

海马汽车集团股份有限公司

关于深圳证券交易所2018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的内容真实、准确和完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

近日，公司收到深圳证券交易所《关于对海马汽车集团股份有限公司的年报问询函》（公司部年报问询函〔2019〕第145号）。公司高度重视，对问询事项进行了认真分析和核查。现就年报问询函中的相关问题回复如下：

1. 报告期内，你公司实现营业收入 50.47 亿元，同比下降 47.88%；归属于上市公司股东的净利润-16.37 亿元，归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润-17.09 亿元；经营活动产生的现金流量净额 4.89 亿元。你公司汽车制造业毛利率为 6.34%，同比下滑 2.99 个百分点。

（1）请分析报告期毛利率同比下降的原因，并对比同行业上市公司相应产品业务的毛利率说明你公司毛利率波动的合理性。

回复：

① 2018 年，公司汽车制造业毛利率相比上年同期下滑 2.99 个百分点。主要原因如下：

A. 2018 年公司实现产量 6.03 万辆，同比下降 55.24%。公司产量远未达到经济规模，产能利用率不足，造成单车制造成本上升，产品

毛利率下降。

B. 公司毛利率较高的主力车型 SUV 产品，2018 年销售 3.8 万辆，同比下降 53.90%，产品毛利贡献降低。

C. 因汽车产品销量大幅下滑，为提升销量，公司加大了营销、广宣等资源投入，导致公司盈利能力进一步下降。

D. 公司海外出口项目因出口国货币大幅贬值且融资成本增加，自 2017 年 11 月起，公司主要出口产品单价降低 8%，造成公司 2018 年出口产品毛利率同比大幅下降。

② 2018 年，公司汽车制造毛利率分产品情况如下：

产品	2018 年毛利率	2017 年毛利率	同比增减
汽车制造	6.34%	9.33%	减少 2.99 个百分点
其中：SUV	6.09%	12.01%	减少 5.92 个百分点
新能源汽车	8.61%	-5.32%	增加 13.93 个百分点
轿车及其他	4.87%	5.81%	减少 0.94 个百分点

③ 同行业主要车企汽车制造毛利率情况

公司	2018 年毛利率 (%)	2017 年毛利率 (%)	同期增减
海马汽车	6.34	9.33	减少 2.99 个百分点
东风汽车	9.38	10.59	减少 1.21 个百分点
宇通客车	25.72	26.56	减少 0.84 个百分点
上汽集团	13.25	13.47	减少 0.22 个百分点
江淮汽车	8.02	11.16	减少 3.14 个百分点
广汽集团	16.33	22.25	减少 5.92 个百分点
长城汽车	16.58	18.45	减少 1.87 个百分点
江铃汽车	13.59	20.10	减少 6.51 个百分点
一汽轿车	21.86	23.08	减少 1.22 个百分点
比亚迪	19.78	24.31	减少 4.53 个百分点
福田汽车	10.66	11.96	减少 1.30 个百分点
长安汽车	14.65	13.31	增加 1.34 个百分点
小康股份	23.57	22.01	增加 1.56 个百分点
一汽夏利	-44.94	-67.18	增加 22.24 个百分点

由上表可以得出，2018 年汽车行业整体运行面临较大压力，市场

竞争加剧，汽车制造行业整体毛利水平有所下降，其中自主品牌车企毛利下降幅度较大。公司 2018 年毛利率变动情况与行业趋势基本一致。

(2) 请对比同行业公司说明你公司报告期营业收入同比下降、净利润亏损加大的原因及合理性。请结合你公司的产品结构、业务模式、盈利模式、市场竞争情况说明你公司的主营业务盈利能力、持续经营能力是否存在重大不确定性及你公司拟采取的改善经营、争取消除退市风险警示的措施。

回复：

① 关于公司报告期营业收入同比下降、净利润亏损加大的原因及合理性的说明

A. 同行业主要车企销量对比情况

单位：万辆

公司	2018 年	2017 年	同比
海马汽车	6.76	14.04	-51.88%
东风汽车	15.40	18.95	-18.73%
宇通客车	6.09	6.76	-9.51%
上汽集团	705.17	693.01	1.75%
江淮汽车	46.24	51.09	-9.49%
广汽集团	214.79	200.10	7.34%
长城汽车	105.30	107.02	-1.61%
江铃汽车	28.51	31.00	-8.03%
一汽轿车	21.12	23.96	-11.85%
比亚迪	52.07	40.97	27.09%
福田汽车	54.50	60.08	-9.29%
长安汽车	213.78	287.25	-25.58%
小康股份	34.77	40.42	-13.98%
一汽夏利	1.88	2.71	-30.59%

B. 同行业主要车企营业收入对比情况

单位：亿元

公司	2018年	2017年	同比
海马汽车	50.47	96.83	-47.88%
东风汽车	144.21	183.01	-21.20%
宇通客车	317.46	332.22	-4.44%
上汽集团	8,876.26	8,579.78	3.46%
江淮汽车	500.92	491.46	1.92%
广汽集团	715.15	711.37	0.53%
长城汽车	978.00	1,004.92	-2.68%
江铃汽车	282.49	313.46	-9.88%
一汽轿车	262.44	279.02	-5.94%
比亚迪	1,300.55	1,059.15	22.79%
福田汽车	410.54	517.10	-20.61%
长安汽车	662.98	800.12	-17.14%
小康股份	202.40	219.34	-7.72%
一汽夏利	11.25	14.51	-22.47%

C. 同行业主要车企归属于上市公司股东净利润对比情况

单位：亿元

公司	2018年	2017年	同比
海马汽车	-16.37	-9.94	-
东风汽车	5.54	2.01	175.62%
宇通客车	23.01	31.29	-26.46%
上汽集团	360.09	344.10	4.65%
江淮汽车	-7.86	4.32	-
广汽集团	109.03	107.86	1.08%
长城汽车	52.07	50.27	3.58%
江铃汽车	0.92	6.91	-86.69%
一汽轿车	1.55	2.81	-44.84%
比亚迪	27.80	40.66	-31.63%
福田汽车	-35.75	1.12	-
长安汽车	6.81	71.37	-90.46%
小康股份	1.06	7.25	-85.38%
一汽夏利	0.37	-16.41	-

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。自 2015 年四季度至 2017 年底，1.6 升及以下排量乘用车购置税优惠政策的实施带来提前透支消费，加上宏观经济增速回落、中美贸易争端、国六排放提前实施等不利因素影响，造成 2018 年汽车市场整体消费信心不足的持币待购及消费缩减。全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的数据，我国全年汽车产销量分别为 2,781 万辆和 2,808 万辆，同比分别下降 4.2%和 2.8%。其中乘用车产销量分别为 2,353 万辆和 2,371 万辆，同比分别下降 5.2%和 4.08%。在此形势下，江淮汽车、江铃汽车、一汽轿车、长安汽车和一汽夏利等车企出现不同程度的销量下滑，东风汽车、江铃汽车、福田汽车、长安汽车和一汽夏利等车企出现不同程度的营业收入下滑，宇通客车、江淮汽车、江铃汽车、一汽轿车、比亚迪、福田汽车、长安汽车、小康股份等车企出现不同程度的利润大幅下滑。综上，剔除非经营性影响因素，营业收入和利润与销量密切相关，行业及各车企趋势基本一致。

公司受外部大环境、品类战略落地和产品进一步聚焦的影响，全年汽车销量为 6.76 万辆，同比下降 51.88%，与行业整体下降趋势及多数同行业公司走势基本一致。销量下滑导致公司本报告期营业收入同比下降 47.88%，与行业整体下降趋势及多数同行业公司走势基本一致。销量和营业收入的下滑，造成公司净利润亏损加大；同时，公司因部分产品逐步退市和国际形势变化等因素影响，对涉及的相关资产、存货以及应收款项等计提资产减值 13.77 亿元，进一步加大了净利润亏损。综上，2018 年，公司销量下滑、营业收入同比下降、净利润亏损进一步加大的走势与同行业主要车企的趋势基本一致。

②关于公司主营业务盈利能力、可持续经营能力不存在重大不确

定性的说明

公司主营业务为汽车制造及服务，主要产品有 S5、福美来、S7 等系列产品，提供的主要服务有物业服务、金融服务等。本报告期，公司主营业务、产品结构、业务模式及盈利模式等均保持稳定，未发生重大变化。

2018 年度，公司汽车销量同比大幅下滑，但在新能源汽车方面取得突破，全年销量为 1.05 万辆，同比增长 73%。报告期内，虽然公司经营业绩出现了大幅亏损，但在其他方面仍取得了较大进展：

A. 整车项目方面

SC01 按期量产上市，匹配 1.6GT 动力总成的车型完成 ET 调试进入 PT 生产调试；SG00 已完成整车可靠性试验、进入 ET 调试；VF00 按预定计划开展工程设计、试制试验等各项工作；插电式混合动力产品（PHEV）整车完成 NC 数据发布，通过 G5 质量门移行，完成首轮底盘调校；纯电动汽车 E3 车型量产；E1 进入 PT 生产调试；爱尚 EV 系列 202km 车型完成 SOP；第三代电动车项目油泥模型完成第二轮评审。

B. 动力总成方面

YG116 项目年底 SOP；TG215 项目已进入 B 样机台架耐久试验；YG115 项目已完成 A 样机试制及点火；插混动力总成及电池 PACK 进入 B 样机阶段，HCU/TCU/BMS 软件功能标定完成；7DCT 项目完成 OTS 90%。

C. 技术平台方面

智能网联平台进入全功能测试与验证阶段；自动驾驶平台完成建设方案；模块化整车平台完成 SUV 和 7 座家轿车型方案数据设计审查；可变电动平台完成可靠性验证；高效三电平台完成目标设定和系统分解；高效混动平台、插混动力总成及电池 PACK 进入 B 样机阶段，HEV

动力总成 A 样机装配完成，HEV 专用米勒循环发动机标定完成。

D. 新能源汽车方面

海马爱尚电动汽车原点市场销量第一；新能源电动汽车资质和乘用车生产资质审核通过。新能源实验室完成软、硬件建设；可变电动平台、第四代 VCU、第三代电动车、铝车身等取得阶段性成果。

E. 出口方面

探索尝试第二海外 KD 市场，并积极拓展东南亚市场。

F. 智能工厂建设方面

智能工厂工艺装备、自动化程度等达到国际先进、国内领先水平。工厂投产后，整车制造环节的效率、质量、成本、作业环境、劳动强度、安全生产等得到极大提升和改善。

G. 大数据及财务共享平台方面

大数据应用：通过高效、精准的数据采集与分析，提升营销效率及质量的同时为产品研发提供了有效依据。

财务共享平台：完成系统升级，在郑州基地上线运行，可实现财务核算、预算及费用等业务系统对接与数据共享。

2019 年，公司将通过一系列的改革和创新，实施“产品聚焦、营销变革、采购优化、制造整合、机制创新、差异制胜”的总体策略。

具体经营措施包括：

A. 研发条线。建立系统思维；产品牵引，能力支撑，管理提效，资源保障，机制赋能，协同开发；严控产品节点；加快平台建设。

B. 营销条线。整合网络资源，聚焦核心区域；做实县域市场，创新营销模式。

C. 运营条线。成本策划，前置管控；强力降本，减亏增效；严格

预算，严控库存；精准投资，创新融资。

D. 品质条线。提升顾客体验；提升设计、零件和过程质量。

E. 人力条线。优化责权体系，抓好关键的少数。

F. 国际条线。聚焦 KD 市场；明确第二战略市场；加强海外营销中心和出口基地建设；提升海外市场体系竞争能力。

基于以上，2018 年公司经营业绩虽出现下滑，但并未打乱公司战略部署，公司在技术创新、产品开发及运营管理等方面的工作安排均按计划正常推进；2019 年，公司将以纯电动汽车爱尚 360 和战略产品——海马 8S 等上市投放为契机，努力提升公司产品销量及盈利水平。故此，公司主要业务盈利能力、可持续经营能力不存在重大不确定性。

③ 关于公司拟采取的改善经营、争取消除退市风险警示的措施

因 2017 年、2018 年连续两年亏损，公司股票被实施退市风险警示。董事会正在积极主动采取措施，力争尽快消除退市风险，主要措施如下：

A. 坚持市场导向，实施新营销。利用纯电动汽车爱尚 360 和海马 8S 等新产品上市契机，调整产品结构，提升产销量，提高公司盈利能力及持续经营能力。已开展的工作包括：

2019 年 4 月 15 日，公司全资子公司——海马汽车有限公司与北京京东世纪贸易有限公司在郑州签订《战略合作框架协议》。双方将以海马 8S 及 VF00 车型为切入点，在定制车型、技术研究、业务探索和营销矩阵等领域进行深入合作。B. 加大新产品、新技术的研发力度，加速产业升级，优化整体布局，增加新的盈利增长点。已开展的工作包括：

公司纯电动汽车——爱尚 360 计划于 2019 年 6 月上市，公司战略

产品——强动力智能 SUV 海马 8S 计划于 2019 年 7 月上市；新产品、新技术等的研发工作亦按计划推进中。

C. 优化资源配置，盘活存量资产，处置闲置资产，增加公司现金流。已开展的工作包括：

a. 2019 年 3 月 7 日，海马汽车有限公司与青风置业有限公司在郑州签订了《河南海马物业服务有限公司增资协议书》，青风置业有限公司以现金方式向河南海马物业服务有限公司增资 1.8 亿元。增资后，河南海马物业服务有限公司偿还对海马汽车有限公司的借款 1.78 亿元，改善公司现金流，同时影响归属于股东净利润约 0.5 亿元。b. 为优化和盘活存量资产，补充流动资金，公司拟通过招标和/或委托中介机构按照市场价格在二手房交易市场挂出等方式公开出售 401 套房产。预计资产处置金额约 3.34 亿元，影响归属于股东净利润约 1.7 亿元。

D. 开源节流，加强全面预算管理和成本管控，严格控制各项费用支出，提升营运能力、盈利能力和抗风险能力。相关工作已在公司运营管理中布置并落实。

(3) 请说明你公司净利润和经营活动产生的现金流量净额有较大差异的原因及合理性。

回复：

2018 年度，公司净利润为-22.73 亿元，经营活动产生的现金流量净额为 4.89 亿元，公司净利润和经营活动产生的现金流量净额差异为 27.62 亿元。造成上述差异的主要原因在于，公司计提资产减值准备 13.77 亿元，计提固定资产折旧及无形资产摊销 6.72 亿元，存货减少 4.66 亿元，经营活动应收应付项目合计影响 3.41 亿元，投资收益 0.60

亿元。具体如下：

单位：万元

项目	本期金额
净利润	-227,334.77
加：资产减值准备	137,690.17
固定资产折旧	40,774.66
无形资产摊销	26,452.43
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）	610.70
固定资产报废损失（收益以“-”号填列）	1,345.77
公允价值变动损失（收益以“-”号填列）	-364.74
财务费用（收益以“-”号填列）	1,330.93
投资损失（收益以“-”号填列）	-6,000.14
递延所得税资产减少（增加以“-”号填列）	-4,796.03
递延所得税负债增加（减少以“-”号填列）	-1,511.59
存货的减少（增加以“-”号填列）	46,577.17
经营性应收项目的减少（增加以“-”号填列）	137,344.36
经营性应付项目的增加（减少以“-”号填列）	-103,221.25
经营活动产生的现金流量净额	48,897.67

① 报告期内，公司计提资产减值准备 13.77 亿元，该项目体现在利润表“资产减值损失”项目，影响净利润，但不产生现金流量。

② 报告期内，公司计提固定资产折旧及无形资产摊销合计 6.72 亿元，该项目体现在利润表“管理费用”、“主营业务成本”等项目，影响净利润，但不产生现金流量。

③ 报告期内，公司大力消化库存，存货减少 4.66 亿元，该项目体现在利润表“管理费用”、“主营业务成本”等项目，影响净利润，但不产生现金流量。

④ 报告期内，公司经营活动应收项目净减少 13.73 亿元，应付项目净减少 10.32 亿元，合计影响经营活动现金净流入增加 3.41 亿元。

⑤ 报告期内，公司发生投资收益 0.60 亿元，该项目影响净利润，产生的现金流量体现在投资活动现金流入，不影响经营活动现金流量净额。

2. 你公司报告期第一至第四季度实现营业收入分别为 **16.19** 亿元、**11.03** 亿元、**13.22** 亿元、**10.03** 亿元，归属于上市公司股东的净利润分别为**-0.86** 亿元、**-1.89** 亿元、**-2.02** 亿元、**-11.60** 亿元，经营活动产生的现金流量净额分别为**-0.86** 亿元、**0.42** 亿元、**0.58** 亿元、**4.74** 亿元。

(1) 请说明在营业收入变动幅度不大的情况下，第四季度较其他季度亏损幅度较大的原因及合理性。

回复：

公司 2018 年各季度销量、营业收入和净利润等指标情况如下：

单位：万元

项目	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
销量（万辆）	2.38	1.76	1.46	1.15
营业收入	161,864.51	110,322.00	132,247.84	100,281.14
归属于上市公司股东的净利润	-8,638.08	-18,876.64	-20,215.53	-115,987.78
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	-26,455.84
因资产减值等影响归属于上市公司股东的净利润			-2,919.12	-83,843.41
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

从上表可以看出，公司 2018 年第一、第二和第四季度的营业收入环比与销量环比基本保持一致。第三季度销量环比下降 16.96%，但营业收入环比上升 19.87%，主要是因海外出口及 SUV 销量环比上升所致。

2018 年第四季度较前三个季度亏损大幅增加，主要原因如下：

① 公司因经营性及其他等因素，影响第四季度归属于上市公司股东的净利润 2.65 亿元。其中：

A. 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。

B. 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 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因素，影响第四季度归属于上市公司股东的净利润 7.28 亿元；因对出口应收账款等计提坏账准备因素，影响第四季度归属于上市公司股东的净利润 1.10 亿元。

③ 因终止研发项目造成研发支出费用化等因素，影响第四季度归属于上市公司股东的净利润 0.57 亿元。

(2) 请说明第四季度经营活动产生的现金流量净额大幅上升的原因和合理性，是否与净利润实现情况相匹配，是否存在跨期确认收入、结转成本费用及其他异常等情形。

回复：

公司第一至第三季度经营活动产生的现金流量净额为 0.15 亿元，第四季度经营活动产生的现金流量净额为 4.74 亿元。第四季度经营活动产生的现金流量净额大幅上升的主要原因如下：

① 第一至第三季度，公司客户存款和同业存放净增加额合计 1.14 亿元；第四季度，公司吸收存款净增加额为 4.27 亿元。因此，由于客户存款和同业存放净增加额大幅上升，公司经营活动现金流入增加。

② 第一至第三季度，公司购买商品、接受劳务支付的现金合计为 49.18 亿元（平均约 16.39 亿元/季度）；第四季度，公司加大了采用商业汇票、国内信用证等方式结算货款的力度，购买商品、接受劳务支付的现金减少为 9.6 亿元。因此，由于购买商品、接受劳务支付的现金减少，公司当期经营活动现金流出相对减少。

公司第四季度净利润为-17.09 亿元，经营活动产生的现金流量净

额 4.74 亿元。主要原因如下：

① 公司于第四季度对因部分产品逐步退市和因国际形势变化涉及的相关资产、存货以及应收款项等计提资产减值准备合计约 12.9 亿元；

② 公司因终止研发项目导致研发支出费用化约 1.12 亿元；

③ 公司计提固定资产折旧及无形资产摊销合计约 1.8 亿元。

综上，公司第四季度经营活动产生的现金流量净额与净利润实现情况是匹配的，公司按照权责发生制确认收入、结转成本费用，不存在跨期确认收入、结转成本费用及其他异常等情形。

3. 年报显示，你公司报告期研发投入资本化的金额为 5.41 亿元，较上年同期增加 88.77%；研发投入资本化率为 57.13%，同比增加 13.93 个百分点。

(1) 请结合报告期研发项目的具体情况及同行业可比公司的情况，分析说明研发投入资本化率变动的原因及其合理性。

回复：

① 报告期公司研发项目基本情况

报告期公司主要研发项目进展如下：

A. 整车项目全面推进。SC01 按期量产上市，匹配 1.6GT 动力总成的车型完成 ET 调试进入 PT 生产调试；SG00 已完成整车可靠性试验、进入 ET 调试；VF00 按预定计划开展工程设计、试制试验等各项工作；插电式混合动力产品（PHEV）整车完成 NC 数据发布，通过 G5 质量门移行，完成首轮底盘调校；纯电动汽车 E3 车型量产；E1 进入 PT 生产调试；爱尚 EV 系列 202km 车型完成 SOP；第三代电动车项目油泥模型完成第二轮评审。

B. 动力项目取得突破。YG116 项目年底 SOP；TG215 项目已进入 B 样机台架耐久试验；YG115 项目已完成 A 样机试制及点火；插混动力总成及电池 PACK 进入 B 样机阶段，HCU/TCU/BMS 软件功能标定完成；7DCT 项目完成 OTS 90%。

C. 技术平台项目同步推进。智能网联平台进入全功能测试与验证阶段；自动驾驶平台完成建设方案；模块化整车平台完成 SUV 和 7 座家轿车型方案数据设计审查；可变电动平台完成可靠性验证；高效三电平台完成目标设定和系统分解；高效混动平台、插混动力总成及电池 PACK 进入 B 样机阶段，HEV 动力总成 A 样机装配完成，HEV 专用米勒循环发动机标定完成。

② 研发投入资本化率变动的原因

2017 年，公司启动实施品类战略，对产品进行聚焦并逐步终止非主导产品研发。对部分研发项目，公司后续将不再使用其原预计完成的研发成果，也没有对其出售的意图；因此，该部分研发项目支出不再满足研发阶段支出资本化条件，转为费用化处理。2017 年，前述项目费用化金额 3.25 亿元，当期投入费用化金额 1.26 亿元；剔除此部分影响，2017 年研发投入资本化率 62.20%。

2018 年，公司根据品类战略对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，转入费用化 1.12 亿元，当期投入费用化金额 0.31 亿元；剔除此部分影响，2018 年研发投入资本化率为 60.43%，与 2017 年剔除此部分影响之后的研发投入资本化率基本持平。

综上，2018 年公司研发投入资本化率变动主要是因公司产品聚焦，

对部分非主导产品研发项目终止研发并转入费用化所致，该变动是合理的。

③ 同行业车企研发投入资本化率对比情况

公司	2018年(%)	2017年(%)	同期增减
海马汽车	57.13	43.20	增加13.93个百分点
东风汽车	0	0	-
宇通客车	0	0	-
上汽集团	3.37	0	增加3.37个百分点
江淮汽车	32.40	31.62	增加0.78个百分点
广汽集团	83.08	83.50	减少0.42个百分点
长城汽车	55.96	0	增加55.96个百分点
江铃汽车	4.14	2.82	增加1.32个百分点
一汽轿车	35.56	0	增加35.56个百分点
比亚迪	41.55	40.32	增加1.23个百分点
福田汽车	42.55	63.78	减少21.23个百分点
长安汽车	33.48	27.94	增加5.54个百分点
小康股份	70.94	42.37	增加28.57个百分点
一汽夏利	0	0	-

2018年度，公司研发投入资本化率为57.13%，高于江淮汽车、江铃汽车、比亚迪、福田汽车、长安汽车等车企，低于广汽集团、小康股份等车企，与长城汽车基本持平，属行业正常水平，较上年变动幅度亦在合理范围内。

(2) 请结合各研发项目所处阶段、有关资本化条件的判断过程及结论、资本化金额计算过程等逐项说明资本化的相关会计处理是否合规，资本化占比是否符合研发实际。请会计师核查并发表意见。

回复：

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第六十二条规定，“内部研究开发项目支出，分为研究阶段支出与开发阶段支出。

(一) 将为获取理解新的科学或技术知识而进行的独创性的有计划

调查和探索、为进一步开发活动进行资料及相关方面的准备阶段确认为研究阶段。研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。

（二）将研究成果或其他知识应用于某项计划或设计，以生产出新的或具有实质性改进的材料、装置、产品等，具备了形成一项新产品或新技术的基本条件，此阶段确认为开发阶段。”

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第六十三条规定，“开发阶段的支出，若同时满足以下条件，确认为无形资产。

（一）技术上具有可行性。

（二）具有完成该无形资产并使用或出售的意图。

（三）该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场。

（四）有足够的技术、财务资源和其他资源支持以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产。

（五）归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。”

公司资本化时点的判断依据和资本化时点的确认依据：项目目标设定并设立项目章程之后为开发阶段，该阶段中符合资本化条件的支出计入开发支出。

资本化时点的开发流程具体为：汽车开发项目包括造型及工程设计、产品及工艺验证、预试生产、试生产，含多轮整车道路试验及 EMS 标定、碰撞及公告试验等，车型达到量产并上市销售，达到项目研发的预定可使用状态，从研发支出转为无形资产-非专利技术；发动机及变速器项目包括设计、样件试制、A/B/C 样机开发及其验证、零批量验证，含标定、可靠性及耐久性试验、性能试验等，产品达到量产并匹配车型上市，达到项目研发的预定可使用状态，从研发支出转为无形资产-非专利技术。

① 2018 年度，公司研发投入为 9.48 亿元，资本化金额为 5.41 亿元。公司资本化研发项目具体情况及本报告期资本化投入金额见下表：

项目名称	资本化时点	资本化条件的判断依据	项目进度	资本化投入(万元)
汽车开发项目		项目目标设定并设立项目章程之后为开发阶段，该阶段中符合资本化条件的支出计入开发支出。		37,828.30
SC01（二代 S5）	2015 年 6 月		2018 年 7 月已上市	5,666.26
新款 M5	2015 年 12 月		2018 年 5 月已上市	2,500.24
SG00（海马 8S）	2017 年 3 月		已完成整车可靠性试验、进入 ET 调试	13,129.56
VF00（二代 F7）	2017 年 8 月		按预定计划开展工程设计、试制试验等各项工作	12,937.39
E1	2017 年 9 月		进入 PT 生产调试	2,331.23
E3	2017 年 9 月		2018 年 10 月已上市	715.95
爱尚 EV 长续航	2017 年 9 月		2018 年 10 月已上市	547.67
发动机开发项目				12,206.17
1.2TGDI	2012 年 7 月		2018 年 9 月匹配 SC01 车型上市	2,229.18
1.6TGDI	2014 年 8 月		达到量产状态，正与整车进行匹配实验	1,736.76
混动项目	2016 年 10 月		完成 NC 数据发布，通过 G5 质量门移行，完成首轮底盘调校；插混动力总成及电池 PACK 进入 B 样机阶段，HCU/TCU/BMS 软件功能标定完成	7,959.43
474Q-T3 系列	2017 年 7 月		完成性能开发工作及两轮台架试验	280.80
变速器项目				4,116.31
6MT	2014 年 9 月		2018 年 9 月匹配 SC01 车型上市	35.16
7DCT	2015 年 7 月		完成 OTS 90%	4,081.15

② 根据企业会计准则和公司会计政策，2018 年，公司汽车开发项目 SC01 项目、新款 M5、E3、爱尚 EV 长续航等陆续实现产品上市销售，公司发动机项目 1.2TGDI 和变速器项目 6MT 匹配车型实现上市销售，达到项目研发的预定可使用状态，从研发支出转为无形资产-非专利技术；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 项目等因公司品类战略实施对公司资源和产品进一步聚焦，以及市场环境变化等因素影响，公司决定不再继续研发前述项目，不再使用其原预计完成的研发成果，也

没有对其出售的意图；故前述项目不再满足研发阶段支出资本化条件，将前述项目原已资本化归集的支出予以费用化，计入当期损益。

除上述项目之外，其他研发项目均已完成设立项目章程，处于开发阶段，尚未实现产品上市销售，公司对其具有强烈的使用意图，预计完成研发产品后将自行生产并上市销售，且公司具有完成该项目成果的人员、技术及资源等。项目资本化核算的内容包括研发人员人工，从事研发活动直接消耗的材料、燃料、试制产品的检验费等直接投入，专门用于研发活动的仪器、设备等固定资产的折旧费，新产品和新工艺的设计开发费，专门用于中间试验和产品试制的模具、工艺装备开发、制造及调试费，专门用于研发活动的软件等无形资产的摊销费用，委托外部研究开发费用，以及为研究开发活动所发生的直接相关的其他费用。根据公司会计政策的规定，上述项目达到资本化时点，满足资本化条件，符合公司资本化政策。

综上，公司计入资本化的研发项目完全符合公司的资本化条件，研发支出资本化的相关会计处理是合理合规的，符合企业会计准则和公司的会计政策，资本化占比亦符合公司的研发实际。

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

针对此事项，我们对开发支出实施了以下程序进行核查：

①检查与账面开发支出相关项目的项目章程，以确认研发项目的存在；

②检查开发支出各项目的相关合同、凭证，确认开发成本发生的真实、合理性；

③对研发人员及公司管理人员进行访谈，了解公司各项目的研发战略意图以及研发进度，分析公司研发项目执行的合理性；

④对研发项目的过门记录进行检查，以确认研发进度发生的真实性；

⑤对本期转入无形资产的开发项目，检查其最终的过门记录、相关会议纪要、上市记录，结合相关的新闻报道确认其结转无形资产的金额、时间的合理性；

⑥对终止研发的项目，检查与之相关的会议纪要、终止研发的文件，以确认其费用化的合理性。

我们认为，公司的研发投入的相关会计处理符合《企业会计准则》的相关规定，账务处理依据充分适当，报表列示准确、合规，符合中国证监会相关披露规则。

4. 你公司报告期末应收账款余额 13.50 亿元，在营业收入同比下降 47.88%的情况下，应收账款余额同比增长 24.35%；报告期应收账款周转率由 2017 年的 14.41 下降至 4.14。

(1) 请说明营业收入下滑但应收账款余额同比增长的原因及合理性，你公司的信用政策在报告期内是否发生变化。

回复：

公司报告期末应收账款余额 13.5 亿元。其中：

第一名为公司 KD 出口海外合作商，2018 年期末应收账款余额 8.79 亿元，占应收账款期末余额比重为 51.33%；公司与其交易主要采用国际通行的信用证方式结算。2017 年公司对该合作商应收账款余额 7.85 亿元，占 2017 年应收账款期末余额比重为 72.37%。

第二名为应收新能源补贴，2018 年期末余额 6.59 亿元，占应收账款期末余额比重为 45.50%。2017 年，该应收账款余额为 2.92 亿元，占 2017 年应收账款期末余额比重为 25.55%。

2018 年，公司整体营业收入下滑，但 KD 出口业务基本未下滑，新能源汽车产销大幅增长。具体如下：

单位：辆

销售产品	2018 年销量	2017 年销量	同比
KD 出口	16,680	16,480	1.21%
新能源汽车	10,711	5,982	79.05%
传统燃油汽车	40,179	117,970	-65.94%
合计	67,570	140,432	-51.88%

单位：万元

销售产品	2018 年营业收入	2017 年营业收入	同比
KD 出口	132,866.03	144,511.13	-8.06%
新能源汽车	74,004.63	38,635.34	91.55%
传统燃油汽车等业务收入	297,844.83	785,173.02	-62.07%
合计	504,715.49	968,319.49	-47.88%

从上述表格可以看出，公司受国内传统燃油汽车销量下滑影响，2018 年整体营业收入下降，但 KD 出口量略有增长、新能源汽车销量同比大幅增长，对应的 KD 出口和新能源汽车的营业收入合计增加 23,724.19 万元、同比增长 12.95%。故此，2018 年公司期末应收账款较期初有所增加，主要是 KD 出口业务增加以及新能源汽车业务大幅增加所致；公司期末应收账款余额与对应业务的营业收入为同向增长。

报告期内，公司 KD 出口主要采用国际通行的信用证方式结算，主要账期为 6 个月；公司的新能源补贴是根据国家财政部、科技部、工信部及发改委发布的《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》、《关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》等规定，遵循谨慎性原则，对销售满足国家申请新能源补贴政策的新能源汽车按照相应的补贴政策计提收入，对未收到的相关补贴款形成应收账款。报告期内，公司的信用政策没有发生变化。

(2) 请结合你公司近两年销售商品、提供劳务收到的现金情况分析说明应收账款周转率持续下降对公司资产整体质量及业务运营的影响。

回复：

2018年，公司“销售商品、提供劳务收到的现金”为47.42亿元，2017年为84.18亿元，同比下降43.67%；2018年应收账款周转率为4.14，2017年为14.41，同比下降71.25%。

公司“销售商品、提供劳务收到的现金”主要来源于整车销售，2018年公司整车销量持续下滑，导致“销售商品、提供劳务收到的现金”持续下降。同时，2018年，公司国内传统燃油汽车销量下滑，KD出口业务及新能源汽车业务上升，造成公司“销售商品、提供劳务收到的现金”的相关业务结构占比发生变化。具体情况如下：

单位：万元

项 目	2018年发生额	占比	2017年发生额	占比
KD及配件出口收到的现金	209,719.26	44.22%	89,718.87	10.66%
收到的新能源补贴	5,918.54	1.25%	1,367.52	0.16%
其他业务收到的现金	258,564.53	54.53%	750,694.82	89.18%
合 计	474,202.33	100.00%	841,781.21	100.00%

近两年，公司KD出口业务及新能源补贴业务收到的现金占“销售商品、提供劳务收到的现金”比重上升，其他业务收到现金及占比减少。同时，由于前述公司KD出口业务及新能源补贴业务应收账款的信用政策等因素，造成公司应收账款增加、应收账款周转率相应下降。

为加速回笼应收账款，提高应收账款周转率，改善公司资产质量，公司积极与KD出口海外合作商沟通，督促尽快回款；与此同时，积极与政府沟通，争取新能源汽车补贴预拨。以上工作已取得了一定成效：

2019年一季度，公司收到KD出口货款5.03亿元，收到新能源汽车补贴清算款0.07亿元，占一季度“销售商品、提供劳务收到现金”比重49.37%；一季度，公司应收账款余额为10.42亿元，较2018年底减少3.08亿元。2019年二季度截至本问询函回复披露日，公司收到KD出口货款1.78亿元，收到新能源汽车补贴清算款0.05亿元、新能源汽车补贴预拨款1.53亿元。以上共计产生“销售商品、提供劳务收

到的现金” 8.46 亿元，占 2018 年应收账款期末余额比重 51.98%。

(3) 你公司期末单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款项下,第一单位名称应收账款余额 8.79 亿元,计提坏账准备 1.86 亿元,请报备欠款单位名称,说明其与你公司的关联关系、交易时间和内容、对应的收入确认时点和金额,你公司采取的追收措施,对其单项计提坏账准备的原因及计提比例的合理性。请会计师核查并发表意见。

回复:

① 关于应收账款期末余额第一单位名称相关事项的说明

公司报告期应收账款期末余额第一单位是公司 KD 出口海外合作商,非公司关联单位。公司与其 KD 出口交易主要采用国际通行的信用证方式结算(一般为远期信用证,期限 6 个月),售后配件主要为 T/T(电汇,以下同)结算,因采用远期信用证而收取的利息采用 T/T 结算。本报告期,公司给予该合作商的信用政策未发生变化。同时,由于公司与该合作商的交易内容及发货期不同,存在不同的收款方式及收款期限,公司结合国际形势变化对海外出口项目的影响,对其账面余额分类别进行了减值测试。

公司与该合作商的交易明细、收入确认时点和金额、计提坏账准备情况等详见下表:

单位: 万元

序号	交易内容	交易时间 (2018 年)	投保及信用证 承兑情况	收入确认 时间	确认收入金 额	坏账准备 计提比例	坏账准备 余额	说明
1	1260 台套 KD	5 月报关、7 月到港	已承兑	5 月	10,629.70	1%	106.30	以信用证方式收款,已开立信用证并已收到银行承兑,按信用证组合计提坏账准备
2	1020 台套 KD	6 月报关、8 月到港	已承兑	6 月	7,196.40	1%	71.96	
3	300 台套 KD	6 月报关、8 月到港	已投保未承兑	6 月	2,116.59	20%	423.32	以信用证方式收款,已开立信用证,未收到银行承兑但有中国出口信用保险公司承保 80%,按预计未来可收回金额低于账面价值的差额计提坏账准备
4	3180 台套 KD	7 月报关、8 月到港	已承兑	7 月	26,507.67	1%	265.08	以信用证方式收款,已开立信用证并已收到银行承兑,按信用证组合计提坏账准备
5	1080 台套 KD	8 月报关、9 月到港	已承兑	8 月	9,223.25	1%	92.23	
6	1800 台套 KD	8 月报关、9 月到港	未投保未承兑	8 月	13,398.86	100%	13,398.86	(a)

7	售后配件	8月报关	未投保未承兑	8月	92.09	100%	92.09	
8	1台样车	9月报关、10月到港	未投保未收款	9月	9.60	5%	0.48	以电汇方式收款，未到结算期，按账龄分析法计提坏账准备
9	1740台套KD	10月报关、11月到港	已承兑	10月	14,464.60	1%	144.65	以信用证方式收款，已开立信用证并已收到银行承兑，按信用证组合计提坏账准备
10	售后配件	7-12月报关	未收款(T/T)	7-12月	261.25	5%	13.06	以电汇方式收款，未到结算期，按账龄分析法计提坏账准备
11	根据合同应收取的利息	对采用远期信用证付款的货物金额，根据合同应收取的利息	未收款(T/T)	根据实际出口金额及信用证期限确认	3,963.92	100%	3,963.92	据合同计提的应收利息款；合作方所在国政府出台了一系列限制外汇流出的政策法规，直接禁止了利息款支付渠道，导致无法收回，按未来现金流量现值为零计提坏账准备
	合计				87,863.93		18,571.95	

a、以信用证方式收款，已开立信用证，未收到银行承兑，且中国出口信用保险公司未对其承保。因该款项下货物到达目的港已达半年，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收新的承兑函；同时该批货物从国内生产至报告期末已超过半年，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，按未来现金流量现值为零计提了坏账准备。

综上，公司对该合作商单项计提坏账准备符合企业会计准则及公司会计政策的相关规定，坏账准备计提的评估过程和计提比例合理。

② 关于追收措施的说明

自相关情况发生之日起，公司即已采取积极措施进行追收。除通过多次电话会议及派遣相关人员当面会谈进行催款外，公司高层亦多次直接赴对方国家沟通交流，查找症结并商讨解决付款方式等问题。

截至本问询函回复披露日，原坏账计提比例为1%的应收账款共计6.8亿元已全部收回，其他款项双方仍在商讨沟通中。

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

针对此事项，我们对应收账款实施了以下程序进行核查：

- ①对销售与收款的内部控制进行了解并测试。
- ②检查与之相关的合同、发票、报关记录、信用证等单据，以确认

该应收账款形成的真实性。

③通过函证、检查相关凭证等方式，确认其应收账款余额的合理性。

④评估公司对坏账准备认定的过程及依据，确认其会计估计的认定过程的合理性。

⑤对坏账准备进行测算，确定其计提的合理性。

经过核查，我们认为，公司期末单项金额重大的应收账款单项计提坏账符合《企业会计准则第 22 号—金融工具》的相关规定，坏账准备计提的评估过程合理，计提的减值准备金额充分、准确。

5. 年报显示，你公司报告期在建工程转入固定资产金额 12.26 亿元，占固定资产期末账面价值的 40.11%。请结合在建工程的工程进度、设备状态及使用条件等因素说明相关在建工程项目是否达到转固条件。请会计师核查并发表意见。

回复：

① 报告期公司在建工程转入固定资产项目，主要为十五万辆整车技改项目本年度达到可使用状态投入使用。具体情况如下：

单位：万元

项 目	转固金额
郑州第三工厂生产线及生产设备	56,930.55
郑州第三工厂土建项目	40,044.05
郑州西厂区研发楼和试验车间项目	6,452.54
1. 2TGDI 发动机生产线及生产设备	4,236.87
SC01 项目专用模具及检具	3,865.93
7DCT 变速器项目部分设备	3,028.95
其他项目	8,027.87

A. 郑州第三工厂焊装、涂装、总装等车间联合调试，满足整车生产条件，达到预定可使用状态，符合转固条件。公司于 2018 年 11 月从在建工程转入固定资产 9.7 亿元。

B. 郑州西厂区研发办公大楼和试验车间等实体建造已全部完成，相关办公设施及试验设备等安装调试完成，人员已入场办公，正式投入使用，达到转固条件。公司于 2018 年 11 月从在建工程转入固定资产 0.65 亿元。

C. 1.2TGDI 发动机项目已达到量产条件，匹配车型于 2018 年 9 月生产并上市销售，相关生产线和生产设备在达到预定可使用状态时从在建工程转入固定资产，共计 0.42 亿元。

D. SC01 车型（二代 S5）2018 年 7 月正式上市销售，SC01 专用模具及检具达到预定可使用状态并投入使用，符合转固条件，从在建工程转入固定资产 0.39 亿元。

E. 7DCT 变速器项目完成 OTS 90%，处于开发阶段，但该项目下部分试验设备因项目试验需要，已陆续安装调试完毕，开始投入试验使用，符合转固条件，从在建工程转入固定资产 0.3 亿元。

F. 其他项目，大部分为公司的生产线设备，在安装调试完成后，达到预定可使用状态，符合转固条件，从在建工程转入固定资产 0.8 亿元。

② 根据企业会计准则和公司会计政策的相关规定，在建工程在达到预定可使用状态时转入固定资产，从下列三个方面进行判断：

A. 固定资产的实体建造（包括安装）或者生产工作已经完成或者实质上已经完成。

B. 所购建的固定资产达到设计要求或与合同规定或者生产要求相符或者基本相符。

C. 继续发生在所购建固定资产上的支出金额很少或几乎不再发生。

综上，公司从在建工程转入的固定资产均符合企业会计准则和公司

会计政策的相关规定，符合公司工程项目实际进度，达到转固条件，会计处理合规。

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

针对此事项，我们实施了以下程序进行核查：

①了解并测试公司的固定资产、在建工程相关的内部控制。

②检查公司的固定资产、在建工程相关的合同、发票、付款单据、记账凭证等单据，确认在固定资产、建工程的存在、发生的合理性。

③对本期转固的在建工程，核实其转固单、验收单、上市时间等重要转固单据，确定其转固时间、转固金额的合理性。

④对部分固定资产进行盘点，确定其存在、权利和义务。

我们认为，公司的建工程转入固定资产会计处理符合《企业会计准则第 3 号-固定资产》的相关规定，在建工程已达到预定可使用状态，会计处理合规。

6. 报告期内，你公司计提各项资产减值合计 13.77 亿元，同比上升 155.61%，占利润总额比例达 59.27%，其中，计提坏账准备 2.44 亿元，计提存货跌价准备 3.21 亿元，计提固定资产减值损失 3.63 亿元，计提无形资产减值损失 4.46 亿元。

(1) 请分项目列示坏账准备的计提金额和明细情况，并结合你公司信用政策、应收款项账龄、坏账准备计提政策等，说明坏账准备计提的依据、合理性、准确性和充分性，以及会计处理的合规性。

回复：

① 坏账准备的计提金额和明细情况

公司对应收款项及贷款计提了资产减值准备，共计 2.44 亿元。具

体明细如下（表 1）：

单位：万元

项 目	应收款项坏账准备	贷款损失准备	合 计
期末余额(A)	27,939.00	2,107.39	30,046.39
期初余额(B)	3,536.09	4,515.57	8,051.66
本期核销(C)	27.54	2,727.97	2,755.50
本期转回(D)	0	325.51	325.51
本期计提资产减值损失(A-B+C-D)	24,430.45	-5.73	24,424.72

上表的应收款项本期计提坏账准备共计 2.44 亿元，包括应收账款本期计提坏账准备 2.46 亿元和其他应收款本期计提坏账准备 -0.02 亿元。

A. 应收账款计提坏账准备明细（表 2）

单位：万元

序号	项 目	账面余额	坏账准备
一	期末应收账款余额合计	162,751.79	27,755.08
1	期末单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	90,217.04	20,818.38
2	期末按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	70,128.25	4,690.30
2.1	账龄分析法组合	70,128.25	4,690.30
2.2	信用证组合	0	0
3	期末单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款	2,406.50	2,246.40
二	期初应收账款余额合计	111,752.09	3,191.25
三	本期核销	27.54	27.54
四	本期计提资产减值损失		24,591.37

说明：报告期内公司没有单独列示信用证组合的应收款项。公司存在以信用证结算的客户，且报告期末该客户存在应收款项，但因该客户期末应收款项重大，为第一名客户，且经测试该客户的期末余额发生了减值，故该客户项下应收款项根据公司会计制度列示为“期末单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款”，未单列其按信用证结算的应收款项。在公司现有的相关信用政策及回款情况下，公司对

应收款项的坏账准备的计提政策将保持不变。

B. 其他应收款计提坏账准备明细（表 3）

单位：万元

序号	项目	账面余额	坏账准备
一	期末其他应收款余额合计	1,922.66	183.92
1	期末单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	0	0
2	期末按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	1,922.66	183.92
	其中：账龄分析法组合	1,922.66	183.92
3	期末单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款	0	0
二	期初其他应收款余额合计	4,317.01	344.84
三	本期核销	0	0
四	本期计提资产减值损失		-160.92

② 坏账准备的计提政策

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第十三条规定了应收款项减值准备的计提方法。

A、单项金额重大并单独计提坏账准备的应收款项

单项金额重大的判断依据或金额标准：年末单项金额为应收款项余额前五名的应收账款和其他应收款。

单项金额重大并单独计提坏账准备的计提方法：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；经单项测试未发生减值的，并入金融资产组合中计提坏账准备。单项测试已确认减值损失的应收款项，不再包括在具有类似信用风险特征的应收款项组合中进行减值测试。

B、按信用风险特征组合计提坏账准备应收款项

按信用风险特征组合计提坏账准备的计提方法	
账龄分析法	账龄组合：除单项金额重大并单独计提坏账准备的应收款项及控制组合、信用证组合以外形成的应收账款和其他应收款
余额百分比（5%）	控制组合：合并范围内各控股子公司
余额百分比（1%）	信用证组合：信用证项下的应收款项

组合中，采用账龄分析法计提坏账准备的：

账龄	应收账款计提比例(%)	其他应收款计提比例(%)
1年以内(含1年)	5	5
1-2年	10	10
2-3年	15	15
3-4年	20	20
4-5年	25	25
5年以上	30	30

组合中，采用余额百分比法计提坏账准备的：

组合名称	应收账款计提比例(%)	其他应收款计提比例(%)
控制组合	5%	5%
信用证组合	1%	1%

C、单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收款项

单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收款项的判断依据或金额标准：除年末单项金额为应收款项余额前五名的应收账款和其他应收款，有客观证明表明可能发生了减值，如债务人出现撤销、破产或死亡以其破产财产或遗产清偿后仍不能收回的应收款项。对有客观证据表明可能发生了减值的应收款项，将其从相关组合中分离出来，单独进行减值测试，确认减值损失。

③应收款项坏账准备的计提情况

公司根据会计政策进行结算和收入确认，国内汽车销售主要采取先款后货，即预收货款的方式进行；公司其他业务根据不同客户采用不同的信用政策。譬如：KD 出口业务主要采用国际通行的信用证方式结算，主要账期为 6 个月；新能源补贴是根据国家财政部、科技部、工信部及发改委发布的《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》、《关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》等规定，遵循谨慎性原则，对销售满足国家申请新能源补贴政策的新能源

汽车按照相应的补贴政策计提收入，对未收到的相关补贴款形成应收账款等。

公司按照会计准则及公司会计政策的相关规定，对报告期末单项应收账款余额前五名的客户的应收账款余额进行单独减值测试，对经测试出现减值迹象的报告期末应收账款单项金额不重大的单独计提坏账准备，其他按金融资产组合分别计提坏账准备。

A、 单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款（表 2 的序号一、1）

—— 应收账款期末余额第一名客户为公司海外合作商，账面余额 8.79 亿元；公司与其交易主要采用国际通行的信用证方式结算。公司结合国际形势变化对海外出口项目的影响，根据不同的收款方式及收款期限对其账面余额分类别进行减值测试。经测试，计提资产减值损失情况如下：

单位：万元

项目	应收账款余额	计提比例	坏账准备	说明
期末余额合计	87,863.93		18,571.95	
其中：低风险	68,021.62	1%	680.22	以信用证方式收款，已开立信用证并已收到银行承兑，按信用证组合计提坏账准备
低风险	270.84	5%	13.54	以电汇方式收款，未到结算期，按账龄分析法计提坏账准备
中风险	2,116.59	20%	423.32	以信用证方式收款，已开立信用证，未收到银行承兑但有中国出口信用保险公司承保 80%，按预计未来可收回金额低于账面价值的差额计提坏账准备
高风险	13,490.96	100%	13,490.96	(a)
高风险	3,963.92	100%	3,963.92	据合同计提的应收利息款；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，导致无法收回，按未来现金流量现值为零计提坏账准备
期初余额合计	79,354.95	1%	793.55	
本期计提资产			17,778.41	

减值损失		
------	--	--

a、以信用证方式收款，已开立信用证，未收到银行承兑，且中国出口信用保险公司未对其承保。因该款项下货物到达目的港已达半年，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收新的承兑函；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，按未来现金流量现值为零计提了坏账准备。

—— 应收账款期末余额第三名客户及第五名客户的账面余额 0.24 亿元。考虑款项逾期并已进入诉讼程序，按未来可收回金额与账面价值差额计提坏账准备 0.22 亿元。

B. 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款（表 2 的序号一、2）

应收账款期末余额第二名客户和第四名客户的应收款项单独测试未发生减值，按信用风险特征并入账龄组合按账龄分析法计提坏账准备。公司按账龄分析法计提坏账准备的整体情况如下：

单位：万元

账 龄	应收账款期末余额	计提比例	期末坏账准备
1 年以内（含 1 年）	46,503.59	5%	2,325.18
1-2 年（含 2 年）	23,587.63	10%	2,358.76
2-3 年（含 3 年）	27.87	15%	4.18
3-4 年（含 4 年）	2.20	20%	0.44
4-5 年（含 5 年）	6.96	25%	1.74
5 年以上		30%	
合 计	70,128.25		4,690.30

其他应收款属于公司与往来单位暂收暂付的款项，公司对其他应收款期末余额前五大往来客户单独减值测试，未发生减值，并入金融资产组合中计提坏账准备，该款项“按信用风险特征组合”划分，不属于“信用证项下的应收款项”，也不属于“各控股子公司”应收款项，故按账龄分析法计提坏账准备。具体如下

单位：万元

账龄	其他应收款期末余额	计提比例	期末坏账准备
1年以内（含1年）	1,299.86	5%	64.99
1-2年（含2年）	279.55	10%	27.96
2-3年（含3年）	14.81	15%	2.22
3-4年（含4年）	88.82	20%	17.76
4-5年（含5年）	18.00	25%	4.50
5年以上	221.62	30%	66.49
合计	1,922.66		183.92

C. 单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款（表2的序号一、3）

出现货款逾期但未列入期末应收账款余额前五名的14家单位，应收账款账面余额共计0.24亿元。因相关单位明显经营困难，部分已进入诉讼程序，有客观证据表明可能发生了减值，公司将其从组合中分离出来，单独进行减值测试，按其未来可收回金额低于账面价值的差额计提坏账准备。

公司董事会十届七次会议审议通过了《关于计提资产减值准备的议案》。详见公司于2019年4月23日刊登于《中国证券报》、《证券时报》及巨潮资讯网 www.cninfo.com.cn 上的《关于计提资产减值准备的公告》（公告编号：2019-18）。

综上，公司本期的坏账准备计提政策符合企业会计准则及公司会计政策等相关规定。公司本期的坏账准备计提政策与上期一致，并未发生改变，会计处理保持一贯性。公司本期计提的坏账准备是合理、充分的。

（2）请结合你公司计提存货跌价准备的会计政策，说明管理层判断存货可变现净值的依据和具体测算过程，报告期存货跌价准备的计提是否准确合理。对于房地产存货项目，请结合当地房地产开发政

策、开发现状及未来可变现情况等说明未计提存货跌价准备的原因及合理性。

回复：

① 公司计提存货跌价的会计政策、依据和测算过程以及计提的充分性

A. 公司计提存货跌价的会计政策

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第四十一条规定，资产负债表日存货按成本与可变现净值孰低计价。期末对存货进行全面清查，如存货可变现净值低于成本，则按其差额计提存货跌价准备。

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第四十二条规定，存货可变现净值的确定方法如下：

a. 直接用于出售的存货，以该存货的估计售价减去估计销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值。

b. 需要经过加工的存货，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值。

c. 资产负债表日，同一项存货中一部分由合同价约定、其他部分不存在合同价格的，则分别确定其可变现净值，并与其相对应的成本进行比较，分别确定存货跌价准备的计提或转回金额。

B. 公司判断存货可变现净值的依据和测算过程

公司根据企业会计准则及公司会计政策的相关规定，于资产负债表日对存货的可变现净值进行测算，以评估其是否存在可变现净值低于账面成本的情况。在确定存货跌价准备时，公司管理层在取得确凿证据的基础上，考虑持有存货的目的、资产负债表日后事项的影响等因

素作出判断和估计，实际的结果与原先估计的差异将在估计被改变的期间影响存货的账面价值。

报告期，公司共计提存货跌价准备 3.21 亿元；其中，原材料计提 2.28 亿元，库存商品计提 0.93 亿元。具体见下表：

单位：万元

项 目	减值资产的 账面净值	资产可收回金额	计提减值金额	计提原因
存货跌价准备合计	58,171.17	26,092.10	32,079.07	
其中：原材料	23,693.80	4,237.75	19,456.05	因车型停产等导致零部件不再使用，按未来现金流量现值测算可回收金额
在途物资	4,377.45	1,090.57	3,286.88	
库存商品	30,099.92	20,763.78	9,336.14	因成本上升、市场售价下跌造成库存整车减值，按未来现金流量现值测算可回收金额

根据公司会计政策的相关规定，公司对存货进行减值测试。公司进行减值测试过程中，组织相关业务部门识别存货的情况，并充分考虑存货未来的市场预期和其他影响因素，按照成本与可变现净值孰低原则进行计量。产成品、库存商品和用于出售的材料等直接用于出售的商品存货，在正常生产经营过程中，以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；对需要经过加工的材料存货，在正常生产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；对停产车型的原材料存货，充分考虑售后的需求量，其可变现净值按售后件销售价格预计，超出部分的可变现净值因考虑无活跃市场价格按废品出售的价格确定。据此，公司将可变现净值与账面金额进行比较，合理计提存货跌价准备。

C. 公司存货跌价准备计提的充分性

针对各类存货项目，公司定期组织盘点，及时掌握存货状态及积压情况；根据未来产品产销规划及存货盘点结果，对于存在减值迹象的

存货严格按照相关规定和程序进行减值测试后予以计提；针对数量繁多、单价较低的存货，按照存货类别计提存货跌价准备；与在同一地区生产和销售的产品系列相关、具有相同或类似最终用途或目的，且难以与其他项目分开计量的存货，则合并计提。截至 2018 年底，公司存货余额 10.72 亿元，存货跌价准备余额为 3.71 亿元，占存货余额比例为 34.6%。

公司董事会十届七次会议审议通过了《关于计提资产减值准备的议案》。详见公司于 2019 年 4 月 23 日刊登于《中国证券报》、《证券时报》及巨潮资讯网 www.cninfo.com.cn 上的《关于计提资产减值准备的公告》（公告编号：2019-18）。

综上，公司本期存货跌价准备计提符合企业会计准则及公司会计政策等相关规定；本期计提存货跌价准备基于谨慎性原则，计提准确合理，公允客观地反映了公司的财务状况和经营成果。

② 房地产存货项目未计提存货跌价准备的原因及合理性

A. 截至报告期末，公司房地产存货项目情况见下表：

单位：亿元

项 目	账面余额	跌价准备	账面价值
开发成本	0.18		0.18
开发产品	0.38		0.38
拟开发土地	0.09		0.09
合 计	0.65		0.65

—— 报告期末，公司开发成本 0.18 亿元为正在开发的项目。具体情况如下：

2017 年 11 月，公司取得建设工程规划许可证，开始开发金盘花园二期项目，截至 2018 年末已发生的支出包括土地征用及拆迁费 0.14 亿元、设计勘察等前期费用 0.04 亿元等。

2019 年 1 月 30 日，公司董事会十届五次会议审议通过了《关于公

司项目委托管理暨关联交易的议案》，公司委托海南海马会馆有限公司带资代建“金盘花园二期（A区）”项目。公司预计项目于2020年建成销售，将为公司带来不低于1亿元的净收益。根据企业会计准则和公司会计政策的相关规定，公司将上述项目成本列入开发成本。

——报告期末，公司开发产品0.38亿元为金盘花园一期待售的房产(含住宅、商铺、车库)。

——报告期末，公司拟开发土地为位于海口的石山度假村、永桂开发区和美国工业村的土地。

B. 公司房地产存货项目未计提存货跌价准备的原因及合理性

根据公司会计政策，在资产负债表日公司从外部信息及内部信息分别判断房地产存货是否存在可能发生减值的迹象。

从内部信息来看，公司持有的开发成本将继续项目开发，持有的房地产存货用于开发销售用途，持有目的与意图不变。

从外部信息来看，根据海口市人民政府2018年发布的《海口市城镇土地定级及基准地价评估成果》，金盘片区属龙昆南到金牛路楼面地价为3000元/平米；金盘片区工业用地评估基准地价为1级50万元/亩。公司权属商品住宅为砖混结构，成本约为1700元/平米，土地成本不超过10万元/亩。由于商品房价格近年持续走高，现区域内90年代二手商品住宅转让价格均在7000元/平米以上，新建商品住宅均价高于12000元/平米，工业用地转让价格接近100万元/亩（1500元/平米）。当前海口市存量商品住宅和土地转让价格远远高于公司房地产存货项目的账面价值。公司工业厂房均正常使用，存量土地不属于闲置收回范围。

综上，公司持有房地产存货不存在减值迹象，故此公司对上述房地

产存货不计提跌价准备是合理的。

(3) 请结合你公司计提长期资产减值的会计政策，固定资产和无形资产的具体情况和未来使用价值的判断等详细说明你对固定资产和无形资产减值的评估过程、评估结果、计提减值的具体情况及对你公司合并财务报表的影响，并说明上述过程及结果是否公允合理。

回复：

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第五十二条规定，“固定资产存在减值迹象的，估计其可收回金额。可收回金额根据其公允价值减去处置费用后的金额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。固定资产的可收回金额低于其账面价值的，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。”

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第五十四条规定，“有迹象表明一项固定资产可能发生减值的，以单项固定资产为基础估计其可收回金额。难以对单项固定资产的可收回金额进行估计的，以该固定资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。”

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第五十八条规定，“在建工程存在减值迹象的，估计其可收回金额。可收回金额根据其公允价值减去处置费用后的金额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。在建工程的可收回金额低于其账面价值的，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。”

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第六十四条规定，“无形资产存在减值迹象的，估计其可收回金额。可收回金额根据其公允价值减去处置费用后的金额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。无形资产的可收回金额低于其账面价值的，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。”

《海马汽车集团股份有限公司会计制度》第六十六条规定，“有迹象表明一项无形资产可能发生减值的，企业以单项无形资产为基础估计其可收回金额。企业难以对单项无形资产的可收回金额进行估计的，以该无形资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。”

为规范公司资产减值的计提管理，有效防范和化解公司资产损失风险，根据企业会计准则及其相关规定，结合公司实际，公司制定了《海马汽车集团股份有限公司资产减值管理办法》。

根据企业会计准则、公司会计政策和资产减值管理办法以及政府有关部门的相关规定等，为更加真实、准确地反映公司资产状况和财务状况以及经营成果，对公司及下属子公司 2018 年末存在发生减值迹象的资产进行全面清查和资产减值测试。减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。

公司落实品类战略，受产品进一步聚焦、技术法规升级、国家对新能源汽车补贴政策退坡较大以及市场环境变化等因素影响，公司对 M6、

S5Y、F7、F5 等产品的国六排放车型及受政策影响盈利大幅下滑的@1、@3 纯电动汽车等产品予以停产，产品对应的模夹检具闲置，产品涉及的非专利技术不能为公司带来价值，产品相关的库存零部件闲置，资产管理部门判断这些资产存在减值迹象。公司针对减值迹象资产，根据公司资产减值管理办法的有关规定进行评估并计提减值。

评估过程：公司资产管理部门组织资产盘点，由使用部门梳理使用状态，确定减值迹象资产清单，并提交技术部门审核、评估确认无其他使用价值后，向公司提交资产减值申请审批程序。公司资产管理部门根据市场情况确定资产价值回收处置方式，会同价格审核部门、财务部门确定资产可回收金额，可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备。

评估结果：① 公司不再开发国六排放车型并予以逐步停产的 M6、S5Y、F7、F5 等产品，其专属用途的专用模夹检具及非专利技术等。公司将前述各车型产品的相关资产认定为资产组，分别按各车型产品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减值测试计算总的可收回金额，计提减值。其中废品价值以资产卡片为单元，判定材质成份及重量，单项计算可收回金额。② 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，且 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，加之该产品 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。由此导致公司 M3 产品生命周期进一步缩短。公司将涉及 M3 产品的相关资产如模夹检具及非专利技术、专用发动机 NG115 发动机非专利技术及专用设备等资产认定为资产组，在前期确认减值损失的基础上，按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，补计提减值。③ 470 发动机非专利技术及专用设备。因匹配车型停产且对外实际销售很小且低于预期而存在减值迹象，按资产组进行减值测试，按未来现金流量现值及废品处置价值测算可回收金额并计提减值。④ 因国家对新能源汽车补贴政策退坡较大，受政策影响盈利大幅下滑的@1、@3 纯电动汽车产品予以停产。公司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。

对固定资产和无形资产等计提减值的具体情况如下：

单位：万元

项 目	减值资产的账面净值	资产可收回金额	计提减值金额
1、固定资产减值准备	39,719.34	3,431.54	36,287.80
其中：M3 模夹检具	3,198.68	651.33	2,547.35
470、NG115 发动机模具	101.53	11.69	89.84
M6、S5Y、F7、F5 等停产车型模夹检具	33,607.12	2,518.62	31,088.50
停产纯电动汽车模夹检具	1,510.38	106.09	1,404.29
其他闲置资产	1,301.63	143.81	1,157.82
2、在建工程减值准备	291.11	2.78	288.33
3、无形资产减值准备	44,741.34	131.10	44,610.24
其中：M3 非专利技术	179.36	11.21	168.15
470、NG115 发动机非专利技术	408.73	5.73	403.00
M6、S5Y、F7、F5 等停产车型非专利技术	40,946.94	114.16	40,832.78
停产纯电动汽车非专利技术	3,206.31	-	3,206.31
合 计	84,751.79	3,565.42	81,186.37

公司董事会十届七次会议审议通过了《关于计提资产减值准备的议案》。详见公司于 2019 年 4 月 23 日刊登于《中国证券报》、《证券时报》及巨潮资讯网 www.cninfo.com.cn 上的《关于计提资产减值准备的公告》（公告编号：2019-18）。

计提减值对合并报表的影响：报告期固定资产、无形资产和在建工程计提的资产减值准备总额为 8.12 亿元，减少公司净利润 7.52 亿元，减少归属于上市公司股东的净利润 5.51 亿元。

综上,公司本次计提资产减值符合企业会计准则及公司会计政策等相关规定,本次计提资产减值准备遵循谨慎性原则,评估过程和结果公允合理,客观地反映了公司的财务状况和经营成果。

(4)请对比 2017 年度相关资产减值测算过程,说明你公司 2017 年度资产减值计提是否充分, 2018 年度集中计提资产减值损失是否合理, 相关会计处理是否符合企业会计准则的规定。

回复:

① 2017 年资产减值测算过程

2017 年,公司根据企业会计准则、公司会计政策和资产减值管理办法以及政府有关部门的相关规定等,为更加真实、准确地反映公司资产状况和财务状况以及经营成果,经对公司及下属子公司 2017 年末存在发生减值迹象的资产进行全面清查和资产减值测试后,对公司截至 2017 年 12 月 31 日合并会计报表范围内有关资产计提相应减值准备。

公司对应收款项及贷款损失计提了资产减值准备;经对公司及下属子公司 2017 年末存在发生减值迹象的资产进行全面清查和资产减值测试后,因公司产品聚焦、技术法规升级以及市场环境变化等因素影响,公司 M2、M8、微车及短续航里程纯电动汽车等产品停产,产品对应的模夹检具闲置,产品涉及的非专利技术存在减值迹象。公司针对减值迹象资产,根据公司资产减值管理办法的有关规定进行评估并计提减值。

评估过程:公司对应收款项按会计制度进行减值测试。公司资产管理部门组织资产盘点,由使用部门梳理使用状态,确定减值迹象资产清单,并提交技术部门审核、评估确认无其他使用价值后,向公司提交资产减值申请审批程序;公司资产管理部门根据市场情况确定资产

价值回收处置方式，会同价格审核部门、财务部门确定资产可回收金额，可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备。

评估结果：A. 停产产品（M2、M8、微车及短续航里程纯电动汽车等）专属用途的专用模夹检具及非专利技术、已停产闲置的专用生产线设备及其他设备、停产车型钢构和基础工程等。以上资产只能以废品出售方式收回可变现金额，并以资产卡片为单元，判定材质成份及重量，单项计提减值；涉及的非专利技术按资产可回收金额为零计提减值。B. 根据 2016 年底国家发布的《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》要求，国 6a 排放标准将自 2020 年 7 月 1 日起在国内全部城市执行，其中部分省市将提前实施；亦即届时未达到该排放标准的新车不得销售、注册和投入使用。以上导致公司 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。C. 470 发动机非专利技术及专用设备。因匹配车型停产且对外销售较少而存在减值迹象，考虑虽然销售较少但仍有对外销售合同，故按资产组进行减值测试，按未来现金流量现值测算可回收金额并计提减值。D. 因成本上升、市场售价下跌造成库存的整车、配件等资产减值，整车按未来现金流量现值、配件按废品处置价值测算可收回金额。E. 分别对期末单项金额前五名的应收款项进行单独减值测试，测算可收回金额，对未发生减值的并入“信用证组合”或“账龄分析法组合”中计提坏账准备。

2017 年公司根据当期内外部环境因素综合考虑，并依据企业会计准则、公司会计政策及其他相关制度计提了资产减值损失。公司 2017 年对应收款项、存货、固定资产、无形资产、在建工程等计提资产减

值损失 5.39 亿元，影响公司 2017 年度归属于上市公司股东的净利润约 3.27 亿元，客观地反映了公司的财务状况和经营成果况。

公司董事会九届二十次会议审议通过了《关于计提资产减值准备的议案》。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 上的《关于计提资产减值准备的公告》（公告编号：2018-22）。

② 2018 年减值测算情况

公司资产在 2017 年减值的基础上，2018 年持续减值。公司 2018 年对应收款项、存货、固定资产、无形资产、在建工程等计提资产减值损失 13.77 亿元，影响公司 2018 年度归属于上市公司股东的净利润约 9.01 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 8.63 亿元，影响公司 2018 年度归属于上市公司股东的净利润约 5.76 亿元。

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损失 0.29 亿元，影响公司 2018 年度归属于上市公司股东的净利润约 0.24 亿元。

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@1、@3 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。

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政策进行减值测试，并计提资产减值损失。

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，并计提资产减值损失。2018 年度，公司出口合作商所在国受到制裁，导致信用证无法承兑风险以及付款路径阻断，公司的出口应收款项存在无法回收的风险，公司对该部分出口业务的应收款单独测试并计提了坏账准备，导致本年坏账损失大幅增加。

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，并计提资产减值损失。

公司董事会十届七次会议审议通过了《关于计提资产减值准备的议案》。详见公司于 2019 年 4 月 23 日刊登于《中国证券报》、《证券

时报》及巨潮资讯网 www.cninfo.com.cn 上的《关于计提资产减值准备的公告》（公告编号：2019-18）。

③ 计提资产减值的依据

公司按照《企业会计准则第8号—资产减值》中“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”的要求及该准则中列举如“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，《海马汽车集团股份有限公司会计制度》中“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”，以及《海马汽车集团股份有限公司资产减值管理办法》第三章规定可收回金额测算方法，对因国家排放标准要求限售的产品、公司品类聚焦决定退市产品的相关资产及库存商品等进行减值测试，并计提了资产减值损失。

公司根据会计准则及公司会计政策的相关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，2017年、2018年公司计提减值的会计政策、会计估计方法均不存在变化。公司本报告期综合考虑2018年经营情况及内外部经济、市场等环境因素，计提了资产减值损失，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。

立信会计师事务所对上述事项核查后发表如下意见：

① 执行的核查程序

A. 针对应收款项的减值，我们实施了以下程序：

- a. 对销售与收款的内部控制进行了解并测试。
- b. 检查与之相关的合同、发票、收付款记录等单据，以确认应

收账款形成的真实性。

c. 通过函证、检查相关凭证等方式，确认其应收账款余额的合理性。

d. 评估公司对坏账准备认定的过程及依据，确认其会计估计的认定过程的合理性。

e. 对坏账准备进行测算，确定其计提的合理性。

B. 针对存货跌价准备，我们实施了以下程序：

a. 了解和评价管理层与存货跌价准备计提相关的关键内部控制的设计和运行有效性；

b. 获取期末存货清单，结合存货监盘程序，检查存货的数量及状况；

c. 获取存货跌价准备计算表，检查其计算方法的准确性，并对管理层计算存货可变现净值所涉及的重要估计进行评价，包括：

- 结合相关行业政策、公司的生产经营规划，复核管理层选用的可变现净值的计算方案的合理性；

- 结合管理层提供的销售政策，考虑相关市场的变化因素，复核管理层选用的预计销售价格、成本、费用的合理性；

- 对本期计提的存货跌价准备进行重新计算，复核本期计提的存货跌价准备的准确性；

d. 复核存货跌价准备的会计政策执行的一贯性，检查以前年度计提的存货跌价准备本期的变化情况以及相应的会计处理的正确性；

e. 复核财务报表中对于存货跌价准备的披露。

C. 针对固定资产、无形资产的减值，我们实施了以下程序：

a. 评估及测试与固定资产、无形资产减值相关的内部控制的设计及执行有效性，包括关键假设的采用及减值计提金额的复核及审批；

b. 对重要固定资产进行抽盘，检查固定资产的状况及本年度使用情况；

c. 获取管理层对于存在减值资产的范围的认定材料，并评估管理层对于资产组认定的合理性；

d. 获取相关行业政策，询问相关管理人员，评估公司做出相关经营政策调整的真实意图；检查管理层评估的固定资产、无形资产减值可能的判断是否与公司长期战略发展规划相符，是否与行业发展及经济环境形势相一致；

e. 评估管理层对用于计算固定资产、无形资产的减值的关键假设判断的合理性；

f. 获取管理层编制的存在减值迹象的固定资产、无形资产的减值测试表，检查复核计算其准确性；

g. 利用内部专家的工作，对折现率的适当性进行了评估。

② 核查意见

我们认为，公司的各项资产减值的会计处理符合《企业会计准则第 1 号——存货》、《企业会计准则第 3 号-固定资产》、《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》、《企业会计准则第 8 号—资产减值》的相关规定，会计处理合规，公司本期计提的资产减值准备金额是充分、恰当的。

7. 你公司报告期末流动负债余额为 54.54 亿元，流动资产余额为 32.10 亿元，流动比例同比下降至 0.59。请结合你公司货币资金、现金流及收支安排、债务到期情况分析你公司偿债风险，是否存在潜在的资金链风险和信用违约风险，并提出应对措施。

回复：

2018 年期末，公司总资产 114.58 亿元，其中流动资产 32.10 亿元；总负债 56.82 亿元，其中流动负债 54.54 亿元；资产负债率 49.58%，流动比率 0.59。2018 年流动资产与流动负债明细如下表：

单位：万元

项 目	2018年 期末余额	占流动资产 比例	项 目	2018年 期末余额	占流动负债 比例
货币资金	61,080.24	19.03%	短期借款	32,530.42	5.97%
交易性金融资产	6,000.00	1.87%	吸收存款	121,213.78	22.22%
应收票据	11,722.62	3.65%	应付票据	43,423.18	7.96%
应收账款	134,996.71	42.06%	应付账款	200,914.54	36.84%
预付账款	11,864.05	3.70%	预收账款	18,397.69	3.37%
应收利息	427.05	0.13%	应付职工薪酬	9,392.21	1.72%
其他应收款	1,738.74	0.54%	应交税费	2,451.93	0.45%
存货	70,089.63	21.83%	应付利息	119.37	0.02%
其他流动资产	23,079.08	7.19%	应付股利	45.70	0.01%
			其他应付款	116,906.34	21.44%
			其他流动负债	20.02	0.00%
流动资产合计	320,998.12	100%	流动负债合计	545,415.18	100%

上述表格中的流动资产合计 32.10 亿元。其中主要为：应收账款 13.50 亿元，占比 42.06%；存货 7.01 亿元，占比 21.83%；货币资金 6.11 亿元，占比 19.03%；其他流动资产 2.31 亿元，占比 7.19%；预付账款 1.19 亿元，占比 3.70%；应收票据 1.17 亿元，占比 3.65%。

上述表格中的流动负债合计 54.54 亿元。其中主要为：应付账款 20.09 亿元，占比 36.84%；吸收存款及同业存放 12.12 亿元，占比 22.22%；其他应付款 11.69 亿元，占比 21.43%；短期借款 3.25 亿元，占比 5.97%；预收账款 4.34 亿元，占比 7.96%。

流动负债中其他应付款 11.69 亿元主要列示为购建非流动资产所形成的债务，主要为应付工程款、项目款、建店保证金、商标使用费及其他往来款等。工程款、项目款等一般都经过建设、安装、监理、调试以及验收清算等步骤流程，结算期相对较长（一般为超过半年，在一年以内）。

公司持有的货币资金、交易性金融资产、应收票据、应收账款、其他应收款等速动资产基本可以覆盖公司短期负债（包括短期借款、应付票据、应付账款、应付职工薪酬、应交税费、应付利息等）。

流动负债中比重较大的吸收存款 12.12 亿元。其中，属于母公司及其控股子公司在公司下属控股子公司海马财务有限公司的存款为 11.21 亿元，占吸收存款 92.5%；前述母公司及控股子公司盈利能力较强，不会出现提前兑付的现象。流动负债中其他应付款 11.69 亿元主要列示为购建非流动资产所形成的债务，一般都经过建设、安装、监理、调试以及验收清算等步骤流程，结算期相对较长。

同时，公司拥有一定数量的房产（在资产负债表中分别列示为投资性房地产及固定资产，属于资产负债表中的长期非流动资产），可变性能力相对较强；可以通过变现在一定程度上解决公司资金及现金流问题。

综上，截至问询函回复披露日，公司未发生重大违约而影响公司信誉的情况，公司亦不存在资金链风险及信用违约风险。

为进一步缓解资金压力，公司主要从以下几方面采取措施：

① 公司已向多家银行申请综合授信额度，积极与银行沟通多种融资模式，如资金池业务、保理业务、流动资金贷款等。目前，公司已取得银行流动资金信用贷款 3.8 亿元。

② 优化资源配置，盘活存量资产，处置闲置资产，增加公司现金流，促进公司长远、健康发展。经公司董事会审议通过，青风置业有限公司向公司的孙公司——河南海马物业服务有限公司进行了增资，增资后河南海马物业服务有限公司偿还了前期向公司子公司海马汽车有限公司的借款 1.78 亿元，给公司带来现金净流入 1.78 亿元；同时公司拟通过招标和/或委托中介机构按照市场价格在二手房交易市场挂出等方式公开出售 401 套房产（在资产负债表中分别列示为投资性房地产及固定资产，均属于资产负债表中的长期非流动资产），预计

资产处置金额约 3.34 亿元，带来现金净流入约 2.36 亿元。

③ 坚持市场导向，实施新营销。利用爱尚 360、海马 8S 等新产品上市契机，调整产品结构，提升产销量，提高公司盈利能力及持续经营能力。伴随公司新产品的逐步上市，公司的现金流将逐步增加。

④ 开源节流，加强全面预算管理和成本管控，严格控制各项费用支出，降低经营成本，防范风险损失，提升营运能力、盈利能力和抗风险能力。

综上，通过上述一系列经营举措，公司资金情况完全可满足公司日常经营需要，不存在潜在的资金链风险和信用违约风险。

8. 年报显示，你公司报告期发生财务费用 2,507.98 万元，同比上升 114.98%，主要系存款利息收入减少及贷款利息支出增加所致。请结合你公司报告期末存贷款变动情况说明财务费用上升的原因及合理性。

回复：

2018 年，公司发生财务费用 2,507.98 万元，较同期增加 1,341.34 万元，同比上升 114.98%。公司财务费用增加的主要原因为存款利息收入减少 1,779 万元，同比下降 73.85%。财务费用同比情况如下表：

单位：万元

项 目	本期发生额	上期发生额	同比增减（%）
财务费用合计	2,507.98	1,166.64	114.97%
其中：利息费用	2,295.67	2,948.49	-22.14%
减：利息收入	629.95	2,409.18	-73.85%
汇兑损益	631.33	530.99	18.90%
手续费	210.93	96.33	118.97%

公司的利息收入来源于银行存款生息。2018 年，公司货币资金期初余额 16.29 亿元、期末余额 6.11 亿元，减少 62.51%；2017 年，公

司货币资金期初余额 21.34 亿元、期末余额 16.29 亿元，减少 23.67%。
基于此原因，公司因银行存款大幅减少致使利息收入相应大幅减少。

公司 2018 年资产负债表列示“短期借款”余额 3.25 亿元，其中期末银行贷款余额 2.45 亿元、通过信用证贴现方式融资而重分类为“短期借款”0.8 亿元；期初资产负债表列示“短期借款”余额 9.3 亿元，其中银行贷款为 2 亿元、通过银行承兑汇票贴现融资而重分类为“短期借款”7.3 亿元。故公司银行贷款金额变化不大，基本持平。

2018 年，公司外币结算业务所致的汇兑损益及银行手续费等也相比 2017 年增加较少。

综上所述，因公司报告期内汽车产品销量较上年同期下降 51.88%，销售商品资金流入大幅减少，由此造成公司持有存款较同期大幅减少，公司利息收入亦较同期大幅减少，从而导致公司财务费用大幅增加。

海马汽车集团股份有限公司董事会

2019 年 6 月 14 日