

中兴财光华会计师事务所（特殊普通合伙）
关于锦州捷通铁路机械股份有限公司
首次公开发行股票并在创业板上市申请文件
的首轮审核问询函之回复

深圳证券交易所：

贵所印发的《关于锦州捷通铁路机械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审核问询函》（审核函〔2020〕010307号）（以下简称“审核问询函”）已收悉。我们经过认真研究，对审核问询函所列问题进行了逐项核查，现答复如下，请予审核。

本问询函回复中，除特别说明外所有数值保留2位小数，若出现总数与各分项数值之和尾数不符的情况，均为四舍五入原因造成。锦州捷通铁路机械股份有限公司以下简称“发行人”或“公司”，《锦州捷通铁路机械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、关于营业收入波动

报告期各期，发行人分别实现营业收入 12,845.25 万元、21,856.61 万元、25,788.80 万元。2018、2019 年同比增长 70.15%、17.99%。

请发行人补充披露：

(1) 2018 年度营业收入大幅增长的原因，并结合同行业可比公司报告期各期营业收入变动情况，补充披露发行人营业收入与同行业可比公司、行业变化趋势及中国中车营业收入变动趋势不一致的原因及合理性；

(2) 产品销售的地域特点，同行业可比公司产品销售是否具有地域性，如否，请披露发行人产品销售集中于东北地区的原因及合理性；

(3) 是否存在客户定制生产后更改订单或产品型号、参数等要求的情形，如是，请披露具体情况及会计处理。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

(一) 对问询问题的答复

1、2018 年度营业收入大幅增长的原因，并结合同行业可比公司报告期各期营业收入变动情况，补充披露发行人营业收入与同行业可比公司、行业变化趋势及中国中车营业收入变动趋势不一致的原因及合理性

答复：

收入整体变动分析

报告期内，发行人营业收入能够实现较快的增长趋势，一方面源于下游轨道交通市场的整体平稳上升发展，另一方面源于发行人通过提升自身竞争力，产品得到了客户更深度的认可。

①发行人与行业变化趋势、中国中车营业收入变动趋势、同行业可比公司变动趋势的对比

A.与国内动车组及城轨车辆市场变动对比情况

报告期内，发行人收入变动与国内动车组和城轨车辆各年新增保有量对比情况如下：

项目	2019 年		2018 年		2017 年
	数量/金额	变动率	数量/金额	变动率	数量/金额
动车组新增保有量（辆）	3,271	27.38%	2,568	-8.02%	2,792
发行人动车组收入（万元）	6,224.68	17.15%	5,313.40	211.42%	1,706.17
城轨车辆新增保有量（辆）	6,986	18.67%	5,887	35.83%	4,334
发行人城轨车辆收入（万元）	17,939.52	19.66%	14,992.33	50.10%	9,988.30

数据来源：国家铁路局、交通运输部

2019 年动车组新增保有量为 3,271 辆，较 2017 年提升 17.16%；2019 年城轨车辆新增保有量为 6,986 辆，较 2017 年提升 61.19%。报告期内，动车组及城轨车辆市场呈现上升发展的趋势。发行人收入变动率与市场变动率的差异主要体现在 2018 年，发行人当年动车组和城轨车辆收入增长均明显高于市场增长。

B.与中国中车经营变动对比情况

报告期内，发行人收入变动与中国中车动车组和城轨车辆经营情况对比如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年		2018 年		2017 年
	金额	金额	变动率	金额	变动率	金额
中国中车动车组收入（亿元）	278.19	641.57	-3.85%	667.26	15.96%	575.41
发行人动车组收入（万元）	2,545.73	6,224.68	17.15%	5,313.40	211.42%	1,706.17
中国中车城轨车辆收入（亿元）	194.29	400.93	24.67%	321.59	-4.22%	335.77
发行人城轨车辆收入（万元）	8,320.22	17,939.52	19.66%	14,992.33	50.10%	9,988.30

数据来源：中国中车定期报告

2019 年中国中车动车组收入为 641.57 亿元，较 2017 年提升 11.50%；2019 年中国中车城轨车辆收入为 400.93 亿元，较 2017 年提升 19.41%。报告期内，发行人下游客户中国中车的动车组和城轨车辆经营情况呈现上升趋势。2018 年发行人与中国中车动车组收入变动率、城轨车辆收入变动率差异分别为 195.46 个百分点、54.32 个百分点；2019 年发行人与中国中车动车组收入变动率、城轨车辆收入变动率差异分别为 21.00 个百分点、-5.01 个百分点。

C.与同行业可比公司经营变动对比情况

报告期内，发行人与同行业可比公司经营情况对比如下：

证券代码	证券简称	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
		金额 (万元)	金额 (万元)	变动率	金额 (万元)	变动率	金额 (万元)
688033.SH	天宜上佳	14,230.14	58,183.72	4.29%	55,789.62	10.01%	50,713.40
600495.SH	晋西车轴	42,904.21	143,777.37	4.60%	137,453.54	1.81%	135,010.35
601002.SH	晋亿实业 ^注	80,901.11	233,707.63	-9.48%	258,194.53	32.29%	195,170.58
600458.SH	时代新材 ^注	-	255,364.24	-1.52%	259,310.06	8.13%	239,811.55
300594.SZ	朗进科技 ^注	23,579.51	48,327.21	15.12%	41,980.88	14.32%	36,723.05
603680.SH	今创集团	169,180.27	375,282.91	16.25%	322,821.67	10.11%	293,192.51
605001.SH	威奥股份	53,274.28	160,924.12	6.51%	151,089.22	31.55%	114,855.70
688569.SH	铁科轨道	53,530.59	126,467.76	12.99%	111,924.27	21.57%	92,065.15
000976.SZ	华铁股份	83,404.38	167,213.15	-3.42%	173,129.34	-0.40%	173,821.59
-	雷尔伟	-	37,063.13	41.87%	26,125.09	29.57%	20,163.29
行业平均		-	-	8.72%	-	15.90%	-
发行人		11,888.01	25,788.80	17.99%	21,856.61	70.15%	12,845.25

注：晋亿实业选取各类紧固件业务收入；时代新材选取轨道交通零部件业务收入；朗进科技选取轨道交通车辆空调业务收入。

同行业可比公司 2018 年度、2019 年度收入整体呈现增长趋势，平均增幅为 15.90%、8.72%。发行人增长高于行业平均水平，2018 年度、2019 年度分别高于 54.25 个百分点、9.27 个百分点。

报告期内，动车组及城轨车辆市场、中国中车动车组及城轨车辆营业收入、同行业可比公司规模均呈现增长的趋势，发行人所处的轨道交通领域整体平稳上升发展，能够为发行人业绩规模的增长提供行业支撑。但从增长幅度上看，发行人的规模增长速度高于行业整体增长水平。

②发行人增速高于行业水平的原因及合理性

A.动车组收入快速增长的原因

“和谐号”时代，动车组转向架核心零部件主要由外资供应商供应，发行人面

对动车市场快速发展和动车组零部件国产化替代的有利机遇,着力于动车组转向架产品的研发和技术储备。2013年5月,发行人取得了中车长客的动车组产品供应商资格,并逐步具备了批量供货能力,但由于“和谐号”列车产品已高度成熟,市场格局相对稳定,发行人动车组业务规模很小。

2017年6月末,具有完全自主知识产权的“复兴号”中国标准动车组率先在京沪高铁双向首发,“复兴号”列车转向架核心零部件主要由国内厂商供应,由于发行人在“和谐号”时期进行了充分的技术积累,因而成为中车长客、中车唐车“复兴号”列车转向架产品的主要供应商之一。2018年,伴随着“复兴号”列车大规模投入运行,发行人动车组收入迎来了爆发增长,由于2017年动车组收入基数较小,当年增幅远超行业平均水平。

B.城轨车辆收入快速增长的原因

2018年,发行人城轨车辆收入增速高于行业水平的原因主要为:发行人2017年七里河厂区铸锻车间升级改造,铸锻件产能受到影响,因而当年城轨车辆收入相对较小。2018年,升级改造完成,且当年发行人新增树脂砂成套设备和感应电炉,铸造产能由2017年度的3,024吨提升至5,040吨(2018当年新增产能按6个月计算),铸造产量由2017年度的2,421.93吨提升至2018年度的4,144.47吨;与此同时,发行人积极开拓市场,参与投标项目数量由2017年度的73个增长至2018年度的164个、中标数量由2017年度的48个增长至2018年度的86个。综合影响,发行人城轨车辆收入增长显著,高于行业水平。

2019年,发行人城轨车辆收入增速与行业水平基本持平。

综上,报告期内发行人营业收入整体变动趋势与同行业可比公司收入、下游行业发展及中国中车营业收入基本一致,均呈现增长,发行人2018年收入大幅增长为2017年基数相对较低、行业整体发展、自身产线升级提升产品竞争力和产能、客户认可度上升促进订单量增长等综合因素所致,具有合理性。

2、产品销售的地域特点,同行业可比公司产品销售是否具有地域性,如否,请披露发行人产品销售集中于东北地区的原因及合理性;

答复:

发行人下游客户主要为客车车辆主机厂，国内大型客车车辆主机厂数量较少，行业集中度较高。主要客车车辆主机厂分布如下：

车辆主机厂名称	主要领域	所在省市	所属区域
中车长客	高铁动车、城轨、铁路客车	吉林长春	东北
中车唐车	高铁动车、城轨、铁路客车	河北唐山	华北
中车青岛四方	高铁动车、城轨、铁路客车	山东青岛	华东
中车浦镇	高铁动车、城轨、铁路客车	江苏南京	华东
中车大连机车车辆有限公司	电力机车、城轨	辽宁大连	东北
中车株洲电力机车有限公司	电力机车、城轨	湖南株洲	华南
京车装备	城轨	北京	华北

发行人同行业可比公司中，朗进科技、今创集团、威奥股份、雷尔伟的下游主要客户同样为客车车辆主机厂，发行人及前述同行业可比公司的销售均呈现围绕主要合作主机厂所属区域集中的特点，具体情况如下：

证券代码	证券简称	主要主机厂客户	地域集中情况
300594.SZ	朗进科技	中车青岛四方、中车长客、中车大连机车车辆有限公司等	2018年：东北 37.90%；华东 33.33%
603680.SH	今创集团	中车青岛四方、中车长客等	2016年：华东超 36.20%（按前十大客户注册地统计）
605001.SH	威奥股份	中车唐车、中车长客等	2019年：华北 44.90%；东北 25.83%（按前五大客户注册地统计）
-	雷尔伟	中车浦镇等	2019年：华东 76.23%（按前五大客户注册地统计）
发行人		中车长客、中车唐车等	2019年：东北 64.73%；华北 19.38%

数据来源：各公司招股说明书

整体来看，发行人地域集中性东北地区更为明显，主要原因为：

一方面，发行人生产基地位于东北地区，发行人发展初期基于自身区位优势，主要拓展中车长客、中车唐车等原属于中国北车股份有限公司的车辆主机厂。现阶段，发行人产能利用率相对饱和，优先保证长期合作伙伴的产品供应，有利于发行人业务的持续拓展。

另一方面，在原中国北车股份有限公司体系内，中车长客分别占据了“复兴号”标准动车组和城轨地铁车辆 50%以上和 75%以上的份额，同时转向架组装焊

接主要集中在中车长客，其他主机厂存在部分转向架向中车长客采购的情形，因而发行人与中车长客业务合作规模更大，呈现出东北地区集中的特点。

发行人当前正积极开拓原中国南车股份有限公司下属的车辆主机厂，已于 2019 年成功获得中车浦镇的合格供应商资格，于 2020 年成功获得中车四方车辆有限公司的合格供应商资格，并已与中车青岛四方、中车株洲电力机车有限公司开展了技术交流和信息沟通，未来随着发行人与其他主机厂的合作增长，收入的地域分布将更为均匀。

综上，发行人产品销售围绕核心主机厂分布，当前东北地区销售更为集中是受所处行业的下游特性和发行人当前发展阶段共同影响。。

3、是否存在客户定制生产后更改订单或产品型号、参数等要求的情形，如是，请披露具体情况及会计处理。

答复：

发行人新产品工艺开发与设计的过程中，项目部会与客户沟通交流，向客户反馈产品开发进度和实现效果，客户会结合发行人的反馈，对原产品设计信息进行修正和优化，发行人按照调整后的设计信息试制首件产品，发行人该阶段的相关支出计入研发费用。

发行人内部首件鉴定通过后，产品会提交客户进行首件鉴定。客户首件鉴定通过后，产品即完成定型，定型进入批量生产阶段后不存在客户更改订单或产品型号、参数等要求的情形。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

（1）访谈发行人销售部门、生产部门和财务部门负责人，了解了发行人营收波动的原因，了解、评估和测试与销售收入相关的内部控制；

（2）获取发行人销售收入明细、主要客户的销售合同与订单、出库单/发货

单、发票、银行回单等，查阅主要合同条款，评估发行人收入确认政策；抽查出库单，核查收入确认的真实性、准确性；针对资产负债表日前后的产品销售收入进行截止性测试；

（3）访谈发行人主要客户，了解与发行人合作规模的变动情况；基于交易金额、性质和客户特点，向客户函证交易金额；

（4）查阅同行业可比公司的信息披露文件，对比分析收入地域集中的原因；

（5）访谈了发行人销售部门、生产部门和财务部门负责人，产品试制阶段的内部控制及相关会计处理，并检查了相关凭证。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

（1）发行人营业收入规模与同行业可比公司、行业整体规模及中国中车营业收入规模均呈现增长变动趋势，发行人 2018 年收入大幅增长为 2017 年基数相对较低、行业整体发展、自身产线升级提升产品竞争力和产能、客户认可度上升引发订单量增长等综合因素所致，具有合理性；

（2）发行人及客户主要为车辆主机厂的同行业可比公司销售均呈现一定的地域性集中特点，发行人当前东北地区销售更为集中是受所处行业的下游特性和公司当前发展阶段共同影响；

（3）产品定型进入批量生产阶段后，不存在发行人更改订单或产品型号、参数等要求的情形，发行人会计处理符合企业会计准则的要求。

二、关于营业收入按加工方式分类

发行人按加工方式将产品分为铸造、锻造、橡胶三类，但根据招股说明书，发行人部分产品涉及两种加工方式（如铸造+锻造、锻造+橡胶），部分产品涉及铸造、锻造、橡胶以外的其他加工方式（如机加工）。报告期内，铸件收入大幅增长、锻件收入发生较大波动，发行人均解释为交付产品结构差异和产品销售价格调整等原因。以招股说明书中披露的报告期各期动车组产品销售收入、动车组产品销量计算，动车组产品每列单价分别为 53.32 万元、58.39 万元、129.67 万元，2019 年度的增幅较大。

请发行人：

（1）补充披露发行人按铸件、锻件、金属橡胶件进行产品收入分类是否合理，各类产品是否仅通过一种加工方式（不含热处理、表面处理等后端流程）即可成型，涉及多种加工方式产品的归类口径、涉及除铸造、锻造、橡胶以外其他加工方式产品的归类口径；

（2）结合报告期各期铸件收入前五大产品的名称、销量及销售额，补充披露铸件收入报告期内大幅增长的原因，铸件销售单价 2018 年增幅较大、2019 年发生下滑的原因及合理性；

（3）结合报告期各期锻件收入前五大产品的名称、销量及销售额，补充披露锻件收入报告期内发生波动，锻件销售单价 2018 年增幅较大、2019 年发生下滑的原因及合理性；

（4）报告期各期动车组产品每列单价分别为 53.32 万元、58.39 万元、129.67 万元，补充披露 2019 年度单价大幅提升的原因；

（5）发行人产品销售的定价机制，是否为根据原材料价格进行成本加成，是否能够有效转移原材料价格波动风险。

请保荐人、申报会计师发表明确意见，说明针对收入确认方法的合规性、收入确认的真实性、准确性的核查程序和核查过程。

(一) 对问询问题的答复

1、补充披露发行人按铸件、锻件、金属橡胶件进行产品收入分类是否合理，各类产品是否仅通过一种加工方式（不含热处理、表面处理等后端流程）即可成型，涉及多种加工方式产品的归类口径、涉及除铸造、锻造、橡胶以外其他加工方式产品的归类口径；

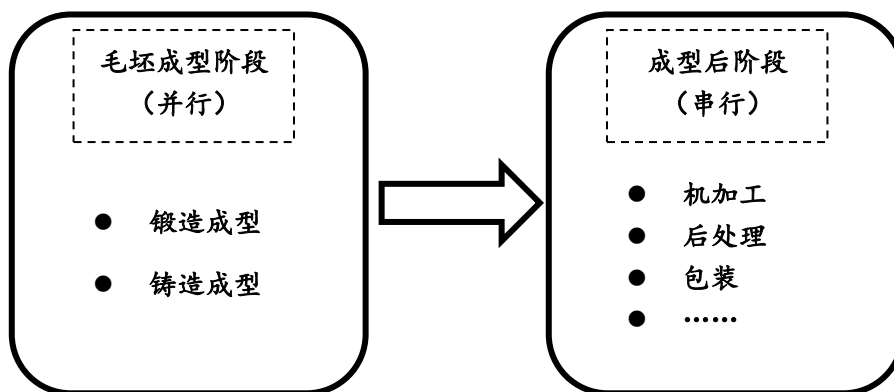
答复：

报告期内，发行人主营业务收入按主要工艺分类，构成情况如下：

产品名称	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比
铸件	5,407.02	45.70%	14,946.05	58.01%	10,664.84	49.54%	6,616.51	51.93%
锻件	5,816.85	49.16%	9,994.75	38.79%	10,777.60	50.06%	6,124.35	48.07%
金属橡胶件	608.17	5.14%	824.54	3.20%	84.78	0.39%	-	-
合计	11,832.04	100.00%	25,765.35	100.00%	21,527.22	100.00%	12,740.86	100.00%

(1) 发行人产品分为铸件、锻件、金属橡胶件的原因

捷通铁路母公司产品为金属件，其生产过程包括多道工序，整体可以划分为两个阶段：毛坯成型阶段和成型后阶段。产品经过毛坯成型阶段形成铸造毛坯和锻造毛坯，之后再经过统一的机加工、后处理、包装等工序形成产成品。



毛坯成型阶段包括成型工艺、热处理、抛丸等一系列具体工艺流程，发行人产品按照成型工艺不同，可以分为铸造类和锻造类两类，两种工艺成型原理及产线不同，生产根据产品形态复杂度和性能要求选择其一，不存在其他成型工艺。

成型后阶段各工序则串行开展，各产品适用的相关工序较为一致。

发行人铸造成型和锻造成型不存在交叉重叠的情况，将母公司产品划分为铸件、锻件符合行业惯例，能够准确反映发行人产品特性的差异，相关对外销售收入分别归集于铸件、锻件收入。

发行人子公司产品为金属橡胶件，通过炼胶、预成型、组装金属部分、硫化、修边、后处理等工艺环节，最终形成产成品。

发行人子公司拥有独立的厂区、产线、人员，其产品为橡胶或金属橡胶复合件，起到车辆缓冲减振的作用，因而单独划分为一种产品类别。

发行人金属橡胶件中的金属件组成，部分采购自母公司，经复合加工后的产品收入统一归集入金属橡胶件产品收入。

发行人按铸件、锻件、金属橡胶件进行产品收入分类能够准确反应产品工艺的差异，相关收入能够明确划分，具有合理性。

2、结合报告期各期铸件收入前五大产品的名称、销量及销售额，补充披露铸件收入报告期内大幅增长的原因，铸件销售单价 2018 年增幅较大、2019 年发生下滑的原因及合理性；

答复：

铸件销售单价变动分析

报告期内，发行人铸件产品的收入及销量情况如下表所示：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	数额	数额	变动率	数额	变动率	数额
铸件收入（万元）	5,407.02	14,946.05	40.14%	10,664.84	61.19%	6,616.51
销售量（吨）	1,917.48	5,468.27	45.42%	3,760.36	52.61%	2,464.08
销售均价（元/吨）	28,198.48	27,332.34	-3.63%	28,361.19	5.62%	26,851.85

若把以前年度销售过的产品定义为复销产品，以前年度未销售过的产品定义为初销产品，则发行人铸件销售价格变动一方面是因为复销产品销售价格小幅下降，另一方面与当年复销产品和初销产品的占比差异有关。

A.复销产品销售价格下降情况

发行人产品多为定制化产品，考虑到产品的差异性，产品一般在销售初期往往定价较高，当客户再次招标时，发行人投标价通常会较前次略微降低，以争取更多的市场份额。

销售价格下降程度可以通过铸件收入前五大产品的销量及销售额予以反映，具体情况如下：

年度	排名	产品名称	销量 (吨)	销售额 (万元)	单价 (元/吨)	较上一年 变动
2020 年 1-6 月	1	动车横梁	145.16	579.74	39,938.16	-0.34%
	2	中心销	164.97	375.45	22,758.57	-0.02%
	3	冲击座	82.72	345.44	41,760.15	33.34% ^注
	4	中心销	116.82	218.66	18,717.80	-7.14%
	5	中心销	79.31	186.37	23,500.70	-1.00%
2019 年	1	中心销	263.16	624.67	23,737.24	-1.09%
	2	轴箱转臂	233.60	542.21	23,211.23	0.00%
	3	轴箱转臂	232.14	538.83	23,211.23	0.00%
	4	轴箱	120.74	477.95	39,586.54	-7.78%
	5	轴箱	120.56	477.25	39,585.93	-7.78%
2018 年	1	中心销	375.87	902.09	24,000.00	-3.01%
	2	电机吊座	372.96	816.07	21,880.95	/
	3	动车横梁	152.00	613.20	40,342.11	0.00%
	4	轴箱转臂	240.61	558.48	23,211.23	-2.04%
	5	轴箱转臂	240.61	558.48	23,211.23	-2.04%
2017 年	1	动车横梁	141.36	570.28	40,342.11	
	2	中心销	132.89	362.58	27,284.74	
	3	轴箱	74.88	358.82	47,919.34	
	4	轴箱	77.36	358.82	46,383.14	
	5	中心销	96.65	239.14	24,743.80	

注：2020 年 1-6 月冲击座销售价格上涨，系当年该产品销售客户变动所致。

B.当年交付的产品结构差异

发行人铸件收入中，各年复销产品和初销产品的结构如下：

项目	铸件平均售价 (元/吨)	复销产品 收入占比	复销产品平均售 价(元/吨)	初销产品 收入占比	初销产品平均售 价(元/吨)
2017 年	26,851.85				
2018 年	28,361.19	58.67%	28,688.57	41.33%	27,802.06
2019 年	27,332.34	71.39%	28,064.97	28.61%	25,216.94

项目	铸件平均售价 (元/吨)	复销产品 收入占比	复销产品平均售 价(元/吨)	初销产品 收入占比	初销产品平均售 价(元/吨)
2020年 1-6月	28,198.48	84.81%	27,697.84	15.19%	31,362.77

通过对上表的分析可知：

a.铸件销售单价 2018 年增幅较大原因

2018 年铸件销售单价增幅较大，为复销产品和初销产品综合影响所致。

复销产品方面，2018 年 CR400 型动车组产品销量大幅增长，由于 CR400 型动车组产品需满足车辆高速行驶的安全性需求，其在材料力学性能、尺寸精度、无损等级等方面有很高要求，产品定价高，从而拉动了复销产品的平均售价；同时，发行人 2018 年交付的悉尼项目产品较 2017 年有很大增长，由于境外项目需针对当地标准和需求进行专项设计，产品与国内差异较大，因而产品定价高。综合前述影响，2018 年复销产品的平均售价高于 2017 年铸件整体平均售价，带动了当年铸件平均售价的整体上升。

初销产品方面，2018 年发行人规模增长迅速，发行人交付的上海轨道 6 号线及 15 号线、西安机场城际轨道线、成都地铁 5 号线等项目涉及多种新车型，因而当年初销产品收入占比相对较高，前述新增项目主要为高承载量地铁，车辆轴重大，承载人数多，需采用更加复杂的铸造焊接结构，工艺难度大，因而平均售价较高，促进了 2018 年铸件平均售价的增长。

综合上述原因，铸件销售单价 2018 年增幅较大。

b.铸件销售单价 2019 年发生下滑的原因

2019 年铸件销售单价发生下滑，主要是初销产品影响所致。

复销产品方面，2019 年复销产品的平均售价小幅低于 2018 年铸件整体平均售价，主要是由于复销产品销售调价所致，对整体平均售价的影响较小。

初销产品方面，2019 年初销产品平均售价低于 2018 年铸件整体平均售价，主要体现在时速 160 公里/小时的 CR200 型动车组产品，CR200 型动车组产品主要用于代替传统 25 型铁路客车，其转向架是在 25 型铁路客车基础上改进升级，铸

件开发难度相对较低，因而售价较低，为 23,686.58 元/吨。初销产品平均售价拉低了当年的铸件整体平均售价。

综合上述原因，铸件销售单价 2019 年发生下滑。

c.铸件销售单价 2020 年 1-6 月上升的原因

2020 年 1-6 月铸件销售单价上升，为复销产品和初销产品综合影响所致。

复销产品方面，2020 年 1-6 月复销产品的平均售价小幅高于 2019 年铸件整体平均售价，主要是由于受装车计划调整，当年平均售价较低的时速 160 公里/小时的动车组产品未交付所致。

初销产品方面，2020 年 1-6 月初销产品平均售价高于 2019 年铸件整体平均售价，一方面因为公司当年交付的初销产品中，包含较多结构复杂的高性能低温球铁，高性能低温球铁轴箱体对球铁低温性能有较高要求，需要较高的材料成分控制、球化孕育工艺水平，因而相关产品平均售价较高；另一方面是由于发行人参与的中车长客时速 400 公里及以上高速客运装备轨距变更研发项目，该项目是为满足跨境运输而设计，列车可以在行进的过程中完成变轨运行，极大提高跨国联运效率，降低运输成本。与传统转向架结构相比，该车辆产品的转向架结构及性能需能满足变轨并适应各国复杂气候条件，因而相关产品定价较高。

综合上述原因，2020 年 1-6 月铸件销售单价上升。

综上所述，报告期内铸件销售单价的变动系市场因素和铸件产品内部结构变化共同作用的结果，符合发行人生产经营的实际情况。

3、结合报告期各期锻件收入前五大产品的名称、销量及销售额，补充披露锻件收入报告期内发生波动，锻件销售单价 2018 年增幅较大、2019 年发生下滑的原因及合理性；

答复：

锻件销售单价变动分析

报告期内，发行人锻件产品的收入及销量情况如下表所示：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	数额	数额	变动率	数额	变动率	数额
锻件收入（万元）	5,816.85	9,994.75	-7.26%	10,777.60	75.98%	6,124.35
销售量（吨）	1,910.54	3,209.55	-1.65%	3,263.48	53.15%	2,130.84
销售均价 （元/吨）	30,446.06	31,140.71	-5.71%	33,024.87	14.90%	28,741.40

2019 年，发行人锻件产品销售均价小幅下降，是由于交付产品结构差异和产品销售价格小幅下降综合影响所致。

发行人锻件销售价格变动一方面是因为复销产品销售价格小幅下降，另一方面与当年复销产品和初销产品的占比差异有关。

A.复销产品销售价格下降情况

销售价格下降程度可以通过锻件收入前五大产品的销量及销售额予以反映，具体情况如下：

年度	排名	产品名称	销量 (吨)	销售额 (万元)	单价 (元/吨)	较上一 年变动
2020 年 1-6 月	1	连接座（澳）	35.28	527.22	149,437.91	-3.58%
	2	连接座（澳）	35.28	527.22	149,437.91	-3.79%
	3	组合座	78.14	414.23	53,008.56	-1.73%
	4	组合座	21.08	137.01	64,997.58	0.00%
	5	转臂定位座	38.69	126.60	32,723.66	-2.05%
2019 年	1	连接座（澳）	49.00	759.45	154,989.80	-3.06%
	2	组合座	95.83	516.93	53,941.60	-3.48%
	3	连接座（澳）	25.48	395.75	155,318.45	-2.86%
	4	牵引拉杆组成	44.94	272.21	60,571.43	/
	5	吊挂座	58.34	248.34	42,569.59	-12.43%
2018 年	1	组合座	150.08	773.88	51,562.79	-0.48%
	2	夹钳吊臂	256.24	471.57	18,403.94	-1.03%
	3	组合座	84.02	469.55	55,886.67	/
	4	转臂定位座	102.27	353.82	34,597.42	-0.86%
	5	转臂定位座	102.24	353.72	34,597.42	-0.79%
2017 年	1	组合座	63.25	327.73	51,812.60	
	2	外侧一系弹簧座	68.65	271.03	39,480.00	
	3	外侧一系弹簧座	68.65	271.03	39,480.00	
	4	内侧一系弹簧座	59.51	232.79	39,116.28	
	5	内侧一系弹簧座	59.43	232.45	39,116.28	

B.当年交付的产品结构差异

发行人锻件收入中，各年复销产品和初销产品的结构如下：

项目	锻件平均售价 (元/吨)	复销产品 收入占比	复销产品平均售 价(元/吨)	初销产品 收入占比	初销产品平均售 价(元/吨)
2017 年	28,741.40				
2018 年	33,024.87	66.35%	30,444.16	33.65%	40,795.11
2019 年	31,140.71	75.43%	32,124.32	24.57%	29,505.58
2020 年 1-6 月	30,446.06	91.17%	31,628.29	8.83%	21,964.93

通过对上表的分析可知：

a.锻件销售单价 2018 年增幅较大原因

2018 年锻件销售单价增幅较大，为复销产品和初销产品综合影响所致。

复销产品方面，2018 年 CR400 型动车组产品销量大幅增长，由于 CR400 型动车组产品需满足车辆高速行驶的安全性需求，其在材料力学性能、尺寸精度、无损等级等方面有很高要求，产品定价高，从而拉动了复销产品的平均售价。

初销产品方面，2018 年初销产品的平均售价远高于 2017 年锻件整体平均售价，主要体现在当年新增的澳大利亚墨尔本车辆项目、泰国曼谷 BTS 绿线项目、伊朗德黑兰地铁项目等境外项目，境外项目需针对当地标准和需求进行专项设计，产品与国内差异较大，因而产品定价高。

综合上述原因，锻件销售单价 2018 年增幅较大。

b. 锻件销售单价 2019 年发生下滑的原因

2019 年锻件销售单价发生下滑，主要是初销产品影响所致。

复销产品方面，2019 年复销产品的平均售价小幅低于 2018 年锻件整体平均售价，主要是由于复销产品销售调价所致，对整体平均售价的影响较小。

初销产品方面，由于 2018 年锻件整体平均售价被部分境外项目抬高，因而 2019 年初销产品平均售价低于 2018 年锻件整体平均售价。

综合上述原因，锻件销售单价 2019 年发生下滑。

c.锻件销售单价 2020 年 1-6 月发生下滑的原因

2020 年 1-6 月锻件销售单价发生下滑，主要是当年交付的北京地铁昌平线南延、西安市地铁 5 号线等新项目，是基于成熟车型调整，能够借用部分其它成熟项目的产品图纸，开发难度小，因而定价较低。

综上所述，报告期内锻件销售单价的变动系市场因素和锻件产品内部结构变化共同作用的结果，符合发行人生产经营的实际情况。

4、报告期各期动车组产品每列单价分别为 53.32 万元、58.39 万元、129.67 万元，补充披露 2019 年度单价大幅提升的原因；

答复：

2019 年度销售单价大幅提升，主要是公司各批次中标产品结构差异和对 CR200 型动车组统计口径划分差异综合影响导致。

发行人下游客户在招标时，按照车辆转向架零部件的具体类型分开招标，并非按照车辆列数成套招标，发行人各批次的中标产品结构存在一定差异，因而各期动车组产品每列单价不存在一致性关系。

此前，发行人招股说明书在市场占有率部分披露的发行人动车组产品销量，为销售部门按照各类零部件折算生成，并非实际交付列数。由于 CR200 型动车组为时速 160 公里集中动力车型，与 CR400 型和 CR300 型动车组的分散式动力设计存在较大区别，用于替代既有铁路 25 型传统铁路客车，行业内存在统计未将 CR200 型动车组列入动车组情况，因而在折算过程中未包含 CR200 型动车组产品，与收入中的动车组产品收入（含 CR200 型）划分口径存在差异。

综合上述原因，为避免歧义，发行人已修改原招股说明书中“第六节业务与技术”之“二、发行人所处行业基本情况及市场竞争情况”之“（五）发行人产品的市场地位”处的相关信息，删除了关于公司动车组产品销量的表述。

5、发行人产品销售的定价机制，是否为根据原材料价格进行成本加成，是否能够有效转移原材料价格波动风险。

答复：

报告期内，发行人产品定价主要采取招投标定价（招投标）与协商定价（竞争性谈判）的模式，由销售部牵头组织发行人财务、技术、采购等部门召开定价评审会，针对客户需求从技术要求、材料成本、生产工艺、交付时间、行业竞争等方面进行分析，根据分析结果测算产品销售价格，最终定价方案报总经理审批，经批准后正式报价。发行人产品定价时会考虑原材料价格成本，但不属于原材料价格成本加成的定价模式。

目前，发行人主要通过新产品的定价转移部分原材料价格风险。发行人持续开展技术和工艺研发，并根据客户的需求，不断开发更高性能、更高品质的产品，在新产品定价过程中，发行人会综合考虑当前的原材料价格，并合理预期短期的原材料价格波动。发行人通过新产品的销售，能够减少原材料价格波动对公司整体盈利能力的影响，以保持较高的盈利能力。

（二）中介机构核查程序及意见**1、中介机构核查程序**

申报会计师主要实施了以下核查程序：

（1）获取发行人生产管理相关制度，并实施穿行测试。核查发行人是否严格按照相关制度执行生产程序，核查生产计划、生产实施、生产入库及财务核算等流程运行是否符合内部控制相关要求；

（2）访谈生产部门负责人，观察车间实际生产情况，检查工艺流程图、管理手册、产品分类明细表等资料；

（3）了解、评价与收入分类相关的内部控制，执行穿行测试；

（4）获取并检查报告期内新产品明细表、收入明细表、产成品出入库明细表，检查项目名称、项目内容、合同金额、产品清单等，分析新老产品价格变动及影响；

（5）获取并检查报告期内中标情况表、中标文件、重新计算动车组产品市场占有率；

(6) 访谈销售部门负责人，了解、评价并测试与定价相关的内部控制，检查价格形成相关的会议记录、文件。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

(1) 发行人按铸件、锻件、金属橡胶件进行产品收入分类具有区分性和合理性；

(2) 报告期内发行人铸、锻件产品收入及单价的波动系市场和产品内部结构综合作用的结果，符合企业生产经营实际，具有合理性；

(3) 发行人各批次中标产品结构存在一定差异，报告期各期的动车组产品每列单价不存在一致性关系，发行人已调整了招股书说明书中关于发行人产品的市场地位的相关表述；

(4) 发行人产品销售的定价机制为招投标定价（招投标）与协商定价（竞争性谈判）的模式，符合行业惯例和企业生产经营实际。发行人通过新产品的销售，能够减少原材料价格波动对发行人整体盈利能力的影响。

三、关于营业收入的季节性

报告期内，公司各季度主营业务收入存在波动，以 2017 年度为例，发行人各季度营业收入占比分别为 10.20%、27.59%、24.41%、37.81%。发行人认为，报告期内各季度主营业务收入占全年比例较为稳定，全年分布较为均匀，除一季度受春节假期影响导致出货量相对较低外，主营业务收入不存在明显的季节性波动。

请发行人补充披露报告期内第四季度营业收入占比较高的原因，是否存在第四季度提前确认收入的情形，并核实招股说明书“全年分布较为均匀”的表述是否准确。

请保荐人、申报会计师发表明确意见，并说明针对收入截止性测试的相关核查过程。

（一）对问询问题的答复

答复：

报告期内，发行人各季度主营业务收入情况如下表所示：

项目	一季度		二季度		三季度		四季度	
	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比
2020 年 1-6 月	3,148.25	-	8,683.79	-				
2019 年度	5,805.76	22.53%	6,528.50	25.34%	3,793.08	14.72%	9,638.01	37.41%
2018 年度	4,222.98	19.62%	5,856.55	27.21%	4,452.86	20.68%	6,994.83	32.49%
2017 年度	1,299.62	10.20%	3,514.73	27.59%	3,109.54	24.41%	4,816.97	37.81%

报告期内，受发行人业务规模增长趋势及春节假期的影响，发行人下半年收入高于上半年收入，具体情况如下：

	上半年收入占比	下半年收入占比
2019 年度	47.87%	52.13%
2018 年度	46.83%	53.17%
2017 年度	37.79%	62.22%

就上半年收入构成来看，受春节假期影响，发行人一季度收入少于二季度收入。2020年新冠疫情爆发，受疫情影响客户生产计划发生调整，导致发行人产品交付和验收推迟，发行人当年一季度收入大幅下降。

就下半年收入构成来看，发行人三季度收入少于四季度收入，其主要原因为：发行人与主要客户约定的结算期通常为3个月，因而对于三季度完成验收的产品客户需要在当年支付货款支付，从而不利于其年末的流动性指标。因而客户基于付款时点的考虑，存在将发行人三季度交付的产品延期至四季度验收或延迟发送验收合格通知的情形，致使发行人收入呈现三季度收入低、四季度收入高的现象。

2017年至2019年，发行人一季度收入占比分别为10.20%、19.62%和22.53%，收入金额和占比均随业务规模增长而上升；而发行人三季度收入占比分别为24.41%、20.68%和14.72%，呈现占比下降的情况；因此，发行人四季度收入占比高并非发行人将一季度收入提前确认，而主要为客户在三季度延期验收或延迟发送验收合格通知，导致三季度交付产品收入确认依据文件在四季度才能取得所致。发行人四季度收入确认均严格按照发行人收入确认政策进行，国内销售均已取得客户验收合格通知，出口销售均已办理通关手续且已确保货物装船并取得收款权利，不存在提前确认收入的情形。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

（1）通过与管理层、销售人员及财务人员沟通，了解发行人销售与收款的内部控制流程，对于财务报表相关的销售与收款的关键控制进行了控制测试；

（2）获取报告期内重要客户的销售合同，检查发行人与客户签订的销售合同或订单的主要条款，评价收入确认的会计政策是否符合企业会计准则的要求；

（3）对收入确认进行了截止性测试，结合合同、订单条款抽查出库单、物流和客户签收记录、客户验收确认文件和销售发票等支持性文件，分析各季度收

入变动合理性，以评价接近资产负债表日前后的销售交易是否已记录于正确的期间；

（4）对应收账款余额及各期销售交易金额实施函证程序。函证范围覆盖报告期各期的前十大客户，同时从剩余客户中随机抽取一定比例进行函证，各期回函金额覆盖率超过 90%。对于未回函客户，通过核对出库单、物流和客户签收记录、客户验收确认文件、销售发票、期后收款记录等方式执行替代性程序。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人的收入确认符合会计准则要求，不存在第四季度提前确认收入的情形。

四、关于销售客户

报告期内,发行人来自中国中车的收入占比分别为 81.58%、87.38%和 87.13%。其中,来自中国中车下属主机厂中车长客的收入占比分别为 69.75%、77.65%、63.30%。中国中车下属主机厂均采取独立采购的模式,即独立选择供应商,并独立与供应商签署采购合同、进行货款结算等,除少部分产品需要通过中铁检测认证中心的 CRCC 认证外,其他产品均可在通过车辆主机厂客户考核后,获得合格供应商资格。报告期内,发行人主要通过参与主机厂的招投标或竞争性谈判获取产品订单。

请发行人补充披露:

(1) 补充披露发行人以招投标方式获取订单的销售收入金额及占比,报告期各期发行人参与招投标的数量,中标的数量及中标率,各期招投标费用,中标金额和招投标费用率波动情况及原因分析,招投标过程中的合法合规性,是否存在应招标未招标的情形,发行人招投标或其他获客方式中是否存在商业贿赂;

(2) 结合向中车长客销售主要产品的数量、金额变动情况,补充披露中车长客销售收入 2018 年度快速增长、2019 年度小幅下滑的原因及合理性;

(3) CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd、中车唐车 2019 年度销售收入大幅增长、京车装备 2018 年度销售收入大幅增长的原因及合理性。

(4) 补充披露发行人与中国中车及其下属主要车辆主机厂的合作渊源及合作模式,主要系框架协议+订单采购、独立订单采购或其他模式,合作是否具有明确期限,是否具有可持续性;

(5) 结合发行人销售收入高度集中于中车长客等北方主机厂的情况,披露发行人是否对中车长客形成重大依赖,是否具有获得其他主机厂订单或拓展其他市场的能力,并在“风险因素”部分进行充分的风险提示;

(6) 补充披露需要通过中铁检测认证中心 CRCC 认证的具体产品类型及其对应的销售收入金额、占比。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

（一）对问询问题的答复

1、补充披露发行人以招投标方式获取订单的销售收入金额及占比，报告期各期发行人参与招投标的数量，中标的数量及中标率，各期招投标费用，中标金额和招投标费用率波动情况及原因分析，招投标过程中的合法合规性，是否存在应招标未招标的情形，发行人招投标或其他获客方式中是否存在商业贿赂

答复：

发行人招投标情况

（1）招投标方式获取订单的情况

报告期内，发行人以招投标方式获取订单的销售收入金额及占比情况如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
以招投标方式获取订单的销售收入（万元）	7,532.56	20,116.28	18,966.74	11,188.05
营业收入（万元）	11,888.01	25,788.80	21,856.61	12,845.25
占比（%）	63.36	78.00	86.78	87.10

发行人获取订单的方式包括招投标、竞争性谈判等形式。其中招投标为发行人获取订单的主要形式，2017 年、2018 年、2019 年、2020 年 1-6 月，以招投标方式获取订单的销售收入占比分别为 87.10%、86.78%、78.00%、63.36%。发行人通过招投标以外的方式取得订单的情形主要包括：部分非国有企业客户无招投标要求，客户未采用招投标方式采购；部分产品因采购金额较小，未达到招投标要求，因而采用其他方式采购；部分产品合格供应商少于 3 家，无法达到招投标条件，因而采用其他方式采购。

2019 年和 2020 年 1-6 月，发行人以招投标方式获取订单的销售收入占比下降，其主要原因为：一方面，CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd 向发行人采购的澳大利亚城轨车辆产品，其产品工艺要求较高，其合格供应商数量未达到招投标条件，因而采用竞争性谈判形式定价，2019 年和 2020 年 1-6 月，随着相关收入占比的提高，发行人以招投标方式获取订单的销售收入占比下降；另一方面，对于新车型

或新项目订单，由于初始采购量较大，客户主要通过招投标方式实施采购，后期客户会通过招标以外的方式开展零星采购和备品备件采购，2020年1-6月，由于新型冠状病毒疫情影响，部分新项目出现延期未能实现收入，因而零星采购和备品备件采购占比上升，从而降低了以招投标方式获取订单的销售收入占比。

报告期内，发行人在参与招投标时，均通过公开渠道获取招投标信息，严格按照招标程序、流程开展正常的市场竞争，招投标过程合法合规，不存在应招标未招标的情形。

报告期各期发行人参与招投标的情况如下：

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
参与投标的项目数量	153	201	164	73
中标的项目数量	74	132	86	48
中标率	48.37%	65.67%	52.44%	65.75%

报告期各期，发行人参与招投标和中标的项目数量随发行人经营规模扩展而逐步增长。

发行人招投标费用主要包括招标方收取的费用和制作投标文件的费用。

发行人主要客户转向架铸锻零部件采购通常采用自行招标而非委托招标形式，在招标时并不单独收取招投标费用，因而发行人支付给招标方的费用金额很少，报告期内合计为15.95万元，具体情况如下：

事项	收费标准	合计金额（万元）			
		2020年1-6月	2019年	2018年	2017年
中车长客通过中车物流有限公司集中招标动车配件	按中标金额所适用的累进比例计算	12.19	-	-	-
京车装备通过北京国际贸易公司集中招标房山线北延工程车辆轴箱	按中标金额比例计算，同时加收500元/次	-	-	-	3.61
中车西安车辆有限公司产品招标	500元/次	0.05	0.05	-	0.05
合计	-	12.24	0.05	-	3.66

报告期内，中车长客主要通过中车长客物资管理部开展招标，不收招标费。2020年上半年，中车长客部分动车组产品通过中国中车子公司中车物流有限公司招标，中车物流有限公司按照中标金额收取中标服务费。

报告期内，京车装备主要通过京车装备合同部开展招标，不收招标费。2017年，京车装备房山线北延工程产品通过北京国资委下属的北京国际贸易公司招标，北京国际贸易公司按照中标金额收取中标服务费，另额外收取500元文件费。

报告期内，项目投标文件均由发行人自己制作完成，相关耗用与日常办公费用一并通过管理费用-办公费核算，未单独区分核算。

综上，发行人招投标费用与中标金额不呈现比例关系，但与发行人业务实际情况相符。

（2）发行人招投标或其他获客方式中不存在商业贿赂

发行人主要客户为国有车辆主机厂，发行人及主要客户均建立了反商业贿赂的相关制度，严格杜绝商业贿赂的情形。报告期内发行人和客户之间的往来均由发行人直接与客户结算，不存在向客户特定的采购或财务人员支付款项的情况，发行人董事、监事、高级管理人员、主要销售人员、主要财务人员亦不存在与客户人员发生资金往来的情况。

发行人及公司董事、监事、高级管理人员及销售、采购部门负责人已出具《无商业贿赂承诺书》，承诺相关主体、人员及其关联方未向任何第三方进行过商业贿赂以使公司获取不正当商业利益。

报告期内，发行人及子公司不存在因商业贿赂、不正当竞争等违法违规行为受到市场监督管理部门处罚的记录，发行人及子公司未在中国裁判文书网、中国执行信息公开网存在商业贿赂的不良记录。

2、结合向中车长客销售主要产品的数量、金额变动情况，补充披露中车长客销售收入2018年度快速增长、2019年度小幅下滑的原因及合理性

答复：

报告期内，发行人中车长客销售收入变动情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
中车长客单体收入	7,739.84	16,309.84	16,715.48	8,887.26
中车长客体系收入	10,137.84	18,590.00	17,644.56	9,378.62

2018 年度发行人中车长客销售收入呈现快速增长,其变动与发行人整体收入规模变动趋势一致,主要原因参见本问询函“一、关于营业收入波动中 1、2018 年度营业收入大幅增长的原因,并结合同行业可比公司报告期各期营业收入变动情况,补充披露发行人营业收入与同行业可比公司、行业变化趋势及中国中车营业收入变动趋势不一致的原因及合理性”中相关回复内容。

2019 年度发行人对中车长客单体销售收入出现小幅下滑,但对中车长客及其项目公司整体收入仍保持增长,出现单体销售收入下滑主要原因为中车长客采购行为有时由中车长客直接采购,有时由中车长客项目公司采购,当年同中车长客的合作中与其下属项目公司的交易规模和占比提升。

3、CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd、中车唐车 2019 年度销售收入大幅增长、京车装备 2018 年度销售收入大幅增长的原因及合理性

答复:

(1) 公司 CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd 销售收入变动情况

2016 年底,中车长客与澳大利亚企业组建的联合体中标澳大利亚维多利亚州政府的总额为 20 亿澳元的高运量地铁车辆项目,其中中车长客约占合同总金额的 45%。CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd 作为中车长客位于澳大利亚的子公司参与墨尔本车辆的生产工作。该项目车辆转向架设计对零部件开发和生产技术要求较高,发行人之前参与供应的巴西 1A 地铁项目转向架设计与之相似度较高,经与 CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd 接洽,取得总金额为 866.08 万澳元的订单,计划于 2018-2022 年交付;2018 年,发行人根据客户的需求完成产品设计开发并开始供货,当年实现收入 113.18 万澳元;2019 年、2020 年 1-6 月,公司产品持续供应,分别实现收入 261.38 万澳元、244.70 万澳元。公司 CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd 销售收入变动主要受客户对相关产品的交付安排影响。

(2) 公司中车唐车销售收入变动情况

报告期内,公司中车唐车销售收入变动情况如下:

单位：万元

销售收入	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
中车唐车	389.66	3,795.36	1,140.30	886.18

CR200 型动车组主要由中车唐车和中车浦镇两家主机厂生产，2019 年 CR200 型动车组进入批量投运阶段。发行人在动车组转向架零部件国产化过程中积累了丰富的经验，产品成功运用于 CR400 和 CR300 型动车组；同时发行人在与中车唐车合作过程中技术开发能力和产品质量等方面得到了客户认可。因此，发行人对中车唐车的销售收入随 CR200 型动车组产品批量交付而大幅增长。

此外，2019 年中车唐车尼日利亚项目及安哥拉项目落地，发行人在前期产品设计中所提出的技术建议得到了中车唐车的认可，后成为该项目转向架产品的供应商，也是中车唐车销售额大幅增加的重要原因。

（3）公司京车装备销售收入变动情况

报告期内，公司京车装备销售收入变动情况如下：

单位：万元

销售收入	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
京车装备	380.47	808.50	799.04	104.40

京车装备主要承接北京及北京周边轨道交通项目，公司京车装备销售收入的增长主要与京车装备承接的轨道交通项目量增长有关。

2017 年京车装备上层股东由北京控股集团有限公司变更为北京市基础设施投资公司，新股东加大了轨道车辆制造领域投入。随着北京轨道交通向外延展，京车装备承接了地铁 8 号线（南段）、地铁 7 号线（东延）、房山线（北延）、亦庄新城 T1 线等多个轨道交通线路的车辆制造项目。发行人积极参与相关项目的产品招标，为京车装备供应车辆转向架产品，2018 年收入随着京车装备项目量增长而快速增长。

4、补充披露发行人与中国中车及其下属主要车辆主机厂的合作渊源及合作模式，主要系框架协议+订单采购、独立订单采购或其他模式，合作是否具有明确期限，是否具有可持续性

答复：

发行人与中国中车及其下属主要车辆主机厂的合作渊源及合作模式

发行人所合作的中国中车及其下属主要车辆主机厂主要为中车长客及其项目公司、中车唐车及其项目公司等。虽然与中车长客、中车唐车的合作无明确期限，但下游市场稳定发展，发行人凭借可靠的产品质量和服务响应速度持续为中车长客、中车唐车提供服务，合作历史均已超过 8 年，形成了稳固的合作关系，因此合作具有可持续性。发行人除直接与中车长客、中车唐车合作外，还向中车长客、中车唐车设立在各项目地区附近的项目公司供货，合作期限与当地项目开展相关。

(1) 中车长客及其项目公司的合作情况

客户名称	合作渊源	合作模式	合作期限
中车长春轨道客车股份有限公司	中车长客取消铸锻车间，转为向市场采购后，公司通过技术交流和市场开发的方式，取得铸件、锻件等产品的合格供方资格	签署框架协议，通过招投标、询价议价等方式取得订单	2010 年至今
CRRC CHANGCHUN AUSTRALIA RAIL PTY LTD	自澳大利亚墨尔本项目开始产生业务合作关系	商务谈判签署合同	2018 年至今
上海阿尔斯通交通设备有限公司	自上海 6 号线/8 号线开始产生业务合作关系	合资公司邀请招标并签署独立订单	2016 年至今
武汉中车长客轨道车辆有限公司	自武汉 1 号线/2 号线开始产生业务合作关系	中车长客统一招标后由项目公司签署合同并下发订单	2014 年至今
重庆中车长客轨道车辆有限公司	自重庆 3 号线项目开始产生业务合作关系	中车长客统一招标后由项目公司签署合同并下发订单	2011 年至今
江西中车长客轨道车辆有限公司	自南昌地铁 1 号线开始产生业务合作关系	中车长客统一招标后由项目公司签署合同并下发订单	2016 年至今
长春中车进出口有限公司	自香港项目开始产生业务合作关系	子公司邀请招标并签署独立订单	2018 年至今

客户名称	合作渊源	合作模式	合作期限
西安中车长客轨道车辆有限公司	自西安地铁4号线开始产生业务合作关系	中车长客统一招标并签署独立订单	2019 年至今
长春中车长客模具有限公司	自西安9号线开始产生业务合作关系	子公司邀请招标并签署独立订单	2019 年至今
内蒙古中车长客轨道车辆有限公司	自呼和浩特2号线开始产生业务合作关系	中车长客统一招标并签署独立订单	2019 年至今
深圳中车轨道车辆有限公司	自深圳地铁3号线检修开始产生业务合作关系	项目公司邀请招标并签署独立订单	2019 年至今

(2) 中车唐车及其项目公司的合作情况

客户名称	合作渊源	合作模式	合作期限
中车唐山机车车辆有限公司	中车唐车取消铸锻车间，转为向市场采购后，公司通过技术交流和市场开发的方式，取得铸件、锻件等产品的合格供方资格。	签署框架协议，通过招投标、询价议价等方式取得订单	2012 年至今
泉州中车唐车轨道车辆有限公司	自福州地铁和厦门地铁开始产生业务合作关系	中车唐车统一招标并签署独立订单	2017 年至今

5、结合发行人销售收入高度集中于中车长客等北方主机厂的情况，披露发行人是否对中车长客形成重大依赖，是否具有获得其他主机厂订单或拓展其他市场的能力，并在“风险因素”部分进行充分的风险提示

答复：

(1) 发行人与中车长客的合作关系

报告期内，发行人与中车长客及其项目公司的合作情况如下：

单位：万元

	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
中车长客体系收入	10,137.84	18,590.00	17,644.56	9,378.62
销售收入占比	85.28%	72.09%	80.73%	73.01%

报告期内，中车长客均为公司第一大客户，发行人来自中车长客及其项目公司的收入占比均超过 70%，发行人营业收入对中车长客具有重大依赖。

A.双方合作稳定可持续

发行人自 2010 年起即与中车长客开展业务合作,合作历史至今已超过 10 年,双方无关联关系。中车长客作为中国中车下属核心车辆主机厂之一,设立有严格的采购管理制度,发行人与中车长客合作中,严格遵循中车长客对供应商的管理,与中车长客签订有框架协议,发行人凭借稳定的产品质量、可靠的产品开发能力以及高效的服务响应,通过招投标、询价议价等方式公平、公正的取得产品订单,业务关系具有稳定性以及可持续性,不存在重大不确定性风险。

B.合作规模及占比提升是基于公司当前发展阶段的选择

发行人生产基地位于东北地区,公司发展初期基于自身区位优势,主要拓展中车长客、中车唐车等原属于中国北车股份有限公司的车辆主机厂,在持续合作过程中,已与中车长客、中车唐车等北方车辆主机厂形成了稳定的供货关系。现阶段,公司产能利用率相对饱和,优先保证长期合作伙伴的产品供应,有利于公司业务的持续拓展,中车长客为国内“复兴号”标准动车组和城轨地铁车辆生产的核心主机厂,随着轨道交通快速发展,中车长客产品需求提升,相关销售规模逐步增大。

2015 年,中国北车股份有限公司与中国南车股份有限公司合并为中国中车,合并后,两主体间的供应体系壁垒逐步降低。发行人积极开拓原中国南车股份有限公司下属的车辆主机厂,已于 2019 年成功获得中车浦镇的合格供应商资格,于 2020 年成功获得中车四方车辆有限公司的合格供应商资格,并已与中车青岛四方、中车株洲电力机车有限公司开展了技术交流和信息沟通,发行人具备获得其他主机厂订单及拓展其他市场的能力。

报告期内,中车长客均为发行人第一大客户,发行人来自中车长客及其项目公司的收入占比均超过 70%,发行人营业收入对中车长客具有重大依赖。随着轨道交通车辆更新换代,若发行人不能在产品研发和服务质量上保持进步,持续满足客户的需求,则可能面临中车长客等车辆主机厂的流失、从而面临盈利能力大幅减弱的风险。此外,如果中车长客等车辆主机厂经营情况恶化或与发行人的合作关系不再持续,将可能对发行人的经营业绩及持续盈利造成不利影响。

6、补充披露需要通过中铁检测认证中心 CRCC 认证的具体产品类型及其对应的销售收入金额、占比

答复：

发行人产品中，需中铁检测认证中心 CRCC 认证的具体产品类型及其对应的销售收入金额、占比情况如下：

产品类型	型号	2020 年 1-6 月		2019 年度	
		销售收入金额 (万元)	占比	销售收入金额 (万元)	占比
轴箱转臂	(CCD2001-03-22-1001-DA, 左) CR400BF	42.05	0.35%	538.83	2.09%
轴箱转臂	(CCD2001-03-22-2001-DA, 右) CR400BF	42.05	0.35%	542.21	2.10%
轴箱体	(CCD2007-03-22-1001-DA, 左) CR300BF	75.91	0.64%	-	-
轴箱体	(CCD2007-03-22-2001-DA, 右) CR300BF	75.91	0.64%	-	-
合计	-	235.92	1.98%	1,081.04	4.19%

(续)

产品类型	型号	2018 年度		2017 年度	
		销售收入金额 (万元)	占比	销售收入金额 (万元)	占比
轴箱转臂	(CCD2001-03-22-1001-DA, 左) CR400BF	558.48	2.56%	78.18	0.61%
轴箱转臂	(CCD2001-03-22-2001-DA, 右) CR400BF	558.48	2.56%	78.18	0.61%
轴箱体	(CCD2007-03-22-1001-DA, 左) CR300BF	-	-	-	-
轴箱体	(CCD2007-03-22-2001-DA, 右) CR300BF	-	-	-	-
合计	-	1,116.96	5.11%	156.36	1.22%

(二) 中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

(1) 了解发行人与招投标相关的内部控制，获取并检查发行人提供的投标记录台账、中标通知书、合同台账、销售台账；统计以招投标方式获取订单数量、金额及占比；统计报告期公司投标服务费，与销售合同进行匹配，分析其变动及合理性；

(2) 查询中车购、长客 SRM、唐车 SRM 等平台公示信息，核查相关中标情况；通过全国企业信用信息公示系统、12309 中国检察网、裁判文书网、中国执行信息公开网及公开搜索引擎进行检索，核查发行人及其子公司是否存在商业贿赂方面的处罚记录或新闻报道，是否存在商业贿赂等不正当竞争行为相关的诉讼、仲裁情形，是否因商业贿赂而受到处罚、判决等情况；查阅发行人及其子公司报告期内的银行流水、财务凭证，查阅公司董事、监事、高级管理人员的个人银行流水，核查发行人及其董事、监事、高级管理人员是否存在因商业贿赂而受到处罚、缴纳罚款罚金的情形；

(3) 了解、评价并测试与收入确认相关的关键内部控制；访谈销售部门负责人、主要销售员，了解报告期内发行人对主要客户的销售变动情况及原因；对主要客户进行走访，了解合作历史和业务变动情况；

(4) 对主要客户进行了函证，核实报告期内销售收入的真实性；

(5) 获取并检查报告期内发行人的销售台账、收入明细账，统计发行人对中车长客、中车唐车、京车装备的收入变动情况，分析其变动原因及合理性；

(6) 访谈发行人总经理和发行人主要客户，了解发行人的发展战略、与中国中车及其下属主要车辆主机厂的合作渊源、合作模式及合作稳定性；获取并检查主要框架协议、重大合同条款等相关文件；分析发行人客户集中的情况，评估发行人对中车长客的业务依赖情况，评估发行人获得其他主机厂订单及拓展其他市场的能力；

(7) 获取并检查发行人通过中铁检测认证中心 CRCC 认证产品的认证证书；统计报告期内相关产品的销售数量、金额及占比。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

（1）报告期内发行人订单获取方式以招投标方式为主，与招投标相关的内部控制得到有效执行，招投标费用与公司业务实际情况相符；招投标过程合法合规，不存在应招标未招标的情形，发行人在招投标或其他获客方式中不存在商业贿赂的情形；

（2）报告期内发行人对中车长客、CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd、中车唐车、京车装备销售收入的变动主要受客户项目实施主体选择及自身业务规模拓展的影响，符合企业生产经营实际，具有合理性；

（3）发行人与中国中车及其下属主要车辆主机厂的合作无明确期限，具有可持续性；

（4）发行人对中车长客形成重大依赖，双方业务关系具有稳定性以及可持续性，不存在重大不确定性风险。

五、关于成本

招股说明书披露，发行人在采购环节实行合格供应商管理制度，报告期各期的主营业务成本分别为 7,313.61 万元、12,625.55 万元、15,370.43 万元。报告期内，发行人电力采购数量同比增长分别为 38.39%、44.04%，而铸造、锻造产品产量同比增长分别为 72.93%、24.95%，变动趋势不一致；报告期内，发行人原材料采购单价发生波动，钢材、废钢的单价波动趋势不一致。

请发行人补充披露：

（1）电力采购数量与产量的变动趋势存在差异的原因；

（2）钢材、废钢单价波动趋势不一致的原因，并分析钢材、废钢、生铁单价波动与原材料市场价格波动趋势的一致性，对比主要型号与市场价格的差异情况；

（3）报告期各期钢材采购金额占比不断降低，生铁、废钢采购金额占比不断增长的原因，是否存在同一型号产品报告期内使用原材料构成发生较大变动的情形；

（4）报告期各期产品单耗变动情况（按加工方式、下游行业分别列示），并分析其变动原因及合理性；

（5）参照营业收入按下游行业产品分类的方式，补充披露报告期内各类下游行业产品的营业成本金额及占比，并分析其变动原因及合理性。

请保荐人、申报会计师发表明确意见，说明针对成本计提、分配、结转财务内控流程的有效性，成本确认的完整性、准确性执行的核查程序。

（一）对问询问题的答复

1、电力采购数量与产量的变动趋势存在差异的原因；

答复：

发行人生产过程中所需要的主要能源为电力，市场供应充足，单价和数量情

况如下:

单位: 元

项目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	单价	数量 (万度)	单价	数量 (万度)	单价	数量 (万度)	单价	数量 (万度)
电力	0.529	1,065.48	0.546	2,015.89	0.545	1,402.02	0.589	936.47

报告期内,发行人生产过程中所需要的主要能源采购金额占采购总金额的比重情况如下:

单位: 万元

项目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
电力	563.59	6.43%	1,099.75	5.96%	763.52	4.04%	551.71	5.41%

发行人产品具有规格型号多、标准化程度低、生产工序长等特点,发行人以柔性化的方式开展生产,生产产品的具体规格型号和材质差异会导致单位用电的波动,因而发行人电力采购与产量不存在直接的比例关系,但具有一定的相关性。

报告期内,发行人金属橡胶件产量较少,锻件和铸件生产为发行人的主要耗电产品,发行人电力采购数量和锻件、铸件产量的变动趋势对比如下:

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	数量	数量	变动率	数量	变动率	数量
电力(万度)	1,065.48	2,015.89	43.78%	1,402.02	49.71%	936.47
锻件、铸件产量 (吨)	5,455.04	9,554.05	24.95%	7,646.32	72.93%	4,421.74

报告期内,发行人电力采购数量和产量的变动整体趋势一致,但变动幅度存在差异,具体原因如下:

发行人各班次生产需对炉体预热,预热过程不直接生产产品,但会增加电力消耗。2018 年,发行人业务规模大幅增长,单班生产量增大,规模效应使得单位耗电量有所下降,因此当年公司电力耗用量增长幅度小于产量增长幅度。

2019 年,发行人为进一步提升产品品质,新增 2 台 400KW 和 1 台 200KW 热处理炉,同时为提升车间办公环境,增添 2 套功率分别为 635KW 和 365KW 的空调系统,相关设备耗电与产量变动不直接相关,因而当年发行人电力耗用量增长

幅度大于产量增长幅度。

2、钢材、废钢单价波动趋势不一致的原因，并分析钢材、废钢、生铁单价波动与原材料市场价格波动趋势的一致性，对比主要型号与市场价格的差异情况；

答复：

发行人产品生产所需的原材料包括钢材、废钢、生铁、毛坯和各类辅料等。报告期内发行人主要原材料的采购情况如下：

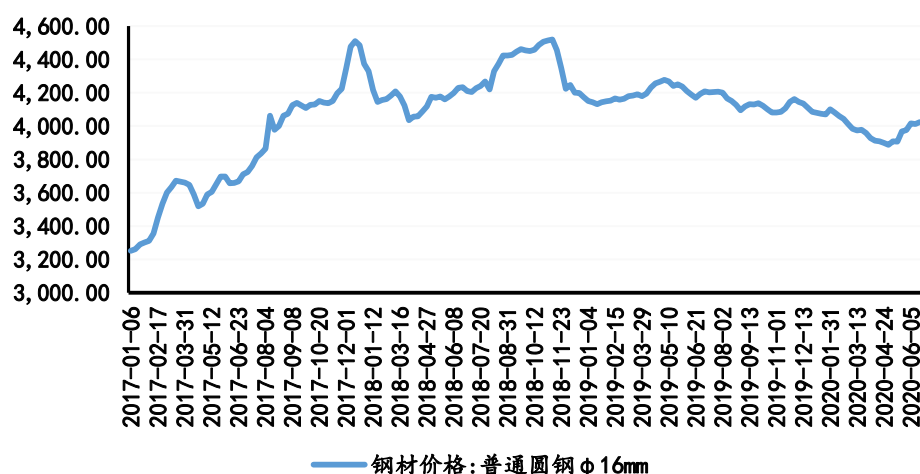
	2020 年 1-6 月			2019 年		
	数量 (吨)	单价 (元/吨)	金额 (万元)	数量 (吨)	单价 (元/吨)	金额 (万元)
钢材	3,531.97	4,025.95	1,421.95	3,001.49	4,362.90	1,309.52
废钢	1,406.50	2,942.08	413.80	2,893.12	3,039.70	879.42
生铁	574.00	3,266.92	187.52	1,189.49	3,241.10	385.53
总计	5,512.46	3,670.37	2,023.28	7,084.10	3,634.15	2,574.47

(续)

	2018 年			2017 年		
	数量 (吨)	单价 (元/吨)	金额 (万元)	数量 (吨)	单价 (元/吨)	金额 (万元)
钢材	4,279.70	4,580.80	1,960.44	4,411.95	3,842.55	1,695.32
废钢	2,078.11	2,829.30	587.96	1,302.37	2,111.53	275.00
生铁	1,183.41	3,271.58	387.16	335.00	2,895.30	96.99
总计	7,541.22	3,892.69	2,935.57	6,049.32	3,417.42	2,067.31

报告期内，钢材市场的价格波动趋势如下：

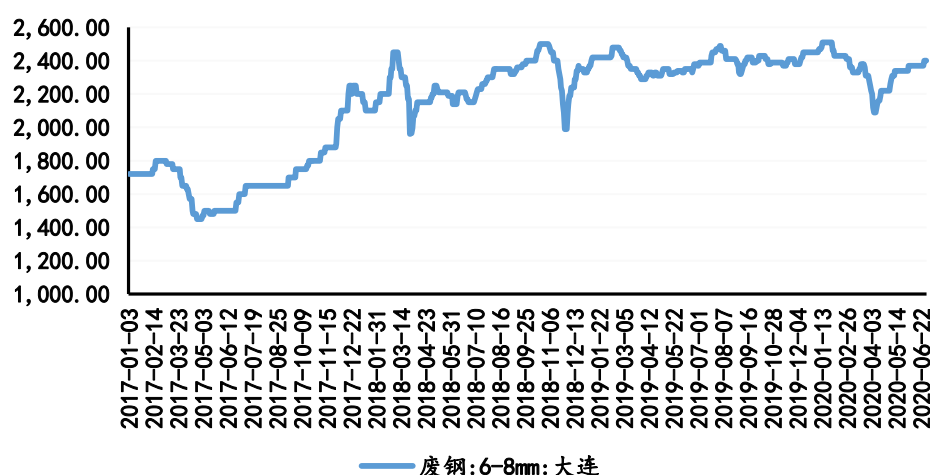
圆钢市场价格



数据来源：商务部

报告期内，废钢市场的价格波动趋势如下：

废钢市场价格



数据来源：同花顺金融

报告期内，钢材市场价格呈现先上升后下降的趋势，废钢市场价格呈现先上升后平稳的趋势。钢材、废钢属于相对独立的市场，价格变动主要受各自的供需变动影响，因而呈现单价波动趋势不一致的情况。

报告期内，发行人原材料采购均价的变动趋势与市场变动趋势一致。

发行人钢材采购价格高于普通圆钢的市场价格，原因为发行人采购的圆钢主要为专用于轨道交通、工程机械等领域的 Q345E/Q355NE 品种，其价格高于市场

普通钢材 20#、45#等型号。

发行人废钢采购价格高于普通废钢的市场价格，原因为发行人采购的废钢主要为低磷硫废钢，其指标要求远高于市场上的普通废钢，具体表现如下：

序号	名称	化学成分(%)				
		C	Si	Mn	P	S
1	普通废钢	≤0.40-0.90	≤0.40-0.55	≤1.50	≤0.045-0.070	≤0.045-0.070
2	低磷硫废钢	C	Si	Mn	P	S
		≤0.25	≤0.40	≤1.00	≤0.015 (A级) ≤0.018 (B级)	≤0.015 (A级) ≤0.018 (B级)

此外，发行人采购废钢时对材料收集、整理、分选、压块具有很高要求，材料表面不得有严重锈蚀、油污、泥沙，严禁混入各类合金钢，市场上的普通压块、冲压板余料、船板料等无法满足公司的生产要求，因而采购价格高于普通废钢。

3、报告期各期钢材采购金额占比不断降低，生铁、废钢采购金额占比不断增长的原因，是否存在同一型号产品报告期内使用原材料构成发生较大变动的情形；

答复：

报告期内，发行人结合生产需求和主要原材料的市场价格波动情况实施有计划的采购。2017年，钢材价格在经历2016年中期严重下跌后开始呈现快速上涨趋势，当年发行人加大了钢材采购以减少后续钢材价格波动对公司经营的冲击。2018年后，发行人按照实际生产需求实施钢材采购，并逐步消耗此前的钢材储备，因而2018年度和2019年度钢材采购占比下降。发行人废钢、生铁采购按照生产计划安排采购，其变动趋势与公司业务规模一致。

发行人锻件产品使用钢材作为主材投入；发行人铸件产品使用废钢、钢材和生铁作为主材投入，其中废钢和钢材具有一定的相互替代性，通常废钢价格较低，铸件产品以废钢投入为主，钢材价格较高但杂质较少有利于质量控制，具体生产投入结合材料的市场价格、产品质量性能要求和库存情况而决定，除该特殊情况外，发行人同一型号产品在报告期内所使用的的原材料投入不存在较大变动的情形。

4、报告期各期产品单耗变动情况（按加工方式、下游行业分别列示），并分析其变动原因及合理性；

答复：

发行人日常经营过程中，按照各工序车间组织生产工作，工序车间的管理与主要生产工艺具有较高相关度，由于锻造、铸造工艺所对应的投入亦具有较大差异，因而发行人在管理和核算时采用按加工方式分类进行分析。

发行人产品在生产时，并不针对产品的下游行业区分管理，因而按下游行业划分的产品单耗变动实质是受各期产品所对应的生产工艺结构差异以及各工艺自身的单耗变动影响。因而，采用加工方式分类进行单耗变动分析具有更为直观的意义。

产品单耗变动分析

（1）按加工方式划分的产品单耗变动情况

①铸件产品单耗情况

单位：元/吨

项目	2020年1-6月	2019年	2018年	2017年
主料：	3,212.91	2,585.99	2,251.54	1,794.40
其中：废钢	1,507.69	1,237.01	979.11	888.29
钢材	550.65	383.00	380.86	301.91
生铁	653.81	593.67	538.38	301.89
合金	500.75	372.31	353.19	302.31
工资	3,246.20	3,328.16	3,285.30	2,616.46
折旧	1,481.94	1,389.30	1,025.08	1,467.43
动力	1,151.04	1,009.72	805.98	1,042.44
外购铸件毛坯	2,680.79	3,184.71	4,105.57	4,240.48
外协加工费	1,894.61	2,052.07	2,348.71	1,896.26
其他	3,197.82	3,082.71	2,553.84	2,360.16
合计	16,865.31	16,632.66	16,376.01	15,417.63

报告期内，发行人铸件产品的主料投入持续上涨，主要是由于外购铸件毛坯

投入下降所致。2018 年发行人新购置 1 台 1 吨串联感应电炉和 1 套树脂砂成套设备，生产人员相应增加，因而逐步降低了外购铸件毛坯的采购需求，自产毛坯占比提升导致主料投入占比上升。

2018 年较 2017 年工资单耗上涨幅度较大，系发行人当年提升生产人员薪酬同时扩大生产人员规模所致。

2018 年折旧单耗较低，主要是由于当年发行人业务规模增幅较大，发行人设备变动低于产量变动所致。发行人通过外协加工形式弥补机加工环节的产能不足，随着 2018 年下半年和 2019 年发行人陆续添置机加工设备，折旧单耗逐渐上涨，外协加工费单耗下降。

2018 年动力单耗下降，主要是由于发行人业务规模大幅增长，连续生产带来的规模效应使得单位耗电量有所下降。2019 年，因新添置热处理炉和车间空调系统，单位耗电量上升。2020 年 1-6 月，铸件产量利用率小幅下降，单位耗电量上涨。

发行人其他投入上涨主要是由于外购铸件毛坯投入下降所致。

②锻件产品单耗情况

单位：元/吨

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
主料：	4,662.83	4,680.90	4,758.88	4,424.95
其中：钢材	4,662.83	4,680.90	4,758.88	4,424.95
工资	3,154.66	3,821.77	4,032.05	2,868.79
折旧	1,811.55	1,695.99	1,369.21	1,735.06
动力	771.11	869.90	740.69	933.54
外协加工费	3,595.11	3,525.77	5,925.84	4,135.68
其他	2,693.35	2,795.13	2,760.78	2,395.81
合计	16,688.62	17,389.47	19,587.44	16,493.84

报告期内，发行人锻件产品主料单耗相对稳定，主要受原材料价格水平变动影响。

2018 年较 2017 年工资单耗上涨幅度较大，系发行人当年提升生产人员薪酬

同时扩大生产人员规模所致。

2018 年折旧单耗较低，主要是由于当年发行人业务规模增幅较大，发行人设备变动低于产量变动所致。发行人通过外协加工形式弥补机加工环节的产能不足，随着 2018 年下半年和 2019 年发行人陆续添置机加工设备，折旧单耗逐渐上涨，外协加工费单耗下降。

2018 年动力单耗下降，主要是由于发行人业务规模大幅增长，连续生产带来的规模效应使得单位耗电量有所下降。2019 年，因新添置热处理炉和车间空调系统，单位耗电量上升。2020 年 1-6 月，锻件产量利用率上涨，单位耗电量下降。

③金属橡胶件产品单耗情况

单位：元/个

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年
主料：	317.13	466.07	588.30
橡胶	26.52	36.14	12.45
金属配件	290.61	429.93	575.85
工资	40.77	62.04	72.04
折旧	39.04	65.51	131.94
动力	8.81	11.98	41.89
其他	28.89	25.38	94.88
合计	434.64	630.98	929.05

报告期内，发行人金属橡胶件产品业务规模较小，各期生产的实际产品品种有较大差异，因而单耗变动较大。

2018 年主料中金属配件单耗较高，系发行人金属橡胶件业务开展初期，基于金属件产品进行开拓，当年销售产品主要为牵引拉杆组成，其金属配件占比高；随着发行人金属橡胶件产品线的丰富，发行人主料中金属配件单耗减少。

2018 年工资单耗、折旧单耗、动力单耗和其他单耗较高，主要是由于当年金属橡胶件业务规模较小，人工、设备及各类综合投入的利用率较低所致。

随着金属橡胶件产品业务规模的提升，工资、折旧、动力等单耗均呈现逐渐下降的趋势。

(2) 按下游行业划分的产品单耗变动情况

发行人按下游行业划分的产品单耗变动情况整体表现为：主料单耗与外购铸件毛坯单耗反向变动；工资单耗 2018 年因薪酬水平和员工数量提升而增加；折旧单耗 2018 年随业务规模大幅增长而降低，此后因机加工设备购置而提升；动力单耗 2018 年因规模效应有所降低，此后因添置热处理炉和车间空调系统而上升；外协加工费单耗 2018 年随业务规模大幅增长而提高，此后因机加工设备购置而降低。具体构成和变动如下：

①动车组产品单耗情况

单位：元/吨

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
主料：	4,720.01	3,435.19	3,710.52	3,457.82
其中：废钢	627.86	767.47	437.68	362.46
钢材	3,611.34	2,068.41	2,874.31	2,848.83
生铁	272.27	368.33	240.66	123.18
合金	208.53	230.99	157.88	123.35
工资	3,639.97	3,559.63	3,759.63	2,834.70
折旧	1,931.09	1,525.29	1,236.23	1,667.51
动力	1,038.64	966.69	781.15	1,000.39
外购铸件毛坯	1,116.38	1,975.86	1,835.24	1,730.26
外协加工费	3,396.59	2,652.14	4,417.04	3,321.19
其他	3,285.23	3,005.81	2,710.30	2,438.78
合计	19,127.91	17,120.62	18,450.12	16,450.66

注：由于子公司捷通减振生产的金属橡胶件按照数量而非重量统计，因而上表数据不包含子公司捷通减振产品。

②城轨车辆产品单耗情况

单位：元/吨

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
主料：	4,270.93	3,496.48	3,213.29	2,900.80
其中：废钢	942.93	933.01	672.15	563.72
钢材	2,605.91	1,834.88	1,929.08	1,953.65
生铁	408.90	447.78	369.59	191.58

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
合金	313.18	280.81	242.46	191.85
工资	3,560.27	3,772.51	3,668.26	2,802.80
折旧	1,805.45	1,608.03	1,183.51	1,622.16
动力	1,093.88	1,048.89	812.85	1,033.29
外购铸件毛坯	1,676.60	2,402.07	2,818.44	2,691.03
外协加工费	2,928.59	2,712.25	3,688.93	2,850.24
其他	3,306.28	3,248.30	2,720.63	2,451.81
合计	18,642.00	18,288.54	18,105.91	16,352.13

注：由于子公司捷通减振生产的金属橡胶件按照数量而非重量统计，因而上表数据不包含子公司捷通减振产品。

③普通客户车产品单耗情况

单位：元/吨

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
主料：	3,146.98	3,993.18	3,582.30	3,052.60
其中：废钢	435.49	6.19	37.75	34.28
钢材	2,377.99	3,982.15	3,510.17	2,995.01
生铁	188.85	2.97	20.76	11.65
合金	144.64	1.86	13.62	11.67
工资	2,438.89	3,266.36	3,088.28	2,035.14
折旧	1,290.13	1,449.08	1,045.23	1,226.43
动力	699.43	744.74	575.13	669.63
外购铸件毛坯	774.34	15.94	158.29	163.63
外协加工费	2,258.09	3,008.28	4,443.20	2,861.50
其他	2,205.39	2,392.16	2,126.31	1,706.36
合计	12,813.25	14,869.74	15,018.73	11,715.30

注：由于子公司捷通减振生产的金属橡胶件按照数量而非重量统计，因而上表数据不包含子公司捷通减振产品。

5、参照营业收入按下游行业产品分类的方式，补充披露报告期内各类下游行业产品的营业成本金额及占比，并分析其变动原因及合理性。

答复：

(1) 按下游产品分类：

产品名称	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比	金额 (万元)	占比
动车组产品	1,625.78	23.55%	4,160.94	27.07%	3,512.07	27.82%	1,023.37	13.99%
城轨车辆产品	4,679.31	67.77%	10,269.26	66.81%	8,348.34	66.12%	5,769.26	78.88%
普通客货车产品	599.64	8.68%	940.23	6.12%	765.15	6.06%	520.98	7.12%
合计	6,904.73	100.00%	15,370.43	100.00%	12,625.55	100.00%	7,313.61	100.00%

发行人产品成本主要集中于动车组产品和城轨车辆产品，2017 年度、2018 年度、2019 年度、2020 年 1-6 月的动车组产品和城轨车辆产品的成本占当年主营业务成本的比例分别为 92.88%、93.94%、93.88%、91.32%，其分布与相关收入分布基本一致。

A. 动车组产品

发行人动车组产品 2017 年度、2018 年度、2019 年度、2020 年 1-6 月销售成本分别为 1,023.37 万元、3,512.07 万元、4,160.94 万元、1,625.78 万元，2018 年度和 2019 年度变动率分别为 243.19%和 18.48%。发行人动车组产品 2018 年销售成本大幅增长，主要是当年按照中国中车动车组产品采购及交付计划，集中交付所致；2019 年动车组产品销售成本提升，主要为 CR200 系列动车组产品交付上涨所致。

B. 城轨车辆产品

发行人城轨车辆产品 2017 年度、2018 年度、2019 年度、2020 年 1-6 月销售收入分别为 5,769.26 万元、8,348.34 万元、10,269.26 万元、4,679.31 万元，2018 年度和 2019 年度增长率分别为 44.70%和 23.01%。发行人城轨车辆产品销售成本变动与下游中国中车城轨地铁车辆的交付总量变动趋势基本一致，发行人 2019 年城轨车辆产品销售成本主要为唐山、呼和浩特、上海、武汉、成都、北京等地地铁车辆零部件。

C. 普通客货车产品

发行人普通客货车产品 2017 年度、2018 年度、2019 年度、2020 年 1-6 月销售收入分别为 520.98 万元、765.15 万元、940.23 万元、599.64 万元，2018 年度和

2019 年度增长率分别为 46.87%和 22.88%。发行人普通客货车产品成本相对较小，主要为国际市场客货车产品配件。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

（1）访谈发行人生产部门负责人，了解各工艺环节电力的使用情况、主要设备的额定功率、产能、产量；获取并检查各报告期产量、电力耗用统计表，取得电费缴费通知单及发票，分析各期电力消耗变动的原因；

（2）访谈发行人采购部门负责人，了解与原材料采购相关的内部控制，询问报告期内主要原材料采购单价、采购量发生变动的原因及各主要产品原材料耗用变动及原因；

（3）查阅钢材、废钢的市场价格信息，获取并检查发行人各期原材料采购明细表，检查采购合同、采购订单、采购入库单等原始资料，分析钢材、废钢的单价波动情况，对比分析主要型号与市场价格的差异及原因；

（4）获取并检查发行人报告期内完工产品成本汇总表、完工产品成本明细表、收发存明细表、销售成本明细表等相关资料，核查主要产品原材料构成是否发生变动；

（5）复核直接材料、直接人工、制造费用各项明细的归集和分摊方式，询问相关业务流程及内部控制，针对不同类型产成品成本选取样本执行穿行测试，测试与成本归集和分摊相关的内部控制的有效性；

（6）抽查月成本计算单并对其进行重新计算，检查直接材料、直接人工、制造费用的计算和分配是否正确；

（7）按加工方式、下游行业分类统计成本构成明细表，分析各期按上述分类的产品单耗变动情况及原因；

（8）按下游行业产品分类的方式统计各类下游行业产品的营业成本金额及

占比，分析其变动原因。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

（1）发行人报告期内电力采购数量与产量的变动趋势一致，电力消耗与产量不存在直接的比例关系，其变动受规模效应和辅助设备添置影响；

（2）钢材、废钢属于相对独立的市场，价格变动主要受自身的供需变动影响，发行人原材料采购均价的变动趋势与市场变动趋势一致；

（3）发行人报告期各期主要原材料采购金额及占比变动受其材料储备计划和发行人业务规模变动影响，具有合理性；

（4）发行人报告期各期按加工方式、下游行业分类产品单耗与业务变动情况一致；

（5）发行人产品按下游行业分类，各类产品营业成本占总成本的比例随产品构成而变动，具有合理性。

六、关于毛利率

报告期各期，发行人主营业务毛利率分别为 42.60%、41.35%、40.34%。其中，铸件毛利率分别为 42.58%、42.26%、39.15%，报告期内持续下滑，锻件毛利率分别为 42.61%、40.69%、44.16%，报告期内发生波动。发行人未在“毛利及毛利率分析”章节对铸件、锻件各自毛利率波动的原因进行分析；关于同业对比分析，发行人认为其与同行业可比公司在产品技术附加值、具体应用领域方面均存在差异，因此毛利率水平有一定差异，但整体来看仍处在合理水平范围内。

请发行人：

（1）补充披露铸件毛利率报告期内持续下滑，锻件毛利率 2018 年下滑、2019 年增加的原因及合理性；

（2）补充披露发行人产品与市场同类产品的价格及毛利率差异，中国中车体系内前五大单体客户之间的价格及毛利率差异；

（3）根据同行业可比公司具体业务与发行人相关程度，进一步选取与发行人业务相关度更高的可比公司，与发行人毛利率进行对比分析，并说明发行人认为其毛利率处在合理水平范围内的具体依据。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

（一）对问询问题的答复

1、补充披露铸件毛利率报告期内持续下滑，锻件毛利率 2018 年下滑、2019 年增加的原因及合理性；

答复：

（1）铸件、锻件毛利率变动分析

报告期内，发行人主营业务毛利额及毛利率按主要工艺分类列示如下：

产品名称	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	毛利额 (万元)	毛利率	毛利额 (万元)	毛利率	毛利额 (万元)	毛利率	毛利额 (万元)	毛利率
铸件	2,173.12	40.19%	5,850.87	39.15%	4,506.86	42.26%	2,817.48	42.58%
锻件	2,628.42	45.19%	4,413.53	44.16%	4,385.28	40.69%	2,609.77	42.61%
金属橡胶件	125.77	20.68%	130.52	15.83%	9.53	11.24%	-	-
合计	4,927.30	41.64%	10,394.92	40.34%	8,901.67	41.35%	5,427.25	42.60%

发行人铸件、锻件毛利率变动为其单价和单位成本综合变动所致,具体如下:

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
铸件产品销售均价 (元/吨)	28,198.48	27,332.34	28,361.19	26,851.85
铸件产品平均成本 (元/吨)	16,865.31	16,632.66	16,376.01	15,417.63
铸件产品单位毛利额 (元/吨)	11,333.17	10,699.68	11,985.18	11,434.22
铸件产品毛利率	40.19%	39.15%	42.26%	42.58%

发行人 2018 年铸件产品毛利率下降,主要是由于发行人当年业务规模增长较大,承接了多个地铁车辆新项目,产品复杂,产品售价和成本均有上涨,每吨毛利额提升,但由于销售价格基数增大影响高于毛利额提升影响,从而计算所得的毛利率小幅降低;2019 年铸件产品毛利下降,主要是当年交付的时速 160 公里/小时的 CR200 型动车组产品,主要用于代替传统 25 型铁路客车,技术难度和附加值相对较低,因而毛利率水平亦相对较低。

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
锻件产品销售均价 (元/吨)	30,446.06	31,140.71	33,024.87	28,741.40
锻件产品平均成本 (元/吨)	16,688.62	17,389.47	19,587.44	16,493.84
锻件产品单位毛利额 (元/吨)	13,757.44	13,751.24	13,437.43	12,247.56
锻件产品毛利率	45.19%	44.16%	40.69%	42.61%

报告期内,公司锻件产品单位毛利额整体呈现持续上升趋势,但毛利率存在波动,主要原因是受各期锻件产品销售均价变动影响。2018 年,虽然单位毛利额上升 9.72%,但销售均价上升 14.90%,从而使得锻件产品毛利率下降 1.92 个百分点。2019 年,锻件单位毛利额上升 2.34%,但销售均价下降 5.71%,从而使得锻件产品毛利率上升 3.47 个百分点。

发行人铸件、锻件产品各年销售均价、平均成本的变动的具体分析，参见本问询函“二、关于营业收入按加工方式分类 2、结合报告期各期铸件收入前五大产品的名称、销量及销售额，补充披露铸件收入报告期内大幅增长的原因，铸件销售单价 2018 年增幅较大、2019 年发生下滑的原因及合理性”、“二、关于营业收入按加工方式分类 3、结合报告期各期锻件收入前五大产品的名称、销量及销售额，补充披露锻件收入报告期内发生波动，锻件销售单价 2018 年增幅较大、2019 年发生下滑的原因及合理性”相关回复内容，以及“五、关于成本 4、报告期各期产品单耗变动情况（按加工方式、下游行业分别列示），并分析其变动原因及合理性”相关回复内容。

2、补充披露发行人产品与市场同类产品的价格及毛利率差异，中国中车体系内前五大单体客户之间的价格及毛利率差异；

答复：

发行人直接竞争对手均为非上市公司，发行人难以通过公开渠道取得市场同类产品的价格及毛利率。

发行人选取的可比上市公司中，雷尔伟的部分牵引制动类产品及减振缓冲类产品与公司产品具有一定可比性。

雷尔伟牵引制动类产品中的制动装置及减振缓冲类产品中的弹簧筒组成与公司铸件、锻件中的部分产品为同类产品，其毛利率水平较为接近，相关对比如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
雷尔伟产品毛利率（%）：				
牵引制动类产品——制动装置	-	49.46	38.37	50.61
减振缓冲类产品——弹簧筒组成	-	37.60	39.92	53.84
发行人产品毛利率（%）：				
锻件	45.19	44.16	40.69	42.61
铸件	40.19	39.15	42.26	42.58

雷尔伟减振缓冲类产品中的橡胶减振件与发行人金属橡胶件中的部分产品为同类产品，发行人金属橡胶件毛利率低于雷尔伟的橡胶减振件，主要原因为发

行人金属橡胶件业务开展较晚，规模较小所致，相关对比如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
雷尔伟产品毛利：				
减振缓冲类产品——橡胶减振件	-	27.33	26.78	28.08
发行人产品毛利：				
金属橡胶件	20.68	15.83	11.24	-

发行人毛利率水平高于雷尔伟牵引制动类零部件的整体毛利率，主要原因为雷尔伟牵引制动类零部件中包含销轴、衬套等标准件产品，其结构相对较为简单，因而毛利水平率相对较低。发行人产品主要为各类座、轴箱、转臂等定制化产品，不同型号产品结构和形态差异较大，产品工艺要求高，因而毛利率水平相对较高。

报告期内，发行人中国中车体系内前五大单体客户的价格情况如下：

单位：元/吨

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
中车长春轨道客车股份有限公司	29,686.22	29,160.98	30,733.27	29,754.55
中车唐山机车车辆有限公司	25,274.84	26,504.93	29,041.35	26,653.45
CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd	118,788.40	119,117.00	119,143.09	-
武汉中车长客轨道车辆有限公司	22,926.20	21,844.75	20,708.04	18,828.26
上海阿尔斯通交通设备有限公司	24,777.30	21,620.51	18,350.69	29,040.00

注：由于子公司捷通减振生产的金属橡胶件按照数量而非重量统计，因而上表数据不包含子公司捷通减振产品。

发行人向中国中车体系内前五大单体客户销售的产品价格存在差异，其价格水平受当时的市场竞争度、产品成熟度、产品工艺复杂度等多方面因素所致。发行人销售给 CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd 的产品价格高于其他客户，主要为澳大利亚墨尔本地铁项目需针对当地标准和需求进行专项设计，同时，零部件中的横侧梁连接座产品对耐疲劳性能要求很高，锻造工艺成型难度大，因而定价较高。发行人销售给上海阿尔斯通的产品单价变动较大，系不同年份销售产品种类和结构差异较大所致，2017 年销售规模较小，均为上海地铁维修件，产品单价较高；2018 年后销售产品为新造车辆产品，2018 年当年销售产品中，价格水平较低的中心销产品占比较高。

报告期内，发行人中国中车体系内前五大单体客户的毛利率情况如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年 度	2018 年 度	2017 年 度
中车长春轨道客车股份有限公司	40.85%	39.59%	40.61%	44.62%
中车唐山机车车辆有限公司	41.74%	38.73%	45.25%	43.86%
CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd	64.38%	65.68%	65.13%	-
武汉中车长客轨道车辆有限公司	29.89%	38.31%	35.98%	41.29%
上海阿尔斯通交通设备有限公司	26.94%	26.41%	15.70%	31.95%

发行人向中国中车体系内前五大单体客户销售的产品毛利率存在差异，其毛利率水平受当时的市场竞争度、产品成熟度、产品工艺复杂度等多方面因素影响。发行人销售给 CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd 的产品毛利率高于其他客户，主要为澳大利亚墨尔本地铁项目中的横侧梁连接座产品对耐疲劳性能要求很高，锻造工艺成型难度大，技术附加值高。2020 年 1-6 月，公司销售给武汉中车长客轨道车辆有限公司的产品毛利率降低，系当年交付的武汉 3 号线产品，对应车辆载重量较小，承载结构简单，车辆零部件技术附加相对较小，因而毛利率较低。2018 年，发行人销售给上海阿尔斯通的产品毛利率较低，系毛利率水平较低的金属橡胶件产品占比较高所致。

3、根据同行业可比公司具体业务与发行人相关程度，进一步选取与发行人业务相关度更高的可比公司，与发行人毛利率进行对比分析，并说明发行人认为其毛利率处在合理水平范围内的具体依据。

答复：

参见本问询回复“六、关于毛利率”中“2、补充披露发行人产品与市场同类产品的价格及毛利率差异，中国中车体系内前五大单体客户之间的价格及毛利率差异”的相关回复内容。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

（1）访谈发行人高级管理人员、销售部门负责人、生产部门负责人及相关

业务人员，了解报告期内铸、锻件产品单价、成本的变动情况及原因；

(2) 获取并检查发行人报告期内收入、成本明细表，从收入、成本两端分别对报告期内发行人产品毛利率进行了核查，分析报告期内发行人铸、锻件产品毛利率变动情况及原因；

(3) 获取并检查发行人报告期内收入成本明细表，统计报告期内对中车体系内前五大单体客户的收入成本情况，对比分析中国中车体系内前五大单体客户之间的价格和毛利率的差异及其原因；

(4) 查询同行业可比公司公开披露数据；与同行业可比公司进行对比，分析比较毛利率水平及合理性。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

(1) 发行人铸件毛利率 2017 年至 2019 年持续下滑，锻件毛利率 2018 年下滑、2019 年上升系产品销售单价和单位成本相对变动关系影响所致。产品销售单价受市场因素和产品结构变化影响，单位成本受物价水平、规模效应、产品结构等变化影响。发行人毛利率变动情况与实际经营相符；(2) 发行人产品与市场同类产品的价格及毛利率差异处于合理水平，公司向中国中车体系内前五大单体客户销售的产品单价及毛利率存在差异，产品单价及毛利率水平受当时的市场竞争度、产品成熟度、产品工艺复杂度等多方面因素影响；

(3) 发行人毛利率与同行业可比公司的可比产品毛利率相近，毛利率水平处于合理范围内。

七、关于存货

报告期各期末，发行人存货余额分别为 5,142.30 万元、8,098.31 万元、8,874.41 万元。发行人解释，存货增长主要是业务规模增长所致。针对 2018 年末原材料增幅较大，发行人解释系当年业务规模扩大而增大外购毛坯所致。针对 2019 年末在产品增幅较大，发行人解释主要为生产的毛坯金额；库存商品增幅较大主要是客户交付需求延后并要求产品暂时存放在发行人处。发行人未计提存货跌价准备。

请发行人补充披露：

（1）2018 年末、2019 年末存货于 2019 年度、2020 年度结转成本的金额，是否存在存货积压或低价出售情形；

（2）发行人对毛坯的核算方式，外购毛坯导致原材料增加与生产毛坯导致在产品增加中的毛坯是否为同一类毛坯，相关表述是否存在矛盾；

（3）2019 年末客户要求发行人延后交付的具体原因，涉及的存货金额、订单收入，相关存货的期后交付情况、收入确认情况；

（4）报告期各期均未计提存货跌价准备是否符合会计谨慎性原则，与同行业可比公司的会计处理是否存在较大差异。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

（一）对问询问题的答复

1、2018 年末、2019 年末存货于 2019 年度、2020 年度结转成本的金额，是否存在存货积压或低价出售情形

答复：

发行人 2018 年末、2019 年末的原材料、在产品分别于 2019 年度、2020 年度全额结转入成本；

发行人 2018 年末、2019 年末的库存商品及发出商品于 2019 年度、2020 年度

结转成本的情况如下：

单位：万元

时间	期末库存商品及发出商品金额	下一期结转入成本金额	结转占比
2019 年	3,850.77	2,106.12	54.69%
2018 年	2,644.04	2,018.53	76.34%

报告期各期末，发行人存在部分库龄一年以上的产成品，主要为用于后续车辆维修维护的备品备件，2020 年上半年库龄一年以上存货增长较大，是由于受疫情影响，客户推迟了部分订单交付及验收所致。

报告期内，发行人存货周转正常，不存在低价出售的情形。

2、发行人对毛坯的核算方式，外购毛坯导致原材料增加与生产毛坯导致在产品增加中的毛坯是否为同一类毛坯，相关表述是否存在矛盾

答复：

报告期内，发行人按照客户车辆的组装计划来安排产品生产和供货，由于客户计划存在调整，发行人需同步协调自身生产计划，以满足紧急的交付需求。发行人除调整自产毛坯生产安排外，还通过对外采购部分毛坯产品，来缓解临时需求对原有排产计划的冲击，以减少不同零部件生产切换带来的转换成本。发行人自产毛坯和外购毛坯均用于后续加工生产，为同一类毛坯。

2017 年和 2018 年，发行人期末外购毛坯以原材料列报，自产毛坯以在产品列报；2019 年后，期末自产毛坯和外购毛坯在在产品中列报，存在各期列报分类不一致的情况。

发行人已调整公司报告期各期期末外购毛坯的列报方式，统一以在产品列报，并同步调整了相关表述。

3、2019 年末客户要求发行人延后交付的具体原因，涉及的存货金额、订单收入，相关存货的期后交付情况、收入确认情况

答复：

2019 年末，客户要求发行人部分产品延后交付，直接原因为客户装车计划调

整，客户调整装车计划主要是由于项目线路开通时间延期、其他车辆部件未及时到位等因素所致。

2019年末，因客户原因延后交付所涉及的存货金额为1,004.91万元，对应订单收入1,502.93万元。截至2020年6月30日，相关存货已交付546.77万元，对应订单金额849.93万元，其中已确认收入787.43万元。

4、报告期各期均未计提存货跌价准备是否符合会计谨慎性原则，与同行业可比公司的会计处理是否存在较大差异

答复：

①报告期各期公司未计提存货跌价准备的原因

A.公司存货跌价准备计提政策

在资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。当其可变现净值低于成本时，提取存货跌价准备。存货跌价准备按单个存货项目的成本高于其可变现净值的差额提取。

计提存货跌价准备后，如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，导致存货的可变现净值高于其账面价值的，在原已计提的存货跌价准备金额内予以转回，转回的金额计入当期损益。

B.公司存货跌价情况

报告期内，发行人每期末对存货进行减值测试并根据减值测试结果进行账务处理。每期期末公司结合在手订单情况，以订单价格扣除相关税费作为库存商品、发出商品的可变现净值，以订单价格扣除相关税费、至完工尚需发生的成本作为在产品、原材料、委托加工物资的可变现净值。

发行人库存商品主要为按客户需求定制的待交付产品，订单覆盖高，报告期各期末存货与在手订单情况如下：

单位：万元

项目	2020年6月30日	2019年末	2018年末	2017年末
期末存货	10,989.39	8,874.41	8,098.31	5,142.30

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年末	2018 年末	2017 年末
期末在手订单金额	20,414.30	22,101.16	17,422.69	13,520.93
期末存货/期末在手订单	53.83%	40.15%	46.48%	38.03%

报告期各期末，发行人在手订单金额均远高于期末存货金额，发行人后续能够按照订单价格销售，且发行人产品技术附加值高，具有较好的毛利水平，因而相关存货无需计提存货跌价准备。

发行人存在部分后续用于客户更换及维修的备品备件，相关产品目前无订单覆盖。客户在后续产生更换、维修需求时，因单独少量生产配件的成本很高，同时考虑到产品的一致性和可靠性要求，通常会向原供应商补充采购，因而发行人备品备件后续一般能按照此前的销售价格定价，产品预期售价高于产品成本。同时，由于发行人产品用于轨道交通车辆，其设计使用寿命在 20 年以上，产品可以在长时间内保持品质和性能，因而未计提存货跌价准备。

综上，报告期各期公司未计提存货跌价准备。

②同行业可比公司存货跌价准备计提情况

报告期内，同行业可比公司存货跌价准备计提情况如下：

证券代码	证券简称	2020 年 1-6 月 (%)	2019 年度 (%)	2018 年度 (%)	2017 年度 (%)
688033.SH	天宜上佳	未计提	未计提	未计提	未计提
600495.SH	晋西车轴	6.99	7.19	5.79	7.34
601002.SH	晋亿实业	9.16	9.05	6.60	7.09
600458.SH	时代新材	1.35	1.80	0.69	1.19
300594.SZ	朗进科技	0.31	0.41	0.47	1.24
603680.SH	今创集团	2.40	2.36	1.73	1.07
605001.SH	威奥股份	0.52	0.58	0.54	1.99
688569.SH	铁科轨道	-	1.49	1.18	0.14
000976.SZ	华铁股份	0.78	0.93	2.75	0.65
-	雷尔伟	-	1.93	1.88	1.91
行业平均		2.69	2.57	2.16	2.26
除晋西车轴、晋亿实业外的 行业平均值		0.89	1.19	1.16	1.02

上述同行业可比公司中，晋西车轴产品主要用于铁路货车，晋亿实业产品标准化较高且除轨道交通外还应用于多种广泛领域，两公司毛利率较低，因而存货跌价准备的计提比例较高。剔除晋西车轴和晋亿实业后，报告期各期，同行业可比公司存货跌价准备的计提的平均比率分别为 1.02%、1.16%、1.19%、0.89%，可见高铁行业产品整体流动性较好，行业平均存货跌价比率较低。

此外，发行人产品为按照客户要求生产的定制化产品，产品生产计划遵循客户订单，除少量备品备件外，存货均有订单覆盖，后期可以通过确定的价格进行销售。发行人对期末存货开展减值测试，项目组复核后未发现存货减值，因此未计提存货跌价准备。

如参照同行业可比公司存货跌价准备计提水平，测算对净利润的影响如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
存货（万元）	10,989.39	8,874.41	8,098.31	5,142.30
净利润（万元）	2,103.16	4,588.78	4,198.58	2,361.64
以全部选取的同行业可比公司平均值测算				
存货跌价准备（万元）	295.61	228.07	174.92	116.22
资产减值损失（万元）	-67.54	-53.15	-58.71	-11.25
税后影响净利润比例	-2.73%	-0.98%	-1.19%	-0.40%
以选取的同行业可比公司（不含晋西车轴、晋亿实业）平均值测算				
存货跌价准备（万元）	97.81	105.61	93.94	52.45
资产减值损失（万元）	7.80	-11.67	-41.49	-5.07
税后影响净利润比例	0.32%	-0.22%	-0.84%	-0.18%

注：假定 2016 年存货跌价准备计提水平与 2017 年相同。

由上表可知，参照同行业可比公司存货跌价准备计提水平计算的存货跌价准备金额，对发行人各期净利润的影响比例均较小。

综上，发行人未计提存货跌价具有合理性。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

(1) 了解存货分类、计价以及存货跌价准备计提相关的内部控制，评价内控设计是否合理，并测试存货内部控制执行的有效性；

(2) 获取并检查各期、各期末成本计算单、存货明细表，复核 2018 年末、2019 年末存货于 2019 年度、2020 年度结转成本的金额；

(3) 对发行人报告期各期末存货盘点执行监盘程序，对比监盘结果与发行人账面存货数量，检查实际存货数量与账面存货数量是否存在重大差异、是否存在存货积压或低价出售的情形；

(4) 访谈生产部门、财务部门负责人，了解外购毛坯与生产毛坯在质地、核算上的异同及原因，并实地检查实物及相关凭证；

(5) 获取并检查发行人 2019 年末延期交货清单及相关销售合同，访谈发行人项目部及主要客户，了解涉及的存货数量、订单金额、客户要求延期交付的原因，检查存货出库单、收入明细账、销售发票、回款记录等，核对期后存货交付、收入确认情况；

(6) 了解发行人的备货方式，获取各期存货余额明细，分析与发行人的产品结构以及生产特点是否匹配、是否具有合理性；获取并检查发行人期末在手订单或合同，复核管理层存货减值测试的过程并与同行业可比公司进行对比分析。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

(1) 发行人存货周转正常，不存在低价出售的情形；(2) 外购毛坯与生产毛坯系同一类毛坯，发行人对不同来源毛坯的日常核算方式不同，现已调整为统一列报；

(3) 因发行人客户生产计划或装车计划变更，2019 年末存在部分客户要求延后交付的情形；

(4) 发行人报告期各期期末依据减值测试结果未计提存货跌价准备，具有合理性。

八、关于应收账款

报告期各期末,发行人应收账款账面余额分别为 4,801.78 万元、9,039.22 万元、13,082.74 万元;第四季度营业收入分别为 4,816.97 万元、6,994.83 万元、9,638.01 万元。招股说明书披露,发行人的信用政策一般参照客户的付款周期执行,信用期通常为 3 个月,但各期末实际应收账款余额高于各期第四季度的营业收入。

请发行人:

(1) 结合应收账款的逾期标准、报告期各期末逾期余额,补充披露各期末应收账款余额与各期第四季度营业收入金额存在差异的原因,报告期内应收账款余额占营业收入比例持续增长的原因,该比例与同行业可比公司的比较情况;

(2) 结合报告期各期前五大单体客户的营业收入金额、应收账款余额、坏账准备余额、回款金额等,补充披露发行人针对中国中车体系内不同主体之间的信用期安排是否存在较大差异,不同主体的实际回款平均周期是否存在较大差异;

(3) 补充披露发行人 2018 年将 3 个月以下账龄的应收账款坏账计提比例由 3%下调至 0%的原因及合理性,是否符合谨慎性会计原则;

(4) 2018 年末应收票据余额较小的原因,2019 年末终止确认 1,108 万元商业承兑汇票的原因,报告期各期末应收票据终止确认的主要依据,是否符合《企业会计准则》的规定;

(5) 与个人存在部分金额较大的其他应收款-往来款的原因,存在其他应收款-往来款的单位情况,是否存在与外协或供应商等存在其他非购销往来的往来款。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

(一) 对问询问题的答复

1、结合应收账款的逾期标准、报告期各期末逾期余额，补充披露各期末应收账款余额与各期第四季度营业收入金额存在差异的原因，报告期内应收账款余额占营业收入比例持续增长的原因，该比例与同行业可比公司的比较情况；

答复：

应收账款余额与营业收入、逾期金额的匹配性

A.期末应收账款余额与第四季度营业收入对比情况

单位：万元

项目	2020年6月 30日	2019年12月 31日	2018年12月 31日	2017年12月 31日
应收账款余额①	14,002.55	13,082.74	9,039.22	4,801.78
期末季度收入对应含税金额②	9,684.53	10,815.18	8,114.00	5,635.85
差额（①-②）	4,318.02	2,267.56	925.22	-834.07
逾期应收账款	4,564.17	3,499.22	1,419.96	1,253.20

除上海阿尔斯通应收账款账期为6个月外，发行人其他客户应收账款账期为3个月，因而应收账款余额与期末季度收入对应含税金额的差额和逾期应收账款金额具有相关性。

应收账款余额与期末季度收入对应含税金额的差额小于逾期应收账款金额，主要原因为公司重视应收账款的管理和催收，部分款项在账期内提前收回所致。

B.报告期内应收账款余额占营业收入比例变动分析

2017年末、2018年末、2019年末、2020年6月末，发行人应收账款账面余额占当年营业收入的比例分别为37.28%、41.36%、50.73%、58.89%，呈现增长趋势，其主要原因为客户因自身资金安排延期回款，致使逾期应收账款规模增大。

报告期各期，发行人应收账款账面余额占当年营业收入的比例与同行业可比公司的比较情况如下：

证券代码	证券简称	应收账款账面价值/营业收入（%） ^注			
		2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
688033.SH	天宜上佳	125.28	69.33	46.01	55.90

证券代码	证券简称	应收账款账面价值/营业收入(%) ^注			
		2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
600495.SH	晋西车轴	41.28	20.15	21.09	24.04
601002.SH	晋亿实业	31.59	19.23	20.97	22.36
600458.SH	时代新材	19.43	16.65	20.88	27.58
300594.SZ	朗进科技	100.44	87.18	62.83	55.62
603680.SH	今创集团	68.11	54.35	55.69	61.74
605001.SH	威奥股份	68.71	28.04	19.92	37.07
688569.SH	铁科轨道	56.25	49.35	42.06	51.63
000976.SZ	华铁股份	71.37	63.06	73.23	48.03
-	雷尔伟	-	22.33	45.94	59.59
行业平均		64.72	42.97	40.86	44.36
发行人		57.96	50.02	40.86	35.99

数据来源：上市公司年报、招股说明书

注：2020年1-6月=应收账款/（营业收入*2）

2019年，雷尔伟比率大幅下降，主要因其客户中车浦镇于2019年11月及12月集中支付货款所致，扣除雷尔伟后计算的2019年度同行业可比公司应收账款账面价值/营业收入比率为45.26。整体来看，报告期各期，公司与同行业可比公司的应收账款账面余额占当年营业收入的比例指标不存在显著差异。

2、结合报告期各期前五大单体客户的营业收入金额、应收账款余额、坏账准备余额、回款金额等，补充披露发行人针对中国中车体系内不同主体之间的信用期安排是否存在较大差异，不同主体的实际回款平均周期是否存在较大差异；

答复：

不同客户主体信用期安排和执行情况

A.报告期各期前五大单体客户的营业收入金额、应收账款余额、坏账准备余额、回款金额

报告期各期前五大单体客户的营业收入金额、应收账款余额、坏账准备余额、回款金额情况如下：

单位：万元

年度	客户名称	营业收入 金额	应收账款 余额	坏账准 备余额	回款金额 ^注	回款比 例（%）
2020 年 1-6 月	中车长客	7,739.84	8,867.08	99.09	4,987.53	56.25
	CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd	1,109.33	1,190.63	4.99	-	-
	中车唐车	389.66	928.74	18.20	171.33	18.45
	京车装备	380.47	323.22	1.78	50.00	15.47
	上海阿尔斯通	280.51	408.09	5.21	53.91	13.21
合计		9,899.81	11,717.76	129.27	5,262.77	44.91
2019 年度	中车长客	16,309.84	8,815.40	80.46	8,815.40	100.00
	中车唐车	3,795.36	978.43	-	661.33	67.59
	CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd	1,228.51	999.41	11.66	958.30	95.89
	舍弗勒（宁夏）有限公司	1,114.77	345.63	-	345.63	100.00
	京车装备	808.5	493.28	1.39	493.28	100.00
合计		23,256.98	11,632.15	93.51	11,273.94	96.92
2018 年度	中车长客	16,715.48	5,664.35	-	5,664.35	100.00
	中车唐车	1,140.30	837.84	-	837.84	100.00
	京车装备	799.04	620.40	4.02	620.40	100.00
	舍弗勒（宁夏）有限公司	700.28	268.74	-	268.74	100.00
	重庆长征重工有限责任公司	608.7	217.14	6.51	217.14	100.00
合计		19,963.80	7,608.47	10.53	7,608.47	100.00
2017 年度	中车长客	8,887.26	2,172.08	65.16	2,172.08	100.00
	中车唐车	886.18	668.28	20.05	668.28	100.00
	重庆长征重工有限责任公司	849.66	657.89	19.74	657.89	100.00
	舍弗勒（宁夏）有限公司	729.98	187.87	5.64	187.87	100.00
	武汉中车长客轨道车辆有限公司	304.3	275.13	8.25	275.13	100.00
合计		11,657.38	3,961.24	118.84	3,961.25	100.00

注：2017 年度、2018 年度数据为期末后 1 年内回款金额，2019 年度、2020 年度数据为截至 2020 年 9 月 30 日回款金额。

B. 中国中车体系内不同主体之间的信用期安排及平均回款周期

中国中车体系内不同主体之间的信用期安排及平均回款周期情况如下：

客户名称	信用期约定	平均回款周期
中车长春轨道客车股份有限公司	90 天	110 天
CRRC Changchun Australia Rail Pty Ltd	90 天	198 天
中车唐山机车车辆有限公司	90 天	201 天
上海阿尔斯通交通设备有限公司	180 天	185 天
长春中车长客模具有限公司	90 天	202 天
西安中车长客轨道车辆有限公司	90 天	102 天
武汉中车长客轨道车辆有限公司	90 天	312 天
江西中车长客轨道车辆有限公司	90 天	206 天
重庆中车长客轨道车辆有限公司	90 天	197 天
内蒙古中车长客轨道车辆有限公司	90 天	102 天
中车西安车辆有限公司	90 天	201 天
深圳中车轨道车辆有限公司	90 天	203 天
长春中车进出口有限公司	90 天	209 天
天津中车机辆装备有限公司	90 天	9 天
中车眉山车辆有限公司	90 天	88 天
青岛思锐科技有限公司	90 天	81 天
中车太原机车车辆有限公司	90 天	110 天
泉州中车唐车轨道车辆有限公司	90 天	177 天

除上海阿尔斯通应收账款信用期为 6 个月外，发行人对中国中车体系内其他不同主体实际执行的应收账款信用期均为 3 个月。

发行人针对中国中车体系内不同主体之间的信用期安排基本保持一致，但由于受客户资金安排影响，不同主体的实际回款平均周期存在差异。

3、补充披露发行人 2018 年将 3 个月以下账龄的应收账款坏账计提比例由 3%下调至 0%的原因及合理性，是否符合谨慎性会计原则；

答复：

发行人 2018 年调整坏账计提比例的主要原因为：

报告期内，发行人给予客户的信用期主要为 3 个月，相关款项在信用期内发生信用损失的风险极低，为更加真实、客观地反映公司的财务状况以及经营成果，

使公司的应收债权更接近于公司回收情况和风险状况,发行人对一年以内的账龄进行了细化区分调整。同时,发行人客户集中度较高,主要客户为大型国企客户、资金实力雄厚,资信状况良好,和发行人建立了长期的合作关系,期后回款状况良好,发生坏账风险小,故发行人结合自身经营的特点和行业特征,选取更为贴合自身情况的会计估计方法进行坏账的计提。

本次会计估计变更事项于 2018 年 3 月 6 日经董事会审议通过并执行,并在全国中小企业股份转让系统进行了公告,相关变更系发行人管理层根据企业经营实际作出的审慎决策,更能反映企业的财务状况和经营成果。

若假设发行人报告期内未调整坏账计提比例,对净利润的影响测算如下:

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
当前净利润(万元)	2,103.16	4,588.78	4,198.58	2,361.64
以 3%计提坏账的影响金额(万元)	11.87	-49.55	-193.78	-
影响比例	0.56%	-1.08%	-4.62%	-

由上表可知,按照 3%计提比例对 1 年以内应收账款计提坏账,对发行人 2018 年、2019 年、2020 年 1-6 月净利润的影响比例分别为-4.62%、-1.08%、0.56%,会计估计变更对发行人各期净利润的影响比例较小。

综上所述,发行人 2018 年将 3 个月以下账龄的应收账款坏账计提比例由 3%下调至 0%,更能合理的反映应收账款的风险特征。**4、2018 年末应收票据余额较小的原因,2019 年末终止确认 1,108 万元商业承兑汇票的原因,报告期各期末应收票据终止确认的主要依据,是否符合《企业会计准则》的规定;**

答复:

报告期各期末,发行人应收票据及应收款项融资情况如下:

单位:万元

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
银行承兑汇票	-	1,900.00	-	2,165.27
商业承兑汇票	1,089.51	223.35	2.06	0.61
合计	1,089.51	2,123.35	2.06	2,165.88

（1）2018 年末应收票据余额较小的原因

发行人在收到客户开具或背书的票据后，一般通过背书用于支付供应商货款或通过贴现满足日常现金需求，持有到期的票据很少，因而期末应收票据金额通常较小。

与 2018 年相比，发行人报告期其他年份期末应收票据金额较高，主要是由于票据质押、转让、贴现期末未终止确认和 12 月收到的大额票据尚未用于支付所致。

发行人 2017 年末的票据主要为 2017 年 12 月 22 日及 2017 年 12 月 29 日收到的银行承兑汇票 2,165.27 万元，期末尚未用于支付；发行人 2019 年末的票据主要为发行人将 1,800.00 万元大额银行票据质押给银行，用于开具小额票据对外支付货款，期末未终止确认；发行人 2020 年 6 月末的票据主要为发行人已背书转让和贴现的商业票据 600.00 万元，期末未终止确认，此外，发行人 2020 年 6 月收取的部分票据尚未用于支付。

综上所述，2018 年末应收票据余额较小与发行人实际经营情况相符。

（2）2019 年末终止确认 1,108 万元商业承兑汇票的原因

2019 年末，发行人终止确认背书或贴现尚未到期的商业承兑汇票的金额为 1,053.20 万元，发行人已对招股说明书及相关文件进行了更正。

2019 年末终止确认的商业承兑汇票系在中企云链、建信融通两大金融服务平台流转的商业承兑汇票，已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的商业承兑汇票金额分别为中企云链 703.20 万元和建信融通 350.00 元。

中企云链是由中国中车牵头组建，中国铁建、国机集团等中央企业联合成立的基于互联网的供应链金融服务平台，是中国中车采购付款的结算渠道之一。发行人在中企云链平台取得的电子《付款承诺函》项下的债权，可在承诺付款日，通过平台开设的专户进行提取。客户通过中企云链平台开具云信债权，按照云信协议约定：“（11）不可追索：已流转的云信由于云信开立方信用风险到期无法兑付时，云信到期时的最终持有人不能基于云信权利向云信流转过程中的各参与

方追偿，但可以向云信开立方追偿。”即持票人对票据中间人无追索权。发行人在背书或贴现完成该商业票据时，已转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬，根据《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》，应终止确认。

建信融通有限责任发行人是由中国建设银行联合中国铁路总公司、国家电网公司、中国船舶重工集团公司、中国长江三峡集团公司、中国五矿集团公司发起设立的互联网供应链信息服务公司。建信融通、中国建设银行及票据签发人签订三方协议，构成反向保理业务，约定只对票据签发人拥有追索权，对供应商无追索权，故发行人在转让该票据时，已转移了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，根据《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》，应终止确认。

综上，发行人 2019 年末终止确认前述 1,053.20 万元商业承兑汇票。

（3）报告期各期末应收票据终止确认的主要依据

根据《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》第十三条：“企业转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬，应当终止确认被转移金融资产。”

①公司商业承兑汇票终止确认的依据

发行人各报告期末终止确认的商业票据均为在中企云链、建信融通两大金融服务平台流转的商业承兑汇票，终止确认原因详见本题 4、（2）的相关回复。

②公司银行承兑汇票终止确认的依据

发行人期末对已背书或贴现未到期的银行承兑汇票全部予以终止确认，具体情况如下：

发行人银行承兑汇票中，承兑人为六家大型国有银行、九家已上市全国性股份制商业银行的（以下简称“6+9”银行），承兑行信用等级较高，与应收票据相关的主要风险是利率风险。通常情况下，由于利率风险已随票据的贴现及背书转移，相关票据可以在贴现、背书时予以终止确认。

发行人银行承兑汇票中，承兑人为非“6+9”银行的，系河北银行、内蒙古银行、宁波银行、成都银行、兰州银行等城市商业银行。鉴于上述银行经营情况及商业信用较好，在城市商业银行中排名较高，同时考虑到该银行在发行人存续期间，

未发生过票据无法承兑的情形，发行人未因此发生过损失。综上认为，承兑人不存在无法支付的风险，发行人背书或贴现尚未到期的银行承兑汇票，已转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬，故予以终止确认，真实客观的反映了企业资产负债表日的资产与负债状况。

根据上述处理原则，报告期各期末发行人应收票据及应收款项融资的终止确认情况如下：

类别		2020年6月30日		2019年末		2018年末		2017年末	
		终止确认金额	未终止确认金额	终止确认金额	未终止确认金额	终止确认金额	未终止确认金额	终止确认金额	未终止确认金额
银行承兑汇票	“6+9”银行	1,169.58	-	787.80	-	210.00	-	233.60	-
	非“6+9”银行	105.00	-	1,895.26	-	135.00	-	224.14	-
商业承兑汇票		1,311.19	600.00	1,053.20	-	1,774.34	-	409.09	-
合计		2,585.77	600.00	3,736.26	-	2,119.34	-	866.84	-

截至2020年9月30日，发行人非“6+9”银行汇票均已到期并如期兑付。

若假设报告期各期末，发行人对已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的非“6+9”银行承兑汇票不予终止确认，对发行人财务数据影响的模拟测算如下：

单位：万元

项目	2020年6月30日			2019年12月31日		
	审定金额	模拟测试金额	差异额	审定金额	模拟测试金额	差异额
应收票据及应收款项融资	1,089.51	1,194.51	105.00	2,123.35	4,018.61	1,895.26
短期借款	9,718.18	9,798.18	80.00	7,218.19	7,838.19	620.00
其他流动负债	158.50	183.50	25.00	-	1,275.26	1,275.26

(续)

单位：万元

项目	2018年12月31日			2017年12月31日		
	审定金额	模拟测试金额	差异额	审定金额	模拟测试金额	差异额
应收票据及应收款项融资	2.06	137.06	135.00	2,165.88	2,390.02	224.14

项目	2018 年 12 月 31 日			2017 年 12 月 31 日		
	审定金额	模拟测试金额	差异额	审定金额	模拟测试金额	差异额
短期借款	7,218.19	7,218.19	-	6,000.00	6,150.00	150.00
其他流动负债	-	135.00	135.00	-	74.14	74.14

由于银行承兑汇票不存在重大的信用风险，预计无法收回的风险较小，发行人不会因银行违约而产生重大损失，故未予计提坏账准备，对利润无影响。

5、与个人存在部分金额较大的其他应收款-往来款的原因，存在其他应收款-往来款的单位情况，是否存在与外协或供应商等存在其他非购销往来的往来款。

答复：

报告期各期末，其他应收款-往来款不存在与外协或供应商的非购销往来款，具体明细如下：

款项性质	是否属于外协、供应商非购销往来	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
无法实现采购的设备预付款，重分类至其他应收款	否	248.03	8.03	8.03	17.80
个人往来款	否		10.00	53.25	
合计^注	-	248.03	18.03	61.28	17.80

注：公司首次申报的审计报告存在将其他应收款中备用金、往来款、保证金等错误分类的情况，公司已修订相关数据。

2018 年个人往来款主要为报告期内发行人存在使用员工个人卡收取废旧物资销售款，并用相关款项支付员工薪酬、无票支出和劳务费的情形，在内部控制整改过程中，补记入公司账内，相关余额通过个人往来款核算。2019 年个人往来款为将子公司捷通减振少数股权转让给个人所对应的股权转让款。

其他应收款-往来款中，与单位相关的往来款性质均为“无法实现采购的设备预付款，重分类至其他应收款”，前五大情况如下：

客户名称	款项性质	是否属于非购销往来	2020 年 6 月 30 日	2019 年末	2018 年末	2017 年末
------	------	-----------	-----------------	---------	---------	---------

客户名称	款项性质	是否属于非 购销往来	2020年6 月30日	2019年 末	2018年 末	2017年 末
宇斯惠乐喜机床贸易（上海）有限公司	预付设备款 长期未交付	否	235.80	-	-	-
北京东方小吉星信息技术有限公司	预付软件款 长期未交付	否	-	-	-	10.00
昆山登一机械有限公司	预付设备款 长期未交付	否	5.00	5.00	5.00	5.00
宁波永安机械制造有限公司	预付设备款 长期未交付	否	2.80	2.80	2.80	2.80
山东融鑫铸造机械有限公司	预付设备款 长期未交付	否	2.51	-	-	-
合计	-	-	247.06	7.80	7.80	17.80

报告期内，发行人其他应收款-往来款中不存在与外协、供应商等的非购销往来。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

（1）访谈发行人销售部门负责人、财务负责人，了解并评价与应收账款管理相关的内部控制，测试应收账款管理的关键内部控制的有效性；

（2）对发行人应收账款各期期末余额实施函证，确认应收账款余额的真实性；分析期期末应收账款余额与各期第四季度营业收入金额存在差异的原因、报告期内应收账款余额占营业收入比例持续增长的原因，并与同行业可比公司进行对比分析；

（3）获取并查阅发行人对具体客户的信用政策，检查发行人与主要客户合同中关于结算约定的条款，核查发行人对中车体系内不同客户信用期安排的依据及合理性；

（4）统计并复核报告期内应收账款逾期情况、应收账款平均回款周期，向发行人销售部门了解主要逾期客户情况、造成逾期的主要原因及期后回款情况；检查逾期客户期后回款情况，分析不同客户回款存在差异的原因；

(5) 获取并检查发行人 2018 年会计估计变更的文件、公告，向发行人管理层了解变更会计估计的原因，对照《企业会计准则第 28 号——会计政策、会计估计变更和差错更正》、《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》应用指南（2018）的相关规定，并结合发行人实际情况，判断发行人会计估计变更是否符合准则要求，并就其对会计报表的影响进行评估；

(6) 获取并检查发行人的应收票据备查簿、应收票据明细账，核查报告期各期末应收票据余额变动的原因；对照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》、《关于修订印发 2019 年度一般企业财务报表格式的通知》、《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》应用指南（2018）的相关规定，并结合发行人实际情况，判断发行人应收票据相关会计处理是否符合准则规定；

(7) 访谈发行人财务负责人，了解发行人其他应收款核算的规定、备用金管理制度，获取并检查发行人其他应收款明细账，对大额其他应收款实施函证，逐笔核查款项性质、形成原因。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

(1) 发行人各期末应收账款余额与营业收入、逾期金额具有匹配性，应收账款余额占营业收入比例变动与同行业相比不存在重大差异；

(2) 发行人针对中国中车体系内不同主体之间的信用期安排基本保持一致，由于受客户资金安排影响，不同主体的实际回款平均周期存在差异；

(3) 发行人 2018 年将 3 个月以下账龄的应收账款坏账计提比例由 3%下调至 0%符合企业生产经营实际和准则要求；

(4) 发行人报告期各期末应收票据余额变动符合企业资金管理、运用实际，报告期各期末应收票据终止确认的主要依据，符合《企业会计准则》的规定；

(5) 发行人已如实披露其他应收款的具体情况，其形成原因及性质具有合理性，其他应收款-往来款中不存在与外协、供应商等的非购销往来。

九、关于固定资产及在建工程

报告期各期末，发行人固定资产账面原值分别为 11,119.20 万元、19,603.58 万元、26,199.37 万元，新增机器设备主要为机加工设备和铸造产线。

请发行人：

(1) 结合各类机器设备的主要型号、功能、产能、成新率等要素及生产人员数量变动情况，补充披露各期固定资产期末余额变动与产量变动的匹配性；

(2) 结合 2018 年度、2019 年度新增机加工设备及铸造产线的具体用途、生产产品的具体型号、所能提供的产能，实际的产量等，量化分析报告期内外协加工金额在收入持续增长情形下出现 2019 年度下滑 23.77% 的原因及合理性，并予以补充披露，保荐工作报告称发行人 2018 年增加了机器设备等从而减少外协，但外协加工费较 2017 年增加 145% 的原因，是否与保荐工作报告表述存在矛盾的情形；

(3) 补充披露报告期各期末在建工程的主要构成，包括但不限于地理位置、主要用途、属于翻新或新建、预计总投入及预计达到预定可使用状态的时间、截至回函日的最新建设状态，相关投入是否真实，是否存在将成本、费用计入资产科目的情形等。

请保荐人、申报会计师发表明确意见，针对固定资产折旧计提的准确性、在建工程转固时点判断的依据说明核查过程。

(一) 对问询问题的答复

1、结合各类机器设备的主要型号、功能、产能、成新率等要素及生产人员数量变动情况，补充披露各期固定资产期末余额变动与产量变动的匹配性；

答复：

发行人产品为依据下游客户需求设计开发的定制化产品，产品品类众多。发行人经营过程中，会根据自身订单情况，综合配置人力、设备等资源，以柔性化的生产方式，实现生产任务能在不同规格型号的产品间高效转换。因而，就生产

产品的具体型号来核算产能不符合公司业务实际情况。

发行人产品产量整体上随产能提高而增长，产能主要与固定资产中的机器设备相关，因而选取各类机器设备变动与产能的匹配情况进行分析。

报告期各期末，发行人各类机器设备账面原值情况如下：

单位：万元

项目			2020年6月 30日	2019年末	2018年末	2017年末
母 公 司	铸 造	与产能直接相关设备	522.71	522.71	522.71	305.99
		其他配套设备	1,092.08	976.26	849.24	591.94
	锻 造	与产能直接相关设备	736.89	736.89	736.89	736.89
		其他配套设备	613.17	608.04	590.89	257.81
	机 加	机加工设备	6,099.14	5,689.18	3,348.43	1,862.86
		其他配套设备	1,234.59	1,198.59	827.15	455.46
	质检设备		508.40	439.69	439.69	301.79
	其他设备		1,385.99	1,266.38	1,311.19	1,388.15
子 公 司	与产能直接相关设备		140.89	140.89	140.89	68.48
	其他设备		239.44	220.87	182.32	29.35

发行人用于铸造和锻造环节的设备中，既包括与铸造、锻造产能直接相关的熔铸设备和压力成型设备，也包括相关配套的起重、抛丸、热处理设备等。发行人机加工设备和质检设备不直接贡献产能，产品对设备能力的需求随具体型号和品质保证要求而变动。发行人子公司捷通减振的设备中，与产能直接相关的设备为橡胶成型机。发行人其他设备主要为实验设备、仓储设备、监控设备等。

A. 铸造设备与铸件产能的匹配情况

项目	2020年6月 30日	2019年末	2018年末	2017年末
与产能直接相关的铸造设备原值(万元)	569.72	569.72	569.72	353.00
铸件产能(吨/年)	5,040.00	5,040.00	4,032.00	3,024.00

发行人2017年铸造设备主要为1台1.5吨电炉和1条树脂砂生产线，对应铸件产能3,024吨/年。发行人2018年新购置1台1吨串联感应电炉和1套树脂砂成套设备，铸件产能提升2,016吨/年,增幅66.67%，其中2018年当年新增产能按6

个月计算。

2020年6月30日，发行人与产能直接相关的铸造设备情况如下：

序号	设备名称	主要功能	购置时间	原值 (万元)	净值 (万元)	成新率 (%)
1	树脂砂生产线	生产用砂回收、除尘、再生等	2013.05	225.64	74.12	32.85
2	双供电中频感应电炉（1.5吨）	熔化金属原料	2016.05	80.35	50.13	62.39
3	铸钢车间树脂砂成套设备	生产用砂回收、除尘、再生等	2018.02	123.85	96.45	77.88
4	混砂机	混合旧砂、新砂、树脂固化剂	2018.05	13.62	10.93	80.25
5	串联一拖三中频感应电炉（1吨）	熔化金属原料	2018.07	79.25	65.13	82.18
合计				522.71	296.76	56.77

B.锻造设备与锻件产能的匹配情况

项目	2020年6月30日	2019年末	2018年末	2017年末
与产能直接相关的锻造设备原值(万元)	736.89	736.89	736.89	736.89
锻件产能(吨/年)	3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,600.00

报告期内，发行人未增加与产能直接相关的锻造设备，锻造产能无变化。

2020年6月30日，发行人与产能直接相关的锻造设备情况如下：

序号	设备名称	主要功能	购置时间	原值 (万元)	净值 (万元)	成新率 (%)
1	压力机	锻造产品终锻成型	2007.01	94.02	4.70	5.00
2	电液锤	锻造产品终锻成型	2010.12	148.78	14.90	10.01
3	电液锤	锻造产品终锻成型	2010.12	367.58	36.81	10.01
4	电动螺旋压力机	终锻成型后切边处理	2011.03	126.50	15.63	12.35
合计				736.89	72.04	9.78

C.主要机加工设备

报告期内，发行人产品机加工需求由自行加工和外协加工共同完成。发行人产量、机加工设备、外协需求的变动情况如下：

项目	2019 年		2018 年		2017 年
	数量	变动率	数量	变动率	数量
产量（吨）	9,554.05	24.95%	7,646.32	72.93%	4,421.74
外协金额（万元）	2,699.30	-23.77%	3,540.86	144.70%	1,447.05
机加工设备期末原值（万元）	5,689.18	69.91%	3,348.43	79.75%	1,862.86

发行人产品机加工需求大幅上升后公司加大机加工设备投入，由于主要采购的为高端进口加工中心且采用融资租赁方式购置，设备到位周期较长，主要于 2018 年下半年和 2019 年陆续完成购置。2018 年机加工设备购置分布如下：

项目	金额（万元）	平均可用月份	全年等效金额 ^注
上半年新购置机加设备原值 ^①	490.60	9	367.95
下半年新购置机加设备原值 ^②	994.98	3	248.75
合计	1,485.58	-	616.70

注：全年等效金额=设备原值金额*平均可用月份/12

假设上下半年设备均匀投产，2018 年实际可用的新增机加设备的等效原值为 616.70 万元，较 2017 年末的 1,862.86 万元增长 33.10%。尽管发行人已经通过添置机加工设备来减少外协需求，但其增长仍然远低于当年的产量增长，因而发行人通过加大外协加工弥补自身机加工产能不足，当年外协加工费较 2017 年增长 144.70%。

2019 年，发行人机加工前期购置的机加工设备已全面投入运转，且当年在原有基础上新增机加工设备（以原值计算）69.91%，高于当年的产量增长，因而发行人外协需求下降，当年外协金额减少 23.77%。

2020 年 6 月 30 日，发行人主要机加设备情况如下：

序号	设备名称	主要功能	购置时间	数量	原值（万元）	净值（万元）	成新率（%）
1	车床/数控车床	产品车削加工	2017 年之前	30	542.10	145.00	26.75
			2017 年	-	-	-	-
			2018 年	1	110.67	91.44	82.62
			2019 年	4	542.19	492.58	90.85
			2020 年 1-6 月	-	-	-	-
2	铣镗床/数控铣	产品铣削、镗削加工	2017 年之前	10	363.73	120.61	33.16
			2017 年	-	-	-	-

序号	设备名称	主要功能	购置时间	数量	原值 (万元)	净值 (万元)	成新率 (%)
	镗床		2018 年	-	-	-	-
			2019 年	-	-	-	-
			2020 年 1-6 月	-	-	-	-
3	立 式 加 工 中 心	产 品 多 类 型 综 合 加 工	2017 年之前	8	429.75	108.11	25.16
			2017 年	-	-	-	-
			2018 年	6	710.48	580.73	81.74
			2019 年	9	676.53	615.75	91.02
			2020 年 1-6 月	-	-	-	-
4	卧 式 加 工 中 心	产 品 多 类 型 综 合 加 工	2017 年之前	2	342.57	162.16	47.34
			2017 年	1	184.71	126.97	68.74
			2018 年	2	664.42	548.89	82.61
			2019 年	6	1,122.03	998.16	88.96
			2020 年 1-6 月	2	409.96	400.25	97.63
合计				81	6,099.14	4,390.65	71.99

D.捷通减振设备与金属橡胶件产能的匹配情况

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年末	2018 年末	2017 年末
捷通减振与产能直接相关的设备原值(万元)	140.89	140.89	140.89	68.48
金属橡胶件产能(件/年)	45,000.00	45,000.00	31,500.00	-

发行人 2017 年末购置橡胶成型机 3 台(其中 1 台为二手设备),但因当年尚未投入运转,未形成产能。发行人 2018 年中期新购置橡胶成型机 2 台,产能相应提升,2018 年当年新设备产能按 3 个月折算。

2020 年 6 月 30 日,捷通减振与产能直接相关的设备情况如下:

序号	设备名称	主要功能	购置时间	原值 (万元)	净值 (万元)	成新率 (%)
1	橡胶成型机	用于橡胶硫化	2017.12.31	8.65	4.55	52.60
2	橡胶成型机	用于橡胶硫化	2017.12.31	29.91	22.82	76.30
3	橡胶成型机	用于橡胶硫化	2017.12.31	29.91	22.82	76.30
4	橡胶成型机	用于橡胶硫化	2018.07.12	31.90	26.10	81.83
5	橡胶成型机	用于橡胶硫化	2018.07.12	40.52	33.16	81.83
合计				140.89	109.46	77.69

E.生产人员数量与产能的匹配情况

发行人生产人员变动与机器设备账面原值的变动基本匹配,具体情况如下:

项目	2020 年 6 月 30 日		2019 年末		2018 年末		2017 年末
	数量	变动率	数量	变动率	数量	变动率	数量
机器设备账面原值 (万元)	12,573.30	6.56%	11,799.50	31.85%	8,949.40	49.19%	5,998.72
生产人员	402	0.00%	402	10.14%	365	65.91%	220

2019 年，机器设备账面原值的增长幅度大于生产人员，主要是由于发行人新添置的机加工设备自动化程度较高，人员配置需求较少所致。

2、结合 2018 年度、2019 年度新增机加工设备与铸造产线的具体用途、生产产品的具体型号、所能提供的产能，实际的产量等，量化分析报告期内外协加工金额在收入持续增长情形下出现 2019 年度下滑 23.77%的原因及合理性，并予以补充披露，保荐工作报告称发行人 2018 年增加了机器设备等从而减少外协，但外协加工费较 2017 年增加 145%的原因，是否与保荐工作报告表述存在矛盾的情形；

答复：

参见本问询回复“九、关于固定资产及在建工程”之“1、结合各类机器设备的主要型号、功能、产能、成新率等要素及生产人员数量变动情况，补充披露各期固定资产期末余额变动与产量变动的匹配性”的相关回复。

发行人保荐工作报告提及的“2018 年下半年及 2019 年，发行人新增立式加工中心、卧式加工中心、数控机床共 26 台，使得发行人机加工能力逐步提升，外协加工需求相应下降。”，主要是指发行人主要于 2018 年下半年起大量购置机加设备，此后外协需求逐渐下降，2019 年外协加工金额下滑 23.77%。

3、补充披露报告期各期末在建工程的主要构成，包括但不限于地理位置、主要用途、属于翻新或新建、预计总投入及预计达到预定可使用状态的时间、截至回函日的最新建设状态，相关投入是否真实，是否存在将成本、费用计入资产科目的情形等。

答复：

报告期各期末，发行人重要在建工程的构成及相关信息情况如下：

时间	在建工程名称	地理位置	主要用途	翻新/新建	预计总投资(万元)	(预计)达到预定可使用状态的时间	截至回函日建设状态
2020年6月30日	办公楼装修	七里河厂区内	办公楼室内装修, 满足办公和展示需求	新建	650	2020年7月	已完工
	模具车间升级	七里河厂区内	在该车间开展锻造模具加工	新建	115	2020年12月	主体框架已完工
	钢件机加库房	七里河厂区内	房屋改造, 用于存放产成品	新建	99	2020年9月	已完工
	修补车间	锦州经济技术开发区	子公司车间, 用于金属橡胶件产品的组装、检修、半成品存放	新建	782	2021年12月	初期投入
2019年12月31日	办公楼装修	七里河厂区内	办公楼室内装修, 满足办公和展示需求	新建	650	2020年7月	已完工
	修补车间	锦州经济技术开发区	子公司车间, 用于金属橡胶件产品的组装、检修、半成品存放	新建	782	2021年12月	初期投入
2018年12月31日	探伤房	七里河厂区内	用于布设新购置的探伤设备, 供产品探伤检测使用	新建	120	2019年7月	已完工
	在安装设备	七里河厂区内	新购置的球铁机加车间基础设备	新建	-	设备构建完成后陆续投入	已完工
	二期机加车间	七里河厂区内	用于布设新购置机加设备, 供产品机械加工使用	新建	1,700	2019年9月	已完工
2017年12月31日	七里河厂区	七里河厂区内	对厂区内锻造车间、铸造车间、后整理车间等主要厂房全面升级	改扩建	4,200	2018年12月	已完工
	硫化车间	锦州经济技术开发区	子公司车间, 用于橡胶硫化生产	新建	1,300	2018年9月	已完工
	公用工程车间	锦州经济技术开发区	子公司车间, 用于厂区内的电力系统、消防系统、供风系统等	新建	430	2018年1月	已完工
	厂区路面	锦州经济技术开发区	子公司厂区路面, 满足通行、货运需求	新建	70	2018年5月	已完工

发行人在建工程成本按实际工程支出确定,包括在建期间发生的各项工程支出、设备支出、工程设备达到预定可使用状态前的其他相关费用等,入账依据主要包括工程施工合同、工程结算审核报告、设备采购合同、设备验收单、发票、付款单据等,相关投入真实,不存在将成本、费用计入资产科目的情形等。

(二) 中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序:

(1) 了解与固定资产、在建工程相关的关键内部控制,评价这些控制的设计,确定其是否得到执行,并测试相关内部控制的运行有效性;

(2) 访谈发行人财务部门、生产部门的负责人,了解报告期内产能、产量、生产人员与固定资产变动之间的关系;

(3) 实地查看发行人重要固定资产(包括机器设备、厂房等)和在建工程,了解其实际运行的状况或在建状态;现场勘查尚未完工在建工程的目前状况,询问项目的建设期限、未来转固的时间与条件等事项;

(4) 获取并检查固定资产台账、固定资产明细账,检查在建工程结转固定资产的依据,检查在建工程结转固定资产的相关手续是否齐备;获取发行人产能、产量明细表及员工花名册,对比分析发行人产能、产量、生产人员与固定资产的匹配情况;

(5) 获取在建工程明细表,检查相关施工合同、采购合同、发票、工程款支付回单等原始资料,并与账面核对是否相符;复核发行人在建工程累计投入占预算比例和工程进度的计算过程。

2、中介机构核查意见

经核查,申报会计师认为:

(1) 发行人报告期内机器设备类固定资产变动,与产能、产量、生产人员数量变动相匹配;

(2) 发行人外协采购量随新增设备产能逐步释放、机加工效率的提升而逐

步减少，符合企业生产实际，具有合理性；

（3）发行人在建工程的成本归集准确，投入真实，不存在将成本费用计入资产的情形。

十、关于员工持股计划

捷通咨询系捷通铁路员工持股平台。前期，捷通咨询存在宋海虹代石亮持有 587.39 万元预留份额的情形。发行人对通过捷通咨询员工持股平台实施的股权激励进行追溯调整确认，调减 2017 年初未分配利润 1,451.16 万元。

请发行人补充披露：

(1) 捷通咨询自成立以来的股权结构变动情况，捷通咨询参与或退出的股东是否均为发行人员工；

(2) 2017 年 11 月捷通咨询将股份转让给刘明星并于 2018 年 1 月溢价购回的背景、原因；

(3) 股份支付的形成原因、具体对象、权益工具的数量及确定依据、权益工具的公允价值及确认方法；

(4) 石亮对捷通咨询出资由宋海虹代为管理和持有的原因，双方股份代持协议的主要内容，股份代持问题迟至 2020 年 2 月方通过合伙人会议决议方式予以解决的原因及合理性；

(5) 2016 年 11 月捷通咨询预留份额认购情况未达预期的原因，认购未达预期的情形是否表明拟认购人不认可发行人未来经营状况。

请保荐人、发行人律师说明员工持股计划是否符合《首发业务若干问题解答》问题 24 的相关要求。请保荐人、申报会计师根据《首发业务若干问题解答》问题 26 的要求就股份支付相关权益工具公允价值计量方法及结果的合理性、与同期可比公司估值是否存在重大差异及原因、股份支付是否存在与股权所有权或收益权等相关限制性条件、股份支付会计处理是否符合《企业会计准则》相关规定等事项发表明确意见。

(一) 对问询问题的答复

答复：**(1) 股份支付的形成原因、具体对象、权益工具的数量及确定依据**

发行人为激励管理层和骨干员工，通过捷通咨询员工持股平台实施股权激励。捷通咨询于 2016 年 12 月出资 870.00 万元认购了公司 348.00 万股，每股人民币 2.50 元。鉴于捷通咨询为发行人员工持股平台，参与合伙人全部为发行人员工，捷通咨询增资价格低于最近一次外部投资者入股价格，发行人应将此次增资认定为股份支付。

发行人 2016 年第二次临时股东大会审议确定捷通咨询认购发行人增资股份及认购价格，综合考虑发起人股东的持股比例变化及实施股权激励预留份额实施等因素确定。因此，捷通咨询增资认购的股份应全部进行股份支付处理并计量。

(2) 权益工具的公允价值及确认方法

由于当时发行人为非上市公司，股份支付相关的权益工具无活跃市场价，故权益工具的公允价值采用同期公司其他股东的股权交易价格为参考依据。具体如下：

股份支付以捷通咨询增资后最近一次外部投资投资者认购发行人股份的价格 6.67 元/股作为参考，确定本次股份支付的公允价格。确定过程及方法如下：

2016 年 10 月，北京华璐由于与捷通有限管理层在发行人未来产品的发展定位及其他经营理念方面存在差异，经双方友好协商，由捷通有限回购其所持发行人股权，回购价格为 2.51 元/股。

2016 年 12 月，捷通咨询出资 870.00 万元认购了发行人 348.00 万股，认购价格为 2.50 元/股。

2017 年 5 月，南通建华、济南建华、钱惠高认购新增股本 225.00 万股，认购价格 6.67 元/股。

2016 年 10 月距离本次股份支付更近，但是北京华璐减资价格系按照协议约定价格确定，且当时发行人尚未股改，其回购价格参考性较低。因此，发行人以 2017 年 5 月，外部投资者增资认购价格 6.67 元/股作为本次股份支付的公允价值。

本次股份支付授予日为 2016 年 12 月，与 2016 年 12 月 31 日同行业可比上市公司市盈率对比情况如下表所示：

股票代码	公司名称	市盈率
600495.SH	晋西车轴	325.55

股票代码	公司名称	市盈率
601002.SH	晋亿实业	106.00
600458.SH	时代新材	46.94
公司股权公允价值（万元）		29,001.16
本次发行人市盈率（倍）		13.31

注：上市公司数据来自 Wind 资讯；公司市盈率=公司股权公允价值/2016 年度净利润。

如上表所示，2016 年 12 月发行人股份支付应确认的公允价值对应的市盈率指标低于其他同行业上市公司市盈率，主要系发行人为非上市公司，与上市公司股票流动性及发展前景预期均不具有可比性所致。因此，2016 年 12 月发行人股权支付相关权益工具公允价值对应的公司市盈率与同期（2016 年 12 月 31 日）同行业可比上市公司市盈率不具备可比性。

因此，2016 年 12 月股份支付以捷通咨询增资后最近一次外部投资者认购发行人股份的价格 6.67 元/股作为参考，权益工具公允价值的计量方法及结果合理，能够反映发行人当时股权的公允价值。

发行人及捷通咨询的《合伙协议》未对发行人员工通过持股平台的间接持股约定服务期或达到规定业绩条件方可行权的限制，因此发行人股权激励不存在与股权所有权或收益权等相关的限制性条件，不存在约定服务期或达到规定业绩条件方可行权的情况，相关股份支付应当于 2016 年度一次性确认股份支付费用。发行人已根据《企业会计准则第 11 号——股份支付》相关规定对通过捷通咨询员工持股平台实施的股权激励进行追溯调整确认，调减 2017 年初未分配利润 14,511,600.00 元，调增资本公积 14,511,600.00 元。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

（1）取得并查阅发行人股东大会中关于增资、股权变动情况的相关资料；

（2）取得并查阅捷通咨询工商档案、合伙人实缴出资银行转账凭证、石亮、宋海虹关于捷通咨询出资的确认文件并对访谈捷通咨询全部合伙人进行了访谈；

（3）取得并查阅合伙人协议内容，了解合伙协议关于普通合伙人、执行事务合伙人及入伙、退伙的相关规定；

(4)取得并查阅发行人报告期内员工花名册和工资表,部分员工劳动合同,核实股权激励员工任职和领取薪酬情况;

(5)访谈实际控制人石亮及财务总监宋海虹,了解其持股平台设立的背景、计划激励的对象以及预留份额相关事项;

(6)访谈捷通咨询合伙人中已离职员工,了解持股平台合伙人变动的原因;

(7)取得并查阅捷通咨询股票账户资金流水。

2、中介机构核查意见

经核查,申报会计师认为:

报告期外,发行人通过捷通咨询员工持股平台实施的股权激励应根据《企业会计准则第11号——股份支付》相关规定,进行股份支付处理,发行人已根据《企业会计准则第11号——股份支付》相关规定对通过捷通咨询员工持股平台实施的股权激励进行追溯调整确认,调减2017年初未分配利润14,511,600.00元,调增资本公积14,511,600.00元。相关权益工具公允价值的计量方法及结果合理,不存在与股权所有权或收益权等相关限制性条件,股份支付的具体构成、计算过程、会计处理符合发行人实际情况与企业会计准则的规定。

十一、关于关联方资金拆借

报告期内，发行人存在与石亮、苗昕旺、捷通咨询、锦州铁路机械厂资金拆借的情形。请发行人补充披露：

（1）资金拆借发生的具体情况，借款和还款的具体时间、金额、用途，捷通咨询及锦铁机械厂与发行人发生大笔资金拆借的背景、原因、资金用途；

（2）除与石亮的资金拆借外，上述资金拆借是否收取利息，如是，请披露利息收取的公允性及报告期内相关利息的会计处理方式，如否，请披露未收取利息的原因及合理性；

（3）关联资金拆借是否履行发行人内部决策程序，是否存在对关联方的利益输送。

请保荐人发表明确意见。请申报会计师就事项（2）发表明确意见。请发行人律师就事项（3）发表明确意见。

（一）对问询问题的答复

2、除与石亮的资金拆借外，上述资金拆借是否收取利息，如是，请披露利息收取的公允性及报告期内相关利息的会计处理方式，如否，请披露未收取利息的原因及合理性

答复：

关联方资金拆借明细如下：

单位：万元

关联方	期初余额	拆出金额	拆入金额	期末余额
2017 年度				
石亮	-	267.00	320.00	53.00
锦州铁路机械厂	545.86	30.00	575.86	-
2018 年度				
石亮	53.00	330.00	277.00	-
苗昕旺	-	140.00	140.00	-
捷通咨询	-	645.00	645.00	-

报告期内，发行人因日常生产资金需求向苗昕旺和捷通咨询短期拆入资金周转，资金拆借时间较短，因此未支付利息。发行人与锦州铁路机械厂往来主要发生于报告期外，双方于 2016 年度约定了利息。双方往来主要发生于有限公司阶段，是在当时的特定背景下发生的历史行为。报告期内由于锦铁机械厂临时资金需求向发行人新增短期拆借 30 万元，金额较小且时间较短，截至 2017 年 5 月，双方往来余额清理完毕后，后续无新增往来。因此报告期内资金往来未收取或支付利息不会对发行人经营业绩造成重大影响，上述资金拆借已全部清理完毕，未引起任何经济纠纷，未损害发行人利益。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

- （1）取得并查阅发行人提供的关联交易明细等相关资料文件；
- （2）对发行人关联方进行了核查，取得关联方清单并进行信息检索核查；
- （3）取得并核查报告期内发行人董事、监事、高级管理人员以及实际控制人配偶和总经理配偶的个人银行流水；
- （4）取得并查阅资金拆借相关关联方出具的情况说明，了解资金往来背景及资金用途；
- （5）对资金拆借收取或支付利息的影响进行测算，分析其对发行人经营的影响。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：报告期内，发行人除与石亮的资金拆借外，其他资金拆借因拆借时间较短未收取利息，具有合理性。

十二、关于期间费用

报告期各期，发行人期间费用分别为 2,570.80 万元、4,200.73 万元、5,017.17 万元，占营业收入比例分别为 20.01%、19.22%、19.45%。

请发行人：

（1）补充披露报告期内 2019 年度销售费用率同比降低的原因，营业收入同比增加、运输费用同比下降的原因及合理性；

（2）补充披露销售费用“账外支付给销售人员的奖励津贴还原计入职工薪酬”的具体含义，销售人员奖励津贴的计提方式、支付方式、会计处理方式，相关内控措施是否完善；

（3）研发费用-直接投入，科目核算的具体内容，报告期内的变动原因；

（4）根据同行业可比公司具体业务与发行人相关程度，选取与发行人业务相关度更高的可比公司，与发行人各项期间费用率进行进一步对比分析。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

（一）对问询问题的答复

1、补充披露报告期内 2019 年度销售费用率同比降低的原因，营业收入同比增加、运输费用同比下降的原因及合理性；

答复：

2019 年与 2018 年销售费用变动对比情况如下：

单位：万元

项目	2019 年		2018 年		变动情况	
	金额	当年收入占比	金额	当年收入占比	金额变动	占比变动
运输费	288.04	1.12%	293.87	1.37%	-5.83	-0.25%
职工薪酬	104.74	0.41%	131.29	0.61%	-26.54	-0.20%
差旅费	36.28	0.14%	31.12	0.14%	5.16	0.00%
业务招待费	57.22	0.22%	55.80	0.26%	1.41	-0.04%
其他	-	-	1.06	0.00%	-1.06	0.00%
合计	486.28	1.89%	513.14	2.38%	-26.86	-0.50%

2019 年销售费用率同比降低的主要原因为销售人员职工薪酬占比降低和运输费占比降低，对应收入占比分别降低 0.25 个百分点和 0.20 个百分点。

(1) 销售人员职工薪酬降低的主要原因

2018 年销售人员职工薪酬较高，系 2018 年发行人支付销售人员奖励津贴 57.60 万元，2019 年无相关支出。具体情况如下：

①“账外支付给销售人员的奖励津贴还原计入职工薪酬”的具体含义

报告期内发行人因资金管理内部控制不完善，存在使用个人账户收付款项的情形。2018 年，发行人业务规模拓展显著，为奖励销售人员，发行人通过个人账户向销售人员发放奖励津贴 57.60 万元。相关费用在内部控制整改过程中，已进行会计差错调整，计入销售费用。

②销售人员奖励津贴的计提方式、支付方式、会计处理方式

A.销售人员奖励津贴的计提方式：

报告期内，发行人产品销售主要面向长期合作的老客户，项目部主要负责对接客户需求并组织协调完成产品设计开发和交付工作，未设置客户开发和销售业绩方面的考核。销售人员薪酬主要由基础薪酬和工龄工资组成，同一销售人员各月薪酬水平基本稳定，无发放绩效奖励的规定。

2018 年项目部出色完成了“复兴号”动车组和一系列新城轨项目的产品批量交付任务，获得了客户较高评价，当年发行人收入实现增长超 70%，大幅超过预期，业务规模上了一个新的台阶，发行人管理层结合当时经营情况，向销售人员发放了奖励津贴。

B.销售人员奖励津贴的支付方式：

奖励津贴由个人账户直接支付给销售人员。

C.销售人员奖励津贴的会计处理方式：

个人账户支付给销售人员的奖励津贴在发放时未入账。发行人在内部控制整改过程中，通过会计差错更正，将奖励津贴补计入对应期间销售费用；涉及的个人所得税由发行人缴纳，一并调整计入销售费用。具体会计处理过程如下：

借：销售费用	630,310.00
贷：其他应收款-个人卡	576,000.00
应交税费-个人所得税	54,310.00

③相关内控措施经整改已完善

发行人针对通过个人账户支付销售人员薪酬相关事项及时进行了整改，具体措施如下：

(1) 发行人管理层已认识到内部控制建设对企业长期发展的重要性，于 2019 年 7 月终止个人账户收付款项行为，除财务总监宋海虹个人工资卡外，其他曾经对外收付款项的个人账户均已注销。

(2) 发行人已修订了《职工借款制度》、《财务报销制度》、《货币资金管理制度》，建立了完善的资金管理内控制度，并得到有效执行，能够严格杜绝个人账户收付款情况的发生。

(3) 因个人账户收付款对捷通铁路净利润累计影响数为-58.49 万元，因此无需补缴企业所得税。通过个人账户代收的废旧物资销售款涉及的增值税，发行人已经补缴完毕。通过个人账户支付个别员工的薪酬补贴以及劳务费涉及的未及时缴纳的个人所得税部分，已由发行人负担并已缴纳。发行人、捷通减振已分别取得国家税务总局义县税务局第二税务所、国家税务总局锦州经济技术开发区税务局出具的合规证明。

(4) 个人账户收付款项中属于《企业会计准则第 28 号—会计政策、会计估计变更和差错更正》规定的前期差错部分已更正并追溯调整，相关调整对发行人报告期财务报表不构成重大影响，报告期财务报表在所有重大方面公允反映了发行人财务状况、经营成果和现金流量等有关的会计信息，不会对投资者的判断造成重大影响。

(5) 针对上述不规范使用资金的行为，发行人实际控制人已出具以下承诺：

“一、捷通铁路已停止使用个人银行账户，相关不规范情形已全部整改规范并调整入账；

二、本人保证不利用实际控制人的地位，要求捷通铁路通过本人或本人指定的其他主体名下银行账户进行款项收付或资金往来；

三、若捷通铁路因使用个人银行账户进行收付款项受到相关部门处罚或被要求承担罚款等任何形式的经济责任，本人自愿代为承担该等全部经济责任或对捷通铁路进行全额赔偿，并放弃由此享有的对捷通铁路进行追索的全部权利。”

发行人通过个人账户收付款项的情形经整改后，其内部控制制度健全且被有效执行，能够合理、正常保证发行人运行效率、合法合规和财务报告的可靠性并持续有效，申报后未发生新的不合规的资金往来行为。个人账户收付款对财务报表的影响已按照《企业会计准则第 28 号—会计政策、会计估计变更和差错更正》的规定进行了前期差错更正并追溯调整，调整金额较小且已经整改完成，不会对财务报表真实性和可靠性构成重大影响。

（2）2019 年运输费降低的主要原因

2018 年运输费较高，一方面是由于 2018 年发行人悉尼项目因客户需求，通过中远海运航空货运代理有限公司沈阳分公司空运业务向境外紧急发货产生运费 62.31 万元，另一方面是由于发行人 2018 年初开始选用中远海运航空货运代理有限公司沈阳分公司作为运输承运方，其运输成本较高，2019 年 5 月后通过比价变更为其他承运方，运输成本相应降低。

发行人报告期各期运输费构成如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
中远海运航空货运代理有限公司沈阳分公司	-	51.04	159.94	-
其中：空运	-	-	62.31	-
其他承运方	140.85	237.00	133.93	154.06
合计	140.85	288.04	293.87	154.06

中远海运航空货运代理有限公司沈阳分公司主要承运锦州至长春线路，报告期各期与其他承运方锦州至长春线路价格对比如下：

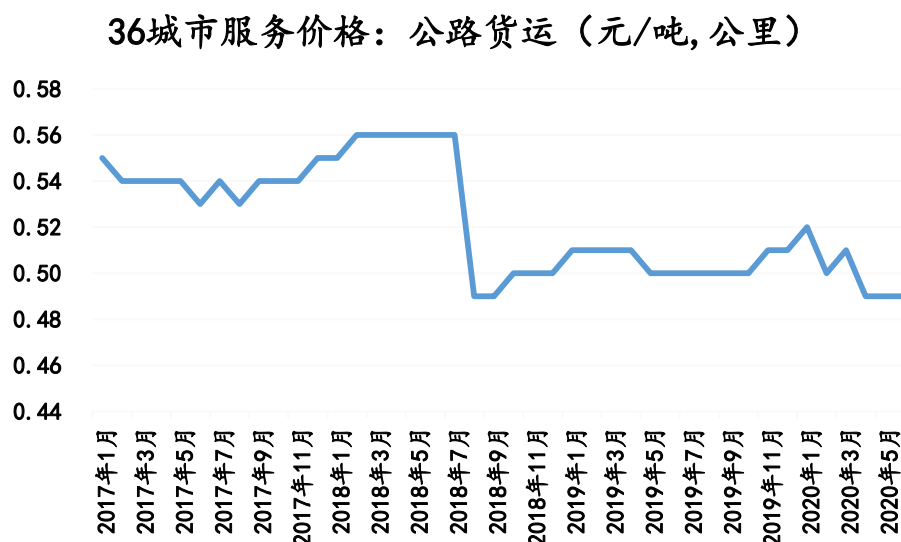
单位：元/吨

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
中远海运航空货运代理有限公司沈阳分公司平均单价	-	335.93	344.37	-
其他承运方锦州-长春线路平均单价	229.20	239.70	298.29	278.64

中远海运航空货运代理有限公司沈阳分公司收费较高的主要原因为其货物

配送及时性高于一般物流运输企业，相应的其运输车辆的满载率降低，需要更高的价格水平确保收入。

运费行业指数变动情况如下：



数据来源：国家发改委

发行人主要承运方运费价格变动趋势与行业一致。

2、补充披露销售费用“账外支付给销售人员的奖励津贴还原计入职工薪酬”的具体含义，销售人员奖励津贴的计提方式、支付方式、会计处理方式，相关内控措施是否完善；

答复：

参见本问询回复“十二、关于期间费用”中“1、补充披露报告期内 2019 年度销售费用率同比降低的原因，营业收入同比增加、运输费用同比下降的原因及合理性”的相关回复内容。

3、研发费用-直接投入科目核算的具体内容，报告期内的变动原因；

答复：

(1) 研发费用-直接投入核算的具体内容

研发费用-直接投入主要核算发行人为实施研究开发项目所耗用的原材料、能源动力及投入的技术开发费，具体情况如下：

研发费用-直接投入按核算内容情况如下：

单位：万元

核算内容	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
原材料领用	246.83	351.80	601.47	445.27
能源动力	68.41	123.68	119.04	47.67
技术开发费	-	-	-	56.60
合计	315.24	475.48	720.51	549.54

(2) 研发费用-直接投入报告期内变动原因

发行人研发主要包括三类：针对客户具体需求设计与开发新产品、改进现有产品或优化现有工艺、研发新技术或新产品。

2017 和 2018 年，发行人研发以新产品开发为主，针对客户具体需求试制了多种蠕墨铸铁、球墨铸铁产品，因而原材料领用较多；2019 年发行人业务规模平稳增长，主要是对定型产品持续供货，研发主要为-40℃ 球墨铸铁球化过程工艺相关的新技术开发，人工投入较高，原材料投入有所下降；2020 年 1-6 月，发行人研发项目类型较为全面，既有与客户项目设计开发需求相关的安装座、牵引拉杆、制动盘等产品研发，也有保温发热冒口技术、热处理工艺改善等工艺技术开发，因而人工投入和材料投入较为均衡。

综上所述，研发费用-直接投入报告期内变动与其核算的研发项目内容直接相关，具有合理性。

4、根据同行业可比公司具体业务与发行人相关程度，选取与发行人业务相关度更高的可比公司，与发行人各项期间费用率进行进一步对比分析。

答复：

已上市和已申报 IPO 的企业中，雷尔伟主要产品为轨道车辆车体部件及转向架零部件的研发和制造，与发行人相关度最高，现选取雷尔伟的各项期间费用率进行进一步对比分析。

(1) 销售费用对比

项目	2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)
雷尔伟	1,380.67	3.73	1,248.01	4.78	1,032.14	5.12

项目	2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)
发行人	486.28	1.89	513.14	2.35	264.51	2.06

发行人销售费用率低于雷尔伟，销售费用核算项目的对应收入占比情况如下：

项目收入占比	2019 年		2018 年		2017 年	
	公司	雷尔伟	公司	雷尔伟	公司	雷尔伟
运输费	1.12%	2.02%	1.34%	2.60%	1.20%	2.69%
职工薪酬	0.41%	0.45%	0.60%	0.60%	0.50%	0.67%
业务招待费	0.22%	0.28%	0.26%	0.40%	0.11%	0.48%
差旅费	0.14%	0.09%	0.14%	0.16%	0.19%	0.17%
包装费	-	0.40%	-	0.49%	-	0.52%
售后服务	-	0.21%	-	0.17%	-	0.07%
广告及业务宣传费	-	0.18%	-	0.21%	-	0.32%
招投标费用	-	0.06%	-	0.10%	-	0.12%
办公费	-	0.02%	-	0.03%	-	0.03%
其他	-	-	0.00%	0.02%	0.05%	0.04%
合计	1.89%	3.73%	2.35%	4.78%	2.06%	5.12%

发行人运输费率低于雷尔伟，主要原因为：雷尔伟产品包括轨道交通车辆车身、底架组成部件，空间占用大，运输相对复杂；发行人主要产品为轨道交通转向架零部件，生产中以木箱或纸箱封装，可紧密摆放整车运输，因而运输费率较低；

发行人销售职工薪酬占比略低于雷尔伟，主要由于发行人主要经营地位于辽宁锦州，当地薪酬水平低于雷尔伟生产经营地江苏南京；

发行人销售业务招待费率低于雷尔伟，主要由于发行人部分业务维系由高级管理人员负责，相关招待费用通过管理费用核算；

发行人销售差旅费率与雷尔伟基本一致；

发行人销售费用中无包装费，是由于发行人产品生产时，由生产部门领用包装物对产品进行封装，相关开支计入产品生产成本；

发行人销售费用中无售后服务费，是因为发行人产品以零部件形式而非组成

或整体形式交付予车辆主机厂，产品不涉及现场安装、调试，因而无售后服务费支出；

发行人销售费用中无广告及业务宣传费，是因为发行人产品为依据客户要求制备的定制化产品，未开展广告和业务宣传；

发行人报告期内招投标费用支出较少，合计为 15.95 万元，主要是由于客户转向架铸锻零部件采购通常采用自行招标而非委托招标形式，在招标时并不单独收取招投标费用，具体参见本问询回复“四、关于销售客户”第 1 题的相关回复；

发行人销售费用中无办公费，是因为相关费用很小，通过管理费用-办公费统一核算。

（2）管理费用对比

项目	2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)
雷尔伟	2,320.60	6.26	1,884.45	7.21	1,766.02	8.76
发行人	2,168.63	8.42	1,572.73	7.20	953.66	7.42

发行人管理费用率平均水平与雷尔伟接近。报告期内发行人管理费用金额呈现较快增长，主要由于发行人厂区建设完成后折旧摊销增大所致。

（3）研发费用对比

项目	2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)
雷尔伟	1,198.50	3.23	1,312.20	5.02	1,101.69	5.46
发行人	1,279.07	4.96	1,265.78	5.79	888.39	6.92

发行人研发费用率略高于雷尔伟，主要由于发行人与雷尔伟收入规模差异所致，发行人研发投入金额与雷尔伟接近，但收入规模低于雷尔伟。

（4）财务费用对比

项目	2019 年度	2018 年度	2017 年度
----	---------	---------	---------

	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)	金额 (万元)	费用率 (%)
雷尔伟	252.94	0.68	212.16	0.81	208.05	1.03
发行人	1,083.19	4.20	849.08	3.88	464.23	3.61

发行人财务费用高于雷尔伟，主要与企业各自的资产负债结构有关。发行人通过银行借款、融资租赁等途径的筹资金额较高，因而财务费用支出较高。

(二) 中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

(1) 访谈发行人销售人员，了解发行人的销售模式、销售流程、行业惯例以及相关的内控管理制度，询问 2019 年度销售费用率同比降低的原因；

(2) 获取发行人销售费用明细，统计报告期各期销售费用率，分析其构成变动的原因；检查销售人员工资发放凭证、运输合同；

(3) 访谈发行人总经理、人事主管、财务负责人，了解账外支付销售奖金的计提方式、支付方式、会计处理及与之相关的内部控制；检查相关的支付凭证、银行流水；

(4) 了解与薪酬相关的内控制度，对工资发放流程进行穿行测试，对其中的关键控制实施控制测试；

(5) 获取发行人研发台账、研发费用明细，分析其变动原因及合理性；

(6) 选取与与发行人业务相关度更高的可比公司（雷尔伟），对发行人各项期间费用率实施分析程序。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

(1) 发行人 2019 年度销售费用率、运输费用的变动具有合理性；

(2) 发行人已在招股书中如实披露了账外发放销售人员奖金的情况，并对该事项进行了追溯调整，不会对财务报表真实性和可靠性构成重大影响；发行人已完成对相关的内部控制的整改，申报后未发生新的不合规的资金往来行为；

(3) 发行人报告期内研发费用-直接投入构成及变动与企业的研发活动匹配,符合企业实际情况;

(4) 与可比公司相比,发行人各项期间费用率水平符合发行人实际情况。

十三、关于新冠病毒肺炎疫情的影响

招股说明书披露，2020年1月下旬至2020年2月中旬，受新型冠状病毒疫情影响，发行人出现暂时性停工停产；2020年2月下旬，发行人逐步开始复工；至2020年3月中旬，发行人生产经营已基本恢复。

请发行人：

（1）补充披露2020年上半年新冠病毒肺炎疫情对发行人、主要客户、供应商复产复工、生产经营的影响；

（2）2020年上半年营业收入、毛利率、归母净利润、扣非归母净利润等主要财务数据及其同比变动情况，变动较大的请补充披露原因及合理性。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

（一）对问询问题的答复

1、补充披露2020年上半年新冠病毒肺炎疫情对发行人、主要客户、供应商复产复工、生产经营的影响

答复：

1、新冠病毒肺炎疫情的影响

自2020年1月以来，国内外先后爆发了新型冠状病毒疫情，发行人及主要客户、主要供应商出现延期复工的情形，致使发行人第一季度的生产经营、产品交付、原材料采购等安排出现部分延后。2020年第二季度，随着国家对疫情扩散的控制，发行人及主要客户、主要供应商的生产经营逐步恢复。

疫情对发行人生产、采购、销售的具体影响情况如下：

发行人严格按照国务院办公厅春节假期通知和辽宁省人民政府办公厅延迟企业复工要求，自2020年2月中下旬开始陆续复工，2020年3月下旬发行人已实现全面复工复产，生产经营已恢复正常。

截至本招股说明书签署日，发行人主要客户均已实现复产复工，其中：中车长客、京车装备于2月中旬复产，中车唐车于3月中旬复产。受疫情影响，下游客户的车辆装配计划出现变动，主要客户推迟了部分订单交付及验收，使得发行

人 2020 年第一季度的收入低于去年同期。随着疫情逐步稳定，二季度客户采购装配需求逐步恢复。

发行人主要原材料供应商来自于境内且未处于疫情重点地区，目前发行人主要供应商均已复工复产，原材料供应较充足，能够满足发行人生产需求。

总体来看，疫情致使客运量和货运量需求下降，从而降低了各地轨道交通领域的短期投资需求，同时部分轨道交通项目工程进度延迟，对发行人业务规模增长有一定的不利影响，但随着我国对疫情的有效控制，轨道交通运量需求逐步恢复，轨道交通新项目将逐步恢复投资建设。此外，尽管本次新型冠状病毒疫情影响致使发行人部分产品交付延迟，但并未出现因疫情原因取消合同及订单的情形，相关产品后期能够交付并实现收入，因而不会对发行人持续经营能力造成重大不利影响。

2、2020 年上半年营业收入、毛利率、归母净利润、扣非归母净利润等主要财务数据及其同比变动情况，变动较大的请补充披露原因及合理性。

答复：

发行人 2020 年上半年与 2019 年上半年的主要经营数据对比情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年 1-6 月	变动额	变动率
营业收入	11,888.01	12,347.63	-459.62	-3.72%
营业成本	6,957.83	7,316.03	-358.20	-4.90%
综合毛利率	41.47%	40.75%	0.72%	-
营业利润	2,336.18	2,637.26	-301.08	-11.42%
净利润	2,103.16	2,216.83	-113.67	-5.13%
扣非净利润	1,995.59	2,279.39	-283.80	-12.45%

2020 年 1-6 月，发行人综合毛利率基本稳定，营业收入、净利润、扣非净利润分别为 11,888.01 万元、2,103.16 万元、1,995.59 万元，较年同期小幅下降，主要原因为受疫情影响，2020 年第一季度客户推迟了部分订单交付及验收。

发行人 2020 年与 2019 年第一、二季度主营业务收入对比如下：

项目	2020 年		2019 年
	金额	变动	金额
第一季度	3,148.25	-45.77%	5,805.76
第二季度	8,683.79	33.01%	6,528.50
合计	11,832.04	-4.07%	12,334.26

由于客户对产品交付需求的调整，发行人 2020 年第一季度主营业务收入较去年同期下降 45.77%，是 2020 年上半年业绩小幅下滑的根本原因。2020 年第二季度，随着客户交付需求的恢复，发行人收入已恢复至正常水平，当季收入较去年同期增长 33.01%，疫情未对发行人产生持续不利影响。

（二）中介机构核查程序及意见

1、中介机构核查程序

申报会计师主要实施了以下核查程序：

（1）访谈发行人管理层，询问发行人及子公司的生产及复工情况，了解发行人主要客户和供应商的复工复产情况，分析疫情对发行人生产经营和财务状况的具体影响；

（2）实地查看发行人及各子公司 2020 年生产经营和复工复产情况；

（3）获取发行人主要客户和供应商名单，检查发行人主要客户和供应商所在地是否属于疫情重点地区、复工复产是否受到当地政府严格管控；

（4）访谈了发行人主要客户和供应商，了解疫情对其生产经营的影响；

（5）获取发行人 2019 年上半年财务报表，与发行人 2020 年上半年经营业绩进行比较。

2、中介机构核查意见

经核查，申报会计师认为：

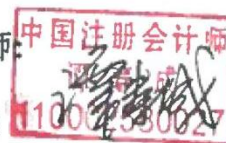
发行人及其主要客户、供应商已实现复产复工，新冠病毒肺炎疫情未对发行人生产经营产生持续重大不利影响。

发行人 2020 年上半年营业收入、毛利率、归母净利润、扣非归母净利润等主要财务数据变动合理，与企业实际生产经营情况相符。

(此页无正文)



中国注册会计师:
(项目合伙人)



中国注册会计师:



2020 年 12 月 11 日