

证券代码：000881 证券简称：大连国际 公告编号：2015-032

中国大连国际合作（集团）股份有限公司
关于对深圳证券交易所公司管理部关注函的回复

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

深圳证券交易所公司管理部：

2015年7月15日，公司披露了《2015年半年度业绩预告》，在该业绩预告中，公司对业绩变动原因进行了说明：

近年来，国际航运市场和国内二、三线城市房地产市场持续低迷，特别是2015年以来，公司远洋运输租金收入和房地产销售价格受到较大影响，导致公司2015年上半年经营业绩首次出现较大亏损，同时国际远洋船舶市场价格深幅下跌，公司远洋运输船舶固定资产和房地产存货出现明显的减值迹象。根据《企业会计准则》和公司会计政策，公司对上述资产进行了资产减值测试。依据资产减值测试结果，公司拟计提资产减值准备约119,000万元（其中：远洋运输船舶固定资产减值准备约100,000万元，房地产存货跌价准备约19,000万元），并计入公司上半年合并利润表，影响归属于母公司的净利润约-75,000万元。

对此，深圳证券交易所公司管理部给公司下发了《关于对中国大连国际合作（集团）股份有限公司的关注函》（公司部关注函【2015】第286号）。

对此公司董事会高度重视，认真研究该关注函所涉及到的事项，现回复如下：

1、对于你公司本次计提减值准备的固定资产，请详细说明你公司观察到的减值迹象的情况。请逐项列示固定资产明细，包括但不限于名称、账面原值、预计使用寿命、折旧开始时间、累计折旧金额、前期已计提减值准备的金额、本次计提减值准备的金额。请列示减值准备的测算过程和结果，当中，应重点说明资产公允价值和处置费用的确定依据，说明测算预计未来现金流量现值时使用的重要参数（包括但不限于单价、单位成本、运量等）的确定依据，同时提供测算底稿。

回复：

(1)2015年6月30日，公司根据《企业会计准则》和公司会计政策，对船舶资产进行减值测试。测试结果显示公司船舶资产出现减值迹象，主要体现在：

公司远洋运输业务主要船型为5.7万吨级超灵便型干散货运输船。近年来，由于世界经济复苏缓慢，干散货运输需求增速放缓，运力严重过剩，导致船舶租

金逐渐下降，国际干散货运市场持续低迷。特别是进入 2015 年，反映干散货运市场租金变动的主要指标 BSI（波罗的海超灵便型运价指数）创新低，租金水平创历史低位，并持续在底谷徘徊，反弹乏力。公司判断国际航运市场将延续低迷。

受国际航运市场的影响，公司远洋运输船舶租金收入持续下降，2015 年 6 月 30 日，平均日租金约为 6,960 美元，比 2014 年平均日租金减少 3,740 美元，下降约 34.95%，平均日租金已低于日平均成本，收入成本倒挂严重，出现经营亏损。

公司超灵便型干散货船是在航运市场相对繁荣时期建造，船舶的建造成本较高，平均建造成本约 3,394 万美元，截止 6 月底的平均单船账面净值约为 2,697 万美元，与市场上同类型船舶估值差异较大。考虑到国际航运市场持续低迷，基于谨慎性原则，公司聘请专业机构对公司船舶的预计可回收金额进行了评估。经评估，公司 15 艘干散货船的单船平均价值约 1,590 万美元，市场价值大幅缩水。

由于国际航运市场此轮调整持续时间较长，预计将长期在低位徘徊，公司判断船舶固定资产出现减值迹象，并根据减值测试的结果计提船舶固定资产的减值准备。

(2) 计提船舶固定资产减值准备明细

单位：万美元

| 编号 | 船名 | 权属 | 船舶吨位 | 预计使用年限(年) | 折旧开始时间 | 累计计提折旧月数 | 账面原值 |
|----|-----|----|--------|-----------|-------------|----------|----------|
| 1 | 华鹰轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2008 年 7 月 | 84 | 3,597.04 |
| 2 | 华昌轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2008 年 12 月 | 79 | 3,539.68 |
| 3 | 华云轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2009 年 2 月 | 77 | 3,517.90 |
| 4 | 华凤轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2010 年 10 月 | 57 | 4,373.74 |
| 5 | 华连轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2010 年 12 月 | 55 | 4,379.99 |
| 6 | 华通轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2011 年 2 月 | 53 | 2,958.07 |
| 7 | 华君轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2011 年 2 月 | 53 | 3,019.30 |
| 8 | 华夏轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2011 年 6 月 | 49 | 3,018.91 |
| 9 | 华新轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2011 年 9 月 | 46 | 2,953.93 |
| 10 | 华商轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2011 年 10 月 | 45 | 2,997.00 |
| 11 | 华江轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2011 年 11 月 | 44 | 3,608.60 |
| 12 | 华富轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2012 年 1 月 | 42 | 3,573.56 |

| | | | | | | | |
|----|-----|------|--------|----|---------|----|-----------|
| 13 | 华海轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2012年3月 | 40 | 2,972.60 |
| 14 | 华冠轮 | 自有 | 57,000 | 30 | 2012年7月 | 36 | 3,011.01 |
| 15 | 海阔轮 | 融资租赁 | 49,000 | 30 | 2011年7月 | 48 | 1,644.87 |
| | 合计 | | | | | | 49,166.20 |

续上表

| 编号 | 船名 | 累计折旧 | 前期计提减值准备 | 本次计提减值准备金额 | 公司权益比例(%) | 影响归属于母公司净利润 | |
|----|-----|----------|----------|------------|-----------|-------------|-----------|
| | | | | | | 美元 | 折人民币 |
| 1 | 华鹰轮 | 985.28 | 0 | 1,007.76 | 80.00 | 806.21 | 4,940.37 |
| 2 | 华昌轮 | 911.86 | 0 | 1,013.82 | 60.00 | 608.29 | 3,727.54 |
| 3 | 华云轮 | 883.30 | 0 | 1,008.60 | 60.00 | 605.16 | 3,708.36 |
| 4 | 华凤轮 | 812.95 | 0 | 1,926.79 | 44.00 | 847.79 | 5,195.17 |
| 5 | 华连轮 | 785.54 | 0 | 1,956.45 | 44.00 | 860.84 | 5,275.14 |
| 6 | 华通轮 | 511.23 | 0 | 794.84 | 44.00 | 349.73 | 2,143.11 |
| 7 | 华君轮 | 521.81 | 0 | 846.49 | 40.80 | 345.37 | 2,116.39 |
| 8 | 华夏轮 | 482.37 | 0 | 880.54 | 80.00 | 704.43 | 4,316.68 |
| 9 | 华新轮 | 443.09 | 0 | 857.84 | 44.00 | 377.45 | 2,312.98 |
| 10 | 华商轮 | 439.78 | 0 | 894.22 | 40.80 | 364.84 | 2,235.70 |
| 11 | 华江轮 | 517.76 | 0 | 1,426.84 | 80.00 | 1,141.47 | 6,994.81 |
| 12 | 华富轮 | 489.42 | 0 | 1,434.14 | 80.00 | 1,147.31 | 7,030.60 |
| 13 | 华海轮 | 387.73 | 0 | 934.87 | 60.00 | 560.92 | 3,437.26 |
| 14 | 华冠轮 | 353.47 | 0 | 1,005.54 | 60.00 | 603.32 | 3,697.08 |
| 15 | 海阔轮 | 186.16 | 0 | 607.71 | 80.00 | 486.17 | 2,979.20 |
| | 合计 | 8,711.75 | | 16,596.45 | | 9,809.30 | 60,110.39 |

(3)为保证本次资产减值测试的准确性与专业性，公司聘请专业评估机构对15艘干散货船舶的预计可回收金额进行评估，按照市场法和收益法估值，采用孰高原则确定预计可回收金额。

市场法是通过市场调查，在现行交易市场选择3艘与评估对象相同或类似的船舶作为参照物。在选择参照物时主要考虑交易船舶的类型、用途、吨位、适航区域等基本性能要素，同时考虑船舶的建造年代、建造国、船舶的交易时间并已经成交的同类船舶。根据参照物的各要素情况确定各调整系数，计算调整后价格，

调整后价格经分析合理后按算术平均法确定最终评估值。在确定船舶市场价值时，评估机构同时参考中国船级社新加坡分社提供的船舶市场价值的评估报告。

收益法是按照通行的收益预测方法，采用期租的模式进行，并结合历史各船舶的经营成本费用情况、预测未来的现金流量，最终通过适合的折现率进行折现。

①收入的预测原则

船舶的收入由营运期间的租金收入和使用到期报废变现收入构成。营运期间的租金收入主要考虑两个方面，即期租水平和营运天数，对于期租水平，在考虑近几年市场实际平均水平的基础上，分析散货船市场的现状和未来发展趋势进行综合判断；而对于营运天数，在假定正常年份运营总天数(360天)的前提下，考虑船舶按照规定进行的定期坞修及检验停运天数综合确定。根据2011年7月1日—2015年6月30日BSI指数平均为962点，对应的日租金收入为9,530美元，全年运营总天数360天计算。对于使用到期报废变现收入则参照拆船企业收购报废船舶价格和其自身的轻吨数量综合确定。

②付现成本的预测原则

船舶的付现成本一般情况下包括保险费、物料费、润料费、通讯费、管理费、港口费、燃料费、手续费和其他费用。对于船员人工成本、修理费等营运付现成本，根据历史实际发生额，结合未来发展趋势分类进行预测。

根据单船过去三年的平均运营数据，船舶的固定运营费用明细如下：

单位：美元

| 项 目 | 金 额 |
|-----|------------|
| 保险费 | 120,000.00 |
| 物料费 | 80,000.00 |
| 润料费 | 110,000.00 |
| 通讯费 | 15,000.00 |
| 管理费 | 150,000.00 |
| 港口费 | 20,000.00 |
| 燃料费 | 45,000.00 |
| 手续费 | 30,000.00 |
| 其 他 | 30,000.00 |
| 合 计 | 600,000.00 |

变动费用的人工费按前三年实际发生的均值82万美元测算；修理费用测算前十年每年10万美元，第十年至二十年每年比前十年年均增加2万美元，第二

十年到二十五年年均比第十年至第二十年再增加 2 万美元，第二十六年至三十年达到年均 16 万美元；坞修费每 5 年进行 2 次坞修，每次为 20 万美元。考虑到船龄的增长后期坞修每次增加 2 万美元。

③折现率的确定

折现率是采用无风险报酬率加风险报酬率的方式确定，其中无风险报酬率参照已发行的中长期国债收益率的平均值确定，风险报酬率采用行业风险和经营风险。在测算时采用的折现率为 9.22%。

④预测年限的确定

根据船舶资产的特点，本次减值测试年限从船舶投入使用起至报废年份为止。年限为 30 年。

⑤2015 年 6 月 30 日船舶固定资产减值测试结果

单位：万美元

| 编号 | 船名 | 账面原值 | 2015年6月30日账面净值 | 可回收金额 | | | 本次计提减值准备金额 |
|----|-----|-----------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|
| | | | | 市场法 | 收益法 | 按孰高确定可回收金额 | |
| 1 | 华鹰轮 | 3,597.04 | 2,611.76 | 1,125.00 | 1,604.00 | 1,604.00 | 1,007.76 |
| 2 | 华昌轮 | 3,539.68 | 2,627.82 | 1,125.00 | 1,614.00 | 1,614.00 | 1,013.82 |
| 3 | 华云轮 | 3,517.90 | 2,634.60 | 1,225.00 | 1,626.00 | 1,626.00 | 1,008.60 |
| 4 | 华凤轮 | 4,373.74 | 3,560.79 | 1,275.00 | 1,634.00 | 1,634.00 | 1,926.79 |
| 5 | 华连轮 | 4,379.99 | 3,594.45 | 1,275.00 | 1,638.00 | 1,638.00 | 1,956.45 |
| 6 | 华通轮 | 2,958.07 | 2,446.84 | 1,475.00 | 1,652.00 | 1,652.00 | 794.84 |
| 7 | 华君轮 | 3,019.30 | 2,497.49 | 1,475.00 | 1,651.00 | 1,651.00 | 846.49 |
| 8 | 华夏轮 | 3,018.91 | 2,536.54 | 1,475.00 | 1,656.00 | 1,656.00 | 880.54 |
| 9 | 华新轮 | 2,953.93 | 2,510.84 | 1,475.00 | 1,653.00 | 1,653.00 | 857.84 |
| 10 | 华商轮 | 2,997.00 | 2,557.22 | 1,475.00 | 1,663.00 | 1,663.00 | 894.22 |
| 11 | 华江轮 | 3,608.60 | 3,090.84 | 1,475.00 | 1,664.00 | 1,664.00 | 1,426.84 |
| 12 | 华富轮 | 3,573.56 | 3,084.14 | 1,650.00 | 1,645.00 | 1,650.00 | 1,434.14 |
| 13 | 华海轮 | 2,972.60 | 2,584.87 | 1,650.00 | 1,625.00 | 1,650.00 | 934.87 |
| 14 | 华冠轮 | 3,011.01 | 2,657.54 | 1,650.00 | 1,652.00 | 1,652.00 | 1,005.54 |
| 15 | 海阔轮 | 1,644.87 | 1,458.71 | 700.00 | 851.00 | 851.00 | 607.71 |
| | 合计 | 49,166.20 | 40,454.45 | 20,525.00 | 23,828.00 | 23,858.00 | 16,596.45 |

2、对于计提跌价准备的存货，请详细列示存货明细，包括但不限于名称、账面成本、估计售价、至完工时估计将要发生的成本和估计的销售费用以及相关税费、跌价准备金额。请详细说明估计售价的确认依据。

(1) 存货跌价准备明细

单位：万元

| 项目名称 | 类别 | 账面成本 | 估计售价 | 至完工时估计需发生的成本 |
|--------------|------|------------|------------|--------------|
| 沈阳“克莱枫丹”一、二期 | 开发产品 | 43,763.44 | 54,310.46 | |
| 沈阳“克莱枫丹”三期 | 开发成本 | 20,128.81 | 30,797.45 | 10,164.78 |
| 其中：计提跌价准备 | 开发成本 | 19,594.02 | 29,679.66 | 9,894.71 |
| 营口“枫合万嘉”一期 | 开发产品 | 8,733.05 | 10,509.96 | |
| 其中：计提跌价准备 | 开发产品 | 3,620.35 | 3,454.52 | |
| 营口“枫合万嘉”二、三期 | 开发成本 | 25,227.33 | 33,385.35 | 7,160.30 |
| 其中：计提跌价准备 | 开发成本 | 22,144.60 | 23,059.47 | 5,045.90 |
| 大连“纪念街”地块 | 开发成本 | 48,676.70 | 41,066.46 | |
| 其中：计提跌价准备 | 开发成本 | 48,676.70 | 41,066.46 | |
| 合计 | | 146,529.33 | 170,069.68 | 17,325.08 |
| 其中：计提跌价准备 | | 94,035.67 | 97,260.11 | 14,940.61 |

续上表

单位：万元

| 项目名称 | 估计的销售费用 | 估计的税费 | 跌价准备金额 | 公司权益 (%) | 影响归属于母公司所有者净利润 |
|--------------|----------|----------|-----------|----------|----------------|
| 沈阳“克莱枫丹”一、二期 | 1,629.31 | 3,041.31 | 0 | 80 | |
| 沈阳“克莱枫丹”三期 | 923.92 | 1,724.66 | 2,361.52 | 80 | -1,889.21 |
| 其中：计提跌价准备 | 890.39 | 1,662.06 | 2,361.52 | 80 | -1,889.21 |
| 营口“枫合万嘉”一期 | 315.30 | 588.56 | 462.92 | 80 | -370.34 |
| 其中：计提跌价准备 | 103.64 | 193.45 | 462.92 | 80 | -370.34 |
| 营口“枫合万嘉”二、三期 | 1,001.56 | 1,869.58 | 6,114.14 | 80 | -4,891.31 |
| 其中：计提跌价准备 | 691.78 | 1,291.33 | 6,114.14 | 80 | -4,891.31 |
| 大连“纪念街”地块 | | 2,299.72 | 9,909.96 | 80 | -7,927.97 |
| 其中：计提跌价准备 | | 2,299.72 | 9,909.96 | 80 | -7,927.97 |
| 合计 | 3,870.09 | 9,523.91 | 18,848.54 | | -15,078.83 |
| 其中：计提跌价准备 | 1,685.81 | 5,446.56 | 18,848.54 | | -15,078.83 |

(2)沈阳“克莱枫丹”三期和营口“枫合万嘉”一、二期的预计售价是依据公司综合考虑项目投资回报、自身产品的品质、所在区域、成本和市场等因素确定的销售定价。(1)开发产品的可变现净值的估算，是按照开发产品的预计售价（签订销售合同的按合同定价，下同）减去估计的销售费用以及相关税费后的金

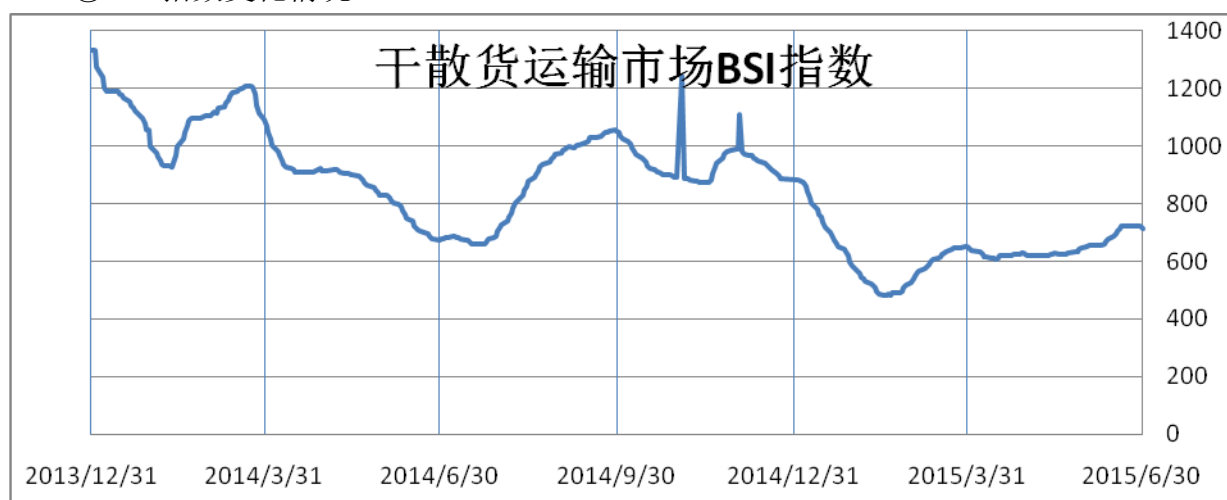
额确定。(2) 开发成本的可变现净值的估算,是按照完工产品的预计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额确定。受大连市房地产市场持续低迷的影响,在当前市场环境下,公司继续开发大连“纪念街”地块,预计会发生较大的亏损。鉴于大连“纪念街”地块的开发暂时处于停滞状态,公司对大连“纪念街”地块的土地使用权价值进行测试。对大连“纪念街”项目的估价,公司按照土地价值评估方法,采样近两年的土地成交数据进行比较估算。综合考虑本地块的地理位置、自然环境和周边的配套情况,关键是目前房地产市场的销售形势对土地市场的影响,对“纪念街”地块的土地价值评估约 41,066.46 万元。

3、你公司于 2015 年 4 月 23 日披露 2014 年年度报告和 2015 年一季度报告,报告显示,你公司 2014 年和 2015 年一季度未计提任何固定资产减值准备和存货跌价准备。

(1) 请你公司说明本次计提固定资产减值准备前观察到的减值迹象对应的行业指数、资产市价、技术发展等因素近一年以来的变化情况。请说明于 2014 年 12 月 31 日和 2015 年 3 月 31 日,相关减值迹象是否已经存在,你公司是否实施减值测试,如是,请说明减值测试的测算过程及结果。请说明你公司于 2015 年 4 月 23 日报告披露日前是否观察到进一步的减值迹象,你公司是否进一步实施了必要的减值测试,测算过程及结果如何。请你公司分析并说明于 2014 年和 2015 年一季度未计提任何固定资产减值准备的合理性及合规性。

回复:

①BSI 指数变化情况



公司远洋运输船舶均为超灵便型干散货运输船,租金水平受波罗的海超灵便型船运价指数(BSI)的影响。2014 年以年来,BSI 指数呈现震荡下行的趋势,

波动幅度较大。2015 年上半年 BSI 指数继续探底，从年初的 884 点暴跌至 480 点，2015 年 3 月 31 日回升至 649 点。

②一年来船舶市价变化情况

| 序号 | 船舶吨位 | 建造时间 | 交易日期 | 交易金额(万美元) |
|----|--------|------|------------------|-----------|
| 1 | 57,991 | 2011 | 2013 年 12 月 13 日 | 2,950 |
| 2 | 57,991 | 2011 | 2013 年 12 月 13 日 | 2,950 |
| 3 | 55,675 | 2011 | 2013 年 12 月 19 日 | 2,700 |
| 4 | 55,675 | 2012 | 2013 年 12 月 19 日 | 2,700 |
| 5 | 52,347 | 2005 | 2014 年 3 月 24 日 | 2,200 |
| 6 | 58,000 | 2012 | 2014 年 6 月 3 日 | 2,525 |
| 7 | 58,018 | 2012 | 2014 年 6 月 3 日 | 2,525 |
| 8 | 57,981 | 2012 | 2014 年 6 月 3 日 | 2,525 |
| 9 | 47,777 | 2002 | 2014 年 9 月 19 日 | 1,230 |
| 10 | 58,086 | 2011 | 2014 年 12 月 12 日 | 2,700 |
| 11 | 53,026 | 2003 | 2015 年 3 月 27 日 | 830 |
| 12 | 53,125 | 2003 | 2015 年 6 月 23 日 | 870 |
| 13 | 55,666 | 2009 | 2015 年 6 月 19 日 | 1,435 |
| 14 | 55,196 | 2008 | 2015 年 6 月 18 日 | 1,300 |

以上数据采自《Clarkson Research Services Shipping Intelligence Weekly》。

③技术发展情况

随着造船工业的技术进步，2015 年预计新型节能环保 6.4 万吨级干散货船将大批量投入使用。新型船舶船型先进、技术指标和环保指标明显优于 5.7 万吨级船舶，且由于运输量、油耗方面的较大优势（仓容增加约 7%，油耗降低约 10%-20%），经营成本低，有着更强的市场竞争力，已经成为 5.7 万吨级干散货船的替代船舶。

④2014 年 12 月 31 日和 2015 年 3 月 31 日，公司对相关资产进行减值测试，测试结果如下：单位：万美元

| 船名 | 2014 年 12 月 31 日 | | 2015 年 3 月 31 日 | |
|-----|------------------|---------|-----------------|---------|
| | 账面价值 | 未来可回收金额 | 账面价值 | 未来可回收金额 |
| 华鹰轮 | 2,682 | 4,596 | 2,647 | 4,233 |

| | | | | |
|-----|--------|--------|--------|--------|
| 华昌轮 | 2,697 | 4,664 | 2,662 | 4,302 |
| 华云轮 | 2,703 | 4,692 | 2,669 | 4,329 |
| 华风轮 | 3,646 | 4,121 | 3,604 | 3,777 |
| 华连轮 | 3,680 | 4,143 | 3,637 | 3,796 |
| 华通轮 | 2,505 | 4,801 | 2,476 | 4,442 |
| 华君轮 | 2,557 | 4,165 | 2,527 | 3,817 |
| 华夏轮 | 2,596 | 4,450 | 2,566 | 4,098 |
| 华新轮 | 2,569 | 4,872 | 2,540 | 4,517 |
| 华商轮 | 2,616 | 4,234 | 2,587 | 3,886 |
| 华江轮 | 3,161 | 4,499 | 3,126 | 4,147 |
| 华富轮 | 3,154 | 3,207 | 3,119 | 3,444 |
| 华海轮 | 2,643 | 3,766 | 2,614 | 3,449 |
| 华冠轮 | 2,716 | 3,817 | 2,687 | 3,479 |
| 海阔轮 | 1,482 | 1,948 | 1,470 | 1,700 |
| 合计 | 41,407 | 61,975 | 40,931 | 57,416 |

公司在2014年12月31日和2015年3月31日进行的减值测试是公司自行对船舶固定资产的可回收金额进行测试。在对收入进行预测时，公司以预测时点的平均租金收入为基准，考虑未来租金水平有一定的回升，预测未来每年的日租金水平增加500美元，增加至日租金12,000美元为止；在选择折现率时，考虑到远洋运输业务的资金主要由银行借款构成，在计算未来现金流量现值时折现率采用各船自身的借款资金成本。2015年6月30日，由于航运市场低迷的持续时间较长，从谨慎性原则考虑，公司聘请专业评估机构对公司船舶固定资产的可回收金额进行评估，并采纳其评估结果对船舶固定资产计提减值准备。

2014年，公司远洋运输业务实现营业收入45,923.07万元，毛利率为22.60%，不存在明显的减值迹象；2015年一季度，BSI指数急剧下滑并创历史新低，公司远洋运输业务实现营业收入8,094.61万元，同比下降27.31%，毛利率为2.66%，比2014年度毛利率减少19.94个百分点。在2015年一季度末，BSI指数已经开始反弹，2015年3月31日BSI指数达到649点，比2015年2月20日创下的历史低点480点，回升35.21%。公司在2014年年度报告及2015年一季度报告披露时（2015年4月23日），分析航运指数历来波动频繁，此轮调整将是一种波浪式的震动调整，不会低迷很久，未来的国际航运市场会走出低迷，恢复健康

发展。对航运市场的把握需要时间来观察，BSI 指数在 4 月 1 日至 4 月 23 日期间在低位逐步回升，由于时间较短，公司尚不能对航运市场的走势做出明确的判断。因此，根据 2014 年 12 月 31 日与 2015 年 3 月 31 日减值测试结果，未发现船舶资产存在明显的减值迹象，不计提减值准备符合《企业会计准则》和公司会计政策。

(2) 请你公司说明本次计提跌价准备的存货其估计售价近一年以来的变化情况。请列示相关存货于 2014 年 12 月 31 日和 2015 年 3 月 31 日的成本和可变现净值，说明可变现净值的确定依据。请说明于 2015 年 4 月 23 日报告披露日前，你公司是否观察到相关存货的可变现净值出现下跌并低于账面成本，如是，相关情况是否构成资产负债表日后调整事项，你公司是否应当对截至 2014 年 12 月 31 日和 2015 年 3 月 31 日的存货账面价值进行调整。请你公司分析并说明于 2014 年和 2015 年一季度未计提任何存货跌价准备的合理性及合规性。

① 相关存货估计售价变化情况

单位：元/平方米

| 项 目 | 估计平均售价 | | |
|----------------|------------------|-----------------|-----------------|
| | 2014 年 12 月 31 日 | 2015 年 3 月 31 日 | 2015 年 6 月 30 日 |
| 沈阳“克莱枫丹”一、二期 | 6,324.11 | 6,294.17 | 6,203.21 |
| 沈阳“克莱枫丹”三期 | 6,891.83 | 6,842.96 | 6,173.27 |
| 其中：计提跌价准备部分 | | | 6,111.59 |
| 营口“枫合万嘉”一期地上 | 6,037.227 | 5,976.31 | 5,656.35 |
| 其中：计提跌价准备部分 | | | 4,596.29 |
| 营口“枫合万嘉”一期地下仓库 | 33,408.78 | 33,761.29 | 33,408.00 |
| 营口“枫合万嘉”一期地下车库 | 196,988.57 | 197,134.94 | 190,283.73 |
| 营口“枫合万嘉”一期地下车位 | 80,000.00 | 80,000.00 | 80,000.00 |
| 其中：计提跌价准备地下仓库 | | | 25,520.00 |
| 计提跌价准备地下车库 | | | 143,108.20 |
| 营口“枫合万嘉”二、三期 | 6,021.58 | 5,979.13 | 5,329.76 |
| 其中：计提跌价准备部分 | | | 4335.28 |
| 大连“纪念街”地块 | 15,462.00 | 15,462.00 | 13,007.00 |
| 其中：计提跌价准备部分 | | | 13,007.00 |

注：营口“枫合万嘉”一期地下仓库、地下车库、地下车位计量单位为元/个。

② 相关存货在 2014 年底和 2015 年底的减值测试情况

单位：万元

| 项目 | 2014年12月31日 | | 2015年3月31日 | |
|--------------|-------------|-----------|------------|-----------|
| | 账面成本 | 可变现净值 | 账面成本 | 可变现净值 |
| 沈阳“克莱枫丹”一、二期 | 51,344.74 | 58,174.12 | 49,509.13 | 56,014.92 |
| 沈阳“克莱枫丹”三期 | 19,489.01 | 21,071.13 | 20,348.99 | 21,503.28 |
| 营口“枫合万嘉”一期 | 10,638.24 | 12,253.31 | 9,859.56 | 11,307.38 |
| 营口“枫合万嘉”二、三期 | 23,143.42 | 28,530.84 | 24,529.67 | 29,073.99 |
| 大连“纪念街”地块 | 47,311.70 | 49,573.23 | 47,947.71 | 50,209.24 |

公司在2014年12月31日和2015年3月31日时点进行减值测试时，可变现净值按估计售价减去估计完工成本、销售费用和税金后确定。估计售价按照公司综合考虑项目投资回报、自身产品的品质、所在区域、成本和市场等因素确定的销售定价确定，销售费用按照销售额的3%估计，税金按照销售额的5.6%估计。

2014年末及2015年初，国家和地方政府陆续推出解除限购和降准、降息等政策，房地产市场有望回暖，特别是一线城市房地产市场显著回升。公司判断房地产市场会整体回暖，为了保证房地产业务的效益水平继续维持原定销售的策略。公司的沈阳“克莱枫丹”和营口“枫合万嘉”项目在地理位置、户型设计和产品品质等方面在市场上有一定的竞争力，2014年实现营业收入48,056.05万元，毛利率为14.31%；2015年一季度实现营业收入3,362.06万元，毛利率15.59%。因此，2014年12月31日与2015年3月31日公司的房地产存货不存在减值情况，未计提减值准备符合《企业会计准则》和公司会计政策的要求，在2015年4月23日未发现需要调整的期后事项。

然而，进入2015年中期，房地产市场分化非常明显，一线城市需求旺盛，二三线城市需求疲软。受到供求关系严重失衡的影响，在沈阳、大连和营口等地区，房地产企业竞争激烈，消费者持币观望，房地产市场延续低迷。面对不利的市场环境，公司在保持原有销售策略的情况下，销售进度缓慢，造成存货积压，存货周转率降低。考虑到公司沈阳“克莱枫丹”三期和营口“枫合万嘉”二期在户型设计和位置方面与前期有所不同，为了适应市场环境，加快存货周转，公司在2015年中期决定调整销售策略，降价促销，以便加速资金回笼。本次按照调整后的销售定价进行减值测试，公司房地产存货存在跌价情况，按照谨慎性原则，公司依据《企业会计准则》和公司会计政策计提相应跌价准备。

中准会计师事务所(特殊普通合伙)就确认截至2014年12月31日公司固定资产和存货账面价值的准确性所采取的审计程序及结论性意见，并就所采取的审

计程序是否符合《中国注册会计师审计准则》的相关要求发表了专项说明。结论性审计意见是：经对 2014 年末大连国际固定资产和存货的审计，我们认为大连国际对固定资产和存货的列报是公允的；我们所执行的审计程序符合《中国注册会计师审计准则》的相关要求。

中准会计师事务所(特殊普通合伙)核查了公司本次计提减值准备的计提依据和计提金额，是否符合《企业会计准则第 8 号——资产减值》的规定，发表了专项说明。结论性审计意见是：我们通过执行前面所述的包括了解、查询、检查、询问、计算及分析复核等主要审计程序，认为大连国际本次计提资产减值准备的依据和金额符合《企业会计准则第 8 号——资产减值》的有关规定。

感谢贵部对我公司的指导和关怀。我公司及全体董事将严格遵守《公司法》、《证券法》等法律法规及《上市规则》的规定，加强对相关法律、法规的学习，加强内部控制，进一步规范运作，及时、准确、完整地履行信息披露义务。

特此回复。

中国大连国际合作（集团）股份有限公司董事会

2015 年 8 月 28 日

附件：中准会计师事务所(特殊普通合伙)出具的关注函相关事项的专项意见