

关于《关于对北汽福田汽车股份有限公司 2018 年年度报告的事后审核问询函》
年度审计会计师说明

致同会计师事务所（特殊普通合伙）

目 录

关于《关于对北汽福田汽车股份有限公司 2018 年年度报告的事后 审核问询函》年度审计会计师说明	1-12
---	------

关于《关于对北汽福田汽车股份有限公司 2018 年年度报告的事后审核问询函》年度审计会计师说明

上海证券交易所上市公司监管一部：

根据贵所“关于对北汽福田汽车股份有限公司 2018 年年度报告的事后审核问询函”（上证公函【2019】0616 号），致同会计师事务所（特殊普通合伙）以下简称“致同会计师”作为北汽福田汽车股份有限公司（以下简称“福田汽车”或“公司”）2018 年年审会计师对下列事项说明如下：

一、问询函 6 提到：年报披露，公司报告期内研发投入 26.40 亿元，同比增长 10.55%。研发费用 15.17 亿元，同比增长 75.36%，主要原因是乘用车研发投入增加所致。研发投入资本化比率为 42.55%。请公司补充披露：（1）按照细分车型分项列式公司报告期内研发投入、研发费用、研发投入资本化比率；（2）结合公司经营战略、乘用车业务开展情况、主要研发项目等，说明在乘用车产销量下滑、公司转让宝沃汽车 67% 股权的情况下，增加乘用车研发投入的主要考虑；（3）结合公司具体的资本化标准、主要研发项目、近三年研发投入、研发费用及资本化比率、同行业其他公司情况等，说明公司研发费用会计处理的合理性及其依据。请年审会计师发表意见。

答复：

6.1 按照细分车型分项列式公司报告期内研发投入、研发费用、研发投入资本化比率

福田汽车 2018 年研发支出 26.40 亿元。费用化 15.17 亿元，资本化 11.23 亿元，资本化率 42.55%，其中，乘用车研发支出占当年福田汽车研发支出 44.58%，资本化率 44.77%，商用车研发支出占当年福田汽车研发支出 55.42%，资本化率 40.81%。福田汽车 2018 年研发支出项目明细如下：

单位：万元

项 目	期初数	本期增加		本期减少		期末数	资本化率
	金额	内部开发支出	确认为无形资产	计入当期损益	其他减少	金额	
汇总项目 A	119,202.34	38,732.96	31,256.57	23,816.58	102,862.15	0.00	38.51%
汇总项目 B	34,343.74	9,279.85	39,061.12	2,127.30	0.00	2,435.17	77.08%

汇总项目 C	28,072.45	17,074.79	0.00	6,040.00	6,449.59	32,657.65	64.63%
汇总项目 D	18,688.09	35,908.35	12,792.43	26,328.78	0.00	15,475.23	26.68%
汇总项目 E	16,318.34	65,958.27	0.00	35,559.54	46,717.07	0.00	46.09%
汇总项目 F	7,921.11	19,482.71	6,798.09	9,435.60	0.00	11,170.13	51.57%
汇总项目 G	4,660.97	50,799.21	16,556.61	32,083.58	0.00	6,819.99	36.84%
汇总项目 H	3,384.28	6,062.91	136.67	1,740.09	0.00	7,570.43	71.30%
汇总项目 I	259.53	20,667.05	1,862.86	14,520.70	0.00	4,543.02	29.74%
合计	232,850.86	263,966.10	108,464.35	151,652.16	156,028.81	80,671.64	42.55%

6.2 结合公司经营战略、乘用车业务开展情况、主要研发项目等，说明在乘用车产销量下滑、公司转让宝沃汽车 67% 股权的情况下，增加乘用车研发投入的主要考虑

乘用车业务在纯电动等新能源方面发展较快，宝沃汽车在新能源方面发展准备不足。因此，需要大额的资金投入，以推动宝沃汽车业务可持续发展。公司对北京宝沃引入战略投资者是为了加大资源整合力度，形成资产规模效益和管理协同效应，提升国有资产价值。弥补公司在乘用车上研发、管理的弱项，实现宝沃汽车的持续发展。并且考虑到业务的正常发展是重组的基本前提，因此，公司为适应市场需求，按照年度计划，对宝沃汽车在新能源、电动化、智能化方向的产品研发持续增加投入，导致研发投入整体增加。

乘用车业务近两年研发投入情况如下：

项目（万元）	2018 年			2017 年			同比	
	乘用车	总金额	占比	乘用车	总金额	占比	乘用车	总金额
研发投入-费用化	6.50	15.17	43%	3.35	8.65	39%	94%	75%
研发投入-资本化	5.27	11.23	47%	8.76	15.23	58%	-40%	-26%
研发投入小计	11.77	26.40	45%	12.11	23.88	51%	-3%	11%
收入总额	30.55	410.54	7%	57.61	517.10	11%	-47%	-21%
研发投入占比	39%	6%	-	21%	5%	-	17%	2%

宝沃汽车 2018 年研发投入总额 11.77 亿，同比下降 3%，其中费用化投入 6.5 亿，同比增长 94%；资本化投入 5.26 亿，同比下降 40%。

1、为适应市场需求，2018 年仍要继续加大新产品研发力度，尤其是新能源方向、电动化、智能化方向的产品研发投入。

2、根据公司研发费用管理的规定，每年会对公司研发项目进行检查，对项目的实施、产品未来的盈利状况、目前进展、国家法规等进行检查，对于不能带来未来现金流入的产品终止研发，并对开发支出资本化余额进行处理。前期投入的乘用车电池开发项目及汽油机项目为适应市场需求决定终止研发，相关开发支出在本期转入了费用化。

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

(6.3.1) 与同行业可比上市公司的比较

公司名称	2016年			2017年			2018年			专有技术使用年限
	资本化	研发支出合计	资本化率	资本化	研发支出合计	资本化率	资本化	研发支出合计	资本化率	
上汽集团	-	94.09	0%	-	110.62	0%	5.37	159.22	3%	3-10年
比亚迪	13.5	45.22	30%	25.27	62.66	40%	35.47	85.36	42%	2-10年
广汽集团	19.95	23.89	84%	25.08	30.03	84%	40.62	48.89	83%	5-10年
福田汽车	14.48	25.53	57%	15.23	23.88	64%	11.23	26.40	43%	3-10年
江淮汽车	6.45	21.58	30%	6.31	19.97	32%	-	21.31	0%	3-8年
东风汽车	-	6.5	0%	-	6.11	0%	-	4.91	0%	10-15年
江铃汽车	1.25	19.37	6%	0.58	20.55	3%	0.72	17.35	4%	5年
长城汽车	-	31.8	0%	-	33.65	0%	22.16	39.59	56%	2-10年
中国重汽	0.12	2.9	4%	-	1.99	0%	-	1.89	0%	8年
三一重工	4.81	11.25	43%	11.45	19.16	60%	12.47	30.01	42%	—

2018年公司资本化率43%；乘用车业务资本化率为44.77%，低于广汽集团、长城汽车，高于比亚迪；商用车资本化率40.81%，与三一重工基本持平；公司专有技术预计使用年限居于行业平均水平。

(6.3.2) 研发费用资本化管理

根据企业会计准则并结合公司管理办法，根据公司的研发项目情况将研发项目分为研究类项目、开发类项目和商品改进类项目。公司研发支出分费用化阶段和资本化阶段，费用化阶段指前期调研和规划，根据客户需求对产品详细定义，虚拟分析样件及概念样车，分析产品开发方案可行性，形成“产品概念报告”，该项目便开始正式进入产品的研发阶段，即研发支出的资本化阶段开始。研发支出的资本化结束时点为“零部件量产放行报告（过阀报告）”。对于在取得产品

概念报告后至所研发项目达到零部件量产放行报告（过阀报告）期间发生的研发费用于当期计入开发支出-资本化支出，研发项目达到预定状态时转入无形资产。

根据公司研发支出的管理办法，研究开发项目开发阶段的支出，同时满足下列条件的，才能确认为无形资产：

（一）完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；

（二）具有完成该无形资产并使用或出售的意图；

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

（四）有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；

（五）归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

会计师意见：

结合我们年度审计过程中针对研发费用执行的内部控制测试及实质性程序以及本次问询的核查，我们认为公司研发费用会计处理具有合理性，处理依据符合企业会计准则及公司相关制度规定。

二、问询函 8 提到：年报披露，公司报告期内资产减值损失 7.39 亿元，同比增长 184.34%。其中，计提坏账损失 6.05 亿元，同比增长 221.81%。可疑类和损失类应收账款期末金额分别为 4.85 亿元和 2.23 亿元，分别同比增长 135.44% 和 1,927.27%。请公司补充披露：（1）报告期内坏账损失同比大幅增长的具体原因；（2）分项列示可疑类和损失类应收账款的主要欠款方、形成原因、业务背景、金额和账龄，并说明上述两类应收账款同比大幅增长的原因及合理性；（3）结合可疑类和损失类应收账款主要情况、公司坏账计提标准等，说明公司前期坏账损失计提是否充分。请年审会计师发表意见。

答复：

8.1 报告期内坏账损失同比大幅增长的具体原因

报告期计提的坏账损失明细项目如下：

项目	2018 年度	2017 年度	增减变动
应收账款坏账损失	664,021,094.07	124,015,826.01	540,005,268.06
预付款项坏账损失	97,119.40	-753,107.12	850,226.52

其他应收款坏账损失	7,857,682.91	12,989,462.44	-5,131,779.53
长期应收款坏账损失	-66,761,096.35	51,742,880.91	-118,503,977.26
合计	605,214,800.03	187,995,062.24	417,219,737.79

报告期内坏账损失主要是计提的应收账款坏账损失增加所致，预付款项、其他应收款坏账损失变动较小，长期应收款坏账损失本期冲回 0.67 亿元，主要是由于本期欧辉事业部收回分期收款销售商品货款所致。

应收账款坏账损失	2018 年度	2017 年度	增减变动
单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款	142,038,803.37	-27,454,216.50	169,493,019.87
账龄组合	148,017,662.09	179,298,460.92	-31,280,798.83
五级分类组合	336,556,509.04	-32,388,469.57	368,944,978.61
单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收账款	37,408,119.57	4,560,051.16	32,848,068.41
合计	664,021,094.07	124,015,826.01	540,005,268.06

本期计提的应收账款坏账损失明细如下：

(1) 由于客户本年经营情况恶化，信用风险显著增加，公司对佳木斯中天物流有限公司、包头市中骏运输有限公司、包头市亿德晟物流有限公司、惠州市中联车箱制造有限公司及刘任达、德阳市祥龙石油机械装备有限公司及钟卿等客户进行单独减值测试，根据预计可收回金额，单项计提减值准备 1.42 亿元。

(2) 公司对出现信用风险提高、坏账损失可能性增加迹象的融资租赁等金融业务应收款项，按照风险评级分类进行管理，本期对客户经营情况有所变化，客户信用风险增加，资产风险程度有所增加的客户，按照五级分类组合，计提减值准备增加 3.37 亿元，其中：可疑类计提增加 1.4 亿元，损失类增加 2.12 亿元，关注类、次级类减少 0.15 亿元。

(3) 本年账龄组合根据会计政策计提减值准备 1.48 亿元，主要是应收新能源补贴款由 2017 年 50 亿元减少到 2018 年 46 亿元，账龄由 1 年以内和 1 至 2 年增

加到 1 至 2 年和 2 至 3 年，导致本期计提坏账准备 1.7 亿元，同时本年应收账款原值较上年减少，冲回坏账准备 0.22 亿元。

(4) 单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收账款，根据本年取得的客户最新经营情况，计提减值准备 0.37 亿元。

8.2 可疑类和损失类应收账款的主要欠款方、形成原因、业务背景、金额和账龄，并说明上述两类应收账款同比大幅增长的原因及合理性；

①可疑类应收账款的主要欠款方（前 25 名客户占比 45.43%）

经销商全称	客户名称	2018 年末原值	期末坏账计提
经销商 A	客户 A	26,089,449	13,044,725
经销商 B	客户 B	17,451,966	8,725,983
经销商 C	客户 C-1	14,168,384	7,084,192
经销商 C	客户 C-2	13,794,688	6,897,344
经销商 D	客户 D-1	12,871,737	6,435,869
经销商 D	客户 D-2	12,680,387	6,340,194
经销商 E	客户 E	10,013,305	5,006,652
经销商 F	客户 F	9,502,561	4,751,281
经销商 G	客户 G	8,670,342	4,335,171
经销商 H	客户 H-1	8,531,003	4,265,502
经销商 H	客户 H-2	6,825,217	3,412,609
经销商 H	客户 H-3	6,777,370	3,388,685
经销商 H	客户 H-4	6,716,728	3,358,364
经销商 I	客户 I-1	6,370,568	3,185,284
经销商 I	客户 I-2	6,167,146	3,083,573
经销商 J	客户 J	5,987,056	2,993,528
经销商 K	客户 K-1	5,719,598	2,859,799
经销商 K	客户 K-2	5,563,812	2,781,906
经销商 K	客户 K-3	5,403,110	2,701,555
经销商 K	客户 K-4	5,354,586	2,677,293
经销商 L	客户 L-1	5,231,892	2,615,946

经销商 L	客户 L-2	5,229,700	2,614,850
经销商 L	客户 L-3	5,197,981	2,598,991
经销商 L	客户 L-4	5,118,857	2,559,429
经销商 L	客户 L-5	5,033,650	2,516,825
合计		220,471,094	110,235,547

② 损失类应收账款的主要欠款方（前 5 名客户占比 27.76%）

经销商全称	客户名称	2018 年末原值	期末坏账计提
经销商 M	客户 M	19,919,254	19,919,254
经销商 N	客户 N	13,363,623	13,363,623
经销商 O	客户 O-1	10,656,719	10,656,719
经销商 O	客户 O-2	8,944,478	8,944,478
经销商 O	客户 O-3	8,927,869	8,927,869
合计		61,811,943	61,811,943

工程机械行业在 2008 年至 2012 年处于上行周期，从 2013 年工程机械进入了去库存、去产能，行业盈利下滑，市场竞争压力加大，福田汽车为了提升市场份额，促进销量提升，与国银租赁股份有限公司等金融机构开展融资租赁模式销售，福田汽车为融资租赁提供担保。由于经济下行，房地产和基建行业降温，融资租赁客户逐步出现违约情况，致使福田汽车承担担保义务，近年陆续发生垫付或者回购的情况，福田汽车垫付之后，可以向客户（担保的经销商）进行追偿，由此形成应收账款。福田汽车根据客户经营状况，对信用风险提高、出现坏账损失可能性增加迹象的融资租赁金融业务应收账款，根据客户逾期期数，分类至正常类、关注类、次级类、可疑类、损失类，按照风险评级法计提坏账准备。福田汽车联合业务部、金融服务事业部、财务计划部、法务部等，对五级分类客户进行“一户一策”管理，根据掌握的客户经营状况做出评估和分类调整，目的是及时管控和反映公司面临的风险。

公司近五年按照五级分类法计提坏账准备的应收账款列表如下：

风险类别	2014 年末	2015 年末	2016 年末	2017 年末	2018 年末
正常类	24,819,049.05	22,032,392.72	9,956,124.25	10,314,217.87	1,644,366.12
关注类	30,752,237.64	161,829,284.94	50,221,276.52	239,004,441.62	18,030,637.58
次级类	60,887,169.41	88,970,965.17	83,927,690.51	75,648,558.01	53,844,618.79
可疑类	136,092,346.48	199,810,437.32	307,089,636.79	205,652,092.65	485,337,038.45

损失类	-	-	10,546,970.74	222,670,484.94
合计	252,550,802.58	472,643,080.15	451,194,728.07	541,166,280.89
			781,527,145.88	

随着公司金融业务量的逐年增加，出现信用风险的客户也逐年累积增加，因此按照五级分类法管理的金融业务应收账款近五年呈逐年上升趋势。其中，正常类和损失类：在公司金融业务开展初期，损失类情况发生极少，随着年限的增加，风险逐年累积，正常类逐年减少，损失类增加明显；可疑类：总体呈现逐年增加趋势，波动与公司根据催收管理、客户逾期期数、回款状况等认定风险类别相关；关注类：各年波动趋势相对较大，因部分客户对公司催收管理相对敏感，能及时回款，也存在部分客户经催收后回款未达预期，逾期期数增加。

受房地产政策持续调控、环保升级、工程机械行业洗牌，搅拌站集中度提高、国三限行、客户自身经营能力等综合因素影响，福田汽车部分客户在2018年经营情况出现恶化，逾期期数增加，部分客户因此涉诉，导致信用风险显著增加，因此可疑类和损失类应收账款增加。

8.3 结合可疑类和损失类应收账款主要情况、公司坏账计提标准等，说明公司前期坏账损失计提是否充分

福田汽车坏账计提方法是针对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；针对单项金额虽不重大，但对存在涉及诉讼款项、客户信用状况恶化的应收账款，严格按未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备；经单独测试后未减值的应收款项（包括单项金额重大和不重大的应收款项）以及未单独测试的单项金额不重大的应收款项，根据信用风险特征按五级分类组合、账龄组合计提坏账准备。福田汽车对出现信用风险提高、坏账损失可能性增加迹象的融资租赁等金融业务应收款项，按照风险评级分类法计提坏账准备。根据客户的逾期期数，按照风险评级类别对应的计提比例计提坏账。

同行业应收账款坏账计提情况：

单位：亿元

公司名称	2015年			2016年			2017年			2018年		
	应收原值	坏账准备	坏账计提比例	应收原值	坏账准备	坏账计提比例	应收原值	坏账准备	坏账计提比例	应收原值	坏账准备	坏账计提比例
上汽集团	299.75	6.43	2%	317.5	10.88	3%	360.5	13.82	4%	417.75	16.46	4%
比亚迪	220.05	4.86	2%	422.74	5.06	1%	523.78	4.97	1%	504.17	11.34	2%
福田汽车	55.35	3.12	6%	131.8	5.79	4%	134.24	7.03	5%	106.07	13.60	13%

江淮汽车	22.04	2.47	11%	37.59	3.93	10%	36.67	5.57	15%	50.80	9.32	18%
东风汽车	24.47	2.38	10%	30.48	2.72	9%	40.27	2.81	7%	67.67	4.78	7%
江铃汽车	14.64	0.07	1%	11.88	0.16	1%	23.28	0.21	1%	26.97	0.22	1%
中国重汽	48.48	1.55	3%	40.95	2.1	5%	32.91	2.02	6%	37.02	3.82	10%
合计	684.78	20.89	3%	992.95	30.64	3%	1,151.66	36.43	3%	1,210.46	59.53	5%

从行业应收坏账计提情况看，福田汽车应收账款坏账计提比例高于同行业平均计提比例，相比计提是充分的。

2018年受外部环境和客户自身经营能力因素影响，福田汽车部分客户在2018年经营情况出现恶化，逾期期数增加，部分客户因此涉诉，导致信用风险显著增加。福田汽车对客户经营状况、偿付能力进行评估，根据风险评估结果，依据公司应收款项坏账政策，应当按照五级分类法计提坏账准备。福田汽车按照会计政策计提坏账，保持了一贯性原则，不存在坏账计提不足的情况，前期坏账损失计提充分。

会计师意见:

结合我们年度审计过程中针对坏账损失执行的内部控制和实质性程序以及本次问询的核查，我们认为公司报告期内坏账损失同比大幅增长、可疑类和损失类应收账款同比大幅增长的原因情况属实，公司本期坏账损失计提合理适当，前期坏账损失计提充分，符合企业会计准则及公司相关制度规定。

三、问询函9提到：年报披露，公司报告期内计提存货跌价损失1.37亿元，同比增长61.75%。公司报告期末存货账面余额48.88亿元，同比增长14.41%。请公司补充披露存货跌价损失增幅高于存货账面余额增幅的具体原因，并说明公司前期存货跌价损失计提是否充分。请年审会计师发表意见。

答复:

9.1 存货跌价损失增幅高于存货账面余额增幅的具体原因

本期计提存货跌价损失明细如下:

存货种类	本期计提	本期转回	计提存货跌价损失
原材料	34,573,045.81	-	34,573,045.81
在产品	-	513,751.44	-513,751.44
库存商品	133,247,970.16	14,025,973.15	119,221,997.01
发出商品	-	15,806,516.12	-15,806,516.12
合计	167,821,015.97	30,346,240.71	137,474,775.26

分车型计提存货跌价损失明细如下:

车型	本期计提	本期转回	2018年计提存货跌价损失	2017年计提存货跌价损失
商用车	88,153,942.11	30,346,240.71	57,807,701.40	84,699,485.05
乘用车	79,667,073.86	-	79,667,073.86	-
合计	167,821,015.97	30,346,240.71	137,474,775.26	84,699,485.05

分车型期末存货明细如下:

车型	2018年	2017年	增减变动
存货账面价值	7,217,010,240.88	4,272,856,658.56	2,944,153,582.32
其中: 商用车	4,888,374,646.81	2,779,076,863.22	2,109,297,783.59
乘用车	2,328,635,594.07	1,493,779,795.34	834,855,798.73

报告期末存货账面余额 48.88 亿元, 是商用车期末存货, 宝沃乘用车期末存货已重分类至持有待售资产, 商用车存货账面余额增加主要为了旺季储备需要。

本期商用车存货跌价损失较上期减少, 乘用车存货跌价损失较上期增加, 主要原因如下: 受汽车市场整体下滑, 乘用车销量下滑, 2018年宝沃品牌乘用车销售数量较上年减少, 单位生产成本较上年增加, 销售价格下调, 产品销售毛利率降低, 期末公司根据存货可变现净值计提减值准备, 乘用车原材料计提金额 33,782,922.47 元、库存商品计提金额 45,884,151.39 元。原材料确定可变现净值的具体依据为: 在生产经营过程中, 以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额; 产成品确定可变现净值的具体依据为: 按存货的估计售价减去销售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。

9.2 公司前期存货跌价损失计提是否充分

本期计提存货跌价损失增多系乘用车计提增加所致, 宝沃乘用车 2016 年销量 3 万台左右, 2017 年 4.4 万台左右, 2018 年 3.3 万台左右, 2017 年毛利率为 17.82%, 2017 年乘用车市场销售情况未发生变化。公司对期末存货进行了减值测试, 不存在存货减值的情况, 存货跌价损失计提是充分的。

会计师意见:

结合我们年度审计过程中针对存货跌价执行的内部控制和实质性程序以及本次问询的核查, 我们认为公司存货跌价损失增幅高于存货账面余额增幅的原因情况属实, 本期存货跌价损失计提合理适当, 前期存货跌价损失计提充分, 符合企业会计准则及公司相关制度规定。

四、问询函 12 提到：年报披露，公司报告期末其他应收款账面余额 10.48 亿元，同比增长 28.99%。其中，保证金账面余额 7.97 亿元，同比增长 60.69%。请公司补充披露其他应收款主要欠款方、形成原因、业务背景、账龄、前期回款情况，并说明其他应收款坏账损失计提是否充分。请年审会计师发表意见。

答复：

报告期末其他应收款账面余额 10.48 亿元，其中前五大客户账面余额 8.77 亿元，占比 79.30%，具体明细情况如下：

单位名称	款项性质	其他应收款 期末余额	账龄	占其他应收款期 末余额合计数的 比例(%)	坏账准备 期末余额
北京公共交通控股 (集团)有限公司	保证金	452,268,080.00	1 年以内、 1 至 2 年	40.88	13,546,200.80
北京中车信融融资租赁有限公司	保证金	254,091,133.30	1 年以内、 1 至 2 年	22.96	2,704,369.89
北京福田戴姆勒汽车有限公司	技术转让费	98,324,949.90	1 年以内	8.89	983,249.50
北京福田商业保理有限公司	其他	45,677,815.16	1 年以内	4.13	456,778.15
成都华锐特种车辆有限公司	其他	26,997,013.22	2 至 3 年	2.44	26,997,013.22
合计	--	877,358,991.58	--	79.30	44,687,611.56

(1) 北京公共交通控股(集团)有限公司

截至 2018 年 12 月 31 日，应收北京公共交通控股(集团)有限公司保证金 452,268,080.00 元，其中账龄 1 年以内 226,680,080.00 元，账龄 1 至 2 年 225,588,000.00 元。系履约保证金。根据福田汽车与北京公共交通控股(集团)有限公司签订的汽车销售合同，福田汽车需向北京公共交通控股(集团)有限公司支付合同总金额 10% 的履约保证金，车辆交车使用两年内无重大质量问题，且无其他违约行为，北京公共交通控股(集团)有限公司应无息返还。以前年度福田汽车履约情况良好，保证金均按照合同约定返还。期末 452,268,080.00 元保证金均在正常合同履行期内，按照单项金额重大经单独测试后未减值，因此，按账龄计提坏账准备 13,546,200.80 元是充分适当的。

(2) 北京中车信融融资租赁有限公司

截至 2018 年 12 月 31 日，应收北京中车信融融资租赁有限公司保证金 254,091,133.30 元，其中账龄 1 年以内 250,004,669.42 元，账龄 1 至 2 年 4,086,463.88 元。系担保业务保证金。期末保证金均在正常合同履行期内，按照单项金额重大经单独测试后未减值，因此，按账龄计提坏账准备是充分适当的。

(3) 北京福田戴姆勒汽车有限公司

截至 2018 年 12 月 31 日，应收北京福田戴姆勒汽车有限公司技术转让费 98,324,949.90 元，账龄 1 年以内，系 IT 信息技术服务费和商标许可使用费等。期末应收款在合同账期内，期后回款正常，按照单项金额重大经单独测试后未减值，因此，按账龄计提坏账准备是充分适当的。

(4) 北京福田商业保理有限公司

截至 2018 年 12 月 31 日，应收北京福田商业保理有限公司存贷款差额 45,677,815.16 元，账龄 1 年以内，系福田结算中心与保理公司日常存贷款业务形成。期末应收款在正常账期内，按照单项金额重大经单独测试后未减值，因此，按账龄计提坏账准备是充分适当的。

(5) 成都华锐特种车辆有限公司

截至 2018 年 12 月 31 日，应收成都华锐特种车辆有限公司投资回购款 26,997,013.22 元，账龄 2 至 3 年，系被投资单位亏损而撤资形成，经单独测试无预计可收回金额，按照单项全额计提坏账准备。

会计师意见：

结合我们年度审计过程中针对其他应收款坏账损失执行的内部控制和实质性程序以及本次问询的核查，我们认为公司其他应收款坏账损失计提充分，符合企业会计准则及公司相关制度规定。

致同会计师事务所（特殊普通合伙）

2019 年 5 月 17 日

