

(上接D49版)

对于销售收入预测,在取得经永康康公司管理批准的盈利预测报告的基础上,依据永康康公司历史年度经营情况,通过对2019年在手订单的核实验证工作,结合乘用车市场环境发展趋势的分析,按车辆所属板块和车型判断收入预测是否合理。

A.燃油车板块
纳入预测范围的燃油车板块主打车型主要包括众泰品牌T系列T300、T600、T700、T500等在售和T300小强版、T600、T700改款车型等,君马系列SEEK5和MEET3车型,以及预计推出销售的A16、B23车型。
对于已上市的众泰品牌T系列车型和君马系列SEEK5和MEET3车型的销量,公司根据2019年1至3月企业实际销量数量,4至6月各车型经销售订单及2019年全年任务量确定预测销量的合理性。对于拟推出的A16、B23车型等新能源车型的销量,公司根据历史年度推出的新能源车销量及行业同类车型上市的销售对比分析确定合理性。由于2018年由于各方面因素销量下降,2019年在燃油车推出小强版及A16、B23等新能源车,处于销量恢复期,故较2018年收入增长较大。

前瞻产业研究院发布的《汽车行业未来发展策略与投资策略规划分析报告》预计随着汽车销量的基数持续提升,我国乘用车新车市场2018年-2020年增速约3%左右,总体处于低速增长状态。出于谨慎性考虑,本次按1%的增速预测销量2020年-2023销量。
对于各车型的销量单价的确定,由于在近几年各车型价格保持基本稳定,故使用不含税销售价格确定销售单价。对于新能源车,预测年度使用预计不含税销售价格确定。

B.新能源车板块
新能源车板块主打车型主要包括宇100、E200、Z500EV及T300EV等,预计于2019年推出上述各车型的改款车型E5330、E330、E7450和E2500。
公司根据2019年1至3月历史车销量,4至6月各车型订单,同时根据公司历史和行业中上半年销售数量占全年销量的比重分析确定下半年的销量,以验证新能源车2019年预测销量的合理性。

根据wind数据统计,2018年新能源车市场销量共计105.31万辆,较上年同期上涨84.39%,2019年一季度新能源车销量共计25.23万辆,较上年同期上涨97.9%。近三年新能源车销量复合增长率76.97%。考虑到国家对新能源汽车的推广力度,新能源车销量向好,预测年度销量增长率参考同行业近三年复合增长率和汽车中国工业协会统计数据,出于谨慎性考虑按30%确定2020年销售增长率,2021年至2023年销售增长率逐年下降至稳定。

对于新能源车的单价,预测年度使用不含税销售价格指导单价确定销售单价的基础上,需要参考国家补贴政策。2019年3月26日,财政部等部门发布了《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(财建[2019]138号),《通知》将从2019年3月26日起实施,2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期,过渡期间,符合2018年技术指标要求但不符合2019年技术指标要求的销售上牌车辆,按照《财政部 科技部 工业和信息化部 发展改革委关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的公告》(财建[2018]118号)对应标准的0.8倍补贴。过渡期后,对于非个人购买或者用于营运的新能源乘用车按照相应补贴金额的0.7倍予以补偿。考虑2020年取消新能源汽车财政补贴,自2021年起,新能源车销售收入不再预测国家补贴收入。

②毛利率
A.商誉所在资产组组合历史年度毛利率情况如下表所示:
金额单位:人民币万元

项目	2015年度	2016年度	2017年度	2018年
营业收入	1,374,497.39	2,250,300.79	2,334,904.97	1,373,420.17
营业成本	1,127,792.38	1,843,022.40	1,899,922.42	1,188,682.96
毛利率	17.95%	18.61%	18.63%	13.45%

B.乘用车行业近8年毛利率情况如下表所示:

项目	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
毛利率	14.14%	15.00%	15.09%	13.84%	14.42%	14.90%	16.55%	18.02%

数据来源:wind 资讯
历史年度近四年企业平均毛利率为17.03%,乘用车行业近四年平均毛利率14.52%,企业预测年度毛利率平均为14.96%。

综上所述,不论是商誉所在资产组组合历史年度经营的角度还是在商誉所在资产组组合所处行业的经营角度,预测年度毛利率波动均在合理范围之内。

③息税前利润率
A.商誉所在资产组组合历史年度 EBIT 利润率情况如下表所示:
金额单位:人民币万元

项目	2015年度	2016年度	2017年度	2018年
EBIT	124,244.66	164,409.96	174,774.52	-76,582.36
营业收入	9,040%	7,319%	7,499%	-5,853.36

B.乘用车行业近8年息税前利润率情况如下表所示:

项目	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
EBIT/营业收入	3.53%	3.16%	3.72%	3.03%	3.00%	3.97%	5.74%	7.58%

数据来源:wind 资讯
历史年度近四年企业息税前利润率为4.57%,乘用车行业近四年平均息税前利润率3.36%,企业预测年度息税前利润率平均为3.87%。

综上所述,不论是商誉所在资产组组合历史年度经营的角度还是在商誉所在资产组组合所处行业的经营角度,预测年度息税前利润率波动均在合理范围之内。

(3)稳定增长率
①稳定增长率采用2%。
②合理性:

公司所处行业历史年度发展较快,虽然2018年出现产销量的下降,但长期来看,仍有较大的发展空间,2009年至2018年,我国乘用车产量的复合增长率分别为9.52%和9.67%(数据来源:wind 资讯);从居民消费价格指数(CPI)历年分析,2009年至2018年,我国居民消费价格指数均上涨2.23%。

综合以上系数并谨慎考虑,公司的现金流量增长率确定为2%,没有超过公司经营所处的市场、所处的行业或者所在国家或者地区的长期平均增长率,或者该资产组所在市场的长期平均增长率。

(4)折现率
公司取得了沃克森(北京)国际资产评估有限公司出具的《资产评估报告》后,对其使用的折现率进行了复核。《资产评估报告》的折现率,按照《企业会计准则第8号——资产减值》应用指南的规定使用替代利率估计折现率,替代利率可以根据加平均资本成本、增量借款利率或者其他相关市场借款利率适当调整后确定。加平均资本成本(WACC)具体计算公式如下:

$$WACC = K_e \times \frac{E}{E+D} + K_d \times \frac{D}{E+D} \times (1 - T) \times \frac{D}{E+D}$$

其中:K_e:权益资本成本;
K_d:债务资本成本;
D:债务资本成本;
T:所得税率;
W_e:权益资本结构比例

加平均资本成本成本的计算需要确定如下指标:权益资本成本、付息债务资本成本和付息债务与权益价值比例。

采用资本资产定价模型(CAPM)计算权益资本成本,计算公式如下:
即:K_e = RF + β × (RM - RF) + α

其中:K_e:权益资本成本;
RF:无风险收益率;
RM:市场风险溢价;
β:Beta系数;
α:企业特有风险。

据此,商誉减值测试评估税前折现率的计算采用折现现金流折现法,以此为基础,采用折现法计算的折现率为13.65%。《资产评估报告》中的无风险收益率RF、权益资本风险系数β、市场风险溢价RM企业特有风险α的选取依据资产组组合下资本市场状况、公司运营情况的判断进行的。《资产评估报告》中计算折现率时考虑的因素与公司实际情况一致。

(5)预测期
商誉所在资产组组合属于汽车制造企业,成立时间较长,未来有较好的经营前景,评估基准日至评估报告出具日,没有确切证据表明其在未来某个时间终止经营。因此,确定商誉所在资产组组合收益期为无限期,明确预测期为2019年度至2023年度。
4.商誉减值准备计算如下表所示:
金额单位:人民币万元

(1)账面价值	①对应资产组公允价值	②商誉价值
	761,280.88	655,166.54
	1,416,447.42	
	合计	
(2)可回收金额	①资产组的公允价值减去处置费用后净额	1,384,455.70
	②资产组预计未来现金流量现值	1,384,455.70
	③可回收金额取①和②中较高者	1,384,455.70
(3)商誉减值金额		31,991.72

综上所述,公司已充分计提商誉减值准备。
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)根据我们对贵公司业务的理解及相关会计准则的规定,了解并测试与商誉减值相关的关键内部控制;复核公司对商誉所在资产组或资产组合的划分是否合理,是否将商誉账面价值在资产组或资产组合之间恰当分摊;

2)获取管理层对商誉减值测试的相关资料以及外部评估机构出具的商誉减值测试报告,评估商誉减值测试模型是否符合现行的企业会计准则;

3)评价由管理层聘请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;

4)复核商誉减值测试方法;评价商誉减值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,包括预测期增长率、稳定期增长率、利润率、折现率等及其确定的依据等;

5)复核商誉减值计算过程;
6)关注并考虑期后事项对商誉减值测试的影响;
7)检查财务报表附注中与商誉相关内容的披露情况;

我们认为,商誉减值的管理层判断和估计是合理的,公司商誉减值的计提充分,会计处理正确。

4. 你公司报告期交通運輸设备制造业毛利率为13.42%,同比下降28.42个百分点。请分析毛利率下降的主要原因及合理性;对比同行业上市公司毛利率说明你公司报告期毛利率与行业整体变化情况是否一致。

回复:
可比同行业上市公司毛利率水平如下:

比较单位	2018年	2017年	变动	变动率
众泰汽车	13.42%	18.75%	-5.33%	-28.42%
长安汽车	8.02%	11.77%	-3.75%	-32.29%
北汽集团	13.99%	20.06%	-6.07%	-32.99%
比亚迪	19.78%	24.31%	-4.53%	-18.63%
长城汽车	15.77%	17.84%	-2.07%	-11.60%
上汽集团	16.33%	22.25%	-5.92%	-26.61%

2018年度汽车总体市场产销增速低于预期,因购置税优惠政策全面退出,以及宏观经济增速回落,中美贸易战,消费信心下降等因素的影响,2018年汽车产销增速低于年初预计,行业主要经济效益指标增速趋缓,增幅回落。在行业整体遇冷的情况下,合资品牌价格下探,各大车企新品密集上市,更是

加大了竞争激烈程度。由上表可知,2018年度主要车企的毛利均由不同程度的下降,本公司报告期内毛利率与行业整体变化趋势基本一致。

本公司2018年度毛利率较上年下降5.33%,同比下降28.42个百分点,主要受以下因素的影响:

1)2018年销量下降导致单位固定成本上升;
2)部分新车型投资较大,市场接受度不高,单位生产成本及销售促销成本较高,拉低整体毛利;

3)2018年度产品结构有所变化,产品销售以毛利较低的中小型SUV为主,毛利较高的大中型SUV销量下滑,其中上期毛利率和销量均表现优秀的T600、T700和SR9车系销量占比超过60%,而本期销量占比约20%,而本期销量最大的车系毛利率较低的T300,该车系占汽油车销量比例约为23%;

4)2018年受到宏观环境和市场竞争的影响,本公司加大了返利促销力度以刺激销售,单位返利成本上升;

5)受到新能源汽车国补退出的影响,2018年2月12日至2018年6月11日过渡期内,公司原新能源汽车能够获得的的新能源财政补贴仅为2017年的0.7倍,上半年单车新能源汽车毛利下滑明显。E200 EVK1/EVK5 新能源车国家补贴由36000/39600元/台下降为25200/27200元/台,EVK9 国补本年为38820元,导致单车国补平均下降3822元;占100车系国补由上年39600/36000元下降至27200/25200元;6月11日前三EVEA 国补由上年36000元/台下降至25200元/台,6月11日后EVEA 车型下降至24000元/台,导致EVEA 单车国补收入较上期减少13,089.98元/台。下半年,公司通过技术改造,陆续推出高性价比的新能源汽车,国补收入上升,但是不能完全弥补改款带来的材料成本上升。

综上所述,2018年本公司交通運輸设备制造业毛利率下滑明显,与宏观环境、产业政策、行业情况相匹配,同时,公司产品结构的调整也带来了毛利的下降。

5.“分季度主要财务指标”提示,你公司报告期分季度营业收入呈递减趋势,前三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1.40亿元、1.63亿元、0.79亿元,而第四季度亏损16.23亿元;第一季度和第四季度经营活动产生的现金流量净额分别为-5.69亿元和-23.71亿元,各季度间差异较大。

(1)请结合你公司生产销售情况说明报告期营业收入和净利润季度波动的具体原因;第四季度归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润亏损的原因及合理性。

回复:
2018年,全国汽车产销分别完成2780.9万辆和2808.1万辆,产销量比上年同期分别下降4.2%和2.8%。2018年全国销量统计如下:

月份	1	2	3	4	5	6
销量	280.9	171.8	263.6	231.9	228.8	227.4
同比增长(%)	11.6	-11.1	4.7	11.5	9.6	4.8

续上表:

月份	7	8	9	10	11	12
销量	188.9	210.3	239.4	228	254.8	266.15
同比增长(%)	3.8	-11.6	-11.7	-1.9	-13.03	

从上表可以看出,汽车行业销量虽然没有明显的季节性变化,但第一、第四季度销售较大,第二、第三季度销量比第一和第四季度有所下降。2018年汽车行业二三季度销量比上年同期销量出现负增长,和二季度相比也是负增长,同比下降7.2%。国务院关税税则委员会22日印发公告,经国务院批准,自2018年7月1日起,将税率分别为25%、20%的汽车整车关税降至15%,降税幅度分别为40%、25%;将税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的汽车零部件关税降至6%,平均降税幅度46%。从二季度起,国内其他合资及合资品牌下调销售价格,国内其他主力的SUV降价1.5-2万元,合资品牌降价力度更大,对众泰汽车销量产生了一定的冲击,且品牌影响力远不及合资品牌,因此,从三季度开始销售逐渐下滑。

受汽车行业汽车销售下降的影响及公司自身的原因,本公司2018年销量每季呈下降的趋势,第四季度销量下滑主要是由于2018年度汽车行业整体下滑严重,各大车企推出各项促销措施以提高销量。本公司在第一至二三季度已经推出各项促销措施提高销量,但是受到品牌因素、产品定位等各项因素的影响,在第四季度各品牌促销推出的加持下,销量急速下降。因此,公司全年销量下降幅度较大。由于销量的下降,公司主营业务收入也下降,由于产销量的变化,因此各季度之间利润也发生了变化。

报告期内营业收入和净利润按季度列示如下:

项目	2018年1季度	2018年2季度	2018年3季度	2018年4季度
营业收入	1,476,433.95	1,190,923.22	311,669.34	480,307.54
毛利率	13.54%	-28.04%	17.81%	17.79%
销售费用	110,228.25	47,803.56	116,765.81	21,308.37
资产减值损失	56,406.90	52,744.92	452.09	3,209.89
归母净利润	-124,600.40	-162,270.50	7,909.12	16,321.80
				13,979.18

从上表可以看出,汽车行业销量虽然没有明显的季节性变化,但第一、第四季度销售较大,第二、第三季度销量比第一和第四季度有所下降。2018年汽车行业二三季度销量比上年同期销量出现负增长,和二季度相比也是负增长,同比下降7.2%。国务院关税税则委员会22日印发公告,经国务院批准,自2018年7月1日起,将税率分别为25%、20%的汽车整车关税降至15%,降税幅度分别为40%、25%;将税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的汽车零部件关税降至6%,平均降税幅度46%。从二季度起,国内其他合资及合资品牌下调销售价格,国内其他主力的SUV降价1.5-2万元,合资品牌降价力度更大,对众泰汽车销量产生了一定的冲击,且品牌影响力远不及合资品牌,因此,从三季度开始销售逐渐下滑。

受汽车行业汽车销售下降的影响及公司自身的原因,本公司2018年销量每季呈下降的趋势,第四季度销量下滑主要是由于2018年度汽车行业整体下滑严重,各大车企推出各项促销措施以提高销量。本公司在第一至二三季度已经推出各项促销措施提高销量,但是受到品牌因素、产品定位等各项因素的影响,在第四季度各品牌促销推出的加持下,销量急速下降。因此,公司全年销量下降幅度较大。由于销量的下降,公司主营业务收入也下降,由于产销量的变化,因此各季度之间利润也发生了变化。

报告期内营业收入和净利润按季度列示如下:

项目	2018年1季度	2018年2季度	2018年3季度	2018年4季度
营业收入	1,476,433.95	1,190,923.22	311,669.34	480,307.54
毛利率	13.54%	-28.04%	17.81%	17.79%
销售费用	110,228.25	47,803.56	116,765.81	21,308.37
资产减值损失	56,406.90	52,744.92	452.09	3,209.89
归母净利润	-124,600.40	-162,270.50	7,909.12	16,321.80
				13,979.18

从上表可以看出,汽车行业销量虽然没有明显的季节性变化,但第一、第四季度销售较大,第二、第三季度销量比第一和第四季度有所下降。2018年汽车行业二三季度销量比上年同期销量出现负增长,和二季度相比也是负增长,同比下降7.2%。国务院关税税则委员会22日印发公告,经国务院批准,自2018年7月1日起,将税率分别为25%、20%的汽车整车关税降至15%,降税幅度分别为40%、25%;将税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的汽车零部件关税降至6%,平均降税幅度46%。从二季度起,国内其他合资及合资品牌下调销售价格,国内其他主力的SUV降价1.5-2万元,合资品牌降价力度更大,对众泰汽车销量产生了一定的冲击,且品牌影响力远不及合资品牌,因此,从三季度开始销售逐渐下滑。

受汽车行业汽车销售下降的影响及公司自身的原因,本公司2018年销量每季呈下降的趋势,第四季度销量下滑主要是由于2018年度汽车行业整体下滑严重,各大车企推出各项促销措施以提高销量。本公司在第一至二三季度已经推出各项促销措施提高销量,但是受到品牌因素、产品定位等各项因素的影响,在第四季度各品牌促销推出的加持下,销量急速下降。因此,公司全年销量下降幅度较大。由于销量的下降,公司主营业务收入也下降,由于产销量的变化,因此各季度之间利润也发生了变化。

报告期内营业收入和净利润按季度列示如下:

项目	2018年1季度	2018年2季度	2018年3季度	2018年4季度
营业收入	1,476,433.95	1,190,923.22	311,669.34	480,307.54
毛利率	13.54%	-28.04%	17.81%	17.79%
销售费用	110,228.25	47,803.56	116,765.81	21,308.37
资产减值损失	56,406.90	52,744.92	452.09	3,209.89
归母净利润	-124,600.40	-162,270.50	7,909.12	16,321.80
				13,979.18

报告期内,受到汽车行业下滑的影响,本公司销售收入在不断下滑,第三季度收入下滑主要系产销量的行业形势和激烈的市场竞争下,本公司作为本品牌在与合资品牌竞争中的劣势开始显现,而第四季度营业收入较一季度销售收入下降了74.31%,从而导致了报告期内季度非净利润的波动。

除销售收入大幅下滑的原因外,第四季度归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润亏损还受到以下因素的影响:

1)毛利率下降。四季度市场环境较差,为降低库存,公司减产导致单位固定成本上升。同时,公司新品牌型号S70上市后生产不稳定,产线在前三季度未停止资本支出并计提折旧,第四季度公司考虑到该车型已经上市,出于谨慎性原则,在四季度计提了与该车型相关的折旧和摊销。此外,由于本年公司为维护经销商的颓势,出台了多项经销商的促销政策,年末与经销商进行返利结算,也导致了第四季度营业毛利率的大幅下降。

2)销售费用上升。报告期内本公司有多款新车型上市,为提高车型的市场的知名度,与众多知名媒体合作,投放广告,相关费用在第四季度激增。另外,公司应对产线变化的市场形式,也调整了经销商的广告宣传政策,相关费用也在第四季度激增。由于本期销量下滑带来的采购量的大幅下滑,一些应该由供应商承担的售后材料费用供应商不予以确认,第四季度根据对账结果将该部分费用计入售后费用,导致了第四季度售后费用的大幅上升。

3)资产减值损失上升。第四季度,本公司根据商誉减值测试结果计提商誉减值准备31,991.72元,根据资产减值测试结果计提存货减值准备11,114.64万元,根据应收账款账龄和坏账政策计提应收账款减值准备8,864.94万元。

综上所述,营业收入和扣非净利润的波动主要受到汽车市场环境下滑的影响。第四季归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润亏损主要受收入下降和结算周期的影响。

(2)请说明第一季度、第四季度现金流量为大额负值的具体原因,是否与净利润实现情况相匹配,是否存在跨期确认收入、结转成本费用及其他异常等情形。

回复:
第一季度尚未受到汽车市场下滑的显著影响,销售收入和净利润与以前年度相差不多。第一季度现金流量为大额负值主要系支付上期职工薪酬(约1.79亿元)及包括增值税、企业所得税在内的金额合计约6.58亿元)所致。

第四季度销售收入和净利润大幅下降,导致第四季度经营产生的现金流量下降。同时第四季度公司支付了大量本期累计供应商结算款(约49.51亿元);改款的的新能源汽车销售在四季度大幅上升,而国补资金下放比较缓慢,We系车型未收到任何新能源补贴款,导致第四季度现金流大幅负值。

综上所述,第一季度、第四季度现金流量为负值,主要受到经营成果、税金支出、供应商结算时间差异以及国补资金发放的影响,与净利润实现情况相匹配。

(3)请说明第四季度非经常性损益的具体情况。

回复:
第四季度非经常性损益的具体情况如下:

非经常性损益项目	第四季度金额
(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	-20,542.98
(2)计入当期损益的政府补助,与公司正常经营业务密切相关,符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外	1,715,318.18
(3)计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费	4,677,413.10
(4)企业取得子公司、联营企业及合营企业的投资成本小于取得投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值产生的收益	10,235,050.72
(5)持有金融资产、处置金融资产产生的损益	-7,567,800.61
(6)计入当期损益的公允价值变动收益	-3,852,860.61
(7)其他符合非经常性损益定义的损益项目	2,028,473,948.22
非经常性损益合计	2,036,450,477.63

注:1.计入当期损益的政府补助明细如下:

政府补助项目	第四季度金额
土地使用税退税补助	3,537,895.52
研发费用补助	250,000.00
国家科技重大专项	309,447.03
国家专利补助	1,000,000.00
智能化汽车仪表改造项目补助	385,000.00
省级服务制造业补贴	500,000.00
省工业和信息产业补助	500,000.00
年产100万身车身模具控制系统补助	250,000.00
技术创新项目补助	280,000.00
中国轻工业学会协会综合考核优秀奖奖励	126,000.00
由工信部学校企业协会综合考核优秀奖奖励	200,000.00
工信部“四个十”科技专项奖励	407,011.63
其他补助	7,715,318.18
合计	20,364,504.77

注:2.根据企业会计准则及相关规定,非同控下企业合并中,购买方应当符合合并协议约定的或有对价作为合并对价的一部分,按照其在购买日的公允价值计入企业合并成本,并确认相应的资产、负债,后续变动应视其性质计入当期损益或其他综合收益。

根据天职职业字[2019]122947号业绩承诺完成情况专项审计报告,永康康公司2018年度经营审计归属于母公司股东的以扣除非经常性损益以及配套募集资金所产生的损益后的净利润为-491,422.60万元,需要补股票数量为468,469,734.00股,按照2018年12月31日深圳证券市场价格公司股票收盘价2.028元/股,公司确认其他应收款2,028