

广州市金钟汽车零部件股份有限公司与
广东司农会计师事务所（特殊普通合伙）
关于广州市金钟汽车零部件股份有限公司
向不特定对象发行可转换公司债券
审核问询函的回复

司农专字[2023]22007270157号

目 录

正文.....	1-62
签字盖章页.....	63

**广州市金钟汽车零部件股份有限公司与
广东司农会计师事务所（特殊普通合伙）
关于广州市金钟汽车零部件股份有限公司
向不特定对象发行可转换公司债券
审核问询函的回复**

司农专字[2023]22007270157号

深圳证券交易所：

根据贵所《关于广州市金钟汽车零部件股份有限公司申请向不特定对象发行可转换公司债券的审核问询函》（审核函〔2023〕020070号）（以下简称“问询函”）的要求，广州市金钟汽车零部件股份有限公司（以下简称“金钟股份”、“发行人”或“公司”）与广东司农会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）对问询函所列问题进行了逐项落实与核查，现回复如下，请予审核。

本回复所称报告期指 2020 年、2021 年、2022 年和 2023 年 1-3 月，如无特殊说明，本回复中所采用的简称或释义与募集说明书中的释义一致。本回复中若出现总计数尾数与所列数值总和尾数不符的情况，均为四舍五入所导致的差异。为方便阅读，本回复采用以下字体：

字体	字体含义
黑体（加粗）	问询函所列问题
宋体	对问询函所列问题的回复
楷体（加粗）	对募集说明书等申请文件的补充修改、披露

问题 1

报告期内，发行人综合毛利率分别为 33.31%、27.85%和 19.56%，呈逐年下降趋势；出口收入分别为 20,812.62 万元、27,339.48 万元、31,364.09 万元，占当期营业收入的比例分别为 52.50%、49.76%和 43.01%；汇兑损益分别为 777.14 万元、270.47 万元和-1,756.89 万元。根据申报材料，报告期内发行人出口至美国的所有产品均已按照 25%税率加征关税。发行人经营活动产生的现金流量净额分别为 4,172.55 万元、-2,592.03 万元和 6,034.43 万元。2022 年发行人新增前五大客户及前五大供应商。报告期各期末，发行人存货余额分别为 7,734.14 万元、14,848.97 万元和 16,979.32 万元，规模增长较快。截至 2022 年 12 月 31 日，发行人其他权益工具投资账面价值 300.00 万元，系对新一代汽车底盘系统（马鞍山）有限公司的股权投资（以下简称新一代底盘公司）。根据申报材料，发行人花都生产基地位于广州市花都区炭步镇东风大道西侧，因历史原因公司在上述地块自建的共计约 17,000 平方米房屋建筑物尚未取得房屋权属证书。

请发行人补充：（1）结合销售产品结构、成本构成及变化情况、产品定价模式、公司竞争优势等，量化说明报告期毛利率下降的原因及合理性，相关不利因素是否持续；（2）美国加征关税对发行人业绩影响，发行人所采取应对措施的有效性，并结合主要出口国家和地区、国际贸易摩擦等，说明是否会对发行人未来生产经营造成不利影响；量化说明汇率波动对发行人业绩的影响及应对措施；（3）结合业务模式、同行业可比公司等说明 2021 年经营性现金流为负的原因及合理性，发行人是否有足够的现金流支付公司债券本息；（4）新增前五大客户和前五大供应商的具体情况，包括但不限于客户背景、取得方式、合作历史、合作内容等，是否存在对相关客户和供应商的重大依赖；（5）结合存货构成、库龄、产品特性、期后销售比例、计提政策等，说明存货余额持续增长的原因及合理性、计提存货跌价准备是否充分，是否与同行业存在较大差异；（6）新一代底盘公司与公司目前阶段主营业务的具体协同关系，是否属于围绕产业链上下游以拓展客户、渠道为目的的产业投资，通过该项投资获得新的技术、客户或订单等战略资源的具体情况，发行人未将该项投资认定为财务性投资的原因及合理性；（7）发行人自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司已实施或拟实施的财务性投资的具体情况，是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关规定；

(8) 发行人花都地块相关房屋建筑物权属证书的最新办理进展，是否存在实质性障碍，是否会对发行人正常生产经营造成重大不利影响。

请发行人补充披露 (1) (2) (4) (5) (8) 相关风险。

请保荐人核查并发表明确意见，请会计师核查 (1) (3) (5) 并发表明确意见，请发行人律师核查 (8) 并发表明确意见。

【回复】

一、结合销售产品结构、成本构成及变化情况、产品定价模式、公司竞争优势等，量化说明报告期毛利率下降的原因及合理性，相关不利因素是否持续。

报告期内，公司综合毛利率情况如下：

项目	2023年1-3月	2022年度	2021年度	2020年度
主营业务毛利率	24.97%	19.02%	27.34%	32.89%
其他业务毛利率	100.00%	99.74%	81.69%	93.21%
合计	25.43%	19.56%	27.85%	33.31%

报告期，公司综合毛利率分别为 33.31%、27.85%、19.56% 和 25.43%。为保证报告期各期数据的可比性，剔除报关费及关税补偿的影响后，公司的综合毛利率情况如下：

项目	2023年1-3月	2022年度	2021年度	2020年度
主营业务毛利率	26.91%	20.90%	26.28%	32.89%
其他业务毛利率	100.00%	99.74%	81.69%	93.21%
合计	27.36%	21.44%	26.81%	33.31%

从上表可见，剔除报关费及关税补偿的影响后，2020年至2022年公司综合毛利率分别为 33.31%、26.81% 和 21.44%，呈逐年下降趋势，2023年1-3月，公司的毛利率回升至 27.36%。2020年至2022年，公司毛利率逐年下降主要受轮毂装饰件产品结构变化、原材料价格波动及国际海运价格波动等因素影响，其中轮毂装饰件产品结构变化主要系毛利率相对较低的低风阻轮毂大盘销售占比提高。报告期，公司毛利率波动的原因及合理性分析如下：

(一) 销售产品结构及各类产品毛利率变动分析

1、公司销售产品结构

公司主要产品包括轮毂装饰件、标识装饰件和车身装饰件。报告期，公司主营业务收入的构成及各类别产品的毛利率情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-3月			2022年度			2021年度			2020年度		
	收入金额	收入占比	毛利率	收入金额	收入占比	毛利率	收入金额	收入占比	毛利率	收入金额	收入占比	毛利率
轮毂装饰件	17,370.12	89.69%	28.90%	57,345.14	79.90%	22.08%	40,283.88	75.44%	29.93%	29,335.69	74.51%	39.76%
其中：低风阻轮毂大盘	4,355.41	22.49%	14.28%	8,714.78	12.14%	-8.98%	2,030.98	3.80%	-10.54%	286.10	0.73%	2.91%
标识装饰件	1,665.49	8.60%	7.10%	9,619.94	13.40%	0.47%	8,888.83	16.65%	-0.68%	7,419.05	18.84%	6.62%
车身装饰件	232.47	1.20%	22.34%	2,264.14	3.15%	24.05%	2,627.77	4.92%	35.57%	1,941.50	4.93%	26.30%
模具工装	83.92	0.43%	8.69%	833.92	1.16%	5.06%	875.03	1.64%	42.52%	672.85	1.71%	42.09%
运费补偿	14.06	0.07%	100.00%	1,705.63	2.38%	100.00%	726.47	1.36%	100.00%	-	-	-
合计	19,366.05	100.00%	26.91%	71,768.77	100.00%	20.90%	53,401.98	100.00%	26.28%	39,369.09	100.00%	32.89%

注：为保证报告期各期数据的可比性，上表已剔除报关费及关税补偿的影响。

2020年度至2022年度，剔除报关费及关税补偿的影响后，公司主营业务收入分别为39,369.09万元、53,401.98万元和71,768.77万元，呈持续增长态势。2023年1-3月，公司主营业务收入为19,366.05万元，继续保持良好增长势头。同时，公司主营业务毛利率分别为32.89%、26.28%、20.90%和26.91%，呈先下降后上升趋势。

从产品类别来看，2020年至2022年，公司轮毂装饰件的主营业务收入占比分别为74.51%、75.44%和79.90%，占比逐年提高，其毛利率分别为39.76%、29.93%和22.08%，呈逐年下降趋势。轮毂装饰件的销售占比提高及毛利率下降带动了公司主营业务毛利率的逐年下降。

从细分产品来看，2020年至2022年公司轮毂装饰件产品类别中，毛利率较低的低风阻轮毂大盘销售收入快速增长是导致轮毂装饰件整体销售占比提高及毛利率下降的主要影响因素。报告期，受益于新能源汽车行业的快速发展，公司低风阻轮毂大盘销售收入快速增长，2020年至2022年其销售收入分别为286.10万元、2,030.98万元和8,714.78万元，2021年、2022年分别同比大幅增长609.88%、329.09%，占主营业务收入的比例也由2020年的0.73%大幅提高至2022年的12.14%。受产品特点、新产品投产早期产能爬坡以及工艺和良品率相对不稳定等因素影响，公司低风阻轮毂大盘的生产成本相对较高，加之受市场竞争影响，

公司在获取相关项目时的报价相对较低，导致报告期其毛利率显著低于轮毂装饰件整体毛利率以及公司的综合毛利率。2023 年一季度，受益于原材料采购价格的下降以及前期新建产能逐步释放和生产工艺更趋成熟稳定，公司低风阻轮毂大盘毛利率较 2022 年度大幅回升。

综合来看，2020 年至 2022 年，毛利率相对较低的低风阻轮毂大盘销售占比逐年提高，是公司主营业务毛利率逐年下降的重要影响因素。以下将就公司产品类别及细分产品的收入占比变动情况、毛利率变动情况及其对公司主营业务毛利率的影响进行具体分析。

报告期，公司各类别产品收入占比变动和毛利率变动对于公司主营业务毛利率变动的影响量化分析如下：

单位：个百分点

业务类别	2023 年 1-3 月相对 2022 年度		2022 年度相对 2021 年度		2021 年度相对 2020 年度	
	收入占比 影响	毛利率变 动影响	收入占比 影响	毛利率变 动影响	收入占比 影响	毛利率变 动影响
轮毂装饰件	2.83	5.45	0.98	-5.92	0.28	-7.32
标识装饰件	-0.34	0.89	-0.02	0.19	0.01	-1.38
车身装饰件	-0.44	-0.05	-0.43	-0.57	-0.00	0.46
模具工装	-0.06	0.04	-0.02	-0.61	-0.03	0.01
运费补偿	-2.31	-	1.02	-	1.36	-
合计	-0.32	6.33	1.54	-6.91	1.62	-8.24
主营业务毛利率变动	6.01		-5.37		-6.62	

注：收入占比影响=本期毛利率×（本期销售收入占比-上期销售收入占比）；毛利率变动影响=（本期毛利率-上期毛利率）×上期销售收入占比。

由上表可见，2021 年度和 2022 年度，公司主营业务毛利率分别下降了 6.62 个百分点和 5.37 个百分点。其中，收入占比变动影响增加 1.62 个百分点和 1.54 个百分点，各类别产品毛利率影响减少 8.24 个百分点和 6.91 个百分点。各类别产品中，轮毂装饰件的毛利率下降影响减少主营业务毛利率 7.32 个百分点和 5.92 个百分点，轮毂装饰件的毛利率下降是公司 2021 年度和 2022 年度主营业务毛利率下降的主要原因。2023 年一季度，公司主营业务毛利率较 2022 年度提高 6.01 个百分点，其中，收入占比变动影响减少 0.32 个百分点，各类别产品毛利率变动影响增加 6.33 个百分点，轮毂装饰件产品收入占比提高和销售毛利率提高是导

致公司 2023 年 1-3 月主营业务毛利率上升的主要原因。从上述分析可见，报告期，轮毂装饰件产品收入占比和毛利率的变动是公司毛利率波动的主要影响因素，故以下重点对轮毂装饰件进行分析。

2、轮毂装饰件的收入及毛利率变动情况

(1) 轮毂装饰件的收入变动分析

公司的轮毂装饰件主要包括大尺寸轮毂装饰盖、轮毂中心盖和轮毂镶件等产品，其中大尺寸轮毂装饰盖又包括常规大尺寸轮毂装饰盖和低风阻轮毂大盘。报告期，公司轮毂装饰件各细分产品的收入构成情况如下表所示：

单位：万元

项目	2023 年 1-3 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
大尺寸轮毂装饰盖	8,722.91	50.22%	25,887.48	45.14%	18,211.49	45.21%	14,468.77	49.32%
其中：低风阻轮毂大盘	4,355.41	25.07%	8,714.78	15.19%	2,030.98	5.04%	286.10	0.98%
轮毂中心盖	4,174.07	24.03%	17,798.04	31.04%	16,057.99	39.86%	13,017.77	44.38%
轮毂镶件	4,436.81	25.54%	13,288.19	23.17%	5,784.34	14.36%	1,573.76	5.36%
其他	36.32	0.21%	371.44	0.65%	230.05	0.57%	275.39	0.94%
轮毂装饰件合计	17,370.12	100.00%	57,345.14	100.00%	40,283.88	100.00%	29,335.69	100.00%

报告期，受益于新能源汽车行业的快速发展，公司配套 T 公司、上汽乘用车等整车厂商的低风阻轮毂大盘以及配套比亚迪、SMART、极氪汽车等整车厂商的轮毂镶件在报告期实现量产销售，且相关产品订单持续增长，推动其销售收入快速增长。2020 年至 2022 年，公司低风阻轮毂大盘的销售收入分别为 286.10 万元、2,030.98 万元和 8,714.78 万元，轮毂镶件的销售收入分别为 1,573.76 万元、5,784.34 万元和 13,288.19 万元，均呈快速增长态势。低风阻轮毂大盘和轮毂镶件销售收入的快速增长，推动公司轮毂装饰件产品销售收入逐年增长，2021 年度和 2022 年度，公司轮毂装饰件产品销售收入分别同比增长 37.32% 和 42.35%。

(2) 轮毂装饰件的毛利率变动分析

报告期，公司轮毂装饰件各细分产品的毛利率变动情况如下表所示：

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
大尺寸轮毂装饰盖	21.99%	10.78%	21.88%	30.17%

轮毂中心盖	41.02%	34.15%	37.45%	49.38%
轮毂镶件	31.38%	28.38%	34.58%	46.92%
其他	-8.40%	6.59%	25.73%	48.53%
轮毂装饰件合计	28.90%	22.08%	29.93%	39.76%

由上表可知，公司轮毂装饰件各细分产品的毛利率均呈先下降后上升的趋势，各类细分产品收入占比变动和毛利率变动对于轮毂装饰件毛利率变动的影响量化分析如下：

业务类别	2023年1-3月相对 2022年度		2022年度相对 2021年度		2021年度相对 2020年度	
	收入占比影响	毛利率变动影响	收入占比影响	毛利率变动影响	收入占比影响	毛利率变动影响
大尺寸轮毂装饰盖	1.12	5.06	-0.01	-5.02	-0.90	-4.09
轮毂中心盖	-2.87	2.13	-3.01	-1.32	-1.69	-5.29
轮毂镶件	0.74	0.70	2.50	-0.89	3.11	-0.66
其他	0.04	-0.10	0.01	-0.11	-0.09	-0.21
合计	-0.98	7.79	-0.51	-7.33	0.43	-10.26
轮毂装饰件毛利率变动	6.81		-7.85		-9.83	

注：收入占比影响=本期毛利率×（本期销售收入占比-上期销售收入占比）；毛利率变动影响=（本期毛利率-上期毛利率）×上期销售收入占比。

由上表可见，剔除报关费及关税补偿的影响后，2021年度和2022年度，公司轮毂装饰件毛利率分别下降了9.83个百分点和7.85个百分点，其主要原因系：①大尺寸轮毂装饰盖、轮毂中心盖的毛利率下降合计减少轮毂装饰件毛利率9.38个百分点和6.34个百分点；②轮毂中心盖的收入占比下降减少轮毂装饰件毛利率1.69个百分点和3.01个百分点；③轮毂镶件的收入占比提高增加轮毂装饰件毛利率3.11个百分点和2.50个百分点。2023年1-3月，公司轮毂装饰件毛利率较2022年度提高6.81个百分点，其中大尺寸轮毂装饰盖、轮毂中心盖的毛利率回升，合计增加轮毂装饰件毛利率7.19个百分点，是轮毂装饰件毛利率上升的主要原因。

①大尺寸轮毂装饰盖

1) 平均价格、平均成本及毛利率分析

报告期，公司大尺寸轮毂装饰盖的平均价格、平均成本及毛利率情况如下：

单位：元/件

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度		2020年度
	金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
平均价格	27.57	21.71%	22.65	26.56%	17.89	3.93%	17.22
平均成本	21.51	6.41%	20.21	44.56%	13.98	16.25%	12.02
毛利率	21.99%		10.78%		21.88%		30.17%
平均生产成本	19.64	11.69%	17.58	47.49%	11.92	10.35%	10.80
毛利率（剔除运费）	28.77%		22.37%		33.38%		37.26%

注：上表中剔除运费的毛利率=1-（平均成本-平均运费）/平均价格=1-平均生产成本/平均价格；平均成本指含料工费及运费的单位成本，平均生产成本指仅含料工费的单位成本，下同。

报告期，公司大尺寸轮毂装饰盖的毛利率分别为 30.17%、21.88%、10.78% 和 21.99%。报告期，公司大尺寸轮毂装饰盖的平均价格逐年上涨，主要系随着新能源汽车行业的快速发展，公司配套 T 公司、上汽乘用车等整车厂商的低风阻轮毂大盘销售收入大幅增长，由于该类产品销售价格较高，随着其销售占比的提高，公司大尺寸轮毂装饰盖整体平均价格不断提高。报告期，大尺寸轮毂装饰盖的平均成本逐年上涨，除上述产品结构变化影响外，还受原材料价格及国际海运费价格波动的影响。关于原材料价格及国际海运费价格波动的具体情况详见本问题回复“一、（二）公司成本构成及变化情况分析”之“1、直接材料成本变动情况”及“3、运输费用成本变动情况”。

2) 具体产品构成分析

从具体产品来看，低风阻轮毂大盘收入占比的提高和毛利率的波动是影响公司大尺寸轮毂装饰盖毛利率的主要因素。公司的大尺寸轮毂装饰盖产品包括常规大尺寸轮毂装饰盖和低风阻轮毂大盘，其中低风阻轮毂大盘主要配套新能源汽车，报告期具体收入构成及毛利率（剔除运费）如下：

单位：万元

项目	2023年1-3月			2022年度			2021年度			2020年度		
	收入金额	收入占比	毛利率	收入金额	收入占比	毛利率	收入金额	收入占比	毛利率	收入金额	收入占比	毛利率
常规大尺寸轮毂装饰盖	4,367.50	50.07%	37.30%	17,172.69	66.34%	33.90%	16,180.52	88.85%	38.64%	14,182.67	98.02%	37.91%
低风阻轮毂大盘	4,355.41	49.93%	19.59%	8,714.78	33.66%	-0.35%	2,030.98	11.15%	-8.48%	286.10	1.98%	4.99%
合计	8,722.91	100.00%	28.77%	25,887.48	100.00%	22.37%	18,211.49	100.00%	33.38%	14,468.77	100.00%	37.26%

2020 年度，公司的低风阻轮毂大盘还处于起步阶段，销售收入较小，占大尺寸轮毂装饰盖销售收入的比重仅为 1.98%。2021 年以来，随着新能源汽车行业的快速发展，公司配套 T 公司、上汽乘用车等整车厂商的低风阻轮毂大盘实现量产销售，相关产品销售收入开始大幅增长，到 2022 年度销售收入已增长至 8,714.78 万元，占大尺寸轮毂装饰盖销售收入的比重大幅提高至 33.66%，而常规大尺寸轮毂装饰盖产品报告期销售收入增幅相对较小，占大尺寸轮毂装饰盖销售收入的比重逐年下降。2023 年一季度，公司低风阻轮毂大盘继续保持良好增长势头，其占大尺寸轮毂装饰盖销售收入的比重进一步提升至 49.93%。

报告期，受产品特点、新产品投产早期产能爬坡以及工艺和良品率相对不稳定等因素影响，公司低风阻轮毂大盘的生产成本相对较高，加之受市场竞争影响，公司在获取相关项目时的报价相对较低，导致其毛利率低于常规大尺寸轮毂装饰盖产品。2020 年至 2022 年，随着低风阻轮毂大盘销售收入占比的提高，公司大尺寸轮毂装饰盖的整体毛利率逐年下降。2023 年 1-3 月，受益于常规大尺寸轮毂装饰盖和低风阻轮毂大盘毛利率的提高，公司大尺寸轮毂装饰盖的整体毛利率有所回升。

报告期，公司低风阻轮毂大盘的**毛利率（含运费）**分别为 **2.91%、-10.54%、-8.98%和 14.28%**，**剔除运费后**分别为 4.99%、-8.48%、-0.35%和 19.59%，波动较大，具体分析如下：

单位：元/件

项目	2023 年 1-3 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度
	金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
平均价格	51.84	9.37%	47.40	20.09%	39.47	73.04%	22.81
平均生产成本	41.69	-12.37%	47.57	11.09%	42.82	97.60%	21.67
毛利率（剔除运费）	19.59%		-0.35%		-8.48%		4.99%

在平均价格方面，2020 年，公司的低风阻轮毂大盘仅有少量销售，且主要系配套长城汽车等整车厂商的产品，其平均价格和成本较低。2021 年，公司配套 T 公司、上汽乘用车等整车厂商的低风阻轮毂大盘实现量产销售，因其价格较高，报告期随着其销售占比的不断提高，公司低风阻轮毂大盘的平均价格不断提高。

在平均成本方面，2020年至2022年，公司低风阻轮毂大盘的平均成本逐年上升，其主要原因系：A、2021年，公司配套T公司、上汽乘用车等整车厂商的低风阻轮毂大盘实现量产销售，因其功能性相对其他产品更高，导致其对原材料的要求更高，相应的材料成本较高。B、低风阻轮毂大盘的生产工艺较为复杂，涉及双色涂装和盖模加工等生产工序，加工难度较大。2021年，公司配套T公司的低风阻轮毂大盘开始大规模量产，早期生产工艺相对不成熟，产品一次良品率较不稳定，返工处理较多，导致产品生产耗用的原材料、人工等成本均相对较多。2022年，随着生产工艺的不断优化和成熟，相关产品良品率不断提高，材料及人工的耗用逐步下降。C、为满足快速增长的订单需求，公司不断加大固定资产投入以扩大该类产品的产能，受产能爬坡影响，固定成本分摊相对较高。D、报告期，公司配套T公司、上汽乘用车等整车厂商的低风阻轮毂大盘销售占比不断提高，因相关产品单位成本较高，拉高了2022年度的整体平均生产成本。2023年一季度，公司低风阻轮毂大盘的平均成本较2022年度下降12.37%，其主要原因系：一方面，受益于主要原材料塑胶材料的市场价格不断回落，公司2023年一季度主要原材料的采购均价有所下降，直接材料成本总体下降；另一方面，公司低风阻轮毂大盘的市场需求旺盛，前期新建产能逐步释放，加之公司不断优化生产工艺、提高生产效率，产品良品率已稳定维持在较高水平，整体产销量也大幅提高，2023年一季度公司低风阻轮毂大盘的产量较2022年四季度增长约30%，使单位产品分摊的固定成本下降较多。

综上所述，受益于新能源汽车行业的快速发展，公司的低风阻轮毂大盘销售收入快速增长，因其毛利率水平较低，随着其收入占比的不断提高，对公司大尺寸轮毂装饰盖的毛利率造成了一定不利影响。2023年一季度，受益于原材料采购价格的下降以及前期新建产能逐步释放和生产工艺更趋成熟稳定，公司低风阻轮毂大盘毛利率较2022年度大幅回升，大尺寸轮毂装饰盖的整体毛利率也有较大提高。

②轮毂中心盖

报告期，公司轮毂中心盖的平均价格、平均成本及毛利率情况如下：

单位：元/件

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度		2020年度
	金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
平均价格	5.27	5.13%	5.01	4.61%	4.79	5.03%	4.56
平均成本	3.11	-5.87%	3.30	10.13%	3.00	29.77%	2.31
毛利率	41.02%		34.15%		37.45%		49.38%
平均生产成本	2.75	-3.94%	2.86	7.29%	2.67	22.65%	2.17
毛利率（剔除运费）	47.84%		42.88%		44.31%		52.31%

报告期，公司轮毂中心盖的毛利率分别为49.38%、37.45%、34.15%和41.02%，呈先下降后上升趋势。报告期，公司轮毂中心盖部分通过DAG销往北美地区的通用、福特、克莱斯勒及T公司等整车厂商，除通用汽车外均需公司承担相关海运费，2021年度、2022年度海运价格大幅上涨是公司轮毂中心盖产品毛利率大幅下降的重要影响因素之一。剔除运费影响，报告期公司轮毂中心盖的毛利率分别为52.31%、44.31%、42.88%和47.84%。

在平均价格方面，公司的轮毂中心盖平均单价逐年上涨，主要系产品结构变化所致。公司配套T公司SUV车型、长城欧拉、现代起亚NQ5等车型的轮毂中心盖销售价格相对较高，报告期随着其销量的不断增加或进入量产阶段，销售占比不断提高，导致公司轮毂中心盖的平均单价逐年小幅上涨。在平均生产成本方面，2020年至2022年公司轮毂中心盖的平均成本逐年上涨，除受上述产品结构变化影响外，还受2021年度公司主要原材料采购均价大幅上涨影响。2023年一季度，随着塑胶材料等主要原材料采购价格的回落，轮毂中心盖的平均生产成本有所下降，上述平均价格的提高和成本的下降综合导致当期毛利率较2022年有所上升。

③轮毂镶件

报告期，公司轮毂镶件的平均价格、平均成本及毛利率情况如下：

单位：元/件

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度		2020年度
	金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
平均价格	8.55	-17.95%	10.42	0.36%	10.39	-0.99%	10.49
平均成本	5.87	-21.36%	7.46	9.88%	6.79	22.02%	5.57
毛利率	31.38%		28.38%		34.58%		46.92%
平均生产成本	5.66	-19.80%	7.06	11.67%	6.32	17.03%	5.40

毛利率（剔除运费）	33.77%	32.24%	39.10%	48.48%
-----------	--------	--------	--------	--------

报告期，公司轮毂镶件的毛利率分别为 46.92%、34.58%、28.38%和 31.38%，呈先下降后上升趋势。自 2021 年起公司开始向中信戴卡摩洛哥批量供应轮毂镶件产品，导致公司在非洲地区新增大额出口收入，相关运费也大幅增长，是 2021 年度、2022 年度轮毂镶件毛利率下降的重要影响因素之一。剔除运费影响，报告期公司轮毂镶件的毛利率分别为 48.48%、39.10%、32.24%和 33.77%。

在平均价格方面，2020 年至 2022 年公司轮毂镶件的平均单价总体较为稳定，一方面部分产品因汽车零部件行业普遍存在的年降惯例，销售价格呈小幅下降趋势；另一方面部分销售单价相对较高的产品销售收入大幅增长，占该产品收入的比重提高，如 2021 年公司配套法国标致的多款产品进入量产阶段，2022 年配套比亚迪、SMART、极氪汽车及通用汽车雪佛兰、GMC 等品牌的产品销量大幅增长，其销售单价均相对较高，上述因素综合导致 2020 年至 2022 年公司轮毂镶件的平均单价变动较小。在平均生产成本方面，2020 年至 2022 年公司轮毂镶件的平均成本逐年上涨，其主要原因系：1) 在材料成本方面，2021 年度公司主要原材料塑胶材料的采购均价大幅上涨，导致当期轮毂镶件的材料成本大幅提高；2) 在产品结构方面，2022 年公司配套比亚迪、SMART、极氪汽车等新能源汽车的产品销售收入大幅增长，其单位成本较高、毛利率较低，导致公司轮毂镶件 2022 年整体平均生产成本有所上升。

2023 年第一季度，公司配套比亚迪部分新项目的轮毂镶件产品销售占比提高，因相关产品的结构较为简单，其成本和销售定价相对较低，导致当期轮毂镶件的平均单价小幅下降，加之当期主要原材料的采购价格有所回落，导致公司轮毂镶件的平均生产成本出现下降，轮毂镶件的毛利率有所上升。

综上所述，从销售产品结构变化来看，2020 年至 2022 年公司毛利率较低的低风阻轮毂大盘销售收入快速增长和销售占比提高是导致轮毂装饰件整体销售占比提高及毛利率下降的主要影响因素，进而带动了公司主营业务毛利率的逐年下降。

（二）公司成本构成及变化情况分析

报告期各期，公司主营业务成本按成本类别的构成如下表所示：

单位：万元

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
直接材料	8,362.93	56.92%	32,586.82	55.56%	21,127.51	53.42%	13,843.90	52.40%
直接人工	2,101.08	14.30%	7,276.26	12.41%	5,999.92	15.17%	4,144.55	15.69%
制造费用	2,663.06	18.13%	11,559.64	19.71%	8,593.09	21.73%	6,847.47	25.92%
运输费用	1,027.68	7.00%	5,345.29	9.11%	3,649.64	9.23%	1,584.17	6.00%
关税费用	536.79	3.65%	1,886.78	3.22%	180.62	0.46%	-	-
合计	14,691.54	100.00%	58,654.78	100.00%	39,550.79	100.00%	26,420.09	100.00%

为保证各期数据的可比性，剔除报关费的影响，报告期各期公司主营业务成本按成本类别的构成如下表所示：

单位：万元

项目	2023年1-3月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
直接材料	8,362.93	59.08%	32,586.82	57.40%	21,127.51	53.66%	13,843.90	52.40%
直接人工	2,101.08	14.84%	7,276.26	12.82%	5,999.92	15.24%	4,144.55	15.69%
制造费用	2,663.06	18.81%	11,559.64	20.36%	8,593.09	21.83%	6,847.47	25.92%
运输费用	1,027.68	7.26%	5,345.29	9.42%	3,649.64	9.27%	1,584.17	6.00%
合计	14,154.75	100.00%	56,768.01	100.00%	39,370.16	100.00%	26,420.09	100.00%

2020年至2022年，随着公司生产经营规模的不断扩大，公司的主营业务成本逐年增长。剔除报关费影响后，从成本类别来看，报告期各期直接材料、直接人工、制造费用、运输费用占公司当期主营业务成本的比重平均分别为55.64%、14.65%、21.73%、7.99%，其中直接材料占比最高，具体分析如下：

1、直接材料成本变动情况

(1) 直接材料成本变动的具体情况

公司生产过程耗用的直接材料主要包括塑胶材料、电镀金属材料等化工材料、包装材料和五金材料等。2021年，公司直接材料占比较上年小幅提高，主要系公司当年塑胶材料、电镀金属材料等主要原材料采购价格上涨所致。报告期，上述主要原材料的采购情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-3月	2022年度	2021年度	2020年度
----	-----------	--------	--------	--------

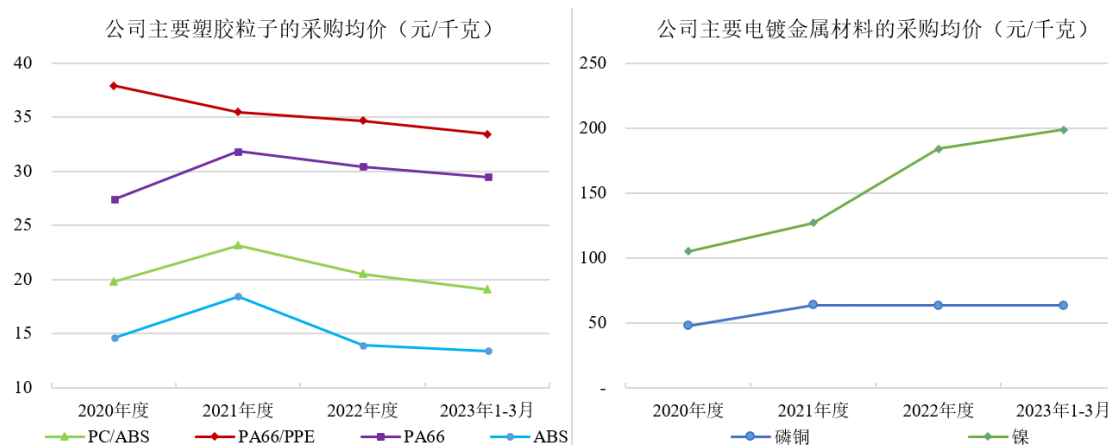
		金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
塑胶材料	PA66/PPE	2,443.01	25.29%	6,281.43	17.90%	2,958.62	10.81%	1,221.06	7.16%
	PC/ABS	927.61	9.60%	3,655.26	10.42%	3,995.97	14.60%	2,889.26	16.95%
	PA66	556.73	5.76%	1,776.17	5.06%	1,310.02	4.79%	566.01	3.32%
	ABS	74.45	0.77%	533.38	1.52%	748.82	2.74%	563.17	3.30%
	小计	4,001.80	41.42%	12,246.24	34.90%	9,013.43	32.94%	5,239.50	30.73%
电镀金属材料	镍	426.70	4.42%	1,810.94	5.16%	1,143.64	4.18%	587.40	3.45%
	磷铜	186.93	1.94%	773.27	2.20%	774.36	2.83%	411.61	2.42%
	小计	613.64	6.35%	2,584.20	7.36%	1,918.00	7.01%	999.00	5.86%
合计	4,615.44	47.77%	14,830.44	42.26%	10,931.43	39.95%	6,238.50	36.59%	

塑胶材料是公司产品生产主要的原材料之一，其中 PC/ABS、PA66/PPE、PA66 和 ABS 等四类塑胶粒子是公司采购金额最大的塑胶材料品种。电镀金属材料是公司的重要原材料之一，主要包括镍、磷铜。报告期，上述主要塑胶材料和电镀金属材料的采购金额占比平均达 41.64%。

2020 年下半年起，塑胶材料的市场价格开始上涨，后于 2021 年年中前后开始下跌，导致公司 2021 年度 PC/ABS、ABS 和 PA66 等塑胶粒子的采购价格均有所上涨，直接材料占销售成本的比重随之上涨。2022 年以来，公司主要塑胶材料的采购价格均有所回落。报告期，受全球通货膨胀、地缘政治等因素影响，镍和磷铜的价格总体呈上行态势。2021 年，公司镍和磷铜的采购价格上涨较大，2022 年以来磷铜的采购价格已相对稳定，镍仍有较大增长。报告期内，公司主要塑胶材料和电镀金属材料采购均价及变动情况如下：

单位：元/千克

项目		2023 年 1-3 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度
		金额	变动	金额	变动	金额	变动	金额
塑胶材料	PA66/PPE	33.44	-3.51%	34.66	-2.30%	35.48	-6.39%	37.90
	PC/ABS	19.07	-6.96%	20.50	-11.53%	23.17	16.97%	19.81
	PA66	29.46	-3.21%	30.44	-4.33%	31.81	16.11%	27.40
	ABS	13.38	-3.78%	13.90	-24.60%	18.44	26.35%	14.59
电镀金属材料	镍	198.47	7.89%	183.94	44.76%	127.07	21.15%	104.89
	磷铜	63.37	0.39%	63.12	-0.96%	63.77	34.02%	47.58



从上表可见，2021年，公司主要塑胶粒子PC/ABS、ABS和PA66以及主要电镀金属材料镍、磷铜的采购均价均呈上涨趋势，导致当期直接材料成本占比略有提高，塑胶粒子PA66/PPE受采购量大幅增长影响，采购均价略有下降。

2022年度、2023年一季度，直接材料占比分别提高3.74个百分点和1.68个百分点，主要系产品结构变化所致。2021年以来，随着新能源汽车行业的快速发展，公司配套T公司、上汽乘用车等整车厂商的低风阻轮毂大盘产品实现量产销售，相关产品销售收入开始大幅增长，占营业收入的比重也大幅提高。低风阻轮毂大盘的功能性相对其他产品更高，导致其对原材料的要求更高，相应的材料成本较高，因此随着其销售占比的大幅提高，公司主营业务成本中直接材料占比不断提高。

低风阻轮毂大盘的材料成本相对较高，主要系其降低风阻的功能和设计所致。在汽车行驶过程中，受轮胎与地面摩擦、刹车片与刹车盘摩擦等因素影响，轮毂的温度通常较高，而低风阻轮毂大盘为了降低轮毂风阻，采用了面积较小的通风口设计，导致其散热性相对较差，因此对材料的耐热性要求较高。同时，低风阻轮毂大盘对轮毂进行了全包裹保护，产品尺寸较大，以配套T公司SUV车型的低风阻轮毂大盘为例，其直径达到了48厘米，而轮毂中心盖、轮毂镶件等产品尺寸较小，轮毂中心盖的直径通常小于8厘米，再加上低风阻轮毂大盘通风口面积较小，因此其材料用量通常更多。此外，随着产品尺寸的增大，低风阻轮毂大盘需要具备更加良好的机械性能，以应对汽车行驶过程中轮毂震动、冲击等的影响，因此对材料的抗疲劳、韧性等特性的要求进一步提高。上述特点导致报

告期公司销售的低风阻轮毂大盘采用的相关材料的单价较高，材料用量也较高，进而材料成本相对较高。

(2) 原材料价格波动对发行人业绩影响的敏感性分析

报告期，公司直接材料成本占营业成本的比重平均为 55.64%，占比较高，原材料价格波动对公司经营业绩的影响较大。在除原材料价格波动外其他因素不变的情况下，如原材料价格整体变动±10%、±20%，则公司报告期各期的主营业务毛利率和净利润变动情况如下：

原材料价格变动	2023年1-3月		
	主营业务毛利率变动	变动后净利润(万元)	净利润变动率
-20%	8.49%	3,179.89	80.86%
-10%	4.24%	2,469.04	40.43%
0%	0.00%	1,758.19	0.00%
10%	-4.24%	1,047.34	-40.43%
20%	-8.49%	336.49	-80.86%
24.73% (盈亏平衡点)	-8.92%	-	-100.00%
原材料价格变动	2022年度		
	主营业务毛利率变动	变动后净利润(万元)	净利润变动率
-20%	8.94%	10,771.93	105.88%
-10%	4.47%	8,002.05	52.94%
0%	0.00%	5,232.17	0.00%
10%	-4.47%	2,462.29	-52.94%
20%	-8.94%	-307.59	-105.88%
18.89% (盈亏平衡点)	-7.18%	-	-100.00%
原材料价格变动	2021年度		
	主营业务毛利率变动	变动后净利润(万元)	净利润变动率
-20%	7.69%	7,749.34	86.39%
-10%	3.85%	5,953.50	43.19%
0%	0.00%	4,157.66	0.00%
10%	-3.85%	2,361.83	-43.19%
20%	-7.69%	565.99	-86.39%
23.15% (盈亏平衡点)	-7.57%	-	-100.00%
原材料价格变动	2020年度		
	主营业务毛利率变动	变动后净利润(万元)	净利润变动率
-20%	6.98%	7,223.43	48.33%
-10%	3.49%	6,046.69	24.16%
0%	0.00%	4,869.96	0.00%

10%	-3.49%	3,693.23	-24.16%
20%	-6.98%	2,516.50	-48.33%
41.39% (盈亏平衡点)	-12.28%	-	-100.00%

注 1: 主营业务毛利率变动=原材料价格变动后主营业务毛利率-实际主营业务毛利率;

注 2: 变动后净利润=实际净利润-原材料价格变动*主营业务成本中原材料成本金额*(1-企业所得税税率);

注 3: 净利润变动率=(变动后净利润-实际净利润)/实际净利润。

从上表可见, 假设公司原材料价格整体上升 10%, 报告期各期公司主营业务毛利率将分别下降 3.49 个百分点、3.85 个百分点、4.47 个百分点和 4.24 个百分点, 净利润将分别下降 24.16%、43.19%、52.94%和 40.43%。当原材料价格分别上升 41.39%、23.15%、18.89%和 24.73%时, 将导致公司报告期各期的净利润降至 0 元, 达到盈亏平衡点。

2、直接人工、制造费用成本变动情况

2020 年至 2022 年, 公司直接人工成本金额逐年增加, 直接人工占比逐年下降, 主要系直接材料和运输费用成本增幅较大所致。2023 年一季度, 公司的员工人数持续增加, 加之运输费用成本下降较大, 直接人工占比有所上升。报告期, 公司直接人工成本金额、平均生产工人人数及单位人工成本金额情况如下:

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
平均生产工人人数 (人)	1,024	1,038	919	685
直接人工成本金额 (万元)	2,101.08	7,276.26	5,999.92	4,144.55
单位人工金额 (万元)	2.05	7.01	6.53	6.05

注: 平均生产工人人数为期初期末平均人数。

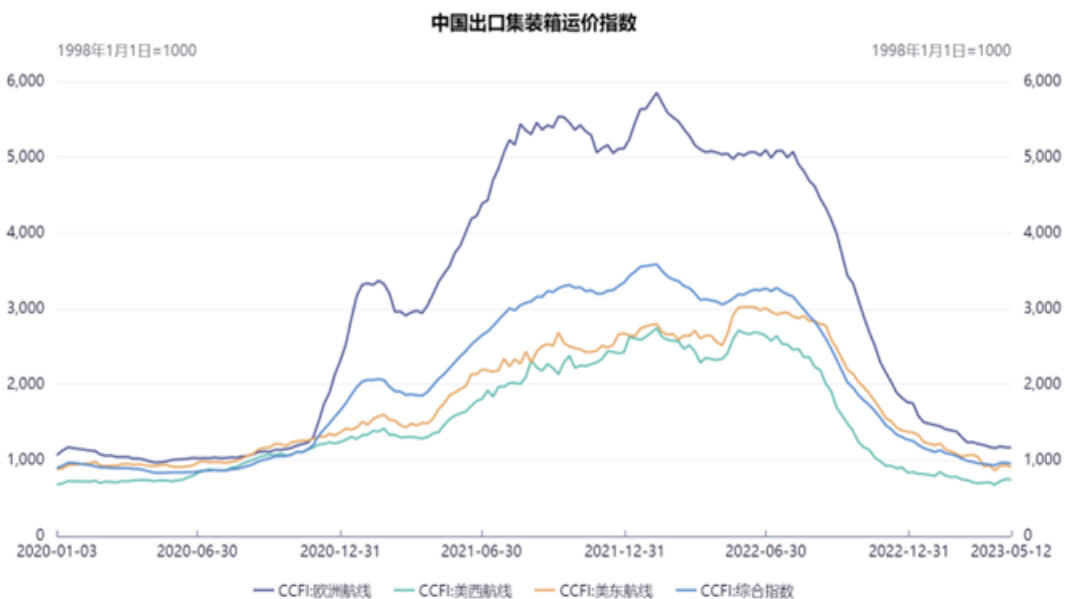
2020 年至 2022 年, 随着公司经营规模的逐年扩大, 对人员需求不断增加。2021 年度、2022 年度公司平均生产工人人数较上年分别增加 235 人和 119 人, 2023 年 1-3 月较 2022 年度变化较小。同时, 2020 年至 2022 年, 公司单位人工金额呈逐年增长趋势。2020 年度, 公司单位人工金额较低, 主要系受国家社保缴纳政策影响, 当期减免缴纳部分社保所致。2021 年度至 2022 年度, 受生产工人相关加班工资及补贴、员工调薪等因素影响, 公司的单位人工金额逐年增长。上述生产工人人数及单位人工金额的增长导致公司直接人工成本金额逐年增加。

报告期，公司的制造费用主要包括生产用厂房和机器设备折旧费、水电费、外协加工费等，随着公司固定资产、无形资产的不断增加以及产销规模的不断扩大，报告期公司的制造费用金额逐年增长，但占主营业务成本的比重有所降低，主要系直接材料及其他成本构成增幅较大所致。

3、运输费用成本变动情况

报告期内，公司主营业务成本中运输费用金额及占比呈先上升后下降趋势，主要系受国际海运价格波动的影响。报告期，发行人外销收入占比较高，国际海运费是公司的重要成本构成。

2020年四季度以来，国际航线出现了集装箱紧缺、运力紧张的情况，国际海运价格大幅上涨。根据上海航运交易所的数据，2020年10月，中国出口集装箱运价指数（CCFI:综合指数）为1,051.77点，2020年11月起运价指数快速上涨，到2021年12月已上涨至3,265.41点，较2020年10月涨幅达210.47%，2021年全年平均值为2,615.54点，较2020年上涨165.69%。2022年年初至三季度，运价持续高位运行，2022年8月以来运价指数快速下跌，到2022年12月已下跌至1,358.63点，但受前期指数高位运行影响，2022年全年平均值仍达2,792.14点，较2021年上涨6.75%。2023年以来，运价指数继续呈下行趋势，并已基本回到2020年10月大幅上涨前的水平。报告期内，中国出口集装箱运价指数波动情况如下：



数据来源：同花顺 iFinD

2020年至2022年，国际海运价格的大幅上涨以及公司外销收入的持续增长导致公司承担的运输费用金额大幅增加，主营业务成本中运输费用成本比例逐年提高。2023年一季度，随着国际海运价格的持续回落，公司承担的运输费用成本金额有所下降，占主营业务成本的比例有所下降。

综上所述，从成本构成来看，原材料价格波动及国际海运价格波动是2020年至2022年公司毛利率逐年下降的重要影响因素。公司主要塑胶材料品种PC/ABS、ABS和PA66以及主要电镀材料镍、磷铜2021年度的采购价格均出现较大上涨，国际海运价格自2020年四季度起大幅上涨且2021年至2022年三季度一直高位运行，对公司当年度的产品生产成本和运输成本造成了较大不利影响，相应对公司的毛利率造成了较大不利影响。

（三）发行人产品定价模式、原材料备货周期、产品生产周期及调价政策

1、发行人与客户的定价模式

公司处于汽车零部件行业，主要客户为整车厂商或一级供应商。公司产品主要面向汽车OEM市场，公司在整车厂商汽车零部件项目开发时，取得项目询价包，并根据相关技术指标和产品要求进行产品开发，提供技术方案及产品报价。公司主要根据成本加成法向客户报价，通常考虑主要原材料价格、工艺成本、仓储运输清关等费用，以及车型量产计划和规模、工艺开发复杂程度、市场竞争情况、车型品牌、与客户合作情况等因素，向客户报价，并最终与整车厂商或一级供应商客户协商确定产品价格。公司在项目定点后，开始进行新产品的开发。在相关产品进入SOP量产阶段后，公司一般与相关客户保持稳定的供应关系，在配套车型的生命周期内，除因产品价格年降或者产品设计变更等因素可能协商调整产品价格外，公司产品价格一般较为稳定。

2、原材料备货周期

公司采用以产定购为主、安全库存为辅的采购模式。公司根据客户发布的物料需求计划，结合主要原材料的采购周期、生产规模和安全库存安排原材料的采购，以保证原材料供应能够适应生产的需要，对于塑胶材料、电镀金属材料等主

要原材料，公司通常安排 3-4 周的合理安全库存。就采购周期而言，公司的塑胶材料供应商较为稳定，但部分产品需要使用进口材料，若有新产品由客户指定新型塑胶材料，则需公司预定采购，总体来看塑胶材料的采购周期一般为 3 周左右。对于包装材料及化工材料，由于供应商也较为稳定，采购周期相对较短，一般为 2 周左右。此外，在原材料价格剧烈波动时，公司会择机选择提前备货，以降低原材料价格波动的风险。

3、产品生产周期

公司采用以销定产的生产模式。公司在进行产品排产时，通常综合考虑客户订单、产能情况、运输条件等因素。在产品量产阶段，公司一般与相关客户保持稳定的供应关系，客户通常向公司提供 3-6 个月的预示订单以及 1-4 周的实际订单，公司 PMC 部计划科根据客户预示订单及实际订单生成总生产任务，并根据公司工艺、产线产能、运输周期等因素编制生产周计划及日计划；生产部根据生产计划向各生产车间分配生产任务，组织生产。如不考虑各生产步骤间的间隔时间，按连续生产测算，汽车标饰装饰件的生产周期一般为 2-3 天，而轮毂装饰件体积相对较大，生产周期一般为 3-5 天，少部分产品生产周期可能会因预示订单的变动而延长或缩减。

4、调价政策

公司通常在项目定点时已与客户确定了相关产品价格，在配套车型的生命周期内，产品价格一旦确定，除根据年降政策或者产品设计变更等因素可能协商调整产品价格外，公司产品价格一般较为稳定，不会随原材料市场价格的波动而联动。对于新产品，公司在与下游客户协商确定产品价格的过程中，会充分考虑原材料价格情况，将部分原材料价格上涨的影响直接传导至下游客户；对于已经量产的产品而言，传导难度较大。

汽车行业普遍存在供应商产品价格年降惯例，新产品量产后通常会存在一定年限的价格年降，具体年降政策以及在实际业务中是否执行年降、年降的产品和幅度等均由公司与客户协商确定。从历史经验来看，公司仅部分产品发生年降，且发生年降的产品在 3-5 年左右的降价期限后一般也不再执行年降，良好的产品梯队和持续的新项目量产将降低产品价格年降对整体销售均价的影响。

上述定价模式及调价政策导致当公司的原材料采购价格持续快速上涨时，因已经量产的产品的销售价格难以联动，公司将面临毛利率下降的风险。

（四）发行人竞争优势

经过多年经营积累，公司已在全球轮毂装饰件及标识装饰件领域建立了较高的行业地位，具备较强的竞争优势，具体情况如下：

1、技术及研发优势

自主的技术创新能力和持续的研发投入是汽车内外饰件企业不断深入整车厂商供应体系的重要保证，在新能源汽车的带动下，整车厂商的车型更新换代速度不断加快，新车型开发和改款周期越来越短。公司自成立以来一直高度重视研发创新，经过近二十年的行业积累，公司具备了与整车厂商同步研发的能力，能够充分理解整车厂商对新产品的设计理念和技术要求，根据客户的概念图案构造出产品的内部结构并快速进行模具设计并制订相应的生产工艺，从而保证匹配整车厂商新车的开发进度，并最终配套量产。同时，公司在模具设计与制造、注塑成型、表面装饰处理等方面形成了独特的技术优势，掌握了一模多腔、快速制模、热流道、二次双色注塑模具等模具开发技术、IMD、IMR、二次双色注塑成型、快速换模等独特的注塑工艺技术及较为全面的表面装饰处理工艺，形成产品更多元的装饰效果，在新能源汽车产业及汽车轻量化技术快速发展的环境下，满足客户多样化的产品需求。截至本回复签署之日，公司共拥有 12 项发明专利、125 项实用新型专利和 24 项外观设计专利。公司较强的技术创新和研发能力将为公司的产品研发及市场开拓提供强有力的支持。

2、客户资源优势

根据行业特性，汽车零部件行业具有较强的客户粘性，整车厂商筛选合格供应商时一般会对供应商的技术研发实力、产品质量、管理水平、生产成本、安全环保生产状况等多方面进行综合评价，筛选标准较高，耗费时间较长，且作为合格供应商的汽车内外饰件企业往往能够直接参与整车厂商的同步研发，特定情况下甚至可以参与整车厂商产品具体参数的制定，因此整车厂商往往会与在研发实力、生产技术、质量控制体系等方面具有较强竞争力的供应商建立长期稳定的合

作关系。经过多年积累，目前公司已成功进入世界主要整车厂商的供应体系，成为现代起亚、T 中国公司、Stellantis 集团、沃尔沃、一汽股份、一汽轿车、一汽大众、上汽通用、上汽乘用车、上汽大众、长城汽车、长安福特、长安马自达、比亚迪、蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车、吉利汽车、华人运通、智己汽车、东风新能源、零跑汽车、合众新能源、路特斯、极氪汽车等国内外知名整车厂商的一级供应商，以及一汽丰田、广汽丰田、广汽本田、东风本田、广汽乘用车、东风日产、东风启辰、赛力斯等知名整车厂商的二级供应商，并通过 DAG 进入了通用汽车、福特汽车、克莱斯勒、T 公司、北美丰田、沃尔沃、LUCID、RIVIAN 和 LMC 的供应链体系。

3、产品质量优势

整车制造属于高度精细化、专业化的系统工程，汽车零部件的产品质量至关重要，直接影响和决定了汽车零部件企业的市场竞争力以及与整车厂商的合作关系。公司自成立之初即确定了以产品质量为优先的经营方针，已通过了 IATF16949:2016 质量管理体系认证。公司根据 IATF16949:2016 质量管理体系的要求，建立了《质量管理体系》，在原材料采购、生产、品质检验等方面按照相关行业标准和下游客户要求，建立了完善的质量管理及产品检验体系，制定了严苛的检测标准，并严格执行与监督评估，同时持续改进，使公司质量管理体系的运行水平不断提高，并始终处于有效的受控状态下。高标准的产品质量管理体系使公司的产品质量达到世界一流水平，并深受下游整车厂商的认可，曾先后获得 FCA 集团 2016 年卓越质量奖、福特汽车 Q1 质量认证、通用汽车 2019 年和 2020 年卓越质量供应商、上汽通用 2021 年 BIQS 认证、上汽乘用车 2022 年售后配件年度最佳协同奖以及比亚迪、蔚来、通用、上汽大众等多个客户实验室认可证书等荣誉。优质的产品质量使公司与整车厂商的合作不断深入，客户群体不断增加。

综上，自成立以来，公司一直深耕汽车内外饰件领域，依托自身的竞争优势，已成功进入全球主要整车厂商的供应体系，成为一家具备全球化供应能力的专业汽车内外饰件制造商，并在行业内占据了一定的优势地位。报告期，公司的竞争优势不断巩固，未对公司的毛利率波动造成不利影响。

（五）相关不利因素是否持续

2020年至2022年，公司毛利率逐年下降主要受轮毂装饰件产品结构变化、原材料价格波动及国际海运价格波动等因素影响，其中轮毂装饰件产品结构变化主要系毛利率相对较低的低风阻轮毂大盘销售占比提高。

1、轮毂装饰件产品结构变化

受益于新能源汽车行业的快速发展，公司低风阻轮毂大盘和轮毂镶件报告期销售收入快速增长，导致公司轮毂装饰件产品销售收入及收入占比逐年增长。基于行业发展趋势及公司的在手订单情况，预计公司低风阻轮毂大盘和轮毂镶件等产品的销售收入仍将保持良好增长势头，这将对公司的经营业绩和盈利能力产生积极影响。2022年度，低风阻轮毂大盘的毛利率低于轮毂装饰件和公司综合毛利率，在其他因素不变的情况下，如低风阻轮毂大盘的销售占比持续提高，将对公司的综合毛利率产生不利影响。2023年一季度，公司低风阻轮毂大盘的毛利率有较大提高，是推动公司轮毂装饰件毛利率和综合毛利率回升的影响因素之一。

对于低风阻轮毂大盘，报告期，受产品特点、新产品投产早期产能爬坡以及工艺和良品率相对不稳定等因素影响，低风阻轮毂大盘的生产成本相对较高，毛利率显著低于轮毂装饰件和公司的综合毛利率。为应对低风阻轮毂大盘生产成本较高的问题，公司通过不断优化生产工艺、提高生产效率、加速新产线的磨合运行、提高员工对制造工艺的熟悉和熟练程度等措施，使得低风阻轮毂大盘的生产工艺更趋成熟稳定，良品率已稳定维持在较高水平，加之前期新建产能逐步释放，以及受益于主要原材料市场价格回落，原材料采购价格有所下降，使得2023年一季度公司低风阻轮毂大盘的生产成本明显改善，毛利率有较大提高。因此，低风阻轮毂大盘因新产品投产早期产能爬坡以及工艺和良品率相对不稳定导致其生产成本较高的因素已经基本消除，相关因素对毛利率波动的影响不具备持续性。

2、原材料价格波动

公司主要原材料包括塑胶材料、电镀金属材料等化工材料、包装材料和五金材料等，直接材料占成本的比例较高，原材料的价格波动对公司生产成本的影响较大。原材料价格受市场因素影响，具有不确定性，难以预计未来其对公司毛利率波动的影响。虽然公司在新产品定价时，能够向下游客户传导部分原材料价格上涨的影响，但对于已经量产的产品，传导难度较大，因此当主要原材料价格持

续快速上涨时，将会对发行人的毛利率造成不利影响，公司存在无法完全消化或向下游传导原材料价格上涨的风险。为此，发行人通过加强供应链信息管理，实时掌握供应商及原材料市场信息，密切关注原材料市场价格波动情况，根据市场价格和订单情况调整主要原材料备货量，并积极利用采购量的提高加强与供应商的议价，以降低主要原材料市场价格波动的风险。

3、国际海运价格波动

2020年四季度起，国际航线出现了集装箱紧缺、运力紧张的情况，国际海运价格大幅上涨，2022年8月以来运价指数快速下跌，目前已回落至2020年大幅上涨前的水平并逐步企稳。2002年以来，中国出口集装箱运价指数（CCFI:综合指数）情况如下：



2023年一季度，国际海运价格已回落至正常范围，未对公司的毛利率造成较大不利影响。从长期来看，除报告期波动较大外，国际海运价格整体波动较小，导致报告期国际海运价格大幅波动的因素已基本消除，未来其对公司毛利率波动的影响持续性较低。

二、结合业务模式、同行业可比公司等说明 2021 年经营性现金流为负的原因及合理性，发行人是否有足够的现金流支付公司债券本息

（一）结合业务模式、同行业可比公司等说明 2021 年经营性现金流为负的原因及合理性

报告期内，发行人经营活动产生的现金流量净额与净利润的对比情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-3 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
净利润	1,758.19	5,232.17	4,157.66	4,869.96
加：计提的资产减值准备	512.16	971.64	505.36	287.86
固定资产折旧	646.77	2,229.04	1,642.32	1,257.29
无形资产摊销	68.45	202.84	175.86	138.24
使用权资产折旧	80.87	375.34	333.88	-
长期待摊费用的摊销	372.88	885.98	493.20	390.35
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（收益以“-”列示）	-	-0.59	-	18.58
固定资产报废损失（收益以“-”号列示）	4.69	10.24	12.37	-
公允价值变动损失（收益以“-”列示）	-1.78	-	-	-12.71
财务费用（收益以“-”列示）	-117.53	-426.55	192.34	510.87
投资损失（收益以“-”列示）	21.51	81.55	-	-0.56
递延所得税资产减少	34.70	31.09	-179.49	-116.54
递延所得税负债增加	17.67	-61.82	-52.64	8.90
存货的减少（增加以“-”列示）	-586.15	-2,460.78	-7,114.83	-1,710.69
经营性应收项目的减少（增加以“-”列示）	-9,782.93	-7,435.36	-8,305.87	-7,711.55
经营性应付项目的增加	2,533.27	6,399.63	5,547.79	6,242.54
经营活动产生的现金流量净额	-4,437.23	6,034.43	-2,592.03	4,172.55
净利润	1,758.19	5,232.17	4,157.66	4,869.96
净利润与经营活动产生的现金流量净额之差额	6,195.42	-802.26	6,749.70	697.41
经营活动产生的现金流量净额占净利润比重	-252.37%	115.33%	-62.34%	85.68%

从上表可见，2021 年度公司经营活动现金流量净额为负主要系经营性应收项目增加和存货余额增加所致，2023 年一季度公司经营活动现金流量净额为负主要系经营性应收项目增加所致。具体分析如下：

1、报告期营业收入持续增长，部分销售收入形成的应收账款期末尚处于信用期内而未能回款，导致 2021 年末、2023 年 3 月末经营性应收项目增加较大

在销售模式方面，发行人通常采用赊销模式，从企业规模、资金实力和历史信誉等多维度，对主要客户进行信用评级，并给予不同的信用账期。报告期内，公司主要客户的信用政策具体如下：

序号	主要客户名称	信用政策
1	DAG	领用月结 180 天
2	广州戴得	发货月结开票 180 天
3	天津戴得	发货月结开票 180 天
4	中信戴卡	领用/发货月结开票 180 天
5	T 中国公司	发货月结开票 90 天
6	长沙戴湘	发货月结开票 120 天

报告期，针对上述主要客户公司给予的信用账期一般在 90-180 天不等，在实际向公司付款时，主要客户通常会充分利用公司给予的信用政策，最大限度的延长付款周期，导致公司的销售回款周期相对较长。

报告期，公司的营业收入、期末应收账款余额及销售商品、提供劳务收到的现金的具体情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-3 月/ 2023 年 3 月 31 日		2022 年 1-3 月/ 2022 年 3 月 31 日		2022 年度/ 2022 年末		2021 年度/ 2021 年末		2020 年度 /2020 年末
	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率	金额
营业收入	19,702.83	24.40%	15,837.92		72,920.99	32.71%	54,947.68	38.59%	39,646.85
应收账款余额	32,307.93	17.56%	27,481.31		27,223.69	32.24%	20,586.10	39.61%	14,745.38
销售商品、提供 劳务收到的现金	11,183.08	35.24%	8,268.89		64,262.19	29.69%	49,549.64	46.70%	33,775.20
应收账款余额占 营业收入的比重	163.98%		173.52%		37.33%		37.46%		37.19%

从上表可见，2020 年度至 2022 年度，公司的营业收入、期末应收账款余额及销售商品、提供劳务收到的现金变动趋势基本一致，期末应收账款余额占营业收入的比重较为稳定。

2021 年度，受益于全球汽车产业的复苏，公司主要产品的市场需求旺盛，同时受益于新能源汽车行业的快速发展，2021 年度公司的轮毂镶件、低风阻轮毂大盘等产品销售收入快速增长，带动公司营业收入较上年增长 38.59%，受下游整车的销售旺季多在下半年，以及 2021 年下半年公司配套法国标致的多款轮毂

镶件产品进入量产、配套 T 公司的低风阻轮毂大盘开始批量供货等因素影响，公司 2021 年下半年的产品销售收入占比达 55.77%。由于公司给予主要客户的信用账期一般在 90-180 天不等，且以 180 天居多，导致公司 2021 年下半年实现的部分销售收入形成的应收账款在期末尚处于信用期内，使得 2021 年末公司应收账款余额较上年末大幅增加，期末经营性应收项目合计增加达 8,305.87 万元，影响了当期经营活动现金流量净额。

2023 年一季度，公司的营业收入、期末应收账款余额及销售商品、提供劳务收到的现金变动趋势基本一致，期末应收账款余额的增幅低于营业收入增幅，期末应收账款余额占营业收入的比重较上年同期略有下降。2023 年一季度，公司的经营性应收项目增加 9,782.93 万元，其主要原因是：一方面，公司营业收入持续增长，2023 年一季度公司实现营业收入 19,702.83 万元，达到 2022 年全年的 27.02%；另一方面，公司第一大客户 DAG 当期未实现回款。2023 年一季度，公司对第一大客户 DAG 的销售收入为 6,961.73 万元，期末应收账款余额达 12,067.80 万元。报告期，公司给予 DAG 的信用账期为领用月结 180 天，导致其回款周期较长，截至 2023 年 3 月末上述应收账款均在信用期内。同时，从 DAG 对公司的回款间隔分布来看，历年来 DAG 在上半年对公司的回款金额较低，尤其在一季度基本不会回款，而在下半年回款速度逐步加快，一年内四个季度的回款金额及占比逐步增加，上述情况导致每年上半年公司对 DAG 的应收账款余额占收入的比重相对较高，而在年底回落至正常水平。2023 年一季度，DAG 对公司的回款情况与 2020 年至 2022 年一致，符合其回款习惯。

2、为满足生产经营规模快速扩张和订单数量持续增长的需要，2021 年末存货余额大幅增长

在采购及生产模式方面，公司通常根据客户发布的产品订单需求计划，结合主要原材料的采购周期、产品的生产规模和安全库存安排原材料的采购，以保证原材料供应能够满足生产需要。同时，公司主要面向知名整车厂商及其一级供应商，为满足整车厂商“零库存”的供应链管理需要，公司对部分客户以寄售模式结算，即公司将产品发往客户指定的中转仓库，客户根据生产计划进行产品领用。在这种模式下，为保证向客户及时供货，避免运输时间不确定等因素影响

供货，公司需在国内外中转仓库维持一定的安全库存。其中，国内客户通常需要公司准备 1-2 周需求量的安全库存，海外寄售客户通常需要准备 2 个月左右需求量的安全库存。

报告期，随着公司生产经营规模快速扩张和订单数量持续增长，公司的存货余额持续增长，其中 2021 年末公司的存货余额同比增加 7,114.83 万元，是公司 2021 年度经营活动现金流量净额为负的重要影响因素之一。2020 年和 2021 年，公司期末在手订单、期末存货余额、原材料采购金额以及购买商品、接受劳务支付的现金具体情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度/2021 年末		2020 年度/2020 年末
	金额	增长率	金额
在手订单规模	75,216.58	20.86%	62,235.66
存货余额	14,848.97	91.99%	7,734.13
采购金额	27,368.25	60.58%	17,043.28
购买商品、接受劳务支付的现金	35,352.68	76.94%	19,980.08

注：上表中采购金额为公司主要原材料采购金额和外协加工金额。

随着生产经营规模快速扩张和在手订单数量持续增长，为保证对下游客户供货的及时性，公司 2021 年积极备货，整体期末存货余额较上年末增加 7,114.83 万元，增幅达 91.99%，**增幅高于在手订单金额增长率**。关于公司 2021 年期末存货余额大幅增长的具体原因请见本问题回复之“三、结合存货构成、库龄、产品特性、期后销售比例、计提政策等，说明存货余额持续增长的原因及合理性、计提存货跌价准备是否充分，是否与同行业存在较大差异”之“(一) 存货余额持续增长的原因及合理性”。

2021 年，公司期末存货余额增长率高于在手订单金额增长率的具体原因系：

(1) 公司的在手订单系指公司根据客户未来一年的预示需求数据测算的订单金额，相关订单预计将在未来一年内陆续交货。2020 年度至 2022 年度，公司的存货周转率平均为 3.73 次，周转天数平均为 98 天，周转天数相对较短，因此公司在备货时除考虑在手订单的整体情况，还会重点考虑未来三个月到半年左右的订单情况。2020 年末、2021 年末，公司在手订单中对应未来半年交货的订单金额分别为 23,433.49 万元和 35,563.03 万元，2021 年末较 2020 年末增长

51.76%，增幅高于在手订单的整体增幅。

(2) 受 2021 年国际海运费价格大幅上涨以及公司报关发货数量较大等因素的影响，公司期末合同履约成本余额大幅增长，如剔除合同履约成本的影响，2020 年末、2021 年末公司的存货余额分为 7,261.13 万元和 12,655.68 万元，2021 年末较 2020 年末增长 74.29%。

(3) 主要原材料采购价格的上涨推高了公司期末各类存货的成本金额。2021 年，公司主要原材料的采购均价总体呈上涨趋势，主要塑胶粒子 PC/ABS、ABS 和 PA66 以及主要电镀金属材料镍、磷铜的采购价格涨幅分别达 16.97%、26.35%、16.11%以及 21.15%、34.02%，不仅直接推高了公司原材料的采购成本，还使得期末其他各类存货的直接材料成本上升，同等备货量情况下的存货余额提高。

(4) 从存货构成来看，公司 2021 年期末存货余额较上年末增加最大的系库存商品，增加达 2,660.62 万元，其主要原因系：一方面，为保证对客户供货的及时性，公司根据在手订单积极进行生产备货；另一方面，2020 年四季度起，国际航线出现了集装箱紧缺、运力紧张的情况，2021 年下半年情况愈发显著，同时公司主要出口地区北美地区相关口岸也出现了海关清关效率缓慢及清关周期大幅延长的情况，导致公司对北美地区的国际海运周期由正常情况下的 35 天左右延长至 3 个月左右。考虑到国际海运市场的不确定性以及海运周期的大幅延长，为确保对海外客户的产品供应，公司积极协调寻找海运运力，并进一步扩大生产计划，以加大对海外寄售仓的发货量，导致期末库存商品余额增幅较大。

此外，截至 2022 年末，公司库龄 1 年以内的存货占比为 90.11%，长库龄产品金额较小，2021 年末的存货已基本实现消化。2022 年上半年，公司的营业成本为 30,138.00 万元，较 2021 年上半年增长 73.46%，营业成本金额远超 2021 年末的存货余额，且营业成本的增幅与 2021 年末存货余额的增幅接近。因此，2021 年末，公司在手订单增长率低于存货余额增长率具备合理性。

2021 年度，随着公司生产经营规模的快速扩张，以及整体期末存货余额的大幅增长，公司的采购金额以及购买商品、接受劳务支付的现金较 2020 年度大幅增长，对公司 2021 年度经营活动现金流量净额造成了较大影响。

3、同行业可比公司情况

报告期内，公司与同行业可比公司经营活动产生的现金流量净额比较如下：

单位：万元

股票代码	名称	2023年1-3月	2022年度		2021年度		2020年度
		金额	金额	变动	金额	变动	金额
603035.SH	常熟汽饰	1,598.25	41,525.95	21.94%	34,053.05	-8.05%	37,034.32
603179.SH	新泉股份	11,683.92	75,547.23	258.03%	21,100.62	1425.90%	1,382.83
603730.SH	岱美股份	-29,745.17	24,444.76	226.09%	7,496.28	-90.20%	76,483.80
001278.SZ	一彬科技	-196.63	21,325.86	17.50%	18,149.52	-11.87%	20,594.66
01571.HK	信邦控股	-	44,932.10	232.16%	13,527.40	-67.10%	41,115.80
00425.HK	敏实集团	-	185,543.00	40.37%	132,180.00	-36.46%	208,024.90
可比公司均值		-4,164.91	65,553.15	73.65%	37,751.15	-41.11%	64,106.05
发行人		-4,437.23	6,034.43	332.81%	-2,592.03	-162.12%	4,172.55

注：港股上市公司信邦控股（01571.HK）和敏实集团（00425.HK）未披露2023年一季报。

从上表可见，2021年度可比公司经营活动现金流量净额平均为37,751.15万元，较上年下降26,354.91万元，降幅为41.11%。除新泉股份外，可比公司2021年度经营活动现金流量净额均呈下降趋势，其中岱美股份、信邦控股、敏实集团下降尤为明显。从下降原因来看，一方面，可比公司中常熟汽饰、一彬科技和敏实集团2021年末的应收账款账面价值均较上年末有所增长，增幅区间为8.31%至36.43%；另一方面，受益于全球汽车产业的复苏，2021年可比公司销售收入均呈增长态势，其期末存货账面价值也均有一定增长，增幅区间为16.05%至38.36%。新泉股份2021年度经营活动现金流量净额较2020年度大幅增加，主要系其2020年度经营活动现金流量净额低于正常水平所致，2020年受经济下行影响新泉股份前三季度复工率较低，随着下游需求回升，积压的需求在第四季度上量，导致第四季度收入占比较高且未形成现金回款；同时，当年经营规模的上升导致其采购需求上升，当年采购金额及付款金额增加，进一步使其2020年经营活动现金流量净额降低，导致其低于正常水平。

2021年度，公司经营活动现金流量净额为-2,592.03万元，较上年下降162.12%，而可比公司经营活动现金流量净额下降41.11%，与公司的变动趋势一致，公司的下降幅度更大并变为负数，主要原因系：（1）公司的回款周期更长。报告期，公司给予主要客户的信用期为90-180天不等，而根据可比公司披露的

信息，新泉股份、一彬科技、岱美股份给予主要客户的信用期分别为 30-90 天、30-75 天、90 天左右，公司给予主要客户的信用期高于可比公司，导致公司的回款周期较长，2020 年度至 2022 年度公司的应收账款周转率分别为 3.23 次、3.11 次和 3.05 次，而可比公司均值分别为 4.02 次、4.01 次和 4.35 次，公司的应收账款周转率略低于可比公司。（2）随着 2021 年度生产经营规模快速扩张和在手订单数量持续增长，公司积极备货，2021 年末整体存货余额较上年末增长 91.99%，增幅高于可比公司。

2023 年一季度，公司经营活动现金流量净额为-4,437.23 万元，而同行业公司平均为-4,164.91 万元，公司经营活动现金流量净额与可比公司一致。

综上所述，发行人 2021 年度经营活动现金流量为负主要系期末经营性应收项目和存货余额大幅增加所致，2023 年一季度经营活动现金流量净额为负主要系经营性应收项目增加所致，上述情况符合公司实际经营情况和业务特点，与同行业可比公司变动趋势一致，具备合理性。

（二）发行人是否有足够的现金流支付公司债券本息

本次发行可转债拟募集资金 35,000.00 万元，参考发行公告日在 2022 年 1 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日、期限 6 年、采用累进利率发行的 65 只创业板可转债（不含已退市）存续期历年票面利率情况，假设发行人本次发行的可转债在存续期内全部未转股，测算相关利息支付金额情况如下：

项目	第 1 年	第 2 年	第 3 年	第 4 年	第 5 年	第 6 年
市场利率中位数	0.30%	0.50%	1.00%	1.50%	2.30%	3.00%
利息支出（万元）	105.00	175.00	350.00	525.00	805.00	1,050.00
利息支出占最近三年平均归属于母公司所有者的净利润比例	2.21%	3.68%	7.36%	11.05%	16.94%	22.09%
利息支出占最近三年平均经营活动产生的现金流量净额比例	4.14%	6.89%	13.79%	20.68%	31.71%	41.37%
利息支出占最近一年归属于母公司所有者的净利润比例	2.01%	3.34%	6.69%	10.03%	15.39%	20.07%
利息支出占最近一年经营活动产生的现金流量净额比例	1.74%	2.90%	5.80%	8.70%	13.34%	17.40%

注：市场利率中位数系发行公告日在 2022 年 1 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日、期限 6 年、采用累进利率发行的 65 只创业板可转债（不含已退市）存续期历年票面利率的中位数，数据来源于同花顺 iFinD；2022 年发行人利息保障倍数为 40.48（倍）。

从上表可见，如发行人本次发行的可转债全部未转股，则六年期合计支付利息金额为 3,010.00 万元，到期支付本金金额为 35,000.00 万元，本息合计 38,010.00 万元。

1、公司盈利能力较强，可为本次可转债的本息偿付提供保障

2020 年至 2022 年，发行人归属于母公司所有者的净利润分别为 4,869.96 万元、4,157.66 万元和 5,232.17 万元，平均值为 4,753.27 万元；经营活动产生的现金流量净额分别为 4,172.55 万元、-2,592.03 万元和 6,034.43 万元，平均值为 2,538.31 万元。2023 年 1-3 月，公司营业收入和归属于上市公司股东的净利润较上年同期分别增长 24.40%和 9.33%，盈利能力进一步提高。

在假设全部可转债持有人均不转股的极端情况下，公司本次发行的可转债存续期第 1 年至第 6 年需支付的利息分别为 105.00 万元、175.00 万元、350.00 万元、525.00 万元、805.00 万元和 1,050.00 万元，各期需偿付利息的金额占发行人归属于母公司所有者的净利润和经营活动现金流量净额比例较低，公司的盈利情况和现金流足以支付本次可转债利息。此外，随着可转债持有人在存续期内陆续转股，公司付息压力将逐步下降，存续期各年需要支付的利息费用预计将小于前述测算金额。因此，公司对本次可转债的利息偿付能力相对较强。

在本金方面，假设全部可转债持有人均不转股，存续期内也不存在赎回、回售等相关情形，根据前述利息支出模拟测算结果，本次可转债存续期间需支付的本金和利息情况如下表所示：

金额：万元

项目	计算公式	金额
最近三年平均归属于母公司的净利润	A	4,753.27
可转债存续期 6 年内预计净利润合计	B=A*6	28,519.62
截至 2022 年末未受限货币资金金额	C	30,865.81
本次可转债发行规模	D	35,000.00
本次可转债存续期利息支出总额模拟测算结果	E	3,010.00
本次可转债存续期 6 年本息合计	F=D+E	38,010.00
现有货币资金金额及 6 年预计净利润合计	G=B+C	59,385.43

注：截至 2022 年末公司受限货币资金金额为 323.11 万元，系银行承兑汇票保证金，上表测算时未考虑该等货币资金。

从上表可见，按前述利息支出模拟测算结果，假设公司在可转债存续期 6 年内保持最近三年平均归属于母公司净利润水平，则现有未受限货币资金金额及存续期 6 年内的预计净利润合计为 59,385.43 万元，由于公司截至本回复签署之日累计债券余额为 0 元，且除本次发行的可转债外暂无其他可预见的债券融资安排，因此上述资金足以覆盖本次发行的可转债存续期 6 年的本息合计。

2、公司资产流动性较强，具有较强的偿债能力

报告期内，公司的主要偿债能力指标如下：

项目	2023 年 1-3 月 /2023 年 3 月 31 日	2022 年度 /2022 年末	2021 年度 /2021 年末	2020 年度 /2020 年末
流动比率（倍）	2.53	2.57	4.02	2.87
速动比率（倍）	1.95	2.01	3.27	2.27
资产负债率（合并）	26.49%	26.33%	21.33%	25.20%
息税折旧摊销前利润 （万元）	2,764.15	8,650.86	6,678.14	7,100.42
利息保障倍数（倍）	32.06	40.48	36.04	669.29

报告期各期末，公司资产负债率适中，具有良好的资产负债结构。报告期，公司的流动比率、速动比率均大于 1，利息保障倍数较高，具有较强的偿债能力。同时，公司最近 3 年末平均流动资产金额为 63,015.56 万元，速动资产金额为 50,263.33 万元，截至 2023 年 3 月 31 日流动资产金额为 75,566.63 万元，速动资产金额为 58,339.39 万元，资产变现能力较强。同时，公司具有良好的信用记录，银行融资渠道畅通，截至 2023 年 3 月 31 日，公司共有 10,000 万元银行授信额度，尚有 3,674.15 万元未使用，上述银行综合授信额度可为公司资金紧张时填补一定的资金缺口。

综上，假设本次发行的可转债到期后，全部持有人均选择赎回债券，公司良好的偿债能力、较强的资产变现能力以及未使用的银行综合授信额度能够保障本次可发行的可转债本息的偿还。

3、本次募投项目的实施有助于进一步增强公司的盈利水平

本次发行募集资金扣除发行费用后的净额将用于汽车轻量化工程塑料零件扩产项目和补充流动资金。经测算，汽车轻量化工程塑料零件扩产项目达产后年均可实现营业收入 104,084.74 万元，年均可实现净利润 9,777.06 万元，项目内部

收益率（税后）为 14.10%，静态投资回收期（含建设期）为 7.94 年。本次募投项目具有良好的经济效益，通过实施本次募投项目，将有效提高公司的产能规模，进一步提升公司的盈利能力和经营活动现金流量，有助于降低未来的本息偿付风险。

综上所述，发行人具备足够的现金流支付本次可转债的本息。

三、结合存货构成、库龄、产品特性、期后销售比例、计提政策等，说明存货余额持续增长的原因及合理性、计提存货跌价准备是否充分，是否与同行业存在较大差异

（一）结合存货构成、库龄、产品特性、期后销售比例、计提政策等，说明存货余额持续增长的原因及合理性

1、存货构成情况

报告期各期末，公司的存货余额分别为 7,734.14 万元、14,848.97 万元、16,979.32 万元和 17,926.22 万元，2021 年末、2022 年末、2023 年 3 月末分别较上期末增长 91.99%、14.35%、5.58%，具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 3 月 31 日		2022 年 12 月 31 日		2021 年 12 月 31 日		2020 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
原材料	2,513.33	14.02%	2,891.39	17.03%	3,315.41	22.33%	2,117.99	27.38%
在产品	780.29	4.35%	378.72	2.23%	563.33	3.79%	416.09	5.38%
库存商品	7,603.92	42.42%	7,039.21	41.46%	6,060.41	40.81%	3,399.79	43.96%
发出商品	1,742.09	9.72%	1,534.98	9.04%	864.72	5.82%	353.53	4.57%
半成品	3,143.27	17.53%	2,992.23	17.62%	1,794.02	12.08%	870.58	11.26%
委托加工物资	66.83	0.37%	69.00	0.41%	57.78	0.39%	103.15	1.33%
合同履约成本	2,076.48	11.58%	2,073.79	12.21%	2,193.29	14.77%	473.01	6.12%
存货合计	17,926.22	100.00%	16,979.32	100.00%	14,848.97	100.00%	7,734.14	100.00%

2021 年末，公司的存货余额较上期末增加 7,114.83 万元，增幅为 91.99%，除委托加工物资外，公司各类存货的期末余额均有较大增长，其中合同履约成本期末余额增长较大，占比有较大提高，而原材料、库存商品、在产品的期末余额占比有所下降。

2018年至2020年，受全球宏观经济下行等因素影响，全球汽车行业发展放缓，汽车产销量连续三年出现下滑，2021年全球汽车行业总体发展向好，全年产销量分别达到8,014.60万辆和8,268.48万辆，同比分别增长3.25%和6.05%，结束了连续三年的下降趋势。全球汽车产业的复苏带动公司主要产品的市场需求旺盛，同时受益于新能源汽车行业的快速发展，公司配套法国标致及小鹏汽车的多款轮毂镶件产品进入量产、配套T公司的低风阻轮毂大盘自下半年开始批量供货，导致公司期末在手订单持续增长。2021年末，公司在手订单金额为75,216.58万元，较上年末增加12,980.92万元，增幅为20.86%。随着生产经营规模快速扩张和在手订单数量持续增长，为保证对下游客户供货的及时性，公司2021年积极备货，期末原材料、库存商品、半成品、合同履行成本等主要存货构成均较上年末有较大增长，整体期末存货余额较上年末增加7,114.83万元。各类存货构成的变动原因具体分析如下：

(1) 在原材料方面，2021年末公司的原材料期末余额同比增加1,197.42万元，增幅达56.54%，主要系原材料备货及主要原材料采购单价上涨所致。塑胶材料和化工材料是公司两类采购金额最大的原材料，其中PC/ABS、PA66/PPE、PA66和ABS等四类塑胶粒子是公司采购金额最高的塑胶材料，电镀金属材料镍、磷铜是公司主要采购的化工材料。2021年度，PC/ABS、ABS和PA66等塑胶粒子以及镍、磷铜等电镀金属材料的采购价格均有所上涨，如PC/ABS采购均价同比增长了16.97%，磷铜的采购均价同比增长了34.02%，主要原材料采购单价的上涨进一步推高了公司原材料及其他各类存货的期末余额。

(2) 在产成品、半成品等方面，公司主要面向知名整车厂商及其一级供应商，其对供货的及时性要求较高。2021年末，公司的库存商品余额较2020年末增加2,660.62万元，增幅达78.26%，半成品增加923.44万元，增幅达106.07%，增幅较大，其主要原因系：一方面，为保证对客户供货的及时性，公司根据在手订单积极进行生产备货；另一方面，2020年四季度起，国际航线出现了集装箱紧缺、运力紧张的情况，2021年下半年情况愈发显著，同时公司主要出口地区北美地区相关口岸也出现了海关清关效率缓慢及清关周期大幅延长的情况，导致公司对北美地区的国际海运周期由正常情况下的35天左右延长至3个月左右。考虑到国际海运市场的不确定性以及海运周期的大幅延长，为确保对海外客户

的产品供应，公司积极协调寻找海运运力，并进一步扩大生产计划，以加大对海外寄售仓的发货量，导致公司的期末库存商品金额增幅较大。此外，在半成品方面，公司清远生产基地于 2020 年下半年陆续投入生产，产能陆续释放，2021 年末的排产计划较 2020 年末有较大增长，进一步加大了公司 2021 年末的半成品库存金额。在发出商品方面，公司根据客户需求，向客户发货并存放于客户拥有或租用的中转仓库而尚未领用结算的产品，以及其他因价格尚未确定而未确认收入的产品也大幅增加，导致 2021 年末公司发出商品期末余额较 2020 年末增长 511.19 万元，增幅达 144.60%。

(3) 在合同履行成本方面，公司存货中合同履行成本金额变动主要受国际海运费价格波动、报关发货数量等因素的影响。2020 年四季度起，国际航线出现了集装箱紧缺、运力紧张的情况，国际海运费大幅上涨，2021 年中国出口集装箱运价指数(CCFI:综合指数)全年平均值为 2,615.54 点，较 2020 年上涨 165.69%；同时，由于海外客户的需求快速增长，考虑到国际海运市场的不确定性以及**海运周期的大幅延长**，为确保对海外客户的产品供应，公司积极协调寻找海运运力，加大了对海外客户的发货量，使得当期运输费用金额和报关费金额显著上升，导致公司 2021 年末存货中合同履行成本金额较大。

2022 年末，公司的存货余额较上期末增加 2,130.35 万元，增幅为 14.35%，主要系随着在手订单规模的持续增长，公司库存商品、发出商品、半成品期末余额均有小幅增长所致。2022 年末，公司的在手订单规模达 121,579.44 万元，较 2021 年末增长 61.64%，为保证对客户供货的及时性，公司增加了库存商品、发出商品、半成品等存货的规模，也导致其期末存货余额占比有所提高。同时，随着主要原材料和国际海运费价格的回落，公司期末存货中原材料及合同履行成本的金额及占比均有所下降。

2023 年 3 月末，公司的存货余额为 17,926.22 万元，较 2022 年末增长 5.58%，变动较小，除原材料和在产品外，其他各类存货的占比均较为稳定。2023 年一季度，受公司产能规模不断增长以及积极投料生产影响，公司的在产品期末余额及占比有所提高，而原材料有所下降。

2、存货库龄情况

报告期各期末，公司存货库龄分布情况如下：

单位：万元

项目	2023年3月31日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1年以内	16,319.64	91.04%	15,300.44	90.11%	13,947.08	93.93%	7,160.39	92.58%
1至2年	1,243.30	6.94%	1,362.16	8.02%	637.09	4.29%	247.93	3.21%
2年以上	363.28	2.03%	316.72	1.87%	264.80	1.78%	325.82	4.21%
合计	17,926.22	100.00%	16,979.32	100.00%	14,848.97	100.00%	7,734.14	100.00%

报告期，发行人按照订单计划以及一定的安全库存进行生产备货，存货库龄结构整体良好，库龄较长的存货占比较小。报告期各期末，发行人库龄1年以内的存货占比分别为92.58%、93.93%、90.11%和91.04%，库龄1年以上的存货占比分别为7.42%、6.07%、9.89%和8.97%。

报告期各期末，公司库龄1年以上的存货主要为原材料和库存商品。报告期各期末，公司存在少量库龄1年以上的原材料，其主要原因系公司产品根据客户需要进行研发排产，因此需采购一定的研发生产原材料进行备货，待客户量产指令才能消耗，导致部分原材料耗用缓慢。报告期各期末，公司存在少量库龄1年以上的库存商品，其主要原因系公司产品主要配套终端整车厂商的车型进行研发生产，如整车厂商客户调整相关车型的生产计划并不再进行生产时，多余零件转为售后件进行销售，这相对前期配套整车制造市场而消耗较为缓慢。

总体来看，公司存货库龄较短，不存在大批量长库龄产品积压滞销的情况。

3、公司产品特性

公司主要产品是以塑料材质为主的汽车轮毂装饰件、汽车标识装饰件和汽车车身装饰件，主要原材料包括塑胶材料、涂料、电镀金属材料和添加剂等，基本不存在过期变质或因库龄较长而影响产品性能的情况。同时，基于汽车零部件行业特点，公司采取“以销定产”的生产模式，根据客户发布的物料需求计划，制定生产计划，按客户要求发货至中转仓库或客户仓库，并根据客户的供货诉求准备一定的安全库存。公司的产成品存货通常都有订单支持，除一定安全库存外，公司不存在主动生产或提前对新产品进行备货再进行推广销售的情况，仅有极少量的产成品因整车厂商客户不再进行相关车型的生产而转为售后件进行销售，导

致消耗较为缓慢，库龄相对较长。因此，公司期末存货规模与销售订单相匹配，库龄整体较短，不存在因提前备货或产品更新换代而导致的大批量长库龄产品积压滞销的情形。

4、存货期后销售比例

报告期，公司各期末产成品存货的期后销售情况如下：

单位：万元

项目	2023年3月31日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
库存商品余额	7,603.92	7,039.21	6,060.41	3,399.79
发出商品余额	1,742.09	1,534.98	864.72	353.53
合计	9,346.01	8,574.19	6,925.13	3,753.32
期后销售金额	2,288.22	7,297.07	5,694.17	3,576.09
期后销售比例	24.48%	85.11%	82.22%	95.28%

注：2020年末、2021年末存货余额的期后销售数据统计截至2022年末；2022年末存货余额的期后销售金额为截至2023年3月末的销售情况，2023年3月末存货余额的期后销售金额为截至2023年4月末的销售情况。

由上表可知，发行人产成品期后销售比例分别为95.28%、82.22%、85.11%和24.48%，期后销售情况良好。2023年3月末产成品存货期后销售比例较低，主要系期后统计期间较短所致，相关存货处于正常周转期间内。从整体来看，截至2023年3月31日，公司的存货余额中库龄2年以上的占比仅为2.03%，占比较小，公司存货在期后基本能够实现销售。

5、同行业可比公司的存货余额情况

近年来，受益于新能源汽车行业的快速发展，国内汽车零部件行业上市公司实现了较快增长，报告期各期末，公司与同行业可比上市公司的存货余额对比情况如下：

单位：万元

项目	2023.3.31		2022.12.31		2021.12.31		2020.12.31
	金额	增长率	金额	增长率	金额	增长率	金额
常熟汽饰	-	-	62,786.30	26.65%	49,575.97	15.18%	43,040.32
新泉股份	-	-	175,173.02	18.10%	148,326.99	34.84%	110,000.27
岱美股份	-	-	197,698.94	26.44%	156,357.02	37.96%	113,337.21
一彬科技	-	-	54,476.03	15.83%	47,030.14	40.80%	33,403.12
信邦控股	-	-	-	-	-	-	-

敏实集团	-	-	374,757.00	22.39%	306,198.30	21.34%	252,345.20
平均值	-	-	172,978.26	22.25%	141,497.68	28.14%	110,425.22
发行人	17,926.22	5.58%	16,979.32	14.35%	14,848.97	91.99%	7,734.14

注：数据来源于 iFinD；可比公司中港股上市公司信邦控股（01571.HK）未披露相关数据，故上表未列示。同行业可比公司未在 2023 年一季度报告中披露存货余额。

由上表可知，报告期各期末，公司与同行业可比上市公司的存货余额变动趋势一致，均呈逐年增长态势。公司整体规模较小，总体产能及产销量远低于同行业可比上市公司，期末存货余额也远低于同行业可比上市公司存货余额。2021 年，受全球汽车产业复苏以及新能源汽车行业快速发展影响，公司的期末在手订单持续增长，为保证对下游客户供货的及时性，公司的期末存货余额大幅增加，由于公司整体规模较小，导致期末存货余额增幅较大。2022 年末，公司的存货余额增幅与同行业可比上市公司差异较小。

综上所述，受汽车产业复苏、新能源汽车行业快速增长等因素影响，公司主要产品的订单需求量大幅增加，公司积极生产备货，使得报告期各期末存货余额持续增长。同时，公司存货库龄整体较短，库龄 1 年以上的存货占比较小，存货在期后基本能够实现销售，不存在大批量长库龄产品积压滞销的情形，存货余额变动趋势与同行业可比上市公司的变动趋势一致，存货余额持续增长具有合理性。

（二）计提存货跌价准备是否充分，是否与同行业存在较大差异

1、存货跌价准备计提政策

报告期内，发行人按照《财务管理制度》的规定对期末存货进行减值测试，主要采取如下方法计提存货跌价准备：资产负债表日，存货采用成本与可变现净值孰低计量，按照单个存货成本高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。直接用于出售的存货，在正常生产经营过程中以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；需要经过加工的存货，在正常生产经营过程中以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；资产负债表日，同一项存货中一部分有合同价格约定、其他部分不存在合同价格的，分别确定其可变现净值，并与其对应的成本进行比较，分别确定存货跌价准备的计提或转回的金额。上述存货跌价准备计提政策与同行业可比公司一致，不存在重大差异。

报告期内，公司的存货跌价准备计提、转回或转销情况如下：

单位：万元

期间	期初余额	当期计提	当期转销	期末余额
2023年1-3月	685.03	346.80	332.85	698.97
2022年度	404.52	610.93	330.43	685.03
2021年度	216.20	308.09	119.77	404.52
2020年度	151.70	146.30	81.80	216.20

报告期内，公司计提存货跌价准备的存货主要涉及库存商品、发出商品及少量原材料，具体计提情况如下：

单位：万元

项目	2023.3.31	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
原材料	17.96	17.96	18.89	21.67
库存商品	577.32	619.23	298.91	140.58
发出商品	103.69	47.84	86.73	53.95
存货跌价准备合计	698.97	685.03	404.52	216.20
计提比例	3.90%	4.03%	2.72%	2.80%

对于部分库存商品和发出商品，公司计提跌价准备主要原因系公司产品主要配套终端整车厂商的车型进行研发生产，当整车厂商客户不再进行相关车型的生产时，多余零件转为售后件进行销售，导致相对前期配套整车制造市场而消耗较为缓慢，或者部分产品因生产成本或预计发生的销售费用提高等原因，导致部分存货的可变现净值低于其成本。对于原材料，因公司产品需根据客户需要进行研发排产，待客户量产指令才能消耗，导致少量原材料耗用缓慢，预计使用可能性较低，导致其可变现净值低于其成本。

2、同行业可比公司计提比例的对比情况

报告期，公司存货跌价准备计提比例与同行业可比公司的对比情况如下：

项目	2023.3.31	2022.12.31	2021.12.31	2020.12.31
常熟汽饰	-	5.51%	6.64%	7.33%
新泉股份	-	0.09%	0.08%	0.03%
岱美股份	-	7.58%	7.19%	7.46%
一彬科技	-	5.23%	4.09%	4.90%
信邦控股	-	-	-	-
敏实集团	-	3.05%	3.30%	5.50%

平均值	-	4.29%	4.26%	5.04%
发行人	3.90%	4.03%	2.72%	2.80%

注：数据来源于 iFinD；港股上市公司信邦控股（01571.HK）未在定期报告中披露存货跌价准备计提比例；同行业可比公司未在 2023 年一季度报告中披露存货跌价准备计提比例。

报告期各期末，公司的存货跌价准备计提比例高于新泉股份，低于常熟汽饰、岱美股份和一彬科技，2022 年末高于敏实集团，与可比公司平均水平较为接近，处于合理区间。从存货周转率来看，报告期，公司的存货周转率相对稳定，且均高于同行业可比上市公司平均水平，公司存货跌价准备计提比例略低于同行业可比上市公司具备合理性。具体情况如下：

年份	常熟汽饰	新泉股份	岱美股份	一彬科技	信邦控股	敏实集团	均值	发行人
2022 年度	5.44	3.45	2.42	3.04	3.44	3.80	3.60	3.69
2021 年度	4.69	2.81	2.53	2.80	3.35	3.68	3.31	3.51
2020 年度	4.31	2.85	2.58	2.97	3.17	3.74	3.27	3.98

注：数据来源于 iFinD。

综上所述，公司存货跌价准备计提方法符合企业会计准则规定和公司所处行业特点，与同行业可比公司不存在重大差异，存货跌价准备计提比例处于合理区间，计提充分合理。

四、中介机构核查程序及核查意见

（一）核查程序

会计师履行了以下核查程序：

1、查阅发行人报告期内的收入成本明细表、定期报告，并对毛利率的变动因素进行了分析；结合销售数量、单位销售价格、单位成本、产品供需、客户构成等因素变化情况，分析各类产品的营业收入及毛利率变动情况及原因；访谈相关人员，了解发行人的定价模式，竞争优势，报告期主要产品销售变动情况、主要产品生产情况等，分析发行人各类型产品毛利率情况及变动原因；了解主要原材料价格波动情况、备货周期、**产品生产周期及调价政策**等，分析原材料价格波动对发行人经营业绩的影响，**并进行相应的敏感性分析**；了解报告期海运费价格变动情况，各类型产品的运费分摊情况，分析海运价格波动对发行人经营业绩的

影响。

2、分析与美国等主要出口地区的贸易政策、汇率波动、国家海运价格波动对发行人经营业绩的影响；查阅 2022 年 1 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日期间创业板上市公司发行的 6 年期可转换公司债券各年利率，模拟测算发行人未来现金流支付债券利息情况；查阅本次可转债发行预案、董事会和股东大会决议文件；查阅本次募集资金投资的可行性研究报告，对本次可转债募投项目的预期收益情况进行分析。

3、查阅发行人报告期内审计报告或财务报告和存货明细表，获取公司报告期各期末存货明细表，结合在手订单情况、原材料价格波动趋势分析报告期内公司存货余额变动的原因及合理性；查阅发行人存货跌价准备计提政策，并对比同行业可比公司存货跌价准备计提政策，分析发行人存货跌价准备计提的充分性。

（二）核查意见

经核查，会计师认为：

（1）2020 年至 2022 年，公司毛利率逐年下降主要受轮毂装饰件产品结构变化、原材料价格波动及国际海运价格波动等因素影响，其中轮毂装饰件产品结构变化主要系毛利率相对较低的低风阻轮毂大盘销售占比提高，具有合理性。受益于新能源汽车市场的快速发展，预计公司低风阻轮毂大盘和轮毂镶件等产品的销售收入仍将保持持续增长，这将对公司的经营业绩和盈利能力产生积极影响。截至本回复签署之日，低风阻轮毂大盘因新产品投产早期产能爬坡以及工艺和良品率相对不稳定导致其生产成本较高的情况已明显改善，相关因素对毛利率波动的影响不具备持续性。在其他因素不变的情况下，如低风阻轮毂大盘的毛利率持续低于公司的综合毛利率，随着其销售占比的持续提高，将对公司的综合毛利率产生不利影响。2022 年度、2023 年一季度原材料价格和国际海运价格均已大幅回落，其中原材料价格受市场因素影响，具有不确定性，难以预计未来其对公司毛利率波动的影响；从长期来看，除报告期波动较大外，国际海运价格整体波动较小，导致报告期国际海运价格大幅波动的因素已基本消除，未来其对公司毛利率波动的影响持续性较低。2023 年一季度，受益于轮毂装饰件产品收入占比提高和销售毛利率提高，公司毛利率明显回升。

(2) 发行人 2021 年度经营活动现金流量为负主要系期末经营性应收项目和存货余额大幅增加所致，2023 年一季度经营活动现金流量净额为负主要系经营性应收项目增加所致，上述情况符合公司实际经营情况和业务特点，与同行业可比公司变动趋势一致，具备合理性。发行人具备足够的现金流支付本次可转债的本息。

(3) 受汽车产业复苏、新能源汽车行业快速增长等因素影响，公司主要产品的订单需求量大幅增加，公司积极生产备货，使得报告期各期末存货余额持续增长。同时，公司存货库龄整体较短，库龄 1 年以上的存货占比较小，存货在期后基本能够实现销售，不存在大批量长库龄产品积压滞销的情形，存货余额变动趋势与同行业可比上市公司的变动趋势一致，存货余额持续增长具有合理性。发行人存货跌价准备计提方法符合企业会计准则规定和公司所处行业特点，与同行业可比公司不存在重大差异，存货跌价准备计提比例处于合理区间，计提充分合理。

问题 2

本次募投项目包括汽车轻量化工程塑料零件扩产项目（以下简称塑料零件扩产项目）和补充流动资金。塑料零件扩产项目完全达产后新增轮毂镶件 8,100 万件、低风阻轮毂大盘 480 万件和轮毂中心盖 3,000 万件。经测算，塑料零件扩产项目达产期平均毛利率为 22.90%，高于公司 2022 年综合毛利率 19.56%。塑料零件扩产项目的环评文件尚未取得。发行人将前次募投项目中的清远金钟生产基地扩建项目结项并将节余募集资金投入本次募投项目塑料零件扩产项目，同时变更技术中心建设项目并延期。

请发行人补充说明：（1）前次募投项目截至目前的最新进展，并结合相关建设规模、机器设备实际购置情况与前次信息披露的差异，说明将前次募投项目结项的原因及合理性，相关决策是否审慎，前次募投项目实际新增产能，相关资产是否存在闲置及减值风险；（2）塑料零件扩产项目与前次募投项目的区别与联系；结合塑料零件扩产项目各产品扩产规模、发行人在手订单或意向性合同、目标客户、市场容量、同行业竞争情况、发行人竞争优势等，分别说明各产品新增产能规模合理性、产能消化措施及有效性，是否存在较大产能闲置风险；（3）塑料零件扩产项目各产品定价依据，并结合市场价格走势、年降政策、现有产品及同行业上市公司同类产品或募投项目情况等，说明募投项目效益测算的合理性及谨慎性；（4）塑料零件扩产项目环评手续最新办理进展，预期办理是否存在法律障碍；（5）结合塑料零件扩产项目各类新增固定资产及无形资产的金额、转固时点以及募投项目未来效益测算情况，披露募投项目新增折旧摊销对发行人未来经营业绩影响。

请发行人补充披露以上事项相关风险。

请保荐人核查并发表明确意见，请会计师核查（1）（3）（5）并发表明确意见，请发行人律师核查（4）并发表明确核查意见。

【回复】

一、前次募投项目截至目前的最新进展，并结合相关建设规模、机器设备实际购置情况与前次信息披露的差异，说明将前次募投项目结项的原因及合理性，

相关决策是否审慎，前次募投项目实际新增产能，相关资产是否存在闲置及减值风险。

（一）前次募投项目截至目前的最新进展

公司前次募投项目包括清远金钟生产基地扩建项目和技术中心建设项目，截至 2023 年 4 月 30 日，上述项目的实际投入情况如下：

单位：万元

序号	项目	拟使用前次募集资金金额	已实际支付金额	待支付尾款金额
1	清远金钟生产基地扩建项目	25,763.55	15,750.39	2,339.11
2	技术中心建设项目	4,041.53	-	-

注：上述已实际支付金额、待支付尾款金额系截至 2023 年 4 月 30 日的金额。

截至本回复签署之日，清远金钟生产基地扩建项目已建成注塑车间、电镀车间、涂装车间等主要生产车间，形成了轮毂镶件、大尺寸轮毂装饰盖、轮毂中心盖等轮毂装饰件的完整生产能力，各主要车间的建设内容及最新进展情况如下：

序号	车间名称	建设内容及最新进展
1	注塑车间	已购入 30 余台注塑机，截至 2022 年末均已投入使用
2	电镀车间	已建成自动龙门 ABS 电镀生产线、自动环形升降式 ABS 电镀生产线等 2 条电镀生产线。其中，自动龙门 ABS 电镀生产线截至 2022 年末已投入使用；自动环形升降式 ABS 电镀生产线于 2023 年 4 月底达到预定可使用状态并正式投入使用
3	涂装车间	已建成三喷一烤喷涂线、PVD 自动喷涂线、环形变速自动喷涂生产线等 5 条涂装生产线。其中，环形变速自动喷涂生产线于 2023 年 3 月底达到预定可使用状态并正式投入使用，其他生产线截至 2022 年末均已投入使用
4	包装车间	已购置隧道炉、切割机等设备，并建成了包装流水线，截至 2022 年末均已投入使用

截至 2023 年 2 月 28 日，清远金钟生产基地扩建项目已累计使用募集资金 15,553.08 万元，待支付尾款为 2,536.42 万元，2023 年 3-4 月公司共支付项目尾款合计 197.31 万元，截至 2023 年 4 月 30 日，待支付尾款金额为 2,339.11 万元，主要内容为前期已签订的设备采购、工程施工等相关合同项下尚未支付的款项，公司将按照相关合同的约定支付剩余款项。

经公司第二届董事会第十四次会议和 2022 年年度股东大会审议通过，技术中心建设项目已变更投资总额、实施地点、实施主体、研发课题等内容并延期实

施，变更后与本次募投项目位于同一实施地点，目前相关房屋建筑物的建设已基本完成前期的三通一平、勘察、测绘、设计等工作，正在开展报规报建等相关工作，因相关房屋建筑物尚未建成，技术中心建设项目尚未开始实施。

(二) 结合相关建设规模、机器设备实际购置情况与前次信息披露的差异，说明将前次募投项目结项的原因及合理性，相关决策是否审慎，前次募投项目实际新增产能，相关资产是否存在闲置及减值风险

1、建设规模、机器设备实际购置情况与前次信息披露的差异

(1) 前次信息披露情况

根据公司于 2021 年 11 月披露的《首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书》，公司募集资金扣除发行费用后，拟投资于以下项目：

单位：万元

序号	项目	投资总额	拟投入募集资金金额
1	清远金钟生产基地扩建项目	25,763.55	25,763.55
2	技术中心建设项目	3,970.00	3,970.00
合计		29,733.55	29,733.55

其中，清远金钟生产基地扩建项目计划投资总额 25,763.55 万元，拟使用募集资金金额 25,763.55 万元，具体投资构成如下：

单位：万元

序号	项目	投资金额	比例	拟使用募集资金金额
1	工程建设费	20,890.50	81.09%	20,890.50
1.1	建筑工程费	1,608.00	6.24%	1,608.00
1.2	设备购置及安装费	19,282.50	74.84%	19,282.50
2	基本预备费	2,089.05	8.11%	2,089.05
3	铺底流动资金	2,784.00	10.81%	2,784.00
合计		25,763.55	100.00%	25,763.55

在首次公开发行股票并在创业板上市后，公司按照相关规定及时披露了募投项目的实施情况，其中技术中心建设项目因未进行实际投入，其披露情况一直为：承诺投资金额 3,970.00 万元，募集资金累计投资额 0 万元；清远金钟生产基地扩

建项目根据实际进展情况披露了截至各截止日的投资情况，实际投入情况与信息披露情况一致，清远金钟生产基地扩建项目的具体披露情况如下：

单位：万元

首次披露时间	事项	公告名称	承诺投资金额	披露的募集资金累计投资额	占募集资金承诺投资比例	截止日	实际与披露是否一致
2021.12.12	使用募集资金置换已预先投入募投项目自筹资金	《关于使用募集资金置换预先投入募投项目自筹资金及已支付发行费用的公告》	25,763.55	5,789.99	22.47%	2021.12.8	是
2022.4.20	披露年度募集资金使用情况	《2021年度募集资金存放与使用情况的专项报告》《2021年年度报告》	25,763.55	6,009.15	23.32%	2021.12.31	是
2022.8.30	披露半年度募集资金使用情况	《2022年半年度募集资金存放与使用情况专项报告》《2022年半年度报告》	25,763.55	11,378.89	44.17%	2022.6.30	是
2023.3.21	披露年度募集资金使用情况	《2022年度募集资金存放与使用情况的专项报告》《2022年年度报告》	25,763.55	14,945.74	58.01%	2022.12.31	是
2023.3.21	披露前次募集资金使用情况	《关于前次募集资金使用情况的专项报告》	25,763.55	14,945.74	58.01%	2022.12.31	是
2023.3.21	结项并将节余募集资金投入新项目、变更募集资金投资项目并延期	《关于部分募集资金投资项目结项并将节余募集资金投入新项目及变更部分募集资金投资项目并延期的公告》	25,763.55	15,553.08	60.37%	2023.2.28	是

注：上表中 2023 年 3 月 21 日披露的清远金钟生产基地扩建项目募集资金累计投资额为 15,553.08 万元，待支付尾款为 2,536.42 万元，合计拟实际投入金额为 18,089.50 万元，以公司最终履行完毕相关合同的付款义务时实际支付的金额为准。

（2）实际建设规模与计划投入募集资金金额的差异情况

截至 2023 年 4 月 30 日，前次募投项目“技术中心建设项目”实际投入为 0 万元，“清远金钟生产基地扩建项目”已实际支付金额为 15,750.39 万元，待支付

尾款为 2,339.11 万元，合计拟实际投入金额为 18,089.50 万元，上述拟实际投入金额与前次披露的计划投入募集资金金额的差异情况如下：

单位：万元

序号	项目	计划投入募集资金金额	拟实际投入募集资金金额	差异原因
1	工程建设费	20,890.50	17,990.49	-
1.1	建筑工程费	1,608.00	4,287.96	清远金钟生产基地扩建项目原计划投入建筑工程费 1,608.00 万元，拟实际投入金额为 4,287.96 万元，拟实际投入超过计划投入金额，其主要原因系：公司原计划使用拟新建的厂房合计 8,150 平方米作为募投项目的模具车间、喷粉车间、办公室及仓库（仓库计划使用建筑面积 5,000 平方米），拟投入建筑工程费合计 1,608.00 万元，但在项目实施过程中，新能源汽车行业快速发展导致公司的轮毂镶件、低风阻轮毂大盘订单需求快速增长，对涂装工序的生产能力需求大幅提高，且涂装生产线的占地面积较大，因此公司将拟新建的厂房建筑面积调整为 15,285.25 平方米，并作为涂装车间及仓库。此外，公司原计划建设的仓库为独立单体建筑，单位造价较低，预计的建筑工程费较小。
1.2	设备购置及安装费	19,282.50	13,702.53	其具体情况及原因见“（3）机器设备实际购置情况与计划购置情况的差异情况”。
2	基本预备费	2,089.05	-	项目原计划投入基本预备费、铺底流动资金合计 4,873.05 万元，在项目实施过程中，为便于募集资金使用管理，公司仅使用 99.01 万元用于铺底流动资金，其他均使用自有资金进行投入，导致实际使用募集资金大幅低于计划投入金额。
3	铺底流动资金	2,784.00	99.01	
合计		25,763.55	18,089.50	-

注：上表中的拟实际投入募集资金金额包括项目实际已支付金额和项目待支付尾款金额。

（3）机器设备实际购置情况与计划购置情况的差异情况

根据公司《首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书》及项目的可行性研究报告，清远金钟生产基地扩建项目的设备购置及安装费计划投入募集资金金额为 19,282.50 万元，拟实际投入金额为 13,702.53 万元，具体差异原因如下：

①在项目实施过程中，公司通过改进生产工艺、优化设计方案，选用国产设备替代进口品牌设备等方式，减少了分拣下件机器人、下件流水线、取件机器人

等设备的投入，同时通过流程优化、购买配件自行组装设备等方式，减少了包装流水线、自动组装设备等相关投入，从而节约了募集资金投入。

②在项目实施过程中，新能源汽车行业快速发展导致公司的轮毂镶件、低风阻轮毂大盘订单需求快速增长，对涂装加工的生产能力需求大幅提高，因此公司增加了涂装生产线的投入，而减少了格栅、装饰条、雷达标等产品生产配套的大吨位注塑机、全自动 CCD 检测设备、雷达标测量系统等设备的募集资金投入。

③根据市场需求情况，公司减少了铝板装饰轮毂中心盖生产配套的喷粉设备投入，而增加了电镀生产线的建设，提高了电镀设备的募集资金投入金额。

④公司使用自有资金在花都生产基地加强了模具车间的建设，提高了模具设计和生产能力，节约了模具相关设备的募集资金投入。

2、前次募投项目结项的原因及合理性，相关决策是否审慎

(1) 前次募投项目实际投入比例较高，主要节余资金用途为基本预备费和铺底流动资金

截至 2023 年 2 月 28 日，公司前次募投项目节余资金合计 7,937.20 万元，其中募集资金专户利息收入扣除手续费后净额为 263.15 万元，其余项目节余资金为 7,674.05 万元，主要构成情况如下：

单位：万元

序号	项目	计划投入募集资金金额	拟实际投入募集资金金额	项目节余资金	节余资金占比	拟实际投入金额占计划投入金额比例
1	工程建设费	20,890.50	17,990.49	2,900.01	37.79%	86.12%
2	基本预备费	2,089.05	-	2,089.05	27.22%	-
3	铺底流动资金	2,784.00	99.01	2,684.99	34.99%	3.56%
合计		25,763.55	18,089.50	7,674.05	100.00%	70.21%

注：上表中的拟实际投入募集资金金额包括项目实际已支付金额和项目待支付尾款金额。

从上表可见，清远金钟生产基地扩建项目拟实际投入募集资金金额占计划投入募集资金金额的 70.21%，其中工程建设费拟实际投入金额占计划投入金额的比例为 86.12%，拟实际投入比例较高。项目节余募集资金为 7,674.05 万元，其中基本预备费和铺底流动资金节余资金合计为 4,774.04 万元，占项目节余资金的

62.21%，目前项目已经正常投产，不再需要进行基本预备费和铺底流动资金的投入；工程建设费节余资金 2,900.01 万元，由于项目已建成的厂房已基本全部投入使用，无法支持公司新生产车间建设和产能扩大的需要，节余资金短期内难以进行使用，因此为提高募集资金使用效率，同时结合本次募投项目的建设规划，公司对前次募投项目进行了结项。

(2) 前次募投项目结项系公司统筹考虑前次募投项目的建设情况和本次募投项目建设规划的结果

随着新能源汽车行业的快速发展，轮毂镶件、低风阻轮毂大盘等产品的市场需求不断增长，公司的产能规模亟需进一步扩大，而清远金钟生产基地扩建项目已建成的厂房已基本全部投入使用，无法支持公司新生产车间建设和产能扩大的需要。从区位因素上考虑，广州市作为“汽车之城”，基本实现了从整车研发、生产销售到零部件供应的汽车全产业链布局，广州市花都区是广州三大汽车产业集群之首，产业链优势明显，此外在劳动力供给、日常管理和沟通成本方面，广州市花都区相较于清远市也有一定优势，因此公司决定在广州市花都区现有生产基地附近新建本次募投项目，符合公司的长期发展需要。

本次募投项目汽车轻量化工程塑料零件扩产项目计划投资总额为 46,626.38 万元，拟投入本次募集资金金额为 30,000.00 万元，存在一定资金缺口，加之本次募集资金的到位时间存在一定不确定性，而考虑到下游市场需求较为旺盛，公司正积极推进本次募投项目建设，对资金的需求较为迫切，因此在统筹考虑前次募投项目的建设情况以及本次募投项目的建设规划后，公司决定对前次募投项目进行结项并将节余资金投入本次募投项目，有利于缓解公司项目建设的资金压力，保障项目建设的顺利推进，也有利于提高前次募集资金的使用效率，符合公司及全体股东的利益。

综上所述，公司统筹考虑前次募投项目的建设情况和本次募投项目建设规划，将前次募投项目进行结项，具有合理性，相关决策审慎。

3、前次募投项目实际新增产能，相关资产是否存在闲置及减值风险

目前，公司前次募投项目已经建成了注塑车间、涂装车间、电镀车间、包装车间等多个生产车间，形成了轮毂镶件、大尺寸轮毂装饰盖、轮毂中心盖等轮毂装饰件的完整生产能力，成为公司生产经营规模快速增长的重要支撑。由于相关产品的生产呈现柔性化特征，主要生产线具备一定的通用性，公司可以根据市场和订单情况，灵活调整相关产品的生产计划，因此采用产值能够更加准确的衡量前次募投项目的实际新增产能情况。

考虑到 2022 年前次募投项目实现的相关收入约为 17,120.32 万元，按照同类生产线 2022 年度的产品生产销售情况，2022 年部分投入使用时间较短的生产线及 2022 年尚未投入使用的生产线完全达产后预计将新增相关产值约 31,098.33 万元，则测算公司前次募投项目实际新增产值约为 48,218.65 万元。

目前，公司的产品订单需求旺盛，前次募投项目相关资产均已投入正常使用，实现效益情况良好，成为公司生产经营规模快速增长的重要支撑，相关资产不存在闲置或减值的情况。未来，如公司产品的市场需求出现大幅下滑，可能导致前次募投项目相关资产闲置，进而出现减值风险。

二、塑料零件扩产项目各产品定价依据，并结合市场价格走势、年降政策、现有产品及同行业上市公司同类产品或募投项目情况等，说明募投项目效益测算的合理性及谨慎性。

(一) 募投项目相关产品的定价依据

本次募投项目汽车轻量化工程塑料零件扩产项目各产品的预测单价以 2020 年至 2022 年各产品平均销售单价及其变化趋势为基础确定，具体如下：

单位：元/件

产品名称	预测单价	历史销售均价		
		2022 年度	2021 年度	2020 年度
轮毂镶件	10.43	10.42	10.39	10.49
低风阻轮毂大盘	28.43	47.40	39.47	22.81
轮毂中心盖	4.41	5.01	4.79	4.56

相关产品预测单价的具体情况如下：（1）轮毂镶件。2020年至2022年，公司的轮毂镶件平均销售价格较为稳定，在测算募投项目效益时，公司参考轮毂镶件最近三年的销售价格情况，按10.43元/件作为其预测销售价格。（2）低风阻轮毂大盘。报告期，公司的低风阻轮毂大盘平均销售价格逐年上升，其主要原因系：2021年，公司配套T公司、上汽乘用车等整车厂商的低风阻轮毂大盘实现量产销售，因其价格较高，报告期随着其销售占比的不断提高，公司低风阻轮毂大盘的整体平均价格不断提高。考虑到公司低风阻轮毂大盘最近三年的销售均价区间在22.81元/件至47.40元/件，且随着配套较小尺寸轮毂且单价较低的低风阻轮毂大盘的应用和销售增加，其整体销售均价预计将有所下降，因此公司在测算募投项目效益时基于谨慎性原则将低风阻轮毂大盘预测销售价格按28.43元/件计算。（3）轮毂中心盖。报告期，公司的轮毂中心盖平均单价逐年上涨，主要系公司配套T公司SUV车型、长城欧拉、现代起亚NQ5等车型的轮毂中心盖销售价格相对较高，报告期随着其销量的不断增加或进入量产阶段，销售占比不断提高，导致公司轮毂中心盖的平均单价逐年小幅上涨。公司在测算募投项目效益时参考轮毂中心盖最近三年的销售价格情况，基于谨慎性原则将其预测销售价格按4.41元/件计算。

对于新项目产品，公司在项目定点时，通常考虑主要原材料价格、工艺成本、仓储运输清关等费用，以及车型量产计划和规模、工艺开发复杂程度、市场竞争情况、车型品牌、与客户合作情况等因素，向客户报价，并最终与整车厂商或一级供应商客户协商确定产品价格。对于本次募投项目相关产品，未来公司将基于上述定价方式与客户协商确定销售价格。经过多年经营积累，公司凭借较强的研发实力、稳定的产品质量、良好的供货能力和及时的售后响应，已在全球轮毂装饰件及标识装饰件领域建立了较高的行业地位，汽车轮毂装饰盖、汽车字标等主要产品在全球市场占据了一定的市场份额，有助于公司在与客户定价过程中提高议价能力，保证利润水平。

（二）公司产品的市场价格走势、年降政策

公司从事的汽车内外饰件产品一般由公司按照终端整车厂商的需求进行同步开发，并与客户协商确定销售价格，不存在公开的市场参考价格。从行业情况

来看，我国汽车内外饰件行业已基本形成了充分竞争、市场化程度较高的市场格局，市场竞争较为激烈，部分行业领先企业能够凭借较强的研发实力、稳定的产品质量和良好的供货能力获得相对较高的市场份额和利润水平。

汽车行业普遍存在供应商产品价格年降惯例，新产品量产后通常会存在一定年限的价格年降，具体年降政策以及在实际业务中是否执行年降、年降的产品和幅度等均由公司与客户协商确定。从历史经验来看，公司仅部分产品发生年降，且发生年降的产品在 3-5 年左右的降价期限后一般也不再执行年降，良好的产品梯队和持续的新项目量产将降低产品价格年降对整体销售均价的影响。

从公司的销售情况来看，本次募投项目相关产品中，轮毂镶件最近三年的平均销售价格较为稳定，低风阻轮毂大盘和轮毂中心盖受产品结构变化影响，整体平均销售价格不断提高，具体请见本问题回复之“二、（一）募投项目相关产品的定价依据”。从具体产品来看，2022 年公司销售收入前 20 大的具体产品中，最近三年各年度均实现批量销售的共 10 款，该 10 款产品 2020 年至 2022 年销售均价年均复合增长率情况如下：

产品序号	2020 年至 2022 年销售均价年均复合增长率
轮毂中心盖 1	-2.52%
轮毂中心盖 2	0.21%
轮毂镶件 1	-4.30%
大尺寸轮毂装饰盖 1	-0.85%
大尺寸轮毂装饰盖 2	-1.01%
大尺寸轮毂装饰盖 3	-0.97%
轮毂镶件 2	-1.31%
轮毂中心盖 3	-0.78%
大尺寸轮毂装饰盖 4	-0.95%
轮毂中心盖 4	-0.95%
均值	-1.34%

从上表可知，对于公司 2020 年至 2022 年各年度均实现批量销售且在 2022 年销售收入较大的主要产品，其 2020 年至 2022 年销售均价的年均复合增长率平均为-1.34%，整体下降幅度较小。

在测算募投项目效益时，相关产品的预测单价以 2020 年至 2022 年各产品平均销售单价及其变化趋势为基础确定，并假设运营期第 1 年（T+3）各产品的销

售价格同比下降 2%，第 2 年（T+4）至第 5 年（T+7）每年下降 1.5%，第 6 年（T+8）起销售价格不再下降，即假设价格下降周期为 5 年。根据上述价格预测情况，测算 5 年降价周期内相关产品价格的年均复合变动率为-1.6%，基于募投项目相关产品最近三年的平均销售价格变动情况，以及主要具体产品销售均价的年均复合增长率情况，上述测算过程具备谨慎性。

此外，从同行业对比来看，同行业可比再融资项目在效益测算时，均未考虑预测单价的下降，因此，与同行业可比再融资项目相比，公司本次募投项目相关产品的预测价格变动情况具备谨慎性。同行业可比再融资项目的具体情况如下：

公司名称	项目名称	首次披露时间	价格下降周期及比例
新泉股份	上海智能制造基地升级扩建项目（一期）	2022.09	预测单价未考虑年降
	汽车饰件智能制造合肥基地建设项目	2022.09	预测单价未考虑年降
拓普集团	宁波前湾年产 50 万套汽车内饰功能件项目	2022.12	预测单价未考虑年降
岱美股份	墨西哥汽车内饰件产业基地建设项目	2022.08	预测单价未考虑年降
	年产 70 万套顶棚产品建设项目	2022.08	预测单价未考虑年降
发行人	汽车轻量化工程塑料零件扩产项目	2023.03	5 年，年均下降 1.6%

（三）募投项目相关产品与现有产品的效益对比

本次募投项目达产期平均毛利率为 22.90%，公司 2022 年度的综合毛利率为 19.56%，本次募投项目达产期平均毛利率略高。2023 年一季度，公司的综合毛利率为 25.43%，略高于本次募投项目达产期平均毛利率。剔除报关费及关税补偿的影响后，本次募投项目达产期平均毛利率为 25.90%，公司 2022 年度、2023 年一季度的综合毛利率分别为 21.44%、27.36%。

本次募投项目达产期平均毛利率略高于公司 2022 年度的综合毛利率，其主要系本次募投项目规划产品的产品结构与公司 2022 年度的实际销售情况存在差异，以及预计募投项目相关产品的成本较 2022 年度有所下降导致相关产品的毛利率将有所上升等原因所致。具体而言：

1、募投项目规划产品的收入结构与公司 2022 年度实际销售情况存在差异

本次募投项目规划产品包括轮毂镶件、低风阻轮毂大盘和轮毂中心盖，其在达产期的平均收入占比分别为 75.87%、12.25%和 11.88%，轮毂镶件的收入占比

较高。2022 年度，公司轮毂镶件的销售毛利率为 28.38%，收入占比为 18.39%，毛利率高于公司当年的综合毛利率（均剔除报关费及关税补偿影响）。由于轮毂镶件的毛利率相对较高，且本次募投项目轮毂镶件的销售占比大幅高于公司 2022 年实际销售情况，导致本次募投项目的整体毛利率高于公司 2022 年的综合毛利率。为剔除上述产品收入结构差异的影响，按本次募投项目的收入结构和相关产品 2022 年的实际毛利率水平，模拟测算本次募投项目的毛利率为 25.55%，与募投项目达产期平均毛利率 25.90%较为接近。

2、预计募投项目相关产品的成本较 2022 年度将有所下降导致相关产品的毛利率将有所上升

本次募投项目相关产品的成本预计将有所下降，主要原因系预计原材料采购价格和运输成本较 2022 年度将有所下降，以及低风阻轮毂大盘随生产工艺更趋成熟稳定，生产成本预计将有所下降。

在原材料方面，塑胶材料是本次募投项目相关产品的主要原材料，其中 PC/ABS、PA66/PPE、PA66 和 ABS 等四类塑胶粒子是公司采购金额最大的塑胶材料品种，2021 年年中前后塑胶粒子的市场价格开始下跌，2023 年 1-3 月前述四类塑胶粒子的采购均价较 2022 年度均有所下降，降价幅度在 3%至 7%之间。考虑到上述市场价格情况，以及随着本次募投项目的实施，公司的塑胶材料采购额将大幅提高，有利于提高公司的议价能力，降低原材料采购价格。在运输成本方面，受国际海运价格大幅上涨影响，2022 年公司营业成本中运输费用金额较大，2022 年 8 月以来中国出口集装箱运价指数快速下跌，国际海运价格大幅下降，2023 年一季度运价指数平均值较 2022 年下降 61.08%，有利于降低公司的运输成本。

在具体产品方面，报告期本次募投项目相关产品低风阻轮毂大盘受产品特点、新产品投产早期产能爬坡以及工艺和良品率相对不稳定等因素影响，其生产成本相对较高，2022 年不考虑运费的毛利率仅为-0.35%。随着前期新建产能逐步释放，以及公司不断优化生产工艺、提高生产效率，相关产品的良品率已稳定维持在较高水平，2023 年 1-3 月公司低风阻轮毂大盘的毛利率已提高至 19.59%，前期因生产成本较高导致毛利率较低的情况已得到明显改善。

原材料采购价格和国际海运价格的下降,以及本次募投项目相关产品低风阻轮毂大盘随生产工艺更趋成熟稳定,生产成本预计将有所下降,有利于提高本次募投项目的毛利率水平。2023 年一季度,公司的综合毛利率提高至 25.43%,已高于本次募投项目达产期的平均毛利率 22.90%。

(四) 同行业上市公司同类产品或募投项目情况

1、与同行业可比上市公司毛利率对比情况

本次募投项目汽车轻量化工程塑料零件扩产项目达产期平均毛利率与同行业可比上市公司 2020 年至 2022 年的毛利率对比情况如下:

期间	2022 年度	2021 年度	2020 年度	最近三年平均
常熟汽饰	21.66%	24.05%	23.24%	22.98%
新泉股份	19.73%	21.32%	23.00%	21.35%
岱美股份	23.05%	24.83%	25.80%	24.56%
一彬科技	20.99%	23.68%	23.57%	22.75%
信邦控股	30.60%	27.56%	32.93%	30.36%
敏实集团	27.64%	29.34%	30.95%	29.31%
平均值	23.95%	25.13%	26.58%	25.22%
本次募投项目	22.90%			

从上表可见,本次募投项目达产期平均毛利率低于同行业可比上市公司最近三年的平均毛利率水平,具备谨慎性。

2、与同行业可比再融资项目的效益对比

本次募投项目主要效益指标与同行业可比再融资项目的对比情况如下:

公司名称	项目名称	首次披露时间	内部收益率	投资回收期	达产期平均毛利率
新泉股份	上海智能制造基地升级扩建项目(一期)	2022.09	15.91%	7.76	22.59%
	汽车饰件智能制造合肥基地建设项目	2022.09	13.94%	7.97	18.70%
拓普集团	宁波前湾年产 50 万套汽车内饰功能件项目	2022.12	16.13%	-	23.75%
岱美股份	墨西哥汽车内饰件产业基地建设项目	2022.08	17.22%	7.43	27.96%
	年产 70 万套顶棚产品建设项目	2022.08	18.07%	7.12	28.31%
平均值		-	16.25%	7.57	24.26%
发行人	汽车轻量化工程塑料零件扩产项目	2023.03	14.10%	7.94	22.90%

注:岱美股份的墨西哥汽车内饰件产业基地建设项目、年产 70 万套顶棚产品建设项目未披露投资回收期指标是否为静态。

从上述对比情况可见，本次募投项目的预计内部收益率（税后）、预计静态投资回收期（含建设期）、达产期平均毛利率均处于同行业可比再融资项目相应的指标区间范围内，且相较于上述项目的平均水平，本次募投项目的预计内部收益率（税后）较低，预计静态投资回收期（含建设期）较长，达产期平均毛利率较低，因此，本次募投项目的效益测算具有合理性和谨慎性。

三、结合塑料零件扩产项目各类新增固定资产及无形资产的金额、转固时点以及募投项目未来效益测算情况，披露募投项目新增折旧摊销对发行人未来经营业绩影响。

（一）本次募投项目各类新增固定资产及无形资产的金额、转固时点

本次募投项目汽车轻量化工程塑料零件扩产项目新增固定资产包括房屋建筑物和机器设备，新增无形资产系募投项目用地的土地使用权。

本次募投项目计划建设期为2年，建设期第1年完成房屋建筑物建设，机器设备在建设期第1年、第2年陆续到位，并于第1年末、第2年末分别达到预定可使用状态。根据上述建设计划，各类新增固定资产及无形资产的金额、转固时点情况如下：

类别	名称	资产原值（万元）	转固时点
固定资产	房屋及建筑物	20,496.33	T+1 年末
	机器设备	3,433.26	T+1 年末
		13,733.04	T+2 年末
	小计	37,662.63	-
无形资产	土地使用权	3,083.26	T+1 年初
合计	-	40,745.88	-

注 1：T 为项目开始建设时点，T+1 年末表示项目开始建设后第一年末。由于机器设备计划分 2 年投入，因此转固时点分别为 T+1 年末和 T+2 年末；

注 2：公司已于 2023 年 3 月取得本次募投项目用地的土地产权证书，目前已开始摊销，因此转固时点为 T+1 年初。

报告期，对于固定资产，公司采用年限平均法计提折旧，按固定资产类别、折旧年限和预计残值率确定各类固定资产的年折旧率。对于土地使用权，作为使用寿命有限的无形资产，在估计使用寿命的年限内按直线法摊销，摊销年限为 50

年。根据上述现有会计政策，公司本次募投项目各类固定资产和无形资产的折旧摊销方法如下：

类别	名称	折旧/摊销方法	折旧/摊销年限	残值率
固定资产	房屋及建筑物	年限平均法	20	5%
	机器设备	年限平均法	10	5%
无形资产	土地使用权	直线法	50	-

公司本次募投项目各类固定资产、无形资产采用的折旧摊销方法、折旧摊销年限、残值率符合公司现有会计政策，本次募投项目折旧摊销的测算方法具备合理性。

（二）本次募投项目新增折旧摊销对发行人未来经营业绩的影响

根据上述折旧摊销方法，并结合项目预计的收入、净利润测算情况，公司本次募投项目的新增折旧摊销对公司未来经营业绩的影响如下表所示：

单位：万元

序号	项目	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6	T+7	T+8	T+9	T+10
1	预计新增折旧摊销	1,361.40	2,666.04	2,666.04	2,666.04	2,666.04	2,666.04	2,666.04	2,666.04	2,666.04
2	新增折旧摊销占营业收入比例									
2.1	现有业务营业收入	72,920.99	72,920.99	72,920.99	72,920.99	72,920.99	72,920.99	72,920.99	72,920.99	72,920.99
2.2	新增折旧摊销占现有业务营业收入比例	1.87%	3.66%	3.66%	3.66%	3.66%	3.66%	3.66%	3.66%	3.66%
2.3	本次募投项目新增营业收入	33,407.82	98,218.99	107,495.23	105,882.80	104,294.56	102,730.14	102,730.14	102,730.14	102,730.14
2.4	新增折旧摊销占本次募投项目新增营业收入比例	4.08%	2.71%	2.48%	2.52%	2.56%	2.60%	2.60%	2.60%	2.60%
2.5	整体营业收入（含现有业务及本次募投项目新增营业收入）	106,328.81	171,139.98	180,416.22	178,803.79	177,215.55	175,651.13	175,651.13	175,651.13	175,651.13
2.6	新增折旧摊销占整体营业收入比例	1.28%	1.56%	1.48%	1.49%	1.50%	1.52%	1.52%	1.52%	1.52%
3	新增折旧摊销占净利润比例									
3.1	现有业务净利润	5,232.17	5,232.17	5,232.17	5,232.17	5,232.17	5,232.17	5,232.17	5,232.17	5,232.17
3.2	新增折旧摊销占现有业务净利润比例	22.12%	43.31%	43.31%	43.31%	43.31%	43.31%	43.31%	43.31%	43.31%
3.3	本次募投项目新增净利润	2,464.81	10,115.61	11,563.51	10,907.26	10,238.29	9,555.66	9,153.84	8,731.92	8,288.91
3.4	新增折旧摊销占本次募投项目新增净利润比例	46.95%	22.40%	19.60%	20.78%	22.13%	23.72%	24.76%	25.95%	27.34%
3.5	整体净利润（含现有业务及本次募投项目新增净利润）	7,696.98	15,347.79	16,795.68	16,139.43	15,470.46	14,787.83	14,386.01	13,964.09	13,521.08
3.6	新增折旧摊销占整体净利润比例	15.03%	14.77%	13.49%	14.04%	14.65%	15.32%	15.75%	16.23%	16.76%

注 1：按照募投项目实施计划，项目建设期第 1 年尚未投产，因此未纳入计算期；上述新增折旧摊销占净利润比例考虑了所得税的影响（税率为 15%）；

注 2：现有业务的营业收入、净利润为公司 2022 年的营业收入、净利润，即假设公司现有业务未来的收入和净利润维持 2022 年的水平；

注 3：上述假设仅为测算本次募投项目相关折旧摊销对发行人未来经营业绩的影响，不代表发行人对未来年度盈利情况的承诺，也不代表发行人对未来年度经营情况及趋势的判断，投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，发行人不承担赔偿责任。

本次募投项目建设期为2年，建设期第2年（T+2）陆续投产，当年预计产能释放比例为30%，其后为运营期，运营期第1年（T+3）预计产能释放比例为90%，运营期第2年（T+4）完全达产。如上表所示，本次募投项目自建设期第2年（T+2）起每年均会带来一定的折旧摊销费用，第2年（T+2）因机器设备尚未完全到位，新增折旧摊销较小，第3年（T+3，即运营期第1年）起全部机器设备到位，新增折旧摊销保持不变。

假设公司现有业务的经营业绩维持2022年的水平，本次募投项目新增折旧摊销占现有业务营业收入、本次募投项目新增营业收入、公司整体营业收入的比例较低，项目完全达产（即T+4）后占比平均分别为3.66%、2.56%、1.51%。从净利润来看，第2年（T+2）因折旧摊销较小，其占公司现有业务净利润的比例较小，但由于当年达产率较低，占本次募投项目新增净利润的比例较高。项目完全达产（即T+4）后，本次募投项目新增折旧摊销占现有业务净利润、本次募投项目新增净利润、公司整体净利润的比例平均分别为43.31%、23.47%和15.18%，占比较高。

综上，虽然本次募投项目的实施将导致公司折旧摊销增加，且项目完全达产后，新增折旧摊销占现有业务净利润的比例较高，但随着项目经济效益逐步释放，项目新增营业收入和净利润将大幅超过新增折旧摊销，项目新增折旧摊销对公司未来经营业绩的影响相对较小，但如本次募投项目经济效益未达预期，项目新增折旧摊销将对公司经营业绩造成较大不利影响。

四、中介机构核查程序及核查意见

（一）核查程序

会计师履行了以下核查程序：

1、访谈发行人高管，了解前次募投项目的最新进展以及前次募投项目结项的原因及合理性，了解前次募投项目计划投资金额与实际投资金额的差异及其原因，实地查看前次募投项目的建设情况，了解前次募投项目的建设进展、变更和延期情况、前次募投项目的实际投产情况、机器设备的实际购置与使用情况，查

阅了发行人编制的前次募集资金使用报告、会计师事务所出具的鉴证报告以及前次募投项目的可行性研究报告，查阅了募集资金支出明细、募集资金银行对账单并对前次募集资金的大额支出进行了核查，查阅了前次募投项目待支付款项相关合同，查阅并比对了前次募投项目相关的披露文件、查阅了前次募投结项、变更及延期相关的决策流程文件等，复核了前次募投项目的新增产能测算过程。

2、查阅了本次募投项目的可行性研究报告，复核了效益测算的过程，统计并分析了发行人募投产品价格最近3年的变化情况、最近3年主要产品销售价格变化情况，分析了本次募投项目采用的年降政策合理性并与可比再融资募投项目进行对比，对比分析了本次募投项目的毛利率与现有业务毛利率的差异及其原因，查阅了同行业上市公司、可比再融资募投项目披露的公开信息，并与本次募投项目相关的效益指标进行对比分析。

3、复核了募投项目折旧摊销、经济效益的测算过程，分析了募投项目折旧摊销对公司未来经营业绩的影响。

(二) 核查意见

经核查，会计师认为：

(1) 公司前次募投项目清远金钟生产基地扩建项目已经建成了注塑车间、涂装车间、电镀车间、包装车间等多个生产车间，形成了轮毂镶件、大尺寸轮毂装饰盖、轮毂中心盖等轮毂装饰件的完整生产能力，成为公司生产经营规模快速增长的重要支撑。清远金钟生产基地扩建项目实际投入情况与信息披露情况一致，公司统筹考虑前次募投项目的建设情况和本次募投项目建设规划，将前次募投项目进行结项，具有合理性，相关决策审慎。目前，清远金钟生产基地扩建项目相关资产使用正常，不存在闲置或减值的情况。如公司产品的市场需求出现大幅下滑，可能导致前次募投项目相关资产闲置，进而出现减值风险。发行人已披露相关风险。

(2) 本次募投项目各产品的预测单价以2020年至2022年各产品平均销售单价及其变化趋势为基础确定，并假定在运营期第1年起的5年内价格逐年下降，年均下降幅度为-1.6%。基于募投项目相关产品最近三年的平均销售价格变

动情况、主要具体产品销售均价的年均复合增长率情况，以及同行业可比再融资项目在效益测算时未考虑预测单价下降的情况，公司上述测算过程具备谨慎性。本次募投项目达产期平均毛利率略高于公司 2022 年度的综合毛利率，其主要系本次募投项目规划产品的产品结构与公司 2022 年度的实际销售情况存在差异，以及预计募投项目相关产品的成本较 2022 年度有所下降导致相关产品的毛利率将有所上升等原因所致，具备合理性，2023 年一季度公司的综合毛利率已高于本次募投项目达产期的平均毛利率。本次募投项目达产期平均毛利率低于同行业可比上市公司最近三年的平均毛利率水平，且相关效益指标相对同行业可比再融资项目更为谨慎。因此，本次募投项目的效益测算具有合理性和谨慎性。

(3) 本次募投项目的实施将导致公司折旧摊销增加，且项目完全达产后，新增折旧摊销占现有业务净利润的比例较高，但随着项目经济效益逐步释放，项目新增营业收入和净利润将大幅超过新增折旧摊销，项目新增折旧摊销对公司未来经营业绩的影响相对较小，但如本次募投项目经济效益未达预期，项目新增折旧摊销将对公司经营业绩造成较大不利影响。发行人已披露本次募投项目新增资产相关折旧摊销影响经营业绩的风险。

(以下无正文)

(本页无正文，为广东司农会计师事务所（特殊普通合伙）《广州市金钟汽车零部件股份有限公司与广东司农会计师事务所（特殊普通合伙）关于广州市金钟汽车零部件股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券审核问询函的回复》之签字盖章页)

广东司农会计师事务所（特殊普通合伙）



中国 广州

中国注册会计师：陈新伟



中国注册会计师：万蜜



二〇二三年六月二十六日