

东莞市诺丽科技股份有限公司

关于 2024 年半年报问询函的回复说明

东莞市诺丽科技股份有限公司（证券简称：诺丽科技，证券代码：874088，以下或称“公司”）于 2024 年 11 月 1 日收悉全国股转公司挂牌公司管理一部下发的《关于对东莞市诺丽科技股份有限公司的半年报问询函》（公司一部半年报问询函【2024】第 13 号，以下简称《半年报问询函》），现对该《半年报问询函》相关问题情况回复说明如下：

1、关于商誉

报告期初，你公司计提商誉减值 271.32 万元，主要系 2023 年 7 月购买有北京国联众泰科技有限公司（以下简称“北京国联”）100%股份，支付对价为 2,000 万元，相应确认商誉 1,879.11 万元。

根据你公司对年报问询函的回复，北京国联截至 2022 年 10 月 31 日的合并财务会计报表期末净资产额为 214.97 万元，经采用收益法评估，剔除浩吉铁路股份有限公司（蒙华铁路）网轨一体化产品之装车许可评估值 1,000 万元，北京国联截至评估基准日（2022 年 10 月 31 日）的股东权益价值评估值为 2,230 万元。北京国联 2023 年开展业务未达预期，全年实现营业收入 260.73 万元，净利润为 56.34 万元。2023 年年审期间，你公司聘请广东联信资产评估土地房地产估价有限公司对北京国联的商誉进行减值测试，基于 2023 年度北京国联的业务开展情况，对其未来业绩进行了更为审慎的预测，调低了收入和利润的预期，导致北京国联相关资产组的评估值较前次有所下滑，可收回金额为 1,612.69 万元，公司据此结果计提了商誉减值准备 271.32 万元。

报告期你公司未对北京国联新增计提商誉减值准备。

请你公司：

（1）说明收购时点对北京国联收益法评估的主要参数选取情况，2023 年

年审期间更换评估机构对北京国联重新进行评估的原因；

（2）列示北京国联截至报告期末业务开展情况及主要财务数据，包括但不限于营业收入、净利润、净资产等；

（3）说明报告期末商誉减值测试的过程与方法，包括但不限于可回收金额确定方法、重要假设和关键参数选取情况及依据，进一步说明报告期末未计提商誉减值准备的合理性。

【回复】

一、说明收购时点对北京国联收益法评估的主要参数选取情况，2023 年年
审期间更换评估机构对北京国联重新进行评估的原因

收购时点，对北京国联收益法评估主要选取了收入、毛利率、费用率、折现率等关键参数。2023 年年审期间，公司更换评估机构对北京国联重新进行评估的原因主要系评估目的发生了变化，最初的评估目的是收购，而 2023 年年审期间的评估目的是以 2023 年年度财务报告为目的，更好地保证公司 2023 年年度报告的准确性，进而推动当时进行的上市尽调工作，因此更换了评估机构进行评估。

二、列示北京国联截至报告期末业务开展情况及主要财务数据，包括但不限于营业收入、净利润、净资产等

截至报告期末，北京国联主要参与了国内相关大铁项目的竞标工作，并已中标大秦铁路 2024 年第一批机车 3C 联合采购项目。北京国联的主要财务数据具体如下：

主要财务数据 (合并口径)	2024 年 1-6 月/ 2024 年 6 月 30 日 (未经审计)	2023 年度/ 2023 年 12 月 31 日 (经审计)	2023 年 1-6 月/ 2023 年 6 月 30 日 (未经审计)
总资产（万元）	1,027.75	1,008.16	178.46
净资产（万元）	80.81	177.23	133.21
营业收入（万元）	0.25	267.53	6.80
净利润（万元）	-96.42	23.22	-20.81

三、说明报告期末商誉减值测试的过程与方法，包括但不限于可回收金额确定方法、重要假设和关键参数选取情况及依据，进一步说明报告期末未计提商誉减值准备的合理性

一方面，如上表所示，北京国联的收入主要在第四季度确认，收入确认存在一定季节性因素特点，半年度报告数据不能完全反映出北京国联全年正常的收益情况；另一方面，结合公司会计政策，减值测试于每年末进行，2024 年半年报未做商誉减值测试。因此，报告期末公司未计提商誉减值准备，具有合理性。

2、关于存货

报告期末你公司存货账面价值 52,260,799.89 元，比期初增加 55.25%，半年报解释主要系本期部分境外销售的设备系验收确认收入，而报关及验收周期较长，导致在产品余额增加。

请你公司说明在产品核算的具体内容，已销售未验收设备在在产品核算的原因及合理性，境外销售设备平均报关及验收周期、报告期后设备验收及结转情况，未对在产品进行存货跌价准备计提的依据及合理性。

【回复】

一、说明在产品核算的具体内容，已销售未验收设备在在产品核算的原因及合理性，境外销售设备平均报关及验收周期、报告期后设备验收及结转情况，未对在产品进行存货跌价准备计提的依据及合理性

公司在产品核算的具体内容主要有直接材料、直接人工、制造费用，包括在公司未发出的在产品以及已发出客户项目现场尚未确认收入的在产品。其中，已发出未验收设备在在产品核算，主要原因系发出原材料、半成品等散件尚需要在客户项目现场进行安装调试，而此前主要风险和报酬并未发生转移，故而列在在产品核算，具有合理性。

报告期末，公司主要境外销售设备系在线检测产品首次实现境外销售 387.69 万元。该项目所要求的材料较为特殊，定制采购周期较长，导致整个前期的投入工期较长，同时需境外客户过境公司进行设备首检，首检完成且境外

客户通知后方能发货；此后，由于公司该非标定制设备系首次报关出口，报关耗时较长，约一个月；货到现场后，经安装调试且境外客户验收合格后方可确认收入，目前仍在验收中。

报告期后，设备陆续确认收入，同时结转成本。由于存货的生产成本低于可变现净值，故未对在产品计提存货跌价准备，具有合理性。

3、关于研发费用

你公司本期发生研发费用 18,102,754.38 元，同比增长 56.80%。半年报解释主要原因是本期研发人员增加，相应的薪酬增加，以及新产品研发相应的材料费增加。

请你公司：

（1）说明在研项目具体内容及后续用途、研发模式（委外研发或自主研发）、研发进展及最新成果；

（2）说明研发人员与项目人员划分方式、研发费用归集具体方法，报告期研发费用大幅增加的原因及合理性，研发费用归集是否规范。

【回复】

一、说明在研项目具体内容及后续用途、研发模式（委外研发或自主研发）、研发进展及最新成果

报告期内，公司在研项目具体内容及后续用途、研发模式（委外研发或自主研发）、研发进展及最新成果如下：

在研项目	研发费用 (万元)	具体内容	后续用途	研发模式	研发进展	最新成果
高速分立器件测试系统	480.50	高速分立器件测试系统研发	二极管、三极管、MOS 管测试领域量产销售	自主研发	进行中	demo 研发中
12 寸全自动探针台		12 寸全自动探针台研发	集成电路、分立器件等 8 寸、12 寸晶圆多芯测试领域量产销售	自主研发	进行中	已完成整机装配和调试，全流程跑片测试中
跨座式单轨列车走行部动态监测系统研发	178.17	跨座式单轨列车走行部动态系统研发	为重庆跨座式轨道列车走形部监测项目提供技术基础	自主研发	进行中	已初步完成走行部各部件故障振动模型的建立，待装车后持续优化升级故障模型算法
列车车轮探伤在线检测系统	166.22	大铁探伤检测	对动车组车轮滚动圆处产生擦伤、车轮产生表面裂纹和内部裂纹进行检测，提前预知车轮擦伤情况	自主研发	进行中	系统超声信号采集装置搭建
载人巡检小车	138.07	载人式轨道巡检系统装置	提高或替代工务轨道巡检工作	自主研发	进行中	工程样机及核心算法工程验证并推广试用中
列车智能巡检机器人	112.03	轨道交通列车车底关键部件巡检	通过自动化机器人技术、图像识别处理技术，逐步实现日检作业的自动化、智能化，缓解库内检修压力，减少人员工作强度	自主研发	进行中	车底关键部件的多角度故障检测识别算法开发
360 度全车检测系统研发	111.16	轨道交通列车车身 360 度检测	新的试验方案推广到新的项目使用	自主研发	进行中	已完成彩色采集模组研发
针对多弓型的多相机组合成像检测方案	88.69	列车受电弓检测	用于多种弓型的检测项目	自主研发	进行中	已完成最新版视觉方案，以及电气设计、结构设计
车载弓网动态监测系统研发	82.55	地铁线路加装车载弓网检测系统研发	重点检测受电弓碳滑板磨损原因，以支持后续维护维保工作	自主研发	进行中	已开发完成，试用测试中

在研项目	研发费用 (万元)	具体内容	后续用途	研发模式	研发进展	最新成果
跨座式单轨车辆受电弓研发(受电弓创新团队)	78.94	跨座式单轨受电弓装置和铜滑块研发	为重庆区域供货（受电弓装置和铜滑块）	自主研发	进行中	受电弓装置和铜滑块已完成材料配方及结构的设计开发优化，经过小批量装车验证，各项指标初步满足现场应用要求
智慧段场系统一期产品研发	72.05	信创化和产品云化	依托云开发平台的建设加快产品化的进程、规范各产品的技术框架和开发模式、提高开发效率降低开发成本，云开发平台提供统一的通用基础服务、基础组件、通用功能、快速开发等，以提高各产品之间工作成果的复用	自主研发	进行中	信创国产化环境搭建、WEB3D引擎开发
STS-智慧段场运维系统研发	67.87	列车智能运维管理系统	结合先进车载传感器数据和大数据技术，对列车运行数据进行实时监控、传输、收集、处理、存储，为列车运行提供实时状态（含司机操作）监测、故障预报警、故障诊断、数据查询、预防性分析、健康评估分析等服务	自主研发	已完成	已正式装配并正常运行中
车辆智能运维系统二期产品研发	61.95	列车智能运维管理系统	此系统以集成全场段设备和列车利用智能化技术，实现列车故障的精准预测预防，运营优化及客流数据分析，强化联机事件处理和应急处置协作链路	自主研发	进行中	故障分析验证中、健康报告试验中
STS-列车车辆运行安全地面综合检测系统	61.24	列车车辆安全地面综合检测	自动识别车轮擦伤、剥离、多边形、径跳超限，减少对车辆、轨道部件的伤损；识别车辆重量，对超出限载的车辆进行报警	自主研发	进行中	自动识别车轮擦伤、剥离、多边形、径跳超限，减少对车辆、轨道部件的伤损已完成，待现场试验验证

在研项目	研发费用 (万元)	具体内容	后续用途	研发模式	研发进展	最新成果
接触网悬挂状态巡检机器人	28.78	自带动力的接触网几何参数及悬挂抓拍检测小车	为大铁供电段车站内辅助线路提供接触网悬挂巡检小车，补全工程车无法覆盖的线路，提高检修效率	自主研发	进行中	已完成部分设计方案
基于深度学习的弓网接触状态与磨耗程度识别及列车智能巡检机器人系统研究	25.57	弓网接触状态与磨耗程度识别技术研究；基于深度学习的列车智能巡检机器人系统研究	应用于山东区域地铁线路的轨旁监测、巡检机器人	自主研发	进行中	已完成部分设计方案及检测算法
动车组全车状态智能检测装备系统	17.28	动车组车底巡检机器人检测及车身 360 度检测	对列车车身关键部件的丢失、松动、旋转、断裂、表面缺陷、油、异物进行检查及仪表指示检测	自主研发	进行中	产品方案已研发完成，并安装到了现场，待进行现场实验
车载接触网运行状态检测装置(大铁 3C)	11.35	大铁 3C 产品的继续研发	国铁 3C 产品销售	自主研发	进行中	已完成新算法研发，并在神木工程车进行验证
博士工作站等其他	27.85	-	-	-	进行中	-

二、说明研发人员与项目人员划分方式、研发费用归集具体方法，报告期研发费用大幅增加的原因及合理性，研发费用归集是否规范

公司对从事研发活动的人员，人工费用根据公司实际情况，按照各研发项目当月所耗用的研发人员人工在各研发项目之间进行核算。另外，对于研发活动的仪器、设备的折旧费用，根据公司实际情况，按照各研发项目当月所耗用的研发仪器、设备工时占当月研发仪器、设备的总工时的比例在各研发项目之间进行分配。

报告期，研发费用大幅增加的原因主要系公司增加了子公司研发团队，以研发高速分立器件测试系统和 12 寸全自动探针台，相应增加职工薪酬及材料费，具有合理性，研发费用归集规范。

（以下无正文）

（本页无正文，为《东莞市诺丽科技股份有限公司关于 2024 年半年报问询函的回复说明》的签章页）

东莞市诺丽科技股份有限公司

2024 年 11 月 15 日

