



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, Chaoyangmen Beidajie,
Dongcheng District, Beijing,
100027, P.R.China

联系电话: +86(010)6554 2288
telephone: +86(010)6554 2288

传真: +86(010)6554 7190
facsimile: +86(010)6554 7190

《关于对中国船舶工业股份有限公司

2016 年度报告的事后审核问询函》的专项说明

上海证券交易所上市公司监管一部:

贵部《关于对中国船舶工业股份有限公司 2016 年度报告的事后审核问询函》(上证公函[2017]0716 号)(以下简称“问询函”)收悉。对问询函中所提及的需年审会计师发表意见的问题,信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)(以下简称“我们”)对中国船舶工业股份有限公司(以下简称“中国船舶”或“公司”)相关资料进行了核查,现做专项说明如下:

问题 1、关于资产减值损失的计提。年报披露,公司本年共计提资产减值损失 37.56 亿元,比上年度大幅增加 34.62 亿元,其中主要系计提存货跌价损失 37.46 亿元。请公司补充披露:(1) 在主业经营状况和行业形势均未显著差于 2015 年度的情况下,在 2016 年度计提资产减值损失大幅高于 2015 年度的原因及合理性;(2) 2015 年度对于资产减值损失的计提是否充分,并说明依据。请会计师发表意见。

回复:

(一) 公司情况说明

1、在主业经营状况和行业形势均未显著差于 2015 年度的情况下,在 2016 年度计提资产减值损失大幅高于 2015 年度的原因及合理性

公司主业之一是船舶建造,2016 年度,公司共实现营业收入 214.57 亿元,其中外高桥造船实现营业收入 102.19 亿元,占比 47.62%;2016 年度,公司计提资产减值损失共 37.56 亿元,其中外高桥造船计提资产减值损失 34.05 亿元,占比 90.64%,外高桥造船计提的资产减值主要是存货跌价准备,具体情况如下:

(1) 海工平台

① 海工市场的基本情况

外高桥造船持有 11 艘自升式海工钻井平台(以下简称海工平台),2016 年度计提了 186,358 万元的资产减值损失。这 11 艘海工平台原合同总额共计 228,704 万美元。签约时间集中在 2013-2014 年,当时国际原油价维持在 100 美元/桶以上;从 2014 年 7 月份开始,国际原油价格呈现持续下降趋势,2015 年末 WTI 原油价为 37.21 美元/桶;2016 年末为 53.68 美元/桶,远低于海上油田钻探开采约 70 美元/桶以上的成本线。2017 年 1

月 13 日，克拉克森航运情报《海工市场全年回顾 2016》披露，全球钻井装置需求由 2014 年 1 月的 700 艘降至 2017 年 1 月的 200 艘，同时，利用率由 95% 降至 65%；海工平台日租金由 2014 年 1 月的 20 万美元/天降至 2017 年 1 月约 10 万美元/天，低于运营成本。由于前述原因，这些船东既无接船意愿，也无接船资金，但大部分船东也没有主动要求终止合同，仅希望与公司协商后延交船期，以获得双赢。

② 与 2015 年相比，2016 年对海工市场判断的变化情况

2015 年，外高桥造船判断在接受适当减价的情况下仍然可以按照合同约定的交船期按期交船。2016 年，由于下述原因，外高桥造船认为，这些海工平台较难按合同约定的交船期交船，预计 2019 年或以后年度海工市场会有所好转，将陆续实现交船：

- 2016 年，2 艘海工平台船东终止合同。

- 2016 年，4 艘海工辅助船船东终止合同。

- 根据建造合同，2016 年，外高桥造船有 7 艘海工平台应当交船。实际上，公司当年海工平台的交付数量为 0，船东未终止合同的 9 艘海工平台中，6 艘已与船东签订正式延期协议（交船期后延 1 至 2 年），另外 3 艘已和船东达成协议，放缓建造速度。原判断“在接受适当减价的情况下仍然可以按照合同约定的交船期按期交船”已很难实现。

③ 2016 年的会计处理情况

根据上述判断，外高桥造船重新测算了海工平台的预计总成本和预计总收入，在 2015 年末累计确认损失 170,201 万元的基础上，2016 年当年又增加确认损失 186,358 万元（船舶、海工产品当期计提损失=预计总损失-以前期间累计计提损失），累计确认损失 356,559 万元（船舶、海工产品预计总损失=预计总收入-预计总成本）。2016 年末，外高桥造船预计 11 艘海工平台的预计总收入为 1,247,094 万元（2015 年末 1,330,993 万元），预计总成本为 1,603,653 万元（2015 年末 1,499,100 万元），预计总损失为 356,559 万元（2015 年末 170,201 万元），扣除已转销的存货跌价准备 168,688 万元外，年末确认的存货跌价准备余额为 187,871 万元（2015 年末 46,086 万元），当年确认的资产减值损失为 186,358 万元（ $186,358=1,603,653-1,247,094-170,201$ ）。

(2) 海工辅助船

外高桥造船手持 4 艘 PX121H 型 PSV 海工平台辅助船（以下简称海工辅助船），原合同价为 10,698 万美元，2016 年末累计发生成本为 70,945 万元。2015 年末，外高桥造船判断这 4 艘海工辅助船能够按照合同约定的交船期如期交船。2016 年，这 4 艘海工辅助船船东已全部终止合同，外高桥造船将原按照建造合同确认的收入和成本予以冲回，冲减 2016 年度主营业务收入 57,712 万元，冲减 2016 年度主营业务成本 56,993 万元。

外高桥造船预计 2019 年或以后年度海工市场会有所好转，这些海工辅助船将陆续实现交船。外高桥造船重新测算了海工辅助船的预计总成本和预计总收入。2016 年末，外高桥造船预计 4 艘海工辅助船的预计总收入为 41,622 万元（2015 年末 68,896 万元），预

计总成本为 73,728 万元（2015 年末 70,346 万元），预计总损失为 32,106 万元（2015 年已计提 2,455 万元，2016 年增加 29,651 万元），年末确认的存货跌价准备余额为 32,106 万元（2015 年末 156 万元），当年确认的资产减值损失为 29,651 万元（ $29,651=73,728-41,622-2,455$ ）。

（3）船舶产品

2016 年末，外高桥造船对其他船型的预计总收入和预计总成本进行重新测算。预计总成本按照已经发生的实际成本以及交船前将发生的预计成本予以确定。对于预计总收入，外币按照合同约定美元金额确认，其中已收款部分的人民币收入按照实际汇率折算，未收款部分的人民币收入按照年末即期汇率折算。

根据上述原则，2016 年度外高桥造船船舶产品计提了 118,905 万元的资产减值损失。其中：①成熟船型订单有 15 艘存在减值，这些存在减值船型的预计总收入为 468,569 万元（2015 年末 526,771 万元），预计总成本为 558,740 万元（2015 年末 533,755 万元），预计总损失为 90,171 万元（2015 年末 18,458 万元），扣除已转销的存货跌价准备 50,041 万元外，年末确认的存货跌价准备余额为 40,130 万元（2015 年末 24,165 万元）。此 15 艘成熟船型本年确认的资产减值损失为 71,713 万元（ $71,713=558,740-468,569-18,458$ ）。另本年其他船舶产品确认资产减值损失净额为-13,181 万元。成熟船型订单当年确认的资产减值损失为 58,532 万元（ $58,532=71,713-13,181$ ）。②2016 年 6 月，外高桥造船由于新承接了 14 艘 X 新型船，该船型为首次建造，由于钢材价格上涨等因素，外高桥造船预测这批船的建造成本将超过合同预计总收入，年末对这批船计提了 60,373 万元的存货跌价准备，全部计入当年资产减值损失。

综上所述，外高桥造船认为，2016 年末确认的全部产品的存货跌价准备余额 32.08 亿元（含在预计负债项下列报的金额，下同），2016 年度确认的资产减值损失金额 34.05 亿元（其中海工平台确认资产减值损失 18.64 亿元，海工辅助船确认资产减值损失 2.97 亿元，其他船舶产品确认资产减值损失 11.89 亿元），是公司根据当年的客观情况以及当时所能掌握的全部信息而做出的最佳判断，符合会计准则的相关规定。2016 年度确认的资产减值损失比 2015 年度增加较多，主要原因系对于海工市场的判断发生变化，海工平台预计总损失当年增加 18.64 亿元、海工辅助船预计总损失当年增加 2.97 亿元，以及 14 艘 X 新型船当年计提存货跌价准备 6.04 亿元，共计减少当年利润总额 27.75 亿元所致。

2、2015 年度对于资产减值损失的计提是否充分，并说明依据

2015 年，外高桥造船计提资产减值损失-2,915 万元，存货跌价准备余额 70,406 万元，具体情况如下：

（1）海工平台

2015 年末，外高桥造船根据市场上船东的询价情况、经营部门与签约船东的沟通和建造合同的执行情况，判断在建的 11 艘海工平台在适当减价的情况下仍然可以按照合同

约定的交船期按期交船，继续采用建造合同进行核算。根据上述判断，外高桥造船重新测算了海工平台的预计总成本和预计总收入。预计总成本按照已经发生的实际成本以及交船前将发生的预计成本予以确定。对于预计总收入，尽管外高桥造船 2014 年度成功交付了 2 座海工平台，2015 年上述平台成功出油，船东对于外高桥造船海工平台质量和管理水平给予了高度评价，并表达了对全球海洋经济开发和海工装备市场的信心，以及接收后续平台的意愿，而且 2015 年海工平台进度款收款基本正常，但考虑到 2015 年国际油价大幅走低，海上油气开发放缓，海洋工程装备市场成交处于低位，预计可能将影响船东财务状况，为此外高桥造船深入分析船东市场口碑和业界资信情况，并结合海工平台搭载和码头舾装的建造状态，对合同价预测了不高于 15% 的降幅，11 艘海工平台预计可实现销售收入 206,088 万美元，较原合同额减少 22,616 万美元，总体降幅 9.89%。根据上述原则，2015 年末，外高桥造船预计 11 艘海工平台的预计总收入为 1,330,993 万元，预计总成本为 1,499,100 万元，预计总损失为 168,107 万元，其中外高桥造船预计 9 艘海工平台会形成损失，预计总收入 1,046,599 万元，预计总成本为 1,216,800 万元，预计总损失为 170,201 万元，扣除已转销的存货跌价准备 124,115 万元外，年末确认的存货跌价准备余额为 46,086 万元。当年确认的资产减值损失为 88,254 万元（ $88,254=1,216,800-1,046,599-$ 以前年度已计提数 81,947）。

（2）海工辅助船

2015 年末，外高桥造船手持 4 艘海工辅助船，合同价为 10,698 万美元，2015 年末累计发生成本为 59,292 万元。4 艘海工辅助船船东-新加坡某船东实力雄厚，业界口碑良好，该公司主要从事海工辅助船和油气支持业务。合同执行过程中，均按节点及时支付生产进度款。2015 年船东驻厂代表积极参与船舶建造项目的报验工作，配合船厂开展生产建造，基于上述情况，外高桥造船认为，这 4 艘海工辅助船能够按照合同约定的交船期按期交船。根据上述判断，公司预计 4 艘海工辅助船的预计总收入为 68,896 万元，预计总成本为 70,346 万元，预计总损失为 1,450 万元。其中：外高桥造船预计 2 艘海工辅助船会形成损失，预计总收入为 33,605 万元，预计总成本为 36,060 万元，预计总损失为 2,455 万元，扣除已转销的存货跌价准备 2,299 万元外，年末亏损船确认的存货跌价准备余额为 156 万元。当年确认的资产减值损失为 2,455 万元（ $2,455=36,060-33,605$ ）。

（3）船舶产品

2015 年末，外高桥造船对船舶产品的预计总收入和预计总成本进行重新测算。预计总成本按照已经发生的实际成本以及交船前将发生的预计成本予以确定。对于预计总收入，外币按照合同约定美元金额确认，其中已收款部分的人民币收入按照实际汇率折算，未收款部分的人民币收入按照年末即期汇率折算。根据上述原则，2015 年末，外高桥造船预计 20 艘船舶产品存在减值，这 20 艘存在减值船舶的预计总收入为 837,268 万元，预计总成本为 899,181 万元，预计总损失为 61,913 万元，扣除已转销的存货跌价准备 37,748 万元外，年末确认的存货跌价准备余额为 24,165 万元。此 20 艘船当年确认的资产减值损失为 3,315 万元（ $3,315=899,181-837,268-$ 以前年度已计提数 58,598）。船舶产品当年确认的资产减值损失为 -96,347 万元（ $-96,347=3,315+$ 其他船舶产品的计提净额

-99,662)。

综上所述，外高桥造船认为，2015 年末确认的全部产品的存货跌价准备余额 7.05 亿元，2015 年度确认的全部产品的资产减值损失金额-0.29 亿元（其中海工平台：2015 年末确认的累计总损失金额 17.02 亿元，2015 年末确认的存货跌价准备余额 4.61 亿元，2015 年度确认的资产减值损失金额 8.83 亿元），是公司根据当年的客观情况以及当时所能掌握的全部信息而做出的最佳判断，减值准备的计提是充分的，符合会计准则的相关规定。

（二）会计师意见

我们执行了检查、分析性复核及重新计算等审计程序。我们认为：

1、2016 年末确认的全部产品的存货跌价准备、2016 年度确认的全部产品的资产减值损失，是外高桥造船根据公司的客观情况以及当时所能掌握的全部信息而做出的最佳判断，符合会计准则的相关规定。2016 年度确认的资产减值损失比 2015 年度增加较多，主要原因系外高桥造船对于海工市场的判断发生变化，海工产品预计总损失当年增加，以及 14 艘 X 新型船当年计提存货跌价准备所致。

2、2015 年末确认的全部产品的存货跌价准备、2015 年度确认的全部产品的资产减值损失，是外高桥造船根据公司的客观情况以及当时所能掌握的全部信息而做出的最佳判断，减值准备的计提是充分的，符合会计准则的相关规定。

问题 2、关于递延所得税费用的确认与计量。年报披露，公司本年发生递延所得税费用 2.60 亿元，递延所得税资产由 2015 年末的 8.45 亿元降低至 5.82 亿元，未确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异和可抵扣亏损之和由 2015 年末的 18.33 亿元大幅增加至 52.99 亿元。公司解释称由于外高桥造船 2016 年度亏损额较大，预计未来五年无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产，故冲减部分递延所得税资产，同时增加了当期所得税费用。请公司补充披露：（1）在外高桥造船主业经营状况和行业形势均未显著差于 2015 年度的情况下，在 2016 年度大额冲减以前年度的递延所得税资产的原因及合理性；（2）在公司主业经营状况和行业形势均未显著差于 2015 年度的情况下，对于未来期间能够取得的应纳税所得额的估计大幅下降的原因；（3）2015 年度对于递延所得税资产的确认是否谨慎，并说明依据。请会计师发表意见。

回复：

（一）公司情况说明

1、在外高桥造船主业经营状况和行业形势均未显著差于 2015 年度的情况下，在 2016 年度大额冲减以前年度的递延所得税资产的原因及合理性

2016 年，全球航运市场持续低迷，市场供需失衡矛盾依然突出。常规船舶产品的船东接船意愿进一步减弱，2016 年外高桥造船交船减少至 19 艘（2015 年 29 艘）；公司前

期承接的部分船舶订单出现了一定幅度的减价、延期交船的情况。受原油价格长期低位运行影响，海工市场极度低迷，公司在建海工平台船东接船意愿较低，经与船东协调后，公司主动放缓造船节奏，延期交付产品，本年海工平台未实现交付，另有 2 艘海工平台和 4 艘海工辅助船终止合同。经公司综合判断，本年在手船舶及海工产品计提了大额的减值准备。

外高桥造船本部 2016 年末可抵扣亏损余额为 24.61 亿元，暂时性差异余额为 34.19 亿元。由于 2016 年海工市场的整体情况并未明显好转，公司判断海工项目对公司的影响更加严峻，未来的盈利情况会低于 2015 年末的判断。公司根据谨慎性原则及对未来船舶市场的判断，依据 2017 年、2018 年手持订单排产及预计的成本费用情况、综合考虑以前年度实际经营情况，预计了以后年度的盈利情况。2016 年末，外高桥造船根据预计的未来期间的应纳税所得额按适用税率确认了 3.15 亿元的递延所得税资产。

2、在公司主业经营状况和行业形势均未显著差于 2015 年度的情况下，对于未来期间能够取得的应纳税所得额的估计大幅下降的原因

公司已确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异 2015 年末余额 56.30 亿元，2016 年末余额 38.76 亿元，较上年下降 17.54 亿元，其中外高桥造船下降 17.23 亿元。公司对于未来期间能够取得的应纳税所得额的估计大幅下降主要由于外高桥造船因素。

3、2015 年度对于递延所得税资产的确认是否谨慎，并说明依据

2015 年末，根据手持订单、生产情况，并结合市场因素，公司各级子公司根据对预计未来期间盈利情况的判断，对于预计未来期间有足够的应纳税所得额弥补的可抵扣亏损和暂时性差异，按适用税率确认为递延所得税资产。2015 年末，公司确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异和可抵扣亏损合计为 56.30 亿元，按照适用税率确认了 8.45 亿元的递延所得税资产；对于预计无足够应纳税所得额弥补的可抵扣亏损和暂时性差异未予确认递延所得税资产。2015 年末，未确认递延所得税资产的可抵扣亏损和暂时性差异金额为 24.27 亿元。

综上所述，公司认为，在主业经营状况和行业形势均未显著差于 2015 年度的情况下，对于未来期间能够取得的应纳税所得额的估计大幅下降的原因主要系公司对海工市场判断发生变化，导致 2016 年预测的未来期间能够实现的应纳税所得额大幅下降所致。2015 年末及 2016 年末的递延所得税资产均系公司按照谨慎性原则确认的，符合企业会计准则的相关规定。

（二） 会计师意见

我们检查了外高桥造船确认递延所得税资产的相关资料，执行了分析性复核及重新计算等审计程序。我们认为，在公司主业经营状况和行业形势均未显著差于 2015 年度的情况下，对于未来期间能够取得的应纳税所得额的估计大幅下降的原因主要系外高桥造船对

海工市场判断发生变化，导致 2016 年预测的未来期间能够实现的应纳税所得额大幅下降所致。2015 末及 2016 年末的递延所得税资产均系公司按照谨慎性原则确认的，符合企业会计准则的相关规定。

问题 3、关于预计未结算成本。年报披露，公司成本构成中存在“其他”项目，一部分系由于产品交付时预计的未结算成本与实际结算成本存在差异所致。请公司补充披露：（1）产品交付时，实际结算成本不能准确计量的原因；（2）对预计未结算成本进行调整的会计处理及依据。请会计师发表意见。

回复：

（一）公司情况说明

1、产品交付时，实际结算成本不能准确计量的原因

公司主要产品有6.4万吨级散货船、18万吨级散货船、11万吨级原油船、大型集装箱船、30万吨级超大型油船以及海工平台/辅助船等产品。由于公司造船产品系统复杂、建造周期较长、成本种类繁多，故在建造过程中，需要多家外协单位来配合完成，结算周期较长，部分外包费用在交船时还没有确定最终结算价，导致产品完工交船时部分成本费用不能准确计量。

2、对预计未结算成本进行调整的会计处理及依据

公司按照《企业会计准则-基本准则》中关于权责发生制和负债等的相关规定，并结合公司实际情况，根据各业务部门统计的未结算、预计发生的费用情况，在产品完工交船时预提了相关成本费用，会计处理如下：

借：基本生产成本-直接人工等

贷：应付账款-预提费用-未完工程

后续发生（支付）相关成本费用时，会计处理如下：

借：应付账款-预提费用-未完工程

贷：银行存款

公司根据相关项目的费用结算情况，于产品完工交船后6个月内，对预计未结算成本进行清理，实际结算成本与预提成本存在差异的，清理时补提/冲回项目成本，会计处理如下：

借:基本生产成本-其他

贷:应付账款-预提费用-未完工程

同时结转营业成本, 会计处理如下:

借:主营业务成本

贷:基本生产成本-结转

综上所述, 公司认为, 对预计未结算成本的核算符合企业会计准则的相关规定。

(二) 会计师意见

我们对当年计提的预计未结算成本的原始凭证、相关的合同及清理情况执行了检查、分析性复核等审计程序。我们认为, 公司预计未结算成本的核算符合企业会计准则的相关规定。

问题 4、短期薪酬与离职后福利变动不一致。年报披露, 公司本年新增短期薪酬 20.11 亿元, 同比降低 13.51%; 本年新增离职后福利 2.53 亿元, 同比增长 1.32%。请公司补充披露出现上述差异的原因。请会计师发表意见。

回复:

(一) 公司情况说明

公司本年新增短期薪酬 20.11 亿元, 同比降低 13.51%; 本年新增离职后福利 2.53 亿元, 同比增长 1.32%, 主要是离职后福利以工资总额为基数缴纳, 其中: 上海地区缴纳基数为上年工资总额; 江苏地区缴纳基数为上月工资总额。公司 2015 年、2016 年缴纳离职后福利的工资总额基数分别为 124,487.81 万元和 125,935.62 万元。2016 年工资总额基数同比增长 1.16%。

综上所述, 公司认为, 短期薪酬 2016 年比 2015 年有所下降, 但公司 2016 年缴纳离职后福利的工资基数同比增长 1.16%, 离职后福利的计缴符合相关政策规定。公司 2016 年度短期薪酬同比降低 13.51%, 离职后福利同比增长 1.32%, 出现此项差异的主要原因系离职后福利的缴费基数与当年短期薪酬的口径并不完全一致所致。

(二) 会计师意见

我们对公司应付职工薪酬执行了检查、分析性复核等审计程序。我们认为, 公司 2016 年离职后福利的计缴符合相关政策, 当年短期薪酬同比降低 13.51%, 离职后福利同比增

长 1.32%，出现此项差异的主要原因系离职后福利的缴费基数与当年短期薪酬的口径并不完全一致所致。

问题 5、关于固定资产租赁费的摊销。年报披露，长期待摊费用中的固定资产租赁费本期共摊销 7079.46 万元，年度摊销额大幅高于 2015 年度的 2856.65 万元和 2014 年度的 1938.17 万元。请公司补充披露本年对于固定资产租赁费的摊销金额大幅高于以前年度的原因及依据。请会计师发表意见。

回复：

（一）公司情况说明

公司长期待摊费用中的固定资产租赁费 2015 年比 2014 年增加 904.74 万元，2016 年比 2015 年增加 4,230.07 万元，主要系 2015 年 10 月起，公司新增租赁广船国际扬州有限公司（以下简称“广船扬州”）长期资产导致摊销额增加所致。

2015 年公司子公司中船澄西为解决生产场地不足的问题与广船扬州签订了《资产租赁协议》（内容详见公司公告临 2015-39），租用广船扬州的 624,747.9 平方米的土地、地上建筑物、构筑物、相关配套设施及其他生活配套设施等造船资产进行船舶生产制造，约定租期为 2015 年 10 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日，其中：2015 年 10 月 1 日至 2015 年 12 月 31 日的租金为 1,404.86 万元（不含税），2016 年的租金为 6,144.61 万元（不含税）。

综上所述，公司认为，2016 年固定资产租赁费的摊销金额大幅高于以前年度的原因主要系因生产经营需要，2015 年 10 月 1 日起，增加租赁广船扬州长期资产导致摊销额增加所致。对于固定资产租赁费的摊销是否计入长期待摊费用核算，公司进行了核查工作，经核查后认为：上述固定资产租赁费用已按受益对象摊销计入当年成本费用。按照租金当年支付的实际情况，应计入流动资产项目核算，经综合分析，此项会计处理对公司当年资产负债表、利润表及现金流量表均无影响，不影响投资者对报表的分析和判断。

（二）会计师意见

我们检查了中船澄西的《资产租赁协议》、结算单据、付款赁证、银行付款单及租赁发票等，并现场观察了租赁场地、地上构筑物及设备，中船澄西在正常使用已租赁的广船扬州的相关资产。我们认为，公司 2016 年固定资产租赁费的摊销金额大幅高于以前年度的原因主要系 2015 年 10 月 1 日起，中船澄西增加租赁广船扬州长期资产导致摊销额增加所致。

问题 6、城建税与教育费附加的变动方向不一致。年报披露，公司本年度城市维护建设税发生额 1982.71 万元，同比降低 16.33%；教育费附加发生额 3095.46 万元，同比增

长 11.15%。上述两税费均按增值税、营业税和消费税发生额的一定比例缴纳。请公司补充披露城市维护建设税和教育费附加的变动方向不一致的原因。请会计师发表意见。

回复：

(一) 公司情况说明

公司本年度城市维护建设税发生额 1,982.71 万元，同比降低 16.33%；教育费附加发生额 3,095.46 万元，同比增长 11.15%

公司本部及各级子公司因注册地不同，城市维护建设税的税率分别为 7%、5%及 1%，教育费附加（含地方教育费附加）的计缴比例均为 5%。

除因 2015 年部分子公司将地方教育费附加合计 11.18 万元在营业税金及附加项下“其他税费”列报外，2016 年相比 2015 年公司本部及各级子公司个别报表的城市维护建设税和教育费附加增减变动比例一致。

综上所述，公司认为，各公司均按照相关政策计缴城建税和教育费附加，2016 年度城建税同比降低 16.33%，教育费附加同比增长 11.15%，导致城建税和教育费附加的变动方向不一致的原因主要系各公司的城建税的税率不同所致。

(二) 会计师意见

我们对各公司应交税费项下城建税及教育费附加执行了检查、分析性复核及重新计算等审计程序。我们认为，公司按照相关政策计缴城建税和教育费附加，2016 年度城建税同比降低 16.33%，教育费附加同比增长 11.15%，导致城建税和教育费附加的变动方向不一致的原因主要系各公司的城建税的税率不同所致。

问题 7、销售服务费大幅增加。年报披露，公司本年度发生销售费用 2.05 亿元，其中销售服务费 1.38 亿元，同比增长 125.72%。但营业收入同比下降 22.72%，新订单承接方面除造船业务增长 55.89%外，修船业务、海洋工程业务、动力业务和机电设备业务均无起色。请公司结合订单承接及收入情况，补充披露本年销售服务费大幅增加的原因。请会计师发表意见。

回复：

(一) 公司情况说明

公司在船舶、柴油机等产品完工销售时，对负有保修义务的产品建造和修理，参照历史数据及遵循一贯性原则，按产品收入的一定比例计提保修费，借记销售费用-销售服务费，贷记预计负债-产品质量保证费；待实际发生保修费用时，直接冲减预计负债；待保修期结束时，保修义务终止，公司将未使用的保修费予以冲回，借记预计负债-产品质量保证费，贷记销售费用-销售服务费。

2016 年度，公司发生销售服务费 13,821.81 万元（2015 年 6,123.33 万元），较上年增加 7,698.48 万元，主要系船舶造修业务本年度销售服务费增加 6,013.48 万元所致。

2015 及 2016 年度，公司计提保修费的产品主要有造船、修船及柴油机，海工产品因无产品交付情况，故 2015 及 2016 年度未计提海工产品保修费。船舶造修及柴油机营业收入及计提保修费详细情况如下（单位：万元）

项目	营业收入			计提保修费		
	2016 年	2015 年	变动%	2016 年	2015 年	变动%
船舶造修	1,606,647.81	1,719,153.42	-6.54	13,539.72	16,604.99	-18.46
柴油机	565,233.69	499,372.56	13.19	5,850.26	5,074.42	15.29
合计	2,171,881.50	2,218,525.98	-2.10	19,389.98	21,679.41	-10.56

2016 年度公司船舶造修及柴油机收入为 2,171,881.50 万元，降幅为 2.1%；2016 年度计提保修费 19,389.98 万元，降幅为 10.56%，船舶造修产品保修费计提减少幅度大于营业收入减少幅度。2016 年公司交付船舶 39 艘/524.8 万载重吨（2015 年 58 艘/653.82 万载重吨），同比减少 19 艘/129.02 万载重吨，降幅为 32.76%/19.73%。船舶造修计提保修费的变动幅度与交船量变动幅度基本同步。

2016 年，公司造船、修船达到船舶保修费终止确认条件（与船东签订保修终止协议）而冲销船舶保修费 7,367.75 万元（2015 年 16,446.50 万元），同比减少 9,078.75 万元，导致销售服务费总额增加较多。

综上所述，公司认为，本年计提的销售服务费并未增加，而是随营业收入的减少而下降。销售服务费总额大幅增加的原因主要系本年达到保修费终止确认条件而冲回的船舶保修费比上年大幅度减少，导致销售服务费总额增加所致。

（二） 会计师意见

我们通过对完工船舶保修费计提数的测算、检查保修费终止确认文件及执行分析性复核程序。我们认为，公司 2016 年度销售服务费总额大幅增加的主要原因系本年达到保修费终止确认条件而冲回的船舶保修费比上年大幅度减少，导致销售服务费总额增加所致。

问题 8、四季度税金及附加和管理费用大幅上升。根据公司年报披露数据测算，公司第四季度税金及附加和管理费用均大幅上升，分别是前三季度平均值的 3.62 倍和 2.03 倍。请公司补充披露第四季度上述费用增长幅度远超前三季度的原因。请会计师发表意见。

回复：

（一） 公司情况说明

1、第四季度税金及附加大幅度上升的原因

2016 年 12 月 3 日，财政部《关于增值税会计处理规定》（财会【2016】22 号）规定，原在“管理费用”中核算的房产税、土地使用税、车船使用税、印花税等与经营活动相关的税费，2016 年 5-12 月的发生额重分类到“税金及附加”列报。公司根据该规定，于 2016 年 12 月份进行调整。公司税金及附加前三季度平均值为 1,477.37 万元，第四季度金额为 5,342.57 万元，扣除重分类调整 2016 年 5-9 月份 2,483.53 万元，第四季度实际金额为 2,859.04 万元，重分类调整分摊至前三季度，分摊后的前三季度平均值为 2,305.21 万元。

综上所述，公司认为，四季度税金及附加大幅度上升，为前三季度平均值的 3.62 倍的原因主要系执行财政部财会【2016】22 号文所致。

2、第四季度管理费用大幅度上升的原因

公司第四季度管理费用大幅度上升，主要系研究开发费及修理费增加所致，详细情况如下（单位：万元）：

项目	前三季度 平均值	四季度	四季度 增加	四季度 增长率
管理费用	39,472.44	80,307.13	40,834.69	103.45%
其中：研究开发费	8,822.08	39,925.16	31,103.08	352.56%
修理费	7,994.00	15,907.10	7,913.10	98.99%

（1）研究开发费

公司研究开发费四季度增加 31,103.08 万元，增幅为 352.56%，增加主要因素：①外高桥造船四季度 18 万吨级好望角型散货船换代开发项目增加了 8,557.93 万元、绿色节能型 32 万吨 VLCC 研发项目增加了 13,104.39 万元，两个项目共计增加了 21,662.32 万元。②研究开发费是按项目进行管理的，多数项目于年中实施年底结题，项目结算时间多集中于四季度，四季度费用较高所致。

（2）修理费

公司修理费四季度增加 7,913.10 万元，增幅为 98.99%，主要系由于修理费是按项目进行管理的，多数项目于年中实施年底结算，项目结算时间多集中于四季度，四季度费用较高所致。

综上所述，公司认为，四季度管理费用增加较多的原因主要系外高桥造船四季度 18 万吨级好望角型散货船换代开发项目增加了 8,557.93 万元、绿色节能型 32 万吨 VLCC 研

发项目增加了 13,104.39 万元，两个项目共计增加了 21,662.32 万元；以及研究开发费和修理费是按项目进行管理的，多数项目于年中实施年底结题/结算，项目结算时间多集中于四季度，四季度费用较高所致。

（二）会计师意见

我们通过执行检查、分析性复核等审计程序。我们认为：

1、公司四季度税金及附加大幅度上升，为前三季度平均值的 3.62 倍的原因主要系公司执行财政部财会【2016】22 号文所致。

2、公司四季度管理费用大幅度上升，为前三季度平均值的 2.03 倍的原因主要系外高桥造船四季度 18 万吨级好望角型散货船换代开发项目增加了 8,557.93 万元、绿色节能型 32 万吨 VLCC 研发项目增加了 13,104.39 万元，两个项目共计增加了 21,662.32 万元；以及研究开发费和修理费是按项目进行管理的，多数项目于年中实施年底结题/结算，项目结算时间多集中于四季度，四季度费用较高所致。

问题 9、关于股权转让收益的确认。年报披露，公司控股子公司中船澄西于 2016 年 12 月向公司控股股东中船集团转让其持有的广西船舶及海洋工程有限公司 18.164% 的股权，并已于 2016 年 12 月 30 日完成了工商营业执照的变更。此外，关注到公司除已破产清算的原因外，并未对关联方应收账款及其他应收款计提坏账准备，这说明公司并未认为关联方欠款存在无法收回的风险。请公司补充披露在上述股权转让事项已经公司决策程序授权，且完成了标的公司的工商营业执照变更后，未于 2016 年确认股权转让收益的原因。请会计师发表意见。

回复：

（一）公司情况说明

2016 年 12 月 8 日，子公司中船澄西与中船集团签订股权转让协议，向中船集团转让其持有的中船广西船舶及海洋工程有限公司（以下简称广西船海）18.164% 的股权，股权转让价款为 21,985.47 万元，其中 51% 计 11,212.59 万元应于 2016 年 12 月 31 日前支付。2016 年 12 月 30 日，广西船海完成了工商变更登记。2017 年 1 月 22 日，中船澄西收到 51% 股权转让款 11,212.59 万元。2017 年 1 月 9 日，中船集团下发便函，将原由中船澄西向广西船海委派的董事变更为由中船集团委派。

综上所述，中船澄西认为，截止 2016 年末，虽然广西船海已完成了工商变更登记，但 51% 的股权转让款尚未收到，公司委派到广西船海的董事的委派主体尚未变更，与该项股权所有权有关的主要风险和报酬并未转移，交易尚未完成，2016 年度未确认此项股权转让收益符合企业会计准则的相关规定。

（二）会计师意见

我们检查了与转让广西船海股权相关的股权转让协议、评估报告、少数股东关于放弃广西船海股权之优先购买权的声明、股权变更后的营业执照、股权转让款的收款单和中船集团变更广西船海董事委派主体的文件等资料。我们认为，截止 2016 年末，虽然广西船海已完成了工商变更登记，但 51% 的股权转让款尚未收到，公司委派到广西船海的董事的委派主体尚未变更，与该项股权所有权有关的主要风险和报酬并未转移，交易尚未完成，中船澄西 2016 年度未确认此项股权转让收益符合企业会计准则的相关规定。

问题 10、关于职工回购房合同的确认与计量。年报披露，公司确认的预计负债中存在于职工回购房合同损失。对于上述预计负债的形成原因，公司解释称，根据中船澄西发展计划，该公司拟向职工购买位于其厂区附近的职工住房及住房所占用地用于扩大生产，同时根据近期生产情况，将已购回的职工住房暂时作为租赁给外地员工宿舍使用，将已与职工签约但尚未支付的购房款与预计的租赁收入差额计提了预计合同亏损。请公司补充披露：（1）公司向职工购买职工住房的价格是否公允，相关房产是否出现减值；（2）公司向职工出租上述租房，所收取的租金是否与市场价一致；（3）公司购买上述职工住房的目的，是否系用于长期对职工出租；（4）请公司结合上述回购交易的商业实质以及预计负债的定义，说明将已与职工签约但尚未支付的购房款与预计的租赁收入差额确认为预计负债的准则依据，以及具体计算过程。请会计师发表意见。

回复：

（一）公司情况说明

1、公司向职工购买职工住房的价格是否公允，相关房产是否出现减值

2010 年，公司子公司中船澄西由于生产规模的扩大，急需扩大生产场地，为此，公司制定了向职工回购厂区附近的房产（以下简称“回购房”）的方案，且该方案一直实施至今。回购房为 80 年代建造的老房子，该房屋的土地使用权属于中船澄西，所处位置紧邻船厂（江阴市临港新城衡山路一号）。经公司与职工友好协商，按照当地房屋的市场价格予以回购，价格是公允的，每套回购房的回购均价约 20 万元。

公司回购的这些职工住房将来不会进行再出售，主要是回购房因紧邻船厂，受公司生产过程中的噪音、粉尘、漆雾以及光污染情况极为严重，环境已不适宜居住，有条件的员工早已陆续撤离，因此公司判断回购房基本没有再出售的可能性。

公司当初决策购买上述职工住房时正处在世界航运市场高速增长后期，目的系扩大生产场地以满足公司生产发展的需要，后期受全球金融危机的影响，航运市场急转直下，船舶行业也被国家列为产能过剩行业，治理和抑制过剩产能也成为国家中长期经济结构调整工作的重点，基于此，在船舶行业产能过剩、市场疲软的局面好转之前，公司暂缓了拆除回购房扩大再生产的投资规划，因此，回购房用于扩大再生产后新增的现金流无法合理测

算。

综上所述，公司认为对于回购房的减值测试基于租金现值与回购价孰低判断较为合理，因按租金测算的现值低于回购价，因此对回购房进行了减值计提。按购房款与预计的租赁收入现值差额计提了“预计负债-预计合同亏损”，待回购房交割转入固定资产时，再将“预计负债-预计合同亏损”转入固定资产减值准备。

2、公司向职工出租上述住房，所收取的租金是否与市场价一致

中船澄西根据回购房的面积及老旧程度制定租金标准，出租对象主要是外包工程队的外来务工人员，回购房年租金每套约 6000-7200 元，租金已参考当地市场价。

3、公司购买上述职工住房的目的，是否系用于长期对职工出租

公司购买上述职工住房的目的系根据市场需求扩大生产场地以满足公司生产发展需要，目前受船舶市场需求不振影响暂缓实施基建投资计划，同时为提高资源利用率实现收益最大化暂时予以出租。

4、请公司结合上述回购交易的商业实质以及预计负债的定义，说明将已与职工签约但尚未支付的购房款与预计的租赁收入差额确认为预计负债的准则依据，以及具体计算过程

公司与职工签订回购房协议后，在房屋产权过户前，回购房暂不满足固定资产确认条件。但在合同签订生效后，存在现时的履约义务，公司对其进行了减值测试，按照每套回购房的年租金、尚可使用年限、银行贷款利率对未来的回购房的租金收入进行折现，折现值与回购价款的差额为回购房预计损失，由于回购房预计损失金额能够可靠计量，是公司承担的现时义务，履行该义务很可能导致经济利益流出公司，满足预计负债确认条件，公司按回购房预计损失确认了预计负债，借记资产减值损失，贷记预计负债-职工回购房合同损失。

2010 年，公司与职工签约但尚未支付的购房款为 13,247.57 万元，与预计租赁收入现值的差额计提了预计合同损失为 8,633.50 万元，确认了资产减值损失和预计负债，已经立信会计师事务所有限公司审计，并在 2010 年度审计报告（信会师报字【2011】第 10666 号）中有专项说明。后续随着房屋产权过户完成及支付购房款确认了固定资产，并将预计负债转入了固定资产减值准备核算，以后年度新签订但产权未过户的房屋继续确认预计负债。截止 2016 年 12 月 31 日，公司 32 栋回购房原值 16,732.84 万元，回购房累计折旧 939.54 万元，回购房减值准备 10,803.61 万元，回购房净额为 4,989.69 万元，已签约未完成回购的房屋确认的预计负债余额为 855.99 万元。

回购房预计损失=房屋回购价-未来回购房租金收入的现值。

综上所述，中船澄西认为，向职工购买职工住房的价格是公允的；回购房年租金每套约 6000-7200 元，租金已参考当地市场价；将公司附近的房屋进行回购，是用于扩大生产场地，并非用于长期出租；将房屋回购价与未来租金的现值的差额，即回购房预计损失

确认预计负债满足预计负债的确认条件，符合企业会计准则的相关规定。

（二） 会计师意见

我们检查了回购合同、租赁合同及回购房预计损失计算表等资料。我们认为，中船澄西向职工购买职工住房的价格是公允的；回购房年租金每套约 6000-7200 元，租金已参考当地市场价；将公司附近的房屋进行回购，目的系根据市场需求扩大生产场地以满足公司生产发展需要，目前受船舶市场需求不振影响暂缓实施基建投资计划，同时为提高资源利用率实现收益最大化暂时予以出租；将房屋回购价与未来租金的现值的差额，即回购房预计损失确认预计负债满足预计负债的确认条件，符合企业会计准则的相关规定。

问题 11、关于套期会计。年报披露，公司因套期造成亏损 4.91 亿元。请公司补充披露有关套期的详细会计处理，并说明造成亏损的原因。请会计师发表意见。

回复：

（一） 公司情况说明

公司造船合同绝大部分以美元结算。为规避外汇风险，尽量抵销由于汇率变动带来的无法锁定汇兑损失和未来收入不确定的风险，公司开展了金融衍生业务（套期保值），通过远期结汇（含远期结汇展期）锁定以后期间收取的美元船舶进度款汇率变动风险，固化公司美元收入的汇兑损失，采用套期保值会计处理方式。

公司签约的远期合约均符合国资委和中船集团关于汇率风险防范工作的相关规定，在真实贸易背景下的套期保值业务，应当适用《企业会计准则第 24 号—套期保值》的相关规定，采用套期保值会计方法处理。

套期确认和计量的条件：

- 正式指定套期关系（套期工具、被套期项目、正式书面文件）
- 套期高度有效（实际抵消结果在 80%—125%的范围内，包括预期性评价和回顾性评价）

会计处理：

- 签订远期合约时，不做会计处理。
- 报表日对持仓的远期合约进行有效性测试，根据测试结果进行相关会计处理。

A. 当有效性测试评价为高度有效时：

借：套期工具—远期合约（远期合约交割本金*（远期合约约定交割汇率-评价日远期汇率））

贷：公允价值变动损益（远期合约交割本金*（远期合约约定交割汇率-评价日远期

汇率))

借：公允价值变动损益（被套期项目金额*（远期合同签订日远期汇率-评价日远期汇率）

贷：被套期项目—确定承诺（被套期项目金额*（远期合同签订日远期汇率-评价日远期汇率）

B. 远期合约套期有效，交割时的会计处理

借：银行存款（或应付款项）（远期合约交割本金*（远期合约约定交割汇率-交割日汇率）

贷：营业收入（远期合约交割本金*（远期合约约定交割汇率-交割日汇率）

C. 远期合约套期失效（如船款未按期收到、提前平仓等）的会计处理

借：银行存款（或应付款项）（远期合约交割本金*（远期合约约定交割汇率--交割日汇率）

贷：财务费用-汇兑损益（远期合约交割本金*（远期合约约定交割汇率--交割日汇率）

2016 年，人民币对美元出现较大幅度贬值，汇率由年初的 6.4935 跌至年末的 6.9370，由于远期合同的签约汇率低于实际交割日的即期汇率或低于与银行约定的平仓汇率，导致远期合约发生大额亏损（或浮亏）。目前，美元已进入加息周期，人民币可能会进一步贬值或大幅波动，除已到期交割的远期合同，公司为避免更大的交割损失，提前将尚未到期的远期合同进行平仓，以规避可能出现的进一步损失。2016 年，公司远期合约盈亏详细情况如下（单位：万元）：

项目	实现的盈亏
到期交割	-26,604.79
提前平仓	-22,499.88
小计	-49,104.67

综上所述，公司认为，套期项目的会计核算符合《企业会计准则第 24 号—套期保值》的规定，发生亏损的主要原因系人民币大幅贬值导致远期合同的签约汇率低于实际交割日的即期汇率或低于与银行约定的平仓汇率所致。

（二） 会计师意见

我们对公司远期合约相关文件、合约交割以及提前平仓的相关资料进行了检查。我们认为，公司套期项目的会计核算符合《企业会计准则第 24 号—套期保值》的规定，发生亏损的主要原因系人民币大幅贬值导致远期合同的签约汇率低于实际交割日的即期汇率或低于与银行约定的平仓汇率所致。

问题 12、关于其他流动负债。年报披露，公司 2016 年度其它流动负债同比降低 54.04%，公司解释称由于船舶收款难度增加，预收款减少。请公司补充披露预收款的减少为何会导致其他流动负债减少而非预收款项减少。请会计师发表意见。

回复：

（一）公司情况说明

公司提供的船舶建造业务，在收入与成本的确认上按照《企业会计准则第 15 号——建造合同》的规定执行，根据建造合同准则，公司收到船东按船舶建造合同支付的船舶进度款在“工程结算”核算，在报表中“其他流动负债”项下列报。公司财务报表附注四/23(P29)已披露了“工程结算”的会计政策：工程结算为根据建造合同约定向船东办理结算的累积金额，资产负债表日分单个合同比较“工程结算”余额与“工程施工”余额，按以下原则在资产负债表中反映：（1）“工程结算”余额大于“工程施工”余额的，以“工程结算”科目余额减去“工程施工”科目余额的差额，在资产负债表中作为“其他流动负债”列示，反映公司超过完工进度多结算的款项；（2）“工程结算”余额小于“工程施工”余额的，两者差额，在资产负债表中作为“存货”列示，反映公司应当向客户收取的款项。

公司其他流动负债年末余额为 208,615.48 万元（其中：工程结算为 208,496.04 万元），较年初 453,950.45 万元（其中：工程结算为 419,711.45 万元）下降 54.04%（其中：工程结算下降 50.32%），主要是受世界经济复苏乏力、航运市场运力严重过剩以及低油价等因素的影响，船舶市场仍处在周期的底部，船舶企业承接订单竞争仍然激烈，完工船舶交付仍然艰难，由于船舶订单的减少及在建船舶收款难度的增加，使年末预收船舶进度款（工程结算）大幅减少，导致其他流动负债降幅较大。

综上所述，公司认为，由于预收船舶进度款在工程结算核算，从而导致其他流动负债减少而非预收款项减少。预收船舶进度款在工程结算核算，并在其他流动负债列报符合企业会计准则及公司会计政策的规定。

（二）会计师意见

我们执行了检查、分析性复核等审计程序。我们认为，公司预收船舶进度款在工程结算核算，并在其他流动负债列报符合企业会计准则及公司会计政策的规定。

（以下无正文）

此页无正文，为《关于对中国船舶工业股份有限公司 2016 年度报告的事后审核问询函的专项说明》的签章页。

信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)

二〇一七年六月二十九日

