证券代码:002357 证券简称:富临运业 公告编号:2020-052

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、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(以下简称“净利润”)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

单位:万元

项目	2019 年度	2018 年度	同比增减金额	同比增减%
营业收入	88,561.48	95,999.97	−7,438.49	−7.75
毛利率	22.62%	24.39%	下降 1.77 个百分点	
期间费用	21,820.03	21,001.40	818.63	3.90
其他收益	7,968.13	4,769.00	3,199.13	67.08
投资收益(损失以“−”号填列)	10,044.70	8,199.76	1,844.94	22.50
资产减值损失(损失以“−”号填列)	−4,130.71	−8,394.39	4,263.68	−50.79
非经常性损益	188.01	1,594.41	−1,406.40	−88.21
归属于上市公司股东的净利润	8,375.19	3,760.77	4,614.42	122.70

一、营业收入减少情况及原因

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。随着国家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均呈下降趋势。

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 8,375.19 万元,同比增加 4,614.43 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,较上年同比减少 4,263.68 万元,下降 50.79%。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 7,968.13 万元,较上年同比增加 3,199.13 万元,增长 67.08%。主要原因是:根据成都市政府关于成都火车北站扩能改造配套枢纽工程的总体规划,公司控股子公司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”)被纳入此次扩能改造工程,进行搬迁。截至 2019 年,两公司已根据搬迁补充合同约定收到搬迁方一次性支付的 3 年期的停产停业经济损失补助费共计 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入当期其他收益,职工分流安置补偿费于实际发生职工分流安置费的同时,将对应补助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 1,707.79 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 4,051.99 万元、职工分流安置补偿费 1,495.38 万元,两项补助同比增加 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川油长运油品销售有限责任公司、四川蜀捷运业有限公司本年经营利润较上年增加,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)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,交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变,由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变,国家交通基础设施投资加速、力度加大,航空行业及高铁网不断增投运营,导致道路客运市场占比呈持续下降趋势;在准消费升级旅客出行更趋多元化的当下,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输运受高铁、民航的冲击较大,近几年来呈萎缩态势。

随着四川省高铁路网的不断完善,高铁网的主骨架基本建成,铁路运输不断加开趟次,高铁的客运能力将大规模释放对道路客运行业造成的巨大威胁,继续抢占、分流大量道路客运客流。近年来,在经济发达、人口稠密的主干道及大中城市陆续开通的高速城际客运列车,如成灌快铁、达成铁路、成渝客专、成绵乐城际铁路等铁路项目,已对铁路沿线的公路干线运输造成了较大冲击,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,受飞机票长期打折销售等影响,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发布的数据显示,近年来全国道路运输发送旅客量和旅客周转量一路下跌,旅客量已由 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 亿人公里下降至 2019 年的 8857.08 亿人公里,下降了 17.55%。

而铁路和民航 2019 年度完成的旅客运输量分别为 36.60 亿人次、6.60 亿人次,较 2015 年的 25.35 亿人次、4.36 亿人次,分别增长 44.38%与 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递增迅猛,根据全国乘用车市场信息联席会统计的数据显示,广义乘用车销量持续增长、道路交通日益拥堵,私家车自驾游、互联网租车、拼车等出行方式的兴盛,无疑给道路客运业带来巨大冲击。

2、客运市场秩序急需规范“野的”等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加并呈有组织、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,公司紧扣交通运输部《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,加快构建与其他运输方式相衔接的道路客运网络,积极培育中短途道路客运以及农村客运市场,大力发展城际出行、旅游、汽车后服等延伸产业,通过探索主业延伸与尝试发展新业务等各项举措,在一定程度上减缓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,公司将持续发力新业务发展与主业延伸,谋求道路客运产业转型升级。

问题:(3)请说明公司经营活动产生的现金流量净额的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:

单位:万元

项 目	2019 年度	2018 年度	同比增减金额	同比增减%
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	89,373.07	97,856.33	−8,483.26	−8.67
收到其他与经营活动有关的现金	17,267.31	1,709.42	15,557.89	910.13
经营活动现金流入小计	106,640.38	99,565.75	7,074.63	7.11
购买商品、接受劳务支付的现金	43,484.14	42,466.81	1,017.33	2.40
支付给职工以及为职工支付的现金	27,323.68	27,924.43	−600.75	−2.15
支付的各项税费	5,652.09	7,714.97	−2,062.88	−26.74
支付其他与经营活动有关的现金	4,918.40	4,242.03	676.37	15.94
经营活动现金流出小计	81,378.31	82,348.24	−969.93	−1.18
经营活动产生的现金流量净额	25,262.07	17,217.51	8,044.56	46.72

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共计 15,300.85 万元,其中支付职工离职补偿 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 5,760.91 万元,与营业收入变动趋势一致。

问题:(4)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、产品销售情况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对比

报告期内,公司运输行业营业收入和毛利率变动情况与同行业上市公司对比如下:

项 目	富临运业	江西长运	德新交运	海汽集团	宜昌交运
毛利率(运输行业)	16.08%	−8.55%	10.94%	18.40%	12.34%
营业收入变动率(运输行业)	−10.63%	−12.50%	−33.71%	−13.10%	−2.40%
毛利率变动率(运输行业)	−2.77%	−8.04%	−9.87%	−2.45%	−1.35%

注:上市数据来源于各公司已披露的年报信息。

经对比同行业上市公司,同行业上市公司 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

单位:万元

项目	营业收入			营业成本			毛利率		
	2019 年	2018 年	同比%	2019 年	2018 年	同比%	2019 年	2018 年	同比增减
汽车客运业务	64,683.92	69,364.89	−6.75%	54,880.40	58,328.07	−5.91%	15.16%	15.91%	−0.76%
汽车站务业务	6,607.90	10,053.66	−34.27%	5,488.18	6,740.63	−18.58%	16.95%	32.95%	−16.01%
运输服务费	1,659.12	2,001.77	−17.12%	847.1	980.45	−13.60%	48.94%	51.02%	−2.08%
货运业务	18.93	226.74	−91.65%	19.98	211.16	−90.54%	−5.55%	6.87%	−12.42%
合计	72,969.87	81,647.06	−10.63%	61,235.66	66,260.31	−7.58%	16.08%	18.85%	−2.77%

受行业整体状况影响,公司 2019 年各项业务收入均呈下降趋势,运输行业营业收入总额同比下降 10.63%、营业成本同比下降 7.58%、毛利率同比下降 2.77 个百分点。主要由于收入下降比例高于成本下降比例所致。公司营业收入、营业成本对毛利率变动的影响程度具体如下:

单位:万元

指标	2019 年度	2018 年度	同比变动额	同比变动率	收入、成本对毛利率影响程度
营业收入(万元)	72,969.87	81,647.06	−8,677.19	−10.63%	−8.92%
营业成本(万元)	61,235.66	66,260.31	−5,024.65	−7.58%	6.15%
毛利率(1−营业成本/营业收入)	16.08%	18.85%	−2.77%		−2.77%

报告期内公司客运线路较 2018 年年末相比减少 63 条、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的建成与高铁普及,消费升级下旅客出行选择更趋多元化,且航空、高铁出行方式表现出强劲的消费属性,同时共享经济下顺风车、网络租车、私家车自驾的流行,影响传统运输行业业务收入一直呈下降趋势所致。营业收入下降影响毛利率下降 8.92%。

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、修理费、路桥费等。由于运输运行业固定资产投资较大,无形资产摊销、固定资产折旧、燃料和人工成本、修理费、路桥费支出相对固定,从而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 年度相比运输业务收入下降比例大于成本下降比例。营业成本的降低影响毛利率上升 6.15%。

两项因素共同作业,导致 2019 年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 1 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,对参股公司绵阳市商业银行股份有限公司(以下简称“绵阳商行”)确认投资收益 5,762.53 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,并说明你公司实现利润是否过度依赖上述投资收益。

公司回复如下:

公司近三年利润构成情况

单位:万元

项目	2019 年	2018 年	2017 年
营业收入	88,561.48	95,999.97	107,516.38
营业成本	68,531.52	72,588.92	78,178.31
营业毛利	20,029.96	23,411.05	29,338.06
利润总额	11,036.89	7,045.82	13,304.25
扣除:非持续性计提损失及支出项目[注 1]	−4,170.50	−6,861.50	−4,204.84
扣除后利润金额	15,207.39	13,907.32	17,509.09
其中:银行投资收益[注 2]	7,388.24	6,946.17	7,404.56
经营利润	7,819.15	6,961.15	10,104.53
扣除后利润占比	100.00%	100.00%	100.00%
其中:银行投资收益	48.58%	49.95%	42.29%
经营利润	51.42%	50.05%	57.71%

注 1:非持续性计提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:公司投资收益主要包括银行投资收益(三台农商行、绵阳商行)以及其他运输及相关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、13,304.25 万元,扣除银行投资收益以及非持续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,公司经营活动现金流量良好,最近三年经营活动现金净流量分别为 25,262.07 万元、17,217.51 万元、20,955.38 万元,公司能够保持正常的生产经营并清偿到期债务。公司是专业从事道路客运的国家一级道路旅客运输企业,在资产规模、营业收入、客运站数量、客运车辆、线路资源以及每年客运量和旅客周转量等方面长期位居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,交通运输行业供给侧结构新改革、“互联网 +”出行方式的兴起,公司积极培育中短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,公司仍具有可持续盈利能力。

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。按照扣除非持续经营支出后的利润比较,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 19,112.53 万元,商誉净额 13,706.26 万元,仅占资产总额的 6.53%。账面商誉净额 13,706.26 万元具体构成为:富临出租 169.85 万元、成都长运车站资产组组合 8,806.28 万元、车队资产组组合 4,730.13 万元。虽受行业下滑影响,但公司通过积极探索主业延伸并发展新业务,在一定程度上减缓了公司客运主业的下滑趋势。富临出租和成都长运车队资产组合仍持续保持盈利状态,最近三年富临出租平均营业利润为 617.46 万元,成都长运车队资产组组合平均营业利润为 7,002.46 万元,成都长运车站资产组由于地价上升等因素可回收金额为 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会明显降低。同时,公司积极寻求业务转型,发展新业务,提升主营业务收入,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,仍具备较强的盈利能力。

问题:(2)你公司对三台农商行、绵阳商行持股比例分别为 9.63%、8.65%,并各委派一名董事,你公司称能对其实施重大影响故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享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制定。

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 6 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、单独或者合计持有本行的有表决权股份总数百分之一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权责范围的规定

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:董事会设立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;审核本年度年度经营计划及财务预算、提交董事会审议;审核本行重大组织架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发展委员会组成人员,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、董事会向董事长授权方案议案、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,截止 2019 年 12 月 31 日,公司对三台农商行持股比例为 9.63%,是三台农商行第一大股东,公司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,故采用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人数范围内,按照拟选任人数,可以由董事会提名委员会提出候选人名单;单独或者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一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权责范围的规定

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、投资方案的执行情况;研究制订本行内部管理机构和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《商业银行与内部人和股东关联交易管理办法》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拟订本行风险管理、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、操作风险等风险的控制情况,督导本行风险管理部门工作,对本行风险及管理状况及风险承受能力及水平进行定期评估,提出完善银行风险管理和内部控制的意见;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人员,参与了关于发行优先股议案、聘任副行长等高级管理人员议案、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,截止 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,公司享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、关于重大影响的判断: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)在被投资单位的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,投资方可以通过该代表参与被投资单位财务和经营政策的制定,达到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。有关的交易因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技术资料,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、会计师意见

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委员,根据三台农商行《公司章程》的规定,富临运业在三台农商行的财务和经营政策的制定过程中能够为其自身利益提出建议和意见,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人员,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和意见,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、根据年报,你公司子公司持有成都锦湖长运运输有限公司(以下简称“锦湖长运”)51%股权,因其公司章程中约定投资双方派遣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;你公司子公司持有成都富临航怡达商务服务有限公司(以下简称“成都富临”)51%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。请说明锦湖长运、成都富临上述公司章程相关安排的具体原因及主要考虑,以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上述公司并入你公司合并报表的情形,并请结合上述公司董事会、经营管理团队人员情况说明你公司是否实质上控制上述公司。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表明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、成都锦湖长运运输有限公司(以下简称“锦湖长运”)

(一)锦湖长运于 1995 年由成都富临长运集团有限公司(以下简称“成都长运”)、锦湖建设(香港)有限公司(以下简称:“锦湖建设”)共同投资设立,持股比例各占 50%。锦湖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 9 号《外商投资道路运输业管理规定》第六条(二)项:“外资股份比例不得多于 49%”的规定,经双方商务谈判后,成都长运于 2005 年 9 月 22 日与锦湖建设签订股权转让协议书,双方同意成都长运回购锦湖建设转让的 1%的股权,转让后成都长运持有锦湖长运 51%的股权,锦湖建设持有锦湖长运 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。

锦湖长运公司上述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)目前锦湖长运的董事会由 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。锦湖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锦湖长运的相关活动的能力,公司不拥有对锦湖长运的控制权。

综上所述,公司对锦湖长运无法实施控制,因此未纳入合并财务报表范围,故以权益法进行核算是符合《企业会计准则》相关规定,不存在刻意规避锦湖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 年由成都富临长运集团有限公司(以下简称“成都长运”)出资 51%、四川瑞怡广告传媒有限公司(以下简称:四川瑞怡)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,且对航怡达经营业绩影响重大,双方为了防止某一方控制航怡达,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是符合《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、我们获取了锦湖长运的《公司章程》以及锦湖长运经营管理层人员的构成,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。锦湖长运关键管理人员分别由双方委派,锦湖建设委派总经理、成都长运委派副总经理及财务负责人。

富临运业判断其不能单方面主导锦湖长运相关活动,对锦湖长运不具有控制权,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的构成,董事会由 5 名成员组成,成都长运委派 3 名,四川瑞怡委派 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为有效。且航怡达重要的业务客户来源于四川瑞怡。航怡达关键管理人员由成都长运与四川瑞怡共同委派,成都长运委派总经理、四川瑞怡委派副总经理及财务负责人。

富临运业判断其不能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。

问题:4、报告期末,你公司其他应收款余额为 4,740 万元,其中借款及利息等为 2,776 万元,同比增长 277.42%。请说明借款的具体情况,包括但不限于款项性质、发生原因、借款期限、担保方式及违约责任承担等,并明确说明相关借款及利息是否构成对外提供财务资助的情形,是否履行了必要审批程序和信息披露义务,是否计提了充分的坏账准备。

公司回复如下:

报告期末借款具体情况

单位:万元

单位 / 事项	金额	款项性质	备注
成都交投旅游运业发展有限公司	1,194.00	子公司少数股东借款	注释 1
四川省运业汽车站建设有限责任公司	1,194.00	子公司少数股东借款	
生产经营备用金	388.00	备用金借款	注释 2
合计	2,776.00		

注释 1:

成都站北运业有限责任公司(以下简称“站北运业”)系四川富临运业集团股份有限公司(以下简称“公司”)控股子公司,站北运业股权结构为:公司控股子公司成都富临长运集团有限公司(以下简称“富临长运”)持股 60%,成都交投旅游运业发展有限公司(以下简称“成都交投”)持股 20%、四川省运业汽车站建设有限责任公司(以下简称“省运业公司”)持股 20%。2019 年 6 月,上述股东按持股比例向站北运业申请为期 3 年的免息借款合计 5,970 万元,其中富临长运 3,582 万元(合并报表已进行抵销)、成都交投 1,194 万元、省运业公司 1,194?万元。站北运业向成都交投、省运业公司提供的合计 2,388 万元免息借款属于对外提供财务资助情形,该事项经公司第五届董事会第七次会议审议通过,无需提交公司股东大会审议。公司独立董事对该事项发表独立意见:“公司控股子公司站北运业向其股东成都交投旅游运业发展有限公司、四川省运业汽车站建设有限责任公司提供财务资助,履行了必要的决策程序,符合法律法规、部门规章及规范性文件的相关规定。成都交投、省运业公司资信状况良好且与公司不存在关联方关系,其安全性较高、风险可控,站北运业按持股比例向股东借出资金,不存在侵害上市公司和中小股东权益的情形,我们同意本次控股子公司对外提供财务资助的事项。”公司于董事会当日通过指定信披媒体披露了《关于控股子公司对外提供财务资助的公告》(公告编号:2019-044)。

站北运业 2019 年第 6 次股东会对 2019 年利润分配形成了决议,相关内容为:“站北运业根据实际情况进行利润现金分红,各股东应分配利润直接冲抵各股东单位向站北运业公司的部分借款;借款全部冲抵完后,站北运业再向股东分配现金”。站北运业于 2019 年进行整体搬迁并置换未来的新车站,搬迁前经营良好并持续盈利。2019 年站北运业已收到新车站建设期间的停产停业经济补偿 5,609.01 万元。新车站将与成都市火车北站统一改造、建设成成都火车北站综合客运枢纽,预计新车站未来具有较好的发展前景。2019 年末,站北运业对向其股东成都交投、省运业公司的财务资助 2388 万元的信用风险进行了判断。成都交投、省运业公司资信状况良好,站北运业向两股东分配的 2019 年利润已直接冲抵其部分借款,上述借款信用风险自初始确认后未显著增加。根据公司其他应收款预期信用损失计提政策,按照未来 12 个月的预期信用损失的金额计量损失准备,按 5%的计提比例对该项借款计提坏账准备 119.40 万元,坏账准备计提充分。

注释 2:

生产经营备用金 388 万元主要为下属子公司业务人员经营过程中的备用金借款,由于人员更换、报销手续不齐等原因暂未报销而挂账。已实际用于费用支出的备用金 343 万元已全额计提坏账准备,剩余部分按账龄期限计提坏账准备,坏账准备计提充分。

问题:5、报告期末,你公司商誉账面净额为 1.37 亿元,报告期内计提商誉减值 3,359 万元。请说明你公司对上述商誉减值测试的具体过程,所选取参数和未来现金流量的原因及合理性,并明确说明相关指标是否与收购时的评估指标存在差异,如是,请说明差异原因以及商誉减值准备是否计提充分。请年审会计师核查并发表明确意见。

公司回复如下:

2019 年商誉情况

单位:万元

被投资单位名称	年初商誉净额	本年计提商誉减值准备	年末商誉净额
富临出租公司	169.85	−	169.85
眉山四通公司	927.88	927.88	−
中山出租公司	277.36	277.36	−
成都长运公司	15,690.30	2,153.88	13,536.42
合计	17,065.39	3,359.12	13,706.26

公司根据《企业会计准则第 8 号—资产减值》及相关指南、讲解,以及中国证监会《会计监管风险提示第 8 号——商誉减值》关于商誉减值测试的相关规定及要求,对商誉进行减值测试。

在报告期内,公司聘请中水致远资产评估有限公司对成都长运公司、富临出租公司、眉山四通公司、中山出租公司商誉进行减值测试,并出