证券代码:603768　　证券简称:常青股份　　公告编号:2024-027

合肥常青机械股份有限公司关于上海证券交易所对公司2023年年度报告的信息披露监管工作函的回复

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、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责任。

合肥常青机械股份有限公司(以下简称“公司”)于近期收到上海证券交易所下发的《关于对合肥常青机械股份有限公司2023年年度报告的信息披露监管工作函》(上证公函【2024】0371号)(以下简称“《工作函》”)。公司高度重视，对《工作函》关注事项逐一复核、分析，现对工作函中涉及事项回复如下：

1、关于经营业绩情况。2020-2023年，公司实现营业收入分别为22.97亿元、30.09亿元、31.63亿元、32.49亿元，营业收入持续增长，但归母净利润同比变动幅度较大，分别为206.59%、-20.97%、62.12%、36.47%，且应收账款周转天数持续增长，分别为45、55、74和83天。公司净现比已连续七年为负，三年累计净利润转经营性现金流量净额差异为4.59亿元。此外，公司开展钢材贸易业务，本期产生收入7233.74万元。

请公司：(1)结合近年行业情况、主营业务开展情况、毛利率变化、同行业可比公司等情况，说明公司在营业收入持续增长的情况下，归母净利润出现较大变动的具体原因及合理性；(2)结合采购销售及相关应收应付等往来款项变化情况，说明经营活动产生的现金流净额持续为负、与净利润长期存在差异的主要原因及合理性，与同行业公司情况是否相符，现金流状况是否会对后续经营产生不利影响及公司采取的应对措施；(3)结合公司信用政策变化等情况，说明应收账款周转天数变化的主要原因，是否存在放松信用政策促进收入实现的情形，是否存在款项回收风险；(4)补充披露贸易业务的开展情况，包括业务模式、货物流转情况、主要客户及终端客户和供应商的名称及关联关系、交易内容及交易金额、购销信用政策及结算进展等，说明相关业务是否具备商业实质，收入确认方法是否符合《企业会计准则》要求。

【回复】

一、结合近年行业情况、主营业务开展情况、毛利率变化、同行业可比公司等情况，说明公司在营业收入持续增长的情况下，归母净利润出现较大变动的具体原因及合理性；

2020年至2023年，公司利润表主要数据及主要指标列示如下：

单位：万元

项目	2023年度	2022年度	2021年度	2020年度
营业总收入	324,886.56	316,321.76	300,898.90	229,708.17
营业成本	275,851.55	268,899.51	261,808.39	192,241.09
销售费用	3,216.17	4,133.06	2,751.35	2,429.96
管理费用	12,653.95	12,141.64	11,238.34	9,568.89
研发费用	10,997.80	9,265.29	7,945.56	6,087.25
财务费用	5,557.29	5,441.43	4,735.33	4,888.92
信用减值损失	-1,088.26	-1,055.74	-1,978.82	-4,478.35
资产减值损失	-2,371.20	-4,429.44	-2,683.35	-1,983.47
归属于母公司所有者的净利润	13,162.71	9,645.11	5,917.96	7,516.92
毛利率	15.09%	14.99%	12.99%	16.31%
毛利率变动	0.10%	2.00%	-3.32%	-1.32%
净利率	4.05%	3.05%	1.97%	3.27%
净利率变动	1.00%	1.08%	-1.31%	1.94%

注：因执行《企业会计准则解释16号》，公司追溯调整了2021年度、2022年度归属于母公司所有者的净利润金额，调整金额分别为-22.96万元、13.64万元，下同。

如上表所示，2020年至2023年公司收入逐年增长系公司业务规模不断增长所致，期间费用总体金额也呈现增长趋势。公司归属于母公司所有者的净利润的变动主要系公司收入规模及毛利率变动等因素综合影响所致。

2020年至2023年，公司实现营业收入分别为22.97亿元、30.09亿元、31.63亿元、32.49亿元，营业收入持续增长，但归母净利润同比变动幅度较大，分别为206.59%、-21.27%、62.98%、36.47%，具体分析如下：

(一)近年行业情况

1、全国汽车产业景气度回升

中国汽车工业经过几十年的发展，已经成为国民经济重要的支柱产业，汽车工业在拉动经济增长、增加就业、增加财税收入等方面发挥着重要作用，成为拉动经济增长的强劲引擎。根据中国汽车工业协会(CAAM)统计数据，2019年至2023年期间，我国汽车产销量从2,572.10万辆和2,576.90万辆增至3,016.10万辆和3,009.40万辆，与全球汽车行业态势保持一致同时表现出更强劲的韧性，连续多年位居世界第一汽车产销大国。

(1)从细分市场来看，我国汽车市场长期由乘用车占据主体地位。2019年至2023年，我国乘用车产销量从2,136.02万辆和2,144.42万辆增长至2,612.38万辆和2,606.28万辆。2023年，我国乘用车产销量分别占到汽车产销量的86.61%和86.60%。

(2)2020年，我国商用车产销量增长至523.12万辆和513.33万辆。2021年受公共卫生事件等因素影响，商用车行业环境开始出现变化，2021年至2022年我国商用车产销量出现较大幅度下滑，2023年我国商用车销量回升至403.09万辆，但仍未恢复到顶峰。

2、新能源汽车行业迎来快速发展

近年来，在“碳达峰”、“碳中和”指引下，新能源车市场渗透率持续提升，展现出强大的发展韧性和发展动力。根据中国汽车工业协会(CAAM)统计数据，2023年，我国汽车产销量增长率分别为11.62%和12.02%。而新能源汽车受益于前期政策补贴和后期新能源车技术水平、市场接受度的提高，表现出快速增长趋势。2023年，我国新能源汽车产销量分别为958.65万辆和949.52万辆，同比增长35.82%和37.88%，市场渗透率从去年的26.1%继续上升至31.8%，我国新能源汽车市场发展已经从政策驱动转向市场拉动的发展阶段，总体上呈现出市场规模、发展质量双提升的良好发展局面。

(二)主营业务开展情况

公司主要产品包括车身冲压及焊接零部件(以下简称“车身件”)和底盘冲压及焊接零部件(以下简称“底盘件”)，车身件主要配套乘用车、底盘件主要配套商用车。2020年至2023年，公司主营业务收入分别为18.47亿元、24.21亿元、26.40亿元和27.44亿元，呈上升趋势，具体如下：

单位：万元

项目	2023年度		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
主营业务收入	274,350.29	100.00%	264,047.77	100.00%	242,060.83	100.00%	184,664.64	100.00%
其中：车身件	209,246.83	76.27%	213,601.97	80.90%	158,663.75	65.55%	96,357.14	52.18%
底盘件	63,051.49	22.98%	49,634.11	18.80%	81,107.85	33.51%	86,840.52	47.03%
其他	2,051.97	0.75%	811.69	0.30%	2,289.23	0.94%	1,466.98	0.79%

1、车身件产品业务开展情况

根据中国汽车工业协会(CAAM)的数据，2020年至2023年度，我国乘用车产销量呈现逐年增长的趋势，尤其是新能源车销量的爆发式增长，带动行业内乘用车整车厂销量增长，公司乘用车客户如奇瑞汽车、合众新能源、比亚迪、振宜汽车等销量大幅增加，下游客户订单需求量增长带动公司车身件收入增长。

2、底盘件产品业务开展情况

2020年至2022年，受商用车市场整体环境的影响，公司商用车订单呈现逐年下降趋势，导致公司底盘件销售收入逐年下降；根据中国汽车工业协会数据，2023年我国商用车产销分别完成403.7万辆和403.1万辆，同比分别增长26.8%和22.1%，随着商用市场回暖，产销量的回升，公司主要商用车客户江淮汽车、中国重汽、潍柴控股、北汽集团等客户对商用车配套的底盘件需求量增加。2023年公司底盘件收入较2022年增长27.03%，底盘件收入增幅与行业商用车的产销量增长一致。

(三)毛利率变化

2019年至2023年，公司主营业务毛利率及综合毛利率情况如下：

单位：%

项目	2023年度		2022年度		2021年度		2020年度		2019年度
	毛利率	波动	毛利率	波动	毛利率	波动	毛利率	波动	毛利率
主营业务毛利率	16.65	0.00	16.65	1.84	14.81	-2.65	17.46	-1.77	19.23
其中：车身件	17.90	-1.20	19.10	1.96	17.14	-2.91	20.05	-2.45	22.50
底盘件	11.58	5.62	5.96	-2.88	8.84	-5.53	14.37	-0.35	14.72
综合毛利率	15.09	0.10	14.99	2.00	12.99	-3.32	16.31	-1.32	17.63

由上表可见，2019年至2023年度，公司综合毛利率整体呈现下降的趋势。

公司于2020年1月1日执行新收入准则，将原计入销售费用的属于合同履约成本的运输装卸费、职工薪酬、汽车费用和折旧费用计入主营业务成本，导致2020年之后主营业务成本较2019年增加。如将2019年报表科目按照新收入准则模拟调整，由销售费用调入主营业务成本核算的金额为3,577.50万元，还原此重分类影响后2019年度的综合毛利率为15.68%，主营业务毛利率为16.87%，2020年毛利率较2019年模拟调整后略有增加，系业务规模扩大引起的规模效应。

考虑新收入准则的影响后，公司2020年毛利率与2019年相比略有增长，未见明显波动，2023年度与2022年度毛利率基本持平。2020年至2022年，公司毛利率呈现先下降后上升的趋势，主要原因：2021年毛利率下降主要系原材料钢材价格上涨所致，2022年毛利率回升主要系钢材价格回落、高毛利率车身件产品销售占比增长共同影响所致。具体按产品结构分析如下：

1、车身件毛利率分析

2020年至2023年，公司车身冲压及焊接零部件毛利率情况如下：

单位：元/件

项目	2023年		2022年		2021年		2020年	
	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数	金额	毛利率影响数
平均单价	17.84	-12.61%	20.62	-28.10%	27.62	15.67%	22.20	
单位成本	14.65	11.41%	16.68	30.06%	22.88	-18.58%	17.75	
毛利率	17.90%	-1.20%	19.10%	1.96%	17.14%	-2.91%	20.05%	

注：平均单价对毛利率影响数=(本期平均单价-上期单位成本)/本期平均单价-(上期平均单价-上期单位成本)/上期平均单价；单位成本对毛利率影响数=(本期平均单价-本期单位成本)/本期平均单价-(本期平均单价-上期单位成本)/本期平均单价

2020年至2023年，公司车身件单位成本变动原因具体如下：

单位：元/件，%

项目	2023年			2022年			2021年			2020年		
	金额	变动比例	占比	金额	变动比例	占比	金额	变动比例	占比	金额	占比	
直接材料	11.78	-14.08	80.45	13.71	-25.80	82.19	18.48	33.39	80.78	13.85	78.06	
直接人工	0.68	-15.00	4.62	0.80	-35.69	4.80	1.25	-2.87	5.45	1.28	7.23	
燃料动力	0.25	4.17	1.68	0.24	-30.91	1.47	0.35	28.60	1.55	0.28	1.55	
制造费用	1.58	1.94	10.80	1.55	-29.36	9.30	2.20	25.83	9.60	1.75	9.83	
运费及包装物	0.36	-2.70	2.45	0.37	-38.35	2.24	0.61	1.83	2.65	0.60	3.36	
合计	14.65	-12.17	100.00	16.68	-27.09	100.00	22.88	28.90	100.00	17.75	100.00	

2021年公司车身件产品毛利率较2020年下降2.91%，主要系单位成本增幅高于平均单价增幅。2021年车身件产品主要原材料钢材价格较上年同期大幅上涨，造成单位成本中直接材料金额大幅上涨33.39%。尽管公司通过与客户沟通，部分产品销售价格可以上调，但由于调整幅度低于钢材涨幅、调整时点滞后等因素，钢材价格的上涨仍对公司综合毛利率造成较大的负面影响。

2022年度车身件产品毛利率较2021年上升1.96%，主要系公司客户合众新能源新增车身件订单均价较低，5元以下零部件居多，导致公司低价小件车身件占比提高，拉低了车身件平均单价，但是单位成本降幅更大，主要原因包括：(1)主要原材料钢材价格有所下降且小件车身件较多，单位直接材料降低25.80%；(2)低价小件车身件较多，单位燃料动力、制造费用分别下降；(3)2022年度车身件销量显著上升，较2021年增长80.28%，单位制造费用进一步降低29.36%；(4)随着公司车身件生产自动化装备陆续投入使用，公司的人均产值逐步提高，同时公司对主要客户如奇瑞汽车、合众新能源的车身件销量的增长，带动2022年公司车身件销量较2021年增长80.28%，进而导致2022年车身件成本中单位直接人工较上年下降35.69%。

综上所述，2022年度公司车身件产品单位成本降幅大于单位价格降幅，导致毛利率上升。

2023年度车身件产品毛利率较2022年下降1.20%，主要系平均单价降幅高于单位成本降幅所致。2023年公司平均单价较低的车身零部件产品销量增加，拉低了车身件平均单价，同时2023年公司主要原材料钢材价格略有回落，造成直接材料下降14.08%，综合导致2023年毛利率较2022年略有下降。

2、底盘件毛利率分析

2020年至2023年，底盘件毛利率情况如下：

单位：元/件

项目	2023年			2022年			2021年			2020年		
	金额	毛利率影响数		金额	毛利率影响数		金额	毛利率影响数		金额		
平均单价	125.89	-3.54%		130.63	3.12%		126.17	14.81%		104.34		
单位成本	111.32	9.16%		122.85	-6.00%		115.01	-20.34%		89.35		
毛利率	11.58%	5.62%		5.96%	-2.88%		8.84%	-5.53%		14.37%		

注：平均单价对毛利率影响数=(本期平均单价-上期单位成本)/本期平均单价-(上期平均单价-上期单位成本)/上期平均单价；单位成本对毛利率影响数=(本期平均单价-本期单位成本)/本期平均单价-(本期平均单价-上期单位成本)/本期平均单价

2020年至2023年，底盘件单位成本变动原因具体如下：

单位：元/件，%

项目	2023年			2022年			2021年			2020年		
	金额	变动比例	占比	金额	变动比例	占比	金额	变动比例	占比	金额	占比	
直接材料	85.03	-4.61	76.38	89.14	0.45	72.56	88.74	28.94	77.16	68.83	77.03	
直接人工	8.11	-14.90	7.28	9.53	5.70	7.75	9.01	18.10	7.84	7.63	8.54	
燃料动力	3.42	-7.32	3.07	3.69	39.16	3.01	2.65	38.07	2.31	1.92	2.15	
制造费用	12.79	-30.45	11.49	18.39	52.46	14.97	12.06	51.61	10.49	7.95	8.90	
运费及包装物	1.98	-5.71	1.78	2.10	-17.38	1.71	2.55	-15.68	2.21	3.02	3.38	
合计	112.32	-8.57	100.00	122.85	6.81	100.00	115.01	28.72	100.00	89.35	100.00	

2020年至2023年，单位直接人工有一定幅度的波动，系底盘件中需要人工打磨、人工焊接的零部件较多，工序较为复杂，不同规格的底盘件定额工时有较大差别，因此产品结构的变化对单位人工有较大影响。

2021年度底盘件毛利率较上年下降5.53%主要系单位成本上涨影响，主要原因包括：(1)主要原材料钢材价格受市场环境影响上涨较多，造成直接材料增长28.94%，对毛利率造成较大的负面影响；(2)2021年底盘件产销量有所下降，在固定制造费用不变的情况下，单位制造费用增长51.61%，导致单位成本涨幅大于单位价格涨幅。

2022年度底盘件毛利率较2021年下降2.88%主要系单位成本上升影响，且受商用车市场下行的影响，公司2022年度底盘件销量下降，较2021年下降40.90%，单位制造费用和燃料动力费用上升，导致单位成本涨幅大于单位价格涨幅。

2023年度底盘件毛利率较2022年上升5.62%主要系单位成本下降影响，主要原因包括：(1)2023年公司主要原材料钢材价格略有回落，造成直接材料下降4.61%；(2)2023年公司底盘件销量较2022年增加31.82%，导致单位制造费用下降30.45%，综合导致单位成本降幅大于单位价格降幅，进而导致毛利率较上年有所上升。

(四)同行业可比公司

2020年至2023年，公司同行业可比公司主营业务收入增长率、主营业务毛利率对比情况如下：

单位：%

公司简称	财务指标	2023年度	2022年度	2021年度	2020年度
华达科技	主营业务收入增长率	4.21	8.47	13.70	-1.72
	主营业务毛利率	13.12	11.67	14.92	14.45
无锡振华	主营业务收入增长率	21.37	19.80	10.33	-9.88
	主营业务毛利率	22.46	15.74	10.32	16.74
英利汽车	主营业务收入增长率	4.03	10.69	-8.38	4.46
	主营业务毛利率	11.44	10.05	14.35	14.66
联明股份	主营业务收入增长率	-7.50	1.34	33.23	-12.04
	主营业务毛利率（汽车零部件制造业）	16.82	15.18	14.92	15.73
同行业可比公司平均值	主营业务收入增长率	5.53	10.08	12.22	-4.80
	主营业务毛利率	15.96	13.16	13.63	15.40
常青股份	主营业务收入增长率	3.90	9.08	31.08	21.81
	主营业务毛利率	16.65	16.65	14.81	17.46

数据来源：同行业上市公司招股说明书、年报报告。

1、2020年至2021年，公司主营业务收入增长率高于同行业可比公司，2022-2023年度公司主营业务收入增长率与同行可比公司相比差异不大，导致公司主营业务收入增长率与同行业可比公司存在差异的原因主要系客户结构不同所致。公司客户以江淮汽车、奇瑞汽车、比亚迪、合众新能源等内资整车厂商为主，尤其是以比亚迪、合众新能源为代表的新能源车企带来的业务规模的快速增长，而同行业可比公司华达科技、无锡振华、英利汽车和联明股份的主要客户大部分为合资整车厂商。

2、公司主营业务毛利率与同行业可比公司平均值存在小幅差异的原因系：车身件产品和底盘件产品毛利率差异较大，公司产品结构中配套商用车的底盘件产品占比高于同行业可比上市公司，产品结构不同导致毛利率存在差异，且不同型号零部件之间毛利率也相差较多，综合导致公司主营业务毛利率与同行业可比公司同类产品毛利率存在小幅差异。

(五)归母净利润出现较大变动的具体原因及合理性

2019年至2023年，公司营业收入、归母净利润等主要财务指标如下：

项目	2023年度	2022年度	2021年度	2020年度	2019年度
营业收入(万元)	324,886.56	316,321.76	300,898.90	229,708.17	183,444.42
归母净利润(万元)	13,162.71	9,645.11	5,917.96	7,516.92	2,451.77
归母净利润变动金额(万元)	3,517.60	3,727.15	-1,598.96	5,065.15	/
归母净利润变动幅度	36.47%	62.98%	-21.27%	206.59%	/
综合毛利率	15.09%	14.99%	12.99%	16.31%	15.68%
综合毛利率变动	0.10%	2.00%	-3.32%	0.63%	/
期间费用率	9.98%	9.78%	8.86%	10.00%	12.65%
期间费用率变动	0.20%	0.92%	-1.14%	2.65%	/
销售净利率	4.05%	3.05%	1.97%	3.27%	1.34%
销售净利率变动	1.00%	1.07%	-1.30%	1.94%	/

注：上表中2019年财务指标系按照新收入准则模拟调整后数字。

2019年至2023年度，公司归母净利润整体呈增长趋势，与公司营业收入整体变动趋势一致。各年归母净利润波动的主要原因分析如下：

2020年归母净利润较2019年大幅增长，主要系2019年期间费用率较高导致当年销售净利率较低，2019年归母净利润水平较低。2019年期间费用率较高的原因：①2019年子公司北京宏亭、十堰常森关停及搬迁，当期额外支出大额员工搬迁补偿费用；②公司因拓展业务的需要新设新能源技术研究部门，该新增部门当期发生较多员工薪酬。

2021年归母净利润较2020年下降21.27%，主要系综合毛利率下降导致销售净利率下降。2021年原材料钢材价格较上年同期大幅上涨，尽管公司通过与客户沟通，部分产品销售价格可以上调，但由于调整幅度低于钢材涨幅、调整时点滞后等因素，钢材价格的上涨仍对公司综合毛利率造成较大的负面影响，导致2021年归母净利润较上年同期有一定幅度的下降。

2022年归母净利润较2021年增长62.98%，主要系综合毛利率上升导致销售净利率上升。2022年综合毛利率上升的原因：①2022年原材料钢材价格开始回落，导致单位直接材料成本降低，毛利率有所上升；②2022年乘用车市场产销量大幅增加，尤其是新能源车销量的爆发式增长带动公司车身件业务的快速增长。2022年公司车身件产品销量显著上升，较2021年增长80.28%，销量的增长导致车身件单位成本进一步降低，综合导致毛利率上升。

2023年归母净利润较2022年增长36.47%，主要系投资收益的增加及资产减值损失的减少所致，具体原因：①根据湖北新楚风汽车股份有限公司的破产重整方案，公司对湖北新楚风汽车股份有限公司的债权转为对湖北新楚风二号企业管理合伙企业的股权和对风凰5号新楚风重整信托计划的受益权份额，导致公司2023年确认的投资收益增加。公司2023年确认的投资收益1,704.89万元较2022年的投资收益-180.31万元增加1,885.20万元；②2022年度，公司金属板材绿色清洁加工生产线项目订单量较少，导致该项目的长期资产出现减值迹象，公司对该部分长期资产进行减值测试后在2022年度计提了大额的长期资产减值准备。由于公司在2022年度已充分计提了长期资产减值准备，导致公司在2023年无需再大额计提长期资产减值准备，综合导致2023年度计提的资产减值损失较2022年度减少。公司2023年确认的资产减值损失2,371.20万元较2022年确认的资产减值损失4,429.44万元减少2,058.24万元。

二、结合采购销售及相关应收应付等往来款项变化情况，说明经营活动产生的现金流净额持续为负、与净利润长期存在差异的主要原因及合理性，与同行业公司情况是否相符，现金流状况是否会对后续经营产生不利影响及公司采取的应对措施；

2020年至2023年，公司经营活动产生的现金流量净额分别为-69.19万元、-2,133.86万元、-12,237.60万元和-2,859.56万元，均远低于当期净利润7,516.92万元、5,917.96万元、9,645.11万元和13,162.71万元，主要原因：①江淮汽车、奇瑞汽车等主要客户以银行承兑汇票、供应链票据等方式支付货款，造成经营活动的现金流入较低；②公司采购原材料钢材需提前45天付款，资金占用金额较多、时间较长。具体分析如下：

(一)将票据收支视同现金流入及流出后模拟的经营活动产生的现金流净额与净利润的比较情况

单位：万元

项目	2023年度	2022年度	2021年度	2020年度
经营活动产生的现金流量净额(a)	-2,859.56	-12,237.60	-2,133.86	-69.19
销售商品、提供劳务收到的票据(b)	218,076.00	244,593.97	224,691.55	171,927.17
购买商品、接受劳务背书支付的票据(c)	99,831.58	117,513.43	125,658.70	79,416.83
应付票据期末较前期的增加(d)	78,966.91	86,463.04	70,994.17	78,722.06
模拟后经营活动产生的现金流量净额（e=a+b-c-d）	36,417.95	28,379.91	25,904.82	13,719.09
净利润(f)	13,162.71	9,645.11	5,917.96	7,516.92
模拟后差额(g=e-f)	23,255.24	18,734.80	19,986.86	6,202.17

注：上表结基于公司销售商品收到的票据(b)及采购商品背书的票据(c)均看做现金流入、流出的假设下模拟编制。

由上表可见，2020-2023年模拟还原票据影响后的经营活动产生的现金流量净额分别为13,719.09万元、25,904.82万元、28,379.91万元和36,417.95万元，模拟还原后经营活动产生的现金流量净额均大于净利润，且持续增长，公司经营现金流较为稳健。

2020-2023年，使用间接法将净利润调整为经营活动产生的现金流量净额的具体过程如下：

单位：万元

项目	2023年度	2022年度	2021年度	2020年度
净利润	13,162.71	9,645.11	5,917.96	7,516.92
加：资产减值准备	2,371.20	4,429.44	2,683.35	1,983.47
信用减值损失	1,088.26	1,055.74	1,978.82	4,478.35
固定资产折旧、油气资产折耗、生产性生物资产折旧	22,251.79	18,791.01	17,116.84	17,785.83
使用权资产摊销	555.1	465.72	268.26	-
无形资产摊销	851.16	802.46	803.8	786.41
长期待摊费用摊销	3,579.15	3,612.36	3,473.84	2,543.59
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失(收益以“-”号填列)	-26.99	-15.73	53.38	-55.83
固定资产报废损失(收益以“-”号填列)	5.74	24.44	-25.89	-11.32
公允价值变动损失(收益以“-”号填列)	12.51	-	-	-
财务费用(收益以“-”号填列)	5,834.35	5,634.51	4,933.94	4,876.86
投资损失(收益以“-”号填列)	-1,704.89	180.31	144.73	-826.54
递延所得税资产减少(增加以“-”号填列)	973.67	-471.15	-968.02	-771.76
递延所得税负债增加(减少以“-”号填列)	-139.94	205.29	-	-
存货的减少(增加以“-”号填列)	-424.9	-9,305.63	855.12	-10,494.36
经营性应收项目的减少(增加以“-”号填列)	-32,540.47	-227,262.56	-12,767.54	-11,989.28
经营性应付项目的增加(减少以“-”号填列)	-18,707.99	-20,028.91	-26,602.47	-15,891.53
经营活动产生的现金流量净额	-2,859.56	-12,237.60	-2,133.86	-69.19

如上表所示，公司经营活动产生的现金净流量净额与净利润存在差异的原因主要系受各年计提的固定资产资产折旧等非付现费用以及经营性应收项目、经营性应付项目余额变化的影响。具体分析如下：

1、各年固定资产折旧计提金额较大

2020年至2023年，随着我国汽车产业市场的逐步回暖，市场需求快速增加，为满足下游客户的订单需求，公司不断增加固定资产投入，以扩大公司产能，增加公司主要产品的产销规模，综合提升公司经营业绩和市场竞争力。2020年至2023年未公司固定资产账面余额分别为234,805.05万元、253,046.08万元、313,071.95万元和347,105.90万元，固定资产投入规模的增加导致各年计提的固定资产折旧金额较大。

2、经营性应收项目余额的变化

(1)2020至2022年应收项目余额的变化

2020年至2022年公司应收项目的变化主要系应收账款科目的变动，2020年至2022年公司应收账款变动及营业收入变动情况如下：

单位：万元

项目	2022年	2021年	2020年	2019年
应收账款金额	78,719.58	64,262.64	40,933.65	24,232.46
营业收入金额	316,321.76	300,898.90	229,708.17	183,444.42
应收账款变动	14,456.94	23,328.99	16,701.19	/
营业收入变动	15,422.86	71,190.73	46,263.75	/

注：上表中应收账款金额为扣除坏账准备前的账面余额。

如上表所见，2020年至2022年年公司应收账款账面余额分别增长16,701.19万元、23,328.99万元和14,456.94万元，应收账款与营业收入同向增长。各年应收账款增长分析如下：

1)2020年应收账款增长原因

2020年四季度奇瑞汽车、北京福田戴姆勒采购需求增加，导致2020年11-12月份确认收入较多，并形成应收账款12,928.58万元，由于该笔货款处于信用期内尚未结算，导致2020年末公司对奇瑞汽车和北京福田戴姆勒的应收账款较2019年大幅增加。

2)2021年应收账款增长原因

①公司客户江淮汽车、振宜汽车2021年新能源汽车业务销量增加，2021年12月确认收入形成应收账款2,880.23万元，由于该笔货款处于信用期内尚未结算导致2021年末公司对江淮汽车和振宜汽车的应收账款有所增加；

②随着奇瑞汽车采购需求的增加，2021年度公司对奇瑞汽车的销售额增加20,392.88万元，增幅为68.50%，带动公司对奇瑞汽车的应收账款同步增加。2021年末，公司对奇瑞汽车的应收账款较2020年增加6,043.15万元，增幅为64.09%，应收账款的增幅与收入增幅一致；

③2021年，公司新能源业务客户合众新能源业务量快速增长，带动公司2021年对合众新能源的销售额增加21,760.65万元，增幅为432.92%，拉动公司对合众新能源的应收账款同步增加。2021年末，公司合众新能源的应收账款较2020年增加6,983.87万元，增幅为439.40%，应收账款的增幅与收入增幅一致。

3)2022年应收账款增长原因

①公司新能源业务客户合众新能源业务量持续快速增长，2022年度公司对合众新能源的销售额增加21,985.65万元，增幅为82.08%，带动公司年末对合众新能源的应收账款增加7,778.38万元，增幅为90.73%，应收账款的增幅与收入增幅一致；

②2022年度新能源乘用车销量的不断增长导致公司客户比亚迪的销量快速增长，2022年度公司对比亚迪的销售额增加9,220.23万元，增幅为102.38%，带动公司年末对比亚迪的应收账款增加2,608.16万元，增幅为112.91%。此外，由于比亚迪开始采用“迪链”票据支付公司货款，公司根据相关规定将“迪链”票据还原至应收账款科目核算，导致公司对比亚迪的应收账款增加5,244.56万元。前述两个事项总计导致公司对比亚迪的应收账款增加7,852.72万元。

(2)2023年经营性应收项目余额的变化

1)公司收到的客户用于支付货款的票据在年末尚未对外流转，导致应收款项融资余额较上年增加7,320.54万元；

2)公司根据资金计划安排统筹资金使用，2023年度开具的应付银行承兑汇票增加，应付票据余额由36,323.88万元增加至55,260.00万元，同步导致公司为开具应付票据及信用证而支付的票据保证金、信用证保证金余额较上年增加9,968.82万元；

3)公司为满足日常资金需求，将需分收到的客户用于支付货款的票据用于贴现，公司根据《企业会计准则第23号-金融资产转移》的相关规定，将票据贴现过程中不满足终止确认条件的贴现金额在短期借款科目列示，相应的现金流计入筹资活动产生的现金流量中，该会计处理导致公司原应计入经营活动产生的现金流量有所减少。2023年公司采用上述会计处理涉及的票据金额为7,867.92万元，作为经营活动现金流量的调减项列示在经营性应收项目中。

3、经营性应付项目余额的变化

伴随着公司业务规模的增长，公司主要客户奇瑞汽车、比亚迪汽车、振宜汽车等内资整车厂以银行承兑汇票、供应链票据形式支付货款的规模持续处于较高水平。公司为提高票据流转效率将部分经营活动收到的票据用于支付工程设备款等与投资活动相关的支出，公司将经营活动收到的票据用作投资活动的支出，导致公司与净利润直接相关的经营活动收到的现金流量变相的减少，为使当期净利润与经营活动产生的现金流量相匹配，公司在使用间接法将净利润调整为经营活动产生的现金流量净额时，将此类情形作为净利润调减项列示在表中。2020年至2023年公司用票据支付的工程设备款金额分别为18,160.99万元、26,501.76万元、32,347.41万元及28,432.83万元。

(二)与同行业可比公司是否一致

同行业可比公司的经营活动产生的现金流量净额和净利润情况如下：

单位：万元

同行业公司名称	项目	2023年度	2022年度	2021年度	2020年度
华达科技	经营活动产生的现金流量净额	33,804.35	19,850.84	33,726.46	54,499.45
	净利润	37,316.95	26,107.25	36,561.12	24,331.56
	差额	-3,512.60	-6,256.41	-2,834.66	30,167.89
无锡振华	经营活动产生的现金流量净额	42,401.74	-5,524.41	23,281.91	28,530.28
	净利润	27,723.75	8,091.38	9,099.61	10,542.70
	差额	14,677.99	-13,615.79	14,182.30	17,987.58
英利汽车	经营活动产生的现金流量净额	50,651.42	25,646.46	23,324.49	104,453.53
	净利润	10,028.38	7,123.27	20,575.21	24,547.49
	差额	40,623.04	18,523.19	2,749.28	79,906.04
联明股份	经营活动产生的现金流量净额	25,414.90	16,381.90	18,545.90	24,372.17
	净利润	4,931.54	5,354.90	14,284.93	8,967.74
	差额	15,483.36	1,027.00	4,260.97	15,404.43
平均值	经营活动产生的现金流量净额	38,068.10	14,088.70	24,719.69	52,963.86
	净利润	21,250.16	14,169.20	20,130.22	17,097.37
	差额	16,817.95	-80.50	4,589.47	35,866.49

公司经营活动产生的现金流量净额与净利润水平相差较大，同行业可比公司经营活动产生的现金流量优于公司，主要原因如下：

①可比公司销售收现比远高于公司。公司客户以江淮汽车、奇瑞汽车、比亚迪、振宜汽车等内资整车厂商为主，内资整车厂商一般以银行承兑汇票、供应链票据形式支付货款，现汇支付占比较低。而可比公司华达科技、无锡振华、英利汽车和联明股份的主要客户大部分为合资整车厂商(招股说明书或定期报告中披露)，票据支付比例较低。

②公司期末持有票据比例较高。公司客户主要以银行承兑汇票、供应链票据形式支付货款，公司收到的票据未全部进行贴现，导致期末票据余额较大，经营活动现金流入较少。

③部分票据贴现不计入经营活动现金流入。公司主要客户奇瑞汽车、比亚迪通过供应链平台开具的“奇瑞供应链债权凭证”、“迪链”等数字化应收账款债权凭证，存在附有追索权的保理贴现的情况，不满足终止确认条件，在这种情况下票据则使贴现也只能计入筹资活动现金流入。经查可比公司