

金杯电工股份有限公司与东兴证券股份有限公司《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》的回复

中国证券监督管理委员会：

根据贵会 2017 年 10 月 23 日出具的《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》，东兴证券股份有限公司（以下简称“东兴证券”、“保荐机构”）会同发行人金杯电工股份有限公司（以下简称“申请人”、“公司”），就《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》涉及的问题进行了认真研究、核查。根据文件的要求，现将有关问题解释、回复说明如下，请予以审核。

问题一：请补充说明并披露新能源汽车租赁项目中车辆购置及运营涉及的政府奖补措施的会计处理情况；这些奖补措施对本项目效益预测的影响，以及本项目效益测算的谨慎性。请保荐机构核查并发表意见。

一、请补充说明并披露新能源汽车租赁项目中车辆购置及运营涉及的政府奖补措施的会计处理情况

（一）会计准则关于政府补助的规定

2017 年 5 月 10 日，财政部印发了修订后的《企业会计准则第 16 号--政府补助》（财会〔2017〕15 号），第八条规定：“与资产相关的政府补助，应当冲减相关资产的账面价值或确认为递延收益。”第十一条规定：“与企业日常活动相关的政府补助，应当按照经济业务实质，计入其他收益或冲减相关成本费用。与企业日常活动无关的政府补助，应当计入营业外收支。”该准则自 2017 年 1 月 1 日起适用。

修订前的《企业会计准则第 16 号--政府补助》（财会〔2006〕3 号）第七条规定：“与资产相关的政府补助，应当确认为递延收益，并在相关资产使用寿命内平均分配，计入当期损益。但是，按照名义金额计量的政府补助，直接计入当

期损益。”

（二）本项目所涉及的政府奖补措施的会计处理情况

本项目涉及的政府奖补主要是新能源汽车省、市两级购置奖补与地方运营奖补，根据国家和地方的政策规定，购置奖补是购买者因购买新能源汽车而给予的政府补助，属于与资产相关的政府补助；运营奖补是按照企业已运营的车辆资产数量进行补贴，每增加 1 台，奖励 1 万元，与每台车辆资产密切相关，也属于与资产相关的政府补助，且购置奖补与运营奖补均与公司的日常生产经营相关。

因此，根据修订后的会计准则，公司在购置新能源汽车投入运营时，以“净额法”入账，即以购置成本减去购置奖补和运营奖补后的余额，计为固定资产（车辆）的账面价值，并在五年折旧年限内进行折旧；购置成本与净额之间的差额，即购置奖补和运营奖补金额，计入其他应收类科目。

（三）上市公司相同或类似业务的处理

经查阅上市公司坚瑞沃能、科泰电源 2017 年半年度报告，其相同或类似业务的会计处理如下：

公司名称	所涉业务	会计处理
坚瑞沃能	新能源汽车租赁运营	与资产相关的政府补助，确认为递延收益，并在相关资产的使用寿命内按照合理、系统的方法分期计入当期损益。
科泰电源	新能源汽车租赁运营	新能源汽车或其他业务中与资产相关的政府补助，冲减相关资产的账面价值

（四）不同会计处理对本项目效益测算的影响

本项目在 2016 年 8 月进行可行性研究的效益测算时，准则尚未修订，因此本项目测算时将政府补助确认为递延收益，按照车辆折旧年限五年进行递延并计入营业外收入，符合当时有效的会计准则。

2017 年准则修订后，与企业日常活动相关的政府补助不再计入营业外收支，而计入其他收益或冲减相关的成本费用，经综合考虑，本项目的政府补助将冲减车辆的购置成本，该等车辆按照“净额法”入账和折旧。

由于本项目车辆预计折旧年限、折旧方法、政府补助计算标准等未发生变化，

“净额法”核算下，本项目的总收入和总成本同时等额减少，对本项目的年均净利润、财务净现值、投资回收期、内部收益率等效益指标无重大实质性影响。

二、这些奖补措施对本项目效益预测的影响

本项目的收入主要由车辆租赁运营收入和奖补收入构成，从整个测算周期来看（含建设期），年平均租赁运营收入为 11,413.74 万元，年平均奖补收入为 3,360.00 万元，分别占测算年均总收入的 77.26%和 22.74%。

以本项目测算所取的政府奖补收入（包括购置和运营奖补）系数为 100%，逐次下降的情况下敏感性分析如下：

政府奖补系数	税后财务内部收益率(FIRR)	税后财务净现值(FNPV) (i=10%) (万)	税后投资回收期(年)	年均总收入(万元)	年均净利润(万元)
100%	16.43%	10,428.75	5.53	14,773.74	3,902.00
80%	14.29%	6,995.83	5.79	14,133.74	3,375.84
60%	12.12%	3,483.50	6.13	13,453.74	2,843.67
40%	9.93%	-111.04	6.55	12,773.74	2,298.27
20%	7.79%	-3,705.57	7.07	12,093.74	1,752.87
0%	5.62%	-7,455.04	7.79	11,413.74	1,180.03

从上表可知，当政府奖补下降到本项目取值的 40%时，即乘用车 2.7 万/辆 \times 40%=1.08 万/辆，物流车 6 万/辆 \times 40%=2.4 万/辆时，本项目的税后财务净现值为-111.04 万元，可基本达到目标收益率，而目前已经明确了 2016 年-2020 年购置及运营奖补都已经超过了上述金额的标准。

当政府奖补为 0 时，本项目的税后财务净现值为-7,455.04 万元，不能达到目标收益率，但年均净利润仍有 1,180.03 万元。如前所述，2020 年及之前的省级购置奖补及运营奖补都已颁布明确的政策，完全取消政府奖补的可能性较小。

三、本项目效益测算的谨慎性

本项目建设期三年，营业收入及利润来源于车辆购置及运营政府奖补及新能源汽车的租赁收费。测算周期内，本项目可实现年均总收入 14,773.74 万元，年均净利润 3,902.00 万元。

（一）租赁收入测算的谨慎性

1、出租率假设的谨慎性

本项目在测算新能源乘用车和物流车租赁收入时，均按照 95%的出租率计算，主要是因为申请人可根据车辆的租出情况适时、逐步增购车辆，“以租定购”，车辆积压的风险较小。

截至 2017 年 6 月 30 日，公司购进乘用车 900 台，租出 832 台，出租率 92.44%，与假设出租率基本一致；物流车已预定 441 台，正在进行车辆选型与谈判。

本项目出租率的假设与实际执行情况相符，符合谨慎性原则。

2、出租单价测算的谨慎性

本项目乘用车出租单价预测为 1,000 元/月/辆，物流车出租单价预测为 30,000 元/年/辆，均系根据本地市场需求情况、运营成本、同行业价格等情况综合确定。

(1) 乘用车市场租金水平及实际租赁情况

在乘用车领域，根据申请人的市场考察及公开市场信息，采用与申请人同一模式的部分同行业公司价格信息情况如下：

地区	运营企业	租赁模式	租赁车型	租赁方式
成都	建国汽车	长租	吉利熊猫	五年起租，每年 1 万元
杭州	浙江时空电动汽车	长租	众泰时空 E20	租一年 1588 元/月 租两年 1488 元/月 租三年 1288 元/月
南昌	知豆新能源汽车	长租	知豆	租一年 1498 元/月 租两年 1298 元/月 租三年 998 元/月
南京	吉利汽车	长租	吉利牌纯电动汽车	四门车型 1.3 万元/年
长沙	湖南轩悦行	长租	知豆 1	季租 900 元/月 半年租 800 元/月 年租 600 元/月

截至 2017 年 6 月 30 日，本项目乘用车的实际租赁运营情况如下：

车型	运营数量（辆）	出租数量（辆）	租出率	租金价格（元/月）
知豆 D2	300	256	85.33%	年租 660-800；半年租 710；季租 800；月租 888

众泰云 100S	300	288	96.00%	年租 810-875；半年租 950；季租 1000；月租 1100
北汽 EC180	300	288	96.00%	年租 1140-1200
合计	900	832	92.44%	-

本项目知豆 D2 租金价格与同城竞争对手湖南轩悦行知豆 D1 的租金价格相当。本项目实际执行的租金价格水平基本符合月均租金 1,000 元/辆的预测，是谨慎、合理的。

(2) 物流车市场租金水平及实际租赁情况

在物流车领域，根据申请人的市场调研及公开市场信息，采用与申请人同一模式的部分同行业价格信息情况如下：

地区	运营企业	租赁模式	租赁车型	租赁价格
深圳	宇轩车业	长租	日产帅客	34560 元/年
北京	绿狗租车	长租	北汽威旺	28800 元/年
上海	中通优选	长租	东风 EQ5020	26400 元/年
长沙	永乐汽车租赁	长租	东风纯电动微面	19200 元/年
株洲	个体	长租	南车时代 TEG6600EV02	36000 元/年
武汉	友车租赁	长租	扬子江 WG6611BEVQ	42000 元/年
武汉	金逸达租赁	长租	扬子江海狮款纯电动车	24000 元/年
武汉	个体	长租	东风特汽新能源箱式物流车	36000 元/年
平均租金				30870 元/年

物流车的租金价格一般与车的容量有关，容量（载重量）越大租金越高。

从上表可知，申请人按照新能源物流车出租均价 30,000 元/辆/年测算租金，处于行业正常水平；根据已预定出的新能源物流车租金情况，承租人期望的单车年租金水平多分布在 25,000 元-35,000 元之间。因此，本项目的测算是客观的、谨慎的。

综上所述，本项目的租金价格水平、出租率的预测均符合市场和行业正常水平，且与本项目的实际执行情况相符合，其预测是谨慎的、合理的。

(二) 政府奖补收入测算的谨慎性

本项目的各类政府奖补收入，在 2016 年-2019 年期间，乘用车按照 2.7 万元/辆，物流车按 6 万元/辆进行测算。

1、乘用车政府奖补收入测算的谨慎性

根据财政部等部委及湖南省地方已颁布的新能源汽车奖补政策，2016 年-2019 年期间，本项目新能源乘用车可获得的奖补，与本项目测算数比较如下：

单位：（万元/辆）

补贴来源	续驶里程数 (km)	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
省、市各级财政购置补贴合计	$150 \leq R < 250$	2.25	1.8	1.8	1.35
	$R \geq 250$	2.75	2.2	2.2	1.65
新能源乘用车运营奖补（符合条件享受）	所有列入国家推荐目录的车型	1	1	1	1
科目	续驶里程数 (km)	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
本项目可获得的补贴合计	$150 \leq R < 250$	3.25	2.8	2.8	2.35
	$R \geq 250$	3.75	3.2	3.2	2.65
平均单车补贴	-	3.5	3	3	2.5
本项目测算补贴	-	2.7	2.7	2.7	2.7

从上表可知，本项目按照 2.7 万元/辆测算乘用车政府奖补，除 2019 年外，在 2016 年-2018 年均低于预计可获得的政府奖补金额。

目前，湖南省级奖补已出台，但各地州市级购置奖补政策尚未公布，上述市级购置奖补系按照中央财政单车补贴额的 50%，减去已明确的省级购置奖补 10%，即 40%进行测算。主要是因为：2016 年之前，湖南省、市两级是按照国补的 100% 上限发放地方补贴的，其中省级补贴 30%，长株潭市级补贴 70%；调整政策后，大多数已出台地方补贴政策的省市，如北京市、天津市、山西省、甘肃省、青海省、内蒙古、吉林省以及合肥、温州等地级市均已明确按照国家补贴的 50% 最高限执行。因此，可以合理预期湖南长株潭地区将会按照国家补贴的 40% 出台补贴政策。

如本项目市级补贴政策无法达到预期（省级购置奖补及运营补贴符合预期），则对本项目的效益测算影响如下：

市级补贴/ 中央补贴	税后财务内部 收益率(FIRR)	税后财务净现值 (FNPV) (i=10%) (万元)	税后投资回 收期(年)	年均总收入 (万元)	年均净利润 (万元)
40%	16.43%	10,428.75	5.53	14,773.74	3,902.00
30%	15.61%	9,078.87	5.61	14,533.74	3,684.84
20%	14.77%	7,716.41	5.73	14,253.74	3,472.44
10%	13.92%	6,353.94	5.86	13,973.74	3,260.04
0%	13.08%	4,991.47	6.01	13,693.74	3,047.64

从上表可知，即使市级奖补为0，本项目仍然具有较好的经济效益。

综上所述，本项目乘用车的政府奖补收入测算是合理、谨慎的。

2、物流车政府奖补收入测算的谨慎性

新能源物流车属于新能源专用车类型，补贴也包括购置补贴和地方运营补贴。进入国家目录的车型购置补贴系按照其电池总储电量大小进行分段超额累退方式计算补贴。具体如下：

补贴标准 (元/kWh)			中央财政单车补 贴上限 (万元)	地方财政单车补贴上 限
30 (含) kWh 以下部分	30~50 (含) kWh 部分	50kWh 以上部分		
1500	1200	1000	15	不超过中央财政单车 补贴额的 50%

根据湖南省的补贴政策，对于集中推广一次性达到 50 辆新能源专用车的运营企业，超过部分按电池容量每千瓦时 540 元进行运营奖补，最高不超过 2 万元。

本项目所需新能源物流车，按照 6 万元/辆测算购置和运营补贴。根据上述补贴标准，以较具有代表性的陕西通家电牛 1 号、电牛 2 号为例，2017 年-2019 年，本项目新能源物流车补贴标准如下：

单位：元/辆

车型	2017 年	2018 年	2019 年
电牛 1 号	71,118~97,038	71,118~97,038	56,894.4~77,630.4
电牛 2 号	73,928~100,892	73,928~100,892	59,142.4~80,713.6

从上表可知，本项目新能源物流车按照平均 6 万元/辆测算政府奖补收入，是谨慎、合理的。

本项目在测算时，将政府奖补计入递延收益，并在车辆折旧年限五年内递延

确认，符合当时的会计准则。政府补助会计准则修订后，本项目的政府奖补直接冲减购置成本，车辆按照“净额法”入账并在五年内计提折旧。两种会计处理均符合谨慎性原则，对本项目的效益测算无实质性影响。两种会计处理方法的效益测算指标比较如下：

会计处理方法	税后财务内部收益率(FIRR)	税后财务净现值(FNPV) (i=10%) (万元)	税后投资回收期(年)	年均总收入(万元)	年均净利润
递延收益法	16.43%	10,428.75	5.53	14,773.74	3,902.00
成本净额法	16.05%	10,153.52	5.64	11,257.03	3,810.26

综上所述，本项目的政府奖补收入测算是谨慎、合理的。

（三）营业成本的测算及谨慎性

本项目的营业成本主要为固定资产折旧和职工薪酬。

本项目主要固定资产为新能源汽车，严格按照会计准则，采用直线法计提折旧，折旧年限为五年，残值率 5%。

本项目人工工资和福利费以申请人总体平均工资水平为基础，考虑行业因素进行测算，人员齐备后人均工资 6.44 万元/年，总额为 657 万元/年，整个测算期内年均工资总额 604.40 万元/年。

（四）期间费用的测算及谨慎性

本项目的期间费用主要包括财务费用、管理费用和销售费用。

财务费用按照新增银行贷款 1 亿元，借款期限五年，年利率 4.75% 计算，测算期五年内产生财务费用 475 万元/年。

管理费用包括车辆上牌及保险、检测、维修等费用及办公费、差旅费等，测算期内年平均管理费用为 936.09 万元。

销售费用主要为广告推广费，建设期三年按 250 万/年测算，之后年度按照 150 万元/年测算。

（五）上市公司类似建设项目对比

本项目与其他上市公司类似建设项目的效益测算情况比较如下：

单位：万元

公司名称	主要投资内容	投资总额	税后内部收益率	税后投资回收期	年均收入	年均净利润
中能电气	新能源物流车租赁、充电网络、运营管理平台软硬件	59,565.00	12.79%	5.91年	-	-
科泰电源	新能源物流车运营、充电网络	81,260.00	14.44%	4.72年	22,942.86	4,452.50
申请人	新能源乘用车、物流车租赁	78,562.84	16.43%	5.53年	14,773.74	3,902.00

三家公司的建设项目存在一定的差异，中能电气与科泰电源均从事物流车运营，且项目包括了充电网络建设，申请人从事乘用车、物流车租赁运营，充电网络未包括在项目之内，由申请人另行投资建设。

从上表可知，申请人与其他上市公司类似建设项目的效益测算指标无重大差异，符合行业现状。

四、保荐机构核查意见

（一）核查过程

保荐机构查阅了申请人定期报告、新能源汽车租赁项目可行性研究报告、国家及地方的行业政策、其他上市公司类似项目公开信息及定期报告、本项目租赁合同及台账，收集了新能源汽车租赁的市场价格信息，访谈了本项目主要负责人及财务负责人，咨询了申请人会计师，实地核查了本项目的实施情况。

（二）核查结论

经核查，保荐机构认为：本项目车辆购置及运营奖补的会计处理，符合新的会计准则规定；本项目测算的租赁收入、出租率、政府奖补收入等与行业政策和租赁市场的客观情况一致，且与项目实际执行情况相符合，成本费用测算符合项目客观情况，各项效益测算指标与其他上市公司类似建设项目指标无重大差异。本项目的效益测算是谨慎、合理的。

问题二：新能源汽车租赁项目存在针对散客出租的计划，请补充披露有关

风险。

回复：

本项目存在针对散客（个人消费者）出租的计划，出于散客的分散性、多样性等特征，除了已经披露的“新业务的市场开拓风险”、“新业务的运营和管理风险”外，现补充披露与散客租赁有关的风险如下：

一、驾驶人行为能力欠缺的风险

车辆驾驶事关公共交通安全，驾驶人需取得公安交管部门颁发的车辆驾驶执照。本项目针对个人消费者出租车辆时，工作人员将严格审核承租人的身份证和驾驶证，并将其作为车辆唯一驾驶人和责任承担人写入合同条款；在面向团租客户时，团租客户也必须在合同中明确约定每辆车的唯一实际驾驶人，并提供驾驶人的身份证和驾驶证，以确保出租车辆的驾驶人具备行为能力，并防范乘用车租出后被用于经营活动。

公司虽然已采取上述措施确保租出车辆驾驶人具有行为能力，但仍无法完全排除承租人违反约定，将车辆交由无驾驶执照的自然人驾驶的风险。

二、车辆损毁、灭失及被盗抢风险

本项目车辆租出之后，由承租人占有、使用。虽然公司已在租赁合同中明确约定了承租人承担妥善保管和使用车辆的责任，并收取了承租人一定金额的风险押金，且租出车辆均安装了车联网系统，可对车辆进行实时线上巡检，如存在异常情况可实现远程断电控制，但仍无法完全避免所租出车辆损毁、灭失或被盗抢，而风险押金、赔偿等经济补偿无法完全弥补损失的风险。

三、车辆违章行驶风险

本项目车辆租出之后，由承租人占有、使用。公司在租赁合同中已明确约定承租人依法依规驾驶的义务，租出期间车辆所产生的违章罚单，由承租人承担责任，且收取了承租人一定金额的违章风险押金；租期届满时，交通违章信息查询和清算，是车辆完成移交的必备条件。前述措施，基本能够避免租出车辆违章行驶给公司带来的经济损失，但如驾驶人恶意、严重违章且逃避责任，则有可能导

致公司因车辆违章行驶而发生经济损失。

四、车辆造成第三方人身、财产损害风险

公司为租出车辆均购置了保险，对承租人基本资信状况进行了调查，且收取了承租人一定金额的风险押金，租赁合同约定车辆在租出期间所造成的第三方人身、财产损害，除因车辆自身原因外，责任由承租人承担。前述措施，基本能够避免租出车辆造成第三方损害给公司带来的经济损失，但如赔偿金额超出保险金额，且承租人恶意逃避责任或无能力承担责任，则有可能导致公司因此而发生经济损失。

五、承租人占用车辆不还的风险

本项目的租金采用预付形式支付，在租赁到期前一定时间，公司会联系承租人协商到期还车或续租事宜，由于存在一定金额的租赁押金，一般情况下承租人即使略微推迟还车，也不会导致公司的经济损失，但如承租人恶意、长期占用车辆拒不还回，则公司只能通过车联网系统断电锁车并采用法律手段追回车辆，从而产生相应的费用支出。

特此回复。

（以下无正文）

（此页无正文，为《金杯电工股份有限公司与东兴证券股份有限公司关于〈关于做好相关项目发审委会议准备工作的函〉的回复》之发行人盖章页）

金杯电工股份有限公司

年 月 日

（此页无正文，为《金杯电工股份有限公司与东兴证券股份有限公司关于〈关于做好相关项目发审委会议准备工作的函〉的回复》之保荐机构盖章页）

保荐代表人：

徐 飞

廖卫江

东兴证券股份有限公司

年 月 日