

安凯客车财政补贴的财务后果及对策

王晓峰 赵文静

摘要：财政补贴在促进新能源汽车行业发展中发挥着重要作用，但同时也不可避免地带来一系列问题。本文以安凯客车为例，根据其近五年的财政补贴现状，指出巨额的财政补贴可能会导致公司出现利润波动、现金流不足等财务后果，并据此提出注重财政补贴的灵活性和时效性、通过会计科目重分类改革提升报表合理性、加强现金流管理、加快盈利模式转型等建议。

关键词：安凯客车；新能源；财政补贴；政策后果

一、安凯客车财政补贴现状

安凯汽车股份有限公司(股票代码000868, 下称安凯客车)从2003年起开始着手新能源汽车的开发。经过十几年的发展, 新能源客车已经成为安凯客车的新名片。

安凯客车的发展离不开政府的大力支持。自2003年开始, 政府就为其新能源汽车项目拨付财政补贴, 表1反映了安凯客车2010年至2015年的财政补贴情况。可以看出来自政府的财政补贴增长幅度除2014年稍有下降外, 基本呈增长态势。从财政补贴占净利润的比重来看, 2010年至2014年均在10%以下, 2015年超过30%。

二、安凯客车财政补贴中暴露的财务问题

1. 利润受政策波动影响大

由于政府给予安凯客车新能源项目的财政补贴逐年增加, 导致其营业外收入增幅过大, 年末净利润与营业利润之间存在较大偏差。从表2可以看出, 安凯客车2014年和2015年营业利润分别出现2亿元和13亿元的巨额亏损, 但由于

营业外收入的大幅增加, 使得净利润为正。而营业外收入中政府的财政补贴占了很大比重, 可以说非经营收入抬高了公司盈利水平。但是根据最新出台的新能源汽车财政补贴政策, 未来财政补贴将大幅缩减。缺少了巨额补贴资金的支持, 企业的净利润可能会大幅下滑, 净利润的不稳定不仅会影响企业内部管理者的未来经营决策, 也会导致投资者和债权人的决策失误, 最终不利于企业的可持续性发展。

2. 财政补贴的滞后性导致企业现金流风险增加

现金流反映了企业短期资金的充裕程度。一般来说, 企业现金流越充裕, 资金链越稳定。由于财政补贴具有滞后性, 加之近年来财政补贴政策的不确定, 企业可能会出现经营活动现金流不足的情况。从表3可见, 安凯客车在2015年净利润为正时, 经营活动产生的现金流量却为负, 反映了企业现金流不足, 净利润虚增的现象, 这将造成企业短期偿债能力下降, 经营风险增加。此外, 现金流不足也会造成后续资金无法及时投入, 继而影响企业未来新能源汽车项目的研发与生产规模的扩大, 并且会给企

业带来信用危机, 使企业形象和声誉遭受损失。

3. 过度依赖财政补贴导致企业发展“畸形”

巨额的财政补贴无疑为企业带来了更多的可支配资金, 从而为新能源汽车的研发提供了有力的资金支撑。但从新能源汽车企业的发展现状来看, 资金使用效率不高, 资源浪费现象严重, 企业经营绩效与发展能力并没有显著提高。更有些企业不是力争在激烈的市场环境下提高创新能力、提升经营管理水平来帮助企业做大做强, 而是通过“寻租”来获得政府补贴, 以制造出虚假的“繁荣”。按照《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》(财建[2015]134号)等文件要求, 未来五年财政补贴额度将大幅缩减: 2017年至2020年, 除燃料电池汽车外, 其他新能源车型补贴额度均有下降; 2017年到2018年补贴标准在2016年基础上下降20%; 2019年到2020年补贴标准在2016年基础上下降40%。面对未来财政补贴资金大幅减少的情况, 安凯客车能否及时扭转过度依赖财政补贴的发展现状, 通过加快产品研发, 提升产品质量, 推出更

节能更环保的新能源汽车来扩大市场份额,是公司能否实现可持续发展的关键。

三、应对策略

1. 完善监管机制,注重财政补贴的灵活性和时效性

在当前环境污染和能源紧缺的背景下,政府为推动新能源汽车的发展拨付了巨额财政补贴。但从企业资金利用情况来看,使用效率偏低,除了企业自身原因外,缺乏完善的监管机制也是不可忽视的重要因素。政府对于财政补贴一直是“重拨付,轻管理”,监督环节不能及时有效跟进,致使骗补现象频频发生。同时,政府财政补贴绩效评价体系不够完善,企业对财政补贴资金的使用缺乏有效的引导和管理,补贴资金被随意挪用、滥用的现象时常出现。因此,建议政府完善财政补贴绩效评价体系,及时关注企业各项补贴资金的使用情况,必要时可以通过企业定期汇报的方式监督补贴资金的使用情况,提高资金使用效率。

另外,政府还应注重财政补贴的灵活性,结合新能源汽车行业的发展态势,适时适度调整补贴标准、规模和期限,发挥补贴资金的最大效用。此外,政府应当关注财政补贴的时效性。通常,财政补贴存在“效力递减规律”,新能源汽车领域目前仍属于新兴行业,短期内财政补贴可能会起到推动和引导作用,有助于扶持企业新能源汽车项目的研发,但若长期使用,则会让企业形成强烈的资金依赖,长此以往将缺乏公平的市场秩序,进而导致新能源汽车行业畸形发展。因此,政府应当发挥金融行业在资源配置中的作用,在信贷政策方面予以支持,在资金投入、期限、利率等方面给予一定的优惠政策。同时,可以引导民间资本投入新能源汽车领域,将政府被动补贴变为企业主动发展,激发企业研发活力,推动新能源汽车行业健康发展。

2. 通过会计科目重分类改革提升报

表1 安凯客车2010年至2015年政府补助情况表 单位:万元

年份	2010	2011	2012	2013	2014	2015
财政补贴	1 319	4 854	6 676	26 364	26 011	132 922
增长幅度	—	268%	37.54%	294.91%	-1.34%	411.02%
财政补贴/净利润	6.42%	1.30%	1.74%	7.54%	5.38%	33.05%

表2 安凯客车2010年至2015年营业利润及净利润表 单位:万元

年份	2010	2011	2012	2013	2014	2015
营业利润	6 627	9 529	4 971	-31 003	-23 585	-132 528
净利润	7 668	10 613	9 901	-3 928	4 698	1 093

表3 安凯客车2010年至2015年经营活动产生的现金净流量及净利润表 单位:万元

年份	2010	2011	2012	2013	2014	2015
经营活动产生的现金净流量	13 249	30 788	42 285	-14 528	12 678	-28 929
净利润	7 668	10 613	9 901	-3 928	4 698	1 093

表的合理性

根据《企业会计准则》的要求,企业收到政府的财政补贴应划分为资本性补贴和收益性补贴,资本性补贴应计入“递延收益”科目,自相关资产可供使用时起,在该资产使用寿命内平均分配;收益性补贴用于补偿企业以后期间相关费用或损失的,一般计入“递延收益”,在确认相关费用的期间计入当期损益(“营业外收入”);用于补偿企业已发生的相关费用或损失的,取得时直接计入当期损益(“营业外收入”)。

从安凯客车近几年的财务报告可以看出,其将大部分的财政补贴列为收益性补贴且用于补偿已发生的相关费用和损失,即直接计入当期营业外收入,导致营业利润与净利润相差过大,财务报表出现不合理现象。因此,建议公司通过会计科目重分类改革,重新评估财政补贴,将划分为收益性补贴的资金划分为资本性补贴,将资金在未来各年度内等额摊销,避免营业外收入大幅波动。此外,可以细化财政补贴资金,将部分与经营相关的补贴重分类为营业收入。

如2014年安凯客车收到新能源项目补助96.81万元,新能源汽车产业技术创新工程奖励资金768万元,新能源扩建项目补助657.85万元,三者均计入了营业外收入科目,建议在新能源项目补助、新能源扩建项目里可以进一步细化,将与经营相关的补贴计入营业收入,从而减少营业外收入,缩小营业利润与净利润的差额,提升财务报表的合理性。

3. 加强现金流管理,降低经营风险

从安凯客车近几年的现金流量表可以看出,政府的财政补贴基本计入经营活动产生的现金流量,由于补贴存在滞后性,造成企业短期内现金流不足。因此,建议企业通过以下方法降低现金流不足的风险:其一,扩大销售规模,提高经营现金流。安凯客车可以凭借自身有利优势,在加快生产、技术进步的的同时,扩大销售规模,提高市场占有率,缩短现金在企业生产过程中的周期,增加营业收入。其二,由于新能源汽车行业目前仍属于新兴领域,销售规模短期内无法大幅扩大,因此可以通过融资活动来弥补和支持新能源汽车项目的后续支

出,通过产品创新吸引外部投资,例如风险投资,股权投资等,调动起民间资本在新能源领域的投资活力,从而保障企业现金流的稳定流动。其三,加强对政府财政补贴资金的监管。由于现金流量表采用收付实现制,利润表采用权责发生制,财政补贴资金的拨付和收讫必然会出现时间差,这就要求企业做好补贴资金的预算工作,通过对补贴资金的合理预测、科学安排,保证补贴资金的高效使用。

4. 加快盈利模式转型,提升产品竞争力

政策明确指出未来将大幅缩减新能源项目的补贴比例和数额,企图通过财政补贴盈利的方式必然无法保证企业长远发展。因此,企业必须尽快转变依靠财政补贴盈利的局面。安凯客车应充分利用新能源客车项目上积累的优势,扩大新能源智能管理系统“e控”系统的影响力,并进一步推动轻量化公交、气电混合公交等新兴产品进入市场,提高产品销量,扩大市场份额,提升产品竞争力。□

(本文受安徽大学研究生学术创新研究项目<yfc100277>的资助)

(作者单位:安徽大学商学院)
责任编辑 陈利花

主要参考文献

[1] 胡晓宁. 政府补助对企业可持续发展的影响研究——来自新能源产业的经验证据[D]. 河北:河北经贸大学, 2014: 31-33.

[2] 罗宏, 黄敏, 周大伟, 刘宝华. 政府补助、超额薪酬与薪酬辩护[J]. 会计研究, 2014, (1): 42-48.

[3] 吕小娅. 中小板上市公司政府补助对财务绩效影响研究[D]. 重庆:重庆工商大学, 2011: 53-55.

基于合作共赢的人力资本承诺出资制度设计

——从“宝万之争”说起

欧秀英 董毅 孙玉甫

摘要: 本文通过对“宝万之争”案例的分析发现,导致该事件发生的根源在于缺乏各生产要素提供者合作共赢的制度。为此,作者针对人力资本出资环节、生产要素运营环节、经营成果分享环节、生产要素退出环节,设计了基于合作共赢的人力资本承诺出资制度。

关键词: “宝万之争”; 人力资本; 承诺出资制度; 合作共赢

一、案例介绍

“宝万之争”源于2015年1月份,宝能系旗下前海人寿保险股份有限公司及其一致行动人钜盛华(下称宝能系)开始买入万科企业股份有限公司(下称万科)股票,到8月成为第一大股东。其后,宝能系多次对抗华润增持万科股票,争夺第一大股东之位。到12月11日,宝能系持股万科股票的比例达到了22.45%,第一大股东持股优势继续扩大。12月17日,万科董事长王石提出要同华润商谈,试图阻止宝能系成为大股东。12月18日,万科股票申请停牌,开始进入万科反击时间。2016年3月13日,万科发布公告,称拟以新发行股份方式引入深圳地铁,但华润集团股东表示,“万科与深圳地铁合作没有经过董事会的讨论及决议”,揭开了华润同万科管理层矛盾的面纱。6月17日,万科召开复牌前的董事会会议,审议通过了万科和深圳地铁的重组预案,但18日华润集团就发布正式公告,表示对投票结果强烈不满,并于6

月22日向五个监管部门提出抗诉。6月26日,万科确认收到了宝能系提出的包括罢免王石、郁亮等10位董事及2位监事在内的12项议案。7月21日,深圳证监局向万科和钜盛华下发监管关注函,并要求双方主要负责人到证监局接受诫勉谈话,同时要求万科本着对投资者利益负责的态度,“尽最大努力与各方股东积极磋商,妥善解决争议。”至今,这一争端尚未息鼓。

二、案例分析及建议

由上述案例可以看出,由于缺乏保证各项生产要素提供者合作共赢的机制,导致各项生产要素提供者都想获得对公司的控制权,以便保护或实现自己的利益(尽管有时会损害其他生产要素提供者的利益)。其实质是公司货币资本出资者与人力资本提供者之间的控制权博弈。笔者认为,如果能够建立起各项生产要素提供者合作共赢的机制,那么无论由哪方来控制公司的营运,都不会产生损害他方利益的情况。因此,笔