

证券代码：002480 证券简称：新筑股份 公告编号：2019-046

成都市新筑路桥机械股份有限公司
关于深圳证券交易所对公司 2018 年年报问
询函的回复公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

成都市新筑路桥机械股份有限公司（以下简称“公司”或“新筑股份”）董事会于 2019 年 5 月 10 日收到深圳证券交易所中小板公司管理部《关于对成都市新筑路桥机械股份有限公司 2018 年年报的问询函》（中小板年报问询函【2019】第 128 号），公司董事会高度重视，组织公司相关部门认真研究，现对问询函中有关问题回复如下：

一、报告期内，你公司实现营业收入 19.6 亿元，同比上涨 18.07%；归属于上市公司股东的净利润（以下简称“净利润”）1,317.07 万元，同比上涨 5.73%，经营活动产生的现金流量净额为 1.17 亿元，同比上涨 175.28%。最近四年，你公司实现的归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（以下简称“扣非后净利润”）分别为-1.63 亿元、-1.52 亿元、-1.51 亿元和-1.39 亿元。

（一）请你公司结合收入和成本构成、毛利率、期间费用等因素，详细说明你公司最近四年扣非后净利润持续为负的原因以及拟采取改善经营业绩的具体措施；

回复：

- 1、公司近四年扣非后净利润为负的原因
近四年收入成本费用

单位：万元

| 项目 | 2018 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 | 2015 年度 |
|---------------|------------|------------|------------|------------|
| 一、营业收入 | 196,021.06 | 166,023.24 | 151,955.55 | 105,389.62 |
| 减：营业成本 | 153,281.02 | 132,789.97 | 122,528.23 | 83,969.49 |
| 二、营业毛利 | 42,740.04 | 33,233.27 | 29,427.32 | 21,420.13 |
| 三、期间费用 | 49,387.84 | 44,463.97 | 42,982.96 | 42,337.54 |
| 其中：销售费用 | 10,963.93 | 9,746.07 | 10,125.65 | 8,539.26 |
| 管理及研发费用 | 24,783.52 | 24,209.29 | 22,543.31 | 23,722.30 |
| 财务费用 | 13,640.39 | 10,508.61 | 10,314.00 | 10,075.98 |
| 四、期间费用占营业收入比重 | 25.20% | 26.78% | 28.29% | 40.17% |
| 其中：销售费用 | 5.59% | 5.87% | 6.66% | 8.10% |
| 管理及研发费用 | 12.64% | 14.58% | 14.84% | 22.51% |
| 财务费用 | 6.96% | 6.33% | 6.79% | 9.56% |

近四年收入成本构成

单位：万元

| 产品 | 2018 年 | | | | 2017 年 | | | |
|--------|------------|------------|-----------|--------|------------|------------|-----------|--------|
| | 营业收入 | 营业成本 | 营业毛利 | 毛利率 | 营业收入 | 营业成本 | 营业毛利 | 毛利率 |
| 桥梁功能部件 | 58,878.81 | 41,721.77 | 17,157.04 | 29.14% | 63,017.01 | 43,141.21 | 19,875.80 | 31.54% |
| 轨道交通业务 | 108,266.43 | 94,243.23 | 14,023.20 | 12.95% | 81,498.25 | 75,497.98 | 6,000.26 | 7.36% |
| 特种汽车 | | | | | 800.16 | 757.57 | 42.59 | 5.32% |
| 超级电容系统 | 13,979.66 | 7,764.44 | 6,215.22 | 44.46% | 11,653.17 | 6,704.72 | 4,948.45 | 42.46% |
| 其他 | 14,896.16 | 9,551.58 | 5,344.58 | 35.88% | 9,054.66 | 6,688.49 | 2,366.17 | 26.13% |
| 合计 | 196,021.06 | 153,281.02 | 42,740.04 | 21.80% | 166,023.24 | 132,789.97 | 33,233.27 | 20.02% |

(续)

| 产品 | 2016 年 | | | | 2015 年 | | | |
|--------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|-----------|---------|
| | 营业收入 | 营业成本 | 营业毛利 | 毛利率 | 营业收入 | 营业成本 | 营业毛利 | 毛利率 |
| 桥梁功能部件 | 61,061.69 | 41,113.10 | 19,948.59 | 32.67% | 50,617.68 | 35,587.79 | 15,029.89 | 29.69% |
| 轨道交通业务 | 66,335.34 | 63,017.70 | 3,317.64 | 5.00% | 21,875.90 | 21,015.15 | 860.75 | 3.93% |
| 搅拌设备 | 5,127.69 | 4,062.43 | 1,065.27 | 20.77% | 7,389.99 | 5,745.36 | 1,644.64 | 22.25% |
| 路面施工机械 | 2,596.58 | 1,902.57 | 694.01 | 26.73% | 6,541.47 | 4,802.61 | 1,738.86 | 26.58% |
| 特种汽车 | 2,070.22 | 1,742.11 | 328.11 | 15.85% | 6,166.54 | 7,013.29 | -846.75 | -13.73% |
| 超级电容系统 | 7,193.21 | 4,611.15 | 2,582.06 | 35.90% | 2,073.72 | 1,197.18 | 876.54 | 42.27% |

| 产品 | 2016年 | | | | 2015年 | | | |
|----|------------|------------|-----------|--------|------------|-----------|-----------|--------|
| | 营业收入 | 营业成本 | 营业毛利 | 毛利率 | 营业收入 | 营业成本 | 营业毛利 | 毛利率 |
| 其他 | 7,570.81 | 6,079.17 | 1,491.64 | 19.70% | 10,724.33 | 8,608.13 | 2,116.20 | 19.73% |
| 合计 | 151,955.55 | 122,528.23 | 29,427.32 | 19.37% | 105,389.62 | 83,969.49 | 21,420.13 | 20.32% |

根据公司发展战略，近年来公司逐步剥离工程机械、新能源汽车等产业及相关富余资产，不断聚焦轨道交通产业，同时注重桥梁功能部件、超级电容系统的协同发展，形成目前“一体两翼”的产业格局，产业结构调整及资产质量优化初见成效。

如上表所述：

（1）营业收入

公司近年营业收入持续增长，2018年、2017年、2016年营业收入分别同比增加18.07%、9.26%、44.18%，轨道交通业务及超级电容营业收入呈现大幅度增长，其中：轨道交通业务2018年、2017年、2016年营业收入分别同比增加32.85%、22.86%、203.23%；超级电容系统2018年、2017年、2016年营业收入分别同比增加19.96%、62%、246.87%。公司新兴产业轨道交通及超级电容发展迅速，占营业收入的比重逐年提高，传统产业桥梁功能部件持续保持平稳健康发展的态势，公司的产业结构调整已初步完成。

（2）营业毛利和营业毛利率

公司近年营业收入持续增长，营业毛利相应增加。桥梁功能部件毛利率近年较为均衡，基本保持在30%左右；超级电容系统以其过硬的产品质量和优越的技术性能，近年一直保持在较高的毛利率水平，约40%左右；轨道交通业务随着销售规模的增长和成本控制，其毛利率呈逐年上升趋势。由此可见，公司的各项业务的盈利能力呈平稳或提升的态势。

（3）期间费用

公司近年期间费用均高于营业毛利。

销售费用：因营业收入的增加，2016年至2018年销售费用较2015年大幅度增加；同时，因产品结构及产品销售费率差异，使得公司2016年至2018年销售费用总额略有波动。总体来看，随着营业收入的增加，销售费用占营业收入的比重呈逐年下降趋势。

管理费用：近年管理费用均超过2亿元，主要系公司陆续投入城市低地板车

辆、新制式轨道交通等项目，研发支出较大；同时上述项目相关资产、人力投入较大，使得折旧摊销及职工薪酬较高；但随着营业收入的增加，管理费用占营业收入的比重呈逐年下降趋势。

财务费用：因公司陆续投入城市低地板车辆、新制式轨道交通等项目，上述项目所需资产投入较大，公司资产负债率较高，资本结构亟待优化，使得公司财务费用一直维持在较高水平，近年财务费用总额均超过1亿元，并且随着新制式轨道交通的持续投入，财务费用可能持续增加。

综上所述，公司近四年扣非后净利润为负数主要系公司产业布局调整，聚焦轨道交通产业，为抢占市场先机，陆续投入城市低地板车辆、新制式轨道交通等项目，资金、研发、人力等投入较大，使得财务费用、研发费用、人力成本、折旧摊销等期间费用较高；同时，公司轨道交通业务、超级电容等新兴产业，持续增加的营业毛利，尚无法完全支撑轨道交通产业持续投入，使得公司期间费用高于营业毛利，整体未呈现较好的盈利能力。

2、拟采取改善经营业绩的具体措施

(1) 公司将继续聚焦轨道交通业务，桥梁功能部件、超级电容系统协同发展，维持“一体两翼”的产业格局。公司将根据各产业的发展阶段及特点，采取如下改善各产业经营效益的措施：

轨道交通产业方面，公司将进一步加强市场拓展，实现规模效应，同时加强成本费用控制，不断改善经营质量，提升盈利能力。特别是在新制式轨道交通方面，同步进行产品研发、市场拓展和管理提升，加快相关产品商业化进程的步伐，快速成为公司轨道交通业务新的增长点，提升公司核心竞争力，为未来公司高质量发展打下坚实的基础；

桥梁功能部件产业方面，继续巩固产业现有优势，扩大市场份额，不断提升内部管理，降本增效，提升盈利能力；

超级电容产业方面，在拓展新的应用领域的同时，快速提升现有成熟领域新能源公交车、纯电动船等主流市场的市场份额，快速做大超级电容产业业务规模，实现规模效应，并加强成本费用管理，进一步增强盈利能力；

(2) 针对公司财务费用偏高的问题，公司可通过调整资本结构，降低有息负债的规模，同时优化有息负债的结构，降低公司财务成本，改善经营质量；

(3) 公司将择机进一步优化公司的富余资产，提升资产质量，减轻负担；

(4) 公司将进一步加强人力资源建设、企业文化建设以及激励机制建设，保持开放、合作的态度，充分发挥混改企业的体制机制优势，激发全体员工潜能，为客户创造价值，为合作伙伴创造价值，最终实现企业的价值。

综上所述，公司拟通过提高各产业的经营质量，降低财务费用，提升资产质量，逐步改善公司的经营业绩，并加强管理及文化提升，为公司未来可持续发展和高质量发展提供保障。

(二) 你公司解释称经营活动产生的现金流量净额与本年度净利润存在重大差异的主要原因为公司支付的利息支出计入筹资活动现金流出，处置新途咨询及新筑通工股权收到的现金计入投资活动产生的现金流入。请你公司结合2016年、2017年年报数据补充说明相关会计确认和计量是否发生较大变化。并结合具体项目说明公司净利润与经营活动产生的现金流量净额增幅差异较大的原因和合理性。

回复：

将净利润调节为经营活动现金流量

单位：万元

| 项目 | 2018 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|----------------------------------|------------|------------|------------|
| 净利润 | 2,810.43 | 1,864.83 | 1,789.70 |
| 加：资产减值准备 | 4,110.32 | 1,387.52 | 454.50 |
| 固定资产折旧、无形资产摊销、长期待摊费用摊销 | 12,301.87 | 12,398.11 | 10,899.32 |
| 处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（收益以“-”号填列） | 91.89 | -17,429.47 | -2,539.06 |
| 固定资产报废损失（收益以“-”号填列） | 49.45 | 11.86 | 0.00 |
| 财务费用（收益以“-”号填列） | 13,963.50 | 11,377.82 | 10,666.65 |
| 投资损失（收益以“-”号填列） | -13,294.45 | 226.19 | -6,736.45 |
| 递延所得税资产减少（增加以“-”号填列） | -1,327.30 | 919.89 | 2,931.76 |
| 递延所得税负债增加（减少以“-”号填列） | -101.70 | -111.51 | -117.95 |
| 存货的减少（增加以“-”号填列） | -13,350.13 | -18,543.02 | 384.30 |
| 经营性应收项目的减少（增加以“-”号填列） | -46,881.15 | -28,749.72 | -20,784.44 |
| 经营性应付项目的增加（减少以“-”号填列） | 53,280.63 | 21,166.48 | 22,439.52 |

| 项目 | 2018 年度 | 2017 年度 | 2016 年度 |
|---------------|-----------|------------|-----------|
| 经营活动产生的现金流量净额 | 11,653.35 | -15,481.01 | 19,387.84 |

从上表可知，经营活动产生的现金流量净额与本年度净利润存在重大差异主要受财务费用、资产处置及投资收益、折旧摊销、存货和经营性应收应付项目的变动影响所致，公司近年会计确认和计量未发生变化。

2018 年经营活动产生的现金流量净额增幅差异较大主要系长客新筑年末集中收回大额货款，但相应的采购款支付主要集中在春节期间，从而使得经营性应收项目大幅度减少，但经营性应付项目未相应减少所致。

综上所述，因财务费用、资产处置及投资收益、折旧摊销、存货和经营性应收应付项目变动影响，公司 2018 年度净利润与经营活动产生的现金流量净额存在差异是合理的。

二、2018 年 6 月 27 日，你公司召开股东大会审议通过将新筑通工 60%的股权以 5100 万元的交易对价转让给当时的控股股东新筑投资集团有限公司。评估基准日，新筑通工经审计净资产-3,336.27 万元，净利润-3,761.65 万元，且尚欠你公司往来款 3.59 亿元。而新筑通工 100%股东权益以收益法确定的评估价值为 8,550.17 万元，增值额为 11,886.44 万元，增值率为 356.28%。年报显示，上述关联交易你公司确认了 1.28 亿元投资收益。

（一）请你公司补充说明当时选取收益法进行评估的原因以及评估增值的合理性；

回复：

1、选取收益法进行评估的原因及合理性

资产基础法评估结果主要以资产负债表作为建造成本口径，确定企业在评估基准日实际拥有的各要素资产、负债的现行更新重置成本价值，在企业不存在无形资产因素的条件下，资产基础法能比较真实、切合实际的反映企业价值，由于被评估单位不仅存在专利、商标等可确指的无形资产，而且还存在不能评估作价的新能源汽车生产行政许可及商誉等不可确指的无形资产，因此，资产评估基础法评估结果无法客观反映被评估公司的股权价值。

收益法是在对企业未来收益预测的基础上计算评估价值的方法，不仅考虑了各分项资产是否在企业中得到合理和充分利用、组合在一起时是否发挥了其应有的贡献等因素对企业股东全部权益价值的影响，也考虑企业所享受的优惠政策、

运营资质、行业竞争力、公司的管理水平、人力资源、专利商标、商誉等不可计量的无形资产对股东全部权益价值的影响，故收益法评估价值能比较客观、全面的反映标的企业的股东全部权益价值。

综上所述，考虑到资产基础法和收益法两种不同评估方法的优势与限制，分析两种评估方法对本项目评估结果的影响程度，根据本次特定的经济行为，考虑收益法评估结果更有利于报告使用者对评估结论作出合理的判断。

2、评估增值的合理性

(1) 资产基础法评估结果

新筑通工评估基准日总资产账面价值 33,867.73 万元，评估价值 43,690.98 万元，评估增值 9,823.25 万元，增值率 29.00 %；负债账面价值 37,204.00 万元，评估价值 37,204.00 万元，无增减值；净资产账面价值-3,336.27 万元，评估价值 6,486.98 万元，评估增值 9,823.25 万元（其中房屋建筑物等固定资产评估增值 3,741.21 万元，土地等无形资产评估增值 6,152.13 万元，其他资产评估减值 70.09 万元），增值率 294.44%。

(2) 收益法评估结果

新筑通工评估基准日净资产账面价值为-3,336.27 万元，在持续经营前提下，经收益法评估，新筑通工收益法评估后的股东全部权益价值为 8,550.17 万元，增值额为 11,886.44 万元，增值率为 356.28 %。

新筑通工收益法计算表

单位：万元

| 项目 \ 年份 | 经营活动预测数据 | | | | | |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 永续期 |
| 一、营业收入 | 31,110.70 | 44,002.70 | 71,389.70 | 93,625.70 | 93,828.61 | 93,828.61 |
| 二、营业成本 | 25,593.60 | 35,932.59 | 57,981.44 | 76,055.69 | 76,882.08 | 76,882.08 |
| 税金及附加 | 324.13 | 410.30 | 602.78 | 716.25 | 695.64 | 695.64 |
| 销售费用 | 1,834.64 | 2,500.02 | 3,909.57 | 5,054.26 | 5,063.60 | 5,063.60 |
| 管理费用 | 2,715.15 | 3,301.30 | 4,519.67 | 5,508.42 | 5,346.53 | 5,346.53 |
| 财务费用 | 1,492.07 | 1,492.07 | 1,492.07 | 1,492.07 | 1,492.07 | 1,492.07 |
| 三、营业利润 | -848.89 | 366.42 | 2,884.17 | 4,799.01 | 4,348.69 | 4,348.69 |
| 四、利润总额 | -848.89 | 366.42 | 2,884.17 | 4,799.01 | 4,348.69 | 4,348.69 |

| 项目 | 年份 | 经营活动预测数据 | | | | | |
|----------------|----|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 永续期 |
| 减：所得税费用 | | -212.22 | 91.61 | 721.04 | 1,199.75 | 1,087.17 | 1,087.17 |
| 五、净利润 | | -636.67 | 274.81 | 2,163.13 | 3,599.26 | 3,261.52 | 3,261.52 |
| 加：固定资产折旧 | | 950.84 | 978.25 | 995.42 | 1,006.04 | 607.39 | 607.39 |
| 无形资产及长期待摊摊销 | | 214.44 | 214.46 | 214.46 | 214.24 | 150.38 | 150.38 |
| 借款利息(税后) | | 1,119.05 | 1,119.05 | 1,119.05 | 1,119.05 | 1,119.05 | 1,119.05 |
| 减：资本性支出 | | 145.57 | 169.92 | 189.62 | 186.18 | 487.66 | 487.66 |
| 营运资金增加额 | | -2,768.32 | 1,010.15 | 2,144.68 | 1,732.30 | 26.22 | |
| 六、企业自由现金流量 | | 4,270.40 | 1,406.49 | 2,157.76 | 4,020.10 | 4,624.46 | 4,650.68 |
| 七、企业自由现金流量折现 | | 3,874.96 | 1,158.10 | 1,612.28 | 2,726.03 | 2,845.43 | 28,054.76 |
| 八、企业自由现金流量折现累计 | | 40,271.56 | | | | | |
| 加：溢余性资产 | | 198.78 | | | | | |
| 加：非经营性资产 | | 2,753.43 | | | | | |
| 减：非经营性负债 | | 373.06 | | | | | |
| 减：有息负债现值 | | 34,300.54 | | | | | |
| 九、公司股东权益评估值 | | 8,550.17 | | | | | |

(3) 评估增值的合理性

本次资产评估由具有证券评估资质的北京国融兴华资产评估有限责任公司进行，收益法评估后的股东全部权益价值为 8,550.17 万元，资产基础法评估后的股东全部权益价值为 6,486.98 万元，两者相差 2,063.19 万元，差异率 31.81%，即说明企业所享受的优惠政策、行业竞争力、公司的管理水平、人力资源、商誉等不包括在资产基础法评估范围中的无形资产占股东全部权益价值的比重不大，因此，我认为评估增值是合理的、评估结论是谨慎的。

(二) 上述关联交易是否具备商业实质，是否存在控股股东向上市公司输送利益的情形；

回复：

公司轨道交通产业处于快速发展期，本次交易意在让公司集中资源专注于发展主营业务轨道交通产业；同时，公司通过支持新筑通工独立发展，以新筑通工

为产业平台，聚集优势资源，为新筑通工的新能源汽车业务提供更好的条件。本次交易有利于公司的长远发展，符合公司发展战略。

本次交易公司聘请了具有证券、期货相关业务资格的会计师事务所及资产评估机构对新筑通工进行审计及评估，出具了相应审计报告及评估报告，交易价格参照评估结果而确定，具体为新筑通工 60%股权（对应新筑通工 3,000 万元注册资本）作价 5,100 万元，即新筑通工每 1 元注册资本作价 1.7 元，对价公平、公允。董事会和股东大会在审议本次交易时，关联董事和关联股东回避表决，独立董事对此发表了事前认可意见和独立意见，决策程序合法、有效。截至 2018 年年末，公司已收回上述全部股权转让款，并办妥相关工商变更登记手续。

2018 年 11 月 20 日，新筑通工与四川天府弘威军民融合产业发展股权投资基金合伙企业（有限合伙）（以下简称“军民融合基金”）、雅安经济开发区建设投资有限公司（以下简称“雅安建投”）等投资人签订了《投资协议》，增资作价为新筑通工每 1 元注册资本 1.7 元，军民融合基金向新筑通工增资 24,735 万元（14,550 万元作为认缴注册资本，其余部分计入资本公积），雅安建投向新筑通工增资 9,700 万元（5,705.88 万元作为认缴注册资本，其余部分计入资本公积），其他股东放弃优先增资权利。本次增资已于 2019 年 3 月 7 日完成，新筑通工实际控制人变更为四川省国资委。

综上，本次交易符合公司发展战略，具备必要性及合理性，具备商业实质。本次交易作价公平、公允，且与新筑通工上述增资扩股的价格一致，均为每 1 元注册资本作价 1.7 元，故不存在控股股东向上市公司输送利益的情形。

（三）请补充说明上述交易确认 1.28 亿元投资收益的具体测算过程，并请年审会计师发表专项意见。

回复：

根据《企业会计准则第 33 号——合并财务报表》第五十条企业因处置部分股权投资等原因丧失了对被投资方的控制权的，在编制合并财务报表时，对于剩余股权，应当按照其在丧失控制权日的公允价值进行重新计量。处置股权取得的对价与剩余股权公允价值之和，减去按原持股比例计算应享有原有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产的份额之间的差额，计入丧失控制权当期的投资收益，同时冲减商誉。与原有子公司股权投资相关的其他综合收益等，应当在

丧失控制权时转为当期投资收益。

具体计算过程

单位：万元

| 项目 | 金额 |
|----------------------------------|------------------|
| 处置股权取得的对价（即处置新筑通工 60.00%） | 5,100.00 |
| 加：剩余股权公允价值（即剩余新筑通工 40.00%股权） | 2,778.96 |
| 减：按原持股比例计算应享有原有子公司自购买日开始持续计算的净资产 | -4,902.06 |
| 投资收益 | 12,781.03 |

会计师回复：

我们已阅读公司上述说明，基于我们对公司 2018 年度财务报表的审计工作，我们认为上述说明与我们在执行公司 2018 年财务报表审计过程中了解的信息一致。

我们实施的审计程序已包括但不限于（1）获取股权转让协议以及与其相关的股东会、董事会决议、股权转让收款凭据、股权转让手续等相关文件，检查股权转让相关法律手续是否完成；（2）基于实际情况判断管理层对股权转让日的确定是否符合企业会计准则及应用指南的相关规定；（3）获取并查看新筑通工评估报告，复核交易对价确定依据，评估股权转让对价的合理性；（4）对新筑通工股权转让日财务报表实施审计程序，确认按处置股权比例计算应享有的自购买日或合并日开始持续计算的净资产的份额；（5）就新筑通工股权转让会计账务处理，重新计算出售股权的损益和剩余股权的投资成本，重新计算股权转让日可辨认净资产份额以及转让股权和剩余股权投资成本重新计量对当期损益影响的准确性；（6）评估相关股权转让在会计报表中披露的充分性，评价公司是否已作出恰当列报和披露。

综上，我们认为公司本年度所确认的因转让新筑通工 60.00%股权所形成的投资收益 1.28 亿元是准确无误的，公司对于股权转让所涉及的会计处理符合会计准则的相关规定。

三、报告期内，你公司研发投入金额 2.62 亿元，同比增长 151.21%。其中，研发资本化金额为 2.18 亿元，同比增长 220.34%，资本化比例 83.06%，同比上升 17.93 个百分点。

（一）请你公司说明 2018 年度研发投入金额大幅增长的原因，研发支出资

本化的具体项目、所处研究开发阶段、相关项目达到资本化条件的判断过程及结论，并结合同行业公司的研发资本化政策，说明研发支出资本化确认依据的合理性，是否符合《企业会计准则》等的要求，请年审会计师发表专项意见；

回复：

1、本期研发资本化的具体项目

单位：万元

| 项目 | 期初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
|-------------------|-----------|-----------|--------|-----------|
| 新制式轨道交通 | 1,389.85 | 19,751.79 | | 21,141.64 |
| 100%低地板城市有轨电车整车研发 | 13,432.46 | 1,647.64 | | 15,080.10 |
| 嵌入式道床项目 | 458.17 | 9.46 | | 467.63 |
| 超级电容项目 | 873.72 | 350.90 | 873.72 | 350.89 |
| 合计 | 16,154.19 | 21,759.79 | 873.72 | 37,040.27 |

从上表可知，2018 年研发投入金额大幅增长，主要系公司投入以内嵌式中低速磁悬浮系统为代表的新制式轨道交通。

2、研发项目所处研究开发阶段、相关项目达到资本化条件的判断过程及结论

| 项目 | 所处阶段 | 研发资本化时点 |
|-------------------|------|--|
| 新制式轨道交通 | 开发阶段 | 公司在已完成前期市场调研、技术论证和可行性研究等工作的基础上，判断项目在技术上可行、技术研发成果可转化为产品、产品具有市场需求且能为公司未来带来巨大的经济效益、公司有足够的资源支持完成技术开发、相关金额能够可靠的计量等因素后进入开发阶段 |
| 100%低地板城市有轨电车整车研发 | 开发阶段 | |
| 嵌入式道床项目 | 开发阶段 | |
| 超级电容项目 | 开发阶段 | |
| 合计 | | |

上述项目形成的技术成果均是国家鼓励发展的产业，具有很大的市场需求；公司有足够的人力、财务资源对项目进行支撑；公司通过技术调研及专家论证，相关技术开发成功具有很大的可靠性；根据公司的可研及立项报告，上述项目研发成功，能为公司未来带来巨大的经济效益，相关成本金额能可靠的计量。

3、同行业上市公司内部研究开发支出会计政策

| 时代新材 | 中国中车 | 新筑股份 |
|--|---|---|
| 研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。 开发阶段的支出同时满足下列条件的，确认为无形资产，不能 | 本集团将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。 研究阶段的支出，于发生时 | 本公司的研究开发支出根据其性质以及研发活动最终形成无形资产是否具有较大不确定性，分为研究阶段支出和开发 |

| 时代新材 | 中国中车 | 新筑股份 |
|--|--|--|
| <p>满足下述条件的开发阶段的支出计入当期损益：</p> <p>(1) 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；</p> <p>(2) 具有完成该无形资产并使用或出售的意图；</p> <p>(3) 无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；</p> <p>(4) 有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；</p> <p>(5) 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。</p> <p>无法区分研究阶段支出和开发阶段支出的，将发生的研发支出全部计入当期损益。</p> | <p>计入当期损益。</p> <p>开发阶段的支出，在同时满足下列条件时予以资本化，即：完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；具有完成该无形资产并使用或出售的意图；无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。不满足上述条件的开发支出，于发生时计入当期损益。无法区分研究阶段支出和开发阶段支出的，将发生的研发支出全部计入当期损益。</p> | <p>阶段支出。研究阶段的支出，于发生时计入当期损益；开发阶段的支出，同时满足下列条件的，确认为无形资产：</p> <p>(1) 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；</p> <p>(2) 具有完成该无形资产并使用或出售的意图；</p> <p>(3) 运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场；</p> <p>(4) 有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；</p> <p>(5) 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。</p> <p>不满足上述条件的开发阶段的支出，于发生时计入当期损益。前期已计入损益的开发支出在以后期间不再确认为资产。已资本化的开发阶段的支出在资产负债表上列示为开发支出，自该项目达到预定可使用状态之日起转为无形资产列报。</p> |

综上，公司认为研发支出资本化确认依据是合理性的。

4、相关会计处理是否符合企业会计准则的相关规定

根据企业会计准则和公司会计政策：“本公司的研究开发支出根据其性质以及研发活动最终形成无形资产是否具有较大不确定性，分为研究阶段支出和开发阶段支出。研究阶段的支出，于发生时计入当期损益；开发阶段的支出，同时满足下列条件的，确认为无形资产：

- (1) 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；
- (2) 具有完成该无形资产并使用或出售的意图；
- (3) 运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场；
- (4) 有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；
- (5) 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

不满足上述条件的开发阶段的支出，于发生时计入当期损益。已资本化的开

发阶段的支出在资产负债表上列示为开发支出，自该项目达到预定可使用状态之日起转为无形资产列报。

综上所述，针对上述研发资本化项目，公司具有完成该项目成果的人员、技术及资源等实力，预计完成研发产品后自行生产并上市销售。根据公司会计政策的规定，上述项目资本化符合企业会计准则的相关规定。

会计师回复：

我们已阅读公司上述说明，基于我们对公司 2018 年度财务报表的审计工作，我们认为上述说明与我们在执行公司 2018 年财务报表审计过程中了解的信息一致。

针对公司 2018 年的研发支出资本化，我们实施的审计程序已包括但不限于我们获取了管理层就以上项目进行资本化的可行性研究报告并与管理层沟通，包括项目的技术可行性以及项目产生足够未来经济利益的可能性等方面，评估管理层针对各项目所采用的开发支出资本化条件是否符合企业会计准则的要求；通过询问负责项目研究、开发和商业化的关键管理人员了解内部治理和批准流程，获取并核对与研发项目进度相关资料以及管理层准备的与研发项目相关的商业和技术可行性报告；对研发支出的归集进行了检查。与此同时，我们关注了对开发支出资本化披露的充分性。

综上，公司 2018 年度研发支出资本化确认依据是合理的，符合《企业会计准则》的要求。

（二）你公司轨道交通项目开发支出本期增加额为 2.14 亿元，“内部开发支出”本期增加 5154.93 万元，“其他”本期增加 1.63 亿元，请补充披露你公司轨道交通项目开发的具体内容，“内部开发支出”与“其他”的具体明细。

回复：

1、轨道交通项目开发的具体内容

单位：万元

| 项目 | 期初余额 | 本期增加 | 本期减少 | 期末余额 |
|-------------------|-----------|-----------|------|-----------|
| 新制式轨道交通 | 1,389.85 | 19,751.79 | | 21,141.64 |
| 100%低地板城市有轨电车整车研发 | 13,432.46 | 1,647.64 | | 15,080.10 |
| 嵌入式道床项目 | 458.17 | 9.46 | | 467.63 |
| 合计 | 15,280.48 | 21,408.89 | - | 36,689.37 |

2、内部开发支出本期增加 5,154.93 万元，主要为人工费、认证咨询费、材料、中间试验费等直接投入及其他，其中人工费为 3,200.41 万元，占比 62.08%；认证咨询费为 621.99 万元，占比 12.07%；材料、中间试验费等直接投入及其他为 1,332.53 万元，占比 25.85%。

其他本期增加 1.63 亿元，主要为技术引进费及相关税费，其中以内嵌式中低速磁悬浮系统为代表的新制式轨道交通的技术引进费为 1.47 亿元，占比 90.18%；税费为 0.16 亿元，占比 9.82%。

四、收入是你公司 2018 年度实施股权激励计划的关键考核指标，报告期内，你公司实现营业收入 19.6 亿元，主要来源于桥梁功能部件、轨道交通产品、超级电容系统产品。请你公司按照业务种类说明具体的收入确认政策，并说明与可比公司相应政策是否存在较大差异；说明是否存在提前确认收入、确认不符合条件的收入、收入确认跨期以及收入确认与回款情况相背离的情形。请年审会计师发表意见，并说明对收入确认执行的主要审计程序情况和获取的审计证据情况。

回复：

1、根据公司限制性股票激励计划，2018 年的业绩考核指标为“2018 年营业收入不低于 270,000 万元”，2018 年实际实现营业收入 19.6 亿元，业绩考核未达标。

2、公司具体的收入确认政策

公司主营业务是生产、销售桥梁功能部件、轨道交通产品、超级电容器等产品。公司产品主要在国内销售，依据《企业会计准则第 14 号-收入》第四条的规定，销售收入分别按以下标准确认：①已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方；②既没有保留通常与所有权相联系的继续管理权，也没有对已售出的商品实施有效控制；③收入的金额能够可靠地计量；④相关的经济利益很可能流入公司；⑤相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量。

公司具体收入政策如下：

(1) 根据计量单确认收入

合同约定或实际业务中须计量的，根据计量单确认收入。计量是指公司将产品发到客户后，客户根据实际工程项目领用数量，一般每月与公司办理计量，计

量产品系客户已领用产品，计量完成后，完成产品交付，产品相关的风险和报酬完成向客户转移，符合准则条件①；计量完成后产品已由客户领用，公司不再控制，也不再管理，符合准则条件②；合同有约定单价或总金额和数量可折算单价，因此根据计量单数量能准确计算收入金额，部分计量单已注明数量、金额，符合准则条件③；公司签订合同前，公司均按内部信用评价机制对客户进行信用评价，发货前进一步了解客户经营是否存在重大不利变化，如存在影响货款回收重大不利因素，公司不会发货，因此，发货后相关经济利益很可能流入，符合准则条件④；已发货产品成本均能可靠计量，符合准则条件⑤。

公司按计量单确认收入的主要产品包括：需计量的桥梁支座、预应力锚具、需计量但不需安装的声屏障、桥梁伸缩装置。

（2）根据安装验收单或安装计量单确认收入

合同约定需安装的，根据安装验收单或安装计量单确认收入。

合同约定需安装的，客户安装计量并确认后，公司履行完相关义务，产品风险和报酬转移，符合准则条件①；安装计量后，产品移交客户，公司不再控制，也不再管理，符合准则条件②；其他三项条件同“（1）根据计量单确认收入”。

公司按安装验收单或安装计量单确认收入的主要产品包括：声屏障、桥梁伸缩装置等。

（3）根据签收回单确认收入

合同约定货物签收、货物所有权转移、且公司无后续安装义务的销售模式下，公司以签收回单确认收入。客户签收即表明公司产品交付完成，与产品相关的主要风险和报酬已转移给客户，符合准则条件①；产品交付后，公司对产品不再控制，也不再管理，符合准则条件②；合同有约定单价或总金额和数量可折算单价，因此根据签收回单数量能准确计算收入金额，部分签收回单已注明数量、金额，符合准则条件③；其他两项条件同“（1）根据计量单确认收入”。

公司按签收回单确认收入的主要产品包括：合同约定或实际业务过程中，不需计量的桥梁支座、预应力锚具、不需计量或安装的声屏障、桥梁伸缩装置、超级电容器、轨道交通产品等。

3、同行业上市公司收入确认会计政策

由于不存在与公司业务完全接近的上市公司，因此只能选择与公司部分业务

类似的上市公司进行比较，其中公司的桥梁功能部件与时代新材高分子减振降噪弹性元件的部分业务类似、轨道交通业务与中国中车类似。同行业可比公司收入确认会计政策如下：

| 时代新材 | 中国中车 |
|--|---|
| <p>本集团的收入主要来源于如下业务类型：</p> <p>(1) 商品和材料的销售</p> <p>(2) 建造合同收入</p> <p>(3) 模具销售收入</p> <p>(4) 技术服务收入</p> <p>本集团在履行了合同中的履约义务，即在客户取得相关商品或服务控制权时，按照分摊至该项履约义务的交易价格确认收入。履约义务，是指合同中本集团向客户转让可明确区分商品或服务的承诺。交易价格，是指本集团因向客户转让商品或服务而预期有权收取的对价金额，但不包含代第三方收取的款项以及本集团预期将退还给客户的款项。</p> <p>满足下列条件之一的，属于在某一时间段内履行的履约义务，本集团按照履约进度，在一段时间内确认收入：</p> <p>(1) 客户在本集团履约的同时即取得并消耗所带来的经济利益；</p> <p>(2) 客户能够控制本集团履约过程中在建的商品；</p> <p>(3) 本集团履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且本集团在整个合同期间内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项。</p> <p>否则，本集团在客户取得相关商品或服务控制权的时点确认收入。</p> | <p>本集团与客户之间的合同产生的收入主要来源于如下业务类型：</p> <p>(1) 销售商品收入；</p> <p>(2) 提供劳务收入；</p> <p>本集团在履行了合同中的履约义务，即在客户取得相关商品或服务控制权时，按照分摊至该项履约义务的交易价格确认收入。履约义务，是指合同中本集团向客户转让可明确区分商品或服务的承诺。交易价格，是指本集团因向客户转让商品或服务而预期有权收取的对价金额，但不包含代第三方收取的款项以及本集团预期将退还给客户的款项。</p> <p>满足下列条件之一的，属于在某一时间段内履行的履约义务，本集团按照履约进度，在一段时间内确认收入：(1) 客户在本集团履约的同时即取得并消耗本集团履约所带来的经济利益；(2) 客户能够控制本集团履约过程中在建的商品；(3) 本集团履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且本集团在整个合同期间内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项。否则，本集团在客户取得相关商品或服务控制权的时点确认收入。</p> |

如上所述，公司确认收入的原则符合《企业会计准则》的要求，与同行业可比公司收入确认会计政策不存在较大差异。

4、2018 年经营活动现金流入为 16.23 亿元，同比增长 53.31%；2018 年营业收入为 19.6 亿元，同比增长 18.07%；经营活动现金流入的增长比例远高于营业收入的增长比例。

综上所述，公司确认收入的原则符合《企业会计准则》的要求，与同行业可比公司收入确认会计政策不存在较大差异；公司不存在提前确认收入、确认不符合条件的收入、收入确认跨期以及收入确认与回款情况相背离的情形。

会计师回复：

我们已阅读公司上述说明，基于我们对公司 2018 年度财务报表的审计工作，我们认为上述说明与我们在执行公司 2018 年财务报表审计过程中了解的信息

一致。

1、收入确认执行的主要审计程序情况

我们实施的审计程序主要包括但不限于了解和评价管理层与收入确认相关的关键内部控制的设计和运行有效性；选取样本检查销售合同，识别与商品所有权上的风险和报酬转移相关的合同条款与条件，评价收入确认时点是否符合企业会计准则的要求；对本年度记录的收入交易选取样本，核对发票、销售合同及计量单、验收单等资料并进行函证，评价相关收入确认是否符合贵公司收入确认的会计政策；就资产负债表日前后记录的收入交易，选取样本，核对计量单、验收单及其他支持性文件，以评价收入是否被记录于恰当的会计期间；检查本年度重大或满足其他特定风险标准的与收入确认相关的手工会计分录的相关支持性文件。

2、获取的审计证据情况

对于公司各类业务，我们通过对收入进行核查，执行了如前述的审计程序。获取了重要的客户合同、所开具的发票、计量单、验收单、收款凭据以及客户回函等资料，核查具体情况如下：

（1）对主要客户期末应收账款进行函证，同时对重要客户本年度发生的销售情况进行专项函证。本年度应收账款累计回函确认金额 124,821.65 万元，回函确认金额占公司应收账款余额的 72.80%。本年度对销售实施了专项函证，累计回函确认金额 133,662.55 万元，回函确认金额占公司营业收入的 68.19%。

（2）抽样检查桥梁功能部件业务重大收入，获取客户合同，检查相应条款；获取计量单、验收单等资料进行核对；关注客户回款情况是否与收入实现情况以及合同约定一致。合计抽查该类业务收入金额 38,742.35 万元，占该类业务收入的 65.80%。

（3）全面检查轨道交通产品业务收入，获取客户合同，检查相应条款；获取验收单等资料进行核对；关注客户回款情况是否与收入实现情况以及合同约定一致。合计抽查该类业务收入金额 108,266.43 万元，占该类业务收入的 100.00%。

（4）抽样检查超级电容器业务重大收入，获取客户合同，检查相应条款；获取验收单等资料进行核对；关注客户回款情况是否与收入实现情况以及合同约定一致。合计抽查该类业务收入金额 12,896.26 万元，占该类业务收入的 92.25%。

我们对公司 2018 年度营业收入核查金额共计 159,905.04 万元，占营业收入的 81.58%。

综上所述，我们认为公司收入确认依据是充分、适当的。不存在提前确认收入、确认不符合条件的收入、收入确认跨期以及收入确认与回款情况相背离的情形。

五、报告期末，你公司短期借款余额 10.92 亿元，较期初增加 112.45%；一年内到期的长期借款余额 3.52 亿元，较期初增长 95.56%；流动比率 120.14%，同比下降 34.96%；资产负债率 64.93%，较上期增长 8.80 个百分点。期末受限资产余额 21.17 亿元，较上期末增长 42.94%，占公司总资产的 29.94%，占归属于上市公司股东的净资产的 90.35%。

（一）请详细说明上述借款的还款安排及资金来源，相关债务是否会对你公司生产经营造成不利影响及应对措施；

回复：

1、还款安排及资金来源

短期借款及一年内到期的长期借款

单位：万元

| 项目 | 到期金额 |
|-------------|------------|
| 2019 年 1 季度 | 35,999.62 |
| 2019 年 2 季度 | 33,410.95 |
| 2019 年 3 季度 | 3,960.00 |
| 2019 年 4 季度 | 71,000.00 |
| 合计 | 144,370.57 |

截至 2019 年 4 月末，公司已归还上述借款 5.88 亿元，公司尚未使用的授信为 6.09 亿元，货币资金余额为 10.29 亿元；尚未使用的续授信及货币资金余额足以保证上述借款的归还。

2、相关债务对公司生产经营的影响及应对措施

公司借款金额较大，利息费用较高，2018 年财务费用为 1.36 亿元，占营业收入的比重为 6.96%，对公司业绩形成较大的压力。

公司可通过调整资本结构、充分利用控股股东四川发展（控股）有限责任公司的融资及产业发展平台优势，保障公司经营发展所需资金。

（二）请补充披露你公司短期借款的详细情况，包括短期借款的种类、期

限、数额、主要用途、质押物情况、相关投资项目的进展情况；

回复：

短期借款的种类、期限、数额

单位：万元

| 借款种类 | 期末余额 | 借款期限 |
|------|------------|------|
| 抵押借款 | 43,170.95 | 1年 |
| 保证借款 | 35,999.62 | 1年 |
| 信用借款 | 30,000.00 | 1年 |
| 合计 | 109,170.57 | |

短期借款主要用于补充桥梁功能部件、轨道交通、超级电容生产经营所需流动资金缺口以及相关项目投入。

短期借款的抵押、质押物情况

单位：万元

| 项目 | 账面价值 | 备注 |
|--------|-----------|------------|
| 应收账款 | 30,000.00 | 正常回款 |
| 固定资产 | 30,374.40 | 公司正常生产经营使用 |
| 无形资产 | 10,140.65 | 公司正常生产经营使用 |
| 投资性房地产 | 182.13 | 公司正常生产经营使用 |
| 合计 | 70,697.18 | |

目前，相关投资项目部分已投入生产使用，部分正按计划顺利推进。

(三) 请详细说明相关资产权利受限的具体形成过程、上述权利受限已经或者可能对你公司正常生产经营产生的具体影响、对你公司报告期内利润及期后利润的影响，充分提示有关风险。

回复：

所有权或使用权受到限制的资产

单位：万元

| 项目 | 期末账面价值 | 具体形成过程 |
|--------|------------|-----------------------|
| 货币资金 | 12,950.65 | 信用证、票据、保函保证金 |
| 应收票据 | 4,000.00 | 大额银行承兑汇票质押给银行开具小额承兑汇票 |
| 存货 | 26,000.00 | 申请银行综合授信 |
| 固定资产 | 116,428.98 | 申请银行综合授信、金融机构售后回租融资 |
| 无形资产 | 21,500.96 | 将土地使用权抵押给银行，申请银行综合授信 |
| 应收账款 | 30,000.00 | 申请银行综合授信 |
| 投资性房地产 | 783.12 | 申请银行综合授信 |
| 合计 | 211,663.71 | |

综上，上述资产权利受限均是公司正常的融资行为所致，不影响公司的正常

生产经营，对公司报告期内利润及期后利润也无影响；后期若公司偿债能力进一步下降，无法按期归还债务，可能影响公司的正常经营。公司管理层高度关注公司的偿债能力，并积极推进相关措施，若预见无法偿债的风险，公司可通过资本结构调整，充分利用控股股东四川发展（控股）有限责任公司的融资及产业发展平台优势，保障公司经营发展所需资金。

六、报告期末，你公司 1 年以内（含 1 年）应付账款余额 12.23 亿元，较期初增长 59.87%。

（一）请补充披露上述应付账款的主要欠款对象、采购发生时间、具体金额、付款时间；并结合你公司目前债务规模、经营情况、现金流状况等说明公司是否存在短期偿债风险；

回复：

主要应付账款

单位：万元

| 单位名称 | 产品 | 采购发生时间 | 金额 | 预计付款时间 | 截至目前付款 |
|------------|--------|---------|-----------|---------|-----------|
| 供应商 1 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 13,119.50 | 2019 年度 | 7,825.65 |
| 供应商 2 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 8,365.51 | 2019 年度 | 4,912.78 |
| 供应商 3 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 7,095.83 | 2019 年度 | 2,335.88 |
| 供应商 4 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 5,366.96 | 2019 年度 | 4,488.77 |
| 供应商 5 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 4,539.94 | 2019 年度 | 4,009.78 |
| 供应商 6 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 4,306.45 | 2019 年度 | 2,254.39 |
| 供应商 7 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 4,166.97 | 2019 年度 | 3,350.00 |
| 供应商 8 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 4,011.01 | 2019 年度 | 4,011.01 |
| 供应商 9 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 3,813.60 | 2019 年度 | 400.00 |
| 供应商 10 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 3,611.50 | 2019 年度 | 3,611.50 |
| 供应商 11 | 轨道交通业务 | 2018 年度 | 3,220.20 | 2019 年度 | 2,045.78 |
| 合计 | | | 61,617.46 | | 39,245.53 |
| 占应付账款余额的比重 | | | 45.15% | | |

上述应付款主要系长客新筑因销售规模增加及存货储备的需要，应付的材料采购款，截至目前上述应付账款已支付 3.9 亿元；截至 2019 年 4 月末，公司货币资金余额为 10.29 亿元，同时相关货款也在正常回款。综上，公司不存在短期偿债风险。

（二）你公司 1 年以内（含 1 年）应付账款大幅增长的原因，说明公司业

务模式和结算模式是否发生重大变化，如是，请说明变化的具体情况，请年审会计师发表专项意见。

回复：

本年度，公司业务模式和结算模式未发生重大变化，公司1年以内(含1年)应付账款大幅增长原因主要来源于：(1)长客新筑销售规模的增加及存货储备需求，采购额增加，应付货款增加；(2)长客新筑年末集中收回大额货款，但相应的采购款支付主要集中在春节期间；(3)公司逐步构建并完善供应链布局，与供应商建立了良好的合作关系，合理优化了付款账期。

会计师回复：

我们已阅读公司上述说明，基于我们对公司2018年度财务报表的审计工作，我们认为上述说明与我们在执行公司2018年财务报表审计过程中了解的信息一致。公司业务模式和结算模式不存在发生重大变化的情况。

七、报告期内，你公司一到四季度的营业收入分别为3.86亿元、4.09亿元、5.17亿元和6.49亿元，净利润分别为501.03万元、1,995.15万元、-1,057.08万元和-122.03万元。请结合行业特点、你公司产品结构、收入确认原则及成本费用，补充说明不同季度之间营业收入和净利润的匹配性和合理性，并对比2016年、2017年年报数据说明你公司业务是否具有明显的季节性。

回复：

(一)结合行业特点、你公司产品结构、收入确认原则及成本费用，补充说明不同季度之间营业收入和净利润的匹配性和合理性

1、行业特点、产品结构及收入确认原则

| 产品结构 | 行业特点 | 收入确认原则 |
|--------|--|--|
| 桥梁功能部件 | 桥梁功能部件与铁路、公路土建施工密切相关，公司主要采用投标的方式销售产品，公司产品销售规模受项目施工进度、客户需求进度等因素影响 | 按计量单确认收入：需计量的桥梁支座、预应力锚具、需计量但不需安装的声屏障、桥梁伸缩装置； 按安装验收单或安装计量单确认收入：需要安装的声屏障及桥梁伸缩装置等； 根据签收回单确认收入：合同约定或实际业务过程中，不需计量的桥梁支座、预应力锚具、不需计量或安装的声屏障、桥梁伸缩装置 |
| 轨道交通产业 | 轨道交通属于公共交通领域，公司主要通过投标或商务谈判等方式取得订单 | 需要计量的根据计量单确认收入，需安装的根据安装验收单或安装计量单确认收入，如道床； 无需计量也无需安装的根据签收回单确认收入， |

| 产品结构 | 行业特点 | 收入确认原则 |
|--------|--|--------------|
| | | 如轨道交通车辆 |
| 超级电容系统 | 超级电容因其适用范围较广，公司主要通过投标、商务谈判或产品试用推广等方式取得订单 | 一般根据签收回单确认收入 |

2、成本费用

(1) 公司成本费用归集的归集以权责发生制为基础。凡是当期已经发生或应当负担的成本费用，无论款项是否支付，都作为当期成本费用；凡是不属于当期的成本费用，即使款项已经支付，也不作为当期的成本费用。

(2) 产品成本归集、分配、结转

归集：公司设置直接材料、直接人工、燃料和动力、外协加工费和制造费用等成本费用项目。公司所发生的成本费用，能确定由某一成本核算对象负担的，按照所对应的产品成本项目类别，直接计入产品成本核算对象的生产成本；由几个成本核算对象共同负担的，选择合理的分配标准分配计入。公司按产品品种、批次订单或生产步骤等归集成本费用。

分配：公司根据生产经营特点，以正常生产能力水平为基础，按照资源耗费方式确定合理的分配标准，一般遵循谁受益谁承担费用的原则分配。

结转：公司按照权责发生制的原则，根据产品的生产特点按月结转成本。

3、2018年简要利润表

单位：万元

| 项目 | 2018年 | 2018年 | 2018年 | 2018年 | 2018年度 |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| | 1季度 | 2季度 | 3季度 | 4季度 | |
| 一、营业收入 | 38,551.67 | 40,887.32 | 51,650.73 | 64,931.34 | 196,021.06 |
| 减：营业成本 | 29,533.20 | 34,122.73 | 39,377.15 | 50,247.93 | 153,281.02 |
| 二、营业毛利 | 9,018.47 | 6,764.59 | 12,273.58 | 14,683.41 | 42,740.04 |
| 营业毛利率 | 23.39% | 16.54% | 23.76% | 22.61% | 21.80% |
| 减：期间费用 | 10,147.10 | 13,589.94 | 11,537.87 | 14,112.93 | 49,387.84 |
| 税金及附加 | 444.30 | 464.35 | 675.87 | 324.45 | 1,908.97 |
| 资产减值损失 | -465.72 | 2,834.57 | 320.40 | 1,421.07 | 4,110.32 |
| 加：投资收益、资产处置收益、其他收益、营业外 | 2,156.39 | 11,992.54 | -472.30 | 1,604.80 | 15,281.42 |

| 项目 | 2018年 | 2018年 | 2018年 | 2018年 | 2018年度 |
|---------------|-----------|------------|---------|-----------|------------|
| | 1季度 | 2季度 | 3季度 | 4季度 | |
| 收支（以下简称非经收益） | | | | | |
| 三、利润总额 | 1,049.17 | 1,868.27 | -732.85 | 429.75 | 2,614.34 |
| 四、扣除非经收益的利润总额 | -1,107.22 | -10,124.27 | -260.55 | -1,175.04 | -12,667.08 |

从上表可知，扣除投资收益等非经收益后，2季度利润总额较低，1季度、3-4季度利润相对均衡。各季度扣除投资收益等非经收益后的利润总额主要受营业毛利、期间费用及资产减值损失影响。

（1）营业毛利和营业毛利率。各季度因销售规模及产品结构的差异，营业毛利和营业毛利率存在差异。3-4季度营业收入较高，主要系轨道交通车辆根据客户线路施工进度及车辆提货需求，相关订单在3、4季度集中交付、验收，确认收入所致。1季度、3-4季度营业毛利率较高，2季度营业毛利率较低，主要系1季度结算毛利较高的地铁车辆售后服务收入，3-4季度交付毛利较高的地铁A型车，2季度主要交付毛利较低的地铁B型车所致。

（2）期间费用

单位：万元

| 项目 | 2018年1季度 | 2018年2季度 | 2018年3季度 | 2018年4季度 | 合计 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 销售费用 | 1,756.68 | 2,502.59 | 2,432.45 | 4,272.21 | 10,963.93 |
| 管理费用(含研发) | 5,215.47 | 7,519.78 | 5,902.48 | 6,145.79 | 24,783.52 |
| 财务费用 | 3,174.95 | 3,567.57 | 3,202.94 | 3,694.93 | 13,640.39 |
| 合计 | 10,147.10 | 13,589.94 | 11,537.87 | 14,112.93 | 49,387.84 |

销售费用：1季度销售费用较低，主要系1季度处于春节期间，相关差旅费及招待费等相对较低；4季度销售费用较高，主要系4季度营业收入较高，运输费相应增加，同时，计提年终奖励使得职工薪酬增加所致。

管理费用：2季度管理费用较高，主要系轨道产业人才引进职工薪酬增加、技术引进及管理改进相关咨询服务费增加、研发等费用增加所致。3季度、4季度管理费用低于2季度，主要系公司于2018年6月转让新筑通工60%股权，新筑通工2018年下半年不再纳入合并范围，管理费用相应减少；相关咨询服务费主要集中在1-2季度，故3、4季度咨询服务费较1、2季度大幅减少；4季度管理费用略高于3季度，主要系试制减少研发费用下降、计提年终奖励使得职工薪

酬增加等综合影响所致。

财务费用：财务费用各个季度较为均衡，因有息负债金额及占用时间、汇率的变动等因素影响，略有变动。

（3）资产减值损失

2 季度、4 季度资产减值损失较高，主要系公司转让新筑通工 60%股权，公司应收新筑通工往来款项 3.6 亿元，根据公司坏账准备计提政策，2 季度、4 季度分别计提资产减少损失 360 万元、1440 万元；同时，部分应收款项账龄延长，根据公司坏账准备计提政策，2 季度当期计提的资产减值损失较大。

综上所述，公司不同季度之间营业收入和净利润是合理的、匹配的。

（二）季节性

2016 年至 2018 年各季度营业收入

单位：万元

| 年度 | 项目 | 1 季度 | 2 季度 | 3 季度 | 4 季度 | 合计 |
|---------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 2018 年度 | 营业收入 | 38,551.67 | 40,887.32 | 51,650.73 | 64,931.34 | 196,021.06 |
| | 占比 | 19.67% | 20.86% | 26.35% | 33.12% | 100.00% |
| 2017 年度 | 营业收入 | 12,276.15 | 24,863.05 | 47,468.64 | 81,415.40 | 166,023.24 |
| | 占比 | 7.39% | 14.98% | 28.59% | 49.04% | 100.00% |
| 2016 年度 | 营业收入 | 19,938.88 | 45,548.79 | 26,543.13 | 59,924.74 | 151,955.55 |
| | 占比 | 13.12% | 29.98% | 17.47% | 39.44% | 100.00% |

从上表可知，2017 年、2018 年 3-4 季度营业收入占比较高，1-2 季度营业收入占比相对较低，主要系根据客户线路施工进度及车辆提货需求，轨道交通车辆对应订单在 3、4 季度集中交付、验收，确认收入所致。2016 年营业收入各个季度不均衡，主要受轨道交通业务客户提货时间影响，大量产品在 2 季度、4 季度实现交货。

轨道交通业务各季度收入分布主要受客户施工进度及车辆提货需求影响；桥梁功能部件因春节影响，一般 1 季度交货量相对较少；超级电容因适用范围较广，各季度收入分布相对均衡。

综上所述，公司各个季度营业收入不均衡主要受项目施工进度及客户提货需求的影响，不具有明显的季节性。

八、报告期内，你公司前五名客户合计销售金额占年度销售总额比例为 67.52%，较去年增加 7.54 个百分点。

（一）请结合行业特点及销售模式，说明你公司客户集中度较高且进一步

集中的原因及合理性，本年度前五大客户与 2017 年相比是否发生变化；

回复：

行业特点及销售模式

| 产品结构 | 行业特点及销售模式 |
|--------|--|
| 桥梁功能部件 | 桥梁功能部件与铁路、公路土建施工密切相关，公司主要采用投标的方式销售产品，公司产品销售规模受项目施工进度、客户需求进度等因素影响 |
| 轨道交通产业 | 轨道交通属于公共交通领域，公司主要通过投标或商务谈判等方式取得订单 |
| 超级电容系统 | 超级电容因其适用范围较广，公司主要通过投标、商务谈判或产品试用推广等方式取得订单 |

2017 年销售前五名

单位：万元

| 客户名称 | 产品 | 销售额（元） | 占年度销售总额比例 |
|------|--------|-----------|-----------|
| 客户 A | 轨道交通车辆 | 79,531.26 | 47.90% |
| 客户 B | 桥梁功能部件 | 6,224.68 | 3.75% |
| 客户 C | 桥梁功能部件 | 5,040.10 | 3.04% |
| 客户 D | 桥梁功能部件 | 5,038.46 | 3.03% |
| 客户 E | 桥梁功能部件 | 3,751.25 | 2.26% |
| 合计 | | 99,585.75 | 59.98% |

2018 年销售前五名

单位：万元

| 客户名称 | 产品 | 销售额（元） | 占年度销售总额比例 |
|------|--------|------------|-----------|
| 客户 A | 轨道交通车辆 | 114,200.48 | 58.26% |
| 客户 B | 桥梁功能部件 | 4,532.97 | 2.31% |
| 客户 C | 桥梁功能部件 | 5,303.07 | 2.71% |
| 客户 D | 超级电容 | 4,634.46 | 2.36% |
| 客户 E | 桥梁功能部件 | 3,690.77 | 1.88% |
| 合计 | | 132,361.76 | 67.52% |

公司销售前五名客户两年分布主要为轨道交通及桥梁构件类客户，2018 年新增超级电容客户。

轨道交通车辆因其属于公共交通行业以及产品价值大等特点使得其客户较为集中。“立稳成都、遍及四川、辐射全国、走向世界”是公司轨道交通产业的

市场推进思路，目前公司轨道交通产业市场拓展尚处于起步期，产品主要用于成都市场，客户单一。桥梁构件类客户与国家铁路建设项目投入相关，每年客户对象因招标单位或建设单位不同，具体客户对象均有所变化。超级电容凭借其自身过硬的产品质量和优越的技术性能，近年增长较快，尤其是海外市场拓展卓有成效，部分客户销售规模较大。

综上，公司销售前五名客户集中与产品及行业特性相关，客户进一步集中主要系轨道交通业务的增长，是符合公司实际业务情况的、是合理的。

（二）你公司对第一大客户的销售额为 11.42 亿元，占年度销售总额比例为 58.26%，请补充说明前述客户的名称以及相应业务开展情况，说明相应业务毛利率与其他客户是否存在较大差异，公司是否对其存在重大业务依赖，请充分提示各项风险，并说明应对措施。

回复：

公司第一大客户名称为成都中车长客轨道车辆有限公司，其主营轨道交通业务。公司轨道交通产品的最终用户为成都轨道交通集团有限公司，根据成都轨道交通集团有限公司在建线路的进展情况和交车计划，目前业务进展顺利。

目前公司主要立足成都，业务主要来源于成都市场，客户单一，无可比的其他客户。目前交付产品主要为成都市场的地铁和有轨电车，随着公司新制式产品逐步实现商业化运用，公司市场区域将逐步从成都拓展到四川、全国，公司的客户结构将呈现多样化。近期公司轨道交通业务对单一客户存在一定的依赖，但新筑股份作为四川省、成都市本土企业，控股股东为四川发展（控股）有限责任公司，实际控制人为四川省国资委，是四川省、成都市轨道交通产业的重点培育企业，也是成都轨道交通车辆的主要供应商，在四川省和成都市政府的大力支持下，以及近年与客户良好的合作关系，目前相关业务推进顺利。

九、报告期末，你公司应收账款账面余额 17.14 亿元，较期初增长 39.69%，占期末总资产的 24.24%；坏账准备计提比例为 4.99%，较期初下降 0.21 个百分点。

（一）请结合你公司 2018 年业务情况、销售模式、信用政策、期后销售回款情况等因素，分析说明你公司应收账款余额大幅增长且余额较高的原因；

回复：

1、销售模式及信用政策

| 业务板块 | 销售模式 | 信用政策 |
|--------|-----------------------------|--|
| 桥梁功能部件 | 公司主要采用投标的方式销售产品 | 1、通过招标方式取得的订单，公司通过订单效益测算确定是否应标和接受招标方拟订的信用政策（付款方式和期限），一般在货物交验或计量或安装验收，所有单证经审核无误后（客户的审核周期与其资金情况相关）30天-90天支付90%-95%，并扣除5%-10%的质保金（部分客户全额付款）； |
| | | 2、不提供安装类产品（包括铁路支座、公路支座、锚具、橡胶支座）：客户下达物资需求计划后，公司根据计划组织生产并在客户要求的时间内将产品发运到客户指定地点，货到工地后由指定人员签收，交货签收手续完成后，每月在客户指定的结算日期内对帐并办理结算签字手续，结算签字手续完成后开具发票挂帐并支付； |
| | | 3、提供安装类产品（包括伸缩缝、桥检车）：客户下达进场施工作业计划后，公司根据施工作业计划组织生产，并将产品发运到客户指定地点组织实施安装，安装完毕后经客户指定的单位验收合格后，办理安装计量验收结算手续，再开具发票挂帐并支付。 |
| 轨道交通车辆 | 公司主要通过投标或商务谈判等方式取得订单 | 合同签订后预付10%-30%，到货付款总额为65%（包含预付部分），初步验收付款15%，联调付款15%，质保金5% |
| 超级电容系统 | 公司主要通过投标、商务谈判或产品试用推广等方式取得订单 | 合同签订后预付10%-30%，到货付款20%-70%，剩余货款在1年内付清 |

2、期后回款情况

2018年年末应收账款余额截止目前回款4.3亿，占2018年应收账款余额的25%。

3、应收账款余额大幅增长且余额较高主要系长客新筑2018年销售规模同比大幅度增加，大部分交货在下半年完成，部分货款在2018年年末暂未收回所致。

（二）请补充说明应收账款账面价值增长而坏账准备计提比例下降的原因及合理性，以及本期坏账准备计提是否充分、谨慎，请年审会计师发表明确意见。

回复：

1、应收账款账面价值增长而坏账准备计提比例下降的原因

应收账款及坏账准备

单位：万元

| 类别 | 2018年12月31日 | | | 2017年12月31日 | | |
|------------------|-------------|----------|--------|-------------|----------|--------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 综合计提比例 | 账面余额 | 坏账准备 | 综合计提比例 |
| 账龄分析法计提坏账准备的应收账款 | 160,253.38 | 7,940.92 | 4.96% | 111,243.91 | 5,622.51 | 5.05% |
| 其他方法计提坏账准备的应收账款 | 11,195.37 | 617.65 | 5.52% | 11,461.08 | 760.34 | 6.63% |
| 合计 | 171,448.75 | 8,558.57 | 4.99% | 122,704.99 | 6,382.84 | 5.20% |

账龄分析法计提坏账准备的应收账款

单位：万元

| 项目 | 2018年12月31日 | | | 2017年12月31日 | | |
|------|-------------|----------|---------|-------------|----------|---------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 综合计提比例 | 账面余额 | 坏账准备 | 综合计提比例 |
| 1年以内 | 139,363.56 | 1,393.64 | 1.00% | 92,573.35 | 925.73 | 1.00% |
| 1至2年 | 10,315.27 | 1,031.53 | 10.00% | 7,924.77 | 792.48 | 10.00% |
| 2至3年 | 2,645.19 | 529.04 | 20.00% | 7,682.57 | 1,536.51 | 20.00% |
| 3至4年 | 5,633.37 | 2,816.69 | 50.00% | 1,235.66 | 617.83 | 50.00% |
| 4至5年 | 629.78 | 503.82 | 80.00% | 388.05 | 310.44 | 80.00% |
| 5年以上 | 1,666.21 | 1,666.21 | 100.00% | 1,439.51 | 1,439.51 | 100.00% |
| 合计 | 160,253.38 | 7,940.92 | 4.96% | 111,243.91 | 5,622.51 | 5.05% |

其他方法计提坏账准备的应收账款

单位：万元

| 项目 | 2018年12月31日 | | | 2017年12月31日 | | |
|----------------|-------------|--------|--------|-------------|--------|--------|
| | 账面余额 | 坏账准备 | 综合计提比例 | 账面余额 | 坏账准备 | 综合计提比例 |
| 其中：未到合同回款期 | 8,860.11 | 88.60 | 1.00% | 8,207.12 | 82.07 | 1.00% |
| 逾期1年以内(含1年,下同) | 1,242.00 | 62.10 | 5.00% | 1,430.26 | 71.51 | 5.00% |
| 逾期1-2年 | 435.16 | 65.27 | 15.00% | 1,006.24 | 150.94 | 15.00% |
| 逾期2-3年 | 277.36 | 97.07 | 35.00% | 440.33 | 154.12 | 35.00% |
| 逾期3年以上 | 380.75 | 304.60 | 80.00% | 377.12 | 301.70 | 80.00% |
| 合计 | 11,195.37 | 617.65 | 5.52% | 11,461.08 | 760.34 | 6.63% |

通过分析账龄结构变化情况，应收账款账面价值增长而坏账准备计提比例降低主要系公司2018年轨道交通业务销售大幅增加，其增加的应收账款的账龄主要在1年以内，根据公司坏账准备计提政策，其坏账准备计提比例相对较低。

2、坏账准备计提的充分、谨慎性

(1) 主要客户构成

| 主要产品 | 主要客户对象 |
|--------|---|
| 桥梁功能部件 | 中铁、中交、中建、中水等各施工局、各项目部或各建设项目建设单位（业主）或各地铁路、公路局或各地方路桥公司等 |
| 轨道交通业务 | 最终用户为成都轨道交通集团有限公司 |
| 超级电容系统 | 中国中车下属公司、海外客户等 |

(2) 2018年年末应收账款余额截止目前回款4.3亿，占2018年应收账款余额的25%。

(3) 2018年年末应收账款账面价值增长而坏账准备计提比例降低主要系轨道交通业务销售大幅增加，其增加的应收账款的账龄主要在1年以内，根据公司坏账准备计提政策，其坏账准备计提比例相对较低。

综上所述，公司客户大多为国有大中型企业，如中车、中铁等，客户整体的财务状况较好，发生坏账的风险较低；公司历年实际核销的应收账款金额较小；因此，公司应收账款坏账准备的计提是充分的、谨慎的。

会计师回复：

我们已阅读公司上述说明，基于我们对公司 2018 年度财务报表的审计工作，我们认为上述说明与我们在执行公司 2018 年财务报表审计过程中了解的信息一致。公司本期坏账准备计提是充分、谨慎的。

十、报告期末，你公司库存商品账面余额 1.16 亿元，较期初增长 11.54%，跌价准备账面余额为 114.94 万元，较期初下降 47.52%。报告期内，你公司非板式橡胶支座和声屏障销售量分别下降 5.06%和 4.44%；生产量分别增长 6.09%和 11.19%；库存量分别增长 146.53%和 139.32%。

(一) 请结合你公司产品类型、生产销售政策、在手订单情况说明非板式橡胶支座和声屏障库存量大幅增长的原因及合理性，是否出现产品滞销的情形；

回复：

公司声屏障及非板式橡胶支座主要采用以销定产的生产销售政策。声屏障 2018 年年末结存订单为 1.04 亿元，结存金额为 836.35 万元，截至目前已实现销售结转成本 669.57 万元，占结存金额的 80%；非板式橡胶支座 2018 年年末结存订单为 2.4 亿元，结存金额为 4,184.91 万元，截至目前已实现销售结转成本 3672.11 万元，占结存金额的 88%。

综上，公司非板式橡胶支座和声屏障库存量增长主要系公司正常生产经营的

合理储备，不存在产品滞销的情形。

(二) 请补充说明你公司库存商品的期末账面余额增长但跌价准备大幅下降的原因及合理性，库存商品跌价准备计提是否充分、谨慎。

回复：

库存商品及存货跌价准备

单位：万元

| 项目 | 2018 年年末 | | | 2017 年年末 | | |
|------|-----------|--------|-----------|-----------|--------|-----------|
| | 账面余额 | 跌价准备 | 账面价值 | 账面余额 | 跌价准备 | 账面价值 |
| 库存商品 | 11,558.57 | 114.94 | 11,443.63 | 10,355.15 | 219.02 | 10,136.13 |

单位：万元

| 项目 | 期初余额 | 本期增加金额 | | 本期减少金额 | | 期末余额 |
|-------------|--------|--------|----|--------|--------|--------|
| | | 计提 | 其他 | 转回或转销 | 其他 | |
| 存货跌价准备-库存商品 | 219.02 | 72.84 | - | - | 176.92 | 114.94 |

存货跌价准备期末余额较期初余额减少系报告期内转让新筑通工 60%股权，报告期末新筑通工不再纳入合并范围，合并范围减少所致。

2018 年年末库存商品系公司正常生产经营储备，公司于每个资产负债表日对存货进行减值测试，当存货成本高于可变现净值时，按可变现净值计量，同时按成本高于可变现净值差额计提存货跌价准备。库存商品可变现净值根据其估计售价减去估计的销售费用和相关税费后金额确定；为执行销售合同而持有的存货，且销售合同订购数量大于或等于持有存货数量的，以合同价格作为售价；无销售合同约定的存货，以同类产品的一般销售价格作为售价；根据同类产品历史变动销售费用及合同预计销售费率估计销售费用；根据公司税金及附加平均占收入比率水平估计相关税费。

综上所述，公司 2018 年年末库存商品略有增加但存货跌价准备下降是合理的；库存商品计提的存货跌价准备是充分、谨慎的，符合公司实际业务情况。

十一、报告期内，你公司计入当期损益的政府补助金额为 2,308.81 万元，较上期增长 88.69%。请说明你公司主要政府补助收到的时间、发放主体、发放原因、相关政府补助是否附生效条件、计入当期损益的合规性，并说明对于单笔大额政府补助是否履行了信息披露义务。请年审会计师发表专项意见。

回复：

1、主要政府补助收到的时间、发放主体、发放原因、相关政府补助是否附生效条件、计入当期损益的合规性

主要政府补助

单位：万元

| 发放主体 | 发放原因 | 获得批复的时间 | 实际收到的时间 | 发放原因 | 计入本期损益金额 | 计入当期损益的依据 |
|---------------------|-----------------|---------|-----------------|------|----------|---|
| 上海市科学技术委员会 | 二代有机混合型超级电容器 | 2016 年度 | 2016 年度、2018 年度 | 补贴资金 | 235.57 | 系与资产相关的政府补助，确认为递延收益，按照所建造或购买的资产使用年限分期计入其他收益 |
| 中国国安盟固利动力科技有限公司 | 新型高比能量超级电容器技术开发 | 2017 年度 | 2017 年度、2018 年度 | 补贴资金 | 135.22 | 系与资产相关的政府补助，确认为递延收益，按照所建造或购买的资产使用年限分期计入其他收益 |
| 单位 A | 新型超级电容储能研究 | 2017 年度 | 2017 年度、2018 年度 | 补贴资金 | 411.45 | 系与资产相关的政府补助，确认为递延收益，按照所建造或购买的资产使用年限分期计入其他收益 |
| 四川雅安经济开发区财政局 | 关键技术产业项目 | 2015 年度 | 2015 年度 | 补贴资金 | 96.94 | 系与资产相关的政府补助，确认为递延收益，按资产使用寿命分摊 |
| 宜宾临港经济技术开发区投资促进服务中心 | 投资补偿经费 | 2018 年度 | 2018 年度 | 扶持资金 | 689.74 | 系与收益相关的政府补助，公司于 2018 年度收到政府补助时计入当期损益 |
| 合计 | | | | | 1,568.92 | |
| 占当期政府补助金额的比例 | | | | | 67.95% | |

公司所获取的政府补助主要包括因从事国家鼓励和扶持特定行业、产业而获得的补助（按国家级政策规定依法取得），因研究开发、技术更新及改造等获得的补助，因符合地方政府地方性扶持政策而获得的补助。获取的政府补助主要用于超级电容等关键技术研发项目，公司创新产品示范应用项目以及扶持公司的经营发展。

对于公司收到的政府补助，根据补助内容，划分与资产相关的政府补助或与收益相关的政府补助。与资产相关的政府补助，确认为递延收益，按照所建造或购买的资产使用年限分期计入其他收益；与收益相关的政府补助，用于补偿企业

以后期间的相关费用或损失的，确认为递延收益，在确认相关费用的期间计入当期其他收益或营业外收入；用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，取得时直接计入当期其他收益或营业外收入。

经自查，公司对于政府补助的会计处理符合会计准则的相关规定。

2、对于单笔大额政府补助是否履行了信息披露义务

根据《中小企业板信息披露业务备忘录第 13 号：上市公司信息披露公告格式》之《上市公司信息披露公告格式第 44 号：上市公司获得政府补助公告格式》（以下简称“《公告格式》”）的规定：“上市公司及其子公司获得可能对上市公司资产、负债、权益或经营成果产生重大影响的政府补助适用本格式。上述政府补助，指依据《企业会计准则》定义并确认的政府补助；上述重大影响，是指收到的与收益相关的政府补助占上市公司最近一个会计年度经审计的归属于上市公司股东的净利润 10%以上且绝对金额超过 100 万元，或者收到的与资产相关的政府补助占最近一期经审计的归属于上市公司股东的净资产 10%以上且绝对金额超过 1000 万元。”

公司 2017 年度归属于母公司的净资产金额 232,848.51 万元、归属于母公司的净利润 1,245.64 万元。经自查，公司 2018 年度对大额政府补助按照《公告格式》的要求履行了如下信息披露：

| 发放主体 | 发放时间 | 补助文件文号 | 发放原因 | 信息披露情况 |
|---------------------|---------|----------------------|------|---|
| 宜宾临港经济技术开发区投资促进服务中心 | 2018 年度 | 宜临港投促中心函【2018】2017 号 | 扶持资金 | 详见公司于 2018 年 12 月 20 日在巨潮资讯网披露的《关于公司收到政府补助的公告》（公告编号：2018-134） |

会计师回复：

我们通过获取了公司本年度政府补助明细表，复核其加计数是否正确，并与报表数、总账数和明细账合计数核对相符；逐一核查本年度发生的每笔政府补助收入所对应的政府补助文件、申请文件、政府补助金额、银行收款单、流水及补助项目情况；并根据补助的实际使用情况核查公司划分为与资产相关的政府补助或者与收益相关的政府补助的标准及结果是否正确。

经核查，我们认为公司本年度所确认的政府补助是真实、准确的，公司对于政府补助的会计处理符合会计准则的相关规定。

十二、公司全资子公司四川新筑精坯锻造有限公司报告期末净资产为-715.88 万元，实现净利润-474.50 万元，请结合上述子公司的业务开展情况、

业务模式、功能定位以及历史经营业绩等情况，说明其报告期内亏损的具体原因、未来发展战略和经营计划及对公司业绩可能产生的影响。并结合其主要财务状况、现金流、负债情况说明净资产为负值的原因以及是否存在偿债风险及破产清算风险。

回复：

(一) 业务开展情况、业务模式及功能定位

新筑精坯系公司的全资子公司，为公司桥梁功能部件精密坯件制造基地技术改造项目的实施主体，新筑精坯成立的目的主要为公司传统产业桥梁功能部件产品盆式支座提供配套坯件。后因行业环境、产品市场需求变化，公司已终止该项目，但项目已投入资产仍需要承担折旧摊销及税费等。

(二) 新筑精坯最近两年的主要财务数据

单位：万元

| 项目 | 2018年12月31日 /2018年度 | 2017年12月31日 /2017年度 |
|---------------|---------------------|---------------------|
| 资产总额 | 5,029.54 | 5,374.64 |
| 其中：投资性房地产 | 1,578.63 | 199.43 |
| 固定资产 | 2,564.61 | 4,405.06 |
| 无形资产 | 882.47 | 705.08 |
| 负债总额 | 5,745.42 | 5,619.76 |
| 其中：其他应付款 | 5,654.36 | 5,494.82 |
| 净资产 | -715.88 | -245.12 |
| 营业收入 | 58.54 | 216.51 |
| 税金及附加 | 97.20 | 86.23 |
| 期间费用 | 384.60 | 522.35 |
| 净利润 | -474.50 | -592.49 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -177.91 | -247.11 |

新筑精坯的资产主要为土地及地上建筑物；负债主要为应付新筑股份的往来款。公司亏损主要系行业环境、产品市场需求变化，公司停止桥梁功能部件配套坯件的生产，但项目已投入资产需承担相应的折旧摊销及税费；其盈利能力不足以支撑本身良性运转，多年业绩亏损导致净资产为负值。目前，公司已将部分房产用于出租，预计年租金130万左右，可在一定程度上改善公司盈利状况。

新筑精坯目前的主要资产为房屋及土地，由于公司聚焦轨道交通业务，拟计划择机处置该部分资产，以减轻对公司的负担。新筑精坯截至2018年末的主要

债务为对公司的往来欠款 5,649.79 万元，其偿债风险相对可控，也不存在破产清算的风险。

十三、报告期末，你公司固定资产中有 12 处房屋建筑物未办妥产权证书，涉及账面价值 5.65 亿元；投资性房地产中有 4 处房屋建筑物未办妥产权证书，涉及账面价值 4,100.25 万元。请说明上述房屋建筑物相关产权证书截至目前尚未办理完毕的原因、预计办毕时间，并说明如未按时取得相应产权证书，上述瑕疵是否将对公司日常经营及投资性房地产业务开展构成重大障碍。

回复：

(一) 未办妥产权证书的固定资产

| 序号 | 项目 | 账面价值(万元) |
|----|------------------|-----------|
| 1 | 研发中心及多功能办公厅 | 2,612.85 |
| 2 | 新办公楼 | 4,849.72 |
| 3 | 员工培训楼 | 4,909.93 |
| 4 | 希望路 799 号厂区 5#车间 | 294.67 |
| 5 | 表面处理车间 | 6,970.43 |
| 6 | 车体车间 | 9,672.61 |
| 7 | 联合库 1 | 17,067.08 |
| 8 | 联合库 II (车体车间) 二期 | 4,689.22 |
| 9 | 轨道交通基地大部件存放库 | 3,835.02 |
| 10 | 新筑精坯 2 号厂房 | 855.65 |
| 11 | 新筑精坯新办公楼 | 307.99 |
| 12 | 汇津物流园区房产 | 459.61 |
| 合计 | | 56,524.79 |

经自查，上述第 1-4 项、10-12 项主要系政府用地规划调整导致不动产权无法及时办理，公司正积极与相关部门协商，争取尽早办妥；上述第 5-9 项目目前正在办理产权证书，预计在 2019 年内完成。

截至目前，上述房产均由公司控制使用，未发生第三人向公司主张权利的情形，故上述瑕疵不会对公司日常经营构成重大不利影响。

(二) 未办妥产权证书的投资性房地产

| 序号 | 项目 | 账面价值(万元) |
|----|------------|----------|
| 1 | 密炼厂房 | 1,777.64 |
| 2 | 新筑精坯 3 号厂房 | 826.62 |
| 3 | 新筑精坯新办公楼 | 151.02 |
| 4 | 汇津物流园区房产 | 1,344.96 |
| 合计 | | 4,100.25 |

经自查，上述房产主要系政府用地规划调整导致不动产权无法及时办理，公

司正积极与相关部门协商，争取尽早办妥。

截至目前，公司与上述房屋的承租人未发生任何租赁合同纠纷，租赁关系保持在正常状态，故上述瑕疵不会对公司投资性房地产业务开展构成重大障碍。

十四、报告期内，你公司支付运输费 1,137.16 万元，同比下降 50.22%，支付差旅费 1,328.98 万元，同比下降 25.55%，请补充说明营业收入同比增长 18.07% 的情况下运输费和差旅费大幅下降的原因及合理性。

回复：

销售费用与营业收入的比较

单位：万元

| 项目 | 2018 年度 | 2017 年度 | 变动额 | 变动比例 |
|----------------|------------|------------|-----------|--------|
| 销售费用 | 10,963.93 | 9,746.07 | 1,217.86 | 12.50% |
| 其中：运输费 | 2,341.04 | 1,863.62 | 477.43 | 25.62% |
| 差旅费 | 829.60 | 865.80 | -36.20 | -4.18% |
| 营业收入 | 196,021.06 | 166,023.24 | 29,997.82 | 18.07% |
| 销售费用占营业收入的比重 | 5.59% | 5.87% | | -0.28% |
| 其中：运输费占营业收入的比重 | 1.19% | 1.12% | | 0.07% |
| 差旅费占营业收入的比重 | 0.42% | 0.52% | | -0.10% |

由上表可知，公司销售费用、运输费均因营业收入的增加相应增加；差旅费因营业收入的增加而略有下降，主要系公司 2018 年收入增加主要来源于轨道交通业务收入的增加，但轨道交通业务目前的最终客户为成都轨道交通集团有限公司，故其收入的增加不会导致差旅费的大量增加。

公司 2018 年支付运输费 1,137.16 万元，同比下降 50.22%，主要系长客新筑应付账款—运费较期初增加 1,257 万元，在报告期内尚未支付所致；支付差旅费 1,328.98 万元，同比下降 25.55%，主要系 2017 年因新制式轨道交通技术引进及海外市场拓展等出国较多，出国费用较高所致。

综上，公司营业收入同比增加，但支付的运输费和差旅费下降是合理的。

特此公告。

成都市新筑路桥机械股份有限公司

董事会

2019 年 5 月 20 日