（上接B063版）

2.按信用风险特征组合计提坏账准备的应收款项

组合名称	按组合计提坏账准备的计提方法
组合1:账龄分析组合(政府补贴款)	账龄分析法。
组合2:账龄分析组合	账龄分析法。
组合3:合并范围内关联方组合(合并范围内的母子公司之间、子公司之间的应收款项)	其他方法--不提坏账。

组合中,采用账龄分析法计提坏账准备的情况如下:

账龄	应收账款组合1计提比例(%)	应收账款组合2计提比例(%)
1年以内(含1年)		5.00
1-2年(含2年)		10.00
2-3年(含3年)	10.00	20.00
3-4年(含4年)	30.00	40.00
4-5年(含5年)	50.00	75.00
5年以上	100.00	100.00

3.单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收款项

项目	内容
单项计提坏账准备的理由	对单项金额不重大但已有客观证据表明其发生了减值的应收款项,按账龄分析法计提的坏账准备不能反映实际情况。
坏账准备的计提方法	本公司单独进行减值测试,根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额,确认减值损失,并据此计提相应的坏账准备。

本公司信用风险组合主要分为销售商品等形成的应收客户款项和销售新能源车形成新能源车补贴款。销售商品形成的应收账款对象主要为汽车经销商及配件主机厂,销售新能源车形成的补贴款应收对象主要为各地财政局,两者的信用风险不同,故本公司将其划分为两个不同的应收账款账龄组合,按照不同的坏账比例计提坏账。

本公司在制定组合1应收账款坏账政策的会计估计时,结合历史经验,考虑到应收新能源补贴款受到审批效率和财政资金的影响,回收期间一般在2年以内,超过2年的应收补贴款可能存在补贴申请不符合国家政策的相关要求而被驳回的可能性,且时间越长,不能收回的风险越高,故坏账比例在不断升高。2017年年初,国家四部委出台了《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,要求非个人用户购买的新能源汽车申请补贴,累计行驶里程需达到3万公里,2018年2月对政策进行了调整,行驶里程降低为2万公里。在该政策影响下,应收国补的回收时间会有所上升,但由于本公司按照国家的相关要求对新能源车辆安装了里程监控,在非个人上牌车辆满足行驶里程后固进行申报,并不会影响应收补贴款的收回。

本公司在制定组合2应收账款坏账政策的会计估计时,考虑到应收的销售主要对象为汽车经销商和配件主机厂,虽然公司制定了信用政策对销售客户进行信用评价,但是该类客户应收账款较补贴资金回收风险大,并随着年限的增加,应收账款回收的可能性越小,故坏账比例随着账龄的增加逐年升高,且计提比例高于组合1。

本报告期应收账款及坏账准备情况如下:

类别	期末余额				
	金额	占总额比例(%)	坏账准备	坏账准备计提比例(%)	账面价值
单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款	924,660,200.00	14.27			924,660,200.00
按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款					
组合1:账龄分析组合(政府补贴款)	2,635,997,550.00	40.67	77,918,450.00	2.96	2,558,079,100.00
组合2:账龄分析组合	2,914,510,143.92	44.97	178,475,201.59	6.12	2,736,034,942.33
组合小计	5,550,507,693.92	85.64	256,393,651.59		5,294,114,042.33
单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收账款	6,043,527.00	0.09	6,043,527.00	100.00	
合计	6,481,211,420.92	100.00	262,437,178.59		6,218,774,242.33

从上表看出,本报告期末单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款余额为924,660,200.00元,未计提坏账准备。根据工业和信息化部2018年5月25日《关于2017年及以前年度新能源汽车推广应用补助资金初步审核情况的公示》、2018年9月25日《关于2017年及以前年度新能源汽车推广应用补助资金初步审核（补充）情况的公示》、2019年3月19日《关于2016及以前年度新能源汽车推广应用补助资金初步审核情况的公示》以及2019年4月2日《关于2015及以前年度、2016年度、2017年度新能源汽车推广应用补助资金清算审核和2017年度、2018年度补助资金预拨审核情况的公示》,截至报告日,经工业和信息化部装备工业司公示显示,公司新能源补贴款924,660,200.00元通过审核,但由于财政资金统一拨付,公司未收到补贴款,但公司认为收回无风险,故未计提坏账;

本报告期按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款余额为5,550,507,693.92元,坏账准备余额为256,393,651.59元,占比85.64%,计提比例为4.62%。

组合1:账龄分析组合(政府补贴款)2,635,997,550.00元,占比40.67%,坏账准备余额为77,918,450.00元,计提比例为2.96%,主要系公司根据应收账款坏账政策,补贴资金两年以内无需计提坏账,2年以上根据会计政策按照账龄计提坏账准备。

组合2:账龄分析组合2,914,510,143.92元,占比44.97%,坏账准备余额为178,475,201.59元,计提比例为6.12%,主要系公司根据应收账款坏账政策,对因销售商品形成的应收账款,根据账龄计提坏账准备。

综上所述,应收账款坏账准备按照公司会计政策计提充分。

（2）请列表补充披露按欠款方归集的期末余额前五名的应收账款情况,包括但不限于欠款单位名称、与你公司的关联关系、交易内容、款项性质、应收账款余额、账龄、坏账准备金额、截至回函日回款情况等,并说明对单位一应收账款12.29亿元未计提减值准备的原因及合理性。

回复:

按欠款方归集的期末余额前五名的应收账款情况如下:

单位名称	关联情况	款项性质	期末余额	账龄	期末坏账准备	期后回款
杭州市财政局	非关联方	新能源补贴	1,229,582,330.00	2年以内		436,680,000.00
长沙经济技术开发区管理委员会财政局	非关联方	新能源补贴	1,146,095,940.00	5年以内	38,774,750.00	38,280,000.00
永康市财政局	非关联方	新能源补贴	452,970,000.00	3年以内	24,619,500.00	88,830,000.00
杭州金网新能源汽车有限公司	非关联方	销售整车	394,783,653.99	1年以内	19,931,682.70	134,427,610.34
金坛区财政局	非关联方	新能源补贴	373,445,700.00	3年以内	7,949,700.00	141,600,000.00

单位一,即杭州市财政局,期末应收账款余额1,229,582,330.00元,款项性质为应收新能源补贴款,未计提原因如下:

类别	金额	未计提原因
单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款	436,680,000.00	截至审计报告日工业和信息化部装备工业司已公示通过。
组合1:账龄分析组合(政府补贴款)	792,902,330.00	期末账龄在2年以内,依据会计政策,坏账计提比例为0%
合计	1,229,582,330.00	

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）核查后发表如下意见:

（1）执行的审计程序:

1）对公司应收账款信用管理、对账管理、坏账管理等相关的关键内部控制点及具体执行情况进行了解,并执行了控制测试;

2）对主要客户进行寄发询证函,对大额应收账款实施函证,并随机选取收入较大但应收账款余额较小的单位实施函证;对于函证未收回的应收账款,实施替代测试;

3）获取2018年12月31日的应收账款构成及账龄,复核其账龄分析的正确性及坏账计提的充分性;

4）针对应收新能源补贴款,获取本期新增新能源车销售的全部上牌资料,并对非个人牌照的新能源车从里程监控终端分别获取2018年12月31日及2019年4月25日的行驶里程进行比对,确保其处于正常行驶状态;关注公司的新能源补贴申报情况,对长期未达申报标准、已达申报标准未申报、已申报未通过的新能源补贴进行重点关注;

5）对于单项计提坏账的应收新能源补贴款,我们查询了工信部公示信息。根据公示信息对单项金额进行了复核;同时,关注该部分国补期后收回情况;

6）针对期末余额较大、账龄较长的重要应收账款,关注其款项未收回的原因,必要时进行现场访谈,了解其公司的运营情况,并对其单独进行减值测试,判断其可收回性,并检查初始入账的原始单据,包括初始入账原始发票、产品验收单及销售合同;

7）针对期初长账龄的应收账款突然收回的情况,结合货币资金的大额匀对,检查其银行水单与挂账单位是否一致,针对票据回款的部分,检查票据的前手与挂账单位是否一致。

（2）核查意见

众泰汽车计提应收账款坏账准备的会计政策符合企业会计准则要求,充分考虑了影响应收账款回收的各种因素,报告期应收账款坏账准备的计提合理充分。

9. “应收票据”显示,你公司报告期已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据58.88亿元,请说明已背书贴现部分应收票据是否存在被追索的风险,是否符合终止确认的条件。请会计师核查并发表意见。

回复:

公司于2019年4月30日在巨潮资讯网上披露了《2018年年度报告》全文及摘要。经事后核查,发现公司2018年年度报告全文中“第十一节 财务报告七、合并财务报表项目注释3、(1)应收票据 3）期末公司已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据”数据有误,公司更正如下:

更正前:

3）期末已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据

单位:元

项目	期末终止确认金额	期末未终止确认金额
银行承兑汇票	5,888,441,647.78	
合计	5,888,441,647.78	

更正后:

3）期末已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据

单位:元

项目	期末终止确认金额	期末未终止确认金额
银行承兑汇票	2,743,475,420.78	
合计	2,743,475,420.78	

根据《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》的规定,企业已将该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方的,应当终止确认该金融资产;保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的,不应当终止确认该金融资产;根据《企业会计准则解释第 5 号》第三条解释,本条规定更注重对风险和报酬的承担和转移情况的实质性判断,而不是以法律形式上是否附有追索权作为唯一的判断标准。

依据《票据法》规定,公司对已背书或贴现但尚未到期的应收票据附有追索权,如果该票据到期不获支付,公司仍将对持票人承担连带责任。同时根据《票据法》第六节追索权相关规定,追索权为第二顺位票据权利,追索权的行使必须是以持票人不获付款或不获承兑为前提,只有在持票人的付款请求权无从实现的情况下,才能依法行使追索权。

公司期末已背书或贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据全部为银行承兑汇票,历史上未发生过不能兑付的情况,已背书贴现部分应收票据被追索的风险较低。本公司认为应收票据背书和转让后,已经将应收银行承兑汇票所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方,满足《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》终止确认金融资产的相关规定。

截至回函日,上述已背书或贴现且未到期应收票据已到期24.02亿元,占比为87.54%。未发生承担连带责任的情况。

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）核查后发表如下意见:

（1）执行的审计程序

1）获取应收票据台账,对期末应收票据进行盘点,并与期末账面进行核对,未见异常;

2）关注银行承兑汇票的前手和出票人的信用状况,充分关注公司应收票据背书及贴现业务的延迟付款风险;

3）获取了资产负债表日已背书或贴现且未到期的应收票据明细,对背书、贴现事项进行检查,复核账面处理是否准确;对报告期内向银行贴现的应收票据向贴现银行进行函证,未见异常情况;

4）检查票据贴现和背书数据与现金流量表的勾稽关系,未见异常情况;

5）查看公司与票据前后手的交易合同及相关单据,核查公司与前后手的票据交易是否具有真实业务背景,未见异常。

（2）核查意见

会计师经过核查,认为背书人在汇票不能承兑或者付款时才有责任向持票人清偿,众泰汽车背书的票据全部为银行承兑汇票,汇票不能承兑或付款的可能性极小,根据《企业会计准则解释第5 号》的本条规定更注重对风险和报酬的承担和转移情况的实质性判断,众泰汽车承担连带责任的可能性极小,因此终止确认符合企业会计准则的要求。

10. “预付款项”显示,你公司预付账款期末余额7.14亿元,较期初增加53%,其中,按预付对象归集的期末余额前五名占比82.93%。

（1）请结合你公司的采购模式、销售模式、结算方式和同行业公司情况说明报告期内预付账款增加的原因及合理性。

回复:

采购模式:

本公司设有采购部门,根据生产部门提供的生产指令计划及售后服务部门提供的备件采购计划,采购部门定期向供应商下发采购订单,由供应商予以确认并及时供货。本公司与原材料供应商和配套件供应商签订中长期合作协议,与供应商保持良好的合作关系,保证进货渠道的相对稳定、可靠。同时,公司对供应商进行动态管理,确保提升整车产品产量时,供应商在零部件产能、品质、技术开发等方面的能力能满足企业需求。

销售模式:

公司对国内市场进行分区域管理,以各大中城市为重点,采用整车销售、零配件供应、售后服务、信息反馈为一体的4S店营销服务体系,建立符合公司标准的4S汽车专卖店。为了实现众泰汽车产品进一步深入多层级市场,推进销售渠道下沉,公司在县级市场建立具有整车销售和维修服务功能的“2S”店。公司根据门店当地整车保有量的规模,确定汽车专卖店的功能等级,以实现销售服务网络的迅速扩张并快速提高市场覆盖率,形成“以众泰为骨干、以商家为主体”的网络战略。根据《商务政策》和《销售管理办法》等销售政策文件,众泰汽车在资金投入、经营管理、组织管理、品牌宣传等方面对经销商进行统一管理,通过经销商管理系统在各特许销售服务店的上线运行,实现售前、售中和售后服务的提供。

结算模式:

在采购一般零部件时,公司一般与供应商采用90天票据结算方式。对于部分比较强势的零部件供应商,公司采用预付款项的采购结算方式。

本公司在实现汽车经销商整车销售时,对于合作时间比较短且自己实力比较薄弱的经销商,一般在收到经销商按整车价格向标的公司开具银行汇票后;对于合作时间较长且信用良好的经销商及资金实力比较雄厚的经销商予在申请额度内发车,约定期内回款,并根据历史回款情况对经销商信用额度进行更新。对于新能源汽车政府补贴款,公司根据终端销售数量申请财政补贴,相关部门核实后进行补贴资金清算。

同行业和本公司预付款项列示如下:

（单位:万元）

序号	单位名称	预付本期	预付上期	预付前五大	预付前五大占比
1	比亚迪	35,882.20	84,881.10	15,731.70	43.84%
2	广汽集团	142,555.16	120,976.19	62,917.65	44.14%
3	江淮汽车	36,397.94	46,552.16	9,673.42	26.58%
4	江铃汽车	52,577.68	57,100.10	52,154.95	99.20%
5	一汽轿车	23,519.93	22,083.64	15,102.23	64.21%
6	长城汽车	44,080.10	57,953.62	16,189.59	36.73%
7	众泰汽车	71,732.37	46,883.74	59,488.10	82.93%

由上表可知,江铃汽车和广汽集团预付款项较大,前五大占比相对较高。

本公司2018年期末预付账款余额7.14亿元,较期初增加53%,且前五大集中度较高,主要是由于1）本公司计划于2019年推出的新车型中推广混动汽车,为降低采购成本,保证供货充足,公司委托发动机生产厂商锐展（铜陵）科技有限公司研发适合本公司车型的混动发动机,并按照项目进度支付开发费用。2）由于受到生产能力限制的影响,公司的部分车身向外部供应商采购。为稳定车身供应量并降低车身采购价格,根据采购框架协议,公司向车身供应商预定3个月的采购量并支付货款锁定价格。本公司汽车销售旺季一般为每年的第四季度,公司在3季度销量大幅下滑的情况下,寄希望于第四季度,按照销售计划大量排产,并向车身供应商预定车身。第四季度市场情况进一步恶化,销量下滑严重,本公司及时取消订单,并积极与供应商协商预付款退回,部分供应商要求将该款项作为下年货款预付款,造成本期未预付账款上升。

（2）请补充披露按预付对象归集的期末余额前五名的预付款情况,包括但不限于单位名称、与你公司的关联关系、交易内容、款项性质、形成时间、结算周期,并结合业务模式、合同内容等说明有关预付行为是否符合合同约定和商业惯例。

回复:

公司2018年预付款项支付单位较为集中,主要系预付研发费用和车身款项。前五大具体明细如下:

序号	单位名称	关联关系	交易内容	款项性质	形成时间	期末余额	结算周期
1	重庆众泰汽车工业有限公司	第三方	车身	材料款	2018年第4季度	192,206,705.61	根据未来3个月订单量预付货款,并每月对账,按季结算
2	湖北美洋汽车工业有限公司	第三方	车身	材料款	2018年第4季度	154,763,534.09	根据未来3个月订单量预付货款,并每月对账,按季结算
3	锐展(铜陵)科技有限公司	第三方	发动机开发费	研发进度款	2018年第2至第4季度	115,000,000.00	按照约定研发进度
4	金华华科汽车工业有限公司	第三方	车身	材料款	2018年第4季度	110,778,506.62	根据未来3个月订单量预付货款,并每月对账,按季结算
5	杭州易辰汽车工业有限公司	第三方	车身	材料款	2018年第4季度	22,132,250.32	根据未来3个月订单量预付货款,并每月对账,按季结算
	合计					594,880,996.64	

上述单位均不属于关联方,但是均是众泰汽车重要的战略合作伙伴。其中,重庆众泰汽车工业有限公司及市场上部分合作单位名称中带有“众泰”二字,主要系合作方依靠众泰品牌的知名度获得更高的材料采购折扣或者行业地位,并非本公司下属单位或者关联单位。

为增加本公司资产的流动性,公司将部分重投资车身部件生产委托外部供应商生产。由于该类公司一般投资较大,且需要为公司的车型投入专门的生产设备和模具等,在生产期初成本较高,供应商一般要求公司采用提前预付的方式以降低其流动风险。公司为降低采购成本,稳定车身供应,公司与车身供应商签订框架协议,按照未来3个月订单量预付货款,并每月对账,按季结算。

公司与锐展（铜陵）科技有限公司签订的1.78亿《新能源混合动力开发合同》,根据合同约定开发2款新能源混合动力,双方按照研发进度付款。截至期末,研发到第四阶段,按照约定,累计应付65%进度款即1.157亿元,公司实际支付1.15亿元。

综上所述,预付款项的支付虽然金额较大,较集中,但是具备商业实质,符合合同约定和商业惯例。众泰汽车将积极应对市场,增加销售业绩,回笼资金。

11. “固定资产”及“在建工程”显示,你公司报告期在建工程转入固定资产金额10.29亿元;固定资产期末余额为40.44亿元,计提资产减值准备6,384.39万元;在建工程期末余额为1.94亿元,未计提资产减值准备。

（1）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。请会计师核查在建工程转入固定资产的会计处理是否合理,金额是否准确。

（一）报告期重要在建工程转入固定资产情况如下:

序号	项目名称	预算数	期初余额	本期增加	本期转入固定资产额	其他减少额
1	B21项目	141,850,000.00		27,950,862.12		
2	A12项目	414,185,672.72	112,473,437.11	301,712,235.61	414,185,672.72	
3	A40项目	382,205,071.65	360,138,282.08	22,066,789.57	382,205,071.65	
4	优耐克厂房项目	200,000,000.00	94,282,017.38	12,159,760.36	92,340,962.35	
5	2#厂房	59,440,153.29	15,256,097.21	12,237,287.69	15,256,097.21	
6	众泰汽车研发中心试验室	45,673,012.75	36,913,035.62	8,759,977.13	45,673,012.75	
7	冲压车间设备改造项目	15,117,125.63	15,117,125.63		15,117,125.63	
	合计		634,179,995.03	384,886,912.48	964,777,942.31	

接上表:

序号	工程累计投入占预算的比例	工程进度	累计利息资本化金额	其中:本期利息资本化金额	本期利息资本化率(%)	资金来源	期末余额
1	19.70%	未完工				自有资金	27,950,862.12
2	100.00%	已完工				自有资金	
3	100.00%	已完工	2,925,046.75			金融机构贷款/自有资金	
4	53.22%	未完工				自有资金	14,100,815.39
5	92.24%	未完工				自有资金	12,237,287.69
6	100.00%	已完工				自有资金	
7	100.00%	已完工				自有资金	
	合计		2,925,046.75				54,288,965.20

公司在建工程成本按实际工程支出确定,包括在建期间发生的各项必要工程支出、工程达到预定可使用状态前的应予资本化的借款费用以及其他相关费用等。公司将满足如下条件的在建工程予以转固并计提折旧:

1）符合资本化条件的资产的实体建造(包括安装)或者生产工作已经全部完成或者实质上已经完成;

2）所购建或者生产的符合资本化条件的资产与设计要求、合同规定或者生产要求基本相符,即使有极个别与设计、合同或者生产要求不相符的地方,也不影响其正常使用或销售;

3）继续发生在所购建或生产的符合资本化条件的资产上支出的金额很少或者几乎不再发生。

公司本期由在建工程转入固定资产的金额为1,029,100,631.37元,其中公司本期重要在建工程转入固定资产的金额为964,777,942.31元,占全年在建工程转入固定资产金额的比例为93.75%。其中:

B21项目、A12项目和A40项目为本公司为新车型上市而投建的生产线。B21项目为本公司2019年上市车型,该项目主要为原有产线的升级改造,相关设备尚未全部到达现场开始产线调试,尚未达到预定可使用状态。A12项目和A40项目为2018年年初公司上市车型,相关产线为新建产线,在车型上市前已完成安装调试生产,达到预定可使用状态,并转入固定资产核算。

优耐克厂房项目为公司为了提高整车配套零部件的生产,满足公司及第三方客户的模具及整车配套零部件的产量及质量需求,对厂房及厂房配套的产线及设备进行的逐步升级改造。公司本期部分冲压设备调试完成,达到预定可使用状态,并转入固定资产核算。

2#厂房包括一期工程、二期工程及三期工程,均为生产车间。公司按照各期工程完成时间,厂房达到预定可使用状态转入固定资产核算。本期二期工程完成竣工验收,并转入固定资产核算。

公司研发中心试验室为研发用产线设备。该设备本期完成调试投入研发,并转入固定资产核算。

冲压车间改造项目为长沙基地为满足A40项目生产而进行的冲压产线改造。该产线随着A40的上市转入固定资产核算。

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）核查后发表如下意见:

（1）执行的审计程序:

1）对于本年新增的在建工程,我们检查本年度增加的在建工程的立项申请、施工合同、设备合同、发票、工程物资请购申请、付款单据、验收报告等,确认在建工程的计价是否正确,原始凭证是否完整;

2）对于本年减少的在建工程,我们了解在建工程的完工进度、预定可使用状态和相关产能预设,检查已完工程项目的竣工决算报告、验收交接单等相关凭证,并结合在建工程现场勘察结果、新车型上市时间检查在建工程转轮金额和结转时点是否正确,会计处理是否正确。

（2）核查意见

我们认为,众泰汽车在建工程转入固定资产符合企业会计准则要求,相应的会计处理合理,金额准确。

（二）报告期固定资产、在建工程减值测试的过程

依据《企业会计准则第8号————资产减值》中的规定,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。资产存在减值迹象的,应当估计其可收回金额。可收回金额的计量结果表明,资产的可收回金额低于其账面价值的,应当将资产的账面价值减记至可收回金额,减记的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。

对于报告期末固定资产、在建工程,公司对其减值迹象进行分析,并对存在减值迹象的资产进行了减值测试。公司聘请了沃克森（北京）国际资产评估有限公司对执行减值测试的资产在基准日的可回收价值进行了估值,作为参考。其中,固定资产中因生产车型调试改造或停产,而导致相关资产处于停用状态,公司认为其存在减值迹象;在建工程均为公司生产新车型建造的厂房及相关配套产线设备,公司认为其不存在减值迹象。

（1）经分析存在减值迹象的资产

公司名称	减值测试相关资产	资产类型	减值迹象
湖南江南汽车制造有限公司星沙制造厂	A40生产线相关资产(总装)	固定资产、在建工程	A40车型调试改造,相关资产处于停用调试状态
众泰新能源汽车有限公司长沙分公司	A40生产线相关资产(冲压、焊装、涂装)	固定资产、在建工程	A40车型调试改造,相关资产处于停用调试状态
杭州益维汽车工业有限公司及湖南江南汽车制造有限公司浙江分公司	Z系列相关设备	固定资产	Z系列轿车产销量下降
湖南江南汽车制造有限公司临沂分公司	机器设备	固定资产	SR系列停产

（2）减值测试方法的选择

本次减值测试可回收金额参考沃克森（北京）国际资产评估有限公司出具的评估报告,根据评估报告,测试方法如下:

根据《企业会计准则第8号——资产减值》与《以财务报告为目的的评估指南》中关于价值类型的规定,资产存在减值迹象的,应当估计其可回收金额,然后将所估计的资产可回收金额与其账面价值比较,以确定是否发生减值。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。

本次估值委估资产不具备独立获利能力,其在未来年度收益无法以货币衡量,因此本次评估不采用收益法。在本次估值项目中,委估资产均为汽车车型生产线设备或无形资产,采用公允价值减去处置费用确定委估资产的可回收价值。

①设备类资产估值方法

据本次估值目的,按照持续使用原则,以市场价格为依据,结合机器设备及设备安装工程的特点和收集资料情况,采用公允价值减去处置费用确定委估资产的可回收价值。

本次估值在公司承诺未来生产过程中产生的收益,能够收回相关资产的投资成本的基础上,采用重置成本法确定委估资产的公允价值。重置成本法是用现时条件下重新购置或建造一个全新状态的被评估资产所需的全部成本,减去被评估资产已经发生的实体性陈旧贬值、功能性陈旧贬值和经济性陈旧贬值来确定被评估资产的价值。估算公式如下:

可回收价值＝公允价值-处置费用＝重置全价×综合成新率-处置费用

处置费用的确定:根据《企业会计准则第8号——资产减值》规定:处置费用包括与资产处置有关的法律费用、相关税费、搬运费以及为使资产达到可销售状态所发生的直接费用等。

②在建工程估值方法

在建工程均为在安装设备,与设备类资产评估方法相同。

（3）减值测试结果

单位:万元

公司名称	评估报告号	资产类型	账面价值	可回收金额	增减值金额	减值内容
湖南江南汽车制造有限公司星沙制造厂	沃克森咨报字(2019)第0561号	固定资产、在建工程	4,863.44	5,298.04	434.60	未发生减值
众泰新能源汽车有限公司长沙分公司	沃克森咨报字(2019)第0562号	固定资产、在建工程	46,418.28	46,430.24	11.96	未发生减值
杭州益维汽车工业有限公司及湖南江南汽车制造有限公司浙江分公司	沃克森咨报字(2019)第0567号	固定资产	18,188.42	18,460.79	272.37	未发生减值
湖南江南汽车制造有限公司临沂分公司	沃克森咨报字(2019)第0563号	固定资产	5,172.74	5,143.66	-29.08	机器设备发生减值

根据上述减值测试结果,除湖南江南汽车制造有限公司临沂分公司的机器设备存在减值外,公司其余存在减值迹象的固定资产及在建工程均未发生减值。由于减值金额较小,公司未计提相应的固定资产减值准备。

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）核查后发表如下意见:

（1）执行的审计程序:

1）根据我们对众泰汽车业务的理解及相关会计准则的规定,了解固定资产减值测试和管理的关键内部控制;

2）对固定资产和在建工程进行现场勘察,核实使用情况以及是否存在毁损、报废现象;

3）对固定资产、在建工程所产生型号的毛利进行判断,关注其是否存在减值迹象;复核公司对进行减值测试的长期资产组的划分是否合理;

4）对存在减值迹象的长期资产组的减值测试获得并查看评估报告,并对评估结果进行复核,评价由管理层聘请的进行减值测试的外部评估机构的胜任能力、专业素质和客观性并将评估结果记录在审计工作底稿中;复核外部评估机构资产减值的测试方法:评价测试关键假设的适当性;评价减值测试中运用的关键参数的合理性及其确定的依据等;复核评估计算过程;

5）检查财务报表附注中与固定资产、在建工程减值相关内容的披露情况。

（2）核查意见

我们认为,众泰汽车除已经停产并计提减值准备的产线外,未发现其他存在减值迹象的固定资产和在建工程,固定资产和在建工程项目减值准备计提充分。

12. “销售费用”显示,你公司报告期发生广宣费3.66亿元,同比增加80.65%;职工薪酬与福利1.70亿元,同比增加101.02%。

（1）请说明报告期广宣费上升的原因及合理性。

（2）你公司销售人员2017年共计1248人,2018年共计1257人。请说明在销售人员人数基本持平的情况下,计入销售费用的职工薪酬与福利上升的原因及合理性。

回复:

报告期销售费用广宣费用较上年增加1.63亿元,同比增加80.65%,主要是由于:

1）公司于2017年4月非同一控制下企业合并收购永康众泰汽车有限公司,将永康众泰4-12月财务报表纳入上期公司合并范围。即合并报表中,子公司永康众泰上期期间费用为4-12月发生额,本期期间费用为其全年发生额。

2）报告期本公司有多个新车型上市,为尽快打开销售市场,提高消费者知名度,公司在多家知名媒体投放广告并在全国各地举办发布会、试驾会等,广告投入较大;

3）本期汽车消费市场下滑,公司为提高销量,向经销商提供了多项促销措施。

报告期销售人员较上期销售人员数略有上升,但销售费用职工薪酬较上年增加0.85亿元,同比增加101.20%,主要是由于:

1）公司于2017年4月非同一控制下企业合并收购永康众泰汽车有限公司,将永康众泰4-12月财务报表纳入上期公司合并范围。即合并报表中,子公司永康众泰上期期间费用为4-12月发生额,本期期间费用为其全年发生额。

2）公司本期调整组织架构,取消原销售战区布局,新增君马及新能源汽车事业部。为尽快打响新品牌君马及促进新能源车的销售,公司在整合现有销售资源的基础上,外部招聘了部分级别较高的销售人员。

3）报告期前期,整车市场尚未展现颓态,公司对全年销量持乐观态度,并通过加大销售宣传力度的方式抢占市场,大量招聘销售人员。三四季度,市场颓势已现,部分销售人员离职另谋出路。因此报告期期末销售人员人数与期初基本持平。

13. 你公司报告期计提预计负债836.75万元,请结合你公司产品质量保证金的具体计提政策,说明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,是否充分准确计提了预计负债项目。请会计师核查并发表意见。”

回复:

根据《企业会计准则第 13 号—或有事项》,与或有事项相关的义务同时满足下列条件的,应当确认为预计负债:该义务是企业承担的现时义务,履行该义务很可能导致经济利益流出企业;该义务的金额能够可靠计量。

永康众泰汽车有限公司的产品质量保证的义务主要为出售整车在保修期内免费提供售后服务、产品保修等服务。根据永康众泰的商务政策,产品质量保证的义务主要包括保养费、PDI 检测费、工时费、旧件材料费、外出服务费、紧急回运旧件运费等。

针对售后服务中的首保费用的计提方式,公司采用未使用首保费用的整车台数*单台费用额的方式计提,于收入确认时对预计将承担的质量保证金额进行暂估,借记销售费用-售后服务费,贷记预计负债。根据商务政策,不同车系不同首保额度,公司承担120元/台-350元/台不等的首保费用。截至报告期末,公司有38,999.00台已经确认收入且在首保规定期限和范围内,但费用尚未实际发生的车辆,由于已形成提供保养服务的义务并登记,因此本公司对该部分车辆涉及的保养费用进行全额预提。

针对售后服务中的实际发生的质量索赔等大额费用的计提方式,公司采用对本期实际发生的索赔费用金额占已确认收入比重是否超过历史指标和成熟车型的占比进行复核,占比不足的部分进行补提,以确保质量索赔金额不被少确认。永康众泰销售费用-售后费用占收入比2016年至2018年分别为0.57%、0.47%、1.55%。

以上售后相关费用均于整车收入确认时暂估计提,根据费用实际开票时予以对应核销。预计负债期末余额为应承担售后义务但是尚未提报并审核通过的预期费用。

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）核查后发表如下意见:

（1）执行的审计程序

1）我们检查了众泰汽车整车销售的商务政策,核实公司关于质保金及售后服务条款规定的内容和结算方法是否与商务政策匹配;

2）我们了解并测试公司关于质量保证相关费用的关键内控流程,认为内控运行有效;

3）我们对售后服务费用进行50%以上的细节性测试,检查入账金额是否与经审批后的经销商提报金额、开票金额一致;检查因原材料质量问题而向供应商索赔的金额是否有供应商确认,是否与入账金额一致;

4）参考历史数据,结合本期实现销售的数量及车型,对报告期实际发生的售后服务费用进行分析性复核,检查本期应计入利润表的售后服务费用是否计提充足;

5）我们对当期预计负债的计提进行复算,并与账面金额进行比较,未见异常;

6）我们对应收账款和应付账款进行了函证,未发现重大异常。

（2）核查意见

经核查,我们认为众泰汽车计入当期损益的售后服务费用是准确完整的,预计负债计提充分准确。

14. “募集资金使用情况”显示,你公司“新能源汽车开发项目”截至报告期末投资进度为17.79%,请说明上述募投项目实际投资进度与投资计划是否存在差异,如是,请解释具体原因。此外,你公司于2019 年1月3日审议并披露了“使用部分闲置募集资金16亿元用于补充公司流动资金”相关事项,请说明闲置募集资金的具体用途,是否用于投资产品。

请你公司自查上述事项是否符合《上市公司监管指引第2号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》的有关规定。请会计师和保荐机构结合各自核查情况说明公司募集资金使用及披露情况是否合法合规

公司自查情况

经自查,公司原计划与福特共同设立合营公司以实施部分募投项目,因此延缓了募投项目的投资进度,募投项目实际投资进度与投资计划存在差异具有合理性,公司后续将履行董事会等程序,对募集资金投资计划重新论证,并履行信息披露程序;公司使用募集资金临时补充流动资金事项已履行必要程序,未用于投资产品。除公司募投项目实际投资进度与投资计划存在差异并需履行相关程序外,上述事项符合《上市公司监管指引第2号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》的有关规定。

会计师核查意见

经核查,会计师认为:众泰汽车募投项目符合《上市公司监管指引第2号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》的有关规定。

保荐机构核查意见

经核查,保荐机构认为:众泰汽车募投项目实际投资进度与投资计划存在差异具有合理性,众泰汽车后续将履行董事会等程序,对募集资金投资计划重新论证,并履行信息披露程序;2019 年1月3日,众泰汽车审议并披露了“使用部分闲置募集资金16亿元用于补充公司流动资金”相关事项,闲置募集资金用于补流,未用于投资产品。除众泰汽车募投项目实际投资进度与投资计划存在差异并需履行相关程序外,上述事项不存在违反《上市公司监管指引第2号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》有关规定的情况。

15. “其他关联交易”显示,你公司报告期发生资金占用费-利息收入309.45万元,主要系你公司下属二级子公司之分公司众泰新能源汽车有限公司永康分公司(以下简称“众泰新能源”)与你公司控