（上接A23版）

证券代码:605001 证券简称:威奥股份 编号:2022-047

青岛威奥轨道股份有限公司关于上海证券交易所对公司2021年年度报告的信息披露监管问询函的回复公告

本公司董事会及全体董事保证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。

青岛威奥轨道股份有限公司(以下简称"威奥股份"或"公司")于2022年7月20日披露了《关于收到上海证券交易所〈关于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〉的公告》(公告编号:2022-042),根据相关要求,现将有关情况回复如下:

一、关于公司上市后业绩下滑

问题1.公司2020 年5 月上市后,业绩出现大幅下滑,2020、2021年度实现营业收入11.63 亿元和6.15 亿元,同比下降27.74%和47.12%;实现归母净利润1.65 亿元和-2.06 亿元,同比下降29.86%和226.90%;实现扣非净利润0.51 亿元和-2.31 亿元,同比下降76.05%和554.11%。公司业绩下降幅度大幅高于公司招股说明书中披露的主要竞争对手,包括今创集团股份有限公司(以下简称今创集团)、南京康尼机电股份有限公司(以下简称康尼机电)、浙江永贵电器股份有限公司(以下简称永贵电器)等3家上市公司。请公司以量化分析的形式,补充披露上市后业绩下降幅度高于竞争对手的具体原因。

公司回复:

2020年和2021年公司业绩下降幅度大幅高于招股书披露的主要竞争对手今创集团、康尼机电和永贵电器,主要原因系公司和主要竞争对手的业务结构不同所致,公司的核心业务为高铁动车组的新造和检修,国内城轨地铁业务占比较低,主要竞争对手的国内城轨地铁相关业务占比较高,其中康尼机电和永贵电器的轨道交通产品与公司差别较大,还包含部分新能源汽车等相关的业务,与公司可比性较差,与公司最具可比性的为今创集团。

2020年以来,国内高铁新造和检修业务受新冠疫情影响较大,根据今创集团年报披露,"据中商产业研究院数据库统计,2021年全国动车组产量同比下降50.3%,达5年来最低值",然而新冠疫情对国内城轨地铁业务影响不大,根据中国城市轨道交通协会于2022年1月发布《2021年中国内地城轨交通线路概况》统计快报,显示截至2021年末,中国内地累计有50个城市投运城轨交通运营线路9,192.62公里,当年新增城轨交通运营线路长度1,222.92公里,与上年新增运营线路长度基本持平。国内高铁动车组业务需求大幅下滑,而地铁业务需求保持稳定且维持较高水平是公司业绩波动与主要竞争对手存在差异的主要原因。

具体分析如下:

(一)报告期内同行业上市业绩变动情况

1、今创集团

2021年及2020年今创集团经营业绩变动情况如下:

单位:万元

项目	2021年度	2020年度	21年较去年增减变动(%)	20年较去年增减变动(%)
营业收入	379,430.96	387,759.42	-2.15	3.32
归母净利润	34,464.14	42,559.07	-19.02	6.92
扣非归母净利润	30,028.78	33,274.98	-9.76	-6.56

数据来源:今创集团年度报告,下同。

今创集团主营业务收入构成如下:

单位:万元

项目	2021年	变动(%)	2020年	变动(%)	2019年
城轨地铁车辆	210,397.75	-0.62	211,720.20	9.32	193,676.75
动车组车辆	82,075.92	-17.33	99,285.14	-15.89	118,046.51
普通客车车辆	10,444.48	-16.00	12,434.47	-11.90	14,113.52
特种车辆	17,195.01	9.10	15,760.50	-6.56	16,866.08
电子通信设备	12,639.03	102.02	6,256.20	-	
其他	36,984.58	14.22	32,379.61	-0.62	21,649.74
合计	369,736.77	-2.14	377,836.12	3.70	364,352.60

根据今创集团披露的年度报告,其2021年和2020年营业收入较去年分别变动-2.15%和3.32%,扣非归母净利润分别较去年分别变动-9.76%和-6.56%,变动幅度大幅小于公司,主要原因系今创集团的大部分收入来自城轨地铁车辆业务,且近年来收入规模、毛利率保持稳定,导致其扣非归母净利润波动较小。虽然今创集团的动车组业务收入2021年和2020年分别较上年下滑-17.33%和-15.89%,但其占主营业务收入的比例分别为22.20%和26.28%,占比较低,对今创集团的经营业绩影响较小。

2、康尼机电

2021年及2020年康尼机电经营业绩变动情况如下:

单位:万元

项目	2021年	2020年	21年较去年增减变动(%)	20年较去年增减变动(%)
营业收入	352,522.07	332,571.71	6.00	-2.13
归母净利润	37,039.66	42,650.99	-13.16	-34.42
扣非归母净利润	38,745.98	37,729.57	2.69	45.56

数据来源:康尼机电年度报告,下同。

康尼机电营业收入构成如下:

单位:万元

项目	2021年	变动(%)	2020年	变动(%)	2019年
轨道交通行业	265,270.06	-5.43	280,503.42	4.80	267,662.45
其他	87,252.00	67.57	52,068.29	-27.84	72,159.74
合计	352,522.07	6.00	332,571.71	-2.13	339,822.20

康尼机电的主营业务主要为门系统、连接器和相关配件,其他业务包括新能源汽车行业连接器和精密锻造业务等,其中门系统收入包括干线铁路车辆门系统、城轨车辆门系统、站台安全门系统、连接器、闸机扇门模块及车辆门系统维保及配件业务。经查阅康尼机电的年度报告,没有披露轨道交通行业的高铁和地铁业务收入,但根据2021年和2020年铁路总公司高铁动车组总采购量与中国城市轨道交通协会统计的地铁车辆招标总量来看,康尼机电的轨道交通行业收入主要来自于城轨地铁车辆业务收入。

3、永贵电器

2021年及2020年永贵电器经营业绩变动情况如下:

单位:万元

项目	2021年	2020年	21年较去年增减变动(%)	20年较去年增减变动(%)
营业收入	114,933.23	105,369.53	9.08	-2.46
归母净利润	12,222.77	10,497.69	16.43	124.42
扣非归母净利润	10,967.40	6,633.86	65.32	114.61

数据来源:永贵电器年度报告,下同。

永贵电器营业收入构成如下:

单位:万元

项目	2021年	变动(%)	2020年	变动(%)	2019年
轨道交通与工业	67,771.61	6.94	63,370.54	33.48	47,475.79
车载与能源信息	41,174.48	34.42	30,632.06	-28.06	42,578.25
军工及其他	5,987.14	-47.33	11,366.93	-36.76	17,975.24
合计	114,933.23	9.08	105,369.53	-2.46	108,029.28

根据永贵电器年报披露:永贵电器主营业务为电连接器、连接器组件及精密智能产品的研发、制造、销售和技术支持,目前已形成轨道交通与工业、车载与能源信息、军工与航空航天三大业务板块,主要应用于新能源汽车、轨道交通、军工、通信等领域,且其产品与公司差异较大。

(二)公司上市后业绩下降幅度高于竞争对手的原因

1、2021年及2020年公司经营业绩变动情况如下:

单位:万元

项目	2021年	2020年	21年较去年增减变动(%)	20年较去年增减变动(%)
营业收入	61,494.00	116,282.32	-47.12	-27.74
归母净利润	-20,642.88	16,535.11	-224.84	-29.85
扣非归母净利润	-23,077.33	5,081.85	-554.11	-76.05

公司主营业务收入构成如下:

单位:万元

项目	2021年	变动(%)	2020年	变动(%)	2019年
动车组配套产品	15,384.95	-77.69	68,947.97	-31.26	100,301.88
城轨地铁车辆配套产品	27,811.07	13.95	24,405.66	-23.91	32,076.39
检修业务	5,501.60	-65.51	15,950.88	-25.41	21,383.81
动车组及城轨地铁设计、检测业务	715.23	-39.32	1,178.77	-72.60	4,302.59
列车运行控制产品	9,194.46	167.41	3,438.37		-
其他	1,511.66	78.94	844.78	-20.29	1,059.77
合计	60,118.97	-47.62	114,766.43	-27.88	159,124.44

公司的核心业务是动车组配套产品及检修业务,占公司主营业务收入的比例一直较高,是公司主要的收入和利润来源;城轨地铁车辆配套产品主要为出口产品,公司较少参与国内地铁业务,受运费大幅上涨的影响,毛利率较低对利润贡献较小。

从公司主营业务构成来看,2019年至2021年公司动车组配套产品及检修业务合计占主营业务收入的比例分别为76.47%、73.98%和34.74%,2021年出现了大幅下滑。动车组配套产品及检修业务收入的持续下滑,是导致公司经营业绩持续下滑的主要原因。

根据中商产业研究院《中国动车组市场前景及投资机会研究报告》数据,2019年至2021年,中国动车组产量情况如下:

单位:辆

项目	2021年度		2020年度		2019年度
	数量	变动比例	数量	变动比例	数量
铁路动车组产量	1,021	-50.34%	2,056	-2.88%	2,117

由上表可知,2021年度,我国动车组产量为1,021辆,同比下降50.34%,受疫情影响动车组产量及增幅已降至5年来最低值,公司2021年的业务主要集中在复兴号350年型,因此导致公司2021年收入下降幅度较大。

2、公司动车组配套产品及检修业务下滑幅度大于今创集团的原因

2021年和2020年,公司动车组配套产品分别较上年下滑-31.26%和-77.69%,今创集团的动车组业务收入2021年和2020年分别较上年下滑-17.33%和-15.89%,下滑幅度低于公司,原因如下:

(1)2020年8月,今创集团收购了株式会社小糸製作所持有的江苏今创电工有限公司(以下简称"今创电工")50%股权,今创电工主要从事高铁动车组电器控制柜和司控器等相关产品的供货,2021年产生净利润9,966.13万元,为今创集团的高铁业务贡献了较多收入。

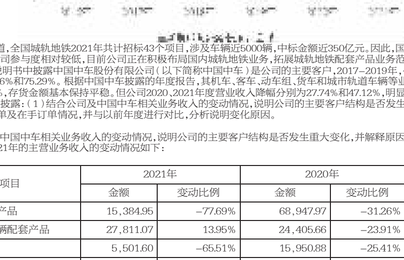
(2)2021年度,我国动车组产量为1,021辆(包含时速160公里的动力集中型动车组),同比下降50.3%,受疫情影响动车组产量及增幅已降至5年来最低值,公司2021年的业务主要集中在产量较少的复兴号350年型,时速160公里的动力集中型动车组业务仅参与了部分车辆的卫生间产品供货,其他模块没有供货,因此导致公司2021年高铁动车组业务收入大幅下降。

(3)双方客户结构的不同,导致高铁动车组业务受影响程度不一致。公司的客户集中在原北车,主要客户是中车长春轨道客车股份有限公司(以下简称"中车长春")和中车唐山机车车辆有限公司(以下简称"中车唐山"),今创集团的客户集中在原南车,主要客户是中车青岛四方机车车辆股份有限公司(以下简称"中车四方")。中车长春和中车唐山的车辆订单,高铁动车组新造业务占比较高,中车四方的地铁车辆订单相对较多;中车四方2021年高铁动车新造业务受大环境影响也出现了下降,但由于其辖区的在线运行高铁动车数量较多且修程基数相对较多,所以其高铁动车检修业务量较为稳定,因此,随着整个检修周期的到来中车四方高铁动车检修数量较2020年均有所增加。根据中国中车年报披露,中车四方2021年的营业收入较2020年下降5.01%,营业利润较2020年增长2.78%;中车长春2021年的营业收入、营业利润分别较2020年下滑21.08%和30.74%,中车唐山2020年在中国中车年报中将其列入主要控股参股公司,而2021年度未被列入。由此,公司因受其主要客户业绩变动的影响,其高铁动车业务下滑幅度大于同行业的今创集团。

(4)双方供货品类的差异也是导致业绩变动幅度不一致的原因。公司供货产品主要集中在高铁动车组的内饰件、外饰件、卫生间系统、车下金属结构件等;今创集团在高铁动车组的供货产品主要为电气配件、系统控制类部件、门系统、风挡、操纵台等。与今创集团相比,公司产品偏重于纯硬件产品,电子电气、系统控制类高附加值产品少一些,市场竞争更激烈,因此,随着整个行业需求的下降,受冲击的程度也大些,业绩下滑更明显。2020年公司收购成都畅通,目的就是进军附加值更高的列车运行控制产品、受电弓配套产品,机车设计、检测服务等领域,提升公司产品的附加值,为未来的业绩增长打下基础。

综上,2020年和2021年公司业绩下降幅度大幅高于招股书披露的主要竞争对手今创集团、康尼机电和永贵电器,主要原因系公司的核心业务为高铁动车组的新造和检修,受疫情及行业需求变动的影响,高铁动车组业务需求大幅下滑;主要竞争对手的城轨地铁相关业务占比较高,城轨地铁车辆的需求量保持稳定且维持较高水平,主要竞争对手的业绩波动较小。

目前公司也在积极布局国内城轨地铁业务,加大城轨地铁业务的开发和投入,以缓冲高铁业务下滑带来的影响。根据中国城市轨道交通协会统计数据,由于城市轨道交通建设速度加快,我国城市轨道交通累计运营线路长度也不断增长,2016-2020年,我国累计新增运营线路长度为4,351.7公里,年均新增运营线路长度870.3公里,年均增长率17.1%,创历史新高。2021年我国累计新增运营线路长度1,222.9公里,与2020年相比基本保持平稳,具体如下:



根据相关媒体报道,全国城轨地铁2021年共计招标43个项目,涉及车辆近5000辆,中标金额近350亿元。因此,国内城轨地铁车辆配套产品的市场空间相对较大,公司参与度相对较低,目前公司正在积极布局国内城轨地铁业务,拓展城轨地铁配套产品业务范围,提升公司整体盈利水平。

问题2.公司招股说明书中披露中国中车股份有限公司(以下简称中国中车)是公司的主要客户,2017-2019年,公司来自中国中车的收入占比分别为65.95%、76.96%和75.29%。根据中国中车披露的年度报告,其机车、客车、动车组、货车和城市轨道车辆等业务总收入2020、2021年度分别下降12.54%和2.96%,存货金额基本保持平稳。但公司2020、2021年度营业收入降幅分别为27.74%和47.12%,明显高于中国中车相关业务收入下降幅度。请公司补充披露:(1)结合公司及中国中车相关业务收入的变动情况,说明公司的主要客户结构是否发生重大变化,并解释原因;(2)公司2021年度新签订单及在手订单情况,并与以前年度进行对比,分析说明变化原因。

公司回复:

(一)结合公司及中国中车相关业务收入的变动情况,说明公司的主要客户结构是否发生重大变化,并解释原因

公司2019年至2021年的主营业务收入的变动情况如下:

单位:万元

项目	2021年		2020年		2019年
	金额	变动比例	金额	变动比例	金额
动车组配套产品	15,384.95	-77.69%	68,947.97	-31.26%	100,301.88
城轨地铁车辆配套产品	27,811.07	13.95%	24,405.66	-23.91%	32,076.39
检修业务	5,501.60	-65.51%	15,950.88	-25.41%	21,383.81
动车组及城轨地铁设计、检测业务	715.23	-39.32%	1,178.77	-72.60%	4,302.59
列车运行控制产品	9,194.46	167.41%	3,438.37	-	-
其他	1,511.66	78.94%	844.78	-20.29%	1,059.77
合计	60,118.97	-47.62%	114,766.43	-27.88%	159,124.44

由上表可知,公司2020年、2021年收入下降主要系公司的动车组配套产品和检修业务收入下降所致,公司该部分收入对应的客户主要为中国中车下属单位。

根据中国中车披露的定期报告,中国中车2019年至2022年一季度的铁路装备和城轨车辆收入的变动情况如下:

单位:亿元

项目	2022年一季度		2021年度		2020年度		2019年度
	金额	变动比例	金额	变动比例	金额	变动比例	金额
铁路装备	53.49	-64.83%	906.85	0.22%	904.90	-26.54%	1,231.90
机车业务	25.17	95.27%	229.05	44.84%	158.14	-31.43%	230.63
客车业务	0.71	-92.06%	106.99	81.68%	58.89	-61.58%	153.28
动车组业务	13.02	-89.08%	410.99	-23.74%	538.96	-15.99%	641.57
货车业务	14.59	32.52%	159.82	7.33%	148.91	-27.93%	206.62
城轨车辆	-	-	479.00	-8.47%	523.31	30.52%	400.93
铁路装备与城轨收入合计	-	-	1,385.85	-2.96%	1,428.21	-12.54%	1,632.83

注:上表中2022年一季度的变动比例为与2021年一季度相比,其中,2022年一季度未单独披露城轨车辆收入情况。

在中国中车的业务当中,与公司动车组配套产品和检修业务主要相关的为中国中车的动车组业务,由上表可知,中国中车动车组业务收入2020年、2021年下降比例分别为15.99%、23.74%,下降比例小于公司动车组配套产品和检修业务收入的下降比例,特别是2021年公司主营业务收入的下降幅度大于中国中车动车组业务收入的下滑幅度,主要原因系:(1)公司为中国中车的上游供应商,收入确认时点早于中国中车(公司配套产品交货后,中国中车各主机厂组装成整车,一般需要3-6个月的时间),结合中商产业研究院数据库,2021年全国动车组产量为1021辆,同比下降50.3%,以及中国中车2022年一季度动车组业务收入较去年同期下滑89.08%来看,公司的业绩变动要比中国中车提前,因此,2021年公司动车组配套产品下降幅度大于中国中车动车组业务收入的下降幅度。另外,由于疫情因素影响,人员出行大幅减少,动车组运行车辆及里程大幅减少,动车组的检修需求大幅下滑导致了公司检修业务的下降。(2)经查询多个招投标平台,2021年,国铁集团动车组合计招标100列,其中时速160公里的动力集中型动车组的招标数量共计70列,时速350公里及250公里动车组的招标数量共计30列。而公司主要为时速350公里及250公里动车组多个模块配套供货,对时速160公里的动力集中型动车组,公司仅参与了部分卫生间产品的配套供货,供货范围仅此一项;而2020年国铁集团动车组合计招标222列,其中350及250动车组车型220列,160动力集中型动车组2列。综上,2021年不仅动车组整体招标量较2020年发生较大下滑,而且招标结构也发生了较大变化,350及250动车组车型的招标量大幅下降。因此,2021年动车组招标结构的变化也是导致公司业绩下滑幅度大于中国中车业绩下滑幅度的重要原因。

公司动车组配套产品和检修业务的主要客户为中国中车的下属单位,城轨地铁车辆配套产品的主要客户为西门子、阿尔斯通(阿尔斯通收购了庞巴迪铁路业务,原庞巴迪订单计算在阿尔斯通),未发生重大变化。具体情况如下:

1、公司动车组配套产品的客户构成情况

按同一控制口径披露,公司动车组配套产品的客户构成情况:

单位:万元

客户名称	2021年		2020年		2019年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
中国中车股份有限公司	12,150.71	78.98%	62,522.63	90.68%	96,918.96	96.63%
中车浦镇阿尔斯通运输系统有限公司	1,269.01	8.25%	832.78	1.21%	31.50	0.03%
青岛四方阿尔斯通铁路运输设备有限公司	390.40	2.54%	-	0.00%	1,597.33	1.59%
其他客户	1,574.84	10.24%	5,592.56	8.11%	1,754.10	1.75%
合计	15,384.95	100.00%	68,947.97	100.00%	100,301.88	100.00%

由上表可知,公司动车组配套产品的主要客户为中国中车的下属单位,客户结构未发生重大变化。

2、公司检修业务的客户构成情况

按同一控制口径披露,公司检修业务的客户构成情况:

单位:万元

客户名称	2021年		2020年		2019年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
中国中车股份有限公司	3,046.11	55.37%	15,866.31	99.47%	20,901.23	97.74%
中国神华能源股份有限公司	1,703.85	30.97%	-	0.00%	-	0.00%
中国铁路成都局集团有限公司	386.37	7.02%	-	0.00%	-	0.00%
其他客户	365.27	6.64%	84.57	0.53%	482.59	2.26%
合计	5,501.60	100.00%	15,950.88	100.00%	21,383.81	100.00%

由上表可知,公司检修业务的主要客户为中国中车的下属单位,客户结构未发生重大变化。

3、公司城轨地铁车辆配套产品的客户构成情况

按同一控制口径披露,公司城轨地铁车辆配套产品的客户构成情况:

单位:万元

客户名称	2021年		2020年		2019年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
西门子集团	15,481.49	55.67%	13,807.87	56.58%	11,038.35	34.41%
阿尔斯通集团	11,241.06	40.42%	8,980.03	36.79%	16,653.36	51.92%
其他客户	1,088.52	3.91%	1,617.76	6.63%	4,384.68	13.67%
合计	27,811.07	100.00%	24,405.66	100.00%	32,076.39	100.00%

由上表可知,公司城轨地铁业务的主要客户为西门子、阿尔斯通(阿尔斯通收购了庞巴迪铁路业务,原庞巴迪订单计算在阿尔斯通),客户结构未发生重大变化。

(二)公司2021年度新签订单及在手订单情况,并与以前年度进行对比,分析说明变化原因

公司2021年度主要的新签订单及在手订单情况如下:

单位:万元

订单类别	2021年度新签	截至2021年末在手订单	2020年度新签	截至2020年末在手订单
动车组配套产品	16,766.95	7,182.70	74,993.19	5,800.70
检修业务	5,739.00	632.34	16,345.81	394.93
城轨地铁车辆配套产品	7846.88	32,375.61	12,891.00	52,339.80
合计	30,352.83	40,190.65	104,230.00	58,535.43

公司动车组配套产品和检修业务2021年度新签订单金额较2020年有所下滑,主要原因系疫情因素影响,人员出行大幅减少,动车的新造和检修需求下降较多所致。截至2021年末在手订单较2020年末在手订单增加,主要原因系不同项目的执行进度不同,以及受疫情影响,部分项目交付进度相对缓慢所致。

公司城轨地铁车辆配套产品2021年度新签订单及在手订单金额较2020年有所下滑,主要原因是公司2020年与西门子签订AVENIO平台订单、RRX平台订单,订单金额较大且在2020年、2021年持续执行;此外,公司2021年度与阿尔斯通已经签署巴黎地铁项目框架协议,但由于疫情的影响,使得该项目的设计确认、样件确认和试装确认进展相对缓慢,该框架协议尚未开始订单下达和交货,导致公司2021年新签订单和2021年末在手订单金额有所下降。

问题3. 年报披露,公司经营业绩下滑主要是因为作为公司主营业务的动车组新造和检修业务相关订单减少所致。此前,高铁动车组车辆配套业务是公司的主要收入来源。根据公司主要客户中国中车披露的数据,其2020、2021 年度动车组业务收入分别下降16%和23.74%,但公司同期动车组车辆配套产品的业务收入分别下降31.31%和77.69%,下降幅度明显高于中国中车。请公司补充披露:(1)结合公司动车组车辆配套产品业务收入和中国中车动车组业务收入的变动情况,说明公司的主要产品竞争力是否发生变化,并解释原因;(2)公司2021 年度在动车组车辆配套产品业务的新签订单及在手订单情况,并与以前年度进行对比,分析说明变化原因。

公司回复:

(一)结合公司动车组车辆配套产品业务收入和中国中车动车组业务收入的变动情况,说明公司的主要产品竞争力是否发生变化,并解释原因

1、中国中车动车组业务收入的变动情况

2019年度、2020年度、2021年度及2022年一季度,中国中车铁路装备业务收入及变动情况如下:

单位:亿元

项目	2022年一季度		2021年度		2020年度		2019年度
	金额	变动比例	金额	变动比例	金额	变动比例	金额
机车业务	25.17	95.27%	229.05	44.84%	158.14	-31.43%	230.63
客车业务	0.71	-92.06%	106.99	81.68%	58.89	-61.58%	153.28
动车组业务	13.02	-89.08%	410.99	-23.74%	538.96	-15.99%	641.57
货车业务	14.59	32.52%	159.82	7.33%	148.91	-27.93%	206.62
铁路装备业务收入合计	53.49	-64.83%	906.85	0.22%	904.90	-26.54%	1,231.90

数据来源:中国中车定期报告

据上表,中国中车2020年度、2021年动车组业务收入较上年分别下降15.99%和23.74%;2022年一季度,中国中车动车组业务收入较上年同期下降89.08%;中国中车动车组业务收入降幅呈现逐年扩大趋势。

2、公司动车组车辆配套产品业务收入的变动情况

2019年度、2020年度及2021年度,公司动车组车辆配套产品业务收入及变动情况如下:

单位:万元

公司动车组车辆配套产品二级分类	2021年度		2020年度		2019年度
	金额	变动比例	金额	变动比例	金额
机构模块	1,155.02	-73.19%	4,307.88	19.39%	3,608.39
金属结构件	1,719.98	-79.10%	8,231.34	-53.17%	17,577.51
内饰件	9,017.83	-69.72%	29,778.80	-9.92%	33,059.65
外饰件	274.82	-74.66%	1,084.55	-37.35%	1,731.07
卫生间系统	3,198.18	-87.45%	25,482.39	-42.41%	44,246.08
其他	19.13	-69.64%	63.00	-20.43%	79.18
公司动车组车辆配套产品收入合计	15,384.95	-77.69%	68,947.97	-31.26%	100,301.88

据上表,2019至2021年度,公司动车组车辆配套产品收入分别为100,301.88万元、68,947.97万元及15,384.95万元。其中,2020年度及2021年度公司动车组车辆配套产品收入分别较上年同期下滑31.26%和77.69%,主要系受疫情影响,动车组新造需求降低,公司内饰件、卫生间系统、金属结构件等动车组车辆配套细分产品订单量下降较多所致。

中国中车动车组业务收入在2020年、2021年下降比例分别为15.99%、23.74%,下降比例小于公司动车组配套产品和检修业务收入的下降比例,主要原因系:(1)公司为中国中车的上游供应商,收入确认时点早于中国中车(公司配套产品交货后,中国中车各主机厂组装成整车,一般需要3-6个月的时间),结合中商产业研究院数据库,2021年全国动车组产量为1021辆,同比下降50.3%,以及中国中车2022年一季度动车组业务收入较去年同期下滑89.08%来看,公司的业绩变动要比中国中车提前,因此,2021年公司动车组配套产品下降幅度大于中国中车动车组业务收入的下降幅度。另外,由于疫情因素影响,人员出行大幅减少,动车组运行车辆及里程大幅减少,动车组的检修需求大幅下滑导致了公司检修业务的下降。(2)经查询多个招投标平台,2021年,国铁集团动车组合计招标100列,其中时速160公里的动力集中型动车组的招标数量共计70列,时速350公里及250公里动车组的招标数量共计30列。而公司主要为时速350公里及250公里动车组多个模块配套供货,对时速160公里的动力集中型动车组,公司仅参与了部分卫生间产品的配套供货,供货范围仅此一项;而2020年国铁集团动车组合计招标222列,其中350及250动车组车型220列,160动力集中型动车组2列。综上,2021年不仅动车组整体招标量较2020年发生较大下滑,而且招标结构也发生了较大变化,350及250动车组车型的招标量大幅下降。因此,2021年动车组招标结构的变化也是导致公司业绩下滑幅度大于中国中车业绩下滑幅度的重要原因。

3、公司的主要产品竞争力分析

公司动车组配套产品收入下降主要系受疫情影响,在高铁动车组产业订单量整体下滑的背景下,公司主要客户的采购需求降低所致。公司自成立以来,始终坚持"诚信敬业、客户至上、团队合作、求是创新"的价值理念,致力于技术研发创新,积极贯彻轻量化、智能化、模块化、人性化、绿色环保的设计理念,力争为客户提供最好的品质和服务。

2021年11月,公司工业设计中心被国家工业和信息化部认定为国家级工业设计中心。国家级工业设计中心是经工业和信息化部认定,工业设计创新能力强、特色鲜明、管理规范、业绩突出,发展水平居全国先进地位的企业工业设计中心或工业设计企业。因此,公司的工业设计能力得到了国家相关部门的认可。

2022年2月,国家发展改革委等部门发布了"2021年新认定(第28批)国家企业技术中心名单",威奥股份荣列榜单,这是继公司荣获国家级工业设计中心后又获批的一项国家级科技创新平台。国家企业技术中心是国家根据创新驱动发展要求和经济结构调整需要,对创新能力强、创新机制好、引领示范作用大、符合条件的企业技术中心予以认定,国家企业技术中心是行业引领地位和实力的象征,具有较强的科技创新能力和示范带动作用。

公司始终坚持技术先导型发展方向,一直不断加大科研投入和技术团队建设力度,通过产学研相结合,加快实现新产品、新技术的成果转化,始终在动车组配套产品领域保持了相对较强的竞争力。

(二)公司2021 年度在动车组车辆配套产品业务的新签订单及在手订单情况,并与以前年度进行对比,分析说明变化原因

2020及2021年度,公司动车组车辆配套产品业务的新签订单和在手订单金额及变动情况如下:

单位:万元

项目	2021年度/2021.12.31		2020年度/2020.12.31
	金额	变动比例	金额
新签订单	16,766.95	-77.64%	74,993.19
在手订单	7,182.70	23.82%	5,800.70

公司动车组配套产品和检修业务2021年度新签订单金额较2020年有所下滑,主要原因系疫情因素影响,人员出行大幅减少,动车的新造和检修需求下降较多所致;截至2021年末在手订单较2020年末在手订单增加,主要原因系不同项目的执行进度不同,以及受疫情影响,部分项目交付进度相对缓慢所致。2021年新签订单下滑的具体分析如下:

自2020年新冠疫情扩散蔓延以来,随着人们出行频率减少,交通运输行业及高速铁路运输行业整体下行压力增大。根据交通运输部《交通运输行业发展统计公报》及中商产业研究院《中国动车组市场前景及投资机会研究报告》数据,2017至2021年度,我国铁路固定资产投资规模、全国动车组产量及变动情况如下:

单位:亿元、辆

项目	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
铁路固定资产投资规模	8,010	8,028	8,029	7,819	7,489
铁路固定资产投资规模同比增幅	-	0.22%	0.01%	-2.62%	-4.22%
铁路动车组产量	2,600	2,724	2,117	2,056	1,021
铁路动车组产量同比增幅	-	4.77%	-22.28%	-2.88%	-50.34%

据上表,2020及2021年度,我国铁路固定资产投资规模分别7,819亿元及7,489亿元,较上年分别下降2.62%和4.22%,自疫情以来我国铁路固定资产投资规模已连续两年下滑,且降幅逐渐扩大,投资规模整体呈现逐年收紧趋势。2021年度,我国动车组产量为1,021辆,同比下降50.34%,受疫情影响动车组产量及增幅已降至5年来最低值,各主机厂新造车辆减少,导致了公司动车组配套产品订单量下降。

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,技术含量及价值较高,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,原因系公司非同一控制合并成都畅通时,成都畅通存货价值经评估增值,2021年度部分产品实现销售,所对应的存货评估增值在威奥股份合并层面结转成本,因此毛利率下降。

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,故合理方式分摊,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,从而导致其订单大幅减少,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降。

(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下降的不利影响,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

年审会计师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,年审会计师认为: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康健康科技有限公司(以下简称"威奥颐康"),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、威奥颐康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康,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康,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、威奥颐康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康,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

年审会计师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,并判断支出是否恰当的会计期间;

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,年审会计师认为:

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康影响,扣除该影响后,销售费用及管理费用均呈下降趋势或持平,公司的销售费用、管理费用的变动具有合理性。

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

(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,由于收购时成都畅通作为独立个体单独计算预期信用损失率,因此为保持一惯性,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,篇幅较大,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年末有所增加,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,具体计算方法详见应收账款。

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,因此预期减值损失较小。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较高所致。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回收风险有所增加,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回收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

年审会计师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,年审会计师认为:

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。

二、关于其他财务情况

问题7. 年报披露,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,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的影响,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

年审会计师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,年审会计师认为:

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销售结转成本,除结转成本之外,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,产品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,民用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

年审会计师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,对主要客户进行回函访谈,确认客户及销售的真实性;

4,获取发出商品的运输单据、检查相关原始单据并进行抽样核查,确认发出商品的真实性;

5,结合收入确认的相关程序,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,年审会计师认为:

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。

三、关于信息披露

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	成本构成项目	本期金额	本期占总成本比例(%)	上年同期金额	上年同期占总成本比例(%)	本期金额较上年同期变动比例(%)	情况说明
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

年审会计师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,年审会计师认为:

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。

问题10.年报披露,公司商业承兑汇票坏账准备计提比例为1.88%,银行承兑汇票坏账准备计提比例为98.12%,与对应坏账金额存在较大差异。请公司自查该部分披露的准确性,并进行更正。

公司回复:

题述相关年报披露内容如下(第十节、七、4、(5)):

"

按组合计提坏账准备:

√适用□不适用

组合计提项目:商业承兑汇票

单位:元币种:人民币

名称	期末余额		
	应收票据	坏账准备	计提比例(%)
商业承兑汇票	3,002,400.00	22,716.28	1.88
合计	3,002,400.00	22,716.28	1.88

按组合计提坏账的确认标准及说明

□适用√不适用

组合计提项目:银行承兑汇票

单位:元币种:人民币

名称	期末余额		
	应收票据	坏账准备	计提比例(%)
银行承兑汇票	156,990,549.45	--	98.12
合计	156,990,549.45	--	98.12

按组合计提坏账的确认标准及说明

□适用√不适用

如按预期信用损失一般模型计提坏账准备,请参照其他应收款披露:

□适用√不适用

"

上述内容中,商业承兑汇票、银行承兑汇票坏账准备计提比例披露有误,应分别为0.76%和0。

更正后的披露内容如下:

"

按组合计提坏账准备:

√适用□不适用

组合计提项目:商业承兑汇票

单位:元币种:人民币

名称	期末余额			
	应收票据	坏账准备	计提比例(%)	
商业承兑汇票	3,002,400.00	22,716.28	0.76	
合计	3,002,400.00	22,716.28	0.76	

按组合计提坏账的确认标准及说明

□适用√不适用

组合计提项目:银行承兑汇票

单位:元币种:人民币

名称	期末余额		
	应收票据	坏账准备	计提比例(%)
银行承兑汇票	156,990,549.45	--	--
合计	156,990,549.45	--	--

按组合计提坏账的确认标准及说明

□适用√不适用

如按预期信用损失一般模型计提坏账准备,请参照其他应收款披露:

□适用√不适用

"

特此公告。

青岛威奥轨道股份有限公司董事会
2022年8月24日

证券代码:605001 证券简称:威奥股份 公告编号:2022-048

青岛威奥轨道股份有限公司关于终止收购成都威奥畅通科技有限公司股权暨关联交易的公告

本公司董事会及全体董事保证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法律责任。

青岛威奥轨道股份有限公司(以下简称"公司")于2022年5月31日召开的第二届董事会第二十三次会议审议通过了《关于收购成都威奥畅通科技有限公司股权暨关联交易的议案》,公司拟以自有资金收购青岛金丰亨股权投资企业(有限合伙)(以下简称"青岛金丰亨")所持有的成都威奥畅通科技有限公司(以下简称"成都畅通")5%的股权,交易对价为1,890万元(以下简称"股权转让款")。根据《上海证券交易所股票上市规则》、《公司章程》等规定,本次关联交易事项无需提交公司股东大会审议。2022年6月1日,公司将前述股权转让款足额支付给青岛金丰亨。

自筹划本次股权收购事项以来,综合考虑公司经营资金的整体合理安排和公司的业务规划等因素,公司从全体股东尤其是中小股东利益出发,经反复商议和论证,认为交易条件尚不成熟。基于审慎原则,与交易相关方审慎讨论协商后,一致同意终止本次收购成都畅通5%股权暨关联交易事项。本次终止收购股权暨关联交易事项不会对公司的生产经营和未来发展造成不利影响。

公司于2022年8月24日召开了第二届董事会第二十五次会议,在4位关联董事回避表决的情况下,非关联董事以5票同意,0票弃权,0票反对的表决结果,审议通过了《关于终止收购成都威奥畅通科技有限公司股权暨关联交易的议案》,同意终止本次收购成都畅通5%股权暨关联交易事项。2022年8月15日,青岛金丰亨已将股权转让款1,890万元足额退还至公司。

公司对本次终止收购成都畅通股权暨关联交易事项给各位投资者带来的不便表示歉意,并对广大投资者长期以来对公司的关注和支持表示感谢。

本公司指定信息披露媒体为《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》《证券时报》和上海证券交易所网站(www.sse.com.cn),有关信息以公司在上述指定媒体披露的公告信息为准,敬请广大投资者理性投资,注意投资风险。

特此公告。

青岛威奥轨道股份有限公司董事会
2022年8月24日