

信用等级公告

联合[2013] 1533 号

联合资信评估有限公司通过对奇瑞汽车股份有限公司信用状况进行综合分析和评估，确定

奇瑞汽车股份有限公司
主体长期信用等级为
AA

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一三年十一月七日



地址：北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17层
电话：(010) 85679696
传真：(010) 85679228
邮编：100022
网址：www.lhratings.com

奇瑞汽车股份有限公司

主体长期信用评级报告

评级结果：

主体长期信用等级：AA

评级展望：稳定

评级时间：2013 年 11 月 7 日

财务数据

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年 6 月
资产总额(亿元)	437.47	534.13	639.33	665.16
所有者权益(亿元)	97.51	137.17	168.82	171.82
长期债务(亿元)	56.46	85.20	103.79	167.07
全部债务(亿元)	187.10	272.06	359.22	400.06
营业收入(亿元)	351.72	424.14	301.47	126.55
利润总额(亿元)	3.02	1.47	4.33	-2.90
EBITDA(亿元)	23.23	25.19	31.13	--
营业利润率(%)	6.81	8.12	14.45	9.52
净资产收益率(%)	2.46	1.48	1.84	--
资产负债率(%)	77.71	74.32	73.59	74.17
全部债务资本化比率(%)	65.74	66.48	68.03	69.96
流动比率(%)	67.24	77.60	85.48	88.96
全部债务/EBITDA(倍)	8.05	10.80	11.54	--
EBITDA 利息倍数(倍)	4.26	3.94	4.52	--

注：2013 年上半年财务报表未审计。

分析师

张 丽 杨学慧

lianhe@lhratings.com

电话：010-85679696

传真：010-85679228

地址：北京市朝阳区建国门外大街 2 号
中国人保财险大厦 17 层（100022）

Http: //www.lhratings.com

评级观点

联合资信评估有限公司（以下简称“联合资信”）对奇瑞汽车股份有限公司（以下简称“公司”）的评级结果反映了其作为中国国内大型整车生产企业之一，在产销规模、研发能力、供应商管理、销售渠道等方面的显著优势。同时，联合资信也关注到中国市场竞争激烈、公司目前债务负担重、盈利能力偏弱等不利因素对公司信用水平带来的负面影响。

从长期来看，节能型轿车和自主品牌将成为汽车行业发展的重要推动力，公司将继续加大在自主研发、自主品牌方面的投入，并逐步扩大中高端车型在产品体系中的比重。随着科研实力的提升以及产品体系的逐渐丰富，公司实力有望进一步提升。联合资信对公司的评级展望为稳定。

优势

1. 公司是中国大型整车生产企业之一，产销规模较大，产品谱系丰富，品牌知名度高。
2. 公司是中国自主品牌乘用车的标志性企业，自主研发实力雄厚，具备整车及关键零部件的设计、生产能力，科研优势明显，发展潜力较大。
3. 安徽省、芜湖市政府对公司支持力度较大，通过所得税返还、财政补贴等方式向公司提供资金支持。

关注

1. 国内汽车行业竞争激烈，加之原材料价格波动较大，在一定程度上挤压了汽车制造行业的盈利空间。
2. 购置税优惠政策退出、部分城市限购给汽车市场带来不利影响。
3. 目前公司产品以中低端车型为主，附加值

较低，利润空间受限，同时期间费用规模大，公司盈利能力较弱，盈利水平对营业外收入及投资收益依赖较大。

4. 股东奇瑞控股占用公司资金较多，对该款项的回收值得关注。
5. 公司债务负担重，债务结构不合理，未来投资项目较多，筹资压力较大。
6. 公司对外担保比率较高，存在或有负债风险。

信用评级报告声明

一、除因本次评级事项联合资信评估有限公司（联合资信）与奇瑞汽车股份有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与奇瑞汽车股份有限公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

二、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

三、本信用评级报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因奇瑞汽车股份有限公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

四、本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

五、本信用评级报告中引用的企业相关资料主要由奇瑞汽车股份有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、奇瑞汽车股份有限公司主体长期信用等级自 2013 年 11 月 7 日至 2014 年 11 月 6 日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

一、主体概况

奇瑞汽车股份有限公司（以下简称“公司”或“奇瑞汽车”）前身是成立于1997年1月8日的安徽汽车零部件有限公司，由芜湖市财政局与芜湖经济技术开发区建设总公司共同出资设立。2000年12月，芜湖市财政局通过划拨或转让将其所拥有的公司股权转至芜湖市建设投资有限公司、安徽省投资集团有限责任公司、安徽省创新投资有限公司和安徽省国际信托投资公司。此后，经过历次股权转让、增资和更名，公司于2008年3月1日整体变更为股份有限公司并更为现名。2011年6月，股东常熟港口开发建设有限公司新增投资款20亿元，其中注入注册资本1亿元，19亿元转入资本公积，增资后公司注册资本变更为39.80亿元。2011年6月，股东安徽省投资集团有限责任公司更名为安徽省投资集团控股有限责任公司。2012年原股东北京市中科房山创业投资基金有限责任公司、上海科宝股权投资有限公司、张家港中科汇鑫创业投资基金有限公司、江西中嘉投资有限公司将持有公司的全部股份转让给奇瑞控股有限公司（以下简称“奇瑞控股”）。2012年10月，公司原股东中国华融资产管理有限公司将其持有公司的8350万股股份转让给奇瑞控股。2012年11月，公司收到常熟港口开发建设有限公司缴纳的投资款24亿元，折合注册资本1.2亿元，超出部分22.8亿元转入资本公积，此次增资后公司的注册资本变更为41亿元。截至2013年6月底，公司注册资本41亿元，其中奇瑞控股持股41.17%，为公司第一大股东。实际控制人为芜湖市国有资产监督管理委员会（见附件1-1）。

公司经营范围：生产、销售汽车产品，生产、销售发动机；经营本企业自产产品的出口业务，经营本企业生产所需的原辅材料、仪器仪表、机械设备、零配件的进口业务；技术服务及技术交易；汽车及机械设备租赁；实业投资，金融投资。

截至 2012 年底，公司（合并）资产总额 639.33 亿元，所有者权益为 168.82 亿元；2012 年公司实现营业总收入 306.24 亿元，利润总额 4.33 亿元。

截至 2013 年 6 月底，公司（合并）资产总额 665.16 亿元，所有者权益 171.82 亿元；2013 年 1~6 月公司实现营业总收入 129.82 亿元，利润总额-2.90 亿元。

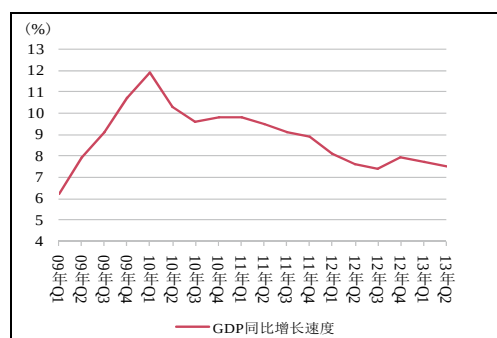
公司注册地址：安徽省芜湖市经济开发区长春路 8 号；法定代表人：尹同跃。

二、宏观经济和政策环境

1. 宏观经济

2012 年三季度以来，随着中央领导层换届完成，在“调结构、转方式”的政策基调和新型城镇化发展战略作用下，中国宏观经济整体运行平稳；新一届政府注重经济增长的质量和效益，不断推动经济结构转型升级，近四个季度经济增速呈现小幅波动调整态势。根据国家统计局数据初步核算，2013 年上半年中国实现国内生产总值 248009 亿元，同比增长 7.6%，GDP 连续两个季度同比增速回落，一季度同比增长 7.7%，二季度增长 7.5%。

图 1 2009 年以来中国 GDP 季度增长情况



资料来源：国家统计局

2013 年上半年，中国规模以上工业增加值同比增长 9.3%，增速比一季度回落 0.2 个百分点；同期，规模以上工业企业（年主营业务收入在 2000 万元以上的企业，下同）实现主营业务收入 478365.4 亿元，同比增长 11.4%；

规模以上工业企业实现利润总额 25836.6 亿元，同比增长 11.1%。

从拉动经济增长的三驾马车表现看，消费、投资两大需求继续保持增长态势，对外贸易增速持续下滑。具体而言：①消费平稳增长。2013 年上半年社会消费品零售总额为 110764 亿元，同比名义增长 12.7%，增速比一季度加快 0.3 个百分点。②投资保持较快增长，第三产业投资增速加快。2013 年上半年固定资产投资（不含农户）181318 亿元，同比增长 20.1%，增速比一季度回落 0.8 个百分点，比上年同期回落 0.3 个百分点。③对外贸易增速进一步下滑，贸易顺差持续扩大。2013 年上半年，中国进出口总额为 19977 亿美元，同比增长 8.6%，增速比一季度回落 4.9 个百分点，其中出口金额同比增长 10.4%，增速回落 8.0 个百分点，进口金额同比增长 6.7%，增速回落 1.9 个百分点，贸易顺差达 1079.5 亿美元，较上年同期的 689.2 亿美元显著扩大。

2013 年上半年，中国 CPI 同比增长 2.4%，涨幅与一季度持平，比上年同期回落 0.9 个百分点；从 CPI 分类指数看，食品类价格走势对 CPI 影响明显。PPI 方面，2013 年上半年中国 PPI 同比下降 2.2%，降幅比一季度扩大 0.5 个百分点，比去年同期扩大 1.6 个百分点；由于受国内外宏观经济增速放缓影响，PPI 呈不断下降趋势。

2. 政策环境

财政政策方面，继续实施积极的财政政策，结合税制改革完善结构性减税政策，促进经济结构调整；适当增加财政赤字和国债规模，保持必要的支出力度；进一步优化财政支出结构，保障和改善民生。2013 年上半年，中国财政累计收入为 68591 亿元，累计支出为 59714 亿元，同比增长分别为 7.5% 和 10.8%，增幅比上年同期下降 4.7 和 10.5 个百分点；财政收入增幅放缓的情况下，各项民生政策仍得到较好落实，教育、医疗卫生、

社会保障和就业、节能环保等各方面支出均实现两位数增长。结构性减税方面，4 月 10 日召开的国务院常务会议决定，8 月 1 日起，在全国范围内开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点，并择机将铁路运输和邮电通信等行业纳入“营改增”试点。据国家税务总局统计，2013 年 7 月底已确认纳入营改增试点范围的纳税人 104.26 万户。据测算，此次进一步扩大“营改增”试点，2013 年企业将减轻负担约 1200 亿元。基础设施建设方面，中央财政不断加大投资建设力度，7 月 31 日召开的国务院常务会议，研究推进政府向社会力量购买公共服务，部署重点加强城市基础设施建设，包括以下六方面：①市政地下管网建设和改造；②污水和生活垃圾处理及再生利用设施建设；③燃气、供热老旧管网改造；④地铁、轻轨等大容量公共交通系统建设；⑤城市配电网建设；⑥生态环境建设。

货币政策方面，央行继续实施稳健的货币政策，根据国际资本流动不确定性增加、货币信贷扩张压力较大等形势变化进行预调微调；运用公开市场操作、再贷款、再贴现等工具，发挥差别准备金动态调整工具的逆周期调节作用，引导货币信贷平稳适度增长；进一步推进利率市场化改革，自 7 月 20 日起全面放开贷款利率管制；扩大人民币在跨境贸易和投资中的使用；继续稳步推进金融企业改革；深化外汇管理体制改革。

政府通过盘活存量资金支持结构调整，货币供应量增速回落，信贷结构调整力度加大。2012 年央行两次下调存款准备金率共 1 个百分点后，进入 2013 年市场资金紧张局面尚未改善；至二季度末市场流动性异常紧张，银行间隔夜市场拆借利率虽大幅拉升，但央行未予干涉；截至 2013 年 8 月末，央行未对存款准备金率进行调整。2013 年 6 月末，M₂ 存量达 105.4 万亿，同比增长 14%，高于预期目标 1 个百分点。从信贷数量来看，2013 年

6月末，人民币贷款余额为68.1万亿元，同比增长14.2%，比年初增加5.08万亿元，同比多增2217亿元，货币信贷保持合理增长有效支撑实体经济。2013年上半年，非信贷社会融资规模5.07万亿，同比增长69.7%，其中信托贷款同比增长258.4%、委托贷款同比增长130%，社会融资方式多元化进一步凸显。人民币汇率方面，截至2013年6月末，人民币兑美元汇率中间价为6.1787，比上年末升值1.73%；上半年汇率双向浮动特征明显，汇率弹性明显增强，人民币汇率预期总体平稳。

产业政策方面，继续加快结构调整和转型升级，继续严格控制“两高”和产能过剩行业盲目扩张。继续促进农业稳定发展，夯实粮食丰收基础，落实“米袋子”省长负责制，加大对重大农业基础设施建设的支持力度，加强耕地保护和高标准农田建设。遏制产能严重过剩行业盲目扩张，以钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃、船舶等行业为重点，出台化解产能过剩的政策措施。房地产方面，房地产调控政策进一步趋紧，2月26日，国务院办公厅发布房地产市场调控政策“国五条”；但从上半年房地产市场运行看，行业投资回暖、城市住宅市场成交量回升、重点城市房价上涨和土地市场量价齐升等情况同时出现，房地产调控政策面临更大挑战。城镇化建设方面，6月26日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，研究部署加快棚户区改造，促进经济发展和民生改善，未来5年将改造城市和国有工矿、林区、垦区的各类棚户区1000万户，其中2013年改造304万户；8月22日，发改委下发了发改办财经[2013]2050号文，明确支持棚改企业申请发行企业债券，并按照“加快和简化审核类”债券审核程序，优先办理核准手续，加快审批速度；鼓励“债贷组合”方式用于棚改债券；允许棚改债券规模由项目总投资的60%提升至70%。

总体来看，2013年上半年中国继续实施

积极的财政政策和稳健的货币政策；通过公共开支逐步向有利于公共服务均等化和居民收入增长的领域倾斜，扩大“营改增”试点范围，继续推进基础设施建设等积极的财政政策实施，并搭配稳健的货币政策以实现预期政策效果。产业政策方面，调整产业结构和转变经济增长方式仍是政策主线，房地产政策调控仍面临较大挑战，城镇化建设将继续保持快速发展并成为经济增长主要推动力量。

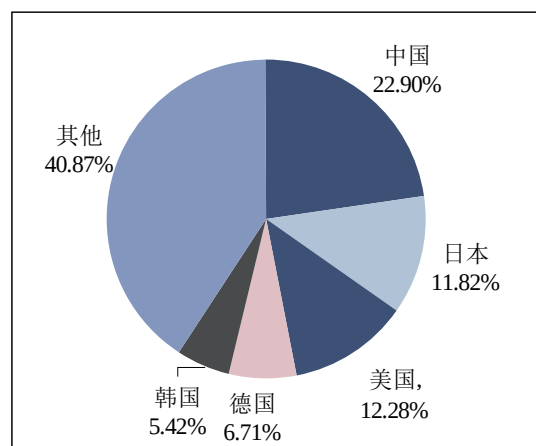
三、行业及区域环境

1. 行业现状

行业发展概况

汽车行业具有产业关联度高、规模效益明显、资金和技术密集等行业特点，是拉动国民经济增长的主要产业。根据中国汽车行业协会统计，2010~2012年，世界汽车产量分别为7785.77万辆、8006.42万辆、8414.12万辆。2012年世界汽车产量中乘用车和商用车的占比分别为74.96%、25.04%；从世界汽车格局来看，中国、美国、日本、德国和韩国汽车产量稳居世界前列，2012年以上五个国家汽车产量占世界汽车总产量的59.13%。近年来中国汽车产量持续在位列世界汽车产量的首位，2012年占比22.90%。

图2 2012年世界汽车产量格局

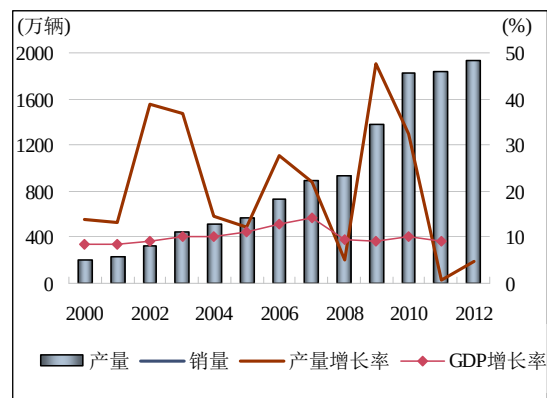


资料来源：中国汽车工业协会

中国汽车工业的发展始于五十年代，至今已有五十多年的历史。在国家鼓励汽车消费政策实施、道路交通条件改善和居民收入水平提高等因素驱动下，自 2000 年以来，中国汽车行业开始步入持续增长阶段（图 2）。2008 年，受宏观经济增速减缓，特别是下半年国际金融危机向实体经济蔓延的影响，中国汽车市场结束高速增长势头转为低迷，汽车产销量自 1999 年以来增速首次回落至 10% 以下。为拉动内需，中国政府 2009 年以来先后出台了降低小排量汽车购置税、汽车下乡补贴、以旧换新等扶持政策，自 3 月份起，二三线城市和农村市场需求强劲释放，小排量轿车和微型客车行业充分受益于政策刺激，拉动乘用车销量爆发式增长，带动全年产销均超过千万辆，汽车产销量同比分别增长 47.57% 和 45.46%，当年中国汽车产销量已超过美国成为全球第一。2010 年，中国汽车行业继续保持高速增长，全年累计完成产销量 1826.47 万辆和 1806.19 万辆，同比增速分别为 32.44% 和 32.37%。

2011 年受国家宏观调控和鼓励政策的退出、节能惠民补贴门槛提高、用车成本提高等因素的影响，中国汽车产销量增速分别同比快速下滑 31.60 个百分点和 29.92 百分点。2012 年节能汽车推广政策、节约能源与新能源车辆车船税优惠政策的实施，积极地引导了节能与新能源汽车产品的消费，一定程度上提振了汽车市场信心，2012 年中国汽车市场整体增速高于上年水平。2012 年，中国汽车产销 1927.18 万辆和 1930.64 万辆，同比增长 4.63% 和 4.33%，其中：乘用车产销 1552.37 万辆和 1549.52 万辆，同比分别增长 7.2% 和 7.1%；商用车产销 374.81 万辆和 381.12 万辆，同比分别下降 4.7% 和 5.5%。2013 年 1-7 月，中国汽车产销 1233.50 万辆和 1229.86 万辆，同比增长 12.46% 和 12.02%。其中乘用车产销 996.33 万辆和 990.28 万辆，同比增长 13.41% 和 13.37%；商用车产销 237.17 万辆和 239.58 万辆，同比增长 8.64% 和 6.75%。

图 3 2000~2012 年中国汽车销量走势图



资料来源：中国汽车工业协会

企业效益方面，2012 年汽车行业面对复杂的国内形势，实现了全行业稳定增长。据 2012 年全国汽车行业 11910 家规模以上企业主要经济指标快报显示，行业经济运行缓中趋稳，主要指标适度增长。2012 年全国汽车行业规模以上企业产出指标呈稳步增长。全国汽车行业规模以上企业累计完成工业总产值 52918.23 亿元，同比增长 11.76%；累计完成工业销售产值 52294.27 亿元，同比增长 11.77%。2012 年全国汽车行业规模以上企业累计实现利润总额 4176.59 亿元，同比增长 5.42%；累计实现利税总额 6729.66 亿元，同比增长 6.62%。2013 年 1-5 月汽车行业整体经济效益较好，汽车行业重点企业累计实现主营业务收入 11128.78 亿元，同比增长 11.4%；完成工业总产值 10024.92 亿元，同比增加 14.5%。完成利税总额 2035.64 亿元，同比增长 18.2%。

乘用车成为汽车销量增长的主要动力

自 2005 年起，中国汽车工业协会执行新的汽车分类标准，汽车分为乘用车和商用车。其中，乘用车包括基本型乘用车（轿车）、MPV、SUV 和交叉型乘用车（包括微型客车及九座位以下的轻型客车）。

近年来，乘用车的市场增长速度总体快于整车增长速度。据中国汽车工业协会统计，2012 年，中国乘用车共销售 1549.52 万辆，同比增长 7.07%。其中：基本型乘用车（轿车）销售 1074.47 万辆，同比增长 6.15%，继 2011

年后再次突破 1000 万辆；多功能乘用车（MPV）销售 49.34 万辆，同比下降 0.87%；运动型多用途乘用车（SUV）销售 200.04 万辆，同比增长 25.50%；交叉型乘用车销售 225.67 万辆，同比下降 0.07%。乘用车已成为中国汽车产业发展的主要推动力，2012 年占整体汽车市场销量的比例增至 80.26%。2013 年 1-7 月，中国乘用车产销 996.33 万辆和 990.28 万辆，同比增长 13.41%和 13.37%。

五大集团汽车销量占比高，汽车销售市场集中度增强

在汽车产业调整与振兴规划指导下，近年来中国汽车企业兼并重组稳步推进，市场集中度进一步提高。2011 年和 2012 年中国前五大汽车生产企业排名保持不变，2012 年，上汽、东风、一汽、长安和北汽五大集团共销售汽车 1383.33 万辆，占汽车销售总量的 71.65%。其中，五大集团共销售乘用车 1166.96 万辆，占乘用车销售总量的 75.31%。在乘用车细分品种中，五大集团共销售轿车 807.09 万辆，占轿车销售总量的 75.12%；运动型多用途乘用车（SUV）共销售 113.48 万辆，占 SUV 销售总量的 56.73%；多功能乘用车（MPV）共销售 36.03 万辆，占 MPV 销售总量的 73.02%；交叉型乘用车共销售 210.36 万辆，占交叉型乘用车销售总量的 93.22%。

从中国汽车销量排名前十的生产企业来看，2011 年和 2012 年前十大汽车生产企业销量合计分别 1609.14 万辆、1686.28 万辆，分别占当年汽车销售总量的 86.6%、87.3%，汽车市场集中度有所提高。近两年前六位排名保持不变，后四位排名变化大，其中奇瑞汽车销量排名从 2011 年的第七位下降至 2012 年的第九位；长城汽车由于哈弗销售火爆，带动 2012 年长城汽车排名提升至第八名，超过奇瑞汽车；2012 年吉利汽车销量迈进前十，江淮汽车淡出中国汽车销量前十行列。2013 年上半年汽车销量排名前十的企业集团销量合计 951.41 万辆，同比增长 13.4%，高于全行业 1.1 个百

分点，占汽车销售总量的 88.2%，同比提升 0.8 个百分点。2013 年上半年汽车销量排名保持 2012 年全年的状态。

表 1 近两年中国前十大汽车生产企业销量排名
(单位：万辆)

排名	2011 年		2012 年	
	生产企业	销量	生产企业	销量
1	上汽	396.6	上汽	446.14
2	东风	305.86	东风	307.85
3	一汽	260.14	一汽	264.59
4	长安	200.85	长安	195.64
5	北汽	152.63	北汽	169.11
6	广汽	74.04	广汽	71.22
7	奇瑞	64.17	华晨	63.80
8	华晨	56.68	长城	62.46
9	江淮	49.48	奇瑞	56.33
10	长城	48.68	吉利	49.14

资料来源：中国汽车工业协会

注：由于统计口径问题，上表中奇瑞汽车销量与公司提供数据略有出入

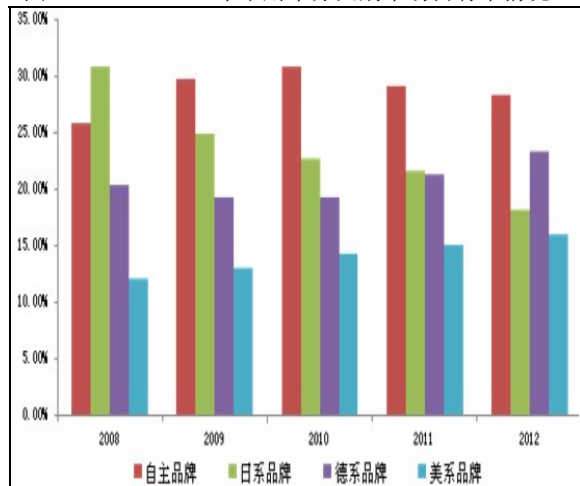
自主品牌乘用车市场份额持续下滑

2012 年，中国自主品牌乘用车销售 648.50 万辆，同比增长 6.1%，占乘用车销售市场的 41.85%，市场份额同比下降 0.38 个百分点。其中，自主品牌轿车销售 304.96 万辆，同比增长 3.5%，占轿车市场 28.4%，市场份额同比下降 0.7 个百分点，较排名第二的德系车高出 5 个百分点（见图 4）。2013 年 1~5 月，中国自主品牌乘用车共销售 303.54 万辆，同比增长 14.5%，占乘用车销售市场的 41.8%，占有率同比下降 0.1%；其中，自主品牌轿车共销售 137.84 万辆，同比增长 15.5%，占轿车销售总量的 28.2%，占有率同比提高 0.7%。

根据中国汽车工业协会数据，从国内自主品牌各大车企的销量来看，2012 年长城汽车全年销售 62.46 万辆，同比增长 28%，略超计划，其中哈弗一枝独秀，销售 28 万辆，同比增长 71%，连续 10 年夺得全国销量冠军；奇瑞汽车同比下滑 10.69%，销量排名自主品牌第二；吉利汽车同比增长 13.56%，全年销量 49.14 万辆，出口成为销量增长的动力，其 2012 年全年出口

10.03 万辆，同比增长 164%，远远超额完成全年 6 万辆的出口目标；比亚迪汽车全年销售 45.6 万辆，同比增长 1.67%；排名第五的江淮汽车，2012 年全年销量 44.88 万辆，同比下跌 3.78%。

图 4 2008~2012 年乘用车分国别市场占有率情况



数据来源：中国汽车工业协会

从国产自主品牌轿车市场情况看，2012 年销量排名前十位的中国品牌轿车依次是：帝豪、夏利、QQ、腾翼 C30、F3、和悦、风云、L3、骏捷和奔腾，分别销售 16.05 万辆、14.45 万辆、14.38 万辆、13.65 万辆、12.27 万辆、8.73 万辆、7.98 万辆、7.79 万辆、7.25 万辆和 7.25 万辆。与上年同期相比，帝豪和 L3 销量增长较快，市场表现较好。2012 年，上述十个品牌共销售 109.80 万辆，占中国品牌轿车销售总量的 36.01%

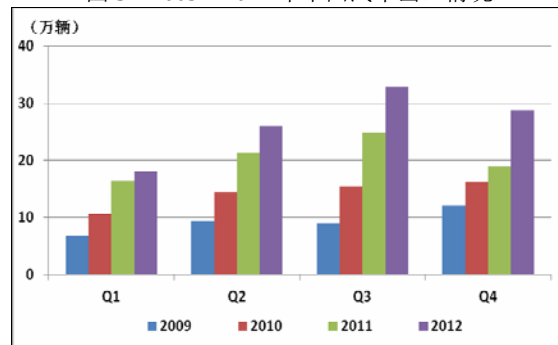
总体看，2012 年自主品牌乘用车销售有所增长，但在品牌竞争力上，与外资品牌相比，能力普遍较低，尤其是中高档乘用车市场，几乎是国外品牌一统天下，自主品牌要想在未来的市场竞争中占有主动权，仍需更多努力。

出口业务波动较大

汽车出口受国际环境影响大，经历金融危机的中国汽车在 2008 年开始回落，2009 年出口量继续萎缩，2010 年汽车出口开始恢复，2011 年虽然国内汽车需求减缓但汽车出口量创新高，2011 年共出口各类汽车 81.43 万辆，

同比增长 49.45%。2012 年汽车出口继续保持上年良好发展态势，出口量首次超过百万，达到 105.61 万辆，同比增长 29.70%，增幅较上年有所减缓，其中乘用车出口 66.12 万辆，同比增长 38.89%；商用车出口 39.49 万辆，同比增长 16.76%。从汽车出口细分品种来看，轿车继续保持较快增长，达到 47.88 万辆，同比增长 44.43%；运动型多用途乘用车（SUV）和交叉型乘用车增速均超过 30%，表现同样出色，此外客车、货车、半挂牵引车和货车非完整车辆也呈较快增长，多功能乘用车（MPV）和客车非完整车辆有所下降。

图 5 2009~2012 年中国汽车出口情况



数据来源：中国汽车工业协会

2012 年中国已出口至世界上 190 个国家和地区，但以不发达国家和地区为主。出口额位居前三位的国家分别是俄罗斯、阿尔及利亚和伊朗。2013 年 1~6 月，阿尔及利亚为中国汽车出口创汇 4.76 亿美元，重新成为中国汽车出口额最大的市场，其次是智利和俄罗斯联邦，我国对其汽车出口额分别是 3.97 亿美元和 3.62 亿美元。2013 年 1~6 月，中国汽车累计出口 48.68 万辆，比去年同期下降了 0.62%，累积创汇金额 61.39 亿美元，比去年同期下降了 2.20%。

2. 行业关注

自主品牌尚需培育

中国加入 WTO 后，跨国汽车公司通过增资、重组和合资等方式纷纷进军中国。在合资整车企业中，目前主要由外方提供车型，主要

核心技术掌握在外方手中，中方企业整体自主研发能力较弱。

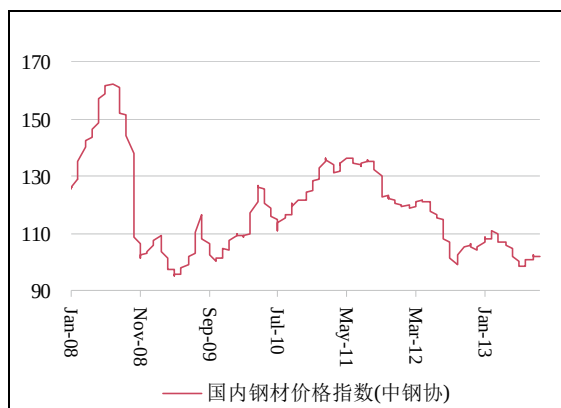
随着国内汽车消费市场培育和发展，消费者对价格的敏感性降低，转向对车的性能、安全、外观和油耗等因素日益关注，而国内以奇瑞、吉利为代表的自主品牌汽车企业现阶段受困于低端市场的格局短期内难以改变，盈利能力普遍较低。

钢材价格波动

钢材是汽车制造的主要原材料，汽车整车及零部件生产需要用到冷轧板、热轧板、电镀锌板和热镀锌板等钢材。钢材价格的波动容易对汽车企业的盈利造成影响。

2009 年以来，随着中国经济的逐步复苏，钢材价格综合指数呈波动上升态势。2010 年 7 月以来，中国钢材价格指数呈现倒 V 字走势。在成本及需求带动下，钢材价格指数从 2010 年 7 月的 110.61 点上升至 2011 年 3 月初的 134.17 点；同年 3 月~9 月，钢材价格指数一直维持在 130 点以上；受欧债危机、需求下降影响，10 月份以后中国钢材价格指数迅速下降，从最高峰的 136.09 点下降至 12 月底的 120.45 点，下滑了 11.50%。受下游用钢行业低迷的影响，2012 年以来，钢材价格持续下降，6 月初钢材综合价格指数为 116.58 点，6 月中旬开始钢价开始驶入上升通道，至 2013 年 5 月，钢价处于相对平缓的波动上升趋势。

图 6 近年来钢材价格指数



资料来源：wind 资讯

燃油价格波动

燃油价格上涨将提高用车成本，直接影响乘用车消费和需求结构；同时上游的塑料、玻璃、橡胶、有色金属等原材料价格也随着原油成本增加而上涨，间接作用于整车和零部件制造企业的生产成本。中国经济的快速发展对原油需求量保持高速增长，中国原油对外依存度进一步提高，国际油价高位运行使得近年来国内成品油价格一路攀升。中长期看，由于国际原油产量增长有限，作为稀缺性资源价格仍趋于上涨。

从成品油价格来看，中国政府自 2009 年决定实行国内成品油价格与国际原油价格间接接轨的定价机制，近年来国家发改委对成品油价格进行不断调整，2009 年五升四降九次调整、2010 年三升一降四次调整、2011 年一升一降两次调整、2012 年三升三降六次调整，截至 2013 年 6 月底，发改委对成品油价格进行了三降两升的调整。2013 年 3 月 26 日，国家发改委出台成品油价格形成机制完善方案，将调价周期由 22 个工作日缩短至 10 个工作日，取消 4% 的调价幅度限制，并调整挂靠油种。国内油价调整机制将更具有时效。从油价对汽车需求的影响来看，突破一定区域的高油价将导致消费理念的转变，潜在消费者可能放弃购买或由小排量轿车替代中大排量，这在一定程度上将抑制汽车消费。

3. 行业政策

汽车产业振兴规划

国务院于 2009 年 1 月 14 日通过了《汽车产业振兴规划》，提出加快汽车产业调整和振兴，以结构调整为主线，推进企业联合重组，以新能源汽车为突破口，加强自主创新，形成新的竞争优势。主要措施包括：推进汽车产业重组，支持大型汽车企业集团进行兼并重组，支持汽车零部件骨干企业通过兼并重组扩大规模；支持企业自主创新和技术改造，今后 3 年中央安排 100 亿元专项资金，重点支持企业

技术创新、技术改造和新能源汽车及零部件发展；实施新能源汽车战略。推动电动汽车及其关键零部件产业化，中央财政安排补贴资金，支持节能和新能源汽车在大中城市示范推广；支持汽车生产企业发展自主品牌，加快汽车及零部件出口基地建设，发展现代汽车服务业，完善汽车消费信贷。

2012 年 5 月，国务院常务会议日前通过《国家基本公共服务体系“十二五”规划》，决定安排财政补贴 60 亿元支持推广 1.6 升及以下排量节能汽车。2012 年 6 月，财政部、商务部联合发布《老旧汽车报废更新补贴资金管理暂行办法》公告，明确了 2012 年老旧汽车报废更新补贴车辆范围及补贴标准：以商用车为主，每辆补贴标准为 1.1~1.8 万元。上述补贴政策的推出，在一定程度上促进了汽车行业的发展。

2012 年 7 月国务院出台了汽车产业纲领性文件《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020 年）》，规划提出，加快培育和发展节能与新能源汽车产业，促进汽车产业优化升级；对于节能与新能源汽车国家将加大财税扶持力度。到 2015 年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到 50 万辆；到 2020 年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达 200 万辆、累计产销量超过 500 万辆。本次规划并未颁布财政和税收扶持的细则，预计后续相关政策将陆续推出。

节能减排及消费税调整

为抑制大排量汽车和鼓励小排量汽车的生产消费，2008 年 8 月 13 日，财政部和国家税务总局发出通知，决定从 2008 年 9 月 1 日起调整汽车消费税政策。消费税政策的调整具体包括：一是提高大排量乘用车的消费税税率，排量在 3.0 升以上至 4.0 升（含 4.0 升）的乘用车，税率由 15%上调至 25%，排量在 4.0 升以上的乘用车，税率由 20%上调至 40%；二是降低小排量乘用车的消费税税率，排量在 1.0 升（含 1.0 升）以下的乘用车，税率由 3%下

调至 1%。

2010 年 6 月 1 日，财政部、国家发改委、工信部联合下发了《关于印发“节能产品惠民工程”节能汽车推广实施细则的通知》，将发动机排量在 1.6 升及以下，综合工况油耗比现行标准低 20%左右的汽油、柴油乘用车（含混合动力和双燃料汽车）纳入“节能产品惠民工程”，并将在全国范围推广。通知规定，中央财政对消费者购买节能汽车按每辆 3000 元标准将给予一次性补贴，由生产企业在销售时兑付给购买者。6 月 30 日，上述部委公告了第一批“节能产品惠民工程”节能汽车（1.6 升及以下乘用车）推广目录。入选轿车车型包括东风悦达、奇瑞汽车、比亚迪、重庆长安、北京现代等部分车型，上述车型的销售将充分受益于未来节能汽车补贴方案的实施。

在 2010 年出台的汽车行业“十二五”规划（以下简称“《规划》”）中，对新能源汽车的支持成为战略重点。《规划》同时提出 2015 年国内新能源汽车规模提升至 100 万辆，2020 年销售规模达到全球第一的目标。针对车辆的燃油消耗标准，国家分别出台政策对重型商用车和乘用车提出了管理办法。

2012 年 1 月 6 日，工业和信息化部及交通运输部联合下发《关于实施重型商用车燃料消耗量管理的通知》，通知指出，自 2012 年 2 月 1 日起，对重型商用车产品进行车辆燃料消耗量进行检验，申报工况法油耗值，不符合限值要求的产品，不得进入道路运输市场。为达到上述要求，油耗高、排污高的车辆将逐步退出运输场，取而代之的是符合国家节能环保要求的新型车型，运输车辆结构将逐步得到优化。

2013 年 3 月，工业和信息化部、发展改革委、商务部、海关总署、质检总局五部委制定了《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》（以下简称“《办法》”），为实现 2015 年和 2020 年中国乘用车产品平均燃料消耗量降至 6.9 升/100 公里和 5.0 升/100 公里的目标，《办法》规

定所有在中国关境内销售乘用车的企业应按要求及时将生产或进口的乘用车产品的燃料消耗量数据报工业和信息化部，并定期申报下一年度燃料消耗量计划、本年度上半年燃料消耗量情况及上一年度燃料消耗量总结；五部委建立企业平均燃料消耗量核算的联合工作机制，对上报数据进行核实、核算并定期公示。总体看，中国对新能源汽车的推广力度正逐步加大。

燃油税开征、限购、阶段优惠政策退出等抑制汽车行业发展

国家发改委、财政部、交通运输部、税务总局拟定的《成品油价税费改革方案》于2009年实施。在不提高现行成品油价格的前提下，中国汽油消费税单位税额由每升0.2元提高到1元，柴油由每升0.1元提高到0.8元。该方案的实施，将进一步推动低能耗、小排量的汽车消费市场的成长，对大排量汽车消费产生一定的抑制作用。长期而言，将有效指导汽车消费观念和趋势，推动产品结构的调整，提升节能型汽车和小排量汽车的市场份额。

自2011年起，小排量汽车购置税减征、汽车下乡补贴、以旧换新等多项阶段性优惠政策已经退出。

2010年12月，北京市政府发布《关于进一步推进首都交通科学发展，加大力度缓解交通拥堵工作的意见》，规定北京2011年小客车上牌数量限定为24万辆，采用摇号方式分配。预计北京的限购措施对全国汽车市场产生的影响有限，但如果未来北京或其他城市交通状况出现持续恶化趋势，汽车消费政策存在进一步调整的可能，从而将抑制汽车生产和消费。

节能减排的政策出台，对于小排量汽车消费具有积极的引导和促进作用；燃油税开征、限购、阶段优惠政策退出则会对国内汽车市场产生抑制影响。

4. 行业发展

2011年各项购车优惠政策退出、北京等地

区限购令等对汽车消费持续扩大有一定抑制作用，汽车行业增速明显放缓，将由高速增长转入平稳增长阶段，未来二三线城市甚至农村将可能成为汽车销量的重点市场。

中国经济增长、居民消费能力与结构升级是汽车行业长期发展的主要驱动因素之一。截至2012年底，以私人汽车保有量口径计算，每千人汽车保有量仅为70辆左右，远低于约140辆的全球平均汽车千人保有量。

“十二五”期间，在中国国民经济持续增长、居民收入不断增加和消费升级因素拉动下，首次购车需求和更新需求将持续支持市场增长，中国汽车行业仍将处于较快普及期。

国家对新能源汽车支持力度较大，长期看新能源汽车市场前景乐观。为推动新能源汽车的发展，汽车生产企业在电动车、混合动力汽车等技术引进和研发方面将投入更多资金，有利于促进行业的结构调整和产品环保标准的提高，这对大型生产企业的自主研发能力和资金实力也提出更高要求。

联合资信认为，中国汽车行业在经历本轮周期调整后，资金、资源和技术将向优势企业汇集。燃油税的开征和节能减排政策使汽车市场的产品结构发生调整，钢材和燃油价格的波动对企业的市场需求和成本水平影响较大，新定价机制的运行情况有待进一步关注。伴随并购重组催生特大型集团不断诞生，产业集中度必然提高，规模化生产将增强行业整体竞争力；企业间的竞争将更加集中于生产规模与产品结构、自主研发与创新能力、供应链管理等核心要素。总体来看，中国汽车行业，包括客车和专用车行业，仍将具有较大的市场空间和产品结构的调整余地。

5. 区域经济概况

公司所在的安徽省芜湖市经济技术开发区位于长江下游南岸，地处中国东部发达地区与西部内陆地区的结合部，区位优势明显。芜湖市是国务院批准的沿江重点开放城市，

地处皖江城市带承接产业转移示范区的核心位置，具有广阔的腹地资源，方便快捷的集疏运条件，完善的生产组织系统和安全迅速周到的口岸服务环境。国务院批复《皖江城市带承接产业转移示范区规划》及区域经济带发展战略，芜湖市经济增长提供了新的机遇。

芜湖境内有芜宁、芜铜、皖赣、淮南、宣杭五条铁路干线交汇联接，向外可通达全国各地的火车站，而芜湖公路铁路两用长江大桥的建成更是使长江南北的交通快捷方便。芜湖的公路交通网日臻完善，205 国道（河北秦皇岛--广东广州）、318 国道（上海--西藏樟木）穿境而过，芜湖至宣城、芜湖至合肥、芜湖至马鞍山、芜湖至南京等高速公路已经建成通车，另外还有一批规划中的高速公路或已开工建设或即将开工建设。

根据《2012 年芜湖市国民经济和社会发展统计公报》，2012 年芜湖市全年实现地区生产总值 1873.63 亿元，比上年增长 13.8%。其中，第一产业增加值 117.63 亿元，增长 5.7%；第二产业增加值 1234.24 亿元，增长 15.5%；第三产业增加值 521.76 亿元，增长 11.7%。按户籍人口计算，人均生产总值 48742 元，比上年增长 14.4%，按年末汇率折算为 7755 美元。三次产业增加值比例由上年的 6.4：65.9：27.7 调整为 6.3：65.9：27.8。

2012 年芜湖市全年完成固定资产投资 1700.79 亿元，比上年增长 25.6 %；其中，城镇投资 1669.81 亿元，增长 24.7%。全年新增固定资产 680.15 亿元。本年项目建成投产率 54.1%，固定资产交付使用率 40.0%。固定资产投资中，第一产业投资 21.67 亿元，增长 130.5%；第二产业投资 861.97 亿元，增长 16.8%，其中工业投资 859.78 亿元，增长 17.1%；第三产业投资 817.15 亿元，增长 34.6%。

2012 年芜湖市全年实现工业增加值 1117.44 亿元，比上年增长 16.4%，其中，年主营业务收入 2000 万元以上工业企业（以下简称规模以上工业）实现增加值 1080.23 亿元，

比上年增长 17.3%。在规模以上工业中，轻工业增加值 282.73 亿元，增长 5.0%；重工业增加值 797.49 亿元，增长 22.3%。工业产品销售率达到 98.0%。规模以上工业部分主要工业产品产量：汽车 56.40 万辆，下降 11.5%；汽车仪表 386.12 万台，增长 17.5%。全年规模以上工业实现主营业务收入 3889.50 亿元，比上年增长 17.6%；实现利润总额 199.61 亿元，利税总额 387.02 亿元，分别比上年增长 13.9%和 20.4%。工业经济效益综合指数达到 311.8%。

总体看，2012 年芜湖市经济稳定发展，为公司提供了良好的外部环境。

四、基础素质分析

1. 产权状况

截至2013年6月底，公司注册资本41.00亿元，实际控制人为芜湖市国有资产监督管理委员会，股权结构图见附件1-1，排名前五位的股东构成情况如下：（1）奇瑞控股有限公司持股 41.17%；（2）安徽省信用担保集团有限公司 13.31%；（3）芜湖县建设投资有限公司 9.16%；（4）芜湖瑞创投资股份有限公司 8.99%；（5）安徽省投资集团有限责任公司 6.93%。其中，芜湖市建设投资有限公司和安徽省信用担保集团有限公司分别是芜湖市和安徽省人民政府设立的国有独资公司。

2. 企业规模

公司是中国最大的自主品牌乘用车研发、生产、销售、出口企业之一，现已拥有整车、发动机、变速箱等关键零部件的自主研发能力、自主知识产权和核心技术，是中国自主品牌乘用车领域的标杆企业。根据中国汽车工业协会公布的汽车销量排名，2012 年公司位居中国汽车销量第九位，自主品牌汽车销量第二位。

截至 2013 年 6 月底，公司已具备年产 90 万辆整车、90 万台发动机和 60 万套变速箱的

生产能力。公司旗下现有产品覆盖轿车（经济型、中级和中高级）、SUV 和商务车领域。目前，奇瑞已有 16 个系列数十款车型投放市场，另有数十款储备车型将相继上市。

品牌建设方面，公司秉承“大营销”理念，全面升级“品牌、品质、服务”三大平台，不断提升品牌形象和企业形象。2006 年，“奇瑞”被认定为“中国驰名商标”，入选“中国最有价值商标 500 强”第 62 位；2007 年，公司当选 2007 年度“最具全球竞争力中国公司 20 强”和“发展中国家 100 大竞争力企业”；2009 年，公司第 4 次被《财富》杂志评为“最受赞赏的中国公司”；2010 年，“奇瑞”被认定为全球消费者信赖的中国汽车行业十佳优秀自主品牌；2011 年公司当选“2011 年度最佳自主品牌汽车”；2012 年公司瑞虎 TT 车型获“自主品牌年度最佳 SUV 车型”。

3. 人员素质

公司党委书记、董事长兼总经理尹同跃先生，1962 年 11 月生，安徽巢湖人，中国共产党党员。尹先生 1980 年-1984 年就读于安徽工学院（现合肥工业大学）汽车制造专业；1984 年进入中国第一汽车集团公司红旗轿车厂任工艺员；1989 年 10 月-1991 年 10 月，赴德国、美国学习，并参与一汽—大众的前期准备工作；1991 年 10 月-1996 年 11 月，在一汽-大众汽车有限公司任总装车间主任、物流科科长；1996 年 10 月至 1997 年 3 月开始负责安徽汽车零部件有限公司前期筹建工作，并于 1997 年 3 月至 2000 年 10 月任安徽汽车零部件有限公司副总经理；2004 年 2 月起任公司董事长兼总经理。

截至 2013 年 6 月底，公司共拥有员工 22027 名。按学历结构划分，本科及以上学历占 31.21%，大专学历占 27.33%，高中和中专及以下学历占 41.46%；按岗位构成划分，管理人员占 8.91%，研发人员占 23.14%，生产人员占 59.07%，销售人员占 8.88%；按年龄结构划

分，30 岁以下的占 62%，30~50 岁的占 35.27%，50 岁以上的占 2.73%。

总体看，公司主要领导行业经验丰富，管理水平高，员工专业结构合理，整体素质较高，能够满足公司正常生产经营需要。

4. 技术水平

公司具有较强的整车和汽车零部件的自主研发、设计能力，拥有包括整车、发动机、变速箱在内的一套完整的自主研发体系，自主研发能力在国内同行业优势地位明显。公司构建了包括汽车工程技术研发总院、产品开发管理中心、规划设计一院和规划设计二院 4 个研发部门。公司下属汽车工程研究院于 2005 年正式成为国家科技部“国家节能环保汽车工程技术研究中心”基地，是首个由中国国家科技部归口管理的汽车工程技术研究中心。

公司拥有国内最大的汽车技术研发团队，截至 2013 年 6 月底，共有研发人员 5000 余人。公司通过“引智模式”吸引了一批美、德、日、韩等国际知名汽车公司的技术研发人员，汲取国外汽车研发的前沿设计理念、先进的制造技术和成熟的科研管理模式；同时通过与多家国际著名公司和国内高校的积极合作，培养了一批年轻的专业人员，组成了一支全球化人才队伍。

2004 年，公司成为国家重点高新技术企业和 863 技术产业化基地，并先后承担了“混合动力汽车用电机系统研发”、“奇瑞 A5 混合动力轿车整车产品开发和产业化”、“奇瑞 BSG 混合动力轿车研发及其产业化”、“轿车开发集成先进技术”等多个 863 科研项目，以及“安徽省 NVH 与可靠性技术重点实验室”、“汽车节能环保关键技术研究与应用”等省科技攻关项目。2008 年，公司成为中国首批“创新型企业”，公司“节能环保汽车技术平台建设”、“轿车整车自主开发系统的关键技术研究及其工程应用”两个项目分别荣获国家科技进步奖一等奖、二等奖。2010 年，公司 SQR48J2.0T 汽

油发动机获中国心“2010 年度十佳发动机”，同年，公司第三次入围罗兰贝格公司发布的“全球最具竞争力的中国公司 TOP10”。2012 年，公司参与协作的“大批量混流生产工艺过程优化平台及其在汽车等行业的应用”和“汽车装配线摩擦输送关键技术及成套设备”两个项目获得国家科技进步二等奖。2013 年，奇瑞 TX 概念车在第 83 届日内瓦车展上获得“2012 年度最佳概念车奖”。截至 2013 年 6 月底，公司共获得国家授权专利 7577 件，其中，2012 年公司获发明专利授权 293 件跻身全国国内企业发明专利授权十强，在国内汽车企业中名列前茅。

公司雄厚的科研实力和完善的整车自主研发、设计体系为其改进产品性能，实行“柔性生产”，灵活高效地满足市场需求奠定了坚实的基础。近年，公司研发流采用了“V 字形”正向开发思路和流程，整个思路、流程从市场调研到概念设计再到各阶段的验证以及最后正式生产分为 8 个阶段，同时，对产品性能目标进行分解并逐一实现，这样不仅能从根本上提高产品品质，在成本方面还能得到有效控制。

2010 年 7 月，公司一期投资 8 亿多元，建成占地近 30 万平方米，包括汽车零部件、节能环保、整车道路、动力总成、被动安全（碰撞）、材料、计量在内的七大试验室和一条整车操稳、NVH 调校试车跑道的亚洲最大的汽车试验技术中心，具有涵盖整车和零部件可靠性、操稳、NVH、安全、环境适应性、动力性、经济型、电子电器/EMC、空调系统、耐候性、排放和材料等性能的试验开发和验证能力，已经具备了 23 个专业模块的近 1800 余类试验项目能力。该中心现已通过国家相关部门认可，被正式挂牌为“汽车节能环保国家工程实验室”。

总体看，公司作为中国大型整车生产企业和自主品牌汽车的标杆企业，生产规模很大，科研实力强，技术及品牌优势明显。

5. 外部环境

经财政部财税（2005）122 号《财政部关于奇瑞汽车有限公司企业所得税有关问题的通知》批准，公司实际缴纳的企业所得税超过按 15%税率计算的税款部分，由中央财政和地方财政按现行企业所得税分享比例予以返还，返还税款由公司全部用于研发投入。2008 年，公司被认定为安徽省 2008 年度第一批高新技术企业，且 2011 年再次被认定为国家重点高新技术企业，按照《企业所得税法》等相关法规规定，公司自 2008 年起享受国家高新技术企业 15%的所得税税率。安徽省从 2012 年 10 月 1 日起，实施“营改增”试点，出口汽车及零部件增值税税率为零，并且主要适用 17%的出口退税率，同时，出口汽车及零部件消费税免税；公司的研发投入，享受所得税加计扣除优惠；发生的符合条件的技术转让所得可以享受免征、减征优惠政策；生产经营购置的环保、节能、安全三项专用设备享受所得税抵免优惠；纯电动汽车不征收消费税。

根据中共安徽省委办公厅皖办发（2004）30 号文件和 2008 年安徽省人民政府办公厅《省政府第 7 次常务会议纪要》，安徽省将原定 2003 年至 2007 年每年对公司的 7000 万元投资，改为对公司的研发补贴，并延长至 2015 年。芜湖市政府按照省、市股权同比例增加对公司的研发补贴，每年按不少于 8900 万元补贴公司，并将该项政策延至 2015 年（芜政秘[2008]152 号文）。此外，芜湖市政府、芜湖市经济技术开发区、863 项目每年给予公司一定数额的补贴。根据安徽省委、省政府下发了《关于推进合芜蚌自主创新综合配套改革试验区工作的若干政策措施（试行）》（皖发[2008]18 号文），每年针对符合要求的项目申请兑现合芜蚌项目补助资金。根据芜湖市政府相关政策，为鼓励节约集约用地，每年按亩税收贡献率的标准申请土地使用税奖励资金。

2012 年，公司共获得各类补贴收入 4.95 亿元，主要反映在营业外收入科目，对公司利

润总额贡献较大。

总体看，近年来政府对公司在税收、政策、资金等方面给予了较大支持，公司外部发展环境较好。

五、管理体制

1. 法人治理结构

公司的最高权力机构是股东大会，决定公司的经营方针和投资计划，选举公司董事会和监事会成员（除职工代表监事外）。公司设董事会，对股东大会负责。董事会由 13 名董事组成，其中独立董事 5 名；公司监事会由 9 名监事组成，其中职工代表监事 4 名。

公司目前有 9 位高级管理人员，包括 1 名总经理，7 名副总经理，1 名董事会秘书。

2. 管理水平

截至2012年底，公司本部下设总经办、发展部、人力资源部、财务总部、审计部、投资管理部、质量保证部、战略规划部等15个职能部门，生产、研发、采购、销售等业务系统10个，动力总成事业部、新能源汽车公司2个事业部（详见附件1-2），各组织机构根据职能不同进一步细化，分工划分明确。

内部控制方面，为保证经营活动正常、有序地进行，保护公司资产的安全、完整及投资者的合法权益，公司依据内部会计控制规范的有关规定，结合生产经营特点和控股子公司具体情况，在所有重大方面均建立了健全、合理、完善的内部控制制度，能够有效地实施对公司生产经营各重要环节和业务的控制，不存在重大缺陷，并已得到有效遵循；同时，随着业务的进一步发展及公司内部机构的调整，公司将定期或根据需要进一步完善和补充相关内部控制制度，并对在发展中有可能出现的不适宜的内控制度进行修改和完善。

生产管理方面，公司先后通过 ISO9001、德国莱茵公司 ISO/TS16949 等国际质量体系认

证。公司建立起了“以质量为中心”的全面质量管理体系，按照精益生产的原则，建立了适合公司快速发展的生产管理模式。公司实行总公司——工厂——车间——班组的四级生产管理体系，从而达到了有效控制现场工艺和产品质量的要求。高效严格的管理体系使公司减少了浪费、降低了成本、增强了公司生产灵活性和快速应对市场的能力，从而确保了公司低成本运营和高质量的产出。

供应链管理方面，公司搭建了统一的供应商管理平台，实施集中采购，建立稳定的合作关系。在选择供应商时，由采购工程师向目录外供应商发出供应商基本情况调查表，组织公司审计法律、技术、质量、各需求部门对供应商进行现场考察和评审，方能将新增供应商纳入《合格供应商目录》进行管理。公司通过ERP系统、质量管理体系等多种方式控制供应商的供货效率和质量，实施“下线结算”的结算体制，在提高供货效率的同时也减少了营运资金的占用。公司对供应商每三个月评审一次，对供应商进行分级，对于评审不合格的供应商予以剔除，通过有效的激励机制促使其提升供货服务水平。

财务管理方面，公司根据《中华人民共和国会计法》、《企业会计制度》、《会计基础工作规范》以及财政部颁布的新会计准则中的有关规定，结合公司生产经营的特点和要求制定了《财务管理制度》。在财务管理上对董事长、总经理、财务总监、财务部负责人以及其他各部门的职责做出了明确规定，使各部门权责分明，保证了公司经济活动的有序进行。

成本控制方面，公司推行全面预算管理体系下的责任预算模式，针对企业预算实施集计划、控制为一体的管理活动。由预算管理委员会负责根据公司董事会制定的战略目标、战略规划确定年度经营目标并分解给各责任中心，审议各项预算并提交董事会批准，向董事会提交预算执行信息的报告。财务总部负责组织对全面预算管理制度的编写和修订；并按各责任

中心划分情况对预算进行分解；对预算执行结果的跟踪、分析、考评，出具分析报告和相关问题改进建议。各责任中心负责本单位负责根据预算目标，编制本责任中心年度预算；并严格执行和控制经预算管理委员会审批下发的年度预算。

子公司管理方面，公司对子公司资金采用收支两条线的管理原则，由财务总部统一管理。因经营发展需要，子公司需申请融资贷款、担保、抵押、质押的，应对融资贷款、担保、抵押、质押项目进行充分论证，充分考虑财务费用的承受能力，制定可行性方案报财务总部，财务总部经评估后出具具体意见，报公司领导批准。子公司因经营发展需要需对外投资（如设立子公司、兼并重组等），应进行论证，出具可研报告，向投资管理部提出申请，投资管理部组织公司相关部门进行项目评审，并在30个工作日内报公司有权部门（如公司总经理、经管会、董事会或股东会）批准后，由投资管理部组织实施。

总体来看，公司法人治理结构完善、运作比较规范，各项管理制度完善，具有较高的管理水平。

六、生产经营

1. 经营概况

自公司成立以来，汽车业务为公司的支柱产业，同时2012年以前投资咨询、造船、房地产开发及贸易物流等业务收入对公司营业收入形成了良好补充。2011年12月，公司与奇瑞控股签订了《资产重组协议》¹，通过此次资

产重组，公司剥离了非汽车业务，汽车业务的主导地位更加突出。

2010-2012年，公司营业总收入年均复合下降6.89%，主要源于2011年底公司实施资产重组，剥离投资咨询、造船等业务所致。从汽车业务来看，汽车业务为公司收入的主要来源，近三年在主营业务收入中的比重波动上升，2012年为81.60%。2010-2012年公司汽车业务收入分别实现收入280.11亿元、293.61亿元、246.00亿元，其中①2011年在汽车购置税等优惠政策退出、部分城市限购等不利因素影响下，公司汽车业务收入仅较2010年增长4.82%，增速较2010年有明显减缓。②2012年受宏观经济增速放缓，公司汽车销量下降，带动当年公司汽车业务收入下降16.22%。随着公司资产重组，合并范围的变化，2012年公司主营业务收入项下的“其他业务收入”下降幅度很大，但从长远来看，公司主营业务收入结构将维持2012年状况。公司营业收入项下的“其他业务收入”主要来源于材料销售、设备及技术转让业务，近三年该部分业务收入整体呈上升趋势，2012年为49.44亿元，对公司营业收入形成了良好补充。

从毛利率看，2010-2012年公司整体毛利率分别是9.18%、9.86%、16.46%，其中受益于公司剥离毛利率较低的非汽车板块业务，2012年公司整体毛利率上升6.60个百分点至16.46%。从汽车业务来看，2011年公司汽车业务毛利率13.12%，为近年来毛利率较高水平；2012年受经济环境影响，公司汽车业务毛利率下挫至11.82%。未来随着公司主业突出，公司整体毛利率将不再受其他业务影响，将逐步回归至汽车业务毛利率的水平。

2013年上半年，公司实现营业收入126.55亿元，是2012年全年的41.98%；其中汽车业务实现收入100.76亿元，是2012年的40.96%。2013年上半年公司整体毛利率为11.71%，汽车业务

务收入较2011年同期急速下降。

¹ 2011年12月公司与奇瑞控股签订《资产重组协议》，经安徽省国有资产监督管理委员会皖国资产权函【2011】869号《关于奇瑞控股有限公司与奇瑞汽车股份有限公司产权协议转让有关事项的批复》批准，公司将所持有的芜湖新联造船有限公司、芜湖祥瑞物业有限公司、芜湖帮的贸易有限公司等27个公司的股权全部转让给奇瑞控股，奇瑞控股将其持有的芜湖奇瑞科技有限公司（以下简称“奇瑞科技”）100%股权作为交易对价转让给公司（奇瑞科技，注册资本7.83亿元，主营汽车及零部件产业创业投资）。其他业务相关公司2011年底转出公司合并范围，故2012年其他业

毛利率为9.15%，分别较2012年下降4.75个百分点、2.67个百分点。

表2 2010-2013年上半年公司收入、毛利率情况

业务板块	营业收入（亿元）			
	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年 1~6 月
主营业务收入	327.44	401.09	252.03	110.81
其中：汽车业务	280.11	293.61	246.00	100.76
其他业务	47.33	107.48	6.03	10.05
其他业务收入	24.28	23.04	49.44	15.74
合计	351.72	424.14	301.47	126.55
业务板块	毛利率（%）			
	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年 1~6 月
主营业务毛利率	9.49	10.43	12.55	10.48
其中：汽车业务	9.77	13.12	11.82	9.15
其他业务	7.84	3.09	42.45	23.80
其他业务毛利率	5.02	-0.17	36.35	20.37
合计	9.18	9.86	16.46	11.71

资料来源：公司提供

注：公司其他业务收入来自于材料销售、设备及技术转让业务。

2. 原料采购

公司致力于提升整体价值链的竞争能力，注重与供应商建立长期稳定的合作关系，目前形成了较为完善的、专业化的自主配套和供应链管理体系。目前公司部分生产所需的关键零部件，主要由公司全资或参控股的 70 余家子公司供应，其中发动机/变速箱总成已基本实现全部自给（仅进口少量自动变速箱）。

目前公司共有签约供应商 700 余家，主要分布在安徽、江苏、浙江、上海等地，距离公司生产基地较近，有利于产品采购和节省运输成本。公司与主要供应商的相互依赖程度比较高，根据采购品类，对战略、核心、一般供应商进行分类管理，制定相应的供应商管理策略。目前已与江森、博世、宝钢等世界 500 强企业在前瞻技术研发、新技术运用等方面进行全方位合作，并确立了战略合作伙伴关系。

2013 年公司进行了组织机构调整，实行大采购战略。公司裁撤了原旗云等采购部门，其

原承担的职能划转至采购中心（物料订单执行由各基地物流负责，备件订单执行由销售总公司备件公司负责）；原分散在相关部门的造型设计、广告宣传、商旅票务、车用精品、咨询、培训等一般材料采购职能也在本次组织机构调整后一并划转至采购中心。采购中心将统一管理公司各项采购业务，并将致力于打造优质供应商体系，提升整体价值链竞争能力，以满足公司未来持续发展的需要。

公司通过 ERP 系统统一管理零部件及原辅料采购业务，由生产部门、科研部门提出申报，由采购中心负责实施。公司对供应商实行严格、规范的管理考核制度，对供应商在供货效率、供货能力、技术实力、产品质量、生产管理、售后服务等方面进行综合考核评估。以三个月为一个考核周期，将供应商划分为核心供应商、一般供应商和观察类供应商，对不合格的供应商实施淘汰制，借此提升采购质量和供货效率。成本控制方面，公司制定年度成本控制目标，并与主要供应商共同分析产品成本结构、设计成本节约方案，在降低成本的情况下保障供应商的利润空间。对于投资规模较大的模具、变速箱等产品，由规划设计院审批，列入预算后由采购中心统一实行招标采购。采购款结算方面，公司对零部件供应商实施整车下线结算、取货结算等结算模式，即在每批采购零部件全部完成整机组装并落地（甚至完成销售）后，方与供应商进行货款结算，减少存货规模和营运资金占用，并推动供应商提升供货效率。

公司钢材采购约占采购成本的 10%左右，2012 年采购钢材 31.32 万吨，较 2011 年减少 11.06 亿元，主要是生产需求下降所致。2012 年钢材采购价格波动加大，公司在钢材价格处于低位的 7-9 月与钢厂商谈一事一议价格并建立了战略库存，有效的降低了钢材采购成本。

总体看，公司已建立起比较稳定、高效的汽车零部件供应体系，对整车生产提供了有效的原料保障。公司关键零部件自给能力较强，

对供应商具有很强的议价能力，有利于其成本控制及提升生产效率。2013 年公司开始实行大采购战略，有利于供应商体系的完善和成本的控制。

3. 生产情况

目前公司生产基地分布于芜湖、大连和鄂尔多斯，其中芜湖为公司汽车生产的总基地，现有 5 个工厂（其中芜湖五厂规划产能 20 万辆，目前仅投资完成冲压和焊装车间，其余处于在建阶段），产能合计 80 万辆；大连基地规划产能 15 万辆，2013 年开始小批量投产；鄂尔多斯生产基地设计产能 10 万辆，2013 年开始小批量生产，预计 2013 年底公司可形成 105 万辆的生产能力。截至 2013 年 6 月底，公司已经具备年产 90 万辆整车的生产能力；同时公司具备年产 90 万台发动机和 60 万套变速箱的生产能力。

公司目前实行“单一品牌，双产品群”的品牌架构，即实行“奇瑞”单一品牌，A 系列和 E 系列双产品群，其中通过 A 系列产品的提升，实现整体产品竞争力和品牌溢价能力的提升；通过 E 系列产品的提升，恢复并巩固入门级领头羊的位置。公司现已投放市场的整车有旗云、瑞虎、东方之子等 16 个系列数十款产品，产品覆盖轿车（经济型、中级和中高级）、SUV、商务车和微型车领域，产品谱系较完整。

表 3 公司业务板块和产品体系

板 块	主要产品	
整 车 及 KD 组 装	轿车	旗云、东方之子、A3、风云2、E5、QQ3、QQ6、
	SUV	瑞虎、X5
	商务车	G5、G6
	微车	M1、Q 酷 3
	电动车	年产 90 万台发动机的生产能力
汽 车 零 部 件	发动机	年产 60 万套变速箱的生产能力
	变速箱	旗云、东方之子、A3、风云2、E5、QQ3、QQ6、

资料来源：公司提供

2010～2012 年，公司整车产量分别为 69.19 万辆、63.75 万辆、53.62 万辆，其中①2011 年以来，在国内购置税优惠政策退出、部分城市限购、节能补贴标准的提升等不利因素影响下，汽车市场表现有所衰退，自主品牌汽车受影响尤为严重，当年公司整车产量较 2010 年减少 5.44 万辆；②2012 年宏观经济增速趋缓，公司汽车产量同比下降 15.89%。2013 年上半年，公司生产整车 23.36 万辆，是 2012 年全年的 43.57%。从产能利用率来看，近三年公司产能利用率呈下降趋势，2012 年仅为 59.58%，产能利用率提升空间很大。

表 4 公司近年来汽车产量情况

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年 1~6 月
产能（万辆）	90.00	90.00	90.00	90.00
产量（万辆）	69.19	63.75	53.62	23.36
产能利用率（%）	76.88	70.83	59.58	--

资料来源：公司提供

进入 2010 年后，公司在旗云、奇瑞 A5、奇瑞 QQ 等中低端车型的基础上进行了升级换代，进一步整合旗云品牌，如在奇瑞 QQ 基础上推出了旗云 1、在奇瑞 A5 基础上推出了旗云 3 等。考虑到升级换代产品开发成本低，未来利润空间将远高于原有车型。2010 年威麟旗下首款 SUV 车型 X5 正式上市，全系售价区间为 10.98-14.18 万元，新车定位为纯越野车，锁定长城哈弗、陆风 X6、华泰特拉卡等车型作为竞争对手。2011 年公司瑞麒 G6 上市，主打公务车市场，G6 严格按照 C 级车生产标准制造，展现公司在自主科技创新上的最新成就。2011 年新上市 E5 等，深受消费者欢迎，上市第二个月销量过万。2013 年 3 月，公司新车型 S15（新 QQ）上市，当月销售 4591 辆；同时“艾瑞泽 7”于 2013 年 7 月进行新品发布，目前产量为 1664 辆，销量达 1500 余辆，市场反响较好。

2010 年 4 月，公司注册成立了奇瑞新能源汽车技术有限公司，新能源汽车符合政府汽车

发展的最新导向,也将成为公司新的利润增长点。公司累计已有4款新能源车型入选工信部《新能源汽车推荐目录》。东方之子燃料电池轿车在上海世博园区顺利完成了“零排放”的示范任务,QQ3纯电动轿车已经在芜湖、合肥交付用户使用,首款高速纯电动汽车瑞麒M1-EV在深圳世界电动车大会期间正式上市,旗云3-EV、G5-EV、电动巴士等产品也将在2013年投放市场,电池、电机、BMS、ESP、电动空调压缩机、增程器等新能源零部件关键技术也取得重要突破。

公司在坚持自主研发的同时,积极寻求与国际知名汽车品牌商合作,以及开始与国内车企的合作。(1)2008年国家发改委核准了奇瑞汽车投资有限公司和美国量子公司合资建设年产15万辆乘用车项目,成立了奇瑞量子汽车有限公司,2011年11月该公司更名为观致汽车有限公司,2013年10月计划投产,该项目计划瞄准汽车中端市场,未来项目投产,有望为公司品牌增色。(2)2012年10月,国家发改委核准了奇瑞捷豹路虎汽车有限公司(公司持股50%)乘用车合资项目,同意公司和英国捷豹汽车有限公司、路虎汽车、捷豹路虎汽车贸易(上海)有限公司成立合资公司,建设乘用车生产项目。项目总投资109亿元人民币,建设地点为江苏省常熟市,建设规模为年产13万辆乘用车和配套13万台发动机,产品包括:路虎运动型乘用车(SUV)、奇瑞轿车、捷豹轿车;奇瑞2.0L/1.6L直喷涡轮增压发动机、捷豹3.0L增压发动机,项目预计于2014年建成投产。未来该公司业务的发展将有助于提升公司品牌形象,有望提升公司盈利能力。(3)2012年底,公司与广汽集团签订了战略合作协议,具体的合作进展有待关注。

总体看,得益于强大的自主研发实力,公司产能规模有所扩大,近年来产品谱系逐渐完善,有助于提升公司整体抗风险能力和产品附加值。但公司近年来产品的产量呈下行趋势,产能利用率提升的空间较大。公司在坚持自主

品牌的同时,目前已经与国际知名品牌开展合作,未来随着产品逐步推向市场,公司产品盈利能力有望提升。

4. 产品销售

目前公司从以多品牌为导向的网络发展策略转变为在“一个奇瑞品牌下分产品群网络”发展策略,以两条产品线为基础打造两张分业务网络,一网发展由关注网络规模、覆盖向提升网络质量、保障经销商盈利能力转变;二网以直营店模式持续推动网络下沉。2010-2013年上半年,公司汽车销量分别为68.20万辆、64.30万辆、56.40万辆和24.00万辆,产品产销率持续保持在较高水平,2012年为105.18%。2012年公司产品销量位居中国自主品牌汽车销量第二位,出口规模连续十年位于中国乘用车第一位。

(1) 国内市场

目前公司国内汽车销售主要由奇瑞汽车销售总公司负责,秉承公司“一个奇瑞品牌下分产品群网络”的销售发展策略。截至2013年6月底,公司奇瑞品牌旗下共有经销商661家,销售服务网点覆盖全国280个地级城市。公司对经销商实行严格的考核制度,制定销售任务、CSI、SSI(客户满意度)等指标,对经销商的经营业绩、服务质量进行全面考核,并借助ERP信息管理系统对经销商的销售情况进行监控。产品定价方面,公司执行统一的产品定价策略,根据市场同类车型的价格区间,结合产品的自身特点确定产品的销售价格和促销策略,交由各级经销商统一执行。售后服务方面,公司不断完善服务体系,在全国范围内建立一级特约服务站700余个,实行“分级售后服务制”和“前店后厂”的服务网络布局,具体做法包括,在县级以上城市设立一级或二级售后服务站,在乡镇设立快修店,确保车辆的小故障能够得到及时的维修和保养。

公司目前产品售价多在10万元以下,主要面向中低端市场,竞争较为激烈,获利空间较

小。公司在产品设计、产品定价、促销策略、广告宣传等方面加大对细分市场的研究力度，实施差异化的营销策略，塑造产品优势和卖点，确立了风云2、瑞虎、A3等产品在细分市场领域的竞争优势。从2011年和2012年公司主要车型销量来看，销量位于公司前十的车型价位主要集中于3万至7万之间，奇瑞瑞虎(T11)、M11和M12(A3)产品价位相对较高，其中E5和T11 2012年销量增速明显。未来随着“艾瑞泽”等中高端车型批量上市有望提升公司产品档次和附加值，但其销售前景也面临着市场竞争和消费者品牌认知的双重压力。

表5 公司2011年、2012年主要车型及销量情况
(单位: 辆)

车 型	售 价 (万元)	2011 年	2012年
QQ3	2.88-4.18	150769	143802
东方之子	7.98-10.68	1261	355
T11	7.98-11.98	99338	104013
旗云 2	4.58-5.08	54956	32873
旗云 3	5.68-6.58	42187	19129
v5(cross)	9.45-13.28	5475	1993
旗云 1	4.08-5.28	30672	15415
s12 (A1)	4.08-5.68	20257	18111
s22(R2)优雅	4.18-5.68	10283	3062
A18(优翼)	4.99-5.49	162	121
M11、M12(A3)	7.28-10.08	39215	17828
M1(S18/S18D/S18C)	3.88-7.18	23032	14320
Q21 (优派)	2.95-4.38	594	66
S16 (QQme)	5.8-6.5	102	4
Q22 (优优)	3.36-5.39	24051	15841
风云 2	5.25-6.93	82787	77764
B21 (G5)	10.98-16.18	2103	1241
P11 (X5)	11.48-13.98	2043	734
Q22B	3.19-3.59	5719	9345
Q21D、Q21E(开瑞优胜)	2.85-4.23	8934	3822
E5	5.68-8.08	34691	62847
B12(G6)	18.68-25.98	153	446
H13	17.88	1644	1304
H11	14.88	41	191
A22(G3)	7.58-8.98	1246	12085
旗云 5	7.78-9.58	--	1177
优劲单排 (Q22D)	3.4	--	224

优劲双排 (Q22E)	3.4	--	2308
新东方之子 (B16)	10.88	--	798
合计		641715	563304

资料来源: 公司提供

在巩固传统的汽车销售业务基础上，公司积极探索汽车金融业务，为消费者、经销商提供信贷支持。2009年，公司成立了中国首家自主品牌汽车金融公司，由奇瑞汽车和徽商银行共同投资组建了奇瑞徽银汽车金融有限公司（以下简称“汽车金融公司”）。截至2012年底，该公司注册资本为10亿元，其中公司出资8亿元，占80%股份；徽商银行出资2亿元，占20%股份。截至2012年底，汽车金融公司业务已基本覆盖国内奇瑞汽车经销商，消费者贷款业务也已在国内近十个城市展开，预计未来随着金融业务的逐渐推广，有望进一步推动公司产品销量的增长。

(2) 海外业务

公司自创立伊始就注重开拓国际国内两个市场，积极实施“走出去”战略，成为中国第一个将整车、CKD散件、发动机以及整车制造技术和装备出口至国外的轿车企业。目前公司已经在16个国家和地区建成了生产基地，面向全球80多个国家和地区出口产品，整车出口主要面向俄罗斯、乌克兰、埃及、乌拉圭、泰国、马来西亚等国，轿车出口量连续10年居中国第一。2006年8月，公司被国家商务部、发改委联合认定为首批“国家汽车整车出口基地企业”。

2010~2012年，公司整车出口规模持续大幅增长，在总销量中占比逐年上升，至2012年，公司共出口乘用车18.48万辆，占全部销量的32.81%。2013年受国外汽车市场政策不明朗、伊拉克汽车关税、汇率浮动等因素的影响，2013年上半年公司汽车出口量仅为2012年全年的37.66%，预计全年出口销量将低于2012年水平。

表 6 公司汽车出口情况

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年 1-6 月
出口量（万辆）	9.20	16.89	18.48	6.96
销量占比（%）	13.48	26.32	32.81	29.00

资料来源：公司提供

总体看，公司销售策略明晰，产销率很高。但国内汽车销量增速下降，影响了公司汽车销售收入；同时公司产品国内销售集中于低端市场，盈利能力有限。公司汽车出口规模近三年呈持续上升态势，在收入的比重逐渐加强，但国外市场受各个国家政策、汇率等因素的影响大。2013 年“艾瑞泽”等中高端产品陆续上市，公司产品销量和盈利能力有待关注。

5. 经营效率

2010~2012 年，公司销售债权周转次数和存货周转次数波动下降，2012 年分别为 5.14 次、5.60 次；近三年公司总资产周转次数平均值为 0.68 次，2012 年为 0.51 次。总体看，公司应收账款的回款速度和存货变现速度基本正常，整体经营效率较好。

6. 未来发展

公司制定了“突破 2013”的发展战略，计

划在“十二五”期间完成国内外基地布局，未来几年发展总目标为：到 2015 年整车销量将接近 200 万辆，其中国外市场销量超过公司总销量的 30%；实现销售收入 1500 亿元人民币，形成多个有影响力的产品；成为具有国际竞争力的企业。

截至 2013 年 6 月底，公司主要在建项目包括整车项目、发动机和试验计量项目，项目总投资 200 亿元左右，截至 2013 年 6 月底已经投入 103.17 亿元，后续尚需投资 96 亿元左右，其中 2013 年下半年需投入 14.02 亿元，资金来源于公司自筹和银行借款。整体看，公司对外筹资压力较大。

总体来看，公司未来生产和投资等方面的规划符合公司整体发展战略和市场需求；未来规划如能顺利实施，将有助于提高公司的综合竞争力和抗风险能力。但由于公司目前产品主要面向中低端市场，竞争较为激烈；中高档次新车型的批量上市有望提升整体销量，但其销售前景也面临着市场竞争和消费者品牌认知的双重压力，未来公司经营尚存在一定不确定性。公司预测能否实现将较大程度依赖于新上市车型能否得到市场认可。

表 7 截至 2013 年 6 月底，公司在建项目和未来计划投资项目（单位：万元）

项目名称	总投资	截至 2013 年 6 月底已完成投资	未来投资计划		
			2013 年下半年	2014 年	2015 年
整车项目	1367180.33	721899.19	110591.16	196780.18	166253.98
发动机	372737.00	248908.75	25275.11	54788.00	16074.00
试验计量	93894.00	60911.00	4355.00	7627.00	1268.00
合计	1998427.33	1031719.00	140221.00	259195.18	183595.98

资料来源：公司提供

七、财务分析

1. 财务质量及概况

公司提供的 2010~2012 年度财务报表均已经华普天健会计师事务所（北京）有限公司（以下简称“华普天健”）审计。2013 年上半年财务报表未经审计。

2010 年，华普天健出具了标准无保留审计意见。2011 年，华普天健出具了带有强调事项段的无保留审计意见，2011 年审计报告强调事项：“如奇瑞汽车财务报表附注五、56 所述，截至审计报告日止，奇瑞汽车投资收益适用于企业重组特殊性税务处理的相关审批手续尚未办妥，已经在财务报表附注中充分披露，但审

计结果任然存在重大不确定性。本段内容不影响已发表的审计意见。” 2011 年公司将部分机械设备类固定资产折旧年限由原执行的 8 年调整为 10 年。因调整固定资产的折旧年限，2011 年度减少折旧费用 1.30 亿元，对净利润的影响额为 1.10 亿元，此项调整对公司 2011 年利润影响较大。

2012 年，华普天健出具了标准无保留审计意见，但公司进行了会计估计变更和会计差错更正：①从 2012 年 10 月起，公司调整对关联方之间应收款项的坏账计提标准，2012 年减少资产减值损失 4.64 亿元，对净利润影响额为 3.94 亿元。②由于本年度发现，公司 2009 年度与全资子公司安徽奇瑞汽车销售有限公司在广宣费分配方式上不符合配比性原则，公司在 2012 年对上述会计差错进行了调整，调整减少 2012 年 1 月 1 日合并资产负债表未分配利润 624.61 万元，调整增加 2012 年 1 月 1 日合并及母公司资产负债表盈余公积 624.61 万元。

2010-2012 年公司合并范围变化较大，主要原因是合并报告期间新设、股权转让、购并、注销子公司所致。①2011 年公司新设和购并 48 家子公司、转让和注销子公司 31 家。2011 年 12 月公司与奇瑞控股签订《资产重组协议》，公司将所持有的新联造船公司、福记恒、帮的贸易、都灵公司等公司的股权全部转让给奇瑞控股，同时奇瑞控股将其持有的奇瑞科技 100% 股权作为交易对价转让给公司，截至 2011 年 12 月 31 日，上述公司已完成工商变更登记。②2012 年新设子公司 5 家，由于资产重组转让和注销子公司 14 家。

总体看，近三年公司会计估计的调整和合并范围的变动对公司财务报表可比性影响较大，以下分析以 2012 年财务数据为主，2013 年上半年财务数据为辅。。

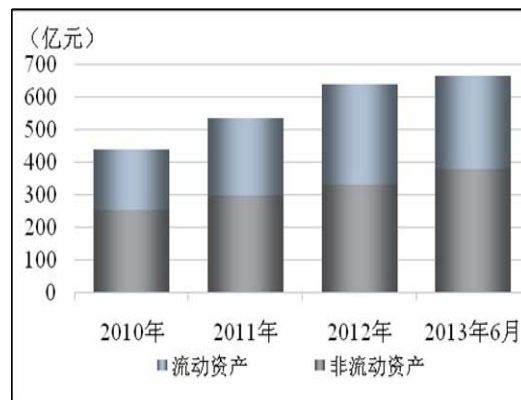
截至 2012 年底，公司（合并）资产总额 639.33 亿元，所有者权益 168.82 亿元；2012 年公司实现营业总收入 306.24 亿元，利润总额 4.33 亿元。

截至 2013 年 6 月底，公司（合并）资产总额 665.16 亿元，所有者权益 171.82 亿元；2013 年 1~6 月公司实现营业总收入 129.82 亿元，利润总额-2.90 亿元。

2. 资产质量

2010~2012 年，公司资产规模增长较快，年均复合增长率为 20.89%，主要系货币资金、其他应收款、其他流动资产、长期股权投资等科目增长所致。近三年，公司资产以非流动资产为主，但其占比有下降趋势。截至 2012 年底，公司资产总额为 639.33 亿元，其中，流动资产和非流动资产分别占比 48.20%和 51.80%。

图 7 近年来公司资产构成情况

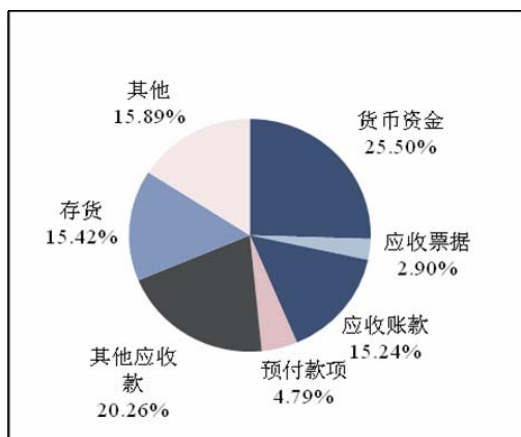


资料来源：根据公司审计报告整理

2010~2012 年，公司流动资产年均增长 28.84%，主要来自于货币资金、其他应收款、其他流动资产的增长。截至 2012 年底，公司流动资产合计 308.14 亿元，资产构成以货币资金、存货、应收账款、其他应收款、其他流动资产为主。

2010~2012 年，公司货币资金规模快速增长，年均复合增长率为 25.37%，主要是由于 2011 年、2012 年连续两年股东增资以及对外筹资增加所致。截至 2012 年底，公司货币资金 78.56 亿元，其中，银行存款占 92.80%，其他货币资金占 7.19%，其他货币资金主要为信用保证金和银行承兑汇票保证金。截至 2012 年底，公司存放同业款项系子公司奇瑞徽银存放于其他商业银行的货币资金，为 0.42 亿元。

图 8 2012 年底公司流动资产构成



资料来源：公司 2012 年审计报告

2010~2012年，公司应收票据规模波动上升，年均增幅12.98%。截至2012年底，公司应收票据8.94亿元，全部为银行承兑汇票，较2011年底下降49.64%，主要是公司当年减少使用票据结算货款所致。

2010~2012年，公司应收账款快速增长，年均复合增长率为41.56%。其中，2011年较2010年增长了70.58%，主要系2011年公司与奇瑞控股资产重组后增加对芜湖帮的贸易有限公司货款12.93亿元和2011年出口销售增加应收账款共同影响所致。截至2012年底，公司应收账款46.97亿元，其中，账龄在1~6个月的占89%，7~12个月的占3.05%，1~2年的占3.38%，2年以上的占4.57%。2012年公司计提坏账准备1.41亿元，计提比例为2.91%。公司应收账款中欠款前五名的单位金额合计为35.78亿元，占应收账款余额的73.94%，主要是由于公司出口业务采用远期信用证结算，账龄一般为6个月。总体看，公司账龄结构性风险较低。

2010~2012年，公司预付账款快速下降，年均降幅达35.97%。其中，2011年较2010年降低了46.61%，主要是2011年资产重组后，不再合并寰球实业和帮的贸易等公司资产负债表所致。截至2012年底，公司预付账款为14.77亿元，其中账龄在1年以内的占82.47%，账龄超过一年的款项，主要系部分材料和工程款尚

未办理结算所致。

2010~2012年，公司其他应收款规模快速上升，年均增幅102.35%，主要是资产重组后，公司与奇瑞控股及其子公司的往来款增加所致。截至2012年底，公司其他应收款62.42亿元，较上年增长49.96%，其中，应收公司股东奇瑞控股的款项金额为30.17亿元，占其他应收款总额的48.33%，该部分款项为公司剥离非核心业务至股东奇瑞控股，公司应收的剥离资产的对价款，该部分账龄基本在1年以内。截至2012年底，公司共计提坏账准备2.16亿元，计提比例3.35%。从账龄来看，1~6个月的占43.09%，7~12个月的占37.15%，1~2年的占4.44%，2年以上的占15.32%。公司其他应收款中欠款前五名的单位金额合计为50.01亿元，占其他应收款总额的比例为77.44%。总体看，公司其他应收款主要是应收股东奇瑞控股的款项，资金占用规模较大，集中度较高。

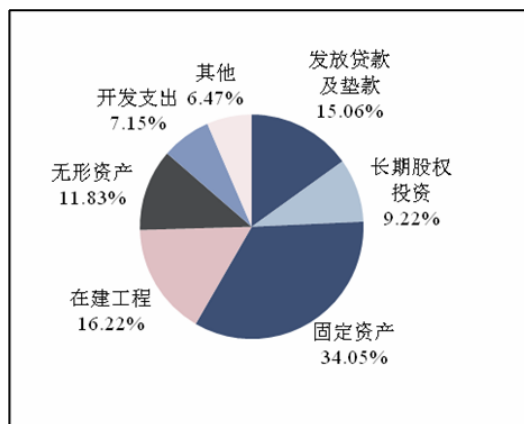
2010~2012年，公司存货规模有所增长，年均复合增长率为6.70%。截至2012年底，公司存货账面余额47.51亿元，主要为原材料（占37.42%）和库存商品占（30.99%）；公司计提存货跌价准备1.26亿元，计提比例为2.59%。公司原材料主要为钢材，库存商品主要为汽车和零部件，该类存货面临一定的跌价风险。

2010~2012年，公司其他流动资产快速增长，年均复合增长率为145.29%。截至2012年底，公司其他流动资产46.35亿元，主要为委托贷款、理财产品、待抵扣进项税、预交企业所得税和试制夹具等，其中委托贷款占其他流动资产总额的78.81%。截至2012年底，公司委托贷款36.53亿元，主要是对股东奇瑞控股的委托贷款，该贷款将于2013年12月到期，风险较小。

2010~2012年，公司非流动资产年均复合增长14.68%，主要来自于发放贷款及垫款、长期股权投资、在建工程的大幅增长。截至2012年底，公司非流动资产合计331.19亿元，较上年底增长11.52%，资产构成以发放贷款及垫款、

固定资产、在建工程和无形资产为主。

图9 2012年底公司非流动资产构成



资料来源：公司 2012 年审计报告

随着汽车金融公司业务的拓展，近三年公司发放贷款和垫款规模快速增长，年均复合增长率为 57.89%。截至 2012 年底，公司发放贷款及垫款为 49.86 亿元，其中为个人购车贷款占 65.85%，经销商和机构贷款占 34.15%。2012 年公司已计提贷款损失准备 0.82 亿元。

2010~2012 年，公司长期股权投资快速增长，年均增幅 26.57%。截至 2012 年底，公司长期股权投资 30.53 亿元，较上年底增长 17.46%，主要是 2012 年公司向观致汽车两次增资共 3.75 亿元所致。截至 2012 年底，公司对联营企业投资 5.71 亿元，对合营企业投资 19.35 亿元。

2010~2012 年，公司固定资产规模稳步增长，年均增速 7.87%。截至 2012 年底，公司固定资产原值 190.02 亿元，其中房屋及建筑物占 21.74%，机器设备占 73.33%。2012 年，公司计提累计折旧 76.93 亿元，减值准备 0.31 亿元。截至 2012 年底，公司固定资产净值 112.78 亿元，同比增长 15.03%。

2010~2012 年，公司在建工程规模波动上升，年均增幅 28.33%。截至 2012 年底，公司在建工程 53.72 亿元，其中，整车项目 16.09 亿元，发动机项目 8.32 亿元，大连项目 9.05 亿元，鄂尔多斯项目 6.14 亿元，开封新厂区项目 3.53 亿元。

截至 2012 年底，公司无形资产 39.18 亿元，主要为车型等非专利技术和土地使用权。其中，对外抵押借款的土地使用权账面价值为 9.73 亿元。

截至 2012 年底，公司开发支出为 23.69 亿元，主要包括车型技术开发、发动机技术开发和变速箱技术开发。

截至 2013 年 6 月底，公司资产总额 665.16 亿元，较 2012 年底增长 4.04%，其中流动资产和非流动资产占比分别为 42.86%和 57.14%，非流动资产比例较 2012 年底有小幅上升，结构变化不大。截至 2013 年 6 月底，公司货币资金 32.48 亿元，较 2012 年底下降 58.65%，主要是公司对合资项目进行注资所致；存放同业款项较 2012 年增长了 7.20 倍，主要是金融公司业务增长所致；其他应收款较 2012 年底增长了 31.69%，主要是公司进一步剥离了部分非核心业务给奇瑞控股，导致公司应收款项增加；长期股权投资较 2012 年底增长 64.76%，主要是对合资公司的注资。

总体看，近三年公司资产规模快速增长，资产构成以非流动资产为主，流动资产中货币资金、其他应收款、存货占比较高。公司与股东奇瑞控股的资金往来规模较大，公司资金占用较明显。总体看，公司资产规模持续上升，资产质量一般。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2010~2012 年，公司所有者权益规模快速增长，年均增幅为 31.58%，主要来自于资本公积和少数股东权益的增长。截至 2012 年底，公司所有者权益 168.82 亿元，较 2011 年增加 31.65 亿元，主要系资本公积和未分配利润增加所致。2012 年 11 月，公司收到常熟港口开发建设有限公司缴纳的投资款 24 亿元，折合注册资本 1.2 亿元，超出部分 22.8 亿元转入资本公积，带动公司 2012 年实收资本和资本公积均较 2011 年增长。截至 2012 年底，公司所有者权

益以实收资本（占 24.29%）、资本公积（占 46.86%）和未分配利润（占 12.60%）为主。

截至 2013 年 6 月底，公司所有者权益合计 171.82 亿元，较 2012 年底增加 3.00 亿元，主要是少数股东权益增加所致，其余科目变化不大。

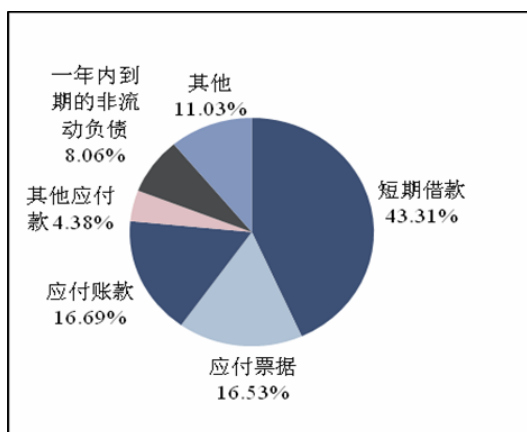
总体看，股东增资带动公司净资产规模快速增长，且所有者权益稳定性较好。

负债

2010~2012 年，公司负债规模逐年增长，年均增幅 17.64%，主要系短期借款和应付债券增加所致。截至 2012 年底，公司负债总额 470.51 亿元，较上年底增长 18.53%，其中，流动负债和非流动负债占比分别为 76.62%和 23.38%，公司负债以流动负债为主，负债结构较上年变化不大。

2010~2012 年，公司流动负债规模逐年上升，年均增幅 14.26%。截至 2012 年底，公司流动负债规模 360.49 亿元，较上年底增长 17.96%，主要来自于短期借款、其他流动负债和一年内到期的非流动负债的增长。公司流动负债主要由短期借款（占 43.31%）、应付票据（占 16.53%）、应付账款（16.69%）构成。

图 10 2012 年底公司流动负债构成



资料来源：公司 2012 年审计报告

2010~2012 年，公司短期借款规模快速上升，年均增幅 67.91%。主要是由于公司芜湖、大连、鄂尔多斯等生产基地整车项目建设及生产线改扩建需要大规模投资，公司使用向银行

保证借款、发行短期融资券等方式来满足一部分资金需求。截至 2012 年底，公司短期借款规模 156.12 亿元，较上年底增长 44.69%。

2010~2012 年，公司应付账款规模连续下降，年均降幅 20.09%。截至 2012 年底，公司应付账款 60.18 亿元，同比下降 20.33%。

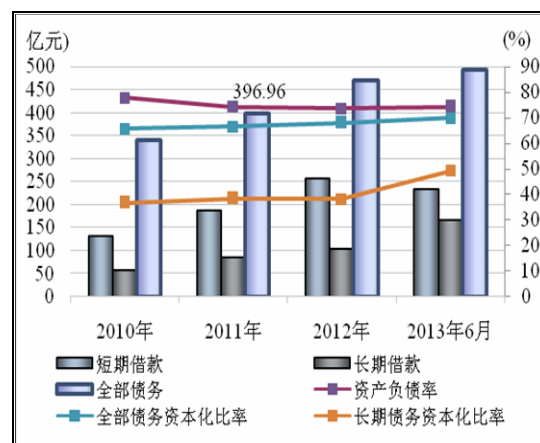
2010~2012 年，公司其他流动负债快速增长，年均复合增长率为 48.11%。截至 2012 年底，公司其他流动负债为 23.48 亿元，其中 2012 年公司发行非公开定向债务融资工具 10 亿元，其余为递延收益和客户贷款保证金。

2010~2012 年，公司非流动负债规模快速增长，年均增幅 31.25%，主要是应付债券的增长所致。截至 2012 年底，公司非流动负债 110.02 亿元，其中长期借款和应付债券分别占 26.15%和 67.26%。

2010~2012 年，公司长期借款规模波动性下降，年均降幅 2.11%，2012 年底为 28.77 亿元，较上年底下降 37.36%，主要是近三年公司连续发行中期票据来筹集资金，减少了长期借款规模。

2010~2012 年，公司应付债券规模快速增长，年均增幅 102.76%，截至 2012 年底，公司应付债券 74 亿元，包括发行的“10 奇瑞 MTN1”（18 亿元、5 年期）、“11 奇瑞 MTN1”（18 亿元、3 年期）、“12 奇瑞 MTN1”（18 亿元、3 年期），以及 2012 年发行的 20 亿元非公开定向债务融资工具（2 年期）。

图 11 2010~2013 年 6 月公司债务构成



资料来源：根据公司审计报告整理

公司长期应付款为应付的融资租赁款，截至2012年底为1.02亿元。

债务负担方面，2010~2012年，公司债务规模快速增长，年均增幅38.56%，截至2012年底，公司有息债务359.22亿元（包括其他非流动负债中的10亿元非公开定向债务融资工具，以及长期应付款），其中短期债务和长期债务分别占71.11%、28.89%，债务结构有待改善。2010~2012年，公司有息债务增速快于所有者权益增速，长期债务资本化比率和全部债务资本化比率逐年增长，2012年底分别为38.07%和68.03%；资产负债率逐年下降，2012年底为73.59%。总体来看，公司债务负担较重。

截至2013年6月底，公司负债合计493.34亿元，较2012年底增长4.85%；流动负债占64.96%，非流动负债占35.04%，负债结构变化较大，非流动负债的比例增大。同期，公司全部债务合计400.06亿元，较2012年底增长11.37%；全部债务资本化比率和资产负债率分别为69.96%和74.17%，债务负担进一步加重。

总体看，公司负债规模逐年上涨，债务负担较重。

4. 盈利能力

受公司资产重组和整车产销量减少的影响，2010~2012年，公司营业总收入波动下降，年均降幅6.89%。2012年，公司实现营业总收入306.24亿元，较2011年下降28.37%，其中营业收入301.47亿元，其余为利息收入和手续费及佣金收入。

2010~2012年，公司营业成本呈现波动性下降，三年分别为319.44亿元、382.3亿元和251.86亿元。公司营业利润率逐年上升，三年分别为6.81%、8.12%和14.45%。

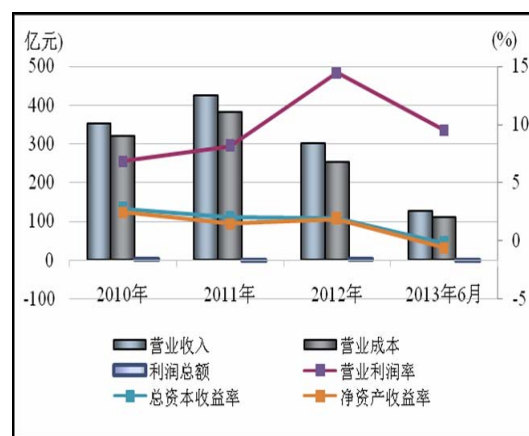
2010~2012年，由于产品研发费用和营销费用方面的持续投入，以及公司较大规模的融资带来的财务费用的增长，公司期间费用持续保持较大规模，对公司营业利润侵蚀较大。近三年，公司期间费用占营业总收入的比例分别

为12.57%、10.89%、15.69%。

近三年公司投资收益分别为21.26亿元、8.00亿元和2.12亿元，以长期股权投资收益为主，证券投资和委托贷款收益占比不大。其中，2010年投资收益较大的原因主要是公司转让子公司收到投资收益增大所致。

从营业利润来看，受汽车整车销量下降、期间费用居高不下、以及投资收益减少等的影响，近三年公司营业利润均为负值，分别为-8.74亿元、-4.15亿元和-1.19亿元。近三年，公司主业连续亏损，利润主要来源于营业外收入。营业外收入主要为政府补助、索赔收入、处置固定资产净收益，其中政府补助占比大。2010~2012年，公司分别获得政府补助收入11.23亿元、3.57亿元、4.95亿元，分别占营业外收入的92.87%、60.20%、83.47%，政府补助规模整体下降。2010~2012年，公司分别实现净利润2.40亿元、2.03亿元和3.11亿元。

图12 2010~2012年公司盈利情况



资料来源：根据公司审计报告整理

从整体盈利指标来看，近三年公司总资产收益率和净资产收益率均值分别为1.74%、1.86%，2012年以上两个指标值为1.73%、1.84%。公司汽车产品目前以中低端市场为主，产品附加值较低，整体盈利能力弱。

2013年1~6月，受国际市场的影响，公司出口量下降，同时，国内市场销量不振，直接影响了公司的收入和利润规模，上半年公司实现营业总收入129.82亿元，实现利润总额-2.90

亿元。同期营业利润率9.52%，较2012年下降4.93个百分点。

总体看，公司盈利情况对政府补助的依赖程度较高，期间费用占比高，盈利能力弱。根据有关政府文件，2010~2015 年公司每年可获得安徽省、芜湖市政府不少于 1.59 亿元的专项研发补贴款，此外，芜湖市政府、芜湖市经济技术开发区、863 项目每年均给予公司一定数额的补贴，公司新设立的开封、鄂尔多斯等汽车生产基地所缴纳的土地出让金也可陆续获得政府的返还。以上政府补贴具有一定的持续性，是公司研发能力价值的体现。

从未来发展看，随着公司艾瑞泽 7 等新车型的陆续上市，以及观致、捷豹路虎等中高端车型的下线、投产，公司收入和盈利规模预计会有较大幅度的提升；同时，公司在目前中低端产品基础上进行升级换代，换代产品的利润空间也将进一步提高，公司未来盈利指标有望优化。

5. 偿债能力

从短期偿债指标看，2010~2012 年，公司流动资产年均增速快于流动负债，近三年流动比率分别为 67.24%、77.60%和 85.48%，呈现上升趋势，同时，速动比率也呈现连续上升趋势，分别为 52.12%、63.69%和 72.30%。近三年，公司现金类资产快速增长，年均增速 23.58%，2012 年为 88.70 亿元，但由于短期债务的增速快于现金类资产的增速，所以现金类资产对短期债务的覆盖程度有所下降，分别为 44.56%、37.66%和 34.72%。2010 年公司经营现金流动负债比为 12.04%，2011 和 2012 年公司经营活动产生的现金流量净额为负，相应经营现金流动负债比也为负值，分别为-15.53%和-0.8%。

2013 年 6 月底，公司流动比率和速动比率分别为 88.96%和 76.57%，现金类资产/短期债务为 16.51%。综合考虑，公司短期偿债能力较弱。

从长期偿债能力指标看，2010~2012 年，公司 EBITDA 分别为 23.23 亿元、25.19 亿元和 31.13 亿元；EBITDA 利息倍数分别为 4.26 倍、3.94 倍和 4.52 倍，三年平均值为 4.29 倍；全部债务/EBITDA 分别为 8.05 倍、10.80 倍和 11.54 倍，三年平均值为 10.62 倍，公司对整体债务保护能力较弱。

截至 2013 年 6 月底，公司对外担保合计 64.98 亿元，担保比率为 37.82%，担保比率偏高。被担保企业如下表所示，其中，芜湖市建设投资有限公司、奇瑞控股有限公司和常熟港口开发建设有限公司为公司股东；观致汽车有限公司为芜湖奇瑞汽车投资有限公司（奇瑞汽车股份有限公司的全资子公司）与美国量子公司（Quantum (2007)LLC）共同组建的合资公司；芜湖新联造船有限公司为公司股东奇瑞控股股份有限公司的控股子公司。总体看，公司对外担保额度较大，主要为股东和合资企业，存在一定的或有负债风险。

表 8 截至 2013 年 6 月底，公司对外担保情况

被担保企业	担保额度（万元）
芜湖市建设投资有限公司	265500
奇瑞控股有限公司	40000
常熟港口开发建设有限公司	150000
观致汽车有限公司	150000
芜湖新联造船有限公司	44258
合计	649758

资料来源：公司提供

截至 2013 年 6 月底，公司获得银行综合授信额度 527.10 亿元，尚未使用额度 312.04 亿元，公司间接融资渠道畅通。

6. 过往债务履约情况

根据人民银行企业基本信息报告（报告编号 B-2013080060455238），截至 2013 年 8 月 14 日，公司无已结清和未结清不良贷款信息记录，公司过往债务履约情况良好。

7. 抗风险能力

基于对公司自身经营和财务特点，以及未来发展战略的综合判断，公司整体抗风险能力较强。

八、综合评价

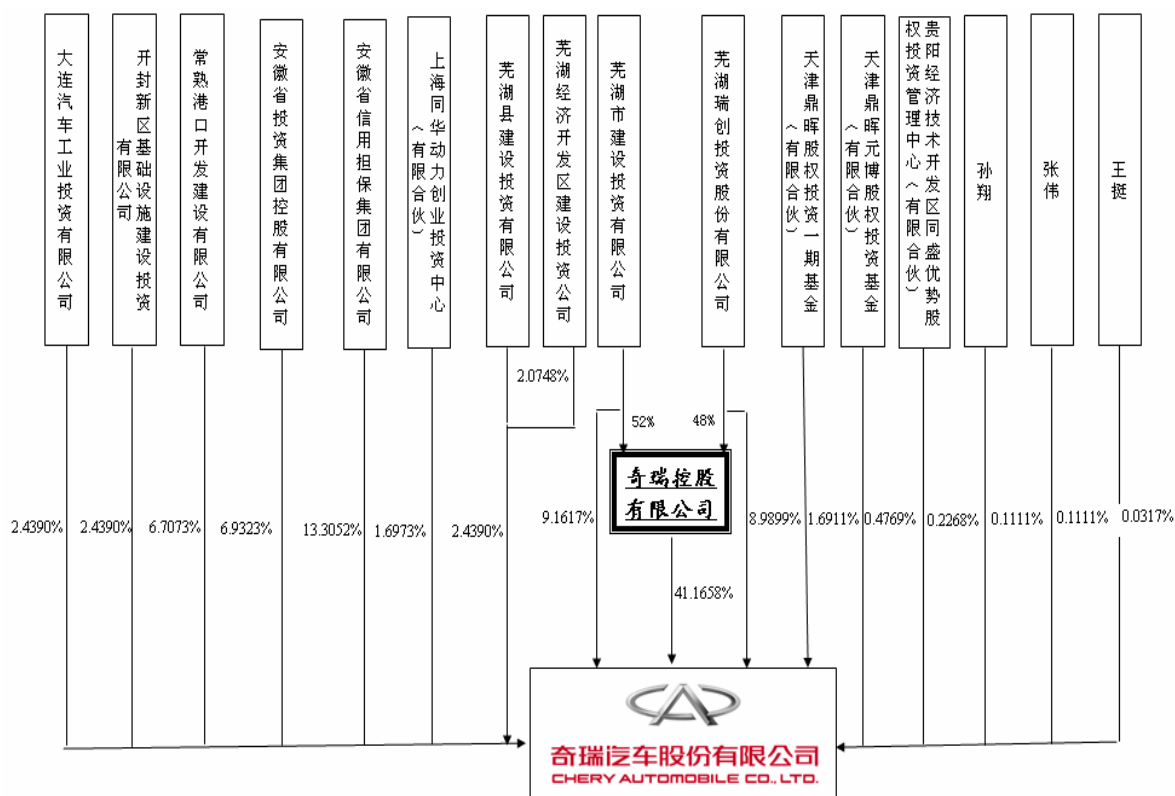
2011 年以来汽车行业增速明显放缓，由高速增长转入平稳增长阶段。长期来看，汽车需求结构将逐步向低排量节能型轿车转变，而自主品牌将成为产业中长期发展的主要推动力。

公司是国家汽车产业调整和振兴规划中明确支持的国内 8 家大型企业集团之一，产销规模较大、产品谱系丰富、品牌知名度高；同时，公司作为中国自主品牌乘用车的标志性企业，将加强在自主研发和自主品牌轿车方面的投入，并逐步扩大中高端车型在产品体系中的比重，有助于公司竞争实力提升。

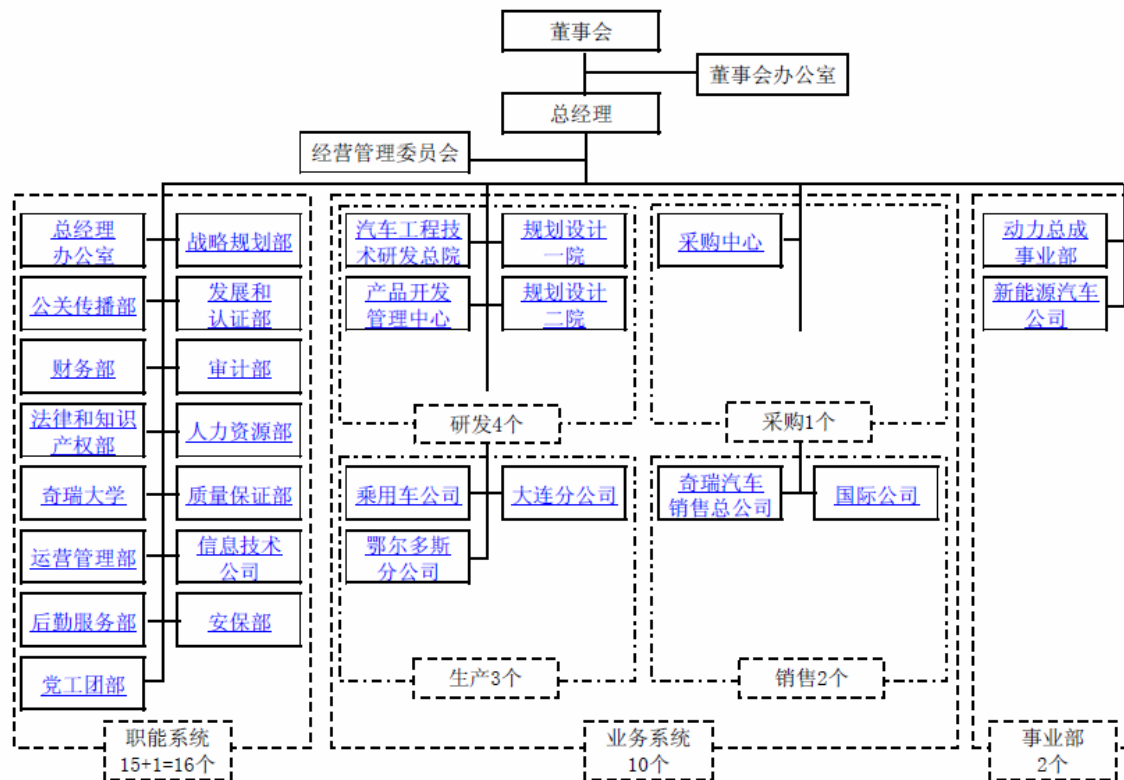
近几年，公司资产规模逐年扩大，营业收入规模较大；但公司中高端产品系培育需要一定时间，整体盈利能力偏弱，政府补助及相关支持成为当前盈利的重要支撑。同时，公司目前有息债务以短期债务为主，债务负担重。

综合看，公司主体信用风险低。

附件 1-1 截至 2013 年 6 月底公司股权结构



附件 1-2 公司组织结构图



附件 2-1 合并资产负债表（资产）

（单位：人民币万元）

	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 6 月
流动资产：					
货币资金	499863.22	519027.49	785648.92	25.37	324829.06
交易性金融资产	10941.13	7318.80	11986.69	4.67	8480.00
存放同业款项	33815.77	6192.77	4216.55	-64.69	34600.31
应收票据	70026.95	177497.78	89383.47	12.98	51400.09
应收账款	234383.30	436613.96	469697.49	41.56	612564.25
预付款项	360253.90	192323.11	147699.39	-35.97	165381.57
应收利息	342.30	1211.87	1331.16	97.20	191.86
应收股利	0.00	10840.27	8672.74		8672.74
其他应收款	152452.42	416264.27	624212.01	102.35	821995.64
存货	417292.44	425026.28	475110.79	6.70	397050.28
一年内到期的非流动资产		25021.63			
其他流动资产	77031.93	154211.04	463467.68	145.29	425685.06
流动资产合计	1856403.37	2371549.26	3081426.89	28.84	2850850.87
非流动资产：					
可供出售金融资产	110740.81	52812.21	42042.58	-38.38	34775.52
发放贷款及垫款	200033.07	381499.34	498639.37	57.89	612820.35
长期应收款		78157.91	66400.00		66421.32
长期股权投资	190586.81	259915.92	305296.07	26.57	503013.20
持有至到期投资					20000.00
投资性房地产					
固定资产	969256.09	980424.45	1127773.01	7.87	1245001.96
在建工程	326195.53	542241.76	537226.24	28.33	539318.60
工程物资					
固定资产清理	737.85	377.23	378.72	-28.36	376.78
生产性生物资产					
油气资产					
无形资产	365252.50	381555.08	391838.15	3.58	379490.53
开发支出	290717.44	222957.72	236903.46	-9.73	273986.45
商誉	970.65	12120.00	12118.96	253.35	15239.69
长期待摊费用	1379.31	2564.15	2395.66	31.79	1387.40
递延所得税资产	36463.77	54742.61	51979.29	19.39	75760.38
其他非流动资产	26000.00	362.68	38877.69	22.28	33168.78
非流动资产合计	2518333.82	2969731.07	3311869.19	14.68	3800760.95
资产总计	4374737.19	5341280.32	6393296.08	20.89	6651611.82

附件 2-2 合并资产负债表（负债与所有者权益）

（单位：人民币万元）

	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)	2013 年 6 月
流动负债：					
短期借款	553715.87	1078981.67	1561179.98	67.91	1503577.82
吸收存款及存放同业					
交易性金融负债					
应付票据	591331.77	627047.39	595860.56	0.38	566619.09
应付账款	942365.18	755413.79	601818.35	-20.09	597907.34
预收款项	235790.91	45980.38	40344.25	-58.64	31131.68
应付职工薪酬	35957.67	50756.63	55718.73	24.48	35325.47
应交税费	20772.36	49268.14	40082.86	38.91	-7663.87
应付利息	4349.43	16106.09	20789.61	118.63	32742.03
应付股利			577.32		625.53
其他应付款	103877.58	143876.62	157948.77	23.31	134856.27
一年内到期的非流动负债	161378.97	162542.00	290531.62	34.18	179774.01
其他流动负债	107052.94	122090.36	234830.79	48.11	125410.98
流动负债合计	2761024.04	3056018.83	3604894.03	14.26	3204528.18
非流动负债：					
长期借款	300256.00	459315.54	287692.92	-2.11	455070.96
应付债券	180000.00	360000.00	740000.00	102.76	1140000.00
长期应付款	84359.81	32666.39	10166.56	-65.28	75601.23
递延收益					
专项应付款					
预计负债	49252.84	51444.52	42090.24	-7.56	41584.52
递延所得税负债	8210.56	29.10	37.82	-93.21	37.82
其他非流动负债	16556.78	10088.27	20183.07	10.41	16610.40
非流动负债合计	638635.99	913543.82	1100170.61	31.25	1728904.93
负债合计	3399660.04	3969562.65	4705064.64	17.64	4933433.11
所有者权益：					
实收资本（或股本）	388000.00	398000.00	410000.00	2.80	410000.00
资本公积	357255.45	515599.23	791055.65	48.80	736919.47
减：库存股					
盈余公积	19215.25	25450.76	36269.16	37.39	36269.16
未分配利润	180471.88	194505.95	212685.17	8.56	231232.41
外币报表折算差额	992.53	7019.90	5776.04	141.24	-31.21
归属于母公司所有者权益合计	945935.11	1140575.85	1455833.13	24.06	1414389.83
少数股东权益	29142.04	231141.83	232398.32	182.39	303788.88
所有者权益合计	975077.15	1371717.68	1688231.45	31.58	1718178.70
负债和所有者权益总计	4374737.19	5341280.32	6393296.08	20.89	6651611.82

附件 3 合并利润表

(单位: 人民币万元)

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率 (%)	2013 年 1~6 月
一、营业总收入	3532807.70	4275356.75	3062433.80	-6.89	1298207.06
其中: 营业收入	3517223.80	4241367.01	3014748.71	-7.42	1265545.57
利息收入	14939.90	31080.69	47178.88	77.71	32659.07
手续费及佣金收入	644.01	2909.05	506.20	-11.34	2.43
减: 营业成本	3194373.27	3823307.84	2518639.71	-11.20	1117380.18
利息支出	2790.15	7291.64	17083.62	147.44	10667.77
手续费及佣金支出	216.55	238.47	285.47	14.81	698.93
营业税金及附加	83317.45	73586.98	60361.52	-14.88	27678.95
销售费用	276439.41	209360.48	209517.45	-12.94	96692.73
管理费用	139363.86	195048.50	206564.67	21.75	99057.05
财务费用	28123.93	61296.49	64352.52	51.27	34771.88
资产减值损失	108363.68	26553.63	16102.46	-61.45	1251.56
加: 公允价值变动收益 (损失以“一”号填列)	165.63	-207.73	-2637.03		-3270.00
投资收益 (损失以“一”号填列)	212623.16	80005.55	21192.38	-68.43	18578.67
其中: 对联营企业和合营企业的投资收益					
汇兑收益 (损益以“一”号添列)					
二、营业利润 (亏损以“一”号填列)	-87391.80	-41529.45	-11918.27	-63.07	-74683.33
加: 营业外收入	120967.64	59365.35	59343.30	-29.96	46885.08
减: 营业外支出	3382.31	3101.01	4172.64	11.07	1219.14
其中: 非流动资产处置损失					
三、利润总额 (亏损总额以“一”号填列)	30193.53	14734.89	43252.40	19.69	-29017.39
减: 所得税费用	6200.96	-5570.89	12106.33	39.73	-18622.01
加: 未确认的投资损失					
四、净利润 (净亏损以“一”号填列)	23992.57	20305.78	31146.06	13.94	-10395.38
少数股东损益	4657.17	36.19	2148.44	-32.08	3841.59

附件 4-1 合并现金流量表

(单位: 人民币万元)

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率 (%)	2013 年 1~6 月
一、经营活动产生的现金流量:					
销售商品、提供劳务收到的现金	4013426.62	4214621.19	2609643.34	-19.36	1229715.09
客户存款和同业存放款项净增加额	2185.49	-475.61	1255.43	-24.21	-4345.38
向其他金融机构拆入资金净增加额	81000.00	73500.00	143820.00	33.25	68660.00
收取利息、手续费及佣金的现金	15563.63	34305.23	47765.62	75.19	23062.21
收到的税费返还	59388.02	76391.71	129462.61	47.65	28566.01
收到其他与经营活动有关的现金	199949.99	279332.75	91236.57	-32.45	251185.94
经营活动现金流入小计	4371513.75	4677675.27	3023183.58	-16.84	1596843.86
购买商品、接受劳务支付的现金	3418672.28	4371626.51	2164251.78	-20.43	1229871.43
客户贷款及垫款净增加额	87229.42	183208.76	121739.80	18.14	114874.58
支付手续费及佣金的现金	2741.02	6834.33	19177.07	164.51	952.61
支付给职工以及为职工支付的现金	147422.04	216324.15	201090.69	16.79	121873.87
支付的各项税费	179815.39	172383.93	149987.32	-8.67	91757.40
支付其他与经营活动有关的现金	203071.03	201919.10	395598.05	39.57	198742.69
经营活动现金流出小计	4038951.18	5152296.77	3051844.71	-13.07	1758072.57
经营活动产生的现金流量净额	332562.57	-474621.50	-28661.13		-161228.70
二、投资活动产生的现金流量:					
收回投资收到的现金	93043.96	149559.50	623417.59	158.85	341349.47
取得投资收益收到的现金	4962.21	12681.26	25644.17	127.33	3777.64
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	996.35	22129.71	182616.94	1,253.83	8778.13
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	110770.22	0.00	122.00	-96.68	40999.49
收到其他与投资活动有关的现金	181688.02	20129.34	130419.42	-15.28	43085.19
投资活动现金流入小计	391460.77	204499.81	962220.12	56.78	437989.92
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	385517.13	559673.86	453338.97	8.44	309001.06
投资支付的现金	289725.21	177756.70	979103.81	83.83	330685.28
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	37492.00	0.00	42574.76	6.56	144138.49
支付其他与投资活动有关的现金	187066.60	35413.76	100905.72	-26.56	165944.69
投资活动现金流出小计	899800.93	772844.33	1575923.26	32.34	949769.52
投资活动产生的现金流量净额	-508340.16	-568344.52	-613703.13	9.88	-511779.60
三、筹资活动产生的现金流量:					
吸收投资收到的现金	17051.05	402762.76	290012.50	312.41	18646.00
取得借款收到的现金	769374.45	2177013.56	2743537.49	88.84	1457626.82
发行债券收到的现金			479800.00		
收到其他与筹资活动有关的现金	180000.00	15772.80	3583.99	-85.89	5559.51
筹资活动现金流入小计	966425.50	2595549.12	3516933.98	90.76	1881832.33
偿还债务支付的现金	771818.84	1661774.05	2488705.75	79.57	1552920.59
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	41314.76	65878.78	114425.23	66.42	60375.97
支付其他与筹资活动有关的现金	1095.90	9556.26	11979.03	230.62	12655.42
筹资活动现金流出小计	814229.50	1737209.09	2615110.01	79.21	1625951.98
筹资活动产生的现金流量净额	152196.00	858340.03	901823.97	143.42	255880.34
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-2198.94	-3832.74	5185.50		-1026.64
五、现金及现金等价物净增加额	-25780.54	-188458.73	264645.21		-418154.60
加: 期初现金及现金等价物余额	559459.53	533678.99	525220.26	-3.11	777583.98
六、期末现金及现金等价物余额	533678.99	345220.26	789865.47	21.66	359429.37

附件 4-2 合并现金流量表（续）
 （单位：人民币万元）

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	变动率(%)
一、将净利润调节为经营活动的现金流量				
净利润	23992.57	20305.78	31146.06	13.94
加：少数股东损益				
减：未确认的投资损失				
加：计提的资产减值准备	108363.68	26553.63	16102.46	-61.45
固定资产折旧	129015.36	129032.51	149853.01	7.77
无形资产摊销	47319.25	54697.13	55343.57	8.15
长期待摊费用摊销	748.79	1048.11	2627.86	87.34
待摊费用减少(减:增加)				
预提费用增加(减:减少)				
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失(减:收益)	-1605.37	-12984.00	395.70	
固定资产报废损失				
公允价值变动损失（减：收益）	-165.63	-207.73	2637.03	
财务费用	25057.04	52378.67	60199.61	55.00
投资损失(减:收益)	-212623.16	-80005.55	-21192.38	-68.43
递延所得税资产减少（减：增加）	-12223.38	-13400.20	3634.81	
递延所得税负债增加（减：减少）	107.58	57.56	8.72	-71.53
存货的减少(减:增加)	-59348.64	35686.44	-51171.22	-7.14
经营性应收项目的减少(减:增加)	-393833.69	-400297.52	-237906.09	-22.28
经营性应付项目的增加(减:减少)	677758.16	-287486.32	-39487.38	
其他			-852.89	
经营性活动产生的现金流量净额	332562.57	-474621.50	-28661.13	

附件 5 主要财务指标

项 目	2010 年	2011 年	2012 年	平均值	2013 年 6 月
经营效率					
销售债权周转次数(次)	12.26	9.24	5.14	7.79	--
存货周转次数(次)	8.20	9.08	5.60	7.16	--
总资产周转次数(次)	0.91	0.87	0.51	0.70	--
现金收入比(%)	114.11	99.37	86.56	95.91	97.17
盈利能力					
营业利润率(%)	6.81	8.12	14.45	11.03	9.52
总资本收益率(%)	1.72	1.78	1.73	1.74	--
净资产收益率(%)	2.46	1.48	1.84	1.86	--
财务构成					
长期债务资本化比率(%)	36.67	38.31	38.07	-0.24	49.30
全部债务资本化比率(%)	65.74	66.48	68.03	1.55	69.96
资产负债率(%)	77.71	74.32	73.59	-0.72	74.17
偿债能力					
流动比率(%)	67.24	77.60	85.48	79.47	88.96
速动比率(%)	52.12	63.69	72.30	65.68	76.57
经营现金流流动负债比(%)	12.04	-15.53	-0.80	-2.65	--
EBITDA 利息倍数(倍)	4.26	3.94	4.52	4.29	--
全部债务/EBITDA(倍)	8.05	10.80	11.54	10.62	--
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数(倍)	-0.09	-0.38	-0.18	-0.22	--
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力(倍)	-3.22	-16.29	-9.34	-10.20	--

注：2013 年上半年财务数据未经审计。

附件 6 有关计算指标的计算公式

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100% (2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} -1]×100%
净资产年复合增长率	
营业收入年复合增长率*	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	主营业务收入/ (平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	主营业务成本/平均存货净额
总资产周转次数	主营业务收入/平均资产总额
现金收入比率	销售商品、提供劳务收到的现金/主营业务收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+利息支出) / (所有者权益+长期债务+短期债务) ×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
主营业务利润率	主营业务利润/主营业务收入净额×100%
营业利润率*	(营业收入-营业成本-营业税金及附加) /营业收入×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务/ (长期债务+短期债务+所有者权益) ×100%
长期债务资本化比率	长期债务/ (长期债务+所有者权益) ×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/ EBITDA	全部债务/ EBITDA
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数	筹资活动前现金流量净额/全部债务
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货) /流动负债合计×100%
经营现金流动负债比率	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力	筹资活动前现金流量净额/利息支出

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据

短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期 (非流动) 负债+应付票据

长期债务=长期借款+应付债券

全部债务=短期债务+长期债务

EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销

利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出

筹资活动前现金流量净额=经营活动产生的现金流量净额+投资活动产生的现金流量净额

附件 7 主体长期信用等级设置及其含义

根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，主体长期信用等级划分成三等九级，分别用AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC和C表示，其中，除AAA级，CCC级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

级别设置	含 义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务
C	不能偿还债务

联合资信评估有限公司关于 奇瑞汽车股份有限公司 主体长期信用的跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在奇瑞汽车股份有限公司主体长期信用等级有效期内每半年进行一次定期跟踪评级，并根据情况开展不定期跟踪评级。

奇瑞汽车股份有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供相关资料。奇瑞汽车股份有限公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注奇瑞汽车股份有限公司的经营管理状况及相关信息，如发现奇瑞汽车股份有限公司出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合资信将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整主体长期信用等级。

如奇瑞汽车股份有限公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对信用等级变化情况做出判断，联合资信有权撤销信用等级。

在跟踪评级过程中，如奇瑞汽车股份有限公司主体长期信用等级发生变化调整时，联合资信将在本公司网站予以公布，同时出具跟踪评级报告报送奇瑞汽车股份有限公司、主管部门、交易机构等。

