（上接A15版）

整体价值，扣除付息债务资本价值后得到股东全部权益价值。

将无线绿洲的未来收益预测分为以下两个阶段，第一阶段为明确预测期，由于西部大开发所得税率优惠政策截止日期为2020年12月31日，故明确预测期从2018年1月1日开始至2020年12月31日，此阶段为无线绿洲的稳定增长时期；第二阶段为永续年期，2021年1月1日至永续年限，在此阶段目标无线绿洲将保持2021年的盈利水平，并基本稳定。选取的折现率为公司收购无线绿洲评估时所使用的折现率13.6%。股东全部权益价值测试如下：

单位：万元

项目	2018年	2019年	2020年	2021年及以后年度
营业收入	8,725.64	13,180.17	21,535.34	27,392.24
主营业务收入	8,725.64	13,180.17	21,535.34	27,392.24
主营业务成本	5,273.50	7,633.62	12,389.66	16,586.21
营业税金及附加	328.64	528.03	870.87	1,028.73
销售费用	1,079.63	1,187.59	1,306.35	1,436.98
管理费用	1,272.90	1,400.19	1,540.20	1,694.22
财务费用	–	–	–	–
息税前利润	770.97	2,430.75	5,428.47	6,646.09
所得税费用	113.16	361.88	811.26	993.61
息前税后利润	657.81	2,068.87	4,617.21	5,652.49
加：折旧及摊销	349.60	349.60	349.60	349.60
减：资本性支出	–	–	–	–
减：营运资金追加	–	–	–	–
企业自由现金流量	1,007.41	2,418.47	4,966.80	6,002.08
折现率	13.60%	13.60%	13.60%	13.60%
折现期限	1	2	3	3
折现系数	0.8803	0.7749	0.6821	5.0156
企业自由现金流量折现值	886.80	1,874.06	3,387.99	30,104.28
企业自由现金流量折现值汇总	36,253.13			
溢余资产	–			
非经营性资产	291.72			
非经营性负债	2,984.69			
整体资产价值	33,560.16			
有息负债	–			
股东全部权益价值	33,560.16			

无线绿洲股东权权益价值为33,560.16万元，超过无线绿洲2017年12月31日的净资产1,705.39万元和商誉30,443.69万元之和32,149.08万元，不需计提减值准备。

2）2018年对上述5个被投资单位计提商誉减值情况

2018年末公司根据实际经营情况、市场环境化以及资产变动情况，对每个商誉项目进行减值测试，根据测试结果确定商誉减值准备。

2018年乌拉圭、巴西经济环境及乌拉圭汽车公司BESINEY S.A销量大幅下滑等原因，力帆股份全额计提乌拉圭汽车公司BESINEY S.A及乌拉圭发动机公司ANIKTO S.A商誉减值准备2,921.64万元。

2018年重庆力帆内燃机有限公司已处置该土地使用权，年末资产组变现价值与账面价值接近；且2018年度经营大幅亏损。公司全额计提重庆力帆内燃机有限公司商誉减值准备1,186.73万元。

2018年上海新概念出租汽车有限公司营业收入较低，且呈下降迹象，近年一直处于盈亏边缘；加之网约车及政府放开出租车经营牌照的预期，出租车牌照价值大幅降低，上海新概念出租车有限公司申请新能源汽车牌照进展缓慢，公司全额计提上海新概念出租汽车有限公司商誉减值准备1,186.73万元。

2018年公司聘请开元资产评估有限公司对重庆无线绿洲通信技术有限公司形成的商誉资产组可回收价值进行了评估，并出具了开元评报字【2019】167号评估报告。评估结果如下：

单位：万元

项目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年及以后年度
一、营业收入	5,384.06	6,089.20	14,694.26	18,015.47	23,592.54	23,592.54
减：营业成本	2,660.35	3,147.08	8,651.22	10,635.58	14,017.92	14,017.92
税金及附加	48.64	52.55	103.71	125.74	161.64	161.64
销售费用	158.70	175.51	241.08	277.22	329.79	329.79
管理费用	2,510.56	2,740.51	3,039.95	3,503.88	4,244.28	4,244.28
二、营业利润	5.81	–26.46	2,658.29	3,473.05	4,838.90	4,838.90
三、利润总额	5.81	–26.46	2,658.29	3,473.05	4,838.90	4,838.90
四、净利润	5.81	–26.46	2,658.29	3,473.05	4,838.90	4,838.90
加：折旧及摊销	204.33	204.33	204.33	204.33	204.33	204.33
减：资本性支出	147.02	147.02	147.02	147.02	147.02	147.02
减：营运资金追加	1,930.82	–401.78	1,838.86	743.97	1,243.83	–
未来现金流量	–1,867.71	432.62	876.74	2,786.39	3,652.38	4,896.21
折现率	14.44%	14.44%	14.44%	14.44%	14.44%	14.44%
折现期限	0.5	1.5	2.5	3.5	4.5	4.5
折现系数	0.93	0.82	0.71	0.62	0.55	3.77
未来现金流量折现	–1,745.90	353.38	625.78	1,737.88	1,990.56	18,479.59
未来现金流量折现合计（取整）	21,000.00					

根据评估报告公司计提重庆无线绿洲通信技术有限公司商誉减值准备10,556.19万元。

年审会计师意见：

我们审阅了力帆股份收购股权的相关合同、交易标的财务报表、相关评估报告、审计报告，了解商誉形成原因；了解相关公司基本情况、近三年经营情况，评估其商誉减值迹象；复核管理层商誉评估报告，评估管理层进行现金流量预测使用的估值方法的适当性、关键假设及主要参数的合理性；邀请内部评估专家对商誉减值评估报告进行复核，认为力帆股份商誉减值计提及时、充分。

问题20.年报披露，公司报告期内计提固定资产减值损失9,045.35万元，全部为机器设备计提减值准备。机器设备减值准备期初余额为0。请公司补充披露：（1）报告期内计提减值准备的机器设备的主要情况与减值依据；（2）公司仅在本报告期内计提大额固定资产减值的具体原因，并说明前期固定资产减值损失计提是否充分。请年审会计师发表意见。

回复：

（1）报告期内计提减值准备的机器设备的主要情况与减值依据；

本报告期计提减值准备的机器设备主要为重庆力帆乘用车公司320、520、720、SUV车型相关模具及专用设备。具体情况如下：

单位：万元

车型	账面价值	减值准备	账面净额
320相关模具	4,176.67	1,253.00	2,923.67
520相关模具	4,534.50	1,360.35	3,174.15
720相关模具	14,157.09	4,247.13	9,909.96
SUV相关模具	2,718.18	815.45	1,902.73
其他专用设备	1,344.00	1,344.00	/
合计	26,930.44	9,019.93	17,910.51

公司根据资产的经济效化已经低于或者将低于预期，判断相关车型对应专用模具、专用设备是否存在减值迹象，并根据估计的资产可收回金额与其账面价值的差额计提减值准备。公司对上述车型专用模具计提减值准备7,675.93万元，对因搬迁升级确实无法使用的其他专用设备全额计提减值准备1,344.00万元。

（2）公司仅在本报告期内计提大额固定资产减值的具体原因，并说明前期固定资产减值损失计提是否充分。

公司在资产负债表日判断固定资产是否存在可能发生减值的迹象。如果固定资产存在减值迹象的，以单项资产为基础估计其可收回金额；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为基础确定资产组的可收回金额。固定资产的可收回金额低于其账面价值的，将长期资产的账面价值减记至可收回金额。

2018年度公司计提大额固定资产减值的具体原因为：2018年公司拟对重庆力帆乘用车有限公司现有的15万辆乘用车生产基地进行搬迁升级，导致部分车型产所留量预计低于设计产量，且国五排放标准汽车产销量、销售价格下降。

2017年末，公司固定资产使用正常、经济绩效符合预期、所处的经济、技术或者法律等环境未发生重大变化，未发现固定资产存在减值迹象，故未计提固定资产减值准备。

年审会计师意见：

我们获取了公司管理层在资产负债表日就固定资产是否存在可能发生减值的迹象的判断的说明，检查了固定资产减值准备计提说明，评估减值测试重大判断、重要参数的合理性，我们认为力帆股份固定资产减值损失计提及时、充分。

问题21.年报披露，公司报告期内研发投入5.89 亿元，同比下降22.38%；研发费用1.88亿元，同比增长17.04%。研发投入资本化比率68.02%。请公司补充披露：（1）主要研发项目名称、所处阶段、主要支付对象及累计研发投入情况，并说明报告期内研发投入同比下降的具体原因；

公司主要研发项目为燃油车整车开发设计、新能源车整车开发设计、智能新能源starbox研发、汽车发动机研发、摩托车发动机研发及摩托车整车开发设计，主要支付对象为研发人员薪酬、研发领料、相关检测机构、设计公司、模具制作公司等，相关项目研发投入情况详见下表：

单位：万元

项目	所处阶段	2018年	2017年	2016年	累计投入
燃油车研发项目	研究阶段	40.71	27.49	–1.49	66.71
	开发阶段	9,465.71	17,940.28	30,041.93	57,447.92
	批量后改装	1,003.28	314.05	3,005.06	4,322.39
	小计	10,509.70	18,281.82	33,045.50	61,837.02
电动车研发项目	研究阶段	7,122.70	2,598.65	1,904.58	11,625.93
	开发阶段	20,331.64	29,953.28	45,840.88	96,125.80
	批量后改装	926.61	3,717.08	4,704.75	9,348.44
	小计	28,380.95	36,269.01	52,450.21	117,100.17
摩托车发动机研发项目	开发阶段	1,586.11	1,274.89	474.12	3,335.12
	批量后改装	138.51	1,342.94	458.91	1,940.36
	小计	1,724.62	2,617.83	933.03	5,275.48
摩托车研发项目	研究阶段	336.95		4.46	341.41
	开发阶段	5,298.13	4,493.73	4,718.55	14,510.41
	批量后改装	3,094.23	2,890.88	2,365.06	8,350.17
	小计	8,729.31	7,384.61	7,088.07	23,201.99
内燃机研发项目	批量后改装	653.25	523.62	400.43	1,577.30
	小计	653.25	523.62	400.43	1,577.30
汽车发动机研发项目	研究阶段	3,177.22	2,382.03	1,899.21	7,458.46
	开发阶段	1,962.97	532.10	294.46	2,789.53
	小计	5,140.19	2,914.13	2,193.67	10,247.99
智能新能源研发项目	研究阶段	2,351.40	2,304.66	83.28	4,739.34
	开发阶段	1,434.52	5,613.12	359.02	7,406.66
	小计	3,785.92	7,917.78	442.30	12,146.00
总计	总计	58,923.94	75,908.80	96,553.21	231,385.95

从上表可看出，2016年至2018年研发投入金额逐渐减少。为顺应行业发展，实现弯道超车的战略目标，公司在保持对传统燃油车研发投入的同时，积极开拓新能源汽车业务并加大相关研发投入，提升自主研发能力和新能源汽车相关技术，于2015年6月15日正式成立新能源研发中心。2016年、2017年传统燃油车研发X80、650、轩朗、迈威等车型、新能源车研发330EV、650EV、820EV等车型，2017年、2018相关车型研发达到量产阶段，研发投入相对减少。

（2）在研发投入同比下降的情况下，研发费用及研发投入费用化比率同比增长的具体原因；

2018年公司研发投入总额5.89亿元，较上年同期下降22.34%，其中费用化金额为1.88亿元，较上年同期增长17.04%，具体数据如下：

项目	2018年	2017年	增减变动率
资本化支出（万元）	40,079.08	59,807.40	–32.99%
费用化支付（万元）	18,844.85	16,101.41	17.04%
研发投入小计（万元）	58,923.93	75,908.81	–22.38%
资本化率（%）	68.02%	78.79%	–13.67%
费用化率（%）	31.98%	21.21%	50.77%

面对激烈的新能源汽车市场竞争，公司依然坚持发展新能源汽车产业，以新能源汽车为突破口实现汽车产品从单纯传统燃油业向服务业进行价值延伸的转变。由于新能源汽车各个产业项目投资金额大，研发项目众多，不同的项目研发周期不同，使得费用化的研发投入呈现持续增长模式。

费用化同比增加主要原因：①当期对前期已经量产的S30、820、X70、轩朗车型进行优化改造，该部分研发投入不符合资本化条件，计入当期损益；②当期研发全新新能源车型处于研究阶段，记入到了当期费用；③部分前期已资本化的开发项目没有达到预期效果，2018年转入当期损益。

（3）结合公司具体的资本化标准、主要研发项目、近三年研发投入、研发费用及资本化比率、同行业其他公司情况等，说明公司研发费用会计处理的合理性及其依据。

公司划分内部研究开发项目的研究阶段支出和开发阶段支出的具体标准为：

研究阶段：为获取并理解新的科学或技术知识等而进行的独创性的有计划调查、研究活动的阶段。公司将技术资料收集、基础理论研究、性能指标研究以及研究阶段的其他支出界定为研究支出，在发生时计入当期损益。

开发阶段：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、产品等活动的阶段。公司根据研究结果所选定的新产品方案所进行的外观设计、固化，结构设计、固化，以及为达到新产品拟定的技术性能指标进行的零部件设计支出等，界定为开发支出，待研发车型达到量产标准，相关开发支出确认为无形资产——整车设计开发费用。

开发阶段的支出同时满足下列条件时，确认为无形资产：

A. 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；

B. 具有完成该无形资产并使用或出售的意图；

C. 无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；

D. 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；

E. 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

公司研发项目的具体开发流程如下：

研发阶段	研发进度	主要工作	形成报告名称	会计核算科目
研究阶段	商企	分析研发项目背景、调查分析以及产品定位	《商企报告》	研发支出—费用化支出
开发阶段	预立项	由产品规划部组织产品委员会相关委员对研发项目进行相关讨论，经过讨论决定是否同意该项目的预立项	《预立项评审报告》	预立项
	总体方案	由研究院项目管理室组织相关评委对研发项目进行总体方案评审	《总体方案评审报告》	总体方案
	效果图	由研究院组织相关评委对研发项目进行研发项目沟通会，决定是否进入下一阶段的开发。	《效果图方案评审报告》	效果图
	油泥模型	由研究院组织相关评委对研发项目进行油泥评审。	《油泥模型评审报告》	油泥模型
	三维数据	由研究院相关评委对研发项目进行三维数据评审。	《三维数据评审报告》	三维数据
	快速成型	由研究院组织相关评委对研发项目进行快速成型评审。	《快速成型评审报告》	快速成型
	正式立项	由研究院发起研发项目正式立项汇报，由分管汽车板块的总裁审批同意该研发项目通过正式立项	《立项评审报告》	正式立项
	首轮样车	由研究院组织相关评委对研发项目进行首轮样车评审。	《首轮样车试装评审报告》	首轮样车
	设计确认	由研究院组织相关评委对研发项目进行设计确认（样品）评审。	《设计验证（样品）评审报告》	设计确认
	首装	由研究院组织相关评委对研发项目的首装进行评审，对评审条件无意见，合格后审批通过。	《首装评审报告》	首装
	品装	由研究院组织相关评委对研发项目的品装进行评审，对评审条件无意见，合格后审批通过。	《品装评审报告》	品装
	量装	由研究院组织相关评委对研发项目的量装进行评审。	《设计验证（量装）评审报告》	量装
	批量	由研究院组织相关评委对研发项目进行批量批准评审，最后由分管汽车板块的总裁决定是否进入正式生产阶段。	《批量批准评审报告》	批量

同行业上市公司研发投入对比情况如下：

单位：万元

证券名称	2016年研发费用	2016年资本化率（%）	2017年研发费用	2017年资本化率（%）	2018年研发费用	2018年资本化率（%）
小康股份	47,461.95	51.52	81,181.90	42.37	166,231.11	70.94
广汽集团	238,900.00	83.51	300,300.00	83.50	488,900.00	83.08
长城汽车	318,023.64		336,457.33		395,890.37	55.96
*ST海马	72,014.79	67.84	66,399.60	43.20	94,788.38	57.13
力帆股份	96,553.21	84.65	75,908.81	78.79	58,923.93	68.02

从上表可以看出，公司的资本化研发比例在同行业中属于中等水平，2018年公司资本化率与小康股份接近。

年审会计师意见：

我们检查力帆股份关于研发支出资本化具体标准的会计政策，对研发支出进行了内部控制测试，了解研发项目所处阶段，检查了重大研发项目支出情况，我们认为力帆股份研发费用会计处理合理。

问题22.年报披露，公司报告期内发生销售费用7.50亿元，同比增长13.93%；管理费用5.99亿元，同比下降7.60%。请公司结合销售费用和管理费用的具体构成，对比同行业可比公司情况，说明公司销售与管理费用水平的合理性。

回复：

1）公司销售费用构成明细

项目	2018年发生额（万元）	2017年发生额（万元）	同比增减（万元）
运输费	16,008.05	17,741.79	–1,733.75
工资及社保	12,595.78	10,196.35	2,399.43
广告费及宣传费	16,928.54	7,628.99	9,299.54
差旅费及交际应酬费	5,851.41	6,704.19	–852.78
售后服务费	8,420.32	7,679.71	740.62
促销费	4,241.40	3,720.61	520.79
展览费	1,556.61	1,704.08	–147.48
租赁费	1,929.88	1,532.06	397.82
其他	7,433.81	8,889.46	–1,455.65
合计	74,965.79	65,797.24	9,168.55

2018年销售费用总额为74,965.79万元，上年同期为65,797.24万元，本年比上年同期增加9168.55万元，主要原因是：受宏观环境影响，整个汽车行业2018年整体销量下滑，公司为提升销量，提高产品口碑，加大促销力度，导致本期广告费及宣传费大幅度增加。

2）管理费用构成明细

项目	2018年发生额（万元）	2017年发生额（万元）	同比增减（万元）
工资及社保	25,566.61	28,046.92	–2,480.31
折旧费	9,456.53	10,592.90	–1,136.36
无形资产摊销	2,042.39	2,991.26	–948.87
租赁费	1,172.49	2,327.37	–1,154.89
股权激励成本	7,046.39	3,063.00	3,983.39
咨询费	2,690.15	1,546.29	1,143.86
差旅费及交际应酬费	1,986.04	2,600.58	–614.53
办公费	1,300.27	1,589.90	–289.63
机物料消耗	1,115.29	1,598.41	–483.12
修理费	1,356.07	2,689.70	–1,333.63
运输费	1,103.50	1,140.48	–36.97
其他	5,090.11	6,666.37	–1,576.26
合计	59,925.85	64,853.17	–4,927.31

公司2018年管理费用总额59,925.85万元，上年同期64,853.17万元，本年比上年降低4927.32万元，主要原因：公司组织架构调整，优化资源，提高管理水平，严格控制费用。从费用来看，2018年管理费用率为5.44%，2017年管理费用率为5.15%，管理费用率本年比上年增涨0.29个百分点，主要是本年收入下降所致。

3）同行业对比情况

公司名称	力帆股份	众泰汽车	东风汽车	*ST海马	同行业平均值
	2018年	2018年	2018年	2018年	2018年
收入（万元）	1,101,301.45	1,476,443.95	1,442,063.14	529,814.67	1,137,405.80
管理费用（万元）	59,925.85	70,841.58	45,724.13	68,839.45	61,332.75
销售费用（万元）	74,965.79	110,228.25	59,586.44	37,245.38	70,506.46
管理费用率（%）	5.44%	4.80%	3.17%	12.99%	5.39%
销售费用率（%）	6.81%	7.47%	4.13%	7.03%	6.20%

从上表可知，公司管理费用率5.44%，与收入相近的同行业平均管理费用率是5.39%，公司管理费用率略高于同行业。主要原因如下：

①公司2017年9月5日，向646名激励对象首次授予限制性股票7121万股，公司2018年确认股权激励成本7,046,39万，影响当期管理费用，剔除这项因素，与行业平均投接近；

②公司主要经营业务包括汽车、摩托车通机及新能源板，在整体体系框架的管理下，各版块有相对独立的管理团队和管理体系，规模效益本体现；

③公司进入汽车行业较晚，产销量还未达到行业平均水平，未实行规模效益，导致管理费用偏高。

公司销售费用率6.81%，比与收入相近的同行业平均销售费用率6.2%要高出0.61个百分点，主要有以下原因：a)没有达到规模效益；b)销售业务链条比较长，环节多，运输费用高，进出口业务占比大，在海外建设多个工厂，有独立的销售团队来维护海外品牌建设，导致费用比较高。

问题23.年报披露，公司报告期内由投资性房地产公允价值变动导致的收益为–1.94 亿元。请公司补充披露产生上述公允价值变动的具体原因。

回复：

1上述公允价值变动的主要原因为处置部分投资性房地产所致。

1）力帆内燃机投资性房地产处置

公司全资子公司重庆力帆内燃机有限公司（以下简称“内燃机公司”）位于南岸区海棠溪街道海棠溪新街38号的房产，因公司发展需要，为减少管理成本，公司将工厂搬迁至重庆市北部新区金山大道黄环北路2号，故原有厂房闲置。为提高资产收益，公司于2013年将该房产用于对外出租。

2018年，因南岸房管局拟征收该房产，内燃机公司与重庆市南岸区杨家山土地储备项目拆迁工作领导小组签订了《重庆力帆内燃机有限公司南岸区迁补偿安置协议》和《提前拆迁协议》，内燃机公司将涉及的所有房屋等资产移交给南岸区杨家山土地储备项目拆迁工作领导小组，并减少原已转入投资性房地产成本2,429.72万元，结转前期累计公允价值变动17,126.16万元。

2）力帆乘用车投资性房地产处置

力帆乘用车生产基地中位于北部新区经开园D52–57的土地及房产、位于D52–57地块北侧的2号土地，原为公司自用停车场，鉴于公司实际需求，为了提高资产使用效率和收益，故公司于2017年将2号地块原自用停车场出租给外部物流公司。

2018年，为顺应城市发展规划、降低公司营运成本，公司对现有的15万辆乘用车生产基地进行搬迁升级。2018年12月25日，重庆两江新区土地储备整治中心与公司签署《国有土地使用权收购储备合同》，公司交付该生产基地相关土地使用权、房屋建筑物权证，并减少原已转入投资性房地产成本12,206.11万元，结转前期累计公允价值变动3,797.46万元。

问题24.年报披露，公司报告期内计提产品质量保证金2,466.36万元，同比增长54.05%。请公司补充披露，在销量同比下滑的情况下，计提产品质量保证金同比增长的具体原因。

回复：

根据《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》和《力帆汽车维修保养手册》，本公司对销售的汽车承担售后修理或更换义务。本公司根据历史的售后服务数据估计相关的预计负债，已销售车辆实际发生的售后服务费用冲减预计负债。2018年公司计提预计负债的比例与前期一致。受宏观环境影响，整个汽车行业整体销量下滑，公司整车销量下滑，计提的售后服务费相应减少。

报告期内，预计负债——产品质量保证的期初余额2,466.36万元，期末余额为1,601.07万元，较期初减少865.29万元。

四、关于公司经营情况

根据年报及前期信息披露，2016年至2018年，公司连续三年扣非后净利润为负，扣非后净利润累计亏损金额25.98亿元；销售毛利率由18.24%逐年下滑至9.08%。2012年以来，公司经营活动产生的现金流量净额连续6年为负，累计流出金额41.52亿元。请公司结合经营情况，补充披露以下信息。

问题25.年报披露，公司报告期内实现燃油汽车销量 91,825 辆，同比下降 26.57%；新能源汽车销量10,166 辆，同比增长30.97%。燃油汽车和新能源汽车销量增幅均低于行业整体水平。乘用车及配件毛利率5.07%，较上年减少6.03个百分点。乘用车工厂报告期内产能13万辆，产能利用率74.96%。请公司补充披露：（1）结合公司产品结构、竞争优劣势、行业整体情况、同行业可比公司情况等，说明公司报告期内整车销量增幅低于行业整体水平的具体原因；（2）报告期内乘用车业务毛利率较上年大幅下降的具体原因；（3）近三年公司产能及产能利用率的具体变化情况。

回复：

（1）结合公司产品结构、竞争优劣势、行业整体情况、同行业可比公司情况等，说明公司报告期内整车销量增幅低于行业整体水平的具体原因；

2018年，受政策因素和宏观经济影响，中国汽车市场结束二十多年来持续增长的势头。根据中国汽车工业协会统计数据，发现：①2018年国内汽车市场全年累计销量2,808.1万辆，同比下滑2.8%，增速较上年同期下降6.8%。②乘用车销售2,371万辆，同比下滑4.1%。其中，SUV同比下滑25%，较2017年增速大幅下降；MPV销量同比大幅下滑16.2%。③受合资产品降价影响，中国自主品牌市场份额同比下滑。④新能源乘用车增幅较大，其中纯电动乘用车销售78.8万辆，同比增长68.4%。⑤随着汽车产业进入转型期，行业集中度持续提高，汽车销量排名前十位的企业集团销量合计2503.6万辆，占汽车销量总量的89.2%（上年同期为88.5%）。

1）同行业对比情况

证券简称	2018年年度报告披露的整车销量（辆）	2017年年度报告披露的整车销量（辆）	整车销量较上年同期增长比（%）
上汽集团	7,051,734	6,930,123	1.75%
广汽集团	2,147,892	2,001,036	7.34%
长安汽车	2,137,785	2,872,456	–25.58%
长城汽车	1,043,707	1,061,007	–1.63%
福田汽车	545,007	600,816	–9.29%
江淮汽车	462,447	510,878	–9.48%
小康股份	347,837	404,152	–13.93%
江铃汽车	228,066	310,028	–8.05%
北汽蓝谷	158,012	103,199	53.11%
东风汽车	154,017	189,522	–18.73%
力帆股份	101,991	132,821	–23.21%
*ST海马	67,570	140,432	–51.88%
一汽夏利	18,791	27,074	–30.59%
同行业整车销量增长比变动的平均值			–10.01%

由上表可见，公司整车销量相较于同行业公司偏小，整车销量增长比的变动幅度大于同行业比例的平均变动水平。

2）报告期内，公司整车销量增幅低于行业整体水平的原因

主要原因如下：

2018年国内汽车市场出现几十年来首次负增长，特别是中低端燃油车市场下降明显；受合资产品降价影响，中国自主品牌市场份额存在不同比例的下滑。公司传统燃油车主打产品集中在经济型家用轿车和SUV市场，全年整体销量有所下降。

2018年公司对产品结构进行优化，减产了330、X50、620等老旧燃油车型，对全年的燃油车销量有一定影响。

报告期内，部分海外市场汇率波动、贸易环境恶化，公司收缩了部分海外市场销量，出口销量下降亦影响了公司全年整车销量。

公司于2016年起将研发投入及市场推广等资源向新能源汽车倾斜，前期投入较大、但回收期长；新能源汽车的电池购买成本较高、且合格货源紧俏，受资金影响，存在有订单无货源的情况，进而影响了新能源汽车的销量。

（2）报告期内乘用车业务毛利率较上年大幅下降的具体原因；

报告期内，公司乘用车业务营收情况如下：

项目	2018年	2017年	变动额
营业收入（万元）	601,685.22	759,390.42	–157,705.20
营业成本（万元）	571,151.21	675,086.53	–103,935.33
毛利率	5.07%	11.10%	减少6.03个百分点
销量（台）	101,991	132,821	–30,830
产量（台）	97,471	132,981	–35,510

乘用车业务毛利率较上年大幅下降的具体原因为：

受2018年宏观经济增速回落、中美贸易战，以及消费信心等因素的影响，国内市场购买力减弱，我国汽车产业整体面临较大的压力。2018年1–12月，我国乘用车产销分别为2,352.94万辆和2,370.98万辆，同比分别下降5.15%和4.08%（特别是四季度，我国乘用车销量下滑达到15.03%）。身处汽车变革大潮中，公司也难独善其身，受整个汽车行业下滑的影响，公司乘用车销量全年下滑 23.21%，产量下滑26.70%，导致单台固定摊销成本增大；

子公司重庆力帆汽车有限公司100%股权出售，力帆汽车的部分车型进行了降价促销；

力帆乘用车生产基地搬迁，原力帆乘用车生产的部分车型在新基地不再布置生产线仅维持维修配件供应，加大了发对其中四个车型320、520、720、SUV的库存进行消理，以降价促销的形式销售；对不再布线的车型售后配件折价卖给售后服务站或变卖处置。

（3）近三年公司产能及产能利用率的具体变化情况。

近三年，公司产能及产能利用情况如下：

年份	产品	产能（万台）	产量（万台）	产能利用率（%）
2018年	乘用车	130,000	97,471	74.96%
	摩托车整车	1,320,000	667,822	50.59%
	摩托车发动机	3,150,000	1,569,313	49.82%
	内燃机	1,000,000	410,072	41.01%
2017年	乘用车	180,000	132,981	73.88%
	摩托车整车	1,320,000	709,706	53.77%
	摩托车发动机	3,150,000	1,823,794	57.90%
	内燃机	1,000,000	472,354	47.24%
2016年	乘用车	180,000	124,268	69.04%
	摩托车整车	1,320,000	611,746	46.34%
	摩托车发动机	3,150,000	1,703,399	54.08%
	内燃机	1,000,000	366,086	36.61%

问题26.根据年报及前期信息披露，2012年至2018年，公司经营性现金流连续6年为负，累计流出金额41.52亿元；投资性现金流连续5年为负，累计流出金额32.26亿元，期间扣非后净利润由2.51亿元下降至–21.50亿元。请公司补充披露：（1）经营性现金流连续多年大额净流出的具体原因及合理性；（2）公司自2012年以来的主要投资项目和资金投入情况，并说明在主营业务盈利能力逐年下滑的情况下，开展相关项目的具体原因与商业逻辑；（3）结合主要投资项目的经营和盈利情况，说明相关项目取得的主要成效以及对公司经营业绩的具体影响；（4）公司在持续进行投资的情况下，主营业务盈利能力未出现明显改善的主要原因。

回复：

（1）经营性现金流连续多年大额净流出的具体原因及合理性；

2012年–2018年公司的经营活动现金净流量与投资活动现金净流量现金流量情况：

单位：万元

项目	2012年度	2013年度	2014年度
经营活动产生的现金流量净额	–63,942.82	–52,004.10	–36,805.42
投资活动产生的现金流量净额	–101,246.53	–154,131.10	–17,320.37

续：

项目	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
经营活动产生的现金流量净额	–145,804.79	–89,352.15	–33,039.01	5,695.40
投资活动产生的现金流量净额	–165,925.00	–56,278.16	18,716.04	153,545.03

2012年度、2013年度和2014年度，公司经营活动产生的现金流量净额分别为–63,942.82万元、–52,004.10万元和–36,805.42万元。

2015年度、2016年度、2017年度和2018年度，公司经营活动产生的现金流量净额分别为–145,804.79万元、–89,352.15万元、–33,039.01万元和5,695.40万元。2015年推广新能汽车由于货款未到结算期、新能源推广补贴需有较长的申报期，经营活动现金流出巨大，2016年、2017年逐步好转。

公司2012度、2013度经营活动产生的现金流量为净流出，主要原因为公司近年更多的采用海外子公司模式拓展海外市场，随着海外市场的销售规模逐渐增大，流动资金需求也快速增加。公司分别在俄罗斯、乌拉圭、中东等市场分别投入流动资金1.35亿美元、0.826亿美元和1.3亿美元。同时，由于近年公司固定资产构建工程较多，内销实现的票据一部分用于了支付工程款。经营活动收到的票据未能用于经营活动支出，这导致经营活动现金流出较大。

2014年度，经营活动产生的现金流量为净流出，主要原因为：公司更多的采用海外子公司模式拓展海外市场，先后在俄罗斯、乌拉圭、中东等市场分别成立子公司，相应营运资金需求增加；随着海外市场的销售规模增大，业务链条加长导致供货增加，购买商品、接受劳务支付的现金增加；出口收入增加，但由于海外业务应收账款平均账期较长，导致经营活动产生的现金流入滞后；公司近年来启动的在建工程较多，内销实现的票据部分用于了支付工程款，进而使得经营活动收到的票据未能用于经营活动支出，这导致经营活动现金流出较大。

2015年度，经营活动产生的现金流量净额为–145,804.79万元，主要原因为：为顺应行业发展，实现弯道超车的战略目标，公司积极开拓新能源汽车相关业务，本期新能源汽车销量大幅增加，因款项未到结算期，2015年账期内应收账款余额大幅增加；经过2014年的业务拓展和客户积累，公司融资租赁业务逐步扩大，本期为客户贷款净支付现金8.09亿元，导致经营活动现金流出较多。

2016年度，公司经营活动产生的现金流量净额为–89,352.15万元，主要原因为：平行进口业务12月底集中采购3.66亿，存货增加；现金结算较多导致应收票据结存增加6.67亿；应收新能源推广补贴未实现；本期融资租赁为客户贷款净支付现金增加1.51亿元。

2017年度，公司经营活动产生的现金流量净额为–33,039.01万元，主要原因是：应收账款增加4.65亿，存货增加3.89亿；应收新能源汽车推广补贴占用资金，新能