

关于扬州亚星客车股份有限公司
2021 年年度报告的信息披露监管工作函的回复

和信综字(2022)第 000319 号

目 录	页 码
1、关于扬州亚星客车股份有限公司 2021 年报工作函的回复	1-23

和信会计师事务所（特殊普通合伙）

二〇二二年六月十四日

关于扬州亚星客车股份有限公司 2021 年年度报告的信息披露监管工作函的回复

和信综字(2022)第 000319 号

上海证券交易所上市公司管理一部：

和信会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“我们或年审会计师”）于近日收到扬州亚星客车股份有限公司（以下简称“公司”或“本公司”）转来的上海证券交易所上市公司管理一部（以下简称贵部）《关于扬州亚星客车股份有限公司 2021 年年度报告的信息披露监管工作函》（上证公函【2022】0511 号）（以下简称工作函），其中要求年审会计师对有关事项发表意见。我们对工作函中的相关事项进行了核查，现回复如下：

一、监管工作函第 1 条

“年报及前期信息披露显示，公司报告期末净资产仅 1,984.17 万元，主要因于 2021 年 12 月 28 日收到 1.5 亿元政府补助，净资产较三季度末由负转正，避免因经审计的期末净资产为负而被实施退市风险警示。请公司补充披露：（1）政府补助文件的具体内容，逐笔列示政府补助到账时间，并结合往年收到政府补助的情况，说明是否会持续收到此类补助；（2）将上述政府补助划分为与收益相关的主要依据，相关会计处理及其是否符合企业会计准则的有关规定；（3）结合前述情况，说明在年末收到大额政府补助的合理性，是否为规避公司股票被实施退市风险警示。请年审会计师对问题（2）、（3）发表意见。”

公司回复：

（二）将上述政府补助划分为与收益相关的主要依据，相关会计处理及其是否符合企业会计准则的有关规定

1、公司本期收到的政府补助及会计处理

公司本期收到政府补助 1.61 亿元，确认为其他收益，其中收到扬州市北山（汽车）产业园管理委员会拨付的新能源行业发展扶持及助力企业发展补助资金 1.5 亿元；



收到研发经费及高企奖励或技术补助 447.96 万元；出口信用保险补贴 125.32 万元；以工代训及社保补贴 227.76 万元以及其他补助 316.36 万元。

2、公司政府补助的会计政策

公司的政府补助包括与资产相关的政府补助及与收益相关的政府补助。其中，与资产相关的政府补助，是指公司取得的、用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助；与收益相关的政府补助，是指除与资产相关的政府补助之外的政府补助。如果政府文件中未明确规定补助对象、没有指明特定项目的，公司按照上述区分原则进行判断，难以区分的，整体归类为与收益相关的政府补助。

与资产相关的政府补助公司确认为递延收益，在相关资产使用寿命内按照平均年限法分期计入当期损益；与收益相关的政府补助，用于补偿公司已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益；用于补偿以后期间的相关成本费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关成本费用或损失的期间计入当期损益。与日常活动相关的政府补助，按照经济业务实质，计入其他收益；与日常活动无关的政府补助，计入营业外收支。

依据政府补助拨付文件及款项性质，公司取得的政府补助款项均来源于政府的经济资源，不需要公司向政府交付商品或服务作为对价，公司收到的政府补助是无偿的、不存在附加条件，均不属于用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助，而用于补偿企业已发生的相关成本费用或损失，公司将其划分为与收益相关的政府补助计入其他收益，符合企业会计准则的相关规定。

综上所述，公司政府补助的会计处理严格按照会计准则及公司会计政策相关要求执行，符合企业会计准则的有关规定。

（三）结合前述情况，说明在年末收到大额政府补助的合理性，是否为规避公司股票被实施退市风险警示

近年来，受新冠疫情持续影响及扬州市 2021 年 7 月至 8 月份因疫情全面封城等因素影响，公司近三年营业收入持续走低，分别为 27.09 亿元、18.79 亿元、9.79 亿元，新能源行业作为国家的重点发展行业，为支持扬州市新能源行业发展，扬州市北山（汽车）产业园管理委员会作为公司园区的政府职能主管部门，于 2021 年 12 月 24 日下发了《关于拨付助力企业发展等补贴资金的通知》，同意拨付给公司产业发展扶



持及助力企业发展补贴资金等共计 1.5 亿元。2021 年 12 月 27 日，公司收到扬州市北山（汽车）产业园管理委员会拨付的助力企业发展等补助资金 1.5 亿元，其拨付资金的目的为支持新能源汽车行业及企业发展，拨付公司产业发展扶持及助力企业发展补贴资金，专项用于 2021 年度产业发展及企业发展补贴。公司在年末收到大额政府补助是合理的，计入其他收益符合企业会计准则规定，并非为规避公司股票被实施退市风险警示。

年审会计师核查程序及核查意见：

1、核查程序

针对上述事项，年审会计师执行了以下核查程序：

- （1）逐笔检查政府补助的项目名称及相关文件；
- （2）逐笔检查政府补助的资金来源、入账凭证；
- （3）查阅补助申请资料，结合拨款文件，逐笔检查政府补助的款项性质，分析确定其款项性质，确定该补助与资产相关还是与收益相关；
- （4）针对与收益相关的政府补助，检查该补助是用于补偿已发生的相关成本费用还是补偿以后期间的相关成本费用等，确认其计入当期损益的合理性；
- （5）针对公司期末收到的 1.5 亿补助，访谈了扬州市北山（汽车）产业园管理委员会主任，并就该事项进行了询证，收到扬州市北山（汽车）产业园管理委员会的询证函回复，扬州市北山（汽车）产业园管理委员会就该补助款项的真实性、合理性进行了确认，确认该补助属于政府对新能源汽车行业发展扶持补助资金，不存在附加条件，也不存在收回的可能性。

2、核查意见

经核查，年审会计师认为：

- （1）公司政府补助的确认、计量是合理的，其会计处理符合企业会计准则的规定；
- （2）公司在年末收到大额政府补助并确认为当期损益是合理的，计入其他收益符合企业会计准则规定，并非为规避公司股票被实施退市风险警示。

二、监管工作函第 2 条

“年报显示，公司报告期末应收账款账面净额 16.49 亿元，占总资产的 51.56%。应收账款 14.14 亿元，采用逾期账龄组合的方式计提坏账准备；其中处于信用期内



的 11.45 亿元，但计提比例仅 5.12%。公司报告期末新增合同资产科目，账面余额 5.12 亿元，全部为新能源国家财政补贴款，仅计提减值准备 3,392.21 万元。请公司补充披露：（1）按照逾期账龄的方式确定应收账款组合的原因及合理性，是否符合行业惯例；（2）按逾期账龄组合计提坏账准备的应收账款中，各个组合的主要欠款方名称、金额、账龄、支付条件、回款安排与进度等，并结合欠款方偿债能力、历史回款等情况，说明应收坏账准备计提的充分性，是否存在为规避被实施退市风险警示而少计提减值准备的情形；（3）报告期内新增合同资产科目并将新能源国家财政补贴款列为合同资产的原因和依据，并结合相关补贴的账龄、支付条件、可实现性及同行业可比公司情况，说明减值准备计提是否充分。请年审会计师发表意见。”

公司回复：

（一）按照逾期账龄的方式确定应收账款组合的原因及合理性，是否符合行业惯例

1、按照逾期账龄的方式确定应收账款组合的原因及合理性

公司为属机械制造行业下的汽车行业，公司主要国内客户为国营公交公司，由于客车运营周期长，公司对主要客户采用分期收款的信用政策，分期收款期限一般超过 1 年，公司对客户的货款回收和销售业务员的回款考核按照是否逾期进行考核管理，因此公司在确定应收账款信用风险组合时，将应收账款是否超信用期作为信用风险特征。公司基于自身历史损失率，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款逾期天数与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失率。对应收账款账龄按信用期内、逾期 1 年内、逾期 1-2 年、逾期 2-3 年和逾期 3 年以上的应收账款分别计提预期信用损失。

公司对于有确凿证据能判断预计可收回金额的应收款项，根据与逾期客户签订的协商还款协议、诉讼进展及查封的资产情况、中信保预计赔付金额等依据考虑预计可收回金额，按照账面余额与预计可收回额的差额进行单项计提；对于无上述有效证据、无法合理、准确判断预计可收回金额的客户应收款，公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款逾期天数与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失率，按照预期信用损失率计提坏账准备。

公司在计算预期信用损失率时在考虑逾期天数、应收账款迁徙等相关因素的基础上，测算历史迁徙率，据以计算历史损失率，公司对逾期三年以上账龄的应收账款进



行单独评估，预计逾期账龄长于三年的坏账率为 100%；并预计逾期三年以下账龄的预期损失率可能比历史损失率提高 5%，根据模型测算预期信用损失率如下：

账龄	历史损失率 (A)	对未来的预计损失增长比率(B)	预期损失率=A*(1+B)	备注
信用期内	1.07%	367.00%	5.00%	注
逾期 1 年内	10.81%	5.00%	11.35%	
逾期 1-2 年	28.30%	5.00%	29.72%	
逾期 2-3 年	54.10%	5.00%	56.81%	
逾期 3 年以上	100.00%		100.00%	

注：公司本期信用期内实际计提比例为 5.12%，系按应收客户合同金额计提坏账，未考虑确认未实现融资收益影响应收账款减少因素所致。

2、以逾期账龄的方式确定应收账款组合，是否符合行业惯例

(1) 以逾期账龄的方式确定应收账款组合及影响

财政部于 2017 年 3 月 31 日分别发布了《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量（2017 年修订）》（财会〔2017〕7 号）、《企业会计准则第 23 号——金融资产转移（2017 年修订）》（财会〔2017〕8 号）、《企业会计准则第 24 号——套期会计（2017 年修订）》（财会〔2017〕9 号），于 2017 年 5 月 2 日发布了《企业会计准则第 37 号——金融工具列报（2017 年修订）》（财会〔2017〕14 号）（上述准则以下统称“新金融工具准则”）。要求境内上市企业自 2019 年 1 月 1 日起施行。根据新金融工具准则的实施时间要求，公司于 2019 年 1 月 1 日起执行上述新金融工具，并依据上述新金融工具准则的规定对相关会计政策进行变更。2019 年 1 月 1 日起，公司及可比上市公司执行新金融工具准则，使用预期信用损失法对应收款项计提减值准备，并单项计提已出现坏账风险的应收账款。对于划分为组合的应收账款，公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款逾期天数与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

于 2019 年 1 月 1 日，公司将原金融资产减值准备调整为按照新金融工具准则规定的损失准备的调节表：

计量类别	按原金融工具准则计提的损失准备	重新计量	按照新金融工具准则计提的损失准备
应收账款减值准备	381,899,580.54	27,105,116.78	409,004,697.32

因执行上述修订的准则，公司相应调减 2019 年 1 月 1 日合并财务报表中归



属于母公司股东权益的影响金额为 27,105,116.78 元，其中未分配利润调减 27,105,116.78 元。

以上执行新金融工具准则，公司按照应收账款逾期账龄计提坏账，影响公司净资产减少 2,710.51 万元，公司已在 2019 年报中予以披露。

(2) 同行业上市公司应收账款坏账计提查询情况

① 客车行业上市公司应收账款信用风险组合的确定对比如下表所示：

组合名称	中通客车	宇通客车	金龙汽车	安凯客车	亚星客车
账龄组合	除代垫按揭款组合、应收新能源国家补贴以外的款项	除高风险组合外，按类似信用风险特征（账龄）进行组合	应收客户货款（账龄）进行组合	以账龄作为信用风险特征组合，按照预期信用损失一般模型计提	以应收账款是否超信用期作为信用风险特征，按照预期信用损失一般模型计提
新能源国家补贴组合	公司将应收新能源国家补贴款中不满足无条件收款权的尚未申报的应收新能源国家补贴按预期信用损失计提减值	未披露	公司将应收新能源国家补贴款中不满足无条件收款权的尚未申报的应收新能源国家补贴按预期信用损失计提减值		

如上表所述，客车行业可比上市公司分别根据自身应收账款实际管理情况确定了不同的信用风险组合，以合理计提预期信用减值准备。

② 汽车行业潍柴动力公司在会计政策“10、金融工具”中披露：本集团基于单项和组合评估金融工具的预期信用损失。本集团对金额重大的以及金额不重大但是具有特别信用风险的应收款项、租赁应收款、合同资产等在单项资产的基础上确定其信用损失，除此以外在组合基础上确定相关金融工具的信用损失。本集团考虑了不同客户的信用风险特征，以账龄组合、信用记录优质组合和逾期账龄组合为基础评估应收款项的预期信用损失。

③ 汽车行业长城汽车(610633)2021 年报金融工具会计政策披露“本集团采用的共同信用风险特征包括：金融工具类型、信用风险评级、担保物类型、初始确认日期、



剩余合同期限、债务人所处行业、债务人所处地理位置、担保品相对于金融资产的价值等。”

同时，长城汽车公司在合并财务报表项目注释“3、应收账款”披露：“按组合计提信用损失的应收账款说明：作为本集团信用风险管理的一部分，本集团根据应收账款信用期以逾期账龄为基础采用减值矩阵来评估各类应收账款的预期信用损失。”

综上所述，公司应收账款信用风险组合的确定符合公司应收账款管理特征，与公司应收账款按照是否超信用期进行管理是一致的，公司预期信用损失的确认是合理的，公司预期信用损失风险组合的认定虽然与客车行业上市公司处理不完全一致，但符合公司应收账款管理的实际情况，符合企业会计准则的要求。

（二）按逾期账龄组合计提坏账准备的应收账款中，各个组合的主要欠款方名称、金额、账龄、支付条件、回款安排与进度等，并结合欠款方偿债能力、历史回款等情况，说明应收坏账准备计提的充分性，是否存在为规避被实施退市风险警示而少计提减值准备的情形

1、截止 2021 年 12 月 31 日，逾期账龄组合中信用期内期末余额 1000 万元以上客户应收账款及其坏账准备计提情况如下：

序号	客户名称	是否为关联方	期末账面数 (万元)	支付条件	客户资信及经营、财务状况	回款安排与进度	2021 年 客户回款 (万元)	2022 年 期后回款 (万元) (注 1)
1	扬州市华进交通建设有限公司	否	28,128.20	混合动力公交车型：0 首付，提车 3 个月后，分五年按季度支付货款 新能源纯电动车型：裸车 0 首付，提车 3 个月后，分 5 年按季度支付，动力电池采用 8 年付款方式，提车 3 个月后，分 5 年按季度支付电池费用，支付 5 年后，先行提取余额 35% 作为质保金后，再按季度支付剩余费用，	具有国有背景的公司，实力较为雄厚，经营状况良好	2021 年计划还款 14341.59 万，2022 年-2029 年计划还款 28,128.20 万元，每年按季度不等额还款	14,341.59	2,552.84



				质保金 8 年期满后一次性支付				
2	泰州市鑫通新能源汽车发展有限公司	否	19,738.56	定金 10%，余款验收合格后支付 25%，第二年支付 25%，第三年支付 20%，第四年支付 15%，第五年支付 3%，第六年支付 2%	具有国有背景的公司，实力较为雄厚，经营状况良好	2021 年计划还款 13136.34 万，2022 年-2029 年计划还款 19,738.56 万元，每年按半年、季度不等额还款	13,136.34	4,740.71
3	库尔勒市公共交通有限责任公司	否	9,874.00	零首付，余款 5 年按年付清	具有国有背景的公交公司，经营状况良好	2021 年计划还款 2000 万，2022 年-2023 年计划还款 9874 万元，按年进行偿还（注 2）	3,830.00	
4	江苏弗莱迪斯汽车系统有限公司	否	2,342.55	预付 44.12 万元，车辆交付、发票开具两个月内支付 2331.52 万元，剩余 11.03 万元作为质保金，在验收合格且收到发票后 12 个月内支付	当地经营良好的汽车销售商，经营状况良好	2021 年计划还款 4035.51 万元，2022 年偿还余款 2331.52 万元，2023 年支付质保金 11.03 万元	4,035.51	2,331.52
5	重庆交运汇达实业有限公司	否	1,911.85	预付款 1 万元/台，交车验收合格后一个月内支付合同金额 10%，剩余款项三年按季度支付	实力较为雄厚的代理商，经营状况良好	2021 年计划还款 9542.8 万，2022 年-2024 年计划还款 1,911.85 元，按季度进行偿还（注 2）	9,915.80	259.00
6	潍坊市公共交通集团有限公司	否	1,686.48	分期支付车款、5%质保金 2024 年支付	具有国有背景的公交公司，经营状况良好	2021 年计划还款 800 万，2022 年-2024 年计划还款 1,686.48 万元	800.00	



7	兴化市公共交通有限公司	否	1,386.00	验收合格满两个月后支付 40%，1 年后支付 20%，两年后支付 20%，3 年后支付 10%，余款第四年支付 10%	具有国有背景的公交公司，经营状况良好	2021 年计划还款 1386 万，2022 年-2023 年计划还款 1386 万元，按年进行偿还	1,386.00	
8	滁州市公共交通有限公司	否	1,371.54	零首付，2022 年 12 月 31 日前支付总车款的 70% 即 1005.2 万元，2023 年 12 月 31 日前支付总车款的 30% 即 430.8 万元	具有国有背景的公交公司，经营状况良好	2022 年-2023 年计划还款 1,371.54 万元，按年不等额进行偿还		486.52
9	临沂交通运输投资集团有限公司	否	1,270.83	首付 20%、赊销款分 12 期，按季度付款	具有国有背景的公交公司，经营状况良好	2021 年计划还款 819.92 万，2022 年-2024 年计划还款 1,270.83 万元，按季度进行偿还	819.92	18.63
10	安康市公共交通有限责任公司	否	1,160.11	分期付款，其中首付款(含定金)为合同总价款的 20% 于交付验收后付清；剩余合同总价的 80% 车款，自交车之日起由买方分 30 个月按月支付卖方	具有国有背景的公交公司，经营状况良好	2021 年计划还款 955.68 万，2022 年-2023 年计划还款 1,160.11 万元，按月进行偿还	955.68	231.68
11	榆林市公共交通总公司	否	1,079.49	合同签订后预付 10%-20% 首付款，车辆验收合格上牌后支付合同总价的 50%-60%，正式运营一年后支付总价 15%，正式运营二年后支付总价的 10%，正式运营三年后支付总价的 4%-5%，剩余 1% 为质保金，质保金在车辆正常运营八年后支付	具有国有背景的公交公司，经营状况良好	2021 年计划还款 2502.92 万，2022 年-2029 年计划还款 1,079.49 万元，每年不等额进行偿还	2,502.92	567.52
	合计		69,949.60				51,723.76	11,188.42

注 1：回款统计截止日为 2022 年 5 月 30 日。

注 2：2021 年实际还款额高于计划还款额，主要为偿还 2020 年度逾期款。

由于公司客户群体主要为具有国有背景的公交公司及实力较为雄厚的代理商或企业，虽然部分客户回款周期比较长，但是其回款一般按照合同约定期限按时付款，回款风险较低，公司基于谨慎性原则，对于信用期内的贷款按照 5.12% 计提坏账准备，



其计提是充分、合理的。

2、截止 2021 年 12 月 31 日，逾期账龄组合中逾期应收款期末余额 500 万元以上客户及其坏账准备计提情况如下：

序号	客户名称	是否为关联方	期末逾期款（万元）	坏账准备（万元）	坏账计提比例（%）	逾期账龄	支付条件	客户资信及经营、财务状况	回款安排与进度	公司采取的增信措施	2021 年回款（万元）	2022 年期后回款（万元）
1	哈尔滨亚星汽车销售有限公司	否	5,888.24	1,888.68	32.08	逾期 3 年内	首付 10%，余款 4 年按月还款	为公司代理商，其将公司产品销售至终端客户，无与客车厂及银行的诉讼记录，逾期款项的主要原因是疫情影响、电池电机等质量原因；目前，大部分终端客户已逐步恢复正常运营，对于逾期款项陆续进行偿还	部分终端客户已起诉，其他终端客户因暂时性资金短缺，出现逾期，2021 年计划回款 3355.12 万元，以后年度进行分期还款。	针对其中个别终端客户（丰达、浩达）已于 2021 年提起诉讼，丰达与浩达亦提起反诉，目前庭审尚未结束。其他逾期终端客户陆续签署新的还款协议。	2,910.03	212.63
2	曹县交运城市公交有限公司	否	3,103.96	1,350.85	43.52	逾期 1-3 年	定金 60 万，提车付 530 万，剩余车款分 4 年按年付分款	客户因政府补贴不到位，电池等零部件质量问题产生纠纷，导致逾期。客户目前经营状况正常，后期加大催收力	2021 年计划回款 1448.2 万元，客户暂时性资金短缺，出	目前该客户正在改制，尚未完全结束，待客户改制完后拟与客户协商		



								度，必要时采取强制措施	现逾期	签订还款协议。		
3	大城县众达公交客运服务有限公司	否	1,111.00	130.50	11.75	逾期1-2年	首付10%，余款4年按月还款	客户经营状况正常	2021年计划回款1268.28万元，客户暂时性资金短缺，出现逾期	目前已采取诉讼措施进行催收	555.00	
4	都匀市公共交通总公司	否	1,082.84	497.66	45.96	逾期1年以上	零首付，余款6年分期按月还款	具有国资背景的公交公司，因受疫情影响，资金出现暂时性短缺	2021年计划回款731.78万元，2022年预计还款600万，2023年482万	对客户进行积极催收，客户承诺按时回款	227.56	94.56
5	来凤县城市客运有限公司	否	1,050.68	303.32	28.87	逾期1-3年	定金30万，提车184.2万，剩余车款分3年按月还款	客户因地方补贴不到位，而未及时偿还货款	2021年计划回款404.60万元，客户暂时性资金短缺，月还款5万	客户根据实际还款能力减少逾期款，待地方补贴到位后进行偿还	59.95	20.00
6	浙江恒风交通	否	926.72	926.72	100.00	逾期3年以上	首付10%，提	客户经营正常，与客户洽谈还款	重新与客户洽	计划2022年底还清	123.75	375.00



	运输股份有限公司						车 30%，余款每年 20%，3 年按年付清	事项，计划 2022 年底还清欠款	谈，2021 年计划还款 123.75 万元，2022 年年底还清	欠款		
7	献县祥荣城乡公交客运有限公司	否	790.21	160.02	20.25	逾期 2 年内	定金 10 万，提车付 151.65 万，剩余车款分 4 年按月还款	客户经营正常，未及时进行还款	2021 年计划还款 407.20 万元，2021 年已起诉，法院执行阶段	已采取诉讼手段	150.59	
8	湖南瑞科新能源汽车销售有限公司	否	711.73	86.15	12.10	逾期 3 年内	车辆验收合格付 626.4 万，余款 2515.2 万 3 年月付	实力较为雄厚的代理商，因为个别终端客户资金暂时性紧张而未及时偿还货款	2021 年计划还款 890.53 万元，2022 年计划还款 100 万，2024 年计划还款 611 万	对于个别终端客户进行积极催收	1,013.46	98.44
9	信宜市顺达公共汽车有限公司	否	574.00	111.06	19.35	逾期 2 年内	定金 80 万，提车（含定金）付 210 万，剩余车款分 4 年 8 次支	客户经营正常，未及时进行还款	2021 年计划还款 324 万元，2021 年已起诉，法院执	已采取诉讼手段	150.00	



							付		行阶段			
10	四川安信汽车贸易有限公司	否	572.98	572.98	100.00	逾期 3 年以上	历史遗留客户	民营企业，已被吊销	历史遗留客户，已全额计提坏账	已全额计提坏账		
11	沧州公共交通集团有限公司	否	536.68	197.77	36.85	逾期 1-3 年	零首付，扣除质保金 11.98 万剩余车款分三年付款，质保金在 2022/2023 年分两次支付	具有国有背景的公交公司，经营正常	2021 年计划还款 395.34 万元，客户暂时性资金短缺，出现逾期，陆续进行回款	积极进行催收，拟采取诉讼措施		10.00
12	沈阳雨露校车有限公司	否	523.31	502.97	96.11	逾期 2 年以上	定金 20 万，提车支付合同总价 20%，剩余车款自提车之日起分四年按月付清	客户经营正常，未及时进行还款	已起诉，法院执行阶段	已采取诉讼手段	1.00	
	合计		16,872.36	6,728.68	39.88						5,191.34	810.63

注：回款统计截止日为 2022 年 5 月 30 日。

对于逾期账龄组合中出现逾期的客户，主要原因为受疫情影响，部分客户资金临时周转紧张未按合同约定期限及时回款，公司也及时对客户进行了沟通，确认该部分逾期



客户仍正常经营，应收账款回收不存在特别风险，公司按照预期信用损失率计提坏账，其中大城县众达公交客运服务有限公司、湖南瑞科新能源汽车销售有限公司等个别客户坏账准备计提比例偏低，主要原因为本期新增应收账款逾期，逾期账龄主要为1年以内，公司管理层判断该部分客户不存在特别的回收风险，公司应收账款减值计提是充分、合理的。

（三）报告期内新增合同资产科目并将新能源国家财政补贴款列为合同资产的原因和依据，并结合相关补贴的账龄、支付条件、可实现性及同行业可比公司情况，说明减值准备计提是否充分

1、报告期内新增合同资产科目并将新能源国家财政补贴款列为合同资产的原因和依据

公司将已向客户转让商品而有权收取对价的权利，且该权利取决于时间流逝之外的其他因素的收款权利，确认为合同资产。因公司申报新能源国家财政补贴的权利需要满足行使里程达到2万公里的要求才能申报，属于取决于时间流逝之外的其他因素。

为更客观、公允反映公司应收账款情况，优化信息披露质量，2021年公司将新能源国家财政补贴重分类到合同资产科目核算，同行业可比公司宇通客车、中通客车和金龙汽车公司均将新能源补贴款重分类到合同资产进行列报。

2、新能源补贴的账龄、支付条件、可实现性及同行业可比公司情况

公司截至2021年底应收国家新能源补贴的账龄和可回收情况如下：

账龄	新能源补贴(万元)	支付条件	可实现性
1年以内	5,614.78	2年内2万公里	均正常行驶，待达到行使里程后申报
1-2年	3,286.10	2年内2万公里	均正常行驶，部分已审核，待资金下拨
2-3年	18,358.99	2年内2万公里	均已达到申领条件，待申报，部分已审核，待资金下拨
3年以上	23,964.41	2万公里	详见注
合计	51,224.28		

注：公司3年以上账龄车辆应收国家新能源补贴共计23,964.41万元，计1,005



辆，其中已达到 2 万公里的车辆 791 辆，金额合计 17,609.25 万元；未达到 2 万公里的车辆 214 辆，金额合计 6,355.16 万元，对于未达到 2 万公里的车辆公司积极与客户及车辆运营单位进行了访谈和沟通，确认该部分车辆均正常运营及行驶，主要由于受新冠疫情等因素的影响车辆运营里程尚未达到 2 万公里，公司判断该部分车辆新能源补贴款不存在特别的回收风险。

同行业可比公司截止到 2021 年底应收新能源补贴款披露情况如下：

可比公司	应收国家新能源补贴（万元）	计提坏账准备（万元）	坏账计提比例（%）
宇通客车	17,186.13	970.47	5.65
中通客车	249,321.85	16,295.72	6.54
金龙汽车	201,007.30		-
安凯客车	56,731.45		
平均值			3.05

截至2021年12月31日，公司国家新能源补贴款合计5.12亿元，计提坏账准备3,392.21万元，计提比例为6.62%；同行业可比公司中金龙汽车和安凯汽车对于国家新能源补贴款未计提坏账准备，宇通客车的计提比例为5.65%，中通客车的计提比例为6.54%，同行业可比公司平均计提比例为3.05%，公司的计提比例均高于同行业可比公司。

截至2021年12月31日，公司应收账款余额206,570.18万元，坏账准备金额41,711.60万元，坏账准备计提比例为20.19%，较期初坏账准备计提比例13.15%提高了7.04个百分点。

综上所述，公司应收账款按逾期账龄组合计提坏账准备是充分、合理的；合同资产减值计提是充分的。

年审会计师核查程序及核查意见：

1、核查程序

针对上述事项，年审会计师执行了以下核查程序：

（1）查阅同行业上市公司中以预期信用损失计提坏账准备的相关信用风险组合信息，分析公司按照逾期账龄计算预期信用损失的合理性，以及在同行业中具有普遍性，分析是否符合行业惯例；



(2) 检查公司逾期账龄的划分是否合理，复核公司计算预期信用损失率的过程，重新计算坏账准备计提金额是否准确；

(3) 抽查大额应收账款客户的销售合同，检查其付款条件，检查和分析其逾期账龄划分的准确性；

(4) 检查大额应收账款客户的历史回款情况，并检查其期后回款情况，分析其坏账准备计提的充分性；

(5) 分析同行业可比公司新能源补贴款坏账准备的计提情况，与公司新能源补贴款坏账准备计提情况进行比较分析；

(6) 对公司新能源车运营情况进行分析，分析公司新能源车补贴款是否能及时申报及收回。

2、核查意见

经核查，年审会计师认为：

(1) 公司按照逾期账龄确定应收账款信用风险组合符合企业会计准则的相关要求，并符合行业惯例；公司应收账款及合同资产坏账准备计提充分、合理，不存在为规避被实施退市风险警示而少计提减值准备的情形；

(2) 报告期内公司新增合同资产科目并将新能源国家财政补贴款列为合同资产，符合企业会计准则和行业惯例，合同资产减值准备计提是充分的。

三、监管工作函第3条

“年报及前期信息披露显示，公司营业收入持续走低，近三年分别为 27.09 亿元、18.79 亿元、9.79 亿元；扣非后归母净利润持续走弱，近三年分别 0.12 亿元、-1.93 亿元、-1.66 亿元。公司报告期内产能利用率仅 16%。请公司结合近三年行业发展、公司主营业务开展、主要产品竞争力、在手订单、毛利率变化、同行业可比公司情况等，补充披露公司近年来业绩下滑的原因，持续经营能力是否存在不确定性，以及拟采取的措施，并充分提示相关风险。请年审会计师发表意见。”

公司回复：

1、公司近年来业绩下滑的原因

(1) 客车销售下滑，行业发展面临较大挑战

2021 年度，客车市场销量继续下滑，是过去10年来客车行业销量的“最低谷”。据中国客车信息统计网数据，2021年，客车市场继续下滑，6米以上客车共计销售9.7万



辆，同比下降7.9%。

客车整体销量下滑，不利影响因素原因如下：

①出行方式改变，客车市场销量持续下滑。随着居民生活水平提高，人们对出行体验的要求越来越高，更重视交通工具的便捷、舒适和速度。共享单车、网约车、私家车、地铁、高铁动车等交通方式成为更多乘客的选择。新型交通工具对客车市场的蚕食或长期存在。近几年公路客运市场逐渐饱和，大中型客车市场需求下降，新型交通工具替代作用明显。

②疫情影响，出行受阻，影响客车销售。疫情之下，居民受困家中，各地出台“就地”防疫政策也限制出行，导致客运市场大为萎缩，同时疫情期间出行不提倡乘坐公共交通，影响国内销售。海外疫情持续肆虐，海外销售工作开展困难，影响海外销售。

③供应链危机，原材料价格大幅上涨，产品交付难度大。由于疫情影响，欧美遭遇供应链危机，客车上游的原材料市场会受到一定影响，最直接的表现是客车上游的零部件可能会遭遇成本上涨压力，传导到客车整车方面，将导致价格上涨，市场接受度低，毛利率空间进一步压缩。

④产能过剩，市场竞争激烈。客车市场进一步萎缩，但行业厂家未有明显减少，投资换市场、低价竞争屡见不鲜，进一步压缩客车的盈利空间，甚至出现亏损。

⑤受疫情影响导致客车市场需求下滑、公司净资产较低，资本实力较弱等因素导致公司收入以及毛利率大幅下滑。

（2）公司业务开展情况

公司近三年主营业务收入、销量如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
主营业务收入（万元）	96,198.17	186,635.42	267,961.00
销量（辆）	2,023	2,950	5,096

公司2019年度、2020年度、2021年度产品销售结构及销量情况如下（单位：辆）：

车型类别	2021 年度	2020 年度	2019 年度
大型车	699	1,999	3409
中型车	997	802	1480
轻型车	327	149	207
合计	2,023	2,950	5,096

如上表所示，公司2020年度销量下滑最为严重，主要是因新冠疫情及原材料价格持



续上涨等因素。公司客车产品大转小，大中型客车销售低迷。随着客流量的持续下滑，客车产品大中客车产品向轻型客车转变，公司产品以大中客车为主，销量下滑严重。

（3）在手订单情况

从在手订单情况方面，截止2022年5月31日，公司在手订单还有432台（国内287台，海外145台），公司在手订单情况良好，未发生影响公司持续经营的重大不利变化。

（4）毛利率变化情况

2019年度、2020年度、2021年度公司与同行业可比上市公司的毛利率变化情况如下：

公司名称	2021 年度		2020 年度		2019 年度
	毛利率	毛利率变动	毛利率	毛利率变动	毛利率
宇通客车	18.65%	1.17%	17.48%	-6.96%	24.43%
中通客车	11.89%	-2.71%	14.60%	-0.99%	15.59%
金龙汽车	8.80%	-3.57%	12.37%	-1.46%	13.83%
安凯客车	7.03%	-5.54%	12.57%	-3.50%	16.07%
亚星客车	6.38%	-3.04%	9.42%	-8.13%	17.55%

如上表所示，公司2019年毛利率达到17.55%，处于同行业可比公司前列。2020年度，因新冠疫情及原材料价格持续上涨等因素，主要同行业可比公司毛利率水平均有不同程度的下滑，公司毛利率与同行业可比公司变动不存在较大差异。2021年度，同行业可比上市公司毛利率同比变动区间为-5.54%至1.17%，公司同比变动为-3.04%，处于同行业可比公司中间水平，公司毛利率变动情况与同行业上市公司总体一致。

（5）资产负债率较高导致财务费用占营业收入的比重较大。具体如下：

单位：万元

公司名称	2021 年度			2020 年度			2019 年度		
	营业收入	财务费用	财务费用占收入比例	营业收入	财务费用	财务费用占收入比例	营业收入	财务费用	财务费用占收入比例
宇通客车	2,323,346.32	-12,128.47	-0.52%	2,170,504.84	7,314.74	0.24%	3,047,943.79	21,164.44	0.69%
中通客车	458,663.40	8,071.73	1.76%	440,759.63	12,895.97	1.91%	674,128.14	7,919.42	1.17%
金龙汽车	1,541,841.59	9,249.64	0.60%	1,395,787.39	13,086.38	0.73%	1,789,059.10	938.75	0.05%
安凯客车	178,072.16	3,853.00	2.16%	325,990.55	7,535.11	2.23%	337,587.04	8,933.68	2.65%
亚星客车	97,856.36	7,592.39	7.76%	187,947.99	15,939.14	5.89%	270,809.62	10,526.10	3.89%

2020年及2021年，公司与同行业可比上市公司营业收入和扣非后归母净利润变动情



况如下：

公司名称	2021 年度				2020 年度			
	营业收入(亿元)	营业收入同比变动	扣非后归母净利润(亿元)	扣非后归母净利润同比变动	营业收入(亿元)	营业收入同比变动	扣非后归母净利润(亿元)	扣非后归母净利润同比变动
宇通客车	232.33	7.04%	3.00	不适用	217.05	-28.82%	-0.55	-103.56%
中通客车	45.87	4.06%	-2.76	不适用	44.08	-34.62%	-2.27	不适用
金龙汽车	154.18	10.46%	-7.85	不适用	139.58	-21.98%	-1.73	不适用
安凯客车	17.81	-45.38%	-3.13	不适用	32.60	-3.44%	-4.15	不适用
亚星客车	9.79	-47.93%	-1.66	不适用	18.79	-30.60%	-1.93	-1644.57%

如上表所示，2020年，受新冠疫情影响，客车行业需求整体承压，公司与同行业可比上市公司营业收入均出现下滑，同时由于公司的毛利率下滑以及财务费用较高，导致亏损。2021年，同行业可比上市公司营业收入同比变动区间为-45.38%至10.46%，公司同比变动为-47.93%，高于同行业可比上市公司，主要原因为受疫情影响客车行业需求大幅减少，行业内部竞争加剧，头部效应愈发明显，由于公司净资产水平较低，资本实力偏弱，行业竞争能力弱于其他可比上市公司，2021年，除宇通客车外，公司与其他可比上市公司均亏损，公司业绩下滑及亏损的情况与同行业上市公司总体一致。

2、持续经营能力是否存在不确定性

本公司2021年度非公开发行A股股票（以下简称“非公开发行”）申请于2022年1月18日取得中国证监会《关于核准扬州亚星客车股份有限公司非公开发行股票的批复》（证监许可[2022]131号），核准本公司非公开发行不超过6,600万股新股。公司已于2022年2月15日收到实际募集资金净额人民币 334,720,377.36 元，其中新增注册资本人民币 6,600万元，增加资本公积人民币268,720,377.36 元。公司募集资金将用于补充流动资金以及偿还银行借款，优化资产负债结构，进一步降低偿债风险，使得公司抗风险能力得到提升。

汽车行业作为国民经济的主要支柱产业，尤其新能源汽车领域，仍然具有较大市场增长空间，在相应的利好政策支持下，公司所处的客车行业作为汽车产业重要的一部分，未来仍然具有较为确定的市场发展空间。2020年至2021年全球疫情导致整个客车行业景气度下降，行业内绝大部分公司销量下降，未来有可能进一步推进汽车产业的结构调整。从长期来看，在控股股东与实际控制人的资金支持下，公司未来持续经营能力不存在重



大不确定性。

综上，公司具备持续经营能力。但是，鉴于国内外疫情的反复及对客车行业的影响无法准确预计，公司的盈利情况仍面临一定的风险。

3、公司针对业绩下滑、持续经营风险已采取和拟采取的应对措施

(1) 市场拓展方面，公司以海外市场为突破口，通过延伸销售端口、加大售后服务支持、提升产品性能、协同集团内部资源，积极开拓海外市场，提升海外销量：

①随着美洲、欧洲、日韩等国家对碳排放的控制趋严，新能源公交客车需求逐渐增加，针对海外市场机遇，公司将优化海外产品配置，打造爆款产品，同时减少中间渠道，提升利润率，开拓配件销售渠道，继续增加海外配件销售入。

②目前公司联合欧洲一流设计公司开发高端旅游巴士，同时自主研发新款校车、新平台公交车，产品具有较强的竞争优势，为市场开拓提供了有力保障。

③重点开拓新能源产品市场客户，2021年海外产品销售结构中，新能源产品占比提升18个百分点，并开发泰国、韩国、墨西哥、西班牙等重点客户，2021年新签署7份经销协议，达成长期合作协议。

(2) 针对国内市场，公司以培育和壮大现有公交客户群体为主，提升老客户变现能力，积极渗透和培育旅游市场、校车市场的多元化客车需求，实现新的销售增长级。受“碳中和”“碳达峰”政策的影响及《关于推动农村客运高质量发展的指导意见》等一系列产业政策推出，国内新能源客车市场将迎来新一轮的增长。针对国内市场机遇，公司提出了“以江苏为核心，迅速辐射周边市场，实现区域聚焦”、“针对农村、城乡客运市场，实现市场聚焦”、“优化8米、10.5米公路版公交、研发7.2米客货邮产品，通过打造拳头产品，实现产品聚焦”、“稳定存量、做优增量，服务重点客户，实现客户聚焦”，集中公司优势打造核心竞争力，进一步提升公司的业绩水平。

(3) 截止2022年5月31日，公司在手订单还有432台（国内287台，海外145台），公司在手订单情况良好，未发生影响公司持续经营的重大不利变化。受疫情以及行业竞争等因素影响，公司2021年的业绩仍亏损，相关措施效果未能有效体现，与同行业大多数可比上市公司2021年亏损的情况类似，公司将继续提升经营能力，确保相关措施的效果尽快体现，逐步实现公司经营业绩的改善。

(4) 2022年，公司制定了新的客户、产品结构目标。从客户角度，国内以巩固老客户，稳定存量；开发新客户，做优增量为目的，新开发30家大客户。海外市场方面，公司将聚焦核心市场，计划开发新渠道116个。从产品角度，国内优化完善8



米、8.5米、10.5米纯电公交车，重点完善提升9米、11米客旅团车型。针对城乡、城际客运公交化改造市场增长迅速，公司将进一步提升公路造型8米、11米产品可靠性、经济性；海外市场方面，公司将主推优势产品，打造精品车型，实现产品聚焦为目标，重点加大新能源车型占比，以新能源车型为销售目标，重点开发6-7米纯电车型，为公司发展提高产品竞争力，形成新增量。

(5) 提升产品竞争力。对老产品的提升，2022年聚焦主力产品，对标行业标杆进行产品完善，着力解决设计成本过高问题、首次故障里程问题和节能问题，提升产品生命周期的价值创造能力，力争达到国内一流水平；针对新产品的开发，新平台高端旅游、新平台公交、新平台校车，对标国内公交和欧洲旅游产品，造型和内饰与欧洲一流研发机构联合开发，达到国内领先水平，同时把国内一流客车先进技术嫁接到新开发的产品中去。针对产品的成本、可靠性、能耗等方面进行全面优化，力争达到国内一流水平。通过多方式提升产品竞争力，进一步提升公司的业绩水平。

4、相关风险的补充提示

公司具备持续经营能力。但是，鉴于国内外疫情的反复及对客车行业的影响无法准确预计，公司的盈利情况仍面临一定的风险。

(1) 由于全球新冠疫情以及国内大、中型客车行业总销量持续萎缩和受城市轨道交通的发展等新型公共交通方式的冲击，公司的业务经营面临较大压力。

(2) 公司2019年度、2020年度、2021年度合并扣非后归母净利润分别为1,247.19万元、-19,263.73万元、-16,637.61万元，全球新冠疫情以及行业环境的变化将可能导致公司出现业绩持续下滑及亏损，若持续亏损甚至将导致公司退市。

(3) 根据《上海证券交易所股票上市规则》规定，最近一个会计年度经审计的期末净资产为负值，或追溯重述后最近一个会计年度期末净资产为负值，将被实施退市风险警示；公司最近连续两个会计年度经审计的财务会计报告相关财务指标触及《上海证券交易所股票上市规则》规定的财务类强制退市情形的，将被终止上市。公司2019年度、2020年度、2021年度的合并归属于母公司所有者权益合计分别为17,392.64万元、1,691.43万元和1,984.17万元。如果公司经营不善无法持续盈利或者未能改善净资产情况，将导致公司面临持续经营及退市的风险。

年审会计师核查程序及核查意见：

1、核查程序

针对上述事项，年审会计师执行了以下核查程序：



- (1) 分析同行业可比公司近三年经营情况，与公司实际情况进行比较分析；
- (2) 分析公司近三年营业收入、营业成本及毛利率的变化，分析变动原因，检查变动趋势是否合理；
- (3) 访谈并获取公司管理层关于持续经营能力的评估，以及公司拟采取的改善措施，分析是否合理、有效。

2、核查意见

经核查，年审会计师认为公司持续经营能力不存在重大不确定性，公司已充分披露了相关经营风险。

四、监管工作函第 5 条

“年报显示，公司报告期末账面货币资金同比减少 30.87%，但利息收入同比增长 311.15%。公司报告期内发生财务费用 7,592.39 万元，同比下降 52.37%，现金折扣由正转负。请公司补充披露：（1）结合报告期内日均货币资金余额、存款利率水平、利息收入主要构成等方面情况，说明报告期内利息收入与货币资金余额变动趋势不一致的原因及合理性；（2）报告期内现金折扣由正转负的原因，并结合交易对方情况，说明是否存在调节财务费用情形。请年审会计师对问题（2）发表意见。”

公司回复：

（二）报告期内现金折扣由正转负的原因，并结合交易对方情况，说明是否存在调节财务费用情形。

2020年度，公司财务费用现金折扣为正，主要为公司与客户签订提前收款协议提前收取部分购车款所致。其中，为加强应收账款回款，改善公司资金流情况，降低公司融资规模，2020年11月亚星客车与扬州市华进交通建设有限公司（扬州市国有企业，以下简称“扬州市华进交通”）签订提前回款协议，提前结算公司与扬州市华进交通于2015-2018年签订的《车辆采购合同》中约定的应于2022年1月至2026年1月支付的购车款共计18,911.90万元，同时就该笔款项按照6%的利率给予扬州市华进交通现金折扣金额共计2,493.90万元，公司实际收款16,418.00万元。

2021年度，公司未与客户签订提前收款协议提前收取购车款，财务费用现金折扣主要为部分供应商为加快货款回收，因采购合同一般约定为支付供应商6个月的银行承兑汇票，在公司以电汇方式支付货款时供应商给予公司的现金折扣，利率约按照5%计算，因此2021年度现金折扣为负数。

年审会计师核查程序及核查意见：



1、核查程序

针对上述事项，年审会计师执行了以下核查程序：

(1) 获取财务费用现金折扣明细表，分析公司 2020 年度、2021 年度财务费用现金折扣变化的具体原因，结合公司实际业务情况，分析相关变化差异的合理性；

(2) 检查与供应商签订的采购合同并核查现金折扣协议，评价现金折扣确认政策是否符合企业会计准则的相关要求，获取公司银行账户的银行流水信息，检查银行付款记录并与账面进行核对；

(3) 向供应商函证期末应付账款余额，分析现金折扣对公司财务报表的影响以及商业合理性。

2、核查意见

经核查，年审会计师认为公司报告期内现金折扣由正转负的原因是合理的，不存在调节财务费用的情形。

和信会计师事务所（特殊普通合伙）

2022年6月14日

