

证券代码：839946

证券简称：华阳变速

公告编号：2022-061

湖北华阳汽车变速系统股份有限公司

关于对北京证券交易所年报问询函回复的公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容的真实、准确和完整，没有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带法律责任。

北京证券交易所上市公司管理部：

湖北华阳汽车变速系统股份有限公司（以下简称“华阳变速”或“公司”）于2022年6月1日收到北京证券交易所《关于对湖北华阳汽车变速系统股份有限公司的年报问询函》（年报问询函【2022】第009号）。收到问询函后，公司立即组织相关部门对问询函提出的问题进行自查核实。现对问询函提及的相关问题回复如下：

1、关于经营业绩

报告期内，你公司实现营业收入2.79亿元，同比下降14.33%，归属于上市公司股东的净利润2,209.76万元，同比下降58.22%，毛利率为17.89%，同比下降8.04个百分点，经营活动产生的现金流量净额为-476.90万元，同比下降77.54%，且连续两年为负。分季度看，第一季度归属于上市公司股东的净利润1,354.05万元，第二季度1,269.66万元，第三季度54.08万元，第四季度-468.03万元，归属于上市公司股东的净利润逐季度下降。分产品类型看，报告期新增铝锭销售业务，金额为3,528.99万元，其他类别收入均有不同程度下降；此外不同类别产品毛利率变动差异较大，变速器操纵机构、变速

箱壳体毛利率同比分别下降 9.12 个百分点、5.94 个百分点，其他产品毛利率同比增加 72.44 个百分点。分区域看，主要销售区域西北和华中收入均同比下降，西南、华北和华东地区收入均同比增长。

2022 年第一季度你公司实现营业收入为 3,472.26 万元，较 2021 年同期下降 65.49%，归属于上市公司股东的净利润为 293.26 万元，较 2021 年同期下降 78.34%，归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润-330.54 万元，较 2021 年同期下降 126.40%。

请你公司：

(1) 结合下游市场需求、行业政策变化、在手订单数量等，分季度、分区域说明经营业绩持续下滑的原因，是否与同行业可比公司存在明显差异；说明影响业绩的不利因素是否将持续存在，并详细说明你公司拟采取的应对措施；

【公司回复】

一、公司分区域、分季度经营业绩情况

(一) 公司分区域营业收入情况

2020 年和 2021 年，公司营业收入分区域构成情况如下表所示：

单位：万元

类别/项目	2021 年		2020 年	
	营业收入	区域占比	营业收入	区域占比
西北地区	18,899.49	67.83%	26,047.39	80.08%
华中地区	5,689.56	20.42%	6,307.39	19.39%
西南地区	473.90	1.70%	139.46	0.43%
华北地区	11.61	0.04%	10.68	0.03%
华东地区	2,789.82	10.01%	22.01	0.07%
合计	27,864.37	100.00%	32,526.94	100.00%

公司前五大客户及所在区域情况如下：

业务类别	客户集团	具体客户	地区
汽车零部件业务	潍柴控股集团有限公司	西安法士特汽车传动有限公司	西北地区
		陕西法士特齿轮有限责任公司	
		法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司	
		宝鸡法士特齿轮有限责任公司等	
	陕西法士特汽车传动集团有限责任公司	陕西法士特汽车传动集团有限责任公司	
		陕西法士特沃克齿轮有限公司等	
东风汽车集团有限公司	东风商用车有限公司	华中地区	
	东风越野车有限公司等		
铝锭业务	-	台州市南大金属材料有限公司	华东地区
	-	昆山申华压铸模具有限公司	

2021 年度，公司汽车零部件业务下滑，铝锭业务量上升，导致 2021 年度公司在西北地区和华中地区的收入同比下降，华东地区收入同比上升。

（二）公司分季度经营业绩情况

公司目前所处行业为汽车零部件行业，主要收入和利润来源于汽车零部件业务，因此对该业务分季度的业绩情况进行分析。

1、汽车零部件业务分季度的业绩情况

汽车零部件行业依据下游整车厂或总成厂客户的订单安排生产、发货和结算。因此，各季度营业收入一般与下游客户的订单相关，而影响下游客户订单量的直接因素为整车的需求量；公司各季度的净利润除与收入相关外，还主要受到原材料的价格影响。

2021 年，公司分季度营业收入和净利润情况如下表所示：

单位：万元

类别/项目	2021 年		2020 年	2019 年
	汽车零部件收入	净利润	汽车零部件收入	汽车零部件收入
第一季度	9,622.47	1,354.05	5,180.03	6,837.88
第二季度	7,826.38	1,269.66	9,630.99	6,683.08
第三季度	3,204.39	54.08	8,887.26	3,761.68
第四季度	3,279.97	-468.03	8,063.47	6,973.57
合计	23,933.21	2,209.76	31,761.74	24,256.20

2、各季度收入的变化情况及主要原因

2020 年一季度，受到“新冠”疫情的影响，公司当季收入相比上年同期下滑。

2020 年二季度开始，随着疫情后的复产复工、国家的经济刺激政策和大规模的基建投入，加之 2021 年 7 月 1 日“国六”切换日的临近，下游终端市场重卡整车销量增大，经销商出现“抢装”潮，整车销量的增加导致了整车厂扩大生产。因此同期，公司的客户向公司采购量增加，从而使 2020 年二季度至 2021 年二季度公司汽车零部件业务的营业收入大幅增加。

2021 年三季度开始，下游终端市场重卡整车销量（新车）大幅下滑，导致整车厂的产量下降。因此客户向公司采购的汽车零部件订单下降，公司汽车零部件业务的收入从第三季度开始下滑。

2021 年第三季度下游终端市场重卡整车销量（新车）大幅下滑的原因主要是随着“国六”标准实施，终端市场重点在消化整车经销商“抢装”的“国五”库存，且经销商一般采取降价销售的方式进行清理，而“国六”新车的成本相对较高，因此货车主更倾向购买经销商手中囤积的“国五”车，而非“国六”新车，新车订单遂出现下降。此外，影响终端重卡销量的因素除排放标准切换外，运输费下降、油价上涨、基建放缓、房地产调控、疫情复发导致防控升级等因素，使得物流行业景气度下降，货车主买车欲望降低。

3、各季度净利润变化的主要原因

2021 年第一、二季度，公司的净利润随着收入的波动而波动。2021 年三季度开始，一方面公司收入出现大幅下滑，另一方面原材料价格上涨导致产品成本大幅增加，净利润大幅下降；2021 年四季度，原材料价格上涨且保持高位，同时公司为公开发行股票向前任保荐机构支付的大额费用因确认无法作为发行费用而计入当期损益，导致 2021 年第四季度出现了较大的亏损。

二、公司下游市场需求、行业政策变化与公司各季度的收入变化相匹配

（一）主要行业政策情况

2018 年 6 月 22 日，生态环境部门发布了《关于发布国家污染物排放标准<重型柴油车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）>的公告》（公告 2018

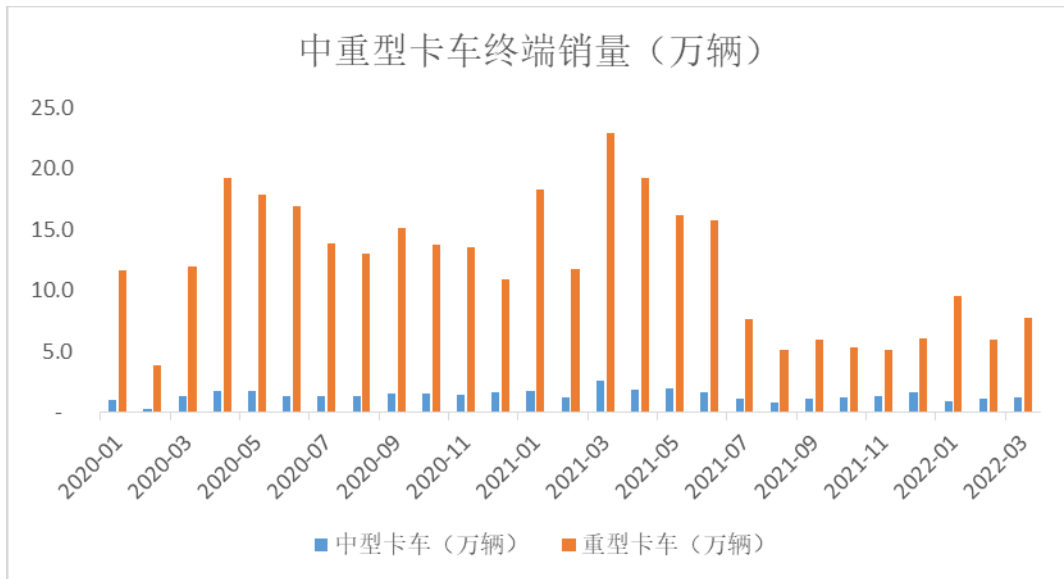
年第 14 号)，重卡行业的“国六”标准正式发布。标准明确自 2021 年 7 月 1 日起，所有生产、进口、销售和注册登记的重型柴油车应符合标准。

2021 年 4 月 25 日，生态环境部、工业和信息化部 and 海关总署发布了《关于实施重型柴油车国六排放标准有关事宜的公告》（公告 2021 年第 14 号），明确了 2021 年 7 月 1 日起，全国范围全面实施重型柴油车“国六”排放标准，禁止生产、销售不符合“国六”排放标准的重型柴油车（生产日期以机动车合格证上传日期为准，销售日期以机动车销售发票日期为准）。

根据公开信息，2021 年 7 月 1 日“国六”法规实施前已有多地区发文，允许 2021 年 6 月 30 日前已购买（以购车发票日期为准）符合国家第五阶段排放标准要求的重型柴油车，在规定的日期前到公安机关交通管理部门办理车辆注册登记手续，上海、深圳、湖北等部分地区最长可延期至 2021 年 12 月 31 日。

（二）下游市场需求情况

2020 年一季度至 2022 年一季度，我国中、重型卡车终端销量如下图：



数据来源：中国汽车工业协会

分季度来看，重型卡车销量如下表所示：

单位：万辆

时间	2020 年	2021 年	2022 年
第一季度	27.5	53.1	23.1
第二季度	54.1	51.3	-
第三季度	42.0	18.6	-

第四季度	38.3	16.5	-
------	------	------	---

从下游市场需求情况来看，2021 年第一、二季度的销量处于顶峰。但从 2021 年 7 月开始，重型卡车销量出现断崖式下滑，并持续到了 2022 年一季度。

因此，公司各季度的业绩变化与行业政策和下游市场需求相匹配。

三、在手订单情况

（一）公司销售模式

汽车零部件行业由于单辆汽车价值较高，囤货价值大，风险高，基本采用以销定产模式，即：整车厂根据车辆终端市场销售状况决定装配计划，汽车零部件配套厂根据整车厂的总装计划进行配套。整车厂的下达供货指示模式一般为年度框架合同+月底订单计划+周供货计划，甚至具体的日供货计划。年度框架协议一般不具有约束力，实际执行情况可能与之存在出入。公司每月末收到客户下月的供货计划，对掌握市场行情变化情况具有一定延迟性。

（二）公司分季度订单情况

2021 年，公司分季度汽车零部件业务的订单情况如下表所示：

单位：万元

季度	汽车零部件产品订单金额
第一季度	10,748
第二季度	6,165
第三季度	3,813
第四季度	3,191

注：公司根据每月末收到客户下月的供货计划统计，由于计划滚动调整，故与实际收入确认金额存在差异，但变化趋势基本一致。

从上表可知，公司上半年汽车零部件产品订单情况较好，其中第一季度的预计订单量创公司历史新高，第二季度虽然有所回落，在不考虑 2020 年第二季度疫情封控后爆发式增长的情况下，与公司历史的单季度订单量相比仍然在正常偏高的水平，2021 年第二季度汽车零部件业务的收入超过 2019 年第二季度汽车零部件业务的收入（约为 6900 万元）。2021 年 7 月公司的订单与历史同期相比仍然在正常水平，但自 8 月之后订单量大幅下滑。

综上，公司分季度订单情况和整体市场情况相匹配，与公司业绩情况相匹配。

四、同行业公司对比情况

(一) 同行业可比公司的范围

选取与华阳变速在汽车制造业产业链中位于相似位置，且产品能够运用于中重型卡车领域的汽车零部件 A 股上市公司进行比较，主要产品情况如下：

公司简称	主要产品
远东传动	传动轴等
雪龙集团	发动机冷却系统、汽车轻量化吹塑系列产品等
长源东谷	缸体、缸盖、连杆等
兴民智通	钢制车轮、车用无线及集成产品、智能设计及服务等
华阳变速	商用车变速器零部件的研发、生产与销售

(二) 收入情况分析

2021 年，同行业上市公司分季度收入情况如下表所示：

单位：万元

时间	远东传动	雪龙集团	长源东谷	兴民智通
第一季度	64,961.15	12,758.82	50,837.35	42,207.14
第二季度	61,669.07	15,004.62	45,652.47	40,217.38
第三季度	38,045.74	9,486.23	31,963.01	35,773.47
第四季度	35,894.82	10,041.44	29,701.65	23,650.37
合计	200,570.77	47,291.12	158,154.48	141,848.36
全年同比变化	-7.37%	-3.03%	-5.75%	-3.19%

从分季度收入情况来看，与华阳变速属同一业务领域的上市公司均在 2021 年第一季度、第二季度有较高的收入规模，但从第三季度开始收入出现大幅下滑。从全年来看，2021 年度收入相比 2020 年度均存在下滑。由于兴民智通存在部分车载信息产品和智能驾驶服务收入，若仅统计钢制车轮业务，2021 年收入下滑 8.42%。

根据同行业上市公司的公开披露文件，各公司产品应用的细分市场如下：

公司简称	下游细分市场
远东传动	重卡、中卡、轻卡、客车、工程机械、乘用车等
雪龙集团	重卡、中卡、轻卡、客车、工程车、农业机械、乘用车等
长源东谷	货车、客车等
兴民智通	乘用车、商用车等

华阳变速	重卡、中卡等
------	--------

2021 年度国内汽车销量总体增长 3.8%，其中乘用车增长 6.5%，商用车下滑 6.6%；商用车中客车销量增加 12.6%，货车销量下滑 8.5%；货车中重卡下滑约 16.06%。

从下游细分市场结构来看，华阳变速产品的下游细分市场主要以重卡为主；而同行业上市公司的业务规模较大，产品种类较多，除重卡外还大量运用于中卡、轻卡，以及乘用车、工程车和农用机械上。在 2021 年全国重卡行业出现大幅下滑的情况下，产品下游细分市场较为单一华阳变速受到的影响较大，而产品下游细分市场较为分散的同行业公司受到的影响相对较小。

华阳变速 2021 年汽车零部件业务的收入下滑 24.65%，大于同行业上市公司的下滑幅度，主要原因是产品下游的细分市场不同导致。

（三）净利润情况分析

2021 年，同行业上市公司分季度扣非归母净利润情况如下表所示：

单位：万元

时间	远东传动	雪龙集团	长源东谷	兴民智通
第一季度	7,621.58	3,866.65	10,132.30	-1,176.26
第二季度	6,073.11	3,317.26	8,905.69	-529.76
第三季度	3,965.04	1,605.18	2,498.81	-7,403.69
第四季度	2,243.53	1,837.45	991.13	-47,155.54
合计	19,903.27	10,626.54	22,527.93	-56,265.25
全年同比变化	-32.22%	-23.28%	-19.20%	60.89%

从分季度净利润情况来看，与华阳变速属同一业务领域的上市公司均在 2021 年第一季度、第二季度有较高的净利润水平，但从第三季度开始扣非归母净利润大幅下滑，第四季度下滑更加严重。从全年来看，扣非归母净利润均相较 2020 年出现了下滑。

扣非净利润的变动幅度主要受营业收入和毛利率的变动影响，具体分析如下：

单位：万元

项目	远东传动	雪龙集团	长源东谷	兴民智通	华阳变速
2021 年毛利率	26.01%	46.09%	28.89%	3.21%	17.89%
2020 年营业收入	216,533.02	48,767.18	167,798.45	146,517.68	32,526.94
2021 年营业收入	200,570.77	47,291.12	158,154.48	141,848.36	27,864.38
2021 年营业收入变动对净利润的影响金额	-3,529.01	-578.27	-2,368.22	-127.40	-709.01
2021 年毛利率变动	-3.02%	-6.48%	-4.40%	-0.46%	-8.04%
毛利率变动对净利润的影响金额	-5,148.65	-2,604.79	-5,914.98	-554.63	-1,904.25
影响金额合计	-8,677.67	-3,183.06	-8,283.20	-682.03	-2,613.26
2020 年扣非净利润	29,366.11	13,851.48	27,882.06	-34,971.63	5,150.73
影响金额/2020 年扣非净利润	-29.55%	-22.98%	-29.71%	1.95%	-50.74%
2021 年扣非净利润同比变动	-32.22%	-23.28%	-19.20%	60.89%	-53.86%

注：为便于计算，所得税率统一按照 15%测算。

由上表可以看出，除长源东谷和兴民智通外，其他公司营业收入和毛利率的波动是影响扣非净利润变化的主要原因，经测算影响金额的比例和扣非净利润变动比例基本一致。

兴民智通 2021 年比 2020 年减值损失增加约 2.1 亿元，考虑该影响后，经测算影响金额的比例和扣非净利润变动比例基本一致。

长源东谷 2021 年比 2020 年减值损失减少约 2,700 万元，考虑该影响后，经测算影响金额的比例和扣非净利润变动比例基本一致。

因此，华阳变速 2021 年净利润下滑幅度大于同行业上市公司，除营业收入下降因素外，主要原因是毛利率下滑幅度不同导致的。毛利率下降幅度不同的原因详见本问询函回复“1、关于经营业绩”之“（2）”的相关回复。

综上，与华阳变速属同一业务领域的上市公司 2021 年分季度收入、净利润情况与华阳变速相当，不存在明显差异；受下游重卡市场和原材料价格等因素的影响，全年的营业收入和净利润均出现了不同程度的下滑，变动比例合理。

五、目前行业处于低谷期，影响业绩下滑因素长期来看不会持续存在

（一）今年以来下游市场购车动力仍然不足，行业目前仍处于低谷期

根据中汽协协会数据显示，2022年一季度，全国重卡累计销售23.18万辆，同比下降56.40%，为近五年来最低值，其原因如下：

1、今年以来部分地区出现疫情反弹，导致中、长途物流运输受阻，降低物流运输效率，影响了部分终端客户采购新车的积极性；

2、受经济大环境影响，今年一季度大宗原材料价格普遍上涨，导致制造企业生产成本提高，“车多货少”的矛盾日益凸显，终端客户换车或购买新车意愿明显降低；

3、自俄乌战争爆发以来，国内油价不断攀升，重卡运营成本不断提高，中、长途运输盈利空间不断压缩，终端客户购换车动力严重不足；

4、国五车型尚未消化完毕，价格更高的国六新车市场持续被冲击，新车消化能力不断下降。

在商用车行业整体下行，下游客户订单持续减少的大环境下，公司第一季度实现营业收入、扣非前后净利润同比均有较大幅度下降，短期内影响公司业绩下滑因素短期来看依然存在。

（二）随着疫情得到有效控制、国家支持政策陆续出台，重卡行业将迎来新一轮发展

1、2022年5月以来，全国疫情逐步得到控制，复工复产积极推进，行业内产能利用率逐步提升，一季度压抑的购车需求将逐步释放；

2、近日，国务院召开常务会议，并发布《扎实稳住经济的一揽子政策措施》，对中重型商用车领域复苏起到了推动和引领作用，包括：

（1）加大商用车购车支持力度：汽车央企发放的900亿元商用货车贷款，要银企联动延期半年还本付息。中央汽车企业所属金融子企业要发挥引领示范作用，对2022年6月30日前发放的商用货车消费贷款给予6个月延期还本付息支持。

（2）加大基建投入：加快推进一批论证成熟的水利工程项目；加快推动交通基础设施投资；因地制宜继续推进城市地下综合管廊建设；稳定和扩大民间投

资等。

(3) 加大对物流行业的支持力度：完善交通物流保通保畅政策；统筹加大对物流枢纽和物流企业的支持力度。

综上所述，目前下游中重型卡车市场虽然低迷，但行业具有周期性，随着“国五”标准车型逐步消化、疫情得到有效控制，全国经济将复苏反弹，中央扶持政策进一步落地，影响公司业绩的不利因素不会持续存在。

六、公司面对行业周期性波动采取的措施

1、公司将深耕商用车汽车零部件行业，加强与现有客户之间的沟通，顺应新能源市场潮流开发新产品，与下游客户共同渡过行业低谷期；

2、公司计划进军乘用车零部件领域，已与潜在客户进行了频繁的沟通交流，目前尚未正式形成合作关系；

3、公司积极开发非汽车零部件产品，在 2022 年公司已向新客户销售了通讯产品的腔体毛坯；

4、适当增加铝锭业务，使用废铝进行铝锭的生产，既可以满足公司的生产所需，又可以对外销售形成收入，适当降低原材料价格上涨的风险；

5、公司正在进行氢能源方面的布局，除向东风商用车的氢能源整车提供配套的悬置类零部件外，公司还与部分高校开展科研合作，为未来氢能源发展奠定基础。

(2) 结合大宗商品价格变动、运费价格变动、可比公司情况等，分产品量化分析毛利率大幅下降的合理性，补充说明其他产品的类型及毛利率大幅提升的合理性；分拆列示各季度的毛利率，说明是否存在季节性差异，如存在，请说明原因及合理性；

【公司回复】

一、2021 年分产品毛利率的变化及其主要原因

(一) 2021 年度公司各产品的毛利率变化情况

原 2021 年年度报告披露的分产品收入构成中，计算当期数据与上期数据的增减变动时，将 2020 年度的铝锭销售作为“其他”进行合并计算，公司已更正年度报告。

2021 年度，公司各产品的毛利率和去年同期相比变动如下：

产品	2021 年度	2020 年度	毛利率比上年同期增减
变速器操纵机构	22.75%	31.87%	减少 9.12 个百分点
变速箱壳体	18.74%	24.68%	减少 5.94 个百分点
其他部件	8.79%	12.07%	减少 3.28 个百分点
汽车零部件类小计	19.03%	26.07%	减少 7.04 个百分点
铝锭	1.65%	3.15%	减少 1.50 个百分点
其他	92.35%	85.34%	增加 7.01 个百分点
合计	17.89%	25.93%	减少 8.04 个百分点

2021 年度，变速器操纵机构、变速箱壳体毛利率和其他部件同比分别下降 9.12 个百分点、5.94 个百分点和 3.28 个百分点，铝锭毛利率下降 1.50 个百分点，其他产品毛利率同比增加 7.01 个百分点。

（二）影响各产品毛利率的主要因素

1、铝锭产品

铝锭产品的原材料为废铝，废铝的采购价格和铝锭的销售价格均与铝合金的市场价格波动相关。由于公司铝锭销售的定价主要考虑成本加成方式，因此铝合金的市场价格升高导致毛利率出现小幅下滑，但总体影响不大。

2、汽车零部件产品

变速器操纵机构、变速箱壳体毛利率和其他部件为公司汽车零部件类产品，销售价格一般由公司与客户签订的价格协议确定，各年变化不大，因此原材料采购价格的波动对毛利率影响较大。而公司不同细分类别的汽车零部件产品所使用的原材料中铝合金的占比不同，因此铝合金的市场价格波动对不同汽车零部件产品毛利率的影响程度不同。

3、其他产品

公司 2021 年其他产品的收入和毛利率情况如下：

类型	收入金额（万元）	毛利率
生产废料销售	285.33	98.46%
租赁	116.84	77.45%
合计	402.17	92.35%

公司其他产品收入主要为租赁收入和公司无法再利用的铁屑、铝渣等生产废料的销售收入，主要成本为人工成本和制造费用，因此原材料市场的价格波动不会对此产生直接影响。

2021 年公司对厂区积压较久的生产废料进行清理，导致其他产品收入增加较大，而其成本主要为人工和制造费用等相对固定的成本，因此毛利率有所上升，具有合理性。

二、对公司毛利率变化的量化分析

（一）原材料价格波动对公司汽车零部件产品毛利率的影响

1、大宗商品市场铝合金价格变动情况

公司原材料主要以铝合金材料为主，2020 年至今，全国 ADC12 铝锭价格情况如下图所示：



由上图可知，ADC12 的铝锭价格在 2020 年整体处于相对较低的水平，但从 12 月开始大幅上升。2021 年，ADC12 的铝锭价格整体为上升趋势，其中 1-8 月上升幅度较缓，8 月下旬价格开始急速拉升，9 月下旬到达年内顶峰并持续到 10 月下旬，随后价格开始回调，12 月初达到低点，但回到 8 月下旬的价格后又开始上升。目前 ADC12 铝锭目前仍处于相对较高的价位。

2、量化分析原材料价格上涨对公司毛利率的影响

(1) 公司废铝采购价格

2021 年和 2020 年，公司废铝采购价格的变动情况如下表所示：

项目	2021 年	2020 年
废铝（元/千克）	14.21	11.45
变动率	24.10%	-

由于大宗材料的价格上涨，2021 年，公司废铝采购的平均价格较 2020 年增加 24.10%，上涨幅度较大。

(2) 废铝的价格波动对毛利率的影响程度

大宗材料价格上涨导致公司废铝的采购价格上涨，2021 年公司废铝的采购价格相对 2020 年增加了 24.10%，即 2020 年废铝的平均采购价格为 2021 年的 80.58%，若按照 2021 年的产品结构和成本结构，以 2020 年的平均采购单价进行测算，2021 年大宗商品价格的上涨对公司不同汽车零部件产品的影响情况如下：

单位：万元

项目	变速器操纵机构	变速箱壳体	其他部件	合计
铝合金材料占成本比例	54.80%	44.80%	8.23%	43.21%
价格上涨对成本的影响	777.77	802.93	45.40	1,626.11
对毛利率的影响	-8.22%	-7.07%	-1.46%	-6.79%

由上表测算可知，2021 年废铝价格上涨对公司变速器操纵机构、变速箱壳体和其他部件产品毛利率分别影响 8.22 个百分点、7.07 个百分点和 1.46 个百分点。

由于公司产品种类及型号较多，不同种类及型号产品的原材料和成本结构差异较大，并且 2021 年度内，不同产品也并非按照每月同等比例均匀生产，因此总体来看废铝采购价格上涨导致相关产品毛利率的变化具备合理性。

(二) 运费波动对公司产品毛利率的影响

1、公司运输费用情况

2021 年和 2020 年，公司主要销售产品的运输费用单价情况如下表所示：

单位：元/次

路线	名称	2020 年	2021 年
十堰郧阳-陕西西安	大箱	3.5	3.5
	小箱	2.6	2.6
	支架	1.4	1.4
	大筐	145	145
十堰郧阳-陕西咸阳	大筐	160	150
十堰郧阳-陕西宝鸡	小箱	10	8
	大箱	15	12
	大筐	240	230
十堰郧阳-十堰茅箭	大车	490	490
	小车	160	160

2021 年和 2020 年，公司销售产生的运输费用情况如下表所示：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度
运输费	339.49	395.24
公司营业成本	22,880.50	24,093.33
占比	1.48%	1.64%

从上表可知，公司 2021 年度运输费单价相较 2020 年度基本持平，部分路线价格有小幅下降。公司运输费占产品成本的比例较小，对毛利率影响不大。

2、运输费对产品成本的量化分析

2021 年，公司营业成本对运输费用单价的敏感性分析如下：

运输费用单价变动						
比例	-10.00%	-5.00%	-1.00%	1.00%	5.00%	10.00%

成本变动（万元）	-33.95	-16.97	-3.39	3.39	16.97	33.95
毛利率变动	0.12%	0.06%	0.01%	-0.01%	-0.06%	-0.12%

由上表可知，公司运输费用单价每上涨 1%，影响公司成本 3.39 万元，影响公司毛利率-0.01%。

三、同行业公司毛利率对比情况

2021 年，同行业公司毛利率变化情况如下表所示：

单位：万元

公司简称	营业收入	营业成本	毛利率	毛利率比上年同期增减
远东传动	200,570.77	148,411.29	26.01%	-3.02%
雪龙集团	47,291.12	25,495.26	46.09%	-6.48%
长源东谷	158,154.48	112,467.45	28.89%	-4.40%
兴民智通	141,848.36	137,292.61	3.21%	-0.46%
华阳变速	27,864.38	22,880.50	17.89%	-8.04%
其中：汽车零部件业务	23,933.21	19,379.01	19.03%	-7.04%

公司 2021 年综合毛利率较 2020 年下降 8.04%，其中汽车零部件业务的毛利率下降 7.04%。同行业公司的毛利率均有不同程度的下滑。

远东传动的主要产品为传动轴，其主要原材料为钢材、万向节等，2021 年毛利率较 2020 年下降 3.02%。根据远东传动 2021 年年度报告，直接材料占营业成本的比重约为 60%，根据其 2019 年《公开发行可转换公司债券募集说明书》，钢材采购金额约占全年采购量的 50%左右。假设 2021 年远东传动的成本结构未发生重大变化，其成本中大宗材料的占比小于华阳变速，2021 年度毛利率下降的幅度小于华阳变速具备合理性。

雪龙集团的主要产品为发动机冷却系统（风扇总成）、汽车轻量化吹塑系列产品等，原材料主要包括塑料基料、铝压铸、钢材及五金件等，2021 年毛利率较 2020 年下降 6.48%。根据雪龙集团 2021 年年度报告，直接材料占营业成本比重约为 70%，根据其 2020 年的招股说明书，上述主要材料的采购量占总采购量的比重超过 75%。假设 2021 年雪龙集团的成本结构未发生重大变化，其成本中

大宗材料的占比与华阳变速接近，2021 年度毛利率下降的幅度与华阳变速接近具备合理性。

长源东谷的主要产品为发动机缸体、缸盖和连杆等，主要原材料为发动机零部件毛坯，毛坯主要由铸铁加工而成，其价格受铁矿石市场价格波动影响较大，2021 年毛利率较 2020 年下降约 4.40%。根据长源东谷的年度报告，其与客户建立了原材料价格联动机制，能够对原材料价格波动带来的部分风险予以转嫁，2021 年度毛利率下降的主要原因一是单价较低的受托加工业务占比上升，二是设备折旧等增加，三是运输费、维修费按新准则要求调整至成本。因此，长源东谷毛利率虽然下降，但与华阳变速下降的原因不同，导致下降幅度不同。

兴民智通 2021 年毛利率仅下降 0.46%，主要原因是在材料成本上涨的大环境下，坚持全面推动车轮业务和智能网联业务双主业协同发展，由于车载信息产品和智驾服务具有较高的毛利率，因此毛利率整体下降幅度不大。但如果仅看其钢制车轮业务，2021 年毛利率较 2020 年下降 9.48%，且为负毛利。

综上所述，公司 2021 年毛利率变动趋势与同行业上市公司一致，虽然变动幅度不同，但具备合理性。

四、各季度毛利率的变化情况

2021 年，公司各季度的毛利率如下表所示：

项目	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
毛利率	20.16%	24.18%	12.45%	8.61%

从上表可知，2021 年第一季度和第二季度公司毛利率相对较高，第三季度和第四季度毛利率大幅下滑。

1、原材料价格波动是公司各季度毛利率变化的主要因素

根据前述铝合金市场的价格波动情况，2021 年铝价整体呈现上升趋势，其中 1-8 月上升幅度较缓，8 月下旬价格开始急速拉升，9 月下旬到达年内顶峰并持续到 10 月下旬，随后价格开始回调，12 月初达到低点，但回到 8 月下旬的价格后又开始上升。因此总体上 2021 年第四季度的材料市场价格总体高于第三季

度。

公司 2021 年第一季度和第二季度毛利率相对较高，第三季度和第四季度毛利率下降明显，其中第四季度小于第三季度，毛利率的波动趋势总体上符合铝合金市场价格的波动趋势。

2、低毛利业务的收入规模影响了公司的毛利率

公司汽车零部件产品的毛利率相对较高，铝锭业务的毛利率相对较低，因此铝锭业务规模较大时公司的综合毛利率将会降低。2021 年各季度，公司铝锭业务的销售收入分别约为 365 万元、50 万元、1,371 万元和 1,743 万元。收入规模基本与相应季度公司的综合毛利率匹配，其中第四季度铝锭收入规模大于第三季度，也是导致公司第四季度毛利率小于第三季度的原因。

3、公司二季度增加铝屑使用量导致当季度毛利率相对较高

2021 年第一季度，公司仅对生产过程中产生的铝屑进行了收集,主要使用外购的废铝作为原材料进行生产，外购废铝约 1,437 吨。2021 年第二季度，为应对铝合金的市场价格上涨，公司废铝采购量有所降低，外购约 488 吨废铝，其余所需材料使用前期收集的铝屑进行生产，将公司库存的铝屑基本消耗完毕。

由于公司每年度会将当年产生的铝屑基本使用完毕，期末几乎不存在库存，因此公司在成本核算时未单独扣除铝屑的材料成本，亦能保证年度财务报表营业成本的准确性和完整性。因此，在大量使用铝屑作为原材料生产的情况下，公司 2021 年二季度的毛利率相对较高。

2021 年二季度后，公司继续加强生产管理，生产部门及时领用生产产生的铝屑进行铝合金熔炼，确保月末基本不存在铝屑库存。

综上所述，公司 2021 年各季度毛利率的波动与原材料价格、产品结构和公司的生产情况相关，具备合理性。

(3) 说明在持续盈利的情况下，经营活动现金流连续两年为负的原因；

【公司回复】

一、公司经营活动现金流连续两年为负的主要原因

（一）公司各项运营指标均未发生重大不利变化

2020年和2021年，公司销售和采购的信用政策未发生重大不利变化，主要客户回款基本正常。公司各项运营指标如下：

运营指标	2021年	2020年
存货周转率	5.29	6.41
应收账款周转率	3.83	3.87
应付账款周转率	4.36	3.95

公司2021年应收账款周转率与2020年基本持平，存货周转率略微降低，应付账款周转率略微增加。

存货周转率略微降低的主要原因是公司2021年铝锭产品业务量增大，导致期末结存了较多的废铝等熔铝材料；应付账款周转率略微增加，主要原因是公司汽车零部件产品的生产还会外购毛坯，毛坯供应商的账期一般为3个月而材料供应商的账期一般为1个月，汽车零部件产品的业务量占比下降导致供应商的总体账期出现了小幅的缩短。

从总体来看，2021年公司的各项指标与2020年相比基本持平，未发生重大不利变化。

（二）经营活动现金流量净额为负数的主要原因为信用等级一般的银行承兑汇票贴现导致

公司客户主要是潍柴控股集团有限公司、东风汽车集团有限公司、陕西法士特汽车传动集团有限责任公司等大型国企，结算方式均主要为银行承兑汇票。

公司依据新的金融工具准则，对银行承兑汇票进行等级区分，对于信用等级较高银行的银行承兑汇票（含6家国有大型商业银行：中国银行、中国农业银行、中国建设银行、中国工商银行、中国邮政储蓄银行、交通银行和9家全国性上市股份制商业银行：招商银行、浦发银行、中信银行、中国光大银行、华夏银行、中国民生银行、平安银行、兴业银行、浙商银行），其业务模式为既以收取合同

现金流量为目标又以出售为目标，作为应收款项融资进行列报；对于信用级别一般银行的银行承兑汇票（除信用级别较高银行以外的其他银行）以及商业承兑汇票，由于在转让时不能终止确认，转让目的难以实现，仍计入应收票据，按摊余成本计量，未背书或贴现的在手票据亦作为应收票据进行列示。

为解决员工工资、社保、税费、水电费等需用现金支付的款项，企业不得不将未到期的银行承兑汇票进行贴现；因信用级别一般的银行承兑汇票在转让时不能终止确认，导致其贴现的资金流入作为“筹资活动现金流”列示。

截至目前，公司所有已贴现的信用等级一般的银行承兑汇票未发生无法兑付的情况。

二、现金流还原后与公司净利润的匹配关系

将信用等级一般的银行承兑汇票贴现的现金流与经营活动现金流净额合并后，与公司净利润的匹配关系：

单位：元

项目	2021 年度	2020 年度
信用等级一般的银行承兑汇票贴现现金流	30,206,126.96	28,896,631.64
经营活动现金流量净额	-4,768,981.40	-2,686,202.73
与经营活动相关现金流合计	25,437,145.56	26,210,428.91
净利润	22,097,566.29	52,889,499.06
现金流合计/净利润	1.15	0.50

2020 年，公司与经营活动相关的现金流量约为公司净利润的 0.5，主要由于 2020 年度公司业绩增长较大，虽然经营性应付增加约 7,300 万元，但期末的应收款项（含应收账款、未倍数贴现的应收票据和应收款项融资）和存货金额较期初增长较大，占用了公司较多的资金，其中存货增加约 2,000 万元，应收款项增加约 7,300 万元。2021 年，公司与经营活动相关的现金流量约为公司净利润的 1.15 倍，与公司净利润基本匹配。

综上所述，公司连续两年盈利但经营活动现金流为负，主要基于企业会计准则关于现金流量表的列报要求，并非公司经营回款出现问题，具备合理性。

(4) 铝锭为你公司生产产品的原材料之一，说明报告期将新增的铝锭业务收入认定为主营业务收入而非其他业务收入的合理性。

【公司回复】

一、与主营业务无关的业务收入的定义

根据财政部会计司《企业会计准则—应用指南》（财会[2006]18号）“附录—会计科目和主要账务处理”的规定：

主营业务收入核算企业确认的销售商品、提供劳务等主营业务的收入。

其他业务收入核算企业确认的除主营业务活动以外的其他经营活动实现的收入，包括出租固定资产、出租无形资产、出租包装物和商品、销售材料、用材料进行非货币性交换（非货币性资产交换具有商业实质且公允价值能够可靠计量）或债务重组等实现的收入。

二、铝锭业务收入认定为主营业务收入而非其他业务收入的合理性

（一）公司已从事铝锭销售业务多年

近年来，公司为提高生产效率、降低生产成本，将产业链逐步向上游延伸。自 2019 年开始，公司外购废铝进行加工，加工成生产所需的铝水，而富裕产能将生产铝锭对外销售，2019 年和 2020 年公司对外销售铝锭的金额分别约为 947 万元和 609 万元，公司已将相关信息在《公开发行说明书》中披露。

至 2021 年度，公司从事铝锭生产和销售业务已有近 3 年时间，业务模式稳定，铝锭生产和销售已进入公司正常的主营业务范围之内。

（二）公司已具备销售铝锭的主营业务范围

2021 年以前，公司无铝锭销售相关的经营范围，因此将铝锭销售作为其他业务列报。

2021 年，公司变更经营范围，由“精密铸造、有色金属铸造；汽车零部件及金属结构加工与销售；批零兼营汽车（不含九座及九座以下品牌乘用车）、钢材、化工原料（不含危险化学品）、五金交电。”变更为“一般项目：汽车零部

件及配件制造；汽车零部件研发；有色金属铸造；**有色金属压延加工；有色金属合金制造；高性能有色金属及合金材料销售**；黑色金属铸造；钢压延加工；金属表面处理及热处理加工；生产性废旧金属回收；再生资源加工；资源再生利用技术研发；新材料技术研发；新兴能源技术研发；电池制造；电机制造；电动机制造；新能源汽车废旧动力蓄电池回收及梯次利用（不含危险废物经营）；工程和技术研究和试验发展；信息系统集成服务；金属结构制造；金属结构销售（除许可业务外，可自主依法经营法律法规非禁止或限制的项目）”。因此公司在 2021 年将铝锭销售作为主营业务收入。

（三）销售铝锭并非公司销售原材料

公司的汽车零部件产品可以直接外购铝锭进行生产，但是目前公司的汽车零部件产品的原材料主要为废铝，公司外购废铝后加工炼制成汽车零部件生产所需的铝水，无法立即领用的铝水铸成铝锭，因此铝锭是公司生产的产品之一，而非公司的原材料。公司 2021 年度销售的铝锭均为公司自行生产，并非外购铝锭直接销售的销售材料业务。

综上所述，公司将废铝等原材料经过加工炼制后生产出铝锭进行销售，并非销售材料；该业务在公司的经营范围内，公司已有数年的生产和销售经验，具有稳定的业务模式，属于公司主营业务范围。因此公司 2021 年将其作为主营业务而非其他业务具有合理性。

请年审会计师说明对营业收入和营业成本执行的审计程序，公司的收入成本核算是否规范，是否获得充分、适当的审计证据。

【会计师回复】

我们对营业收入和营业成本主要执行了以下审计程序：

- （1）了解与收入、成本确认相关的关键内部控制，评价控制的设计合理性，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制运行的有效性；
- （2）访谈管理层，了解华阳变速公司产品销售收入的确认政策；
- （3）检查销售合同，了解主要合同条款或条件，评价收入确认方法是否适

当；

(4) 对收入和成本执行分析程序，包括：本期与上年同期营业收入、营业成本、毛利率变动幅度比较分析，毛利率与同行业竞争对手对比分析；

(5) 结合应收账款的审计，执行函证程序，并检查期后回款情况，判断收入的真实性；

(6) 采用抽样方式，抽查了与收入确认相关的支持性文件，包括订单、销售合同、公司发货单、结算单、销售发票等；

(7) 针对资产负债表日前后确认的销售收入，核对至客户的结算单、销售发票等支持性文件，以评估销售收入是否在恰当的期间确认；

(8) 了解行业环境变化情况，以及对公司下游客户的影响；

(9) 根据了解的市场信息检查公司销售量变动情况；

(10) 了解公司成本上涨的具体原因，并逐项核查；

(11) 查询公司主要材料价格变化情况，并与公司实际采购单价对比分析；

(12) 对比分析成本结构，进一步分析具体费用的变化情况，如：社保、燃气费等费用；

通过执行上述审计程序，我们认为已获得充分、适当的审计证据，公司的收入成本核算准确无误。

2、关于应收账款

按账龄组合计提的坏账准备中，2021 年末账龄 1 年以内应收账款预期信用损失率为 0.76%，1-2 年为 18.22%，均高于 2020 年同一账龄区间的预期信用损失率。2021 年末账龄 2-3 年及 3-4 年的应收账款预期信用损失率分别为 66.82%和 68.70%，2020 年均为 100%。

富士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司、东风商用车有限公司为报告期末应收账款前五大欠款方，坏账计提比例均为 0.26%。

请你公司：

(1) 说明不同账龄应收账款的预期信用损失率变动幅度较大的原因及合理性，坏账准备计提是否充分；

【公司回复】

一、预期信用损失率的计算方法

公司预期信用损失率是基于历史数据，在账龄分析的基础上，利用迁徙率对历史损失率进行估计，并在考虑前瞻信息后对信用损失进行预测的方法，该方法主要经历五个步骤：

- 1、统计近期较为稳定的经营周期内应收账款账龄；
- 2、计算该周期内应收账款迁徙率及其平均值；
- 3、计算历史损失率；
- 4、前瞻性信息调整；
- 5、计算预期信用损失。

二、2021 年末与 2020 年末不同账龄区间应收账款预期信用损失率差异的合理性

(一) 2021 年末 1 年以内和 1-2 年预期信用损失率均显著高于 2020 年末同区间的原因及合理性

为使预期信用损失率更加契合公司实际情况，公司将 1 年以内的账龄进一步细化，分为 1-30 天、31-60 天、61-90-天、91-120 天和 121 天-1 年。

2021 年下半年，因公司下游行业整体市场下行以及陕西“新冠”疫情爆发，公司汽车零部件业务的主要客户回款出现滞后，致使 2021 年末 1 年以内各账龄区间及 1-2 年的应收账款较 2020 年同账龄区间应收账款的平均迁徙率大幅增长，从而提高了 2021 年末 1 年以内及 1-2 年应收账款的预期信用损失率。

(二) 2021 年末 2-3 年及 3-4 年的应收账款预期信用损失率低于 2020 年末

同区间的原因及合理性

公司 2020 年以前 2 年以上的货款均未在期后收回，导致以前年度 2 年以上应收账款的迁徙率均为 100%。2021 年，公司加大 2 年以上货款的催收力度，收回部分账龄较长的货款，使得 2-3 年、3-4 年的迁徙金额出现下降。

若 2021 年 2-3 年、3-4 年应收账款按照 100%预期信用损失率计提减值，仅影响 57,141.14 元营业利润，金额较小，因此不存在通过少计提信用减值损失从而虚增利润的情况。

综上所述，以上预期信用损失率变动原因合理，信用减值损失计提充分。

(2) 法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司、东风商用车有限公司坏账计提比例低于 1 年以内预期信用损失率 0.76%的原因和合理性，是否存在披露错误。

【公司回复】

一、一年以内应收账款具体的预期信用损失率

公司将 1 年以内的账龄进一步细化，分为 1-30 天、31-60 天、61-90 天、91-120 天、121 天-1 年，2021 年度相关预期信用损失率如下：

账龄	预期损失率（%）
1-30 天	0.19
31-60 天	0.23
61-90 天	0.45
91-120 天	1.66
121-1 年以内	1.85
1-2 年	18.22
2-3 年	66.82
3-4 年	68.70
4-5 年	100.00
5 年以上	100.00

二、法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司、东风商用车有限公司
期末账龄结构

法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司、东风商用车有限公司根据期末账龄情况计算的坏账准备如下：

单位：元

客户	截至 2021 年 12 月 31 日应收账款金额	账龄		
		1-30 天	31-60 天	61-90 天
法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司①	12,388,781.69	5,825,454.22	3,802,309.28	2,761,018.19
东风商用车有限公司②	6,831,545.87	3,206,025.21	2,032,917.96	1,592,602.70
预期信用减值损失比例（%）	-	0.19	0.23	0.45
法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司信用减值损失③	32,238.26	11,068.36	8,745.31	12,424.58
东风商用车有限公司信用减值损失④	17,933.87	6,091.45	4,675.71	7,166.71
法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司信用减值损失披露比例（③/①）		0.26%		
东风商用车有限公司信用减值损失披露比例（④/②）		0.26%		

由于年报披露的预期信用损失率是按照 1 年以内合并口径计算，因此法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司、东风商用车有限公司披露的坏账计提比例明显低于 1 年以内总的预期信用损失率 0.76%。

综上所述，前五大应收账款欠款方法士特伊顿（宝鸡）轻型变速器有限责任公司、东风商用车有限公司披露的坏账计提比例均为 0.26%，明显低于一年以内总体的预期信用损失率 0.76%的原因合理，相关坏账计提正确。

请年审会计师说明对应收账款执行的审计程序，并就相关会计处理是否符合企业会计准则要求发表明确意见。

【会计师回复】

我们对应收账款执行了以下审计程序：

- (1) 获取公司编制的应收账款明细表，与总账、财务报表进行核对；
- (2) 获取报告期内发行人与主要客户签订的协议，了解协议约定的信用政策与实际执行的信用政策是否相符，是否存在对同一客户放宽信用政策的情况；
- (3) 根据明细表，查阅主要债务人的工商信息，核查其交易的合理性；
- (4) 获取公司应收账款账龄分布情况表，分析超期应收账款的合理性；
- (5) 向客户函证报告期期末的应收账款余额；
- (6) 检查应收账款账龄分析表以及迁徙率计算过程；
- (7) 根据复核后账龄及迁徙率重新计算预期信用损失；
- (8) 执行了收入专项核查和大额银行流水核查，对应收款项的收回情况进行核查，关注是否存在回款资金汇款方与客户不一致的情况；
- (9) 检查应收账款期后回款情况，关注大额应收账款是否能按期收回。

通过执行上述审计程序，我们认为，公司不同账龄区间应收账款预期信用损失率波动合理，信用减值损失计提准确，相关会计处理符合企业会计准则要求。

3、关于前五大供应商

报告期，你公司新增前五大供应商郧阳区张建民废品收购部（采购金额 1,674.31 万元）、郧阳区张伏涛废品收购部（采购金额 1,076.62 万元）。

请你公司：

(1) 结合采购内容、业务需求等，说明新增上述两家个人废品收购站作为前五大供应商的原因及合理性；

【公司回复】

一、公司与上述两家供应商采购的内容

公司使用废铝生产铝水、铝锭的工艺称为铝水短流程工艺，该工艺以废铝作

为生产铝水、铝锭的原料，秉承绿色制造的理念，实现了生产的节能、节材和环保。2021年，公司向郟阳区张建民废品收购部、郟阳区张伏涛废品收购部采购回收铝材原料，包括大件生铝、易拉罐、废旧铝线、民用生铝、废型材、刨花、活塞、汽车水箱、各种废铝下脚料、摩托车拆解废铝、汽车圈及废铝破碎料等。

二、新增上述两家个人废品收购站作为前五大供应商的原因及合理性

公司由于生产工艺需求，每年需要采购大量的废铝作为原材料，其中2021年采购量达到5,600余吨。

在公司当地，有很多从事废旧铝材回收的个人或个体工商户，他们将散落在十堰周边及市场上的废旧铝材进行收集整理后，再集中对外出售。郟阳区张建民废品收购部、郟阳区张伏涛废品收购部就是在本地注册成立的专门从事废旧物资收购的个体工商户。

郟阳区张伏涛废品收购部，经营者张伏涛，原在河南长葛从事废旧有色金属相关业务，拥有丰富的行业经验，于2020年来在十堰继续从事废旧金属回收业务。

郟阳区张建民废品收购部，经营者张建民，籍贯河南省长葛市老城镇岗张村六组，长期从事废旧有色金属相关业务，于2021年来在十堰从事废旧金属回收业务。

河南省长葛市是闻名全国的“有色金属之乡”，是长江以北全国最大的废旧有色金属集散地，该镇众多企业和个人从事废旧有色金属相关业务，在废旧金属行业积累了较多的经验。公司自引进铝水短流程工艺技术以来，对废旧铝材的需求不断增加，也被长期从事废旧回收业务的人员熟知。张建明、张伏涛在充分了解公司的废铝需求及对十堰周边废旧物资市场做了全面了解后，在十堰郟阳区附近注册个体工商户，继续从事废旧物资的收购的相关业务。由于上述两位经营者行业经验比较丰富，收集的废旧铝材货源较为稳定，公司2021年度向其采购的废旧铝材金额较多。

综上所述，郟阳区张建民废品收购部、郟阳区张伏涛废品收购部成为2021年新增的前五大供应商原因具有合理性。

(2) 补充说明过去三年与上述两家收购站的交易金额和采购内容，交易定价是否公允，与你公司、实际控制人及董监高是否存在关联关系及可能造成利益倾斜的其他关系；

【公司回复】

一、过去三年同以上两家收购站的交易金额和采购内容

鄱阳区张建民废品收购部、鄱阳区张伏涛废品收购部为公司 2021 年新增的供应商，公司主要向其采购废铝，2021 年采购金额分别为 1,674.31 万元和 1,076.62 万元，2019 年、2020 年采购额均为 0 元。

二、交易价格的公允性

(一) 公司的定价依据

公司与上述供应商购买废铝的价格以当日江西保太集团官网公布的 ADC12 当月均价作为基础，根据废铝验质后的出水率折算定价（出水率即废铝中可回收的单质铝的百分比）。

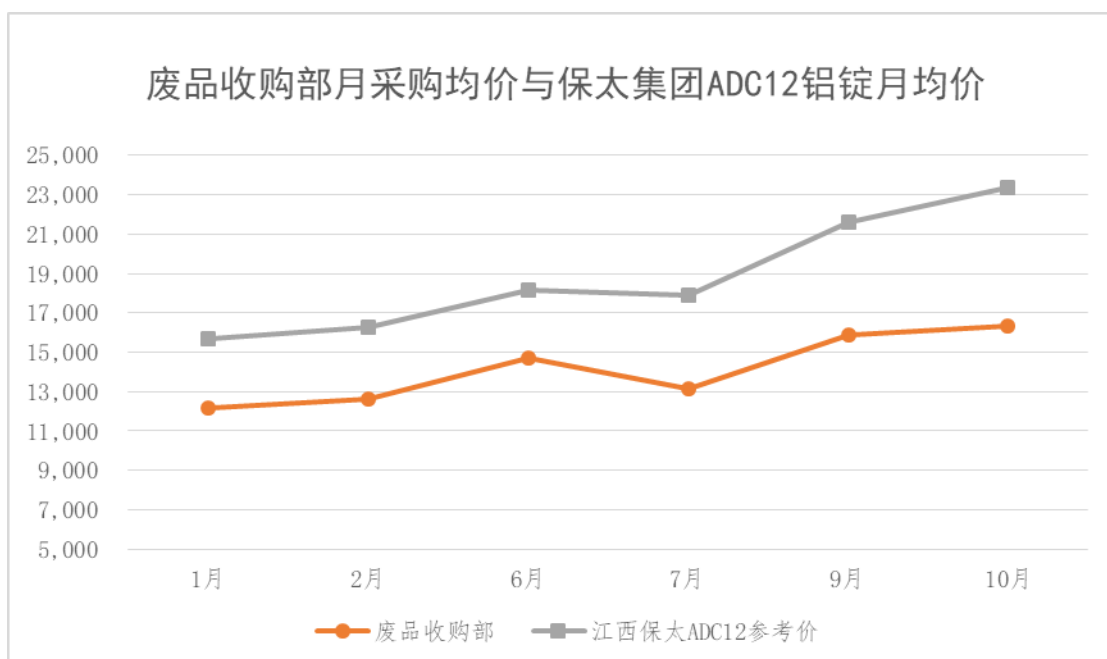
保太集团创办于 2002 年，其前身为鹰潭市兴发有色金属有限公司，保太集团正式成立于 2009 年 3 月 31 日。公司下辖六家子公司，占地面积 500 多亩，员工 800 多人。2020 年销售收入 78.6 亿元，缴纳税收 4.5 亿元。

保太集团是商务部批准的国家区域性大型回收利用基地，是工信部批准的“废钢铁加工行业准入企业”、“铝行业准入企业”，是国家高新技术企业，是鹰潭市纳税大户。十年来都是江西省百强企业，先后被江西省人民政府授予“江西省工业优强企业”、“先进非公有制企业”、“优秀中国特色社会主义事业建设者”等荣誉。

由于保太集团的行业地位，公司认为其公布的产品价格可作为市场公允价格作为参考，因此公司进行铝合金类材料采购时，长期使用保太集团公布的价格作为定价基础。

(二) 废铝采购价与市场价的对比

2021年，公司向两家收购站采购废铝的月加权平均价与保太集团ADC12铝锭月均价格走势如下：



注：公司仅部分月份向上述废品收购部采购，故列示相关月份价格比较情况。

公司采购废铝的价格与保太集团公布的ADC12铝锭价格走势基本一致，但是由于废铝出水率并非100%的原因，导致两者价格存在一定差异。总体上来看，废铝采购价格与ADC12铝锭价格的差异基本稳定，公司采购价格公允。

三、公司与上述两家供应商不存在关联关系及利益输送关系

上述两家供应商的基本资料如下：

1、鄢阳区张建民废品收购部

企业名称	鄢阳区张建民废品收购部
统一信用代码	92420304MA4EJ1G99F
成立时间	2021/3/10
企业类型	个体工商户
注册资本	-
注册地址	鄢阳区柳陂镇辽瓦集镇
经营者	张建民
经营范围	一般项目：废旧物品购销（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

2、郧阳区张伏涛废品收购部

企业名称	郧阳区张伏涛废品收购部
统一信用代码	92420304MA4EAFJL51
成立时间	2020/10/13
企业类型	个体工商户
注册资本	-
注册地址	郧阳区五峰乡安城沟村一组
经营者	张伏涛
经营范围	废旧物品购销（涉及许可经营项目，应取得相关部门许可后方可经营）

郧阳区张建民废品收购部、郧阳区张伏涛废品收购部为十堰当地专门从事废旧物资收购的个体工商户，与公司、控股股东及实际控制人以及公司的董事、监事和高级管理人员之间不存在关联关系，公司向其采购价格公允，不存在利益输送的关系。

(3) 说明采购是否采用现金结算方式，如是，请说明相关内部控制措施，现金交易流水的发生与相关业务发生是否一致，是否存在体外循环或虚构业务情形。

【公司回复】

公司与上述两家供应商不存在现金结算的情况，付款方式明细如下：

单位：万元

类型/项目	郧阳区张建民废品收购部		郧阳区张伏涛废品收购部	
	金额	占比	金额	占比
银行现汇	1,264.31	75.51%	666.63	61.92%
承兑汇票	410.00	24.49%	409.99	38.08%
采购金额合计	1,674.31	100.00%	1,076.62	100.00%

公司向郧阳区张建民废品收购部、郧阳区张伏涛废品收购部采购均通过银行存款和承兑汇票形式进行结算，不存在现金结算情形，不存在体外循环或虚构业务的情况。

请年审会计师说明针对个人供应商采购实施的审计程序及获得的审计证据，并就采购真实性及相关成本核算的准确性、完整性发表明确意见。

【会计师回复】

就上述事项，我们主要实施了以下审计程序：

- (1) 了解原材料采购流程、政策；
- (2) 了解向废品收购部采购的必要性，同时查询废品收购部工商信息；
- (3) 查询保太集团 ADC12 铝合金市况价，并与公司采购价的对比分析；
- (4) 采用抽样方式，抽查采购确认的相关支持性文件，包括采购合同、入库单、过磅单、销售发票、付款单等；
- (5) 对主要的个人供应商进行发函确认；
- (6) 分析各月废品耗用量与出铝水和铝锭的比例；
- (7) 对废品的购入和发出的进行计价测试；
- (8) 对废品采购进行截止测试；
- (9) 结合盘点、期末计价测试，确认废品期末余额的准确性。

通过执行上述程序，我们认为，公司向个人供应商的采购真实、有效，且具有必要性，相关材料成本核算的准确、完整。

4、关于募投项目

年报显示，2021 年下半年你公司所处重卡行业终端销售量大幅下降，且你公司预计 2022 年重型商用车市场会持续下滑。你公司募投项目中，年产 30 万套高端变速箱及缓速器壳体轻量化项目预计总投资 1.1 亿元，截至期末累计投入金额 2,732.98 万元，投入进度为 24.85%，预计达到可使用状态日期为 2023 年 5 月 31 日。报告期末，

在建工程—在安装 4000T 压铸机（募投项目）金额为 795.58 万元。

你公司于 2022 年 2 月 25 日收到十堰市郧阳区人民政府办公室《关于湖北华阳汽车变速系统股份有限公司政策性搬迁的通知》。

请你公司：

（1）结合在建工程本期变动、转固、预付工程款等情况，说明报告期募投项目投入金额的构成和在建工程余额的匹配性；

【公司回复】

一、本年募投项目投入金额的构成

截至 2021 年 12 月 31 日，公司募投项目年产 30 万套高端变速箱及缓速器壳体轻量化项目的投入金额构成如下：

单位：万元

报表项目	在建工程	固定资产	其他非流动资产 (预付设备款)	合计
机加生产线	-	1,787.40	150.00	1,937.40
4000 吨压铸机	795.58	-	-	795.58
合计	795.58	1,787.40	150.00	2,732.98

二、募投项目投入金额的构成与财务报表的匹配性

（一）在建工程

2021 年，公司在建工程明细如下表所示：

单位：元

序号	项目名称	期初金额	本期增加	本期减少	期末金额
1	铝合金车间	-	32,000.00	-	32,000.00
2	在安装设备	642,450.00	5,134,739.26	1,088,300.69	4,688,888.57
3	在安装 4000T 压铸机（募投项目）	-	7,955,800.00	-	7,955,800.00
4	东风中壳 6S 生产线	75,126.95	6,636,927.30	6,712,054.25	-
	合计	717,576.95	19,759,466.56	7,800,354.94	12,676,688.57

2021 年公司执行的在建工程中，仅 4000T 压铸机为募投项目相关支出，本

期增加金额和期末余额与募集资金投入金额匹配。

（二）固定资产

1、前期投入置换情况

因公司生产经营需要，在募集资金到位前公司已投入自有资金 1,787.40 万元购买机加生产线，由于相关设备具备单独生产的能力，达到预定可使用状态，满足转固条件，因此在 2021 年末均在固定资产列报。上述设备明细如下：

资产名称	日期	数量
立式加工中心(加高)	2020-7-25	1
立式加工中心	2020-7-25	4
立式加工中心	2020-8-25	2
立式加工中心	2020-8-25	5
卧式加工中心	2020-7-25	2
立式加工中心（兄弟高速）	2020-8-25	1
立式加工中心（兄弟高速）	2020-8-25	2
卧式加工中心	2020-10-25	2
FANUC 高速立式加工中心	2021-2-28	2
卧式加工中心	2021-3-31	2
卧式加工中心	2021-4-30	2

2、置换程序的合规性

2020 年 3 月 22 日，公司召开第八届董事会第九次会议，审议通过了《关于公司向不特定合格投资者公开发行股票募集资金投资项目及可行性方案》议案。

2021 年 8 月 31 日，公司召开第八届董事会第二十一次会议，审议通过《关于以募集资金置换已投入募投项目的自筹资金和已支付发行费用》议案，公司独立董事、监事和保荐机构均发表了意见。

因公司置换的相关设备投入在 2020 年 3 月 22 日以后，置换的设备为公司募投项目所需设备，且置换程序履行必要的决策程序，公司独立董事、监事以及保荐机构均发表了同意意见，因此募集资金置换程序合规。

（三）其他非流动资产

2021 年度，公司向武汉欧沛工贸有限公司购买卧式加工中心并支付了 150 万元预付款，公司将于 2022 年 7 月收到设备并进行安装。公司在 2021 年 12 月

31 日将上述 150 万元作为其他非流动资产列报。

综上所述，本年募投项目投入金额的构成与在建工程、其他非流动资产等财务报表项目匹配。

(2) 结合行业环境及发展趋势，详细分析募投项目建成后是否会出现产能过剩的情况，在建工程是否存在减值风险；

【公司回复】

结合目前行业环境及发展趋势，预计募投项目建成后不会出现产能过剩的情况，在建工程不存在减值风险。

(一) 商用车行业预计会迎来新一轮发展契机

从目前商用车市场来看，尽管 2022 年一季度终端销售不及预期，但行业长期向好的基本面不变。重卡行业的发展与国民经济密切相关，2022 年，中国经济以稳中求进为主基调，国内经济稳定增长的预期为商用车行业提供有力的基本支撑。随着国家经济刺激政策的落地，基建投资及物流行业的回暖，国内中重型卡车需求的拉动力将逐步恢复，这也将成为中重卡行业新一轮的发展态势。

(二) 汽车轻量化依然是我国汽车工业发展趋势

随着“碳达峰、碳中和”目标的提出，减少汽车二氧化碳排放已势在必行，而汽车轻量化技术在保证汽车强度以及安全性能的前提下，尽可能降低汽车的整体重量，从而提高汽车的动力，减少燃油消耗。公司一直秉持着“精益求精、更强更轻”的理念，年产 30 万套高端变速箱及缓速器壳体轻量化项目建成落地能丰富公司产品类型，扩大轻量化产品规模，提升产品竞争力，以此提升公司整体的盈利能力。

综上所述，结合目前行业环境及发展趋势，预计募投项目建成后不会出现产能过剩的情况，在建工程不存在减值风险。

(3) 说明你公司政策性搬迁对在建工程和募投项目的后续实施是否会产生不利影响。

【公司回复】

一、公司目前搬迁进展情况及未来搬迁计划

2022年2月25日，公司收到《十堰市郧阳区人民政府办公室关于湖北华阳汽车变速系统股份有限公司政策性搬迁的通知》文件后，与郧阳区政府积极协商后续待解决事项。2022年2月27日，公司已与十堰高新技术产业园区管理委员会签订的《企业不动产租赁协议》，新厂房目前由十堰聚鑫高新产业投资开发有限公司正在建设中，预计2022年8月底整体完工。

因公司的生产设备属于大型制造类设备，搬迁难度较大，为尽可能减少对生产经营的影响，公司将分阶段分批次进行有序搬迁，整个搬迁过程预计持续2年左右时间。

在正式搬迁前，公司还将就搬迁补偿、租金补偿等一系列事项与当地政府达成一致意见并签署协议。目前阶段，公司和当地政府共同委托的评估机构正在对公司现厂区进行评估，待评估完成后公司将与当地政府就相关事项进行协商并签署协议，公司届时将根据《北京证券交易所股票上市规则（试行）》和公司章程的有关规定履行决策程序并及时进行信息披露。因此，预计搬迁工作最快将在2022年下半年开始。

二、搬迁工作对募投项目的影响

目前公司仅使用2,732.98万元募集资金购置相关设备，尚未开展工程建设及车间装修等工作，因此搬迁时相关设备将搬至新厂区，搬迁工作不会影响公司目前已投入的资金。

由于公司现厂区面临搬迁，因此募投项目的工程建设投入将暂缓进行，但公司仍将根据需要进行设备购置。未来工程建设等投入将在新厂区进行，但新厂区目前尚不满足交付条件，相关项目的环评工作也在同步进行。当公司新厂区满足交付条件，公司开始实施搬迁工作前，公司将及时履行决策程序调整募投项目实施地点，并进行信息披露。

综上所述，公司搬迁对募投项目实施进度可能产生一定影响，但不会造成重大不利影响。

请年审会计师对问题（1）（2）进行核查并发表明确意见。

【会计师回复】

就上述事项，我们主要执行了以下审计程序：

- （1）获取募集资金置换报告，核查资产投入与募投项目的匹配性；
- （2）检查资产采购协议，以及应付账款记账的原始凭据；
- （3）对募投项目已投入的资产执行监盘程序；
- （4）复核公司募集资金使用台账，核对募投项目账户资金流水；
- （5）了解募投项目的进度，以及后续投入的安排；
- （6）结合公司管理层的安排及市场变化，对募投项目进行减值测试。

通过执行上述审计程序，结合公司在建工程本期变动、转固、预付工程款等情况，以及行业环境及发展趋势，我们认为，报告期募投项目投入金额的构成和固定资产、在建工程、其他非流动资产等余额匹配一致，公司募投项目建成后不会出现产能过剩的情况，在建工程不存在减值风险。

5、关于存货

报告期末，你公司存货余额为 3,877.95 万元，较期初下降 18.75%，其中原材料期末余额为 1,681.67 万元，较期初增长 96.92%，在产品期末余额为 366.85 万元，较期初下降 56.99%，库存商品期末余额为 1,739.91 万元，较期初下降 39.97%，低值易耗品期末余额为 12.09 万元，较期初下降 31.31%，委托加工物资期末余额为 77.44 万元，较期初下降 48.37%，你公司未计提存货跌价准备。

请你公司：

说明报告期末原材料金额大幅增长但其他存货类别金额大幅下

降的原因，结合下游订单变化、产品价格变动、存货账龄等，按存货类别说明你公司未计提存货跌价准备的原因及合理性。

【公司回复】

一、报告期末原材料金额大幅增长但其他存货类别金额大幅下降的原因

（一）2021 年末公司的存货明细

2021 年末和 2020 年末，公司存货明细及变动情况如下表所示：

单位：元

序号	存货类别	2021年	2020年	变动金额	变动比例
1	原材料	16,816,697.33	8,539,680.27	8,277,017.06	96.92%
2	低值易耗品	120,867.24	175,970.32	-55,103.08	-31.31%
3	在产品	3,668,454.94	8,530,096.93	-4,861,641.99	-56.99%
4	库存商品	17,399,069.71	28,982,602.16	-11,583,532.45	-39.97%
5	委托加工物资	774,384.89	1,499,925.94	-725,541.05	-48.37%
	合计	38,779,474.11	47,728,275.62	-8,948,801.51	-18.75%

（二）原材料大幅增长但其他存货类别金额大幅下降的原因

1、其他存货类别金额大幅下降的原因

公司采取以销定产的模式组织生产，根据在履行订单、销售预测及库存保有量等因素安排生产计划，按照客户的要求组织生产。由于 2021 年重卡行业终端销售量呈现断崖式下降趋势，公司客户订单急剧减少，公司备货量也同步减少，因此除原材料外其他存货类别金额大幅下降。

2、原材料金额大幅增长的原因

公司原材料期末余额为 1,681.67 万元，较期初增长 96.92%，主要为期末结存的废铝等熔铝材料 1,051.15 万元，而期初该材料金额为 0。

熔铝材料增加的主要原因是 2021 年铝合金市场价格持续增长，而重卡行业自下半年开始低迷，公司为了降低行业周期性波动和材料价格上涨对公司收入和业绩的冲击，加大了自炼铝水和铝锭的规模。2021 年末，公司为保证后续的生产，采购了大量的废铝等熔铝材料，导致期末结存金额较大。上述材料已于 2022

年第一季度熔炼为自用的铝水和外销的铝锭。若剔除熔铝材料，原材料金额较期初下降 26.17%。

因此，在其他存货类别金额大幅下降的情况下，公司原材料大幅增长具备合理性。

二、公司未计提存货跌价准备的原因及合理性分析

（一）从下游订单角度，公司存货不存在减值迹象

公司的汽车零部件产品采用订单式生产，公司根据客户下达的发货计划安排采购、生产和发货，因此相关的存货均有订单支撑。

公司铝锭产品的生产虽然不如汽车零部件产品般采用订单式生产，但铝锭产品具备大宗材料的属性，市场需求较大。

因此，从下游订单来看，公司相关存货均有订单支撑或具有较大的市场需求，不存在滞销的情形，相关存货无减值迹象。

（二）从产品价格角度，公司存货不存在减值迹象

公司的汽车零部件产品一般每年年初约定当年的交易价格，一般变动不大，在未达成新的价格协议时按照上年价格进行结算。虽然 2021 年下半年原材料价格上涨较大，但在 2021 年年末已基本回落到 8 月份的水平。因此，在公司相关产品售价变动不大的情况下，该类产品仍然有盈利空间。

公司的铝锭产品的销售价格与铝合金的市场价格关联度较高。2022 年第一季度，铝合金的市场高于 2021 年 11、12 月两月，且价格处于上升趋势。

因此，从产品价格来看，铝锭产品价格如期后逐渐提高，汽车零部件产品的价格保持相对稳定，相关存货无减值迹象。

（三）从存货库龄角度，公司存货不存在减值迹象

1、公司期末存货库龄情况

2021 年末，公司存货库龄情况如下表所示：

单位：万元

存货类别	账面余额	1 年以内		1 年以上	
		金额	占比	金额	占比
原材料	1,681.67	1,671.41	99.39%	10.26	0.61%
低值易耗品	12.09	12.09	100.00%	-	0.00%
在产品	366.85	350.80	95.63%	16.04	4.37%
库存商品	1,739.91	1,712.18	98.41%	27.73	1.59%
委托加工物资	77.44	77.44	100.00%	-	0.00%
合计	3,877.95	3,823.92	98.61%	54.03	1.39%

2、一年以上的存货无减值迹象

2021 年末，公司库龄在一年以上的存货仅 54.03 万元，占存货余额 1.39%，整体金额较小、占比较低。

库龄 1 年以上的原材料为 10.26 万元，主要为公司用于日常维修的周转材料和机械备件，公司在领用损耗后计入当期损益，不存在减值迹象。

库龄 1 年以上的库存商品为 27.73 万元，主要为新产品的样件或测试件，客户尚未完成相关测试，因此未与公司进行结算，不存在减值迹象。

库龄 1 年以上的在产品为 16.04 万元，主要为公司为老产品准备的安全库存，以备客户临时下达订单。由于此类产品生产时间较早，成本相对较低，因此不存在减值风险。

综上所述，从下游订单角度、产品售价角度和存货库龄角度来看，公司的存货没有减值迹象，未计提存货跌价准备具备合理性。

请年审会计师就存货跌价准备计提充分性发表明确意见。

【会计师回复】

就上述事项，我们主要实施了以下审计程序：

(1) 了解、评价并测试存货与存货跌价准备相关内部控制的设计与执行的有效性；

(2) 获取报告期末全部存货明细并与账面核对；

(3) 对期末存货执行监盘程序；

(4) 对存货实施截止性测试；

(5) 复核存货的库龄及周转情况；

(6) 检查期后下游客户订单情况以及销售价格是否发生变化；

(7) 检查 2022 年 1 月份原材料的消耗情况

(8) 复核管理层计提存货跌价准备的方法及计算过程：包括核验销售价格、销售费用及税金等关键数据，复核可变现净值与账面成本孰高

(9) 检查存货是否已按照企业会计准则的规定在财务报表中作出恰当列报和披露。

通过执行上述审计程序，我们认为，公司的存货没有减值迹象，未计提存货跌价准备具备合理性。

6、关于税金及附加

报告期，你公司税金及附加中，城市维护建设税金额为 76.86 万元，较上年同期下降 5.90%，教育费附加金额为 46.11 万元，较上年同期下降 5.90%，地方教育费附加金额为 30.74 万元，较上年同期增长 25.47%。

请你公司：

说明在城市维护建设税和教育费附加同比下降的情况下，地方教育费附加同比增长的原因及合理性。

【公司回复】

一、城市维护建设税和教育费附加同比下降的原因

根据税法规定：城市维护建设税和教育费附加以纳税人实际缴纳的消费税、增值税额为计税依据，分别与消费税、增值税同时缴纳；2021 年，因公司收入下降，材料成本上涨，导致公司缴纳的增值税额同比减少，所以城市维护建设税和教育费附加减少较上期减少。

二、地方教育费附加同比增长的原因

根据鄂政办发〔2016〕27号：一、降低企业税费负担（二）阶段性下调企业地方教育附加征收率。从2016年5月1日起将企业地方教育附加征收率由2%下调至1.5%，降低征收率期限暂按两年执行。

根据鄂政办发〔2018〕13号：四、进一步降低企业税费负担（十七）延长部分到期税费优惠政策。至2020年12月31日，企业地方教育附加征收率继续按1.5%执行。

2021年，上述降税负政策到期，地方教育附加征收率恢复至2%，导致2021年地方教育费附加较上年增长。

综上所述，在城市维护建设税和教育费附加同比上年下降的情况下，地方教育费附加同比上年增长的原因合理。

7、关于业绩快报与实际数据差异

2021年经审计的归属于上市公司股东的净利润2,209.76万元，较业绩快报披露的数据减少255万元，差异率为-10.35%。

请你公司：

结合产生差异的具体科目和事项，解释差异产生的原因，说明公司在财务核算方面是否存在内部控制缺陷。

【公司回复】

一、公司业绩快报与公司经审计财务报告的差异内容

公司业绩快报的净利润与2021年经审计财务报告的差异为255万元，系业绩快报中确认的300万元北交所上市补助未在经审计的财务报告中确认，扣除企业所得税后影响金额为255万元。

二、产生差异的原因

（一）相关政府补助的具体情况

根据十堰市人民政府《关于印发十堰市企业上市和挂牌奖励实施办法的通知》（十正发[2021]24号）（以下简称“《办法》”）规定：

“企业上市挂牌奖励按照“公开、公平、公正”的原则，实行‘无申请兑现’。

首次在新三板成功挂牌的企业，奖励 100 万元；挂牌后进入创新层的企业，奖励 100 万元；在北交所上市的再一次性奖励 300 万；北交所企业转板上交所、深交所上市的，奖励 300 万。”

截至 2021 年 12 月 31 日，公司尚未收到该政府补助，公司于 2022 年 1 月 28 日收到上述 300 万元补助。

（二）企业会计准则的规定

1、企业会计准则的规定

根据《企业会计准则 16 号——政府补助》第六条规定，政府补助同时满足下列条件的，才能予以确认：

- （1）企业能够满足政府补助所附条件；
- （2）企业能够收到政府补助。

2、《企业会计准则第 16 号——政府补助》应用指南（2018）的规定

关于政府补助的确认条件，本准则规定，政府补助同时满足下列条件的，才能予以确认：一是企业能够满足政府补助所附条件；二是企业能够收到政府补助。

如果企业已经实际收到补助资金，应当按照实际收到的金额计量；如果资产负债表日企业尚未收到补助资金，但企业在符合了相关政策规定后就相应获得了收款权，且与之相关的经济利益很可能流入企业，企业应当在这项补助成为应收款时按照应收的金额计量。

（三）公司业绩快报和业绩预告确认的该笔政府补助的理由

公司于 2021 年 7 月 20 日在全国中小企业股份转让系统精选层挂牌，并于 2021 年 11 月 15 日平移北交所上市。根据《办法》规定，公司的上市奖励为 300 万元。

由于《办法》规定该笔政府补助为“无申请兑现”，因此公司在 2021 年 12 月 31 日认为，虽然公司尚未收到该笔政府补助，但是公司已符合了相关政策规定，获得了该笔政府补助的收款权，与之相关的经济利益很可能流入公司，因此按照 300 万元确认该笔政府补助收益。

（四）公司经审计年度财务报表不确认该笔政府补助的理由

在公司进行年度财务报表审计过程中，公司财务人员与注册会计师对该笔款项是否应当确认在 2021 年度进行了讨论，认为：

1、资产负债表日公司无法确定是否符合《办法》规定

《办法》于 2021 年 11 月 22 日发布，且规定“办法自印发之日起施行，试用期 2 年”，而公司于 2021 年 11 月 15 日在北交所上市，并不直接适用该《通知》的规定。

公司在该《办法》实施后向政府有关部门提交申请参照《办法》对公司进行上市奖励，但在 2021 年 12 月 31 日，公司未收到相关书面回复，也未收到补助款项。

因此即便公司在 2022 年 1 月收到了该笔政府补助，也无法证明在 2021 年 12 月 31 日时公司符合《办法》的规定，具有收到该笔政府补助的收款权。故在 2021 年 12 月 31 日时，不满足该笔政府补助的确认条件，不应在资产负债表日进行确认。

2、期后获取政府补助不属于资产负债表日后调整事项

根据《企业会计准则第 29 号—资产负债表日后事项》，企业发生的资产负债表日后调整事项，通常包括下列各项：

（1）资产负债表日后诉讼案件结案，法院判决证实了企业在资产负债表日已经存在现时义务，需要调整原先确认的与该诉讼案件相关的预计负债，或确认一项新负债；

（2）资产负债表日后取得确凿证据，表明某项资产在资产负债表日发生了减值或者需要调整该项资产原先确认的减值金额；

(3) 资产负债表日后进一步确定了资产负债表日前购入资产的成本或售出资产的收入；

(4) 资产负债表日后发现了财务报表舞弊或差错。

公司在资产负债表日后收到该笔政府补助，不符合资产负债表日后调整事项的规定，因此不应作为调整事项计入 2021 年度。

综上所述，公司业绩快报披露的净利润与公司经审计的净利润存在差异，主要在于对该笔政府补助在 2021 年度是否符合确认条件存在理解偏差，公司在财务核算方面不存在内控缺陷。

8、关于职工薪酬支付

报告期内，你公司支付给职工以及为职工支付的现金 2,953.19 万元，应付职工薪酬本期减少金额 3,366.24 万元。

请你公司：

说明支付给职工以及为职工支付的现金与应付职工薪酬本期减少金额相差较大的原因及合理性。

【公司回复】

应付职工薪酬的发生额包括公司为公司员工支付和承担的薪酬福利、社保和公积金等，以及公司为劳务派遣工向劳务派遣公司支付的劳务费。由于报告期内公司向劳务派遣公司支付劳务费的方式除使用货币资金外，还存在使用票据的情形，因此支付给职工以及为职工支付的现金与应付职工薪酬本期减少金额相差较大。具体对应关系如下：

项目	序号	金额
应付职工薪酬本期减少金额	①	33,662,407.14
使用票据支付的劳务派遣费	②	3,625,671.00
应交税费-个人所得税期初余额	③	559,480.65
应交税费-个人所得税期末余额	④	54,669.23
支付给职工以及为职工支付的现金	⑤=①-②- (③-④)	29,531,924.72

综上所述,支付给职工以及为职工支付的现金与应付职工薪酬本期减少金额差异原因合理。

特此公告。

湖北华阳汽车变速系统股份有限公司

董事会

2022年6月15日