

**关于青岛威奥轨道股份有限公司
2021 年年报问询函的回复**

致同会计师事务所（特殊普通合伙）

关于青岛威奥轨道股份有限公司 2021 年年报问询函的回复

致同专字（2022）第 110A014683 号

上海证券交易所：

致同会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“我们”）接受委托对青岛威奥轨道股份有限公司（以下简称“公司”或“威奥股份”）2021 年财务报表，包括 2021 年 12 月 31 日的合并及公司资产负债表，2021 年度的合并及公司利润表、合并及公司现金流量表、合并及公司股东权益变动表以及相关财务报表附注进行审计，并于 2022 年 4 月 28 日出具了致同审字（2022）第 110A015221 号的无保留意见审计报告。

我们于 2022 年 5 月 29 日收到了威奥股份公司转来的上海证券交易所上市公司管理一部（以下简称“上交所”）出具的《关于对青岛威奥轨道股份有限公司 2021 年年度报告的信息披露监管问询函》（上证公函【2022】0514 号，以下简称“问询函”）。按照该问询函的要求，基于威奥股份公司对问询函相关问题的说明以及我们对威奥公司 2021 年度财务报表审计已执行的审计工作，现就有关事项说明如下：

问询函问题 4：

年报披露，公司 2021 年度轨道交通设备及其延伸产业毛利率为 10.75%，减少 20.48 个百分点。其中，城轨地铁车辆配套产品在营业收入增长 13.95% 的情况下，毛利率减少 24.78 个百分点至-14.82%，造成大额亏损。请公司补充披露：

（1）区分各因素影响，结合数据详充分说明毛利率大幅下降的原因；（2）根据目前的在手订单和新签订单情况，结合目前的原材料价格、运杂费成本等因素，分析预计未来毛利率的变化情况，是否将对公司利润构成持续不利影响。请年审会计师就问题（1）发表意见。

【公司回复】

（一）区分各因素影响，结合数据充分说明毛利率大幅下降的原因

公司2021年、2020年各类产品收入成本及变动比例如下：

单位：万元

产品类型	本期发生额		上期发生额		变动比例	
	收入	成本	收入	成本	收入变动(%)	成本变动(%)
主营业务：						
动车组车辆配套产品	15,384.95	12,880.54	68,947.97	47,500.64	-77.69	-72.88
城轨地铁车辆配套产品	27,811.07	31,931.60	24,405.66	21,976.03	13.95	45.30
检修业务	5,501.60	2,874.11	15,950.88	7,104.94	-65.51	-59.55
动车组及城轨地铁设计、检测服务	715.23	80.39	1,178.77	267.78	-39.32	-69.98
列车运行控制产品销售	9,194.46	4,569.76	3,438.37	1,316.52	167.41	247.11
其他	1,511.66	1,322.19	844.78	753.54	78.94	75.46
小计	60,118.97	53,658.60	114,766.43	78,919.44	-47.62	-32.01
其中：扣除城轨地铁车辆配套产品金额	32,307.90	21,727.00	90,360.77	56,943.42	-64.25	-61.84

公司2021年、2020年各类产品毛利率及收入占比如下：

产品类型	本期收入占比(%)	上期收入占比(%)	本期较上期收入占比变动(%)	本期毛利率(%)	上期毛利率(%)	本期较上期毛利率变动(%)
主营业务：						
动车组车辆配套产品	25.59	60.08	-34.49	16.28	31.11	-14.83
城轨地铁车辆配套产品	46.26	21.27	24.99	-14.82	9.96	-24.77
检修业务	9.15	13.90	-4.75	47.76	55.46	-7.70
动车组及城轨地铁设计、检测服务	1.19	1.03	0.16	88.76	77.28	11.48
列车运行控制产品销售	15.29	3.00	12.30	50.30	61.71	-11.41
其他	2.51	0.74	1.78	12.53	10.80	1.73
小计	100.00	100.00	--	10.75	31.23	-20.49
其中：扣除城轨地铁车辆配套产品比例	53.74	78.73	-24.99	32.75	36.98	-4.23

公司本期主营业务毛利率10.75%，较上期的31.23%下降20.49%，主要受销售占比较高的动车组车辆配套产品、列车运行控制产品、城轨地铁车辆配套产品毛利率变动的影响。

1、动车组车辆配套产品

受新冠疫情及国家宏观政策的影响，高铁动车订单量减少，收入占比由上期的60.08%下降为25.59%，业务量大幅下降导致产品分摊的固定成本增加，毛利率下降较多。动车组车辆配套产品按产品进一步细分如下：

单位：万元

明细	本期发生额		上期发生额		毛利率(%)		
	收入	成本	收入	成本	本期	上期	变动
卫生间产品	3,198.18	3,101.72	25,482.39	18,853.25	3.02	26.01	-23.00
内饰件	9,017.83	7,178.99	29,778.80	19,982.83	20.39	32.90	-12.50
金属结构件及其他产品	3,168.94	2,599.83	13,686.77	8,664.56	17.96	36.69	-18.73
合计	15,384.95	12,880.54	68,947.97	47,500.64	16.28	31.11	-14.83

以上产品毛利率下降，均受业务量减少，单位产品分摊的固定成本增加的影响。除此原因外，各类产品具体情况：

卫生间产品：2021年较2020年毛利率下降较大，主要是由于疫情的持续影响，2021年高铁动车组不仅在总产量上同比下降50.34%，而且其产品结构主要为时速160公里的动力集中型动车组，时速350公里及250公里的高铁动车组的产量大幅减少。公司2021年卫生间产品主要用于时速160公里动力集中型动车组，2020年卫生间产品主要用于时速350公里及250公里动车组。对于350公里及250公里动车组卫生间模块，公司取得了包括盒子间、真空集便系统、清水箱及污物箱等产品的供货资质，供货项包含了上述全部产品；而对于160公里动力集中型动车组，由于工艺技术要求不同，相关供货资质需另行认定，公司暂时只取得了盒子间产品的供货资质，因此供货项仅有盒子间。由于真空集便系统、清水箱及污物箱属于系统功能类，技术含量及供货价值较盒子间高出较多，因此350公里及250公里动车组

卫生间模块产品的毛利率较160公里动力集中型动车组卫生间模块产品的毛利率高出较多。综上，由于2021年与2020年产品结构的变化，导致毛利率下降较大。

金属结构件及其他产品：2021年较2020年毛利率下降18.73%，系其生产所用的主要原材料为金属材料，2021年金属材料大宗商品的价格较2020年整体大幅增长并维持在较高水平，导致公司生产所需的基础原材料价格上涨，公司虽采取一系列措施应对材料价格的上涨，但材料成本变动仍对公司毛利率产生一定影响。2021年金属等大宗商品的价格较2020年变动情况如下：

单位：元/吨

大宗商品	2021 年度平均价	2020 年度平均价	变动比例(%)
碳钢	5,605.73	4,144.67	35.25
不锈钢	18,524.08	14,400.92	28.63
铝锭	18,740.92	13,991.83	33.94
铜	68,500.82	48,707.10	40.64

注：大宗商品碳钢价格取自“钢易网”，不锈钢价格取自“长江有色金属网”，铝锭和铜价格取自“世铝网”。

内饰件产品：主要为动车组内部组成，主要为墙板、顶板等产品，其生产所用的主要材料为合成树脂、胶衣等化工材料，及铝板、铝型材等金属材料。合成树脂及胶衣等化工材料主要由从原油及天然气中提炼出的乙烯、丙烯、苯、甲苯、酒精及丙酮等高分子化合物经多阶段化学反应制成，受2021年原油价格上涨的影响，价格也小幅上涨，从而导致产品毛利率下降。2021年原油大宗商品的价格较2020年变动情况如下：

单位：元/吨

大宗商品	2021 年度平均价	2020 年度平均价	变动比例(%)
原油	70.51	41.37	70.46

注：原油大宗商品价格取自“新浪财经-布伦特原油期货价格”。

2、列车运行控制产品

列车运行控制产品为公司高毛利产品，2021年列车运行控制产品销售占比较上期增长，该类产品为子公司成都威奥畅通科技有限公司（以下简称“成都畅通”）的主要产品。公司收购成都畅通，收购日为2020年11月30日，2020年度仅将成都畅通2020年12月的利润表纳入当年合并报表，而2021年成都畅通全年纳入公司合并报表，因此2021年度列车运行控制产品销售占比较2020年大幅增长。2021年列车运行控制产品毛利率下降，原因系非同一控制合并成都畅通对存货价值评估增值按公允价值结转成本造成的影响。

3、城轨地铁车辆配套产品

城轨地铁车辆配套产品2021年收入较上年增长13.95%，2021年成本较上年增长45.30%，主要受汇率变动、运输成本增长的影响，量化分析汇率和运输成本的影响如下：

① 汇率变动的影响：

单位：万元

城轨地铁车辆配套产品	收入	成本	毛利额	毛利率(%)
2021年按交易发生时即期汇率计算的本位币金额(A)	27,811.07	31,931.60	-4,120.53	-14.82
按2020年度平均汇率估算的2021年本位币金额(B)	28,725.67	31,931.60	-3,205.93	-11.16
差异(B-A)	914.60	--	914.60	3.66

公司城轨地铁车辆配套产品客户主要为境外客户，其中境外客户以美元和欧元结算的城轨地铁车辆配套产品收入2021年、2020年均占城轨地铁车辆配套产品收入的90%以上，根据国家外汇管理局公布的人民币兑美元和欧元汇率中间价，2020年人民币兑美元的全年平均汇率为6.8976，人民币兑欧元的全年平均汇率为7.8755，2021年人民币兑美元的全年平均汇率为6.4515，人民币兑欧元的全年平均汇率为7.6293，2021年人民币兑美元平均汇率下降6.47%，兑欧元平均汇率下降3.13%，如2021年以美元和欧元结算的城轨地铁车辆配套产品按2020年度平均汇率折算成2021年的收入金额，将增加城轨地铁车辆配套产品3.66%的毛利率。

②运输成本的影响：

单位：万元

城轨地铁车辆配套产品	收入	成本	毛利额	毛利率(%)
2021年按实际发生运输成本确认的金额(C)	27,811.07	31,931.60	-4,120.53	-14.82
按2020年运输成本水平估算2021年的金额(D)	27,811.07	28,416.01	-604.94	-2.18
差异(D-C)	--	-3,515.59	3,515.59	12.64

公司城轨地铁车辆配套产品的主要客户主要分布于德国、加拿大、瑞士、比利时、奥地利等欧美地区，受国际形势及疫情影响，境外运输价格大幅上涨，运输成本大幅上涨，公司2020年1月1日起适用新收入准则，根据准则规定，将向客户发货所产生的运费作为实现销售所必须的支出，按合理方式分摊，分别计入当期主营业务成本和存货的合同履约成本，因此境外运输费用的大幅增长导致产品成本大幅增长，如2021年运输成本按照2020年的运输成本水平估算，将增加城轨地铁车辆配套产品12.64%的毛利率。

③固定成本的影响：

公司两期单位收入中分摊的单位固定成本如下：

单位：元

项目	2021 年度	2020 年度	变动
单位收入中分摊的单位直接人工	0.145	0.125	0.02
单位收入中分摊的单位制造费用	0.190	0.140	0.05
合计	0.335	0.265	0.07

注：由于本年度订单减少、疫情影响停工等原因，造成产能利用率下降，生产成本中的直接人工成本更偏向于固定成本属性，故在计算对成本的影响时，将直接人工成本视为固定成本进行计算。

公司2021年度境内收入受疫情影响，主要客户订单减少，境外业务订单影响不大的情况下，境外城轨地铁车辆配套产品收入中分摊的单位固定成本上升，因此毛利率下滑。

单位：万元

城轨地铁车辆配套产品	收入	成本	毛利额	毛利率(%)
2021年按实际发生固定成本确认的金额(E)	27,811.07	31,931.60	-4,120.53	-14.82
按2020年单位固定成本水平估算2021年的金额(F)	27,811.07	30,121.80	-2,310.73	-8.31
差异(F-E)	--	-3,515.59	3,515.59	6.51

注：按2020年单位固定成本水平估算2021年的成本金额=（2021年成本-2021年收入*2021年单位收入中分摊的单位固定成本）+（2021年收入*2020年单位收入中分摊的单位固定成本）

受疫情影响，2021年度铁路客运量的减少，导致国内高铁动车新造和检修需求降低，铁路车辆装备交付量减少，导致公司产销率和产能利用率下降。产能利用率的下降导致公司各单位产品中分摊的固定资产折旧、固定人工成本、其他制造费用等固定成本上升，导致境外城轨地铁车辆配套产品中分摊的固定成本上升，如2021年固定成本按照2020年的固定成本水平估算，将增加城轨地铁车辆配套产品6.51%的毛利率。

综上所述，公司2021年收入、毛利率大幅下滑，主要系受疫情影响，乘坐高铁动车出行人员大幅减少，轨道交通在线运营动车组数量及平均每组动车行驶里程均明显减少，使动车新造和检修的业务需求大幅下降，从而导致相关订单大幅减少，业务量减少使公司单位产品固定成本上升，导致公司整体毛利率下滑。

（二）根据目前的在手订单和新签订单情况，结合目前的原材料价格、运杂费成本等因素，分析预计未来毛利率的变化情况，是否将对公司利润构成持续不利影响。

截至2021年末，公司已签约尚未执行的订单金额40,190.65万元，2022年新签订单在定价时考虑了2021年相关成本上涨的因素，如就运输成本增长问题，与客户协商并在合同中约定双方共同承担或由客户单独承担运输费用，以缓解成本增长压力。

原材料价格上涨主要涉及金属材料和化工原料，2021年与公司产品相关的原材料价格较2020年一直在高位徘徊，公司为应对材料成本增长的压力，本着“内

挖潜力，外整资源”的原则，采取了以下措施：

1、在公司供应商管理部门建立的现有供应商网络中，进行采购谈判，与此同时，优化采购渠道，开拓新的供应商，优化公司原材料采购价格；

2、优化生产工艺，推行节拍化生产，进行精确化短期排产，提高生产效率，降低材料消耗和产品生产成本；

3、夯实内部管理，提高公司经营管理水平，严格执行公司的费用预算管理，持续推进公司降本降费的策略。

对于客户端，突出公司可以为客户提供“一站式”采购，以及具备为客户在产品的全生命周期内提供完整的解决方案的能力，加强公司的自我宣传和推介，具体做好：

1、在公司多年技术积累及收购成都畅通的基础上，积极拓展新产品及新业务，聚焦新模块、新材料、新技术，提高产品技术含量，逐步调整产品结构布局，提高高附加值产品的比重，以综合提升产品议价能力；

2、密切跟踪市场汇率变化情况，积极采取应对措施。在出口业务中，对于正在商谈的对外业务合同，根据汇率变动的预期值向外报价；在进口业务中，把握进口结汇时机，控制外汇风险；

3、积极对接主要客户，及时收集与公司经营相关的产业政策及行业规划信息，做好政策和趋势研究，积极应对政策和产业规划可能出现的变化。

4、加强管理，疫情下启动应急响应预案，投入资源全力应对疫情，做好与上下游客户、供应商的沟通，降低疫情对公司经营带来的不利影响；

5、充分利用境外子公司、境外合作伙伴等境外资源，加强目标市场开拓。在出境面临困难的情况下，以境内资源带动境外销售，持续完善海外市场销售模式，不断探索拓展海外市场的模式。

综合以上应对措施并结合行业未来发展需求，公司力争将导致毛利率下降的

不利因素的影响降至最低。但由于目前疫情态势仍存在不确定性，国家铁路客运量仍处于较低水平，存量轨道交通车辆运行里程减少，对新造车辆及维修需求降低，进而影响公司经营业务的开展，可能对公司2022年以及未来的经营业绩造成持续不利影响。

【会计师回复】

（一）核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题执行的主要程序如下：

1、对公司 SAP 系统控制的设计有效性进行评估，包括系统的开发、变更权限、运维、安全、备份、逻辑访问等 IT 一般控制情况。对成本核算流程、采购流程、销售流程方面的应用型控制进行了测试；

2、访谈公司销售部门、供应商管理部、采购部、物流部、生产部和财务部等部门负责人及相关经办人员，了解公司销售循环、采购与付款循环、生产与仓储循环的流程及其内部控制关键控制点、执行穿行测试，并对相关内部控制执行有效性进行测试；

3、获取并复核公司销售和采购明细表，并抽取大额销售/采购合同/订单，检查主要供应商的采购额至入库单、采购发票、付款凭证等原始单据，检查主要客户的销售额至出库单、运输单据、验收单、销售发票、收款凭证等原始单据；关注产品销售价格和原材料采购价格是否存在重大变动，并对变动情况结合行业实况进行对比分析；

4、采用积极的函证方式对主要客户和供应商的往来余额、交易金额进行函证；对主要客户和供应商进行访谈，2021 年访谈的客户销售金额占收入总额比例为 74.44%，访谈的供应商采购额占总采购额的比例为 22.46%；

5、对报告期内主要原材料进行计价测试，检查成本结转金额是否准确；获取制造费用明细表，对各项明细的变动进行分析性复核，对制造费用的明细执行细节测试；

6、对公司的成本计算进行复核，检查生产成本明细账，并检查成本分配表、材料领料单、直接人工计提与分配明细表等原始资料，复核生产成本归集与分配的准确性，关注成本计算方法是否各期保持一致；

7、获取主营业务成本明细表，与明细账和总账核对一致；编制成本倒轧表，根据各期材料、人工和制造费用计算产品成本构成，并结合材料采购单价、员工组成情况分析各成本要素变动对成本影响的合理性；

8、对营业收入、营业成本实施截止性测试，检查是否存在收入、成本跨期确认的情形；

9、对公司毛利率变动情况进行分析性复核，并与同行业可比公司进行比较分析，了解与同行业产品间的差异，分析毛利率变动是否存在异常。

（二）核查意见

经核查，我们认为：公司毛利率下降与公司实际业务情况和经济环境相符，上述回复符合公司实际情况，公司毛利率下降存在合理性。

问询函问题 5：

年报披露，公司 2021 年度发生销售费用 3.47 亿元，同比增长 6.23%；管理费用 1.4 亿元，同比增长 14.41%。同期，公司可比竞争对手的同类费用普遍下降或持平。请公司补充披露在业绩大幅下滑且降幅明显高于竞争对手的情况下，上述费用依然增长的原因及合理性。请年审会计师发表意见。

【公司回复】

（一）销售费用增长的原因及合理性

公司销售费用两期数据如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度
职工薪酬	1,555.55	1,437.91
差旅费	333.98	170.69
质量保证金	269.08	565.83
业务招待费	204.70	169.67

其他费用	1,103.25	919.03
合计	3,466.55	3,263.14

公司销售费用增长的主要原因系：

1、为融合机车车辆配套技术与高铁城际车辆配套技术的协同开发能力，增强公司在轨道交通领域的竞争力和盈利能力，公司于2020年11月30日非同一控制收购成都畅通，因此2020年度公司合并层面的销售费用仅包含成都畅通12月份的销售费用39.80万元，2021年度公司销售费用包含成都畅通全年销售费用461.10万元；

2、基于大健康的时代背景及老龄化社会的到来，公司筹划开发新型业务，研发制造大健康服务类型的氧舱新产品，为拓展氧舱市场，2021年度新设上海威奥颐摩健康科技有限公司（以下简称“威奥颐摩”），发生销售费用198.33万元。

如扣除上述因素的影响，公司销售费用两期数据如下：

单位：万元

项目	2021 年度注 1	2020 年度注 2
职工薪酬	1,322.09	1,421.78
差旅费	268.82	167.40
质量保证金	223.28	565.83
业务招待费	169.25	169.52
其他费用	823.69	898.81
合计	2,807.12	3,223.34

注 1：不包含成都畅通、威奥颐摩 2021 年度销售费用；

注 2：不包含成都畅通 2020 年 12 月销售费用

可见，扣除上述因素的影响后，公司2021年度销售费用2,807.12万元，较2020年度销售费用3,223.34万元减少416.22万元。

综上所述，销售费用增加主要由于2020年末收购成都畅通及2021年新设子公司威奥颐摩，如扣除该因素影响，公司销售费用整体呈下降趋势。

（二）管理费用增长的原因及合理性

公司两期管理费用具体情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度
职工薪酬	7,236.72	6,646.18
折旧及摊销	2,730.34	2,023.87
服务费	1,418.56	1,329.24
办公费用	807.17	831.34
差旅费	402.83	342.25
业务招待费	326.49	268.80
环保绿化费	219.71	275.40
维修费	137.12	108.80
其他费用	703.74	396.02
合计	13,982.69	12,221.91

公司管理费用增长的主要原因系：

1、为融合机车车辆配套技术与高铁城际车辆配套技术的协同开发能力，增强公司在轨道交通领域的竞争力和盈利能力，公司于2020年11月30日非同一控制收购成都畅通，因此2020年度公司合并层面的管理费用仅包含成都畅通12月份的管理费用128.21万元，2021年度公司管理费用包含成都畅通全年管理费用1,424.70万元；

2、为拓展地铁维保市场，本期公司收购上海威奥玥赫轨道设备有限公司（以下简称“威奥玥赫”），收购后发生管理费用410.09万元；

3、基于大健康的时代背景及老龄化社会的到来，公司筹划开发新型业务，研发制造大健康服务类型的氧舱新产品，为拓展氧舱市场，本期新设子公司威奥颐摩，发生管理费用66.22万元；

如扣除上述因素的影响，公司管理费用两期数据如下：

单位：万元

项目	2021 年度注 1	2020 年度注 2
----	------------	------------

职工薪酬	6,779.53	6,619.37
折旧及摊销	2,025.14	1,956.98
服务费	1,276.21	1,311.93
办公费用	680.97	825.99
差旅费	366.57	341.72
业务招待费	257.22	267.81
环保绿化费	203.39	275.40
维修费	134.43	108.32
其他费用	358.20	386.19
合计	12,081.68	12,093.70

注 1：不包含成都畅通、威奥玥赫、威奥颐摩 2021 年度管理费用；

注 2：不包含成都畅通 2020 年 12 月管理费用。

可见，扣除上述因素的影响后，公司2021年度管理费用12,081.68万元，与2020年度管理费用12,093.70万元基本持平。

综上所述，管理费用增加主要由于2020年末收购成都畅通、2021年收购威奥玥赫及2021年新设子公司威奥颐摩，如扣除该因素影响，公司管理费用整体基本持平。

【会计师回复】

（一）核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题执行的主要程序如下：

- 1、了解并测试评价公司与费用确认相关内部控制的设计及运行有效性；
- 2、获取报告期内费用的分项目月度明细表，并与同期数据对比，分析主要项目变动情况及各月波动情况，对异常变动项目核实变动原因；
- 3、抽取单笔金额较大的样本，检查相关的合同、发票、银行回单及其他支持性文件，以确认是否真实完整，并列支在恰当的会计期间；

4、获取员工花名册、工资表及人工分摊表，复核公司薪酬福利的计提、发放、分配依据，将报告期内各期工资水平进行横向比较，关注薪酬费用入账的完整性、分配的准确性；

5、对报告期内折旧、摊销类费用与各有关项目进行核对，复核勾稽关系是否正确；

6、对资产负债表日前后记录的费用执行截止测试，检查相关原始单据，评价费用是否被记录于恰当的会计期间。

（二）核查意见

经核查，我们认为：

销售费用、管理费用增加主要由于 2020 年末收购成都畅通，2021 年收购威奥玥赫及 2021 年新设子公司威奥颐摩影响，扣除该影响后，销售费用及管理费用均呈下降趋势，公司销售费用、管理费用的变动具有合理性。

问询函问题 6：

年报披露，公司 2021 年度应收账款的坏账准备计提比例为 7.38%，高于去年的 3.46%，且账龄明显增长；商业承兑汇票的坏账准备计提比例为 1.88%，高于去年的 0.01%；合同资产的减值准备计提比例为 9.19%，高于去年的 4.58%；其他应收款的坏账准备计提比例为 6.97%，高于去年的 5.9%。请公司补充披露：(1) 本年度各类应收款项坏账准备或减值准备计提比例均明显提高的原因；(2) 以前年度是否存在坏账准备或减值准备计提不足的情况；(3) 结合各类应收款项的账龄变化情况，说明本年度公司面临的信用风险是否显著提升。请年审会计师发表意见。

【公司回复】

（一）本年度各类应收款项坏账准备或减值准备计提比例均明显提高的原因。

1、应收账款坏账准备及合同资产减值准备情况

（1）公司应收账款坏账准备及合同资产减值准备计提政策。

公司严格按照企业会计准则确定应收账款预期信用损失。根据财政部2017年3月31日修订的《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》，对于划分为组



合的应收账款，公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

公司2020年按客户信用风险特征对应收账款及合同资产进行组合划分，组合划分情况如下：

应收账款：

应收账款组合1：应收境内企业客户

应收账款组合2：应收境外企业客户

合同资产：

合同资产组合1：境内产品销售

合同资产组合2：境外产品销售

2021年受疫情的持续影响，行业需求下降，客户回款周期延长。应收境内企业客户中，国有企业和非国有企业信用风险逐渐呈现显著区别，国有企业由于规模较大，实力相对雄厚，信用风险相对较低；其他企业信用风险在疫情下明显增加。若2021年沿用2020年应收账款风险组合分类，按预期信用损失模型计算的坏账准备及减值准备与公司实际经营情况不符。

基于上述情况，鉴于各类客户的信用风险特征发生改变，公司对“应收账款组合1：应收境内企业客户”及“合同资产组合1：境内产品销售”进行了细化管理：将“应收账款组合1：应收境内企业客户”细分为“应收国有企业客户”、“应收非国有企业客户”；“合同资产组合1：境内产品销售”区分为“国有企业产品销售”、“非国有企业产品销售”。

细分后，2021年按客户信用风险特征对应收账款及合同资产进行组合划分情况如下：

应收账款：

应收账款组合1：应收国有企业客户

应收账款组合2：应收非国有企业客户

应收账款组合3：应收境外企业客户

合同资产：

合同资产组合1：国有企业产品销售

合同资产组合2：非国有企业产品销售

合同资产组合3：境外企业产品销售

公司应收账款与合同资产采用“基于滚动率（迁徙率）的减值矩阵方法”计算预期信用损失率，自适用新金融工具准则以来，公司历年各计算方法保持一致。

公司于2020年11月收购成都畅通，收购时成都畅通作为独立个体单独计算预期信用损失率，本年公司对威奥股份（不含成都畅通）与成都畅通以相同计算方法分别计算。

由于整体计算过程较为繁杂，篇幅较长，现以2021年度威奥股份（不包含成都畅通）“应收国有企业客户/国有企业产品销售”组合为例，计算方法如下：

A、基于滚动率（迁徙率）的减值矩阵

账龄	2020 年余额（含合同资产）①	本期回收金额②	2021 年余额（含合同资产）③	历史回收率④
1 年以内	792,737,287.23	364,636,188.88	232,262,845.22	46.00%
1 年-2 年	66,541,365.65	51,290,684.31	428,101,098.35	77.08%
2 年-3 年	1,263,629.18	563,629.18	15,250,681.34	44.60%
3 年-4 年	-	-	700,000.00	100.00%
4 年-5 年	77,000.00	-	-	0.00%
5 年以上	113,027.61	-	190,027.61	0.00%
合计	860,732,309.67	416,490,502.37	676,504,652.52	48.39%

B、计算账龄组合预期信用损失率

账龄	本年以后预期回收率			调整后的迁徙率⑦	预期信用损失率⑧
	历史回收率④	前瞻性调整⑤	预期回收率⑥		
1年以内	46.00%	--	46.00%	54.00%	3.70%
1年-2年	77.08%	--	77.08%	22.92%	6.86%
2年-3年	44.60%	10.00%	40.14%	59.86%	29.93%
3年-4年	100.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%
4年-5年	0.00%	100.00%	0.00%	100.00%	100.00%
5年以上	0.00%	100.00%	0.00%	100.00%	100.00%

计算公式：

1、历史回收率④=本期回收金额②/上年应收账款余额①

2、本期回收金额②=次年账龄阶段金额-本年账龄阶段金额；

例：2020年1年以内回收金额②=2021年末（1-2年）③-2020年末（1年以内）①

3、预期回收率⑥=历史回收率④*（1-前瞻性调整⑤）

4、调整后迁徙率⑦=1-预期回收率⑥

5、预期信用损失率⑧=本账龄阶段迁徙率*次年账龄阶段损失率（5年以上的应收账款由于账龄较长，信用风险较大，根据谨慎性原则按100%的损失率计提坏账）

例：3年-4年预期信用损失率⑧=4年-5年预期信用损失率⑧（100%）*3年-4年调整后迁徙率⑦（50%）

（2）本年度应收账款坏账准备及合同资产减值准备计提比例明显提高的原因。

公司2021年度应收账款的坏账准备计提比例为7.38%，高于去年的3.46%；合同资产的减值准备计提比例为9.19%，高于去年的4.58%，均较上期有所增加。公司历年来采用相同的坏账准备计提政策，本期应收账款坏账准备及合同资产减值准备计提比例较往年提升的主要原因系应收账款账龄明显增长，平均坏账计提比率有所增加，具体情况如下：

A、总体账龄情况

单位：元

账龄	2021.12.31	占比	2020.12.31	占比
1年以内	380,548,380.08	45.70%	909,608,687.68	91.22%
1至2年	422,489,292.48	50.74%	80,791,235.51	8.10%
2至3年	26,119,550.09	3.14%	5,591,459.28	0.56%

3 至 4 年	2,642,198.98	0.32%	401,723.16	0.04%
4 至 5 年	147,580.90	0.02%	243,177.89	0.02%
5 年以上	680,354.65	0.08%	486,316.74	0.05%
合计	832,627,357.18	100.00%	997,122,600.26	100.00%

2021年1年以内应收账款占比较2020年下降50%，1年以上应收账款占比大幅增加，1至2年应收账款增加主要系受疫情影响，公司主要客户回款周期较往年有所延长所致。

B、主要应收账款组合情况

单位：元

组合名称	2021 年余额	占比(%)	坏账计提比例(%)	2020 年余额	占比(%)	坏账计提比例(%)
应收国有企业客户	701,600,542.19	84.27	6.00	853,778,863.38	85.62	2.80
应收非国有企业客户	61,975,647.22	7.44	23.16	50,412,487.42	5.06	5.12
应收境外企业客户	69,051,167.77	8.29	7.15	92,931,249.46	9.32	8.67

应收国有企业客户组合占总体应收账款比例较高，该组合2020、2021年坏账计提比例变化较大主要系应收账款账龄明显增长，平均坏账计提比率相应提高所致。

2021年之前由于国有企业和非国有企业信用风险差异不大，未按区分不同组合，2021年非国有企业信用风险在疫情下明显增加，故2021年对应收账款风险组合进行调整，将组合“应收境内企业客户”细分为“应收国有企业客户”、“应收非国有企业客户”；

C、组合坏账计提情况

①应收国有企业客户组合

单位：元

账龄	2021.12.31			2020.12.31		
	应收账款	坏账准备	预期信用损失率(%)	应收账款	坏账准备	预期信用损失率(%)
1年以内	283,082,429.15	9,182,827.53	3.24	791,022,952.79	16,994,460.02	2.15
1至2年	402,034,253.27	27,549,821.75	6.85	58,814,621.20	5,331,058.71	9.06
2至3年	15,214,420.86	4,497,626.88	29.56	3,413,625.77	1,103,576.52	32.33
3至4年	995,648.49	613,062.03	61.57	337,636.01	270,108.81	80.00
4至5年	83,762.81	83,762.81	100.00	77,000.00	77,000.00	100.00
5年以上	190,027.61	190,027.61	100.00	113,027.61	113,027.61	100.00
合计	701,600,542.19	42,117,128.61	6.00	853,778,863.38	23,889,231.67	2.80

2021年对比2020年应收国有企业客户组合根据“基于滚动率（迁徙率）的减值矩阵方法”计算的预期信用减值损失率在各账龄段均有所变动。总体预期信用损失率从2.8%上升到6.00%的主要原因系：长账龄应收账款（1至2年）大幅增加导致综合坏账计提比例增加。

其中，1年以内的预期信用损失率较上年有所上升，1至2年的预期信用损失率较上年有所降低，主要系公司计算预期信用损失率的基础为各账龄段的历史回收率：2021年末1年以内账龄段的回收率为46.00%，2020年末1年以内账龄段的回收率为80.86%；2021年末1至2年账龄段的回收率为77.08%，2020年末1至2年账龄段的回收率为18.86%，回收率较高的账龄段，在结合前瞻性调整、迁徙率等数据后的预期信用损失率计算结果相对较小，具体计算方法参见本题回复（一）.1。

②应收非国有企业客户组合

单位：元

账龄	2021.12.31			2020.12.31		
	应收账款	坏账准备	预期信用损失率(%)	应收账款	坏账准备	预期信用损失率(%)
1年以内	31,360,467.99	3,728,813.66	11.89	39,158,093.75	849,730.63	2.17
1至2年	19,921,415.47	4,308,774.41	21.63	8,661,720.97	784,751.92	9.06
2至3年	8,661,720.97	4,373,515.79	50.49	1,991,799.76	487,990.94	24.50

3 至 4 年	1,480,309.83	1,392,823.52	94.09	61,405.92	49,093.96	79.95
4 至 5 年	61,405.92	57,776.83	94.09	166,177.89	166,177.89	100.00
5 年以上	490,327.04	490,327.04	100.00	373,289.13	373,289.13	100.00
合计	61,975,647.22	14,352,031.25	23.16	50,412,487.42	2,711,034.48	5.38

2021年末各账龄段的预期信用损失率较2020年末有所增长，主要系公司鉴于国有企业和非国有企业信用风险逐渐呈现显著区别，2021年将应收国有企业客户和应收非国有企业客户分为不同组合计算预期信用损失率所致。

③应收境外企业客户组合

单位：元

账龄	2021.12.31			2020.12.31		
	应收账款	坏账准备	预期信用损失率(%)	应收账款	坏账准备	预期信用损失率(%)
1 年以内	66,105,482.94	2,346,744.64	3.55	79,427,641.14	4,003,153.12	5.04
1 至 2 年	533,623.74	178,657.23	33.48	13,314,893.34	3,867,976.52	29.05
2 至 3 年	2,243,408.26	2,243,408.26	100.00	186,033.75	186,033.75	100.00
3 至 4 年	166,240.66	166,240.66	100.00	2,681.23	2,681.23	100.00
4 至 5 年	2,412.17	2,412.17	100.00	--	--	--
合计	69,051,167.77	4,937,462.96	7.15	92,931,249.46	8,059,844.62	8.67

2021年对比2020年应收境外企业客户组合根据“基于滚动率（迁徙率）的减值矩阵方法”计算的预期信用减值损失率在各账龄段均有所变动。总体预期信用损失率从8.67%下降到7.15%的主要原因系：长账龄应收账款（1至2年）大幅减少导致综合坏账计提比例减少。

其中，1年以内的预期信用损失率较上年有所下降，1至2年的预期信用损失率较上年有所上升，主要系公司计算预期信用损失率的基础为各账龄段的历史回收率：2021年末1年以内账龄段的回收率为99.33%，2020年末1年以内账龄段的回收率为83.47%；2021年末1至2年账龄段的回收率为83.15%，2020年末1至2年账龄段的回收率为94.61%，回收率较高的账龄段，在结合前瞻性调整、迁徙率等数据后的预

期信用损失率计算结果相对较小，具体计算方法参见本题回复（一）.1。

综上，本年度各类应收款项坏账准备或减值准备计提比例均明显提高的根本原因系长账龄应收账款大幅增加导致综合坏账计提比例增加。

2、商业承兑汇票坏账准备情况

本年度商业承兑汇票的坏账准备计提比例数据1.88%系年报披露有误，正确数据系0.76%，较去年的0.01%有所提高。公司应收商业承兑汇票主要系中车集团出具，中车集团系大型国企集团，客户资金雄厚，信誉较高，经营业绩良好，无法承兑的可能性低，相应票据减值风险较小。本期商业承兑汇票坏账计提比例有所提高，主要原因系公司结合一年期存款利率、报表日至票据到期日期限等数据进行折现，计算应收票据坏账准备计提比例，2021年末的应收票据，报表日至票据到期日的时间较长，因此坏账比例略有提高。

3、其他应收款坏账准备情况

（1）公司其他应收款坏账准备计提政策。

公司依据信用风险特征将其他应收款划分为若干组合，在组合基础上计算预期信用损失，确定组合的依据如下：

其他应收款组合1：往来款

其他应收款组合2：备用金

其他应收款组合3：押金及保证金

其他应收款组合4：其他

公司其他应收款采用“基于滚动率（迁徙率）的减值矩阵方法”计算预期信用减值损失，各组合计提坏账准备的方法与应收账款相同，具体测算方法详见应收账款。

（2）本年度其他应收款坏账准备计提比例上升。

其他应收款的坏账准备计提比例为6.97%，高于去年的5.90%，本期坏账准备计提比例较上期有所上升，主要原因系部分押金及保证金等款项账龄较长，公司测算坏账准备时迁徙率增加。账龄较长的款项主要为长期租赁的押金及保证金，该类款项账龄较长具有合理性，但随着账龄的延长款项收回风险有所增加，故测算出本期其他应收预期信用损失率较上期有所上升。

（二）以前年度是否存在坏账准备或减值准备计提不足的情况

公司历年来采用相同的坏账准备及减值准备计提政策，根据公司历年款项收回情况及对未来预期情况测算预期信用损失率，计算坏账准备及减值准备，不存在以前年度坏账准备或减值准备计提不足的情况。

（三）结合各类应收款项的账龄变化情况，说明本年度公司面临的信用风险是否显著提升。

1、应收账款及合同资产情况

（1）报告期内应收账款及合同资产合计账龄结构情况如下：

单位：元

账龄	2021.12.31	占比（%）	2020.12.31	占比（%）
1年以内	392,336,897.80	44.41	955,063,984.30	89.69
1至2年	457,519,187.10	51.79	102,596,992.32	9.63
2至3年	29,301,954.66	3.32	6,083,021.66	0.57
3年以上	4,263,395.92	0.48	1,135,801.79	0.11
合计	883,421,435.48	100.00	1,064,879,800.07	100.00

（2）2021年应收账款及合同资产客户结构

单位：元

类别	2021年余额	占比(%)	2020年余额	占比(%)
应收国有企业客户	750,562,349.98	84.96	920,607,557.12	86.45
应收非国有企业客户	63,807,917.73	7.22	51,340,993.49	4.82
应收境外企业客户	69,051,167.77	7.82	92,931,249.46	8.73

合计	883,421,435.48	100.00	1,064,879,800.07	100.00
----	----------------	--------	------------------	--------

根据上列的应收账款及合同资产（以下简称“应收账款”）账龄变化情况发现，报告期公司应收账款账龄延长，主要原因系受疫情影响，客户回款周期延长，公司应收账款信用风险有所提升。

根据公司客户结构来看，公司两期应收国有企业客户应收账款余额占比分别为86.45%、84.96%，应收非国有企业客户及境外企业客户应收账款余额占比分别为13.55%、15.04%。受疫情影响，应收非国有企业客户及境外企业客户信用风险有所提升，但占应收账款余额比例较低。公司主要应收账款为应收国有企业客户，国企客户主要为中国中车下属各轨道交通车辆整车制造企业，根据中国中车最近财务数据显示，经营业绩较为平稳，信用级别较高，不存在重大信用风险。

综上，公司应收账款信用风险有所提升，但总体在可控范围内。

公司在计提坏账准备及减值准备时，根据客户的信用风险特征划分应收账款组合，并利用预期信用减值损失模型对各组合应收账款进行测算，综合考虑了不同信用风险客户的应收账款实际收回情况并对未来经济状况进行预测，已增加应收账款坏账准备及合同资产减值准备的计提比例。

2、应收票据

公司应收票据分为银行承兑汇票及商业承兑汇票。

银行承兑汇票的承兑银行为6家大型商业银行和12家上市股份制商业银行（“6+12”银行）及河北银行。其中“6+12”银行系中国银保监会发布《银行业金融机构法人名单（截至2021年12月底）》中披露的6家大型国有商业银行及12家股份制商业银行，上述银行资质状况良好，信誉等级高；河北银行信用评级均为AAA级，已查询信用评级报告，未见异常。所有银行未出现违约迹象，资信状况良好，未有迹象表明其存在运营风险，无法承兑的可能性极低，银行承兑汇票信用风险无显著变化。

商业承兑汇票承兑人主要为中车集团下子公司，中车集团信誉相对较高，公

司未曾发生应收票据不可收回情况，商业承兑票据总体信用风险无显著变化。

3、其他应收款账龄情况

报告期各期其他应收款账龄结构情况如下：

单位：元

账龄	2021.12.31	占比(%)	2020.12.31	占比(%)
1年以内	4,615,597.58	46.08	5,053,621.02	53.30
1至2年	1,641,361.43	16.39	2,658,991.14	28.04
2年以上	3,759,293.70	37.53	1,768,802.76	18.66
合计	10,016,252.71	100.00	9,481,414.92	100.00

根据报告期各期其他应收款各账龄阶段的结构情况可知，其他应收款1年以内及1至2年阶段的其他应收款金额分别为461.56万元、164.14万元，两个阶段占比较上期有所下降。2年以上阶段的其他应收款金额为375.93万元，此阶段占比较上期有所增加。

2年以上的其他应收款主要系押金及保证金，由于主要系长期租赁产生的押金或保证金暂未收回，总体信用风险无显著变化。

【会计师回复】

（一）核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题执行的主要程序如下：

1、了解公司与各应收款项相关的内部控制及流程，评价内部控制设计的有效性，并测试关键控制运行的有效性；

2、获取管理层的预期信用损失模型，结合公司制定的金融工具减值政策，与管理层沟通前瞻性变动原因，评估合理性，复核管理层预期信用损失率的计算过程，并重新计算信用减值损失计提金额的准确性；

3、分析、评价应收账款、合同资产、应收票据、其他应收款坏账准备会计政策和估计的合理性，包括确定各组合的依据、单项金额重大的判断、单独计提坏账准备的判断、组合对应的坏账准备计提比例等；



4、选取金额重大的往来款，独立测试其可收回性，检查相关的客观证据，包括期后收款记录、客户的信用历史、经营情况和还款能力等；与管理层沟通，评价是否存在实际已经无法收回的往来款。

（二）核查意见

经核查，我们认为：

公司应收款项坏账准备或减值准备计提比例提高符合实际情况，以前年度坏账准备或减值准备不存在计提不足情况，计提合理；公司应收款项信用风险有所提升，但根据主要客户的经营情况、信用资质及财务状况分析，信用风险总体可控；公司综合考虑历史款项收回情况及对未来预期情况，对应收款项坏账准备及减值准备进行测算，已计提相对充分合理的坏账准备或减值准备。

问询函问题 7：

年报披露，2020 年末母公司资产负债表中预付款项金额为 4.17 亿元，合并资产负债表中预付款项金额为 0.11 亿元，表明公司存在对子公司的大额预付款，该金额亦明显高于以前年度。请公司补充披露：(1)上述母公司支付给子公司的大额预付款项的具体用途及使用对象，并解释该金额与以前年度差异较大的原因；(2)资产负债表日后上述预付款项的具体使用情况。请年审会计师发表意见。

【公司回复】

2021 年末母公司资产负债表中预付款项金额为 4.17 亿元，合并资产负债表中预付款项金额为 0.11 亿元。母公司存在对子公司的大额预付款，其中罗美威奥 35,185.05 万元、青岛科达 5,909.95 万元。

上述母公司支付给子公司的大额预付款项的具体用途为根据合同约定预付采购成品及原材料货款，本期预付款较上期大幅增加，主要原因系：2020 年疫情初起，公司基于当时的轨道交通装备制造领域产业政策、行业发展趋势、经营环境判断，虽然疫情的发生对公司及下游客户短期生产经营的开展带来一定影响，但后续市场情况可能好转，为降低疫情的负面影响，公司拟在 2021 年赶工生产，为保证子公司执行生产任务的资金充足，向子公司预先支付了采购货款。

后因 2021 年新冠疫情对客运铁路运输行业经济环境造成冲击，公司调整了生产经营计划，结合公司资金使用需求，将预付子公司罗美威奥款项转回母公

司用于资金周转，考虑到母公司与罗美威奥未签署债权债务抵消协议，因此母公司将转回的款项计入其他应付款。资产负债表日后，上述预付款项对应的采购内容开始安排发货，截至本问询回复日，母公司与罗美威奥已完成发货的金额约 4,514.16 万元，剩余合同内容正在进行中，母公司尚未归还子公司转回资金。鉴于新冠疫情的影响仍在持续，仍可能对公司生产经营组织、原材料供应、产品交付周期产生阶段性影响，目前，公司管理层正在对有关经营环境进行分析评估，并将根据分析对公司生产经营及后续合同执行做出适当调整。

【会计师回复】

（一）核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题执行的主要程序如下：

- 1、了解与预付款项相关的内控制度设计合理性，评价内部控制的运行有效性；
- 2、检查关联方交易数据，与关联方核对交易金额及往来款项；
- 3、关注并分析母公司预付款项大幅变动的情况，了解支付款项的具体用途；
- 4、获取并检查了与关联方交易相关的重要资金流水；
- 5、检查资产负债表日后的预付账款、检查相关凭证，了解期后拆借款项的归还情况。

（二）核查意见

基于执行的审计程序，我们认为：

根据公司业绩情况，公司母公司预付款项余额的变化符合实际情况，资产负债表日后预付款项使用情况系基于公司正常业务开展形成的，具有合理性。

问询函问题 8：

年报披露，2021 年末存货账面余额为 7.77 亿元，相比 2020 年末增加约 0.95 亿元。其中，2021 年末发出商品的账面余额为 4.27 亿元，相比 2020 年末增加约 1.09 亿元，是存货增加的主要原因。此外，公司 2021 年末计提存货跌价准备 2518.84 万元，相比 2020 年末的 432.49 万元亦有大幅增加。请公司补充披露：

(1)2021 年末发出商品大幅增加的原因；(2)资产负债表日后上述发出商品的具体使用情况；(3)2021 年末存货跌价准备大幅增加的原因。请年审会计师就问题(2)(3)发表意见。

【公司回复】

（一）2021 年末发出商品大幅增加的原因

公司的主要客户为中国中车，根据中国中车的生产需要，公司需按计划提前将完成生产的产品转移至客户指定仓库。因为轨道交通车辆制造行业所涉及的产品品类较多，质量、技术等方面要求较高，所以主机厂在收到公司产品后需要一定的时间进行装车调试，待相关调试完成后对公司的产品进行验收，导致公司产品从发运至客户到客户验收的周期较长且受到客户生产计划的影响。根据公司销售收入确认政策，公司需等客户完成对产品的验收后方能确认收入同时将发出商品结转成本，因此，公司各期末发出商品的占比较高。

2021年度，全球仍受新冠疫情的影响，境内外客户的生产进度及收货的进度也较以前年度有所减缓，由此导致公司2021年末发出商品较2020年末有所增加。

综合上述新冠疫情及国内外经济形势的影响，公司2021年末发出商品较2020年末有所增加。

（二）资产负债表日后上述发出商品的具体使用情况：

公司发出商品资产负债表日后的使用情况主要为已实现销售，财务上结转成本，除实现销售之外，不存在其他（如退货、换货等）的使用情况。公司近两年期末发出商品期后同期结转成本情况如下：

时点	项目	金额（万元）
2021 年 12 月 31 日	发出商品金额	42,712.47
	期末发出商品截至 2022 年 6 月 30 日结转成本金额	8,318.23
	发出商品期后结转成本比例	19.47%
2020 年 12 月 31 日	发出商品金额	31,831.55
	期末发出商品截至 2021 年 6 月 30 日结转成本金额	4,868.76
	发出商品期后结转成本比例	15.30%

2021年末和2020年末的发出商品期后实现销售结转的比例较低，主要是自2020年初至今，公司主要客户经营所在地长春、唐山、青岛、北京等地均发生了不同程度的疫情反复，各地多区实施封城管控政策，且中车长春、中车唐山、青岛四方、中车物流等客户均系大型央企中国中车下属子公司，职工人数较多，在疫情管控方面更为严格，生产交付及验收计划均受疫情影响而减缓甚至停滞。

（三）2021年末存货跌价准备大幅增加的原因

公司存货按照成本与可变现净值孰低计量。2021年末，受1年以上库龄的存货增加及出口运输成本大幅上涨的影响，存货跌价准备大幅增加。

2020、2021年末，存货跌价准备情况如下：

单位：万元

存货项目	2021.12.31	2020.12.31
原材料	600.01	224.64
其中：库龄1年以上的原材料	600.01	224.64
库存商品	964.78	207.85
其中：库龄1年以上的库存商品	554.06	207.85
计划销往境外的库存商品	410.72	--
发出商品	477.03	--
其中：计划销往境外的发出商品	477.03	--
合计	2,041.82	432.49

1、原材料、库龄1年以上的库存商品

公司订单交付周期一般在1年以内，基于谨慎性原则，公司对2021年末库龄1年以上的原材料、库存商品全额计提了存货跌价准备。

2021年度，受新冠疫情的影响，乘坐动车出行人数减少，在线运行动车数量及平均每组动车行驶里程均明显减少，国家对动车新造和检修的制造计划放缓，订单量减少，导致公司原材料及库存商品的流动性有所降低，本年库龄1年以上的存货有所增加。

2、计划销往境外的库存商品、发出商品

通常情况下，公司不对发出商品计提存货跌价准备，原因系公司下游客户主要为长期合作的国内外大型轨道交通车辆制造企业，资信状况及双方履约情况良好，因订单违约而造成的存货积压或报废的风险较低，发出商品发生跌价的可能性较小。根据以往发出商品验收及结算情况，发出商品因产品质量问题发生退货的情况很少，公司的发出商品基本不存在因退货导致的减值风险。

但在2021年度，受疫情及国际形势的影响，境外运输价格大幅上涨，导致公司境外城轨地铁车辆配套产品的运输成本大幅上涨，境外业务亏损。基于上述情况，遵照谨慎性原则，公司对2021年末计划销往境外的库存商品及发出商品按照“预计销售价格-至销售前将要发生的成本、费用及相关税费”的计算方式计提了存货跌价准备。

【会计师回复】

（一）核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题执行的主要程序如下：

1、了解公司与存货及存货跌价准备相关的内部控制制度并进行内部控制测试；

2、执行存货监盘程序，对期末存放在客户处的发出商品和存放在供应商处的委托加工物资进行函证；

3、调查交易对手背景及商业目的，对主要客户进行访谈，确认客户及销售的真实性；

4、对发出商品的运输单据、报关单据进行抽样核查，确认发出商品的真实性；

5、结合收入核查的相关程序，核查期末发出商品期后验收结转成本的情况，



确认期末发出商品真实存在；

6、评价管理层确定存货可变现净值所涉及的关键假设的合理性，包括：预计售价、估计的销售费用、相关税费及至销售前将要发生的成本等参数的合理性；

7、获取公司收发存明细表及库龄明细表，复核存货库龄划分的准确性，结合存货盘点监盘情况检查存货的数量和状况；

8、向公司相关人员了解库龄1年以上存货形成的原因及管理情况，了解原材料的备货标准、主要产品的生产周期及一般销售周期，结合存货盘点监盘判断长库龄存货是否出现减值迹象；

9、获取公司存货跌价准备转销明细表，与公司的收发存核对，检查转销产品是否均已销售或领用。

（二）核查意见

经核查，我们认为：

公司 2021 年末存货跌价准备计提充分，会计估计合理，存货跌价准备大幅增加与公司实际生产经营情况及国内外经济形势相符，具有合理性。

问询函问题 9:

年报披露，受疫情影响，国内外运费及出口杂费大幅上升，导致营业成本增长较多。但在成本分析表中，未能体现运费及出口杂费的影响。请公司自查该部分披露的完整性和准确性，并进行补充披露。请年审会计师发表意见。

【公司回复】

1、成本分析表中，未体现运费及出口杂费的影响，公司将运输费用在制造费用中一并披露，现将运输费用单独披露，对整体成本结构未产生实质影响，具体补充披露如下：

单位：元

分产品情况							
分产品	成本构成	本期金额	本期占	上年同期金额	上年同	本期金	情

	项目		总成本 比例 (%)		期占总 成本比 例(%)	额较上 年同期 变动比 例(%)	况 说 明
主营产品	直接材料	257,974,599.18	48.08	443,294,246.83	56.17	-41.81	
主营产品	直接人工	87,097,154.65	16.23	143,075,895.62	18.13	-39.13	
主营产品	制造费用	114,346,380.50	21.31	161,244,829.53	20.43	-29.09	
主营产品	运输费	77,167,842.32	14.38	41,579,477.67	5.27	85.59	
合计		536,585,976.65	100.00	789,194,449.65	100.00	-32.01	

运输费占主营业务成本的比例2021年、2020年分别为14.38%、5.27%，2021年营业成本中运输费较2020年增长85.59%。

运输费本期较上期增长原因系受疫情及国际形势的影响，境外运输价格大幅上涨，运输成本大幅上涨所致。

综上，营业成本中运输费本期较上期增长较大，占比升高，对营业成本的构成产生较大影响。

【会计师回复】

（一）核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题执行的主要程序如下：

1、访谈公司供应商管理部、采购部、物流部、生产部和财务部等部门负责人及相关经办人员，了解公司采购与付款循环、生产与仓储循环的流程及其内部控制关键控制点、执行穿行测试，并对相关内部控制执行有效性进行测试；

2、将运输费用与当期发货金额、收入确认金额进行对比，分析运输费用波动的合理性；抽取样本对运输合同、发票、银行回单进行检查；

3、对主要运输供应商就相关的运费采购额和应付账款余额进行函证，对于已发函未回函的供应商，通过检查采购订单、验收单、采购发票及期后付款等执行替代测试；

4、获取了运输费明细，对明细的变动进行分析性复核，对运输费的明细执行细节测试；



5、获取主营业务成本明细表，与明细账和总账核对相符；编制成本倒轧表，根据主要产品各期产量、材料、人工和制造费用、运输费计算单位产品成本构成分析各成本要素变动对成本影响的合理性；

6、对直接材料、直接人工、制造费用、运输费实施截止性测试，检查是否存在成本跨期确认的情形。

（二）核查意见

经核查，我们认为：

公司成本核算方法符合实际经营情况，运输费用增长与实际情况相符，对营业成本的影响合理。公司补充披露的信息真实、完整、准确。

本回复仅向上交所报送及披露（如适用）使用，不得用于任何其他目的。

致同会计师事务所（特殊普通合伙）

中国·北京

二〇二二年八月二十四日





证书序号: 0014469

此件仅用于业务报告使用, 复印无效

说明

- 1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批, 准予执行注册会计师法定业务的凭证。
- 2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的, 应当向财政部门申请换发。
- 3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。
- 4、会计师事务所终止或执业许可注销的, 应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。



会计师事务所 执业证书

名称: 致同会计师事务所 (特殊普通合伙)

首席合伙人: 李惠琦

主任会计师:

经营场所: 北京市朝阳区建国门外大街22号赛特广场5层

组织形式: 特殊普通合伙

执业证书编号: 11010156

批准执业文号: 京财会许可[2011]0130号

批准执业日期: 2011年12月13日

发证机关:



二〇二〇年十一月十一日

中华人民共和国财政部制



统一社会信用代码

91110105592343655N

此件仅供业务报告使用，复印无效

营业执照

(副本)



扫描二维码登录
“国家企业信用
信息公示系统”
了解更多登记、
备案、许可、监
管信息

名称 致同会计师事务所（特殊普通合伙）

类型 特殊普通合伙企业

法定代表人 李惠琦

经营范围

审计企业会计报表，出具审计报告；验证企业资本，出具验资报告；办理企业合并、分立、增资、减资、清算、债务重组等事宜中的审计业务，出具有关报告；基本财务咨询、税务咨询、会计培训；法律、法规规定的其他业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

成立日期 2011年12月22日

合伙期限 2011年12月22日至 长期

主要经营场所 北京市朝阳区建国门外大街22号赛特广场五层



登记机关

2022年03月10日

<https://www.gsxt.gov.cn>

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过
国家企业信用信息公示系统报送公示年度报告。

国家企业信用信息公示系统网址：

国家市场监督管理总局监制