

和信会计师事务所（特殊普通合伙）  
关于扬州亚星客车股份有限公司  
非公开发行股票申请材料反馈意见的回复

和信综字(2020)第 000449 号

目 录	页 码
关于扬州亚星客车股份有限公司	1-30
非公开发行股票申请材料反馈意见的回复	

和信会计师事务所（特殊普通合伙）

二〇二〇年十二月三十一日

# 关于扬州亚星客车股份有限公司 非公开发行股票申请材料反馈意见的回复

和信综字(2020)第 000449 号

扬州亚星客车股份有限公司董事会：

和信会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“我们”或“和信”）接受扬州亚星客车股份有限公司（以下简称“贵公司”或“亚星客车公司”）委托，审计了贵公司的财务报表，包括 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日和 2019 年 12 月 31 日的合并及公司资产负债表，2017 年度、2018 年度和 2019 年度的合并及公司利润表、合并及公司现金流量表、合并及公司股东权益变动表以及相关财务报表附注（以下简称“财务报表”）。我们按照中国注册会计师审计准则的规定执行了审计工作，分别于 2018 年 4 月 21 日、2019 年 4 月 24 日、2020 年 4 月 27 日出具了报告号分别为和信审字（2018）第 000037 号、和信审字（2019）第 000342 号、和信审字（2020）第 000377 号的审计报告。

按照企业会计准则的规定编制财务报表是贵公司管理层的责任。我们的责任是在实施审计工作的基础上对财务报表发表审计意见。

中国证券监督管理委员会于 2020 年 12 月 18 日下发的《中国证监会行政许可项目审查二次反馈意见通知书》（202957 号），我们以上述我们对贵公司财务报表所执行的审计工作为依据，对贵公司就反馈意见中提出的需由会计师进行说明的相关问题所作的答复，提出我们的意见，详见附件。

附件：和信就扬州亚星客车股份有限公司对反馈意见中提出的需由会计师进行说明的相关问题所作答复的专项意见

和信会计师事务所（特殊普通合伙）



中国注册会计师：  
(项目合伙人)

中国注册会计师：

2020 年 12 月 31 日



附件：和信就扬州亚星客车股份有限公司对反馈意见中提出的需由会计师进行说明的相关问题所作答复的专项意见（注：2020年1-9月数据未经审计）

## 反馈意见二：关于应收账款坏账准备计提

申请人报告期各期末应收账款余额较大。申请人报告期应收票据、应收款项融资、应收账款余额总和占营业收入占比分别为：166.87%、183.86%、165.71%和223.48%，应收货款期后回款比例分别为：73.68%、56.11%、25.15%和7.56%，应收新能源汽车补贴回款比例分别为：86.36%、66.71%、26.29%和0。此外，2020年1月，申请人提起诉讼，要求融智天骏、万福客运、中沃万福共同向申请人赔偿150台车辆的国补损失共计4,500.00万元，其中涉及诉讼对象存在因未按合同履行约定期限内达到相应行驶里程事项，进而影响申请人至今无法申领国补资金情况。请申请人补充说明：（1）报告期公司主要客户信用政策，列示前十大客户具体信用政策情况、销售收入及其回款情况，与同行业可比公司是否存在较大差异，是否存在放宽信用政策情形；（2）2017、2018年度对应收政府新能源补贴款未计提坏账准备的原因及合理性，是否符合会计准则及监管要求，结合2017、2018年度利润特别是2018年度利润水平较低情况，说明如足额计提，是否存在当期净利润为负风险；（3）区分新能源补贴、补贴外的销售货款类别列示说明各账龄应收账款金额、各逾期期限的应收账款金额、坏账准备计提整体比例，结合前述情况，并与同行业比较，说明应收账款减值准备计提的充分性；（4）说明报告期是否存在类似约定行驶里程而可能无法获取国补的情况及金额，相关补贴是否存在诉讼、处罚、回收或减值风险，涉诉国补减值计提是否充分，相关风险是否在非公开发行预案中充分披露；（5）量化分析申请人2-5年应收账款坏账计提比例明显低于同行业可比公司的原因及合理性，结合2018、2019年申请人利润水平较低及2020年至今亏损情况，说明如按照同行业平均水平足额计提，是否会导致申请人2018、2019年持续亏损，是否存在2020年年报披露后退市风险，相关风险是否充分披露；（6）报告期在约定信用政策下回款逾期情况，逾期主要客户资信状况、应收款是否有增信措施及其可回收性的判断是否合理；（7）报告期应收票据情况，分商业承兑汇票和银行承兑汇票说明取得、贴现、转让、承兑及到期收款情况，是否存在没有商业实质的票据交易，是否存在票据纠纷情况及其对财务报表的影响，提取坏账准备或预计负债的合理性和充分性；（8）结合期后回款、信用政策、行业特征等情况等说明应收账款坏账准备计提是否充分，应收账款坏账准备计提风险是否已在募集说明书中充分披露，本



次申报信息披露是否真实准确；（9）结合前述应收账款回款风险、国补诉讼风险、整体国补的回收风险及对现金流的影响说明对申请人偿债能力的影响，是否存在流动性风险，相关风险是否在非公开发行预案中充分披露。请保荐机构、申报会计师说明核查依据、方法、过程，并发表专项核查意见。

**发行人回复：**

**一、报告期公司主要客户信用政策，列示前十大客户具体信用政策情况、销售收入及其回款情况，与同行业可比公司是否存在较大差异，是否存在放宽信用政策情形**

**（一）报告期公司主要客户信用政策**

发行人对国内及海外市场执行差异化信用政策。发行人针对海外市场的客户有着严格信用管理，发行人与国外客户签订销售合同时，约定客户预付约定的定金，并在客车装货发运前通过电汇等方式支付绝大部分的货款（一般为70%以上），对于尾款部分，发行人要求客户通过申请中信保限额或者开具保函、信用证等方式保证及时回款（尾款根据合同要求一般在3年内付清）。针对国内客车市场，由于国内市场多为通过招投标等方式取得订单，给予客户账期的长短是影响中标与否的因素之一；同时，公交客户大多为国资背景单位，采购普遍具有周期性，采购经费所需的政府拨款时间较长。因此，在客车行业特定的背景下，发行人一般会根据国内客户要求给予一定的信用期，信用期一般为3-5年。

**（二）报告期前十大客户的信用政策、销售收入及回款情况（单位：万元）**

2020年1-9月份前十大客户销售情况：

序号	客户名称	客户类型	销售金额	信用政策	应收账款余额	期后回款金额
1	客户1	海外客户	35,809.97	预付款15%，余款一年内付清	17,479.76	-
2	客户2	海外客户	26,664.79	即期信用证 <sup>1</sup>	8,063.89	8,063.89
3	客户3	国内客户	11,642.56	分三年支付货款	23,400.64	1,726.51
4	客户4	国内客户	7,754.21	预付款20%，剩余车款在收到发票后一个月内支付	1,476.87	1,476.87

<sup>1</sup> 付款行收到符合信用证条款的装运单据后，立即履行付款义务。该信用证有效期为装运期至合同约定的有效期，是国际贸易中最常见的一种付款方式。



序号	客户名称	客户类型	销售金额	信用政策	应收账款 余额	期后回款金额
5	客户 5	国内客户	7,586.28	分三年按季支付	9,768.60	713.50
6	客户 6	国内客户	6,902.12	验车合格后付款 25%，余款三年 按年付	4,852.48	2,366.00
7	客户 7	海外客户	5,154.46	即期信用证		
8	客户 8	海外客户	5,104.19	90 天赊销，中信保投保，提单后 90 天付款	1,127.49	105.48
9	客户 9	国内客户	3,862.41	首付 20%，上牌后 15 日后支付 50%，一年后支付 20%，两年后 付 5%，质保金 5% 三年后付清	1,309.36	-
10	客户 10	国内客户	1,537.17	50 万首付，余款办理融资租赁		
合计			<b>112,018.16</b>		<b>67,479.09</b>	<b>14,452.25</b>

2019 年前十大客户销售情况：

序号	客户名称	客户类型	销售金额	信用政策	应收账款 余额	期后回款金额
1	客户 11	海外客户	37,689.81	从提单之日起三年内付清，每半 年支付一次	35,242.90	5,482.23
2	客户 12	国内客户	23,995.22	合同价款总额分五年按季度支付 货款	71,526.46	53,911.17
3	客户 3	国内客户	23,173.49	合同签订后预付 25% 购车款，验 收通过后 7 日内日支付 25%，验 收后满一年内支付 25%，满两年 内支付 20%，满三年支付余下尾 款	27,575.50	12,479.42
4	客户 13	海外客户	21,507.19	合同签订后预付 15% 购车款，客 车发运后 90 天内付款 70%，15% 的尾款两年内按年支付	20,629.50	8,593.86
5	客户 2	海外客户	19,157.37	即期信用证	1,122.88	1,122.88
6	客户 14	国内客户	11,261.02	合同签订后预付合同总价款的	20,682.21	1,584.66





序号	客户名称	客户类型	销售金额	信用政策	应收账款 余额	期后回款金额
				10%，剩余车款分四年按月支付 贷款		
7	客户 15	国内客户	10,201.59	首付款 10%，余款 4 年按月付清	10,088.47	1,621.95
8	客户 7	海外客户	9,079.12	即期信用证		
9	客户 16	国内客户	5,575.22	提车一年后支付 500 万，剩余车 款 4 年分期支付	10,138.50	2,700.00
10	客户 17	国内客户	5,062.48	首付 10%，余款三年按月付清	5,148.54	2,542.00
合计			<b>166,702.51</b>		<b>202,154.96</b>	<b>90,038.17</b>

2018 年前十大客户销售情况：

序号	客户名称	客户类型	销售金额	信用政策	应收账款 余额	期后回款金额
1	客户 8	海外客户	21,815.40	90 天赊销，中信保投保，提单后 90 天付款	3,509.26	3,509.26
2	客户 11	海外客户	21,550.65	从提单之日起三年内付清（中信 保承保）	25,516.43	25,516.43
3	客户 12	国内客户	19,874.72	分五年按 20 期支付货款	57,069.42	44,681.63
4	客户 3	国内客户	19,712.24	分六年等额支付货款	21,455.53	13,606.90
5	客户 18	国内客户	17,994.83	分五年等额支付货款	20,874.00	7,170.00
6	客户 19	海外客户	14,453.81	即期信用证	1.71	1.71
7	客户 7	海外客户	10,612.59	即期信用证	-	-
8	客户 2	海外客户	7,741.72	即期信用证	1,890.32	1,890.32
9	客户 20	国内客户	7,657.88	10% 首付，提车付 80%，余款质 保 1 年后支付	3,800.33	3,800.33
10	客户 21	国内客户	5,974.14	验车合格后付款 40%，余款三年 按年支付	6,930.00	4,158.00
合计			<b>147,387.98</b>		<b>141,047.00</b>	<b>104,334.58</b>

2017 年前十大客户销售情况：



序号	客户名称	客户类型	销售金额	信用政策	应收账款 余额	期后回款金额
1	客户 8	海外客户	27,054.99	90 天赊销, 中信保投保, 提单后 90 天付款	3,663.44	3,663.44
2	客户 12	国内客户	26,967.52	分五年按季度支付货款	43,553.08	35,805.29
3	客户 22	国内客户	14,842.23	首付款 30%, 余款 2 年按月付清	13,319.45	13,319.45
4	客户 3	国内客户	9,468.21	分五年支付货款	9,511.11	8,281.07
5	客户 11	海外客户	9,284.72	15% 定金+85% 余款从提单之日起 三年内付清, 每半年支付一次	7,303.76	7,303.76
6	客户 7	海外客户	8,992.16	即期信用证		
7	客户 23	海外客户	8,594.91	15% 首付, 两年支付 (中信保承 保)	7,563.18	7,563.18
8	客户 24	国内客户	8,489.81	预付 30% 定金, 支付 65% 货款后, 两年内支付剩余 5% 质量保证金	474.79	474.79
9	客户 25	国内客户	7,802.29	预付 30%, 交付前支付 65%, 剩 余 5% 为保证金	461.41	461.41
10	客户 14	国内客户	5,082.59	首付 20%, 余款 4 年按月付清	5,656.29	5,346.09
合计			<b>126,579.43</b>		<b>91,506.51</b>	<b>82,218.48</b>

注：期后回款情况统计截至 2020 年 12 月 21 日。

### （三）同行业可比公司不存在较大差异，不存在放宽信用政策的情形

同行业可比公司金龙汽车在《与兴业证券股份有限公司关于厦门金龙汽车集团股份有限公司非公开发行股票反馈意见的回复》关于信用政策描述中提到“具有国资背景、信用评级较高的各城市公交运输公司，其运营较稳定、回款相对及时，在保证一定的盈利情况下，一般会根据该些客户需求给予一定宽松的销售账期，以应对市场的需求及竞争环境。近年来公交销售的占比逐渐提高，公司主观上并不能影响公交订单的招投标条件，包括信用条件，不存在主动放宽信用政策扩大销售规模的情况”。发行人的国内销售客户主要为国资背景的城市公交运输公司，主要通过招投标的方式获取订单，与同行业相比发行人的信用政策符合行业惯例。

2017 年-2019 年，发行人应收账款周转率分别为 0.69、0.64、0.67，总体保持稳定，



不存在放宽信用政策的情形。

**二、2017、2018 年度对应收政府新能源补贴款未计提坏账准备的原因及合理性，是否符合会计准则及监管要求，结合 2017、2018 年度利润特别是 2018 年度利润水平较低情况，说明如足额计提，是否存在当期净利润为负风险**

**（一）发行人与同行业可比公司对于新能源客车国家补贴款坏账计提比较**

2015 年，财政部、科技部、工业和信息化部和发展改革委下发了《关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》（财建〔2015〕134 号），根据该项文件，新能源汽车推广应用财政支持补助对象是消费者，新能源汽车生产企业在销售新能源汽车产品时按照扣减补助后的价格与消费者进行结算，中央财政按程序将企业垫付的补助资金再拨付给生产企业。基于新能源补贴款是由中央财政予以支付，发生坏账的可能性较小，发行人将应收政府新能源补贴作为按照其他信用组合计提坏账准备的应收账款予以列示，不计提坏账准备。

同行业可比公司金龙汽车 2017 和 2018 年度对于新能源客车国家补贴款在按组合计提坏账准备的应收账款-应收国家新能源补贴组合中列示，不计提坏账准备；同行业可比公司中通客车 2017 和 2018 年度对于新能源客车国家补贴款在单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款中列示，不计提坏账准备；发行人在 2017 和 2018 年度将应收国家新能源补贴款在按照其他信用组合计提坏账准备的应收账款中列示，不计提坏账准备，与同行业公司保持一致，具有合理性。

**（二）结合 2017、2018 年度利润特别是 2018 年度利润水平较低情况，说明如足额计提，是否存在当期净利润为负风险**

发行人 2017、2018 年根据一贯性原则，在经营环境和风险未发生重大变化的情况下，对应收补贴款与以前年度保持一致的坏账准备计提政策，未对坏账准备计提标准进行调整，符合会计准则中的会计政策及会计估计的相关要求和监管要求，以及与同行业上市公司金龙客车、中通客车未对应收国家新能源补贴款进行计提的操作一致，不存在未足额计提的情况，财务报表公允反映了 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日的财务状况以及 2017 年度和 2018 年度的经营成果和现金流量，无需对 2017 年以及 2018 年的净利润进行调整。





三、区分新能源补贴、补贴外的销售货款类别列示说明各账龄应收账款金额、各逾期期限的应收账款金额、坏账准备计提整体比例，结合前述情况，并与同行业比较，说明应收账款减值准备计提的充分性

(一) 应收账款减值准备计提情况

报告期内，发行人应收新能源汽车补贴款的账龄及坏账准备计提情况如下：

单位：万元

账龄	2020-09-30	2019-12-31	2018-12-31	2017-12-31
1年以内	2,376.81	18,360.70	31,766.81	39,388.76
1至2年	18,358.99	26,323.57	38,939.05	136,766.00
2至3年	27,692.57	37,602.05	84,569.00	-
3至4年	21,990.05	12,406.00	-	-
4年以上	2,095.00	459.00	459.00	459.00
合计	<b>72,513.41</b>	<b>95,151.31</b>	<b>155,733.86</b>	<b>176,613.76</b>
坏账准备	<b>5,452.22</b>	<b>6,584.12</b>	<b>459.00</b>	<b>459.00</b>
计提比例(%)	<b>7.52</b>	<b>6.92</b>	<b>0.29</b>	<b>0.26</b>

报告期内，发行人应收新能源汽车补贴款均在信用期内，不存在逾期应收新能源汽车补贴款，详见本题回复四、“发行人应收国补情况”。发行人应收补贴外销售货款的账龄及各逾期期限的应收账款金额及坏账准备计提情况如下：

单位：万元

账龄	2020年9月30日	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
1年以内	144,751.22	182,898.18	147,965.75	120,355.81
1至2年	99,146.48	102,290.57	70,438.35	47,954.08
2至3年	38,885.84	25,613.18	42,801.68	33,300.59
3至4年	13,834.14	16,245.83	15,297.30	9,967.01
4年以上	29,186.19	26,384.88	14,064.61	8,177.36
合计	<b>325,803.87</b>	<b>353,432.64</b>	<b>290,567.69</b>	<b>219,754.85</b>
坏账准备	<b>40,018.92</b>	<b>39,586.30</b>	<b>37,730.96</b>	<b>30,347.75</b>
计提比例(%)	<b>12.28</b>	<b>11.20</b>	<b>12.99</b>	<b>13.81</b>



其中,发行人应收补贴外销售货款的账龄及各逾期期限的应收账款金额及坏账准备计提情况如下:

账龄	2020-09-30	2019-12-31	2018-12-31	2017-12-31
信用期内	261,894.80	307,967.03	248,502.62	177,183.27
逾期 1 年以内	31,102.96	16,775.52	20,223.45	20,787.51
逾期 1-2 年	8,615.61	10,941.30	5,791.19	11,969.36
逾期 2-3 年	6,256.89	2,930.00	7,336.51	3,080.76
逾期 3 年以上	17,933.62	14,818.79	8,713.92	6,733.95
合计	<b>325,803.88</b>	<b>353,432.64</b>	<b>290,567.69</b>	<b>219,754.85</b>
坏账准备	<b>40,018.92</b>	<b>39,586.30</b>	<b>37,730.96</b>	<b>30,347.75</b>
计提比例 (%)	<b>12.28</b>	<b>11.20</b>	<b>12.99</b>	<b>13.81</b>

## (二) 应收账款减值准备计提与同行业计提情况比较

2017 年以及 2018 年,发行人执行旧的金融工具准则,发行人及同业可比公司应收账款坏账准备中应收新能源国家补贴组合计提和账龄组合计提政策对比如下表所示:

可比上市公司应收新能源国家补贴组合计提情况对比如下:

账龄	中通客车	宇通客车	金龙汽车	ST 安凯	发行人
应收新能源国家补贴组合	不计提坏账	未披露	不计提坏账	未披露	不计提坏账

可比上市公司采用账龄分析法计提坏账准备情况对比如下:

账龄	中通客车	宇通客车	金龙汽车	ST 安凯	平均计提比例	发行人
1 年以内 (含 1 年)	5.00%	5.00%	1.00%	5.00%	4.00%	5.00%
1-2 年	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%
2-3 年	20.00%	20.00%	30.00%	30.00%	25.00%	15.00%
3-4 年	30.00%	40.00%	50.00%	50.00%	42.50%	20.00%
4-5 年	50.00%	60.00%	80.00%	80.00%	67.50%	25.00%
5 年以上	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%



2017年-2018年，发行人按账龄分析法所取的计提指标除1年以内高于金龙客车，其余指标总体低于同行业可比上市公司平均水平，但发行人的坏账准备计提标准未曾调整。2019年1月1日开始，发行人及可比上市公司使用预期信用损失法对应收款项计提减值准备。其中，应收新能源国家补贴组合计提和账龄组合计提政策对比如下表所示：

组合名称	中通客车	宇通客车	金龙汽车	ST安凯	发行人
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	按类似信用风险特征（账龄）进行组合	未披露	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
新能源国家补贴组合	待申报与待收取的国家新能源车辆补贴	未披露	应收新能源国家补贴		

发行人与同业可比上市公司账龄组合的预期信用损失率对比如下：

账龄	中通客车	发行人
1年以内	0.60%	0.75%
1-2年	1.90%	2.10%
2-3年	4.70%	5.21%
3-4年	13.50%	39.24%
4-5年	30.00%	50.15%
5年以上	100.00%	100.00%

注：宇通客车、金龙汽车、ST安凯未披露预期信用损失率。

在该等应收账款坏账准备计提政策下，近三年，发行人计提的坏账比例逐步提高。

2019年12月31日，发行人与同行业可比公司账龄占比情况如下表所示：

账龄	宇通客车	中通客车	金龙汽车	ST安凯	平均值	发行人
1年以内（含1年）	55.71%	39.62%	57.76%	24.01%	44.28%	44.87%



1至2年	32.90%	24.53%	22.76%	19.94%	25.04%	28.67%
2至3年	9.91%	30.74%	11.39%	10.91%	15.74%	14.09%
3至4年	0.61%	2.83%	3.81%	34.61%	10.46%	6.39%
4至5年	0.54%	0.46%	2.14%	6.15%	2.32%	2.88%
5年以上	0.33%	1.81%	2.13%	4.38%	2.16%	3.10%
合计	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>

由上表可知，截至 2019 年末，发行人应收账款主要集中于 3 年以内，其中账龄 2 年以内应收账款比重高于行业平均值，整体来说，发行人应收账款余额账龄较短。

同行业可比公司坏账计提整体情况比较如下：

单位：万元

项目		宇通客车	中通客车	金龙汽车	ST 安凯	可比公司均值 (剔除 ST 安凯)	发行人
2020-06-30	应收账款余额	1,236,412.57	637,589.27	772,265.01	194,169.31		440,756.17
	坏账准备余额	134,127.03	48,138.71	137,149.92	77,886.52		47,035.75
	坏账占应收账款比	<b>10.85%</b>	<b>7.55%</b>	<b>17.76%</b>	<b>40.11%</b>	<b>12.05%</b>	<b>10.67%</b>
2019-12-31	应收账款余额	1,527,543.43	699,321.39	1,215,128.55	193,184.87		448,583.95
	坏账准备余额	141,368.56	46,971.07	134,466.18	79,937.11		46,170.42
	坏账占应收账款比	<b>9.25%</b>	<b>6.72%</b>	<b>11.07%</b>	<b>41.38%</b>	<b>9.01%</b>	<b>10.29%</b>
2018-12-31	应收账款余额	1,889,250.28	743,302.78	1,367,137.61	283,731.99		446,301.56
	坏账准备余额	161,926.80	30,230.22	118,418.90	75,446.32		38,189.96
	坏账占应收账款比	<b>8.57%</b>	<b>4.07%</b>	<b>8.67%</b>	<b>26.59%</b>	<b>7.01%</b>	<b>8.56%</b>
2017-12-31	应收账款余额	1,893,938.00	680,713.58	1,394,344.95	244,122.20		396,368.62
	坏账准备余额	155,128.27	22,854.59	115,994.36	43,278.49		30,806.75
	坏账占应收账款比	<b>8.19%</b>	<b>3.36%</b>	<b>8.32%</b>	<b>17.73%</b>	<b>6.62%</b>	<b>7.77%</b>

注：主要同行业可比上市公司的 2020 年第三季度报告中未披露与应收票据（含应收款项融资）有关的坏账计提比例情况，因此使用 2020 年半年报数据进行对比分析。

发行人应收账款账龄结构以 3 年以内为主，剔除 ST 安凯的坏账计提比例对同行业平



均值的影响后，发行人计提的坏账比例整体高于可比公司平均值，2020年6月末计提的坏账比例略低于可比公司平均值，主要受到金龙客车单项计提因素导致整体计提比例提高的影响，但总体而言发行人与可比上市公司保持一致。

#### 四、说明报告期是否存在类似约定行驶里程而可能无法获取国补的情况及金额，相关补贴是否存在诉讼、处罚、回收或减值风险，涉诉国补减值计提是否充分，相关风险是否在非公开发行预案中充分披露

##### （一）报告期是否存在类似约定行驶里程而可能无法获取国补的情况及金额

根据《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2019〕138号），从2019年起，对有运营里程要求的车辆，完成销售上牌后即预拨一部分资金，满足里程要求后可按程序申请清算。政策发布后销售上牌的有运营里程要求的车辆，从注册登记日起2年内运行不满足2万公里的不予补助，并在清算时扣回预拨资金。本通知从2019年3月26日起实施，2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期。本通知下发以前上牌的车辆需行驶2万公里后申领国补，申领国补无两年内行使时间要求。

截止2020年9月30日，发行人应收国补车辆共计4,621辆，金额共计72,513.41万元，截止本反馈意见回复出具日按照行使里程情况统计如下：

截止目前行使里程	数量	应收新能源补贴（万元）
已达到2万公里（注1）	3,834	59,500.79
1万-2万公里	284	4,375.03
5000-1万公里	193	1,723.54
5000公里以内（注2）	310	6,914.05
合计	4,621	72,513.41

注1：已达到2万公里中已申报并通过国家审核待下拨资金金额37,188.21万元，待申报金额22,312.58万元；

注2：行使里程在5000公里以内的车辆共计310辆，发行人已对其中203台2017年出厂车辆因运营里程较低（低于5000公里），发行人已经采取了诉前保全或直接诉讼的措施。





自财建〔2019〕138号文下发后发行人应收国补涉及车辆1,767辆，应收国补金额15,103.40万元，其中已经满足申领国补条件（2年内行驶2万公里）的有1,299辆，应收国补金额11,510.88万元；尚未达到2万公里的车辆468辆，应收国补金额3,592.52万元，主要为2019年下半年以后销售的车辆，申领国补到期日为2021年6月以后，车辆均正常运营，发行人预计均能达到申领国补条件。

## （二）发行人国补减值计提情况

截止2020年9月30日，发行人应收国补金额共计72,513.41万元，计提信用减值5,452.22万元，整体计提比例7.52%，其中对于正常行使的车辆发行人考虑申领国补资金货币时间价值因素，按照5%计提信用减值损失；对于行使里程较少的个别车辆发行人预计申领国补的时间会有所延长至3年左右，按照20%计提信用减值损失。发行人国补减值计提充分。

## （三）相关补贴涉及的诉讼、处罚、回收或减值风险

发行人为加强对尚未申领国补的车辆进行管理，向扬州市邗江区人民法院提起诉讼共计两起：一是于2019年11月28日提起诉讼，请求判令万福客运、中沃绿源立即向发行人支付全部车辆的国补资金2,100万元和资金占用费52.5万元（自2019年6月20日计算至2019年12月20日，按年息5%计算，其后另算至2,100万元付清为止），由被告承担本案的诉讼费。2020年1月20日，亚星客车向扬州市邗江区人民法院提交《追加被告申请书》，追加万福旅游为该诉被告参加诉讼；二是于2020年1月20日提起诉讼，请求判令被告融智天骏、万福客运、中沃万福共同向原告赔偿国补损失4,500万元，由被告承担该案的诉讼费用。截至本反馈意见回复出具日，该案仍在审理中。



发行人不存在相关补贴涉及的处罚情况；相关补贴存在一定的回收或减值风险，发行人已经按照金融资产减值测试要求进行减值测试，充分计提了信用减值损失。

#### （四）相关风险在非公开发行预案中披露情况

上述相关风险已在非公开发行预案（修订稿）中“第五节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析之六、本次非公开发行相关风险的讨论和分析之（二）本次非公开发行项目的风险”补充披露，具体风险披露情况如下：

##### “5、应收新能源汽车补贴款的减值风险

近三年及 2020 年 9 月 30 日，应收新能源汽车补贴款余额分别为 176,613.76 万元、155,733.86 万元、95,151.31 万元和 72,513.41 万元，占发行人总资产的比例分别为 37.46%、29.78%、19.23%和 16.13%，整体占比较高。若下游客户存在行驶里程不达标导致发行人无法获取国补的情况，从而使发行人面临应收账款发生大额坏账损失的风险，进而对发行人业绩产生不利影响。”

**五、量化分析申请人 2-5 年应收账款坏账计提比例明显低于同行业可比公司的原因及合理性，结合 2018、2019 年申请人利润水平较低及 2020 年至今亏损情况，说明如按照同行业平均水平足额计提，是否会导致申请人 2018、2019 年持续亏损，是否存在 2020 年年报披露后退市风险，相关风险是否充分披露；**

#### （一）发行人 2-5 年应收账款坏账计提比例低于同行业可比公司的原因及合理性

发行人 2-5 年应收账款坏账计提比例低于同行业可比公司，其主要原因有：首先，发行人受制于市场竞争激烈和行业地位受限等原因，一般会根据客户需求给予一定宽松的销售账期，以应对市场的需求及竞争环境，因而使得客户的信用期相对较长，账龄相应较长，但由于 2-5 年账龄的应收账款都在信用期内，因此导致坏账计提比例低于同行业可比公司；其次，发行人在经营环境和外部环境未发生重大变化的情况下，与以前年度保持了一



致的坏账准备计提政策，未出现变更坏账准备计提比例会计估计的情况，根据《企业会计准则第 28 号-会计政策、会计估计变更和差错更正》第八条的规定要求会计估计变更的依据应当真实、可靠，根据会计估计的一致性原则要求，对同一类型的业务所采用的方法，前后应当保持一致，不能随意变更。因此，发行人符合企业会计准则中有关会计政策和会计估计的相关要求，具有一定的合理性。

## （二）发行人已足额计提应收账款坏账准备

基于前述回复内容，发行人已足额计提应收账款坏账准备，坏账准备计提比例总体与可比公司保持一致，且发行人未变更该等会计估计，不会出现发行人 2018 年、2019 年持续亏损，2020 年年报披露后退市的情形。

针对发行人是否存在退市风险在《尽职调查报告》“第十章/一（二）3、业绩持续下滑以及亏损的风险”中进行披露，详见如下：

“发行人主要从事大、中、轻型客车产品的研发、生产与销售，产品范围覆盖从 5-18 米各型传统动力或新能源客车，主要用于公路运输、公交运输、旅游、和校车等领域。由于国内大、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，发行人的业务经营面临较大压力。发行人 2017 年度、2018 年度、2019 年度、2020 年 1-9 月合并归属于母公司净利润分别为 4,281.84 万元、1,307.22 万元、1,394.62 万元和 -8,817.89 万元。行业环境的变化将可能导致发行人出现业绩大幅下滑，甚至出现亏损的风险，若持续亏损甚至将导致发行人退市。”

**六、报告期在约定信用政策下回款逾期情况，逾期主要客户资信状况、应收款是否有增信措施及其可回收性的判断是否合理**

### （一）报告期在约定信用政策下的回款逾期情况

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人在约定信用政策下逾期金额合计 63,909.08 万元，计



提坏账准备 27,697.52 万元，逾期账龄明细如下：

单位：万元

账龄	2020-09-30
逾期 1 年以内	31,102.96
逾期 1-2 年	8,615.61
逾期 2-3 年	6,256.89
逾期 3 年以上	17,933.62
合计	<b>63,909.08</b>

## （二）发行人逾期主要客户资信状况、应收款增信措施及可回收性判断的合理性

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人逾期 1,000 万元以上客户，逾期金额、应收款增信措施及可回收性相关情况如下：

单位：万元

序号	客户名称	应收账款余额	预计可收回金额	期末计提坏账	逾期应收金额	期后回款金额	客户资信状况	公司采取的增信措施
1	客户 11	29,721.73	28,258.87	1,462.86	9,400.75	-	实力雄厚，受疫情影响，朝靛车辆停运，导致款项逾期	部分款项目前正在通过信保赔付，部分款项正在与对方商谈新的付款协议
2	客户 14	20,932.58	19,304.38	1,628.20	6,472.21	264.45	2012 年成立，民营企业，经营情况良好，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造成	逾期款项正在结合春兰电池问题逐个洽谈，并陆续签署新的还款协议
3	客户 26	3,957.87	1,708.90	2,248.98	3,957.87		2015 年成立，民营企业	



序号	客户名称	应收账款余额	预计可收回金额	期末计提坏账	逾期应收金额	期后回款金额	客户资信状况	公司采取的增信措施
							业，经营情况良好，主营班车运营，逾期款项的主要原因为疫情影响	
4	客户 27	6,984.74	6,148.02	836.72	3,103.70		2011 年成立，民营企业，逾期款项的主要原因是电池质量原因造成	正在处理春兰电池问题
5	客户 28	2,486.66	1,817.14	669.53	2,468.98		2008 年成立，民营企业，受疫情影响	
6	客户 29	2,330.00	1,736.82	593.18	2,330.00	10.00	2002 年成立，民营企业，受疫情影响	
7	客户 30	1,862.00	372.40	1,489.60	1,862.00		2003 年成立，国营企业，逾期款项的主要原因是资金困难	继续对账，维持诉讼时效
8	客户 15	8,835.60	8,178.31	657.29	1,673.02	369.53	2016 年成立，民营企业，短期偿债能力较差，长期偿债能力较强，无与客车厂及银行的诉讼记录	与终端客户对账后，向终端客户追偿
9	客户 1	17,479.76	16,526.98	952.78	1,575.82		客户资信状况一般	已报中信保理赔，正在赔付阶段
10	客户 31	1,380.65	13.81	1,366.84	1,380.65		公司已不能正常经营	已起诉，判决我司胜诉，目前处于执行阶段。
11	客户 13	12,135.00	11,507.90	627.10	1,213.50		中国恒天集团旗下公司，资信状况较好	客户已出具还款计划，监督客户严格按照还款计划执行





序号	客户名称	应收账款余额	预计可收回金额	期末计提坏账	逾期应收金额	期后回款金额	客户资信状况	公司采取的增信措施
12	客户 32	2,944.00	2,620.53	323.47	1,093.70	60.00	2017年成立,民营企业,无与客车厂及银行的诉讼记录,总体情况一般	已与终端客户都匀公交总公司签订补充协议
13	客户 33	1,343.32	422.29	921.03	1,343.32	28.00	2011年成立,民营企业,经营正常,但资金困难	已签署补充还款协议
14	客户 34	1,050.47		1,050.47	1,050.47		2001年成立,国营企业,经营正常	已签署补充还款协议
合计		113,444.37	98,616.33	14,828.04	38,925.97	731.97		

注：期后回款金额统计截至到 2020 年 12 月 21 日。

综上，发行人针对逾期 1,000 万元以上客户进行了根据按照自身会计估计与客户重新协商综合考虑，合理估计了可回收性，并通过应收款增信措施降低坏账损失风险。

七、报告期应收票据情况，分商业承兑汇票和银行承兑汇票说明取得、贴现、转让、承兑及到期收款情况，是否存在没有商业实质的票据交易，是否存在票据纠纷情况及其对财务报表的影响，提取坏账准备或预计负债的合理性和充分性

(一) 发行人报告期应收票据情况（单位：万元）

2020 年 1-9 月应收票据情况如下：

项目	期初余额	本期取得金额	其中：			期末余额	坏账准备
			贴现金额	转让金额	承兑及到期金额		
银行承兑汇票	180.00	25,838.34	5,285.88	19,983.88	2.00	746.58	
商业承兑汇票							
合计	180.00	25,838.34	5,285.88	19,983.88	2.00	746.58	



2019 年应收票据情况如下：

项目	期初余额	本期取得金额	其中：			期末余额	坏账准备
			贴现金额	转让金额	承兑及到期金额		
银行承兑汇票	240.84	26,539.61		26,580.45	20.00	180.00	
商业承兑汇票							
合计	240.84	26,539.61		26,580.45	20.00	180.00	

2018 年应收票据情况如下：

项目	期初余额	本期取得金额	其中：			期末余额	坏账准备
			贴现金额	转让金额	承兑及到期金额		
银行承兑汇票	1,909.95	29,997.56		31,368.53	298.14	240.84	
商业承兑汇票	-	14,633.65		9,865.92		4,767.73	529.75
合计	1,909.95	44,631.21		41,234.45	298.14	5,008.57	529.75

2017 年应收票据情况如下：

项目	期初余额	本期取得金额	其中：			期末余额	坏账准备
			贴现金额	转让金额	承兑及到期金额		
银行承兑汇票	1,106.07	27,663.24	27.64	26,831.73		1,909.95	
商业承兑汇票		4,684.95		4,684.95		-	
合计	1,106.07	32,348.19	27.64	31,516.68		1,909.95	

发行人报告期各期末，应收款项融资/应收票据均系发行人销售商品及提供劳务所收取的货款或服务费用，主要用于背书转让支付供应商货款，不存在没有商业实质的票据交易。



## （二）发行人报告期内的应收票据涉及的纠纷

2017年，发行人与沃特玛创新联盟企业签订《买卖合同》销售车辆，部分购车款以商业承兑汇票的形式支付，商业承兑汇票的出票人及付款人是沃特玛创新联盟企业。截至2018年末，发行人应收融智天骏出具的未到期商业承兑汇票金额合计5,297.48万元，承兑单位为舒城县万福客运有限公司；发行人转让万福客运出具的已到期商业承兑汇票金额合计2,054.60万元（其中，1,014.20万元涉及诉讼）；发行人转让深圳市中沃绿源旅游投资发展有限公司出具的已到期商业承兑汇票票面金额1,383.30万元。

发行人收到商业承兑汇票后又背书转让至上游供应商。由于商业承兑汇票陆续到期，出票人到期不能兑付，珠海市赛纬电子材料股份有限公司、浙商银行股份有限公司深圳分行分别提起诉讼，起诉票据相关的当事人。发行人作为票据背书人，成为被告之一，经与发行人聘请的诉讼律师评估，上述票据追索权纠纷案件由于存在重复背书及背书不连续、票据原因关系不具备真实性和合法性、收票人没有贴现资质等瑕疵，票据追索方式不符合法律规定等原因，发行人胜诉可能性较高。基于谨慎性的原则，于2018年度，发行人对融智天骏出具的尚未到期的商业票据计提了坏账准备529.75万元，对万福客运开具的已到期但未过6个月诉讼时效期的票据确认预计负债175.46万元。2019年融智天骏票据到期后，发行人将原计提的529.75万元票据坏账准备转入至预计负债科目核算，2019年末，发行人对舒城县万福客运有限公司、融智天骏和深圳市中沃绿源旅游投资发展有限公司出具商业票据重新估算，确认预计负债1,009.25万元，截止到2019年末，发行人合计确认商业票据预计损失1,714.46万元。2020年10月，由广东省深圳市坪山区人民法院作出一审判决，判决发行人胜诉。综上所述，发行人就应收商业票据计提的坏账准备和预计负债具有合理性，坏账准备计提较为充分。

**八、结合期后回款、信用政策、行业特征等情况等说明应收账款坏账准备计提是否充分，应收账款坏账准备计提风险是否已在募集说明书中充分披露，本次申报信息披露是否真实准确**

### （一）期后回款情况分析



发行人报告期各期末应收账款期后回款情况具体如下：

单位：万元

项目	2020-09-30	2019-12-31	2018-12-31	2017-12-31
应收账款余额	398,317.29	448,583.95	446,301.56	396,368.62
期后回款比例	6.18%	25.42%	59.81%	79.33%
其中：				
应收货款金额	325,803.88	353,432.64	290,567.70	219,754.86
应收货款回款比例	7.56%	25.15%	56.11%	73.68%
应收新能源汽车 补贴金额	72,513.41	95,151.31	155,733.86	176,613.76
应收新能源汽车 补贴回款比例	-	26.29%	66.71%	86.36%

注：期后回款情况统计截至 2020 年 11 月 13 日。

由上表可知，报告期各期末，发行人应收账款期后回款情况较好。其中，截至 2020 年 11 月 13 日，2017 年底应收货款回款比例为 73.68%，尚有 26.32% 未回款，2018 年底应收货款回款比例为 56.11%，尚有 43.89% 未回款，主要原因为该等未回款客户为国资背景公交企业，拥有较长的信用期。

## （二）结合信用政策、行业特征等情况分析坏账准备计提的充分性

报告期内，发行人应收账款周转率与同行业可比公司对比如下：

单位：次/年

公司名称	2020 年 1-9 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
中通客车	0.53	0.99	0.89	1.48
宇通客车	1.11	1.96	1.83	2.05
金龙汽车	1.01	1.54	1.45	1.41
ST 安凯	0.73	2.10	1.54	2.58
平均值	<b>0.85</b>	<b>1.65</b>	<b>1.43</b>	<b>1.88</b>
发行人	0.35	0.67	0.64	0.69



注：数据来源于 Wind 资讯。

由上表可知，发行人应收账款周转率低于同行业可比公司，发行人客户回款情况与同行业可比公司存在一定差异，但其应收账款周转率 2017 年至 2019 年保持稳定，2020 年 1-9 月有所下降，与同行业可比公司变动趋势一致。

报告期内，发行人应收账款和应收票据余额自 2018 年末开始逐年下降，2017 年末、2018 年末、2019 年末应收账款和应收票据占营业收入比重基本较为稳定，发行人不存在放宽信用政策情形。

发行人对国内及海外市场执行差异化信用政策。发行人针对海外市场的客户有着严格信用管理，信用期较短。客户与发行人签订销售合同时，会事先支付约定的定金，并在客车装货发运前通过电汇等方式支付绝大部分的货款，对于尾款部分，发行人要求客户通过申请中信保限额或者开具保函、信用证等方式保证及时回款。

针对国内客车市场，由于国内市场多为通过招投标等方式取得订单，给予客户账期的长短是影响中标与否的因素之一；同时，客户采购普遍具有周期性，且公交客户大多为国资背景单位，采购经费所需的政府拨款时间较长。因此，在客车行业特定的背景下，发行人一般会根据客户要求给予一定的信用期。同行业可比公司金龙汽车在《与兴业证券股份有限公司关于厦门金龙汽车集团股份有限公司非公开发行股票反馈意见的回复》关于信用政策描述中提到“具有国资背景、信用评级较高的各城市公交运输公司，其运营较稳定、回款相对及时，在保证一定的盈利情况下，一般会根据该些客户需求给予一定宽松的销售账期，以应对市场的需求及竞争环境。近年来公交销售的占比逐渐提高，公司主观上并不能影响公交订单的招投标条件，包括信用条件，不存在主动放宽信用政策扩大销售规模的情况”。因此，与同行业可比公司相比，发行人的信用政策符合行业惯例。





### （三）结合同行业可比公司坏账计提情况分析坏账准备计提的充分性

同行业可比公司坏账计提整体情况比较如下：

单位：万元

项目		宇通客车	中通客车	金龙汽车	ST 安凯	可比公司 均值（剔 除 ST 安 凯）	发行人
2020-06-30	应收账款余额	1,236,412.5 7	637,589.2 7	772,265.01	194,169.31		440,756.17
	坏账准备余额	134,127.03	48,138.71	137,149.92	77,886.52		47,035.75
	坏账占应收账款 比	<b>10.85%</b>	<b>7.55%</b>	<b>17.76%</b>	<b>40.11%</b>	<b>12.05%</b>	<b>10.67%</b>
2019-12-31	应收账款余额	1,527,543.4 3	699,321.3 9	1,215,128.5 5	193,184.87		448,583.95
	坏账准备余额	141,368.56	46,971.07	134,466.18	79,937.11		46,170.42
	坏账占应收账款 比	<b>9.25%</b>	<b>6.72%</b>	<b>11.07%</b>	<b>41.38%</b>	<b>9.01%</b>	<b>10.29%</b>
2018-12-31	应收账款余额	1,889,250.2 8	743,302.7 8	1,367,137.6 1	283,731.99		446,301.56
	坏账准备余额	161,926.80	30,230.22	118,418.90	75,446.32		38,189.96
	坏账占应收账款 比	<b>8.57%</b>	<b>4.07%</b>	<b>8.67%</b>	<b>26.59%</b>	<b>7.01%</b>	<b>8.56%</b>
2017-12-31	应收账款余额	1,893,938.0 0	680,713.5 8	1,394,344.9 5	244,122.20		396,368.62
	坏账准备余额	155,128.27	22,854.59	115,994.36	43,278.49		30,806.75
	坏账占应收账款 比	<b>8.19%</b>	<b>3.36%</b>	<b>8.32%</b>	<b>17.73%</b>	<b>6.62%</b>	<b>7.77%</b>

注：主要同行业可比上市公司的 2020 年第三季度报告中未披露与应收票据（含应收款项融资）有关的坏账计提比例情况，因此使用 2020 年半年报数据进行对比分析。

综上所述，发行人应收账款账龄结构以 3 年以内为主，剔除 ST 安凯的坏账计提比例



对同行业平均值的影响后，发行人计提的坏账比例整体高于可比公司平均值，2020年1-6月计提的坏账比例略低于可比公司平均值，主要受到金龙客车单项计提因素导致整体计提比例提高的影响，但总体而言发行人与可比上市公司保持一致。

综上所述，基于发行人应收账款账龄、期后回款及坏账核销情况以及坏账准备计提比例与可比公司相比不存在重大差异，发行人应收账款坏账准备已充分计提。

#### **（四）应收账款坏账准备计提风险是否已在募集说明书中充分披露，本次申报信息披露是否真实准确**

应收账款坏账准备计提风险已在《尽职调查报告》中“第十章/一、（二）2、应收账款发生坏账损失的风险”充分披露，本次申报信息真实准确，具体内容详见：

“报告期各期末，发行人的应收账款账面价值分别为 365,561.86 万元、408,111.60 万元、402,413.53 万元和 352,846.15 万元，占发行人总资产的比例分别为 77.54%、78.03%、81.33%和 78.48%，整体占比较高。若下游市场发生重大不利变化，发行人客户可能因财务状况恶化而不能按期向发行人支付款项，从而使发行人面临应收账款发生大额坏账损失的风险，进而对发行人业绩产生不利影响。此外，报告期内，发行人存在一定的境外收入，在新冠肺炎全球流行的背景下，若主要出口国出现新冠疫情爆发，将影响对客车的需求以及应收账款的及时支付，从而对发行人业绩造成不利影响。”

#### **九、结合前述应收账款回款风险、国补诉讼风险、整体国补的回收风险及对现金流的影响说明对申请人偿债能力的影响，是否存在流动性风险，相关风险是否在非公开发行预案中充分披露**

发行人应收账款金额较大系客户结构及市场特征所致，随着发行人完善应收账款收款制度，强化应收账款过程管控，预计 2020 年末应收账款规模同比下降约 20.70%至 355,000 万元，增加经营活动现金流量金额约 93,000 万元。截止 2020 年 9 月 30 日，发行人应收国补车辆共计 4,621 辆，金额共计 72,513.41 万元，应收国补车辆均正常运营，均能达到



申领国补条件，整体不存在国补回收风险。

单位：万元

项目	2020年9月30日 /2020年1-9月	2019年12月31日 /2019年度	2018年12月31日 /2018年度	2017年12月31日 /2017年度
经营活动产生的现金流量净额	25,498.11	11,430.32	-35,705.57	-24,014.06
现金流量利息保障倍数（倍）	2.78	1.03	-3.29	-3.1
应收货款回款比例	7.56%	25.15%	56.11%	73.68%
应收新能源汽车补贴回款比例	-	26.29%	66.71%	86.36%

由上表可知，发行人经营活动现金流量情况自 2019 年开始转正，现金流量利息保障能力增加，应收账款期后回款情况较好。尽管发行人偿债能力较之前有所提高，受制于应收账款总额占资产比重高，财务负担较大，发行人仍旧存在一定的流动性风险。相关风险已在非公开发行预案“第五节/六、（二）5、流动性风险”中充分披露，具体内容见下：

“近三年及一期，发行人应收账款规模较大，分别为 36.56 亿元，40.81 亿元、40.24 亿元以及 35.28 亿元，且存在一定的逾期、诉讼情况。考虑发行人较高的负债规模以及资产负债率情况。若发行人的应收账款未能及时收回，将影响公司现金流，导致面临一定的流动性风险。”

#### 会计师核查意见：

会计师进行了如下核查：

- 1、对发行人信用政策及应收账款管理相关内部控制进行了评价和测试；
- 2、分析复核发行人应收账款坏账准备会计估计的合理性，包括是否存在客观证据表明存在减值、确定应收账款组合的依据、单独计提坏账准备的判断等；
- 3、复核发行人报告期应收账款坏账的计提依据及方法，复核执行新金融工具准则下



预期信用损失率的过程，包括账龄迁徙率及前瞻性信息调整损失率的计算等；重新计算坏账准备计提金额是否准确；

4、通过公开渠道查询同行业上市公司应收账款减值相关信息披露并进行比较分析；查询与债务人或其行业发展状况有关的信息，抽取样本检查了客户的历史还款记录以及期后还款的相关信息；

5、对发行人应收国补车辆运营情况及申报国补管理程序进行检查，分析国补的回收风险、减值风险以及坏账准备计提的合理性、充分性；

6、对发行人应收票据的取得、贴现、转让、承兑及到期收款情况进行检查，对涉及追索权的票据诉讼进度进行了解和查询，分析应收票据减值计提的充分性及预计负债的合理性。

经核查，会计师认为：

1、发行人应收账款政策与同行业可比公司不存在较大差异，不存在放宽信用政策的情形。

2、2017、2018 年度未对应收政府新能源补贴符合会计准则及监管要求，不存在未足额计提的情形。

3、发行人应收账款减值准备计提较为充分。

4、报告期内不存在无法获取国补的情况及金额，涉诉国补减值计提充分，相关风险在非公开发行预案中充分披露。

5、发行人 2-5 年应收账款坏账计提比例低于同行业可比公司具备合理性，发行人已足额计提应收账款坏账准备，坏账准备计提比例总体与可比公司保持一致，且发行人未变更该等会计估计，不会出现发行人 2018 年、2019 年持续亏损，2020 年年报披露后退市的情形。

6、报告期内在约定信用政策下回款逾期的主要客户具有一定的增信措施，发行人应



收账款可回收性的判断具有合理性。

7、报告期内发行人不存在没有商业实质的票据交易，因票据纠纷提取坏账准备和预计负债具有合理性和充分性。

8、发行人应收账款坏账准备计提充分，应收账款坏账准备计提风险已在非公开发行预案中充分披露，本次申报信息披露真实准确。

9、综合应收账款回款风险、国补诉讼风险、国补回收风险的考量下，发行人存在一定的流动性风险，相关风险已在非公开发行预案中披露。

### 反馈意见六：会计估计变更

2020年1月1日，申请人对三包计提比例进行了会计估计变更调整，将国内新能源客车三包费计提比例从3%变更为2%。请申请人补充说明：（1）该会计估计变更对2020年1-9月的财务影响；（2）定量分析报告各期三包费的实际计提和使用情况，按国内新能源客车、国内非新能源客车、海外新能源客车海外非新能源客车四类收入对应实际使用比例，说明会计估计变更的合理性；（3）该会计估计变更是否已在募集说明书中充分披露。请保荐机构、会计师说明核查程序、方法、过程，并发表明确核查意见。

#### 发行人回复：

#### 一、该会计估计变更对2020年1-9月的财务影响

发行人会计估计变更对2020年1-9月的财务影响如下表所示：

单位：万元

科目	会计估计变更后	会计估计变更前	变动	变动率
营业总收入	133,927.70	133,927.70	-	-
营业总成本	143,831.01	143,831.01	-	-
营业利润	-8,961.25	-9,355.13	393.87	4.21%
利润总额	-8,838.10	-9,231.97	393.87	4.27%

由上表可知，国内新能源客车三包费计提比例从3%变更为2%后，调增发行人的营业利润和利润总额分别为4.21%和4.27%，总体来说，此次会计估计变更对发行人利润的影响小于5%，对发行人经营业绩不产生重大影响。



二、定量分析报告期各期三包费的实际计提和使用情况，按国内新能源客车、国内非新能源客车、海外新能源客车海外非新能源客车四类收入对应实际使用比例，说明会计估计变更的合理性

报告期各期末，发行人三包费计提和使用情况按客车大类划分如下表所示：

单位：万元

年度	种类	销售数量	销售金额	本期计提	上期余额+ 本期计提	本期实际使用	实际使用比例
2020年1-9月	国内新能源客车	498	39,387.41	787.75	12,515.73	1,209.19	9.66%
	国内非新能源客车	937	55,119.69	275.60	1,008.82	644.60	63.90%
	海外新能源客车	-	-	-	-	-	-
	海外非新能源客车	248	37,878.10	430.07	1,401.05	532.59	38.01%
	<b>合计</b>	<b>1,683</b>	<b>132,385.20</b>	<b>1,493.42</b>	<b>14,925.61</b>	<b>2,386.38</b>	<b>15.99%</b>
2019年度	国内新能源客车	1,994	131,553.32	3,288.83	12,991.25	1,263.27	9.72%
	国内非新能源客车	416	15,090.57	733.22	1,716.07	853.67	49.75%
	海外新能源客车	-	-	-	-	-	-
	海外非新能源客车	302	36,345.58	383.10	2,204.71	387.69	17.58%
	<b>合计</b>	<b>2,712</b>	<b>182,989.47</b>	<b>4,405.15</b>	<b>16,912.04</b>	<b>2,504.63</b>	<b>14.81%</b>
2018年度	国内新能源客车	1,873	131,884.12	3,297.10	10,356.39	653.97	6.31%
	国内非新能源客车	388	12,281.76	720.83	1,705.08	258.60	15.17%
	海外新能源客车	-	-	-	-	-	-
	海外非新能源客车	494	58,512.04	2,170.36	2,926.65	348.75	11.92%
	<b>合计</b>	<b>2,755</b>	<b>202,677.93</b>	<b>6,188.30</b>	<b>14,988.12</b>	<b>1,261.31</b>	<b>8.42%</b>
2017年度	国内新能源客车	1,554	121,511.45	3,037.79	7,059.28	-	-
	国内非新能源客车	868	20,366.95	709.39	2,861.74	745.05	26.04%
	海外新能源客车	-	-	-	-	-	-
	海外非新能源客车	434	45,791.49	728.45	771.71	15.42	2.00%
	<b>合计</b>	<b>2,856</b>	<b>187,669.89</b>	<b>4,475.63</b>	<b>10,692.73</b>	<b>760.47</b>	<b>7.11%</b>

注：以上客车销售数量和销售金额仅包括计提三包费部分的销售情况。

综上，发行人各期三包费金额实际使用未出现超过三包费计提余额的情况，本次会计





估计变更具有合理性。

### 三、该会计估计变更是否已在募集说明书中充分披露

此次会计估计变更已在《保荐人出具的尽职调查报告》中进行了详细披露，具体参见“第七章/三、（三十二）2、重要会计估计变更”，具体内容如下：

“2020年1月1日，发行人调整三包计提比例

会计估计变更的内容和原因	审批程序
随着动力电池和驱动电机为代表的新能源汽车关键零部件技术快速发展，以及新能源客车整车集成应用技术日渐成熟稳定，发行人新能源客车销售占比逐步提高。为保持发行人的市场竞争力，更加客观公允地反映公司的财务状况和经营成果，在遵循企业会计准则的基础上，发行人自2020年1月1日起将国内新能源客车三包计提比例由3%调整至2%。	第七届董事会第十八次会议、2019年年度股东大会

此次会计估计变更采用未来适用法，根据发行人2020年新能源客车收入规模测算，此次会计估计变更后，此估计变更影响2020年1-9月份净利润增加393.87万元。”

#### 会计师核查意见：

会计师进行了如下核查：

1、取得并查阅了发行人2020年半年度报告及财务报表、2020年第三季度报告，会计估计变更前后对财务报表的影响估计；取得营业收入、三包费计提及使用情况的主要数据；

2、查阅了发行人《扬州亚星客车股份有限公司关于会计政策和会计估计变更的公告》，检查会计估计变更是否符合企业会计准则有关规定等情况；查阅了发行人《扬州亚星客车股份有限公司关于会计政策和会计估计变更的独立意见》；

3、向发行人高级管理人员访谈并分析发行人会计估计变更的原因及合理性，了解公



司与同行业可比公司三包费计提政策的差异。

经核查，会计师认为：

- 1、发行人已补充说明本次会计估计变更对财务情况的影响。
- 2、本次会计估计变更具有合理性。
- 3、本次会计估计变更情况已经在尽职调查报告等申报文件中披露。

