关于东风汽车集团股份有限公司

首次公开发行股票并在创业板上市申请文件审核问询函回复的专项意见

普华永道

关于东风汽车集团股份有限公司
首次公开发行股票并在创业板上市申请文件
第一轮审核问询函的回复

深圳证券交易所：

普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)(以下简称"我们"或"普华永道")接受东风汽车集团股份有限公司(以下简称"公司"或"东风汽车集团公司")的委托，审计了东风汽车集团公司的财务报表，包括2017年12月31日、2018年12月31日、2019年12月31日及2020年6月30日的合并及公司资产负债表，2017年度、2018年度、2019年度及截至2020年6月30日止6个月期间的合并及公司利润表、合并及公司现金流量表、合并及公司股东权益变动表以及财务报表附注(以下合称"申报财务报表")。我们按照中国注册会计师审计准则的规定执行了审计工作，并于2020年8月28日出具了报告号为普华永道中天审字(2020)第11040号的无保留意见的审计报告。

按照企业会计准则的规定编制申报财务报表是东风汽车集团公司管理层的责任。我们的责任是在实施审计工作的基础上对申报财务报表发表审计意见。

关于深圳证券交易所(以下简称"深交所"或"贵所")上市审核中心于2020年10月17日出具的深交所审核函(2020)010601号《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的审核问询函》(以下简称"审核问询函")，我们以上述我们对申报财务报表所执行的审计工作为依据，对贵所就审核问询函中提出的需申报会计师进行说明的问题所做的答复，提出我们的意见，详见附件。

附件：普华永道对审核问询函中提出的需由申报会计师进行说明的问题所做答复的专项意见

普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)　　注册会计师　高宇

中国·上海市　　注册会计师　谭亮

2020年11月13日

普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)
中国上海市黄浦区湖滨路202号领展企业广场2座普华永道中心11楼 邮编200021
总机：+86 (21) 2323 8888, 传真：+86 (21) 2323 8800, www.pwccn.com

附件：普华永道对审核问询函中提出的需由申报会计师进行说明的问题所做答复的专项意见

目录

问题 10 1
问题 11 14
问题 13 25
问题 14 51
问题 15 63
问题 16 74
问题 17 89
问题 18 94
问题 19 110
问题 20 123
问题 21 142
问题 22 149
问题 23 157
问题 24 160
问题 25 170

问题 10：关于合规经营

申报材料显示：（1）截至招股说明书签署日，发行人及其控股子公司中共计 9 家公司取得道路机动车辆生产企业资质（不包括重组后相关生产地址不再使用的情形）。公司及其控股子公司拥有汽车产品公告目录（截至第 335 批产品公告批次）共计 2,171 项。此外，还有 547 项汽车产品公告目录系以东风公司名义向工信部申请并统一管理。公司及其控股子公司部分汽车产品使用东风公司产品公告目录的现状与上述监管规定存在一定差异。（2）报告期内，发行人部分分支机构、控股子公司存在劳务派遣人员占用工总数的比例超过 10%的情形。针对该等劳动用工瑕疵，公司承诺将立即督促该等分支机构、控股子公司对劳务用工不规范的情况进行整改，逐步规范劳务派遣用工形式，降低派遣员工比例，使其符合《劳务派遣暂行规定》等法律法规的相关规定。（3）发行人报告期内存在多起因安全生产、环保违规、产品销售、违规经营导致的被处罚情形。

请发行人：（1）补充披露由东风公司统一管理的 547 项汽车产品公告目录的原因、是否符合行业惯例，相关车型的汽车报告期内产销情况及收入实现情况。补充说明是否存在主管部门不认可公司目前的汽车产品公告目录使用现状的风险或其他法律风险以及发行人应对措施，东风公司相关承诺是否为不可撤销承诺，并结合前述事项进一步说明由东风公司管理发行人的部分汽车产品公告目录对发行人的具体影响。（2）结合发行人及其子公司的具体业务情况，补充披露发行人、发行人子公司是否取得从事业务所必需的全部资质、许可或认证，取得过程是否合法合规，相关资质、认证是否全面覆盖发行人报告期以及全部业务。（3）补充披露劳务派遣用工比例超过 10%的具体情况，发行人是否存在受到行政处罚的风险，并相应进行风险提示。补充说明劳务派遣用工比例超过 10%的整改情况、整改措施、整改进展，并分析劳务派遣用工变化对发行人生产成本影响情况。

请保荐人、发行人律师、申报会计师发表明确意见。请保荐人及发行人律师结合发行人违法违规行为的影响及整改情况，说明对发行人报告期安全生产、环保、产品质量等合规经营事项的核查结论；并说明截至本问询函回复日，发行人及其子公司、控股股东、董监高是否存在未披露的被行政处罚或立案调查

等事项，如存在，说明相关违法违规行为是否构成重大违法行为。

回复：

一、补充披露由东风公司统一管理的 547 项汽车产品公告目录的原因、是否符合行业惯例，相关车型的汽车报告期内产销情况及收入实现情况。补充说明是否存在主管部门不认可公司目前的汽车产品公告目录使用现状的风险或其他法律风险以及发行人应对措施，东风公司相关承诺是否为不可撤销承诺，并结合前述事项进一步说明由东风公司管理发行人的部分汽车产品公告目录对发行人的具体影响

（一）补充披露由东风公司统一管理的 547 项汽车产品公告目录的原因、是否符合行业惯例，相关车型的汽车报告期内产销情况及收入实现情况

前述由东风公司统一管理的 547 项汽车产品公告目录的使用主体为东风乘用车公司、东风华神、东风特种汽车有限公司、东风华神特装车辆有限公司。其中，东风特种汽车目前未实际从事生产。

公司已在招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质/（一）车辆生产企业及产品公告”补充披露如下：

截至工信部发布的第 335 批《车辆生产企业及产品公告》，公司及其控股子公司使用东风公司产品公告 547 项，涉及东风乘用车公司、东风华神、东风特种汽车有限公司、东风华神特装车辆有限公司。其中，东风特种汽车有限公司目前未实际从事生产。具体情况如下：

1. 东风华神、东风特种汽车有限公司、东风华神特装车辆有限公司由东风公司统一管理汽车产品公告目录的原因

东风华神、东风特种汽车有限公司、东风华神特装车辆有限公司均为公司控股子公司东风特商下属子公司。

2001 年，东风公司以净资产出资至“东风汽车有限公司”，即东风集团前身，但是东风公司拥有的车辆生产企业资质未变更至“东风汽车有限公司”名下。2002 年，“东风汽车有限公司”更名为“东风汽车工业投资有限公司”。

2004 年 7 月 20 日，国务院国资委下发了《东风汽车公司重组设立股份有限公司方案的批复》（国资改革〔2004〕683 号），同意公司资产划转以及公司减少注册资本处理的方案，并同意公司与东风公司签订《资产划转协议书》，将公司部分非主业资产和主业中部分盈利性差的资产无偿划转给东风公司，其中包括东风华神的前身东风农用车有限公司。东风农用车有限公司于 2006 年开始利用东风公司成熟的专用车产品生产东风系列专用汽车，从农用车生产企业转型为生产东风系列专用车的生产企业，后续建成专用车生产能力后，自行开发专用车产品，并通过东风公司统一在工信部办理产品公告目录。在 2014 年东风特商重组设立过程中，东风公司将其持有的东风华神的股权作为出资与公司共同设立东风特商，但是东风华神的产品公告目录仍继续由东风公司统一管理。

东风特种汽车有限公司已取得客车生产资质，东风华神特装车辆有限公司已取得货车（改装类）资质，但前述公司由于历史原因存在借用东风公司生产资质和产品公告目录生产的情况。在 2014 年东风特商设立前，东风特种汽车有限公司和东风华神特装车辆有限公司为东风（十堰）实业公司下属全资子公司，东风（十堰）实业公司为东风公司批准和兴办的厂办大集体企业，为充分利用自身产能和资源，东风特种汽车有限公司和东风华神特装车辆有限公司自行开发和生产的相关产品一直以来通过东风公司统一在工信部办理产品公告目录。2014 年东风特商重组设立过程中，东风（十堰）实业公司将其持有的东风特种汽车有限公司和东风华神特装车辆有限公司全部股权作为出资与公司、东风公司共同设立东风特商，而东风特种汽车有限公司和东风华神特装车辆有限公司生产的相关车型和产品的产品公告目录仍继续由东风公司统一管理。

2. 东风乘用车公司由东风公司统一管理汽车产品公告目录的原因

东风公司为响应国家号召，于 2007 年开始在武汉开始建设自主品牌乘用车生产基地，在该项目启动之初，东风公司考虑先将自主品牌业务在东风公司内部进行培育，待培育成熟后，将其置于公司架构下运营和管理。2009 年 5 月 27 日，为了更好地保证自主品牌业务发展所需的资金来源、妥善处理 H 股上市规则项下的关联交易、同业竞争问题，东风公司与公司签订了《关于转让自主品牌业务及相关资产的协议》，将自主品牌业务相关资产转让给公司。公司于 2009

年 6 月成立东风乘用车公司，承接前述自主品牌业务及相关资产。但是，如前所述，东风公司以净资产出资设立公司以及公司整体重组上市过程中，东风公司拥有的车辆生产企业资质未变更至公司名下，因此，尽管东风公司将自主品牌业务及资产转让给公司，但是公司并没有取得东风公司拥有的车辆生产企业资质，公司自主品牌业务相关的产品公告目录仍通过东风公司统一在工信部办理。

3.是否符合行业惯例

一汽解放集团股份有限公司（以下简称“一汽解放”（000800.SZ））曾在公开文件中披露，截至 2019 年 12 月 31 日，一汽解放及其控股子公司获得 144 项《车辆生产企业及产品公告》、使用 1,759 项公告“企业名称”为中国第一汽车股份有限公司（以下简称“中国一汽”）的《车辆生产企业及产品公告》。中国一汽已出具说明，“一汽解放生产资质及产品公告由中国一汽进行集团化管理，即一汽解放使用中国一汽车辆生产资质，其生产资质及产品公告申报由中国一汽统一管理”。由于历史原因，包括一汽、东风公司在内的大型汽车企业集团在重组过程中都存在生产资质及产品公告申报由集团公司统一管理的情况。

4.相关车型的汽车报告期内产销情况及收入实现情况

报告期内，上述主体相关车型的销量及占比情况如下：

单位：辆

产品	2020 年 1-6 月		2019 年		2018 年		2017 年	
	销售量	占比	销售量	占比	销售量	占比	销售量	占比
东风乘用车公司	30,211	2.64%	77,099	2.63%	95,311	3.12%	125,018	3.81%
东风华神	8,650	0.76%	19,116	0.65%	22,560	0.74%	35,270	1.07%
东风华神特装车辆有限公司	1,389	0.12%	2,804	0.10%	4,578	0.15%	5,132	0.16%
合计	40,250	3.52%	99,019	3.38%	122,449	4.01%	165,420	5.04%
东风集团	1,144,485	100.00%	2,931,953	100.00%	3,052,172	100.00%	3,284,238	100.00%

报告期内，上述主体营业总收入及占比如下：

单位：万元

产品	2020 年 1-6 月		2019 年		2018 年		2017 年	
	营业总收入	占比	营业总收入	占比	营业总收入	占比	营业总收入	占比
东风乘用车公司	233,267.66	4.50%	748,280.46	7.15%	782,905.08	7.12%	949,689.68	7.08%
东风华神	157,371.28	3.04%	282,951.74	2.70%	290,694.28	2.64%	216,503.79	1.61%
东风华神特装车辆有限公司	6,621.78	0.13%	13,112.90	0.13%	29,027.50	0.26%	27,238.64	0.20%
合计	397,260.71	7.67%	1,044,345.10	9.98%	1,102,626.85	10.03%	1,193,432.11	8.89%
东风集团	5,180,657.52	100.00%	10,468,070.27	100.00%	10,994,351.88	100.00%	13,418,552.64	100.00%

注：东风特种汽车有限公司目前未实际从事生产，报告期内，仅 2017 年营业总收入为 480.13 万元，其余各期均无营业总收入。

（二）补充说明是否存在主管部门不认可公司目前的汽车产品公告目录使用现状的风险或其他法律风险以及发行人应对措施

尽管 547 项汽车产品公告目录系以东风公司名义向工信部申请并统一管理，公司及其控股子公司部分汽车产品使用东风公司产品公告目录的现状与主管部门的监管规定存在一定差异，但是一直以来，监管部门并没有对前述现状提出过异议。此外，由于东风公司并未实际开展整车的生产、制造，公司及其部分控股子公司为实际生产主体，并已完全具备整车生产能力，相应产品公告目录系由公司及其控股子公司自主开发、维护，公司及其控股子公司生产的汽车产品严格履行所有汽车产品进入市场前所需的行政许可、备案、技术信息公开等产品法规认证工作，包括产品准入、CCC 认证、环保信息公开、维修技术信息公开、政府采购车型目录、营运车辆达标车型目录等。

因此，保荐人及发行人律师认为，主管部门不认可发行人目前的汽车产品公告目录使用现状的风险较低，如主管部门对前述安排提出疑问，东风公司及发行人将积极与主管部门沟通，说明造成前述现状的历史原因，以及发行人及其控股子公司生产的汽车产品严格符合相关监管要求及行业标准，争取获得主管部门的认可。

（三）东风公司相关承诺是否为不可撤销承诺，并结合前述事项进一步说

明由东风公司管理发行人的部分汽车产品公告目录对发行人的具体影响

对于历史原因和东风公司集团化管理形成的公司及其部分控股子公司产品公告目录安排，东风公司出具了书面承诺函，承诺公司及其相关下属控股子公司可持续使用相关产品公告目录，并配合保持相关资质的有效性。该项承诺持续有效，且并无任何条款明确该承诺可被东风公司撤销。

此外，公司及其控股子公司使用东风公司的产品公告目录数量与公司及其控股子公司拥有的产品公告目录数量相比占比较小，相关车型销量及营业总收入占比较低。因此，前述使用东风公司的产品公告目录的情形对公司生产经营不会产生重大影响。

公司及部分控股子公司借用东风公司生产资质和公告目录生产的汽车产品生产经营有关的生产系统、配套设施、机器设备等均由公司及控股子公司拥有所有权，公司及控股子公司具有独立的研发能力、原材料采购体系、产品制造生产线和销售系统，前述情形不会对公司的资产完整性和独立性构成重大不利影响。

二、结合发行人及其子公司的具体业务情况，补充披露发行人、发行人子公司是否取得从事业务所必需的全部资质、许可或认证，取得过程是否合法合规，相关资质、认证是否全面覆盖发行人报告期以及全部业务

经核查，公司及其分支机构、控股子公司目前取得的业务资质及许可情况如下：

（一）车辆生产企业及产品公告

公司控股子公司取得的产品公告情况请参见招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质/（一）车辆生产企业及产品公告”。公司分支机构、控股子公司生产的汽车产品均已获得工信部产品公告认证。

（二）强制性产品认证（CCC 认证）

公司控股子公司取得的产品公告认证情况详见招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质/（二）强制性产品认证（CCC 认证）”。公司分支机构、控股子公司生产的汽车产品均已经中国国家认证认可监督管理委员会强制性认证，即CCC 认证。

（三）进出口业务资质

公司控股子公司就其进出口业务取得了《中华人民共和国海关报关单位注册登记证书》《对外贸易经营者备案登记表》《出入境检验检疫报检企业备案表》《中华人民共和国海关报关单位注册登记证书》等资质证照，具体的进出口业务资质情况请参见招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质/（五）进出口相关资质”。

公司及其境内控股子公司从事进出口业务均根据相应的法律法规要求向相关政府部门提交申请文件，根据法定程序在获有关部门批准后，取得了相应的资质，且该等进出口经营资质均全面覆盖公司及其境内控股子公司报告期内的进出口业务，不存在不具备相关资质或超越资质范围开展经营的情形。

（四）汽车金融、融资租赁、保险经纪业务等金融业务资质

公司的汽车金融、融资租赁和保险经纪业务等金融业务主要通过下属控股子公司东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁和下属合营及联营公司东风标致雪铁龙汽车金融、东风日产金融、东风日产融资租赁、东风保险经纪开展。上述主体汽车金融、融资租赁、保险经纪业务等金融业务资质情况，参见招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质/（四）金融业务相关资质”，上述主体相关资质均全面覆盖公司报告期内的汽车金融、融资租赁及保险经纪业务等金融业务，不存在不具备相关资质或超越经营范围开展经营的情形。

（五）环保资质

公司及其分支机构、控股子公司现持有的排污许可证、城市排水许可证情况，请参见招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质/（七）排污许可及排水许可”。

公司及其控股子公司中，从事生产等业务且需要取得相关环保资质的主体均根据相应的法律法规要求向相关政府部门提交申请文件，根据法定程序在获有关部门批准后，取得了相应的资质，并且该等环保资质均全面覆盖公司及其境内控股子公司报告期内的经营业务。

（六）网络约车资质

公司控股子公司东风电动车现持有的网络约车资质情况，请参见招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质/（九）其他资质证书”。

东风电动车根据相应的法律法规要求向相关政府部门提交申请文件，根据法定程序在获有关部门批准后，取得了网约车平台资质，并且该等资质全面覆盖其报告期内的经营业务。

（七）其他业务资质

公司及其分支机构、控股子公司现持有的其他业务资质情况，请参见招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质/（九）其他资质证书”。

公司及其分支机构、控股子公司均根据相应的法律法规要求向相关政府部门提交申请文件，根据法定程序在获有关部门批准后，取得了上述资质；公司及其分支机构、控股子公司在报告期内不存在因资质取得过程不合法而受到行政处罚的情况。

公司已在招股说明书“第六节 业务与技术/七、经营资质”补充披露如下：

除公司分支机构及部分控股子公司存在借用东风公司生产资质和产品公告目录生产的情况外，公司及其分支机构、境内控股子公司、重要合营及联营公司已取得从事主营业务所必需的全部资质、许可或认证，取得过程合法合规，已覆盖公司报告期内全部主营业务；公司及其分支机构、境内控股子公司在报告期内不存在因未取得相关资质而受到行政处罚的情况。

三、补充披露劳务派遣用工比例超过 10%的具体情况，发行人是否存在受到行政处罚的风险，并相应进行风险提示。补充说明劳务派遣用工比例超过 10%的整改情况、整改措施、整改进展，并分析劳务派遣用工变化对发行人生产成本影响情况

（一）补充披露劳务派遣用工比例超过 10%的具体情况，发行人是否存在受到行政处罚的风险，并相应进行风险提示

报告期内，公司及其分支机构、控股子公司为满足临时用工需求，采用劳务派遣作为劳动用工的一种补充方式。

报告期各期末，公司及其下属正在运营的分支机构乘用车分公司、控股子公司东风越野车、东风柳汽、东风商用车、东风畅行、东风锻造、东风华神及东风华神特装车辆有限公司存在劳务派遣人员占用工总数的比例超过 10%的情形。公司已在招股说明书“第五节 发行人基本情况/十七、发行人员工及社会保障情况/（四）劳务派遣”补充披露如下：

报告期内，公司实际运营的部分主体为满足临时用工需求，采用劳务派遣作为劳动用工的一种补充方式，具体情况如下：

公司名称		东风乘用车公司	东风越野车	东风柳汽	东风商用车	东风锻造	东风畅行	东风华神	东风华神特装车辆有限公司
用工总人数（人）	2020 年 6 月 30 日	2,257	1,861	5,787	13,425	2,942	261	1,679	247
	2019 年 12 月 31 日	2,569	1,650	5,650	13,070	2,972	240	1,673	260
	2018 年 12 月 31 日	2,452	900	5,952	14,105	3,173	不适用[1]	1,648	286
	2017 年 12 月 31 日	3,637	708	6,382	14,838	3,376	不适用	1,773	292
劳务派遣用工人数（人）	2020 年 6 月 30 日	0	958	701	1,709	382	9	339	57
	2019 年 12 月 31 日	91	756	537	1,055	352	170	391	60
	2018 年 12 月 31 日	0	359	596	1,412	462	不适用	360	77
	2017 年 12 月 31 日	513	201	826	1,601	528	不适用	407	75
劳务派遣人数占比	2020 年 6 月 30 日	0.00%	51.48%	12.11%	12.73%	12.98%	3.45%	20.19%	23.08%
	2019 年 12 月 31 日	3.54%	45.82%	9.50%	8.07%	11.84%	70.83%	23.37%	23.08%
	2018 年 12 月 31 日	0.00%	39.89%	10.01%	10.01%	14.56%	不适用	21.84%	26.92%
	2017 年 12 月 31 日	14.11%	28.39%	12.94%	10.79%	15.64%	不适用	22.96%	25.68%

[1] 2017 年 12 月 31 日及 2018 年 12 月 31 日东风畅行尚未成立，故不适用。下同。

针对上述劳动用工瑕疵，公司出具了书面承诺函，承诺将立即督促该等分支机构、控股子公司对其劳务派遣用工比例过高、劳务派遣用工岗位不符合法律法规要求等情况进行整改，逐步规范劳务派遣用工形式，降低派遣员工比例，使其符合《劳务派遣暂行规定》等法律法规的相关规定。

根据劳动主管部门出具的证明，报告期内公司及其分支机构、控股子公司不存在因违反相关劳动法律法规而受到行政处罚的情形。

根据《劳务派遣暂行规定》，用工单位应当严格控制劳务派遣用工数量，使用的被派遣劳动者数量不得超过其用工总量的 10%。根据《中华人民共和国劳动合同法》第九十二条和《中华人民共和国劳动合同法实施条例》第三十五条的规定，用工单位违反有关劳务派遣规定的，由劳动行政部门和其他有关主管部门责令改正；情节严重或逾期不改的，以每位被派遣劳动者 1,000 元以上 5,000 元以下的标准处以罚款；给被派遣劳动者造成损害的，劳务派遣单位和用工单位承担连带赔偿责任。截至本问询回复函出具日，公司部分控股子公司仍存在劳务派遣人员占用工总数的比例超过 10%的情形，该现状与上述监管规定存在一定差异，存在被劳动行政部门要求责令整改或处以罚款处罚的风险，但是公司上述控股子公司尚未收到劳动行政部门和其他有关主管部门责令改正的通知，同时公司上述控股子公司也取得了劳动主管部门关于确认其在报告期内不存在劳动管理方面违法违规情形的合规证明，因此，公司上述控股子公司的劳动用工瑕疵不属于重大违法行为。

公司已在招股说明书“第四节 风险因素/六 法律风险”补充披露如下：

（六）劳务派遣用工不合规的风险

报告期内，公司部分子公司使用劳务派遣用工的比例超过《劳务派遣暂行规定》规定的 10%上限，可能被劳动行政部门责令限期改正；如逾期未能改正，该等子公司存在受到劳动主管部门处罚的风险。公司已承诺对劳务派遣不合规的情形进行整改，并制定了相应整改方案，截至本招股说明书签署日尚未整改完成。

2. 补充说明劳务派遣用工比例超过 10%的整改情况、整改措施、整改进展，

并分析劳务派遣用工变化对发行人生产成本影响情况

截至本问询函回复出具日，公司上述控股子公司已经制定关于劳务派遣事项的整改计划，整改措施包括：（1）制造效率提升，优化一批：主要通过自动化水平的提升、生产线的整合、优化工艺布局及流程、制造大协同等方式，对现有富余派遣人员进行优化、清退；（2）择优转录一批：结合劳务工择优选录相关规定，定期对表现优秀的劳务工实施转录为合同制员工；（3）梳理业务，外包一批：通过对非主营非核心业务外委外包，将部分劳务派遣员工转移至外包公司，提高整体产能利用率。

当前公司存在劳务派遣用工超比例情形的子公司使用劳务派遣工共计 4,146 人，其中超比例使用人数为 1,555 人。以相关子公司劳务派遣工平均工资及合同工平均工资的差额作为单个劳务派遣工转换为合同工的成本进行测算，则将全部超比例使用的劳务派遣工转换为合同工的总转换成本约为 4,869.27 万元。2020 年 1-6 月，公司净利润为 275,542.22 万元，劳务工总转换成本仅占公司净利润的 1.77%；此外，劳务派遣工的社会保险由劳务派遣公司缴纳，公司各实际经营主体向劳务派遣公司支付的劳务费中已经包含了应为劳务派遣工缴纳的社会保险费用，故社会保险相关费用不构成额外转换成本。综上，实施整改不会对公司财务状况产生重大影响。具体测算如下：

	2020 年 6 月 30 日劳务派遣用工人数	需转换为合同工人数	劳务派遣工平均工资	合同工平均工资	单个劳务派遣工转换为合同工的成本	总转换成本
东风华神	339 人	172 人	6.67 万元	7.49 万元	0.82 万元	141.04 万元
东风华神特装车辆有限公司	57 人	33 人	6.67 万元	7.49 万元	0.82 万元	27.06 万元
东风越野车	958 人	772 人	10.01 万元	13.78 万元	3.77 万元	2,910.44 万元
东风柳汽	701 人	123 人	6.3 万元	10.76 万元	4.46 万元	548.58 万元
东风商用车	1709 人	367 人	6.8 万元	9.53 万元	2.73 万元	1,001.91 万元
东风锻造	382 人	88 人	6.8 万元	9.53 万元	2.73 万元	240.24 万元
总计	4,146 人	1,555 人	-	-	-	4,869.27 万元

四、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 与发行人及其分支机构、控股子公司的相关人员进行访谈，了解其劳务派遣现状及后续整改情况；

2. 了解发行人及其分支机构、控股子公司的薪酬成本政策；

3. 核查了发行人及其分支机构、控股子公司的劳务派遣统计表及财务影响分析计算表；

4. 向公司董事、监事、高级管理人员和其他核心人员发出调查函，了解该等人员是否存在尚未了结的或可预见的诉讼、仲裁事项。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

根据中国注册会计师审计准则，发行人上述关于合规经营的反馈与审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致，发行人劳务派遣用工变化不会对发行人生产成本产生重大影响。

问题 11：关于重大诉讼

申报材料显示：（1）截至招股说明书签署日，发行人及其控股子公司存在尚未了结的或可预见的、标的金额超过 5,000 万元的诉讼案件共计 2 件。（2）东风公司存在 1 项尚未了结的标的金额可能超过人民币 5,000 万元的仲裁案件。

请发行人：（1）补充说明重大诉讼或仲裁事项的判断标准，是否已根据《招股说明书准则》第九十四条的规定，完整、准确披露对财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项，以及控股股东或实际控制人、控股子公司，发行人董事、监事、高级管理人员和其他核心人员作为一方当事人可能对发行人产生影响的刑事诉讼、重大诉讼或仲裁事项。（2）补充披露发行人及其控股子公司和东风公司以上诉讼、仲裁事项的发生原因、截至本问询函回复日的进展情况；相关诉讼、仲裁事项对发行人生产经营的影响，发行人是否存在应计提预计负债而未计提的情形，相关会计处理是否符合《企业会计准则》的规定。

请保荐人、发行人律师、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、补充说明重大诉讼或仲裁事项的判断标准，是否已根据《招股说明书准则》第九十四条的规定，完整、准确披露对财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项，以及控股股东或实际控制人、控股子公司，发行人董事、监事、高级管理人员和其他核心人员作为一方当事人可能对发行人产生影响的刑事诉讼、重大诉讼或仲裁事项

截至 2020 年 6 月 30 日，公司资产总额为 29,214,676.44 万元，股东权益为 13,527,146.56 万元，2020 年 1-6 月净利润为 275,542.22 万元。截至 2020 年 6 月 30 日，东风公司未经审计的资产总额为 31,633,153.06 万元，股东权益为 15,047,950.75 万元，2020 年 1-6 月净利润为 252,947.25 万元。

根据公司及东风公司的资产负债情况，公司确定了重大诉讼或仲裁事项的标准为标的金额超过 5,000 万元的诉讼或仲裁。其中，5,000 万元占公司最近一期末资产总额及股东权益的比例分别为 0.02%及 0.04%，占公司最近一期净利润的

比例为 1.81%，占东风公司最近一期末资产总额及股东权益的比例分别为 0.02%及 0.03%，占东风公司最近一期净利润的比例为 1.98%，占比较低。如发生低于人民币 5,000 万元的诉讼或仲裁，对公司或控股股东的财务状况、经营成果影响较小。因此，按照人民币 5,000 万元的金额标准确定重大诉讼或仲裁，符合《招股说明书准则》第九十四条的规定。

公司已在招股说明书“第十一节 其他重要事项/三、重大诉讼或仲裁事项/（一）公司及其控股子公司的重大诉讼或仲裁事项”补充披露如下：

截至本招股说明书签署日，公司及其控股子公司存在尚未了结的或可预见的、标的金额超过 5,000 万元的诉讼案件**共计 3 件**，具体事项如下：

序号	原告（申请人、上诉人）	被告（被上诉人）	受理法院	案由	诉讼请求	审理结果	执行情况
1.	上海一嗨汽车租赁有限公司（**以下简称“一嗨公司”**）	东风标致雪铁龙销售、湖北纵腾汽车服务有限公司（**以下简称“纵腾公司”**）	湖北省高级人民法院	合同纠纷	1. 依法改判被上诉人共同向上诉人支付车辆回购补偿款48,720,000 元； 2. 依法改判被上诉人以 48,720,000 元为基础，按年利率24%标准共同向上诉人支付逾期付款利息，自 2018 年 6 月19 日起至实际支付之日止的利息； 3. 一审、二审诉讼费用由被上诉人承担。	二审进行中	-
2.	东风特商	东风特汽专用车	中国国际经济贸易仲裁委员会	委托贷款合同纠纷	1. 裁决被申请人向申请人偿还 2018 年 1 月 1 日《委托贷款合同》项下的借款本金 1,626,258,030.80 元及相应利息； 2. 裁决被申请人向申请人偿还 2018 年 5 月 3 日《借款合同》项下的借款本金 1,277,334,964.25 元及相应利息； 3. 裁决由被申请人承担本案的全部仲裁费用。	已审理结案。裁决被申请人向申请人支付2,911,212,048.93元本金及其利息。	正在执行中，尚未执行完毕。
3.	**江苏路泰建设集团有限公司（以下简称“路泰建设”）**	**东风商用车、新疆恒信工贸有限公司（以下简称“新疆恒信”）**	**武汉市中级人民法院**	**买卖合同纠纷**	**1. 判令解除路泰建设与新疆恒信之间签订的《买卖合同》； 2. 判令新疆恒信退还路泰建设已支付的购车款项 9,069,360 元； 3. 判令新疆恒信支付路泰建设违约金 147,870 元； 4. 判令新疆恒信赔偿原告资金占用损失 3,446,356.8 元； 5. 判令新疆恒信赔偿路泰建设直接损失 45,346,699 元； 6. 判令东风商用车对新疆恒信上述 2、3、4、5 项金额对路泰建设承担连带支付责任； 7. 判令本案路泰建设律师费、交通费、取证费等费用、诉讼费用、保全费用等由东风商用车及新疆恒信承担。**	**一审尚未开庭**	**-**

截至本问询函回复出具日，公司已完整、准确披露对财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项。同时，截至本问询函回复出具日，公司董事、监事、高级管理人员和其他核心人员不存在尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁案件。

公司控股股东的如下巴西仲裁案件，根据巴西 GouvêaVieiraAdvogados 律师事务所于 2020 年 9 月 3 日出具的意见，在该仲裁案中，仲裁申请人可计算的仲裁请求的金额总计 21,309,670.69 巴西里亚尔，根据 2020 年 9 月 3 日中国银行发布的外汇牌价，仲裁申请人可计算的仲裁请求涉及的金额约合人民币 27,276,378.48 元；此外，根据巴西法律，巴西律师无法预测仲裁申请人关于利润损失、机会损失及其他救济的仲裁请求能否得到支持以及该等仲裁请求涉及的具体金额，因此无法预测该仲裁案的标的总金额上限。

在该仲裁案中，东风公司只承担商标许可相关义务，并未承担任何其他合同义务，即便东风公司被裁决对申请人的损失承担连带赔偿责任，东风公司也有权要求郑州日产汽车有限公司赔偿东风公司因为该仲裁案产生的损失。东风公司的前述仲裁不会对本次发行上市产生重大不利影响，也不会对公司财务状况、经营成果、剩余、业务活动、未来前景等产生较大影响。

就此仲裁事项，公司已在招股说明书“第十一节 其他重要事项/三、重大诉讼或仲裁事项/（二）本公司控股股东、董事、监事、高级管理人员和其他核心人员的重大诉讼或仲裁事项”补充披露如下：

截至本招股说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员和其他核心人员不存在尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁案件。

截至本招股说明书签署日，公司控股股东不存在对公司财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的重大诉讼或仲裁事项。**公司控股股东存在 1 项尚未了结的标的金额可能超过 5,000 万元的仲裁案件，具体情况如下：**

原告（申请人、上诉人）	被告（被上诉人）	受理机构	案由	诉讼请求	审理结果	执行情况
CFS、JAMP	东风公司、郑州日产	国际商会国际仲裁院	合同纠纷	1. 裁定东风公司和郑州日产违约，并对 CFS 和 JAMP 承担连带赔偿责任； 2. 裁定郑州日产支付 JAMP 为车辆调校所支出的技术服务费用 978,000.00 巴西里亚尔(R$978,000.00)及相关利息； 3. 裁定东风公司和郑州日产支付 CFS 和 JAMP 在三份合同签订后至提起本案仲裁前产生的开销共 10,087,970.69 巴西里亚尔(R$10,087,970.69)及相关利息； 4. 裁定东风公司和郑州日产赔偿 CFS 和 JAMP 因丧失其为建设汽车制造厂而购买的地块而遭受的价值 10,243,700.00 巴西里亚尔(R$10,243,700.00)的财产损失以及相关利息； 5. 裁定东风公司和郑州日产赔偿 CFS 和 JAMP 遭受的利润损失和机会损失；给予 CFS 和 JAMP 仲裁庭认为适当的其他救济； 6. 裁定东风公司和郑州日产承担仲裁费用及 CFS 和 JAMP 的律师费。	尚未开庭审理	-

二、补充披露发行人及其控股子公司和东风公司以上诉讼、仲裁事项的发生原因、截至本问询函回复日的进展情况；相关诉讼、仲裁事项对发行人生产经营的影响，发行人是否存在应计提预计负债而未计提的情形，相关会计处理是否符合《企业会计准则》的规定

（一）发行人及其控股子公司和东风公司以上诉讼、仲裁事项的发生原因、截至本问询函回复日的进展情况

公司已在招股说明书“第十一节 其他重要事项/三、重大诉讼或仲裁事项/（一）公司及其控股子公司的重大诉讼或仲裁事项”补充披露如下：

上述诉讼、仲裁事项发生的原因具体如下：

1. 一嗨公司车辆回购补偿纠纷案

2019 年 8 月 26 日，一嗨公司对东风标致雪铁龙销售和纵腾公司向武汉市经济开发区人民法院提起民事诉讼，诉称：2017 年上半年一嗨公司与东风标致雪铁龙销售、纵腾公司签署《关于收购一嗨公司东风标致 308S、301、3008、508 车辆的三方协议》约定，纵腾公司向一嗨公司回购总计 3,000 辆品牌为“东风标致 308S、301、3008、508”的车辆（以下简称“标的车辆”），并经东风标致雪铁龙销售和纵腾公司确认除回购款外，两公司应在 2018 年 4 月 31 日前额外向纵腾公司支付标的车辆的回购补偿款。2018 年 3 月 30 日与 2018 年 6 月 19 日，一嗨公司、纵腾公司与优车库网络科技发展（深圳）有限公司（以下简称“优车库公司”）分别达成《3008、508 回购工作总结》与《标致 301、308S 回购工作总结》，确认回购“标致 3008”659 辆、“标致 508”395 辆、“标致 301”361 辆、标致“308S”813 辆，回购车辆补偿金额分别为 13,057,946 元、8,950,375 元、5,894,769 元、23,864,802 元，总计 51,767,892 元。一嗨公司按照协议约定向纵腾公司、优车库公司交付回购车辆，但纵腾公司、东风标致雪铁龙销售未向一嗨公司支付回购车辆补偿款。一嗨公司诉讼请求为：（1）判令东风标致雪铁龙销售、纵腾公司共同支付车辆回购补偿款 51,767,892 元；（2）判令东风标致雪铁龙销售、纵腾公司以 51,767,892 为基数，按照年利率 24%的标准共同向一嗨公司支付自 2018 年 6 月 19 日起至实际支付之日止的利息；（3）诉讼费用由东风标致雪铁龙销售、纵腾公司共同承担。

2020 年 7 月 21 日，湖北省武汉市中级人民法院作出判决如下：（1）纵腾公司于判决生效之日起十日内向一嗨公司支付回购补偿款 8,586,685 元；（2）纵腾公司于判决生效之日起十日内向一嗨公司以 8,586,685 元为基数，按全国银行间同业拆借中心发布的贷款市场报价利率为标准支付自 2019 年 9 月 2 日起算至实际付清之日起的利息；（3）驳回一嗨公司其他诉讼请求。

一嗨公司不服一审判决，向湖北省高级人民法院提起上诉，诉讼请求为：依法改判被上诉人（东风标致雪铁龙销售、纵腾公司）共同向上诉人支付车辆回购补偿款 48,720,000 元；依法改判被上诉人以 48,720,000 元为基础，按年利率 24%标准共同向上诉人支付逾期付款利息，自 2018 年 6 月 19 日起至实际支付之日止的利息；一审、二审诉讼费用由被上诉人承担。

截至本招股说明书签署日，该案尚在二审审理过程中。

2. 东风特商与东风特汽专用车借款合同纠纷

东风特商、东风特汽专用车与东风财务于 2018 年 1 月 1 日签订了合同编号为 WD20180033 的《CMS 系统委托贷款合同》，根据该合同的约定，东风特商累计向东风特汽专用车发放贷款人民币 1,626,258,030.80 元。

东风特商、东风特汽专用车于 2018 年 5 月 3 日签订了一份《借款合同》。该合同约定东风特商向东风特汽专用车提供金额为人民币 1,277,334,964.25 元的借款，方式为银行承兑汇票，借款期限为东风特商向东风特汽专用车背书银行承兑汇票之日至银行承兑汇票到期之日，借款利率按照《CMS 系统委托贷款合同》约定利率。

由于东风特汽专用车未能按照《CMS 系统委托贷款合同》《借款合同》的约定还本付息，因此，东风特商向中国国际经济贸易仲裁委员会湖北分会提起仲裁，仲裁请求为：（1）裁决东风特汽专用车向东风特商偿还《CMS 系统委托贷款合同》项下的借款本金 1,626,258,030.80 元及相应利息；（2）裁决东风特汽专用车向东风特商偿还《借款合同》项下的借款本金 1,277,334,964.25 元及相应利息；（3）裁决由东风特汽专用车承担本案的全部仲裁费用。

截至本招股说明书签署日，该案已审理结案，裁决东风特汽专用车向东风特商支付人民币 2,911,212,048.93 元本金及其利息，尚未执行完毕。

3. 东风商用车与路泰建设买卖合同纠纷案

2020 年 8 月 18 日，路泰建设对东风商用车及新疆恒信向武汉市中级人民法院提起民事诉讼，诉称：2018 年 5 月，路泰建设与东风商用车工作人员沟通购买自卸汽车，通过微信形式对合同的具体条款及细节进行商议，后东风商用车工作人员将合同文本发送至路泰建设并指定其与新疆恒信签订合同。2018 年 6 月 20 日，路泰建设与新疆恒信签订《买卖合同》，其中约定车辆质量标准与质保条款按照东风商用车的质量标准执行，DAP 科威特舒维赫港交付。合同签订后路泰建设按合同约定支付合同总价的 92%即 9,069,360 元，但新疆恒信未按照合同约定的型号交付货物，所交付的型号车辆在科威特无 GCC 认证，导致该批货物无法投入使用，给路泰建设造成巨大损失。

路泰建设的诉讼请求为：（1）判令解除路泰建设与新疆恒信之间签订的《买卖合同》；（2）判令新疆恒信退还路泰建设已支付的购车款项 9,069,360 元；（3）判令新疆恒信支付路泰建设违约金 147,870 元；（4）判令新疆恒信赔偿原告资金占用损失 3,446,356.8 元；（5）判令新疆恒信赔偿路泰建设直接损失 45,346,699 元；（6）判令东风商用车对新疆恒信上述 2、3、4、5 项金额对路泰建设承担连带支付责任；（7）判令本案路泰建设律师费、交通费、取证费等费用、诉讼费用、保全费用等由东风商用车及新疆恒信承担。

截至本招股说明书签署日，该案尚未开庭审理。

公司已在招股说明书“第十一节 其他重要事项/三、重大诉讼或仲裁事项/（二）本公司控股股东、董事、监事、高级管理人员和其他核心人员的重大诉讼或仲裁事项”补充披露如下：

上述仲裁事项发生的原因具体如下：

巴西 CFS 和 JAMP（CFS 与 JAMP 合称“申请人”）有意在巴西市场销售郑州日产生产的东风品牌车辆，而郑州日产有意拓展巴西市场。为此，申请人在考察郑州日产之后选定了郑州日产生产的车型及配置。经协商，CFS 与郑州日产于 2013 年 12 月 10 日签订了《分销协议》，约定由郑州日产生产并交付 CFS 选定的车型，由 CFS 在巴西销售，亦约定了双方车辆调校的分工等事宜。由于郑州日产生产的车辆全部使用“东风”商标，为获得“东风”商标在巴西的使用权，CFS 与东风公司于 2013 年 12 月 10

日签订了《商标许可合同》。

根据《分销协议》的约定以及巴西法规的规定，在巴西上市销售的车辆必须符合巴西 L6 法规的要求。由于申请人选定的 ZNA 生产的车型为欧四标准的车型，同时确定了分销车辆的价格，而基于欧四标准的车型同时在价格固定的情况下，在技术上无法通过调教以满足巴西 L6 法规的要求，为此，调校工作未能成功。2015 年 9 月，CFS 与郑州日产达成共识，认为在价格固定的情况下，申请人选定的欧四标准车型无法通过调校。CFS 与郑州日产随后终止了关于选定车型的讨论，并就其他车型进入巴西市场的可能性进行了讨论，但最终未能达成一致意见。在调校未能通过的情况下，CFS 未经郑州日产或东风公司的同意，与巴西当地政府洽谈土地购买事宜并签署土地购买协议。鉴于 CFS 选定的车型无法通过调校，各方又无法就新的方案达成一致，2018 年 9 月，郑州日产致函申请人终止相关合作。

就此，申请人向国际商会国际仲裁院提起仲裁，仲裁请求为：（1）裁定东风公司和郑州日产违约，并对申请人承担连带赔偿责任；（2）裁定郑州日产支付 JAMP 为车辆调校所支出的技术服务费用 978,000.00 巴西里亚尔（R$978,000.00）及相关利息；（3）裁定东风公司和郑州日产支付申请人在三份合同签订后至提起本案仲裁前产生的开销共 10,087,970.69 巴西里亚尔(R$10,087,970.69)及相关利息；（4）裁定东风公司和郑州日产赔偿申请人因丧失其为建设汽车制造厂而购买的地块而遭受的价值 10,243,700.00 巴西里亚尔(R$10,243,700.00)的财产损失以及相关利息；（5）裁定东风公司和郑州日产赔偿申请人遭受的利润损失和机会损失；给予申请人仲裁庭认为适当的其他救济；（6）裁定东风公司和郑州日产承担仲裁费用及申请人的律师费。

截至本招股说明书签署日，该案仍在审理进行中。

（二）相关诉讼、仲裁事项对发行人生产经营的影响，发行人是否存在应计提预计负债而未计提的情形，相关会计处理是否符合《企业会计准则》的规定

公司已在招股说明书“第十一节 其他重要事项/三、重大诉讼或仲裁事项/（一）公司及其控股子公司的重大诉讼或仲裁事项”补充披露如下：

上述诉讼、仲裁事项计提情况如下：

1. 一嗨公司车辆回购补偿纠纷案

该合同纠纷案为公司下属子公司东风标致雪铁龙汽车销售存在的或有事项，东风标致雪铁龙汽车销售在该诉讼中为被上诉人，根据《企业会计准则》第 13 号——或有事项规定，该补偿义务是企业承担的现时义务，履行该义务很可能导致经济利益流出企业且该义务的金额能够可靠计量时应当确认预计负债。东风标致雪铁龙汽车销售已出于谨慎性原则的考虑于账面计提未来可能被判决应补偿支付的相关负债，相关会计处理符合《企业会计准则》的规定。

2. 东风特商与东风特汽专用车借款合同纠纷

该合同纠纷案中公司下属子公司东风特商为申请人，东风特汽专用车对东风特商负有负债偿还义务，东风特商不存在需要计提预计负债的情形，东风特商已考虑前述借款的可收回性并计提对应坏账准备，相关会计处理符合《企业会计准则》的规定。

3. 东风商用车与路泰建设买卖合同纠纷案

该合同纠纷案截至于本询问函回复出具日前尚未开庭审理，此案件中东风商用车为连带责任人，承担连带支付责任。根据《企业会计准则》第 13 号——或有事项规定，如果该项未决诉讼引起的相关义务符合预计负债确认条件、预计败诉的可能性属于“很可能”（即对应的败诉概率区间为大于 50%但小于或等于 95%）、要发生的诉讼赔偿金额也能可靠计量，则企业应将预计要发生的支出确认为预计负债。东风商用车及其外部律师均认为目前该案件败诉的可能性预计小于 50%（车辆交付时均完全符合买卖合同中约定的车辆质量标准与质保条款），且对于原告提出的诉讼请求赔偿金额尚无法可靠计量，该诉讼未达到预计负债确认条件，故目前东风商用车账面未对该诉讼案件计提预计负债，相关会计处理符合《企业会计准则》的规定。公司上述案件涉及的标的金额占公司最近一期末经审计的资产总额和股东权益的比例较小。因此，上述诉讼案件不会对公司生产经营造成重大影响，也不会对本次发行上市产生重大不利影响。

三、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 了解并评价发行人控股子公司预计负债和或有事项方面的政策和程序；

2. 获取发行人控股子公司已识别重大未决诉讼的说明及相关资料，并就重大未决诉讼的具体情况向管理部门进行查询；

3. 查阅发行人控股子公司股东会、董事会及公司管理层的会议纪要，是否存在未被识别的重大未决诉讼；

4. 复核往来款挂账及费用中是否存在诉讼或仲裁相关的费用，如存在，则列出清单并取得相关资料，落实争议是否已经解决，是否存在未被识别的重大未决诉讼；

5. 查阅未决诉讼和案情分析的律师信函，向发行人控股子公司法务部或外部法律顾问了解重大未决诉讼，估计可能发生的损失，向法务部或外部法律顾问寄发询证函，对相关问题予以确认；

6. 与发行人控股子公司管理层讨论识别出的未决诉讼对财务报表的影响，是否存在现时义务，案件的结果是否很可能导致经济利益流出企业，是否需要确认预计负债，确认预计负债的金额是否合理，相关的会计处理是否正确；

7. 检查发行人控股子公司是否已按企业会计准则的要求对重大未决诉讼予以充分披露。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

根据中国注册会计师审计准则，发行人上述关于报告期内重大诉讼的反馈与审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致，发行人对未决诉讼的会计处理符合企业会计准则的相关规定。

问题 13：关于金融业务

申报材料显示：（1）2017 年至 2019 年，发行人汽车金融业务贡献的收入年均复合增长率达 33.38%，占公司主营业务总收入比重由 2.39%上升至 5.33%。（2）发行人主要通过三种模式开展汽车金融业务：①零售金融模式：提供面向终端客户的零售金融服务，包括消费信贷、融资租赁等；②经销商存货融资模式：提供面向经销商的存货融资服务，包括存货融资业务等；③公司金融模式：东风财务作为集团资金集中管理的平台，向集团成员单位提供资金结算、融资、票据、供应链金融等服务。（3）报告期各期末，发行人发放贷款及垫款总额分别为 3,417,436.48 万元、4,904,577.94 万元、7,572,396.01 万元和 8,049,647.95 万元，公司的不良贷款余额分别 21,529.85 万元、31,879.75 万元、43,162.66 万元和 98,205.71 万元，最近三年不良贷款率和拨备覆盖率逐年增长。

请发行人：（1）补充披露发行人零售金融业务、经销商存货融资业务、公司金融业务的业务规模及其他业务数据指标，东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁、东风标致雪铁龙金融、东风日产金融等公司在发行人金融业务体系内的定位，各自提供的主要金融服务类别、各项金融服务业务规模、利润贡献等情况。（2）补充说明零售金融业务中，消费信贷和融资租赁的业务规模、收入及占比情况，消费信贷的客户类型情况，融资租赁资产风险分类及执行情况，报告期内转出和核销不良消费信贷、融资租赁资产的具体情况，消费信贷、融资租赁资产减值准备计提标准、方法和执行情况，补充说明相关资产减值准备计提是否充分，发行人相关信用风险揭示是否充分。（3）补充说明发行人为经销商采购车辆贷款融资的业务开展规模、商业合理性及必要性，结合经销商情况说明前述融资业务开展是否存在潜在风险，相关风险应对措施，报告期内是否存在经销商无法按期偿还而给发行人造成损失的情形，是否按规定计提相关预计负债。（4）补充说明东风财务对外贷款的五级分类情况，报告期内不良贷款率和拨备覆盖率逐年增长的原因，报告期不良贷款核销及处置情况、减值准备计提情况及其充分性。补充说明报告期内银行业监管部门监管评级的综合评级及变动情况；金融资产与负债之间的期限匹配情况，潜在的流动性风险及应对措施。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、补充披露发行人零售金融业务、经销商存货融资业务、公司金融业务的业务规模及其他业务数据指标，东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁、东风标致雪铁龙金融、东风日产金融等公司在发行人金融业务体系内的定位，各自提供的主要金融服务类别、各项金融服务业务规模、利润贡献等情况

（一）发行人零售金融业务、经销商存货融资业务、公司金融业务的业务规模及其他业务数据指标

就公司零售金融业务、经销商存货融资业务、公司金融业务的业务规模及其他业务数据指标，公司已在招股说明书“第六节 业务与技术/一、公司的主营业务、主要产品及其变化情况/（四）主要经营模式”补充披露如下：

（5）汽车金融相关指标情况

报告期内，公司合并报表范围内零售金融业务、经销商存货融资业务及公司金融表内金融资产余额及主要业务数据指标情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
期末余额				
零售金融	8,251,295.62	7,670,625.97	4,772,848.23	3,392,231.47
经销商存货融资	95,726.11	117,609.51	56,943.76	57,597.12
公司金融	271,136.42	404,592.85	409,168.42	183,740.86
内部抵消	-108,004.70	-181,883.11	-200,862.25	-152,744.74
合计	8,510,153.45	8,010,945.22	5,038,098.16	3,480,824.71
主要业务数据指标				
合同件（万件）	31.19	68.75	42.51	32.87
渗透率	35.28%	33.69%	22.58%	15.16%

（二）东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁、东风标致雪铁龙金融、东风日产金融等公司在发行人金融业务体系内的定位，各自提供的主要金融服务类别

就东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁、东风标致雪铁龙金融、

东风日产金融等公司在公司金融业务体系内的定位，各自提供的主要金融服务类别，公司已在招股说明书“第六节 业务与技术/一、公司的主营业务、主要产品及其变化情况/（四）主要经营模式”补充披露如下：

（4）汽车金融主体基本情况

公司经营汽车金融业务的主要主体基本情况如下：

单位名称	成立日期	注册地	主要服务类别	市场定位
东风财务	1987 年 5 月	武汉	零售金融业务、经销商存货融资业务、公司金融业务	主要为东风（轻卡）、东风、乘龙、东风风行、东风风神、东风本田、东风小康、东风悦达起亚等品牌服务，提供零售金融和经销商存货融资业务。此外，还开展东风汽车集团资金集中管理服务，为东风汽车集团成员单位提供本、外币资金结算、融资服务
创格融资租赁	2017 年 1 月	上海	零售金融业务	主要为东风（轻卡）、东风、乘龙等品牌服务，提供汽车融资租赁产品及服务
东风标致雪铁龙金融	2006 年 5 月	北京	零售金融业务、经销商存货融资业务	主要为东风标致及东风雪铁龙品牌服务，提供零售金融业务、经销商存货融资业务
东风标致雪铁龙融资租赁	2018 年 9 月 30 日注册成立 2019 年 4 月正式开业	武汉	零售金融业务	主要为东风标致及东风雪铁龙品牌服务，与东风标致雪铁龙金融协同发展，提供汽车融资租赁产品及服务
东风日产金融	2007 年 10 月	上海	零售金融业务、经销商存货融资业务	主要为东风日产、东风英菲尼迪、东风启辰、郑州日产等品牌服务，提供零售金融和经销商存货融资业务
东风日产融资租赁	2020 年 3 月正式更名	广州	零售金融业务	主要为东风日产、东风英菲尼迪、东风启辰、郑州日产等品牌服务，与东风日产金融协同，开发灵活多样的汽车融资租赁产品

（三）东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁、东风标致雪铁龙金融、东风日产金融等公司各项金融服务业务规模、利润贡献

就东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁、东风标致雪铁龙金融、东风日产金融等公司各项金融服务业务规模、利润贡献，公司已在招股说明书“第六节 业务与技术/一、公司的主营业务、主要产品及其变化情况/（四）主要经营模式”

补充披露如下：

截至报告期各期末，东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁、东风标致雪铁龙金融、东风日产金融、东风日产融资租赁的信贷资产期末余额情况如下：

单位：万元

公司	股权关系	业务	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
东风财务	子公司	零售金融业务	7,790,790.12	7,232,076.76	4,639,328.01	3,328,843.24
		经销商存货融资	95,726.11	117,609.51	56,943.76	57,597.12
		公司金融	271,136.42	404,592.85	409,168.42	183,740.86
创格融资租赁	子公司	零售金融	436,968.93	425,916.50	133,521.35	65,603.57
东风标致雪铁龙融资租赁	子公司	零售金融	24,290.32	14,679.36	-	-
东风标致雪铁龙金融	合营公司	零售金融	806,831.95	969,552.01	1,376,525.16	1,516,217.06
		经销商存货融资	76,992.79	100,127.16	196,196.98	371,868.22
东风日产金融	联营公司	零售金融	4,777,956.01	5,082,154.18	4,160,221.16	3,442,487.31
		经销商存货融资	577,530.95	703,857.57	658,321.49	486,149.38
东风日产融资租赁	联营公司	零售金融	323,218.92	286,725.24	162,584.41	64,202.64

报告期各期，东风财务、创格融资租赁、东风标致雪铁龙融资租赁、东风标致雪铁龙金融、东风日产金融、东风日产融资租赁的利润总额情况如下：

单位：万元

公司	2020 年 1-6 月		2019 年		2018 年		2017 年	
	利润总额	贡献率	利润总额	贡献率	利润总额	贡献率	利润总额	贡献率
东风财务	112,996.40	66.80%	224,481.47	68.20%	146,645.02	68.79%	164,814.87	69.18%
创格融资租赁	3,436.86	2.03%	3,133.51	0.95%	227.56	0.11%	-1,248.14	-0.52%
东风标致雪铁龙融资租赁	77.49	0.05%	110.76	0.03%	7.15	0.00%	-	-
合联营汽车金融公司贡献的利润总额	52,645.29	31.12%	101,410.42	30.81%	66,300.95	31.10%	74,674.65	31.34%

公司	2020 年 1-6 月		2019 年		2018 年		2017 年	
	利润总额	贡献率	利润总额	贡献率	利润总额	贡献率	利润总额	贡献率
合计	169,156.04	100.00%	329,136.16	100.00%	213,180.68	100.00%	238,241.38	100.00%

注：上述合联营企业的利润总额贡献是在公司合并报表层面，从对各合联营汽车金融公司的投资收益出发，计算得到的合联营汽车金融公司对公司利润总额的贡献，已考虑了持股比例的影响。

二、补充说明零售金融业务中，消费信贷和融资租赁的业务规模、收入及占比情况，消费信贷的客户类型情况，融资租赁资产风险分类及执行情况，报告期内转出和核销不良消费信贷、融资租赁资产的具体情况，消费信贷、融资租赁资产减值准备计提标准、方法和执行情况，补充说明相关资产减值准备计提是否充分，发行人相关信用风险揭示是否充分

（一）零售金融业务中，消费信贷和融资租赁的业务规模、收入及占比情况

零售金融业务中，消费信贷和融资租赁的业务规模、收入及占比情况具体如下表所示：

单位：万元

项目		2020 年 1-6 月/ 2020 年 6 月 30 日		2019 年/ 2019 年 12 月 31 日		2018 年/ 2018 年 12 月 31 日		2017 年/ 2017 年 12 月 31 日	
		金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
消费信贷	期末余额	5,440,156.63	65.93%	5,839,971.45	76.13%	4,123,991.05	86.41%	2,999,565.93	88.42%
	收入	232,237.14	71.05%	406,395.07	82.38%	299,619.09	88.11%	239,107.66	92.61%
融资租赁	期末余额	2,811,138.99	34.07%	1,830,654.52	23.87%	648,857.19	13.59%	392,665.54	11.58%
	收入	94,637.39	28.95%	86,908.04	17.62%	40,415.75	11.89%	19,072.46	7.39%
零售金融合计	**期末余额**	**8,251,295.62**	**100.00%**	**7,670,625.97**	**100.00%**	**4,772,848.23**	**100.00%**	**3,392,231.47**	**100.00%**
	收入	**326,874.53**	**100.00%**	**493,303.11**	**100.00%**	**340,034.84**	**100.00%**	**258,180.12**	**100.00%**

（二）消费信贷的客户类型情况

公司为购买东风旗下各品牌商用车、乘用车的个人、企业或其他组织机构提供购车贷款服务。公司零售金融消费信贷的客户包括个人及机构客户。

其中，个人客户方面，全部为经审批通过的信用资质良好的优质客户。乘用车消费信贷机构客户主要为网约车公司、出租车公司、租赁公司、驾校等，从事车辆运营

业务；商用车消费信贷机构客户主要为运输公司，从事各种货物运输，如危化品运输、快递快运、城市渣土车、轿运、冷链运输等。

（三）消费信贷及融资租赁资产风险分类及执行情况

1. 消费信贷及融资租赁资产风险分类

（1）消费信贷资产风险分类标准

公司消费信贷资产风险分类是以按时足额收回的可能性为核心，在综合考虑借款人的履约能力、履约记录、担保、抵质押物、诉讼保全（如有）等因素的基础上，对资产进行全面、及时和准确的评价，并依据借款人的违约风险来区分消费信贷资产的风险状况和质量，对照《资产风险分类管理办法》确定的分类标准评定分类级次。

公司保证消费信贷资产分类的独立、连贯和可靠，并严格按照分类的标准、方法、程序进行初分、复审和审定。合规内控部风险控制科风险控制岗负责消费信贷资产的初分，初分人根据初分结果制作《资产分类表》。合规内控部风险控制科科长负责消费信贷资产的复审，复审人员应检查初审人员依据的初分信息是否准确、完整，分类过程所使用的依据是否恰当，分类结果是否合理，最终分类结果由合规内控部部长审定。公司稽核审计部每年应至少对资产分类标准、程序及执行情况进行一次检查和评估，并将检查结果作出书面报告。

公司按照《风险分类管理办法》的要求对出现逾期的借款人进行持续跟踪，定期了解其经营状况和财务状况，并结合担保情况，分析该笔消费信贷回收的可能性。对于到达下迁条件的消费信贷资产，公司根据新金融工具准则进行相应调整，并充分计提减值准备。

①乘用车消费信贷资产的分类标准

正常类：借款人按期足额偿还月供款，未出现逾期，主要担保人具备担保能力，未出现对贷款回收有重大影响的相关情况，没有足够理由怀疑贷款本金及利息不能按期足额收回；

关注类：借款人月供款逾期天数在 1-30 天，借款人的还款能力和意愿下降，对借款人的管理及月供款的回收已造成不利影响；

次级类：借款人月供款逾期天数在 31-60 天，借款人的还款能力和意愿已出现明显问题，且担保人拒绝垫款，即使执行担保，信贷资产仍可能形成一定损失；

可疑类：月供款逾期天数在 61-120 天，且担保人无力履行担保责任，即使通过法律途径催收，也肯定会造成损失；

损失类：月供款逾期 121 天以上，借款人无力还款，且担保人无力履行担保责任，即使采取所有可能的措施及一切必要的法律程序，贷款本金及利息收益仍可能无法收回，或者只能收回极少部分。或者月供款逾期天数虽未超过 120 天，但借款人本人或及家庭出现重大变故导致期无力还款，即使执行抵押或担保仍可能无法收回或者只能收回极少部分。

②商用车消费信贷资产的分类标准

正常类：借款人能够履行合同或协议，能够在当月全额偿还本期月供款，未出现对贷款回收有重大影响的相关情况，没有足够理由怀疑贷款本金及利息不能按期足额收回；

关注类：借款人未能按合同约定还款，经销商能及时履行垫款义务，该笔贷款在公司未出现账面逾期；

次级类：借款人未能按合同约定还款，账面逾期 1-3 期（含）；

可疑类：借款人未能按合同约定还款，账面逾期 4-6 期（含），担保人（如有）无能力履行担保责任，即使通过催收，也肯定会造成较大损失；

损失类：借款人未能按合同约定还款，账面逾期 6 期以上（不含），主要担保人（如有）无能力履行担保责任，在采取必要的措施及法律程序之后，每期租金仍然无法收回，或者只能收回极少部分。

（2）融资租赁资产风险分类标准

公司融资租赁资产风险分类是以按时足额收回的可能性为核心，在综合考虑承租人的履约能力、履约记录、租赁物保值性及变现能力、担保、抵质押物、诉讼保全（如有）等因素的基础上，对资产进行全面、及时和准确的评价，并依据承租人的违约风险来区分融资租赁资产的风险状况和质量，对照《资产风险分类管理办法》确定的分类标准评定分类级次。

公司保证融资租赁资产分类的独立、连贯和可靠，并严格按照分类的标准、方法、程序进行初分、复审和审定。合规内控部风险控制科风险控制岗负责融资租赁资产的初分，初分人根据初分结果制作《资产分类表》。合规内控部风险控制科科长负责融资租赁资产的复审，复审人员应检查初审人员依据的初分信息是否准确、完整，分类过程所使用的依据是否恰当，分类结果是否合理，最终分类结果由合规内控部部长审定。公司稽核审计部每年应至少对资产分类标准、程序及执行情况进行一次检查和评估，并将检查结果作出书面报告。

公司按照《风险分类管理办法》的要求对出现逾期的承租人进行持续跟踪，定期了解其经营状况和财务状况，并结合担保情况，分析该笔应收融资租赁款回收的可能性。对于到达下迁条件的应收融资款资产，公司根据新金融工具准则进行相应调整，并充分计提减值准备。

①乘用车融资租赁资产的分类标准

正常类：承租人能够履行合同或协议，能够在当月全额偿还本期租金，未出现对融资回收有重大影响的相关情况，没有足够理由怀疑每期租金不能按期足额收回，当月正常还款；

关注类：承租人未能按合同约定还款，逾期 1-30 天；

次级类：承租人未能按合同约定还款，逾期 31-60 天；

可疑类：承租人未能按合同约定还款，逾期 61-120 天，担保人（如有）无能力履行担保责任，即使通过催收，也肯定会造成较大损失；

损失类：承租人未能按合同约定还款，逾期 121 天以上，主要担保人（如有）无能力履行担保责任，在采取必要的措施及法律程序之后，每期租金仍然无法收回，或者只能收回极少部分。

②商用车融资租赁资产的分类标准

正常类：承租人能够履行合同或协议，能够在当月全额偿还本期租金，未出现对融资回收有重大影响的相关情况，没有足够理由怀疑每期租金不能按期足额收回，当月正常还款；

关注类：承租人未能按合同约定还款，客户逾期但经销商足额垫款；

次级类：承租人未能按合同约定还款，账面逾期 1-3 期（含）；

可疑类：承租人未能按合同约定还款，账面逾期 4-6 期（含），担保人（如有）无能力履行担保责任，即使通过催收，也肯定会造成较大损失；

损失类：承租人未能按合同约定还款，账面逾期 6 期以上（不含），主要担保人（如有）无能力履行担保责任，在采取必要的措施及法律程序之后，每期租金仍然无法收回，或者只能收回极少部分。

2. 消费信贷及融资租赁资产风险分类执行情况

公司报告期内零售金融资产风险分类情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日		2019 年 12 月 31 日		2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
正常类	7,914,598.24	95.92%	7,493,339.63	97.69%	4,658,541.82	97.61%	3,319,638.40	97.86%
关注类	221,856.90	2.69%	131,180.99	1.71%	78,213.56	1.64%	49,564.73	1.46%
次级类	41,462.35	0.50%	9,803.00	0.13%	16,147.54	0.34%	6,932.75	0.20%
可疑类	25,671.64	0.31%	19,008.43	0.25%	8,368.18	0.18%	5,018.92	0.15%
损失类	47,706.50	0.58%	17,293.92	0.23%	11,577.13	0.24%	11,076.68	0.33%
合计	**8,251,295.62**	**100.00%**	**7,670,625.97**	**100.00%**	**4,772,848.23**	**100.00%**	**3,392,231.47**	**100.00%**

经核查，公司严格按照分类政策执行消费信贷及融资租赁资产风险分类，不存在相关资产分类违反政策的情况，风险分类执行情况良好。公司按照实质重于形式的原则，严格资产质量分类，做实利润、提足拨备、补充资本，增强风险抵御能力。

（四）报告期内转出和核销不良消费信贷、融资租赁资产的具体情况

经核查，公司不良资产主要处置方式为核销，无转出的不良消费信贷、融资租赁资产。

报告期内，公司根据《金融企业呆账核销管理办法》《企业会计准则》及公司的相关规定，将符合认定条件的呆账，冲销已计提的资产减值准备。公司零售金融业务中核销的不良消费信贷、融资租赁资产的具体情况如下所示：

单位：万元

报告期	核销金额
2020 年 1-6 月	10,755.36
2019 年	17,844.70
2018 年	10,261.26
2017 年	10,067.85
合计	**48,929.17**

不良消费信贷、融资租赁资产核销之前，公司将该资产五级分类调整至损失类，并全额计提贷款减值准备。对于已核销的客户，公司仍会持续开展清收工作，继续进行债权追偿。2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，公司零售金融业务呆账核销金额分别为 10,067.85 万元、10,261.26 万元、17,844.70 万元及 10,755.36 万元，相关减值准备计提充分。

（五）消费信贷、融资租赁资产减值准备计提标准、方法和执行情况，补充说明相关资产减值准备计提是否充分，相关信用风险揭示是否充分

1. 消费信贷、融资租赁资产减值准备计提标准、方法和执行情况

公司按财政部发布《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》，公司以预

期信用损失为基础，对以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具投资、租赁应收款、合同资产及财务担保合同计提减值准备并确认信用减值损失。

对资产信用风险恶化的一般模式分为三个阶段，金融资产分类标准具体如下：

（1）阶段一：自初始确认后信用风险无显著增加的金融资产，按照该金融资产未来 12 个月内预期信用损失的金额计量其减值损失。

（2）阶段二：自初始确认起信用风险显著增加，但尚无客观减值证据的金融资产，按照该金融资产整个存续期内预期信用损失的金额计量其减值损失。如出现借款人债务逾期 30 天（不包含）以上，借款人资产分类状态显著变化，借款人经营情况实际或预期发生显著变化，债务的抵押的担保价值或保证人担保能力发生显著变化等情形，表示借款人信用风险显著增加。

（3）阶段三：在资产负债表日存在客观减值证据的金融资产，按照该金融工具整个存续期内预期信用损失的金额计量其减值损失。如出现借款人债务逾期 90 天（不包含）以上，借款人财务困难且不能正常归还债务，借款人停止或将停止经营活动，借款人申请破产或者已经破产，其他导致债务人不能全额偿还债务等情形，表示借款人表示存在客观减值证据。

公司已开发专门的减值计提信息系统，按金融资产的阶段划分、折现率、最终损失率等因素，每月由系统进行计提。

经核查，公司零售金融资产不存在违反计提政策的情况，公司消费信贷、融资租赁资产减值准备计提执行情况良好。

2. 相关资产减值准备计提是否充分

报告期内，公司零售金融资产计提减值准备计提情况如下：

单位：万元

项目	金额	减值准备	计提比例
2020 年 6 月 30 日	8,251,295.62	-200,689.36	2.43%

2019 年 12 月 31 日	7,670,625.97	-155,128.68	2.02%
2018 年 12 月 31 日	4,772,848.23	-78,072.68	1.64%
2017 年 12 月 31 日	3,392,231.47	-33,662.10	0.99%

经核查，公司按照企业会计准则采用预期信用损失模式计提减值准备，结合各类金融资产历史表现数据、国家宏观经济相关指标，充分考虑不同业务类别、模式所带来的风险差异，全面充分覆盖风险，相关资产减值准备计提充分。

3. 相关信用风险揭示是否充分

经核查，公司具有完备的信用风险控制措施，优化风控体系建设，有效管控重点风险。公司建立了关键风险的识别、计量、监测、控制操作指引，积极推动风险控制关口前移，运用标准化监测方法和工具，提升风险监测时效性及反应速度。持续完善信贷业务全周期管理，有效控制不良贷款增长。加大不良贷款清收力度，严控不良贷款，提高资产质量与业务规模的匹配度，提升公司风险抵御能力。持续加强对流动性风险的监测评估，拓宽中长期资金来源渠道，保障资金流动性安全可控，提升流动性风险管理能力与水平。稳妥有序对评级下调后的存续业务进行梳理和规范，确保公司各项业务平稳开展。

公司已在招股说明书“第四节 风险因素/五、财务风险/（三）公司表内贷款余额高，存在一定信用风险”中揭示并提示投资者关注相应风险，相关信用风险揭示充分。

三、补充说明发行人为经销商采购车辆贷款融资的业务开展规模、商业合理性及必要性，结合经销商情况说明前述融资业务开展是否存在潜在风险，相关风险应对措施，报告期内是否存在经销商无法按期偿还而给发行人造成损失的情形，是否按规定计提相关预计负债

（一）发行人为经销商采购车辆贷款融资业务的开展规模、商业合理性及必要性

公司通过全资子公司东风财务开展经销商采购车辆贷款融资业务，该业务是为解决经销商采购东风品牌车辆建立有形市场的资金短缺而开展的银、企、商三方以东风

商品车为基础进行融资的业务模式，即：经销商在签署协议后向东风财务进行融资，东风财务监管实物及合格证，经销商到期还款的业务模式。目前，东风财务该业务品种包括短期流动资金贷款和银行承兑汇票，合作的经销商主要集中于与东风集团相关控股、合营或者联营的主机厂，包括商用车公司东风商用车、东风汽车股份、东风柳汽、东风华神和东风特商等；乘用车公司东风本田、东风日产、东风悦达起亚、东风小康、东风乘用车和东风柳汽等。东风财务作为公司的全资子公司，凭借与主机厂和经销商的密切联系，为经销商提供全国化和专业化的融资服务，其产品具有客户金融科技体验优、审批流程快和产品设计灵活丰富等特点。短期流动资金贷款属于表内业务，东风财务收取利息收入；而承兑汇票业务属于表外业务，东风财务按照票面金额的万分之五收取手续费收入。

报告期内，东风财务开展相关业务发生额情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
经销商存货融资贷款发生额	302,564.71	671,547.26	462,979.67	478,600.13
承兑汇票开票发生额	1,502,168.30	3,080,794.05	1,887,508.14	865,001.30

当银行承兑汇票到期，如开票人未能足额缴存票款，东风财务收到持票人开户行寄来的委托收款凭证和汇票，经审核无误后，应无条件向持票人垫付敞口金额，东风财务垫付的款项此时会从资产负债表外转入到表内。相关账务处理为借：贷款及垫款，贷：银行存款/存放同业款项。于报告期内东风财务上述由表外转入表内的情形极少，且除此之外，东风财务无其他表外业务。

（二）该融资业务潜在风险及应对措施

经销商采购车辆贷款融资业务主要风险为信用风险，即经销商无法按时足额偿还本息或者银行承兑汇票的票面金额。

在贷前授信环节，主机厂利用自己的厂商信用以及对于经销商的信息优势，向东风财务推荐授信额度，东风财务通过实地调研获取经销商的实际业务经营情况、信誉

情况，并对未来业务发展状况做出预判，综合评价后给予经销商合理的授信额度，并与主机厂和经销商签订三方协议，约定协议项下经销商在批准的额度范围内，提出资金使用需求。

在贷中管理方面，东风财务收到主机厂和经销商签订的销售合同以及主机厂向经销商开具的相关发票等资料后，对于贷款的合法性、安全性、营利性等情况进行评估。

在贷后管理环节，东风财务委托银行代为保管和发放车辆合格证。只有当经销商交付车款之后方可领用车辆合格证，完成汽车的销售。东风财务每天会对监管的合格证、钥匙及车辆进行盘点。同时，不定期对经销商展开现场实地检查，对异地或本地的经销商采取同样的风险控制管理。对于银行承兑汇票业务，东风财务会要求开票申请人存入 20%-30%不等的保证金。

（三）报告期内经销商无法按期偿还而给发行人造成损失的情形以及计提相关预计负债

报告期内，东风财务开展的经销商存货融资业务和银行承兑汇票业务中，均未发生因经销商无法按期偿还而给公司造成重大损失的情形，具体情况如下：

1. 经销商存货融资业务

最近三年及一期末，东风财务经销商存货融资贷款期末余额及计提减值准备如下：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
经销商存货融资贷款余额	95,726.11	117,609.51	56,943.76	57,597.12
其中： 正常	94,842.10	114,774.14	55,331.64	57,166.50
关注	-	2,101.45	1,612.12	430.62
次级	-	-	-	-
可疑	150.10	231.12	-	-
损失	733.92	502.80	-	-
减值准备余额	-4,262.52	-3,914.78	-737.62	-12.92
计提比例	4.45%	3.33%	1.30%	0.02%

对于可以按时还本付息且不存在任何对偿还产生不利影响因素的经销商名下的贷款，东风财务将这些贷款分类到“正常”类贷款；对于可以按时还本付息但存在一些可能对偿还产生不利影响的因素的经销商名下的贷款，东风财务将其划分到“关注”类贷款，上述两个分类的贷款，占贷款总额的 99%以上。根据逾期天数的不同，截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，划分为“可疑”和“损失”的贷款合计数占贷款余额分别为 0.00%、0.00%、0.62%和 0.92%，因此，公司经销商存货融资业务总体信用风险较小。

公司于 2018 年 1 月 1 日起实行新金融工具准则，由于在新金融工具准则下，金融资产减值由原准则的已发生损失模型更改为反映更多前瞻性信息的预期信用损失模型，因此 2018 年之后计提的减值准备余额较之前的减值准备余额增加较多。截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，东风财务经销商存货融资贷款坏账减值准备计提比例分别为 0.02%、1.30%、3.33%及 4.45%，坏账减值准备计提充足。

2. 银行承兑汇票业务

最近三年及一期末，东风财务银行承兑汇票业务期末余额及计提减值准备如下：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
银行承兑汇票余额	637,967.00	464,451.20	314,254.50	83,870.00
其中： 正常	637,967.00	403,683.20	295,546.01	83,870.00
关注	-	60,768.00	18,708.49	-
次级	-	-	-	-
可疑	-	-	-	-
损失	-	-	-	-
减值准备余额	-6,014.89	-3,018.99	-585.99	-
计提比例	0.94%	0.65%	0.19%	-

报告期内，东风汽车财务公司所有银行承兑汇票业务的评级均在五级分类的“正常”和“关注”类，因此信用风险较小。

公司于 2018 年 1 月 1 日起实行新金融工具准则，按照新金融工具准则，银行承兑汇票业务存在风险敞口，因此需要计提预期信用减值准备，而原金融工具准则没有要求企业对银行承兑汇票业务计提减值准备，因此 2017 年 12 月 31 日没有与银行承兑业务相关的减值准备余额。2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，东风财务银行承兑汇票坏账减值准备计提比例分别为 0.00%、0.19%、0.65%及 0.94%，坏账减值准备计提充足。

四、补充说明东风财务对外贷款的五级分类情况，报告期内不良贷款率和拨备覆盖率逐年增长的原因，报告期不良贷款核销及处置情况、减值准备计提情况及其充分性。补充说明报告期内银行业监管部门监管评级的综合评级及变动情况；金融资产与负债之间的期限匹配情况，潜在的流动性风险及应对措施

（一）东风财务对外贷款的五级分类情况

根据招股书披露，截至报告期各期末，东风财务对外贷款五级分类情况如下表列示：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日		2019 年 12 月 31 日		2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
正常类	7,710,757.77	95.79%	7,402,017.10	97.75%	4,797,658.14	97.82%	3,349,087.75	98.00%
关注类	240,684.47	2.99%	127,216.25	1.68%	75,040.04	1.53%	46,818.88	1.37%
次级类	36,223.42	0.45%	8,329.64	0.11%	14,713.73	0.30%	6,151.39	0.18%
可疑类	20,124.12	0.25%	18,173.75	0.24%	6,375.95	0.13%	4,784.41	0.14%
损失类	41,858.17	0.52%	16,659.27	0.22%	10,790.07	0.22%	10,594.05	0.31%
发放贷款及垫款总额	**8,049,647.95**	**100.00%**	**7,572,396.01**	**100.00%**	**4,904,577.94**	**100.00%**	**3,417,436.48**	**100.00%**
不良贷款及不良贷款率	**98,205.71**	**1.22%**	**43,162.66**	**0.57%**	**31,879.75**	**0.65%**	**21,529.85**	**0.63%**

报告期内，东风财务强化风险防控措施，及时调整信贷策略，有效应对外部经济金融形势变动，贷款资产质量保持稳定。截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31

日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，东风财务的正常类和关注类贷款合计金额分别为 3,395,906.63 万元、4,872,698.18 万元、7,529,233.35 万元及 7,951,442.24 万元，在东风财务对外发放贷款及垫款总额中的占比分别为 99.37%、99.35%、99.43%及 98.78%，占比始终稳定保持在 98.50%以上。

（二）报告期内不良贷款率和拨备覆盖率逐年增长的原因

1. 报告期内不良贷款率逐年增长的原因

截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，东风财务的不良贷款余额分别 21,529.85 万元、31,879.75 万元、43,162.66 万元 98,205.71 万元，不良贷款率分别为 0.63%、0.65%、0.57%及 1.22%。截至 2020 年 6 月 30 日，东风财务不良率相比截至 2019 年 12 月 31 日上升，主要是部分客户经营状况和工作收入受疫情影响出现下滑，还款能力有所下降所致。预计随着新冠疫情逐步稳定控制，整体经济环境稳步向好，东风财务不良率增长的趋势将逐步减缓。报告期内，受益于公司稳健审慎的风险偏好和健全的信用风险管理体系，不良贷款率始终处于可控水平，报告期内基本保持稳定。

2. 报告期内拨备覆盖率逐年增长的原因

截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，东风财务拨备覆盖率分别为 159.61%、287.85%、377.14%及 217.16%，报告期内逐年增长主要是由于：基于稳健审慎的风险偏好和健全的信用风险管理体系，东风财务始终贯彻谨慎的拨备计提政策。由于近几年东风财务经营状况良好，为改善监管评级、营造更加有利的监管环境，按照监管评级指导提足拨备。2017 至 2019 年拨备覆盖率及贷款拨备率稳步提升，2020 年由于疫情拨备覆盖率小幅下降，预计随着疫情控制指标逐步好转。

（三）报告期不良贷款核销及处置情况、减值准备计提情况及其充分性

1. 报告期不良贷款核销及处置情况

报告期内，东风财务不良贷款的处置主要方式为核销。

东风财务根据《金融企业呆账核销管理办法》《企业会计准则》及公司的相关规定，将符合认定条件的呆账，冲销已计提的资产减值准备。报告期内，东风财务不良贷款核销的具体情况如下所示：

单位：万元

报告期	核销金额
2020 年 1-6 月	8,985.79
2019 年	12,259.57
2018 年	9,206.08
2017 年	10,067.85
合计	**40,519.30**

不良贷款核销之前，公司将该资产五级分类调整至损失类，并全额计提贷款减值准备。对于已核销的客户，东风财务仍会持续开展清收工作，继续进行债权追偿。2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，东风财务呆账核销不良贷款核销金额分别为 10,067.85 万元、9,206.08 万元、12,259.57 万元及 8,985.79 万元，相关减值准备计提充分。

2. 报告期不良贷款减值准备计提情况及其充分性

公司自 2018 年 1 月 1 日起实施新金融工具准则，基于评估金融资产信用风险自初始确认后是否显著增加，确认资产减值阶段，运用预期信用损失模型，计提贷款减值准备。截至 2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，公司对各项贷款进行的减值计提的情况如下表列示：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日		2019 年 12 月 31 日		2018 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
阶段一	130,391.86	61.14%	134,206.64	82.45%	76,753.39	83.64%
阶段二	30,759.79	14.42%	4,802.33	2.95%	2,914.10	3.18%

项目	2020 年 6 月 30 日		2019 年 12 月 31 日		2018 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
阶段三	52,107.74	24.43%	23,774.11	14.60%	12,098.40	13.18%
合计	**213,259.39**	**100.00%**	**162,783.08**	**100.00%**	**91,765.89**	**100.00%**

2017 年，贷款减值准备采用组合评估的方式。公司对于贷款减值评估的主要考虑因素为偿贷的可能性和贷款本息的可回收性，上述因素涉及借款人还款能力、信贷记录、还款意愿、贷款项目盈利能力、担保或抵押以及贷款偿还的法律责任。截至 2017 年 12 月 31 日，公司的贷款减值准备情况如下表列示：

单位：万元

项目	2017 年 12 月 31 日	
	金额	比例
组合评估	34,363.05	100.00%
合计	**34,363.05**	**100.00%**

基于稳健审慎的风险偏好和健全的信用风险管理体系，公司始终贯彻谨慎的拨备计提政策。截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，公司拨备覆盖率分别为 159.61%、287.85%、377.14%及 217.16%，整体稳步上涨并符合监管要求，报告期不良贷款减值准备计提充分。

（四）报告期内银行业监管部门监管评级的综合评级及变动情况

1. 报告期内银行业监管部门监管评级的综合评级

根据《中国银保监会湖北监管局办公室关于反馈企业集团财务公司 2019 年度监管评级结果的函》（鄂银保监办函〔2020〕34 号）、《中国银保监会湖北监管局办公室关于反馈企业集团财务公司 2018 年度监管评级结果的函》（鄂银保监办函〔2019〕21 号）及《中国银监会湖北监管局办公室关于反馈企业集团财务公司 2017 年度监管评级结果的函》（鄂银监办函〔2018〕35 号）所示，东风财务 2017 年、2018 年及 2019

年的年度监管综合评级分别为 A2、1B 及 2A，2020 年评级工作尚未开始。

2. 报告期内银行业监管部门监管评级的综合评级变动情况

2017 年度，根据《企业集团财务公司监管评级与分类监管办法》（银监办发〔2015〕199 号），东风财务年度综合评级为 A2。

2018 年起，年度综合评级办法改为《关于印发企业集团财务公司监管评级办法的通知》（银保监办发〔2019〕8 号），东风财务 2018 年的综合评级 1B 对应 2017 年的 A2，综合评级未变化。

东风财务 2019 年相较 2018 年评分略有下降，其中定性指标完成较好，定量评分中主要受到 2019 季均不良资产率、月均不良贷款率、月均贷款比例、季度投资结构 4 项定量评分下降所致。具体评分变动原因为：1）东风财务划分不良资产的标准较行业严格，行业一般逾期 60 天以上纳入不良，而东风财务按照公司内部制度，乘用车逾期 30 天以上即纳入不良、商用车跨月逾期即纳入不良，因此不良率和不良贷款余额均较为审慎；2）2019 年汽车金融相关贷款规模较吸收存款增长较快，存贷比有所上升；3）季均投资结构一项受评分新标准调整有所下降。

综上，东风财务在报告期持续合规经营，内部控制制度完整有效，取得并保持了较高的行业评级。2019 年行业评级有所变动是由于公司执行了更严格的信用风险管控政策、金融业务信贷资产快速增长，具有合理性，不存在重大的监管或信用风险。

（五）金融资产与负债之间的期限匹配情况，潜在的流动性风险及应对措施

1. 金融资产与负债之间的期限匹配情况

报告期内，东风财务的主要信贷资产为期限 1-3 年的汽车消费贷款和融资租赁，主要负债为定期及活期存款、发行债券、同业拆借等。公司流动性管理严格按照《东风汽车财务有限公司流动性风险管理办法》要求，建立了科学完善的流动性风险管理手段，及时满足公司资产、负债业务开展引发的流动性需求，保障公司经营持续稳健的发展，整体流动性风险可控。

按剩余期限对东风财务的金融资产和金融负债进行到期分析，具体如下：

单位：万元

2020 年 6 月 30 日											
项目	剩余期限								未定期限	逾期	总计
	次日	2 日至 7 日	8 日至 30 日	31 日至 90 日	91 日至 1 年	1 年至 5 年	5 年至 10 年	10 年以上			
资产总计	945,092.10	26,803.85	537,770.82	747,202.59	2,708,746.03	4,339,424.51	-	-	370,784.70	98,877.23	9,774,701.84
负债合计	1,734,175.06	22,434.25	463,159.69	270,148.53	789,271.05	5,135,654.91	-	-	26,800.72	-	8,441,644.20
流动性净额	**-789,082.96**	**4,369.60**	**74,611.13**	**477,054.07**	**1,919,474.98**	**-796,230.40**	**-**	**-**			
累计流动性净额	**-789,082.96**	**-784,713.37**	**-710,102.23**	**-233,048.16**	**1,686,426.82**	**890,196.42**	**890,196.42**	**890,196.42**			

单位：万元

2019 年 12 月 31 日											
项目	剩余期限								未定期限	逾期	总计
	次日	2 日至 7 日	8 日至 30 日	31 日至 90 日	91 日至 1 年	1 年至 5 年	5 年至 10 年	10 年以上			
资产总计	756,829.89	34,949.31	478,959.02	835,407.71	3,128,765.35	3,569,797.26	-	-	368,187.57	44,203.06	9,217,099.17
负债合计	1,402,765.47	636,178.26	168,718.23	915,600.56	1,356,780.88	3,324,524.33	-	-	61,489.89	-	7,866,057.61
流动性净额	**-645,935.58**	**-601,228.95**	**310,240.79**	**-80,192.85**	**1,771,984.47**	**245,272.93**	**-**	**-**			
累计流动性净额	**-645,935.58**	**-1,247,164.53**	**-936,923.74**	**-1,017,116.59**	**754,867.88**	**1,000,140.81**	**1,000,140.81**	**1,000,140.81**			

单位：万元

2018 年 12 月 31 日											
项目	剩余期限								未定期限	逾期	总计
	次日	2 日至 7 日	8 日至 30 日	31 日至 90 日	91 日至 1 年	1 年至 5 年	5 年至 10 年	10 年以上			
资产总计	556,364.36	30,636.53	427,561.96	1,141,550.39	2,528,811.85	1,990,772.83	-	-	303,329.89	22,582.46	7,001,610.27
负债合计	1,896,962.02	12,774.08	94,294.26	803,653.12	2,245,488.41	703,382.17	-	-	64,627.96	-	5,821,182.01
流动性净额	**-1,340,597.66**	**17,862.45**	**333,267.70**	**337,897.27**	**283,323.43**	**1,287,390.67**	**-**	**-**			
累计流动性净额	**-1,340,597.66**	**-1,322,735.21**	**-989,467.51**	**-651,570.23**	**-368,246.80**	**919,143.87**	**919,143.87**	**919,143.87**			

单位：万元

2017 年 12 月 31 日									
项目	剩余期限						未定期限	逾期	总计
	次日	2 日至 7 日	8 日至 30 日	31 日至 90 日	91 日至 1 年	1 年以上			
资产总计	419,369.05	21,845.08	717,720.62	1,063,757.47	1,594,410.83	1,335,640.50	355,197.60	22,233.92	5,530,175.07
负债合计	1,002,656.83	15,200.00	102,314.96	1,163,900.00	1,599,200.00	811,000.00	175,391.87	-	4,869,663.67
流动性净额	**-583,287.78**	**6,645.08**	**615,405.66**	**-100,142.53**	**-4,789.17**	**524,640.50**			
累计流动性净额	**-583,287.78**	**-576,642.70**	**38,762.96**	**-61,379.57**	**-66,168.74**	**458,471.76**			

截至报告期各期末，东风财务各期限的流动性净额合计均为正。东风财务短期内存在一定流动性缺口，主要是由于活期存款全部计入次日到期的金融负债，上述处理符合行业惯例，且公司存款结构稳定，不存在实质短期集中兑付风险。

综上，东风财务的金融资产与负债期限匹配基本合理，各项流动性监管指标运行正常，流动性整体充足、安全可控，能较好的满足未来现金流的需要。

2. 潜在的流动性风险及应对措施

东风财务流动性管理严格按照《东风汽车财务有限公司流动性风险管理办法》要求，建立了科学完善的流动性风险管理手段，及时满足东风财务资产、负债业务开展引发的流动性需求，保障东风财务经营持续稳健的发展，整体流动性风险可控。

潜在的流动性风险包括受到汽车行业影响，东风集团成员单位存款余额不断下探；月末季末，东风集团成员单位结算业务的大额资金变动，较长期限的外部融资渠道缺乏等。

东风财务对潜在流动性风险的应对措施包括：

（1）进一步提升资金预测的准确性。加强与公司金融部、商用车金融部、乘用车金融部和批发金融部等部门沟通交流，及时更新业务资金需求，加强日常业务资金流向监测，提升资金预测的准确度及流动性管理的精细化程度。

（2）继续用足再贴现、转贴现、线上拆借等流动性管理工具，确保流动性风险可控。

（3）定期进行压力测试，分析和预测东风财务资金来源与变化趋势，对净现金需求及现金流量匹配变动情况进行持续计量和监测，制定有效的流动性管理计划。

（4）持续推进资产证券化业务，高效常态化发行，支持业务发展所需资金。

（5）持续与监管保持沟通，研究并推进金融债等项目。

（6）研究并打通跨境融资渠道，持续与金融同业探讨可行性操作方案及业务细节，推进东风财务作为东风集团授权的跨境资金池主办企业的跨境融资业务办理。

（7）进一步与监管机构，以及各家银行沟通法人账户透支业务的可能性，为突发的客户付款及其他业务资金流出做好应急备份。

五、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 访谈相关公司管理层，了解公司金融板块主要经营主体的业务类别及定位、主要客户群体，并获取业务规模、利润贡献、经营指标等数据，分析经营指标变动原因；

2. 获取消费信贷及融资租赁风险分类政策及明细，并测试五级分类的划分是否合理；

3. 获取处置不良消费信贷、融资租赁资产明细，并将其核对至总账；

4. 访谈零售金融相关公司减值准备计提政策，并获取了减值准备相关的数据，分析减值准备变动情况；获取各个信贷业务下的逾期清单、贷款本金和计提的减值准备的五级分类汇总表，以及执行新金融工具准则后，贷款本金和减值准备的阶段划分汇总表，复核减值准备计提的充足性；

5. 访谈东风财务管理层，了解东风财务开展的公司贷款、经销商采购车辆贷款融资业务、消费贷款以及融资租赁业务的业务范围和性质，了解贷前授信环节、贷中放款环节以及贷后管理相关的内部控制，并对相关内部控制设计和执行的有效性进行测试；

6. 获取东风财务最近三年及一期末的公司贷款、经销商采购车辆贷款融资业务、消费贷款以及融资租赁业务的清单，将上述清单与东风财务的总账和财务报表合计数核对一致，并通过抽样的方式对公司贷款、经销商采购车辆贷款余额执行对账、函证程序；

7. 访谈东风财务管理层，了解管理层对于贷款五级分类的划分标准，并随

机选取样本测试五级分类的划分是否合理，以及执行新金融工具准则后，选取样本测试贷款业务阶段划分的合理性；

8. 访谈东风财务管理层，访谈减值准备计提政策，并获取了减值准备相关的数据，分析减值准备变动情况；获取各个信贷业务下的逾期清单、贷款本金和计提的减值准备的五级分类汇总表，以及执行新金融工具准则后，贷款本金和减值准备的阶段划分汇总表，复核减值准备计提的充足性；

9. 获取东风财务报告期内银行业监管部门监管评级的综合评级的函；

10. 获取东风财务流动性风险评估报告，将其与总账和财务报表合计数核对一致。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于金融业务的反馈以及不存在重大流动性风险的说明与申报会计师在审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致。发行人对零售金融业务的消费信贷、融资租赁资产等建立了完善的风险管理体系，分类执行情况良好；报告期内处置不良消费信贷、融资租赁资产符合企业会计准则等相关规定；消费信贷、融资租赁资产减值准备计提标准、方法谨慎合理，执行情况良好，相关资产减值准备计提充分，发行人相关信用风险揭示充分；发行人为经销商存货融资业务建立了完善的风险管控制度，报告期内不存在经销商无法按期偿还而给发行人造成损失的情形，发行人已按规定审慎计提相关预计负债；东风财务报告期内就对外贷款均进行了审慎的五级分类，不良率整体可控，拨备计提充足；东风财务报告期内不良贷款核销及处置符合企业会计准则，减值计提充分。

问题 14：关于关联交易

申报材料显示：（1）发行人目前存在的关联交易主要包括与东风公司及其子公司（发行人除外）、合营公司，以及与合联营公司间发生的关联交易。报告期各期，经常性关联交易分别为 683.99 亿元、531.46 亿元、410.60 亿元和 158.60 亿元，具体交易类型包括关联销售、关联采购、利息收支、派驻费收入、关联方租赁等。发行人在关联交易风险提示中明确了关联交易具体交易类型还包括支付专有技术、特许权使用费及技术支援费等。（2）报告期内，发行人向关联方销售的主要内容包括销售整车、销售零部件及材料、提供服务。（3）发行人向关联方采购金额较大，分别为 592.62 亿元、443.53 亿元、324.57 亿元和 123.91 亿元，主要包括采购整车、采购零部件及材料、采购服务、采购资产设备及无形资产、采购水电动能。（4）报告期内，发行人因向合营公司派驻高管和技术人员而向其收取派驻费分别为 2.53 亿元、3.13 亿元、3.02 亿元和 1.25 亿元。（5）发行人子公司东风财务作为集团资金集中管理的平台，向集团成员单位提供资金结算、融资、票据、供应链金融等服务。

请发行人：（1）补充披露向关联方采购整车的车型分布情况、零部件的具体大类情况，报告期内向关联方采购整车及零部件占发行人整体采购整车及零部件的比例，占关联方销售同类产品的比例；并说明发行人汽车销售子公司向关联方采购并对外销售整车对发行人的利润贡献。补充披露发行人向关联方销售的主要内容包括销售整车、销售零部件及材料占发行人同类产品的比例。（2）补充披露向关联方支付专有技术、特许权使用费及技术支援费的具体内容、交易对方及权利义务约定情况，报告期内金额及占比情况，并说明相关交易价格的公允性，是否履行相应的关联交易审批程序。（3）补充披露发行人因向合营公司派驻高管和技术人员的具体情况、派驻费的核算依据。（4）补充说明报告期各期发行人子公司东风财务向东风公司及其子公司提供融资、票据、供应链金融等服务的具体情况，收费标准及其公允性；报告期各期东风财务吸收东风公司及其子公司存款情况，支付费用标准及其公允性；是否存在向东风公司及其子公司提供融资、供应链金融及开具票据金额超过吸收其存款的情况；东风财务向关联方提供存贷款利率约定是否与同期银行存贷款利率存在差异，如存在，说明差异原因及合理性。

请保荐人、申报会计师发表明确意见，并就以上关联交易是否影响发行人的业务独立性或者显失公平发表明确意见。

回复：

一、补充披露向关联方采购整车的车型分布情况、零部件的具体大类情况，报告期内向关联方采购整车及零部件占发行人整体采购整车及零部件的比例，占关联方销售同类产品的比例；并说明发行人汽车销售子公司向关联方采购并对外销售整车对发行人的利润贡献。补充披露发行人向关联方销售的主要内容包括销售整车、销售零部件及材料占发行人同类产品的比例

（一）向关联方采购整车的车型分布情况、零部件的具体大类情况

报告期内，发行人向关联方采购整车的具体情况如下：

单位：万元

序号	公司名称	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
1	神龙汽车及其子公司	171,402.74	996,167.30	2,077,659.73	3,435,713.80
2	东风有限及其子公司与合营公司	16,679.85	60,156.13	77,051.78	52,612.78
3	易捷特新能源	668.89	370.98	-	-
4	东风特汽客车	170.54	479.66	11.20	-
5	东风公司及其子公司与合营公司（本公司除外）	14.62	-	80.47	23.83
6	东风裕隆	-	1,062.54	447.03	271.28
合计		**188,936.63**	**1,058,236.61**	**2,155,250.21**	**3,488,621.68**

公司已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性/九、关联方、关联关系、关联交易/（二）报告期内关联交易情况/1. 报告期内经常性关联交易”部分补充披露如下：

报告期内，发行人向关联方采购整车的车型分布情况如下：

单位：万元

车型分类	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
商用车				

车型分类	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
其中：重卡	-	-	-	-
中卡	-	-	-	-
轻卡	185.16	479.66	91.67	23.83
商用车小计	185.16	479.66	91.67	23.83
乘用车				
其中：轿车	92,529.00	515,167.09	1,118,166.39	1,947,193.13
MPV	-	-	-	-
SUV	96,222.47	542,589.85	1,036,992.15	1,541,404.73
乘用车小计	188,751.47	1,057,756.94	2,155,158.54	3,488,597.85
合计	188,936.63	1,058,236.61	2,155,250.21	3,488,621.68

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，发行人向关联方采购整车产品的支出分别为 3,488,621.68 万元、2,155,250.21 万元、1,058,236.61 万元及 188,936.63 万元，分别占营业成本小计的比例为 30.19%、22.79%、11.84%及 4.37%。公司向关联方采购整车主要参照市场价格、经双方平等协商以协议约定，不存在通过关联交易损害公司及其他股东利益的情况。报告期内，发行人向关联方采购整车主要为发行人子公司东风标致雪铁龙销售向合营企业神龙汽车及其子公司采购乘用车整车并进行销售，向关联方采购整车的支出占营业成本小计的比例逐年降低，主要是由于乘用车市场整体销量下滑、终端价格下行，发行人根据市场环境主动压降了向合营企业采购乘用车整车产品的规模。

报告期内，发行人向关联方采购零部件及材料的具体情况如下：

单位：万元

序号	公司名称	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
1	东风有限及其子公司与合营公司	651,650.68	1,124,927.91	1,191,309.95	1,409,863.83
2	东风德纳车桥	245,481.85	426,840.17	386,373.94	367,657.03
3	神龙汽车及其子公司	38,602.03	324,812.56	316,562.12	226,696.90
4	东风公司及其子公司与合营公司（本公司除外）	17,119.15	38,915.57	29,881.99	41,441.65
5	东风嘉实多油品有限公司	12,188.87	21,971.74	18,407.25	10,397.72

序号	公司名称	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
6	武汉友德汽车电器有限公司	4,528.06	10,238.01	10,590.81	15,985.88
7	十堰风神汽车橡塑制品有限公司	3,978.63	6,924.27	6,369.62	7,273.70
8	襄阳东昇机械有限公司	1,780.95	3,300.77	3,327.69	3,803.05
9	东风小康	1,676.60	3,236.21	2,658.22	1,781.78
10	东风特汽专用车	1,212.75	10,803.72	1,239.37	4,272.47
11	格特拉克（江西）传动系统有限公司	1,004.80	627.45	3,586.13	14,903.16
12	智新控制系统有限公司	956.00	3,182.37	233.14	-
13	格特拉克亚太传动系统技术（上海）有限公司	235.20	1,134.28	949.06	3,301.32
14	东风时代（武汉）电池系统有限公司	191.84	69.51	34.25	-
15	东风特汽客车	26.56	422.79	957.33	897.96
16	东风李尔汽车座椅有限公司	-	19,297.41	18,601.85	19,602.16
17	东风专用零部件有限公司	-	960.35	4,690.46	-
18	东风本田汽车	-	1,676.11	-	3.43
19	东风武汉	-	1,512.39	-	-
20	东风本田零部件	-	75.60	42.49	97.66
21	襄阳东风康达汽车部件有限公司	-	45.02	45.22	46.13
22	东风本田发动机	-	15.66	21.74	-
23	东风专用设备科技有限公司	-	-	179.94	-
24	东风-派恩汽车铝热交换器有限公司	-	-	-	3,915.36
合计		**980,633.96**	**2,000,989.85**	**1,996,062.56**	**2,131,941.18**

报告期内，发行人向关联方采购零部件的具体大类情况如下：

单位：万元

零部件分类	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
发动机	276,589.12	413,703.52	416,556.76	474,645.04

零部件分类	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
车桥	245,481.85	426,840.17	386,373.94	367,657.03
机械系统及机械件	128,820.45	233,836.74	264,458.29	412,985.19
轮胎及轮辋	109,475.14	189,975.89	199,672.19	202,044.89
车身系统	72,672.25	167,864.74	142,349.03	155,556.96
设备总成	48,804.09	107,504.90	112,231.80	115,032.25
备件品	41,518.44	344,618.39	321,846.10	241,419.96
底盘系统	41,344.98	79,743.09	106,280.30	108,734.89
电器及其线束	15,860.93	36,081.03	38,484.44	43,748.33
其他	66.72	821.38	7,809.69	10,116.63
合计	980,633.96	2,000,989.85	1,996,062.56	2,131,941.18

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，发行人向关联方采购零部件及材料的支出分别为 2,131,941.18 万元、1,996,062.56 万元、2,000,989.85 万元及 980,633.96 万元，分别占营业成本小计的比例为 18.45%、21.10%、22.38% 及 22.67%。报告期内，发行人向关联方采购零部件及材料主要为发行人向关联方采购发动机、车桥、机械系统及机械件、轮胎及轮辋、车身系统等，上述交易行为基于合资经营模式特点及发行人完整产业链布局下的正常业务经营需求，具备合理性。发行人向关联方采购零部件及材料主要参照市场价格、经双方平等协商以协议约定，上述交易定价公允，不存在通过关联交易损害公司及其他股东利益的情况。

（二）报告期内向关联方采购整车及零部件占发行人整体采购整车及零部件的比例

公司已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性/九、关联方、关联关系、关联交易/（二）报告期内关联交易情况/1. 报告期内经常性关联交易”部分补充披露如下：

报告期内，发行人向关联方采购整车及零部件的具体情况及占发行人整体采购整车及零部件的比例具体如下表所示：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
发行人向关联方采购整车及零部件合计	1,169,570.58	3,059,226.45	4,151,312.76	5,620,562.86
发行人采购整车及零部件金额	3,922,403.75	8,160,102.84	8,348,474.00	10,748,183.96
关联采购占比	29.82%	37.49%	49.73%	52.29%

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，发行人向关联方采购整车及零部件的金额分别为 5,620,562.86 万元、4,151,312.76 万元、3,059,226.45 万元及 1,169,570.58 万元，占发行人整体采购整车及零部件的比例分别为 52.29%、49.73%、37.49%及 29.82%。报告期内，发行人向关联方采购整车及零部件的金额占发行人整体采购整车及零部件的比例逐年下降，主要系发行人关联采购整车的规模逐年下降所致。

（三）报告期内向关联方采购整车及零部件占关联方销售同类产品的比例

公司已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性/九、关联方、关联关系、关联交易/（二）报告期内关联交易情况/1. 报告期内经常性关联交易”部分补充披露如下：

报告期内，发行人向关联方采购整车及零部件的具体情况及关联方销售同类产品的比例为：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
向关联方采购整车及零部件金额	1,169,570.58	3,059,226.45	4,151,312.76	5,620,562.86
对应关联方销售整车及零部件金额合计	14,183,553.57	38,712,564.76	39,228,518.26	41,093,100.20
关联采购 占关联方销售比例	8.25%	7.90%	10.58%	13.68%

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，发行人向关联方采购整车及零部件的金额分别为 5,620,562.86 万元、4,151,312.76 万元、3,059,226.45 万元及 1,169,570.58 万元，占对应的关联方销售整车及零部件金额合计的 13.68%、10.58%、7.09%及 8.25%，整体占比较低且在报告期内整体下降。

（四）发行人汽车销售子公司向关联方采购并对外销售整车对发行人的利润贡献

发行人主要汽车销售子公司向关联方采购并对外销售整车的具体情况及对发行人的利润贡献（利润总额口径）为：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
东风标致雪铁龙销售	-62,630.38	-194,933.44	-196,580.06	-31,407.47
东风汽贸	51.22	128.74	120.38	124.17
利润总额合计	**-62,579.15**	**-194,804.70**	**-196,459.69**	**-31,283.29**

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，发行人主要汽车销售子公司向关联方采购并对外销售整车对发行人利润总额的贡献合计金额分别为-31,283.29 万元、-196,459.69 万元、-194,804.70 万元及-62,579.15 万元。报告期内，发行人主要汽车销售子公司对发行人的利润贡献金额整体呈现下降趋势，主要系近年来乘用车市场下行，发行人子公司东风标致雪铁龙销售近年连续亏损所致。

（五）发行人向关联方销售的主要内容包括销售整车、销售零部件及材料占发行人同类产品的比例

公司已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性/九、关联方、关联关系、关联交易/（二）报告期内关联交易情况/1. 报告期内经常性关联交易”部分补充披露如下：

报告期内，发行人向关联方销售整车、零部件及材料占发行人同类产品的比例情况为：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
向关联方销售整车：	102,784.07	395,901.21	365,225.59	387,403.38
向关联方销售零部件：	196,745.81	376,387.76	416,896.34	449,635.39
向关联方销售整车及零部件小计	299,529.88	772,288.97	782,121.93	837,038.77
发行人销售整车及零部件收入	4,857,502.21	9,960,063.89	10,630,117.37	13,118,002.19

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
占比	6.17%	7.75%	7.36%	6.38%

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，发行人向关联方销售整车及零部件的金额分别为 837,038.77 万元、782,121.93 万元、772,288.97 万元及 299,529.88 万元,占发行人销售整车及零部件收入的比例分别为 6.38%、7.36%、7.75%及 6.17%，关联销售整车及零部件占比较低且在报告期内金额逐年下降。

二、补充披露向关联方支付专有技术、特许权使用费及技术支援费的具体内容、交易对方及权利义务约定情况，报告期内金额及占比情况，并说明相关交易价格的公允性，是否履行相应的关联交易审批程序

（一）发行人向关联方支付专有技术、特许权使用费及技术支援费的具体内容、交易对方及权利义务约定情况，报告期内金额及占比情况

公司已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性/九、关联方、关联关系、关联交易/（二）报告期内关联交易情况/1. 报告期内经常性关联交易”部分补充披露如下：

出于发行人合资经营模式的业务特点，报告期内，发行人子公司东风格特拉克向其外方股东 Magna PT B.V. & Co. KG 支付技术支援费，用于支付外方股东对发行人子公司的变速箱技术援助支持。项目开发过程中，东风格特拉克外方关联股东 Magna PT B.V. & Co. KG 会根据东风格特拉克需要咨询的范围判断专家需求工作时长，向东风格特拉克派驻专家并驻场对项目进行技术支持和援助。

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，东风格特拉克向关联方 Magna PT B.V. & Co. KG 分别支付 22,019.76 万元、14,292.96 万元、6,973.69 万元及 819.28 万元,分别占向关联方采购服务金额的 10.28%、6.48%、4.27%及 1.67%。报告期内，发行人子公司东风格特拉克所支付的技术支援费逐年下降，主要原因为随着东风格特拉克内部生产技术水平的提升，其自身业务能力及独立研发能力逐步增强，东风格特拉克需要外方技术支援的项目数量逐年变少，且单项项目所需的技术支持范围逐步缩小，因此所需支付的技术支援费逐渐减少。

（二）交易价格的公允性及相应的关联交易审批程序

合资公司及其合资方就技术支援费的定价原则是，提供技术的一方应就研发特定车型所产生的研发成本获得公平报酬。Magna PT B.V. & Co. KG 对所有需要技术支持的合资公司均基于合理的成本费用，按统一的成本加成率确定价格，具体项目总价经发行人与 Magna PT B.V. & Co. KG 经过平等谈判及协商确定，定价具有合理性。

东风格特拉克就上述技术支援费合同的签订，履行了完整的内部的合同审批程序流程，由采购部进行供应商询价和谈判，项目管理部审核评估对采购项目的影响，产品研发部负责与客户沟通明确技术规范和具体采购需求，财务部审批价格报价与订单价格的一致性，按经审批的报价单和合同金额、在相关部门确认完工进度后支付技术援助费。报告期内，发行人就上述技术支援费，在适用的监管规定及豁免条款下完整履行了相关公司治理程序。

综上，发行人子公司东风格特拉克向关联方支付的特许权使用费基于公司的合资经营模式、为满足正常经营活动及业务发展的需要而产生，交易价格经双方平等谈判及协商确定，具备公允性与合理性。发行人就上述关联交易在适用的监管规定及豁免条款下完整履行了相应的公司治理程序。上述交易符合发行人整体利益，未损害发行人及其股东的利益，不会对发行人的独立性产生影响。

三、补充披露发行人因向合营公司派驻高管和技术人员的具体情况、派驻费的核算依据

公司已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性/九、关联方、关联关系、关联交易/（二）报告期内关联交易情况/1. 报告期内经常性关联交易”部分补充披露如下：

报告期内，发行人因向合营企业东风有限、东风本田发动机、东风本田零部件、东风本田汽车、东风标致雪铁龙金融、易捷特新能源、神龙汽车、东风英菲尼迪派驻高管和技术人员而向其收取派驻费。具体情况如下表所示：

单位：万元、人、万元/人

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
向合营公司收取的派驻费	12,482.76	30,246.57	31,344.36	25,274.74

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
期末人数	161	164	173	176
期内人均派驻费	77.53	184.43	181.18	143.61

报告期内，发行人的派驻费收入主要为双方依据合资合同，友好平等协商确定。合资公司按照其制定的公司绩效政策对派驻人员进行定期业绩评价与考核，根据业绩评价与考核结果反馈给发行人，发行人每年会根据绩效结果考虑是否更新次年的派驻高管薪酬。

综上，报告期内，发行人的派驻费收入主要为双方依据合资合同，基于业务发展需要，友好平等协商确定，具备公允性与合理性。

四、补充说明报告期各期发行人子公司东风财务向东风公司及其子公司提供融资、票据、供应链金融等服务的具体情况，收费标准及其公允性；报告期各期东风财务吸收东风公司及其子公司存款情况，支付费用标准及其公允性；是否存在向东风公司及其子公司提供融资、供应链金融及开具票据金额超过吸收其存款的情况；东风财务向关联方提供存贷款利率约定是否与同期银行存贷款利率存在差异，如存在，说明差异原因及合理性

基于业务经营需要，发行人以促进主业发展为原则，开展存款、贷款、贴现、开票、供应链金融等业务。为了更好地发挥集团板块内协同优势，提高资金使用效率，发行人子公司东风财务向东风公司及其子公司提供融资、票据、供应链金融等服务。报告期内，上述服务的具体业务情况如下：

项目		具体情况
融资业务	业务内容	主要提供贷款服务
	定价机制	参照同期银行存贷款利率确定，在可接受协商程度内适当调整
票据业务	业务内容	提供承兑、贴现、托管、背书、提示付款等票据相关服务
	定价机制	参考由中国人民银行授权全国银行间同业拆借中心计算并公布的基础性的贷款参考利率，参考贷款市场报价利率（LPR）进行贴现定价
供应链金融业务	业务内容	应收账款保理及票据贴现业务
	定价机制	参考商业银行转贴现平均价格、上海票交所 3 个月转贴现指导价、商业银行票据贴现指导价

报告期内，发行人子公司东风财务向东风公司及其子公司吸收存款，并提供融资、票据、供应链金融等服务形成的信贷余额如下：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
吸收存款	673,269.48	609,388.87	105,733.62	422,856.58
发放贷款	25,500.00	22,050.00	22,150.00	27,500.00

报告期，发行人向东风公司及其子公司提供融资、供应链金融及开具票据金额远低于向其吸收存款的金额，不存在向东风公司及其子公司提供融资、供应链金融及开具票据金额超过吸收其存款的情况。

东风财务向关联方提供存贷款利率约定参照同期银行存贷款利率确定，具体情况如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
加权平均贷款利率	4.23%	4.33%	4.33%	4.32%
加权平均存款利率	2.20%	2.32%	3.57%	3.39%

报告期内，东风财务向关联方提供存贷款利率约定与同期银行存贷款利率不存在明显差异，存贷款业务往来均基于真实的业务经营背景，有效地提高了集团内成员单位的资金使用效率。

五、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 取得发行人现行的《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《关联交易管理制度》等各项制度文件中有关关联交易决策的规定，取得发行人在香港上市时获取的各类关联交易豁免，核查发行人的各项关联交易审批程序是否合理、是否符合相关规定；

2. 核查发行人董事会、股东大会依据相关制度审议关联交易事项的会议记录、会议决议，了解发行人关联方交易的审批、关联方及其交易的信息收集和报告、关联交易的信息披露等内部控制设计，核查内部控制执行的有效性；

3. 获取关联交易合同、银行回单、出入库单等凭证，询问管理层关联交易的内容实质，结合其商业模式理解其必要性，并对存在关联交易的关联方执行函证程序；

4. 对于关联销售及采购业务，将销售或采购价格、付款方式、信用政策等合同条款和与非关联方签订的合同条款进行对比，评价关联交易价格的公允性，识别是否存在特殊交易安排；

5. 对于支付特许权使用费和收取派驻费，根据合同条款测算相关收入、费用等金额是否与入账金额存在重大差异，核查发行人在特许权使用费公开招标过程中其他供应商的报价结果及对派驻高管的年度绩效评估结果，评价关联交易价格的公允性；

6. 对于东风财务向关联方提供的金融服务，将借款利率等合同条款与关联方同期从银行取得的借款进行对比，将存款利率与关联方同期在银行存款进行对比，评价关联交易价格的公允性，识别是否存在特殊交易安排，对借款及存款金额、期限、利率等信息执行函证程序。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于关联交易的定价公允性以及关联交易具有商业合理性，不影响发行人的业务独立性，不存在利用关联交易进行利益输送的情形的说明与申报会计师审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致；同时发行人已按照企业会计准则及上市公司信息披露管理办法的要求完整、准确地核算并披露了关联方及关联交易；且发行人建立了完整有效的内控制度和关联交易管理制度，报告期内关联交易均完整履行了所需的公司治理程序。

问题 15：关于收入

申报材料显示：（1）发行人主营业务主要包括全系列乘用车、商用车业务及金融业务，报告期主营业务收入分别为 12,458,887.41 万元、10,208,991.55 万元、9,690,179.54 万元和 4,771,472.71 万元，收入主要来源于销售车辆收入（商用车及乘用车），占比超过 90%。发行人报告期收入逐年下滑，收入结构存在变化，其中商用车业务报告期收入占比分别为 47.97%、57.25%、67.83%及 77.61%，逐年大幅增长，乘用车业务收入占比分别为 49.27%、38.75%、26.78%及 15.16%，逐年下降。（2）发行人于 2018 年起执行新收入准则，报告期各期适用收入准则存在差异。新收入准则下，运输服务及延保服务被识别为单独履约义务，与这些服务相关的成本属于营业成本。

请发行人：（1）按照业务单元、产品类别等适当细分分类并结合整车制造行业周期变化、市场竞争格局、行业景气度、各类产品销量及单价的变动情况、原因等，量化分析说明报告期内发行人销售收入逐年下降的原因及合理性。（2）补充说明报告期乘用车销售收入占比持续下降、商用车销售收入占比持续上升的具体原因，分析产品结构变化对发行人收入及综合毛利率的影响情况。（3）分析并披露执行新收入准则对公司业务模式、合同条款、收入及成本确认等方面的具体影响；并说明因执行新收入准则对公司报告期收入、成本、净利润等主要经营业绩的具体影响金额及比例。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、按照业务单元、产品类别等适当细分分类并结合整车制造行业周期变化、市场竞争格局、行业景气度、各类产品销量及单价的变动情况、原因等，量化分析说明报告期内发行人销售收入逐年下降的原因及合理性

（一）公司销售收入下降基本情况

2018 年及 2019 年，公司主营业务收入分别下降 2,186,211.81 万元及 375,040.14 万元，降幅分别为 17.13%及 3.55%。报告期内，公司各业务板块收入变化情况及变动金额如下表所示：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	金额	变动金额	金额	变动金额	金额
商用车	3,954,091.14	6,917,076.30	863,532.85	6,053,543.45	-67,704.45	6,121,247.90
乘用车	772,258.57	2,730,736.97	-1,366,826.18	4,097,563.15	-2,188,690.27	6,286,253.42
汽车金融	350,189.75	543,296.44	152,811.98	390,484.46	85,075.44	305,409.02
其他	30,892.53	56,696.82	3,482.50	53,214.32	-6,077.55	59,291.87
分部间抵消	-12,803.97	-49,620.61	-28,041.28	-21,579.33	-8,814.99	-12,764.34
主营业务总收入	**5,094,628.01**	**10,198,185.92**	**-375,040.14**	**10,573,226.06**	**-2,186,211.81**	**12,759,437.87**

公司主要业务板块包括商用车、乘用车和汽车金融。报告期内，公司商用车和汽车金融板块销售收入总体呈上升趋势，2018 年及 2019 年，发行人商用车板块收入分别小幅下降 67,704.45 万元和上升 863,532.85 万元，汽车金融板块收入分别上升 85,075.44 万元和 152,811.98 万元。报告期内，发行人销售收入下降基本全部来自于乘用车板块销售收入的下降。2018 年及 2019 年，乘用车板块收入分别下降 2,188,690.27 万元及 1,366,826.18 万元，占发行人总体收入下降的比例分别为 100.11%及 364.45%。

（二）公司收入下降的原因及合理性

报告期内，公司收入下降主要是由于乘用车板块收入的下降。报告期内，公司乘用车板块各车型销量、均价及收入变化情况如下表所示：

单位：万元

项目	2019 年度			2018 年度		
	销量的影响	价格的影响	收入变动	销量的影响	价格的影响	收入变动
轿车	-611,811.82	156,953.06	-454,858.76	-716,879.94	-177,766.26	-894,646.20
SUV	-875,674.75	-32,427.84	-908,102.59	-1,307,964.00	133,360.35	-1,174,603.65
MPV	5,910.01	-20,737.18	-14,827.17	-130,590.71	13,267.05	-117,323.66
其他	-	-	10,962.35	-	-	-2,116.77
合计	**-1,481,576.57**	**103,788.04**	**-1,366,826.18**	**-2,155,434.65**	**-31,138.86**	**-2,188,690.27**

注：销量的影响=（本期销量-上期销量）*本期均价；价格的影响=（本期均价-上期均价）*上期销量

由上表可知，公司乘用车板块收入下降主要是由于销量下降导致的。2018 年及 2019 年，受乘用车各车型销量影响导致的乘用车板块收入变动分别占乘用车板块收入变动的 98.48%及 108.40%。从行业周期来看，我国乘用车行业在经历了逾十年的高速增长期后，2018 年，我国乘用车市场销量出现了 1990 年以来的首次负增长，且 2019 年我国乘用车市场销量持续下降，行业进入增量市场向存量市场的转型期。从竞争格局来看，汽车行业逐步对外开放，各合资品牌和外资品牌加快布局，争夺中国市场的竞争愈加激烈，此外，由于刺激政策退出，宏观经济下行等因素导致乘用车市场需求疲软，进一步加剧了市场竞争。上述因素综合导致了我国乘用车市场竞争加剧，景气度在短期内下行，在该大背景下，公司乘用车板块承压，销量有所下降。

具体来看，合并报表范围内，公司主要通过其子公司东风柳汽、东风标致雪铁龙销售和东风乘用车公司开展乘用车的销售业务。其中，神龙汽车主要通过公司子公司东风标致雪铁龙销售进行销售。神龙汽车定位于普通合资品牌，随着合资豪华车品牌价格持续下探，强势自主汽车企业不断推出更有竞争力的十万元以上的产品和品牌，神龙汽车的细分市场受到上下双重挤压，市场定位和营销策略有一定优化空间，东风标致雪铁龙销售的乘用车业务收入降幅较大。剔除东风标致雪铁龙销售后的公司收入情况如下表所示：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度		2018 年度		2017 年度
	金额	金额	变动金额	金额	变动金额	金额
商用车	3,954,091.14	6,917,076.30	863,532.85	6,053,543.45	-67,704.45	6,121,247.90
乘用车	510,138.76	1,572,318.78	-44,445.81	1,616,764.59	-748,784.57	2,365,549.17
汽车金融	350,189.75	543,296.44	152,811.98	390,484.46	85,075.44	305,409.02
其他	30,892.53	56,696.82	3,482.50	53,214.32	-6,077.55	59,291.87
分部间抵消	-12,803.97	-49,620.61	-28,041.28	-21,579.33	-8,814.99	-12,764.34
主营业务总收入	**4,832,508.21**	**9,039,767.73**	**947,340.24**	**8,092,427.49**	**-746,306.12**	**8,838,733.62**

剔除东风标致雪铁龙销售后，公司 2018 年收入由下降 17.13%收窄为下降 8.44%；2019 年收入由下降 3.55%变为上升 11.71%。从公司自主乘用车板块来看，2018 年，在市场下滑的大趋势下，公司自主乘用车板块处于转型调整期，收入

下降 31.65%；2019 年，公司推出奕炫等具有竞争力的车型，且新能源车型东风风神 E70 销售情况良好，收入降幅较 2018 年大幅收窄为 2.75%。

关于神龙汽车的经营欠佳问题，神龙汽车已于 2019 年 9 月推出了“元”计划，通过处置闲置资产，提升运营效率，优化产品结构，逐步实现开源节流。出口方面，2020 年 4 月底，神龙汽车与 PSA 签署长期批量供应零部件的合同，预计增加产值约 10 亿，将充分释放神龙汽车襄阳工厂现有产能。此外，东风标致 4008、5008 等整车出口东南亚的订单需求稳定，神龙汽车 6、7 月出口订单已逐渐回暖。管理方面，神龙汽车将构建适配未来 20-30 万辆产销规模的组织架构，目前人岗匹配工作已基本完成。此外，PSA 已于 2020 年四季度向神龙汽车提供 5,000 万欧元的资金支持，进一步保障神龙汽车的现金流水平。

2020 年 10 月，神龙汽车进一步推出“元+计划”，主要包括以下内容：（1）产品本土化：将客户关注、高频使用的配置用于主销级别车型上；立足中国客户需求，未来 5 年打造并投放 14 款新车型，实现配置、体验、性能全面升级；在现有发动机全部实现国六 B 排放标准基础上，全面启动轻度混合动力、国七研发，推出更经济和节油的新动力总成产品。（2）营销能力提升：进一步明确东风标致和东风雪铁龙品牌在中国的市场定位，不断发掘细分市场客户需求，传递品牌价值，精准、持续实施营销动作。（3）改善服务质量：提供覆盖客户用车全生命周期的服务。（4）提供运营效率：以客户服务为中心，全面提升运营效率。

报告期内，在乘用车行业景气度下行趋势下，公司乘用车板块收入呈下行趋势，导致了公司收入下降。对此，公司一方面积极调整自主乘用车品牌产品结构布局，自主品牌收入降幅大大收窄，剔除东风标致雪铁龙销售后的公司收入在 2019 年同比增长 11.71%；另一方面，针对神龙汽车经营困难的问题，公司已制定了详细的措施改善其经营状况，预计未来神龙汽车经营情况将持续改善。此外，公司积极发展新能源乘用车模块，于 2020 年 6 月正式成立岚图汽车科技公司，其定位于中高端细分新能源汽车市场，目前已完成首期 7 款新能源汽车产品规划，其中 3 款车型产品已进入研发设计阶段，首款车型预计将于 2021 年上市，公司拥有 100%自主知识产权。综合来看，公司收入将迎来新的增长动能。

二、补充说明报告期乘用车销售收入占比持续下降、商用车销售收入占比

持续上升的具体原因，分析产品结构变化对发行人收入及综合毛利率的影响情况

（一）发行人乘用车销售收入占比持续下降、商用车销售收入占比持续上升的具体原因

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，公司商用车业务收入占比分别为 47.97%、57.25%、67.83%及 77.61%，乘用车业务收入占比分别为 49.27%、38.75%、26.78%及 15.16%。一方面，受行业景气度、神龙汽车经营情况等影响，公司乘用车板块收入报告期内持续下降；另一方面，公司商用车产品全面覆盖各类客户需求，业务稳居行业前列，重中卡业务优势明显，具备业内一流的产品特性和生产制造能力，报告期内收入稳中有升。上述因素综合导致了公司乘用车销售收入占比持续下降，商用车销售收入占比持续上升。

（二）产品结构变化对收入及综合毛利率的影响

报告期内，公司主要业务板块收入占营业总收入比例情况如下表所示：

业务板块	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
商用车	76.32%	66.08%	55.06%	45.62%
乘用车	14.91%	26.09%	37.27%	46.85%
汽车金融	6.76%	5.19%	3.55%	2.28%

报告期内，公司商用车板块和汽车金融板块收入占比不断提高，公司乘用车板块收入占比逐年下降。综合来看，受东风标致雪铁龙销售收入下降影响，公司乘用车板块收入下行，收入占比下降；公司商用车板块和汽车金融板块报告期内表现优异，2018 年较 2017 年，2019 年较 2018 年，公司商用车板块和汽车金融板块合计实现的收入分别上涨 0.22%和 15.73%，一定程度上抵消了公司乘用车板块收入的下降。

报告期内，公司主要业务板块收入结构变化及毛利率情况变化对公司综合毛利率情况的影响如下表所示：

2020 年 1-6 月较 2019 年				
项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2020 年 1-6 月年较 2019	影响合计

					年		
	收入占比 A	毛利率 B	收入占比 C	毛利率 D	收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D	分类毛利率变化对产品毛利率的影响 F=A*B-A*D	
商用车	76.32%	13.49%	66.08%	13.20%	1.35%	0.22%	1.57%
乘用车	14.91%	-2.24%	26.09%	1.83%	-0.20%	-0.61%	-0.81%
汽车金融	6.76%	69.77%	5.19%	73.27%	1.15%	-0.24%	0.91%
综合毛利率	**-**	**16.49%**	**-**	**14.58%**	**-**	**-**	**1.91%**
2019 年较 2018 年							
项目	**2019 年度**		**2018 年度**		**2019 年较 2018 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率的影响 F=A*B-A*D**	
商用车	66.08%	13.20%	55.06%	13.36%	1.47%	-0.10%	1.37%
乘用车	26.09%	1.83%	37.27%	7.80%	-0.87%	-1.56%	-2.43%
汽车金融	5.19%	73.27%	3.55%	68.81%	1.13%	0.23%	1.36%
综合毛利率	**-**	**14.58%**	**-**	**13.97%**	**-**	**-**	**0.62%**
2018 年较 2017 年							
项目	**2018 年度**		**2017 年度**		**2018 年较 2017 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率的影响 F=A*B-A*D**	
商用车	55.06%	13.36%	45.62%	12.63%	1.19%	0.40%	1.60%
乘用车	37.27%	7.80%	46.85%	11.85%	-1.13%	-1.51%	-2.64%
汽车金融	3.55%	68.81%	2.28%	65.83%	0.84%	0.11%	0.95%
综合毛利率	**-**	**13.97%**	**-**	**13.89%**	**-**	**-**	**0.08%**

公司商用车和汽车金融业务对综合毛利率均有正向拉动作用。总体来看，随着毛利率更高的商用车业务和汽车金融业务占比不断提升，公司综合毛利率呈逐年上升趋势。

三、分析并披露执行新收入准则对公司业务模式、合同条款、收入及成本确认等方面的具体影响；并说明因执行新收入准则对公司报告期收入、成本、净利润等主要经营业绩的具体影响金额及比例

（一）适用新收入准则影响的报告期间

2017 年 7 月 5 日，财政部发布了《关于修订印发<企业会计准则第 14 号—收入>的通知》（财会〔2017〕22 号），要求在境内外同时上市的企业以及在境外上市并采用国际财务报告准则或企业会计准则编制财务报表的企业，自 2018 年 1 月 1 日起施行；其他境内上市企业，自 2020 年 1 月 1 日起施行；执行企业会计准则的非上市企业，自 2021 年 1 月 1 日起施行。公司作为港股上市公司，按照规定自 2018 年 1 月 1 日起适用新收入准则，因此执行新收入准则对公司相关业务处理及主要经营业绩的影响体现在 2018 年度、2019 年度和 2020 年 1-6 月。

（二）执行新收入准则对公司业务模式、合同条款、收入及成本确认等方面的具体影响

就公司执行新收入准则对公司业务模式、合同条款、收入及成本确认等方面的具体影响，公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析/十四、盈利能力分析/（九）执行新收入准则对公司的影响”补充披露如下：

业务模式方面，公司主要开展商用车、乘用车及汽车零部件的生产及销售等业务，执行新收入准则不会对公司的业务模式产生重大影响。合同条款方面，公司与客户的合同约定了交易内容、结算方式和价格、违约责任等条款，公司合同条款未因实施新收入准则而发生重大变化。

收入确认时点方面，新收入准则以控制权转移替代风险报酬转移作为收入确认时点的判断标准。公司在客户取得相关产品或服务的控制权时，按预期有权收取的对价金额确认收入。公司主要生产整车并销售予各地客户，将产品按照合同规定在相关产品控制权转移时，通常是在发出或对方签署货物交付单时确认收入，销售产品收入金额按照从购货方已收或应收的合同或协议价款确定，在实际业务中，上述新收入准则变化之处未对公司收入确认时点产生实质影响。

除收入确认以控制权转移为时点外，新收入准则对于包含多重交易安排的合同的会计处理提供更明确的指引，其中对于企业向客户销售产品，并负责将产品运送

到指定地点的，按照新收入准则的规定如果该产品的控制权在运输之前已经转移给客户，则企业提供的运输服务构成一项单项履约义务；如果该产品的控制权在送达指定地点时才转移给客户，则企业从事的运输活动不构成一项单独的履约义务。

公司向客户销售商品并负责运输的情况下，在原收入准则下，未要求评估运输是否构成一项单独的服务，公司确认商品销售收入的时点无论是运输之前还是运输之后，均会将运输作为公司为销售商品而发生的活动并计入销售费用，而在新收入准则明确了公司销售商品并负责运输时，运输是否作为单独的履约义务的判断依据，如果运输服务是一项单项履约义务的，公司将单独确认这部分收入。因此 2018 年 1 月 1 日之前，公司将承担的运输费用记录为销售费用，2018 年 1 月 1 日起，公司在商品控制权转移之前提供的运输服务属于公司为履行合同而发生的必要活动，其费用计入履约成本，仍然计入销售费用。控制权转移给客户之后发生的运输活动为公司向客户提供了一项运输服务，该项服务构成单项履约义务，公司对该运输服务确认收入与成本。

此外，新收入准则对特定交易的会计处理提供了指引，其中对于附有质量保证条款的销售，企业应当评估该质量保证是否在向客户保证所销售商品符合既定标准之外提供了一项单独的服务。企业提供额外服务的，应当作为单项履约义务，按照新收入准则规定进行会计处理；否则，质量保证责任应当按照《企业会计准则第 13 号——或有事项》规定进行会计处理。在评估质量保证是否在向客户保证所销售商品符合既定标准之外提供了一项单独的服务时，企业应当考虑该质量保证是否为法定要求、质量保证期限以及企业承诺履行任务的性质等因素。客户能够选择单独购买质量保证的，该质量保证构成单项履约义务。

由于公司销售的整车附有质量保证条款，且销售整车适用国家质量监督检验检疫总局颁布的汽车三包政策，因此公司向消费者提供的质量保证服务在国家政策规定范围内的属于法定要求，不构成单项履约义务；公司向消费者提供的在国家政策规定范围外的质量保证服务属于额外提供服务，作为单项履约义务，按照新收入准则的规定确认收入成本。因此 2018 年 1 月 1 日之前，公司将承担的质量保证服务确认为销售费用，2018 年 1 月 1 日起，公司对于国家政策规定范围内的质量保证服务仍然计入销售费用；额外提供超过国家政策规定范围外的质量保证服务，因构成单项履约义务，公司对该质量保证服务确认合同负债，在服务履约当期结转收入，

同时确认成本。

除上述影响外，公司因执行新收入准则未产生其他重大影响。

（四）因执行新收入准则对公司报告期内收入、成本、净利润等主要经营业绩具体影响金额及比例

因新收入准则对公司在销售商品并负责运输及销售附有质量保证条款的整车提供的明确的指引，因此公司对相关账务处理进行了调整，影响金额如下：

单位：万元

项目			2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度
营业收入	运输服务	a	-	-	-
	质量保证服务	b	-4,957.51	-4,153.81	-13,206.72
	小计	**c=a+b**	**-4,957.51**	**-4,153.81**	**-13,206.72**
	营业总收入	**d**	**5,180,657.52**	**10,468,070.27**	**10,994,351.88**
	占比	**i=c/d**	**-0.10%**	**-0.04%**	**-0.12%**
营业成本	运输服务	a	39,659.75	82,600.10	62,710.83
	质量保证服务	b	9,244.72	15,405.45	18,144.29
	小计	**c=a+b**	**48,904.46**	**98,005.55**	**80,855.12**
	营业成本小计	**d**	**4,326,202.37**	**8,941,382.86**	**9,458,607.59**
	占比	**i=c/d**	**1.13%**	**1.10%**	**0.85%**
销售费用	运输服务	a	-39,659.75	-82,600.10	-62,710.83
	质量保证服务	b	-14,202.23	-19,559.26	-31,351.01
	小计	**c=a+b**	**-53,861.98**	**-102,159.36**	**-94,061.84**
	销售费用	**d**	**234,416.23**	**495,171.49**	**730,179.41**
	占比	**i=c/d**	**-22.98%**	**-20.63%**	**-12.88%**
净利润	运输服务	a	-	-	-
	质量保证服务	b	-	-	-
	小计	**c=a+b**	**-**	**-**	**-**
	净利润	**d**	**275,542.22**	**1,284,553.75**	**1,257,767.33**
	占比	**i=c/d**	**-**	**-**	**-**

四、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 获取并查看发行人 2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月商用车、乘用车和汽车金融板块销售收入与成本明细表，对发行人的营业收入、营业成本、毛利率等主要指标进行分析；

2. 与管理层访谈，了解公司新收入准则的执行情况，结合公司在原准则下各类型的收入确认方法、主要合同条款及新收入准则的规定，分析公司在适用新收入准则后收入确认方法与原准则下公司收入确认方法的变动及可能影响；

3. 了解公司并测试收入确认相关的内控制度与相关的会计核算方法；

4. 与销售部门和财务部门进行访谈，了解不同客户的销售收入确认条件，在此基础上抽样检查不同客户的销售框架合同及订单，对发行人收入确认时点进行了分析，进而评估发行人销售收入确认的相关会计政策是否符合新收入准则的规定；

5. 检查销售框架合同中对于运输及质量保证条款的规定，结合前述分析评估发行人在运输服务及质量保证服务方面的会计处理是否符合新收入准则的规定；

6. 采用抽样方法:

（1）检查收入确认的支持性文件，包括销售合同、销售订单、出库单、验收单及发票等；

（2）对 2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日的应收账款、预收账款余额执行函证程序；

（3）对于 2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日前后确认的销售收入，核对至收入确认的支持性文件，包括出库单、验收单及发票等，以评估销售收入是否记录在恰当的会计期间。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1. 报告期内发行人销售收入逐年下降及收入结构的变化具有合理性；

2. 报告期内发行人综合毛利率逐期上升，产品结构变化对发行人综合毛利率的影响具有合理性；

3. 报告期内发行人对相关收入的确认在所有重大方面符合《企业会计准则》的有关规定。

问题 16：关于产销量变动

申报材料显示：（1）报告期发行人商用车产销量较稳定，乘用车各车型产销量均逐年下降，其中 SUV 和 MPV 车型 2018 年及 2019 年产销量下滑幅度较大。(2)发行人主要子公司东风特商 2017 年至 2019 年产能利用率分别为 70.58%、37.93%、30.45%，东风柳汽产能利用率分别为 73.77%、48.24%、43.87%，均逐年下滑，且 2018 年下滑幅度较大，东风乘用车产能利用率分别为 58.77%、39.71%、63.83%，2018 年下滑幅度较大；合联营企业中神龙汽车 2017-2019 年产能利用率分别为 62.65%、42.03%、28.98%，逐年大幅下滑。

请发行人：（1）结合细分产品行业竞争格局、消费者需求变化趋势、公司 SUV 和 MPV 车型研发及营销情况等，补充说明公司 SUV 和 MPV 车型报告期产销量下滑幅度较大的原因。（2）补充说明发行人子公司东风特商、东风柳汽、东风乘用车、合联营企业神龙汽车报告期产能利用率逐年大幅下滑的原因，结合其主要生产车型及品牌、对发行人收入及利润贡献程度及未来业务的可持续性等，说明其产量大幅下降对发行人持续经营能力是否存在不利影响，并在招股说明书中充分提示风险。（3）结合行业整体产能、可比公司产能利用率情况等，补充说明发行人报告期内是否存在产能利用率较低的情况，相关固定资产是否存在减值迹象，固定资产减值准备是否计提充分。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、结合细分产品行业竞争格局、消费者需求变化趋势、公司 **SUV** 和 **MPV** 车型研发及营销情况等，补充说明公司 **SUV** 和 **MPV** 车型报告期产销量下滑幅度较大的原因

（一）公司及行业乘用车各车型销量及变化情况

报告期内，公司乘用车各车型销量及占比情况具体如下：

单位：万辆

产品	2020 年 1-6 月		2019 年		2018 年		2017 年	
	销量	占比	销量	占比	销量	占比	销量	占比

产品	2020 年 1-6 月		2019 年		2018 年		2017 年	
	销量	占比	销量	占比	销量	占比	销量	占比
轿车	47.0	53.24%	126.4	51.31%	127.9	48.96%	129.1	45.64%
SUV	37.0	41.91%	108.2	43.92%	116.2	44.50%	134.5	47.55%
MPV	4.3	4.85%	11.8	4.78%	17.1	6.53%	19.3	6.81%
合计	**88.2**	**100.00%**	**246.4**	**100.00%**	**261.2**	**100.00%**	**282.9**	**100.00%**

报告期内，乘用车行业各车型销量及占比情况具体如下：

单位：万辆

产品	2020 年 1-6 月		2019 年		2018 年		2017 年	
	销量	占比	销量	占比	销量	占比	销量	占比
轿车	367.6	46.69%	1,030.8	48.07%	1,152.8	48.62%	1,184.8	47.93%
SUV	367.7	46.70%	935.3	43.62%	999.5	42.16%	1,025.3	41.48%
MPV	36.4	4.62%	138.4	6.45%	173.5	7.32%	207.1	8.38%
交叉型乘用车	15.5	1.97%	40.0	1.87%	45.3	1.91%	54.7	2.21%
合计	**787.3**	**100.00%**	**2,144.4**	**100.00%**	**2,371.0**	**100.00%**	**2,471.8**	**100.00%**

数据来源：中国汽车工业协会

（二）SUV 车型产销量变化情况

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，公司 SUV 销量分别为 134.5 万辆、116.2 万辆、108.2 万辆及 37.0 万辆，占公司乘用车销量比例分别为 47.55%、44.50%、43.92%及 41.91%。同时，我国汽车行业 SUV 占乘用车销量比例分别为 41.48%、42.16%、43.62%及 46.70%。报告期内，公司 SUV 销量占比逐期下降，但行业销量占比逐期提高。

报告期内 SUV 市场竞争格局发生变化，SUV 在 2018 年结束连续扩张趋势，首次出现销量下滑，2019 年延续下滑态势。2019 年，SUV 销量受消费升级趋势影响明显：小型 SUV 以新能源产品和低端中国品牌为主，消费需求减弱，市场销量下滑；紧凑型 SUV 为 SUV 核心市场，市场竞争日趋激烈，但未来仍有较大需求空间；中型 SUV 受换购需求等因素影响，未来将处于增长趋势；豪华 SUV 市场为唯一增长市场，同比增速高达 21.02%。消费者需求高端化趋势明显，消

费者更加认可口碑好、品牌力强的产品，品牌溢价直接在销量得以体现。

公司 SUV 产销量下滑的主要原因是公司生产销售的法系合资品牌东风标致、东风雪铁龙、及东风雷诺旗下的 SUV 车型市场表现不佳。法系车型虽然具有较强的技术和设计水平，但由于本土化程度相对较低，近年来法系车受消费者认可程度有所下降，在激烈的市场竞争中处于相对弱势地位，进而导致 SUV 销量下滑。公司正在积极对神龙汽车进行主动调整，并已于 2019 年 9 月推出了“元”计划，提升运营效率，优化产品结构，逐步实现开源节流；2020 年 10 月，神龙汽车进一步推出“元+” 计划，提高组织运营效率和效益，提振公司 SUV 车型销量。

公司积极引入 SUV 新车型，截至本问询回复函出具日，公司共有 8 款 SUV 车型在研并计划在未来两年内投放市场；同时，公司积极推动法系合资品牌 SUV 的本土化，进行在售 SUV 产品改型与换代工作。同时，公司制定了完善的市场营销计划，不断迎合消费者需求，提升 SUV 产品的市场竞争力。

（三）MPV 车型产销量变化情况

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，公司 MPV 销量分别为 19.3 万辆、17.1 万辆、11.8 万辆及 4.3 万辆，占公司乘用车销量比例分别为 6.81%、6.53%、4.78%及 4.85%。同时，我国汽车行业 MPV 占乘用车销量比例分别为 8.38%、7.32%、6.45%及 4.62%。报告期内，公司 MPV 销量占比变动趋势与一致，整体呈下降趋势。

报告期内，受消费者需求转变影响，我国 MPV 销量连续下降，占乘用车销量比例逐年萎缩。2019 年，从 MPV 各细分市场销量看，小型 MPV、中型 MPV 市场销量连续快速下滑，大型 MPV 销量规模停止扩张并小幅下滑，豪华 MPV 销量继续增长但增速较小。

报告期内公司 MPV 车型销量下滑的主要原因是公司主动调整了收益较差的车型，以保障公司的盈利质量和核心产品市场竞争力。公司 MPV 单个车型竞争力逐渐增强，目前公司保留在售 2 款 MPV 车型，分别为东风菱智和东风本田艾力绅。其中，艾力绅一直在中型 MPV 市场保持前三的市场份额，菱智自 2001

年上市以来累计销售超过 80 万辆，在售 MPV 车型的市场竞争力较强。

截至本问询回复函出具日，公司共有 3 款 MPV 车型在研，并计划在未来两年内投放市场；同时，公司积极进行在售 MPV 产品改型与换代工作。公司制定了完善的市场营销计划，不断迎合消费者需求，巩固 MPV 产品的市场竞争力。

二、补充说明发行人子公司东风特商、东风柳汽、东风乘用车、合联营企业神龙汽车报告期产能利用率逐年大幅下滑的原因，结合其主要生产车型及品牌、对发行人收入及利润贡献程度及未来业务的可持续性等，说明其产量大幅下降对发行人持续经营能力是否存在不利影响，并在招股说明书中充分提示风险

（一）补充说明发行人子公司东风特商、东风柳汽、东风乘用车、合联营企业神龙汽车报告期产能利用率逐年大幅下滑的原因

1. 东风特商

东风特商出现产量、产能利用率下降的原因是由于东风特商基于销量下降的情况调整销量目标及产量。2017 年、2018 年及 2019 年，东风特商整车销量分别为 5.19 万辆、2.93 万辆及 2.11 万辆。销量下降的主要原因是在商用车业务转型期间，公司基于新能源商用车运营风险的考虑，主动调整了东风特商新能源商用车的销量及产品结构，从而导致东风特商整车销量下降。

2. 东风柳汽

东风柳汽出现产量、产能利用率下降的原因是由于东风柳汽基于销量下降的情况调整销量目标及产量。2017 年、2018 年及 2019 年，东风柳汽整车销量分别为 28.54 万辆、18.35 万辆及 17.44 万辆；其中乘用车业务销量分别为 23.04 万辆、12.84 万辆及 11.62 万辆，整车销量下降主要原因为受乘用车行业整体增速下滑影响、乘用车业务销量下滑；2017 年、2018 年及 2019 年，东风柳汽的商用车业务销量分别为 5.50 万辆、5.50 万辆及 5.83 万辆，处于稳步提升状态，2018 年及 2019 年，国内自主乘用车市场分别下滑 6.54%、13.41%，2020 年销量快速增长，1-6 月累计销量为 4.38 万辆、同比增加 53.44%。下滑幅度呈扩大趋势，从而导致行业竞争逐渐加剧。东风柳汽乘用车销量下滑与自主乘用车行业趋势总体一致。

3. 东风乘用车公司

2017 年、2018 年及 2019 年，东风乘用车公司产能利用率分别为 58.77%、39.71%及 63.83%，产能利用率出现波动主要是由于东风乘用车公司主动调整了产量及关闭了一家乘用车工厂。2017 年、2018 年及 2019 年，东风乘用车公司销量分别为 12.50 万辆、9.53 万辆及 7.71 万辆。由于乘用车销量下滑，东风乘用车公司主动调整产量，2018 年度产量同比下降 32.43%。此外，2019 年以前，东风乘用车公司设有两家工厂，其中一家乘用车工厂由旧工厂改造设立，生产工艺较为落后，生产的车型尺寸受限。由于涉及动能、电能等资源的使用，同时运作两家工厂成本较高，因此东风乘用车公司决定于 2019 年关闭前述乘用车工厂，导致账面产能从截至 2018 年 12 月 31 日的 215,000 辆下降至 2019 年 12 月 31 日的 120,000 辆。东风乘用车公司乘用车销量下滑与自主乘用车行业趋势总体一致。

4. 神龙汽车

2017 年、2018 年及 2019 年，神龙汽车销量分别为 37.75 万辆、25.34 万辆及 11.36 万辆，主要原因包括：一是国内整体乘用车市场下滑，2018 年我国乘用车市场销量出现了 1990 年以来的首次负增长，2018 年及 2019 年分别同比下滑 4.09%、9.54%，且下滑幅度呈扩大趋势；二是乘用车市场结构发生变化，神龙汽车 70%以上销量贡献依赖于 9-15 万元级别车型，遭遇到了市场消费升级的挑战，合资豪华车品牌价格持续下探，强势自主汽车企业不断推出更有竞争力的十万元以上的产品和品牌，导致神龙汽车的细分市场受到上下双重挤压；三是法系车对国内消费者的吸引力相对于日系、德系品牌较弱，虽然从技术、性能上具有差异化的优势，但是由于没有充分按照中国消费者习惯对车型进行本土化改造，综合导致销量表现欠佳。

（二）结合其主要生产车型及品牌、对发行人收入及利润贡献程度及未来业务的可持续性等，说明其产量大幅下降对发行人持续经营能力是否存在不利影响

报告期内，东风特商、东风柳汽、东风乘用车公司对公司收入及净利润贡献程度如下表所示：

单位：万元，%

营业收入占比								
	2020 年 1-6 月		**2019 年度**		**2018 年度**		**2017 年度**	
	金额	**占比**	**金额**	**占比**	**金额**	**占比**	**金额**	**占比**
东风特商	215,495.60	4.44	412,901.11	4.15	422,681.89	3.98	550,665.26	4.20
东风柳汽	1,242,349.46	25.58	2,134,469.75	21.43	2,167,385.34	20.39	2,957,321.36	22.54
东风乘用车公司	228,218.92	4.70	748,280.46	7.51	782,905.08	7.36	949,689.68	7.24
小计	**1,686,063.97**	**34.71**	**3,295,651.32**	**33.09**	**3,372,972.31**	**31.73**	**4,457,676.29**	**33.98**
净利润占比								
	2020 年 1-6 月		**2019 年度**		**2018 年度**		**2017 年度**	
	金额	**占比**	**金额**	**占比**	**金额**	**占比**	**金额**	**占比**
东风特商	-2,492.82	-0.90	-11,131.74	-0.87	-2,139.74	-0.17	-222.03	-0.02
东风柳汽	26,527.18	9.63	54,074.63	4.21	55,563.76	4.42	58,676.81	4.01
东风乘用车公司	-86,896.72	-31.54	-193,772.47	-15.08	-195,132.28	-15.51	-159,101.66	-10.88
小计	**-62,862.36**	**-22.81**	**-150,829.58**	**-11.74**	**-141,708.26**	**-11.27**	**-100,646.88**	**-6.88**

就收入贡献程度而言，报告期内东风特商与东风乘用车公司营业收入占比较低；东风柳汽收入贡献率较高，但产量下降主要是由于受到乘用车整体行业增速下滑趋势的影响，并且在东风柳汽商用车业务的拉动下，2019 年收入占比提高。

就利润贡献程度而言，报告期内东风特商与东风柳汽利润占比较低，东风乘用车公司在报告期内净利润下降是受到乘用车整体行业及自主乘用车细分市场增速下滑的影响。未来随着国内乘用车行业回暖，自主品牌新车型实现投放、营销能力加强，销量有望得到恢复。综上，东风特商、东风柳汽、东风乘用车公司产量下降对公司持续经营能力不存在重大不利影响。

由于神龙汽车为公司合营公司、不纳入公司合并报表范围内，其经营业绩主要影响公司权益法核算下长期股权投资的投资收益。由于神龙汽车市场份额受到合资豪华车品牌价格下探及强势自主汽车企业推出新产品的挤压、且法系车型未充分进行本土化改造，叠加国内乘用车市场整体下滑的因素，报告期内出现经营亏损。2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，神龙汽车对公司长期股权投资按权益法调整的净损益分别为-7,019.81 万元、-88,442.41 万元、-131,343.69 万元及-51,241.23 万元，占公司当期净利润比例分别为-0.48%、-7.03%、-10.22%及-18.60%。

1. 东风特商

东风特商主要经营华神品牌商用车产品，主要生产车型包括华神 T7、华神 F5 等。东风特商计划通过聚焦主业，化解风险，打造主业突出、具有基本产品和基本业务模式且能够持续经营的公司。目前，东风特商已基本化解新能源风险，完成 4 家子公司股权出让及闲置资产处置，东风华神经营转型，在完成系列新商品成功上市及新品牌导入的同时，完成东风华神构建基本规则、基本体系、基本产品和基本模式的业务初步转型。

2. 东风柳汽

东风柳汽主要生产的商用车品牌为乘龙品牌，主要生产的商用车车型包括乘龙 H7、乘龙 T7 等；主要生产的乘用车品牌为东风风行，主要生产的乘用车车型包括东风风行菱智、东风风行景逸 S50 等。东风柳汽针对整体乘用车业务下滑的情况，已通过若干项措施改善业绩：①在新品开发方面：推出全新菱智 M5、长续航版菱智 M5EV 等新车型；逐渐完善下一代 SUV 产品各项功能，从感官品质、座椅舒适性、智能网联、动力性能

提升、NVH 及可靠性等方面提升 2021 款 SUV 东风风行 T5 的产品竞争力。②在“五化”技术提升方面：开展腾讯应用程序车主社区、车机迭代升级工作；下一代 SUV 车型完成高清全景功能、自动制动系统功能升级等 4 项功能新开发，7 项功能改进；开展 S50EV 车型和 M5EV 车型的电耗优化。③在营销方面：聚焦流量媒体、强化内容营销、打造厂商联动为核心策略，实现品牌及车型关注提升；加大品牌投入，结合风行引擎 APP 和合伙人计划，提高集客效率，实现产品销量提升。从销量结果上看，2020 年上半年已经实现了跑赢行业大市的目标。

3. 东风乘用车公司

东风乘用车公司主要经营东风风神品牌产品，主要生产车型包括东风风神奕炫、东风风神 E70、东风风神 AX7 等。针对产销量下降的情况，东风乘用车公司从新品投放、渠道建设等方面进行变革，推动经营质量提升。①在新产品投放方面：投放了奕炫、奕炫 GS 和奕炫 EV 等新产品，扩大市场增量。②在渠道建设方面：密切关注网络收益与风险，通过政策松绑减负、运营过程帮扶，保持渠道整体稳定。③在客户运营方面：通过建立客户修复规则、完善三级援助保障体系、活用专家坐席，提升服务质量和维修能力。④在制造领域：着力打造精益高效的制造体系，提高制造核心竞争力。⑤在质量领域：围绕商品竞争力提升和全生命周期管理两条主线，持续打造卓越质量体系。从销量结果上看，2020 年上半年东风乘用车公司克服了疫情影响，同比下滑 7.20%，同期行业降幅为 22.42%，实现了跑赢大市的目标。

4. 神龙汽车

神龙汽车主要经营东风标致、东风雪铁龙两个品牌，主要生产车型包括东风标致 408、东风标致 508L、东风标致 4008、东风雪铁龙天逸、东风雪铁龙 C6、东风雪铁龙云逸 C4 等。针对产能利用率有所下降的情况，神龙汽车通过关闭部分生产线主动减少产能，实施产能优化调整，降低盈亏平衡点。针对产销量下降的情况，神龙汽车于 2019 年公布了“元”计划，通过处置闲置资产，提升运营效率，优化产品结构，逐步实现开源节流。2020 年 10 月 24 日，神龙汽车进一步推出“元+”计划，主要包括以下内容：（1）产品本土化：将客户关注、高频使用的配置用于主销级别车型上；立足中国客户需求，未来 5 年打造并投放 14 款新车型，实现配置、体验、性能全面升级；在现有发动机全部实现国六 B 排放标准、实现“功率提升、扭矩提升、操控提升、油耗下降”

基础上，全面启动轻度混合动力、国七研发，推出更经济和节油的新动力总成产品。（2）营销能力提升：进一步明确东风标致和东风雪铁龙品牌在中国的市场定位，不断发掘细分市场客户需求，传递品牌价值，精准、持续实施营销动作。（3）改善服务质量：提供覆盖客户用车全生命周期的服务。（4）提供运营效率：以客户服务为中心，全面提升运营效率。

公司也与 PSA 方面进行了充分沟通，推出了一系列针对神龙汽车的调整措施，出口方面，2020 年 4 月底，神龙汽车已与 PSA 签署长期批量供应零部件的合同，预计增加产值 10 亿元，将充分释放神龙汽车襄阳工厂现有产能。管理方面，神龙汽车将构建适配未来 20-30 万辆产销规模的组织架构，目前人岗匹配工作已基本完成。此外，公司已与 PSA 签署了战略合作协议，将神龙汽车的合资期限由 2027 年延长至 2037 年。

综上所述，东风特商、东风柳汽、东风乘用车公司、神龙汽车产能利用率变动主要系由于产销量变动引起的，东风特商系由于主动管控商用车运营风险，东风柳汽、东风乘用车公司主要系行业增速下降导致的乘用车销量下滑，神龙汽车系受到行业增速下降及市场结构性变化的影响。为此，上述公司均已采取措施并取得初步成效，对公司持续经营能力不会造成重大不利影响。

（三）在招股说明书中充分提示风险

公司已在招股说明书“第四节 风险因素/三、经营风险”部分补充披露如下：

（九）产量下降及产能利用率波动的风险

由于主动管控新能源风险，2017 年、2018 年及 2019 年东风特商产量分别为 52,938 辆、28,447 辆及 21,315 辆，产能利用率分别为 70.58%、37.93%及 30.45%。受国内整体乘用车市场增速下滑等因素的影响，2017 年、2018 年及 2019 年东风柳汽产量分别为 287,704 辆、188,146 辆及 171,102 辆，产能利用率分别为 73.77%、48.24%及 43.87%；2017 年、2018 年及 2019 年东风乘用车公司产量分别为 126,350 辆、85,373 辆及 76,598 辆，产能利用率分别为 58.77%、39.71%及 63.83%。2017 年、2018 年及 2019 年，东风特商、东风柳汽、神龙汽车产能利用率出现下降、东风乘用车公司产能利用率出现波动。虽然公司已通过新品投放、渠道建设、技术提升等方式进行主动调整，但如果主动调整措施效果不显著、相关车型销量表现不及预期、导致公司需要相应调整产量，

将导致公司产能利用率下降、对经营业绩产生不利影响。

三、结合行业整体产能、可比公司产能利用率情况等，补充说明发行人报告期内是否存在产能利用率较低的情况，相关固定资产是否存在减值迹象，固定资产减值准备是否计提充分

（一）补充说明发行人报告期内是否存在产能利用率较低的情况

报告期内，公司拥有产能、产量及产能利用率情况具体如下：

单位：万辆

项目	产能	产量	产能利用率
2019 年	339.4	293.7	86.54%
2018 年	359.5	307.0	85.39%
2017 年	359.5	330.6	91.96%

行业方面，根据中国汽车技术研究中心、中国汽车工业协会数据，2017 年、2018 年及 2019 年的产能利用率分别为 79.93%、68.19%及 60.38%。

可比公司方面，2017 年、2018 年及 2019 年的可比公司产能利用率平均值为分别为 82.89%、83.55%及 73.74%。可比公司整体产能及产能利用率情况具体如下：

单位：万辆

年份	项目	产能	产量	产能利用率
2019 年	上汽集团	704.40	615.10	87.32%
	长安汽车	未披露	未披露	未披露
	广汽集团	261.30	202.39	77.46%
	江淮汽车	79.70	41.55	52.13%
	长城汽车	124.00	108.45	87.46%
	中国重汽	未披露	未披露	未披露
	一汽解放	未披露	未披露	未披露
	福田汽车	89.35	74.05	72.60%
	平均值			**73.74%**
2018 年	上汽集团	672.30	697.80	103.79%
	长安汽车	未披露	未披露	未披露
	广汽集团	220.30	219.41	99.60%

年份	项目	产能	产量	产能利用率
	江淮汽车	79.70	45.28	56.81%
	长城汽车	240.00	205.40	85.58%
	中国重汽	未披露	未披露	未披露
	一汽解放	29.70	30.19	101.65%
	福田汽车	107.35	86.05	63.90%
	上汽集团	4.60	3.38	73.53%
	平均值			**83.55%**
2017 年	上汽集团	652.70	698.80	107.06%
	长安汽车	未披露	未披露	未披露
	广汽集团	198.30	201.71	101.72%
	江淮汽车	76.00	49.79	65.51%
	长城汽车	230.00	208.20	90.52%
	中国重汽	未披露	未披露	未披露
	一汽解放	29.70	31.86	107.27%
	福田汽车	107.35	83.85	47.10%
	上汽集团	4.60	2.81	61.05%
	平均值			**82.89%**

数据来源：上市公司年报、《一汽轿车股份有限公司重大资产置换、发行股份及支付现金购买资产暨关联交易报告书》，若未直接披露产能利用率则采用当年产量除以年末产能列示

综上所述，2017 年、2018 年及 2019 年公司产能利用率均高于行业整体产能利用率，同时也高于可比公司均值水平，公司不存在产能利用率较低情况。

（二）相关固定资产是否存在减值迹象，固定资产减值准备是否计提充分

1. 公司固定资产减值会计政策

公司根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的相关规定，固定资产于资产负债表日存在减值迹象的，需进行减值测试。减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果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确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组

合。当单项资产或资产组的可回收金额低于其账面价值时，公司将其账面价值减记至可收回金额，减记金额计入当期损益，同时计提相应资产的减值准备。

根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的相关规定，存在下列迹象的，表明资产可能发生了减值：

（1）资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌。

（2）企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化，从而对企业产生不利影响。

（3）市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低。

（4）有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏。

（5）资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置。

（6）企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期，如资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润（或者亏损）远远低于（或者高于）预计金额等。

（7）其他表明资产可能已经发生减值的迹象。

2. 公司固定资产减值计提情况

公司拥有的固定资产主要包括房屋建筑物、机器设备、运输设备等，公司对固定资产的减值迹象进行了分析和识别，对相关固定资产所属的资产组进行了判断，根据企业会计准则的要求，于每个资产负债表日对存在减值迹象的固定资产进行了减值测试。根据减值测试结果，公司 2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月计提固定资产减值准备分别为 26,830.75 万元、29,523.33 万元、15,907.85 万元及 40,675.61 万元。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司固定资产的具体情况如下：

单位：万元

项目	资产原值	累计折旧	资产减值	资产净值
房屋建筑物	955,242.27	258,816.26	14,286.16	682,139.85
机器设备	1,976,835.31	1,105,548.83	141,997.67	729,288.81
运输设备	56,634.22	27,940.48	2,192.17	26,501.57
合计	**2,988,711.80**	**1,392,305.57**	**158,476.00**	**1,437,930.23**

（1）存在产能利用率下降的主要下属子公司固定资产减值计提情况

上述报告期内存在资产减值迹象并计提固定资产减值准备的子公司，截至 2020 年 6 月 30 日固定资产的合计值如下：

单位：万元

项目	资产原值	累计折旧	资产减值	资产净值
房屋建筑物	337,679.49	75,943.52	2,188.77	259,547.20
机器设备	974,542.10	440,392.00	298,600.26	235,549.84
运输设备	3,828.17	2,505.69	391.58	930.91
合计	**1,316,049.76**	**518,841.21**	**301,180.61**	**496,027.95**

截至 2020 年 6 月 30 日，公司对上述存在固定资产减值迹象的子公司累计计提资产减值准备金额为 301,180 万元，计提比例约为 37.78%，该指标定义为计提比例=资产减值/（资产原值-累计折旧）。

（2）存在产能利用率下降的主要合联营企业固定资产减值计提情况

报告期内合联营企业中神龙汽车 2017 年至 2019 年产能利用率逐年下滑，各年分别为 62.65%、42.03%及 28.98%，报告期内存在资产减值迹象。期内，神龙汽车计提的固定资产减值损失情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
固定资产减值损失	4,702.41	89,162.27	160,701.74	94,580.78

神龙汽车已于 2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月及分别确认固定资产减值损失 94,580.78 万元、160,701.74 万元、89,162.27 万元及 4,702.41 万元，合计为 349,147.20 万元，已充分计提减值准备。

2020 年 6 月 30 日，神龙汽车固定资产的具体情况如下：

单位：万元

项目	资产原值	累计折旧	资产减值	资产净值
房屋建筑物	614,430.63	210,338.95	1,066.62	403,025.06
机器设备	2,588,268.44	1,792,484.86	360,970.22	434,813.37
运输设备	11,538.13	8,844.26	312.83	2,381.04
合计	**3,214,237.20**	**2,011,668.07**	**362,349.67**	**840,219.46**

报告期内神龙汽车按照固定资产减值测试结果计提减值准备后，截至 2020 年 6 月 30 日累计计提资产减值准备金额为 362,349.67 万元，计提比例为 30.13%。神龙汽车已充分计提减值准备，公司合并财务报表也已相应确认投资损失。对公司合并财务报表而言，在神龙汽车充分计提固定资产减值准备的基础上，考虑房屋建筑物的增值情况，公司对神龙汽车的长期股权投资不存在额外的减值风险，减值计提充分。

综上，公司下属子公司东风特商、东风柳汽、东风乘用车及合联营企业神龙汽车管理层根据产能利用率实际情况和中长期事业计划，对固定资产进行减值测试。结合公司下属子公司及合联营企业固定资产减值测试结果，公司已对存在减值迹象的固定资产或资产组按照减值测试结果充分计提了减值准备。

四、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

申报会计师履行了包括但不限于以下核查程序：

1. 将公司固定资产减值情况、政策与《企业会计准则第 8 号——资产减值》进行对比；

2. 查阅东风特商、东风柳汽、东风乘用车公司、神龙汽车财务报表及产销量数据；

3. 访谈发行人及相关子公司、分公司、合营公司管理层，了解其 2017 年、2018 年及 2019 年产量下降、产能利用率波动的原因，为此采取的措施及当前成效；

4. 评估及测试了与固定资产减值相关的内部控制设计及执行有效性，包括关键假设的采用及减值计提金额的复核及审批；

5. 获取管理层编制的存在减值迹象的固定资产的减值测试表，对采用未来现金流量现值法的减值测试检查了计算的准确性并：

（1）将减值准备测试表中对相关资产组的现金流预测与实际情况进行对比，1）评估管理层的减值测试评估过程是否存在管理层偏见；2）确定管理层是否需要根据最新情况在减值测试表中调整未来关键经营假设，从而反映最新的市场情况及管理层预期；

（2）综合考虑了历史上该资产或资产组的历史运营情况、行业走势及新的市场机会及由于规模效应带来的成本及费用节约，以评价管理层使用的未来收入增长率、毛利率和费用率假设是否在合理性范围内；

（3）评价折现率的合理性。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于 SUV、MPV 产销量下滑的原因分析及对持续经营能力不构成重大不利影响；东风特商、东风柳汽、神龙汽车产能利用率下降原因与东风乘用车产能利用率波动原因分析及对持续经营能力不构成重大不利影响；东风特商、东风柳汽、东风乘用车公司、神龙汽车产量下降对发行人持续经营能力不存在重大不利影响的分析及公司产能利用率情况的说明与申报会计师审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致，发行人对固定资产是否存在减值迹象的认定及进行的减值测试，在所有重大方面符合《企业会计准则》的有关规定，不存在相关固定资产存在重大减值风险而未计提减值准备的情况。

问题 17：关于经销商

申报材料显示，报告期内，发行人通过经销模式实现收入占比分别为 84.32%、80.96%、84.18%及 86.54%，报告期经销收入占当期营业收入比例较高。

请发行人：（1）补充说明报告期新增或退出经销商的情况，新增或退出原因，发行人对新增或退出经销商的销售数量及销售金额，退出经销商是否与公司存在纠纷，应收款项是否及时回款。（2）补充说明对主要经销商的定价政策（包括营销、运输费用承担和补贴等）、物流方式（是否直接发货给终端客户）、退换货机制、信用政策、返利政策，对不同经销商的上述模式及政策是否存在差异；如是，请说明差异原因及合理性。（3）补充说明发行人是否存在采用“监控车”模式结算的经销商；如存在，披露采用“监控车”模式结算的经销商数量、比例，对公司整体信用账期及回款周期的影响，说明报告期发行人对采用“监控车”模式的经销商销售给终端销售客户的期限约定安排，并结合销售收入确认政策说明发行人销售收入确认的时点及依据，是否符合《企业会计准则》的相关规定。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、报告期新增或退出经销商的情况，新增或退出原因，发行人对新增或退出经销商的销售数量及销售金额，退出经销商是否与公司存在纠纷，应收款项是否及时回款

报告期内，公司合并报表范围内通过东风乘用车公司、东风商用车、东风柳汽、东风特商及东风标致雪铁龙汽车销售布局经销商网点。截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，公司合并报表范围内整车销售网点数量分别为 2,542 个、2,237 个、1,867 个及 1,887 个。

报告期内，公司新增及退出经销商情况、公司对新增或退出经销商的销售数量及销售金额情况具体如下：

单位：个、辆、万元

新增经销商情况					
期间	新增数量	当年销售数量	当年销售金额	当年主营业务总收入	收入占比

2020 年 1-6 月	174	6,728	83,921.04	5,094,628.01	1.65%
2019 年	270	15,777	319,727.14	10,198,185.92	3.14%
2018 年	285	23,721	283,212.51	10,573,226.06	2.68%
2017 年	334	26,892	287,238.27	12,759,437.87	2.25%
退出经销商情况					
期间	**退出数量**	**上年销售数量**	**上年销售金额**	**上年主营业务总收入**	**收入占比**
2020 年 1-6 月	154	10,713	65,083.06	10,198,185.92	0.64%
2019 年	640	63,789	550,045.69	10,573,226.06	5.20%
2018 年	590	72,414	622,700.70	12,759,437.87	4.88%
2017 年	369	62,657	495,141.65	12,938,394.52	3.83%

2018 年至 2019 年，在宏观经济增速趋缓及汽车行业优惠政策逐步退出等因素影响下，我国汽车产销量出现连续负增长，我国汽车行业总销量从 2017 年的 2,888 万辆下滑至 2019 年的 2,577 万辆。受行业周期及外部政策环境变化等因素影响，2018 年、2019 年公司合并报表范围内经销商数量连续减少。同时，报告期内法系车市场占有率持续下滑，公司销售的东风标致、东风雪铁龙品牌销量下降幅度较大，公司主动调整了相关品牌的销售布局，对存在连续不达到销量目标、面临重大变故或经营风险、存在严重经营或信用危机等情况的经销商主动解除经销服务协议。

报告期内，公司新增或退出原因主要为基于公司内部决策机制的遴选及淘汰。对存在连续不达到销量目标、面临重大变故或经营风险、存在严重经营或信用危机等情况的经销商主动解除经销服务协议。公司高度重视经销商布局及网点质量，根据销售营销规划、公司销量目标、行业及地区销售情况等因素，对经销商网络进行规划布局。在行业竞争加剧的背景下，公司积极完善经销商布局，努力实现经销商渠道提质增效。

报告期内，公司新增或退出原因主要为基于公司内部决策机制的遴选及淘汰。报告期内，公司退出经销商与发行人之间不存在对公司生产经营产生重大影响的纠纷事项，不存在应收账款未能及时回款而对公司经营造成重大影响的情形。

二、补充说明对主要经销商的定价政策（包括营销、运输费用承担和补贴等）、物流方式（是否直接发货给终端客户）、退换货机制、信用政策、返利政策，对不同经销商的上述模式及政策是否存在差异；如是，请说明差异原因及合理性

定价政策方面，公司以保持产品市场竞争力为原则，参考竞品配置、性能及价格等方面对比进行年度定价，后续根据各区域市场的竞争动态及竞品价格的阶段性调整进行调整。根据不同的订单，运费有由厂家承担和由经销商承担两种方式。物流方式方面，公司主要采取直接发货到经销商的方式。退换货机制方面，经公司售后、质量、研发等部门确认，存在影响车辆运营的质量问题且经售后维修无法恢复正常的产品可以进行退换货。退换货由业务部门等负责核实退货原因及实车状况，并按流程报批组织办理退换货。信用政策方面，公司基于对客户的财务状况、从第三方获取担保的可能性、信用记录及其它因素诸如目前市场状况等评估客户的信用资质并设置相应信用期。公司会定期对客户信用记录进行监控，对于信用记录不良的客户，公司会采用书面催款、缩短信用期或取消信用期等方式，以确保公司的整体信用风险在可控的范围内。返利政策方面，公司综合考虑包括车辆销售量、市场占有率、客户满意度等在内的考核指标给与经销商返利政策。

经核查，对不同经销商，上述模式及政策不存在重大差异。

三、补充说明发行人是否存在采用“监控车”模式结算的经销商；如存在，披露采用“监控车”模式结算的经销商数量、比例，对公司整体信用账期及回款周期的影响，说明报告期发行人对采用“监控车”模式的经销商销售给终端销售客户的期限约定安排，并结合销售收入确认政策说明发行人销售收入确认的时点及依据，是否符合《企业会计准则》的相关规定

（一）公司监控车模式基本情况

在商用车业务中，对于少数资质较好的经销商，公司部分采用监控车模式进行结算。公司商用车监控期限最长期限通常为 180 天，实行 90 天、120 天及 150 天分阶段管理：对达到 90 天监控期的车辆进行公司内通报警告，对达到 120 天监控期的车辆，公司协同经销商制定回款计划或调剂方案并备案，对达到 150 天监控期的车辆仍未制定回款计划或申请调剂备案的，由相关业务部门将车辆明细通报后组织调剂，对达到 180 天监控期仍未回款的车辆，公司将停止网员的销售业务，并要求经销商进行全额付款结算，有专项方案的，按照相关方案执行。

就公司采用“监控车”模式结算的经销商数量、比例，对公司整体信用账期及回款周期的影响，公司已在招股说明书“第六节 业务与技术/一、公司的主营业务、主要产

品及其变化情况/（四）主要经营模式”补充披露如下：

在商用车业务中，对于部分经销商，公司采用监控车销售模式，即在公司掌握车辆合格证和对车辆设置跛行系统的前提下，将商用车交付给经销商进行销售，并约定监控销售期。经销商在确定好购买方后，向公司支付款项以获得车辆合格证及跛行解除，最终实现对终端消费者销售的模式。

报告期内，公司合并报表范围内采用监控车模式的经销商网点数量情况如下：

单位：个

	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
监控车网点	748	674	627	543
监控车网点占比	39.64%	36.10%	28.03%	21.36%
总网点	1,887	1,867	2,237	2,542

监控车模式下，公司在收到货款后才发放车辆合格证并解除车辆跛行限制，将控制权移交给经销商，与公司在“先款后货”模式下类似，监控车模式对公司整体信用账期及回款周期不存在重大影响。

（二）会计处理情况

根据《企业会计准则第 14 号——收入》准则的规定，企业应当在客户取得相关商品控制权时确认收入。取得相关商品控制权，是指能够主导该商品的使用并从中获得几乎全部的经济利益，也包括有能力阻止其他方主导该商品的使用并从中获得经济利益。企业在判断商品的控制权是否发生转移时，应当从客户的角度进行分析，即客户是否取得了相关商品的控制权以及何时取得该控制权。

对于采用“监控车”模式的销售，公司销售收入确认政策为公司在收到货款后发放车辆合格证并解除车辆跛行限制，公司完全丧失对车辆的控制权时，经销商或者终端客户完全取得对该商品的控制权，即商品控制权转移时确认收入。公司销售收入确认时点满足企业会计准则的相关约定。

四、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 查看了发行人对经销商的管理制度、监控车的管理制度、销售合同等文件，了解公司的定价政策、监控车模式等相关情况，核查对不同经销商是否存在政策差异；

2. 执行了抽样测试，了解了公司收入确认的依据及流程；

3. 查看了申请发放合格证和解除跛行的记录、回款记录和销售发票等信息，确认管理层在控制权转移时确认收入。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于经销商的反馈与申报会计师在审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致，报告期内发行人经销商数量保持稳定，新增及退出经销商收入金额占比较小，不存在应收账款未能及时回款而对发行人经营造成重大影响的情形；发行人对主要经销商的定价政策、物流方式、退换货机制、信用政策、返利政策等模式及政策不存在重大差异；发行人监控车模式对整体信用账期及回款账期不存在重大影响；发行人监控车的收入确认符合《企业会计准则》的规定。

问题 18：关于合营联营公司及投资收益

申报材料显示：（1）报告期各期，发行人确认投资收益占当期营业利润的比值分别为 101.02%、110.12%、107.88%及 113.15%，占比较高。主要来源于发行人对合营、联营企业的投资收益。发行人投资收益占营业利润的比例高于可比公司。（2）发行人主要通过东风有限、东风本田汽车、神龙汽车、标致雪铁龙汽车集团等合联营企业开展整车、发动机、零部件的制造与销售业务。主要合资品牌包括东风日产、东风本田、东风英菲尼迪、东风标致、东风雪铁龙等。（3）神龙汽车报告期各期分别亏损 1.40 亿元、17.69 亿元、26.64 亿元和 6.26 亿元。此外，2020 年 5 月发行人购买雷诺股份有限公司持有的东风雷诺汽车有限公司（以下简称东风雷诺）50%股权，购买股权后，对东风雷诺持股比例为 100%。

请发行人：（1）补充披露各合资品牌对应的车型、产量、销量、市场占有率、收入及变化情况，各车型目前所处的生命周期情况，各合资品牌在研车型数量及研发进展，并分析说明发行人合资品牌是否存在持续经营风险。（2）补充说明东风雷诺外资方退出的原因及对东风雷诺后续经营业绩的影响；结合汽车产业发展政策、各合营联营公司的经营业绩情况、相关合营联营投资协议主要内容、投资比例及变化情况，分析说明发行人与合营联营各方的合作稳定性及可持续性。（3）补充说明神龙汽车报告期内持续亏损的原因，发行人针对亏损因素所采取的措施及效果，影响其亏损的不利因素是否已经消除，是否存在业绩持续亏损的风险，相关长期股权投资是否存在减值迹象，减值计提是否充分。（4）补充说明发行人投资收益占营业利润的比例较高且报告期呈增长趋势的原因，结合与同行业可比公司比较情况分析说明发行人报告期营业利润主要来自于投资收益未来是否具有可持续性。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、补充披露各合资品牌对应的车型、产量、销量、市场占有率、收入及变化情况，各车型目前所处的生命周期情况，各合资品牌在研车型数量及研发进展，并分析说明发行人合资品牌是否存在持续经营风险

（一）各合资品牌对应的车型、产量、销量、市场占有率、收入及变化情况，各

车型目前所处的生命周期情况

公司已在招股说明书“第六节 业务与技术/一、公司的主营业务、主要产品及其变化情况/（四）主要经营模式/5. 合营模式”部分补充披露如下：

（4）合资品牌主要车型情况

报告期内，公司合资品牌主要乘用车车型产量、销量及市场占有率情况如下：

单位：辆

合资公司	车型产品	产量				销量				乘用车市场占有率			
		2020年1-6月	2019年	2018年	2017年	2020年1-6月	2019年	2018年	2017年	2020年1-6月	2019年	2018年	2017年
东风有限	轩逸	203,130	482,118	486,690	404,549	209,680	470,843	481,241	405,854	2.66%	2.20%	2.24%	1.89%
	天籁	38,543	100,955	114,849	111,300	42,525	98,558	112,725	113,857	0.54%	0.46%	0.53%	0.53%
	骐达	19,574	79,878	59,709	78,447	22,638	76,200	59,741	78,598	0.29%	0.36%	0.28%	0.37%
	蓝鸟	12,997	54,165	37,713	65,041	12,687	53,089	37,756	65,128	0.16%	0.25%	0.18%	0.30%
	奇骏	63,482	213,423	206,300	185,476	68,331	207,804	207,992	184,711	0.87%	0.97%	0.97%	0.86%
	逍客	69,969	180,704	175,886	151,589	64,044	179,784	175,071	152,637	0.81%	0.84%	0.82%	0.71%
	劲客	10,542	51,294	34,055	47,958	13,495	47,790	35,879	45,969	0.17%	0.22%	0.17%	0.21%
	楼兰	2,572	24,807	23,592	28,616	3,840	23,552	27,869	25,084	0.05%	0.11%	0.13%	0.12%
	途达	4,924	7,482	16,121	-	4,979	10,900	12,518	-	0.06%	0.05%	0.06%	0.00%
	Q50L	3,004	10,830	19,099	20,164	3,811	11,837	18,166	21,113	0.05%	0.06%	0.08%	0.10%
	QX50	5,250	21,096	13,464	7,053	6,994	21,580	10,118	8,021	0.09%	0.10%	0.05%	0.04%
东风本田	CR-V	77,674	213,776	147,095	183,291	81,164	213,305	143,689	183,274	1.03%	0.99%	0.67%	0.85%
	XR-V	64,517	145,603	170,160	161,583	64,691	147,203	168,250	161,668	0.82%	0.69%	0.78%	0.75%
	UR-V	4,469	22,800	51,000	43,320	4,315	27,840	45,865	43,308	0.05%	0.13%	0.21%	0.20%
	X-NV	-	5,280	-	-	2,428	1,507	-	-	0.03%	0.01%	0.00%	0.00%

合资公司	车型产品	产量				销量				乘用车市场占有率			
		2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
	思域	97,968	243,695	219,899	172,201	97,094	243,966	218,132	172,480	1.23%	1.14%	1.02%	0.80%
	INSPIRE	19,163	53,940	10,620	-	19,179	56,266	8,085	-	0.24%	0.26%	0.04%	0.00%
	享域	18,120	50,100	-	-	17,580	49,874	-	-	0.22%	0.23%	0.00%	0.00%
	艾力绅	15,180	31,500	51,120	40,141	15,974	31,630	50,095	40,162	0.20%	0.15%	0.23%	0.19%
神龙汽车	5008	1,380	8,682	20,910	24,097	1,660	8,820	20,588	23,566	0.02%	0.04%	0.10%	0.11%
	4008	2,421	19,579	30,351	53,250	3,443	18,089	31,859	52,013	0.04%	0.08%	0.15%	0.24%
	2008	1,659	45	3,967	10,788	663	837	3,417	11,001	0.01%	0.00%	0.02%	0.05%
	508L	1,571	5,392	-	-	1,924	5,004	-	-	0.02%	0.02%	0.00%	0.00%
	408	1,740	11,731	26,380	55,667	3,347	10,299	27,080	55,693	0.04%	0.05%	0.13%	0.26%
	308	353	11,362	35,721	53,522	353	11,549	36,168	55,257	0.00%	0.05%	0.17%	0.26%
	天逸	2,021	16,868	21,926	24,703	3,307	16,090	23,340	22,603	0.04%	0.08%	0.11%	0.11%
	云逸 C4	343	143	3,722	-	207	2,643	1,162	-	0.00%	0.01%	0.01%	0.00%
	C3-XR	1,543	6,284	16,388	22,071	2,667	5,383	15,978	22,643	0.03%	0.03%	0.07%	0.11%
	C6	644	2,729	3,723	4	601	2,429	3,925	5,947	0.01%	0.01%	0.02%	0.03%
	C3L	359	-	-	-	218	-	-	-	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	爱丽舍	4,700	19,558	39,656	47,174	4,831	20,577	39,365	48,588	0.06%	0.10%	0.18%	0.23%
	富康 ES500	-	1,200	330	-	-	1,200	330	-	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%

报告期内，公司合资品牌主要乘用车车型产品收入及生命周期情况如下：

单位：万元

合资公司	车型产品	合资品牌主要车型收入				生命周期		
		2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年	当前在售产品代数	首次推出时间	上次改型时间
东风有限	轩逸	1,908,707.61	4,114,210.67	4,066,494.82	3,372,392.98	第 14 代	2006 年 8 月	2019 年 7 月
	天籁	534,800.37	1,364,832.20	1,331,841.27	1,417,968.00	第 7 代	2004 年 10 月	2018 年 12 月
	骐达	200,083.92	661,518.80	480,877.64	663,612.28	第 3 代	2005 年 7 月	2016 年 6 月
	蓝鸟	77,725.83	439,244.41	305,881.48	588,976.48	新品	2015 年 10 月	不适用
	奇骏	1,007,539.40	3,103,718.13	3,144,239.42	2,824,213.03	第 3 代	2008 年 10 月	2017 年 4 月
	逍客	813,488.58	2,150,779.66	2,051,803.28	1,782,773.43	第 2 代	2008 年 3 月	2019 年 4 月
	劲客	103,548.69	400,349.22	312,419.58	463,264.49	新品	2017 年 7 月	不适用
	楼兰	65,990.27	446,413.04	540,711.53	479,412.15	第 2 代	2011 年 9 月	2015 年 8 月
	途达	58,432.96	188,311.03	231,441.08	-	新品	2018 年 4 月	不适用
	Q50L	77,892.48	283,039.20	436,441.09	497,400.28	第 3 代	2014 年 11 月	2018 年 1 月
	QX50	163,780.45	736,166.22	350,164.79	209,000.02	第 2 代	2015 年 3 月	2018 年 4 月
东风本田	CR-V	1,233,899.46	3,257,504.10	2,235,191.48	2,822,206.95	第 5 代	2004 年 5 月	2020 年 7 月
	XR-V	708,004.41	1,619,555.49	1,896,459.39	1,833,840.23	第 2 代	2014 年 11 月	2019 年 7 月
	UR-V	94,911.94	599,178.31	1,013,120.44	976,888.54	第 2 代	2017 年 3 月	2020 年 6 月
	X-NV	25,009.37	21,632.40	-	-	新品	2019 年 10 月	不适用
	思域	1,103,991.14	2,739,695.75	2,400,890.34	1,912,981.19	第 10 代	2006 年 3 月	2020 年 7 月

合资公司	车型产品	合资品牌主要车型收入				生命周期		
		2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年	当前在售产品代数	首次推出时间	上次改型时间
	INSPIRE	297,202.86	885,172.85	121,700.08	-	新品	2018 年 10 月	不适用
	享域	152,975.43	424,471.92	-	-	新品	2019 年 4 月	2020 年 9 月
	艾力绅	400,810.19	743,267.27	1,119,629.17	910,667.56	第 2 代	2012 年 6 月	2019 年 9 月
神龙汽车	5008	21,935.60	121,771.78	316,734.60	356,409.88	新品	2017 年 6 月	不适用
	4008	39,530.52	218,144.50	442,192.00	775,971.59	新品	2016 年 11 月	2020 年 7 月
	2008	5,531.60	4,269.32	23,513.08	75,662.55	新品	2020 年 5 月	2020 年 5 月
	508L	22,445.71	67,786.67	-	-	第 2 代	2011 年 7 月	2019 年 1 月
	408	28,821.92	90,329.38	269,418.19	624,950.17	第 2 代	2010 年 1 月	2018 年 8 月
	308	2,131.41	70,378.87	275,983.27	447,798.40	第 2 代	2011 年 10 月	2016 年 9 月
	天逸	40,070.30	195,513.32	291,952.30	302,699.31	新品	2017 年 9 月	2020 年 7 月
	云逸 C4	1,521.18	17,888.93	10,455.66	-	新品	2018 年 9 月	不适用
	C3-XR	17,701.98	35,946.72	125,445.27	188,564.35	新品	2014 年 12 月	2019 年 3 月
	C6	8,660.33	37,215.42	60,501.01	86,429.61	新品	2016 年 10 月	不适用
	C3L	994.19	-	-	-	新品	2020 年 6 月	不适用
	爱丽舍	26,926.80	95,702.36	207,290.93	267,435.70	第 3 代	2002 年 6 月	2017 年 1 月
	富康 ES500	-	9,750.18	2,461.74	-	新品	2018 年 11 月	不适用

注：合资品牌主要车型收入未经审计。

报告期内，公司合资品牌主要商用车车型产品产量、销量及市场占有率情况如下：

单位：辆

合资公司	车型产品	产量				销量				商用车市场占有率			
		2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年	2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年
东风有限	纳瓦拉	5,164	17,917	17,151	14,124	4,628	17,973	17,907	13,754	0.19%	0.42%	0.41%	0.33%
	锐骐 6	10,843	17,342	4,880	-	10,603	17,344	3,742	-	0.44%	0.40%	0.09%	0.00%
	锐骐	3,687	9,881	25,925	26,849	2,961	10,140	26,293	27,171	0.12%	0.23%	0.60%	0.65%
	锐骐 6EV	53	299	-	-	81	205	-	-	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

报告期内，公司合资品牌主要商用车车型产品收入及生命周期情况如下：

单位：万元

合资公司	车型产品	合资品牌主要车型收入				生命周期		
		2020 年 1-6 月	2019 年	2018 年	2017 年	当前在售产品代数	首次推出时间	上次改型时间
东风有限	纳瓦拉	57,773.35	226,772.32	224,317.42	171,778.05	第 2 代	1999 年 1 月	2017 年 5 月
	锐骐 6	96,616.23	149,598.46	31,396.58	-	新品	2018 年 11 月	不适用
	锐骐	22,902.50	73,729.46	186,260.40	192,819.76	第 2 代	2005 年 10 月	2018 年 2 月
	锐骐 6EV	1,692.51	3,923.12	-	-	新品	2019 年 10 月	不适用

注：合资品牌主要车型收入未经审计。

（二）各合资品牌在研车型情况

公司已在招股说明书“第六节 业务与技术/一、公司的主营业务、主要产品及其变化情况/（四）主要经营模式/5. 合营模式”部分补充披露如下：

截至本招股说明书签署日，公司计划未来两年内投放市场的合资品牌在研车型情况如下：

合资品牌	在研车型数量	研发进展			
		方案设计	工程设计	生产准备	试生产
东风日产	4	2	1	1	0
东风英菲尼迪	3	0	2	0	1
东风本田	4	0	0	1	3
神龙汽车	3	0	2	1	0

（三）发行人合资品牌是否存在持续经营风险

公司长期以来与日产汽车公司、本田汽车公司、PSA 等国际知名、实力雄厚的汽车企业间建立了稳固的战略合作关系。公司作为合营公司的中方股东，坚持主动对接股东资源、深度参与公司运营管理、增强合营公司的产供销体系能力。

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，公司合资品牌主要车型产量分别为 203.3 万辆、208.8 万辆、214.2 万辆及 77.0 万辆，销量分别为 204.0 万辆、206.4 万辆、212.2 万辆及 79.7 万辆。公司合资品牌主要车型产销量逐年提升，在汽车行业整体销量下滑背景下维持了较好的市场表现。

公司积极与外方股东协商，为合营公司导入新车型。截至本问询回复出具日，公司共有 14 款未来两年计划投入市场的在研车型，其中 2 款处于方案设计阶段，5 款处于工程设计阶段，3 款处于生产准备阶段，并有 4 款进入试生产阶段。同时，公司积极推动合资品牌车型迭代，不断更新车型。公司目前在售合资品牌车型覆盖车型生命周期的不同阶段，从新品到成熟车型的分部较为完善。

公司积极推动合资经营事业发展，由简单“合资”向深度“合作”转变。在车型产品方面，公司合资品牌主要车型产销量逐年提升，合资品牌主要车型收入合计逐年上升，市场占有率保持稳定。同时，合资品牌在研车型数量合理，在售车型生命周期覆盖完善。

综上，公司合资品牌不存在持续经营风险。

二、补充说明东风雷诺外资方退出的原因及对东风雷诺后续经营业绩的影响；结合汽车产业发展政策、各合营联营公司的经营业绩情况、相关合营联营投资协议主要内容、投资比例及变化情况，分析说明发行人与合营联营各方的合作稳定性及可持续性

（一）东风雷诺外资方退出的原因及对东风雷诺后续经营业绩的影响

2013 年，公司和 RENAULT S.A.（下称“雷诺”）合资成立了东风雷诺，双方各出资 20 亿元人民币，持股比例为 50%:50%。2020 年 2 月，雷诺主动提出停止雷诺品牌的相关业务，对东风雷诺进行清算。一方面，受市场环境影响，雷诺经营业绩不达预期，根据雷诺发布的 2019 年业绩报告显示，雷诺出现了 10 年来首次亏损；另一方面，受疫情影响，包括欧洲市场在内的全球汽车市场需求量下滑，雷诺调低了对未来市场发展的预期，计划缩减部分业务。因此，雷诺与公司经过友好协商后，决定将其在东风雷诺的 50%股份出售给公司，并停止雷诺品牌的业务活动。

公司和雷诺已于 2020 年 4 月 30 日签署股权转让协议，东风雷诺成为公司的全资子公司，新公司不再经营雷诺品牌相关业务，并约定雷诺承担售后服务责任，继续为中国客户提供高质量服务。2020 年 8 月 28 日，东风雷诺正式更名为“东风汽车（武汉）有限公司”。公司后续将根据整体品牌及车型发展规划，充分利用东风武汉现有产能，改善东风武汉经营状况。雷诺退出后，依然保留与公司在易捷特新能源汽车项目上的合作关系，双方高层已达成共识并建立起常态化沟通渠道，还将推动与日产在新一代发动机上的合作，未来还将在智能网联汽车领域开展创新合作项目。综合来看，雷诺退出东风雷诺不会对东风武汉及公司整体经营业绩产生重大不利影响。

（二）结合汽车产业发展政策、各合营联营公司的经营业绩情况、相关合营联营投资协议主要内容、投资比例及变化情况，分析说明发行人与合营联营各方的合作稳定性及可持续性

1. 汽车产业发展政策

从汽车产业发展政策来看，近年来《外商投资准入特别管理措施（负面清单）》逐步放开了汽车行业外资股比和对合资企业的限制。汽车行业分类型实行过渡期开放，

2018 年取消专用车、新能源汽车外资股比限制；2020 年取消商用车外资股比限制；2022 年取消乘用车外资股比限制，同时取消同一家外商可在国内建立两家及两家以下生产同类整车产品的合资企业的限制。

虽然汽车产业政策逐步放开了外资股比和对合资企业的限制，但就目前实际而言，合联营企业的发展离不开公司在经营管理、原材料采购、经销商网络建设等方面的支持。由于合资企业生产、经营、销售均主要集中在中国市场，外方股东主要负责提供技术及品牌支持，具体的生产和销售均主要依托公司强大的生产制造能力及遍布全国的销售网络。公司对合资企业产业链上下游供应商及客户均具有较强的影响力，合资企业生存对公司的支持较为依赖。合资股比放开短期内不会影响公司和主要外资合作伙伴经过多年合作建立起的稳固合作关系，公司与合营联营各方的合作仍具有稳定性及可持续性。未来，公司也将积极推动合资业务板块与自主板块的创新协同，助力合资和自主业务共同成长，推动构建更加稳定、平等、均衡的合资合作新关系和新模式。

2. 各合营联营公司的经营业绩情况、相关合营联营投资协议主要内容、投资比例及变化情况

各合营联营公司的经营业绩情况、相关合营联营投资协议主要内容见本反馈回复中问题 2（3）部分。自设立合营公司以来，各合营公司的投资股权结构均没有发生变化，均为 50%:50%，公司与合营联营各方的合作保持稳定。

3. 发行人与合营联营各方的合作具有稳定性及可持续性

总体来看，公司与合作伙伴均建立了完善的体系，通过董事、高管派驻等方式，深度参与合营公司日常经营，并将对合营公司的管理纳入公司的内部管理体系，协调公司资源，确保合营公司业务经营有序开展，合作良好。在合资企业日常经营过程中，公司坚持主动对接股东资源、深度参与公司运营管理、增强合营企业的产供销体系能力，一方面为提高合营企业的效益和规模创造有利条件，从而进一步增厚合营企业利润，获取投资收益；另一方面也通过与合营企业外方股东的紧密战略合作不断增强自身技术实力与管理能力。由于合资企业生产、经营、销售均主要集中在中国市场，外方股东主要负责提供技术及品牌支持，具体的生产和销售均主要依托公司强大的生产制造能力及遍布

全国的销售网络，因此公司对合资企业产业链上下游供应商及客户均具有较强的影响力，面临低增长、高竞争压力的中国汽车市场，合作关系仍将保持稳固。

三、补充说明神龙汽车报告期内持续亏损的原因，发行人针对亏损因素所采取的措施及效果，影响其亏损的不利因素是否已经消除，是否存在业绩持续亏损的风险，相关长期股权投资是否存在减值迹象，减值计提是否充分

（一）神龙汽车报告期内持续亏损的原因

报告期内，神龙汽车持续亏损，销量呈逐年下降趋势，主要系三方面原因：一是国内乘用车市场下滑，2018 和 2019 年分别下滑 4.1%、9.6%，下滑幅度呈扩大趋势；二是乘用车市场结构发生变化，神龙汽车超过 70%的销量由 9 至 15 万元级别的车型贡献，而市场消费升级导致合资豪华车品牌价格持续下探，同时强势自主汽车企业不断推出更有竞争力的十万元以上的产品和品牌，神龙汽车受到细分市场竞争者的上下双重挤压；三是从公司治理角度考虑，神龙汽车的运营管理及对市场的营销效率仍有改善提升空间。

（二）发行人针对亏损因素所采取的措施及效果，影响其亏损的不利因素是否已经消除，是否存在业绩持续亏损的风险，相关长期股权投资是否存在减值迹象，减值计提是否充分

针对神龙汽车持续亏损，神龙汽车已于 2019 年 9 月推出了“元”计划，通过处置闲置资产，提升运营效率，优化产品结构，逐步实现开源节流。出口方面，2020 年 4 月底，神龙汽车与 PSA 签署长期批量供应零部件的合同，预计增加产值约 10 亿，将充分释放神龙汽车襄阳工厂现有产能。此外，东风标致 4008、5008 等整车出口东南亚的订单需求稳定，神龙汽车 6、7 月出口订单已逐渐回暖。管理方面，神龙汽车将构建适配未来 20-30 万辆产销规模的组织架构，目前人岗匹配工作已基本完成。此外，PSA 已于 2020 年四季度向神龙汽车提供 5,000 万欧元的资金支持，进一步保障神龙汽车的现金流水平。

2020 年 10 月，神龙汽车进一步推出“元+计划”，主要包括以下内容：（1）产品本土化：将客户关注、高频使用的配置用于主销级别车型上；立足中国客户需求，未来 5 年打造并投放 14 款新车型，实现配置、体验、性能全面升级；在现有发动机全部实现国六 B 排放标准基础上，全面启动轻度混合动力、国七研发，推出更经济和节油的新

动力总成产品。（2）营销能力提升：进一步明确东风标致和东风雪铁龙品牌在中国的市场定位，不断发掘细分市场客户需求，传递品牌价值，精准、持续实施营销动作。（3）改善服务质量：提供覆盖客户用车全生命周期的服务。（4）提供运营效率：以客户服务为中心，全面提升运营效率。

2020 年 9 月，神龙汽车销量实现环比上升 27.86%，优于同期中国乘用车市场销量环比上升 18.97%的水平，经营业绩整体向好。目前，影响神龙汽车亏损的不利因素正在逐步消除，随着股东支持力度的提升以及神龙汽车主动经营调整的深入，神龙汽车不存在未来长期持续亏损的重大风险。

神龙汽车于报告期内持续亏损，根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的相关规定，神龙汽车相关固定资产、无形资产存在减值迹象。神龙汽车进行减值测试，已于 2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月分别确认减值损失 176,090.03 万元、209,107.61 万元、132,636.11 万元及 4,773.84 万元，合计为 552,607.59 万元，已充分计提减值准备。神龙汽车已充分计提相关固定资产、无形资产减值准备，公司合并财务报表也已相应确认考虑股比影响的投资亏损。截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，公司合并财务报表中神龙汽车的长期股权投资的账面余额分别为 641,904.00 万元、553,461.59 万元、422,117.90 万元及 370,876.67 万元。

对公司合并财务报表而言，在神龙汽车充分计提固定资产、无形资产减值准备的基础上，考虑土地、房屋建筑物存在较大幅度的增值，根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的相关规定，公司对神龙汽车的长期股权投资的可回收金额远大于公司对神龙汽车的长期股权投资的账面余额，因此公司对神龙汽车的长期股权投资不存在额外的减值风险，无需额外计提长期股权投资减值损失。

四、补充说明发行人投资收益占营业利润的比例较高且报告期呈增长趋势的原因，结合与同行业可比公司比较情况分析说明发行人报告期营业利润主要来自于投资收益未来是否具有可持续性

（一）发行人投资收益占营业利润的比例较高且报告期呈增长趋势的原因

1. 发行人投资收益占营业利润的比例较高的原因

公司投资收益占营业利润的比例较高的主要原因是公司通过合营模式经营部分乘

用车、商用车、汽车金融及其他业务。受会计核算方式的影响，合营公司经营业绩均通过投资收益科目体现在公司合并利润表中，因此报告期内公司投资收益占营业利润的比例较高。

报告期内，公司投资收益占营业利润的比例情况具体如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
投资收益	486,783.83	1,577,286.90	1,577,027.53	1,592,575.36
营业利润	430,223.79	1,462,133.53	1,432,051.07	1,576,567.21
占比	**113.15%**	**107.88%**	**110.12%**	**101.02%**

影响公司投资收益的主要单位包括东风有限、东风本田及神龙汽车三家合营企业。报告期内，上述三家合营企业按权益法调整的净损益对公司投资收益的占比如下：

单位：万元

合营企业	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
东风有限	222,032.68	715,100.02	764,379.26	692,987.48
东风本田	176,767.52	546,048.92	508,136.23	517,814.23
神龙汽车	-51,241.23	-131,343.69	-88,442.41	-7,019.81
当期投资收益	486,783.83	1,577,286.90	1,577,027.53	1,592,575.36
三家合营企业净损益占公司投资收益比重	71.40%	71.63%	75.08%	75.59%

2. 发行人投资收益占营业利润的比例报告期呈增长趋势的原因

报告期内，我国汽车行业整体处于调整阶段，尤其是乘用车市场整体销量下降较为明显；同时，我国乘用车市场结构也在发生变化，日系合资品牌销量和市场占有率均呈逆市上升趋势。

在上述背景下，公司两大合资品牌“东风日产”“东风本田”保持了良好的经营业绩，报告期内产品销量均保持逆市增长，2019 年分别位列我国日系合资品牌销量前两名，为公司贡献了稳定的投资收益，驱动了公司投资收益占营业利润的比例在报告期内增长。

综上，报告期内公司投资收益占营业利润的比例持续增长。

（二）结合与同行业可比公司比较情况分析说明发行人报告期营业利润主要来自于投资收益未来是否具有可持续性

合营模式是我国汽车产业政策的客观结果。中国汽车工业起步晚，为了引入外国汽车工业先进的生产力，高效提升我国汽车行业的技术及产品标准，在国家的支持与指导下，我国汽车制造企业通过合资的方式引入了国外汽车生产厂商。

我国大型汽车制造集团主要合资品牌情况如下表所示：

汽车制造集团	主要合资品牌	发展阶段
东风集团	东风日产、东风本田、东风英菲尼迪、东风标致、东风雪铁龙等	上市公司
一汽集团	一汽大众、一汽丰田、一汽奥迪、一汽马自达等	未整体上市
上汽集团	上汽大众、上汽通用等	上市公司
长安汽车	长安福特、长安铃木、长安马自达等	上市公司
广汽集团	广汽本田、广汽丰田、广汽三菱、广汽日野、广汽菲亚特等	上市公司

合营模式是我国汽车行业的普遍现状，具有一定行业的历史原因，上市公司中上汽集团、广汽集团、长安汽车等可比公司投资收益对营业利润的贡献度也较高，投资收益占营业利润比例具体情况如下：

可比上市公司	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
上汽集团	58.66%	61.72%	61.72%	56.94%
长安汽车	106.72%	100.11%	35.40%	96.57%
广汽集团	183.70%	169.42%	77.31%	70.53%
平均值	**116.36%**	**110.42%**	**58.14%**	**74.68%**

数据来源：上市公司年报及半年报

报告期内，行业可比公司中合营模式发展较好的上汽集团、长安汽车及广汽集团的平均投资收益占营业利润比例整体呈上升趋势。

报告期内，上汽集团投资收益占营业利润比例较为稳定，且维持在相对较低的水平，主要原因为上汽集团自主品牌销量规模大，利润贡献相对较大；此外，上汽集团合并报表范围内华域汽车系统股份有限公司、上海汽车集团财务有限责任公司等也贡献了稳定

的利润。

报告期内，除 2018 年外，长安汽车投资收益占营业利润整体呈上升趋势。2018 年及 2019 年，长安汽车整体处于亏损状态，投资收益及营业利润均为负值，投资收益分别为-0.71 亿元及-21.09 亿元，营业利润分别为-2.01 亿元及-21.07 亿元；2020 年 1-6 月，受持有的重庆长安新能源汽车科技有限公司、长安标致雪铁龙汽车有限公司股权处置收益影响，长安汽车扭亏为盈，投资收益为 30.01 亿元，营业利润 28.12 亿元。

报告期内，广汽集团投资收益占营业利润比例逐期升高，2019 年快速上升的主要原因系自主品牌广汽乘用车有限公司销量同比快速下滑 28.14%，公司营业利润同比大幅下滑 51.21%，而来自合营企业的投资收益则同比增长了 6.92%。

2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，公司投资收益占营业利润的比例分别为 101.02%、110.12%、107.88%及 113.15%，整体略有上升。其中，2019 年、2020 年 1-6 月，公司投资收益占营业利润的比例低于可比上市公司中合营模式发展较好的上汽集团、广汽集团、长安汽车的平均值。

公司的合营模式业务是公司主营业务的重要组成部分，公司从实际经营、产供销体系建设、品牌管理等方面发挥了主导作用，投入了大量的管理资源，合营公司的经营成果是公司积极发展汽车主业能力的体现，客观的反映了公司持续盈利能力、独立经营能力与面向市场竞争的能力。

公司积极推动合资经营事业发展，由简单“合资”向深度“合作”转变。在车型产品方面，公司合资品牌主要车型产销量逐年提升，合资品牌主要车型收入合计逐年上升，市场占有率保持稳定。同时，合资品牌在研车型数量合理，在售车型生命周期覆盖完善。公司合营模式具有较强稳定性，营业利润主要来自于投资收益具有可持续性。

五、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 获取并查阅各合营联营公司合资协议及相关修订协议，了解发行人与外资方经营、合资、退出等具体安排，分析发行人与合营联营各方的合作稳定性及可持续性；

2. 获取神龙汽车财务报告及业务数据，了解并分析神龙汽车报告期内持续亏损的

原因、发行人针对亏损因素所采取的措施，并评估相关效果；

3. 对发行人资产组的确认是否符合会计准则的规定及对资产组及资产组组合的认定是否合理进行了分析；

4. 查看了发行人编制的长期资产减值测试的工作底稿，审阅了各资产组及资产组组合的历史财务数据以及经营和财务预算数据，并与发行人所使用的参数进行了比较，评估发行人在进行减值测试时所使用的测试方法以及财务预测数据选取的合理性。针对重大变化情况，与发行人进行了解并分析变化原因，评估修改财务预测数据的必要性；评估了发行人所采用的折现率的合理性。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于合营联营各方的合作稳定性及公司合资品牌不存在持续经营风险、报告期内发行人投资收益占营业利润的比例较高且报告期内增长的原因分析、公司营业利润主要来自于投资收益具有可持续性的说明与申报会计师在审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致，发行人对固定资产减值及长期股权投资减值的会计处理符合企业会计准则的规定。

问题 19：关于毛利率

申报材料显示：（1）报告期内，公司综合毛利率分别为 13.89%、13.97%、14.58%和 16.49%；商用车毛利率分别为 12.63%、13.36%、13.20%和 13.49%；乘用车毛利率分别为 11.85%、7.80%、1.83%和-2.24%，其中轿车车型 2018 年度至 2020 年上半年毛利率为负，SUV 车型 2020 年上半年毛利率为负；汽车金融毛利率分别为 65.83%、68.81%、73.27%和 69.77%。（2）报告期公司同行业可比公司综合毛利率均值分别为 14.90%、13.61%、12.71%和 10.48%，逐年下降；而公司综合毛利率呈逐年上升趋势，且最近两年一期发行人毛利率高于同行业可比上市公司毛利率平均值。

请发行人：（1）从下游行业需求波动、上游零配件采购价格波动等方面补充说明公司商用车及乘用车产品报告期销售价格、单位成本、产品结构的变动趋势；结合招股说明书披露的影响产品毛利率的主要因素、产品结构具体变化情况等量化分析报告期内公司各类细分产品或业务毛利率的变动原因及合理性；补充说明乘用车中轿车车型 2018 年度至 2020 年上半年毛利率为负数的原因，SUV 车型 2020 年上半年毛利率为负数的原因，相关产品是否具备竞争力。（2）结合细分业务毛利率变动情况及与同行业可比公司的差异，补充说明报告期发行人毛利率变动趋势与同行业可比公司变动趋势不一致、最近两年一期毛利率高于同行业可比公司毛利率均值的原因及合理性。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、从下游行业需求波动、上游零配件采购价格波动等方面补充说明公司商用车及乘用车产品报告期销售价格、单位成本、产品结构的变动趋势；结合招股说明书披露的影响产品毛利率的主要因素、产品结构具体变化情况等量化分析报告期内公司各类细分产品或业务毛利率的变动原因及合理性；补充说明乘用车中轿车车型 **2018** 年度至 **2020** 年上半年毛利率为负数的原因，**SUV** 车型 **2020** 年上半年毛利率为负数的原因，相关产品是否具备竞争力

（一）公司商用车及乘用车产品报告期销售价格、单位成本、产品结构的变动趋势

1. 公司商用车产品变动趋势

单位：万元

车型	项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
重中卡	销售价格	21.68	21.29	20.46	19.12
	单位成本	19.00	18.60	17.95	16.92
	占商用车板块收入比	86.95%	80.37%	83.47%	80.39%
轻卡	销售价格	12.49	10.87	8.90	6.08
	单位成本	11.19	10.05	8.31	5.68
	占商用车板块收入比	0.32%	0.47%	0.40%	0.56%

公司重中卡车型销售价格、单位成本均不断上升，占商用车板块收入比值总体呈上升趋势。从下游行业需求来看，随着2018年6月国六标准的发布，下游客户对产品性能、节能环保各方面提出了更高的要求，公司积极把握行业转型机会，不断推出满足国六标准的车型，公司重中卡车型平均销售价格提高。从上游零配件采购来看，在公司产品升级的大背景下，公司需外购性能及参数更为领先的发动机、车桥等汽车零部件，相应导致了公司重中卡产品单位成本的逐年上升。商用车行业是典型的规模经济行业，公司是重中卡方面的传统龙头企业，在政策利好商用车市场的大背景下，公司积极把握行业机会，竞争实力不断增强，重中卡业务收入占比整体保持稳定。

公司轻卡车型销售价格、单位成本不断上升，占商用车板块收入比值有所波动。从下游行业需求来看，在治超政策持续收紧的大背景下，轻卡行业正逐步向高端化、专用化和电动化发展。报告期内，公司把握行业趋势，大力发展新能源专用车业务，高价值车型占比不断提升，综合导致公司轻卡车型销售价格的上升。从上游零配件采购来看，公司高价值轻卡车型对应零配件采购价格也相应较高，导致公司轻卡单位成本对应逐年提高。

2. 公司乘用车产品变动趋势

单位：万元

车型	项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
轿车	销售价格	7.45	8.32	7.44	8.08
	单位成本	9.02	10.10	7.96	7.39
	占乘用车板块收入比	27.68%	32.06%	32.47%	35.39%
SUV	销售价格	8.48	9.03	9.17	8.81

车型	项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
	单位成本	9.04	8.98	8.48	8.08
	占乘用车板块收入比	41.98%	43.88%	51.41%	52.19%
MPV	销售价格	5.54	5.21	5.54	5.39
	单位成本	4.87	4.46	4.73	4.61
	占乘用车板块收入比	19.21%	12.09%	8.42%	7.35%

报告期内，公司乘用车各车型单位成本均呈上升趋势，销售价格有所波动，MPV 收入占比呈提高趋势，轿车、SUV 收入占比呈下降趋势。从下游需求来看，中国目前处在经济发展动能切换以及房地产 20 年繁荣末端的关键期，居民负债率上升，叠加中美贸易战等不稳定因素，居民消费意愿下降，报告期内公司乘用车各车型销量均呈逐年下降趋势。公司上游零配件采购价格基本稳定，由于汽车制造行业固定成本占比较高，在销量下行的大背景下，公司各乘用车车型分摊的单位成本也相应提高，总体导致公司各乘用车车型单位成本提高。受行业销量下行且竞争加剧影响，乘用车终端成交价格有所波动，导致公司销售价格报告期内有所波动。

（二）结合招股说明书披露的影响产品毛利率的主要因素、产品结构具体变化情况等量化分析报告期内公司各类细分产品或业务毛利率的变动原因及合理性

报告期内，公司主要细分产品毛利率情况如下：

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
重中卡	12.36%	12.63%	12.27%	11.50%
轻卡	10.42%	7.53%	6.66%	6.63%
商用车板块	**13.49%**	**13.20%**	**13.36%**	**12.63%**
轿车	-21.06%	-21.46%	-7.04%	8.63%
SUV	-6.62%	0.59%	7.56%	8.27%
MPV	12.22%	14.31%	14.69%	14.34%
乘用车板块	**-2.24%**	**1.83%**	**7.80%**	**11.85%**

报告期内，公司重中卡产品和轻卡产品毛利率均呈上升趋势，受公司商用车板块零部件销售等其他业务毛利率波动影响，公司商用车板块整体毛利率总体呈增长趋势且有

小幅波动。受乘用车市场环境下行等因素影响，公司轿车、SUV、MPV 毛利率均呈下降趋势，公司乘用车板块毛利率呈下降趋势。公司各产品毛利率变动情况具体分析如下：

1. 重中卡

公司重中卡车型具体可分为工程车、牵引车、载货车和专用车四大类。报告期内，公司重中卡具体毛利率变动情况量化分析如下：

2020 年 1-6 月较 2019 年							
项目	**2020 年 1-6 月**		**2019 年度**		**2020 年 1-6 月年较 2019 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D**	
工程	14.52%	11.12%	17.21%	12.12%	-0.33%	-0.14%	-0.47%
牵引	49.20%	13.43%	45.59%	13.49%	0.49%	-0.03%	0.46%
载货	17.97%	12.09%	16.35%	12.14%	0.20%	-0.01%	0.19%
专用	18.31%	10.75%	20.86%	11.55%	-0.29%	-0.14%	-0.44%
重中卡	**100.00%**	**12.36%**	**100.00%**	**12.63%**	**0.00%**	**-0.26%**	**-0.26%**
2019 年较 2018 年							
项目	**2019 年度**		**2018 年度**		**2019 年较 2018 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D**	
工程	17.21%	12.12%	19.07%	10.83%	-0.20%	0.22%	0.02%
牵引	45.59%	13.49%	39.38%	13.57%	0.84%	-0.03%	0.81%
载货	16.35%	12.14%	20.82%	11.42%	-0.51%	0.12%	-0.39%
专用	20.86%	11.55%	20.72%	11.99%	0.02%	-0.09%	-0.08%
重中卡	**100.00%**	12.63%	**100.00%**	12.27%	**0.00%**	**0.36%**	**0.36%**
2018 年较 2017 年							
项目	**2018 年度**		**2017 年度**		**2018 年较 2017 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D**	
工程	19.07%	10.83%	15.51%	10.40%	0.37%	0.08%	0.45%
牵引	39.38%	13.57%	44.96%	12.57%	-0.70%	0.39%	-0.31%

载货	20.82%	11.42%	21.18%	10.46%	-0.04%	0.20%	0.16%
专用	20.72%	11.99%	18.36%	11.02%	0.26%	0.20%	0.46%
重中卡	**100.00%**	**12.27%**	**100.00%**	**11.50%**	**0.00%**	**0.77%**	**0.77%**

2018 年较 2017 年，公司重中卡毛利率上升 0.77%。2018 年，支线治超政策落地，对应拉动工程车需求上涨，公司毛利率最高的牵引车占比稍有下降，对应略微下拉公司毛利率 0.31%，除此之外，其余车型均对公司毛利率有正向贡献，综合导致了公司重中卡毛利率上升 0.77%。2019 年较 2018 年，公司重中卡毛利率上升 0.36%，主要是由于在干线治超政策趋严，国六排放标准逐步推出的大背景下，牵引车需求得到拉动，且公司把握行业转型趋势，满足国六标准的车型位居行业第一，公司盈利能力最强的牵引车收入占比提高，总体导致了公司毛利率的上升。报告期内，公司重中卡产品结构得到不断优化，毛利率最高的牵引车占比总体呈上升趋势，不断拉动公司毛利率上涨，公司在重中卡领域具有显著竞争优势。2020 年 1-6 月较 2019 年，公司重中卡毛利率小幅下降 0.26%，主要是由于受市场需求波动影响，公司专用车和工程车毛利率有小幅下降。

报告期内，公司重中卡产品结构得到不断优化，毛利率最高的牵引车占比总体呈上升趋势，不断拉动公司毛利率上涨，公司在重中卡领域具有显著竞争优势。

2. 轻卡

公司轻卡车型具体可分为工程车、载货车和专用车三大类。报告期内，公司轻卡具体毛利率变动情况量化分析如下：

2020 年 1-6 月较 2019 年							
项目	**2020 年 1-6 月**		**2019 年度**		**2020 年 1-6 月较 2019 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D**	
工程	23.11%	8.50%	60.55%	7.18%	-2.69%	0.30%	-2.38%
载货	3.28%	11.50%	9.78%	13.30%	-0.86%	-0.06%	-0.92%
专用	73.60%	10.98%	29.67%	6.34%	2.79%	3.41%	6.20%
轻卡	**100.00%**	**10.42%**	**100.00%**	**7.53%**	**0.00%**	**2.89%**	**2.89%**
2019 年较 2018 年							

项目	2019 年度		2018 年度		2019 年较 2018 年		影响合计
	收入占比 A	毛利率 B	收入占比 C	毛利率 D	收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D	分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D	
工程	60.55%	7.18%	85.48%	5.57%	-1.39%	0.98%	-0.41%
载货	9.78%	13.30%	6.43%	13.10%	0.44%	0.02%	0.46%
专用	29.67%	6.34%	8.09%	13.02%	2.81%	-1.98%	0.83%
轻卡	**100.00%**	**7.53%**	**100.00%**	**6.66%**	**0.00%**	**0.87%**	**0.87%**
2018 年较 2017 年							
项目	2018 年度		2017 年度		2018 年较 2017 年		影响合计
	收入占比 A	毛利率 B	收入占比 C	毛利率 D	收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D	分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D	
工程	85.48%	5.57%	94.82%	6.30%	-0.59%	-0.62%	-1.21%
载货	6.43%	13.10%	2.20%	12.76%	0.54%	0.02%	0.56%
专用	8.09%	13.02%	2.98%	12.65%	0.65%	0.03%	0.68%
轻卡	**100.00%**	**6.66%**	**100.00%**	**6.63%**	**0.00%**	**0.03%**	**0.03%**

2018 年较 2017 年，公司轻卡业务处于业务转型期，毛利率基本稳定。2019 年较 2018 年，公司轻卡毛利率上涨 0.87%，主要是由于盈利能力较强的载货车和专用车占比提高。2020 年 1-6 月较 2019 年，公司轻卡毛利率大幅上涨 2.89%，主要是由于公司优化产品结构，专用车毛利率和占比提高，拉动了公司轻卡业务毛利率的上涨。

报告期内，公司把握轻卡行业“专用化”、“电动化”、“高端化”的发展趋势，不断推出高价值轻卡产品，专用车占比不断提高，拉动公司轻卡毛利率逐年上升，公司未来轻卡业务发展前景良好。

3. 轿车

合并报表范围内，公司轿车业务主要通过分公司东风乘用车公司，子公司东风柳汽和东风标致雪铁龙销售开展。其中，东风乘用车公司和东风柳汽主要销售自主品牌，东风标致雪铁龙销售主要销售神龙汽车的产品，包括东风雪铁龙、东风标致等合资品牌。根据自主品牌和合资品牌划分，公司轿车业务报告期内毛利率变动情况量化分析如下：

2020 年 1-6 月较 2019 年							
项目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2020 年 1-6 月较 2019 年		影响合计
	收入占比 A	毛利率 B	收入占比 C	毛利率 D	收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D	分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D	
自主品牌	55.47%	-20.76%	47.78%	-9.56%	-0.73%	-6.21%	-6.95%
合资品牌	44.53%	-21.44%	52.22%	-32.36%	2.49%	4.86%	7.35%
轿车	100.00%	-21.06%	100.00%	-21.46%	**0.00%**	**0.40%**	**0.40%**
2019 年较 2018 年							
项目	2019 年度		2018 年度		2019 年较 2018 年		影响合计
	收入占比 A	毛利率 B	收入占比 C	毛利率 D	收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D	分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D	
自主品牌	47.78%	-9.56%	15.38%	-0.21%	-0.07%	-4.47%	-4.54%
合资品牌	52.22%	-32.36%	84.62%	-8.28%	2.68%	-12.57%	-9.89%
轿车	100.00%	-21.46%	**100.00%**	**-7.04%**	**0.00%**	**-14.42%**	**-14.42%**
2018 年较 2017 年							
项目	2018 年度		2017 年度		2018 年较 2017 年		影响合计
	收入占比 A	毛利率 B	收入占比 C	毛利率 D	收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D	分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D	
自主品牌	15.38%	-0.21%	9.53%	6.89%	0.40%	-1.09%	-0.69%
合资品牌	84.62%	-8.28%	90.47%	8.82%	-0.52%	-14.47%	-14.99%
轿车	100.00%	-7.04%	100.00%	8.63%	**0.00%**	**-15.68%**	**-15.68%**

2018 年较 2017 年，2019 年较 2018 年，公司轿车毛利率下降均主要由于神龙汽车由于市场定位、经营管理、营销策略等有较大优化空间，来自公司合资品牌毛利率的大幅下降。2020 年 1-6 月较 2019 年，公司轿车毛利率小幅上涨 0.40%，主要是由于公司针对神龙汽车经营困难制定的一系列改善措施取得了初步成果，公司合资品牌毛利率上升拉动了公司轿车毛利率上升。

4. SUV

合并报表范围内，公司 SUV 业务主要通过分公司东风乘用车公司，子公司东风柳汽和东风标致雪铁龙销售开展。其中，东风乘用车公司和东风柳汽主要销售自主品牌，东风标致雪铁龙销售主要销售神龙汽车的产品，包括东风雪铁龙、东风标致等合资品牌。根据自主品牌和合资品牌划分，公司 SUV 业务报告期内毛利率变动情况量化分析如下：

2020 年 1-6 月较 2019 年							
项目	**2020 年 1-6 月**		**2019 年度**		**2020 年 1-6 月较 2019 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D**	
自主品牌	62.41%	2.67%	54.37%	5.65%	0.45%	-1.86%	-1.41%
合资品牌	37.59%	-22.05%	45.63%	-5.45%	0.44%	-6.24%	-5.80%
SUV	**100.00%**	**-6.62%**	**100.00%**	**0.59%**	**0.00%**	**-7.21%**	**-7.21%**
2019 年较 2018 年							
项目	**2019 年度**		**2018 年度**		**2019 年较 2018 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D**	
自主品牌	54.37%	5.65%	46.75%	4.58%	0.35%	0.58%	0.93%
合资品牌	45.63%	-5.45%	53.25%	10.18%	-0.78%	-7.13%	-7.91%
SUV	**100.00%**	**0.59%**	**100.00%**	**7.56%**	**0.00%**	**-6.97%**	**-6.97%**
2018 年较 2017 年							
项目	**2018 年度**		**2017 年度**		**2018 年较 2017 年**		**影响合计**
	收入占比 A	**毛利率 B**	**收入占比 C**	**毛利率 D**	**收入占比变化对产品毛利率的影响 E=A*D-C*D**	**分类毛利率变化对产品毛利率影响 F=A*B-A*D**	
自主品牌	46.75%	4.58%	50.08%	6.25%	-0.21%	-0.78%	-0.99%
合资品牌	53.25%	10.18%	49.92%	10.30%	0.34%	-0.06%	0.28%
SUV	**100.00%**	**7.56%**	**100.00%**	**8.27%**	**0.00%**	**-0.71%**	**-0.71%**

2018 年较 2017 年，公司 SUV 毛利率小幅下降 0.71%，主要是由于公司自主品牌毛利率小幅下降 0.99%。2019 年较 2018 年，2020 年 1-6 月较 2019 年，公司 SUV 毛利率下降均主要来自合资品牌毛利率的下降，合资品牌分别导致了公司毛利率下降 7.91%及

5.80%，公司自主品牌，毛利率波动相对较小。

5. MPV

合并报表范围内，公司 MPV 业务主要通过子公司东风柳汽开展，全部系自主品牌。2017 年至 2019 年，公司 MPV 毛利率基本稳定，2020 年 1-6 月，受疫情影响，公司 MPV 毛利率出现小幅下降。

（三）补充说明乘用车中轿车车型 2018 年度至 2020 年上半年毛利率为负数的原因，SUV 车型 2020 年上半年毛利率为负数的原因，相关产品是否具备竞争力

1. 轿车车型

报告期内，公司轿车车型毛利率明细如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
自主品牌	-20.76%	-9.56%	-0.21%	6.89%
合资品牌	-21.44%	-32.36%	-8.28%	8.82%
轿车合计	**-21.06%**	**-21.46%**	**-7.04%**	**8.63%**

报告期内，公司自主品牌和合资品牌在 2018 年度、2019 年度、2020 年 1-6 月均出现亏损，且合资品牌亏损幅度更大。自主品牌方面，2017 年度、2018 年度及 2019 年度，公司自主品牌毛利率分别为 6.89%、-0.21%及-9.56%。2020 年 1-6 月，疫情下整体乘用车市场销量遇冷，公司自主品牌毛利率降幅较大。公司主要销售入门级轿车，该细分领域在国内乘用车市场中竞争最为激烈，一方面，合资品牌价格下探，对入门级轿车销量造成较大压力；另一方面，同类厂商不断推出新的竞品加剧该细分市场的竞争，叠加乘用车市场整体销量下行压力，综合导致公司自主品牌销量承压。由于乘用车固定成本占比较高，销量下行导致单车成本提高，综合导致了公司部分年度自主品牌毛利率为负。综合来看，公司自主品牌部分年度毛利率为负系由于在激烈细分市场竞争中，公司销量下行带来单车成本的提高。公司部分自主入门级车型如东风风神奕炫、新能源车型东风风神 E70 等在市场上均具有较强竞争力。目前，公司正在打造“东风高级模块化平台架构 DSMA”和“东风新能源专属平台架构 ESSA”两个核心协同共用平台，可涵盖从轿车、SUV 到 MPV、A 级至 D 级的所有乘用车车型，未来东风自主品牌乘用车新车型将以 DSMA 及 ESSA 为基础平台进行开发，可实现平台模块全覆盖，降低成本，缩短

整车开发周期，加快新车型推出速度，将会进一步提升公司产品市场竞争力。合资品牌方面，神龙汽车因市场定位、经营管理等方面有一定优化空间，报告期内亏损较大，但目前公司对神龙汽车的经营改善计划已取得初步成效，2020 年 1-6 月，在疫情下，公司合资品牌毛利率由 2019 年的-32.36%逆势上涨至-21.44%，预计未来公司合资品牌轿车经营情况将得到不断改善。

2. SUV 车型

报告期内，公司 SUV 车型毛利率明细情况如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
自主品牌	2.67%	5.65%	4.58%	6.25%
合资品牌	-22.05%	-5.45%	10.18%	10.30%
SUV 合计	**-6.62%**	**0.59%**	**7.56%**	**8.27%**

公司 SUV 毛利率为负均系受合资品牌相关 SUV 产品的影响，公司自主品牌 SUV 车型均实现了盈利，2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，公司自主品牌毛利率分别为 6.25%、4.58%、5.65%及 2.67%，其中于 2019 年实现了逆势上涨，公司自主 SUV 产品具有竞争力。合资品牌方面，2020 年 1-6 月，公司合资品牌毛利率为-22.05%，相应导致了公司 2020 年上半年 SUV 车型毛利率为负。一方面，公司合资品牌东风雪铁龙、东风标致目前因市场定位、营销策略、运营效率等方面有优化空间，尚在转型调整期，近年来相关 SUV 车型销量呈下行趋势；另一方面，受 2020 年上半年新冠疫情影响，多处实施包括居家隔离等一系列管控措施，企业开工进度延迟，乘用车市场终端需求下降，公司乘用车相关产品销量进一步承压，由于乘用车固定成本占比较高，销量下行导致单车成本提高，综合导致了公司合资品牌相关 SUV 车型毛利率 2020 年 1-6 月为负。

二、结合细分业务毛利率变动情况及与同行业可比公司的差异，补充说明报告期发行人毛利率变动趋势与同行业可比公司变动趋势不一致、最近两年一期毛利率高于同行业可比公司毛利率均值的原因及合理性

由于公司系综合型大型汽车集团，合并报表范围内包括商用车和乘用车业务，目前没有完全可比的上市主体，根据产品品类、应用领域、企业性质、发展阶段等维度，选

取了公司的可比公司为上汽集团、长安汽车、广汽集团、江淮汽车、长城汽车、中国重汽、一汽解放、福田汽车及华菱星马。报告期内，公司综合毛利率情况与可比公司对比情况如下：

综合毛利率	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
上汽集团	12.36%	13.37%	14.22%	14.41%
长安汽车	9.29%	14.68%	14.65%	13.31%
广汽集团	5.89%	7.43%	19.37%	23.44%
江淮汽车	5.44%	10.65%	8.72%	11.65%
长城汽车	14.72%	16.83%	17.50%	18.90%
中国重汽	10.69%	10.50%	8.86%	10.02%
一汽解放	11.45%	12.60%	12.50%	未披露
福田汽车	12.20%	14.02%	13.35%	13.00%
华菱星马	12.28%	14.32%	13.34%	14.50%
行业均值	**10.48%**	**12.71%**	**13.61%**	**14.90%**
公司	**16.49%**	**14.58%**	**13.97%**	**13.89%**

公司综合毛利率呈逐年上升趋势，与可比公司毛利率整体变动趋势相反。根据业务模式和产品组合，以上汽集团、长安汽车、广汽集团、长城汽车作为乘用车业务板块的可比公司，以中国重汽、一汽解放、福田汽车及华菱星马作为商用车业务板块的可比公司，则公司商用车业务毛利率、乘用车业务毛利率情况与相应可比公司对比情况如下：

毛利率	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
乘用车业务				
上汽集团	12.36%	13.37%	14.22%	14.41%
长安汽车	9.29%	14.68%	14.65%	13.31%
广汽集团	5.89%	7.43%	19.37%	23.44%
长城汽车	14.72%	16.83%	17.50%	18.90%
均值	**10.57%**	**13.08%**	**16.44%**	**17.52%**
公司乘用车分部	**-2.24%**	**1.83%**	**7.80%**	**11.85%**
商用车业务				
中国重汽	10.69%	10.50%	8.86%	10.02%
一汽解放	11.45%	12.60%	12.50%	未披露

毛利率	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
福田汽车	12.20%	14.02%	13.35%	13.00%
华菱星马	12.28%	14.32%	13.34%	14.50%
行业均值	**11.66%**	**12.86%**	**12.01%**	**12.51%**
公司商用车分部	**13.49%**	**13.20%**	**13.36%**	**12.63%**

乘用车板块方面，报告期内，受市场环境影响，公司乘用车板块的可比公司毛利率均值分别为 17.52%、16.44%、13.08%及 10.57%，呈逐年下降趋势。公司乘用车板块毛利率分别为 11.85%、7.80%、1.83%及-2.24%，呈逐年下降趋势，与同行业可比公司变动趋势一致。

商用车板块方面，公司商用车板块的可比公司毛利率均值分别为 12.51%、12.01%、12.86%及 11.66%；公司商用车板块毛利率分别为 12.63%、13.36%、13.20%及 13.49%。报告期内，公司商用车板块毛利率整体保持增长，与同行业可比公司的变动情况一致。

报告期内，公司主要业务板块对营业毛利的贡献具体情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
商用车	533,269.97	62.41%	913,388.73	59.83%	808,849.41	52.67%	773,023.66	41.48%
乘用车	-17,313.73	-2.03%	49,947.36	3.27%	319,466.93	20.80%	744,747.22	39.96%
汽车金融	244,341.84	28.60%	398,055.03	26.07%	268,702.61	17.50%	201,051.78	10.79%
营业毛利	**854,455.15**	**100.00%**	**1,526,687.41**	**100.00%**	**1,535,744.29**	**100.00%**	**1,863,769.34**	**100.00%**

由上表可见，报告期内，公司毛利率较高、且整体呈增长趋势的商用车业务板块贡献毛利占比分别为 41.48%、52.67%、59.83%及 62.41%，呈逐年上升趋势；公司毛利率较低、且逐年下降的乘用车业务板块贡献毛利占比分别为 39.96%、20.80%、3.27%及-2.03%，呈逐年下降趋势。因此，报告期内公司的综合毛利上升，主要是由于一方面，随着公司商用车业务规模不断扩大，其对毛利的贡献上升；另一方面，公司乘用车业务处于战略调整发展期，对毛利的贡献下降；同时，公司汽车金融板块毛利率不断提高、毛利占比逐年提升，综合拉高了公司的综合毛利率，导致公司毛利率逆市场上行，公司

经营情况良好。

三、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 获取并复核发行人报告期内主营产品及服务的生产成本明细表并分析各类成本占比变动原因，了解产品及服务成本的构成及变动情况，并与当期产品产量及服务数量进行比对，核查有无异常波动情形；

2. 获取并复核发行人报告期内按销售产品划分的收入、成本、毛利及毛利率明细表，分析变动原因，核查有无异常波动情形；

3. 对发行人收入确认、成本及费用核算进行了核查，并获取可比同行业上市公司的公开披露资料，对发行人业务模式、产品/服务和客户结构、毛利率情况及重点产品进行了针对性比较分析；

4. 获取并复核发行人报告期内各类主要产品及服务的单价、单位成本明细变动情况，量化分析各类产品毛利率变动情况；

5. 访谈发行人管理层，了解市场竞争情况及下游行业变动趋势，分析毛利率变化趋势，分析发行人主要产品竞争力情况。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于产品售价、单位成本、产品结构的变动趋势处于正常范围以及毛利率变化的说明与申报会计师在审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致。

问题 20：关于应收账款和应收票据

申报材料显示：（1）报告期各期末公司应收账款余额分别为 709,554.65 万元、799,798.60 万元、1,120,697.85 万元和 1,139,460.62 万元，占当期营业收入的比例分别为 5.29%、7.27%、10.71%和 11.00%。公司报告期内应收账款账龄集中在 1 年以内。报告期各期公司应收账款周转率逐年下降。2017 年，公司按照历史实际损失率计提坏账准备；2018 年起，按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。（2）报告期各期末应收新能源补贴款余额分别为 60,461.70 万元、132,831.75 万元、181,845.99 万元和 182,762.11 万元，逐年增长；各期单项计提坏账准备金额分别为 5,501.89 万元、10,760.70 万元、20,306.08 万元和 29,439.37 万元。（3）发行人报告期应收票据以银行承兑汇票为主，但 2019 年末及 2020 年上半年末商业承兑汇票占比增长。最近两年一期末，公司应收款项融资逐步上升，主要由于对应收票据进行贴现和背书。截至报告期各期末，公司已背书或已贴现但尚未到期且已终止确认的应收票据分别为 2,037,678.32 万元、735,968.48 万元、3,236.01 万元和 14,226.19 万元。

请发行人补充说明：（1）报告期各期末应收账款余额及占当期营业收入的比例逐年增长的原因及合理性；结合各年度新能源汽车补贴政策变化情况、公司获取相关补贴的方式等说明公司报告期应收新能源汽车补贴款是否能够及时回款。（2）2017 年按单项计提坏账准备的计提比例确定依据、账龄组合方式计提坏账准备的比例与行业惯例和同行业可比公司是否一致，2018 年和 2019 年按照预期信用损失金额计量应收账款损失准备与同行业可比公司应收账款预期信用损失率的差异情况，并结合行业特点、客户结构及历史损失率等分析差异原因及合理性。（3）应收票据背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据/应收款项融资的具体情况，是否存在应收票据到期无法承兑、贴现或者到期无法收回转为应收账款的情形；结合前述已贴现或已背书未到期的票据性质、出票人资信情况、相关商业承兑汇票是否仍具有追索权等，补充说明发行人将该等应收票据予以终止确认是否符合《企业会计准则》的规定。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、报告期各期末应收账款余额及占当期营业收入的比例逐年增长的原因及合理性；结合各年度新能源汽车补贴政策变化情况、公司获取相关补贴的方式等说明公司

报告期应收新能源汽车补贴款是否能够及时回款

（一）报告期各期末应收账款余额及占当期营业收入的比例逐年增长的原因及合理性

应收账款占营业收入的比例呈逐年上升态势，主要是由于应收账款在报告期内持续增长，而营业收入有所下降，具体原因分析如下：

应收账款在报告期内持续增长，主要是由于：1. 报告期内新能源补贴逐年增长，导致公司应收账款相应增加；2. 近年来部分国家政府机构、大型企事业单位采购金额增加，与上述客户的业务模式致使年底大规模验收而年初付款，因此应收账款期末账面价值上升。

营业收入在报告期内有所下降，主要是由于随着行业竞争加剧，乘用车等业务板块销量下降，收入有所下降；

同时，报告期内公司应收账款余额及占当期营业收入的比例逐年增长，应收账款周转率逐年下降，与可比公司的变动趋势一致。公司与可比公司的应收账款周转率情况如下所示：

公司	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
应收账款周转率（次）				
上汽集团	8.58	13.34	13.82	13.46
长安汽车	2.53	2.84	2.50	2.60
广汽集团	8.66	9.02	12.69	18.94
江淮汽车	7.77	9.26	9.85	9.78
长城汽车	2.28	2.69	2.28	2.21
中国重汽	3.43	2.95	3.02	2.79
一汽解放	5.09	6.78	10.02	19.20
福田汽车	5.34	4.51	3.36	3.80
华菱星马	2.01	2.13	2.52	2.46
平均值	**5.08**	**5.95**	**6.67**	**8.36**
东风集团	**3.67**	**3.78**	**4.37**	**5.86**

（二）结合各年度新能源汽车补贴政策变化情况、公司获取相关补贴的方式等说明公司报告期应收新能源汽车补贴款是否能够及时回款

1. 各年度新能源汽车补贴政策变化情况

新能源补贴政策主要如下：

2012 年 6 月 18 日，国务院印发了《国务院关于印发节能与新能源汽车产业发展规划（2012－2020 年）的通知》（国发〔2012〕22 号），通知指出要加大财税政策支持力度，中央财政安排资金，对实施节能与新能源汽车技术创新工程给予适当支持，引导企业在技术开发、工程化、标准制定、市场应用等环节加大投入力度，构建产学研用相结合的技术创新体系；对公共服务领域节能与新能源汽车示范、私人购买新能源汽车试点给予补贴，鼓励消费者购买使用节能汽车。

2013 年 9 月 13 日，财政部、科技部、工信部和国家发改委四部委联合印发了《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》（财建〔2013〕551 号），提出对消费者购买新能源汽车给予补贴、对示范城市充电设施建设给予财政奖励。

2014 年 1 月 28 日，四部委联合印发了《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》（财建〔2014〕11 号），提出针对新能源汽车 2014 年和 2015 年度的补贴标准在 2013 年标准基础上下降 10%和 20%。

2014 年 7 月 14 日，国务院办公厅下发了《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（国办发〔2014〕35 号），部署进一步加快新能源汽车推广应用，缓解能源和环境压力，促进汽车产业转型升级。通知指出将完善新能源汽车推广补贴政策，要求有关方面抓紧研究确定 2016-2020 年新能源汽车推广应用的财政支持政策，及早稳定企业和市场预期。2015 年 4 月 22 日，四部委联合印发了《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），规定以后 5 年的补助对象、产品和标准，对企业和产品的要求，资金申报和下达等事项，要求 2017 至 2018 年补助标准在 2016 年基础上下降 20%，2019 至 2020 年补助标准在 2016 年基础上下降 40%。

2016 年 12 月 29 日，在补贴资金专项检查完成的基础上，四部委联合印发了《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2016〕958 号），通知指出将调整补贴标准，电池系统能量密度成为补贴高低的调整系数；提高并动态调整推荐车型目录门槛；规定地方政府的补贴不超过中央财政单车补贴额的 50%；补贴方式由预拨制转为年度清算制；非个人用户购买的新能源汽车申请补贴，累计行驶里程须达到 3 万公里等。

2018 年 2 月 12 日，四部委联合印发了《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2018〕18 号），新能源汽车补贴将进一步下降，对财建〔2016〕958 号文规定的补贴政策的标准和实施程序进行了进一步调整和完善。新政策明确各类车型的补贴标准；鼓励使用高性能电池；2017 年目录内符合调整后补贴技术条件的车型，可直接列入新的目录；相较于 2016 年补贴新政，2018 年补贴新政将非个人用户购买申请补贴的累计行驶里程要求从 3 万公里调整为 2 万公里，并取消了对 2017 年销量较好的 100-150 公里续航车型的补贴，将 250 公里以上续航细化为三个档次，逐档提高补贴金额，补贴政策逐渐向续航里程较长的车型倾斜。

2019 年 3 月 26 日，四部委联合印发了《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），根据新能源汽车规模效益、成本下降等因素以及补贴政策退坡退出的规定，降低新能源乘用车、新能源客车、新能源货车补贴标准。该通知从 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，按照财建〔2018〕18 号对应标准的 0.1 倍补贴，符合 2019 年技术指标要求的销售上牌车辆按 2018 年对应标准的 0.6 倍补贴。相较于 2018 年补贴新政，2019 年补贴新政对于有 2 万公里运营里程要求的车辆提出了运营时间要求，需从注册登记日起 2 年内运行完成才予以补助。

2020 年 4 月 23 日，四部委联合印发了《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政

策的通知》（财建〔2020〕86 号），延长补贴期限，平缓补贴退坡力度和节奏。综合技术进步、规模效应等因素，将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至 2022 年底。平缓补贴退坡力度和节奏，原则上 2020-2022 年补贴标准分别在上一年基础上退坡 10%、20%、30%。为加快公共交通等领域汽车电动化，城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆，2020 年补贴标准不退坡，2021-2022 年补贴标准分别在上一年基础上退坡 10%、20%。原则上每年补贴规模上限约 200 万辆。该通知从 2020 年 4 月 23 日起实施，2020 年 4 月 23 日至 2020 年 7 月 22 日为过渡期。过渡期期间，符合 2019 年技术指标要求但不符合 2020 年技术指标要求的销售上牌车辆，按照财建〔2019〕138 号对应标准的 0.5 倍补贴，符合 2020 年技术指标要求的销售上牌车辆按 2020 年标准补贴。

综上所述，近年来新能源补贴政策整体呈补贴金额逐年下降的趋势；2020 年 4 月，四部委发布财建〔2020〕86 号文，补贴退坡力度和节奏有所平缓。关于补贴退坡，国家在出台新能源相关政策时就已经明确了补贴逐步退坡的相关规定，补贴门槛逐渐提高、补贴逐步退坡的总体趋势未出现根本变化，市场及公司对此已经有充分预期。一定程度上的补贴退坡并非表明国家不支持新能源汽车发展，而是通过政策引导新能源汽车产业转变发展方式，实现产业优化升级。因此政策变更不会对公司新能源补贴款回款造成重大影响。

2. 公司获取相关补贴的方式

按照财政部、工信部、科技部、国家发改委等部委关于新能源补贴的要求，公司获取新能源补贴的方式主要如下：

新能源车辆生产厂家在新能源运营车辆运营里程达到 2 万公里后，可根据文件规定按流程提出新能源汽车推广应用补助资金申请。

（1）国补申报流程

①车辆生产厂家根据所属区域经信委下发的国补申报文件，提交申报材料，通过后

市经信委网站公示（资料审核）；

②根据厂家所属区域经信委审核后的材料，向省经信厅申报；

③省经信厅组织专家进行资料和车辆实地抽检，通过后省经信厅网站公示（资料审核＋现场实物审核）；

④经省级经信厅审核后的申报材料，向工信部申报；工信部组织专家进行资料和车辆审查，通过后工信部网站公示（资料审核＋现场实物审核）；

⑤工信部将审核并公示通过的国补资金清单提交财政部，有财政部按规定审核。

（2）资金拨付流程：

①财政部网站公示国补拨付资金，公示通过后，财政部向省财政厅下发国补资金拨付文件；

②省财政厅根据财政部文件向新能源车辆生产厂家所在地财政局下发国补拨付文件；

③市级财政局根据省级财政国补拨付文件，办理资金拨付（省级财政拨付文件不对外发布）。

此外，地方补贴各个省市有所不同，一般为国补到账后申报。

3. 公司报告期应收新能源汽车补贴款是否能够及时回款

公司新能源补贴款的形成有真实的业务背景支撑。新能源汽车是公司转型发展的重要战略性产品，也是公司技术和模式创新的重要业务领域之一。公司积极布局新能源商用车及乘用车业务，重中型卡车方面，东风商用车积极推动下一代商品平台开发，布局新能源车型，推出了采用自主混合动力系统的东风天龙 D320 混合动力等新能源中重型卡车车型；乘用车方面，目前公司新能源乘用车累计销量超 10 万台。2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，公司新能源汽车销量合计分别为 4.79 万辆、5.67 万辆、6.57 万辆及 1.15 万辆，与应收新能源补贴款变动趋势一致。

公司在报告期内新能源补贴款回款情况正常，相关新能源车辆持续运营，公司形成

新能源补贴款应收账款后有较大概率收回。首先，从付款方角度而言，债务方为国家财政且有明确的政策文件指导，不存在债务方违约的实质信用风险。另一方面，从收款方角度而言，公司目前新能源车辆的运营情况正常、里程积累稳定。公司下属各单位均下设新能源运营小组，负责新能源运营里程的跟踪，在车辆出售时与业主签订里程承诺并约定违约惩罚措施，出售后第一时间收集整理相关证照文件做好申报存档，后续持续跟踪定期逐一走访经销商/运营商对运营车辆进行摸底，符合补贴申报条件后立即申请上报并持续追踪进度，报告期内新能源补贴款持续申报并正常收回。

此外，公司新能源补贴应收款坏账准备计提谨慎充分。报告期内，公司各个主体公司结合新能源补贴政策变化，根据获取的新能源里程数据，结合车辆运营里程情况、运营城市及运营商的风险特征等搭建新能源应收款坏账准备模型，评估新能源补贴的预期可回收性，进而计提相应的坏账准备，预计能够充分覆盖潜在的新能源补贴无法收回所带来的减值风险。

报告期内，公司的新能源补贴款及坏账计提情况如下所示：

单位：万元

报告期	账面余额	计提比例	坏账准备
2020 年 6 月 30 日	182,762.11	16%	-29,439.37
2019 年 12 月 31 日	181,845.99	11%	-20,306.08
2018 年 12 月 31 日	132,831.75	8%	-10,760.70
2017 年 12 月 31 日	60,461.70	9%	-5,501.89

二、2017 年按单项计提坏账准备的计提比例确定依据、账龄组合方式计提坏账准备的比例与行业惯例和同行业可比公司是否一致，2018 年和 2019 年按照预期信用损失金额计量应收账款损失准备与同行业可比公司应收账款预期信用损失率的差异情况，并结合行业特点、客户结构及历史损失率等分析差异原因及合理性

（一）2017 年按单项计提坏账准备的计提比例确定依据、账龄组合方式计提坏账准备的比例与行业惯例和同行业可比公司是否一致，2018 年和 2019 年按照预期信用损失金额计量应收账款损失准备与同行业可比公司应收账款预期信用损失率的差异情况

1. 2017 年按单项计提坏账准备的计提比例确定依据、账龄组合方式计提坏账准备的比例与行业惯例和同行业可比公司是否一致

公司 2017 年坏账准备的计提比例确定依据为按照历史实际损失率确定应计提的坏账准备。

公司于资产负债表日对金融资产的账面价值进行检查，如果有客观证据表明某项金融资产发生减值的，计提减值准备。表明金融资产发生减值的客观证据，是指金融资产初始确认后实际发生的、对该金融资产的预计未来现金流量有影响，且公司能够对该影响进行可靠计量的事项。

公司应收账款系以摊余成本计量的金融资产，发生减值时按预计未来现金流量（不包括尚未发生的未来信用损失）现值低于账面价值的差额计提减值准备。如果有客观证据表明该金融资产价值已恢复，且客观上与确认该损失后发生的事项有关，原确认的减值损失予以转回，计入当期损益。

2017 年公司按单项计提坏账准备的计提比例确定依据与行业惯例和同行业可比公司一致，具体比较如下：

公司	2017 年按单项计提坏账准备的计提比例确定依据
上汽集团	公司将金额为人民币 1 亿元以上的应收账款及人民币 5,000 万元以上的其他应收款确认为单项金额重大的应收款项。对单项金额重大的应收款项单独进行减值测试，单独测试未发生减值的金融资产，包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试。单项测试已确认减值损失的应收款项，不再包括在具有类似信用风险特征的应收款项组合中进行减值测试。 将债务人发生严重财务困难等存在金融资产减值证据的应收款项进行单项测试计提坏账准备，采取个别认定法。
长安汽车	对于大于等于人民币 1,500 万元的非关联方应收款项单独进行减值测试，按可收回金额与账面金额之差计提坏账准备。 对于有客观条件证明有关款项发生减值，预计未来收回可能性很小的非关联方应收款项单独进行减值测试，按可收回金额与账面金额之差计提坏账准备。
广汽集团	单项金额重大是指余额占应收款项余额 5%以上的款项，期末对于单项金额重大的应收款项单独进行减值测试，如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，计提坏账准备。 对有客观证据表明其已发生减值的单项非重大应收款项，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计提坏账准备。
江淮汽车	将 1,000 万元以上应收账款，500 万元以上其他应收款确定为单项金额重大。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。 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，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。
长城汽车	将金额为人民币 300 万元以上的应收账款、人民币 100 万元以上的其他应收款和对关联方应收款项确认为单项金额重大的应收款项。对单项金额重大的应收款项单独进行减值测试，单独测试未发生减值的应收款项，包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试。单项测试已确认减值损失的应收款项，不再包括在具有类似信用风险特征的应收款项组合中进行减值测试。
中国重汽	对于单项金额超过 800 万元的单项金额重大的应收账款，根据应收款项的预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额进行计提。 对于存在客观证据表明公司将无法按应收款项的原有条款收回款项，根据应收款项的预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额进行计提。
一汽解放	未披露
福田汽车	单项金额重大的应收款项为期末余额达到 2,000 万元（含 2,000 万元）以上的非纳入合并财务报表范围关联方的应收款项。单项金额重大的其他应收款为期末余额达到 1,000 万元（含 1,000 万元）以上的非纳入合并财务报表范围关联方的其他应收款。对于单项金额重大的应收款项单独进行减值测试，有客观证据表明发生了减值，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备。单项金额重大经单独测试未发生减值的应收款项，再按组合计提坏账准备。 对于涉诉款项、客户信用状况恶化的应收款项等单项金额不重大但单独计提坏账准备的应收账款，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备。
华菱星马	将 1,000 万元以上应收账款，50 万元以上其他应收款确定为单项金额重大，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。 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，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。
东风集团	对于单项金额重大的应收款项，单独进行减值测试。当存在客观证据表明公司将无法按应收款项的原有条款收回款项时，根据其预计未来现金流量现值低于其账面价值的差额，计提坏账准备。对于单项金额不重大的应收款项，与经单独测试后未减值的应收款项一起按信用风险特征划分为若干组合，根据以前年度与之具有类似信用风险特征的应收账款组合的实际损失率为基础，结合现时情况确定应计提的坏账准备。

注：2020 年 3 月，原上市公司一汽轿车将包括乘用车业务在内的资产置出，同时置入主要从事商用车业务的一汽解放。因此一汽解放 2017 年的相关减值计提内容未披露。

2017 年，公司按账龄法组合计提坏账准备，符合行业惯例，组合计提比例为 2.94%，位于同行业可比公司合理区间。

2. 2018 年和 2019 年按照预期信用损失金额计量应收账款损失准备与同行业可比公司应收账款预期信用损失率的差异情况

根据新金融工具准则要求，在境内外同时上市的企业以及在境外上市并采用国际财务报告准则或企业会计准则编制财务报告的企业，自 2018 年 1 月 1 日起施行《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》，采用预期信用损失计提损失准备；其他境内上市企业自 2019 年 1 月 1 日起施行；执行企业会计准则的非上市企业自 2021 年 1 月 1 日起施行。同时，鼓励企业提前执行。

2017 年，公司按照历史实际损失率确定应计提的坏账准备；2018 年起，公司对于应收账款，无论是否存在重大融资成分，均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

报告期内，公司与同行业上市可比公司相比，应收账款计提比例位于合理区间。具体情况如表所示：

类别	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
预期信用损失率/坏账准备计提比率-单项	26.72%	22.81%	24.92%	31.73%
预期信用损失率/坏账准备计提比率-组合	5.89%	5.04%	6.30%	2.94%
预期信用损失率/坏账准备计提比率-合计	9.75%	8.55%	10.56%	8.25%

公司	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
上汽集团	4.94%	4.96%	3.94%	3.83%
长安汽车	4.28%	9.12%	6.04%	1.96%
广汽集团	6.03%	6.84%	10.34%	15.90%
江淮汽车	20.83%	23.42%	18.34%	15.19%
长城汽车	9.68%	10.94%	10.23%	28.19%
中国重汽	6.91%	13.28%	10.31%	6.13%

公司	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
一汽解放	9.10%	3.92%	11.48%	未披露
福田汽车	17.25%	16.58%	12.83%	5.24%
华菱星马	16.68%	21.41%	18.51%	20.03%
平均值	**10.63%**	**12.27%**	**11.34%**	**12.06%**
中位数	**9.10%**	**10.94%**	**10.34%**	**10.66%**
东风集团	**9.75%**	**8.55%**	**10.56%**	**8.25%**

2018 年和 2019 年，公司总体预期信用损失率分别为 10.56%和 8.55%，与同业大致相当，略低于行业平均值 11.34%和 12.27%。

（二）结合行业特点、客户结构及历史损失率等分析差异原因及合理性

1. 信用政策和风险防范措施

公司执行了有效的信用政策和风险防范措施，应收账款发生坏账的可能性相对较低，风险可控。公司基于对客户的财务状况、从第三方获取担保的可能性、信用记录及其它因素诸如目前市场状况等评估客户的信用资质并设置相应信用期。公司会定期对客户信用记录进行监控，对于信用记录不良的客户，公司会采用书面催款、缩短信用期或取消信用期等方式，以确保公司的整体信用风险在可控的范围内。对于整车销售，公司一般要求经销商以现金或银行承兑汇票方式预付划款，公司为部分具有长期合作基础且业务合作规模较大，还款记录良好的客户提供 30 至 180 天的账期；对于发动机和零部件销售，公司通常为客户提供 30 至 180 天的账期。同时，公司按照组合计提坏账准备的应收账款采用以账龄特征为基础的预期信用损失模型，通过最近三年应收账款迁徙率以及核销金额所计算的应收账款历史损失率，结合前瞻信息后确定预期损失率。

2. 客户结构

公司作为大型国企及商用车龙头企业，近年来部分国家政府机构、大型企事业单位采购金额增加，公司该部分客户的应收账款占余额总计的比例相比同行业较高。考虑到该类客户的历史违约率较低，期后回款良好，公司坏账风险相对较小。

综上所述，公司应收账款计提政策及比例符合行业特点，结合信用政策及风险防范措施、历史损失率、客户结构等原因，公司应收账款产生较大信用风险的可能性相对较

低，目前计提比例与历史损失率及未来预期信用损失率相匹配。公司应收账款坏账计提比例/预期信用损失率与可比公司大致相当，存在一定差异具有合理性。

三、应收票据背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据/应收款项融资的具体情况，是否存在应收票据到期无法承兑、贴现或者到期无法收回转为应收账款的情形；结合前述已贴现或已背书未到期的票据性质、出票人资信情况、相关商业承兑汇票是否仍具有追索权等，补充说明发行人将该等应收票据予以终止确认是否符合《企业会计准则》的规定

（一）应收票据背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据/应收款项融资的具体情况，是否存在应收票据到期无法承兑、贴现或者到期无法收回转为应收账款的情形

1. 应收票据背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据/应收款项融资的具体情况

截至报告期各期末，公司已背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据及应收款项融资金额情况如下：

报告期内，公司已背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收票据为：

单位：万元

票据类型	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
银行承兑汇票	12,596.19	3,236.01	735,932.18	2,034,763.35
商业承兑汇票	1,630.00	-	36.30	2,914.97
合计	**14,226.19**	**3,236.01**	**735,968.48**	**2,037,678.32**

报告期内，公司已背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收款项融资为：

单位：万元

票据类型	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
银行承兑汇票	869,916.00	1,249,434.52	1,040,056.28	不适用
商业承兑汇票	797.26	50.30	1,168.00	不适用
合计	**870,713.26**	**1,249,484.82**	**1,041,224.28**	**不适用**

2. 是否存在应收票据到期无法承兑、贴现或者到期无法收回转为应收账款的情形

经核查，公司部分下属单位出现应收票据到期无法承兑转为应收账款的情形极少。报告期内公司共发生两次应收票据到期无法承兑转为应收账款的情况。2018 年，公司的下属子公司东风汽贸收到宝塔石化集团财务有限公司一笔商业承兑汇票，金额为 50 万元，到期日为 2019 年 4 月 16 日。由于宝塔集团内部财务问题到期无法兑付，政府工作组已介入监督兑付情况，公司将该应收票据转回为应收账款，此金额占公司截至 2018 年 12 月 31 日应收款项融资及应收票据的比例为 0.003%。公司已根据预期信用减值风险对此款项计提坏账准备，且公司正在与宝塔石化集团财务有限公司积极沟通还款情况，预期在 2020 年年底能够收回相关款项；除此笔款项外，公司不再有对宝塔石化集团财务有限公司的应收款项，预期此事项不会对公司的经营情况产生重大不利影响，上述会计处理符合企业会计准则的相关规定。

2019 年，公司下属子公司东风格特拉克收到神龙汽车一笔商业承兑汇票作为支付货款，金额为 323.90 万元，到期日为 2020 年 4 月 28 日。由于到期日处于新冠疫情期间，神龙汽车因资金未准备充足而导致到期无法承兑，公司故将该应收票据转为应收账款，此金额占公司截至 2019 年 12 月 31 日应收款项融资及应收票据的比例为 0.023%。截至 2020 年 6 月 30 日，该款项已收回，未产生实际损失。且神龙汽车有限公司作为公司的主要合资企业之一，双方股东均在积极支持神龙汽车业务的发展，详情请参考问题 18（二）的反馈，预期此事项不会对公司的经营情况产生重大不利影响，上述会计处理符合企业会计准则的相关规定。

（二）结合前述已贴现或已背书未到期的票据性质、出票人资信情况、相关商业承兑汇票是否仍具有追索权等，补充说明发行人将该等应收票据予以终止确认是否符合《企业会计准则》的规定

根据《企业会计准则第 3 号——金融资产转移》（2017 年修订）第五条规定：金融资产满足下列条件之一的，应当终止确认：

1. 收取该金融资产现流量的合同权利终止；

2. 该金融资产已转移，且符合《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》（2017 年修订）规定的金融资产终止确认条件，终止确认，是指将金融资产或者金融负债从企业的资产负债表内予以转销。

根据《企业会计准则第 3 号——金融资产转移》（2017 年修订）第七条规定，企业在发生金融资产转移时，应当评估其保留金融资产所有权上的风险和报酬的程度，并分别下列情形处理：

1. 企业转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的，应当终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债；

2. 企业保留了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的，应当继续确认该金融资产；

3. 企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的（即除本条 1、2 之外的其他情形），应当根据其是否保留了对金融资产的控制，分下列情形处理：

（1）企业未保留对该金融资产控制的，应当终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债；

（2）企业保留了对该金融资产控制的，应当按照其继续涉入被转移金融资产的程度继续确认有关金融资产，并相应确认相关负债。继续涉入被转移金融资产的程度，是指企业承担的被转移金融资产价值变动风险或报酬的程度。

因此判断已贴现或已背书未到期的票据是否能终止确认时关键在于判断所有权上几乎所有的风险和报酬转移。

票据贴现或背书，属于附追索权方式转移金融资产，票据的出票人、背书人、承兑人和保证人对持票人承担连带责任，持票人可以对其中任何一人，数人或全体行使追索权。公司根据出票银行信用风险及延期付款风险的大小，将票据分为五大类：一类是中国工商银行、中国农业银行等 6 大国有银行和招商银行、浦发银行等 12 家上市股份制银行；第二类是杭州银行、九江银行等 24 家上市城商行；第三类是重庆农商行、张家港行等 10 家上市的农商行；第四类是其他银行；第五类为东风财务及其他企业。对于由第一类至三类信用等级较高的银行背书或贴现的该类票据可认为相关资产所有权上

几乎所有风险和报酬已经转移，可以直接终止确认应收票据；对于第四类和第五类银行或企业承兑或者贴现的票据，需要查看其信用评估记录来判断是否终止确认。

公司报告期内未到期已贴现和背书的票据主要集中在第一类、第二类和第四类。对于第一类和第二类，公司直接终止确认；第四类主要是替其子公司东风柳汽背书的桂林银行、广西北部湾银行及柳州银行。这些银行和公司合作时间长，银行信用等级均在AA+以上，公司其认为违约风险较低，因此终止确认该类票据。公司另外有少量票据由第五类机构背书或贴现，由于出票人主要为内部的财务公司和其他企业，其中内部东风财务公司所属集团的信用等级为 AAA 级，其他企业主要包括中国兵器装备集团财务公司、中国重型汽车集团财务公司、中国第一汽车集团财务公司和上海伟世通汽车电子系统有限公司及东风亚普汽车部件有限公司。对于中国兵器装备集团财务公司、中国重型汽车集团财务公司、中国第一汽车集团财务公司，公司查询其所属集团对外公开发行债券评级信息，其所属集团债券的最新信用等级均为 AAA 级；对于上海伟世通汽车电子系统有限公司及东风亚普汽车部件有限公司，其自身为国内知名零部件公司，公司通过工商信息查询，了解到其总体风险等级为低且不存在重大欠债诉讼、非失信名单，且上海伟世通汽车电子系统有限公司为发行人下属合营企业的联营单位，东风亚普汽车部件有限公司为东风汽车公司的控股孙公司，公司亦能充分了解其财务信息，其账面资金充足、现金流情况良好且不存在重大欠债诉讼。由于上述公司所属集团/自身的资信情况及经营与现金流情况良好，公司亦认为其潜在违约风险较低；同步根据历史情况，未发生过违约事项，因此公司对此类票据也进行终止确认。

根据《上市公司执行企业会计准则案例解析（2019）》的相关解析，在判断承兑汇票背书或贴现是否将所有权上几乎所有的风险和报酬转移时，需要注意承兑汇票的风险，主要包括信用风险、利率风险、延期支付风险、外汇风险等。对于由信用等级较高的银行承兑的汇票，其信用风险和延期付款风险很小，相关的主要风险是利率风险，该类票据背书或贴现时，可以判断票据所有权上的主要风险和报酬已经转移，可以终止确认；对于由信用等级不高的银行承兑的汇票、由企业承兑的商业承兑汇票，此类票据的主要风险为信用风险和延期付款风险，在票据背书或贴现时，相关风险未转移，不应终止确认。

根据《首发业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》问题 28，应收款项坏账准备的计提应符合《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》的相关规定，考虑预期信用风险。根据预期信用损失模型，可合理划分不同组合后分别进行减值测试，不同组合的划分应当充分说明确定信用风险特征的依据。应收票据应当按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》关于应收项目的减值计提要求，根据其信用风险特征考虑减值问题。对于应收账款保理业务，如为有追索权债权转让，发行人应仍根据原有账龄计提坏账准备。

根据上述企业会计准则案例解析及《首发业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》，公司报告期内对已背书或已贴现但尚未到期的商业承兑汇票的会计处理与上述原则存在差异。经核查，报告期内，资产负债表日期后上述相关的商业承兑票据均正常进行承兑，截至本反馈意见回复出具日，除 150.00 万东风亚普汽车部件有限公司的商业承兑票据未到期外，各期末商业票据均已到期并正常兑付。上述未到期的票据中，50.00 万元到期日为 2020 年 12 月 9 日，100.00 万元到期日为 2020 年 12 月 10 日，经与东风亚普汽车部件有限公司进一步沟通了解，其未来能够按期承兑上述票据。

此外公司确定的财务重大性的定量标准如下：财务影响≥利润总额的 5%。上述已背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收商业承兑票据占利润总额比例情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
已背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收商业承兑票据	2,427.26	50.30	1,204.30	2,914.97
利润总额	354,739.40	1,460,493.81	1,423,866.29	1,577,542.88
占比	0.3421%	0.0034%	0.0846%	0.1848%

注：2020 年 6 月 30 日占比计算进行年化处理。

上述已背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收商业承兑票据远低于财务重大性的标准，且此事项对公司的利润总额不会造成影响；同时考虑到出票人资信情况良好且报告期内公司已背书或已贴现但尚未到期的商业承兑汇票均如期正常兑付，已背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收商业承兑票据占公司的总资产和净资产的比例均极低，具体详情如下：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
已背书及贴现且在资产负债表日尚未到期的应收商业承兑票据	2,427.26	50.30	1,204.30	2,914.97
占总资产的比例	0.0083%	0.0002%	0.0053%	0.0136%
占净资产的比例	0.0219%	0.0005%	0.0114%	0.0298%

因此，公司对报告期内应收票据的终止确认处理不再调整。公司于 2020 年第三季度开始，对已背书或已贴现但尚未到期的应收票据的终止确认情况进行了全面清查及重新评估，对终止确认的标准进行了更为谨慎的处理。对于其中已背书未到期的商业承兑汇票，公司自 2020 年第三季度开始均不再终止确认。从 2020 年三季度财务报表及 2020 年年度财务报表起，公司将严格按照前述企业会计准则案例解析及《首发业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》进行账务处理及财务报表列示，确保相关会计处理和信息披露的谨慎性。

综上所述，公司报告期内终止确认的票据的出票机构信用等级较高，信用风险和延期付款的风险很小，已贴现或已背书未到期但终止确认的商业承兑汇票金额极少，远低于财务重大性的标准，且此事项对公司的利润总额不会造成影响，因此公司对报告期内应收票据的终止确认处理不再调整。从 2020 年三季度财务报表及 2020 年年度财务报表起，公司将严格按照前述企业会计准则案例解析及《首发业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》的规定进行账务处理及财务报表列示，确保相关会计处理和信息披露的谨慎性。就财务报表总体公允列报而言，公司相关处理在所有重大方面符合《企业会计准则》的规定。

四、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 了解、评估并测试与应收账款和应收票据相关的关键内部控制；

2. 访谈发行人财务及业务负责人，了解并分析报告期内应收账款变动原因，应收账款与营业收入规模的关系，分析应收账款变动的合理性；

3. 访谈发行人财务及业务负责人，了解发行人报告期内的新能源汽车销售情况及车辆运营情况，了解新能源汽车补贴政策对发行人申报新能源补贴的流程、收到新能源补贴方式的影响，同时获取并审阅期末应收新能源补贴的明细；

4. 审阅评估应收新能源款项可回收性的相关模型，复核相关计提金额是否准确，评估相关坏账计提是否充足；

5. 检查报告期各期末应收账款期后回款情况，获取应收账款期后回款明细表，与客户结算政策、信用期限进行对比，对于异常事项分析其原因；

6. 检查并复核报告期内客户应收账款回款情况，检查银行回单及资金流水信息确认付款方与客户名称、合同交易对手是否一致，对于异常情况分析其原因及合理性；

7. 获取发行人坏账准备计提明细表，检查计提方法是否按照坏账政策一贯执行，复核了发行人预期信用损失率的确定过程及依据，并重新测算坏账计提金额是否准确，与同业公司坏账计提情况进行对比，并分析坏账计提合理充分性；

8. 报告期各期末对应收票据执行监盘程序，确保应收票据与账面余额一致，票面信息和期末票据清单信息核对一致，关注是否对背书转让或贴现的票据负有连带责任；

9. 取得发行人票据期末清单，抽样核查发行人应收票据收到、背书、兑付等情况；核查报告期各期末是否存在到期未承兑票据，是否存在应收票据坏账风险；

10. 获取各期末已背书或已贴现未到期票据清单，以及期后票据兑付情况，并结合承兑人及承兑人所属集团的信用等级、分析主要风险和报酬的转移情况，是否符合终止确认条件。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1. 发行人报告期各期末应收账款余额及占当期营业收入的比例逐年增长具有合理性；应收新能源款项的形成具有真实业务背景，报告期内正常完成申报和回收，并且已审慎充分地计提了减值准备，发行人应收新能源补贴款不存在重大的无法回款风险；

2. 公司应收账款坏账计提政策和比例与同行业可比公司相比处于合理区间，存在一定差异具有合理性；

3. 报告期内除受内部财务问题或外部疫情影响导致小额商业承兑汇票转为应收账款外，不存在其他应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形；发行人报告期内对部分已背书或已贴现但尚未到期的商业承兑汇票进行终止确认，然而考虑到该影响金额远低于公司确定的财务重大性的定量标准，且此事项对公司的利润总额不会造成影响，就财务报表总体公允列报而言，在所有重大方面符合《企业会计准则》的规定。

问题 21：关于存货

申报材料显示，发行人存货主要包括原材料及产成品等。报告期各期存货账面价值分别为 1,065,939.08 万元、1,071,075.70 万元、1,219,057.12 万元和 1,288,092.11 万元；其中产成品账面价值分别为 826,526.61 万元、814,327.69 万元、887,430.30 万元和 1,041,765.08 万元。

请发行人：（1）结合公司原材料采购、生产、销售周期，量化分析并披露公司原材料报告期各期余额变动原因，产成品报告期各期余额大幅增长的原因及合理性。（2）结合公司报告期各期末存货库龄情况、各类存货跌价准备测试及计提情况，分析说明各期存货跌价准备计提是否充分。（3）补充说明“监控车”模式下（如有）公司及经销商对相关存货管理安排的具体约定，存货灭失、损毁等责任划分，发行人存货保管、盘点等内部控制制度建立及执行情况，报告期是否存在滞销或经销商退回等情形，如有，请说明具体情况及对发行人的影响。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、结合公司原材料采购、生产、销售周期，量化分析并披露公司原材料报告期各期余额变动原因，产成品报告期各期余额大幅增长的原因及合理性

截至报告期各期末，公司存货情况如下所示：

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日			
	账面余额	跌价准备	账面价值	比例
原材料	215,383.46	-27,962.00	187,421.46	14.55%
自制半成品	55,431.07	-582.71	54,848.35	4.26%
产成品	1,070,740.30	-28,975.22	1,041,765.08	80.88%
低值易耗品	5,420.10	-1,362.88	4,057.22	0.31%
合计	**1,346,974.92**	**-58,882.81**	**1,288,092.11**	**100.00%**
项目	2019 年 12 月 31 日			
	账面余额	跌价准备	账面价值	比例
原材料	197,472.63	-27,598.51	169,874.12	13.93%
自制半成品	159,225.89	-551.27	158,674.62	13.02%

产成品	913,421.67	-25,991.37	887,430.30	72.80%
低值易耗品	4,402.65	-1,324.57	3,078.08	0.25%
合计	**1,274,522.85**	**-55,465.73**	**1,219,057.12**	**100.00%**
项目	**2018 年 12 月 31 日**			
	账面余额	**跌价准备**	**账面价值**	**比例**
原材料	189,723.04	-21,323.09	168,399.94	15.72%
自制半成品	84,935.26	-731.18	84,204.08	7.86%
产成品	843,409.67	-29,081.98	814,327.69	76.03%
低值易耗品	5,313.79	-1,169.80	4,143.99	0.39%
合计	**1,123,381.76**	**-52,306.06**	**1,071,075.70**	**100.00%**
项目	**2017 年 12 月 31 日**			
	账面余额	**跌价准备**	**账面价值**	**比例**
原材料	187,865.76	-14,289.11	173,576.65	16.28%
自制半成品	61,497.48	-295.28	61,202.20	5.74%
产成品	854,554.43	-28,027.83	826,526.61	77.54%
低值易耗品	5,535.59	-901.96	4,633.63	0.43%
合计	**1,109,453.25**	**-43,514.17**	**1,065,939.08**	**100.00%**

（一）公司原材料报告期各期余额变动原因及合理性

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析/十五、财务状况分析/（一）资产分析/2. 流动资产分析”部分补充披露如下：

截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，公司存货中原材料的期末余额分别为 187,865.76 万元、189,723.04 万元、197,472.63 万元及 215,383.46 万元，报告期内增幅分别为 0.99%、4.08%及 9.07%。报告期内，公司存货中的原材料期末余额呈上升趋势，主要是由于近年来部分国家政府机构、大型企事业单位采购金额增加。为了满足大幅增长的订单及响应该类客户需求，公司需要预先进行部分原材料采购，后续再根据具体车辆要求进行上线装配。而且由于订单相对非标准化，部分原材料的投入生产受限于其他相关供应商的供货周期，因此公司部分配套原材料的周转速度有所放缓。由于业务发展及上述采购生产模式所致，公司原材料报告期各期余额逐步上升，同时公司根据企业会计准则计提跌价准备，原材料账面价值有所波动。

（二）公司产成品报告期各期余额大幅增长的原因及合理性

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析/十五、财务状况分析/（一）资产分析/2.流动资产分析”部分补充披露如下：

截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，公司存货中产成品的期末余额分别为 854,554.43 万元、843,409.67 万元、913,421.67 万元及 1,070,740.30 万元，报告期内各年变动幅度分别为-1.30%、8.30%及 17.22%。2019 年起，公司产成品报告期各期余额大幅增长，主要是近年来部分国家政府机构、大型企事业单位采购金额增加，上述客户的合规检查及验收流程较长，因此相关车辆产成品的周转速度下降，导致公司的产成品余额整体增长。

综上所述，公司原材料报告期各期余额变动、产成品报告期各期余额大幅增长与特定的原材料采购、生产、销售周期相匹配，均有真实的业务背景及合规要求所支持，变动具有合理性。并且相应的客户及订单不存在违约风险，存货不存在较大呆滞库存或跌价风险。

二、结合公司报告期各期末存货库龄情况、各类存货跌价准备测试及计提情况，分析说明各期存货跌价准备计提是否充分

1. 公司报告期各期末存货库龄情况

截至报告期各期末，公司存货库龄情况和平均库龄分布情况如下表所示，一年以内库龄的占比约 95%，公司报告期各期末存货库龄的分布情况较为稳定。

单位：万元

账面余额	1 年以内	1 年-2 年	2 年-3 年	3 年以上	合计
2020 年 6 月 30 日	1,269,591.86	49,495.59	16,219.92	11,667.56	1,346,974.92
库龄分布	94.26%	3.67%	1.20%	0.87%	100.00%
2019 年 12 月 31 日	1,203,741.97	44,205.08	19,589.63	6,986.17	1,274,522.85
库龄分布	94.45%	3.47%	1.54%	0.55%	100.00%
2018 年 12 月 31 日	1,064,240.29	39,682.77	15,044.67	4,414.03	1,123,381.76
库龄分布	94.74%	3.53%	1.34%	0.39%	100.00%
2017 年 12 月 31 日	1,069,783.39	25,603.17	11,737.18	2,329.50	1,109,453.25
库龄分布	96.42%	2.31%	1.06%	0.21%	100.00%

2. 各类存货跌价准备测试及计提情况

于资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量，对成本高于可变现净值的，计提存货跌价准备，计入当期损益。如果以前计提存货跌价准备的影响因素已经消失，使得存货的可变现净值高于其账面价值，则在原已计提的存货跌价准备金额内，将以前减记的金额予以恢复，转回的金额计入当期损益。

其中可变现净值是指在日常活动中存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。计提存货跌价准备按单个存货项目或存货类别计提。公司确定存货可变现净值的具体依据为：用于销售的原材料及库存商品以估计的售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定；对于需要经过加工的原材料及自制半成品以所生产的商品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定。相关估计按照现时市场条件以及以往售出类似商品的经验作出，存货的减值测试方法合理。

截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 2020 年 6 月 30 日，公司存货跌价准备分别为 43,514.17 万元、52,306.06 万元、55,465.73 万元及 58,882.81 万元，计提比例分别为 3.92%、4.66%、4.35%及 4.37%。截至 2020 年 6 月 30 日，公司原材料、自制半成品、产成品与低值易耗品计提比例分别为 12.98%、1.05%、2.71%及 25.14%，计提比例匹配相应类型存货受市场供求影响状况：低值易耗品因出现耗损情况的概率较大，故计提跌价比例较高；原材料受整车及半成品生产情况影响较大，因市场需求变化部分车型可能减产或停产，所需原材料可变现净值随之下降，故原材料跌价计提比例次高；因公司对市场需求预期较为准确，部分车型以销定产，故自制半成品与产成品跌价计提比例较低。以上跌价计提比例均与存货类型自身性质相匹配，各类存货跌价准备占期末存货跌价准备总额的比例分别为47.49%、0.99%、49.21%及2.31%，报告期各期末存货跌价准备计提额以及各类型存货占比均较为稳定，计提充分合理。

3. 分析说明各期存货跌价准备计提充分

从公司存货库龄情况来看，公司库龄较短且分布较为稳定，库龄在一年以上的存货占比仅 5%，其中，库龄较长的原材料主要因行业趋势变化部分车型减产或停产所致，

公司已按成本与可变现净值孰低计提了相应的跌价准备，截至 2020 年 6 月 30 日计提比例已达 75%；此外，存货中库龄较长的修理用备件，系公司三包有效期及保修期一般为 2 年以上所致，库龄分布符合产品性质。报告期内，公司不存在库龄较长但跌价准备计提金额较少的情况。从各类存货跌价准备测试及计提情况来看，公司各类存货跌价准备测试方法科学合理，计提比例谨慎充分。综上所述，报告期各期末公司计提的存货跌价准备充分。

三、补充说明“监控车”模式下（如有）公司及经销商对相关存货管理安排的具体约定，存货灭失、损毁等责任划分，发行人存货保管、盘点等内部控制制度建立及执行情况，报告期是否存在滞销或经销商退回等情形，如有，请说明具体情况及对发行人的影响

在商用车业务中，对于少数资质较好的经销商，公司采用监控车模式进行结算。“监控车”业务模式下公司按照经销商提出的需求申请，将车辆送达至经销商仓库，但仍由公司保留车辆的所有权。根据公司的监控车实物管理办法规定，车辆运至经销商后，由经销商负责存货的保管，车辆在各环节发生导致车辆无法正常销售的，由工作流程中所涉及的承运单位和经销商，按节点承担违约责任，具体责任划分如下：

（1）车辆在公司出库前，由公司负责车辆的保管；（2）车辆交由承运商签字验收出库后，至送达经销商仓库验收前，因保管不善导致监控车及其相关设备出现问题而无法销售的，由承运商承担相关责任；（3）承运商将车辆交由经销商验收入库后至实现终端销售前，车辆由经销商负责保管，因保管不善出现问题导致无法销售的，由经销商承担相关责任。

为了加强公司监控车的管理，及时掌握公司监控车的准确情况，公司结合实际业务开展情况，制定了《商品车实物管理办法》《存货管理制度》《存货核算工作规范》《存货盘点管理制度》等内部控制制度，对监控车出入库管理、日常安全管理、日常对账管理、月度盘点管理、责任追究和后续管理等内容进行了制度规范，报告期内公司的监控车的保管及盘点等内部控制制度均得到了有效执行。

报告期内，公司监控车的主要内部控制措施和关键控制点执行情况如下所示：

（1）监控车模式经销商选择：公司编制了相应的制度文件，对监控车结算模式的

经销商选取标准和具体信用政策进行管理。公司根据经销商的风险及信用等级调整其授信额度，并开展日常运营、风险监控及额度评审管理；

（2）监控车发出管理：根据发货单对监控车进行交车，出库车辆信息得以完整记录；所有在公司开票提车的车辆均加装了监管设备（安装在车辆上具有定位监控功能的车载终端设备），且开通车辆跛行功能（通过限扭使车辆怠速行驶，达到远程控制车辆的目的），对车辆流通的全环节实施定位与跛行远程监控；

（3）监控车日常管理：由经销商对区域内车辆的收车入库、销售出库、月度盘点、退货入库等业务进行检核，按照要求完成车辆的日常操作；同时公司会通过监控系统生成实物状态报表，对车辆实物所在地异常的车辆进行跟踪，由公司各地商务代表处实时掌握区域内库存车辆的状态信息，确保车辆账证一致；经销商应确保监管设备与监管系统及公司存货管理系统之间的数据正常交互工作，如因数据传递不及时或出现差异对业务造成重大影响，应承担对应责任；

（4）监控车盘点管理：公司委托第三方物流管理公司以及在各地的商代处参与经销商每月的库存现场实物盘点，完成车辆状态的核实工作，及时处置并反馈盘点中出现的问题；由公司各商务代表处对每月网络成员实物盘点结果进行审核，并签字确认后反馈至车辆管理部。

公司会定期分析各区域监控车的销售情况，对于监控日期较长的监控车进行分析，经过公司内部审批后，在不同经销商之间进行调拨，不存在滞销的情况。由于监控车在实现销售前所有权属于公司，监控车的退回不涉及收入和成本的确认；同时，监控车的退回不影响其存货价值和后续销售，因此监控车退回对公司没有实际影响。

四、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 与发行人管理层访谈了解公司原材料采购、生产、销售周期，供应商和客户构成，并取得并审阅主要合同及订单，核查与访谈了解到的情况是否一致；

2. 获取发行人及下属子公司存货明细数据，并执行询证函程序；

3. 获取发行人存货库龄明细表，分析各类存货跌价准备测试模型，复核计算减值

准备计提数据；

4. 检查发行人的监控车存货管理制度，执行穿行测试；

5. 参与报告日监控车实物盘点，观察经销商监控车的实物管理状况；

6. 对发行人报告期内各期监控车的库龄进行分析，查看发行人监控车销售情况分析报告和调拨销售审批表；

7. 检查各期监控车的退回清单，查看退回监控车对应的后续销售情况。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1. 发行人原材料报告期各期余额变动、产成品报告期各期余额大幅增长与特定的原材料采购、生产、销售周期相匹配，均有真实的业务背景及合规要求所支持，变动具有合理性；

2. 报告期内发行人均按照企业会计准则进行了谨慎的存货跌价准备测试和计提，发行人的存货跌价准备计提充分；

3. 报告期内发行人对寄售在经销商处的监控车已建立完善的管理制度，并得到了有效执行。发行人报告期内不存在监控车滞销的情形，且监控车退回对发行人没有重大影响。

问题 22：关于经营业绩

申报材料显示：（1）2020 年 1-6 月，公司实现营业总收入 5,180,657.52 万元，较去年同期小幅上升 3.34%，实现净利润 275,542.22 万元，较去年同期下降 68.88%；公司净利润的减少主要来自于投资收益的减少、2020 年上半年公司计提的对联营企业 PSA 持有待售资产减值损失 107,552.52 万元以及受疫情影响确认 43,115.52 万元停工损失。（2）报告期发行人净利润分别为 1,462,765.02 万元、1,257,767.33 万元、1,284,553.75 万元和 275,542.22 万元，经营活动产生的现金流量净额分别为 369,074.18 万元、-1,835,237.67 万元、-1,011,269.40 万元和-308,680.23 万元。

请发行人：（1）补充说明 2020 年 1-6 月投资收益下降的具体情况，未来是否存在持续下降趋势及对发行人未来持续经营能力的影响。（2）结合发行人及其主要子公司、联营公司复工复产情况、上下游产业链复工复产情况等分析说明新冠疫情对发行人生产经营的主要影响。结合截至目前的新增订单情况，量化分析下游客户需求的变化，发行人是否存在订单大幅下滑的情形；说明发行人是否存在未来业绩下滑的风险，并在招股说明书中充分提示相关风险。（3）补充说明报告期各期经营活动产生的现金流量净额与当期净利润的匹配性，结合发行人商用车和乘用车业务规模下降，汽车金融业务发放贷款及垫款规模增长的具体情况分析说明 2018 年度起发行人经营活动产生的现金流量净额为负的原因。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、补充说明 **2020** 年 **1-6** 月投资收益下降的具体情况，未来是否存在持续下降趋势及对发行人未来持续经营能力的影响

2020 年 1-6 月相较 2019 年 1-6 月，投资收益明细变化情况如下表所示：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月		2019 年 1-6 月
	金额	变动金额	金额
权益法核算的长期股权投资收益	407,669.57	-464,046.84	871,716.41
债权投资持有期间取得的利息收入	5,919.11	1,919.24	3,999.87
交易性金融资产持有期间取得的投资收益	10,057.20	5,651.75	4,405.45

项目	2020 年 1-6 月		2019 年 1-6 月
	金额	变动金额	金额
债务重组利得	19,726.94	19,726.94	-
处置长期股权投资产生的投资收益/（损失）	49,122.55	48,650.69	471.86
其他投资亏损	-5,711.54	3,593.99	-9,305.53
合计	**486,783.83**	**-384,504.24**	**871,288.07**

公司 2020 年 1-6 月投资收益下降全部来自权益法核算的长期股权投资收益的下降。由于行业政策等历史原因，外资车企在中国建厂必须采取与中国本土企业合资的模式，东风集团与数家外资车企建立了合资公司，在会计核算上，由于合资公司采用权益法进行核算，不纳入合并报表范围，其损益计入权益法核算的长期股权投资收益。分主体来看，公司权益法核算的长期股权投资收益主要来自东风有限、神龙汽车、东风本田汽车、PSA 和东风日产金融。具体情况如下：

单位：万元

被投资单位	持股比例 [1]	2020 年 1-6 月	变动金额	2019 年 1-6 月
合营公司				
东风有限	50.00%	222,032.68	-167,364.06	389,396.74
神龙汽车	50.00%	-51,241.23	7,988.03	-59,229.26
东风本田汽车	50.00%	176,767.52	-96,766.23	273,533.75
联营公司				
PSA	8.83%[2]	41,815.37	-131,262.12	173,077.49
东风日产金融	49.50%[3]	41,586.51	22,148.37	19,438.14
合计				
合计		**430,960.85**	**-365,256.01**	**796,216.86**

注 1：持股比例系权益法下长期股权投资的持股比例；

注 2：报告期内，公司对 PSA 持股比例合计为 12.23%。其中以长期股权投资核算的部分，于 2017 年度至 2019 年度对应股份比例为 12.23%，2020 年 1-6 月对应股份比例为 8.83%。以长期股权投资核算的 PSA 股票对应股份比例变化，主要是公司根据与 PSA 于 2019 年 12 月 18 日签署的股票回购协议，于 2019 年底将持有的 3,070 万股 PSA 股票重分类至持有待售资产核算；

注 3：2017 年 1 月 1 日至 2019 年 3 月 31 日，公司对东风日产金融持股比例为 35.00%。2019 年 4 月 1 日至 2020 年 6 月 30 日，公司对东风日产金融持股比例为 49.50%，持股比例变化是因为公司于 2019 年 4 月 1 日受让东风有限持有的东风日产金融 14%股权和日产投资持有的 0.5%股权。

公司来自上述合资公司的投资收益较 2019 年同期下降 365,256.01 万元，占公司总

投资收益下降的比例为 94.99%。具体来看，公司投资收益的下降主要来自于对合营公司东风有限、东风本田汽车投资收益的下降和对联营公司 PSA 投资收益的下降。2020 年上半年，受世界范围内疫情冲击，多处实施包括居家隔离、入境管制等一系列严格的防疫管控措施，短期经济承压、物价波动与消费信心不足导致了终端消费者消费意愿下降，乘用车作为非必需消费品销量受到明显影响，2020 年 1-6 月，中国乘用车市场总销量较去年同期大幅下降 22.47%，加之市场竞争加剧，乘用车终端成交价格有所下降，综合导致了东风有限、东风本田汽车和 PSA 等以乘用车业务为主的汽车制造集团业绩下降，进而导致公司投资收益下降。2020 年 1-6 月，公司投资收益下降主要是受偶发性因素的影响，公司相关合联营企业采购模式、生产模式及销售模式均未发生重大变化，相关合联营企业经营情况不存在重大不利变化。在其他外部条件不发生重大不利变化的情况下，公司未来投资收益持续下降的风险较低，不存在持续下降而对公司未来持续经营能力造成重大不利影响的风险。

二、结合发行人及其主要子公司、联营公司复工复产情况、上下游产业链复工复产情况等分析说明新冠疫情对发行人生产经营的主要影响。结合截至目前的新增订单情况，量化分析下游客户需求的变化，发行人是否存在订单大幅下滑的情形；说明发行人是否存在未来业绩下滑的风险，并在招股说明书中充分提示相关风险

2020 年一季度，受新冠疫情影响，由于公司下属大部分子公司、合联营公司均布局在武汉、十堰、襄阳等湖北省内地区，公司一季度经营面临较大压力，主要体现在短期内市场销售基本停滞、员工未能按时返岗、企业开工进度延迟、零部件供应及整车运输不畅等方面。公司在保证防疫安全的前提下，着力打通物流、人流堵点，积极推动产业链协同复工复产，从 2 月初开始，公司采取分区、分级的复工复产方式，公司在 3 月底生产基本恢复正常，公司上游供应商、下游主要经销网点也于 3 月底实现复工。

2020 年第二季度开始，国内疫情防控取得重大战略成果，随着国家稳定汽车行业的相关政策陆续落地实施，汽车行业持续回暖。公司在做好常态化疫情防控的同时，加快恢复运营，公司已于 2020 年第二季度实现了全面复工复产，并努力追赶年初制定的全年经营目标。

2020 年前三季度，公司销量变化情况（含合联营公司）如下：

单位：辆

项目	2020 年 一季度	2020 年 二季度	2020 年 三季度	2019 年 一季度	2019 年 二季度	2019 年 三季度
销量	362,596	781,889	789,344	676,028	698,412	721,552
同比变化	-46.36%	11.95%	9.40%	-	-	-

相较于 2019 年同期，受新冠冲击影响，公司 2020 年第一季度销量下降 46.36%；2020 年第二季度开始，随着本轮疫情的逐步结束，抑制的消费需求在短期内得到释放，此外，居民对于公共出行方式不安全性的担忧有所上升，多重因素在一定程度上拉升了汽车市场需求，公司完全复工复产，积极推动业绩恢复，抢占市场份额，公司第二季度和第三季度销量分别较同期上涨 11.95%和 9.40%。公司业绩恢复情况良好，新冠疫情对公司经营的短期冲击已被基本消除，除 2020 年第一季度受新冠疫情影响外，公司不存在订单数大幅下滑的情形，公司未来亦不存在业绩大幅下滑的风险。

对于相关风险，公司已在招股说明书“重大事项提示/一、重大风险提示/（八）新型冠状病毒肺炎疫情引致的风险”中提示如下：“2020 年 1 月，中国爆发了新型冠状病毒肺炎疫情，为及时阻断疫情，国内实施了一系列严格的防疫管控措施，中国汽车企业特别是处于疫情爆发地湖北省的汽车企业未能及时复工，东风集团作为一家总部处于湖北省的企业，生产经营活动受到较大的影响，使得公司 2020 年一季度业绩较上年同期出现一定幅度的下降。

目前新冠疫情在中国已经得到较好的控制，公司已经实现全面复工复产、努力追赶年初制定的全年经营目标，预计新冠疫情对发行人全年的影响可控。但若疫情发生二次爆发或防疫措施再次升级，导致出现发行人停工或项目暂缓实施、供应商停工停产、市场需求下降等情况，将对发行人 2020 年后续业绩继续造成不利影响。”

三、补充说明报告期各期经营活动产生的现金流量净额与当期净利润的匹配性，结合发行人商用车和乘用车业务规模下降，汽车金融业务发放贷款及垫款规模增长的具体情况分析说明 2018 年度起发行人经营活动产生的现金流量净额为负的原因

（一）报告期各期经营活动产生的现金流量净额与当期净利润的匹配性

1. 报告期经营活动产生的现金流量净额与当期净利润的匹配性

报告期内，公司经营活动现金净流量与净利润的主要调整项目如下表所示：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
净利润	**275,542.22**	**1,284,553.75**	**1,257,767.33**	**1,462,765.02**
加：资产减值准备	169,370.04	29,807.57	44,636.61	65,069.28
信用减值准备	96,676.34	116,293.19	100,623.91	不适用
固定资产折旧	99,251.99	199,051.49	191,328.42	176,350.57
无形资产摊销	49,570.80	87,871.90	64,225.59	50,528.48
长期待摊费用摊销	36,370.42	46,132.31	28,193.82	14,095.23
使用权资产折旧	5,319.89	11,065.78	不适用	不适用
处置固定资产及其他长期资产的（收益）/损失	21.07	-11,667.19	-5,979.09	119.87
报废固定资产损失/（收益）	-131.38	761.38	-500.74	1,197.27
财务费用	53,689.44	47,488.29	19,322.88	60,215.33
公允价值变动损益	574.04	-4,524.52	-4,709.46	-
投资收益	-486,783.83	-1,577,286.90	-1,577,027.53	-1,592,575.36
递延所得税资产减少/（增加）	18,406.51	7,906.76	15,561.28	-39,158.36
递延所得税负债（减少）/增加	-17,761.53	18,872.52	53,111.00	25,356.81
递延收益的（减少）/增加	-3,686.93	32,668.59	99,576.84	-10,027.25
存货的增加	-74,115.03	-138,283.75	-15,837.92	-190,330.67
经营性应收项目的增加	-492,165.30	-3,067,699.23	-1,689,436.28	-1,427,809.22
经营性应付项目的（减少）/增加	-38,829.00	1,905,718.65	-416,094.32	1,773,277.19
经营活动（使用）/产生的现金流量净额	**-308,680.23**	**-1,011,269.40**	**-1,835,237.67**	**369,074.18**

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额低于当期实现的净利润，差异主要是由于（1）公司基于合资经营模式，于合联营企业获得的收益需重分类至投资活动产生的现金流核算；（2）经营性应收及经营性应付项目受金融业务快速增长及票据规模变动而有所变化。公司报告期经营活动产生的现金流量变动趋势与当期净利润变动趋势基本一致，均为 2018 年较 2017 年下降、2019 年较 2018 年上升，公司报告期各期经营活动产生的现金流量净额与当期净利润匹配合理。

2. 报告期各期匹配性情况

分年度分析报告期内经营活动产生的现金流量净额与当期净利润的匹配性如下：

2017 年，公司经营活动产生的现金流量净额低于实现的净利润，主要受如下原因影响：

（1）当期来自于合营及联营企业投资收益金额较大；

（2）经营性应收应付项目余额增加较大。应收项目主要由于东风财务在集团政策支持下，与集团下属公司整车厂合作推动自身信贷业务的发展，发放贷款与垫款规模上升；此外 2017 年度商用车销售情况较好，而其销售多采用赊销的方式，导致本期应收账款净值增加。应付项目主要由于 2017 年度商用车业务销售情况较好，存货余额增加，采购量上升，使用票据结算量增加。

2018 年，公司经营活动产生的现金流量净额低于实现的净利润，主要受如下原因影响：

（1）当期来自于合营及联营企业投资收益金额较大；

（2）经营性应收项目余额大幅上升，公司金融服务板块业务快速发展、发放贷款及垫款规模持续扩大；

（3）经营性应付项目余额有所减少，东风商用车配合采购降成本而优化供应商支付政策，现金等结算方式增加，此外柳汽销量下滑幅度较大导致采购量降低。

2019 年，公司经营活动产生的现金流量净额低于实现的净利润，主要受如下原因影响：

（1）当期来自于合营及联营企业投资收益金额较大；

（2）经营性应收项目余额大幅上升，公司金融服务板块业务快速发展、发放贷款及垫款以及融资租赁业务规模持续扩张；

（3）经营性应付项目余额上升，当期公司商用车业务与商用车整体市场趋势一致，发展较好，东风商用车和东风越野车等商用车单元采购规模增长。

2020 年 1-6 月，公司经营活动产生的现金流量净额低于实现的净利润，主要受如下原因影响：

（1）当期来自于合营及联营企业投资收益金额较大；

（2）经营性应收项目余额上升，主要是公司持续支持汽车金融业务的发展，汽车金融服务产品线不断拓展，公司汽车消费贷款投放规模保持较快增长态势。

综上，公司报告期内经营活动产生的现金流量净额低于当期净利润具有合理性，符合公司实际生产经营情况，公司报告期各期经营活动产生的现金流量净额与当期净利润匹配性较好。

（二）2018 年度起发行人经营活动产生的现金流量净额为负的原因

2018 年起，公司经营性现金流为负数主要是发放贷款等金融业务规模快速增长，且合联营企业投资收益在投资性现金流核算、经营性现金流持续承压所致。

公司近年来经营活动产生的现金流量净额为负，主要是由于公司汽车金融业务快速发展、发放贷款及垫款规模增长，该部分现金流出在经营活动现金流核算；此外根据会计准则，公司收到的合营/联营企业收益的分红通过投资活动产生的现金流核算，该部分现金流入未计入公司经营活动产生的现金流；同时随着市场需求下降、行业竞争加剧，公司商用车和乘用车业务收到的现金有所下降。

根据上述分析，示意性测算调整后的公司汽车业务经营性现金流，报告期内均为净流入。具体测算如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
经营活动（使用）/产生的现金流量净额	**-308,680.23**	**-1,011,269.40**	**-1,835,237.67**	**369,074.18**
1）减：金融业务的现金净流出	**-855,839.52**	**-2,407,427.49**	**-998,485.99**	**-53,010.65**
收取利息、手续费及佣金的现金	317,056.90	471,030.81	361,784.25	284,946.28
吸收存款和同业存款（净减少）/净增加额	-601,320.53	205,574.83	259,103.69	659,185.63
存放央行准备金净增加额	-36,127.52	-56,212.90	-14,085.29	-89,323.32
发放贷款及垫款净增加额	-509,686.22	-2,994,825.18	-1,568,132.72	-880,352.06
支付利息、手续费及佣金的现金	-25,762.15	-32,995.05	-37,155.91	-27,467.19
2）加：合联营企业的现金分红	**786,325.12**	**1,393,808.62**	**1,154,980.10**	**1,064,621.27**

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
调整后核心汽车业务经营活动（使用）/产生的现金流量净额	1,333,484.41	2,789,966.71	318,228.42	1,486,706.10

四、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 获取并查阅发行人投资收益明细变化表、合营与联营公司长期股权投资收益明细表；

2. 获取并查阅发行人报告期经审计的财务报表，对财务数据的变动及经营性现金流量净额与净利润的勾稽关系进行分析性复核；

3. 与管理层访谈，结合业务特性及变化分析与净利润的差异及合理性，根据发行人真实业务情况对经营性现金流进行拆分及调整测算；

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于 2020 年 1-6 月投资收益下降情况、未来趋势及对发行人未来持续经营能力不存在重大不利影响分析、新冠疫情对发行人生产经营及未来业绩影响分析的说明与申报会计师审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致，发行人报告期各期经营活动产生的现金流量净额与当期净利润匹配性合理，2018 年度起发行人披露的经营活动产生的现金流量净额为负符合企业会计准则的要求。

问题 23：关于财务内控

申报材料显示，报告期内，发行人与合联营企业间存在资金拆借业务，均为合资经营模式下对合联营企业提供的借款，以支持其业务经营发展。报告期内，发行人向关联方拆出资金分别为 11.98 亿元、20.23 亿元、22.49 亿元和 2.18 亿元，收回拆出资金分别为 1.42 亿元、12.74 亿元、13.93 亿元和 1.28 亿元。其中，发行人对东风特汽专用车的借款金额较大，主要是发行人为支持合营企业发展而对其提供的经营性借款。截至 2020 年 6 月 30 日，上述借款余额为 27.75 亿元，经过发行人积极跟进期后回款、签署相关抵债协议、主动采取资产保全措施、谨慎进行减值计提和核销，截至招股说明书签署日，发行人账面对东风特汽专用车已不存在借款余额。

请发行人：（1）补充披露上述借款余额 27.75 亿元期后回收、抵债、减值和核销金额及占比情况，前述应收关联方款项的减值、核销对发行人期后经营业绩的影响。（2）按照《深圳证券交易所创业板股票首次公开发行上市审核问答》问题 25 的要求，补充披露报告期内除关联方资金拆借外，是否存在对第三方进行资金拆借、转贷等财务内部控制不规范情形，是否构成对内部控制有效性的重大不利影响。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、补充披露上述借款余额 27.75 亿元期后回收、抵债、减值和核销金额及占比情况，前述应收关联方款项的减值、核销对发行人期后经营业绩的影响

公司已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性/九、关联方、关联关系、关联交易/（二）报告期内关联交易情况/2. 报告期内偶发性关联交易”部分补充披露如下：

公司对东风特汽专用车借款的期后处置措施具体如下：

单位：万元

项目	金额	占比
一、截至申报基准日情况：		
借款本金	277,544.57	-
应收利息	19,932.06	-
坏账准备	-96,232.78	-
截至 2020 年 6 月 30 日借款本息净额	201,243.85	100.00%

项目	金额	占比
二、期后处置措施：		
2020 年 8 月收回国补款	**-82,060.00**	**-40.78%**
以抵债资产置换债权	**-111,884.58**	**-55.60%**
计提减值并核销	**-7,299.27**	**-3.62%**
截至 2020 年 10 月 9 日账面余额	**-**	**-**

根据企业会计准则，公司于 2020 年 3 季度就上述期后处置措施合计计提资产减值损失 0.73 亿元。截至 2020 年 10 月 9 日，公司账面对东风特汽专用车已不存在借款或应收利息余额，上述资金拆出事项不会对公司未来的持续盈利能力或业绩造成进一步影响。

二、按照《深圳证券交易所创业板股票首次公开发行上市审核问答》问题 25 的要求，补充披露报告期内除关联方资金拆借外，是否存在对第三方进行资金拆借、转贷等财务内部控制不规范情形，是否构成对内部控制有效性的重大不利影响

经核查，发行人报告期内除关联方资金拆借外，不存在对第三方的资金拆借、转贷等财务内部控制不规范情形。

三、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 访谈了发行人财务负责人，了解发行人与关联方之间资金拆借的业务背景、资金来源、使用用途、期限、利率定价及利息的计提和支付情况；

2. 获取并审阅了发行人清理关联方资金拆借事项的记账凭证、银行回单等文件，核对相关款项收取和支付情况，核查资金流向真实性；

3. 获取并审阅了发行人子公司东风特商与东风特汽专用车签署的抵债协议，了解东风特商内部所履行的公司治理程序；

4. 获取并审阅了东风特汽专用车的国补申请材料，查询相关公示信息，核查相关应收国补款的业务背景真实性及实际可回收性；

5. 访谈并了解发行人子公司东风特商主动对向东风特汽专用车的借款执行的资产

保全程序，获取并审阅了相关保全资产的类别明细、相应资产评估报告等；

6. 查阅发行人报告期内就上述资金拆借计提坏账准备的记账凭证，以及期后处置时计提资产减值损失的记账凭证，核查相关账务处理的完整性及准确性；

7. 审阅并检查发行人期后明细账和银行流水，核查是否存在新增关联方资金拆借；

8. 获取并查阅了发行人的公司章程、资金管理制度、内部控制指南、关联交易管理制度等关于关联资金拆借的内部控制文件；

9. 获取并审阅发行人银行流水及银行存款日记账，结合往来款明细核查报告期内发行人是否存在与关联方或第三方直接进行资金拆借、转贷的情形；

10. 审阅了发行人的借款台账，检查借款合同、借款借据、银行流水等资料，并与相关会计记录相核对，核查发行人在借款业务中是否存在转贷行为。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于财务内控、关联方资金拆借的反馈与申报会计师审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致；截至 2020 年 10 月 9 日，发行人账面对东风特汽专用车已不存在借款余额；发行人报告期内除关联方资金拆借外，不存在对第三方进行资金拆借、转贷等财务内部控制不规范情形，发行人于 2020 年 6 月 30 日按照《企业内部控制基本规范》及相关规定在所有重大方面保持了有效的与财务报告有关的内部控制。

问题 24：关于 PSA 股票回购

申报材料显示：（1）2019 年 12 月，发行人与 PSA 签署股票回购协议将公司持有的 3,070 万股 PSA 股票出售给 PSA 或第三方，公司将相关长期股权投资转为持有待售资产。2020 年 6 月末，PSA 股价为 14.48 欧元/股，持有待售的 PSA 股票公允价值约为 353,895.11 万元，低于其账面价值，公司于 2020 年上半年计提了 107,552.52 万元减值准备，占公司当期利润总额的比例为 30.32%。（2）2020 年 9 月公司以每股 16.385 欧元的价格向 PSA 出售了 1,000 万股股票后，又与 PSA 签订修订后的股票回购协议，延长剩余未售出股份的期限，约定公司需于 2022 年 12 月 31 日或之前，将未售出的股份（包括未售出的 2,070 万股 PSA 股份，或于 PSA 和菲亚特克莱斯勒集团（以下简称 FCA）合并交易完成后，根据相关协议安排由东风集团持有的合并后主体的股份）通过一项或多项交易出售给一个或多个第三方。基于上述安排，公司在签署修订后的股份回购协议后对在持有待售资产科目核算的 2,070 万股 PSA 股份重分类至长期股权投资科目，以权益法核算。

请发行人：（1）补充说明 2019 年 12 月与 PSA 签署股票回购协议主要内容、权利义务约定情况，2020 年 9 月签订修订协议的背景及原因；结合前述情况和 FCA 与 PSA 合作计划，进一步分析说明发行人与 PSA 的合作情况及合作稳定性，相关合作是否存在终止的可能，如终止，对发行人经营业绩是否存在不利影响，如存在，在招股说明书充分揭示相关风险。（2）结合持有待售资产的成本确认方式、PSA 股价下跌的具体情况等说明发行人持有待售资产减值损失的确认过程及合理性，未来是否存在继续减值风险，如存在，在招股说明书中充分揭示相关风险。（3）结合修订后的股票回购协议相关内容、发行人对 PSA 施加的影响、发行人对剩余股份的后续处置计划，进一步分析说明公司将剩余股份由持有待售资产科目重分类至长期股权投资科目的原因及合理性，是否符合《企业会计准则》的相关规定。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、补充说明 2019 年 12 月与 PSA 签署股票回购协议主要内容、权利义务约定情况，2020 年 9 月签订修订协议的背景及原因；结合前述情况和 FCA 与 PSA 合作计划，进一步分析说明发行人与 PSA 的合作情况及合作稳定性，相关合作是否存在终止的可

能，如终止，对发行人经营业绩是否存在不利影响，如存在，在招股说明书充分揭示相关风险

（一）2019 年 12 月与 PSA 签署股票回购协议主要内容、权利义务约定情况

基于 PSA 及 FCA 拟通过合并交易实现战略业务合作，公司的全资附属公司东风汽车（香港）国际有限公司（以下简称“DMHK”）与 PSA 于 2019 年 12 月 17 日订立 PSA 股份回购协议，PSA 同意回购及 DMHK 同意出售 DMHK 持有的 PSA 的 3,070 万股股份。上述股份回购协议的主要内容及双方的权利义务约定如下：

日期	■ 二零一九年十二月十七日（法国时间）
订约方	■ DMHK 及 PSA
目标事项	■ DMHK 须于二零一九年十二月十七日（法国时间）至（i）二零二零年十二月三十一日及（ii）合并完成日期（以较早者为准）前十个交易日（以下简称“出售截止日期”）期间任何时间以电子邮件方式通知 PSA 其出售持有 PSA 的 30,700,000 股股份的决定（以下简称“出售通知”）。为免生疑，倘出售通知于该日期或之前仍未寄发，则视为已于寄发通知的最后日期寄发。PSA 将以电邮方式通知 DMHK 除非于该日期前 PSA 已交付出售通知，否则合并事项须于此前至少二十个交易日完成。出售通知为不可撤销、无条件且不可由 DMHK 撤回。 ■ DMHK 亦有权于二零一九年十二月十七日（法国时间）至出售截止日期期间通过一项或多项交易按任何价格向一个或多个第三方出售全部或部分回购股份，倘 DMHK 未于出售截止日期一个交易日前售出全部回购股份，DMHK 应于该日向 PSA 发出通知，说明截至该日未售出的回购股份数量（以下简称“未售出回购股份”），按照 PSA 股份回购协议，DMHK 应向 PSA 出售、转让及交付且 PSA 应由 DMHK 收购未售出回购股份。因此，出售通知应视作（i）仅与未售出回购股份相关及（ii）已于出售截止日期当日发出，惟该通知未能于该日或之前发出。 ■ 上述将 PSA 股份出售予 PSA 或其他第三方（视情况而定）的情况于下文中将称为“PSA 股份出售交易”。
定价	■ PSA 提供的每股回购股份的购买价须等同出售通知寄发至 PSA 日期(包括该日）后连续五个交易日期间（以下简称“参考期间”）于巴黎泛欧交易所受监管市场的最高收市成交价；惟该价格不得超过 30 欧元（以下简称“回购价”）。 ■ 倘于出售通知日期前尚未取得东风集团股东批准，则任何形式的分派（普通股息，中期股息，分派储备，溢价或保留盈利（不论以现金或实物形式））均由 PSA 于出售通知日期至结算日期间（定义见下文）有效支付予 DMHK，则回购价将按 PSA 向 DMHK 有效支付的每股 PSA 股份该等分派金额向下调整。 ■ DMHK 有权在二零一九年十二月十七日（法国时间）至出售截止日期间通过一项或多项交易以任何价格将全部或部分回购股份出售予一个或多个第三方。
禁售	■ PSA 及 DMHK 不可以任何方式直接或间接收购或出售（或同意收购或出售）任何 PSA 股份或其他证券，以致影响或合理地可能影响参考期间 PSA 股份的成交价。
完成	■ 回购交易须于（i）参考期间最后日期；（ii）取得东风集团股东批准的日期，之后的三个交易日（不包括该日期），或于 PSA 及 DMHK 可能书面同意的其他日期（简称“结算日”）完成。

（二）2020 年 9 月签订修订协议的背景及原因

考虑到新冠疫情对全球经济及全球汽车行业的影响，PSA 的股价于 2020 年内大幅下跌。截至 2020 年 8 月底，PSA 股价较 2019 年底已经下跌超过 30%。若继续执行原 PSA 股份回购协议，发行人将需要在 2020 年 12 月 31 日前完成对其余 2,070 万股 PSA 股份的出售。发行人基于对未来新冠疫情的发展及行业复苏走势判断，为争取更优的 PSA 股份出售市场窗口，通过积极的谈判和协商，于 2020 年 9 月 25 日与 PSA 签订修订后的股份回购协议，延长公司出售其余未售出股份的期限。

综上，签署修订后的股份回购协议并延长发行人出售其持有的未售出回购股份的期限，可以为发行人未来寻找出售 PSA 股份的合适市场机会时提供更大的灵活性，符合发行人及其股东的整体利益。

（三）结合前述情况和 FCA 与 PSA 合作计划，进一步分析说明发行人与 PSA 的合作情况及合作稳定性，相关合作是否存在终止的可能，如终止，对发行人经营业绩是否存在不利影响，如存在，在招股说明书充分揭示相关风险

1. 公司对 FCA 和 PSA 的合并交易的理解

根据 PSA 和 FCA 的合并协议，PSA 及 FCA 有意通过合并交易实现战略业务合并，合并交易后 PSA 及 FCA 将重组为新公司继续经营汽车业务。

公司预计合并后于新公司的持股价值将因合并事项产生的协同效应而有显著受益，主要原因如下：

（1）在汽车行业，规模优势能够有效提高主机厂的整体竞争实力、打造行业护城河。经测算，合并后新公司将成为按照销量计算的全球第 4 大主机厂、按收入计算的全球第 3 大主机厂，因此合并交易为打造汽车行业新的全球领导者提供了难得而独特的机会。

（2）预计合并交易将在联合研发、采购和生产方面带来显著的成本节约性协同效应，产生每年约 37 亿欧元的成本节约，有效提高新公司的盈利能力。

（3）预计合并交易将使 PSA 和 FCA 对不同产品领域的品牌实力进行整合统一，节约销售费用的同时丰富产品组合、提升品牌形象，同时可通过共享销售渠道进一步拓展销售市场和目标客户。

（4）合并后的新公司将拥有强劲的资产负债表和较高的资金流动性水平，同时新公司将获得投资级信用评级，因此新公司在融资渠道和投资并购方面将享有更大灵活性。

同时，公司预计 PSA 和 FCA 合并后的新公司将在市场知名度、公司市值、流通盘规模、日均交易量等方面均享受一定改善，因此东风集团也将因持有股票流动性改善而受益。

综上，PSA 与 FCA 合并充分符合行业逻辑，合并后的新主体将在整体市场排名、公司产能、产品竞争力、市场范围等方面有显著提升。东风集团成为合并后新主体的股东后，享受新主体的流动性改善收益，且有利于东风集团进一步拓展与其在境内的业务合作，有利于东风集团整体的股东利益。

2. 公司签署 PSA 股份回购协议的背景和原因

东风集团择机出售持有的部分 PSA 股份符合公司及其股东的整体利益。东风集团与 PSA 签署股票回购协议，有利于公司通过回购机制实现不低于市价的股份出售，最大化出售灵活性，且不受 PSA 股票的市场流动性水平可能造成的任何限制。

东风集团将根据公司实际经营情况及资金需求，将出售所得资金用于日常经营或满足开拓新业务机遇的需求。

3. 公司对未来与 PSA 的合作计划展望

东风集团与 PSA 于 2014 年签订战略合作框架协议。东风集团与 PSA 建立战略合作伙伴关系以来，双方的战略合作符合东风集团国际化及开放战略，提升了东风集团在乘用车研发及制造领域的能力，也有利于东风集团建立具有跨国经营管理能力的人力资源储备。

为进一步完善公司与 PSA（或合并交易后重组形成的新公司）的战略合作内容，并为巩固及拓展战略伙伴关系，东风集团考虑到 PSA 和 FCA 的合并交易，根据过往合作经验及未来合作方向，与 PSA 于 2019 年 12 月 17 日（法国时间）进一步订立战略合作协议，主要条款如下：

日期	■ 二零一九年十二月十七日（法国时间）
订约方	■ 东风集团及 PSA
标的事项	■ PSA 及东风集团同意，除非 PSA 及东风集团同意终止二零一四年战略合作框架协议及若干其他合作协议，否则相关协议将继续有效，包括合并事项落实后，

	惟经本战略合作协议调整除外，据此，新公司将依法接替履行 PSA 的全部协议并成为该等协议的一方。 ■ 为维持并加强现时战略合作伙伴关系（继续通过东风集团与 PSA 于二零一四年建立的全球战略合作伙伴委员会进行管理），主要安排包括但不局限于全球战略合作伙伴委员人员、会议及本公司的参与。 ■ 进一步拓展全球战略合作伙伴，当中涉及（其中包括）独家／优先业务／品牌合作权、技术合作，将神龙汽车的合营期延长至二零三七年，引入品牌、协同效应及共享资源，委托神龙汽车利用其厂房产能生产 PSA 出口产品，以及向神龙汽车推出新品牌及新车辆，以及向神龙汽车提供若干支持，包括提供财政援助。

公司和 PSA 亦采取了多项措施促进合资公司神龙汽车的重振和复兴发展。针对神龙汽车产销量下降、持续亏损的情况，神龙汽车已于 2019 年 9 月推出了“元”计划，通过处置闲置资产、提升运营效率、优化产品结构，逐步实现开源节流。2020 年 10 月 24 日，神龙汽车进一步发布了“元+”计划，从产品本土化、营销能力提升、改善服务质量和提供运营效率等几个角度，带动全价值链回到健康发展轨道，实现神龙事业的复兴。此外，2020 年 4 月底，神龙汽车与 PSA 签署长期批量供应零部件的合同，预计增加产值 10 亿元，将充分释放神龙汽车襄阳工厂现有产能。此外，PSA 已于 2020 年四季度向神龙汽车提供 5,000 万欧元的资金支持，进一步保障神龙汽车的现金流水平。

综上，东风集团和 PSA 均有意愿进一步延续双方的战略合作伙伴关系并进一步提升合作深度，双方签署并修订了战略合作框架协议、延长了合营企业合资协议的期限、采取各项措施助力神龙汽车的重振复兴等，未来公司和 PSA 的战略合作关系不存在重大终止风险。

公司已在招股说明书“第四节 风险因素/五、财务风险/（四）盈利能力依赖于合营、联营企业及其分红风险”部分补充披露如下：

公司对合营、联营企业的投资收益是其营业利润的重要来源，盈利能力对合营、联营企业的依赖度较高。若合营、联营企业因其各自细分行业内的市场需求下降、竞争形势变化或自身经营状况恶化，或公司与合联营企业的战略合作关系终止导致合联营企业的经营稳定性或持续性面临风险，则公司的盈利水平将可能受到不利影响。

此外，公司用于分配现金股利的资金也主要来源于合营、联营企业以及控股子公司的现金分红。若合营、联营企业以及控股子公司无法及时、充足地向公司以现金方式分配利润，将可能会影响公司向股东分配现金股利的能力。

二、结合持有待售资产的成本确认方式、PSA 股价下跌的具体情况等说明发行人持有待售资产减值损失的确认过程及合理性，未来是否存在继续减值风险，如存在，在招股说明书中充分揭示相关风险

于 2019 年 12 月 31 日，公司根据《企业会计准则第 42 号——持有待售的非流动资产、处置组和终止经营》的规定，将持有的 3,070 万股 PSA 股票列报为持有待售资产。

根据《企业会计准则第 42 号——持有待售的非流动资产、处置组和终止经营》第十四条的规定：对于取得日划分为持有待售类别的非流动资产或处置组，企业应当在初始计量时比较假定其不划分为持有待售类别情况下的初始计量金额和公允价值减去出售费用后的净额，以两者孰低计量。

根据《企业会计准则第 42 号——持有待售的非流动资产、处置组和终止经营》第十三条的规定：企业初始计量或在资产负债表日重新计量持有待售的非流动资产或处置组时，其账面价值高于公允价值减去出售费用后的净额的，应当将账面价值减记至公允价值减去出售费用后的净额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提持有待售资产减值准备。

公司于 2014 年以对价 8 亿欧元（约人民币 68.01 亿元）收购于巴黎证券交易所上市的 PSA 的股权,合计为 11,062.22 万股，公司为 PSA 三大股东之一，三大股东持股比例相同，并在管理层中派有代表，有权参与其财政与经营政策之决策，故认为公司对 PSA 可施加重大影响，公司将该项投资作为对联营企业的投资进行权益法核算。

根据《企业会计准则第 02 号应用指南——长期股权投资》的规定：

（一）以支付现金取得的长期股权投资，应当按照实际支付的购买价款作为初始投资成本，初始投资成本包括与取得长期股权投资直接相关的费用、税金及其他必要支出。

（二）长期股权投资的初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，不调整长期股权投资的初始投资成本；长期股权投资的初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，其差额应当计入当期损益，同时调整长期股权投资的成本。

（三）投资方取得长期股权投资后，应当按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益和其他综合收益的份额，分别确认投资收益和其他综合收益，同时调整长期股权

投资的账面价值；投资方按照被投资单位宣告分派的利润或现金股利计算应享有的部分，相应减少长期股权投资的账面价值；投资方对于被投资单位除净损益、其他综合收益和利润分配以外所有者权益的其他变动，应当调整长期股权投资的账面价值并计入所有者权益。

由于 2014 年度收购 PSA 股票时，其初始购买对价（金额为人民币 680,081.93 万元）小于投资时应享有 PSA 可辨认净资产公允份额（金额为人民币 909,086.69 万元），公司根据上述（一）、（二）的准则规定，确认 2014 年取得 PSA 股票所对应的长期股权投资的初始投资成本为 909,086.69 万元。

2019 年 12 月 18 日，公司与 PSA 签署股票回购协议，双方同意将公司持有的 3,070 万股 PSA 股票出售给 PSA 或第三方。根据此份协议，该股票出售将于未来一年内完成，因此公司于 2019 年底将 3,070 万 PSA 股票作为持有待售资产进行核算。截至 2019 年 12 月 31 日，公司持有的 PSA 股票所对应的长期股权投资的账面价值为人民币 1,659,854.27 万元，其中 3,070 万股 PSA 股票所对应的长期股权投资的账面价值为人民币 461,447.63 万元；PSA 的每股股价为 21.30 欧元，参考 2019 年 12 月 31 日中国银行折算汇率 7.8155 进行折算，公司持有的 3,070 万股 PSA 股票的公允价值为人民币 511,063.36 万元，因此于 2019 年 12 月 31 日，公司持有待售资产的账面价值为人民币 461,447.63 万元，以两者孰低计量。

于 2020 年 6 月 30 日，PSA 的每股股价为 14.48 欧元，参考 2020 年 6 月 30 日中国银行折算汇率 7.9610 进行折算，3,070 万股 PSA 股票的公允价值为人民币 353,895.11 万元。因此公司确认持有待售资产的减值准备金额为人民币 461,447.63-353,895.11=107,552.52 万元。

于 2020 年 9 月 25 日，公司和 PSA 基于目前经济背景、市场环境和未来经营展望，签订修订后的股票回购协议，延长公司出售其余未售出股份的期限。根据企业会计准则，公司在签署上述修订后的股份回购协议后对在持有待售资产科目核算的 2,070 万股 PSA 股份重分类至长期股权投资科目，以权益法核算。

因此，未来直至出售/换股前，公司将其持有的 PSA 股份均在长期股权投资科目以权益法核算。根据目前全球的经济环境、欧洲汽车行业的经营恢复情况以及 PSA 的经营业绩情况，公司认为对 PSA 的长期股权投资减值风险较低；如果未来全球疫情进一

步恶化，或由于 PSA 和菲亚特克莱斯勒集团的合并交易不及预期等因素，导致 PSA 经营业绩受到进一步冲击，则依旧存在对公司盈利状况造成不利影响的风险。上述风险因素已在招股说明书“第四节 风险因素/五、财务风险/（五）持有 PSA 股份进一步减值的风险”部分进行了充分披露。

三、结合修订后的股票回购协议相关内容、发行人对 PSA 施加的影响、发行人对剩余股份的后续处置计划，进一步分析说明公司将剩余股份由持有待售资产科目重分类至长期股权投资科目的原因及合理性，是否符合《企业会计准则》的相关规定

（一）修订后的股票回购协议概况及发行人参与 PSA 公司治理的安排

2020 年 9 月，公司与 PSA 签订修订后的股票回购协议，延长剩余未售出股份的期限，约定公司需于 2022 年 12 月 31 日或之前，将未售出的股份（包括未售出的 2,070 万股 PSA 股份，或于 PSA 和 FCA 合并交易完成后，根据相关协议安排由东风集团持有的合并后主体的股份）通过一项或多项交易出售给一个或多个第三方。

根据股东协议，公司在 PSA 监事会[2]中拥有 2 个席位，上述股票回购协议的签订不影响上述公司治理安排。

（二）发行人对剩余股份的后续处置计划

上述修订后的股票回购协议主要为公司基于对未来新冠疫情的发展及行业复苏走势判断，为争取更优的 PSA 股份出售市场窗口为目的而签订，符合公司及其股东的整体利益。上述股票回购协议延长了公司出售其余未售出股份的期限至 2022 年底，但考虑到 PSA 后续股价仍然存在一定不确定性，截至本反馈意见回复签署日，公司尚无在一年以内完成处置未售出 PSA 股份的明确计划。

（三）发行人对剩余股份进行重分类的原因及合理性

根据《企业会计准则第42号——持有待售的非流动资产、处置组和终止经营》第六条的规定：非流动资产或处置组划分为持有待售类别，应当同时满足下列条件：

1. 根据类似交易中出售此类资产或处置组的惯例，在当前状况下即可立即出售；

[2] 根据法国相关法规，监事会成员由公司股东（或公司股东、公司员工及工会）提名并任命，监事会负责任命公司管理层并对其履行监督职责

2. 出售极可能发生，即企业已经就一项出售计划作出决议且获得确定的购买承诺，预计出售将在一年内完成。有关规定要求企业相关权力机构或者监管部门批准后方可出售的，应当已经获得批准。

由于未来全球疫情、资本市场或由于 PSA 和 FCA 的合并交易不及预期等不确定因素，PSA 后续股价存在一定不确定性。截至本反馈意见回复签署日，公司预计将在 2022 年底完成对未售出PSA股份的处置，但尚无在一年以内完成处置上述股票的明确计划，因此无法满足《企业会计准则第 42 号——持有待售的非流动资产、处置组和终止经营》第六条第 2 点中“预计出售将在一年内完成”的要求，无法继续以持有待售资产科目核算。

根据《企业会计准则第2号——长期股权投资》第十六条的规定：已划分为持有待售的对联营企业或合营企业的权益性投资，不再符合持有待售资产分类条件的，应当从被分类为持有待售资产之日起采用权益法进行追溯调整。分类为持有待售期间的财务报表应当作相应调整。

综上，结合公司对未售出股份的处置计划及公司向PSA派驻监事的公司治理安排，公司对剩余2,070万股PSA股票应当从2019年12月31日起采用权益法进行追溯调整，且截至2020年6月30日止6个月期间财务报表相应进行调整，上述会计处理符合《企业会计准则》的相关规定。

四、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 对发行人财务人员和业务人员进行访谈，结合发行人对汽车行业近年来经营状况及未来发展趋势的理解，了解发行人对 PSA 和 FCA 合并交易的展望、发行人未来与 PSA 的合作计划，以及发行人与 PSA 签署股票回购协议、战略合作协议的背景和原因；

2. 获取并查看 2019 年 12 月发行人与 PSA 签署的股票回购协议、2020 年 9 月签订的修订后的股票回购协议，以及 2014 年 2 月发行人与 PSA 签订的战略合作协议及 2019 年 12 月签署的修订后的战略合作协议，了解主要内容、权利义务约定情况；

3. 访谈发行人财务负责人及业务负责人，了解发行人对剩余 2,070 万股 PSA 股份的后续处置计划；

4. 审阅了发行人就 PSA 股份相关的账务处理，核查相关会计处理的准确性。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人上述关于 PSA 股票回购协议内容、签署背景及未来减值风险分析、相关风险披露的说明与申报会计师在审计申报财务报表以及反馈回复过程中审核的会计资料及了解的信息一致。发行人持有待售资产的成本确认方式符合会计准则；截至本问询函回复日，发行人持有的剩余 PSA 股份不存在重大减值风险。发行人关于剩余 PSA 股份由持有待售资产科目重分类至长期股权投资科目的会计处理符合《企业会计准则》的相关规定。

问题 25：关于商誉和客户关系

申报材料显示，报告期内，公司的商誉主要来自商用车分部，报告期各期末，公司商誉的账面价值分别为 176,262.73 万元、181,635.60 万元、174,886.98 万元和 174,886.98 万元。此外，公司无形资产中的客户关系账面价值分别为 97,673.16 万元、90,357.53 万元、82,500.35 万元和 78,571.76 万元。

请发行人补充说明商誉和客户关系的形成过程、原因，初始确认是否符合《企业会计准则》的规定，截至目前被收购标的整合效果；并结合标的资产经营状况、财务状况、收购时评估报告预测业绩及实现情况、商誉和客户关系减值测试情况，分析并补充说明商誉和客户关系减值准备计提的充分性。

请保荐人、申报会计师发表明确意见。

回复：

一、请发行人补充说明商誉和客户关系的形成过程、原因，初始确认是否符合《企业会计准则》的规定，截至目前被收购标的整合效果；并结合标的资产经营状况、财务状况、收购时评估报告预测业绩及实现情况、商誉和客户关系减值测试情况，分析并补充说明商誉和客户关系减值准备计提的充分性

（一）商誉和客户关系的形成过程、原因，初始确认是否符合《企业会计准则》的规定，截至目前被收购标的整合效果

报告期内公司的商誉主要来源于子公司东风商用车，无形资产的客户关系全部为东风商用车的客户关系。

1. 《企业会计准则》有关商誉和客户关系初始确认等的相关规定

根据《企业会计准则》，商誉是公司非同一控制下的企业合并，其合并成本超过合并中取得的被购买方可辨认净资产于购买日的公允价值份额的差额确认为商誉，其存在无法与企业自身分离，不具有可辨认性。

客户关系属于无形资产，无形资产是指企业拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产，满足下列条件之一的，符合无形资产定义中的可辨认性标准：（1）能够从企业中分离或者划分出来，并能单独或者与相关合同、资产或负

债一起，用于出售、转移、授予许可、租赁或者交换；（2）源自合同性权利或其他法定权利，无论这些权利是否可以从企业或其他权利和义务中转移或者分离。

《企业会计准则第 20 号——企业合并》第十三条规定购买方在购买日应当对合并成本进行分配，按照第十四条的规定确认所取得的被购买方各项可辨认资产、负债及或有负债；第十四条规定合并中取得的无形资产，其公允价值能够可靠地计量的，应当单独确认为无形资产并按照公允价值计量。

2. 商誉和客户关系的形成过程、原因，初始确认是否符合《企业会计准则》的规定，截至目前被收购标的整合效果

报告期内公司的商誉主要来源于子公司东风商用车。公司于 2013 年与日产自动车株式会社、日产投资及东风有限签署了订立框架协议，向东风有限收购其七家子公司、一家合营公司、四家分公司及东风有限划分资产（以下合称“商用车业务”），将其注入本公司新设立的全资附属公司东风商用车，并分别于 2013 年 3 月 31 日和 2013 年 6 月 30 日取得了上述子公司及合营公司的控制权和分公司控制权及东风有限划分资产，收购对价总额为人民币 902,449 万元。收购日净资产公允价值及购买产生的商誉情况如下：

单位：万元

项目	金额
收购对价总额	902,449
减：其中为合营公司东风德纳车桥股权支付的对价	-91,726
收购其余分子公司及划分资产的对价	810,723

单位：万元

项目	**2013 年 3 月 31 日收购七家子公司的公允价值**	**2013 年 6 月 30 日收购四家分公司及划分资产的公允价值**	**合计**
流动资产	223,391	1,930,332	2,153,723
非流动资产	140,616	644,714	785,331
流动负债	-282,266	-1,918,458	-2,200,724
非流动负债	-29,083	-27,359	-56,442
少数股东权益	-11,921	-	-11,921
收购日净资产	40,738	629,229	669,967

项目	2013 年 3 月 31 日收购七家子公司的公允价值	2013 年 6 月 30 日收购四家分公司及划分资产的公允价值	合计
购买产生的商誉			**140,756**

注：上述收购日净资产 669,967 万元中包括了可辨认的无形资产客户关系——经销商网络约 133,572 万元。

公司聘请了中和资产评估有限公司分别对收购日的商用车业务净资产和可辨认无形资产客户关系的公允价值进行了评估。评估师通过与企业管理层的访谈、考察企业生产现场，收集企业近年来各项财务、经营数据，同时结合对同类上市公司的对比分析，在充分了解市场状况的基础上，对委估资产对应的未来收益、收益期限及风险回报进行量化分析，采用多期超额收益法确定评估价值。

多期超额收益法是指将收益拆分，把其中作为评估对象的无形资产得到的收益拆分出来，也即扣除该无形资产以外的其他有形及无形资产所应该产生的平均收益，而以超额收益进行分析。其中客户关系对应的超额净收益定义为客户关系对应的税后利润扣除商标使用权分成及其他资产贡献，再通过折现及税务调整得到最终的客户关系评估价值。

所采用的针对性假设主要包括：（1）假设东风商用车在可预见的未来年度技术队伍及其高级管理人员保持相对稳定，不会发生重大的核心专业人员流失问题；（2）东风商用车现有和未来经营者是负责的，且公司管理层能稳步推进公司的发展计划，保持稳健的经营态势；（3）东风商用车未来经营者遵守国家相关法律和法规，不会出现影响公司发展和收益实现的重大违规事项；（4）东风商用车提供的历年财务资料所采用的会计政策和进行收益预测时所采用的会计政策与会计核算方法在重要方面基本一致。

与东风商用车业务相关的客户关系——经销商网络，为其截至 2013 年 6 月 30 日由东风有限转至东风商用车的客户清单，主要包括整车客户和销售部备件客户，客户关系群体具备实质的价值且能够区别于商誉单独辨认，符合可辨认的原则，满足无形资产“经济利益很可能流入企业”且“成本可计量”的确认条件，东风商用车根据评估报告于账面单独确认为无形资产——客户关系约人民币

133,572 万元；对于合并成本大于购买日净资产公允价值的金额，东风商用车确认商誉金额约人民币 140,756 万元。

上述商誉和客户关系的初始确认符合《企业会计准则》。2013 年至今，东风商用车资产经营状况和财务状况良好，公司稳定发展。

（二）结合标的资产经营状况、财务状况、收购时评估报告预测业绩及实现情况、商誉和客户关系减值测试情况，分析并补充说明商誉和客户关系减值准备计提的充分性

1. 标的资产经营状况、财务状况、收购时评估报告预测业绩及实现情况

从 2013 年至今，东风商用车业务稳定上升，资产规模较 2013 年上升 58%；2019 年实现年收入约 450 亿，较 2013 年增长 1.5 倍；净利润约 23 亿，较 2013 年增长超 7 倍。同时，东风商用车通过内部各子公司和工厂的业务整合，持续降本增效，改善经营结构；通过引进外方股东专利技术，增强品牌研发和竞争力；通过对经销商的支持和辅导，促进经销商的良性发展，维持良好的客户关系，商用车品牌在市场具有较强竞争力。

东风商用车收购时，评估报告预测净利润与实际实现的净利润比较情况如下：

单位：万元

项目	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
预测业绩	34,924.14	48,259.51	99,778.61	129,558.37	129,558.37
实现业绩	34,696.05	97,642.07	-37.287.30	36,247.81	128,094.98
项目	**2018 年**	**2019 年**	**2020 年**	**合计**	**业绩完成率**
预测业绩	129,558.37	129,558.37	129,558.37	830,754.13	104%
实现业绩	147,626.37	227,517.09	227,517.09[1]	862,054.16	

注 1：2020 年实现业绩为根据 2020 年上半年净利润估算，具体测算假设如下段所述

从上表所示的实际完成的业绩情况和评估报告预测业绩数据对比来看：东风商用车 2013 年基本实现预测业绩，2014 年远超业绩预测。2015 年受国家宏观经济下行压力影响，财政减收债务压力加大，地方政府推动基建投资资金动员力不足；且 2015 年夏季灾害频发，过度压抑了商用车市场需求，因此当年业绩未达到预测业绩。随着市场逐渐回暖，商用车营业情况逐渐好转，到 2017 年已基本

达到预测业绩，2018 年已实现反超，2019 年完成率已达 176%。2020 年 1-6 月，东风商用车已实现净利润 11.93 亿元。由于下半年为商用车传统销售旺季，预计 2020 年净利润将超过 2019 年。若按 2019 年实际净利润预测 2020 年净利润，2013 年至 2020 年共实现净利润 86.21 亿元，超过预测业绩合计的 83.08 亿元，东风商用车完成了相应年度的业绩预测。

2. 商誉和客户关系减值测试情况及商誉和客户关系减值准备计提的充分性

（1）客户关系减值迹象评估情况

根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》第四条规定，企业应当在资产负债表日判断资产是否存在可能发生减值的迹象。第五条规定，存在下列迹象的，表明资产可能发生了减值：①资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌；②企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化，从而对企业产生不利影响；③市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低；④有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏；⑤资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置；⑥企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期，如资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润（或者亏损）远远低于（或者高于）预计金额等；⑦其他表明资产可能已经发生减值的迹象。

公司依据准则规定，于每年资产负债表日，根据外部经营环境的变化，结合公司的经营和业绩情况对公司的长期资产的减值迹象进行评估。报告期内，公司的长期资产不存在上述各项减值的迹象。

（2）商誉减值测试情况

《企业会计准则第 8 号——资产减值》及证监会《会计监管风险提示第 8 号——商誉减值》有关规定，对企业合并所形成的商誉，在每年年度终了进行减值测试。企业对进行减值测试的资产组应当以不高于其可回收价值和账面值之间较低者的金额入账。可回收价值取资产组预计未来现金流量现值（“VIU”）与其公允价值减去处置费用的净额（“FVLCOD”）的孰高。因此，当资产组的 VIU 或 FVLCOD 其一高于资产组的账面价值，则该资产组不计提减值。

公司依据准则规定，于每年末对商誉进行减值测试，在减值测试计算表中采用的价值类型为 VIU，即收益法—现金流折现模型对资产组进行了计算。资产组和资产组组合的可收回金额是依据管理层批准的五年期预算，采用现金流量预测方法计算；管理层所采用的加权平均增长率与行业报告所载的预测数据一致，不超过各产品的长期平均增长率。管理层根据历史经验及对市场发展的预测确定预算毛利率，并采用能够反映相关资产组和资产组组合的特定风险的税前利率为折现率。经测试，报告期内东风商用车相关资产组经营状况良好，不存在减值风险。

经核查，报告期内公司资产经营状况和财务状况良好，公司的无形资产——客户关系及商誉均不存在减值风险。

二、普华永道核查程序及核查意见

（一）核查程序

1. 取得并查阅企业合并时的相关协议、资产评估报告、相关子公司年度审计报告等文件，复核计算初始计量的入账成本，对比《企业会计准则》分析初始计量是否符合准则；

2. 评估管理层确定的资产组是否恰当；

3. 参考行业惯例和估值技术，评估管理层进行减值测试的方法的适当性；

4. 检查减值测试中所使用的基础数据；

5. 分析并复核了减值测试中的关键假设（包括长期销售增长率、折现率）的合理性，并与历史结果、未来经营计划以及第三方研究机构进行比较；

6. 评估管理层的敏感性分析；

7. 分析公司客户数每期的变动情况，核查是否存在客户大幅流失，评估客户关系是否存在减值风险。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

发行人的商誉和客户关系的初始确认符合《企业会计准则》，相关资产组经营状况良好，商誉和客户关系减值准备遵循谨慎性、合理性原则，减值计提充分。