

海马汽车股份有限公司

关于深圳证券交易所 2019 年年报问询函的回复公告

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。

公司于 2020 年 4 月 8 日收到深圳证券交易所《关于对海马汽车股份有限公司的年报问询函》（公司部年报问询函〔2020〕第 21 号）。公司高度重视，对问询事项进行了认真分析和核查。现就年报问询函中相关问题回复公告如下：

1. 你公司 2019 年实现营业收入 46.91 亿元，同比下降 7.06%，整车销量同比下降 56.41%，整车毛利率为-1.73%，同比下降 6.68 个百分点。归属于上市公司股东的净利润 8,519.61 万元，其中包括非经常性损益 8.16 亿元，主要来源于你公司向关联方转让股权及处置闲置房产。

（1）请结合行业发展变化情况及同行业上市公司毛利率水平，分析你公司主营业务毛利率为负且持续下降的原因。

回复：

① 行业发展情况

2018 年，我国汽车行业出现 28 年来首次负增长，车市由增量市场转变为存量市场。2019 年，受宏观经济增速回落、中美贸易争端、国六排放标准提前实施以及新能源补贴退坡等不利因素影响，中国汽车市场进一步低迷。虽然国家出台了一系列鼓励汽车消费的政策措施，但落

地情况并不理想，消费者观望情绪依然浓厚，消费动能明显不足。汽车生产企业面临的压力进一步加大，产销量与行业主要经济效益指标均呈现负增长态势。2019 年，全国汽车产销量同比下降 7.5%和 8.2%，产销量降幅比上年分别扩大 3.3 和 5.4 个百分点，其中，乘用车降幅更为明显，产销量同比下降 9.2%和 9.6%。

② 同行业主要车企毛利率情况

公司	2019 年毛利率 (%)	2018 年毛利率 (%)	同比升降变动 (%)	备注
*ST 海马	-1.73	4.95	下降 6.68 个百分点	
广汽集团	3.02	16.31	下降 13.29 个百分点	
江铃汽车	15.04	12.05	上升 2.99 个百分点	
一汽轿车	16.18	20.14	下降 3.96 个百分点	
江淮汽车	3.52	4.12	下降 0.60 个百分点	
宇通客车	24.87	25.73	下降 0.86 个百分点	
*ST 夏利	-84.26	-45.42	下降 38.84 个百分点	
上汽集团	9.27	11.45	下降 2.18 个百分点	
比亚迪	21.88	19.78	上升 2.10 个百分点	
长城汽车	14.80	15.77	下降 0.97 个百分点	
福田汽车	13.09	11.94	上升 1.15 个百分点	
小康股份	15.55	22.54	下降 6.99 个百分点	
长安汽车	14.62	14.65	下降 0.03 个百分点	
中通客车	15.36	16.10	下降 0.74 个百分点	
东风汽车	13.14	11.39	上升 1.75 个百分点	
众泰汽车	13.70	13.29	上升 0.41 个百分点	该车企 2019 年报尚未披露，取 2019 年半年报数据。

由上表可以看出，2019 年汽车行业整体运行仍面临较大压力，市场竞争加剧，汽车行业整体毛利率水平有所下降，其中自主品牌车企毛利率下降幅度较大。

③ 2019 年，公司主营业务毛利率与多数同行业公司走势基本一致，同比下降 6.68 个百分点。主要原因如下：

A. 公司战略新产品“海马 8S”于 2019 年 7 月 8 日上市。“海马 8S”上市前，公司为应对竞品降价后产品价格竞争力下降的局面，不同程度地调低了产品售价、加大了促销力度。

B. 国六排放标准将自 2020 年 7 月 1 日起在国内全部城市实施，且公司部分主要销售市场（如河南、山西、安徽等）已提前一年实施国六排放标准，为应对此情况，公司报告期内相应调低非国六排放标准产品的销售价格。

C. 2019 年，汽车市场继续下行，加之公司品类战略进入攻坚阶段、产品聚焦效果尚未完全体现，内外不利因素叠加，造成公司报告期内汽车销量下滑。受此影响，公司生产产能利用率下降，导致分摊的单位固定成本增加。同时，公司第三工厂于 2018 年底投产，进一步增加了公司固定成本。

综上，受内外不利因素叠加影响，公司报告期内主营业务毛利率持续下降。2020 年，随着战略新产品的相继推出、营销新模式的逐渐发力，公司将努力提升主营业务盈利水平，尽快走出低谷。

（2）你公司报告期整车销量下滑 56.41%而整车营业收入下滑 10.84%，请结合你公司整车售价或销售结构变化量化说明原因。

回复：

① 2019 年公司汽车销量分产品情况：

单位：辆

产品	2019 年销量	销量占比	2018 年销量	销量占比	占比增减变动
燃油汽车产品	11,233	38.13%	55,889	82.71%	-44.58%
其中：SUV	9,606	32.61%	40,444	59.85%	-27.24%
基本型乘用车	836	2.84%	11,807	17.47%	-14.63%
MPV	791	2.68%	3,638	5.39%	-2.71%
新能源汽车产品	18,223	61.87%	11,681	17.29%	44.58%
其中：SUV	16,010	54.36%	970	1.44%	52.92%
基本型乘用车	1,210	4.11%	10,700	15.83%	-11.72%
交叉型乘用车	1,003	3.40%	11	0.02%	3.38%
合计	29,456	100.00%	67,570	100.00%	-

② 2019 年公司各类汽车产品收入及占整车收入比重情况：

单位：万元

产品	2019 年收入	占整车收入比重	2018 年收入	占整车收入比重	占比增减变动
燃油汽车产品	84,993.97	21.26%	352,782.70	78.67%	-57.41%
其中：SUV	71,010.94	17.76%	282,063.53	62.90%	-45.14%

基本型乘用车	4,024.76	1.01%	55,302.18	12.33%	-11.32%
MPV	9,958.27	2.49%	15,416.99	3.44%	-0.95%
新能源汽车产品	314,828.75	78.74%	95,662.07	21.33%	57.41%
其中：SUV	292,897.54	73.26%	21,653.66	4.83%	68.43%
基本型乘用车	12,999.73	3.25%	73,980.43	16.49%	-13.24%
交叉型乘用车	8,931.48	2.23%	27.98	0.01%	2.22%
合计	399,822.72	100.00%	448,444.77	100.00%	-

③ 关于公司整车销量及营业收入变化情况的说明

通过上述表格可以得出，公司报告期内产品结构发生较大变化，新能源汽车产品销量占比 61.87%、收入占比 78.74%，燃油汽车产品销量占比和收入占比同比大幅降低。报告期新能源汽车产品细分中，主要销售车型为单台售价较高的新能源 SUV 产品，销量占比 54.36%，收入占比 73.26%。由于新能源汽车产品售价相对较高，同时该类产品销量相对较大，进而造成公司整车销量下滑 56.41%，而整车营业收入下滑 10.84%。该经营情况的产生主要基于以下原因：

a. 基于品类战略，公司历时近三年进行产品结构聚焦与调整，相关战略产品自 2019 年三季度起陆续推向市场。因新产品上市时间较晚且需要一定时间的蓄势爬坡，加之公司在营销领域启动互联网直卖新模式，新模式的落地也需要一定时间的磨合。因此，造成报告期公司燃油汽车产品销售出现暂时下滑。

b. 由于公司部分主要销售市场提前实施国六排放标准（如河南、山西、安徽等），造成公司国五排放标准燃油汽车产品销售受到较大负面影响。

c. 基于前期布局，公司新能源 SUV 新产品于 2018 年底推出，经过 2018 年底至 2019 年初的蓄势，该产品于报告期取得较好市场表现。因此，在公司燃油汽车产品暂时下滑的情况下，公司新能源汽车产品销售取得较大提升。

综上，报告期内公司整车销量下滑 56.41%，而整车营业收入下滑

10.84%，是由于报告期公司燃油汽车产品销量阶段性下滑，新能源汽车产品当期销量占比增长且新能源 SUV 产品单台售价较高所致。

（3）你公司报告期主要依靠非经常性损益扭亏为盈，请说明你公司是否具备持续经营能力、拟采取的改善经营业绩的具体措施并评估其有效性。

回复：

汽车行业竞争激烈，又有着自身鲜明的行业特点。产品研发周期长、技术更新迭代快、消费者选择余地大，这些特点决定了汽车企业必须结合自身特点，找准细分市场，制定对口战略并坚定贯彻执行。

2019 年，是公司第四次创业元年。面对行业下行、产销下滑的不利形势，公司始终坚定执行品类战略，一方面按期推出战略新产品、打破传统营销模式，另一方面坚决处置无效、低效资产，为主业经营发展提供有力保障。报告期内，公司实现归属于上市公司股东的净利润 8,519.61 万元，实现扭亏为盈。该经营成果在数据层面主要得益于非经常性损益的贡献，但在战略执行层面，相关资产处置工作系根据公司既定战略开展，是公司长期经营战略在本报告期的具体任务体现。

目前，公司各项工作正在按计划向前推进，公司持续经营能力不存在问题。现就相关情况说明如下：

① 2019 年公司经营取得的重大进展

A. 产品开发更加高效

8S-6AT 车型，按期通过工程调试、生产调试及初期流动阶段，于 2019 年 6 月 SOP；8S-7DCT 车型，整车性能基本达标，NVH、驾驶性正在进一步优化；8S 小改项目，已完成效果图设计，正在制作油泥模型及策划项目 QCD 达成方案；6P 项目，如期通过工程调试阶段，并完成

第四轮道路可靠性验证；7X 项目 1.5T3 车型，通过生产调试阶段，进入初期流动管理；7X 项目 1.6GT 车型，完成工程设计，通过产品和工艺验证阶段。

B. 动力总成更加硬核

1.6T GDI 发动机获评“中国心”2019 年度十佳发动机，并如期顺利量产；7DCT 项目，搭载 SG00 项目完成 B 样机考核并通过工程调试阶段，完成 TCU 软件“三高”标定；混动总成，完成 B 样机考核，通过工程调试阶段，完成全功能的 HCU/TCU/BMS 软件开发、测试、标定工作；1.5GT350bar 直喷增压发动机项目，完成燃烧开发、台架标定以及双流道增压器性能摸底。

C. 技术平台更加成熟

智能网联平台语音识别率与 8S 车联网激活率大幅提升，7X 实现车家互联功能；自动驾驶平台已实现车位识别准确率达 98%以上；可变电动平台完成第二轮可靠性路试验证，完成铝车身及其连接工艺落地，实现“感应上电、怀挡、隐藏式门拉手、FOTA 升级、智能充放电”五项创新技术；三电平台完成电池包平台化设计，完成三合一高度集成电机系统的匹配，NEDC 效率达 90%以上，完成第 4 代 VCU 的硬件平台验证及控制策略制定。

D. 新能源持续创新突破

聚焦可变电动平台、高效三电、智能化网联化，首创全新可变电动平台，并拥有完全自主知识产权，技术国内领先。

E. 出口业务迎难而上

继续深耕传统市场，并努力开拓新兴市场。报告期内，公司在马来西亚和印度市场开展了可行性探索，并取得阶段性成果。

F. 互联网直卖初见成效

报告期内，公司着力推进互联网直卖新模式，在 2019 年“双十一”取得京东平台品牌交易榜单第一名、京东平台商品交易榜单第一名等成绩，互联网直卖模式取得了初步成效。

② 2020 年公司拟采取的具体措施及其有效性评估

2020 年，新冠肺炎疫情突袭，汽车市场下行压力进一步加剧。为应对此局面，公司拟采取的具体经营措施如下：

A. 产品条线。战略产品 7X 等按期上市；7DCT、P2 的性能、耐久、成本等指标达标，搭载整车达到批量条件；自动泊车完成全自动泊车功能验收，智能网联完成 FOTA 功能开发，并实现为用户提供主动式推送服务；新推出产品实现外观造型重大提升，内饰造型重大突破；严格落实前置管理，逐步推动供应链优化转型，建立与企业规模、品牌定位、产品质量相适应的集约型供应链团队。

有效性评估：产品条线相关工作的开展，将有效丰富公司产品线、提升产品技术水平、增强产品竞争力与盈利能力，对于公司经营业绩提升将起到重要支撑作用。截至目前，产品条线相关工作进展顺利，战略新产品 7X 等预计于 2020 年 3 季度推出，相关新技术也将按计划应用于战略产品上。

B. 营销条线。集合营销资源，聚焦核心市场，实现核心市场销量突破；持续塑造“互联网直卖第一汽车品牌”心智认知、“强动力”产品标签和“专属管家”服务口碑；深化电商四流合一，持续提升流量转化；推进线上线下业务体系建设。

有效性评估：2020 年以来，疫情爆发催生汽车行业营销变革，以线上体验、选车、购车为主的汽车新零售模式会加快发展。公司已于

2019 年中率先启动互联网直卖新营销模式，后续将继续完善线上营销相关流程、推出自有电商平台。截至目前，公司营销创新效果初显，已取得 2019 年“双十一”京东汽车平台品牌交易榜单第一名、京东汽车平台商品交易榜单第一名等成绩；2020 年一季度，公司进一步加强直播等新营销模式推广，并已取得较大进展。

C. 出口业务条线。公司将在稳固传统市场的同时，加快对新兴市场的探索。出口产品选型方面，在已有燃油汽车产品及左舵汽车产品的基础上，进一步扩展纯电动汽车产品及右舵汽车产品。

有效性评估：截至目前，公司已在印度市场以及以马来西亚为代表的东南亚市场开展了可行性探索，并取得阶段性成果。

D. 其他工作方面。公司将在机制条线工作中进一步优化结构、提升效率、精干队伍；在成本条线工作中，优化产品协同开发，有效加强全环节成本管控；在品控条线工作中，强化设计质量管理，确保过程质量管控；在投资条线工作中，继续开放思路、创新模式，充分利用公司资源、发挥资产应有价值。

有效性评估：2019 年度，公司已在机制条线、成本条线、品质条线及投资条线等工作中取得一定进展。2020 年，公司将继续按照相关条线工作的既定工作思路，开拓创新、开源节流，助力公司业绩提升，保证公司长远发展。

③ 关于公司可持续经营能力的说明

公司成立 30 余年来，历经多轮经营起伏与行业调整，从地处海南一隅，逐步发展成为布局郑州、海口两地，拥有三家独立汽车生产资质企业，并完全掌握汽车核心技术的成熟汽车企业。作为一家民营自主汽车企业，清晰的战略规划与严格的底线管理，始终是公司得以持续经营

发展的关键所在。

2016 年，公司在业绩高峰时，冷静判断既有产品竞争力偏弱，并预测行业调整将近，因此，于当年底导入品类战略学习，于 2017 年正式启动实施品类战略。以“收缩聚焦断舍离、细分市场前三甲”为宗旨，力争实现企业转型升级。

基于品类战略，公司果断放弃多款竞争力偏弱产品的生产与研发，聚焦资源投入创新技术与战略新产品的研发，并坚决处置大量低效、无效资产。正是由于公司集中资源投入创新技术与战略新产品的研发，加之汽车产品研发周期较长，公司在 2017 年实施品类战略后阶段性缺少新品面市，进而造成暂时性业绩下滑。

战略调整的过程虽艰辛，但为企业的长远发展打下了坚实基础。报告期，公司战略调整与攻坚取得重大突破。首先，公司多项创新技术与战略新产品研发落地，营销新模式也已启动上线；其次，公司资产质量保持健康，负债水平始终控制在低位水平，资产配置更加贴合主业发展需要且未设置任何抵押担保；其他方面，公司发展方向进一步明确，战略执行更加高效，架构精简、条线分工等调整亦如期实现。基于此，公司具备未来可持续经营能力。

2. 你公司报告期经营活动产生的现金流量净额为-0.58 亿元，分季度数据显示第一至第四季度经营活动产生的现金流量净额分别为 1.53 亿元、4.59 亿元、-3.11 亿元和-3.60 亿元，请结合你公司业务特点、销售模式和收入确认政策等说明经营活动产生的现金流量净额为负且季节波动较大的原因及合理性。

回复：

2019 年度，公司经营活动产生的现金流量净额为-0.58 亿元，第一至第四季度经营活动产生的现金流量净额分别为 1.53 亿元、4.59 亿元、-3.11 亿元和-3.60 亿元。现就相关情况说明如下：

① 公司经营活动产生的现金流量为负的原因

2018 年以来，我国汽车行业出现 28 年来首次负增长，车市由增量市场转变为存量市场。2019 年，中国汽车行业整体运行仍面临较大压力，国六排放标准提前实施、新能源补贴退坡，也在一定程度上抑制了汽车消费需求。受诸多不利因素影响，汽车产销整体仍然处于低位运行状态。报告期内，公司经营情况与行业趋势及多数同行业公司趋势基本一致，整车销量下滑 56.41%，整车营业收入下滑 10.84%，整车毛利率下降 6.68 个百分点。

面对困难局面，公司在日常经营中采取多种措施开源节流、节支降本，努力降低经营活动现金流流出情况。但由于整车销量降低、回款减少，各类刚性支出须正常支付，导致公司报告期内经营活动现金流出仍大于经营活动现金流入，报告期经营活动产生的现金流量净额为负。

② 关于公司经营活动产生的现金流量季节波动较大的原因说明

报告期内，公司业务模式、销售模式和收入确认政策等均未发生变化。但由于部分特殊事项和具体业务时点分布的影响，造成经营活动产生的现金流量季节波动较大。具体影响事项如下：

单位：亿元

项目	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
经营活动现金流量净额	1.53	4.59	-3.11	-3.60
特殊事项影响：				
A. 新能源补贴回款影响	0.07	1.58	0	1.59
B. 海外合作商回款影响	5.03	2.56	0.80	0
C. 会计政策变更影响	0.61	0.01	0.02	-0.65
D. 金融存贷业务影响	-2.44	2.73	0.33	-0.83
E. 收到其他往来款影响	1.78	0	0	-1.78

A. 报告期内，公司共收到郑州市财政局拨付的新能源汽车推广应用补助资金 3.24 亿元，其中第二季度和第四季度分别收款 1.58 亿元和 1.59 亿元，对分季度的经营活动现金流入产生较大影响。

B. 报告期内，公司通过一系列追收措施，逐步收回公司 2018 年应收海外合作商的 KD 前期货款 8.39 亿元。其中，第一季度收回 5.03 亿元，第二季度收回 2.56 亿元，第三季度收回 0.80 亿元。受此影响，公司第一季度至第三季度的经营活动现金流入分别增加了 5.03 亿元、2.56 亿元、0.80 亿元。

C. 2019 年 9 月 19 日，财政部发布《关于修订印发合并财务报表格式（2019 版）的通知》（财会（2019）16 号）。该文件对合并财务报表格式进行了修订，删除了原合并现金流量表中“为交易目的而持有的金融资产净增加额”。公司报告期第一季度至第三季度按原合并财务报表格式将“为交易目的而持有的金融资产净增加额”列在经营活动产生的现金流量，导致第一季度至第三季度的经营活动现金流量净额增加 0.65 亿元。年度报告执行新合并财务报表格式，将“为交易目的而持有的金融资产购买额和出售额”调整至投资活动产生的现金流量，导致第四季度经营活动现金流量净额减少 0.65 亿元。

D. 公司控股子公司海马财务有限公司主要业务为对成员单位办理相关金融业务，受成员单位存款和外部市场贷款影响，以及向中央银行借款还款影响，各季度金融业务相关现金流量存在较大波动，其中影响第一季度现金流净减少 2.44 亿元，第二季度现金流净增加 2.73 亿元。

E. 2019 年 3 月份，青风置业有限公司对河南海马物业服务有限公司（以下简称海马物业）增资 1.8 亿元，海马物业从公司的全资孙公

司变更为联营企业，不再纳入合并报表范围。增资后，海马物业偿还公司全资子公司海马汽车有限公司往来款 1.78 亿元，公司一季度将其列入“收到的其他与经营活动有关的现金”，影响第一季度经营活动现金流入增加 1.78 亿元。2019 年四季度公司披露年度报告时，基于收回该笔往来款与公司经营性业务无关的判断，将其重分类到“收到的其他与筹资活动有关的现金”，影响第四季度经营活动现金净流入减少 1.78 亿元。

剔除上述影响因素后，公司第二季度和第四季度经营活动产生的现金流量净额基本持平，第一季度和第三季度经营活动产生的现金流量净额相对较低，系因公司整车产销量季度分布情况造成。具体如下：

单位：辆

项目	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度	2019 年全年
整车销量	5,092	9,333	7,554	7,477	29,456
整车产量	3,667	9,365	7,120	8,737	28,889

公司第一季度销量相比其他季度较低，所以第一季度销售商品收到的现金亦相应较少。第二季度产量相比其他季度较高，影响第三季度购买商品支付的现金相应较多。因此公司第一季度和第三季度经营活动产生的现金流量净额相对较低。

综上，公司经营活动产生的现金流量季节波动较大是合理的。

3. “主要销售客户和主要供应商情况”显示，你公司报告期前五名客户合计销售金额占年度销售总额比例为 73.42%，2018 年度为 26.32%，前五名供应商合计采购金额占年度采购总额比例为 57.81%，2018 年度为 15.87%。

请说明你公司报告期客户及供应商结构变化情况，相关比例上升的原因及合理性，你公司是否存在对大客户或供应商的依赖；如是，

请说明你公司防范客户或原材料过度依赖风险的措施。

回复：

① 关于公司客户及供应商结构变化情况的说明

2019 年，受国六排放标准提前实施以及公司互联网直卖模式尚处于爬坡阶段等因素影响，公司生产的燃油汽车产品销量下滑，但公司生产的新能源汽车产品市场表现良好。

受此影响，公司报告期内客户前五大的第一名为公司生产的新能源 SUV 产品总经销商(广州小鹏汽车科技有限公司)，占年度销售总额比例为 63.70%。报告期公司生产的新能源 SUV 产品销量 16,010 台，占全年整车销量的 54.36%；上年同期新能源 SUV 产品销量 970 台，占全年整车销量的 1.44%。加之新能源 SUV 产品单台售价较高，该产品总销售金额较大。因此，报告期公司整车销售车型结构的变化，导致前五名客户合计销售金额占年度销售总额比例较同期增加 47.10%。

与整车销量车型结构相对应，公司报告期内供应商前五大的第一名为公司新能源 SUV 产品用减速器总成、中控大屏、蓄电池等零部件供应商(广州小鹏汽车科技有限公司)，占公司年度采购总额比例为 29.67%；第二名为公司新能源汽车产品用电池包、研发用动力电池模组供应商，占公司年度采购总额比例为 10.03%；第三名为公司新能源汽车产品用联动电芯供应商，占年度采购总额比例为 9.16%。因报告期内公司新能源汽车产品产销量同比增长较大，且电池包和联动电芯等零部件单位成本较高，导致前五名供应商合计采购金额占年度采购总额比例较同期增加 41.94%。

综上，报告期内公司客户及供应商结构变化情况与公司经营情况相一致，相关变化是合理的。

② 关于公司对相关客户或供应商不存在依赖的说明

A. 公司自 2017 年起实施品类战略。经过近三年的研发筹备，整车产品方面，公司于 2019 年 7 月推出战略新产品——海马 8S，并将于 2020 年陆续推出战略新产品——海马 7X、6P 等，后续其他新能源汽车产品也将按计划落地投产；动力产品方面，2019 年，海马 1.6TGDI 发动机已投产，获评“中国心”2019 年度十佳发动机，2020 年，海马 7 速 DCT、插电式混合动力系统即将落地。随着战略新产品的不断面世，互联网直卖模式效果的逐渐显现，公司客户及供应商结构将随着公司产品结构的变化而相应发生改变。

B. 报告期内，公司与所有客户及供应商之间的合作均基于平等、自愿原则开展。公司通过相关合作受益的同时，合作伙伴亦基于与公司的合作，实现了自身的发展。因此，公司与合作伙伴之间的合作是友好共赢、互惠互利的关系，不存在一方对另一方的依赖。

综上所述，公司不存在对大客户或供应商的依赖。

③ 关于公司与报告期主要客户及供应商合作情况的说明

2017 年 9 月 29 日，公司全资子公司——海马汽车有限公司（以下简称海马汽车有限）与广州小鹏汽车科技有限公司（以下简称“小鹏汽车”）签署《小鹏品牌汽车合作制造框架协议》（以下简称合作协议），约定双方合作研发、生产、销售小鹏品牌新能源汽车。2017 年 9 月 30 日，公司披露《关于签订汽车合作制造框架协议的公告》（2017-36）。

A. 合作背景

公司具备完整、先进的汽车研发、生产、验证及产品一致性保障能力。小鹏汽车作为汽车新势力代表企业，拥有先进的智能网联及自动

驾驶等相关技术。

基于共同的产业发展理念与合作理念，并结合双方优势资源，双方经过长期友好沟通，自 2017 年起开展相关合作。

B. 合作情况

根据合作协议约定，双方协商约定合作项目的进度计划，共同完成合作产品的开发与生产准备工作，并由海马汽车有限公司完成合作产品的生产组织等工作。

c. 合作期限

根据合作协议约定，公司与小鹏汽车间合作协议有效期自签订之日起至 2021 年 12 月 31 日止。合作协议约定有效期到期后，若双方无异议，则合作协议自动延续有效。合作协议签署后，双方合作关系良好，项目推进顺利。

C. 相关合作对公司未来经营的影响

公司经营始终以自身为主，将通过战略新产品的研发、生产与销售，实现企业的长期稳定发展。公司与小鹏汽车的合作是建立在各自资源优势上的平等互利合作关系，不存在一方对另一方的依赖。报告期，基于合作产品的良好市场表现，公司业绩得以提振，小鹏汽车亦借此实现了其理念与技术的落地及企业的发展。

4. 2019 年 3 月，你公司控股股东之子公司青风置业有限公司（以下简称“青风置业”）以现金方式向你公司全资孙公司河南海马物业服务股份有限公司（以下简称“海马物业”）增资 1.8 亿元，该次增资完成后，青风置业持股 61%，你公司持股 39%。2019 年 7 月，你将所持海马物业 39% 股权以 1.16 亿元的价格转让给青风置业。

（1）请你公司说明两次交易是否构成一揽子交易，并详细说明

会计处理情况、收款情况及资产交割情况。

回复：

① 关于两次交易不构成一揽子交易的说明

根据企业会计准则的相关规定，处置对子公司股权投资的各项交易的条款、条件以及经济影响符合以下一种或多种情况的，通常表明应将多次交易或事项作为一揽子交易进行会计处理：

- A. 这些交易是同时或者在考虑了彼此影响的情况下订立的。
- B. 这些交易整体才能达成一项完整的商业结果。
- C. 一项交易的发生取决于其他至少一项交易的发生。
- D. 一项交易单独考虑时是不经济的，但是和其他交易一并考虑时是经济的。

2019年3月7日，公司董事会十届六次会议审议通过青风置业以现金方式向海马汽车有限公司（以下简称海马汽车有限）的全资子公司海马物业增资1.8亿元的相关事项。增资完成后，青风置业持有海马物业61%股权，海马汽车有限持有海马物业39%股权。交易完成后，公司丧失对海马物业的控制权。

2019年7月5日，公司董事会十届十次会议审议通过公司全资子公司海马汽车有限将其所持有的海马物业39%股权转让给青风置业的相关事项。

鉴于：A. 2019年3月的交易完成后，公司已丧失对海马物业的控制权；B. 上述两次交易相互独立，且不存在企业会计准则中一揽子交易的一种或多种情形。因此，上述两次交易不属于一揽子交易。

② 会计处理情况

增资时会计处理分录：

公司丧失对海马物业的控制权，重新计量剩余 39%股权：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
长期股权投资	70,200,000.00		
长期股权投资	-6,100,000.00		
投资收益		64,100,000.00	
长期股权投资	-7,506,911.61		损益调整
投资收益		-7,506,911.61	

合并层面转出海马物业处置日之前按照权益法确认的投资收益：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
投资收益	-19,248,491.30		
未分配利润		-19,248,491.30	

按照权益法确认丧失控制权后至转让 39%股权期间应享有海马物业 39%净损益的份额：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
长期股权投资	-1,158,110.51		损益调整
投资收益		-1,158,110.51	

转让海马物业 39%股权时会计处理分录：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	116,210,100.00		
长期股权投资		74,100,000.00	
长期股权投资		-8,665,022.12	损益调整
投资收益		48,748,026.96	
资本公积		2,027,095.16	

③ 收款情况

2019 年 3 月 12 日，海马物业收到青风置业转来的增资款 180,000,000.00 元；2019 年 7 月 23 日，海马汽车有限收到青风置业转来的股权转让款 116,210,100.00 元。

④ 资产交割情况

A. 2019 年 3 月 27 日，完成青风置业向海马物业增资的工商变更登记。变更完成后，青风置业持有海马物业 61%股权，海马汽车有限持有海马物业 39%股权。

B. 2019 年 8 月 1 日，完成青风置业受让海马物业 39%股权的工商

变更登记。变更完成后，青风置业持有海马物业 100%股权，公司子公司海马汽车有限不再持有海马物业股权。

（2）请你公司说明上述交易的商业实质，协议价格中是否存在应被界定为权益性交易的部分及原因，说明交易相关的损益确认是否符合会计政策及企业会计准则的规定。

回复：

① 上述交易的商业实质

公司主营业务为汽车制造及销售，海马物业主要业务为物业租赁且长期亏损。公司持有海马物业股权与主营业务关联度低，对主营业务经营无贡献。在公司深入实施品类战略及产品聚焦的背景下，出让海马物业股权符合公司战略方向及经营需要。本次交易后，公司可获得相应流动资金，有利于提升资产流动性。

② 关于损益确认的说明

A. 损益确认的依据

依据 a：《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》（财会[2014]14 号）第十七条规定，处置长期股权投资，其账面价值与实际取得价款之间的差额，应当计入当期损益。

依据 b：《企业会计准则解释第 7 号》（财会[2015]19 号）之一，投资方因其他投资方对其子公司增资而导致本投资方持股比例下降，从而丧失控制权但能实施共同控制或施加重大影响的，投资方应如何进行会计处理？投资方应当区分个别财务报表和合并财务报表进行相关会计处理：

（一）在个别财务报表中，应当对该项长期股权投资从成本法转为权益法核算。首先，按照新的持股比例确认本投资方应享有的原子公司

因增资扩股而增加净资产的份额,与应结转持股比例下降部分所对应的长期股权投资账面价值之间的差额计入当期损益;然后按照新的持股比例视同自取得投资时即采用权益法核算进行调整。

(二) 在合并财务报表中,应当按照《企业会计准则第 33 号--合并财务报表》的有关规定进行会计处理。

依据 c:《企业会计准则第 33 号-合并财务报表》(财会[2014]10 号)第五十条规定,企业因处置部分股权投资等原因丧失了对被投资方的控制权的,在编制合并财务报表时,……,处置股权取得的对价与剩余股权公允价值之和,减去按原持股比例计算应享有原子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产的份额之间的差额,计入丧失控制权当期的投资收益,……。

依据 d:《财政部关于做好执行会计准则企业 2008 年年报工作的通知》(财会函〔2008〕60 号),企业直接或间接接受控股股东或控股股东子公司的捐赠,从经济实质上判断属于控股股东对企业的资本性投入,应作为权益性交易,相关利得计入资本公积。

B. 两次交易损益确认的计算过程

序号	项目	金额(元)	备注
1	增资 1.8 亿元时确认投资收益		
1.1	因增资应确认的投资收益	64,100,000.00	因增资扩股而享有的净资产增加的份额,扣除因增资而稀释的持股比例对应的长期股权投资账面价值 (1.8 亿元*39% -1000 万元*61%)
1.2	按权益法确认投资收益	-471,325.96	确认 1-2 月应享有的净损益的 39%
	单户小计	63,628,674.04	海马汽车有限账面确认投资收益
1.3	按权益法确认投资收益	-7,035,585.65	合并层面确认享有的年初未分配利润的 39%
1.4	权益法调整	19,248,491.30	因丧失控制权,合并层面权益法调整
	小 计	75,841,579.69	
2	按权益法确认过渡期投资损益	-1,158,110.51	按权益法确认 3-7 月应享有的净损益的 39%
3	转让 39%股权时确认投资收益		

序号	项目	金额（元）	备注
1	增资 1.8 亿元时确认投资收益		
1.1	因增资应确认的投资收益	64,100,000.00	因增资扩股而享有的净资产增加的份额，扣除因增资而稀释的持股比例对应的长期股权投资账面价值 (1.8 亿元*39% -1000 万元*61%)
1.2	按权益法确认投资收益	-471,325.96	确认 1-2 月应享有的净损益的 39%
	单户小计	63,628,674.04	海马汽车有限账面确认投资收益
1.3	按权益法确认投资收益	-7,035,585.65	合并层面确认享有的年初未分配利润的 39%
1.4	权益法调整	19,248,491.30	因丧失控制权，合并层面权益法调整
	小 计	75,841,579.69	
2	按权益法确认过渡期投资损益	-1,158,110.51	按权益法确认 3-7 月应享有的净损益的 39%
3.1	39%股权的转让价格	116,210,100.00	合同协议约定
3.2	股权评估价值	116,954,977.68	中水致远资产评估有限公司出具的中水致远评报字[2019]第 150005 号评估报告 2018 年 12 月 31 日基准日评估值
3.3	股权交易公允价值确定	114,183,004.84	(基准日评估值+增资 1.8 亿元+1-7 月净损益)*39%
3.4	转让价格大于公允价值的差额	2,027,095.16	计入资本公积（转让价格-股权公允价值）
3.5	转让时股权投资账面价值	65,434,977.88	原始投资账面成本+损益调整 (1000 万元+6410 万元-47 万元-704 万元-116 万元)
	小 计	48,748,026.96	(第 3.1 项-第 3.4 项-第 3.5 项)
4	投资收益合计	123,431,496.14	

两次交易合计确认的投资收益为 123,431,496.14 元，实际取得的交易价款 116,210,100.00 元与公允价值 114,183,004.84 元的差异 2,027,095.16 元实质为股东对公司的捐赠，应计入资本公积。交易相关的损益确认符合会计政策及企业会计准则的规定。

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

针对上述事项，我们对转让海马物业实施了以下程序进行核查：

① 对公司的资产处置相关的内部控制进行了解，测试其内部控制制度设计是否合理；抽取样本对关键控制点实施内部控制测试，测试其控制运行是否有效；

② 获取股权转让协议、董事会决议、股东会决议、产权变更手续、公司公告、对方付款单据等资料进行查验；上述股权转让均按照公司章程规定进行了相应的审批流程，合法合规，款项已全部收到，且在 2019 年度工商已办理过户；

③ 评价并核实海马汽车有限向关联方青风置业转让海马物业 39% 股权的商业合理性。

④ 获取交易定价的相关资料，复核交易价格的公允性

⑤ 聘请外部资产评估师，在其协助下对海马汽车有限聘请的评估机构出具的资产评估报告的合规性、评估结果的合理性进行复核，并对股权转让交易涉及的部分资产进行复核；

⑥ 与管理层聘请的评估机构的评估人员进行沟通，了解评估机构历史沿革、评估资质，了解和评价评估人员的资质及专业胜任能力，了解本次评估的背景、目的、方法等；

⑦ 了解并核实青风置业收购股权的资金来源及其资金来源的合规性；

⑧ 检查转让股权相关会计处理是否准确、依据是否充分、原始单据是否完整。

基于上述审计程序，本次交易不构成一揽子交易，交易具有商业实质，交易相关的损益确认在所有重大方面符合《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》的相关规定，会计处理在所有重大方面符合企业会计准则的规定。

5. 2019 年 9 月，你公司之全资子公司海马汽车有限公司（以下简称“海马汽车有限”）将其所持上海海马汽车研发有限公司（以下

简称“海马研发”) 100%股权转让给你公司控股股东之全资子公司郑州睿之尚实业有限公司 (以下简称“睿之尚”)。标的股权的初始转让价格为 8.06 亿元 标的股权过渡期的损益归海马汽车有限所有。

(1) 请你公司说明本次交易的必要性 , 详细分析转让海马研发对你公司未来生产经营及研发活动等产生的影响 , 是否会对你公司可持续经营能力产生不利影响。

回复 :

公司开展本次交易,系基于公司品类战略及未来规划,并结合当前经营形势决策。经过审慎分析与论证,公司认为本次交易有利于公司未来经营与发展,同时不会对公司未来生产经营活动及研发活动产生不利影响。现就相关情况说明如下。

① 本次交易前,海马研发相关业务及人员已转移至公司郑州基地。

海马研发成立于 2003 年,于 2006 年 1 月投入运营,主要业务为汽车产品研发与汽车领域创新技术研究。海马研发成立的初衷,是为利用上海及周边地区丰富的汽车产业资源及优秀的汽车人才资源,提升公司研发能力、培养公司研发团队。过往经营中,海马研发较好的完成了其历史使命,完成多款汽车产品及大量创新技术的研发工作,并以派驻工作、轮岗培训等多种方式为公司培养了大量研发人才。

2008 年,公司郑州基地投入运营。为整合研发力量、形成体系合力,并使研发资源更好地与整车生产及供应链体系协同、配合,自 2010 年起,公司于郑州基地设立海马汽车产品研发院(前身为海马汽车技术中心),并于 2017 年初启动海马研发向公司郑州基地转移工作,相关工作于 2019 年初全部完成。

② 海马汽车产品研发院已完全担负起公司各项研发任务,并成为

引领公司创新发展的有力抓手。

自公司实施品类战略以来，公司明确以产品创新与营销创新带动企业创新发展的经营思路。在此经营思路指导下，海马汽车产品研发院能力建设与研发水平快速提升，不仅已完全覆盖海马研发业务功能，更在新能源汽车研发、动力总成研发等多方面取得突破。

A. 能力建设方面

海马汽车产品研发院坚持客户价值导向，旨在建立拥有汽车核心研发能力的研发体系，全力打造核心竞争力。海马汽车产品研发院下设技术中心、动力总成中心和采购中心，并设立规划、质量、项目组等直管部门，拥有研发人员近千人。2019年8月，海马汽车产品研发院下属整车试验中心通过国家CNAS认证审核；2019年底，国家发改委发布2019年（第26批）新认定及全部国家企业技术中心名单，海马汽车位列其中，被评定为国家企业技术中心。

公司坚持消化吸收和再创新战略，自主研发海马品牌车型及相关创新技术。通过与国内外汽车研究院所、高校广泛的合作和交流，整合全球汽车科技资源及供应商专业技术资源等优势，资源共享、优势互补，大幅提升海马汽车自主品牌研发能力和创新能力。

除承担公司各项研发任务外，海马汽车产品研发院亦对外开展多种形式的技术对接与服务，现已获认定郑州市工程技术研究中心、郑州市企业技术中心、河南省工程技术研究中心、河南省企业技术中心、河南省工程实验室等。

B. 硬件设施方面

海马汽车产品研发院现已建成“整车研发中心”、“动力总成研发中心”、“整车试验中心”和“新能源汽车试验室”、“动力总成试

验室”等，配备世界先进水平的整车环境测试系统、转毂试验台、五轴加工中心、柔性焊接线等汽车研发设施，形成了产品预研、概念设计、工程设计、匹配标定、性能开发、设计验证、生产准备、试生产等完整的产品开发流程和能力，具备国内先进的汽车整车自主开发与试验能力。

C. 研发成果方面

海马汽车产品研发院积极开展行业共性技术研究、前瞻性项目攻关，通过多年的技术积累，掌握了一大批汽车行业的关键技术，并积极申报科技项目奖励。截至 2019 年末，公司先后获得省部级科技进步奖项 10 项，其中一等奖 2 项，二等奖 5 项，三等奖 1 项，优秀奖 2 项；申报专利逾千项；参与制定国家、行业标准十余项。2019 年，公司研发成果之一的海马 1.6TGDI 发动机，荣获“中国心”2019 年度十佳发动机称号。

③ 在深入实施品类战略及产品聚焦的背景下，公司出让海马研发股权符合公司战略方向及经营需要。

根据前述说明，本次交易前，海马研发相关业务及人员已转至公司郑州基地，本次交易对公司相关业务的开展无不利影响。与此同时，本次交易可优化公司资源配置，盘活存量资产、处置闲置资产，有利于公司更好地聚焦主业发展。本次交易后，公司可实现相关收益，并获得相应流动资金，有利于提高公司的资产流动性，提升公司效益。

综上所述，本次交易不会影响公司未来生产经营及研发活动，对公司可持续经营能力无不利影响。

（2）请结合标的股权评估情况及过渡期损益的具体情况，说明标的股权最终转让价格及其合理性。

回复：

① 标的股权评估情况

中威正信（北京）资产评估有限公司以 2019 年 5 月 31 日为评估基准日对海马研发出具中威正信评报字（2019）第 12012 号评估报告。评估对象为海马研发的所有者权益，评估范围为海马研发截至 2019 年 5 月 31 日经审计的资产负债表中反映的全部资产和负债。评估的价值类型为市场价值，评估方法为资产基础法。评估结论如下：

海马研发基准日账面净资产 27,907.89 万元，评估值 79,820.79 万元，增值 51,912.90 万元，增值率 186.02%。增值主要来源于非流动资产。非流动资产账面价值 14,778.82 万元，评估值 65,875.88 万元，增值 51,097.05 万元，占净资产评估增值的 98.43%。

非流动资产评估增值来源于固定资产和无形资产。其中，固定资产评估增值 14,555.96 万元，占非流动资产评估增值的 28.49%；无形资产评估增值 36,541.09 万元，占非流动资产评估增值的 71.51%，主要是土地使用权评估增值。

公司认为，中威正信（北京）资产评估有限公司以 2019 年 5 月 31 日为评估基准日对海马研发出具的中威正信评报字（2019）第 12012 号评估报告是合理的，评估范围包含了海马研发的全部资产和负债，公允的反映了海马研发股权的市场价值。

② 过渡期损益情况

海马研发资产评估报告评估基准日为 2019 年 5 月 31 日，过渡期（交易基准日与价格日之间的期间）为 2019 年 6 月至 10 月，过渡期损益为 271.50 万元。过渡期损益构成情况如下：

单位：万元

时间	报表净利润	调整项	过渡期损益
2019 年 6 月	-1.92	14.45	-16.37
2019 年 7 月	103.76	0	103.76

2019年8月	96.01	0	96.01
2019年9月	184.88	61.50	123.38
2019年10月	704.61	739.89	-35.28
合计	1,087.34	815.84	271.50

2019年6月至10月，海马研发账面实现净利润为1,087.34万元（未经审计）。因海马研发资产评估报告对应收账款进行评估时，预计对海马汽车有限的应收账款全部能收回，账面已计提“坏账准备”科目形式上按零值确认，并按全部应收账款余额确定评估值，因此，在计算过渡期损益时，公司剔除了2019年6月至10月海马研发对海马汽车有限的应收账款坏账冲回对净利润的影响815.84万元，调整后过渡期损益为271.50万元。

后经审计确认，扣除在2019年6-10月份出售的包含在评估价值中的2套房产转让收益后，过渡期损益应为-51.89万元。

③ 关于最终转让价格的说明

鉴于标的股权的评估价格为79,820.79万元，交易双方以评估价格为基础，并基于平等、自愿的交易原则，协商确定初始转让价款为80,600.00万元；因过渡期内海马研发股权未过户，仍归属于海马汽车有限，故过渡期损益仍归属于海马汽车有限。

根据交易文件约定，标的股权最终转让价格计算方式为：

标的股权最终转让价格 = 初始转让价款（80,600.00万元）+ 标的股权过渡期损益（271.50万元，未经审计）= 80,871.50万元

综上，标的股权最终转让价格以评估价格为基础，在遵循市场价格的同时由交易双方协商确定，并根据股权实际过户情况确定过渡期损益，最终转让价格的确定过程是合理的。公司将初始转让价款80,600.00万元和股权评估价格79,820.79万元的差异779.21万元，及转让价格中包含的过渡期损益271.50万元和经审计的过渡期损益-51.89万元的差异323.39万元，根据企业会计准则的相关规定，作为权益性交易，

计入资本公积。

(3) 请你公司说明该次交易的会计处理情况、收款情况及资产交割情况,说明交易相关的损益确认是否符合会计政策及企业会计准则的规定。

回复：

① 会计处理情况：

转让海马研发 100%股权时会计处理分录：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	808,715,000.00		
长期股权投资		285,214,397.93	
投资收益		512,474,575.97	
资本公积		11,026,026.10	

合并层面转出海马研发处置日之前按照权益法确认的投资收益：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
投资收益	4,735,673.22		
未分配利润		4,735,673.22	

股权处置前内部交易产生的未实现内部利润转入投资收益：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
无形资产	231,546,976.44		
开发支出	4,221,706.55		
累计摊销		181,932,087.40	
无形资产减值准备		18,482,061.00	
投资收益		35,354,534.59	
固定资产	297,203.67		
累计折旧		232,436.38	
投资收益		64,767.29	

② 收款情况

收款批次	收款时间	收款金额(元)
第一笔	2019年10月14日	241,800,000.00
第二笔	2019年10月25日	241,800,000.00
第三笔	2019年12月9日	325,115,000.00
合计		808,715,000.00

③ 资产交割情况

2019年10月22日，完成本次股权过户工商变更登记。变更完成

后，睿之尚持有海马研发 100%股权，海马汽车有限不再持有海马研发股权。

④ 损益确认情况

A. 损益确认的依据：

《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》（财会[2014]14 号）第十七条，处置长期股权投资，其账面价值与实际取得价款之间的差额，应当计入当期损益。

《财政部关于做好执行会计准则企业 2008 年年报工作的通知》（财会函〔2008〕60 号），企业直接或间接接受控股股东或控股股东子公司的捐赠，从经济实质上判断属于控股股东对企业的资本性投入，应作为权益性交易，相关利得计入资本公积。

B. 股权转让时损益确认的计算过程：

单位：元

序号	项目	金额	备注
1	股权转让价格		
1.1	合同转让价格	806,000,000.00	2019 年 5 月 31 日交易基准日（评估基准日）定价
1.2	过渡期损益	2,715,000.00	2019 年 6-10 月过渡期损益
	小计	808,715,000.00	
2	股权评估价值	798,207,873.67	2019 年 5 月 31 日交易基准日（评估基准日）评估价格
3	扣除包含在评估价值中的资产转让收益后的过渡期损益	-518,899.77	2019 年 6-10 月过渡期实际损益
4	股权交易公允价值确定	797,688,973.90	股权评估价格加 2019 年 6-10 月过渡期实际损益
5	转让价大于公允价值	11,026,026.10	计入资本公积
6	股权投资成本	285,214,397.93	原始投资账面成本
7	投资收益		
7.1	账面投资收益	512,474,575.97	海马汽车有限账面确认投资收益
7.2	权益法调整	-4,735,673.22	合并权益法调整
7.3	内部未实现利润转回	35,419,301.88	股权转让前内部交易产生的内部未实现利润共计 236,065,886.66 元，减去实现转回的利润 200,646,584.78 元，剩余 35,419,301.88 元因本次股权转让一次性实际转回增加投资收益。
	小计	543,158,204.63	

综上，此次交易确认的投资收益为 543,158,204.63 元，确认的资本公积为 11,026,026.10 元，交易相关的损益确认符合会计政策及企业会计准则的规定。

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

针对上述事项，我们对转让海马研发实施了以下程序进行核查：

① 对公司的资产处置相关的内部控制进行了解，测试其内部控制制度设计是否合理；抽取样本对关键控制点实施内部控制测试，测试其控制运行是否有效；

② 获取股权转让协议、董事会决议、股东会决议、产权变更手续、公司公告、对方付款单据等资料进行查验；上述股权转让均按照公司章程规定进行了相应的审批流程，合法合规，款项已全部收到，且在 2019 年度工商已办理过户；

③ 评价并核实公司向关联方睿之尚转让海马研发 100%股权的商业合理性，包括了解购买方取得资产的目的和使用计划。

④ 获取交易定价的相关资料，复核交易价格的公允性；

⑤ 聘请外部资产评估师，在其协助下对海马汽车有限聘请的评估机构出具的资产评估报告的合规性、评估结果的合理性进行复核，并对股权转让交易涉及的部分资产进行复核：

⑥ 与管理层聘请的评估机构的评估人员进行沟通，了解评估机构历史沿革、评估资质，了解和评价评估人员的资质及专业胜任能力，了解本次评估的背景、目的、方法等；

⑦ 了解并核实睿之尚收购股权的资金来源及其资金来源的合规性；

⑧ 检查转让股权相关会计处理是否准确、依据是否充分、原始单据是否完整。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，公司转让海马研发具有商业实质，交易相关的损益确认在所有重大方面均符合《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》相关的规定，会计处理在所有重大方面符合企业会计准则的规定。

6. 根据你公司 2019 年 4 月 23 日、5 月 16 日披露的《关于公司拟出售部分闲置房产的公告》，你公司拟对外出售 401 套房产，最终处置价格以成交价为准。你公司称上述交易均不构成关联交易，也不构成重大资产重组事项，相关交易事项在董事会审批权限之内，无需提交股东大会审议。

（1）请你公司说明出售闲置房产的情况，包括但不限于出售的方式及渠道、套数、面积、销售均价及收入确认等情况，并说明最终处置价格的依据及公允性。

回复：

① 关于出售闲置房产情况的说明

2019 年度，公司共出售闲置房产 342 套，取得不含税处置收入 16,083.17 万元，扣除处置成本费用后取得闲置房产处置收益 13,541.21 万元。具体处置情况如下：

序号	项目	处置套数	面积（㎡）	处置收入（万元）	销售均价（万元）	处置成本费用（万元）	处置收益（万元）
1	上海市浦东新区南汇区宣桥镇南六公路 399 弄 40 号闲置房产	2	239.22	544.34	2.37	221.18	323.16
2	海口市海马花园闲置房产	69	5273.66	7,014.71	1.40	1,110.38	5,904.33
3	海口市金盘工业开发区闲置住宅	259	6387.06	6,746.87	1.11	1,067.64	5,679.23
4	海口市金盘工业开发区闲置商铺	12	511.32	1,777.25	3.65	142.76	1,634.49
合计		342	12,411.26	16,083.17		2,541.96	13,541.21

注：因上海海马汽车研发有限公司（以下简称海马研发）和一汽海马汽车有限公司（以下简称一汽海马）闲置房产在固定资产科目核算，上表中 71 套房（上海市浦东新区南汇区宣桥镇南六公路 399 弄 40 号闲置房产 2 套和海口市海马花园闲置房产 69 套）处置收益 6,227.49 万元计入资产处置收益；因出售的海马汽车股份有限公司的房产在投资性房地产科目核算，上表中 271 套房（海口市金盘工业开发区闲置住宅 259 套和海口市金盘工业开发区闲置商铺 12 套）处置收入计入营业收入，扣除成本费用后净收益 7,313.72 万元。

② 关于处置价格的依据及公允性说明

公司出售闲置房产，均采用委托独立房屋中介机构按照市场价格在二手房交易市场挂出的方式进行公开销售。具体交易中，交易双方均遵循平等、自愿的原则，依据闲置房产所在地地方同类房产市场价格确定交易价格并进行交易。因此，闲置房产处置价格系依据市场价格确定，符合公允性要求。

（2）请你公司说明出售闲置房产的会计处理情况、收款情况及房产过户情况，说明交易相关的损益确认是否符合你公司会计政策及企业会计准则的规定。

回复：

① 会计处理情况

海马研发处置 2 套闲置房产的会计分录（汇总）：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	5,670,000.00		
累计折旧\房屋建筑物	696,243.46		
固定资产\房屋建筑物		1,238,693.94	固定资产原值
应交税费\简易计税		226,612.27	增值税
应交税费\应交城市维护建设税		6,693.25	
应交税费\应交教育费附加		6,664.68	
应交税费\应交地方教育附加		3,325.19	
应交税费\应交印花税		1,410.00	
应交税费\应交土地增值税		1,651,208.61	
资产处置收益		3,231,635.52	

一汽海马处置 69 套房产的会计分录（汇总）：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	73,654,500.00		
累计折旧	4,898,025.29		
固定资产		9,724,807.66	固定资产原值

应交税费\简易计税		3,507,357.21	增值税
应交税费\应交城市维护建设税		245,528.97	
应交税费\应交教育费附加		105,226.71	
应交税费\应交地方教育附加		70,151.14	
应交税费\应交印花税		36,827.40	
应交税费\应交土地增值税		5,124,014.70	
资产处置收益		59,738,611.50	
销售费用\代理费	695,330.36		销售佣金
银行存款		695,330.36	

海马汽车股份有限公司处置 271 套房的会计分录（汇总）：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	89,575,804.00		
其他业务收入		85,217,972.41	
应交税费\简易计税		4,357,831.59	增值税
银行存款	24,340.00		
其他业务收入		23,180.95	价外费用
应交税费\简易计税		1,159.05	
其他业务成本	4,146,534.56		
投资性房地产累计摊销	2,259,001.53		
投资性房地产减值准备	4,679,555.55		
投资性房地产		11,085,091.64	房产原值
税金及附加\城市维护建设税	305,058.10		
税金及附加\教育费附加	130,739.37		
税金及附加\地方教育附加	87,159.56		
税金及附加\印花税	45,225.30		
税金及附加\土地增值税	6,365,649.96		
应交税费\应交城市维护建设税		305,058.10	
应交税费\应交教育费附加		130,739.37	
应交税费\应交地方教育附加		87,159.56	
应交税费\应交印花税		45,225.30	
应交税费\应交土地增值税		6,365,649.96	
其他业务成本	876,945.00		销售佣金
其他应付款		876,945.00	
其他业务成本	146,611.00		住房改造工程费、房产证分证服务费等
银行存款		146,611.00	

② 收款情况

A. 海马研发处置 2 套闲置房产应收款 5,670,000.00 元，报告期内已全额收款；

B. 一汽海马处置 69 套房产应收款 73,654,500.00 元，截止 2019 年 12 月 31 日已收款 68,444,500.00 元，剩余 5,210,000.00 元尾款已于 2020 年 1-3 月陆续到账；

C. 海马汽车股份有限公司处置 271 套房产应收款 89,575,804.00 元，已收款 88,481,804.00 元，剩余 1,094,000.00 元尾款已于 2020

年 1-2 月陆续到账。

③ 房产过户情况

报告期内，除海马汽车股份有限公司两套已出售房产（面积合计 64.61 平方米）因购买方原因于 2020 年 1 月完成过户（房屋于报告期内已实际交付购买方使用）外，其余出售房产均在 2019 年 12 月 31 日前完成房产过户手续。

④ 关于损益确认符合公司会计政策及企业会计准则的说明

依据 A：企业会计准则第 14 号-收入（财会[2006]3 号）规定，销售商品收入确认的一般原则为：

- a. 本公司已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方；
- b. 本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；
- c. 收入的金额能够可靠地计量；
- d. 相关的经济利益很可能流入本公司；
- e. 相关的、已发生或将发生的成本能够可靠地计量。

依据 B：公司会计政策规定：转让销售商品房，在签订销售合同后，将商品房移交给业主，并经业主验收并签署验收证明，且符合销售商品收入的确认一般原则时，确认营业收入的实现。

依据 C：企业会计准则第 4 号-固定资产（财会[2006]3 号）规定，企业出售、转让、报废固定资产或发生固定资产毁损，应当将处置收入扣除账面价值和相关税费后的金额计入当期损益。固定资产的账面价值是固定资产成本扣减累计折旧和累计减值损失准备后的金额。

根据上述企业会计准则及会计政策相关规定，报告期内，除海马汽车股份有限公司两套已出售房产（面积合计 64.61 平方米）因购买方

原因于 2020 年 1 月完成过户(房屋于报告期内已实际交付购买方使用)外,其余出售房产均在 2019 年 12 月 31 日前完成房产过户手续。房产所有权及控制权已转移给购买方,收入和成本都能够可靠的计量,相关的经济利益已流入企业,符合企业会计准则和公司会计政策对收入确认的要求。公司将持有的投资性房地产转让收入计入销售商品收入,将持有的固定资产处置收入扣除账面价值和相关税费后的金额计入资产处置收益,亦符合企业会计准则和公司会计政策的规定。

(3) 请你公司结合交易规模、交易对手方与你公司的关联关系等,自查出售闲置房产事项是否已按照《股票上市规则》及《主板信息披露备忘录第 2 号——交易和关联交易》履行相应的审议程序和披露义务。

回复:

① 已履行的审议程序和信息披露义务

A. 公司启动闲置房产处置工作前,分别于董事会十届七次会议及董事会十届九次会议对闲置房产处置相关事项进行审议,并相应发布《海马汽车集团股份有限公司关于公司拟出售部分闲置房产的公告》(2019-23)及《海马汽车股份有限公司关于公司拟出售部分闲置房产的公告》(2019-35)。

B. 报告期内,公司转让海马研发股权时,因《海马汽车集团股份有限公司关于公司拟出售部分闲置房产的公告》(2019-23)中披露的 36 套上海市浦东新区南汇区宣桥镇南六公路 399 弄 40 号闲置房产中尚剩余 34 套未完成销售,经公司董事会十届十二次会议及 2019 年第二次临时股东大会会议审议通过,该 34 套闲置房产作为海马研发名下资产于海马研发股权转让时一并转让给郑州睿之尚实业有限公司。相关事项

已按照《深圳证券交易所股票上市规则》及《主板信息披露业务备忘录第2号——交易和关联交易》履行相应的审议程序和披露义务，详见公司《海马汽车股份有限公司关于全资子公司转让股权暨关联交易的公告》(2019-63)。

② 自查情况

报告期内，公司共处置闲置房产 342 套，取得不含税处置收入 16,083.17 万元，扣除处置成本费用后取得闲置房产处置收益 13,541.21 万元。

根据公司章程第一百一十条规定，董事会行使职权包括决定公司连续十二个月内累计购买或出售资产超过 5000 万元且低于公司最近一期经审计总资产 30%的事项。2018 年，公司归属于上市公司股东的净利润为-16.37 亿元；截至 2018 年 12 月 31 日，公司总资产为 114.58 亿元，归属于上市公司股东的净资产为 48.84 亿元(以上数据经审计)。因此，公司报告期内处置闲置房产涉及的事项和金额属于董事会审批权限范围，无需提交股东大会审议。

各项房产具体交易中，公司与各交易对手方均遵循平等、自愿的原则，依据闲置房产所在地同类房产市场价格确定交易价格并进行交易。同时，经公司谨慎审查，相关具体交易均未涉及公司关联方，故各项房产的具体交易无需按照《深圳证券交易所股票上市规则》及《主板信息披露业务备忘录第2号——交易和关联交易》单独履行相应的审议程序和披露义务。

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

针对上述事项，我们对公司转让闲置房产实施了以下程序进行核查：

① 对公司的资产处置相关的内部控制进行了解，测试其控制运行

是否有效；

② 获取董事会决议、股东会决议、产权变更手续、公司公告、委托第三方进行出售的委托协议、销售合同、收取款项等资料进行查验；

③ 核查交易双方是否存在关联关系，获取交易双方非关联方声明，关注交易的合理性及交易价格的公允性；

④ 前往房屋管理部门打印房产登记记录，确认相关房产办理产权过户手续；

⑤ 检查公司处置资产账务处理的相关凭证，检查资产处置的会计处理是否合理、数据是否准确、授权审批是否完整；

⑥ 获取该事项的税款计缴资料，测算所涉及的各项相关税款是否足额缴纳。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，上述资产处置在所有重大方面符合《企业会计准则第3号—投资性房地产》《企业会计准则第4号—固定资产》的相关规定。上述交易均未涉及关联方，无需按照《股票上市规则》及《主板信息披露备忘录第2号——交易和关联交易》履行相应的审议程序和披露。

7. 请你公司对“非经常性损益”项目进行补充说明：

（1）非流动资产处置损益8亿元产生的具体情况，包括但不限于时间、相关资产的情况、交易对方、作价、会计处理等，并说明你公司处置资产所履行的审议程序及信息披露义务（如涉及）。

回复：

报告期，公司非流动资产处置损益8亿元的构成明细如下表：

单位：元

序号	项 目	计入非经常性损益金额
①	河南海马物业服务有限公司增资及股权处置	123,431,496.14

②	处置上海海马汽车研发有限公司 100%股权	543,158,204.63
③	处置 342 套闲置房产	135,412,147.17
④	处置其他闲置固定资产	-1,145,894.84
	合 计	800,855,953.10

① 河南海马物业服务有限公司增资及股权处置相关情况

A. 交易时间、资产情况、交易对象、作价

2019 年 3 月 7 日，海马汽车有限公司（以下简称海马汽车有限）与青风置业有限公司（以下简称青风置业）签订《河南海马物业服务有限公司增资协议书》，协议约定青风置业以 18,000 万元对海马汽车有限公司子公司河南海马物业服务有限公司（以下简称海马物业）进行增资。其中，1,540 万元作为注册资本金，16,460 万元作为资本公积。增资后，青风置业持有海马物业 61%股权；海马汽车有限持有海马物业 39%股权，丧失对该公司的控制权。

2019 年 7 月 5 日，海马汽车有限与青风置业签订《股权转让协议》，协议约定海马汽车有限将其持有海马物业的剩余 39%股权以 116,210,100.00 元的价格转让给青风置业。本次股权转让对价以中水致远资产评估有限公司出具的《河南海马物业服务有限公司拟增资扩股涉及的其股东全部权益资产评估报告》（中水致远评报字[2019]第 150005 号）确定的海马物业股东全部权益评估值 11,695.50 万元加其过渡期损益为基础确定。本次交易确认资本公积 2,027,095.16 元、投资收益 123,431,496.14 元。

B. 会计处理情况

增资时会计处理分录：

公司丧失对海马物业的控制权，重新计量剩余 39%股权：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
长期股权投资	70,200,000.00		
长期股权投资	-6,100,000.00		
投资收益		64,100,000.00	
长期股权投资	-7,506,911.61		损益调整
投资收益		-7,506,911.61	

合并层面转出海马物业处置日之前按照权益法确认的投资收益：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
投资收益	-19,248,491.30		
未分配利润		-19,248,491.30	

按照权益法确认丧失控制权后至转让 39%股权期间应享有海马物业 39%净损益的份额：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
长期股权投资	-1,158,110.51		损益调整
投资收益		-1,158,110.51	

转让海马物业 39%股权时会计处理分录：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	116,210,100.00		
长期股权投资		74,100,000.00	
长期股权投资		-8,665,022.12	损益调整
投资收益		48,748,026.96	
资本公积		2,027,095.16	

C. 履行的审议程序

2019 年 3 月 7 日，公司董事会十届六次会议审议通过了《关于公司全资孙公司增资暨关联交易的议案》，公司全资子公司海马汽车有限公司与公司控股股东的子公司青风置业在郑州签订《河南海马物业服务有限公司增资协议书》，青风置业以现金方式向海马物业增资 1.80 亿元。具体内容详见公司于 2019 年 3 月 8 日披露的《关于公司全资孙公司增资暨关联交易的公告（公告编号：2019-11）》。2019 年 7 月 5 日，公司董事会十届十次会议审议通过了《关于全资子公司转让股权暨关联交易的议案》，海马汽车有限公司将其持有的海马物业 39%股权转让给青风置业，具体内容详见公司于 2019 年 7 月 6 日披露的《关于全资子公司转让股权暨关联交易的公告》（公告编号：2019-47）。

2019 年 7 月 22 日，公司 2019 年第一次临时股东大会审议通过了《关于全资子公司转让股权暨关联交易的议案》。具体内容详见公司于 2019 年 7 月 23 日披露的《公司 2019 年第一次临时股东大会决议公告》

(公告编号：2019-53)。

② 处置上海海马汽车研发有限公司 100%股权相关情况

A. 交易时间、资产情况、交易对象、作价

2019 年 9 月 25 日，海马汽车有限与郑州睿之尚实业有限公司（以下简称睿之尚）在郑州签订《股权转让协议》，海马汽车有限将其持有的上海海马汽车研发有限公司（以下简称海马研发）100%股权转让给睿之尚。转让价格根据中威正信（北京）资产评估有限公司出具的《海马汽车有限公司拟转让其持有的上海海马汽车研发有限公司股权涉及的该公司股东全部权益价值资产评估报告》（中威正信评报字[2019]第 12012 号）确定的海马研发股东全部权益评估值 79,820.79 万元加过渡期损益为基础确定。本次交易确认资本公积 11,026,026.10 元、投资收益 543,158,204.63 元。

B. 会计处理情况

转让海马研发 100%股权时会计处理分录：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	808,715,000.00		
长期股权投资		285,214,397.93	
投资收益		512,474,575.97	
资本公积		11,026,026.10	

合并层面转出海马研发处置日之前按照权益法确认的投资收益：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
投资收益	4,735,673.22		
未分配利润		4,735,673.22	

股权处置前内部交易产生的未实现内部利润转入投资收益：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
无形资产	231,546,976.44		
开发支出	4,221,706.55		
累计摊销		181,932,087.40	
无形资产减值准备		18,482,061.00	
投资收益		35,354,534.59	
固定资产	297,203.67		
累计折旧		232,436.38	

投资收益		64,767.29	
------	--	-----------	--

C. 履行的审议程序

2019年9月25日，公司董事会十届十二次会议审议通过了《关于全资子公司转让股权暨关联交易的议案》，公司全资子公司海马汽车有限公司将其持有的海马研发100%股权转让给公司控股股东的子公司郑州睿之尚实业有限公司。具体内容详见公司于2019年9月26日披露的《关于全资子公司转让股权暨关联交易的公告》（公告编号：2019-63）。

2019年10月11日，公司2019年第二次临时股东大会决议审议通过了《关于全资子公司转让股权暨关联交易的议案》。具体内容详见公司于2019年10月12日披露的《公司2019年第二次临时股东大会决议公告》（公告编号：2019-67）。

③ 处置342套闲置房产相关情况

A. 处置闲置房产的相关情况

公司出售闲置房产，均采用委托独立房屋中介机构按照市场价格在二手房交易市场挂出的方式进行公开销售。具体交易中，交易双方均遵循平等、自愿的原则，依据闲置房产所在地同类房产市场价格确定交易价格并进行交易。

2019年度，公司共出售闲置房产342套（不含海马研发股权转让时剩余34套闲置房产），取得不含税处置收入16,083.17万元，扣除处置成本费用后取得闲置房产处置收益13,541.21万元。具体处置情况如下：

序号	项目	处置套数	面积（㎡）	处置收入（万元）	销售均价（万元）	处置成本费用（万元）	处置收益（万元）
1	上海市浦东新区南汇区宣桥镇南六公路399弄40号闲置房产	2	239.22	544.34	2.37	221.18	323.16

序号	项目	处置套数	面积 (m²)	处置收入 (万元)	销售均价 (万元)	处置成本费用 (万元)	处置收益 (万元)
2	海口市海马花园闲置房产	69	5273.66	7,014.71	1.40	1,110.38	5,904.33
3	海口市金盘工业开发区闲置住宅	259	6387.06	6,746.87	1.11	1,067.64	5,679.23
4	海口市金盘工业开发区闲置商铺	12	511.32	1,777.25	3.65	142.76	1,634.49
合计		342	12,411.26	16,083.17		2,541.96	13,541.21

B. 会计处理情况

海马研发处置 2 套闲置房产的会计分录（汇总）：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	5,670,000.00		
累计折旧\房屋建筑物	696,243.46		
固定资产\房屋建筑物		1,238,693.94	固定资产原值
应交税费\简易计税		226,612.27	增值税
应交税费\应交城市维护建设税		6,693.25	
应交税费\应交教育费附加		6,664.68	
应交税费\应交地方教育附加		3,325.19	
应交税费\应交印花税		1,410.00	
应交税费\应交土地增值税		1,651,208.61	
资产处置收益		3,231,635.52	

一汽海马汽车有限公司（以下简称一汽车海马）处置 69 套房产的会计分录（汇总）：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	73,654,500.00		
累计折旧	4,898,025.29		
固定资产		9,724,807.66	固定资产原值
应交税费\简易计税		3,507,357.21	增值税
应交税费\应交城市维护建设税		245,528.97	
应交税费\应交教育费附加		105,226.71	
应交税费\应交地方教育附加		70,151.14	
应交税费\应交印花税		36,827.40	
应交税费\应交土地增值税		5,124,014.70	
资产处置收益		59,738,611.50	
销售费用\代理费	695,330.36		销售佣金
银行存款		695,330.36	

海马汽车股份有限公司处置 271 套房的会计分录（汇总）：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他应收款	89,575,804.00		
其他业务收入		85,217,972.41	
应交税费\简易计税		4,357,831.59	增值税

银行存款	24,340.00		
其他业务收入		23,180.95	价外费用
应交税费\简易计税		1,159.05	
其他业务成本	4,146,534.56		
投资性房地产累计摊销	2,259,001.53		
投资性房地产减值准备	4,679,555.55		
投资性房地产		11,085,091.64	房产原值
税金及附加\城市维护建设税	305,058.10		
税金及附加\教育费附加	130,739.37		
税金及附加\地方教育附加	87,159.56		
税金及附加\印花税	45,225.30		
税金及附加\土地增值税	6,365,649.96		
应交税费\应交城市维护建设税		305,058.10	
应交税费\应交教育费附加		130,739.37	
应交税费\应交地方教育附加		87,159.56	
应交税费\应交印花税		45,225.30	
应交税费\应交土地增值税		6,365,649.96	
其他业务成本	876,945.00		销售佣金
其他应付款		876,945.00	
其他业务成本	146,611.00		住房改造工程费、 房产证分证服务费 等
银行存款		146,611.00	

C. 履行的审议程序

2019年4月19日，公司董事会十届七次会议审议通过了《关于公司拟出售部分闲置房产的议案》。具体内容详见公司于2019年4月23日披露的《关于公司拟出售部分闲置房产的公告》(公告编号:2019-23)。

2019年5月15日，公司董事会十届九次会议审议通过了《关于公司拟出售部分闲置房产的议案》。具体内容详见公司于2019年5月16日披露的《关于公司拟出售部分闲置房产的公告》(公告编号:2019-35)。

④ 处置其他闲置固定资产相关情况

公司处置的其他闲置固定资产，主要为公司各子公司在本报告期内处置的闲置运输工具、其他生产辅助设备等固定资产，金额较小，根据公司资产管理办法规定的程序进行处置。具体交易中，交易双方均遵循平等、自愿的原则协商确定交易价格。同时，经公司谨慎审查，相关具体交易均未涉及关联方，故无需按照《股票上市规则》及《主板信息披露备忘录第2号——交易和关联交易》履行相应的审议程序和披露义务。

(2) 主要政府补助收到的时间、金额、项目内容、会计处理情况以及处理依据,确认为当期损益的金额、条件和依据,是否符合《企业会计准则第16号——政府补助》的规定;是否涉及信息披露,如涉及,请说明信息披露情况。

回复:

① 本报告期,公司计入当期损益的政府补助(与资产相关)具体明细如下:

单位:元

项目内容	收到的时间	收到的金额	本期计入当期损益的金额	本期计入非经常性损益的金额	备注
高新技术产业发展专项资金	2008年11月	2,273,984.00	47,232.00	47,232.00	与资产相关
汽车研发中心建设项目投资款	2009年12月	42,100,000.00	1,152,255.00	1,152,255.00	与资产相关
发动机零部件技术改造项目投资款	2009年12月	33,400,000.00	2,542,860.00	2,542,860.00	与资产相关
1.5T发动机产业化项目	2012年8月	47,400,000.00	4,597,800.00	4,597,800.00	与资产相关
A00级纯电动轿车产业化开发项目	2013年11月	1,000,000.00	200,000.00	200,000.00	与资产相关
进口设备贴息资金	2017年12月 2018年11月 2019年10月	3,576,143.54	499,942.47	499,942.47	与资产相关
技术改造——试验车间与研发楼建设	2019年11月	1,310,000.00	11,441.04	11,441.04	与资产相关
10万台高效增压直喷汽油发动机技术改造项目	2018年6月	9,330,000.00	933,000.00	933,000.00	与资产相关
生产和技术设备投资补贴	2018年12月	10,000,000.00	999,999.96	999,999.96	与资产相关
新能源汽车整车控制器研发项目	2018年12月	1,800,000.00	181,512.61	181,512.61	与资产相关
双离合自动变速器(DCT)研制项目	2015年8月 2017年4月	5,000,000.00			与资产相关
节能与新能源汽车机电耦合驱动系统项目	2016年9月 2017年11月	68,745,000.00			与资产相关
合计			11,166,043.08	11,166,043.08	

② 本报告期,公司收到的与收益相关的政府补助具体明细如下:

单位:元

项目内容	收到的时间	收到的金额	本期计入当期损益的金额	本期计入非经常性损益的金额
中央外经贸发展专项资金	2019年3月	76,600.00	76,600.00	76,600.00
省级知识产权奖励	2019年4月	400,000.00	400,000.00	400,000.00
车展补贴	2019年4月	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
新能源乘用车研发推广省级奖励资金	2019年4月	6,770,000.00	6,770,000.00	6,770,000.00

2018 年河南省研究开发费用市级配套补助资金	2019 年 6 月	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00
2018 年河南省研究开发财政补助资金	2019 年 6 月	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00
2018 年郑州市第二批专利资助	2019 年 6 月	25,200.00	25,200.00	25,200.00
2018 年郑州市郑开汽车及零部件外贸产业基地资金	2019 年 7 月	100,000.00	100,000.00	100,000.00
2018 年建设中国制造强市奖补专项资金（企业上云项目）	2019 年 8 月	282,600.00	282,600.00	282,600.00
2019 年失业保险应急稳岗返还补贴	2019 年 8 月	20,565,600.00	20,565,600.00	20,565,600.00
智能制造试点示范奖励	2019 年 9 月	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
2018 年郑州市第三批专利资助	2019 年 9 月	20,400.00	20,400.00	20,400.00
毕业生见习补贴	2019 年 9 月	1,998,000.00	1,998,000.00	1,998,000.00
2018 年郑州市对外开放专项资金	2019 年 10 月	350,000.00	350,000.00	350,000.00
中央外经贸专项资金	2019 年 11 月	872,200.00	872,200.00	872,200.00
2018 年大气奖补资金	2019 年 12 月	200,000.00	200,000.00	200,000.00
2019 年第 1 批专利资助费	2019 年 3 月	180,000.00	180,000.00	180,000.00
浦东新区科技发展基金	2019 年 6 月	240,000.00	240,000.00	240,000.00
2018 年进口贴息资金	2019 年 8 月	1,479,440.00	1,479,440.00	1,479,440.00
开拓市场补贴资金	2019 年 4 月	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
河南省企业研发财政补助专项配套资金	2019 年 5 月	500,000.00	500,000.00	500,000.00
2018 年郑州市第二批专利资助	2019 年 6 月	5,300.00	5,300.00	5,300.00
2018 年高质量发展奖	2019 年 8 月	300,000.00	300,000.00	300,000.00
先进制造业专项扶持资金	2019 年 8 月	1,158,357.00	1,158,357.00	1,158,357.00
2018 年郑州市第三批专利资助	2019 年 9 月	14,500.00	14,500.00	14,500.00
2019 年失业保险应急稳岗返还补贴	2019 年 12 月	5,326,000.00	5,326,000.00	5,326,000.00
2019 年失业保险应急稳岗返还补贴	2019 年 12 月	2,590,000.00	2,590,000.00	2,590,000.00
2019 年失业保险应急稳岗返还补贴	2019 年 12 月	583,600.00	583,600.00	583,600.00
2019 年中央节能减排补助资金	2019 年 1 月	1,490,000.00	1,490,000.00	1,490,000.00
2018 年外经贸发展专项资金	2019 年 4 月	1,853,300.00	1,853,300.00	1,853,300.00
海南省高新技术产业发展（知识产权）专项资金	2019 年 8 月	428,000.00	428,000.00	428,000.00
2019 年失业保险应急稳岗返还补贴	2019 年 9 月	14,375,228.16	14,375,228.16	14,375,228.16
2018 年度工业发展专项资金	2019 年 12 月	720,000.00	720,000.00	720,000.00
2018 年度第五批工业发展专项资金	2019 年 12 月	2,041,500.00	2,041,500.00	2,041,500.00
专利创造资助补贴	2019 年 12 月	285,110.00	285,110.00	285,110.00

第二届进博会参会补贴	2019 年 12 月	1,500.00	1,500.00	1,500.00
2019 年失业保险应急稳岗返还补贴	2019 年 9 月	56,203.35	56,203.35	56,203.35
金融机构农户小额贷款的利息收入减免增值税退税	2019 年 7 月	10,579,087.73	10,579,087.73	10,579,087.73
金融机构农户小额贷款利息收入减免营业税退税	2019 年 8 月	1,161,478.94	1,161,478.94	1,161,478.94
金融机构农户小额贷款利息收入减免营业税退税	2019 年 10 月	308,214.01	308,214.01	308,214.01
职业技能提升培训专项补贴	2019 年 12 月	472,500.00		
合计		84,809,919.19	84,337,419.19	84,337,419.19

③ 公司对政府补助的处理依据

根据《企业会计准则第 16 号-政府补助》（财会[2017]5 号）的规定，与资产相关的政府补助，是指企业取得的、用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助；与收益相关的政府补助，是指除与资产相关的政府补助之外的政府补助。与企业日常活动相关的政府补助，应当按照经济业务实质，计入其他收益或冲减相关成本费用；与企业日常活动无关的政府补助，应当计入营业外收入。

公司将政府补助划分为与资产相关的具体标准为：公司取得的、用于购建或以其他方式形成固定资产、无形资产等长期资产的政府补助。

公司将政府补助划分为与收益相关的具体标准为：用于补充公司已经发生的或以后期间发生的相关费用和损失的政府补助。

公司在实际收到政府补助款项时按照到账的实际金额确认和计量。其中对期末有确凿证据表明能够符合财政扶持政策规定的相关条件且预计能够收到的财政扶持资金，按应收金额计量确认；其他财政补助按收到的金额计量确认。

④ 公司对政府补助的会计处理情况

公司对收到的与资产相关的政府补助确认为递延收益。公司报告期内收到与资产相关的政府补助 1,776,711.00 元，汇总会计分录如下：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
银行存款	1,776,711.00		
递延收益		1,776,711.00	

确认为递延收益的政府补助，公司在相关资产使用寿命内按照直线法分期计入当期损益（与公司日常活动相关的，计入其他收益），报告期内确认为递延收益的政府补助分期计入当期损益的金额为 11,166,043.08 元，汇总会计分录如下。

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
递延收益	11,166,043.08		
其他收益		11,166,043.08	

与收益相关的政府补助，用于补偿公司以后期间的相关成本费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关成本费用或损失的期间，计入当期损益。公司报告期内收到的用于补偿公司以后期间的相关成本费用的政府补助金额为 472,500.00 元，汇总会计分录如下：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
银行存款	472,500.00		
递延收益		472,500.00	

用于补偿公司已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益（与公司日常活动相关的，计入其他收益）。公司报告期内收到的用于补偿公司已发生的相关成本费用的政府补助金额为 84,337,419.19 元，汇总会计分录如下：

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
银行存款	84,337,419.19		
其他收益		84,337,419.19	

公司收到政府补助的相关会计处理符合公司会计政策和《企业会计准则第 16 号——政府补助》的相关规定。

⑤ 关于报告期收到政府补助的信息披露

根据《深圳证券交易所股票上市规则》11.11.5 之（十四）的相关规定，上市公司收到的与收益相关的政府补助占上市公司最近一个会计年度经审计的归属于上市公司股东的净利润 10%以上且绝对金额超过

100 万元，或者收到的与资产相关的政府补助占最近一期经审计的归属于上市公司股东的净资产 10%以上且绝对金额超过 1000 万元需履行信息披露义务。

公司 2018 年度归属于上市公司股东的净利润为-16.37 亿元，归属于上市公司股东的净资产为 48.84 亿元；本报告期，公司收到的与收益相关的政府补助为 0.85 亿元，公司收到的与资产相关的政府补助为 0.02 亿元，均未达到相关披露标准。公司在 2019 年报中对上述收到的政府补助进行了披露。

(3) 对非金融企业收取的资金占用费 246.91 万元产生的原因、收取对象、收取对象是否与你公司或你公司董监高、5%以上股东存在关联关系，所对应的往来款的性质、形成原因，是否构成财务资助或非经营性资金占用，所履行的审议程序及信息披露义务(如涉及)。

回复：

公司收取的资金占用费相关情况：

单位：元

收取的对象	形成原因	往来款的性质	收取的资金占用费金额
A. 与公司有业务关系的 8 家单位	短于结算期	经营性资金占用	2,147,079.41
B. 与公司有业务关系的 1 家单位	企业间资金拆借	资金拆借	218,029.35
C. 公司员工	员工借款	资金拆借	103,950.00
合计			2,469,058.76

公司收取 B. 与公司有业务关系的 1 家单位及 C. 公司员工的资金占用费，属于拆借资金收取的利息；公司收取 A. 与公司有业务关系的 8 家单位的资金占用费，属于支付上述单位货款短于合同结算期而收取的利息。

公司对上述非金融企业及个人收取的资金占用费，收取对象与公司、公司董监高、公司 5%以上股东无关联关系，相关业务既不构成财务资助也不构成非经营性资金占用，无需履行信息披露义务。

(4) 持有或处置交易性金融资产等产生的 2,988.64 万元损益的主要构成情况及金额，相关金融资产取得或投资的具体过程、所履行的审议程序及信息披露义务（如涉及）、报告期因持有相关金融资产取得投资收益及公允价值变动损益的会计确认及会计处理过程。

回复：

① 持有或处置交易性金融资产相关情况

单位：元

金融资产	持有产生的公允价值变动损益金额 (收益为“+”、损失为“-”)	处置取得的投资收益金额 (收益为“+”、损失为“-”)
三亚亚龙湾开发股份有限公司股权	71,500.00	-
海南银行股份有限公司股权	26,838,400.00	-
海南钧达汽车饰件股份有限公司股票	-3,963,971.25	1,061,921.54
货币基金		5,878,588.35
合 计	29,886,438.64	

② 交易性金融资产取得情况

金融资产	取得过程
三亚亚龙湾开发股份有限公司股权	1993年3月，公司支付110万元购买55万股，每股2元。
海南银行股份有限公司股权	2015年4月，海马财务有限公司出资5.04亿元取得海南银行股份有限公司12%的股份。
海南钧达汽车饰件股份有限公司股票	2012年5月9日，公司全资子公司海马轿车有限公司（后更名为海马汽车有限公司）与海南钧达汽车饰件有限公司签订了《增资协议》。根据协议约定，海马轿车有限公司以现金方式向海南钧达汽车饰件有限公司增资2720万元，持有其360万股股份，占其增资后注册资本的4%。
货币基金	海马财务有限公司2019年日均持有公募货币基金228,919,532.91元，于2019年12月27日全部卖出。

③ 会计处理

A. 公司控股子公司一汽海马持有的三亚亚龙湾开发股份有限公司1%股权，采用其期末净资产基础法确定其公允价值。经查询，被投资单位2018年期末每股净资产为5.36元，2016至2018年每股净资产平均增长率为2.48%，因公司持有其55万股、投资成本110万元，从而得出该金融资产2019年公允价值增值7.15万元。

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他非流动金融资产	71,500.00		公允价值变动
公允价值变动损益		71,500.00	

B. 公司控股子公司海马财务有限公司持有的非上市银行海南银行

股份有限公司 12%股权，采用市场法—上市公司比较法进行估值并确定其公允价值。2019 年年初公允价值 345,612,800.00 元，2019 年评估价值 372,451,200.00 元，从而得出该金融资产 2019 年公允价值增值 26,838,400.00 元。

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
其他非流动金融资产	26,838,400.00		公允价值变动
公允价值变动损益		26,838,400.00	

C. 公司全资子公司海马汽车有限公司将持有的海南钧达汽车饰件股份有限公司(以下简称钧达股份)股票于 2019 年 10 月出售 1,183,275 股,期间 1-9 月分别根据各当期最后一个证券交易日钧达股份收盘价确认该期资产负债表日钧达股份的公允价值,从而得出各期公允价值变动损益。该金融资产 1-9 月累计公允价值变动损益为-3,963,971.25 元。2019 年 10 月,公司在证券交易市场出售钧达股份股票,根据实际收到的款项净额确认投资收益 1,061,921.54 元。

1-9 月持有期间会计处理:

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
交易性金融资产	-3,963,971.25		公允价值变动
公允价值变动损益		-3,963,971.25	

10 月出售钧达股份股票会计处理:

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
银行存款	20,262,980.06		
交易性金融资产		8,940,300.00	成本
交易性金融资产		9,719,946.75	公允价值变动
应交税费\转让金融商品应交增值税		540,811.77	
投资收益		1,061,921.54	

D. 公司控股子公司海马财务有限公司充分利用闲置资金，在报告期间累计买入公募货币基金 3,508,997,123.59 元，卖出 3,568,997,123.59 元,报告期内累计取得投资收益 5,878,588.35 元。汇总会计分录如下:

单位：元

汇总分录	借方	贷方	说明
------	----	----	----

交易性金融资产	3,508,997,123.59		买入
银行存款		3,508,997,123.59	
银行存款	3,575,228,427.27		卖出
交易性金融资产		3,568,997,123.59	
应交税费\转让金融商品应交增值税		352,715.33	
投资收益		5,878,588.35	

(5) 应收款项减值准备转回 1.39 亿元的详细情况，包括但不限于对方单位及其经营情况、关联关系、计提减值准备的时间和原因、履行的审议程序、应收款收回的情况及临时披露情况（如涉及），请会计师说明就该事项履行的审计程序、并就该项减值准备的计提、转回是否真实、是否符合会计准则规定发表核查意见。

回复：

① 2019 年应收款项减值准备相关情况

2019 年，公司收回 KD 出口海外合作商相关应收款项，相应转回应收款项减值准备 1.39 亿元。该海外合作商非公司关联方。2018 年，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。同时，由于公司与该海外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。

公司与该海外合作商的应收账款 2018 年期末余额对应的收入确认时点和金额、计提坏账准备情况如下表：

（表一）：

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
	合 计				87,863.93		18,571.95	

(表二)：

单位：元

序号	2018 年应收账款余额	账龄	计提比例	2018 年期末坏账准备余额	本期计提资产减值损失	说 明
1	680,216,200.91	1 年以内	1%	6,802,162.01	-1,133,333.15	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	21,165,880.86		20%	4,233,176.17	4,233,176.17	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
3	174,548,775.93		100%	174,548,775.93	174,548,775.93	
3.1	134,909,559.92		100%	134,909,559.92	134,909,559.92	(a)
3.2	39,639,216.01		100%	39,639,216.01	39,639,216.01	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
4	2,708,448.50		5%	135,422.43	135,422.43	以电汇方式收款，未到结算期，按账龄分析法计提坏账准备
合计	878,639,306.20			185,719,536.54	177,784,041.38	

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，当时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 2018 年末已超过半年，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。

② 报告期内公司采取的追收措施及收回情况

2019 年，公司采取了多种有效措施追收应收款项。有关情况如下：

A. 公司与海外合作商、开证银行、国内合作银行以及海外合作商所属国政府相关主管机构等，进行多方多轮沟通，克服重重困难，重新打通了支付与货物清关销售回款两条关键渠道。

B. 2019 年 5 月，海外合作商所属国央行同意给予海外合作商贷款支持，使得公司销售回款有了基础和可能。

C. 通过以上艰苦努力及富有成效的沟通，使得原未承兑的应收信用证款项有了回款的可能。公司派员在海外合作商蹲点式反复沟通督办，针对（表一）序号 3、6、7 的未承兑信用证应收款成功收回 156,075,440.78 元，该部分款项对应计提的坏账准备金额为 139,142,736.09 元。详见下表：

单位：元

序号	应收账款余额	账龄	原计提比例	期末坏账准备余额	收回情况	未回款
1	680,216,200.91	1 年以内	1%	6,802,162.01	680,216,200.91	0.00
2	21,165,880.86		20%	4,233,176.17	21,165,880.86	0.00
3	174,548,775.93		100%	174,548,775.93	134,909,559.92	39,639,216.01
3.1	134,909,559.92		100%	134,909,559.92	134,909,559.92	0.00
3.2	39,639,216.01		100%	39,639,216.01	0.00	39,639,216.01
4	2,708,448.50		5%	135,422.43	2,658,922.07	49,526.43
合计	878,639,306.20			185,719,536.54	838,950,563.76	39,688,742.44

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

针对应收账款坏账损失，我们实施了以下程序进行核查

① 对公司应收账款坏账准备计提相关的内部控制进行了解，测试其内部控制执行情况。

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 对公司出口海外合作商 2019 年度的销售回款逐笔进行核实，检查银行记录，确保回款真实准确。

④ 通过函证、检查相关凭证等方式，确认其应收账款余额的真实合理性。

⑤ 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。其中：对于 T/T 电汇付款的应收账款，按账龄组合计提坏账准备；对于已收到银行承兑的信用证继续按信用证组合即应收信用证余额的 1%计提坏账准备；对于上年计算的应收利息和售后配件款继续按 100%计提坏账准备。

⑥ 对坏账准备计提进行复算，确定其计提的准确性。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，应收款项减值准备的计提、转回在所有重大方面均符合《企业会计准则第 22 号——金融工具准则》的相关规定。

(6) 其他营业外收入和支出 1,540.16 万元的具体构成。

回复：

公司报告期内计入“非经常性损益”项目的其他营业外收入和支出的具体构成如下：

单位：元

序号	项目内容	本期计入当期损益的金额	计入非经常性损益的金额
1	核销无需支付的往来	6,424,560.73	6,424,560.73
2	违约赔偿收入	4,912,254.90	4,912,254.90
3	罚款收入	5,459,531.21	5,459,531.21
4	非流动资产毁损报废损失	-999,649.33	-999,649.33
5	存货毁损报废损失	-988,704.00	-988,704.00
6	废品出售收入	879,718.55	879,718.55
7	诉讼执行款及利息	515,268.83	515,268.83
8	海马俄罗斯注销清算净损失	-459,871.89	-459,871.89
9	赔偿款	-329,741.95	-329,741.95
10	对外捐赠合作学校实习车辆	-110,957.37	-110,957.37
11	盘盈利得	68,118.66	68,118.66
12	其他	31,043.37	31,043.37
	合计	15,401,571.71	15,401,571.71

(7) “非经常性损益项目”减除所得税影响额 1.4 亿元的计算

过程及依据。

① 计算依据

“《企业会计准则第 18 号-所得税》第十六条，资产负债表日，对于当期和以前期间形成的当期所得税负债（或资产），应当按照税法规定计算的预期应交纳（或返还）的所得税金额计量。

第二十条，资产负债表日，企业应当对递延所得税资产的账面价值进行复核。如果未来期间很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，应当减计递延所得税资产的账面价值。

第二十一条，企业当期所得税和递延所得税应当作为所得税费用或收益计入当期损益，但不包括下列情况产生的所得税：

（一）企业合并；

（二）直接在所有者权益中确认的交易或者事项。”

公司根据企业会计准则，统计公司及各子公司发生的非经常性损益项目及金额、对应各公司所得税税率，以及各非经常性损益根据税法规定是否属于可在所得税税前列支或应缴纳企业所得税的情况，计算得出各非经常性损益项目在各公司的所得税影响额。同时，因某些子公司预计未来期间很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，在当期未确认当期所得税及递延所得税费用，故该部分子公司所发生的非经常性损益不对所得税造成影响。

② 计算过程

单位：元

序号	非经常性损益项目金额	不能税前列支金额	所得税税率	所得税额
1	非流动资产处置损益（包括已计提资产减值准备的冲销部分）	800,855,953.10		117,460,786.64
1.1	长期股权投资处置损益	666,589,700.77		98,866,870.25
1.1.1	其中：按 15%影响所得税	659,112,468.34	15%	98,866,870.25
1.1.2	合并影响	7,477,232.43		
1.2	投资性房地产处置损益	73,137,230.51	25%	18,284,307.63
1.3	其他非流动资产处置损益	61,129,021.82		309,608.76
1.3.1	其中：按 25%影响所得税	-638,137.60	25%	-159,534.40

1.3.2	按 15%影响所得税	3,127,621.06	15%	469,143.16
1.3.3	不计提所得税的	58,639,538.36	0%	
2	计入当期损益的政府补助	95,503,462.27		12,112,829.97
2.1	其中：按 25%影响所得税	15,278,584.03	25%	3,819,646.01
2.2	按 15%影响所得税	55,287,893.08	15%	8,293,183.96
2.3	不计提所得税的	24,936,985.16	0%	
3	计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费	2,469,058.76		338,094.41
3.1	其中：按 25%影响所得税		25%	
3.2	按 15%影响所得税	2,253,962.73	15%	338,094.41
3.3	不计提所得税的	215,096.03	0%	
4	除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产、衍生金融资产、交易性金融负债、衍生金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、衍生金融资产、交易性金融负债、衍生金融负债和其他债权投资取得的投资收益	29,886,438.64		7,743,939.63
4.1	其中：按 25%影响所得税	32,716,988.35	25%	8,179,247.09
4.2	按 15%影响所得税	-2,902,049.71	15%	-435,307.46
4.3	不计提所得税的	71,500.00	0%	0.00
5	单独进行减值测试的应收款项、合同资产减值准备转回	139,142,736.09	0%	0.00
6	除上述各项之外的其他营业外收入和支出	15,401,571.71		3,025,299.28
6.1	其中：按 25%影响所得税	6,305,601.12	25%	1,576,400.28
6.2	按 15%影响所得税	9,659,326.65	15%	1,448,899.00
6.3	不计提所得税的	-563,357.06	0%	0.00
	合计	1,083,259,220.57		140,680,949.93

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

① 对于转让海马物业、海马研发的股权，详见问题 4、5 的核查意见；对于处置闲置房产，详见问题 6 的核查意见。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，公司处置股权的会计处理在所有重大方面均符合《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》的相关规定；公司处置闲置房产会计处理符合《企业会计准则第 3 号—投资性房地产》《企业会计准则第 4 号—固定资产》的相关规定。

② 对于政府补助，我们执行了以下程序进行核查

a. 检查政府补助申请文件、审核政府补助文件，检查收取补助的银行账单，确认政府补助的真实性。

b. 审查政府补助的性质，确认其与收益相关还是与资产相关，复核与资产相关的政府补助计算是否准确，检查相关的会计处理是否正确，

是否计入正确的会计期间。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，企业取得政府补助相关的会计处理在所有重大方面均符合《企业会计准则第 16 号—政府补助》的相关规定。

③ 对于收取的资金占用费，我们执行了以下程序进行核查

- a. 检查与资产占用费相关的合同，确认其发生的合理性；
- b. 检查与资产占用费相关的凭证记录、收款依据、发票等重要资料，确认会计处理是否准确；
- c. 复核资金占用费计算金额是否准确，对重要的资金占用费进行函证，确认记录金额是否准确。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，企业收取的资金占用费在所有重大方面均符合《企业会计准则第 14 号—收入》的相关规定。

④ 对于持有或处置交易性金融资产的损益，我们执行了以下程序进行核查

- a. 审核取得交易性金融资产的原始资料，确认交易性金融资产的存在；
- b. 评价管理层对持有的金融资产的公允价值的估计方法是否合理，复核管理层对公允价值的估计金额是否准确，聘请会计师专家对评估报告进行复核，确认公允价值变动的准确性。
- c. 检查本期处置交易性金融资产的记录、收款记录，凭证记录，复核投资收益的计算是否正确，确认交易会计处理的准确性。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，企业持有或处置的金融资产的会计处理在所有重大方面均符合《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》的相关规定。

⑤ 对于营业外收支，我们执行了以下程序进行核查

a. 对于核销无需支付的往来，我们检查核销审批文件，凭证记录，确认核销依据是否充分，核销是否经审批，会计处理是否合理，金额是否准确；

b. 对于违约赔偿收入，罚款收入，我们检查与赔偿、罚款相关协议、凭证记录，确认其会计处理是否合理，金额是否准确；

c. 对于其他类型营业外收支，我们检查凭证记录，确认会计处理是否合理，金额是否准确。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，公司对营业外收支的会计处理在所有重大方面均符合企业会计准则的相关规定。

⑥ 对于“非经常性损益项目”减除所得税影响额，我们执行了以下程序进行核查

a. 对“非经常性损益项目”金额进行逐笔核实；

b. 根据各公司所属的“非经常性损益项目”金额及对应的所得税率复核计算所得税影响额是否正确。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，公司对于“非经常性损益项目”减除所得税影响额金额列报准确，合理。

8. 你公司近三年资产减值损失明细详见下表，请你公司就下列问题说明：

资产减值损失（万元）	2019年
一、信用减值损失	-7,058.09
其中：应收账款坏账准备	-9,667.09
其他应收款坏账准备	87.58
贷款减值损失准备	2,498.43
商业汇票信用减值损失准备	-48.02
其他债权投资减值损失准备（贴现资产）	71.02
二、资产减值损失	11,652.86
其中：存货跌价损失	5,968.76
固定资产减值损失	2,969.19

无形资产减值损失	2,714.91
合计	4,594.77

资产减值损失（万元）	2018 年	2017 年
一、坏账损失	24,430.46	1,007.14
二、存货跌价损失	32,079.08	14,662.83
三、固定资产减值损失	36,287.80	26,750.67
四、在建工程减值损失	288.33	71.86
五、无形资产减值损失	44,610.24	10,988.67
六、其他	-5.73	385.80
合计	137,690.17	53,866.97

(1) 请你公司说明 2019 年应收账款的主要收回情况，包括但不限于相关应收账款形成的原因、账龄、坏账准备计提情况、还款方具体情况等。请会计师说明针对上述应收款项的收回实施了何种审计程序，是否获取了充分、适当的审计证据。

回复：

① 2019 年应收账款主要收回情况

A. 应收账款收回相关情况

公司 2019 年收回 KD 出口海外合作商应收账款约 8.39 亿元。该海外合作商非公司关联方。2018 年，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，下同）结算，因采用远期信用证而收取的利息采用 T/T 结算。同时，由于公司与该海外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。

公司与该海外合作商的应收账款 2018 年期末余额对应的收入确认时点和金额、计提坏账准备情况如下表：

（表一）：

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	5 月报关、7	已承兑	5 月	10,629.70	1%	106.30	以信用证方式收款，已开立信用

	KD	月到港						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
	合 计				87, 863. 93		18, 571. 95	

(表二):

单位: 元

序号	2018 年应收账款余额	账龄	计提比例	2018 年期末坏账准备余额	本期计提资产减值损失	说 明
1	680, 216, 200. 91	1 年以内	1%	6, 802, 162. 01	-1, 133, 333. 15	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	21, 165, 880. 86		20%	4, 233, 176. 17	4, 233, 176. 17	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
3	174, 548, 775. 93		100%	174, 548, 775. 93	174, 548, 775. 93	
3. 1	134, 909, 559. 92		100%	134, 909, 559. 92	134, 909, 559. 92	(a)
3. 2	39, 639, 216. 01		100%	39, 639, 216. 01	39, 639, 216. 01	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
4	2, 708, 448. 50		5%	135, 422. 43	135, 422. 43	以电汇方式收款, 未到结算期, 按账龄分析法计提坏账准备
合计	878, 639, 306. 20			185, 719, 536. 54	177, 784, 041. 38	

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, 当时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 2018 年末已超过半年, 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。

B. 报告期内公司采取的追收措施及收回情况

2019 年，公司采取了多种有效措施追收应收款项。有关情况如下：

a. 公司与海外合作商、开证银行、国内合作银行以及海外合作商所属国政府相关主管机构等，进行多方多轮沟通，克服重重困难，重新打通了支付、货物清关销售回款两条关键渠道。

b. 2019 年 5 月，海外合作商所属国央行同意给予海外合作商贷款支持，使得公司销售回款有了基础和可能。

c. 通过以上艰苦努力及富有成效的沟通，使得原未承兑的应收信用证款项有了回款的可能。公司派员在海外合作商蹲点式反复沟通督办，最终收回应收账款约 8.39 亿元。详见下表：

单位：元

序号	应收账款余额	账龄	原计提比例	期末坏账准备余额	收回情况	未回款
1	680,216,200.91	1 年以内	1%	6,802,162.01	680,216,200.91	0.00
2	21,165,880.86		20%	4,233,176.17	21,165,880.86	0.00
3	174,548,775.93		100%	174,548,775.93	134,909,559.92	39,639,216.01
3.1	134,909,559.92		100%	134,909,559.92	134,909,559.92	0.00
3.2	39,639,216.01		100%	39,639,216.01	0.00	39,639,216.01
4	2,708,448.50		5%	135,422.43	2,658,922.07	49,526.43
合计	878,639,306.20			185,719,536.54	838,950,563.76	39,688,742.44

根据上表可知，针对该海外合作商按照单项进行减值测试的应收账款于 2019 年收回的金额为第 2 项、第 3.1 项，合计 156,075,440.78 元，该部分计提的坏账准备金额为 139,142,736.09 元。

② 报告期其他大额应收账款收回情况

报告期，除海外合作商回款外，公司收到郑州市财政局拨付的新能源汽车推广应用补助资金 31,740 万元。公司按照财政部、工信部、科技部、发改委四部委发布的关于新能源汽车国家补贴政策，地方政府发布的地方配套补贴政策，以及公司实际销售的新能源汽车情况，计提相应应收新能源补贴款，截至 2018 年期末应收补贴款金额及该应收补贴

款 2019 年收回情况如下：

单位：元

序号	应收账款 2018 年期末余额	账龄	计提 比例	坏账准备 2018 年期末余额	2019 年收回情况	未回款
1	425,954,612.00	1 年以内	5%	21,297,730.60	84,584,700.00	341,369,912.00
2	232,811,600.00	1-2 年	10%	23,281,160.00	232,811,600.00	0.00
合计	658,766,212.00			44,578,890.60	317,396,300.00	341,369,912.00

根据上表可知，针对该应收新能源补贴款，公司根据以前年度收款情况并考虑到整个存续期风险未显著增加，结合当前状况以及未来经济状况的预测，按账龄与整个存续期预期信用损失率匹配，预期信用损失并计提坏账准备。报告期末，该应收新能源补贴款余额情况如下：

单位：元

序号	应收账款 2019 年期末余额	账龄	计提比例	坏账准备 2019 年期末余额
1	77,461,160.00	1 年以内	5%	3,873,058.00
2	341,369,912.00	1-2 年	10%	34,136,991.20
合计	418,831,072.00			38,010,049.20

综上，该应收新能源补贴款因报告期收回作为减值利得，同时因账龄变化及本期新增应收新能源补贴款，需计提坏账准备，故此，计入报告期“信用损失准备”的金额为-6,568,841.40 元。

（2）请你公司说明报告期应收账款坏账准备计提大幅下降的原因及合理性，坏账准备的计提是否与应收账款的变动具有一致性。

回复：

① 公司报告期应收账款本期计提坏账准备金额为 0.42 亿元，单独进行减值测试的应收款项减值准备收回 1.39 亿元。故此，计入报告期“信用减值损失”的金额为-0.97 亿元。计提坏账准备明细如下：

单位：万元

序号	项 目	期末账面余额	坏账准备	期初账面余额	坏账准备
1	期末应收账款余额合计	63,667.85	18,073.67	162,751.79	27,773.33
1.1	期末单独计提坏账准备的应收账款	21,411.20	14,245.06	92,623.54	23,064.78
1.2	期末按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	42,256.65	3,828.61	70,128.25	4,708.55
1.2.1	账龄分析法组合	42,256.65	3,828.61	70,128.25	4,708.55
2	本期核销	32.57			
3	本期收回	13,914.27			

4	本期计提坏账准备	4,247.18
---	----------	----------

② 公司 2018 年应收账款计提坏账准备明细如下：

单位：万元

序号	项 目	期末账面余额	坏账准备	期初账面余额	坏账准备
1	期末应收账款余额合计	162,751.79	27,755.08	111,752.09	3,191.25
1.1	期末单独计提坏账准备的应收账款	92,623.54	23,064.78	372.64	372.64
1.2	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	111,379.45	2,818.61
1.2.1	账龄分析法组合	70,128.25	4,690.30	31,364.56	1,576.82
1.2.2	信用证组合			79,558.69	795.59
2	本期核销	27.54			
3	本期收回				
4	本期计提坏账准备	24,591.37			

注：因公司自 2019 年 1 月 1 日起适用新金融准则，公司对相关金融资产的期初金额做追溯调整，2018 年年末的坏账准备余额与 2019 年年初坏账准备余额不一致，详见公司 2019 年度报告第十二节第五、32（3）项。

③ 从以上两表数据对比可知，报告期应收账款坏账准备计提大幅下降的主要原因为期末应收账款账面余额大幅下降。具体情况如下：

单位：万元

项目	期末余额	期初余额	增减金额
应收账款账面余额	63,667.85	162,751.79	-99,083.94
其中：按单项计提坏账准备的应收账款	21,411.20	92,623.54	-71,212.34
按组合计提坏账准备的应收账款	42,256.65	70,128.25	-27,871.60
坏账准备余额	18,073.67	27,773.33	-9,699.66
其中：按单项计提坏账准备的应收账款	14,245.06	23,064.78	-8,819.72
按组合计提坏账准备的应收账款	3,828.61	4,708.55	-879.94
应收账款账面价值	45,594.18	134,978.46	-89,384.28

综上，公司报告期末应收账款账面余额较期初账面余额减少 9.91 亿元，下降 60.88%；报告期末坏账准备余额较期初余额减少 0.97 亿元，下降 34.92%。报告期应收账款坏账准备计提大幅下降的主要原因是期末应收账款余额较期初余额大幅减少所致，坏账准备的计提与应收账款的变动具有一致性。

④ 关于报告期应收账款坏账准备计提是否充分的说明

公司针对应收账款，按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。公司对信用风险已显著增加的应收账款单独评价信用风险，确认预期信用损失，计提单项减值准备。对于不存在减值客观证据的应收账款，公

司依据信用风险特征划分不同组合，在组合基础上计算预期信用损失。对于划分为组合的应收账款，公司参考历史信用损失经验，考虑前瞻性信息，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

2019 年度应收账款坏账准备计提情况如下：

单位：万元

项目	期末余额	期初余额	增减金额
应收账款账面余额	63,667.85	162,751.79	-99,083.94
其中：按单项计提坏账准备的应收账款	21,411.20	92,623.54	-71,212.34
按组合计提坏账准备的应收账款	42,256.65	70,128.25	-27,871.60
坏账准备余额	18,073.67	27,773.33	-9,699.66
其中：按单项计提坏账准备的应收账款	14,245.06	23,064.78	-8,819.72
按组合计提坏账准备的应收账款	3,828.61	4,708.55	-879.94
坏账计提比例	28.39%	17.06%	增长 11.33 个百分点
其中：按单项计提坏账准备的应收账款	66.53%	24.90%	增长 41.63 个百分点
按组合计提坏账准备的应收账款	9.06%	6.71%	增长 2.35 个百分点
应收账款账面价值	45,594.18	134,978.46	-89,384.28

A. 按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款

— 应收账款期末余额第一名客户的账面余额 418,831,072.00 元，占期末应收账款账面价值 65.78%，占按组合计提坏账准备的应收账款期末账面余额 99.12%。该应收账款是公司按照财政部、工信部、科技部、发改委四部委发布的关于新能源汽车国家补贴政策，地方政府发布的地方配套补贴政策，以及公司实际销售的新能源汽车情况，计提相应应收新能源补贴款。公司判断该应收账款的信用风险并未显著增加，根据以前年度与之相同或类似的、按账龄段划分的具有类似信用风险特征的应收账款组合的预期信用损失为基础，考虑前瞻性信息，确认预期信用损失，计提坏账准备。

— 应收账款期末余额较小的 103 家客户，账面余额合计为 3,735,493.60 元，占期末应收账款账面价值 0.59%，占按组合计提坏账准备的应收账款期末账面余额 0.88%。经测试其信用风险未显著增加，公司根据以前年度与之相同或类似的、按账龄段划分的具有类似信用风

险特征的应收账款组合的预期信用损失为基础，考虑前瞻性信息，确认预期信用损失，计提坏账准备。

B. 单项计提坏账准备的应收账款

— 应收账款期末余额第二名客户为公司 KD 出口海外合作商，账面余额 78,379,114.31 元；公司因交易内容的不同，分别进行减值测试，其中：对于 T/T 电汇付款的应收账款，按账龄组合计提坏账准备；对于上年计算的应收利息继续按 100%计提坏账准备。报告期末计提坏账准备金额为 41,578,687.24 元，坏账计提比例为 53.05%；

— 应收账款期末余额第三名客户为公司合营企业海南一汽海马汽车销售有限公司，账面余额为 64,079,292.54 元。因考虑该客户资不抵债，公司按预期可收取的现金流量即该客户的 2019 年年末资产负债率作为预期信用损失率计提坏账准备。报告期末计提坏账准备金额为 38,550,102.40 元，坏账准备计提比例为 60.16%；

— 应收账款期末余额第四名、第六名等客户的账面余额 62,250,409.22 元，考虑款项逾期，相关单位明显经营困难，部分已进入诉讼程序，有客观证据表明其信用风险已显著增加，公司单独进行减值测试，按其预期可收取的现金流量与账面价值差额计提坏账准备 57,786,721.77 元，坏账准备计提比例为 92.83%；

— 应收账款期末余额第五名客户的账面余额 9,403,157.48 元，考虑其在资产负债表日后及年度报告披露日前已与公司达成协议，公司按约定协议中预期可收取的现金流量与账面价值差额计提坏账准备 4,535,071.48 元，坏账准备计提比例为 48.23%；

报告期期末单独计提坏账准备的应收账款明细

单位：元

单位名称	期末金额	期末坏账准备	坏账计提比例
单位一	78,379,114.31	41,578,687.24	53.05%

单位二	64,079,292.54	38,550,102.40	60.16%
单位三	16,306,020.57	16,294,350.52	99.93%
单位四	9,403,157.48	4,535,071.48	48.23%
单位五	5,559,071.35	5,525,014.12	99.39%
单位六	340,009.53	170,004.77	50.00%
单位七	3,709,533.14	3,709,253.14	99.99%
单位八	2,328,344.63	2,328,169.63	99.99%
单位九	1,790,316.81	1,790,316.81	100.00%
单位十	236,591.69	132,611.47	56.05%
单位十一	1,231,767.21	1,118,526.38	90.81%
单位十二	791,379.43	663,727.48	83.87%
单位十三	280,871.37	154,496.00	55.01%
单位十四	249,140.85	137,288.71	55.10%
单位十五	880,014.49	781,218.43	88.77%
单位十六	276,290.76	225,880.76	81.75%
单位十七	1,229,484.62	1,128,414.62	91.78%
单位十八	932,839.78	763,509.78	81.85%
单位十九	154,550.82	30,244.53	19.57%
单位二十	1,416,165.36	1,065,633.75	75.25%
单位二十一	200,741.48	40,151.70	20.00%
单位二十二	362,674.76	368,204.73	101.52%
单位二十三	104,274.55	60,752.97	58.26%
单位二十四	663,335.21	604,685.27	91.16%
单位二十五	2,657,601.01	2,645,531.48	99.55%
单位二十六	1,325,994.52	1,204,734.92	90.86%
单位二十七	592,507.36	451,074.36	76.13%
单位二十八	1,194,113.55	986,810.86	82.64%
单位二十九	3,935,674.38	3,931,021.12	99.88%
单位三十	361,989.68	361,299.68	99.81%
单位三十一	1,646,819.53	1,558,348.06	94.63%
单位三十二	230,207.45	112,706.30	48.96%
单位三十三	3,363.42	2,323.14	69.07%
单位三十四	2,927,704.19	2,927,094.32	99.98%
单位三十五	3,699,351.68	3,697,562.52	99.95%
单位三十六	131.90	131.90	100.00%
单位三十七	799,466.40	660,985.93	82.68%
单位三十八	141,680.71	139,470.71	98.44%
单位三十九	740,847.30	354,465.42	47.85%
单位四十	500,215.40	362,040.54	72.38%
单位四十一	282,239.02	174,731.99	61.91%
单位四十二	125,274.46	13,966.06	11.15%
单位四十三	47,675.43	33,704.95	70.70%
单位四十四	30,476.69	18,222.55	59.79%
单位四十五	4,997.82	4,997.82	100.00%

单位四十六	425.00	425.00	100.00%
单位四十七	340.00	340.00	100.00%
单位四十八	255.00	255.00	100.00%
单位四十九	2,305.08	2,305.08	100.00%
单位五十	16,829.00	16,829.00	100.00%
单位五十一	69,630.15	69,630.15	100.00%
单位五十二	1,811,234.68	905,617.34	50.00%
单位五十三	57,640.00	57,640.00	100.00%
合 计	214,111,973.55	142,450,582.89	66.53%

综上，公司报告期末坏账准备计提比例为 28.39%，较期初计提比例增长 11.33 个百分点。其中，按单项计提坏账准备的应收账款其坏账准备计提比例 66.53%，较期初增长 41.63 个百分点。公司报告期计提坏账准备的金额是充分的。

（3）请结合你公司计提存货跌价准备的会计政策，说明：①报告期存货跌价准备减值测试的具体过程及存货跌价准备大幅下降的原因及合理性。②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报告期转回或转销存货跌价准备的原因及合理性。

回复：

① 报告期存货跌价准备减值测试的具体过程及存货跌价准备大幅下降的原因及合理性

A. 报告期存货跌价准备减值测试的具体过程

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。在确定可变现净值时，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 0.60 亿元，其中，原材料计提 0.51 亿元，库存商品计提 0.09 亿元。具体情况见下表：

单位：万元

项目	减值资产的 账面价值	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	12,231.29	6,262.53	5,968.76	
其中：原材料	7,317.51	2,230.60	5,086.91	因车型停产等导致配套整车、发动机零部件不再使用，按未来现金流量现值测算可收回金额
库存商品	4,913.78	4,031.93	881.85	因成本上升以及促销造成库存整车减值，按照未来现金流量现值测算可收回金额

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、库存商品和原材料等可直接出售的存货，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，剩余部分的原材料存货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。

B. 存货跌价准备大幅下降的原因及合理性

2018 年公司对存在减值迹象的存货计提的跌价准备明细如下：

单位：万元

项目	减值资产的 账面价值	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	28,071.25	5,328.32	22,742.93	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收回金额
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，按照未来现金流量现值测算可收回金额

报告期与 2018 年存货跌价准备计提情况对比如下：

单位：万元

项目	2019 年			2018 年		
	原材料	库存商品	合计	原材料	库存商品	合计
存货跌价准备期初余额	28,691.52	8,462.00	37,153.52	8,817.44	9,170.15	17,987.59
本期计提	5,086.91	881.85	5,968.76	22,742.93	9,336.14	32,079.07
本期转回或转销	6,319.03	8,011.70	14,330.73	2,868.85	10,044.29	12,913.14
存货跌价准备期末余额	27,459.40	1,332.15	28,791.55	28,691.52	8,462.00	37,153.52

a. 报告期末比期初存货跌价准备减少 8,361.97 万元，减少比例为 22.51%，主要是公司去库存化致库存商品与在途物资期末比期初大幅减少导致去掉库存的库存商品原计提的存货跌价准备结转至销售成本所致。存货跌价准备大幅减少与公司去库存经营策略变动一致。

b. 报告期原材料计提的存货跌价准备较 2018 年减少 1.77 亿元，主要系 2018 年公司已对逐步予以停产的车型的大部分原材料计提了跌价准备，而报告期为上述车型的原预计在 2019 年有少量生产使用的原材料因车型停产而不再使用的部分计提跌价准备所致。

公司于 2018 年对 M3、M6 等车型予以逐步停产，公司管理层在取得确凿证据的基础上，考虑持有目的、资产负债表日后事项的影响等因素作出判断和估计，即考虑了 2019 年预计少量的生产量及售后需求量，对库存原材料进行减值测算，并计提存货跌价准备。2019 年，汽车行业消费低迷，公司产销量同比大幅下滑，未达年初预期，公司决定将 M3、M6 等车型予以停产，同时与之匹配的 NG115、NG116、TG115 发动机等也一并停产。故原预计 2019 年生产用的原材料不再使用，公司对该部分库存原材料做进一步减值测试，故 2019 年计提的原材料跌价准备低于 2018 年。

c. 报告期库存商品计提的跌价准备较 2018 年减少 0.85 亿元，主要系报告期末公司整车库存较期初大幅下降所致。鉴于国六排放标准将自 2020 年 7 月 1 日起在国内全部城市实施，且公司部分主要销售市场

（如河南、山西、安徽等）已提前一年实施国六排放标准，为应对此情况，报告期内公司积极清理整车库存；同时为避免库存积压，公司产销量基本平衡，故报告期末库存整车大幅下降，从而计提的跌价准备也大幅下降。

综上，报告期存货跌价准备是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的结果，其大幅下跌是合理的。

② 对于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：万元

项 目	账面余额	跌价准备	账面价值
开发成本	5,830.83		5,830.83
开发产品	2,759.12		2,759.12
拟开发土地	862.20		862.20
合 计	9,452.15		9,452.15

a. 报告期末，公司开发成本（0.58 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，启动开发金盘花园二期项目，截至 2019 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 0.07 亿元、建筑安装工程费 0.34 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，公司将上述项目的代建成本列入开发成本，截至 2019 年末已发生 0.03 亿元。

b. 报告期末，公司开发产品（0.27 亿元）为金盘花园一期项目待

售的房产(含商铺、车库)。

c. 报告期末, 公司拟开发土地(862 万元)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》, 海口市金盘片区属龙昆南到金牛路, 楼面地价为 3,000 元/平米; 金盘片区工业用地评估基准地价为 1 级 50 万元/亩。公司开发产品为框混结构, 建安成本约为 2,300 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 10,000 元/平米以上, 新建商品住宅均价高于 15,000 元/平米, 商铺价格均价高于 30,000 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。

综上, 公司所持有的房地产存货不存在减值迹象, 公司未对上述房地产存货计提跌价准备是合理的。

③ 报告期转回或转销存货跌价准备的原因及合理性

报告期公司存货跌价准备转回或转销的情况如下表:

单位: 元

项目	本期转回	本期转销
原材料		39,071,120.23
库存商品		80,117,010.86
在途物资		24,119,178.44
合计	0	143,307,309.53

公司报告期存货跌价准备转销金额 1.43 亿元, 无转回情况。

根据《海马汽车股份有限公司会计制度》第六十三条的规定，“减记存货价值的影响因素已经消失的，减记的金额予以恢复，并在原已计提的存货跌价准备金额内转回，转回的金额计入当期损益”。报告期末，原减记存货价值的影响并未消失，如因某车型停产导致的零部件闲置等，故不存在转回情况。

鉴于国六排放标准将自 2020 年 7 月 1 日起在国内全部城市实施，且公司部分主要销售市场（如河南、山西、安徽等）已提前一年实施国六排放法规，为应对此情况，公司报告期内相应调低非国六排放产品销售价格。公司积极清理库存整车，将原计提跌价准备的库存商品车均已实现出售，故将此部分跌价准备予以转销，金额为 0.80 亿元；公司为盘活资产，将闲置积压的原材料、在途物资进行折价销售，或按废品处置，或经试验验证后更换用途予以复用。根据企业会计准则的规定，“对于已售存货，应当将其成本结转为当期损益，相应的存货跌价准备也应予以结转”。公司销售、处置或复用了计提跌价准备的存货，其计提的跌价准备应予以转销，冲减相应的成本费用，金额为 0.63 亿元。

综上，报告期内公司转销存货跌价准备符合企业会计准则和公司会计政策，是合理的。

（4）请结合你公司计提长期资产减值的会计政策，固定资产、在建工程 and 无形资产的具体情况和未来使用价值等，详细说明你公司报告期对固定资产、在建工程和无形资产减值测试的过程和计提减值损失的具体情况，说明计提减值损失大幅下降的原因及合理性，是否符合企业会计准则的相关规定。

回复：

① 报告期对固定资产、在建工程和无形资产减值测试的过程

依据 A:《海马汽车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。”

依据 B:《海马汽车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。”

依据 C:《海马汽车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。”

依据 D:《海马汽车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。”

依据 E:《海马汽车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，公司对公司及下属子公司 2019 年末存在减值迹象的资产进行了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。

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，确定存在减值迹象资产清单，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收回金额，可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备。

② 报告期计提减值损失的具体情况

2019 年，汽车行业消费低迷，公司产销量同比大幅下滑，公司决定将 M3、M6 等车型予以停产，同时与之匹配的 NG115、NG116、TG115 发动机等也一并停产。公司将涉及上述产品的相关资产如模夹检具按

废品处置价值计提减值，涉及产品及发动机的非专利技术按资产可收回金额为零计提减值。公司对固定资产和无形资产等计提减值的具体情况如下：

单位：元

项 目	减值资产的账面价值	资产可回收金额	计提减值金额	计提原因
1. 固定资产减值准备	33,790,809.81	4,098,939.14	29,691,870.67	
其中：M3、M6 等停产车型模夹检具	21,527,216.41	2,891,587.43	18,635,628.98	因车型停产，按未来现金流量现值测算可收回金额
TG115 发动机模具	66,653.89	1,536.29	65,117.60	因匹配车型停产，按未来现金流量现值测算可收回金额
其他闲置资产	12,196,939.51	1,205,815.42	10,991,124.09	因经营生产安排或设备技术落后等原因，导致资产闲置减值，按未来现金流量现值及废品处置价格测算可收回金额
2. 无形资产减值准备	27,149,053.25		27,149,053.25	
其中：M6 非专利技术	228,313.19		228,313.19	因车型停产，按未来现金流量现值测算可收回金额
NG115、NG116、TG115 发动机等非专利技术	26,920,740.06		26,920,740.06	因匹配车型停产，按未来现金流量现值测算可收回金额
合 计	60,939,863.06	4,098,939.14	56,840,923.92	

③ 报告期公司计提减值损失大幅下降的原因及合理性

公司于 2016 年开启品类战略的相关研究工作，于 2017 年启动实施品类战略，以“收缩聚焦断舍离、细分市场前三甲”为宗旨，以品类战略为核心，力争实现转型升级。经过近三年的优化，公司品类战略逐渐清晰，郑州基地聚焦 8 万级 SUV 品类，定位“强动力”差异化心智；海口基地聚焦 7 座多功能家庭轿车品类，定位二胎 7 座车心智；新能源汽车聚焦长续航电动汽车品类，定位长续航与智能网联心智。

品类战略的执行需要经历从研讨、判断、取舍到实施的完整过程。在此过程中，为少走战略弯路、减轻决策阵痛，公司必须定期对旗下各款车型的后续开发潜力、未来市场走势及核心产品要义做出判断与取舍。据此，2017 年，公司根据当时产品的市场表现，对产销量小、利润率低的车型（H11、H13、M2、M8、传统动力微车等）予以停产，并对有市场份额但非主导品类的 M3 车型果断放弃升级国六排放标准相关开发，根据预计销量逐步停产；2018 年，公司对 M6、S5Y、F7、F5 等车型予

以逐步停产，同时根据市场变化及时调整对 M3 车型的未来预计销量并逐步停产。

经过 2017、2018 年经营中的断舍离，公司已将非主导产品逐步放弃，产品聚焦逐步凸显。报告期公司保留的在研产品及在销产品，符合公司品类战略，属于公司战略产品，与公司强动力、7 座多功能家庭轿车、长续航及智能网联等心智方向相匹配，与汽车行业个性化、电动化、节能化的发展趋势相吻合，相关资产均不存在减值迹象。

基于上述情况，得益于品类聚焦的成果，本报告期公司计提的资产减值损失大幅下降，其结果是合理的，相关操作亦符合企业会计准则及公司财务制度的相关规定。

(5) 请对比 2017、2018 年度相关资产减值测算过程，说明报告期各类资产减值损失计提是否充分，以前年度计提的资产减值损失是否准确，是否存在跨期调节利润的情况。

回复：

① 公司资产减值测算的依据

依据 A：《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”、“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 B：《海马汽车股份有限公司会计制度》中第六十四条“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”。

依据 C：《海马汽车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：资产可收回金额应当根据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较高者确定。

② 公司 2017、2018 年度资产减值测算情况

A. 2017 年资产减值测算过程及结果

a. 2016 年底，国家公布国六 A 排放标准要求将在 2020 年 7 月 1 日前于国内全部城市实施，其中部分城市将提前实施，由此导致公司部分产品生命周期缩短。鉴于公司决定将不再开发国六标准的 M3 产品，公司将涉及 M3 产品的相关资产如模夹检具及非专利技术认定为资产组，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减值测试，并计提减值；

b. 因公司实施品类战略，须聚焦并断舍离部分产品，以及因市场环境变化、国家对新能源技术要求的进一步提高、新能源汽车更新换代速度加快，公司决定停产 M2、M8、微车及短续航里程的纯电动汽车等产品，并将该停产产品的相关资产如模夹检具、到货结算的库存原材料等按废品处置价值进行减值测试，涉及的非专利技术按资产可收回金额为零计提减值；

c. 因消费者偏好改变，市价大幅下跌，以及成本上升等而造成库存的整车、配件等资产，按未来现金流量现值进行减值测试，计提减值；

d. 因一汽海马产品战略转移，原工厂产能剩余，同时因设备技术落后等原因，导致部分设备闲置，按废品处置价值进行减值测试，并计提减值。

基于以上原因，2017 年公司对存在减值迹象的部分存货、固定资产、在建工程、无形资产等计提了资产减值准备，共计 5.25 亿元。具体明细如下：

单位：元

项目	减值资产账面价值	资产可收回金额	计提减值金额	减值迹象
1. 存货跌价准备	480,758,921.71	334,130,623.76	146,628,297.95	
其中：原材料	77,720,961.72	15,205,209.49	62,515,752.23	因车型停产等导致零部件不再使用
库存商品	403,037,959.99	318,925,414.27	84,112,545.72	因成本上升、市场零售价下跌造成库存的整车、配件等资产减值。
2. 固定资产减值准备	326,373,245.09	58,866,520.67	267,506,724.42	
其中：M3 模夹检具	78,569,846.97	37,344,701.96	41,225,145.01	不满足法规要求，生命周期缩短
M2、M8、微车及短续航里程纯电动汽车等模夹检具	238,389,193.44	20,255,747.28	218,133,446.16	车型停产
闲置设备	8,617,854.28	1,167,671.43	7,450,182.85	因生产安排或设备技术落后等原因，导致部分设备闲置
闲置房屋建筑物	796,350.40	98,400.00	697,950.40	闲置
3. 在建工程减值准备	819,963.13	101,390.48	718,572.65	
其中：470 发动机模具	762,698.16	98,717.40	663,980.76	因匹配车型停产且对外销售较少导致减值
短续航里程纯电动汽车检具	57,264.97	2,673.08	54,591.89	车型停产
4. 无形资产减值准备	121,143,812.42	11,257,145.20	109,886,667.22	
其中：470 发动机非专利技术	16,979,670.57	4,054,359.48	12,925,311.09	因匹配车型停产且对外销售较少导致减值
M3 非专利技术	14,213,885.45	7,202,785.72	7,011,099.73	不满足法规要求，生命周期缩短
M2、M8、微车及短续航里程纯电动汽车等非专利技术	8,990,256.40		8,990,256.40	车型停产
合 计	929,095,942.35	404,355,680.11	524,740,262.24	

B. 2018 年资产减值测算过程及结果

a. 2017 年，因国六排放标准实施影响，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，并计提减值。2018 年，鉴于 M3 车型产品主要销售市场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，故预计 M3 产品至 2019 年 7 月 1

日停售并调整停售前预计产销量。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。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；

b. 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，相关车型予以逐步停产；公司将涉及上述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. 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降的 @1、@3 等纯电动汽车产品予以停产。公司将该停产产品的涉及资产如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收回金额为零计提减值；

d. 因消费者偏好改变，市价大幅下跌，以及成本上升等而造成库存的整车等资产，按未来现金流量现值进行减值测试，计提减值；

e. 因生产经营安排使产能剩余，同时因设备技术落后等原因，导致部分设备闲置，按废品处置价值进行减值测试，并计提减值。

基于以上原因，2018 年公司对存在减值迹象的部分存货、固定资产、在建工程、无形资产等计提了资产减值准备，共计 11.33 亿元。具体明细如下：

单位：元

项目	减值资产账面价值	资产可收回金额	计提减值金额	减值迹象
1. 存货跌价准备	581,711,743.86	260,920,967.71	320,790,776.15	
其中：原材料及在途物资	280,712,549.27	53,283,209.08	227,429,340.19	因车型停产等导致零部件不再使用
库存商品	300,999,194.59	207,637,758.63	93,361,435.96	因成本上升、市场零售价下跌造成库存的整车减值。
2. 固定资产减值准备	397,193,352.34	34,315,337.31	362,878,015.03	
其中：M3 模夹检具	31,986,794.80	6,513,311.98	25,473,482.82	不满足法规要求，实际销量低于预

				期, 生命周期进一步缩短
470、NG115 发动机模具	1, 015, 258. 18	116, 867. 49	898, 390. 69	因匹配车型停产且外销实际销量很小低于预期导致进一步减值
M6、S5Y、F7、F5 等停产车型模夹检具	336, 071, 130. 25	25, 186, 154. 95	310, 884, 975. 30	车型逐步停产
停产纯电动汽车模夹检具	15, 103, 838. 60	1, 060, 942. 59	14, 042, 896. 01	车型停产
其他闲置资产	13, 016, 330. 51	1438, 060. 30	11, 578, 270. 21	闲置
3. 在建工程减值准备	2, 911, 119. 75	27, 834. 07	2, 883, 285. 68	
4. 无形资产减值准备	447, 413, 430. 61	1310, 988. 18	446, 102, 442. 43	
其中: M3 非专利技术	1, 793, 595. 41	112, 084. 27	1, 681, 511. 14	不满足法规要求, 实际销量低于预期, 生命周期进一步缩短
470、NG115 发动机非专利技术	4, 087, 301. 21	57, 337. 8	4, 029, 963. 53	因匹配车型停产且外销实际销量很小低于预期导致进一步减值
M6、S5Y、F7、F5 等停产车型非专利技术	409, 469, 369. 11	1, 141, 566. 23	408, 327, 802. 88	车型逐步停产
停产纯电动汽车非专利技术	32, 063, 164. 88		32, 063, 164. 88	车型停产
合 计	1, 429, 229, 646. 56	296, 575, 127. 27	1, 132, 654, 519. 29	

③ 报告期资产减值测算情况

A. 2019 年, 汽车行业消费低迷, 公司产销量同比大幅下滑, 公司决定将 M3、M6 等车型予以停产, 同时与之匹配的 NG115、NG116、TG115 发动机等也一并停产。据此:

a. 原预计 2019 年生产上述停产车型用的原材料不再使用, 公司对该部分库存原材料进一步计提跌价准备。

b. 公司将涉及上述停产车型的相关资产, 如模夹检具按废品处置价值计提减值, 涉及产品及发动机的非专利技术按资产可收回金额为零计提减值。

B. 因市价大幅下跌, 以及产量下降致成本上升等而造成库存整车等资产存在减值迹象, 按未来现金流量现值进行减值测试, 计提减值。

C. 因生产经营安排使产能剩余, 同时因设备技术落后等原因, 导致部分设备闲置, 按废品处置价值进行减值测试, 并计提减值。

基于以上原因，2019 年公司对存在减值迹象的部分存货、固定资产、无形资产等计提了资产减值准备，具体明细如下：

单位：元

项目	减值资产账面价值	资产可收回金额	计提减值金额	减值迹象
1. 存货跌价准备	122,312,930.29	62,625,292.94	59,687,637.35	
其中：原材料	73,175,096.19	22,305,979.23	50,869,116.96	因车型停产等导致配套整车、发动机零部件不再使用，按未来现金流量现值测算可收回金额
库存商品	49,137,834.10	40,319,313.71	8,818,520.39	因成本上升以及促销造成库存整车减值，按照未来现金流量现值测算可收回金额
2. 固定资产减值准备	33,790,809.81	4,098,939.14	29,691,870.67	
其中：M3、M6 等停产车型模夹检具	21,527,216.41	2,891,587.43	18,635,628.98	因车型停产，按未来现金流量现值测算可收回金额
TG115 发动机模具	66,653.89	1,536.29	65,117.60	因匹配车型停产，按未来现金流量现值测算可收回金额
其他闲置资产	12,196,939.51	1,205,815.42	10,991,124.09	因经营生产安排或设备技术落后等原因，导致资产闲置减值，按未来现金流量现值及废品处置价格测算可收回金额
3. 无形资产减值准备	27,149,053.25		27,149,053.25	
其中：M6 非专利技术	228,313.19		228,313.19	车型停产
NG115、NG116、TG115 发动机等非专利技术	26,920,740.06		26,920,740.06	匹配车型停产
合 计	183,252,793.35	66,724,232.08	116,528,561.27	

④ 关于报告期及以前年度资产减值损失计提合理性的说明

A. 关于报告期各类资产减值损失计提是否充分的说明

公司于 2016 年开启品类战略的相关研究工作，于 2017 年启动实施品类战略，以“收缩聚焦断舍离、细分市场前三甲”为宗旨，以品类战略为核心，力争实现转型升级。经过近三年的优化，公司品类战略逐渐清晰，郑州基地聚焦 8 万级 SUV 品类，定位“强动力”差异化心智；海口基地聚焦 7 座多功能家庭轿车品类，定位二胎 7 座车心智；新能源汽车聚焦长续航电动汽车品类，定位长续航与智能网联心智。

本报告期，公司已将非主导产品逐步放弃，产品聚焦逐步凸显。报告期公司保留的在研产品及在销产品，均符合公司品类战略，属于公司战略产品，与公司强动力、7 座多功能家庭轿车、长续航及智能网联等心智方向相匹配，与汽车行业个性化、电动化、节能化的发展趋势相吻

合，相关资产均不存在减值迹象。

与此同时，公司于报告期内进一步收缩聚焦，对存在减值迹象的非战略产品相关资产以及其他闲置资产充分计提了资产减值损失；克服重重困难，追回大额应收账款，进而有效降低应收账款坏账准备；采取有效措施，推动整车产销平衡管理，并适度控制整车库销比，报告期末整车及相关零部件库存趋于合理安全范围。

基于上述情况，得益于品类聚焦的成果，报告期公司计提的资产减值损失是充分的。

B. 关于以前年度计提的资产减值损失是否准确及是否存在跨期调节利润情况的说明

品类战略的执行需要经历从研讨、判断、取舍到实施的完整过程。在此过程中，为少走战略弯路、减轻决策阵痛，公司必须定期对旗下各款车型的后续开发潜力、未来市场走势及核心产品要义做出判断与取舍。

据此，2017 年，公司根据当时产品的市场表现，对产销量小、利润率低的车型（H11、H13、M2、M8、传统动力微车等）予以停产，并对有市场份额但非主导品类的 M3 车型果断放弃升级国六排放标准相关开发，根据预计销量逐步停产；2018 年，公司对 M6、S5Y、F7、F5 等车型予以逐步停产，同时根据市场变化及时调整对 M3 车型的未来预计销量并逐步停产。相应地，公司在 2017 年和 2018 年，分别对当期停产产品涉及的相关资产计提了相应的资产减值损失。

基于公司 2017、2018 年度经营中的断舍离，至 2019 年，公司品类战略渐入正轨，非主导产品逐步放弃、产品聚焦逐步凸显，公司在研、在售产品均已匹配公司品类战略心智定位，并符合汽车行业未来发展趋势。产品结构的成功调整，为公司经营发展打下了坚实基础。

综上，公司以前年度计提的资产减值损失，系根据企业会计准则、公司财务制度、资产当期及预期使用状况充分准确计提的，不存在跨期调节利润的情况。

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

① 针对应收账款坏账损失，我们实施了以下程序进行核查

a. 对公司应收账款坏账准备计提相关的内部控制进行了解，测试其内部控制执行情况。

b. 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。

c. 对海外合作商客户 2019 年度的销售回款逐笔进行核实，确保回款真实准确。

d. 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。

e. 对坏账准备计提进行复算，确定其计提的准确性。

② 针对存货跌价准备，我们实施了以下程序进行核查

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的有效性；

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：

— 结合汽车行业政策、公司的生产经营规划，市场需求变化、政策变化等因素，复核管理层选用的可变现净值计算方案的合理性。

— 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变化情况以及会计处理的正确性。

e. 复核财务报表中对于存货跌价准备的披露。

③ 针对长期资产减值,我们实施了以下程序进行核查

a. 评估及测试与长期资产相关的内部控制的设计及执行的有效性,包括关键假设的采用及减值计提金额的复核及审批。

b. 对固定资产进行抽盘,检查固定资产的状况、了解其本年度的使用情况。

c. 获取管理层对于减值资产范围的认定材料,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、评估公司做出相关管理经营调整的真实意图;检查管理层评估固定资产、无形资产、在建工程减值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形势一致。

e. 评估管理层对用于计算固定资产、无形资产、在建工程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、在建工程的减值测试表,重新计算复核其计算金额的准确性。

基于上述审计程序,就财务报表整体公允反映而言,公司的各项资产减值的认定和会计处理在所有重大方面均符合《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。

9. 你公司应付票据期末余额为 11.43 亿元，较期初余额上升 163.33%，请结合你公司报告期业务模式和结算模式的变化情况，说明应付票据余额上升的原因及合理性。请你公司向本部报备前五大应付票据对象的名称及具体金额等情况。

回复：

2019 年，中国汽车行业整体运行面临较大压力，加之公司品类战略进入攻坚阶段、产品聚焦效果也尚未完全体现，内外不利因素叠加，造成公司报告期内汽车产销量未达成年初目标。面对严峻的市场形势，公司在现有业务模式及结算模式不变的情况下，借助银行授信敞口，向银行存入约定的承兑汇票保证金，并根据合同条款或双方约定开具不同期限的银行承兑汇票。此举可有效延缓资金直接支出、降低财务成本，提高公司营运资金周转效率。报告期末，公司应付账款减少 7.44 亿元，应付票据增加 7.09 亿元，货币资金增加 7.49 亿元。因此，公司应付票据余额上升是合理的。

10. “研发投入”项目显示，你公司报告期研发投入资本化的金额为 5.66 亿元，研发投入资本化率为 83.33%，同比上升 26.20 个百分点。

（1）请你公司结合报告期研发项目的具体情况，分析说明研发投入资本化率变动的原因及合理性。

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. 产品研发项目。8S-6AT 车型，按期通过工程调试、生产调试及

初期流动阶段，于 2019 年 6 月 SOP；8S-7DCT 车型，整车性能基本达标，NVH、驾驶性正在进一步优化；8S 小改项目，已完成效果图设计，正在制作油泥模型及策划项目 QCD 达成方案；6P 项目，如期通过工程调试阶段，并完成第四轮道路可靠性验证；7X 项目 1.5T3 车型，通过生产调试阶段，进入初期流动管理；7X 项目 1.6GT 车型，完成工程设计，通过产品和工艺验证阶段。

B. 动力总成研发项目。1.6T GDI 发动机如期顺利量产；7DCT 项目，搭载 SG00 项目完成 B 样机考核并通过工程调试阶段，完成 TCU 软件“三高”标定；混动总成，完成 B 样机考核，通过工程调试阶段，完成全功能的 HCU/TCU/BMS 软件开发、测试、标定工作；1.5GT350bar 直喷增压发动机项目，完成燃烧开发、台架标定以及双流道增压器性能摸底。

C. 技术平台研发项目。智能网联平台语音识别率与 8S 车联网激活率大幅提升，7X 实现车家互联功能；自动驾驶平台已实现车位识别准确率达 98%以上；可变电动平台完成第二轮可靠性路试验证，完成铝车身及其连接工艺落地，实现“感应上电、怀挡、隐藏式门拉手、FOTA 升级、智能充放电”五项创新技术；三电平台完成电池包平台化设计，完成三合一高度集成电机系统的匹配，NEDC 效率达 90%以上，完成第 4 代 VCU 的硬件平台验证及控制策略制定。

② 研发投入资本化率变动的原因

2019 年，公司落地实施品类战略，对资源和产品进行进一步聚焦，集中研发资源开发公司战略产品，如 8S、7X、6P 等项目。同时，逐步减少对非战略产品的延伸拓展研发投入，如相较于以前年度，公司减少了 M3、M6、福美来系列五座等产品的商业化改造研究等。部分以前年度作为课题研究的前瞻性技术，如智能网联、自动驾驶等研究，也

随着公司战略项目如 8S、7X 等项目的运用而逐步转为在战略产品上进行正式开发，从而表现为费用化投入减少。与此同时，为应对行业下行、产销下滑的不利局面，公司大力缩减各项不必要开支。受上述情况影响，公司在报告期内研发投入大幅压缩，全年研发投入 6.79 亿元，相比 2018 年减少 2.69 亿元；研发投入资本化金额为 5.66 亿元，研发投入资本化率为 83.33%，同比上升 26.20 个百分点。

综上，2019 年公司研发投入资本化率变动，主要是基于公司品类战略落地要求及项目开发进度要求所致，相关变动与企业经营情况相符，相关变动是合理的。

(2)请分项目说明研发投入资本化的时点、条件、项目进度(是否达到资本化时点)、确认资本化金额的依据、是否符合你公司资本化政策及企业会计准则相关规定。

请会计师核查并发表明确意见。

回复：

依据 A：《海马汽车股份有限公司会计制度》第八十二条规定，“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)在进行商业性生产或使用前，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，且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。”

依据 B：《海马汽车股份有限公司会计制度》第八十三条规定，“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。

2019 年度，公司研发投入 6.79 亿元，资本化金额为 5.66 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：

单位：万元

项目名称	资本化时点	资本化条件的判断依据	项目进度	资本化金额
汽车开发项目				37,211.13
SG00（8S）	2017 年 3 月	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	2019 年 7 月已上市	13,339.91
VF00（7X）	2017 年 8 月		进入初期流动管理	16,929.48
E1	2017 年 9 月		2019 年 6 月已上市	913.52
EN00	2018 年 12 月		通过概念设计阶段	5,283.54
MA04-ME100 高压版	2019 年 5 月		完成 ET1 样车试制	640.70
SG01（8S 小改）	2019 年 10 月		制作油泥模型及策划项目	103.98

			QCD 达成方案	
发动机开发项目				13,607.28
1.6TGDI	2014 年 8 月		2019 年 6 月匹配 SG00 车型上市	546.83
混动项目	2016 年 10 月		通过工程调试阶段	12,539.45
474Q-T3 系列	2017 年 7 月		达到量产状态，正与整车进行匹配试验	521.00
变速器开发项目				5,750.27
7DCT	2015 年 7 月		达到量产状态，正与整车进行匹配试验	5,750.27
合计				56,568.68

根据企业会计准则和公司会计政策，公司汽车开发项目 SG00、E1 等于 2019 年陆续实现产品上市销售，公司发动机项目 1.6TGDI 匹配车型亦于 2019 年实现上市销售，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。

除上述项目外，其他研发项目的目标均已设定，并完成设立项目章程，处于开发阶段，尚未实现产品销售，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。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经营情况与研发实际。

立信会计师事务所核查后发表如下意见：

针对研发投入，我们实施了以下程序进行检查：

- ① 检查与账面研发支出相关项目的立项文件、项目章程等与立项相关的资料，确认研发项目的存在。
- ② 检查研发支出各项目的相关合同、凭证、对合同进行查验及测算，确认其发生的真实性、合理性、准确性。
- ③ 对研发人员进行访谈，了解各项目的研发战略意图及研发进度，

分析公司研发项目存在的合理性。

④ 对研发项目的过门记录、验收节点进行检查，以确认研发进度发生的真实性。

⑤ 对本期转入无形资产的研发项目，检查其最终的过门记录，相关会议记录、上市记录、转入无形资产后的使用情况等确认其转入无形资产的金额、时间的合理性。

⑥ 对本期费用化的研发支出，已终止研发的检查其终止研发相关的会议纪要、文件，已研发成功转入无形资产后发生的后续支出，检查后续支出的必要性及合理性，其以确认研发支出费用化的合理性。

基于上述审计程序，就财务报表整体公允反映而言，公司的研发支出确认资本化时点、金额的依据及的与其相关会计处理所有重大方面均符合《企业会计准则第 6 号——无形资产》的相关规定。

11. 你公司在建工程期末余额较期初下降 46.20%，主要系项目验收转固所致，请补充列示报告期在建工程转入固定资产的具体金额，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。请会计师核查在建工程转入固定资产的会计处理是否合规，金额是否准确。

回复：

① 在建工程转入固定资产的依据

公司根据企业会计准则相关条款及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。

同时，对于未办理竣工决算但符合转固条件的在建工程，按照工程项目相关的合同金额及其发生的相关税费等估计其价值确定转固金额，在办理竣工决算后再按实际成本调整原来的暂估价值，但不调整原已计提的折旧额。

② 报告期在建工程转入固定资产的相关情况

报告期公司在建工程转入固定资产的项目，主要为整车生产线项目（本年度达到可使用状态并投入使用）。相关情况如下：

单位：万元

项 目	转固金额
A. SG00 项目生产线设备	14,682.36
B. 1.6TGDI 生产线设备	1,025.37
C. 7DCT 变速器项目部分生产线设备	8,741.93
C. 7DCT 变速器项目厂房及附属设施	9,302.56
D. 试验中心设备	6,775.47
E. 新能源汽车生产线设备	3,770.05
F. 郑州第三工厂土建决算新增	250.50
G. 生产线改造、办公等项目	5,212.76

其中，在建工程转入固定资产的金额为 485,387,241.58 元，转入无形资产的金额为 12,222,764.77 元，合计转固金额为 497,610,006.35 元。分类情况如下：

单位：万元

序号	在建工程转入项目	转入金额
1	固定资产-房屋建筑物	9,142.98
2	固定资产-机器设备	3,3577.44
3	固定资产-运输工具	102.65
4	固定资产-其他设备	5,715.65
5	无形资产-软件	1,222.28
	合 计	49,761.00

A. 公司 SG00 车型于 2019 年 7 月正式上市销售，SG00 车型专用模夹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 1.47 亿元。

B. 公司 1.6TGDI 发动机项目已达到量产条件，匹配车型于 2019 年 7 月正式上市销售，相关生产线和生产设备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 0.10 亿元。

C. 公司 7DCT 变速器项目已达到量产状态，其匹配车型整车性能基本达标，NVH、驾驶性正在进一步优化，处于优化验证阶段。故其厂房及附属设施、生产线及生产设备已陆续具备生产条件，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 1.75 亿元，转入无形资产 0.05 亿元。

D. 公司不断完善研发与验证能力，根据国家发展改革委发布《关于发布 2019 年（第 26 批）新认定及全部国家企业技术中心名单的通知》（发改高技[2019]2033 号），公司成功获得国家企业技术中心认定。公司动力试验中心大楼及其相关试验设备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 0.67 亿元，转入无形资产 0.01 亿元。

E. 公司新能源汽车 E1 车型于 2019 年 6 月上市销售，其专用模夹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 0.38 亿元。

F. 已于 2018 年年底转固的郑州第三工厂项目，因部分土建竣工决算，新增固定资产原值 0.03 亿元。

G. 生产线改造、办公等项目，主要为公司因新增产品量产，为提高产品质量以及提高办公效率而购买的设备、软件等，在安装调试运行完成后，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 0.45 亿元，转入无形资产 0.07 亿元。

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:

针对在建工程转固,我们实施了以下程序进行检查:

- ① 了解并测试公司与固定资产、在建工程相关的内部控制。
- ② 检查公司与固定资产、在建工程相关的合同、发票、付款单据、记账凭证、验收记录等确认固定资产、在建工程存在及发生的合理性。
- ③ 对本期转固的在建工程,核实其转固申请表、验收单、实际使用时间等重要转固资料,确定其转固时间及转固金额的合理性。
- ④ 对固定资产进行盘点,对在建工程进行实地查验,确认其存在、权利及义务。

基于上述审计程序,就财务报表整体公允反映而言,公司在建工程转入固定资产的会计处理在所有重大方面均符合《企业会计准则第3号—固定资产》的相关规定。

12. 你公司短期借款期末余额为 4.7 亿元,较期初增加 44.48%,主要系向银行借款增加所致,你公司货币资金期末余额 13.06 亿元,较期初增加 122.64%。请你公司说明在货币资金较为充裕的情况下,新增债务融资的原因、用途及商业考量,是否显著增加你公司的财务负担。

回复:

① 公司债务融资情况

A. 债务融资分类

单位：元

分类项目	期末余额	期初余额	增减比例
银行借款	470,000,000.00	245,000,000.00	91.84%
信用证贴现		80,304,178.86	-100%
合计	470,000,000.00	325,304,178.86	44.48%

B. 2019 年度债务融资余额情况

单位：元

序号	融资项目	融资金额	融资期限	备注
1	流资贷款	45,000,000.00	10 个月	
2	流资贷款	75,000,000.00	12 个月	
3	流资贷款	150,000,000.00	12 个月	
4	流资贷款	200,000,000.00	12 个月	

② 关于新增债务融资原因、用途及商业考量的说明

A. 基于公司经营的考虑

2019 年以来，国内经济下行压力逐步加大，中国汽车行业发展趋势亦不容乐观。在此背景下，公司品类战略实施进入攻坚阶段，新产品与新技术研发需要持续投入的同时，战略新产品销量须逐步攀升，营销新模式见效亦需要经过一定的沉淀与积累。因此，公司通过开展适当债务融资，准备相对充足的资金以应对未来经营需要，具有其合理性。

B. 基于资金流入情况的考虑

2019 年末，公司货币资金余额为 13.60 亿元，较期初增加 7.49 亿元，增长 122.64%。报告期内资金增长主要因公司处置子公司股权等收到的货币资金所致，此类业务不具有可持续性。因此，为保证公司现金流持续健康、稳定，公司在控制合理财务成本的前提下保持适度财务杠杆具有其合理性。

C. 基于货币资金配置时点的考虑

2019 年度，公司新增债务融资分别发生于 4 月（取得银行贷款 2.7 亿元）、11 月（取得银行贷款 2 亿元）；公司处置子公司股权分别发生于 7 月（处置河南海马物业服务有限公司股权款收到 1.16 亿元）、

10 月（处置上海海马汽车研发有限公司股权款收到 4.84 亿元）、12 月（处置上海海马汽车研发有限公司股权款收到 3.25 亿元）。因此，公司债务融资与股权处置的回款时点存在交叉与错位。在相关事项及回款未最终确认前，公司为保证资金的充足而进行适当债务融资准备，具有其合理性。

综上，公司新增债务融资系根据公司经营情况的合理判断而作出，公司新增债务融资资金将主要用于公司流动资金等需求。

③ 关于新增债务融资是否显著增加公司财务负担的说明

报告期末，公司债务融资合计 4.7 亿元，负债总额为 50.07 亿元，资产总额为 107.29 亿元，资产负债率为 46.67%，财务杠杆比例处于相对低位水平。同时，公司债务融资综合成本不高于 5.5%，年融资成本约 2500 万元，相比公司经营规模亦处于相对安全水平。因此，新增债务融资并未显著增加公司财务负担。

13. 关于预计负债，请你公司补充说明：

（1）你公司预计负债-产品质量保证期末余额为 5,327.92 万元，较期初下降 41.65%，请说明产品质量保证的构成情况、确认依据及计算过程，报告期计提产品质量保证的会计处理过程和报表列示项目。

回复：

报告期内，公司计提的“预计负债-产品质量保证”期末余额为 5,327.92 万元，较期初 9,130.29 万元下降 41.65%，主要是由于报告期末处于产品质量保证期内的公司产品市场保有量较期初减少所致。现就相关事项说明如下：

① 产品质量保证金的构成及确认依据

公司预计负债-产品质量保证，是公司根据国家汽车三包相关政策、公司与国外经销商约定承担的售后理赔范围以及公司公布的售后政策、公司历史经验估计等，计提的公司生产销售的整车及成套 KD 可能发生的产品质量保证金额。此外，A. 由公司控股子公司一汽海马汽车有限公司（以下简称一汽海马）生产的整车，通过合营企业海南一汽海马汽车销售有限公司（以下简称一汽海马销售）对国内销售，此部分整车预计可能发生的产品质量保证金额由合营企业一汽海马销售承担；B. 由公司全资子公司海马汽车有限公司生产的新能源 SUV 产品，通过公司新能源 SUV 产品总经销商对国内销售，此部分整车预计可能发生的产品质量保证金额由公司新能源 SUV 产品总经销商承担。因此，公司账面体现的预计负债-产品质量保证主要为估计的海马汽车有限公司生产的整车（不含新能源 SUV 产品）及海马新能源汽车有限公司生产的整车、一汽海马出口的整车以及成套 KD 件可能发生的产品质量保证金额。公司计提产品质量保证金的产品主要为 8S、S5、S7 等整车及其出口成套 KD 件。

② 产品质量保证金的具体构成情况及计算过程

公司产品质量保证金由售后三包理赔、车辆保养费（首次保养）、新车交付检查（PDI）费三部分构成，其计提过程如下：

A. 售后三包理赔：公司根据保养手册，对处于保修期内的车辆发生故障具有理赔义务。当处于保修期内的车辆发生由于公司的责任所产生的理赔需求时，其发生的理赔费用由公司承担。其估计金额为： Σ （历史经验计算的单台单月理赔金额*单车预计剩余理赔期间）。

B. 首次保养：首次保养为公司依据保养手册，对终端客户提供购车后的首次保养所发生的费用，该部分费用为公司承担。其估计金额为：

Σ （单一车型最近三个月的销售量 $\times$ 单一车型的首次保养金额）。

C. 新车交付检查（PDI）费：公司在将新车交付经销商时，经销商需要对交付车辆进行检查所发生的费用。其估计金额为：预计需要进行 PDI 检测的车辆数量 $\times$ 单台 PDI 检测费用。

报告期末，公司产品质量保证余额构成如下表：

单位：元

预计负债-产品质量保证	经测算应有余额
售后理赔	51,415,660.51
保养	1,491,663.72
PDI 检测	371,862.35
合计	53,279,186.58

③ 产品质量保证的会计处理过程和报表列示项目

根据上述确认依据及计算方法，公司每月末对产品质量保证金进行测算，并比照测算结果与账面预计负债-产品质量保证余额进行比较，将差额金额予以计提：

借：销售费用-理赔及保养

贷：预计负债-产品质量保证

当实际发生时，

借：预计负债-产品质量保证

应交税费-应交增值税/进项税额

贷：应付账款（或银行存款）

报告期公司根据历史数据测算得出的产品质量保证金余额在“预计负债-产品质量保证”列示，报告期累计计提的产品质量保证金在“销售费用-理赔及保养”列示。

（2）请结合相关诉讼情况，说明计提预计负债的金额、计算过程及判断依据。

回复：

公司因未决诉讼计提的预计负债,是基于公司控股子公司一汽海马与某供应商产生的合同纠纷。2019 年第三季度,该供应商起诉并申请法院保全冻结一汽海马账户资金 7,891,442.81 元。该案于 2020 年 3 月 2 日经海口市龙华区人民法院一审判决一汽海马承担相关费用共计 6,229,185.25 元。一汽海马已于 2020 年 3 月 27 日提起上诉,该案最终结果仍具不确定性。

报告期末,公司对该供应商应付账款余额为 2,642,115.25 元。公司根据原合同金额 6,907,000.00 元与账面应付账款差额计提 4,264,884.75 元。考虑一汽海马已提起上诉,二审判决结果具有不确定性,故将差额部分计入“预计负债”科目。

(3) 请说明预计开票信用损失的构成情况、确认依据及计算过程。

回复：

预计开票信用损失,是公司控股子公司海马财务有限公司针对对外开具的由其承兑的电子银行承兑汇票计提的预期信用损失余额。

海马财务有限公司开具的银行承兑汇票具有担保性质,一旦出票人未能按期兑付时,海马财务有限公司需无条件及时兑付,所以需要针对开票的风险敞口确认预期信用损失。海马财务有限公司根据各出票人的信用风险计提预期信用损失,从而确认损失准备。预期信用损失计算公式为:

$$\text{预期信用损失} = \text{违约概率} \times \text{违约损失率} \times \text{违约风险敞口}$$

违约概率,是指债务人在未来 12 个月或在整个债务剩余存续期,无法履行其偿付义务的可能性。违约概率计算时,将以内部模型结果为基础进行调整,并加入前瞻性信息,以反映当前宏观经济环境下的债务人时点违约概率。**违约损失率**,是指违约发生时风险敞口损失的百分比。

具体计算时,根据业务产品以及担保品等因素的不同,违约损失率也有所不同。**违约风险敞口**,是指在违约发生时,海马财务有限公司应被偿付的金额。

本报告期末,海马财务有限公司对外开具的出票人为非公司合并范围内单位的未到期银行承兑汇票余额为 55,147,751.45 元,出票人在海马财务有限公司为开具汇票存放的保证金为 24,045,504.48 元,剩余违约风险敞口为 31,102,246.97 元。海马财务有限公司根据其信用情况及历史经验,确定违约概率为 1%,违约损失率为 100%,故计提预期信用损失准备 311,022.47 元。

立信会计师事务所核查后发表如下意见:

针对预计负债,我们实施了以下程序进行检查:

① 了解并测试公司预计负债相关的内部控制。

② 向银行询证是否存在担保事项。

③ 对已涉诉并判决的负债,取得并审阅相关法律判决书;对已涉诉未判决的负债,获取被审计单位法律顾问的意见书。

④ 对计提的三包费用,我们获取企业的三包政策,依据三包政策,重新计算三包费用,复核其计提金额的充分性、准确性。

⑤ 评价管理层估计的预期信用损失是否适当,重新计算开票信用损失,复核其计提金额的充分性、准确性。

⑥ 检查预计负债的估计是否合理,会计处理是否正确。

基于上述审计程序,就财务报表整体公允反映而言,公司预计负债会计处理在所有重大方面均符合《企业会计准则第 13 号——或有事项》的相关规定。

14. 你公司因 2017 年、2018 年连续两个会计年度经审计的净利润为负值，公司股票被实施退市风险警示处理，2018 年度经审计净利润实现扭亏为盈。请你公司认真自查，是否存在其他应实施退市风险警示处理和其他风险警示处理的情形。

回复：

① 自查依据

依据 A：《深圳证券交易所股票上市规则》第 13.2.1 条的规定，上市公司出现下列情形之一的，本所有权对其股票交易实行退市风险警示：

（一）最近两个会计年度经审计的净利润连续为负值或者因追溯重述导致最近两个会计年度净利润连续为负值；

（二）最近一个会计年度经审计的期末净资产为负值或者因追溯重述导致最近一个会计年度期末净资产为负值；

（三）最近一个会计年度经审计的营业收入低于一千万元或者因追溯重述导致最近一个会计年度营业收入低于一千万元；

（四）最近一个会计年度的财务会计报告被出具无法表示意见或者否定意见的审计报告；

（五）因财务会计报告存在重大会计差错或者虚假记载，被中国证监会责令改正但未在规定期限内改正，且公司股票已停牌两个月；

（六）未在法定期限内披露年度报告或者半年度报告，且公司股票已停牌两个月；

（七）构成欺诈发行强制退市情形；

（八）构成重大信息披露违法等强制退市情形；

（九）构成五大安全领域的重大违法强制退市情形；

（十）出现本规则第 12.11 条、第 12.12 条规定的股权分布不再具备上市条件的情形，公司披露的解决方案存在重大不确定性，或者在规定期限内未披露解决方案，或者在披露可行的解决方案后一个月内未实施完成；

（十一）法院依法受理公司重整、和解或者破产清算申请；

（十二）出现可能导致公司被依法强制解散的情形；

（十三）本所认定的其他存在退市风险的情形。

依据 B：《深圳证券交易所股票上市规则》第 13.2.11 条的规定，上市公司股票交易被实行退市风险警示后，首个会计年度审计结果表明本规则第 13.2.1 条第（一）项至第（四）项规定情形已消除的，公司可以向本所申请对其股票交易撤销退市风险警示。

依据 C：《深圳证券交易所股票上市规则》第 13.3.1 条的规定，上市公司出现下列情形之一的，本所有权对其股票交易实行其他风险警示：

（一）公司生产经营活动受到严重影响且预计在三个月以内不能恢复正常；

（二）公司主要银行账号被冻结；

（三）公司董事会无法正常召开会议并形成董事会决议；

（四）公司向控股股东或者其关联人提供资金或者违反规定程序对外提供担保且情形严重的；

（五）本所认定的其他情形。

② 自查结论

因公司 2017 年、2018 年连续两个会计年度经审计的净利润为负值，

根据《深圳证券交易所股票上市规则》第 13.2.1 条第（一）款相关规定，公司股票于 2019 年 4 月 24 日起被实施退市风险警示处理。证券简称由“海马汽车”变更为“*ST 海马”，股票代码仍为“000572”，股票交易的日涨跌幅限制为 5%。

2020 年 3 月 31 日，公司披露了 2019 年年度报告。年报显示，公司 2019 年实现营业收入 46.91 亿元，归属于上市公司股东的净利润为 0.85 亿元，归属于上市公司股东的净资产为 49.21 亿元。公司年度审计机构立信会计师事务所（特殊普通合伙）对公司 2019 年年报相关数据进行了审计并出具了标准无保留意见的 2019 年度审计报告（信会师报字[2020]第 ZA10468 号）。因此，公司已消除《深圳证券交易所股票上市规则》第 13.2.1 条第（一）至（四）规定的情形。

经自查，公司目前生产经营活动正常，主要银行账号没有被冻结，公司董事会能够正常召开并形成决议，公司没有向控股股东或者关联人提供资金或者违反规定程序对外提供担保，不存在《深圳证券交易所股票上市规则》第 13.2.1 条规定的其他应实行退市风险警示的情形，亦不存在《深圳证券交易所股票上市规则》第 13.3.1 条第（一）至（四）规定的应实行其他风险警示的情形。公司 2019 年和 2020 年一季度归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润分别为 -730,583,617.03 元和 -120,428,807.99 元，目前公司主营业务盈利能力较弱，敬请投资者注意投资风险。

特此公告

海马汽车股份有限公司董事会

2020 年 6 月 18 日