

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
对上海证券交易所关于对安徽江淮汽车集团股份有限公司
2018 年年度报告的事后审核问询函的回复

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)

中国·北京

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)
对上海证券交易所关于对安徽江淮汽车集团股份有限公司
2018 年年度报告的事后审核问询函的回复

上海证券交易所:

贵交易所于 2019 年 5 月 24 日向安徽江淮汽车集团股份有限公司(以下简称“江淮汽车”或“公司”)发出了《关于对安徽江淮汽车集团股份有限公司 2018 年年度报告的事后审核问询函》(上证公函(2019)0766 号),本所作为江淮汽车的年审会计师事务所,对该问询函中的相关问题进行了认真核实,现就涉及会计师的相关问题回复如下:

问题 4. 年报披露,公司报告期内发生资产减值损失 8.81 亿元,同比增长 125.36%。其中,坏账损失 3.77 亿元,同比增长 65.45%。请公司补充披露:(1)报告期内坏账损失同比大幅增长的具体原因;(2)分项列示报告期末单项金额重大并单项计提坏账准备应收账款的主要欠款方、形成原因、时间、业务背景、账龄、减值迹象及其出现时间、单项计提坏账准备的具体依据,并说明公司前期坏账损失计提是否充分。请年审会计师发表意见。

回复:

(一)报告期内坏账损失同比大幅增长的具体原因

单位:万元

项 目	2018 年度		2017 年度		变动金额	变动比例 (%)
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)		
年度应收账款坏账损失	37,373.36	99.21	18,066.67	79.35	19,306.69	106.86
其中:单项金额重大应收账款 单项计提的坏账准备	18,857.17	50.06	6,566.68	28.84	12,290.49	187.16
其中:按应收账款账龄组合计 提的坏账准备	17,477.93	46.40	6,713.07	29.49	10,764.86	160.36
其中:单项金额不重大应收账 款单项计提坏账准备	1,038.26	2.75	4,786.92	21.02	-3,748.66	-78.31
年度坏账损失总额	37,669.85	100.00	22,767.68	100.00	14,902.17	65.45

公司 2018 年坏账损失 3.77 亿元,其中:应收账款坏账损失 3.74 亿元,占坏

账损失总额的 99.21%，且较 2017 年增加 1.93 亿元；单项金额重大和账龄组合应收账款计提坏账损失共计 3.63 亿元，占坏账损失总额的 96.46%，且较 2017 年增加 1.33 亿元。由此可见，2018 年应收账款计提坏账损失金额较大是公司本年度坏账损失同比大幅增长的主要原因，且其增加主要体现在单项金额重大和账龄组合应收账款计提的坏账损失金额较大。

2018 年应收账款及坏账准备与同比年度对比情况如下：

单位：万元

项 目	2018 年						2017 年			
	应收账款	占比 (%)	增长率 (%)	坏账准备	占比 (%)	增长率 (%)	应收账款	占比 (%)	坏账准备	占比 (%)
单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款	33,379.37	6.57	239.72	28,108.58	30.17	203.83	9,825.61	2.68	9,251.42	16.60
按账龄风险特征组合计提坏账准备的应收账款	461,940.56	90.93	33.81	52,500.07	56.35	50.19	345,212.36	94.13	34,956.39	62.73
财务报表总额	508,016.33	100.00	38.52	93,160.87	100.00	67.19	366,735.77	100.00	55,721.76	100.00
项 目	营业收入		增长率 (%)	应收账款周转率		增长率 (%)	营业收入		应收账款周转率	
财务报表营业收入总额	5,009,174.75		1.92	11.45		-13.45	4,914,619.06		13.23	

由上表可见，江淮汽车应收账款余额 2018 年末较 2017 年末增长 38.52%，其中：单项金额重大应收账款增加 23,553.75 万元，增长比例 239.72%；账龄特征组合应收账款增加 116,728.20 万元，增长比例 33.81%，且该部分应收账款增加为公司应收账款总额增加的主要构成。

随着公司应收账款余额增加，坏账准备余额 2018 年末较 2017 年末增长 67.19%，其中：单项金额重大应收账款计提坏账准备金额增加 18,857.17 万元，增长比例 203.83%；账龄特征组合应收账款计提坏账准备金额增加 17,543.68 万元，增长比例 50.19%，上述两部分坏账准备增加为公司本年度坏账损失增加的主要构成。

2018 年，在宏观经济下行、汽车行业增长多年来首次转负的背景下，我国汽车产业链上下游企业均面临较为严峻的经营压力，行业应收账款周转率持续下降。江淮汽车面对市场激烈竞争和经济下行压力，应收账款回款压力有所增加，在公司营业收入较上年总体持平且略有增长的情况下，应收账款余额增至 50.80 亿元，较上年增长 38.52%。由于应收账款余额的增长，且随着部分应收账款账龄段的延长，本年度应收账款坏账准备计提金额相应有所增加。

此外，面对 2018 年应收账款余额水平明显增加，公司管理层按照相关内控管理要求，一方面严格控制主要客户信用政策调整和审批，一方面加强应收账款管理和催收，同时，公司管理层更为注重应收账款回收风险的管理与控制，充分识别单个重要客户应收账款的回款风险。过程中对于出现经营困难、回款困难的客户单位，及时跟踪了解逾期付款原因，协商回款方式，必要时履行司法程序保护公司合法权益，并谨慎判断回款风险，及时充分计提坏账损失准备。这也是 2018 年公司单项金额重大应收账款坏账准备计提金额较大的原因。

(二)分项列示报告期末单项金额重大并单项计提坏账准备应收账款的主要欠款方、形成原因、时间、业务背景、账龄、减值迹象及其出现时间、单项计提坏账准备的具体依据，并说明公司前期坏账损失计提是否充分

单位：万元

主要欠款方	应收账款期末余额	坏账准备计提情况			形成时间原因以及业务背景	应收账款账龄	减值迹象及其出现时间	单项计提坏账准备的具体依据
		期末坏账准备余额	计提率 (%)	其中:本期计提金额				
第一名	6,409.75	5,289.75	82.53	4,534.06	基于子公司销售业务形成的：2016 年整车销售	3 年以内	未 按 约 定 于 2018 年 正常付款	该公司发生财务困难，本年按预计可回收金额差额计提
第二名	6,068.63	4,369.51	72.00	3,273.42	基于子公司销售业务形成的：2015 年至 2016 年整车销售	4 年以内	未 按 约 定 于 2018 年 正常付款	该公司发生财务困难，本年按预计可回收金额差额计提
第三名	5,589.80	5,589.80	100.00	5,390.88	基于子公司销售业务形成的：2017 年整车销售	1 至 2 年	未 按 约 定 于 2018 年 正常付款	该公司遭遇严重债务危机，本年单项全额计提
第四名	5,050.00	5,050.00	100.00	-	基于子公司销售业务形成的：2015 年至 2016 年整车销售	4 年以内	未 按 约 定 于 2015、2017 年 正常付款	2015 年因预计无法收回该公司款项而单项计提 450 万元；2017 年因该公司火灾事故导致车辆严重损失而单项计提 4,600 万元
第五名	4,850.17	2,850.17	58.76	2,519.80	基于子公司销售业务形成的：2015 年至 2016 年整车销售	4 年以内	未 按 约 定 于 2018 年 正常付款	该公司货款催收困难，本年按预计可回收金额差额计提
第六名	1,825.73	1,825.73	100.00	-	基于子公司按揭担保业务形成的：2017 年购车银行按揭担保代偿款	1 至 2 年	通 过 法 院 诉 讼 2017 年 无 可 执 行 财产	该公司资金链断裂，2017 年已单项全额计提
合 计	29,794.08	24,974.96	83.83	15,718.16	—	—	—	—
单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款总额	33,379.37	28,108.58	84.21	17,477.93	—	—	—	—

按照公司的内控管理制度、会计政策的相关规定及要求，公司管理层定期对应收账款进行减值测试，并对单项金额 1000 万以上的重大应收账款进行单独减

值测试和分析，以确保公司对应收账款坏账准备计提的及时性。各报告期内公司管理层均根据即时信息和外部环境等因素，对单项金额重大的应收账款的回收风险进行评估，并出于谨慎性原则考虑，及时的、充分的计提坏账准备，公司前期坏账损失计提充分。

(三)年审会计师核查程序和核查意见

年审会计师针对公司应收账款减值执行了相关的核查程序，主要包括：对相关的内部控制设计及运行进行评估；获取公司应收账款账龄明细表，并结合相关的支持性记录予以复核；执行函证程序，并与公司记录金额进行核对；与管理层访谈了解其对应收账款可回收性的评估，并抽取样本检查客户的还款情况，复核管理层对应收账款坏账准备评估结果的合理性；比较同行业上市公司信息，对坏账准备计提的合理性进行评估。

经核查，年审会计师认为：公司本年度坏账损失增加原因合理，公司管理层已对应收账款坏账损失作出合理审慎判断，相关坏账准备计提合理，以前年度坏账准备计提充分。

问题 5. 年报披露，公司报告期内计提固定资产减值损失 2.15 亿元，同比增长 492.31%，计提减值损失的固定资产主要是专用模具；计提无形资产减值损失 1.86 亿元，同比增长 398.99%，计提减值损失的无形资产全部为专有技术。请公司补充披露：（1）报告期内计提减值准备的专用模具的主要情况与减值依据，并说明前期固定资产减值损失计提是否充分；（2）报告期内计提减值准备的专有技术的主要情况与减值依据，并说明前期无形资产减值损失计提是否充分。请年审会计师发表意见。

回复：

公司长期坚持以商用车为基础，积极拓展乘用车业务，自 2000 年开始涉足瑞风 MPV 以来，通过近 20 年来不断的自主创新和大量的研发投入，公司目前已发展为包括各级轿车、SUV、MPV 等多类乘用车平台的专业整车制造商。但随着国内乘用车自主品牌不断发展，市场上不同生产厂商的类似车型产品竞争逐渐加剧，加之近年来乘用车市场整体销量萎缩，公司着重布局的 SUV 与 MPV 市场竞争更为激烈，致使公司在乘用车产品销量和盈利能力都不及预期。根据测算，公司无形资产及专用模具出现了一定的资产减值迹象。

(一)新能源车快速起步，燃油车发展受挫

公司在“做精做优乘用车、大力发展新能源车”的战略指引下，一方面按照“主流市场、明星产品、差异竞争”策略，聚焦突破燃油乘用车细分市场，目前已经呈现出积极调整态势；另一方面积极拓展乘用车海外市场、大力发展新能源乘用车、走开放合作的乘用车创新发展道路，在电动化转型和开放合作方面取得了突出成绩，并呈现出巨大的发展潜力。但是燃油乘用车受市场激烈竞争影响，销量持续下滑，发展受挫。公司乘用车近三年销售情况如下表所示：

单位：辆

产品类别	2018 年度		2017 年度		2016 年度
	销量	变动比率	销量	变动比率	销量
乘用车	197,520	-11.10%	222,174	-39.51%	367,318
其中：燃油乘用车	133,849	-30.97%	193,911	-44.43%	348,949
其中：新能源乘用车	63,671	125.28%	28,263	53.86%	18,369

(二)部分燃油车型未来经济效益预期下降，相关长期资产存在减值迹象

公司近三年燃油乘用车销量持续下降，主要是老款车型市场销售逐渐迈入衰退期，同时公司部分新车型推入市场后，销售表现不佳远低于预期销量所致。经公司对燃油乘用车各车型销量分析，实际销量明显低于预期的具体车型如下：

单位：辆

车型	上市时间	市场实际销量		
		2016 年	2017 年	2018 年
A60 燃油车型	2016 年 11 月	1,580	1,288	179
S7 燃油车型	2017 年 06 月	—	15,270	6,787
M6 燃油车型	2017 年 11 月	—	340	91
R3 燃油车型	2018 年 04 月	—	—	8,550

以上四种车型在产品上市后均经历了 1-2 年的市场磨合期，但实际销量远未达到产品预期销量，且预计销量难以回升，产品预期经济效益下降；同时公司为应对市场同类产品竞争，在产品售价方面又会有一定的让利，进一步降低该类产品预期经济效益。同时，上述车型在其产品开发过程中，其技术研发投入和模具制造投入已形成与具体车型直接相关的长期资产，包括：无形资产中的专有技术和固定资产中的专用模具。但由于上述四种车型未来预估经济效益下降，难以弥补相关长期资产未来需分摊的成本费用，导致相关长期资产出现经济价值减值迹象，需考虑计提长期资产减值准备。

(三)公司管理层对长期资产减值的测算与计提

公司已关注到部分车型因市场预期发生变化,销售业绩不佳,预期经济效益有所下降的情况。鉴于相关长期资产已出现经济价值减值迹象,按照公司内部控制要求,需对相关长期资产进行减值测试,公司已聘请资产评估专家直接参与公司长期资产减值测试工作,以保证测试结果的合理性和谨慎性。

经减值测试,部分车型相关长期资产减值准备计提情况如下:

单位:万元

车型	项目	原值与折旧(摊销)			资产减值准备				账面价值
		资产原值	累计折旧 (累计摊销)	资产净值	本期 计提金额	前期 计提金额	累计 计提金额	资产净值 计提率(%)	
A60 车型 (燃油)	固定资产- A60 模具	11,999.05	845.45	11,153.61	7,612.10	1,808.12	9,420.23	84.46	1,733.38
	无形资产- A60 技术	26,063.39	13,690.77	12,372.62	6,371.89	2,904.73	9,276.62	74.98	3,096.00
	小 计	38,062.44	14,536.22	23,526.23	13,984.00	4,712.85	18,696.84	79.47	4,829.38
S7 车型 (燃油)	固定资产- S7 模具	10,601.92	4,520.15	6,081.77	4,825.56	-	4,825.56	79.34	1,256.21
	无形资产- S7 技术	25,025.21	9,905.81	15,119.40	3,920.40	-	3,920.40	25.93	11,199.00
	小 计	35,627.13	14,425.96	21,201.17	8,745.96	-	8,745.96	41.25	12,455.21
M6 车型 (燃油)	固定资产- M6 模具	4,045.65	39.95	4,005.70	3,707.18	-	3,707.18	92.55	298.52
	无形资产- M6 技术	-	-	-	-	-	-	-	-
	小 计	4,045.65	39.95	4,005.70	3,707.18	-	3,707.18	92.55	298.52
R3 车型 (燃油)	固定资产- R3 模具	12,815.42	2,180.03	10,635.39	4,471.19	-	4,471.19	42.04	6,164.20
	无形资产- R3 技术	22,034.49	3,305.17	18,729.32	8,303.65	-	8,303.65	44.34	10,425.67
	小 计	34,849.91	5,485.20	29,364.71	12,774.84	-	12,774.84	43.50	16,589.87
合 计	固定资产- 模具小计	39,462.04	7,585.57	31,876.47	20,616.04	1,808.12	22,424.16	56.82	9,452.31
	无形资产- 技术小计	73,123.10	26,901.76	46,221.34	18,595.94	2,904.73	21,500.66	29.40	24,720.68

注:上述数据之间计算后如有尾数上的差异,系四舍五入所致。

按照《会计准则第8号—资产减值》的相关规定,公司对上述长期资产进行减值测试,按资产账面价值与资产估测值孰低计量,差额计提资产减值准备。公司对专用模具和车型技术采用的预估值方法如下:

对于专用模具因难以将其收益从车辆销售收入中进行量化,故而主要采用可收回金额估值。对于可正常使用的模具的可收回金额通过全新模具的造价减去各项贬值因素和处置费用确定,并与残余价值减去处置费用比较,选两者较高者。经测试,本年度固定资产专用模具计提资产减值20,616.04万元。对于专有技术其价值最终依附于产品未来所创造效益,结合公司对相关车型技术的未来收益预

测，本次对车型技术可收回金额采用收益法进行估值。即采用适当方法估算确定技术对产品所创造的现金流贡献率，进而确定技术对产品现金流的贡献，再选取恰当的折现率，将技术产品中每年技术对现金流的贡献折为现值，以此作为车型技术的估值。经测试，本年度无形资产车型技术计提资产减值 18,595.94 万元。

(四)长期资产前期资产减值准备计提的充分性说明

参见上表列示各车型上市时间可见，A60 车型于 2016 年 11 月上市，2016 年度因上市时间较短，市场预期较好，故未计提长期资产减值准备，2017 年度在当时市场预期条件下，经减值测试公司已计提无形资产减值准备 2,904.73 万元，计提固定资产专用模具减值准备 1,808.12 万元；S7 与 M6 车型均于 2017 年下半年上市，因上市时间较短，当时市场预期较好，故未对专用模具和专有技术计提减值准备；R3 车型于 2018 年 4 月上市后，受 2018 年汽车市场首次出现负增长影响，市场竞争日趋激烈导致 R3 车型产品盈利能力不及预期，经减值测试分别对专用模具及专有技术计提减值准备。

综上所述，本年度公司管理层针对部分车型经济效益预期下降导致相关长期资产计提大额减值准备，是基于资产减值测试工作的结果审慎作出的，公司前期长期资产减值准备计提充分、合理。

(五)年审会计师核查程序和核查意见

年审会计师针对公司固定资产和无形资产减值执行了相关的核查程序，主要包括：对相关的内部控制设计及运行进行评估；对管理层关于资产可收回金额的计算方法进行评估；分析并复核管理层在减值测试中预计未来现金流量现值时运用的重大估计及判断的合理性，并将减值测试中的基础数据与支持性证据进行比较，分析并复核减值测试中的关键假设的合理性。

经核查，年审会计师认为：公司本年度固定资产和无形资产减值准备增加原因合理，公司管理层已对长期资产减值损失作出合理审慎判断，相关资产减值准备计提合理，以前年度长期资产减值准备计提充分。

问题 8. 年报披露，公司报告期内研发投入 21.31 亿元，研发费用 14.41 亿元，研发投入资本化比率 32.40%。请公司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。请年审会计师发表意见。

回复：

(一)请公司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

1. 公司具体的资本化标准

公司内部研究开发项目按类别分为变型变动研发项目、新平台研发项目和新车型研发项目。变型变动项目系在原车型或原平台基础上进行改造升级，相关支出应当于发生时计入当期损益。新平台和新车型项目的支出分为研究阶段支出和开发阶段支出，其中：研究阶段是指项目前期调研和规划阶段，即根据客户需求对产品进行定义，分析产品开发方案可行性，形成产品立项可行性分析报告，直至形成产品开发指令，研究阶段的支出应当于发生时计入当期损益；开发阶段是指项目设计阶段、样机生产和试验阶段、设计改进阶段等，即形成产品开发指令后直至产品批量生产前，进入开发阶段后相关支出可以进行资本化，并在满足必要条件时可确认为无形资产。公司对于不满足资本化条件的开发阶段支出，于发生时计入当期损益，前期已计入损益的开发支出在以后期间不再确认资产。

2. 公司主要研发项目情况

公司主要内部研究开发项目可分为乘用车开发项目、商用车开发项目、发动机开发项目和变速箱开发项目。2018年江淮汽车内部研究开发项目总投资投入为21.31亿元，其中主要研发项目具体构成如下：

单位：万元

项 目	期初余额	本期增加	本期减少		期末余额
			转入无形资产	转入当期费用	
乘用车开发项目 A 系列	16,063.13	10,907.50	22,034.49	4,936.13	-
乘用车开发项目 B 系列	27,673.03	11,391.30	-	9,723.37	29,340.96
乘用车开发项目 C 系列	8,190.43	16,675.50	19,586.34	4,824.75	454.84
乘用车开发项目 D 系列	19,087.54	27,261.12	-	15,641.83	30,706.82
乘用车开发项目 E 系列	-	8,882.03	8,882.03	-	-
乘用车开发项目 F 系列	-	2,377.25	2,328.64	48.62	-
商用车开发项目 A 系列	-	3,890.96	-	3,890.96	-
商用车开发项目 B 系列	5,674.69	2,592.87	-	-	8,267.56
商用车开发项目 C 系列	4,781.69	226.94	5,008.63	-	-

商用车开发项目 D 系列	3,290.68	0.45	3,291.13	-	-
发动机开发项目 A 系列	11,306.49	3,233.79	12,103.94	2,436.33	-
发动机开发项目 B 系列	-	3,102.97	-	1,221.30	1,881.67
发动机开发项目 C 系列	7,175.81	12,108.38	-	1,763.69	17,520.50
变速箱开发项目 A 系列	1,572.54	7,226.36	-	5,468.10	3,330.79
合 计	104,816.01	107,500.16	70,906.56	49,906.46	91,503.15

3. 公司近三年研发投入、研发费用及资本化比率

公司大力发展新技术、新材料、新工艺的运用，全力打造自主品牌汽车的核心竞争力，持续坚持在新能源、智能网联、新车型平台等领域的研发投入，2016 至 2018 年度江淮汽车研发投入具体情况如下：

单位：万元

项 目	2018 年度	2017 年度	2016 年度
研发投入-费用化	144,053.27	136,560.38	151,371.18
研发投入-资本化	69,054.33	63,144.51	64,459.99
研发投入合计	213,107.60	199,704.90	215,831.17
营业收入总额	5,009,174.75	4,914,619.06	5,249,055.68
研发投入占比	4.25%	4.06%	4.11%
资本化比率	32.40%	31.62%	29.87%

4. 公司与同行业其他公司对比情况

单位：万元

公司简称	2018 年			2017 年			2016 年		
	研发资本化	研发总投入	资本化率(%)	研发资本化	研发总投入	资本化率(%)	研发资本化	研发总投入	资本化率(%)
长安汽车	125,017.21	382,321.01	32.70	98,724.29	363,145.42	27.19	90,075.22	320,251.66	28.13
长城汽车	221,552.46	395,890.37	55.96	-	336,457.33	-	-	318,023.64	-
福田汽车	112,313.95	263,966.10	42.55	152,292.94	238,774.34	63.78	144,849.51	255,289.13	56.74
比亚迪	354,654.50	853,590.50	41.55	252,682.80	626,631.90	40.32	134,992.00	452,161.40	29.85
江铃汽车	7,181.43	173,536.87	4.14	5,801.02	205,474.01	2.82	12,458.66	193,731.28	6.43
一汽轿车	19,612.45	71,275.90	27.52	-	42,990.60	-	8,281.25	56,204.55	14.73
众泰汽车	20,650.66	71,203.08	29.00	7,193.56	7,346.86	97.91	-	6,135.54	-
东风汽车	-	49,147.12	-	-	61,115.47	-	-	64,992.67	-
中通客车	-	15,144.10	-	-	14,697.22	-	-	20,003.32	-
可比公司平均	95,664.74	252,897.23	37.83	57,410.51	210,737.02	27.24	43,406.29	187,421.46	23.16
江淮汽车	69,054.33	213,107.60	32.40	63,144.51	199,704.90	31.62	64,459.99	215,831.17	29.87

经与同行业公司比较可见，江淮汽车 2016 年至 2018 年研发总投入分别为 21.58 亿元、19.97 亿元和 21.31 亿元，近三年研发总投入相对稳定，其研发投入年度增幅要低于同行业公司平均水平；江淮汽车 2016 年至 2018 年研发投入资本化率分别为 29.87%、31.62%和 32.40%，近三年总体变化不大，其 2016 年和 2017 年资本化率略高于同行业公司平均水平，2018 年资本化率略低于同行业公司平均水平，主要系同行业公司 2018 年平均资本化率增加较大所致。江淮汽车研发投入情况与同行业公司对比无重大偏差。

5. 公司研发费用会计处理的合理性说明

公司按照企业会计准则相关规定，制定内部研究开发支出相关会计政策和内部控制制度。公司对内部研究开发支出统一在开发支出科目进行分项核算，并严格划分费用支出发生阶段，对于研究阶段支出发生当期结转期间损益，对于满足资本化条件的开发阶段支出，在研发项目达到预定状态时转入无形资产。同时，公司结合整体行业状况、市场需求、项目开发状态等，定期对研发项目进行可行性分析，对于不再满足资本化条件的研发项目终止研发，转入当期损益。公司研发费用的相关会计处理合理，符合企业会计准则相关规定。

(二) 年审会计师核查程序和核查意见

年审会计师针对公司研发投入资本化执行了相关的核查程序，主要包括：对相关的内部控制设计及运行进行评估；取得研发支出明细表，并结合相关的支持性记录复核其真实性；检查研发项目相关立项报告、可行性研究报告、产品开发指令等业务资料，复核项目开发状态和费用支出资本化时点的合理性；检查研发费用相关账务处理的正确性。

经核查，年审会计师认为：公司研发投入资本化的确认依据及相关会计处理符合企业会计准则规定。

问题 10. 年报披露，公司报告期末其他应收款账面余额 63.73 亿元，同比增长 39.36%，主要系报告期内应收新能源补贴款增加所致。其中，新能源汽车补贴款账面余额 61.65 亿元，且没有对该部分其他应收款计提坏账准备。请公司结合新能源汽车补贴款金额、账龄结构、前期回款情况、同行业可比公司情况等，补充披露公司没有对新能源汽车补贴款计提坏账准备的具体原因，并说明坏账准备计提是否充分。请年审会计师发表意见。

回复：

(一)请公司结合新能源汽车补贴款金额、账龄结构、前期回款情况、同行业可比公司情况等，补充披露公司没有对新能源汽车补贴款计提坏账准备的具体原因，并说明坏账准备计提是否充分；

1. 公司应收新能源汽车补贴款基本情况

公司本年末应收新能源汽车补贴款账面余额 61.65 亿元，具体情况如下：

单位：万元

归属年度	截止 2018 年末			截止本问询函回复日	
	应收补贴金额	累计收回金额	应收余额	累计收回金额	应收余额
2015 年	129,425.60	128,617.56	808.04	128,693.56	732.04
2016 年	229,656.23	101,128.90	128,527.33	137,016.54	92,639.69
2017 年	197,835.12	44,283.45	153,551.67	99,071.29	98,763.83
2018 年	351,920.90	18,283.42	333,637.48	18,283.42	333,637.48
合计	908,837.85	292,313.33	616,524.52	383,064.81	525,773.04

由上表可见，公司应收新能源补贴款账龄在 3 年以上款项占比仅 0.13%，基本全部为账龄在 3 年以内的款项。公司应收新能源补贴款余额较大，且账龄相对较长，主要系受政府拨付补贴资金较慢影响所致。新能源汽车补贴款的拨付申请于满足申报条件后，需等待国家及地方相关主管部门的申报通知及财政预算资金安排计划等分批进行拨付兑现，故公司各年末均存在部分暂未拨付的新能源补贴款，需留待期后陆续拨付兑现。截止本问询函回复日，公司已累计收回 2015 至 2018 年度的应收新能源汽车补贴款 38.31 亿元，其中：2018 年末至本问询函回复日已收到拨付的补贴款 9.08 亿元，且各年度应收补贴款均有陆续回款。

2. 公司应收新能源汽车补贴款坏账计提政策与同行业公司对比情况

考虑到公司应收新能源补贴款系基于新能源乘用车和新能源客车两部分业务产生，故选择 2018 年国内市场主要从事新能源乘用车和新能源客车生产销售业务上市公司对比相关坏账计提政策如下：

公司简称	新能源车型	是否将新能源补贴单独作为信用风险特征组合	新能源汽车补贴坏账计提政策	其他说明
比亚迪	乘用车	否	未单独披露	实施新金融工具准则前，公司应收款项坏账计提政策：新能源业务应收款（含新能源补贴款）按账龄计提坏账准备，其中：2 年以内不计提，2 至 3 年 10%，3 至 4 年 30%，4 至 5 年 50%，5 年以上 100%

北汽蓝谷	乘用车	是	不计提	不适用
上汽集团	乘用车	否	未单独披露	根据应收款项组合类似信用风险特征按历史损失经验及目前经济状况与预计应收款项组合中已经存在的损失评估确定，按账龄分析法计提坏账准备（未披露具体账龄段坏账计提比例）
江淮汽车	乘用车	否	不计提	不适用
江铃汽车	乘用车	否	未单独披露	实施新金融工具准则前，公司应收款项坏账计提政策：所有客户组合按余额百分比法，计提比例 0.5%
众泰汽车	乘用车	是	按账龄计提	新能源补贴款坏账计提具体比例：2 年以内不计提，2 至 3 年 10%，3 至 4 年 30%，4 至 5 年 50%，5 年以上 100%
长安汽车	乘用车	否	未单独披露	财务报表附注显示，新能源补贴款主要作为单项金额重大并单独计提坏账准备的其他应收款列示，且未计提坏账准备
力帆股份	乘用车	是	不计提	不适用
宇通客车	客车	否	未单独披露	公司应收款项坏账计提政策：按账龄计提坏账准备，其中：1 年以内 5%，1 至 2 年 10%，2 至 3 年 20%，3 至 4 年 40%，4 至 5 年 60%，5 年以上 100%
中通客车	客车	是	不计提	不适用
金龙汽车	客车	是	不计提	不适用
亚星客车	客车	是	不计提	不适用
江淮汽车 (安凯客车)	客车	否	不计提	不适用

经上述对比可见，乘用车公司中北汽蓝谷、长安汽车和力帆股份，以及多数客车公司对新能源补贴款不计提坏账准备，与江淮汽车一致；乘用车公司中比亚迪和众泰汽车对账龄 2 年以内的新能源补贴款不计提坏账准备，2 年以上的新能源补贴款按比例计提，考虑江淮汽车 2 年以上新能源补贴款占比较低，坏账准备计提不存在重大影响；乘用车公司中上汽集团和江铃汽车未明确披露其新能源补贴款项的坏账准备计提情况，但总体应收款计提坏账准备比例较低。综上，经对

比可见江淮汽车对新能源汽车补贴坏账计提政策与同行业公司无重大偏差。

3. 新能源汽车补贴款不计提坏账准备原因及坏账准备计提充分性说明

根据《关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》（财建〔2015〕134 号）中相关规定：新能源汽车补贴的补助对象是消费者。新能源汽车生产企业在销售新能源汽车产品时按照扣减补助后的价格与消费者进行结算，政府财政按程序将企业垫付的补助资金再拨付给生产企业。根据新能源汽车补贴政策的规定，新能源汽车补贴款的资金拨付者为政府财政部门，除在拨付时间上会因审批安排、资金预算等原因发生延迟外，基本无信用风险，在参考同行业上市公司针对应收新能源汽车补贴款项的坏账准备计提政策，经充分评估，江淮汽车对应收新能源汽车补贴款项单独作为一种信用风险特征组合不计提坏账准备。

综合考虑新能源汽车补贴相关政策、公司以往年度新能源汽车补贴款实际回收情况，并结合同行业上市公司的通行做法，公司认为应收新能源汽车补贴款无信用风险的判断是合理的，新能源汽车补贴款不计提坏账的会计政策不影响公司相关坏账准备计提的充分性。

(二)年审会计师核查程序和核查意见

年审会计师针对公司新能源汽车补贴款执行了相关的核查程序，主要包括：对公司选用会计估计的程序、方法和相关内部控制进行评估；查阅公司适用的新能源汽车推广应用财政补贴政策，了解资金清算频次、审核及资金拨付流程并与实际情况对比；了解公司新能源汽车补贴款确认的计算过程，复核新能源补贴确认金额的准确性；查阅同行业上市公司信息，复核公司对新能源补贴确认政策及坏账准备计提标准与同行业可比公司的一致性；抽查新能源补贴申报及资金拨付情况，复核新能源补贴的实际拨付与原确认金额的匹配性。

经核查，年审会计师认为：公司对新能源汽车补贴款不计提坏账准备的会计估计符合企业会计准则相关规定，其他应收款坏账准备计提充分、合理。

