



信永中和会计师事务所

ShineWing  
certified public accountants

北京市东城区朝阳门北大街  
8号富华大厦A座9层

9/F, Block A, Fu Hua Mansion,  
No.8, ChaoyangmenBeidajie,  
Dongcheng District, Beijing,  
100027, P.R.China

联系电话: +86(010)65542288  
telephone: +86(010)65542288

传真: +86(010)65547190  
facsimile: +86(010)65547190

## 关于对《辽宁曙光汽车集团股份有限公司 2019 年年度报告的信息披露监管问询函》的回复

上海证券交易所上市公司监管一部:

信永中和会计师事务所（以下简称“我们”）接受辽宁曙光汽车集团股份有限公司（以下简称曙光股份或公司）的委托，担任曙光股份 2019 年度财务报告的审计机构并按照中国注册会计师审计准则出具了相关的审计报告。

我们于 2020 年 6 月 4 日收悉由曙光股份转来的《辽宁曙光汽车集团股份有限公司 2019 年年度报告的信息披露监管问询函》（上证公函【2020】0669 号）（以下简称《问询函》）。根据《问询函》提出的关注问题，发表意见如下：

**问题一：**年报显示，公司部分土地及房产以 4.57 亿元的价格被收储，并于 2019 年 12 月 31 日前收到征收补偿款项 2.3 亿元，取得处置收益 2.57 亿元。公司 2019 年度实现归母净利润 0.47 亿元，上述收储事项对公司 2019 年度业绩存在重大影响。请公司补充披露：（1）报告期末相关地块的实物交接工作进展，并说明相关资产处置收益确认是否符合会计准则要求；（2）结合相关地块的土地使用权和房屋建筑物的实物状况以及原始取得情况，说明报告期内取得资产处置收益的具体构成情况及其合理性；（3）结合相关土地及房产在收储前后的相关资产与生产经营情况，说明收储事项对公司生产经营的具体影响。请年审会计师发表意见。

**公司回复：**

（1）报告期末相关地块的实物交接工作进展，并说明相关资产处置收益确认是否符合会计准则要求。

2019 年 11 月 22 日，子公司丹东黄海汽车有限责任公司（以下简称丹东黄海）与丹东市振兴区城市建设管理服务中心对黄海北厂地块一的实物开始陆续办理移交手续，2019 年 12 月 30 日，双方完成资产移交工作，签署了《丹东黄海汽车有限责任公司黄海北厂地块一收储资产移交协议》。移交资产的主要内容包括丹东国用（2008）0632050093 号土地证 1 个；丹房权证振兴区字第 2008111807-2008111848、2008111850-2008111868、2008130664、2004130027、2004130029、2004130037、2003135322、2003135334 号等房产证 62 个；涉及收储相关的协议书及声明文件 5 份；

电力增容原件合同两份及取水证原件 1 份；涉及辽华城评报字（2019）第 068-1 号、辽华城评报字（2019）第 068-1-1 号资产评估报告涉及的构筑物、管网等其他各类资产。

按照《黄海北厂地块（黄海大街 544 号）征收补偿协议书（地块一）》协议约定，公司于 2019 年 12 月 27 日、30 日共计收到收储资金 2.30 亿元，占收储资金总额 50.28%，并于 2020 年 2 月 28 日收到剩余收储资金 2.27 亿元。

本次收储的相关资产是位于丹东市振兴区黄海大街 544 号（以下统称老厂区）的土地使用权、房屋建筑物、地上物及附属设施和部分设备等。该收储工作是政府主导，根据丹东市土地利用总体规划和城市总体规划要求进行的，2012 年由北京清华大学规划设计院做出城区规划：主城区向西扩展，以帽盔山岭为界至新城区（翡翠湾），以及其他周边老城区，丹东黄海老厂区属于翡翠湾规划区范围内。公司严格按照政府资产收储流程进行。

综上，截至 2019 年 12 月 31 日，双方已经办理了相关资产转移手续，并且收到了大部分款项，期后收到剩余款项，相关资产处置收益确认符合会计准则要求。

**（2）结合相关地块的土地使用权和房屋建筑物的实物状况以及原始取得情况，说明报告期内取得资产处置收益的具体构成情况及其合理性**

1) 实物状况以及原始取得情况

➤ 该地块的土地使用权系丹东黄海于 2008 年 9 月购置的土地（使用证号码：丹东国用（2008）第 0632050093 号），土地面积为 367,992.90 平方米。土地购置价（原值）22,965.70 万元。

➤ 该地块的房屋建筑物主要系丹东黄海随购买土地时一并购买的地上建筑物。主要资产（按类别）如下：

项目	账面原值（万元）	截至 2019 年 12 月 31 日 账面价值（万元）
房屋	3,946.55	2,127.06
构筑物	467.19	169.69
管网类	37.8	27.03
机器设备	13.51	0.68
其他	165.74	85.59
<b>合计</b>	<b>4,630.79</b>	<b>2,410.04</b>

丹东黄海自 2016 年新能源基地（以下统称新厂区）投产后即搬迁至新厂区，老厂区（收储资产）即处于闲置状态。

2) 取得资产处置收益的具体构成情况及其合理性

2019 年该地块收储取得资产处置收益 2.57 亿元，其中：土地处置收益 356.24 万元，固定资产处置收益 25,336.69 万元。

➤ 截至 2019 年 12 月 31 日,土地使用权原值 22,965.70 万元,累计摊销 5,327.10 万元,净值 17,638.61 万元。土地收储价值 17,994.85 万元,实现净收益 356.24 万元。

国有土地使用权的出让评估依据主要基于国家资产评估有关法律法规及规范要求,该土地级别为工业三级标准,剩余使用年限为 37.4 年,依据《城镇土地分等定级规程》和《城镇土地估价规程》原则,采用基准地价法、成本逼近法进行评估。评估单价为 489 元/平方米,总估值为 17,994.85 万元。

➤ 截至 2019 年 12 月 31 日,房屋建筑物等实物资产原值 4,630.79 万元,累计折旧 2,220.75 万元,资产净值 2,410.04 万元。收储价值为 27,746.73 万元,实现净收益 25,336.69 万元。

房屋建筑物等实物资产的评估中,对于不同房屋建筑物分别选用了市场法和成本法进行了评估,由于公司该房产中临街办公楼、科技楼、销售办公室周边类似房地产交易活跃,市场依据充分,有较多类似房地产的交易案例,因此运用市场法作为估价的基本方法,成本法估价的基本思路是通过测定建筑物在估价基准日的重置价格乘以勘察确定的建筑物的成新情况确定的估价值。最终确定房屋建筑物等实物资产估值为 27,746.73 万元。

**(3) 结合相关土地及房产在收储前后的相关资产与生产经营情况,说明收储事项对公司生产经营的具体影响。**

2016 年丹东黄海新厂区竣工投产后,生产业务就全部转移至新厂区。主要生产设备在 2016 年搬迁至新厂区,无法搬迁和转移的设备留置。2016 年至 2019 年,收储资产一直处于闲置状态。2016 年新厂区根据生产工艺流程和生产经营需要,重新购置和安装新老设备,上述收储事项不影响公司正常的生产经营。

#### **会计师意见:**

(1) 结合年审期间对相关信息执行的审计程序,我们认为该地块资产处置的账务处理符合会计准则规定;

(2) 上述问题公司回复的有关资产处置收益的构成情况以及合理性、收储事项对公司生产经营产生的具体影响,与我们审计曙光股份 2019 年财务报表时取得的资料及了解的信息在重大方面保持了一致。

问题二：根据年报及前期信息披露，报告期内公司车桥业务主要工厂产能利用率均低于 80%，整车板块主要工厂产能利用率均不足 15%，且近三年整体产能利用率维持在较低水平。公司报告期末固定资产账面净值 22.37 亿元，未确认递延所得税资产的可抵扣亏损金额为 5.24 亿元。请公司补充披露：（1）主要子公司的主要经营数据，并分别说明在产能利用率较低、存在亏损未确认递延所得税资产的情况下，主要子公司的相关固定资产是否存在减值迹象，是否已进行减值测试；（2）结合公司对于主要固定资产进行减值测试的方法、主要假设和参数、可收回金额的计算等，说明长期资产减值准备计提是否充分；（3）未利用的产能部分是否具有独立性，公司是否存在其他闲置的长期资产，并说明相关资产减值准备计提是否充分。请年审会计师发表意见。

公司回复：

(1) 主要子公司的主要生产经营数据，并分别说明在产能利用率较低、存在亏损未确认递延所得税资产的情况下，主要子公司的相关固定资产是否存在减值迹象，是否已进行减值测试

1) 主要子公司主要生产经营数据

单位	板块	收入（万元）		净利润（万元）		销量（辆/只）			产量（辆/只）			2019年 产能 利用率
		2019年	2018年	2019年	2018年	2019年累计	2018年累计	增减 (%)	2019年累计	2018年累 计	增减 (%)	
辽宁曙光汽车集团股份有限公司(母公司)	车桥板块	35,947.84	54,512.95	2,801.69	6,818.18	140,011	194,820	-28.13	137,082	197,615	-30.63	69.20
丹东黄海汽车有限责任公司	客车板块	56,668.19	14,757.07	12,198.95	-23,198.54	745	189	294.18	745	201	270.65	13.55
丹东黄海汽车有限责任公司	皮卡板块	50,417.93	127,741.88	-2,691.82	6,817.32	6,505	14,944	-56.47	5,294	15,294	-65.39	8.82

母公司（车桥板块）：

母公司车桥板块 2019 年产能利用率为 69.20%，2018 年产能利用率 98.90%，2019 年较 2018 年产能利用率有所下降，但也超过 50%，主要系 2019 年受汽车行业整体下滑影响，公司主要客户需求量下降，生产量下降。虽然 2019 年较 2018 年订单量减少，但公司整体生产设备运行良好，并无闲置、终止使用或者计划提前处置情况，而且车桥板块产能利用率一直处于基本饱和状态，2018 年产能利用率为 98.90%、2017 年产能利用率为 95.90%。车桥板块 2019 年经营活动现金净流量为 162 万元，2018 年经营活动现金净流量为 2,003 万元，均为正向净流入。故车桥板块资产不存在明显的减值迹象。

丹东黄海（客车板块）：

丹东黄海客车板块 2019 年产能利用率 13.55%，2018 年产能利用率 3.65%，2019 年较 2018 年产能利用率略有上升，主要系 2019 年成功中标哈尔滨公交公司 501 辆纯电动客车订单，还为沈阳客运集团、铜陵公交、通化公交等公交企业批量提供了产品。丹东黄海客车板块自新厂区投产后，由于订单量的不足，产能利用一直不饱和，资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润低于原来的预计金额，存在减值迹象。公司已进行减值测试，不存在重大资产减值风险，具体减值测试过程详见下述（2）。

丹东黄海（皮卡板块）：

丹东黄海皮卡板块 2019 年产能利用率 8.82%，2018 年产能利用率 25.49%，2019 年较 2018 年产能利用率下降，皮卡销售量下降主要是公司对国六标准提前实施的政策预判不足，提前实施国六的区域无法及时提供国六产品，未能满足市场需求。皮卡板块产能是按照“双班”制计算（以单班工作 8 小时，年时基数为全年工作 300 天为计算标准），目前公司皮卡板块实际是以“单班”产能配备的人员和生产资源，以“单班”进行生产。所以若按照单班计算，皮卡板块 2019 年产能利用率 17.65%、2018 年产能利用率 50.98%、2017 年产能利用率 66.74%。2019 年受国六标准提前实施的政策影响，产能利用率下降，但是皮卡板块 2019 年经营活动现金净流量为 4,299 万元，2018 年经营活动现金净流量为 8,733 万元，均为正向净流入，故皮卡板块资产不存在明显的减值迹象。由于双班产能利用率不高，公司仍在资产负债表日对资产进行了减值测试，具体减值测试过程详见下述（2）。

**（2）结合公司对于主要固定资产进行减值测试的方法、主要假设和参数、可收回金额的计算等，说明长期资产减值准备计提是否充分**

公司对丹东黄海（客车板块）固定资产减值测试过程如下：

丹东黄海的客车板块的资产包括房屋建筑物、厂房、机器设备和工艺设备等实物资产，以及土地使用权、专利权和非专利技术等无形资产整体作为一个资产组，未来出售也将一并出售，不会单独将部分机器设备拆分处置。截至 2019 年 12 月 31 日，整体固定资产账面价值 3.88 亿元，无形资产账面价值 4.87 亿元。

针对该资产组的公允价值，管理层合理预计丹东黄海新厂区土地目前地价 330 元/

平方米，较初始购置 300 元/平方米价格上涨；丹东黄海具备大中轻型客车、乘用车、轿车、大中轻型货车、皮卡、改装车、挂车、新能源汽车和专用校车生产资质，客车板块拥有客车型发动机冷却系统和配备该冷却系统之客车等 9 项专利技术，在研发和实用领域具有较高的经济价值；相关实物资产设备部分主要是 2016 年新购置，截至 2019 年 12 月 31 日账面净值为 3.42 亿元，近两年设备利用率较低，基本可达 70%-90%的成新率，公司根据未来处置资产的公允价值与处置费用后的净额确定可回收金额为 3.71 亿元高于资产的账面价值，确定设备资产不需计提减值准备，且与房屋建筑物、土地使用权等一并出售未来可收回金额高于目前账面价值，因此不会存在减值情况。

故管理层整体估计，丹东黄海板块资产未来的资产公允价值减去处置费用后的净额不会低于账面价值，整体不存在减值情况。

公司对丹东黄海（皮卡板块）资产减值测试过程如下：

丹东黄海（皮卡板块）生产基地位于丹东市新城区银泉三街 51 号，土地面积 35.97 万平方米，目前账面净值为 2,206 万元，该土地级别为工业四级标准，剩余使用年限为 37 年，依据《城镇土地分等定级规程》和《城镇土地估价规程》原则，采用基准地价法、成本逼近法进行评估。评估单价为 350 元/平方米，总估值为 12,589 万元，高于目前账面成本。皮卡板块拥有多项 N 系列皮卡非专利技术，能够生产 N1、N1S、N2、N3、N7 型号的汽柴油皮卡，相关实物资产主要是 N 系列平台皮卡产品设备，截至 2019 年 12 月 31 日账面净值为 2.88 亿元，设备的成新率基本可达 50%以上，公司根据未来处置资产的公允价值与处置费用后的净额确定可回收金额为 3.05 亿元高于资产的账面价值，确定设备资产不需计提减值准备，且与房屋建筑物、土地使用权等一并出售未来可收回金额高于目前账面价值，因此不会存在减值情况。

故管理层整体估计，丹东黄海皮卡板块资产未来的资产公允价值减去处置费用后的净额不会低于账面价值，整体不存在减值情况。

**（3）未利用的产能部分是否具有独立性，公司是否存在其他闲置的长期资产，并说明相关资产减值准备计提是否充分**

公司客车、皮卡以及车桥三个板块拥有各自独立的生产基地及生产线设备，形成各自独立的资产组合。若各资产组在资产负债表日出现减值迹象时，各自进行资产减值测试。各资产组形成的产能为一个整体，无法独立拆分已利用产能部分和未利用产能部分。当资产组经过减值测试不存在减值情况时，则未利用产能部分也不用计提减值准备。

截至 2019 年 12 月 31 日，公司除车桥一栋办公楼闲置外，不存在其他闲置的长期资产。自 2016 年上述办公楼一直对外出租，2018 年租期结束。2019 年对办公楼内设施进行修缮，目前已实现对外出租，资产不存在减值情况。

**会计师意见：**

我们结合年审期间对相关信息执行的审计程序，重点关注子公司的相关固定资产是

否存在减值迹象，长期资产减值准备计提是否充分。曙光股份回复的上述信息与我们审计 2019 年财务报表时取得的资料及了解的信息在重大方面保持了一致，未发现曙光股份相关资产存在重大减值风险而未计提减值准备的情况。

**问题五：年报显示，公司报告期内实现皮卡车销售 6505 辆，同比下降 56.47%。报告期内公司皮卡产品经历了新老产品切换，加之部分省市提前实施国六标准，对涉及区域经销商影响较大。公司报告期末存货账面价值 3.52 亿元，其中库存商品账面价值 1.97 亿元。请公司补充披露：（1）实施国六标准对公司业务开展的具体影响，并说明公司生产线及主要产品是否已完成针对国六标准的升级改造工作；（2）采用经销商模式销售的相关产品是否存在退货风险，并结合公司存货中相关不符合国六标准库存商品构成情况、相关存货后续销售情况等，说明公司存货跌价准备计提是否充分；（3）结合公司主要生产经营资产针对国六标准的升级情况，说明公司是否存在需要升级换代的固定资产，相关资产减值准备计提是否充分；（4）公司对于皮卡车业务的后续发展安排，并充分提示相关风险。请年审会计师发表意见。**

**公司回复：**

**（1）实施国六标准对公司业务开展的具体影响，并说明公司生产线及主要产品是否已完成针对国六标准的升级改造工作**

1) 实施国六标准对公司业务开展的具体影响：

2019 年 1 月，生态环境部发布《柴油货车污染治理攻坚战行动计划》规定：京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原相关省（市）以及内蒙古自治区中西部等区域，将自 2019 年 7 月 1 日起，提前实施机动车国 VI 排放标准部分省市提前实施。

该政策下发后，对公司皮卡板块产量和销量产生一定的影响，但影响可控。实施国六标准并非全国同步实施，而是部分省市提前实施，涉及公司主要经销省份有江苏、海南、广东、陕西、安徽、浙江、山东、山西、内蒙古、天津市、上海市、北京、重庆共 13 个省市。其他经销省份新疆维吾尔自治区、黑龙江、吉林、辽宁、河北、河南、湖北、广西壮族自治区、西藏自治区、四川、贵州等不受影响。

原计划 2019 年生产 8,000 台国五标准皮卡，受上述政策影响实际生产了 4,976 台。

2020 年 4 月，受新型冠状病毒疫情影响，国家发改委、工信部、财政部、生态环境部等 11 部门联合发布了《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》，确定了国六标准实施由 2020 年 7 月 1 前调整为 2021 年 1 月 1 日前。

由于国五标准产品较国六标准产品具有价格优势，仍有一定的市场需求，所以公司 2020 年排产计划仍是国五标准和国六标准同时排产，同时销售。

2) 公司生产线及主要产品是否已完成针对国六标准的升级改造工作：

国六标准产品主要是发动机排放控制系统软件部分的升级，主要是对公司上游发动



机供应商的技术改造要求，而公司发动机均来源于外部采购，故不涉及公司整车生产线的升级改造工作。

公司国六标准汽油皮卡已于 2019 年 12 月上市销售，国六标准柴油皮卡已于 2020 年 4 月上市销售。

**(2) 采用经销商模式销售的相关产品是否存在退货风险，并结合公司存货中相关不符合国六标准库存商品构成情况、相关存货后续销售情况等，说明公司存货跌价准备计提是否充分**

根据公司与经销商的协议约定，公司销售模式为买断模式，经销商提货后，产品的风险与报酬随之转移，因此采用经销商模式销售的相关产品不存在退货风险。

截至 2019 年 12 月 31 日，经销商不符合国六标准的库存（国五标准皮卡）1,863 台，2020 年 1-5 月，经销商已出售 1,290 台。

截至 2019 年 12 月 31 日，公司不符合国六标准库存商品（国五标准皮卡）665 台、金额 5,355 万元；2020 年 1-5 月，这些库存已出售 600 台，实现销售收入 4,962 万元。由于国五标准产品较国六标准产品具有价格优势，仍有较大规模的市场需求，所以公司 2020 年排产计划仍是国五标准和国六标准同时排产，同时销售。

可见，根据 2020 年 1-5 月的销售情况，公司相关存货可变现净值高于账面价值，不存在减值情况。

**(3) 结合公司主要经营资产针对国六标准的升级情况，说明公司是否存在需要升级换代的固定资产，相关资产减值准备计提是否充分**

国六标准产品主要是发动机排放控制系统软件部分的升级，主要是对公司上游发动机供应商的技术改造要求，而公司发动机均来源于外部采购，故不涉及公司整车生产线的升级改造工作。公司不存在需要升级换代的固定资产，相关资产不存在减值情况。

**(4) 公司对于皮卡车业务的后续发展安排，并充分提示相关风险**

2020 年因延迟国六标准实施政策的出台，且国五标准产品具有价格优势，仍有一定规模的市场需求，公司 2020 年将国五标准和国六标准皮卡同时排产，同时销售，但公司会监测国五标准产品的销售情况，保证库存量处于安全线之下。

公司皮卡车业务未来发展重心将紧紧围绕皮卡产品细分市场，根据国家政策及时调整产品研发和市场开拓策略，积极拓宽产品系列，降低产品成本，增强产品核心竞争力，开发国内、国际市场及团体客户，提高市场占有率。主要措施一是优化国内经销商网络，通过扶持优质经销商网络，开发新网及激活潜力网络渠道，将优质经销商网络提升到 100 家，力争实现 150 家，完成全年开网计划。二是加强团体客户开发，通过定期走访中国移动及下属各省用车单位，推进订单满额度落地执行；全力开发中石油、国家电网市场，以最佳方案中标；对大庆油田、克拉玛依油田市场进行重点关注，并规划开展其它基层油田、电力公司的黄海汽车巡展推介，提升品牌影响力；筛选重点机场、港口、矿山等单位，进行电动皮卡及电动矿山皮卡市场开发，实现黄海电动皮卡批量应用。三是根据

行业政策和市场需求加快产品研发，已立项项目共计 7 大项，待立项项目共计 5 大项，已完成技术可行性分析，加大推动确定立项各流程完成，报产品委员会批准后组织实施。

公司皮卡板块也面临相关的风险：

1) 产业政策调整的风险

对于公司皮卡业务，存在相关的国家产业政策风险。如果未来政府对相关产业的政策发生不利变化或预判不足，进而会对公司的经营业绩产生不利影响。

2) 市场风险

2020 年我国汽车行业在经济下行压力以及新冠病毒疫情和国内消费市场升级的影响下，竞争将会更加激烈白热化。如公司不能适应新的汽车产业变革及产品消费升级趋势，及时进行产品转型升级提升自身核心竞争能力，公司的发展空间将会被进一步挤压，公司经营市场风险将会加大。

**会计师意见：**

我们检查期后存货销售情况、了解皮卡业务相关资产的升级改造情况，结合年审期间对相关信息执行的审计程序，曙光股份回复的上述信息与我们审计 2019 年财务报表时和期后核查时取得的资料及了解的信息在重大方面保持了一致，未发现曙光股份相关存货存在跌价情况而未计提跌价准备、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。

**问题七：根据年报及前期信息披露，公司控股股东华泰汽车集团有限公司直接负债逾期金额合计 29.04 亿元，全部涉及诉讼，其持有的公司股份全部被质押，且全部被司法冻结和轮候冻结。请公司：（1）结合控股股东资产负债、流动性、资信、经营、诉讼等方面情况，说明控股股东经营与财务状况对于公司生产经营的具体影响；（2）核实是否存在向控股股东、实际控制人及其关联方提供担保、保证等任何形式利益倾斜的情形；（3）核实是否存在与控股股东或其他关联方联合或共管账户的情况，是否存在货币资金被他方实际使用的情况，是否存在潜在的安排以及是否存在潜在的限制性用途，相关信息披露是否真实准确完整。请年审会计师发表意见。**

**公司回复：**

**（1）结合控股股东资产负债、流动性、资信、经营、诉讼等方面情况，说明控股股东经营与财务状况对于公司生产经营的具体影响**

根据华泰汽车集团有限公司（以下简称华泰汽车）提供的相关信息，截至 2019 年 12 月 31 日，未经审计的资产总额 495.28 亿元、负债总额 391.44 亿元，资产负债率 79.03%；流动资产 218.59 亿元；流动负债 281.13 亿元，流动比率 0.778。由于整个汽车行业市场萎靡、银行抽贷等原因，导致华泰汽车经营资金流动性困难。华泰汽车 2019 年 7 月

到期的债券未能全部偿还,2019年8月大公国际资信评估有限公司下调华泰汽车主体信用等级至C。华泰汽车涉及诉讼金额约为29.04亿元,正与相关各方积极协商解决纠纷事项。华泰汽车也在尽全力通过引进战投、资产处置变现解决公司流动性,寻找新的盈利增长点,来缓解各种不利因素,尽快使生产经营步入正轨。

截至公司年报出具日,公司了解到华泰汽车持有公司的股权已全部质押和司法冻结,并在年报中充分披露。

2019年和2020年公司与华泰汽车之间除关联担保,支付华泰汽车关联担保手续费(按照担保金额的年1.5%计算)外,无其他重大关联交易和关联往来。截至2020年5月31日,由于授信到期,华泰汽车为公司提供的关联担保余额为0,后期续做授信,控股股东仍将为上市公司提供担保业务。截至目前公司没有向华泰汽车提供过担保。

控股股东负面信息对公司的融资业务造成一定影响,但公司可采取其他措施,拓展融资渠道,通过自有的不动产进行抵押、采用融资租赁的方式利用直租、回租等其他措施,保证流动资金需求。目前银行要求大股东为上市公司做业务担保,大股东愿意支持公司发展为公司提供担保。而且银行并未因大股东经营和财务状况降低公司的借款额度,以目前融资规模及资金情况基本能够满足公司正常的经营资金需求。所以华泰汽车的生产经营状况与财务状况对公司正常的生产经营没有影响。

## **(2) 核实是否存在向控股股东、实际控制人及其关联方提供担保、保证等任何形式利益倾斜的情形**

经核实,公司不存在向控股股东、实际控制人及其关联方提供担保、保证等任何形式利益倾斜的情形。

## **(3) 核实是否存在与控股股东或其他关联方联合或共管账户的情况,是否存在货币资金被他方实际使用的情况,是否存在潜在的合同安排以及是否存在潜在的限制性用途,相关信息披露是否真实准确完整**

经核实,公司不存在与控股股东或其他关联方联合或共管账户的情况,不存在货币资金被他方实际使用的情况,不存在潜在的合同安排以及是否存在潜在的限制性用途,相关信息披露真实准确完整。

### **会计师意见:**

我们关注到截止审计报告日,控股股东华泰汽车持有的曙光股份的股权已全部质押,且全部被司法冻结和轮候冻结的情况。

我们结合年审期间对相关信息执行的审计程序,未发现控股股东资产负债、流动性、资信、经营、诉讼等情况对曙光股份2019年生产经营情况产生重大影响;未发现曙光股份向控股股东、实际控制人及其关联方提供担保、保证等任何形式利益倾斜的情形;未发现曙光股份存在与控股股东或其他关联方联合或共管账户的情况,未发现存在货币资金被他方实际使用的情况,未发现存在潜在的合同安排以及潜在的限制性用途。

(本页无正文，为信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)《关于对<辽宁曙光汽车集团股份有限公司 2019 年年度报告的信息披露监管问询函>的回复》之盖章页)

信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)

