

关于《关于对北汽福田汽车股份有限公司 2017 年年度报告的事后 审核问询函》

年度审计会计师说明

上海证券交易所上市公司监管一部：

根据贵所“关于对北汽福田汽车股份有限公司 2017 年年度报告的事后审核问询函”（上证公函【2018】0421 号），致同会计师事务所（特殊普通合伙）以下简称“致同会计师”作为北汽福田汽车股份有限公司（以下简称“福田汽车”或“公司”）2017 年年审会计师对下列事项说明如下：

一、问询函 3 提到：年报显示，公司应收款坏账准备计提比例较低，其中 3-4 年应收款坏账比例为 20%，4 年以上应收款坏账比例为 40%。请结合行业整体情况、同行业其他上市公司情况、主要客户情况，详细说明上述坏账计提比例的原因及合理性。请公司年审会计师发表意见。

答复：

3.1 福田汽车最近三年应收账款坏账准备计提情况

福田汽车的坏账计提政策运用保持了一贯性原则，计提方法是针对单项金额重大的应收款项单独进行减值测试，有客观证据表明发生了减值，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；针对单项金额虽不重大，但对存在涉及诉讼款项、客户信用状况恶化的应收账款，严格按未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备；经单独测试后未减值的应收款项（包括单项金额重大和不重大的应收款项）以及未单独测试的单项金额不重大的应收款项，根据信用风险特征按五级分类组合、合并范围内关联方组合、账龄组合计提坏账准备。福田汽车最近三年应收账款坏账准备计提情况如下：

单位：亿元			
截止日	单独计提坏账准备	按信用风险特征组合 计提坏账准备	坏账准备合计
2015 年 12 月 31 日	0.91	2.21	3.12
2016 年 12 月 31 日	1.40	4.39	5.79
2017 年 12 月 31 日	1.17	5.86	7.03

福田汽车最近三年计提坏账准备占应收账款余额比例为：

单位：亿元			
年 度	坏账准备	应收余额	坏账准备占比
2015 年度	3.12	55.35	5.63%
2016 年度	5.79	131.80	4.40%
2017 年度	7.03	134.24	5.24%

2017 年实际坏账核销金额为 41.59 万元，实际坏账率仅 0.003%，实际发生坏账的金额较小。

3.2 与同行业可比上市公司应收账款坏账计提情况的比较

单位：亿元

公司名称	2015 年			2016 年			2017 年		
	应收原值	坏账准备	坏账计提比例	应收原值	坏账准备	坏账计提比例	应收原值	坏账准备	坏账计提比例
上汽集团	299.75	6.43	2%	317.50	10.88	3%	360.50	13.82	4%
比亚迪	220.05	4.86	2%	422.74	5.06	1%	523.78	4.97	1%
福田汽车	55.35	3.12	6%	131.80	5.79	4%	134.24	7.03	5%
江淮汽车	22.04	2.47	11%	37.59	3.93	10%	36.67	5.57	15%
东风汽车	24.47	2.38	10%	30.48	2.72	9%	40.27	2.81	7%
江铃汽车	14.64	0.07	1%	11.88	0.16	1%	23.28	0.21	1%
长城汽车	7.59	0.83	11%	8.81	3.63	41%	12.16	3.43	28%
中国重汽	48.48	1.55	3%	40.95	2.10	5%	32.91	2.02	6%
合 计	692.37	21.72	3%	1,001.76	34.27	3%	1,163.82	39.86	3%

与同行业可比上市公司相比较，福田汽车最近三年坏账准备计提比例高于行业合计坏账平均计提比例，其坏账准备计提是充分的。

3.3 主要客户的应收账款账龄及坏账计提情况

单位：亿元

序号	前五大客户单位名称	期末余额	1 年以内	1-2 年	坏账准备	期后回款
1	北京市财政局	46.7	12.9	33.8	1.8	4.14
2	北京公共交通控股（集团）有限公司	15.9	15.9		0.2	13.18
3	TECNOIMPORT	2.4	1.5	0.9	0.06	0.012
4	FOTON MOTOR PHILIPPINES	1.6	1.6		0.02	1.6
5	IRAN KHODRO DIESEL COMPANY	1.5	1.5		0.01	1.04
	合 计	68.1	33.4	34.7	2.09	19.97

前五大客户的应收账款占总应收账款的比例约为 51%。第一名大客户为北京市财政局，主要由于公司销售的新能源车辆未达到补贴申报标准形成的应收新能源补贴，后期达到补贴申报标准后将全部收回，其他四家客户的应收款账龄绝大部分均在 1 年之内，商务往来正常，回函相符，公司按照会计政策正常计提坏账，未发现重大坏账计提不足的风险。截至 2018 年 4 月底前五大客户共回款 19.97 亿元，占期末余额的 29%，回款情况正常。

综上所述，经过我们针对相关业务合同、发票抽样核查、后期收款核查、函证、坏

账计提重新计算、同行业坏账准备计提情况比较、坏账实际核销情况检查等程序，我们认为公司应收账款的坏账计提合理适当，符合企业会计准则的要求。

二、问询函 5 提到：请公司补充披露 2017 年收到新能源汽车政府补助的金额、类别及其较 2016 年的变化情况，补贴的具体内容，以及会计记账依据及方法。请公司年审会计师发表意见。

答复：

5.1 收到的新能源汽车补助金额、类别及同比变化情况

2017 年实际收到新能源补贴 132635 万元，其中 2015 年国补资金 114675 万元，2016 年国补 3190 万元，2016 年北京市地补 14770 万元；

2016 年收到北京市地补 53460 万元，其中 2016 年地补 37650 万元，2015 年地补 15810 万元；

2017 年比 2016 年增加 79175 万元。主要原因为 2016 年受新能源核查影响，国补未进行清算。

5.2 补贴的具体内容，以及会计记账依据及方法

福田汽车确认商品销售收入的原则为：

（一）公司已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方；

（二）公司既没有保留通常与所有权相联系的继续管理权，也没有对已售出的商品实施有效控制；

（三）收入的金额能够可靠地计量；

（四）相关的经济利益很可能流入企业；

（五）相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量。

公司在向客户交付质量合格的客车之后，根据合同即已将主要风险和报酬转移给了客户，同时获取了收取产品价款的权利。国家针对行驶公里数的条件要求主要是为了鼓励新能源车辆的真实使用，累计行驶里程 3 万公里仅是申请财政补贴的拨付时点要求，远低于新能源汽车的正常使用寿命。而且，新能源补贴是国家给予客户的购车补贴，为车辆价款的一部分，只是付款主体从终端客户转移为财政局。所以我们认为公司在此时已经达到了包括补贴款在内的收入的确认条件。根据《企业会计准则第 16 号——政府补助》第五条的规定，企业从政府取得的经济资源，如果与企业销售商品或提供服务等活动密切相关，且是企业商品或服务的对价或者是对价的组成部分，适用《企业会计准则第 14 号——收入》等相关会计准则。因此在确认销售车辆收入的同时将新能源补贴亦确认为主营业务收入。会计分录如下：

借：应收账款—财政局

贷：主营业务收入

（根据国家税务总局【2013】第3号公告，国家补贴不纳税，不需开具发票）

我们实施了收入的内控测试，核查了相关业务的文件、合同、发票、运单、财政补贴资金清算申请及系统信息、财政补贴资金清算信息汇总表等资料，可以确认公司针对新能源客车的补贴款的账务处理正确，符合企业会计准则的要求。

三、问询函6提到：请公司补充披露应收新能源汽车政府补助是否计提坏账准备，后续实际收到补贴款应当达到的条件，并充分说明无法收到补贴款的风险。请公司年审会计师发表意见。

答复：

新能源补贴是根据公司的会计政策计提相应坏账准备，截至2017年底新能源补贴共计提坏账准备1.82亿。后续实际收到补贴款应当达到的条件：根据相关政策，非个人用户购买的新能源汽车累计行驶里程达到3万公里时，可以申请补贴。最新政策：2018-02-14，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，将行驶里程调整到2万公里。一年两次申报。2018年4月份经统计截至2017年底有2027台，共4.91亿补贴款达到了4月份这次申报的要求并已申报。另外截至目前统计达到2万公里的车辆还有1500台，约5亿补贴款将纳入下次申报（2018年10月份）。从近几年补贴资金实际到位情况来看，公司的产品质量合格，后续的补贴政策要求可以正常满足，经过一致性核查后，补贴资金都能确保到位。

另外，福田汽车针对有财政补贴的车辆在售出后，在技术上做到了密切跟踪产品的行驶里程，确保补贴收入的及时申请。公司的每一台新能源车辆都安装了GPS系统，并专门成立了一个部门，利用车辆行驶里程查询平台，实时跟踪每一辆售出的新能源车辆的行驶里程，并且及时的将行驶里程达到标准的车辆明细打印出来，提交申请至财政局进行申报。

我们获取了相关文件、合同，并重新计算了公司针对补贴款计提的坏账准备，审核了公司的补贴申请，检查了补贴款收取情况，确认补贴款坏账计提合理适当，无法收到补贴款的风险较小。

四、问询函9提到：关于研发能力（1）年报显示，公司报告期内发生研发投入23.88亿元，研发投入占营业收入的比例为4.62%，请从研发支出投向、报告期内的研发成果、研发人员数量与质量、专利数量（国内与国外）、研发机构建设情况、与领先研发机构或厂商的合作情况等方面，对公司的研发能力进一步补充披露，（2）公司报告期内发生费用化研发投入8.65亿元，资本化研发投入15.23亿元，研发投入资本化比重为63.78%，且较2016年的56.74%增加7.04%请结合说明研发支出资本化的依据及合理性。请年审会计师发表意见。

答复：

9.1、研发费用支出具体情况

福田汽车 2016 年、2017 年研发支出分别为 25.53 亿元、23.88 亿元。2017 年费用化 8.65 亿元，资本化 15.23 亿元，资本化率 64%。

9.2、与同行业及可比上市公司的比较

单位：亿元

公司名称	资本化	2015 年 研发支出 合计	资本 化率	资本化	2016 年 研发支出 合计	资本 化率	资本化	2017 年 研发支出 合计	资本 化率	专有技术 使用年限 (2017)
上汽集团	-	83.71	0%	-	94.09	0%	-	110.62	0%	3-10 年
比亚迪	16.77	36.75	46%	13.50	45.22	30%	25.27	62.66	40%	2-10 年
广汽集团	15.65	19.19	82%	19.95	23.89	84%	25.08	30.03	84%	5-10 年
福田汽车	12.82	22.38	57%	14.48	25.53	57%	15.23	23.88	64%	3-10 年
江淮汽车	5.53	18.57	30%	6.45	21.58	30%	6.31	19.97	32%	3-8 年
东风汽车	-	6.40	0%	-	6.50	0%	-	6.11	0%	10-15 年
江铃汽车	-	18.31	0%	1.25	19.37	6%	0.58	20.55	3%	5 年
长城汽车	-	27.61	0%	-	31.80	0%	-	33.65	0%	2-10 年
中国重汽	0.07	2.80	3%	0.12	2.90	4%	-	1.99	0%	8 年
三一重工	6.30	12.00	52%	4.81	11.25	43%	11.45	19.16	60%	—

- ① 2017 年年底公司资本化率 64%，主要由于公司近几年乘用车研发投入较大；
- ② 2017 年年底公司乘用车业务资本化率 72%，低于广汽集团；
- ③ 2017 年年底公司扣除乘用车后商用车资本化率 55%，低于三一重工，高于江淮、东风，主要由于福田汽车商用车产品覆盖了商用车全系产品，其中重型机械行业资本化率相对较高；
- ④ 公司专有技术使用年限居于行业平均水平；

9.3 研发能力分析

9.3.1 商用车研发能力分析

1)、研发支出投向：

研发支出投向符合国家发展方向，主要有两方面：

- ①、卡车类全系列产品（重卡、中卡、轻卡以及微卡）升级换代开发；
- ②、新能源、智能网联技术预研与产品开发。

2)、报告期内的研发成果：

2017年，福田汽车累计实现科技成果转化300多项，其中主要有170多项，形成了30多个主要产品。主要产品有：欧曼EST-A、欧马可S1/S3/S5、奥铃CTS/CTX、时代领航/金刚和柴油/汽油驭菱等产品。

新能源、智能网联新领域产品开发方面，新能源方面，福田汽车已逐步掌握核心技术，自主开发了新能源汽车核心控制器——VCU；M3平台纯电动卡车已投入量产，重卡、中卡、VAN系列产品的纯电动、混动产品均在2017年投入开发；开发了全国首台氢燃料电池客车，VAN、轻卡系列的氢燃料电池产品于2017年启动开发。

智能化方面，先行技术智能化项目及自动驾驶项目的研究成果先于法规要求，已逐步应用在商业化产品上，包括FCW（前碰撞预警）、BSD（盲点监测）、LDWS（车道偏离预警）、超载报警、AEBS（自动紧急刹车）等。

智能网联方面，商业化开发及先行技术开发同步进行，已经在上海发布了全国首台自动驾驶卡车，这是基于M3平台进行开发的福田自动驾驶1.0产品，2017年5月份项目完成并顺利交付；1.0产品可初步实现在封闭场景下的自动驾驶，可实现路径规划、交通标识识别、自动跟车、超车等功能。

随着自动驾驶1.0产品的顺利交付，福田汽车积极布局全系列产品的自动驾驶产品开发；VAN、轻卡、中卡及客车全系列产品的自动驾驶开发项目于2017年10月全面启动，除已有的M3自动驾驶轻卡及自动驾驶VAN产品之外，自动驾驶客车、自动驾驶重卡、M4新平台自动驾驶轻卡产品已经启动开发

针对以上项目的抽样核查，公司均在资本化节点完成了“零部件量产放行报告（过阀报告）”（资本化起始节点报告）。

福田汽车有最全的商用车产品线，基于这项优势，福田汽车各系列自动驾驶产品可进行互补，完善干线、支线自动驾驶场景，打造完整的智能物流链；完善智慧城市、智慧交通场景，打造未来智慧生活。

3)、研发人员的数量与质量:

公司商用车研发系统有3000多人,其中,专家级人才共二十余人,博士及硕士占比14.6%,本科及以上学历占总体的83.4%,专家级人才的数量在逐年递增,新能源及智能网联等领域专家级人才正在加大引入力度

4)、专利数量(国内与海外):

截至2017年底,公司拥有有效专利5137件,其中发明专利1102件;2017年当年共申请专利409件,其中发明专利179件;获得授权专利746件,其中发明专利495件。其中,乘用车在电动化、智能化及共享化领域的专利开发不断加强,电动汽车和智能汽车技术正在成为公司的核心技术。

5)、研发机构建设情况:

福田汽车研发机构建设以工程研究总院为核心、各地区事业部技术中心为二级研发机构的福田两级分层管理的研发体系。福田汽车工程研究院一期形成商用车整车开发能

力；二期建成节能减排试验室。三期为了满足国家第六阶段整车及动力系统节能减排要求，响应低碳环保绿色出行的号召，正在建设第六阶段超低排放试验以及新能源系统技术创新测试能力。

福田汽车工程研究总院，集概念开发、工程设计、开发管理、试制实验等多项职能为一体的综合性产品研发机构，负责公司全新产品的开发及技术升级。

根据公司战略发展需要，在全球设立区域研发中心，包含德国研发中心、日本研发中心等分支研发机构，美国研发中心目前也在筹备拟设立；在全国各地区事业部共设立10个应用工程开发中心。

6)、与领先研发机构或厂商的合作情况:

福田汽车自成立以来非常重视与高校、科研院所的合作,主持或参与多项课题研究,合作领域涉及整车开发、零部件开发、性能开发、试制试验、新能源技术、技术服务等多个领域。

多年来,福田汽车与清华大学、北京科技大学、天津大学、东南大学、哈尔滨工业大学、南京航空航天大学、同济大学、吉林大学机电设计研究院、北京理工大学、中山大学、北京交通大学等高校以及北京市电力公司、北京亿华通科技有限公司、中信国安盟固利动力科技有限公司、大洋电机新动力科技有限公司、山东省农业机械科学研究所、国家钢铁材料测试中心、中国汽车技术研究中心、武汉汽车车身附件研究所、长春汽车研究所科技服务部、钢铁研究总院等单位有着深入和广泛的合作开发及技术服务。

通过与戴姆勒世界先进的整车、康明斯世界先进的发动机和采埃孚世界先进的变速箱的战略联盟合作,福田汽车形成了整车和动力系统集成优势,提高了产品技术和市场竞争力。

9.3.2 乘用车研发能力分析

1)、产品研发机构:目前乘用车已形成全球三地研发布局,全球有超过1500名工程技术人员在北京、上海、德国进行产品同步开发,其中专家库37人,海外人才库22人,博士及硕士占31%,大学本科以上学历占86%。研发业务组织由20多个一级部门组成,包含设计中心、整车架构部、整车性能集成部、整车安全部、NVH部、动力总成部、空调及热管理部、动力传动集成部、车身部、内外饰部、底盘部、电子电器部、智联电子部、汽油机部、发动机试制试验部、发动机性能与分析部、电动汽车技术中心、试制试验部、工程管理部、知识产权部等部门。具有整车(含纯电动及插电混动)、发动机及零部件三个验证层级的开发和试验验证国家级试验中心。2017年正在建设全新电动汽车实验室,电子电器实验室等。

2)、新产品研发:乘用车主要进行了16款中小型智能互联CUV、小型CUV、中大型纯电动汽车等新产品项目的设计与开发。新技术研究方面主要分为四个领域:造型设计、安全操控、智能互联、节能环保等。

3)、知识产权:根据国内外技术领域技术创新态势和发展,乘用车研发在电动化、智能化及共享化领域的专利开发不断加强,电动汽车和智能汽车技术正在成为企业的核心技术:2017年知识产权以质量优先,兼顾数量为指导方针,进行专利保护795件;新能

源、智能汽车等重点领域保护占比达到 53%、产品实际应用等专利占比达到 43.6%，发明专利占比为 48.4%。2017 年完成海外专利保护 86 件，其中发明 83 件，发明占比 96%。

4)、合作开发：宝沃汽车与清华大学、北京理工大学、北京科技大学、中国汽车技术研究中心等国内知名高校和科研院所建立了产学研合作关系，合作的力度、深度和广度进一步加强，共同在电动汽车、智能汽车等领域开展联合攻关。宝沃先后同佛吉亚成立了集研发、生产、销售一体的合资公司，共同开发内外饰零部件，满足宝沃产品的高品质需求。

9.4 研发支出资本化管理

根据企业会计准则并结合公司管理办法，根据公司的研发项目情况将研发项目分为研究类项目、开发类项目和商品改进类项目。福田汽车研发支出分费用化阶段和资本化阶段，费用化阶段指前期调研和规划，根据客户需求对产品详细定义，虚拟分析样件及概念样车，分析产品开发方案可行性，形成“产品概念报告”，该项目便开始正式进入产品的研发阶段，即研发支出的资本化阶段开始。研发支出的资本化结束时点为“零部件量产放行报告（过阀报告）”。对于在取得产品概念报告后至所研发项目达到零部件量产放行报告（过阀报告）期间发生的研发费用于当期计入开发支出-资本化支出，研发项目达到预定状态时转入无形资产。

根据公司研发支出的管理办法，研究开发项目开发阶段的支出，同时满足下列条件的，才能确认为无形资产：

- （一）、完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；
- （二）、具有完成该无形资产并使用或出售的意图；
- （三）、无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用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，无形资产将在内部使用的，应当证明其有用性；
- （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。

我们评估并测试了公司研发管理的内控制度，并抽样核查了部分项目相关的节点报告，比如，新产品研发项目我们均核查了在资本化节点完成的“零部件量产放行报告（过阀报告）”（资本化起始节点报告），并对研发费用的真实性进行了检查等，我们认为公司的研发支出费用核算完整真实、资本化时点的确认符合公司的研发制度。

致同会计师事务所（特殊普通合伙）

2018 年 5 月 8 日