

## 海马汽车集团股份有限公司 关于深圳证券交易所关注函的回复公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容的真实、准确和完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

近日，海马汽车集团股份有限公司（以下简称“公司”）收到深圳证券交易所公司管理部下发的《关于对海马汽车集团股份有限公司的关注函》（公司部关注函〔2019〕第 27 号，以下简称“关注函”）。内容如下：

你公司 2019 年 1 月 30 日披露的《2018 年度业绩预告》显示，你公司 2018 年度实现归属于上市公司股东的净利润预计亏损 12 亿元至 18 亿元，亏损比上年同期增长 20.68% 至 81.02%。业绩变动原因主要包括：（1）汽车产销量同比大幅下滑；（2）计提资产减值损失，包括对部分受国六排放法规和新能源汽车补贴政策退坡影响较大的产品所涉相关资产，对库存整车、积压存货、闲置设备，对出口应收账款等计提减值；（3）对部分在研项目原预计达到可使用状态后转为无形资产的金额转入费用化归集。

我部对此表示关注，请你公司说明以下事项：

1. 你公司 2018 年三季度报告显示，公司 2018 年前三季度归属于母公司所有者的净利润亏损约 4.77 亿元。请结合你公司所处行业发展状况和经营环境、营运效率和主要财务指标及与同行业公司对比、业务是否存在季节性等情况，说明你公司 2018 年第四季度业绩大幅亏损的原因，并按各主要亏损项目分别说明亏损影响金额。

2. 我部在 2017 年年报问询函（公司部年报问询函〔2018〕第

30 号) 中就你公司计提资产减值的具体情况进行了问询。根据你公司的回复:

(1) 你公司在 2017 年度对存货计提跌价准备合计 1.47 亿元, 对部分停产产品、部分受国六排放法规影响产品所涉相关资产计提减值合计 3.77 亿元。请说明你公司拟在本报告期对存货、固定资产和无形资产计提减值的影响金额、有关原因及其合理性、会计处理依据及合规性、以前年度是否足额计提了有关资产减值损失。

(2) 2017 年度你公司对 IRAN KHODRO PUBLIC JOINT-STOCK COMPANY 的应收账款期末余额占应收账款期末合计数的 71.01%, 经测试相关应收账款未发生减值, 按信用风险特征组合, 你公司采用余额百分比法计提 1.00% 坏账准备。请结合你公司海外出口项目的变化情况, 说明你公司拟在本报告期对出口应收账款计提坏账准备的影响金额、计提政策、有关原因及其合理性。

3. 请结合你公司的品类战略, 说明对部分在研产品终止研发的原因及对你公司的影响, 相应转入费用化归集的金额、会计处理依据及其合理性。

4. 请说明你公司是否存在其他应披露未披露事项以及你公司认为需说明的其他事项。

请你公司在 2019 年 2 月 12 日前将上述说明材料报送我部。涉及信息披露事项的, 请及时履行信息披露义务。同时, 提醒你公司及全体董事、监事、高级管理人员严格遵守《证券法》《公司法》等法规及《股票上市规则》的规定, 真实、准确、完整、及时、公平地履行信息披露义务。

公司就关注函所提问题, 进行了认真核查。回复如下:

**问题一: 你公司 2018 年三季度报告显示, 公司 2018 年前三季度归**

属于母公司所有者的净利润亏损约4.77亿元。请结合你公司所处行业发展状况和经营环境、营运效率和主要财务指标及与同行业公司对比、业务是否存在季节性等情况,说明你公司2018年第四季度业绩大幅亏损的原因,并按各主要亏损项目分别说明亏损影响金额。

回复:

2018年,公司汽车销量同比下滑51.88%,其中第四季度销量环比下滑21.22%、同比下滑72.23%,公司营业收入和归属于上市公司股东的净利润等同比均大幅下滑。2018年第四季度较前三个季度亏损大幅增加,主要原因包括三个方面:1)公司因经营性及其他等影响当期损益;2)公司因部分产品逐步退市等涉及的相关资产以及存货等计提资产减值影响当期损益,对出口应收账款等计提资产减值影响当期损益;3)公司因终止研发项目造成研发支出费用化等影响当期损益。有关情况如下:

### 1、公司2018年各季度主要亏损项目及影响金额

单位:万元

项目	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
营业收入	161,864.51	110,322.00	132,247.84	100,036.42
归属于上市公司股东的净利润	-8,638.08	-18,876.64	-20,215.53	-123,742.54
其中:经营性及其他等影响归属于上市公司股东的净利润	-8,638.08	-18,876.64	-17,296.41	-27,968.35
因资产减值等影响归属于上市公司股东的净利润			-2,919.12	-90,085.66
因研发支出费用化影响归属于上市公司股东的净利润				-5,688.53

其中,2018年第四季度,经营性及其他等影响当期归属于上市公司股东的净利润较前三季度下滑的主要原因:

(1)公司第四季度销量较第三季度环比下滑21.22%,造成公司第四季度盈利水平下降。

(2)公司海外出口项目受国际形势变化影响,出口量大幅下降,

第四季度出口量较第三季度环比下滑 91.95%，造成公司盈利水平下降。

## 2、公司第四季度经营走势与行业对标情况

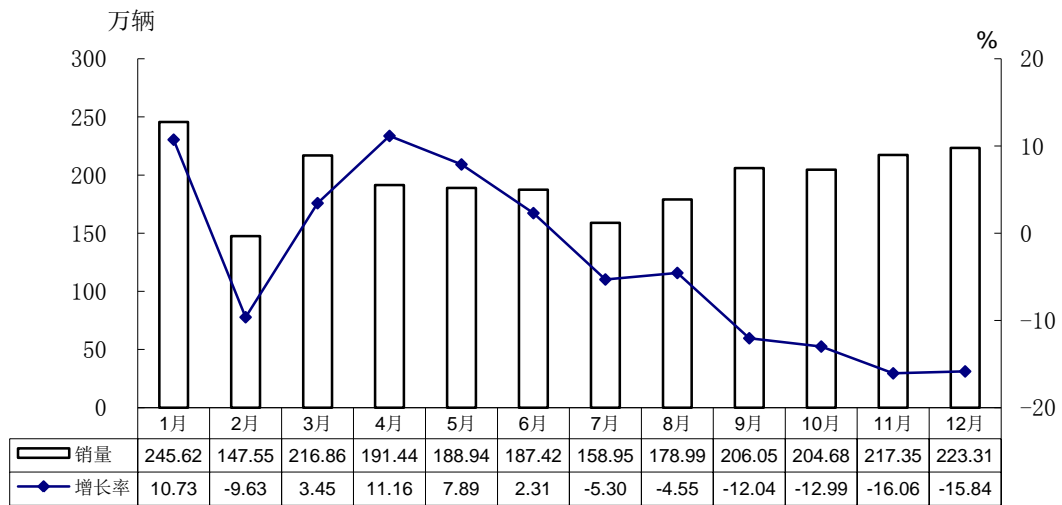
2017 年及以前，受消费习惯、市场环境等影响，中国汽车行业的销售存在较为明显的季节性消费特征，第一季度和第四季度为汽车销售旺季，汽车销量较高；第二季度和第三季度为汽车销售淡季，汽车销量较低。公司过往汽车销量走势与行业季节性特征基本一致；同时，剔除非经营性影响因素，营业收入和利润与销量密切相关，趋势基本一致。

但自 2018 年以来，中国汽车行业整体运行面临较大压力，产销量低于年初预期。这其中，既有 2015 年四季度至 2017 年由于 1.6 升及以下排量乘用车购置税优惠政策的调整造成提前消费的影响，也有宏观经济增速回落、中美贸易争端、股市低迷、国六排放提前实施等不利因素造成整体消费信心不足的持币待购及消费缩减的影响。2018 年，中国汽车产销结束了自 1991 年以来连续 27 年的增长态势，出现小幅下降；根据中国汽车工业协会发布数据，2018 年全国乘用车销售 2370.98 万辆，同比下降 4.08%。受外部大环境以及公司品类战略实施和产品进一步聚焦的影响，公司 2018 年第四季度销量环比下降，与 2017 年及以前年度的第四季度走势相逆，与行业整体下降趋势及多数同行业公司走势基本一致。有关情况如下：

### （1）行业月度销量及同比情况

从 2018 年乘用车月度销量及同比增长变化情况来看：上半年产销表现总体好于下半年；除 2 月外，上半年其他各月产销同比均呈增长，7 月后各月产销同比持续下降，尤其是最后四个月同比降幅均在 10%以上。2018 年乘用车行业整体呈下降趋势，其中第四季度下滑走势尤为明显。

### 2018年乘用车月度销量及同比增长变化



数据来源: 中国汽车工业协会

### (2) 公司与同行业公司对比情况

公司 2018 年各季度销量、总资产周转率、营业收入及归属于上市公司股东净利润及与同行业对比情况如下:

#### 2018年各季度销量与同行业对比情况

单位: 辆

公司	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
海马汽车	23,773	17,628	14,638	11,531
江淮汽车	142,278	109,992	109,289	100,888
福田汽车	124,197	154,474	125,405	140,931
长安汽车	658,348	549,033	440,235	490,169
江铃汽车	66,441	80,913	56,667	81,045
小康股份	112,773	76,232	64,037	94,629
长城汽车	256,623	214,892	205,153	376,371
上汽集团	1,822,420	1,697,598	1,626,538	1,905,178
广汽集团	508,432	508,347	541,326	589,787
一汽夏利	6,810	6,197	3,322	2,462

#### 2018年前三季度总资产周转率与同行业对比情况

单位: 次

公司	第一季度	第二季度	第三季度
海马汽车	0.11	0.09	0.11
江淮汽车	0.27	0.22	0.26
福田汽车	0.15	0.19	0.15
长安汽车	0.19	0.15	0.15

江铃汽车	0.26	0.34	0.26
小康股份	0.26	0.17	0.15
长城汽车	0.24	0.21	0.17
上汽集团	0.33	0.31	0.29
广汽集团	0.16	0.15	0.13
一汽夏利	0.08	0.08	0.05

### 2018年前三季度营业收入与同行业对比情况

单位：亿元

公司	第一季度	第二季度	第三季度
海马汽车	16.19	11.03	13.22
江淮汽车	128.64	108.45	126.22
福田汽车	94.13	122.51	94.36
长安汽车	200.11	156.32	142.09
江铃汽车	64.81	78.06	59.03
小康股份	62.57	41.96	38.04
长城汽车	262.29	217.29	175.55
上汽集团	2,348.53	2,223.26	2,059.86
广汽集团	191.97	175.09	161.16
一汽夏利	3.75	3.55	2.12

### 2018年各季度归属于上市公司股东净利润与同行业对比情况

单位：万元

公司	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
海马汽车	-8,638.08	-18,876.64	-20,215.53	亏损 72,270-132,270
江淮汽车	20,939.97	-4,593.70	-11,563.54	亏损 81,782.73
福田汽车	-60,371.06	-29,689.66	-79,301.27	亏损 150,638.02
长安汽车	139,179.34	21,781.32	-44,652.51	亏损 41,308-66,308
江铃汽车	15,360.62	16,534.46	-10,016.37	亏损 12,695.71
小康股份	22,064.24	1,613.25	-18,728.41	盈利 3051-8051
长城汽车	208,099.10	161,480.83	23,075.78	盈利 142,744.29
上汽集团	970,667.97	927,518.37	869,050.77	盈利 832,762.89
广汽集团	388,005.25	303,305.02	294,723.23	-
一汽夏利	-22,300.10	-41,442.46	-36,551.70	盈利 103,694-105,394

### 2018年归属于上市公司股东净利润同比情况

单位：亿元

公司	2018年	2017年	同比增减(%)
海马汽车	-12~-18	-9.94	-20.72%~-81.09%
江淮汽车	-7.7	4.32	转亏
福田汽车	-32	1.12	转亏

长安汽车	5 ~ 7.5	71.37	约-90%
江铃汽车	0.92	6.91	-86.69%
小康股份	0.8 ~ 1.3	7.25	-88.97% ~ -82.07%
长城汽车	53.54	50.27	6.50%
上汽集团	360	344	4.6%
一汽夏利	0.34 ~ 0.51	重组后-18.24	扭亏为盈

数据来源：同花顺 iFind

综上所述，2018年前三季度，汽车行业季节性消费特征相对明显，各车企走势基本一致。2018年第四季度，汽车行业季节性特征呈现分化趋势，其中江铃汽车、小康股份、长城汽车、上汽集团和广汽集团等仍在一定程度上保持季节性消费特征，海马汽车、江淮汽车、福田汽车、长安汽车和一汽夏利等开始出现不同程度的逆季节性消费走势。各车企营业收入和利润与销量密切相关，趋势基本一致。

问题二：我部在2017年年报问询函（公司部年报问询函〔2018〕第30号）中就你公司计提资产减值的具体情况进行了问询。根据你公司的回复：

（1）你公司在2017年度对存货计提跌价准备合计1.47亿元，对部分停产产品、部分受国六排放法规影响产品所涉相关资产计提减值合计3.77亿元。请说明你公司拟在本报告期对存货、固定资产和无形资产计提减值的影响金额、有关原因及其合理性、会计处理依据及合规性、以前年度是否足额计提了有关资产减值损失。

回复：

#### ① 2017年计提资产减值情况

2017年，公司对部分停产产品、部分受国六排放法规影响产品所涉相关资产以及存货等计提资产减值准备共计524,740,262.24元（详见公司于2018年4月2日刊登于《中国证券报》、《证券时报》及巨潮资讯网 [www.cninfo.com.cn](http://www.cninfo.com.cn) 上的《关于计提资产减值准备的公告》）。主要包括：

A、因市场环境变化、技术法规升级以及公司产品聚焦，公司M2、M8、微车及短续航里程纯电动汽车等产品停产。上述产品涉及的模夹检具按废品处置价值计提减值，涉及的非专利技术按资产可回收金额为零计提减值，涉及存货计提存货跌价准备。

B、受国六排放法规影响，导致公司M3产品生命周期缩短。公司将涉及M3产品的相关资产如模夹检具及非专利技术等资产认定为资产组，并按2020年6月30日停售、停售前预计可产生的未来现金流量现值及废品处置价值进行测试，计提减值；涉及存货计提存货跌价准备。

## ② 本报告期计提资产减值情况、计提原因及合理性

2018年，公司对存货、固定资产及无形资产等计提资产减值预计影响当期损益12.24亿元，预计影响公司2018年度归属于上市公司股东的净利润约8.39亿元。主要情况如下：

A、鉴于国六排放法规将自2020年7月1日起在国内全部城市实施，深圳、海南、河北、山西、山东、河南、江苏、安徽、陕西、成都等省市已明确提前到2019年7月1日起实施。

公司落实品类战略，产品进一步聚焦，将不再开发M6、S5Y、F7、F5等产品的国六排放车型，并将上述产品及其匹配发动机所涉及的相关模夹检具、非专利技术、库存零部件等资产按预计可产生的未来现金流量现值及废品处置价值进行减值测试，并计提资产减值损失。

2017年，因国六排放法规实施影响，公司对涉及M3产品的相关资产按2020年6月30日停售、停售前预计产销量对未来现金流量现值及废品处置价值进行测试，并计提减值。本报告期，鉴于M3车型产品主要销售市场（如河南、山西、安徽等）将提前一年实施国六排放法规，且该产品2018年实际销量与原预计销量出现较大偏差，故调整M3产品预计至2019年7月1日停售前预计产销量。由此导致M3车型产品生命周期进一步



缩短，未来现金流量现值进一步减少，进而增加计提资产减值。

同时，因国家对新能源汽车补贴政策退坡较大，公司将受政策影响盈利大幅下滑的Q1、Q3纯电动汽车产品予以停产。公司将上述产品所涉及的相关模夹检具、非专利技术、库存零部件等资产按预计可产生的未来现金流量现值及废品处置价值进行减值测试，并计提资产减值损失。

以上预计计提资产减值损失约10.41亿元(其中，存货减值约1.28亿元，相关模夹检具等固定资产减值约3.46亿元，非专利技术减值约5.67亿元)，影响公司2018年度归属于上市公司股东的净利润约7.33亿元。

B、公司对因成本上升、市场售价下跌等造成库存的整车、配件等资产根据会计准则及公司会计制度进行减值测试。预计计提资产减值损失0.9亿元，影响公司2018年度归属于上市公司股东的净利润约0.59亿元。

C、因公司海外出口项目受国际形势变化影响，公司产品无法继续出口原目的国，造成与之匹配的进口变速器存货积压。该部分进口变速器存货，除少量用于售后市场外，已无使用价值，故进行减值测试。预计计提资产减值损失约0.55亿元，影响公司2018年度归属于上市公司股东的净利润约0.28亿元。

D、公司依据对2019年及未来的产品规划、市场预估等，将因生产安排或设备技术落后等原因导致闲置的部分设备、备件等进行减值测试。预计计提资产减值损失约0.38亿元，影响公司2018年度归属于上市公司股东的净利润约0.19亿元。

### ③ 会计处理依据及其合规性

2018年，公司对存货、固定资产和无形资产计提减值的会计处理

依据如下:

依据1: 根据《企业会计准则第8号—资产减值》,“企业应当在资产负债表日判断资产是否存在可能发生减值的迹象”。同时,该准则中列举如“资产的市价当期大幅度下跌,其跌幅明显高于因时间的推移或正常使用而预计的下跌”(预计影响当期损益)、“企业经营所处的技术或法律等环境在当期或将在近期发生重大变化,从而对企业产生不利影响”、“资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置”、“企业内部报告的证据表明资产的经济效益已低于预期”等减值迹象。

依据 2:《海马汽车集团股份有限公司会计制度》中第五十二条规定,“固定资产存在减值迹象的,估计其收回金额”,“将其账面价值减记至可收回金额,减记金额确认为资产减值损失,计入当期损益”;第六十四条规定,“无形资产存在减值迹象的,估计其收回金额”,“将其账面价值减记至可收回金额,减记金额确认为资产减值损失,计入当期损益,同时计提相应的资产减值准备”。

依据 3:《海马汽车集团股份有限公司资产管理办法》第二、三、四章,分别规定了对存货、固定资产和无形资产计提减值时可收回金额的测算方法。

依据 4:《海马汽车集团股份有限公司资产减值管理办法》第二、三、四、五章,分别规定了资产减值的认定、可回收金额的确定、资产减值损失的确定和确定资产减值一般程序。

公司依据上述规定,对因国家排放法规要求限售的产品和因品类聚焦决定退市的产品等相关资产及存货等进行减值测试,并计提资产减值损失。公司对存货、固定资产和无形资产等计提资产减值的会计处理符合会计准则及公司会计制度规定,本次资产减值计提合法合规。

#### ④ 以前年度是否足额计提有关资产减值损失情况

本报告期，公司根据会计准则及公司会计制度规定进行资产减值测试并根据测试结果计提资产减值损失。公司本报告期计提资产减值损失与2017年及以前年度计提资产减值损失的工作并无重复或冲突，公司在以前年度已足额计提了有关资产减值损失，不存在少提或多提情形。

(2) 2017年度你公司对IRAN KHODRO PUBLIC JOINT-STOCK COMPANY的应收账款期末余额占应收账款期末合计数的71.01%，经测试相关应收账款未发生减值，按信用风险特征组合，你公司采用余额百分比法计提1.00%坏账准备。请结合你公司海外出口项目的变化情况，说明你公司拟在本报告期对出口应收账款计提坏账准备的影响金额、计提政策、有关原因及其合理性。

回复：

截至2018年底，公司对IRAN KHODRO PUBLIC JOINT-STOCK COMPANY的应收账款余额为8.83亿元，其中出口信用证应收账款为8.38亿元、出口应收利息款为0.38亿元、出口配件款为0.07亿元。截至2019年1月底，部分已承兑的出口信用证到期，已收回账款2.53亿元。

根据《海马汽车集团股份有限公司会计制度》规定，“按信用风险特征组合计提减值准备的应收账款”，其计提方法为：“信用证项下的应收款项”按余额百分比1%计提坏账准备，“各控股子公司”应收款项按余额百分比5%计提坏账准备，除此以外的应收款项按账龄分析法计提坏账准备。针对年末单项金额为应收款项余额前五名的单位单项进行减值测试，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备；单项测试未发生减值的，以账龄为信用风险特征按账龄分析法计提坏账准备。

因公司对IRAN KHODRO PUBLIC JOINT-STOCK COMPANY的应收账

款的收款方式及收款期限不完全相同，且属于公司本报告期前五大应收账款，结合公司海外出口项目受国际形势变化影响，公司对出口应收账款分类别进行风险评估，分别计提坏账准备情况如下：

① 对于已开立信用证并收到银行承兑的应收账款约 6.82 亿元。根据公司会计制度按信用风险组合信用证下的应收账款计提标准，按 1%计提坏账准备；

② 对于已开立信用证但未收到银行承兑的应收账款约 1.56 亿元，单项进行减值测试。其中：

未收到银行承兑但有中国出口信用保险公司（以下简称“中信保”）承保类约 0.21 亿元（2018 年 6 月发货报关，并记账）。根据约定，中信保可赔付 80%，按 20%计提坏账准备。

剩余应收账款约 1.35 亿元（2018 年 8-9 月发货报关，并记账）。因货物到达目的港已超过 4 个月，但合作方一直未提货，也拒绝承兑，目前国内收款银行支付渠道已关闭无法接受新的承兑函；同时该批货物从国内生产至今已超过半年，零部件极有可能已腐蚀，将货物转卖或运回处理基本不具可行性；按 100%计提坏账准备。

③ 应收利息 0.38 亿元。2018 年，合作方所在国政府出台了一系列限制外汇流出的相关政策法规，直接禁止了利息款支付渠道。据此，根据公司与合作方的约定，公司认为应在货物发运后（提单日期为节点）120 天内 T/T（电汇）支付给公司的利息款 0.38 亿元几乎无法收回，按 100%计提坏账准备。

④ 以电汇方式收款的配件等应收账款，合计 0.07 亿元。考虑截至目前对方并未出现大规模明显违约支付行为，按账龄分析法计提坏账准备。

以上针对 IRAN KHODRO PUBLIC JOINT-STOCK COMPANY 的应收账

款计提的坏账准备预计影响当期损益共计 1.77 亿元，影响 2018 年度归属于上市公司股东的净利润 0.9 亿元。

综上所述，公司在本报告期对应收款项（包括出口业务）计提坏账准备的会计政策未发生变化。即已承兑的信用证收款的应收款项仍按信用风险特征组合中信用证项下的应收款项采用余额百分比法计提 1%坏账准备，其他收款模式下的应收账款亦按公司会计制度要求相应计提坏账准备。公司根据会计准则和公司会计制度的相关规定，结合应收款项的信用风险特征、账龄以及单项减值测试等情形，对出口应收款项分类别计提坏账准备是合理的。

**问题三：请结合你公司的品类战略，说明对部分在研产品终止研发的原因及对你公司的影响，相应转入费用化归集的金额、会计处理依据及其合理性。**

**回复：**

依据：《企业会计准则第 6 号—无形资产》第六条、第九条和《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第六十三条规定，关于企业内部研究开发项目开发阶段的支出须“具有完成该无形资产并使用或出售的意图”，才能确认为无形资产并构成无形资产成本。

根据公司品类战略实施对公司资源和产品进一步聚焦，公司决定将福美来F5和F7产品逐步退市，对其相关的福美来F7商品性改进项目VB00-B项目、福美来系列产品技术平台项目、福美来F7的电动化项目VB00-EA项目等终止研发。因此，该部分在研项目不再满足前述研发项目开发阶段支出资本化的规定，故将该部分在研项目涉及的原预计达到可使用状态后转为无形资产的金额转入费用化归集。预计影响当期损益1.11亿元，影响2018年度归属于上市公司股东的净利润约0.57亿元。

问题四:请说明你公司是否存在其他应披露未披露事项以及你认为需说明的其他事项。

回复:

公司无其他应披露未披露事项,不存在需要说明的其他事项。

本回复中引用的财务数据未经审计。具体财务数据将在公司2018年度报告中详细披露,敬请投资者留意。

海马汽车集团股份有限公司董事会

2019年2月13日