

立信会计师事务所（特殊普通合伙） 关于对海马汽车集团股份有限公司 2018 年年报问询函的复函

信会师函字[2019]第 ZA342 号

深圳证券交易所公司管理部：

贵部《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）业已收悉，现就海马汽车集团股份有限公司（以下简称“海马汽车”或“公司”）年报事项回复如下：

问题 1、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……

（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：

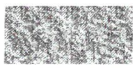
一、公司 2018 年度研发投入情况

海马汽车对于研发支出资本化的条件为：

项目目标设定、项目章程批准之后为开发阶段，该阶段中符合资本化条件的支出计入开发支出。

2018 年度，公司的研发资本化项目情况如下：

项目名称	所属类别	资本化时点	项目进度	资本化金额
VF00（二代 F7）开发	汽车开发项目	2017 年 8 月	按预定计划开展工程设计、试制试验等各项工作	129,373,914.90
SG00 开发	汽车开发项目	2017 年 3 月	已完成整车可靠性试验、进入 ET	131,295,569.23



项目名称	所属类别	资本化时点	项目进度	资本化金额
			调试	
SC01 (二代 S5) 开发	汽车开发项目	2015 年 6 月	2018 年 7 月已上市	56,662,541.57
新款 M5 开发	汽车开发项目	2015 年 12 月	2018 年 5 月已上市	25,002,405.09
E1 开发	汽车开发项目	2017 年 9 月	进入 PT 生产调试	23,312,335.49
E3 开发	汽车开发项目	2017 年 9 月	2018 年 10 月已上市	7,159,495.30
爱尚 EV 长续航开发	汽车开发项目	2017 年 9 月	2018 年 10 月已上市	5,476,707.26
混合动力开发项目	发动机开发项目	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; 插混合动力总成及电池 PACK 进入 B 样机阶段, HCU/TCU/BMS 软件功能标定完成	79,594,286.35
1.2TGDI 发动机开发	发动机开发项目	2012 年 7 月	2018 年 9 月匹配 SC01 车型上市	22,291,824.33
1.6TGDI 发动机开发	发动机开发项目	2014 年 8 月	达到量产状态, 正与整车进行匹配实验	17,367,563.82
474Q-T3 系列研发	发动机开发项目	2017 年 7 月	完成性能开发工作及两轮台架试验	2,807,981.81
7DCT 开发	变速箱项目	2015 年 7 月	完成 OTS 90%	40,811,501.06
6MT 开发	变速箱项目	2014 年 9 月	2018 年 9 月匹配 SC01 车型上市	351,663.08
合计				541,507,789.29

以上项目均在项目目标设定、项目章程批准之后开始资本化。各项目的费用依据合同在其实际发生、满足合同约定条款时按照合理的金额计入开发支出。公司本年度除 SC01 (二代 S5) 开发、新款 M5 开发、E3 开发、爱尚 EV 长续航开发、1.2TGDI 发动机及 6MT 变速器开发已达到预定可使用状态转入无形资产外, 其他项目均处于开发阶段, 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, 均已完成设立项目章程。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。

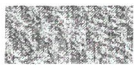
二、核查意见

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，确认开发成本的发生的真实、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。

问题2、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.....(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，第一名单位应收账款余额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。

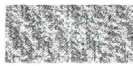


回复：

一、公司期末单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款情况

海马汽车期末单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款为第一单位，是公司 KD 件出口的合作商（以下简称“出口合作商”）。出口合作商与公司存在多年的交易合作关系，在 2016-2018 年间均有交易。其交易的内容包括公司的 S7、S5 等产品车的 KD 件以及各类配件，是公司最大的出口业务合作伙伴。公司确认出口收入的时点通常是以产品装箱交予发运、报关完成作为收入确认时点。KD 件出口的收款主要采用国际通行的信用证方式结算，且在 2017 年度均能按照账期正常回款。2018 年度，出口合作商所在国家因受到国际制裁，其金融体系遭到重大打击，信用证付款渠道受到了限制，部分信用证被银行拒绝承兑。在此基础上，出口合作商无法通过正常渠道给付相应的资金，因此公司结合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，其情况如下：

应收款 类别	余额	计提依据	坏账 比例	应计提 坏账准备
信用证下的应收账款	134,909,559.92	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	100%	134,909,559.92
	21,165,880.86	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，保险赔偿原值的 80%，对剩余不理赔的 20%计提坏账	20%	4,233,176.17
	680,216,200.91	已承兑，回收风险较小，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计提坏账准备	1%	6,802,162.01
应收合同利息	39,639,216.01	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	100%	39,639,216.01



应收款 类别	余额	计提依据	坏账 比例	应计提 坏账准备
		给公司的利息款几乎无法收回		
非信用证下的应 收账款	2,708,448.50	考虑截至目前对方并未出现大规模明显违约支付 行为,可通过多种渠道回收,风险较小,按一年以 内坏账比例计提	5%	135,422.43
合计	878,639,306.20		21.14%	185,719,536.54

二、核查意见

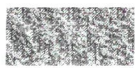
针对此事项,我们对应收账款实施了以下程序进行核查:

- 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。

问题 3、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:



一、公司 2018 年度在建工程转入固定资产情况

公司的会计政策规定，在建工程项目按建造该项资产达到预定可使用状态前所发生的必要支出，作为固定资产的入账价值。所建造的固定资产在工程已达到预定可使用状态，但尚未办理竣工决算的，自达到预定可使用状态之日起，根据工程预算、造价或者工程实际成本等，按估计的价值转入固定资产，并按公司固定资产折旧政策计提固定资产的折旧，待办理竣工决算后，再按实际成本调整原来的暂估价值。

本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%，其原因主要系公司十五万辆整车技改项目本年度达到可使用状态投入使用，其本期转入固定资产的情况如下：

所属类别	转固金额
郑州第三工厂生产线及生产设备	569,305,479.48
郑州第三工厂土建项目	400,440,460.25
郑州第二工厂西厂区研发楼和试验车间项目	64,525,421.42
1.2TGDI 生产线及生产设备	42,368,746.40
SC01 专用模具及检具	38,659,300.74
7DCT 变速器项目部分设备	30,289,552.31
其他项目	80,278,678.27
总计	1,225,867,638.87

各项目的转固条件及时间如下：

1、2018 年 11 月，郑州第三工厂焊装、涂装、总装三大车间联合调试，满足整车生产条件，达到预定可使用状态，符合转固条件，公司将满足转固条件的厂房、附属设施、生产线及生产设备于 2018 年 11 月自在建工程转入固定资产。

2、郑州第二工厂西厂区研发楼和试验车间项目主要系西厂区研发办公大楼和试验车间等建筑物及与之相关的机器设备。公司于 2018 年 11 月投入正式使用，将与之相关的房屋建筑物、设备自在建工程项目转入固定资产。

3、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匹配完成后达到预定可使用状态，于匹配完成当月将其生产线和生产设备自在建工程转入固定资产。

4、SC01 车型（二代 S5）2018 年 7 月正式上市销售，与之相关的专用模具、夹具、检具达到预定可使用状态，公司于车型正式上市当月将与之相关的专用模具、夹具、检具自在建工程转入固定资产。

5、7DCT 变速器项目的部分设备陆续安装调试完毕，满足其转固条件，公司在其调试完毕后将其自在建工程转入固定资产。

6、其他项目中，大部分为公司的生产线设备，其通常在安装调试完毕后，满足预定可使用状态时转入固定资产。

二、核查意见

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。

问题 4、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。

(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。

(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 and 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。

(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。

请会计师对上述事项进行核查并发表意见。

回复：

一、公司各项资产减值损失的情况

(一) 坏账准备情况

公司本期计提坏账准备的明细如下：

项目	本期计提坏账准备
单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	204,474,252.46
按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	18,992,372.70
单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款	22,447,173.84
单项金额重大并单独计提坏账准备的其他应收款	0.00
按信用风险特征组合计提坏账准备的其他应收款	-1,609,241.49
单项金额不重大但单独计提坏账准备的其他应收款	0.00
合计	244,304,557.51

公司对坏账准备的计提依据如下：

1、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。

2、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%

3、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。

坏账准备的计提方法：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。

每年末，公司均会根据企业会计准则及公司会计政策，对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，并入金融资产组合中计提坏账准备。

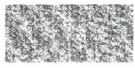
公司本期的坏账准备计提政策与上期一致，并未发生改变，公司在期末按照其会计政策计提坏账准备，会计处理保持着其一贯性。公司本期计提的坏账准备是合理、充分的。

（二）存货跌价准备

1、关于存货跌价准备的计提过程：

公司本期计提的存货跌价准备如下：

项目	本期计提金额
原材料	194,560,491.02
库存商品	93,361,435.96
在途物资	32,868,849.17
合计	320,790,776.15



海马汽车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，海马汽车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。

公司各项目的确定可变现净值的确认方式如下：

库存商品及其他可直接用于出售的材料等，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。

2018 年末，公司针对各类存货项目，定期组织盘点；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。其存货减值测试范围覆盖账面的所有存货类别。

2、房地产存货项目未计提存货跌价准备的原因及合理性

2018 年度，公司账面的房地产存货情况如下：

项目名称	房地产存货类别	账面余额	跌价准备	账面价值
金盘区土地	开发成本	18,166,104.07	0.00	18,166,104.07
金盘花园	开发产品	37,757,300.12	0.00	37,757,300.12
石山渡假村土地	拟开发土地	6,210,754.78	0.00	6,210,754.78
永桂开发区土地	拟开发土地	596,048.38	0.00	596,048.38
美国工业村土地	拟开发土地	1,815,228.55	0.00	1,815,228.55
合计		64,545,435.90	0.00	64,545,435.90



公司目前所持有房地产存货均为以前年度储备且仍有开发意愿，从金盘花园的销售情况看，公司金盘花园项目的销售收入高于其销售成本，其账面的开发成本、开发产品不存在市价低于成本的可能。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。从目前的情况看，公司的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。

（三）固定资产、无形资产减值准备情况

公司对长期资产于资产负债表日存在减值迹象的，进行减值测试。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。

本年度，公司持续实行产品品类聚焦，决定停产部分产品，其对应的模夹检具、生产线设施、非专利技术将停止使用。因汽车产品具有独特造型，用于汽车产品生产的模、夹、检具等设备具有一一对应性，若汽车车型停产，用于该车型生产对应的模、夹、检具等设备不能转给其他汽车车型使用，只能报废处理。为此，公司根据《海马汽车集团股份有限公司资产减值管理办法》规定进行了相应评估并计提减值。



评估过程：资产管理部门组织年终资产盘点，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。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：经评估测试，固定资产中账面原值为 36,287.80 万元的机器设备、其他设备存在减值；无形资产中账面原值 44,610.24 万元非专利技术存在减值。公司根据减值测试结果计提了相应的资产减值准备，对 2018 年度公司合并财务报表的影响如下：

单位：万元

序号	存在减值迹象的资产类别	减值前 账面净额	预期可变现 净值	计提减值 准备金额
1	固定资产——M3 模夹检具	3,198.68	651.33	2,547.35
2	固定资产——470、NG115 发动机模具	101.53	11.69	89.84
3	固定资产——M6、S5Y、F7、F5 等停产车型模夹检具	33,607.12	2,518.62	31,088.50
4	固定资产——停产纯电动汽车模夹检具	1,510.38	106.09	1,404.29
5	固定资产——其他闲置固定资产资产	1,301.63	143.81	1,157.82
6	无形资产——M3 非专利技术	179.36	11.21	168.15
7	无形资产——470、NG115 发动机非专利技术	408.73	5.73	403.00
8	无形资产——M6、S5Y、F7、F5 等停产车型非专利技术	40,946.94	114.16	40,832.78
9	无形资产——停产纯电动汽车非专利技术	3,206.31	0.00	3,206.31
合计		84,460.68	3,562.64	80,898.04

(四) 2018 年度集中计提资产减值损失的合理性

公司 2017 年度、2018 年度对其账面资产的减值计提金额如下：

项目	2018 年度	2017 年度
坏账损失	244,304,557.51	10,071,422.16
存货跌价损失	320,790,776.15	146,628,297.95
固定资产减值损失	362,878,015.03	267,506,724.42
在建工程减值损失	2,883,285.68	718,572.65
无形资产减值损失	446,102,442.43	109,886,667.22
贷款损失准备	-57,349.52	3,858,017.02
合计	1,376,901,727.28	538,669,701.42

从上表可见，公司的资产在 2017 年减值的基础上，2018 年持续减值，其中，坏账准备、存货跌价损失、固定资产减值损失、无形资产减值损失在 2018 年度均较 2017 年度存在进一步加大。其原因主要如下：

1、政策性影响导致产品生命周期的提前结束

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。公司基于此，在落实品类战略的基础上，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。2018 年度，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，公司将对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。

2、市场竞争加剧及变化预计产品成本高于其可变现净值

2018 年度，汽车消费市场的竞争持续加剧，公司部分产品设备、材料由于生产安排或设备技术落后等原因，已无法创造足够的效益，导致该部分设备、材料的成本高于可变现净值，公司对该部分资产计提了资产减值准备。此外，公司的产品在激烈的竞争中，面临着需要提高配置（增加成本）、提升性价比（降低售价）的境况，导致其产品的成本上升、可变现净值降低，存在减值迹象，公司依此计提了跌价准备。

3、国际地缘政治风险导致的应收款回收难度加大、存货积压

2018 年度，公司最主要的出口合作伙伴所在国受到国际制裁，导致该合作伙伴相关的一系列信用证无法承兑、保险拒绝承兑的风险，导致公司的出口应收款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。

此外，由于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，故公司在本期对其进行减值测试并计提相应的跌价准备。

公司计提的减值准备，是依据《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综合的结果。

2017 年度、2018 年度，公司计提减值的会计政策、会计估计方法均不存在变化，公司计提的减值准备是 2017、2018 年度内外部环境因素综合考虑得到的结果，公司 2018 年度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。

三、会计师意见

（一）针对应收款项的减值，我们实施了以下程序：

- 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、收付款记录等单据，以确认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。

（二）针对存货跌价准备，我们实施了以下程序：

- 1、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；
- 2、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；
- 3、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；

4、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；

5、复核财务报表中对于存货跌价准备的披露。

(三) 针对固定资产、无形资产的减值，我们实施了以下程序：

1、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；

2、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；

3、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；

4、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；

5、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；

6、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；

7、利用内部专家的工作，对折现率的适当性进行了评估。

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。

立信会计师事务所
(特殊普通合伙)
二〇一九年六月六日

