(上接 C116 版)

③长期资产组组合可收回金额计算表

单位：万元

项目	序号	回报率	2020年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	……	2030 年	2031 年
营业收入	1		806,481.47	1,495,464.54	1,609,563.35	1,664,475.49	1,717,623.28	1,717,623.28	……	1,717,623.28	1,717,623.28
营业成本	2		706,671.92	1,278,157.15	1,383,150.87	1,436,683.68	1,484,924.52	1,484,924.52	……	1,484,924.52	1,484,924.52
营业税金及附加	3		28,416.43	49,464.06	50,059.39	50,644.36	50,689.89	50,689.89	……	50,689.89	50,689.89
营业费用	4		30,830.96	57,516.63	62,872.62	65,910.27	68,186.81	68,186.81	……	68,186.81	68,186.81
管理费用	5		44,272.06	64,691.08	68,662.04	70,792.44	72,826.34	72,826.34	……	72,826.34	72,826.34
财务费用	6		737.59	1,369.78	1,474.47	1,524.86	1,573.63	1,573.63	……	1,573.63	1,573.63
资产减值损失	7		–	–	–	–	–	–	……	–	–
营业利润	8=1-2-3-4-5-6-7		–4,447.49	44,265.84	43,343.97	38,919.87	39,422.09	39,422.09	……	39,422.09	39,422.09
营业外收支净额	9		–	–	–	–	–	–	……	–	–
利润总额	10=8+9		–4,447.49	44,265.84	43,343.97	38,919.87	39,422.09	39,422.09	……	39,422.09	39,422.09
所得税费用	11		–	–	–	–	–	–	……	–	–
净利润	12=10-11		–4,447.49	44,265.84	43,343.97	38,919.87	39,422.09	39,422.09	……	39,422.09	39,422.09
加：折旧摊销	13		47,751.69	49,275.52	47,946.99	47,079.59	45,728.45	45,728.45	……	45,728.45	45,728.45
利息费用	14		–	–	–	–	–	–	……	–	–
减：资本性支出	15		26,012.97	663.24	7,116.69	3,686.58	9,806.87	9,806.87	……	9,806.87	9,806.87
营运资金追加	16		3,575.15	7,373.47	–541.57	–575.20	55.80		……		
营运资金回收	17										9,887.65
固定资产残值	18										15,238.73
未来现金流量	19=12+13+14-15-16+17+18		13,716.08	85,504.66	84,715.83	82,888.08	75,287.87	75,343.67		75,343.67	100,470.05
营运资金余额			3,575.15	10,948.62	10,407.05	9,831.85	9,887.65	9,887.65	……	9,887.65	9,887.65
营运资金贡献	20=营运资金余额*回	4.15%	148.37	454.37	431.89	408.02	410.34	410.34	……	410.34	410.34
固定资产贡献(未纳入减值测试范围部分)	21=固定资产净值*回报率	9.17%	18,865.43	18,865.43	18,865.43	18,865.43	18,865.43	18,865.43	……	18,865.43	18,865.43
人力资源贡献	22=工资费用*回报率	15.21%	8,359.80	11,042.33	12,362.57	13,231.29	14,146.33	14,146.33	……	14,146.33	14,146.33
资产组组合现金流量	23=19-20-21-22		–13,657.51	55,142.53	53,055.95	50,383.33	41,865.77	41,921.57	……	41,921.57	67,047.96
折现率		12.11%	12.11%	12.11%	12.11%	12.11%	12.11%	12.11%	……	12.11%	12.11%
距上一折现期的时间(年)			0.50	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	……	1.00	1.00
折现系数	24	1.00	0.9444	0.8424	0.7514	0.6703	0.5978	0.5333	……	0.3011	0.2686
资产组现组合金流量现值	25=23*24		–12,898.77	46,453.35	39,867.41	33,769.48	25,029.39	22,355.39	……	12,622.64	18,007.43
资产组组合现金流量现值和(公允价值)	26=25 之和		252,949.66								
处置费用	27		3,009.15								
资产组可收回金额	28=26-27		249,940.51								

续上表：

单位：万元

项目	序号	金额
有市场需求车型长期资产组组合涉及资产账面价值	29	370,472.33
有市场需求车型长期资产组组合可收回金额	28	249,940.51
有市场需求车型长期资产组组合减值	30=29-28	120,531.82
无市场需求车型长期资产组账面价值	31	78,561.70
无市场需求车型长期资产组可收回金额	32	47,753.57
无市场需求车型长期资产组减值	33=31-32	30,808.13
长期资产减值	35=30+33+34	151,339.95

4、存货减值

报告期内，公司结合内外部经济环境变化，对存货进行了详细梳理，按照成本与可变现净值熟低原则，对各类存货计提跌价准备 331,901,400.66 元，其中明细如下：

单位：元

存货类别	本期计提金额	计提依据
原材料	100,114,478.80	存货成本高于可变现净值
在产品	61,210,180.71	存货成本高于可变现净值
委托加工物资	565,512.06	存货成本高于可变现净值
库存商品	139,979,000.98	存货成本高于可变现净值
发出商品	30,032,228.11	存货成本高于可变现净值
合计	331,901,400.66	

综上分析，公司本次计提减值损失，能够更加客观、真实的反映公司资产及财务状况，有助于向投资者提供更加真实、可靠、准确的会计信息，符合公司实际情况，本次计提减值损失是合理、充分的。

5. 报告期内，你公司应收账款账面余额为 52.76 亿元，其中单项金额重大并计提坏账准备的应收账款期末余额为 15.48 亿元，同比上升 67.35%；计提坏账准备 2.43 亿元；按组合计提坏账准备的应收账款期末余额为 37.29 亿元，同比上升 32.82%，计提坏账准备 1.41 亿元。

（1）请你公司说明确定坏账准备计提比例的依据及合理性，应收账款坏账准备的计提方法和计提比例与 2018 年相比是否发生重大变化。请年审会计师就公司坏账准备计提方法和计提比例是否处于合理范围、坏账准备计提相关会计处理的准确性、合规性发表明确意见。

公司回复：

（1）根据公司的会计政策，应收账款两年的坏账准备计提依据如下：

2018 年度：

1）单项金额重大并单项计提坏账准备的应收款项

项目	内容
单项金额重大的判断依据或金额标准	公司将 500.00 万元以上应收账款，50.00 万元以上其他应收款确定为单项金额重大。
单项金额重大并单项计提坏账准备的计提方法	对于单项金额重大的应收款项，单独进行减值测试。有客观证据表明其发生了减值的，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。短期应收款项的预计未来现金流量与其现值相差很小的，在确定相关减值损失时，可不对其预计未来现金流量进行折现。

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

2019 年度：

1）按信用风险特征组合计提坏账准备的应收款项

根据金融工具的性质，公司对于信用风险特征有显著差异的单项金融资产或金融资产组合单独确认预期信用损失。除了单项评估信用风险的应收账款外，基于其信用风险特征，将其划分为不同组合。

组合	组合名称	确定组合的依据
组合 1	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
组合 2	补贴款组合	本组合以应收财政补贴的账龄作为信用风险特征
组合 3	账龄组合	本组合以以上两项组合之外的应收账款账龄作为信用风险特征

2）对于划分为组合的应收款项，公司参考历史信用损失经验，结合当前状况及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

信用风险特征组合的账龄与整个存续期预期信用损失率对照表如下：

账龄	组合 1(%)	组合 2(%)	组合 3(%)
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

（2）公司与同行业可比上市公司按组合计提坏账准备政策进行比较如下：

1）按组合账龄（非新能源）

单位：%

公司名称	1 年以内	1 至 2 年	2 至 3 年	3 至 4 年	4 至 5 年	5 年以上
众泰汽车	5.00	10.00	20.00	40.00	75.00	100.00
江淮汽车	5.00	10.00	30.00	50.00	80.00	100.00
*ST 海马	5.00	10.00	15.00	20.00	25.00	30.00
*ST 安凯	5.00	10.00	30.00	50.00	80.00	100.00
力帆股份	5.00	10.00	30.00	50.00	80.00	100.00

2）按组合账龄（新能源）

单位：%

公司名称	1 年以内	1 至 2 年	2 至 3 年	3 至 4 年	4 至 5 年	5 年以上
众泰汽车			10.00	30.00	50.00	100.00
江淮汽车	在其他应收款核算，对应收政府部门的新能源补贴款不计提坏账准备。					
*ST 海马	5.00	10.00	15.00	20.00	25.00	30.00
*ST 安凯	在其他应收款核算，对应收政府部门的新能源补贴款不计提坏账准备。					
力帆股份	在其他应收款核算，对应收政府部门的新能源补贴款不计提坏账准备。					

根据上述列示的 2018 年和 2019 年的应收账款坏账计提政策以及同行业坏账计提政策对比可知，公司两年应收账款坏账计提政策及计提方法未发生变化，公司应收账款组合坏账准备的计提政策与同行业可比公司的计提政策无重大差异，公司按账龄计提坏账准备的比例与同行业上市公司基本一致，坏账准备计提比例合理。

对于划分为组合的应收账款，公司以账龄为信用风险特征对不同账龄的应收账款按比例计提，按账龄为信用风险特征计提的比例一致，公司两期按组合计提坏账的比例未发生变化。组合坏账增加的原因一方面系新能源汽车财政补贴因非个人用户使里程未满足 2 万公里申报条件导致补贴款组合账龄增加，补提坏账准备 0.93 亿元，另一方面受汽车行情下滑影响，部分客户回款困难，应收账款账龄增加，补提坏账准备 0.48 亿元，故 2019 年与 2018 年相比以账龄为信用风险特征的组合计提坏账的金额大幅增加。

对于单项计提的应收账款，公司根据特定客户存在的信用风险单独进行减值测试，确认减值损失或预期信用损失。2018 年和 2019 年，公司单项计提坏账的部分包括：公司根据历史经营情况，将已于报告报出日经工业和信息化部装备工业司审核通过的新能源国补确认为风险极低、无需计提坏账的应收账款，该部分应收账款的客户均为各地财政局，且均在公开信息公示，不存在减值迹象，不计提坏账。除此之外，公司应收账款单项计提的客户按全额计提坏账，主要系 2019 年度国内经济下行压力增加，受汽车行业发展环境新变化，公司下游多家客户出现信用状况恶化，被最高人民法院列为失信公司、限制高消费企业，未按时履行法律义务被法院强制执行等。与此同时公司对于个别账龄较长，部分客户经营情况持续恶化履约能力较差的应收账款，通过综合评估客户的资产状况、经营情况、履约能力后，基于谨慎性原则单项全额计提坏账，故 2019 年和 2018 年相比单项计提坏账的金额大幅增加。

综上所述，公司两期坏账计提方法未发生重大变化，坏账计提方法和计提比例通过同行业比较属于合理范围，应收账款坏账同比增加主要系新能源补贴回收周期长及客户信用风险增大回款困难，导致单项计提与以账龄为信用风险特征计提的坏账增加所致。

年审会计师意见：

我们对应收账款坏账准备计提执行了包括但不限于以下程序：

（1）对于按照单项金额评估的应收账款，选取样本复核管理层基于客户的财务状况和资信情况、历史还款记录以及对未来经济状况的预测等对预期信用损失进行评估的依据。我们将管理层的评估与我们在审计过程中取得的证据相验证，包括客户的背景信息、信用状况、以往的交易历史和回款情况、前瞻性考虑因素等；

（2）对于按照信用风险特征组合计算预期信用损失的应收账款，复核管理层对划分的组合以及基于历史信用损失经验并结合当前状况及对未来经济状况的预测等对不同组合估计的预期信用损失率的合理性，包括对迁徙率、历史损失率的重新计算，参考历史审计经验及前瞻性信息，对预期损失率的合理性进行评估，并选取样本测试应收账款的组合分类和账龄划分的准确性，重新计算预期信用损失计提金额的准确性；

（3）对应收账款余额实施了函证程序，并将函证结果与公司记录的金额进行了核对，对于未回函的应收账款，我们执行了替代测试；

（4）对应收账款余额较大或超过信用期的客户，我们与管理层进行了访谈，了解了主要债务人的信息以及管理层对于其可回收性的评估。

经核查，我们认为公司应收账款坏账准备计提方法和计提比例处于合理范围，坏账准备计提的相关会计处理符合准确性和合规性的要求。

（2）请你公司结合欠款方偿付能力说明按单项计提坏账准备的应收账款项目数量及金额大幅增长的原因，以前年度未计提坏账准备的合理性。

公司回复：

公司 2019 年单项计提坏账的明细如下：

科目	名称	期末余额(万元)			
		账面余额	坏账准备	计提比例(%)	计提理由
应收账款	财政局国补	130,706.33			
应收账款	单位 1	10,127.40	10,127.40	100.00	该单位 2019 年起经营状况逐渐恶化，法律诉讼案件数量较 2018 年上升 300%，2020 年多次未按时履行法律义务而被法院强制执行。
应收账款	单位 2	4,623.40	4,623.40	100.00	该单位 2019 年起经营状况逐渐恶化，法律诉讼案件数量较 2018 年上升 372%，2019、2020 年被最高人民法院列示为失信人，被法院列为限制高消费企业，2020 年多次未按时履行法律义务而被法院强制执行
应收账款	单位 3	4,361.00	4,361.00	100.00	该单位 2019 年起经营状况逐渐恶化，涉及与其他单位诉讼，款项收回可能性极低。
应收账款	其他小额合计	4,956.69	4,956.69	100.00	
合计		154,774.82	24,068.49		

公司管理层通过公开渠道获取信息，上表所示客户自 2019 年起存在经营状况恶化、陷入法律诉讼纠纷或已被列为失信人等信用风险情况。公司采取多种渠道索偿无果，认为客户履约能力较差，预计款项回收存在较大困难，基于谨慎性原则对上述应收账款采用按单项计提坏账的方法，按照账面价值高于预计未来现金流量现值的差额补计提信用减值损失。

综上所述，公司 2019 年单项计提坏账准备的应收账款项目数量及金额增长主要系欠款方自 2019 年起受自身经营影响还款能力受限，以前年度采用按账龄计提坏账的方法计提坏账准备是合理的。

（3）请你公司结合按照信用风险特征组合计提坏账准备的具体过程，说明坏账准备计提的充分性和合理性，并补充披露应收账款期后回款情况。

回复：

公司对于《企业会计准则第 14 号——收入》所规定的、不含重大融资成分(包括根据该准则不考虑不超过一年的合同中融资成分的情况)的应收款项，采用预期信用损失的简化模型，即始终按照整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备，由此形成的损失准备的增加或转回金额，作为减值损失或利得计入当期损益。

具体过程的模型是以账龄表为基础的减值矩阵模型，以预计存续期的历史违约损失率为基础，并根据前瞻性资料估计并予以调整得出 2019 年 12 月 31 日的预期损失率。

确定预期损失率步骤包括：

①将应收账款按照账龄分为 1 年以内(含 1 年)、1-2 年(含 2 年)、2-3 年(含 3 年)、3-4 年(含 4 年)、4-5 年(含 5 年)、5 年以上；

②剔除(2)中所述的按照单项评估信用风险的应收账款；

③根据剔除按照单项组合评估信用风险的应收账款计算应收账款低账龄向高账龄的迁徙率（即本年度末在某一账龄阶段的应收款项迁徙至下一年末高一账龄阶段的比重）；

④确定 5 年以上账龄应收账款（不含按照单项组合评估信用风险的应收款项）的预期损失率为 100%；

⑤根据每一个账龄阶段的迁徙率×高一阶段账龄阶段的历史损失率确定该账龄阶段的历史损失率；

⑥收集最近六年(如不能取得六年数据，可以采用三年，历史数据越长，越能够接近真实)各年度的历史损失率，采用算术平均值作为综合历史损失率；

⑦若能在无须付出不必要的额外成本或努力的情况下，获得前瞻性资料(包括市场利率、汽车制造业工业指数、市场对股票价格的预期等)并根据权重和评分加权计算前瞻性系数，对综合历史损失率进行调整，确认预期损失率。

对于包含重大融资成分的应收款项，公司选择采用预期信用损失的简化模型，即始终按照整个存续期内预期信用损失的金额计量其损失准备。

如(1)所述，公司按信用风险特征组合计提坏账准备的比例与同行业其他上市车企相比，处于相对谨慎的水平。由于公司 2019 年起经营困难，应收账款账龄增加，导致以账龄为信用风险特征的应收账款坏账准备计提金额大幅增加。

公司对期后应收账款回款情况进行统计，截至 2020 年 6 月 30 日，公司应收账款期后回款的情况如下：

名称	期后回款情况		
	期后回款金额	2019-12-31 应收账款	回款占 19 年末应收账款比例
1 年以内(含 1 年)	261,625,157.63	1,289,879,561.44	20.28%
1 至 2 年(含 2 年)	50,134,026.81	2,161,999,647.45	2.32%
2 至 3 年(含 3 年)	230,031,289.75	971,705,010.25	23.67%
3 至 4 年(含 4 年)	6,000,000.00	842,347,144.49	0.71%
4 至 5 年(含 5 年)		4,083,057.88	
5 年以上		6,725,997.52	
合计	547,790,474.19	5,276,740,419.03	10.38%

（4）你公司期末应收账款账面余额为 52.76 亿元，大幅高于你公司全年的营业收入 29.86 亿元，请你公司结合各项主营业务的开展情况及信用政策，说明出现上述情况的原因。请会计师说明针对公司收入真实性以及相关经济利益能否可靠流入所执行的审计程序及结论。

公司回复：

公司两期应收账款余额和营业收入对比如下：

项目	2019 年	2018 年	变动额	变动率
应收账款余额	5,276,740,419.03	6,481,211,420.92	-1,204,471,001.89	-18.58%
减：应收补贴款余额	2,508,820,252.00	3,560,657,750.00	-1,051,837,498.00	-29.54%
除补贴款外应收余额	2,767,920,167.03	2,920,553,670.92	-152,633,503.89	-5.23%
营业收入	2,985,847,122.69	14,764,439,521.67	-11,778,592,398.98	-79.78%
减：补贴款收入	62,590,246.00	672,918,330.00	-610,328,084.00	-90.70%
除补贴款外收入	2,923,256,876.69	14,091,521,191.67	-11,168,264,314.98	-79.26%

公司 2019 年期末应收账款余额较期初减少 12.04 亿元，减幅 22.83%，全年营业收入较上年减少 117.79 亿元，减幅 79.78%。2019 年应收账款余额大幅高于全年营业收入发生额，主要由以下两种原因形成：

1、2019 年公司期末应收账款中应收补贴款的金额为 25.09 亿元，占应收账款余额比例为 47.54%，其中 1 年以上的应收补贴款金额为 24.53 亿元，占应收补贴款金额的 97.76%(其中单项计提工信部已通过未发放国补为 13.07 亿元，按补贴款账龄计提国补 12.02 亿元)，公司 1 年以上的应收补贴款余额较大，主要系由于新能源补贴回收期长，根据新能源补贴政策，非个人牌照车辆待满足 2 万公里行驶里程指标后方可申请财政补贴。公司对此部分车辆进行积极管控，一旦满足申报里程即积极完成应收补贴款的申领。

2、除补贴款外应收账款期末余额 27.68 亿元，较期初减少 1.52 亿元，降幅 5.51%。除补贴款外 2019 年销售收入较上年同期下降 111.68 亿元，降幅 79.26%，应收账款余额下降幅度低于收入降幅，主要系受宏观环境和公司自身经营影响，公司部分客户回款困难导致应收账款账龄增加。依据信用政策，公司一般采用先款后车的发货方式，对于合作关系较好的经销商，公司通常给予一定的账期。受汽车租赁行业萎靡和新冠疫情的影响，从事汽车租赁的客户近年来也面临着较大的资金压力，公司为保持和客户的良好关系适当延长了信用期限，并与部分客户签订了还款计划，以确保资金有效回笼。

年审会计师回复：

我们对公司营业收入执行的审计程序如下：

（1）分析性复核：

将收入按照产品类别、月度毛利、与具有可比性的以前期间收入进行比较及同行业上市公司关键指标比较分析；将销售收入增长幅度结合销量、售价、销售税金等项目的增长幅度进行比较；结合销售产品结构、原材料价格等因素，分析毛利率是否存在异常波动情况。

（2）实质性细节测试：

1）函证及替代测试

我们对公司的销售额进行了函证，分别函证整车提车、验收和上牌数量与金额，对于未回函的客户，我们结合应收账款及预收款项执行了替代测试，并结合应收款项对期后回款检查，未见异常。

2）检查合同

我们抽查了经销商签订的全年框架协议，并追踪至 DMS 订单信息，判断其业务实质和业务的真实性，未见异常。

3）检查上牌率及行驶里程

截至审计报告日，对汽油车的上牌率进行复核，以验证是否存在经销商压货的情况，未见异常。对新能源车销售收入的确认，我们关注期后车辆的行驶里程情况，在报告出具日前，获取行驶里程，对其进行检查，未见异常。

4）收入的细节性测试

对于汽油车销售收入，我们检查车辆运输的签收回单，对于新能源车销售收入，我们检查车辆上牌信息，验证收入的真实性；对于最终销售去向为出口的销售收入，我们检查至报关单信息，未见异常。

5）截止性测试

对报告期内资产负债表日前一个月和报告出具日前的销售检查至验收单，确认收入均记录在准确的会计期间，未见异常。

6）期后检查

我们在现场审计时关注了期后退货事项，并对在出具报告前的财务报表执行期后审阅程序，结合汽油车的上牌率和新能源车的行驶里程，对期后事项进行复核，未发现重大退货事项。综上所述，我们认为公司收入是真实的，相关经济利益能够可靠流入。

6. 报告期末，你公司向供应商预付资产、技术转让、材料款等约 19.80 亿元；由于审计范围及审计程序受到限制，会计师未能就以上预付款项的性质及可收回性获取充分、适当的审计证据。

（1）请你公司列示主要预付资产、技术转让、材料款项目，说明高额预付款是否存在商业实质，相关预付款项是否符合商业逻辑、行业惯例，是否构成对外提供财务资助，预付相关方与你公司控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员是否存在关联关系或可能造成利益倾斜的其他关系。

回复：

公司主要预付对象以及资产、技术转让、材料款项目如下：

债务人名称	账面余额	预付项目
单位一	1,380,000,000.00	房屋建筑物及构筑物、土地使用权、机器设备、车辆、电子设备、软件使用权、整套 DCT 变速箱生产技术
单位二	462,921,071.25	汽车车身总成件
单位三	49,931,844.05	汽车车身总成件
单位四	36,967,077.08	汽车配件
单位五	32,682,110.63	汽车配件
合计	1,962,502,103.01	

单位一成立于 2015 年 08 月 04 日，与本公司不存在任何关联关系。该公司也是知名变速器供应商厂家。单位一开发的 eDCT350 自动变速箱产品技术处于行业先进水平，将全面优化车辆传动系统，产品可覆盖传统及新能源驱动，包括混合动力、电动四驱等。

公司没有自动变速箱项目，收购单位一持有的相关资产可以填补公司在核心零部件制造领域的空白，收购完成后，通过内部配套还能有效降低整本成本。根据北京国融兴华资产评估有限责任公司出具的国融兴华评报字[2019]第 020093 号《众泰汽车股份有限公司拟收购单位一持有的单项资产项目资产评估报告》经成本法和收益法评估，单位一申报的单项资产评估价值为 1,480,710,472.00 元，经双方协商，本次收购价格为 14.8 亿元。公司本期向其支付 13.8 亿元作为预付款。截至 2019 年 12 月 31 日公司收购其资产现未能完成过户手续原因系标的资产中厂房、办公楼、宿舍等建筑房产尚处于验收阶段，目前尚不具备过户条件。资产出售方正在积极办理各项产权登记行政审批手续，公司也将全力消除障碍推动项目完成并在当地政府的支持下，尽快完成单位一的资产过户手续，保障公司资产安全。

上述单位二、单位三、单位四、单位五均是本公司核心供应商，与本公司无任何关联关系，为保证核心供应商为我公司正常供货，公司向其支付资金进行备货，但我公司一直未恢复生产，预付款也未能收回。目前公司已经与供应商协商公司复产复工后用零部件抵款，如若双方取消合作公司将采取措施催促供应商还款。

（2）请你公司说明全年支付货款金额超全年订单总量的原因及合理性。

回复：

2019 年汽车行业整体下滑影响，公司生产经营出现较大困难，前期支付款项不正常，导致供应商也出现了一定的困难，无法正常供货。2019 年 8 月，在政府及银行的共同扶持下，公司获得了 30 亿元的银团贷款，该笔贷款资金主要用于公司恢复生产所需支付的款项，其中主要是支付给配套供应商的采购款项。二是公司为了尽快复产，部分供应商采取了预先支付货款的方式，用于供应商提前备货等需求，后期以供应的汽车配件冲抵预付款项。

按照行业惯例公司应该采取先货后款的结算方式，但在公司急于复产的背景下，采取预付款方式也是基于当时特定的环境采取的措施，具有一定的合理性。因为供应商的备货需要一定周期，为了让供应商尽快供货，鼓励供应商的积极性，树立供应商信心，公司采取了上述方式。

（3）请会计师说明是否就预付款实施函证、检查等审计程序及其他替代程序，无法获取充分、适当的审计证据的具体原因。

年审会计师回复：

1、就预付款项我们拟实施的主要审计程序：

序号	拟实施的程序	能否得以实施
1	获取律师出具的公司与主要供应商之间不存在关联关系的法律意见书；	是
2	选择预付款项重要项目，函证年末余额的正确性，未回函的采用替代方法进行检查，检查其付款凭证及采购合同；	否
3	选择重要预付款项供应商进行走访，与被访谈者确认预付款项真实性、商业实质等；	否
4	选择预付购买资产评估机构进行走访访谈，确认评估机构是否具有独立性、评估假设是否合理、出具的资产评估报告的评估定价是否公允；	否
5	关注新增的预付款项，检查其供应商的工商登记，核实是否存在潜在关联关系及该笔款项所涉及的商业背景，检查每笔付款及采购合同，并关注资产负债表日后的进展情况；	是
6	分析预付款项构成及账龄，将大于重要性水平的期末余额对应至合同约定条款，同时关注一年以上的预付款项存在的合理性及未核销的原因，询问相关负责人员项目进度及后期的开展情况，核实是否存在因供货单位破产、撤销等原因无法在收到所购货物的款项，判断其是否发生减值，减值准备计提是否充分。	是

2、无法获取充分、适当的审计证据的具体原因：

（1）对于重要预付款项供应商函证，我们未获取供应商回函外部审计证据；

（2）对于重要预付供应商走访程序，我们未得到与重要预付供应商访谈机会或被访谈供应商拒绝在访谈提纲签章；

（3）对于重要预付购买资产评估机构访谈未能得以实施。

综上，我们对重要预付款项性质、可收回性无法获取充分适当的审计证据。

7. 年报显示，你公司内控环境存在重大缺陷、内控监督缺失。第一，你公司重大资产购买缺少调查和可行性研究，对外担保未履行审议与披露程序，关键内控职能缺位，组织机构不能正常运行；第二，你公司于 2020 年 6 月 22 日披露《更正公告》，由于会计人员疏忽，未将内部交易抵消干净，造成你公司 2019 年一、二、三季度出现收入和成本同时虚增的情况。你公司内部控制的情况。你公司内部控制在运行过程中未能发现上述重大错误，未能及时发现相关错报，未能及时发现相关会计处理的准确性存在重大疑虑，与之相关的财务报告内部控制执行失效。

（1）请你公司说明重大缺陷的具体原因，表现形式，你公司董事会及专门委员会在日常履职过程中是否勤勉尽责，及重大缺陷相关责任人认定情况。

回复：

A、关于重大资产购买事宜。

公司于 2019 年 9 月 23 日，召开了 2019 年度临时董事会，审议通过了《关于公司全资子公司购买资产的议案》，经具有执行证券相关业务资格的北京国融兴华资产评估有限公司对标的资产进行评估，公司收购捷孚传动的资产包括房屋建筑物、构筑物、土地使用权、机器设备类资产、软件使用权和整套 DCT 变速箱生产技术，总价值 1,480,710,472 元，经双方协商，最终收购价格为 14.8 亿元。在董事会审议前，公司已经对该项目进行了前期调查，并编制了可行性报告，认为收购捷孚传动相关资产不仅可以填补众泰汽车在核心零部件制造领域的空白，且该公司开发的 eDCT350 自动变速箱产品技术处于行业先进水平；标的资产拥有的技术具备由传统传动到油电混合、纯电传动变整的产品技术解决方案和相关产品，符合行业发展趋势，可为众泰汽车新能源车型规划和开发提供技术和资源保证和强有力支持。另一方面，收购完成后，通过内部配套还能有效降低整车成本。因此，众泰汽车本次资产收购交易是有必要的、也是公允的。

B、关于对外担保未履行审议与披露程序事宜。

详情见本题第二问的回复。

C、关于会计差错问题。

经公司自查发现，由于会计人员疏忽，将内部交易的抵消未抵消干净，造成 2019 年一、二、三季度都出现了收入和成本同时虚增。部分内部交易未抵消的主要原因：一是因公司业务需要，众泰新能源汽车有限公司永康分公司生产的 E200 成套件产品，先销往浙江众泰汽车制造有限公司，再由浙江众泰汽车制造有限公司销往湖南江南汽车有限公司浙江分公司，由湖南江南汽车有限公司浙江分公司销售给众泰新能源汽车有限公司，最后由众泰新能源汽车有限公司对外销售。因公司会计人员疏忽，在做内部交易抵消时，只抵消了浙江众泰汽车制造有限公司与湖南江南汽车有限公司浙江分公司、湖南江南汽车有限公司浙江分公司与众泰新能源汽车有限公司的内部交易，漏抵了众泰新能源汽车有限公司永康分公司与浙江众泰汽车制造有限公司的内部交易。二是漏抵了湖南江南汽车制造有限公司湖北分公司与君马汽车销售有限公司湖北分公司的内部交易金额，造成销售收入和销售成本的同时虚增。

公司在编制 2019 年主要经营业绩时，发现上述错误。公司对此非常重视，立即组织财务人员对事情进行核实，确定产生错误的具体原因，并在 2020 年 6 月 22 日予以公告。对于产生上述错误的两名直接责任人员，公司已劝其自动离职，他们已在 2020 年 6 月底办理完毕离职手续，对于 2019 年时任财务总监和现任财务总监，公司已经对其进行批评，公司董事会相关成员也对此事进行了检讨。今后公司将会加强对财务人员专业能力的培养，提高财务人员的风险意识，避免出现类似错误。

公司董事会及专门委员会在日常履职过程中做到了勤勉尽责，但仍有重大内控缺陷产生，公司已对相关人员进行了处理。在今后的公司治理中，公司董事会及专门委员会将会更加积极的履行董事及专门委员会委员职责，避免内部控制重大缺陷的产生。

（2）请你公司说明对外担保未履行审议与披露程序的具体情况，包括但不限于担保金额、合同签署时间、被担保方的基本情况、履约能力、被担保方是否提供反担保、是否属于关联担保、目前担保进展等。

回复：

公司两笔担保如下：

①2019 年 12 月 10 日，本公司三级子公司湖南江南制造之分公司湖南江南汽车制造有限公司重庆分公司(以下简称“江南重庆分”)的供应商重庆众泰汽车工业有限公司(以下简称“重庆工业”)与重庆银行股份有限公司(以下：“重庆银行”)签订编号为“2019 年重银璧山支质字第 1617 号”的最高额质押合同，合同约定在 2019 年 12 月 10 日至 2020 年 12 月 09 日，将重庆工业对江南重庆分销售产生的应收账款 5,000 万元质押给重庆银行，江南重庆分在签收回执中承诺在合同约定时间履行付款责任。

因江南重庆分未与重庆银行签订担保协议，江南重庆分公司负责人在签收回执上盖章时，没有认识到此笔业务是担保行为，故未向公司上报，公司在不知情的情况下也未履行审议与披露程序。

被担保人基本情况：

名称：重庆众泰汽车工业有限公司

类型：有限责任公司

住所：重庆市璧山区众泰路 1 号

法定代表人：陈孝祝

注册资本：壹拾亿元整

统一社会信用代码：91500227346039471C

成立日期：2015 年 07 月 27 日

营业期限：2015 年 07 月 27 日至永久

经营范围：研发、生产、销售；汽车整车、汽车零部件(不含发动机)、电车制造；从事货物及技术进出口业务。

重庆众泰信用状况一般，有失信被执行人，履约能力存在不确定性。

本次担保被担保方未提供反担保，不属于关联担保，截至本问询函公告日