

证券代码：002594

证券简称：比亚迪

公告编号：2018-033

比亚迪股份有限公司

关于深圳证券交易所2017年年报问询函回复的公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露内容的真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

比亚迪股份有限公司（简称“本公司”或“公司”）于近日收到深圳证券交易所中小板管理部向公司出具的《关于对比亚迪股份有限公司2017年年报的问询函》（中小板年报问询函【2018】第23号）（以下简称“问询函”），公司就问询函所关注的问题进行了回复说明，现公告如下：

1、你公司 2017 年经营活动产生的现金流量净额为 63.68 亿元，2016 年为 -18.46 亿元。你公司 2017 年四个季度经营活动产生的现金流量净额分别为 -24.18 亿元、-10.52 亿元、41.66 亿元和 56.72 亿元。请说明本年度经营活动产生的现金流量净额较去年增长的原因，以及第三、四季度经营活动产生的现金流量净额较前两个季度好转的原因。

回复：

公司本年度经营活动产生的现金流量净额为 63.68 亿、较上年度增长 445%。该增长主要是因为销售商品、提供劳务收到的现金较上年同期增加 69.26 亿所致。

2016 年度，受到四部委联合发布《关于开展新能源汽车推广应用核查工作的通知》及核查影响，2015 年度部分补贴及 2016 年度补贴申报工作暂停开展，本集团 2016 年新能源汽车补贴款资金回笼明显变缓、应收补贴款余额大幅增加，进而对 2016 年度经营活动产生的现金流量净额产生负面影响。2017 年 3 月四部委下发关于开展 2016 年度新能源汽车补助清算通知，年内公司的新能源汽车补贴资金回笼速度有所提升，使得经营活动产生的现金流量净额由负转正。

受到新能源财政补贴下调和新的产品目录管理的影响，新能源汽车行业 2017 年第一季度较去年同期出现销量下幅，随着新产品公告的陆续发布，以及

各地方政府补贴政策的出台，第二季度开始行业呈现良好态势，本集团新能源汽车的销售趋势与行业一致，2017年下半年销售较上半年呈现大幅增长，为集团第三、第四季度经营活动现金流带来积极正面影响，同时受新能源汽车补助清算通知下发时间及清算周期的影响，新能源汽车补贴款回款主要集中于后两个季度，以上两点是导致公司第三、四季度经营活动产生的现金流量净额较前两个季度好转的主要原因。

2、根据年报披露，2017年中国新能源汽车销量同比增长53.3%，2016年同比增长53%。你公司新能源汽车业务2017年营业收入约391亿元，同比增长12.83%，2016年营业收入约346元，同比增长80.27%。请结合你公司新能源汽车销量情况、政府补贴下调的影响等说明公司新能源汽车业务收入增速较同行业增速有所放缓的原因。

回复：

根据中国汽车工业协会数据，2017年新能源汽车行业销量同比增长53.3%，比亚迪新能源汽车销量同比增长9.7%。比亚迪新能源汽车增速低于行业水平，主要因为公司车型集中在A级、B级等中高端产品领域，而在微型车（A0级、A00级）市场暂无车型布局，而新能源汽车行业2017年主要增长动力来源于微型车部分，其销量同比增长高达117.1%，并占市场总销量的42.1%，在新能源乘用车市场的占比更高达58.83%。

在新能源乘用车市场，2017年A级车行业销量同比增长56.0%，比亚迪A级车同比增长74.7%，增速大幅高于行业增长，市场份额大幅提升。2017年B级车行业销量同比下滑41.2%，比亚迪B级车同比下滑45.6%，与行业变动基本一致。

为完善车型布局，2018年比亚迪将会推出一款紧凑型SUV车型，抓住微型车市场快速增长的机遇，助力比亚迪新能源汽车更快成长。此外，未来比亚迪还将推出更多中高端车型，包括全新一代唐和全新一代秦，以及宋Max的新能源版本，该等车型在外观设计和产品性能方面较现有车型均有显著提升，预计将助力比亚迪在新能源汽车中高端市场保持高速增长，进一步巩固于中高端市场的领先地位。

3、你公司对与新能源汽车相关的开发支出所形成的无形资产按生产总量法摊销，该摊销涉及对预计总产量的估计。对尚未达到使用状态的已资本化的与新能源汽车相关的开发支出，你公司每年进行减值测试，减值测试涉及对可回收金额的估计。由于对上述事项的评估过程比较复杂且需要重大估计，年审会计师将新能源汽车开发支出以及无形资产的摊销和减值认定为关键审计事项。请说明在对上述事项进行估计时，你公司是否充分考虑行业未来发展、政策变化因素等对公司产品的产量、价格、公司经营业绩的影响，上述估计及相关会计处理是否严谨，并请年审会计师发表专业意见。

回复：

作为汽车销售全球领先的企业，公司一贯重视新能源汽车研发投入，在新能源汽车核心技术方面取得了大量自主知识产权，并在行业内保持全方位的技术领先优势。虽然新能源汽车近年发展较快，但行业产销量受国家政策、充电设施配套和消费者习惯等影响，相对传统燃油汽车，新能源汽车仍处在市场培育期，考虑到研发投入与经济利益流入相匹配的要求，公司对新能源汽车相关的开发支出所形成的无形资产采用生产总量法摊销。在每年度末以及当知悉对车型销量有影响的市場、技术、规划等相关因素发生重大变化时，公司会重新审视相关新能源汽车原定预计总产量的合理性，并根据变化因素的影响及时修正对应的无形资产摊销、重新评估减值风险。

公司产品规划、市场、技术等相关部门会结合车型技术生命周期和新产品迭代规律，新能源车整体及细分市场未来发展预期，以及公司发展目标进行的产销策略进行综合考虑。同时亦会借鉴已有相似车型的历史销量水平，以审慎的态度确认车型生命周期内总产销量水平。

公司在对主要参数的估计过程中会考虑未来行业发展和政策变化等外部因素影响，具体如下两点：

1 关于收入估计的考虑：

(1) 产量方面，公司市场部门会考虑国家产业政策、如新能源汽车补贴政策变动等带来的影响后，通过对产品市场容量、市场整体增长率、产品更新换代率、公司市场占有率等的调研分析，制定出公司产销目标；

(2) 售价方面，公司根据最新的新能源补贴政策、市场销售策略及同行业

调研分析等对公司已上市的车辆进行销售评估修正；而对未上市的车辆，在综合考虑以上因素的基础上，还会参照相关类似车型历史价格水平、该车市场定位等因素作进一步确认；

2 关于成本估计的考虑：

(1) 根据最新的新能源政策和行业标准，公司会同步更新和提高新能源汽车相关技术，充分考虑材料替换、工艺改进带来的影响；

(2) 新能源市场发生变化时，对新能源汽车产销量必然会带来影响，公司会评估因此而引起的生产线、机器设备等固定成本的变化情况；

综上，公司在无形资产减值测试过程中有充分考虑行业未来发展、政策变化因素等各种相关因素对公司新能源汽车产品的产量、价格、公司经营业绩的影响，已严谨审慎进行上述估计及相关会计处理。

安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）发表如下专业意见：

我们对新能源汽车相关的开发支出所形成的无形资产的摊销以及对尚未达到使用状态的已资本化的与新能源汽车相关的开发支出的减值测试执行了如下程序：

1. 我们了解了集团对于新能源汽车相关的开发支出的摊销方式，并了解了摊销模型中所涉及重要估计假设及估计模型；
2. 我们获取了管理层的针对新能源车型预计使用年限和预计年产量，对新能源车型单车以及加总预计产量数合理性进行了复核，并进行敏感性测试；
3. 我们将管理层的预计产量与其实际产量信息进行比较，并向管理层了解了差异的原因并评估其合理性，并考虑了产生差异原因对管理层预测的影响，同时复核管理层在进行估计时对未来的经济形势，对于外部市场表现的考虑，分析模型中关键假设和参数的合理性；
4. 我们每年年末于内控测试中更新对管理层减值测试的评估过程，并对管理层对应内控执行的有效性进行测试；
5. 评估无形资产减值测试模型中管理层提供的假设的合理性；
6. 通过引入内部评估专家，评估模型中使用的假设以及参数的合理性，包括折现率、可持续增长率等；

7. 我们将管理层的预计产量的复核增长率以及历史预计数据的复核增长率与中汽协公布的新能源车全年产销量及预计未来产销量信息进行比较，并考虑管理层在预测中对所涉及的政策变化进行的分析是否合理；
8. 我们对管理层的财务报表及其附注的充分性与完整性进行了复核，我们对管理层的财务报表及其附注进行逐项检查。

基于以上为财务报表整体发表审计意见的审计工作，我们未发现管理层对新能源汽车相关的开发支出所形成的无形资产的摊销和对尚未达到使用状态的已资本化的与新能源汽车相关的开发支出的减值测试中运用的会计估计存在重大不合理之处，相关会计处理在所有重大方面符合企业会计准则的要求。

4、你公司预测 2018 年一季度实现净利润 5,000 万-15,000 万，同比下降 91.75%-75.24%，下滑主要原因为受新能源汽车补贴退坡影响，该业务尤其是电动大巴部分盈利能力有较大幅度的下滑，且传统汽车市场竞争激烈影响了传统汽车业务的盈利水平。请详细说明公司 2018 年一季度业绩下滑的原因，补贴政策变动对公司经营的影响以及公司的应对措施。

回复：

(1) 关于 2018 年一季度业绩下滑原因说明

2018 年第 1 季度集团净利润同比下降 91.75%-75.24%，主要是受汽车业务的销售毛利下降和期间费用上升的影响。

受益于新能源乘用车销量大幅增长，集团新能源汽车整体销量与去年同期相比实现强劲增长，但受新能源汽车补贴退坡影响，新能源汽车业务毛利出现较大幅度下滑；传统燃油车方面受产品结构变化、销量增加影响，经营毛利较同期呈现上涨趋势。

期间费用方面：a、财务费用较同期大幅增长，主要受美金汇率大幅下跌影响，集团第1季度汇兑损失增加明显； b、受人员薪酬、折旧费用增加等原因影响，管理费用较去年同期有所增加。

(2) 关于补贴政策变动对公司经营的影响以及公司的应对措施

2018 年 2 月 13 日，财政部、工信部、科技部、发改委联合发布《财建〔2018〕18 号 关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，该文件在 2017

年新能源汽车补贴政策的基础上，对 2018 年新能源汽车补贴政策进行了较大幅度的调整。2018 年 2 月 12 日至 2018 年 6 月 11 日为实施过渡期，过渡期间上牌的新能源乘用车、新能源客车按照 2017 年新能源汽车补贴标准的 0.7 倍补贴，因此公司在一季度 2 月 13 日至 3 月 31 日之间销售的新能源车型单车补贴将较 2017 年减少 30%。由于过渡期涵盖一季度和二季度，因此对于同一款车型来说，二季度的单车补贴情况基本同一季度。

针对提高的 2018 年新能源汽车补贴标准技术门槛要求，公司已加快产品产型，积极进行符合补贴技术门槛要求的产品规划和开发，尤其是在动力电池系统能量密度以及整车能耗要求方面着力进行提高和优化，以满足更高补贴倍数的技术要求。例如在动力电池系统能量密度方面，公司将布局动力电池系统能量密度为 135Wh/kg 以上的纯电动大巴车型，以获得调整系数为 1.1 倍的新能源汽车补贴；在纯电动乘用车领域，也已经推出能量密度超过 140wh/kg 的车型，也将获得调整系数为 1.1 倍的新能源汽车补贴。预计在 6 月 11 日执行新的补贴标准后，公司高续航里程、高能量密度、低能量消耗值的纯电动乘用车补贴将大幅提升，预计将显著改善公司新能源汽车盈利水平。

此外，公司也将调整产品结构和营销策略，加快海外市场的拓展，努力提升市场占有率；另一方面，公司将强化成本管理，改进完善产品的同时把好设计成本源头；做好采购成本管理，通过内外部零部件工厂竞争招标比价管理，实现零部件质优价低的采购优势；严控制造成本，提高生产效率；加强对销售费用、售后费用的预算及实际控制；扎实降低设计、采购、制造、销售、售后等各环节成本，提高产品利润率。

5、你公司应收账款期末余额为 519 亿元，期初余额为 418 亿元，请说明应收账款期末余额增长的原因。

回复：

公司 2017 年末应收账款余额为 519 亿，较期初余额 418 亿增长约 24%。其中，该增长原因主要受新能源补贴资金回笼缓慢及公司对新能源汽车提供一定宽松的销售账期政策综合影响：

1. 新能源补贴资金回笼缓慢

(1) 审批流程长、环节多

新能源补贴款分为中央补贴和地方补贴，中央补贴在企业递交申请公文及材料后，需经过发改委、财委、中央科技部和财政部层层审批和检验；地方补贴涉及众多城市申报流程略有差异，均涉及发改委、财委等政府部门，审批环节多、流程长。根据历史经验，正常情况下的补贴申请从递交资料到资金回笼基本需要1年以上时间。

（2）补贴清算要求改变影响

2016年12月29日，工信部下发《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》要求自2017年1月1日起非私人用户购买的新能源汽车累计行驶里程要超过3万公里才能领取补贴。行驶里程的新要求将补贴清算的时点增设一道门槛，无疑将进一步加大新能源车企业的资金压力。

此外，本年初发布的国家补贴政策中要求补贴款清算方式由预拨制度改为事后清算制，清算方式变化亦将延长本集团新能源汽车补贴回款周期。

2. 公司对新能源汽车提供一定宽松的销售账期政策

本集团销售的新能源汽车分为乘用车和客车，新能源乘用车面向的客户群体主要为个人客户或出租车公司，新能源商用车面向的客户群体主要是各城市公交运输公司。其中，新能源乘用车与传统燃油车方式基本一致，采用的是经销商款到发货的销售政策；新能源客车客户基本均为有国资背景的公交集团公司，该类公司具有稳定的运营线路和乘客，因此信用等级一般较高。相对传统燃油客车，新能源客车具有“初始购买成本高、后期使用成本低”的特点，为缓解客户购买压力，同时考虑新能源汽车市场竞争越发激烈、进一步抢占市场份额，公司一般会根据该些客户账期需求给予一定宽松的销售账期政策。

6、近年来，你公司应收账款周转率逐年下降，请结合公司自身业务特点、应收账款信用政策、应收政府补贴款的回款情况等说明应收账款周转变缓的原因，核实应收账款坏账准备计提是否充分，并请年审会计师发表专业意见。

回复：

公司针对二次充电电池及光伏业务、手机部件及组装业务，以及汽车及相关产品业务的特点，分别采取了不同的信用政策：

在汽车及相关产品业务方面，公司对经销商采购的传统燃油车及新能源乘用车采取全额预收账款方式；汽车及相关产品业务产生应收账款的原因主要为新

能源车款及补贴款。新能源汽车业务的商用车收入所产生的应收账款因延续客户传统大巴的商业模式及结算方式，公司对其应收款项给予一定的信用期账。在二次充电电池及光伏业务和手机部件及组装业务方面，公司采用了较为谨慎的信用政策，对于客户信用评级较低的客户，一般采用全额预收账款，款到发货的方式；对于信用评级较高的主要客户可以延迟到 90 天。

由于手机部件及组装业务和二次充电电池及光伏业务中大部分客户均与公司合作多年且运营较为稳定、回款及时，同时公司有对部分客户的应收账款做保理业务，这两个业务板块 2015 年至 2017 年应收账款周转率变动幅度较小；随着公司新能源汽车业务的快速增长，该类业务的应收车款、补贴款大幅增加且其回款相对较慢，进而影响公司应收账款周转率逐年下降。其中，新能源商用车面向的客户群体主要是各城市公交运输公司。因客户基本均为有国资背景的公交集团公司、信用等级一般较高且新能源客车较传统客车的“初始购买成本高、后期使用成本低”的特点，为缓解客户购买压力与抢占市场份额，公司一般会提供较宽松的销售政策。除商用车较宽松的销售政策外，新能源汽车补贴资金回笼周期较长（详见问题 5 回复内容），亦一定程度上影响应收账款周转率下降。

公司目前以单项金额重大并单独计提、单项金额不重大但单独计提及按信用风险特征组合计提等三类标准确认应收账款是否计提坏账准备。公司通过了解各应收账款对应行业指数、客户财务能力、以往付款历史、是否存在纠纷及其他相关信息等进行单项测试，并对于存在客观证据表明预计未来现金流量低于账面价值的差额部分计提坏账准备。另外，公司会按信用风险特征组合、以账龄分析法判断与计提，包括复核账龄计算的正确性。其中，组合一为新能源业务应收账款，组合二为非新能源业务应收账款，且新能源业务与非新能源业务的划分主要依据公司产品特征。组合一中，新能源车款对应的客户主要是各城市公交运输公司，其运营较稳定、回款相对及时，且公司推广的销售融资业务也进一步加快车款的回笼；新能源车补贴款由政府机构拨付，发生逾期支付的可能性极低。在组合二中非新能源业务的信用政策较为谨慎且大部分客户回款及时，而针对未及时回款客户已按对应账龄段计提坏账准备。通过对不同业务设置不同信用政策和坏账计提政策，并严格遵守评估判断方法与计提步骤，公司认为已充分计提与披露应收账款的坏账准备，应收账款的可回收性与其账期无重大不符。

安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）发表如下专业意见：

我们对应收账款坏账准备执行了如下程序：

1. 我们了解了公司销售的信用及会计政策，检查了应收账款的分类与公司的信用及会计政策是否一致运用，并对应收账款产生的内部控制设计及执行有效性进行测试；
2. 对应收账款余额进行函证；
3. 复核用于确认坏账准备的信息，包括检查账龄计算的正确性、考虑行业指数、客户财务能力、以往付款历史、期后收款、回顾性复核坏账准备下的实际坏账；
4. 对于应收新能源补贴款，我们了解了公司确认的标准及依据，对新能源补贴款的确认与申请的内控控制设计及执行有效性进行测试；我们同时将国家与地方政府公布的补贴标准、车型目录等政策性文件与公司销售情况进行核对，以验证公司确认新能源补贴款的合理性及准确性；取得应收补贴款的清单，复核管理层对政府补贴款，特别是长账龄应收补贴款的可回收性和回收进度的评估；
5. 对于单项计提坏账准备的应收账款，我们了解了公司做出的估计和假设，通过考虑行业指数，对比标杆企业，阅读客户财务报告，评估客户财务能力，了解过往付款历史，检查期后回款情况等方式，复核公司做出的估计和假设的合理性，并对坏账准备进行分析性复核；
6. 对于根据账龄计提坏账的应收账款，我们对公司账龄生成的系统进行了有效性测试，并根据应收账款账龄进行了坏账计提的重新测算；
7. 对于应收新能源补贴款的坏账考虑，我们了解了公司做出的估计和假设，公司认为新能源补贴款具有政府信用背书的特点，且历史未出现违约记录，因此不对其计提坏账准备。我们通过查看新能源补贴款的回款记录，了解过往付款历史，检查期后回款情况等方式，对应收账款周转变缓的原因询问管理层，并复核公司在坏账准备中对相关原因是否进行了充分的考虑，复核公司做出的估计和假设的合理性。

基于以上为财务报表整体发表审计意见的审计工作，我们未发现应收账款周转变缓存在重大异常情况，应收账款坏账准备计提在所有重大方面符合企业会计准则的要求。

7、你公司为促进新能源车、新能源叉车等商品的销售和市场开发，加快销售资金结算速度，为符合金融机构及其他融资机构（例如租赁公司）等审核通过的客户的融资需求，根据金融机构及其他融资机构的要求提供回购或担保责任。其中 2017 年度审批的担保额度为 260 亿元。请结合公司该类业务实际开展情况，说明是否存在回购商品和承担担保责任的情况，若存在，是否对公司收入确认产生影响，并请年审会计师发表专业意见。

回复：

鉴于新能源汽车等商品初始购买成本高的特点，对客户而言资金负担较重。为了抓住市场、巩固并提升公司新能源汽车领域的全球领先地位，公司与金融机构及其他融资机构（如租赁公司）开展销售融资业务合作。该合作不仅可实现及时回款、缓解公司资金压力，同时亦可广泛与充分利用第三方销售渠道推广新能源汽车，进一步促进销售。其中，业务模式主要为融资租赁，即通过租赁公司将新能源汽车融资租赁至客户、客户在租赁期限内分期向租赁公司支付融资租赁费，而公司按商品销售合同约定及时从租赁公司收回货款。该业务模式是国内外市场的惯常做法，包括厂商对该业务提供回购或担保责任。因此，在开展此类业务时，公司提供回购或担保责任，即如客户不能如期履约付款、触发协议约定的回购条款时，公司将承担回购责任。公司开展的此类业务模式的主要客户群体为公交大巴集团、出租车与网约车公司等信用等级较高的企业，回购或担保责任的发生可能性极低。

上述提及公司此类业务模式的主要客户群体的运营均较为稳定，拥有足够的现金流以按期支付融资租赁费，且于历史数据来看并未出现逾期付款。由此，公司评估并认为发生回购的可能性较低，则未确认预计负债、而于或有负债中对此事项进行披露。因历史期间从未发生回购事件，回购担保公允价值极低而不会对收入确认产生影响。

截止目前，公司未发生回购商品或承担担保责任的情况。

安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）发表如下专业意见：

我们对回购商品和承担担保责任的情况以及对收入确认的影响执行了如下程序：

1. 了解回购担保的内部控制流程，执行穿行测试；
2. 取得管理层提供的租赁公司与被担保公司到期租金的支付情况统计表，
检查比亚迪集团 2017 年及以前年度均未发生回购商品和承担担保责任的情况；
3. 阅读担保合同，检查回购条款及管理层对回购条款不会被触发的分析，
核对条款中的条件（如总担保额度是否未超过合同规定）与年末实际情况（如年末公司提供的总担保额），评估管理层对是否发生回购的潜在风险极低的判断是否合理；
4. 取得并查看了相关的回购义务合同，逐一分析合同中约定的条款对收入确认的影响。

基于以上为财务报表整体发表审计意见的审计工作，我们未发现公司存在回购商品和承担担保责任的情况，收入确认在所有重大方面符合企业会计准则的要求。

8、根据年报“主要控股参股公司分析”部分披露情况，你公司子公司比亚迪汽车工业有限公司 2017 年实现净利润 7.77 亿元，2016 年为 15.91 亿元；惠州比亚迪电子有限公司 2017 年实现净利润 13.42 亿元，2016 年为 3.24 亿元。请说明：（1）上述两个子公司业绩大幅变动的原因；（2）2016 年年报该部分中还披露了子公司比亚迪汽车有限公司和惠州比亚迪电池有限公司的情况，2017 年年报未披露这两个子公司的情况，请说明本报告期未予披露的原因。

回复：

（1）关于比亚迪汽车工业有限公司业绩大幅变动的主要原因

本报告期内，受国家新能源补贴政策退坡影响，公司新能源汽车盈利能力有所下滑；同时传统燃油汽车市场竞争越发激烈及受老车型产品周期影响，年内公司传统燃油汽车销量及盈利能力均有所下降；综合上述两项因素导致该子公司于本报告期内实现的净利润 7.77 亿元较上年同期的 15.91 亿元下降约 51%；

（2）关于惠州比亚迪电子有限公司业绩大幅变动的主要原因

本报告期内，公司金属部件的渗透率持续提升，继续接获三星、华为等国内

外智能手机领导品牌商的订单，带动金属部件业务持续增长，由此该子公司的金属部件业务收入及盈利得以大幅度增长，故本报告期内实现的净利润 13.42 亿元较上年同期的 3.24 亿元增加 314%；

(3) 关于 2017 年年报中减少披露两家子公司的原因

根据年报软件披露要求中关于“主要子公司及对公司净利润影响达 10%以上的参股公司情况”描述，由于比亚迪汽车有限公司与惠州比亚迪电池有限公司 2017 年度净利润对公司影响并未达到 10%以上，故本报告期内未予以披露。

本报告期内，受国家新能源补贴政策退坡影响，公司新能源汽车盈利能力有所下滑；同时传统燃油汽车市场竞争越发激烈及受老车型产品周期影响，年内公司传统燃油汽车销量及盈利能力均有所下降；综合上述两项因素导致比亚迪汽车有限公司于本报告期内业绩下降及对集团净利润影响力下降；受本报告期内集团新能源汽车产品结构的变化影响，惠州比亚迪电池有限公司的锂离子电池业务收入及盈利能力均有所下降，进而导致其于本报告期内业绩下降及对集团净利润影响力下降。

9、你公司预付账款期末余额为 8.49 亿元，期初余额为 2.06 亿元，请说明预付账款期末余额增长的原因。

回复：

作为目前全球最具综合竞争力的手机部件及组装服务供应商之一，公司通过垂直整合的一站式经营模式，为国内外手机制造商及其他移动智能终端厂商提供整机设计、部件生产和整机组装服务。本报告期内，公司与国内外手机领导品牌继续保持紧密合作，使得该业务板块收入持续增加至 405 亿元、同比上升约 4%。

整机组装服务业务作为该业务板块主要组成之一，联想、APPLE、华为等国内外手机领导品牌客户均是公司合作多年的伙伴。2017 年第四季度时，公司在评审部分客户的 2018 年度预测及交付计划时发现个别上游供应商物料可能出现紧缺情况。经公司与上游供应商沟通后了解到该物料对应的原材料紧缺且工艺复杂、制程报废高，且该上游供应商表示其他客户对该物料的需求同样激增。故为了满足交付需求与及时抢占市场份额，即于本报告期末对上游供应商预付部分款项，进而导致预付账款期末余额增加。

10、你公司长期应收款中分期收款销售商品期末余额为 10.50 亿元，期初余额为 2.54 亿元，一年内到期的非流动资产中分期收款销售商品期末余额为 12.90 亿元，期初余额为 4.82 亿元，请结合公司的销售政策等说明报告期分期收款销售商品规模增长的原因。

回复：

公司长期应收款及一年内到期的非流动负债的本报告期内期末余额较期初增长分别为 313%、168%。其中关于新能源汽车业务占比均为 80%以上。鉴于问题 5 的第 2 点中提及内容，随着包括二、三线城市在内的更多城市都在推行绿色发展理念、但由于个别城市公交公司资金较为紧张，因此少数客户会提出分期付款的需求，而公司会在评估客户信用等级等情况后确定并提供此类账期。故本报告期内分期收款销售商品的规模有较大增长。

11、请结合你公司在磷酸铁锂电池、三元电池方面的研发、生产情况，说明公司在动力电池方面的产品结构是否适应行业的发展趋势。

回复：

受新能源汽车市场的高速发展，作为新能源汽车核心部件的动力电池亦呈现爆发式增长。2015 年~2017 年我国动力电池出货量分别为 15.70GWh、28.00GWh 和 33.55GWh，年均复合增长 46.18%。在动力电池行业方面，根据选用不同的正极材料，动力电池目前主要可以分为磷酸铁锂电池和三元电池等。

就产品类型来看，目前磷酸铁锂电池市场份额仍保持第一，但规模和比重均呈现较大幅度下降。2017 年磷酸铁锂出货量为 16.33Gwh，同比下降 20%；磷酸铁锂出货量占动力电池总出货量比重由 2016 年的 73%下降至 2017 年的 49%。受益于新能源乘用车和商用车增速分化以及政策对三元材料的解禁，三元电池市场规模和份额均呈现较大提高。2017 年三元电池实现出货量 15Gwh，同比增长 1.38 倍，市场份额由 2016 年的 22%上升至 2017 年的 45%。

公司在动力电池领域有充分、全面的技术积累，目前同时具有领先的磷酸铁锂和三元电池技术。公司磷酸铁锂电池的单体能量密度 165wh/kg，包体 140wh/kg，按照现行国家补贴政策可获得最高补贴标准的 1.1 倍；未来两年规划单体能量密度提升至 180wh/kg 以上，包体提升至 160wh/kg。公司三元电池的单体能量密度 200wh/kg，包体 160wh/kg，按照现行国家补贴政策可获得最高补贴

标准的 1.1 倍；未来两年规划单体能量密度提升至 260wh/kg 以上，包体提升至 200wh/kg；在磷酸铁锂和三元电池两大技术路线领域，公司动力电池核心技术指标均处于行业领先水平。产能方面，公司在磷酸铁锂电池和三元电池领域均有充足的产能储备，截止 2017 年底产能合计约 16GWh。产能分布上，因公司的动力电池生产线属于柔性配置，可根据市场对磷酸铁锂和三元电池的需求而调整产品生产结构，以满足未来市场的不同需求。

由于磷酸铁锂电池和三元电池不同性能特点，不同应用场景，未来公司将同时坚持两大技术路线，其中磷酸铁锂电池具有高安全性及长循环寿命的优点，可以满足对安全性要求更高、运营频率更高的商用车领域，而在对空间和重量要求更高的乘用车领域，高能量密度的三元电池可以实现更长的续航里程，更加贴合个人消费者需求。

综上所述，公司在动力电池方面的产品结构是适应行业发展趋势的。

特此公告。

比亚迪股份有限公司董事会

2018 年 5 月 7 日