证券代码:603161 证券简称:科华控股 编号:2021-033

科华控股股份有限公司关于上海证券交易所2020年年度报告的信息披露监管工作函的回复公告

本公司董事会及全体董事保证对本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

科华控股股份有限公司(以下简称“公司”)于2021年5月17日收到上海证券交易所上市公司监管一部(以下简称“上交所”)出具的《关于科华控股股份有限公司2020年年度报告的信息披露监管工作函》(上证公函【2021】0431号)(以下简称“工作函”),公司就《工作函》关注的相关问题逐项进行了认真核查落实,现就有关问题回复如下:

一、关于公司生产经营

1、年报显示,公司主营涡轮壳、中间壳及装配件。报告期涡轮壳及装配件、中间壳及装配件分别实现收入10.58亿元、5.13亿元。

(1)报告期,公司涡轮壳及装配件实现收入同比减少6.31%,中间壳及装配件实现收入同比增加14.74%。请公司结合行业发展趋势、下游客户需求、海内外业务情况,具体说明涡轮壳及中间壳收入变动的原因。

(2)以当年各产品营业收入/销量计,2018-2020年,公司涡轮壳单价分别为251.35元/件、282.57元/件、305.86元/件;中间壳单价分别约58.49元/件、85.47元/件、87.18元/件。随着车型量产,汽车零部件行业通常面临来自下游客户价格年降的要求。请结合上述情况、主要产品销量变动等情况分析说明涡轮壳和中间壳产品单价变动是否符合行业惯例。

回复:

一、涡轮壳及中间壳收入变动原因

报告期内,公司主要产品包括涡轮壳和中间壳及其装配件。公司的收入规模受到行业整体发展趋势的影响,收入结构主要取决于下游客户的具体需求,具体情况如下:

(一)行业发展趋势

根据中国汽车工业协会统计分析,2020年,汽车产销量分别为2,522.5万辆和2,531.1万辆,同比分别下降2%和1.9%。公司销售收入的变动趋势与行业发展相符。

(二)下游客户需求及海内外业务情况

1、下游客户需求

2020年度,公司前五名客户主要包含盖瑞特、博格华纳、上海菱重等企业,前五名客户销售额合计占年度销售总额的比重达92.03%。2020年度,公司前五大客户按产品分类的收入情况如下:

单位:万元

项目	涡轮壳及其装配件收入	中间壳及其装配件收入	小计
盖瑞特	44,285.20	17,852.09	62,137.29
博格华纳	37,795.69	13,473.05	51,268.75
宁波丰沃	10,566.13	4,881.29	15,447.42
上海菱重	6,099.48	999.82	7,099.30
长城汽车	852.96	3,941.04	4,794.00
合计	99,599.46	41,147.29	140,746.76

2、境内外业务销售情况

公司主要客户为整车配套生产商,产品销售遍及北美、欧洲、韩国、日本等地。2020年度,公司境内外销售业务情况如下:

单位:万元

项目	涡轮壳及其装配件收入	中间壳及其装配件收入	小计
外销	62,473.34	25,387.38	87,860.72
内销	43,303.58	25,960.41	69,263.99
合计	105,776.92	51,347.79	157,124.71

(三)涡轮壳及中间壳收入变动原因

2020年度,公司前五大客户涡轮壳及其装配件收入、中间壳及其装配件收入与2019年度相比,具体变动情况如下:

单位:万元

客户	涡轮壳及其装配件收入		中间壳及其装配件收入		合计	
	2020年度	2019年度	2020年度	2019年度	2020年度	2019年度
盖瑞特	44,285.20	43,772.90	17,852.09	16,270.70	62,137.29	60,043.60
博格华纳	37,795.69	46,289.31	13,473.05	11,491.10	51,268.75	57,780.41
宁波丰沃	10,566.13	10.67	4,881.29	1,817.06	15,447.42	1,827.72
上海菱重	6,099.48	15,891.93	999.82	2,545.45	7,099.30	18,437.37
长城汽车	852.96	1,390.36	3,941.04	1,551.74	4,794.00	2,942.10
合计	99,599.46	107,355.17	41,147.29	33,676.05	140,746.76	141,031.20

1、盖瑞特为公司第一大客户,与公司建立了长期的合作关系。2020年度实现销售收入62,137.29万元,较2019年度增长3.49%,其中,涡轮壳及其装配件收入增长1.17%,中间壳及其装配件收入增长9.72%。

2、2020年度,公司对博格华纳实现收入51,268.75万元,较2019年度下降11.27%,主要受疫情影响,订单有所下降。在订单总量下降的情况下,博格华纳的订单在涡轮壳及中间壳中亦有所调整,涡轮壳及其装配件收入下降较多,下降18.35%,而中间壳及其装配件收入增加17.25%。

3、2019年度,因自身产量减少,宁波丰沃2019年采购金额较少。2020年度,宁波丰沃给予公司国六的部分新项目订单,销售收入较2019年度增长13,619.70万元。其中,涡轮壳及其装配件收入增长10,555.46万元,中间壳及其装配件收入增长3,064.23万元。

4、公司对上海菱重的部分项目停止,同时尚未导入新项目,导致2020年度实现收入下降幅度较大,下降61.50%;涡轮壳、中间壳收入下降幅度分别为61.61%、60.72%。

5、长城汽车因涡轮壳项目需求下降,收入下降38.65%,中间壳主要是新品在2020年度导入量产,收入增长153.98%。

综上所述,公司的收入结构取决于下游客户订单需求,报告期内公司涡轮壳及中间壳收入与上年同期相比存在波动,主要是受下游客户的具体产品订单影响,符合实际情况。

二、涡轮壳和中间壳产品单价变动原因

2018年-2020年,公司涡轮壳单价分别约为276.99元/件、282.57元/件、305.86元/件,中间壳单价分别约为78.78元/件、85.47元/件、87.18元/件。整体而言,公司2018年至2020年涡轮壳与中间壳平均单价变动幅度较小。(注:2018年度报告中,公司涡轮壳与中间壳销量数据披露有误,2019年度可比数据中已更正,单价数据以2019年年度报告中更正数据为准进行计算。)

随着部分车型进入量产阶段,通常会面临来自下游客户价格年降的要求,会使得整体产品的平均价格有一定程度的下降。但是,产品价格年降因素只是影响产品平均价格一种因素,涡轮壳和中间壳的平均单价情况需综合考虑各方面情况,具体如下:

(一)公司生产的涡轮壳与中间壳种类与型号繁多,产品单价差异较大,平均单价水平受各具体型号产品的数量构成及单价变动的影响。2020年度涡轮壳有大约600个规格型号,中间壳有近760个规格型号,量产产品的单位价格一般从几十元至上千元不等。其中,公司量产规模前十的产品,产品单价区间在76.87元/件到563.15元/件之间,具体情况如下:

客户名称	产品规格	合计数量(万件)	合计金额(万元)	合计单价(元/件)
大陆汽车	A2C98407701	52.19	4011.35	76.87
丰沃	1373003002	27.06	7,185.22	265.53
盖瑞特	853976-0018	25.28	8,813.54	348.64
菱重	49180-12900	19.67	4,421.70	224.78
盖瑞特	847386-0003	18.08	4,942.53	273.37
博格华纳	53031016042	15.54	3838.35	246.92
博格华纳	16311008003	14.52	6,175.19	425.19
盖瑞特	852422-0007	12.3	6,928.52	563.15
盖瑞特	845127-0017	6.51	3,543.08	544.47
博格华纳	53031009375	5.74	3522.69	613.88

(二)公司不断有新投入量产产品,替换进入EOP停产阶段的产品,新转入量产的产品初期价格一般处于相对较高的水平,会使得平均产品价格有一定的上升。2020年度,公司新品导入量产的产品型号有143个,停止生产的产品型号有18个,新导入量产产品和EOP产品的单价的销售情况如下:

项目	产品型号	平均单价/元	销量/万件
新品转量产	中间壳及其装配件	80.54	87.30
	涡轮壳及其装配件	301.70	123.99
EOP	中间壳及其装配件	73.49	45.76
	涡轮壳及其装配件	267.92	57.64

(三)主要原材料价格的上升,会促使公司与客户对产品的价格进行同向调整。比如2020年公司主要原材料金属镍价格水平处于上涨趋势,公司相应的产品价格会有一定的上调。

(四)公司中间壳和涡轮壳按照客户的要求,分为包含和不包含装配件,如出厂产品包括装配件,则同类型产品的价格会相对较高,客户对产品的出厂状态的需求变动也会在一定程度上影响产品的平均价格水平。

项目	2019年		2020年	
	数量/万件	平均单价/元	数量/万件	平均单价/元
涡轮壳	182.71	218.72	118.90	245.73
涡轮壳装配件(含装配件)	186.86	376.87	205.15	352.89
中间壳	40.19	74.58	36.36	69.16
中间壳装配件(含装配件)	402.54	95.04	475.24	93.29

注:因子公司溧阳市联华机械制造有限公司(以下简称“联华机械”)未生产装配件,故上表分析主要针对母公司的产品。

(五)与同行业变动情况相符。同行业可比公司鑫湖股份2018至2020年涡轮壳及其装配件的单价分别为395.67元/件、462.85元/件、419.72元/件,压气机壳及其装配件单价分别为81.04元/件、82.83元/件、80.77元/件。同行业可比公司贝斯特2018至2020年汽车零部件单价分别为28.24元/件、31.57元/件、31.24元/件。

综上所述,公司涡轮壳与中间壳产品种类较多,单位产品价格的波动受多种因素的影响,与同行业相比,公司产品单价变动与业务实际情况相符,符合行业惯例。

三、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了公司2020年度分产品的收入成本明细表;抽查了公司的销售合同/订单;对公司管理层进行访谈,了解2020年度营业收入等财务数据波动的主要原因及合理性;查阅了同行业可比公司相关公告文件,就产品单价与同行业可比公司进行对比分析。

经核查,保荐机构认为:2020年度,公司涡轮壳和中间壳产品营业收入规模变动,产品单价变动情况符合公司实际业务情况,符合行业惯例。

四、会计师核查程序与核查意见

(一)核查程序

针对上述事项,我们进行了以下核查:

1、了解、评估及测试公司与收入、成本确认相关的内部控制的设计及执行有 效性;

2、了解行业发展趋势及同行业变动情况,通过对管理层的访谈及抽样检查销售合同,了解涡轮壳及中间壳销量、单价变动情况及变动原因;

3、分析评估与收入确认有关的会计政策是否符合会计准则规定;

4、执行分析性复核程序,判断销售收入、成本和毛利率变动的合理性;

5、抽查与收入及成本确认相关的支持性文件,包括销售合同、发货单、销售发票、客户系统领用数据、验收清单、对账单等;

6、对报告期内重要客户执行函证程序,确认当期交易金额及期末往来余额,并通过公开渠道查询重要客户工商资料;

7、针对资产负债表日前后确认的营业收入执行截止测试,选取样本核对支持性文件,以确认营业收入是否被记录于在恰当的会计期间。

(二)核查意见

经核查,我们认为:

2020年度,公司涡轮壳和中间壳产品营业收入规模变动,产品单价变动情况符合公司实际业务情况,符合行业惯例。

2、年报显示,近年公司为购建固定资产持续支出大额现金。其中,公司为购建固定资产等长期资产支付的现金达4.41亿元,同比增长8.49%。

(1)购建在建工程相当部分资金来源系融资租赁借款,报告期末,应付融资租赁款3.51亿元,同比增长24%。请说明融资租赁固定资产、在建工程所涉具体金额、融资租赁业务开展方式、提供融资方及所涉关联关系情况、融资利率、期限、付款安排等。

(2)2020年,公司产能利用率仅为59.11%,净资产收益率1.60,同比减少4.8个百分点。请公司分业务或产品列示对应主要生产性固定资产产能设计和利用情况、对应固定资产账面价值等,并结合实际投产效能,分析与同行业可比公司是否一致,如有差异,请说明原因。

(3)公司固定资产、在建工程账面价值合计18.52亿元,占总资产比重46.42%,未计提减值。请公司补充首发募投项目建设进展情况,包括是否已达到预定可使用状态、产生的实际效益,并结合行业发展趋势、各产品营业收入变动、在手订单等,说明相关固定资产是否存在潜在减值风险,公司持续进行大额产能投建的原因及合理性。

回复:

一、公司融资租赁情况

(一)融资租赁业务的目的及开展方式

2019年末、2020年末,公司应付融资租赁款分别为2.83亿元、3.51亿元,2020年末较2019年末增加6,853.38万元,增长比例24.24%。2020年,公司开展融资租赁业务主要是为了缓解生产经营过程中公司流动资金不足问题。受全球新冠疫情、主要原材料上涨、产能利用率不足等因素影响,公司2020年度实现净利润2,086.27万元,较上年减少下降74.69%。同时,自2020年5月底开始,美元汇率持续下跌,导致公司2020年汇兑损失较大,2020年末持有的美元金额上升,2020年末公司持有的美元货币资金为3,748.35万美元,较上年增加2,598.15万美元(折合人民币约16,952.65万元)。2020年经营业绩的下降和美元汇率的下跌使得公司对外融资需求的增加。

公司开展的融资租赁业务的具体方式为售后回租,是一种特殊形式的租赁业务,租赁业务涉及的资产主要为公司自身已有的机器设备或者产线。公司将自有的机器设备或者产线先出售给融资方,然后再从同一融资方租回使用。从售后回租业务的实质看,其不涉及新的资产购置或者租赁,业务目的主要是为了外部融资。

(二)融资租赁具体情况

2020年度,公司应付融资租赁款变动如下:

单位:万元

项目	2020年初余额	本期增加	本期减少	2020年末余额
应付融资租赁款	28,270.21	27,033.71	20,180.33	35,123.59

2020年末,公司开展的融资租赁业务具体情况见下表:

租赁公司	合同编号	2020末应付融资租赁款(万元)	租赁期(月)	租金支付期次	IRR内含报酬率测算值
海尔融资租赁股份有限公司	ZNZZ-201808-522-001-HZ	9,628.36	36	36	9.10%
海尔融资租赁股份有限公司	ZNZZ-202008-771-001-HZ		36	36	8.57%
君创国际融资租赁有限公司	L170634	1,270.20	36	36	9.00%
平安国际融资租赁有限公司	2018PA-ZL0104009-ZL-01	4,575.51	36	36	8.34%
平安国际融资租赁有限公司	2018PA-ZL0104010-ZL-01		36	36	8.34%
平安国际融资租赁有限公司	2018PA-ZL0104011-ZL-01		36	36	9.78%
平安国际融资租赁有限公司	2020PA-ZL0102666-ZL-01		36	12	7.98%
苏银金融租赁股份有限公司	苏银[2020]租赁字第1422号	10,049.70	36	12	7.74%
远东国际租赁有限公司	IFELC18D03ZXLQ-L-01	1,981.74	36	36	9.49%
中远海运租赁有限公司	201860224	7,618.09	36	18	9.41%
中远海运租赁有限公司	SH-B20260591		36	18	7.56%
合计	-	35,123.59	-	-	-

如上表所示,公司融资租赁业务租赁期均为36个月,根据实际收到融资租赁款、支付的服务费、本金和利息等测算出的融资租赁内含报酬率IRR(融资成本或者融资利率)为7%至10%。公司、控股股东及相关方、董监高与上述提供融资方均不存在关联关系和潜在利益安排。上述应付融资租赁款于未来三年内的支付安排参见下表:

单位:万元

2021年支付金额	2022年支付金额	2023年支付金额	合计金额
18,987.26	9,152.66	6,983.67	35,123.59

(三)融资租赁所涉固定资产、在建工程情况

公司对融资租赁款项进行专户管理,对于融资租赁款项的用途,除平安国际融资租赁有限公司和苏银金融租赁股份有限公司明确约定用于补充流动资金外,公司与其他提供融资方未有明确约定。2020年,公司的融资租赁款主要用于补充流动资金,用于固定资产和在建工程的投入金额较小。2020年公司融资租赁款项收支情况参见下表:

单位:万元

项目	金额	其中:投资于固定资产和在建工程金额
2020年初融资租赁账面未使用余额	2.48	
2020年度融资租赁借款金额	23,877.00	
2020年度融资租赁账户利息收入	5.76	
2020年度融资租赁账户支付金额	22,137.33	2,152.71
2020年末融资租赁账面未使用余额	1,747.91	

如上表所示,公司2020年度融资租赁款项用于固定资产和在建工程投入的金额为2,152.71万元,占2020年度融资租赁总支出的比例为9.72%。公司的融资租赁款主要用于补充公司流动资金,其用于固定资产和在建工程投入的金额占比较小。2020年度公司固定资产、在建工程购建的资金来源主要为中长期的银行项目贷款,2020年末公司长期借款余额为7.87亿元,较2019年末增加1.88亿元,增长比例为31.29%。

2020年度,公司融资租赁款项除用于固定资产和在建工程外,主要用于补充流动资金,其中:1.62亿元用于偿还贷款,2,543.02万元用于购买物料,1,231.60万元用于其他租赁保证金。

二、公司产能设计和利用情况

(一)产能利用率及对应固定资产账面价值

公司生产工序的两个主要生产环节为铸造和机械加工,根据公司以往的生产经验,金属铸造环节是公司生产的主要瓶颈。金属铸造环节产品类型主要分为铸铁和铸钢两类,铸铁和铸钢产品对应的铸造环节主要生产性固定资产产能设计、产能利用情况及对应的固定资产账面价值可见下表:

产品类型	设计产能(万件)	实际产量(万件)	产能利用率	对应固定资产账面价值(万元)
铸钢	332.10	124.31	37.43%	12,328.16
铸铁	1,362.30	877.30	64.40%	17,974.05
合计	1,694.40	1,001.61	59.11%	30,302.22

2020年度,公司各厂区产能利用率情况如下:

主要厂区	产品类型	设计产能(万件)	实际产能(万件)	产能利用率(%)
余桥厂区	铸铁	384.6	266.02	68.85
	铸钢	232.1	80.90	34.85
中关村厂区	铸铁	855.90	547.18	63.93
	铸钢	100	45.45	45.45
联华机械	铸铁	120	140.37	116.98
南厂区	铸铁	945.00	-	-

注:以上设计产能为公司铸造环节造型线生产能力,实际产能为报告期内铸造造型线生产的产品。公司总体产量数据以经过铸造、加工环节,最终的产品数量计算,与实际产能数据存在一定差异。截至2020年底,公司南厂区铸造线尚未正式投产,故无需计算产能利用率。

(二)同行业可比公司产能利用率及实际投产效能情况

同行业可比公司主要有华培动力、飞龙股份和贝斯特,上述同行业可比公司2020年度产能利用率及投产效能披露情况如下:

1、产能利用率对比

华培动力2020年度产能利用率情况可参见下表:

主要工厂	设计产能(万件)	报告期内产能(万件)	产能利用率(%)
华培动力	2,071.40	1,528.30	73.78
江苏华培	84.38	76.17	90.27
武汉华培	813.71	479.32	58.91

武汉华培已于2019年7月达到预定可使用状态,2020年度产能利用率还处于相对较低的状态,华培动力产能利用率相对上年下降也主要受新冠疫情及行业环境的影响。

飞龙股份2020年度产能利用率情况如下:机械水泵产能1000万只,已用60%,预备40%;电子系列产品产能200万只,已用20%,预备80%;排气歧管产能600万只,已用67%,预备33%;涡壳产能650万只,已用76%,预备24%。

2020年度,公司产能利用率与同行业上市公司相比相对较低,主要有以下原因:(1)公司余桥厂区现有铸铁产线生产工艺相对落后,生产效率相对偏低,公司逐步将产品转移至新产线生产所致;余桥厂区铸钢产线产能利用率较低,一方面是公司铸钢吸铸线2018年9月投入使用,使用时间相对较短,另一方面是公司耐热钢产品基本均为出口,受2020年疫情影响部分订单需求下降或延后所致。

(2)公司中关村厂区项目为IPO募集资金投资项目,根据前期投建规划,各产线于2017年底起逐步投入使用,中关村厂区各产线具体投入使用情况如下:

产线		投入使用时间	剩余折旧时间(月)	设计产能(万件/年)
铸铁	DISA线	2017.12.31	84	648.00
	FCMX-3线	2019.12.31	108	207.90
铸钢	壳型线	2019.03.30	99	100.00
	壳型重力铸造线	2021.04.30	120	100.00

注:公司产线投入时间以铸造环节造型线投入时间为准。

公司中关村厂区铸铁两条产线分别于2017年底和2019年底投入使用,产能利用率还处于逐步爬升的过程中;铸钢产线分别于2019年3月和2021年4月底投入使用,投入时间相对较短,且耐热钢产品基本均为出口产品,需求受2020年疫情影响下降或延后,因此中关村厂区铸钢线产能利用率较低。

公司2017年-2020年中关村订单规划收入、预测收入与实际收入情况对比:

单位:人民币万元

项目	2017年	2018年	2019年	2020年	合计
中关村项目规划收入	8,380.00	50,277.00	83,795.00	117,313.00	259,765.00
中关村项目实际收入	3,284.22	18,620.64	41,771.39	61,285.80	124,962.05
规划收入与实际差异	-5,095.78	-31,656.36	-42,023.61	-56,027.20	-134,802.95
项目	2017年	2018年	2019年	2020年	合计
中关村订单预测收入	19,157.46	73,893.36	109,700.80	125,773.30	328,524.92
中关村项目实际收入	3,284.22	18,620.64	41,771.39	61,285.80	124,962.05
订单预测与实际差异	-15,873.24	-55,272.72	-67,929.41	-64,487.50	-203,562.87

注1:公司2016年底开始投建中关村项目。决定投建前,公司根据与客户签订的截至2016年的授权定点协议预测未来拟在中关村厂区生产的在手订单收入情况,并据此论证中关村项目投建的必要性。实际投建前,考虑到新品订单量产时间及市场环境都存在极大不确定性,历史经验表明定点预测收入可能与实际情况存在较大差异,公司根据当时的收入情况,调整了早期的订单预测收入,得到规划收入作为产能投建依据。

注2:公司计划在中关村生产的订单基本均为新取得的新品订单。

注3:在实际项目建设中,各个厂区间存在订单转移的情况。

公司投建中关村项目是出于解决产能瓶颈、提升公司未来业绩和公司自动化水平多方面的需要。中关村项目规划收入与实际收入存在一定差异,主要原因为:(1)上表规划收入是依据与客户签订的定点协议进行调整得出,定点协议系与下游涡轮增压器生产商签订的由公司生产某型号产品的协议。协议中会约定产品数量和价格。但实践中,定点协议仅是为下游客户提前开发储备产品,在产品量产前与客户签的大致协议,距离产品量产还有1至2年的时间。随着产品量产,具体的市场环境和需求可能发生变化,导致实际销量、价格和定点协议中预测的存在较大差异。上表预测的收入在预测时基本均为新品订单,部分重点项目订单与预测差异见下表。(2)中关村产线在投产过程中,存在调试过程中良品率较低的情况,为保证客户交付,公司将部分原计划在中关村生产的产品转移至余桥厂区生产,导致该中关村项目实际收入低于预期。

公司部分重点项目订单与预测差异:

序号	客户	项目	合计与预测差异金额(万元)	差异原因	预测时是否进入量产阶段
1	上海菱重	长城 EB04	3,509.97	项目降量/厂区转移	否
2	上海菱重	GM 1.0 plus	25,269.32	项目降量/厂区转移	否
3	大陆泰密克	奥迪2.0	13,685.05	项目量产时间延后/项目降量	否
4	上海菱重	GMC 10T	26,301.46	项目降量/厂区转移	否
5	博格华纳	VW 1.0	3,880.11	项目降量/厂区转移	否
6	博格华纳	Ford 2.0FE	569.09	项目降量/厂区转移	否
7	大陆泰密克	Ford Fox Upgrade	3,909.69	项目降量	否
8	上海菱重	GMC 10T	19,834.31	项目降量/厂区转移	否
9	博格华纳	Audi EA888	7,407.74	项目量产时间延后/项目降量	否
10	博格华纳	Daimler M256	407.13	项目降量	否
11	霍尼韦尔	GM 2.0 trans	16,583.69	项目降量	否
12	大陆泰密克	Ford Dragon C519	2,312.29	项目降量	否
13	博格华纳	Ford Nano Extension	3,037.07	项目降量	否
14	博格华纳	Ford Nano Extension	2,893.20	项目降量	否
15	宁波丰沃	Geely 1.5T	1,501.69	项目降量	否
合计			131,101.81		

虽然根据历史经验,定点项目订单与实际销售情况可能存在较大差异,但公司在产能投建时,仍以项目订单为基础的原因是:(1)虽然定点项目订单与实际销售情况通常会存在较大差异,但实际过程中差异多少无法准确判断,公司亦不能排除需要按照原计划排产的可能性。为了确保能够及时并保质保量完成客户的订单,公司通常按照最高需求来安排产能;(2)同时,根据霍尼韦尔2016年对全球涡轮增压器市场的预测,2017年至2021年,全球将生产超过2.3亿辆装载涡轮增压发动机的新车。到2021年,全球涡轮增压业务的行业销售额预计将达到近120亿美元。根据行业发展趋势,公司预计未来订单会持续增长,而生产线建设有一定周期,因此提前进行产能的储备工作。

(3)公司全资子公司联华机械产能利用率为116.98%,处于较高水平。

2、投产效能对比

投产效能采用当期营业收入/当期固定资产平均余额指标进行列示。2020年度,公司与同行业上市公司投产效能对比情况如下:

公司	收入/固定资产平均余额
华培动力	1.12
飞龙股份	0.99
贝斯特	0.74
平均	0.96
科华控股	0.85

综上可以看出:(1)公司2020年度的产能利用率整体较低,主要受两方面因素影响:一方面,为公司前次募投项目中关村厂区于2020年12月基本整体达到预计可使用状态(中关村产线从2017年底开始逐条投入使用,最后一条产线主要部分在2020年底才建设完毕,基本可以投入使用。从项目整体建设情况来看,中关村厂区在2020年底实现所有产线可投入使用。虽然各条产线因为投入使用的时间处于试生产、小批量生产、量产等不同阶段,但从整个项目角度,2020年底才实现产线的全部投产使用,基本整体达到预计可使用状态),尚未能全面达产,情况与武汉华培工厂项目前次募投项目类似。另一方面,受2020年度全球新冠疫情的影响,公司2020年上半年销售收入与上年同期相比下降,疫情对同行业其他公司产能利用情况也产生了较大的影响。(2)公司实际的投产效能与同行业可比公司基本一致,但略低于同行业公司,主要系公司为扩大产能投资建设南厂区项目,固定资产增加所致;同时2020年受疫情影响,销售收入下降所致。(3)公司产能投建是以规划收入为依据,定点项目在2016年时基本均为新品订单,尚未进入量产阶段。实际销售情况可能受宏观环境与市场需求影响,与预测存在较大差异。

三、首发募投项目建设进展情况,相关固定资产是否存在潜在减值风险,公司持续进行大额产能投建的原因及合理性

(一)首发募投项目建设进展情况

1、建设进展情况

公司首发募投项目建设地点位于江苏中关村科技产业园潭渡路99号(中关村厂区),投资规模118,670.00万元,建设期48个月(2016年末至2020年末)。中关村厂区于2016年启动建设,各产线于2017年底起逐步投入使用,2020年12月基本整体达到预计可使用状态。

2、项目实际效益情况

公司中关村厂区项目2020年12月基本整体达到预计可使用状态,整个项目尚未经历一个完整的达产年度。

全面达产之前,中关村项目处于“边建设边生产”的状态,由于未到达产期,整体产品产能利用率较低,固定成本占比较高,另外受全球新冠疫情、主要原材料上涨等因素影响,项目实际效益及毛利率相对较低。2017年至2020年,中关村厂区实现项目效益具体情况如下:

单位:万元

序号	年份	2017年	2018年	2019年	2020年
1	营业收入	3,284.22	18,620.64	41,771.39	61,285.80
2	营业成本	2,769.82	14,949.52	35,742.25	53,798.75
3	毛利率	5.12%	19.72%	14.43%	12.22%
4	营业税金及附加	13.56	64.27	222.84	397.29
5	管理费用	190.54	800.81	1,169.27	2,053.34
6	销售费用	55.75	723.38	1,595.31	1,167.74
7	利润总额	254.54	2,082.66	3,041.72	3,868.68
8	所得税	38.18	312.40	456.26	580.30
9	利税	254.54	2,082.66	3,041.72	3,868.68
10	净利润	216.36	1,770.26	2,585.46	3,288.37
11	净利润率	2.15%	9.51%	6.19%	5.37%

注:公司首发募投项目可行性研究报告中,计算预期收益未包含财务费用,为保持口径统一,计算项目实际效益时也未包含财务费用。

(二)相关固定资产是否存在潜在减值风险

1、各产品营业收入变动情况

公司中关村厂区项目2017年至2020年各产品营业收入具体情况如下:

单位:万元

类别	中间壳及其装配件	涡轮壳及其装配件	其他类	合计
2017年度	1,654.72	1,575.53	53.97	3,284.22
2018年度	6,109.29	12,400.10	111.24	18,620.64
较上年同期增长率	269.20%	687.04%	106.13%	466.97%
2019年度	11,090.80	30,467.61	212.98	41,771.39
较上年同期增长率	81.54%	145.70%	91.45%	124.33%
2020年度	20,144.87	40,348.65	792.28	61,285.80
较上年同期增长率	81.64%	32.43%	272.00%	46.72%
累计年平均增长率	372.47%	820.32%	456.02%	588.69%

2、在手订单情况

截至本回复出具日,公司根据在手订单预测中关村厂区项目未来5年内的收入情况如下:

单位:万元

类别	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
新品订单	8,532.39	31,406.78	61,254.68	61,830.08	48,288.66
中间壳及其装配件	31,373.76	30,770.26	21,984.75	16,338.49	11,072.11
涡轮壳及其装配件	67,653.51	93,603.62	57,481.54	50,095.24	36,997.33
合计	107,559.66	155,780.66	140,720.97	128,263.80	96,358.11

上表所述预测在手订单系公司根据目前与客户签订的授权定点协议统计得出(其中量产订单公司已根据实际情况进行预测调整)。受下游客户及终端市场需求波动影响,可能会出现项目在新品前终止、项目在量产后减量的情况等,存在较大不确定性,不作为收入预测的最终依据,公司未来中关村厂区收入以未来实际经营产生的收入为准。上表中新品订单是指尚未进入量产的订单,在实际生产过程中受公司新品PPAP(生产件批准程序)进度影响,订单在未来5年各年度期间分布与预测会产生差异。已进入量产的中间壳及其装配件和涡轮壳及其装配件的实际生产过程中,存在以下情况:现有订单金额、数量等条款发生变化;实际订单数量与预测存在差异;产品生产在不同厂区之间进行合理分配等。基于以上因素和公司以前年度预测与实际的差异,公司实际订单金额存在较大不确定性,单独厂区的订单金额也存在较大不确定性。公司董事长陈洪民先生前期接受采访时提到“现在在手订单已经排产到2032年”系根据公司目前在手订单进行的排产安排做出的表述,由于在手订单受未来多种不可控因素影响存在极大不确定性,公司的订单排产安排也存在极大不确定性,不作为未来市场走向或收入的预测依据。

全面达产之前,项目整体产品产能利用率较低,但生产线均能够正常生产,资产状况良好,成新率较高;同时中关村厂区项目各年度均产生收益,持续为公司带来经营利益流入,募投项目的可行性没有发生重大变化,未出现明显减值迹象,公司认为无需计提资产减值。

(三)公司持续进行大额产能投建的原因及合理性

公司持续进行大额产能投建的原因及合理性主要有:

1、满足客户相关要求,实现战略供应商地位

目前,公司已进入盖瑞特、博格华纳、上海菱重等全球知名涡轮增压器制造商的合格供应商名录,并与之形成了持续稳定的合作关系。公司希望能够与下游主要客户形成更加密切的合作关系,成为其战略供应商,提高市场占有率。而下游客户通常会对战略供应商的产能、生产自动化水平等具有较高的要求。因此,规模生产、技术优化、产品结构升级是公司实现其发展战略的重要途径之一。

2、实现产能扩张及产线的优化升级

截至2020年末,公司有三个主要厂区。其中,余桥厂区为公司老厂区,各条产线均处于成熟运营状态;中关村厂区为公司IPO募投项目,中关村厂区于2016年启动建设,各产线于2017年底起逐步投入使用,2020年12月基本整体达到预计可使用状态;南厂区为2020年度非公开发行募投项目,2018年开始建设,目前尚未投产。

2020年度,公司各厂区产能利用率情况如下:

主要厂区	产品类型	设计产能(万件)	实际产能(万件)	产能利用率(%)
余桥厂区	铸铁	384.6	266.02	68.85
	铸钢	232.1	80.90	34.85
中关村厂区	铸铁	855.90	547.18	63.93
	铸钢	100	45.45	45.45
联华机械	铸铁	120	140.37	116.98
南厂区	铸铁	945.00	-	-

注:以上设计产能为公司铸造环节造型线生产能力,实际产能为报告期内铸造造型线生产的产品。公司总体产量数据以经过铸造、加工环节,最终的产品数量计算,与实际产能数据存在一定差异。截至2020年底,公司南厂区铸造线尚未正式投产,故无需计算产能利用率。近年来,余桥厂区铸铁线产能利用率维持在较高水平,2018年和2019年产能利用率分别为100.07%和79.97%。

公司余桥厂区现有产线具体情况如下:

产线		投入使用时间	剩余折旧时间(月)	最高使用效率(万件/年)
铸铁	FCMX-2线	2010.12.31	0	178.50
	FCMX-3线	2016.10.31	70	207.90
铸钢	负压线	2013.07.26	31	89.30
	吸铸线	2018.09.30