协加工与自产工艺差异，分析发行人 2021 年度整体产能利用率相对较低情况下，仍采购外协冲压加工的原因及必要性；

（三）获取发行人报告期外协加工明细表，分析不同类型外协加工与发行人产量的匹配关系。

二、核查结论

保荐人、申报会计师已对回复内容进行核查，确认回复内容真实、准确、完整。

5. 关于其他事项

申请材料及历次问询回复显示：

（1）发行人研发费用中材料费金额及占比较高。报告期内，发行人研发项目存在汽车车身件模、夹、检具及其柔性生产工艺的研发，2021 年-2023 年 1-6 月，相关研发费用金额为 260.71 万元、423.16 万元和 324.54 万元。

（2）报告期各期末，发行人应收账款账面价值分别为 24,594.90 万元、28,948.88 万元、24,621.00 万元和 30,844.86 万元。2022 年发行人收入增长较多，但期末应收账款账面价值同比下降。

（3）发行人股东高宏持有发行人 4.99%股份，其持有的发行人股份因 2 起民事执行案件处于冻结状态，存在因法院强制执行被处置的风险。案件涉及的债务与发行人无关。

（4）发行人 2023 年 8 月发生一起安全生产事故，事故尚未调查完毕。主管部门相关说明显示，根据目前调查进度及掌握的有关证据，该起事故不属于较大及以上生产安全责任事故，未造成不良影响。

请发行人披露：

（1）结合各研发项目特点、材料投入用途及具体去向和形态、形成的研发成果等，进一步分析费用中材料投入金额较大的原因及合理性；披露各项研发材料的废料率情况及合理性，是否符合研发项目特点，发行人是否存在研发费用与生产成本混淆的情形。

（2）题述研发项目的研发成果具体形态，是否形成特定模具及模具后续存放、使用情况，是否存在直接用于生产的情形。结合模具研发费用划分标准，披露发行人研发费用确认准确性。

（3）结合主要客户信用政策及变动情况、主要客户回款速度变动情况等，分析 2022 年末应收账款账面价值变动与收入变动方向不一致的原因及合理性。

（4）高宏案件进展及相关股份因执行法院判决的处置情况，是否产生新股东，如是，新股东的相关股份锁定期及相关信息披露是否符合规定，是否造成

发行人实际控制人变更，是否存在代持，是否对发行人股权结构的稳定性和持续经营能力造成不利影响。

（5）安全生产事故的最新调查进展，调查报告关于具体事故原因、性质及处理情况；结合调查结果情况，披露发行人是否存在重大违法违规行为，发行人内控制度是否健全有效及相关依据。

请保荐人、申报会计师对问题（1）（2）（3）简要概括核查过程，并发表明确意见，请保荐人、发行人律师对问题（4）（5）简要概括核查过程，并发表明确意见。

【回复】

发行人披露：

一、结合各研发项目特点、材料投入用途及具体去向和形态、形成的研发成果等，进一步分析费用中材料投入金额较大的原因及合理性；披露各项研发材料的废料率情况及合理性，是否符合研发项目特点，发行人是否存在研发费用与生产成本混淆的情形。

（一）结合各研发项目特点、材料投入用途及具体去向和形态、形成的研发成果等，进一步分析费用中材料投入金额较大的原因及合理性

报告期内，发行人各研发项目特点、材料投入用途及具体去向和形态、形成的研发成果情况如下：

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
1	汽车车身件模、夹、检具及其柔性生产工艺的研发	897.03	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、提升了汽车车身制造工艺和模、夹、检具的工艺能力。2、取得实用新型专利 1 项：紧凑型锁止焊接夹具。	通过研发冲压自动化、焊接自动化和智能化，提升自动化模、夹、检具的设计和制造能力，提升汽车车身件制造工艺水平。该项目在验证过程中需多次进行模具调试、子零件尺寸精度确认、总成产品尺寸精度确认、自动化夹具调试、焊接产线调试、总成产品在整车中尺寸精度匹配和整车性能验证，因此材料投入较大。
2	新能源车身焊接总成柔性研发	560.95	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目尚在研发过程中。取得阶段性成果：开发柔性自动化点焊工艺的生产线，实现了多款新能源车型车身焊接总成的柔性制造。	新能源车身多数采用钢、铝材质通过铆接或螺接来达到轻量化要求，主要研究铝合金的制造工艺、钢铝连接的制造工艺、研究薄板高强钢冲压工艺及焊接工艺，研究以上工艺的稳定性、解决平台件多配制的智能制造和防错方案。该项目涉及过程加工制造工艺难度大、研发耗时长，且车身通用平台较多，例如纯电（分续航里程）、增程、轿车、轿跑、SUV 等等，对柔性制造和防错要求较高，需要使用较多零件进行验证，导致材料投入较大。
3	紧凑型框式前车架总成的研发	600.55	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。已成功开发出紧凑型前车架总成，满足尺寸和性能要求。2、取得应用发明专利 1 项：一种汽车副车架导向垫片焊接用固定工作台及使用方法。	项目属于汽车底盘件的研发，前车架总成负有承载、控制转向、碰撞吸能、防腐、轻量化等多项要求，验证项目多（包括材料验证、工艺验证、尺寸验证、强度验证、防腐验证、性能验证等），弧焊生产线调试难。因各子零件累积误差到总成焊接时，焊接间隙波动会造成变形量不一致，产品一致性调试时间长、次数多、材料投入大。

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
4	轻量化车身焊接总成用高强度钢板工艺技术的研发	600.43	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。掌握了轻量化车身用高强度钢板冲压成型、电阻焊接的工艺技术,成功开发了 B 柱、纵梁等车身产品。	项目开发多款车身零件及子零件,研发超高强度钢板的产品冲压和焊接过程稳定,其中 B 柱、纵梁、边梁等零件都采用了高强度钢板,子零件模具及焊接过程调试轮次多、整车验证轮次多,需求的试验件较多,材料投入较大。
5	轻量化蝶形前副车架总成的研发	402.44	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、成功开发出轻量化的前副车架总成,满足尺寸和性能要求。2 取得实用新型专利 1 项:一种立式可旋转的汽车冷凝模块工装。	项目属于汽车底盘件的轻量化研发,产品设计满足整车布置和性能要求,产品需要通过台架及各项路试要求,轻量化设计采用了扣合弧焊替代了平面点焊,弧焊的变形量远大于点焊,需要不断修正焊接间隙、焊接参数来补偿变形量,最终冻结各零件尺寸。前副车架总成需要验证的内容较多(包括材料验证、工艺验证、尺寸验证、强度验证、防腐验证、性能验证等),需求的试验件较多,材料投入较大。
6	车身小焊接总成及大型冲压件的自动化工艺研发	212.04	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目尚在研发过程中。取得阶段性成果:当前已掌握大型自动化冲压和自动化电阻焊的工艺技术,已开发出自动化模具和夹具,正在验证过程中。	该项目是新能源汽车车身件的工艺研发,新能源汽车车身多为钢铝混合而成,钢铝混合多为铆接、螺接结构,对子零件、总成件尺寸精度要求高。项目通过尺寸链和整车匹配结果来确认焊接总成的尺寸公差,并反向优化子零件的尺寸公差。先正向验证,再反向优化,最后进行一致性综合调试,验证轮次多,需求的试验件较多,材料投入较大。
7	轻量化控制臂总成的研	579.65	材料投入用于项目的调试和验证。	项目已结项。1、已成功开发出轻量化控制臂总成和自动化弧焊、装配等工艺,满足尺寸和性	项目属于汽车底盘件的研发,控制臂总成是安全等级相对较高的功能件,验证项目多(包括材料验证、

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
	发		试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	能要求。2、取得实用新型专利 1 项:一种控制臂极限强度工装。	工艺验证、尺寸验证、强度验证、防腐验证、性能验证等),套管焊接熔深质量要求较高,橡胶衬套装配一致性要求较高,并进行平台通用化的试验,轮次多,需求的试验件多,材料投入较大。
8	仪表横梁总成轻量化研发	524.01	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。已采用高强度钢板,通过分析、设计,开发出轻量化的仪表板横梁总成,通过检测和试验,满足尺寸和性能要求。	项目采用高强度钢板,通过设计分析,优化设计仪表板横梁,达到轻量化目的。设计验证包括静刚度、模态、尺寸等。高强度钢板管梁在焊接时容易焊穿、变形量较大,需要反复试验验证,满足尺寸稳定性。同时,还需要进行材料、工艺、强度、防腐、性能等验证,材料投入较大。
9	车身件自动化点焊生产的研发	387.07	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。掌握了自动化电阻焊的工艺技术和自动化搬运的工艺技术和防错技术,建成了多车型共线的自动化点焊生产线,已投入使用。	项目是车身焊接总成工艺的研发,项目主要解决机器代替人工、提高生产效率、解决多款车型零部件共线生产的问题。项目采用机器人自动化转序及自动化焊接,且融合了多品种产品共线均衡生产。产线会有多种组合情况,需设置不同防错方案进行规避,产线调试时间长、验证次数多;每次验证涉及的产品品种多,单个零件的重量大,用料多,材料投入较大。
10	纤维增强复合材料轻量化产品及智能化制造的研发	293.01	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、成功采用复合材料开发出轻量化前端框架总成产品,通过检测和各项试验,满足装车尺寸和性能要求。2、取得发明专利 1 项:一种汽车前端模块冷却器上下支架安装夹具。3、取得实用新型专利 1 项:一种应用在汽	项目研发采用高分子复合材料,设计开发前端框架总成,降低产品重量,实现模块化装配,提高装配效率,应用注塑、拉铆、装配等制造新工艺,采用总线 PLC 系统对总成件防错、防漏。因产品子零件较多、单个产品尺寸大、尺寸精度要求高,需要

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
			料对外销售。	车前端结构总成的测量检具。	试验和验证的项目多，如防腐、耐热老化、共振、吸能、路试等，材料投入较大。
11	副车架总成等底盘件的研发	213.98	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目尚在研发过程中。取得阶段性成果：副车架设计已完成，正在验证过程中。	项目属于汽车底盘件的研发，采用管梁作为主拼框架结构，实现轻量化。需要试验和验证的项目多、轮次多，如管梁成型、激光切割、材料验证、工艺验证、尺寸验证、强度验证、防腐验证、性能验证等，材料投入较大。
12	汽车后轴、纵梁总成制造工艺技术的研发	138.08	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。掌握了用于后轴制造的厚板冲压、三维镭射、前束外倾角加工等工艺技术，制造加工的产品满足尺寸和性能要求。	项目研发汽车后轴、纵梁总成制造工艺技术，其中汽车后轴的制造工艺包括冲压、焊接、三维镭射、机加工、电泳、压装等，工艺复杂，过程参数和各子零件尺寸需要在调试中不断修正和完善，达到产品一致性，来保证底盘件的质量和性能要求。纵梁总成的制造工艺包括冲压、焊接、电泳等，需要试验和验证的项目多，次数多，材料投入较大。
13	轻量化后轴总成的研发	311.56	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、采用轻量化管梁结构成功设计开发出后轴总成产品，通过检测和试验，满足尺寸和性能要求。2、取得发明专利 1 项：一种汽车后扭力梁加工工艺。3、取得实用新型 1 项：乘用车后扭力梁同步对称夹紧分中焊接夹具。	项目属于汽车底盘件的研发，后轴总成负有承载、前束外倾角度、扭转刚度、四轮平衡、防腐、轻量化等多项要求，验证项目多。轻量化后轴的横梁采用管梁结构，通过内高压成型、热处理后屈服强度达到 1300Mpa 的高强度，对弧焊应力集中造成影响，需要反复通过焊缝熔深、焊缝金相组织及极限扭转等进行试验，来调整各子零件尺寸及相关参数。项目采用高硼钢辊压高频焊接成圆管，再预成

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
					型、内高压成型、高频淬火、回火、三维五轴激光切割等先进工艺，反复试制、验证、改进，达到轻量化目的，材料投入较大。
14	轻量化四驱后副车架总成的研发	257.75	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。已成功开发出轻量化的四驱后副车架总成，通过检测和试验，满足尺寸和性能要求。	项目属于汽车底盘件的研发，后副车架总成负有承载、前束外倾角度、四轮平衡、防腐、轻量化等多项要求，验证项目多，且弧焊生产线调试较难。四驱后副车架总成采用管梁结构，项目采用镭射定位孔、三维六轴伺服弯管和三维五轴激光切割等先进工艺，需要反复试制、验证，改进的项目多、次数多，材料投入较大。
15	铝代钢防撞梁的研发	183.68	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、采用铝合金材料，成功研发设计并开发出汽车防撞梁总成，通过检测和试验，满足尺寸和性能要求，取得客户的认可，并批量生产。2、取得发明专利 2 项：一种型材 3D 切口方法和一种型材快速夹持机构。	防撞梁在汽车发生碰撞时主要起到两项作用，吸收碰撞能量和防护发舱内驱动电机或发动机，需要进行台架、静动刚度、压溃、整车碰撞等试验来验证设计的可靠性。另外，铝合金材料焊接变形量大，尺寸较难控制，对子零件机加工后的尺寸要求较高，需要进行较多一致性的验证获得数据，优化子零件加工尺寸和焊接过程参数，研发过程中需要投入较多的材料。
16	高精度钣金件自动化冲压和柔性智能化焊接自动化工艺技	143.28	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废	项目已结项。1、已成功开发冲压连线自动化和多工位冲压自动化工艺的生产线。2、培养了 PLC、电控、防错、维保等技术人员。3、取得发明专利 1 项：一种汽车零部件全自动打胶机。4、取得实用新型专利 1 项：一种车间流转的配	项目为汽车零部件制造工艺升级的研发，在冲压和焊接领域展开自动化、智能化工艺升级。需要验证的项目有工装模具调试、新产线调试、产线柔性切换调试、产品性能验证等，需要投入较多的材料。

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
	术的研发		料对外销售。	送器具。	
17	加油口包边工艺的研发	165.21	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、取得加油口包边的关键技术,解决加油口精度和外板坑包划伤的难题,提升了良品度。2、取得发明专利2项:一种全周包边模具结构和一种便捷高效的零件测量机构。	加油口为车身一级外观件,生产、装配过程中容易造成外板坑包划伤等外观不良。加油口周边均为棱线,没有有效的定位孔边,定位不可靠,尺寸精度要求高,公司为了提升良品率,通过研发全周包边工艺和压成型工艺,解决加油口精度和外板坑包划伤的难题,需要多次试验,材料投入较大。
18	应用于具备高耐腐蚀性能的底盘件等产品的阴极电泳涂装工艺技术研发	154.36	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、已成功设计开发了具备高耐腐蚀性能的电泳涂装工艺,并改造完成公司现有电泳线,生产的产品满足客户底盘件的防腐要求。2、取得实用新型专利1项:一种柔性可调节空间大小的存放柜。	公司为了满足汽车行业不断提高的防腐要求,在现有电泳生产线的升级改造过程中,对需要电泳的产品进行调试和验证,调试内容包括速度、温度、电压、介值参数等,验证项目包括盐雾试验、百格试验、耐潮湿等,需要验证的产品多,材料投入较大。
19	仪表板横梁散件柔性生产工艺的研发	85.27	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后,除少部分作为样件外,其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、掌握了一模多腔、多工位钻孔、高精度弯管等制造工艺,掌握了多手段尺寸测量和运用,研发的产品满足尺寸和性能要求。2、取得实用新型专利1项:一种汽车圆形弯管及钻孔工装。	针对部分仪表板横梁散件产品量纲小、品种多的特点,研发一模多腔的工艺以节省成本,研发难度较高,需要调试的次数较多。另外,为了满足客户在海外的各项验证要求,公司先在国内采用激光扫描、三座标检测等验证手段,对各个批次样件进行周密的测量、模拟运输及改进,消除变差,以减少产品在国外客户的验证次数,材料投入较大。
20	仪表板横梁用焊管高精	131.16	材料投入用于项目的调试和验证。	项目已结项。1、掌握了加工斜管的工艺技术,加工的产品满足尺寸和性能要求。2、取得发明	仪表板横梁的主结构件多采用管梁结构,管梁因其圆周方向上不易精准定位,很难做到定位的一致

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
	度双斜面加工工艺技术 研发		试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	专利 1 项：一种端面夹具及应用该端面夹具的切斜管端面工艺。	性。公司通过反复试验验证，研发切斜管端面的工艺和夹具，用于管梁的双斜面加工。同时，还需要对通过该工艺加工的总成产品进行强度、防腐、性能等验证，材料投入较大。
21	车身件生产工艺的研发	90.71	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。1、已掌握了镀锌钢板冲压和焊接的工艺技术。2、取得发明专利 2 项：一种便携式点焊电极测量装置和一种薄板与厚板的焊接方法。	汽车出口因海外防腐法规要求，车身零件制造多采用镀锌钢板，镀锌钢板在冲压过程中易出现拉伤、划伤、冲切毛刺等问题，在点焊过程中易出现焊接毛刺的问题。拉伤、划伤和修理毛刺后都会破坏镀锌层，造成潜在的防腐风险。项目从各项原材料选择、工艺路线、材料及产品防护、焊接规范等方面，制定措施、反复验证，最终满足客户整车出口的要求。验证要求较多，需投入较多的材料。
22	混动新能源汽车底盘件的研发	445.72	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目尚在研发过程中。 完成混动汽车底盘轻量化设计，性能优化，优化焊接参数。完成自动化制造工艺开发。	项目属于汽车底盘件的研发，副车架总成负有承载、前束外倾角度、四轮平衡、防腐、轻量化等多项要求，验证项目多，且弧焊生产线调试较难。副车架总成采用管梁结构，项目采用三维六轴伺服弯管和三维五轴激光切割等先进工艺，需要反复试制和验证，用于改进和提升，材料投入较大。
23	新能源充电口的研发	120.29	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目已结项。 将充电口盖铰链轴与铰链臂和安装支架采用相互铆接卷轴的连接方式，确保充电口盖开闭耐久要求，实现充电口盖的制造工艺开发。	1.外观件产品精度要求高，对曲率要求也高，为了满足客户尺寸及曲率顺畅要求，需要进行多轮反复改模，所需试模材料使用量大； 2.铰链轴是不锈钢，硬度高，难以加工及对轴外径公差小、表面光洁度要求高，轴的垂直度要求高，

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
			料对外销售。		于是不合格也多； 3.充电口盒受产品形状限制，即使使用了自润滑材，但在生产试作前期难易开裂，改善开裂进行多次模具调试，使用材料也多； 4.因为是开闭件，需要测试耐久性； 5.在雨中加油时产品要求不被腐蚀，还需要进行各种耐腐实验，对材料消耗也大。
24	汽车轻量化杆臂系总成件的研发	143.54	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目尚在研发过程中。 掌握底盘件轻量化设计经验，通过过程工艺验证，优化工艺路线，提高产品质量，提高公司轻量化产品开发经验。	项目属于汽车轻量化杆臂类总成产品的研发，该类型产品负有承载、缓冲、吸能、四轮平衡、防腐、轻量化等多项要求，验证项目多。多为弧焊工艺，尺寸控制较难。杆臂类总成产品多采用高强度钢结构，项目采用自动化冲压、机器人弧焊和带自动采集的装配等先进工艺，反复试制和验证，以满足尺寸和性能要求。杆臂类总成涉及的产品多，材料投入较大。
25	新能源车电池防过充保护板研发	124.65	材料投入用于项目的调试和验证。试验完成后，除少部分作为样件外，其他作为研发废料对外销售。	项目尚在研发过程中。 1. 成功开发了满足客户要求的尺寸及性能的产品； 2. 研发团队进入日企的电池包和电池控制系统领域； 3. 了解金属材料在电池包中的应用和发展，提升电池包零部件的开发范围	1.为了需要满足客户对产品外观及尺寸要求需要进行模具调试，使用材料较多； 2.电泳后需要测试电泳层的附着力用小刀划网络线； 3.电泳后需要测试防腐性能从而进行盐雾实验； 4.耐热老化、共振、整车 24 通道、整车路试等多项验证要求。
小计		7,766.42	-	-	-

序号	项目名称	报告期内累计材料投入 (万元)	材料投入用途及 具体去向和形态	研发成果	项目特点及材料投入较大的原因
	报告期内累计材料投入	8,643.71	-	-	-
	占比	89.85%	-	-	-

发行人的研发主要以新能源、轻量化及底盘件等产品和工艺为主，以及现有产品、生产线和工艺技术的完善和升级。发行人整体研发过程历时长、涉及环节多，需要经过确定计划和目标、产品设计和开发、过程设计和开发、产品和过程确认、批量生产及改进等阶段，并经过不断改进生产工艺、优化材料，逐步形成批量稳定生产能力。发行人现有产品工艺流程改进研发项目，需不断调整优化相关工艺流程及控制参数，并根据研发试制品的性能参数变化改善工艺流程，以提高产品性能，导致研发投入较多。

综上所述，发行人研发费用中材料投入金额较大的原因系发行人主要产品在正式投入生产之前，需要投入较多的材料进行研制、测试等工作。

（二）披露各项研发材料的废料率情况及合理性，是否符合研发项目特点，发行人是否存在研发费用与生产成本混淆的情形。

1、各项研发材料的废料率情况及合理性，是否符合研发项目特点

报告期内，发行人研发材料的领用及研发废料情况（按金额归集）如下：

单位：万元；%

研发领料类型	2023 年度			2022 年度			2021 年度		
	领用	废料	废料率	领用	废料	废料率	领用	废料	废料率
钢材	2,628.99	1,187.08	45.15	2,008.02	925.98	46.11	1,082.33	568.42	52.52
半成品	1,798.82	403.11	22.41	1,253.82	206.29	16.45	677.19	171.21	25.28
标准件	786.20	-	-	383.84	-	-	176.77	-	-
其他	470.64	-	-	295.95	-	-	543.23	-	-
合计	5,684.65	1,590.19	27.97	3,941.63	1,132.27	28.73	2,479.52	739.63	29.83

上述研发废料率为研发产出的废料价值占研发领料价值的比重，报告期内废料率分别为 29.83%、28.73%、27.97%，变动较小。

报告期内，发行人研发材料的领用及研发废料情况（按重量归集）如下：

单位：吨；%

研发领料类型	2023 年度			2022 年度			2021 年度		
	领用	废料	废料率	领用	废料	废料率	领用	废料	废料率
钢材	4,357.66	4,322.57	99.19	3,127.94	3,117.78	99.68	1,747.74	1,738.29	99.46

研发领料类型	2023 年度			2022 年度			2021 年度		
	领用	废料	废料率	领用	废料	废料率	领用	废料	废料率
半成品	1,516.06	1,503.85	99.19	411.24	409.90	99.68	473.44	470.89	99.46
标准件	-	-	-	-	-	-	-	-	-
其他	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合计	5,873.72	5,826.42	99.19	3,539.19	3,527.69	99.68	2,221.18	2,209.18	99.46

各项研发材料主要为钢材、半成品、标准件及其他材料，在研发过程中通过调试、验证后，所领用的材料在形态上均发生了变化或组合。其中领用的钢材和半成品形成的废料为废钢，按照钢材和半成品的重量折算对应的废料重量，按照废料价格计算废料成本。

研发领用的标准件主要包括衬套、垫圈等材料进行辅助研发，领用的其他存货包括各项低值易耗品等，形成的废料基本无价值，未归集相应重量。

根据发行人的研发项目特点，其研发领用的材料均为批量生产前的材料投入，除少量研发产品作为样件赠予或销售给客户外，其余形成废料并对外销售，废料对应的成本冲减研发费用，按照重量归集的研发废料率在 99%以上，与研发项目使用材料及产出特点相符；发行人生产废料主要为生产汽车零部件产品过程中形成的边角料，其中主要原材料钢材的废料率在 30%左右，具有合理性。

2、发行人是否存在研发费用与生产成本混淆的情形

发行人的生产模式主要为主机厂配套提供汽车零部件，对于研发活动和生产活动，公司均制定了独立的业务流程和管理制度，研发活动与生产活动在原材料领用、设备使用、人员划分及工时统计、费用核算等方面均进行严格区分。同时发行人的研发活动是通过试制样品来验证和优化产品、工艺，满足规模化生产需要，与公司的生产活动存在显著差异。

公司对研发领料与生产领料进行明确区分，研发领料需根据对应的研发项目进行领料，填写研发项目领料单并备注研发项目编号。研发样件的入库与生产的产成品入库可以明确区分；研发废料主要为废钢，公司及时对废钢进行清仓处理，对外进行销售，发行人以当月研发使用材料的重量扣除样件重量后作为研发废料重量，以当月废料销售平均单价计算研发废料收入成本。

综上，发行人不存在研发费用与生产成本混淆的情形。

二、题述研发项目的研发成果具体形态，是否形成特定模具及模具后续存放、使用情况，是否存在直接用于生产的情形。结合模具研发费用划分标准，披露发行人研发费用确认准确性。

（一）题述研发项目的研发成果具体形态，是否形成特定模具及模具后续存放、使用情况，是否存在直接用于生产的情形

1、题述研发项目的研发成果具体形态

公司实施“汽车车身件模、夹、检具及其柔性生产工艺的研发”项目，主要为在生产线柔性开发技术、自动化冲压工艺、防错等级、模夹检自动化研发技术等方面寻求突破。该项目主要为生产工艺的研发，研发方向为工艺的柔性化和自动化生产，在此目标下，模具需满足柔性化和自动化生产的需求。项目实现了以下成果：

制造工艺	类型	研发目标	研发成果具体形态
冲压工艺	中大型零件的冲压工艺	多工位自动化、多机连线自动化	具体形态体现在 800T、1000T、1600T、2500T、3130T、3760T 自动化冲压生产线。该生产线于 2021 年度至 2023 年度投入建设或使用。
	中小型零件的冲压工艺	中小吨位连线自动化	
	模具设计	自动化模具的工艺技术	
焊接工艺	车身焊接工艺	柔性焊接自动化	具体形态体现在 52JPH 的 CD 柱柔性焊接生产线等 5 条自动化焊接生产线。该生产线于 2021 年度至 2023 年度投入建设或使用。
	夹具、检具设计	电控精密夹具、机器人抓手、视觉智能检测的工艺技术	

综上，“汽车车身件模、夹、检具及其柔性生产工艺的研发”项目的研发成果主要体现在自动化冲压生产线、自动化焊接生产线，同时提升了自动化模具、夹具、检具的设计和工艺技术。

2、是否形成特定模具及模具后续存放、使用情况，是否存在直接用于生产的情形

“汽车车身件模、夹、检具及其柔性生产工艺的研发”研发内容为生产工艺的研发，项目所领用的材料全部用于生产工艺的调试改进，同时提升了自动化模具、夹具、检具的设计和工艺技术。该项目研发费用中不包含模具成本，故不存

在形成特定模具及模具后续存放、使用及直接用于生产的情形。

（二）结合模具研发费用划分标准，披露发行人研发费用确认准确性。

报告期内，发行人的研发主要以新能源、轻量化及底盘件等产品和工艺为主，以及现有产品、生产线和工艺技术的完善和升级，无专门的模具研发项目。公司研发费用包括为生产工艺和技术的升级改造中所发生的材料、人工等投入，不包含模具成本，模具成本根据业务类型结转至主营业务成本、长期待摊费用或固定资产。因此，模具成本与研发费用可以明确区分，研发费用确认准确。

三、结合主要客户信用政策及变动情况、主要客户回款速度变动情况等，分析 2022 年末应收账款账面价值变动与收入变动方向不一致的原因及合理性。

报告期内，发行人营业收入和应收账款账面价值变动情况如下：

单位：万元

项目	2023 年度/2023 年 12 月 31 日	2022 年度/2022 年 12 月 31 日	2021 年度/2021 年 12 月 31 日	2023 年变动率	2022 年变动率
营业收入	154,407.29	107,664.07	82,575.84	43.42%	30.38%
应收账款	38,667.04	24,621.00	28,948.88	57.05%	-14.95%

由上表所示，2022 年末应收账款账面价值变动与收入变动方向不一致，具体分析如下：

（一）主要客户信用政策及变动情况

报告期内，发行人主要客户奇瑞汽车、广汽集团和广汽本田信用政策情况如下：

单位	2023 年度	2022 年度	2021 年度
奇瑞汽车股份有限公司	开具发票后一个月	开具发票后一个月	开具发票后一个月
广汽埃安新能源汽车股份有限公司	验收后 30 天	验收后 30 天	验收后 30 天
广汽乘用车有限公司	验收后 60 天	验收后 60 天	验收后 60 天
广汽本田汽车有限公司	验收后 60 天	验收后 60 天	验收后 60 天

注：上表奇瑞汽车股份有限公司列示的交易主体为大昌科技，芜湖中瑞对奇瑞汽车股份有限公司的信用政策自 2023 年 1 月由 90 天调整为 30 天。

如上表所示，报告期内公司主要客户的信用政策未发生变化。

（二）主要客户回款速度变动情况等

报告期内，公司主要客户奇瑞汽车、广汽集团和广汽本田营业收入和应收账款账面价值情况如下：

单位：万元；%

客户	项目	2023年度/2023年12月31日	2022年度/2022年12月31日	2021年度/2021年12月31日	2023年度变动率	2022年度变动率
奇瑞汽车	营业收入	76,869.58	50,841.16	39,347.94	51.20	29.21
	应收账款	22,490.45	16,043.65	17,480.41	40.18	-8.22
	应收账款周转率	3.99	3.03	2.44	——	——
广汽集团	营业收入	37,077.83	23,276.21	17,281.96	59.29	34.69
	应收账款	2,340.24	693.21	3,484.72	237.60	-80.11
	应收账款周转率	24.45	14.27	5.71	——	——
广汽本田	营业收入	13,219.12	14,161.10	12,438.96	-6.65	13.84
	应收账款	3,293.67	1,571.99	3,821.26	109.52	-58.86
	应收账款周转率	5.43	4.62	2.97	——	——
小计	营业收入	127,166.52	88,278.47	69,068.86	44.05	27.81
	应收账款	28,124.36	18,308.84	24,786.39	53.61	-26.13
	应收账款周转率	5.48	4.10	2.96	——	——

由上表所示，2022年度发行人对主要客户奇瑞汽车、广汽集团和广汽本田的应收账款周转率均有所提升；对主要客户2022年营业收入较2021年度增长27.81%，2022年末应收账款账面价值较2021年度下降26.13%，具体原因如下：

1、奇瑞汽车

一方面，2022年12月供应链不畅，奇瑞汽车排产受到不利影响，公司对奇瑞汽车12月销售收入下降，当月形成的应收账款下降，同期对比情况如下：

单位：万元

项目	2022年度	2021年度	变动金额	变动比例
12月营业收入①	4,680.28	5,477.91	-797.63	-14.56%
形成应收账款②=①*1.13	5,288.72	6,190.04	-901.32	-14.56%

另一方面，2022 年度公司加强应收账款回款管理，基于银行承兑汇票的背书和使用需求，与奇瑞汽车磋商后调减了数字化应收债权凭证结算比例，主要以银行承兑的方式进行结算。2021 年末，公司持有的奇瑞汽车数字化应收债权凭证金额较高，该部分货款已结算，未到期的数字化应收债权凭证未冲减应收账款，仍在财务报表应收账款中列报，模拟还原后情况如下：

单位：万元；%

项目	2022 年度/2022 年 12 月 31 日	2021 年度/2021 年 12 月 31 日	变动金额	变动率
营业收入①	50,841.16	39,347.94	11,493.22	29.21
应收账款期末余额②	16,889.26	18,400.96	-1,511.70	-8.22
应收账款-数字化应收债权凭证余额③	2,560.00	7,137.00	-4,577.00	-64.13
应收账款-未结算金额④=②-③	14,329.26	11,263.96	3,065.30	27.21

剔除数字化应收债权凭证期末余额的影响后，奇瑞汽车 2022 年末应收账款变动与营业收入变动基本匹配。

2、广汽集团

公司对广汽集团 2022 年度的营业收入和应收账款账面价值与同期对比情况如下：

单位：万元；%

项目	2022 年度/2022 年 12 月 31 日	2021 年度/2021 年 12 月 31 日	变动金额	变动率
营业收入	23,276.21	17,281.96	5,994.25	34.69
应收账款	693.21	3,484.72	-2,791.51	-80.11

如上表所示，对广汽集团 2022 年 12 月 31 日应收账款减少，主要系经过公司与广汽集团的沟通，广汽集团为降低供应商资金压力，结合对公司的预计订单情况及备货量，预付货款。由于供应链不畅，公司 2022 年底实际发货需求量低于预计订单量，形成的应收账款减少。

3、广汽本田

广汽本田 2022 年末应收账款账面价值变动与收入变动方向不一致系 2022 年 12 月供应链不畅，广汽本田排产受到不利影响，公司当月销售收入下降，造成 2022 年末应收账款减少，同期对比情况如下：

单位：万元；%

项目	2022 年度	2021 年度	变动金额	变动比例
12 月营业收入①	544.99	1,754.35	-1,209.36	-68.94
形成应收账款②=①*1.13	615.84	1,982.42	-1,366.58	-68.94

如上表所示，广汽本田 2022 年 12 月销售收入下降，2022 年末应收账款相应减少。

（三）2022 年末应收账款账面价值变动与收入变动方向不一致的原因及合理性

报告期内发行人主要客户的信用政策未发生变化。发行人 2022 年末应收账款账面价值变动与收入变动方向不一致的原因主要为：

1、发行人 2022 年收入规模增加，因 2022 年 12 月供应链不畅导致发行人 12 月的销售收入下降，应收账款相应下降；

2、发行人加强应收账款管理，与奇瑞汽车磋商后调减了数字化应收债权凭证结算比例，主要以银行承兑的方式进行结算；广汽集团为降低供应商资金压力，结合对公司的预计订单情况及备货量情况预付货款，因此应收账款下降。

综上所述，发行人 2022 年末应收账款账面价值变动与收入变动方向不一致具有合理性。

四、高宏案件进展及相关股份因执行法院判决的处置情况，是否产生新股东，如是，新股东的相关股份锁定期及相关信息披露是否符合规定，是否造成发行人实际控制人变更，是否存在代持，是否对发行人股权结构的稳定性和持续经营能力造成不利影响。

（一）高宏案件进展及相关股份因执行法院判决的处置情况

1、高宏、长春鑫洋与韩馥羽民间借贷纠纷案

2024 年 2 月 28 日，南关法院作出（2022）吉 0102 执 1712 号《执行裁定书》，裁定对高宏持有的发行人 315 万股及 80 万股股份进行分别拍卖。2024 年 4-5 月，南关法院在京东网司法拍卖网络平台上对高宏持有的发行人 315 万股及 80 万股股份进行了两次公开拍卖。

2024年5月14日，竞买人仇凤梧竞得被执行人高宏持有的发行人80万股股份。2024年6月17日，南关法院出具[2024]吉0102执恢283号《执行裁定书》，裁定被执行人高宏持有的发行人80万股股份归竞买人仇凤梧所有；根据申请执行人韩馥羽向法院提交的以物抵债申请，2024年6月17日，南关法院出具[2024]吉0102执恢283号《执行裁定书》，裁定被执行人高宏持有的发行人315万股股份归执行申请人韩馥羽所有。

2、高宏、吉林省正大新型材料科技有限公司等与吉林银行股份有限公司吉林解放大路支行金融不良债权追偿纠纷案

2022年11月，船营法院作出（2022）吉0204执2496号《执行裁定书》，裁定对高宏等人的财产进行强制执行，执行金额为6,244,815元。2023年2月，船营法院对高宏持有的发行人股份进行了冻结，冻结期限为三年。

截至本问询回复出具之日，高宏、吉林省正大新型材料科技有限公司等与吉林银行股份有限公司吉林解放大路支行金融不良债权追偿纠纷案涉及的执行尚无进展。

（二）是否产生新股东，如是，新股东的相关股份锁定期及相关信息披露是否符合规定，是否造成发行人实际控制人变更，是否存在代持，是否对发行人股权结构的稳定性和持续经营能力造成不利影响

1、是否产生新股东

本次执行导致发行人新增2名自然人股东，仇凤梧取得发行人80万股股份，占发行人股份总数的0.61%；韩馥羽取得发行人315万股股份，占发行人股份总数的2.42%，高宏持有的发行人股份相应减少至255万股，占发行人股份总数的1.96%。

2、新股东的相关股份锁定期及相关信息披露是否符合规定，是否造成发行人实际控制人变更，是否存在代持，是否对发行人股权结构的稳定性和持续经营能力造成不利影响

（1）新股东的相关股份锁定期及相关信息披露是否符合规定

《证券期货法律适用意见第 17 号》第四条规定：“……发行人申报后，通过增资或者股权转让产生新股东的，原则上应当终止发行上市审核程序或者发行注册程序，但股权变动未造成实际控制人变更，未对发行人股权结构的稳定性和持续经营能力造成不利影响，且符合下列情形的除外：新股东产生系因继承、离婚、执行法院判决、执行仲裁裁决、执行国家法规政策要求或者由省级及以上人民政府主导，且新股东承诺其所持股份上市后三十六个月之内不转让、不上市交易（继承、离婚原因除外）。”

2024 年 6 月，韩馥羽出具《关于股份锁定的承诺函》，承诺：“一、自公司首次公开发行股票并上市之日起三十六个月内，本人不转让、不上市交易或者委托他人管理本人直接或者间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购本人直接或者间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份。二、如相关法律法规及规范性文件或中国证监会、深圳证券交易所等证券监管机构对股份锁定期有其他要求，本人同意对本人所持公司股份的锁定期进行相应调整。”

2024 年 6 月，仇凤梧出具《关于股份锁定的承诺函》，承诺：“一、自公司首次公开发行股票并上市之日起三十六个月内，本人不转让、不上市交易或者委托他人管理本人直接或者间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购本人直接或者间接持有的公司首次公开发行股票前已发行的股份。二、如相关法律法规及规范性文件或中国证监会、深圳证券交易所等证券监管机构对股份锁定期有其他要求，本人同意对本人所持公司股份的锁定期进行相应调整。”

根据韩馥羽及仇凤梧出具的股东调查表、确认函及承诺函，新股东的基本情况、股东资格、入股情况、与发行人相关主体的关联关系情况如下：

新增 股东	股份 取得 原因	新增股东基本情况	入股价格及定价依据	关联关系
仇凤梧	系 执 行 法 院 判 决	男，身份证号： 13092519*****6039	每股价格 4.9629 元， 入股价格系通过司法 拍卖确定，入股价格 公允	与发行人相关主体不存在 关联关系或其他利益输送 安排；新增股东不存在股份 代持情形
韩馥羽		女，身份证号： 22010319*****0461		

发行人已在《招股说明书》“第四节 发行人基本情况”之“十一、发行人股本情况”之“（五）发行人申报前十二个月新增股东情况”披露了新增股东的基本情况；已在《招股说明书》“第十二节 附件”之“二、重要承诺事项”披露了新股东的相关股份锁定期承诺，相关信息披露真实、准确、完整。

（2）股权变动是否造成发行人实际控制人变更，是否存在代持，是否对发行人股权结构的稳定性和持续经营能力造成不利影响

本次股权变动产生 2 名新股东，发行人控股股东及实际控制人钟华山现持有发行人 57.69%的股份，股权变动未导致实际控制人发生变更；新股东所持发行人股份为其本人真实持有，不存在股权代持；发行人具有完善且运行良好的公司治理结构，本次股权变动未导致发行人控股股东及实际控制人所持股份发生变动，新股东及其他股东持股比例较低，且权属清晰，被执行人高宏持股比例较低，未在公司担任任何职务，本次股权变动不会对发行人的股权结构的稳定性及持续经营能力造成不利影响。

五、安全生产事故的最新调查进展，调查报告关于具体事故原因、性质及处理情况；结合调查结果情况，披露发行人是否存在重大违法违规行为，发行人内控制度是否健全有效及相关依据。

（一）安全生产事故的最新调查进展，调查报告关于具体事故原因、性质及处理情况

2023 年 8 月 13 日，大昌科技发生一起机械伤害事故，造成 1 人死亡。（以下简称“8.13 事故”）。截至本回复出具日，发行人“8.13”事故已经芜湖市鸠江区应急管理局调查完毕。

根据事故调查报告，发行人“8.13”事故属于一般生产安全责任事故；事故直接原因系操作工在作业时违反安全生产规章制度和安全操作规程，间接原因系公司安全检查不到位，未能及时发现及制止从业人员违章作业行为。

2024 年 4 月，芜湖市鸠江区应急管理局出具《行政处罚决定书》，认定发行人“8.13”事故为一般生产安全责任事故，对发行人处以罚款 30 万元的行政处罚，对钟华山等 3 名责任人处以罚款金额不等的行政处罚。2024 年 4 月，发行

人及相关责任人缴纳了全部罚款。

（二）结合调查结果情况，披露发行人是否存在重大违法违规行为，发行人内控制度是否健全有效及相关依据

1、发行人是否存在重大违法违规行为

“8.13”事故中，发行人未督促从业人员执行本单位的安全生产规章制度和安全操作规程，未有效关注从业人员行为习惯，防范从业人员行为异常导致事故发生，违反了《安全生产法》第四十一条第二款、第四十四条第二款规定；钟华山系发行人的总经理，对本起事故负有领导责任，违反了《安全生产法》第二十一条第五项规定。芜湖市鸠江区应急管理局依据《安全生产法》第一百一十四条第一款第一项的规定，对发行人处以 30 万元罚款的行政处罚；依据《安全生产法》第九十五条第一项之规定，对钟华山处以罚款的行政处罚。

《安全生产法》第一百一十四条规定：“发生生产安全事故，对负有责任的生产经营单位除要求其依法承担相应的赔偿等责任外，由应急管理部门依照下列规定处以罚款：（一）发生一般事故的，处三十万元以上一百万元以下的罚款；（二）发生较大事故的，处一百万元以上二百万元以下的罚款；（三）发生重大事故的，处二百万元以上一千万元以下的罚款；（四）发生特别重大事故的，处一千万元以上二千万元以下的罚款。发生生产安全事故，情节特别严重、影响特别恶劣的，应急管理部门可以按照前款罚款数额的二倍以上五倍以下对负有责任的生产经营单位处以罚款。”《安全生产法》第九十五条规定：“生产经营单位的主要负责人未履行本法规定的安全生产管理职责，导致发生生产安全事故的，由应急管理部门依照下列规定处以罚款：（一）发生一般事故的，处上一年年收入百分之四十的罚款；（二）发生较大事故的，处上一年年收入百分之六十的罚款；（三）发生重大事故的，处上一年年收入百分之八十的罚款；（四）发生特别重大事故的，处上一年年收入百分之一百的罚款。”

发行人“8.13”事故属于一般生产安全责任事故，相关行政处罚的罚款金额较小，属于上述处罚规定中的较低水平，不属于上述处罚依据中的情节特别严重、影响特别恶劣的情形。

2024年4月，芜湖市鸠江区应急管理局出具《情况说明》，确认“上述事故属于一般安全事故，情节较轻，未造成不良影响。依据《安全生产严重失信主体名单管理办法》（应急管理部11号令）判定，大昌科技“8.13”事故不构成严重失信行为。2020年至今，大昌科技及其负责人不存在因其他违反安全生产法律法规受到本机关的行政处罚”。

根据《安全生产严重失信主体名单管理办法》第三条之规定，安全生产严重失信（以下简称严重失信）是指有关生产经营单位和承担安全评价、认证、检测、检验职责的机构及其人员因生产安全事故或者违反安全生产法律法规，受到行政处罚，并且性质恶劣、情节严重的行为。根据《安全生产严重失信主体名单管理办法》第六条之规定，下列发生生产安全事故的生产经营单位及其有关人员应当列入严重失信主体名单：（一）发生特别重大、重大生产安全事故的生产经营单位及其主要负责人，以及经调查认定对该事故发生负有责任，应当列入名单的其他单位和人员；（二）12个月内累计发生2起以上较大生产安全事故的生产经营单位及其主要负责人；（三）发生生产安全事故，情节特别严重、影响特别恶劣，依照《中华人民共和国安全生产法》第一百一十四条的规定被处以罚款数额2倍以上5倍以下罚款的生产经营单位及其主要负责人；（四）瞒报、谎报生产安全事故的生产经营单位及其有关责任人员；（五）发生生产安全事故后，不立即组织抢救或者在事故调查处理期间擅离职守或者逃匿的生产经营单位主要负责人。发行人“8.13”事故涉及的违法行为情节较轻，未造成不良影响，不属于安全生产严重失信行为，不构成重大违法违规行为。

综上，发行人“8.13”事故属于一般生产安全责任事故，发行人及实际控制人受到的罚款金额较小，属于处罚依据中的较低水平，不属于处罚依据认定的情节严重情形；“8.13”事故涉及的违法行为情节较轻，未造成不良影响，不属于重大违法违规行为，对本次发行上市不构成实质性障碍。

2、发行人内控制度是否健全有效及相关依据

在安全生产管理架构方面，公司设置了安全生产管理机构，成立了安全生产工作领导小组，配置专职安全员从事安全生产管理工作，具有完整的安全生产管理体系。同时，公司还成立了风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制建设工

作领导小组，负责制定实施公司《“双重预防机制”构建工作实施方案》，制订并持续改进“双重机制”建设对策措施，实施安全教育培训、事故警示教育培训，提升全员事故防范意识和风险管控能力。财务部门负责安全生产资金投入及管理。采购、生产、质量、技术、仓储等职能部门负责职责范围内的危险源辨识、风险评价和控制措施的确定，协调指导和监督检查风险分级管控体系建设工作，负责风险管控措施落实情况的监督管理。焊接作业区、电泳作业区、冲压作业区等负责本作业区的危险源辨识、风险评价和控制措施的确定、组织、协调，并及时更新对管辖范围所有直接作业、操作岗位、关键装置与重点部位进行风险评价及风险控制，同时监督、指导本车间人员积极参与风险识别与评价；负责将体系建设工作纳入本车间的安全生产责任制考核，确保实现“全员、全过程、全方位、全天候”的风险管控。

在安全生产管理制度方面，发行人制定了健全的内控管理制度，包括：《培训管理办法》、《工伤管理办法》、《安全生产责任制管理办法》、《安全生产管理办法》、《安全事故上报、调查与处理管理办法》、《消防安全管理办法》、《安全保卫管理办法》、《环境安全管理规定》、《劳保用品管理办法》、《综合考核管理办法》等制度，对安全生产组织机构及职责、安全生产教育培训、隐患排查整改、设备管理、安全投入、安全生产奖惩、劳动保护、安全生产事故处理等方面进行了具体规定。此外，发行人已制订了覆盖所有作业岗位的操作安全规程和设备安全规程，对设备使用和工序操作均有明确作业指导及要求。

在制度执行方面，发行人各层级管理人员及专职安全生产管理员组织“全厂区、全时段、全方位”巡查，对违章作业行为立即进行制止和纠正，并进行通报和教育；对发现的问题进行汇总，明确整改措施、责任部门及责任人，并对整改情况进行跟踪及复查。发行人制定年度和月度安全生产教育培训计划，有序开展各项安全生产培训工作，每月定期对各岗位操作人员进行设备点检、作业指导书和安全操作规程培训；发行人还通过专业机构培训、新员工入职培训、安全生产警示教育培训等方式，不断增强全员安全生产意识、提高安全防护技能及管理能力。发行人制定了安全生产预案，定期开展应急救援演练，提高应急处置能力；发行人还对员工进行常规健康体检和职业病排查。发行人依据“谁主管谁负责”的原则，持续完善自公司总经理、部门负责人、班组长到员工的安全责任制，签

署安全生产目标和安全责任书，明确规定各层级管理干部和员工的安全生产管理责任和目标，构建和夯实全员安全生产管理体系。

经核查，发行人已对安全事故涉及的违法违规行为及安全隐患进行了整改，自“8.13”事故至今，发行人未发生其他安全生产事故，发行人内控制度得到有效执行。

综上，报告期内，发行人具有健全的内控制度，发行人内控制度得到有效执行。

中介机构核查程序及核查结论：

一、核查程序

针对上述问题（1）（2）（3），保荐人、申报会计师执行了以下核查程序：

（一）获取并复核公司研发项目台账，了解各个研发项目的投入情况、材料去向和形成的研发成果情况，获取主要研发项目的阶段性控制文档，包括研发项目立项、阶段性文件及结项文件等；

（二）获取公司报告期内研发费用构成明细，根据同行业可比公司的定期报告或招股说明书等公开披露文件，统计同行业可比公司研发费用构成，对比发行人研发费用构成与同行业可比公司是否存在显著差异，分析发行人研发材料费占比较高的合理性；

（三）获取公司研发废料台账，检查研发废料率，结合研发项目特点分析合理性，是否符合行业惯例；

（四）检查“汽车车身件模、夹、检具及其柔性生产工艺的研发”项目的研发成果具体形态，是否形成特定模具及模具后续存放、使用情况，是否存在直接用于生产的情形；

（五）检查客户合同和订单，了解公司与主要客户之间的信用政策和结算方式是否变化，结合月度销售情况，了解 2022 年收入增长、年末应收账款金额下降的原因及合理性。

针对上述问题（4）（5），保荐人、律师执行了以下核查程序：

（一）查阅高宏所持发行人股份被查封、冻结、拍卖相关文件，登录京东网长春市南关区人民法院司法拍卖平台查阅股权拍卖信息；

（二）查阅高宏所持股份拍卖成交确认书、执行裁定，查阅新股东出具的确认函、股东调查表、承诺函，并对新股东进行访谈；登录企查查、国家企业信用信息公示系统、中国裁判文书网、中国执行信息公开网、人民法院诉讼资产网、京东网长春市南关区人民法院司法拍卖平台等网站进行检索查询；

（三）查阅事故调查报告、处罚决定书、罚款缴款凭证及处罚机关出具的情况说明，登录发行人所在地安全生产管理部门的官方网站，对发行人安全生产领域的违法违规情况进行核查；

（四）查阅发行人安全生产管理制度、培训记录、会议记录、员工体检报告，实地查看主要生产经营场所，并对发行人相关人员进行访谈。

二、核查结论

针对上述问题（1）（2）（3），保荐人、申报会计师已对回复内容进行核查，确认回复内容真实、准确、完整。

针对上述问题（4）（5），保荐人、律师已对回复内容进行核查，确认回复内容真实、准确、完整。

（本页无正文，为《关于安徽大昌科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的第三轮审核问询函的回复》之盖章页）

安徽大昌科技股份有限公司

2024年7月17日



(本页无正文，为国元证券股份有限公司《关于安徽大昌科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的第三轮审核问询函的回复》之签字盖章页)

保荐代表人签名：

陈超
陈 超

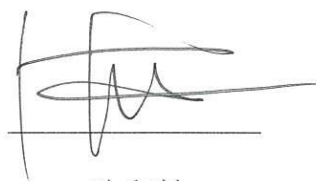
武军
武 军



保荐机构董事长声明

本人已认真阅读安徽大昌科技股份有限公司本次问询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，审核问询函回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构董事长：



沈和付

国元证券股份有限公司

2024年7月17日



（本页无正文，为容诚会计师事务所（特殊普通合伙）《关于安徽大昌科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件第三轮审核问询函的回复》之签字盖章页）



中国·北京

中国注册会计师： 卢珍 
卢珍

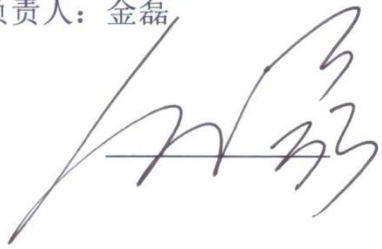
中国注册会计师： 夏小蕾 
夏小蕾

中国注册会计师： 李增 
李增

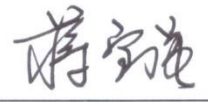
2024 年 7 月 17 日

（本页无正文，为国浩律师（合肥）事务所《关于安徽大昌科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件第三轮审核问询函的回复》之签字盖章页）

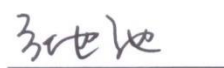

国浩律师（合肥）事务所
2024年 7 月 17 日
负责人：金磊



经办律师：蒋宝强



张也弛



杜晓娟



王利民

