



成都市新筑路桥机械股份有限公司
申万宏源证券承销保荐有限责任公司

关于成都市新筑路桥机械股份有限公司
非公开发行股票申请文件
反馈意见的回复

保荐机构（主承销商）



二〇一九年十月

成都市新筑路桥机械股份有限公司、申万宏源证券承销保荐有限责任公司关于成都市新筑路桥机械股份有限公司非公开发行股票申请文件反馈意见的回复

中国证券监督管理委员会：

贵会《中国证监会行政许可项目审查反馈意见通知书》（192226 号）（简称“反馈意见”）已收悉。成都市新筑路桥机械股份有限公司（简称“新筑股份”、“公司”、“上市公司”或“发行人”）与保荐机构申万宏源证券承销保荐有限责任公司（简称“保荐机构”）、发行人律师北京市金杜律师事务所、会计师大信会计师事务所（特殊普通合伙）等相关各方，对反馈意见所列问题逐条进行认真讨论、核查和落实。具体回复内容附后。

本回复中的简称与《保荐人尽职调查报告》中简称具有相同含义，涉及对《保荐人尽职调查报告》补充或修改的部分已在《保荐人尽职调查报告》中用楷体字加粗予以标明。

目 录

问题 1：本次非公开发行股票认购对象为控股股东全资子公司四川发展轨交投资。请申请人：（1）补充披露本次发行是否取得有权国资部门的批复；（2）补充披露控股股东不直接认购而由四川发展轨交投资参与本次认购的原因，四川发展轨交投资参与认购是否履行相应的决策程序；（3）补充披露四川发展轨交投资认购资金来源，是否对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用上市公司及其他关联方资金用于本次认购等情形；（4）补充说明四川发展轨交投资参与认购是否需要履行豁免要约收购程序；（5）请控股股东补充出具本次定价基准日前后六个月不减持所持公司股票的承诺。请保荐机构和申请人律师发表核查意见。5

问题 2：关于同业竞争。根据申请文件，控股股东四川发展的全资子公司四川发展轨交投资目前主要从事轨道交通相关业务，控股子公司四川发展国冶建设投资有限公司经营范围中含有轨道交通项目的投资、咨询、管理等相关业务。请申请人结合上述两家公司的业务开展情况，补充说明其与控股股东及其控制的企业之间是否存在同业竞争、不存在同业竞争的理由是否充分，目前采取的措施是否能够有效避免同业竞争，报告期内控股股东和实际在控制人是否存在违背关于避免同业竞争承诺的情形。请保荐机构核查，并就申请人是否符合《上市公司证券发行管理办法》第三十九条第（二）项和第十条第（四）项的规定发表明确意见。

..... 16

问题 3：报告期内，申请人三年一期的扣非归母净利润均为负值。另外，最近一期末申请人合计 21.9 亿元的资产所有权受到限制。请申请人：（1）结合行业情况、公司地位、竞争优势、可比公司情况等，说明公司报告期内持续亏损的原因及合理性，公司是否具备持续经营能力，结合业务未来发展规划说明未来业绩改善拟采取的措施；（2）大额资产受限制的原因及合理性，报告期内还款是否正常，资产受限情形是否对公司持续经营能力构成重大不利影响。请保荐机构及会计师发表核查意见。22

问题 4：报告期内，申请人非经常性损益较高，主要为非流动资产处置收益及政府补助。请申请人补充说明：（1）非经常性损益的具体内容及确认依据，涉及资产处置的，说明资产处置的定价依据及其公允合理性，是否涉及关联交易，关联

交易回避表决情况；(2) 前述资产处置转让款项回收情况，是否存在未及时收回的情形，是否涉及关联方资金占用，新筑通工股权转让款延期回款并不计息的合理性，是否侵占上市公司股东利益；(3) 转让所持新筑通工股权继而放弃增资优先认缴权后又以自有资金向其增资的原因及合理性，股权转让及增资定价是否存在显著差异，增资定价是否公允合理。请保荐机构及会计师发表核查意见。..36

问题 5: 报告期内，申请人应收票据及应收款金额逐年大幅增加，最近一期末金额为 18.4 亿元。请申请人补充说明：(1) 应收账款前五大客户明细，与销售收入客户分布是否匹配；(2) 应收票据及应收账款金额逐年大幅增加的原因及合理性，与公司收入规模是否匹配；(3) 应收票据及应收账款减值计提情况，减值准备计提的充分性、合理性；按其他方法计提坏账准备的应收账款的具体内容，区分该类组合的原因，分期收款方式结算的货款是否应划分至长期应收款。请保荐机构及会计师发表核查意见。.....50

问题 6: 报告期内，申请人存货余额逐年大幅增加，最近一期末存货余额为 9.9 亿元，金额较高。请申请人补充说明存货余额逐年大幅增长的原因及合理性，是否与公司收入规模相匹配，存货跌价准备计提依据，相关减值准备计提是否充分合理。请保荐机构及会计师发表核查意见。.....56

问题 7: 报告期内，申请人开发支出金额逐年大幅增长，最近一期末为 3.85 亿元。请申请人补充说明：(1) 开发支出对应研发项目的基本情况，报告期内逐年大幅增长的原因及合理性，是否存在无实际应用价值长期挂账的情形，是否应计提减值或及时结转至无形资产；(2) 研发支出资本化的具体原则，结合可比公司资本化条件，说明公司研发支出资本化是否符合会计准则的相关规定。请保荐机构及会计师发表核查意见。.....61

问题 8: 报告期内成都中车长客均为申请人第一大客户，销售收入占比在 50%左右，且 2016 年、2017 年成都中车长客为申请人第一大供应商。请申请人补充说明与成都中车长客的合作模式，客户与供应商重合的原因及合理性，是否存在对成都中车长客的重大依赖，相关合作是否稳定可持续。请保荐机构及会计师发表核查意见。.....66

问题 9: 近一年一期，申请人其他非流动资产金额出现较大幅度增长。最近一期

末金额为 2.35 亿元，主要为预付工程款。请申请人补充说明：（1）预付工程款的交易对手方及交易的具体内容，交易方是否为关联方；（2）金额大幅提升的原因及合理性，预付大额工程款项是否符合行业惯例，申请人资金较为紧张的情况下预付大额工程款项的合理性。请保荐机构及会计师发表核查意见。.....69

问题 10：申请人最近一期末长期应收款金额为 1.27 亿元，主要为新津现代有轨电车示范线项目资本金及其投资收益、保证金。请申请人补充说明前述项目的合作模式及盈利模式，累计投资收益的确认依据及其合理性，前述长期应收款减值计提情况，减值准备计提是否充分谨慎。请保荐机构及会计师发表核查意见。.....72

问题 11：请申请人补充说明本次发行董事会决议日前六个月至今公司实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的具体情况，结合公司主营业务说明公司最近一期末是否持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务，下同）情形，对比目前财务性投资总额与本次募集资金规模和公司资产负债水平说明本次募集资金量的必要性。请保荐机构、会计师、律师就相关投资是否属于财务性投资发表明确意见，并说明公司是否存在变相利用募集资金投资类金融及其他业务的情形。.....75

问题 1：本次非公开发行股票认购对象为控股股东全资子公司四川发展轨交投资。请申请人：（1）补充披露本次发行是否取得有权国资部门的批复；（2）补充披露控股股东不直接认购而由四川发展轨交投资参与本次认购的原因，四川发展轨交投资参与认购是否履行相应的决策程序；（3）补充披露四川发展轨交投资认购资金来源，是否对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用上市公司及其他关联方资金用于本次认购等情形；（4）补充说明四川发展轨交投资参与认购是否需要履行豁免要约收购程序；（5）请控股股东补充出具本次定价基准日前后六个月不减持所持公司股票的承诺。请保荐机构和申请人律师发表核查意见。

回复：

（一）补充披露本次发行是否取得有权国资部门的批复

1、本次发行的有权国资审批机关

根据《上市公司国有股权监督管理办法》第七条、第六十二条、六十三条、六十四条的规定，国有控股股东所控股上市公司发行证券，未导致其持股比例低于合理持股比例的事项，由国家出资企业审批核准。

根据《非公开发行股票预案》，本次发行按照本次发行最大数量 129,000,000 股计算，在不考虑四川发展及其一致行动人进一步增持、已授权但未解锁的限制性股票回购注销的情况下，四川发展将直接持有发行人 13.34% 股份，并通过其全资子公司四川发展轨交投资间接持有发行人 16.46%，合计持有公司股份比例将上升至 29.80%。

因此，本次发行未导致四川发展直接及间接的持股比例下降，应按照《上市公司国有股权监督管理办法》之规定，由国家出资企业即四川发展审核批准。

2、本次涉及认购事项的有关国资审批机关

根据《四川省属国有企业投资监督管理试行办法》第十三条规定以及《四川省属国有企业投资项目负面清单（2017 年版）》，单项投资额超过 5 亿元（含）的重大股权投资项目属于特别监管类的投资项目，企业需报国资委履行出资人审核把关程序。

根据《非公开发行股票预案》，四川发展轨交投资拟投资超过 5 亿元人民币，其认购新筑股份本次发行股份事项需按照上述规定报四川省国资委审核确认。

3、本次发行已取得的国资部门批复

2019 年 8 月 6 日，四川发展出具了《关于成都市新筑路桥机械股份有限公司非公发行股票的批复》，同意新筑股份本次发行方案，同意向四川发展轨交投资非公开发行股票，募集金额不超过 70,000 万元，发行数量不超过 129,000,000 股。

2019 年 10 月 14 日，四川省国资委出具《关于四川发展下属发展轨道公司认购新筑股票非公开发行股票的批复》，同意四川发展全资子公司四川发展轨交投资认购新筑股份非公开发行股票，认购金额不超过 70,000 万元，认购数量不超过 129,000,000 股。

综上，新筑股份已取得国家出资人就本次发行的批复且四川发展轨交投资已取得四川省国资委对其认购新筑股份本次发行股份的批复，本次发行已取得有权国资部门的批复。

4、补充披露情况

保荐机构已在尽职调查报告“第二章 关于本次发行 A 股股票的相关调查”之“一、发行人本次发行的授权和批准”之“（二）履行国资批复程序”中对上述国资批复情况进行了补充披露。

（二）补充披露控股股东不直接认购而由四川发展轨交投资参与本次认购的原因，四川发展轨交投资参与认购是否履行相应的决策程序

1、控股股东不直接认购而由四川发展轨交投资参与本次认购的原因

四川发展轨交投资于 2019 年 10 月 10 日出具《四川发展轨道交通产业投资有限公司关于四川发展不直接认购而由本公司参与认购的原因说明》，说明如下：

“四川发展（控股）有限责任公司（以下简称“四川发展”）是四川省政府按照“1+N”的模式，打造的省级综合性投融资平台。其中“1”为省级综合性

投融资平台，即四川发展；“N”为由四川发展出资的省级专业性产业投资公司，包括铁路、水务、交通、环保、农业、能源、优势产业开发等。

新筑股份所处的轨道交通产业是四川省重点发展产业之一。为支持四川省轨道交通产业发展，并根据四川发展自身发展轨道交通产业的战略规划，四川发展按照“1+N”模式，组建了轨道交通领域的省级专业性产业投资公司，即四川发展轨道交通产业投资有限公司（以下简称“四川发展轨交投资”），作为四川发展开展轨道交通业务的战略平台，主要从事轨道交通项目投资与运营业务。

新筑股份所从事的轨道交通装备制造业务及超级电容器制造业务，是四川发展着力打造的轨道交通产业的核心组成部分。本次新筑股份非公开发行股票由四川发展轨交投资直接认购后，四川发展轨交投资将直接持有新筑股份股权，有利于四川发展轨道交通业务整体发展，符合四川发展自身发展轨道交通产业的战略规划。

综上，根据四川发展“1+N”的运营模式、四川发展轨道交通板块整体发展规划，本次新筑股份非公开发行股票由四川发展轨交投资认购而非由四川发展直接认购。”

2、四川发展轨交投资参与认购履行的相应决策程序

2019年7月15日，四川发展轨交投资召开第一届董事会2019年第三次会议，审议通过了《关于提请审议公司认购成都市新筑路桥机械股份有限公司非公开发行股票的议案》，同意四川发展轨交投资作为拟认购人，以现金方式认购金额不超过70,000万元，认购数量不超过129,000,000股，认购完成后与四川发展合计持股比例不超过30%。

2019年7月18日，四川发展召开第二届董事会第八十九次会议，审议通过了《关于提请审议四川发展轨道交通产业投资有限公司认购新筑股份非公开发行股票的议案》，同意四川发展轨交投资认购新筑股份非公开发行股票，投资金额不超过70,000万元，认购数量不超过129,000,000股。此外，四川发展签署了《四川发展轨道交通产业投资有限公司股东决定书》，同意四川发展轨交投认购新筑

股份非公开发行股票，投资金额不超过 70,000 万元，认购数量不超过 129,000,000 股。

2019 年 10 月 14 日，四川省国资委出具《关于四川发展下属发展轨道公司认购新筑股票非公开发行股票的批复》，同意四川发展全资子公司四川发展轨交投资认购新筑股份非公开发行股票，认购金额不超过 70,000 万元，认购数量不超过 129,000,000 股。

综上，四川发展轨交投资参与本次认购已履行相应决策程序。

3、认购对象未取得国有资产管理委员会批复的情况下，本次非公开发行股票股东大会的有效性说明

(1) 股东大会有效性

1) 股东大会的召集

2019 年 7 月 23 日，发行人第六届董事会第四十三次会议审议通过《关于提请召开 2019 年第三次临时股东大会的议案》，决定于 2019 年 8 月 9 日召开 2019 年第三次临时股东大会。

2019 年 7 月 24 日，发行人以公告形式在巨潮资讯网刊登了《关于召开 2019 年第三次临时股东大会的通知公告》、《2019 年非公开发行股票预案》及《关于公司与发行对象签署附条件生效的股份认购协议的公告》，披露了本次附生效条件的认购协议的生效条件之一为“本次认购已经四川省国资委审核批准”，保障了中小股东的知情权。

2) 股东大会的召开

经核查，该次股东大会召开的实际时间、地点、方式、会议审议的议案与《关于召开 2019 年第三次临时股东大会的通知公告》中公告的时间、地点、方式、提交会议审议的事项一致。

3) 出席股东大会的人员与召集人资格

经核查该次股东大会股权登记日的股东名册、出席本次股东大会的股东到会登记记录及身份凭证等相关资料，现场出席公司本次股东大会的股东及股东代理人资格符合法律、行政法规、《上市公司股东大会规则》和《公司章程》的规定。

该次股东大会的召集人为公司董事会，召集人资格符合相关法律、行政法规、《上市公司股东大会规则》和《公司章程》的规定。

4) 股东大会的表决程序

①该次股东大会审议的议案与会议通知相符，没有出现修改原议案或增加新议案的情形。

②该次股东大会采取现场投票与网络投票相结合的表决方式。经金杜律师见证，该次股东大会现场会议以记名投票方式表决了会议通知中列明的议案。现场会议的表决由股东代表、监事代表及金杜律师共同进行了计票、监票。

③参与网络投票的股东在规定的网络投票时间内通过深圳证券交易所交易系统或互联网投票系统（<http://wltp.cninfo.com.cn>）行使了表决权，网络投票结束后，深圳证券信息有限公司向公司提供了网络投票的统计数据文件。

④会议主持人结合现场会议投票和网络投票的统计结果，宣布了议案的表决情况，并根据表决结果宣布了议案的通过情况。

5) 股东大会的表决结果

该次股东大会就发行人本次发行事宜审议了《关于公司符合非公开发行股票条件的议案》、《关于公司非公开发行股票方案的议案》、《关于公司非公开发行股票预案的议案》、《关于本次非公开发行股票募集资金使用可行性分析报告的议案》、《关于公司前次募集资金使用情况报告的议案》、《关于公司非公开发行股票摊薄即期回报、拟采取填补措施及相关主体承诺的议案》、《关于公司与发行对象签署附条件生效的股份认购协议的议案》、《关于公司非公开发行股票涉及关联交易的议案》、《关于提请股东大会授权董事会全权办理本次非公开发行股票相关事宜的议案》、《关于制定公司未来三年分红回报规划（2019-2021年）的议案》。

经核查，上述议案均已经出席本次股东大会的股东及股东代理人所持表决权的三分之二以上同意通过，其中议案涉及关联交易的关联股东及股东代理人已回避表决。独立董事已就非公开发行股票涉及关联交易事项发表了事前认可意见。

综上，发行人 2019 年第三次临时股东大会的召集和召开程序符合《公司法》《证券法》等相关法律、行政法规、《上市公司股东大会规则》和《公司章程》的规定；出席本次股东大会的人员和召集人的资格合法有效；本次股东大会的表决程序和表决结果合法有效。

(2) 本次发行的国资审批

根据《上市公司国有股权监督管理办法》第七条、第六十二条、六十三条、六十四条的规定，国有股东所控股上市公司发行证券，应当在股东大会召开前取得批准，国有控股股东所控股上市公司发行证券，未导致其持股比例低于合理持股比例的事项，由国家出资企业审批核准。

根据《非公开发行股票预案》，本次发行按照本次发行最大数量 129,000,000 股计算，在不考虑四川发展及其一致行动人进一步增持、已授权但未解锁的限制性股票回购注销的情况下，四川发展将直接持有发行人 13.34% 股份，并通过其全资子公司四川发展轨交投间接持有发行人 16.46%，合计持有公司股份比例将上升至 29.80%。鉴于本次发行未导致四川发展直接及间接的持股比例下降，应按照《上市公司国有股权监督管理办法》之规定，由国家出资企业即四川发展审核批准。

2019 年 8 月 6 日，四川发展出具了《关于成都市新筑路桥机械股份有限公司非公发行股票的批复》，同意新筑股份本次发行方案，同意向四川发展轨交投非公开发行股票，募集金额不超过 70,000 万元，发行数量不超过 129,000,000 股。

综上所述，发行人已于 2019 年第三次临时股东大会召开前取得了有权国资机构关于本次发行的审批核准，符合《上市公司国有股权监督管理办法》的规定；该次股东大会的召集和召开程序符合《公司法》《证券法》等相关法律、行政法规、《上市公司股东大会规则》和《公司章程》的规定；出席本次股东大会的人员和召集人的资格合法有效；本次股东大会的表决程序和表决结果合法有效。

4、保荐机构针对本次非公开发行及认购事项的审批程序的核查情况

(1) 针对本次非公开发行事项上市公司履行相关审批程序的核查情况

保荐机构审阅了新筑股份相关董事会、股东大会决议文件；审阅了国家出资企业四川发展出具的《关于成都市新筑路桥机械股份有限公司非公开发行股票批复》。

经核查，保荐机构认为：新筑股份在申报本次非公开发行股票相关申请文件时，已履行了非公开发行股票事项所必要的内外部审批程序，相关程序符合《上市公司国有股权监督管理办法》的相关规定。

(2) 针对本次非公开发行认购事项认购对象履行相关审批程序的核查情况

保荐机构审阅了本次发行认购对象四川发展轨交投资董事会决议文件及股东决定书、四川发展董事会关于本次认购的决议以及附生效条件的认购协议等文件。

保荐机构注意到新筑股份在申报本次非公开发行股票相关申请时，认购对象四川发展轨交投尚未就本次认购事项取得国资委批复文件。保荐机构积极督促四川发展轨交投资尽快取得相关批复文件。2019年10月14日，四川发展轨交投资已取得国资委批复文件。

综上，保荐机构认为：截至本反馈意见回复出具日，四川发展轨交投资参与本次非公开发行事项已履行了必要的内外部审批程序。

5、补充披露情况

保荐机构已在尽职调查报告“第二章 关于本次发行A股股票的相关调查”之“四、本次发行其他事项说明”之“（一）控股股东不直接认购而由四川发展轨交投资参与本次认购的原因”及“（二）四川发展轨交投资参与认购履行的相应决策程序”中，对控股股东不直接认购而由四川发展轨交投资参与本次认购的原因及四川发展轨交投资参与认购履行的相应决策程序进行了补充披露。

（三）补充披露四川发展轨交投资认购资金来源，是否对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用上市公司及其他关联方资金用于本次认购等情形

1、四川发展轨交投资认购资金来源情况

2019年7月23日，四川发展轨交投资出具《关于本次认购相关事宜的承诺函》，对其本次认购资金来源的说明如下：“本公司用于认购上述股份的资金来源为本公司合法自有或自筹资金，不存在任何以分级收益等结构化安排的方式进行融资的情形，本公司保证认购资金来源合法；本公司资产状况良好，不存在会对接时，足额缴纳认缴的出资产生不利影响的情况，具有认购上市公司非公开发行的股票的资金实力。”“本公司参与上市公司本次发行不存在直接或间接为其他机构或个人代持股份、利益诉讼以及其他类似情况。”

2019年10月10日，四川发展轨交投资补充出具《关于认购资金来源的说明》，对其本次认购资金来源说明如下：“本次认购资金来源于本公司自有资金或合法自筹资金，包括但不限于四川发展（控股）有限责任公司将向本公司缴纳的注册资本金或本公司向银行的借款资金，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接或间接使用新筑股份及其他关联方（四川发展（控股）有限责任公司除外）资金用于本次认购的情形。”

综上，四川发展轨交投资拟认购资金来源符合相关法律的规定，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接或间接使用上市公司及其他关联方资金用于本次认购等情形。

2、补充披露情况

保荐机构已在尽职调查报告“第二章 关于本次发行A股股票的相关调查”之“四、本次发行其他事项说明”之“（三）四川发展轨交投资认购资金来源情况”中对上述情况进行了补充披露。

（四）补充说明四川发展轨交投资参与认购是否需要履行豁免要约收购程序

根据《上市公司收购管理办法》第四十七条规定，“收购人通过协议方式在一个上市公司中拥有权益的股份达到或者超过该公司已发行股份的5%，但未超过30%的，按照本办法第二章的规定办理。收购人拥有权益的股份达到该公司已发行股份的30%时，继续进行收购的，应当依法向该上市公司的股东发出全面要

约或者部分要约。符合本办法第六章规定情形的，收购人可以向中国证监会申请免除发出要约。收购人拟通过协议方式收购一个上市公司的股份超过 30%的，超过 30%的部分，应当改以要约方式进行；但符合本办法第六章规定情形的，收购人可以向中国证监会申请免除发出要约。收购人在取得中国证监会豁免后，履行其收购协议；未取得中国证监会豁免且拟继续履行其收购协议的，或者不申请豁免的，在履行其收购协议前，应当发出全面要约。”

根据《非公开发行股票预案》，本次发行按照本次发行最大数量 129,000,000 股计算，在不考虑四川发展及其一致行动人进一步增持、已授权但未解锁的限制性股票回购注销的情况下，四川发展将直接持有发行人 13.34%股份，并通过其全资子公司四川发展轨交投资间接持有发行人 16.46%，合计持有公司股份比例将上升至 29.80%。

此外，根据《非公开发行股票预案》及新筑股份与四川发展轨交投资签署的《附条件生效的股份认购协议》，若（发行前四川发展及其一致行动人持有公司的股份数量+本次非公开发行股份数量上限）÷（发行前公司总股本-发行前已授予但尚未解锁的限制性股票数量+本次非公开发行股份数量上限） $\geq 30\%$ ，则四川发展轨交投资承诺本次认购股份数量按以下公式确定（若计算结果为非精确至千位数的整数，则四川发展轨交投资承诺本次最终认购股份数量按计算结果向上取整至千位数）：

（发行前四川发展及其一致行动人持有公司的股份数量+本次认购股份数量）/（发行前公司总股本-发行前已授予但尚未解锁的限制性股票数量+本次认购股份数量）=29.50%”

综上，四川发展轨交投资拟认购本次发行的股份不会导致四川发展及其一致行动人持有发行人的股份比例超过 30%，无需向发行人的股东发出全面要约或者部分要约，故四川发展轨交投资参与认购无需履行豁免要约收购程序。

（五）请控股股东补充出具本次定价基准日前后六个月不减持所持公司股票的承诺。

四川发展轨交投资于 2019 年 10 月 10 日出具了《关于不减持公司股票的承诺函》，承诺如下：

“ 1.自本承诺函出具之日起至新筑股份本次发行完成后六个月内，本公司不会以任何方式减持新筑股份的股票。

2.本公司通过本次发行认购取得的新筑股份新增股票的限售期按照《上市公司非公开发行股票实施细则》和本公司与新筑股份签署的《附条件生效的股份认购协议》执行。

3.本公司确认不存在违反《中华人民共和国证券法》第四十七条规定的情形，并将持续遵守该等规定。

4.如本公司违反上述承诺减持新筑股份股票，由此获得的全部收益归新筑股份所有，本公司将并依法承担由此产生的法律责任。”

四川发展于 2019 年 10 月 12 日出具了《关于不减持公司股票的承诺函》，承诺如下：

“1.自新筑股份董事会首次审议本次发行方案之日（2019 年 7 月 23 日）前六个月内至本承诺函出具之日，本公司未以任何方式减持新筑股份的股票。

2.自本承诺函出具之日起至新筑股份本次发行完成后六个月内，本公司及本公司一致行动人不会以任何方式减持新筑股份的股票。

3.本公司确认不存在违反《中华人民共和国证券法》第四十七条规定的情形，并将继续遵守该等规定。

4.如本公司违反上述承诺减持新筑股份股票，由此获得的全部收益归新筑股份所有，本公司将并依法承担由此产生的法律责任。”

（六）中介机构的核查意见

保荐机构及律师履行了以下核查程序：1、查阅了《上市公司国有股权监督管理办法》、《四川省属国有企业投资监督管理试行办法》、《四川省属国有企业投资项目负面清单（2017 年版）》、《上市公司收购管理办法》等规范性文件；2、查阅了四川发展、四川省国资委就本次非公开发行及认购事项出具相关

批复文件；3、取得了四川发展、四川发展轨交投资出具相关说明文件、承诺；4、查阅了本次非公开发行股票《非公开发行股票预案》、《附条件生效的股份认购协议》等文件。

经核查，保荐机构及律师认为：1、本次发行已取得有权国资部门的批复；2、控股股东不直接认购而由四川发展轨交投资参与本次认购具有合理性，四川发展轨交投资参与本次认购已履行相应决策程序；3、四川发展轨交投资拟认购资金来源符合相关法律的规定，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用上市公司及其他关联方资金用于本次认购等情形；4、四川发展轨交投资拟认购本次发行的股份不会导致四川发展及其一致行动人持有发行人的股份比例超过 30%，无需向发行人的股东发出全面要约或者部分要约，故四川发展轨交投资参与认购无需履行豁免要约收购程序；5、四川发展及四川发展轨交投资已补充出具《关于不减持公司股票的承诺函》。

问题 2：关于同业竞争。根据申请文件，控股股东四川发展的全资子公司四川发展轨交投资目前主要从事轨道交通相关业务，控股子公司四川发展国冶建设投资有限公司经营范围中含有轨道交通项目的投资、咨询、管理等相关业务。请申请人结合上述两家公司的业务开展情况，补充说明其与控股股东及其控制的企业之间是否存在同业竞争、不存在同业竞争的理由是否充分，目前采取的措施是否能够有效避免同业竞争，报告期内控股股东和实际在控制人是否存在违背关于避免同业竞争承诺的情形。请保荐机构核查，并就申请人是否符合《上市公司证券发行管理办法》第三十九条第（二）项和第十条第（四）项的规定发表明确意见。

回复：

（一）发行人与控股股东及其控制的企业之间不存在同业竞争

根据发行人现行有效的《营业执照》，发行人的经营范围为“（以下范围不含前置许可项目，后置许可项目凭许可证或审批文件经营）金属桥梁结构及桥梁零件的设计制造；建筑用金属结构、构件的设计制造；橡胶制品的设计制造；铁路机车车辆配件和铁路专用设备及器材、配件的设计制造；环境污染防治专用设备的设计制造；工程设计、工程咨询；环保工程、钢结构工程；交通器材及其他交通运输设备、交通安全及管制专用设备、水资源专用机械制造；商品批发与零售；进出口业；特种专业工程专业承包；城市低地板车辆及配件的设计、制造，租赁及相关领域的技术服务；合成材料制造；塑料制品业；石膏、水泥制品及类似制品制造；输配电及控制设备制造；软件和信息技术服务业；市政公用工程总承包施工；公路工程总承包施工；建筑机电安装工程专业承包施工；公路交通工程专业承包施工；城市轨道交通运输；铁路工程、隧道工程和桥梁工程；铁路铺轨架梁工程。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）”。

根据发行人说明及近三年《审计报告》，发行人的主营业务为轨道交通业务、桥梁功能部件及超级电容系统的研发、生产、销售和服务。其中轨道交通业务产品主要为地铁车辆、现代有轨电车和中低速磁悬浮系统；桥梁功能部件产品主要为桥梁支座、桥梁伸缩装置、预应力锚具；超级电容系统产品主要为超级电容器。

1、与四川发展轨交投资不存在同业竞争

根据四川发展轨交投资现行有效的《营业执照》，四川发展轨交投资的经营范围为“基础设施、轨道交通、智慧城市、铁路及通信信号等项目投资；投资管理；资产管理；投资咨询。（不得从事非法集资、吸收公众资金等金融活动）。项目管理；工程咨询；设计咨询；物业管理及相关配套业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。”

根据四川发展轨交投资出具的《关于业务开展情况的说明》、《四川发展通号城市投资有限责任公司¹2016年度年报审计报告》、《四川发展通号城市投资有限责任公司2017年度审计报告》及《四川发展通号城市投资有限责任公司2018年度审计报告》，其主要从事轨道交通项目投资与运营业务；从事轨道交通相关产业股权投资和产业并购业务；从事以轨道交通为导向的TOD综合开发业务的专业化投资。目前，四川发展轨交投资正在实施都江堰M-TR旅游客运专线工程PPP项目的投资、建设和运营管理，除此之外，暂未开展其他投资业务，未从事轨道交通相关产品制造等与新筑股份同种或类似业务。

基于上述，发行人与四川发展轨交投开展的业务及生产销售的产品显著不一致，不具有可替代性，两者之间不存在同业竞争。

2、与四川发展国冶建设投资有限公司不存在同业竞争

根据四川发展国冶建设投资有限公司（以下简称“国冶建投”）现行有效的《营业执照》，国冶建投的经营范围为“基础设施建设项目、轨道交通项目、市政道路项目、城市地下综合管廊项目、交通建设和房地产项目的投资、咨询、管理等相关业务；从事建筑业活动。（以上经营范围不含国家法律、行政法规、国务院决定禁止或限制的项目，依法须批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。”

根据国冶建投出具的说明、《四川发展国冶建设投资有限公司2016年度审计报告》、《四川发展国冶建设投资有限公司2017年度审计报告》及《四川发展国冶建设投资有限公司2018年度审计报告》，其主要从事片区开发、融资+EPC、PPP项目及土地整理，重点关注城市建设、市政交通、新型城镇化等细分市场。目前，国冶建投正在实施的项目为安置房建设、基础设施PPP、旅游环

¹四川发展轨交投资系由四川发展通号城市投资有限责任公司更名而来。

线整治、路桥建设项目，未从事轨道交通相关产品制造等与新筑股份同种或类似业务。

基于上述，发行人与国冶建投开展的业务及生产销售的产品显著不一致，不具有可替代性，两者之间不存在同业竞争。

3、与控股股东及其控制的其他企业之间不存在同业竞争

除上述公司外，如《尽职调查报告》中“第四章 同业竞争及关联交易调查”之“一、关于发行人同业竞争的调查”及《法律意见书》中第九章“关联交易及同业竞争”第（一）项“主要关联方”所述，发行人与控股股东及其直接持股并控制的企业不存在主营业务范围的重合。

综上所述，发行人与控股股东及其直接投资并控制的企业不存在同业竞争。

（二）同业竞争相关承诺及履行情况

1、四川发展为收购新筑股份出具的承诺

2018年4月20日，四川发展出具《承诺书》，承诺：

“1、本公司将本着有利于上市公司的原则，在本公司及本公司控制的企业与上市公司及其子公司因实质或潜在的同业竞争产生利益冲突时，在合法合规的前提下优先考虑上市公司及其子公司的利益。

2、本公司不会利用从上市公司了解或知悉的信息，协助本公司或任何第三方从事或参与与上市公司从事的业务存在实质性竞争或潜在竞争的任何经营活动。

3、上述承诺于本公司对新筑股份拥有控制权期间持续有效，若因本公司或本公司控制的企业违反上述承诺而导致上市公司权益受到损害的，本公司将依法承担相应的赔偿责任。”

2、四川发展为本次发行出具的承诺

2019年7月23日，四川发展出具《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺：

“1、本公司及本公司控制的其他企业与发行人及其所控制的企业目前不存在同业竞争。

2、在持有发行人股份期间，本公司将遵守国家有关法律、法规、规范性法律文件的规定，不以任何方式直接或间接从事与发行人及其所控制的企业相同、相似的业务，亦不会直接或间接对与发行人及其所控制的企业从事相同、相似业务的其他企业进行投资。

3、本公司或本公司控制的其他企业如从任何第三方获得的任何商业机会与发行人及其所控制的企业经营的业务构成或可能构成竞争，则本公司将立即通知发行人，并承诺将该等商业机会优先让渡于发行人。

4、本公司将利用对所控制的其他企业的控制权，促使该企业按照同样的标准遵守上述承诺。

5、若违反上述承诺，本公司将承担相应的法律责任，包括但不限于由此给发行人及其他中小股东造成的全部损失承担赔偿责任。”

3、四川发展轨交投资为本次发行出具的承诺

2019年7月23日，四川发展轨交投资出具《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺：

“1、本公司及本公司控制的其他企业与发行人及其所控制的企业目前不存在同业竞争。

2、在持有发行人股份期间，本公司将遵守国家有关法律、法规、规范性法律文件的规定，不以任何方式直接或间接从事与发行人及其所控制的企业相同、相似的业务，亦不会直接或间接对与发行人及其所控制的企业从事相同、相似业务的其他企业进行投资。

3、本公司或本公司控制的其他企业如从任何第三方获得的任何商业机会与发行人及其所控制的企业经营的业务构成或可能构成竞争，则本公司将立即通知发行人，并承诺将该等商业机会优先让渡于发行人。

4、本公司将利用对所控制的其他企业的控制权，促使该企业按照同样的标准遵守上述承诺。

5、若违反上述承诺，本公司将承担相应的法律责任，包括但不限于由此给发行人及其他中小股东造成的全部损失承担赔偿责任。”

4、相关承诺的履行情况

根据四川发展及四川发展轨交投资出具的说明，自其出具避免同业竞争的相关承诺函至今，四川发展及四川发展轨交投严格遵守相关承诺约定，未从事与发行人构成同业竞争的业务，未从事或参与从事有损发行人其他股东利益的行为。

综上所述，四川发展及四川发展轨交投资自其出具避免同业竞争的相关承诺至今，不存在违背其避免同业竞争承诺的情形，截至本反馈意见回复出具日，相关承诺能有效避免同业竞争。

（三）发行人符合《上市公司证券发行管理办法》第三十九条第（二）项和第十条第（四）项的规定

根据《非公开发行股票预案》及发行人 2019 年第三次临时股东大会决议，发行人本次发行拟募集资金总额不超过 70,000 万元人民币，扣除发行费用后拟全部用于偿还金融机构贷款，以优化公司的资产负债结构，提高资产质量，降低财务风险，改善财务状况。因此，本次非公开发行股票募投项实施后，不会导致发行人与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性的情形。

且如上文所述，四川发展及其直接投资并控制的企业与发行人之间不存在同业竞争，相关同业竞争的承诺函均有效履行。四川发展轨交投资认购发行人本次非公开发行股票后，不会导致发行人与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性的情形。

综上所述，本次发行不会导致发行人与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性，且不存在发行人的权益被控股股东或实际控制人严重损害且尚未消除的情形，发行人符合《上市公司证券发行管理办法》第三十九条第（二）项和第十条第（四）项的规定。

（四）中介机构的核查意见

保荐机构及律师履行了以下核查程序：1、查阅了发行人、四川发展轨交投资、四川发展国冶建设投资有限公司的营业执照、最近三年的《审计报告》；2、查阅了四川发展轨交投资及四川发展国冶建设投资有限公司出具的相关说明文件；3、查阅了四川发展及四川发展轨交投资出具的《关于避免同业竞争的承诺函》及《关于同业竞争承诺履行情况的说明》。

经核查，保荐机构及律师认为：1、发行人与四川发展轨交投资、四川发展国冶建设投资有限公司、四川发展及其控制的其他企业不存在同业竞争，不存在同业竞争的理由充分；2、四川发展及四川发展轨交投资已出具《关于避免同业竞争的承诺函》，可有效避免同业竞争的发生；3、四川发展及四川发展轨交投自其出具避免同业竞争的相关承诺至今，不存在违背其避免同业竞争承诺的情形；4、本次发行不会导致发行人与控股股东或实际控制人产生同业竞争或影响公司生产经营的独立性，且不存在发行人的权益被控股股东或实际控制人严重损害且尚未消除的情形，发行人符合《上市公司证券发行管理办法》第三十九条第（二）项和第十条第（四）项的规定。

问题 3: 报告期内, 申请人三年一期的扣非归母净利润均为负值。另外, 最近一期末申请人合计 21.9 亿元的资产所有权受到限制。请申请人: (1) 结合行业情况、公司地位、竞争优劣势、可比公司情况等, 说明公司报告期内持续亏损的原因及合理性, 公司是否具备持续经营能力, 结合业务未来发展规划说明未来业绩改善拟采取的措施; (2) 大额资产受限制的原因及合理性, 报告期内还款是否正常, 资产受限情形是否对公司持续经营能力构成重大不利影响。请保荐机构及会计师发表核查意见。

(一) 结合行业情况、公司地位、竞争优劣势、可比公司情况等, 说明公司报告期内持续亏损的原因及合理性, 公司是否具备持续经营能力, 结合业务未来发展规划说明未来业绩改善拟采取的措施

1、结合行业情况、公司地位、竞争优劣势、可比公司情况等, 说明公司报告期内持续亏损的原因及合理性

(1) 公司报告期内亏损的原因

报告期内, 公司收入规模及营业毛利呈增长趋势, 主营业务盈利能力有所改善, 但尚不足以弥补公司发生的期间费用, 从而导致公司持续亏损。

公司三年一期利润表情况如下:

单位: 万元

项目	2019 年 1-6 月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
一、营业收入	77,114.08	196,021.06	166,023.24	151,955.55
减: 营业成本	60,476.13	153,281.02	132,789.97	122,528.23
二、营业毛利	16,637.96	42,740.04	33,233.27	29,427.32
三、期间费用	25,045.74	49,387.84	44,463.97	42,982.96
其中: 销售费用	5,197.81	10,963.93	9,746.07	10,125.65
管理及研发费用	12,191.81	24,783.52	24,209.29	22,543.31
财务费用	7,656.11	13,640.39	10,508.61	10,314.00
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润	-8,219.78	-13,934.49	-15,117.47	-15,210.14

注: 公司 2019 年 1-6 月财务数据未经审计。

公司主营业务盈利能力有所改善、期间费用占比较高的情况，与公司发展战略、行业发展情况、公司地位、竞争优势、同行业上市公司情况相符，公司报告期内持续亏损具有合理性。

(2) 公司主营业务整体盈利能力有所改善，与公司发展战略、行业发展情况、竞争优势相符

报告期内，公司各业务板块收入、毛利额构成情况如下：

单位：亿元、%

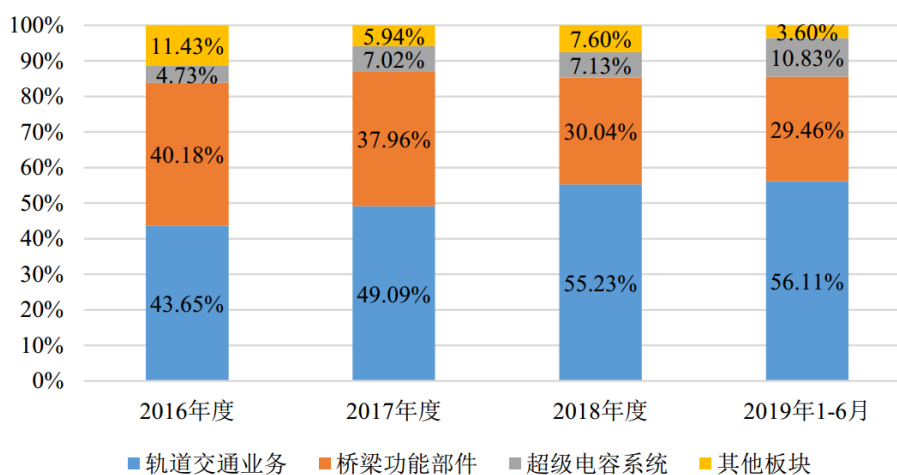
项目	营业收入						毛利额					
	2019年 1-6月	2018年度		2017年度		2016 年度	2019年 1-6月	2018年度		2017年度		2016 年度
	金额	金额	增减比	金额	增减比	金额	金额	金额	增减比	金额	增减比	金额
桥梁功能部件	2.27	5.89	-6.57	6.30	3.20	6.11	0.49	1.72	-13.68	1.99	-0.36	1.99
轨道交通业务	4.33	10.83	32.85	8.15	22.86	6.63	0.84	1.40	133.71	0.60	80.86	0.33
超级电容系统	0.84	1.40	19.96	1.17	62.00	0.72	0.28	0.62	25.60	0.49	91.65	0.26
搅拌设备	-	-	-	-	-100.00	0.51	-	-	-	-	-100.00	0.11
路面施工机械	-	-	-	-	-100.00	0.26	-	-	-	-	-100.00	0.07
特种汽车	-	-	-100.00	0.08	-61.35	0.21	-	-	-100.00	0.00	-87.02	0.03
其他	0.28	1.49	64.51	0.91	19.60	0.76	0.06	0.53	125.88	0.24	58.63	0.15
合计	7.71	19.60	18.07	16.60	9.26	15.20	1.66	4.27	28.61	3.32	12.93	2.94

报告期内，公司主营业务构成逐步调整，新兴产业快速发展，传统产业受宏观经济环境及行业竞争的影响盈利水平呈下降趋势，主营业务整体盈利能力有所改善，与公司发展战略、行业发展情况、竞争情况相符。具体如下：

1) 公司产业结构逐步调整、主业不断聚焦，与公司发展战略相符

近年来，公司根据发展战略，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、超级电容器的协同发展，形成目前“一体两翼”的产业格局。盈利能力较强的轨道交通业务、超级电容器等新兴产业收入占比逐步增加，公司业务结构逐步调整、主业不断聚焦。

报告期公司收入构成情况



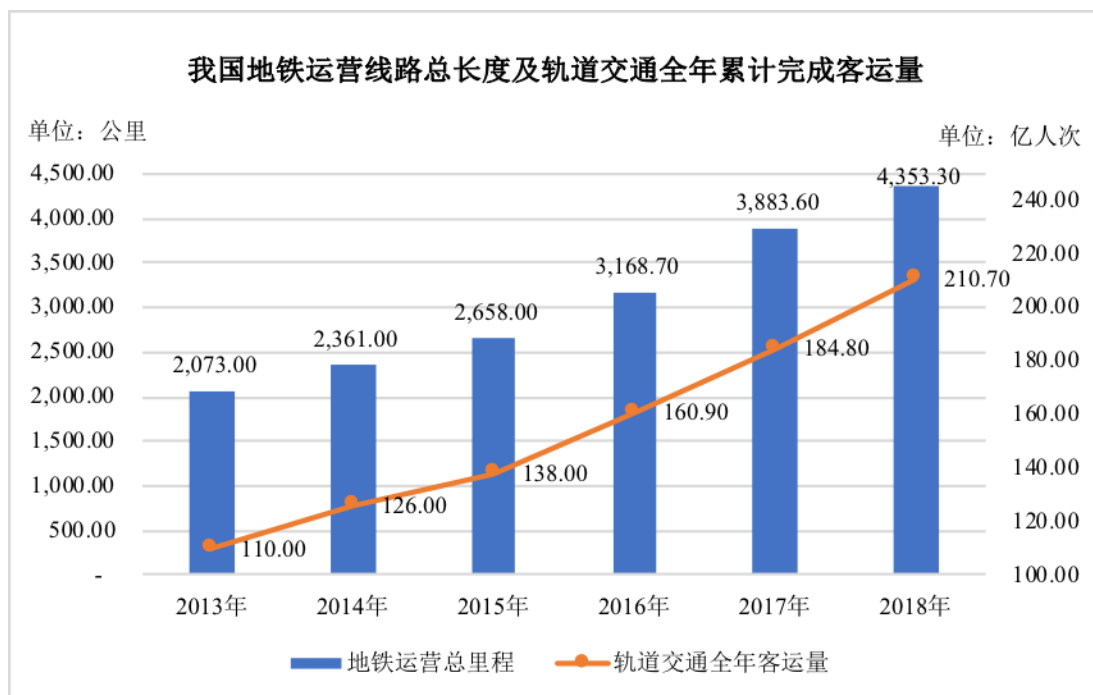
2) 公司新兴产业业务快速发展，与行业发展情况相符

①公司城市轨道交通业务快速发展，与行业发展情况相符

A、城市地铁行业发展情况

根据中国城市轨道交通协会发布的《城市轨道交通 2018 年度统计分析报告》，截至 2018 年 12 月底，中国地铁运营总里程为 4,354.3 公里，较 2017 年增加 470.70 公里，2018 年我国轨道交通全年累计完成客运量 210.7 亿人次，较 2017 年增长 14%，我国地铁运营总里程和轨道交通客运量均位居世界首位。

随着我国城市发展的日益迅速，路面公共交通系统的压力将不断上升，大型城市对地铁系统的需求将持续增长。地铁系统的发展将有利于地下街道的发展完善，地下综合商业交通枢纽系统将加大地下商业中心和地铁系统的融合，缩短地铁和公交换乘距离，从而促进地铁系统的进一步发展。截至 2018 年底，我国在建及规划地铁建设总里程 6,118.8 公里，其中成都市在建及规划地铁总里程 675 公里。我国城市地铁行业呈现快速发展趋势。



数据来源：中国城市轨道交通协会

B、现代有轨电车行业发展情况

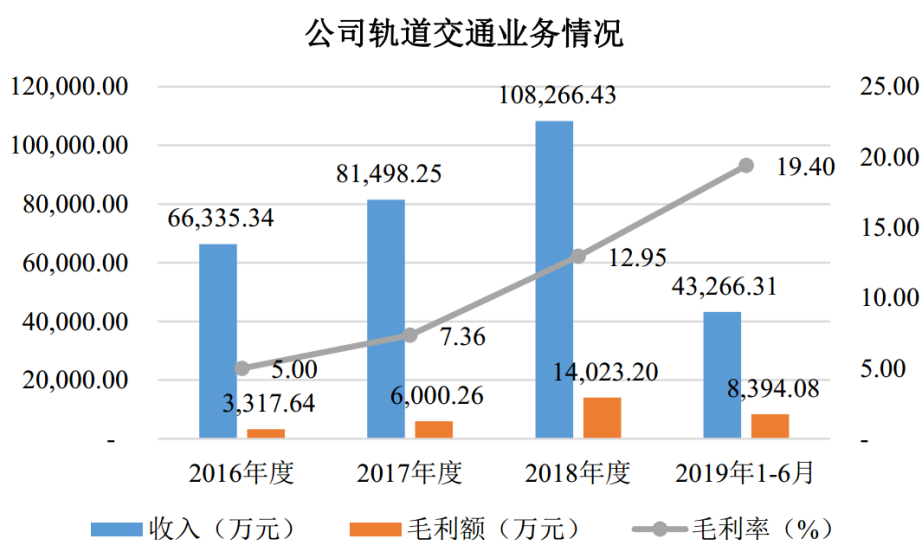
由于我国城市化进程不断加快，城市人口迅速上升，地面公交汽车系统压力加剧，而现代有轨电车系统作为典型的中低运量交通工具，可提升公共交通运输效率，既能够极大地分担地面公交压力，且有利于资源节约和环境保护。目前，现代有轨电车已在欧美发达国家公共交通系统中得到广泛应用，并展现出了系统优势。作为传统地面公交系统的有益补充，现代有轨电车在城市路面公共交通的完善过程中具有有利的发展机会。根据《城市轨道交通 2018 年度统计分析报告》，截至 2018 年底，全国已有 15 个城市开通运营了现代有轨电车，运营总里程 328.7 公里，较 2017 年增加 82.7 公里，我国现代有轨电车发展速度较快。



数据来源：中国城市轨道交通协会

C、公司城市轨道交通产业快速发展，与行业发展情况相符

报告期内，公司以城市地铁及现代有轨电车为代表的城市轨道交通业务快速发展，与行业发展情况相符。



②公司超级电容产业快速发展，与行业发展情况相符

A、超级电容器行业发展情况

超级电容器是介于传统电容器和充电电池之间的一种新型储能装置。与传统电容器相比，超级电容器具有容量大、工作温度范围广、使用寿命长的优点；与蓄电池相比，超级电容具有功率大、循环效率高、对环境无污染的优点。超级电

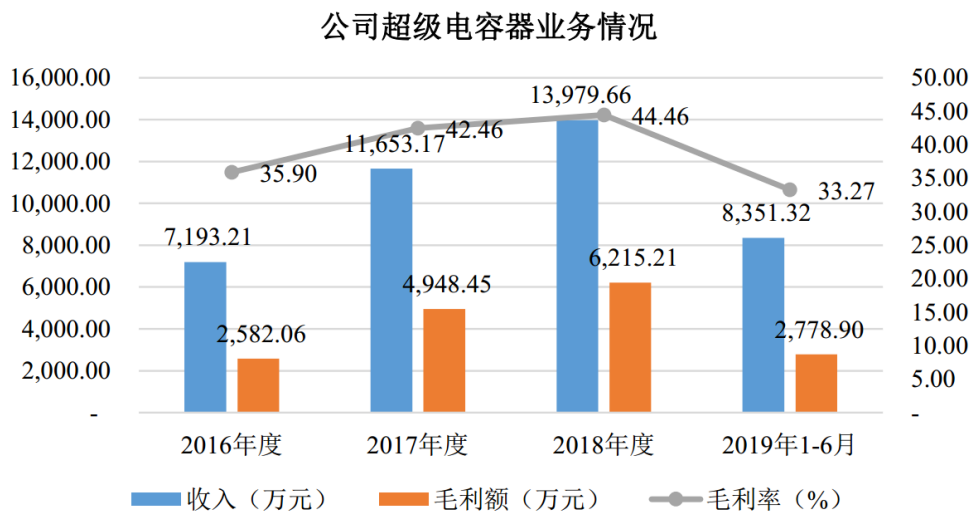
容器的出现，填补了传统电容器和电池间的空白。总的来说，超级电容器是一种高效、实用、环保的能量存储装置，因其较高的功率密度和日益提升的能量密度而广泛应用于消费电子、新能源交通运输、船舶、电力、国防等诸多领域。而随着消费电子、新能源交通运输等领域的快速发展，超级电容器也呈现快速发展趋势。

根据市场研究机构 Research And Markets 于 2019 年发布的《全球超级电容市场展望报告》（《Supercapacitors/Ultracapacitors Global Market Opportunities And Strategies To 2023》，以下简称“《报告》”），2018 年全球超级电容器市场规模约为 12 亿美元，预计 2023 年将达到约 46 亿美元，未来超级电容器的市场增长将主要来自于消费电子领域、混合动力汽车的发展以及全球多个国家大规模快速公交运输系统投资力度的加强。

根据《报告》，交通运输板块是 2018 年最大的超级电容器应用市场，亦是未来市场规模增长最大的市场，其 2018 年市场规模约 5.9 亿美元，至 2023 年将增长 16.5 亿美元。销售区域方面，亚太地区是 2018 年最大的超级电容器销售市场，占全球市场总规模的 40%，其中中国是未来增速最快的市场，预计 2018 年至 2023 年期间中国超级电容器市场规模的年复合增长率为 19.2%。

B、公司超级电容器产业快速发展，与行业发展情况相符

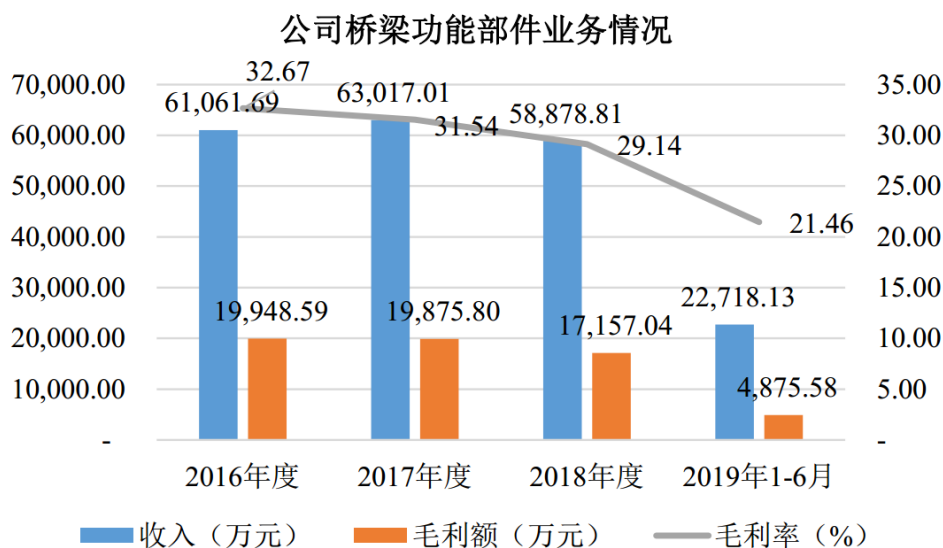
报告期内，公司超级电容器业务快速发展，与行业发展情况相符。



注：2019年1-6月超级电容器的毛利率有所下降，主要系应用于轨道交通产品的超级电容器的毛利率较低，而相关产品收入占比较高，从而导致公司超级电容器毛利率整体下降。

3) 桥梁工程部件业务受宏观经济及行业竞争影响，盈利水平呈下降趋势，与行业发展情况相符

公司桥梁工程部件产品桥梁支座、桥梁伸缩装置及预应力锚具主要应用于公路、铁路桥梁建设。最近几年，随着我国铁路、公路基础设施建设的不断推进，桥梁功能部件的需求量稳步增长，但桥梁功能部件市场的竞争也日趋激烈。报告期内，公司桥梁功能部件的收入稳定在6亿元左右，但受产品结构调整、市场竞争加剧的影响，毛利率及毛利额呈现下降趋势。



注：2019年1-6月，公司桥梁功能部件毛利率下降较快，主要系大型桥梁支座及大型桥梁伸缩装置等高毛利率产品的收入占比下降所致。

综上，报告期内，公司主营业务构成逐步调整，新兴产业快速发展，传统产业受宏观经济环境及行业竞争的影响盈利水平呈下降趋势，公司主营业务整体盈利有所改善，与公司发展战略、行业发展情况、竞争情况相符。

(3) 公司期间费用占比较高，与公司资本结构、行业地位、竞争劣势、同行业上市公司情况相符

1) 公司资本负债结构不合理，财务费用较高，影响公司盈利能力

①采用债务融资方式支撑企业转型升级，财务费用较高影响盈利能力

公司通过银行借款、非公开发行公司债、融资租赁等多种债权类融资手段筹措资金，以支持公司产业结构调整和业务发展所必要的固定资产投资、生产经营及技术研发，导致公司负债总额从 2016 年末的 235,874.20 万元上升至 2019 年 6 月末的 500,930.79 万元，公司资产负债率持续上升。截至 2019 年 6 月末，公司资产负债率达 67.37%，有息负债占总负债的比例高达 55.58%，流动负债占总负债的比例高达 88.62%。

2016 年至 2019 年 1-6 月，公司利息支出分别为 10,602.70 万元、10,755.69 万元、13,689.56 万元和 7,600.52 万元。高企的利息支出给公司经营带来了沉重负担，制约了公司盈利能力的改善。

②与同行业上市公司比较情况

截至 2019 年 6 月 30 日，公司及同行业上市公司资产负债率及有息负债占总负债的比例情况如下：

公司名称	合并资产负债率 (%)	有息负债占总负债的比例 (%)
中国中车	62.08	10.48
时代新材	69.14	31.16
新筑股份	67.37	55.58

注：有息负债=短期借款+一年内到期的非流动负债+长期借款+应付债券+长期应付款

报告期各期，公司及同行业上市公司财务费用占营业收入的比例情况如下：

单位：%

公司名称	2019 年 1-6 月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
时代新材	1.09	0.56	1.79	0.83
中国中车	0.33	0.58	0.59	0.44
新筑股份	9.93	6.96	6.33	6.79

综上，与同行业上市公司相比，公司有息负债占比显著较高，资本负债结构不合理，导致公司利息支出较高，财务费用占收入的比例较高，从而影响了公司的盈利能力。

2) 公司持续转型，研发投入高，影响公司短期盈利能力

报告期内，公司产业结构持续调整，以城市轨道交通业务及超级电容器业务为代表的新兴产业业务快速发展。为提升公司的持续盈利能力，保证公司的行业地位，促使公司自主掌握相关领域的核心技术，公司加大了城市轨道交通及超级电容器领域的研发投入，而相关研发投入到产业化需要时间，从而影响了公司短期盈利能力。

公司近三年及一期研发投入情况如下表所示：

单位：万元

年 份	2019年 1-6月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
计入损益的研发费用（费用化）	1,840.41	4,437.61	3,635.98	4,179.92
计入开发支出的研发费用（资本化）	3,598.96	21,759.79	6,792.62	1,813.43
研发费用合计	5,439.37	26,197.40	10,428.60	5,993.34
营业收入	77,114.08	196,021.06	166,023.24	151,955.55
占营业收入的比例	7.05%	13.36%	6.28%	3.94%

综上，报告期内，因公司业务转型升级的需要，公司财务费用及研发投入较高，从而导致公司期间费用金额较大，影响了公司盈利能力。

（4）公司报告期内持续亏损具有合理性

综上所述，报告期内公司根据发展战略，逐步剥离工程机械、新能源汽车等产业及相关资产，不断聚焦城市轨道交通产业，同时注重桥梁功能部件、超级电容器的协同发展，形成目前“一体两翼”的产业布局，产业结构调整及资产质量优化初见成效，主营业务盈利能力有所改善，收入规模持续提升。

在产业结构转型升级的过程中，为提升公司业务长期竞争力和公司行业地位，自主掌握相关领域的核心技术，公司进行了大量研发投入。同时，为了给必要的固定资产投资、生产经营及技术研发提供必要的资金支持，公司通过银行借

款、非公开发行人公司债、融资租赁等多种债权类融资手段筹措资金，导致公司债务结构不合理，利息支出较高，整体影响了公司的盈利能力。

因此，报告期内公司收入规模及营业毛利呈现增长趋势，主营业务盈利能力有所改善，但不足以弥补公司发生的期间费用，从而导致了公司持续亏损，公司报告期内持续亏损具有合理性，与公司发展战略、行业发展情况、公司地位、竞争优势、同行业上市公司情况相符。

2、公司是否具备持续经营能力，结合业务未来发展规划说明未来业绩改善拟采取的措施

(1) 公司具备持续经营能力

1) 产业转型逐步完成，新兴产业快速发展，为持续经营提供产业基础

公司紧跟国家产业政策和行业趋势，围绕着公司发展战略积极推动产业转型升级，逐步剥离搅拌设备、特种汽车、路面施工机械、新能源汽车等产业及相关资产，不断聚焦城市轨道交通产业，同时注重桥梁功能部件、超级电容器的协同发展，形成目前“一体两翼”的产业布局。

目前，公司搅拌设备、特种汽车、路面施工机械、新能源汽车等传统产业已逐步完成剥离，公司主业逐步聚焦，新兴产业业务快速发展，公司产业转型逐步完成，为公司持续经营提供了产业基础。报告期内，公司新兴产业业务（城市轨道交通业务及超级电容器业务）收入从 2016 年度的 73,528.56 万元增长至 2018 年度的 122,246.09 万元，保持快速增长。

2) 技术储备逐步完善，产业化步入正轨，为持续经营提供技术支持

报告期内，随着公司产业不断转型升级，公司不断加强新兴产业的技术研发、储备工作。截至 2019 年 6 月，公司已取得 489 项专利，并先后推进了 100%现代有轨电车研发项目、地铁（嵌入式轨道线路应用）研发项目、中低速磁悬浮项目、全程无触网 100%低地板有轨电车项目等轨道交通研发项目以及高能量超级电容器技术开发项目、第三代能量型超级电容器及系统技术研发等超级电容系统研发项目等技术研发项目的研究工作。公司在城市轨道交通、超级电容器、桥梁功能部件的技术储备逐步完善。

公司与德国福伊特公司（Voith Engineering Services GmbH）联合研发出的公司拥有完全知识产权的 100%低地板有轨电车已于 2019 年 7 月 19 日取得中铁检验认证中心（CRCC）产品认证，是国内第一个通过 CRCC 合格评定认证的城市轨道交通车辆。公司建设了国内首条内嵌式中低速磁浮综合试验线，中低速磁悬浮项目也将逐步实现商业化。

公司相关产业技术储备已逐步完善，为公司持续经营提供技术支持。

3) 改善资本结构，降低财务费用，为持续经营提供资金支持

公司目前资产负债率及有息负债占比均较高，高企的财务费用制约了公司盈利水平。本次非公开发行完成后，公司资本结构将有所改善，有息负债规模将有所降低，公司财务费用将大幅降低，从而增加公司盈利能力。同时，本次非公开发行完成后，随着公司资产负债率的降低，公司债务融资能力将得到提升，从而进一步为公司未来持续经营提供资金支持。

4) 中央的交通强国战略为公司持续经营提供政策保障

2019 年 9 月，中共中央国务院发布《交通强国建设纲要》，明确提出到 2035 年，基本建成交通强国；到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。

根据国务院颁布的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》，“十三五”时期，我国交通运输发展正处于支撑全面建成小康社会的攻坚期、优化网络布局的关键期、提质增效升级的转型期，将进入现代化建设新阶段。到 2020 年，全国铁路营业里程达到 15 万公里较 2015 年增加 2.9 万公里，高速铁路营业里程达到 3 万公里较 2015 年增加 1.1 万公里，复线率和电气化率分别达到 60% 和 70% 左右，公路通车里程达到 500 万公里较 2015 年增加 42 万公里，高速公路建成里程达到 15 万公里较 2015 年增加 2.6 万公里。

根据四川省轨道交通产业发展规划（2016-2025 年），铁路建设里程保持增长，其中四川铁路营业里程将达到 6000 公里以上，新增 1400 多公里；城市地铁建设高速增长，其中成都地铁运营里程将突破 500 公里，新增 400 余公里。

根据《成都市城市轨道交通第四期建设规划（2019-2024年）》，成都市城市轨道交通远期线网规划由31条线路组成，总长1557公里，项目总投资1318.32亿元。2019至2024年，建设8号线二期、10号线三期、13号线一期、17号线二期、18号线三期、19号线二期、27号线一期、30号线一期工程等8个项目，总长176.65公里。项目建成后，成都市将形成总长约692公里的轨道交通网络。

公司桥梁功能部件、轨道交通产业、超级电容产业均与交通领域建设密切相关，随着《交通强国建设纲要》的出台及各地方政府相关规划的逐步落地，为公司相关产业未来持续经营提供了政策保障。

5) 依托优势资源，提高市场占有率，为持续经营提供平台保障

公司控股股东四川发展为四川省政府的国有独资公司，是四川省金融控股、产业投资引领、企业改革发展“三位一体”的国有资本运营平台，服务于四川省经济社会发展。四川发展产业发展方向包括交通、能源、金融、矿业、基础设施及地产、现代服务业、战略性新兴产业等领域。

公司依托四川发展的平台优势，能够在四川省交通产业快速发展的有利环境下，不断提高公司在四川地区的收入规模和市场占有率，实现公司各产业板块的快速发展。

综上所述，公司产业转型升级已逐步完成，主营业务盈利能力持续改善，相关产业技术储备逐步完善，为公司持续经营提供了产业基础及技术支持；本次非公开完成后，公司财务费用进一步降低，资产负债结构得到改善，融资能力得以提升，为公司持续经营提供了资金支持；国家提出的建设交通强国发展战略及地方政府出台的产业规划，为公司持续经营提供了政策保障；公司控股股东为四川省大型国有资本运营平台，为公司持续经营提供了平台保障。因此，公司具备持续经营能力。

(2) 未来业绩改善拟采取的措施

公司拟采取以下措施改善未来业务：

1) 公司将充分利用自身优势，抓住交通强国建设的机遇，大力拓展市场，逐步实现规模效益。

报告期内，公司城市轨道交通业务和超级电容器业务的营业收入逐年增长，其中：2016年、2017年、2018年公司城市轨道交通业务营业收入分别同比增长203.23%、22.86%、32.85%，超级电容器业务营业收入分别同比增长246.87%、62.00%及19.96%，公司产业结构调整和新产业市场拓展初见成效。

公司将加快新制式轨道交通尤其是嵌入式中低速磁悬浮系统研发，紧跟国家《交通强国建设纲要》推进的步伐，抢抓四川省、成都市大力发展轨道交通的历史机遇，加大市场推广力度，尽快实现轨道交通业务规模化效益；公司将依托子公司奥威科技在超级电容器行业的龙头地位，在超级电容器行业迅速发展的背景下，进一步发展超级电容器业务，拓展国内外市场。

2) 公司拟逐步优化资本结构，降低利息支出。

本次非公开发行拟募集资金总额预计不超过70,000万元，扣除发行费用后拟全部用于偿还金融机构贷款，若本次非公开发行募集资金到位后，公司资产负债率和有息负债将大幅下降，有利于降低公司利息支出，提高盈利水平。同时，公司将充分利用四川发展的融资平台优势，优化负债结构，逐步降低公司融资成本，减少利息支出。

3) 公司将持续进行工艺改进和技术提升，加强成本费用控制，降低成本费用。

(二) 大额资产受限制的原因及合理性，报告期内还款是否正常，资产受限情形是否对公司持续经营能力构成重大不利影响

截至2019年6月30日，公司所有权受限的资产情况如下：

单位：万元

项目	期末账面价值	具体形成原因
货币资金	19,423.53	信用证、票据、保函保证金
存货	26,000.00	申请银行综合授信
固定资产	120,624.43	申请银行综合授信、金融机构售后回租融资
无形资产	19,886.01	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

项目	期末账面价值	具体形成原因
投资性房地产	2,460.67	申请银行综合授信
在建工程	15,515.11	金融机构售后回租融资
合计	233,909.75	

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。报告期内，公司正常履行了所有融资行为的履约义务，不存在已逾期未偿还的借款。若公司临时出现还款资金需求，大股东四川发展（控股）有限责任公司将高度重视并保障公司经营发展所需资金。综上，公司报告期内融资行为还款正常，资产受限情形不会对公司持续经营能力构成重大不利影响。

（三）中介机构的核查意见

保荐机构及会计师履行了以下核查程序：1、查阅了公司历年的定期报告、行业研究报告、可比公司的定期报告；2、分析了公司利润表各科目的变动情况；3、分析报告期公司各年度持续亏损的主要原因；4、查阅了行业相关政策；5、取得了各年度资产受限明细表，了解资产受限原因；6、抽查了大额受限资产相关合同；7、取得各年度公司银行征信报告，了解公司征信情况；取得各年度公司对外融资台账，对大额借款合同进行抽查；8、对报告期内公司主要借款履约情况进行核查，抽查了相应还款凭据。

经核查，保荐机构及会计师认为：1、公司报告期内亏损与公司实际经营情况、行业发展情况等相符，具有合理性；2、公司具备持续经营能力；3、公司大额资产受限系正常的融资行为所致。报告期内公司对外融资还款正常，不存在借款逾期或者违约的情况，资产受限情形不会对公司持续经营能力构成重大不利影响。

问题 4：报告期内，申请人非经常性损益较高，主要为非流动资产处置收益及政府补助。请申请人补充说明：（1）非经常性损益的具体内容及确认依据，涉及资产处置的，说明资产处置的定价依据及其公允合理性，是否涉及关联交易，关联交易回避表决情况；（2）前述资产处置转让款项回收情况，是否存在未及时收回的情形，是否涉及关联方资金占用，新筑通工股权转让款延期回款并不计息的合理性，是否侵占上市公司股东利益；（3）转让所持新筑通工股权继而放弃增资优先认缴权后又以自有资金向其增资的原因及合理性，股权转让及增资定价是否存在显著差异，增资定价是否公允合理。请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复：

（一）非经常性损益的具体内容及确认依据，涉及资产处置的，说明资产处置的定价依据及其公允合理性，是否涉及关联交易，关联交易回避表决情况

1、报告期内非经常性损益构成情况

单位：万元

项目	2019年1-6月	2018年度	2017年度	2016年度
非流动资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分	1,802.24	14,712.20	17,429.47	9,275.51
计入当期损益的政府补助（与企业业务密切相关，按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助除外）	1,095.22	2,308.81	1,223.63	11,579.71
计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费			333.22	338.92
债务重组损益				-18.5
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	32.59	-229.95	444.64	-32.11
小计	2,930.05	16,791.06	19,430.96	21,143.53
所得税影响额	679.17	1,030.95	2,854.77	3,812.41

少数股东权益影响额（税后）	175.60	508.55	213.09	250.76
合计	2,075.28	15,251.55	16,363.11	17,080.36

2、非经常性损益的具体内容及确认依据

(1) 确认依据

项目	二级明细	确认依据
非流动资产处置损益	资产处置	<p>根据《企业会计准则第 14 号——收入》的相关规定，收入在同时满足下列条件时，才能予以确认：</p> <p>(1) 企业已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方；</p> <p>(2) 企业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；</p> <p>(3) 收入的金额能够可靠地计量；</p> <p>(4) 相关的经济利益很可能流入企业；</p> <p>(5) 相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量。</p>
	股权处置	<p>同时满足下列条件的，通常可认为实现了控制权的转移</p> <p>(1) 企业合并合同或协议已获股东大会等通过；</p> <p>(2) 企业合并事项需要经过国家有关主管部门审批的，已获得批准；</p> <p>(3) 参与合并各方已办理了必要的财产权转移手续；</p> <p>(4) 合并方或购买方已支付了合并价款的大部分（一般应超过 50%）并且有能力、有计划支付剩余款项；</p> <p>(5) 合并方或购买方实际上已经控制了被合并方或被购买方的财务和经营政策，并享有相应的利益、承担相应的风险。</p>
计入当期损益的政府补助		<p>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，在相关资产使用寿命内按照合理、系统的方法分期计入当期损益。与收益相关的政府补助，分别下列情况处理：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，并在确认相关费用的期间，计入当期损益；用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，直接计入当期损益。</p>

(2) 2016 年至 2019 年 1-6 月主要政府补助

单位：万元

发放主体	发放时间	发放原因	计入本期损益的金额				计入当期损益的依据
			2019年 1-6月	2018年	2017年	2016年	
四川雅安经济开发区财政局	2016年	扶持资金	-	-	-	2,000.00	系与收益相关的政府补助，公司于2016年度收到政府补助时计入当期损益。
四川新津工业园区管理委员会	2016年	扶持资金	-	-	-	2,000.00	系与收益相关的政府补助，公司于2016年度收到政府补助时计入当期损益。
四川新津工业园区管理委员会	2016年	扶持资金	-	-	-	2,000.00	系与收益相关的政府补助，公司于2016年度收到政府补助时计入当期损益。
四川新津工业园区管理委员会	2016年	扶持资金	-	-	-	3,700.00	系与收益相关的政府补助，公司于2016年度收到政府补助时计入当期损益。
四川新津工业园区管理委员会	2016年	扶持资金	-	-	-	300.00	系与收益相关的政府补助，公司于2016年度收到政府补助时计入当期损益。
四川雅安经济开发区财政局	2016年	高能超容城市快充客车关键技术研究及示范项目经费	-	-	-	292.00	系与收益相关的政府补助，公司于2016年度收到政府补助时计入当期损益。
四川雅安经济开发区财政局	2015年	关键技术产业项目	-	96.94	216.79	228.14	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
上海市科学技术委员会	2016年度、2018年度	二代有机混合型超级电容器	12.61	235.57	147.30	75.35	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；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，确认为递延收益，在确认相关费用的期间分摊
新津县商务和投资促进局	2017年	服务业发展引导专项资金	-	-	98.24	-	系与收益相关的政府补助，用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，公司于2017年度收到政府补助时计入当期损益
四川新津工业园区管理委员会	2017年	"千人计划"创新团队项目金	-	-	86.50	-	系与收益相关的政府补助，用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，公司于2017年度收到政府补助时计入当期损益。
四川雅安经济开发区财政局	2017年	雅安市工业发展扶持资金	-	-	160.00	-	系与收益相关的政府补助，用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，公司于2017年度收到政府补助时计入

发放主体	发放时间	发放原因	计入本期损益的金额				计入当期损益的依据
			2019年 1-6月	2018年	2017年	2016年	
							当期损益。
中国国安盟 固利动力科 技有限公司	2017年度、 2018年度	新型高比 能量超级 电容器技 术开发	53.67	135.22	22.00	-	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	2017年度、 2018年度	新型超级 电容储能 研究	13.99	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
宜宾临港经 济技术开发 区投资促进 服务中心	2018年度	投资补偿 经费	-	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
四川新津工 业园区管理 委员会	2019年度	民营经济 扶持资金	363.63	-	-	-	与收益相关的政府补助，用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，直接计入当期损益
四川新津工 业园区管理 委员会	2019年度	民营经济 扶持资金	475.23	-	-	-	与收益相关的政府补助，用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，直接计入当期损益
新津县商务 和投资促进 局	2019年度	外经贸发 展专项资 金	56.00	-	-	-	与收益相关的政府补助，用于补偿企业已发生的相关费用或损失的，直接计入当期损益
合计			975.13	1,568.92	730.83	10,595.49	
计入当期损 益的政府补 助			1,095.22	2,308.81	1,223.63	11,579.71	
占当期政府 补助金额的 比例			89.03%	67.95%	59.73%	91.50%	

(3) 2016-2019年6月非流动资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分

报告期内，公司根据发展战略，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、超级电容器的协同发展，形成目前“一体两翼”的产业格局。报告期内，公司非流动资产处置损益情况如下所示：

单位：万元

项目	2019年 1-6月	2018 年度	2017 年度	2016 年度
黄石桥厂区土地收储收益			17,477.96	
花桥厂区搬迁补偿收入				2,392.68
处置眉山新筑 100.00% 股权形成的投资收益				3,896.28
处置新筑混凝土 100.00% 股权形成的投资收益				444.47
处置合肥新筑 100.00% 股权形成的投资收益				2,395.71
处置新途咨询 90.00% 股权形成的投资收益		2,023.06		
处置新筑通工 60.00% 股权形成的投资收益		12,781.03		
新筑通工战略投资者增资后，公司持股比例下降，重分类转入其他权益工具，对剩余股权按公允价值重新计量产生的投资收益	1,802.24			
其他		-91.89	-48.49	146.38
合计	1,802.24	14,712.20	17,429.47	9,275.51

3、资产处置的定价依据及其公允合理性，是否涉及关联交易，关联交易回避表决情况

(1) 资产处置

项目	交易对手	交易内容	定价依据	转让资产的评估价值(万元)	转让价格(万元)	交易损益(万元)	资产是否移交	是否关联交易	关联交易回避表决情况
黄石桥厂区土地收储收益	新津县国土资源局土地储备中心	因城市规划，新津县土地储备中心收储公司位于新津工业园区内的6宗工业用地及所有地上附着物	评估价格	33,004.38	33,000.00	17,477.96	已完成移交	否	不适用
花桥厂区搬迁补偿收入	新津县房产管理局	因新津县旧城改造项目的需要，新津县房产管理局对公司拥有的位于新津县花桥镇的房地产进行拆迁和搬迁补偿	评估价格	2,382.65	2,814.19	2,392.68	已完成移交	否	不适用

(2) 股权处置

处置子公司	股权处置比例	交易对手	定价依据	评估情况	股权转让价格(万元)	交易损益(万元)	丧失控制权的时点	丧失控制权时点的确定依据	是否关联交易	关联交易回避表决情况
眉山新筑	100%	新筑投资	评估价格	根据中水致远资产评估有限公司评估,采用资产基础法,截至评估基准日2015年12月31日,眉山新筑100%股权评估值为23,609.20万元人民币,评估增值3,465.74万元人民币,增值率17.21%。	根据本次股权转让相关协议约定,评估基准日至股权交割日期间,眉山新筑产生的盈利和亏损由公司享有和承担。故最终眉山新筑100%股权转让价格为23,739.55万元。	3,896.28	2016年6月27日	收到51%的股权转让款,且已完成工商变更登记	是	已回避表决
新筑混凝土	100%	新筑投资	评估价格	根据中水致远资产评估有限公司评估,采用资产基础法,截至评估基准日2015年12月31日,新筑混凝土100%股权评估值为10,129.03万元人民币,评估增值444.47万元,增值率4.59%;	根据本次股权转让相关协议约定,评估基准日至股权交割日期间,新筑混凝土产生的盈利和亏损由公司享有和承担。故最终新筑混凝土100%股权转让价格为9,934.2万元	444.47	2016年6月27日	收到51%的股权转让款,且已完成工商变更登记	是	已回避表决
合肥新筑	100%	合肥通联木业有限公司	评估价格	根据同致信德(北京)资产评估有限公司评估,采用资产基础法,截至评估基准日2016年8月31日,合肥新筑100%股权的评估值为5,707.35万元人民币,评估增值2,395.71万元,增值率72.34%。	根据本次股权转让相关协议约定,评估基准日至股权交割日期间,合肥新筑产生的盈利和亏损由公司享有和承担,故最终本次合肥新筑股权转让价格为5,593.11万元。	2,395.71	2016年9月30日	收到51%的股权转让款,且已完成工商变更登记	否	不适用
新途咨询	90%	比亚迪汽车工业有限公司	协商价格	不适用	根据2018年3月12日各方签署的《股权转让合同》,公司的全资子公司成都市新途投资有限公司和自然人吕强分别将其持有的	2,023.06	2018年3月26日	收到80%的股权转让款,且已完成工商变更登记	否	不适用

处置子公司	股权处置比例	交易对手	定价依据	评估情况	股权转让价格(万元)	交易损益(万元)	丧失控制权的时点	丧失控制权时点的确定依据	是否关联交易	关联交易回避表决情况
					新途咨询的90%和10%股权转让给比亚迪汽车工业有限公司,本次交易的总交易价格为2,950万元,其中公司取得的转让价款为2,655万元。					
新筑通工	60%	新筑投资	评估价格	根据北京国融兴华资产评估有限责任公司评估,采用收益法,截至评估基准日2017年12月31日,股东全部权益评估价值为8,550.17万元,增值额为11,886.44万元,增值率为356.28%。	经双方协商一致,新筑通工整体估值为8,500万元,本次股权转让价格确定为5,100万元。	12,781.03	2018年6月28日	收到51%的股权转让款,且已完成工商变更登记	是	已回避

报告期各年度公司陆续转让上述公司股权,符合近年来公司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,逐步形成“一体两翼”的产业布局。

针对上述股权转让,除向比亚迪汽车工业有限公司出售新途咨询90%的股权采用协商定价外,其余资产处置均采用评估作价。报告期内,公司资产处置定价公允、合理。公司向新筑投资出售眉山新筑100%股权、新筑混凝土100%股权、新筑通工60%股权的交易为关联交易,相关关联交易均已履行回避表决程序。

(二) 前述资产处置转让款项回收情况,是否存在未及时收回的情形,是否涉及关联方资金占用,新筑通工股权转让款延期回款并不计息的合理性,是否侵占上市公司股东利益

1、资产处置转让款均及时收回,不涉及关联方资金占用,未侵占上市公司股东利益

前述资产处置转让款项回收情况如下所示：

项目	协议签订日期	合同金额(万元)	合同约定收款条款	收款情况	是否未及时收回	是否涉及关联方资金占用
土地收储收入	2017-12-22	33,000.00	协议生效之日起3个月内,收取16,830.00万元,将该地块上市成交后一个月内或本协议生效之日起的8个月内,收取16,170.00万元	按合同约定收款	否	不适用
花桥厂区固定资产及无形资产处置收入	2016-9-28	2,814.19	在公司将房屋腾空并办理手续后的3个工作日内收取1,500万元,在公司解除抵押关系,并交付权证原件后的5个工作日内收取800万元,对方在该宗土地拍卖后的5个工作日内,收取剩余款项514.19万元	按合同约定收款	否	不适用
处置眉山新筑100.00%股权形成的投资收益	2016-6-15	23,609.20	本协议生效之日起3日内,收取2,360.92万元;双方完成股权交割之日起10日内,收取9,679.77万元;应于2016年12月31日前,收取11,568.51万元。	按合同约定收款	否	否
处置新筑混凝土100.00%股权形成的投资收益	2016-6-15	10,129.03	本协议生效之日起3日内,收取1,012.90万元;双方完成股权交割之日起10日内,收取4,152.90万元;应于2016年12月31日前,收取4,963.23万元。	按合同约定收款	否	否
处置合肥新筑100.00%股权形成的投资收益	2016-9-25	5,707.35	协议生效之日起2日内,收取571万元;完成工商变更之日2日内,收取2,340万元;2016年12月31日前,收取2,796.35万元。	按合同约定收款	否	不适用
处置新途咨询90.00%股权形成的投资收益	2018-3-12	2,655.00	(1)在合同签订并生效后的7个工作日内支付,收取796.50万元;(2)转让方与受让方向目标公司注册地工商部门递交目标公司转让所必备的登记材料前,收取1,327.50万元;(3)股权转让款的20%,在下列条件均已满足后7个工作日内收取:本合同已经双方正式签署且生效;本次交易完成股权变更登记、组织机构及章程变更登记和目标公司资质证明及文件资料等的交接等工作。	按合同约定收款	否	不适用
处置新筑通工60.00%股权形成的投资收益	2018-6-27	5,100.00	股权转让协议签署之日起3日内,收取第一期股权转让款510万元;标的股权过户前,收取第二期股权转让款2,091万元;应于2018年12月31日前,收取余下的股权转让款	按合同约定收款	否	否

注：因享有和承担评估基准日至股权交割日期间产生的盈利和亏损，公司转让眉山新筑、新筑混凝土及合肥新筑相应股权的最终股权转让价格与合同金额存在差异。

如上表所示，前述资产处置转让款均及时收回，不涉及关联方资金占用，未侵占上市公司股东利益。

2、新筑通工股权转让款及往来款相关情况

(1) 新筑通工股权转让款回收情况

2018年6月10日，公司董事会审议通过了《关于出售子公司部分股权暨关联交易的议案》，公司向新筑投资转让所持有的新筑通工60%股权，经2018年6月27日召开的公司2018年第二次临时股东大会同意后，于2018年6月28日完成工商过户手续。截止2018年12月31日，公司已按照双方合同约定的收款进度，及时、全额收取了上述股权转让款。相关股权转让款项不存在未及时收回的情况，未侵占上市公司股东利益。

(2) 新筑通工往来款相关情况

1) 新筑通工往来款形成及回收情况

2018年6月28日前，新筑通工为公司全资子公司，公司以资金拆借方式，为新筑通工新能源整车业务的发展提供资金支持。由于新筑通工纳入了公司合并报表范围，相关资金拆借形成的3.60亿元往来款不构成关联方往来款。

2018年6月10日，公司董事会审议通过了《关于出售子公司部分股权暨关联交易的议案》，公司向新筑投资转让持有的新筑通工60%股权，经2018年6月27日召开的公司2018年第二次临时股东大会同意后，于2018年6月28日完成工商过户手续。股权转让完成后，股权交割日前形成的新筑通工应付公司往来款3.60亿元变更为关联方往来款。

为解决上述往来款事项，公司与新筑通工签订了《还款协议》，约定新筑通工应于股权交割日后6个月内（即：2018年12月28日前）付清对公司的往来款，新筑通工拟采取新引进股东投入、股东借款（除向公司借款外）、自身融资等措施来偿还上述债务。但上述计划推进不及预期，新筑通工未能按期及时归还

公司往来款。截至 2018 年 12 月 31 日，公司尚未收到新筑通工的还款，新筑通工在《还款协议》项下对公司的往来款余额仍为 3.60 亿元。

由于新筑通工新引进的投资者未及时缴纳认缴资金，且新筑通工自有资产为公司债务提供担保导致其债务融资能力受限，新筑通工往来款的及时回收存在较大的不确定性。公司考虑到新筑通工的财务状况、经营需求和融资进度等情况，综合尽快收回新筑通工欠款以及支持新筑通工可持续发展的目标，延长了新筑通工的还款期限。

2019 年 3 月 25 日，公司 2019 年第二次临时股东大会决议通过新筑通工还款计划并拟签订补充协议的议案，并于 2019 年 3 月 29 日就上述事项与新筑通工签订还款补充协议。双方一致同意延长还款期限，新筑通工分二期还款共计 3.60 亿元，不计息。具体安排如下：第一期 2019 年 3 月 30 日前还款 3.00 亿元，第二期 2019 年 4 月 20 日还款 6,010.13 万元。截至 2019 年 4 月 20 日，公司已按照补充协议的约定按时收回上述全部款项。

2) 新筑通工往来款延期付款并不计息具有合理性

如前文所述，新筑通工的往来款存在未及时收回且不计息的情况，但鉴于：

- 1、新筑通工与公司产生的 3.6 亿元往来款，均系新筑通工为公司全资子公司时所发生。新筑通工于 2018 年 6 月 28 日从公司全资子公司变更为公司控股股东控制的企业时，上述原公司内部往来被动形成了新筑通工与公司欠款的情形，并非公司关联方主观故意；
- 2、新筑通工以其自有主要资产土地使用权及地上建筑物，为公司向上海银行成都分行的授信提供了抵押担保，导致新筑通工债务融资能力因公司原因受限，新筑通工通过债务筹资偿还上述往来款难度较大；
- 3、在新筑通工因资金紧张及筹集资金进展不及预期，未及时按照还款协议的约定于 2018 年 12 月 28 日前偿还上述 3.6 亿元往来款的情况下，为促使新筑通工及时还款，避免公司及公司中小股东利益遭受更为重大的损失，经与各方协商，公司同意新筑通工延期偿还上述往来款并不计息，并积极督促新筑通工于 2019 年 4 月 20 日前偿还了上述往来款，符合公司及公司股东整体利益；
- 4、公司于 2019 年 3 月 25 日召开了 2019 年第二次临时股东大会决议通过新筑通工还款计划并拟签订补充协议的议案，同意新筑通工延期偿还相应款项，并不计息。因此，新筑通工

往来款延期付款并不计息，系由于款项产生原因、新筑通工债务融资能力因发行人原因受限以及避免公司、公司股东利益遭受更为重大的损失等因素而最终确定，并履行了股东大会等审批程序，相关往来款延期付款并不计息具有合理性，未侵占上市公司股东利益。

综上所述，公司资产处置款项均按期收回，不存在未及时收回的情形，对应关联交易也不涉及关联方资金占用。新筑通工往来款延期付款并不计息具有合理性，未侵占上市公司股东利益。

（三）转让所持新筑通工股权继而放弃增资优先认缴权后又以自有资金向其增资的原因及合理性，股权转让及增资定价是否存在显著差异，增资定价是否公允合理。

1、转让所持新筑通工股权继而放弃增资优先认缴权后又以自有资金向其增资的原因及合理性

（1）公司于 2018 年 6 月将新筑通工 60%股权转让给新筑投资的原因

新筑通工所从事的新能源汽车整车制造业务的固定资产投资及研发投入的资金需求较多，公司采用资金拆借的方式支持新筑通工发展，但受公司自身资金实力不足及公司向城市轨道交通、超级电容器业务转型的资金需求亦较大的影响，公司已不具备独立支持新筑通工新能源汽车业务发展的能力，且新筑通工亏损的现状拖累了公司的净利润水平。为此，公司计划将新筑通工转让给届时的控股股东后，由新筑通工进行融资，独立发展新能源汽车业务。

经公司第六届董事会第二十七次会议、2018 年第二次临时股东大会审议通过，公司将其持有的新筑通过 60%股权转让给新筑投资。本次转让完成后，公司持有新筑通工 40%股权，新筑通工不再是公司的控股子公司。

本次股权转让是公司根据自身资本实力，进一步聚焦桥梁功能部件、城市轨道交通业务和超级电容器业务所做出的选择，有利于公司主营业务的发展和新筑通工的独立发展，公司已就本次股权转让履行了相关决策程序。

（2）公司放弃增资优先认缴权的原因

由于自身发展以及筹措资金偿还公司往来款的需要，新筑通工于 2018 年启动融资计划，并于 2018 年 11 月 20 日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”）、新筑投资、新筑股份签订了《投资协议》。

公司为聚焦主业，且考虑到新筑通工资产负债率较高以及本次新筑通工融资目的等因素，因此放弃本次增资的优先认购权；相关事宜经公司第六届董事会第三十五次会议、2018 年第五次临时股东大会审议通过。

（3）转让所持新筑通工股权继而放弃增资优先认缴权后又以自有资金向其增资的原因及合理性

公司转让新筑通工股权主要是出于对聚焦主业的考虑。而由于新筑通工资产负债率较高且 2018 年 11 月新筑通工融资目的系筹集资金偿还发行人往来款，新筑股份于 2018 年 11 月放弃了对其增资的优先认缴权。

截至 2018 年 12 月 31 日，新筑通工净资产为-7,483.60 万元，资产负债率高达 123.36%。随着军民融合基金及雅安建投增资款的注入，新筑通工的股东实力大大加强，资产负债结构得到明显改善。截至 2019 年 3 月 31 日，新筑通工净资产增加至 25,986.42 万元，资产负债率下降至 27.40%，资产负债率显著下降，债务融资能力有所增加，抗风险能力得到提升。

2019 年 4 月，综合考虑新筑通工企业发展情况好转、股东实力增强、促进公司超级电容器板块发展、履行与各方达成的促进新筑通工发展及偿还往来款事项的共识等因素，公司于 2019 年 4 月 12 日召开第六届董事会第四十次会议审议通过了对新筑通工投资 5,565 万元的事项。本次增资完成后，军民融合基金持有新筑通工股权的 51%、雅安建投持有 20%、新筑投资持有 10.52%、新筑股份持有 18.48%。

综上所述，公司对新筑通工股权转让及投资的相关事项主要是公司基于自身业务布局的判断，并根据新筑通工企业发展情况、资本结构、股东背景、资金需求、财务状况的变化而做出的决策，具有合理性，涉及的事项均已经公司相关程序审议通过。

2、股权转让及增资定价不存在差异，增资定价公允合理

(1) 2018年6月，公司转让新筑通工60%股权的定价依据

公司聘请了北京国融兴华资产评估有限责任公司对新筑通工整体价值进行评估。根据北京国融兴华资产评估有限责任公司出具的国融兴华评报字[2018]第010179号《成都市新筑路桥机械股份有限公司拟转让股权涉及的四川新筑通工汽车有限公司股东全部权益价值资产评估报告》，新筑通工的股东全部权益价值为8,550.17万元。

经公司与新筑投资协商一致，新筑通工整体估值为8,500万元，本次60%股权（对应新筑通工3,000万元注册资本）的转让价格确定为5,100万元，即新筑通工每1元注册资本作价1.7元。

(2) 2018年11月，新筑通工增资扩股的定价情况

新筑通工于2018年11月20日与军民融合基金、雅安建投、新筑投资、新筑股份签订了《投资协议》，约定军民融合基金向新筑通工投资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，即每1元注册资本作价1.7元），雅安建投向新筑通工投资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，每1元注册资本作价1.7元）。本次增资完成后，军民融合基金持有新筑通工股权的57.61%、雅安建投持有22.59%、新筑投资持有11.88%、新筑股份持有7.92%。

因此，新筑通工本次增资扩股的定价与公司2018年6月转让新筑通工股权的定价一致，均为每1元注册资本作价1.7元。

(3) 2019年4月，公司向新筑通工增资的定价情况

2019年4月12日，公司召开董事会审议通过《关于对外投资暨关联交易的议案》，向新筑通工投资5,565万元，其中3,273.53万元作为认缴注册资本，其余部分计入资本公积，即本次增资每1元注册资本作价1.7元。

综上所述，公司 2018 年 6 月转让新筑通工股权、2018 年 11 月新筑通工增资扩股及 2019 年 4 月公司向新筑通工增资的定价一致，相关定价不存在差异，增资定价公允合理。

（四）中介机构的核查意见

保荐机构及会计师履行了以下核查程序：1、针对土地收储以及花桥厂区固定资产及无形资产处置事项，查阅了相关协议、资金支付的原始凭证；2、询问及查看黄石桥收储项目、花桥厂区搬迁项目具体状况，确定搬迁情况、相关资产及权证实际移交、注销等情况；3、检查政府相关款项是否按照合同约定进度进行支付、款项的收取（包括期后收款情况）；4、同时针对主要事项进行了函证；5、针对转让子公司股权事项，查阅了相关转让的协议、三会决议、评估报告、股权转让收款凭据、股权转让手续等相关文件；6、针对报告期内计入当期损益的政府补助，查阅了新筑股份各年度政府补助明细表、政府补助文件、申请文件、政府补助金额、银行收款单等文件；7、针对报告期公司转让所持新筑通工股权继而放弃增资优先认缴权后又以自有资金向其增资事项，取得新筑通工相关方增资协议，了解作价基础及依据；8、了解公司转让新筑通工股权、放弃增资优先认缴权后又以自有资金向其增资的原因；9、核查了公司本次增资的筹划及决策过程，相关协议的签署情况。

经核查，保荐机构及会计师认为：1、报告期内，发行人非经常性损益确认依据充分，发行人资产处置的定价公允，相关关联交易均履行了必要的审批程序，关联交易回避表决情况符合相关规章制度的规定；2、发行人资产处置款项均及时收回，不涉及关联方资金占用，未损坏上市公司股东利益；3、新筑通工往来款延期付款并不计息，系由于款项产生原因、新筑通工债务融资能力因发行人原因受限以及避免公司、公司股东利益遭受更为重大的损失等因素而最终确定，并履行了股东大会等审批程序，相关往来款延期付款并不计息具有合理性，未侵占上市公司股东利益；4、发行人对新筑通工股权转让及投资的相关事项主要是发行人基于自身业务布局的判断，并根据新筑通工企业发展情况、资本结构、股东背景、资金需求、财务状况的变化而做出的决策，具有合理性；5、发行人转让新筑通工股权及向新筑通工增资的定价不存在差异，增资定价公允合理。

问题 5: 报告期内, 申请人应收票据及应收款金额逐年大幅增加, 最近一期末金额为 18.4 亿元。请申请人补充说明: (1) 应收账款前五大客户明细, 与销售收入客户分布是否匹配; (2) 应收票据及应收账款金额逐年大幅增加的原因及合理性, 与公司收入规模是否匹配; (3) 应收票据及应收账款减值计提情况, 减值准备计提的充分性、合理性; 按其他方法计提坏账准备的应收账款的具体内容, 区分该类组合的原因, 分期收款方式结算的货款是否应划分至长期应收款。请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复:

(一) 应收账款前五大客户明细, 与销售收入客户分布是否匹配

报告期内, 公司应收账款、营业收入前五大客户明细情况如下:

单位: 万元

(1) 2019 年 6 月 30 日应收账款及 2019 年 1-6 月营业收入情况

序号	2019 年 6 月 30 日应收账款		
	客户	金额	对应收入额
1	成都中车长客轨道车辆有限公司	93,709.40	43,877.58
2	中国铁路广州局集团有限公司深圳工程建设指挥部	6,799.25	2,008.08
3	东南沿海铁路福建有限责任公司	5,131.67	2,558.14
4	安徽中源环保科技有限公司	4,337.79	21.06
5	中铁二局第二工程有限公司(注)	3,660.77	-
	合计	113,638.88	48,464.85
	应收账款占期末应收账款余额的比重 /对应收入额占当期营业收入的比重	64.30%	62.85%

(2) 2018 年 12 月 31 日应收账款及 2018 年度营业收入情况

序号	2018 年 12 月 31 日应收账款		
	客户	金额	对应收入确认
1	成都中车长客轨道车辆有限公司	83,964.25	114,200.48
2	中国铁路广州局集团有限公司深圳工程建设指挥部	5,258.25	4,532.97

3	安徽中源环保科技有限公司	4,352.06	3,690.77
4	OJSC Holding Management	4,003.89	4,634.46
5	安徽中源建设有限公司	4,575.91	112.51
	合计	102,154.36	127,171.19
	应收账款占期末应收账款余额的比重	59.58%	64.88%
	/对应收入额占当期营业收入的比重		

(3) 2017年12月31日应收账款及2017年度营业收入情况

序号	2017年12月31日应收账款		
	客户	金额	对应收入确认
1	成都中车长客轨道车辆有限公司	46,659.34	79,531.26
2	安徽中源建设有限公司	7,176.90	5,040.10
3	中铁二局第二工程有限公司(注)	4,644.81	11.64
4	西成铁路客运专线陕西有限责任公司	3,775.68	3,227.08
5	苏北铁路有限公司	3,536.96	2,938.24
	合计	65,793.70	90,748.32
	应收账款占期末应收账款余额的比重	53.62%	54.66%
	/对应收入额占当期营业收入的比重		

(4) 2016年12月31日应收账款及2016年度营业收入情况

序号	2016年12月31日应收账款		
	客户	金额	对应收入确认
1	成都中车长客轨道车辆有限公司	30,859.82	66,366.76
2	安徽中源建设有限公司	6,672.02	7,828.75
3	中铁二局第二工程有限公司(注)	4,680.92	-
4	上海铁路局南京铁路枢纽工程建设指挥部	2,551.11	3,276.58
5	广东深茂铁路有限责任公司	2,529.29	3,326.87
	合计	47,293.15	80,798.96
	应收账款占期末应收账款余额的比重	48.76%	53.17%
	/对应收入额占当期营业收入的比重		

注：中铁二局第二工程有限公司应收款系应收新津 R1 线项目轨道系统款和零星产品销售款，由于 R1 线项目暂时停工，故相关货款暂未收回。

从上表可知，报告期各期末应收账款余额前五大客户明细对应销售收入占当期收入的比例均超过 50%，公司应收账款前五大客户明细，与销售收入客户分布基本匹配。

（二）应收票据及应收账款金额逐年大幅增加的原因及合理性，与公司收入规模是否匹配

报告期内，公司应收票据及应收账款占营业收入的比例情况如下：

单位：万元

项目	2019-6-30		2018-12-31		2017-12-31		2016-12-31
	金额	增减比	金额	增减比	金额	增减比	金额
应收票据账面余额	3,533.11	-27.42%	4,867.60	16.99%	4,160.79	206.92%	1,355.67
应收账款账面余额	176,722.75	3.08%	171,448.75	39.72%	122,704.99	26.51%	96,991.50
其中：成都中车长客	93,709.40	11.61%	83,964.25	79.95%	46,659.34	51.20%	30,859.82
合计	180,255.86	2.23%	176,316.35	38.98%	126,865.78	29.00%	98,347.17
项目	2019 年 1-6 月		2018 年度		2017 年度		2016 年度
	发生额	增减比	发生额	增减比	发生额	增减比	发生额
营业收入	77,114.08	-	196,021.06	18.07%	166,023.24	9.26%	151,955.55
其中：成都中车长客	43,877.58	-	114,200.48	43.59%	79,531.26	19.84%	66,366.76
应收票据、应收账款 占营业收入比例			89.95%		76.41%		64.72%

从上表可知应收票据及应收账款金额逐年增加，主要系轨道交通业务营业收入的大幅度增加以及对业务结算周期相对较长的行业特征等综合影响所致。因此，公司应收账款及应收票据余额逐年大幅增加与公司业务情况相符合，与公司的收入规模相匹配。

（三）应收票据及应收账款减值计提情况，减值准备计提的充分性、合理性；按其他方法计提坏账准备的应收账款的具体内容，区分该类组合的原因，分期收款方式结算的货款是否应划分至长期应收款

1、应收票据及应收账款减值计提情况，减值准备计提的充分性、合理性

(1) 公司应收票据及应收账款减值计提情况、与同类上市公司比较

单位：亿元

公司	期间	应收账款				应收票据				应收账款及应收票据合并综合计提比例
		账面余额	坏账准备	账面价值	综合计提比例	账面余额	坏账准备	账面价值	综合计提比例	
新筑股份	2019年6月末	17.67	0.97	16.70	5.49%	0.35	0.04	0.31	12.71%	5.64%
	2018年年末	17.14	0.86	16.29	4.99%	0.49	0.00	0.49	0.00%	4.85%
	2017年年末	12.27	0.64	11.63	5.20%	0.42	0.00	0.42	0.00%	5.03%
	2016年年末	9.70	0.50	9.20	5.18%	0.14	0.00	0.14	0.00%	5.11%
时代新材	2019年6月末	27.85	0.67	27.18	2.40%	13.73	0.03	13.70	0.23%	1.68%
	2018年年末	25.68	0.64	25.05	2.48%	16.60	0.06	16.54	0.39%	1.66%
	2017年年末	32.22	0.78	31.44	2.42%	21.03	0.00	21.03	0.00%	1.47%
	2016年年末	26.51	0.65	25.86	2.45%	17.29	0.00	17.29	0.00%	1.48%
中国中车	2019年6月末	955.15	52.40	902.74	5.49%	129.74	0.22	129.53	0.17%	4.85%
	2018年年末	692.48	50.43	642.06	7.28%	155.38	0.62	154.75	0.40%	6.02%
	2017年年末	828.42	51.69	776.73	6.24%	270.71	0.00	270.71	0.00%	4.70%
	2016年年末	782.86	42.33	740.53	5.41%	151.00	0.00	151.00	0.00%	4.53%

从上表可知，公司报告期各期末应收账款坏账准备综合计提率远高于时代新材，略低于中国中车。而公司应收账款及应收票据合并综合计提率远高于时代新材，与中国中车差别较小。

(2) 应收账款质量分析

1) 按账龄分析法（账龄组合）计提坏账准备的应收账款

单位：万元、%

账龄	2019-6-30		2018-12-31		2017-12-31		2016-12-31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1年以内	146,238.92	88.45	139,363.56	86.96	92,573.35	83.22	68,920.33	79.54
1-2年	8,112.46	4.91	10,315.27	6.44	7,924.77	7.12	12,139.35	14.01
2-3年	3,246.47	1.96	2,645.19	1.65	7,682.57	6.91	3,448.68	3.98
3-4年	533.75	0.32	5,633.37	3.52	1,235.66	1.11	569.13	0.66
4-5年	5,893.10	3.56	629.78	0.39	388.05	0.35	296.1	0.34
5年以上	1,305.58	0.79	1,666.21	1.04	1,439.51	1.29	1,279.61	1.48

合计	165,330.29	100	160,253.38	100	111,243.91	100	86,653.21	100
----	------------	-----	------------	-----	------------	-----	-----------	-----

报告期内，公司1年以内应收账款占比较高，且1年以内应收账款占比逐年增加。公司应收账款的账龄结构与公司销售回款政策相关，账龄结构良好，发生大量坏账的可能性较小。

2) 按其他方法（质保金组合）计提坏账准备的应收账款

单位：万元、%

组合名称	2019-6-30		2018-12-31		2017-12-31		2016-12-31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
其中：未到合同回款期	9,617.04	84.42	8,860.11	79.14	8,207.12	71.61	6,892.01	66.66
逾期1年以内（含1年，下同）	893.55	7.84	1,242.00	11.09	1,430.26	12.48	2,127.70	20.58
逾期1-2年	443.78	3.90	435.16	3.89	1,006.24	8.78	733.38	7.09
逾期2-3年	131.26	1.15	277.36	2.48	440.33	3.84	266.29	2.58
逾期3年以上	306.83	2.69	380.75	3.40	377.12	3.29	318.91	3.08
合计	11,392.46	100.00	11,195.37	100.00	11,461.08	100.00	10,338.29	100.00

针对产品质保金等款项，公司采用其他方式计提坏账准备。上述款项中，未到合同回款期的款项占比从2016年末的66.66%增长至2019年6月末的84.42%，相关应收款项的结构更加合理，发生大量坏账的可能性较低。

(3) 公司主要客户构成

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。公司应收账款及应收票据主要客户构成如下：

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

(4) 坏账核销情况

报告期内，公司仅于 2018 年度及 2019 年 1-6 月分别实际核销应收账款 83.62 万元以及 0.59 万元，核销金额较小，公司坏账准备计提充分。

综上所述，公司减值准备计提是充分，合理的。

2、按其他方法计提坏账准备的应收账款的具体内容，区分该类组合的原因，分期收款方式结算的货款是否应划分至长期应收款

报告期内，其他方法计提坏账准备的应收账款主要为未收回的质保金以及搅拌设备、路面施工机械设备和特种汽车相关分期收款的货款。区分该类组合，主要系质保金及分期收款的货款与一般货款相比，其面临的信用风险存在较大差异，为更加公允地反映公司的财务状况及经营成果，公司将该类款项单独划分为一个组合，并根据其逾期情况确定其计提比例。

截止目前，原有的搅拌设备、路面施工机械设备和特种汽车业务形成的分期收款业务已经陆续剥离，现有的该类组合全部为未收回的质保金余额。结合上述情况，公司分期收款方式结算的货款不应该划分到长期应收款核算。

（四）中介机构的核查意见

保荐机构及会计师履行了以下核查程序：1、查阅了公司应收账款客户明细表、应收票据明细表、收入明细表；2、查阅了公司同行业上市公司的应收账款、应收票据的计提政策及实际计提情况；3、了解了按其他方法计提坏账准备的应收账款的具体内容及划分原因。

经核查，保荐机构及会计师认为：1、公司应收账款前五大客户明细，与销售收入客户分布是基本匹配的；2、公司应收账款及应收票据余额逐年大幅增加是符合公司业务情况的，与公司的收入规模是匹配的；3、应收票据及应收账款减值计提是充分性的、合理的；4、分期收款方式结算的货款不应划分至长期应收款。

问题 6: 报告期内, 申请人存货余额逐年大幅增加, 最近一期末存货余额为 9.9 亿元, 金额较高。请申请人补充说明存货余额逐年大幅增长的原因及合理性, 是否与公司收入规模相匹配, 存货跌价准备计提依据, 相关减值准备计提是否充分合理。请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复:

(一) 请申请人补充说明存货余额逐年大幅增长的原因及合理性, 是否与公司收入规模相匹配

报告期内, 公司存货余额与收入匹配情况如下所示:

单位: 万元、%

业务板块	2019 年 6 月末存货			2019 年 1-6 月 营业收入		2018 年年末存货			2018 年度 营业收入		
	账面价值	增减比	占比	发生额	占比	账面价值	增减比	占比	发生额	增减比	占比
轨道交通业务	105,535.11	87.82	82.20	43,266.31	56.11	56,190.03	13.53	74.11	108,266.43	32.85	55.23
超级电容器	6,831.75	-5.44	5.32	8,351.32	10.83	7,224.79	33.52	9.53	13,979.66	19.96	7.13
桥梁功能部件及其他	16,025.59	29.20	12.48	25,496.45	33.06	12,403.99	1.86	16.36	73,774.97	1.24	37.64
合计	128,392.44	69.34	100.00	77,114.08	100.00	75,818.81	13.03	100.00	196,021.06	18.07	100.00

(续)

业务板块	2017 年年末存货			2017 年度营业收入			2016 年年末存货		2016 年度营业收入	
	账面价值	增减比	占比	发生额	增减比	占比	账面价值	占比	发生额	占比
轨道交通业务	49,493.05	66.99	73.78	81,498.25	22.86	49.09	29,637.52	61.15	66,335.34	43.65
超级电容器	5,410.98	35.00	8.07	11,653.17	62.00	7.02	4,008.24	8.27	7,193.21	4.73
桥梁功能部件及其他	12,176.93	-17.84	18.15	72,871.83	-7.08	43.89	14,820.11	30.58	78,426.99	51.61
合计	67,080.97	38.41	100.00	166,023.24	9.26	100.00	48,465.87	100.00	151,955.55	100.00

根据上表所述, 公司存货规模大幅增加, 主要系公司轨道交通业务存货大幅增加所致。报告期各期末, 公司轨道交通业务存货占比分别为 61.15%、73.78%、74.11%以及 82.20%, 呈现上升趋势。若剔除轨道交通业务存货, 则公司其他业

务的存货账面价值分别为 18,828.35 万元、17,587.92 万元、19,628.78 万元以及 22,857.33 万元，与报告期各年度对应业务规模基本保持稳定。

轨道交通业务存货大幅增长主要系公司轨道交通业务销售规模的增加，以及轨道交通车辆因其产品单位价值大，生产交货周期较长等行业特性，公司根据预计交货需求进行大量存货储备所致。轨道交通业务的生产组织模式为“以销定产”，即根据客户的订货合同或计划来安排、组织生产。根据轨道交通业务市场发展情况，公司按照交货计划，结合库存情况对主要材料进行备货，从而确保正常交货。2017 年年末、2018 年年末、2019 年 6 月末轨道交通业务存货账面价值同比变动比例分别为 66.99%、13.53%、87.82%；2016 年、2017 年、2018 年公司城市轨道交通业务营业收入分别同比增长 203.23%、22.86%、32.85%，轨道交通业务存货增长与收入增长基本匹配。2019 年 6 月末，公司轨道交通业务存货增长较快，主要系为有轨电车蓉 2 号线、成都轨道交通 5 号线一、二期工程地铁项目、成都轨道交通 8 号线一期工程地铁项目等项目进行的存货储备所致。

综上所述，存货余额逐年增长主要系营业收入增加及为确保正常交货而进行的合理储备所致；存货余额逐年大幅增长是合理的，与公司业务开展情况及收入规模相匹配。

(二) 存货跌价准备计提依据，相关减值准备计提是否充分合理

1、存货跌价准备计提依据

(1) 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。

(2) 可变现净值的计算方法

1) 原材料、在产品

公司原材料、在产品主要用于生产经营，对正常生产经营用的原材料、在产品，以所生产的产成品的估计售价减去到完工时估计将发生的成本、估计的销售费用和相关税费后金额确定可变现净值。对于部分不能用于生产经营的原材料和

在产品，以原材料、在制品的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定可变现净值。

产成品估计售价：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。完工时估计将发生的成本：根据技术及工艺标准测算相应完工产品成本，减去已发生产品成本确定。估计的销售费用：根据同类产品历史变动销售费用及合同预计销售费率确定。相关税费：根据公司营业税金及附加平均占收入比率水平确定。不同原材料用于同一种产品的，其可变现净值在不同原材料之间进行分配的方法：按技术标准，各类原材料占产品材料成本比重分配。

2) 库存商品、发出商品

以库存商品、发出商品估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定可变现净值。估计售价：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。估计的销售费用和相关税费与原材料和在产品确定的方法一致。

2、公司存货跌价准备计提是充分的

报告期各期末，公司对存货进行减值测试后，存货跌价准备的具体计提情况如下：

单位：万元

项目	2019-6-30	2018-12-31	2017-12-31	2016-12-31
原材料	213.06	125.68	125.68	143.74
在产品	781.56	781.56	855.64	839.48
库存商品	114.94	114.94	219.02	215.99
发出商品	9.76	9.76	9.76	9.76
低值易耗品				73.21
合计	1,119.32	1,031.94	1,210.10	1,282.18

上述计提减值准备的存货主要为（1）订单储备存货，因售价较低导致的存货成本高于可变现净值部分；（2）因市场或技术更新导致的产品改型或改制部分，因改型或改制费用导致的成本高于可变现净值部分。

公司轨道交通业务主要是按照“以销定产”的方式组织材料采购以及产品生产。公司2016年、2017年、2018年、2019年1-6月轨道交通业务的毛利率分别为5.00%、7.36%、12.95%、19.40%，呈逐年上升趋势，公司轨道交通产品竞争力以及议价能力得到一定程度提升。截至2019年6月30日，公司轨道交通业务存货储备主要系为有轨电车蓉2号线、成都轨道交通5号线一、二期工程地铁项目、成都轨道交通8号线一期工程地铁项目等项目进行的存货储备，公司根据企业会计准则及公司会计政策，对需进行改制的存货计提了779.67万元的存货跌价准备，其余存货未发现存在减值的情形。

公司桥梁功能部件业务存货主要用于国内外各类桥梁工程项目，报告期内公司桥梁功能部件业务毛利率相对较高。截至2019年6月30日，公司桥梁功能部件产品主要系为拟建、在建以及完工尚未结算的项目而储备的相关存货，公司根据企业会计准则及公司会计政策，对产品售价较低的存货计提了87.38万元存货跌价准备，其余存货未发现存在减值的情形。

公司超级电容业务存货主要用于轨道交通、电机车及公交车等领域，报告期内超级电容综合毛利率均较高，报告期内其综合毛利率均高于30%。截至2019年6月30日，公司超级电容储备存货主要系公司根据订单及预计交货情况而储备的相关存货，公司根据企业会计准则及公司会计政策，对预计售价过低及技术工艺改进等导致的存货成本高于可变现净值的存货计提了252.27万元存货跌价准备，其余存货未发现存在减值的情形。

除上述业务外，公司其他业务存货规模相对较小，公司已严格按照企业会计准则的规定，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。

综上所述，公司存货跌价准备计提依据是合理的，相关减值准备计提是充分的。

（三）中介机构的核查意见

保荐机构及会计师履行了以下核查程序：1、获取并查阅了公司存货明细表，了解存货逐年上升原因；2、了解了公司生产模式，取得公司的客户订单，了解产品的订单覆盖情况；3、获取了报告期各年度存货跌价计提明细及其计提依据，评价计提充分性、准确性；4、各年末对公司的存货进行了监盘，核查存货是否存在积压、滞销等情形；5、抽取了部分大额存货余额进行了计价测试。

经核查，保荐机构及会计师认为：1、存货余额逐年大幅增长是合理的，与公司收入规模相匹配；2、存货跌价准备计提依据合理，相关减值准备计提是充分合理的。

问题 7: 报告期内, 申请人开发支出金额逐年大幅增长, 最近一期末为 3.85 亿元。请申请人补充说明: (1) 开发支出对应研发项目的基本情况, 报告期内逐年大幅增长的原因及合理性, 是否存在无实际应用价值长期挂账的情形, 是否应计提减值或及时结转至无形资产; (2) 研发支出资本化的具体原则, 结合可比公司资本化条件, 说明公司研发支出资本化是否符合会计准则的相关规定。请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复:

(一) 开发支出对应研发项目的基本情况, 报告期内逐年大幅增长的原因及其合理性, 是否存在无实际应用价值长期挂账的情形, 是否应计提减值或及时结转至无形资产

1、开发支出对应研发项目的基本情况

报告期内, 公司研发项目投入情况如下:

单位: 万元

项目	2016年1月1日	本期增加	本期减少	2017年1月1日	本期增加	本期减少	2018年1月1日
新制式轨道交通					1,389.85		1,389.85
100%低地板城市有轨电车整车研发	7,548.14	1,813.43		9,361.57	4,070.89		13,432.46
嵌入式道床项目					458.17		458.17
超级电容项目					873.72		873.72
合计	7,548.14	1,813.43		9,361.57	6,792.62		16,154.19

(续)

项目	2018年1月1日	本期增加	本期减少	2019年1月1日	本期增加	本期减少	2019年6月30日
新制式轨道交通	1,389.85	19,751.79		21,141.64	1,879.97		23,021.61
100%低地板城市有轨电车整车研发	13,432.46	1,647.64		15,080.10	1,373.13		16,453.23
嵌入式道床项目	458.17	9.46		467.63			467.63
超级电容项目	873.72	350.90	873.72	350.89	345.86		696.76
合计	16,154.19	21,759.79	873.72	37,040.27	3,598.96		40,639.23

(1) 新制式轨道交通研发项目情况

新制式轨道交通主要系中低速磁悬浮系统研发项目的研制，中低速磁悬浮系统研发项目系根据公司发展多制式轨道交通业务的发展战略，采用技术引进加自主研发模式开发。该项目围绕时速 160 -200km/h 磁悬浮试验线建设为中心，同时承担车辆、轨道、桥梁、供电、信号等中低速磁浮关键设备和系统的研发，以及基础试验平台的搭建，对于推动我国中低速磁悬浮技术的发展具有重要的战略意义。磁悬浮试验线建设分两期实施，第一期工程单线长度 3.5 公里，建成并投入使用后，磁悬浮车辆将达到 160km/h 运行速度。目前，第一期工程首开段单线长度 400 米已建成，工程样车在首开段 400 米上完成了线路的检验与调试，实现了调试运行。试验线一期工程剩余线路的桩基、承台、墩柱、组梁及架梁工作正在有序推进，预计于 2019 年 12 月全线贯通，满足模拟商业化运营的三编组车辆进行 160km/h 联调联试要求。

(2) 100%低地板城市有轨电车整车研发项目情况

100%低地板城市有轨电车整车开发项目系根据公司发展轨道交通业务的发展战略，采用技术引进加自主研发模式开发，研发完成后，公司将具备 100.00%低地板城市有轨电车的整车的研究、设计及生产能力。2015 年 11 月对方交付了技术资料，2017 年 9 月开始进入试验运行及自我检测阶段，2019 年 7 月 28 日，公司自主知识产权 100%低地板有轨电车(规格型号：XZD100-I)通过了中铁检验认证中心（CRCC）产品认证，收到 CRCC 颁发的《城轨装备合格评定证书》，是国内第一个通过 CRCC 合格评定认证的城市轨道交通车辆。本次证书的取得，标志着公司通过了整车型式试验、关键零部件型式检验以及工厂现场质量保证能力检查，证明了公司有轨电车的优良性能和安全可靠的质量，体现了公司的自主研发设计、生产制造现代有轨电车能力，表明了公司具有自主知识产权的有轨电车已经具备了进行商业化、市场化的条件。截至目前，XZD100-I 型 100%低地板有轨电车已完成研发，对应开发支出余额已结转至无形资产进行核算。

(3) 嵌入式道床项目情况

嵌入式道床项目采用公司、广州地铁设计研究院有限公司、西南交通大学联合研发的形式，其技术来源为自主研发、高校及科研院所协作相结合。该项目完成后可以从源头控制轨道结构的振动和噪声，具有减振降噪性能好、钢轨波磨少、

施工周期短、养护维修少等优点，在未来具有广阔应用前景。目前，该项目尚处于线路测试和调整阶段。

2、报告期内逐年大幅增长的原因及合理性，是否存在无实际应用价值长期挂账的情形，是否应计提减值或及时结转至无形资产

报告期内研发投入金额大幅增长，主要系公司投入 100%低地板城市有轨电车整车研发以及以内嵌式中低速磁悬浮系统为代表的新制式轨道交通。

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；公司也有足够的人力、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。故对应研发投入是合理的，不存在无实际应用价值长期挂账、应计提减值以及应结转无形资产而未结转的情况。

(二) 研发支出资本化的具体原则，结合可比公司资本化条件，说明公司研发支出资本化是否符合会计准则的相关规定

1、研发支出资本化的具体原则

项目	研发资本化时点
新制式轨道交通	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	
嵌入式道床项目	
超级电容项目	

2、可比公司资本化条件

公司及可比公司	内部研究开发支出会计政策
---------	--------------

新筑股份	<p>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：</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>
时代新材	<p>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>
中国中车	<p>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。</p> <p>研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。</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>

3、主要项目研发支出资本化具体依据

项目	开发阶段开始依据
新制式轨道交通研发项目	公司在研发项目同时具备以下几个条件时，予以资本化： (1) 已完成项目前期市场调研； (2) 完成项目包括技术、经济效益等方面的可行性研究，并且凝聚了相关资源支撑项目的研发； (3) 公司相关权利机构批准的立项报告。
100%低地板城市有轨电车整车研发	
嵌入式道床项目	
超级电容项目	

综上所述，公司与同类上市公司研发资本化时点的判断依据是一致的。公司研发支出资本化符合会计准则的相关规定。

(三) 中介机构的核查意见

保荐机构及会计师履行以下核查程序：1、查阅了公司年度报告等公告文件，了解公司报告期内研发投入情况，检查研发费用构成项目的相关性和合理性，研发项目与公司的现有产品结构或未来的发展战略的相关性；2、获取了公司研发相关的内部控制制度，取得研究开发项目的可行性分析报告、立项报告等，关注公司研发项目的审批情况；3、与公司管理层进行沟通，了解研发项目的技术可行性及未来市场前景；4、查阅分析了轨道交通、超级电容等行业的研究报告，分析行业市场前景，判断研发项目的未来盈利情况；5、对研发支出的归集及凭证进行了检查。

经核查，保荐机构及会计师认为：1、公司报告期各年度研发支出大幅增长的原因是合理的，不存在无实际应用价值长期挂账、应计提减值以及应结转无形资产而未结转的情况；2、公司研发资本化确认依据是合理的，符合《企业会计准则》的要求。

问题 8: 报告期内成都中车长客均为申请人第一大客户, 销售收入占比在 50%左右, 且 2016 年、2017 年成都中车长客为申请人第一大供应商。请申请人补充说明与成都中车长客的合作模式, 客户与供应商重合的原因及合理性, 是否存在对成都中车长客的重大依赖, 相关合作是否稳定可持续。请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复:

(一) 公司与成都中车长客的合作模式及合作关系

公司上市时的主营业务为桥梁功能部件及工程机械产品, 相关产品主要应用于公路、铁路桥梁工程的建设。国内铁路尤其是高速铁路经过 2005-2010 年的快速发展后, 自 2011 年下半年开始, 投资建设进度放缓, 投资强度明显下降, 公司主要的铁路建设市场受到较大程度的影响。同时, 当时国内宏观经济处于转型期, 不确定因素增多, 公司传统业务面临较为严峻的经营环境。根据当时公司的发展战略, 公司决定在立足已有业务组合的基础上, 充分利用公司资源, 积极开拓新市场、新项目, 形成各业务领域完整的产业链和产品链。为此, 公司最终决定利用公司现有资源向城市轨道交通领域, 特别是有轨电车市场转型。

在城市轨道交通领域处于绝对统治地位的分别为中国北车及中国南车。公司经多次协商, 最终选择与中国北车下属子公司长春轨道客车股份有限公司(后更名为“中车长春轨道客车股份有限公司”, 以下简称“长客股份”)进行合作, 依托长客股份的技术优势及知名度和新筑股份的本地化优势, 共同开拓城市轨道交通市场。

2011 年 10 月 16 日, 公司与长客股份签署《关于设立成都长客新筑轨道交通装备有限公司的协议》, 于 2012 年 2 月 14 日共同发起设立长客新筑, 公司持股 80%, 长客股份持股 20%。

2012 年 8 月 30 日, 长客新筑与长客股份签署《技术转让协议》, 约定长客股份向长客新筑授权 B 型不锈钢城市轨道交通车辆和现代有轨电车的总装技术, 该技术转让协议有效期为 20 年。至此, 长客新筑掌握了 B 型不锈钢城市轨道交通车辆和现代有轨电车的总装技术, 可从事相关城市轨道交通车辆的制造和维修等业

务。

2014年11月，公司与长客股份共同出资设立成都北车有限公司（后更名为“成都中车长客轨道车辆有限公司”，简称“成都中车长客”，即公司报告期内第一大客户），其中长客股份持股80%，公司持股20%。

长客股份及其控股子公司成都中车长客未在成都地区建立生产基地，而是通过对长客新筑进行技术授权生产。从业务分工上，长客新筑开展地铁车辆、城市有轨电车的生产、维修业务，长客股份及其控股子公司成都中车长客在成都及周边市场获取订单交由长客新筑生产。因此，成都中车长客为长客新筑的单一第一大客户。

由于长客股份在成都无自有生产基地，需依托长客新筑的生产能力，而长客新筑获得长客股份地铁车辆相关技术授权，依托成都中车长客获取轨道交通车辆建造订单，因此，新筑股份与长客股份系共同拓展市场的合作关系。随着成都城市轨道交通的持续发展，新筑股份与长客股份的相关合作稳定，不会对公司的持续经营产生重大不利影响。

（二）客户与供应商重合的原因及合理性

根据长客新筑与成都中车长客的合作方式及签署的相关协议，长客新筑地铁生产过程中所使用的车体及整体转向架由成都中车长客提供。

2016年、2017年，针对上述由成都中车长客提供的车体及整体转向架，公司做采购处理，待整车生产完成后，再以整车价格销售给成都中车长客。从而导致2016年、2017年，公司客户与供应商存在重合。

2018年以来，针对上述由成都中车长客提供的车体及整体转向架，经双方协商，作为业主自带件处理，从而导致成都中车长客不再为公司供应商，且2018年以后公司单位车辆的售价有所下降，但毛利率有所增加。

（三）中介机构核查意见

保荐机构及会计师履行了以下核查程序：1、查阅了公司与长客股份签订的设立长客新筑、成都中车长客的协议以及《技术转让协议》；2、查阅了长客新筑与成都中车长客签订的相关合同；3、访谈了公司、成都中车长客相关人员。

经核查，保荐机构及会计师认为：1、公司与长客股份、成都中车长客的合作符合行业惯例，双方系共同拓展市场的合作关系，相关合作稳定，不会对公司的持续经营产生重大不利影响；2、成都中车长客既为公司的供应商，又为公司的客户系因为地铁生产的车体及转向架由成都中车长客提供所致，具有合理性。

问题 9: 近一年一期, 申请人其他非流动资产金额出现较大幅度增长。最近一期末金额为 2.35 亿元, 主要为预付工程款。请申请人补充说明: (1) 预付工程款的交易对手方及交易的具体内容, 交易方是否为关联方; (2) 金额大幅提升的原因及合理性, 预付大额工程款项是否符合行业惯例, 申请人资金较为紧张的情况下预付大额工程款项的合理性。请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复:

(一) 预付工程款的交易对手方及交易的具体内容, 交易方是否为关联方

2018 年末及 2019 年 6 月末。公司预付工程款的具体情况如下:

单位: 万元

预付单位名称	交易内容	是否为关联方	2019-6-30	占比	2018-12-31	占比
马克斯博格国际欧洲公司(苏美达国际技术贸易公司代理进口)	进口中低速磁浮轨道、设备、模具、车辆等	否	12,220.21	52.96%	11,414.79	62.75%
成都科诺建筑工程有限公司	动调线附属存车线改造工程、希望路 799 号厂区 6#车间工程、磁浮临时梁场工程等	否	6,027.34	26.12%	5,178.20	28.47%
四川新筑路业发展有限公司	中低速磁浮综合试验线项目	是	896.97	3.89%	500.00	2.75%
山东德科电气有限公司	中低速磁浮综合试验线项目牵引变电所变电设备	否	778.54	3.37%	0.00	0.00%
四川金顶集团成都恒通商品混凝土有限公司	中低速磁浮综合试验线项目物资	否	522.44	2.26%	0.00	0.00%
江苏惠瑞净化空调工程有限公司	奥威科技南汇产业基地南二楼生产车间环境改造工程、净化除湿系统工程等	否	613.48	2.66%	0.00	0.00%
中国华西企业股份有限公司	废气排放风管设备及安装工程	否	360.00	1.56%	360.00	1.98%
其他工程/设备款汇总		否	1656.48	7.18%	737.33	4.05%
合计			23,075.47	100.00%	18,190.32	100.00%

如上表所述，预付工程款的交易对手中，除四川新筑路业发展有限公司为关联方外，其余均为非关联方。

公司为加快推进新筑股份中低速磁浮综合试验线项目，委托招标代理机构四川标源招标代理有限公司采取邀请招标方式确定施工方，最终确定拟中标人为四川新筑路业发展有限公司。公司于2018年12月24日召开了第六届董事会第三十七次会议，审议通过《关于关联方中标新筑股份中低速磁浮综合试验线项目施工标段的议案》，关联董事均回避表决。公司独立董事就该事项发表了事前认可意见及独立意见。公司与四川新筑路业发展有限公司的关联交易履行了必要的内部审批程序，关联交易定价公允，本次关联交易没有损害公司利益以及股东的利益。

（二）金额大幅提升的原因及合理性，预付大额工程款项是否符合行业惯例，申请人资金较为紧张的情况下预付大额工程款项的合理性

如本题（一）所示，公司预付工程款近一年一期金额较大，主要与中低速磁浮综合试验线项目技术引进、外购设备以及试验线建设有关。

2018年公司与马克斯·博格公司签署了技术许可、磁浮交通系统轨道供货、车辆供货、生产设备供货等协议，引进了内嵌式中低速磁悬浮系统包括轨道、车辆、运控、工艺及装备的全套生产和运营技术，以及磁浮交通系统轨道、磁浮车辆、生产设备等。预付马克斯·博格国际欧洲公司（苏美达国际技术贸易公司代理进口）款项，主要为公司进口中低速磁浮轨道、设备、模具、车辆等相关设备及物资款项，占全部预付工程款的50%以上。公司根据合同约定预付首付款、验货款等，但由于相关设备及物资尚未到达公司，故预付款暂未结转。

为保障中低速磁浮项目技术引进、消化和吸收，公司需修建中低速磁浮试验线项目，并配套采购相关设备及物资。但由于中低速磁浮项目建设周期长、投入大、时间紧，公司结合项目的具体情况及合同约定等，并结合行业惯例对相关供货商及工程承包商预付一定比例的款项。但由于工程尚未结算、以及相关设备尚未验收，故预付款暂未结转，待工程结算、设备验收后结转至在建工程、固定资产。

报告期内公司积极筹措资金，严格遵守合同约定，按合同规定的进度节点及时向供应商支付进度款，全力保证中低速磁浮技术引进以及试验线建设项目的正常、顺利推进。

综上所述，公司在资金较为紧张的情况下预付工程款是符合公司实际业务情况和行业惯例的，近一年一期预付工程款金额大幅提升是合理的。

（三）中介机构的核查意见

保荐机构及会计师履行了以下核查程序：1、获取了报告各期其他非流动资产中预付工程款明细表；2、抽查大额预付工程款供应商对应的合同，查看具体合同条款是否与实际履约进度一致，了解付款条款是否合理；3、抽查了公司对主要供应商付款凭据及流水；4、获取项目工程进度结算资料；5、对主要项目实施走访等。

经核查，保荐机构及会计师认为公司在资金较为紧张的情况下预付工程款是符合公司实际业务情况和行业惯例的，近一年一期预付工程款金额大幅提升是合理的。

问题 10: 申请人最近一期末长期应收款金额为 1.27 亿元，主要为新津现代有轨电车示范线项目资本金及其投资收益、保证金。请申请人补充说明前述项目的合作模式及盈利模式，累计投资收益的确认依据及其合理性，前述长期应收款减值计提情况，减值准备计提是否充分谨慎。请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复：

（一）项目的合作模式及盈利模式

为建设新津现代有轨电车示范线项目（以下简称 R1 线），2013 年 11 月，公司作为投资人，与新津县交通建设投资有限公司（以下简称“交投公司”）签署了投资合作协议，成立项目公司（其中交投公司出资比例为 20.00%，公司出资比例为 80.00%），采用 PPP 模式实施项目建设。

1、项目具体情况如下

项目名称	新津现代有轨电车示范线	项目地点	成都市新津县
项目内容	路线起于工业园 A 区（龙王渡小区），经老城区、普兴镇、物流园区、新材料功能区（新材 28 路），止于中粮集团，共设地面车站 19 座，停保基地 1 座。		
项目规模及主要情况	R1 线全长共约 20.24km，总投资额估算为人民币 21.5 亿元。其中 R1 线一期工程全长 3.71Km，已于 2016 年停工。		

2、合作模式

（1）交投公司是项目的业主，自投资合同签订之日起 30 日内，双方共同出资设立项目公司，以项目公司作为项目的实施主体负责完成项目建设，并负责项目的管理。

（2）项目建设资金分为项目资本金和项目借贷资金，其中：项目资本金由公司和交投公司按约定方式投入；项目借贷资金以项目公司为融资主体融资解决，公司负责办理具体融资事宜，交投公司负责提供融资担保。

（3）在项目交工验收合格后的合理期限内，公司将其所持有的项目公司全部股权转让给交投公司，退出项目。公司有权就其投入项目资本金获得合理的投资收益。

3、盈利模式

根据双方约定，公司对项目投资的年综合收益率为10%。投资收益的具体计算方法为：根据公司投入项目的每笔项目资本金的使用时间（从资金到达项目公司账户之日起至双方签订股权转让协议之日止），按年综合收益率10%计算得出该笔资金的全部收益，再将每笔项目资本金的收益相加得出的总金额即为公司的全部投资收益。

公司通过股权转让款收回投资本金并获得投资收益，如果公司股权经评估确认的价值超过公司的投资本金及投资收益总额之和的，则超出部分公司不要求交投公司支付。公司退出时，双方应当签订《股权转让协议》，就公司股权转让的相关事宜进行约定。

（二）累计投资收益的确认依据及其合理性

单位：万元

项目	年度	投资本金	投资收益		计算依据
			当期	累计	
新津现代有轨电车示范线项目资本金	2013 年度	8,000.00	105.53	105.53	预计内含报酬率计算确认投资收益
	2014 年度	8,000.00	633.20	738.73	
	2015 年度	8,000.00	633.20	1,371.93	
	2016 年度	8,000.00		1,371.93	详见注
	2017 年度	8,000.00		1,371.93	
	2018 年度	9,360.00		1,371.93	
	2019 年 1-6 月	9,360.00		1,371.93	

注：2016 年 1 月，因该项目一期示范线前期线路试运行后基于四川天府新区轨道交通总体规划尚未确定，导致项目暂缓，公司基于谨慎性考虑，从 2016 年度起暂未计提对应年度应确认项目资本金所获得的投资收益。

（三）前述长期应收款减值计提情况，减值准备计提是否充分谨慎

截止 2019 年 6 月 30 日，公司未对上述项目计提长期应收款减值准备。上述项目暂缓是因为四川天府新区轨道交通总体规划尚未完全确定的影响，并非公司

与交投公司的主观意志而中断。据了解，目前，新津县有轨电车线网规划已完成，R1 线一期工程已纳入上述线网规划，目前公司正积极与新津县相关部门共同推进 R1 线一期工程复工工作。综上所述，上述长期应收款不存在减值的情况，未计提减值准备是充分谨慎的。

（四）中介机构的核查意见

保荐机构及会计师履行了以下核查程序：1、获取了新津现代有轨电车示范线项目合作协议；2、取得并重新计算公司针对上述项目所确认的投资收益；3、对上述项目进行实地走访，查看项目具体进展，了解投入的资产状况；4、通过政府公开信息查询成都市天府新区轨道交通总体规划方案的进展。

经核查，保荐机构及会计师认为上述项目计提的投资收益是合理的，上述长期应收款不存在减值的情况，未计提减值准备是充分谨慎的。

问题 11: 请申请人补充说明本次发行董事会决议日前六个月至今公司实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的具体情况，结合公司主营业务说明公司最近一期末是否持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务，下同）情形，对比目前财务性投资总额与本次募集资金规模和公司资产负债水平说明本次募集资金量的必要性。请保荐机构、会计师、律师就相关投资是否属于财务性投资发表明确意见，并说明公司是否存在变相利用募集资金投资类金融及其他业务的情形。

回复：

（一）财务性投资及类金融业务的定义及相关规定

1、财务性投资的定义及相关规定

根据中国证监会《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》，上市公司申请再融资时，除金融类企业外，原则上最近一期末不得存在持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

根据中国证监会《关于上市公司监管指引第 2 号——有关财务性投资认定的问答》，财务性投资除持有交易性金融资产和可供出售金融资产、借予他人、委托理财等情形外，对于上市公司投资于产业基金以及其他类似基金或产品的，如同时属于以下情形的，应认定为财务性投资：1、上市公司为有限合伙人或其投资身份类似于有限合伙人，不具有该基金（产品）的实际管理权或控制权；2、上市公司以获取该基金（产品）或其投资项目的投资收益为主要目的。

根据中国证监会《再融资业务若干问题解答》（二）的相关规定：

（1）财务性投资包括但不限于：设立或投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资；购买收益波动大且风险较高的金融产品；非金融企业投资金融业务等。

（2）发行人以战略整合或收购为目的，设立或投资与主业相关的产业基金、并购基金；为发展主营业务或拓展客户、渠道而进行的委托贷款，以及基于政策原因、历史原因形成且短期难以清退的投资，不属于财务性投资。

(3) 上述金额较大指的是，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的 30%。期限较长指的是，投资期限（或预计投资期限）超过一年，以及虽未超过一年但长期滚存。

2、类金融业务的定义及相关规定

根据中国证监会《再融资业务若干问题解答》（二）的相关规定：

(1) 除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、商业保理和小贷业务等。

(2) 发行人不得将募集资金直接或变相用于类金融业务。对于虽包括类金融业务，但类金融业务收入、利润占比均低于 30%，且本次董事会决议日前 6 个月至本次发行前未对类金融业务进行大额投资的，在符合下列条件后可推进审核工作：①本次募集资金投向全部为资本性支出，或本次募集资金虽包括补充流动资金或偿还银行贷款等非资本性支出，但已按近期投入类金融业务的金额进行了调减。②公司承诺在本次募集资金使用完毕前或募集资金到位 36 个月内，不再新增对类金融业务的资金投入（包含增资、借款、担保等各种形式的资金投入）。

(3) 与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策的融资租赁、商业保理及供应链金融，暂不纳入类金融计算口径。发行人应结合融资租赁、商业保理以及供应链金融的具体经营内容、服务对象、盈利来源，以及上述业务与公司主营业务或主要产品之间的关系，论证说明该业务是否有利于服务实体经济，是否属于行业发展所需或符合行业惯例。

（二）本次发行董事会决议日前六个月至今公司不存在实施或拟实施财务性投资及类金融业务的情况

2019 年 7 月 23 日，公司召开第六届董事会第四十三会议，审议通过了本次非公开发行股票的相关议案。

根据公司《2019 年半年度财务报告》及公司出具的说明，董事会前六个月至今（即 2019 年 1 月 22 日至本反馈意见回复出具日），公司不存在实施或拟实施财务性投资和类金融业务的情况。

(三) 最近一期末, 公司不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资(包括类金融业务)的情形

1、公司最近一期末, 持有交易性金融资产、衍生金融资产情况

截至 2019 年 6 月末, 公司持有的交易性金融资产、衍生金融资产金额为 0。

2、公司最近一期末, 持有的长期股权投资情况

2019 年 6 月末, 公司持有长期股权投资的情况如下:

单位: 万元、%

项目	2019/6/30	
	金额	持股比例
四川省轨道交通产业发展有限责任公司	2,822.62	35.00
合计	2,822.62	

根据四川省轨道交通产业发展有限责任公司的营业执照, 其经营范围为轨道交通核心技术研发、整车总装、零部件生产、运营维保、检测综合服务, 项目投资(轨道交通类, 不得从事非法集资、吸收公众资金等金融活动)。(依法须经批准的项目, 经相关部门批准后方可开展经营活动)。

公司上述投资对象与公司主营业务直接相关, 不属于财务性投资。

3、公司最近一期末, 持有的其他权益工具投资情况

2019 年 6 月末, 公司持有其他权益工具投资的情况如下:

单位: 万元、%

项目	2019/6/30	
	金额	持股比例
成都中车长客轨道车辆有限公司	600.00	20.00
西南交大(上海)轨道交通研究院有限公司	50.00	10.00
昕中和成都胶业有限公司	75.00	4.76
四川新筑通工汽车有限公司	8,965.00	18.48
合计	9,690.00	

根据中车长客的营业执照，其经营范围为轨道车辆及配件制造、修理、日常保养、销售、租赁、运营管理、运维服务，技术开发与咨询服务，轨道交通装备备品、备件、低值易耗品和主要零部件的采购、销售；城市轨道工程总承包业务（BT 和 BOT）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

根据西南交大（上海）轨道交通研究院有限公司的营业执照，其经营范围为轨道交通科技领域的技术开发、技术咨询、技术转让、技术服务，电子设备、轨道交通设备销售，商务信息咨询，会展服务，实业投资，物业管理，市政公用建设工程施工（工程类项目凭许可证资质经营），从事货物及技术的进出口业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

根据昕中和成都胶业有限公司的营业执照，其经营范围为混炼胶、汽车橡胶密封件制造、销售；橡胶板、管、带制造、销售；橡胶原料销售；橡胶加工专用设备销售、租赁；橡胶技术开发、咨询。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

根据新筑通工的营业执照，其经营范围为大中型客车、专用货车、自卸车（改装类）、通用货车挂车、普通罐式车辆、常压危险品罐式车辆、专用作业车、纯电动城市客车、混合动力城市客车、纯电动厢式运输车制造及销售；车载钢（铝）罐体制造及销售，汽车配件加工销售，机械加工、商用车辆的销售及租赁；机械装备类技术服务；汽车租赁（不含驾驶员服务）；电池销售、租赁及回收；充电站（桩）建设及经营；进出口业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

公司上述投资对象与公司主营业务直接相关，不属于财务性投资。

4、公司最近一期末，持有的长期应收款情况

项目	2019/6/30	
	金额	占比
新津现代有轨电车示范线项目资本金	9,360.00	69.88
新津现代有轨电车示范线项目投资收益	1,371.93	10.24
保证金	2,662.49	19.88

合计	13,394.43	100.00
----	-----------	--------

上述长期应收款中，保证金不属于投资。

根据公司与新津县交通建设投资有限公司签署《新津现代有轨电车示范线项目投资合作合同》，合同约定了公司在项目完成后的退出机制且约定了公司在该项目中的年综合收益率为 10%，属于财务性投资。新津现代有轨电车示范线项目资本金及项目投资收益合计金额为 10,731.93 万元。

综上所述，最近一期末，公司持有的交易性金融资产、衍生金融资产、长期股权投资及其他权益工具投资合计金额为 12,512.62 万元，且均不属于财务性投资；最近一期末，公司持有的长期应收款中财务性投资金额为 10,731.93 万元。上述投资性资产合计为 23,244.55 万元，仅占公司最近一期末合并报表归属于母公司股东净资产的 10.18%，其中财务性投资金额为 10,731.93 万元，仅占公司最近一期末合并报表归属于母公司股东净资产的 4.70%。公司不存在财务性投资总额超过合并报表归属于母公司净资产 30% 的情形。

（四）对比目前财务性投资总额与本次募集资金规模和公司资产负债水平说明本次募集资金量的必要性，是否存在变相利用募集资金投资类金融及其他业务的情形。

基于前述，公司最近一期末不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资及类金融业务的情形。且董事会前六个月至今，公司不存在实施或拟实施的财务性投资和类金融业务的情形。根据《再融资业务若干问题解答（二）》，公司不存在需要从本次募集资金总额中扣除财务性投资金额的情况。

截至 2019 年 6 月末，公司资产负债率高达 67.37%，有息负债占总负债的比例高达 55.58%，远高于同行业上市公司。有息负债占比较高，导致公司负债结构失衡，公司偿债付息压力较大，严重制约了公司的发展。以截至 2019 年 6 月 30 日的的数据测算，假设本次非公开发行募集资金总额不超过 70,000 万元，用于偿还金融机构贷款，不考虑发行费用，则公司本次发行完成后的资产负债率将由 67.37% 下降至 57.95%，有息负债占总负债的比例将由 55.58% 下降至 48.37%，有息负债占比仍高于同行业上市公司，因此，本次募集资金量具有必要性。

本次募集资金扣除发行费用后，将全部用于偿还金融机构贷款，不存在变相利用募集资金投资类金融及其他业务的情形。

（三）中介机构核查意见

保荐机构、会计师及律师履行了以下核查程序：1、查阅了公司财务报告；2、查阅了本次发行董事会决议日前六个月内的董事会决议、股东大会决议等公开披露的信息；3、查阅了公司对外投资公司的营业执照、公司章程等工商资料，了解公司对外投资的目的、业务情况、投资期限等。

经核查，保荐机构、会计师及律师认为：1、公司本次发行董事会前六个月至今未实施或拟实施财务性投资及类金融类业务，公司最近一期末不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务）的情形；2、公司本次募集资金量与现有净资产规模较为匹配，具有必要性和合理性；3、公司不存在变相利用募集资金投资类金融及其他业务的情形。

（以下无正文）

（本页无正文，为《成都市新筑路桥机械股份有限公司关于成都市新筑路桥机械股份有限公司非公开发行股票申请文件反馈意见的回复》之签署页）

成都市新筑路桥机械股份有限公司

2019年10月17日

（本页无正文，为《申万宏源证券承销保荐有限责任公司关于成都市新筑路桥机械股份有限公司非公开发行股票申请文件反馈意见的回复》之签署页）

保荐代表人：

刘 强

杨 晓

保荐机构总经理：

张 剑

申万宏源证券承销保荐有限责任公司

2019年10月17日

保荐机构申万宏源证券承销保荐有限责任公司

总经理声明

本人已认真阅读成都市新筑路桥机械股份有限公司本次反馈意见回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，反馈意见回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构总经理：

张 剑

申万宏源证券承销保荐有限责任公司

2019年10月17日