

浙江方正电机股份有限公司

与海通证券股份有限公司

关于

浙江方正电机股份有限公司

非公开发行股票

申请文件二次反馈意见的回复

保荐人（主承销商）



（上海市广东路 689 号）

二〇二一年四月

浙江方正电机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：

根据贵会第 210062 号《中国证监会行政许可项目审查二次反馈意见通知书》（以下简称“反馈意见”的要求），海通证券股份有限公司（以下简称“海通证券”、“保荐机构”）会同浙江方正电机股份有限公司（以下简称“方正电机”、“公司”或“发行人”）、浙江六和律师事务所（以下简称“发行人律师”）、致同会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）对贵会反馈意见逐项予以了落实，现将有关情况汇总说明和回复如下：

本回复说明中使用的术语、名称、缩略语，除特别说明外，与其在《海通证券股份有限公司关于浙江方正电机股份有限公司非公开发行 A 股股票之尽职调查报告》、《浙江方正电机股份有限公司与海通证券股份有限公司关于浙江方正电机股份有限公司非公开发行股票申请文件反馈意见的回复（修订稿）》中的含义相同。

目 录

问题一、关于实际控制人.....	4
问题二、关于中车交通股权结构的信息披露.....	27
问题三、关于商誉减值测试.....	30
问题四、关于应收账款.....	48

问题一、关于实际控制人。根据申报材料，2019年8月，张敏、钱进将所持发行人合计2,350万股股票（占当时上市公司总股本的5.01%）转让给卓越汽车，同时张敏将所持方正电机56,263,167股股份（占当时上市公司总股本的12.00%）对应的表决权委托给卓越汽车行使。卓越汽车成为本公司的控股股东。德清基金（有限合伙）持有卓越汽车98.59%股权，为卓越汽车的控股股东；根据《合伙协议》，上海绿脉实际控制德清基金，中车交通系上海绿脉的控股股东，中车交通无控股股东、实际控制人，中车产业和绿脉控股各持有中车交通34.13%股权；中车交通股东中，中车产业的实际控制人为国务院国有资产监督管理委员会，绿脉控股的实际控制人为顾一峰。请发行人：

（1）说明张敏、钱进是否通过不限于借款、担保等方式为卓越汽车购买发行人股权提供财务资助，张敏、钱进与卓越汽车及其下属公司之间的是否存在资金往来；（2）结合《上市公司重大资产重组管理办法》规定，说明此次股权转让及表决权委托是否有意规避监管政策的相关规定，是否构成变相“卖壳”；（3）结合绿脉控股股东结构、涉及合伙企业出资人、管理人及合伙协议关于决策权、收益权安排，说明绿脉控股的实际控制人认定是否准确、合理；（4）结合侯微、郑斌、冯融、许颖与顾一峰共同投资企业的情况，说明上述人员之间的关系。（5）说明顾一峰、冯融在中车产业及其关联企业的任职情况，并结合绿脉控股股权形成过程，说明绿脉控股与中车产业是否完全独立，相互之间是否存在利益关联；（6）说明绿脉控股、中车产业与中车交通其他小股东之间是否存在关联关系、一致行动人关系或表决权委托等特别安排，中车交通无控股股东、实际控制人认定是否准确；（7）结合中车交通的公司章程和相关协议的规定，说明中车交通股东会、董事会、管理层等公司治理安排，以及公司分红政策，各方是否存在特殊约定或安排；（8）说明本次非公开发行是否可能导致卓越汽车及其关联方在方正电机持有股份的比例合计超过20%，根据《股权转让协议》上述情形导致部分条款约定自动失效是否可能影响发行人控制权稳定。

请保荐机构和发行人律师进行核查，说明核查所依据的方法、程序并发表明确核查意见。

回复：

一、说明张敏、钱进是否通过不限于借款、担保等方式为卓越汽车购买发行人股权提供财务资助，张敏、钱进与卓越汽车及其下属公司之间的是否存在资金往来

(一) 张敏、钱进是否通过不限于借款、担保等方式为卓越汽车购买发行人股权提供财务资助的情形

1、卓越汽车收购资金源于其自有资金

根据张敏、钱进与卓越汽车签订的《股份转让协议》，2019年8月卓越汽车收购张敏、钱进所持方正电机股份需要支付的股份转让价款合计为52,334.50万元，其中，卓越汽车需向张敏支付40,086.00万元，向钱进支付12,248.50万元。

根据卓越汽车股东出资缴付凭证及卓越汽车出具的声明，卓越汽车的收购资金主要源自其股东实缴的出资。卓越汽车2018年9月设立时的注册资本为71,000万元，截至2019年8月，已经全部实缴到位。其中，控股股东德清中车绿脉新能源投资中心（有限合伙）（2020年6月更名为“德清绿脉新能源投资中心（有限合伙）”，以下简称“德清基金”）认缴并实缴70,000万元，股东上海中振交通装备有限公司认缴并实缴1,000万元。该等实缴出资已足够支付上述股份转让价款。

德清基金向卓越汽车实缴的资金主要来自于其合伙人缴付的出资。根据德清基金合伙人出资缴付凭证，德清基金设立时的出资总额为200,100万元。截至2019年8月，德清基金的各合伙人已经实缴到位的出资为107,950万元，其中德清经济开发区建设发展有限公司实缴95,850万元，中车交通实缴12,000万元，上海中车绿脉股权投资基金管理有限公司（2020年12月更名为“上海绿脉股权投资基金管理有限公司”）实缴100万元。该等实缴出资已足够用于缴付其对卓越汽车的出资义务。

经核查，卓越汽车以自有资金分别向张敏、钱进支付全部股份转让价款。

2、根据张敏、钱进以及卓越汽车分别出具的声明，本次收购系转让双方真实的意思表示，卓越汽车已支付张敏和钱进全部股份转让价款；张敏、钱进不存

在通过不限于借款、担保等方式为卓越汽车收购其所持发行人该等股份提供财务资助的情形。

综上，张敏、钱进不存在通过不限于借款、担保等方式为卓越汽车购买发行人股权提供财务资助的情形。

（二）张敏、钱进与卓越汽车及其下属公司之间资金往来情况

1、张敏与卓越汽车及其下属公司之间资金往来情况

根据张敏与卓越汽车签署的《借款协议》、证券质押登记证明以及张敏提供的与卓越汽车资金往来的银行账户查询记录等资料，张敏与卓越汽车之间的资金往来情况如下：

（1）2019年3月至2019年5月期间，卓越汽车向张敏提供借款合计150,000,000.00元；

（2）2019年7月，张敏向卓越汽车还款50,000,000.00元；

（2）2019年8月至2020年1月期间，卓越汽车向张敏支付股权转让款累计298,759,786.36元。上述股份转让款已扣减张敏于2019年3月至2019年5月向卓越汽车借款中尚未归还的1亿元本金及2,100,213.64元借款利息。该部分扣减金额与2019年8月至2020年1月卓越汽车向张敏支付的款项金额合计为400,860,000.00元，即截至2020年1月，卓越汽车向张敏的股份转让款支付义务已履行完毕。

根据张敏、卓越汽车分别出具的声明以及张敏提供的与卓越汽车资金往来的银行账户查询记录，除上述资金往来，张敏与卓越汽车及下属公司之间不存在其他资金往来情况。

2、钱进与卓越汽车及其下属公司之间资金往来情况

根据钱进、卓越汽车分别出具的声明以及卓越汽车向钱进支付股份转让价款的银行回单，就本次收购，卓越汽车已按照《股份转让协议》的约定向钱进支付本次收购的全部股份转让款12,248.50万元，除此之外，钱进与卓越汽车及其下属公司之间不存在其他资金往来情况。

综上所述，张敏、钱进不存在通过不限于借款、担保等方式为卓越汽车购买发行人股权提供财务资助的情形；除上述披露的资金往来情况外，张敏、钱进与卓越汽车及其下属公司之间不存在其他未披露的资金往来情况。

二、结合《上市公司重大资产重组管理办法》规定，说明此次股权转让及表决权委托是否有意规避监管政策的相关规定，是否构成变相“卖壳”

（一）本次股份转让及表决权委托安排的具有合理性

根据《公司法》的规定，上市公司董事、监事、高级管理人员减持其持有的公司股份，每年不超过持有数量的 25%。本次股份转让时，张敏系方正电机董事长并持有公司 15.84% 的股份，按照《公司法》规定，其 2019 年内可减持不超过公司 3.96% 的股份。同时，卓越汽车为进一步扩大在方正电机股东大会上的表决权影响力以巩固其对公司的控制权，经协商一致，张敏将其持有的上市公司 56,263,167 股股份（占公司当时总股本的 12.00%）对应的表决权委托给卓越汽车行使。

因此，卓越汽车与张敏之间股份转让及表决权委托安排具有合理性。

（二）本次股权转让及表决权委托不存在有意规避监管政策的相关规定的情况，不构成变相“卖壳”

根据《上市公司重大资产重组管理办法》第十三条第一款：“上市公司自控制权发生变更之日起 36 个月内，向收购人及其关联人购买资产，导致上市公司发生以下根本变化情形之一的，构成重大资产重组，应当按照本办法的规定报经中国证监会核准：

1、购买的资产总额占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告期末资产总额的比例达到 100% 以上；

2、购买的资产在最近一个会计年度所产生的营业收入占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告营业收入的比例达到 100% 以上；

3、购买的资产净额占上市公司控制权发生变更的前一个会计年度经审计的合并财务会计报告期末净资产额的比例达到 100% 以上；

4、为购买资产发行的股份占上市公司首次向收购人及其关联人购买资产的董事会决议前一个交易日的股份的比例达到 100% 以上；

5、上市公司向收购人及其关联人购买资产虽未达到本款第（一）至第（四）项标准，但可能导致上市公司主营业务发生根本变化；

6、中国证监会认定的可能导致上市公司发生根本变化的其他情形。”

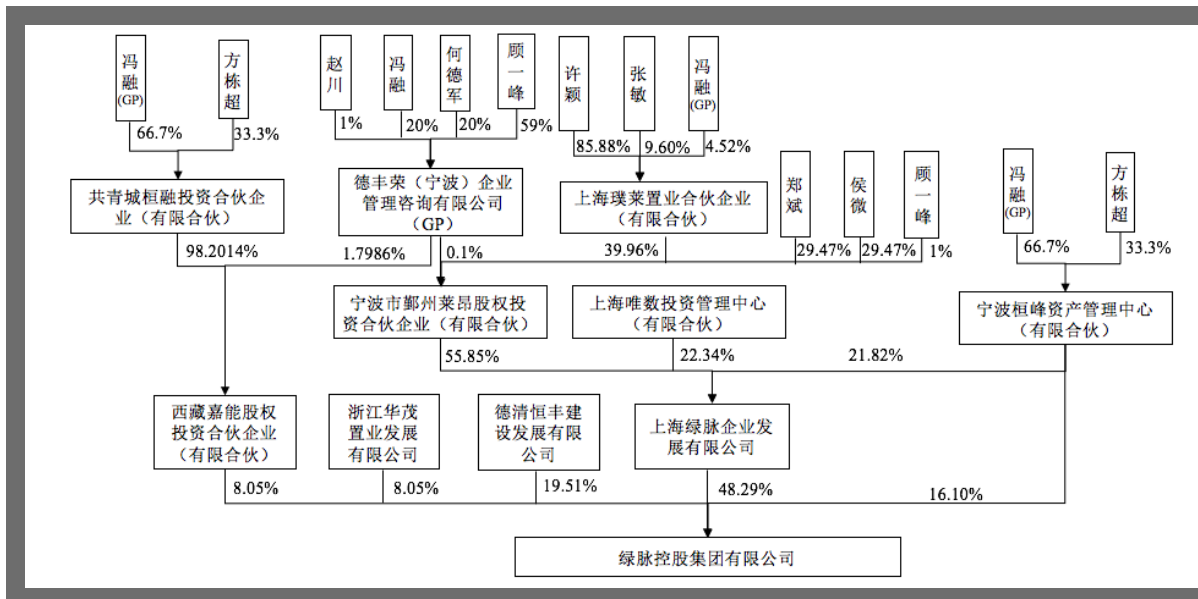
本次股权转让之前，方正电机的控股股东、实际控制人一直系张敏先生，本次股权转让之后，方正电机的控股股东变更为卓越汽车、公司无实际控制人。

本次控制权变更至本回复出具日，方正电机不存在向收购人卓越汽车及其关联人购买资产的行为，不存在构成《上市公司重大资产重组管理办法》第十三条规定的重大资产重组情形。根据公司及控股股东卓越汽车的确认，公司控制权变更主要原因系卓越汽车看好方正电机未来发展前景和长期投资价值，认为借助上市公司平台可进一步实现自身汽车供应链优化整合的战略目标，以及通过本次交易可以充分发挥卓越汽车的优势，助力上市公司进一步开拓市场，提升价值，并实现共赢共同发展的良好态势。因此，从目的来说，控制权变更是实现共赢合作、进一步做大做强公司主营业务的战略举措，不属于变相的“卖壳”行为。

综上，此次股权转让及表决权委托不存在有意规避监管政策的相关规定，不构成变相“卖壳”行为。

三、结合绿脉控股股东结构、涉及合伙企业出资人、管理人及合伙协议关于决策权、收益权安排，说明绿脉控股的实际控制人认定是否准确、合理

经国家企业信用信息公示系统查询绿脉控股、上海绿脉企业发展有限公司（以下简称“绿脉企业”）、宁波市鄞州莱昂股权投资合伙企业（有限合伙）（以下简称“鄞州莱昂”）、德丰荣（宁波）企业管理咨询有限公司（以下简称“德丰荣”）、西藏嘉能股权投资合伙企业（有限合伙）（以下简称“西藏嘉能”）等相关主体的公开信息，并根据相关公司章程/合伙协议、增资协议，工商档案等资料，绿脉控股经穿透核查后的最终出资结构如下图所示：



根据上图并结合下述分析，绿脉控股的实际控制人为顾一峰，具体分析如下：

（一）绿脉控股的控股股东为绿脉企业

绿脉控股的控股股东为绿脉企业，其持有绿脉控股 48.29% 的股权。

（二）绿脉企业的控股股东为鄞州莱昂

绿脉企业的控股股东为鄞州莱昂，其持有绿脉企业 55.85% 的股权。

（三）德丰荣对鄞州莱昂享有控制权

2021 年 3 月，德丰荣入伙鄞州莱昂并成为执行事务合伙人，鄞州莱昂的控制权发生变动，具体情况如下：

2021 年 2 月 22 日，鄞州莱昂全体合伙人召开合伙人会议，同意鄞州莱昂增加出资额 10 万元，由德丰荣以货币形式出资；同意德丰荣入伙，成为普通合伙人，同意顾一峰由普通合伙人变更为有限合伙人；同意免去顾一峰执行事务合伙人职务，并委托德丰荣作为鄞州莱昂的执行事务合伙人。同日，鄞州莱昂全体合伙人与德丰荣签订《入伙协议书》，并签署了新的《合伙协议》。2021 年 3 月 15 日，宁波市鄞州区市场监督管理局核准上述变更并核发新的营业执照。

根据鄞州莱昂最新的营业执照、《合伙协议》，鄞州莱昂系由 5 名合伙人组成的有限合伙企业，1 名普通合伙人为德丰荣，4 名有限合伙人顾一峰、侯微、郑斌以及上海璞莱置业合伙企业（有限合伙）（由 3 名合伙人组成，普通合伙人

冯融担任执行事务合伙人并执行合伙事务)。德丰荣为鄞州莱昂的执行事务合伙人，执行合伙事务。

根据鄞州莱昂的《合伙协议》，鄞州莱昂的决策权、收益权安排如下：

1、决策权安排

(1) 合伙人会议的决策权

合伙人会议由全体合伙人组成。合伙人会议的表决为一人一票制。以下事项应经全体合伙人一致同意方可通过：修改合伙企业的合伙协议；普通合伙人的入伙和退伙；以合伙企业名义对外提供担保；合伙人增加或减少对本企业的出资；企业合伙期限的延长；投资原则或投资范围有重大改变。以下事项为全体合伙人半数以上通过事项：选择合伙企业的年度审计机构；收益的分配方案；批准对违约合伙人的处理；处理利益冲突；执行事务合伙人认为有必要经合伙人会议审议的事项。

(2) 执行事务合伙人的决策权

除上述事项以外的其他事项均由实行事务合伙人决策并执行。执行事务合伙人对外代表合伙企业，并执行合伙事务，其他合伙人不再执行合伙企业事务，不得对外代表合伙企业。

2、收益权安排

合伙企业按年度向执行事务合伙人支付报酬，报酬以合伙财产支付，年度报酬按照全体合伙人届时实缴出资总额 2% 计算。合伙企业投资收入扣除执行事务合伙人年度报酬后按以下顺序向合伙人派发：

(1) 首先用于弥补合伙企业已确定的投资亏损（如有）；

(2) 弥补亏损后，扣除投资本金后盈余部分向全体有限合伙人分配，分配金额为其在分配日全部实际投资金额的 12%；

(3) 如仍有盈余，剩余部分的 30% 奖励给普通合伙人，70% 按全体有限合伙人实缴出资比例向有限合伙人派发。

因此，德丰荣作为鄞州莱昂的执行事务合伙人对鄞州莱昂享有控制权。

（四）顾一峰为德丰荣的控股股东、实际控制人

顾一峰持有德丰荣 59% 股权。根据德丰荣的《公司章程》，德丰荣的股东会会议由股东按出资比例行使表决权。顾一峰为德丰荣的控股股东、实际控制人。

综上，顾一峰为绿脉控股的实际控制人。

（五）顾一峰为西藏嘉能的实际控制人，并通过西藏嘉能加强了对绿脉控股的控制

2021 年 3 月，由于西藏嘉能的存续期即将到期，基于投资考虑，原 2 名合伙人（西藏信托有限公司、信保诚（天津）股权投资基金管理有限公司）退出合伙企业，共青城桓融投资合伙企业（有限合伙）、德丰荣入伙西藏嘉能且德丰荣担任执行事务合伙人。西藏嘉能的控制权发生变动。

根据西藏嘉能最新的营业执照、《合伙协议》，西藏嘉能系由 2 名合伙人组成的有限合伙企业，1 名普通合伙人为德丰荣，1 名有限合伙人共青城桓融投资合伙企业（有限合伙）。德丰荣为西藏嘉能的执行事务合伙人，执行合伙事务。

根据西藏嘉能的《合伙协议》，西藏嘉能的决策权、收益权安排如下：

1、决策权安排

（1）合伙人会议的决策权

合伙人会议由全体合伙人组成。合伙人会议表决事项经普通合伙人及持有出席会议的有限合伙人实缴出资额三分之二（含）以上的有限合伙人同意后予以通过。以下事项应经全体合伙人一致同意方可通过：合伙企业的解散、清算；合伙企业存续期限的提前终止或延期存续；合伙企业有限合伙协议条款的修订；合伙企业各方的退伙或合伙权益的转让；合伙企业的现金分配方案；合伙企业非现金分配或非现金资产处置方案；合伙企业已投资性项目的退出方案。

（2）执行事务合伙人的决策权

执行事务合伙人有权作出关于对投资对象进行投资的调查、选择、谈判、承诺、监督或处理的所有决策；收购、持有、保留、管理、监督、表决、重组、出售、转换、保证或以其他方式处理合伙企业持有或代表合伙企业持有的股权或其他资产，其中包括对投资对象的股权投资和各种临时投资；代表合伙企业雇用财务顾问、律师、会计师、职员等。执行事务合伙人有权以合伙企业的名义，为合伙企业之利益为合伙企业缔结合同及达成其他约定、承诺、管理及处分合伙企业之财产。除上述合伙人会议的决策事项外，执行事务合伙人拥有合伙企业及其投资业务以及其他活动之管理、控制、运营、决策的全部权利，该等权利由执行事务合伙人直接行使或通过其委派的代表行使。有限合伙人不得执行合伙企业的事务，不直接参与合伙企业的运营管理，亦不得以合伙企业之名义从事任何经营、宣传活动。

2、收益权安排

合伙企业的收益按以下顺序进行分配：

(1) 按实缴出资比例返还有限合伙人的实缴出资额及每期实缴出资额实现投资的 N% 年均收益。年均收益率 N% 以普通合伙人发出的缴款通知书为准。

(2) 在返还上述第 (1) 项后的剩余可分配收入部分全部归普通合伙人所有。

因此，德丰荣作为西藏嘉能的执行事务合伙人对西藏嘉能享有控制权。根据本问题回复之“（四）顾一峰为德丰荣的控股股东、实际控制人”所述，顾一峰为西藏嘉能的实际控制人。

综上，绿脉企业系绿脉控股的控股股东，顾一峰系绿脉企业的实际控制人；同时，顾一峰系西藏嘉能的实际控制人，顾一峰通过西藏嘉能、绿脉企业合计控制绿脉控股 56.34% 的表决权。因此，顾一峰为绿脉控股的实际控制人，绿脉控股的实际控制人认定准确、合理。

四、结合侯微、郑斌、冯融、许颖与顾一峰共同投资企业的情况，说明上述人员之间的关系

根据侯微、郑斌、冯融、许颖与顾一峰填写的调查表以及出具的《说明》，上述人员共同投资的企业如下：

序号	投资或经营单位名称	注册资本 (万元)	股东/合伙人	持股比例/持有的财产 份额比例
1	上海璞莱置业合伙企业(有限合伙)	9,955.75	许颖	85.88%
			冯融	4.52%
2	德丰荣(宁波)企业管理咨询有限公司	100.00	冯融	20.00%
			顾一峰	59.00%
3	宁波市鄞州莱昂股权投资合伙企业(有限合伙)	10,010.00	顾一峰	1.00%
			郑斌	29.47%
			侯微	29.47%
4	宁波市鄞州维特投资管理合伙企业(普通合伙) (已于2020年注销)	1,000.00	顾一峰	61.00%
			郑斌	30.00%
			侯微	4.50%
5	宁波甬义新能源产业投资管理合伙企业(有限合伙) (已于2017年注销)	2,015.00	顾一峰	95.04%
			郑斌	4.96%

根据侯微、郑斌、冯融、许颖与顾一峰填写的调查表以及出具的《说明》，上述人员之间的关系如下：

顾一峰与许颖系配偶关系，除该情况外，上述人员之间不存在其他亲属关系（亲属关系包括：父母、配偶、子女、配偶的父母、子女的配偶、兄弟姐妹及其配偶、配偶的兄弟姐妹、子女配偶的父母等）、关联关系或其他利害关系。上述人员开展前述共同投资，就共同投资企业均独立行使表决权，不存在委托持股、信托持股、一致行动等安排或其他利益安排。

五、说明顾一峰、冯融在中车产业及其关联企业的任职情况，并结合绿脉控股股权形成过程，说明绿脉控股与中车产业是否完全独立，相互之间是否存在利益关联

（一）顾一峰、冯融在中车产业及其关联企业的任职情况

中车产业系中国中车集团有限公司（以下简称“中车集团”）下设产业投资平台和业务孵化平台，具有品牌、技术与资金优势，绿脉控股设立之时系宁波地方国资引导成立的服务于中车宁波产业基地产业发展的混合所有制企业，具有体制灵活优势、宁波及区域地方政府优势。为推进产城融合、探索中车集团混改，充分发挥国有资本和社会资本的力量，中车产业与绿脉控股两个主体及其关联企

业开展深度合作。基于此，绿脉控股实际控制人顾一峰以及重要股东冯融在中车产业及其关联企业担任相关职务，具体如下：

- 1、顾一峰、冯融未在中车产业任职。
- 2、顾一峰、冯融在中车产业关联企业的任职情况

根据《公司法》、《深圳证券交易所股票上市规则》等相关法律法规关于关联法人的规定，顾一峰、冯融在中车产业关联企业的任职情况如下：

(1) 顾一峰任职情况

序号	企业名称	与中车产业的关系	与绿脉控股的关系	顾一峰任职情况	任职背景
1	宁波中车股权投资基金管理有限公司	系中车产业的控股股东中车集团间接持股的三级参股子公司，持股比例40%	绿脉控股全资子公司宁波中城金控有限公司直接持股10%，顾一峰持股6.67%	担任董事	根据该企业的公司章程，中城金控推荐一名董事，即顾一峰。
2	中车交通	中车产业直接参股公司，持股比例34.13%	绿脉控股直接参股公司，持股比例34.13%	顾一峰担任董事长	根据中车交通《公司章程》，董事长由绿脉控股推荐，由董事会选举产生。

(2) 冯融任职情况

序号	企业名称	与中车产业的关系	与绿脉控股的关系	冯融任职情况	任职背景
1	上海奉新智能制造发展有限公司（简称“上海奉新”）	持有中车产业5.07%股权	绿脉控股全资子公司宁波中城金控有限公司直接持股11.26%	担任董事长	根据上海奉新的《公司章程》，董事长由董事会选举产生。

根据上表，并结合中车产业股权形成过程，2020年3月之前，中车产业系中车集团全资子公司；2020年3月，上海奉新、株洲市国有资产投资控股集团有限公司、工融金投一号（天津）股权投资合伙企业（有限合伙）、中国国新资产管理有限公司、上海国盛（集团）有限公司共同向中车产业增资，增资后，上海奉新持有中车产业5.07%股权。本次增资后，绿脉控股通过其全资子公司宁波

中城金控有限公司持股的上海奉新闻接持有中车产业 0.57% 股权，间接持股比例极低。

（二）绿脉控股股权形成过程

根据绿脉控股的工商档案，绿脉控股股权形成过程如下：

1、2015 年 12 月，宁波中城新能源产业投资管理有限公司（简称为“中城新能源”，2020 年 6 月更名为“绿脉控股集团有限公司”，即“绿脉控股”）设立

2015 年 12 月 8 日，宁波中城股权投资管理有限公司（以下简称“中城投资”，2020 年 12 月更名为“上海绿脉企业发展有限公司”）、宁波产城投资管理有限公司（以下简称“产城投资”）、宁波均胜电子股份有限公司（以下简称“均胜电子”）、宁波雅戈尔健康科技产业投资基金合伙企业（有限合伙）（以下简称“雅戈尔投资”）签署了《宁波中城新能源产业投资管理有限公司章程》。

2015 年 12 月 15 日，宁波市鄞州区市场监督管理局准予中城新能源设立并核发了《营业执照》。

中城新能源设立时，股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资（万元）	出资方式	持股比例
1	中城投资	30,000.00	货币	60.00%
2	产城投资	10,000.00	货币	20.00%
3	均胜电子	5,000.00	货币	10.00%
4	雅戈尔投资	5,000.00	货币	10.00%
	合计	50,000.00	-	100.00%

2、2016 年 6 月，第一次股权转让

2016 年 5 月 11 日，雅戈尔投资与中城投资签署了《股权转让协议》，约定雅戈尔投资将其持有的中城新能源 5,000.00 万元认缴出资（实缴出资 0 元）以 0 元的价格转让给中城投资。

2016 年 5 月 11 日，中城新能源召开股东会并作出决议，同意上述股权转让事宜并通过了公司章程修正案。

2016年6月13日，宁波市鄞州区市场监督管理局出具了《准予变更登记通知书》。

本次股权转让后，中城新能源股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资（万元）	出资方式	持股比例
1	中城投资	35,000.00	货币	70.00%
2	产城投资	10,000.00	货币	20.00%
3	均胜电子	5,000.00	货币	10.00%
合计		50,000.00	-	100.00%

3、2016年11月，第二次股权转让

2016年11月11日，中城投资与西藏嘉能签署了《股权转让协议》，约定中城投资将其持有的中城新能源5,000.00万元认缴出资（实缴出资0元）以0元的价格转让给西藏嘉能。

2016年11月11日，中城新能源召开股东会并作出决议，同意上述股权转让事宜并通过了新的《宁波中城新能源产业投资管理有限公司章程》。

2016年11月30日，宁波市鄞州区市场监督管理局出具了《准予变更登记通知书》。

本次股权转让后，中城新能源股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资（万元）	出资方式	持股比例
1	中城投资	30,000.00	货币	60.00%
2	产城投资	10,000.00	货币	20.00%
3	均胜电子	5,000.00	货币	10.00%
4	西藏嘉能	5,000.00	货币	10.00%
合计		50,000.00	-	100.00%

4、2018年4月，第三次股权转让

2018年3月16日，产城投资与中城投资签署了《股权转让协议》，约定产城投资将其在中城新能源的10,000.00万元认缴出资（实缴出资3,000.00万元）以3000.00万元的价格转让给中城投资。

2018年3月16日，中城新能源召开了股东会并作出决议，同意上述股权转让事宜并通过了新的《宁波中城新能源产业投资管理有限公司章程》。

2018年4月8日，宁波市鄞州区市场监督管理局出具了《准予变更登记通知书》。

本次股权转让后，中城新能源股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资（万元）	出资方式	持股比例
1	中城投资	40,000.00	货币	80.00%
2	均胜电子	5,000.00	货币	10.00%
3	西藏嘉能	5,000.00	货币	10.00%
合计		50,000.00	-	100.00%

5、2018年5月，第四次股权转让

2018年5月2日，均胜电子与浙江华茂置业发展有限公司（以下简称“华茂置业”）签署了《股权转让协议》，约定均胜电子将其在中城新能源的5,000.00万元认缴出资（实缴出资2,500.00万元），以2,755.00万元的价格转让给华茂置业。

2018年5月2日，中城投资与宁波桓峰资产管理中心（有限合伙）（以下简称“桓峰资管”）签署了《股权转让协议》，约定中城投资将其在中城新能源的10,000.00万元出资（实缴出资3,000.00万元）以3,000.00万元的价格转让给桓峰资管。

2018年5月2日，中城新能源召开股东会并作出决议，同意上述股权转让事宜并通过了新的《宁波中城新能源产业投资管理有限公司章程》。

2018年5月15日，宁波市鄞州区市场监督管理局出具了《准予变更登记通知书》。

本次股权转让后，中城新能源股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资（万元）	出资方式	持股比例
1	中城投资	30,000.00	货币	60.00%
2	桓峰资管	10,000.00	货币	20.00%
3	西藏嘉能	5,000.00	货币	10.00%
4	华茂置业	5,000.00	货币	10.00%
合计		50,000.00	-	100.00%

6、2020年6月，名称变更为绿脉控股

2020年6月10日，中城新能源召开股东会并作出决议，同意更名为“绿脉控股集团有限公司”并通过了《绿脉控股集团有限公司章程》。

2020年6月15日，宁波市鄞州区市场监督管理局出具了《准予变更登记通知书》。

7、2020年11月，第一次增资

2020年10月30日，绿脉控股召开股东会并作出决议，同意公司注册资本从50,000.00万元增加到62,121.20万元，全部新增注册资本由德清恒丰认缴，同时通过了新的《绿脉控股集团有限公司章程》。

2020年11月6日，上海市杨浦区市场监督管理局同意上述变更并核发了《营业执照》。

本次增资后，绿脉控股股权结构如下：

序号	股东名称	认缴出资（万元）	出资方式	持股比例
1	中城投资	30,000.00	货币	48.29%
2	德清恒丰	12,121.20	货币	19.51%
3	桓峰资管	10,000.00	货币	16.10%
4	西藏嘉能	5,000.00	货币	8.05%
5	华茂置业	5,000.00	货币	8.05%
	合计	62,121.20	-	100.00%

（三）绿脉控股与中车产业是否完全独立，相互之间是否存在利益关联

根据上述顾一峰及冯融在中车产业及其关联企业的任职情况、绿脉控股股权形成过程、绿脉控股的实际控制人顾一峰及重要股东冯融填写的调查问卷、绿脉控股和中车产业出具的说明、中车产业和绿脉控股的《公司章程》、绿脉控股的工商档案等资料并经国家企业信用信息公示系统核查：

1、中车产业与绿脉控股不存在控制关系或受同一主体控制的情形，两者控制权独立；

2、根据中车产业与绿脉控股的董监高名单，二者的董监高人员不存在交叉任职的情形，两者管理层人员独立；

3、中车产业、绿脉控股的董事会、股东会分别按照各自《公司章程》的规定进行表决与决策，不存在受另一方操控或干预的情形，两者决策独立；

4、上述顾一峰、冯融在中车产业关联企业的任职系基于中车产业与绿脉控股两个主体及其关联企业开展深度合作，不存在其他利益安排。

综上所述，绿脉控股与中车产业之间完全独立，相互之间不存在其他利益关联。

六、说明绿脉控股、中车产业与中车交通其他小股东之间是否存在关联关系、一致行动人关系或表决权委托等特别安排，中车交通无控股股东、实际控制人认定是否准确

（一）说明绿脉控股、中车产业与中车交通其他小股东之间是否存在关联关系、一致行动人关系或表决权委托等特别安排

根据国家企业信用信息公示系统的公开信息、绿脉控股、中车产业、羽丰新能源、吴江产投、大众交通、德清恒丰出具的说明、绿脉控股实际控制人顾一峰填写的问卷调查表，并经逐项对比《上市公司收购管理办法》第八十三条第二款推定构成一致行动的情形，绿脉控股、中车产业与中车交通其他小股东之间不存在关联关系、一致行动人关系或表决权委托等特别安排；亦不存在通过协议约定等安排扩大任意一方或多方股东所能够支配的中车交通表决权数量的情形，各股东对中车交通的投资均系独立投资行为。

（二）中车交通无控股股东、实际控制人认定是否准确

1、中车交通各股东之间不存在控制关系或者受同一主体共同控制的情形

（1）绿脉控股的实际控制人为顾一峰

根据本回复“问题一”之“三、结合绿脉控股股东结构、涉及合伙企业出资人、管理人及合伙协议关于决策权、收益权安排，说明绿脉控股的实际控制人认定是否准确、合理”所述，绿脉控股的实际控制人为顾一峰。

（2）中车产业的实际控制人为国务院国有资产监督管理委员会

中车产业的控股股东为中国中车集团有限公司，其持有中车产业 65.53%的股权；国务院国有资产监督管理委员会持有中国中车集团有限公司 100%的股权。

据此，中车产业的实际控制人系国务院国有资产监督管理委员会。

(3) 德清恒丰的实际控制人为湖州莫干山高新技术产业开发区管委会

德清恒丰的控股股东为湖州莫干山高新集团有限公司，其持有德清恒丰 100%股权，湖州莫干山高新技术产业开发区管委会持有湖州莫干山高新集团有限公司 100%股权。

据此，德清恒丰的实际控制人为湖州莫干山高新技术产业开发区管委会。

(4) 羽丰新能源的实际控制人为傅乾耀

羽丰新能源系由 28 名自然人合伙人组成的有限合伙企业，根据羽丰新能源的《合伙协议》，普通合伙人傅乾耀担任执行事务合伙人，执行合伙事务。

据此，羽丰新能源的实际控制人为傅乾耀。

(5) 吴江产投的实际控制人为苏州市吴江区人民政府国有资产监督管理委员会

吴江产投的控股股东为苏州市吴江东方国有资本投资经营有限公司，其持有吴江产投 100%股权，苏州市吴江区人民政府国有资产监督管理委员会持有苏州市吴江东方国有资本投资经营有限公司 100%股权。

据此，吴江产投的实际控制人为苏州市吴江区人民政府国有资产监督管理委员会。

(6) 大众交通的实际控制人为上海大众企业管理有限公司

大众交通系 A 股上市公司，证券代码：600611，根据大众交通公开披露的公告，其实际控制人为上海大众企业管理有限公司。

综上所述，中车交通的各股东之间不存在控制关系或者受同一主体共同控制的情形。

2、股东之间不存在一致行动、委托持股或表决权委托等特别安排

经查询国家企业信用信息公示系统及巨潮资讯网各股东的股权结构，董事、监事及高级管理人员任职信息，查阅绿脉控股、中车产业等出具的《说明》，经参照并逐项对比《上市公司收购管理办法》第八十三条第二款推定构成一致行动的情形，绿脉控股、中车产业之间及中车交通其他股东之间不存在一致行动的情形。

3、中车交通股东会决议形成机制

根据中车交通的《公司章程》规定，股东会会议由股东按照出资比例行使表决权。股东会作出决议，必须经全体股东所持表决权的三分之二以上通过。因此，中车交通的任一股东均无法控制公司股东会。

4、中车交通的董事会

根据中车交通的《公司章程》，中车交通董事会设董事长一名，由董事会选举产生。董事会会议应由三分之二以上董事出席方可举行，董事会决议实行一人一票记名表决制度，董事会作出决议必须经全体董事的五分之四以上同意方可通过。中车交通董事会由 10 名董事组成，根据中车交通董事会成员推荐/提名情况，绿脉控股向中车交通推荐 3 名董事，中车产业向中车交通推荐 3 名董事，羽丰新能源、吴江产投及德清恒丰分别推荐 1 名董事，并设职工董事 1 名。任何一名股东所占董事会席位均未过半数，因此，任何一方股东无法控制董事会。

因此，从股东会层面，中车交通的各股东之间不存在控制关系或者受同一主体共同控制的情形；股东之间不存在一致行动、委托持股或表决权委托等特别安排；根据公司股东会决议机制，任一股东无法控制公司股东会。从董事会层面，中车交通不存在某一方股东提名的董事在董事会中占据主导地位的情形。

综上所述，中车交通无控股股东、实际控制人认定准确。

七、结合中车交通的公司章程和相关协议的规定，说明中车交通股东会、董事会、管理层等公司治理安排，以及公司分红政策，各方是否存在特殊约定或安排

（一）中车交通股东会、董事会、管理层等公司治理安排

1、股东会

根据中车交通的《公司章程》规定，股东会会议由股东按照出资比例行使表决权。股东会作出决议，必须经全体股东所持表决权的三分之二以上通过。因此，中车交通的任一股东均无法控制公司股东会。

2、董事会

根据中车交通的《公司章程》规定，中车交通董事会设董事长一名，由董事会选举产生。董事会会议应由三分之二以上董事出席方可举行，董事会决议实行一人一票记名表决制度，董事会作出决议必须经全体董事的五分之四以上同意方可通过。中车交通董事会由 10 名董事组成，根据中车交通董事会成员推荐/提名情况，绿脉控股向中车交通推荐 3 名董事，中车产业向中车交通推荐 3 名董事，羽丰新能源、吴江产投及德清恒丰分别推荐 1 名董事，并设职工董事 1 名。任何一名股东所占董事会席位均未过半数，因此，任何一方股东无法控制董事会。

3、管理层

根据中车交通的《公司章程》规定，中车交通设总经理一名，由中车产业推荐，董事会聘任或解聘；设副总经理若干名、财务总监一名、总法律顾问一名，由总经理提名，董事会聘任或解聘。总经理对董事会负责并报告工作。

（二）中车交通的分红政策

根据中车交通的《公司章程》、最近三年中车交通股东会关于利润分配的决议及《公司法》规定，中车交通分配当年税后利润时，应当提取利润的 10% 列入法定公积金，法定公积金累计额为公司注册资本的 50% 的可不再提取。公司的法定公积金不足以弥补上一年度公司亏损的，在依照前款规定的提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。公司提取法定公积金后，经股东会决议可以提取任意公积金。弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，向股东按实缴出资比例分配。

（三）各方是否存在特殊约定或安排

根据中车交通的《公司章程》、中车交通设立时各股东签署的《合资协议》、历次增资时投资方与公司及原股东签署的《增资协议》、中车交通现有股东出具的说明等资料并经查阅中车交通最近三年三会决议文件及《公司法》相关规定，中车交通股东会、董事会等机构按照《公司章程》的规定履行职权，按照《公司章程》的规定向各股东分红，各方对中车交通的股东会、董事会、管理层等公司治理安排以及公司分红政策不存在特殊约定或安排。

八、说明本次非公开发行是否可能导致卓越汽车及其关联方在方正电机持有股份的比例合计超过 20%，根据《股权转让协议》上述情形导致部分条款约定自动失效是否可能影响发行人控制权稳定

（一）本次非公开发行导致《股份转让协议》第 7.3 款自动失效

本次非公开发行前，方正电机的总股本为 468,694,930 股，卓越汽车持有方正电机 40,000,000 股股票，持股比例为 8.53%；其关联方中振汉江持有方正电机 20,000,000 股股票，持股比例为 4.27%，二者持股比例合计为 12.80%。

根据《浙江方正电机股份有限公司 2020 年非公开发行 A 股股票预案》，本次非公开发行对象为卓越汽车，按照发行股票上限 46,544,390 股进行测算，本次非公开发行完成后，卓越汽车直接持有方正电机 86,544,390 股股票，持股比例为 16.80%，其关联方中振汉江持有方正电机 20,000,000 股股票（含约定购回式证券交易股票，详见公司公告 2020-081 号），持股比例为 3.88%，二者持股比例合计 20.68%。

本次非公开发行完成后，卓越汽车及其关联方中振汉江合计持股比例超过 20%，该情形将导致《股份转让协议》第 7.3 款自动失效，该第 7.3 款约定如下：

张敏确保其授予卓越汽车的委托表决权对应的股份数（含派生股票数量）在任何情况下不得低于在委托期间方正电机股份的 11%（目标公司增发股份的，前述比例相应调整为稀释后的股份比例），并同意其不得以股份减持、表决权授予、签署一致行动协议等任何方式使得任何第三方及/或其关联方单独或合计持有目标公司 10%以上股份及/或表决权，但经卓越汽车同意的除外。由于卓越汽车及

其关联方增持方正电机股份导致其在方正电机持有股份的比例合计超过 20%，本款约定自该日起自动失效。

（二）《股份转让协议》第 7.3 款自动失效不会影响卓越汽车控股权稳定

1、《股份转让协议》第 7.3 款自动失效，但是协议约定的表决权委托、优先受让权条款继续执行，不会影响卓越汽车控股权稳定

（1）表决权委托条款继续有效

根据《股份转让协议》关于委托期限的约定并结合张敏出具的《关于表决权授予期限的承诺函》、《不存在取消或部分取消委托意向的承诺函》，张敏对卓越汽车的表决权委托于其出售全部所持方正电机股票之日终止，并且在委托期间内，其不会取消或部分取消委托意向。根据《股份转让协议》约定及张敏的承诺，张敏持股期间，不得将所持股份对应的表决权授予卓越汽车之外的第三方行使，或与第三方签署一致行动协议对方正电机的表决权行使进行安排，否则，张敏需承担违约责任、纠正违约情形以恢复卓越汽车的受托表决权。此外，根据《股份转让协议》的约定，2023 年 12 月 31 日之前，张敏持有的方正电机股票在任何情况下均不得少于方正电机总股本的 6.6%（目标公司增发股份的，前述比例相应调整为稀释后的股份比例）。根据前述，《股份转让协议》第 7.3 款的自动失效，不影响卓越汽车受张敏之托行使相应表决权。

（2）卓越汽车有权行使优先受让权

根据《股份转让协议》的约定，如果张敏通过大宗交易、协议转让等方式减持表决权委托股份的，需要书面通知并征询卓越汽车的购买意愿，卓越汽车放弃受让或在规定期限内未书面回复受让股份的，张敏方可自行出售拟转让股份。因此，卓越汽车可视情况行使优先受让权，从而提高其持股比例及表决权比例，以保证其控股股东的地位。

2、董事会任免及经营决策

根据《股份转让协议》、方正电机董事会换届选举的会议资料、卓越汽车出具的声明，卓越汽车成为方正电机控股股东后，对公司第六届董事会进行改选，具体如下：

日期	履行的程序	改选前董事会成员	改选后董事会成员
2019年9月23日	2019年第四次临时股东大会	张敏、蔡军彪、翁伟文、冒晓建、毛凯军、牟健、郑联明、董望、陈勇	顾一峰、张敏、冯融、邹建生、张驰、牟健、仓勇涛、肖勇民、应晓晨

注：2020年10月，张敏辞去董事、总经理职务，其辞职未导致董事会人数低于法定人数。

其中，非独立董事顾一峰（董事长）、冯融、邹建生、张驰以及独立董事仓勇涛、肖勇民、应晓晨均由卓越汽车推荐并经公司股东大会选举产生。根据发行人《公司章程》（2019年6月修订），第5.14条董事会共有“（一）召集股东大会，并向股东大会报告工作；（二）执行股东大会的决议”等十八项职权事项。“第5.28条董事会会议应有过半数的董事出席方可举行。董事会作出决议，必须经全体董事的过半数通过。董事会决议的表决，实行一人一票。”因而，卓越汽车控制发行人董事会半数以上董事的选任，对董事会决策及日常经营产生重大影响。

综上所述，《股份转让协议》第7.3款自动失效，卓越汽车仍能按照协议约定的表决权委托、优先受让权安排以及对董事会任免及经营决策的影响，保持控股股东地位、保持发行人控股权稳定。

九、保荐机构和申请人律师核查意见

（一）核查程序

1、查阅张敏、钱进与卓越汽车签订的《股份转让协议》，取得并查阅卓越汽车股东出资缴付凭证、德清基金合伙人出资缴付凭证及卓越汽车、张敏、钱进出具的声明，了解张敏、钱进是否通过不限于借款、担保等方式为卓越汽车购买发行人股权提供财务资助；

2、取得并查阅张敏提供的与卓越汽车资金往来的银行账户查询记录，张敏与卓越汽车签署的《借款协议》、证券质押登记证明，钱进、卓越汽车出具的声明以及卓越汽车提供的股份转让款支付凭证，了解张敏、钱进与卓越汽车及其下属公司之间资金往来情况；

3、取得并查阅绿脉控股及其主要股东的工商档案、《合伙协议》和《公司章程》，查询国家企业信用信息公示系统公开信息，了解绿脉控股的股东结构、相关决策权、收益权安排，判断其实际控制人；

4、取得并查阅侯微、郑斌、冯融、许颖与顾一峰填写的调查表以及说明，了解上述人员共同投资企业的情况及上述人员之间的关系；

5、取得并查阅顾一峰、冯融调查表，获取顾一峰、冯融任职的中车产业及其关联企业的《公司章程》及关联资料，绿脉控股的工商档案，分析绿脉控股股权形成过程，判断绿脉控股与中车产业的利益关联关系；

6、查阅中车交通的《公司章程》、绿脉控股、中车产业、羽丰新能源、吴江产投、大众交通、德清恒丰出具的说明、绿脉控股实际控制人填写的问卷调查表，查询国家企业信用信息公示系统及巨潮资讯网站各股东的股权结构，董事、监事及高级管理人员任职信息，判断绿脉控股、中车产业与中车交通其他小股东之间是否存在关联关系、一致行动人关系或表决权委托等特别安排以及中车交通无控股股东、实际控制人认定是否准确；

7、取得并查阅中车交通的《公司章程》、相关协议，判断中车交通各股东是否存在特殊约定或安排；

8、查阅张敏、钱进与卓越汽车签订的《股份转让协议》，方正电机董事会换届选举的会议资料、卓越汽车出具的声明，判断部分条款约定自动失效是否可能影响发行人控制权稳定。

（二）核查意见

经核查，保荐机构、申请人律师认为：

1、张敏、钱进不存在通过不限于借款、担保等方式为卓越汽车购买发行人股权提供财务资助；除已披露的股份转让事项、张敏与卓越汽车的借款事项外，张敏、钱进与卓越汽车及其下属公司之间不存在其他未披露的资金往来；

2、自方正电机控制权变更至本回复出具日，方正电机不存在向收购人卓越汽车及其关联人购买资产的行为，不存在重大资产重组的情形；张敏、钱进与卓

越汽车的股权转让及张敏与卓越汽车之间的表决权委托不存在有意规避监管政策的相关规定，不构成变相“卖壳”行为；

3、顾一峰为绿脉控股的实际控制人，绿脉控股的实际控制人认定准确、合理；

4、顾一峰与许颖系配偶关系，除该情况外，侯微、郑斌、冯融、许颖与顾一峰之间系商业合作伙伴，不存在其他亲属关系、关联关系或其他利害关系。上述人员在共同投资的企业中独立行使表决权，不存在委托持股、信托持股、一致行动等安排或其他利益安排。

5、绿脉控股与中车产业之间完全独立，除已披露的绿脉控股实际控制人顾一峰在中车产业控股股东中国中车集团有限公司的三级参股子公司持有 6.67% 股权并担任董事外，相互之间不存在其他利益关联；

6、绿脉控股、中车产业与中车交通其他小股东之间不存在关联关系、一致行动人关系或表决权委托等特别安排，中车交通无控股股东、实际控制人认定准确；

7、除上述已披露的情况外，中车交通股东各方对中车交通的股东会、董事会、管理层等公司治理安排以及公司分红政策不存在其他特殊约定或安排；

8、《股份转让协议》第 7.3 款自动失效，卓越汽车仍能按照协议约定的表决权委托、优先受让权安排，以及对董事会任免及经营决策的影响，保持控股股东地位、保持发行人控股权稳定。

问题二、关于中车交通股权结构的信息披露。发行人本次非公开发行股票预案中（1-3-14 页）有关卓越汽车有限公司及其控股股东的股权控制关系结构图中的中车城市交通有限公司的股权结构与发行保荐工作报告（2-2-28 页）的中车城市交通有限公司的股权结构存在差异，发行人在反馈意见回复中解释，系中车交通于 2020 年 12 月吸收德清恒丰德清恒丰为发行人新股东所致。请发行人：

结合德清恒丰 2020 年 12 月入资中车交通的时间、入资方式、履行的相关程序以及调查获取的认定依据说明该次增资的真实性。

请保荐机构和发行人律师进行核查，说明核查所依据的方法、程序并发表明确核查意见。

回复：

根据中车交通本次增资的工商登记资料、中车交通最新的公司章程、各方签署的《增资协议》、德清恒丰缴付增资款的《收款回单》、德清恒丰出具的声明等资料并通过国家企业信用信息公示系统核查，2020年12月，德清恒丰以货币增资的方式入资中车交通，德清恒丰本次增资情况如下：

一、德清恒丰本次增资履行的程序

（一）德清恒丰

2020年8月7日，德清恒丰所属中共湖州莫干山高新区党工委工作委员会召开第156次会议并审议通过本次增资事项。

2020年9月9日，德清恒丰控股股东湖州莫干山高新集团有限公司召开第23次董事会扩大会议并审议通过本次增资事项。

（二）中车交通

1、股东会决议

中车交通于2020年12月6日召开2020年第三次股东会会议并作出中车交通股东会（2020）4号决议：所有股东一致同意公司注册资本由33,333.34万元增至39,555.56万元，吸收德清恒丰为新股东，通过了新的公司章程。

2、签署协议

德清恒丰与中车交通及其原股东已签署《增资协议》，约定德清恒丰以货币方式向中车交通增资140,000万元，其中，6,222.22万元计入注册资本，133,777.78万元计入资本公积金。本次增资完成后，中车交通的注册资本增加至39,555.56万元，德清恒丰持有增资后的中车交通15.73%股权。

3、工商变更

中车交通于2020年12月18日完成本次增资的工商变更登记。

本次增资完成后，中车交通的出资情况如下：

股东名称	出资方式	认缴注册资本(万元)	持股比例
中车产业投资有限公司	货币	13,500.00	34.13%
绿脉控股集团有限公司	货币	13,500.00	34.13%
德清恒丰建设发展有限公司	货币	6,222.22	15.73%
宁波羽丰新能源产业投资管理合伙企业（有限合伙）	货币	3,000.00	7.58%
苏州市吴江产业投资有限公司	货币	2,666.67	6.74%
大众交通（集团）股份有限公司	货币	666.67	1.69%
合计		39,555.56	100.00%

二、德清恒丰增资款缴付的情况

根据中车交通提供的《国内支付业务收款回单》，就本次增资德清恒丰已完成全部增资款的缴付。

根据德清恒丰出具的声明，德清恒丰本次增资款系其自有资金或自筹资金，其持有的中车交通的股权为其真实持有，不存在受托持股、信托持股等相关安排或其他利益安排。

三、德清恒丰出具的声明

根据德清恒丰出具的声明，就本次增资，各方不存在纠纷或潜在纠纷的情形；同时，经国家企业信用信息公示系统、中国裁判文书网、中国执行信息公开网、中车交通及德清恒丰住所地法院系统相关网站等进行核查，就本次增资，各方不存在诉讼、仲裁等情形。

综上所述，中车交通本次增资真实、合法、有效。

四、保荐机构和申请人律师核查意见

（一）核查程序

保荐机构和申请人律师执行了以下核查程序：

取得并查阅中车交通本次增资的工商登记资料、中车交通最新的公司章程、各方签署的《增资协议》、中车交通收取德清恒丰增资款的《收款回单》、德清恒丰出具的声明等资料，并通过国家企业信用信息公示系统、中车交通住所地法

院系统检索，了解德清恒丰 2020 年 12 月入资中车交通的时间、入资方式、履行的相关程序，判断本次增资的真实性。

（二）核查意见

经核查，保荐机构、申请人律师认为：

就德清恒丰 2020 年 12 月入资中车交通事项，双方签署了《增资协议》、履行了相关程序，不存在纠纷或潜在纠纷，中车交通本次增资真实、合法、有效。

问题三、关于商誉减值测试。2015 年发行人收购上海海能和德沃仕两个公司各 100% 股权，形成商誉 82,861.20 万元和 21,073.59 万元。上述公司在业绩承诺期满后业绩大幅下滑。发行人在反馈意见回复中解释，上海海能 2018 年业绩大幅下滑的主要原因是：下游需求端重型卡车销量增长放缓、天然气价格波动导致收入下滑及商用车排放标准升级导致“国四”标准产品销量下滑。请发行人：

（1）对比上述公司在 2015 年-2017 末进行商誉减值测试时 2018 年-2020 年的收入预测数与之后的业绩实现数的差异，说明当时的商誉减值测试是否客观、谨慎；（2）结合上海海能 2018 年业绩大幅下滑的主要原因量化说明上述原因对发行人 2018 年收入的影响数；（3）2015-2018 年上海海能和德沃仕业绩变动情况与同行业可比公司的趋势是否存在重大差异；（4）上海海能、德沃仕 2017 年和 2018 年期间费用的变动情况及其原因，变动趋势与同行业可比公司相比是否存在明显差异，是否存在将应计入业绩承诺期推迟其后年度的行为。

请保荐机构和申报会计师进行核查，说明核查所依据的方法、程序并发表明确核查意见。

回复：

一、对比上述公司在 2015 年-2017 末进行商誉减值测试时 2018 年-2020 年的收入预测数与之后的业绩实现数的差异，说明当时的商誉减值测试是否客观、谨慎

（一）2015 年-2017 年末发行人商誉构成基本情况

公司 2015 年末-2017 年末对德沃仕、上海海能的商誉如下：

单位：万元

项目	2017年12月31日			2016年12月31日			2015年12月31日		
	账面原值	减值准备	账面价值	账面原值	减值准备	账面价值	账面原值	减值准备	账面价值
德沃仕	21,073.59	4,438.27	16,635.32	21,073.59	1,062.59	20,011.00	21,073.59	-	21,073.59
上海海能	82,861.20	-	82,861.20	82,861.20	-	82,861.20	82,861.20	-	82,861.20
合计	103,934.79	4,438.27	99,496.52	103,934.79	1,062.59	102,872.20	103,934.79	-	103,934.79

(二) 商誉减值测试的参数选取依据及其合理性

1、德沃仕

公司根据《企业会计准则第8号——资产减值》的规定，对因企业合并所形成的商誉，在每年年度终了执行商誉减值测试。公司聘请北京中企华资产评估有限责任公司对德沃仕2016年12月31日、2017年12月31日所在资产组可收回金额进行评估，并分别出具了中企华评报字（2017）第3253号报告、中企华评报字（2018）第3267号报告。

(1) 商誉减值测试关键参数

A、营业收入增长率

德沃仕自成立以来专注于新能源汽车驱动电机的研发、生产及销售业务。公司管理层依据德沃仕历史业绩、未来经营目标，以及市场前景的判断，对德沃仕未来五年营业收入增长率进行预测。

B、毛利率

公司参考德沃仕历史毛利率水平，并适当结合市场竞争、未来人工成本上涨等因素的影响，预测期毛利率基本维持历史毛利率水平。

C、期间费用率

预测期期间费用率主要基于德沃仕的历史费用水平占收入的比重以及未来的费用支出规划进行预测。

D、折现率

折现率选取加权平均资本成本（WACC）。

公式： $WACC=K_e \times [E / (D+E)] + K_d \times [D / (D+E)] \times (1-T)$ （ K_e ：权益资本成本； K_d ：债务资本成本； T ：所得税率； $E / (D+E)$ ：股权占总资本比率； $D / (D+E)$ ：债务占总资本比率）

(2) 商誉减值测试结果

单位：万元

序号	项目	2017年 12月31日	2016年 12月31日	2015年 12月31日
1	商誉整体的账面价值②	20,011.00	21,073.59	21,073.59
2	资产组的账面价值①（不含商誉）	7,591.43	5,018.67	3,788.98
3	包含整体商誉的资产组的账面价值③=①+②	27,602.43	26,092.26	24,862.57
4	资产组或资产组组合可收回金额④	24,226.74	25,029.67	27,344.53
5	公司的商誉是否发生减值损失（④>③，否）	是	是	否
6	减值金额	3,375.69	1,062.59	-

(3) 2015年至2017年商誉减值测试预测收入增长率与实际值对比情况如下：

下：

项目	2015年商誉减值			2016年商誉减值			2017年商誉减值			
	预测值% (①)	实现值% (②)	差异% (②-①)	预测值% (①)	实现值% (②)	差异% (②-①)	预测值% (①)	实现值% (②)	差异% (②-①)	
收入增长率	2016年	85.00	3.28	-81.72	/	/	/	/	/	
	2017年	42.98	85.53	42.55	148.97	85.53	-63.44	/	/	
	2018年	7.49	-27.73	-35.22	10.52	-27.73	-38.25	18.45	-27.73	-46.18
	2019年	7.04	-50.47	-57.51	6.19	-50.47	-56.66	16.79	-50.47	-67.26
	2020年	1.71	/	/	2.90	/	/	10.76	/	/
	2021年	/	/	/	0.61	/	/	9.52	/	/

2015年至2017年末商誉减值测试预测收入金额与实际值对比情况如下：

单位：万元

项目		2016年商誉减值			2017年商誉减值		
		预测值 (①)	实现值 (②)	差异 (②-①)	预测值 (①)	实现值 (②)	差异 (②-①)
收入	2016年	/	/	/	/	/	/
	2017年	20,038.47	14,931.92	-5,106.55	/	/	/
	2018年	22,146.07	10,790.90	-11,355.17	17,687.18	10,790.90	-6,896.28
	2019年	23,516.93	5,344.83	-18,172.10	20,656.46	5,344.83	-15,311.63
	2020年	24,199.83	/	/	22,879.90	/	/
	2021年	24,347.09	/	/	25,058.15	/	/
项目		2015年商誉减值					
		预测值 (①)	实现值 (②)	差异 (②-①)			
收入	2016年	14,416.04	8,048.41	-6,367.63			
	2017年	20,612.15	14,931.92	-5,680.23			
	2018年	22,156.43	10,790.90	-11,365.53			
	2019年	23,715.39	5,344.83	-18,370.56			
	2020年	24,120.13	/	/			
	2021年	/	/	/			

2015-2017年商誉减值测试时预计的2016-2019年预测收入与实际收入存在较大差异，主要原因系每年度末商誉减值测试是企业基于测试时点已获悉的行业发展趋势和企业自身经营情况对企业未来销售进行预测，而实际经营结果受企业未预料到的行业政策变动及下游客户自身市场波动影响，导致与预测数产生较大差异。基于此情况，管理层于2016年末和2017年末重新调整了德沃仕未来的业绩预测，并根据更新后的盈利预测进行商誉减值测试。

2015年商誉减值测试时德沃仕基于2015年的业绩情况进行预测。2015年德沃仕销售收入较2014年上涨871.60%，收入高速增长。德沃仕与众泰汽车的合作关系良好，且德沃仕被方正电机收购后，双方在研发、制造、销售等环节对业务进行有效整合，有望利用方正电机的资源开拓自身市场，寻求新的合作伙伴。综合考虑上述因素，以及国家对新能源汽车的政策支持，德沃仕对未来的销售增长估计较为乐观。德沃仕未预料到2016年行业环境和政策产生较大的波动。2016年国家开展大规模新能源汽车骗补核查和处理，以及工信部直到2016年12月才公布第四批新能源汽车推广目录，第四批新能源汽车推广目录涉及车型数量较多，其中包含12款众泰汽车车型，与2016年第一至第三批推广目录中包含的众泰汽车车型数量基本持平。德沃仕新能源汽车电机主要配套的众泰云100车型也在第四批新能源汽车推广目录中。受上述行业环境及政策变动影响，整车厂商缩

减采购规模，德沃仕新能源电机配套的众泰汽车车型销售增长低于预期，导致德沃仕 2016 年度的销售收入和收入增长率未达预期。

随着 2016 年 12 月第四批新能源汽车推广目录的公布，政策逐渐明朗。同时，2017 年 1 月和 3 月公布的 2017 年第一和第二批新能源汽车推广目录中包含了多款德沃仕电机配套的东风、畅达物流车车型，公司预计 2017 年物流车配套永磁电机有望迎来较高增长。同时德沃仕利用公司的资源，与下游新客户全兴精工、昌河汽车建立合作关系，根据 2017 年初德沃仕获取的订单情况，公司预计新增客户将为德沃仕贡献 4,000 万至 6,000 万左右的收入。德沃仕 2016 年末商誉减值测试时综合考虑上述因素，对未来的销售增长仍较为乐观。2017 年预测时使用的收入增长率较高，主要系公司考虑到 2016 年受行业政策调整影响，德沃仕实现收入低于预期水平较多，2017 年随着行业环境的回暖以及新增客户等利好因素，德沃仕收入有望迎来补偿式增长。2017 年实际收入较 2016 年上涨 85.53%，增长速度较快，但未达到预测的收入增长幅度，主要是由于德沃仕的主要客户众泰汽车受购置税优惠幅度减小、国家新能源汽车行业补贴政策调整、新能源汽车推广目录重申等因素影响，销量未达预期，导致德沃仕对其销售金额较 2016 年下降 53.74%。

2016 和 2017 年商誉减值测试预测收入对比情况如下：

单位：万元

项目		2016 年商誉减值	2017 年商誉减值	下调幅度
营业收入	2018 年预测值	22,146.07	17,687.18	-20.13%
	2019 年预测值	23,516.93	20,656.46	-12.16%
	2020 年预测值	24,199.83	22,879.90	-5.45%
	2021 年预测值	24,347.09	25,058.15	2.92%

德沃仕 2018 年度收入增长率未达预期主要系受新能源汽车补贴政策退坡影响，导致毛利较高的大功率永磁同步电机销售受阻。同时，面对新能源汽车电机驱动系统领域良好的市场前景，一些具有较强综合实力的汽车整车厂商以及专业电机制造企业纷纷加大投入以开拓或巩固自身在新能源汽车电机驱动系统领域的市场地位，市场竞争激烈。上述因素综合导致新能源物流车销售不及预期。

从上表看出，基于 2017 年下游行业整体情况和企业自身经营环境，管理层对未来收入的预测给出了更为谨慎的判断，2017 年商誉减值测试时已经下调预测期收入，对 2018 年的收入预测较 2016 年减值测试时下降 20.13%。

综上，2015 年末至 2017 年末德沃仕商誉减值测试对未来收入增长率等关键参数的预测和选取合理，符合德沃仕的实际经营情况和行业发展趋势，商誉减值计提客观、谨慎。

2、上海海能

公司根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的规定，对因企业合并所形成的商誉，在每年年度终了执行了商誉减值测试。公司聘请北京中企华资产评估有限责任公司对上海海能 2016 年 12 月 31 日所在资产组可收回金额进行评估，并出具了中企华评报字（2017）第 3310 号报告。

（1）商誉减值测试关键参数

A、营业收入增长率

上海海能专注于汽车动力总成电子控制类产品的研发、生产及销售业务，主要产品包括柴油发动机控制类产品（含 ECU 与 DCU）、气体发动机控制类产品（GCU）、新能源汽车控制类产品（HPT）、自动变速箱类产品（AMT）等。公司管理层依据上海海能历史业绩、未来经营目标，以及市场前景的判断，对上海海能未来五年营业收入增长率进行预测。

B、毛利率

公司参考上海海能历史毛利率水平，并适当结合市场竞争、未来人工成本上涨等因素对毛利率的影响，预测期毛利率基本维持历史毛利率水平。

C、期间费用率

预测期内上海海能期间费用率主要基于上海海能的历史费用水平占收入的比重以及未来的费用支出规划进行预测。

D、折现率

折现率选取加权平均资本成本（WACC）。

公式： $WACC=K_e \times [E / (D+E)] + K_d \times [D / (D+E)] \times (1-T)$ （ K_e ：权益资本成本； K_d ：债务资本成本； T ：所得税率； $E / (D+E)$ ：股权占总资本比率； $D / (D+E)$ ：债务占总资本比率）

(2) 商誉减值测试结果

单位：万元

序号	项目	2017年 12月31日	2016年 12月31日	2015年 12月31日
1	商誉整体的账面价值②	82,861.20	82,861.20	82,861.20
2	资产组的账面价值①(不含商誉)	36,892.52	32,773.81	32,920.27
3	包含整体商誉的资产组的账面价值③=①+②	119,753.72	114,896.71	115,781.47
4	资产组或资产组组合可收回金额④	120,436.72	115,635.01	116,390.35
5	公司的商誉是否发生减值损失(④>③, 否)	否	否	否
6	减值金额	-	-	-

(3) 2015年至2017年末商誉减值测试预测收入增长率与实际值对比情况

如下：

项目	2015年商誉减值			2016年商誉减值			2017年商誉减值		
	预测值% (①)	实现值% (②)	差异% (②-①)	预测值% (①)	实现值% (②)	差异% (②-①)	预测值% (①)	实现值% (②)	差异% (②-①)
收入增长率	2016年	25.10	9.29	-15.81	/	/	/	/	/
	2017年	21.42	30.62	9.20	34.85	30.62	-4.23	/	/
	2018年	15.37	-24.15	-39.52	11.51	-24.15	-35.66	15.12	-24.15
	2019年	7.77	52.75	44.98	9.37	52.75	43.38	9.37	52.75
	2020年	4.97	/	/	2.77	/	/	2.77	/
	2021年	/	/	/	7.07	/	/	7.07	/

2015年至2017年末商誉减值测试预测收入金额与实际值对比情况如下：

单位：万元

项目	2016年商誉减值			2017年商誉减值			
	预测值 (①)	实现值 (②)	差异 (②-①)	预测值 (①)	实现值 (②)	差异 (②-①)	
收入	2016年	/	/	/	/	/	
	2017年	30,117.02	29,171.29	-945.73	/	/	
	2018年	33,583.40	22,125.63	-11,457.77	33,581.99	22,125.63	-11,456.36
	2019年	36,729.51	33,797.26	-2,932.25	36,728.62	33,797.26	-2,931.36
	2020年	37,745.19	/	/	37,746.00	/	/
	2021年	40,415.08	/	/	40,414.65	/	/

项目		2015 年商誉减值		
		预测值 (①)	实现值 (②)	差异 (②-①)
收入	2016 年	25,563.64	22,333.66	-3,229.98
	2017 年	31,039.38	29,171.29	-1,868.09
	2018 年	35,809.53	22,125.63	-13,683.90
	2019 年	38,590.24	33,797.26	-4,792.98
	2020 年	40,509.51	/	/
	2021 年	/	/	/

2015-2017 年商誉减值测试时对 2016-2019 年收入预测与实际收入存在一定差异，主要原因系每年度末商誉减值测试是企业基于测试时点已获悉的行业发展趋势和企业自身经营情况对企业未来销售进行预测，而实际经营结果受企业未预料到的行业政策变动及下游客户自身市场波动影响，导致与预测数产生差异。基于此情况，管理层于 2016 年末和 2017 年末重新调整了上海海能未来的业绩预测，并根据更新后的盈利预测进行商誉减值测试。

2015 年商誉减值测试时上海海能基于 2015 年的业绩情况进行预测。2015 年上海海能被方正电机收购后，双方在研发、制造、销售等环节对业务进行有效整合，上海海能有望利用公司的资源开拓自身市场，寻求新的合作伙伴。上海海能所处的汽车电子控制行业，与汽车行业的关联性较高，而汽车行业主要受到宏观经济及大宗商品价格等因素的影响。2015 年，国内天然气价格下降，上海海能天然气控制器产品销售大幅增长。同时 2015 年柴油价格也持续下降，从年初的 5,640 元/吨下降至年末的 5,155 元/吨。受此影响，柴油机销量有所回升，导致上海海能的柴油机控制器销售上涨。考虑到我国治理大气污染节能减排的需求、天然气汽车逐渐显现出成本优势。同时基于我国能源结构调整的长期需求，预计汽车电子行业未来具有巨大的增长潜力。综合考虑上述因素，上海海能对 2016 年的销量增长预期较为乐观。

2016 年柴油价格大幅上涨，从 2015 年 12 月 5,155 元/吨上涨至 2016 年 12 月 6,130 元/吨，上涨 18.91%。受柴油价格持续上涨影响，2016 年上海海能柴油机控制器销量未达预期。同时 2016 年上海海能的 AMT 产品（电控机械自动变速箱）销售未达预期，主要系上海海能的 AMT 产品主要针对混合动力客车，AMT 产品的主要客户受 2016 年新能源汽车补贴政策调整影响，补贴金额下降，AMT

产品下游客户销量下降,导致 2016 年该产品实现销售收入较 2015 年商誉减值测试预测数下降 12.64%。

2015 和 2016 年商誉减值测试预测收入对比情况如下:

单位:万元

项目		2015 年商誉减值	2016 年商誉减值	下调幅度
营业收入	2017 年预测值	31,039.38	30,117.02	-2.97%
	2018 年预测值	35,809.53	33,583.40	-6.22%
	2019 年预测值	38,590.24	36,729.51	-4.82%
	2020 年预测值	40,509.51	37,745.19	-6.82%

从上表看出,基于 2016 年下游行业整体情况和企业自身经营环境,管理层对未来收入的预测给出了更为谨慎的判断,2016 年商誉减值测试时已经下调预测期收入。2016 年商誉减值测试和 2017 年商誉减值测试对 2017 年收入预测金额与 2017 年实现收入金额的差异分别为 1,868.09 万元和 945.73 万元,差异率分别为 6.02%和 3.14%,差异率逐渐缩小,且与实际金额差异较小。

2018 年,受宏观经济增速回落的影响,我国汽车产业面临较大的压力,产销增速低于年初预期,行业主要经济效益指标增速趋缓,增幅回落。2018 年上海海能收入金额同比减少 7,045.66 万元,销售收入未达到 2017 年商誉减值测试时的预期水平主要原因为:(1)下游需求端重型卡车销量增长放缓;(2)商用车排放标准升级、天然气价格波动导致收入下滑。具体分析请参见本回复“问题三”之“三、结合上海海能 2018 年业绩大幅下滑的主要原因量化说明上述原因对发行人 2018 年收入的影响数”。2019 年实际收入与 2016 年和 2017 年商誉减值测试预测数据的差异率 7.98%,主要系下游需求端客户自身增长率未达到预期以及市场天然气价格波动导致上海海能销售增长低于预期。

综上,2015 年至 2017 年末上海海能商誉减值测试对未来收入增长率等关键参数的预测和选取合理,符合上海海能的实际经营情况和行业发展趋势,商誉减值计提客观、谨慎。

二、结合上海海能 2018 年业绩大幅下滑的主要原因量化说明上述原因对发行人 2018 年收入的影响数

上海海能所处的汽车电子控制行业,与汽车行业的关联性较高,而汽车行业主要受到宏观经济及大宗商品价格等因素的影响。2018 年,受宏观经济增速回

落的影响，我国汽车产业面临较大的压力，产销增速低于年初预期，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落。2018年上海海能收入金额同比减少7,045.66万元，导致公司2018年合并收入减少7,047.05万元，业绩下滑的主要原因为：

（1）下游需求端重型卡车销量增长放缓

根据第一商用车的数据，2018年我国重卡市场累计销售114.53万辆，同比累计增长3%，增速较前两年大幅放缓。其中天然气商用车2018年产量6.7万辆，同比下降8.36%。受国内宏观经济影响，下游需求端重型卡车销量增长放缓。根据玉柴集团年报数据，玉柴集团2018年销售收入同比下降20%。受玉柴集团自身销量下滑影响，上海海能主要客户广西玉柴2018年对上海海能的采购金额同比下降1,021.48万元，导致上海海能整体收入同比下降3.50%。

（2）商用车排放标准升级、天然气价格波动导致收入下滑

2015年-2017年，国内天然气价格下降，上海海能天然气控制器产品销售大幅增长。随着2018年国内天然气价格上涨，油气价差进一步缩小，2018年国内液化天然气（LNG）均价为4,390.35元/吨，价格同比上涨16.29%。加之2017年年底“气荒”的影响，导致2018年天然气商用车控制器市场低迷。根据中商情报网数据，2018年国内天然气商用车产量6.7万辆，同比下降8.36%。另外根据玉柴国际2018年报，其2018年销售15,865台天然气发动机，同比2017年的26,298台下降约40%。受此影响，上海海能主要产品天然气发动机控制器销售减少。

同时2018年商用车正经历排放“国四”到“国五”的切换，大客户广西玉柴为维护销售稳定性，采用进口气体机控制器，导致公司部分符合“国四”标准的气体机控制器销量的下滑。

受上述因素综合影响，2018年上海海能天然气发动机控制器销售收入金额同比下降7,120.88万元，导致上海海能整体收入同比下降24.41%。

三、2015-2018年上海海能和德沃仕业绩变动情况与同行业可比公司的趋势是否存在重大差异

（一）德沃仕

1、2015-2018 年业绩变动情况如下：

单位：万元

项目	2018 年		2017 年	
	金额	变动比例	金额	变动比例
营业收入	10,790.90	-27.73%	14,931.92	85.53%
净利润	173.98	-93.28%	2,589.99	107.71%
扣非后净利润	582.32	-77.58%	2,596.91	112.84%
项目	2016 年		2015 年	
	金额	变动比例	金额	变动比例
营业收入	8,048.41	3.28%	7,792.46	871.60%
净利润	1,246.91	-25.98%	1,684.53	-216.43%
扣非后净利润	1,220.13	-27.58%	1,684.82	-398.68%

注：由于 2014 年德沃仕净利润和扣非后净利润为负值，导致 2015 年净利润和扣非后净利润变动比例为负。

2、与同行业可比公司业绩变动情况对比如下：

公司简称	证券代码	可比业务	2018 年度可比业务收入变动比例	2017 年度可比业务收入变动比例	2016 年度可比业务收入变动比例	2015 年度可比业务收入变动比例
大洋电机	002249.SZ	新能源汽车驱动电机	-0.41%	6.84%	48.91%	63.27%
江特电机	002176.SZ	新能源汽车驱动电机	-38.53%	0.42%	52,115.92%	29.47%
长鹰信质	002664.SZ	新能源汽车驱动电机	6.42%	22.93%	15.70%	-4.60%
正海磁材	300224.SZ	新能源汽车驱动电机	28.55%	-39.72%	65.58%	/
平均值			-0.99%	-2.38%	43.40%	29.38%
德沃仕			-27.73%	85.53%	3.28%	871.60%

注 1：由于同行业上市公司除经营新能源汽车驱动电机业务外，还经营其他业务，上市公司未披露单一业务的净利润情况，净利润、扣非后净利润不具有可比性。

注 2：江特电机 2015 年新能源汽车驱动电机业务刚起步，业务规模较小，收入金额较低，2016 年收入大幅增长，导致 2016 年收入增长率大幅超出行业水平，在计算同行业可比公司平均值时将其剔除。

注 3：正海磁材 2014 年新能源汽车驱动电机业务的收入为零，无法计算变动比例。

2015 年-2018 年期间德沃仕的收入变动比例与同行业存在较大差异，主要系德沃仕在下游客户分布、业务起步时间与同行业公司存在一定差异。

德沃仕成立于 2012 年，是一家从事新能源汽车驱动电机的研发、生产及销售业务的公司。2012 年至 2014 年期间，由于德沃仕成立时间较短，业务尚处于起步阶段，下游客户较为单一，主要为众泰汽车。德沃仕生产的驱动电机主要配

套众泰汽车旗下众泰云 100 车型，该车型于 2014 年 10 月上市，上市当年销量未得到完全释放，导致 2014 年德沃仕配套驱动电机产销量较低，收入和净利润水平处于较低水平。根据众泰汽车（000980）披露的《发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易报告书（草案）》，2014 年众泰云 100 实现销量 2,057 辆，而 2015 年全年实现销量 13,222 辆，较 2014 年上涨 542.78%。德沃仕 2015 年销售收入随着众泰云 100 的销量增长快速上升。同时公司于 2015 年完成对德沃仕的收购。收购完成后，双方在研发、制造、销售等环节对业务进行有效整合，形成协同效应，推动德沃仕在新能源物流车市场打开局面，与东风、宇通客车等客户建立良好合作关系。

2016 年德沃仕收入增长率低于行业平均水平，主要系 2016 年国家开展大规模新能源汽车骗补核查和处理，以及受工信部直到 2016 年年底才公布新的新能源汽车推广目录影响，整车厂商缩减采购规模。受行业政策影响，德沃仕的主要客户众泰汽车的新能源汽车主要品牌众泰云 100 车型 2016 年产量为 15,585 辆，较 2015 年仅增长 1.52%，对德沃仕 2016 年度的销售收入有较大的影响。而同行业其他公司在客户分布上更具多元化，抗市场冲击能力更强，可以保持较高的增长速度。

2016 年德沃仕加大市场拓展力度，销售费用及相应的税金附加较 2015 年增加 151.26 万元。同时，2016 年因部分客户的应收账款账龄较长，计提相应的坏账准备，导致德沃仕资产减值损失较 2015 年增加 124.39 万元。由于德沃仕以前年度的可抵扣亏损于 2016 年全部使用完毕，导致 2016 年所得税费用较 2015 年增加 99.48 万元。受上述因素综合影响，德沃仕 2016 年净利润和扣非后净利润较 2015 年下降。

受行业政策影响，德沃仕 2016 年的销售收入增速未达到预期。随着新能源汽车推广目录的公布，政策逐渐明朗，整车厂商生产、采购恢复正常。同时德沃仕与下游新客户全兴精工、昌河汽车建立合作关系，导致 2017 年收入、净利润增长较快。

德沃仕 2018 年度业绩下滑主要系受新能源汽车补贴政策退坡影响，导致毛利较高的大功率永磁同步电机销售受阻。同时，面对新能源汽车电机驱动系统领

域良好的市场前景，一些具有较强综合实力的汽车整车厂商以及专业电机制造企业纷纷加大投入以开拓或巩固自身在新能源汽车电机驱动系统领域的市场地位，市场竞争激烈。上述因素综合导致新能源物流车销售不及预期，从而影响德沃仕公司的产品销售，净利润下降。同时德沃仕下游客户相对集中，受下游客户影响较大，导致德沃仕收入下降幅度高于行业平均水平。

（二）上海海能

1、2015-2018 年业绩变动情况如下：

单位：万元

项目	2018 年		2017 年	
	金额	变动比例	金额	变动比例
营业收入	22,125.63	-24.15%	29,171.29	30.62%
净利润	5,709.97	-40.13%	9,537.39	22.17%
扣非后净利润	5,265.21	-42.09%	9,092.15	22.66%
项目	2016 年		2015 年	
	金额	变动比例	金额	变动比例
营业收入	22,333.66	9.29%	20,434.56	2.06%
净利润	7,806.62	-3.70%	8,106.30	0.45%
扣非后净利润	7,412.63	-2.85%	7,630.45	9.17%

上海海能所处的汽车电子控制行业，与汽车行业的关联性较高，而汽车行业主要受到宏观经济及大宗商品价格等因素的影响。2015 年-2017 年，国内天然气价格下降，受此影响，2015-2017 年上海海能天然气控制器产品销售持续增长。同时上海海能与玉柴集团、宇通客车等十几家发动机和整车厂有较好的合作关系。依托下游客户良好的发展态势，上海海能的销售收入稳步提升。根据上海海能的主要客户玉柴集团 2016 年和 2017 年年报，玉柴集团 2016 年和 2017 年气体机收入保持持续增长。上海海能 2015-2017 年收入变动趋势与行业环境、主要客户业绩变动趋势保持一致。2016 年上海海能净利润较 2015 年下降，主要系上海海能根据坏账计提政策，对部分长账龄的应收账款计提坏账，导致资产减值损失较 2015 年增加 162.86 万元。同时因纳税调整项导致 2016 年所得税费用较 2015 年增加 144.04 万元。

2018 年，受宏观经济增速回落的影响，我国汽车产业面临较大的压力，产销增速低于年初预期，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落。2018 年上海海能收入金额同比减少 7,045.66 万元，业绩下滑的主要原因为：（1）下游需

求端重型卡车销量增长放缓；（2）商用车排放标准升级、天然气价格波动导致收入下滑。

2、与同行业可比公司对比情况

上海海能主要产品为柴油发动机控制类产品（含 ECU 与 DCU）、气体发动机控制类产品（GCU）、新能源汽车控制类产品（HPT），同行业暂无已上市可比公司，无法获取公开财务数据进行比较。而且上海海能的主要客户为广西玉柴，其收入和利润变动受广西玉柴经营情况影响较大，与其他公司不具有可比性。

综上所述，2015-2017 年，受益于宏观经济回暖，汽车行业快速发展，上海海能业绩保持增长。上海海能收入变动趋势与行业环境、主要客户业绩变动趋势保持一致。2018 年度收入、净利润大幅下降的原因主要系宏观经济增速回落，汽车行业增速趋缓，及受下游客户自身业绩波动影响，导致上海海能收入下降较多，净利润相应下滑。

四、上海海能、德沃仕 2017 年和 2018 年期间费用的变动情况及其原因，变动趋势与同行业可比公司相比是否存在明显差异，是否存在将应计入业绩承诺期推迟其后年度的行为

（一）德沃仕

1、德沃仕 2017 和 2018 年期间费用变动情况如下：

单位：万元

项目	2018 年		2017 年	
	金额	变动比例	金额	变动比例
销售费用	185.79	-21.83%	237.68	-26.67%
管理费用	299.67	-36.70%	473.43	3.28%
财务费用	0.52	-97.93%	25.16	65.14%
合计	485.98	-33.99%	736.27	-7.71%

（1）销售费用

2016 年国家开展大规模新能源汽车骗补核查和处理，以及产业政策影响，整车厂商缩减采购规模。德沃仕为维持销售增长，加大市场宣传推广力度，稳定与原有客户之间的合作关系，同时积极寻找新的下游合作伙伴，并积极参加各类汽车展览会，导致市场推广、宣传费增加较多。

随着新能源汽车推广目录的公布，政策逐渐明朗，2017年整车厂商生产、采购恢复正常。同时德沃仕成功与下游新客户全兴精工、昌河汽车等建立合作关系，业绩增长情况较为良好，2017年市场推广力度恢复到正常水平，宣传推广费用较2016年减少117.20万元，导致销售费用较2016年减少86.43万元。

2018年受新能源汽车补贴政策退坡及市场竞争加剧影响，德沃仕业绩出现下滑。受德沃仕业绩下滑及市场整体景气度下降影响，德沃仕为改善自身经营状况，缓解企业资金压力，通过压缩市场宣传推广开支，减少销售人员开支等方式以达到节流的目的，2018年销售人员工资、市场宣传推广费较2017年减少63.46万元，导致销售费用相应下降，与德沃仕业绩变动趋势保持一致。

（2）管理费用

2017年由于德沃仕业绩情况较为良好，收入、净利润较2016年保持增长。德沃仕为激励员工，提高员工工资及福利待遇，导致管理费用增加。而2018年随着市场整体景气度下降，德沃仕业绩出现下滑。德沃仕为改善经营状况，减少员工人数，压缩员工开支，导致员工工资福利费用减少30.90万元。同时，为有效控制业务招待成本，减少非必要的支出，业务招待费较2017年减少135.94万元。

（3）财务费用

德沃仕财务费用主要为票据贴现利息及银行手续费。2017年和2018年财务费用变动较大，主要系2017年德沃仕因短期资金周转需求，将部分票据进行贴现以获取资金，支付票据贴现利息28.79万元。

2、与同行业可比公司对比情况

由于同行业上市公司除经营新能源汽车驱动电机业务外，还经营其他业务，上市公司未披露单一业务分部的期间费用情况，期间费用不具有可比性。

综上，德沃仕2017年和2018年期间费用变动合理，符合公司实际经营情况。德沃仕已按照企业会计准则的规定，按权责发生制确认各项期间费用，不存在将应计入业绩承诺期的费用推迟其后年度的行为。

（二）上海海能

1、上海海能 2017 和 2018 年期间费用变动情况如下：

单位：万元

项目	2018 年		2017 年	
	金额	变动比例	金额	变动比例
销售费用	1,366.75	-21.72%	1,745.93	239.71%
管理费用	656.84	-6.94%	705.81	1.25%
研发费用	1,555.39	33.30%	1,166.82	3.41%
财务费用	-199.66	185.45%	-69.95	913.94%
合计	3,379.32	-4.77%	3,548.62	51.00%

(1) 销售费用

上海海能 2017 年销售费用较 2016 年增长 239.71%，主要原因系①因客户技术整改、产品升级导致 2017 年存在较多质量索赔情况，下游客户较为强势，上海海能为维持市场份额，只能被动接受客户索赔。上海海能从谨慎性出发，对该部分客户在质保期内需要承担的售后服务义务计提一定的产品质量保证金；②产品销售相关的运输、仓储费用随 2017 年收入上升而相应有所增加。

上海海能 2018 年销售费用较 2017 年下降 21.72%，主要原因系上海海能质保费用随着收入下降以及公司产品质量改进、申诉维权成功等因素影响而减少。同时产品销售相关的运输、仓储费用也随着销量下滑而减少，与上海海能业绩变动趋势保持一致。

(2) 管理费用

上海海能 2017 年管理费用较 2016 年下降 1.25%，相对稳定。2018 年管理费用较 2017 年下降 6.94%，主要系受上海海能 2018 年业绩下滑影响，发放的年终奖较 2017 年减少。

(3) 研发费用

上海海能 2017 年研发费用较 2016 年上升 3.41%，相对稳定。2018 年研发费用较 2017 年增加 388.57 万元，增长 33.30%，主要系公司募投项目上海新能源驱动电驱动系统与节能电机研究院成立，相关研发项目费用增加，具体研发情况如下：①2018 年商用车正经历排放“国四”到“国五”的切换，上海海能原“国四”标准的产品逐渐退出市场。为满足国家不断提高的汽车排放标准，上海海能加大研发投入，加速研发下一代符合“国五”和“国六”标准的产品；②为增强

上海海能的综合竞争力以应对日益激烈的市场竞争，上海海能积极开展研发新一代柴油机控制器、气体机控制器的工作，同时加大在新能源汽车电机控制器领域的研发投入，更新研发设备，导致设备折旧费用上升；③为提高研发人员的积极性，留住、吸引高端科研人才，上海海能提高研发人员的工资待遇。上述因素综合导致研发费用上升，与上海海能实际经营情况相符，具有合理性。

（3）财务费用

上海海能的财务费用主要为银行手续费及借款利息收入。2017年和2018年利息收入增加主要系上海海能回款较好，流动资金较多，对母公司的借款增加，并参考同期市场利率收取借款利息，导致利息收入增加。

2、与同行业可比公司对比情况

上海海能主要产品为柴油发动机控制类产品（含 ECU 与 DCU）、气体发动机控制类产品（GCU）、新能源汽车控制类产品（HPT），同行业暂无已上市可比公司，无法获取公开财务数据进行比较。

综上，上海海能 2017 和 2018 年期间费用变动合理，符合公司实际经营情况。上海海能已按照企业会计准则的规定，按权责发生制确认各项期间费用，不存在将应计入业绩承诺期的费用推迟其后年度的行为。

五、保荐机构和会计师核查意见

（一）核查程序

保荐机构和申报会计师对商誉减值准备计提主要参数的合理性、商誉减值计提的客观性和谨慎性分析，主要执行如下程序：

1、获取管理层商誉减值测试所依据的基础数据，分析公司管理层进行商誉减值测试时采用的关键假设和计算方法，检查相关假设和计算方法的合理性；

2、获取外部评估机构相关评估报告和说明，并复核测试未来现金流量净现值的计算是否准确、相关折现率的选择是否恰当等；

3、与管理层就计提商誉减值准备的依据和关键假设进行讨论，了解实际收入与预测收入的差异原因，分析其合理性。

保荐机构和申报会计师对报告期内业绩变动情况主要执行了以下核查程序：

1、访谈公司业务和财务负责人，了解新能源汽车零部件行业、汽车电子行业近年来的行业供需、市场规模和价格变动趋势，分析销售收入整体呈下降趋势的原因；

2、查阅同行业上市公司披露的年度报告，对比分析发行人与同行业公司的收入、毛利率变动趋势是否一致；

3、对报告期内收入执行分析程序，分析单价波动和销量变动情况，是否与行业变化趋势、客户需求变化一致；

4、针对销售与收款业务循环，以抽样方式检查相关的支持性文件，包括销售合同、发货单、销售发票、签收单、收款单据等；

5、对报告期各期主要供应商、主要客户实施走访和函证程序。

保荐机构和申报会计师对报告期内期间费用主要执行了以下核查程序：

1、访谈公司业务和财务负责人，了解新能源汽车零部件行业、汽车电子行业近年来的行业供需、市场规模、竞争对手情况、公司发展状况和规划；

2、取得并查阅了公司报告期内期间费用明细表，抽查部分原始凭证、原始单据，进行截止性测试；

3、访谈公司各部门相关人员，了解公司对期间费用归集流程的管理情况，分析公司期间费用变动趋势是否和行业、公司自身经营情况一致；

4、获取公司产品质量保证金的计提明细，检查与对应营业收入的匹配情况；对比分析历史数据以及期后实际发生的质量保证费用，评估公司产品质量保证金预提方法的合理性。

（二）核查意见

经核查，保荐机构、会计师认为：

1、上海海能和德沃仕在2015年-2017末进行商誉减值测试时对2018年-2020年的收入预测数与业绩实现数存在差异主要系公司经营受行业整体环境、政策变

动以及下游客户自身的销量变动等因素影响，符合公司实际经营情况，公司每年末已根据最新情况对相应参数进行调整，商誉减值测试符合企业会计准则要求；

2、上海海能 2018 年业绩大幅下滑主要系汽车产业整体增速放缓、大宗商品价格调整和下游客户自身需求波动影响，与行业整体变化情况一致，符合公司实际经营情况；

3、2015-2018 年上海海能和德沃仕业绩变动与行业发展变化趋势、大宗商品价格波动趋势一致，与同行业公司存在差异主要系上海海能和德沃仕在产品结构、客户分布、业务规模存在差异；

4、上海海能、德沃仕 2017 和 2018 年期间费用变动合理，符合公司实际经营情况。上海海能、德沃仕已按权责发生制为基础确认各项期间费用，不存在将应计入业绩承诺期的费用推迟其后年度的行为。

问题四、关于应收账款。报告期各期末，发行人应收账款账面价值分别为 77834.17 万元、77833.04 万元、69361.34 万元和 62142.92 万元，占营业收入比例分别为 59.05%、57.08%、62.23%和 83.35%。请发行人：

(1) 说明应收账款占收入比例增长较快，且明显高于同行业可比公司的原因及合理性。(2) 结合发行人各期末应收账款账龄情况、逾期情况、期后回款情况、报告期坏账实际核销情况、发行人与同行业可比公司坏账计提政策对比情况等补充说明并披露公司应收账款坏账准备计提是否充分。

请保荐机构和申报会计师说明核查依据、方法，并发表明确核查意见。

回复：

一、应收账款占收入比例增长较快，且明显高于同行业可比公司的原因及合理性

报告期各期末，公司应收账款、应收票据及应收款项融资占营业收入比重与同行业上市公司对比分析如下：

单位：%

公司名称	2020年9月30日	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
大洋电机	57.44	41.25	45.29	48.03

江特电机	62.86	35.78	48.09	45.67
长鹰信质	42.32	26.58	28.62	34.46
正海磁材	60.18	52.17	59.89	73.94
平均值	55.70	38.94	45.47	50.52
发行人	83.35	62.23	57.08	59.05
发行人(剔除新能源汽车相关业务)	53.86	30.27	38.54	35.90

2017 年末、2018 年末公司应收款项占营业收入比重低于正海磁材，高于同行业可比公司平均值，2019 年末公司应收款项占营业收入比重高于同行业可比公司，较 2018 年增加 5.15%，主要系公司汽车座椅电机业务自 2019 年起转移到合资公司延锋安道拓方德电机，导致汽车座椅电机业务收入下降 11,745.72 万元。汽车座椅电机业务回款情况较好，相应的应收款项占营业收入比重低于新能源汽车业务，导致公司整体应收款项占营业收入比重增加。2020 年 1-9 月，公司与同行业可比公司均受到新冠疫情影响，营业收入较同期大幅下降，应收账款回款较慢，导致应收款项占营业收入比重大幅增加。2020 年三季度以来，随着国内疫情逐渐得到控制，行业回暖，搭载公司驱动电机的小鹏 P7、上汽通用五菱宏光 MINI EV 等车型陆续上市，以及其他现有客户项目销量恢复，预计 2020 年末应收账款、应收票据及应收款项融资占营业收入比例将下降为 56.66%（未经审计）。

公司应收款项占营业收入比重与同行业可比公司存在差异，主要系受产业布局差异影响。公司自 2017 年开始加大新能源汽车市场布局，但受新能源补贴退坡、补贴清算方式调整及新冠疫情影响，下游主机厂产销受到影响，现金流较为紧张，回款一定程度上受到补贴款下放进度影响，下游主机厂为缓解自身资金压力，应收账款回款较慢，将资金压力转移至上游零部件企业。上游零部件企业通常话语权较弱，为维持自身市场份额，只能被动接受账期拉长，导致应收账款占比上升。报告期内公司新能源汽车业务占营业收入比重为 20%-25%左右，高于同行业可比公司。剔除新能源业务影响，公司应收款项占营业收入比重低于同行业可比公司。2019 年、2020 年 1-9 月与同行业可比公司接近，较 2017 和 2018 年比重增加主要系受汽车产业整体发展放缓、公司业务结构调整和新冠疫情影响，营业收入出现下滑、下游客户回款放慢影响。

大洋电机营业收入规模大，其中空调用电机占比 40%左右，新能源车动力总成系统业务 2017 年、2018 年占比 16%左右，2019 年下降为 7.55%，家电类业务应收款项回款相对较好，故应收款项占营业收入比重较低。2020 年 1-9 月应收款项占营业收入比重大幅增加，主要系受新冠疫情影响，营业收入较上年同期有所下滑。

江特电机主营汽车和碳酸锂业务，电机业务占比为 30%-50%，且以传统电机和伺服电机业务为主，新能源汽车电机占比仅 1%-2%左右，汽车销售和传统电机类业务回款较好，故应收款项占营业收入比重较低。2020 年 1-9 月应收款项占营业收入比重大幅增加，主要系碳酸锂产品售价和销量下降导致营业收入较上年同期大幅下滑。

长鹰信质以传统汽车零部件和电动车零部件业务为主，占比为 60%-70%，进入新能源汽车行业较迟，新能源汽车业务占比较小，其传统汽车零部件业务回款较好，故应收款项占营业收入比重较低。2020 年 1-9 月应收款项占营业收入比重大幅增加，主要系新冠疫情给国内汽车行业带来巨大冲击，公司国内外汽车定转子业务较去年同期下降。

综上，公司应收款项占营业收入比重变化主要系公司 2019 年座椅电机业务调整及新冠疫情影响所致，与同行业可比公司差异主要系新能源汽车驱动电机业务占比差异所致。

二、结合发行人各期末应收账款账龄情况、逾期情况、期后回款情况、报告期坏账实际核销情况、发行人与同行业可比公司坏账计提政策对比情况等补充说明并披露公司应收账款坏账准备计提是否充分。

（一）应收账款账龄情况

报告期各期末，公司应收账款账龄主要集中在 1 年以内，具体账龄情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 9 月 30 日		2019 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比
6 个月以内	35,363.73	66.40%	28,495.34	62.62%
7-12 个月	5,781.48	10.86%	5,016.03	11.02%
1-2 年	6,085.13	11.43%	5,605.82	12.32%

2-3 年	2,990.86	5.62%	3,176.53	6.98%
3-4 年	971.66	1.82%	1,237.19	2.72%
4-5 年	229.84	0.43%	184.17	0.40%
5 年以上	1,832.62	3.44%	1,788.82	3.94%
小计	53,255.32	100.00%	45,503.90	100.00%
减：坏账准备	5,175.49	9.72%	4,904.93	10.78%
合计	48,079.83	-	40,598.97	-
项目	2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日	
	金额	占比	金额	占比
6 个月以内	48,950.95	75.06%	55,517.00	88.54%
7-12 个月	5,033.93	7.72%	2,272.24	3.62%
1-2 年	7,772.27	11.92%	2,018.46	3.22%
2-3 年	1,306.35	2.00%	807.18	1.29%
3-4 年	292.96	0.45%	652.82	1.04%
4-5 年	629.47	0.97%	391.52	0.62%
5 年以上	1,226.92	1.88%	1,044.16	1.67%
小计	65,212.85	100.00%	62,703.38	100.00%
减：坏账准备	3,602.61	5.52%	2,712.82	4.33%
合计	61,610.24	-	59,990.56	-

截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日、2020 年 9 月 30 日，公司账龄在 1 年以内的应收账款金额分别为 57,789.24 万元、53,984.88 万元、33,511.37 万元、41,145.21 万元，占期末应收账款余额分别为 92.16%、82.78%、73.64%、77.26%，占比呈现下降趋势的主要原因系：

1、收入下降、收入结构变动影响。2018 年，受车辆购置税政策退出和宏观经济回落影响，汽车产业面临较大压力，产销增速低于预期，汽车应用类产品销售收入较上期下降 10.64%。2019 年，为进行资源整合，公司将汽车座椅电机业务转移到联营公司，对应产品销售收入下降，相应应收账款减少。汽车座椅电机业务应收账款回款相对较好，账龄较短，导致 1 年以内应收账款占比下降。2020 年，受新冠疫情影响，公司 2020 年 1-9 月收入较上年同期下降 12.19%。收入下降，对应 1 年以内应收账款减少，同时上期末应收账款因客户资金紧张，回款速度下降，导致账龄在 1 年以内的应收账款占期末应收账款的比重下降。

2、受新能源汽车补贴退坡、新冠疫情影响，行业内部分客户资金流紧张，回款放慢，导致期末应收账款余额中 1-2 年、2-3 年占比增加。

受上述因素影响，报告期各期末公司坏账准备计提比例有所上升，分别为4.33%、5.22%、10.78%、9.72%。

（二）应收账款逾期情况

1、报告期内逾期应收账款情况

公司信用政策一般为60天、90天+6个月银行承兑汇票。报告期各期末，公司应收账款逾期情况如下：

单位：万元

项目	2020年 9月30日	2019年 12月31日	2018年 12月31日	2017年 12月31日
应收账款余额	53,255.32	45,503.90	65,212.85	62,703.38
其中：应收全兴精工集团有限公司余额 ^注	5,220.90	6,034.00	8,238.94	8,273.92
逾期金额	7,717.83	8,392.78	10,585.85	5,052.95
逾期金额占比	14.49%	18.44%	16.23%	8.06%
逾期坏账准备	4,690.81	4,458.91	3,305.12	2,609.56
逾期坏账准备计提比例	60.78%	53.13%	34.30%	51.64%

注：公司与全兴精工集团有限公司于2016年开始合作，双方签订《产品质量保证协议》，年度总货款的10%作为质量保证金，全兴精工集团有限公司承诺在5年后每月分批返还，故应收全兴精工集团有限公司余额作为信用期内应收账款，按实际账龄计提坏账准备。

报告各期末，公司逾期金额分别为5,052.95万元、10,585.85万元、8,392.78万元、7,717.83万元，占期末应收账款余额的比例分别为8.06%、16.23%、18.44%、14.49%。2018年逾期金额占比增加，主要系受宏观经济增速回落的影响，我国汽车产业面临较大的压力，产销增速低于预期，行业主要经济效益指标增速趋缓，回款放慢。

2018年逾期金额中应收汽车应用类客户江西昌河汽车有限责任公司、江苏金坛绿能新能源科技有限公司1,719.85万元、927.60万元，已于2019年收回；应收浙江泓源汽车集团有限公司等新能源客户余额2,651.34万元，逾期一年，主要系新能源补贴退坡，客户回款受到补贴款下放进度影响，公司积极与客户协商应对方案、加紧催收货款，预计收回的可能性较高，2018年按账龄计提坏账准备，剔除该等因素影响，2018年逾期金额坏账准备计提比例为56.51%。

报告期内，公司逾期应收账款的坏账计提比例达到 50% 以上，预计能够覆盖逾期应收账款无法收回的风险。

2、2020 年末逾期应收账款减值风险

对于逾期应收账款，公司成立专门的催款小组，积极与客户沟通回款。2020 年，受新冠疫情及行业市场变化影响，部分客户出现可观察的多项信用减值信息，公司于年末重新评估相关款项的可收回性，对部分应收账款单项全额计提坏账准备，明细如下：

单位：万元

客户名称	业务类型	应收账款余额	单项计提坏账准备	坏账准备余额	计提原因
全兴精工集团有限公司	汽车应用类	5,186.77	1,350.00	2,005.85	注 1
浙江泓源汽车集团有限公司	汽车应用类	1,600.00	960.00	1,600.00	注 2
众泰新能源汽车有限公司长沙分公司	汽车应用类	1,090.73	654.44	1,090.73	注 3
南京环绿新能源车辆有限公司	汽车应用类	702.20	421.32	702.20	对方已于 2020 年 11 月 9 日宣告破产，公司申报债权预计难以受偿。
常州市祥泰针车有限公司	缝纫机应用类	341.77	321.13	324.10	业务终止，预计无法收回
长沙众泰汽车工业有限公司	汽车应用类	205.80	123.48	205.80	注 3
合计	-	9,127.27	3,830.37	5,928.68	-

注 1：受疫情及行业市场变化影响，全兴精工经多次催讨仍拖欠货款，公司已于 2020 年 7 月起诉。同时，为加速回款，公司积极与全兴精工协商，2021 年 1 月，双方签订《合作终止协议书》，解除已签订的合作协议，相关货款争议处理以诉讼结果为准，原合同约定的 5 年质保金额合计 2,680 万元，全兴精工一次性返还 1,350 万元，剩余部分的质保金作为公司对全部提供产品质量问题及售后服务的买断，公司不再提供相应服务，若发生质量问题，全兴精工自行解决并承担相应费用。2020 年末，公司对全兴精工应收款项余额中 1,350 万元单项全额计提坏账准备，2021 年 2 月，公司已收到全兴精工回款 1,357.75 万元。

注 2：受新能源汽车行业补贴退坡政策影响，2019 年以来浙江泓源回款变慢，公司已于 2019 年起诉，双方于 2019 年 12 月 3 日达成《民事调解书》，浙江泓源确认应付杭州德沃仕欠款 1,600 万元，2020 年 5 月 31 日前支付 200 万元，2020 年 8 月 31 日之前支付 800 万元，2020 年 12 月 31 日前支付 600 万元。2019 年底，公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，对期末应收账款余额按预期信用损失率单项计提坏账准备。2020 年，受疫情影响及 6 月份新能源汽车补贴退坡，浙江泓源未按调解书支付货款，且面临多起诉讼。公司考虑浙江泓源对外涉诉金额较大，且债权无财产担保，预计相关款项难以收回，于本期末对浙江泓源应收款项余额 1,600 万元单项全额计提坏账准备。

注 3: 受新能源汽车行业补贴退坡等政策影响及行业整体销量不振影响, 2019 年以来众泰汽车回款变慢, 公司已于 2020 年 1 月起诉, 在公司积极协商下, 双方达成协议, 众泰汽车确认应付杭州德沃仕约 1,200 万元, 2020 年 1-6 月份每月支付 200 万元, 剩余货款于 2020 年 7 月份支付。2019 年底, 公司参考历史信用损失经验, 结合当前状况以及对未来经济状况的预测, 对期末应收账款余额按预期信用损失率单项计提坏账准备。2020 年, 受疫情影响及行业市场变化影响, 众泰汽车经营出现严重恶化, 6 月 24 日被实行“退市风险警示”, 公司积极沟通应收款回款, 但对方流动资金短缺。公司考虑众泰汽车对外涉诉金额较大, 且债权无财产担保, 预计相关款项难以收回, 于本期末对众泰汽车相关应收款项单项全额计提坏账准备。

(三) 期后回款及坏账核销情况

单位: 万元

项 目	2020 年 9 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
应收账款余额	53,255.32	45,503.90	65,212.85	62,703.38
截至 2020.12.31 回款金额	34,506.73	35,499.81	55,908.74	57,327.59
回款比例	64.79%	78.01%	85.73%	91.43%
坏账核销金额	125.78	50.13	167.99	55.40
核销比例	0.24%	0.11%	0.26%	0.09%

截至 2020 年 12 月 31 日, 公司报告期内应收账款余额的回款比例分别为 91.43%、85.73%、78.01%、64.79%。2018 年、2019 年应收账款回款比例较低, 主要系全兴精工受新能源补贴政策影响, 扣留质保金回款, 剔除该因素影响, 2018 年末、2019 年末、2020 年 9 月末应收账款回款比例分别为 89.73%、91.57%、71.83%。2020 年 9 月末的应收账款回款比例较低, 除尚处于信用期内的款项外主要系受到新冠疫情以及行业景气度的影响。

报告期内应收账款坏账核销金额较小, 占应收账款余额的比例分别为 0.09%、0.26%、0.11%、0.24%。

公司应收账款期后回款情况良好, 且报告期内应收账款核销比例较低, 应收账款坏账准备计提充分。

(四) 发行人与同行业可比公司坏账计提政策对比情况

1、应收账款坏账计提政策与同行业上市公司对比分析

账龄	大洋电机	江特电机	长鹰信质	正海磁材	公司
----	------	------	------	------	----

6个月以内	5%	5%	3%	1%	1%
6-12个月	5%	5%	3%	1%	5%
1-2年	10%	10%	10%	10%	10%
2-3年	30%	20%	30%	30%	20%
3-4年	50%	50%	100%	100%	50%
4-5年	80%	50%	100%	100%	50%
5年以上	100%	100%	100%	100%	100%

报告期内，公司应收账款账龄主要为6个月以内，3年以上应收账款占比为3%-7%。公司6个月以内应收账款回款情况较好，确定坏账计提比例为1%，与正海磁材一致。6-12个月应收账款与大洋电机、江特电机一致，高于其他同行业上市公司。1-2年坏账计提比例与同行业上市公司一致。2-3年坏账计提比例与江特电机一致。3-4年坏账计提比例与大洋电机、江特电机一致，略低于其他同行业上市公司，主要系公司基于自身历史坏账损失情况进行合理调整，与公司实际经营情况相匹配。5年以上坏账计提比例与同行业上市公司一致。

2、应收账款坏账计提比例与同行业上市公司对比分析

项目	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
大洋电机	13.62%	8.96%	5.76%
江特电机	14.81%	13.25%	9.02%
长鹰信质	3.23%	3.26%	3.19%
正海磁材	12.89%	10.08%	9.48%
平均值	11.14%	8.89%	6.86%
公司	10.78%	5.52%	4.33%

报告期内，2017年末、2018年末公司坏账计提比例低于行业平均水平，主要系公司应收账款账龄主要为1年以内，其中6个月以内占比较高，3年以上应收账款占比仅3%左右。2019年新能源汽车行业受行业补贴退坡等政策影响，回款较慢，故坏账计提比例增加较多，与行业平均水平差异不大。

综上，公司应收账款账龄主要为1年以内，坏账计提比例处于同行业上市公司的合理水平范围内，综合考虑公司的期后回款良好、坏账核销金额较小，公司的应收账款坏账准备计提充分、谨慎。同时，公司积极催收逾期应收账款，根据

客户信用情况，及时评估可能存在的减值风险，并根据调整后的预期信用损失率计提坏账准备。

三、保荐机构和会计师核查意见

（一）核查程序

1、结合行业特点及信用风险特征，评价管理层制定的相关会计政策是否符合企业会计准则的规定；

2、对于按照各信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款，检查账龄区间、信用记录、历史损失情况等关键信息，评价预期信用损失率的合理性；

3、对重要应收账款，向管理层了解对方经营情况和资产状况，并与管理层讨论其可收回性，并实施函证程序以及检查重要应收账款期后回款情况，评价管理层计提应收账款坏账准备的合理性；

4、获取应收账款预期信用损失计算表，复核与预期信用损失相关的假设及前瞻性调整因素，重新计算预期信用损失金额是否准确；

5、查阅同行业上市公司的坏账准备计提政策，并与公司坏账准备计提政策对比，评价公司坏账计提政策的合理性；

6、结合行业政策、市场环境、客户经营情况，与管理层讨论主要应收账款的可收回性。

（二）核查意见

经核查，保荐机构、会计师认为：

1、报告期内，公司应收账款余额符合公司的业务模式和信用政策，应收账款账龄分布合理，期后回款情况较好，与生产经营特点相符。报告期内实际核销的应收账款金额较小，与同行业上市公司相比，坏账准备政策符合企业会计准则相关规定，坏账准备计提充分，与同行业上市公司不存在重大差异；

2、受新能源补贴政策和新冠疫情影响，部分客户出现经营困难，回款放慢，将对公司的经营业绩造成一定的影响，公司已在业绩预告中披露相关减值风险。

（此页无正文，为《浙江方正电机股份有限公司关于〈浙江方正电机股份有限公司非公开发行股票申请文件反馈意见〉的回复》之签字盖章页）

浙江方正电机股份有限公司

年 月 日

（此页无正文，为《海通证券股份有限公司关于〈浙江方正电机股份有限公司非公开发行股票申请文件反馈意见〉的回复》之签字盖章页）

保荐代表人签名：

江 煌

张 舒

保荐机构董事长签名：

周 杰

海通证券股份有限公司

年 月 日

声 明

本人已认真阅读浙江方正电机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。

保荐机构董事长签名： _____

周 杰

海通证券股份有限公司

年 月 日