证券代码:000572　　证券简称:*ST海马　　公告编号:2019-42

海马汽车集团股份有限公司关于深圳证券交易所2018年年报问询函回复的公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确和完整,没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

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

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

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

回复:

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

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

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

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

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

② 2018年,公司汽车制造毛利率分产品情况如下:

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

③ 同行业主要车企汽车制造毛利率情况

公司	2018年毛利率(%)	2017年毛利率(%)	同期增减
海马汽车	6.34	9.33	减少2.99个百分点
东风汽车	9.38	10.59	减少1.21个百分点
宇通客车	25.72	26.56	减少0.84个百分点
上汽集团	13.25	13.47	减少0.22个百分点
江淮汽车	8.02	11.16	减少3.14个百分点
广汽集团	16.33	22.25	减少5.92个百分点
长城汽车	16.58	18.45	减少1.87个百分点
江铃汽车	13.59	20.10	减少6.51个百分点
一汽轿车	21.86	23.08	减少1.22个百分点
比亚迪	19.78	24.31	减少4.53个百分点
福田汽车	10.66	11.96	减少1.30个百分点
长安汽车	14.65	13.31	增加1.34个百分点
小康股份	23.57	22.01	增加1.56个百分点
一汽夏利	-44.94	-67.18	增加222.4个百分点

由上表可以得出,2018年汽车行业整体运行面临较大压力,市场竞争加剧,汽车制造行业整体毛利水平有所下降,其中自主品牌车企毛利下降幅度较大。公司2018年毛利率变动情况与行业趋势基本一致。

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

回复:

① 关于公司报告期营业收入同比下降、净利润亏损加大的原因及合理性的说明

A. 同行业主要车企销量对比情况

单位:万辆

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

B. 同行业主要车企营业收入对比情况

单位:亿元

公司	2018年	2017年	同比
海马汽车	50.47	96.83	-47.88%
东风汽车	144.21	183.01	-21.20%
宇通客车	317.46	332.22	-4.44%
上汽集团	8,876.26	8,579.78	3.46%
江淮汽车	500.92	491.46	1.92%
广汽集团	715.15	711.37	0.53%
长城汽车	978.00	1,004.82	-2.68%
江铃汽车	282.49	313.46	-9.88%
一汽轿车	262.44	279.02	-5.94%
比亚迪	1,300.55	1,059.15	22.79%
福田汽车	410.54	517.10	-20.61%
长安汽车	662.98	800.12	-17.14%
小康股份	202.40	219.34	-7.72%
一汽夏利	11.25	14.51	-22.47%

C. 同行业主要车企归属于上市公司股东净利润对比情况

单位:亿元

公司	2018年	2017年	同比
海马汽车	-16.37	-9.94	-
东风汽车	5.54	2.01	175.62%
宇通客车	23.01	31.29	-26.46%
上汽集团	360.09	344.10	4.65%
江淮汽车	-7.86	4.32	-
广汽集团	109.03	107.96	1.08%
长城汽车	52.07	50.27	3.58%
江铃汽车	0.92	6.91	-86.69%
一汽轿车	1.55	2.81	-44.84%
比亚迪	27.80	40.66	-31.63%
福田汽车	-35.75	1.12	-
长安汽车	6.81	71.37	-90.46%
小康股份	1.06	7.25	-85.38%
一汽夏利	0.37	-16.41	-

2018年以来,中国汽车行业整体运行面临较大压力,产销量低于年初预期。自2015年四季度至2017年底,1.6升及以下排量乘用车购置税优惠政策的实施带来提前透支消费,加上宏观经济增速回落、中美贸易争端、国六排放提前实施等不利因素影响,造成2018年汽车市场整体消费信心不足的持市待购及消费缩减。全国汽车产销结束了自1991年以来连续27年的增长态势,出现小幅下降。根据中国汽车工业协会发布的数据,我国全年汽车产销量分别为2,781万辆和2,808万辆,同比分别下降4.2%和2.8%。其中乘用车产销量分别为2,353万辆和2,371万辆,同比分别下降5.2%和4.08%。在此形势下,江淮汽车、江铃汽车、一汽轿车、长安汽车和一汽夏利等车企出现不同程度的销量下滑,东风汽车、江铃汽车、福田汽车、长安汽车和一汽夏利等车企出现不同程度的营业收入下滑,宇通客车、江淮汽车、江铃汽车、一汽轿车、比亚迪、福田汽车、长安汽车、小康股份等车企出现不同程度的利润大幅下滑。综上,剔除非经营性影响因素,营业收入和利润与销量密切相关,行业及各车企趋势基本一致。

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

②关于公司主营业务盈利能力、可持续经营能力不存在重大不确定性的说明

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

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

A. 整车项目方面

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

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

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

② 研发投入资本化率变动的原因

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

2018年,公司根据品类战略对资源和产品进一步聚焦。公司决定将福美来F5和P7产品逐步退市,对其相关的福美来F7商品性改进项目VB00-B项目、福美来系列产品技术平台项目、福美来P7的电动化项目VB00-EA项目等终止研发,转入费用化1.12亿元,当期投入费用化金额0.31亿元;剔除此部分影响,2018年研发投入资本化率为60.43%,与2017年剔除此部分影响之后的研发投入资本化率基本持平。

综上,2018年公司研发投入资本化率变动主要是因公司产品聚焦,对部分非主导产品研发项目终止研发并转入费用化所致,该变动是合理的。

③ 同行业车企研发投入资本化率对比情况

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

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

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

回复:

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

(一)将为获取理解新的科学或技术知识而进行的独创性的有计划调查和探索、为进一步开发活动进行资料及相关方面的准备阶段确认为研究阶段。研究阶段的支出,于发生时计入当期损益。

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

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

(一)技术上具有可行性。

(二)具有完成该无形资产并使用或出售的意图。

(三)该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场。

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

(五)归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。"

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

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

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

项目名称	资本化时点	资本化条件的判断依据	项目进度	资本化投入(万元)
汽车开发项目		项目目标设定并设立项目章程之后为开发阶段,该阶段中符合资本化条件的支出计入开发支出。		37,828.30
SC01(二代S5)	2015年6月		2018年7月已上市	5,666.26
新款M5	2015年12月		2018年5月已上市	2,500.24
SG00(海马8S)	2017年3月		已完成整车可靠性试验、进入ET调试	13,129.56
VF00(二代F7)	2017年8月		按预定计划开展工程设计、试制试验等各项工作	12,937.39
E1	2017年9月		进入PT生产调试	2,331.23
E3	2017年9月		2018年10月已上市	715.95
爱尚EV长续航	2017年9月		2018年10月已上市	547.67
发动机开发项目				12,206.17
1.2TGDI	2012年7月		2018年9月匹配SC01车型上市	2,229.18
1.6TGDI	2014年8月		达到量产状态,正与整车进行匹配实验	1,736.76
混动项目	2016年10月		完成NC数据发布,通过G5质量门移行,完成首轮底盘调校;插混动力总成及电池PACK进入B样机阶段,HCU/TCU/BMS软件功能标定完成	7,969.43
474Q-T3系列	2017年7月		完成性能开发工作及两轮台架试验	280.80
变速器项目				4,116.31
6MT	2014年9月		2018年9月匹配SC01车型上市	35.16
7DCT	2015年7月		完成OTS 90%	4,081.15

② 根据企业会计准则和公司会计政策,2018年,公司汽车开发项目SC01项目、新款M5、E3、爱尚EV长续航等陆续实现产品上市销售,公司发动机项目1.2TGDI和变速器项目6MT匹配车型实现上市销售,达到项目研发的预定可使用状态,从研发支出转为无形资产-非专利技术;福美来F7商品性改进项目VB00-B项目、福美来系列产品技术平台项目、福美来P7的电动化项目VB00-EA项目等因公司品类战略实施对公司资源和产品进一步聚焦,以及市场环境变化等因素影响,公司决定不再继续研发前述项目,不再使用其原预计完成的研发成果,也没有对其出售的意图;故前述项目不再满足研发阶段支出资本化条件,将前述项目原已资本化归集的支出予以费用化,计入当期损益。

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

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

立信会计师事务所核查后发表如下意见:

针对此事项,我们对开发支出实施了以下程序进行核查:

①检查与账面开发支出相关项目的项目章程,以确认研发项目的存在;

②检查开发支出各项目的相关合同、凭证,确认开发成本发生的真实、合理性;

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

④对研发项目的过门记录进行检查,以确认研发进度发生的真实性;

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

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

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

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

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

回复:

公司报告期末应收账款余额13.5亿元。其中:

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

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

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

单位:辆

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

单位:万元

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

从上述表格可以看出,公司受国内传统燃油汽车销量下滑影响,2018年整体营业收入下降,但KD出口业务基本增长、新能源汽车销量同比大幅增长,对应的KD出口和新能源汽车的营业收入合计增加23,724.19万元,同比增长12.96%。故此,2018年公司期末应收账款较期初有所增加,主要是KD出口业务增加以及新能源汽车业务大幅增加所致;公司期末应收账款余额与对应业务的营业收入为同向增长。

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

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

回复:

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

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

单位:万元

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

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

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

2019年一季度,公司收到KD出口货款5.03亿元,收到新能源汽车补贴清算款0.07亿元,占一季度"销售商品、提供劳务收到现金"比重49.37%;一季度,公司应收账款余额为10.42亿元,较2018年底减少3.08亿元。2019年二季度截至本问询函回复披露日,公司收到KD出口货款1.78亿元,收到新能源汽车补贴清算款0.05亿元、新能源汽车补贴预拨款1.53亿元。以上共计产生"销售商品、提供劳务收到的现金"8.46亿元,占2018年应收账款期末余额比重51.98%。

(3)你公司期末单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款项下,第一名单位应收账款余额8.79亿元,计提坏账准备1.86亿元,请报备欠款单位名称,说明其与你公司的关联关系、交易时间和内容、对应的收入确认时点和金额,你公司采取的追收措施,对其单项计提坏账准备的原因及计提比例的合理性。请会计师核查并发表意见。

回复:

① 关于应收账款期末余额第一名单位相关事项的说明

公司报告期应收账款期末余额第一名单位是公司KD出口海外合作商,非公司关联单位。公司与其KD出口交易主要采用国际通行的信用证方式结算(一般为远期信用证,期限6个月),售后配件主要为T/T(电汇,以下同)结算,因采用远期信用证而收取的利息采用T/T结算。本报告期,公司给予该合作商的信用政策未发生变化。同时,由于公司与该合作商的交易内容及发货期不同,存在不同的收款方式及收款期限,公司结合国际形势变化对海外出口项目的影响,对其账面余额分类别进行了减值测试。

公司与该合作商的交易明细、收入确认时点和金额、计提坏账准备情况等详见下表:

单位:万元

序号	交易内容	交易时间(2018年)	投保及信用证承兑情况	收入确认时间	确认收入金额	坏账准备计提比例	坏账准备余额	说明
1	1260台套KD	5月报关,7月到港	已承兑	5月	10,629.70	1%	106.30	以信用证方式收款,已开立信用证并已收到银行承兑,按信用证组合计提坏账准备
2	1020台套KD	6月报关,8月到港	已承兑	6月	7,196.40	1%	71.96	
3	300台套KD	6月报关,8月到港	已投保未承兑	6月	2,116.59	20%	423.32	以信用证方式收款,已开立信用证,未收到银行承兑但有中国出口信用保险公司承保80%,按预计未来可收回金额低于账面价值的差额计提坏账准备
4	3180台套KD	7月报关,8月到港	已承兑	7月	26,507.67	1%	265.08	以信用证方式收款,已开立信用证并已收到银行承兑,按信用证组合计提坏账准备
5	1080台套KD	8月报关,9月到港	已承兑	8月	9,223.25	1%	92.23	
6	1800台套KD	8月报关,9月到港	未投保未承兑	8月	13,398.86	100%	13,398.86	(a)
7	售后配件	8月报关	未投保未承兑	8月	92.09	100%	92.09	
8	1台样车	9月报关、10月到港	未投保未收款	9月	9.60	5%	0.48	以电汇方式收款,未到结算期,按账龄分析法计提坏账准备
9	1740台套KD	10月报关、11月到港	已承兑	10月	14,464.60	1%	144.65	以信用证方式收款,已开立信用证并已收到银行承兑,按信用证组合计提坏账准备
10	售后配件	7-12月报关	未收款(T/T)	7-12月	261.25	5%	13.06	以电汇方式收款,未到结算期,按账龄分析法计提坏账准备
11	根据合同应收取的利息	对累计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	

a、以信用证方式收款,已开立信用证,未收到银行承兑,且中国出口信用保险公司未对其承保。因该款项下货物到达目的港已达半年,但合作方一直未提货,也拒绝承兑,目前国内收款银行支付渠道已关闭无法接收新的承兑函;同时该批货物从国内生产至报告期末已超过半年,零部件极有可能已腐蚀,将货物转卖或运回处理基本不具可行性,按未来现金流量现值为零计提了坏账准备。综上,公司对该合作商单项计提坏账准备符合企业会计准则及公司会计政策的相关规定,坏账准备计提的依据和计提比例合理。

② 关于追收措施的说明

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

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

立信会计师事务所核查后发表如下意见:

针对此事项,我们对应收账款实施了以下程序进行核查:

①对销售与收款的内部控制进行了解并测试。

②检查与之相关的合同、发票、报关记录、信用证等单据,以确认该应收账款形成的真实性。

③通过函证、检查相关凭证等方式,确认其应收账款余额的合理性。

④评估公司对坏账准备认定的过程及依据,确认其会计估计的认定过程的合理性。

⑤对坏账准备进行测算,确定其计提的合理性。

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

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

回复:

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

单位:万元

项目	转固金额
郑州第三工厂生产线及生产设备	56,930.55
郑州第三工厂土建项目	40,044.05
郑州西厂区研发楼和试验车间项目	6,452.54
1.2TGDI发动机生产线及生产设备	4,236.87
SC01项目专用模具及检具	3,865.93
7DCT变速器项目部分设备	3,028.95
其他项目	8,027.87

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. 继续发生在所购建固定资产上的支出金额很少或几乎不再发生。

综上,公司从在建工程转入的固定资产均符合企业会计准则和公司会计政策的相关规定,符合公司工程项目实际进度,达到转固条件,会计处理合规。

立信会计师事务所核查后发表如下意见:

针对此事项,我们实施了以下程序进行核查:

①了解并测试公司的固定资产、在建工程相关的内部控制。

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

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

④对部分固定资产进行盘点,确定其存在、权利和义务。

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

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

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

回复:

① 坏账准备的计提金额和明细情况

公司对应收款项及贷款计提了资产减值准备,共计2.44亿元。具体明细如下(表1):

单位:万元

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

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

A. 应收账款计提坏账准备明细(表2)

单位:万元

序号	项目	账面余额	坏账准备
一	期末应收账款余额合计	162,751.79	27,756.08
1	期末单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	90,217.04	20,818.38
2	期末按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	70,128.25	4,690.30
2.1	账龄分析法组合	70,128.25	4,690.30
2.2	信用证组合	0	0
3	期末单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款	2,406.50	2,246.40
二	期初应收账款余额合计	111,752.09	3,191.25
三	本期转销	27.54	27.54
四	本期计提资产减值损失		24,591.37

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

B. 其他应收款计提坏账准备明细(表3)

单位:万元

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

② 坏账准备的计提政策

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

A、单项金额重大并单独计提坏账准备的应收款项

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

单项金额重大并单独计提坏账准备的计