

江西长运股份有限公司

(JIANGXI CHANGYUN CO., LTD.)

首次公开发行股票招股说明书附录

主承销商



长城证券有限责任公司

目录

一、北京市天元律师事务所法律意见书

- 1、北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的法律意见书
- 2、北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书
- 3、北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书（二）
- 4、北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书（三）
- 5、北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书（四）
- 6、北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书（五）

二、江西长运股份有限公司财务资料

- 1、江西长运股份有限公司审计报告
- 2、江西长运股份有限公司财务报表
- 3、江西长运股份有限公司会计报表附注
- 4、江西长运股份有限公司 2002 年度盈利预测审核报告
- 5、江西长运股份有限公司 2002 年度盈利预测报告
- 6、江西长运股份有限公司盈利预测报告附表

三、江西长运股份有限公司募股资金运用项目可行性研究报告

北京市天元律师事务所关于 江西长运股份有限公司 首次公开发行股票及上市的法律意见书

京天股字(2001)第 008 号

江西长运股份有限公司(下称“发行人”或“公司”):

根据发行人与北京市天元律师事务所(“天元”)签订的《委托协议书》,天元接受发行人的委托,作为发行人本次股票发行上市的特聘专项法律顾问,指派王立华律师、王振强律师、刘艳律师(“本所律师”)就发行人 2001 年首次公开发行股票并上市的法律事宜出具本法律意见书。本所律师根据《中华人民共和国证券法》、《中华人民共和国公司法》等有关法律法规和中国证监会的有关规定,按照律师行业公认的业务标准、道德规范和勤勉尽责精神,出具法律意见书。

为出具本法律意见书和律师工作报告,本所律师特作如下声明:

本所律师依据中国证券监督管理委员会(“中国证监会”)2001 年 3 月 1 日公布的《公开发行证券公司信息披露的编报规则第 12 号 公开发行证券的法律意见书和律师工作报告》的要求,及本法律意见书出具日之前已经发生或存在的事实和国家现行法律、法规和中国证监会的有关规定,并基于本所律师对有关事实的了解和对有关法律的理解出具本法律意见书。

本所律师已经严格履行法定职责,遵循了勤勉尽责和诚实信用原则,对发行人的行为以及本次申请的合法、合规、真实、有效进行了充分的核查验证,法律意见书和律师工作报告不存在虚假记载、误导性陈述及重大遗漏。

本所律师同意将本法律意见书和律师工作报告作为发行人申请公开发行股票所必备的法律文件,随其他材料一同上报,并愿意依法对所出具的法律意见承担相应的法律责任。

本所律师同意发行人部分或全部在招股说明书中自行引用或按中国证监会审核要求引用法律意见书或律师工作报告的内容，但发行人作上述引用时，不得因引用而导致法律上的歧义或曲解，并需经本所律师对有关招股说明书的内容进行审阅和确认。

本法律意见书中，本所律师仅就发行人申请股票发行上市有关的问题发表法律意见，而不对发行人的会计、审计、资产评估等专项事项和报告发表意见，本所律师在本法律意见书中对有关会计报表、审计和评估报告中的某些数据和结论的引述，并不意味着本所律师对这些数据、结论的真实性和准确性做出任何明示或暗示的保证。对这些文件的内容我们并不具备核查和作出评价的适当资格。

本法律意见书仅供发行人为本次股票发行、上市之目的使用，不得用作任何其他目的。

在上述前提下，本所律师发表法律意见如下：

一、本次发行、上市的授权和批准

(一) 发行人股东大会已依法定程序合法有效地作出批准发行上市的决议。

1. 2001年4月10日，发行人按照提前30天公告的日期召开了2000年度股东大会。到会股东或股东代表具有合法的股东身份和授权，会议的召开符合法律和《公司章程》规定的程序。
2. 发行人2000年度股东大会审议并以5,060.17万股赞成，占到会有表决权股份票数100%的比例通过了《2001年公开发行股票并上市的议案》，决定申请以增资发行的方式向社会公开发行人民币普通股3,000万股，发行价格授权董事会根据市场情况与主承销商协商确定，并制定了募集资金投向。该决议自股东大会通过之日起有效期为一年。
3. 2001年8月12日，发行人按照提前30天公告的日期召开了2001年第一次临时股东大会。到会股东或股东代表具有合法的股东身份和授权，会议的召开符合法律和《公司章程》规定的程序。
4. 发行人2001年第一次临时股东大会审议并以50,576,310股赞成，占到会有表决权股份票数99.95%的比例通过了《公司国有股股东减持国有股的议案》，

确定在本次股票公开发行的同时，依照法律规定实施国有股减持方案，并确定了国有股减持方式和定价方式的基本原则。

(二) 根据法律、法规和发行人的公司章程，发行人股东大会批准本次发行、上市的上述决议的内容合法有效。

(三) 发行人于 2000 年 10 月 28 日召开的 2000 年第一次临时股东大会通过决议，授权发行人董事会全权办理有关发行上市事宜；发行人于 2001 年 8 月 12 日召开的 2001 年第一次临时股东大会通过决议，授权董事会全权办理公司首次公开发行股票过程中涉及的国有股减持相关的事宜。上述二次股东大会对董事会的授权范围和程序均符合法律、法规和《公司章程》的规定。

二、发行人发行股票的主体资格

(一) 发行人已经具备本次发行上市的主体资格

1. 发行人是经江西省股份制改革联审小组 1992 年 10 月 29 日赣股[1992]03 号文批准，于 1993 年 4 月依照《股份有限公司规范意见》以定向募集方式设立的股份有限公司，并已于 1993 年 4 月 3 日依法在南昌市工商行政管理局登记注册。
2. 1994 年《公司法》施行后，发行人依照《公司法》进行了自评自查和规范，并已经江西省股份制改革联审小组办公室赣股办[1997]16 号文确认。1997 年 3 月 20 日，江西省人民政府向发行人颁发了赣股办[1997]06 号《股份有限公司批准证书》，发行人于 1997 年 5 月 14 日凭上述批复和批准证书向江西省工商行政管理局办理了重新登记手续。
3. 发行人有关主体资格方面的变更已履行了工商变更登记手续，并且历年均依法办理了工商年检手续，是一家有效存续的股份有限公司。
4. 目前，发行人依照《公司法》及其他有关法律、法规和规范性文件进行规范运作。发行人自 2000 年 3 月起进入上市辅导期，现已依照中国证监会证监发[2000]17 号文经具备主承销商资格的证券公司进行上市辅导满一年，并经中国证监会南昌证券监管特派员办事处赣证文[2001]60 号文验收确认。发行人已于 2000 年 12 月按照中国证监会证监发行字[2000]141 号文的规定，在发行人所在地省级报纸《江西日报》上就其拟公开发行股票并上市的情况发布了三次公告。

(二) 根据法律、法规、规范性文件及公司章程第六条关于“公司为永久存续的股份有限公司”之规定，发行人依法有效存续，没有出现需要终止的情形。

三、本次发行上市的实质条件

1. 根据江西昌北会计师事务所于 1995 年 2 月 20 日出具的(95)赣昌所外验字第 103 号《验资报告》，发行人截止至 1994 年 12 月 31 日的实收股本为 45,551,980.69 元。据核查，该实收资本与发行人经批准及登记的股本额相差 19.31 元，该差额事实上系由审批机关对发起人江西长途汽车运输公司(下称“长途公司”)折价入股的国有资产价值数额的缩略表述造成的，不应视为长途公司未足额缴纳募股资金；长途公司以经南昌市国有资产管理局确认的生产经营性资产入股，并形成相应的 1655.2 万股国家股完全符合审批机关的批准文件，亦未对其他股东造成损害。基于上述，本所律师认为发行人设立时的募集资金应视为已经缴足；并且前次发行距本次股票公开发行已经间隔一年以上。根据中磊会计师事务所有限责任公司(下称“中磊会计师事务所”)2001 年 7 月 28 日出具的中磊审字(2001)2200 号近三年及最近一期《审计报告》(下称“《审计报告》”)，发行人已经调增股本补足该 19.31 元的股本金差额。
2. 根据发行人 1998 年度、1999 年度和 2000 年度股东大会决议，及《审计报告》，发行人在最近三个完整会计年度及最近一期内连续盈利，自 1993 年设立以来历年均实际向股东支付股利或派送红股。
3. 根据《审计报告》，发行人最近三个会计年度及最近一期内的“会计报表符合《企业会计准则》和《企业会计制度》的有关规定，在所有重大方面公允地反映了贵公司 2001 年 6 月 30 日、2000 年 12 月 31 日、1999 年 12 月 31 日及 1998 年 12 月 31 日的财务状况，2001 年 1 - 6 月、2000 年度、1999 年度、1998 年度的经营成果及 2001 年 1 - 6 月、2000 年度现金流量情况，会计处理方法的选用遵循了一贯性原则”。
4. 根据发行人全体董事共同签署的 2001 年度《盈利预测报告》，以及中磊会计师事务所 2001 年 7 月 28 日出具的中磊审核字(2001)2002 号《盈利预测审核报告》，发行后预期的利润率将达到并超过同期银行存款利率。本所律师有关发行人盈利预测的计算严格引用发行人公司董事的《盈利预测报告》和中磊会计师事务所的《盈利预测审核报告》，未对发行人的盈利预测独立发表法律意见。

5. 发行人由长途公司和中国银行江西信托咨询公司（“中行江西信托”）共同发起，以定向募集公司的方式设立，符合设立当时的《股份有限公司规范意见》关于发起人人数、资格和条件的规定。
6. 发行人本次申请公开发行和上市的普通股限于一种，并且发行条件符合《公司法》规定的同股同权的原则。
7. 根据《审计报告》，本次申请发行前一年末（即2000年末），发行人的净资产在总资产中所占比例不低于30%，无形资产在净资产中所占比例不高于20%。
8. 发行人目前的股本总额为6,286.2万元，已经达到《公司法》关于申请股票上市股本总额不低于5,000万元人民币的要求。
9. 根据直接主管发行人经营活动的各有权政府部门出具的证明文件，以及发行人的有关陈述，发行人近三年以来在其生产经营中无重大违规、违法行为，未受到行政处罚。
10. 按照发行人股东大会通过的本次股票发行方案，发行人本次公开发行完成后，向社会公开发行的股份数（不含发行人已有的内部职工股）占发行人股份总数的比例将达到32.31%，符合《公司法》不低于25%的规定。首次公开发行后持有发行人股票面值达人民币1,000元以上的个人股东人数是否达到1,000人以上需在发行完成之后方能确定。
11. 发行人的业务以公路旅客运输为基础，主营业务包括公路旅客运输业务、客运站点的建设与维护、汽车租赁和旅游服务；以及主营业务以外的房产租赁和物业管理等业务。上述业务符合国家的产业发展政策；发行人本次公开发行募集的资金将全部用于扩大其主营业务的经营，均符合国家产业政策的规定。
12. 根据《审计报告》及本所律师的审核，发行人截止2001年6月30日发生的累计对外长期投资不超过公司净资产的50%，符合《公司法》第十二条的规定。

基于上述分析，本所律师认为发行人本次股票发行和上市申请的实质条件符合《公司法》、《证券法》等法律、法规和规范性文件的规定。

四、发行人的设立

（一）发行人设立的程序、资格、条件、方式等符合当时法律、法规和规范性文件的规定，并得到有权部门的批准。

1. 发行人系以原国有企业长途公司的生产经营性资产投入为主体进行股份制改组,由长途公司和中行江西信托作为发起人根据《股份有限公司规范意见》于 1993 年 4 月 3 日采取定向募集的方式设立的,其设立的程序、资格、条件、方式等符合当时法律、法规和规范性文件的规定,并已得到有权部门江西省股份改革小组的批准。
2. 发行人设立时向泰金发展有限公司(下称“泰金公司”)定向募集了 1,200 万股外资法人股。泰金公司系中行江西信托咨询公司在泰国投资设立的子公司。1993 年 2 月 28 日,泰金公司向发行人出具了《江西长运股份有限公司股权证认购书》,承诺认购公司 1,200 万股股份。

但由于设立当时的法律关于外资投资于股份有限公司的具体审批程序规定不明确、以及发行人对法律规定认识不足的原因,泰金公司认购该外资法人股的出资延迟至 1994 年 11 月才足额到位。有关该外资法人股问题,本所律师认为:

- (1) 发行人募集外资法人股并不违反《股份制企业试点办法》、《股份有限公司规范意见》及当时的其他法律、法规;
 - (2) 发行人募集 1,200 万股外资法人股已分别在设立前和设立后获得包括江西省股份制改革联审小组在内的多方政府部门的批准和认可,发行人募集外资股不属于擅自向境外募集股份;
 - (3) 由于 1995 年之前国家法律、法规尚未就外商投资于股份有限公司的条件和审批程序作出明确具体的规定,发行人募集的上述外资股最终未获得省级以上对外经济贸易主管部门的批准。此后,发行人董事会及各方股东经协商,并根据中行江西信托被依法撤销的文件,通过泰金公司将其股份转让给江西长运集团有限公司(下称“长运集团”)和划归原组建中行江西信托的中国银行江西省分行持有的方式,对泰金公司持有的外资法人股进行了妥善处理。该处理方式和过程真实合法,并使发行人的股权结构得到了有效规范。2001 年 6 月 15 日,江西省人民政府以赣府文[2001]36 号文《关于确认江西长运股份有限公司原发行的内部职工股和外资股有关历史情况的函》对上述外资股的处理方案和过程予以了确认;
 - (4) 发行人历史上存在的上述外资法人股问题在出资到位后并未损害公司或其他股东的利益,并且其股权结构现已经得到规范和江西省人民政府的确认,不存在潜在纠纷,亦不会对本次公开发行和上市构成不利影响。
3. 发行人内部职工股的发行,已经获得有权政府部门江西省股份制改革联审小组赣股[1992]03 号的批准,有关该问题,详见本意见第二十一部分。

(二) 发行人设立过程中所签订的改制重组合同为发起人长途公司和中行江西信托签订的《关于共同发起组建江西长运股份有限公司的协议书》，该协议内容符合法律、法规和规范性文件的规定，未因此引致发行人设立行为存在纠纷，亦不存在与此相关的潜在纠纷。

(三) 发行人设立过程中有关资产评估、验资已经履行了必要的手续。

1. 发起人长途公司折价入股的国有生产经营性资产，已经南昌市国有资产管理局(92)洪国资字第 8 号文批准立项，江西会计师事务所赣会师字(1992)第 059 号《资产评估报告书》进行评估，并经南昌市国有资产管理局(92)洪国资字 58 号文《关于江西长途汽车运输公司资产评估验证确认的通知》对评估结果进行确认，符合有关国有资产评估的法律法规。江西会计师事务所已经于 1993 年取得证券业从业资格。根据中国证监会《关于股票发行工作若干规定的通知》(证监[1996]12 号)的规定，发行人在公开发行股票时，不需要再进行资产评估。
2. 发行人设立时经批准及登记的股本总额为 4,555.2 万元，1993 年 3 月 11 日，发起人长途公司的上级主管部门南昌市交通局为发行人的注册登记出具了《资信证明》，证明发行人自有资金总额 4,555.2 万元，并具有真实的资金来源。
3. 由于 1993 年财政部尚未颁布企业注册资本验证的规则，当时注册资本的验证工作无严格的操作规范可依，实际操作的不规范存在一定普遍性。1993 年 3 月 16 日，江西昌北会计师事务所在工商行政管理部门统一制定的《企业申请开业、变更工商登记及复查注册资金验证》表格中确认“验证(审查)结果：注册资金总额为 4,555.2 万元”。发行人以该《资信证明》和《企业申请开业、变更工商登记及复查注册资金验证》表格完成了设立的工商注册登记手续，并领取了企业法人营业执照。但该出资的延迟到位情况均向工商行政管理部门如实报告。工商行政管理部门也认可该特殊情况，并准予发行人领取营业执照和从事经营活动。
4. 1994 年 11 月，泰金公司的外资股认股资金全部到位后，发行人于 1995 年 2 月由江西昌北会计师事务所出具(95)赣昌所外验字第 103 号《验资报告》，确认发行人截止 1994 年 12 月 31 日的实收股本为 45,551,980.69 元。

(四) 关于发行人创立大会的程序及所议事项是否符合法律、法规和规范性文件的规定。

1. 认购公司股份的股东（泰金公司除外）于 1993 年 2 月 18 日前将认购公司股份的《股权证认购书》交到公司筹委会之后，发起人召集认股人于 1993 年 2 月 27 日召开了创立大会（发行人的原始公司文件称之为“股东代表大会”）。根据发行人说明的情况及该创立大会记录，长途公司、中行江西信托、江西省投资公司的股东代表，及相当部分的内部职工股股东出席了会议（该创立大会的记录未统计和记载出席会议的具体内部职工股股东人数和股权数）。泰金公司由于尚未获得审批机关的批准和缴纳募股资金，未出席创立会议。虽然发行人创立大会召开时包括内部职工股在内的认股人募股资金的具体缴纳工作尚未全部完成，其认股人的股东身份尚未完全确定，但认股人已经填写和缴纳《股权证认股书》，并且其后认股人的认股资金均已相应缴足，其股东身份未发生变动，亦未产生争议。因此，本所律师认为尽管发行人创立大会的召开时间与《股份有限公司规范意见》的规定有所不同；出席会议股东所代表的股权数由于外资股在特殊情况下延迟到位以及会议未统计内部职工股股权数而未能明确出席会议股东所代表的股权数比例，但未在实质上影响认股人的股东身份和创立大会所通过的审议事项的有效性，亦不影响创立大会在发行人设立过程中的历史地位和法律作用，发行人的设立程序应视为合法有效。
2. 发行人创立大会所审议的事项和表决程序真实、合法、有效。

五、发行人的独立性

（一）发行人的业务独立于股东单位及其他关联方。

1. 目前，发行人实际经营的业务主要包括：公路旅客运输、公路客运站点的建设维护、汽车租赁、旅游服务、公司所拥有的长运商贸城、长运大厦等房产的租赁经营和物业管理。经本所律师核查，发行人具有经营上述业务相应的资质、许可证、财产、机构和人员，并且业务经营的各主要环节均不依赖于任何股东单位和其他关联方。发行人主营业务突出，本次发行的募集资金投向与其主营业务的发展方向相一致。发行人与控股股东之间不存在委托经营资产的情形，其租赁经营长运集团控股的南昌长安客运服务有限公司（“长安公司”）的交易条件公允明确，详见律师工作报告第 49 页正文第九点（二）第 6 项有关该关联交易的描述。

(二) 发行人的资产与其股东、其他关联方或第三人的资产产权界定和划分明确，具备独立完整性。

1. 发行人对其拥有的房产和土地使用权拥有独立有效的《房产证》和《国有土地使用权证》等权属证书，对其运营车辆享有独立完整的所有权；对于尚未能以出让或受让方式取得的其它主要土地使用权，发行人已经与控股股东签署了明确、规范和稳定的租赁协议；发行人已经独立申请注册其服务商标，取得该注册商标的专用权并无法律上的障碍。发行人的资产不存在被其股东及其他关联方占用或为股东、其他关联方或其他第三人提供抵押、质押的情形。发行人拥有独立于发起人和股东的生产经营场所（其中以租赁方式取得的土地使用权具体如本意见第十（五）部分所述）。

(三) 发行人属于公路旅客运输服务企业，其业务经营系统具有独立性。

(四) 发行人人员的独立性符合法律、法规的规定。

1. 发行人的董事、监事、总经理、副总经理、财务负责人和董事会秘书等高级管理人员的任命程序均符合法律、法规、《公司章程》及公司其他内部制度的规定，不存在股东或其它部门、单位或个人超越公司股东大会和董事会作出人事任免的情形。
2. 公司法定代表人董事长张平未在任何股东单位、股东关联单位或与发行人存在同业竞争或重大关联交易的单位担任法定代表人职务。发行人的高级经营管理人员均专职在公司工作并仅在公司领取薪酬。除公司总经理李森在控股股东长运集团担任董事、公司副总经理刘二明由于公司租赁经营长安公司受公司派遣依据租赁合同担任长安公司法定代表人（详见律师工作报告第49页正文第九点（二）第6项）之外，不存在高级管理人员在股东单位及其下属企业、或业务与发行人相同或相近的其他企业双重任职的情形。
3. 发行人拥有独立于各股东单位和其他第三人的员工，具备独立的劳动人事和工资管理机构和管理制度，其员工均与公司签订有劳动合同。发行人在社会保障、工薪报酬、住房公积金及员工的其他福利待遇等方面均分帐独立管理。

(五) 发行人的机构独立。

1. 发行人设立有独立于其他单位的股东会、董事会、监事会（含三分之一以上

的职工代表监事)、总经理及其下属的副总经理和总会计师,以及 12 个经营管理部门。上述各组织机构和经营管理部门均与控股股东或其他单位完全分开,不存在混合经营、合署办公、交叉管理、隶属于控股股东,或受控股股东及其他有关部门或单位或个人干预、控制的情形。

(六) 发行人的财务独立。

1. 发行人具备独立的财务人员和财务部门,建立有独立的财务规章制度和独立的会计核算体系。发行人开设并使用独立的银行帐户。
2. 发行人 2000 年及之前除在银行开立帐户之外,还在长运集团内部银行开户存款,并发生资金往来的情形;长运集团内部银行亦按照发行人的存款额向发行人支付高于银行利息的资金占用费。2000 年进入上市辅导之后,发行人已经撤销了在长运集团内部银行开立的“帐户”,并收回了在长运集团内部银行的全部资金,目前仅在银行独立开立帐户,做到与长运集团及长运集团下属的关联企业财务分开。根据《审计报告》及发行人提供的材料,发行人现不存在货币资金或资产被股东单位或其他关联方(包括长运集团及其下属的关联企业)占用的情形。控股股东长运集团已经出具明确的《承诺函》表示不以任何方式占用发行人的资金,同时,发行人已经在其股东大会通过的《关联交易决策制度》中制定了明确、严格的制度以防止股东占用公司资金和损害公司中小股东的利益。
3. 发行人自 2000 年度起已经独立进行纳税申报和履行税款缴纳义务。
4. 发行人不存在以其他人名义签署合同的情形;未以其资产或信用为控股股东及其下属单位、其他关联企业或其他单位提供担保,目前亦不存在以发行人名义取得借款后转借或交由股东单位或其他第三人使用的情形。

(七) 根据以上有关发行人独立性的描述,本所律师认为:发行人拥有独立的业务和经营资质,资产完整、权属明确,现已在资产、人员、机构和财务等方面独立于控股股东和其它关联企业,具备独立完整的经营管理体系,公司内部管理制度和法人治理机制完善,自 1993 年设立以来主营业务未发生重大变更并且业绩逐年迅速增长,因此,发行人具有面向市场的自主经营能力。

六、发起人和股东

(一) 发行人设立时,公司的发起人为长途公司和中行江西信托,其他法人股东

为江西省投资公司、泰金公司，其存续及具有合法担任发起人或出资资格的具体情况如下：

1. 长途公司在发行人设立当时为境内有效存续的全民所有制企业法人，发行人系长途公司以其生产经营性资产为主体折价入股设立的，该部分资产投入形成的股权经审批机关界定为国家股。发行人设立后，长途公司自身作为一个企业法人已不存在。发行人法定代表人张平先生根据南昌市人民政府的委派，成为发行人该部分国家股的股权持股代表。
2. 1997 年长运集团组建后，根据南昌市政府洪政厅字[1996]331 号文的批准和南昌市国有资产管理局洪国资字[1997]227 号文的授权，长运集团成为发行人国家股的持股单位。2001 年 7 月 19 日，江西省人民政府以赣府字[2001]212 号文确认长运集团为国有独资公司；2001 年 8 月 9 日，长运集团在江西省工商行政管理局进行了相应的工商变更登记。据此，长运集团目前为有效存续的国有独资有限责任公司，并持有发行人 62.68%的股权，为发行人第一大股东。2001 年 7 月 27 日，江西省财政厅以赣财企[2001]129 号文确认发行人持有的发行人股份为国有法人股。根据长运集团 2001 年 6 月 30 日的资产负债表，长运集团目前的累计对外长期投资占其净资产规模的比例不超过 50%。
3. 中行江西信托作为发行人设立时的发起人之一，在发行人设立当时为有效存续的全民所有制企业法人，具有法律规定的担任发起人的资格。根据中国人民银行银复[1996]41 号文和中国银行中银发[1996]22 号文关于撤并中国银行各省市信托公司的批复，中行江西信托于 1998 年 2 月 10 日在其注册的江西省工商行政管理局完成撤销手续，其持有的发行人股份根据上述批复文件全部转由中国银行江西省分行持有。
4. 根据《中华人民共和国商业银行法》关于“商业银行在中华人民共和国境内不得向非银行金融机构和企业投资”的规定，中国银行江西省分行已分别将其持有的发行人股份转让给了长运集团和中国东方资产管理公司。中国东方资产管理公司为合法存续的国有独资有限责任公司，具备成为发行人股东的合法资格，现持有发行人 13.17%的股权，为发行人第二大股东。
5. 江西省投资公司为有效存续的全民所有制企业法人，在发行人设立时至今均具备合法的出资资格，现持有发行人 4.39%的股权，为发行人第三大股东。
6. 泰金公司现已不持有发行人的股份，不再是发行人的股东。

除上述长运集团、中国东方资产管理公司和江西省投资公司三个法人股东之外，发行人的其余股东为持有内部职工股的个人股东。

(二) 发行人的发起人或股东人数、住所、出资比例符合有关法律、法规和规范性文件的规定。

1. 发行人系经江西省股份制改革联审小组批准,由长途公司和中行江西信托共同作为发起人,以原国有企业长途公司的生产经营性资产为主体投入,采用定向募集方式成立的股份有限公司,符合《股份有限公司规范意见》关于发起人人数的规定。
2. 上述发起人以及发行人目前的法人股东均为在中国境内设立的法人,其住所符合法律、法规和规范性文件的规定。
3. 发行人设立时,发起人认购的股份总数占当时发行人股份总数的 49.51%,符合法律、法规和规范性文件关于发起人认购的股份不得低于 35%的规定。

(三) 发起人已投入发行人的资产产权关系清晰,将上述资产投入发行人不存在法律障碍。

1. 发起人长途公司以其经评估确认的资产净值投入发行人,其投入的国有资产已经国有资产管理部门评估确认,产权界定清楚、关系清晰,不存在产权纠纷。原有的债权、债务由改制后的发行人公司承担,对原有债权、债务的处置合法合规、真实有效,上述资产投入发行人不存在法律障碍。
2. 发起人中行江西信托以现金出资并已全部到位,不存在法律障碍。

(四) 据核查,公司的发起人不存在将全资附属企业或其他企业先注销再以其资产折价入股投入发行人的情形。

(五) 据核查,主发起人长途公司折价入股的生产经营性资产中包含了对中外合资经营企业江西昌泰食品有限公司(下称“昌泰公司”)23.7万元的投资权益。由于长途公司在发行人设立时以变更登记的方式变更为发行人,长途公司在昌泰公司中的权益已经合营对方同意及昌泰公司董事会申请、由南昌市对外经济贸易委员会批准变更为发行人持有。除此之外,公司的发起人未以在其他企业中的权益折价入股。

(六) 发行人设立过程中,长途公司折价入股的资产中所包括的房产产权未办理变更登记。发行人设立后,该部分房产的房产证上记载的所有权人仍是长途公司。

但由于发行人设立之后长途公司已变更登记为发行人，长途公司不再存在，该部分房产一直由发行人实际占有、使用、处分和享有相应的收益权，公司及公司股东的利益并未受到任何损害。目前，原长途公司投入发行人的房产绝大部分已依法报废或者已在发行人建设长运商贸城项目（设立时的募集资金投向项目）时拆除，已无申请变更房产证的必要，只剩下极少数临时建筑物和构筑物（详见律师工作报告第 61 页关于未办理房产证房产的情况说明）。该部分简易用房不属于正式房产，未办理房产证，并且其规模小、年代比较久远，各自本身和总计的价值均很小，不会对发行人的资产或本次发行上市构成影响，也不存在法律障碍和风险。发起人投入的资产不包括土地使用权、专利、商标和非专利技术等无形资产，因而不涉及这些资产的权属证书过户事项。

七、发行人的股本及演变

（一）发行人设立时股本结构为：

发起人或股东	持有股份数（万股）	占总股本的比例
南昌市国有资产管理局（国家股），由张平作为授权持股代表	1,655.2	36.34%
中国银行江西信托咨询公司	600	13.17%
泰金发展有限公司	1,200（延迟到位）	26.34%
江西省投资公司	200	4.39%
职工	900	19.76%
合计	4,555.2	100%

如前所述，发行人设立时向泰金公司发行的 1,200 万外资股并不违反当时的法律法规，其设置已经取得有关部门的初步批准，后因未获得外资贸主管部门的批准而由发行人股东通过股权转让方式得到妥善清理；内部职工股的发行比例和认购情形符合当时的法律、法规，存在的超范围发行情况已经依照国家法律法规进行清理整顿，并已得到江西省人民政府 2001 年 6 月 15 日赣府文[2001]36 号文《关于确认江西长运股份有限公司原发行的内部职工股和外资股有关历史情况的函》的确认。本所律师认为，经上述清理之后，发行人的股权设置、股本结构合法有效，股权的产权界定和确认不存在法律障碍和风险。

（二）经本所律师核查，发行人设立之后，其股权结构经历了如下变动：

1. 1997 年长运集团成立后，根据南昌市政府洪政厅字[1996]331 号文的批准和南昌市国有资产管理局洪国资字[1997]227 号文的授权，原发起人长途公司以其生产经营性资产折价入股形成的 1,655.2 万股国家股由长运集团合法持有。
2. 为解决泰金公司持有的外资股问题，1997 年 5 月 6 日，泰金公司与长运集团签订了《股权转让协议》，将其持有的发行人 1,200 万股中的 600 万股转让给长运集团。
3. 1998 年 2 月 10 日，中行江西信托根据中国人民银行银复[1996]41 号文《关于中国银行与所属信托投资公司脱钩方案的批复》和中国银行中银发[1996]22 号文《关于撤并省市信托公司的通知》，在其登记注册的江西省工商行政管理局依法撤销，其持有的发行人 600 万股发起人股依法由中国银行江西省分行承继。
4. 1998 年 4 月 18 日，发行人 1997 年年度股东大会决议通过了每 10 股派送 1.5 股红股的利润分配方案，送股实施后发行人总股本达到 5,238.5 万股，各股东持股比例不变。发行人 1997 年度派送红股后的股本结构已经江西省股份制改革联审小组赣股办[1998]04 号文批准确认。
5. 1999 年，为进一步解决泰金公司遗留的外资法人股问题，泰金公司作为中行江西信托在海外设立的公司，在中行江西信托依法撤销后，根据上述中国人民银行和中国银行文件的精神将其持有的发行人其余 690 万股外资股（含 1997 年度利润分配方案送股的 90 万股）划归原组建中行江西信托的中国银行江西省分行持有。
6. 1999 年 4 月 18 日，发行人 1998 年度股东大会决议通过了每 10 股送 2 股的 1998 年度利润分配方案，送股实施后发行人总股本达到 6,286.2 万股，各股东持股比例不变。发行人 1998 年度利润分配派送红股后的股本结构已经江西省股份制改革和股票发行联审小组赣股办[1999]03 号文批准确认。
7. 1999 年 12 月 24 日，中国银行江西省分行与长运集团签订《协议书》，将其持有的发行人 1,656 万股股份中的 828 万股转让给长运集团。
8. 2001 年 3 月 28 日，根据中国银行总行和中国东方资产管理公司中银投[2001]19 号文批复，中国银行江西省分行与中国东方资产管理公司签订转让协议（中国东方资产管理公司由其南昌代表处代为签署），将其持有的发行人其余 828 万股股份转让给中国东方资产管理公司。至此，中国银行江西省分行已不再持有发行人任何股份。

江西省人民政府以赣府字[2001]212 号文确认江西长运集团有限公司为国有独资公司之后，2001 年 7 月 27 日，江西省财政厅以赣财企[2001]129 号文《关于江西长运股份有限公司股权结构认定的批复》确认长运集团持有发行人国有法人股 3,940.2 万股，占发行人总股本 62.68%；中国东方资产管理公司持有发行人国有法人股 828 万股，占总股本 13.17%；江西省投资公司持有发行人国有法人股 276 万股，占总股本 4.39%；公司内部职工股 1,242 万股，占总股本的 19.76%。上述股本结构即为发行人目前的股本结构。发行人上述历次股权变动合法、合规、真实、有效，其股权结构已经得到有权部门的确认。

（三）发行人所持股份不存在质押

发行人的股东中现已不存在发起人。发行人的主发起人长途公司以其资产折价入股形成的股份目前已经根据南昌市国有资产管理局的授权全部由长运集团持有，根据长运集团的说明和发行人的确认，长运集团目前持有的发行人股份不存在质押。

八、发行人的业务

（一）发行人目前实际经营的业务主要为公路旅客运输、公路客运站点的建设维护、汽车租赁、旅游服务、房产租赁和物业管理，其经营范围和经营方式符合法律、法规和规范性文件的规定。

（二）根据发行人的确认和本所律师的核查，发行人目前未在中国大陆以外从事经营。

（三）发行人自成立以来，其业务一直以公路旅客运输为主，未发生变更；同时，发行人原来还兼营一小部分货运业务，以及与旅客运输相关的住宿、车站饮食和商业零售，房产租赁和物业管理。为集中力量和资源发展公路旅客运输，并避免与控股股东长运集团之间的同业竞争，发行人放弃了其货运业务，而扩大公路客运业务，现已不再经营货运业务。

（四）关于发行人的主营业务是否突出

发行人主营业务为公路旅客运输和旅游服务，根据《审计报告》，发行人 1998、

1999 和 2000 年的主营业务收入在最近三年连续稳定增长,在全部业务收入中所占比例在近三年以来从 73.86%稳定提高到 85.51%,呈逐年上升趋势。鉴于此,本所律师认为,发行人的主营业务突出。

(五) 发行人不存在持续经营的法律障碍。

发行人的业务经营属于国家政策鼓励的交通运输服务行业,发行人的营业执照、各项经营权和经营资质至今均保持有效,并且不存在可能导致其失效的潜在因素;发行人最近三年来未发生重大违法违规行为,未受到行政处罚;发行人的公司章程合法有效,根据法律、法规和章程,发行人未涉及需要终止的情形,其法人内部治理结构和经营管理机制完善,最近三年经营状况稳定发展,因此,发行人不存在持续经营的法律障碍。

九、关联交易及同业竞争

(一) 持有发行人 5%以上股份的关联方包括持有发行人 62.68%股份的长运集团和持有发行人 13.17%股份的中国东方资产管理公司;长运集团与中国东方资产管理公司之间不存在关联关系;并且该二股东均未通过其它个人或机构另行间接持有发行人的股份。

(二) 发行人与长运集团及其下属关联企业发生的重大关联交易包括:

1. 为避免同业竞争,扩大主营业务经营规模,减少关联交易和加强业务独立性,发行人以资产置换、收购和租赁经营的方式取得长运集团及其下属关联企业的公路客运、旅游和物业管理等业务;并将其小汽车出租公司和旅游车队转让给长运集团,上述交易涉及的资产变动不构成发行人的重大资产变更;
2. 为保证发行人的资产完整性和独立性,由发行人向长运集团受让了一宗土地使用权,租赁了八宗土地使用权;
3. 发行人将其大型客车的维护、检测工作委托给长运集团下属的江西长运汽车修理有限责任公司承担的交易。

发行人与长运集团关联企业的具体交易内容、数量、金额和程序等见律师工作报告正文第九点所述。发行人与其它关联股东未存在重大关联交易。

(三) 关于发行人的关联交易，本所律师认为：

1. 发行人与其关联方的关联关系合法、明确，并已就其关联关系及与关联方发生之间发生的重大关联交易进行了充分、详实的披露；
2. 其关联交易的条件均参照资产评估的价值确定，其交易条件具有公允性；
3. 其关联交易的进行均已适当履行了公司董事会的批准程序，关联董事在批准程序中已回避表决，并受到公司监事会的监督和认可；公司独立董事已就相关的关联交易出具独立董事意见，发行人已采取充分措施保护公司及其它股东在关联交易中的利益；
4. 涉及国有资产的关联交易已履行国有资产评估立项和确认程序，交易内容和程序合法有效；
5. 上述关联交易有利于发行人与关联方消除在公路客运及相关旅游业务上的同业竞争，扩大主业经营规模，以及完善发行人的资产完整性和独立性；
6. 发行人已经通过其《公司章程》、《关联交易决策制度》等公司内部规章制度制定了完善的关联交易决策制度和程序。

(四) 发行人与关联方之间不存在同业竞争

1. 为避免同业竞争和集中优势发展公路客运业务，发行人已于 1999 年和 2000 年经其董事会批准，以资产置换或收购、租赁经营的方式取得了长运集团拥有的公路客运业务及旅游业务。现长运集团及其下属关联企业不再拥有或从事公路旅客运输业务及相关的旅游业务；根据本次发行计划的募集资金投向项目，发行人还将收购长运集团的出租车公司并增资发展这一业务。在该收购完成后，长运集团不再拥有或经营城市出租车业务。
2. 发行人已经放弃了占其业务收入极小部分的零星货运业务。
3. 据核查，发行人第二大股东中国东方资产管理公司及第三大股东江西省投资公司与发行人之间均不存在同业竞争。

(五) 长运集团已经于 2001 年 2 月 27 日向发行人出具了《承诺函》，承诺在发行人股票发行上市之后，在长运集团作为发行人的关联企业期间内，将不以任何方式直接或间接从事或投资于（包括与他人合作）与发行人主营业务相同、相近或

构成竞争的业务，不与发行人发生同业竞争。

(六) 根据以上所述，本所律师认为：

1. 发行人已经通过资产置换、收购和租赁经营消除了与关联方的同业竞争，消除同业竞争的措施合法有效，并已进行充分详实的披露；
2. 发行人与其关联方之间现不存在同业竞争；
3. 发行人的主要关联方长运集团已经承诺在其作为发行人关联企业期间不以任何直接或间接的方式与发行人发生同业竞争，该承诺充分，并合法有效。
4. 发行人拟在公开发行上市后实施的公司章程草案中已经严格、明确地规定了公司股东不得与公司主营业务构成同业竞争的制度。

十、发行人的主要财产

(一) 发行人的房产

1. 发行人对其房产拥有合法的所有权，现共计拥有 37 处房产，并已取得房屋管理部门颁发的 52 个房屋所有权证(其中长运大厦 16 层楼共 16 个房产证)。根据发行人提供的情况和本所律师的核查，发行人的部分房产(含相应的土地使用权)为发行人自身借用的银行贷款设定了抵押，但未以发行人房产或土地使用权为股东或其他任何第三人的债务提供抵押。

(二) 发行人拥有的无形资产

1. 关于土地使用权，根据江西省国土资源厅和江西省财政厅赣国土资字[2001]23 号文《关于江西长运股份有限公司土地使用权处置的批复》，发行人以出让方式从南昌市土地管理局取得了 9 宗土地(总面积为 13,314.96 平方米)的土地使用权，并从长运集团受让 1 宗土地(面积为 2,406.75 平方米)的土地使用权。发行人已支付了该 10 宗土地的土地出让金或受让价款，并已取得其国有土地使用权证，合法拥有其土地使用权。
2. 关于商标，发行人于 2001 年 2 月 21 日委托南昌市商标事务所向江西省工商行政管理局申请“CY”字母组成的图形的商标注册(商标注册类别为第 39 类：运输与贮藏)，并已经缴纳相应的商标注册申请费用。江西省工商行政管理局已受理发行人的该项申请。根据目前申请的检索情况，发行人取得该

商标专用权的注册证书并无法律上的障碍。

3. 发行人募集资金投向中组建出租汽车公司的项目，已取得南昌市人民政府 2001 年 4 月 23 日洪府厅抄字[2001]169 号文批准的 200 辆出租车指标。
4. 除上述第 1、2 项之外，发行人不拥有其他专利、专有技术、特许经营权或其他形式的无形资产。

(三) 发行人拥有的主要生产经营设备情况如下：

1. 作为公路旅客运输企业，发行人拥有的主要生产经营设备为用于公路旅客运输的运营车辆。截止 2001 年 7 月 18 日，发行人共计拥有各种营运车辆 616 辆。经抽查，发行人的车辆权属明确，并且不存在其他人的共有权、抵押权等第三人权利。

(四) 发行人对其主要财产的所有权或使用权的行使的限制

1. 发行人以其部分房产及相应的土地使用权用于为公司自身的银行贷款提供抵押；其行使所有权存在与该抵押相关的限制。
2. 截止 2001 年 8 月 31 日，发行人的经营车辆中有 534 辆以责任经营的形式由公司职工个人承包经营，发行人对该车辆依照合同在责任经营期内的不得随意进行转让或处置。该限制属于正常的经营方式，不对发行人的该部分资产的使用构成影响。
3. 除上述情况外，发行人主要财产的所有权或使用权的行使并无限制，不存在担保或其权利受到限制的情况。

(五) 发行人向其控股股东长运集团租赁八宗土地使用权，双方签订的《租赁合同》确定的租赁期限均为 20 年，到期如双方未达成新协议，则自动延长 20 年；并确定了明确的付费方式。发行人不存在租赁他人房产的情况。

十一、发行人的重大债权债务

(一) 发行人将要履行、正在履行的重大合同主要包括：

1. 向银行贷款的借款合同，共 6 份。经审查，发行人签署的上述合同合法有效，不存在违约、潜在风险和纠纷。

2. 发行人将其拥有的长运商贸城、车站沿街店铺等房产向社会出租的《租赁合同》。截止 2001 年 3 月 31 日，发行人已签署并尚在履行的此类租赁合同共计 340 份。根据发行人提供的情况和本所律师的抽查，发行人的此类租赁合同合法有效，截止 2001 年 5 月 23 日，仅 3 家租户存在拖欠租金超过 5 万元的情况，不存在重大潜在风险和纠纷。
3. 截止 2001 年 5 月 31 日，发行人共依据财政部、交通部联合发布的财会字(1996)65 号文签署将车辆交给个人经营的单车责任经营合同 534 份。根据发行人提供的材料和本所律师的抽查，发行人的此类租赁合同合法有效，不存在重大的潜在风险和纠纷。

(二) 根据发行人的说明和本所律师的核查、抽查，上述合同均由发行人签署，不需要另行进行合同主体变更，上述合同的履行不存在法律障碍。

(三) 根据发行人的陈述和本所律师的核查，发行人不存在因环境保护、知识产权、产品质量、劳动安全等原因产生的重大侵权之债，但存在由于经营过程中发生的交通事故导致的或有赔偿责任（详见本意见第二十部分）。

(四) 发行人与关联方之间的重大债权债务关系及相互提供担保的情况。

1. 2001 年 3 月 21 日，发行人与招商银行南昌支行签订借款 1,000 万元的《借款合同》。控股股东长运集团作为保证人为发行人在本合同项下的借款出具了《不可撤销担保书》，并承担连带保证责任。
2. 根据发行人陈述和本所律师的核查，除上述第 1 项说明的由长运集团为发行人提供的担保之外，发行人与关联方之间不存在重大的债权、债务关系，不存在其他相互提供担保的情况。

(五) 发行人不存在金额较大的非因正常生产经营而发生的其他应收、应付款。

十二、发行人重大资产变化及收购兼并

(一) 根据发行人陈述与本所律师核查，发行人设立至今并未发生合并、分立、减少注册资本的情形；其发生的增资扩股、收购或出售资产均符合当时的法律、法规和规范性文件的规定，并已履行必要的法律手续：

1. 发行人设立至今共发生两次增资扩股，即 1997 年度和 1998 年度股东大会决议送股，该两次送股增资均经发行人股东大会作出决议，并且均得到江西省股份制改革联审小组的批复确认，其注册资本的增加已经注册会计师事务所依法验证，并已相应修改公司章程和办理工商变更登记手续。
2. 为进一步集中发展公路客运业务，发行人设立至今发生过的主要收购兼并行为包括：发行人参照国有资产评估确认的价值，向长运集团或其控股的下属公司整体收购南昌市运输有限公司二分公司和南昌市徐坊客运南站、南昌市太平洋汽车出租公司，收购了江西安义长运有限公司 100%的股权、江西长运进贤有限公司 100%的股权（上述收购的各单位现均已变更为发行人的分公司）、南昌长欣商务有限公司 80%的股权、南昌旅游有限公司 71.90%的股权；并参照资产评估价值以发行人持有江西长运股份有限公司石油经营公司（非独立法人）的整体资产与长运集团下属的南昌市运输有限公司拥有的客运北站 47.40%的股权进行置换。
3. 根据核查，发行人设立以来的重大资产出售行为包括：1999 年 4 月，发行人参照资产评估价值，以 260 万元价格将其小汽车出租公司转让给长运集团；2000 年 3 月，参照资产评估价值，以 455 万元价格将其旅游车队转让给长运集团。除此，发行人未发生其它重大资产出售行为。上述资产出售均已进行资产评估和适当履行了必要的批准程序和手续，合法有效。

（二）根据发行人陈述与本所律师核查，发行人拟进行以下收购行为：

1. 拟收购长运集团下属的江西长运交通有限公司持有的江西长运出租汽车有限公司 90%的股权，并购置车辆投入组建城市出租车营运业务，收购价格按照国有资产评估确认的价值确定。包含该项收购在内的组建出租车营运公司已作为募集资金投向项目之一由发行人第三届董事会第四次会议审议批准，并经发行人 2000 年年度股东大会批准通过。该项收购完成后，长运集团不再经营南昌市的出租车业务，避免与发行人发生同业竞争。该项目不会对发行人发行上市的实质条件及本报告的有关内容产生不利影响。
2. 除上述情况外，根据发行人陈述，发行人目前无其他拟进行的资产置换、资产剥离、资产收购或出售的计划。

十三、发行人章程的制定与修改

（一）发行人章程的制定及近三年的修改情况如下：

1. 发行人设立时的公司章程已经江西省股份制改革联审小组赣股[1992]03 号批准，并在发行人创立大会批准通过后报南昌市工商行政管理局备案。
2. 1997 年 4 月 12 日，发行人 1996 年年度股东大会有效通过了根据《公司法》进行规范修订的章程，本次修订的公司章程已由江西省股份制改革联审小组办公室赣股办[1997]16 号文确认，并报发行人登记注册的江西省工商行政管理局备案。
3. 1998 年 4 月 18 日，发行人 1997 年度股东大会批准了 1997 年度每 10 股送 1.5 股的利润分配方案，并授权董事会根据该利润分配方案对公司章程中的注册资本、股本结构等条款进行了相应修改。本次股东大会的召开和对章程的修改符合法律和发行人公司章程的规定。本次公司章程在修订后已由发行人报其登记注册的江西省工商行政管理局备案。
4. 1999 年 4 月 18 日，发行人 1998 年度股东大会批准了 1998 年度每 10 股送 2 股的利润分配方案，并授权董事会根据该利润分配方案对公司章程的注册资本、股本结构等条款进行了相应修改。该次股东大会的召开和通过公司章程的修改议案符合法律和发行人公司章程规定的程序。本次公司章程在修订后已由发行人报江西省工商行政管理局备案。
5. 2000 年 10 月 28 日，发行人 2000 年第一次临时股东大会通过了进行公开发行股票和上市准备的决议，并参照《上市公司章程指引》相关的法律法规和规范性文件修改了公司章程，该公司章程即公司目前现行有效的章程。本次临时股东大会的召开和通过公司章程的修改议案符合法律和发行人原公司章程规定的程序。本次公司章程在修订后已由发行人报江西省工商行政管理局备案。
6. 发行人 2000 年第一次临时股东大会还通过了严格依照《上市公司章程指引》制定的《江西长运股份有限公司章程（草案）》，并将在公司获准公开发行股票和上市后，根据批准及股票公开发行的具体情况修订该章程草案的有关细节，并提交发行人股东大会审议通过后实施。

（二）经本所律师审查，发行人 2000 年第一次临时股东大会通过的现行公司章程的内容符合现行法律、法规和规范性文件的规定。

（三）经本所律师审查，发行人 2000 年第一次临时股东大会通过的《江西长运股份有限公司章程（草案）》系按照《上市公司章程指引》修订，其内容符合现行法律、法规和规范性文件的规定。

十四、发行人股东大会、董事会、监事会议事规则及规范运作

(一) 发行人具有健全的组织机构。发行人根据其现行有效的公司章程，建立了股东大会、董事会、监事会和经营管理机构，并对其职权作出明确的划分，其人员及组成符合法律法规的规定。

(二) 发行人的股东大会、董事会、监事会已经分别通过了健全的议事规则，该议事规则符合法律、法规和规范性文件的规定。

(三) 除本意见第四部分说明的发行人创立大会召开程序与当时法律规定有所不同，可视为有效之外，发行人历次股东大会、董事会、监事会的召开程序、决议内容及签署均合法、合规、真实、有效。

(四) 经本所律师核查，股东大会或董事会历次授权及重大决策等行为均合法、合规、真实、有效。

十五、发行人董事、监事和高级管理人员及其变化

(一) 发行人的董事、监事和高级管理人员的任职均不存在公司法第 57 条、第 58 条规定的情形，均不是中国证监会确定的市场禁入者，符合法律、法规和规范性文件以及章程规定的任职资格，其任职情况符合法律、法规和规范性文件以及公司章程的规定。

(二) 在近三年因换届、退休以及股权变动等原因，发行人的董事、监事发生了部分变化；2000 年原任总经理魏火荣退休后，公司通过公开招聘聘任李淼为总经理，发行人的副总经理、财务负责人因任期届满也发生了部分变更。此外，发行人的法定代表人董事长张平先生、董事会秘书黄鸿源先生近三年均未发生变更。发行人的董事、监事以及高级管理人员在近三年的变更不会对本次发行上市产生实质性影响。

(三) 关于独立董事

1. 发行人目前设立了三名独立董事，分别是薛求知先生、郑晓明先生和薛云奎

先生，薛求知先生系复旦大学企业管理系教授、系主任；郑晓明系清华大学经济管理学院教授；薛云奎先生任上海国家会计学院副院长。上述三名独立董事的任职资格符合公司章程中关于独立董事任职资格的规定。

2. 公司独立董事除享有与其他董事相同的职权和职责之外，公司章程还特别规定独立董事享有与其他董事同等的知情权、二名或以上独立董事可提议召开董事会会议、临时股东大会，有权对公司关联交易或其他重大交易事项向股东大会及相关监管部门作出独立董事报告的权利。独立董事的上述职权范围不违反法律、法规和规范性文件的规定，并有助于公司的规范经营和保护中小股东的利益。

十六、发行人的税务

(一) 经本所律师核查，发行人及其控股子公司执行的税种、税率符合法律法规规定。发行人近三年并不享有税收优惠或财政补贴政策。

(二) 1997年，南昌市政府及南昌市国有资产管理局在批准对长运集团的国有资产授权经营方案时同意长运集团“对其全资子公司和控股子公司编制合并会计报表，并……统一缴纳所得税”。据此，发行人1998年度和1999年度的应缴所得税虽已足额计提并经注册会计师审计，但其所得税款均由发行人公司统一缴纳到长运集团，再由长运集团统一向税务局缴纳，发行人未直接向税务机关缴纳并取得税收缴款书。2000年，经上市辅导，发行人已不再与长运集团合并报税，而是独立向税务机关申报并缴纳所得税款，并取得税收缴款书。

2001年5月28日，南昌市人民政府办公厅以洪府厅字〔2001〕95号《关于确认江西长运股份有限公司所得税纳税情况的批复》对发行人近三年的上述所得税纳税情况（特别是与长运集团合并报税的原因和历史情况）予以了确认，并说明经市地税机关核查，发行人不存在欠税情况。2001年5月26日，主管发行人所得税征管工作的南昌市地方税务局直属分局针对发行人上报的情况出具了证明文件，确认近三年并不存在欠税情形。

本所律师认为，发行人由于南昌市人民政府给予长运集团的特殊政策而在1998和1999年度与长运集团合并纳税，主管的税务机关和市人民政府已经确认这一情况及发行人不存在欠税的情形。因此，发行人也不存在由于该合并报税情况而在将来发生补税义务或受到处罚的风险。因此，上述情形并不影响本次发行、上

市，亦不会使发行后的公司及公司公众股东面临风险或遭受损失。

关于上述情况以外的其他纳税情况，根据南昌市地方税务局直属分局 2001 年 2 月 16 日出具的《证明》和南昌市西湖区国家税务局稽查局 2001 年 2 月 19 日出具的《证明》，发行人近三年能按时缴纳税款，依法纳税。

十七、发行人环境保护和产品质量、技术等标准

(一) 南昌市环境保护局已于 2001 年 2 月 22 日出具了《证明》，证明发行人在营运期间内遵守国家环保方面的各项法规条例，达到环保指标，近三年来的生产经营活动符合有关环境保护的要求，在环境保护方面无重大违法行为。发行人募集资金拟投向项目已经由具备环境影响评估资质的南昌市环境保护研究设计院进行环境影响评价，并由南昌市环境保护局批准实施建设项目。

(二) 根据南昌市环境保护局 2001 年 2 月 22 日出具的《证明》，发行人近三年在环境保护方面无重大违法行为，未受行政处罚。

(三) 发行人为一交通运输企业而非生产性企业，不涉及产品质量和技术监督标准事项。但发行人已经形成较为完整的经营服务质量控制体系，并已通过公路客运站和高速公路快速客运服务 ISO9002 质量体系认证。

十八、发行人募股资金的运用

(一) 根据发行人 2000 年度股东大会通过的《2001 年股票发行方案》，本次股票发行的募集资金将用于以下项目，其中涉及固定资产投资的，均已获得有权政府部门的批准，具体情况如下：

1. 购置运输业务营运车辆，计划投入资金 1.52 亿元购置 76 辆高档豪华客车，单价 200 万元左右（含 10% 的车辆购置附加费）；
2. 投资兴建南昌徐坊客运南站项目，项目总投资 2,960 万元，其中固定资产投资 2,930 万元，流动资金 30 万元。该项目已获得南昌市计划委员会洪计工字[2001]4 号文的批准；
3. 投资兴建南昌昌北汽车客运站项目，项目计划总投资 2,992 万元，用于征地（92 亩）及主要站场和附属设施建设。该项目已获得南昌市计划委员会洪计工字[2001]5 号文的批准；

4. 投资南昌长途客运总站扩建改造项目，项目计划总投资 2,940 万元，其中固定资产投资 2,910 万元，流动资金 30 万元。该项目已获得南昌市计划委员会洪计工字[2001]3 号文的批准；
5. 投资组建出租汽车公司，计划投入资金 5000 万元，购置 200 辆出租汽车（含出租汽车牌照费用），开发 GPS 调度系统，并收购关联企业江西长运交通有限公司持有的江西长运出租汽车有限公司 90%的股权。南昌市人民政府已于 2001 年 4 月 23 日以洪府厅抄字[2001]169 号文批准给予发行人 200 辆出租车指标。

（二）上述项目中，投资组建出租汽车公司项目，系以收购江西长运交通有限公司持有的江西长运出租汽车有限公司（下称“长运出租车公司”）90%股权，并在收购后购置车辆增资投入的方式进行。发行人已经与长运出租车公司的现有股东江西长运交通有限公司及其它个人股东（下称“个人股东”）签定了三方合同，由发行人参照经国有资产评估确认的价值收购江西长运交通有限公司持有的长运出租车公司 90%的股权。个人股东同意放弃其优先购买权，并同意发行人在收购完成后单方增资（个人股东可以选择跟进增资），但增资后发行人持有长运出租车公司的股权比例应不低于 90%。该合同将在发行人获准发行上市后生效。

（三）根据公司的说明，发行人前次募集资金的使用与原募集计划一致。

发行人 1993 年设立时除主发起人长途公司以经评估的国有生产经营性资产投入外，募集资金为 2,900 万元。设立时《招股说明书》中拟投资项目为：在南昌市繁华的黄金地段八一大道 27 号建设一座占地 4000 平方米的南昌长运市场（暂定名，即目前的长运商贸城）。发行人设立后，长运商贸城于 1993 年 3 月动工，占地面积 21,264.49 平方米，总建筑面积 38,831.22 平方米，分为 A、B、C、D 座。总投资金额 5,289.8 万元，分别于 1993 年投入 2,385.95 万元，1994 年投入 1,849.94 万元，1995 年投入 93.81 万元，后续投入 960.1 万元。根据发行人说明的情况，设立时募集的资金均已按照《招股说明书》投入上述长运商贸城项目的建设，募集资金的使用与原募集计划相一致。长运商贸城于 1994 年投入营业后，成为集家具、电子、副食品、百货的大型批发、零售市场，是南昌市十大市场之一，目前已发展成为公司主要产业之一。

十九、发行人业务发展目标

(一) 发行人业务发展目标与现有主营业务一致。根据发行人的陈述，发行人将继续坚持以公路客运为主业，同时继续发展和开拓旅游业，与目前的主营业务完全一致。发行人本次股票发行的五个募集资金投向项目中有四个属于公路旅客运输项目，其余一个为南昌市的出租汽车服务项目，均与主营业务一致。

(二) 发行人业务发展目标符合国家法律、法规和规范性文件的规定，其中公路客运站的新建、改建和扩建项目和高档豪华客车的购置均服务于公路旅客运输业，符合国家产业政策；组建出租车公司项目已经获得南昌市政府批准的出租汽车指标，均不存在潜在的法律风险。

二十、诉讼、仲裁或行政处罚

(一) 发行人、持有发行人 5% 以上的主要股东、发行人的控股子公司的诉讼、仲裁及行政处罚事项

1. 发行人目前存在四宗尚未了结诉讼，均为由于业务经营过程中发生的交通事故而导致的赔偿诉讼，其中发行人作为被告的有三宗，金额分别为 621,872.85 元、1,058,310.20 元、375,667.69 元；发行人作为原告的有一宗，索赔金额 1,304,610.20 元。上述诉讼案件虽然可能导致发行人承担一定的赔偿责任，但由于金额较小，并且部分事故索赔存在保险公司的保险赔偿，不应对发行人本次发行上市构成影响。发行人不存在尚未了结或可预见的其它诉讼、仲裁或行政处罚案件。
2. 关于持有发行人 5% 以上的股东：
 - (1) 根据控股股东长运集团的承诺和本所律师的核查，长运集团不存在尚未了结或可预见的重大诉讼、仲裁及行政处罚案件。
 - (2) 根据中国东方资产管理公司的说明，由于中国东方资产管理公司专门从事中国银行剥离的不良资产管理、债务追偿和债务重组等业务的公司，其涉及的重大诉讼、仲裁事项较多。在其目前所涉及诉讼、仲裁事项中，其均处于原告地位，截止目前，尚不存在其作为被告的诉讼、仲裁事项，亦不存在重大的行政处罚案件。本所律师认为，中国东方资产管理公司由于其承担的特殊职能，并且其在所涉及的诉讼、仲裁事项中均处于原告地位，其目前所涉及的诉讼、仲裁事项不应影响其作为发行人股东或持有发行人的股份，亦不应对发行人的股票公开发行及上市、以及上市后的股权结构造成影响。

3. 关于发行人的控股公司，根据发行人的说明及本所律师的核查，发行人的控股公司，包括江西长途汽车运输有限公司、江西安义长运有限公司、江西长运进贤有限公司、南昌长欣商务有限公司、南昌旅游有限公司等均不存在尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁及行政处罚案件。

(二) 根据发行人董事长张平先生、总经理李淼先生分别作出的说明，其个人均不存在尚未了结的或可预见的诉讼、仲裁及行政处罚案件。

二十一、内部职工股

(一) 发行人募集 900 万内部职工股已获得江西省股份制改革联审小组[1992]03 号文《关于“江西长运股份有限公司”设立的批复》的批准。

(二) 关于发行数量、发行方式和发行范围

1. 发行人发行的内部职工股为 900 万股，占总股本的 19.76%，符合法律规定和江西省股份制改革联审小组的批准；
2. 发行人发行的股权证为记名式人民币普通股，按面值每股 1 元发行，并获得江西省股份制改革联审小组和中国人民银行江西省分行的批准。
3. 但在内部职工股发行的实际操作过程中，由于公司和有关主管部门在当时历史条件下对有关政策法规认识不足、监管不严，南昌市企业股份制改革联审领导小组于 1992 年 11 月 23 日作出的洪股办[1992]第 015 号文《关于江西长途汽车运输公司等四家股份制企业试点中几个问题的意见》提出：“个人股除向本公司职工发行外，也可向购买法人股的单位职工配售”，发行人 900 万股内部职工股的发行超出了公司内部职工的范围，扩散到发行人设立时的股东中行江西信托及江西省投资公司等单位的职工。

(三) 内部职工股的托管

1. 发行人已根据 1993 年有关内部职工股的规定于 1994 年 1 月 10 日与江西省证券公司签订了《股权证集中托管协议》，将其内部职工股股权证及相关材料在江西省证券公司集中管理，江西省证券公司为发行人的内部职工股制作股权证持有卡、股东名册，开立分红账户，并代为办理分红派息。
2. 2001 年 1 月 21 日，发行人在江西日报发布了《关于内部职工股股东进行重

新登记的公告》，2001年4月3日，发行人与江西省证券登记有限公司签订了《关于集中托管内部职工股的协议》，将重新规范登记的公司内部职工股在江西省证券登记有限公司进行集中托管。

发行人内部职工股的上述历次托管真实、有效，符合现行法律、法规。

（四）内部职工股的演变是否合法、合规、真实、有效

1. 1998年4月18日，发行人1997年度股东大会决议通过了以每10股送1.5股的利润分配方式。上述利润分配方案已于1998年5月14日经江西省股份制改革联审小组以赣股办[1998]04号文予以批复。经过本次送股后，发行人的内部职工股由900万股增加到1,035万股。
2. 1999年4月18日，发行人1998年度股东大会决议通过了每10股送2股的利润分配方式。上述利润分配方案已于1999年5月18日经江西省股份制改革和股票发行联审小组赣股办[1999]03号文予以批复。经过本次送股后，发行人职工个人股增加至1,242万股。
3. 发行人内部职工股的上述演变合法、合规、真实，并已得到有权部门的批复，因而是有效的。

（五）发行人对内部职工股依法进行了清理，批准内部职工股的部门出具了对有关情况进行确认的文件。

1. 发行人的内部职工股系在1993年4月3日《关于立即制止发行内部职工股不规范做法意见的紧急通知》（国办发[1993]22号文）发布之前，经有权政府主管部门批准并发行的，不属于根据体改生<1993>115号文依法需要进行清退的范围。但由于存在“超范围”发行的情形，其内部职工股依照当时的法规需要进行清理整顿和统一托管。
2. 如前所述，发行人已分别于1994年1月和2001年4月，对其内部职工股进行了合法有效的统一托管。
3. 1996年4月，发行人内部职工股配售满三年之后，其内部职工股开始发生转让的现象，为防止职工股股东私下交易导致的混乱和争议，公司在托管机构的协助下统一办理职工股股份的转让和变更手续，并由转让双方签署相应的书面文件。截止至2001年4月，发行人的内部职工股累计发生1945次转让变更行为。对于不再持有股份的股东，其《股权证持有卡》均已收回；对于

新增的股东，已由托管机构江西省证券公司发给《股权证持有卡》。

4. 1998年，发行人依照国办发[1998]10号文和江西省政府的有关规定对其内部职工股进行了进一步清理整顿，并报江西省人民政府备案。江西省人民政府办公厅向中国证监会报送了赣府厅文[1998]29号《关于报请审批[江西省清理整顿场外非法股票交易具体实施办法]的请示》，说明了发行人及其他江西省定向募集公司的内部职工股情况。1998年11月25日，中国证监会以证监机字[1998]41号文原则同意了江西省人民政府办公厅赣府厅文[1998]29号文件所述的清理方案，并作了相应的批示。据此，发行人已经按照有关规定对内部职工股进行了清理整顿，并已将内部职工股的相关情况报江西省人民政府和中国证监会备案。
5. 2001年4月发行人与江西省证券登记有限公司签订了《关于集中托管内部职工股的协议》办理重新托管以来，发行人至今未再发生职工股的转让变更行为。
6. 2001年6月15日，江西省人民政府对发行人的内部职工股问题出具了赣府文[2001]36号文《关于确认江西长运股份有限公司原发行的内部职工股和外资股有关历史情况的函》，对发行人内部职工股超范围发行的情况予以确认，并确认其内部职工股在批准、托管和清理方面是规范的。

二十二、发行人招股说明书法律风险的评价

本所律师未直接参与招股说明书的具体编制及讨论，但已详细审阅招股说明书，特别对发行人引用法律意见书和律师工作报告的相关内容进行了重点审阅。经审查，发行人本次申请股票公开发行的招股说明书及其摘要在引述法律意见书、律师工作报告的相关内容准确，其有关发行人公司各方面法律状况和法律权利、义务的陈述和说明不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，亦不存在由此而导致的重大法律风险。

但本所律师对招股说明书及其摘要中有关发行人所处的行业和市场，及其竞争和风险状况、发行人的设备或技术或其它生产经营因素的先进性或优势、财务状况、盈利预测等非法律方面的陈述和说明的真实性、准确性和完整性未发表意见。

二十三、结论意见

综上所述，本所律师认为：

1. 发行人本次申请股票公开发行的程序、实质条件符合《证券法》、《公司法》及有关法律、法规和规范性文件的规定，具备公开发行股票并上市的条件。
2. 发行人近三年以来的行为不存在重大违法、违规的情形。
3. 招股说明书及其摘要引用的法律意见书和律师工作报告的内容适当、准确，不会因该引用而导致虚假记载、误导性陈述和重大遗漏。

本法律意见书正本肆份，出具的日期为下列所署日期，并由本所律师王立华、王振强、刘艳律师签字，本所加盖公章。

（本页以下无正文。）

北京市天元律师事务所（盖章）

律师事务所负责人：王立华

经办律师：王立华_____

王振强_____

刘 艳_____

2001年8月31日

北京市天元律师事务所关于 江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市 的补充法律意见书

京天股字(2001)第 008-10 号

江西长运股份有限公司：

本所接受贵公司（下称“发行人”或“公司”）的委托，根据双方于 2000 年 3 月 25 日签订的《委托协议书》（以下简称“《委托协议》”），担任发行人本次股票发行、上市的特聘专项法律顾问；并于 2001 年 8 月 31 日为江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市出具了京天股字(2001)第 008 号《法律意见书》和京天股字(2001)第 008-3 号《律师工作报告》。

根据中国证监会 2001 年 11 月 5 日证发反馈函[2001]256 号《关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票申请文件初审反馈意见的函》中提出的意见，现就本所上述《法律意见书》和《律师工作报告》作出如下补充。

一、关于发行人的内部职工股

1-1 根据江西省人民政府办公厅 1998 年向中国证监会报送的《关于报请审批[江西省清理整顿场外非法股票交易具体实施办法]的请示》（赣府厅文[1998]29 号），截止 1998 年 4 月，发行人内部职工股共计进行了 439 次转让。中国证监会的 1998 年 11 月 25 日证监机字[1998]41 号文《关于江西省清理整顿场外非法股票交易具体实施办法的批复》要求“坚持长期持股分红的办法处理”。

1-2 此后，发行人在公司业绩稳定增长的基础上，按照上述文件的要求，充分考虑股东特别是内部职工股股东的利益，在 1998 至 2000 年度继续向股东实施每年 15%至 20%不等的分红派息分配方案。

1-3 但是，上述赣府厅文[1998]29 号文中所提出的由赣能股份有限公司采取吸收合并的方式对发行人进行吸收合并的方案由于超过中国证监会的上报时限而

未获得批准，发行人的内部职工股未能实现上市流通。在此情况下，发行人的内部职工股在上述赣府厅文[1998]29号文之后至2001年4月发行人内部职工股第二次托管完成之前累计又发生了1506次变更与转让（加上1998年4月之前的439次转让至今共计发生变更和转让1945次），具体存在以下几种原因：

- (1) 自1993年初发行以来持有内部职工股的时间已经较长，部分内部职工股持有人（包括原超范围发行的部分内部职工股，下同）由于工作调动或职务变动，要求将其持有股份进行转让；
- (2) 部分内部职工股持有人由于出国或其他个人原因离开发行人公司所在地，继续持有内部职工股和行使股东权利确有不便，要求转让其持有的股份；
- (3) 部分内部职工股持有人由于职工股未能上市流通，多次到公司要求转让其内部职工股；
- (4) 由于少数原内部职工股持有人死亡而发生的需变更职工股持有人的情况。

由于发行人内部职工股发行时即已存在“超范围”发行的情况（具体如《法律意见书》和《律师工作报告》中所述），上述转让和变更也未能严格控制在发行人“内部职工”的范围之内。

1-4 关于发行人内部职工股的转让情况，本所律师认为：

- (1) 发行人内部职工股1993年发行时存在的“超范围”发行情况已经根据国家经济体制改革委员会1993年7月5日体改生[1993]115号文《关于清理定向募集股份有限公司内部职工持股不规范做法的通知》的要求进行了清理、备案登记和集中托管；
- (2) 虽然存在上述第一点1-3中所述的客观理由或情况，发行人1998年4月之后发生的内部职工股转让确实不符合国家经济体制改革委员会1993年7月1日体改生[1993]114号文《定向募集股份有限公司内部职工持股管理规定》第22条规定：“内部职工持有的股份……只能在内部职工之间转让，不得在社会上转让交易”的规定；

(3) 经本所律师核查：

- (a) 发行人内部职工股持有人认购职工股的缴款收据在职工股发行完毕后已经由公司收回并换发内部职工股的“股权证”；
- (b) 1993年，发行人内部职工股根据上述体改生[1993]115号文进行清理规范和集中托管之后，已由当时的托管机构江西省证券公司收回内部职工股持有人的“股权证”，并制作和换发内部职工股的持股凭证 - “股权证持有卡”；
- (c) 发行人内部职工股发生转让时，托管机构或公司根据托管机构的委托已经在核查转让方身份证原件的情况下，收回转让方的“股权证持有卡”原件，并在核查受让方身份证原件的情况下向受让方发放新的“股权证持有卡”，并且历次转让均有转让方和受让方签署的转让协议或有明确的档案记录；因此，上述历次转让的过程是清楚的；
- (d) 从权利主张的角度看，转让方在转让其持有的内部职工股之后，已经不再拥有主张其持有内部职工股权利的任何原始证据，并且事实上发行人内部职工股从发行至今未发生任何法律纠纷；
- (e) 2001年1月21日，发行人在江西日报上发布了《关于内部职工股股东进行重新登记的公告》，并委托江西省证券登记有限公司对发行人的内部职工股进行了重新登记和集中托管，在该公告程序和重新登记过程中，未出现申请登记的职工股持有人无“股权证持有卡”、登记申请与原持股记录不符、持有卡与身份证明不符的情况；内部职工股的持股人亦未就内部职工股的权属或权利人、分红派息或其他相关问题发生任何争议或法律纠纷，该项工作已经于2001年5月完成；
- (f) 结合上述(c)、(d)和(e)，本所律师认为发行人（及原托管机构）在其内部职工股转让的过程中已经采取了适当的措施以保证转让

过程和职工股权属的明确，并且已经尽到了权利公示催告的义务，排除了发生法律纠纷的风险；

- (4) 上述第一点 1-3 中所述的，发行人内部职工股的不规范转让行为确系原内部职工股“超范围”发行所造成的遗留问题；关于这一情况，发行人已经于 2001 年 11 月 15 日出具了《关于公司内部职工股转让情况的声明和承诺》，承认上述转让行为的不规范性，进行深刻的反省，并承诺将对于上述股票转让行为而引致的风险或潜在纠纷（如有）承担责任。
- (5) 经本所律师核查，2001 年 4 月发行人与江西省证券登记有限公司签订《关于集中托管内部职工股的协议》，并完成公司内部职工股在江西省证券登记有限公司的重新登记和集中托管工作后，发行人的内部职工股至今未再发生任何转让或变更行为。

1-5 根据发行人的说明和本所律师的核查，目前发行人内部职工股具体情况如下：

内部职工股总股份数：	1,242 万股
内部职工股占总股本比例：	19.76%
内部职工股股东总人数：	3,391 人
非发行人职工的职工股股东人数：	1,573 人
非发行人职工的职工股股东人数占全体职工股股东人数比例：	46.39%
非发行人职工的职工股股东总持股量：	857.029 万股
非发行人职工的职工股股东持股比例：	69%

二、关于发行人设立时的主体资格变更和非经营性资产的剥离情况

（一）发行人设立时的主体资格变更

2-1 1992 年 5 月 15 日国家体改委、国家计委、财政部、中国人民银行、国务院生产办联合发布的体改生(1992)30 号《股份制企业试点办法》第七条规定：“股份制企业可以新设，也可以由现有企业改组。”《股份有限公司规范意见》第

十一条第二款进一步规定：“原有企业改组为公司时，应对原有企业的债权、债务进行清理，……。原有企业的债权、债务由改组后的公司承担。原有企业在公司设立后即自行终止。”

2-2 根据上述规定，并经江西省股份制改革联审小组赣股[1992]03号文和赣股字[1993]03号文批准，发行人由长途公司改组设立。根据该设立方式，长途公司改组时无需履行清算程序，其债权债务经清理直接由改组后设立的发行人承担，长途公司在发行人设立后应当自行终止。

2-3 南昌市工商行政管理部门基于发起人长途公司与发行人在资产、业务和债权债务关系上的连续和衔接，在改组工作完成资产评估和验资手续之后，于1993年4月3日直接将发起人长途公司变更登记为发行人；由于长途公司未进行清算，工商行政管理部门未对其采取注销的手续或程序。

2-4 本所律师认为，从一般法律意义上讲，企业或公司的变更登记意味着其组织形式或登记事项发生一定变更，而不意味着其法人主体资格的终止。因此，从该意义上讲，长途公司的上述“变更登记”从其形式意义上与《股份有限公司规范意见》规定的“原有企业在公司设立后即自行终止”不相吻合。但发行人改制设立的过程中，发起人长途公司在“变更登记”为发行人后，其法人主体资格不论从法律上还是事实上均已经不存在，其经营性资产和业务在投入发行人后由发行人继续经营，债权债务由发行人承担，非经营性资产暂由发行人代管，长途公司的资产所有人南昌市政府已经依法对该经营性资产投入所形成的股权委派股权代表。因此，长途公司“变更登记”为发行人而非注销不改变发行人设立过程中的实质性法律关系和性质，不会对发行人的本次发行上市造成不利或不良影响。

（二）关于剥离资产和人员的代管情况

2-5 如上所述，由于主发起人长途公司在发行人1993年设立后已经不存在，剥离的非经营性资产由发行人代管。经南昌市国有资产管理局（92）洪国资字58号文《关于江西长途汽车运输公司资产评估验证确认的通知》确认，该部分的代管国家资产为14,303,660.58元，具体包括：非经营性固定资产房屋净值5,438,490.29元，在建工程8,865,170.29元。

根据南昌市企业股份制改革联审领导小组 1993 年 2 月 23 日洪股[1993]第 05 号文《关于江西长运股份有限公司组建过程中几个问题的批复》，公司 549 名离退休人员的费用支出可采用加权平均法，按入股资产比例进入发行人。未进入部分以发行人代管资产的经营收益，以及发行人的分红来解决，待在建工程评估作价入股后，再按比例进入至全部进入。

为确保发行人成立后承继长途公司的优势，长途公司将盈利能力高的经营性资产投入发行人，将非经营性资产（主要是职工宿舍、食堂、幼儿园等）和部分在建工程共计 1430 万元以及 541 名离退休人员剥离。根据南昌市企业股份制改革领导小组洪股(1993)第 05 号《关于江西长运股份有限公司组建过程中几个问题的批复》，并经南昌市国有资产管理局批准确认，长途公司剥离的非经营性资产和在建工程由南昌市国资局委托发行人无偿代管经营，离退休人员费用由本公司代管资产的经营收益及国有股股东分红所得解决。

自 1993 年到 1997 年 5 月，由于本公司代管的在建工程一直未竣工交付使用，因此没有经营性收益。代管的非经营性资产发生费用共计 728,004.69 元由发行人承担，平均每年 14.56 万元。

发行人离退休人员开支分别为：1993 年 2,061,034.39 元，1994 年 2,505,336.91 元，1995 年 2,724,597.07 元，1996 年 3,463,786.68 元，合计 10,754,755.05 元。按照南昌市企业股份制改革领导小组洪股（1994）第 02 号文《关于江西长运股份有限公司九三年离退休人员费用开支财务处理的批复》规定，国家股分红用于负担离退休人员费用，1993 年为 789,303.89 元，1994 年为 1,332,650.40 元，1995 年为 1,703,382.00 元，1996 年为 1,935,000.00 元，合计国家股分红 5,760,336.29 元，全部留在股份公司用于负担离退休人员费用；其余 4,994,418.76 元则由发行人负担，平均每年 124.86 万元。

2-6 由于长途公司已不存在，而其原资产所有人为南昌市政府，因此发行人代管的上述非经营性资产和离退休人员系为南昌市政府代管。上述代管行为由南昌市企业股份制改革联审领导小组上述洪股[1993]第 05 号文和洪股（1994）第 02 号文确定，而未再签订具体的协议。

2-7 长运集团成立之后，1997年6月9日，长运集团以赣长集字[97]第16号文《关于划转代管国家基金的通知》通知发行人根据南昌市国有资产管理局洪国资字[1997]第81号文件资产评估结果的确认，将原由发行人代管的国家基金14,258,520.47元人民币于1997年6月30日之前划转给长运集团。根据长运集团和发行人的确认，上述移交已经双方根据长运集团的上述文件完成交接手续，长运集团确认该部分非经营性资产的状态，目前该部分非经营性资产由长运集团自行管理和承担相应的费用，产权由其享有，离退休人员的离休和退休金由长运集团自行承担，不再与发行人发生关系；双方对上述移交不存在任何法律纠纷或争议。

三、关于发行人历次股权变更

根据中国证监会上述反馈意见的要求，现将发行人设立后，其发起人或股东（不含内部职工股股东）历次股权转让、划转或承继涉及具体情况列表说明如下：

3-1 主发起人江西长途汽车运输公司（“长途公司”）以其经评估确认的生产经营性资产投入所形成的1,655.2万股由于长途公司在发行人设立后已经不存在，该部分股权为南昌市人民政府持有的国家股，持股代表为南昌市人民政府授权的发行人法定代表人张平同志。在1996年组建长运集团时，转由长运集团持有。长途公司经营性资产投入形成的1,655.2万股国家股变更的具体情况如下：

具体事项：	
(1) 变更发生的时间：	1996年12月31日；
(2) 涉及的双方当事人：	由南昌市政府变更为长运集团；
(3) 涉及的股份数量：	1,655.2万股国家股；
(4) 股权转让的价格：	国有资产投入设立长运集团，属于无偿划拨，不涉及转让价格；
(5) 是否经过有权部门的批准：	a. 已经南昌市人民政府办公厅 1996年12月31日洪政厅字[1996]331号文批准以该1,655.2万股国家股及其他相关资产共同组建长运集团； b. 经南昌市国有资产管理局 1997年

	12月2日洪国资字[1997]227号文批准授权长运集团为发行人该部分国家股的持股单位； c. 江西省财政厅 2001年7月27日赣财企[2001]129号文确认；
(6) 是否履行必要的法律程序：	除上述政府批准和工商变更登记程序外无需履行其他法律程序；
(7) 是否经过必要评估：	属国有资产无偿划拨，无需评估；
(8) 是否已经履行工商变更登记：	发行人已经于1997年根据《公司法》和上述变更规范修改了《公司章程》，并报江西省工商行政管理局备案和履行变更登记手续；
(9) 是否存在法律障碍或潜在纠纷：	不存在。

3-2 1997年5月6日，发行人的外资法人股股东泰国泰金发展有限公司（“泰金公司”）与长运集团签署了《股权转让协议》，将其持有的发行人1200万股股份中的600万股转让给长运集团。具体情况如下：

具体事项：	
(1) 变更发生的时间：	1997年5月6日；
(2) 涉及的双方当事人：	由泰金公司变更为长运集团；
(3) 涉及的股份数量：	600万股外资法人股；
(4) 股权转让的价格：	每股1元人民币；
(5) 是否经过有权部门的批准：	本次转让属于对发行人设立时发行的外资法人股历史遗留问题的善后处理，已经江西省人民政府2001年6月15日赣府文[2001]36号文《关于确认江西长运股份有限公司原发行的内部职工股和外资股有关历史情况的函》予以确认；
(6) 是否履行必要的法律程序：	除双方签订协议，以及上述政府批准和工商变更登记程序外无需履行其他法律程序；
(7) 是否经过必要评估：	无需评估；

(8) 是否已经履行工商变更登记：	发行人已经于 1999 年 8 月修改了《公司章程》，并报江西省工商行政管理局备案和履行变更登记手续；办理工商变更手续的时间存在一定的滞后，但 1998 年 8 月已弥补并经工商行政主管部门认可；
(9) 是否存在法律障碍或潜在纠纷：	该项转让属于发行人外资法人股遗留问题善后处理的一部分。涉及双方已签署转让协议，转让行为真实，并已经发生四年以上，不存在法律障碍和潜在纠纷，并且已由江西省人民政府赣府文[2001]36 号文予以确认。

3-3 1998 年 2 月，中国银行江西信托咨询公司（“中行江西信托”）依照中国人民银行和中国银行总行的有关文件注销，其持有的发行人 600 万股发起人股转由中国银行江西省分行（“中行江西分行”）承继。具体情况如下：

具体事项：	
(1) 变更发生的时间：	1998 年 2 月；
(2) 涉及的双方当事人：	由中行江西信托变更为中行江西分行；
(3) 涉及的股份数量：	600 万股法人股；
(4) 股权转让的价格：	主体注销导致变更，不涉及转让价格；
(5) 是否经过有权部门的批准：	a. 中国人民银行 1996 年 5 月 6 日银复 [1996]141 号文《关于中国银行与所述信托投资公司脱钩方案的批复》批准； b. 中国银行 1996 年 12 月 23 日中银发 [1996]22 号文批准；
(6) 是否履行必要的法律程序：	除上述政府批准和工商变更登记程序外无需履行其他法律程序；
(7) 是否经过必要评估：	属于国有资产划拨，无需评估；
(8) 是否已经履行工商变更登记：	发行人已经于 1999 年 8 月修改了《公司章程》，并报江西省工商行政管理局备案和履行变更登记手续；办理工商变更手续的时间存在一定的滞后，但 1999 年 8 月已弥补并经工商行政主管

	部门认可。
(9) 是否存在法律障碍或潜在纠纷：	不存在。

3-4 鉴于出资设立泰金公司的中行江西信托已根据中国人民银行和中国银行的有关文件于 1998 年 2 月注销，为进一步解决发行人遗留的外资股问题，1999 年 6 月，泰金公司持有的 690 万股（含 1997 年度分红送股增加的 90 万股）外资法人股根据中国人民银行和中国银行有关文件的精神划归原组建中行江西信托的中行江西分行持有。具体情况如下：

具体事项：	
(1) 变更发生的时间：	1999 年 6 月；
(2) 涉及的双方当事人：	由泰金公司变更为中行江西分行；
(3) 涉及的股份数量：	690 万股外资法人股；
(4) 股权转让的价格：	中行江西分行内部资产划拨，不涉及转让价格；
(5) 是否经过有权部门的批准：	a. 鉴于中行江西信托已经注销，参照中国人民银行 1996 年 5 月 6 日银复[1996]141 号文《关于中国银行与所属信托投资公司脱钩方案的批复》和中国银行 1996 年 12 月 23 日中银发[1996]22 号文批准进行； b. 已经江西省人民政府 2001 年 6 月 15 日赣府文[2001]36 号文《关于确认江西长运股份有限公司原发行的内部职工股和外资股有关历史情况的函》予以确认；
(6) 是否履行必要的法律程序：	除上述政府批准和工商变更登记程序外无需履行其他法律程序；
(7) 是否经过必要评估：	无需评估；
(8) 是否已经履行工商变更登记：	发行人已经于 2000 年 8 月将修改的《公司章程》报江西省工商行政管理局备案和履行变更登记手续，办理工商变更手续的时间存在一定的滞

	后，但 2000 年 8 月已弥补并经工商行政主管部门认可。
(9) 是否存在法律障碍或潜在纠纷：	该项转让属于发行人外资法人股遗留问题善后处理的一部分，处理行为真实，并已经发生二年以上，不存在法律障碍和潜在纠纷，并且已由江西省人民政府赣府文[2001]36 号文予以确认。

本次变更系为进一步解决发行人遗留的外资法人股历史问题而进行的。泰金公司持有的发行人 1,200 万股外资股按照发行人股东长运集团、中行江西信托和泰金公司的商定，将由泰金公司向长运集团转让 600 万股，另外 600 万股转由中行江西信托持有。但根据上述中国人民银行银复[1996]141 号文和中国银行总行中银发[1996]22 号文，中行江西信托将与中行江西分行脱钩并注销，其投资权益由组建中行江西信托的中行江西分行承继。由于中行江西信托的脱钩和注销，泰金公司持有的发行人其余 600 万股直接划归中行江西分行，并且划归时已由于发行人实施的分红方案而增加到 690 万股。

3-5 1999 年 12 月 24 日，中行江西分行与长运集团签订《协议书》，将其持有的发行人 1656 万股股份中的 828 万股转让给长运集团。具体情况如下：

具体事项：	
(1) 变更发生的时间：	1999 年 12 月；
(2) 涉及的双方当事人：	由中行江西分行变更为长运集团；
(3) 涉及的股份数量：	828 万股法人股；
(4) 股权转让的价格：	每股 1 元人民币；
(5) 是否经过有权部门的批准：	已由江西省财政厅于 2001 年 7 月 27 日以赣财企[2001]129 号文予以确认；
(6) 是否履行必要的法律程序：	除上述政府批准和工商变更登记程序外无需履行其他法律程序；
(7) 是否经过必要评估：	无需评估；

(8) 是否已经履行工商变更登记：	发行人已经于 2000 年 8 月将修改的《公司章程》报江西省工商行政管理局备案和履行变更登记手续，办理工商变更手续的时间存在一定的滞后，但 2000 年 8 月已弥补并经工商行政主管部门认可。
(9) 是否存在法律障碍或潜在纠纷：	该项转让系中行江西分行作为商业银行为逐步清理历史形成的对外投资而进行的，不存在法律障碍或潜在法律纠纷。

泰金公司持有的发行人 690 万股股份在划归中行江西分行之后，经发行人实施 1998 年度分红方案后增加为 828 万股。为按照《商业银行法》关于“商业银行在中华人民共和国境内不得向非银行金融机构和企业投资”的规定规范其经营，中行江西分行于 1999 年 12 月与长运集团进行了本次转让。

3-6 2001 年 3 月 28 日，为进一步规范发行人的股权结构，中行江西分行与中国东方资产管理公司签订协议，将其持有的发行人 828 万股股份转让给中国东方资产管理公司。具体情况如下：

具体事项：	
(1) 变更发生的时间：	2001 年 3 月；
(2) 涉及的双方当事人：	由中行江西分行变更为中国东方资产管理公司；
(3) 涉及的股份数量：	828 万股法人股；
(4) 股权转让的价格：	待定（*注）；
(5) 是否经过有权部门的批准：	a. 经 2001 年 3 月 2 日；中国银行总行和中国东方资产管理公司以中银投[2001]19 号文联合批准了中行江西分行将其持有的发行人 828 万股转让给中国东方资产管理公司并由中国东方资产管理公司南昌代表处管理；

	b. 经江西省财政厅 2001 年 7 月 27 日赣财企 [2001]129 号文确认；
(6) 是否履行必要的法律程序：	除上述批准和工商变更登记程序外无需履行其他法律程序；
(7) 是否经过必要评估：	无需评估；
(8) 是否已经履行工商变更登记：	发行人已经于 2001 年 11 月将修改的《公司章程》报江西省工商行政管理局备案和履行变更登记手续。

* 注：根据中国东方资产管理公司和中行江西分行 2001 年 11 月 20 日出具的说明，中国银行根据财政部[2000]44 号文《关于资产管理公司资本划转有关问题的补充通知》的精神，将其持有的发行人 828 万股股份作为中国东方资产管理公司资本金投入，转让价格双方正在协商中，但均已确认不存在法律争议或纠纷。

四、关于发行人资产完整性和独立性的核查意见

(一) 关于发行人设立时长途公司投入的房产的产权变更问题

4-1 发行人设立时，长途公司作为经营性资产投入的房产应进行相应的变更，将房屋产权证上的所有权人由长途公司变更为发行人。但由于当时公司对相关法律程序和程序的认识和重视不够，并且上述房产占用的土地使用权尚未由划拨地转为出让地，房产和土地使用权未能统一，发行人未对该部分房产的产权进行变更，未履行必要的过户变更程序。

4-2 本所律师认为，发行人由长途公司以经营性资产整体投入改组设立，长途公司如上所述采取“变更登记”的方式变更为发行人；因此，在发行人改组设立后，长途公司作为独立的法人主体已经终止存在，其经营性资产的权利和义务均由发行人承继，长途公司包括其投入房产在内的经营性资产均由发行人享有占有、使用、收益和处分的权利。经本所律师核查，由于长途公司主体已不存在，上述 4-1 所述的其投入房产在产权人变更登记上的程序性瑕疵并未影响发行人对所投入的房产享有的占有、使用、收益和处分权利；事实上也未影响发行人在设立后依照法律程序，对长途公司投入的部分房产进行拆除和改建；未因此引起任

何法律纠纷或潜在纠纷，未损害发行人及发行人股东的利益。但如发行人对该部分房产的所有权进行处分，在法律程序上需先对产权人进行相应的变更以弥补该程序性瑕疵，但不会影响发行人处分该房产的实体权利或造成实体权利行使的法律障碍。

4-3 本所律师认为，“出资不实”不仅在形式上表现为未办理出资资产的所有权或产权过户手续，更在实质上表现为被投资的公司未能享有相应资产的占有、使用、收益和处分权利。而对于发行人而言：

- (1) 综合以上 4-1 和 4-2 所述，长途公司投入的房产，尽管存在未办理产权变更和过户手续，但不影响发行人对其行使占有、使用、收益和处分权利，亦未对发行人造成利益损害或法律纠纷，该瑕疵属于纯粹的程序性瑕疵，因此，本所律师认为上述瑕疵不导致或存在长途公司出资不实的情况；
- (2) 对于报废的房产，已经在发行人设立过程中依法进行了资产评估手续，在投入发行人后依照财务制度的相关规定和其使用年限正常报废，不应属于出资不实；
- (3) 对于由于兴建长运商贸城项目而陆续拆除的房产，并非在发行人设立后立即全面拆除，部分房产是在使用中随着商贸城项目不同构成部分的建设进度在 1993 年之后逐步拆除的；并且其拆除和长运商贸城的建设在发行人设立时的《招股说明书》和《可行性研究报告》中已经披露，因此，本所律师认为不存在出资不实的情况；
- (4) 关于下列 4-4(2)中所述的少量简易用房和临时建筑物、构筑物，根据相关房屋管理部门的下列证明，无需办理房产证，但并不影响发行人对的占有、使用、收益和处分；至于该部分房产因年代久远而价值很小，并不说明其没有价值，同时，其作为长途公司投入发行人的整体经营性资产的一部分，事实上仍由发行人在其业务经营中使用和受益；因此，其未办理房产证和价值较小均不涉及出资不实的情况。

(二) 关于发行人未办理房产证的房产、建筑物和构筑物

4-4 目前，长途公司投入发行人的房产绝大部分依照有关财务制度已经报废或者在发行人建设长运商贸城时已依照相应的法律程序拆除，新建房产的产权人已经登记为发行人，因此已无申请变更产权人的必要；现只剩下极少数临时建筑物和构筑物。该部分临时建筑物和构筑物包括：

- (1) 关于进贤县进贤北门站站房，进贤县房地产管理局已于 2001 年 11 月 9 日出具《证明》，确认发行人要求办理的进贤北门汽车站房屋产权证正在办理之中（一期工程正在办理结算，尚未完成；二期工程正在开工），房屋面积 1364.64 平方米；关于进贤信息站房产，进贤县房地产管理局已于 2001 年 11 月 14 日出具《证明》，确认发行人要求办理的信息站房屋产权证正在办理过程中，房屋面积为 321 平方米；
- (2) 公司配电间用房、短途车站出口、车库车棚、自行车车棚、食堂、公司内天桥、厕所、南昌市新建县油库房、莲塘镇油库值班室、莲塘镇油库机油室、莲塘镇机油库油泵水泵间，根据南昌市房产管理局 2001 年 11 月 12 日出具的《证明》，属于临时建筑物，不需要办理房产证；
- (3) 发行人从南昌市运输有限公司收购的徐坊南站资产中，包含的房产目前仍是原南昌市运输有限公司办理的房产证。由于徐坊南站属于使用本次发行募集资金投入进行改建的项目，徐坊南站现有的旧房产根据南昌市城镇房屋拆迁安置办公室 2001 年 6 月 20 日核发的洪拆许字(2001)第[029]号《房屋拆迁许可证》，正在实施拆迁计划，发行人因此未再办理徐坊南站旧房产的过户手续；由于新的建设项目如募集资金投向项目中所说明的已由发行人取得相关的立项批复，发行人对于徐坊南站该旧房产的拆迁改造和取得新建车站房产的权属不存在法律障碍。

（三）发行人用于租赁经营的房产及租赁业务

4-5 发行人对于其用于租赁经营的长运商贸城、长运大厦（即长欣楼）均拥有合法有效的房产证和相应的房屋所有权，房产证号为：

- (1) 座落于南昌市西湖区八一大道 135 号的长运商贸城：洪房权证西字第 419104 号，洪房权证西字第 104481 号，洪房权证西字第 104482 号；

(2) 座落于西湖区八一大道 197 号 B 栋的长运大厦的底层至 15 层，每层办有一个房产证，共有十六个房产证，从 15 层到底层的房产证号依次为：洪房权证西字第 410670 号、410671 号、410672 号、410673 号、410674 号、410675 号、410676 号、410677 号、410678 号、410679 号、410680 号、410681 号、410682 号、410683 号、410684 号、410685 号；

4-6 根据南昌市房产管理局核发的(2001)房租证第 20010333 号《房屋租赁合同》、(2001)房租证第 20010445 号《房屋租赁合同》，发行人的房产租赁已经取得有效的租赁经营许可，并且该租赁证均在有效期之内，其房屋租赁已履行必要的租赁手续；经本所律师核查，其所签署的房产租赁协议真实、合法、有效。

(四) 关于发行人设立后使用土地使用权的情况

4-7 发行人设立后，其使用的土地使用权一直是主发起人长途公司原使用的划拨土地使用权。根据 1992 年 7 月 9 日国家土地管理局、国家体改委发布的，当时有效实施的《股份制试点企业土地资产管理暂行规定》，“改组或新设股份制企业时，涉及的国有土地使用权必须作价入股”；“以划拨方式取得国有土地使用权的股份制企业，在补办土地使用权出让手续、补交出让金、进行土地登记后，土地使用权由股份制企业所持有”。

4-8 但发行人设立时经批准对长途公司拟投入经营性资产进行评估的资产评估基准日为 1991 年 12 月 31 日，当时上述《股份制试点企业土地资产管理暂行规定》尚未发布和实施。同时，由于涉及的土地使用权面积较大，根据南昌市国有资产管理局(92)洪国资字 58 号文确认的拟投入发行人的国有资产评估结果，以及江西省股份制改革联审小组赣股[1992]03 号文的批复，发行人设立后所使用的划拨土地使用权未包含在主发起人长途公司投入发行人的经营性资产中，并且在发行人设立后亦未办理出让手续；在该方面不符合当时股份制企业试点的土地政策，但与批准的评估基准日在该《股份制试点企业土地资产管理暂行规定》之前有关。由于长途公司在发行人设立后已经不存在，该划拨土地事实上由发行人沿续使用和受益。

4-9 在长运集团于 1997 年成立之后,发行人所使用的划拨土地由土地管理部门划拨给长运集团并由长运集团作为划拨土地的土地使用权人,这一遗留问题造成土地使用权人与地上建筑物或房产所有权人(即发行人)的脱节,并因此造成发行人房产未能完全独立于长运集团,资产独立性存在缺陷。但由于其地上建筑物和房产属于发行人,该土地使用权事实上仍一直由发行人实际使用和受益。

4-10 为解决改制过程中遗留的上述土地使用问题并实现发行人的资产独立,在进入上市辅导期之后,发行人已经采取以下二种方式解决这一问题:

- (1) 如本所京天股字(2001)第 008-3 号《律师工作报告》第 3-2-62 页第十(二)中所述,对于其生产经营中至关重要的土地使用权,发行人已经采取办理出让手续的方式从土地管理部门受让了 9 宗土地使用权,并已经根据江西省国土资源厅和江西省财政厅赣国土资字[2001]23 号文的批复全额支付了 7,800,510.00 元人民币的土地出让金;
- (2) 如本所上述《律师工作报告》第 3-2-46 第 4 点所述,发行人根据江西省国土资源厅和江西省财政厅赣国土资字[2001]23 号文的批复,受让了长运集团 1 宗出让地的土地使用权,并已经全额支付了 2,990,010.00 元人民币的受让价款;
- (3) 如上述《律师工作报告》第 3-2-47 第 5 点所述,由于现实条件的限制,发行人目前尚无能力将其需要使用的土地使用权全部以出让或受让方式取得,鉴于此,发行人已经于 2001 年 5 月 14 日与长运集团订立了七份土地使用权租赁合同,向长运集团租赁了八宗出让地的土地使用权,租赁协议经本所律师核查合法有效;
- (4) 关于所收购的安义车站的土地使用权,详见下列 4-12。

上述(2)和(3)中涉及关联交易的,发行人已经遵循其公司章程中所规定的关联交易的决策程序,以保证交易的公平和决策程序的规范性。

4-11 综合以上 4-7 至 4-10 中所述,通过上述措施,发行人目前已经解决了土地使用的合法性问题,并实现了资产独立,及与长运集团的“资产分开”。上

述 4-8 和 4-9 中所述的发行人设立后使用划拨土地的情形已得到有效规范，不对发行人本次发行上市造成影响。发行人目前持有的土地使用权已经取得江西省国土资源厅的有效批复，并且已经足额缴纳了土地出让金或订立了合法有效的土地租赁合同；履行了必要的法律程序和手续，其以出让或受让方式取得的使用权已经办理了土地使用权证，以租赁方式取得土地使用权已经办理了土地他项权利证明，经本所律师核查，上述权属证明合法有效。

（五）关于安义车站土地使用权的情况

4-12 发行人收购江西安义长运有限公司（下称“安义公司”）100%股权并将其变更为分公司之后，安义公司车站站房等房产相应的土地使用权仍属于划拨土地，由于收购完成后该划拨土地的用途未发生变更，发行人比照国土资源部[2001]44号文第二条第一款关于企业改制后土地使用方式仍以划拨方式使用。为进一步规范其用地方式，发行人与2001年11月11日与安义县土地矿产管理局签订了《土地使用权租赁合同》，向安义县土地矿产管理局租赁了位于安义县文峰路119号安义汽车站土地的使用权，面积为4090.4平方米，租赁期限为20年，自2001年11月12日至2021年11月12日，年租金为5317.52元人民币，并办理了安义他项（2001）字第1007-10196号《土地他项权利证明书》。本所律师认为，该土地租赁符合国土资源部1999年8月1日发布的国土资发(1999)222号文《规范国有土地租赁若干意见》的规定，合法有效。

（六）发行人的运营车辆资产

4-13 截止2001年6月30日，发行人拥有的运营车辆具体情况如下：

车辆分类	车辆数
大型高级	15
大型中级	26
大型普通级	80
中型高级	40
中型中级	31
中型普通级	123
小型高级	2

小型中级	135
小型普通级	144
总 计	596

经核查，发行人对其全部运营车辆享有合法的所有权。

4-14 发行人所采取的责任经营方式涉及发行人与经营者签署的《责任经营合同》，《责任经营合同》分为《快客线 B4 责任经营合同》和《非快客线 A4 责任经营合同》二类，该类合同的主要内容如下：发行人将相应车辆交给个人进行经营，经营人按照合同的规定承担车辆的运营成本、税费、车辆保险和个人保险金，以及向发行人交纳车辆效益费，并按合同规定的营运线路和班次运营，服从发行人的管理。车辆的所有权在责任经营期限内属于发行人所有，期满按合同规定过户给经营人。

（七）发行人注册商标的申请

4-15 根据南昌市商标事务所提供的加盖国家工商行政管理局商标局 2001 年 3 月 5 日“商标注册申请受理专用章”的《报送申请注册商标事项清单》，以及南昌市商标事务所 2001 年 11 月 20 日出具的《证明》，发行人经其代理的图形商标注册申请（商标国际分类第 39 类）报送日期为 2001 年 2 月 23 日，受理日期已由国家工商行政管理局商标局确定为 2001 年 3 月 5 日，申请编号为 2001028698，申请书编号为 11000220；根据法定程序取得商标专用权注册证书需 15 个月，目前该注册申请未见异常情况。

五、关于发行人的财务独立性

（一）关于合并缴纳企业所得税问题

5-1 如本所上述《律师工作报告》第 3-2-95 页第十六点（二）第 1 项所述，由于南昌市政府和南昌市国有资产管理局 1997 年对发行人控股股东长运集团批复的国有资产授权经营方案，发行人在 1998 和 1999 年度与长运集团合并申报和缴纳企业所得税。

5-2 根据国家税务总局的有关规定，汇总缴纳所得税应取得国家税务总局的批准，南昌市政府和南昌市国有资产管理局并无充分授权批准发行人与其控股股东长运集团合并申报和缴纳所得税。但发行人仍在足额计提应缴纳的所得税后上缴长运集团，并已经注册会计师审计认可，因此，与长运集团合并申报和缴纳所得税并未影响发行人的实际盈利状况。

5-3 2001年5月26日，南昌市地方税务局直属分局出具证明文件确认发行人“近三年来未因偷税收到税务机关处罚。该公司1998年至1999年与其控股股东江西长运集团有限公司合并报税，2000年度已经独立缴纳企业所得税，目前未欠税”。2001年5月28日，南昌市人民政府办公厅以洪府厅字[2001]95号文确认发行人系由于市政府给予长运集团的优惠措施而导致与长运集团合并缴纳所得税，并确认发行人不存在欠税情况。

为进一步明确发行人的纳税责任，并排除发行人将来的税负风险，发行人于2001年11月9日进一步取得南昌市地方税务局直属分局出具的《证明》，确认发行人“不会出现因1998年至1999年与其控股股东江西长运集团有限公司合并报税而导致以后被追缴所得税”。为保护发行人本次发行上市后中小股东的利益，长运集团于2001年11月8日出具了《承诺函》，承诺如果由于上述合并缴纳所得税，或发行人未独立纳税和取得所得税税收缴款书的原因导致任何有权的税务机关在其后向发行人追缴1998和/或1999年度的所得税应纳税款，则长运集团将无条件在发行人向其汇总缴纳所得税款的范围内承担该被追缴税款的缴纳责任，包括向发行人退还或代发行人向税务主管机关缴纳上述税款。

5-4 虽然发行人1998年度和1999年度的合并纳税在审批权限和程序上存在瑕疵，但其已经足额计提所得税，并且税务征管机关已确认发行人不存在欠税情形和不会因为该合并报税而导致被追缴税款；同时，长运集团已经向发行人出具了在发行人因此被追缴税款情况下承担责任的有效承诺函，有鉴于此，本所律师认为发行人1998和1999年度与长运集团合并申报和缴纳所得税的情形不会影响发行人的持续经营，也不会成为本发行上市的法律障碍或导致潜在法律纠纷。

(二) 关于发行人在长运集团内部银行开立帐户、存款及资金往来问题

5-5 2000年及之前发行人除在银行开立帐户之外，还在长运集团内部银行开立了存款帐户，帐号为：01-01，此帐户频繁使用。在此期间，发行人将其部分资金存放在长运集团内部银行的该帐户内，由长运集团支付高于同期银行的利息。1998年度、1999年度和2000年1-9月份的平均余额分别为：59,301,202.19元，60,866,333.80元，51,391,952.54元。

5-6 根据对于发行人及长运集团的调查了解，我们发现发行人的上述行为及与长运集团之间发生的上述资金往来事项系由于片面理解国家有关企业集团建立母子公司体制的政策精神而造成的。其行为属于同一企业集团内部母子企业之间的资金融通行为，在性质上虽然不同于一般非关联企业之间的借贷行为；但是，由于长运集团并未经过有权的金融主管部门批准设立法律法规所允许的财务公司或类似机构，上述行为和资金往来事项的发生没有合法依据，并且造成了发行人在财务管理上的不独立，以及未与长运集团做到财务分开，也没有很好执行中国证监会证监发字[1998]259号文关于财务独立性的要求，这是发行人在辅导期之内重点解决的问题之一。

5-7 由于上述资金往来事项仅发生在发行人与长运集团之间，行为性质为单一的资金存放；并且，在上市辅导期之内，发行人在长运集团内部银行所存放的款项已经在2000年底之前已经全额转回，发行人同时注销了在长运集团内部银行开设的帐户。

5-8 经本所律师核查，为进一步做到财务分开，并避免与长运集团在财务管理上发生不独立的情形，发行人与长运集团进一步采取了以下措施和制度：

- (1) 2001年8月6日，为规范其集团财务运作，长运集团以赣长集财字[2001]26号文《关于撤销“内部银行”机构的通知》撤销了其内部银行的设置；
- (2) 发行人2000年度股东大会一致通过，并拟提交2001年第二次临时股东大会修订的《关联交易决策制度》第十二条明确规定：“公司股东或其它关联法人或自然人依照本制度与公司发生的任何关联交易（如有），不得以拆借、委托理财、垫付资金、要求为其债务提供担保或以其它任何方式占用或变相占用公司的资金。与公司发生关联交易的，关联交易条件应当遵

循市场独立第三人的交易条件依照公司章程及本制度严格审批，并且应严格履约，不得拖欠公司款项。”

- (3) 分开申报和缴纳所得税以及其他一切应纳税种；
- (4) 制定了比较完善的财务内部控制制度，目前上述制度已由发行人予以实施，并贯彻执行；
- (5) 坚持在辅导期之内已经做到的发行人财务机构与长运集团的财务机构分开办公，财务人员相互独立。

经本所律师核查，自发行人 2000 年底转回其在长运集团内部银行存放的资金以来，截止 2001 年 11 月，发行人未再与长运集团发生类似资金往来或导致长运集团或其关联企业使用发行人资金的情形。

5-9 基于上述，本所律师认为，由于发行人在长运集团内部银行存放的资金已于 2000 年底转回，在内部银行无任何遗留款项或未了结或新发生的往来事项，并且发行人与长运集团，发行人与其他第三人，或长运集团与其他第三人之间均未由于该资金往来事项发生或存在任何争议、潜在纠纷或责任；发行人和长运集团并已经采取切实有效的措施做到财务独立和分开；上述 2000 年底之前的不规范资金往来事项不会引致影响发行人本次公开发行的障碍或潜在法律纠纷。

六、关于发行人人员独立性的核查意见

本所律师根据中国证监会于 1998 年 10 月 6 日发布的证监发字（1998）259 号文《关于对拟发行上市企业改制情况进行调查的通知》，对发行人最近三年及一期的“三分开”情况进行逐项核查验证，现发表如下意见：

6-1 发行人的法定代表人为董事长张平先生。据查，张平先生前三年兼任长运集团董事长职务，经其申请并于 2001 年 4 月 16 日经中共南昌市交通局委员会洪交干字[2001]15 号文同意，辞去了长运集团董事长职务。目前张平先生未在任何股东单位、股东关联单位或与发行人存在同业竞争或重大关联交易的单位担任法定代表人职务。在公司目前的董事会成员构成中，内部董事为三名，占公司全

体董事的 1/3，其中：张平董事兼任董事长，刘希武董事兼任公司工会主席、黄鸿源董事兼任董事会秘书；外部董事为六名，占公司全体董事的 2/3，外部董事中独立董事三名，占公司全体董事的 1/3。

6-2 发行人的总经理、副总经理、财务负责人（总会计师）、董事会秘书等高级管理人员均专职在公司工作并仅在公司领取薪酬。除公司总经理李森先生在控股股东长运集团担任董事，不存在高级管理人员在股东单位及其下属企业、或业务与发行人相同或相近的其他企业双重任职的情形。

6-3 发行人的董事、监事、总经理、副总经理、财务负责人和董事会秘书等高级管理人员的任命程序均符合《公司章程》及公司其他内部制度的规定，不存在在股东、其他任何部门或单位或人员超越公司股东大会和董事会作出人事任免的情形。

6-4 发行人拥有独立于各股东单位和其他第三人的员工，具备独立的劳动人事和工资管理机构和管理制度，其员工均与公司签订有劳动合同。根据南昌市社会保险事业管理处 2001 年 5 月 24 日开具的证明材料，发行人已在南昌市社会保险事业管理处开立社保基金帐户，近三年来已足额缴纳社会保险金，无欠费情况。发行人在社会保障、工薪报酬、住房公积金及员工的其他福利待遇等方面均分帐独立管理。

七、 关于关联交易和同业竞争

（一）关于租赁经营南昌长安客运服务有限公司（下称“长安公司”）

7-1 2001 年 7 月 5 日，发行人与长安公司签署《租赁经营合同》，由发行人租赁经营长安公司。2001 年 6 月 1 日，长安公司的股东会，以 68.65%的股权同意，通过了由发行人租赁经营长安公司的决议。根据长安公司的公司章程第十八条之规定，股东会决议应当由代表二分之一以上表决权的股东表决通过，但股东会对公司增加或者减少注册资本、发行公司债券、公司合并、分立、变更公司形式、解散和清算等重大事项所作出的决定，应由代表三分之二以上表决权的股东表决通过。据此，本所律师认为该租赁经营已经履行必要的法律程序；租赁经营行为合法有效。

7-2 2001年11月14日,长运集团向发行人出具了关于发行人租赁经营长安公司租赁期满后相关处置措施的《承诺函》,根据该《承诺函》,长运集团承诺:给予发行人一项单方的选择权,发行人有权在《租赁经营合同》规定的租赁期限之内或届满时,选择是否按照有权的国有资产管理部门确认的国有资产评估价值收购长运集团持有的长安公司股权,或在租赁期限届满之后促成长安公司股东会同意将长安公司继续租赁给发行人经营。如上述措施未能实现,长运集团将向其他第三方转让长安公司股权,或采取其他充分和必要的措施避免长安公司作为发行人关联企业及发行人可能发生的任何同业竞争。本所律师认为,长运集团承诺的上述措施足以在该租赁经营期限届满后避免其控股的长安公司与发行人发生同业竞争。

(二) 关于《关联交易决策制度》

7-3 发行人于2001年4月10日召开的2000年度股东大会通过的《关联交易决策制度》第十二条规定中包含有“公司股东或其它关联法人或自然人在特殊情况下涉及使用公司资金的行为或该行为对公司有利的”的假设,当时该规定系基于如下考虑因素而制定的:

- (1) 该第十二条的规定已经禁止公司以拆借、委托理财、垫付资金、提供担保或其他方式向公司股东或其他关联人提供资金或发生资金往来,并不得导致公司股东或其他关联人占用或变相占用公司的资金;
- (2) 《关联交易决策制度》作为公司一项长久的基本制度,应能够适应公司将来可能发生各种商务交易,以及适用于公司的所有股东和其他所有关联法人或自然人(而不仅限于控股股东);
- (3) 发行人不排除某些情况下,与公司股东或其他关联人共同与第三人发生交易关系(如发行人与公司某一股东或其他关联人共同作为某一交易的投资方、收购方或出资方),而发行人根据届时交易的需要,作为交易一方承担了提供资金的义务并获取相应的商业利益,从而可能导致公司股东、其他关联人间接使用发行人为该项交易提供的资金或相应从中受益。

为避免歧义 2001 年 11 月 15 日发行人三届董事会第 9 次会议审议通过了《关联交易决策制度 修正案》，将该第十二条修改为：“ 公司股东或其它关联法人或自然人依照本制度与公司发生的任何关联交易（如有），不得以拆借、委托理财、垫付资金、要求为其债务提供担保或其它方式占用或变相占用公司的资金。与公司发生关联交易的，关联交易条件应当遵循市场独立第三人的交易条件依照公司章程及本制度严格审批，并且应严格履约，不得拖欠应付公司的款项”，并提交公告拟于 2001 年 12 月 16 日召开的 2001 年度第二次临时股东大会批准。

（三）关于发行人与长运集团签订的土地使用权租赁协议问题

7-4 2001 年 5 月 14 日，发行人与控股股东长运集团签署七份土地使用权租赁合同，向长运集团租赁八宗出让地的土地使用权。根据发行人说明，上述各土地使用权租赁合同中，每年租金的确定依据为：长运集团因取得该土地使用权所缴纳的出让金金额除以该土地使用权的出让年限，加上长运集团就该土地使用权缴纳的土地使用税和租金收入的营业税。

7-5 根据上述 7-4，长运集团并未因向发行人出租上述土地使用权而获得额外的利益，本所律师认为，该土地使用权租赁所确定的租金价格对发行人是有利的，并未损害发行人及其他股东的利益。

八、关于发行人的法人治理结构

（一）发行人的主要股东所持股份的质押情况

8-1 目前，发行人主要股东为长运集团（持有发行人 3,940.2 万股，占 62.68%）、中国东方资产管理公司（持有发行人 828 万股，占 13.17%）和江西省投资公司（持有发行人 276 万股，占 4.39%）。根据长运集团、中国东方资产管理公司和江西省投资公司分别出具的承诺函、发行人的说明，以及本所律师的核查，长运集团、中国东方资产管理公司和江西省投资公司持有的发行人的股份均不存在质押或其他权利受到限制的情况；发行人亦未收到任何让发行人配合采取措施以限制其股东行使或处置股东持有的发行人股份或相关股东权利的判决或裁定、裁决、行政决定、要求或通知。

（二）关于董事会决议未加盖公章问题

8-2 经本所律师核查，发行人董事会历次会议决议均未加盖公司公章；同时，法律、法规和规范性文件以及发行人的章程均未规定或要求董事会会议决议应加盖公司的公章。因此，本所律师认为，发行人历次董事会会议决议未加盖公司公章并不影响该董事会决议签署的真实、准确、完整，不影响其具备法律效力。

九、发行人及其下属子公司的经营资质

9-1 发行人拥有江西省南昌市公路运输管理处核发的编号为3601008-0006（综）的《江西省道路运输经营许可证》，具备独立从事道路运输的经营资质。经核查，发行人取得的该道路运输经营许可证合法有效。

9-2 根据江西省交通厅公路运输管理局2001年11月9日出具的《证明》，发行人截止2001年6月拥有242条客运班线的经营权，其中：省际客运班线133条，跨区客运班线82条，区内客运班线27条。经核查，发行人取得的上述客运班线经营权合法有效。

9-3 依照国务院交通部2000年4月发布的《道路旅客运输企业经营资质管理规定》（试行），发行人所从事的公路旅客运输业务需要取得交通部授予的道路旅客运输企业经营资质。目前，第一批道路旅客运输企业经营资质评审工作正在进行，发行人正在积极申请道路旅客运输企业二级经营资质，根据2001年11月19日交通部发布的《关于道路旅客运输企业经营资质初审结果的公示》，交通部公路司已经完成对发行人道路旅客运输企业二级经营资质的初审工作，并予以发布公告，发行人取得这一经营资质没有法律障碍。

9-4 发行人控股71.90%的南昌旅游有限公司下属二个旅行社：(1) 江西长运旅行社有限公司，具有江西省旅游局核发的L-JX-GN00042号《国内旅行社业务经营许可证》；(2) 南昌国际旅行社有限责任公司，具有国家旅游局核发的L-JX-GL00016号《国际旅行社业务经营许可证》。发行人下属的江西长运旅行社有限公司和南昌国际旅行社有限责任公司取得的上述旅行社业务经营许可证合法有效。

9-5 发行人目前并未从事出租车（计程车）业务，其募集资金投向项目中投资组建出租车公司的项目，拟购置 200 辆出租汽车。南昌市人民政府已经于 2001 年 4 月 23 日以洪府厅抄字[2001]169 号文批准发行人 200 辆出租车指标，据此，发行人实施该募集资金投向项目不存在法律障碍。

十、募股资金投向项目

10-1 根据 2001 年 11 月 15 日召开的发行人第三届董事会第九次会议所作出的决议，根据目前市场的市盈率情况，考虑到公司首次公开发行股票募集资金可能低于预计的规模，公司董事会拟将首次公开发行股票募集资金投向项目中“购置高档豪华客车项目的投资规模缩减为投入资金 9,000 万元，所购置高档豪华客车单价 200 万元左右（含 10%的车辆购置附加费），并批准相应修改的项目《可行性研究报告》。

根据发行人 2000 年第一次临时股东大会通过的“授权董事会全权办理公司申请首次公开发行人民币普通股并上市相关事宜”的决议，发行人公司董事会根据目前市场的市盈率情况，相应调低公司首次公开发行股票的发行价格，并相应缩减了购置高档豪华运营车辆的募集资金投向项目的投资规模（但未涉及改变募集资金投向）。

为充分尊重公司股东会，发行人董事已经依照公司章程规定的程序发布公告，并召集公司 2001 年第二次临时股东大会，以审议上述议案。

10-2 根据南昌市计划委员会向江西省计划委员会和国家发展计划委员会所作的咨询，发行人募集资金投向项目中购置高档豪华的“运输业务营运车辆”项目无需向计划委员会履行立项报批手续，据此，本所律师认为，该项目除公司董事会和股东会的审批程序之外无需履行其他批准程序或手续。

10-3 根据江西省计划委员会 1992 年 6 月 21 日赣计基建字[1992]56 号文《关于放宽各地市县基建投资项目审批权限的通知》的规定，在国家产业政策和全省统一规划下，凡资金、能源、原材料、运输、外汇等能自求平衡或自行设法解决的，南昌市可自行审批所属总投资 3000 万元以下的生产性项目。据此，本所律师认为，南昌市计划委员会对于发行人“南昌公路主枢纽规划长途客运总站扩

建改造项目立项及可行性研究报告”的洪计工字[2001]3号批复、对于“南昌公路主枢纽规划徐坊客运站建设项目立项及可行性研究报告”的洪计工字[2001]4号批复、以及“南昌公路主枢纽规划昌北汽车客运站建设项目立项及可行性研究报告”的洪计工字[2001]5号批复均合法有效；上述项目均已获得有权政府部门的批复。

10-4 发行人募集资金投向项目中投资组建出租车（计程车）公司的项目，除南昌市人民政府已批准的 200 辆出租车指标之外，不涉及其他项目政府审批。据此，发行人该募集资金投向项目已取得有权政府部门的批复。

十一、公司章程

11-1 发行人 2000 年 10 月 28 日召开的 2000 年第一次临时股东大会通过了根据《上市公司章程指引》（下称“《指引》”）制定的《公司章程（草案）》；但由于部分条款涉及公司公开发行股票后的股份数量和股份结构等内容，该次股东大会并决定待公司获准首次公开发行股票后，根据发行的情况对该章程（草案）进行修订，并报公司股东大会批准后实施。

11-2 经本所律师核查，发行人股东大会通过的上述《公司章程（草案）》系严格依照《公司法》、《指引》的要求制定。与《指引》相比照，发行人的该《公司章程（草案）》存在以下补充：

(1) 《公司章程（草案）》第二条增加了如下内容：

第二款：“公司经南昌市企业股份制改革联审领导小组洪股(1993)第 05 号文、江西省股份制改革联审小组赣股[1992]03 号文件、[1993]03 号文批准，于 1993 年以定向募集方式设立；并在南昌市工商行政管理局注册登记，取得营业执照。1995 年 3 月 14 日，公司改在江西省工商行政管理局注册登记。”

第三款：“《公司法》实施以后，公司已按照有关规定，对照《公司法》进行了规范，并经江西省股份制改革联审小组办公室 1997 年 3 月 20 日赣股办[1997]16 号文确认，于 1997 年 5 月 14 日在江西省工商行政管理局依法履行了重新登记手续。”

说明：本条的上述修改用以简要说明公司设立时依据的政府批准情况，以及设立后根据《公司法》进行规范和重新登记的情况。

(2)《公司章程（草案）》第六条按照《指引》的注释增加了第二款：“公司因增加或者减少注册资本而导致注册资本总额变更的，在股东大会通过同意增加或减少注册资本决议后，就可以修改公司章程的事项通过一项决议，并授权董事会具体办理注册资本的变更登记手续。”

说明：本条的修改系按照《指引》的注释补充了增加或减少注册资本时修改《公司章程》的具体方式。

(3)《公司章程（草案）》第三十八条第一款“公司股东承担下列义务”增加了第（四）项：“直接或间接持有（包括合并持有）公司总股本2%以上股份的股东不得直接，或以投资控股、参股、合资、联营或其它形式经营或为他人经营任何与公司的主营业务（公路旅客运输和旅游业务，下同）相同、相近或构成竞争的业务；其高级管理人员不得担任经营与公司主营业务相同、相近或构成竞争业务的公司或企业的高级管理人员，股东并应保证和促使其实际控制人遵守本规定；”

说明：本条的修改用以有效限制公司股东从事与公司有同业竞争的业务经营，以保护公司和中小股东的利益。

(4)《公司章程（草案）》第四十四条第一款“有下列情形之一的，公司在事实发生之日起两个月以内召开临时股东大会”有如下修改或补充：

第一款第（一）项修改为：“董事人数不足六人，或独立董事不足二名时；”

增加了第一款第（五）项：“二名或二名以上独立董事提议召开时；”

说明：本条的修改用以保证公司有足够数量的独立董事以及独立董事有提议召开临时股东大会的权利。

(5)《公司章程(草案)》第五十四条第一款关于监事会和股东召集临时股东大会的程序中增加了独立董事,并对有权召集临时股东大会的股东应持有的表决权数作了补充规定,并修改了提议召开临时股东大会的具体程序,即修改为:

“二名或二名以上独立董事、监事会、单独或合并持有公司有表决权股份总数百分之十以上的股东(下称“提议股东”)要求召集临时股东大会的,应当按照下列程序办理:

(一)签署一份或者数份同样格式内容的书面提议,提请董事会召集临时股东大会,并提出会议议题和内容完整的提案;书面提案应当报公司所在地中国证监会派出机构和上海证券交易所备案。提出提议的独立董事、监事会或提议股东应当保证提案内容符合法律、法规和《公司章程》的规定。

(二)对于二名或二名以上独立董事、监事会要求召开股东大会的书面提议,董事会应当在收到书面提议后十五日内发出召开股东大会的通知。

如果董事会在收到前述书面提议后十五日内没有发出召集会议的通告,提出召集会议的独立董事、监事会可在董事会收到其书面提议后三个月内自行召集临时股东大会,并通知公司所在地中国证监会派出机构和上海证券交易所。召集的程序应当尽可能与董事会召集股东会议的程序相同。

独立董事、监事会因董事会未应前述要求举行会议而自行召集并举行会议的,由公司给予独立董事、监事会必要协助,并承担会议费用,包括依照《上市公司股东大会规范意见》聘请有证券业从业资格的律师就股东大会的合法性出具法律意见的费用。

(三)对于提议股东要求召开股东大会的书面提案,董事会应当在收到书面提议后十五日内将是否召开股东大会的决定通知提议股东,并报告公司所在地中国证监会派出机构和上海证券交易所。董事会作出同意召开股东大会决定的,应当发出召开股东大会的通知,通知中对原提案的变更应当征得提议股东的同意。

董事会作出不同意召开股东大会决定的,提议股东可在收到通知之日起十五日内决定放弃或者自行召开临时股东大会,并书面通知董事会,报告公司所在地中国证监会派出机构和上海证券交易所。对于提议股东决定自行召开的临时股东大会,董事会及董事会秘书应切实履行职责,会议费用的合理开支由公司承担。董事会未能指定董事主持股东大会的,提议股东在报公司所在地中国证监会派出机构备案后,会议由提议股东主持,提议股东应当自负费用聘请有证券从业资格的律师出具法律意见书。

本条未尽之事宜,应当依照《上市公司股东大会规范意见》及其它相关法律法规的规定执行。”

说明：本条的修改用以规定独立董事提议召开临时股东大会时的具体程序，并明确有权提议召开临时股东大会的股东应持有的表决权数；同时，按照《上市公司股东大会规范意见》对提议召开临时股东大会的相应程序进行了修改。

(6) 《公司章程（草案）》第五十六条修改为：“董事会人数不足六人时，或者独立董事不足二名，或者公司未弥补亏损额达到股本总额的三分之一，董事会未在规定期限内召集临时股东大会的，监事会或者股东可以按照本章第五十四条规定的程序自行召集临时股东大会。”

说明：与章程草案第四十四条的规定相协调和一致。

(7) 《公司章程（草案）》第五十六条增加第三款、第四款和第五款：

第三款：“董事、监事提名的方式和程序为：

（一）在章程规定的人数范围内，按照拟选任的人数，由董事长依据法律和本章程的规定提出董事的候选人名单，经董事会决议通过后，由董事会以提案方式提请股东大会选举表决；由监事会召集人提出拟由股东代表出任的监事的候选人名单，经监事会决议通过后，由监事会以提案的方式提请股东大会选举表决；

（二）持有或合并持有公司发行在外有表决权股份总数的百分之五以上的股东可以向公司董事会提出董事的候选人或向监事会提出由股东代表出任的监事候选人，但提名的人数和条件必须符合法律和章程的规定，并且不得多于拟选人数；”

第四款：“董事会、监事会在股东大会上必须将上述股东提出的董事、监事候选人以单独的提案交由股东大会审议。”

第五款：“独立董事的提名方式和程序由本章程第一百一十二条规定。”

说明：本条的补充系根据《指引》的注释要求增加董事、监事提名的具体方式和程序。

(8) 《公司章程（草案）》第七十二条增加了第二款、第三款：

第二款：“股东大会审议关联交易事项之前，公司应当依照国家的有关法律、法规和上海证券交易所股票上市规则确定关联股东的范围。与该关联事项有关联关系的股东或其授权代表可以出席股东大会，并可以依照大会程序向到会股东阐明其观点，但在投票表决时应当回避。在关联股东回避后股东大会没有其它有表决权的股东可对该关联事项进行表决的，或其它特殊情况关联股东无法回避的，公司可以在征得有权部门的同意后按照上款的规定进行表决和公告。”

第三款：“股东大会对关联交易事项作出的决议必须经出席股东大会的非关联关系股东所持表决权的二分之一以上通过，方为有效。但是，该关联交易事项涉及本章程第六十五条规定的事项时，股东大会决议必须经出席股东大会的非关联关系股东所持表决权的三分之二以上通过，方为有效。”

说明：本条的补充根据《指引》的注释要求进一步明确了股东大会审议关联交易事项时关联股东回避和表决的程序。

(9) 《公司章程（草案）》第七十五条根据《指引》的注释要求补充规定了“股东大会会议记录的保管期限为 10 年。”

(10) 《公司章程（草案）》第七十七条修改为：“公司董事应为年龄在 60 岁以下的自然人。董事无需持有公司股份。”

说明：本条修改对公司董事的年龄作了限制。

(11) 《公司章程（草案）》第八十三条根据《指引》的注释要求增加了第三款、第四款和第五款：

第三款：“董事会审议的事项涉及有关联关系的董事时，依照法律法规和上海证券交易所股票上市规则规定属于有关联关系的董事可以出席董事会会议，并可以在董事会阐明其观点，但是不应当就该等事项参与投票表决。”

第四款：“未出席董事会会议的董事如属于有关联关系的董事，不得就该等事项授权其他董事代理表决。”

第五款：“董事会对与董事有关联关系的事项作出的决议，必须经出席董事会会议的非关联关系董事过半数通过，方为有效。”

说明：本条的补充进一步明确了董事会在审议关联交易时回避和表决的具体程序。

(12) 《公司章程（草案）》第九十七条根据《指引》的注释要求补充了第二款、第三款和第四款：

第二款：“董事会运用公司资产进行投资（包括项目投资、收购或出售资产，或进行资产置换等形式）的权限限于：投资、收购或出售的资产总额不超过公司最近经审计后总资产的 20%（含 20%，下同）；或投资、收购或出售的资产净额不超过公司最近经审计后净资产的 20%；或投资、收购或出售资产相关的利润不超过公司最近经审计后利润的 20% 的投资行为。按照上述比例计算超出 20% 的，必须报股东大会批准。”

第三款：“如上述投资按照法律、法规和上海证券交易所股票上市规则属于关联交易的，则按照法律、法规和上海证券交易所股票上市规则以及公司关于关联交易的决策制度执行。”

第四款：“公司以其资产或信用为第三人提供担保的必须经过董事会或股东大会批准。董事会批准公司担保事项的权限比照上款规定的董事会投资权限的规定执行，超出该权限的，应当报股东大会批准。”

说明：本条的补充明确了董事会的投资权限，以加强公司董事会的健康运作。

(13) 《公司章程（草案）》第一百零六条第一款修改为：“董事会临时会议在保障董事充分表达意见的前提下，可以用传真方式进行并作出决议，并由参会董事签字后以专人送达、邮递或传真方式送达公司董事会秘书。”

同时，该条还补充了第二款、第三款和第四款：

第二款：“传真作出的决议可以免除章程第一百零三条规定的事先通知的时限，但应确保决议的书面议案以专人送达、邮递或传真的方式送达到每一位董事，并且董事应当签署送达回执。”

第三款：“送达通知应当列明董事签署意见的方式和时限，超出时限未按规定方式表明意见的董事视为不同意议案的事项。”

第四款：“签字同意的董事人数如果已经达到作出决议的法定人数，并已经以本条第一款规定方式送达公司，则该议案即成为公司的有效董事会决议，无需再召开董事会会议。为此目的，董事分别签署的多份同一内容的书面议案可合并构成一个有效的董事会决议，而无需另行由同意的董事在同一文本上签署。”

说明：本条的补充在采用《指引》提供的传真方式作出董事会决议的选择性条款的同时，进一步明确了传真或其他书面方式作出董事会决议的具体规则和程序。

(14) 《公司章程（草案）》第一百零八条补充了：“董事会决议表决方式为：举手表决或书面表决。每名董事有一票表决权。会议决议应当由出席会议的全体董事签名，授权其他董事出席的由被授权人代为签署并注明代理关系。不同意会议决议或弃权的董事也应当签名，但有权表明其意见。”

说明：本条补充了董事会表决后董事的签名和表达意见的具体方式。

(15) 《公司章程（草案）》第一百零九条补充了：“董事会会议记录作为公司档案由董事会秘书保存，董事会会议记录的保管期限为十年。”

(16) 《公司章程（草案）》第一百一十二条补充了如下规定：

“公司董事会应当至少设立二名独立董事，独立董事的年龄不受章程第七十七条的限制。独立董事不得由下列人员担任：

- (一) 公司股东或股东单位的任职人员；
- (二) 公司的内部人员（如公司的总经理或公司雇员）；
- (三) 与公司关联人或公司管理层有利益关系的人员。

独立董事除应具备董事的一般任职资格外，还应当具备下列条件：

- (一) 应当具有大学本科或以上学历，在企业从事经营管理工作，或从事法律、金融、财务工作或与公司经营主业相关的研究工作达五年以上；
- (二) 具有良好的个人品质和职业道德，严格遵守法律、法规、规章，能够忠实地履行职责；
- (三) 能够公平地对待所有股东，尤其是维护中小股东及公众股东的利益。

公司独立董事候选人由公司董事会、监事会、单独或合并持有公司 5%或以上发行在外有表决权股份的股东以提案方式推荐并提交股东大会审议并选举，其职务的免除适用公司其他董事职务免除的规定。

除本章程规定的公司董事享有的职权以外，公司独立董事还享有以下职权：

- (1) 享有与公司其他董事同等的知情权、发言权、表决权、获取和查阅公司资料的权利；
- (2) 由二名或二名以上独立董事同意，可以提请召开临时股东大会；
- (3) 有权就公司的关联交易、重大投资、资产购买和出售、资产重组、公司的吸收合并或分拆、新股发行、股份回购、利润分配及独立董事认为可能损害公司中小股东合法权益的事项向股东大会提交独立董事意见。”

说明：本条的修改和补充根据公司的需要和有关监管精神明确了独立董事的任职资格、产生方式、职权等，有利于公司董事会的健康运作。由于发行人在 2000 年 10 月通过该《公司章程（草案）》时中国证监会《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》（证监发[2001]102 号文）尚未发布实施，《公司章程（草案）》中有关独立董事任职资格和有权提名独立董事人选的股东表决权数与上述证监发[2001]102 号文尚不完全一致，应由公司在公开发行人后修订《公司章程》时一并修订。

(17) 《公司章程（草案）》第一百一十四条增加了第三款：

“ 董事会秘书的任职资格为：

（一）董事会秘书应当由具有大学专科以上学历，从事秘书、管理、股权事务等工作三年以上的自然人担任；

（二）董事会秘书应当掌握财务税收、法律、金融和企业管理等方面的知识、具有良好的个人品质和职业道德，严格遵守法律、法规、规章，能够忠诚地履行职责，并具有良好的处理公共事务的能力；

（三）董事会秘书须经上海证券交易所组织的专业培训和资格考核合格，并取得上海证券交易所颁发的合格证书。”

说明：本条的补充进一步明确了董事会秘书的任职资格。

（18）《公司章程（草案）》第一百二十条增加了第二款，规定总经理在日常业务经营方面以及董事会特别授权的权限：

第二款：“ 总经理有权在五百万元人民币的权限内处理公司日常业务经营的决策事项，以及在董事会另行特别授权的权限内处理与公司业务、资产相关的其它事项；超出上述权限的，应按章程及法律的规定报公司董事会审议决定。”

（19）《公司章程（草案）》第一百四十条对监事会议事方式补充规定：“ 监事会会议由监事会召集人主持。监事会召集人不能出席会议，应委托其他监事代为主持会议，监事会会议应由三分之二以上的监事出席方为有效。”

（20）《公司章程（草案）》第一百四十一条对监事会的表决方式补充规定：“ 监事会通过决议，须经出席监事会会议的监事三分之二以上通过，方为有效。每名监事有一票表决权。”

（21）《公司章程（草案）》第一百四十二条补充规定了：“ 监事会会议记录的保管期限为十年。”

（22）《公司章程（草案）》第一百六十三条补充规定了股东大会的通知方式：“ 公司召开股东大会的会议通知，以公告、传真或邮件方式进行。”

(23) 《公司章程(草案)》第一百六十四条补充规定了董事会的通知方式：“公司召开董事会的会议通知，以专人送达、邮寄或传真方式进行。”

(24) 《公司章程(草案)》第一百六十五条补充规定了监事会的通知方式：“公司召开监事会的会议通知，以专人送达、邮寄或传真方式进行。”

本所律师认为，发行人《公司章程(草案)》的上述修改或补充符合法律、法规和规范性文件的要求，并有利于加强法人治理机制和维护公司中小股东的利益。

十二、国有股减持

12-1 发行人 2001 年 7 月 10 日召开的 2001 年第一次临时股东大会已经通过了董事会提交的《公司国有股股东减持国有股的议案》，确定按照国务院 2001 年 6 月 12 日发布的《关于减持国有股筹集社会保障资金管理暂行办法》的规定，在公司首次公开发行股票的同时实施国有股减持方案。

12-2 2001 年 10 月 22 日，中国证监会发布通知，要求暂停执行《关于减持国有股筹集社会保障资金管理暂行办法》中第五条关于“国家拥有股份的股份有限公司向公众投资者首次发行和增发股票时，均应按融资额的 10% 出售国有股”的规定。本所律师认为，发行人股东大会虽然已经有效通过了在首次公开发行股票过程中实施国有股减持方案的议案，但在国家有关政策发生变化之后，发行人应当遵循相应的国家法规或政策，暂停在首次公开发行股票中实施国有股减持方案，并根据国家法规和政策相应调整其股票发行方案，相应的股东大会决议可以在其后补充修改。

十三、其他

13-1 董事会会议和股东会会议的补充披露

自本所《法律意见书》和《律师工作报告》出具之日至今，发行人又召开了两次董事会会议，并决定于 2001 年 12 月 16 日召开 2001 年度第二次临时股东大会，具体情况如下：

- (1) 2001年8月12日，发行人在公司会议室召开第三届董事会第八次会议，7名董事出席会议，2名董事委托其他董事代为出席。公司监事和总经理列席会议。会议由董事长张平主持，形成如下决议：通过《2001年上半年总经理工作报告》；通过《关于2001年度安全措施费用预算的报告》；通过《公司安全生产基本制度》；通过《公司2001年度中期报告》；通过《关于出租长运大厦部分楼层给长运集团有限公司使用的议案》；决定聘请长城证券有限责任公司为公司首次公开发行股票的主承销商，承销费率为股票发行收入的3%。在审议《关于出租长运大厦部分楼层给长运集团有限公司使用的议案》时，三名关联董事进行了回避表决。经本所律师核查，本次董事会会议的召开程序、形式和通过的决议内容合法有效。
- (2) 2001年11月15日，发行人在公司会议室召开第三届董事会第九次会议，6名董事出席会议，3名董事委托其他董事出席。公司监事、总经理列席会议。会议由董事长张平主持。会议经过讨论，通过如下决议：通过缩减“购置高档豪华客车”募集资金投向项目投资规模的议案，拟将公司首次公开发行股票募集资金投向项目中“购置高档豪华客车项目”的投资规模缩减为投入资金9,000万元，所购置高档豪华客车单价200万元左右（含10%的车辆购置附加费），并批准相应修改的项目《可行性研究报告》；通过公司《关联交易决策制度》的修正案，拟对其第十二条进行修改；通过关于召开2001年度第二次临时股东大会的有关事项，定于2001年12月16日召开2001年度第二次临时股东大会，审议本次董事会的上述两项议案。经本所律师核查，本次董事会会议的召开程序、形式和通过的决议内容合法有效。

13-2 《律师工作报告》第3-2-76页第十四（三）“除本工作报告正文第21页第四点第（四）项说明的发行人创立大会召开程序与当时法律规定有所不同，可视为有效之外，发行人历次股东大会、董事会、监事会的召开程序、决议内容及签署，均合法、合规、真实、有效。”修改为：“除本工作报告正文第21页第四点第（四）项说明的发行人创立大会召开程序不符合当时《股份有限公司规范意见》规定的创立大会召开程序之外，发行人历次股东大会、董事会、监事会的召开程序、决议内容及签署，均合法、合规、真实、有效。”

13-3 1992 年的评估有效期。

经查,1993 年国家有关主管部门并未颁布有关评估报告有效期的相关规定,国家国有资产管理局至 1996 年 5 月 7 日才颁布《资产评估操作规范意见(试行)》的通知(国资办发[1996]23 号),明确规定资产评估结果的有效期为一年,即评估目的应在评估基准日后的一年内实现。在此情况下,本所律师认为发行人设立时长途公司投入的经营性资产的评估报告在经有权部门确认后不影响发行人设立的合法性。

十四、《法律意见书》和《律师工作报告》中有关法律意见范围的补充

根据中国证监会证发反馈函[2001]256 号文及证监发[2001]37 号文的要求,现对本所《法律意见书》和《律师工作报告》作如下补充:

14-1 《法律意见书》第 3-1-2 页第二自然段修改为:“本法律意见书中涉及发行人的财务报告或数据、审计、资产评估、盈利预测等专项内容时,系严格引用相关注册会计师事务所出具的相应《审计报告》、《验资报告》、《盈利预测审核报告》,评估师事务所出具的《资产评估报告》;对于没有专业中介机构出具该类专业报告的情况或数据(如发行人近三年及最近一期的全部业务收入),本所律师引用发行人提供的数据和说明。虽然本所律师不具备对相关财务报告或数据进行专业审查和判断的适当资格或能力,但对于该《审计报告》、《验资报告》、《盈利预测报告》、《资产评估报告》以及发行人提供的数据和说明所依赖的事实、行为及相关的法律问题,本所律师已进行了相应的尽职调查和核查验证。”

14-2 《法律意见书》第 3-1-4 页三“本次发行上市的实质条件”之 4 有关发行人盈利预测的意见,及《律师工作报告》第 3-2-11 页三“本次发行上市的实质条件”之 4 有关发行人盈利预测的意见均修改为:“根据发行人全体董事共同签署的 2001 年度《盈利预测报告》,以及中磊会计师事务所 2001 年 7 月 28 日出具的中磊审核字(2001)2002 号《盈利预测审核报告》,发行后预期的利润率将达到并超过同期银行存款利率。本所律师有关发行人盈利预测的计算严格引用发行人公司董事签署的《盈利预测报告》和中磊会计师事务所的《盈利预测审核报告》;并且,经核查,本所律师确信该《盈利预测报告》和《盈利预测审核报告》

所基于的假设和条件符合发行人目前的真实业务经营情况。但由于该盈利预测所依据的条件和假设存在不确定性，投资者进行投资决策时不应过分依赖该项预测。”

14-3 《法律意见书》第 3-1-31 页二十二“发行人招股说明书法律风险的评价”中的第二自然段，及《律师工作报告》第 3-2-112 页二十二“发行人招股说明书法律风险的评价”中的第二自然段均修改为：“本所律师对招股说明书及其摘要中有关发行人所处的行业和市场，其竞争和市场风险状况、发行人的设备或技术或其它生产经营因素的先进性或优势、财务状况、盈利预测等方面的陈述和说明不具备进行专业审查或判断的适当资格或能力，但对于其所依赖的事实、行为及相关的法律问题，本所律师已进行了相应的尽职调查和核查验证。”

14-4 《法律意见书》第 3-1-5 页三“本次发行上市的实质条件”之 9 有关发行人近三年是否涉及重大违法、违规行为，以及《律师工作报告》第 3-2-12 页三“本次发行上市的实质条件”之 9 有关发行人近三年是否涉及重大违法、违规行为的意见均修改为：“根据本所律师就发行人近三年及最近一期公司及经营情况的尽职调查，以及南昌市工商行政管理局于 2001 年 2 月 20 日出具的《证明》、南昌市西湖区国家税务局稽查局于 2001 年 2 月 19 日出具的《证明》、南昌市地方税务局直属分局于 2001 年 5 月 26 日出具的《证明》、南昌市交通局于 2001 年 2 月 25 日出具的《证明》、南昌市公安局交通警察支队于 2001 年 2 月 26 日出具的《证明》、南昌市环境保护局于 2001 年 2 月 22 日出具的《证明》、经南昌市劳动监察处年检的发行人近三年的《劳动用工年检手册》、南昌市社会保险事业管理处 2001 年 5 月 24 日开具的《证明》，以及发行人的有关陈述，发行人近三年以来在其生产经营中无重大违规、违法行为，未受到行政处罚。”

本补充法律意见书正本肆份，出具的日期为下列所署日期，并由本所律师王立华、王振强、刘艳律师签字，本所加盖公章。

北京市天元律师事务所（盖章）

律师事务所负责人：王立华

经办律师：王立华_____

王振强_____

刘 艳_____

2001年11月22日

北京市天元律师事务所关于 江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市 的补充法律意见书（二）

京天股字(2001)第 008-11 号

江西长运股份有限公司：

本所接受贵公司（下称“发行人”或“公司”）的委托，根据双方于 2000 年 3 月 25 日签订的《委托协议书》（以下简称“《委托协议》”），担任发行人本次股票发行、上市的特聘专项法律顾问；并于 2001 年 8 月 31 日为江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市出具了京天股字(2001)第 008 号《法律意见书》和京天股字(2001)第 008-3 号《律师工作报告》，于 2001 年 11 月 22 日出具了京天股字(2001)第 008-10 号《补充法律意见书》（下称“《补充法律意见书》”）。

根据中国证监会提出的进一步反馈意见，现本所作出如下进一步补充法律意见书。

一、关于发行人设立时剥离的非经营性资产和离退休人员的代管问题

（一）关于剥离资产和人员的代管情况

1-1 根据原《补充法律意见书》，由于发行人的主发起人江西长途汽车运输公司（下称“长途公司”）在发行人 1993 年设立后已经不存在，长途公司剥离的非经营性资产和离退休人员由发行人代管。1993 年至 1996 年，发行人在代管上述非经营性资产过程中共计垫付了 728,004.69 万元人民币管理费；在代管离退休人员的过程中垫付了 4,994,418.76 元人民币费用开支，共计 5,722,423.45 元人民币。

1-2 本所律师认为，发行人在为南昌市政府代管上述非经营性资产和离退休人员的过程中垫付资金，在法律上没有依据，因而导致发行人公司和其他股东受到了损失。

1-3 对此，承继南昌市政府持有的发行人股权的江西长运集团有限公司（下称“长运集团”）已于2001年12月13日出具了《承诺函》，承诺在2002年至2006年的五年期限内以其持有的发行人股权而获得的分红偿还发行人垫付的上述5,722,423.45元人民币代管费用，每年1,144,484.69元人民币；如发行人在该期限内的分红不足以偿还上述垫付资金，长运集团将在2006年底之前无条件以现金方式补足。本所律师认为长运集团在承继南昌市政府持有的发行人股权成为发行人股东之后，以上述方式承诺偿还发行人在1993年至1996年代南昌市政府垫付的管理费开支可以有效保护发行人及其他中小股东的权利和权益。

1-4 《补充法律意见书》第6页第二段第三行“在建工程共计1430万元以及541名离退休人员……”中的“541名”为笔误，现更正为“549名”。

二、关于发行人原股东中行江西分行向中国东方资产管理公司进行的股权转让

2-1 2001年3月28日，为进一步规范发行人的股权结构，发行人的原股东中国银行江西省分行（下称“中行江西分行”）与中国东方资产管理公司签订协议，将其持有的发行人828万股股份转让给中国东方资产管理公司。

2-2 根据中国东方资产管理公司和中行江西分行2001年11月20日出具的说明，中国银行根据财政部财金[2000]44号文《关于资产管理公司资本划转有关问题的补充通知》的精神，将其持有的发行人828万股股份转给中国东方资产管理公司；股权转让价格尚需双方按照有关政府文件协商确定。

2-3 本所律师认为：(1) 本次股权转让价格的确定属于转让和受让双方之间的关系，并不直接涉及发行人，发行人亦非转让的一方当事人；(2) 由于中国东方资产管理公司的特殊职能以及本次股权转让的定价将依照上述财政部财金[2000]44号文协商确定，因此，其定价问题不影响本次股权转让的合法性和有效性；(3) 本次股权转让系双方真实意思表示，符合国家法律、法规；同时，转让和受让双方均已确认本次股权转让不存在法律争议或纠纷，并已依法完成本次股权转让的工商变更登记手续，因此，本次股权转让真实、合法、有效，并且不会对发行人本次股票发行和上市构成不利影响。

三、关于发行人租赁长运集团土地使用权的关联交易

3-1 本所的《补充法律意见书》第 7-1 部分已经说明了发行人通过与长运集团签署七份《土地使用权租赁合同》租赁长运集团八宗土地使用权的租金的确定方式。据发行人的说明和本所律师调查，发行人租赁的上述地块无相应的市场可比价格；并且，由于长运集团系根据江西省国土资源厅和江西省财政厅批准的优惠标准支付该出租土地使用权的出让金，并按照该取得成本除以土地使用年限加必要的相应税金确定租金价格，长运集团未因此获得价差或其他利益，因此该租金的确定方式和价格是公允的，不存在损害发行人或其他中小股东权益的情形。

四、运营车辆的责任经营模式

4-1 经核查，发行人新购置的运营车辆，除采取公车经营的方式之外，采取责任经营方式的责任经营期限为三年，责任经营合同约定在三年责任经营期满后该运营车辆的产权将过户给责任经营人。责任经营期满后，如责任经营人选择将车辆过户，则该车辆产权即归该个人所有；但由于通常情况下该运营车辆仍处于良好的运营状态，绝大多数责任经营人选择不取得和过户该车辆产权，而是与公司协商续签责任经营合同，从而使该车辆继续拥有在相关线路上的运营权。在续签合同的情况下，考虑到车辆的成新度和公司不时对相关线路上运营车辆进行调整的需要，发行人公司的政策是续签的责任经营期限均为一年，期满可再续签，合同的其余条件与《补充法律意见书》第 18 页 4-14 部分的说明相一致。

4-2 本所律师认为，发行人的上述运营模式以及签署的相应责任经营合同内容合法、有效，具有法律约束力，并且不存在法律风险；在责任经营期满后车辆的归属不会对发行人的业务经营产生重大不利影响。

五、其他修改的意见

5-1 《补充法律意见书》第 13 页 4-3(1)最后一行由“因此，本所律师认为上述瑕疵不导致或存在长途公司出资不实的情况”修改为：“因此，本所律师认为上述瑕疵不导致亦不存在长途公司出资不实的情况”。

5-2 《补充法律意见书》第 22 页 6-2 由“发行人的总经理、副总经理、财务负责人（总会计师）、董事会秘书等高级管理人员均专职在公司工作并仅在公司领取薪酬。除公司总经理李淼先生在控股股东长运集团担任董事，不存在高级管理人员在股东单位及其下属企业、或业务与发行人相同或相近的其他企业双

重任职的情形”修改为：“发行人的总经理、副总经理、财务负责人（总会计师）、董事会秘书等高级管理人员均专职在公司工作并仅在公司领取薪酬。公司总经理李淼先生在控股股东长运集团兼任董事职务，公司其他高级管理人员不存在在股东单位及其下属企业、或业务与发行人相同或相近的其他企业双重任职的情形”。

5-3 《补充法律意见书》第 10-1 部分第 27 页第二段由“为充分尊重公司股东会，发行人董事已经依照公司章程规定的程序发布公告，并召集公司 2001 年第二次临时股东大会，以审议上述议案”修改为：“发行人董事已经依照公司章程规定的程序发布公告，并召集公司 2001 年第二次临时股东大会，以审议上述议案”，删除“为充分尊重公司股东会”。

5-4 《补充法律意见书》第 38 页 13-2 由“除本工作报告正文第 21 页第四点第（四）项说明的发行人创立大会召开程序不符合当时《股份有限公司规范意见》规定的创立大会召开程序之外，发行人历次股东大会、董事会、监事会的召开程序、决议内容及签署，均合法、合规、真实、有效”修改为：“发行人创立大会的召开程序如《律师工作报告》正文第 21 页第四点第（四）项所披露，不符合当时《股份有限公司规范意见》规定的股份有限公司创立大会的召开程序；发行人其他历次股东大会、董事会、监事会的召开程序、决议内容及签署，均合法、合规、真实、有效。”

本《补充法律意见书（二）》正本肆份，出具的日期为下列所署日期，并由本所律师王立华、王振强、刘艳律师签字，本所加盖公章。

北京市天元律师事务所（盖章）

律师事务所负责人：王立华

经办律师：王立华_____

王振强_____

刘 艳_____

2001 年 12 月 14 日

**北京市天元律师事务所关于
江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市
的补充法律意见书（三）**

京天股字(2001)第 008-13 号

江西长运股份有限公司：

本所接受贵公司（下称“发行人”或“公司”）的委托，根据双方于 2000 年 3 月 25 日签订的《委托协议书》（以下简称“《委托协议》”），担任发行人本次股票发行、上市的特聘专项法律顾问；并于 2001 年 8 月 31 日为发行人首次公开发行股票及上市出具了京天股字(2001)第 008 号《法律意见书》和京天股字(2001)第 008-3 号《律师工作报告》，于 2001 年 11 月 22 日和 2001 年 12 月 14 日分别出具了京天股字(2001)第 008-10 号《补充法律意见书》和京天股字(2001)第 008-11 号《补充法律意见二》。

针对中国证监会发行监管部 2001 年 12 月 30 日证发反馈函[2001]389 号函中所提出的问题和要求，现本所律师就有关情况作出如下进一步补充法律意见。

一、关于发行人设立前期的运作不规范问题

1-1 发行人设立的历史过程中确实存在不规范之处，包括设立时募集资金延迟到位的情况；内部职工股的发行超出了发行人内部职工的范围，在设立满三年之后，由于设立时存在职工股超范围发行的情况，其职工股的转让亦未能控制在发行人内部职工的范围之内。但本所律师认为，发行人已经采取措施对上述设立前期的不规范情形进行规范，不会对本次股票公开发行和上市构成不利影响。

1-2 发行人是经江西省股份制改革联审小组分别于 1992 年 10 月 29 日以赣股[1992]03 号文和 1993 年 2 月 12 日以赣股字[1993]03 号文批准，以定向募集方式设立的。根据发行人设立时有效施行的法律法规，江西省股份制改革联审小组（下称“审批机关”）是批准发行人设立的有权政府部门，上述批准合法有效。

1-3 发行人内部职工股募集资金的缴款工作是委托中行江西信托（“中行江西信托”）代为进行的，认购人按照其经核准的认购股份数额将认股款项缴纳到中行江西信托，或缴纳到发行人的财务部门再转入中行江西信托，而后由中行江西信托划入发行人指定的银行帐户，这一工作在创立大会（1993 年 2 月 27 日）之后才

全部完成；具体划款、到帐情况如下：

- (1) 1993年3月19日，发行人收到职工股发行交款机构中行江西信托转入400万元人民币；
- (2) 1993年3月24日，收到中行江西信托转入70万元人民币；
- (3) 1993年3月29日，收到中行江西信托转入219万元人民币；
- (4) 1993年4月1日，收到中行江西信托转入100万元人民币；
- (5) 1993年4月7日，收到中行江西信托转入100万元人民币；
- (6) 1993年4月21日，收到中行江西信托转入3万元人民币；
- (7) 1993年6月4日，收到中行江西信托转入8万元人民币。

1-4《国务院办公厅转发国家体改委等部门关于立即制止发行内部职工股不规范做法意见的紧急通知》（国办发[1993]22号文）于1993年4月3日发布，但是认购发行人股份的内部职工股股东已于1993年2月18日前将认购公司股份的《股权证认购书》交到公司筹委会，发行人亦于1993年2月27日召开了创立大会，通过了创立公司的相关决议，1993年4月3日领取《企业法人营业执照》。因此，公司的内部职工股系在1993年4月3日国办发[1993]22号文发布之前经有权政府主管部门批准并发行和认购的，依据国家体改委《关于清理定向募集股份有限公司内部职工持股不规范做法的通知》（体改生[1993]115号文）不属于依法必须清退的范围。

1-5 发行人内部职工股“超范围”发行和转让中的不规范情形已于1998年由江西省人民政府办公厅向中国证监会报送的《关于报请审批[江西省清理整顿场外非法股票交易具体实施办法]的请示》（赣府厅文[1998]29号）予以说明，并得到中国证监会1998年11月25日证监机字[1998]41号文《关于江西省清理整顿场外非法股票交易具体实施办法的批复》的确认。

1-6 此后，发行人在公司业绩稳定增长的基础上，按照中国证监会上述证监机字[1998]41号文的要求，充分考虑股东特别是内部职工股股东的利益，在1998至2000年度继续向股东实施每年15%至20%不等的分红派息分配方案。

1-7 但是，如本所《补充法律意见》中所述，上述赣府厅文[1998]29号文中所提出的由赣能股份有限公司采取吸收合并的方式对发行人进行吸收合并的方案由于超过中国证监会的上报时限而未获得批准，发行人的内部职工股未能实现上市流通。在此情况下，发行人的内部职工股在上述赣府厅文[1998]29号文之后至2001年4月发行人内部职工股第二次托管完成之前累计又发生了1506次变更与转让（加上1998年4月之前的439次转让，至今共计发生变更和转让1945次），具体存在以下几类情形：

- (5) 自 1993 年初发行以来持有内部职工股的时间已经较长，部分内部职工股持有人（包括原“超范围”发行的部分内部职工股，下同）由于工作调动或职务变动，要求将其持有股份进行转让；
- (6) 部分内部职工股持有人由于出国或其他个人原因离开发行人公司所在地，继续持有内部职工股和行使股东权利确有不便，要求转让其持有的股份；
- (7) 部分内部职工股持有人由于职工股未能上市流通，多次到公司要求转让其内部职工股；
- (8) 由于少数原内部职工股持有人死亡而发生的需变更职工股持有人的情况。

由于发行人内部职工股发行时即已存在“超范围”发行的情况，上述转让和变更也未能严格控制在发行人内部职工的范围之内。

1-8 关于发行人内部职工股的转让情况，本所律师认为：

- (6) 发行人内部职工股 1993 年发行时存在的“超范围”发行情况已经根据国家经济体制改革委员会 1993 年 7 月 5 日体改生[1993]115 号文《关于清理定向募集股份有限公司内部职工持股不规范做法的通知》的要求进行了清理、备案登记和集中托管；
- (7) 关于发行人内部职工股的转让程序，经本所律师核查：
 - (g) 发行人内部职工股持有人认购职工股的缴款收据在职工股发行完毕后已经由公司收回并换发内部职工股的“股权证”；
 - (h) 1993 年，发行人内部职工股根据上述体改生[1993]115 号文进行清理、备案登记和集中托管之后，已由当时的托管机构江西省证券公司收回内部职工股持有人的“股权证”，并制作和换发内部职工股的持股凭证 - “股权证持有卡”；
 - (i) 发行人内部职工股发生转让时，托管机构或公司根据托管机构的委托已经在核查转让方身份证原件的情况下，收回转让方的“股权证持有卡”原件，并在核查受让方身份证原件的情况下向受让方发放新的“股权证持有卡”，并且历次转让均有转让方和受让方签署的转让协议或有公司明确的档案记录；因此，上述历次转让的过程是清楚的；

- (j) 从权利主张的角度看，转让方在转让其持有的内部职工股之后，已经不再拥有主张其持有内部职工股权利的任何原始证据，并且事实上发行人内部职工股从发行至今未发生任何法律纠纷；
 - (k) 2001年1月21日，发行人在江西日报上发布了《关于内部职工股股东进行重新登记的公告》，并委托江西省证券登记有限公司对发行人的内部职工股进行了重新登记和集中托管，在该公告程序和重新登记过程中，未出现申请登记的职工股持有人无“股权证持有卡”、登记申请与原持股记录不符、持有卡与身份证明不符的情况；内部职工股的持股人亦未就内部职工股的权属或权利人、分红派息或其他相关问题发生任何争议或法律纠纷，该项工作已经于2001年5月完成；
 - (l) 结合上述(c)、(d)和(e)，本所律师认为发行人（及原托管机构）在其内部职工股转让的过程中已经采取了适当的措施以保证转让过程和职工股权属的明确，并且已经尽到了权利公示催告的义务，排除了发生法律纠纷的风险；
- (8) 如上述 1-7 中所述的，发行人内部职工股的不规范转让行为确系原内部职工股“超范围”发行所造成的遗留问题；关于这一情况，发行人已经于 2001 年 11 月 15 日出具了《关于公司内部职工股转让情况的声明和承诺》，承认上述转让行为的不规范性，进行深刻的反省，并承诺将对于上述股票转让行为而引致的风险或潜在纠纷（如有）承担责任。

1-9 经本所律师核查，2001 年 4 月发行人与江西省证券登记有限公司签订《关于集中托管内部职工股的协议》，并完成内部职工股在江西省证券登记有限公司的重新登记和集中托管工作后，发行人的内部职工股至今未再发生任何转让情形。

1-10 发行人内部职工股在 1998 年之后发生的不规范转让情形已由发行人于 2001 年上报江西省人民政府。2001 年 6 月 15 日，江西省人民政府对发行人的内部职工股问题出具了赣府文[2001]36 号文《关于确认江西长运股份有限公司原发行的内部职工股和外资股有关历史情况的函》，对发行人的内部职工股的不规范情况进行了确认。

二、关于在长运集团成立之前代管非经营性资产和离退休职工的费用问题

2-1 如此前本所《补充法律意见二》第一问题中所述，由于发行人设立后的原主发起人江西长途汽车运输公司（下称“长途公司”）已经不存在，发行人在 1993 年至 1996 年底长运集团成立之前为南昌市人民政府代管长途公司剥离的非经营性资产和离退休人员。发行人在代管上述非经营性资产过程中共计垫付了 728,004.69 万元人民币管理费；在代管离退休人员的过程中垫付了 4,994,418.76 元人民币费用开支，共计 5,722,423.45 元人民币。

2-2 现长运集团已经将上述 5,722,423.45 元人民币归还发行人，款项到帐日期为 2002 年 1 月 14 日，该问题已经得到解决。

三、关于发行人在长运集团内部银行开户存款的影响

3-1 内部银行是我国 80 年代至 90 年代初在国有企业内部普遍流行，并在当时受到政府部门鼓励和支持的财务体制改革的产物，内部银行通常作为大中型企业内部财务结算机构，并负责或开展企业或集团内部的资金存储、银行贷款申请、资金融通等活动。经本所律师检索，有关政府部门（包括发行人所在公路运输行业的主管部门）在以下发布的法规或政策中，均鼓励或允许内部银行的设立，或规定了内部银行设立的相关事项：

- (1) 化工部 1980 年 12 月 4 日（80）化财字第 1413 号文《化工企业内部全面经济核算制试行办法》；
- (2) 水利电力部 1988 年 1 月 13 日（88）水电财字第 1 号《水利电力勘测设计单位成本核算办法》；
- (3) 财政部 1988 年 7 月 23 日发布的《全民所有制商业企业推行承包经营责任制有关财务问题的补充规定》；
- (4) 能源部 1992 年 1 月 24 日能源经（1992）83 号文关于印发《推行目标成本管理实行内部银行的意见》的通知；
- (5) 财政部 1994 年 5 月 31 日（94）财工字第 194 号文《关于工交企业制定内部财务管理办法的指导意见》；
- (6) 财政部 1995 年 3 月 20 日财农字（1995）8 号文关于印发《关于农业企业制定内部财务管理办法的指导意见》的通知；
- (7) 财政部 1996 年 5 月 14 日财商字[1996]96 号文关于印发《关于外贸企业制定内部财务管理办法的指导意见》的通知；
- (8) 煤炭部 1996 年 5 月 15 日煤政字（1996）第 190 号文关于颁发《“九五”时期煤炭工业改革与发展纲要》的通知；
- (9) 煤炭部 1996 年 9 月 26 日煤财字（1996）第 459 号文关于印发《煤炭企业三条线管理与核算办法》的通知；
- (10) 财政部 1996 年 10 月 21 日财基字 621 号《关于施工、房地产开发企业

制定内部财务管理办法的指导意见》；

- (11) 交通部 1997 年 1 月 8 日交公路发(1997)22 号关于印发《关于深化改革加强管理搞好公有制大中型汽车运输企业的若干意见》的通知。

3-2 长运集团作为南昌市政府下属的地方骨干交通运输企业，在当时的条件下，设立了集团公司的内部银行，负责长运集团及其下属企业内部资金的存储、融通和管理，以及企业内部的经济核算。在长运集团设立内部银行的情况下，发行人按照普遍的做法在长运集团内部银行开设帐户并将资金存放在内部银行，并由长运集团内部银行按照高于银行利率的水平向发行人支付相应的存款利息。

3-3 对于发行人在长运集团内部银行开户存款的行为，本所律师认为：

- (1) 长运集团设立内部银行具有较强的历史背景和政策性原因，也是我国国有企业财务体制改革中的普遍做法；发行人在内部银行开户存款的行为同样与该历史背景相关，也与当时企业改革的历史情况相符合；
- (2) 发行人在长运集团内部开户存款客观上造成了发行人未能与长运集团做到财务独立和财务分开，与中国证监会证监发字[1998]259 号文关于拟上市公司与控股股东财务分开的要求存在差距；
- (3) 发行人已经将该财务独立和财务分开的问题作为上市辅导期之内重点解决问题之一，在辅导期内（2000 年 9 月底）转回在长运集团内部银行的全部存款，并结合财务内部控制措施，有效做到了与长运集团的财务独立和财务分开；
- (4) 据核查，发行人自 2000 年 9 月底至今一年零三个月的时间内，未再与长运集团或其内部银行发生开户存款或类似的资金往来，长运集团也已经于 2001 年 9 月完成相应的机构调整，撤销了其内部银行；
- (5) 对于发行人原在其内部银行开户存款的资金，长运集团实际按照略高于同期银行存款利率的水平向发行人支付了存款利息，因此，虽有不规范之处，但客观上未损害发行人或其中小股东的利益；
- (6) 长运集团内部银行向发行人支付的存款利息与同期银行存款利息相比，1998 年度高出 1,248,597.15 元，1999 年度高出 1,371,006.33 元，2000 年 1 - 9 月份高出 715,471.95 元，分别占发行人同期净利润的 6.82%、6.17% 和 2.63%，因此，发行人将在内部银行存款转回存放在外部银行对于发行人的盈利能力不发生实质性影响；

(7) 虽然发行人在长运集团内部银行存款的行为具有其相应的历史原因，但为充分保障发行人及其中小股东的权益，长运集团已经于 2002 年 1 月 9 日出具有关承诺，承诺如果由于发行人在长运集团内部银行开户存款的行为导致任何有权的政府主管部门没收其利息收入或课以相应处罚，则由长运集团无条件承担发行人由此发生的一切经济损失。

3-4 综合以上所述，本所律师认为，发行人在长运集团内部银行开户存款的行为不存在或引致潜在的法律风险，亦不对发行人本次股票公开发行和上市构成不利影响。

四、关于发行人原股东中行江西分行向中国东方资产管理公司进行的股权转让

4-1 2001 年 3 月 28 日，为进一步规范发行人的股权结构，发行人的原股东中国银行江西省分行（下称“中行江西分行”）与中国东方资产管理公司签订股权转让协议，将其持有的发行人 828 万股股份转让给中国东方资产管理公司，并完成了相应的工商变更登记手续。但由于当时股权转让价格尚需由双方根据财政部财金[2000]44 号文《关于资产管理公司资本划转有关问题的补充通知》进一步协商确定，本次股权转让的价格在 2001 年底之前一直未能确定。

4-2 2002 年 1 月 8 日，中国银行江西省分行与中国东方资产管理公司就上述股权转让事项签署了《股权转让补充协议》，将上述股权转让的价格确定为每股 1.6265 元人民币，转让价款共计 13,467,420 元。据此，本所律师认为，本次股权转让行为已经完成。

五、关于发行人公路客运价格提高的法律依据

5-1 根据《价格法》第六条规定，商品价格和服务价格，除依照《价格法》第十八条规定适用政府指导价或者政府定价外，均实行市场调节价，由经营者依照《价格法》自主制定。《价格法》第十九条规定，政府指导价、政府定价的定价权限和具体适用范围，以中央的和地方的定价目录为依据。中央定价目录由国务院价格主管部门制定、修订，报国务院批准后公布。地方定价目录由省、自治区、直辖市人民政府价格主管部门按照中央定价目录规定的定价权限和具体适用范围制定，经本级人民政府审核同意，报国务院价格主管部门审定后公布。

5-2 而根据 2001 年 7 月 4 日国家计委颁布的《国家计委和国务院有关部门定价目录》，即中央定价目录，其中并不包括公路长途旅客运输，因此，公路长途旅客运输不属于中央制定政府定价或政府指导价的范围。

5-3 根据交通部 1994 年 2 月 15 日发布的交运发(1994)135 号文《关于公路汽车运价改革有关问题的通知》(以下简称“《通知》”),“公路汽车运价水平的管理权限在各省(含自治区、直辖市),由价格主管部门会同交通部门管理”;“客运价格.....在目前情况下主要采取国家指导性价格形式,其中准价和浮动幅度由各省自行确定.....”。根据交通部和国家发展计划委员会 1998 年 8 月 17 日发布的《汽车运价规则》(交公路发(1998)502 号文)第四十五条之规定,大型座席高三级客车运价在基本运价的基础上加成 250%~350%。

5-4 根据江西省物价局和江西省交通厅于 1996 年 12 月发布了《江西省公路运输客货运价管理规定》(以下简称“《江西省规定》”)第五条之规定,旅客基本运价为每人公里 0.088 元。根据该基本运价计算,发行了拟定的豪华客车运价不超出上述《汽车运价规则》的规定。

5-5 根据《江西省运价规定》第六条第二款规定,“豪华客车票价,按照运输市场客运价格情况,由企业自行定价”。本次募集资金投向拟购置的营运车辆属于高三级大型豪华客车,其运价可由发行人根据市场情况自行制定。同时,根据《江西省运价规定》第九条关于跨省旅客运价的规定,并经核查发行人目前涉及的跨省运输路线,发行人拟定的豪华客车运价不超出各相关省份制定的豪华客车的运价上限。

5-6 综上所述,本所律师认为,发行人对本次募集资金投向中购置豪华客车项目拟定的客运价格进行提高,具有法律依据并不存在法律上的障碍。

六、发行人独立董事的选举是否履行了必经程序

6-1 发行人为完善法人治理结构,根据当时的监管精神,在上市辅导期之内于 2000 年 10 月 28 日召开的 2000 年第一次临时股东大会上修改了《公司章程》,包括增加了公司设立独立董事的制度。

6-2 据此,发行人在中国证监会 2001 年 8 月 16 日发布《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》(证监发[2001]102 号,下称“《指导意见》”)之前,已分别于 2000 年 10 月 28 日召开的 2000 年第一次临时股东大会上选举了二名独立董事,即薛求知先生(现任上海复旦大学企业管理系教授),郑晓明先生(现任清华大学经济管理学院讲师,《法律意见书》和《律师工作报告》关于其职称为教授的披露应更正为讲师);于 2001 年 8 月 12 日召开的 2001 年第二次临时股东大会上选举了第三名独立董事,即薛云奎先生(现任上海国家会计学院副院长、教授)。

6-3 经本所律师核查，发行人股东大会选举的上述三名独立董事均符合发行人章程所规定的任职条件和选举程序；同时，也符合中国证监会其后颁布的《指导意见》第二条所规定的独立董事任职条件和第三条所规定的独立性。

6-4 《指导意见》未明确规定其对于拟上市公司的适用问题，并且发行人的上述三名独立董事均已在《指导意见》颁布之前选举完毕并担任发行人的独立董事职务，鉴于此，本所律师认为发行人可以参照《指导意见》第四条第（三）款第四项“在本《指导意见》发布前已担任上市公司独立董事的人士，上市公司应将前述材料在本《指导意见》发布实施起一个月内报送中国证监会、公司所在地中国证监会派出机构和公司股票挂牌交易的证券交易所”的规定执行。现发行人已经将其三名独立董事的有关资料报中国证监会和中国证监会南昌证券监管特派员办事处，并由中国证监会南昌证券监管特派员办事处审核后于 2002 年 1 月 14 日向中国证监会提交《关于江西长运股份有限公司独立董事设立情况的报告》。此外，发行人将尽快安排其独立董事参加中国证监会或其授权单位组织的独立董事培训；并在公司获准公开发行股票并上市后将其独立董事的材料报公司股票挂牌交易的证券交易所备案。

6-5 根据上述，本所律师认为发行人选举的独立董事已经履行了必经的程序。

七、发行人的未结诉讼

对《律师工作报告》和《法律意见书》中所披露的发行人的四件未结诉讼，根据发行人陈述与本所律师调查，其目前进展情况如下：

7-1 徐跃华、胡贵平等 18 人对发行人提起的客运合同损害赔偿的民事诉讼

本案已由江西省崇仁县人民法院于 2001 年 8 月 8 日作出一审判决，判决发行人应向 18 名原告共计赔偿 251,536.7 元，并承担诉讼费 15,550 元。双方均未上诉，崇仁县人民法院的一审判决已生效。

上述判决作出后，发行人以刑事附带民事诉讼原告的身份，对本次交通事故的主要责任者个体司机陈文伟提起诉讼，要求陈文伟对发行人的上述赔偿责任承担 70% 的责任。江西省崇仁县人民法院已于 2001 年 11 月 13 日作出一审判决，判决陈文伟应向发行人赔偿 179,538.16 元。陈文伟不服，已向江西省抚州市中级人民法院提起上诉，目前抚州市中级人民法院正对此案进行二审审理，尚未作出判决。

本案中的原告均为乘坐发行人客运车辆（由发行人司机崔贵荣驾驶）的乘客，乘坐车辆在途中与肇事司机陈文伟驾驶的大货车相撞，并造成本次交通事故。经

崇仁县交警大队及抚州市交警支队认定，对方司机陈文伟严重超载和违章，应对此次交通事故负主要责任，崇仁县人民检察院已于 2001 年 4 月 27 日对陈文伟依法提起公诉。发行人及其司机崔贵荣对此次交通事故不承担任何刑事责任。

根据以上所述，陈文伟作为此次交通事故的主要责任人，应当对本案承担主要的赔偿责任；发行人及其司机崔贵荣虽然对此交通事故不负主要责任，但因客观上未能适当履行旅客运输合同，需对受损害旅客承担赔偿责任。

本所律师认为，根据法院的生效判决，发行人对原告（受害人）的赔偿责任为 25 万多元，赔偿金额不大；同时，发行人已就该部分赔偿责任向法院提起诉讼，要求肇事司机陈文伟承担 70% 的责任，法院已作出一审判决，由陈文伟赔偿发行人近 18 万元，虽然陈文伟又提起上诉，但如前所述，根据有关交管部门的认定，陈文伟对本次交通事故承担主要责任，二审法院维持一审判决的可能性较大。如二审法院维持一审判决，则发行人有可能挽回部分损失。鉴于此，本所律师认为本案对发行人本次发行、上市不会构成不利影响。

7-2 胡萍香等 11 人诉发行人公路旅客运输合同纠纷

本案已由南昌市中级人民法院于 2001 年 9 月 11 日作出一审判决，判决发行人应向 11 名原告共计赔偿 1,427,603.4 元，扣除发行人已支付的 10 万元，发行人还应赔偿 1,327,603.4 元，并承担诉讼费 17,233 元。发行人已以一审适用法律错误，赔偿额计算方法不当为由向江西省高级人民法院提起上诉。

本案中，原告均为乘坐发行人客运车辆（由发行人司机曾文兵驾驶）的乘客，乘坐车辆在途中与肇事司机姜宏明驾驶的烟台市福山区汽车运输公司半挂大货车相撞，造成本次交通事故。经江西省公安厅交通警察总直属支队 2001 年 2 月 9 日《道路交通事故责任认定书》认定，姜宏明（已被刑事拘留）在高速公路上擅自倒车并穿越中央分隔带改道逆向行驶，造成本次事故，应对此次交通事故负完全责任；发行人司机曾文兵不负本次事故的责任。原告（受害人）基于发行人未能依照旅客运输合同将原告安全送达目的地，对发行人提起旅客运输合同纠纷的民事诉讼。本所律师认为，由于第三人的责任导致发行人未能良好履行旅客运输合同，发行人需对本案原告承担一定的赔偿责任。但在发行人承担责任后，仍有权对责任人肇事司机及肇事车辆所属单位烟台市福山区汽车运输公司进行索赔。如下列第 3 项所述，发行人已经对本案的肇事司机姜宏明及肇事车辆所属单位烟台市福山区汽车运输公司提起刑事附带民事诉讼，要求赔偿 1,304,610.20 元；并且发行人已经就该事故向承保的中国人民保险公司南昌市东湖支公司通知该事故的有关情况，说明如果事故责任方无力承担赔偿责任，发行人将申请赔付车损及车上人员伤亡损失。因此，本所律师认为本案的审理结果最终不会对发行人造成实

质性损失，亦不会对发行人本次发行、上市构成影响。

7-3 发行人诉姜宏明和烟台市福山区汽车运输公司交通肇事的民事损害赔偿诉讼（本案与上述第 2 项胡萍香等 11 人诉发行人的案件起因于同一起交通事故，系发行人对肇事司机及其车辆所属单位提起的侵权赔偿诉讼），要求赔偿 1,304,610.20 元（相当于上述第 2 项诉讼案的原告起诉时的诉讼请求额，后上述第 2 项诉讼案原告追加诉讼请求，但本案由于下列原因中止审理，发行人起诉索赔的数额目前没有变动）。

本案已由九江市庐山区人民法院于 2001 年 9 月 10 日作出（2001）庐民初字第 301 - 3 号《民事裁定书》，由于发行人是上述第 2 项诉讼案的被告，上述第 2 项诉讼案的判决结果直接影响到本案赔偿数额的认定，而上述第 2 项诉讼尚未审结，因此，裁定本案中止审理。

尽管九江市庐山区人民法院裁定对本案中止审理，但按照法律规定，在上述第 2 项诉讼审结后，发行人可申请对本案恢复审理。如上述第 2 项所述，由于本案的被告姜宏明严重违章，造成其驾驶的货车与发行人司机曾文兵驾驶的车辆相撞和人员、车辆受损。经江西省公安厅交通警察总直属支队 2001 年 2 月 9 日《道路交通事故责任认定书》认定，姜宏明（已被刑事拘留）在高速公路上擅自倒车并穿越中央分隔带改道逆向行驶，应对此次交通事故负完全责任；发行人司机曾文兵不负本次事故的责任。本所律师认为，发行人提起的诉讼请求具有法律依据，应当得到法院支持。

发行人已经于 2001 年 5 月 22 日通知承保了事故车辆车损险和车上人员责任险的中国人民保险公司南昌市东湖支公司有关该交通事故的情况，并说明如果事故责任方无力承担赔偿责任，发行人将申请赔付车损及车上人员伤亡损失。因此，本所律师认为本案诉讼有利于发行人维护自身的合法权益，对本次发行上市具有正面影响。

7-4 刘美香、王甫文、王娟娟、赣州市电信公司诉发行人交通事故损害赔偿

本案已由江西省新干县人民法院于 2001 年 6 月 20 日作出一审判决，判决发行人共计应向各原告赔偿 203,561.04 元，并承担 8,000 元的诉讼费，现一审判决已生效。本案已于 2001 年 9 月 29 日执行完毕。因发行人已投保第三人责任险，目前保险公司已受理发行人的理赔申请。本所律师认为，本案赔偿金额较小，并且发行人在赔偿后可以从保险公司获得赔付，挽回损失。因此，本所律师认为，本案对本次发行上市不会构成不利影响。

八、关于《租赁经营合同》中的“保底”租赁条款是否合法

发行人为避免与控股股东长运集团的同业竞争,以企业整体租赁的方式租赁经营长运集团控股的南昌长安客运服务有限公司(下称“长安公司”)。发行人租赁长安公司的《租赁经营合同》中规定的租金方式为:发行人保证在租赁经营期间,前八年的税前利润为每年11万元,第九年为12万元,超出的部分归发行人所有,不足部分由发行人补足。本所律师认为,这一租金方式合法有效,理由如下:

8-1 企业的租赁经营是以企业的整体资产、负债和业务作为租赁标的,由承租方租赁经营并向出租方支付约定租金的租赁行为。从法律角度而言,企业租赁经营仍然属于一种租赁关系,而非投资、委托投资、联营或其他性质的法律关系。

8-2 在投资、委托投资或联营的法律关系中,投资人、委托投资方或联营各方,均应当承担相应的投资或联合经营风险,而不应获得保底的投资或经营回报;否则将导致投资关系或联营关系实质上演变为借贷关系。对此,最高人民法院在1990年《关于审理联营合同纠纷案件中若干问题的解答》中有明确的司法解释。

8-3 租赁关系则是承租方以约定的代价取得租赁标的在租赁期限内的使用权或经营权,以获得相应的使用收益或经营收益。在租赁关系中,出租方通常并不承担承租方使用或经营租赁标的过程中的风险,出租方取得的出租收益往往是固定金额的租金或租赁费,而无所谓是否涉及“保底租金”的问题。在企业的租赁经营合同中,租赁费可以是固定金额,也可以是根据租赁经营状况而确定的计算方式,属于租赁双方协商确定的商务条件。如果约定的租赁费为固定数额,则从法律上讲,出租方并不承担承租方的租赁经营风险,而仅承担承租方的资信风险;换言之,不论所租赁企业的经营状况或结果为何,承租方均应支付约定的租金。

8-4 我国关于企业租赁经营比较成熟的法律只有1988年6月国务院颁布的《全民所有制小型工业企业租赁经营暂行条例》,该《暂行条例》虽然并不直接适用于非工业企业,但在企业租赁的法律关系上可相应参照。根据该《暂行条例》及财政部随后公布的《全民所有制小型工业企业租赁经营财务处理的暂行规定》,租赁费应当按照所租赁企业的资本金或资产数额,参照行业和租赁企业的资金利润率,结合租赁企业的实际情况确定,因此并不排除租赁双方协商确定一固定数额作为租金;并且《暂行条例》还允许出租方向承租方收取租赁经营的担保金,以担保承租方未能支付租赁费时的出租收益,这与投资关系均有本质区别。

8-5《中华人民共和国合同法》（简称“《合同法》”）第十三章对于租赁合同租金的确定方式并无明文规定。因此，我们认为《合同法》对租金方式并无强制性规定，可以由当事人在合同中自行约定。

8-6 发行人租赁经营长安公司的《租赁经营合同》规定，发行人保证在租赁期间长安公司的税前利润前八年每年为 11 万元，第九年为 12 万元，如长安公司当年利润未达到保证数，则由发行人补足；如长安公司当年利润超过保证数，则超过部分归发行人所有。上述租赁条款正是依照长安公司的企业资产状况和经营现状计算，并由双方协商确定的。

8-7 《合同法》第五十二条在涉及导致合同无效的情形中进一步规定“违反法律、行政法规的强制性规定”时，合同无效；而目前法律和行政法规并无任何强制性规定限制企业租赁经营合同的租金采用固定数额的方式。发行人所签署的租赁经营长安公司的《租赁经营合同》不违反任何法律或行政法规的强制性规定，并且是双方当事人的真实意思表示，因而是合法、有效的。

本《补充法律意见书（三）》正本肆份，出具的日期为下列所署日期，并由本所律师王立华、王振强、刘艳律师签字，本所加盖公章。

北京市天元律师事务所（盖章）

律师事务所负责人：王立华

经办律师：王立华_____

王振强_____

刘 艳_____

2002 年 1 月 15 日

北京市天元律师事务所关于 江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市 的补充法律意见书（四）

京天股字(2001)第 008-16 号

江西长运股份有限公司：

本所接受贵公司（下称“发行人”或“公司”）的委托，根据双方于 2000 年 3 月 25 日签订的《委托协议书》（以下简称“《委托协议》”），担任发行人本次股票发行、上市的特聘专项法律顾问，以及中国证监会发行监管部 2002 年 2 月 7 日证发反馈函[2002]064 号函中所提出的问题和要求，现本所律师就有关情况作出如下进一步补充法律意见。

一、关于发行人取得的财政补贴

根据南昌市人民政府办公厅 2001 年 12 月 3 日洪府厅字[2001]232 号文《关于同意给与江西长运股份有限公司财政支持优惠政策的批复》，为支持国家重点扶持的交通基础设施枢纽建设，南昌市人民政府同意通过市财政支出渠道安排资金，在从 2001 年 1 月 1 日起至 2003 年 12 月 31 日止的三年内对发行人按其税前利润的 27%给与财政补贴。

南昌市人民政府办公厅 2002 年 2 月 4 日洪府厅字[2002]6 号文《关于对江西长运股份有限公司给与财政支持优惠政策有关问题的批复》，进一步明确同意按照上述洪府厅字[2001]232 号文件精神给与发行人的财政补贴作为该公司的补贴收入。

基于上述批准文件及国家法律、法规，本所律师认为发行人取得该财政补贴具有合法依据并且不存在法律障碍。

二、关于发行人租赁经营长安公司的《租赁经营合同》

发行人已于 2002 年 2 月 8 日与其控股股东江西长运集团有限公司的下属企业南昌长安客运服务有限公司（下称“长安公司”）签署了《租赁经营合同补充协议》，约定对双方 2001 年 7 月 5 日签署的《租赁经营合同》作出如下修改：

1、第五条修改为：“租赁经营期内，承租方前八年应向出租方支付每年 11 万元的租赁费，第 9 年支付 12 万元的租赁费。承租方租赁期内每年经营实现的利润数额超出本条规定的上述租赁费的部分归承租方所有，由出租方以租赁经营收入的方式支付给承租方。”

2、第九条“出租方的权利”第一款修改为：“一、出租方有权按时向承租方收取本合同规定的租赁费。”

3、第十四条“违约责任”第一款修改为：“一、承租方不能按期支付租赁费的，除如数支付外，还应承担逾期部分每日万分之四的违约金。”

4、同时，该《租赁经营合同补充协议》进一步明确：“本补充协议未作修改的部分按照原《租赁经营合同》继续履行。本补充协议一式二份，自双方签署之日起生效，并由出租方报其各股东备案。”

上述修改内容和合同形式符合国家有关法律、法规，属于按照企业租赁经营法律关系对原《企业租赁经营合同》中的“租赁费”条款进一步规范表述；并且根据 2001 年 6 月 1 日长安公司股东会批准由发行人租赁经营长安公司的决议，上述规范性修改未实质改变该租赁经营合同的法律关系和商务条件。基于此，本所律师认为上述《租赁经营合同补充协议》的签订已经履行必要的法律程序，合法有效。

三、关于发行人的资产收购兼并和关联交易

关于发行人资产收购兼并行为的规范，发行人已经在其《公司章程》中规定了董事会运用公司资产进行投资的权限，以及相应的审查和决策程序。

发行人董事会运用公司资产进行投资（包括项目投资、收购或出售资产，或进行资产置换等形式）的权限限于：投资、收购或出售的资产总额不超过公司最近经审计后总资产的 20%（含 20%，下同）；或投资、收购或出售的资产净额不超过公司最近经审计后净资产的 20%；或投资、收购或出售资产相关的利润不超过公司最近经审计后利润的 20% 的投资行为。按照上述比例计算超出 20% 的，必须报股东大会批准。除非得到公司董事会的特别授权，发行人公司总经理的权限仅限于日常业务而不涉及资产收购兼并或出售、投资等。

此外，《公司章程》进一步规定了独立董事有权就公司的关联交易、重大投资、资产购买和出售、资产重组、公司的吸收合并或分拆、新股发行、股份回购、利润分配及独立董事认为可能损害公司中小股东合法权益的事项向股东大会提交独立董事意见。

基于上述，本所律师认为发行人已经有效制定了有关资产收购兼并、出售以及投资的明确的权限划分，决策程序和约束机制。

同时，如果公司的上述投资按照法律、法规和上海证券交易所股票上市规则属于关联交易的，则还需按照法律、法规和上海证券交易所股票上市规则以及公司关于关联交易的决策制度执行。

发行人在其申请公开发行股票和上市发行人之前最近连续三年期间之内发生的关联交易主要包括以下类型：

- 1、 为避免与长运集团的同业竞争、集中长运集团的公路客运和旅游业务资源，进一步扩大主营业务的经营规模，通过资产收购、资产置换和租赁经营等关联交易取得或租赁了长运集团在客运、旅游等方面的相关资产；
- 2、 为增加发行人在房产租赁（出租）经营业务方面的独立性，进一步做到与长运集团在业务、资产、人员和财务等方面的分开和独立，收购了长运集团拥有的专门管理发行人房产的物业管理公司；
- 3、 为加强发行人的资产独立性，从长运集团购买了一宗土地使用权并租赁了八宗土地使用权；
- 4、 与长运集团下属的江西长运汽车修理有限责任公司发生少量日常性的汽车修理维护交易。

如本所律师已经就题述项目出具的法律意见中所述，经本所律师核查，上述各项关联交易中：第 1、2 类资产性关联交易均已经过资产评估机构进行了适当评估，并履行了国有资产评估审核确认程序；第 3 类关联交易，以长运集团从政府部门取得上述土地使用权的成本价格作为交易条件；第 4 类日常性关联交易，则按照物价管理部门确定的价格标准执行。因此，本所律师认为，发行人发生的上述关联交易遵循了按照市场公允价格定价和维护发行人公司及其它中小股东利益二项原则；并且，发行人的上述关联交易均已按照其公司章程或其他有关制度经过了公司董事会的批准。

根据上述，由于发行人在上述重组之前客观上与控股股东长运集团及其关联企业存在一定的同业竞争，资产不完全独立等问题，造成了上市之前的关联交易较多。但是，由于上述第 1、2、3 类关联交易均非经常性重复发生的关联交易，并且是发行人避免了与控股股东的同业竞争，加强了业务与资产的独立性，因此，有利于发行人在上市后减少与控股股东及其关联企业的日常性关联交易。

同时，针对以往关联交易较多的问题，发行人已经根据有关法律法规在其《公司章程》中明确规定了关联交易公允决策的程序，包含关联股东和关联董事在关联交易决策程序中回避表决的制度；并且，进一步制定了《关联交易决策制度》，具体明确了关联交易应当遵循的原则，公司董事会和股东会批准关联交易的权限和程序；并强调规定“公司股东或其它关联法人或自然人依照本制度与公司发生的任何关联交易（如有），不得以拆借、委托理财、垫付资金、要求为其债务提供担保或其它方式占用或变相占用公司的资金。与公司发生关联交易的，关联交易条件应当遵循市场独立第三人的交易条件依照公司章程及本制度严格审批，并且应严格履约，不得拖欠应付公司的款项”。

在公司组织机构方面，发行人目前的董事会设置了三分之一的内部董事，三分之一的外部董事和三分之一独立董事（即三名独立董事），并且其拟在上市后实施的《公司章程（草案）》中明确规定了独立董事的职权。独立董事和监事会也已经针对公司关联交易进行审查和独立发表意见。公司公开发行股票并上市后，将直接适用中国证监会《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》，根据该意见，公司重大关联交易应当在经过独立董事认可后，再提交董事会讨论。

本所律师认为，上述制度符合法律法规和中国证监会的其他相关监管规定，并有利于发行人减少、控制和规范其关联交易；并在关联交易中保护公司和其他非关联股东的利益。

本《补充法律意见书（四）》正本肆份，出具的日期为下列所署日期，并由本所律师王立华、王振强、刘艳律师签字，本所加盖公章。

北京市天元律师事务所（盖章）

律师事务所负责人：王立华

经办律师：王立华_____

王振强_____

刘 艳_____

2002年2月25日

**北京市天元律师事务所关于
江西长运股份有限公司
首次公开发行股票及上市的补充法律意见书（五）**

京天股字（2001）第 008 - 17 号

江西长运股份有限公司（以下简称“发行人”或“公司”）：

根据北京市天元律师事务所（以下简称“本所”）与发行人于 2000 年 3 月 25 日签订的《委托协议书》，本所担任发行人首次公开发行股票及上市的特聘法律顾问，已为发行人首次公开发行股票和上市出具京天股字(2001)第 008 号《北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的法律意见书》（以下简称“《法律意见书》”）、京天股字(2001)第 008-3 号《北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的律师工作报告》（以下简称“《律师工作报告》”）、京天股字（2001）第 008 - 10 号《北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书》（以下简称“《补充法律意见书（一）》”）、京天股字（2001）第 008 - 11 号《北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书（二）》（以下简称“《补充法律意见书（二）》”）、京天股字（2001）第 008 - 13 号《北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书（三）》（以下简称“《补充法律意见书（三）》”）和京天股字（2001）第 008 - 16 号《北京市天元律师事务所关于江西长运股份有限公司首次公开发行股票及上市的补充法律意见书（四）》（以下简称“《补充法律意见书（四）》”）。本所现根据中国证监会证监发行字[2002]15 号文《关于加强对通过发审会的拟发行证券的公司会后事项监管的通知》的规定，就发行人通过发审会后发生的事项发表如下补充法律意见：

一、本次发行上市的批准和授权

发行人于 2001 年 4 月 10 日召开的 2000 年度股东大会通过了《2001 年公开发行股票并上市的议案》，决定申请以增资发行的方式向社会公开发行人民币普通股 3,000 万股，发行价格授权董事会根据市场情况与主承销商协商确定，并制定了募集资金投向。

至本补充法律意见书出具之日，发行人本次发行上市的批准和授权未发生变化。

二、公司发行股票的主体资格

经本所律师核查，根据法律、法规、规范性文件及公司章程的规定，发行人没有需要终止的情形出现，并已通过 2001 年度工商年检，依法有效存续。本所律师认为，发行人发行股票的主体资格没有发生变化，符合法律、法规与规范性文件对首次申请公开发行股票的要求，具备本次发行上市的主体资格。

三、本次发行上市的实质条件

根据发行人 2001 年度股东大会决议及中磊会计师事务所有限责任公司出具的《审计报告》，发行人在最近三个年度，即 1999 年度、2000 年度和 2001 年度连续盈利，并已实际向股东支付股利，其中发行人 1999 年度、2000 年度的盈利和支付股利的情况，本所律师已在《律师工作报告》中予以披露，发行人 2001 年度税后净利润为 21,978,937.56 元，利润分配方案为按每 10 股派发 1.5 元（含税）的比例向股东派发现金红利。

经本所律师核查，至本补充法律意见书出具之日，发行人在股票发行上市的实质条件方面，未发生可能影响本次发行上市及对投资者投资决策有重大影响的

变化，符合《证券法》、《公司法》等法律、法规与规范性文件对公司首次申请公开发行股票实质性条件的规定。

四、公司的独立性

根据公司说明及本所律师核查，至本补充法律意见书出具之日，公司的业务、资产、人员、机构、财务的独立性没有发生变化。公司是独立经营的，不存在对任何关联方的依赖，公司具有面向市场自主经营的能力。

五、公司的股东

（一）经本所律师核查，公司的股东未发生变化。

（二）经本所律师核查，公司现有股东均合法有效存续，具备作为股东的资格。

（三）根据公司发起人江西长运集团有限公司（以下简称“长运集团”）出具的《确认函》确认、发行人说明和本所律师核查，长运集团持有的发行人的股份不存在被质押的情况，也不存在法院或其他有关机关查封、冻结或限制行使权利的情形。

六、公司的股本及其演变

至本补充法律意见书出具之日，公司股本设置和股权结构未发生新的变化，符合法律、法规与规范性文件对公司首次申请公开发行股票的要求。

七、公司的业务

(一) 经本所律师核查, 至本补充法律意见书出具之日, 公司的经营范围和经营方式未发生新的变化。

(二) 根据公司的陈述与说明, 经本所律师核查, 至本补充法律意见书出具之日, 公司不存在在中国大陆以外经营的情况。

(三) 根据发行人说明和本所律师核查, 发行人的主营业务未发生变化, 仍然是公路旅客运输业务和旅游业务, 并且以公路旅客运输业务为主。

(四) 经本所律师核查, 未发现公司存在持续经营的法律障碍。

八、关联交易及同业竞争

(一) 经本所律师核查, 持有公司 5% 以上股份的关联方未发生变化。

(二) 经公司确认和本所律师核查, 公司与关联方之间存在的关联交易均已在《法律意见书》和《律师工作报告》中予以披露和说明, 未再发生新的重大关联交易。

(三) 经发行人、发行人的股东确认和本所律师核查, 公司与关联方仍不存在同业竞争。

九、公司主要财产

(一) 经本所律师核查, 至本补充法律意见书出具之日, 公司拥有的房产、土地使用权、车辆未发生重大变化。

(二) 经本所律师核查, 发行人申请注册的由字母“CY”组合的图形商标已获得国家商标局的核准, 国家商标局已向发行人颁发第 1759185 号《商标注册证》,

商标分类为第 39 类；核定服务项目为：运输信息，运输，旅客运送，货运，出租车运输，租车，停车场，停车场出租，司机服务；注册有效期限为 2002 年 4 月 28 日至 2012 年 4 月 27 日。

(三) 经本所律师核查，至本补充法律意见书出具之日，公司的主要财产不存在产权纠纷或潜在纠纷。

(四) 主要财产存在的抵押、质押以及其他权利受限制情况

1、关于房产和土地使用权抵押情况

本所律师已在《律师工作报告》中披露，2001 年 1 月 10 日，发行人与中国工商银行南昌市北京西路支行（已变更为“中国工商银行赣江支行”）签订《人民币固定资产借款合同》（2001 年北西技字第 001 号），向中国工商银行南昌市北京西路支行借款 1,100 万元，借款期限自 2001 年 1 月 10 日至 2003 年 9 月 25 日。发行人同时与贷款人签订《中国工商银行抵押合同》（合同编号：2001 年北西技抵字第 001 号），约定发行人以西湖区八一大道商贸城 A 座（房产证编号：080222）进行抵押担保。商贸城 A 座目前已换发新房产证，新房产证号为：洪房权证（登西 2001）字第 419104 号。根据法律规定，该抵押房产相应的土地使用权也相应被抵押，土地使用权证号为：洪土国用（登西 2001）字第 074 号。截止目前，该笔贷款的余额仍为 1,100 万元。

经公司确认和本所律师核查，除上述抵押外，《律师工作报告》中披露的房产和土地使用权抵押情况，由于发行人已归还相应的贷款而解除，公司其他主要财产未发生新的抵押、质押情况。

2、关于实行责任经营而使车辆所有权的行使受限制的情况

如《律师工作报告》和《补充法律意见书（二）》所披露，发行人采取责任经

营的形式，将部分车辆由个人承包经营，发行人对以责任经营形式提供给经营者经营的车辆，依照合同在责任经营期内不得随意进行转让或处置。目前发行人的这一经营方式未发生重大变化。

经发行人确认和本所律师核查，除上述情况外，发行人的主要财产不存在其他的抵押、质押或其他权利受限制的情况。本所律师认为，发行人上述财产抵押和车辆权利行使受限制的情况，属于发行人正常的生产经营所需要，合法有效，不存在重大风险和潜在纠纷，不会对本次发行上市构成不利影响。

（五）本所律师在《律师工作报告》中披露的发行人与长运集团签订的租赁长运集团八宗土地使用权的七份租赁合同没有发生变化，该七份租赁合同仍合法有效。发行人未发生其他租赁土地使用权和房产的情况。

十、重大债权债务

（一）根据发行人确认，经本所律师核查，至本补充法律意见书出具之日，发行人存在的重大债权债务主要是银行借款，具体情况如下：

1、本补充法律意见书上述第九点披露的发行人与中国工商银行赣江支行签订的《人民币固定资产借款合同》（2001年北西技字第001号），借款金额为11,000,000元。

2、2001年7月26日，发行人与中国工商银行南昌市赣江支行签订《人民币流动资金借款合同》（合同编号：2001年赣本字第061号），约定向中国工商银行南昌市赣江支行借款1,600万元，借款期限自2001年7月26日至2002年7月25日，借款月利率为5.3625‰。经本所律师审查，该借款合同合法有效。发行人已归还300万元，目前该项借款余额为1,300万元。

3、2001年12月5日,发行人与中国银行江西省分行签订《人民币借款合同(短期)》(合同编号:2001年01AA55001),约定向中国银行江西省分行借款700万元,借款利率为年率5.85%,借款期限为12个月,自双方约定的提款日起算。经本所律师审查,该借款合同合法有效。

4、2001年6月28日,发行人与中国银行江西省分行签署了编号为2001年01AA00163号《人民币借款合同(短期)》,向中国银行江西省分行借款2,000万元,借款期限为12个月,自约定的提款日起算,利率为年率5.85%。该借款合同本所律师已在《律师工作报告》中予以披露。发行人现已归还800万元,目前该项贷款余额为1,200万元。

5、2002年5月15日,发行人与招商银行南昌支行签订《借款合同》,向招商银行南昌支行借款1,000万元人民币,借款期限为2002年5月16日至2003年5月15日,贷款的年息为5.31%。经本所律师核查,该《借款合同》合法有效。

本所律师认为,发行人的上述借款系发行人为其自身的日常业务经营而向银行所作的借款,属于正常的债权债务,借款合同均合法有效,不存在风险和潜在纠纷。

(二)根据公司确认和本所律师核查,公司没有发生因环境保护、知识产权、产品质量、劳动安全、人身权等原因产生的侵权之债。

(三)经公司确认和本所律师核查,至本补充法律意见书出具之日,公司与关联方之间不存在重大债权、债务关系,公司不存在为关联方提供担保的情况。本所律师在《律师工作报告》中披露的长运集团为发行人对招商银行南昌支行1,000万元的借款提供的连带担保,已因发行人归还相应的借款而解除。

十一、重大资产变化、收购兼并及投资情况

(一) 根据公司陈述和本所律师核查, 至本补充法律意见书出具之日, 公司未发生新的合并、分立、增资扩股、减少注册资本、收购或出售资产行为, 也未发生新的重大资产置换、股权、债务重组等公司架构变化的情形。

(二) 根据公司陈述与本所律师核查, 至本补充法律意见书出具之日, 公司暂无资产置换、资产剥离、资产出售或收购计划。

十二、公司章程的制定与修改

经本所律师核查, 至本补充法律意见书出具之日, 公司章程和公司章程(草案)未发生新的修改。

十三、公司股东大会、董事会、监事会议事规则及规范运作

(一) 发行人具有健全的组织机构, 依照法律法规和公司章程规定, 建立了健全的股东大会、董事会、监事会和经营管理机构。

(二) 发行人具有健全的股东大会议事规则、董事会议事规则、监事会议事规则, 上述议事规则未发生修改。

(三) 至本补充法律意见书出具之日, 除在《律师工作报告》和《补充法律意见书(一)》中披露的股东大会会议、董事会会议和监事会会议外, 发行人又召开了两次股东大会会议、两次董事会会议和一次监事会会议。经本所律师核查, 这几次股东大会、董事会、监事会的召开、决议内容及签署均合法、合规、真实、有效。具体情况如下:

1、股东大会

(1) 根据发行人第三届董事会第九次会议决定, 发行人于 2001 年 11 月 16

日在《江西日报》上刊登《关于召开 2001 年度第二次临时股东大会的公告》，通知公司股东于 2001 年 12 月 16 日召开 2001 年度第二次临时股东大会，并公告了会议地点，议题，出席对象，会议登记办法等。2001 年 12 月 16 日，发行人在公司会议室召开 2001 年度第二次临时股东大会，出席会议的股东和股东代表共 39 人，代表公司股份 50,585,580 股，占公司总股本的 80.47%。公司部分董事、监事和高级管理人员出席会议。经大会审议和投票表决，通过如下决议：《关于缩减“购置高档豪华客车”募集资金投向项目投资规模的议案》；《关于〈公司关联交易决策制度〉的修正案》。上述决议均获得法律和公司章程规定的表决权数通过。

(2) 根据发行人第三届董事会第十次会议决定，2002 年 3 月 28 日，发行人在《江西日报》上刊登《关于召开 2001 年度股东大会的公告》，通知公司股东于 2002 年 4 月 28 日召开公司 2001 年度股东大会，并公告了会议地点，议题，出席对象，会议登记办法等。根据第三届董事会第十一次会议决定，2002 年 4 月 13 日，发行人又在《江西日报》上刊登《关于召开 2001 年度股东大会的补充公告》，决定向 2001 年度股东大会增加一项提案。2002 年 4 月 28 日，发行人在公司会议室召开 2001 年度股东大会，出席本次股东大会的股东和股东代表共 49 人，代表有表决权的股份 50,685,300 股，占公司总股本的 80.63%，公司部分董事、监事和高级管理人员出席了会议。会议经审议表决，通过以下决议：《2001 年度董事会工作报告》；《2001 年度监事会工作报告》；《公司 2001 年度财务决算的报告》；《公司 2001 年度利润分配方案》；《公司 2002 年度财务预算方案的报告》；《公司独立董事制度》；《关于聘请中磊会计师事务所有限责任公司为公司 2002 年度财务审计机构的议案》；《关于首次公开发行股票募集资金投向顺序的议案》。上述决议均获得法律和公司章程要求的表决权数通过。

2、董事会

(1) 2002 年 3 月 23 日，发行人在公司会议室召开第三届董事会第十次会议，公司八名董事亲自出席会议，一名董事委托其他董事代理出席并行使表决权，公司四名监事和总经理列席会议。张平董事长主持会议。会议经研究和讨论，通过

如下决议：听取了公司经营层高管人员的述职报告，对公司经营层高管人员 2001 年经营目标和工作表现进行了考核，授权董事长根据考核结果批准兑发公司经营层高管人员 2001 年年薪，授权董事长根据考核中发现的问题对与副总经理签订的聘用合同，作适当修订和补充，使之更具合理性、操作性；审议批准 2001 年度总经理工作报告；原则通过公司 2002 年度经营计划和投资方案；审议批准公司 2002 年度工资总额使用计划；审议通过公司 2001 年度财务决算方案和 2002 年度财务预算方案，决定将两方案提交股东大会审议批准；审议通过 2001 年度利润分配和分红预案，决定将预案提交股东大会审议批准；审议通过公司独立董事制度，并决定提交股东大会审议批准；同意刘希武董事因退休辞去董事职务；审议通过聘请中磊会计师事务所有限责任公司为公司 2002 年度审计机构的议案，决定提交股东大会审议；决定于 2002 年 4 月 28 日召开公司 2001 年度股东大会，并决定会议议题。上述决议均获得出席会议的董事一致同意。

(2) 2002 年 4 月 11 日，发行人在公司会议室召开第三届董事会第十一次会议，公司八名董事出席会议，公司四名监事和总经理列席会议。会议由董事长张平主持，经会议研究和讨论，通过如下决议：鉴于目前证券发行的市场情况，一致同意如公司首次公开发行股票募集的资金不足以实施原定全部募集资金投向项目，则股票发行募集资金将按照下列先后顺序用于下列募集资金投向项目的实施，不足的资金由公司自筹解决：购置高级豪华客车营运车辆，计划投入资金 9000 万元购置 45 辆高档豪华客车，单价 200 万元左右；投资兴建南昌徐坊客运南站项目，项目总投资 2,960 万元；投资兴建南昌昌北汽车客运站项目，项目总投资 2,992 万元；投资组建出租汽车公司，计划投入资金 5,000 万元；投资南昌长途客运总站扩建改造项目，项目计划总投资 2,940 万元。并决定将该议案作为补充议案提交 2001 年度股东大会审议。

3、监事会

2002 年 3 月 23 日，发行人在公司会议室召开第三届监事会第五次会议，四名监事出席，经会议审议，通过《2001 年度监事会工作报告》，同意将报告提交股

东大会审议。

（四）如前所述，发行人上述几次股东大会和董事会的召开、决议内容及签署合法、合规、真实、有效，因而在几次股东大会和董事会上所作的授权和重大决策行为也均是合法、合规、真实、有效的。

十四、公司董事、监事和高级管理人员及其变化

（一）根据公司的确认及本所律师核查，发行人的董事、监事和高级管理人员的任职仍符合法律、法规和规范性文件以及公司章程的规定。

（二）根据公司说明，经本所律师核查，2002年3月23日，发行人第三届董事会第十次会议同意公司董事刘希武因退休辞去公司董事职务。除此之外，发行人的董事、监事、高级管理人员未发生变化。刘希武董事因退休向董事会辞去董事职务，符合有关规定，履行了必要的法律程序，不会对本次发行上市构成不利影响。

（三）发行人的独立董事未发生变化，其任职资格和职权范围符合有关法律、法规和规范性文件的规定。

十五、公司的税务

（一）根据发行人说明和本所律师核查，公司及其控股子公司执行的税种、税率未发生变化，并符合现行法律、法规和规范性文件的要求。

（二）本所律师已在《补充法律意见书（四）》中披露，根据南昌市人民政府的有关文件规定，南昌市人民政府从2001年1月1日起至2003年12月31日止的三年内对发行人按其税前利润的27%给与财政补贴。该项优惠政策目前未发生

变化。除此之外，发行人未再享受新的优惠政策和财政补贴。

（三）根据公司的陈述与说明，经本所律师核查，至本补充法律意见书出具之日，公司均依法纳税，不存在被税务部门处罚的情形。

十六、公司的环境保护和产品质量、技术等标准

（一）根据公司的陈述与说明，经本所律师核查，公司的生产经营活动和拟投资项目仍符合有关环境保护的要求。

（二）根据公司说明，经本所律师核查，至本补充法律意见书出具之日，发行人没有因违反环境保护方面的法律、法规和规范性文件而被处罚。

（三）根据公司的陈述与说明，经本所律师核查，至本补充法律意见书出具之日，发行人没有因违反有关产品质量和技术监督方面的法律、法规而受到处罚。

十七、募股资金运用

经发行人确认和本所律师核查，自《法律意见书》和《律师工作报告》出具之日至本补充法律意见书出具之日，发行人先后两次召开股东大会，对《法律意见书》和《律师工作报告》披露的本次募集资金投向进行了调整，具体情况如下：

（1）发行人于 2001 年 12 月 16 日召开 2001 年度第二次临时股东大会，经过审议和表决，通过《关于缩减“购置高档豪华客车”募集资金投向项目投资规模的议案》，同意公司首次公开发行股票募集资金投向项目中“购置高档豪华客车”项目的投资规模缩减为投入资金 9,000 万元，所购置高档豪华客车单价 200 万元左右，并批准相应修改的《可行性研究报告》，除该项目之外的其他原定募集资金投向项目不变，并授权董事会在募集资金规模不足以满足上述项目需求的情况下酌情决定取消以募集资金投资南昌长途客运总站扩建改造项目，募集资金超出现有

募集资金投向项目的部分（如有），将用于补充公司流动资金。上述决议获得法律和公司章程规定的表决权数通过。经本所律师核查，本次股东大会的召开、决议内容及签署合法、合规、真实、有效。因此，本所律师认为，发行人本次对募集资金投向的修改符合法律、法规、规范性文件和公司章程的规定。

（2）2002年4月28日，发行人在本公司会议室召开2001年度股东大会，会议经审议表决，通过《关于首次公开发行股票募集资金投向顺序的议案》，决定在公司首次公开发行股票募集的资金不足以实施原定募集资金投向项目时，按照下列顺序用于下列募集资金投向项目的实施，不足的资金由公司自行解决：购置高级大型客车项目；兴建南昌徐坊客运站项目；兴建南昌昌北客运站项目；投资组建出租汽车有限公司项目；投资南昌长途客运中心站扩建改造项目。经本所律师核查，发行人本次股东大会的召开、决议内容及签署合法、合规、真实、有效。根据发行人说明，发行人考虑到目前证券市场的实际情况，本次募集资金可能不足以实施原定募集资金项目，因而对原定的募集资金投向项目规定实施顺序。本所律师认为，发行人关于该项募集资金投向项目的决议，符合法律、法规、规范性文件以及公司章程规定，不会对本次发行上市构成不利影响。

十八、公司业务发展目标

经公司确认和本所律师的核查，公司的业务发展目标未发生变化，符合法律、法规和规范性文件的要求。

十九、诉讼、仲裁或行政处罚

（一）关于发行人及其控股子公司的重大诉讼、仲裁及行政处罚情况

1、关于《律师工作报告》和《补充法律意见书（三）》所披露的四项诉讼的进展情况

(1) 原披露的徐跃华、胡贵平等 18 人对发行人提起的客运合同损害赔偿的民事诉讼

如《补充法律意见书(三)》所述,本案经江西省崇仁县人民法院作出判决,判决发行人应向 18 名原告共计赔偿 251,536.70 元,并承担诉讼费 15,550 元,该判决已生效。该判决作出后,发行人以刑事附带民事诉讼原告的身份,对本次交通事故的主要责任者个体司机陈文伟提起诉讼,要求陈文伟对发行人的上述赔偿责任承担 70% 的责任,江西省崇仁县人民法院已作出一审判决,判决陈文伟应向发行人赔偿 179,538.16 元,陈文伟不服,向江西省抚州市中级人民法院提起上诉。

江西省抚州市中级人民法院已于 2001 年 12 月 20 日作出(2001)抚刑终字第 110 号《附带民事裁定书》,裁定驳回陈文伟的上诉,维持原判。目前本案已进入执行阶段。

关于本案,本所律师认为,根据已生效的判决,发行人对受害人的赔偿金额仅为 25 万余元,金额不大;同时,法院已判决陈文伟应对发行人的赔偿责任承担 70% 的责任,即应向发行人赔偿近 18 万元,在强制执行后,发行人可以从陈文伟处挽回部分损失,因此,本案不会对发行人的本次发行上市构成不利影响。

(2) 原披露的胡萍香等 11 人诉发行人公路旅客运输合同纠纷案

如《补充法律意见书(三)》所述,本案由南昌市中级人民法院作出一审判决,判决发行人应向 11 名原告共计赔偿 1,427,603.40 元,扣除发行人已支付的 10 万元,发行人还应赔偿 1,327,603.40 元,并承担诉讼费 17,233 元。发行人以一审适用法律错误,赔偿额计算方法不当为由向江西省高级人民法院提起上诉。

目前江西省高级人民法院已于 2002 年 3 月 5 日作出(2001)赣经终字第 97 号《民事裁定书》,以原审判决事实不清,适用法律错误为由,撤销一审判决,发回南昌市中级人民法院重审。其判决结果仍有待人民法院的进一步审理。

如《补充法律意见书（三）》所述，本所律师认为，即使发行人根据最终生效判决需承担责任，其仍有权在承担责任后向肇事司机及其车辆所属单位烟台市福山区汽车运输公司索赔；并且发行人已向保险公司通知，如肇事司机及其单位无力赔偿，发行人将向保险公司申请赔付，因此，本案的审理结果不会对发行人造成实质性损失，亦不会对发行人本次发行上市构成影响。

（3）原披露的发行人诉姜宏明和烟台市福山区汽车运输公司交通肇事民事损害赔偿诉讼（本案与上述第2项胡萍香等11人诉发行人的案件起因于同一起交通事故，系发行人对肇事司机及其车辆所属单位提起的侵权赔偿诉讼）。

如《补充法律意见书（三）》所述，本案经九江市庐山区人民法院裁定中止审理，目前尚无新的进展情况。本所律师认为，本案的诉讼有利于维护发行人自身合法权益，对本次发行上市不会构成不利影响。

（4）原披露的刘美香、王甫文、王娟娟、赣州市电信公司诉发行人交通事故损害赔偿案

如《补充法律意见书（三）》所述，根据江西省新干县人民法院判决，发行人共计应向各原告赔偿203,561.04元，保险公司已受理发行人的理赔申请。本案目前尚无新的进展情况。

本所律师认为，本案赔偿金额较小，并且发行人在赔偿后可以从保险公司获得赔付。因此，本案不会对本次发行上市构成不利影响。

2、根据发行人陈述，经本所律师核查，发行人及其控股子公司目前不存在其他的尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁及行政处罚案件。

（二）根据发行人的控股股东长运集团出具的《确认函》确认、公司说明，

并经本所律师核查，长运集团目前不存在尚未了结的重大诉讼、仲裁及行政处罚案件。

（三）如本所在《律师工作报告》中所述，发行人的第二大股东中国东方资产管理公司系根据国务院批准设立的，专门从事中国银行剥离的不良资产管理、债务追偿和债务重组等业务的公司。根据中国东方资产管理公司出具的说明，诉讼是其处置不良资产的重要手段之一，其涉及的重大诉讼、仲裁事项较多，大多数案件涉及的标的金额较大。在其目前所涉及的诉讼、仲裁事项中，其在一审中均处于原告地位，截止目前，尚不存在其作为被告的重大诉讼、仲裁事项，亦不存在重大行政处罚案件。

本所律师认为，中国东方资产管理公司由于其承担的特殊职能，并且其在所涉及的诉讼、仲裁事项中均处于原告地位，其目前所涉及的诉讼、仲裁事项不应影响其作为发行人股东或持有发行人的股份，亦不应对发行人的股票公开发行及上市、以及上市后的股权结构造成影响。

（四）经公司及其董事长张平先生和总经理李淼先生的确认和本所律师核查，公司的董事长张平先生、总经理李淼先生目前不存在尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁及行政处罚案件，也不存在影响公司首次申请公开发行股票的潜在纠纷。

二十、内部职工股

根据发行人的确认及本所律师核查，至本补充法律意见书出具之日，发行人的内部职工股未再发生新的转让行为。

二十一、需要说明的其他问题

（一）中磊会计师事务所有限责任公司为发行人本次发行上市出具了无保

留意见的审计报告。

（二）经本所律师核查，为公司本次股票发行与上市提供服务的主承销商长城证券有限责任公司、会计师中磊会计师事务所有限责任公司、本所及承办律师未受到有关部门的处罚，亦未发生更换。

（三）经本所律师核查，公司未发生大股东占用公司资金或侵害小股东利益的情形。

（四）经本所律师核查，未发生影响公司持续发展的法律、政策、市场等方面的重大变化。

（五）经本所律师核查，公司不存在违反信息披露要求的事项。

（六）经本所律师核查，公司不存在其他影响发行上市和投资者判断的重大事项。

二十二、结论意见

综上所述，本所律师认为，公司除尚需取得中国证券监督管理委员会审核批准的批文和上海证券交易所同意外，依法已具备本次股票（A股）发行及上市应必备的实质性条件和程序性条件。公司的申报材料内容合法、完整准确，公司在招股说明书中所引用本所律师出具的法律意见书的相关内容适当，不存在影响发行人本次增资发行及上市的重大法律障碍和重大法律风险。

本所律师已对所有与本次发行上市有关的事项进行了充分的核查验证，保证不存在虚假记载、误导性陈述和重大遗漏。

本法律意见书正本三份，无副本。

北京市天元律师事务所（盖章）

律师事务所负责人：王立华

经办律师： 王立华

王振强

刘 艳

2002年6月8日

ZHONGLEI CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS 中 磊 会 计 师 事 务 所
Add : ZhongShui Building 31 MingFeng Road 地 址 : 中国北京西城区民丰胡同
West-city Beijing China 31 号中水大厦
Tel : (086-010) 88067055 88067056 88067057 E-mail : ZL-cpa@263.net
Fax : (086-010) 88067057 传 真 : (086-010) 88067057
Post : 100032 邮 政 编 码 : 100032

中磊审字(2002)2002号

审 计 报 告

江西长运股份有限公司全体股东：

我们接受委托，审计了贵公司2001年12月31日、2000年12月31日、1999年12月31日母公司资产负债表及合并资产负债表和2001年度、2000年度、1999年度母公司利润表及利润分配表和合并利润表及利润分配表和2001年度母公司现金流量表及合并现金流量表。这些会计报表由贵公司负责，我们的责任是对这些会计报表发表审计意见。我们的审计是依据《中国注册会计师独立审计准则》进行的。在审计过程中，我们结合贵公司的实际情况，实施了包括抽查会计记录等我们认为必要的审计程序。

我们认为，上述会计报表符合《企业会计准则》和《企业会计制度》的有关规定，在所有重大方面公允地反映了贵公司2001年12月31日、2000年12月31日及1999年12月31日的财务状况，2001年度、2000年度、1999年度的经营成果及2001年度现金流量情况，会计处理方法的选用遵循了一贯性原则。

中磊会计师事务所
有限责任公司
中国·北京

中国注册会计师：
中国注册会计师：
二 二 年六月八日

(一) 合并资产负债表

资 产	行次	附注 序号	2001年12月31日	2000年12月31日	1999年12月31日
流动资产：					
货币资金	1	六-1	59,940,764.21	60,128,942.87	874,178.86
短期投资	2	六-2	4,970,966.00	16,000,000.00	
应收票据	3				
应收股利	4				
应收利息	5	六-3	345,600.00		
应收帐款	6	六-4	5,457,614.82	1,998,361.29	726,492.76
其他应收款	7	六-5	11,491,150.05	16,846,697.25	85,326,295.13
预付帐款	8	六-6	1,129,126.29	8,883,950.00	8,000.00
应收补贴款	9				
存 货	10	六-7	101,223.95	264,766.15	458,699.99
待摊费用	11	六-8	1,527,883.07	1,129,586.22	427,127.72
一年内到期的长期债权投资	12				
其他流动资产	24				
流动资产合计	31		84,964,328.39	105,252,303.78	87,820,794.46
长期投资：					
长期股权投资	32	六-9	2,265,390.65	1,253,646.87	3,097,663.10
长期债权投资	34				
其中：合并价差				93,002.35	
长期投资合计	38		2,265,390.65	1,253,646.87	3,097,663.10
固定资产：					
固定资产原值	39	六-11	246,018,060.00	192,606,085.12	138,403,869.14
减：累计折旧	40		107,479,328.59	96,363,185.30	57,257,379.87
固定资产净值	41		138,538,731.41	96,242,899.82	81,146,489.27
减：固定资产减值准备	42				
固定资产净额	43		138,538,731.41	96,242,899.82	81,146,489.27
工程物资	44				
在建工程	45	六-12	5,293,739.09	16,287,629.97	38,089.00
固定资产清理	46				
固定资产合计	50		143,832,470.50	112,530,529.79	81,184,578.27
无形资产及其他资产：					
无形资产	51	六-13	10,693,754.32		
长期待摊费用	52			338,934.18	
其他长期资产	53				
无形资产及其他资产合计	60		10,693,754.32	338,934.18	
递延税项：					
递延税项借项	61				
资产总计	67		241,755,943.86	219,375,414.62	172,103,035.83

公司负责人：

主管会计工作负责人：
总会计师：

会计主管：

(一) 合并资产负债表(续)

负债及股东权益	行次	附注 序号	2001年12月31日	2000年12月31日	1999年12月31日
流动负债：					
短期借款	68	六-14	35,000,000.00	5,000,000.00	
应付票据	69				
应付账款	70	六-15	10,640,615.20	8,275,358.82	6,926,897.91
预收账款	71	六-16	2,442,135.20	233,121.50	
应付工资	72	六-17	9,072,152.90	10,907,906.12	13,169,414.62
应付福利费	73	六-18	655,227.07	593,781.84	411,503.23
应付股利	74	六-19	9,429,300.00	10,234,568.01	9,628,232.60
应交税金	75	六-20	3,392,222.74	8,642,300.17	3,155,692.51
其他应交款	80	六-21	-473898.23	12,906.13	-1,078,694.63
其他应付款	81	六-22	21,987,881.83	22,346,963.43	15,991,223.26
预提费用	82	六-23	31,425.78		
预计负债	83				
一年内到期的长期负债	86	六-24	8,000,000.00	25,250,000.00	
其他流动负债	90				
流动负债合计	100		100,177,062.49	91,496,906.02	48,204,269.50
长期负债：					
长期借款	101	六-25	6,000,000.00	8,450,000.00	14,500,000.00
应付债券	102				
长期应付款	103	六-26	23,778,210.55	20,177,390.33	21,416,159.83
专项应付款	106				
其他长期负债	108				
长期负债合计	110		29,778,210.55	28,627,390.33	35,916,159.83
递延税项：					
递延税项贷款	111				
负债合计	114		129,955,273.04	120,124,296.35	84,120,429.33
少数股东权益			2,714,359.53	2,714,444.54	213,325.47
股东权益：					
股本	115	六-27	62,862,000.00	62,862,000.00	62,862,000.00
减：已归还投资	116				
股本净额	117		62,862,000.00	62,862,000.00	62,862,000.00
资本公积	118	六-28	8,539,836.42	8,539,836.42	8,539,836.42
盈余公积	119	六-29	19,226,504.07	14,830,716.55	11,191,378.00
其中：法定公益金	120		4,845,543.13	3,746,596.25	2,836,761.61
未分配利润	121	六-30	18,457,970.80	10,304,120.76	5,176,066.61
股东权益合计	122		109,086,311.29	96,536,673.73	87,769,281.03
负债和股东权益总计	135		241,755,943.86	219,375,414.62	172,103,035.83

(二) 合并利润及利润分配表

编制单位：江西长运股份有限公司

单位：人民币元

项 目	2001 年度	2000 年度	1999 年度
一、主营业务收入	121,446,425.18	74,536,969.54	53,542,383.13
减：主营业务成本	87,791,200.99	47,147,852.73	30,571,492.44
主营业务税金及附加	3,171,938.58	2,327,235.50	1,765,903.78
二、主营业务利润	30,483,285.61	25,061,881.31	21,204,986.91
加：其他业务利润	11,255,078.51	10,357,735.46	9,149,585.19
减：营业费用		86,656.79	
管理费用	10,961,699.79	9,415,885.28	9,475,493.34
财务费用	2,063,644.40	-400,948.16	-760,951.72
三、营业利润	28,713,019.93	26,318,022.86	21,640,030.48
加：投资收益	-229,519.29	-204,170.80	11,875.42
补贴收入	4,513,200.00		9,482.04
营业外收入	1,479,796.21	1,230,713.47	955,997.88
减：营业外支出	916,432.81	139,146.32	322,168.14
四、利润总额	33,560,064.04	27,205,419.21	22,295,217.68
减：所得税	11,497,369.67	8,974,800.91	7,325,251.75
少数股东本期损益	83,756.81	33,925.60	85,251.49
五、净利润	21,978,937.56	18,196,692.70	14,884,714.44
加：年初未分配利润	10,304,120.76	5,176,066.61	13,174,591.57
六、可供分配利润	32,283,058.32	23,372,759.31	28,059,306.01
减：提取法定盈余公积	2,197,893.76	1,819,669.27	1,488,471.44
提取法定公益金	1,098,946.88	909,834.64	744,235.72
七、可供投资者分配的利润	28,986,217.68	20,643,255.40	25,826,598.85
减：应付优先股利			
提取任意盈余公积	1,098,946.88	909,834.64	744,235.72
应付普通股股利	9,429,300.00	9,429,300.00	9,429,296.52
转作股本的普通股股利			10,477,000.00
八、未分配利润	18,457,970.80	10,304,120.76	5,176,066.61

公司负责人：

主管会计工作负责人：
总会计师：

会计主管：

(三) 合并现金流量表

编制单位：江西长运股份有限公司

单位：人民币元

项 目	行次	2001 年度
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	1	141,136,173.03
收到的税费返还	2	
收到的其他与经营活动有关的现金	3	19,792,195.80
现金流入小计	4	160,928,368.83
购买商品、接受劳务支付的现金	5	60,661,582.16
支付给职工以及为职工支付的现金	6	14,448,444.70
支付的各项税费	7	22,446,456.24
支付的其他与经营活动有关的现金	8	7,131,085.21
现金流出小计	9	104,687,568.31
经营活动产生的现金流量净额	10	56,240,800.52
二、投资活动产生的现金流量：		
收回投资所收到的现金	11	16,000,000.00
取得投资收益所收到的现金	12	325,092.41
处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金净额	13	112,122.82
收到的其他与投资活动有关的现金	14	
现金流入小计	15	16,437,215.23
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	16	62,953,073.51
投资所支付的现金	17	6,970,966.00
支付的其他与投资活动有关的现金	18	
现金流出小计	19	69,924,039.51
投资活动产生的现金流量净额	20	-53,486,824.28
三、筹资活动产生的现金流量：		
吸收投资所收到的现金	21	
借款所收到的现金	22	64,000,000.00
收到的其他与筹资活动有关的现金	23	
现金流入小计	24	64,000,000.00
偿还债务所支付的现金	25	53,700,000.00
分配股利、利润或偿付利息所支付的现金	26	13,242,154.90
支付的其他与筹资活动有关的现金	27	
现金流出小计	28	66,942,154.90
筹资活动产生的现金流量净额	29	-2,942,154.90
四、汇率变动对现金的影响		
	30	
五、现金及现金等价物净增加额	31	-188,178.66

公司负责人：

主管会计工作负责人：

总会计师：

会计主管：

(三) 合并现金流量表(续)

补充资料	行次	2001年度
1、将净利润调节为经营活动现金流量：		
净利润	32	21,978,937.56
加：少数股东收益	33	83,756.81
计提的资产减值准备	34	618,139.31
固定资产折旧	35	21,272,248.64
无形资产摊销	36	184,845.68
长期待摊费用摊销	37	338,934.18
待摊费用减少(减：增加)	38	-398,296.85
预提费用增加(减：减少)	39	31,425.78
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失(减：收益)	40	420,850.58
固定资产报废损失	41	
财务费用	42	3,057,654.65
投资损失(减：收益)	43	229,519.29
递延税款贷项(减：借项)	44	
存货的减少(减：增加)	45	163,542.20
经营性应收项目的减少(减：增加)	46	10,430,381.09
经营性应付项目的增加(减：减少)	47	-2,171,138.40
其他	48	
经营活动产生的现金流量净额	49	56,240,800.52
2、不涉及现金收支的投资和筹资活动：		
债务转资本	50	
一年内到期的可转换公司债券	51	
融资租入固定资产	52	
3、现金及现金等价物净增加情况：		
现金的期末余额	53	59,940,764.21
减：现金的期初余额	54	60,128,942.87
加：现金等价物的期末余额	55	
减：现金等价物的期初余额	56	
现金及现金等价物净增加额	57	-188,178.66

(四) 母公司资产负债表

编制单位：江西长运股份有限公司

单位：人民币元

资 产	行次	附注序号	2001年12月31日	2000年12月31日	1999年12月31日
流动资产：					
货币资金	1		56,653,409.74	58,078,117.05	92,627.92
短期投资	2		4,970,966.00	16,000,000.00	
应收票据	3				
应收股利	4				
应收利息	5		345,600.00		
应收帐款	6	六-42-1	4,994,324.70	361,639.85	653,359.80
其他应收款	7	六-42-2	10,617,427.34	11,233,908.35	85,161,594.69
预付帐款	8		1,059,347.99	8,878,950.00	
应收补贴款	9				
存 货	10		31,661.95	216,346.55	458,699.99
待摊费用	11		1,377,940.28	737,518.80	417,688.92
一年内到期的长期债权投资	12				
其他流动资产	24				
流动资产合计	31		80,050,678.00	95,506,480.60	86,783,971.32
长期投资：					
长期股权投资	32	六-42-3	9,521,022.97	18,197,527.33	6,215,548.93
长期债权投资	34				
长期投资合计	38		9,521,022.97	18,197,527.33	6,215,548.93
固定资产：					
固定资产原值	39	六-42-4	235,067,389.87	150,694,009.17	135,204,538.34
减：累计折旧	40		103,873,896.87	68,625,525.62	57,030,345.31
固定资产净值	41		131,193,493.00	82,068,483.55	78,174,193.03
减：固定资产减值准备	42				
固定资产净额	43		131,193,493.00	82,068,483.55	78,174,193.03
工程物资	44				
在建工程	45		5,213,991.09	14,138,121.45	38,089.00
固定资产清理	46				
固定资产合计	50		136,407,484.09	96,206,605.00	78,212,282.03
无形资产及其他资产：					
无形资产	51		10,693,754.32		
长期待摊费用	52				
其他长期资产	53				
无形资产及其他资产合计	60		10,693,754.32		
递延税项：					
递延税项借项	61				
资产总计	67		236,672,939.38	209,910,612.93	171,211,802.28

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

总会计师：

(四) 母公司资产负债表(续)

负债及股东权益	行次	附 注 序 号	2001年12月31日	2000年12月31日	1999年12月31日
流动负债：					
短期借款	68		35,000,000.00	5,000,000.00	
应付票据	69				
应付账款	70		12,854,674.34	10,827,901.11	6,924,897.91
预收账款	71		2,205,331.50	475.60	
应付工资	72		9,002,152.90	10,701,011.42	13,169,414.62
应付福利费	73		586,786.05	515,693.26	444,005.26
应付股利	74		9,429,300.00	10,184,500.25	9,561,266.52
应交税金	75		3,112,027.09	7,493,046.83	2,971,543.62
其他应交款	80		-477,196.76	11,043.24	-1,078,800.01
其他应付款	81		19,882,181.74	17,762,160.16	15,541,483.61
预提费用	82		31,425.78		
预计负债	83				
一年内到期的长期负债	86		8,000,000.00	25,250,000.00	
其他流动负债	90				
流动负债合计	100		99,626,682.64	87,745,831.87	47,533,811.53
长期负债：					
长期借款	101		6,000,000.00	8,450,000.00	14,500,000.00
应付债券	102				
长期应付款	103		21,959,945.45	17,178,107.33	21,408,709.72
专项应付款	106				
其他长期负债	108				
长期负债合计	110		27,959,945.45	25,628,107.33	35,908,709.72
递延税项：					
递延税项贷款	111				
负债合计	114		127,586,628.09	113,373,939.20	83,442,521.25
股东权益：					
股本	115		62,862,000.00	62,862,000.00	62,862,000.00
减：已归还投资	116				
股本净额	117		62,862,000.00	62,862,000.00	62,862,000.00
资本公积	118		8,539,836.42	8,539,836.42	8,539,836.42
盈余公积	119		19,226,504.07	14,830,716.55	11,191,378.00
其中：法定公益金	120		4,845,543.13	3,746,596.25	2,836,761.61
未分配利润	121		18,457,970.80	10,304,120.76	5,176,066.61
股东权益合计	122		109,086,311.29	96,536,673.73	87,769,281.03
负债和股东权益总计	135		236,672,939.38	209,910,612.93	171,211,802.28

(五) 母公司利润及利润分配表

编制单位：江西长运股份有限公司

单位：人民币元

项 目	行次	附注序号	2001 年度	2000 年度	1999 年度
一、主营业务收入	1	六-42-5	89,107,551.33	55,699,872.79	52,715,728.61
减：主营业务成本	4	六-42-6	56,600,522.00	32,585,310.03	30,569,748.77
主营业务税金及附加	5		2,962,188.33	1,847,791.19	1,739,619.03
二、主营业务利润	10		29,544,841.00	21,266,771.57	20,406,360.81
加：其他业务利润	11		10,446,135.87	9,407,906.74	9,149,585.19
减：营业费用	14				
管理费用	15		9,653,391.90	7,455,879.79	8,956,344.20
财务费用	16		2,084,069.13	-327,723.19	-771,017.82
三、营业利润	18		28,253,515.84	23,546,521.71	21,370,619.62
加：投资收益	19	六-42-7	-23,607.41	1,895,191.73	111,102.03
补贴收入	22		4,513,200.00		9,482.04
营业外收入	23		1,458,016.64	749,350.69	946,175.40
减：营业外支出	25		901,029.77	78,608.60	320,065.29
四、利润总额	27		33,300,095.30	26,112,455.53	22,117,313.80
减：所得税	28	六-42-8	11,321,157.74	7,915,762.83	7,232,599.36
五、净利润	30		21,978,937.56	18,196,692.70	14,884,714.44
加：年初未分配利润	31		10,304,120.76	5,176,066.61	13,174,591.57
其他转入	32				
六、可供分配利润	33		32,283,058.32	23,372,759.31	28,059,306.01
减：提取法定盈余公积	34		2,197,893.76	1,819,669.27	1,488,471.44
提取法定公益金	35		1,098,946.88	909,834.64	744,235.72
提取职工奖励及福利基金	36				
提取储备基金	37				
提取企业发展基金	38				
利润归还投资	39				
七、可供投资者分配的利润	40		28,986,217.68	20,643,255.40	25,826,598.85
减：应付优先股利	41				
提取任意盈余公积	42		1,098,946.88	909,834.64	744,235.72
应付普通股股利	43		9,429,300.00	9,429,300.00	9,429,296.52
转作股本的普通股股利	44				10,477,000.00
八、未分配利润	45		18,457,970.80	10,304,120.76	5,176,066.61

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

总会计师：

(六) 母公司现金流量表

编制单位：江西长运股份有限公司

单位：人民币元

项 目	行次	2001 年度
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	1	107,381,914.88
收到的税费返还	2	
收到的其他与经营活动有关的现金	3	17,973,929.90
现金流入小计	4	125,355,844.78
购买商品、接受劳务支付的现金	5	33,758,983.05
支付给职工以及为职工支付的现金	6	13,268,646.32
支付的各项税费	7	22,226,532.74
支付的其他与经营活动有关的现金	8	6,587,279.24
现金流出小计	9	75,841,441.35
经营活动产生的现金流量净额	10	49,514,403.43
二、投资活动产生的现金流量：		
收回投资所收到的现金	11	16,000,000.00
取得投资收益所收到的现金	12	310,320.36
处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收回的现金净额	13	112,122.82
收到的其他与投资活动有关的现金	14	
现金流入小计	15	16,422,443.18
购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金	16	57,448,433.02
投资所支付的现金	17	6,970,966.00
支付的其他与投资活动有关的现金	18	
现金流出小计	19	64,419,399.02
投资活动产生的现金流量净额	20	-47,996,955.84
三、筹资活动产生的现金流量：		
吸收投资所收到的现金	21	
借款所收到的现金	22	64,000,000.00
收到的其他与筹资活动有关的现金	23	
现金流入小计	24	64,000,000.00
偿还债务所支付的现金	25	53,700,000.00
分配股利、利润或偿付利息所支付的现金	26	13,242,154.90
支付的其他与筹资活动有关的现金	27	
现金流出小计	28	66,942,154.90
筹资活动产生的现金流量净额	29	-2,942,154.90
四、汇率变动对现金的影响		
	30	
五、现金及现金等价物净增加额	31	-1,424,707.31

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

总会计师：

补充资料	行次	2001年度
1、将净利润调节为经营活动现金流量：		
净利润	32	21,978,937.56
加：计提的资产减值准备	33	695,624.75
固定资产折旧	34	19,645,440.40
无形资产摊销	35	184,845.68
长期待摊费用摊销	36	
待摊费用减少（减：增加）	37	-398,296.85
预提费用增加（减：减少）	38	31,425.78
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（减：收益）	39	420,850.58
固定资产报废损失	40	
财务费用	41	3,057,654.65
投资损失（减：收益）	42	23,607.41
递延税款贷项（减：借项）	43	
存货的减少（减：增加）	44	184,684.60
经营性应收项目的减少（减：增加）	45	3,835,003.63
经营性应付项目的增加（减：减少）	46	-145,374.76
其他	47	
经营活动产生的现金流量净额	48	49,514,403.43
2、不涉及现金收支的投资和筹资活动：		
债务转资本	49	
一年内到期的可转换公司债券	50	
融资租入固定资产	51	
3、现金及现金等价物净增加情况：		
现金的期末余额	52	56,653,409.74
减：现金的期初余额	53	58,078,117.05
加：现金等价物的期末余额	54	
减：现金等价物的期初余额	55	
现金及现金等价物净增加额	56	-1,424,707.31

会计利润附表

编制单位:江西长运股份有限公司

报告期利润	报告期利润	期 间	净资产收益率(%)		每股收益(元/股)	
			全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均
主营业务利润	21,204,986.91	1999 年度	24.16	23.63	0.337	0.337
	25,061,881.31	2000 年度	25.96	25.87	0.399	0.399
	30,483,285.61	2001 年度	27.94	28.35	0.485	0.485
营业利润	21,640,030.48	1999 年度	24.66	24.12	0.344	0.344
	26,318,022.86	2000 年度	27.26	27.17	0.419	0.419
	28,713,019.93	2001 年度	26.32	26.70	0.457	0.457
净利润	14,884,714.44	1999 年度	16.96	16.59	0.237	0.237
	18,196,692.70	2000 年度	18.85	18.79	0.289	0.289
	21,978,937.56	2001 年度	20.15	20.44	0.350	0.350
扣除非经常性 损益后的净利 润	13,042,771.16	1999 年度	14.86	14.54	0.207	0.207
	16,730,821.36	2000 年度	17.33	17.27	0.266	0.266
	21,663,795.66	2001 年度	19.86	20.15	0.345	0.345

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

总会计师：

资产减值准备明细表

编制单位：江西长运股份有限公司

2001 年度

单位：元

项目	年初余额	本年增加数	本年转回数	年末余额
一、坏账准备合计	1,036,308.85	618,139.31		1,654,448.16
其中：应收账款	129,849.51	272,106.36		401,955.87
其他应收款	906,459.34	346,032.95		1,252,492.29
二、短期投资跌价准备合计				
其中：股票投资				
债券投资				
三、存货跌价准备合计				
其中：库存商品				
原材料				
四、长期投资减值准备合计				
其中：长期股权投资				
长期债权投资				
五、固定资产减值准备合计				
其中：房屋、建筑物				
机器设备				
六、无形资产减值准备				
其中：专利权				
商标权				
七、在建工程减值准备				
八、委托贷款减值准备				

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

总会计师：

二、会计报表附注

附注一、公司基本情况

江西长运股份有限公司（以下简称公司）是经江西省股份制改革和股票发行联审小组以赣股（1992）第03号文批准，于1993年4月采取定向募集方式设立的股份有限公司，注册资本4555.2万元人民币，在南昌市工商行政管理局注册登记。1995年3月向江西省工商行政管理局重新注册登记并取得法人营业执照，注册号15837528，总股本4555.2万股，其中：南昌市国有资产管理局持1655.2万股，中国银行江西信托咨询公司持600万股，江西省投资公司持200万股，泰金发展有限公司持1200万股，内部职工持900万股。

根据南昌市人民政府办公厅《关于同意组建江西长运集团》的批复（洪政厅字[1996]331号）精神，组建了江西长运集团有限公司。1997年12月2日，南昌市国有资产管理局以洪国资字[1997]227号文《关于授权江西长运集团有限公司统一经营江西长运集团紧密层企业国有资产的批复》授权江西长运集团有限公司为江西长运股份有限公司国家股的持股代表单位。至此，南昌市国有资产管理局持1,655.2万股由江西长运集团有限公司合法持有。

1997年5月根据股权转让协议，原由泰金发展有限公司持有1200万股中的600万股转由江西长运集团有限公司持有。

根据中国人民银行《关于中国银行与所属信托投资公司脱钩方案的批复》（银复[1996]141号）以及中国银行《关于撤并省市信托公司的通知》（中银发[1996]22号）精神，1998年2月，公司发起人股东中国银行江西信托咨询公司依法被撤消，其持有的江西长运股份有限公司发起人股由中国银行江西省分行依法承继。

1998年经公司股东大会决议和省联审小组赣股办（1998）04号文批准公司采取送股的分红方式，按每10股送1.5股，共计向原股东送股683.3万股，公司总股本变更为5238.5万股。

1999年泰金发展有限公司所持有的江西长运股份有限公司690万股股份划归原组建中行江西信托咨询公司的中国银行江西省分行持有。

1999年经公司股东大会决议和省联审小组赣股办（1999）03号文批准，公司再次采取送股的分红方式，每10股送2股，共计向原有股东派送1047.7万股，公司总股本变更为6286.2万股，变更后，公司注册资本为6286.2万元人民币。

1999年12月根据中国银行江西省分行与江西长运集团有限公司签订的股权转让协议，中国银行江西分行将持有江西长运股份有限公司828万股转给江西长运集团有限公司。

根据商业银行法对外投资的有关规定，2001年3月，中国银行江西省分行将其持有的828万股法人股协议转让给中国东方资产管理公司。转让后，公司股东结构如下：

股东名称	股权比例	持股数量(万股)
江西长运集团有限公司	62.68%	3940.2
中国东方资产管理公司	13.17%	828
江西省投资公司	4.39%	276
内部职工	19.76%	1242
合计	100%	6286.2

截止 2001 年 12 月 31 日，公司下属三家控股子公司分别是南昌旅游有限公司、南昌市长欣商务有限公司和江西长途运输有限公司。

公司经营范围：公路客货运输、仓储、集装箱货运、餐饮、住宿、石油制品的贮销、旅游服务、道路清障及停车、汽车修理一级、货物装卸、汽车摩托车检验、轿车出租、石油制品零售、橡胶制品、汽车零部件、针纺织品、百货、玻璃仪器、五金交电化工、电子产品、计算机及配件、办公机械、农副产品、汽车、家具、金属材料、建筑材料的批发、零售、物业管理(以上国家有专项规定除外)。

公司法定住所：南昌市广场南路 118 号。

公司法定代表人：张平。

附注二：公司合并报表编制的基准

公司 1999 年至 2001 年的会计报告按报告期实际存在的公司架构进行编制，并按《企业会计制度》以及现行的具体会计准则的要求，对有关项目作了适当的调整。

1、公司编制会计报表的会计主体包括公司及控股子公司，报告期内纳入合并范围的子公司的具体情况如下：

公司名称	实收资本	实际投资额	拥有股权比例	业务性质	合并期间
江西安义长运有限公司	159.5万元	1,702,493.63	100%	公路运输、停车等	2000.11.1— 2000.12.31
江西长运进贤有限公司	133万元	1,255,043.07	100%	公路运输、停车及车辆修理等	2000.11.1— 2000.12.31
南昌市太平洋出租汽车公司	113.5万元	3,588,764.39	100%	轿车出租及旅客运输等	2000.1.1— 2000.12.31
南昌市汽车客运北站	309.3万元	1,550,000.00	50.11%	汽车客运、停车等	1999.1.1— 1999.11.30
南昌市汽车客运北站	309.3万元	3,016,000.00	97.51%	汽车客运、停车等	1999.12.1— 2000.12.31
南昌旅游有限公司	765万元	5,500,000.00	71.89%	境内、入境旅游、旅游商品开发、销售	2000.11.1— 2001.12.31
南昌市长欣商务有限公司	200万元	1,600,000.00	80%	物业管理、房屋租赁、商务服务等	2000.12.31— 2001.12.31

注：合并范围变动原因

(1) 公司与南昌市运输有限公司签订股权转让协议,收购其持有南昌市太平洋出租汽车公司的股权,收购基准日为2000年1月1日;公司与江西长运交通有限公司、江西安义长运有限公司签订股权转让协议,分别收购其持有江西长运进贤有限公司的股权,即收购江西长运进贤有限公司100%的股权,收购基准日为2000年10月31日,自2000年11月1日起纳入合并报表范围;公司与江西长运交通有限公司、江西昌泰食品有限公司签订股权转让协议,分别收购其持有江西安义长运有限公司的股权,即收购江西安义长运有限公司100%的股权,收购基准日为2000年10月31日,自2000年11月1日起纳入合并报表范围。公司与江西长运集团有限公司签订股权转让协议,收购其持有南昌旅游有限公司的股权,收购基准日为2000年10月31日,自2000年11月1日起纳入合并报表范围。公司与江西长运集团有限公司签订协议,收购其持有南昌长欣商务有限公司的股权,收购基准日为2000年12月31日,自2000年12月31日起纳入合并报表范围。

(2) 南昌市太平洋出租汽车公司、南昌市汽车客运北站、江西安义长运有限公司、江西长运进贤有限公司于2001年1月依法变更为分公司,2001年1月1日至2001年12月31日未纳入合并会计报表范围。

2、持股比例50%以上的未纳入合并范围的子公司情况

公司名称	持股 比例	固定资产	资产总额	净资产	主营业务收入	净利润	年度
江西长途 汽车运输 有限公司	98%		502,880.33	500,952.57	61,310.00	-1,207.92	2001年度
	98%	20,500.00	520,371.49	502,160.49	143,344.00	9.61	2000年度
	98%	20,500.00	520,541.28	502,150.88	138,780.00	14.60	1999年度

注:江西长途汽车运输有限公司上述各项指标所占比例均低于10%,根据财政部会计司《关于合并会计报表合并范围请示的复函》的规定,遵循重要性原则,未纳入合并会计报表范围。

附注三:公司主要会计政策、会计估计和合并会计报表的编制方法

1、会计制度

公司原执行《企业会计准则》和《股份有限公司会计制度》及其补充规定,2001年1月1日起执行《企业会计准则》和《企业会计制度》。

2、会计年度

公司会计年度为公历1月1日至12月31日。

3、记账本位币

公司记账本位币为人民币。

4、记账基础和计量原则

公司以权责发生制为记账基础,以实际成本为计量原则。

5、外币业务的折算

公司发生涉及外币的业务，按发生的当日外汇市场汇率折合本位币记账，期末将货币性外币账户的余额按期末外汇市场汇率调整折合人民币金额，调整后折合人民币余额与原账面余额之差作为汇兑损益，并按规定计入“长期待摊费用”、“财务费用”、“在建工程”等科目。

6、现金等价物确定的标准

公司将持有的期限短、流动性强、易于转换为已知金额的现金，价值变动风险小的投资确定为现金等价物。

7、坏账准备的核算方法

公司采用备抵法核算坏账损失，年末按应收款项（包括应收账款和其他应收款）账龄余额的百分比分析计提坏账准备，年末与年初坏账准备余额之差计入当期损益。根据公司董事会决议，计提比率如下：

<u>账 龄</u>	<u>应收款项余额的百分比（%）</u>
1 年以内	5
1-2 年	10
2-3 年	30
3-4年	50
4-5 年	80
5 年以上	100

如果某项应收款项有确凿证据表明其不能收回，不论账龄长短，均全额计提坏账准备。

符合下列情况之一者，由公司经理提交书面材料经董事会或股东大会批准确认为坏账：

- A、因债务人破产或者死亡，以其破产财产或遗产清偿后，仍然不能收回的账款。
- B、因债务人逾期未履行偿债义务且有充分证据表明不能收回的应收款项。

8、存货核算方法

A、公司存货分为：原材料、低值易耗品。

B、存货核算方法：

- a、原材料：取得时按实际成本计量，发出和领用时，按加权平均法计量。
- b、低值易耗品采用“一次摊销法”摊销。
- c、期末存货按成本与可变现净值孰低法计量，期末按单个存货可变现净值低于存货成本部分计提存货跌价准备。

9、短期投资核算方法

A、短期投资取得时，按照取得时的投资成本计量，但实际支付的全部价款中包含的已宣告而尚未领取的现金股利或已到期尚未领取的债券利息不计入短期投资成本。

B、短期投资持有期间取得的现金股利或债券利息，除已记入应收项目的现金股利或债券利息外，均直接冲减短期投资的投资成本。

C、短期投资划转为长期投资时，按短期投资的成本与市价孰低结转，并按此确定的价值作为长期投资初始投资成本。

D、处置短期投资时，按短期投资账面价值与实际取得价款的差额，确认为当期投资损益。

E、期末短期投资市价低于成本时，将按短期投资总体市价与总成本的差额提取短期投资跌价准备。

10、长期投资核算方法

A、长期股权投资

a、长期股权投资在取得时按照初始投资成本入账。

b、长期投资占被投资单位有表决权资本总额 20% 以下、或对其他单位的投资虽占该单位有表决权资本总额 20% 或 20% 以上，但不具有重大影响的采用成本法核算；占被投资单位有表决权资本总额 20% 或 20% 以上，或虽投资不足 20%，但有重大影响的采用权益法核算；占被投资单位有表决权资本 50% 以上的，或者虽未超过 50% 但实际上拥有被投资单位控制权的，采用权益法核算并编制合并会计报表。

c、股权投资差额的摊销期限，合同规定了投资期限的，按投资期限摊销，合同没有规定投资期限的按 10 年摊销。

d、处置股权投资时，将投资的账面价值与实际取得价款的差额，作为当期投资损益。

B、长期债权投资

长期债权投资取得时，按取得时的实际成本，作为初始投资成本。按照票面价值与票面利率按期计算确认利息收入。处置长期债权投资时，按实际取得的价款与长期债权投资账面价值的差额，作为当期投资损益。

C、长期投资减值准备

长期投资减值准备按单项长期投资期末账面价值高于可收回金额的差额计提，计提的长期投资减值准备计入当期损益。

11、固定资产计价和折旧政策

A、固定资产的标准为：使用期超过一年的房屋、建筑物、机器、机械、运输工具、其他与生产经营有关的设备、器具、工具等；不属于生产、经营主要设备，单位价值在 2000 元以上，并且使用期超过 2 年的物品。

B、固定资产按取得时的成本计量。

C、固定资产折旧采用年限平均法计提。

D、固定资产分类、预计残值率和折旧年限如下：

<u>类 别</u>	<u>使用年限（年）</u>	<u>残值率（%）</u>	<u>年折旧率（%）</u>
房屋及建筑物	40	3	2.43
通用设备	14	3	6.93
运输设备	3-12	3	32.33-8.08

其中：

快客中巴	3	3	32.33
高级豪华大巴	5	3	19.40
非营运车	12	3	8.08
其他设备	3-8	3	32.33-12.13

E、期末按单项固定资产账面价值与可收回金额孰低计量，对可收回金额低于账面价值的差额计提固定资产减值准备。

12、在建工程核算方法

A、在建工程按实际发生的支出确定其工程成本，在达到预定可使用状态之日起根据工程预算、造价或者工程实际成本等，按估计的价值转入固定资产。

B、期末对在建工程进行全面检查，若有证据表明在建工程已经发生了减值，则计提在建工程减值准备。

13、无形资产计量和摊销政策

A、无形资产计量

a、购入的无形资产按实际支付的全部价款计量。

b、其他单位投入的无形资产按投资各方确认价值计量。

c 自行开发并按法律程序申请取得的无形资产，按依法取得时的注册费、聘请律师等费用计量。

B、无形资产摊销方法

公司的无形资产自取得当月起在合同或法律、规章规定的受益或有效年限内平均摊销，合同和法律、规章没有明确规定受益或有效年限的，按不超过 10 年的期限摊销。

C、公司购入或以支付土地出让金方式取得的土地使用权，在尚未开发或建造自用项目前，作为无形资产核算，并按规定的期限分期摊销；公司利用土地建造自用项目时，将土地使用权的账面价值全部转入在建工程成本。

D、期末按单项无形资产账面价值高于其可收回金额的差额，计提无形资产减值准备。

14、长期待摊费用的摊销政策

长期待摊费用按受益期限平均摊销；筹建期间所发生的费用（除购建固定资产外），先在长期待摊费用中归集，于开始生产经营当月一次计入开始生产经营当月的损益。

15、借款费用的核算方法

为购建固定资产而专门借入的款项所发生的借款费用，在所购建固定资产达到预定可使用状态前发生的，计入所购建固定资产成本，在所购建固定资产达到预定可使用状态后发生的，计入财务费用；除为购建固定资产的专门借款所发生的借款费用外，其他借款费用于发生当期，直接计入财务费用。

16、应付债券的核算方法

公司发行债券时，按发行价格总额计入应付债券，实际发行价格与票面价值之间的差额计入债券溢价或折价，并在债券的存续期间内按直线法于计提利息时摊销。

17、收入确认的方法

提供劳务收入确认方法：在同一会计年度内开始并完成的劳务，在完成劳务时确认实际收入。劳务开始和完成分属不同的会计年度，在劳务总收入和总成本能够可靠地计量，与交易相关的经济利益能够流入公司，劳务的完成程度能够可靠地确定时，在资产负债表日按完工百分比法确认相关劳务收入。

让渡资产使用权而发生的收入确认方法：他人使用公司资产在与交易相关的经济利益能够流入企业，收入的金额能够可靠地计量时，确认实现收入。利息收入按让渡现金使用权的时间和适用利率计算确定，使用费收入按有关合同或协议规定的收费时间和方法计算确定。

18、所得税的会计处理方法

公司采用应付税款法进行所得税的会计处理。

19、合并会计报表的编制方法

A、公司按照《合并会计报表暂行规定》，以母公司和纳入合并范围的子公司的同期会计报表及其他有关资料为依据合并各项目编制而成。母公司对子公司长期投资与子公司所有者权益以及母子公司间重大交易和资金往来合并时抵销。

B、子公司与母公司采用的会计政策一致。

20、会计政策、会计估计变更

公司根据财政部财会字[1999]35号文《股份有限公司会计制度有关会计处理问题补充规定》的要求和公司董事会决议，从1999年1月1日起变更如下会计政策：

A、公司坏帐准备原按应收账款余额5%计提，现改为按应收款项账龄分析法计提。规定的提取比例为：1年以内的按其余额5%计提；1-2年按其余额10%计提；2-3年按其余额30%计提；3-4年按其余额50%计提；4-5年按其余额80%计提；5年以上按其余额100%计提。

B、期末存货原按成本计价，现改按成本与可变现净值孰低计量，并按单个存货成本低于可变现净差额计提存货跌价准备。

C、期末短期投资原不计提减值准备，现改为期末按成本与市价孰低法计提跌价准备。

D、期末长期投资原不计提减值准备，现改为计提减值准备。

上述会计政策变更已采用追溯调整法，调整了1999年度会计报表相关项目年初数。上述会计政策变更的累计影响数为1,787,899.28元，其中：坏账准备计提变更的累计影响数为1,752,092.00元，存货计量方法变更的累计影响数为35,807.28元，调减了1999年期初留存收益1,787,899.28元。

根据财政部财会字(2000)25号文的要求，公司自2001年1月1日起执行《企业会计制度》，同时据财政部财会字(2001)17号文《贯彻实施企业会计制度有关政策衔接问题的规定》，除按规定计提的固定资产、无形资产、在建工程、委托贷款减值准备的处理，以及按

规定进行的债务重组、非货币性交易的处理采用追溯调整法外，其他变更均采用未来适用法。公司 1999 年 12 月 1 日将对江西长运石油经营公司的投资 1,457,097.00 元与南昌市运输有限公司持有南昌市汽车客运北站 1,466,000.00 元的股权进行置换，差额 8,903.00 元由公司用现金支付。公司除存在上述非货币性交易并已于 1999 年进行相应账务处理外不存在财政部财会字（2001）17 号文所规定需采用追溯调整法的事项，无追溯调整事项。

附注四：税项

- A、城市维护建设税按应纳流转税额的 5-7% 缴纳。
- B、教育费附加按应纳流转税额的 3% 缴纳。
- C、营业税按营业收入 3-5% 缴纳。
- D、所得税按应纳税所得额 33% 缴纳。

附注五：公司利润分配政策

根据《公司法》及公司章程规定，公司净利润按下列顺序分配：弥补以前年度亏损；按净利润 10% 提取法定盈余公积；按净利润 5% 提取法定公益金；根据股东大会决议提取任意盈余公积；根据股东大会决议分配普通股股利。

附注六、合并会计报表主要项目注释（金额单位：人民币元）

1、货币资金

项 目	2001.12.31
现金	17,249.95
银行存款	58,898,883.38
其他货币资金	1,024,630.88
合 计	59,940,764.21

注 1：本账户 2000 年 12 月 31 日余额较 1999 年 12 月 31 日增加 59,254,764.01 元，主要是因为 2000 年度公司自设结算中心，江西长运集团有限公司一次性转回了公司在其内部银行存放的款项 52,000,000.00 元。

注 2：其他货币资金系公司存于证券公司尚未购买证券的现金。

2、短期投资

项 目	2001.12.31	跌价准备
国债投资	4,970,966.00	
合 计	4,970,966.00	

注 1：本账户系 20 国债（10）投资，其变现不存在重大限制。

注 2：20 国债（10）在 2001 年 12 月 31 日上海证券交易所收盘价为 99.64 元，公司

成本价为 99.32 元，未计提短期投资跌价准备。

3、应收利息

项 目	2001.12.31
定期存款利息	345,600.00

4、应收账款

2001.12.31				
账 龄	金 额	比例%	坏账准备	计提比例%
1年以内	4,853,272.15	82.83	242,663.62	5
1-2年	712,986.59	12.17	71,298.66	10
2-3年	293,311.95	5.00	87,993.59	30
合 计	5,859,570.69	100	401,955.87	

注 1：本账户余额中无持公司 5%（含 5%）以上股份的股东单位欠款。

注 2：本账户余额中欠款金额前五名单位情况：

单位名称	所欠金额	欠款时间	款项性质
九江长途汽车站	213,682.73	1 年以内	营业款
无锡客运总公司	123,043.42	1 年以内	营业款
南昌长安客运服务有限公司	119,445.33	1 年以内	营业款
罗海斌	97,248.40	1 年以内	房租款
金龙贸易公司	93,000.00	1 年以内	房租款
合 计	646,419.88		
占本账户余额的比例	11.03%		

注 3：本账户 2000 年 12 月 31 日余额比 1999 年 12 月 31 日余额增加 1,271,868.53 元，主要是公司 2000 年购并子公司，2000 年 12 月 31 日合并报表范围增加南昌旅游有限公司、南昌市太平洋出租汽车公司带入的应收账款所致。2001 年 12 月 31 日余额比 2000 年 12 月 31 日余额增增幅较大，主要系应收经营承包司机营业款及应收承租人房租款项增加所致。

5、其他应收款

2001.12.31

账龄	金额	比例%	坏账准备	计提比例%
1年以内	10,359,702.97	81.29	231,863.98	5
1-2年	1,220,145.11	9.57	122,014.51	10
2-3年	185,075.23	1.45	55,522.58	30
3-4年	134,004.79	1.05	67,002.40	50
4-5年	343,127.09	2.69	274,501.67	80
5年以上	501,587.15	7.13	501,587.15	100
合计	12,743,642.34	100	1,252,492.29	

注1：本账户余额中持公司5%（含5%）以上股份的股东单位欠款如下：

股东名称	欠款金额	欠款时间	款项性质
江西长运集团有限公司	5,707,718.63	1年以内	垫付款

注2：本账户余额中欠款金额前五名单位情况：

单位名称	所欠金额	欠款时间	款项性质
江西长运集团有限公司	5,707,718.63	1年以内	垫付款
上市费用	1,300,000.00	1年以内	预付款
江西省旅游局	600,000.00	1年以内	行业保证金
李刚	222,200.00	1年以内	备用金
张俊	187,604.00	1年以内	备用金
合计	8,017,522.63		

占本账户余额的比例 62.91%

注3：本账户2000年12月31日余额较1999年12月31日减少68,479,597.88元，主要系江西长运集团有限公司转回了公司在江西长运集团有限公司内部银行开户存放的款项和根据董事会决议公司2000年度核销了账龄5年以上确实无法收回的款项1,114,511.16元。2001年12月31日余额较2000年12月31日减幅较大，主要系收回各车队司机欠款所致。

注4：本账户3年以上账龄的应收款主要是公司各车队司机欠款，由于车队司机工作调动原因和人员分散，未能及时收回，公司已组织专人清款并已按账龄分析计提了坏账准备。

注5：由于公司设立时的主发起人江西长途汽车运输公司剥离的非经营性资产和离退休人员由公司代管，1993年至1996年，公司在代管非经营性资产过程中共计垫付了728,004.69元管理费，在代管离退休人员的过程中垫付了4,994,418.76元费用支出，共计垫付了5,722,423.45元。江西长运集团有限公司已于2002年1月14日归还了上述款项（因1997年12月2日江西长途汽车运输公司持有公司国家股1,655.2万股份由江西长运集团有限公司合法持有），故此笔应收款项未计提坏账。

6、预付账款

账 龄	2001.12.31	比例%
1年以内	1,129,126.29	100
合 计	1,129,126.29	100

注 1：本账户余额中无持公司 5%（含 5%）以上股份的股东欠款。

注 2：本账户余额中欠款金额较大的单位如下：

单位名称	所欠金额	欠款时间	款项性质
南昌县第七建筑公司	340,000.00	1 年以下	工程款
南昌市第五建筑公司	205,452.77	1 年以下	工程款
抚州建筑公司	134,315.00	1 年以下	工程款

注 3：本账户 2000 年 12 月 31 日余额较 1999 年 12 月 31 日余额增加 8,875,950.00 元，主要系公司为 2001 年扩大经营规模做准备，2000 年末预付了购车款。2001 年客车已经到货，投入运营。

7、存 货

项 目	2001.12.31	存货跌价准备
原材料	101,223.95	
合 计	101,223.95	

注：公司存货购入时间短，不存在成本高于可变现净值情况，故期末未计提存货跌价准备。

8、待摊费用

项 目	2000.12.31	本期增加数	本期摊销数	2001.12.31
车辆保险费	1,015,086.22	1,759,200.35	1,536,416.50	1,237,870.07
养路费	98,134.00	1,338,624.00	1,215,005.00	221,753.00
通行费	16,366.00	278,600.00	226,706.00	68,260.00
合 计	1,129,586.22	3,376,424.35	2,978,127.50	1,527,883.07

9、长期股权投资

被投资单位名称	初始投资额	2000.12.31		2001.12.31		收益核算方法	投资期限	占被投资单位注册资本比例
		金 额	减值准备	金 额	减值准备			
江西昌泰食品有限公司	237,000.00	237,000.00		237,000.00		成本法	10年	23.70%
江西长途运输有限公司	490,000.00	490,000.00		490,000.00		权益法	10年5个月	98%
南昌兴运商场	98,439.00	98,439.00				成本法	无约定期限	25.34%
南昌大件运输公司	335,205.52	335,205.52				成本法	无约定期限	20%
江西南昌科技大市场有限公司	2,000,000.00			1,538,390.65		权益法	10年	30.77%
南昌旅游有限公司 (股权投资差额)	5,500,000.00	93,002.35				权益法	30年	71.89%
合 计		1,253,646.87		2,265,390.65				

注 1：根据公司董事会决议 2001 年转让了对南昌兴运商场、南昌大件运输公司的股权投资。

注 2：公司长期股权投资变现不存在重大限制。

注 3：南昌旅游有限公司股权投资差额考虑金额较小，根据重要性原则，本期已全额摊销。

注 4：长期股权投资可收回金额不低于账面价值，故未计提长期投资减值准备。

10、投资总额占净资产比例

截止 2001 年 12 月 31 日，公司短期投资 4,970,966.00 元，长期投资 2,265,390.65 元，合计 7,236,356.65 元，占净资产 118,515,611.29 元，比例 6.11 %。

11、固定资产及累计折旧

固定资产原值

项 目	2000.12.31	本期增加数	本期减少数	2001.12.31
房屋建筑物	72,135,061.49	16,548,326.44	2,987,342.37	85,696,045.56
通用设备	5,637,325.32	1,139,159.49	224,362.00	6,552,122.81
专用设备	96,560.00			96,560.00
运输设备	111,122,494.15	46,780,155.00	8,725,789.21	149,176,859.94
其他设备	3,614,644.16	1,071,592.53	189,765.00	4,496,471.69
合 计	192,606,085.12	65,539,233.46	12,127,258.58	246,018,060.00

累计折旧

项 目	2000.12.31	本期增加数	本期减少数	2001.12.31
房屋建筑物	14,981,255.77	2,123,950.57	1,969,930.13	15,135,276.21
通用设备	2,675,129.08	559,544.68	190,503.44	3,044,170.32
专用设备	67,649.25	9,328.00		76,977.25
运输设备	77,431,221.72	18,149,698.62	7,849,235.64	87,731,684.70
其他设备	1,207,929.48	462,134.06	178,843.43	1,491,220.11
合 计	96,363,185.30	21,304,655.93	10,188,512.64	107,479,328.59

注 1：截止 2001 年 12 月 31 日，公司无融资租入固定资产。部分房屋建筑物（账面净值 16,839,554.16 元）和部分土地使用权已为公司银行贷款提供抵押，抵押贷款金额 1,400 万元。

注 2：房屋建筑物本期增加数系由在建工程转入，本期减少数系二分公司和商贸城房屋拆除清理。运输设备本期减少系车辆使用期限届满清理。

注 3：期末固定资产可变现净值高于账面价值，期末未计提固定资产减值准备。

12、在建工程

工程名称	预算数	2000.12.31	本期增加数	本期转入 固定资产	其他 减少数	2001.12.31	资金 来源	工程进度
长运大厦	12,465,009.39	10,245,959.34	635,262.00	10,881,221.34		0.00	自筹	100%
南昌长途汽车站加层	3,777,641.70	3,677,078.92		3,677,078.92		0.00	自筹	100%
电气安装工程	785,000.00		436,908.14	357,160.14		79,748.00	自筹	56%
进贤北门站改建	2,060,000.00	1,654,003.37	336,022.81	1,990,026.18		0.00	自筹	100.00%
徐坊南站改建	2,930,000.00	524,390.04	54,952.75			579,342.79	自筹	前期费用
零星工程		186,198.30	44,000.00		20,400.00	209,798.30	自筹	
景德镇汽运综合楼			3,000,000.00			3,000,000.00	自筹	
莲塘汽车站	4,670,000.00		1,424,850.00			1,424,850.00	自筹	30%
合 计		16,287,629.97	5,931,995.70	16,905,486.58	20,400.00	5,293,739.09		

注：本账户余额不含借款费用资本化金额，不存在减值情况，未计提减值准备。

13、无形资产

项 目	原值	取得 方式	2000.12.31	本期增加	本期减少	本期摊销	累计摊销数	2001.12.31	剩余摊销 年限
土地使用权	7,800,510.00	出让		7,800,510.00		137,246.35	137,246.35	7,663,263.65	39年3个月 —49年3个月
土地使用权	3,078,090.00	转让		3,078,090.00		47,599.33	47,599.33	3,030,490.67	47年9个月
合 计	10,878,600.00			10,878,600.00		184,845.68	184,845.68	10,693,754.32	

注 1：公司于 2001 年 4 月与南昌市土地管理局签订总共九宗土地出让合同，并于同月取得出让土地使用权证。九宗土地出让金总额 7,800,510.00 元，面积共为 13314.96 m²，截止 2001 年 12 月 31 日土地出让金已全额支付。

注 2：公司于 2001 年 4 月与江西长运集团有限公司签订土地转让协议，江西长运集团有限公司将其座落在西湖区八一大道 135 号，商贸城 A 座，面积 2406.75 m² 的一宗土地的土地使用权（以出让方式取得），以 2,990,010.00 元的价格及支付相关税费、手续费转让给公司。公司截止 2001 年 12 月 31 日已全额支付完毕该宗土地转让金 3,078,090.00 元，该宗土地使用权于 2001 年 4 月已办完变更过户手续。

注 3：截止 2001 年 12 月 31 日公司以三宗土地使用权 3,497,098.28 元、面积 4,049.81 平方米，为公司银行贷款提供抵押。

注 4：由于土地使用权取得时间短，截止 2001 年 12 月 31 日土地使用权不存在减值情况，故未计提无形资产减值准备。

14、短期借款

2001.12.31					
贷款单位	币种	贷款金额	年利率%	借款条件	起讫日期
工商银行赣江支行	人民币	16,000,000.00	6.435	信用	20001.7.26-2002.7.25
中国银行江西省分行	人民币	12,000,000.00	5.85	信用	2001.6.28—2002.6.27
中国银行江西省分行	人民币	7,000,000.00	5.85	信用	2001.12.5-2002.12.14
合计		35,000,000.00			

15、应付账款

账龄	2001.12.31	比例%
1年以内	9,107,083.70	85.59
1-2年	1,487,284.13	13.98
2-3年	46,247.37	0.43
合计	10,640,615.20	100

注 1：本账户余额中无欠持公司 5%（含 5%）以上股份的股东单位的款项。

注 2：本账户余额中欠款金额前五名单位情况：

单位名称	所欠金额	欠款时间	款项性质
萍乡市汽车运输总公司	795,935.51	1 年以内	待结营业款
台州市路桥汽车运输公司	567,661.19	1-2 年	待结营业款
新余市汽车运输总公司	479,390.12	1 年以内	待结营业款
赣州地区汽车运输总公司	438,171.46	1 年以内	待结营业款
抚州市汽车运输公司	364,886.62	1 年以内	待结营业款

16、预收账款

<u>账 龄</u>	<u>2001.12.31</u>	<u>比例 %</u>
1年以内	2,442,135.20	100
合 计	2,442,135.20	100

注：本账户余额中无欠持公司 5%（含 5%）以上股份的股东单位的款项。

17、应付工资

<u>项 目</u>	<u>2001.12.31</u>
应付工资	9,072,152.90

注 1：本账户余额无拖欠职工工资款项。

注 2：本账户余额为公司于 1999 年度以前，根据南昌市财政局及南昌市企业工资改革领导小组批准实行工效挂钩所计提的效益工资，实际发放效益工资小于计提的效益工资形成该项工资余额。公司自 2000 年度始不再实施计提“效益工资”的政策。根据公司效益工资管理办法，该项工资结余用于，对完成和超额完成公司生产经营计划的部门和员工给予奖励；开展运输生产、安全等劳动竞赛活动，对竞赛优胜部门和先进员工给予奖励，做到合理适量使用。发放程序为，公司事业部、人力资源部、工会组织等职能部门根据公司生产经营责任制考核要求或劳动竞赛方案，对部门和员工进行考评，计算奖励金额，交公司财务部审核，并由总会计师核准，报总经理审批。

18、应付福利费

<u>项 目</u>	<u>2001.12.31</u>
应付福利费	655,227.07

注：应付福利费按工资总额的 14% 计提。

19、应付股利

<u>股东名称</u>	<u>2001.12.31</u>
江西长运集团有限公司	5,910,300.00
中国东方资产管理公司	1,242,000.00
江西省投资公司	414,000.00
内部职工	1,863,000.00
合 计	9,429,300.00

注：根据 2002 年 4 月 28 日的股东会决议，公司向全体股东每 10 股派发现金 1.5 元（含税）红利，共计 9,429,300.00 元。

20、应交税金

税 种	2001.12.31
增值税	43,337.45
营业税	474,914.39
城建税	33,450.39
所得税	2,543,933.62
房产税	266,115.84
土地使用税	22,140.99
个人所得税	8,330.06
合 计	3,392,222.74

注 1：本账户 2001 年余额较 2000 年减幅较大，主要系 2001 年年初缴纳 2000 年企业所得税款所致。

注 2：税率请详见附注四：税项。

21、其他应交款

项 目	计缴标准	2001.12.31
教育费附加	流转税的 3%	18,970.92
防洪基金	营业收入的 1.2‰	244,590.85
公路建设基金		-737,460.00
合 计		-473,898.23

注：公路建设基金系根据江西省政府赣府发[1998]22 号关于印发《江西省公路客货运附加费征收管理办法》的通知规定,按客车每月每座 90 元标准计提。公路建设基金期末出现借方余额系公司为了避免跨月班次返程车辆无当月公路客运附加费票据受检被罚款现象发生，于当月向江西省稽查征费局南昌分局西湖征费所缴纳次月公路客运附加费所致。

22、其他应付款

账 龄	2001.12.31	比例 %
1年以内	16,433,408.16	74.74
1-2年	3,609,678.51	16.42
2-3年	1,944,795.16	8.84
合 计	21,987,881.83	100

注 1：本账户余额中无持公司 5%（含 5%）以上股份的股东单位款项。

注 2：本账户余额中欠款金额前五名单位情况：

单位名称	所欠金额	欠款时间	款项性质
车座安全风险金	2,916,509.86	1 年以内	收取的安全风险金
站务费	2,491,167.92	1 年以内	收取的站务费

履约保证金	1,424,779.86	1 年以内	收取的保证金
风险押金	1,003,333.56	1 年以内	收取的押金
安全违纪保证金	929,943.32	1 年以内	收取的保证金

注 3：本账户 2000 年 12 月 31 日余额比 1999 年 12 月 31 日余额增加 6,355,740.17 元，增幅 39.46%，主要是公司 2000 年收购江西长运集团有限公司持有的南昌市太平洋出租汽车公司、南昌旅游有限公司、江西进贤长运有限公司股权，合并上述子公司报表而分别带入的其他应付款 1,422,724.66 元、1,176,859.55 元、1,196,038.29 元所致。

注 4：车座安全风险金是根据江西省南昌市财政局的有关批复按车座 80 元/座年收取的安全风险金，主要用于赔付车座客伤亡事故费用等。站务费是根据江西省交通厅、江西省物价局《江西省汽车客运站收费实施细则》的文件精神，按车辆、旅客站务收费的有关规定标准收取的费用，专项用于车站维护、改扩建和各项旅客服务设施的改善和更新，用于现代化管理和服务技术的应用与推广。

注 5：三年又一期其他应付款余额较大主要是因为 公司根据南昌市财政局的有关批复及《江西省汽车客运站收费实施细则》的文件精神，按有关规定分别收取的车座安全风险金、站务费近几年收取数大于支出数形成结余。按公司内部管理制度向经营承包司机在承包合同期内收取的安全违纪保证金、风险押金、履约保证金。

23、预提费用

项 目	2001.12.31
贷款利息	31,425.78

24、一年内到期的长期负债

2001.12.31					
贷款单位	币种	贷款金额	年利 率%	借款 条件	起讫日期
工行南昌市北京西路支行	人民币	5,000,000.00	6.53	抵押	2001.1.10-2002.11.10
工行南昌市北京西路支行	人民币	3,000,000.00	9.72	抵押	1997.4.23—2002.3.31
合 计		8,000,000.00			

25、长期借款

2001.12.31					
贷款单位	币种	贷款金额	年利 率%	借款 条件	起讫日期
工行南昌市北京西路支行	人民币	6,000,000.00	6.534	抵押	2001.1.10—2003.9.25
合 计		6,000,000.00			

26、长期应付款

项 目	2001.12.31
车辆折旧保证金	22,124,187.26
商贸城摊位押金	1,654,023.29
合 计	23,778,210.55

注 1：车辆折旧保证金是根据财政部、交通部印发财会字（1996）65 号关于印发汽车运输企业内部单车承包租赁产权转让经营会计核算办法（试行）的通知规定收取承包者的款项。

27、股 本

股东名称	2001.12.31		2000.12.31		1999.12.31	
	持股金额	股权比例	持股金额	股权比例	持股金额	股权比例
江西长运集团有限公司	39,402,000.00	62.68%	39,402,000.00	62.68%	39,402,000.00	62.68%
中国东方资产管理公司	8,280,000.00	13.17%				
江西省投资公司	2,760,000.00	4.39%	2,760,000.00	4.39%	2,760,000.00	4.39%
职工个人股	12,420,000.00	19.76%	12,420,000.00	19.76%	12,420,000.00	19.76%
中国银行江西省分行			8,280,000.00	13.17%	8,280,000.00	13.17%
合 计	62,862,000.00	100%	62,862,000.00	100%	62,862,000.00	100%

注 1：上述股本业经江西中昊会计师事务所赣昊内验字（1999）7 号及赣昊内验字（2000）13 号验资报告验证。

注 2：股本变动情况详见公司基本情况。

28、资本公积

项 目	2001.12.31	2000.12.31	1999.12.31
其他资本公积	8,539,836.42	8,539,836.42	8,539,836.42

注：其他资本公积金主要系根据南昌市人民政府办公厅抄告单市政府办秘抄字[95]第 170 号文精神，实行包干上缴所得税超额返回政策而于 1998 年以前收到所得税返还款。

29、盈余公积

项 目	2001.12.31	2000.12.31	1999.12.31
法定盈余公积	9,588,936.03	7,391,042.27	5,571,373.00
法定公益金	4,845,543.13	3,746,596.25	2,836,761.61
任意盈余公积	4,792,024.91	3,693,078.03	2,783,243.39
合 计	19,226,504.07	14,830,716.55	11,191,378.00

注：公司根据股东大会决议，按净利润 5% 计提任意盈余公积。

30、未分配利润

项 目	2001.12.31	2000.12.31	1999.12.31
当年净利润转入	21,978,937.56	18,196,692.70	14,884,714.44
加：年初未分配利润	10,304,120.76	5,176,066.61	13,174,591.57
减：提取法定盈余公积	2,197,893.76	1,819,669.27	1,488,471.44
提取法定公益金	1,098,946.88	909,834.64	744,235.72
提取任意盈余公积金	1,098,946.88	909,834.64	744,235.72
应付普通股股利	9,429,300.00	9,429,300.00	9,429,296.52
转作股本的普通股股利			10,477,000.00
年末未分配利润	18,457,970.80	10,304,120.76	5,176,066.61

注1：根据2002年4月28日的股东会决议，公司向全体股东每10股派发现金1.5元（含税）红利，共计9,429,300.00元。

注2：根据公司2001年度股东大会决议，公司发行股票前滚存的未分配利润由新老股东共同享有。

31、主营业务收入

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
汽车客运	93,775,949.68	69,516,701.29	53,542,383.13
旅游服务	27,670,475.50	5,020,268.25	
合 计	121,446,425.18	74,536,969.54	53,542,383.13

注1：主营业务收入2000年度较1999年度增幅较大，主要系公司收购南昌市太平洋出租汽车公司、南昌旅游有限公司增加收入所致。

注2：主营业务收入客运收入2001年度增幅较大，主要系公司新增豪华大巴、快客车辆及新增营运线路等，使得高速客运收入、普通快客收入较2000年度分别增长8,635,993.98元、15,623,254.41元所致。

注3：主营业务收入旅游服务收入2001年度较2000年度增幅较大，系公司2001年10月31日收购南昌旅游有限公司，2000年度包括11-12月旅游收入，而2001年包括全年旅游收入。

32、主营业务成本

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
汽车客运	60,819,294.16	42,343,388.68	30,571,492.44
旅游服务	26,971,906.83	4,804,464.05	
合 计	87,791,200.99	47,147,852.73	30,571,492.44

注1：主营业务成本2000年度较1999年度增幅较大，主要系公司收购南昌市太平洋出租

汽车公司、南昌旅游有限公司增加成本所致。

注 2：主营业务成本客运成本 2001 年度增幅较大，主要系公司新增豪华大巴、快客车辆及新增营运线路等，使得高速客运成本、普通快客成本较 2000 年度分别增长 6,530,711.84 元、11,945,193.64 元所致。

注 3：主营业务成本旅游服务成本 2001 年度较 2000 年度增幅较大，系公司 2001 年 10 月 31 日收购南昌旅游有限公司，2000 年度包括 11-12 月旅游成本，而 2001 年包括全年旅游成本。

33、主营业务税金及附加

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
营业税	2,886,547.11	2,111,694.78	1,605,367.07
城建税	198,760.99	150,721.20	112,375.70
教育费附加	86,630.48	64,819.52	48,161.01
合 计	3,171,938.58	2,327,235.50	1,765,903.78

注 1：主营业务税金及附加 2000 年度较 1999 年度增幅较大，主要系公司收购南昌市太平洋出租汽车公司、南昌旅游有限公司所致。

注 2：主营业务税金及附加 2001 年度增幅较大，主要系公司高速客运、普通快客税金及附加增长所致。

注 3：本账户计缴标准见附注四—税项。

34、其他业务利润

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
租赁业务收入	15,195,423.10	12,242,978.93	12,686,005.37
租赁业务支出	7,060,130.48	5,223,652.62	5,479,413.82
站务收入	3,291,475.17	3,096,100.18	1,356,707.50
站务支出	1,183,140.81	439,084.80	153,362.92
施救业务收入		1,079,107.90	1,405,963.46
施救业务支出		724,384.06	955,080.42
其他收入	2,401,961.39	645,175.27	621,928.92
其他支出	1,390,509.86	318,505.34	333,162.90
利润合计	11,255,078.51	10,357,735.46	9,149,585.19

注：租赁业务主要为公司座落于南昌市市中心商贸城 A、B、C、D 座及长运大厦出租经营。

35、财务费用

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
利息支出	3,089,080.43	1,152,937.33	1,338,859.73
减：利息收入	1,034,993.00	1,561,481.67	2,100,381.45
其 他	9,556.97	7,596.18	570.00
合 计	2,063,644.40	-400,948.16	-760,951.72

注 1：财务费用 2001 年度较增幅较大，主要系经营规模扩大借款增加，相应利息支出增加所致。

注 2：1999 年、2000 年利息收入较高，主要系公司收取在江西长运集团有限公司内部银行开户存放款项的利息，金额分别为 2,093,981.87 元、1,300,471.32 元。

36、投资收益

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
长期投资-其他股权投资（权益法）	-554,611.70		20,465.88
长期投资-其他股权投资（成本法）		-204,170.80	-8,590.46
短期投资_债券收益	310,320.36		
短期投资_股票投资收益	14,772.05		
合 计	-229,519.29	-204,170.80	11,875.42

注：2001 年度股权投资收益（权益法）项为-554,611.70 元，系公司对南昌旅游有限公司的股权投资差额摊销-93,002.35 元及对江西南昌科技大市场有限公司投资收益-461,609.35 元所致。

37、补贴收入

项 目	2001年度
财政补贴	4,513,200.00

注：补贴收入系根据南昌市人民政府 2001 年 12 月 3 日于洪府厅字[2001]232 号文《关于同意给予江西长运股份有限公司财政支持优惠政策的批复》，为支持国家重点扶持的交通基础设施主枢纽建设，同意从 2001 年 1 月 1 日起至 2003 年 12 月 31 日止，对江西长运股份有限公司按其税前利润的 27% 给予财政补贴而实际收到的款项。

38、营业外收入

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
罚款滞纳金、违约金收入	1,063,916.72	611,380.56	150.00
处理固定资产收益	376,970.83	194,628.44	885,025.40
其 他	38,908.66	424,704.47	70,822.48
合 计	1,479,796.21	1,230,713.47	955,997.88

39、营业外支出

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
罚款支出	13,914.08	1,409.17	
处理固定资产损失	797,821.41	4,463.25	203,890.74
其 他	104,697.32	133,273.90	118,277.40
合 计	916,432.81	139,146.32	322,168.14

40、所得税

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
企业所得税	11,497,369.67	8,974,800.91	7,325,251.75
合 计	11,497,369.67	8,974,800.91	7,325,251.75

注 1：公司及控股子公司所得税率为 33%。

注 2：根据南昌市国有资产管理局洪国字[1997]227 号文《关于授权江西长运集团有限公司统一经营江西长运集团各紧密层企业国有资产的批复》的精神，公司于 1998 年度至 1999 年度与江西长运集团有限公司统一缴纳企业所得税。南昌市地方税务局直属分局对此予以确认。公司自 2000 年度始已独立缴纳企业所得税。

41、公司 2001 年度收到的其他与经营活动有关的现金 19,792,195.80 元，主要为本年度收到财政补贴款项 4,513,200.00 元、收取经营承包司机的保证金、押金、风险金共计 8,399,149.99 元。

42、母公司会计报表项目注释如下：

1) 应收账款

账 龄	金 额	比例%	坏账准备	计提比例%
1年以内	4,378,861.50	81.53	218,943.08	5
1-2年	698,986.59	13.01	69,898.67	10
2-3年	293,311.95	5.46	87,993.59	30
合 计	5,371,160.04	100	376,835.34	

注 1：本账户余额中无持公司 5%（含 5%）以上股份的股东单位欠款。

注 2：本账户余额中欠款金额前五名单位情况：

单位名称	所欠金额	欠款时间	款项性质
九江长途汽车站	213,682.73	1 年以内	营业款
无锡客运总公司	123,043.42	1 年以内	营业款
南昌长安客运服务有限公司	119,445.33	1 年以内	营业款

罗海斌	97,248.40	1 年以内	房租款
金龙贸易公司	93,000.00	1 年以内	房租款
合 计	646,419.88		
占本账户余额的比例	11.03%		

2) 其他应收款

2001.12.31

账 龄	金 额	比例%	坏账准备	计提比例%
1年以内	9,511,220.45	80.47	189,439.85	5
1-2年	1,144,962.52	9.69	114,496.26	10
2-3年	185,075.23	3.02	55,522.56	30
3-4年	134,004.79	1.13	67,002.40	50
4-5年	343,127.09	2.90	274,501.67	80
5年以上	501,587.15	4.24	501,587.15	100
合 计	11,819,977.23	100	1,202,549.89	

注 1：本账户余额中持公司 5%（含 5%）以上股份的股东单位欠款如下：

股东名称	欠款金额	欠款时间	款项性质
江西长运集团有限公司	5,707,718.63	1 年以内	垫付款

注 2：本账户余额中欠款金额前五名单位情况：

单位名称	所欠金额	欠款时间	款项性质
江西长运集团有限公司	5,707,718.63	1 年以内	垫付款
上市费用	1,300,000.00	1 年以内	预付款
李 刚	222,200.00	1 年以内	备用金
张 俊	187,604.00	1 年以内	备用金
王 玉 惠	150,000.00	1 年以内	备用金
合 计	7,567,522.63		

占本账户余额的比例 64.02%

注 3：由于公司设立时的主发起人江西长途汽车运输公司剥离的非经营性资产和离退休人员由公司代管。1993 年至 1996 年，公司在代管非经营性资产过程中共计垫付了 728,004.69 元管理费；在代管离退休人员的过程中垫付了 4,994,418.76 元费用开支，共计垫付款 5,722,423.45 元，江西长运集团有限公司已于 2002 年 1 月 14 日归还了上述款项（因 1997 年 12 月 2 日江西长途汽车运输公司持有公司国家股 1,655.2 万股份由江西长运集团有限公司合法持有），故此笔应收款项未计提坏账。

3) 长期股权投资——其他股权投资

被投资单位	原始投资额	2000.12.31	本期增加	本期减少	2001.12.31	股权比例	核算方法	投资期限
南昌旅游有限公司	5,500,000.00	5,527,950.74	8,807.33	0.00	5,536,758.07	71.89%	权益法	30年
江西安义长运有限公司	1,702,493.63	1,701,896.75		1,701,896.75	0.00	100%	权益法	无约定期限
江西长运进贤有限公司	1,255,043.07	1,255,235.26		1,255,235.26	0.00	100%	权益法	无约定期限
南昌市太平洋出租汽车公司	3,588,764.39	3,668,500.83		3,668,500.83	0.00	100%	权益法	8年
南昌市汽车客运北站	3,016,000.00	3,283,299.23		3,283,299.23	0.00	97.51%	权益法	9年
江西昌泰食品有限公司	237,000.00	237,000.00			237,000.00	23.70%	成本法	10年
江西长途运输有限公司	490,000.00	490,000.00			490,000.00	98%	权益法	10年5个月
南昌兴运商场	98,439.00	98,439.00		98,439.00	0.00	25.34%	成本法	无约定期限
南昌大件运输公司	335,205.52	335,205.52		335,205.52	0.00	20%	成本法	无约定期限
南昌市长欣商务有限公司	1,600,000.00	1,600,000.00	118,874.25		1,718,874.25	80%	权益法	20年
江西南昌科技大市场有限公司	2,000,000.00		2,000,000.00	461,609.35	1,538,390.65	30.77%	权益法	10年
合计		18,197,527.33	2,127,681.58	10,804,185.94	9,521,022.97			

注1：江西安义长运有限公司、江西长运进贤有限公司、南昌太平洋出租公司、南昌市汽车客运北站本期减少为取消其法人资格变为内部核算单位，南昌兴运商场、南昌大件运输公司本期减少数为转让股权而减少长期投资。

注2：对南昌旅游有限公司的股权投资差额 60,449.24 元，考虑金额较小，根据重要性原则，已于本期全额摊销。

4) 固定资产

A、固定资产原值

项 目	2000.12.31	本期增加数	本期减少数	2001.12.31
房屋建筑物	64,345,069.68	24,338,318.25	2,987,342.37	85,696,045.56
通用设备	5,588,190.32	811,608.00	205,662.00	6,194,136.32
专用设备	96,560.00			96,560.00
运输设备	77,233,513.01	70,491,735.50	8,725,789.21	138,999,459.30
其他设备	3,430,676.16	840,277.53	189,765.00	4,081,188.69
合 计	150,694,009.17	96,481,939.28	12,108,558.58	235,067,389.87

B、累计折旧

项 目	2000.12.31	本期增加数	本期减少数	2001.12.31
房屋建筑物	13,806,122.01	3,299,084.33	1,969,930.13	15,135,276.21
通用设备	2,650,659.38	566,896.16	172,364.44	3,045,191.10
专用设备	67,649.25	6,789.96		74,439.21
运输设备	50,953,792.52	41,165,812.93	7,849,235.64	84,270,369.81
其他设备	1,147,302.46	380,161.51	178,843.43	1,348,620.54
合 计	68,625,525.62	45,418,744.89	10,170,373.64	103,873,896.87

注 1：期末固定资产可变现净值高于账面价值，期末未计提固定资产减值准备。

注 2：本期增加数主要为南昌市太平洋出租汽车公司、南昌市汽车客运北站、江西安义长运有限公司、江西长运进贤有限公司取消法人资格，成为公司的分公司而增加固定资产原值 36,367,598.31 元，累计折旧 25,757,477.40 元。

5) 主营业务收入

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
汽车客运	89,107,551.33	55,699,872.79	52,715,728.61
合 计	89,107,551.33	55,699,872.79	52,715,728.61

注：主营业务收入 2001 年度增幅较大，主要系南昌市太平洋出租汽车公司、南昌市汽车客运北站、江西安义长运有限公司、江西长运进贤有限公司取消法人资格，成为公司的分公司而增加收入 20,181,966.37 元及高速客运收入、普通快客收入增长所致。

6) 主营业务成本

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
汽车客运	56,600,522.00	32,585,310.03	30,569,748.77
合 计	56,600,522.00	32,585,310.03	30,569,748.77

注：主营业务成本 2001 年度增幅较大，主要系南昌市太平洋出租汽车公司、南昌市汽车客运北站、江西安义长运有限公司、江西长运进贤有限公司取消法人资格，成为公司的分公司而增加成本 15,216,410.62 元及高速客运成本、普通快客成本增长所致。

7) 投资收益

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
长期投资—其他股权投资（权益法）	-333,927.77	2,099,362.53	119,692.49
长期投资—其他股权投资（成本法）		-204,170.80	-8,590.46
短期投资—债券收益	310,320.36		
合 计	-23,607.41	1,895,191.73	111,102.03

注：公司 2000 年度投资收益（权益法）较 1999 年度增加 1,979,670.04 元，主要系公司 2000

年 1 月 1 日收购了南昌市太平洋出租汽车公司而增加的投资收益 1,906,403.08 元。2001 年度投资收益（权益法）较 2000 年减少 2,356,134.80 元，主要系公司 2001 年取消南昌市太平洋出租汽车公司等四家子公司法人资格，纳入母公司核算所致。

8) 所得税

项 目	2001年度	2000年度	1999年度
企业所得税	11,321,157.74	7,915,762.83	7,232,599.36
合 计	11,321,157.74	7,915,762.83	7,232,599.36

附注七、关联方关系及其交易

(一) 存在控制关系的关联方

单位名称	注册地址	主营业务	与本企业关系	企业类型	法定代表人
江西长运集团- 有限公司	南昌市广场南 路 118 号	公路客货运输、 商品仓储、集 装箱货运、货 物装卸、汽车 修理等	公司母公司	有限责任公司	高立克
南昌旅游有限- 公司	南昌市八一大 道 161 号	境内、入境旅 游、旅游商品 开发、销售	公司子公司	有限责任公司	戴豪赣
南昌市长欣商- 务有限公司	南昌市八一大 道 199 号	物业管理、房 屋租赁、商务 服务等	公司子公司	有限责任公司	平德全
江西长途运输- 有限公司	南昌市八一大 道 21 号	公路客货运输 汽车维修等	公司子公司	有限责任公司	刘二明

(二) 存在控制关系关联方的注册资本及其变化

单位名称	2000.12.31	本期增加	本期减少	2001.12.31
江西长运集团有限公司	42,265,000.00			42,265,000.00
南昌旅游有限公司	7,650,000.00			7,650,000.00
南昌市长欣商务有限公司	2,000,000.00			2,000,000.00
江西长途汽车运输有限公司	500,000.00			500,000.00

(三) 存在控制关系关联方所持股份及其变化

单位名称	2000.12.31 金额	比例	本期增加	本期减少	2001.12.31 金额	比例
江西长运集团-						

有限公司 39,402,000.00 62.68% 39,402,000.00 62.68%

(四) 不存在控制关系的关联方关系的性质

<u>企业名称</u>	<u>与本企业关系</u>
中国东方资产管理公司	公司股东
江西省投资公司	公司股东
江西南昌科技大市场有限公司	公司参股公司
江西长运高技术有限公司	与公司同一母公司
南昌长安客运服务有限公司	与公司同一母公司
江西长鸿物业管理有限公司	与公司同一母公司
江西东风汽车销售技术服务联合公司	与公司同一母公司
南昌市运输有限公司	与公司同一母公司
江西长运汽车修理有限公司	与公司同一母公司
江西长运交通有限公司	与公司同一母公司

(五) 关联方交易及往来

1、 关联方交易

<u>关联方</u>	<u>交易事项</u>	<u>2001 年度</u>	<u>2000 年度</u>	<u>1999 年度</u>
江西长运集团有限公司	租赁土地	72,159.76		
南昌长安客运服务有限公司	租赁经营	76,577.31		

2、 关联方往来

<u>关联方</u>	<u>项 目</u>	<u>2001.12.31</u>	<u>2000.12.31</u>	<u>1999.12.31</u>	<u>备 注</u>
江西长运集团有限公司	其他应收款	5,707,718.63		63,075,996.88	
江西长运集团有限公司	其他应付款		1,596,809.56		
南昌长安客运服务有限公司	其他应收款	76,577.31			

注：公司在江西长运集团有限公司内部银行存放款项 1999 年 12 月 31 日为 55,358,708.99 元。

3、 其他交易事项

公司和吴才基于 1999 年 4 月 29 日与江西长运交通有限公司签订股权转让协议，由江西长运交通有限公司整体收购公司和吴才基共同持有江西长运小汽车出租有限公司的 100% 股权，股权转让价格参考评估确认的净资产金额确定为 260 万元，转让基准日为 1999 年 5 月 1 日。

公司于 1999 年 11 月 25 日与南昌市运输有限公司签订协议，公司将持有江西长运石油经营公司的 1,457,097.00 元股权与南昌市运输有限公司持有南昌市汽车客运北站 1,466,000.00

元的股权进行置换，置换价格参考评估确认的金额确定为 1,457,097.00 元,差额 8,903.00 元由公司用现金支付，置换基准日为 1999 年 12 月 1 日。

公司于 1999 年 12 月 31 日与南昌市运输有限公司签订股权转让协议，南昌市运输有限公司将其全资子公司南昌市太平洋汽车出租公司的全部股权转让给公司，股权转让价格参考评估确认的净资产金额及南昌市太平洋汽车出租公司 1999 年 12 月 31 日的账面净资产金额确定为 3,588,764.39 元，股权转让基准日为 2000 年 1 月 1 日。

公司于 1999 年 12 月 31 日与南昌市运输有限公司签订收购协议，南昌市运输有限公司将其下属的南昌市运输有限公司二分公司及南昌市徐坊客运南站整体资产转让给公司，收购价格参考评估确认的资产价值，确定为 1,904,767.16 元，收购基准日为 2001 年 1 月 1 日。

公司于 2000 年 3 月 21 日与江西长运集团有限公司签订资产转让协议，江西长运集团有限公司收购公司旅游车队，收购价格参考评估确认的资产价值，确定为 4,550,483.12 元，收购时资产账面价值为 4,500,000.00 元，转让基准日为 2000 年 3 月 31 日。

公司于 2000 年 10 月 30 日与江西长运交通有限公司、江西安义长运有限公司签订股权转让协议，分别收购其所持有的江西长运进贤有限公司的股权，即收购江西长运进贤有限公司 100%的股权，股权转让价格参考评估确认的净资产金额确定，股权转让价格为 1,255,043.07 元，股权转让基准日为 2000 年 10 月 31 日。

公司于 2000 年 10 月 30 日与江西长运交通有限公司、江西昌泰食品有限公司签订股权转让协议，分别收购其所持有的江西安义长运有限公司的股权，即收购江西安义长运有限公司 100%的股权，股权转让价格参考评估确认的净资产金额确定，股权转让价格为 1,702,493.63 元，股权转让基准日为 2000 年 10 月 31 日。

公司于 2000 年 10 月 31 日与江西长运集团有限公司签订股权转让协议，江西长运集团有限公司将其持有的南昌旅游有限公司 71.8954%的股权，全部转让给公司，转让价格参考评估确认的净资产金额确定为 550 万元，股权转让基准日为 2000 年 10 月 31 日。

公司于 2000 年 12 月 31 日与江西长运集团有限公司签订股权转让协议，江西长运集团有限公司将其持有的南昌长欣商务有限公司 80%的股权全部转让给公司，转让价格参考评估确认的净资产金额确定为 160 万元，股权转让基准日为 2000 年 12 月 31 日。

公司于 2001 年 4 月与江西长运集团有限公司签订土地转让协议，江西长运集团有限公司将其座落在西湖区八一大道 135 号，商贸城 A 座，面积 2406.75m²的一宗土地，以 2,990,010.00 元的价格转让给公司。公司截止 2001 年 12 月 31 日已支付完毕该宗土地转让金和相关税费、手续费共计 3,078,090.00 元，该宗土地使用权于 2001 年 4 月已办完变更过户手续。

公司于 2001 年与南昌长安客运服务有限公司签订租赁经营合同，公司从 2001 年 7 月 1 日起至 2010 年 6 月 30 日（租赁期限 9 年）租赁经营南昌长安客运服务有限公司，租赁经营期内南昌长安客运服务有限公司前八年每年应实现利润总额 11 万元，第九年应实现利润总额 12 万元，如南昌长安客运服务有限公司当年税前利润未达到上述金额，则由公司补足；如南

昌长安客运服务有限公司当年税前利润超过上述数，则超过部分归公司所有。

公司与江西长运集团有限公司签订土地使用权租赁协议，江西长运集团有限公司将其座落在广场南路 118 号商贸城通道（面积 6,140.17 平方米）、广场南路 118 号商贸城 D 座（面积 4,619.65 平方米）、广场南路 118 号中心站停车场（面积 45,099.99 平方米）、井冈山大道 208 号徐坊南站（面积 19,941.83 平方米）、青山路 9 号客运北站（面积 7,137.67 平方米）、进贤县民和镇胜利中路的进贤车站与进贤大道的信息站（面积 13,646.42 平方米）、进贤县民和镇沿港路进贤北门（面积 10,666.67 平方米）共八宗土地面积 107,522.40 平方米租赁给公司，租赁期限从 2001 年 7 月 1 日至 2021 年 7 月 1 日止（共 20 年），租金 144,319.53 元/年，合同生效日为 2001 年 7 月 1 日，并办理了他项权利证明。

附注八、或有事项

截止 2002 年 6 月 8 日，公司未决诉讼情况如下：

1、徐跃华、胡贵平等 18 人对公司提起的客运合同损害赔偿的民事诉讼：

本案已由江西省崇仁县人民法院于 2001 年 8 月 8 日作出一审判决，判决公司应向各原告共计赔偿 251,536.7 元，公司共需承担诉讼费 15,550 元。双方均未上诉，崇仁县人民法院的一审判决已生效。上述判决作出后，公司以刑事附带民事诉讼原告的身份，对本次交通事故的主要责任者个体司机陈文伟提起诉讼，要求陈文伟对公司对上述旅客赔偿的损失承担 70% 的责任。江西省崇仁县人民法院已于 2001 年 11 月 13 日作出一审判决，判决陈文伟应向公司赔偿 179,538.16 元。陈文伟不服，已向江西省抚州市中级人民法院提起上诉，江西省抚州市中级人民法院已于 2001 年 12 月 20 日作出（2001）抚刑终字第 110 号《附带民事裁定书》，裁定驳回陈文伟的上诉，维持原判。目前本案已进入执行阶段。

2、胡萍香等 11 人诉公司公路旅客运输合同纠纷：

本案已由南昌市中级人民法院于 2001 年 9 月 11 日作出一审判决，判决公司应向原告共计赔偿 1,427,603.4 元，扣除公司已支付的 10 万元，公司还应赔偿 1,327,603.4 元，并承担诉讼费 17,233 元。公司因原告均为乘坐公司的客运车辆（由公司司机曾文兵驾驶）的乘客，乘坐车辆在途中与肇事司机姜宏明驾驶的烟台市福山区汽车运输公司半挂大货车相撞，造成本次交通事故，经江西省公安厅交通警察总直属支队 2001 年 2 月 9 日《道路交通事故责任认定书》认定，姜宏明（已被刑事拘留）在高速公路上擅自倒车并穿越中央分隔带改道逆向行驶，应对此次交通事故负完全责任；公司已经向江西省高级人民法院对本案的肇事司机姜宏明及肇事车辆所属单位烟台市福山区汽车运输公司提起刑事附带民事诉讼，要求赔偿 1,304,610.20 元人民币；并且公司已经就该事故向承担的中国人民保险公司南昌市东湖支公司通知事故的发生，说明如果事故责任方无力承担赔偿责任，公司将申请赔付车损及车上人员伤亡损失。目前江西省高级人民法院已于 2002 年 3 月 5 日作出（2001）赣经终字第 97 号《民事裁定书》，以原审判决事实不清，适用法律错误为由，撤销一审判决，发回南昌市中级人民法院重审。

附注九、承诺事项

截止 2002 年 6 月 8 日公司无需披露的重大承诺事项。

附注十、期后事项

1、由于公司设立时的主发起人江西长途汽车运输公司剥离的非经营性资产和离退休人员由公司代管。1993 年至 1996 年，公司在代管非经营性资产过程中共计垫付了 728,004.69 元管理费；在代管离退休人员的过程中垫付了 4,994,418.76 元费用支出，共计垫付款 5,722,423.45 元，江西长运集团有限公司于 2002 年 1 月 14 日归还了上述款项(因 1997 年 12 月 2 日江西长途汽车运输公司持有公司国家股 1,655.2 万股份由江西长运集团有限公司合法持有)。因此，此事项作为资产负债表日后调整事项，调整了 1999 年期初未分配利润账项及报告期各年末其他应收款、应交税金、未分配利润、盈余公积账项。

2、根据 2002 年 3 月 23 日的公司董事会决议及 2002 年 4 月 28 日的股东会决议，公司向全体股东每 10 股派发现金 1.5 元（含税）红利，共计 9,429,300.00 元。此事项作为资产负债表日后事项的调整事项，调整了未分配利润及应付股利科目。

3、根据公司董事会决议,公司 2002 年 4 月 8 日购买了 21 国债 (15) 19,999,113.72 元作为短期投资。

4、公司于 2002 年 4 月 26 日与中国工商银行南昌市赣江支行签订《人民币流动资产借款合同》，公司向该银行借款人民币 200 万元，借款期限自 2002 年 4 月 26 日至 2003 年 4 月 25 日，利率为月息千分之 4.425；公司于 2002 年 5 月 16 日与招商银行南昌支行签订《人民币流动资产借款合同》，公司向该银行借款人民币 1000 万元，借款期限自 2002 年 5 月 16 日至 2003 年 5 月 15 日，利率为年息 5.31%。

附注十一、非货币交易

公司于 1999 年 11 月 25 日与南昌市运输有限公司签订协议，公司将持有江西长运石油经营公司的 1,457,097.00 元股权与南昌市运输有限公司持有南昌市汽车客运北站 1,466,000.00 元的股权进行置换，差额 8,903.00 元由公司用现金支付，置换基准日为 1999 年 12 月 1 日。上述资产置换行为公司已假定在报告期初已经存在，且在报告期内未发生重大变动，编制了备考会计报表。

附注十二、其他重要事项

1、公司 1998 年—2000 年 9 月在长运集团公司内部银行开立了存款帐户,帐号为：01 - 01，此帐户频繁使用。1998 年、1999 年和 2000 年 1 - 9 月平均存款余额分别为 59,301,202.19 元、51,391,952.54 元和 60,866,333.8 元。长运集团公司分别于 1998 年度、1999 年度和 2000 年 1 - 9 月按照月利率 3.299‰、2.81‰、1.834‰支付了存款利息 2,067,679.72 元、2,093,981.87 元、1300,471.32 元。上述事项若按同期银行存款利率计算应收利息分别为 819,082.57 元、722,975.54

元、584,999.37 元。故分别影响 1998 年度、1999 年度和 2000 年度利润总额 1,248,597.15 元、1,371,006.33 元、715,471.95 元，分别占同期净利润的 6.82%、6.17%、2.63%。

2、公司（母）前二年原经审计的会计报表与本次申报的会计报表的差异比较表。

会计年度	原经审计报表	申报报表数	差异数	差异原因分析
1999 年				
资产	175,437,319.36	171,211,802.28	-4,225,517.08	差异原因见说明
负债	78,369,514.68	83,442,521.25	5,073,006.57	差异原因见说明
所有者权益	97,067,804.68	87,769,281.03	-9,298,523.65	差异原因见说明
收入	52,715,728.61	52,715,728.61		
成本	42,362,209.08	39,517,141.14	-2,845,067.94	差异原因见说明
利润	14,928,905.84	14,884,714.44	-44,191.40	差异原因见说明
2000 年				
资产	203,945,221.02	209,910,612.93	5,965,391.91	差异原因见说明
负债	101,694,613.08	113,373,939.20	11,679,326.12	差异原因见说明
所有者权益	102,250,607.94	96,536,673.73	-5,713,934.21	差异原因见说明
收入	55,699,872.79	55,699,872.79		
成本	40,041,189.82	40,041,189.82		
利润	18,315,756.70	18,196,692.70	-119,064.00	差异原因见说明

3、公司（母）前二年原经审计的会计报表与本次申报的会计报表的差异原因说明：

1999 年差异原因说明：

货币资金：公司原在江西长运集团有限公司内部银行开户，1999 年 12 月 31 日公司在内部银行存款余额为 55,358,708.99 元，公司原会计报表货币资金余额为 55,451,336.91 元，差额 55,358,708.99 元，其中公司在江西长运集团有限公司内部银行借款 6,208,362.90 元，故调减银行存款、短期借款；公司在江西长运集团有限公司内部银行开户存放的款项金额为 49,150,346.09 元，故调减银行存款，调增其他应收款。

其他应收款：差异详见说明 、 、 、 、 。

坏账准备：99 年度根据财政部 35 号文追溯调整补提坏账准备 1,854,157.91 元，而相应调减 1999 年期初留存收益 1,752,092.00 元，调增 1999 年度管理费用 102,065.91 元。

存货：差异金额 488,401.89 元，系公司 1999 年以前存货报废，故相应调减 1999 年期初未分配 390,721.51 元，期初盈余公积 97,680.38 元。

存货跌价准备：99 年度根据财政部 35 号文追溯调整补提 1998 年 12 月 31 日存货跌价准备 35,807.28 元及补提 1999 年 12 月 31 日存货跌价准备 8,951.83 元。

长期投资：差异金额 81,885.83 元，系公司 1998 年对南昌市汽车客运北站投资 155 万元 持股比例为 50.11% ,但公司未按权益法核算投资收益 故调增长期投资、投资收益 83,951.84 元；公司 1998 年以前对进贤梅庄投资 20,000.00 元已损失，故调减长期投资 20,000.00 元，同时调减 1999 年期初未分配利润 16,000.00 元，期初盈余公积 4,000.00 元及公司 1999 年对子公

司南昌市汽车客运北站未按权益法核算投资收益，故调增长期投资、投资收益 99,226.61 元；1999 年南昌市汽车客运北站分配普通股股利，公司未核算，故调减长期投资，其他应付款—股利 147,568.70 元，公司对南昌市汽车客运北站的股权投资差额摊销，故调增长期投资，投资收益 20,465.88 元；1999 年度公司的子公司南昌市汽车客运北站增加了资本公积，公司未按权益法调整长期投资，故调增长期投资和资本公积 45,810.20 元。

固定资产：差异金额 10,231,000.00 元系 98 年度江西长运集团有限公司把土地划转给公司而没有办理相关法律手续，故调回原会计账务处理，减少固定资产 10,231,000.00 元，调增其他应收款 8,731,000.00 元和调减资本公积 1,500,000.00 元。

在建工程：差异金额 65,836.14 元，系公司收到承包单位的工程质量保证金，故调增在建工程、其他应付款。

开办费：差异金额 23,549.40 元，系公司发生的上市费用误列入开办费，故调减开办费，调增其他应收款。

其他应付款：差异金额 36,326.79 元，系 98 年度江西长运集团有限公司把油库划转给公司，公司误认为捐赠，故调减资本公积 31,954.64 元，调增其他应付款 31,954.64 元及 1999 年把应付防洪保安基金误转入了盈余公积，故调减盈余公积，调增其他应付款 13,451.13 元；其他差异金额见说明 、 。

股本：差异金额 23.17 元系 98 年度按赣股[1992]03 号文批准江西长运集团有限公司投入股本金额与江西长运集团有限公司投入公司净资产按 1:1 比例折为股本金额差额部分 19.31 元，故调增股本和其他应收款及按赣股[1999]03 号文和 1999 年股东大会批准的利润分配方案公司没有把未分配利润转足股本金额为 3.86 元，故调增股本，调减未分配利润。

资本公积：详见说明 、 、 。

盈余公积：差异金额为 407,006.92 元，系公司 1997 年少计提盈余公积，故调减期初未分配利润、调增盈余公积 4,886.20 元及公司上交印花税等误列入盈余公积，故调增管理费用、盈余公积 52,866.15 元，其他差异金额详见说明 、 及 1998 年度、1999 年度因调整损益作相应调整。

未分配利润：根据公司 1999 年度利润分配预案分配现金股利 9,429,296.52 元作利润分配调整，其他差异金额详见说明 及 1998 年度、1999 年度因调整损益作相应调整。

以前年度损益调整：差异金额 3,403,856.05 元，系公司根据（98）赣交财统便字 55 号文件精神 1999 年度收到养路费返还应调减主营业务成本 3,000,000.00 元，商贸城仓储收入应列其他业务收入 394,374.01 元，收到增值税返还应列补贴收入 9,482.04 元，以上事项误列入以前年度损益调整科目，故调减以前年度损益调整。

财务费用：公司收取在江西长运集团有限公司内部银行开户存放款项的利息 1,537,000.00 元原误列入投资收益科目，故同时调减财务费用和投资收益。

由于公司设立时的主发起人江西长途汽车运输公司剥离的非经营性资产和离退休人员

由公司代管。1993年至1996年，公司在代管非经营性资产过程中共计垫付了728,004.69元管理费；在代管离退休人员的过程中垫付了4,994,418.76元费用开支，共计5,722,423.45元，江西长运集团有限公司于2002年1月14日归还了上述款项(因1997年12月2日江西长途汽车运输公司持有公司国家股1,655.2万股份由江西长运集团有限公司合法持有)。因此，此事项作为资产负债表日后调整事项，同时调增其他应收款及期初未分配利润、盈余公积及应交税金。

2000年差异原因说明：

长期投资：差异金额380,988.40元，公司原对南昌市汽车客运北站长期投资核算未采用权益法，于2000年按97.51%股权比例对南昌市汽车客运北站1998年、1999年净资产变化调整长期投资，公司1998年、1999年股权置换前对南昌市汽车客运北站股权比例应为50.11%，故实际应调整额与2000年已调整数产生差异-133,707.63元，一是应调减1998年投资收益，贷：长期投资79,411.64元，二是应调增1999年投资收益，借：长期投资72,985.63元，三是南昌市汽车客运北站1999年分配现金股利应调减长期投资147,568.70元，四是南昌市汽车客运北站1999年增加资本公积，应调减2000年多调增资本公积，贷：长期投资178.80元，五是1999年因股权置换增加长期投资而产生的股权投资差额贷方20,465.88元，考虑金额较小，一次性调入投资收益和增加长期投资。公司2000年误列收回南昌市汽车客运北站投资284,000.00元，误列应收南昌市汽车客运北站股利138,016.08元，应予调回，共调增长期投资422,016.08元；公司原误增投资收益92,679.95元，挂其他应付款借方，调整时因笔误将贷：其他应付款调减为贷：长期投资，现予调回，借：长期投资，贷：其他应付款。

应交税金：差异金额119,064.00元系补提2000年所得税119,064.00元，故调增应交税金，调减未分配利润95,251.20元、盈余公积23,812.80元。

应付股利：根据董事会2000年度利润分配预案派发现金股利9,429,300.00元，故调增应利股利，调减未分配利润。

财务费用：公司收取在江西长运集团有限公司内部银行开户存放款项的利息854,728.33元原误列入投资收益科目，故同时调减财务费用和投资收益。

江西长运股份有限公司

Add : ZhongShui Building 31 MingFeng Road 地 址 : 中国北京西城区民丰胡同
West-city Beijing China 31 号中水大厦
Tel : (086-010) 88067055 88067056 88067057 E-mail : ZL-cpa@263.net
Fax : (086-010) 88067057 传真 : (086-010) 88067057
Post : 100032 邮政编码 : 100032

中磊审核字 (2002) 2001 号

盈利预测审核报告

江西长运股份有限公司全体股东：

我们接受委托，对贵公司 2002 年度的盈利预测所依据的基本假设、选用的会计政策及其编制基础进行了审核。贵公司董事会对盈利预测的基本假设、选用的会计政策及其编制基础须承担全部责任，我们的责任是对它们发表审核意见。我们的审核是根据《独立审计实务公告第 4 号——盈利预测审核》进行的，并实施了必要的审核程序。

我们认为，上述盈利预测所依据的基本假设已充分披露，没有证据表明这些假设是不合理的；盈利预测已按照确定的编制基础编制，所选用的会计政策与贵公司实际采用的相关会计政策一致。

中磊会计师事务所

有限责任公司

中国·北京

中国注册会计师：

中国注册会计师：

二 二年一月十六日

盈利预测报告

本公司盈利预测报告的编制遵循了谨慎性原则，但盈利预测所依据的各种假设具有不确定性，投资者进行投资决策时不应过分依赖该项资料。

一、盈利预测

（一）盈利预测基准

本公司根据经具有证券相关业务许可证的注册会计师审计的公司 1999 年—2001 年实际经营业绩及公司 2002 年的经营能力和经营计划，在充分考虑了国内运输市场变化趋势，本着重要性、谨慎性的原则，编制了本公司 2002 年的盈利预测，编制所依据的会计政策及采用的基础上，计算方法与国家现行法律、法规、会计准则相一致。

（二）盈利预测基本假设

- 1、国家及地方现行法律、法规、政策无重大变化；
- 2、本公司所从事的行业与市场状况不发生重大变化；
- 3、本公司生产经营不受燃料重要短缺和成本重大变化不利影响；
- 4、国家现行利率、汇率无重大改变；
- 5、本公司目前执行的纳税基准、税赋、税率政策不变；
- 6、无其他不可抗拒的因素及不可预见因素所造成的重大不利影响。

（三）盈利预测表（见附表）

二、盈利预测说明

（一）公司基本情况和 2002 年生产经营和对外投资安排

本公司是经江西省股份制改革和股票发行联审小组以赣股（1992）第 03 号文批准，于 1993 年 4 月采取定向募集方式设立的股份有限公司，注册号：15837528，截止 2001 年 3 月 31 日，总股本 6286.2 万股，主要经营公路客运、仓储、住宿、饮食供应、旅游服务、物业管理等，公司法定代表人：张平，公司法定地址：南昌市广场南路 118 号。

本公司在 2001 年生产经营基础上，对 2002 年生产经营及投资安排如下：

1、生产经营安排：

（1）加强客运业务、突出主业、大力开拓客运线路、加大对客运的投入，购入豪华大客，发展高速客运；公司根据对客流量分析情况，对客流量大的线路采用加密的方法增加客运量，

公司计划对南昌到武汉、南京、长沙等线路进行车辆加密；开通新的线路，公司根据公路建设情况及市场需求变化，新开南昌到宜昌、常州、波阳等地线路高速客运，同时恢复南昌到广州、浙江乐清、福建石狮等地班车。

(2) 公司在开拓主业的同时，利用公司处于市中心的商业优势，开展对外租赁业务，公司通过对商贸城的加层改造及长运大厦投入使用，对外可租赁面积大大增加，已与有关客户签订或正在签订有关合同或协议，2002 年租赁收入将稳步增长。

2、投资安排：

2002 年公司拟投资 2,960 万元建设徐坊客运站；拟投资 2,992 万元用于昌北汽车站征地及主要站场和附属设施建设；拟投资 467 万元建设南昌县汽车站。

(二) 公司采用的主要会计政策和会计估计

本公司盈利预测系按照具体会计准则、《企业会计制度》所采用的会计政策计算编制。公司采用的主要会计政策和会计估计见申报会计报表附注——附注三、公司主要会计政策、会计估计和合并会计报表的编制方法。

(三) 盈利预测表各项目说明

1、主营业务收入

预测公司 2002 年合并主营业务收入为 12,788.73 万元，比 2001 年 12,144.64 万元增长 5.3%。公司主营业务收入主要为汽车客运收入和旅游服务收入，主营业务收入预测依据公司 1999 年—2001 年实际收入情况，结合公司 2002 年的经营计划、经营策略和客运、旅游市场实际情况等进行测算。主营业务收入增长的主要原因是：

公司 2000 年 11 月收购进贤、安义、南旅三家公司，经过 2001 年的调整改组，生产经营得到稳定的发展，南旅公司由国内旅游业向境外旅游业发展，预计 2002 年增加营业收入 116.19 万元。

加大客运投入，提高服务档次。2001 年公司已购置高档豪华车 6 辆，计划 2002 年购置各类车辆 68 辆，元月末 12 辆新车到位投入春运运输，抢占客运市场。同时 2002 年计划发展省际高速客运班线，新开宜昌、常州、波阳三条班线，对客流量大的线路进行车辆班次加密，加密景德镇、武汉、长沙、南京四线，预计营业收入可增加 182 万元。

开展市场营销活动，提高服务质量，在南昌市东、西、南、北各地运用计算机开设售

票网点，开展预售票业务，组织节假日、暑期及会议用车的包车业务，并在各大宾馆设点组团，利用江西庐山、井冈山等旅游资源优势，大力开展旅游业务。

2001 年公司已对中心站的设施进行了改造，并对外开放车站及停车场，引进外单位车辆进站增加主营配载收入，2002 年将进一步加大对客运南站改扩建工作，从而增加外单位车辆进站。

2、主营业务成本

以公司 1999 年—2001 年实际成本为基础，并根据公司 2002 年的经营规模、运输、旅游成本变动水平进行测算，预测公司 2002 年合并主营业务成本为 9,164.29 万元，比 2001 年 8,779.1 万元增长 4.2%，其增长的主要原因是公司增加客运投入，计划 2002 年购置各类车辆 68 辆，元月末 12 辆新车到位投入春运运输，并加开班次，增开新的线路，导致折旧费、燃料费等主营业务固定成本同步增加。

3、营业税金及附加

公司营业税金及附加包括营业税、城市维护建设税和教育费附加，根据 2002 年度预测的收入情况和目前执行的税率，预测 2002 年合并营业税金及附加为 339.26 万元。

4、其他业务利润

公司其他业务利润主要为公司商贸城租赁业务利润、站务利润及南昌长欣商务有限公司租赁业务利润。根据公司前三年的实现数以及截止 2001 年 12 月 31 日已签订的租赁合同情况，并结合预测期间的变动情况，预计 2002 年合并其他业务利润为 1,234.18 万元，比 2001 年度 1,125.51 万元增幅 9.7%，增长的主要原因为：

扩大商贸城经营范围，提高商贸城 A、B、C 座出租率，预计科技大市场租赁收入增加租赁收入 116 万元。

投资改造装饰商城 A 座，形成主营家具市场，提高竞争力。

5、管理费用

管理费用根据各项目的历史资料和预测期间变动趋势进行测算，工资及福利费根据公司

人员编制和工资增长计划进行测算，与工资相关的工会经费、职工教育经费、劳动保险费、待业保险费根据 2002 年预计的工资支出和规定的计提比例进行预测。预计 2002 年合并管理费用 1,230.17 万元，比 2001 年度 1,096.17 万元增长 12.22%，主要原因是随着经营规模扩大相应费用增加，以及 2002 年公司参加南昌市职工医疗保险改革支付职工医疗保险费等。

6、财务费用

公司的财务费用由利息支出减利息收入以及相关的手续费组成，预测公司 2002 年合并财务费用为 216.13 万元，财务费用预测数是按公司目前的贷款规模、银行借款利率以及 2001 年银行存款平均余额、现行的银行存款利率测算的。

7、投资收益

预测期投资收益系按公司目前国债投资规模及相应收益率计算得来。

8、所得税

根据公司 2002 年预测利润总额，按公司实际执行的所得税税率 33% 测算所得税额为 1,018.07 万元。

9、母公司盈利预测说明：

母公司 2002 年主营业务收入、主营业务成本预测数系根据公司前三年业经审计的实际收入、成本情况，以及公司 2002 年经营计划，在充分考虑国内运输市场变动情况的基础上测算的，详见合并主营业务收入、成本预测说明。

预测母公司 2002 年投资收益为 75.33 万元，系根据目前所属控股子公司南昌旅游有限公司、南昌长欣商务有限公司的 2002 年度预测净利润按股权比例测算对子公司的投资收益 63.33 万元，按目前债券投资规模测算国债投资收益 12 万元。

(四) 预测结果与同行业已上市公司的比较分析 (单位：万元)

项目	本公司	南京中北	大众交通	巴士股份	上海强生	北京巴士
一、盈利能力对比						
主营业务收入	13,015.73	34,379.18	134,982.07	220,560.92	60,668.13	53,245.99
主营业务成本	9,255.12	26,187.56	91,568.34	154,874.22	38,598.27	34,545.53
毛利率	28.89%	23.83%	32%	29.78%	36.38%	35.12%
每股收益(加权元/股)	0.24	0.13	0.35	0.31	0.33	0.42
二、营业能力对比						
平均应收款	399.38	2,395.65	4,004.11	427.84	1,014.18	1,788.66
应收账款周转率(次)	30.41	14.35	33.71	49.81	59.82	29.77
平均存货	18.30	5,873.78	3,004.40	5,163.99	1,659.44	351.78
存货周转率(次)	479.75	4.46	18.30	29.99	23.26	98.20
三、主要生产能力和运输设备						
运输设备	运输车辆596辆，其中中级、高级车302辆，主要品牌有西沃、桂林大宇、金华北方、丹东黄海、亚奔、中威、日野、亚星、金龙、依维柯等。					

项目	本公司	南京中北	大众交通	巴士股份	上海强生	北京巴士
运输区域	以南昌市为中心跨省内90%地市县，覆盖周边浙江、江苏、湖南、湖北、广东、福建等省市区域	年报未作披露	年报未作披露	年报未作披露	年报未作披露	年报未作披露
市场占有率及优势	南昌市现有规范站9个，本公司拥有7个，且拥有1个全省唯一的交通部一级站，占有率78%。拥有242客运班线网络，与周边省及省内有着完善的营运网络。承担南昌公路跨省跨区旅客运输81.60%，全省高速公路客运62.60%。车辆进站率达60%以上。	年报未作披露	年报未作披露	年报未作披露	年报未作披露	年报未作披露

注：比较分析说明

1、盈利能力对比数据本公司取 2002 年预测相关数据，销售能力对比数据本公司取 2001 年数据。南京中北、大众交通、巴士股份、上海强生、北京巴士均取 2000 年年报相关数据。

2、盈利能力对比：本公司毛利率为 28.89%，与其他五家上市公司相比处于中下

水平，主要原因是本公司主营业务为汽车公路旅客运输，经营方式以经营承包为主，同时不断发展高等级客车经营，承包经营方式使运输成本得到有效的控制，使得汽车客运毛利率较高，但本公司于 2000 年 10 月 31 日收购南昌旅游有限公司，而该公司旅游服务毛利率较低，故合并毛利率较低。

3、销售能力对比：本公司营业能力指标具有一定优势，主要由公司行业特点决定，其销售行为是旅客运输服务，由此，应收账款、存货较少，使得周转率提高。

4、本公司地处南昌市八一大道中段市中心繁华地段，中心汽车站南接火车站，北临八一广场，与汽车车站、南站、北站相呼应，形成旅客运输网络，中心车站已通过 ISO9002 论证。

5、本公司与其他五家上市公司相比，主营业务较单一，仅为公路旅客运输和旅游服务，而其他公司主营业务较广，如南京中北主营还有汽车租赁、汽车及配件销售、汽车修理和房地产开发等，北京巴士主营还有公交广告，大众交通主营还有城市货运，上海强生主营还有汽车修理等。从所处地理位置环境来看，本公司处于经济欠发达城市，而其他公司均处于经济发达城市，因此客流量相对较低。

（五）影响盈利预测结果实现的主要原因和准备采取的措施

影响本公司 2002 年盈利预测结果的主要因素为行业管理因素，预测营业收入能否实现是本盈利预测结果能否实现的关键，行业管理规范有序与否直接影响预测营业收入的实现程度。为此，本公司拟采取如下措施，以确保盈利预测结果的实现。

1、加强管理，提高宏观协调能力，建立本公司所辖站场一体化营销体系，消除站与站之间的经营内耗，实现站场经营班线、进站车辆统一布局，努力实现站站联网、异地售票，改进服务层次。

2、积极开拓客运线路，在确保原有客运线路的基础上，增开新的客运线路，加大市场占有率，对客流量大的客运线路，通过线路加密方式，增加客运量。

3、随着客运市场对高速客运需求的增长，公司拟在 2001 年高速客运水平基础上，增加投入，通过在景德镇、南京、武汉、长沙四条线上加密提高实载率。

4、充分利用公司地处市中心的黄金地段优势和交通便利条件，加大公司商贸城、长运大厦的出租，增加租赁收入。

5、公司将积极拓展旅游业，充分抓住每一个节假日、旅游消费高峰，通过加强旅游公司管理，提高服务水平，推出新颖有趣的促销活动，增加旅游收入。

注：出于稳健性原则，本公司盈利预测未估计募集资金投资项目将带来的收益。

三、公司全体董事关于 2002 年盈利预测的承诺函

本公司遵循谨慎性原则，编制了 2002 年盈利预测报告。本公司全体董事慎重承诺：本盈利预测报告中盈利预测基准具有确定性、盈利预测基本假设具有合理性、盈利预测说明是完整的、准确的，在正常生产经营情况下，保证能完成本盈利预测目标，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

江西长运股份有限公司

盈利预测表

预测期间 2002 年度

单位名称：江西长运股份有限公司

单位：万元

项 目	上年已审实现数		2002 年度预测数	
	合 并	母 公 司	合 并	母 公 司
一、主营业务收入	12,286.18	8,910.76	13,015.73	9,588.73
减：主营业务成本	8,844.58	5,660.05	9,255.12	6,112.63
主营业务税金及附加	324.97	296.22	351.75	317.42
二、主营业务利润	3,116.63	2,954.48	3,408.86	3,158.68
加：其他业务利润	1,057.22	1,044.61	1,110.50	1,098.60
营业费用	0.00		0.00	0.00
管理费用	1,096.17	965.34	1,230.17	1,093.71
财务费用	206.36	208.41	216.13	219.58
三、营业利润	2,871.31	2,825.35	3,073.05	2,943.99
加：投资收益	-22.95	-2.36	12.00	75.33
补贴收入	451.32	451.32	0.00	0.00
营业外收入	147.98	145.80	0.00	0.00
减：营业外支出	91.64	90.10	0.00	0.00
四、利润总额	3,356.01	3,330.01	3,085.05	3,019.32
减：所得税	1,149.74	1,132.12	1,018.07	975.47
少数股东本期损益	8.37		23.13	0.00
五、净利润	2,197.90	2,197.89	2,043.85	2,043.85

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

总会计师：

主营业务收入、成本和毛利预测表

预测期间：2002 年度

附表 1

编制单位：江西长运股份有限公司（合并）

单位：人民币元

产品名称	主营业务收入			主营业务成本			销售毛利			主要变动原因说明
	上年实际	预测总收入	预测总收入增减率 (%)	上年实际	预测总成本	预测总成本增减率 (%)	上年同期总毛利	预测总毛利	预测毛利率增减率 (%)	
汽车客运	89,107,551.33	95,887,300.00	7.61	56,600,522.00	61,126,300.00	8.00	32,507,029.33	34,761,000.00	-0.23	
旅游业务	32,338,873.85	32,000,000.00	-1.05	31,190,678.99	30,516,600.00	-2.16	1,148,194.86	1,483,400.00	1.09	
合 计	121,446,425.18	127,887,300.00	5.30	87,791,200.99	91,642,900.00	4.39	33,655,224.19	36,244,400.00	0.63	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

工资费用及其相关费用预测表

预测期间：2002 年度

附表 3

编制单位：江西长运股份有限公司（合并）

单位：人民币元

部门、工种	人数		人均工资		工资总额		按工资总额计提的有关费用						主要变动原因说明	
	上年实际	本年预测	上年实际	本年预测	上年实际	本年预测	上年实际	本年预测						
								福利费 14%	工会费 2%	教育经费 1.5%	统筹养老金 27%	待业保险 2%		合计
生产部门：					7,265,322.94	7,703,943.00	3,378,375.17	1,078,552.00	154,078.86	115,559.15	2,080,064.61	154,078.86	3,582,333.48	
1、车间														
（1）生产工人	310	334	19,870.09	21,200.30	2,436,702.18	2,635,100.00	1,133,066.51	368,914.00	52,702.00	39,526.50	711,477.00	52,702.00	1,225,321.50	
（2）管理及辅助人员	616	638	40,497.21	47,291.68	4,828,620.76	5,068,843.00	2,245,308.65	709,638.00	101,376.86	76,032.65	1,368,587.61	101,376.86	2,357,011.98	
管理部门：														
（1）管理人员	406	459	21,224.86	25,022.98	2,318,580.21	2,794,900.00	1,078,139.80	391,286.00	55,898.00	41,923.50	754,623.00	55,898.00	1,299,628.50	
（2）物业部人员														
合 计	1,332	1,431	7,195.12	7,336.72	9,583,903.15	10,498,843.00	4,456,514.96	1,469,838.00	209,976.86	157,482.65	2,834,687.61	209,976.86	4,881,961.98	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

营运间接费用预测表

预测期间：2002 年度

附表 4

编制单位：江西长运股份有限公司（合并）

单位：人民币元

项 目	上年实际数	预测数	增减变动率(%)	增减变动的主要原因
工资	4,726,519.96	4,928,843.00	4.28	
福利费	661,712.80	690,038.00	4.28	
工会经费	10,237.96	11,334.00	10.71	
职工教育经费	7,678.47	8,500.00	10.70	
待业保险费	10,237.96	11,334.00	10.71	
差旅费	317,349.60	354,960.00	11.85	
办公费	91,482.17	95,007.00	3.85	
折旧费	1,540,409.81	1,603,317.00	4.08	
修理费	187,143.38	249,960.00	33.57	
低值易耗品	10,755.05	13,500.00	25.52	
诉讼费	68,730.00	41,400.00	-39.76	
水电费	413,652.20	482,770.00	16.71	
劳动保护费	37,252.53	40,909.00	9.82	
公务用车费	55,518.71	78,648.00	41.66	
其他	3,072,413.69	2,673,080.00	-13.75	
合 计	11,211,094.29	11,283,600.00	0.65	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

其他业务利润预测表

预测期间：2002 年度

附表 6

编制单位：江西长运股份有限公司（合并）

单位：人民币元

项 目	其他业务收入		其他业务支出					其他业务利润			增减变动的主要原因
	上年实际	本年预测	上年实际	本年预测				上年实际	本年预测	增减变动率 (%)	
				成 本	税 金	费 用	合 计				
站务业务	3,291,475.17	3,156,200.00	1,183,140.81	0.00	173,591.00	946,860.00	1,120,451.00	2,108,334.36	2,035,749.00	-0.03	
租赁业务	13,856,616.11	14,828,500.00	6,417,703.26	0.00	1,052,987.00	5,694,878.00	6,747,865.00	7,438,912.85	8,080,635.00	0.09	
其他业务	2,233,354.31	2,167,200.00	1,314,931.58	3,900.00	119,196.00	1,159,488.00	1,282,584.00	918,422.73	884,616.00	-23.24	
物业管理费收入	112,700.73	110,000.00	6,198.53	0.00	6,050.00	0.00	6,050.00	106,502.20	103,950.00	-2.40	
合 计	19,494,146.32	20,261,900.00	8,921,974.18	3,900.00	1,351,824.00	7,801,226.00	9,156,950.00	10,572,172.14	11,104,950.00	-25.58	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

管理费用预测表

预测期间：2002 年度

附表 7

编制单位：江西长运股份有限公司（母公司）

单位：人民币元

序号	项 目	上年实际数	预测数	增减变动率 (%)	增减变动的主要 原因
1	工资	2,051,581.06	2,484,400.00	21.10	
2	福利费	287,221.35	347,816.00	21.10	
3	折旧费	776,175.87	854,400.00	10.08	
4	办公费	32,731.12	93,200.00	184.74	
5	差旅费	258,491.95	339,200.00	31.22	
6	修理费	39,366.20	65,800.00	67.15	
7	物料消耗				
8	业务招待费	379,592.88	417,900.00	10.09	
9	工会经费	133,026.48	189,633.00	42.55	
10	职工教育经费	99,769.86	142,225.00	42.55	
11	研究发展费	798,558.01	381,600.00	-52.21	
12	无形资产摊销	171,931.03	250,000.00		
13	待业保险费	133,026.47	189,633.00	42.55	
14	审计费	18,020.00	55,000.00	205.22	
15	劳动保险费	1,795,857.41	2,560,044.00	42.55	
16	水电费	46,265.76	58,500.00	26.44	
17	董事会费	204,156.81	200,000.00	-2.04	
18	税金	540,051.47	480,100.00	-11	
19	坏账准备	1,066,616.40	798,700.00	-25.12	
20	劳动保护费	11,907.10	16,484.00	38.44	
21	印花税	23,293.14	40,000.00	71.72	
22	递延资产摊销				
23	土地使用费		150,000.00		
24	其他	785,751.53	822,500.00	4.68	
合 计		9,653,391.90	10,937,135.00	13.30	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

固定资产折旧预测表

预测期间：2002 年度

附表 8

编制单位：江西长运股份有限公司（合并）

单位：人民币元

固定资产类别	上年实际折旧额	本年预测折旧额				增减变动率 (%)	增减变动的主要原因
		原 值	折旧方法	平均折旧率	折旧额		
房屋建筑物	2,076,550.62	84,962,800.00	直线法	0.00	2,134,000.00	2.77	
通用设备	11,265.04	434,600.00	直线法	0.00	30,100.00	167.20	
运输设备	18,285,904.10	178,429,300.00	直线法	0.00	21,709,200.00	18.72	
其他设备	898,528.88	9,712,400.00	直线法	0.00	844,147.00	-6.05	
合 计	21,272,248.64	273,539,100.00			24,717,447.00	16.20	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

无形资产、开办费、长期待摊费用及其他长期资产摊销预测表

预测期间：2002 年度

附表 9

编制单位：江西长运股份有限公司（合并）

单位：人民币元

项 目	上年实际摊销额	本年预测摊销额			增减变动率 (%)	增减变动的主要原因
		原 值	摊销期限 (年)	摊销额		
1、无形资产						
1) 土地使用权	171,931.03	10,878,600.00	40--50	250,000.00	45.41	
2)						
3)						
小 计	171,931.03	10,878,600.00		250,000.00	45.41	
2、开办费						
3、长期待摊费用						
1)						
2)						
3)						
小 计						
4、其他长期资产						
1)						
2)						
3)						
小 计						
合 计	171,931.03	10,878,600.00		250,000.00	45.41	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

财务费用预测表

预测期间：2002 年度

附表 10

编制单位：江西长运股份有限公司（合并）

单位：人民币元

项 目	上年实际数	预测数	增减变动率 (%)	增减变动的主要原因
利息支出	3,088,847.93	2,789,947.00	-9.68	
减：利息收入	1,033,745.50	638,175.00	-38.27	
手续费	8,541.97	9,500.00	11.22	
合 计	2,063,644.40	2,161,272.00	4.73	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

投资收益预测表

预测期间：2002 年度

附表 11

编制单位：江西长运股份有限公司（母公司）

单位：人民币元

项 目	上年实际数	预测数	增减变动率(%)	增减变动的主要原因
一、短期投资				
1) 债券	310,320.36	120,000.00	-61.33	
小 计	310,320.36	120,000.00	-61.33	
二、长期股权投资				
1) 其他股权投资	-333,927.77	633,253.00	289.64	
2) 长期股权投资差额				
小 计	-333,927.77	633,253.00	289.64	
三、联营投资				
小 计				
四、其他投资				
小 计				
合 计	-23,607.41	753,253.00	3,290.75	

公司负责人：

主管会计工作负责人：

会计主管：

江西长运股份有限公司
购置高级大型客车项目可行性研究报告

国家计委综合运输研究所

2001年11月

目 录

第一章 项目背景及主要结论概述	5
1.1 项目背景	5
1.1.1 我国综合运输体系发展背景	5
1.1.1.1 继续进行运输结构的调整	5
1.1.1.2 加快体制转轨，建立政府与企业分工明确的职能体制	6
1.1.1.3 兼顾经济效益与社会效益，实现二者的协调和统一	6
1.1.1.4 实现各种运输方式企业之间的有序竞争	7
1.1.1.5 科技进步将作为交通运输发展的重要动力	7
1.1.1.7 投资体制和融资渠道的多元化	8
1.1.2 高速公路发展背景	8
1.1.3 高质量旅客运输系统发展背景	9
1.1.4 公路旅客运输企业发展背景	10
1.2 主要结论概述	11
1.2.1 江西长运面临的经济背景结论	11
1.2.2 增扩高档公路客运车辆的技术可行性	12
1.2.3 增扩高档公路客运车辆的经济可行性	12
1.2.4 增扩高档公路客运车辆的管理可行性	12
第二章 江西长运公司现状	13
2.1 企业组织结构	13
2.2 企业经营状况	14
2.3 运力现状	15
2.4 公司发展战略及定位	15
第三章 江西公路客运发展环境分析	17
3.1 我国公路运输发展环境	17
3.1.1 我国公路运输发展概况	17
3.1.2 存在问题	17
3.1.3 未来公路运输的发展环境	18
3.2 江西省公路运输发展环境	18
3.2.1 江西省公路运输行业存在的主要问题	18
3.2.2 江西省公路运输量预测	19
3.2.3 江西省“十五”期间公路运输发展的主要任务	20
3.3 江西长运股份公司发展面临的发展任务	20
3.3.1 江西长运公司既有高速公路快速客运业绩	20
3.3.2 江西长运面临的发展任务	21
3.3.2.1 发展原则	21
3.3.2.2 发展任务	22
第四章 江西长运未来客运需求预测	23

4.1	“十五”期间江西省交通运输需求预测	23
4.2	江西长运未来运输需求预测	24
4.2.1	预测的宏观基础	24
4.2.2	预测方法	24
4.2.3	预测结果	25
第五章	江西长运上市募资方案设立	34
5.1	方案的基础条件	34
5.1.1	方案设立的主要依据	34
5.1.2	方案设立程序	34
5.2	江西长运扩展高速公路快速客运经营的基本条件	34
5.2.1	经营高速公路快速客运的基本条件	34
5.2.2	江西长运现有条件分析	35
5.3	江西长运高速公路快速客运扩展经营方案	36
5.3.1	扩展高速公路客运经营的必要性	36
5.3.2	高速公路快速客运扩展经营的营运条件、线路条件	36
5.3.3	车辆投产规模及线路安排	37
第六章	经济效益分析	38
6.1	评价依据与方法	38
6.1.1	评价依据	38
6.1.2	评价指标	38
6.2	投资估算	39
6.3	营运分析	39
6.3.1	收入分析	39
6.3.2	成本分析	39
6.4	项目经济评价	40
第七章	相关措施建议	43
7.1	积极争取交通运输管理部门的政策支持	43
7.1.1	企业发展政策	43
7.1.2	市场管理政策	43
7.1.3	科技进步政策	44
7.2	完善企业管理制度	44
7.3	提高企业经营管理水平	45
7.4	防范企业经营风险	45
7.5	重视企业人才培养	45

第一章 项目背景及主要结论概述

1.1 项目背景

1.1.1 我国综合运输体系发展背景

经过“八五”、“九五”10年的发展，交通运输制约国民经济发展的问題已基本解决，如今货物积压运不出去、旅客在港站滞留和拥挤的场面已很少，新的问題是如何按照更高的时间、成本、效率、质量标准来完成运输任务。因此，“十五”期间，国家明确了交通运输发展战略的重点是要**扩大网络、优化结构、完善系统**。扩大运输网络、增强设施能力是“十五”交通运输发展的一项重要任务。“十五”期间将要全面贯通的“三纵两横”(三纵：即江—北亚、北京—珠海、重庆—湛江，两横：即上海—成都、连云港—霍尔果斯)将搭建起公路国道主干网的骨架，为我国高速公路成网创造必要条件；在重点完善既有铁路干线的同时，适当布局建设新的跨区铁路通道；为适应我国加入WTO后国际贸易运输增加和国际运输竞争加剧的趋势，加强对外贸运输设施的设备的建设，重点是加强以国际集装箱运输为核心的上海国际航运中心和沿海大型枢纽港口建设，形成千万箱级的国际集装箱转运枢纽。

根据可持续发展原则，我国将建立符合中国国情的现代化综合运输体系，运输能力在基本适应运输需求的基础上，力争有所超前，主要运输设施在数量和质量方面均达到或接近世界先进水平，为实现国民经济和社会发展的第三步战略目标服务，为我国实现可持续发展提供运输保障，并实现交通运输业自身的可持续发展。

为实现建立和完善综合运输体系的战略总目标，必须制定明确的法律法规，以打破条块分割；必须制定有关的政策，鼓励不同运输方式之间的联营、协作、竞争，鼓励通过兼并、重组、上市，为优势运输企业的发展创造良好条件，实现运输企业的跨越式发展。据此，我国综合运输体系的发展将在以下方面作出调整和变化，公路运输作为综合运输体系的重要组成部分，公路运输企业的发展也必须与这种发展背景相适应。

1.1.1.1 继续进行运输结构的调整

改革开放以来，我国的交通运输虽在制约国民经济发展的“瓶颈”局面方面得到了巨大改观，但运力结构、布局结构、技术结构不合理的状况仍还很突出，不能适应国民经济发展和人民生活水平提高对于交通运输所提出的更高的要求。因此，需要在总体上继续发展的同时，对交通运输的结构继续进行调整。

· 运力结构

要使各种运输方式能够充分发挥各自的比较优势，公路运输要积极发展零担运输和快件运输，适应小批量、时效性较强货物的运输需要。特别是在以高速公路为主体的公路国道主干线成网后，为充分发挥高速公路的效率和效益，应积极发展高速公路高档客运车辆，为公路客运的网络化、快速化、高效化发展创造运力条件。

· 布局结构

既要注意满足运量繁忙地区的运输需求，消除“瓶颈”，提高运输效率和质量，也要重视欠发达地区，特别是广大中西部地区的交通运输基础设施的建设，为欠发达地区的经济发展提供最重要的基础条件。

· 技术结构

要逐步提高装备技术水平，以提高交通运输业的经济效益，降低资源消耗和污染排放水平。公路运输要提高货运车辆的载重能力，降低单位运输成本；发展高档客车，适应高速公路客运发展需要；提高车辆的排放标准，减轻对环境的污染；发展专用运输车辆，如集装箱、散装、冷藏、危险品等运输车辆，提高运输的效率、质量和安全性。

1.1.1.2 加快体制转轨，建立政府与企业分工明确的职能体制

我国已经明确提出了建立社会主义市场经济体制的目标，并努力推进为实现这一目标的一系列改革。政企关系的改革是其中的一个重要内容。只有政府职能与企业职能得到明确的区分，才能使企业真正成为自主决策、自主经营的独立市场主体，使企业具有足够的不断改善经营绩效的内在激励机制。

目前我国的各种交通运输方式中，公路运输的市场化程度较高，自 80 年代中期放开运输市场后，公路运输在较短的时间里摆脱了不适应经济的问题，但经过十多年的发展，也暴露出一个较为突出的问题，即运输管理体制与企业经营之间存在较大的冲突，运输管理体制的计划经济色彩仍较浓，政企不分或分工不明确的管理体制，以及现有体制客观上造成的地区分割、与其它运输部门的分割，这在很大程度上削弱了公路运输的竞争优势，特别是规模化、集约化经营企业在运输市场中的竞争能力和优势，导致了公路运输的经营的“小、散、乱”局面，据统计，全国注册的公路运输企业和经营业户的平均车辆拥有量不足 2 辆，严重制约了公路运输整体效率的提高和综合运输系统向更高的层次发展。与此同时，政企不分也导致了管理部门管理体制较僵化和企业的经营手段不灵活，不能及时根据市场的变化调整经营战略和方针，国有公路运输企业普遍效益较差和发展困难。

因此，针对公路运输业发展现状，必须加快管理体制进行适应市场经济发展要求的转轨和变型，真正实现政企分开，建立政府与企业分工明确的职能体制，政府部门的职责是制定科学、正确的发展政策，鼓励公路运输企业向集约化、规模化经营发展，企业的任务是充分发挥作为经济发展细胞的作用，以高效益、高水平的经营赢得市场，同时，国家应积极借鉴欧美发达国家的经验，在质量、安全、市场秩序等方面加强管理的基础上，放松对公路运输业的管制，确立公路运输发展的市场经济机制，使公路运输管理部门真正转型为市场经济条件下的服务、监督、协调者，使企业成为市场的发展主体，能够依据运输市场状况进行独立决策和经营。

1.1.1.3 兼顾经济效益与社会效益，实现二者的协调和统一

交通运输作为最重要的社会基础设施和公共产品，既可以发挥巨大的经济效益，又具有重要的社会效益。国家在对交通运输设施进行规划和布局时，是从全局的角度进行考虑的。

一般而言，在交通运输需求达到一定规模之后，交通运输业在满足交通运输需求、为全社会创造经济效益和社会效益的同时，可以通过合理的运价对所提供的运输服务收

取报酬，使运输企业本身也享有合理的经济效益。但从政府的角度出发，则必须考虑为国民提供必要的出行条件，为交通运输的发展提供必要的基础设施，维护国家安全和社
会稳定等社会效益方面的内容。

对于这种市场经济体制下交通运输业的商业化经营与公共产品性质之间的关系，应
通过国家与运输企业之间建立一定的契约来加以处理，除此之外，运输领域则原则上均
应实现完全的商业化经营。通过这种方式，可以使交通运输业的商业化经营与公共产品
性质相互兼容，从而既实现社会福利的最大化，又使交通运输业获得正常的收益。这一
作法为目前典型的市场经济国家所普遍采用并被实践证明是成功的。

因此，“十五”及未来的交通运输发展过程中，要积极运用经济手段，积极发挥企业
的经济作用，通过企业对利益追求的积极性和在政府的有效调控下，达到兼顾经济效益
与社会效益，实现二者的协调和统一的目标。

1.1.1.4 实现各种运输方式企业之间的有序竞争

在我国目前的运输市场上，一方面存在着由于条块分割而造成的市场分割、竞争不
充分，另一方面也存在着由于条块分割而造成重复建设和盲目竞争，同时，在公路和水
运领域还存在着由于对于市场进入缺乏必要的控制和管理而出现的过度竞争的现象。要
解决这些问题，政府职能的改革是关键。只有政府不再直接干预企业的经营，使企业真
正成为独立的市场主体，打破条块分割，才能成为现实。

各种运输方式的运输企业要实现作为独立的经营主体进行独立自主的决策，并根据
经济合理性，实现运输企业之间的合理组合，首先必须做到市场有序，其次是在良好
的市场氛围下进行合理竞争。这种合理组合条件下的有序竞争，是形成高效综合运输
体系的必须阶段和重要途径，也是提高交通运输企业经济效益和提高社会总体效率的
重要条件。

但是，有序竞争必须建立在具有较强实力和具备网络化经营能力的骨干企业发展壮
大的基础之上的，为此，各级交通管理政府部门应当发挥市场经济发展中的“裁判员”
的作用，切实制定相关政策，并担负起市场进入资格的审查、市场的调控和监管的作
用，防止无序竞争和市场混乱现象的出现。

1.1.1.5 科技进步将作为交通运输发展的重要动力

科技进步在经济发展中的重要作用已经得到广泛认同，各个产业部门均应把科技进
步作为推动产业发展的主要动力，交通运输部门也不能例外。依靠科技进步是全方位提
高运输能力和运输效益的有效途径。鼓励交通运输对先进科技的应用，并根据我国国情，
重视开发和引进先进技术，科学合理地确定适用技术，是发挥科技对交通运输发展作
用的核心所在。交通运输在科技应用和发展方面将可能发生以下变化：

· 加强人才的引进和培养

科学技术的关键基础是人才。重视交通运输行业的人才引进、智力开发和继续教育，
提高科技队伍的素质和能力，使人才队伍的建设能够适应交通运输领域的技术开发，
将是未来交通运输领域应解决的关键问题。

· 开发和利用技术含量高的运输装备

加强对运输装备的研制、开发和技术引进，改变目前运输装备落后的面貌，逐步实
现运输装备的现代化。

- **改善和提高交通运输的能源消耗结构**

铁路将大力发展电力牵引，以节省燃油，汽车要扩大柴油比重，减少汽油耗用量，并积极寻求对空气污染较小的液化气等替代能源，积极研究发展电动汽车的可行性。

- **改善旅客运输技术装备**

为适应旅客运输在快速、安全、舒适等方面的要求，将加大铁路高速客车、公路高档客车及水运船舶的研制力度，改善客运场站技术装备，采用计算机管理及联网售票等技术。

- **研制开发联运装备、专用运输工具和配套设备**

将注重联运装备的开发，并积极开发引进和利用现代信息技术，提高联运的运输信息的传递和处理能力。

1.1.1.7 投资体制和融资渠道的多元化

改革开放以来，投资主体的多元化进展较快，交通运输产业的多元化投资格局和融资渠道的多元化已经在一定程度上实现。政府预算内的投资比例已经降到一位数，而且还有进一步下降的趋势；来自企业积累、引进外资、银行信贷、证券投资和私人投资的份额在不断上升。但是，我国交通运输落后于经济发展的需要、落后于国际水平的现实还没有根本改变，今后仍有必要加大交通运输的投入，以实现交通运输的现代化。

为此，需要在确立稳定的、有机结合的多元化投资体制和进一步开辟多元化的融资渠道方面做出努力。要通过立法解决投资利益的保护和投资行为的规范问题，政府依法保护投资者的经济权益，并对投资行为进行必要的管理和监督。要积极探索各种交通建设债券的发行和运用方式，以及 BOT 方式及其派生方式、经营权转让方式、企业股票上市等多种融资方式，拓宽融资渠道。

1.1.2 高速公路发展背景

“十五”期间，公路交通发展的总体目标是：总量保持稳步增长，结构逐渐趋向合理，质量明显提高，深化和完善国道主干线和运输系统建设，综合运输能力不断增强，初步改变地区间发展不平衡的局面，改善城市、城间及农村交通条件，建立统一、开放、竞争、有序的运输市场。

- **公路建设**

到 2002 年，公路建设基本完成“二纵二横三条路”；到 2010 年，提前 10 年基本建成“五纵七横”国道主干线系统。

“十五”重点建设“一个系统三个网络”，即全国公路主骨架系统、区域干线公路网络、县乡公路网络、公路运输服务网络。

——加大“五纵七横”国道主干线中未建成路段建设力度，基本形成全国公路主骨架系统，确保在 2010 年前形成连接所有省会城市和重要沿海港口城市以及对外开放口岸，横连东西、纵贯南北的公路运输大通道。

——配合国道主干线建设，重点发展连接省会城市到地市城市或到主要县城公路以及国道主干线连接线等干线公路，加快区域干线公路和大中城市过境公路及出入口公路建设，尽快形成全国公路主骨架与区域干线公路相互连接、功能分明的干线公路网络。

——加大农村公路的建设与技术改造力度，全面提高农村公路的抗灾能力和通达深度。重点抓好三方面建设：一是连接国省干线公路等对外出口公路；二是旅游公路、资源开发公路和贫困地区联片开发公路；三是具备建设条件的通乡、通村公路。

——进一步加快以公路主枢纽为重点的站场体系建设。加快公路主枢纽信息网络建设，初步形成以高等级干线公路为依托的省际间、重要城市间快速直达公路运输系统和重要港口、铁路枢纽集散运输服务网络。

“十五”期间要重点加强中西部地区公路建设。除继续完成中西部地区国道主干线建设任务外，要把重点放在现有路网改造和提高路网服务水平上，一方面要继续扩大路网通达深度，特别是要加强老少边穷地区的农村公路建设，另一方面要结合交通量的发展水平，提高现有公路的等级。同时，要重点扶持藏区公路建设，加快少数民族地区交通发展。要加强国边防公路和口岸公路建设。

· 公路效率

公路建设发展步伐的加快和以高等级公路为主的国道主干线的全国联网，为公路运输的发展创造了基础设施条件，近几年全国高速公路客运已成为整个综合运输领域的新的经济增长点，铁路运输也因高速公路客运的发展而不断“提速”，而且较具规模的公路快速旅客运输企业获得了较为可观的经济效益，这些现象充分证明高速公路发展的规律性和与经济发展形势相适应。

但是，应当看到，我国目前公路运输仍相当落后，经营组织较为分散、运营效率较低的公路运输，特别在高速公路上从事运输运营的车辆的技术状况较差，相当一部分运输企业的车辆运营组织，仍采用传统的方式进行，严重影响了公路使用效率的提高，必须尽快采取强有力的政策措施，促进公路运输的规模化经营和公路运营车辆的技术水平的提高。

1.1.3 高质量旅客运输系统发展背景

以旅客为中心，体现以人为本的原则，各种运输方式的客运组织形式协调发展，公、铁、水、空等多种运输方式衔接方便，便于旅客出行，并不断提高出行质量，重视客运企业的效益，将是未来旅客运输系统的发展目标。

依据未来旅客运输发展需求，按照长途客运、短途客运、国际客运、旅游客运各自的规律和特点，建立各种运输方式能充分、有效发挥各自技术特性的高效客运系统，将是旅客运输的发展重点；同时，要大力发展高档豪华客运车辆，加快车辆更新改造步伐，建立合理的客运运力结构。

长途跨省客运。

其发展重点一是实现公路长途客运站、火车站、港口客运站的合理分工，完善客运站的设施，发挥客运站在客运中的运输组织功能和作用，使旅客运输各类、各级客运站在提供长途客运服务过程中形成既分工合理、又有机联系的客运站系统；二是实现长途客运的规范化经营，公路客运要上规模、上水平、上档次；三是提高长途客运的技术装备水平。

短途及临近城间客运。

发展重点一是依托公路客运站、火车站、城市公交终端车站、换乘中心，开展短途公路客运的定线、定班、定站点的“三定”服务，并根据客流特点组织运输；二是实现短途客运的规范化经营，统一服务质量和运输车辆的技术等级标准，重点线路上，实现客运车辆高档化；三是在努力提高客运服务质量和水平的同时，逐步实现短途客运的“城市公交化”服务。

国际旅客运输。

发展重点是以港口客运站为龙头，以提高客运企业服务质量为核心，严格经营质量标准，完善各种服务设施，为出入境旅客提供方便的旅行服务和信息咨询服务，为外向型经济发展服务。

旅游客运。

发展重点是：以客运场站、城市公交终端车站、城市公交换乘中心为依托，开展定点、定线、定班次的旅游客运服务，使客运班线网络布局合理，能有效通达各旅游区和景点；客运企业应增加服务种类，为社会团体、旅游企业和机构提供旅游包车服务；提高旅游客运车辆、游船档次，实现高档化，改善旅游客车车型结构，大、中、小型车能够满足不同规模和档次的需求；组建旅游车辆租赁公司，为旅客提供车辆服务；完善信息服务及饮食、住宿、娱乐等延伸服务设施设备，为游客提供更优、更满意的服务。

1.1.4 公路旅客运输企业发展背景

我国高速公路的发展已走过第十个年头，高速公路总里程已突破 10000 公里，城间干线高速公路网也已初见端倪，高速公路客运已从几年前的分散、小规模、低效率经营迅速向集团化、网络化、高效率化经营发展。快速、安全、方便、舒适、直达、机动、灵活的高速公路客运，正在迅速改变着人们对传统的落后的公路客运的认识，也在重新塑造着公路客运的形象。无论从综合运输还是从公路运输自身的角度，以高速公路为依

托的快速公路客运，经过近几年的发展，已显示出较强的生命力和推动公路客运整体向高层次发展的巨大动力，正在成为公路客运新的经济增长点，必将为公路客运企业的发展带来新的历史机遇。

高速公路快速客运的发展，为公路客运企业改变形象、拓展投资渠道、扩大企业规模、改变经营方式提供了良好的基础，经济效率的提高、行业结构的调整和转变公路客运经济增长方式的实现，将为整个行业改善经营状况创造条件。但由于长期以来公路客运发展中存在的一些问题，难以在较短的时间内彻底改变，公路客运充分利用这一发展也面临着一定的困难。

对高速公路快速客运的优势的认识存在局限，跟不上形势发展的需要

高速公路快速客运在短时期内取得的发展成就，使一些从业者及管理部门产生了优越感，认为公路客运发展可以高枕无忧。但是近几年来，在高速公路客运快速发展，在综合运输体系中地位不断提高的同时，铁路、民航等运输方式均发生着较大变革，全国旅客运输结构的调整步伐加快，现在各种客运方式在传统意义上的分工已不明显，在市场竞争中的竞争异常激烈，任何一种方式，只要不思进取，必然造成被动。因此，必须克服认识上的局限，适应全国客运在竞争中求发展，求提高的需要。

公路客运现行企业组织形式和经营方式，不适应高速公路快速客运发展的需要

现有公路客运企业以地区性企业为主要形式，这种企业的经营范围以地区为基础，规模和经营地域范围一般较小。因此在经营高速公路快速客运时，必然存在以下问题，一是投入运力特别是高质量客车的能力有限，形不成规模；二是易产生地区分割，不利于运输网络的形成；三是运输效率不高、效益较差。

除此之外，我国将面临加入 WTO 后来自外资经营高速公路客运的压力，公路快速客运的市场前景，现已为许多国外企业和投资商所看好，虽然现在外资被限制只能以与中方企业合资的形式进入中国，但从近几年中外合资企业的发展速度来看，这种限制已很难阻挡外资进入的步伐。加入 WTO 后，外资的进入将更为便利，高速公路快速客运市场上的竞争将有可能空前激烈。国内公路客运企业必须认清形势，转变观念，尽快增强自身的竞争能力，使高速公路快速客运真正成为我国公路客运发展的新机遇。

1.2 主要结论概述

1.2.1 江西长运面临的经济发展背景结论

当前，为适应国民经济发展和人民生活水平提高对于交通运输特别是旅客运输所提出的更高的要求，我国的旅客交通运输正面临新一轮结构调整。以高速公路为主体的公路国道主干线的成网，为公路客运企业逐步提高装备技术水平、积极发展高速公路高档客运车辆和公路客运的网络化、快速化、高效化发展创造了众多有利条件。大力发展高档豪华客运车辆，加快车辆更新改造步伐，建立合理的客运运力结构，积极开展长途跨省客运、短途及临近城间客运和旅游客运将是未来旅客运输系统的发展方向。因此江西长运公司此刻提出的增扩高级公路客运车辆的方案可谓是一项恰逢其时的明智举措。

1.2.2 增扩高档公路客运车辆的技术可行性

本次研究中拟购入的高档豪华大型高靠背客车，参考型号为西飞-VOLVO 大型客车，该车型为瑞典 VOLVO 公司与我国西安飞机制造公司联合生产的 45 座豪华型大客车，该车的动力及安全性能良好，乘坐舒适，工艺精良，且具备良好的维修与配件服务。目前江西长运已购入的 8 辆该型车均已投入营运，取得良好的经济效益，并积累了相当的使用经验。

该车型单车投资为 200 万元/台。根据江西长运此次方案研究，拟购入该型车 45 辆，预计总投资为 0.9 亿元。根据长运公司的现有财务状况，本项目资金将有江西长运通过自筹和招募集方式解决。从上述情况分析，项目组认为江西长运公司增扩高档公路客运车辆在技术上是可行的。

1.2.3 增扩高档公路客运车辆的经济可行性

本次研究中，从购置与经营两方面对增扩高档公路客运车辆的经济可行性进行了分析。本次研究的价格水平以 2001 年为基准，计算期为 10 年，考虑计算期内一次更新。同时，本次计算中共涉及新开及增开营运线路 13 条，其中跨省线路 9 条，省内线路 4 条，同时包括机动备用车辆的营运情况。

财务分析结果为：本项目财务内部收益率达 15.19%；在基准收益率为 12% 时，财务净现值达 1099 万元，在正常达产年（营运期第 2 年），该方案税前利润可达到 1550.38 万元，静态投资回收期为 6.62 年，项目投资利润率将达到 17.23%。

计算表明，本方案各项经济指标均达到或超过评价要求，并具有较强的投资回报能力，其经济可行性可予以确认。

1.2.4 增扩高档公路客运车辆的管理可行性

本项目所购车辆，全部投入高（快）客营运，营运组织调度难度大，要求的标准高，长运公司通过引进国际、国内先进管理技术，不断强化内部管理，使管理水平步入省内先进水平。1996 年，长运公司在继青岛客运站通过国际 ISO9000 族质量认证后国内第二家运输企业通过 ISO9000 族质量认证，之后，公司下辖经营高（快）客运输的车队在 2000 年也顺利通过 ISO9000 族质量认证，使高（快）客服务质量及管理顺利与国际接轨。从 1999 年开始，公司通过与北京理工大学管理学院全作开发长运客运管理信息管理系统（MIS），使公司在客运生产上的管理水平跃上了新台阶。这些为高（快）客运营提供了先进的管理技术。

第二章 江西长运公司现状

2.1 企业组织结构

江西长运股份有限公司(下简称江西长运)是江西长运集团的核心企业,由江西长运集团有限公司、中国银行江西省分行、江西省投资公司于 1993 年共同发起设立,其前身

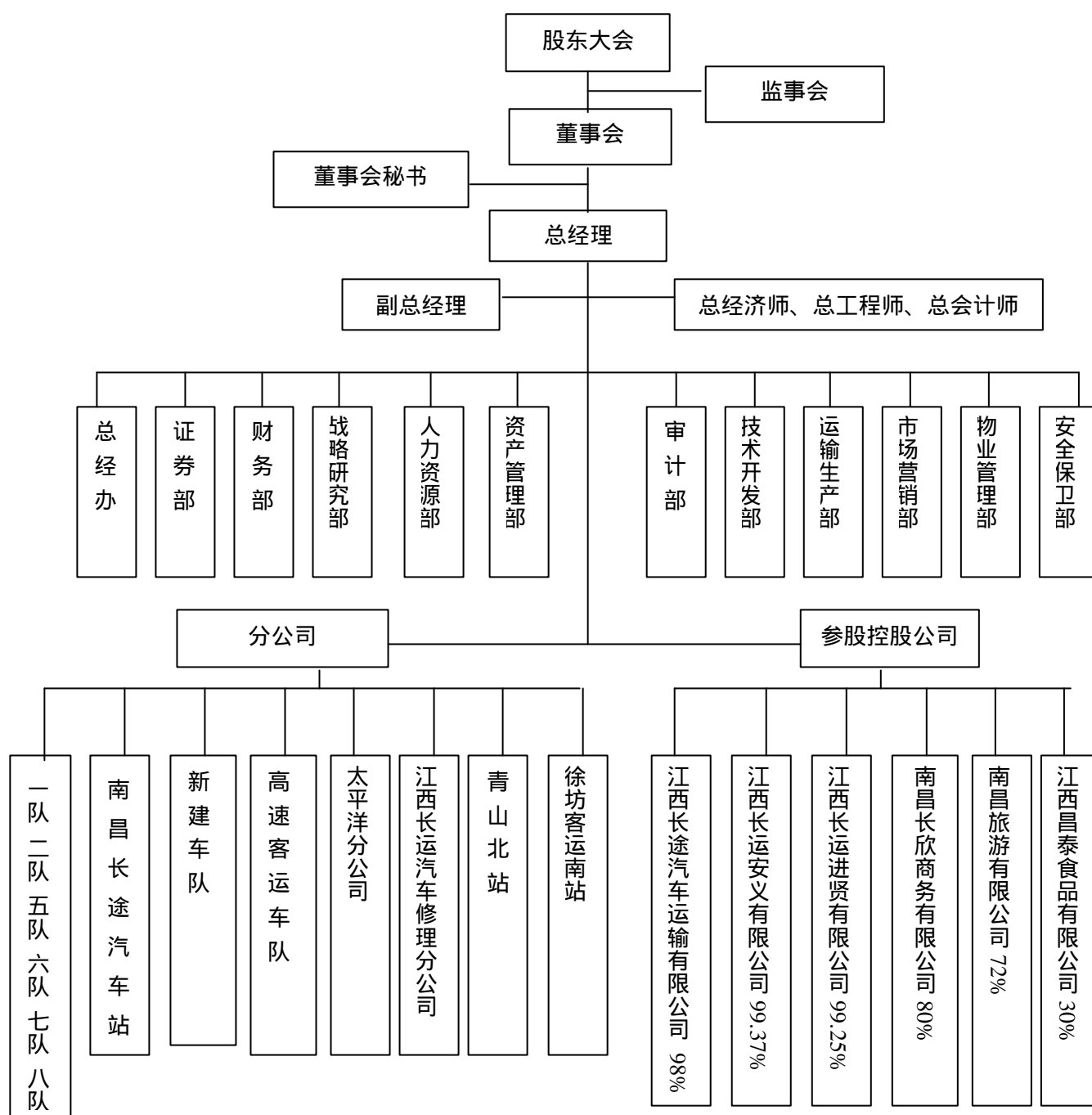


图-1 江西长运股份有限公司组织结构图

是省内历史悠久的专业运输企业，是江西省内同行业中最早实施股份制改制的企业。江西长运现有资产总额 1.8 亿元人民币，净资产 1 亿元人民币，员工 1491 人，其中各类专业技术人员 300 余人，主要从事旅客运输、旅游服务和商贸物业管理。

在江西省同行业中，江西长运股份有限公司经营跨省市客货线路最长、规模最大、管理和设施完善、经济效益也最好。在激烈地运输市场竞争中，在大部分专业运输企业普遍亏损的情况下，长运公司能面对市场，大胆改革，并采取了一系列内部管理措施的改革，在公路客运方面先后尝试了单车承包经营、租赁经营等模式，充分调动了经营者的积极性，使公司的经济效益大幅度上升。作为省公路运输业的骨干企业、盈利大户，江西长运股份有限公司多次受到各级政府表彰。94 年，在中国 500 家最大服务业企业及行业评价中，被评为中国最大服务业企业及公路运输业第 50 位，95 年又被省人民政府列入全省百家建立现代企业制度试点单位之一。

2.2 企业经营状况

江西长运的主营项目是公路旅客运输。公司拥有八个车队和四个汽车客运站，拥有客运建制 600 余辆，拥有省际、省内客运线路 240 余条，所开行的线路覆盖全省和广东、福建、浙江、江苏、安徽、湖北、湖南等省份，其中开通了南昌至九江、武汉、合肥、南京四条高速客运班线。公司最大的汽车站——南昌长途汽车站，是交通部部级文明站，是南昌唯一的一级汽车客运站，并于 1998 年 6 月通过 ISO9002 国际质量服务体系认证。在其拥有的客运建制车辆中，高档豪华座位车辆达 270 余辆，卧铺 80 余辆，车辆结构较好地适应了旅客运输的需求，1994 年，公司被评为全国 500 家最大服务企业和公路运输企业排名第 50 位。

表 2-1 1996-2000 年江西长运股份有限公司主要业务指标

项 目		1996 年	1997 年	1998 年	1999 年	2000 年
净 资 产	额度 (万元)	5298.1	6007.3	24165	26276	28510
	增长率 (%)	--	13	302	8.7	8.5
营 业 收 入	额度 (万元)	4335	4758	8024	14819.8	15759
	增长率 (%)	--	9.8	69	85	6.3
利 润 总 额	额度 (万元)	732.3	1018.1	1216.7	1132.9	1219.5
	增长率 (%)	--	39	19.5	-7	7.6

由于江西长运经营管理较为规范，在同行中已具有一定的规模效益，且公司业绩优良，南昌市政府已正式推荐江西长运股份有限公司上市公开发行 A 股股票。

从上述情况可以看出，尽管江西长运近几年的发展较快，资本扩展亦较为迅速，但凭借其良好的经营方略与高效的管理手段，对于可能出现的风险进行了较为有效的防范，企业资产负债水平及经营回报状况一直处于良好状态。随着江西长运在国内 A 股市场上市，企业自有资本会在短期内大幅度增长，资产负债状况会得到更大改善。但与此同时，由于上市导致企业资本在极短的时间内大幅度增长，江西长运可能会面临在短期内扩展经营规模的压力，并购活动和新的投资项目的跟进应是当务之急。

2.3 运力现状

江西长运股份有限公司拥有的营运客车建制数如下：

	数量 (辆)	占总建制 数比例	经营线路
总建制数	598	100.00%	
其中：高级客车	59	9.87%	省际、省内高(快)客
中级客车	321	53.68%	省内快客及部分跨区班次
普通客车	218	36.45%	区内班次及部分跨区班次

从上述数据反映，公司所拥有的高级客所占总建制数比例较小，已不符合高(快)客的快速的发展；而且，从公司所拥有的中、高级客车看，大部分车辆均在快客兴起的 97 年、98 年购置，至今已营运 3-4 年，行驶里程已接近报废要求，车况陈旧，需待更新，必须尽快优化车辆结构，以便满足日益增长的高质量旅客运输的需要。

2.4 公司发展战略及定位

近几年来，江西长运重视企业发展战略的制定和落实，采取了一系列重要的战略举措，已发展成为江西公路运输行业中拥有强大实力的企业，在公路运输经营方面已拥有不可替代的区域性优势。

同时，江西长运股份有限公司作为长运集团的核心企业，也是长运集团实施发展战略的重要依托和实施主体。2000 年底，长运集团完成了企业发展战略的制定，沟画了长运集团的发展蓝图，到 2005 年，长运集团发展成为跨地区、跨行业、跨所有制，在江西省客运行业具有领导地位的国内著名客运企业。

为落实长运集团的发展战略，长运股份有限公司将明确自己的企业发展战略及市场定位。

企业发展战略目标

为体现公路运输国家行业管理部门交通部的行业发展战略构想，积极发展规模化、集约化、高效化跨省干线高速公路客运，在目前长运股份已初步形成的地区性干线客运网络的基础上，努力提高企业的经营管理水平，加大企业发展资金的募集步伐，抓住“十五”国家继续发展交通运输基础产业和进行交通运输结构调整的机遇，加快长运股份的运力结构调整步伐，力争到 2005 年，将长运股份发展成为跨地区、跨行业、跨所有制，在江西省乃至全国高速公路快速客运行业具有领先地位的国内著名客运企业。

2001 年～2005 年总体发展战略

- 以高速公路快速客运为中心，加快形成企业的核心竞争能力，重点加强以客运站场为支撑的运输网络建设，通过并购省内运输企业形成完整的省级公路客运网络；

- 建立以市场营销系统、智能化运输系统、企业内部资源管理系统、旅游电子商务信息、自动化办公系统等多个子系统组成的信息网络；

- 树立“以人为本”的经营理念，改善人力资源结构，增强企业凝聚力；

- 积极融集发展资金，发展高档客运车辆，开拓跨地区、跨省市客运市场，重点培育和发展高、中档市场；

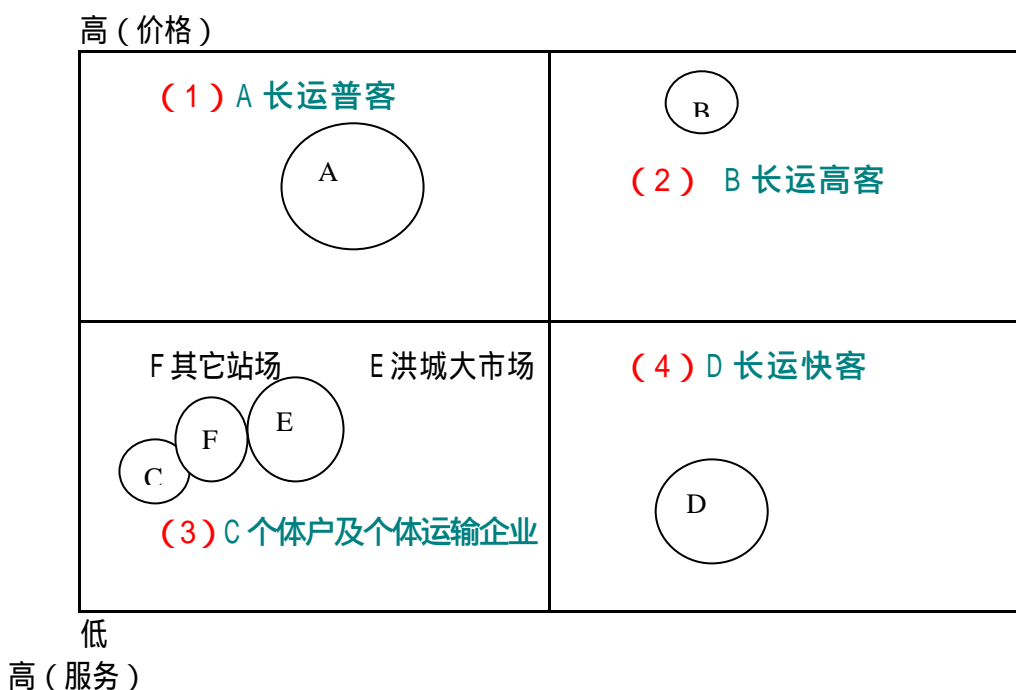
- 提高财务管理及资本运营能力，实现高质量、高速度、低成本的扩张，通过并购手段实行横向联合，积极发展新兴产业，促进客运产业进一步升级，实现运输一体化，增强企业综合实力。

市场定位

根据企业发展战略，江西长运股份有限公司的市场定位的基本思路是：高档市场以服务取胜，中档市场以富有竞争力的服务和价格取胜，普通市场以适度的服务和低价取胜。

通过波特图进行分析，目前江西长运股份公司除高客、快客以外，其他服务均与竞争对手相似，且质量较低，产品缺乏特异性，竞争主要集中于价格上。由于江西长运同时承担一定的社会职能，其营运成本远高于个体私营企业，因此，在运输市场尚不规范的情况下，难以获取较高的市场增长率，但是，这种状况在行业管理部门加大调控力度和公路运输整体经营秩序不断好转的形势下将发生改变，规模经营和规范化运营的企业必将成为未来运输市场的主导力量。

由此可见，江西长运股份公司要实现快速发展，核心问题仍是培育自己的核心竞争能力，形成自己的特色，将自己的产品定位从第(1)(3)象限向(2)(4)象限转移，即大力发展高(快)速客运、购置高档客车。



图—2 江西长运股份公司市场定位分析

战略实施措施

要实现企业发展战略目标和完成市场定位，江西长运股份有限公司必须在企业自身既有的发展和经营规模的基础上，继续加快网络扩张能力的培育，在企业经营网络、企业内部经营管理、企业场站建设、运输车辆更新和规模扩充等各个方面采取一系列的积极措施。

由于高速公路客运车辆购置费用较高，一般单车价格在 200 万左右，而江西长运股份有限公司在实现新的发展战略过程中，无论是扩大经营网络，还是开展规模化经营，均需要在较短的时间内大规模购置高档客运车辆，因此，积极募集发展资金，购置高档客车，将是江西长运股份实施发展战略的非常重要的举措之一。

第三章 江西公路客运发展环境分析

运输发展状态与社会经济发展状态密切相关，近几年交通运输发展的历程表明，运输发展必须适应并超前于经济社会发展的需要，才能真正促进经济社会的发展。“十五”期间，随着人均国内生产总值进一步提高，人民生活水平将得到更大的改善，特别是经济社会将向更高层次发展，交通运输结构调整的力度将加大，面临向更高层次发展的任务。因此，运输企业必须分析所面临的发展环境的改变，并根据环境的变化做出正确的经营决策。

3.1 我国公路运输发展环境

3.1.1 我国公路运输发展概况

2000年，全国公路通车里程达140万公里，其中高速公路1.5万公里。公路网络已覆盖全国所有的省、自治区和直辖市，且有99%的乡镇通了公路。以国道为主干线，以省道、县乡道路为支线的全国公路网络体系已初步形成。

公路网络

我国公路网络由国道、省道和县乡道路构成。国道作为公路的主骨架连接各省、自治区、直辖市的重要城市、港口、车站、工农业生产基地；省道和县乡道路起着省区范围内城乡之间联系和通过国道与省外联系的作用。

公路客、货运输及运输工具

2000年，我国公路完成客运量133亿人，客运周转量6600亿人公里，分别占全国各种运输方式完成总客运量和客运周转量的91.13%和54.03%。完成货运量102亿吨，货运周转量5973亿吨公里，分别占全国总货运量和货运周转量的76.14%和13.77%。

2000年底，我国拥有民用车辆1452.9万辆，其中载客汽车740.2万辆，载货汽车657.9万辆。民用汽车质量较过去有了很大提高。

3.1.2 存在问题

目前，全国公路运输产业因体制结构、管理方法以及经营模式等原因，行业利润率较低，大部分企业处于经营困难时期，主要表现为：

公路运输服务质量、效率有待提高

我国公路运输的总体服务质量较低，表现为客运的通达程度、网络化经营能力、运输车辆整体质量、舒适程度等均存在不足；货运服务更是存在经营的组织化程度、经营规模、车辆车型结构、装卸作业机械化程度等诸多不足。公路运输多年在低质量上运行，没有形成快速、高效、优质、规模经营的质量及效率机制。

公路运输企业经营与竞争能力较低

公路运输市场放开后，由于缺乏强有力的政策引导和良好的企业发展环境，大多数

运输企业规模在逐步缩小，缺少具有影响力的大型公路运输企业，企业市场营销意识与服务意识淡薄，低水平上的恶性竞争相对较为普遍。

公路运输市场发育滞后

公路运输市场建设与管理严重滞后于运输需求增长，市场秩序较为混乱，市场法规建设与执法手段较为落后，与公路运输直接相关的运输服务业及运输服务市场尚处于成长阶段。

公路运输企业规模较小，经营集中化程度较低

由于历史原因，公路运输市场放开后，虽解决了运力供给不足的问题，但全民办公路运输的最大弊端是，经营过度分散，经营规模太小，全行业的劳动生产率和经营集中化程度较低。随着国民经济发展水平的不断提高，公路运输的规模不经济，已严重影响到行业本身及经济的健康发展，急需加快发展规模经营企业，以此带动行业发展水平的提高。

3.1.3 未来公路运输的发展环境

根据国家有关部门制定的公路运输“十五”规划及2010年远景规划，到2005年，我国公路通车里程将达160万公里左右，其中，高速公路将达2.5万公里；到2010年，基本形成比较完善的交通运输市场体系和布局合理的综合交通路网整体骨架，交通运输的总体能力、服务质量、市场化进程等基本适应国民经济发展和社会进步的需要，为建成智能型综合运输体系奠定坚实的基础。特别是2010年，我国公路通车里程将达到180万公里，其中：高速公路3.5万公里，基本建成国道主干线系统。高速公路网络的形成，将为网络化高速公路客、货运输服务的快速发展和规模化经营企业的成长，提供良好的机遇和成长空间。

3.2 江西省公路运输发展环境

3.2.1 江西省公路运输行业存在的主要问题

公路网规模与技术结构不合理

江西省公路网密度为0.22/平方公里，高于全国0.14/平方公里的平均水平。但全省等级公路占总里程的68.6%，低于全国平均水平，其中高速公路占总里程0.71%；一级公路占总里程0.04%；二级公路占总里程10.42%；原有的公路桥梁大部分承载能力低，不能适应大吨位车辆通行，多数公路抗灾能力较差。

公路运输站场基础设施不适应运输发展需要

公路客运站场建设投资额偏低、规模小，不适应公路客运的快速发展需要；货运市场的基础设施特别是公用型货运站场建设滞后，仓储、理货等业务缺乏经营场所的有力支持，发展缓慢；公路运输信息管理设施、设备缺乏、落后，导致运输信息不畅，无法适应运输效率提高和运输组织化水平以及网络化经营的需要。

公路运输企业发展困难

相当部分公路运输企业规模较小，管理水平较低，经营地域范围狭窄，运营组织能力低下，市场竞争能力较弱，运输成本较高、运输效率较低，企业生存与发展举步维艰。

表 3-1 江西省全省近年客货运输状况表

项目	单位	1996 年	1997 年	1998 年	1999 年
旅客运输量	万人	28061	30210	28764	30549
旅客周转量	万人千米	1303141	1381682	1473780	1530613
平均运距	千米		45.74	51.24	
交通部门旅客运输量	万人	6782	7987	7194	7276
旅客周转量	万人千米	456505	532907	575846	647521
平均运距	千米		66.72	80.05	
非交通部门旅客运输量	万人	21279	22223	21552	23273
旅客周转量	万人千米	846636	848775	897934	883092
平均运距	千米		38.19	41.66	
货物运输量	万吨	18413	17887	18311	18557.2
货物周转量	万吨千米	1126938	1096746	1294432	1317890
平均运距	千米		61.32	70.69	
交通部门旅客运输量	万吨	481	541	533	392.2
货物周转量	万吨千米	21928	23381	36173	27309
平均运距	千米		43.22	67.87	
非交通部门旅客运输量	万吨	17932	17346	17778	18165
货物周转量	万吨千米	1105010	1073365	1258259	1290581
平均运距	千米		61.88	70.78	

3.2.2 江西省公路运输量预测

根据江西省有关方面预测，“十五”期间，江西省公路客货客货运输量将继续保持稳步增长趋势，客运增长速度将高于货运增长速度。

表 3-2 江西省公路运输量预测

	2000 年		2005 年		2015 年	
	预测值	增长率 (%)	预测值	增长率 (%)	预测值	增长率 (%)
客运量 (万人)	33089	3.97	46900	7.23	87300	13.23
旅客周转量 (万人公里)	1690000	7.48	2487600	8.04	4471100	12.44
货运量 (万吨)	21424	3.45	28533	5.9	54685	13.89
货物周转量 (万吨公里)	1430000	6.0	2129700	8.29	3531100	10.64

3.2.3 江西省“十五”期间公路运输发展的主要任务

继续加强交通基础设施建设

2005年力争建成以南昌为中心的“十”字型高速公路及其他主要干线，实现全省高等级干线公路连网；继续提高国、省、县、乡公路的技术等级，加强农村公路建设；继续加强公路枢纽及站场建设。

提高运输质量及服务水平，加大运输结构的调整

继续完善城市间快速客运系统，提高旅客舒适度及货物完好率。加速调整运输结构，推进客运车辆高档化，加快集装箱运输、散装运输、冷藏运输等先进运输方式的发展。

加强科技和教育建设

加大科技和教育的投入力度，着重追踪、引进和应用高新技术，发展集装箱多式联运系统及运输装卸成套设备，开展岗位培训，全面提高干部职工整体素质。

深化交通体制改革

深化交通运输管理体制、经营体制和国有企业改革，促进各种运输方式之间的相互合作和相互协调，建设完善公正、公平、有序的运输市场；深化投融资体制改革，调整投融资结构，促进投融资主体多元化。

3.3 江西长运股份公司发展面临的发展任务

3.3.1 江西长运公司既有高速公路快速客运业绩

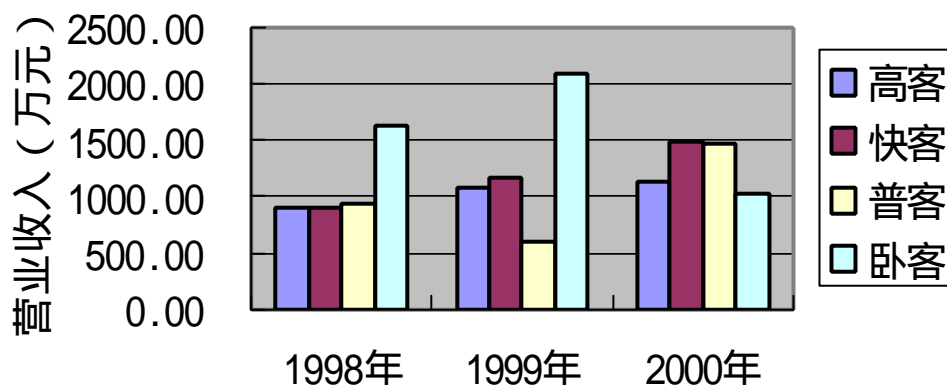
江西长运股份有限公司按经营方式划分为高客、快客、普客三种客运方式。普客由于市场环境遭到来自各类个体企业不规范竞争的破坏，业务逐年萎缩。1997年，客运公司开通南昌—九江线，开始运营快客业务，目前已发展了四条高客线路，其中包括九江、合肥、武汉、南京、长沙，新近又新开通景德镇线。从各条高速客运线路的实际运营状况，虽然高档车辆的建制数量占总建制数极少份额，但所产生的营业收入及利润已成为公司经济效益的重要源泉，已成为公司新的利润增长点，并有着极大的发展空间。各项业务历年收入状况如表 3-3 所示。

表 3-3

客运各项业务历年营业收入状况表

	1998年			1999年			2000年		
	客运量	营业收入	比例	客运量	营业收入	比例	客运量	营业收入	比例
	万人	万元	%	万人	万元	%	万人	万元	%
高客	44.89	1070.12	21.66	36.90	897.66	20.54	55.80	1140.4	22.19
快客	45.61	1174.42	23.77	41.70	911.14	20.85	58.00	1495.4	29.10
普客	28.74	149.23	30.18	55.00	935.36	21.41	73.54	777.56	28.75
卧客	76.85	2102.49	42.56	70.00	1625.1	37.19	37.46	1026.2	19.97
总计	196.09	4939.98	100	203.6	4369.3	100.00	224.8	5139.5	100.00

各项服务历年营业收入图



图—3 1998-2000年各种客运方式营业收入

3.3.2 江西长运面临的发展任务

3.3.2.1 发展原则

江西长运股份公司以客运为主业，因此，从客运角度，其发展原则为：**构筑网络，改善服务，分步实施**

高速公路快速客运业务目前是长运股份的主业，也是核心竞争力所在。我国客运的发展方向是高档次的城市间高速客运，而且今后客运的增长高于货运的增长。同时，我

国最新颁布的客运企业资质等级评定和将要实施的线路招标制，都在引导国内客运企业走集约化、规模化、高效化道路。所以，长运股份应大力发展高速公路快速客运业务。

构筑网络：运输网络是江西长运股份公司实现集约化经营的基础，因此，必须在全省范围甚至在经济区域内构建完整的公路快速客运网络，这是发展客运业务的最基本的原则。

改善服务：优质的服务是企业未来竞争的焦点，借鉴国外知名大企业的成功营销经验，完善江西长运股份公司的市场营销服务体系和服务手段，是江西长运股份公司积极发展快速客运业务的另一基本原则。

分步实施：企业经营效益的获得有一定的渐进性，经营规模的扩大，更是要逐步实现，因此，企业发展战略的实施应是在相应的经营线路具备条件的情况下进行的，应分步实施。

3.3.2.2 发展任务

根据江西长运股份的发展战略和发展原则，江西长运要发展成为在江西乃至全国有影响力的公路运输企业，考虑到企业发展面临的形势和发展环境，必须积极创造条件完成发展的核心任务——网络建设任务。

场站网点建设

加快客运站场的建设，使得目前的“点”联接起来，形成一个完整的网络；通过购并运输企业和加强与优势企业在客运场站方面进行合作，为在全省和经济区域形成一个完整的省级和经济区域公路客运线路网络创造基础服务条件。

运输网络建设

在江西长运股份公司构筑的运输场站网络范围内，积极通过经营服务优势，占领运输服务市场，扩大市场份额，并通过合理安排运输线路，提高运输市场占有率和车辆使用效率，使得运输成本最小化，提高企业的经济效益。

第四章 江西长运未来客运需求预测

运输发展状态与社会经济发展状态密切相关，运输发展必须适应社会经济发展的需要，并促进社会经济的发展。据对江西省运输管理局调研，江西省公路运输的发展主要是呈以下几个特点：

1. 江西省客运需求呈较高增长速度

“十五”期间随着人均国内生产总值进一步提高，人民生活水平将得到更大的改善，预计江西省客运需求保持较高增长速度，客运增长与国民经济弹性系数为 0.48 左右。

2. 不同运输方式的发展特点各不相同

“十五”期间江西省客货运增长将高于“九五”时期，其中民航货运将高于客运，而公路、铁路货运增长速度仍将低于客运。水运业仍然呈现低速发展势头。

4.1 “十五”期间江西省交通运输需求预测

根据江西省经济发展现状和未来经济社会发展规划，南昌市经济社会发展对各种运输方式的运输需求将保持持续增长的势头，具体预测结果见下表。

表 4-1 江西省各种运输方式的客运量预测 单位：万人

	1998 年实际	2000 年实际	2005 年预测	“十五”年均增长 (%)
全社会	32101	36588	51445	7.1
铁路	2820	2937	3900	5.8
公路	29746	33089	46900	7.2
水运	471	485	532	1.9
民航	73	77	113	6.5

表 4-2 江西省各种运输方式的旅客周转量预测 单位：亿人公里

	1998 年实际	2000 年实际	2005 年预测	“十五”年均增长 (%)
全社会	350	400.43	672.7	10.9
铁路	196.17	222.92	408.76	12.89
公路	147.38	169	248.76	8.04
水运	1.38	1.42	1.56	1.9
民航	5.08	7.09	14.36	15.16

表 4-3

江西省汽车公路运输量预测

	2000 年		2005 年		2015 年	
	实际值	增长率 (%)	预测值	增长率 (%)	预测值	增长率 (%)
客运量 (万人)	33089	3.97	46900	7.23	87300	13.23
旅客周转量 (万人公里)	1690000	7.48	2487600	8.04	4471100	12.44
货运量 (万吨)	21424	3.45	28533	5.9	54685	13.89
货物周转量 (万吨公里)	1430000	6.0	2129700	8.29	3531100	10.64

资料来源：江西省交通厅公路运输管理局

4.2 江西长运未来运输需求预测

4.2.1 预测的宏观基础

根据对江西省运输需求的预测结果，2000 年-2005 年，江西省公路旅客运输业客运量增长率年平均增长率约为 6%。由于江西长运股份公司的经营重心主要在以南昌为中心的江西省范围内，因此，上述运输需求的增长率将作为本次江西长运未来运输需求预测的基础。

4.2.2 预测方法

江西省自 97 年“京九”铁路以来，客流结构在不断发生变化，公路、铁路、民航、水运都在努力提高自身在综合运输体系中的地位，尤其是公路与铁路。随着全国“五纵七横”国道主干线的快速建设，特别是江西省以南昌市为中心的“十”字形主骨架高等级公路网的构建，南昌已成为连接东、西、南、北的交通枢纽城市，公路运输得到了大规模发展。

为预测江西长运公司的市场需求，根据我所为交通部做的《全国跨省干线公路客运发展规划》中的相关结论，本项目搜集了南昌市至周边重要城市（沿高速公路）间的各种运输方式旅客流量及现行运价最新资料，通过对这些数据的分析和矫正过去的研究结果，按照高速公路客运特征，考虑近几年来公路和铁路客运分流的实际情况，以及未来可能出现的运输结构的调整，根据近三年客流量的增长速度，预测未来 10 年的客流量，并预测江西长运股份有限公司新增高速客班

的市场占有率及客运量。同时，我们还采用了人均旅行次数法、比重法和专家论证等多种方法对预测进行了验证和调整。

4.2.3 预测结果

采用上述方法，各条目标线路的预测结果详见下表：

表一：

线路名	前三年客运量					现行直达 票价(元/ 票)	预测客运量					预测 2001 年长运市场占有			
	数量(万人)			平均增长 率	占 2000 年 客运量比 例		数量(万人)			平均增 长 率	占 2001 年 客运量比 例	市场总占 有率	其中新增高速班次		
	1998 年	1999 年	2000 年				2001 年	2005 年	2010 年				市场占有率	客流量 (万人)	
南昌 = 合肥	1、各种运输方式完成	18.02	19.57	21.25	8.6%	100.00%		24.3	33.8	51.07	8.6%	100.00%			
	其中：公路完成	13.35	14.47	15.69	8.4%	70.00%	125.00	17.01	23.50	35.15	8.4%	70.00%	35.00%	28.00%	6.8040
	铁路完成	4.67	5.09	5.56	9.2%	30.00%	81.00	6.08	8.64	13.42	9.2%	25.00%			
	民航完成							1.22	2.04	3.91	13.8%	5.00%			
2、影响客流量结构变化的主要因素及说明	民航拟在 2001 年开通“南昌=合肥”航班，将分流部分客流，根据江西省民航所占比例及发展速度确定分流客运量。														
南昌 = 长沙	1、各种运输方式完成	15.09	16.42	17.86	8.8%	100.00%		19.44	27.04	40.85	8.8%	100.00%			
	其中：公路完成	7.24	7.99	8.81	10.3%	49.33%	105.00	9.72	13.42	20.09	10.3%	50.00%	25.00%	12.50%	2.4300
	铁路完成	6.94	7.44	7.98	7.2%	44.67%		8.55	12.16	18.88	7.2%	44.00%			
	民航完成	0.90	0.98	1.07	8.9%	6.00%	260.00	1.17	1.96	3.75	8.9%	6.00%			
2、影响客流量结构变化的因素及说明	国道主干线“沪瑞”高速公路(GZ65)“昌溧-金鱼石”贯通，可大大节约公路高速客运全程运行时间，增强公路竞争力。														
南昌 = 南京	1、各种运输方式完成	8.83	9.59	10.43	8.7%	100.00%		11.34	15.83	24.03	8.7%	100.00%			
	其中：公路完成	3.65	3.93	4.22	7.5%	40.46%	163.00	4.54	6.06	8.70	7.5%	40.00%	20.00%	10.00%	1.1340
	铁路完成	4.55	4.99	5.48	9.7%	52.53%	117.00	6.01	8.70	13.83	9.7%	53.00%			
	民航完成	0.62	0.67	0.73	8.5%	7.01%	600.00	0.79	1.09	1.65	8.5%	7.00%			
2、影响客流量结构变化的因素及说明	江西省经济水平的发展，到南京旅游的客流将逐步上升。														

表二：

线路名	项 目	前三年客运量					现行直达 票价（元/ 票）	预测客运量					预测 2001 年长运市场占有		
		数量（万人）			平均增长 率	占 2000 年 客运量比 例		数量（万人）			平均增 长 率	占 2001 年 客运量比 例	市场总占 有率	其中新增高速班次	
		1998 年	1999 年	2000 年				2001 年	2005 年	2010 年				市场占有率	客流量 （万人）
南昌 = 上海	1、各种运输方式完成	18.83	20.72	22.83	10.1%	100.00%		25.2	37.03	59.91	10.1%	100.00%			
	其中：公路完成	4.19	4.30	4.42	2.7%	19.35%		4.54	5.05	5.77	2.7%	18.00%	9.00%	9.00%	2.2680
	铁路完成	12.65	14.06	15.64	11.2%	68.49%	201.00	17.39	26.59	45.21	11.2%	69.00%			
	民航完成	1.99	2.35	2.78	18.0%	12.16%	650.00	3.28	6.36	14.55	18.0%	13.00%			
	2、影响客流量结构变化的主要因素及说明	赣沪两省（市）经济合作往来在江西省政府的推动下将加强，两地客流量将大大增加。													
南昌 = 武汉	1、各种运输方式完成	32.74	35.14	37.73	7.3%	100.00%		40.5	53.69	76.36	7.3%	100.00%			
	其中：公路完成	26.23	28.14	30.20	7.3%	80.04%	105.00	32.40	42.95	61.09	7.3%	80.00%	40.00%	15.00%	6.0750
	铁路完成	4.73	5.14	5.59	8.7%	14.81%	86.00	6.08	8.49	12.88	8.7%	15.00%			
	民航完成	1.78	1.86	1.94	4.3%	5.15%	400.00	2.03	2.40	2.97	4.3%	5.00%			
	2、影响客流量结构变化的因素及说明														
南昌 = 宜昌	1、各种运输方式完成	4.43	4.63	4.83	4.4%	100.00%		5.04	5.99	7.43	4.4%	100.00%			
	其中：公路完成	3.97	4.15	4.34	4.5%	89.89%		4.54	5.41	6.75	4.5%	90.00%	45.00%	45.00%	2.2680
	铁路完成	0.46	0.47	0.49	3.2%	10.11%	116.00	0.50	0.57	0.66	3.2%	10.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	三峡旅游将增加两地旅游客源，且宜昌作为进出重庆及四川的通道上枢纽，南昌—宜昌班线对该地区通往华东较为便捷。													

表三：

线路名	项 目	前三年客运量				现行直达 票价(元/ 票)	预测客运量					预测 2001 年长运市场占有			
		数量(万人)			平均增长 率		占 2000 年 客运量比 例	数量(万人)			平均增 长 率	占 2001 年 客运量比 例	市场总占 有率	其中新增高速班次	
		1998 年	1999 年	2000 年				2001 年	2005 年	2010 年				市场占有率	客流量 (万人)
南 昌 = 荆 州	1、各种运输方式完成	4.42	4.55	4.69	2.9%	100.00%		4.83	5.42	6.25	2.9%	100.00%			
	其中：公路完成	4.19	4.30	4.42	2.7%	94.23%		4.54	5.05	5.77	2.7%	94.00%	47.00%	47.00%	2.2680
	铁路完成	0.24	0.25	0.27	7.0%	5.77%		0.29	0.38	0.53	7.0%	6.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的主要因素及说明	荆州位于宜昌以东 180 公里处，此线的开行对沟通川、渝、鄂西南与华东的联系意义较大。													
南 昌 = 广 州	1、各种运输方式完成	12.42	13.87	15.54	11.8%	100.00%		17.446	27.26	47.61	11.8%	100.00%			
	其中：公路完成	4.13	4.26	4.40	3.2%	28.29%		4.54	5.15	6.03	3.2%	26.00%	13.00%	13.00%	2.2680
	铁路完成	7.10	8.21	9.50	15.7%	61.15%	251.00	10.99	19.69	40.83	15.7%	63.00%			
	民航完成	1.20	1.40	1.64	17.0%	10.56%	660.00	1.92	3.60	7.89	17.0%	11.00%			
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	铁路的再次提速及民航的发展，可能会减小公路旅客流量。													
南 昌 = 常 州	1、各种运输方式完成	8.37	8.58	8.80	2.5%	100.00%		9.0257	9.96	11.27	2.5%	100.00%			
	其中：公路完成	5.90	6.04	6.18	2.3%	70.16%		6.32	6.92	7.76	2.3%	70.00%	35.00%	35.00%	3.1590
	铁路完成	2.47	2.55	2.63	3.1%	29.84%		2.71	3.06	3.57	3.1%	30.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	两地没有直达列车班次，高速客班开行后将会提高公路旅客流量。													

表四：

线路名	项 目	前三年客运量					现行直达 票价(元/ 票)	预测客运量					预测 2001 年长运市场占有		
		数量(万人)			平均增长 率	占 2000 年 客运量比 例		数量(万人)			平均增 长 率	占 2001 年 客运量比 例	市场总占 有率	其中新增高速班次	
		1998 年	1999 年	2000 年				2001 年	2005 年	2010 年				市场占有率	客流量 (万人)
南昌 = 杭州	1、各种运输方式完成	5.05	5.53	6.06	9.6%	100.00%		6.67	9.62	15.22	9.6%	100.00%			
	其中：公路完成	2.09	2.15	2.21	2.7%	36.42%		2.27	2.53	2.89	2.7%	34.00%	17.00%	17.00%	1.1340
	铁路完成	2.66	3.03	3.46	13.9%	56.99%	97.00	3.94	6.63	12.71	13.9%	59.00%			
	民航完成	0.29	0.34	0.40	17.0%	6.58%	550.00	0.47	0.88	1.93	17.0%	7.00%			
	2、影响客流量结构变化的主要因素及说明	国道主干线“沪瑞”高速公路(GZ65)“梨园-温家圳”贯通，可大大节约公路高速客运全程运行时间，提高公路客流量。													
南昌 = 厦门	1、各种运输方式完成	13.32	14.99	16.92	12.7%	100.00%		19.145	30.89	56.15	12.7%	100.00%			
	其中：公路完成	3.83	3.95	4.08	3.2%	24.12%		4.21	4.78	5.59	3.2%	22.00%	11.00%	11.00%	2.1060
	铁路完成	7.79	9.01	10.42	15.7%	61.61%	163.00	12.06	21.61	44.81	15.7%	63.00%			
	民航完成	1.70	2.03	2.41	19.0%	14.26%	560.00	2.87	5.76	13.73	19.0%	15.00%			
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	铁路的再次提速及民航的发展，可能会减小公路旅客流量。													
南昌 = 无锡	1、各种运输方式完成	4.80	5.04	5.28	4.9%	100.00%		5.5421	6.71	8.52	4.9%	100.00%			
	其中：公路完成	3.63	3.81	4.01	5.1%	75.86%		4.21	5.14	6.59	5.1%	76.00%	38.00%	19.00%	1.0530
	铁路完成	1.17	1.22	1.28	4.3%	24.14%		1.33	1.57	1.94	4.3%	24.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	两地没有直达列车班次，而且无锡旅游业发展速度快，高速客班开行后将会提高公路旅客流量。													

表五：

线路名	项 目	前三年客运量					现行直达 票价(元/ 票)	预测客运量					预测 2001 年长运市场占有		
		数量(万人)			平均增长 率	占 2000 年 客运量比 例		数量(万人)			平均增 长 率	占 2001 年 客运量比 例	市场总占 有率	其中新增高速班次	
		1998 年	1999 年	2000 年				2001 年	2005 年	2010 年				市场占有率	客流量 (万人)
南昌 = 宜春	1、各种运输方式完成	44.98	50.87	57.54	13.1%	100.00%		65.09	106.50	197.10	13.1%	100.00%			
	其中：公路完成	26.15	29.21	32.63	11.7%	56.72%		36.45	56.74	98.67	11.7%	56.00%	28.00%	28.00%	18.2250
	铁路完成	18.83	21.66	24.90	15.0%	43.28%		28.64	50.09	100.75	15.0%	44.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的主要因素及说明	国道主干线“沪瑞”高速公路(GZ65)“昌傅-金鱼石”贯通，可大大节约公路高速客运全程运行时间，提高公路客流量。													
南昌 = 萍乡	1、各种运输方式完成	42.71	48.65	55.49	14.0%	100.00%		63.391	107.06	206.14	14.0%	100.00%			
	其中：公路完成	22.09	24.23	26.58	9.7%	47.90%		29.16	42.23	67.09	9.7%	46.00%	23.00%	23.00%	14.5800
	铁路完成	20.62	24.42	28.91	18.4%	52.10%	45.00	34.23	67.27	156.52	18.4%	54.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	国道主干线“沪瑞”高速公路(GZ65)“昌傅-金鱼石”贯通，可大大节约公路高速客运全程运行时间，提高公路客流量。													
南昌 = 抚州	1、各种运输方式完成	52.95	57.40	62.24	8.4%	100.00%		67.5	93.20	139.50	8.4%	100.00%			
	其中：公路完成	48.36	52.18	56.30	7.9%	90.46%		60.75	82.34	120.43	7.9%	90.00%	45.00%	45.00%	30.3750
	铁路完成	4.59	5.22	5.94	13.7%	9.54%		6.75	11.28	21.44	13.7%	10.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	南昌至抚州里程短，投入高速客班后，公路旅客流量将大为提高。													

表六：

线路名	项 目	前三年客运量					现行直达 票价(元/ 票)	预测客运量					预测 2001 年长运市场占有		
		数量(万人)			平均增长 率	占 2000 年 客运量比 例		数量(万人)			平均增 长 率	占 2001 年 客运量比 例	市场总占 有率	其中新增高速班次	
		1998 年	1999 年	2000 年				2001 年	2005 年	2010 年				市场占有率	客流量 (万人)
南昌 = 吉安	1、各种运输方式完成	39.61	43.07	46.84	8.7%	100.00%		50.95	71.13	107.95	8.7%	100.00%			
	其中：公路完成	25.57	27.44	29.44	7.3%	62.86%		31.59	41.87	59.56	7.3%	62.00%	31.00%	31.00%	15.7950
	铁路完成	14.04	15.63	17.40	11.3%	37.14%		19.36	29.71	50.74	11.3%	38.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的主要因素及说明	赣粤高速(昌傅-泰和)的贯通,可大大节约公路高速客运全程运行时间,提高公路客流量。													
南昌 = 上饶	1、各种运输方式完成	60.63	63.42	66.35	4.6%	100.00%		69.429	83.11	104.07	4.6%	100.00%			
	其中：公路完成	26.53	27.38	28.26	3.2%	42.58%		29.16	33.08	38.72	3.2%	42.00%	21.00%	21.00%	14.5800
	铁路完成	34.10	36.04	38.10	5.7%	57.42%		40.27	50.27	66.32	5.7%	58.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	国道主干线“沪瑞”高速公路(GZ65)“梨园-温家圳”贯通,可大大节约公路高速客运全程运行时间,提高公路客流量。													
南昌 = 新余	1、各种运输方式完成	41.51	44.89	48.56	8.2%	100.00%		52.541	72.01	106.79	8.2%	100.00%			
	其中：公路完成	29.94	32.66	35.64	9.1%	73.39%		38.88	55.08	85.14	9.1%	74.00%	37.00%	37.00%	19.4400
	铁路完成	11.57	12.23	12.92	5.7%	26.61%		13.66	17.05	22.50	5.7%	26.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明														

表七

线路名	项 目	前三年客运量					现行直达 票价(元/ 票)	预测客运量					预测 2001 年长运市场占有		
		数量(万人)			平均增长 率	占 2000 年 客运量比 例		数量(万人)			平均增 长 率	占 2001 年 客运量比 例	市场总占 有率	其中新增高速班次	
		1998 年	1999 年	2000 年				2001 年	2005 年	2010 年				市场占有率	客流量 (万人)
南昌 = 鹰潭	1、各种运输方式完成	37.88	41.54	45.58	9.7%	100.00%		50.03	72.45	115.10	9.7%	100.00%			
	其中：公路完成	26.93	29.11	31.47	8.1%	69.05%		34.02	46.46	68.57	8.1%	68.00%	34.00%	34.00%	17.0100
	铁路完成	10.95	12.43	14.11	13.5%	30.95%		16.01	26.57	50.04	13.5%	32.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的主要因素及说明	国道主干线“沪瑞”高速公路(GZ65)“梨园-温家圳”贯通，可大大节约公路高速客运全程运行时间，提高公路客流量。													
南昌 = 樟树	1、各种运输方式完成	37.21	40.57	44.24	9.0%	100.00%		48.255	68.12	104.80	9.0%	100.00%			
	其中：公路完成	34.55	37.83	41.42	9.5%	93.64%		45.36	65.21	102.66	9.5%	94.00%	47.00%	47.00%	22.6800
	铁路完成	2.66	2.73	2.81	2.9%	6.36%		2.90	3.25	3.75	2.9%	6.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	具有“药都”之称的樟树，在全省乃至全国均有较高知名度，而且一年一度全国药材交流会在此举行，来往人员均通过南昌中转，具有较好的客流基础。													
南昌 = 井冈山	1、各种运输方式完成	7.44	8.24	9.13	10.8%	100.00%		10.125	15.26	25.48	10.8%	100.00%			
	其中：公路完成	5.23	5.84	6.53	11.7%	71.45%		7.29	11.35	19.73	11.7%	72.00%	36.00%	36.00%	3.6450
	铁路完成	2.21	2.40	2.61	8.7%	28.55%		2.84	3.96	6.02	8.7%	28.00%			
	民航完成														
	2、影响客流量结构变化的因素及说明	井冈山旅游市场开发的成功，以及江西旅游的发展，都将增加两地的旅客流量。													

注：1.以上各表“现行直达票价”中，公路票价指高速客运班次现行直达票价，铁路票价指现行硬卧票价或空调座位直达票价，途经班次（公、铁）及其它类型票价均不反映。

2.各种运输方式中水路运输因所占比例极小，分析中不予考虑。

根据预测，2000年-2005年，江西省公路旅客运输业客运量增长率年平均增长率约为6%。本次研究目标年2001年江西省公路客运总量预计增长1980万人，仅在长运公司现已参与经营的线路中，预计将增长411万人。据统计资料显示，目前长运公司在上述线路高速客运市场中的占有率约为46%，其中出省线路市场占有率为33.4%，省内线路市场占有率为50%。按照保守估算，即暂不考虑上述比例近期的增长，2001年长运公司在上述线路市场上的客运总需求量将达到189.32万人。

考虑到在投资安排和线路调整上的需要，本次研究综合考虑了长运公司在上述线路实际运行中的需求压力、营运效果、增加运力审批以及投入规模控制等多方面因素的影响，对上述营运线路进行了细致的分析筛选，从中选择出13条较优的运行线路进行高速客车的车型替换与班次增加，占上述线路总数的61.9%，承担运量规模为96万人，占上述线路运量总规模的50%，详见下表。

表 4-4 长运公司新增运力线路客运量预测表

线路名称	线路里程（公里）	预计运量规模（万人）
1. 南昌=长沙	390	4.86
2. 南昌=上海	950	2.26
3. 南昌=武汉	390	6.08
4. 南昌=宜昌	800	2.27
5. 南昌=广州	930	2.26
6. 南昌=常州	860	3.16
7. 南昌=杭州	700	1.13
8. 南昌=厦门	960	2.11
9. 南昌=无锡	910	1.05
10. 南昌=宜春	220	18.23
11. 南昌=吉安	220	15.80
12. 南昌=新余	160	19.44
13. 南昌=鹰潭	160	17.01
14. 总计		95.66

第五章 江西长运上市募资方案设立

5.1 方案的基础条件

5.1.1 方案设立的主要依据

为顺利实现江西长运股份公司的发展战略，按照传统的方式将很难达到目的，必须采取积极的措施，通过各种渠道筹集发展所需的资金，其中，通过股票上市将是一种较为有效的途径。

江西长运股份有限公司发展战略的实施，需要得到在较短的时间内获得大批高档车辆的有力支持，因此，上市募集资金购置企业发展所需的车辆，既是手段也是目的。

设立本项目方案，其主要依据和理由如下：

- 经济社会的发展对高质量运输服务提出了较强的需求，江西长运在近几年的发展中，通过优质的服务，逐步占领了这一较具发展前景的运输市场，扩大经营规模，既是经济社会发展的需要，也是企业进一步发展壮大的必然要求；

- 江西长运股份公司目前经营的运输线路上运输需求增长较快，在该线路上，江西长运保持和提高市场占有率，不仅可能，而且从进一步提高企业经济效益与效率、提高现有车辆的使用效率等的角度，也完全可能；

- 运输网络是企业进行规模经营所必须的，为构建具有规模经济效益的运输服务网络，利用增加运力的有利时机，积极购置车辆，不失时机地完善运输网络，扩大企业规模，将是江西长运设立该项目的重要依据。

5.1.2 方案设立程序

方案设立工作分三个阶段进行。第一阶段在现有经营工作的基础上，对相关经济、交通等方面资料进行收集、整理；第二阶段根据收集、整理的各方面资料进行分析，完成方案设立的基本思路、基础支持与主体框架；第三阶段正式完成设立方案报告编写。

5.2 江西长运扩展高速公路快速客运经营的基本条件

5.2.1 经营高速公路快速客运的基本条件

根据交通部及江西省运输管理部门的相关规定，经营高速公路快速客运必须具备以下条件：

道路条件

经营高速公路快速客运对于公路条件的要求与普通客运有较大差异。普通客运对公路的唯一要求是通行条件，公路路况只需满足营运车辆的最低通行要求；而高速公路快速客运出于满足乘客对时效性、快速性、舒适性、便捷性及自身营运需求的考虑，对公路等级及路况水平提出了较高要求，要求全程超过三分之二以上为全封闭的高速公路或高等级公路。

运营线路里程

出于对满足旅行舒适性的考虑，高速公路快速客运的运营线路里程多为中短运距线路，根据对旅客身体疲劳承受能力的分析，营运线路的最佳运距应选在 100-450 公里以内，即全程运营时间 6 小时以内。

从目前高速公路客运的现状分析，由于其在运输组织上具有班次较密、直达的特点，加之铁路运输能力的真正缓解尚需要较长时间，在 500-1000 公里左右的城间旅客运输市场中，公路运输仍将在一定时期内具有竞争力，并具有良好的经济效益。因此，江西长运在营运线路中，仍将通过行之有效的管理确保 500 公里上班线的开行。

站场设施

运作高效、功能完备的客运站在高速公路快速客运的运行中具有重要作用。由于高（快）客运输具有班次密集的发车特点，客运站功能完备及运转效率直接影响着高速公路快速客运的运行质量（快客安全进出站、准点发车等），因此必须要设立专门的售票窗口、候车区、发车库和专职检票员与行车员，以适应高（快）客高效率运转的特点。

营运网络

完善的公路旅客运输需要一个完善的以各专业运输企业为节点的营运网络。一条线路的营运状况，往往决定于起讫点参营的企业，因此，高速公路快速客运的开行，必须具备完善的营运网络。

营运车辆

作为当前我国公路客运先进营运方式的代表，高速公路快速客运具有其独到的舒适性、快速性和便捷性，其重要的基础条件之一就是性能先进、的大型客车，这对运营车辆的技术性能与设备标准提出了较高的要求，同时车上服务的品质与种类也越来越成为车辆运营方式的组成部分。

5.2.2 江西长运现有条件分析

江西长运已在江西省范围内构筑了具有一定垄断性的运输网络，与相邻省市间的重要经济城市之间也已开通了运输班线，此外，江西长运股份现有的客运场站设施较为完善，具备扩大经营规模的基础设施条件，现有运输车辆的经营已相对稳定，经营效益亦较好，因此，购置大批量运输车辆，扩大经营规模，具备既有线路的业务支持和经营经验的支撑，也具有较强的抵御新增车辆的经营风险的能力。

5.3 江西长运高速公路快速客运扩展经营方案

5.3.1 扩展高速公路客运经营的必要性

1、本项目的建设是适应江西省及整个华中地区经济快速增长和高速公路建设高度发展对旅客需求的重要基础保证。

2、购置高档豪华客车是南昌市发展经济，特别是促进人员流动的战略需要，也是落实南昌公路主枢纽规划、促进该地区综合运输体系发展的需要。

3、购置高档豪华客车对培育南昌经济和交通运输新的经济增长点，实现南昌市交通运输业发展跃上新台阶，具有重要战略意义

4、有利于共同提高江西省及与周边相邻省份的交通设施、运载工具以及运输和经贸部门的效率和效益。

5.3.2 高速公路快速客运扩展经营的营运条件、线路条件

江西长运股份有限公司自九六年底开通第一条高（快）客线“南昌=九江”以来，通过实践，积累了丰富的管理经验，为高（快）客扩展经营提供了高素质的管理、技术人才和驾乘人员。近些年来，江西省加大了公路建设的力度，继昌九、昌樟和九景三条高速公路建成后，又投入巨大财力修建昌傅（樟树）至泰和 148 公里、温家圳（南昌）至梨园 245 公里的高速公路。十五规划中江西省还要建成贯穿全省南北和东西的“天”字型高速公路主骨架，届时江西的高速公路将达到 1420 公里，基本形成了连接全省重点旅游景区及各设区市的高速公路网络，并与周边各省高速公路贯通起来，为高（快）客扩展经营提供了道路基础。

2001 年，交通部为鼓励运输规模化、规范化经营，对运输企业进行了资质评定，并于 11 月在《中国交通报》进行公示，江西长运股份有限公司将是南昌地区唯一一家具有二级企业资质的运输企业（无一级企业），而高速客运只有一、二级企业才有经营资格。况且，江西长运募集资金拟购车投入运营的班线已获得交通部门的批准。

根据公路客运班线审批特点，高（快）客运班线一般由起讫点所在企业对开（即班线两端城市企业在同一班线上按 1:1 投入车辆），因此，南昌至江西省内外的高（快）客运班线，江西长运的市场占有率应为 50%。由于部分地区企业因车辆投资能力不足，往往无法开行班线，因此，在此类线路上，江西长运的市场占有率将会更高。

综上所述，长运公司以其二级企业资质条件和已获得的营运线路，在国家及江西省高速公路进一步加快、市场占有率保持相对稳定的情况下，进入市场的时机较佳，已具备了增购车辆所需的条件。

5.3.3 车辆投产规模及线路安排

根据高（快）客所需的营运条件及各营线路的具体条件，公司拟购置 45 辆高档豪华客车，单车投入 200 万元（已含 10%的车辆购置附加费和应配备件等）。将在以下线路上经营高（快）客运：

- 省内车辆换型四条线：宜春、吉安、新余、鹰潭，主要途经“赣粤”、“沪瑞”高速公路及“昌厦”一级公路；

表 5-1 江西长运新增运力投放线路一览表

	线路	里程 (公里)	运量 (万人)	途经高速公路	车辆数	备注
省际线路	南昌=长沙	390	4.86	“沪瑞”(瑞丽)高速	2	增加班次密度
	南昌=上海	950	2.26	“沪榕”、“昌九”高速	2	恢复换型
	南昌=武汉	390	6.08	“沪榕”、“昌九”高速	3	增加班次密度
	南昌=宜昌	800	2.27	“沪榕”、“昌九”高速	2	恢复换型
	南昌=广州	930	2.26	“赣粤”高速	2	恢复换型
	南昌=常州	860	3.16	“沪榕”、“昌九”高速	3	恢复换型
	南昌=杭州	700	1.13	“沪瑞”(瑞丽)高速	1	恢复换型
	南昌=厦门	960	2.11	“昌厦”一级公路	2	恢复换型
	南昌=无锡	910	1.05	“沪榕”、“昌九”高速	1	增加班次密度
省内线路	南昌=宜春	220	18.23	“沪瑞”(瑞丽)高速	6	因南昌市至省内城市线路上的车辆经营合同均到期，因此均更型为高级大客车。
	南昌=吉安	220	15.80	“赣粤”高速	5	
	南昌=新余	160	19.44	“沪瑞”(瑞丽)高速	6	
	南昌=鹰潭	160	17.01	“沪瑞”(瑞丽)高速	5	
机动车辆					5	
合计			95.66		45	

- 省外恢复换型六条线：上海、宜昌、广州、常州、杭州、厦门；
- 增加班次密度三条线：长沙、武汉、无锡，主要途经国道主干线“沪榕”(上海=成都)高速、“昌九”(南昌=九江)高速。上述 13 条线路均已获得交通部门的营运许可，具体情况详见表 5-1。

第六章 经济效益分析

6.1 评价依据与方法

6.1.1 评价依据

- 中华人民共和国交通部《公路、水运建设项目可行性研究编制办法》
- 中华人民共和国交通部车辆等级划分标准；
- 国家产业政策及有关法律、法规；
- 江西省交通厅高速公路建设规划；
- 《南昌公路枢纽规划》；
- 中华人民共和国财政部及江西省财政厅相关税收政策；
- 江西省物价局物价政策。
- 国家计委、建设部颁布的《建设项目经济评价方法与参数》

6.1.2 评价指标

根据上述评价依据以及本项目特点，本次研究中经济评价指标选用财务内部收益率（FIRR）、财务净现值（FNPV）、静态投资回收期和投资利润率四项评价指标。

财务内部收益率（FIRR）

计算公式为：

$$\sum_{t=1}^n (CI - CO)_t (1 + FIRR)^{-t} = 0$$

式中：CI— 现金流入量；
CO— 现金流出量；
 $(CI - CO)_t$ — 第 n 年净现金流量；
n— 计算期。

财务净现值（FNPV）

计算公式为：

$$FNPV = \sum_{t=1}^n (CI - CO)_t (1 + i_c)^{-t}$$

式中： i_c — 基准收益率，本次计算中 $i_c = 12\%$ 。

投资回收期

计算公式为：

$$\sum_{t=1}^n (CI - CO)_t = 0$$

投资利润率

计算公式为：投资利润率=（年利润总额或年平均利润额）/（项目总投资）*100%
计算有关说明

根据国家计委与建设部联合发布的《建设项目经济评价方法与参数》中的相关规定，本次计算中，计算期定为 10 年。考虑到江西长运公司公路客运生产经营活动的连续性以及公路客运车辆的实际运行效率，在总计 10 年的项目计算期内应进行至少一次车辆更新，本次计算中设定在第五年考虑一次车辆更新投入以维持连续性经营（即在项目计算期的第 1 年初和第 5 年底分别进行一次购车投入，车辆折旧作为更新资金在计算期内逐年提取，并在经营成本中剔除，在更新年一次投入）。

6.2 投资估算

该项目共购置高档豪华大型高靠背客车 45 辆（45 座），参考型号为西飞-VOLVO 大型客车，预计单车投资 200 万元，总投资为 0.9 亿元。根据长运公司的现有财务状况，公司决定本项目所有资金均由企业自筹资金解决。

6.3 营运分析

6.3.1 收入分析

公路旅客票价组成主要是基本运价、过桥过路费、车站附加费（如空调服务费、微机服务等），其中桥路费、车站附加费属代收代付费用，所以此次效益分析中不予考虑。江西省公路旅客票价的现行基本运价是根据江西省物价局、江西省交通厅联合于 1996 年颁发的赣价工字[1996]151 号、赣交综发[1996]72 号《关于整顿全省公路运输客货运价并颁发江西省公路运输客货运价管理规定 的通知》执行的，其中公路旅客票价的基本运价根据营运客车的级别、车型又分成了不同档次，因此次购置营运车辆均属高级大型客车（豪华客车），根据前文附件《江西省公路运输客货运价管理规定》的第一章第六条的有关规定：“豪华客车票价，按照运输市场客运价格情况，由企业自行定价”。

因此，在本次分析中，高速客班定价按以下因素考虑：

- 该线路上已有高（快）客现行票价；
- 起讫点政治、经济、文化交流情况；
- 起讫点经济发展水平，即两地的居民消费水平；
- 该线路铁路、水路、民航等竞争对手的经营状况及票价水平；
- 该线路现有公路运输状况；
- 公司发展战略，即市场发展计划；
- 投资规模及成本支出。

6.3.2 成本分析

根据对江西长运近年来运作成本的统计分析，本次研究中按分线路方式进行成本计

算，详见表 6-1。

本次计算中，共涉及营运线路 13 条，其中跨省线路 9 条，省内线路 4 条，同时包括机动备用车辆的营运情况。计算表明，在正常达产年（营运期第 2 年），该方案税前利润可达到 1550.38 万元，据此计算，本项目投资利润率将达到 17.23%，具有较强的投资回报能力。

6.4 项目经济评价

本研究价格水平以 2001 年为基准，财务分析结果为：本项目财务内部收益率达 15.19%；在基准收益率为 12% 时，财务净现值达 1099 万元，投资回收期为 6.62 年，均超过评价指标要求。

从该项目的分析数据可知，该项目具有较好的运作收益，如能在实际经营中注意市场培育和市场营销，降低经营成本，必将产生良好的经济效益和社会效益。

表 6-1

本次研究中江西长运开行线路及营运成本分析汇总表

一、线路市场资料		南昌-长沙	南昌-上海	南昌-武汉	南昌-宜昌	南昌-广州	南昌-常州	南昌-杭州	南昌-厦门	南昌-无锡	南昌-宜春	南昌-吉安	南昌-新余	南昌-鹰潭	机动	总计
1. 线路营运里程	公里	390	950	390	780	930	860	700	960	910	220	220	160	160		7630.00
2. 预测公路客流量	万人	9.72	2.27	6.07	2.27	2.27	3.16	18.14	2.1	10.53	18.23	15.8	19.44	17.01		127.01
二、线路投资额度																
1. 购置车辆数	辆	2	2	3	2	2	3	1	2	1	6	5	6	5	5	45.00
2. 车辆单价	万元/辆	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	
3. 单车购车附加费	万元/辆	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	
5. 投资总额	万元	400	400	600	400	400	600	200	400	200	1200	1000	1200	1000	1000	9000.00
三、线路运营安排																
1. 开行班次	班	1440	720	1800	720	720	1080	360	720	360	5400	4680	5760	5040		28800.00
2. 拟定票价	元/票	105	215	110	185	210	195	184	210	210	58	60	41	45		
3. 预测实载率	%	75	70	75	70	70	65	70	65	65	75	75	75	75		
四、线路运营效率																
1. 车辆营运里程	千车公里	561.6	684	702	561.6	669.6	928.8	252	691.2	327.6	1188	1029.6	921.6	806.4	0	9324.00
2. 营收(扣10%配载费)	万元	459.27	438.86	601.43	377.62	428.65	554.4	187.79	398.03	199.02	951.35	852.93	717.34	688.91	0	6855.60
五、线路运营成本																
1. 工资及福利费	万元	25.27	30.78	31.59	25.27	30.13	41.8	11.34	31.1	14.74	53.46	46.33	41.47	36.29	0	419.57
2. 燃料费	万元	46.61	56.77	58.27	46.61	55.58	77.09	20.92	57.37	27.19	98.6	85.46	76.49	66.93	0	773.89
3. 轮胎费	万元	8.14	9.92	10.18	8.14	9.71	13.47	3.65	10.02	4.75	17.23	14.93	13.36	11.69	0	135.19
4. 维修费	万元	11.23	13.68	14.04	11.23	13.39	18.58	5.04	13.82	6.55	23.76	20.59	18.43	16.13	0	186.47
5. 桥路费	万元	4.66	68.4	70.2	56.16	66.96	92.88	25.2	69.12	32.76	118.8	102.96	92.16	80.64	0	880.90
6. 客运附加费	万元	9.72	9.72	14.58	9.72	9.72	14.58	4.86	9.72	4.86	29.16	24.3	29.16	24.3	24.3	218.70
7. 折旧	万元	79.2	79.2	118.8	79.2	79.2	118.8	39.6	79.2	39.6	237.6	198	237.6	198	198	1782.00
8. 养路费	万元	3.46	3.46	5.18	3.46	3.46	5.18	1.73	3.46	1.73	10.37	8.64	10.37	8.64	8.64	77.78
9. 事故计提	万元	1.6848	2.05	2.11	1.68	2.01	2.79	0.76	2.07	0.98	3.56	3.09	2.76	2.42	0	27.96
10. 管理费用	万元	5.616	6.84	7.02	5.62	6.7	9.29	2.52	6.91	3.28	11.88	10.3	9.22	8.06	0	93.26
11. 其他	万元	8.424	10.26	10.53	8.42	10.04	13.93	3.78	10.37	4.91	17.82	15.44	13.82	12.1	288	427.84
12. 小计	万元	204.03	291.08	342.5	255.52	286.89	408.38	119.39	293.17	141.36	622.24	530.04	544.85	465.2	518.9	5023.59
六、营业税费																
1. 营业税	万元	15.59	14.48	19.85	12.46	14.15	18.3	6.2	13.14	6.57	31.39	28.15	23.67	22.73	0	226.68
2. 运管费	万元	3.78	3.51	4.81	3.02	3.43	4.44	1.5	3.18	1.59	7.61	6.82	5.74	5.51	0	54.94
3. 小计		19.37	17.99	24.66	15.48	17.57	22.73	7.7	16.32	8.16	39.01	34.97	29.41	28.25	0	281.62
七、税前利润																0.00
1. 税前利润	万元	235.87	129.79	234.27	106.62	124.18	123.29	60.7	88.55	49.5	290.1	287.92	143.07	195.46	518.9	1550.38
2. 单车税前利润	万元/辆	117.94	64.90	78.09	53.31	62.09	41.10	60.70	44.28	49.50	48.35	57.58	23.85	39.09		34.45

表 6-2

江西长运募资项目现金流量表

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
一、客运总量		107	142	142	142	142	142	142	142	142	142
二、现金流出											
1. 总投资	9000										
2. 总费用		2431.193	3241.59	3241.59	3241.59	3241.59	3241.59	3241.59	3241.59	3241.59	3241.59
3. 流动资金	90										
4. 税金		211.22	281.62	281.62	281.62	281.62	281.62	281.62	281.62	281.62	281.62
5. 车辆更新						9000					
6. 流出小计	9090	2642.41	3523.21	3523.21	3523.21	12523.21	3523.21	3523.21	3523.21	3523.21	3523.21
三、现金流入											
1. 总收入		5141.7	6855.60	6855.60	6855.60	6855.60	6855.60	6855.60	6855.60	6855.60	6855.60
2. 设备更新残值						450					450
3. 流动资金回收											90
4. 流入小计		5141.7	6855.6	6855.6	6855.6	7305.6	6855.6	6855.6	6855.6	6855.6	7395.6
四、净现金流量	-9090	2499.293	3332.4	3332.39	3332.39	-5217.61	3332.39	3332.39	3332.39	3332.39	3872.39
五、所得税		424.8797	566.51	566.51	566.51	535.39	566.51	566.51	566.51	566.51	658.31
六、税后净现金流量	-9090	2074.413	2765.9	2765.884	2765.884	-5753	2765.884	2765.884	2765.884	2765.884	3214.0837

FIRR= 15.19%

FNPV= ¥1,099 , I=12%

第七章 相关措施建议

7.1 积极争取交通运输管理部门的政策支持

7.1.1 企业发展政策

市场经济条件下，企业是经济活动的主体。一个行业（产业）乃至一个国家的经济活力，除需要良好的宏观政策环境外，很重要地是来自充满活力和发展动力与能力的企业群体。鉴于目前南昌市及江西省公路运输企业规模普遍较小、经营管理水平不高、设施设备不足且较落后、从业人员素质较低的现状，南昌市未来公路运输业发展的一个很重要的方面，就是要采取正确的企业发展政策。

加快企业组织形式和经营机制转换步伐，建立既符合现代企业制度要求，又能按照市场机制运作的全新的公路运输企业

目前，南昌市交通运输企业经济效益大多不好，效率普遍较低。南昌市交通主管部门应在发挥江西长运的骨干作用的企业基础上，通过企业间兼并、国有资产授权经营、企业资产重组等多种形式，积极培育能在南昌市及更大范围内具有运营能力的大型企业集团；通过对中小企业进行股份制改造，使这些企业具有产权关系明晰、责任明确、权利清楚、政企分开、管理科学的现代企业特征，为其从单纯生产经营转变为资产运作和经营创造条件，也为企业将来拓展创造组织条件。

为企业发展创造良好的融资环境和条件

交通运输企业发展所需资金规模较大，发展资金不足已成为制约企业发展的较为重要的因素。因此，政府部门必须为交通运输企业发展创造良好的运作环境和条件。但也要改变过去单纯向企业输血的做法，而是要在宏观政策上体现行业发展导向，使资金流向符合交通运输发展规律、能提高企业竞争力、并具备产生新的经济增长点新领域，从而有利于交通运输企业的健康发展。

积极培养和造就能适应公路运输发展和经营的企业家队伍和专业人才队伍

从近些年来的公路运输企业发展来看，人才问题已显得非常突出，可以说目前公路运输企业的落后状况和经营不利的局面与人才的匮乏有很直接的关系。因此，无论是交通管理部门还是交通运输企业，均应在人才问题方面花较大力量，要象争取交通运输投资项目和开拓市场一样，积极培养和挖掘经营管理人才。一是注重为现有管理和经营人员创造培训机会和条件；二是努力改善企业环境和形象，广泛吸引所需的各类高级管理和经营人才。

7.1.2 市场管理政策

交通运输的特点是在不同范围和区域沟通经济交往及人员交流。因此，与此对应的

运输市场也不应是封闭的、仅仅具有地域特点的概念。同时，还由于交通运输的管理在体制上具有明显的地域特征。所以，运输市场管理面临着市场开放与管理之间的既相互联系又相互制衡和排斥的矛盾。因此，在有利于培育和建立统一、开放、竞争、有序的运输市场的大前提下，市场管理要解决好以下问题：

加强市场法规建设

加强市场管理的立法，建立完善的法律法规体系，使市场管理纳入法制化轨道。

加快市场体系建设

培育和完善公路运输的各类相关市场，建立完善的公路运输市场体系。

完善市场竞争

统一管理尺度，明确管理责权，为公路运输企业创造公平和有序的市场竞争环境。

加强市场监管

加强对交通运输企业服务质量的监督和检查，使企业竞争建立在提高服务质量和水平、增加企业效益和社会效益的基础之上。

鼓励市场开放

实行开放的运输市场政策，鼓励本地及异地企业开展跨区域运输经营，特别是对规模化、网络化、高效化经营企业，应在经营线路审批、网络化车辆调度等方面，给予较为宽松的政策，以便运输市场在开放的同时，走向规范化。

7.1.3 科技进步政策

知识经济是近年来提出的新概念，旨在强调科学技术在经济增长中发挥的作用和作出的贡献。面对知识经济时代的到来和科技开发能力以及科技转化为生产力的能力的不断提高，主要依靠知识力量来带动经济的增长将逐步成为现实。交通运输是科学技术运用比较集中和领先的领域，依靠科技进步应逐步成为加快交通运输发展的重要举措。

鼓励依靠科技进步

管理部门应采取积极的政策措施，鼓励采用新技术、新工艺、新材料、新装备，提高交通基础设施建设的技术含量、技术等级和工程质量，如对发展高档客车给予一定的鼓励。

鼓励广泛采用先进技术

对采用计算机技术和网络技术，包括 EDI 技术，实现运输经营、管理、组织、服务的信息化的企业，政府部门应予以鼓励。

加大对外技术交流力度

鼓励企业积极引进和吸收国内外先进的交通运输经营组织与管理技术，提高交通运输企业经营和管理水平。

7.2 完善企业管理制度

江西长运股份公司是国内较早进行国有企业股份制改造的公路运输企业，企业管理制度在国内同行中已处于领先水平，但是，一旦上市成功，按照上市公司的要求，尚有较大的差距。因此，必须进一步完善企业经营管理体制，使公司适应更为严厉的市场监管要求。

一是完善企业法人治理结构，按照上市公司的要求和维护中小股东利益的原则，形成科学合理的企业架构；

二是完善公司各项业务经营、财务管理、人力资源管理、投资管理、安全管理等一系列制度；

三是建立各项制度的执行监督体系，确保所制定的各项制度的执行落到实处。

7.3 提高企业经营管理水平

由于市场环境的原因，我国许多企业在走向大型化的过程中，往往很难摆脱经营管理水平下降的厄运，江西长运在扩大经营规模后，也面临同样的问题，因此，如何提高经营管理水平，将是江西长运的一道重要课题。为此，必须积极采取措施，尽快提高企业的经营管理水平。

一是理顺各个经营单位的经营关系，在保持经营单位的经营积极性的同时，加强各单位的经营协作和配合；

二是明确经营责任，完善经营管理制度，依靠科学管理确保企业经营活动的稳定性；

三是采用先进的经营管理技术，如计算机技术、网络技术、智能交通技术等；

四是加强经营决策的科学化和民主化。

7.4 防范企业经营风险

公路运输企业的经营风险主要来自于同行竞争、车辆运营安全、政策变化和自身经营管理水平下降等，为此，江西长运股份公司将在这些方面采取积极的应对措施，防范可能的经营风险。

一是把提高运输服务质量作为企业的生命，以确保企业在激烈的市场竞争中处于优势地位。江西长运公司在此方面取得的较大成绩已证明这一措施的有效性；

二是加强车辆技术检测、维护、保养，保持车辆的良好技术状态，减少因技术问题而造成的安全隐患；

三是加强企业运营安全管理，防止重大安全事故的发生；

四是积极认真研究政策环境，预先了解可能发生的政策变化，同时，积极争取政府部门的政策支持；

五是提高企业的经营管理水平，使企业将经营风险的防范主动权掌握在自己手中。

7.5 重视企业人才培养

在经营增长方式转变和知识经济时代，企业之间的竞争主要是人才的竞争，因此，江西长运股份公司必须重视发挥人才的作用，积极培养企业发展所需的各类人才。

一是重视在职人员的岗位培训，不断更新知识，保持在职人员的技能优势；

二是积极引进企业发展所需的各类人才，保持企业人才更新的活力。

南昌公路主枢纽规划 徐坊客运站建设项目

可 行 性 研 究 报 告

南昌市建筑设计研究院
二 00 一年三月

目 录

第一章	总论
第二章	市场预测及建设规模
第三章	建设条件
第四章	总平面布置
第五章	劳动定员
第六章	实施进度计划
第七章	投资估算
第八章	效益分析

附图：总平面布局图

第一章 总论

一、项目名称及承办单位

- (一) 项目名称：南昌徐坊客运站
- (二) 承办单位：江西长运股份有限公司
- (三) 法定代表人：张平

二、拟建地点：井冈山大道 208 号

三、公司现状

江西长运股份有限公司是江西长运集团的龙头企业，它主要从事旅客运输、旅游服务和商贸物业管理，是江西省内同行业中最早实施股份制改制的企业。公司现有资产总额 2.1 亿元人民币，净资产 1.02 亿元人民币；公司现有员工 1000 余人，其中各类专业技术人员 300 余人。在 1994 年，公司被评为中国 500 家最大服务企业公路运输业第 50 位；1995 年，公司被列为全省首批现代企业制度试点企业；1998 年公司又获得中国国内企业最高荣誉“五一”劳动奖状。

公路旅客运输（简称“客运”）一直是公司的主营项目。公司拥有客运建制 500 余辆，省际、省内客运线路 200 余条，所开行的线路覆盖全省和广东、福建、浙江、江苏、安徽、湖北、湖南等省份，其中开通了南昌至九江、武汉、合肥、南京等七条高速客运班线。全公司现拥有营运客车占全市市籍营运客车的 60%，辖有南昌长途汽车站、南昌短途客运汽车站、

南昌青山路客运北站、南昌徐坊客运站等 4 个客运站场，进站营运客车占全市营运客车的 50.4%。公司最大的汽车站——南昌长途汽车站，是国家交通部部级文明站，是南昌唯一的一个一级站，站内设施齐全，服务优质，为旅客创造了良好的候车、乘车服务，1998 年 6 月通过全司的努力，车站还通过国际质量服务体系 ISO9002 的认证，使得长途汽车站的服务标准顺利与国际接轨，大大提高了车站的服务水平。在各车队拥有的客运建制车辆中，高档豪华座位车辆达 270 余辆，卧铺 80 余辆，较好地适应了旅客的需求。

另外，江西长运股份有限公司还根据南昌市社会经济和公路客运发展的需要建设新汽车客运站，计划用五年的时间，分步实施江西省交通厅和南昌市政府制定的《南昌公路主枢纽总体布局规划》中的项目，对现有长途汽车站进行改扩建，另外在南昌市城南、城西、城北建设徐坊客运站、昌北客运站和长凌客运站。

江西长运股份有限公司还将有计划地收购、兼并江西省内其它地区的公路运输企业或汽车客运站，进行公路客运业横向整合。为了加快公司的发展，江西长运股份有限公司将以中国加入 WTO 为契机，积极与国际运输业接轨，多渠道引进资金、先进的管理和技术，以保证公司能长期、稳健地发展，从而为投资者提供丰厚的回报。

四、项目提出背景及可能性

（一）项目提出的背景

江西“物华天宝，人杰地灵”，拥有丰富的资源，盛产稻米、茶叶、蜚声中外的景德镇陶瓷，同时旅游资源潜力巨大，有被列入“世界自然遗产”的庐山，作为革命胜地的井冈山，烟波浩渺、广阔无垠的鄱阳湖及候鸟保护区，有素以“瓷都”闻名的景德镇，还有江南三大名楼之一的滕王阁。但是江西交通不便，基础设施落后，虽然近年得到国家的大力扶持和关怀，京九铁路的开通，南昌、九江、景德镇、赣州四大民航机场的启用，昌九高速公路、昌抚高等级公路的改善，江西经济得到了蓬勃的发展，但是基础设施，特别是公路站场设施落后的状况并未有很大的改善。

南昌市作为江西省的省会城市，是江西的政治、经济和科学文化中心，是内陆省会开放城市，京九铁路、浙赣铁路及 105、316、320 三条国道均交汇于此，是江西省的铁路、公路、水路及航空的交通枢纽。因而，公路长途运输显得尤为重要。

公路运输站场作为客运业的基础设施，是客运市场的必备条件。伴随着国家客运市场的开放及客运运力的飞速增长，客运市场空前繁荣。而南昌市只有地（市）级以上车站一个，而其他社会停车场有四十余处，这种状况无疑会阻碍客运事业的发展，更不能适应增长需要，成为制约经济发展的瓶颈。作为京九线段最大的中心城市和综合性交通枢纽的区位，加快昌北汽车客运站建设适应快速增长的客运运力，呼应京九线运营，大交通格局的形成，已成为当前南昌市客运市场关注的焦点。

根据南昌市“国民经济和社会发展九五计划和 2010 远景目标纲要”结合南昌市交通公路主枢纽工程，江西长运股份有限公司，作为南昌市乃

至江西省最大的客、货运输专业企业，完全符合车站建设的承办条件，也符合国家投资产业“扶优扶强”的思路和政策。

（二）项目提出的必要性

1、城市规划及市场的需要

南昌市现有的客运站点布局极不合理。自运输市场开放以来，社会客车增加很快，很多社会客车无站可进，分别停放在市区人民广场、体育馆门口等街道马路上，造成以路代场，以车代站的现象。这种现象不仅阻碍了交通、形成事故隐患，造成公安部门和交通部门的职责交叉错位，也不便于交通部门行使“车进站，人归点”、“三定四统一”的管理，使客运市场混乱，严重影响市区交通畅通与安全，有碍市容市貌，给客运市场的管理增加了难度。

现徐坊客运站建设地点井岗山大道交通便利，出行人员众多，长时间内没有一个规范的车辆停靠站场，来往车辆一直自行停放，目前已形成一临时停车场站。但其设施简陋，旅客候车只在原修理车间改建的大棚内，给城南旅客乘车带来很多不便。南昌市作为京九线上唯一的省会城市，车站建设与之很不相称，落后于火车站的建设，影响城市的形象，也不利于现同行业的竞争；徐坊南站的建设可改变这种“以路代场，以车代站”的状况，给旅客提供一个方便舒适的候车环境，促进南昌市公路旅客运输走上“开放、统一、竞争、有序”的发展道路。

建设公路主枢纽，可以将不同运输方式有机衔接起来，对运输过程统筹安排，选择经济合理的运输路线和运输工具，以最短的里程、最快的速度、最少的耗费，实现一条龙的门到门运输，从而充分发挥各种运输方式

的优势，使各种运输方式各展其长，各得其所，相互衔接，优势互补，提高综合运输的整体效益。

2、南昌徐坊客运站是建设南昌公路主枢纽计划的必然产物

根据交通部交计发（1998）447号文《关于南昌公路主枢纽总体布局规划的批复》，南昌公路主枢纽站场规划共包括七个客运站场，徐坊客运站是其中的南站。规划中该站位于井冈山大道，交通方便，人流量大，其功能主要为全市城南旅客服务；因此，徐坊客运南站作为南昌市公路主枢纽规划中不可缺少的一部分必须具备相应的站务条件和站务能力，它的建设刻不容缓。

3、江西长运股份公司站场网络建设的需要

为实现江西长运股份公司发展目标，进一步扩大公司客运市场份额，江西长运股份公司制订了客运站场网络建设发展规划，即建设以南昌长途汽车站为中心站，东、南、西、北站为卫星站的站场网络。徐坊客运站作为站场网络中的南站在市场竞争中尤其具有重要意义，所以它的建设势在必行。

（三）项目建设的可能性

1、客源流向在空间出现的强辐射，由集中到分散的趋势，奠定了徐坊站建设的前提条件。

我省地域辽阔，不同区域的生产力水平、产业结构、农贸交易市场，人口密度存在较大差异，南昌市作为省会中心城市，经济文化的中心，交易市场集中，规模大，决定了公路客运区域间旅客流动的特征，并且形成了由多种运输组成的运输大通道。

以南昌市为中心城市，跨省（市）或城市范围内旅客流动的空间也具有射幅广，从集中到分散，再从分散到集中的循环趋势，较大的客源点如火车站、汽车站、商品批发市场、旅游胜地、市中心集聚（停车）点，往往是城市客源集散与流动的主要站点。特别是市场经济条件下，人们外出工作、旅游的频繁，加速了客源量的上升，旅客的集散度，这为徐坊南站的建设奠定了扎实的基础。

2、具有良好的宏观经济、政策环境

我国经济正由计划经济向市场经济过渡，利用市场机制，优化配置资源，是市场经济的主要特征之一。建设徐坊南站，利用有限的运输资源，增加站务设施，以获得最佳的经济、社会效益。因此，建设徐坊客运站本身就是公路运输领域发展市场经济。

交通部正在大力推进公路运输市场的发展进程，并决定建立全国统一、开放、竞争、有序公路运输市场。建设公路客运枢纽培育的重要途径，在运输市场培育的进程中，日益发挥巨大作用。

3、江西长运股份具有强大的企业经营优势

江西长运股份有限公司是江西省历史悠久的专业运输企业，也是南昌地区经营跨省、市线路客货运输规模最大、线路最多、效益最好、管理和最规范的专业运输企业。特别是其在江西省公路运营站场中处于主导地位，其所辖的站场已初步形成网络，而且作为网络中心的南昌长途汽车站已通过国际 ISO9000 质量体系认证并获得认证证书，服务水平达到国内一流，具有丰富的客运站场管理经验。因此，建设徐坊客运站并纳入长运股份的站场网络运营中，形成站场网络区域分工，通过借助长运股份站场

之间的公交化服务系统及现代通讯设备，从而可确保徐坊客运站业务的持续稳定发展。

五、可行性研究的依据和范围

（一）可行性研究的依据

- 1、市政府办公厅洪府厅抄字[1999]159号抄告单
- 2、交通部及江西省政府交计发[1998]447号文《关于南昌公路主枢纽总体布局规划的批复》

（二）可行性研究的范围

本可行性研究的范围为南昌市公路主枢纽徐坊客运站工程可行性研究。研究范围为：市场预测、建设条件、总平面布置、实施进度计划、劳动定员、投资估算、财务评价。

六、结论意见

（一）南昌市是“京九”线上唯一的省会城市，是江西的政治、经济、文化中心。为了解决南昌市基础站场设施严重落后的现状，改善南昌公路运输秩序，发展南昌经济，更好地树立英雄城形象，徐坊客运站的建设势在必行。

南昌徐坊客运站的建设《南昌市公路主枢纽总体布局规划》的要求。它的建设可极大促进主枢纽系统总体功能的发挥。

经过对市场的分析，预测及对项目盈利能力分析，可知该项目能创造较好的经济效益和社会效益，且有一定的抗风险能力，故是可行的，应尽早建设投产，占领市场，获得回报。

（二）主要技术经济指标

本项目的主要经济技术指标见表 1-1

主要技术经济指标表

表 1-1

序号	项目名称	单位	数量	备注
1	总建筑面积	平方米	22000	
2	建设投资	万元	2960	
	其中：固定资产投资	万元	2930	
3	定员	人	340	
4	年收入	万元	1523.76	达产年平均
5	总成本费用	万元	777.8	达产年平均
6	税金及附加	万元	50.28	达产年平均
7	利润总额	万元	695.68	达产年平均
8	所得税	万元	229.57	达产年平均
9	税后利润	万元	466.61	达产年平均
10	投资利润率	%	23.5	
11	投资利税率	%	25.2	
12	全部投资财务内部收益率	%	16.76	
13	财务净现值	万元	2296.59	
14	投资回收期（静态）	年	6.05	
15	投资回收期（动态）	年	8.15	

七、问题和建议

本项目财务效益分析是按客运班次达到设计能力计算的，为了能达到这个目标，具体建议如下：

- 1、项目交付使用后，取消市内临时公路停车站，做到“车进站，人归点”。

- 2、建立流动售票点，方便旅客购票。
- 3、近期内不再建设其余规划外的客运站。

第二章 市场预测及建设规模

一、市场预测

南昌市地处江西省中部，是江西省政治、经济文化的中心，人口稠密，经济发达，是江西省的铁路、公路、水路及航空的交通枢纽。综合运输中，公路旅客运输具有机动、灵活、快速、方便和辐射面广等突出优势。

根据《南昌市公路主枢纽总体布局规划》预测及江西长运股份公司市场调查：2000年、2010年市公路旅客量为5万人次及7.3万人次，即到2000年市区公路客运站场设施需求为日发送旅客5万人次。

46789通过市政府及有关部门的大力协助，取消市内不规范的站点，预测到2002年工程投入使用，徐坊客运站日均客流量可达4000人次，2003年可达6000人次，2004年可达7000人次，2005年可达8000人次，2006年可达9000人次，到2007年徐坊客运站日均客流量可达10000人次。具体客运班次（预计至2007年）如下：

序号	发往地区	班次数 (大客数)	班次公里	平均班次 公里	客运量	比例
1	跨省班线	(80)	38400	480	2340	23
2	跨区班线(抚州等地区)	204 (100)	22032	180	4515	46
3	县、区班线(安义、进贤、新建)	196	9800	50	3000	31
	合计	480 (180)	70232	150	9855	100

根据上表推算客运量为： $180 \times 45 \times 65\% + (480 - 180) \times 18 \times 85\% = 9855$ 人次/日

(二) 建设规模

根据南昌市公路主枢纽规划及调查，为降低投资及经营风险，提高徐坊客运站的效益以及考虑到其他一些不可预见因素，徐坊客运站设计日发送旅客能力定为 10000 人次。

第三章 建设条件

一、建设场地

建设场地位于井冈山大道 208 号，占地面积约 25000 平方米。

二、供电

徐坊客运站位于市区，市区供电能力能保证车站供电需求。

三、供水

南昌市毗邻赣江，水源充足，市区供水设施完备，有能力保证车站的用水。

四、排污水

徐坊客运站的排水系统可与市区内现有管网相连，就可解决污水外排问题。

五、道路

徐坊客运南站位于井冈山大道与建设路相交处，交通较为便利。

第四章 总平面布置

一、总平面布置

客运枢纽站——徐坊客运站建在井岗山大道与建设路汇处的西南角。

总平面分为 4 个功能区域：1、客运站区；2、停车场区；3、客车保修厂区；4、生活区；

1、客运站区 包括站前广场、主站房、发车位、行政管理等。在井岗山大道西侧，面向井岗山大道，退红线 25 米建一座 12 层综合楼，楼前形成站前广场，面积达到 3000 平方米，作为外界停车和人流集散地；楼后为发车位，综合楼的底部裙房为主站房，包含购票、候车、问讯、寄存、管理用房等；地下室为配电间、设备用房、消防水池等；主楼为写字楼。

2、停车场区 设在用地的中部，道路停车场面积为 8000 平方米。

3、客车保修厂区 设在用地的南部，保修车间前留有一块空地，便于车辆进场保修，同时可以作为保修车间的临时停车场和堆料场。将加油站、洗车台设在停车场西部，联系密切，使用方便。

4、生活区 布置在基地南侧，与站场隔离。

二、流线组织

徐坊客运站是南昌公路主枢纽卫星站之一，按一级站标准建设，进出车辆流线组织符合城市规划，客运站在井岗山大道设置了一个进口和一个出口。在客运站场区设置了纵横若干条道路，保证了车辆在场区内的畅通，规范了车辆的停放和管理。

三、建筑一览表

项目	数量指标
用地面积	25000 平方米
主站房	9500 平方米
辅助设施楼	1500 平方米
停车场	8000 平方米
发车位	22 个

第五章 劳动定员

一、组织结构

徐坊客运站隶属于江西长运股份有限公司，为二级机构，采用经理负责制，站务人员采用二班制。年工作 360 天，每天工作 7.5 小时，其他岗位采用一班制，年工作 360 天，每天工作劳动 7.5 小时。

二、劳动定员

徐坊客运站建成后，共需员工 340 人，其中站务人员 260 人，调度人员 30 人，管理及后勤人员 50 人。

三、职工培训

鉴于公司南昌长途汽车站已有一批熟练的站务及管理人员，所以徐坊客运站建成后员工培训可以长途汽车站为基地，分期、分批组织各类人员进行岗前培训。培训人员除掌握本岗位的工作外，还应了解相应岗位的工作，经考核择优录用。

第六章 实施进度计划

一、项目可行性研究

2000年1月——2001年3月

二、汽车站初步设计

2000年3月——2001年4月

三、汽车站施工图设计

2000年4月——2000年6月

四、汽车站施工阶段

2000年6月——2002年1月

第七章 投资估算

一、投资估算依据

- 1、公司提供的实际价格；
- 2、南昌市现行的建筑安装价格水平；
- 3、工程定额预算规范

二、投资估算

徐坊客运站项目总投资 2960 万元，其中固定资产投资 2930 万元（见表 7-1），流动资金 30 万元。

7-1

投资估算表

序号	项 目 名 称	单位造价 (元/平方米)	建设规模 (平方米)	工程造价 (万元)
1	主站房(一至三层及地下室)	1280	9500	1200
2	保修车间	1200	1500	180
3	停车场及道路管线	130	8000	100
4	站前广场	130	3000	40
5	道路排水及管线			100
6	绿化			20
7	站务设施			180
8	中央空调等			200
9	计算机网络及通讯			200
10	洗车坪(含设备)			30
11	电增容贴费	330	1440KVA	50
12	拆迁安置费			160
13	前期费用			350
14	不可预见费用			120
	合计			2930

注：主站房大楼设计为十二层，地下室及一至三层为站务用房，四至十二层写字楼采用与开发商合作建设的方式与本项目分开建设，故四至十二层房屋投资未列入本项目投资估算中。

第八章 效益分析

据预测，到 2007 年，徐坊客运站正常运营达到达产年份，日均发送旅客达到 10000 人次，即年发送旅客 360 万人次。

一、计算依据

- 1、南昌市现行材料价格
- 2、站务人员及管理人員工资及福利按人均 10080 元/人计算

二、营业收入

徐坊客运站项目完工投产后的营业收入主要包括客运代理费、站务服务费、微机售票服务费、候车空调服务费、洗、停车费。收费标准按《江西省公路汽车客运站服务费暂行规定》执行，具体如下：

- 1、售票代理费：按票价的 10% 计取。
- 2、旅客服务费：
 - (1) 运距在 100 公里以内（含 100 公里），按 0.5 元/人次收取；
 - (2) 运距在 100 公里至 200 公里（含 200 公里），按 1.0 元/人次收取；
 - (3) 运距在 200 公里以上，按 1.5 元/人次收取；
- 3、停车费：按 6 元/台次计取。
- 4、洗车费：按 10 元/台次，50% 停车率计取。
- 5、微机售票服务费：按 0.3 元/人次计取。
- 6、候车空调服务费：平均按 1.0 元/人次计取。

7、票价：根据班线及班次构成按平均票价 18 元/人次计算。

当车站全部完工投产后生产能力达到 100%负荷时，其收益计算如下：

1、客运代理费：

$18 \text{ 元/人次} \times 360 \text{ 万人次} \times 10\% = 648 \text{ 万元}$

2、站务服务费：

$0.5 \text{ 元/人次} \times 360 \text{ 万人次} \times 50\% = 90 \text{ 万元}$

$1.0 \text{ 元/人次} \times 360 \text{ 万人次} \times 30\% = 108 \text{ 万元}$

$1.50 \text{ 元/人次} \times 360 \text{ 万人次} \times 20\% = 108 \text{ 万元}$

小计：306 万元

3、候车空调服务费：

$1.0 \text{ 元/人次} \times 360 \text{ 万人次} \times 240 \text{ 天} = 240 \text{ 万元}$

4、微机售票服务费：

$0.3 \text{ 元/人次} \times 360 \text{ 万人次} = 108 \text{ 万元}$

5、停车费：

$6 \text{ 元/天} \cdot \text{辆} \times 560 \text{ 辆} \times 360 \text{ 天} = 120.96 \text{ 万元}$

6、洗车及卫生费：

$10 \text{ 元/天} \cdot \text{辆} \times 560 \text{ 辆/天} \times 50\% \times 360 \text{ 天} = 100.8 \text{ 万元}$

共 计：1523.76 万元

三、总成本计算

总成本费用包括制造成本、管理费用等，各项费用具体计算如下：

1、票证费：

0.1 元/票*360 万票=36 万元

2、服务人员工资及福利：

10080 元/年.人*340 人=342.72 万元

3、水电费：135 万元

4、折旧（按综合折旧率 4%计算）：

$2930*4\%=117.2$ 万元

5、维修费（按折旧 40%计算）：

$117.2*40\%=46.88$ 万元

6、管理费用（含土地摊销）：100 万元

小 计：777.8 万元

四、利税

1、营业税：1523.76*3%

2、教育附加税及城建税：1523.76*3%*10%

小 计：50.28 万元

五、利润

$1523.76-777.8-50.28=695.68$ 万元

六、所得税

$695.68*33\%=229.57$ 万元

七、净利润

$695.68 - 229.57 = 466.61$ 万元

八、财务效益指标

1、投资利润率：23.50%

2、投资利税率：25.20%

从以上指标可以看出，本项目静态指标较好，说明盈利能力较强。

3、动态指标分析（计算期 16 年）

财务内部收益率：16.76%

财务净现值：2296.59 万元

投资回收期（动态）：6.05 年

投资回收期（静态）：8.15 年

南昌公路主枢纽规划 昌北汽车客运站建设项目

可
行
性
研
究
报
告

江西省建筑设计研究总院
二 00 一年三月

目 录

第一章	总论
第二章	市场预测及建设规模
第三章	建设条件
第四章	总平面布置
第五章	劳动定员
第六章	实施进度计划
第七章	投资估算
第八章	效益分析

附图：总平面布局图

第一章 总论

一、项目名称及承办单位

(一) 项目名称：昌北汽车客运站

(二) 承办单位：江西长运股份有限公司

(三) 法定代表人：张平

二、项目拟建地点：昌北开发区庐山南大道中段

三、公司现状

江西长运股份有限公司是江西长运集团的龙头企业，它主要从事旅客运输、旅游服务和商贸物业管理，是江西省内同行业中最早实施股份制改制的企业。公司现有资产总额 2.1 亿元人民币，净资产 1.02 亿元人民币；公司现有员工 1000 余人，其中各类专业技术人员 300 余人。在 1994 年，公司被评为中国 500 家最大服务企业公路运输业第 50 位；1995 年，公司被列为全省首批现代企业制度试点企业；1998 年公司又获得中国国内企业最高荣誉“五一”劳动奖状。

公路旅客运输（简称“客运”）一直是公司的主营项目。公司拥有客运建制 500 辆，省际、省内客运线路 200 余条，所开行的线路覆盖全省和广东、福建、浙江、江苏、安徽、湖北、湖南等省份，其中开通了南昌至九江、武汉、合肥、南京等七条高速客运班线。全公司现拥有营运客车占全市市籍营运客车的 60%，辖有南昌长途汽车站、南昌短途客运汽车站、

南昌青山路客运北站、南昌徐坊客运站等 4 个客运站场，进站营运客车占全市营运客车的 50.4%。公司最大的汽车站——南昌长途汽车站，是国家交通部部级文明站，是南昌唯一的一个一级站，站内设施齐全，服务优质，为旅客创造了良好的候车、乘车服务，1998 年 6 月通过全司的努力，车站还通过国际质量服务体系 ISO9002 的认证，使得长途汽车站的服务标准顺利与国际接轨，大大提高了车站的服务水平。在各车队拥有的客运建制车辆中，高档豪华座位车辆达 270 余辆，卧铺 80 余辆，较好地适应了旅客的需求。

另外，江西长运股份有限公司还根据南昌市社会经济和公路客运发展的需要建设新汽车客运站，计划用五年的时间，分步实施江西省交通厅和南昌市政府制定的《南昌公路主枢纽总体布局规划》中的项目，对现有长途汽车站进行改扩建，另外在南昌市城南、城西、城北建设徐坊客运站、昌北客运站和长凌客运站。

江西长运股份有限公司还将有计划地收购、兼并江西省内其它地区的公路运输企业或汽车客运站，进行公路客运业横向整合。为了加快公司的发展，江西长运股份有限公司将以中国加入 WTO 为契机，积极与国际运输业接轨，多渠道引进资金、先进的管理和技术，以保证公司能长期、稳健地发展，从而为投资者提供丰厚的回报。

四、项目提出背景及可能性

（一）项目提出的背景

江西“物华天宝，人杰地灵”，拥有丰富的资源，盛产稻米、茶叶、

蜚声中外的景德镇陶瓷，同时旅游资源潜力巨大，有被列入“世界自然遗产”的庐山，作为革命胜地的井冈山，烟波浩渺、广阔无垠的鄱阳湖及候鸟保护区，有素以“瓷都”闻名的景德镇，还有江南三大名楼之一的滕王阁。但是江西交通不便，基础设施落后，虽然近年得到国家的大力扶持和关怀，京九铁路的开通，南昌、九江、景德镇、赣州四大民航机场的启用，昌九高速公路、昌抚高等级公路的改善，江西经济得到了蓬勃的发展，但是基础设施，特别是公路站场设施落后的状况并未有很大的改善。

南昌市作为江西省的省会城市，是江西的政治、经济和科学文化中心，是内陆省会开放城市，京九铁路、浙赣铁路及 105、316、320 三条国道均交汇于此，是江西省的铁路、公路、水路及航空的交通枢纽。因而，公路长途运输显得尤为重要。

公路运输站场作为客运业的基础设施，是客运市场的必备条件。伴随着国家客运市场的开放及客运运力的飞速增长，客运市场空前繁荣。而南昌市只有地（市）级以上车站一个，而其他社会停车场有四十余处，这种状况无疑会阻碍客运事业的发展，更不能适应增长需要，成为制约经济发展的瓶颈。作为京九线段最大的中心城市和综合性交通枢纽的区位，加快昌北汽车客运站建设适应快速增长的客运运力，呼应京九线运营，大交通格局的形成，已成为当前南昌市客运市场关注的焦点。

根据南昌市“国民经济和社会发展九五计划和 2010 远景目标纲要”结合南昌市交通公路主枢纽工程，江西长运股份有限公司，作为南昌市乃至江西省最大的客、货运输专业企业，完全符合车站建设的承办条件，也符合国家投资产业“扶优扶强”的思路和政策。

（二）昌北汽车客运站建设的必要性

1、建设昌北客运站是市场经济条件下，公路运输市场发展的需要

南昌市中心城区原一直专指昌南老城，纵贯城区南北的主干道仅有八一大道。而南昌市现有人口 400 余万，人均用地面积仅 60 余平方米，与全国城市人均 100 平方米左右相比有较大差距，要疏散和缓解密集的人口和工业必须战略转移，再造新城区。昌北开发区地理位置优越，发展基础好，其道路、水电设施建设已具相当规模。根据最近省、市政府正在全面实施的南昌市“一江两岸”宏伟工程，将人为隔断昌南、昌北地区的南昌大桥及新八一大桥收费站北移，使南昌大桥、新八一大桥和赣江大桥直接连通，整个南昌地区内环与外环将连为一体。而且省、市政府在昌北开发区红谷滩正规划建设南昌市的政务中心、商务中心、会展中心及高级住宅小区，南昌市委、市政府新办公大楼已竣工，即将迁入昌北开发区办公，以带动“一江两岸”工程的建设步伐。“一江两岸”宏伟规划实现后将使南昌中心城区的面积由原来的 83 平方公里拓宽至 130 平方公里，形成昌南、昌北区共同发展的新格局。

昌北开发区是“昌九工业走廊”的重要组成部分，是南昌市重点发展区域，与南昌市老城区仅一江之隔，现有南昌大桥、新八一大桥和赣江大桥将两者相连，拟建中的还有红谷滩大桥连接两岸。京九铁路纵贯全区，昌九高速公路和 105、320、316 三条国道均交汇于此，新建成的 4D 级昌北飞机场也在区内。昌北开发区现已纳入南昌市“一江两岸”城市发展总体布局之中统一规划，南昌市工业重心也已逐步向开发区转移，被誉为“南昌浦东”。截止 1998 年，开发区已引进外资项目 118 个，实现投资 15 亿

元，已开工投产的内外资企业达 83 家，1998 年全区完成国内生产总值 6.6 亿元。但是，目前昌北开发区尚无一个正规客运站场，这与开发区的高速发展极不相称，也严重阻碍了开发区的持续稳定快速发展。因此，为完善昌北开发区的综合服务功能，促进开发区的进一步发展，实现南昌市“车进站，人归点”规范的交通秩序管理以及形成江西长运股份公司“东、南、西、北、中”站场布局的客运站场经营网络，为公司进一步占领南昌市客运市场打下扎实的基础，作为南昌市乃至江西省最大的客、货运输企业，江西长运股份有限公司完全有能力、有条件投资建设和经营昌北客运站。

2、昌北客运站是建设南昌公路主枢纽计划的必然产物

根据交通部交计发（1998）447 号文《关于南昌公路主枢纽总体布局规划的批复》，南昌公路主枢纽站场规划共包括七个客运站场，昌北客运站是其中之一。规划中该站位于昌北开发区中心地带、庐山南大道中段，距离南昌市新的市委、市政府大楼仅 1 公里，交通方便，人流量大，其功能主要为城北旅客服务；因此，昌北客运站作为南昌市公路主枢纽规划中不可缺少的一部分必须具备相应的站务条件和站务能力，它的建设刻不容缓。

3、江西长运股份公司站场网络建设的需要

为实现江西长运股份公司发展目标，进一步扩大公司客运市场份额，江西长运股份公司制订了客运站场网络建设发展规划，即建设以南昌长途汽车站为中心站，东、南、西、北站为卫星站的站场网络。昌北客运站作为站场网络中的北站在市场竞争中尤其具有重要意义，所以它的建设势在必行。

（三）建设昌北汽车客运站的可能性

1、昌北开发区的持续发展为昌北客运站带来了稳定的客源基础

随着昌北开发区的持续发展，它将成为面向新世纪、面向世界、面向现代化的外向型新兴产业区，成为南昌市乃至江西省最大的利用外资、出口创汇基地。根据昌北开发区的发展目标，到 2010 年，开发区将建成 300 个有一定规模的内、外资企业，生产总值和工业总产值将分别占南昌市的 20%、30%左右。显而易见，随着昌北开发区经济的发展，昌北开发区内的人口与客运量也将随之高速增长，将在昌北地区形成一个新的人流集散点，这为昌北客运站的经营建立了稳定的客源基础。

2、昌北开发区具有良好的宏观经济、政策环境

为了加快昌北开发区的建设步伐，省、市政府制订了一系列的投资优惠政策，并赋予了昌北开发区行政管辖权，使开发区在招商引资、规划建设、行政管理和土地、税收、建设等方面享受更多的优惠政策。这一系列优惠政策的出台，使昌北开发区开放程度将进一步扩大，其对内、对外交流将进一步密切。尤其是南昌新的市委、市政府入驻开发区，这无疑会加快开发区发展的步伐。这些有利条件给昌北客运站的建设和经营提供了良好的外部环境。

3、江西长运股份具有强大的企业经营优势

江西长运股份有限公司是江西省历史悠久的专业运输企业，也是南昌地区经营跨省、市线路客货运输规模最大、线路最多、效益最好、管理和最规范的专业运输企业。特别是其在江西省公路运营站场中处于主导地位，其所辖的站场已初步形成网络，而且作为网络中心的南昌长途汽车

站已通过国际 ISO9000 质量体系认证并获得认证证书，服务水平达到国内一流，具有丰富的客运站场管理经验。因此，建设昌北客运站并纳入长运股份的站场网络运营中，形成站场网络区域分工，通过借助长运股份站场之间的公交化服务系统及现代通讯设备，从而可确保昌北客运站业务的持续稳定发展。

五、可行性研究的依据和范围

（一）可行性研究的依据

- 1、江西长运股份有限公司提供的赣长运基字[2001]15 号文“关于在昌北建设汽车站的报告”。
- 2、市政府办公厅洪府厅抄字[2001]15 号抄告单
- 3、交通部及江西省政府交计发[1998]447 号文《关于南昌公路主枢纽总体布局规划的批复》

（二）可行性研究的范围

本可行性研究的范围为南昌市公路主枢纽昌北客运站工程可行性研究。研究范围为：市场预测、建设条件、总平面布置、实施进度计划、劳动定员、投资估算、财务评价。

六、结论意见

（一）南昌市是“京九”线上唯一的省会城市，是江西的政治、经济、文化中心。为了解决南昌市基础站场设施严重不足的现状，改善南昌公路运输秩序，发展南昌经济，昌北客运站的建设势在必行。

昌北客运站的建设符合《南昌市国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》以及《南昌市公路主枢纽总体布局规划》的要求。它的建设可极大促进主枢纽系统总体功能的发挥。

经过对市场的分析，预测及对项目盈利能力分析，可知该项目能创造较好的经济效益和社会效益，且有一定的抗风险能力，故是可行的，应尽早建设投产，占领市场，获得回报。

(二) 主要技术经济指标

本项目的的主要经济技术指标见表 1-1

主要技术经济指标表

表 1-1

序号	项 目 名 称	单 位	数 量	备 注
1	总建筑面积	平方米	20000	
2	建设投资	万元	3022	
	其中：固定资产投资	万元	2992	
3	定员	人	162	
4	年收入	万元	1032.78	达产年平均
5	总成本费用	万元	397.27	达产年平均
6	税金及附加	万元	34.08	达产年平均
7	利润总额	万元	601.43	达产年平均
8	所得税	万元	198.47	达产年平均
9	税后利润	万元	402.96	达产年平均
10	投资利润率	%	20	
11	投资利税率	%	22	
12	全部投资财务内部收益率	%	14.68	
13	财务净现值	万元	1625.12	
14	投资回收期（静态）	年	6.43	

15	投资回收期（动态）	年	9.37	
----	-----------	---	------	--

七、问题和建议

本项目财务效益分析是按客运班次达到设计能力计算的，为了能达到这个目标，具体建议如下：

- 1、项目交付使用后，清理区内临时公路停车站，规范公路交通秩序，做到“车进站，人归点”。
- 2、建立流动售票点，方便旅客购票。

第二章 市场预测及建设规模

一、市场预测

根据《南昌市公路主枢纽总体布局规划》预测及江西长运股份公司市场调查：2000年、2010年市公路旅客量为5万人次及7.3万人次，即“九五”期末到2000年市区公路客运站场设施需求为日发送旅客5万人次。随着南昌市“一江两岸”格局的逐渐形成，昌北汽车站建成后将主要承担南昌市发往湖北、安徽省及九江地区等往北方向的客运任务，该方向的客运量占南昌市客运总量的10%--15%左右。经预测，到2005年南昌市的客运总量可达到日发送旅客6万人次左右。因此，南昌市往北方向的客运量将达到日发送旅客6000--9000人次。所以说，昌北客运站建成后将有足够的客源保证，其经济及社会效益十分可观。具体客运班次如下：

序号	发往地区	班次数 (大客数)	班次公里	平均班次 公里	客运量	比例
1	跨省班线(湖北、安徽省等)	(24)	11520	480	702	10
2	跨区班线(九江等地区)	203 (93)	36540	180	4403	60
3	县、区班线(安义、新建)	138	6900	50	2111	30
	合计	365 (117)	54960	150	7216	100

根据上表推算客运量为： $117 \times 45 \times 65\% + (365 - 117) \times 18 \times 85\% = 7216$ 人次/日

二、建设规模

根据南昌市公路主枢纽规划及调查，为降低投资及经营风险，提高昌北客运站的效益以及考虑到其他一些不可预见因素，昌北客运站设计日发送旅客能力定为 7000 人次，以交通部新修订颁发的 JT/T200-95《汽车客运站级别划分和建设要求》确定站场规模。

第三章 建设条件

一、建设场地

站场地址位于昌北区庐山南大道中段，地表无拆迁，施工条件良好。

二、供电

昌北开发区建有电力总容量为 20.3 万 KVA 的变电站，架设了 10 千伏双回路供电线路，能保证车站用电。

三、供水

昌北开发区内建有日供水能力为 18 万吨的自来水厂，按规划铺设了给排水管道，有能力保证车站的用水。

四、排污水

只要与开发区内现有管网相连，就可解决污水外排问题。

五、道路

昌北汽车站紧靠庐山南大道，毗邻昌九高速公路，建成后，车辆可直通高速公路，进出非常便利。

六、通讯

昌北开区程控电话装机容量达 5 万门，能确保车站通讯。

第四章 总平面布置

四、总平面布置

客运枢纽站——昌北客运站建在庐山南大道中段。总平面分为4个功能区域：1、客运站区；2、停车场区；3、客车保修厂区；4、辅助设施区；

1、客运站区 包括站前广场、主站房、发车位、行政管理等。在面向井岗山大道，退红线建一座综合楼，楼前形成站前广场，面积达到1260平方米，作为外界停车和人流集散地；楼后为圆形发车位，综合楼的底部裙房为主站房，包含购票、候车、问讯、寄存、管理用房等；

2、停车场区 设在用地的中部，道路停车场面积为18000平方米。

3、客车保修厂区 设在用地的东部，保修车间前留有一块空地，便于车辆进场保修，同时可以作为保修车间的临时停车场和堆料场。

4、辅助设施区 布置在基地东侧，将加油站、洗车台设在停车场东部，联系密切，使用方便。

五、流线组织

昌北客运站是南昌公路主枢纽卫星站之一，按二级站标准建设，进出车辆流线组织符合城市规划，客运站在庐山南大道设置了一个进口，在规划中的丰和大道设置一个出口。在客运站场区设置了纵横若干条道路，保证了车辆在场区内的畅通，规范了车辆的停放和管理。详见平面布置图。

第五章 劳动定员

一、组织结构

昌北客运站采用经理负责制，站务人员采用二班制。年工作 360 天，每天工作 7.5 小时，其他岗位采用一班制，年工作 360 天，每天工作劳动 7.5 小时。

二、劳动定员

昌北汽车站建成后，共需员工 162 人，其中站务人员 126 人，调度人员 12 人，管理及后勤人员 24 人，具体详见下表：

生产负荷	40%	60%	80%	100%
站务人员	51 人	75 人	100 人	126 人
调度人员	5 人	7 人	9 人	12 人
管理及后勤	9 人	15 人	20 人	24 人
合 计	65 人	97 人	129 人	162 人

第六章 实施进度计划

一、项目可行性研究及征地

2001年3月——2001年5月

二、昌北汽车站初步设计

2001年5月——2001年7月

三、昌北汽车站施工图设计

2001年7月——2001年10月

四、昌北汽车站施工阶段

2001年10月——2003年3月

第七章 投资估算

二、投资估算依据

- 1、公司提供的实际价格；
- 2、南昌市现行的建筑安装价格水平；
- 3、工程定额预算规范

二、投资估算

昌北汽车站总投资 2992 万元，用于征地（92 亩）及主要站场和附属设施建设，具体详见表 7-1。

昌北汽车客运北站投资估算表

7-1

序号	项目名称	单位	建设规模	工程造价 (万元)
一	征地	亩	92	1840
二	土建投资			
1	土方工程及场地平整	亩	92	260
2	主站房(框架)	平方米	2200	250
3	附属用房	平方米	750	60
4	洗车坪(砖混)	平方米	100	5
5	站前广场	平方米	1260	7
6	道路及停车场	平方米	18000	270
	小 计			852
三	设备投资			
1	中央空调			100
2	微机售票系统			20
3	洗车设备			30
4	站务设施			30
	小 计			180
四	其它费用			
1	水电用权补贴			120
	小 计			120
	共 计			2992

第八章 效益分析

一、计算依据

- 1、南昌市现行材料价格
- 2、站务人员及管理人員工资及福利按人均 9887 元/人计算

二、营业收入

昌北汽车站项目完工投产后的营业收入主要包括客运代理费、站务服务费、微机售票服务费、候车空调服务费、洗、停车费。收费标准按《江西省公路汽车客运站服务费暂行规定》执行。当车站全部完工投产后生产能力达到 100%负荷时，其收益计算如下：

1、客运代理费：班次平均里程 150 公里、平均票价 18 元/人次，按票价 8%计算

$$18 \text{ 元/人次} * 7000 \text{ 人次} * 360 \text{ 天} * 8\% = 362.88 \text{ 万元}$$

2、站务服务费：30%按 0.5 元/人次计算（100 公里以下）；60%按 1.00 元/人次（100 ~ 200）计算；10%按 1.5 元/人次计算（200 以上）

$$0.5 \text{ 元/人次} * 7000 \text{ 人次} * 30\% * 360 \text{ 天} = 37.8 \text{ 万元}$$

$$1.0 \text{ 元/人次} * 7000 \text{ 人次} * 60\% * 360 \text{ 天} = 151.2 \text{ 万元}$$

$$1.50 \text{ 元/人次} * 7000 \text{ 人次} * 10\% * 360 \text{ 天} = 37.8 \text{ 万元}$$

小计：226.8 万元

3、候车空调服务费：30%按 1.00 元/人次计算（20 元以下）；60%按 1.50 元/人次计算（20 ~ 60 元）；10%按 2.00 元/人次计算（60 元）

1.00 元/人次*7000 人次*30%*240 天=50.4 万元

1.50 元/人次*7000 人次*60%*240 天=151.2 万元

2.00 元/人次*7000 人次*10%*240 天=33.6 万元

小计：235.2 万元

4、微机售票服务费：30%按 0.3 元/人次计算；60%按 0.5 元/人次计算；10%0.7 元/人次计算

0.3 元/人次*7000 人次*30%*360 天=22.68 万元

0.5 元/人次*7000 人次*60%*360 天=75.6 万元

0.7 元/人次*7000 人次*10%*360 天=17.64 万元

小 计：115.92 万元

5、停车费：4 元/天.辆计算

4 元/天.辆*365 辆*360 天=52.56 万元

6、洗车及卫生费：按 6 元/天.辆，50%在站洗车计算

6 元/天.辆*365 辆/天*50%*360 天=39.42 万元

共 计：1032.78 万元

三、总成本计算

总成本费用包括制造成本、管理费用等，各项费用具体计算如下：

1、票证费：0.1*7000 人*360 天=25.2 万元

2、服务人员工资及福利：

$550 * (1 + 49.8%) * 12 * 162 = 160.17$ 万元

3、水电费：89.16 万元

水费： $11.84 \text{ 万 T} \times 0.96 \text{ 元/T} = 11.37 \text{ 万元}$

电费： $102.35 \text{ 万度} \times 0.76 \text{ 元/度} = 77.97 \text{ 万元}$

4、土地使用权摊销费： $1840 \text{ 万元} / 50 \text{ 年} = 36.8 \text{ 万元}$

5、折旧（按综合折旧率 4% 计算）： $1152.5 \times 4\% = 46.1 \text{ 万元}$

6、维修费（按折旧 40% 计算）： $46.1 \times 40\% = 18.44 \text{ 万元}$

7、其它制造费用： 5.40 万元

8、管理费用： 16 万元

小 计 397.27 万元

四、利税

营业税： $1032.78 \times 3\%$

教育附加税及城建税： $1032.78 \times 3\% \times 10\%$

小 计： 34.08 万元

五、利润

$1032.78 - 397.27 - 34.08 = 601.43 \text{ 万元}$

六、所得税

$601.43 \times 33\% = 198.47 \text{ 万元}$

七、净利润

$601.43 - 198.47 = 402.96 \text{ 万元}$

八、财务效益指标

1、投资利润率：20.00%

2、投资利税率：22.00%

从以上指标可以看出，本项目静态指标较好，说明盈利能力较强。

3、动态指标分析（计算期 16 年）

4、财务内部收益率：14.68%

5、财务净现值：1625.12 万元

6、投资回收期（动态）：9.37 年

7、投资回收期（静态）：6.43 年

九、盈亏平衡分析

本项目按设计规模计算的盈亏平衡点为：

$$BEP=122.74/(598.02-37.49-274.53)=42.9\%$$

盈亏平衡点越低，说明项目适应市场的变化的解力大，抗风险能力越强。本项目的年设计能力只要达到 42.9%，即车站日平均人次达到 3000 人次就能保持盈亏平衡。

收购江西长运出租汽车有限公司



国家计委综合运输研究所

2001年8月

《收购江西长运出租汽车有限公司可行性研究报告》

项目委托单位：江西长运股份有限公司

项目研究单位：国家计委综合运输研究所

项目负责人：	汪 鸣	国家计委综合运输研究所	研究室主任	副研究员
	戴豪赣	江西长运股份有限公司	副总经理	
项目组组长：	冯 浩	国家计委综合运输研究所	研究室副主任	副研究员
项目副组长：	肖良芝	江西长运股份有限公司	客运部	副经理
项目组成员：	孙 炜	国家计委综合运输研究所	副研究员	
	单连龙	国家计委综合运输研究所	博士	
	王培良	国家计委综合运输研究所	助理研究员	

目 录

第一章 项目背景及主要结论概述	54
1.1 项目背景	54
1.1.1 国内出租汽车行业发展背景	54
1.1.1.1 国内出租汽车行业概况	54
1.1.1.2 上海出租汽车管理现状	55
1.1.2 南昌市出租汽车发展现状	56
1.1.2.1 总量及车型情况	56
1.1.2.2 车龄状况	56
1.1.2.3 营运情况	56
1.1.2.4 南昌市出租汽车发展规划	57
1.1.3 收购的前景分析	57
1.2 主要结论概述	58
1.2.1 收购出租公司背景结论	58
1.2.2 收购的技术可行性	58
1.2.3 收购的经济可行性	59
1.2.4 收购后的管理可行性	59
第二章 南昌市出租汽车发展预测	60
2.1 预测内容、范围和期限	60
2.1.1 预测内容	60
2.1.2 预测范围	60
2.1.3 预测期限	60
2.2 预测主要依据及原则	60
2.2.1 预测的主要依据	60
2.2.2 预测原则	60
2.3 预测思路、方法及步骤	61
2.3.1 预测思路	61
2.3.2 预测方法	61
2.3.3 预测步骤	61
2.4 预测结论	62
2.4.1 出租汽车发展总量预测	62
2.4.2 南昌市出租汽车客运量发展预测	62
2.4.3 南昌市出租汽车客运周转量预测	63
第三章 购并双方基本情况	64
3.1 江西长运股份有限公司概况	64
3.1.1 企业简介	64
3.1.2 企业经营状况	64

3.1.3	公司发展战略及定位	65
3.2	江西长运出租汽车有限公司概况	67
3.2.1	组织结构、人员状况	67
3.2.1.1	组织结构	67
3.2.1.2	现有人员现状	68
3.2.2	经营状况	69
二、	长期负债	70
三、	负债合计	70
四、	股东权益	70
3.2.3	长运出租的出租汽车现状	71
第四章	购并方案的选择	72
4.1	购并的理论依据	72
4.1.1	横向购并	72
4.1.2	纵向购并	72
4.1.3	混合购并	72
4.2	购并风险分析	73
4.2.1	经营环境风险	73
4.2.2	经营管理风险	73
4.2.3	财务风险	73
4.3	购并的一般估价方法	73
4.3.1	现金流量折现法	74
4.3.2	市场价值法	74
4.3.3	市场溢价法	74
4.3.4	资产评估法	74
4.4	收购股权的方案	74
第五章	经营方案	75
5.1	出租汽车经营方式	75
5.1.1	国内出租汽车经营方式	75
5.1.2	南昌市出租汽车主要经营方式	75
5.1.3	长运出租公司现有出租汽车经营方式	76
5.1.3.1	2000年拥有出租车经营情况	76
5.1.3.2	2001年新收购出租车经营情况	77
5.1.3.3	新增出租汽车经营权的经营管理	77
5.2	提出公车经营依据、背景和可行性、必要性	77
5.2.1	提出公车经营依据	77
5.2.2	提出公车经营的背景	78
5.2.3	可行性	78
5.2.4	必要性	79
5.3	公车经营方案	80
5.3.1	人员机构的设置及管理	80
5.3.1.1	司机的设置及管理	80
5.3.1.2	管理人员的设置及管理	81
5.3.1.3	组织机构的设置	81

5.3.2	车辆选型和配置的要求	81
5.3.2.1	我国出租汽车的发展远景及车型发展方向	81
5.3.2.2	车型的选择	83
5.3.2.3	车辆配置要求	83
5.3.3	公车管理服务举措	84
5.3.3.1	公车管理服务规范准则	84
5.3.3.2	公车管理服务措施	84
5.3.4	投资规模	86
5.3.4.1	股权收购规模	86
5.3.4.2	车辆投入规模	86
5.3.4.3	固定资产	86
5.3.4.4	流动资金	87
5.3.4.5	资金筹集	87
第六章	GPS 调度系统开发	88
6.1	开发 GPS 依据	88
6.2	开发 GPS 的可行性和必要性	88
6.2.1	开发 GPS 的可行性	88
6.2.1.1	GPS 调度系统的特点	88
6.2.1.2	GPS 调度系统的安装条件	89
6.2.2	开发 GPS 的必要性	89
6.2.2.1	南昌市建设的需要	89
6.2.2.2	政府对行业管理及治安的需要	89
6.2.2.3	乘客的需要	90
6.2.2.4	出租汽车驾驶员的需要	90
6.3	GPS 调度系统建设规模和投资估算	91
6.3.1	GPS 调度系统建设规模	91
6.3.2	GPS 调度系统投资估算	91
第七章	经济效益分析	92
7.1	计算依据	92
7.2	营运分析	92
7.2.1	投资规模	92
7.2.2	收入分析	92
7.2.3	成本分析	93
7.3	财务效益指标	94
第八章	相关措施建议	98
8.1	积极落实政府部门的支持政策	98
8.1.1	企业发展政策	98
8.1.2	市场管理政策	98
8.1.3	科技进步政策	98
8.2	完善企业管理制度	99
8.3	提高企业经营管理水平	99
8.4	防范企业经营风险	99

8.5 重视企业人才培养.....	99
-------------------	----

第一章 项目背景及主要结论概述

1.1 项目背景

改革开放以来，随着中国社会经济和城市的不断发展，出租汽车从新生事物很快成为人们生活的一部分。人民生活水平的不断提高，使得老百姓有能力选择服务更优越的出租汽车作为出行方式。出租汽车作为城市客运交通方式中不可缺少的一种方式，有其自身的发展规律。在我国，由于轿车普及率较低（即便发展，也不可能达到经济发达国家的小汽车拥有率水平），使得出租汽车行业有着广阔的发展空间。

1.1.1 国内出租汽车行业发展背景

1.1.1.1 国内出租汽车行业概况

我国城市内出租汽车发展经历了较为曲折的道路，出租汽车最初在北京等城市出现，完全是为了满足特定的需要，如外宾、外商从事旅游、经商等的需要。由于未将出租车纳入城市交通的范畴，因此，其初始阶段的发展较为缓慢。改革开放后，随着经济的发展，出租车逐渐成为城市交通的不可分割和缺少的有机组成部分，从我国城市交通的发展趋势分析，在相当一个时期内，出租车将在城市交通中扮演重要角色。

回顾出租车的发展历史，其经营方式主要经历了以下四个阶段。

- 1、第一阶段是个体出租汽车的兴起和发展，缓解了城市交通的紧张状况；
- 2、第二阶段是个体出租汽车发展起来后带来了很多问题，为解决这些问题各地成立了一些个体出租汽车自律性联营组织，如联户、联社、联合车队、联合公司，但这是一种松散性管理，经过一段时间实践后，仍存在许多问题；
- 3、第三阶段是为解决成立个体出租汽车联营组织后仍解决不了的许多问题，如管理不到位、自律性不够、个体法人经营、出了重特大事故仍由政府承担经济责任等问题。各种联营方式转为由出租汽车公司对经营业主承包经营管理，逐步形成了政府主管部门——出租汽车公司——经营业主三位一体的较为成功的管理模式；
- 4、第四阶段是出租汽车规模经营阶段，这个阶段是在解决了出租汽车公司管理问题的基础上，为了解

决出租汽车行业宏观管理和行业发展的的问题。在对出租汽车实行公司制管理后，有的公司仅有几辆车、十几辆车，经济实力不足，无法跟上科技发展的步伐，跟不上城市建设的发展步伐，无法投资先进的出租汽车软件和无力进行必备的硬件建设，如安装 IC 卡收费系统、GPS 调度系统等先进的服务设施。于是通过资产重组、收购、兼并等手段，以期在一个城市发展若干家成规模的出租汽车企业，来带动出租汽车行业的科技进步和规模化经营、规范化发展。

目前，我国除上海、杭州等经济发达城市的出租汽车管理进入了具有规模经营特征的第四阶段外，其他欠发达地区的出租汽车管理还处于第三阶段，甚至第一、二阶段，明显落后于周边发达地区，制约了出租车行业的进一步发展，出租车经营企业的效益较差，发展缓慢，也不利于地区的经济发展。上海的出租汽车行业的管理与业务能力在全国处于领先地位，其成功的行业管理和企业经营，代表了出租车行业的发展方向，对周边地区出租汽车行业的影响较大，目前，南昌以及周边地区的出租汽车业应向上海市学习，借鉴上海市出租汽车发展经验，不断提高自身服务质量与管理水平。

1.1.1.2 上海出租汽车管理现状

上海市出租汽车行业开展了“七统一”工程，要求每个出租汽车企业必须统一车辆车型、统一车辆标志色、统一液化气装置、统一 IC 卡收费卡、统一 GPS 卫星定位系统、统一司机识别和统一车顶灯，规范营运车辆配置。同时，对出租汽车企业实行资质评定制度，政府扶大扶优，迫使经济实力不强的小型出租汽车企业退出市场，最终目标是通过市场竞争和企业间的兼并，使全市目前 3000 多家出租汽车企业的 4 万多辆出租汽车归于七大出租汽车公司为主经营的管理格局。

目前上海市场出租汽车企业竞争十分激烈，主要表现在以下几个方面：

规模竞争。以提高占有率提高企业规模，获得规模经济效益；

资源竞争。以实力争夺受政府控制的出租汽车资源和劳动力资源；

品牌竞争。以提高服务质量，创立公司品牌，争夺客户；

管理素质竞争。以科学严格管理，提高单位人均效益；

队伍素质竞争。以乘客要我服务向我为乘客服务转移；

市场占有率竞争。以提高 GPS 调度水平、增设出租汽车站点、IC 卡普及率，抢占市场；

科技含量的竞争。以提高企业的科技含量，及时掌握市场变化；

宣传广告的竞争。以提高知名度，树立公司良好形象。

1.1.2 南昌市出租汽车发展现状

1.1.2.1 总量及车型情况

南昌是国内较早采用出租汽车总量控制的城市之一，南昌市现有出租汽车经营企业 26 家，拥有出租汽车 2908 辆，行业从业人员 18000 人。历年出租汽车数量和车型情况如下。

表 1 南昌市历年出租汽车数量表

年份	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
南昌	42	51	49	40	833	1660	2271	2360	2520	2685	2745

表 2 南昌市出租汽车车型表（2000 年 12 月数据）

桑塔纳	富康	夏利	奥拓	捷达	其它	总数
1514	455	687	48	187	17	2908

1.1.2.2 车龄状况

南昌市 1993—1994 年以夏利车为主，1995 年以后，由于政府不准夏利和小排量出租汽车进入市场，桑塔纳轿车在 95 年以后逐步成为南昌市主力车型，并形成规模。

表 3 南昌市出租车车龄现状

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
桑塔纳	92	314	686	1021	1242	1328
富康	136	370	403	410	418	423
捷达	21	67	133	133	133	133
夏利	1079	1285	995	825	766	735
其他	332	235	143	131	126	126
合计	1660	2271	2360	2520	2685	2745

1.1.2.3 营运情况

根据 2000 年 11 月份南昌市物价部门会同南昌市客运管理处和南昌市出租汽车企业对出租汽

车价格下调问题进行市场调查的统计数据，南昌市出租汽车营运情况具体如下：

1、日出行车次

出租汽车日出行车次总量为 97016 车次，单车平均日出行 33.5 车次。

2、日行驶里程

出租汽车日行驶里程为 80 万公里，单车平均日行驶里程为 276.2 公里。

3、平均运距

出租汽车平均运距为 3—4 公里。

4、日收入

出租汽车日总收入为 1110.8 万元。单车日平均收入 382 元。

5、实载率

南昌市出租汽车实载率为 58.27%。

1.1.2.4 南昌市出租汽车发展规划

南昌作为江西省政治、经济、文化中心和交通枢纽，是京九线上唯一的省会城市，市内有滕王阁等闻名遐尔的著名景点，每年来南昌公干、旅游的客流很大。出租汽车行业是一个城市的窗口，南昌市政府及相关部门历来对南昌市的出租汽车行业非常重视。目前南昌市正在积极创建国家卫生城市和花园城市，对出租汽车行业提出了更高的要求。市政府根据城市发展的需要，提出了以“控制总量、提高素质、改善环境、设施先进”为发展总方针，出租汽车车型以排量 1.3 升以上、三厢为主，按每万人拥有 25 辆出租汽车的要求，规划到 2005 年出租汽车总量控制在 3600 辆以内。以 2000 年末的 2908 辆为基数，年平均增长率为 4%。

1.1.3 收购的前景分析

目前，根据南昌市出租汽车市场发展现状和出租车行业规模化、规范化经营发展需要，同时考虑出租车市场需求特点，江西长运出租汽车有限公司（下文简称长运出租）急需投入大量资金扩充公司实力，从而在未来的市场竞争中取得优势地位，而长运出租因企业规模较小，无力在短期内获得增强实力和扩大规模所需的资金，因此，公司管理层和大股东江西长运交通有限公司均欢迎江西长运股份有限公司（下文简称江西长运）以收购方式进入长运出租，并通过江西长运注入资金，获得新的发展机遇，江西长运集团有限公司作为长运交通的大股东也支持江西长运的收购行为。由于此次收购对各方都有利，不会遇到管理层和大股东的抵制。

南昌市人民政府为支持企业的发展，经研究（洪府厅抄字[2001]169 号），江西长运股份有限

公司上市后，同意拨给 200 辆出租汽车经营指标，这为江西长运收购长运出租后的经营带来有利条件。

1.2 主要结论概述

1.2.1 收购出租公司背景结论

根据江西长运和长运出租的发展需要，以及长运出租现有的经营状况，江西长运认为收购长运出租的股权项目切实可行，原因有四：

城市出租汽车行业收益高、风险低，市场潜力巨大。

江西长运股份有限公司收购江西长运交通有限公司所持长运出租的股权，将使江西长运业务从公路长途客运延伸到市内交通，产品服务线更加完整。

江西长运实力强，是江西省的运输龙头企业，有进行出租汽车经营的经济实力和管理能力。若项目正式投入运营后，有利于提高企业的经济效益和社会效益，形成“长运”品牌的系列效应。

长运出租从成立至今，凭借长运品牌和自身实力，顺利地收购了六家出租汽车公司和个体出租汽车经营权，发展十分迅速，但是这也导致长运出租短期内成本上升较快，盈利下降。要使长运出租达到规模化、集约化经营的更高层次，在目前出租汽车经营权总量控制严格的条件下，长运出租欲实现快速发展，又必须加大收购兼并力度。因此，依靠经济实力强的江西长运给予财务上的支持十分紧迫。

根据上述原因，江西长运收购长运出租是一项市场潜力大、前景好、风险小，于并购各方均有利的的项目，且该项目因在长运集团内部操作，协调较为容易，故切实可行。

1.2.2 收购的技术可行性

江西长运收购长运出租后，拟新增加 200 辆出租汽车，将根据南昌市出租汽车市场需求和行业发展需要，购入适应南昌市出租汽车发展和可提高出租公司品牌的车型，参考型号有捷达、桑塔纳、富康，这些车型的动力性及安全性能良好，乘坐舒适，工艺精良，且具备良好的维修与配件服务，对提升企业形象和服务档次具有重要作用。

目前，代表南昌市出租汽车发展水平的主要是以这三种车型，长运出租已有的 334 辆车也是这三种

车型，在此类车型的营运过程中，长运出租不仅取得了良好的经济效益，而且也积累了相当的使用经验，新车投入经营不会遇到经营管理上的困难。

新增 200 辆出租汽车，预计总投资为 4021 万元。根据长运出租的现有财务和资产状况，本项目资金长运出租将无法在短时期内解决，只有通过江西长运并购出租公司后，由江西长运筹集资金解决。从上述情况分析，江西长运收购长运出租，增加 200 辆出租汽车，在技术上是可行的。

1.2.3 收购的经济可行性

从购置与经营两方面分析，江西长运入主长运出租后，以新购置的方式增加 200 辆出租汽车，在经济上具有较好的可行性。

本次研究的价格水平以 2001 年为基准，计算期为 8 年。财务分析结果为：本项目完全达产后，每年可实现营业收入 2299.12 万元，利润总额 504.12 万元，净利润 337.76 万元，投资利润率为 11.08%；投资利税率为 13.60%；投资收益率为 21.53%；静态投资回收期为 5.79 年；计算期内，累计现金流量为 2265.36 万元。

计算表明，本方案各项经济指标均达到或超过评价要求，并具有较强的投资回报能力，其经济可行性可予以确认。

1.2.4 收购后的管理可行性

本项目所购车辆，采用公车经营方式，营运组织调度难度大，要求的标准高，长运出租通过引进国际、国内先进管理技术，不断强化内部管理，使管理水平步入省内先进水平。长运出租准备在 2001 年下半年开始通过 ISO9000 质量认证，GPS 调度系统拟在 2001 年 10 月开始投入使用，将使出租汽车的管理水平跃上新台阶。

第二章 南昌市出租汽车发展预测

2.1 预测内容、范围和期限

2.1.1 预测内容

预测内容包括南昌市出租汽车车辆数量、客运量及周转量。其中，出租汽车客运量及周转量预测是指城市日均客运量及周转量。

2.1.2 预测范围

预测范围为南昌市市区范围。

2.1.3 预测期限

预测特征年份为 2005 年、2010 年和 2015 年。

2.2 预测主要依据及原则

2.2.1 预测的主要依据

- 南昌市统计年鉴
- 南昌交通年鉴

2.2.2 预测原则

- 以出租汽车宏观预测为主，微观预测为辅；
- 以南昌市市区出租汽车预测为主；
- 以近期预测为主，中远期预测为辅；
- 定量预测与定性预测相结合，以定量预测为主；

- 遵循出租汽车发展变化的时间和系统连贯性原则。

2.3 预测思路、方法及步骤

2.3.1 预测思路

要进行科学的出租汽车发展预测，必须以科学的资料调查和分析为前提，并选择适当的预测方法，以力求使出租汽车预测科学准确。

资料调查主要包括社会经济、城市发展、公交结构、出租汽车发展历史状况及特点、城市及人口发展规划等。

2.3.2 预测方法

目前预测技术大体上将预测方法分为三类，即统计型、连续型和递推型。

以上各种预测方法都出于不同的考虑，从不同角度来处理实际预测问题，而且各有其使用的前提和条件，从这个意义上来说，每种预测方法和技术均有其局限性，各具优缺点，要做到合理预测，就要同时采用多种预测方法并进行对比分析。

2.3.3 预测步骤

- 确定预测目标和预测期限；
- 确定预测因子；

根据确定的预测目标，选择可能与预测目标相关或有一定影响的预测因子。

- 进行市场调查，收集各因子、目标的历史现状信息，数据资料，并加以整理和分析。
- 寻找规律选择合适的预测方法，创建模型。预测目标可以同时使用多种预测方法独立地进行预测，最后使用组合预测法求出最终的预测值。
- 对预测结果进行分析。
- 根据最新发展动态和掌握到的最新信息，对预测结果进行判断、修改或调整原始预测值。

2.4 预测结论

2.4.1 出租汽车发展总量预测

根据南昌市出租汽车发展趋势分析及现有统计资料，通过定量计算和定性分析，南昌市出租汽车发展总量预测结果如下：

2005年：3800 辆；

2010年：4800 辆；

2015年：6000 辆。

预测结果比南昌市发展规划略高，主要是南昌市自 2001 年开始规划建设花园城市，给出租汽车的发展带来更大的营运空间。

2.4.2 南昌市出租汽车客运量发展预测

根据南昌市出租汽车发展总量预测结果，在分析运力与运量之间关系的基础上推算出其相应的客运量。同时，根据南昌市城市公交规划中的有关数据，诸如城市人均日出行次数，出租汽车在城市居民出行结构中所占比重等，并结合南昌市未来人口规划，测算出未来规划特征年的出租汽车客运量。

将上述两种方法的预测结果进行加权平均，得出南昌市出租汽车客运量最终预测值。

2005年：6.36 万人次/日；

2010年：8.27 万人次/日；

2015年：11.53 万人次/日。

2.4.3 南昌市出租汽车客运周转量预测

根据南昌市出租汽车客运量预测结果，结合出租汽车乘客平均运距（L）变化趋势，得南昌市出租汽车客运周转量（P）预测值。

表 4 南昌市出租汽车客运周转量

2005 年		2010 年		2015 年	
L (公里)	P	L (公里)	P	L (公里)	P
4.7	22.87	5.5	37.23	6.8	46.69

第三章 购并双方基本情况

3.1 江西长运股份有限公司概况

3.1.1 企业简介

江西长运股份有限公司是江西长运集团的核心企业，由江西长运集团有限公司、中国银行江西省分行、江西省投资公司于 1993 年共同发起设立，其前身是省内历史悠久的专业运输企业，是江西省内同行业中最早实施股份制改制的企业。江西长运现有资产总额 1.8 亿元人民币，净资产 1 亿元人民币，员工 1491 人，其中各类专业技术人员 300 余人，主要从事旅客运输、旅游服务和商贸物业管理。

在江西省同行业中，江西长运股份有限公司经营跨省市客运线路最长、规模最大、管理和服务设施完善、经济效益也最好。在激烈地运输市场竞争中，在大部分专业运输企业普遍亏损的情况下，江西长运能面对市场，大胆改革，并采取了一系列内部管理措施的改革，在公路客运方面先后尝试了单车承包经营、租赁经营等模式，充分调动了经营者的积极性，使公司的经济效益大幅度上升。

作为省公路运输业的骨干企业、盈利大户，江西长运股份有限公司多次受到各级政府表彰。1994 年曾被评为中国 500 家最大服务企业公路运输行业第 50 位；1995 年被列为江西省首批现代企业制度试点企业；1998 年公司荣获中华全国总工会颁发的全国“五一”劳动奖状。2001 年公司的公路旅客快速营运管理被评为国家级企业管理现代化创新成果二等奖。公司具有较强的经营管理能力。

3.1.2 企业经营状况

江西长运的主营项目是公路旅客运输。公司拥有八个车队和四个汽车客运站，拥有客运建制车 598 辆，拥有省际、省内客运线路 130 余条，所开行的线路覆盖全省和广东、福建、浙江、江苏、安徽、湖北、湖南等省份，其中开通了南昌至九江、武汉、合肥、南京、无锡、长沙、景德镇等 7 条高速客运班线。

公司最大的汽车站——南昌长途汽车站，是交通部部级文明站，是南昌唯一的一级汽车客运站，并于 1998 年 6 月通过 ISO9002 国际质量管理体系认证。在其拥有的客运建制车辆中，高、中级营运车辆达 380 辆，车辆结构较好地适应了旅客运输的需求。

表 5 1998-2000 年江西长运股份有限公司主要业务指标

项 目	2001 年 1-6 月	2000 年度	1999 年度	1998 年度
主营业务收入(万元)	5689.66	7453.70	5354.24	5149.39
主营业务利润(万元)	1655.37	2506.18	2120.50	1614.20
利润总额(万元)	1420.62	2720.54	2229.52	1846.64
净利润(万元)	918.40	1819.67	1488.47	1226.09
净资产收益率 (全面摊薄)	9.01%	19.63%	17.73%	15.63%

由于江西长运经营管理较为规范，在同行中已具有一定的规模效益，且公司业绩优良，南昌市政府已正式推荐江西长运股份有限公司上市公开发行 A 股股票。

从上述情况可以看出，江西长运凭借其良好的经营方略与高效的管理手段，业务发展与资本扩展均较理想，且对于可能出现的风险进行了较为有效的防范，企业资产负债水平及经营回报状况一直处于良好状态。随着未来江西长运在省内乃至国内公路运输市场中所占比重的逐步上升，扩大运力投入势在必行，而江西长运良好的经营业绩和成熟的管理结构将在需求拉动和实施支持两方面构成未来公司健康发展的两大基石。

3.1.3 公司发展战略及定位

近几年来，江西长运重视企业发展战略的制定和落实，采取了一系列重要的战略举措，已发展成为江西公路运输行业中拥有强大实力的企业，在公路运输经营方面已拥有不可替代的区域性优势。2000 年底，江西长运完成了企业发展战略的制定，沟画了未来的发展蓝图，到 2005 年，江西长运发展成为跨地区、跨所有制，在江西省客运行业具有领导地位的国内著名客运企业。

为落实江西长运集团有限公司的发展战略，江西长运股份有限公司将明确自己的企业发展战略及市场定位。

企业战略发展目标

为体现公路运输国家行业管理部门交通部的行业发展战略构想，积极发展规模化、集

约化、高效化跨省干线高速公路客运，在目前江西长运已初步形成的地区性干线客运网络的基础上，努力提高企业的经营管理水平，加大企业发展资金的募集步伐，抓住“十五”国家继续发展交通运输基础产业和进行交通运输结构调整的机遇，加快江西长运的运力结构调整步伐，力争到 2005 年，将江西长运发展成为跨地区、跨行业、跨所有制，在江西省乃至全国高速公路快速客运行业具有领先地位的国内著名客运企业。

2001 年 ~ 2005 年总体发展战略

- 以高速公路快速客运为中心，加快形成企业的核心竞争能力，重点加强以客运站场、城市出租汽车为支撑的运输网络建设，通过并购省内运输企业形成完整的省级公路客运和城市出租汽车客运网络；

- 建立以市场营销系统、智能化运输系统、企业内部资源管理系统、旅游电子商务信息、自动化办公系统等多个子系统组成的信息网络；

- 树立“以人为本”的经营理念，改善人力资源结构，增强企业凝聚力；

- 积极融集发展资金，发展高档客运车辆，开拓跨地区、跨省市客运市场，重点培育和发展高、中档市场；

- 提高财务管理及资本运营能力，实现高质量、高速度、低成本的扩张，通过并购手段实行横向联合，积极发展新兴产业，促进客运产业进一步升级，实现运输一体化，增强企业综合实力。

市场定位

根据企业发展战略，江西长运股份有限公司的市场定位的基本思路是：高档市场以服务取胜，中档市场以富有竞争力的服务和价格取胜，普通市场以适度的服务和低价取胜。

战略实施措施

要实现企业发展战略目标和完成市场定位，江西长运股份有限公司必须在企业自身既有的发展和经营规模的基础上，继续加快网络扩张能力的培育，在企业经营网络、企业内部经营管理、企业场站建设、运输车辆更新和规模扩充等各个方面采取一系列的积极措施。

由于出租汽车指标受市政府控制，市政府给予江西长运股份有限公司 200 辆出租汽车经营权的支持，是江西长运股份有限公司扩大经营网络，开展规模化、多元化经营，实现新的发展战略过程中非常重要的举措之一。

3.2 江西长运出租汽车有限公司概况

99年8月成立的江西长运出租汽车有限公司，是由江西长运小汽车出租公司、南昌汽车客运北站和南昌市太平洋出租汽车公司经营出租汽车业务的资产进行资产重组而成，公司注册资本220万元，其中：江西长运交通有限公司投资198万元占总股本90%，四位自然人投资22万元占总股本10%。企业按公司制运作，现已拥有一套完整的管理制度、服务规范和自我约束机制，至今拥有挂编、融资出租汽车334辆，主要从事出租汽车业务。南昌市现有的20多家出租汽车企业中，江西长运出租汽车有限公司的综合实力和素质位居前列。

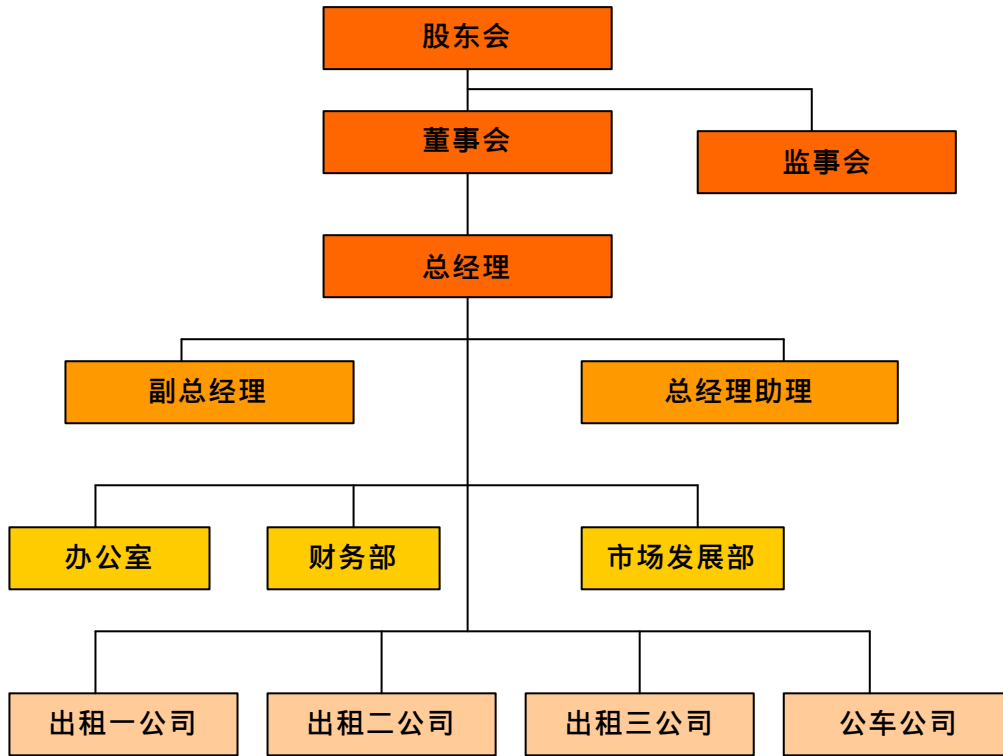
出租公司自组建至今不到二年的时间，先后获得一九九九年度南昌市“警民心连心”活动先进集体，2000年度南昌市出租汽车行业规范服务达标先进集体等荣誉称号。

3.2.1 组织结构、人员状况

3.2.1.1 组织结构

出租公司是一个小型股份制企业，公司下设二部一室（办公室、财务部、市场发展部）和出租一公司、出租二公司、出租三公司、公车公司，分别负责出租汽车的市场开发、财务结算和客户投诉工作，详见图1。

图 1 江西长运出租汽车有限公司机构图



3.2.1.2 现有人员现状

出租公司现有人员 15 人，其中：总经理 1 人，副总经理（兼办公室主任）1 人，总经理助理 2 人，财务部、市场发展部经理各 1 人，出租分公司副经理 1 人，出租分公司经理助理 2 人，其他管理人员 6 人。

3.2.2 经营状况

截止 2001 年 6 月 30 日，出租公司经审计的资产负债情况如表 6、表 7 所示。

表 6 出租公司资产情况表 单位：元

项 目	期初数	期末数
一、流动资产		
货币资金	874110.95	1872454.07
应收账款	729343.88	15261326.49
其他应收款	129181.36	257903.11
减：坏账准备	3646.72	
5.流动资产合计	1728989.47	17315377.04
二、固定资产		
固定资产原值		507085.00
累计折旧		45295.83
固定资产净值		461789.17
4.固定资产合计		461789.17
三、无形资产及递延资产		
长期待摊费用	930000.00	904793.56
资 产 合 计	2658989.47	18681959.77

资产状况

2001 年期初，出租公司资产总额 265.8 万元，其中流动资产 172.8 万元，长期待摊 93 万元。

在流动资产中，应收账款 72.9 万元，主要是出租公司应收出租汽车经营业主款项。

长期待摊 93 万元，主要是 2000 年收购出租汽车公司的出租汽车经营权的价值。

截止 2001 年 6 月 30 日，出租公司资产总额增至 1868 万元，其中流动资产 1731 万元，固定资产 46 万元。

总资产增加的主要原因是流动资产增加，流动资产增加的主要原因是应收账款增加，应收账款增加的主要原因是 2001 年 1 月至 6 月新增 78 辆和更新 11 辆共 89 辆出租汽车，其中新增 83 辆为融资租赁出租汽车，增加应收账款 1497 万元。

表 7

出租公司负债情况表

单位：元

项 目	期初数	期末数
一、流动负债		
1.预收账款		56058.70
2.其他应付款	443448.49	7736064.11
3.应付福利费	8599.94	12209.22
4.应交税金	7284.03	83140.74
5.其他应交款	204.23	657.53
6.流动负债合计	459536.69	7888130.30
二、长期负债		
1.长期借款		8473190.00
2.长期借款合计		8473190.00
三、负债合计	459536.69	16361320.30
四、股东权益		
1.实收资本	2200000.00	2200000.00
2.未分配利润	-547.22	120639.47
3.股东权益合计	2199452.78	2320639.47
负债和股东权益总计	2658989.47	18681959.77

、 负债状况

2001 年期初，出租公司负债总额为 45 万元，主要是集团内部单位款 35 万元；

截止 2001 年 6 月 30 日，出租公司的负债和股东权益增至 1868 万元，其中：流动负债 788 万元，长期负债 847 万元。

流动负债增加的主要原因是其他应付款增加，其他应付款增加的主要原因是出租公司借集团公司内部银行款交新增 89 辆出租汽车的有偿使用费（每辆车八年经营期要交柒万元）。

长期负债增加的主要原因是长期借款，长期借款主要是新增 89 辆出租汽车的在银行的汽车消费贷款（每辆车 9.4—12 万元不等）。

、 经营状况

出租公司近三年来的经营状况如表 8 所示。

表 8

出租公司经营状况

利润总额	车辆数	
1999年5—12月	15.6万元	81辆
2000年1—12月	41.2万元	256辆
2001年计划	50万元	至6月334辆

从上表可以看出,出租公司经济效益持续增长,车辆数不断增长,发展势头良好。

出租公司最近一期经审计的利润情况如下表

单位:人民币元

财务指标	2000年度	2001年1—6月
主营业务收入	1,231,950.00	932,250.77
主营业务利润	1,108,604.80	567,770.53
营业利润	671.06	180,857.66
利润总额	671.06	180,857.66
净利润	671.06	121,186.69

注:江西长运出租汽车有限公司2000年度、2001年1-6月的会计报表经中磊会计师事务所审计,并出具了无保留意见的审计报告。

3.2.3 长运出租的出租汽车现状

至2001年6月拥有桑塔纳、富康、夏利出租汽车334辆。(见表9)

表9 长运出租的出租汽车车型一览表

桑塔纳	富康	夏利	合计
224辆	67辆	43辆	334辆

第四章 购并方案的选择

4.1 购并的理论依据

并购的概念 :兼并与收购是一种通过转移公司所有权或控制权的方式实现企业扩张和发展的经营手段。

按照被并购对象所在行业来分，并购分为：横向购并、纵向购并和混合购并。

4.1.1 横向购并

横向购并，是指两个（或两个以上）在同一行业、生产同一产品或提供相同服务的企业的购并。企业可通过横向购并扩大生产量，利用规模经济的效应降低产品的单位成本，从而使产品更具竞争力，同时利用其扩大的市场份额获得更多的边际利润。

4.1.2 纵向购并

纵向购并，是指经营同一种（类）产品但处于不同经营环节的企业的购并。纵向购并可使购并双方的优势互补，产生协同与规模效应，提高公司产品的适销能力和售后服务水平，降低交易成本，有利于企业规避风险。

4.1.3 混合购并

混合购并也称跨行业的购并，指经营范围不相干的企业之间的购并。混合购并的主要目的是通过经营多元化减少企业的经营风险，有利于企业获得先进的生产技术，并使其财务优势得以发挥，使企业避免经营单一产品所带来的利润不稳定性与竞争能力的削弱。

此外，按照并购的动因分，并购可分为：

规模型购并，通过扩大规模，减少生产成本和销售费用。

功能型购并，通过购并提高市场占有率，扩大市场份额。

组合型购并，通过并购实现多元化经营，减少风险。

产业型购并，通过购并实现生产经营一体化，扩大整体利润。

成就型购并，通过并购实现企业家的成就欲。

4.2 购并风险分析

4.2.1 经营环境风险

经营环境风险主要包括竞争对手风险、资本取得风险、行业风险和市场竞争风险。

· 最近国家人大代表提出，政府统一管理的出租汽车指标改由市场自由支配，政府职能部门放开控制权，即出租汽车指标放开。如果正式实施的话，出租汽车有偿使用费将由市场调节，企业难以单方预测和控制。

· 在行业方面，可能受到行业管理导向的不利影响，如出租汽车指标投放的不合理性、有偿使用费缴交的不合理性等。

4.2.2 经营管理风险

购并企业的经营管理风险包括经营过程所涉及各环节风险。经营过程中的风险主要是生产要素风险和经营价格风险，如：随着国家加入 WTO 的临近，“费改税”将付诸实施，采取公车经营出租汽车的企业，存在燃料成本增加的因素，势必影响企业的效益。

4.2.3 财务风险

长运出租自 99 年 7 月组建以来，一直把扩张作为公司一定时期工作目标，至 2001 年 6 月，已由成立之初的 107 辆发展为 334 辆，根据出租汽车经营的特点，三年内须消化收购出租汽车经营权成本，因此，江西长运出租汽车有限公司近三年的利润增长速度较慢。

4.3 购并的一般估价方法

实现购并的重要前提条件之一是确定购并价格，而价格的确定应对长运出租进行估价后确定。从目前国内外购操作的实践分析，一般采用以下一种或几种方法进行评估。

4.3.1 现金流量折现法

现金流量折现法(Discounted Cash Flow，缩写为 DCF)在投资项目评估、证券估价等方面应用广泛。其基本方法是：估计并购后增加的现金流量和用于计算这些现金流量的现值折现率，然后计算出这些增加的现金流量的现值，以此作为并购方公司所能支付的最高价格。

4.3.2 市场价值法

市场价值法的运用，一般是假设公司股票的价值是某一估价指标乘以某一比率系数。

4.3.3 市场溢价法

市场溢价法是统计同类公司在被购并时收购公司支付价格的平均溢价水平。再用这个溢价水平计算出目标企业的价格。

4.3.4 资产评估法

这种方法多应用在目标企业的账面价值与市场价值相差很大的情况中。

4.4 收购股权的方案

根据长运出租的经营特点和市场潜力，以及江西长运战略发展的要求，收购长运出租股权采取评估方式，即：江西长运按评估价收购江西长运交通有限公司所持出租公司的股份，接管长运出租现有的全部资产、负债和人员。

第五章 经营方案

5.1 出租汽车经营方式

5.1.1 国内出租汽车经营方式

在国内，出租汽车经营方式主要有三种：

(1) 挂编经营：即由经营业主出资一次性买断车辆产权及有偿使用费等，经营企业定期收取管理费的经营方式。

其经营特点为：管理简单、风险小，只收管理费，效益少。

长运出租对挂编车辆收取的管理费有以下几种形式：

350 元/月·辆、360 元/月·辆、400 元/月·辆、450 元/月·辆。

(2) 融资租赁经营：即由经营业主先付部份款购买车辆及有偿使用费等，剩下部份由经营企业投资，经营业主根据合同定期、定额支付租赁费给经营企业的经营方式。

其经营特点为：管理难度增加，风险加大，效益较好。

长运出租融资租赁经营的车辆根据合同约定，在 3 年或 5 年之内，按月平均交纳租赁费给公司。

(3) 公车经营：即由经营企业投资购入车辆及有偿使用费，聘请二名或三名驾驶员，驾驶员按时或按日向企业交款的经营方式。

其经营特点为：管理难度大，投资大，风险大，效益好。

长运出租公司准备将市政府拨给的 200 辆出租汽车经营权采取公车经营方式。

因此，为满足人民日益增长的服务要求和城市发展的需要，长运出租的经营方式必须由原来单一的挂靠、融资租赁经营模式转变为集挂靠、融资租赁和公车经营三种方式并存的模式。

5.1.2 南昌市出租汽车主要经营方式

南昌市出租汽车行业经过多年的经营体制改革实践，已形成了挂编经营、融资租赁经营的经营模式。

自 2000 年，南昌市有几家公司开展公车经营，从经营情况看（见下表），都产生了比较好的经济效益和社会效益。为此，南昌市行业管理部门要求，三家大公司（长运、大众交通、西湖）从 2001 年 9 月开始，对新增或更新的出租汽车必须采取公车经营管理

表 10 三种经营方式营业利润对比表

	挂编经营	融资租赁经营	公车经营	备注
公司收取费用（元/月） （营业利润）	400	（融资总收入减去融资成本）除融资经营期 800	（日收入乘 30 减去经营成本） 2200	公车经营管理难度大、风险大，利润大

方式，为树立南昌市服务行业窗口形象和建设花园城市加强企业对出租汽车的管理力度。

5.1.3 长运出租公司现有出租汽车经营方式

5.1.3.1 2000 年拥有出租车经营情况

长运出租自 1999 年 7 月组建，当时拥有出租汽车 107 辆，后通过收购玛莉蓝等五家出租公司的 143 辆出租汽车经营权，使车辆规模得到扩大，截止 2000 年底，长运出租拥有出租车 256 辆。其经营方式如表 11。

表 11 2000 年长运出租汽车经营方式表

	收购单位	挂编		融资租赁		经营业主 交费情况	备注
		车辆数	剩余经营期(月)	车辆数	剩余经营期(月)		
公司当时情况	107	101	16--20			400	1、融资经营期结束后，转为挂编经营； 2、应收账款为 72 万
				10	20	3600	
收购公司的情况	玛莉蓝	89	16--20			450	
	捷利	10	3			400	
		15	15			400	
	东方	20	15			400	
	路源	7	17			400	
	省旅游	1	2			450	
1		10			450		

合计	246		10			元；
----	-----	--	----	--	--	----

5.1.3.2 2001 年新收购出租车经营情况

2001 年 1 月至 6 月期间，长运出租抓住南昌市出租汽车市场厦利车退出的机遇，收购了 78 辆个体出租汽车经营权，并采取了挂编、融资租赁经营方式，使得公司的总资产增加较快。

2001 年 2 月、3 月先后有捷利公司、省旅游公司的 11 辆出租汽车到期，转为下一轮八年经营，采取了挂编、融资租赁经营。

以上 89 辆出租中有 6 辆为挂编经营，有 83 辆为融资经营，至 2001 年 6 月 31 日融资租赁经营车辆的剩余经营为 54 个月，应收账款为 1497 万元。

5.1.3.3 新增出租汽车经营权的经营管理

由于公车经营比挂编、融资租赁效益好，虽然难度大，但有江西长运在管理和资金方面的支持，新增 200 辆出租汽车经营权，采取“公车经营”模式是最好的经营方案。方案具体是：由长运出租购入出租汽车，办理一切经营手续，考核、聘任司机经营。

聘任上岗的司机须向公司交付一定的经营保证金，按期向公司缴纳规定的收入，承担出租汽车相应的维修、消耗费用；同时，公司每月向司机支付一定的工资，缴交规定的社会统筹。

5.2 提出公车经营依据、背景和可行性、必要性

5.2.1 提出公车经营依据

中央对出租汽车行业的相关规定。

《南昌市城市出租汽车管理条例》、《南昌市城市出租汽车经营权有偿使用管理办法》“第二条……出租汽车经营权有偿使用期限为 8 年……，第十四条……按本办法规定重新招标。原经营者在同等条件下优先中标权。”之规定。

南昌市政府支持江西长运上市，拨给 200 辆出租汽车经营权。

如何加强对机动车的管理、调度，提高出租汽车的营运效率和服务质量，增强出租汽车的治安保卫能力，实行有效的规模经营，开发 GPS 调度系统显得尤为重要。

5.2.2 提出公车经营的背景

南昌市作为京九线上唯一的省会城市，依托江西省丰富的旅游资源，正朝着“国家旅游城市”的目标努力。

随着国民经济的发展，外出“打的”已经是一种普遍的现象了。出租汽车作为城市的一项基础设施，其车况、车貌、服务态度、经营标识形象的好坏，直接影响到旅客对城市的印象，它已成为大中型城市的一道风景线。为此，实行出租汽车公车经营是我市发展的需要。

同时，随着人们消费意识的普遍提高，对服务质量的要求也越来越高；加上南昌市非法营运的“摩的、拐的”已出现了增长的势头，这就使得我市出租汽车市场竞争日趋激烈，现有的粗方式经营方式在市场中正逐渐失去竞争力。

5.2.3 可行性

1、国家相关政策的支持

国务院办公厅国办发[1999]94号《国务院办公厅转发建设部、交通部等部门关于清理整顿城市出租汽车等公共客运交通意见的通知》内容中指出“加强宏观调控，统一市场监管，实行在同一城市统一规划，统一市场准入制度，统一财税、经济和技术政策，统一执法尺度，统一服务质量标准的方针。”

南昌市人民政府《关于认真贯彻执行国办发（1999）94号文件清理整顿城市出租汽车等公共客运交通的实施方案》中指出“加强宏观调控，统一市场监管，制订出台《南昌市城市公共客运交通管理条例》，完善《南昌市城市出租汽车管理条例》。”

要实现上述目标，更好地实施行业管理，公车经营是一种最好的方式。

2、江西长运的支持

作为江西长运股份有限公司，在资金、人才、管理、经营、场地、技术等各方面都将会给长运出租的全力支持。

5.2.4 必要性

1、城市发展的需要

南昌市目前正在大力开展“创卫”和“创建全国优秀旅游城市”的工作。出租汽车作为我市一道亮丽的风景线，其经营管理水平、服务质量的好坏，直接影响到我市的整体形象。

加强出租汽车的管理，使之形成知名的品牌，是一个城市建设的重要内容。要达到这种好的效果，就必须在出租汽车的管理体制上采取“公车经营”方式和加强高科技设施的投入（如开发GPS调度系统），形成规模经营，为城市建设创造一个好的后勤环境。

2、政府对行业管理及治安的需要

出租汽车是城市公共交通的一个重要部分，其服务质量水平是一个城市精神文明建设的重要窗口，直接影响到外面对该城市的认识。而出租车作为一个新兴的行业，国家还没有形成统一、明确的行业管理规范；出租汽车业的从业人员，文化素质普遍较低。而由于出租汽车的流动性极大的特点，加强管理缺乏良好的手段和有效的办法。因此，建立一套有效的出租汽车调度系统，能够使政府有关部门十分便利的加强对出租汽车业的管理，并能够成为一种高效的实施命令发布、政府宣传、组织联络、咨询服务的手段。

出租汽车的流动性大，大多数是日夜营业，有的还要夜间出租长途，而且，出租汽车较普遍的现金交易方式，又成为出租汽车被抢，被伤害事件的源头。因此，如何采取措施，提高出租汽车驾驶员的安全，迫切需要一套高科技的设备和具有“公车管理”方式的管理服务。

3、出租汽车市场发展的需要

随着中国经济的高速发展，社会文明的进步，人们生活水平的不断提高，南昌市的出租汽车业得到了快速的发展。

当前，国内各城市的出租汽车正在形成以上海市为模式的发展态势：抑制个体经营，壮大国有和国有控股的企业，规范企业与驾驶员之间的经济关系，实现规模和集约化经营。

为此，要想在激烈的竞争市场中享有一定的份额，增强企业竞争能力，必须转变原有的单一挂靠和融资租赁的经营观念，发展“公车经营”经营模式。

5.3 公车经营方案

5.3.1 人员机构的设置及管理

200 辆公车经营的出租汽车作为公司的下属公车经营公司，独立经营，单独核算。

5.3.1.1 司机的设置及管理

1、设置原则

一辆出租汽车聘用二名司机

2、任职条件

所聘司机必须有公安部门核发的机动车驾驶证，并有二年以上驾龄（含二年）。

3、驾驶员的待遇：

签订劳动合同后享有下列保险（按社会平均工资 600 元为基数计算）：养老保险 22%；失业保险 2%；工伤保险 2.55%；医疗保险 10%。

a. 上述保险，如驾驶员被解除劳动合同后，公司不再承担。

b. 如驾驶员在原单位已办理上述保险可不再办理，公司按承担的金额返还给驾驶员。

享有扣除承包租赁金及其他应交费用后剩余部分的营业收入。

享有公司规定的其他权利。

驾驶员应承担下列费用

承包租赁金：280 元/天·车；

按时对车辆进行保养和维修的费用；

营运的燃料成本；

车辆营运违章罚款；

事故损失扣除保险赔付后的差额部分的 50%；

驾驶员的服装和车辆座套的清洗费；

经营风险金：20000 元/车，此风险金在经营期结束后，付清车损金额及欠款后返还；

按时交纳个人收入调节税及“四保”费用的个人部分。

5.3.1.2 管理人员的设置及管理

1、设置原则

基本上按车辆建制数 20 辆配备一名管理人员。

2、招聘范围

原则上在江西长运集团范围内招聘，如有不足可向社会公开招聘（人事档案挂在劳务市场）。

3、任职及招聘

人员任职条件及聘用及解聘按公司相应的规章制度办理。

4、待遇

享受长运出租同级管理人员的待遇。但一般管理人员的奖金除外，其奖金应与分公司经济效益挂钩。

5、权利义务

管理人员的权利、义务、责任按照公司的有关规定。

5.3.1.3 组织机构的设置

按 200 辆出租汽车配备相应的人员，具体如下：

1、驾驶员

400 人；

2、管理人员

10 人，其中：经理 1 人；财务人员 2 人；安全机务人员 4 人；客运管理人员 3 人。

5.3.2 车辆选型和配置的要求

5.3.2.1 我国出租汽车的发展远景及车型发展方向

一、出租汽车发展远景

1、据公安部统计，1993 年全国人口中，城市非农业人口为 24291.6 万人，城市化水平 20.89%。据有关部门统计，至 2000 年，我国将近两亿人离开农村，流向城镇，转为非

农业户口。预计在 2010 年全国城市将超过 1000 个以上，城市化水平将是提高到 40%左右。城市数量和城市人口的增加，将为出租汽车发展创造有利条件。加上横向经济联系发展，人口流动也会在快节奏的情况下愈加频繁，这就势必增加对出租汽车的需求量。

2、城市居民在达到小康生活水平后，其家庭经济支出，除满足衣、食、住和家用电器方面的消费之外，将向旅游、体育、文化活动方面发展，市民出行次数将有增加趋势。特别在娱乐、探亲访友、就医、临产、婚丧嫁娶等日常活动中，更会选乘快捷方便的出租汽车。据粗略统计，目前我国城市居民每人每月乘出租汽车 1.89 次，今后势必逐步增加。再加上城市数量和城市人口增加的因素，到 2010 年我国城市出租汽车将会增加至 100 万辆。

二、城市出租汽车车型的发展方向

1、高档化。随着城市经济的发展和人民生活水平的不断提高，城市及人们对城市出租汽车要求也越来越高。

2、安全。我国的道路交通事故率较高，特别是在车多人多的城市。所以人们选用交通工具时往往会想到其安全是否良好。出租汽车作为城市客运和重要部分，人们对安全性的要求，也是对出租汽车安全性的要求。

3、舒适。人们吃饱穿暖后，对舒适性的要求也越来越高。特别是高消费阶层对舒适性要求更高。随着城市经济的进一步发展，富有阶层也必然增多。另一方面，随着国家取消公务用车制度的推广，广大公务员对舒适性也就更高。同时出租汽车也承担着对外宾服务的任务，这就更要求出租汽车具有良好的舒适性。

4、节能。能源问题一直困扰着人类。如果不合理利用能源、开发新能源，人类面临的将是能源枯竭。由于出租汽车的运营特点可知，出租汽车运营时间长（往往是 24 小时不停歇），每天行驶 300—400 公里，油耗 35—45 升，简直就是吃油的机器。所以节能是出租汽车首要面临的任务。也可以采用替代燃料，如 LPG、LNG 汽车。已经有许多城市鼓励用替代燃料车作为出租汽车，但由于加气站等配套设施不完善，一时很难开展，但这也是一个发展方向。

5、环保。我国经济的发展是以破坏环境为代价的。城市都有不同程度的污染，环境保护在我国迫在眉睫。出租汽车占城市机动车的很大比例且运行时间长，其排放不容忽视。高档、加装三元催化器的出租汽车将是将来的发展方向。

三、经济发展水平

经济发展水平和居民生活水平的高低决定着乘客有支付能力的需求,进而决定了乘客选择何种车型的出租汽车作为其出行的代步工具,从而影响出租汽车车型结构比例。

四、城市性质

城市的性质也对出租汽车车型结构有一定的影响,旅游性、工业性或其它性质的城市对各档次出租汽车比例会有差异,如旅游性城市为满足游客的需求而提高车辆档次。

五、政策因素

城市为了出租汽车行业的发展或城市容貌等一系列原因而制定的政策,会对出租汽车车型结构产生影响。

通过以上分析,可以建立出租汽车车型结构同经济发展水平及接待客人数量之间的关系,考虑城市性质及政策因素,构造出出租汽车车型结构模型,对未来出租汽车车型结构进行总体把握。

5.3.2.2 车型的选择

根据南昌市对出租汽车行业的车型结构要求、以上分析和公司近几年出租汽车运营情况,初步确定公车经营的出租汽车选型应从以下几方面加以考虑:

1、综合考虑车辆的性能及价格,即性价比。车辆的性能主要考虑车辆的动力性、燃油经济性、舒适性及可靠性等。价格应对比同一时期同一档次下的各种不同价格,并与性指标构成性价比指标。根据这一指标不选车型。

2、企业也要考虑自身形象,提高出租汽车档次,使出租汽车向高档化发展。

3、考虑出租汽车的运营特点来选型。首先出租汽车要提供“门对门”的服务,车身就不能太宽;其次考虑到驾驶员的利益,车辆的油耗相对来说也要低一些的。

因此,从公司实际情况考虑,对出租汽车选型的要求定为:价格 11 万元左右,节能性能好,环保达到国家要求。

5.3.2.3 车辆配置要求

1、颜色要求

颜色统一:桔黄色

2、标志要求

标识统一：车辆顶灯处统一标“长运出租”的企业标识

3、附件配置

其它附件配置统一：顶灯；IC 卡计价器；空气净化器；座套；驾驶员的工作服（司机承担）。

5.3.3 公车管理服务举措

5.3.3.1 公车管理服务规范准则

- 1、营运车营运标志规范：规范的标志是营运的需要；
- 2、营运车车况车貌规范：车况车貌的整洁完整是出租汽车营运规范的基本要求；
- 3、营运车车厢整洁，行李箱置物规范：同样的空间，不同的享受；
- 4、营运车服务设施规范：服务设施完善是优质服务的保证；
- 5、营运驾驶员仪表仪容行为规范：驾驶员的仪表举止是企业形象的一面镜子；
- 6、营运驾驶员礼貌服务语言规范：礼貌服务，礼貌服语，反映司机及企业素质；
- 7、乘客失物处理规范：避免失物发生，完善规范服务；
- 8、营运驾驶员进入营业站点有关规范：站点是城市的窗口，站点规范关系城市的形象。

5.3.3.2 公车管理服务措施

1、全新的服务平台建设

依靠江西长运股份有限公司，建设好南昌长途汽车站、火车站、客运站、徐坊客运南站、京山物流中心等企业自营的出租汽车站点，为建设“长运品牌”、规范服务提供平台支持。

2、硬件设施建设

GPS 调度系统是采用全球卫星定位和数传技术，充分考虑城市出租汽车营运现代化、规范化管理的需要，采用了电子和通讯方面的高新技术。江西长运集团有限公司经初步测算，估计 GPS 调度系统项目一期约需投入 500 万元资金，其中：调度中心投入约 100 万元，

出租汽车按每辆车配置 5000 元的设施。通过资金投入，使公司出租汽车的硬件和软件都上一个新台阶。

为了树立品牌服务，以区别其他出租单位的车辆颜色，统一出租汽车颜色，使乘客识别更清晰。

为了保证车内卫生和车内舒适、整洁的环境，公司统一按一车贰套座套配置，并统一安装负离子发生器，净化空气。

驾驶员统一服装、配戴白手套。

3、软件建设

针对出租汽车作业形式流动分散的方式，公司发放《长运出租汽车驾驶员手册》，为驾驶员录制《营运车辆职业道德素质标准》磁带，定期编发《长运出租简报》，及时宣传报导出租汽车行情。

向社会承诺服务

A、坚持“为乘客提供方便”的服务宗旨，竭诚为每一位乘客营造“舒心、称心、放心”的服务氛围，特作如下社会服务承诺。

、服务内容

出租汽车服务；

电话叫车服务。

、服务标准

驾驶员车内禁止吸烟； 空调完好，按乘客要求使用；

座套干净； 发票齐全；

车容车貌良好； 营运时，驾驶员穿统一工作服，并保持整洁。

驾驶员违反以上 6 条标准的任何一条，一经查实，奖励举报人人民币 20 元；驾驶员拒载乘客，一经查实，奖励举报人人民币 50 元。

、电话叫车服务标准

预约租车，约时不误，误时每 5 分钟赔偿人民币 10 元，由此造成飞机、火车、轮船、长途汽车误点，赔偿交通费差额。

临时电话叫车，15 分钟内到达，误时每 5 分钟赔偿人民币 5 元。

B、为弘扬“从严管理、开拓务实”的企业精神，规范管理人员的服务行为，在驾驶员向乘客服务承诺的同时，公司管理人员向全体营业驾驶员作如下服务承诺。

、服务内容：事故及突发事件处理服务；办证服务；营运必需品供应服务。

、 服务程序：

事故处理：事故或突发事件，管理人员根据驾驶员要求，及时赶赴现场。事故处理，约时不误，违约者对驾驶员按小时做出赔偿。

办证服务：公司业务组公布承办证件的手续、接待时间。承办人佩证上岗，岗位无人，责任人对驾驶员按小时做出赔偿。

必需品供应服务：发票等营运必需品要确保供应，凡因断档影响驾驶员营业的，责任人对驾驶员按小时做出赔偿。

以上赔偿标准为每小时二十元。

C、其它：

驾驶员的各类申请报告，七天内予以答复。逾期未给予答复，每拖延一天，责任人赔偿驾驶员三十元，并向其道歉。

凡查实管理人员违反本公司规定以及多收费的，视情给予批评教育、调离岗位等处理。

5.3.4 投资规模

5.3.4.1 股权收购规模

根据对长运出租的评估（2001年6月30日）结果为240万元，江西长运交通有限公司持有长运出租90%的股份，所以收购江西长运交通有限公司所持长运出租的国有股权价为216万元。

5.3.4.2 车辆投入规模

新增200辆出租汽车经营权，进行公车经营，拟投入4250万元，其中：固定资产4021万元，流动资金229万元。

5.3.4.3 固定资产

每辆出租汽车的购置成本为：

购车价 116000 元； 购置附加费 11600 元；

上牌费	206 元；	计价器及安装	2500 元；
顶 灯	50 元；	座套(2 套)	300 元；
空气净化器	100 元；	防劫装置	120 元；
综合检测费	170 元；	有偿使用费	70000 元；
小 计：	201046 元		

因此，200 辆出租汽车的购置成本为 4021 万元，

即：201046 元/辆 × 200 辆=4021 万元

5.3.4.4 流动资金

根据出租汽车公车经营的特点，按三个月的成本费用考虑共需流动资金 179 万元。

5.3.4.5 资金筹集

收购长运出租股权、200 辆出租汽车公车经营，所需 5000 万元（其中：安装 GPS 调度系统 534 万元），全部由股份公司投资，转增长运出租注册资本金。

第六章 GPS 调度系统开发

6.1 开发 GPS 依据

随着中国经济的高速发展，社会文明的进步，人们生活水平的不断提高，南昌市的出租汽车行业得到了快速发展。

当前，国内各城市的出租汽车企业正在形成以上海市出租汽车企业为模式的发展态势：抑制个体经营，壮大国有和国有控股的企业，规范企业与驾驶员之间的经济关系，实现规模和集约化经营。

如何加强对机动车的管理、调度、提高出租汽车的营运效率和服务质量，增强出租汽车的治安保卫能力，实行有效的规模经营，开发 GPS 调度系统就显得非常重要。

6.2 开发 GPS 的可行性和必要性

6.2.1 开发 GPS 的可行性

6.2.1.1 GPS 调度系统的特点

出租汽车 GPS 调度系统是采用全球卫星定位和数传技术，充分考虑城市出租汽车营运现代化、规范化管理的需要，采用了电子和通讯方面的高新技术，提供区域调车、突发事件处理、电话通讯，综合高度管理信息发布等全方位服务。它具有以下特点：

- 1、提供乘客电话预约服务
- 2、自动调度就近车辆（方便快捷）
- 3、查看每辆车的位置及其营运状况
- 4、便于旅客投诉，及时处理
- 5、安全性好，可以防止车辆被劫

6.2.1.2 GPS 调度系统的安装条件

1、规模经营

参考上海市安装 GPS 的经验，结合南昌市具体情况，按出租汽车在南昌市区内营运范围，要求安装 GPS 的出租汽车至少在 800 辆以上。

2、投资大、风险大

GPS 调度系统是一种投资大，回收期长、风险较大的高技术含量的开发系统，它必须由资金实力雄厚的企业来进行开发。江西长运是南昌市资金实力较雄厚的企业，有实力，也有能力开发实施 GPS 调度系统。

6.2.2 开发 GPS 的必要性

6.2.2.1 南昌市建设的需要

南昌市目前正在大力开展创卫和创建全国优秀旅游城市的工作。出租汽车作为我市一道亮丽的风景线，其经营管理水平的好坏，以及产生的影响，直接影响到我市的整体形象。

加强出租汽车的管理，打造有知名品牌的出租汽车企业，是一个城市建设的重要内容。要达到这种好的效果，就必须加强高科技设施的投入（如开发 GPS 调度系统），形成规模经营，为城市建设创造一个好的后勤环境。

6.2.2.2 政府对行业管理及治安的需要

出租汽车是城市公共交通的一个重要部分，其服务质量水平是一个城市精神文明建设的重要窗口，直接影响到外面对该城市的认识。而出租车作为一个新兴的行业，国家还没有形成统一、明确的行业管理规范；出租汽车业的从业人员，文化素质普遍较低，而由于出租车的流动性极大，对于加强管理缺乏良好的手段和有效的办法，建立一套有效的出租汽车调度系统，对于有关部门加强对出租汽车业的管理，将提供一套高效的命令发布，政府宣传，组织联络，咨询服务的手段。

出租车的流动性大，而且大多数是日夜营业，还有的要夜间出租长途，而出租车营运又大多是现金交易，出租汽车被抢，被伤害事件屡有发生，如何采取措施，提高出租汽车驾驶员的安全，需要一套高科技的设备和良好的管理服务。

6.2.2.3 乘客的需要

作为出租汽车的用户，主要是广大乘客，乘客乘坐出租汽车除了希望安全，快速地达到目的地外，还有其它方面的需求：

咨询：客户有需要可以咨询某道路的有关信息；

举报：当客户对某司机的服务不满时，可举报，并能得到及时处理；

文明：当客户乘车时，不应该听到与自己及本车无关的一些声音，尤其是不堪入耳的声音。

6.2.2.4 出租汽车驾驶员的需要

出租汽车司机由于其工作特点，几乎每时每刻均在运行之中，作为其本人和家庭有以下几方面的要求：

1、安全需求

尽管是一个人面对不同的客人和可能出现的意外情况，但是有一套高效、可靠的手段保障其安全；

2、心理上的要求

因为有一条能及时架通的信息桥梁，它不仅仅给人以安全感，而且可以用它同其它出租汽车加强联系，多交朋友；

3、经济上的要求

由于行业整体管理水平、服务水平提高；通过调度系统可以为用户和乘客提供更多的有偿服务（如：电话叫车等）；

4、提高服务水平的需求

通过调度系统，司机可以更加全面地了解各种知识，并为乘客及时提供各种正确的咨询（如：问单位、问路、问其它有关信息）；

5、提高安全管理水平

目前在城市郊区，晚间采用查乘客身份证等手段保障司机安全。有了现代化的调度系统，就可以通过总台直接将可疑乘客的身份证号输入电脑以备查询，并对该车进行监控。

6.3 GPS 调度系统建设规模和投资估算

6.3.1 GPS 调度系统建设规模

江西长运集团有限公司拟开发的 GPS 调度系统，将提供在一江两岸 50 平方公里范围内的出租汽车调度、叫车服务，并可同时开展租赁、客运车辆租车服务。

6.3.2 GPS 调度系统投资估算

江西长运集团有限公司拟对 GPS 调度系统项目投资 534 万元，固定资产投入 500 万，其中：

1、调度中心（包括：控制器、发射激励模块、功率放大模块、接收模块、发射腔体合路器、接收分路器、全向玻璃钢天线、接收信号放大器、通讯专用开关电源、接警调度微机、网络集线器、调度软件、集团电话交换机、DDN 专线、6 个无线电基站、星型拓扑无线网络构架）100 万元；调度容量为 5000 辆。

2、出租汽车每辆投入 5000 元（包括：车台、集群控制码片、控制单元、紧急报警按钮、GPS 卫星信号接收板、GPS 卫星信号接收天线），800 辆出租汽车共计 400 万元。GPS 调度系统项目流动资金投入 34 万元。

第七章 经济效益分析

7.1 计算依据

- 中华人民共和国交通部《公路、水运建设项目可行性研究编制办法》；
- 国家产业政策及有关法律、法规；
- 中华人民共和国财政部及江西省财政厅相关税收政策；
- 江西省物价局物价政策；
- 国家计委、建设部颁布的《建设项目经济评价方法与参数》。

计算说明：根据国家计委与建设部联合发布的《建设项目经济评价方法与参数》中的相关规定，本次计算中，计算期定为 8 年。考虑到出租车生产经营活动的连续性以及出租车的实际运行效率，在总计 8 年的项目中是按出租车经营期计算，车辆折旧作为出租车在下一轮经营期更新资金在计算期内逐年提取。

7.2 营运分析

7.2.1 投资规模

本次计算中，投资总共包括三个部分：

股权收购

纳入本次计算中的对长运出租国有股权的收购价为 216 万元。

车辆购置成本

购车投入 4250 万元，其中：固定资产 4021 万元，流动资金 229 万元。

GPS 调度系统

GPS 调度系统投资预计 534 万元。

资金筹集

预计本次项目总计投资 500 万元，全部由股份公司投入，转增长运出租注册资本金。

7.2.2 收入分析

公司营业收入包括公车经营营运收入、现有出租车营运收入、GPS 调度系统服务收入、租赁车辆收入和保险费返还收入，详见附表 1。

公车经营营运收入

200 辆公车经营的出租车收入按 280 元/天·辆

现有出租车营运收入

现有 334 辆出租车收入按 400 元/月·辆

GPS 调度系统服务收入

参照上海等城市的收费标准和南昌市的居民消费水平标准,本次计算中 GPS 调度车载设备租赁费暂按 100 元/辆*月计算,预计全年收入为 96 万元。

保险费返还收入

根据投保的规定,若每年保期内营运车辆未出事故,可按保费的 10% 返还。根据经验值,本项目按 30% 的事故率计。

7.2.3 成本分析

经营成本主要包括新投资项目的车辆规费、固定资产折旧费、人员工资及福利费用、管理费用,以及现出租公司的成本费用等,详见附表 1。

车辆规费

每辆车的年规费包括养路费 9552 元、车船使用税 126 元、价调基金 360 元、运管费 480 元、防洪基金 20 元、价格年审费 30 元、计价器调修费 30 元、保险费 7270 元、季检及年检费 280 元,总共合计 18158 元。

全部 200 辆公车经营的出租车年规费为 363.2 万元。

固定资产折旧

- 出租车车辆折旧:按 8 年计提折旧,则每年折旧费用为 502.6 万元。
- GPS 调度系统折旧:按 5 年计提折旧,则每年折旧费用为 20 万元。

人员工资及福利费用

- 公车经营项目:每辆出租车配备 2 名司机,每位司机按每人每月 1000 元计算,管理人员按每人每月 600 元计算。司机和管理人员的社会统筹部分全部按 22% 的养老保险、2% 的失业保险、2.55% 的工伤保险、10% 的医疗保险缴交,基数为 600 元/人.月。总计公车经营项目人员工资及社会统筹,每年为 595.1 万元。
- GPS 调度系统项目:该项目共需 10 人,按人均每月 800 元计算,按 47.95% 缴交社会统筹,基数为 800 元/人.月,总计即 GPS 调度系统项目人员工资及社会统筹,每年为 14.2 万元。

GPS 调度系统更新、维修费

按每年折旧费用的 40% 计,为 8 万元。

车辆配置设施摊销费

按 4 年摊销,年摊销费用 100 万元。

管理费用

包括办公费、电话费、水电费等费用。

- 200 辆公车经营的管理费用:按每年 10 万元计。
- GPS 调度系统的管理费用:按每年 6 万元计。

总计 16 万元/年。

出租公司现有的成本费用

包括与人员工资有关的各种费用、办公费、电话费、水电费等费用,每年按 50 万元计。

营业税金及附加

营业税按营业收入的 5% 计提,城市建设税、教育附加费按营业税的 7%、3% 计提,每年计提的营业税金及附加约为 125.90 万元。

所得税

按国家规定的 33% 的税率缴交所得税。

流动资金

根据出租汽车的经营特点,按三个月的成本费用考虑共需流动资金 179 万元。

详细计算结果参见附表 1。

7.3 财务效益指标

本研究价格水平以 2001 年为基准。

通过测算分析，股份公司收购出租公司，投入 200 辆进行公车经营项目和 GPS 调度系统项目后，在计算期内技术经济指标（平均值）为：

- 1、投资利润率： 11.08%
- 2、投资利税率： 13.60%

从以上指标可以看出，本项目静态指标较好，说明盈利能力较强。

3、动态指标分析（计算期 8 年）

- 4、财务内部收益率： IRR= 8.72%
- 5、财务净现值： 基准折现率 I=7%，NPV=331 万元
- 6、投资回收期（动态）： 8.13 年
- 7、投资回收期（静态）： 5.79 年

从该项目的分析数据可知，该项目具有较好的投资回报能力，如能在实际经营中注意市场培育和市场营销，降低经营成本，必将产生良好的经济效益。

附表1：

收入成本预测表

单位：万元

年 份	1	2	3	4	5	6	7	8	合 计
一、营业收入									
公车经营收入	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	16128
现有出租车营业收入	165.12	165.12	165.12	165.12	165.12	165.12	165.12	165.12	1320.96
GPS调度系统收入	96	96	96	96	96	96	96	96	768
租赁车辆收入	12	12	12	12	12	12	12	12	96
保险费返还	10	10	10	10	10	10	10	10	80
小 计	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	18392.96
二、成本费用									
人工工资及社会统筹	609.3	609.3	609.3	609.3	609.3	609.3	609.3	609.3	4874.4
车辆规费	363.2	363.2	363.2	363.2	363.2	363.2	363.2	363.2	2905.6
固定资产折旧	522.6	522.6	522.6	522.6	522.6	522.6	522.6	522.6	4180.8
GPS系统更新、维修费	8	8	8	8	8	8	8	8	64
车辆配置设施摊销费	100	100	100	100					400
管理费用	16	16	16	16	16	16	16	16	128
现有出租公司成本开支	50	50	50	50	50	50	50	50	400
小 计	1669.1	1669.1	1669.1	1669.1	1569.1	1569.1	1569.1	1569.1	12952.8
三、营业税金及附加	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	1007.2
四、利润总额	504.12	504.12	504.12	504.12	604.12	604.12	604.12	604.12	4432.96
五、所得税	166.36	166.36	166.36	166.36	199.36	199.36	199.36	199.36	1462.88
六、净利润	337.76	337.76	337.76	337.76	404.76	404.76	404.76	404.76	2970.08

附表2

损益表

单位：万元

序号	时 期	经 营 期								合计
	年份项目	1	2	3	4	5	6	7	8	
1	营业收入	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	18392.96
2	营业税金及附加	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	1007.2
3	总成本净费用	1669.1	1669.1	1669.1	1669.1	1569.1	1569.1	1569.1	1569.1	12952.8
4	营业外净支出									
5	利润总额	504.12	504.12	504.12	504.12	604.12	604.12	604.12	604.12	4432.96
6	所得税	166.36	166.36	166.36	166.36	199.36	199.36	199.36	199.36	1462.88
7	净利润	337.76	337.76	337.76	337.76	404.76	404.76	404.76	404.76	2970.08
7.1	盈余公积金	33.78	33.78	33.78	33.78	40.48	40.48	40.48	40.48	297.01
7.2	公益金	16.89	16.89	16.89	16.89	20.24	20.24	20.24	20.24	148.50
7.3	应付利润									
7.4	未分配利润	287.10	287.10	287.10	287.10	344.05	344.05	344.05	344.05	2524.57

附表3

现金流量表

单位：万元

序号	时 期	建设期	经营期								合 计	
	年份	0	1	2	3	4	5	6	7	8		
一	现金流入											
1	营业收入		2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	18392.96
2	回收固定资产余值											
3	回收流动资金										263	263
	流入小计		2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2299.12	2562.12	18655.96
二	现金流出											
1	建设资金	4737										4737
2	流动资金	263										263
3	营业成本		1146.50	1146.50	1146.50	1146.0	1046.50	1046.50	1046.50	1046.50	1046.50	8772.0
4	营业税金及附加		125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	125.9	1007.2
5	所得税		166.36	166.36	166.36	166.36	199.36	199.36	199.36	199.36	199.36	1462.88
6	公益金		16.89	16.89	16.89	16.89	20.24	20.24	20.24	20.24	20.24	148.52
7	营业外净支出											
	流出小计	5000	1455.65	1455.65	1455.65	1455.65	1392	1392	1392	1392	1392	11390.6
三	净现金流量	-5000	843.47	843.47	843.47	843.47	907.12	907.12	907.12	907.12	1170.12	7265.36
四	累计净现金流量	-5000	-4156.53	-3313.06	-2469.59	-1626.12	-719	188.12	1095.24	2265.36		

FIRR=8.72%

FNPV=¥330.99

第八章 相关措施建议

8.1 积极落实政府部门的支持政策

8.1.1 企业发展政策

鉴于目前南昌市出租汽车企业规模普遍较小、经营管理水平不高、设施设备不足且较落后、从业人员素质较低的现状，南昌市未来出租汽车业发展的一个很重要的方面，就是要采取正确的企业发展政策，鼓励出租车经营企业做大做强。江西长运应抓住政府支持的机遇，加快并购步伐，力争早日完成新企业的组建。

8.1.2 市场管理政策

加强市场法规建设

加强市场管理的立法，建立完善的法律法规体系，使市场管理纳入法制化轨道。

加快市场体系建设

培育和完善出租车运输的各类相关市场，建立完善的出租车运输市场体系。

完善市场竞争

统一管理尺度，明确管理责权，为出租车经营企业创造公平和有序的市场竞争环境。

加强市场监管

加强对出租车经营企业服务质量的监督和检查，使企业竞争建立在提高服务质量和水平、增加企业效益和社会效益的基础之上。

鼓励市场开放

实行开放的运输市场政策，鼓励规模化、网络化、高效化经营企业发展，给予规模经营企业较为宽松的政策，以便出租车运输市场在开放的同时，走向规范化。

8.1.3 科技进步政策

鼓励依靠科技进步

管理部门应采取积极的政策措施，鼓励采用新技术、新工艺、新材料、新装备，提高出租车经营的技术含量、技术等级。

鼓励广泛采用先进技术

对采用计算机技术和网络技术，包括 GPS 技术，实现运输经营、管理、组织、服务的信息化的企业，政府部门应予以鼓励。

加大对外技术交流力度

鼓励企业积极引进和吸收国内外先进的经营组织与管理技术，提高出租车企业经营和管

理水平。

8.2 完善企业管理制度

江西长运股份公司是国内较早进行国有企业股份制改造的运输企业，企业管理制度在国内同行中已处于领先水平，但是，一旦上市成功，按照上市公司的要求，尚有较大的差距。因此，必须进一步完善企业经营管理体制，使公司适应更为严厉的市场监管要求。

一是完善企业法人治理结构，按照上市公司的要求和维护中小股东利益的原则，形成科学合理的企业架构；

二是完善公司各项业务经营、财务管理、人力资源管理、投资管理、安全管理等一系列制度；

三是建立各项制度的执行监督体系，确保所制定的各项制度的执行落到实处。

8.3 提高企业经营管理水平

由于市场环境的原因，我国许多企业在走向大型化的过程中，往往很难摆脱经营管理水平下降的厄运，江西长运在并购长运出租而扩大经营规模后，也面临同样的问题，因此，如何提高经营管理水平，将是江西长运的一道重要课题。为此，必须积极采取措施，尽快提高企业的经营管理水平。

一是理顺各个经营单位的经营关系，在保持经营单位的经营积极性的同时，加强各单位的经营协作和配合；

二是明确经营责任，完善经营管理制度，依靠科学管理确保企业经营活动的稳定性；

三是采用先进的经营管理技术，如计算机技术、网络技术、GPS 等智能交通技术；

四是加强经营决策的科学化和民主化。

8.4 防范企业经营风险

出租车经营企业的经营风险主要来自于同行竞争、车辆运营安全、政策变化和自身经营管理水平下降等，为此，江西长运股份公司将在这些方面采取积极的应对措施，防范可能的经营风险。

一是把提高运输服务质量作为企业的生命，以确保企业在激烈的市场竞争中处于优势地位。江西长运公司在此方面取得的较大成绩已证明这一措施的有效性；

二是加强车辆技术检测、维护、保养，保持车辆的良好技术状态，减少因技术问题而造成的安全隐患；

三是加强企业运营安全管理，防止重大安全事故的发生；

四是积极认真研究政策环境，预先了解可能发生的政策变化，同时，积极争取政府部门的政策支持；

五是提高企业的经营管理水平，使企业将经营风险的防范主动权掌握在自己手中。

8.5 重视企业人才培养

在经营增长方式转变和知识经济时代，企业之间的竞争主要是人才的竞争，因此，江

西长运股份公司必须重视发挥人才的作用，积极培养企业发展所需的各类人才。

一是重视在职人员的岗位培训，不断更新知识，保持在职人员的技能优势；

二是积极引进企业发展所需的各类人才，保持企业人才更新的活力；

三是提高出租车驾驶员的素质。

南昌公路主枢纽规划 长途客运总站扩建项目

可
行
性
研
究
报
告

江西省建筑设计研究总院

二 00 一年三月

目 录

第一章	总论
第二章	市场预测及建设规模
第三章	建设条件
第四章	总平面布置
第五章	劳动定员
第六章	实施进度计划
第七章	投资估算
第八章	效益分析

附图：总平面布局图

第一章 总论

一、项目名称及承办单位

(一) 项目名称：南昌长途客运总站

(二) 承办单位：江西长运股份有限公司

(三) 法定代表人：张平

二、拟建地点：八一大道 199 号

三、公司现状

江西长运股份有限公司是江西长运集团的龙头企业，它主要从事旅客运输、旅游服务和商贸物业管理，是江西省内同行业中最早实施股份制改制的企业。公司现有资产总额 2.1 亿元人民币，净资产 1.02 亿元人民币；公司现有员工 1000 余人，其中各类专业技术人员 300 余人。在 1994 年，公司被评为中国 500 家最大服务企业公路运输业第 50 位；1995 年，公司被列为全省首批现代企业制度试点企业；1998 年公司又获得中国国内企业最高荣誉“五一”劳动奖状。

公路旅客运输（简称“客运”）一直是公司的主营项目。公司拥有客运建制 500 余辆，省际、省内客运线路 200 余条，所开行的线路覆盖全省和广东、福建、浙江、江苏、安徽、湖北、湖南等省份，其中开通了南昌至九江、武汉、合肥、南京等七条高速客运班线。全公司现拥有营运客车占全市市籍营运客车的 60%，辖有南昌长途汽车站、南

昌短途客运汽车站、南昌青山路客运北站、南昌徐坊客运站、长安客运停车场等六个客运站场，进站营运客车占全市营运客车的 50.4%。公司最大的汽车站——南昌长途汽车站，是国家交通部部级文明站，是南昌唯一的一个一级站，站内设施齐全，服务优质，为旅客创造了良好的候车、乘车服务，1998 年 6 月通过全司的努力，车站还通过国际质量体系 ISO9002 的认证，使得长途汽车站的服务标准顺利与国际接轨，大大提高了车站的服务水平。在各车队拥有的客运建制车辆中，高档豪华座位车辆达 270 余辆，卧铺 80 余辆，较好地适应了旅客的需求。

另外，江西长运股份有限公司还根据南昌市社会经济和公路客运发展的需要建设新汽车客运站，计划用五年的时间，分步实施江西省交通厅和南昌市政府制定的《南昌公路主枢纽总体布局规划》中的项目，对现有长途汽车站进行改扩建，另外在南昌市城南、城西、城北建设徐坊客运站、昌北客运站和长凌客运站。

江西长运股份有限公司还将有计划地收购、兼并江西省内其它地区的公路运输企业或汽车客运站，进行公路客运业横向整合。为了加快公司的发展，江西长运股份有限公司将以中国加入 WTO 为契机，积极与国际运输业接轨，多渠道引进资金、先进的管理和技术，以保证公司能长期、稳健地发展，从而为投资者提供丰厚的回报。

四、项目提出背景及可能性

（一）项目提出的背景

江西“物华天宝，人杰地灵”，拥有丰富的资源，盛产稻米、茶叶、蜚声中外的景德镇陶瓷，同时旅游资源潜力巨大，有被列入“世界自然遗产”的庐山，作为革命胜地的井冈山，烟波浩渺、广阔无垠的鄱阳湖及候鸟保护区，有素以“瓷都”闻名的景德镇，还有江南三大名楼之一的滕王阁。但是江西交通不便，基础设施落后，虽然近年得到国家的大力扶持和关怀，京九铁路的开通，南昌、九江、景德镇、赣州四大民航机场的启用，昌九高速公路、昌抚高等级公路的改善，江西经济得到了蓬勃的发展，但是基础设施，特别是公路站场设施落后的状况并未有很大的改善。

南昌市作为江西省的省会城市，是江西的政治、经济和科学文化中心，是内陆省会开放城市，京九铁路、浙赣铁路及 105、316、320 三条国道均交汇于此，是江西省的铁路、公路、水路及航空的交通枢纽。因而，公路长途运输显得尤为重要。

公路运输站场作为客运业的基础设施，是客运市场的必备条件。伴随着国家客运市场的开放及客运运力的飞速增长，客运市场空前繁荣。而南昌市只有地（市）级以上车站一个，而其他社会停车场有四十余处，这种状况无疑会阻碍客运事业的发展，更不能适应增长需要，成为制约经济发展的瓶颈。同时，受人们物质生活水平的提高与公路客运质量提高的双重影响，公路旅客运输服务也必将向高档化发展。作为京九线段最大的中心城市和综合性交通枢纽的区位，加快客运总站建设适应快速增长的客运运力，呼应京九线运营，大交通格局的形成，已成为当前南昌市客运市场关注的焦点。

本公司现有的长途汽车站设备已日渐不能适应市场经济发展需要，特别是我国今后运输市场将面临国内、国际两个市场的竞争，美国、韩国、加拿大等国家的大运输集团均对中国大陆的运输市场看好，要在国内公路运输市场长久立足就必须妥善解决客运站场、车辆等硬件设备滞后与旅客对运输质量日益增长之间的矛盾。因此，筹措资金改善车站条件、更新车辆，以改进服务质量、提高市场占有率、增强企业竞争能力已是迫在眉睫。

根据南昌市“国民经济和社会发展九五计划和 2010 远景目标纲要”结合南昌市交通公路主枢纽工程，江西长运股份有限公司，作为南昌市乃至江西省最大的客、货运输专业企业，完全符合车站建设的承办条件，也符合国家投资产业“扶优扶强”的思路和政策。

（二）项目提出的必要性

1、 城市规划及市场的需要

南昌市现有客运站布局不合理。自运输市场开放以来，社会客车增加很快，很多社会客车无站可进，分别停放在市区人民广场、体育馆门口等街道马路上，以路代场，以车代站。这种现象不仅阻碍了交通、形成事故隐患，造成公安部门 and 交通部门的职责交叉错位，也不便于交通部门行使“车进站，人归点”、“三定四统一”的管理，使客运市场混乱，严重影响市区交通畅通与安全，有碍市容市貌，给客运市场的管理增加了难度。

南昌市作为京九线上唯一的省会城市，老车站现有设施落后，满足不了市场需求，落后于火车站的建设，影响长运公司的形象，也不

利于与同行业其他企业的竞争；对站场进行必要的扩建及重新包装、改变这种“以路代场，以车代站”的状况，给旅客提供一个方便舒适的候车环境，促进南昌市公路旅客运输走上“开放、统一、竞争、有序”的发展道路，必须着手进行客运市场的硬件建设----长途客运总站的改扩建。

建设公路主枢纽，可以将不同运输方式有机衔接起来，对运输过程统筹安排，选择经济合理的运输路线和运输工具，以最短的里程、最快的速度、最少的耗费，实现一条龙的门到门运输，从而充分发挥各种运输方式的优势，使各种运输方式各展其长，各得其所，相互衔接，优势互补，提高综合运输的整体效益。

2、南昌长途客运总站是建设南昌公路主枢纽计划的必然产物

根据交通部交计发（1998）447号文《关于南昌公路主枢纽总体布局规划的批复》，南昌公路主枢纽站场规划共包括七个客运站场，长途客运总站是其中的中心站。规划中该站位于八一大道城市中心地带，交通方便，人流量大，其功能主要为全市旅客服务；因此，长途客运总站作为南昌市公路主枢纽规划中不可缺少的一部分必须具备相应的站务条件和站务能力，它的建设刻不容缓。

3、江西长运股份公司站场网络建设的需要

为实现江西长运股份公司发展目标，进一步扩大公司客运市场份额，江西长运股份公司制订了客运站场网络建设发展规划，即建设以南昌长途汽车站为中心站，东、南、西、北站为卫星站的站场网络。长途客运总站作为站场网络中的中心站在市场竞争中尤其具有重要意义。

义，所以它的建设势在必行。

（三）项目建设的可能性

1、客源流向在空间出现的强辐射，由集中到分散的趋势，奠定了客运总站建设的前提条件。

我省地域辽阔，不同区域的生产力水平、产业结构、农贸交易市场，人口密度存在较大差异，南昌市作为省会中心城市，经济文化的中心，交易市场集中，规模大，决定了公路客运区域间旅客流动的特征，并且形成了由多种运输组成的运输大通道。

以南昌市为中心城市，跨省（市）或城市范围内旅客流动的空间也具有射幅广，从集中到分散，再从分散到集中的循环趋势，较大的客源点如火车站、汽车站、商品批发市场、旅游胜地、市中心集聚（停车）点，往往是城市客源集散与流动的主要站点。特别是市场经济条件下，人们外出工作、旅游的频繁，加速了客源量的上升，旅客的集散度，这为客运总站的建设奠定了扎实的基础。

2、具有良好的宏观经济、政策环境

我国经济正由计划经济向市场经济过渡，利用市场机制，优化配置资源，是市场经济的主要特征之一。建设徐坊南站，利用有限的运输资源，增加站务设施，以获得最佳的经济、社会效益。因此，建设客运总站本身就是公路运输领域发展市场经济。

交通部正在大力推进公路运输市场的发展进程，并决定建立全国统一、开放、竞争、有序公路运输市场。建设公路客运枢纽总站是运输市场培育的重要途径，在运输市场培育的进程中，日益发挥巨大作

用。

3、江西长运股份具有强大的企业经营优势

江西长运股份有限公司是江西省历史悠久的专业运输企业，也是南昌地区经营跨省、市线路客货运输规模最大、线路最多、效益最好、管理和最规范的专业运输企业。特别是其在江西省公路运营站场中处于主导地位，其所辖的站场已初步形成网络，而且作为网络中心的南昌长途汽车站已通过国际 ISO9000 质量体系认证并获得认证证书，服务水平达到国内一流，具有丰富的客运站场管理经验。因此，建设客运总站并纳入长运股份的站场网络运营中，形成站场网络区域分工，通过借助长运股份站场之间的公交化服务系统及现代通讯设备，从而可确保客运总站业务的持续稳定发展。

五、可行性研究的依据和范围

（一）可行性研究的依据

交通部及江西省政府交计发[1998]447 号文《关于南昌公路枢纽总体布局规划的批复》

（二）可行性研究的范围

本可行性研究的范围为南昌市公路枢纽客运总站工程可行性研究。研究范围为：市场预测、建设条件、总平面布置、实施进度计划、劳动定员、投资估算、财务评价。

六、结论与建议

(一) 南昌市是“京九”线上唯一的省会城市，是江西的政治、经济、文化中心。为了解决南昌市基础站场设施严重落后的现状，改善南昌公路运输秩序，发展南昌经济，南昌长途客运总站的改扩建势在必行。

南昌长途客运总站的改扩建符合《南昌市国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》以及《南昌市公路主枢纽总体布局规划》的要求。它的建设可极大促进主枢纽系统总体功能的发挥。

经过对市场的分析，预测及对项目盈利能力分析，可知该项目能创造较好的经济效益和社会效益，且有一定的抗风险能力，故是可行的，应尽早建设投产，占领市场，获得回报。

(二) 主要技术经济指标

本项目的的主要经济技术指标见表 1-1

主要技术经济指标表

表 1-1

序号	项目名称	单位	数量	备注
1	总建筑面积	平方米	50300	
2	建设投资	万元	2940	
	其中：固定资产投资	万元	2910	
3	定员	人	150	增人员
4	年收入	万元	1112.76	达产年平均
5	总成本费用	万元	573.4	达产年平均
6	税金及附加	万元	36.72	达产年平均
7	利润总额	万元	502.68	达产年平均
8	所得税	万元	165.88	达产年平均
9	税后利润	万元	336.8	

10	投资利润率	%	17.1	
11	投资利税率	%	18.35	
12	全部投资财务内部收益率	%	16.05	
13	财务净现值	万元	2000.31	
14	投资回收期（静态）	年	5.98	
15	投资回收期（动态）	年	8.33	

七、问题和建议

本项目财务效益分析是按客运班次达到设计能力计算的，为了能达到这个目标，具体建议如下：

- 1、项目交付使用后，取消市内临时停车站，做到“车进站，人归点”。
- 2、建立流动售票点，方便旅客购票。

第二章 市场预测及建设规模

一、 市场现状

南昌市现有人口 200 余万人，随着运输市场的对外开放和社会的发展，我市公路旅客运输事业得到了长足的发展。客运班线形成了覆盖全省，贯通华东、华南、华中主要县市的格局。

我市公路旅客运输事业虽然取得了显著成绩，但仍存在不足。主要表现在：

（一）规范性的客运站场建设严重滞后。市区规范性的客运站只有长途汽车站，且为七十年代建设的规模，站务及停车设施陈旧。目前只接纳长运公司所辖及与其对开的外公司所经营的客运班次，还有许多客运班次均分别分布在市区 40 余个宾馆、饭店以及街道上发班作业。而这些地方无任何客运服务设施。旅客露天候车、风雨无避，客运服务质量更无从谈起；

（二）由于缺乏配套客运站场设施，社会车辆“以路代场，以车代站”。交通主管部门因缺乏有形市场依托，难以行使“车进站，人归点”、“三定四统一”行业规范性市场管理职能，造成经营业户自由发车，市场次序十分混乱，严重损害市容文明形象和旅客的权益，这种状况必须立即改变。

二、 市场预测

（一）根据《南昌市公路主枢纽总体布局规划》预测及江西长运

股份公司市场调查：2000 年、2010 年市公路旅客量为 5 万人次及 7.3 万人次，即到 2000 年市区公路客运站场设施需求为日发送旅客 5 万人次。

（二）南昌长途客运总站年均日旅客发送量预测

南昌长途汽车站现年均日发送旅客量为 4000 余人次，其余均在市内临时停车场发送。

如按“车进站，人归点”的公路客运管理目标，通过市政府及有关部门的大力支持协助，取消市内不规范的站点，且按“南昌公路主枢纽总体布局规划”的要求，对客运班次按“一个客运总站，六个卫星站”的总体布局划分区域，改建现有的长途汽车站为长途客运总站。预计客运总站 2003 年工程竣工投入使用后日均客流量可达 4000 人次，2004 年 8000 人次，到 2005 年日均发送旅客可达 10000 人次，日发送 510 班次。具体班次（2005 年）如下：

序号	发往地区	班次数 (大客数)	班次公里	平均班次 公里	客运量	比例
1	跨省班线	56	105060	618	1638	16
2	跨区班线	412 (154)	101764	247	8451	84
	合计	468 (210)	206824	150	10089	100

根据上表推算客运量为： $210 \times 45 \times 65\% + (468 - 210) \times 18 \times 85\% = 10089$

人次/日

三、建设规模

（一）南昌长途汽车站现有规模

长途汽车站位于八一大道，1979 年建成投产。该站占地面积为 15000 平方米，站房建筑面积 7714 平方米，候车厅 1260 平方米，可同时容纳 1500 名旅客，停车场 8000 平方米，发车位 26 个，站前广场 2000 平方米。现有站房核定为一级站，日发送能力为 7000 人次，现实际日发送旅客量为 4000 余人次，占设计能力的 60%。该站地处市中心，距火车站 1000 米左右，并有扩建余地，即将货车保养厂外迁，拆除低矮平房，可使占地面积扩大。

（二）改建后长途客运总站的建设规模

根据南昌市公路主枢纽规划及调查，为降低投资及经营风险，提高长途客运总站的效益以及考虑到其他一些不可预见因素，长途客运总站改扩建设计日发送旅客能力定为 10000 人次。同时为给旅客提供可靠、周全、及时的服务，现代化的站务设施及通讯设备是必不可少的。

根据以上功能要求，长途客运总站将进行以下项目改建：

- 1、兴建一半地下停车场、修理车间及洗车台。
- 2、兴建一栋十七层综合楼，发车位向综合楼顺延。一层为豪华候车厅及站务用房；二至十七层为商场及写字楼，采用与开发商合作开发方式与本项目同时建设。
- 3、平整现有停车场地。
- 4、增设现代化站务设施及计算机信息系统。

第三章 建设条件

一、建设场地：长途客运总站在原地进行改扩建。

二、供电：公司现有变压器容量不能满足站场改扩建后用电需求，可通过增容解决。长途客运总站位于市中心，市区供电能力能保证车站增容要求。

三、供水：南昌市毗邻赣江，水源充足，市区供水设施完备，有能力保证车站的用水。

四、排污水：长途客运总站自有一套排水系统，改扩建后可与市区内现有管网相连，就可解决污水外排问题。

五、道路：长途客运总站紧靠八一大道，后面为广场南路，交通位置优越，人车进出非常便利。

六、通讯：长途客运总站已有的现代化通信设施，能确保车站通讯。

七、信息系统：长途客运总站已有计算机售票和财务系统，便于车站与将来的主枢纽通信服务中心进行信息传递，也便于其他客运站及服务网点通信信息系统之间进行联网和信息数据交流。

第四章 总平面布置

一、总平面布置

客运总站是在南昌长途汽车站的基础上改扩建而成，保留原站前广场和站房，其余部分拆除并重新规划。根据使用性质和规划，总平面分为 4 个功能区：1、客运站区；2、停车区；3、客车保养区；4、辅助设施区；

1、客运站区 利用原站房，完善原有设施，在站房北侧扩建候车室、发车位，使发车位增至 46 个。

2、停车区 在用地的东部，拆除车队办公楼、加油站、配电间，扩大停车场地；在用地的北部，建一半地下停车场。

3、客车保养区 设在用地的北部，旁边设下客点、洗车台等。

4、辅助设施区 保留公司行政办公楼，在现阅览室位置建设配电间。

二、流线组织

长途客运总站是按一级站建设，进出车的流线组织，是非常重要的。由于受城市规划道路和规划用地的限制，该客运站设入口 2 个，在候车厅两侧，由八一大道进车；设出口 2 个，由广场南路出。

第五章 劳动定员

一、组织结构

客运总站采用经理负责制，站务人员采用二班制。年工作 360 天，每天工作 7.5 小时，其他岗位采用一班制，年工作 360 天，每天工作劳动 7.5 小时。

二、劳动定员

长途客运总站建成后，共需员工 320 人，现有员工 170 人，需增加 150 人。其中增加站务人员 118 人，调度人员 12 人，管理及后勤人员 20 人。

三、职工培训

鉴于公司南昌长途汽车站已有一批熟练的站务及管理人员，所以

客运总站建成后员工培训可以长途汽车站为基地，分期、分批组织各类人员进行岗前培训。培训人员除掌握本岗位的工作外，还应了解相应岗位的工作，经考核择优录用。

第六章 实施进度计划

一、项目可行性研究：

2001年3月——2001年5月

二、汽车站初步设计：

2001年5月——2001年8月

三、汽车站施工图设计：

2001年8月——2001年12月

四、汽车站施工阶段：

2001年12月——2003年3月

第七章 投资估算

三、投资估算依据

- 1、公司提供的实际价格；
- 2、南昌市现行的建筑安装价格水平；
- 3、工程定额预算规范

二、投资估算

长途客运总站改扩建项目总投资 2940 万元，其中固定资产投资 2910 万元（见表 7-1），流动资金 30 万元。

长途汽车客运总站投资估算表

7-1

序号	项 目 名 称	单位造价 (元/平方米)	建设规模 (平方米)	工程造价 (万元)
1	半地下停车场	1200	7900	950
2	停车场及道路	110	31000	340
3	发车位	130	3100	40
4	配电间及线路改造			180
5	给排水线路改造			90
6	修理车间	1000	2900	290
7	一层豪华候车厅 (含地下室)	1200	5400	650
8	大门			20
9	现代化站务设施			100

10	计算机信息系统			150
11	其他各项费用			100
	合计			2910

第八章 效益分析

据预测，长途客运总站正常运营，日均发送旅客达到 10000 人次，比现有增加 5000 人次，即年增发送旅客 180 万人次。

一、计算依据

- 1、南昌市现行材料价格
- 2、站务人员及管理人員工资及福利按人均 10080 元/人计算

二、营业收入

长途客运总站项目完工投产后的营业收入主要包括客运代理费、站务服务费、微机售票服务费、候车空高服务费、洗、停车费。收费标准按《江西省公路汽车客运站服务费暂行规定》执行。当车站全部完工投产后生产能力达到 100%负荷时，其收益计算如下：

1、客运代理费：按平均票价 25 元/人次，按票价 10%计算

$25 \text{ 元/人次} \times 180 \text{ 万人次} \times 10\% = 450 \text{ 万元}$

2、站务服务费：30%按 1 元/人次计算；50%按 1.50 元/人次计算；

20%按 0.5 元/人次计算

$0.5 \text{ 元/人次} \times 180 \text{ 万人次} \times 20\% = 18 \text{ 万元}$

$1.0 \text{ 元/人次} \times 180 \text{ 万人次} \times 30\% = 54 \text{ 万元}$

$1.50 \text{ 元/人次} \times 180 \text{ 万人次} \times 50\% = 135 \text{ 万元}$

小计：207 万元

3、候车空调服务费：平均按 1.5 元/人次计算

$1.50 \text{ 元/人次} \times 180 \text{ 万人次} \times 240 \text{ 天} = 180 \text{ 万元}$

4、微机售票服务费：按 0.3 元/人次计算

$0.3 \text{ 元/人次} \times 180 \text{ 万人次} = 54 \text{ 万元}$

5、停车费：6 元/天.辆计算

$6 \text{ 元/天.辆} \times 560 \text{ 辆} \times 360 \text{ 天} = 120.96 \text{ 万元}$

6、洗车及卫生费：按 10 元/天.辆，50%在站洗车计算

$10 \text{ 元/天.辆} \times 560 \text{ 辆/天} \times 50\% \times 360 \text{ 天} = 100.8 \text{ 万元}$

共 计：1112.76 万元

三、总成本计算

总成本费用包括制造成本、管理费用等，各项费用具体计算如下：

1、票证费：0.1 元/票*180 万票=21.24 万元

2、服务人员工资及福利：

10080 元/年.人*150 人=151.2 万元

3、水电费：88 万元

4、折旧（按综合折旧率 4%计算）： $2910*4\%=116.4$ 万元

5、维修费（按折旧 40%计算）： $116.4*40\%=46.56$ 万元

6、管理费用（含土地摊销） 150 万元

小 计 573.4 万元

四、利税

1、营业税： $1112.76*3\%$

2、教育附加税及城建税： $1112.76*3\%*10\%$

小 计： 36.72 万元

五、利润

$1112.76-573.4-36.72=502.68$ 万元

六、所得税

$502.68*33\%=165.88$ 万元

七、净利润

$502.68-165.88=336.8$ 万元

八、财务效益指标

1、投资利润率： 17.1%

2、投资利税率： 18.35%

从以上指标可以看出，本项目静态指标较好，说明盈利能力较强。

3、动态指标分析（项目计算期 17 年）

财务内部收益率： 16.05%

财务净现值： 2000.31 万元

投资回收期（动态）： 8.33 年

投资回收期（静态）： 5.98 年