

东北证券股份有限公司关于
《上海证券交易所对广东迪生力汽配股份有限公司
2017年年度报告的事后审核问询函》相关问题的核查意见

上海证券交易所上市公司监管一部：

2018年4月27日，广东迪生力汽配股份有限公司（以下简称“公司”或“迪生力”）收到贵部下发的《关于对广东迪生力汽配股份有限公司2017年年度报告的事后审核问询函》（上证公函【2018】0403号）文件，东北证券股份有限公司（以下简称“本保荐机构”或“东北证券”）作为迪生力的持续督导保荐机构，已会同上市公司对问询函有关问题进行了专项核查，现就问询所涉及的问题答复如下：

二、关于公司生产经营

4、年报显示，公司报告期内实现营业成本5.25亿元，同比增长4.76%。报告期内车轮生产量50.22万件，同比减少20.61%。根据招股说明书，公司2014年度到2016年度车轮生产量分别为72.94万件、63.78万件、63.25万件；产能利用率分别为72.94%、63.78%、63.25%。请公司：（1）结合经营模式、生产工艺、原材料价格、产品单位成本等，补充披露公司在车轮生产量同比减少的情况下，营业成本同比增长的具体原因；（2）补充说明公司在车轮生产量同比减少的情况下，主营业务毛利率同比增长的合理性；（3）补充披露公司最近四年车轮生产量和产能利用率逐年下降的原因，并说明公司开展募投项目“年产100万件旋压(低压)铝合金轮毂技术改造项目”的合理性和必要性。请保荐机构发表意见。

回复：

一、核查程序

为核查上述问题，保荐机构主要执行了以下核查程序：

（一）查阅公司《2017年年度报告》和《2017年审计报告》。

（二）查阅《募集资金存放与实际使用情况的专项报告》、募投项目可行性研究报告、募集资金银行账户对账单等文件及资料，核查募投项目的投入计划、截至目前投入及建设内容、当前进展等情况。

（三）访谈公司相关负责人进行，核查国际AM市场需求情况、公司生产经营变化情况等内容。

二、核查过程

（一）结合经营模式、生产工艺、原材料价格、产品单位成本等，补充披露公司在车轮生产量同比减少的情况下，营业成本同比增长的具体原因。

1、公司经营模式

公司主要从事铝合金车轮设计、生产、销售和汽车轮胎的销售。

公司铝合金车轮业务模式为国内母公司根据美国子公司反馈的市场需求情况，负责车轮的设计和生產，车轮生产后由国内母公司销售给美国、加拿大等子公司，再由其完成对外销售。

公司轮胎业务模式为美国、加拿大销售子公司直接从国内或东南亚轮胎制造商，以及美国轮胎批发商处采购轮胎后在美国和加拿大完成销售。

按照美国销售子公司的存货周转率计算，当期销售的车轮约80%左右为上年度生产，即美国子公司2017年销售车轮80%左右是2016年度生产，2016年度销售产品80%左右为2015年度生产。

2014年度-2017年度，公司对外销售的车轮数量如下：

单位：个

年度	2017年度	2016年度	2015年度	2014年度
车轮	512,246	522,959.00	648,477.00	725,827.00

2、生产工艺

公司主要生产汽车铝合金涂装车轮和汽车铝合金电镀轮。涂装车轮生产工艺为：原材料配比、投料、熔化、精炼、成分密度检测、铸造、检验、钻孔、正面打砂、高温淬水、整形整圆、低温硬化、硬度检测、机加工、动平衡检测、气密性检测、上线前检查、前处理、喷粉、喷粉后检查、清洗、喷色漆、喷金油、检查、包装、成品检查、入库。

电镀车轮生产工艺为：原材料配比、投料、熔化、精炼、成分密度检测、铸造、检验、钻孔、正面打砂、高温淬水、整形整圆、低温硬化、硬度检测、机加工、动平衡检测、气密性检测、半成品入库、外发抛光、回厂检验、除蜡、除油、超声波、镀铜、抛铜、检验、镀镍、镀铬、检验、包装、成品检查、入库。

涂装车轮与电镀车轮的生产工艺差异主要是表面处理方式不同，一般同型号、同尺寸的电镀车轮生产成本大于涂装车轮。

3、原材料价格

公司产品的主要原材料为铝锭，所消耗的能源主要为石油气、电力。

项目	2017年度	2016年度	2015年度
铝锭(元/KG)	15.25	13.58	13.16
石油气（元/KG）	4.36	3.25	4.23
电费（元/度）	0.72	0.70	0.75
产量（KG）	7,116,760.79	9,481,109.26	8,797,210.21

公司单位成本的变化与主要材料铝锭、天然气、电费以及产量的价格变动趋势是一致的。公司2016年和2015年度因主要铝锭、天然气、电费等采购单价综合较低，产量较高，因此产品的单位成本变动较小，略有差异主要原因系产品的规格型号差异所致。2017年由于铝锭的市场价格上涨较多以及公司车轮产量下降较快等原因，导致公司产品单位成本上涨。

4、产品单位成本

公司产品主要包括车轮和轮胎，车轮由公司自行生产、销售；公司不生产轮胎，向供应商采购后直接对外销售。

(1) 车轮产品单位成本

公司车轮的成本主要由尺寸和生产工艺决定，尺寸越大，工艺越复杂，产品成本越高，为获取一定的利润，公司车轮销售价格会随着车轮成本的变动而变动。

报告期内，车轮单位生产成本情况如下：

单位：元/公斤

产品名称	涂装车轮	电镀车轮
2017年度	31.49	44.00
2016年度	27.29	37.37
2015年度	26.67	36.87

由于2017年度公司生产的车轮，大部分要在2018年度实现最终的销售，2017年度销售的产品大部分是2016年度生产的，因此2017年公司营业成本中车轮业务的成本主要由2016年车轮的生产成本结转而来，而2016年公司车轮的生产成本与2015年相比变化较小。因此2017年车轮产品的成本对公司合并财务报表的营业成本影响较小。

(2) 轮胎产品单位成本

因为公司不生产轮胎，轮胎产品单位成本主要由轮胎采购价格决定，具体情况如下：

单位：元/个

产品名称	轮胎的单位成本
2017年度	381.43
2016年度	378.47
2015年度	361.59

报告期内公司轮胎产品的单位成本成逐年上升趋势。

5、在车轮生产量同比减少的情况下，营业成本同比增长的具体原因

公司营业成本主要由主营业务成本和其他业务成本组成，其中以主营业务成本为主，而主营业务成本主要由车轮和轮胎组成，具体情况如下：

单位：万元

项目	2017年		2016年	
	金额	占比	金额	占比
主营业务成本	49,984.73	95.30%	47,744.63	95.36%
其他业务成本	2,466.62	4.70%	2,325.63	4.64%
合计	52,451.35	100.00%	50,070.26	100.00%

单位：万元

分产品	2017年		2016年		本期金额较上年同期变动比例
	主营业务成本	占比	主营业务成本	占比	
车轮	22,867.77	45.75%	25,928.98	54.31%	-11.81%
轮胎	26,691.37	53.40%	21,465.06	44.96%	24.35%
配件	425.59	0.85%	350.59	0.73%	21.40%
合计	49,984.73	100.00%	47,744.63	100.00%	33.94%

2016年和2017年公司营业成本分别为50,070.26万元和52,451.35万元，分别较上年末增长-2.78%、4.76%。2017年公司车轮的主营业务成本为22,867.77万元，较上年减少3,061.21万元；2017年轮胎的主营业务成本为26,691.37万元，较上年增加5,226.30万元。

虽然2017年公司车轮销量较上年度下降2.05%，导致车轮的主营业务成本下降了11.81%，但由于公司轮胎的主营业务成本的增加额大于车轮的主营业务成本的下降额，因此2017年公司总体的营业成本是增长的。

(二) 补充说明公司在车轮生产量同比减少的情况下，主营业务毛利率同比增长的合理性。

1、各产品毛利率变动情况

根据审计报告，2017年、2016年、2015年，公司主营业务综合毛利率分别为33.82%、31.60%、30.61%，具体情况如下：

项目	2017年度		2016年度		2015年度
	毛利率	增减变动	毛利率	增减变动	毛利率
车轮	45.37%	5.31%	40.06%	4.58%	35.48%
轮胎	19.01%	2.17%	16.84%	-2.43%	19.27%
配件及其他	40.57%	-11.30%	51.87%	5.71%	46.16%
主营业务综合毛利率	33.82%	2.22%	31.60%	0.99%	30.61%

2017年、2016年、2015年公司主营业务毛利率逐年提高，主要是由于车轮和轮胎毛利率提高所致。

2、主营业务毛利率同比增长的合理性

2016年、2017年公司主营业务毛利率为31.60%、33.82%，2017年主营业务毛利率较上年增加了2.22%，主要系2017年车轮毛利率较上年提高5.31%所致，导致车轮毛利率上升的主要原因是汇率变化和产品结构变化，具体原因如下：

(1) 汇率变化原因

公司车轮的经营模式是：国内母公司生产车轮销售给美国和加拿大子公司，再由美国和加拿大子公司对外实现销售。由于AM市场具有小批量、多样化的特征，公司各销售子公司需备足各种型号尺寸的铝合金车轮，以满足市场需求，因此公司存货需要一定的时间逐步对外实现销售。按照公司产品周转率，公司当年度约80%销售的车轮实际上是上一年度生产的。2015年度和2016年度公司车轮的单位成本分别为491.27元/个和495.81元/个，变化较小；美国子公司2016年和2017年度对外销售美元单位价格分别为124.34美元/个和121.19美元/个，变化较小。因此，2017年度较2016年度合并财务报表车轮毛利率的提高主要系汇率变化导致。

汇率变化对合并报表车轮毛利率影响的模拟分析如下：

报告期内外币报表折算是采用的汇率是：2015年末汇率为6.4914；2016年度平均汇率为6.6529，2016年末汇率为6.9370；2017年平均汇率为6.7423，2017年末汇率为6.5342。

第一种情况：

假设2015年12月底国内生产的同一产品以100万美元（产品成本为人民币480万元）销售给美国子公司，美国子公司在2016年度将该产品以120万美元对外出售。其合并层面的毛利率为：

1、内部收入为6,493,600.00元（100万美元×6.4936），产品的生产成本为4,800,000.00元，内部未实现利润1,693,600.00元，内部未实现毛利率为26.08%。

2、美国子公司2015年12月31日的存货为100万美元，编制合并财务报表时，将美国子公司的存货折算成人民币时的余额为6,493,600.00元。合并报表抵消内部未实现利润后，合并报表的存货为人民币4,800,000.00元。

3、2016年度美国子公司将该产品以120万美元的价格对外销售，美国子公司的营业收入是120万美元，营业成本是100万美元。按照2016年度平均汇率折算为人民币后，收入为7,983,480.00元，营业成本为6,652,900.00元。编制合并报表是要把2015年12月31日未实现的毛利在本期抵消，抵消后，合并报表的营业成本为4,959,300.00元（6,652,900.00-1,693,600.00），合并报表的毛利率为37.88%。

第二种情况是：

假设2016年12月底国内生产的同一产品以100万美元（产品成本为人民币480万元）销售给美国子公司，美国子公司在2017年度该产品以120万美元对外出售其合并层面的毛利率为：

1、内部收入为6,937,000.00元（100万美元×6.9370），产品的生产成本为4,800,000.00元，内部未实现利润2,137,000.00元，内部未实现毛利率为30.81%。

2、美国子公司2016年12月31日的存货为100万美元，编制合并财务报表时，将美国子公司的存货折算成人民币时的余额为6,937,000元。合并报表抵消内部未实现利润后，合并报表的存货为人民币4,800,000.00元。

3、2017年度美国子公司将该产品以120万美元的价格对外销售，美国子公司的营业收入是120万美元，营业成本是100万美元。按照2017年度平均汇率折算为人民币后，收入为8,090,760元，营业成本为6,742,300元。编制合并报表是，要把2016年12月31日未实现的毛利在本期抵消，抵消后，合并报表的营业成本为4,605,300元（6,742,300-2,137,000），合并报表的毛利率为43.08%。

通过模拟计算，汇率变化的导致公司合并层面毛利率提高了5.20%。

(2) 产品结构变化

近年来，美国政府采取了严厉的移民政策，部分消费者受到移民政策的影响，对奢侈品的消费趋于保守，在汽车改装方面的支出下降明显，20寸以上的大尺寸车轮的销量下降明显，而17-19寸中等尺寸的车轮明显增长，具体如下：

单位：个

尺寸	2016年度车轮销量	2017年度车轮销量	增幅
12	600	-	-
13	2,652	1,500	-43.44%
14	11,037	12,371	12.09%
15	32,833	33,004	0.52%
16	9,636	8,291	-13.96%
17	47,393	49,514	4.48%
18	60,207	80,332	33.43%
19	4,969	7,958	60.15%
20	138,046	128,658	-6.80%
22	116,822	98,857	-15.38%
24	62,367	57,389	-7.98%
26	28,201	27,140	-3.76%

28	6,734	6,359	-5.57%
30	1,462	873	-40.29%
合计	522,959	512,246	-2.05%

2017年公司大尺寸车轮销量下降较多，导致2017年车轮的单位成本下降了49.39元/件，提高了主营业务毛利率3.75%；2017年车轮的单价下降了10.10元/件，降低了主营业务毛利率0.46%，影响较小，具体情况如下：

单位：元/个

项目	2017年单价	2016年单价	单价变动	单价变动对毛利率的影响	2017年单位成本	2016年单位成本	单位成本变动	单位成本变动对毛利率的影响
车轮	817.10	827.20	-10.10	-0.46%	446.42	495.81	-49.39	3.75%

因此，由于2017年大尺寸车轮销量下降，导致单位成本下降，提高了主营业务毛利率。

综上，公司在车轮生产量同比减少的情况下，主营业务毛利率同比增长主要是由于汇率变化和产品结构变化导致。

（三）补充披露公司最近四年车轮生产量和产能利用率逐年下降的原因，并说明公司开展募投项目“年产100万件旋压(低压)铝合金轮毂技术改造项目”的合理性和必要性。

1、公司最近四年车轮生产量和产能利用率逐年下降的原因

报告期内公司铝合金车轮的生产产能、产量和销量情况如下：

项目	2017年	2016年	2015年	2014年
年产能（件）[注1]	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
产量（件）	502,170	632,517	637,816	729,368
销量（件）	512,246	522,959	648,478	725,827
产能利用率	50.22%	63.25%	63.78%	72.94%
产销率	102.01%	82.68%	101.67%	99.51%

注1：公司原有设计产能为年产100万件车轮，当时的规划是以生产20寸以下车轮为主，投产后实际达到的效果是熔炼能力100万件，机加工能力70万，其中40万件为涂装车轮，30万件电镀车轮，由于机加工能力受限70万件，因此公司实际最大产能为70万件。

近四年，公司车轮生产量和产能利用率逐年下降的主要原因是：

(1) 市场需求变化。公司生产的铝合金车轮主要针对的是美国AM市场，国内完成铝合金车轮生产后报关出口到美国和加拿大各销售子公司，通过美国和加拿大子公司销售给专业零售店、连锁店、专卖店以及改装厂等下游客户，由下游客户销售给终端消费者（汽车拥有者）。公司在美国已设立14家销售子公司，13个仓储基地，销售范围覆盖全美；加拿大设立了1家子公司，1个仓储基地；拥有独立的销售渠道，因此可及时掌握市场需求的变化。

近年来，美国政府采取了严厉的移民政策，部分消费者受到移民政策的影响，对奢侈品的消费趋于保守，在汽车改装方面的支出下降明显。单价相对较高的电镀车轮奢侈品属性明显，其市场需求下降较快。公司基于对美国AM市场的了解，判断2017年美国AM市场需求会出现暂时性下降，故减少了2017年车轮的部分产量。

(2) 台风影响。2017年8月23日第13号台风“天鸽”及8月27日第14号台风“帕卡”对公司部分生产厂房、生产设备、商品库存造成损坏，导致部分设备停产。对公司的生产能力造成了一定影响，导致2017年公司车轮生产量出现下降。

2、募投项目“年产100万件旋压(低压)铝合金轮毂技术改造项目”的合理性和必要性

本次募集资金投资项目立足于公司的现有主营业务，在结合国家产业政策和行业发展特点的基础上，充分调研国外同类产品先进技术的发展方向，以现有技术为依托，综合考虑了未来市场发展方向及公司发展战略做出的投资计划。募集资金投资项目对公司未来业务的发展十分必要，具体分析如下：

(1) 扩大公司主营业务，占领更大市场份额

公司生产的汽车铝合金车轮几乎全部用于国际AM市场，尤其是美国AM市场。公司在美国AM市场耕耘20多年，在美国已设立14家销售子公司，13个仓

储基地，销售范围覆盖全美；加拿大设立了 1 家子公司，1 个仓储基地。公司是国内少数几个铝合金车轮生产企业中在海外拥有独立销售渠道的公司，公司在 AM 市场拥有较强的自主性和定价权，竞争优势显著。美国拥有庞大的汽车保有量及浓厚的汽车改装文化，使得美国拥有良好的 AM 市场基础，虽然近年来因严厉的移民政策导致市场需求有所下降，但公司未来仍看好美国 AM 市场。

本项目利用部分现有设备，达产后公司具备 50 万件汽车铝合金旋压车轮产能，及 100 万件重力、低压铸造车轮产能，优化后的总产能将达到 150 万件。本项目实施后公司生产规模得到提高，能有效提高劳动生产率，降低产品生产成本，提高市场竞争力。有利于做大做强主业，扩大市场份额。

(2) 适应大直径、轻量化和高强度的市场需求，合理调整产品结构

在全球提倡节能减排的宏观背景下，为满足汽车行驶中对安全和节能日益提高的要求，世界各地主要汽车铝合金车轮制造商都在不断提升自身技术，产品也正在向大直径、轻量化和高强度的方向发展。

公司在巩固发展原来各规格产品的市场份额基础上，利用行业内先进的铸造旋压技术提高公司铝合金车轮的轻量化水平，扩大本公司在国际中高端 AM 市场的市场份额。本项目顺利实施是企业完成战略规划发展需要的关键环节，是企业实现中长期发展战略的重要步骤。

本项目所采用的铝车轮生产技术为低压、旋压技术，旋压技术是近年来新发展起来的先进制造技术。旋压技术是在铝车轮铸造技术的基础上采用旋压技术以进一步提升产品性能、降低产品重量的技术，该技术不仅可以使同规格产品整体重量减轻 20%左右，而且其生产的产品比单纯用铸造技术生产出来的产品具有性能更好的特点。目前公司已经掌握该项生产技术及工艺，具备大规模生产的人员及技术储备。

(3) 提高中高端产品产量，有利于公司进入国内 OEM 市场

我国汽车产量从 2000 年的 206.82 万辆增加到 2017 年的 2,811.88 万辆，年均复合增长率高达 16.81%，远超同期世界平均增长水平。2017 年我国汽车产销量继续保持稳定增长，分别达到 2901.54 万辆和 2887.89 万辆，同比增长 3.19% 和 3.04%，已连续九年蝉联全球第一。可见国内 OEM 市场发展空间巨大，本项目达产后，公司优化后总产能达到 150 万件，技术水平和生产效率进一步提高，具备了进入国内 OEM 市场的基础条件，有利于公司通过整车厂商的质量认证体系，一旦认证成功，整车厂商和公司将保持长期稳定的合作关系，有利于公司提高抗风险能力，增强业绩稳定性。

由于本募投项目面向的国际 AM 市场需求疲软，同时由于 OEM 市场对供应商认证时间较长，公司暂未获得整车厂商的资质许可。因此，截至到 2017 年 12 月底，公司尚未对募投项目“年产 100 万件旋压(低压)铝合金轮毂技术改造项目”进行投资，公司计划待市场需求出现好转时，再择机对本募投项目进行投资。如果未来市场需求出现较大不利变化，公司将根据实际情况及时调整募投项目。

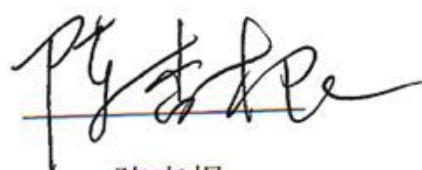
虽然本募投项目的市场需求出现一定变化，但目前来看，若未来本募投项目顺利实施，将有利于扩大公司主营业务、占领更大市场份额，有利于调整公司产品结构，有利于公司进入国内 OEM 市场，因此该募投项目具有合理性和必要性。

三、保荐机构意见

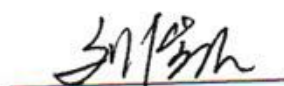
经核查，保荐机构认为：1、公司营业成本同比增长主要系主营业务成本增加所致，公司主营业务成本主要由车轮业务成本和轮胎业务成本组成，2017 年公司轮胎业务成本的增加额大于车轮业务成本的下降额，因此 2017 年公司总体的营业成本是增长的；2、公司主营业务毛利率同比增长主要系汇率变化和产品结构变化所致，因此公司主营业务毛利率增长具有合理性；3、本募投项目有利于扩大公司主营业务占领更大市场份额，有利于调整公司产品结构、有利于公司进入国内 OEM 市场，因此该募投项目具有合理性和必要性。

(本页无正文，东北证券股份有限公司关于《上海证券交易所对广东迪生力汽配股份有限公司2017年年度报告的事后审核问询函》相关问题的核查意见之签章页)

保荐代表人：



陈杏根



刘俊杰

