

CAS 與 IFRS 之比較—皖通高速(600012)

黃培琳

- ◆ 1996 年成立
- ◆ 於二地上市
- ◆ 安徽省高速公路總公司為最大股東

安徽皖通高速公路股份有限公司(以下簡稱“皖通高速”)成立於 1996 年 8 月，是由安徽省高速公路總公司做為獨家發起人，以其擁有的合寧高速公路相關的資產與負債作價入股。

1996 年 10 月 31 日皖通高速在香港發行 4.9 億 H 股(代號 0995)，同年 11 月 13 日在香港聯合交易所掛牌上市。2002 年 12 月 23 日發行 2.5 億 A 股，2003 年 1 月 7 日在上海證券交易所掛牌上市。截至 2006 年底，皖通高速總發行股數 16.58 億股，控股股東安徽省高速公路總公司持股 31.27%，國有法人持股 20.92%，人民幣流通股 18.08%，外資持股占 29.73%。

公司主要從事安徽省境內收費公路之經營和管理，目前已經擁有四條高速公路和一條一級公路，分別為合寧高速公路、高界高速公路、宣廣高速公路、連霍公路安徽段和 205 國道天長段新線；上述各路線 2006 年通行費收入分別佔 38%、24%、17%、14%、7%。皖通高速是中國第一家在香港上市的公路類上市公司，也是安徽省內唯一一家公路類上市公司。

香港在 1997 年回歸中國後，英國會計準則對香港會計準則影響逐漸式微，朝 IFRS 靠攏，不過整個香港會計準則(HKFRS)是在 2005 年 1 月 1 日起才完全與 IFRS 接軌。為簡化表示於表一均統稱為 IFRS。

如表一所列，修正前 CAS(舊 CAS)與 IFRS 之淨利差異起伏大，主要來自兩地對公路資產的鑑價不同致原始入帳金額不同、採用的折舊方法亦不同，故即使 2007 年適用新 CAS 仍與 IFRS 有差異。

另外一個主要差異來自所得稅會計處理不同：在 2006 年以前舊 CAS 採「應付稅款法」核算(是指本期稅前會計利潤與應納稅所得額之間的差異造成的影響納稅的金額直接計入當期損益，而不遞延到以後各期的會計處理方法)，2007 年起修正後(新 CAS)要求企業一律採用「資產負債表之負債法」核算企業所得稅，將所存在暫時性差異所產生的應納稅款、可扣抵稅額計入遞延所得稅負債或資產；2007 上半年所得稅仍有差異的原因，是來自其他會計處理方法的差異所致。

新、舊 CAS 與 IFRS 均存在差異：

- 公路資產原始入帳金額不同
- 公路資產折舊方法不同

表一：歷年 Audited 淨利調整 (2004~2007 上半年)

單位：人民幣百萬元

	舊 CAS			新 CAS(自結)
	2004 年	2005 年	2006 年	2007 上半年
中國會計準則淨利	404	659	749	308
①長期應付款公平價值調整	0	(44)	(37)	(6)
②高速公路及構築物評估作價及其折舊	89	61	57	30
②-1 土地使用權評估作價及其攤銷	(1)	(1)	(1)	(0.7)
③安全費用計提及使用	11	14	16	(0.7)
④商譽會計處理	0	0	31	0
⑤遞延稅款	(23)	(3)	116	(57)
IFRS 淨利	480	686	931	274
差異%	19%	4%	24%	(11%)

- ◆ 舊 CAS 不考量公平價值
- ◆ IFRS 公平價值
- ◆ 新 CAS 應與 IFRS 一致

①長期應付款公平價值調整

此處的長期應付款之應付對象為宣城高管及第一大股東安徽省高速公路總公司(以下簡稱“總公司”)。

此交易發生原由為：

一、1998 年皖通高速與宣城高管合營成立宣廣公司(合營期間 30 年)，雙方對其投資總額為 718.8 百萬，其中 71.88 百萬為註冊資本，差額 646.9 百萬以長期應收款的形式投入(各以出資比例以現金及長期應收款的形式出資)。2003 年 8 月雙方約定宣城高管將宣廣高速公路南段投入宣廣公司，雙方約定此路段價值為 398.8 百萬，其中 39.88 百萬做為宣廣公司註冊資本的增加，差額 358.92 百萬以長期應收款形式投入(截至 2006 年底皖通高速持有宣廣公司 55.47%)。

二、1997 年皖通高速與總公司合營成立高界公司(合營期間 32 年)，各自以現金及長期應收款的形式出資；2006 年 1 月以前皖通高速持有高界公司 51%、2006 年 1 月 6 日向總公司收購其持有高界 49% 股權，爾後高界成為皖通高速全資子公司，並於同年 5 月吸收合併高界公司，高界為消滅公司。由於宣廣及高界均為合併個體，故併入合併後，產生長期應付宣城高管及總公司。

根據舊 CAS，該長期應付款不考慮公平價值，根據所收到款項入帳。但 2005 年起香港採用會計準則 39 號公報《金融工具：確認與計量》與 IFRS 接軌，初始認列金額需以公平價值紀錄，所得款項與公平價值間之差額則於借款期間以實際利率法認列損益。

新 CAS 理應與 IFRS 一致，但公司在 2007 上半年財報尚未將上述長期應付款按公平價值表達，故仍存有差異；公司擬在年度財報中改以公平價值表達。

- ◆ 固定資產及土地使用權兩地評價師評估值不同
- ◆ 折舊法不同
 - CAS 直線法
 - IFRS 車流量法

- ◆ CAS 按通行費收入 1%計提
- ◆ IFRS 實際發生時認列為當期損益

- ◆ 舊 CAS 列為無形資產、並攤銷
- ◆ IFRS 列為股東權益
- ◆ 新 CAS 與 IFRS 一致

- ◆ 舊 CAS：應付稅款法
- ◆ IFRS：負債法
- ◆ 新 CAS 與 IFRS 一致

② 高速公路及構築物、土地使用權評估作價及其折舊

- ◆ 由於皖通高速是由總公司提供合寧高速的相關資產及負債入股而成立，為了發行 H 股並上市，公司分別在 1996 年 4 月 30 日及 8 月 15 日聘請中國資產評價師及國際資產評價師評估此一固定資產(高速公路及構築物)及土地使用權，作為入帳金額(性質非重估)。評估結果國際資產評價師的估值為 1847 百萬，高於中國資產評價師的估值 1528 百萬，共計 319 百萬人民幣，兩地財報各自以評估後金額入帳，故造成日後計提折舊基礎不同。
- ◆ 根據舊 CAS 高速公路及構築物之折舊是按「直線法」計提。而依 IFRS，是按「車流量法」計提，故產生差異。
- ◆ 另外，2005 年起香港採用會計準則 17 號《租賃》，將土地使用權不再按物業、機器及設備處理(採車流量法攤提折舊)，而做預付經營租賃處理：以直線法在租賃期間內認列為費用。而舊 CAS 仍帳列無形資產，採直線法按土地使用權期限(30 年)攤銷。由於兩地財報相關資產入帳金額不同、且採用不同方法計提公路折舊，故新 CAS 與 IFRS 仍產生差異。

③ 安全費用計提及使用

在 CAS 下，根據「國務院關於進一步加強安全生產估做的決定」及「安徽省人民政府關於進一步加強安全生產工作的決定」，公司自 2004 年起，按通行費收入的 1%計提安全費用(計入主營業成本，相對應貸計長期應付款)；屬資本性質的安全費用，於完工後轉入固定資產，借記：長期應付款—安全費用、貸記：累計折舊；若屬費用性質，則再支出時，直接沖減長期應付款—安全費用。但根據 IFRS 該等費用是在實際發生時計入損益，故產生差異。

2007 年起根據中國財政部門的相關規定，鑒於截至 2007/6 之安全費用餘額已超過上一年度通行費收入的 2%，故公司暫不計提安全費用。

④ 商譽會計處理

根據舊 CAS，公司 2006 年 1 月向總公司收購高界公司 49%股權交易所產生的商譽紀錄為無形資產，按 10 年平均攤銷。而根據 IFRS，該差異直接計入股東權益。

新 CAS 與 IFRS 一致，故未產生差異。

⑤ 遞延稅款

根據舊 CAS，允許企業採用「應付稅款法」或「納稅影響會計法(包括遞延法和負債法)」，皖通高速是採用應付稅款法核算。而 IFRS 是用資產負債表的負債法核算。

另外，上述會計處理方法的差異也導致遞延所得稅相對應調整。

新 CAS 只允許企業一律採用資產負債表的負債法，故應與 IFRS 一致；不過因為仍存在其他會計處理方法的不一致，影響所得稅額的計算，故差異仍存在。