

B022 信息披露 Disclosure

四川富临运业集团股份有限公司关于对深圳证券交易所2019年年报问询函回复的公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整,没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

2020年6月28日,四川富临运业集团股份有限公司(以下简称“公司”、“富临运业”)收到深圳证券交易所下发的《关于对四川富临运业集团股份有限公司2019年年报的问询函》(中小板年报问询函【2020】第 236 号)(以下简称“《问询函》”)。公司及相关方就《问询函》中所涉及事项逐一进行了认真核查,并对《问询函》中的有关问题向深圳证券交易所进行了回复,现将回复内容及有关事项披露如下:

问题1:1.报告期内,你公司实现营业收入8.86亿元,同比下降7.75%;实现归属于上市公司股东的净利润1.8,375万元,同比增长122.70%;实现经营活动产生的现金流量净额2.53亿元,同比增长46.72%。请说明以下事项:

(1)请结合报告期内行业情况、业绩情况、毛利率、期间费用、非经常性损益等,说明营业收入与净利润变动幅度不匹配的原因及合理性。

公司回复如下:

2019年、2018年主要财务指标

项目	2019年度	2018年度	同比增长/减少	同比增长/减少
营业收入	88,561.48	96,980.07	-7,438.49	-7.75%
毛利率	22.62%	24.23%	下降1.77个百分点	
期间费用	21,020.03	21,091.40	-69.63	-0.33%
投资收益(损失以“-”号填列)	7,068.33	4,760.00	3,308.33	67.81%
资产减值损失(损失以“-”号填列)	10,044.70	8,190.76	1,849.94	22.64%
公允价值变动收益(损失以“-”号填列)	-4,139.71	-8,384.39	4,240.68	-50.70%
其他综合收益	188.03	1,044.41	-1,856.38	-182.21%
归属于上市公司股东的净利润	8,375.00	3,765.07	4,614.42	122.70%

一、营业收入减少分析及原因

报告期内,公司实现营业收入88,561.48万元,同比减少7,438.49万元,下降7.75%;毛利率22.62%,同比下降1.77个百分点。

公司主营业务为汽车客运服务和汽车客运站经营,其他业务包括城际出行、旅游、汽车后服等。随着宏观经济产业结构的调整,综合交通运输体系和市场环境亦发生变化,道路运输与铁路运输、航空运输等多种出行方式竞争日益加剧,传统道路客运市场进一步萎缩,导致企业营业收入及毛利率亦呈下降趋势。

二、净利润增加情况及原因

报告期内,公司实现归属于上市公司股东的净利润3,75.19万元,同比增加4,614.42万元,增长122.70%。

(一)报告期内,公司确认资产减值损失4,130.71万元,较上年同期减少4,263.68万元,下降50.70%。主要原因系根据商誉减值测试结果本年计提商誉减值准备金额减少以及上年对存在减值风险的无形资产计提减值准备所致。

(二)报告期内,公司确认其他收益9,681.33万元,较上年同期增加3,199.13万元,增长67.08%。主要原因系:根据成都市政府关于成都火车北站节能改造配套机组工程的总体规划,公司控股四川四川富临运业集团成都股份有限公司(以下简称“成都股份”)所属城北客运中心和控股子公司成都站北运业有限责任公司(以下简称“站北运业”)被纳入北扩节能改造工程,进行报建。截至2019年,两公司已根据报建补充合同约定收到搬迁一次性支付的年度的停产停业损失补助费共计12,957.26万元。职工分流安置补偿费共计2,343.60万元,补充合同约定停产停业经济损失补助起始日为:成都股份为2018年4月20日,站北运业为2019年2月 21日。两公司将上述补助计入递延收益,停产停业经济损失补助按照停产补偿期间将对应金额结转当期其他收益,职工分流安置补偿费于实际发生职工分流安置费的同时,将对应金额金额结转计入其他收益。根据上述原则,公司2018年度结转计入其他收益的停产停业经济损失补助7,707.79万元,职工分流安置补偿费713.08万元;2019年度结转计入其他收益的停产停业经济损失补助4,051.19万元、职工分流安置补偿费1,495.38万元,两项补助合计增加3,126.50万元。

(三)2019年公司确认投资收益10,044.70万元,较上年同比增加1,844.94万元,增长22.50%。主要系联营企业四川11油长运油品销售有限公司、四川蜀建运业有限公司上年同期净利润较上年增加,按权益法核算的长期股权投资收益增加所致。

受上述因素影响,导致公司2019年度在营业收入下降的情况下,归属上市公司股东净利润增加,公司营业收入与净利润变动方向不一致。该结果与行业状况及公司实际经营情况相符,变动合理。

问题2:(1)请结合宏观政策、行业竞争态势、业务发展情况等说明你公司营业收入连续五年持续下滑的具体原因。

公司回复如下:

近年来,受宏观政策、行业竞争以及业务发展等因素影响,客运行业持续下行,公司为了适应客运市场变化,积极采取了相应的补救举措,但未能扭转营业收入持续下滑趋势。

一、宏观政策及行业竞争态势

随着国务院《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》(2017年2月)、《交通强国建设纲要》(2019年9月)等文件的颁布实施,交通发展在追求速度规模向更加注重质量效益转变,由单纯追求相对独立对整体发展更加注一体化融合发展成为现代,国家交通基础设施投资加大,力度加大,航空产业及高铁网不断增设运营,导致道路客运市场占比呈持续下降趋势;而消费升级倒逼出行更趋个性化的当下,私家车以及网约车的迅速增长,进一步加剧道路客运市场下滑态势,具体影响如下:

(一)长线路道路运输及公路干线运输受高铁、民航的冲击较大,近几年来呈萎缩态势。

随着四川省高铁网路的不断完善,高铁网的骨架基本建成,铁路运输不断加快开趟次,高铁的客运能力大规模释放对道路客运行业造成的巨大冲击,继续挤压公、分流大量道路客运业务。近年来,经济发达、人口稠密的主干道及大中城市陆续开通的高铁城际客运列车,如成渝高铁、达成铁路、成渝客专、成都东环线城际铁路等线路项目,已对铁路沿线的公路干线运输造成较大冲击,对公司及其他沿线道路旅客运输企业的客运业务造成了极大的威胁和损失;同时,受飞机票率折扣打折销售等影响,其他运输方式或将进一步抢占道路市场部分、公路客运形势不容乐观。

根据交通运输部网站公布的数据显示,近年来全国道路运输发送旅客量和旅客周转量一路下跌,旅客已由 2015 年的161.91亿人次下降至 2019 年的 130.12亿人次,5年间下降了19.63%;公路运输周转量由 2015年的10742.66亿公里下降至 2019年的93857.08亿公里,下降了17.55%。

而铁路和民航2019年度发送的旅客周转量分别为36.60亿人次、6.60亿人次,较2015年的25.35亿人次、4.26亿人次,分别增长44.38%、51.38%。

(二)私家车、网约车、拼车的快速增长,挤占了短途客运市场。

1.随着生活水平提高,私家车及网约车数量迅速增加,根据全国乘用车市场信息联席会统计的数据显示,广式乘用车销量持续增长,道路客运日益拥堵,私家车自驾游、互联网租车、拼车等出行方式的兴起,无疑给道路客运业带来巨大冲击。

2.客运市场供需急需规范“野”的非法营运车辆对合法经营企业的利益侵占,因非法营运车辆不断增多并呈有组织、成规模、高效率发展,非法营运已成为正常客运经营和企业稳定发展的严重威胁。

(三)城乡一体化背景下,部分城市公交挤占农村客运市场份额。

随着“城乡一体化”进程的加快和“统筹城乡综合配套改革”的全面开展,城市区域范围不断扩大,基础设施建设投入力度加大,全省农村的道路客运短程线和农村客运线路部分市场或将逐步被城乡公交线路所取代。

二、业务发展方面

近年来,公司紧跟交通运输部《关于深化改革加快推进道路客运转型升级的指导意见》以及深化交通运输供给侧结构性改革的要求,加快协同与其他运输方式相衔接的客运网络及网络化管理;同时积极探索以农村客运市场、大力发展城际出行、旅游、汽车后服等延伸产业,培育中长途道路客运业务等各项举措,在一定程度上缓解了公司客运主业的下滑趋势,但截至目前尚未能改变道路客运行业持续下滑的发展规律,扭转下滑局势,公司将持续发力业务发展与主业协同,谋求道路客运行业转型升级。

问题3:(1)请说明公司经营活动产生的现金流量净额变动情况与营业收入的变动情况存在差异的具体原因。

公司回复如下:

经营活动产生现金流量情况:

项目	2019年度	2018年度	同比增长/减少	同比增长/减少
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	99,373.07	97,856.23	-8,483.36	-8.67%
收到税费返还	17,202.31	1,709.42	15,492.89	910.13%
收到其他与经营活动有关的现金	106,340.98	99,165.73	7,175.25	7.21%
经营活动现金流入小计	43,144.34	42,631.37	1,512.23	3.54%
支付购买商品及劳务支付的现金	27,328.68	27,594.43	-490.76	-1.78%
支付职工薪酬及福利	6,462.09	7,714.97	-2,052.88	-26.35%
支付税费和经营活动有关的现金	4,918.03	4,248.20	669.27	15.54%
经营活动现金流出小计	38,708.79	39,557.67	-846.88	-2.17%
经营活动产生的现金流量	4,435.55	3,073.70	1,361.85	44.32%

报告期内,城北客运中心、站北运业收到停产停业经济损失补助及两旧站职工分流安置补偿费共15,300.85万元,其中支付职工薪酬补偿1,495.38万元,该事项增加经营活动产生的现金流量净额13,805.47万元,剔除该因素,2019年度经营活动产生的现金流量净额为11,456.60万元,较上年减少2,760.91万元,与营业收入变动趋势一致。

问题4:(1)报告期内,你公司综合毛利率为16.08%,同比下降2.77个百分点。请结合同行业公司情况、产品情况以及成本价格走势等因素,量化说明上述毛利率变动的原因、与同行业公司是否存在重大差异。

公司回复如下:

一、运输行业营业收入和毛利率变动情况与同行业公司上市公司对比如下:

项目	富临运业	江民航空	德盛航空	海南机场	富阳航空
毛利率(运输行业)	16.08%	-15.65%	10.04%	58.80%	12.34%
营业收入变动率(运输行业)	-10.63%	-12.04%	-23.71%	-13.11%	-24.9%
毛利率变动率(运输行业)	-2.77%	-10.04%	-8.67%	-24.6%	-1.35%

注:上表数据来源于各上市公司披露的年报信息。

对比同行业公司上市公司,同行业公司2019年度营业收入、毛利率较2018年均呈下降趋势,公司营业收入变动率、毛利率变动率与同行业公司上市公司趋势一致,不存在重大差异。

二、公司近两年运输行业营业收入和毛利率变动情况分析

运输行业营业收入、营业成本、毛利率对比情况

项目	2019年度	2018年度	同比增长/减少	同比增长/减少
营业收入(万元)	72,969.97	81,497.06	-8,677.19	-10.63%
营业成本(万元)	61,230.68	66,203.31	-5,032.63	-7.60%
毛利率(一、营业成本/营业收入)	16.08%	18.08%	-2.77%	-1.54%

报告期内公司客运线路较2018年未同比减少条数,客运运营车辆减少164台,运输行业营业收入与2018年相比下降10.63%,主要系近年来随着高铁网路的建成与高铁普及,消费升级下旅客出行选择更多元化,且自驾、高铁出行方式表现出较强的消费属性,同时共享经济下顺风车、网约车、拼车、共享单车等行业,影响传统运输行业收入一直呈下降趋势所致。

报告期内公司运输行业毛利率下降6.92%。

报告期内公司运输行业营业成本与2018年相比下降7.58%,其主要成本为固定资产折旧、人工成本、燃油费、维修费、路桥费等。由于运输行业固定资产投入较大,无形资产摊销、固定资产折旧、燃料人工成本、修理费、路桥费支出相对固定,因此导致运输行业收入下降的同时,成本支出相对刚性,因此公司2019 年度与2018年度相比运输业务成本下降比例大于成本下降比例。营业成本的降低使得毛利率上升6.15%。

两项成本合计下降,导致2019年度运输行业综合毛利率下降2.77个百分点。

2.报告期内,你公司确认投资收益31亿元,占你公司利润总额的91.01%,其中对参股公

司四川三台农村商业银行股份有限公司(以下简称“三台农商行”)确认投资收益1,625.71万元,对参股公司绵阳商业银行股份有限公司(以下简称“绵阳商行”)确认投资收益3,762.53万元。请说明以下事项:

(1)请结合上述公司主营业务和业绩情况分析其可持续盈利能力,并说明你公司实现净利润是否过度依赖上述投资收益。

项目	2019年	2018年	2017年
营业收入	98,561.48	96,980.07	107,516.60
营业成本	69,533.42	72,589.02	78,178.31
期间费用	21,020.03	21,091.40	22,954.36
利润总额	11,028.03	7,086.65	19,304.26
净利润(非经常性损益及支出项目合计)	-4,179.00	-6,981.50	-4,294.84
总资产	15,207.39	13,902.22	17,500.09
其中:银行股权投资(注1)	7,388.24	6,946.17	7,404.56
权益资产	7,410.16	6,961.15	10,104.23
其中:银行股权投资(注1)	4,048.98	3,603.00	3,679.74
所有者权益	9,542%	100.00%	69.77%

注1:非持续性计提减值损失及支出项目主要包括:属于一次性列支的非持续性计提的商誉减值损失、长期资产减值损失,以及资产处置损益及营业外收支净额。

注2:公司投资收益主要来自银行股权投资(三台农商行、绵阳商行)以及与其他运输及相关的行业的企业投资收益。除银行外,其他企业投资收益与公司的主营业务相关。

公司主营业务为传统道路运输,随着综合交通运输体系和市场环境发生变化,公司营业毛利逐年呈下降趋势。但传统公路客运行业仍具有不可替代性,公司近年仍保持盈利状态。最近三年(2019年、2018年、2017年,下同)公司利润总额分别为11,036.89万元、7,045.82万元、13,304.26万元,扣除银行投资收益以及非持续性计提资产损失及支出后,公司经营利润分别为7,819.15万元、6,961.15万元、10,104.53万元。同时,公司经营经营活动现金流量良好,最近三年经营活动现金流量净额分别为26,262.07万元、17,217.61万元、20,965.38万元,公司能够保持正常的生产经营并得到银行、公司是专业从事道路运输的国有企业一级道路旅客运输企业,在经营收入、客运总量、客运质量、客运安全、经济效益以及每年客流量和旅客周转量等方面长期位列四川省道路运输行业第一位。随着《交通强国建设纲要》的颁布与实施,交通运输部以农村公路网络新基建、“互联网+”出行方式兴起,公司积极培育中长途道路客运以及农村客运市场,大力发展定制客运、城际出行及汽车后服等延伸产业,公司仍具有持续盈利能力。

最近三年,公司银行投资收益金额分别为7,388.24万元、6,946.17万元、7,404.56万元,占利润总额的比例分别为66.94%、98.59%、55.66%,银行投资收益占比比较高,占比较高原因主要为受公路客运行业下行影响,公司计提商誉减值准备金额导致利润总额下降所致。按照扣除非持续性支出后的利润比较,银行投资收益的占比分别为48.58%、49.95%、42.29%。截至2019年末,公司账面商誉原值32,818.79万元,已计提商誉减值准备19,112.63万元,商誉净额13,706.26万元,仅占资产总额的63.3%。账面商誉净额13,706.26万元,占资产总额的63.3%,成都长运车站资产组账面商誉8,062.28万元、车队资产组合计4,730.13万元。受客运业下滑影响,但公司通过积极采取主业延伸并发展新业务,在一定程度上缓解了公司客运业务下滑的趋势。富临出租和成都长运车队资产组仍保持盈利状态,最近三年账面出租资产组利润617.46万元,成都长运车队资产组组合总资产账面利润为77,002.46万元。成都长运车队资产组由于地价上升等因素可回收金额变为27,850.22万元,远高于其账面价值。公司预计未来商誉可能出现的减值对公司经营利润的影响将明显降低。同时,公司积极寻求业务转型,发展新业务,提升营业收入水平,结合最近三年的实际状况以及未来预期经营情况,公司主营业务突出,仍具备盈利的盈利能力。

问题2:(1)你公司对三台农商行、绵阳商行持股比例分别为96.63%、8.65%,并各委派一名董事,你公司称能对其实施重大影响以权益法确认投资收益。请结合三台农商行、绵阳商行董事会成员数量,你公司派驻董事的数量占比及是否有实质性的参与决策权等情况,说明你公司能够对上述公司财务和经营政策产生重大影响的判断依据。请年审会计师核查并发表明确意见。

公司回复如下:

一、会计处理依据

根据《企业会计准则第2号—长期股权投资》的相关规定,重大影响是指投资方对被投资单位的财务和经营政策有参与决策的权力,但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的能力。

二、三台农商行

(一)董事会成员构成

三台农商行《公司章程》规定:(1)本行董事会由11名董事组成,其中:执行董事3名、股东董事5名、独立董事2名,实际董事会成员人数为11名;(2)董事的提名方式为:董事由董事会下设的提名及薪酬委员会、单独或合计持有3%以上有表决权股份的股东提名,经股东大会选举产生;(3)独立董事的提名方式为:本行董事会提名委员会、单独或合计持有本行的有表决权股份总数百分之以上以上股东可以向董事会提出独立董事候选人。

(二)三台农商行《公司章程》对董事会决策程序及职权范围的规定

三台农商行《公司章程》规定:(1)董事每年至少亲自出席三分之二以上的董事会会议;(2)董事会决议的表决,实行一人一票。董事会作出决议,须经全体董事过半数通过。

三台农商行《公司章程》规定:董事会下设的战略委员会负责审核本行战略发展规划,并向董事会提出建议;审核本行年度经营计划及财务预算、提交董事会审议;审核本行重大组织结构调整和机构布局方案,并向董事会提出建议;审核本行重大投资、融资方案,并向董事会提出建议;监督检查年度经营计划、投资方案的执行情况;审核本行收购兼并方案,并向董事会提出建议。

(三)董事履职情况

根据三台农商行《公司章程》相关规定,公司向三台农商行委派1名董事且该名董事为战略委员会委员组成员,参与了关于提名聘任行长议案、提名聘任计划财务部负责人议案、董事向董事会授权方授议案、聘任审计会计师事务所议案、利润分配分配预案、业务经营目标计划(草案)议案等董事会会议,完全履行董事职责。

综上所述,截至2019年12月31日,公司向三台农商行持股比例为96.63%,是三台农商行第一大股东,享有实质性的参与决策权,能够对三台农商行的财务和经营政策产生重大影响,按照权益法确认投资收益。

三、绵阳商行

(一)董事会成员构成

绵阳商行《公司章程》规定:(1)本行董事会由十三名董事组成,其中独立董事2名,实际董事会成员人数为13名;(2)董事提名方式为:在本章程规定的董事会候选人范围内,按照拟选任人数、以不超过董事会名额人数提出候选人名单;单独或合计持有本行发行的有表决权股份总数百分之三以上股东亦可以向董事会提出董事候选人;(3)独立董事提名方式为:董事会提名委员会、单独或合计持有本行发行的有表决权股份总数百分之以上以上股东可以向董事会提出独立董事候选人

(二)绵阳商行《公司章程》对董事会决策程序及职权范围的规定

绵阳商行《公司章程》规定:董事会会议应由过半数董事出席方可举行,每一董事享有一票表决权。董事会作出决议,必须经全体董事的过半数通过。

绵阳商行《公司章程》规定:(1)发展战略委员会负责制定本行经营目标和长期发展战略、监督、检查年度经营计划、投资方案及执行情况;研究制订本行内部管理机构 and 分支机构的设置方案;决定本行的经营方式和人员编制;以及董事会授权的其他事项;(2)关联交易委员会负责制订本行有关关联交易的政策、规则及管理制度,根据中国银行业监督管理委员会《商业银行与内部人关联交易管理办法》负责关联交易的管理,在权限范围内及时审查和批准关联交易,监督本行高级管理层对关联交易控制情况,控制关联交易风险;(3)风险管理委员会负责制订本行风险管理、内部控制政策、规则及管理制度,监督本行高级管理层关于信用风险、市场风险、操作风险和流动性风险的控制情况,督导本行风险管理部门工作,并对本行风险及管控状况及风险承受能力及水平进行定期评估,提出完善风险管理 and 内部控制的意见;聘请或更换评估事务所等中介机构;以及董事会授权的其他事项。

(三)董事履职情况

根据绵阳商行《公司章程》相关规定,公司向绵阳商行委派1名董事且该名董事为战略委员会、风险管理委员会、关联交易控制委员会、薪酬与考核委员会、审计委员会、消费者权益保护委员会组成员,参与了关于优先股议案、聘任行长及高级管理人员议案、聘任行长及董事会秘书议案、利润分配方案议案、风险限额议案、机构发展规划等董事会会议,完全履行董事职责。

综上所述,截至2019年12月31日,公司对绵阳商行持股比例为8.65%,是绵阳商行第二大股东,具有实质性的参与决策权,能够对绵阳商行的财务和经营政策产生重大影响,故采用权益法确认投资收益。

会计师核查意见:

一、企业会计准则相关规定

《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》第二条:重大影响,是指投资方对被投资单

位的财务和经营政策有参与决策的权力,但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定。

《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》应用指南第三、具有重大影响的判断:企业通常可以通过以下一种或几种情形来判断是否对被投资单位具有重大影响:

(一)在被投资单位董事会或类似权力机构中派有代表。在这种情况下,由于在被投资单位的董事会或类似权力机构中派有代表,并相应享有实质性的参与决策权,投资方可以通过其代表参与被投资单位财务和经营决策的制定,从而对被投资单位施加重大影响。

(二)参与被投资单位财务和经营政策制定过程。这种情况下,在制定政策过程中可以为其自身利益提出建议和意见,从而可以对被投资单位施加重大影响。

(三)与被投资单位之间发生重要交易。有关的交易对被投资单位的日常经营具有重要性,进而一定程度上可以影响到被投资单位的生产经营决策。

(四)向被投资单位派出管理人员。在这种情况下,管理人员有权力主导被投资单位的相关活动,从而能够对被投资单位施加重大影响。

(五)向被投资单位提供关键技术资料。因被投资单位的生产经营需要依赖投资方的技术或关键资料,表明投资方对被投资单位具有重大影响。

存在上述一种或多种情形并不意味着投资方一定对被投资单位具有重大影响。企业需要综合考虑所有事实和情况来做出恰当的判断。

二、获取意见

我们获取了三台农商行股权结构及董事会人员构成,富临运业为三台农商行第一大股东,派出1名董事且该名董事为战略委员会、风险管理委员会、关联交易控制委员会、薪酬与考核委员会、审计委员会、消费者权益保护委员会组成员,根据绵阳商行《公司章程》的规定,富临运业在绵阳商行的财务和经营政策制定过程中能够为其自身利益提出建议 and 意见,并实施表决权,因此对三台农商行具有重大影响。

我们获取了绵阳商行股权结构及董事会人员构成,富临运业为绵阳商行第二大股东,派出1名董事且该名董事为战略委员会、风险管理委员会、关联交易控制委员会、薪酬与考核委员会、审计委员会、消费者权益保护委员会组成员,根据绵阳商行《公司章程》的规定,富临运业在绵阳商行的财务和经营政策制定过程中能够为其自身利益提出建议 and 意见,并实施表决权,因此对绵阳商行具有重大影响。

综上,富临运业判断能够对三台农商行、绵阳商行实施重大影响,享有实质性的参与决策权,能够对三台农商行的财务和经营政策产生重大影响,我们认为相关判断符合《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》及应用指南关于重大影响判断的规定。

问题3:3.根据年报,你公司子公司成都蜀锦长运运输有限公司(以下简称“蜀锦长运”)51%股权,因其公司章程中约定投资方委派董事人数各占一半且重大事项需要双方至少一名董事同意,你公司称对其无法实施控制,不纳入合并报表范围;你公司子公司持

成都富临航怡达商务服务有限公司(以下简称“成都富临”)15%股权,你公司占董事会五分之三席位,因其公司章程中约定董事会四分之三以上董事表决通过决议方为有效,你公司称对其无法实施控制,不纳入合并报表范围。请说明蜀锦长运、成都富临以上公司章程安排的具体原因及主要考虑,以及权益法进行核算是否符合《企业会计准则》,是否存在刻意规避将其计入你公司合并报表的情形,并请结合上述公司章程、经营管理层人员情况说明你公司是否实质控制上述公司。请年审会计师核查并发表明确意见。

公司回复如下:

一、企业会计准则规定

(一)《企业会计准则第33号—合并财务报表》第二章合并范围第七条合并财务报表的合并范围应当以控制为基础予以确定。控制是指投资方拥有对被投资者的权力,因参与被投资方的相关活动而享有可变回报,并且有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。如果满足上述条件则判断投资方能够控制被投资方。

(二)《企业会计准则第2号—长期股权投资》第三章后续计量第九条投资方对联营企业和合营企业的长期股权投资采用权益法核算。

二、成都蜀锦长运物流有限公司(以下简称“蜀锦长运”)

(一)蜀锦长运于1995年由成都蜀锦长运集团有限公司(以下简称“成都长运”)、蜀锦建设(香港)有限公司(以下简称“蜀锦建设”)共同投资设立,持股比例各占50%。蜀锦长运公司章程中约定:(1)董事会由6名成员组成,双方各委派3名;(2)董事会对“重大问题”决议事项需经董事会一致通过才能作出决议,其他事宜可由简单多数通过即可,但至少有1名甲方董事和至少1名乙方董事同时赞成即可通过。

根据2001年11月20日中华人民共和国交通部、中华人民共和国对外贸易经济合作部2001年第九号《外商投资道路运输业管理规定》第六条(二)项:“外资持股比例不得多于49%”的规定,经双方商务谈判后,成都长运于2006年9月22日与蜀锦建设签订股权转让协议书,双方同意成都长运回购蜀锦建设转让的1%的股权,转让后成都长运持有蜀锦长运51%的股权,蜀锦建设持有蜀锦长运49%的股权。双方约定除持有的股权内容变更以外,公司章程的其他内容不变。

蜀锦长运公司章程约定自设立之初起未发生过变更,亦从未纳入合并报表范围。

(二)目前蜀锦长运的董事会由6名成员组成,双方各委派3名,其中:董事长由成都长运委派,副董事长由对方单位委派。经营管理团队:对方单位委派总经理、成都长运委派副总经理及财务负责人。蜀锦长运关键管理人员分别由双方委派,因此公司不具有单方面主导蜀锦长运的相关活动的能力,公司不拥有对蜀锦长运的控制权。

综上所述,公司对蜀锦长运无法实施控制,因此未纳入合并财务报表范围,故以权益法进行核算符合《企业会计准则》相关规定,不存在刻意规避蜀锦长运并入公司合并报表的情形。

三、成都富临航怡达商务服务有限公司(以下简称“航怡达”)

(一)航怡达于2017年由成都蜀锦长运集团有限公司(以下简称“成都长运”)出资51%、四川瑞怡达广告传媒有限公司(以下简称“四川瑞怡达”)出资49%共同出资设立。由于航怡达重要的业务客户来源于四川瑞怡达,且对航怡达经营业绩影响重大,双方为了防止某一关联方控制航怡达,航怡达章程规定董事会由5名成员组成,成都长运委派3名,四川瑞怡达委派2名,董事会表决实行一人一票制,四分之三以上董事表决通过方为有效。

(二)目前航怡达的董事会由5名成员组成,成都长运委派3名,四川瑞怡达委派2名,董事长由成都长运委派,双方各委派2名董事。经营管理团队:成都长运委派总经理、四川瑞怡达委派副总经理及财务负责人。航怡达关键管理人员由成都长运与四川瑞怡达共同委派,因此公司不具有单方面主导航怡达相关经营活动的能力,公司不拥有对航怡达的控制权。

综上所述,公司对航怡达无法实施控制,因此未纳入合并财务报表范围,故以权益法进行核算符合《企业会计准则》相关规定,不存在刻意规避航怡达并入公司合并报表的情形。

会计师核查意见:

一、我们获取了蜀锦长运的《公司章程》以及蜀锦长运经营管理层人员构成,董事会由6名成员组成,双方各委派3名;董事会对“重大问题”决议事项需经董事会一致通过才能作出决议,其他事宜可由简单多数通过即可,但至少有1名甲方董事和至少1名乙方董事同时赞成即可通过。蜀锦长运关键管理人员分别由双方委派,蜀锦建设委派总经理,成都长运委派副总经理及财务负责人。

富临运业判断其不具单方面主导蜀锦长运相关活动,对蜀锦长运不具有控制权,故不将其纳入合并范围。我们认为富临运业的判断符合《企业会计准则第 33 号—合并财务报表》及应用指南的相关规定。

二、我们获取了航怡达的《公司章程》以及航怡达经营管理层人员构成,董事会由5名成员组成,成都长运委派3名,四川瑞怡达委派2名。董事会表决实行一人一票制,四分之三以上董事表决通过方为有效。且航怡达重要的业务客户来源于四川瑞怡达。航怡达关键管理人员由成都长运与四川瑞怡达共同委派,成都长运委派总经理、四川瑞怡达委派副总经理及财务负责人。

富临运业判断其不具单方面主导航怡达相关活动,对航怡达不具有控制权,故不将其纳入合并范围。我们认为富临运业的判断符合《企业会计准则第 33 号—合并财务报表》及应用指南的相关规定。