

关于中铁高铁电气装备股份有限公司首次公开  
发行股票并在科创板上市的发行注册环节  
反馈意见落实函中有关财务事项的说明  
大信备字[2021]第 1-10206 号

大信会计师事务所（特殊普通合伙）

WUYIGE CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS LLP.



大信会计师事务所  
北京市海淀区知春路1号  
学院国际大厦15层  
邮编 100083

WUYIGE Certified Public Accountants.LLP  
15/F, Xueyuan International Tower  
No. 1 Zhichun Road, Haidian Dist.  
Beijing, China, 100083

电话 Telephone: +86 (10) 82330558  
传真 Fax: +86 (10) 82327668  
网址 Internet: www.daxincpa.com.cn

## 关于中铁高铁电气装备股份有限公司首次公开发行 股票并在科创板上市的发行注册环节反馈 意见落实函中有关财务事项的说明

大信备字[2021]第 1-10206 号

中国证券监督管理委员会、上海证券交易所：

上海证券交易所于2021年6月7日转发的《发行注册环节反馈意见落实函》（以下简称“反馈意见落实函”）已收悉。作为中铁高铁电气装备股份有限公司（以下简称“发行人”或“公司”或“高铁电气”）的审计机构，大信会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“我们”）对落实函提及的发行人有关财务事项进行了审慎核查，现将核查情况予以说明。

### 问题五 关于关联交易

发行人招股说明书中披露，公司关联交易及关联方往来款项金额及占比较高，同类产品关联方与非关联方毛利率存在一定差异。

请发行人：（1）结合具体项目情况，补充披露城市轨道交通供电设备关联方毛利率高于非关联方毛利率的原因及合理性，是否存在利益输送情形；（2）对比关联方和非关联方客户合同约定的收款节点、信用期、回款周期、逾期金额及占比、质保金比例等方面的差异情况，说明是否存在关联方刻意延迟回款以占用发行人资金的情形。

请保荐机构及申报会计师进行核查，并发表核查意见。

#### 一、发行人补充披露情况

（一）结合具体项目情况，补充披露城市轨道交通供电设备关联方毛利率高于非关联方毛利率的原因及合理性，是否存在利益输送情形。

公司已在《招股说明书》“第七节 公司治理与独立性/十、发行人关联方及关联交易相关情况/（四）关联交易的必要性、合理性及公允性分析/2、关联交易公允性分析”中补充披露如下：

“（1）关联销售的毛利率分析

报告期内，公司关联销售主要集中于电气化铁路接触网产品和城市轨道交通供电设备，上述主要产品的关联销售毛利率与非关联销售毛利率的对比情况如下：

项目		类别	2020 年度	2019 年度	2018 年度
电气化铁路接触网产品	高铁产品	关联方	20.15%	23.93%	23.71%
		非关联方	35.95%	35.34%	29.25%
		小计	32.79%	33.03%	25.64%
	非高铁产品	关联方	17.78%	18.92%	13.49%
		非关联方	11.43%	18.26%	18.12%
		小计	15.16%	18.56%	15.04%
城市轨道交通供电设备		关联方	19.47%	25.01%	24.05%
		非关联方	13.15%	16.06%	16.30%
		小计	18.24%	22.19%	20.79%

关联方与非关联方业务的盈利能力差异主要体现在毛利率上。公司主要通过招投标程序获取业务，不同类业务由于产品应用领域、技术要求等不同，毛利率存在差异，而同类业务中各个项目的投资规模、招标方案、所需产品种类及竞争激烈程度等存在差异，导致项目之间毛利率存在差异。因此，公司关联交易和非关联交易毛利率差异源于各类业务毛利率差异及收入占比不同，而各类业务的毛利率又受不同项目的影响。

项目毛利率主要受技术标准、招标单位的实际产品需求、投标单位的竞争程度等因素影响。首先，技术标准高的铁路工程及城市轨道交通工程项目由于其所需产品工艺、稳定性、安全可靠性等指标要求更高，因此产品价格相应会有所提高，进而提升毛利率；其次，公司产品种类繁多，不同规格型号的产品价格差异较大，故公司的毛利率受客户实际需求的产品结构影响；再次，投标竞争越激烈，在竞标单位所提供的技术水平及产品性能差异不大的情况下，项目中标价格将越低，进而降低毛利率。

电气化铁路接触网产品主要应用于国内重要电气化铁路干线，客户群体为各铁路局、铁路专线公司以及铁路施工相关总包单位，高铁电气主要通过参与招标方式获取项目。不同类型项目的关联方与非关联方毛利率差异情况如下：

#### 1) 高铁产品

高铁市场进入门槛高、毛利率整体高于非高铁项目。该领域下游客户主要为建设单位（非关联方）、施工单位（以关联方为主）和运营维管单位（非关联方），随着“甲供”项目的增多，非关联方收入占比逐年升高。

高铁项目的非关联方毛利率高于关联方毛利率，主要是关联方作为施工单位负责招标的

项目，施工单位为控制自身成本、实现盈利，一般要求供应商的中标价低于业主的预算或限价，因此供应商的中标价通常较业主的预算更低。

### 2) 非高铁产品

非高铁领域市场竞争激烈，因此业主、施工方均有较强的议价能力，非高铁项目整体的毛利率均较低，2019年关联方毛利率与非关联方毛利率差异不大，2018、2020年度非高铁项目关联方与非关联方的毛利率差异主要是由于当年项目特点导致。

### 3) 城市轨道交通供电设备

2020年度，公司城市轨道交通供电设备销售的主要客户对应的项目毛利率情况如下：

客户名称	项目名称	是否关联方客户	毛利率	收入占比	毛利率贡献率
中国中铁下属单位	青岛地铁一号线	是	18.27%	7.00%	1.28%
	芜湖二号线	是	13.73%	6.94%	0.95%
	柳州公共（一期）	是	23.31%	6.00%	1.40%
	南昌轨道交通3号线	是	24.56%	4.44%	1.09%
	厦门地铁三号线	是	24.73%	3.98%	0.98%
	其他线路	是	19.21%	71.64%	13.77%
关联方项目合计			-	100.00%	19.47%
中国铁建下属单位	南宁地铁5号线	否	22.41%	7.48%	1.67%
	上海轨交15号线	否	19.30%	4.74%	0.92%
	南宁地铁2号线东延	否	27.68%	4.60%	1.27%
	苏州地铁5号线	否	17.74%	4.39%	0.78%
	杭州8号线	否	17.48%	3.16%	0.55%
	其他线路	否	17.36%	17.02%	2.96%
无锡地铁集团有限公司	无锡地铁三号线	否	7.28%	20.51%	1.49%
武汉地铁集团有限公司	武汉蔡甸线	否	5.65%	8.34%	0.47%
	其他线路	否	4.87%	9.93%	0.48%
中国交建下属单位	西安地铁14号线	否	1.87%	4.08%	0.08%
	成都地铁17号线	否	4.82%	3.15%	0.15%
其他客户	其他线路	否	18.44%	12.60%	2.33%
非关联方项目合计			-	100.00%	13.15%

注：1、毛利率贡献率=毛利率\*收入占比；2、收入占比为关联方、非关联方项目收入分别占关联方、非关联方总收入的比例。

2019年度，公司城市轨道交通供电设备销售的主要客户对应的项目毛利率情况如下：

客户名称	项目名称	是否关联方客户	毛利率	收入占比	毛利率贡献率
中国中铁下属单位	深圳地铁 6 号线	是	19.26%	9.97%	1.92%
	昆明地铁 4 号线	是	23.15%	8.58%	1.99%
	芜湖 1 号线	是	19.43%	8.28%	1.61%
	杭州地铁 16 号线	是	27.68%	5.75%	1.59%
	成都地铁 9 号线	是	27.07%	4.31%	1.17%
	其他线路	是	26.52%	63.11%	16.73%
关联方项目合计			-	100.00%	25.01%
中国铁建下属单位	厦门地铁二号线	否	19.80%	8.82%	1.75%
	深圳 9 号线二期	否	18.37%	3.59%	0.66%
	重庆环线	否	14.78%	2.83%	0.42%
	成都 10 号线	否	28.98%	2.49%	0.72%
	南宁 3 号线	否	29.30%	2.48%	0.73%
	其他线路	否	24.92%	11.48%	2.86%
武汉地铁集团有限公司	武汉地铁 7 号线南延	否	10.19%	13.94%	1.41%
	武汉蔡甸线	否	14.58%	12.42%	1.81%
广州地铁集团有限公司	广州地铁二十一号线	否	12.97%	16.87%	2.19%
	其他线路	否	7.27%	4.75%	0.35%
无锡地铁集团有限公司	无锡地铁三号线	否	7.39%	10.28%	0.76%
其他客户	其他线路	否	23.94%	10.05%	2.40%
非关联方项目合计			-	100.00%	16.06%

注：1、毛利率贡献率=毛利率\*收入占比；2、收入占比为关联方、非关联方项目收入分别占关联方、非关联方总收入的比例。

2018年度，公司城市轨道交通供电设备销售的主要客户对应的项目毛利率情况如下：

客户名称	项目名称	是否关联方客户	毛利率	收入占比	毛利率贡献率
中国中铁下属单位	郑州地铁 5 号线	是	21.90%	8.76%	1.92%
	福州地铁二号线	是	24.16%	8.21%	1.98%
	西安地铁四号线	是	31.05%	8.27%	2.57%
	沈阳地铁十号线	是	17.23%	5.45%	0.94%
	重庆环线	是	17.70%	5.42%	0.96%
	其他线路	是	24.55%	63.88%	15.68%
关联方项目合计			-	100.00%	24.05%
中国铁建下属单位	青岛地铁 13 号线	否	19.30%	5.34%	1.03%
	南宁 3 号线	否	20.60%	4.20%	0.87%
	常州地铁 1 号线	否	30.17%	3.99%	1.20%
	重庆环线	否	25.53%	3.28%	0.84%
	上海 13 号线	否	23.90%	1.82%	0.44%
	其他线路	否	25.17%	3.51%	0.88%

客户名称	项目名称	是否关联方客户	毛利率	收入占比	毛利率贡献率
武汉地铁集团有限公司	武汉地铁7号线一期	否	7.17%	24.49%	1.76%
广州地铁集团有限公司	广州地铁二十一条线	否	17.08%	21.52%	3.68%
	广州地铁十四号线	否	17.37%	16.44%	2.86%
	广州地铁四号线	否	20.03%	0.02%	0.00%
其他客户	其他线路	否	17.91%	15.39%	2.75%
非关联方项目合计			-	100.00%	16.30%

注：1、毛利率贡献率=毛利率\*收入占比；2、收入占比为关联方、非关联方项目收入分别占关联方、非关联方总收入的比例。

由上表可见，一方面，公司2020年度向中国中铁下属单位、中国铁建下属单位销售的城市轨道交通供电设备的相关项目毛利率较为接近，基本处于17%-25%的区间，其中，南宁地铁2号线东延的毛利率为27.68%，较其他城市轨道交通项目的毛利率区间偏高，主要系该项目业主更倾向于采用成熟、安全、可靠的产品，对供应商资质要求较高，而公司在上述项目具有明显的质量、业绩和技术领先优势，因此中标价格会相对更高；芜湖二号线的毛利率较其他城市轨道交通项目的毛利率区间偏低，主要系芜湖二号线采用了新开发的“单轨跨坐式C型接触轨”系列产品，该产品工艺更复杂、成本更高。另一方面，无锡地铁集团有限公司、武汉地铁集团有限公司、中国交建下属单位等客户的项目毛利率则较中国中铁下属单位、中国铁建下属单位的项目毛利率明显偏低，如无锡地铁三号线、武汉蔡甸线、西安地铁14号线、成都地铁17号线等项目毛利率均远低于整体非关联方平均毛利率，主要是由于近年来，随着PPP投资模式在城市轨道交通领域的快速推广，中国中铁、中国铁建以外的新的投资商（总承包商）以及除公司以外的其他同行业物资供应商进入城市轨道交通领域，为了提升市场份额或者保障自身利润，中国交建等总承包商在选择相关物资供应商时往往选择报价较低的物资供应商，而在地铁集团等业主单位在物资直采招投标中也大都选择报价较低的供应商，公司了巩固并进一步拓展市场地位，降低了项目整体报价，导致该类客户销售毛利率较低，从而拉低了该类客户（非关联方）整体的销售毛利率。

2019年度公司向中国中铁、中国铁建销售的城市轨道交通供电设备的相关项目毛利率整体较武汉地铁集团有限公司、广州地铁集团有限公司及无锡地铁集团有限公司等客户的项目毛利率明显更高，如武汉地铁7号线南延、无锡地铁三号线等项目毛利率均远低于整体非关联方项目平均毛利率，主要系上述客户在项目招投标中往往选取报价较低者中标，公司对以上客户的相关城市轨道交通项目的投标过程中降低了项目整体报价，导致该类客户销售毛利率较低，从而拉低了该类客户（非关联方）整体的销售毛利率。

2018年度公司向非关联方销售的城市轨道交通供电设备毛利率较低主要系受武汉地铁集

团有限公司的项目影响，当年武汉地铁7号线一期项目毛利率远低于整体非关联方平均毛利率，主要系该项目在招投标中选取报价较低者中标，竞争较为激烈，公司对以上客户的相关城市轨道交通项目的投标过程中降低了项目整体报价，导致该客户销售毛利率较低，从而拉低了非关联方整体的销售毛利率。

综上，城市轨道交通供电设备领域，自2018年起，关联方毛利率较非关联方毛利率高，主要是由于近年来，随着PPP投资模式在城市轨道交通领域的快速推广，中国中铁、中国铁建以外的新的投资商（总承包商）进入城市轨道交通领域，加剧了城市轨道交通供电设备市场竞争程度，公司为了巩固并进一步拓展市场地位，在相关城市轨道交通项目的投标过程中降低了项目整体报价，导致该类客户（非关联方）销售毛利率较低。”

## 二、发行人说明情况

### （一）合同约定的收款节点、质保金比例

对于合同约定的收款节点，关联方与非关联方客户不存在明显差异，通常在货物到货验收合格的一定时间内支付货款；部分项目因自身特点，一定比例的货款需在安装完毕、线路验收后支付。通常而言，铁路及城市轨道交通建设项目工程量大、周期长，客户付款情况主要受项目建设进度、公司供货批次影响。此外，公司非关联方客户主要为地方铁路局、铁路专线公司、各城市地铁公司，结算手续相较于中国中铁下属单位更为复杂、周期更长，因此非关联方客户付款进度一定程度受到结算审批手续的影响。

公司与客户签订的重大销售合同中，关于收款节点、质保金比例的典型条款如下：

客户名称	是否关联方	项目名称	合同约定的收款节点、质保金比例
中铁电气化局集团有限公司上海电气化工程分公司	是	杭绍台铁路	货款分期支付。到货验收合格，且买方在收到卖方开具的增值税专用发票并通过税务认证后的 30 天内，向卖方支付该批货物 30%的价款，安装完成后支付至该批货物的 80%，工程开通验收合格后支付至该批货物的 95%，剩余 5%作为质保金。
中铁四局集团电气化工程有限公司	是	芜湖 2 号线一期	材料运抵甲方指定地点并初验合格后，甲方支付到货材料总价的 40%；材料经安装或敷设后 1 年内，甲方支付至到货材料总价的 70%；材料通过最终验收合格后 24 个月内，甲方支付至到货材料总价的 95%；合同总价的 5%作为质保金。
中铁电气化局集团有限公司郑州分公司	是	鲁南高铁	到货验收合格、买方出具或认可的验收单据，且买方在收到卖方开具的增值税专用发票并通过认证的 45 天内，向卖方支付该批货物 60%的价款，安装完成后支付该批货物 30%的价款，工程开通验收合格后支付该批货物 5%的价款，剩余 5%作为质保金。
中铁电气化局集团有限公司上海电气化工程分公司	是	芜湖轨道交通 1 号线	货款分期支付。到货验收合格，且买方在收到卖方开具的增值税专用发票并通过认证的 30 天内，向卖方支付该批货物 60%的价款，工程

客户名称	是否关联方	项目名称	合同约定的收款节点、质保金比例
司			开通验收合格后支付该批货物 35%的价款，剩余 5%作为质保金。
昌九城际铁路股份有限公司	否	昌赣客专	卖方将增值税专用发票、买方出具或认可的验收单据送交物资代理公司，经物资代理公司确认无误后，统一交送买方审核，在扣除该批物资价值 5%的质量保证金后，在到货验收合格后 30 日内，向卖方支付该批物资 95%的价款，剩余 5%作为质保金。
中国铁路广州局集团有限公司	否	赣深铁路广东段	货款分期支付，卖方按照合同约定在交货点验收合格，买方取得卖方开具的增值税专用发票及付款申请书后，按照合同条款约定对单据的真实性、准确性进行审核，在扣除该批物资价值 5%的质量保证金后，在到货检查合格后 30 日内向卖方支付该批物资 95%的价款。
广州地铁集团有限公司	否	广州轨道交通二十一号线	1、预付款：合同总价的 10%，在买方收到卖方提交的付款单之日起 40 个工作日内支付； 2、进度付款：合同总价的 20%，于最后一次设计联络会议后，买方收到卖方付款单之日起 40 个工作日内支付； 3、到货付款：设备材料总价的 45%，于每批货物到货后、买方收到卖方付款单之日起 40 个工作日内按照货物价值的 45%支付； 4、预验收付款：预验收完成且合同结算经审定后，支付至结算审定价的 95%；剩余 5%作为质保金。
武汉地铁集团有限公司	否	武汉轨道交通 7 号线一期	1、预付款：货物价格的 10%，在业主收到供应商提交的付款单之日起三十天内支付； 2、到货付款：到货设备总金额的 60%，在货物按合同条款办妥到货手续、业主收到供应商付款单之日起三十天内支付； 3、初步验收付款：通过初步验收后，业主收到供应商付款单之日起三十天内，支付至合同结算金额的 95%；剩余 5%作为质保金。

对于合同约定的质保金比例，关联方与非关联方客户不存在明显差异，通常为合同总价款的5%，在产品未发生质量问题且质保期结束后，由客户不计息地返还公司。

## （二）信用期

公司对客户未设置明确的信用期。从客户的一般回款周期来看，报告期各期末应收账款的逾期金额主要为账龄超过两年的应收账款，但不包含尚在质保期约定期限内的质保金金额。因此在信用期设置方面，关联方客户与非关联方客户没有差异。

## （三）回款周期及期后回款情况

### 1、回款周期

公司在取得客户出具的验收结算单的同时取得对客户的收款权利，应收账款多数在一年以内可以回款，少部分在两年回款。

报告期各期末，公司应收账款（含质保金）账龄分布如下：

关联方：



单位：万元

项目	2020年12月31日		2019年12月31日		2018年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1年以内	34,342.26	73.75%	22,633.83	56.34%	42,529.07	69.98%
1-2年	5,671.17	12.18%	10,287.49	25.61%	5,814.52	9.57%
2年内小计	40,013.42	85.93%	32,921.33	81.95%	48,343.59	79.55%
2-3年	3,869.34	8.31%	1,754.75	4.37%	5,544.86	9.12%
3-4年	526.20	1.13%	1,763.17	4.39%	1,633.77	2.69%
4-5年	511.87	1.10%	161.59	0.40%	2,909.81	4.79%
5年以上	1,641.88	3.53%	3,569.84	8.89%	2,339.73	3.85%
合计	46,562.71	100.00%	40,170.69	100.00%	60,771.75	100.00%

非关联方：

单位：万元

项目	2020年12月31日		2019年12月31日		2018年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1年以内	22,866.94	61.48%	23,467.10	71.72%	21,522.92	74.89%
1-2年	9,360.95	25.17%	4,889.00	14.94%	3,789.43	13.19%
2年内小计	32,227.90	86.64%	28,356.10	86.66%	25,312.35	88.08%
2-3年	3,193.57	8.59%	3,061.88	9.36%	2,214.68	7.71%
3-4年	1,311.23	3.53%	687.05	2.10%	528.51	1.84%
4-5年	384.64	1.03%	164.01	0.50%	188.33	0.66%
5年以上	78.14	0.21%	450.40	1.38%	495.65	1.72%
合计	37,195.48	100.00%	32,719.44	100.00%	28,739.52	100.00%

报告期各期末，公司应收账款（含质保金）的账龄主要集中在两年内，2018年末、2019年末及2020年末，账龄两年以内应收账款占各期末余额的比例分别为82.29%、84.07%、86.25%。

2018年末、2019年末，公司关联方账龄两年以内应收账款占比略低，主要因中铁武汉电气化局3,169.07万元应收账款长期未回，公司已对此全额计提坏账准备，并在积极协调后，中铁武汉电气化局于2020年偿还2,000.00万元，承诺剩余款项在2021年底前偿还完毕。2020年末，关联方账龄两年以内应收账款占关联方总应收账款的比例为85.93%，非关联方相应比例为86.64%，两者在报告期内逐渐趋于一致，因此关联方与非关联方客户在回款周期上不存在明显差异。

## 2、期后回款情况

截至2021年6月25日，报告期各期末应收账款（含质保金）期后回款情况如下：

关联方：

单位：万元

应收账款余额截止时间	应收账款余额	期后回款金额	未回款金额	期后回款比例
2020年12月31日	46,562.71	14,805.39	31,757.33	31.80%
2019年12月31日	40,170.69	31,762.91	8,407.78	79.07%
2018年12月31日	60,771.75	55,703.14	5,068.61	91.66%

非关联方：

单位：万元

应收账款余额截止时间	应收账款余额	期后回款金额	未回款金额	期后回款比例
2020年12月31日	37,195.48	15,366.03	21,829.45	41.31%
2019年12月31日	32,719.44	22,762.65	9,956.79	69.57%
2018年12月31日	28,739.52	25,186.54	3,552.99	87.64%

从期后回款情况可以看出，截至2021年6月25日，公司应收账款期后一年回款比例70%左右，期后两年回款比例90%左右，大部分应收账款可在两年内收回。对于关联方和非关联方客户，期后回款情况不存在明显差异。

对于2019年末应收账款，由于广州地铁集团有限公司、北京磁浮交通发展有限公司结算手续较为繁杂、付款周期长，导致非关联方期后回款比例较低，公司对此已采取多项措施，加强对非关联方客户的催款力度；对于2020年末应收账款，关联方客户未回款主要涉及芜湖轨道交通2号线、青岛地铁8号线等个别项目，因工程进度原因尚未结算完毕，预计于2021年三季度回款。

#### （四）逾期金额及占比

由于公司对客户未设置明确的信用期，根据回款的一般周期，以应收账款账龄两年以内、两年以上列示如下：

关联方：

单位：万元

项目	2020年12月31日		2019年12月31日		2018年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
2年以内	40,013.42	85.93%	32,921.33	81.95%	48,343.59	79.55%
2年以上	6,549.29	14.07%	7,249.36	18.05%	12,428.16	20.45%
合计	46,562.71	100.00%	40,170.69	100.00%	60,771.75	100.00%

非关联方：

单位：万元

项目	2020年12月31日		2019年12月31日		2018年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例

项目	2020年12月31日		2019年12月31日		2018年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
2年以内	32,227.90	86.64%	28,356.10	86.66%	25,312.35	88.08%
2年以上	4,967.58	13.36%	4,363.34	13.34%	3,427.17	11.92%
合计	37,195.48	100.00%	32,719.44	100.00%	28,739.52	100.00%

报告期各期末，公司应收账款（含质保金）两年以上账龄占比分别为13.74%、15.94%、17.72%。

对于关联方长账龄应收账款，公司在收回中铁武汉电气化局等应收账款后，截至2020年末，与非关联方客户的长账龄余额占比已趋于一致，不存在明显差异。

综上所述，公司对于关联方和非关联方客户的合同约定收款节点、质保金比例、信用政策基本保持一致，报告期内的一般回款周期、逾期金额占比无明显差异，不存在关联方刻意延迟回款以占用公司资金的情形。

### 三、中介机构核查

#### （一）核查过程

申报会计师履行了如下核查程序：

- 1、访谈了发行人的管理层，了解不同客户下的城市轨道交通项目毛利率差异的原因；
- 2、分项目计算各年度主要关联方与非关联方对应的项目毛利率，对比分析了关联方与非关联方毛利率差异情况，结合客户类型、市场开拓及合作情况等分析了毛利率差异的原因；
- 3、获取发行人主要线路的合同，对比分析关联方和非关联方合同约定的收款节点、质保金比例的条款，获取发行人应收账款账龄、期后回款等情况，分析是否存在关联方刻意延迟回款以占用公司资金的情形。

#### （二）核查结论

经核查，申报会计师认为：

- 1、城市轨道交通供电设备关联方毛利率高于非关联方毛利率主要源于中国中铁、中国铁建以外的新的投资商（总承包商）及地铁集团等业主单位在招投标中往往选取报价较低者中标，发行人为了巩固并进一步拓展市场地位，在拓展以上城市轨道交通项目的过程中降低了项目整体报价，拉低了非关联方整体毛利率；
- 2、发行人对于关联方和非关联方客户的合同约定收款节点、质保金比例、信用政策基本保持一致，报告期内的一般回款周期、逾期金额占比无明显差异，不存在关联方刻意延迟回款以占用公司资金的情形。

### 问题六 关于新收入准则的提前适用

发行人间接控股股东中国中铁属于在境内和境外同时上市的上市公司，自2018年1月1日起开始使用新收入准则，发行人作为中国中铁下属企业，于2019年1月1日开始适用新收入准则。

请发行人说明自2019年1月1日开始适用新收入准则是否符合《财政部关于修订印发〈企业会计准则第14号—收入〉的通知》（财会〔2017〕22号）的相关规定。

请保荐机构及申报会计师进行核查，并发表核查意见。

#### 一、发行人说明情况

根据《财政部关于修订印发〈企业会计准则第14号—收入〉的通知》（财会〔2017〕22号）的相关规定：“在境内外同时上市的企业以及在境外上市并采用国际财务报告准则或企业会计准则编制财务报表的企业，自2018年1月1日起施行；其他境内上市企业，自2020年1月1日起施行；执行企业会计准则的非上市企业，自2021年1月1日起施行。同时，允许企业提前执行。”根据证监会2020年1月16日发布的《发行监管问答——关于申请首发企业执行新收入准则相关事项的问答》：“申请首发企业应当自2020年1月1日起执行新收入准则。申请首发企业已在境外上市且其财务报表按照新收入准则或新收入准则相对应的国际财务报告准则或香港财务报告准则编制的，或者母公司在境外上市且其境外财务报表按照新收入准则或新收入准则相对应的国际财务报告准则或香港财务报告准则编制的，或者子公司在境外上市且其境外财务报表按照新收入准则或新收入准则相对应的国际财务报告准则或香港财务报告准则编制的，可以将首次执行日提前至2018年1月1日。其他申请首发企业原则上不允许提前执行新收入准则。”

另一方面，根据《财政部关于修订印发〈企业会计准则第21号—租赁〉的通知》（财会〔2018〕35号）的相关规定：“一、在境内外同时上市的企业已经在境外上市并采用国际财务报告准则或企业会计准则编制财务报表的企业，自2019年1月1日起施行；其他执行企业会计准则的企业自2021年1月1日起施行。二、母公司或子公司在境外上市且按照国际财务报告准则或企业会计准则编制其境外财务报表的企业，可以提前执行本准则，但不应早于其同时执行我部2017年3月31日印发的《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》和2017年7月5日印发的《企业会计准则第14号—收入》的日期。”

公司间接控股股东中国中铁属于在境内和境外同时上市的上市公司，已按照财会〔2017〕22号文件的规定自2018年1月1日起开始使用新收入准则。因此公司属于《发行监管问答——关于申请首发企业执行新收入准则相关事项的问答》规定的可以提前适用新收入准则的企业。公司申请在全国股转系统挂牌时，由于相关监管部门未发布是否可以执行新收入准则的问答，因此公司结合自身情况，并考虑到保持在公开转让说明书等文件中信息披露的有效性，且会

计政策变更需履行相关内部决策程序，因此在经2019年4月召开的2018年年度股东大会决议自2019年1月1日开始适用新收入准则。

考虑到《财政部关于修订印发〈企业会计准则第14号—收入〉的通知》（财会〔2017〕22号）及《发行监管问答——关于申请首发企业执行新收入准则相关事项的问答》对新收入准则首次执行日期的具体要求并结合公司自身情况，公司于2021年6月25日召开了第二届董事会第三次会议，决议将新收入准则的首次执行日期调整为2020年1月1日。同时结合对新租赁准则首次执行日期的相关要求，公司同时决议将新租赁准则的首次执行日期调整为2021年1月1日。

新收入准则首次执行日期调整后，对公司财务数据的影响情况如下：

单位：万元

合并报表项目	2019年12月31日	影响金额	2020年1月1日
资产：			
应收账款	68,132.24	-19,356.73	48,775.50
递延所得税资产	966.53	-101.28	865.25
其他非流动资产	779.43	20,031.90	20,811.34
负债：			
预收款项	3,082.24	-3,082.24	-
合同负债		2,727.64	2,727.64
其他流动负债	9,722.18	354.59	10,076.77
股东权益：			
盈余公积	1,389.19	37.86	1,427.04
未分配利润	23,829.96	526.27	24,356.23
少数股东权益	1,153.14	9.77	1,162.90

续)

母公司报表项目	2019年12月31日	影响金额	2020年1月1日
资产：			
应收账款	59,728.37	-14,656.17	45,072.20
递延所得税资产	312.27	-66.80	245.47
其他非流动资产	779.43	15,101.53	15,880.96
负债：			
预收款项	2,352.00	-2,352.00	
合同负债		2,081.42	2,081.42
其他流动负债	9,703.57	270.58	9,974.16
股东权益：			
盈余公积	1,389.19	37.86	1,427.04
未分配利润	12,486.53	340.70	12,827.23

公司根据首次执行新收入准则的累计影响数，调整2020年1月1日的留存收益及财务报表相关项目金额，公司仅对在首次执行日尚未完成的合同的累计影响数进行调整，可比期间财务信息不受影响。

适用新收入准则对公司现有业务模式、合同条款、收入确认等方面的执行不存在重大影响，但存在一定的科目报表重分类，同时结合新金融工具准则和新租赁准则的影响，与前次申报报表相比，本次会计政策调整后的合并口径申报财务报表主要财务数据的调整情况如下：

单位：万元

2019年12月31日				
合并资产负债表项目	本次调整后财务报表	首次申报财务报表	调整金额	调整比例
应收账款	68,132.24	48,775.50	19,356.74	28.41%
使用权资产		37.15	-37.15	
递延所得税资产	966.53	865.25	101.28	10.48%
其他非流动资产	779.43	20,811.34	-20,031.91	-2570.06%
资产合计	187,700.90	188,311.95	-611.05	-0.33%
预收账款	3,082.24		3,082.24	100.00%
合同负债		2,727.64	-2,727.64	
一年内到期的非流动负债	78.00	115.58	-37.58	-48.18%
其他流动负债	9,722.18	10,076.77	-354.59	-3.65%
负债合计	125,093.24	125,130.82	-37.58	-0.03%
盈余公积	1,389.19	1,427.00	-37.81	-2.72%
未分配利润	23,829.96	24,355.85	-525.89	-2.21%
归属于母公司股东权益合计	61,454.53	62,018.23	-563.70	-0.92%
少数股东权益	1,153.14	1,162.90	-9.76	-0.85%
股东权益合计	62,607.66	63,181.13	-573.47	-0.92%

注：1、上述调整比例为调整金额与本次调整后数据的比值，下同；2、应收账款与其他非流动资产变动金额较大主要系将首次申报2019年末质量保证金由其他非流动资产重分类至应收账款；3、预收账款与合同负债变动金额较大主要系将首次申报2019年末合同负债、其他流动负债重分类至预收账款所致。

续)

单位：万元

2020年度				
合并利润表项目	本次调整后财务报表	首次申报财务报表	调整金额	调整比例
营业成本	104,717.98	104,715.77	2.21	0.00%
销售费用	2,547.81	2,547.81		

财务费用	963.34	965.12	-1.78	-0.19%
信用减值损失	2,775.04	2,775.04	-	
营业利润	19,105.09	19,105.51	-0.42	-0.00%
利润总额	19,330.73	19,331.16	-0.43	-0.00%
所得税费用	2,888.99	2,888.99		
净利润	16,441.74	16,442.17	-0.43	-0.00%
归属于母公司股东的净利润	15,882.63	15,883.05	-0.42	-0.00%
少数股东损益	559.12	559.12		

2019年度

合并利润表项目	本次调整后财务报表	首次申报财务报表	调整金额	调整比例
营业成本	95,842.54	98,145.95	-2,303.41	-2.40%
销售费用	5,314.06	3,004.01	2,310.05	43.47%
财务费用	257.90	264.95	-7.05	-2.74%
信用减值损失	409.63	588.49	-178.86	-43.66%
营业利润	16,687.75	16,866.18	-178.43	-1.07%
利润总额	16,833.62	17,012.05	-178.43	-1.06%
所得税费用	2,383.05	2,409.88	-26.83	-1.13%
净利润	14,450.56	14,602.17	-151.61	-1.05%
归属于母公司股东的净利润	13,955.78	14,106.52	-150.74	-1.08%
少数股东损益	494.79	495.65	-0.86	-0.17%

注：1、2019年营业成本与销售费用调整金额较大，主要系将运输费用由营业成本重分类至销售费用所致；2、信用减值损失变动主要系将首次申报2019年末质量保证金由其他非流动资产重分类至应收账款后按照账龄重新计算坏账所致。

综上，公司将新收入准则的首次执行日期调整为2020年1月1日，同时将新租赁准则首次执行日期调整为2021年1月1日，调整后公司新收入准则的首次执行日期符合《财政部关于修订印发〈企业会计准则第14号—收入〉的通知》（财会〔2017〕22号）等相关规定。同时，公司不存在滥用会计政策或者会计估计及会计基础工作薄弱和内控缺失的情况，且相关更正信息是否已恰当披露。本次调整对公司相应期间净利润、净资产的影响数很小，均不足2%，低于《上海证券交易所科创板发行上市审核问答（二）》问题16中“累积净利润影响数达到当年净利润的20%以上（如为中期报表差错更正则以上一年度净利润为比较基准）或净资产影响数达到当年（期）末净资产的20%以上”的标准，公司符合科创板发行上市条件，本次调整对公司发行上市不构成重大影响。

## 二、中介机构核查情况

### **（一）核查过程**

申报会计师履行了如下核查程序：

1、参照财政部、证监会对于企业执行新收入准则的规定，判断发行人新收入准则的适用时点是否符合相关要求；

2、查看《财政部关于修订印发〈企业会计准则第14号—收入〉的通知》的具体要求，判断发行人是否违反该规定。

### **（二）核查结论**

经核查申报会计师认为：

1、发行人已将新收入准则的首次执行日期调整为2020年1月1日，同时将新租赁准则的首次执行日期调整为2021年1月1日，调整后发行人新收入准则的首次执行日期符合《财政部关于修订印发〈企业会计准则第14号—收入〉的通知》（财会〔2017〕22号）等相关规定；

2、发行人不存在滥用会计政策或者会计估计及会计基础工作薄弱和内控缺失的情况，且相关更正信息是否已恰当披露；

3、本次调整对发行人相应期间净利润、净资产的影响数很小，发行人仍符合科创板发行上市条件，本次调整对发行人发行上市不构成重大影响。



(此页无正文，为大信会计师事务所（特殊普通合伙）《关于中铁高铁电气装备股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的发行注册环节反馈意见落实函中有关财务事项的说明》之签字页)



中国注册会计师：  
(项目合伙人)



中国注册会计师：



中国注册会计师：中国注册会计师 杨彦东  
编号：1140100160024



2021年6月28日

