



中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）

ZHONGXINGHUA CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS LLP

地址（Add）：北京市西城区阜外大街 1 号四川大厦东座 15 层

F15, Sichuan Building East, No.1 Fu Wai Da Jie, Xicheng District, Beijing, China

电话（Tel）：010-68364878 传真（Fax）：010-68364875

关于烟台正海磁性材料股份有限公司

2019 年年报问询函回复的会计师意见

中兴华报字（2020）第 030020 号

深圳证券交易所创业板公司管理部：

烟台正海磁性材料股份有限公司（以下简称“正海磁材”或“公司”）于 2020 年 4 月 13 日收到贵部《关于对烟台正海磁性材料股份有限公司的年报问询函》（创业板年报问询函【2020】第 29 号），作为正海磁材 2019 年年审会计师，我们及时组织相关人员根据问询函的要求对其中要求会计师进行回复的内容进行了逐项核查，现将核查结果及意见逐项回复如下（不涉及会计师的事项不再显示），请审核。

1. 关于新能源业务

（1）《回函》显示，2017 年至 2019 年你公司子公司上海大郡动力控制技术有限公司（以下简称“上海大郡”）乘用车毛利率分别为 4.39%、6.78%、2.03%，商用车毛利率分别为 23.69%、16.08%、-23.15%。而 2014 年 10 月披露的《发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金报告书》（以下简称《报告书》）显示，2014 年上半年乘用车、商用车毛利率分别为 26.24%、43.34%。此外，公开信息显示，《报告书》列示的三家同行业上市公司大洋电机、江特电机、万象钱潮 2019 年前三季度毛利率分别为 17.45%、17.49%、16.57%，高于上海大郡且较 2014 年下滑幅度较小。请你公司进一步说明上海大郡乘用车、商用车毛利率较《报告书》披露时大幅下滑的原因及合理性，上海大郡毛利率水平及近年走势与同行业上市公司存在的差异及合理性。请审计机构发表明确意见。

企业回复：

（一）上海大郡乘用车、商用车毛利率较《报告书》披露时大幅下滑的原因及合理性，上海大郡毛利率水平及近年走势与同行业上市公司存在的差异及合理性。请审计机构发表明确意见。

1、上海大郡乘用车、商用车毛利率较《报告书》披露时大幅下滑的原因及合理性

2014 年至 2019 年，新能源汽车产业政策发生了重大变化，同时，相关市场也出现了大幅波动。政策补贴出现了大幅度退坡，行业竞争加剧，整车企业大幅度调低核心零部件的价格；另一方面，由于产品生命周期短、物料采购量小、质量要求提高、市场负增长等原因使得电机驱动系统上游供应商的市场参与积极性降低，部分核心零部件受全球供应影响，价格不降反升，导致产品毛利受到客户和供应商的双向挤压，短时间内无法通过技术升级或其他降本措施来消化成本压力成为行业痛点。综上，由于行业整体变化，导致上海大郡乘用车、商用车毛利率均大幅下降。

从 2015 年开始，伴随新能源乘用车的市场占比逐渐提高及公司乘用车客户的需求快速增长，上海大郡的产品结构中乘用车销售占比逐渐提高，商用车的销售占比逐渐降低。由于产品属性不同，商用车的毛利率一般情况下高于乘用车产品毛利率。

2、上海大郡毛利率水平及近年走势与同行业上市公司存在的差异及合理性

2014 年公司在《报告书》中列示大洋电机、江特电机、万向钱潮，作为同行业上市公司，是在当时条件下可选的公开数据中，根据其所得税率、资本结构等数据，换算对上海大郡的股东权益价值进行评估所需的相关指标。

2014 年至 2019 年，新能源汽车行业发生了较大变化。根据江特电机的定期报告，其目前主要从事三大业务板块：锂产业、汽车产业及智能机电产业。2017 年、2018 年和 2019 年半年度，新能源汽车电机营业收入占江特电机营业收入的比例为 2.44%、2.76%和 0.85%，占比均较小。根据万向钱潮定期报告，其目前主业为汽车底盘及悬架系统、汽车制动系统、汽车传动系统、汽车燃油排气系统、轮毂单元、轴承、精密件、工程机械零部件等汽车系统零部件及总成，其定期报告未将新能源汽车相关产品的财务数据进行列示。江特电机和万向钱潮的 2019 年前三季度毛利率 17.49%和 16.57%，均为公司的总体毛利率，与上海大郡的毛利率无法直接对比。因此，江特电机和万向钱潮所披露的总体毛利率近年走势与上海大郡不具有同行业可比性。

从公司主营业务和产品结构来看，部分产品与上海大郡有直接对标意义的同行业公司有：

（1）深圳市大地和电气股份有限公司（简称：大地和）

主营业务：新能源汽车驱动电机系统的基础研究、产品开发、生产销售。

（2）中山大洋电机股份有限公司（简称：大洋电机）

主营业务：建筑及家居电器电机、新能源汽车动力总成系统、车辆旋转电器、氢燃料电池系统及氢能发动机系统。2017 年度、2018 年度和 2019 年半年度，新能源车动力总成系统营业收入占其主营业务收入的比例为 16.49%、16.29%和 17.94%。

其主营业务新能源汽车动力总成系统中的部分产品与上海大郡产品相同。

（3）珠海英搏尔电气股份有限公司（简称：英搏尔）

主营业务：以电机控制器为主，电机、车载充电机、DC-DC 转换器、电子油门踏板等为辅的电动车辆关键零部件的研发、生产与销售。2017 年度、2018 年度和 2019 年度，新能源产品营业收入占其主营业务收入的比例为 45.58%、51.79%和 42.29%。

其主营业务新能源产品中的部分产品与上海大郡的产品相同。

从公开信息来看，2015 年至 2019 年，受行业整体影响，上述三家同行业公司中与新能源汽车电机驱动系统相关业务的毛利率均出现下滑态势，且幅度均较大。

毛利率	上海大郡	大地和	大洋电机电驱动新能源动力总成	英搏尔新能源产品
2015 年度	34.26%	42.76%	-	-
2016 年度	27.32%	33.50%	30.19%	44.12%
2017 年度	15.96%	14.06%	23.73%	33.75%
2018 年度	9.16%	0.03%	12.23%	21.41%
2019 年半年度	2.32%	4.36%	9.03%	-
2019 年度	-3.09%	-	-	6.19%

注：大地和、大洋电机尚未披露 2019 年年度报告。

综上，上海大郡毛利率水平及变化趋势与同行业可比公司相关产品情况不存在较大差异。

年审会计师意见：

我们对公司披露的上述数据进行了复核，并查验了相关公司的公开信息。经查

验，我们认为公司关于上海大郡乘用车、商用车毛利率较《报告书》披露时大幅下滑的原因说明是合理的，上海大郡毛利率水平及变化趋势与同行业公司情况不存在较大差异。

(2)

(3)

(4)

(5)《回函》显示，2016 年 12 月，公司与上海大郡共同投资设立上海郡正新能源动力系统有限公司（以下简称“郡正新能源”），你公司自 2018 年起确定上海大郡与郡正新能源形成新的商誉所在资产组。请你公司结合《会计监管风险提示第 8 号——商誉减值》对商誉减值会计处理的相关关注事项，进一步说明商誉所在资产组调整的合理性，是否包括与商誉无关的不应纳入资产组的单独资产，商誉减值测试过程及其合理性，是否符合企业会计准则的规定。请审计机构发表明确意见。

企业回复：

公司 2015 年 4 月收购上海大郡，形成新能源汽车电机驱动系统业务商誉 268,842,717.77 元。

收购完成后，公司为进一步提升在新能源汽车电机驱动系统业务领域的核心竞争力，推动在该领域的产业布局，2016 年 12 月，公司与上海大郡共同投资设立郡正新能源，郡正新能源注册资本 8,000 万元，其中：公司持股 85%、上海大郡持股 15%。在郡正新能源设立之前，新能源汽车电机驱动系统业务的研发、生产加工、销售全部由上海大郡来实施。

2018 年 7 月，郡正新能源位于上海市浦东新区泥城镇临港产业区内的年产能 12 万台套（单班）的生产线正式投产，上海大郡将产品加工服务业务部分转由郡正新能源实施。

2018 年 11 月，上海大郡在上海市漕河泾开发区浦江高科技园投资建设研发中心，建成后，公司新能源汽车电机驱动系统业务形成了上海大郡以研发、销售为主、郡正新能源以生产加工为主的产业布局。至此，公司新能源汽车电机驱动系统业务形成了分工明确的两个部分。

2019 年 6 月公司将持有的 85%郡正新能源的股权转让给上海大郡，至此，上海大郡持有郡正新能源 100%的股权。

公司购买日及以前年度商誉减值测试时，确定商誉所在的资产组为上海大郡。2018 年郡正新能源正式投产后，公司将新能源汽车电机驱动系统业务的研发与销售、生产加工分别由上海大郡、郡正新能源实施，上海大郡、郡正新能源从事的业务均与新能源汽车电机驱动系统业务相关。郡正新能源从事的加工服务全部销售给上海大郡，不对外销售，不能独立产生现金流入。上海大郡的研发成果交由郡正新能源实施，并将自郡正新能源采购的产品服务统一对外销售。上海大郡与郡正新能源是新能源汽车电机驱动系统业务紧密相关的两个环节，上海大郡与郡正新能源合并为一个资产组才能形成一个完整的产业流程，才能够独立产生现金流量。故自 2018 年起公司确定上海大郡与郡正新能源形成新的商誉所在资产组。

新的商誉所在资产组的资产与负债均与新能源汽车电机驱动系统业务紧密相关，不存在与商誉无关的不应纳入资产组的单独资产及负债。

商誉减值测试确定资产组范围时，公司在对上海大郡及郡正新能源 2019 年企业会计报表分析后确定商誉减值测试资产组范围，资产组中已剔除与商誉无关的溢余资产、非经营性资产及负债。

在 2017 年末、2018 年末的商誉减值测试中，公司聘请具有资质的专业评估机构对新能源汽车电机驱动系统业务商誉所在资产组可收回价值采用收益法进行了评估，公司根据评估结果对该商誉分别计提了 1.02 亿元、1.49 亿元的资产减值准备，截止 2018 年 12 月 31 日，新能源汽车电机驱动系统业务商誉所在资产组累计计提资产减值准备 2.51 亿元，减值率 93.22%。

在 2019 年末的商誉减值测试中，公司再次聘请具有资质的专业评估机构对新能源汽车电机驱动系统业务商誉所在资产组可收回价值采用收益法在对相关参数根据最新可取得的信息进行修正后进行了评估，公司根据评估结果与包含整体商誉的资产组的账面价值进行比较，确定本期是否计提商誉减值准备。

年审会计师意见：

针对上述事项，公司年审会计师履行了如下核查过程：

1、我们查阅了《会计监管风险提示第 8 号——商誉减值》对商誉减值会计处理的相关关注事项的要求，并与公司回复的信息进行核对。

2、对商誉所在资产组的资产、负债进行了核对，对资产组的资产、负债的构成进行了分析，以确定资产组是否包括与商誉无关的不应纳入资产组的单独资产。

3、对公司商誉减值测试过程进行复核，查验是否符合会计准则的相关规定，并对公司的商誉减值测试执行重新计算。

经核查，我们认为：公司 2018 年度商誉所在资产组的调整是合理的，资产组不包括与商誉无关的不应纳入资产组的单独资产，商誉减值测试过程合理，符合企业会计准则的规定。

(6)

2. 关于购买理财产品

(1)

(2)

(3)《回函》显示，2017 年至 2019 年你公司理财收益分别为 3,025.99 万元、3,726.65 万元、3,724.06 万元，占对应年度利润总额绝对值的比重分别为 42.25%、-32.31%（2018 年利润总额为负）、44.06%，理财收益符合经常性损益的特点，收益具有可预期和可持续性。请你公司结合公司营运和投资资金需求等补充说明理财收益的可持续性，并进一步说明将理财收益计入经常性损益是否符合《公开发行证券的公司信息披露规范问答第 1 号——非经常性损益》和企业会计准则的规定。请审计机构发表明确意见。

企业回复：

结合公司营运和投资资金需求等补充说明理财收益的可持续性，并进一步说明将理财收益计入经常性损益是否符合《公开发行证券的公司信息披露规范问答第 1 号——非经常性损益》和企业会计准则的规定。请审计机构发表明确意见。

根据本报告“2. 关于购买理财产品（1）”的回复，公司自有资金、营运和投资资金需求如下表所示：

单位：万元	
类别	金额
2019 年末自有资金	90,186.98
既有业务的营运资金需求（已规划用途）	71,725.08

扩产及现有产线升级改造项目投资资金需求（募投项目）

127,000.00

从 2019 年末公司自有资金和既有业务的营运资金需求看，公司自有资金主要用于保障既有业务的经营需求，在不影响公司正常经营的前提下，公司利用暂时闲置资金购买了安全性高、流动性好的短期理财产品，盘活了存量资金，提高了资金的使用效率。从投资资金需求看，公司未来扩产及现有产线升级改造项目的投资资金需求较大，属于新增项目投入，公司现有自有资金难以满足项目的投入需要。因此，整体而言，公司目前的资金规划符合公司发展的实际，具有商业合理性。

公司购买理财产品的目的是合理利用暂时性闲置的既有业务营运资金。从公司披露的理财明细可以看出，公司购买的理财产品期限短、频率高，60%以上的理财产品期限不超过 3 个月。在不影响公司正常经营的情况下，利用暂时性闲置资金购买期限短、安全性高、流动性好的低风险理财产品，具有可持续性，2017 年、2018 年、2019 年，公司购买理财产品的收益分别为 3,016.19 万元、3,726.65 万元、3,724.06 万元。

公司购买的理财产品是一种定期存款的替代方式，安全性高，收益率基本确定，风险较低，属于企业日常资金管理行为，理财产品的购买规模是依据公司财务预算以及结存资金的实际情况来确定的，与公司正常经营业务关联度高，不具有特殊性和偶发性。

根据证监会公告〔2008〕43 号《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号——非经常性损益》，非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系，以及虽与正常经营业务相关，但由于其性质特殊和偶发性，影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力做出正常判断的各项交易和事项产生的损益。

因此，公司购买理财产品的收益不符合“非经常性损益”的定义，将其列入“经常性损益”项目处理。

年审会计师意见：

我们对公司披露的上述信息进行了复核，并查阅了《公开发行证券的公司信息披露规范问答第 1 号——非经常性损益》、《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号——非经常性损益》和会计准则的相关规定。经查验，我们认为公司关于理财收益可持续性的说明是合理的，公司将理财收益计入经常性损益是符合相关规定的。

3. 关于开发支出

《回函》显示，R-Fe-B 稀土烧结磁铁及其制造方法、一种高性能烧结钕铁硼稀土永磁材料及制造方法、PHEV 高功率密度控制器项目开发支出资本化起止时间分别为 2016 年 8 月至 2018 年 12 月、2016 年 8 月至 2018 年 12 月、2017 年 3 月至今。请你公司进一步说明上述项目的研发周期及其合理性、是否符合行业惯例，开发支出资本化条件是否符合行业惯例及企业会计准则的规定，是否存在相关费用不当资本化情形。请审计机构发表明确意见。

企业回复：

公司开发支出资本化起止时间较长，主要是由于技术课题开发难度较大。“R-Fe-B 稀土烧结磁铁及其制造方法”与“一种高性能烧结钕铁硼稀土永磁材料及制造方法”项目开发支出资本化历时 29 个月，自 2016 年 8 月进入小试阶段开始资本化，至 2018 年 12 月完成批量稳定生产已停止资本化。“PHEV 高功率密度控制器”项目自 2017 年 3 月进入小试阶段开始资本化，目前项目资本化进入尾声。以上项目开发支出周期进度具体如下：

开发支出周期进度分解表

开发支出周期阶段	阶段具体实施内容	阶段具体实施时间	
		R-Fe-B 稀土烧结磁铁及其制造方法	一种高性能烧结钕铁硼稀土永磁材料及制造方法
1、小批量试生产阶段—产品的实验设计与实验验证	①完成产品配方设计，探索工艺可行性，确定工艺参数及作业标准。	7 个月（2016.08-2017.02）	8 个月（2016.08-2017.03）
	②样品试制，达到性能指标要求样品评价和效果分析；	6 个月（2017.03-2017.08）	5 个月（2017.04-2017.08）
2、中批量试生产阶段—过程的实验设计与实验验证	①设备安装、程序调试，进行工艺试验确定最佳工艺流程及参数；	4 个月（2017.09-2017.12）	3 个月（2017.09-2017.11）
	②产品的性能等评价，工艺路线的适应性反馈	3 个月（2018.01-2018.03）	4 个月（2017.12-2018.03）
3、批量化试生产阶段—稳定性实验设计及改进	①产品工艺稳定的研究，相关工艺技术的转产，并解决分析生产过程中出现的问题；	5 个月（2018.04-2018.08）	4 个月（2018.04-2018.07）
	②设备持续改造升级，提高生产效率；	4 个月（2018.09-2018.12）	5 个月（2018.08-2018.12）
4、专利交底书撰写、代	专利交底书撰写、代理师沟通以及专	2019.02-2020.05	2019.02-2020.05



理师沟通以及专利提交	利提交（预估进行中）		
5、专利申请过程	专利提交后到专利授权（预估）	需要 1-3 年	需要 1-3 年

“PHEV 高功率密度控制器”项目开发支出周期进度分解表

开发支出周期阶段	阶段具体实施内容	项目实施时间
1、小试生产阶段	①完成功能样机的零部件设计及加工及零部件验证；	10 个月(2017. 03-2017. 12)
	②完成平台化软件测试版程序的编写；	
2、中批量试生产阶段	①完成开模样件的验证；	10 个月(2018. 01-2018. 10)
	②完成样机的功能测试及客户端生成软件的测试验证；	8 个月（2018. 11-2019. 06）
3、批量化试生产阶段	①产品工艺稳定的研究，相关工艺技术的转产，并解决分析生产过程中出现的问题；	10 个月（2019. 07-至今）
	②设备持续改造升级，提高生产效率；	
4、专利交底书撰写、代理师沟通以及专利提交	专利交底书撰写、代理师沟通以及专利提交（预估进行中）	2020 年 6 月交底书撰写
5、专利申请过程	专利提交至获得专利授权（预估）	需要 1-3 年

经公开资料查询，稀土磁性材料行业，成都银河磁体股份有限公司有明确的开发支出资本化周期，如下表：

开发支出资本化周期

研发项目	时间跨度	研发周期
高性能热压钕铁硼磁体的开发	2012 年-2015 年	4 年
热压钕铁硼磁体自动成型系统 的开发	2013 年-2016 年	4 年

经公开资料查询，新能源汽车电机驱动领域，大洋电机有明确的开发支出资本化周期，如下表：

开发支出资本化周期

研发项目	时间跨度	研发周期
纯电动小汽车驱动系统研究开发与应用项目	2015. 4-2017. 四季度	30-33 个月
纯电动大巴驱动系统研究开发与应用项目	2015. 4-2017. 四季度	30-33 个月
混合动力驱动系统研究开发与应用项目	2015. 4-2017. 一季度	21-24 个月



新一代 BSG&MGU 电机系统研究开发与应用项目	2015.4-2018. 二季度	36-39 个月
8-10m 新能源商用车驱动电机研究开发与应用项目	2015.4-2017. 四季度	30-33 个月
1400 二代电控平台研究开发与应用项目	2015.4-2017. 四季度	30-33 个月

综上所述，公司研发项目周期合理，符合行业惯例。

依据《企业会计准则第 6 号—无形资产》相关规定并结合公司实际情况，公司研发项目以小试阶段作为资本化的起点，资本化确认条件判断如下：

准则规定的资本化条件	R-Fe-B 稀土烧结磁铁及其制造方法	一种高性能烧结钕铁硼稀土永磁材料及其制造方法	PHEV 高功率密度控制器
①完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性	首先，该技术的理论基础被行业内所熟知并认可，但对该技术应用于工业化生产一直是行业内的一项难题。公司在进行了大量的学术调研，实施了一系列理论实践相结合的实验，成功完成了实验路线调研，基本稳定了工艺路线，已经能够小批量地提供高性能的、通过钕扩散技术得到了高性能钕铁硼磁体。	公司通过优化熔炼鳞片的组织结构，根据鳞片组织结构降低磁粉粒度至合理范围，严格控制压制环境、压制压力及脱模速度，采用新开发的低温烧结工艺，最终得到大小均匀，没有过大或过小晶粒，平均晶粒约为 5 μ m 的磁体。与传统工艺相比，晶粒大小更均匀，平均晶粒更细小。这样的结构降低了磁体中的缺陷组织比例，从而提高磁体矫顽力。	本项目能够完成新平台 IGB 驱动板、控制板、薄膜电容、结构与散热、功能安全架构和设 计开发等相关关键技术；可以进一步对产品电磁兼容进行优化；综合提高板级 EMC 和整机 EMC 的分析和仿真能力，提升板级 EMC 和整机 EMC 性能；从而优化产品设计提升产品相关性能。
②具有完成该无形资产并使其使用或出售的意图	2016 年 8 月起，客户 G48SH 性能产品进入小批量试生产阶段，进行不同实验工艺研究改进，进一步试验改进中。	节能汽车 EPS 所用电机磁钢为 NdFeB 的 H 档，其 H _{cj} 一般为 1273 ~ 1592kA/m，重稀土含量通常为 2 ~ 3wt%。随着客户要求成本的进一步	我司为客户开发多款适配 PHEV 车型的集成双电机控制器，适配客户量产 GA5 增程式车型的双电机控制器产品；相关产品

		降低，需要进一步降低重稀土使用量。因此低重稀土或无重稀土磁钢成为当下 EPS 厂家及 NdFeB 厂家追逐的热点。为实现稀土资源的合理利用同时满足客户对马达设计的改进，通过研究低重稀土或无重稀土磁钢来达到 EPS 降低成本的目的已经变得非常重要。	将覆盖乘用车、商务车、等各类下游需求；我司在研产品 A51、AE+、A2A 均为 PHEV 项目，目前 A51、AE+、A2A 所用双电机控制器均为同一平台产品。
③无形资产产生经济利益的方式,包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或者无形资产自身存在市场,无形资产将在内部使用的,应当证明其有用性	与传统磁体相比,使用该方法制得的磁体,在保证同等产品性能的前提下,大大降低了昂贵的重稀土元素的使用量,从而降低了成本;另外,使用该方法可以制作出用传统方法很难制作出以及无法制得的磁体。使用该方法制作的磁体性能优越,能够缩减电机中磁钢的使用量,从而降低电机的重量,实现节能降耗。	该技术的开展既节约了成本又提高了产品性能。细晶产品关键在于能够得到晶粒大小均匀且细小的组织结构。通过改善熔炼、制粉、压型、烧结工艺,得到了组织结构为晶粒均匀且细小的晶粒,提高了产品性能。通过公司研发人员的努力,优化了细晶工艺,提高了产品性能。	相较于纯电动汽车,混合动力汽车由于保留了发动机、变速箱及相应的进排气及冷却系统,因此车辆的布置是极大考验,对汽车各系统的置提出了更高水平的要求。作为混合动力用的控制器需要有紧凑的结构设计及更高的环境适应能力,为作后续混动市场的准备。公司针对混合动力的应用,开发出适应性较宽的,功率密度较大的高功率密度混合动力控制器以适应市场需求。
④有足够的技	公司已经开发出晶界扩散技术,比	公司拥有集物理检测与化学分析于	公司坚持自主创新,开发出一



术、财务资源和 其他资源支持， 以完成该无形 资产的开发，并 有能力使用或 出售该无形资 产	如热压技术、热喷涂技术等。铽作 为晶界扩散的元素，与晶界中锆钕 发生置换，形成的新晶界相比锆作 为晶界扩散元素形成的晶界相，更 能够显著的增加磁体的矫顽力。公 司研发部门负责新技术研发，拥有 专业的研发团队、专业的研发设 备，公司每年专门拨付资金用于研 发支出，以目前经营状况来分析， 公司有足够的资金支持此项目的 研发，因此在技术、财务资源和其 他资源方面有足够的支持来完成 研发。	一体的综合性实验中心与高素质的 专业技术人员，配有射线荧光光谱 仪、超高矫顽力磁性测试仪、磁滞 回线测量仪、扫描电子显微镜、能 谱仪等先进检测分析设备。每年专 门拨付资金用于研发支出，以目前 经营状况来分析，公司有足够的资 金支持此项目的研发，因此在技术、 财务资源和其他资源方面有足够的 支持来完成研发。	整套具有自主知识产权的永磁 磁阻同步电机及其控制系统技 术，PHEV 高功率密度控制器的 开发大大提高了电机控制器的 功率密度，提升公司产品性能； 公司与国内主要新能源汽车整 车企业建立了长期密切的配套 服务合作关系，拥有完整的汽 车电机系统产品设计、验证规 范，并建成了汽车电力电子与 电机系统的研发设计试验能力 以及产品可靠性测试能力。公 司现有足额配套的资金进行项 目开发。
⑥归属于该无 形资产开发阶 段的支出能够 可靠计量	公司专门制定了《研发项目管理及费用核算办法》，设立了研发支出台账，详细记录每笔研发费用（如材料领用、研发人员工资等），对于多个项目共同发生的费用，按照研发人员的工时予以分摊，确保每个项目的成本可以准确的计量。研发人员领料试验需要填制领料申请单，并标注具体的研发项目，按照制度要求经相关负责人签批后，予以领料。研发人员薪酬、折旧费、燃料费由研发部门根据相关人员或设备实际工时进行分配。		

公司严格按照《企业会计准则》规定及内部下发的《研发项目管理及费用核算办法》要求归集开发支出。研发项目开发支出费用归集如下：

费用类别	R-Fe-B 稀土烧结磁铁及其制 造方法	一种高性能烧结钕铁硼稀土 永磁材料及制造方法	PHEV 高功率密度控制器
------	-------------------------	---------------------------	---------------



	金 额	占 比	金 额	占 比	金 额	占 比
工资薪酬	366.03	44.34%	437.97	73.60%	419.55	73.60%
直接材料	400.31	48.49%	133.55	22.44%	85.45	14.99%
折旧费用	34.58	4.19%	12.10	2.03%	20.40	3.58%
燃料及动力	16.37	1.98%	7.76	1.30%	5.05	0.89%
辅助材料	7.02	0.85%	3.05	0.51%	-	0.00%
修理费	1.23	0.15%	0.65	0.11%	3.23	0.57%
其 他					36.35	6.38%
合 计	825.54	100.00%	595.08	100.00%	570.03	100.00%

综上所述，开发支出资本化条件符合企业会计准则的规定，不存在相关费用不当资本化情形。

年审会计师意见：

我们对公司披露的上述信息进行了复核，并查阅了企业会计准则的相关规定。经查验，我们认为公司关于上述项目的研发周期及其合理性说明、开发支出资本化条件是否符合行业惯例及企业会计准则规定的说明是合理的，公司不存在相关费用不当资本化情形。



（此页无正文，为《关于烟台正海磁性材料股份有限公司 2019 年年报问询函回复的会计师意见》之签字盖章页）

中兴华会计师事务所（特殊普通合伙） 中国注册会计师：吕建幕

中国·北京

中国注册会计师：郭金明

2020 年 4 月 20 日