



信永中和会计师事务所

ShineWing  
certified public accountants

北京市东城区朝阳门北大街  
8号富华大厦A座9层

9/F, Block A, Fu Hua Mansion,  
No.8, Chaoyangmen Beidajie,  
Dongcheng District, Beijing,  
100027, P.R.China

联系电话: +86(010)6554 2288  
telephone: +86(010)6554 2288

传真: +86(010)6554 7190  
facsimile: +86(010)6554 7190

**关于《西藏旅游股份有限公司  
发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金暨关联交易申请文件  
反馈意见》的回复**

中国证券监督管理委员会:

按照贵会于 2021 年 9 月 1 日下发的《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》(211680)号(以下简称“《反馈意见》”),作为西藏旅游股份有限公司(以下简称“西藏旅游”、“上市公司”)的审计机构,信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)(以下简称“会计师”或“本所”)会同发行人、华泰联合证券有限责任公司、北京国枫律师事务所、中联资产评估集团有限公司,本着勤勉尽责、诚实守信的原则,对贵会反馈意见进行了认真讨论和分析,现将有关问题回复如下:

## 目录

问题二、申请文件显示，1) 标的资产 2020 年营业收入和毛利较 2019 年分别下降 46.55%和 67%，主要系 2020 年新冠肺炎疫情影响导致标的资产业绩出现下滑。2) 标的资产 2021 年上半年营业收入不到 2019 年的一半，毛利不足 2019 年的三分之一。3) 报告期标的资产营业收入和毛利来源高度集中于北海-涠洲岛航线，标的资产目前为北海-涠洲岛航线唯一运营商。4) 北海-海口航线和蓬莱-长岛航线 2020 年、2021 年上半年的毛利均为负，船舶修造收入 2018-2020 年毛利为负。请你公司：1) 就标的资产报告期业绩下滑作专项补充披露，明确说明核心业务、经营环境、主要指标是否发生重大不利变化，业绩下滑程度与行业变化趋势是否一致或背离，标的资产经营业务和业绩水准是否仍处于正常状态，并逐一分析是否存在《首次公开发行股票并上市管理办法》（以下简称《首发办法》）第三十条规定的影响发行人持续盈利能力的相关情形。2) 补充披露标的资产经营能力或经营环境发生变化的具体原因，变化的时间节点、趋势方向及具体影响程度；正在采取或拟采取的改善措施及预计效果，结合前瞻性信息或经审核的盈利预测（如有）情况，补充披露经营业绩下滑趋势是否已扭转，是否仍存在对持续盈利能力产生重大不利影响的事项。3) 在重大风险提示中补充披露标的资产主要经营状况与财务信息，以及下一报告期业绩预告情况，同时充分揭示业绩变动或下滑的风险及其对持续盈利能力的影响。4) 请独立财务顾问和会计师就经营业绩下滑是否对标的资产持续盈利能力构成重大不利影响发表专项核查意见，详细分析标的资产业绩变动的原因及合理性，明确说明业绩预计的基础及依据，核查标的资产经营与财务状况是否正常，报表项目有无异常变化，是否存在导致公司不满足《首发办法》相关发行条件的重大不利影响因素，是否符合《首发办法》第三十条规定，以及本次交易是否符合《上市公司重大资产重组管理办法》（以下简称《重组办法》）第四十三条第一款第一项相关规定，并出具明确意见。.....9

问题三、申请文件显示，1) 标的资产于 2010 年 10 月由北部湾旅游股份有限公司（以下简称北部湾旅）出资设立（成立时为北海旅游接待服务中心有限公司），2011 年 9 月和 2016 年 9 月，北部湾旅分别对其增资 600 万元和 2100 万元。2) 2018 年 8 月，新智认知以其持有的航线业务（北海-涠洲岛、北海-海口航线）、港口码头服务、船舶修造业务相关资产负债对标的资产进行出资。3) 新绎游船于 2018 年 6 月变更经营范围，增加水上旅客、货物运输等相关业务。2018 年 5 月至 2019 年 8 月，新智认知陆续将部分资产（新涠公交、乐新海洋、石头埠港务、新绎物流、涠洲投资、渤海长通、北海国际、新绎网络，现为本次标的资产子公司）转让给新绎游船。请你公司：1) 结合 2018 年 5 月至 2019 年 8 月新智认知陆续将航线业务、部分资产转至标的资产等情形、相关资产或业务占比、运行时间及主营业务变化情况等，补充披露标的资产是否符合《〈首次公开发行股票并上市管理办法〉第十二条发行人最近 3 年内主营业务没有发生重大变化的适用意见——证券期货法律适用意见第 3 号》和中国证监会对发行人“最近 3 年内主营业务没有发生重大变化”的相关要求。2) 补充披露上述资产或业务转移相关剥离调整的原则、方法和具体情况，相关会计处理、是否符合企业会计准则相关规定，及对标的资产各项财务指标的具体影响；转移至标的资产的相关资产或

业务是否完整独立，是否存在对新智认知业务、技术、资质、政府优惠政策、地方影响力等方面的依赖，与新智认知是否存在已有或潜在的同业竞争，是否会对标的资产未来年度持续经营能力产生影响，是否符合《重组办法》第十一条第一款第六项、第四十三条第一款第一项规定。请独立财务顾问、律师和会计师核查并发表明确意见。 .....30

问题四、申请文件显示，1) 2019年、2020年、2021年6月30日标的资产货币资金均小于短期借款金额。2) 标的资产报告期流动比率分别为0.53、0.74、0.72、0.81，显著低于行业可比公司2018-2020年平均值2.6；报告期标的资产的速动比率分别为0.5、0.72、0.7、0.79，显著低于行业可比公司2018-2020年平均值2.54，短期资金压力较大。3) 上市公司2020年备考资产负债率由24.33%上升为55.37%、流动比率由1.88降为0.64，2021年6月30日备考资产负债率由30.88%变为55.66%、流动比率由2.23降为0.73，上市公司偿债风险有所上升。请你公司：1) 结合标的资产融资来源、融资用途等，补充披露标的资产货币资金小于短期借款，流动比率、速动比率等短期偿债能力指标显著低于同行业可比公司的原因及合理性，标的资产是否存在较大资金压力及偿债风险。2) 结合备考后上市公司偿债能力变化及同行业可比公司情况，补充披露标的资产是否符合《首发办法》第二十一条关于发行人“资产负债结构合理”等规定，本次交易是否符合《重组办法》第四十三条第一款第一项规定。请独立财务顾问、会计师和律师核查并发表明确意见。 .....43

问题五、申请文件显示，1) 2018年末，新智认知将海洋运输业务下沉至标的资产后，标的资产作为主要融资主体进行筹资2019年与2020年短期借款和长期借款有所增加。2) 报告期内标的资产其他应收款账面价值为0.12亿元、2.55亿元、0.12亿元、0.15亿元，占流动资产的比例分别为7.46%、69.32%、2.9%、3.9%。2019年其他应收款金额较大，主要系应收新智认知的资金往来款。3) 新智认知与标的资产签署资金拆借协议，约定互相占用资金，并按照6%年利率计算利息。4) 标的资产作为出质人为新智认知履行差额支付及回购义务提供质押担保。5) 截至报告书签署日，除对联营企业新濠公交、对渤海长通少数股东的应收款项尚未收回外，其余均已收回。请你公司：1) 补充披露2018年至标的资产被剥离出新智认知期间，新绎游船所融资金的流入方、流入金额等信息，有无流入新智认知及其关联企业。2) 补充披露标的资产报告期内向新智认知等进行资金拆借及提供担保情况，是否履行相应审批程序。3) 补充披露报告期内标的资产是否仍存在尚未收回的资金占用利息，是否仍存在尚未履行完毕的担保责任。4) 补充披露尚未收回新濠公交、渤海长通等应收款项的原因及合理性。5) 补充披露上市公司、标的资产财务审批程序、系统权限、财务人员设置、标的资产公司章程中对资金拆借、对外担保相关审批权限和审议程序（如有）等。6) 结合上述事项，补充披露标的资产报告期内是否存在被控股股东及关联方非经营性资金占用和违规担保等情形，是否符合《首发办法》第十九条、第二十条的有关规定。7) 结合标的资产财务审批、系统权限、人员设置、会计核算等，补充披露标的资产是否符合《首发办法》第四十二条的规定，本次交易是否符合《重组办法》第十一条第一款第六项规定以及防止新增关联方资金占用的具体措施。请独立财务顾问、会计师和律师核查并发表明确意见。 .....52

问题八、申请文件显示，1) 收益法评估中，2021-2025年营业收入预测增长率为50%、15%、9.4%、5.5%、4.86%，而标的资产2020年营业收入和毛利较2019

年分别下降 46.55%和 67%，且 2021 年上半年的营业收入和毛利不足 2019 年的二分之一和三分之一。2) 标的资产营业收入高度集中于北涸航线，该航线 2020 年营业收入较 2019 年下降 46%，2021 年上半年尚未恢复至 2019 年半年的收入水平。3) 北琼航线 2019-2021 年上半年毛利率为负，蓬长航线 2020-2021 年上半年毛利率为负，船舶修造业务 2018-2020 年毛利率为负。4) 标的资产营业收入具有一定的季节性，旺季一般集中在法定节假日，标的资产 2018-2020 年第三季度客运量均占全年的 40%以上。5) 各航线客运量的预测主要依据各航线历史期的客运量水平，并结合近期新冠肺炎疫情后客运量恢复情况和预期恢复进度等信息进行预测。请你公司：1) 列表补充披露收益法评估中预测各期各航线的客运量、票价、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等盈利指标预测情况。2) 结合收入高度集中于北涸航线等情况，补充披露该因素对标的资产预测期客运量、营业收入、净利润、净现金流等指标的影响。3) 列表补充披露标的资产 2021 年 7-8 月（暑期）实际客运量、营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等数据，实际数据与预测数据的差异情况及占比。4) 结合前述数据，补充披露基于前期疫情恢复进展进行客运量及盈利预测的基础是否需要调整，如需调整，补充披露对标的资产盈利预测及评估值的影响。5) 结合上述分析及截止目前的经营业绩，补充披露标的资产盈利预测及业绩承诺的可实现性。请独立财务顾问、评估师和会计师核查并发表明确意见。..... 71

问题十、申请文件显示，1) 本次募集配套资金总额不超过 68,500 万元。2) 本次交易现金支付 50%，如募集配套资金未能实施或募集金额低于预期，不足部分上市公司将通过其他方式解决。3) 2021 年 6 月 30 日上市公司货币资金为 51975.54 万元，资产负债率为 30.88%，备考后资产负债率升至 55.66%。请你公司：1) 结合上市公司财务状况、偿债能力、备考后偿债能力变化、现金流、融资渠道等因素，补充披露本次交易设置高比例现金支付对价的主要考虑及合理性、融资用途及使用安排。交易对价的 50%以现金支付，是否与新奥控股支付此前自新智认知受让标的资产时应付的 6.713 亿元受让价款有关。2) 如配套募集资金不足，补充披露上市公司将采取的支付现金对价的具体举措，及对上市公司偿债能力的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。..... 79

问题十四、申请文件显示，标的资产拥有的两宗土地使用权，曾为出资资产，其目前实际使用面积较证载面积多 45,877.64 平方米，系城市规划占用导致。标的资产控股股东承诺，“如上述土地使用权面积减损给标的资产或上市公司带来损失的，本公司全额赔偿”。请你公司补充披露：1) 上述情况会否导致追溯出资不足等问题。2) 上述 45,877.64 平方米差额土地的实际用途，是否与公司主业相关；土地减损给标的资产或上市公司带来的损失如何计算。3) 城市规划实施导致土地减损对公司生产经营的影响，以及对本次交易评估和作价的影响。请独立财务顾问、律师、会计师和评估师核查并发表明确意见。..... 86

问题十六、申请文件显示，1) 标的资产 2020 年营业收入和毛利较 2019 年分别下降 46.55%和 67%，主要系 2020 年新冠肺炎疫情影响所致。2) 标的资产 2021 年上半年营业收入不到 2019 年的一半，毛利不足 2019 年的三分之一。3) 北海-海口航线和蓬莱-长岛航线 2020 年、2021 年上半年的毛利均为负，船舶修造收入 2018-2020 年毛利为负。4) 标的资产营业收入具有一定季节性，旺季一般集中在法定节假日（春节、五一小长假、十一黄金周和暑期），2018-2020 年第三季度客运量占全年的 40%以上。请你公司：1) 补充披露标的资产报告期客运量（分月）、

台风、暴雨等天气因素对各航线客运量的影响，并就新冠肺炎疫情、天气因素等对标的资产的营业收入、毛利、净利润的影响做敏感性分析。2) 补充披露新智认知将北海-海口航线、蓬莱-长岛航线、船舶修造业务等近两年亏损业务资产转出标的资产并注入上市公司，有无相应利益补偿安排。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。 ..... 90

问题十七、申请文件显示，1) 报告期内标的资产固定资产账面价值为 7.98 亿元、7.91 亿元、10.36 亿元、9.88 亿元，分别占资产总额的 63.69%、49.92%、55.5%、52.34%，占比较高。2) 标的资产 2020 年固定资产账面价值较 2019 年末增加 2.45 亿元，其中，船舶类固定资产增加 0.8 亿元，房屋建筑物增加 1.5 亿元，主要系北游 26 号船舶建设完成转固，北部湾国际海洋旅游服务基地项目之航站楼及基地海洋文化中心项目建设完成转固；2020 年在建工程中北部湾国家海洋旅游服务基地项目仅减少 3748 万元。3) 2019 年 8 月，由于靠泊港口受限，北部湾 66 号暂时退出北海-海口航线运营，标的资产之后将北部湾 66 号租赁给上海兆祥。2021 年 7 月 28 日，新绎游船收到政府关于研究加密北海—海南水上客运航线有关工作的会议指示，拟与上海兆祥协商解除租赁协议，目前正在推进北部湾 66 号复航工作，预计于 2021 年 8 月下旬完成通航评估报告，评估中更新后的盈利预测是基于北部湾 66 号能够在 2021 年四季度实现复航。请你公司：1) 列表补充披露标的资产报告期船舶、房屋和建筑物的主要折旧计提政策及折旧测算过程，并结合同行业可比公司数据，分析论证其合理性。2) 结合在建工程主要项目完工进度及实际状态，补充披露标的资产转固金额大于在建工程减少金额的原因及合理性。3) 结合北部湾 66 号的建成时间、完工进度、实际状态，补充披露北部湾 66 号转固时间的确认依据及合理性。4) 结合标的资产固定资产折旧政策，补充披露北部湾 66 号投入运行以来折旧计提的年限、测算过程，及闲置及维修状态、签订租赁协议对北部湾 66 号计提折旧的影响。5) 结合上海兆祥的经营范围，补充披露 2021 年 3 月签订租赁协议的商业实质、主要考虑及目前解除协议的进展。6) 结合可比公司船舶减值测试情况、闲置时间、技术迭代、持续更新、北海—海南客运量情况、北部湾 66 号的复航进展及租赁协议解除进展等因素，补充披露北部湾 66 号减值测试的过程，包括但不限于公允价值、处置费用、北部湾 66 号投入运营新增客运量、预计未来现金流量、现值、可收回金额等减值测算过程。7) 结合上述判断，补充披露北部湾 66 号等固定资产的减值计提是否充分，是否符合《企业会计准则》相关规定，如不符合，补充披露对报告期净利润的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。 ..... 104

问题十八、申请文件显示，1) 报告期标的资产长期股权投资账面价值分别为 3,245.23 万元、3,185.04 万元和 3,095.48 万元，主要系对联营企业新奥航务与合营企业新濶公交的投资。其中，新濶公交主要从事环濶洲岛公交运输业务，2018-2020 年分别亏损 357 万元、亏损 310 万元、亏损 114 万元。新奥航务 2018-2020 年分别盈利 278 万元、194 万元、42 万元。2) 报告期，标的资产商誉账面价值均为 6091.94 万元，为 2018 年收购渤海长通股权时形成的商誉，渤海长通主要经营蓬莱-长岛航线，蓬莱-长岛航线 2020 年、2021 年 1-6 月毛利率分别为-5.45%、-6.2%。请你公司：1) 结合长期股权投资的投资时间、初始入账价值、被投资企业的实际运营情况等，补充披露标的资产长期股权投资账面价值核算的准确性。2) 结合新濶公交近 3 年均均为亏损、新奥航务盈利逐年下降等情况，补充披露报告期内长期股权投资减值计提是否充分。3) 结合同行业可比公司案例、渤海长

通 2018-2020 年业绩情况，补充披露收购渤海长通形成商誉的具体原因、会计处理及其合理性、报告期内商誉减值计提是否充分，未计提商誉减值的合理性，是否符合《会计监管风险提示第 8 号——商誉减值》的规定。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。 ..... 131

问题十九、申请文件显示，1) 报告期各期末，标的资产应收账款账面价值分别为 7,708.09 万元、1,542.50 万元和 1,569.94 万元，占流动资产的比重分别为 46.08%、4.19%和 3.87%。2) 标的资产账龄在 2-3 年的应收账款坏账准备计提比例为 45.38%，低于行业平均值 48%。请你公司：1) 补充披露标的资产账龄在 2-3 年的应收账款坏账准备计提比例低于同行业可比公司数据的原因及合理性。2) 结合业务合作、回款进度、经营环境等因素，补充披露标的资产应收账款坏账准备计提是否充分，是否符合《企业会计准则》规定。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。 ..... 150

问题二十、申请文件显示，标的资产 2018-2020 年的非经常性损益分别为 7,332.22 万元、462.04 万元、3,199.90 万元。标的资产 2018-2020 年归母净利润分别为 1.53 亿元、1.36 亿元、0.37 亿元，扣非后归母净利润分别为 0.8 亿元、1.314 亿元、0.07 亿元。请独立财务顾问、会计师：1) 就标的资产 2020 年财务报告的真实性、准确性、完整性，会计处理的合理性、合规性专项核查并发表明确意见。2) 结合固定资产、长期股权投资、商誉、应收账款减值计提等情况，就标的资产 2020 年扣非后归母净利润等盈利指标是否符合《首发办法》第二十六条规定出具专项核查意见。 ..... 151

问题二十一、申请文件显示，标的资产 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则、2020 年 1 月 1 日起新收入准则、2021 年 1 月 1 日执行新租赁准则。请你公司：补充披露标的资产执行上述新准则对标的资产报告期营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。 162

问题二十二、申请文件显示，标的资产报告期应付职工薪酬分别为 1,808.69 万元、2,485.54 万元、1,892.08 万元、1741.13 万元。请你公司：结合报告期员工人员构成、数量、工资水平，补充披露标的资产报告期应付职工薪酬变化的原因及合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。 ..... 166

问题二十三、申请文件显示，标的资产报告期投资性房地产账面价值 0 万元、0 万元、0 万元、4693.22 万元。2021 年 1-6 月，北部湾国际海洋旅游服务基地中的部分商区与海洋文化展示中心由在建工程和固定资产转入投资性房地产。请你公司：1) 补充披露标的资产投资性房地产具体情况，包括但不限于：取得时间、方式、物业名称、位置、面积、取得产权证书情况、租赁方名称、单位租金、租赁面积、空置面积、租赁期限、租赁备案情况等。2) 补充披露投资性房地产初始价值确认和后续计量方式，资产减值准备计提是否充分，选择相应模式计量的依据及合理性。请独立财务顾问和会计师就上述问题及投资性房地产的真实性、权属情况、折旧年限、减值情况等进行检查，说明核查方法、范围、证据、结论，并发表明确意见。 ..... 170

问题二十四、申请文件显示，标的资产主要客户是个人游客，在日常交易中仍存在少量现金收款的情况。请独立财务顾问和会计师关注并核查：1) 现金交易的必要性与合理性，是否与标的资产业务情况或行业惯例相符，与同行业或类似公司的比较情况。2) 现金交易的主要客户情况，是否为标的资产的关联方。3) 相

关收入确认原则与依据，是否存在体外循环或虚构业务情形。4) 与现金交易相关的内控制度的完备性、合理性与执行有效性。5) 现金交易流水的发生与相关业务发生是否真实一致，是否存在异常分布。6) 实际控制人及标的资产董监高等关联方是否与客户存在资金往来。7) 标的资产为减少现金交易所采取的改进措施及进展情况。8) 标的资产是否已充分披露上述情况及风险。结合上述要求，请独立财务顾问和会计师详细说明对标的资产现金交易可验证性及相关内控有效性的核查方法、过程与证据，对标的资产报告期现金交易的真实性、合理性和必要性发表明确意见。 ..... 178

问题二十五、申请文件显示，1) 报告期内，标的资产存在通过第三方周转银行贷款的情形。2) 2018-2020 年，标的资产通过第三方银行账户回款金额占收入比例分别为 3.64%、2.12%及 3.34%，第三方回款主要为客户或代理商委托个人代其支付款项。3) 新智认知与新绎游船签订资金拆借协议，双方约定新智认知及其子公司与新绎游船及子公司之间的互相占用资金按 6%计算利息。请独立财务顾问和会计师：1) 关注标的资产前述行为信息披露充分性，如对相关交易形成原因、资金流向和使用用途、利息、违反有关法律法规具体情况及后果、后续可能影响的承担机制、整改措施、相关内控建立及运行情况等。2) 关注前述行为的合法合规性，对公司前述行为违反法律法规规章制度（如《票据法》《贷款通则》《外汇管理条例》《支付结算办法》等）的事实情况进行说明认定，是否属于主观故意或恶意行为并构成重大违法违规，是否存在被处罚情形或风险。3) 关注标的资产对前述行为财务核算是否真实、准确，与相关方资金往来的实际流向和使用情况，是否存在通过体外资金循环粉饰业绩等情形。4) 针对前述不规范行为的整改措施，标的资产是否已通过收回资金、纠正不当行为方式、改进制度、加强内控等方式积极整改，是否已针对性建立内控制度并有效执行，且申报后未发生新的不合规资金往来等行为。5) 前述行为是否不存在后续影响，已排除或不存在重大风险隐患。6) 请独立财务顾问和会计师对前述行为进行完整核查，能够验证相关资金来源或去向，能够确认标的资产不存在业绩虚构情形，并发表明确意见，确保发行人的财务内控在提交申报材料的审计截止日后能够持续符合规范性要求，能够合理保证公司运行效率、合法合规和财务报告的可靠性，不存在影响《首发办法》相关发行条件的情形。 ..... 190

问题二十六、申请文件显示，1) 2020 年 12 月，新智认知以 13.70 亿元作价将标的资产转让给新奥控股。2) 本次交易对标的资产采用资产基础法和收益法进行评估，资产基础法评估值为 13.46 亿元，增长率 21.6%，收益法评估结果为 13.87 亿元，增长率为 28.79%，最终选用收益法评估值作为评估结果。请你公司：1) 结合标的资产资产更新、市场开拓、发展战略规划等，补充披露预测期资产更新、资本性支出增加额预测的依据及合理性。2) 结合同行业可比公司数据，补充披露收益法评估中，可比公司的预期无杠杆市场风险系数、被评估单位权益资本的预期市场风险系数、所得税后的付息债务利率、债务比率等折现率相关参数的确认依据及合理性。3) 补充披露标的资产长期股权投资、少数股东权益价值评估的确认依据，非经营性或溢余资产或负债评估的预测明细、确认依据及合理性。4) 列表补充披露前后两次评估（2020 年 12 月和本次交易）的评估基准日、基础、评估方法、假设、参数、净现金流等预测信息，补充披露两次评估值差异的原因及合理性。5) 结合同行业可比评估案例，结合资产基础法和收益法两种评估方法的假设、预测基础、主要考虑、适用范围，补充披露选择收益法评估值作为最

终评估结论的原因及合理性。请独立财务顾问、会计师和评估师核查并发表明确意见。 .....205

问题二十八、重组报告书关于上市公司营业利润、利润总额、净利润、归母净利润的备考变动率计算有误，申报文件之间有关数据或基本情况互有矛盾、缺失，且未将证券交易所问询回复等信息在重组报告中更新。请独立财务顾问、会计师和律师切实提高执业质量，认真履职，仔细核对申报文件错漏并更正。 .....222



问题二、申请文件显示，1) 标的资产 2020 年营业收入和毛利较 2019 年分别下降 46.55%和 67%，主要系 2020 年新冠肺炎疫情影响导致标的资产业绩出现下滑。2) 标的资产 2021 年上半年营业收入不到 2019 年的一半，毛利不足 2019 年的三分之一。3) 报告期标的资产营业收入和毛利来源高度集中于北海-涠洲岛航线，标的资产目前为北海-涠洲岛航线唯一运营商。4) 北海-海口航线和蓬莱-长岛航线 2020 年、2021 年上半年的毛利均为负，船舶修造收入 2018-2020 年毛利为负。

请你公司：1) 就标的资产报告期业绩下滑作专项补充披露，明确说明核心业务、经营环境、主要指标是否发生重大不利变化，业绩下滑程度与行业变化趋势是否一致或背离，标的资产经营业务和业绩水准是否仍处于正常状态，并逐一分析是否存在《首次公开发行股票并上市管理办法》（以下简称《首发办法》）第三十条规定的影响发行人持续盈利能力的相关情形。2) 补充披露标的资产经营能力或经营环境发生变化的具体原因，变化的时间节点、趋势方向及具体影响程度；正在采取或拟采取的改善措施及预计效果，结合前瞻性信息或经审核的盈利预测（如有）情况，补充披露经营业绩下滑趋势是否已扭转，是否仍存在对持续盈利能力产生重大不利影响的事项。3) 在重大风险提示中补充披露标的资产主要经营状况与财务信息，以及下一报告期业绩预告情况，同时充分揭示业绩变动或下滑的风险及其对持续盈利能力的影响。4) 请独立财务顾问和会计师就经营业绩下滑是否对标的资产持续盈利能力构成重大不利影响发表专项核查意见，详细分析标的资产业绩变动的原因及合理性，明确说明业绩预计的基础及依据，核查标的资产经营与财务状况是否正常，报表项目有无异常变化，是否存在导致公司不满足《首发办法》相关发行条件的重大不利影响因素，是否符合《首发办法》第三十条规定，以及本次交易是否符合《上市公司重大资产重组管理办法》（以下简称《重组办法》）第四十三条第一款第一项相关规定，并出具明确意见。

答复：

一、就标的资产报告期业绩下滑作专项补充披露，明确说明核心业务、经营环境、主要指标是否发生重大不利变化，业绩下滑程度与行业变化趋势是否一致或背离，标的资产经营业务和业绩水准是否仍处于正常状态，并逐一分析是否存在《首次公开发行股票并上市管理办法》（以下简称《首发办法》）第三十条规定的影响发行人持续盈利能力的相关情形

## （一）标的公司业绩下滑情况及主要原因

### 1、2020年标的公司业绩下滑，主要系新冠疫情爆发、游客出行受限所致

2020年，标的公司实现营业收入37,530.78万元，较2019年下降44.34%，主要原因是2020年我国发生新冠肺炎重大传染疫情，为应对该重大疫情，各地政府采取了交通管控、封城隔离等疫情控制措施，国内旅游出行受到一定程度限制，相关地区旅游市场受到较大冲击。2020年，标的公司实现毛利11,262.59万元，较2019年下降67.38%，主要原因是疫情减航停航期间，标的公司仍需对各类船舶及配套设施计提折旧并进行相关的保养维护工作，故营业成本并未同比下降，导致标的公司毛利下滑。

根据文化和旅游部发布的2020年国内旅游数据，根据国内旅游抽样调查结果，受新冠疫情影响，2020年度国内旅游人数28.79亿人次，比上年同期减少30.22亿人次，下降52.1%。2020年度，标的公司运输旅客人次较2019年下降46.60%，2020年营业收入较2019年下降44.34%。2020年各月，标的公司三条航线合计运载人次以及与2019年同期对比情况如下所示：

时间	2020年运载人次(万人)	2019年运载人次(万人)	2020年较2019年对比(%)
1月	26.37	24.50	107.64%
2月	1.51	56.24	2.69%
3月	4.25	25.32	16.79%
4月	8.90	37.21	23.91%
5月	19.24	47.45	40.56%
6月	21.39	42.54	50.28%
7月	35.21	76.01	46.33%
8月	69.95	113.98	61.37%
9月	34.45	40.70	84.64%
10月	37.32	49.51	75.38%
11月	25.60	30.12	84.99%
12月	18.36	23.00	79.83%
合计	<b>302.55</b>	<b>566.58</b>	<b>53.40%</b>

注：2020年较2019年对比=2020年运载人次/2019年运载人次×100%

2020年1月26日，文化和旅游部办公厅发布《关于全力做好新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控工作，暂停旅游企业经营活动的紧急通知》，暂停旅游企业经营有关活动，全国旅行社及在线旅游企业暂停经营团队旅游及“机票+酒店”旅游产品。标的公司运营航线目的地景区全部关闭，相关航线运输业务基本暂停，导致本处于业务旺季的春节期间标的公司营业收入大幅下降。

2020年4月13日，文化和旅游部发布《国家卫生健康委关于做好旅游景区疫情防控和有序开放工作的通知》（文旅发电〔2020〕71号），部分旅游景区解禁，为确保旅游景区安全有序开放，实行限量开放，旅游景区接待游客量不得超过核定最大承载量的30%。标的公司运行航线逐步复航，业绩下降幅度较2019年有所收窄，但仍未能恢复至2019年同期水平。

2020年7月14日，文化和旅游部办公厅发布《关于推进旅游企业扩大复工复产有关事项的通知》，明确恢复跨省（区、市）团队旅游，但仍实行旅游景区限量措施，要求旅游景区接待游客量不得超过最大承载量的50%。标的公司运输旅客人次受跨省游恢复有所上升，但暑期旺季的业绩情况仍受疫情的一定影响。

2020年9月18日，文化和旅游部资源开发司印发《关于做好2020年国庆节、中秋节假期旅游景区开放管理工作的通知》，发布《旅游景区恢复开放疫情防控措施指南（2020年9月修订版）》。指南提出，景区科学合理设置承载量，接待游客量不超过最大承载量的75%。随着疫情的逐步稳定，2020年9月后，标的公司运载旅客人次恢复至疫情前的70%以上。

综上所述，2020年初标的公司因新冠疫情影响，本应旺季的春节期间收入出现大幅下降；后续虽随着疫情管控初见成效，文旅部对国内旅游政策的放开，标的公司经营业绩有所改善；但标的公司2020年度的整体经营业绩仍受到了疫情的较大影响。

**2、2021年上半年标的公司业务复苏情况较好，业绩指标占2019年全年比例较低，主要系年初疫情反复、经营旺季尚未到来所致**

2021年1-6月，标的公司实现营业收入26,214.77万元，约为2019年全年的38.88%；实现毛利11,009.11万元，约为2019年全年的31.88%，三条航线合计运

载人次达 194.79 万人，为 2019 年同期的 83.51%。2021 年 1-6 月标的公司营业收入和毛利占 2019 年全年比例较低的主要原因是春节期间疫情防控导致出行受限，且标的公司的经营具有季节性特征。2021 年 1-2 月，受境外输入病例和病毒变异的影响，我国本土疫情呈零星散发和局部聚集性疫情交织叠加态势，防控形势较为严峻，故标的公司运输旅客人次较 2019 年有所下滑。此外，从乘客人次情况来看，标的公司下半年乘客人次一般小幅高于上半年，每年暑期（7-8 月）为传统旺季。2021 年 1-6 月，标的公司三条航线合计运载人次以及与 2019 年同期对比情况如下所示：

时间	2021 年运载人次 (万人)	2019 年运载人次 (万人)	2021 年较 2019 年恢复程度 (%)
1 月	10.80	24.50	44.08%
2 月	18.82	56.24	33.46%
3 月	26.96	25.32	106.46%
4 月	46.2	37.21	124.15%
5 月	56.78	47.45	119.67%
6 月	35.24	42.54	82.83%
<b>合计</b>	<b>194.79</b>	<b>233.26</b>	<b>83.51%</b>

注：恢复程度=2021 年运载人次/2019 年运载人次×100%

2020 年 12 月 30 日，国务院应对新型冠状病毒感染肺炎疫情联防联控机制综合组发布《关于做好 2021 年元旦和春节期间新冠肺炎疫情防控工作的通知》（国卫明电〔2020〕463 号），要求做好“两节”期间新冠肺炎疫情防控工作，落实行业防控责任，减少人员流动和聚集，严控景区和公共场所接待规模、鼓励员工在工作地休假。因疫情防控趋严及游客出行受限，涵盖传统元旦和春节旺季的 2021 年 1 月和 2 月，标的公司运载人次分别仅为 2019 年同期的 44.08%和 33.46%。

2021 年 3 月 12 日，文化和旅游部市场管理司发布《关于进一步加强剧院等演出场所、上网服务场所、娱乐场所常态化疫情防控工作的通知》，疫情低风险地区接待消费者人数比例不再做统一限制。疫情常态化的背景下，居民消费需求不断释放，旅游业呈现复苏态势，标的公司 2021 年 3 月至 6 月的合计运载旅客人次已超过 2019 年疫情前水平。

## （二）标的公司核心业务、经营环境、主要指标是否发生重大不利变化

## 1、标的公司核心业务保持稳定，是持续经营的重要支撑

报告期内，新绎游船一直从事海洋旅游运输服务，目前主要运营了北海-涠洲岛、北海-海口以及蓬莱-长岛 3 条海洋旅游航线。海洋旅游运输服务作为新绎游船的核心业务，是新绎游船持续稳定经营的重要保障。报告期各期，海洋旅游运输服务收入占主营业务收入的比重均超过 85.00%，且各航线业务模式、主要客户情况、市场竞争格局整体保持稳定。

## 2、国内旅游行业的复苏环境有所改善，标的公司所处经营环境相对稳定、业绩复苏受益于行业发展趋势

### (1) 旅游行业是国内居民消费的重要载体，受到政策的持续支持

2020 年 4 月，中央应对新型冠状病毒感染肺炎疫情工作领导小组发布《关于在有效防控疫情的同时积极有序推进复工复产的指导意见》（国发明电〔2020〕13 号），提出在防控常态化条件下加快恢复生产生活秩序，积极有序推进旅游等服务业复工复产。

2020 年 12 月，中共中央政治局会议首提需求侧改革，提出加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。在扩内需、促消费的背景下，我国旅游产品体系建设将进一步完善，成为居民消费升级的重要一环。

2021 年 3 月，文化和旅游部市场管理司印发《剧院等演出场所恢复开放疫情防控措施指南（第四版）》，对疫情低风险地区，对剧院等演出场所、上网服务场所、娱乐场所接待消费者人数比例不再做统一限制，从政策面为行业放开供给。

2021 年 4 月，文化和旅游部印发《“十四五”文化和旅游发展规划》（文旅政法发〔2021〕40 号），全面推进“一个工程、七大体系”，重点实施社会文明促进和提升工程，完善现代旅游业体系、现代文化和旅游市场体系，做优做强国内市场，以助力国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，实现旅游业体系更加健全，旅游业对国民经济综合贡献度不断提高，大众旅游深入发展，旅游及相关产业增加值占 GDP 比重不断提高，国内旅游和入境旅游人次稳步增长，出境旅游健康规范发展的发展目标。

综上，旅游行业是国内居民消费的重要载体，受到政策的持续支持。

## （2）疫情基本有效控制，旅游行业的复苏环境有所改善

2020年下半年以来，国内疫情已基本得到有效控制，标的公司所处经营环境较2020年上半年已有明显改善。根据中国旅游研究院发布的数据，2020年中秋、国庆长假期间，全国共接待中国国内游客6.37亿人次，按可比口径同比恢复79%；实现中国国内旅游收入4,665.6亿元，按可比口径同比恢复70%。

2021年以来，我国由于疫情控制较为迅速和有力，经济及旅游行业呈现逐步复苏的趋势。根据文化和旅游部数据中心发布的《2021年上半年旅游经济运行分析报告》，2021年清明节假期，全国国内旅游出游1.02亿人次，恢复至疫前同期的94.5%。“五一”假期，全国国内旅游出游2.3亿人次，同比增长119.7%，按可比口径恢复至疫前同期的103.2%。根据文化和旅游部网站数据，2021年上半年，国内旅游总人次18.71亿，比2020年同期增长100.8%；2021年中秋节假期3天，全国累计国内旅游出游8,815.93万人次，按可比口径恢复至2019年中秋假期的87.2%；2021年国庆假期期间，全国国内旅游市场回复情况亦较为良好，并体现出假日旅游近程化、亲子游和研学游成市场热门、文旅深度融合等发展趋势，标的公司北涠航线在国庆假期期间运载人次达14.79万人，为历年最高水平，较2020年同期增长26%，较2019年同期增长14%。

在居民消费需求不断释放和相关政策支持下，旅游业将继续保持复苏态势。

（3）国内游、省内游占比提升的发展趋势有利于内需为主的中国旅游业发展，亦加速了标的公司的业绩复苏

国内旅游资源丰富，随着基础设施愈发完善，资源开发愈加深入，市场吸引力持续增强。虽然2020年以来，新冠肺炎疫情在全球扩散，但鉴于国情、文化、政策等因素差异，国内疫情防控成效显著强于出境旅游目的地国家，在出境旅游需求受限的情况下，境内旅游行业更多承接了原部分出境旅游需求，有利于抵御海外疫情肆虐对我国旅游业整体的冲击。此外，由于疫情反复及防控政策影响，省内短途游愈发受到游客青睐。

因此，新冠肺炎的全球性疫情对我国旅游行业影响较为有限，随着国内旅游资源的进一步开发，国内游、省内游占比提升的发展趋势有利于内需为主的中国

旅游业发展。

受益于国内游、省内游占比提升的趋势，2020年下半年以来，标的公司主要航线的客流量恢复状况良好，以北涠航线为例，2020年下半年以来，广西本地区域的客流量增长明显，2020年下半年较2019年同期增长23%，2021年上半年较2019年同期增长22%；标的公司2021年各主要节假日的客流量情况亦恢复较好，其中，2021年国庆假期期间，北涠航线运载人次达14.79万人，为历年最高水平，较2020年同期增长26%，较2019年同期增长14%。

#### （4）标的公司竞争优势相对突出，市场份额稳定

标的公司在营运船舶投入、码头港口建设、航线运营经验、市场营销渠道等方面具有较强的竞争优势。标的公司专注于北海-涠洲航线、北海-海口航线和蓬莱-长岛航线三条航线的运营，长期以来已形成较为坚实的市场壁垒，拥有广阔的客户资源和稳定的市场份额。报告期内，标的公司目前为北海-涠洲航线的独家运营商，拥有该航线100%的市场份额；为北海-海口航线的两家运营商之一，在广西壮族自治区与海南省之间海洋旅游运输的唯一通道中拥有超过50%的市场份额；为蓬莱-长岛航线的三家运营商之一，在沟通蓬莱市和长岛旅游区的重要海上通道中运力占比最高，拥有近50%的市场份额。

#### （5）标的公司与下游客户合作稳定，业务关系良好

报告期各期，标的公司前五大客户为长期合作关系的码头、OTA（线上旅行社）和旅行社，标的公司均与之签订了长期合作协议，业务关系良好。其中，OTA线上旅行社主要在携程旅行等线上旅游平台代理销售船票，并代标的公司进行广告宣传及线上推广活动，线上代理销售模式可有效减少标的公司营销费用，提高促销转化率；线下旅行社在运营航线始发地具有多站点、区域性的分布特性，标的公司通过优选核心代理商，可以实现各重点区域的营销拓展；合作码头作为标的公司运营航线的窗口单位，是船票销售的重要环节，在线下售票中具有明显的区位优势，标的公司与之合作可完善一体化购票过程，提升游客出行的便利度与体验感。标的公司通过与下游客户的稳定合作，构建了线上与线下并重、区域代理与企业直销并重的销售模式，有利于营销渠道的维护及拓展，增强标的公司的持续盈利能力。

(6) 现代化企业管理，建立完善的人才培养体系、保持稳定的核心员工结构

人才是企业运作与持续发展的关键。标的公司采取现代化企业管理的制度，实施以人为本的管理策略，对核心人才实施合理的激励和科学的培训制度，同时培养其对于企业文化的认同感，有效地建立了多层次的人才培养体系、保持了核心员工的稳定性，能够保证标的公司的可持续经营能力。

2021年上半年，标的公司进行了人员结构的整体优化，将部分管理干部调整为专业人员，合理配置中后台人员与一线人员的比例，标的公司组织架构的调整使得各团队管理定位与部门职能进一步明晰，有利于建立科学的人才梯队，让员工与企业获得双赢。报告期内，标的公司核心员工较为稳定，船长大副等高级船员离职率较低。其中，北涠及北琼航线的高级船员2019年度离职率为1.1%，2020年在疫情的影响下，标的公司加强人员管理和培训，改进内部沟通协作机制，使得上述航线高级船员的员工流失率仍维持在3.3%的低位水平，避免了疫情期间企业人才流失的危机，有效保障了企业的持续稳定经营。

### 3、主要指标变动情况

报告期各期，标的公司主要指标变动情况如下：

单位：万元/万人次

项目	2021年6月30日/ 2021年1-6月	2020年12月31日/ 2020年度	2019年12月31日/ 2019年度	2018年12月31日/ 2018年度
运送旅客人次	194.79	302.55	566.58	540.12
营业收入	26,214.77	37,530.78	67,426.51	63,585.60
毛利	11,009.11	11,262.59	34,528.51	32,060.10
归属于母公司股东的净利润	5,993.89	3,969.86	13,662.50	15,278.43
总资产	188,747.16	186,598.25	158,488.31	125,293.23
净资产	115,081.76	109,233.52	105,251.78	92,672.04

报告期各期，标的公司分别实现运送旅客人次 540.12 万人、566.58 万人、302.55 万人及 194.79 万人。2019 年标的公司运送旅客人次增长趋势与标的公司旅游目的地全年接待游客增长趋势相一致；2020 年，受新冠疫情影响，标的公司全年业绩有所下滑；2021 年 1-6 月，随着新冠疫情得以控制，群众出游意愿增强，



标的公司运送乘客人次相较于 2020 年同期有所增长。报告期内，标的公司主营业务收入来源于海洋旅游运输服务的客票收入，营业收入、毛利及归属于母公司股东的净利润等指标变动情况与运送旅客人次变动趋势相一致。

报告期各期末，标的公司的资产总额分别为 125,293.23 万元、158,488.31 万元、186,598.25 万元和 188,747.16 万元。2019 年末资产总额相较于年初增长 33,195.08 万元，同比增长 26.49%，主要是因为标的公司购建的北游 26 号船舶、北部湾国际海洋旅游服务基地等在建工程快速增加；2020 年末资产总额相较于年初增长 28,109.94 万元，同比增长 17.74%，主要体现在货币资金和固定资产的快速增长；2021 年 6 月末资产总额相较于年初基本持平。

报告期各期末，标的公司的净资产分别为 92,672.04 万元、105,251.78 万元、109,233.52 万元、115,081.76 万元，标的公司报告期内净利润持续为正，具有良好的持续盈利能力，带来净资产的增加。

### （三）标的公司业绩变动情况与行业变化趋势一致，业绩复苏情况好于行业平均水平

近一年及一期，标的公司及同行业可比公司业绩变动情况如下表所示：

证券代码	证券简称	2021 年 1-6 月较 2020 年 1-6 月 变动幅度		2020 年较 2019 年变动幅度	
		营业收入	净利润	营业收入	净利润
603199.SH	九华旅游	222.52%	267.96%	-36.52%	-53.39%
000888.SZ	峨眉山 A	112.99%	109.44%	-57.82%	-133.28%
600054.SH	黄山旅游	130.27%	141.79%	-53.89%	-113.78%
603099.SH	长白山	98.34%	-19.04%	-68.41%	-174.12%
600749.SH	西藏旅游	260.93%	93.93%	-32.99%	-72.87%
000978.SZ	桂林旅游	44.15%	44.94%	-57.93%	-1293.85%
000430.SZ	张家界	226.68%	56.19%	-60.21%	-911.70%
<b>算术平均数</b>		<b>156.55%</b>	<b>99.32%</b>	<b>-52.54%</b>	<b>-393.28%</b>
<b>中位数</b>		<b>130.27%</b>	<b>93.93%</b>	<b>-57.82%</b>	<b>-133.28%</b>
<b>标的公司</b>		<b>128.02%</b>	<b>341.38%</b>	<b>-44.34%</b>	<b>-72.59%</b>

注 1：数据来源为上市公司公开资料

注 2：标的公司 2020 年 1-6 月数据未经审计

注 3：变动幅度=（当期业绩指标-上一期业绩指标）/上一期业绩指标的绝对值×100%

自 2020 年新冠疫情爆发以来，受防疫政策及游客出行意愿的影响，旅游行业经营业绩出现不同程度的下滑。总体来看，标的公司 2020 年业绩下滑的情况与行业变化趋势一致，各业绩指标下滑幅度略小于同行业可比公司中位水平。

2021 年 1-6 月，随着疫情常态化防控措施的推进、游客出行意愿的回升及旅游行业发展规划的不断落实，旅游行业经营业绩也随之迎来大幅增长，总体来看，同行业可比公司 2021 年 1-6 月营业收入及净利润较 2020 年同期上涨幅度的中位数分别为 130.27%及 93.93%。其中，标的公司营业收入较 2020 年 1-6 月增长 128.02%，与同行业可比公司中位数基本持平；净利润较 2020 年 1-6 月增长 341.38%，高于同行业可比公司，主要原因是 2021 年 1-6 月，在国内游省内游占比提高的趋势及标的公司采取多种管控成本的措施下，标的公司业绩复苏情况优于旅游行业平均水平。此外，2020 年 1-6 月，标的公司虽有一定程度亏损，但亏损的绝对金额较小，净利润为负 2,435.84 万元，导致标的公司 2021 年 1-6 月净利润增长幅度较为明显。

#### （四）2021 年以来，标的公司经营业务和业绩水准呈复苏态势，仍处于正常状态

2021 年以来，随着国内疫情得到有效控制，旅游行业有序复苏，标的公司经营情况逐渐好转，各项业绩指标较 2020 年疫情期间有较大幅度的增长。其中，2021 年国庆假期期间，标的公司北涠航线运载人次达 14.79 万人，为历年最高水平，较 2020 年增长 26%，较 2019 年增长 14%。2021 年 1-10 月，标的公司各航线月运载人次及较 2020 年度的增长率、较 2019 年度恢复率如下所示：

单位：人次

项目	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	合计
北涠航线	81,979	159,200	230,810	415,390	424,056	226,138	470,974	182,392	178,380	242,811	2,612,130
较 2020 年度增长率	-63.11%	3045.62%	657.30%	509.73%	209.78%	56.87%	91.65%	-57.42%	-16.23%	10.05%	52.35%
较 2019 年度恢复率	42.48%	31.36%	119.54%	142.19%	136.23%	79.11%	104.97%	32.72%	73.89%	73.15%	77.68%
北琼航线	3,427	2,478	6,420	5,744	3,423	2,055	2,903	719	79	1,053	28,301
较 2020 年度增长	-71.35%	100.00% <sup>1</sup>	523.91%	347.00%	66.08%	-14.12% <sup>2</sup>	7.00%	-76.10%	-93.96%	263.10%	8.65%

项目	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	合计
率											
较2019年度恢复率	15.50%	13.68%	25.51%	51.86%	70.46%	47.27%	62.65%	16.67%	2.14%	17.00%	27.08%
蓬长航线	22,580	26,501	32,340	40,847	140,300	124,179	307,842	60,267	92,372	99,530	946,758
较2020年度增长率	-23.49%	162.88%	193.47%	108.91%	162.39%	84.42%	196.94%	-77.52%	-29.07%	-34.64%	12.01%
较2019年度恢复率	75.51%	72.55%	92.44%	59.29%	88.62%	91.83%	100.34%	10.43%	57.05%	63.40%	56.78%
合计	107,986	188,179	269,570	461,981	567,779	352,372	781,719	243,378	270,831	343,394	3,587,189
较2020年度增长率	-59.05%	1142.97%	533.91%	419.30%	195.07%	64.75%	122.00%	-65.21%	-21.38%	-7.99%	38.72%
较2019年度恢复率	44.08%	33.46%	106.46%	124.15%	119.67%	82.83%	102.84%	21.35%	66.54%	69.36%	69.86%

注1：2021年2月北琼航线运载人次增长率为100%，系因为2020年同期该航线全面停航，运载人次为0人；2021年9月北琼航线运载人次为79人，主要系当月北部湾3号检修所致。

由上表所示，标的公司2021年1-10月整体经营情况向好，除2021年1月及8-10月受国内新冠疫情反弹影响外，其余各月运载人次较2020年同期均有较大幅度增长。2021年以来，虽然国内疫情偶有爆发，但新冠疫苗接种工作已全面推广，根据国务院应对新冠肺炎联防联控机制关于科学划分、精准防控等工作要求，疫情通常在源头得到精准控制，在传播链得到及时阻断，疫情对旅游行业的冲击整体呈阶段性、局部性影响，预计未来年度不会出现2020年长期性、大规模的封锁措施。随着疫情缓解，标的公司各航线客流逐渐增加，经营已恢复至正常状态。

**(五) 不存在《首次公开发行股票并上市管理办法》(以下简称《首发办法》)第三十条规定的影响发行人持续盈利能力的相关情形**

根据《首发办法》第三十条，发行人不得有下列影响持续盈利能力的情形：

“(一)发行人的经营模式、产品或服务的品种结构已经或者将发生重大变化，并对发行人的持续盈利能力构成重大不利影响；”

标的公司的主营业务为海洋旅游运输服务，主要运营了北海-涠洲岛、北海-

海口以及蓬莱-长岛 3 条海洋旅游航线，除海洋旅游运输服务外，标的公司还从事了船舶修造业务、能源运输业务和其他旅游服务业务。标的公司所主要经营三条航线的运营模式整体保持稳定，未来标的公司将继续依照当前经营定位，以市场为导向，积极拓展目标区域市场和消费群体，打造适应市场需求、富有特色的主营产品体系，不属于其经营模式、产品或服务的品种结构已经或者将发生重大变化的情形。

“（二）发行人的行业地位或发行人所处行业的经营环境已经或者将发生重大变化，并对发行人的持续盈利能力构成重大不利影响；”

#### 1、标的公司的行业地位稳定，未发生重大变化

标的公司主要经营三条海洋旅游航线，为北涠航线的独家运营商，在北琼航线和蓬长航线的市场份额占优，从船舶运力、利润水平等多角度来看，在行业内具备一定优势。报告期内，标的公司的行业地位保持稳定，不属于其行业地位已经或者将发生重大变化的情形。

#### 2、标的公司所处行业的经营环境虽受疫情影响有所波动，但行业基本面未发生重大变化，未对标的公司的持续盈利能力构成重大不利影响

##### （1）宏观环境未发生重大不利变化

2021 年上半年国内生产总值按可比价格计算同比增长 12.7%，已回归到正常运行轨道。随着居民收入持续增加，消费结构持续升级，居民旅游消费意愿将日趋强烈，居民旅游消费潜力进一步释放。在基建补短板与固定资产投资政策引导之下，与旅游业密切相关的全国高铁、民航等交通设施状况将不断改善，为旅游业发展注入动力。

##### （2）行业环境未发生重大不利变化

中国旅游整体处于高质量转型发展期，随着全域旅游的加速推进和“互联网+旅游”深度融合，旅游行业将持续高质量发展。中央“十四五”明确提出支持旅游业恢复发展，文化和旅游部亦印发相关规划，从供给端到消费端全面助力旅游业发展。

### （3）行业资源未发生重大不利变化

新冠疫情未破坏我国旅游资源存量基础，中国是全球文化和旅游资源较为丰富的国家，截至 2020 年末，全国共有 A 级旅游景区 13,332 个，比 2019 年末增加 7.50%。随着文旅深度融合、全域旅游深入发展，我国旅游供给侧改革将不断深化和完善，旅游资源对市场吸引力将持续增强。

### （4）得益于有效防控，新冠疫情未对标的公司的持续盈利能力构成重大不利影响

尽管全球疫情的变化仍然存在不确定性，但在新冠疫苗接种之下，全球疫情将趋于改善。此外，鉴于国情、文化、政策等因素差异，国内疫情防控成效显著强于出境旅游目的地国家，在出境旅游需求受限的情况下，境内旅游行业更多承接了原部分出境旅游需求。标的公司客流以国内游客为主，疫情对境内旅游行业的影响长期来看趋于平缓，不会对标的公司的持续盈利能力造成重大不利影响。

综上，标的公司从事的海洋旅游航线服务及其他旅游业务具有良好的发展前景和未来成长性，报告期内，标的公司所处的旅游行业虽受到了疫情的一定影响，但随着国内疫情的有效控制，旅游行业复苏态势明显。此外，在出境旅游需求受限的情况下，境内旅游需求逐渐提升。报告期内标的公司经营情况良好，虽然行业经营环境受疫情影响有所波动，但未对标的公司持续盈利能力造成重大不利影响。因此，不属于其所处行业的经营环境已经或者将发生重大变化，并对其持续盈利能力构成重大不利影响的情形。

“（三）发行人最近 1 个会计年度的营业收入或净利润对关联方或者存在重大不确定性的客户存在重大依赖；”

标的公司的海洋旅游运输业务属典型的分散型客户结构，主要客户是与标的公司有长期合作关系的码头、OTA、旅行社和大量散客。报告期各期，标的公司对前五名客户销售额占营业收入的比例分别为 36.36%、33.78%、36.40%和 32.97%，不存在向单个客户的销售比例超过总额 50%或严重依赖少数客户的情形。报告期各期，标的公司向关联方销售商品与提供劳务的交易金额占当期营业收入的比例分别为 0.37%、0.33%、0.70%和 0.05%，占比较小，未对标的公司的经营业绩产

生重大影响。

因此，标的公司客户结构分散，报告期各期关联销售占比较小，不属于营业收入或净利润对关联方或者存在重大不确定性的客户存在重大依赖的情形。

“（四）发行人最近 1 个会计年度的净利润主要来自合并财务报表范围以外的投资收益；”

标的公司净利润主要来自于主营业务毛利，报告期各期，标的公司主营业务毛利占比分别为 98.34%、97.51%、98.44%及 93.48%，各期均达到 90%以上。报告期各期，标的公司投资收益分别为-108.02 万元、-60.18 万元、-36.45 万元及-22.38 万元，不属于最近 1 个会计年度的净利润主要来自合并财务报表范围以外的投资收益的情形。

“（五）发行人在用的商标、专利、专有技术以及特许经营权等重要资产或技术的取得或者使用存在重大不利变化的风险；”

截至本回复出具日，标的公司的商标、专利、专有技术以及特许经营权等重要资产权属清晰，不存在抵押、质押等权利限制，不涉及诉讼、仲裁、司法强制执行等重大争议或者存在妨碍权属转移的情况，其取得或者使用不存在重大不利变化的风险。

“（六）其他可能对发行人持续盈利能力构成重大不利影响的情形。”

标的公司具备一定的行业竞争优势，预计有较强的持续盈利能力，不存在其他可能对其持续盈利能力构成重大不利影响的情形。

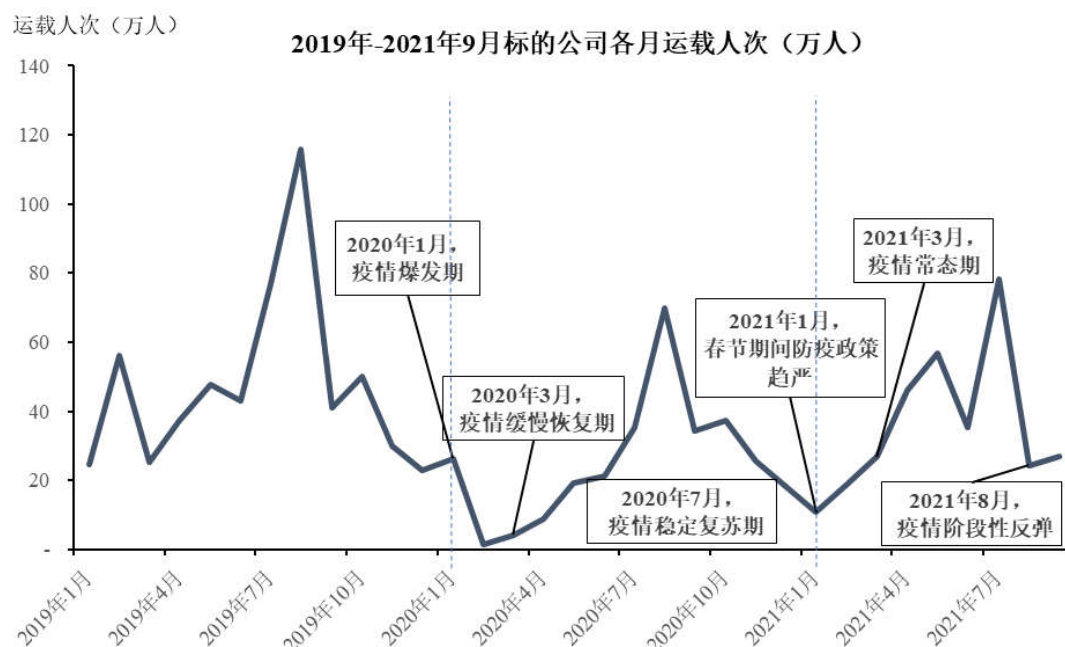
综上，新绎游船不存在上述影响持续盈利能力的情形，符合《首发管理办法》第三十条的规定。

**二、补充披露标的资产经营能力或经营环境发生变化的具体原因，变化的时间节点、趋势方向及具体影响程度；正在采取或拟采取的改善措施及预计效果，结合前瞻性信息或经审核的盈利预测（如有）情况，补充披露经营业绩下滑趋势是否已扭转，是否仍存在对持续盈利能力产生重大不利影响的事项**

**（一）标的公司经营能力或经营环境发生变化的具体原因，变化的时间节点、**

## 趋势方向及具体影响程度

新冠疫情爆发以来，随着时间推移，旅游行业受到不同程度的影响。2019年至2021年9月期间，标的公司各月运载人次如下图所示：



受疫情变化趋势及疫情防控措施的影响，公众旅游意愿下降、游客出行受到各地防控政策的限制，2020年疫情爆发以来，疫情变化时间节点、趋势方向、相关防控措施及对标的公司的具体影响情况如下表所示：

时间节点	疫情变化趋势方向	疫情相关防控措施	对标的公司的具体影响
2020年1月-2020年2月	疫情爆发期	2020年1月26日，文化和旅游部办公厅发布《关于全力做好新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控工作，暂停旅游企业经营活动的紧急通知》，紧急通知暂停旅游企业经营活动有关事项。	标的公司相关航线运输业务基本暂停，本处于业务旺季的春节期间公司营业收入大幅下降。
2020年3月-2020年6月	疫情缓慢恢复期	2020年4月13日，文化和旅游部发布《国家卫生健康委关于做好旅游景区疫情防控和有序开放工作的通知》（文旅发电〔2020〕71号），部分旅游景区解禁。	旅游景区实行限量开放，旅游景区接待游客量不得超过核定最大承载量的30%。 标的公司运行航线逐步复航，业绩下降幅度较2019年有所收窄，但仍未能恢复至2019

时间节点	疫情变化趋势方向	疫情相关防控措施	对标的公司的具体影响
			年同期水平。
2020年7月-2020年12月	疫情稳定复苏期	2020年7月14日，文化和旅游部办公厅发布《关于推进旅游企业扩大复工复产有关事项的通知》，明确恢复跨省（区、市）团队旅游，但仍实行旅游景区限量措施。 2020年9月18日，文化和旅游部资源开发司印发关于做好2020年国庆节、中秋节假期旅游景区开放管理工作的通知，发布《旅游景区恢复开放疫情防控措施指南（2020年9月修订版）》，小长假期间保持景区开发，但应科学合理设置承载量。	7月，旅游景区接待游客量不得超过最大承载量的50%。标的公司运输旅客人次受跨省游恢复有所上升，但对于暑期旺季出行仍有一定影响。 9月，景区接待游客量不得超过最大承载量的75%。随着疫情的逐步稳定，2020年9月后，运载人次恢复至疫情前的7成以上。
2021年1月-2021年2月	春节期间防疫政策趋严	2020年12月30日，国务院应对新型冠状病毒感染肺炎疫情联防联控机制综合组发布《关于做好2021年元旦和春节期间新冠肺炎疫情防控工作的通知》（国卫明电〔2020〕463号），要求做好“两节”期间新冠肺炎疫情防控工作，落实行业防控责任，减少人员流动和聚集，严控景区和公共场所接待规模、鼓励员工在工作地休假。	受景区防控及“就地过年”等政策影响，2021年1月和2月，标的公司运载人次分别仅为2019年同期的44.08%和33.46%。
2021年3月-2021年7月	疫情常态化	2021年3月12日，文化和旅游部市场管理司关于进一步加强剧院等演出场所、上网服务场所、娱乐场所常态化疫情防控工作的通知，疫情低风险地区接待消费者人数比例不再做统一限制。	消费者人数比例不再做统一限制，2021年3月起，标的公司运载旅客人次已超过2019年疫情前水平。
2021年8月	疫情阶段性反弹	2021年8月3日，文化和旅游部办公厅发布《关于全面加强当前疫情防控工作的紧急通知》，要求以严格的措施、果断的行动，从严从紧、从细从实抓好疫情防控工作。	为阻断南京疫情传播链，全国多地航班停运、旅游景区室外区域紧急暂停开放，标的公司8月运载旅客人次为2019年同期21.35%。

我国在疫情防控中积累了丰富的经验，已建立了严密有效的防控体系。根据国务院联防联控机制发布消息，截至2021年11月5日，31个省（自治区、直辖市）和新疆生产建设兵团累计报告接种新冠病毒疫苗231,162.6万剂次，完成全程



接种的人数为 107,245.4 万人，占全国总人口的 77%。根据国务院发布的《新型冠状病毒肺炎防控方案（第八版）》，对于中风险地区的划定，“以最小防控单元（如学校以班级、楼房以单元、工厂以工作间、工作场所以办公室、农村以户为最小单元）划定防控区域”、“适度限制一定范围内的聚集性活动”，未来中高风险区域的划定将更加精准。预计未来新冠疫情对居民的的生活和工作造成的限制将有所减少，对标的公司经营的不利影响也相应减少。

## （二）正在采取或拟采取的改善措施及预计效果

2020 年以来，标的公司正在采取或拟采取的改善措施及相关效果如下表所示：

序号	措施项	措施名称	措施介绍	预计效果/已取得效果
1	加强疫情防控	坚持常态化防控，保证有序复航	1、及时更新发布防疫处置预案并组织演练，防止未有效处置应急情况，从而影响正常经营 2、要求标的公司运营人员严格做好个人的防护和消毒工作，客舱服务人员尽量减少面客接触 3、科学合理安排航班，在满足疫情防控指导的客座率情况下，尽可能并班减少运营航班数量，降低运营人员面客接触风险，同时降低运营成本 4、积极配合当地政府的疫情防控工作，安排小高速客船专船接异常人员下岛，降低接触风险，减小疫情扩散对航线影响	1、2020 年，在疫情防控恰当的背景下，使旅游航线在全国率先实现复工复产； 2、各环节防疫得当，2020 年疫情至今无游客密集感染情况发生，游客和员工的安全得到有效保障
2	全面开拓市场	推广主题活动，开拓省内外市场	1、组织“百城千人游涠洲”、“岛主节”、广场舞大赛等活动，通过直通车政策、大团政策、老年人政策等政策实现广西区内各市县市场的下沉与深挖，提高旅游趣味性及体验度 2、针对重点市场加大营销力度，对华东等候鸟式旅游区域、新开北海航线的国内城市进行重点开发	千人大团活动为涠洲岛旅游持续引流，推动客运量逐步恢复
		发力数字化营销，布局线上线下双市场	1、持续进行精益营销：基于数字化分析，通过新媒体矩阵宣传，实现客量突破 2、增强电商合作：在主要客源地增加投放资源、开启线上预售模式、增加支付宝和美团等直连渠道合作 3、优选核心代理商：实现区域化市场深度管理	线上视频播放总量达到 1,322 万
3	降低人工成本	优化组织人员及薪	1、调整组织定位：减少重叠性的组织功能，重塑组织边界	预计每年节省人工成本超过

序号	措施项	措施名称	措施介绍	预计效果/已取得效果
		酬结构	2、优化人员结构：根据战略发展布局，合理配置管理人员及专业人员 3、调整薪酬构成：增加激励占比，鼓励多创值多分享	500 万元
4	降低采购成本	从价格把控、计划管理、供应商管理优化、质量管控、库存控制、降低内耗等措施进行推进	<p>一、夯实价格管理，加强价格信息化管理，实施招标采购</p> <p>1、加强大宗物资市场调研，重点物资扩大对标品种覆盖面，力争在对标物资中最低价率不低于 80%，对配置复杂、价格不透明或长期独家供货的物资，加强对标和调研，摸清行情；2.针对船舶燃油、船舶润滑油、船舶日用品三类常用物资实施招标采购，对于轮机配件、船舶油漆等物资进行源头采购、网上采购和多轮议价模式。</p> <p>二、加强采购计划溯源管理，提高计划的准确性和合理性</p> <p>1、提高计划的准确性，减少应急采购，尽量减少计划数量，使用时间对不上造成库存积压，同时也要减少档次过高造成的功能性浪费。2.加强考核，对需求单位使用偏好的物资实际消耗情况进行动态定量分析，力争杜绝人为因素造成的异常消耗。</p> <p>三、加强供应商日常管理</p> <p>1、缩小独家供应商品种范围，具备引入条件的全部引入，推动至少 3 个消耗量大的物资的供应商分档，逐步优化准入供应商结构；</p> <p>2、动态考察供应商，对常年大批量供应的供应商，有计划的进行现场考察，对发现的问题及时下质量整改通知书限期整改，对生产管理现状及质量管理不达要求的，直接取消供应商准入资格；</p> <p>3、梳理渠道内供应商，优化准入结构，通过寻找替代品，寻找新的供应商，对独家供应商形成反制，防止不当得利；</p> <p>4、推动供应商档次分类，联系技术部门参加调研，依据对产品使用寿命、消耗量等情况，对供应商进行高、中、低档分类，确保采购物资优质优价。</p> <p>四、扩大质量监督抽查范围，对采购的物资实施质量跟踪</p> <p>五、做好日常采购及备件材料消耗数据整理优化库存控制，做好日常采购及备件材料消耗的数据归类</p>	2021 年度燃油物资预计成本节省不低于 100 万元
5	打造精益服务，	1、服务组织推动服	1、以独立的组织保障，推进服务落地；设立服务赋能组织，统筹标的公司服务体系建	1、提升服务水平，提高客户

序号	措施项	措施名称	措施介绍	预计效果/已取得效果
	推广智慧安全	务提升,改善客户体验,提高客户满意度 2、推行智慧安全项目,保障生产安全	设,并进行服务督导 2、打造智慧系统,推进服务提升:推出 AI 智能客服和一站式智慧导览,打造智慧港口智能运营中心平台系统,集成港口、两边码头、船舶等信息,实现统一的监测、控制和管理 3、持续推进落实安全地图,保障安全生产:进一步完善风险辨识清单、管控措施和责任清单,开展节假日、暑期旺季安全排查,火灾/恶劣天气等专项排查 4、优化安全管理体系,落实安全责任:根据《安全生产法(2021)》新要求,修订全员安全生产责任制度,确保主体责任落实,同时严格安全考核,确保责任落实到位	满意度 2、增强政府对标的公司安全运营的信心,进一步提升运营壁垒

### (三) 经营业绩下滑趋势是否已扭转,是否仍存在对持续盈利能力产生重大不利影响的事项

2021年1-10月,标的公司整体经营情况向好,除2021年1月及8-10月受国内新冠疫情反弹影响外,其余各月运载人次较2020年同期均有较大幅度增长,2021年7月暑期旺季期间,运载旅客人次及营业收入均超过2019年疫情前水平,经营业绩下滑趋势得到扭转。2021年1-10月,根据标的公司未经审计的财务数据,标的公司实现收入46,079.63万元,为2020年度收入的122.78%;实现净利润11,127.64万元,占全年预测净利润的124.43%。

2021年以来,虽然国内疫情偶有爆发,但新冠疫苗接种工作已全面推广,根据国务院应对新冠肺炎联防联控机制关于科学划分、精准防控等工作要求,疫情通常在源头得到精准控制,在传播链得到及时阻断,疫情对旅游行业的冲击整体呈阶段性、局部性影响,预计未来年度不会出现2020年长期性、大规模的封锁措施。随着疫情缓解,标的公司经营业务和业绩水准逐渐恢复正常状态,预计不存在对持续盈利能力产生重大不利影响的事项。

### 三、在重大风险提示中补充披露标的资产主要经营状况与财务信息,以及下一报告期业绩预告情况,同时充分揭示业绩变动或下滑的风险及其对持续盈利能力的影响

上市公司已在《西藏旅游股份有限公司发行股份及支付现金购买资产并募集

配套资金暨关联交易报告书（草案）（修订稿）》“重大风险提示”及“第十三节风险因素”之“二、与标的公司相关的风险”部分，就业绩变动或下滑情况披露了“新冠肺炎疫情对公司未来经营业绩的影响”风险。为进一步提示业绩变动或下滑的风险，上市公司将进一步补充披露“标的公司未来经营业绩不及预期风险”如下：

“受新冠疫情影响，随着各地疫情防控措施的出台，国内旅游出行受到冲击，标的公司经营情况受到一定程度的影响。最近三年及一期，标的公司分别实现营业收入 63,585.60 万元、67,426.51 万元、37,530.78 万元及 26,214.77 万元，实现净利润 15,513.57 万元、13,587.95 万元、3,724.52 万元及 5,879.64 万元。根据中联评估出具的《西藏旅游股份有限公司拟发行股份及支付现金购买北海新绎游船有限公司股权项目资产评估报告》（中联评报字[2021]第 1652 号），标的公司 2021 年预计实现营业收入 56,450 万元，实现净利润 8,943 万元。

根据标的公司未经审计的财务数据，标的公司 2021 年 1-10 月实现净利润 11,127.64 万元，占全年预测净利润的 124.43%，已实现全年净利润目标，但未来年度仍存在业绩波动的风险。一方面，标的公司所在旅游行业虽有扩大最终消费、促进经济内循环等政策机遇，但总体较疫情前仍处于低位状态。另一方面，标的公司航线经营可能受到疫情、自然灾害、恶劣天气等其它不可抗力因素的影响，出现游客数量短期下滑、航线暂停的情况，从而导致业绩下滑、持续盈利能力下降的风险。

此外，除已提示风险外，如标的公司受到未预期的其它因素影响，亦可能存在业绩下滑的风险及业绩承诺期内无法实现业绩承诺的潜在风险，提请投资者进一步关注。”

**四、请独立财务顾问和会计师就经营业绩下滑是否对标的资产持续盈利能力构成重大不利影响发表专项核查意见，详细分析标的资产业绩变动的原因及合理性，明确说明业绩预计的基础及依据，核查标的资产经营与财务状况是否正常，报表项目有无异常变化，是否存在导致公司不满足《首发办法》相关发行条件的重大不利影响因素，是否符合《首发办法》第三十条规定，以及本次交易是否符合《上市公司重大资产重组管理办法》（以下简称《重组办法》）第四十三条第一款第一项相关规定，并出具明确意见**

会计师就经营业绩下滑是否对标的资产持续盈利能力构成重大不利影响的核查内容详见相关中介机构出具的《关于西藏旅游股份有限公司发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金暨关联交易之经营业绩下滑是否对标的资产持续盈利能力构成重大不利影响的专项核查意见》。

经核查，会计师认为：

1、2020 年标的公司业绩下滑，主要系新冠疫情爆发、游客出行受限所致；2021 年上半年标的公司业务复苏情况较好，业绩指标占 2019 年全年比例较低，主要系年初疫情反复、经营旺季尚未到来所致；标的公司核心业务、经营环境、主要指标未发生重大不利变化；标的公司业绩变动情况与行业变化趋势一致，业绩复苏情况好于行业平均水平；2021 年以来，标的公司经营业务和业绩水准呈复苏态势，仍处于正常状态；不存在《首发办法》第三十条规定的影响发行人持续盈利能力的相关情形；

2、业绩预计的基础及依据主要以标的公司各项业务为基础，并结合近期客运量恢复情况和预期恢复进度，业绩预测较为谨慎；

3、标的公司经营与财务状况正常，报表项目无异常变化；

4、不存在导致标的公司不满足《首发办法》相关发行条件的重大不利影响因素，标的公司符合《首发办法》第三十条规定，本次交易符合《重组办法》第四十三条第一款第一项相关规定；2020 年度的经营业绩下滑对标的资产持续盈利能力不构成重大不利影响。

## 五、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第十节管理层讨论与分析”之“三、标的公司的财务状况和盈利能力分析”之“(二)盈利分析”及“重大风险提示”“二、标的公司有关风险”及“第十三节风险因素”之“二、标的公司有关风险”及相关专项核查意见中补充修订披露。

## 六、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

2020年标的公司业绩下滑，主要系新冠疫情爆发、游客出行受限所致，2021年上半年标的公司业务复苏情况较好，业绩指标占2019年全年比例较低，主要系年初疫情反复、经营旺季尚未到来所致；标的公司核心业务保持稳定，是持续经营的重要支撑，国内旅游行业的复苏环境有所改善，标的公司所处经营环境相对稳定，标的公司主要指标未发生重大不利变化，业绩下滑程度与行业变化趋势一致，2021年以来，标的资产经营业务和业绩水准仍处于正常状态，不存在《首发办法》第三十条规定的影响发行人持续盈利能力的相关情形；《重组报告书》已补充披露了标的资产经营能力或经营环境发生变化的具体原因，变化的时间节点、趋势方向及具体影响程度，2020年以来，标的公司采取了多项措施改善经营业绩，经营业绩下滑趋势已扭转，目前不存在对持续盈利能力产生重大不利影响的事项；《重组报告书》中已在“重大风险提示”部分补充披露标的资产主要经营状况与财务信息，下一报告期业绩预告情况，业绩变动或下滑的风险及其对持续盈利能力的影响；会计师就经营业绩下滑是否对标的资产持续盈利能力构成重大不利影响发表了专项核查意见。

问题三、申请文件显示，1) 标的资产于2010年10月由北部湾旅游股份有限公司（以下简称北部湾旅）出资设立（成立时为北海旅游接待服务中心有限公司），2011年9月和2016年9月，北部湾旅分别对其增资600万元和2100万元。2) 2018年8月，新智认知以其持有的航线业务（北海-涠洲岛、北海-海口航线）、港口码头服务、船舶修造业务相关资产负债对标的资产进行出资。3) 新绎游船于2018年6月变更经营范围，增加水上旅客、货物运输等相关业务。2018年5月至2019年8月，新智认知陆续将部分资产（新涠公交、乐新海洋、石头埠港务、新绎物流、涠洲投资、渤海长通、北海国际、新绎网络，现为本次标的资产子公司）转让给新绎游船。请你公司：1) 结合2018年5月至2019年8月新智认知陆续将航线业务、部分资产转至标的资产等情形、相关资产或业务占比、运行时间及主营业务变化情况等，补充披露标的资产是否符合《〈首次公开发行股票并上市管理办法〉第十二条发行人最近3年内主营业务没有发生重大变化的适用意见——证券期货法律适用意见第3号》和中国证监会对发行人“最近3年内主营业务没有发生重大变化”的相关要求。2) 补充披露上述资产或业务转移相

关剥离调整的原则、方法和具体情况，相关会计处理、是否符合企业会计准则相关规定，及对标的资产各项财务指标的具体影响；转移至标的资产的相关资产或业务是否完整独立，是否存在对新智认知业务、技术、资质、政府优惠政策、地方影响力等方面的依赖，与新智认知是否存在已有或潜在的同业竞争，是否会对标的资产未来年度持续经营能力产生影响，是否符合《重组办法》第十一条第一款第六项、第四十三条第一款第一项规定。请独立财务顾问、律师和会计师核查并发表明确意见。

答复：

一、结合 2018 年 5 月至 2019 年 8 月新智认知陆续将航线业务、部分资产转移至标的资产等情形、相关资产或业务占比、运行时间及主营业务变化情况等，补充披露标的资产是否符合《〈首次公开发行股票并上市管理办法〉第十二条发行人最近 3 年内主营业务没有发生重大变化的适用意见——证券期货法律适用意见第 3 号》和中国证监会对发行人“最近 3 年内主营业务没有发生重大变化”的相关要求

(一) 2018 年 5 月至 2019 年 8 月新智认知陆续将航线业务、部分资产转移至标的资产的情况

新智认知于 2018 年 5 月至 2019 年 8 月之间，分别将航线相关业务及资产、北海国际 97.5%股权、石头埠港务 100%股权、新绎网络 100%股权、涠洲投资 100%股权、新绎物流 100%股权、乐新海洋 70%股权、渤海长通 65%股权、新奥航务 49%股权、新涠公交 50%股权通过股权划转或转让方式转移至标的公司，具体如下：

转让方/划出方	受让方/接收方	转让/划转标的	转让涉及资产的运行/成立时间	转让涉及的主营业务	转让工商变更时间
新智认知	涠洲投资	新涠公交 50%股权	2016.12	城市公共交通运输	2018.05
新智认知	涠洲投资	乐新海洋 70%股权	2016.11	水上运动设施投资	2018.05
新智认知	新绎游船	新奥航务 49%股权	2008.01	涠洲岛港口经营	2018.07
新智认知	新绎游船	与航线业务等相关的资产、负债及人员	2006.08	航线业务	2018.08
新智认	新绎游	北海国际 97.5%股权	1995.09	船舶代理	2018.12

转让方/划出方	受让方/接收方	转让/划转标的	转让涉及资产的运行/成立时间	转让涉及的主营业务	转让工商变更时间
知	船				
新智认知	新绎游船	石头埠港务 100%股权	1986.01	港务服务	2018.12
新智认知	新绎游船	新绎网络 100%股权	2017.05	来游吧网站运营, 现已无实际业务, 已注销	2018.12
新智认知	新绎游船	涠洲投资 100%股权	2016.11	旅游景区投资	2018.12
新智认知	新绎游船	新绎物流 100%股权	2017.11	货物运输	2018.12
新智认知	新绎游船	渤海长通 65%股权	2015.04	旅游运输	2019.08

新绎游船受让的主要资产（以 2018 年 6 月 30 日为财务基准日）占标的公司截至 2021 年 6 月 30 日的主要资产比例详见本反馈意见回复第一题之“三/（三）相关资产置入标的公司的时间，在标的公司资产中的占比情况，对标的公司生产经营的作用”。

## （二）标的公司主营业务最近三年未发生重大变化

根据《〈首次公开发行股票并上市管理办法〉第十二条发行人最近 3 年内主营业务没有发生重大变化的适用意见——证券期货法律适用意见第 3 号》（以下简称“《3 号适用意见》”）的相关规定，发行人（标的公司）报告期内存在对同一公司控制权人下相同、类似或相关业务进行重组情况的，如同时符合相关条件，视为主营业务没有发生重大变化。经逐项核对，标的公司情况与相关规定对比如下：

规定	标的公司情况	是否符合规定	
发行人报告期内存在对同一公司控制权人下相同、类似或相关业务进行重组情况的，如同时符合下列条件，视为主营业务没有发生重大变化。	（一）被重组方应当自报告期期初起即与发行人受同一公司控制权人控制，如果被重组方是在报告期内新设立的，应当自成立之日起即与发行人受同一公司控制权人控制；	上述资产重组前后，新智认知一直持有标的公司 100%股权，因此上述重组系新智认知与其全资子公司之间的业务整合。根据新智认知最近三年年度报告，新智认知近三年的控股股东一直为新奥能源供应链有限公司，实际控制人一直为王玉锁，未发生变更。因此，被重组方（新智认知）自报告期期初即与标的公司受同一实际控制人王玉锁先生控制。	符合
	（二）被重组进入发行人的业务与发行人重组前的业务具有相关性（相同、类似行业或同一产业链的上下游）。	根据标的公司营业执照、工商登记资料，2018 年 5 月资产划转前，新绎游船主要从事旅游接待服务。根据标的公司营业执照、公司登记资料及业务资质，上述划转后新绎游船主营业务新增海洋运输服务、游船票务销售、涠洲岛上娱乐项目投资及公共设施服务	符合



规定	标的公司情况	是否符合规定
	<p>重组方式遵循市场化原则，包括但不限于以下方式：1、发行人收购被重组方股权；2、发行人收购被重组方的经营性资产；3、公司控制权人以被重组方股权或经营性资产对发行人进行增资；（四）发行人吸收合并被重组方。</p> <p>等相关业务，划转前后业务均与旅游服务相关，具有相关性。根据标的公司提供的股权划转协议，新智认知于2018年5月至2019年8月之间，分别将航线相关业务及资产及子公司股权按净资产或评估值通过增资划转、承债式转让及股权划转或转让方式转移至标的公司，遵循市场化原则。</p>	
<p>发行人报告期内存在对同一公司控制权下相同、类似或相关业务进行重组的，应关注重组对发行人资产总额、营业收入或利润总额的影响情况。发行人应根据影响情况按照以下要求执行：</p>	<p>（一）被重组方重组前一个会计年度末的资产总额或前一个会计年度的营业收入或利润总额达到或超过重组前发行人相应项目100%的，为便于投资者了解重组后的整体运营情况，发行人重组后运行一个会计年度后方可申请发行。</p> <p>（二）被重组方重组前一个会计年度末的资产总额或前一个会计年度的营业收入或利润总额达到或超过重组前发行人相应项目50%，但不超过100%的，保荐机构和发行人律师应按照相关法律法规对首次公开发行主体的要求，将被重组方纳入尽职调查范围并发表相关意见。发行申请文件还应按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第9号——首次公开发行股票并上市申请文件》（证监发行字[2006]6号）附录第四章和第八章的要求，提交会计师关于被重组方的有关文件以及与财务会计资料相关的其他文件。</p> <p>根据致同会计师事务所（特殊普通合伙）出具“致同专字（2018）第110ZC4801号”《北部湾旅游股份有限公司拟剥离资产专项审计报告》、标的公司及其子公司2017年审计报告，被重组资产（航线相关业务及资产及子公司股权，下同）2017年末的资产总额占新绎游船2017年度资产总额的比例超过100%，标的公司自接收/受让被重组资产后运行已一个会计年度（2020年度）。</p>	<p>符合</p>
	<p>（三）被重组方重组前</p> <p>根据前述分析，被重组资产2017年末的资</p>	<p>符合</p>

规定	标的公司情况	是否符合规定
一个会计年度末的资产总额或前一个会计年度的营业收入或利润总额达到或超过重组前发行人相应项目20%的，申报财务报表至少须包含重组完成后的最近一期资产负债表。	产总额占新绎游船 2017 年度资产总额的比例超过 100%。经核查《重组报告书（草案）（修订稿）》《审计报告》，本次交易中公司的报告期为 2018 年 1 月-2021 年 6 月，申报财务报表包含重组完成后的最近一期（2020 年）的资产负债表。	
被重组方重组前一会计年度与重组前发行人存在关联交易的，资产总额、营业收入或利润总额按照扣除该等交易后的口径计算。	根据标的公司及其子公司 2017 年审计报告，标的公司在 2017 年与乐新海洋等存在金额不超过 20 万元的关联交易，扣除后相关指标占比仍超过 100%。	/
发行人提交首发申请文件前一个会计年度或一期内发生多次重组行为的，重组对发行人资产总额、营业收入或利润总额的影响应累计计算。	根据前述分析，2018 年 5 月至 2019 年 8 月期间，被重组方（新智认知）分别将航线相关业务及资产及子公司股权按净资产或评估值通过增资划转、承债式转让及股权划转或转让方式转移至发行人（标的公司），前述指标计算时已合并计算。	符合
重组属于《企业会计准则第 20 号——企业合并》中同一控制下的企业合并事项的，被重组方合并前的净损益应计入非经常性损益，并在申报财务报表中单独列示。 重组属于同一公司控制权下的非企业合并事项，但被重组方重组前一个会计年度末的资产总额或前一个会计年度的营业收入或利润总额达到或超过重组前发行人相应项目 20%的，在编制发行人最近 3 年及一期备考利润表时，应假定重组后的公司架构在申报报表期初即已存在，并由申报会计师出具意见。	经核查本所出具的《非经常性损益明细表的专项说明》，被重组方资产 2018 年-2019 年度净利润均已计入非经常性损益，且已在财务报表-利润表中列报	符合

因此，经逐项对比，标的公司报告期内发生的重组符合《3 号适用意见》的相关规定，可视为重组前后主营业务没有发生重大变化。标的公司符合中国证监会对发行人“最近 3 年内主营业务没有发生重大变化”的相关要求。

二、补充披露上述资产或业务转移相关剥离调整的原则、方法和具体情况，相关会计处理、是否符合企业会计准则相关规定，及对标的资产各项财务指标的具体影响；转移至标的资产的相关资产或业务是否完整独立，是否存在对新智认知业务、技术、资质、政府优惠政策、地方影响力等方面的依赖，与新智认知是否存在已有或潜在的同业竞争，是否会对标的资产未来年度持续经营能力产生影响，是否符合《重组办法》第十一条第一款第六项、第四十三条第一款第一项规

定

(一) 资产或业务转移相关剥离调整的原则、方法和具体情况，相关会计处理、是否符合企业会计准则相关规定，及对标的资产各项财务指标的具体影响

### 1、资产或业务转移相关剥离调整的原则、方法和具体情况

#### (1) 2018 年新智认知以资产增资

2018 年 5 月 4 日，新智认知与新绎游船签订《业务转移重组协议》，该协议经北部湾旅游股份有限公司第三届董事会第十次会议决议通过，并经 2017 年度股东大会通过。协议约定，新智认知将航线业务（北海-涠洲岛、北海-海口航线）、港口码头服务、船舶修造业务相关资产、负债、人员通过增资划转及承债式转让的方式转移至全资子公司新绎游船。以 2017 年 12 月 31 日为基准日，按经审计的资产价值 64,810.72 万元，通过增资划转及承债式转让的方式转移至新绎游船。根据“人随业务、资产走”的原则，业务转移前与该航线业务相关的在职员工整体转入新绎游船，员工用工方式不变，劳动关系承继，工龄连续计算。按照国家有关法律、法规在履行必要的程序后为员工办理相关的转移手续。

具体约定如下：

1) 增资划转资产：新智认知将航线业务、港口码头、船舶修造业务相关固定资产、无形资产、在建工程及其他非流动资产以及递延收益（与本次划转固定资产相关的政府补贴）划转至新绎游船，按照划转资产的账面净值作为新智认知对新绎游船的增资。考虑到不动产权属变更需办理登记手续，耗时较长，为保证可以尽快将资产划转至新绎游船，尽量避免本次业务转移对企业正常运营造成不利影响，上述增资分两次进行：①即先由新智认知将划转资产中的非流动资产划转至新绎游船，按照账面价值 45,306.57 万元进行增资，其中 15,000.00 万元计入新绎游船注册资本，30,306.57 万元计入新绎游船资本公积；②将流动资产划转至新绎游船，按照账面价值 16,039.50 万元进行增资，其中 5,000.00 万元计入新绎游船注册资本，11,039.50 万元计入新绎游船资本公积。第二次划转应在《业务转移重组协议》生效之日起 12 个月内完成交割。

2) 承债式转让资产：新智认知将航线业务、港口码头、船舶修造业务相关流动资产转让至新绎游船，新绎游船受让该等资产的同时，承继公司相应流动负债的支付义务；截至基准日，该等流动资产合计为 3,393.12 万元，新绎游船承接的

债务合计为 3,448.79 万元，双方实际交割时点出现的差额以现金结算。

此次资产或业务转移实际实施情况如下：

①新智认知与新绎游船于 2018 年 6 月 30 日完成相关增资划转资产及承债式转让的交接工作；

②新绎游船以增资划转资产方式接受资产 62,694.47 万元，递延收益 196.53 万元，净资产 62,497.94 万元。新绎游船将各项资产负债以新智认知账面数入账，其中 20,000.00 万元计入实收资本，42,497.94 万元计入资本公积。资产明细为：固定资产 49,636.31 万元，无形资产 3,502.01 万元，在建工程 8,401.03 万元，预付账款 1,155.12 万元。

③新绎游船以承债式转让资产方式接收净资产 917.39 万元，其中资产 4,110.64 万元，负债 3,193.25 万元，新绎游船将各项资产负债以新智认知账面数入账，差额计入其他应付款—新智认知 917.39 万元。

#### (2) 2018 年 5 月至 2019 年 8 月子公司股权转让、划转及增资

2018 年 5 月，新智认知与涠洲投资签订股权转让协议，双方约定：新智认知将其持有的新涠公交 50%股权、乐新海洋 70%股权转让给涠洲投资，实际交易作价分别为 1,286.09 万元和 434.42 万元，基准日至拟转让股权的交割完成之日为过渡期，过渡期内拟转让投权的期间收益、损失或因其他原因而增加或减少的股权价值部分由新绎游船享有或承担。

2018 年 7 月至 2018 年 12 月，新智认知与新绎游船陆续签订股权划转协议，双方约定：1) 新智认知将其持有的新奥航务 49%股权、涠洲投资 100%股权、北海国际 97.50%股权、石头埠港务 100%股权、新绎网络 100%股权、新绎物流 100%股权划转给新绎游船；2) 股权划转后由新智认知增加对新绎游船的长期股权投资，新绎游船无需支付对价。新绎游船接受投资的金额为标的股权截至基准日的账面净值，全部注入新绎游船资本公积；3) 基准日至拟划转股权的交割完成之日为过渡期，过渡期内拟划转投权的期间收益、损失或因其他原因而增加或减少的股权价值部分由新绎游船享有或承担。

2019 年 8 月，新智认知与新绎游船、渤海长通签订增资合同书，约定新智认知将其持有的渤海长通 65%股权作价 8,200 万元向新绎游船增资，增资完成后，新绎游船的注册资本不变，资本公积增加 8,200 万元。

上述股权转让、划转及增资的具体情况如下：

标的资产	转让方	受让方	协议签署日	交易作价 (万元)	作价依据
新濠公交 50%股权	新智认知	濠洲投资	2018/5/20	1,286.09	以 2018 年 5 月 28 日（工商变更完成日）为定价基准日，为标的股权账面净资产
乐新海洋 70%股权			2018/5/20	434.42	以 2018 年 5 月 28 日（工商变更完成日）为定价基准日，为标的股权账面净资产
新奥航务 49%股权	新智认知	新绎游船	2018/7/31	股权划转	无需支付对价，按照标的股权截至基准日的账面价值作为资本公积全部注入新绎游船
北海国际 97.50%股权			2018/12/17		
石头埠港务 100%股权			2018/12/17		
新绎网络 100%股权			2018/12/18		
新绎物流 100%股权			2018/12/17		
濠洲投资 100%股权			2018/12/12		
渤海长通 65%股权			2019/8/16	股权增资	

## 2、相关会计处理

《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》第五条规定“同一控制下的企业合并，合并方以支付现金、转让非现金资产或承担债务方式作为合并对价的，应当在合并日按照被合并方所有者权益在最终控制方合并财务报表中的账面价值的份额作为长期股权投资的初始投资成本。长期股权投资初始投资成本与支付的现金、转让的非现金资产以及所承担债务账面价值之间的差额，应当调整资本公积；资本公积不足冲减的，调整留存收益”。

《企业会计准则第 20 号——企业合并》第六条“合并方在企业合并中取得的资产和负债，应当按照合并日在被合并方的账面价值计量。合并方取得的净资产账面价值与支付的合并对价账面价值（或发行股份面值总额）的差额，应当调整

资本公积；资本公积不足冲减的，调整留存收益”。

新绎游船对上述资产增资、股权转让、划转及增资事项的会计处理系依据上述企业会计准则及签订的相关协议进行，具体如下：

标的资产	转让方	受让方	交易形式	新绎游船会计处理
新濠公交 50%股权	新智认知	濠洲投资	股权转让	借：长期股权投资-新濠公交 1,286.09 万元
乐新海洋 70%股权			股权转让	借：长期股权投资-乐新海洋 434.42 万元 贷：其他应付款-新智认知 1,720.51 万元
航线业务（北海-濠洲岛、北海-海口航线）、港口码头服务、船舶修造业务相关资产、负债、人员	新智认知	新绎游船	增资划转及承债式转让	借：资产 66,805.11 万元 贷：负债 3,389.78 万元 贷：其他应付款—新智认知 917.39 万元 贷：实收资本 20,000.00 万元 贷：资本公积 42,497.94 万元
新奥航务 49%股权	新智认知	新绎游船	股权划转	借：长期股权投资-新绎物流 100.04 万元
石头埠港务 100%股权			股权划转	借：长期股权投资-新奥航务 2,067.15 万元
新绎网络 100%股权			股权划转	借：长期股权投资-濠洲投资 3,485.29 万元
新绎物流 100%股权			股权划转	贷：资本公积 5,652.49 万元 （石头埠港务、新绎网络、北海国际合并日净资产为负数，长期股权投资成本为 0 元）
北海国际 97.5%股权			股权划转	
濠洲投资 100%股权			股权划转	
渤海长通 65%股权			股权增资	借：长期股权投资-渤海长通 9,916.09 万元 贷：资本公积 9,916.09 万元

由上表所示，上述资产增资、股权转让、划转及增资事项的会计处理符合企业会计准则的相关规定。

### 3、对标的资产各项财务指标的具体影响

新智认知对新绎游船的资产增资、股权转让、划转及增资事项均构成同一控制下企业合并，新绎游船按照同一控制下企业合并的方法，编制报告期内的合并报表，将合并日前至 2018 年初的利润表、现金流量表纳入合并范围。鉴于以 2018 年 6 月 30 日为基准日完成了新智认知主要的资产及业务下沉，新绎游船 2018 年 1-6 月的合并财务数据未经审计，故用原新绎游船 2017 年财务数据与同一控制下企业合并后的新绎游船 2018 年度财务数据进行对比，新绎游船在资产增资、股权划转及增资前后的主要财务指标具体对比如下：

单位：万元

项目	2018年12月31日 /2018年度 (合并后)	2017年12月31日 /2017年度 (原新绎游船)	变动幅度
	A	B	C=(A-B)/B
资产总额	125,293.23	10,395.37	1105.28%
负债总额	32,621.19	8,256.53	295.10%
所有者权益总额	92,672.04	2,138.84	4232.81%
归属于母公司所有者权益合计	90,408.81	2,138.84	4127.00%
资产负债率	26.04%	79.43%	-67.22%
营业收入	63,585.60	2,125.08	2892.15%
营业成本	31,525.50	428.15	7263.19%
毛利率	50.42%	79.85%	-36.86%
净利润	15,513.57	363.79	4164.44%
归属于母公司股东的净利润	15,278.43	363.79	4099.80%
净利率	24.03%	17.12%	40.36%

由上表所示，资产增资、股权转让、划转及增资完成后，除毛利率外，新绎游船的总资产、净资产、营业收入、净利润、净利率等财务指标均有所上升，资产负债率有所下降。

(二) 转移至标的资产的相关资产或业务是否完整独立，是否存在对新智认知业务、技术、资质、政府优惠政策、地方影响力等方面的依赖，与新智认知是否存在已有或潜在的同业竞争，是否会对标的资产未来年度持续经营能力产生影响，是否符合《重组办法》第十一条第一款第六项、第四十三条第一款第一项规定

**1、转移至标的资产的相关资产或业务完整独立，不存在对新智认知业务、技术、资质、政府优惠政策、地方影响力等方面的依赖**

经标的公司原控股股东新智认知将航线业务（北海-涠洲岛、北海-海口航线）、港口码头服务、船舶修造业务相关资产、负债、人员通过增资划转及承债式转让的方式转移至新绎游船，具体包括：（1）资产增资划转：新智认知将航线业务、港口码头、船舶修造业务相关固定资产、无形资产、在建工程及其他非流动资产以及递延收益（与该次划转固定资产相关的政府补贴）划转至新绎游船，按照划转资产的账面净值作为新智认知对新绎游船的增资；（2）承债式转让资产：新智

认知将航线业务、港口码头、船舶修造业务相关流动资产转让至新绎游船，新绎游船受让该等资产的同时承继新智认知相应流动负债的支付义务。此外，标的公司原控股股东新智认知将子公司股权划转或转让给标的公司，相关子公司均独立核算，相关资产及业务独立。

关于资产完整，相关划转及股权转让完成后，标的公司已取得与其主营业务经营有关的主要船舶、海域、房屋等资产的所有权或使用权。

关于业务独立，标的公司、原股东新智认知与对应的客户或供应商签署了三方补充协议，确定因该次资产划转后，原尚在履行合同中的新智认知承担的义务、享受的权利由标的公司继承。相关划转及股权转让完成后，标的公司已按照相关法律法规要求取得经营所需的《国内水路运输经营许可证》《港口经营许可证》等资质证书，具有独立的运营业务体系，独立签署各项与其生产经营有关的合同，独立开展各项生产经营活动，标的公司的业务独立于新智认知及其合并范围内的其他企业，标的公司与新智认知及其合并范围内的其他企业存在部分业务相关的关联交易，但系基于正常的业务往来，且相关关联交易金额较低，与新智认知及其合并范围内的企业间不存在同业竞争或者显失公平的关联交易，不存在对新智认知业务、技术、资质等方面的依赖。

标的公司报告期内各项政府补助的金额占同期利润总额的比例如下：

单位：万元

项目	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年 1-6 月
计入当期损益的政府补助	466.17	342.86	1,882.09	508.32
利润总额	19,597.11	16,701.45	4,609.04	6,940.63
占比	2.38%	2.05%	40.83%	7.32%
剔除收到政府补助金额后经营活动现金流量净额	26,664.85	30,780.54	6,406.99	11,736.93

报告期内，标的公司计入当期损益的政府补助占利润总额的占比分别为 2.38%、2.05%、40.83%、7.32%，2018 年度、2019 年度及 2021 年 1-6 月份占比较低，2020 年度占比相对较高主要系因为当年因疫情免征增值税共 1,169.10 万元。报告期各期，标的公司剔除当期收到的政府补助的金额后经营活动现金流量净额依旧维持在较高水平，不存在资金营运压力与风险。综上，报告期内标的公司的日常经营不存在依赖于政府补助等政府优惠政策的情形。



相关资产划转后，标的公司已按照相关法律、法规要求取得业务经营所需的经营许可证，并持续具备相关资质要求的各项条件，不存在利用新智认知地方影响力取得业务资质的情形；标的公司的主营业务为海洋旅游航线服务及其他旅游业务，拥有独立完整的票务及运营系统，具有完整的业务体系，报告期内与客户、供应商的相关业务合同履行完毕后均能正常续签，不存在新智认知许可标的公司使用经营资源的情况，标的公司具备面向市场的自主经营能力。综上，报告期内标的公司的日常经营不存在对新智认知地方影响力的依赖。

综上，转移至标的资产的相关资产完整、业务独立，报告期内标的公司的日常经营不存在对新智认知业务、技术、资质、政府优惠政策、地方影响力等方面的依赖。

## **2、标的资产从新智认知剥离后与新智认知不存在已有或潜在的同业竞争**

相关资产及股权划转后，标的公司仍属于新智认知合并范围内企业。2020年12月，新智认知将持有的标的公司100%股权转让给新奥控股，转让完成后，标的公司不再是新智认知合并范围内企业。根据新智认知《2021年半年度报告》并经查询公示系统(查询日期:2021年11月16日-17日)，截至2021年6月30日，新智认知及纳入合并财务报表范围的子公司业务主要为认知数据服务，主要包括数字视音频产品的设计、研发、系统集成、销售自产产品及售后安装调试服务，不包括海洋旅游运输服务。

因此，截至报告期末，标的公司与新智认知不存在已有或潜在的同业竞争。

## **3、资产划转后不会对标的资产未来年度持续经营能力产生影响**

综上，转移至标的资产的相关资产或业务完整独立，不存在对新智认知业务、技术、资质、政府优惠政策、地方影响力等方面的依赖，资产划转后与新智认知不存在已有或潜在的同业竞争，标的公司不存在下列影响持续盈利能力的情形：

(1)标的公司的经营模式、产品或服务的品种结构已经或者将发生重大变化，并对标的公司的持续盈利能力构成重大不利影响；

(2)标的公司的行业地位或标的公司所处行业的经营环境已经或者将发生重大变化，并对标的公司的持续盈利能力构成重大不利影响；

(3)标的公司最近1个会计年度的营业收入或净利润对关联方或者存在重大不确定性的客户存在重大依赖；

(4)标的公司最近 1 个会计年度的净利润主要来自合并财务报表范围以外的投资收益；

(5)标的公司在用的商标、专利、专有技术以及特许经营权等重要资产或技术的取得或者使用存在重大不利变化的风险；

(6)其他可能对标的公司持续盈利能力构成重大不利影响的情形。

因此，相关划转及转让完成后，不会对标的资产未来年度持续经营能力产生影响。

#### **4、标的资产符合《重组办法》第十一条第一款第六项、第四十三条第一款第一项规定**

本次交易前，上市公司在业务、资产、财务、人员、机构等方面均独立于其控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，具有完整的业务体系和直接面向市场独立经营的能力。根据上市公司出具的说明及上市公司间接控股股东及其一致行动人、实际控制人出具的承诺，本次交易不会影响上市公司在业务、资产、人员、机构、财务等方面的独立性，本次交易完成后上市公司仍具有完善的法人治理结构，与实际控制人在业务、资产、人员、机构、财务等方面保持独立，符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定，符合《重组管理办法》第十一条第一款第（六）项的规定。

本次交易完成后，上市公司在业务规模、盈利能力方面均将得到提升，有利于上市公司提高资产质量、改善财务状况，增强持续盈利能力；本次交易完成后，标的公司将成为上市公司全资子公司，标的公司及其子公司与关联方之间的持续性关联交易（标的公司与上市公司之间的交易除外）将会成为上市公司的新增关联交易，为进一步减少和规范本次交易后可能存在的关联交易，并避免上市公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业产生同业竞争，上市公司实际控制人、间接控股股东及一致行动人、交易对方新奥控股已出具《关于避免同业竞争的承诺函》《关于规范关联交易的承诺函》和《关于保证上市公司独立性的承诺函》。如该等承诺得到切实履行，本次交易有利于上市公司规范并减少关联交易、避免同业竞争、增强独立性，符合《重组管理办法》第四十三条第一款第（一）项的规定。

综上，标的公司符合《重组办法》第十一条第一款第六项、第四十三条第一

款第一项规定。

### 三、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第四节标的公司基本情况”之“三、标的公司近三年内部重组及重大资产重组情况”中补充披露。

### 四、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

标的公司报告期内发生的重组符合《3号适用意见》的相关规定，可视为重组前后主营业务没有发生重大变化，标的公司符合中国证监会对发行人“最近3年内主营业务没有发生重大变化”的相关要求；《重组报告书》中已补充披露上述资产或业务转移相关剥离调整的原则、方法、具体情况和对标的资产各项财务指标的具体影响，相关会计处理符合企业会计准则相关规定；转移至标的资产的相关资产或业务完整独立，不存在对新智认知业务、技术、资质、政府优惠政策、地方影响力等方面的依赖，与新智认知不存在已有或潜在的同业竞争，资产划转后不会对标的资产未来年度持续经营能力产生影响，标的资产符合《重组办法》第十一条第一款第六项、第四十三条第一款第一项规定。

问题四、申请文件显示，1) 2019年、2020年、2021年6月30日标的资产货币资金均小于短期借款金额。2) 标的资产报告期流动比率分别为0.53、0.74、0.72、0.81，显著低于行业可比公司2018-2020年平均值2.6；报告期标的资产的速动比率分别为0.5、0.72、0.7、0.79，显著低于行业可比公司2018-2020年平均值2.54，短期资金压力较大。3) 上市公司2020年备考资产负债率由24.33%上升为55.37%、流动比率由1.88降为0.64，2021年6月30日备考资产负债率由30.88%变为55.66%、流动比率由2.23降为0.73，上市公司偿债风险有所上升。请你公司：1) 结合标的资产融资来源、融资用途等，补充披露标的资产货币资金小于短期借款，流动比率、速动比率等短期偿债能力指标显著低于同行业可比公司的原因及合理性，标的资产是否存在较大资金压力及偿债风险。2) 结合备考后上市公司偿债能力变化及同行业可比公司情况，补充披露标的资产是否符合《首发办法》第二

十一条关于发行人“资产负债结构合理”等规定，本次交易是否符合《重组办法》第四十三条第一款第一项有关规定。请独立财务顾问、会计师和律师核查并发表明确意见。

答复：

一、结合标的资产资金来源、融资用途等，补充披露标的资产货币资金小于短期借款，流动比率、速动比率等短期偿债能力指标显著低于同行业可比公司的原因及合理性，标的资产是否存在较大资金压力及偿债风险

(一) 标的公司主要资金来源与融资用途

2018 年标的公司原控股股东新智认知以增资划转及承债式转让的方式将航线业务等相关资产下沉至标的公司，下沉至标的公司的货币资金较少。新智认知基于集团资金优化配置与对标的公司业务扶持考虑，与新绎游船签订资金拆借协议，约定双方资金拆借的具体用途与计息标准。2018 年标的公司累计从新智认知拆入资金 43,145.16 万元、偿还资金 30,643.06 万元，上述资金拆借主要用于标的公司日常生产经营。

2019 年开始，新绎游船主要通过银行借款的方式进行债务融资，2019 年至 2021 年 6 月末借款的主要资金来源与融资用途如下表所示：

序号	所属期间	借款类型	融资方/金融机构	当期借款发生金额（万元）	借款实际用途
1	2019 年度	短期借款	中行北海分行	5,000.00	日常生产经营周转、偿还原控股股东新智认知的借款与拆借其日常经营
2			建行北海分行	20,000.00	
3			中行烟台保税港区支行	15,000.00	融资主体为渤海长通，用于日常生产经营周转
1	2020 年度	短期借款	中行北海分行	5,000.00	日常生产经营周转、偿还短期借款和购建长期资产
2			广西北部湾银行	10,000.00	
3			农行廊坊支行	15,000.00	
4		建行北海分行	10,000.00		
5		长期借款	中行北海分行	7,137.00	购建船舶北游 26 号
6			兴业银行北海分行	12,700.00	海洋旅游服务基地建设
1	2021 年	短期借	中行北海分行	5,000.00	日常生产经营周转

序号	所属期间	借款类型	融资方/金融机构	当期借款发生金额（万元）	借款实际用途	
2	1-6月	款	建行北海分行	10,000.00		
3			广西北部湾银行	10,000.00		
4			光大银行北海分行	15,000.00		置换农业银行廊坊分行1.5亿元流动资金贷款
5			长期借款	中行北海分行		1,872.75
6		兴业银行北海分行		6,270.00	海洋旅游服务基地建设	

## （二）标的资产货币资金小于短期借款，流动比率、速动比率等短期偿债能力指标显著低于同行业可比公司的原因及合理性

### 1、标的资产货币资金小于短期借款的原因及合理性

2018年和2019年，标的公司为原控股股东新智认知全资子公司，新智认知基于资金优化配置及统筹安排的考虑，与标的公司之间存在资金拆借；2018年新智认知将海洋旅游运输部分业务资产转移至标的公司时，非流动资产占比较高，标的公司基于资金需求向新智认知进行了资金拆借；2019年标的公司作为主要融资主体向金融机构融资时，将部分经营性现金流入资金拆借给新智认知或用于自身资本性支出，并用短期借款来支付公司的日常经营所需资金，导致当年末货币资金余额小于短期借款；2020年和2021年1-6月，标的公司短期借款主要用于偿还前期到期债务和日常经营，且随着标的公司增加长期借款用于资本性支出及收到新智认知归还的资金，期末标的公司资金余额大幅增加，但受2020年度疫情影响，标的公司经营性活动现金流入有所下滑，导致货币资金余额仍略小于短期借款。

因此，报告期内标的公司货币资金余额小于短期借款与其不同期间的融资渠道、资本性支出有关，符合标的公司的实际运营情况，且未因此发生借款违约风险。2021年6月末，标的公司货币资金金额为29,210.79万元，超过后续9个月需偿还的银行借款金额，资金较为充裕。

### 2、流动比率、速动比率等短期偿债能力指标显著低于同行业可比公司的原因及合理性

#### （1）增资划转时标的公司承接的主要为非流动资产

2018年，新智认知将航线业务相关资产、负债以增资划转及承债式转让的方式转移至新绎游船，根据致同会计师事务所(特殊普通合伙)出具的致同专字(2018)第110ZC4801号《北部湾旅游股份有限公司拟剥离资产专项审计报告》，增资划转的相关资产占比如下：

单位：万元

项目	金额	占比
流动资产	3,393.12	5.24%
非流动资产	61,417.60	94.76%
<b>资产总计</b>	<b>64,810.72</b>	<b>100.00%</b>

由上表可知，标的公司在业务重组时承接的主要为非流动资产，流动资产的占比仅为5.24%；资产下沉时较低的流动资产规模导致标的公司期初的流动比率、速动比率等短期偿债能力指标处于较低的水平。标的公司为维持日常经营，报告期内通过向关联方资金拆借、增加银行借款等方式补充流动资金需求，流动资产规模相应增加，但整体流动比率、速动比率仍处于较低水平。

## (2) 报告期内，标的公司资本性支出规模较大

为了提高服务质量、提升自身竞争力，标的公司报告期内通过购建北游25号、北游26号和建造北部湾国际海洋旅游服务基地的方式来提高资产质量和开拓新业务模式。上述长期资产的购建与投资增加了标的公司的资本性支出。报告期内，标的公司资本性支出合计7.95亿元，占标的公司2021年6月末总资产的比例为42.14%。标的公司与同行业可比公司的近三年一期资本性支出对比情况如下：

单位：万元

公司	2018年	2019年	2020年	2021年1-6月	三年一期合计	2021年6月末资产规模	占比
长白山	13,551.55	6,832.72	3,845.61	374.77	24,604.65	109,948.05	22.38%
九华旅游	9,474.99	7,084.57	4,204.73	2,950.51	23,714.80	145,346.07	16.32%
峨眉山A	9,033.45	5,721.61	6,201.45	3,919.21	24,875.72	351,390.01	7.08%
黄山旅游	8,986.86	23,259.13	20,872.77	14,260.25	67,379.01	505,410.96	13.33%
张家界	54,464.93	21,119.23	30,443.31	8,487.63	114,515.10	292,461.13	39.16%
桂林旅游	14,962.52	11,358.80	6,847.24	2,636.45	35,805.01	262,593.84	13.64%

公司	2018年	2019年	2020年	2021年1-6月	三年一期合计	2021年6月末资产规模	占比
平均值						277,858.34	18.65%
标的公司	19,019.30	19,496.69	31,172.78	9,857.83	79,546.60	188,747.16	42.14%

注：占比=三年一期合计资本性支出/2021年6月末总资产规模

由上表可知，标的公司近三年一期合计资本性支出占2021年6月末资产比重为42.14%，高于可比公司平均值的18.65%。上述资本性支出的资金需求进一步减少了标的公司的流动资产的积累、增加了标的公司流动负债的支出，导致标的公司流动比率、速动比率处于较低水平。

综上所述，由于标的公司业务划转时承接的主要为非流动资产且后续存在大额的资本性支出，导致标的公司的流动比率、速动比率长期处于较低水平。随着标的公司船舶的建造完成、国际海洋旅游服务基地的主要工程完成，后期标的公司资本性支出将相应减少，持续的经营性现金净流入将提升标的公司的偿债能力指标。

### （三）标的公司不存在较大资金压力及偿债风险

#### 1、标的公司自有资金充裕，流动负债无集中兑付风险

报告期末，标的公司货币资金余额为29,210.79万元，扣除其他货币资金（贷款业务保证金）后，货币资金余额为29,206.20万元，标的公司短期借款和将在一年内到期的长期借款本金合计为33,652.93万元。截至2021年6月30日，标的公司短期借款和一年内到期的长期借款偿还期限分布情况如下：

单位：万元

到期时间	金额
0-3个月到期	-
4-6个月到期	900.98
7-9个月到期	15,000.00
10-12个月到期	17,751.95
合计	33,652.93

注：上述列示的到期金额为应偿还的本金金额

综上所述，标的公司2021年6月末货币资金充裕，短期借款和一年内到期的

非流动负债到期相对滞后，且分布均匀，无集中兑付风险。

## 2、标的公司经营状况良好，经营性现金流充裕

标的公司主营业务为海洋旅游运输服务，主要通过预收款的形式提供服务。报告期内，标的公司现金流状况良好，经营性活动现金流持续为正，其经营活动产生的现金流状况如下：

单位：万元

项目	三年一期合计	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
经营活动现金流入小计	214,444.82	28,586.36	39,871.11	79,812.77	66,174.58
经营活动现金流出小计	135,656.06	16,341.11	31,582.03	48,689.36	39,043.56
经营活动产生的现金流量净额	78,788.75	12,245.25	8,289.08	31,123.40	27,131.02

如上表所示，标的公司报告期内现金流状况良好，近三年一期累计经营活动产生的现金流量净额为 78,788.75 万元。同时，根据盈利预测，标的公司 2021 年至 2023 年预测营业收入分别为 56,450 万元、64,732 万元和 70,831 万元，预测净利润分别为 8,943 万元、11,735 万元和 13,536 万元，标的公司主要采用预收款的形式销售船票，后续经营性现金流充裕。

## 3、标的公司信用良好，银行授信充足

标的公司市场资信良好，获得多家金融机构授信。根据标的公司提供的银行授信合同，截至 2021 年 9 月 30 日，标的公司取得的银行等金融机构授信总额度为 7.00 亿元，未使用授信额度 1.20 亿元；上述授信额度能有效帮助标的公司日常经营周转与短期债务置换。

因此，标的公司自有资金充足、经营性现金流良好、金融机构授信相对充足，不存在较大资金压力及偿债风险。

二、结合备考后上市公司偿债能力变化及同行业可比公司情况，补充披露标的资产是否符合《首发办法》第二十一条关于发行人“资产负债结构合理”等规定，本次交易是否符合《重组办法》第四十三条第一款第一项有关规定



**（一）标的资产符合《首发办法》第二十一条关于发行人“资产负债结构合理”等规定**

本次交易前，2021年6月末，上市公司的资产负债率为30.88%，流动比率、速动比率分别为2.23和2.20，上市公司整体负债率较低，偿债能力良好。本次交易完成后，根据上市公司《备考审计报告》，2021年6月末，上市公司的资产负债率为55.66%，流动比率、速动比率分别为0.73和0.72。根据上市公司备考财务报表编制基础，上述指标计算时上市公司对标的公司的股权转让款中的现金对价部分列示在流动负债其他应付款科目中。

考虑到本次交易将同时募集配套资金用于现金对价支付，对于募集不足的部分，上市公司将采用其他方式解决。因此，本次交易完成现金对价支付后，标的公司的其他流动负债中的股权支付对价款会相应减少，长期借款科目和权益类科目将视本次采用的募集方式而相应调整。基于此，下表列示不同融资方式下支付现金对价后的上市公司偿债能力与可比公司对比情况：

公司	流动资产/总资产 (%)	流动负债/总负债 (%)	资产负债率 (%)	流动比率	速动比率
长白山	17.04	48.45	13.71	2.57	2.40
九华旅游	34.33	87.16	12.89	3.06	3.01
峨眉山 A	37.59	33.47	27.14	4.14	4.02
黄山旅游	40.72	54.83	11.20	6.63	6.53
张家界	6.52	31.58	49.24	0.42	0.41
桂林旅游	10.48	37.77	51.15	0.54	0.53
可比公司平均值	24.45	48.88	27.56	2.89	2.82
上市公司-交易前	46.55	67.72	30.88	2.23	2.20
上市公司-备考数	31.88	78.05	55.66	0.73	0.72
上市公司-全部以募集资金支付现金对价	31.88	65.50	35.42	1.37	1.35
上市公司-全部以新增长期借款支付现金对价	31.88	41.68	55.66	1.37	1.35

如上表所示，本次交易完成后，若募集配套资金支付全额现金对价，上市公司流动资产、流动负债相较于本次交易前占比有所下降；资产负债率相较于本次交易前有所上升，但仍处于合理水平；流动比率与速动比率虽然出现一定程度下

降，但比值仍大于 1，整体偿债能力良好。因此，交易完成后资产负债率、流动比率和速动比率均处于可比公司区间内，不存在重大差异。

若本次交易现金对价全部采用新增长期借款方式支付，上市公司相较于本次交易前流动负债占总负债比例有所下降，负债结构得以优化；资产负债率有所上升，但短期仍不存在偿债压力。虽相较于可比公司，本次交易完成后，上述融资方式下上市公司资产负债率高于同行业可比公司均值，但主要系增加长期借款用于支付交易作价所致，对短期偿债不会造成影响，且标的公司和上市公司报告期内净经营性现金流持续为正，不存在债务偿还压力。

综上所述，本次交易完成后，不同融资方式下上市公司的财务状况有所差异，但上市公司均不存在短期偿还压力，符合上市公司与标的公司经营状况，资产负债结构合理。

## （二）本次交易符合《重组办法》第四十三条第一款第一项有关规定

《重组管理办法》第四十三条第一款第一项规定：“上市公司发行股份购买资产，应当符合下列规定：（一）充分说明并披露本次交易有利于提高上市公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力，有利于上市公司减少关联交易、避免同业竞争、增强独立性”本次交易符合该规定，其中，符合“本次交易有利于提高上市公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力”的具体情况如下：

本次交易前，上市公司主营业务为景区运营和传媒文化，盈利来源较为单一；本次交易完成后，新绎游船将成为上市公司全资子公司，上市公司将新增北海-涠洲岛、北海-海口以及蓬莱-长岛 3 条海洋旅游航线，进一步完善上市公司旅游产品布局。2021 年 1-6 月，标的公司实现营业收入 26,214.77 万元，实现净利润 5,879.64 万元，且交易对方承诺 2021 年至 2023 年标的公司净利润合计不低于 34,214 万元。本次交易将进一步拓宽上市公司收入来源，提高上市公司的盈利能力，同时分散经营风险，提高上市公司可持续发展能力。

根据《备考审计报告》，本次交易前后上市公司主要财务指标对比情况如下：

单位：万元

项目	2021 年 6 月 30 日
----	-----------------

	实际数	备考数	增幅
总资产	149,695.00	338,422.15	126.07%
归属于上市公司股东的所有者权益	103,231.16	148,379.78	43.74%
归属于上市公司股东的每股净资产（元/股）	4.55	4.83	6.14%
项目	2021年1-6月		
	实际数	备考数	增幅
营业收入	8,519.68	34,734.45	307.70%
归属于上市公司股东的净利润	-149.46	5,840.37	-
基本每股收益（元/股）	-0.01	0.19	-

如上表所示，本次交易完成后，上市公司的资产规模、营业收入规模均大幅增长，上市公司2021年6月末的每股净资产将从4.55元/股增加至4.83元/股，2021年1-6月每股收益将从-0.01元/股增加至0.19元/股，财务状况和盈利能力显著增强。本次交易完成后，上市公司的资产负债率从30.88%上升到55.66%，流动比率从2.23下降至0.73（全部以募集配套资金或以新增长期借款支付交易对价后流动比率变为1.37），速动比率从2.20下降至0.72（全部以募集配套资金或以新增长期借款支付交易对价后速动比率变为1.35）。上市公司的资产负债率虽有所上升，短期偿债能力指标有所下降，但主要系标的公司前期投入较多资金用于资本性支出所致；随着标的公司登陆资本市场后融资渠道的拓展以及经营性现金的持续性流入，上市公司的资产负债率将持续下降，短期偿债能力将持续上升。综上，本次交易有利于提高上市公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力。

### 三、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第十节管理层讨论与分析”之“三、标的公司的财务状况和盈利能力分析”之“（一）财务状况分析”和“四、本次交易对上市公司持续经营能力、未来发展前景、每股收益等财务指标和非财务指标的影响分析”之“（三）本次交易对上市公司财务安全性的影响”中补充披露。

### 四、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

2018年标的公司向新智认知拆借资金主要用于日常生产经营，2019年开始新

绎游船主要通过银行借款的方式进行债务融资，增资划转时标的公司承接的主要为非流动资产，标的资产货币资金小于短期借款，流动比率、速动比率等短期偿债能力指标显著低于同行业可比公司主要系增资划转时标的公司承接的主要为非流动资产、报告期内标的公司资本性支出规模较大；标的公司经营状况良好，经营性现金流充裕，银行授信充足，不存在较大资金压力及偿债风险；考虑到上市公司后续支付现金对价的实际资金来源，本次交易完成后，上市公司不存在短期偿还压力，资产负债结构合理，本次交易符合《重组办法》第四十三条第一款第一项有关规定。

问题五、申请文件显示，1) 2018 年末，新智认知将海洋运输业务下沉至标的资产后，标的资产作为主要融资主体进行筹资 2019 年与 2020 年短期借款和长期借款有所增加。2) 报告期内标的资产其他应收款账面价值为 0.12 亿元、2.55 亿元、0.12 亿元、0.15 亿元，占流动资产的比例分别为 7.46%、69.32%、2.9%、3.9%。2019 年其他应收款金额较大，主要系应收新智认知的资金往来款。3) 新智认知与标的资产签署资金拆借协议，约定互相占用资金，并按照 6%年利率计算利息。4) 标的资产作为出质人为新智认知履行差额支付及回购义务提供质押担保。5) 截至报告书签署日，除对联营企业新润公交、对渤海长通少数股东的应收款项尚未收回外，其余均已收回。请你公司：1) 补充披露 2018 年至标的资产被剥离出新智认知期间，新绎游船所融资金的流入方、流入金额等信息，有无流入新智认知及其关联企业。2) 补充披露标的资产报告期内向新智认知等进行资金拆借及提供担保情况，是否履行相应审批程序。3) 补充披露报告期内标的资产是否仍存在尚未收回的资金占用利息，是否仍存在尚未履行完毕的担保责任。4) 补充披露尚未收回新润公交、渤海长通等应收款项的原因及合理性。5) 补充披露上市公司、标的资产财务审批程序、系统权限、财务人员设置、标的资产公司章程中对资金拆借、对外担保相关审批权限和审议程序（如有）等。6) 结合上述事项，补充披露标的资产报告期内是否存在被控股股东及关联方非经营性资金占用和违规担保等情形，是否符合《首发办法》第十九条、第二十条的有关规定。7) 结合标的资产财务审批、系统权限、人员设置、会计核算等，补充披露标的资产是否符合《首发办法》第四十二条的规定，本次交易是否符合《重组办法》第十

一条第一款第六项规定以及防止新增关联方资金占用的具体措施。请独立财务顾问、会计师和律师核查并发表明确意见。

答复：

一、补充披露 2018 年至标的资产被剥离出新智认知期间，新绎游船所融资金的流入方、流入金额等信息，有无流入新智认知及其关联企业

(一) 2018 年至标的资产被剥离出新智认知期间，新绎游船所融资金情况

标的公司 100%股权于 2020 年 12 月被新智认知转让给新奥控股，相关股权转让的工商变更登记于 2020 年 12 月 29 日完成。2018 年初至 2020 年 12 月 29 日，新绎游船主要通过银行借款的方式进行债务融资，具体融资情况如下表所示：

单位：万元

序号	借款类型	借款银行	融资所属期间	融资金额
1	短期借款	中国银行北海分行	2019 年度	5,000.00
2	短期借款	中国建设银行北海分行		20,000.00
3	短期借款	中国银行烟台保税港区支行		15,000.00
4	短期借款	广西北部湾银行北海分行	2020 年初至 2020 年 12 月 29 日	10,000.00
5	短期借款	中国建设银行北海分行		10,000.00
6	短期借款	中国农业银行廊坊开发区支行		15,000.00
7	短期借款	中国银行北海分行		5,000.00
8	长期借款	兴业银行北海分行		12,700.00
9	长期借款	中国银行北海分行		7,137.00
合计				99,837.00

注：新智认知于 2018 年 8 月完成航线资产及业务的下沉，因标的公司对该业务的持续运营时间较短，2018 年度未进行银行借款融资。

(二) 2018 年至标的资产被剥离出新智认知期间，新绎游船所融资金的流入方、流入金额情况

新绎游船在 2018 年至标的资产被剥离出新智认知期间所融资金的流入方、流入金额情况如下：

单位：万元

序号	流入单位性质	融资款项流入单位	合计流入金额	占比
1	关联方法 人	新绎游船下属子公司	26,710.67	27.07%
2		新智认知及其下属企业（除新绎游船控股子公司外）	21,372.87	21.66%
3		除新智认知合并范围以外其他关联方	1,301.59	1.32%
4	银行	广西北部湾银行股份有限公司北海高新区银河支行、中国银行股份有限公司北海分行	10,500.00	10.64%
5	公司员工	新绎游船员工（支付工资）	5,098.59	5.17%
6	供应商	廊坊鼎兴恒泰物资贸易有限公司	10,000.00	10.13%
7		澳龙船艇科技有限公司	7,137.00	7.23%
8		中国石化销售股份有限公司广西北海石油分公司	2,873.63	2.91%
9		广西建工集团第二建筑工程有限责任公司	2,242.03	2.27%
10		湖南省第六工程有限公司	1,808.71	1.83%
11		中国石油天然气股份有限公司广西北海销售分公司	1,447.83	1.47%
12		常泰建设集团有限公司	1,269.47	1.29%
13		福建隆恩建筑装饰工程有限公司	837.00	0.85%
14		宁波市逸隆船舶工程有限公司	791.31	0.80%
15		坤宇建工集团有限公司	261.01	0.26%
16		廊坊开发区盛达幕墙工程有限公司	244.17	0.25%
17		东方多彩（北京）科技有限公司	194.32	0.20%
18		北海市鑫达船舶维修有限公司	182.89	0.19%
19		宁波市江北游隆船舶配修工程部	180.11	0.18%
20		佛山市顺德区传钢贸易有限公司	155.55	0.16%
21		江苏法尔胜动力科技有限公司	152.43	0.15%
22		广西宇通建设工程有限公司	151.12	0.15%
23		北海市万海船舶制造有限公司	147.75	0.15%
24		中山市顺风机械工程有限公司	138.50	0.14%
25		北海市海城区谭勤室内装饰设计服务部	126.26	0.13%
26		广西鑫悦建设工程有限公司	120.92	0.12%
27		鼎致建筑装饰工程（廊坊）有限公司	119.56	0.12%
28		北海海湾工程建设有限公司	112.04	0.11%
29		广西电网有限责任公司北海供电局	104.00	0.11%
30	广西南宁翎森机电科技有限公司	102.42	0.10%	

序号	流入单位性质	融资款项流入单位	合计流入金额	占比
31	政府部门	国家金库长岛县支库（税款）	472.28	0.48%
32	其他零星单位		2,319.59	2.35%
合计			<b>98,675.62</b>	<b>100.00%</b>

注：1、其他单位系新绎游船使用融资款项支付零星费用所对应的单位，单一单位的支付金额均小于 100 万元；

2、截至 2020 年 12 月 29 日，新绎游船所融资款项中有 1,161.38 万元尚未对外支付。

由上表所示，2018 年至标的资产被剥离出新智认知期间，新绎游船合计融入资金 99,837.00 万元，流入新智认知及其下属企业（除新绎游船控股子公司外）21,372.87 万元，主要系新绎游船系新智认知的全资子公司，资金调配纳入新智认知统一管理；流入除新智认知合并范围以外其他关联方 1,301.59 万元，主要为向新绎游船的联营企业新奥航务支付港口服务费 890 万元。

标的公司上述各贷款银行均出具了说明，对新绎游船使用相关借款的情形及其实际使用用途知悉并且无异议或新绎游船的借款均能按照合同约定的用途使用，所有贷款等融资均能根据合同约定正常且善意履行并已经履行完毕，不存在逾期还款或其他违约情形。

## 二、补充披露标的资产报告期内向新智认知等进行资金拆借及提供担保情况，是否履行相应审批程序

### （一）标的资产报告期内向新智认知等进行资金拆借情况

新智认知与新绎游船签订资金拆借协议，双方约定新智认知及其子公司与新绎游船及子公司之间的互相占用资金按 6% 计算利息。

#### 1、资金拆入

报告期各期，标的公司从新智认知及其子公司（除新绎游船控股子公司外）拆入资金的情况如下：

单位：元

关联方	期间	期初余额	本期拆入/本期形成	本期归还/本期减少	期末余额
北海金海水陆	2018 年	445,631.22	—	186,451.62	259,179.60

关联方	期间	期初余额	本期拆入/本期形成	本期归还/本期减少	期末余额
运输有限责任公司	2019年	259,179.60	—	—	259,179.60
	2020年	259,179.60	180,000.00	439,179.60	—
北海新绎国际旅行社有限公司	2020年	—	770,000.00	770,000.00	—
博康智能信息技术有限公司	2019年	—	10,595,465.52	513,677.86	10,081,787.66
	2020年	10,081,787.66	10,003,482.33	20,085,269.99	—
	2021年1-6月	—	1,191,124.90	1,191,124.90	—
烟台新绎游船有限公司	2018年	28,959,077.19	55,797,486.51	84,756,563.70	—
北京新绎国际旅行社有限公司	2018年	—	180,027,851.96	180,027,851.96	—

## 2、资金拆出

报告期各期，标的公司向新智认知及其子公司（除新绎游船控股子公司外）拆出资金的情况如下：

单位：元

关联方	期间	期初余额	本期拆出/形成	本期收回	期末余额
大连新绎旅游有限公司	2018年	—	500,000.00	—	500,000.00
	2019年	500,000.00	1,962,405.07	72,405.07	2,390,000.00
	2020年	2,390,000.00	—	2,390,000.00	—
西藏博康智能信息技术有限公司	2020年	—	115,000,000.00	115,000,000.00	—
新智认知数据服务有限公司	2019年	—	96,000,000.00	96,000,000.00	—
	2020年	—	170,044,000.00	170,044,000.00	—
新智认知	2018年	-52,640,248.43	306,430,598.09	431,451,618.36	-177,661,268.70
	2019年	-177,661,268.70	797,998,193.64	434,266,886.50	186,070,038.44
	2020年	186,070,038.44	201,282,424.88	387,352,463.32	—



关联方	期间	期初余额	本期拆出/形成	本期收回	期末余额
廊坊市绎达国际旅行社有限公司	2018年	——	204,339.11	204,394.11	-55.00
	2019年	-55.00	79,060,084.00	25,048,173.48	54,011,855.52
	2020年	54,011,855.52	67,976,430.77	121,988,286.29	——
广西红水河旅游发展有限公司	2018年	——	14,200,000.00	14,200,000.00	——
烟台新绎飞扬客船有限公司	2018年	——	46,693.81	46,693.81	——

## (二) 标的资产报告期内向新智认知等提供担保情况

报告期内，标的公司作为担保方，以运营的北海-涠洲岛航线的收费收益权向新智认知提供了一笔担保，具体如下：

担保方名称	被担保方名称	实际担保金额（万元）	主债权期限		担保是否已经履行完毕
			开始日	到期日	
新奥集团、新绎游船	新智认知	20,000.00	2018-09-21	2020-09-30	是

新智认知以运营航线未来两年的收费收益权委托中航信托股份有限公司设立信托并融资人民币 2 亿元，并承担差额补足及回购义务，新奥集团与中航信托股份有限公司签订保证合同提供不可撤销的连带责任保证担保。

新绎游船作为出质人将自 2018 年 9 月 21 日起 2 年内基于特定航线北海-涠洲岛客运航线《国内水路运输经营许可证》及航线两端港口的《港口经营许可证》获得特许经营北海-涠洲岛客运航线的权利，从事旅客海洋运输业务所享有的获得特定期间内现实的和未来的、实际的和或有的收费收益权，为新智认知履行差额支付及回购义务提供质押担保。

新智认知于 2020 年 9 月 30 日完成对该信托的偿还，标的公司的担保义务履行完毕并终止。

## (三) 标的资产报告期内向新智认知等进行资金拆借及担保的审批程序

标的公司 100%股权于 2020 年 12 月被新智认知转让给新奥控股，相关股权

转让的工商变更登记于 2020 年 12 月 29 日完成。2018 年初至 2020 年 12 月期间，标的公司为新智认知合并报表范围内的公司。

根据《上海证券交易所股票上市规则》第 9.16 条规定：“上市公司与其合并报表范围内的控股子公司发生的或者上述控股子公司之间发生的交易，除中国证监会和本所另有规定外，免于按照本章规定披露和履行相应程序”，第 9.1 条规定的交易包括“提供财务资助”“提供担保”。

标的公司于 2021 年 1 月 1 日制定了《关联交易管理制度》，标的公司分别于 2021 年 6 月 10 日、2021 年 8 月 2 日召开的临时董事会，审议通过《关于确认公司 2018 年度、2019 年度及 2020 年度关联交易情况的议案》及《关于确认公司 2021 年 1-6 月关联交易情况的议案》；标的公司股东分别于 2021 年 6 月 10 日、2021 年 8 月 4 日出具股东决定，审议通过《关于确认公司 2018 年度、2019 年度及 2020 年度关联交易情况的议案》及《关于确认公司 2021 年 1-6 月关联交易情况的议案》。前述议案中包括对新智认知等关联方的资金拆借及为新智认知提供担保情况，全体董事及股东确认标的公司报告期内发生的关联交易事项符合公司当时经营业务的发展需要，关联交易真实、合法、有效，价格公允，符合交易当时法律法规的规定，不存在损害标的公司及股东利益的情形。

综上，标的公司为新智认知合并报表范围内子公司期间，与新智认知及其合并报表范围内的控股子公司发生的资金拆借、担保交易可免于履行相应审批程序。标的公司从新智认知体系内置出后，于 2021 年 1 月制定了《关联交易管理办法》，并按照《关联交易管理办法》的规定对报告期内的关联资金拆借及关联担保情况进行了确认，履行了相应审批程序。

### **三、补充披露报告期内标的资产是否仍存在尚未收回的资金占用利息，是否仍存在尚未履行完毕的担保责任**

新绎游船与新智认知针对报告期内的资金拆借已签署资金拆借协议并约定资金占用利息，截至报告期末，标的公司与新智认知的资金占用利息已结清，对新智认知的担保责任已履行完毕，不存在尚未收回的资金占用利息，不存在尚未履行完毕的担保责任。

#### 四、补充披露尚未收回新濶公交、渤海长通等应收款项的原因及合理性

截至 2021 年 6 月 30 日，除对联营企业新濶公交的应收款项 228.20 万元、对渤海长通少数股东的应收款项 145.42 万元未收回外，标的公司对其他关联方的资金拆出均已收回。

##### （一）尚未收回新濶公交应收款项的原因及合理性

新濶公交系标的公司子公司濶洲投资与北海濶洲岛旅游投资开发有限公司于 2016 年 12 月 30 日共同设立的公司，2020 年 6 月，北海濶洲岛旅游投资开发有限公司将其所持新濶公交 50%股权转让给北海市濶洲岛旅游资产经营管理有限公司。

新濶公交注册资本 5,000 万元，双方股东各持股 50%，《公司章程》约定的出资期限为 2024 年 12 月 31 日。截至 2021 年 6 月 30 日，新濶公交实收资本 1,500 万元，新濶公交的另一股东北海市濶洲岛旅游资产经营管理有限公司未对新濶公交进行实缴出资，新濶公交的实收资本均由濶洲投资实缴。

新濶公交收到股东濶洲投资实收资本后，购置了约 900 万元的固定资产、进行了约 110 万元的工程建设，并留存约 490 万元流动资金用于经营。由于持续亏损，出于企业经营需要，新濶公交于 2018 年起陆续向标的公司申请借款。考虑到新濶公交经营的岛上公交业务为新绎游船航线业务的延伸服务业务，且为岛上游客和岛民出行提供便利，协助政府部门推动濶洲岛的发展，有利于维护良好的外部关系，提升标的公司的形象和影响力，从业务完整性和后续发展角度，标的公司决定将资金拆借给新濶公交以维持其业务的正常运行。

新濶公交 2018 年、2019 年、2020 年及 2021 年 1-6 月营业收入分别为 259.89 万元、184.68 万元、78.20 万元、66.33 万元，净利润分别为-357.15 万元、-310.81 万元、-114.46 万元、-152.34 万元，报告期内新濶公交因经营不善无法归还前述款项。

新濶公交的另一股东北海市濶洲岛旅游资产经营管理有限公司已出具说明，确认将于 2024 年 12 月 31 日前完成全部认缴额的出资手续，并确认对新濶公交承担 50%的债权债务。随着新濶公交股东后续出资到位及经营的逐渐改善，标的公司无法收回新濶公交应收款项的风险可控。

## （二）尚未收回渤海长通少数股东应收款项的原因及合理性

渤海长通的股权结构为新绎游船持股 65%，长岛长通旅运有限公司（以下简称“长通旅运”）持股 35%，长通旅运因经营需要向渤海长通进行资金拆借，为维护与渤海长通小股东之间的良好合作关系，标的公司未对应收款进行较强势的催收。

2019 年度，长通旅运以渤海长通分红款冲减了部分应收款，2020 年因疫情影响，长通旅运资金周转困难、付款能力受限，渤海长通亦受疫情影响无可分配利润。截至本回复出具日，标的公司正在积极催收，如长通旅运之后仍无力偿还欠款，剩余应收款将优先以渤海长通分红款进行冲减，直至全部收回为止。

随着后续渤海长通经营情况的逐渐改善，渤海长通的分红预计能够完成 145.42 万元应收款的冲减，标的公司无法收回长通旅运应收款项的风险可控。

针对上述未收回款项，标的公司已结合对方当前状况以及对未来经济状况的预测，根据相关款项的账龄充分计提了坏账准备，尚未收回款项具备合理性。截至本回复出具日，除对新润公交及渤海长通少数股东长通旅运的应收款项尚未收回外，标的公司对其他关联方的资金拆出均已收回。

## 五、补充披露上市公司、标的资产财务审批程序、系统权限、财务人员设置、标的资产公司章程中对资金拆借、对外担保相关审批权限和审议程序（如有）等

### （一）上市公司财务审批程序、系统权限及财务人员设置

#### 1、财务审批程序

上市公司已制定《公司章程》《西藏旅游股份有限公司会计核算管理制度》等制度，对相关的审批权限有明确的界定，按交易金额的大小及交易类型不同，采取不同的交易授权。对于经常发生的物资采购、生产类资产采购、税务管理、资金调拨、资产管理、职工薪酬、正常业务的费用报销等采用逐级授权审批制度；对非经常性业务交易或重大交易，如对外投资、对外担保、关联交易等重大交易，按不同的交易额由公司董事会、股东大会等审批。财务审批程序主要为：相关业务申请人发起申请，经申请人部门负责人审批，提交财务部初审，财务部初审通过后，提交财务负责人审批，财务负责人再审通过后提交业务一号位审批，超过业务一号位的审批权限的，再根据授权审批规定提交总裁、董事长审批，对外投

资、对外担保、关联交易等《公司章程》规定重大事项，达到相应审议标准的还需提交公司董事会或股东大会审议、批准。

上市公司财务系统主要核算流程为：上市公司核算人员根据各业务单位提交的各类单据，根据公司相关制度或规定审核无误后交会计主管审核签字，确认无误后由核算人员录入财务系统，出纳进行资金复核，会计主管审核后进行过账，针对复杂或者重大的会计处理，由上市公司总账统筹进行处理及复核，相关财务核算均由上市公司独立进行审批。

## 2、系统权限

西藏旅游在2018年8月变更实际控制人之前使用的财务系统未能充分满足上市公司使用需求。2018年8月，西藏旅游实际控制人变更后，为提高系统维护及现场技术服务的及时性、数据的完整性，西藏旅游自2019年1月1日启用新奥集团旗下的金蝶EAS财务软件。

西藏旅游在财务系统中拥有独立的使用账号及系统权限，单独对各项申请进行审批，并对后台财务信息查询有限制审批权限。西藏旅游内部拥有财务系统使用权限的人员主要为财务人员、采购人员。如西藏旅游因业务需求需增加相关人员或部门权限，则需相关负责人审批后由EAS维护技术团队根据运维需求增加权限。新奥集团提供相关系统的开发、运维、系统升级等使用服务支持，无权干预西藏旅游的使用及审批权限。

为实现对财务系统的有效隔离，进一步增强上市公司独立性，上市公司采取的措施具体如下：（1）与新奥新智科技有限公司签署《基础架构服务协议》《网络和信息安全保密协议》，约定新奥新智科技有限公司向其租赁新智云服务器并提供计算存储资源服务及信息安全服务；（2）与金蝶软件（中国）有限公司签订《金蝶销售合同》，委托其从EAS系统中将上市公司账套从原系统中分离。

2021年9月，前述措施完成实施，西藏旅游完全掌握相关系统管理员权限，并对用户权限管理及授权采取审批制度，控制用户权限。如用户开通或变更系统账号时，需要发起申请，经过审批后由系统管理员为其开通账号。相关操作系统、数据库、应用系统后台、管理员权限等均由西藏旅游独立使用及控制，上市公司

实现与新奥集团财务系统的有效隔离。

本所出具了《西藏旅游股份有限公司财务系统账套拆分及数据迁移专项核查报告》，本次金蝶系统账套拆分及数据迁移完成后，西藏旅游的金蝶系统服务器可有效区分，做到物理隔离，能够有效保证服务器、系统和数据库的独立；西藏旅游的金蝶系统服务器节点的 IP 地址均不同且彼此独立，可有效区分，做到逻辑隔离，不同服务器管理后台和登录账号独立；西藏旅游的金蝶系统对应的账套和相关数据，与新奥集团金蝶系统进行了有效隔离，能够有效保证西藏旅游金蝶系统的应用层独立和数据独立。

### 3、财务人员设置

上市公司设置了独立的财务部门，截至 2021 年 6 月 30 日，上市公司共有 28 名财务人员，均具备会计专业知识及工作经验；前述财务人员经过严格标准聘用，均系西藏旅游的正式员工，未在西藏旅游的控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职；西藏旅游的财务部门岗位齐备，设有总账会计、核算会计、资金会计、财务经理、财务总监等岗位，财务人员具备相应的专业知识及工作经验，分别负责上市公司各项会计核算工作，并负责向上市公司管理层、董事会、股东大会等及时提供财务会计相关信息，不相容职责的岗位相分离，建立了规范的财务会计核算体系。上市公司控股股东及实际控制人的相关人员不参与上市公司财务系统的相关审批、核算工作。

## （二）标的公司财务审批程序、系统权限、财务人员设置

### 1、财务审批程序

标的公司制定了《财务票据管理规定》《资金管理规定》《资金收入管理制度》《收款管理规定》《财务管理制度》等财务会计相关制度，并予以严格实施。

标的公司财务授权遵循分层级实施、控制例外事件、成果导向原则。财务审批程序主要为：（1）提交申请。相关业务部门向审批人提交资金拨付单，注明款项的用途、金额、预算、支付方式等内容，并应随附有效经济合同或相关证明；

（2）审批。审批人根据授权批准权限的规定，在授权范围内进行审批，不得超越审批权限，对不符合规定的支付申请，审批人可以拒绝批准；（3）复核。财务管

理部门资金主管对批准后的申请进行复核，复核支付申请的批准程序是否正确、手续及相关单证是否齐备、金额计算是否准确、支付方式是否妥当、金额是否超标等。复核无误后，交由出纳人员办理支付手续；（4）办理支付。出纳人员根据复核无误的支付申请，按规定办理资金支付手续，及时登记现金和银行存款日记账。针对对外担保、关联交易等《公司章程》规定重大事项，达到相应审议标准的还需提交公司董事会或股东审议、批准后才能办理支付。

标的公司通过使用财务系统独立完成财务核算工作，包括收入成本核算、资产采购核算、费用报销核算、人工薪酬核算等。财务系统的主要核算流程如下：

（1）标的公司的财务人员根据业务人员、采购人员、库存管理人员等各工作人员提供的各类经营数据，复核确认无误后录入财务系统，并创建相关会计凭证；（2）标的公司会计主管进行复核、审核及过账；（3）针对复杂或重大事项的会计处理，由标的公司核算财务经理统筹进行账务处理及复核。

标的公司财务系统操作涉及的业务人员、采购人员、库存管理人员、财务人员均为标的公司正式员工，标的公司控股股东及实际控制人的相关人员不参与标的公司财务系统的相关审批、核算工作。

## 2、系统权限

标的公司为新奥集团旗下子公司。新奥集团旗下拥有较多子公司，为提升经营管理效率，有效利用规模经济效应，其在集团层面统一建立 EAS 财务系统，并根据业务实际需要，无偿授权标的公司使用该等系统，标的公司基于历史原因和集团统一安排获新奥集团授权长期使用前述系统。

对于上述经授权使用的财务系统，标的公司在授权业务系统中拥有独立的账号及系统权限，单独进行账号与权限的审批管理，使用授权系统时，标的公司仅能提交本公司范围内账号与权限的开通申请，相关业务流程由标的公司自主发起并独立完成审批。新奥集团对标的公司无审批权限，无权干预，更无权调用、划拨标的公司资金。标的公司拥有独立的账号与权限，以标的公司自身名义登录并使用系统，配合生产经营和财务管理的具体环节的执行。在标的公司使用授权系统期间，相关经营决策及财务核算一直由标的公司独立进行审批。

为实现对授权系统的有效隔离，进一步增强标的公司独立性，标的公司采用租赁服务器并对财务系统进行物理隔离，具体如下：（1）标的公司与新奥新智科技有限公司签署《基础架构服务协议》《网络和信息安全保密协议》，标的公司向其租赁新智云服务器，新奥新智科技有限公司向其提供计算存储资源服务并提供信息安全服务；（2）标的公司与金蝶软件（中国）有限公司签订《金蝶销售合同》，委托其从 EAS 系统中将标的公司账套从原系统中分离。

2021 年 9 月，前述措施完成实施，新绎游船完全掌握相关系统管理员权限，并对用户权限管理及授权采取审批制度，控制用户权限。如用户开通或变更系统账号时，需要发起申请，经过审批后由系统管理员为其开通账号。相关操作系统、数据库、应用系统后台、管理员权限等均由新绎游船独立使用及控制，新绎游船实现与新奥集团财务系统的有效隔离。

本所出具了《北海新绎游船有限公司财务系统账套拆分及数据迁移专项核查报告》，本次金蝶系统账套拆分及数据迁移完成后，新绎游船的金蝶系统服务器可有效区分，做到物理隔离，能够有效保证服务器、系统和数据库的独立；新绎游船的金蝶系统服务器节点的 IP 地址均不同且彼此独立，可有效区分，做到逻辑隔离，不同服务器管理后台和登录账号独立；新绎游船的金蝶系统对应的账套和相关数据，与新奥集团金蝶系统进行了有效隔离，能够有效保证新绎游船金蝶系统的应用层独立和数据独立。

### 3、财务人员设置

标的公司设置了独立的财务部门，财务部门岗位齐备，设有总账会计、成本会计、销售会计、资金业务专员、预算管理主管等岗位，职责明确，并执行不相容岗位职责相分离原则、关键会计岗位轮岗以及亲属回避制度，做到各岗位相互牵制、批准、执行和记录职能分开；记账人员与经济业务事项和会计事项的经办人员、审批人员、财物保管人员的职责权限分工明确、相互分离、相互监督、相互制约。截至 2021 年 6 月 30 日，标的公司共有 18 名财务人员，均具备从业资格证书或相应会计专业工作经验，分别负责各项会计核算工作，不相容职责的岗位相分离，建立了规范的财务会计核算体系。

标的公司的总经理、副总经理及财务负责人均未在标的公司的控股股东、实



际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务，且均未在标的公司的控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领薪；标的公司的财务人员也未在标的公司的控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职。

### （三）标的资产公司章程等制度中对资金拆借、对外担保相关审批权限和审议程序

2018年1月至2020年12月期间，标的公司为新智认知合并报表范围内的公司，参照新智认知《公司章程》等制度履行决策程序。2018年1月至今，标的公司的公司章程及相关制度中，对资金拆借、对外担保相关审批权限和审议程序的规定如下：

标的公司于2018年11月制定《财务管理制度》，于2021年1月制定了《董事会议事规则》《关联交易管理办法》《融资管理规定》，相关制度中已明确对外担保的审批权限和审议程序。

其中，《董事会议事规则》第七条第二款规定：“公司为关联人提供担保的，不论数额大小，均应当在董事会审议通过后提交股东审议。”

第八条规定：“未经董事会或股东批准，公司不得提供对外担保。董事会审议通过的对外担保事项，除应当经全体董事的过半数通过外，还应当经出席董事会会议的三分之二以上董事同意。”《关联交易管理办法》第十六条规定：“公司与关联人拟发生的关联交易达到以下标准之一的，还应当提交股东会审议或由股东决定……（二）公司为关联人提供担保。”《财务管理制度》第3.4.9条及《融资管理规定》第二十一条规定：“未经审批严禁对外提供担保；不主动对外提供担保；对有息负债存在违约或大量欠息的企业不提供担保。”此外，标的公司股东于2021年9月28日审议通过修订后《章程》，其中第九条规定：“公司下列对外担保行为，须经股东同意：（一）单笔担保额超过公司最近一期经审计净资产10%的担保；（二）公司及其控股子公司的提供担保总额，超过公司最近一期经审计净资产50%以后提供的任何担保；（三）为资产负债率超过70%的担保对象提供的担保；（四）连续十二个月内担保金额超过公司最近一期经审计净资产的50%且绝对金额超过5,000万元；（五）连续十二个月内担保金额超过公司最近一期经审计总资产的30%；（六）对股东、实际控制人及其关联人提供的担保；（七）本

公司章程规定的其他担保情形。”

标的公司于 2021 年 1 月制定了《关联交易管理办法》，已明确对关联方提供财务资助的审批权限和审议程序，其中第十四条规定：“公司与关联自然人发生的交易金额在 30 万元人民币以上的关联交易（公司提供担保除外），应由董事会审议批准。公司不得直接或者通过子公司向董事、监事、高级管理人员提供借款。”第十五条规定：“公司与关联法人发生的交易金额在 300 万元人民币以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 0.5% 以上的关联交易（公司提供担保除外），应由董事会审议批准。”第十六条规定：“公司与关联人拟发生的关联交易达到以下标准之一的，还应当提交股东会审议或由股东决定：（一）交易（公司提供担保、受赠现金资产、单纯减免公司义务的债务除外）金额在 3000 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5% 以上的重大关联交易。……”第十九条规定：“公司发生的关联交易涉及‘提供财务资助’‘委托理财’等关联交易的，应当以发生额作为交易金额，适用第十四条、第十五条和第十六条第（一）项的规定。”

此外，标的公司股东于 2021 年 9 月 28 日审议通过修订后《公司章程》，其中第十一条规定如下：“公司发生的交易（提供担保、受赠现金资产、单纯减免上市公司义务的债务除外）达到下列标准之一的，应当提交股东审议：（一）交易涉及的资产总额（同时存在账面值和评估值的，以较高者为准）占公司最近一期经审计总资产的 50% 以上；（二）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的营业收入占公司最近一个会计年度经审计营业收入的 50% 以上，且绝对金额超过 5,000 万元；（三）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的净利润占公司最近一个会计年度经审计净利润的 50% 以上，且绝对金额超过 500 万元；（四）交易的成交金额（包括承担债务和费用）占公司最近一期经审计净资产的 50% 以上，且绝对金额超过 5,000 万元；（五）交易产生的利润占公司最近一个会计年度经审计净利润的 50% 以上，且绝对金额超过 500 万元；上述指标涉及的数据如为负值，取绝对值计算。”

《公司章程》第十五条规定：“股东根据有关法律、行政法规及本章程的规定，按照谨慎授权原则，授予董事会下述本章程第十一条所称交易的审批权限：（一）交易涉及的资产总额（同时存在账面值和评估值的，以高者为准）占公司最近一

期经审计总资产的 10%以上；（二）交易的成交金额（包括承担的债务和费用）占公司最近一期经审计净资产的 10%以上，且绝对金额超过 1000 万元；（三）交易产生的利润占公司最近一个会计年度经审计净利润的 10%以上，且绝对金额超过 100 万元；（四）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的营业收入占公司最近一个会计年度经审计营业收入的 10%以上，且绝对金额超过 1000 万元；（五）交易标的（如股权）在最近一个会计年度相关的净利润占公司最近一个会计年度经审计净利润的 10%以上，且绝对金额超过 100 万元。”

《公司章程》第十二条规定：“公司进行‘提供财务资助’‘委托理财’等交易时，应当以发生额作为计算标准，并按照交易类别在连续 12 个月内累计计算。经累计计算的发生额达到第十一条、第十五条规定标准的，分别适用第十一条、第十五条的规定。已经按照第十一条或第十五条履行相关义务的，不再纳入相关的累计计算范围。”

综上，标的公司《公司章程》等制度中已明确资金拆借、对外担保相关审批权限和审议程序。

**六、结合上述事项，补充披露标的资产报告期内是否存在被控股股东及关联方非经营性资金占用和违规担保等情形，是否符合《首发办法》第十九条、第二十条的有关规定**

**（一）截至报告期末不存在被控股股东及关联方非经营性资金占用和违规担保等情形**

报告期内，标的公司与原控股股东新智认知等实际控制人控制的其他企业存在资金拆借的情形。截至报告期末，标的公司与实际控制人及其控制企业之间的资金拆借已清理完毕，标的公司不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业以借款、代偿债务、代垫款项或其他方式占用的情形。

报告期内标的公司为实际控制人及其控制企业提供的担保仅系标的公司于 2018 年向新智认知提供的担保，当时标的公司为新智认知合并范围内的公司，根据《上海证券交易所股票上市规则》的相关规定，免于相应的审议程序。

**（二）标的公司符合《首发办法》第十九条、第二十条的有关规定**

本次交易完成后，标的公司成为西藏旅游的全资子公司，西藏旅游现行有效的《公司章程》已明确对外担保的审批权限和审议程序；标的公司现行有效的《公司章程》已明确对外担保的审批权限和审议程序，报告期内，标的公司不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业进行违规担保的情形。标的公司符合《首发办法》第十九条的规定。

截至报告期末，标的公司建立了相关资金管理制度，标的公司与实际控制人及其控制企业之间的资金拆借已清理完毕，不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业以借款、代偿债务、代垫款项或其他方式占用的情形，符合《首发办法》第二十条的规定。

**七、结合标的资产财务审批、系统权限、人员设置、会计核算等，补充披露标的资产是否符合《首发办法》第四十二条的规定，本次交易是否符合《重组办法》第十一条第一款第六项规定以及防止新增关联方资金占用的具体措施**

**（一）标的公司符合《首发办法》第四十二条的规定**

**1、关于财务审批、系统权限及财务核算的独立性**

标的公司关于财务审批、系统权限、人员设置及财务核算详见本反馈意见回复第五题之“五/（二）标的公司财务审批程序、系统权限、财务人员设置”。

综上，报告期内标的公司与新奥集团共用财务系统系历史原因及集团统一安排所形成，截至本回复出具日，标的公司已通过对财务系统进行物理隔离的方式确保财务权限具备独立性，前述情形对于标的公司独立性不构成重大不利影响。

**2、关于财务独立性**

标的公司建立了独立的会计核算体系，制定了规范的财务会计制度，设置了独立的会计账簿；标的公司设置了独立的财务部门，职责明确，并执行不相容岗位职责相分离原则以及关键会计岗位轮岗制度，做到各岗位相互牵制、批准、执行和记录职能分开；标的公司开设了独立的基本银行存款账户，进行独立的财务决算，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用银行账户的情况。

2018年至2020年12月期间，标的公司为新智认知合并范围内子公司，新智认知对其合并范围内公司的资金实施统筹管理，该期间，标的公司及其控股子公

司银行账户内的资金存在被新智认知实施资金统筹安排的情形，且新智认知与标的公司及其子公司存在资金拆借的情形。2020年12月，新智认知将持有的标的公司100%股权转让给新奥控股后，原控股股东新智认知解除了对标的公司及控股子公司的资金统筹管理，新股东新奥控股及实际控制人亦未对标的公司及控股子公司新增资金统筹安排。截至报告期末，标的公司及其下属子公司与实际控制人及其控制企业之间的资金拆借已全部清理完毕。

截至报告期末，标的公司不存在控股股东、实际控制人以其他形式干预标的公司资金使用的情形，标的公司已采取有效措施保障财务独立，内控制度能够有效防范关联方通过资金占用等方式侵占标的公司利益，符合财务独立性的要求。

综上所述，标的公司系统权限、会计核算、财务及人员设置独立，符合《首发办法》第四十二条的规定。

## **（二）本次交易是否符合《重组办法》第十一条第一款第六项规定以及防止新增关联方资金占用的具体措施**

本次交易前，上市公司在业务、资产、财务、人员、机构等均独立于其控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，具有完整的业务体系和直接面向市场独立经营的能力。本次交易不会影响上市公司在业务、资产、人员、机构、财务等方面的独立性，本次交易完成后上市公司仍具有完善的法人治理结构，与实际控制人在业务、资产、人员、机构、财务等方面保持独立，符合中国证监会关于上市公司独立性的相关规定，符合《重组管理办法》第十一条第（六）项的规定。

截至报告期末，标的公司不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业以借款、代偿债务、代垫款项或其他方式占用的情形。本次交易完成后，新绎游船将成为上市公司全资子公司，上市公司已制定《防止大股东资金占用管理制度》，不得将资金直接或间接地提供给大股东、控股股东或实际控制人及其关联方使用。本次交易完成后，标的公司将严格按照上市公司制定的相关制度严格执行。

此外，上市公司实际控制人、间接控股股东及一致行动人、本次交易的交易对方新奥控股均已分别出具《关于保持上市公司独立性的承诺》，其中包括“保证不违规占用上市公司的资金、资产及其他资源”。

因此，本次交易符合《重组办法》第十一条第一款第六项规定；本次交易完成后，新绎游船将成为上市公司全资子公司，上市公司现行有效的《防止大股东资金占用管理制度》已明确严格限制大股东、控股股东或实际控制人及关联方占用上市公司资金；为减少和规范本次交易后可能新增的关联方资金占用，上市公司实际控制人、间接控股股东及一致行动人、本次交易的交易对方新奥控股均已分别出具书面承诺函。

综上所述，标的公司符合《首发办法》第四十二条的规定；本次交易符合《重组办法》第十一条第一款第六项规定；本次交易完成后，新绎游船将成为上市公司全资子公司，上市公司现行有效的《防止大股东资金占用管理制度》已明确严格限制大股东、控股股东或实际控制人及关联方占用上市公司资金；为减少和规范本次交易后可能新增的关联方资金占用，上市公司实际控制人、间接控股股东及一致行动人、本次交易的交易对方新奥控股均已分别出具书面承诺函。

## 八、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第十二节同业竞争与关联交易”之“三、关联交易情况”中补充披露。

## 九、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

《重组报告书》已补充披露 2018 年至标的资产被剥离出新智认知期间，新绎游船所融资金的流入方、流入金额，标的资产报告期内向新智认知等进行资金拆借、提供担保情况及相应审批程序的履行情况，截至报告期末，标的资产不存在尚未收回的资金占用利息，不存在尚未履行完毕的担保责任；尚未收回新濠公交应收款项的原因主要为濠洲业务完整性和后续发展，尚未收回渤海长通少数股东应收款项的原因主要为该公司无力偿还欠款，剩余应收款将优先以渤海长通分红款进行冲减，直至全部收回为止；《重组报告书》已补充披露上市公司、标的资产财务审批程序、系统权限、财务人员设置、标的资产公司章程中对资金拆借、对外担保相关审批权限和审议程序；截至报告期末，标的公司不存在被控股股东及关联方非经营性资金占用和违规担保等情形，标的公司符合《首发办法》第十九

条、第二十条的有关规定；标的公司符合《首发办法》第四十二条的规定；本次交易符合《重组办法》第十一条第一款第六项规定；本次交易完成后，新绎游船将成为上市公司全资子公司，上市公司现行有效的《防止大股东资金占用管理制度》已明确严格限制大股东、控股股东或实际控制人及关联方占用上市公司资金；为减少和规范本次交易后可能新增的关联方资金占用，上市公司实际控制人、间接控股股东及一致行动人、本次交易的交易对方新奥控股均已分别出具书面承诺函。

问题八、申请文件显示，1) 收益法评估中，2021-2025 年营业收入预测增长率为 50%、15%、9.4%、5.5%、4.86%，而标的资产 2020 年营业收入和毛利较 2019 年分别下降 46.55%和 67%，且 2021 年上半年的营业收入和毛利不足 2019 年的二分之一和三分之一。2) 标的资产营业收入高度集中于北涸航线，该航线 2020 年营业收入较 2019 年下降 46%，2021 年上半年尚未恢复至 2019 年半年的收入水平。3) 北琼航线 2019-2021 年上半年毛利率为负，蓬长航线 2020-2021 年上半年毛利率为负，船舶修造业务 2018-2020 年毛利率为负。4) 标的资产营业收入具有一定的季节性，旺季一般集中在法定节假日，标的资产 2018-2020 年第三季度客运量均占全年的 40%以上。5) 各航线客运量的预测主要依据各航线历史期的客运量水平，并结合近期新冠肺炎疫情后客运量恢复情况和预期恢复进度等信息进行预测。请你公司：1) 列表补充披露收益法评估中预测各期各航线的客运量、票价、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等盈利指标预测情况。2) 结合收入高度集中于北涸航线等情况，补充披露该因素对标的资产预测期客运量、营业收入、净利润、净现金流等指标的影响。3) 列表补充披露标的资产 2021 年 7-8 月（暑期）实际客运量、营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等数据，实际数据与预测数据的差异情况及占比。4) 结合前述数据，补充披露基于前期疫情恢复进展进行客运量及盈利预测的基础是否需要调整，如需调整，补充披露对标的资产盈利预测及评估值的影响。5) 结合上述分析及截止目前的经营业绩，补充披露标的资产盈利预测及业绩承诺的可实现性。请独立财务顾问、评估师和会计师核查并发表明确意见。

答复：

一、列表补充披露收益法评估中预测各期各航线的客运量、票价、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等盈利指标预测情况

标的公司预测各期各航线的客运量、票价、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等盈利指标预测情况如下：

项目/年度	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
营业收入（万元）	56,450	64,732	70,831	74,723	78,355	78,355
北涠航线客运量（万人次）	322.0	370.3	407.3	427.7	449.1	449.1
北涠航线平均票价（元）	129.4	129.4	129.4	129.4	129.4	129.4
蓬长航线客运量（万人次）	177.0	203.6	223.9	246.3	258.6	258.6
蓬长航线平均票价（元）	37.9	38.7	38.7	38.7	38.7	38.7
北琼航线客运量（万人次）	4.0	4.6	5.1	5.3	5.6	5.6
北琼航线平均票价（元）	161.9	161.9	161.9	161.9	161.9	161.9
成本（万元）	31,902	35,263	38,416	40,211	41,752	41,752
毛利（万元）	24,548	29,469	32,415	34,512	36,604	36,604
期间费用（万元）	13,204	14,600	15,347	16,039	16,734	16,734
净利润（万元）	8,943	11,735	13,536	14,664	15,789	15,792
净现金流量（万元）	56	2,039	16,715	22,600	23,708	20,476
项目/年度	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年 及以后	
营业收入（万元）	78,355	78,355	78,355	78,355	78,355	
北涠航线-客运量（万人次）	449.1	449.1	449.1	449.1	449.1	
北涠航线-票价（元）	129.4	129.4	129.4	129.4	129.4	
蓬长航线-客运量（万人次）	258.6	258.6	258.6	258.6	258.6	
蓬长航线-票价（元）	38.7	38.7	38.7	38.7	38.7	
北琼航线-客运量（万人次）	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	
北琼航线-票价（元）	161.9	161.9	161.9	161.9	161.9	
成本（万元）	41,734	41,632	41,631	41,631	41,631	
毛利（万元）	36,621	36,724	36,724	36,724	36,724	
期间费用（万元）	16,734	16,734	16,734	16,734	16,734	
净利润（万元）	15,807	15,894	15,895	15,895	14,163	
净现金流量（万元）	20,473	18,166	18,166	18,166	16,167	

二、结合收入高度集中于北涠航线等情况，补充披露该因素对标的资产预测



## 期客运量、营业收入、净利润、净现金流等指标的影响

由于标的公司主要收入和利润来源于北涇航线，当预测期北涇航线客运量变化 $\pm 3\%$ 和 $\pm 1\%$ 时，对预测期客运量、营业收入、净利润、净现金流的影响如下：

项目/年度		2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
北涇航线 客运量上升3%	营业收入（万元）	57,700	66,170	72,413	76,384	80,100	80,100
	对营业收入的影响	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%
	客运量合计（万人）	513	590	649	692	727	727
	对客运量的影响	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%
	净利润（万元）	9,814	12,701	14,598	15,780	16,960	16,963
	对净利润的影响	9.7%	8.2%	7.8%	7.6%	7.4%	7.4%
	净现金流量（万元）	1,008	3,017	17,787	23,721	24,885	21,647
	对净现金流量的影响	1715.0%	48.0%	6.4%	5.0%	5.0%	5.7%
北涇航线 客运量上升1%	营业收入（万元）	56,867	65,211	71,359	75,277	78,937	78,937
	对营业收入的影响	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
	客运量合计（万人）	506	582	640	684	718	718
	对客运量的影响	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%
	净利润（万元）	9,233	12,057	13,890	15,036	16,179	16,182
	对净利润的影响	3.2%	2.7%	2.6%	2.5%	2.5%	2.5%
	净现金流量（万元）	373	2,365	17,072	22,974	24,101	20,866
	对净现金流量的影响	571.7%	16.0%	2.1%	1.7%	1.7%	1.9%
北涇航线 客运量下降1%	营业收入（万元）	56,033	64,253	70,304	74,169	77,774	77,774
	对营业收入的影响	-0.7%	-0.7%	-0.7%	-0.7%	-0.7%	-0.7%
	客运量合计（万人）	500	575	632	675	709	709
	对客运量的影响	-0.6%	-0.6%	-0.6%	-0.6%	-0.6%	-0.6%
	净利润（万元）	8,652	11,413	13,182	14,292	15,399	15,401
	对净利润的影响	-3.2%	-2.7%	-2.6%	-2.5%	-2.5%	-2.5%
	净现金流量（万元）	-262	1,713	16,358	22,227	23,316	20,085
	对净现金流量的影响	-571.7%	-16.0%	-2.1%	-1.7%	-1.7%	-1.9%
北涇航线 客运量下降3%	营业收入（万元）	55,199	63,294	69,249	73,062	76,611	76,611
	对营业收入的影响	-2.2%	-2.2%	-2.2%	-2.2%	-2.2%	-2.2%
	客运量合计（万人）	493	567	624	666	700	700
	对客运量的影响	-1.9%	-1.9%	-1.9%	-1.9%	-1.9%	-1.9%

	净利润（万元）	8,071	10,769	12,473	13,549	14,618	14,620
	对净利润的影响	-9.7%	-8.2%	-7.8%	-7.6%	-7.4%	-7.4%
	净现金流量（万元）	-897	1,061	15,643	21,480	22,532	19,304
	对净现金流量的影响	-1715.0%	-48.0%	-6.4%	-5.0%	-5.0%	-5.7%
	<b>项目/年度</b>	<b>2027年</b>	<b>2027年</b>	<b>2028年</b>	<b>2029年</b>	<b>2030年</b>	<b>2031年及以后</b>
北润航线 客运量上升3%	营业收入（万元）	80,100	80,100	80,100	80,100	80,100	
	对营业收入的影响	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	
	客运量合计（万人）	727	727	727	727	727	
	对客运量的影响	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	
	净利润（万元）	16,978	17,065	17,066	17,066	15,196	
	对净利润的影响	7.4%	7.4%	7.4%	7.4%	7.3%	
	净现金流量（万元）	21,645	19,337	19,338	19,338	17,201	
对净现金流量的影响	5.7%	6.4%	6.4%	6.4%	6.4%		
北润航线 客运量上升1%	营业收入（万元）	78,937	78,937	78,937	78,937	78,937	
	对营业收入的影响	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%	
	客运量合计（万人）	718	718	718	718	718	
	对客运量的影响	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	
	净利润（万元）	16,197	16,284	16,285	16,285	14,507	
	对净利润的影响	2.5%	2.5%	2.5%	2.5%	2.4%	
	净现金流量（万元）	20,864	18,556	18,557	18,557	16,512	
对净现金流量的影响	1.9%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%		
北润航线 客运量下降1%	营业收入（万元）	77,774	77,774	77,774	77,774	77,774	
	对营业收入的影响	-0.7%	-0.7%	-0.7%	-0.7%	-0.7%	
	客运量合计（万人）	709	709	709	709	709	
	对客运量的影响	-0.6%	-0.6%	-0.6%	-0.6%	-0.6%	
	净利润（万元）	15,416	15,503	15,504	15,504	13,818	
	对净利润的影响	-2.5%	-2.5%	-2.5%	-2.5%	-2.4%	
	净现金流量（万元）	20,083	17,775	17,776	17,776	15,823	
对净现金流量的影响	-1.9%	-2.1%	-2.1%	-2.1%	-2.1%		
北润航线 客运量下降3%	营业收入（万元）	76,611	76,611	76,611	76,611	76,611	
	对营业收入的影响	-2.2%	-2.2%	-2.2%	-2.2%	-2.2%	
	客运量合计（万人）	700	700	700	700	700	

	对客运量的影响	-1.9%	-1.9%	-1.9%	-1.9%	-1.9%	
	净利润（万元）	14,635	14,723	14,723	14,723	13,129	
	对净利润的影响	-7.4%	-7.4%	-7.4%	-7.4%	-7.3%	
	净现金流量（万元）	19,302	16,994	16,995	16,995	15,134	
	对净现金流量的影响	-5.7%	-6.4%	-6.4%	-6.4%	-6.4%	

由上表所示，标的公司经营情况对北涠航线客流量较为敏感，当北涠航线预计客运量发生变化时，标的公司的经营预计也将受到相应的影响。短期来看，北涠航线客运量变动1%，约影响标的公司0.7%的营业收入和3.2%的净利润，长期来看，北涠航线客运量变动1%，约影响标的公司0.7%的营业收入和2.5%的净利润。

**三、列表补充披露标的资产2021年7-8月（暑期）实际客运量、营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等数据，实际数据与预测数据的差异情况及占比**

**（一）标的资产2021年7-8月（暑期）实际客运量、营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等数据**

标的资产未经审计的2021年7-8月（暑期）实际客运量、营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等数据如下表所示：

单位：万元/万人次

项目	1-6月审定金额	7-8月未审金额	1-8月合计金额
实际客运量	194.79	102.51	297.30
营业收入	26,214.77	11,736.52	37,951.29
营业成本	15,205.66	5,890.87	21,096.53
毛利	11,009.11	5,845.65	16,854.76
期间费用	4,024.68	1,020.58	5,045.26
净利润	5,879.64	3,955.04	9,834.68
净现金流量	3,557.53	3,412.34	6,969.87

注：为使数据口径与盈利预测的净现金流量基本一致，报告期的净现金流量采用如下公式进行计算：净现金流量=经营性现金流量净额-购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金+扣税后偿付利息所支付的现金。

**（二）2021年7-8月（暑期）实际数据与预测数据的差异情况及占比**

2021年7-8月，标的公司未经审计的实际数据与预测数据的差异情况如下表所示：

单位：万元/万人

项目	2021年7-8月实际数据	2021年7-8月预测数据	差异率	2021年7-8月实际数据占全年预测数据比
客运量	102.51	168.67	-39.2%	20.4%
营业收入	11,736.52	15,658.23	-25.0%	20.8%
营业成本	5,890.87	6,444.72	-8.6%	18.5%
毛利	5,845.65	9,213.51	-36.6%	23.8%
期间费用	1,020.58	1,879.78	-45.7%	7.7%
净利润	3,955.04	5,891.85	-32.9%	44.2%
净现金流量	3,412.34	31.55	10715.1%	6145.5%

注1：本次评估未对标的公司2021年7-8月数据进行单独预测，2021年7-8月预测数据依据2019年同期未审数据占全年审定数据的比例进行测算；

注2：为使数据口径与盈利预测的净现金流量基本一致，报告期的净现金流量采用如下公式进行计算：净现金流量=经营性现金流量净额-购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金+扣税后偿付利息所支付的现金。

受到国内疫情反弹及防控政策的影响，标的公司2021年8月的客运量及经营情况低于预期，导致标的公司2021年7-8月整体的实际数据低于根据2019年同期经营数据占比计算得出的预测数据水平。

**四、结合前述数据，补充披露基于前期疫情恢复进展进行客运量及盈利预测的基础是否需要调整，如需调整，补充披露对标的资产盈利预测及评估值的影响**

标的资产未经审计的2021年1-10月实际客运量及未经审计的营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等数据如下表所示：

单位：万元/万人

项目	2021年1-10月未审金额
实际客运量	358.72
营业收入	46,079.63
营业成本	26,935.78
毛利	19,143.86

项目	2021年1-10月未审金额
期间费用	6,140.87
净利润	11,127.64
净现金流量	7,286.64

注：为使数据口径与盈利预测的净现金流量基本一致，报告期的净现金流量采用如下公式进行计算：净现金流量=经营性现金流量净额-购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金+扣税后偿付利息所支付的现金。

根据前述数据，虽然2021年8月受疫情影响，标的公司经营情况低于预期，但从整体情况来看，根据未经审计的财务数据，标的公司2021年1-8月实现净利润9,834.68万元，占全年预测净利润的109.97%，2021年1-10月实现净利润11,127.64万元，占全年预测净利润的124.43%，已实现全年净利润目标。标的公司已综合考虑新冠疫情的影响，对于未来采用了相对谨慎的盈利预测。考虑到2021年1-10月已超额完成全年净利润目标，且随着未来疫情防控形势的逐渐改善以及旅游行业的复苏，标的公司未来的经营情况将逐步恢复到正常水平，预计不会对当前盈利预测产生不利影响，因此不需要对盈利预测及评估值进行调整。

#### 五、结合上述分析及截止目前的经营业绩，补充披露标的资产盈利预测及业绩承诺的可实现性

在本次评估中，新绎游船管理层本着审慎的态度作出了各项业务的盈利预测。考虑到标的公司主要收入和利润来源于北涠航线，标的公司谨慎预计北涠航线2021年的乘客人数为恢复至疫情前（即2019年）的84.78%，2022年的乘客人数为恢复至2019年的97.49%，2023年的乘客人数为达到2019年的107.24%。自2021年3月以来，随着国内疫情防治效果得到进一步巩固，群众出游意愿增强，标的公司各航线客流量复苏，经营状况良好。根据标的公司目前的经营业绩，北海-涠洲岛旅游航线2021年二季度运输旅客人次达106.56万人次，较2020年同期增长205.15%，较2019年同期增长19.82%，显示出良好的恢复态势。虽然8月受疫情影响，标的公司的经营情况低于预期，但从整体来看，标的公司2021年1-10月实现净利润11,127.64万元，占全年预测净利润的124.43%，已完成2021年业绩承诺。且未来随着疫情防控形势的逐渐改善以及旅游行业的复苏，涠洲岛基础设施的逐渐完善和知名度的进一步提升，标的公司未来的经营情况将逐步恢复到正常水平，预计当前盈利预测和业绩承诺具有较强的可实现性。

从旅游行业整体发展趋势来看，据文化和旅游部公布数据，我国国内游人数除 2020 年受疫情影响有所下降以外，其他年度均保持持续增长态势，其中 2019 年国内游人数达 60.06 亿人次，较上年增长 8.4%；国内旅游收入 5.73 万亿元，同比增长 11.7%。滨海旅游业方面，根据自然资源部海洋战略规划与经济司发布的《2019 年中国海洋经济统计公报》，我国滨海旅游业亦呈现持续较快增长的态势，2019 年实现增加值 18,086 亿元，比上年增长 9.3%，增速较 2018 年提升 1%。根据文化和旅游部数据中心发布的《2021 年上半年旅游经济运行分析报告》，2021 年清明节假期，全国国内旅游出游 1.02 亿人次，恢复至疫前同期的 94.5%。“五一”假期，全国国内旅游出游 2.3 亿人次，同比增长 119.7%，按可比口径恢复至疫前同期的 103.2%。在居民消费需求不断释放和相关政策支持下，旅游业将继续保持复苏态势。

此外，根据文化和旅游部、国家发展改革委、教育部、工业和信息化部、公安部、财政部、交通运输部、农业农村部、商务部、市场监管总局等十部门联合印发《关于深化“互联网+旅游”推动旅游业高质量发展的意见》，提出到 2022 年，全国旅游接待总人数和旅游消费恢复至新冠肺炎疫情前水平。到 2025 年，国家 4A 级及以上旅游景区、省级及以上旅游度假区基本实现智慧化转型升级，全国旅游接待总人数和旅游消费规模大幅提升，对境外游客的吸引力和影响力明显增强。

因此，长期来看，驱动旅游业长期发展的核心动力未发生改变，随着人均可支配收入的持续增长、假期及政策红利继续释放，居民旅游意愿持续提升以及交通等配套基建持续完善，旅游行业长期发展前景较好。

综上，标的公司 2021 年 1-10 月实现净利润 11,127.64 万元，占全年预测净利润的 124.43%，已完成 2021 年业绩承诺。标的公司预计 2022 年营业收入规模及客运量基本恢复至疫情前 2019 年的水平，2023 年至 2026 年的营业收入平均增长率为 4.9%，未来业绩预测符合行业发展趋势且低于 2019 年的行业整体增长速度，预测较为谨慎。因此，综合考虑标的公司 2021 年 1-10 月业绩的完成情况以及旅游行业整体的长期发展趋势，标的公司盈利预测及业绩承诺具备较强的可实现性。

## 六、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》之“第七节交易标的评估情况”之“(四)收益法评估情况”之“2、评估过程”中补充披露。

## 七、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

上市公司已补充披露收益法评估中预测各期各航线的客运量、票价、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等盈利指标预测情况；已补充披露北涠航线客运量变动对标的资产预测期客运量、营业收入、净利润、净现金流等指标的影响；已补充披露标的公司 2021 年 7-8 月（暑期）实际客运量、营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量等数据，以及实际数据与预测数据的差异情况及占比情况；并结合疫情恢复进展对标的公司盈利预测和评估值的影响、以及对标的资产盈利预测及业绩承诺的可实现性进行了分析和披露。相关补充披露内容及分析具有合理性。

问题十、申请文件显示，1) 本次募集配套资金总额不超过 68,500 万元。2) 本次交易现金支付 50%，如募集配套资金未能实施或募集金额低于预期，不足部分上市公司将通过其他方式解决。3) 2021 年 6 月 30 日上市公司货币资金为 51975.54 万元，资产负债率为 30.88%，备考后资产负债率升至 55.66%。请你公司：1) 结合上市公司财务状况、偿债能力、备考后偿债能力变化、现金流、融资渠道等因素，补充披露本次交易设置高比例现金支付对价的主要考虑及合理性、融资用途及使用安排。交易对价的 50%以现金支付，是否与新奥控股支付此前自新智认知受让标的资产时应付的 6.713 亿元受让价款有关。2) 如配套募集资金不足，补充披露上市公司将采取的支付现金对价的具体举措，及对上市公司偿债能力的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

答复：

一、结合上市公司财务状况、偿债能力、备考后偿债能力变化、现金流、融资渠道等因素，补充披露本次交易设置高比例现金支付对价的主要考虑及合理性、融资用途及使用安排。交易对价的 50%以现金支付，是否与新奥控股支付此前自

## 新智认知受让标的资产时应付的 6.713 亿元受让价款有关

### （一）上市公司财务状况、偿债能力、备考后偿债能力变化、现金流和融资渠道等情况

#### 1、本次交易前上市公司财务状况良好、偿债能力较强

本次交易前，上市公司的主要财务状况及偿债指标如下：

单位：万元

科目	金额（2021年6月末）	占总资产比例
流动资产	69,689.08	46.55%
其中：货币资金与交易性金融资产	63,975.54	42.74%
非流动资产	80,005.92	53.45%
资产合计	149,695.00	100.00%
流动负债	31,301.09	20.91%
非流动负债	14,918.95	9.97%
负债合计	46,220.04	30.88%

如上表所示，本次交易前上市公司财务安全性较高，偿债能力较强。本次交易前，上市公司流动资产占比为 46.55%，其中货币资金与交易性金融资产占比为 42.74%，流动资产占比较高；资产负债率 30.88%，处于较低水平，流动比率、速动比率分别为 2.23 和 2.20，偿债能力较强。

#### 2、考虑后续现金对价的实际来源，本次交易完成后，上市公司债务不能偿还的风险较低

本次交易方案拟以募集配套资金支付交易对方的现金对价，不足部分由上市公司自有资金或自筹解决，本次交易的《备考审计报告》假设本次交易中应支付的 6.85 亿元现金对价列入其他应付款。考虑后续募集配套资金及上市公司已取得的贷款意向情况，假设后续上市公司实际支付现金对价的资金来源为全部募集配套资金或全部长期借款，在上述两种支付现金交易对价的情况下，上市公司偿债能力指标变化如下：



项目	流动资产/ 总资产(%)	流动负债/ 总负债(%)	资产负债率 (%)	流动比率	速动比率
上市公司-交易前	46.55	67.72	30.88	2.23	2.20
上市公司-备考数	31.88	78.05	55.66	0.73	0.72
上市公司-备考数(全部以募集资金支付现金对价)	31.88	65.50	35.42	1.37	1.35
上市公司-备考数(全部长期借款支付现金对价)	31.88	41.68	55.66	1.37	1.35

如上表所示，若本次交易现金对价全部以募集配套资金支付，上市公司不需要从自身体系或标的公司体系支出现金，交易完成后，资产负债率有所上升，但仍处于合理区间；流动比率和速动比率有所下降，但均大于 1，上市公司依然有较强的偿债能力；若本次交易的现金对价全部以长期借款支付，上市公司与标的公司短期债务偿还压力不变，长期债务因上市公司与标的公司有较为充足的自有资金和充裕的净经营性活动现金流，上市公司债务不能偿还风险的较低。

### 3、上市公司经营性现金流持续为正，标的公司置入后上市公司现金流进一步充裕

近三年一期，上市公司净经营性现金流持续为正；标的公司置入后，上市公司现金流进一步充裕。上市公司与标的公司近三年一期的净经营性现金流情况如下：

单位：万元

项目	三年一期合计	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
上市公司经营活动产生的现金流量净额	16,097.56	2,206.91	2,093.58	7,980.34	3,816.73
标的公司经营活动产生的现金流量净额	78,788.75	12,245.25	8,289.08	31,123.40	27,131.02
<b>合计</b>	<b>94,886.31</b>	<b>14,452.16</b>	<b>10,382.66</b>	<b>39,103.74</b>	<b>30,947.75</b>

如上表所示，上市公司近三年一期净经营性活动现金流累计为 16,097.56 万元，本次交易完成后，标的公司将成为上市公司全资子公司，叠加标的公司经营性现

金流情况，本次交易完成后，以近三年一期为例，两者相加累计净经营性活动现金流为 94,886.31 万元，现金流充裕。上市公司与标的公司相对充裕的经营性活动现金流入对于重组完成后的资产结构改善、负债偿还都有较好的保障。

#### **4、上市公司资信状况良好，尚可使用的授信额度达 1.22 亿元**

上市公司为西藏本土知名企业，公司融资渠道畅通、资信状况良好。多家银行为上市公司日常经营提供授信额度，截至 2021 年 9 月 30 日，各银行合计提供授信额度 6.84 亿元，尚可使用额度为 1.22 亿元。

#### **(二) 本次交易设置高比例现金支付对价的主要考虑及合理性**

本次交易拟采用募集配套资金的方式支付现金对价，在募集资金不足的情况下，由上市公司自有资金或自筹解决。本次交易设置 50%比例现金支付对价的主要考虑及合理性如下：

##### **1、现金支付比例是交易双方市场化谈判结果**

交易双方基于对上市公司和标的公司财务状况、盈利能力、未来发展前景以及我国证券市场的理解，进行了充分有效的沟通。交易对方新奥控股及其一致行动人已承诺本次重大资产重组获得的股份与持有的上市公司原来的股份在本次发行股份及支付现金购买资产完成后 36 个月内均不转让，股份锁定数额较大、锁定期限较长。此外，交易对方在前次取得新绎游船股权时的交易对价全部采用现金方式支付，交易对方存在一定的资金需求，亦希望从本次交易中获得部分现金对价。上市公司根据未来发展规划，资金安排等因素考虑，为促进本次交易达成，提升重组效率和效果，经过双方协商一致，将现金支付比例确定为 50%。

##### **2、上市公司财务状况及授信情况良好，具有本次交易中现金对价的支付实力**

上市公司财务状况良好、净经营性活动现金流持续为正、融资渠道畅通，即使不能全额募集配套资金，上市公司以自有或自筹的方式解决现金交易对价亦不会带来较大的偿债风险，在此背景下，上市公司同意本次交易的现金支付比例设置为 50%。

### 3、较高比例现金支付对价有利于改善上市公司股权结构

本次交易前，新奥控股通过控制西藏文化、西藏纳铭及乐清意诚合计持有上市公司 26.41%的股份，为上市公司控股股东。本次交易系向新奥控股购买其持有的新绎游船 100%股权，如采用全部发行股份购买与以 50%股份支付、50%现金支付并同时募集配套资金方式购买后上市公司股权结构变化如下表所示：

股东名称	本次交易前		本次交易后 (发股+现金购买+募配)		本次交易后 (全部发股购买)	
	持股数量 (股)	持股 比例	持股数量 (股)	持股 比例	持股数量 (股)	持股 比例
新奥控股	-	-	80,399,061	20.12%	160,798,122	41.47%
西藏文化	26,017,748	11.46%	26,017,748	6.51%	26,017,748	6.71%
西藏纳铭	22,680,753	9.99%	22,680,753	5.68%	22,680,753	5.85%
乐清意诚	11,234,786	4.95%	11,234,786	2.81%	11,234,786	2.90%
<b>控股股东及其一致行动人合计</b>	<b>59,933,287</b>	<b>26.41%</b>	<b>140,332,348</b>	<b>35.12%</b>	<b>220,731,409</b>	<b>56.92%</b>
上市公司其他 A 股股东	167,032,230	73.59%	167,032,230	41.80%	167,032,230	43.08%
配套资金投资者	-	-	92,209,373	23.08%	-	-
<b>合计</b>	<b>226,965,517</b>	<b>100.00%</b>	<b>399,573,951</b>	<b>100.00%</b>	<b>387,763,639</b>	<b>100.00%</b>

如上表所示，在不采用现金支付的情形下，交易完成后新奥控股及其一致行动人将合计持有上市公司 56.92%股份，高于募集配套资金支付现金对价的方案。完全采用发股购买资产方式完成后的发股比例将压缩社会公众股在上市公司中的持股比例，给上市公司股票的流动性带来一定程度的负面影响。

综上所述，本次交易设置 50%比例现金支付对价主要系交易双方市场化谈判结果，上市公司财务状况及授信情况良好，具有本次交易中现金对价的支付实力，上市公司 2020 年年度股东大会中，本次交易现金对价安排的相关议案在表决中获得中小股东投票中 99.3360%的同意比例；此外，较高比例的现金对价有助于改善上市公司股权结构，一定程度上提高上市公司股票的流通性。

#### (三) 融资用途及使用安排

本次交易拟采用询价方式向不超过 35 名特定投资者非公开发行股份募集配

套资金，募集资金总额不超过 68,500 万元，拟用于支付本次交易中的现金对价及本次交易相关费用等。根据上市公司与交易对方签署的《发行股份及支付现金购买资产协议》及《补充协议》，上市公司应在标的资产交割后 6 个月内向交易对方支付本次发行股份及支付现金购买资产中的现金对价，即 68,500 万元。因此上市公司募集的配套资金主要部分将在支付期限内支付给新奥控股作为本次交易的现金对价。

#### **(四) 交易对价的 50%以现金支付，与新奥控股支付此前自新智认知受让标的资产时应付的 6.713 亿元受让价款无关**

新绎游船从新智认知置出事项和西藏旅游购买新绎游船交易互相独立，不互为前提，不属于一揽子交易安排，新奥控股关于标的公司前次股权转让的交易对价已于 2021 年 3 月 15 日向新智认知支付完毕。本次现金对价与新奥控股支付此前自新智认知受让标的资产时应付的 6.713 亿元受让价款无关。

### **二、如配套募集资金不足，补充披露上市公司将采取的支付现金对价的具体举措，及对上市公司偿债能力的影响**

#### **(一) 如配套募集资金不足，上市公司将采取的支付现金对价的具体举措**

如上市公司非公开发行未能募集足额资金，上市公司将在符合相关法律法规及上市公司监管要求的条件下，综合利用多种渠道筹集资金支付现金对价，包括公司自有货币资金、申请银行贷款等方式。

##### **1、以公司自有资金支付**

截至 2021 年 10 月 15 日，上市公司货币资金余额为 64,434.43 万元，其中可自由支配的现金金额为 28,767.94 万元。

##### **2、以银行贷款支付**

截至本回复出具日，上市公司已与多家银行等金融机构同步进行沟通，若未能足额募集配套资金，则拟通过并购贷款进一步筹措资金。截至本回复出具日，针对本次交易，上市公司已与多家银行就并购贷事宜进行了磋商，包括中国民生银行拉萨分行在内的 4 家银行已提供并购贷款意向函。具体情况如下：

拟融资金机构	拟融资金额（人民币）	利率	期限	目前进展	备注
中国民生银行拉萨分行	最高限额为68,500万元	按中国民生银行拉萨分行定价执行	不超过7年	取得《贷款意向书》	意向书有效期至2022年3月31日
中国工商银行西藏自治区分行	最高不超过70,000万元	/	/	取得《贷款意向函》	意向函有效期至2021年12月31日
中国光大银行拉萨分行	68,500万元	/	/	取得《贷款意向函》	/
交通银行河北省分行	最高不超过6.85亿元	/	/	取得《授信意向书》	有效期至2022年3月27日

## （二）不同募集资金来源渠道方式下，对上市公司偿债能力的影响

以募集配套全额资金支付与以长期借款补充支付的情形下，本次交易对价现金支付对上市公司偿债能力影响如下：

单位：万元

科目	交易前	备考数	全部募集资金支付	全部长期借款支付
资产规模	149,695.00	338,422.15	338,422.15	338,422.15
流动资产	69,689.08	107,875.52	107,875.52	107,875.52
负债规模	46,220.04	188,372.80	119,872.80	188,372.80
流动负债	31,301.09	147,018.22	78,518.22	78,518.22
资产负债率	30.88%	55.66%	35.42%	55.66%
流动比率	2.23	0.73	1.37	1.37
速动比率	2.20	0.72	1.35	1.35

如上表所示，若本次现金对价全部用募集配套资金支付，则交易完成后上市公司的资产负债率仍处于合理水平，短期偿债指标仍大于1，偿债能力良好。如果募集资金不足，上市公司可以通过长期借款的方式补充，相应的资产负债率水平会有所上升，流动比率和速动比率等短期偿债指标亦均大于1，不存在较大的偿债风险。

## 三、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“重大事项提示”之“一、本次交易方案概况”和“第一节本次交易概况”之“三、本次交易具体方案”中补充披露。

#### 四、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

本次交易设置 50%比例现金支付对价主要系交易双方市场化谈判结果，上市公司财务状况及授信情况良好，具有本次交易中现金对价的支付实力，此外，较高比例的现金对价有助于改善上市公司股权结构，一定程度上提高上市公司股票的流通性；本次交易的募集资金总额不超过 68,500 万元，拟用于支付本次交易中的现金对价及本次交易相关费用；新奥控股关于标的公司前次股权转让的交易对价已于 2021 年 3 月 15 日支付完毕。如配套募集资金不足，上市公司将以公司自有资金及/或银行贷款的方式支付，现金对价支付完毕后，上市公司不存在较大的偿债风险。

问题十四、申请文件显示，标的资产拥有的两宗土地使用权，曾为出资资产，其目前实际使用面积较证载面积多 45,877.64 平方米，系城市规划占用导致。标的资产控股股东承诺，“如上述土地使用权面积减损给标的资产或上市公司带来损失的，本公司全额赔偿”。请你公司补充披露：1) 上述情况会否导致追溯出资不足等问题。2) 上述 45,877.64 平方米差额土地的实际用途，是否与公司主业相关；土地减损给标的资产或上市公司带来的损失如何计算。3) 城市规划实施导致土地减损对公司生产经营的影响，以及对本次交易评估和作价的影响。请独立财务顾问、律师、会计师和评估师核查并发表明确意见。

答复：

##### 一、上述情况会否导致追溯出资不足等问题

标的公司股东历次出资均已足额缴纳。针对新智认知于 2018 年 8 月将航线等资产通过增资划转方式对标的公司增资，北京中企华资产评估有限责任公司针对增资划转的部分资产于 2018 年 5 月 26 日出具“中企华评报字（2018）第 1181-02 号”《北部湾旅游股份有限公司拟以部分资产对其全资子公司北海新绎游船有限公

司进行出资项目资产评估报告》，确认新智认知评估基准日（2017年12月31日）评估范围内的资产账面价值为61,346.07万元，评估价值为80,742.15万元，其中相关土地使用权评估时均是按照证载面积评估，上述面积减损的情形不影响新智认知以部分资产对标的公司出资的价值。此外，本所于2021年6月11日出具编号“XYZH/2021CDAA10187”《北海新绎游船有限公司相关注册资本及实收资本的复核报告》，验证标的公司股东历次出资均已足额缴纳，标的公司注册资本及实收资本已全部到位。

因此，上述因办证过程导致的证载土地面积减少不会导致追溯标的公司出资不足的问题。

## 二、上述 45,877.64 平方米差额土地的实际用途，是否与公司主业相关；土地减损给标的资产或上市公司带来的损失如何计算

上述45,877.64平方米差额土地主要由新绎游船的船厂用地4,554.60平米和国际客运港用地41,322.34平方米（其中37,911.7平方米已于2009年转让给广西融创置业有限公司）构成，其余0.7平方米为船厂用地签署合同与初次办理土地证载面积之间的误差。

根据相关土地权证及北海市自然资源局于2021年7月27日出具的《关于北海新绎游船有限公司用地情况的复函》（北自然资复[2021]860号），标的公司证载土地面积减少的具体情况如下：

土地位置	2006年海运公司转让的划拨地面积(m <sup>2</sup> )	后续补办的出让土地面积(m <sup>2</sup> )	办理的现证载面积(m <sup>2</sup> )	权利人	因规划道路占压的面积(m <sup>2</sup> )	占压土地的面积、性质及权利人(m <sup>2</sup> )		
船厂用地	46,220.60	44,398.40	41,665.30	新绎游船	4,554.60	1,821.50	划拨	新绎游船
						2,733.10	出让	
国际客运港用地	150,863.64	147,453.0	109,541.30 (注1)	新绎游船	6,200.81	3,410.64	划拨	新绎游船
						2,790.17	出让	

注1：该109,541.30平方米中含占压道路2,790.17平方米（性质为出让地）；

注2：根据新智认知IPO时《招股说明书》及新绎游船出具的说明，2006年新奥集团以所受让的原北海海运改制资产（含土地资产）作为出资设立新奥海运。新奥海运于2007年补办了相关土地的出让手续，其中船厂用地办理出让手续的面积为44,398.40平方米，未办理出让手

续的面积为 1,821.50 平方米，因此上表中有 1,821.50 平方米的土地性质依然是划拨地；其中国际客运港用地办理出让手续的面积为 109,541.30 平方米及 37,911.7 平方米（后者已转让给广西融创置业有限公司），因此上表的占压土地中属于新绎游船的有 3,410.64 平方米土地性质依然是划拨地。

由上表所示，45,877.64 平方米差额土地中，其中 37,911.7 平方米已转让给广西融创置业有限公司，剩余 7,965.24 平方米（即上表中 1,821.50 平方米船厂划拨地、2,733.10 平方米船厂出让地、3,410.64 平方米国际客运港用地划拨地）土地实际使用情况如下：

土地位置	土地性质	未办证土地实际使用情况
船厂用地	工业	地上建有海运船厂的部分仓库及宿舍，不为主要生产经营场所
国际客运港用地	交通运输	地上无建筑物，原为停车场及客运站站前广场，截至本回复出具日，已被政府建设成道路

标的公司主营业务为海洋旅游运输服务，目前运营了北海-涠洲岛、北海-海口以及蓬莱-长岛 3 条海洋旅游航线，主要生产经营用地为航站楼、服务基地等与旅游航线相关的土地，上述未办证土地均不是标的公司主要生产经营用地，因此，即使因规划实施导致标的公司失去对上述未办证土地的实际控制和占有，也不会对标的公司正常生产经营造成重大不利影响。

针对上述情形，北海市国土资源局、北海市人民政府已分别出具复函，确认该等土地的土地权益仍属于新智认知，待城市规划实施时，新智认知可依法申请置换或补偿手续。新智认知与标的公司于 2021 年 6 月 2 日签署《新智认知数字科技股份有限公司与北海新绎游船有限公司之业务转移重组补充协议之三》，确认因上述土地使用权已划转到标的公司名下且标的公司已取得对应的不动产权证书，双方确认相关土地权益归属于标的公司，待相关规划实施时，标的公司有权向相关政府部门申请办理相关补偿或置换手续。2021 年 6 月，标的公司控股股东就前述面积减少出具承诺：“标的公司接受新智认知划转的相关土地使用权，截至本承诺出具日，相关规划未实施，相关置换或补偿手续未履行，如上述土地使用权面积减损给标的公司或上市公司带来损失的，本公司承诺对标的公司或上市公司的损失予以全额赔偿。”

根据标的公司出具的说明，鉴于国际客运港用地已被政府规划建设成道路，



标的公司已于 2021 年 8 月 6 日向北海市自然资源局申请补偿。

针对土地面积减损给标的资产或上市公司带来的损失，标的公司控股股东于 2021 年 10 月再次出具承诺确认：“截至本承诺出具日，土地面积减损的相关置换或补偿手续尚未履行完毕，如标的公司最终获得的补偿金额或置换后土地价值小于本次交易资产基础法中减损土地面积对应的土地及房屋建筑物、构筑物评估价值，针对差额部分，本公司承诺将在标的公司或上市公司要求补偿的书面通知发出之日起 30 个工作日内予以全额赔偿。”

根据本次交易的《评估报告》及标的公司出具的说明，在资产基础法评估中，土地面积减损部分对应的土地及房屋建筑物、构筑物评估值为 860.60 万元。

综上，上述未办证土地均不是标的公司主要生产经营用地，因此，即使因规划实施导致标的公司失去对上述未办证土地的实际控制和占有，也不会对标的公司正常生产经营造成重大不利影响；该等土地面积权益归属于标的公司，待城市规划实施时，标的公司有权申请办理相关补偿或置换手续；土地减损给标的资产或上市公司带来的损失系标的公司最终获得的补偿金额或置换后土地价值与本次交易中减损土地面积对应的土地及房屋建筑物、构筑物评估值 860.60 万元之间的差额部分。针对差额部分，新奥控股承诺将在标的公司或上市公司要求补偿的书面通知发出之日起 30 个工作日内予以全额赔偿。

### **三、城市规划实施导致土地减损对公司生产经营的影响，以及对本次交易评估和作价的影响**

根据前述分析，上述未办证土地均不是标的公司主要生产经营用地，本次交易评估采取收益法评估值作为最终评估结论，上述未办证土地作为标的公司土地的一部分被整体纳入标的公司经营性资产进行评估。但即使因规划实施导致标的公司失去对上述未办证土地的实际控制和占有，也不会对标的公司正常的持续生产经营以及本次交易评估中收益法所采用的盈利预测造成重大不利影响。

同时，考虑到该等土地面积后续取得补偿的权益归属于标的公司，待城市规划实施时，标的公司有权申请办理相关补偿或置换手续；且标的公司控股股东就前述面积减少出具承诺：“标的公司接受新智认知划转的相关土地使用权，截至本承诺出具日，相关规划未实施，相关置换或补偿手续未履行，如上述土地使用

权面积减损给标的公司或上市公司带来损失的，本公司承诺对标的公司或上市公司的损失予以全额赔偿。”因此，相关土地涉及的城市规划实施与否都不会对标的公司未来经营情况造成重大不利影响。

综上所述，考虑到城市规划实施与否不会对标的公司正常的持续生产经营、本次交易评估中收益法所采用的盈利预测造成重大不利影响，因此不会影响本次交易评估和作价。

#### 四、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第四节标的公司基本情况”之“九、主要资产权属、对外担保及主要负债情况”之“（一）主要资产的权属情况”之“4、无形资产”之“（1）土地使用权”中补充披露。

#### 五、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

因办证过程导致的证载土地面积减少不会导致追溯标的公司出资不足的问题，未办证土地均不是标的公司主要生产经营用地，因此，即使因规划实施导致标的公司失去对上述未办证土地的实际控制和占有，也不会对标的公司正常生产经营以及本次交易评估所采用的盈利预测造成重大不利影响，不会影响本次交易评估和作价；该等土地面积权益归属于标的公司，待城市规划实施时，标的公司有权申请办理相关补偿或置换手续；土地减损给标的资产或上市公司带来的损失系标的公司最终获得的补偿金额或置换后土地价值与本次交易中减损土地面积对应的土地及房屋建筑物、构筑物评估价值 860.60 万元之间的差额部分。针对差额部分，新奥控股承诺将在标的公司或上市公司要求补偿的书面通知发出之日起 30 个工作日内予以全额赔偿。

问题十六、申请文件显示，1) 标的资产 2020 年营业收入和毛利较 2019 年分别下降 46.55%和 67%，主要系 2020 年新冠肺炎疫情影响所致。2) 标的资产 2021 年上半年营业收入不到 2019 年的一半，毛利不足 2019 年的三分之一。3) 北海-海口航线和蓬莱-长岛航线 2020 年、2021 年上半年的毛利均为负，船舶修造收入

2018-2020年毛利为负。4) 标的资产营业收入具有一定季节性，旺季一般集中在法定节假日（春节、五一小长假、十一黄金周和暑期），2018-2020年第三季度客运量占全年的40%以上。请你公司：1) 补充披露标的资产报告期客运量（分月）、台风、暴雨等天气因素对各航线客运量的影响，并就新冠肺炎疫情、天气因素等对标的资产的营业收入、毛利、净利润的影响做敏感性分析。2) 补充披露新智认知将北海-海口航线、蓬莱-长岛航线、船舶修造业务等近两年亏损业务资产转出标的资产并注入上市公司，有无相应利益补偿安排。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

答复：

一、补充披露标的资产报告期客运量（分月）、台风、暴雨等天气因素对各航线客运量的影响，并就新冠肺炎疫情、天气因素等对标的资产的营业收入、毛利、净利润的影响做敏感性分析

(一) 标的资产报告期各航线分月客运量情况

1、北涠航线

单位：人次

月份	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
1月	81,979	222,219	192,975	128,160
2月	159,200	5,061	507,720	382,668
3月	230,810	30,478	193,074	192,968
4月	415,390	68,127	292,144	323,471
5月	424,056	136,888	311,285	252,716
6月	226,138	144,160	285,851	222,987
7月	/	245,751	448,659	414,045
8月	/	428,356	557,508	565,772
9月	/	212,944	241,415	192,745
10月	/	220,627	331,914	334,630
11月	/	212,028	246,059	214,153
12月	/	148,309	189,647	155,077
合计	<b>1,537,573</b>	<b>2,074,948</b>	<b>3,798,251</b>	<b>3,379,392</b>

报告期北涠航线2020年客运量比2019年减少1,723,303人次，减少45.37%，

主要系新冠肺炎疫情影响。2021年1-6月，除1月和2月受疫情管控政策影响客流量有所下降外，其他月份北涠航线的客流量均已达到或接近2019年同期水平。

## 2、北琼航线

单位：人次

月份	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
1月	3,427	11,962	22,107	14,778
2月	2,478	-	18,111	15,292
3月	6,420	1,029	25,163	20,387
4月	5,744	1,285	11,076	14,593
5月	3,423	2,061	4,858	5,816
6月	2,055	2,393	4,347	5,292
7月	/	2,713	4,634	3,543
8月	/	3,008	4,313	3,550
9月	/	1,308	3,695	3,198
10月	/	290	6,194	9,963
11月	/	4,210	9,530	23,519
12月	/	4,878	10,420	24,411
合计	<b>23,547</b>	<b>35,137</b>	<b>124,448</b>	<b>144,342</b>

报告期北琼航线2020年客运量比2019年减少89,311人次，减少71.77%，主要系新冠肺炎疫情、船舶维修及停航影响。2021年1-6月，鉴于“北部湾66”对外出租，且1月和2月受疫情管控政策影响，北琼航线客流量较2019年同期仍有所下降。

## 3、蓬长航线

单位：人次

月份	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
1月	22,580	29,512	29,903	27,914
2月	26,501	10,081	36,528	38,138
3月	32,340	11,020	34,986	34,794
4月	40,847	19,552	68,894	62,957
5月	140,300	53,471	158,314	121,249
6月	124,179	67,335	135,221	171,963

月份	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
7月	/	103,670	306,810	305,641
8月	/	268,115	577,947	652,519
9月	/	130,227	161,904	190,000
10月	/	152,285	156,992	199,129
11月	/	39,724	45,594	46,854
12月	/	30,460	29,977	26,269
合计	<b>386,747</b>	<b>915,452</b>	<b>1,743,070</b>	<b>1,877,427</b>

报告期蓬长航线 2020 年客运量比 2019 年减少 827,618 人次，减少 47.48%，主要系新冠肺炎疫情因素影响。2021 年 1-6 月，蓬长航线客流量较 2020 年同期增长 102.52%，受 1 月和 2 月疫情管控政策及跨省游客数量下降影响，蓬长航线 2021 年 1-6 月客流量虽呈逐步复苏态势，但较 2019 年同期仍有所下降。

## （二）台风、暴雨等天气因素对各航线客运量的影响

根据标的公司《船舶调度管理须知》《船岸常规安全管理须知》《恶劣天气调度会商制度》等制度的规定及报告期内标的公司的实际运营情况，标的公司开航主要受到大风、大雾及潮汐水位影响。当接收到气象台预报航区风力达到 7 级及以上时，调度室主任组织召开大风天气调度会，在船舶满足风、浪等级的前提下，海务部就船舶的适航性、航行和靠离泊的安全性提出换船或者停航建议，并向船舶提供大风天气安全航行和靠离泊的技术指导。大雾天气及潮汐水位对通航影响时间相对较短，待能见度上升或潮汐影响减弱后通常可正常安排开航。具体如下：

天气类型	对标的公司通航的影响
大风	7 级以上大风，各航线原则上不开航
大雾、潮汐水位	对通航影响时间相对较短，待能见度上升或潮汐影响减弱后通常可正常安排开航

暴雨天气对标的公司开航影响较小，无大风大浪情况下一般可正常通航。单独暴雨天气主要对乘客乘船意愿有一定影响，对标的公司航行影响较小。

为统计报告期天气因素影响停航当日客运量损失情况，停航当日减少客运量按停航前 5 天平均数计取，若停航期间为国家法定假日，则按上年同期国家法定假日 5 天平均数计取。统计具体情况如下：

时间	2021年1-6月		2020年度	
	停航天数	游客减少人数(人次)	停航天数	游客人数(人次)
北涠航线	5	23,710	27	229,819
北琼航线	27	4,440	42	8,506
蓬长航线	8	9,393	15	14,767
时间	2019年度		2018年度	
	停航天数	游客人数(人次)	停航天数	游客人数(人次)
北涠航线	14	155,363	15	140,384
北琼航线	33	8,829	42	15,563
蓬长航线	15	83,872	18	53,395

报告期各期，北涠航线停航天数分别为15天、14天、27天及5天；游客减少人数分别为140,384人次、155,363人次、229,819人次及23,710人次；

报告期各期，北琼航线停航天数分别为42天、33天、42天及27天；游客减少人数分别为15,563人次、8,829人次、8,506人次及4,440人次；

报告期各期，蓬长航线停航天数分别为18天、15天、15天及8天；游客减少人数分别为53,395人次、83,872人次、14,767人次及9,393人次。由于2020年受疫情影响，游客人数整体下降，因此受天气因素影响游客减少的人数下降。

### (三) 新冠肺炎疫情、天气因素等对标的资产营业收入、毛利、净利润影响的敏感性分析

#### 1、假设前提

标的公司从2020年起受到新冠肺炎疫情的影响，因此2018年、2019年标的公司客流量主要受天气因素的负面影响，2020年及2021年上半年标的公司客流量受新冠肺炎疫情和天气因素的负面影响。报告期各期根据标的公司历史数据进行敏感性分析。

#### 2、营业收入的计算

以标的公司报告期各期实际客运量为基础，对于2018年、2019年、2020年和2021年1-6月，假设标的公司受到疫情及/或天气的影响程度加重或减轻，假设客流量分别下降或上升1%、3%、5%及10%进行敏感性分析，按报告期各期各

航线船票平均单价计算客运收入下降或上升金额。

### 3、毛利的计算

由于标的公司航线运营变动成本主要为燃料费、港务费、船舶修理费和航线船员效益工资，通过计算报告期各期各航线燃料费、港务费、船舶修理费、航线船员效益工资占航线收入比例测算因客运量下降或上升影响的燃料费、港务费、船舶修理费和航线船员效益工资。报告期各期，各航线主要变动运营成本占营业收入的比例如下：

#### (1) 燃料费、港务费和船舶修理费报告期各期发生情况

##### 1) 北涠航线

项目	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
燃料占收入比例	9.16%	10.31%	9.33%	9.86%
船舶修理占收入比例	6.03%	5.89%	4.69%	3.75%
航线船员工资占航线收入比例	5.55%	6.11%	3.63%	4.67%
航线船员固定工资占航线船员工资总额比	65.91%	66.17%	62.86%	64.53%
航线船员效益工资占航线收入比	1.89%	2.07%	1.35%	1.66%

由于北涠航线北海始发端北海国际客运港为标的公司自有，涠洲岛始发端涠洲岛西角码头港务费采用年度包干制，客流量变化对港务费成本影响较小。因此北涠航线测算中未计算港务费用。

##### 2) 北琼航线

项目	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
燃料费占收入比例	33.09%	40.10%	33.65%	39.24%
港务费占收入比例	2.89%	2.59%	4.57%	3.04%
船舶修理占收入比例	7.69%	5.24%	10.82%	4.52%
航线船员工资占航线收入比例	49.01%	71.12%	36.33%	31.58%
航线船员固定工资占航线船员工资总额比	61.54%	66.10%	62.85%	63.67%
航线船员效益工资占航	18.85%	24.11%	13.50%	11.47%

项目	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
线收入比				

### 3) 蓬长航线

项目	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
燃料费占收入比例	18.82%	16.57%	16.66%	14.70%
港务费占收入比例	22.48%	22.74%	19.46%	19.44%
船舶修理占收入比例	7.94%	4.77%	2.84%	2.99%
航线船员工资占航线收入比例	43.45%	32.70%	23.21%	23.02%
航线船员固定工资占航线船员工资总额比	82.14%	88.89%	85.71%	85.71%
航线船员效益工资占航线收入比	7.76%	3.63%	3.32%	3.29%

### 4、税费的计算

增值税：北涸航线及北琼航线增值税按 3% 计算；蓬长航线 2018 年度及 2019 年 1-3 月增值税按 10% 计算、2019 年 4 月 1 日以后按 9% 计算。

税金及附加：北涸航线和北琼航线城建税按 7% 计算、蓬长航线按 5% 计算，北涸航线、北琼航线、蓬长航线的教育费附加、地方教育费附加分别按 3%、2% 计算。

所得税：由于享受西部大开发政策，北涸航线、北琼航线所得税税率按 15% 计算，蓬长航线所得税税率按 25% 计算。

### 5、报告期各期的敏感性分析

以标的公司报告期各期实际客运量为基础，对于 2018 年、2019 年、2020 年和 2021 年 1-6 月，假设标的公司受到疫情及/或天气的影响程度加重或减轻，假设客流量分别下降或上升 1%、3%、5% 及 10% 进行敏感性分析，具体情况如下：

#### (1) 2018 年度

项目	客流量 上升 1%	客流量 上升 3%	客流量 上升 5%	客流量 上升 10%	客流量 下降 1%	客流量 下降 3%	客流量 下降 5%	客流量 下降 10%



项目		客流量 上升 1%	客流量 上升 3%	客流量 上升 5%	客流量 上升 10%	客流量 下降 1%	客流量 下降 3%	客流量 下降 5%	客流量 下降 10%
北滘航 线	客运量变化（万人）	3.38	10.14	16.90	33.79	-3.38	-10.14	-16.90	-33.79
	营业收入变化（万元）	455.44	1,366.32	2,277.20	4,554.41	-455.44	-1,366.32	-2,277.20	-4,554.41
	对营业收入影响（%）	0.72	2.15	3.58	7.16	-0.72	-2.15	-3.58	-7.16
	毛利润变化（万元）	385.92	1,157.77	1,929.61	3,859.23	-385.92	-1,157.77	-1,929.61	-3,859.23
	对毛利影响（%）	1.20	3.61	6.02	12.04	-1.20	-3.61	-6.02	-12.04
	净利润变化（万元）	326.64	979.92	1,633.20	3,266.41	-326.64	-979.92	-1,633.20	-3,266.41
	对净利润的影响（%）	2.11	6.32	10.53	21.06	-2.11	-6.32	-10.53	-21.06
北琼航 线	客运量变化（万人）	0.14	0.43	0.72	1.44	-0.14	-0.43	-0.72	-1.44
	营业收入变化（万元）	30.24	90.73	151.22	302.44	-30.24	-90.73	-151.22	-302.44
	对营业收入影响（%）	0.05	0.14	0.24	0.48	-0.05	-0.14	-0.24	-0.48
	毛利润变化（万元）	12.62	37.86	63.10	126.20	-12.62	-37.86	-63.10	-126.20
	对毛利影响（%）	0.04	0.12	0.20	0.39	-0.04	-0.12	-0.20	-0.39
	净利润变化（万元）	10.63	31.90	53.17	106.34	-10.63	-31.90	-53.17	-106.34
	对净利润的影响（%）	0.07	0.21	0.34	0.69	-0.07	-0.21	-0.34	-0.69
蓬长航 线	客运量变化（万人）	1.88	5.63	9.39	18.77	-1.88	-5.63	-9.39	-18.77
	营业收入变化（万元）	70.42	211.27	352.11	704.22	-70.42	-211.27	-352.11	-704.22
	对营业收入影响（%）	0.11	0.33	0.55	1.11	-0.11	-0.33	-0.55	-1.11
	毛利润变化（万元）	41.96	125.88	209.79	419.58	-41.96	-125.88	-209.79	-419.58
	对毛利影响（%）	0.13	0.39	0.65	1.31	-0.13	-0.39	-0.65	-1.31
	净利润变化（万元）	30.94	92.82	154.70	309.41	-30.94	-92.82	-154.70	-309.41
	对净利润的影响（%）	0.20	0.60	1.00	1.99	-0.20	-0.60	-1.00	-1.99

总体来看，标的公司 2018 年度经营业绩受北涸航线的影响较大，受北琼及蓬长航线影响较小，北涸、北琼和蓬长航线客流量上升或下降 1%分别会使标的公司净利润上升或下降 2.11%、0.07%和 0.20%。

具体来看，2018 年北涸航线客流量分别变动±1%-10%的情况下，其对应的营业收入分别变动±0.72%-7.16%；其对应的毛利分别变动±1.20%-12.04%；其对应的净利润分别变动±2.11%-21.06%。

2018 年北琼航线客流量分别变动±1%-10%的情况下，其对应的营业收入分别变动±0.05%-0.48%；其对应的毛利分别变动±0.04%-0.39%；其对应的净利润分别变动±0.07%-0.69%。

2018 年蓬长航线客流量分别变动±1%-10%的情况下，其对应的营业收入分别变动±0.11%-1.11%；其对应的毛利分别变动±0.13%-1.31%；其对应的净利润分别变动±0.20%-1.99%。

(2) 2019 年度

项目		客流量 上升 1%	客流量 上升 3%	客流量 上升 5%	客流量 上升 10%	客流量 下降 1%	客流量 下降 3%	客流量 下降 5%	客流量 下降 10%
北涸航 线	客运量变化（万人）	3.80	11.39	18.99	37.98	-3.80	-11.39	-18.99	-37.98
	营业收入变化（万元）	501.79	1,505.36	2,508.93	5,017.87	-501.79	-1,505.36	-2,508.93	-5,017.87
	对营业收入影响（%）	0.74	2.23	3.72	7.44	-0.74	-2.23	-3.72	-7.44
	毛利润变化（万元）	424.66	1,273.98	2,123.30	4,246.60	-424.66	-1,273.98	-2,123.30	-4,246.60
	对毛利影响（%）	1.23	3.69	6.15	12.30	-1.23	-3.69	-6.15	-12.30
	净利润变化（万元）	359.43	1,078.28	1,797.13	3,594.26	-359.43	-1,078.28	-1,797.13	-3,594.26
	对净利润的影响（%）	2.65	7.94	13.23	26.45	-2.65	-7.94	-13.23	-26.45
北琼航 线	客运量变化（万人）	0.12	0.37	0.62	1.24	-0.12	-0.37	-0.62	-1.24
	营业收入变化（万元）	22.48	67.44	112.41	224.82	-22.48	-67.44	-112.41	-224.82
	对营业收入影响	0.03	0.10	0.17	0.33	-0.03	-0.10	-0.17	-0.33

项目		客流量 上升 1%	客流量 上升 3%	客流量 上升 5%	客流量 上升 10%	客流量 下降 1%	客流量 下降 3%	客流量 下降 5%	客流量 下降 10%
	(%)								
	毛利润变化 (万元)	8.42	25.27	42.11	84.22	-8.42	-25.27	-42.11	-84.22
	对毛利影响 (%)	0.02	0.07	0.12	0.24	-0.02	-0.07	-0.12	-0.24
	净利润变化 (万元)	7.09	21.27	35.45	70.90	-7.09	-21.27	-35.45	-70.90
	对净利润的影响 (%)	0.05	0.16	0.26	0.52	-0.05	-0.16	-0.26	-0.52
蓬长航线	客运量变化 (万人)	1.74	5.23	8.72	17.43	-1.74	-5.23	-8.72	-17.43
	营业收入变化 (万元)	68.43	205.30	342.16	684.33	-68.43	-205.30	-342.16	-684.33
	对营业收入影响 (%)	0.10	0.30	0.51	1.01	-0.10	-0.30	-0.51	-1.01
	毛利润变化 (万元)	39.50	118.51	197.51	395.02	-39.50	-118.51	-197.51	-395.02
	对毛利影响 (%)	0.11	0.34	0.57	1.14	-0.11	-0.34	-0.57	-1.14
	净利润变化 (万元)	29.16	87.49	145.81	291.62	-29.16	-87.49	-145.81	-291.62
	对净利润的影响 (%)	0.21	0.64	1.07	2.15	-0.21	-0.64	-1.07	-2.15

总体来看，标的公司 2019 年度经营业绩受北涠航线的影响较大，受北琼及蓬长航线影响较小，北涠、北琼和蓬长航线客流量上升或下降 1%分别会使标的公司净利润上升或下降 2.65%、0.05%和 0.21%。

具体来看，2019 年北涠航线客流量分别变动±1%-10%的情况下，其对应的营业收入分别变动±0.74%-7.44%；其对应的毛利分别变动±1.23%-12.30%；其对应的净利润分别变动±2.65%-26.45%。

2019 年北琼航线客流量分别变动±1%-10%的情况下，其对应的营业收入分别变动±0.03%-0.33%；其对应的毛利分别变动±0.02%-0.24%；其对应的净利润分别变动±0.05%-0.52%。

2019 年蓬长航线客流量分别变动±1%-10%的情况下，其对应的营业收入分别变动±0.10%-1.01%；其对应的毛利分别变动±0.11%-1.14%；其对应的净利润

分别变动±0.21%-2.15%。

(3) 2020 年度

项目		客流量 上升1%	客流量 上升3%	客流量 上升5%	客流量 上升 10%	客流量 下降1%	客流量 下降3%	客流量 下降5%	客流量 下降 10%
北涸航 线	客运量变化(万人)	2.07	6.22	10.37	20.75	-2.07	-6.22	-10.37	-20.75
	营业收入变化 (万元)	266.90	800.70	1,334.50	2,669.01	-266.90	-800.70	-1,334.50	-2,669.01
	对营业收入影响 (%)	0.71	2.13	3.56	7.11	-0.71	-2.13	-3.56	-7.11
	毛利润变化(万元)	218.14	654.43	1,090.72	2,181.45	-218.14	-654.43	-1,090.72	-2,181.45
	对毛利影响(%)	1.94	5.81	9.68	19.37	-1.94	-5.81	-9.68	-19.37
	净利润变化(万元)	184.61	553.82	923.03	1,846.07	-184.61	-553.82	-923.03	-1,846.07
	对净利润的影响 (%)	4.96	14.87	24.78	49.57	-4.96	-14.87	-24.78	-49.57
北琼航 线	客运量变化(万人)	0.04	0.11	0.18	0.35	-0.04	-0.11	-0.18	-0.35
	营业收入变化 (万元)	5.69	17.06	28.44	56.88	-5.69	-17.06	-28.44	-56.88
	对营业收入影响 (%)	0.02	0.05	0.08	0.15	-0.02	-0.05	-0.08	-0.15
	毛利润变化(万元)	1.59	4.77	7.95	15.90	-1.59	-4.77	-7.95	-15.90
	对毛利影响(%)	0.01	0.04	0.07	0.14	-0.01	-0.04	-0.07	-0.14
	净利润变化(万元)	1.33	4.00	6.67	13.34	-1.33	-4.00	-6.67	-13.34
	对净利润的影响 (%)	0.04	0.11	0.18	0.36	-0.04	-0.11	-0.18	-0.36
蓬长航 线	客运量变化(万人)	0.92	2.75	4.58	9.15	-0.92	-2.75	-4.58	-9.15
	营业收入变化 (万元)	33.64	100.93	168.21	336.43	-33.64	-100.93	-168.21	-336.43
	对营业收入影响 (%)	0.09	0.27	0.45	0.90	-0.09	-0.27	-0.45	-0.90
	毛利润变化(万元)	17.59	52.77	87.95	175.91	-17.59	-52.77	-87.95	-175.91
	对毛利影响(%)	0.16	0.47	0.78	1.56	-0.16	-0.47	-0.78	-1.56

项目		客流量 上升1%	客流量 上升3%	客流量 上升5%	客流量 上升 10%	客流量 下降1%	客流量 下降3%	客流量 下降5%	客流量 下降 10%
	净利润变化(万元)	12.97	38.90	64.83	129.66	-12.97	-38.90	-64.83	-129.66
	对净利润的影响(%)	0.35	1.04	1.74	3.48	-0.35	-1.04	-1.74	-3.48

总体来看,标的公司2020年度经营业绩依然受北涠航线的影响较大,受北琼及蓬长航线影响较小,北涠、北琼和蓬长航线客流量上升或下降1%分别会使标的公司净利润上升或下降4.96%、0.04%和0.35%。

具体来看,2020年北涠航线客流量变化分别为 $\pm 1\%$ 至 $\pm 10\%$ 时,其对应的营业收入分别变化 $\pm 0.71\%$ 至 $\pm 7.11\%$ ;其对应的毛利分别变化为 $\pm 1.94\%$ 至 $\pm 19.37\%$ ;其对应的净利润分别变化 $\pm 4.96\%$ 至 $\pm 49.57\%$ 。

2020年北琼航线客流量变化分别为 $\pm 1\%$ 至 $\pm 10\%$ 时,其对应的收入分别变化 $\pm 0.02\%$ 至 $\pm 0.15\%$ ;其对应的毛利分别变化 $\pm 0.01\%$ 至 $\pm 0.14\%$ ;其对应的净利润分别变化 $\pm 0.04\%$ 至 $\pm 0.36\%$ 。

2020年蓬长航线客流量变化分别为 $\pm 1\%$ 至 $\pm 10\%$ 时,其对应的收入分别变化 $\pm 0.09\%$ 至 $\pm 0.90\%$ ;其对应的毛利分别变化 $\pm 0.16\%$ 至 $\pm 1.56\%$ ;其对应的净利润分别变化 $\pm 0.35\%$ 至 $\pm 3.48\%$ 。

#### (4) 2021年1-6月

项目		客流量 上升1%	客流量 上升3%	客流量 上升5%	客流量 上升 10%	客流量 下降1%	客流量 下降3%	客流量 下降5%	客流量 下降 10%
北涠航 线	客运量变化 (万人)	1.54	4.61	7.69	15.38	-1.54	-4.61	-7.69	-15.38
	营业收入变化 (万元)	211.90	635.71	1,059.52	2,119.04	-211.90	-635.71	-1,059.52	-2,119.04
	对营业收入影响 (%)	0.81	2.43	4.04	8.08	-0.81	-2.43	-4.04	-8.08
	毛利润变化 (万元)	175.72	527.15	878.58	1,757.17	-175.72	-527.15	-878.58	-1,757.17
	对毛利影响 (%)	1.60	4.79	7.98	15.96	-1.60	-4.79	-7.98	-15.96
	净利润变化	148.71	446.13	743.55	1,487.11	-148.71	-446.13	-743.55	-1,487.11

项目		客流量 上升 1%	客流量 上升 3%	客流量 上升 5%	客流量 上升 10%	客流量 下降 1%	客流量 下降 3%	客流量 下降 5%	客流量 下降 10%
	(万元)								1
	对净利润的影响 (%)	2.53	7.59	12.65	25.29	-2.53	-7.59	-12.65	-25.29
北琼航 线	客 运 量 变 化 (万人)	0.02	0.07	0.12	0.24	-0.02	-0.07	-0.12	-0.24
	营业收入变化 (万元)	4.23	12.70	21.17	42.35	-4.23	-12.70	-21.17	-42.35
	对营业收入影响 (%)	0.02	0.05	0.08	0.16	-0.02	-0.05	-0.08	-0.16
	毛 利 润 变 化 (万元)	1.59	4.76	7.94	15.87	-1.59	-4.76	-7.94	-15.87
	对毛利影响 (%)	0.014	0.043	0.072	0.144	-0.014	-0.043	-0.072	-0.144
	净 利 润 变 化 (万元)	1.34	4.01	6.68	13.36	-1.34	-4.01	-6.68	-13.36
	对净利润的影响 (%)	0.02	0.07	0.11	0.23	-0.023	-0.07	-0.11	-0.23
蓬长航 线	客 运 量 变 化 (万人)	0.39	1.16	1.93	3.87	-0.39	-1.16	-1.93	-3.87
	营业收入变化 (万元)	17.65	52.94	88.24	176.48	-17.65	-52.94	-88.24	-176.48
	对营业收入影响 (%)	0.07	0.20	0.34	0.67	-0.07	-0.20	-0.34	-0.67
	毛 利 润 变 化 (万元)	7.59	22.77	37.94	75.89	-7.59	-22.77	-37.94	-75.89
	对毛利影响 (%)	0.07	0.21	0.34	0.69	-0.07	-0.21	-0.34	-0.69
	净 利 润 变 化 (万元)	5.57	16.72	27.86	55.72	-5.57	-16.72	-27.86	-55.72
	对净利润的影响 (%)	0.09	0.28	0.47	0.95	-0.09	-0.28	-0.47	-0.95

总体来看，标的公司 2021 年 1-6 月经营业绩依然受北涠航线的影响较大，受北琼及蓬长航线影响较小，北涠、北琼和蓬长航线客流量上升或下降 1%分别会使标的公司净利润上升或下降 2.53%、0.02%和 0.09%。

具体来看，2021 年 1-6 月北涠航线客流量变化分别为±1%至±10%时，其对应的营业收入分别变化±0.81%至±8.08%；其对应的毛利分别变化±1.60%至±15.96%；

其对应的净利润分别变化 $\pm 2.53\%$ 至 $\pm 25.29\%$ 。

2021年1-6月北琼航线客流量变化分别为 $\pm 1\%$ 至 $\pm 10\%$ 时，其对应的营业收入分别变化 $\pm 0.02\%$ 至 $\pm 0.16\%$ ；其对应的毛利分别变化 $\pm 0.014\%$ 至 $\pm 0.144\%$ ；其对应的净利润分别变化 $\pm 0.02\%$ 至 $\pm 0.23\%$ 。

2021年1-6月蓬长航线客流量变化分别为 $\pm 1\%$ 至 $\pm 10\%$ 时，其对应的营业收入分别变化 $\pm 0.07\%$ 至 $\pm 0.67\%$ ；其对应毛利分别变化 $\pm 0.07\%$ 至 $\pm 0.69\%$ ；其对应的净利润分别变化 $\pm 0.09\%$ 至 $\pm 0.95\%$ 。

综上，标的公司受北涠航线的影响较大，受北琼及蓬长航线的影响较小。同时，本次敏感性分析时主要考虑变动成本的影响，标的公司实际运营时会采取灵活合理安排航班班次、降本增效等措施，减小疫情及天气停航冲击的影响。

## 二、补充披露新智认知将北海-海口航线、蓬莱-长岛航线、船舶修造业务等近两年亏损业务资产转出标的资产并注入上市公司，有无相应利益补偿安排

新智认知将北海-海口航线、蓬莱-长岛航线、船舶修造业务等业务资产转入标的资产，新奥控股将标的资产整体注入上市公司主要出于业务协同发展的考虑，因此不存在相应利益补偿安排。

### 1、北海-海口航线与北海-涠洲航线协同性较强

北海-海口航线与北海-涠洲航线北海始发共用北海国际客运港码头、票务系统等，北海-海口航线与北海-涠洲航线由新绎游船统一进行管理，有助于提高经营效率，且避免了同业竞争情况。

随着海南自贸港建设的逐步落地，赴海南的游客人数呈增长趋势，2021年1至6月，海南全省接待游客总人数4,321.1万人次，同比增长119.7%，比2019年同期增长12.0%。

随着“北部湾66”客滚轮的复航，针对“北部湾66”的市场挖潜、渠道开拓等各项措施正逐步落地。作为广西壮族自治区与海南省之间海洋旅游运输的唯一通道，北海-海口航线营运质量有望得到进一步提升，未来业绩有一定可实现性。

### 2、蓬莱-长岛航线是标的公司海洋旅游运输航线业务有效补充

蓬莱-长岛航线是沟通蓬莱市区和长岛旅游区的重要海上通道，在京沪高铁二线建成通车后，烟台将融入北京周边 3 小时经济圈，长岛作为我国北方少有的海岛型旅游目的地，有望成为京津冀地区周末旅行目的地，吸引更多旅客前往。

蓬莱-长岛航线使标的公司形成了南北方海岛旅游目的地覆盖，有效丰富了标的公司旅游目的地产品线。

新绎游船具有丰富的海上旅游运输运营管理经验和健全的安全保障技术体系。标的公司将运营北海-涠洲岛航线的相关经验有效运用到蓬莱-长岛航线，通过科学管理、优质服务和合理调度提高船舶利用率、满载率，提升客户满意度。同时避免了新绎游船和渤海长通间的同业竞争。

### **3、修造船业务对航线业务有一定的保障作用**

标的公司海运船厂系北海地区规模较大船舶修造船厂之一，报告期内除承担自有船舶的部分修造工作外，亦承担包括执法监管部门用船、渔船、能源运输船、游艇等外部船舶修造工作。

海运船厂在标的公司船舶日常维护保养、简易维修等发挥了较大的作用，降低了标的公司运维成本，减少了船舶维修等待时间，提高了船舶运行效率，有效提升了标的公司自有船舶的运营保障水平。

### **三、补充披露情况**

相关内容已在《重组报告书》之“第一节本次交易概况”之“一、本次交易的背景和目的”之“(二)本次交易的目的”及“第五节标的公司业务与技术”之“二、标的公司主营业务具体情况”之“(五)报告期各期服务能力、服务情况及平均销售单价”之“2、服务情况”中补充披露。

### **四、中介机构核查意见**

经核查，会计师认为：

上市公司已补充披露标的资产报告期各航线客运量（分月）、台风、暴雨等天气因素对各航线客运量的影响情况，并就新冠肺炎疫情、天气因素等对标的资产的营业收入、毛利、净利润的影响进行了敏感性分析；新智认知将北海-海口航线、



蓬莱-长岛航线、船舶修造业务等业务资产转出标的资产并注入上市公司主要出于业务协同发展的考虑，因此不存在相应利益补偿安排。

问题十七、申请文件显示，1) 报告期内标的资产固定资产账面价值为 7.98 亿元、7.91 亿元、10.36 亿元、9.88 亿元，分别占资产总额的 63.69%、49.92%、55.5%、52.34%，占比较高。2) 标的资产 2020 年固定资产账面价值较 2019 年末增加 2.45 亿元，其中，船舶类固定资产增加 0.8 亿元，房屋建筑物增加 1.5 亿元，主要系北游 26 号船舶建设完成转固，北部湾国际海洋旅游服务基地项目之航站楼及基地海洋文化中心项目建设完成转固；2020 年在建工程中北部湾国家海洋旅游服务基地项目仅减少 3748 万元。3) 2019 年 8 月，由于靠泊港口受限，北部湾 66 号暂时退出北海-海口航线运营，标的资产之后将北部湾 66 号租赁给上海兆祥。2021 年 7 月 28 日，新绎游船收到政府关于研究加密北海—海南水上客运航线有关工作的会议指示，拟与上海兆祥协商解除租赁协议，目前正在推进北部湾 66 号复航工作，预计于 2021 年 8 月下旬完成通航评估报告，评估中更新后的盈利预测是基于北部湾 66 号能够在 2021 年四季度实现复航。请你公司：1) 列表补充披露标的资产报告期船舶、房屋和建筑物的主要折旧计提政策及折旧测算过程，并结合同行业可比公司数据，分析论证其合理性。2) 结合在建工程主要项目完工进度及实际状态，补充披露标的资产转固金额大于在建工程减少金额的原因及合理性。3) 结合北部湾 66 号的建成时间、完工进度、实际状态，补充披露北部湾 66 号转固时间的确认依据及合理性。4) 结合标的资产固定资产折旧政策，补充披露北部湾 66 号投入运行以来折旧计提的年限、测算过程，及闲置及维修状态、签订租赁协议对北部湾 66 号计提折旧的影响。5) 结合上海兆祥的经营范围，补充披露 2021 年 3 月签订租赁协议的商业实质、主要考虑及目前解除协议的进展。6) 结合可比公司船舶减值测试情况、闲置时间、技术迭代、持续更新、北海—海南客运量情况、北部湾 66 号的复航进展及租赁协议解除进展等因素，补充披露北部湾 66 号减值测试的过程，包括但不限于公允价值、处置费用、北部湾 66 号投入运营新增客运量、预计未来现金流量、现值、可收回金额等减值测算过程。7) 结合上述判断，补充披露北部湾 66 号等固定资产的减值计提是否充

分，是否符合《企业会计准则》相关规定，如不符合，补充披露对报告期净利润的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

答复：

一、列表补充披露标的资产报告期船舶、房屋和建筑物的主要折旧计提政策及折旧测算过程，并结合同行业可比公司数据，分析论证其合理性

（一）标的资产报告期船舶的主要折旧计提政策及折旧测算过程，并结合同行业可比公司数据，分析论证其合理性

1、标的公司报告期内船舶折旧计提政策

标的公司报告期内船舶的折旧计提方法均为年限平均法，折旧年限为 5-18 年，具体折旧年限根据购入船舶类型不同进行细分：对于投资建造和购置新船的折旧年限确定为 18 年，购置已使用的二手船舶则根据所购船舶的船龄和船况确定为 18 年和尚可使用年限的孰低值。标的公司各船舶类型具体折旧政策如下表所示：

序号	船舶类型	折旧年限(年)	残值率	年折旧率	2021年6月30日船舶原值(万元)	2021年6月30日船舶净值(万元)	2021年6月30日船舶净值占比
1	新建船舶	18.00	5%	5.28%	72,776.43	57,681.05	80.03%
2	二手船舶	16.92	5%	5.62%	707.82	495.82	0.69%
3		16.00	5%	5.94%	24,059.08	11,619.45	16.12%
4		13.75	5%	6.91%	405.17	335.19	0.47%
5		13.50	5%	7.04%	443.25	276.89	0.38%
6		13.42	5%	7.08%	3,077.44	1,538.04	2.13%
7		9.75	5%	9.74%	274.75	131.97	0.18%
8		7.75	5%	12.26%	-	-	-
9		5.08	5%	18.69%	-	-	-
10		4.08	5%	23.27%	-	-	-
11		3.67	5%	25.91%	-	-	-
总计					101,743.94	72,078.41	100.00%

注：截至 2021 年 6 月末，折旧年限为 7.75 年、5.08 年、4.08 年、3.67 年的二手船舶均已处置。

2、标的公司报告期船舶折旧测算过程

标的公司船舶固定资产为按月计提折旧金额，单项固定资产的月折旧金额的计算方法为：月折旧金额=（原值—累计折旧—资产减值准备—残值）/剩余折旧

月数，其中，当月增加的固定资产于下月开始计提折旧，停止使用或处置的固定资产，自停止使用或处置月份的次月起停止计算折旧。

同一折旧年限的单类船舶当期折旧金额为各船舶当期各月折旧金额之和，具体计算方法为：单类船舶当期折旧金额（D）=该类船舶年初原值所对应的年度折旧金额（A）+该类船舶当期增加额所对应的当期折旧金额（B）—该类船舶当期减少额所对应 A 中多计折旧金额（C）。其中，该类船舶年初原值所对应的年度折旧金额（A）= $\sum$ （各船舶的年初原值—已提足折旧金额—年初已提固定资产减值准备—残值）/剩余折旧月数 $\times 12$ 。

基于上述计算方法，报告期各期标的资产船舶折旧测算过程如下：

(1) 2021年1-6月

单位：万元

序号	船舶类型	折旧年限(年)	年初原值	年初已提足折旧原值	年初已提固定资产减值准备	残值率	年初原值所对应的年度折旧金额(A)	当期增加额	当期增加额所对应的当期折旧金额(B)	当期减少额	当期减少额所对应的当期折旧金额(C)	期末原值	当期折旧额(D)
1	新建船舶	18.00	72,836.49	2,071.21	210.50	5.00%	1,854.31	4.93	0.05	64.98	1.71	72,776.43	1,852.65
2	二手船舶	16.92	707.82			5.00%	19.87					707.82	19.87
3		16.00	24,059.08			5.00%	719.90					24,059.08	719.90
4		13.75	405.17			5.00%	14.00					405.17	14.00
5		13.50	443.25			5.00%	15.60					443.25	15.60
6		13.42	3,077.44			5.00%	109.28					3,077.44	109.28
7		9.75	274.75			5.00%	13.39					274.75	13.39
合计			<b>101,804.00</b>	<b>2,071.21</b>	<b>210.50</b>		<b>2,746.35</b>	<b>4.93</b>	<b>0.05</b>	<b>64.98</b>	<b>1.71</b>	<b>101,743.94</b>	<b>2,744.69</b>

(2) 2020 年度

单位：万元

序号	船舶类型	折旧年限 (年)	年初原值	年初已提足折旧原值	残值率	年初原值所对应的年度折旧金额 (A)	当期增加额	当期增加额所对应的当期折旧金额 (B)	当期减少额	当期减少额所对应的当期折旧金额 (C)	期末原值	当期折旧额 (D)
1	新建船舶	18.00	60,553.62	3,760.88	5.00%	3,007.75	14,487.28	311.61	2,204.40	7.76	72,836.49	3,311.60
2	二手船舶	16.92	707.82		5.00%	39.75					707.82	39.75
3		16.00	24,059.08		5.00%	1,439.80					24,059.08	1,439.80
4		13.75	405.17		5.00%	27.99					405.17	27.99
5		13.50	443.25		5.00%	31.19					443.25	31.19
6		13.42	3,077.44		5.00%	218.55					3,077.44	218.55
7		9.75	274.75		5.00%	26.77					274.75	26.77
8		3.67	918.95	918.95	5.00%				918.95			
合计			<b>90,440.08</b>	<b>4,679.83</b>		<b>4,791.80</b>	<b>14,487.28</b>	<b>311.61</b>	<b>3,123.35</b>	<b>7.76</b>	<b>101,804.00</b>	<b>5,095.65</b>

(3) 2019 年度

单位：万元

序号	船舶类型	折旧年限 (年)	年初原值	年初已提足折旧原值	残值率	年初原值所对应的年度折旧金额 (A)	当期增加额	当期增加额所对应的当期折旧金额 (B)	当期减少额	当期减少额所对应的当期折旧金额 (C)	期末原值	当期折旧额 (D)
1	新建船舶	18.00	60,745.00	5,806.65	5.00%	2,908.66	1,856.21	56.24	2,047.59	0.07	60,553.62	2,964.83
2	二手船舶	16.92	707.82		5.00%	39.75					707.82	39.75
3		16.00	24,059.08		5.00%	1,439.80					24,059.08	1,439.80
4		13.75			5.00%		405.17	27.99			405.17	27.99
5		13.50	443.25		5.00%	31.19					443.25	31.19
6		13.42	3,077.44		5.00%	218.55					3,077.44	218.55
7		9.75	274.75		5.00%	26.77					274.75	26.77
8		3.67	918.95		5.00%	68.42					918.95	68.42
合计			<b>90,226.29</b>	<b>5,806.65</b>		<b>4,733.14</b>	<b>2,261.38</b>	<b>84.23</b>	<b>2,047.59</b>	<b>0.07</b>	<b>90,440.08</b>	<b>4,817.30</b>

(4) 2018 年度

单位：万元

序号	船舶类型	折旧年限 (年)	年初原值	年初已提足折旧原值	残值率	年初原值所对应的年度折旧金额 (A)	当期增加额	当期增加额所对应的当期折旧金额 (B)	当期减少额	当期减少额所对应的当期折旧金额 (C)	期末原值	当期折旧额 (D)
1	新建船舶	18.00	40,751.71	5,806.65	5.00%	1,856.99	20,150.95	439.30	157.66	4.16	60,745.00	2,292.13
2	二手船舶	16.92	707.82		5.00%	39.75					707.82	39.75
3		16.00	24,059.08		5.00%	1,436.70					24,059.08	1,436.70
4		13.50	443.25		5.00%	31.19					443.25	31.19
5		13.42	3,077.44		5.00%	218.55					3,077.44	218.55
6		9.75	274.75		5.00%	26.77					274.75	26.77
7		7.75	1,227.49		5.00%	181.91			1,227.49	75.80		106.11
8		5.08	269.33		5.00%	50.33			269.33	29.36		20.97
9		4.08	198.30		5.00%	46.13			198.30	26.91		19.22
10		3.67	1,117.25		5.00%	325.07			198.30	29.97	918.95	295.10
合计			<b>72,126.42</b>	<b>5,806.65</b>		<b>4,213.39</b>	<b>20,150.95</b>	<b>439.30</b>	<b>2,051.08</b>	<b>166.20</b>	<b>90,226.29</b>	<b>4,486.49</b>

### 3、同行业可比公司数据

由于标的资产同行业旅游上市公司均无海运船舶资产，因此选取两家海洋运输业务上市公司作为船舶类资产折旧政策可比公司。报告期内，与同行业可比公司船舶类资产的折旧政策对比如下：

公司名称	折旧方法	折旧年限（年）	残值率（%）
海峡股份	年限平均法	8-18	3
渤海轮渡	年限平均法	10-30	3-5
新绎游船	年限平均法	5-18	5

标的资产采取的折旧方法与同行业可比公司一致，折旧年限为 5-18 年，折旧年限不超过同行业，残值率与可比同行业公司基本一致。

此外，经测算对比可比公司定期报告披露的折旧数据，新绎游船报告期各期船舶资产的年平均折旧率（即当期折旧额/[（期初余额+期末余额）/2]）分别为 5.53%、5.33%、5.30%和 5.39%，高于可比同行业公司平均水平的 4.30%、4.32%、4.27%和 4.18%，标的资产折旧政策较为谨慎，与同行业可比公司不存在较大差异。

#### （二）标的资产报告期房屋和建筑物的主要折旧计提政策及折旧测算过程

##### 1、标的资产报告期内房屋和建筑物折旧计提政策

标的资产报告期内房屋和建筑物的折旧计提方法均为年限平均法，折旧年限为 5-30 年，具体折旧年限根据房屋或构筑物细分类别、租赁土地或房屋剩余年限不同进行分类。标的资产报告期内具体折旧政策如下表：

序号	房屋和建筑物类型	折旧年限（年）	残值率	年折旧率	2021年6月30日房屋和建筑物原值（万元）	2021年6月30日房屋和建筑物净值（万元）	2021年6月30日房屋和建筑物净值占比
1	购入及新建房屋	30.00	5%	3.17%	21,879.21	19,388.54	91.94%
2	装修后重新投入使用的房屋	24.17	5%	3.93%	640.42	602.66	2.86%
3	租赁土地上的房屋	16.00	5%	5.94%	394.98	320.72	1.52%
4	道路等运营配套资产	10.00	5%	9.50%	727.30	551.42	2.61%



序号	房屋和建筑物类型	折旧年限(年)	残值率	年折旧率	2021年6月30日房屋和建筑物原值(万元)	2021年6月30日房屋和建筑物净值(万元)	2021年6月30日房屋和建筑物净值占比
5	一般构筑物	6.00	5%	15.83%	355.21	224.81	1.07%
6	简易构筑物	5.00	5%	19.00%	-	-	-
合计					<b>23,997.12</b>	<b>21,088.15</b>	<b>100.00%</b>

注：截至2021年6月末，折旧年限为5年的简易构筑物已处置。

## 2、标的资产报告期内房屋和建筑物折旧测算过程

标的公司房屋和建筑物固定资产为按月计提折旧金额，单项固定资产的月折旧金额的计算方法为：月折旧金额=（原值—累计折旧—资产减值准备—残值）/剩余折旧月数，其中，当月增加的固定资产于下月开始计提折旧，停止使用或处置的固定资产，自停止使用或处置月份的次月起停止计算折旧。

同一折旧年限的单类房屋和建筑物当期折旧金额为各类房屋和建筑物当期各月折旧金额之和，具体计算方法为：单类房屋和建筑物当期折旧金额（D）=该类房屋和建筑物年初原值所对应的年度折旧金额（A）+该类房屋和建筑物当期增加额所对应的当期折旧金额（B）—该类房屋和建筑物当期减少额所对应A中多计折旧金额（C）。其中，该类房屋和建筑物年初原值所对应的年度折旧金额（A）= $\sum$ （各房屋和建筑物的年初原值—已提足折旧金额—年初已提固定资产减值准备—残值）/剩余折旧月数 $\times$ 12。

基于上述计算方法，报告期各期标的资产房屋和建筑物折旧测算过程如下：

(1) 2021年1-6月

单位：万元

序号	房屋和建筑物类型	折旧年限(年)	年初原值	年初已提足折旧原值	残值率	年初原值所对应的年度折旧金额(A)	当期增加额	当期增加额所对应的当期折旧金额(B)	当期减少额	当期减少额所对应的当期折旧金额(C)	期末原值	当期折旧额(D)
1	购入及新建房屋	30.00	23,167.92	575.12	5.00%	366.52	148.03	6.39	1,436.74		21,879.21	372.91
2	装修后重新投入使用的房屋	24.17	640.42		5.00%	12.59					640.42	12.59
3	租赁土地上的房屋	16.00	394.98		5.00%	11.73					394.98	11.73
4	道路等运营配套资产	10.00	729.00	0.87	5.00%	35.57	24.70		26.40		727.30	35.57
5	一般构筑物	6.00	312.48	13.12	5.00%	23.83	50.39	3.69	7.66		355.21	27.52
合计			<b>25,244.80</b>	<b>589.11</b>		<b>450.24</b>	<b>223.12</b>	<b>10.08</b>	<b>1,470.80</b>		<b>23,997.12</b>	<b>460.32</b>

## (2) 2020 年度

单位：万元

序号	房屋和建筑物类型	折旧年限(年)	年初原值	年初已提足折旧原值	残值率	年初原值所对应的年度折旧金额(A)	当期增加额	当期增加额所对应的当期折旧金额(B)	当期减少额	当期减少额所对应的当期折旧金额(C)	期末原值	当期折旧额(D)
1	购入及新建房屋	30.00	7,891.53	337.76	5.00%	279.16	15,915.45	288.94	639.06		23,167.92	568.10
2	装修后重新投入使用的房屋	24.17	640.42		5.00%	24.94					640.42	24.94
3	租赁土地上的房屋	16.00	394.98		5.00%	23.45					394.98	23.45
4	道路等运营配套资产	10.00	437.83		5.00%	43.82	388.68	16.72	97.51	6.73	729.00	53.81
5	一般构筑物	6.00	489.52	18.58	5.00%	65.68	13.48	0.53	190.52		312.48	66.21
6	简易构筑物	5.00	6.00		5.00%				6.00			
合计			<b>9,860.28</b>	<b>356.34</b>		<b>437.05</b>	<b>16,317.61</b>	<b>306.19</b>	<b>933.09</b>	<b>6.73</b>	<b>25,244.80</b>	<b>736.51</b>

## (3) 2019 年度

单位：万元

序号	房屋和建筑物类型	折旧年限(年)	年初原值	年初已提足折旧原值	残值率	年初原值所对应的年度折旧金额(A)	当期增加额	当期增加额所对应的当期折旧金额(B)	当期减少额	当期减少额所对应的当期折旧金额(C)	期末原值	当期折旧额(D)
1	购入及新建房屋	30.00	6,158.85	454.94	5.00%	224.44	1,792.96	0.23	60.28		7,891.53	224.67
2	装修后重新投入使用的房屋	24.17			5.00%		640.42				640.42	
3	租赁土地上的房屋	16.00	394.98		5.00%	23.45					394.98	23.45
4	道路等运营配套资产	10.00	433.43	0.87	5.00%	42.93	26.39		21.99	1.91	437.83	41.02
5	一般构筑物	6.00	318.11	16.93	5.00%	44.05	171.41	7.71			489.52	51.76
6	简易构筑物	5.00	6.00	6.00	5.00%						6.00	
合计			<b>7,311.37</b>	<b>478.74</b>		<b>334.87</b>	<b>2,631.18</b>	<b>7.94</b>	<b>82.27</b>	<b>1.91</b>	<b>9,860.28</b>	<b>340.90</b>

(4) 2018 年度

单位：万元

序号	房屋和建筑物类型	折旧年限(年)	年初原值	年初已提足折旧原值	残值率	年初原值所对应的年度折旧金额(A)	当期增加额	当期增加额所对应的当期折旧金额(B)	当期减少额	当期减少额所对应的当期折旧金额(C)	期末原值	当期折旧额(D)
1	购入及新建房屋	30.00	6,959.66	373.61	5.00%	216.95	354.86	81.79	1,155.67	11.05	6,158.85	287.69
2	租赁土地上的房屋	16.00			5.00%		394.98	15.63			394.98	15.63
3	道路等运营配套资产	10.00	178.96		5.00%	18.53	351.98	13.54	97.51		433.43	32.07
4	一般构筑物	6.00	65.15	6.89	5.00%	8.19	258.23	36.08	5.27		318.11	44.27
5	简易构筑物	5.00	6.00	6.00	5.00%						6.00	
合计			<b>7,209.77</b>	<b>386.50</b>		<b>243.67</b>	<b>1,360.05</b>	<b>147.04</b>	<b>1,258.45</b>	<b>11.05</b>	<b>7,311.37</b>	<b>379.66</b>

### 3、同行业可比公司数据

报告期内，标的资产与同行业可比公司对房屋和建筑物资产的折旧政策对比如下：

公司名称	折旧方法	折旧年限（年）	残值率（%）
九华旅游	年限平均法	15-40	3.00-5.00
长白山	平均年限法	20-40	5.00
桂林旅游	年限平均法	10-40	5.00
张家界	年限平均法	20-40	0.00-5.00
峨眉山 A	年限平均法	20-35	5.00
西藏旅游	年限平均法	30-40	4.00
<b>新绎游船</b>	<b>年限平均法</b>	<b>5-30</b>	<b>5.00</b>

标的资产采取的折旧方法与同行业可比公司一致，折旧年限为 5-30 年，折旧年限不超过同行业，残值率与可比同行业公司基本一致。

此外，经测算对比可比公司定期报告披露的折旧数据，新绎游船报告期各期房屋和建筑物资产的年平均折旧率（即当期折旧额/[（期初余额+期末余额）/2]）分别为 5.23%、3.97%、4.20%和 3.74%，高于可比同行业公司平均水平的 3.64%、3.78%、3.37%和 3.19%，标的资产折旧政策较为谨慎，与同行业可比公司不存在较大差异。

综上所述，标的资产报告期船舶、房屋和建筑物的主要折旧计提政策及折旧测算具有合理性。

## 二、结合在建工程主要项目完工进度及实际状态，补充披露标的资产转固金额大于在建工程减少金额的原因及合理性

### （一）标的公司 2020 年度主要项目完工进度及实际状态

2020 年度标的资产主要在建工程及完工转固工程的变动情况如下：

单位：万元

序号	工程名称	2019 年 12 月 31 日	本期增加	本期转入固定资产	2020 年 12 月 31 日	截至 2020 年末完工进度
----	------	------------------	------	----------	------------------	----------------

序号	工程名称	2019年12月31日	本期增加	本期转入固定资产	2020年12月31日	截至2020年末完工进度
1	北游26号船舶	8,809.66	5,343.09	14,152.75	-	100.00%
2	北部湾66改造升级	59.10	40.40	99.50	-	100.00%
3	430客位客船	12.45	2,407.19	-	2,419.64	53.79%
4	海洋运动观光艇	-	73.01	73.01	-	100.00%
<b>船舶小计</b>		<b>8,881.21</b>	<b>7,863.69</b>	<b>14,325.26</b>	<b>2,419.64</b>	
5	北部湾国际海洋旅游服务基地	16,447.89	11,471.88	15,220.46	12,699.31	67.54%
6	码头改造	51.37	71.97	-	123.34	1.41%
7	海运船厂改造升级	44.78	151.94	196.72	-	100.00%
8	海钓基地瞭望塔	4.55	3.47	8.02	-	100.00%
<b>其他工程小计</b>		<b>16,548.59</b>	<b>11,699.26</b>	<b>15,425.20</b>	<b>12,822.65</b>	
<b>合计</b>		<b>25,429.80</b>	<b>19,562.95</b>	<b>29,750.46</b>	<b>15,242.29</b>	

注：未完工的项目，截至2020年末完工进度=（在建工程期末余额+已转固固定资产金额）/工程预算金额。

2020年度，标的公司新增船舶在建工程7,863.69万元，其中北游26号船舶本期增加5,343.09万元，北游26号已于2020年完成建设投入运营，故当年新增在建工程已于2020年内转入固定资产。

标的公司北部湾国际海洋旅游服务基地系分批建设，2020年新增在建工程11,471.88万元，其中航站楼工程率先建设完成，达到可使用状态，于2020年转入固定资产15,220.46万元，导致2020年期末余额较年初余额下降3,748.58万元。截至2020年末，北部湾国际海洋旅游服务基地工程进度为67.54%，剩余工程仍在建设中。

## （二）标的资产转固金额大于在建工程减少金额的原因及合理性

2020年度，标的资产财务报表附注中披露的转固金额为29,750.46万元，在建工程减少金额为29,750.46万元，二者金额一致，不存在转固金额大于在建工程减少金额的情况。

如上表所示，2020年度在建工程完工转固金额为29,750.46万元。财务报表附注中披露的仅为重大在建工程项目变动情况，包括上表中1、3、5、6项工程，

转入固定资产合计金额为 29,373.21 万元，不包含 2、4、7、8 四项较小的工程项目合计金额 377,25 万元，重大在建工程项目合计金额 29,373.21 万元加上四项较小项目合计金额 377,25 万元，在建工程减少金额总计为 29,750.46 万元，与固定资产本期增加金额中的在建工程转入金额相符。

### 三、结合北部湾 66 的建成时间、完工进度、实际状态，补充披露北部湾 66 号转固时间的确认依据及合理性

北部湾 66 号船舶的建成时间、完工进度及实际状态等情况如下表所示：

船舶名称	开工日期	完工时间	船级社检验合格时间	转固时间	实际状态
北部湾 66	2016-10-18	2017-8-9	2017-8-18	2017-9-19	可使用

注：北部湾 66《转固验收确认单》于 2017 年 9 月 19 日签署，标的公司最初于 2017 年 10 月将“北部湾 66”转入固定资产，2017 年年底结账时，按《转固验收确认单》将“北部湾 66”转固时间调整至 2017 年 9 月，并于 2017 年 10 月开始计提折旧。

根据船舶检验证书记录，北部湾 66 号船舶检验合格时间为 2017 年 8 月 18 日，2017 年 9 月 6 日，北部湾 66 号从船厂泰州口岸到达北海港口，经海试合格，达到预定可使用状态，于 2017 年 9 月 19 日，结转入固定资产，于 2017 年 10 月开始计提折旧。

北部湾 66 号转固时间合理，符合《企业会计准则》的规定。

### 四、结合标的资产固定资产折旧政策，补充披露北部湾 66 号投入运行以来折旧计提的年限、测算过程，及闲置及维修状态、签订租赁协议对北部湾 66 号计提折旧的影响

#### （一）标的公司北部湾 66 号折旧计提政策

标的公司“北部湾 66”客滚轮的折旧计提政策如下表所示：

类别	折旧方法	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
船舶	年限平均法	18	5	5.28

#### （二）北部湾 66 号折旧情况

“北部湾 66”投入运行以来，各年度折旧情况如下表所示：



期间	期初原值（万元）	当期原值调整情况	当期折旧（万元）	期末净值（万元）
2017年10-12月	13,796.64	无	181.53	13,615.11
2018年度	13,796.64	无	726.45	12,888.66
2019年度	13,796.64	无	724.68	12,163.98
2020年度	13,796.64	8月因维修扣质保金调减原值46.5万元； 12月因客房装修调增原值99.5万元	723.72	11,493.26
2021年1-6月	13,849.64	4月补质保金增加原值4.92万元	364.14	11,134.04

注：2018年度与2019年度折旧金额不一致主要系新智认知下沉“北部湾66”至新绎游船时，多转折旧1.05万元所致。

由上表所示，北部湾66号自2017年10月起计提折旧，2017年度计提折旧时间3个月。截止2021年6月30日，北部湾66号投入运行以来累计计提折旧3年零9个月，累计折旧金额为2,720.52万元。

### （三）闲置及维修状态、签订租赁协议对北部湾66号计提折旧的影响

北部湾66号自2017年9月开始运行，2019年8月，由于靠泊港口受限，北部湾66号暂时退出北琼航线运营，标的公司积极组织研讨复航方案，于2019年底制定了新建7号泊位以满足北部湾66的靠泊的计划；2020年初，因疫情原因码头泊位的建设未能按计划开展，导致该船当期无法按预期恢复运营。2021年3月，标的公司与上海兆祥签订租赁协议，将北部湾66号出租。2021年8月31日，新绎游船与上海兆祥解除租赁协议，2021年9月30日，“北部湾66”实现复航。

北部湾66号各种状态下对计提折旧的影响如下：

状态	对折旧的影响
闲置	闲置、租赁、维修和保养期间不影响折旧的计提。从购入起，船舶房间改造、船舶监理费、自行维修造成质保金增减，均相应变更了资产原值，变更了各期折旧金额
租赁	
普通维修及保养	

五、结合上海兆祥的经营范围，补充披露2021年3月签订租赁协议的商业实质、主要考虑及目前解除协议的进展

### （一）上海兆祥的经营范围

根据上海兆祥的工商基本信息，上海兆祥的经营范围为：从事邮轮科技、计算机科技领域内的技术开发、技术咨询、技术服务、技术转让，邮轮设计，供应链管理，装饰工程，装饰设计，土木工程建筑，电子和智能化工程，建筑幕墙工程，房屋建筑工程，机电设备安装工程，钢结构安装工程，建筑防水工程，消防设施工程，金属门窗安装工程，园林绿化工程服务，船舶工程，建筑装潢材料、卫生洁具、五金交电、百货、工艺美术品，机械设备及零配件、电子产品、仪器仪表、金属材料、塑料制品、陶瓷制品、船舶材料、通讯设备、机电设备、消防器材、计算机软件及辅助设备销售，邮轮销售，网络工程，自有设备租赁。[依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动]。

### （二）租赁协议的商业实质及主要考虑

上海兆祥拥有数十个游轮、游船、水上综合体项目的工程承包案例，致力于游轮、游船、水上游乐综合体等业务的拓展，并拟进行自有游轮的建造。为进一步深入探索游轮项目的运营模式，在与广东揭阳市政府沟通相关计划后，上海兆祥拟在自有游轮建造前，租赁一艘轻奢游轮在广东及海南海域经营海上游船业务。

由于上海兆祥前期参与了“北部湾 66”的相关装修工作，对“北部湾 66”的相关情况有一定了解，且由于“北部湾 66”较为符合上海兆祥对轻奢游轮航线的定位，因此上海兆祥有意愿租赁“北部湾 66”进行相关的业务开发。

由于疫情影响对北海至海口航线的冲击较大，且跨省游乘客恢复尚需一定的时间，综合考虑上述因素，标的公司决定对“北部湾 66”进行出租。

经双方协商一致，标的公司与上海兆祥于 2021 年初签订《光船租赁合同》，标的公司将“北部湾 66”以光船租赁方式租赁给上海兆祥，租赁性质为经营性租赁。

### （三）目前解除协议的进展

2021 年 7 月 28 日，新绎游船收到政府关于研究加密北海—海南水上客运航线有关工作的会议指示，因此，新绎游船拟与上海兆祥协商解除租赁协议，并安排“北部湾 66”尽快复航。

经新绎游船与上海兆祥友好协商，双方于 2021 年 8 月 31 日签署了《<光船租赁合同>解约协议》，一致同意自 2021 年 8 月 31 日起解除原合同。

本次租赁实际租期为 2021 年 3 月 31 日至 2021 年 8 月 31 日，上海兆祥应支付新绎游船的 4 月-8 月租金 575 万元已支付，新绎游船同意支付上海兆祥违约金 300 万元，并在 2021 年 12 月底前完成支付。

北部湾 66 已于 2021 年 9 月 30 日复航。

六、结合可比公司船舶减值测试情况、闲置时间、技术迭代、持续更新、北海—海南客运量情况、北部湾 66 号的复航进展及租赁协议解除进展等因素，补充披露北部湾 66 号减值测试的过程，包括但不限于公允价值、处置费用、北部湾 66 号投入运营新增客运量、预计未来现金流量、现值、可收回金额等减值测算过程

#### （一）可比公司船舶减值及增值情况

由于标的资产同行业旅游上市公司均无海运船舶资产，因此选取渤海轮渡、海峡股份两家海洋运输业务上市公司作为船舶类资产减值的可比公司。近年来，渤海轮渡因船舶闲置及成新率低于 2016 年对旗下船舶计提减值，海峡股份于 2020 年因船舶亏损及成新率低对旗下船舶计提减值，海峡股份于 2021 年对成新率高的客滚船舶评估增值用以向海南海峡轮渡运输有限公司进行增资。具体如下：

##### 1、两家海运业可比公司渤海轮渡、海峡股份对船舶计提减值情况

渤海轮渡于 2016 年对“渤海明珠”、“渤海金珠”合计计提减值 3,500 万元，减值原因系两艘船舶分别于 2015 年 4 月和 2 月停航，截至 2016 年 12 月 31 日一直处于闲置状态。两艘船剩余折旧年限为 6 年和 15 年，按公司船舶折旧最高年限 30 年推算，船舶成新率在 5 成以下。经聘请的评估机构对上述船舶的预计可收回金额进行测算，计提减值。

海峡股份于 2020 年计提船舶“棋子湾”轮资产减值准备 4,016.77 万元，减值原因为“棋子湾”轮连年处于持续亏损状态。减值依据为未来持续经营北海航线每期的营运利润以及最后一年的报废处置现金流入。该船舶系海峡股份于 2015 年购入的旧船改造后投入使用。

北部湾 66 号与上述减值资产的不同之处在于：北部湾 66 号完工时间为 2017 年，是当时国内同类客滚船中最先进的船舶；标的资产定期对北部湾 66 号进行日常维护保养及安全检查，保持船舶的适航状态，申请船级社年度检验并获取船级社适航认证，成新率高。

## 2、海峡股份成新率高的客滚船舶评估增值

2021 年，海峡股份、海南长益投资有限公司、海南金维嘉海运有限公司、海南嘉和海运有限公司以持有的“海口 16 号”等 16 艘客滚船舶向海南海峡轮渡运输有限公司进行增资，委托具有证券服务业务资质的北京亚超资产评估有限公司进行评估，评估基准日为 2021 年 4 月 9 日，于 2021 年 5 月 12 日出具“北京亚超评报字（2021）第 A124 号”资产评估报告，评估方法为成本法，评估采用的计算公式为：评估价值=重置成本×综合成新率，所投船舶均为评估增值。评估增值的原因为：船舶的会计折旧年限与经济寿命年限存在差异，账面折旧年限较短，账面净值相对较低。

上述评估报告中，海峡股份用于出资的 5 艘船舶与北部湾 66 号均为同一厂家（泰州口岸船舶有限公司）建造的客滚船，具体评估情况详见下表：

单位：万元

船舶名称	完工日期	账面原值	账面净值	评估价值	增值率
五指山	2013-12-27	11,040.04	6,814.38	7,256.67	6.49%
海棠湾	2014-12-30	9,245.91	6,206.98	7,422.90	19.59%
鹦哥岭	2014-1-14	10,777.22	6,655.33	8,126.90	22.11%
黎母岭	2014-2-18	10,659.64	6,683.44	8,159.81	22.09%
六连岭	2014-12-8	10,325.91	6,882.19	7,519.35	9.26%

根据海峡股份年报披露的折旧政策，上述船舶的折旧年限为 18 年，与“北部湾 66”一致。

## （二）“北部湾 66”因码头靠泊原因闲置停航，截至本回复出具日，已实现复航

由于靠泊港口受限，“北部湾 66”从 2019 年 8 月暂时退出北琼航线运营。标

的公司积极组织研讨复航方案，于 2019 年底制定了新建 7 号泊位以满足“北部湾 66”的靠泊的计划；2020 年初，因疫情原因导致建造码头泊位的建设未能按计划开展，导致该船当期无法按预期恢复运营。2021 年 3 月，标的公司与上海兆祥签订租赁协议，将“北部湾 66”出租。2021 年 8 月 31 日，新绎游船与上海兆祥解除租赁协议，2021 年 9 月 30 日，“北部湾 66”实现复航。

### （三）“北部湾 66”建造标准较高，并持续进行维护，处于适航状态

“北部湾 66”完工时间为 2017 年，按海事局及船级社最新的法规及规范设计建造，是当时国内同类客滚船中最先进的船舶。该轮结构及稳性按无限航区设计，并设置液压减摇鳍，设备按短途国际航行客船配置；采用潍柴最先进的 MAN 系列柴油机作为主推进系统，自动化程度较高，并且采用大量智能化通导及控制设备，能满足船舶自动化运营的需求；该轮按轻型邮轮的概念进行设计，在整体客房布置方面更充分的考虑了旅客的感受，具备旅客电梯、客房卫生单元、独立阳台等。

“北部湾 66”停航期间，标的公司按国际公约派船员驻船值班，根据标的公司安全管理体系制度对船舶关键设备进行日常维护保养及安全检查，保持船舶的适航状态。

根据船舶运营相关技术规范，“北部湾 66”每年根据船舶证书的到期情况申请船级社年度检验，同时根据检验意见做相应整改，其中分别于 2019 年及 2021 年进坞修理，完成中间检验和换证检验，并按检验要求对主副机进行了检修，获取船级社适航认证，以保持证书的有效性，保证船舶处于适航状态。

### （四）“北部湾 66”2019 年停航前的客运量及上座率均较 2018 年同期有所增长

2017 年至 2021 年上半年，标的公司北海—海口航线客运量情况及北部湾 66 号运输人次如下表所示：

航线	年度	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 1-6 月
北海至海口去	人次	86,602	76,848	64,235	19,787	13,265
	北部湾 66 号	17,572	48,136	26,841		

航线	年度	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年1-6月
程	运输人次					
	航次	367	265	222	130	75
	北部湾66号航次	38	133	64		
海口至北海返程	人次	56,094	67,494	60,213	15,350	10,282
	北部湾66号运输人次	8,396	42,332	27,696		
	航次	369	265	222	130	75
	北部湾66号航次	38	133	64		

北部湾66号于2017年9月开始试航，2019年8月停航。北部湾66号2019年1-7月共运行128航次，客运量为5.45万人次；北部湾66号2018年1-7月同期共运行144航次，客运量为4.63万人次。北部湾66号2019年停航前的客运量及上座率均较2018年同期有所增长。

**（五）租赁协议已解除，“北部湾66”已复航，复航客流量处于逐渐恢复中，“北部湾66”在北海-海口航线的运营具备较强的竞争优势**

2021年8月31日，新绎游船与上海兆祥邮轮科技集团股份有限公司签订《<光船租赁合同>解约协议》，解除2021年3月签订的《光船租赁合同》，新绎游船支付违约金300万元。

2021年9月24日，北部湾港股份有限公司北海港分公司出具《关于“北部湾66”复航确认事项的复函》，同意“北部湾66”靠泊，于2021年9月30日复航。

2021年9月28日，北部湾港股份有限公司北海港分公司和北海北港码头经营有限公司与新结游船签订《北部湾港码头国内客轮航线服务协议》，同意“北部湾66”在石步岭作业区停泊。

2021年9月30日，“北部湾66”复航。随着海南自贸港建设的逐步落地，赴海南的游客人数呈增长趋势，2021年1至6月，海南全省接待游客总人数4,321.1万人次，同比增长119.7%，比2019年同期增长12.0%。此外，“北部湾66”为北海-海口旅游航线的首艘豪华游轮，装备先进，2017年9月投运后，知

名度逐渐提高，在北海-海口航线的运营具备较强的竞争优势，2019年1-7月乘客人次较2018年同期增长17.73%。复航后，随着海南旅游行业的迅速发展，针对“北部湾66”的市场挖潜、渠道开拓等各项措施的逐步落地，预计“北部湾66”复航后的客流量将逐渐恢复。

#### **（六）补充披露北部湾66号减值测试的过程，包括但不限于公允价值、处置费用、北部湾66号投入运营新增客运量、预计未来现金流量、现值、可收回金额等减值测算过程**

##### **1、北部湾66号减值测试的具体方法**

在北部湾66号减值测试中，考虑标的资产对北部湾66号没有销售意图，不存在销售协议价格，北部湾66号也无活跃交易市场，同时也无法获取同行业类似资产交易案例，故报告期内历次无法可靠估计北部湾66号的公允价值减去处置费用后的净额。根据《企业会计准则第8号—资产减值》，无法可靠估计资产组的公允价值减去处置费用后的净额时，应当以该资产组预计未来现金流量的现值作为其可收回金额。

因此，报告期各期末，标的公司均采用预计未来自由现金流量现值作为北部湾66号的可收回金额。

2、北部湾66号2017年运营3个月，2019年8月起处于停航状态，故选择2018年度作为基准期。

##### **3、报告期各期北部湾66号的可收回价值评估过程如下：**

###### **（1）标的资产基于未来自营航线的假设做盈利预测**

2021年6月30日，标的资产基于未来自营航线产生运营收入的假设做盈利预测，对北部湾66号进行了减值测试。

2021年9月30日，“北部湾66”通过北部湾港下属的北海石步岭码头实现复航，预计2023年新绎游船自建码头建成投入运营，因此假设2021年与2022年支付的外部港口使用费，该外部港口使用费从2023年起不再支付，由此修正对港口使用费的预测。此外，根据市场开拓情况、北海市文体旅游局下发的补贴

复函修正了对 2021 年-2023 年经营情况的预测。

1) 收益期与预测期的确定:

按船舶剩余使用年限作为收益期, 即强制报废年限 30 年减去已使用年限。  
依据: 交通运输部、国家发展改革委、财政部 2016 年 12 月 27 日联合印发的交水发〔2016〕230 号《关于修订发布<关于实施运输船舶强制报废制度的意见>的通知》, 标的公司的北部湾 66 号属于海船类客滚船, 强制报废年限为 30 年, 预计能使用到 2046 年, 在 2046 年按账面净值获得处置收入。

2) 资产减值测试的具体预测指标、相关参数及预测结果

采用未来现金流量折现的方法确定资产的可收回金额, 资产减值测试选取的相关参数包括: 新增客运量、预测期收入增长率、稳定期收入增长率、毛利率及税前折现率, 主要参数及预测结果具体情况如下:

3) 投入运营新增客运量

单位: 万人

预测时点	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年至 2046 年
2021 年 9 月 30 日	0.50	7.50	9.95	10.95	12.04	13.25	14.31	15.00	15.00
2021 年 6 月 30 日	2.26	9.05	9.95	10.95	12.04	13.25	14.31	15.00	15.00

4) 资产减值测试其他主要参数

项目	资产减值测其他主要参数		选取依据及合理性
	2021 年 9 月 30 日	2021 年 6 月 30 日	
预测期收入增长率	2021 年 3 个月经营收入, 2022 年较 2018 年减少 34.56%, 2023 年至 2046 年较上年度增长 0%-69.06%, 2046 年含残值收入	2021 年 2 个月租金收入, 3 个月经营收入, 2022 年较 2018 年增长 0.58%, 2023 年至 2046 年较上年度增长 0%-13.22%, 2046 年含残值收入	根据管理层批准的五年期预算以及行业相关预测数据进行选取, 增长率与行业总体水平相当
毛利率	-475.22%至 48.98%	-7.57%至 48.72%	根据公司历史数据及对未来市场发展的预测进行选取
税前折现	12.20%	12.20%	采用加权平均资本成本



项目	资产减值测其他主要参数		选取依据及合理性
	2021年9月30日	2021年6月30日	
率			估价模型并选取适当参数进行确定

5) 资产减值测试结果

单位：万元

项目	2021年9月30日	2021年6月30日
未来净现金流量现值	11,131.29	11,280.00
账面价值	10,951.92	11,134.04
减值金额	0	0

(2) 2020年基于租赁收入预测未来现金流量现值

2020年12月，标的资产为了发挥资产使用效率，拟将北部湾66号出租给上海兆祥邮轮科技集团股份有限公司，故2020年12月31日，标的资产按租金收入预测未来现金流量。

1) 收益期与预测期的确定

现金流量的持续年数应当等于船舶的使用寿命。目前，北部湾66号船舶状况比较稳定，根据运营能力、船舶状况、服务水平及市场状况，以船舶租赁收入现金流预测，预测期为26年，预计基准日第1年租期为4-12个月，第2年至第4年，租金收入每年上涨5%，第5年至第25年每年上涨3%，第26年收入为上年租金加处置收入。

2) 2020年12月，可收回价值评估过程如下：

单位：万元

项目		2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	.....	2044年	2045年	2046年
营业收入	租金	915.93	1,282.30	1,346.42	1,413.74	1,456.15	.....	2,553.37	2,629.97	3,322.45 <sub>注</sub>
	增长率	0.00%	5.00%	5.00%	5.00%	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%	-
息税前利润	金额	176.87	537.53	600.64	666.91	708.66	.....	2,510.53	2,585.94	2,575.14
	增长率	0%	203.91%	11.74%	11.03%	6.26%	.....	3.00%	3.00%	-
净现金流量		898.64	1,259.30	1,322.41	1,388.68	1,430.43	.....	2,510.53	2,585.94	3,267.62
折现率		12.20%	12.20%	12.20%	12.20%	12.20%	.....	12.20%	12.20%	12.20%
折现额		800.93	1,000.33	936.24	876.26	804.46	.....	158.47	145.48	163.84
现金流折现值合		11,964.43								

项目	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	.....	2044年	2045年	2046年
计									
账面价值	11,493.24								
减值金额	0								

注：2046年租金含报废收入692.48万元（即“北部湾66”残值）。

标的资产与上海兆祥邮轮科技集团股份有限公司光船租赁合同是2021年3月签订，每年租金1,380万元，2021年租金收入按9个月不含税租金预计。

经测试，2020年末、2021年6月末和2021年9月末预测数据，“北部湾66”不存在减值，无需计提减值准备。

**七、结合上述判断，补充披露北部湾66号等固定资产的减值计提是否充分，是否符合《企业会计准则》相关规定，如不符合，补充披露对报告期净利润的影响**

标的公司北部湾66号等固定资产与《企业会计准则第8号—资产减值》第五条存在减值迹象的具体对比情况如下：

序号	《企业会计准则第8号—资产减值》	标的公司固定资产情况
1	资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌。	报告期内，标的公司固定资产市场价格未见大幅下跌的情形。
2	企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化，从而对企业产生不利影响。	报告期内，我国经济稳定，GDP稳定增长，技术法律环境稳定。随着疫情影响逐步得到控制，旅游行业逐步恢复并呈持续发展态势，未对公司产生不利影响。
3	市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低。	报告期内，市场利率或者其他市场投资报酬率未发生明显波动。
4	有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏。	报告期内，“北游18”、“北游28”、“北部湾3”船龄较长，但维修保养良好，仍在正常使用，标的资产的其他客船和房屋构筑物使用状况良好。
5	资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置。	报告期内，除“北部湾66”、“北部湾9”号、“北游18”、“北游28”四艘船舶在报告期内有

序号	《企业会计准则第 8 号—资产减值》	标的公司固定资产情况
		部分时间闲置外，标的资产基本不存在闲置固定资产。
6	企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期，如资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润（或者亏损）远远低于（或者高于）预计金额等。	受疫情影响，2020 年视为异常年份。预计未来疫情影响将逐渐被控制，报告期内，不存在资产的经济绩效已经低于或者将低于预期的情形。

根据《企业会计准则第 8 号-资产减值》第六条：资产存在减值迹象的，应当估计其可收回金额。可收回金额应当根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。

《企业会计准则第 8 号-资产减值》第七条：资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值，只要有一项超过了资产的账面价值，就表明资产没有发生减值，不需再估计另一项金额。

新绎游船船舶中“北部湾 3”已于 2020 年提足折旧，残值低于报废后出售的价值；“北游 18”“北游 28”“北部湾 66”和“北部湾 9”存在减值迹象，经减值测试，“北游 18”“北游 28”和“北部湾 66”不存在减值。

北部湾 9 号减值测试情况见下表：

单位：万元

船舶名称	2021年6月末 账面价值	资产 公允价值	2021年6月 计提减值	累计减值金额	是否减值
北部湾 9 号	892.84	735.58	157.26	367.77	是

除北部湾 9 号外，其他固定资产不存在减值情况，新绎游船的固定资产符合《企业会计准则第 8 号-资产减值》的规定。

## 八、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》之“第十节管理层讨论与分析”之“三、标的公司的财务状况和盈利能力分析”之“（一）财务状况分析”之“1、资产构成及变动情况分析”之“（11）固定资产”及“（12）在建工程”中补充披露。

## 九、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

1、上市公司已补充披露标的资产报告期船舶、房屋和建筑物的主要折旧计提政策及折旧测算过程，标的公司主要折旧计提政策与同行业可比公司不存在明显差异，具有合理性；

2、2020 年度，标的公司在建工程转固金额大于在建工程减少金额的原因系标的资产财务报告中在建工程附注披露为重要在建工程的增减变动情况，加上规模较小的工程项目金额，标的资产的在建工程转固金额与固定资产增加金额一致，不存在转固金额大于在建工程减少金额的情况；

3、上市公司已结合“北部湾 66”的建成时间、完工进度、实际状态，补充披露“北部湾 66”转固时间的合理性；

4、上市公司已补充披露“北部湾 66”投入运行以来折旧计提的年限、测算过程，及闲置、维修状态、签订租赁协议对“北部湾 66”计提折旧的影响，复算“北部湾 66”自投入运行以来的折旧测算结果一致；标的公司按月计提“北部湾 66”折旧，签订租赁协议对折旧计提无影响；

5、根据上海兆祥提供的相关文件，其租赁“北部湾 66”系拟在广东及海南海域经营海上游船业务，租赁性质为经营性租赁，截至本回复出具日，标的资产与上海兆祥已协商解除了租赁协议，“北部湾 66”已于 2021 年 9 月 30 日复航；

6、上市公司已结合可比公司船舶减值测试情况、闲置时间、技术迭代、持续更新、北海—海南客运量情况、“北部湾 66”的复航进展及租赁协议解除进展等因素，补充披露“北部湾 66”减值测试的过程，标的公司对固定资产的减值测试过程合理，减值计提充分，符合《企业会计准则》相关规定。

问题十八、申请文件显示，1) 报告期标的资产长期股权投资账面价值分别为 3,245.23 万元、3,185.04 万元和 3,095.48 万元，主要系对联营企业新奥航务与合营企业新润公交的投资。其中，新润公交主要从事环涠洲岛公交运输业务，2018-2020 年分别亏损 357 万元、亏损 310 万元、亏损 114 万元。新奥航务 2018-2020 年分别盈利 278 万元、194 万元、42 万元。2) 报告期，标的资产商誉账面价值均为 6091.94 万元，为 2018 年收购渤海长通股权时形成的商誉，渤海长通主要经营蓬莱-长岛航线，蓬莱-长岛航线 2020 年、2021 年 1-6 月毛利率分别为-5.45%、-6.2%。请你公司：1) 结合长期股权投资的投资时间、初始入

账价值、被投资企业的实际运营情况等，补充披露标的资产长期股权投资账面价值核算的准确性。2) 结合新濶公交近 3 年均为亏损、新奥航务盈利逐年下降等情况，补充披露报告期内长期股权投资减值计提是否充分。3) 结合同行业可比公司案例、渤海长通 2018-2020 年业绩情况，补充披露收购渤海长通形成商誉的具体原因、会计处理及其合理性、报告期内商誉减值计提是否充分，未计提商誉减值的合理性，是否符合《会计监管风险提示第 8 号——商誉减值》的规定。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

答复：

一、结合长期股权投资的投资时间、初始入账价值、被投资企业的实际运营情况等，补充披露标的资产长期股权投资账面价值核算的准确性

报告期各期末，标的公司长期股权投资账面价值如下：

单位：万元

项目	2021 年 6 月末	2020 年末	2019 年末	2018 年末
新濶公交 50%股权	882.65	958.82	1,016.04	1,171.45
新奥航务 49%股权	2,190.45	2,136.66	2,169.00	2,073.78
合计	<b>3,073.10</b>	<b>3,095.48</b>	<b>3,185.04</b>	<b>3,245.23</b>

#### （一）新濶公交 50%股权

##### 1、新濶公交 50%股权取得时间与初始入账价值

2018 年 5 月，新智认知与标的资产全资子公司濶洲投资签署股权转让协议，将其持有的新濶公交 50%股权转让给濶洲投资，以工商变更时点新濶公交账面净资产数额为定价依据；2018 年 5 月 28 日，交易双方完成上述转让的工商变更登记手续。因此标的资产全资子公司濶洲投资对新濶公交 50%股权的长期股权投资的确认时点为 2018 年 5 月 28 日。

上述股权转让，根据《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》第六条和股权转让协议约定的股权转让工商变更登记手续完成作为取得时间，以 2018 年 5 月 28 日新智认知对新濶公交长期股权投资的账面价值为入账依据，新绎游船对新濶公交长期股权投资的初始入账金额为 1,286.09 万元。

## 2、新濶公交实际运营情况与长期股权投资的后续计量

新濶公交自 2017 年 6 月正式运营以来,投资 20 辆绿色环保纯电动公交车及充电站等生产设备,主要业务是在濶洲岛的三条主要交通线路中为游客和当地岛民提供公共交通服务,途径濶洲岛主要景点:鳄鱼山、南湾海上运动基地、天主教堂、滴水丹屏、贝壳沙滩等;同时为岛上企业及个人提供包车服务、广告代理服务。

报告期各期,新濶公交的收入和利润情况如下:

单位:万元

项目	2021 年 1-6 月	2020 年度	2019 年度	2018 年度
营业收入	66.33	78.20	184.68	259.89
营业成本	208.15	364.29	644.05	538.11
净利润	-152.34	-114.46	-310.81	-357.15

标的资产采用权益法对新濶公交长期股权投资进行后续计量,按照应分担的被投资单位实现的净损益的份额,确认投资收益,同时调整长期股权投资的账面价值。后续计量过程如下表所示:

单位:万元/%

项目	行次	2021 年 1-6 月	2020 年度	2019 年度	2018 年 6-12 月
期初(初始)长期股权投资账面金额	(1)	958.82	1,016.04	1,171.45	1,286.09
当期净利润	(2)	-152.34	-114.46	-310.81	-229.29
持股比例	(3)	50%	50%	50%	50%
期末长期股权投资余额	(4)=(1)+(2)×(3)	<b>882.65</b>	<b>958.82</b>	<b>1,016.04</b>	<b>1,171.45</b>

综上所述,标的公司对新濶公交的长期股权投资初始计量和后续计量符合会计准则的要求,账面价值核算准确。

### (二) 新奥航务 49%股权

#### 1、新奥航务 49%股权取得时间与初始入账价值

2018 年 7 月,新智认知与标的资产签署股权划转协议,约定新智认知将其

持有的新奥航务 49%股权划转至标的资产，上述股权变更已于 2018 年 7 月 31 日完成工商变更登记手续。因此标的资产对新奥航务 49%股权的长期股权投资的确认时点为 2018 年 7 月 31 日。

上述股权划转，根据《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》第六条结合权益性交易的原则处理；2018 年 7 月 31 日，新绎游船按划转时新智认知对新奥航务长期股权投资的账面价值 2,067.15 万元作为初始入账价值，新绎游船对新奥航务长期股权投资的金额为 2,067.15 万元。

## 2、新奥航务实际运营情况与长期股权投资的后续计量

新奥航务主要从事码头经营业务，拥有涠洲岛唯一的客运及普通货物运输码头的经营权。报告期内，新奥航务与标的公司签署《涠洲码头船舶靠泊港口作业服务合同》，约定码头港口作业的相关业务。新奥航务报告期内业务经营稳定，标的公司为其第一大客户。报告期各期，除 2020 年受疫情影响，新奥航务对标的公司进行服务费用减免导致利润有所下滑外，不存在其它较大变化。

报告期各期，新奥航务的收入和利润情况如下：

单位：万元

项目	2021 年 1-6 月	2020 年度	2019 年度	2018 年度
营业收入	466.71	802.56	986.47	871.43
营业成本	326.20	616.02	630.02	559.21
净利润	109.77	42.41	194.32	278.16

标的资产采用权益法对新奥航务长期股权投资进行后续计量，按照应享有的被投资单位实现的净损益的份额，确认投资收益，同时调整长期股权投资的账面价值；按照被投资单位宣告分派的利润或现金股利计算应享有的部分，相应减少长期股权投资的账面价值。后续计量过程如下表所示：

单位：万元

项目	行次	2021 年 1-6 月	2020 年度	2019 年度	2018 年 8-12 月
期初（初始）长期股权投资账面金额	(1)	2,136.66	2,169.00	2,073.78	2,067.15

项目	行次	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年8-12月
当期净利润	(2)	109.77	42.41	194.32	13.53
当期分红	(3)		108.40		
持股比例	(4)	49%	49%	49%	49%
期末长期股权投资余额	(5) = (1) + (2) × (4) - (3) × (4)	2,190.45	2,136.66	2,169.00	2,073.78

综上所述，标的公司对新奥航务的长期股权投资初始计量和后续计量符合会计准则的要求，账面价值核算准确。

## 二、结合新濶公交近 3 年均为亏损、新奥航务盈利逐年下降等情况，补充披露报告期内长期股权投资减值计提是否充分

### (一) 公司对长期股权投资减值评估方法

报告期每期期末，标的资产按照《企业会计准则第 8 号—资产减值》规定，对存在减值迹象的长期股权投资进行减值测试：根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定可收回金额。

### (二) 新濶公交 50% 股权减值计提是否充分

#### 1、新濶公交的主营业务情况

报告期内，新濶公交主要从事环濶洲岛公交运输业务，具体分为岛内固定线路公共交通运输与岛内旅游包车业务，同时为岛上企业及个人提供包车服务、广告代理服务等。新濶公交经营的岛上公交线路是连接岛上主要景点的重要交通工具，可以改善岛上交通基础设施建设，提升游客出行便利，方便游客与岛民的出行。

报告期内，新濶公交的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
营业收入	66.33	78.20	184.68	259.89
营业成本	208.15	364.29	644.05	538.11
净利润	-152.34	-114.46	-310.81	-357.15



## 2、新润公交的减值测试情况

新润公交近3年经营情况均为亏损，标的资产判断对新润公交的长期股权投资出现了减值迹象，并对其进行了减值测试。基于新润公交经营业绩，根据《企业会计准则——第8号》“可收回金额应当根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定”的规定，标的资产按公允价值减去处置费用确定的可收回金额对新润公交50%股权进行减值测试。新润公交的主要资产为20辆绿色环保纯电动公交车及充电站等附属设备，各报告期末，新润公交50%股权减值测试的具体情况如下：

单位：万元

项目	行次	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
资产公允价值	(1)	1,848.34	2,029.33	2,170.11	2,431.83
减：处置费用	(2)	7.06	7.67	8.13	9.37
可收回金额	(3) = (1) - (2)	1,841.28	2,021.66	2,161.98	2,422.46
股权可收回金额	(4) = (3) ×50%	920.64	1,010.83	1,080.99	1,211.23
账面长期股权投资	(5)	882.65	958.82	1,016.04	1,171.45
是否需要减值	(6)	否	否	否	否

注1：资产公允价值=公交车公允价值+账面其他资产价值-账面其他负债价值+协议约定出资比例计算同步出资额；

注2：2018、2019年公交车公允价值为当年公开信息同款公交车成交价×成新率，2020年、2021年6月公交车公允价值为意向购买人报价函×成新率。处置费用按照股权投资账面价值的0.8%计算，参照广西壮族自治区物价局关于降低北部湾产权交易所集团股份有限公司产权交易服务收费标准的通知，桂价费函【2016】92号。

经减值测试，新润公交50%股权可收回金额大于长期股权投资账面价值，不需要计提减值。

### (三) 新奥航务49%股权减值计提是否充分

#### 1、新奥航务的主营业务情况

新奥航务主要从事码头经营业务，拥有润洲岛唯一的客运及普通货物运输码头的经营权。

报告期内，新奥航务的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
营业收入	466.71	802.56	986.47	871.43
收入较上期变动金额	-335.85	-183.91	115.04	
收入较上期变动比率	-41.85%	-18.64%	13.20%	
营业成本	326.20	616.02	630.02	559.21
资产减值损失	-		-5.73	149.09
净利润	109.77	42.41	194.32	278.16
净利润较上期变动金额	67.36	-151.91	-83.84	
净利润较上期变动比率	158.83%	-78.18%	-30.14%	

## 2、新奥航务不存在减值迹象，无需进行减值测试

### (1) 报告期各期收入分析

新奥航务与标的资产签署了《溇洲码头船舶靠泊港口作业服务合同》，约定新奥航务为标的资产提供码头港口作业的相关业务。报告期各期，新奥航务的主要收入来源是为标的资产北海至溇洲岛船舶停泊提供服务，是北溇航线运营的必要配套业务，北溇航线近年经营情况良好。标的资产为新奥航务的第一大客户，合作关系稳定，业务收入有保障。

新奥航务2019年收入与2018年收入相比增加115.04万元，环比增加13.20%；2020年收入与2019年相比减少183.91万元，环比减少18.64%，主要系新奥航务受新冠疫情影响减免码头租金所致；2021年1-6月收入已逐步恢复，尽管仍受新冠疫情影响，但已达到正常经营年度2019年全年收入的47.31%。

### (2) 报告期各期成本分析

报告期各期，新奥航务的成本主要由职工薪酬、折旧费、土地和海域使用权等构成，成本构成要素基本相同，成本金额相对稳定。

### (3) 报告期各期净利润分析

2019年净利润较2018年减少83.84万元，减少原因主要为2018年其他应收款收回，相应转回坏账准备149.88万元，增加2018年利润总额149.88万元、考虑所得税影响后增加净利润112.41万元。扣除2018年坏账准备转回因素的影响，

2019 年净利润较 2018 年增加 28.57 万元。

2020 年净利润较 2019 年减少 151.91 万元，减少原因主要为 2020 年受新冠疫情影响，新奥航务减免码头租金，导致收入减少。

2021 年 1-6 月随着收入的逐步恢复，净利润已达到正常经营年份 2019 年的 56%。

综上，新奥航务为标的资产的配套企业，收入来源稳定，成本较为固定明确，后续盈利能力稳定，标的资产对新奥航务的长期股权投资不存在减值迹象，不需要计提减值。

**三、结合同行业可比公司案例、渤海长通 2018-2020 年业绩情况，补充披露收购渤海长通形成商誉的具体原因、会计处理及其合理性、报告期内商誉减值计提是否充分，未计提商誉减值的合理性，是否符合《会计监管风险提示第 8 号——商誉减值》的规定**

#### **（一）收购渤海长通形成商誉的具体原因、会计处理及其合理性**

##### **1、新智认知取得渤海长通 65%股权形成商誉的具体原因、会计处理**

2016 年 6 月，为实现跨区域异地海上运输业务，抢占蓬莱至长岛航线（以下简称“蓬长航线”）的市场份额，提升海洋旅游核心竞争力，北部湾旅与长通实业(营口)有限公司(以下简称“营口长通”)签署《股权收购协议》，北部湾旅以持有的青岛新绎国际旅行社有限公司(以下简称“青岛新绎”)100%的股权（价值 8,204.39 万元）与营口长通持有的渤海长通公司 65%股权进行互换。

根据天津中联资产评估有限责任公司出具的《北部湾旅游股份有限公司拟收购股权所涉及的长岛渤海长通旅运有限公司股东全部权益价值项目资产评估报告书》（中联评报字[2016]A-0017 号），长岛渤海长通旅运有限公司在评估基准日 2016 年 2 月 29 日的股东全部权益价值评估值为 12,650.00 万元，其 65%股权对应的评估值为 8,222.50 万元。经双方协商，最终标的股权定价为 8,200.00 万元。渤海长通公司可辨认净资产公允价值 65%份额为 2,112.45 万元。

根据《企业会计准则第 20 号—企业合并》规定：“非同一控制下企业合并中，

合并成本大于合并中取得的被购买方于购买日可辨认净资产公允价值份额的差额，确认为商誉”。商誉计算过程见下表：

项目	购买日金额（万元）
合并成本	8,204.39
减：被购买方可辨认净资产公允价值份额	2,112.45
商誉	6,091.94

## 2、新智认知将渤海长通 65%股权划转至标的公司的会计处理

2019年10月，新智认知公司将其所持渤海长通公司65%股权划转至标的资产。根据《企业会计准则解释第6号》规定“同一控制下的企业合并，合并方编制财务报表时，在被合并方是最终控制方以前年度从第三方收购来的情况下，应视同合并后形成的报告主体自最终控制方开始实施控制时起，一直是一体化存续下来的，应以被合并方的资产、负债（包括最终控制方收购被合并方而形成的商誉）在最终控制方财务报表中的账面价值为基础，进行相关会计处理”。因此，标的资产根据同一控制下合并报表的编制方法，确认商誉6,091.94万元。

综上，标的资产对渤海长通商誉的会计处理符合《企业会计准则第20号—企业合并》和《企业会计准则解释第6号》规定，具有合理性。

## （二）报告期内商誉减值计提是否充分

标的资产按照《企业会计准则第8号—资产减值》的规定在报告期每期末对渤海长通商誉进行了减值测试，经测试商誉不存在减值。

### 1、报告期内的商誉减值测试情况

报告期各期，标的资产聘请了评估机构对含商誉的资产组可收回金额进行了评估，各期评估报告的评估结论均为：渤海长通包含商誉资产组的可收回金额不低于渤海长通包含商誉资产组的账面价值，标的资产报告期各期末商誉未发生减值的情形。各期商誉评估情况见下表：

单位：万元

评估基准日	评估机构名称	评估文号	可收回金额	合并报表口径账面价值额	是否减值
-------	--------	------	-------	-------------	------

评估基准日	评估机构名称	评估文号	可收回金额	合并报表口径账面价值额	是否减值
2020年12月31日	北京天圆开资产评估有限公司	天圆开评报字【2021】000130号	28,792.20	27,814.28	否
2019年12月31日	山东正源和信资产评估有限公司	鲁正信评报字(2020)第0000号	31,713.63	31,406.32	否
2018年12月31日	天津中联资产评估有限责任公司	中联评报字【2019】A-0017号	36,460.00	36,409.59	否

## 2、商誉减值测试的方法、具体预测指标及相关参数

### (1) 商誉减值测试的方法

根据对渤海长通商誉资产组的历次评估报告，在对渤海长通商誉进行评估时，因标的资产对长岛渤海长通旅运有限公司包含商誉资产组没有销售意图，不存在销售协议价格，渤海长通资产组也无活跃交易市场，同时也无法获取同行业类似资产交易案例，故报告期内历次评估无法可靠估计渤海长通资产组的公允价值减去处置费用后的净额。根据《企业会计准则第8号—资产减值》，无法可靠估计资产组的公允价值减去处置费用后的净额时，应当以该资产组预计未来现金流量的现值作为其可收回金额。

因此，报告期各期末历次评估均采用收益法计算的渤海长通资产组预计未来现金流量现值作为渤海长通资产组的可收回金额。

### (2) 商誉减值测试的具体预测指标及相关参数

采用未来现金流量折现的方法确定资产组的可收回金额，商誉减值测试选取的相关主要参数包括：预测期收入增长率、毛利率及税前折现率，主要参数具体情况如下：

项目	商誉减值测试主要参数			选取依据及合理性
	2020年末减值测试	2019年末减值测试	2018年末减值测试	
预测期收入增长率	2021年较2020年增长58.79%，其他年度较上年度增	较上年度增长3.65%-4.51%（2020—2024年）	较上年度增长1%-8%（2019-2023年）	根据管理层批准的五年期预算以及行业相关预测数据进行选取，增长率与行业

项目	商誉减值测试主要参数			选取依据及合理性
	2020 年末减值测试	2019 年末减值测试	2018 年末减值测试	
	长 4.12%-11.95% (2022-2025 年) <sup>注</sup>			总体水平相当
毛利率	21.57%至 28.59%	25.11%至 36.30%	21.13%-31.36%	根据公司历史数据及对未来发展预测进行选取
税前折现率	12.39%	12.61%	12.52%	采用加权平均资本成本估价模型并选取适当参数进行确定

注：2020 年预测 2021 年收入增长率时以不考虑疫情的正常经营年份 2019 年为基础，2021 年预测收入为 2019 年实际收入的 102%，以后年度收入增长率为 4.12%-11.95%，依据是根据 2020 年 11 月 12 日，烟台市交通运输局发布烟交便【2020】59 号文件，《关于进一步提 升蓬长航线服务水平的通知》第二条：“拟定于 2021 年 4 月 1 日起执行二层客舱在现有基本 标价的基础上提高 15-45 元、贵宾室提高 35-55 元”。渤海长通于 2021 年 5 月开始执行此次 票价调整。此次票价调整将增加渤海长通盈利预测期间收入。

### 3、同行业预测参数对比

由于可比上市公司公开信息中未查询到商誉或商誉减值所用预测数据，故标的资产选取了旅游行业上市公司众信旅游(002707.SZ)和南纺股份(600250.SH) 2020 年年报中对下属子公司商誉减值测试的数据作为同行业预测参数进行分析。2020 年末，标的资产与同行业相关预测参数对比分析如下：

#### (1) 收入增长率

减值测试年度	公司	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	永续年期
2020 年	众信旅游	50.00%	50.00%	40.00%	20.00%	10.00%	0.00%
	南纺股份	43.66%	38.41%	5.81%	4.87%	3.97%	0.00%
	平均值	46.83%	44.21%	22.91%	12.44%	6.99%	0.00%
	渤海长通	58.79%	11.95%	8.31%	8.44%	4.12%	0.00%

注：众信旅游数据为其运用预计未来现金流量现值法进行商誉减值测试的上海悠哉网络科技有限公司、内蒙古众信旅游山水国际旅行社有限公司等 10 家子公司的平均值；南纺股份数据为秦淮风光商誉减值测试数据。

标的资产对渤海长通 2021 年预测收入的增长率时，因为考虑了疫情缓和和票价调整的双重因素，2021 年度收入将会恢复至正常经营年份 2019 年并实现增

长，基于谨慎性原则，2021 年预测收入为 2019 年实际收入的 102%，故渤海长通预测的收入增长率高于同行业预测数据。其余年度渤海长通预测的收入增长率在 4.12%-11.95%之间，均低于同行业数据。因此，标的资产对渤海长通预测的收入增长率，比同行业预测数据更为谨慎，具有合理性。

### (2) 毛利率

预测年度	公司	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	永续年期
2020 年	众信旅游	6.11%	6.11%	6.11%	6.11%	6.11%	6.11%
	南纺股份	未披露	未披露	未披露	未披露	未披露	未披露
	平均值	6.11%	6.11%	6.11%	6.11%	6.11%	6.11%
	渤海长通	21.57%	24.41%	25.99%	26.83%	25.81%	28.59%

注：众信旅游数据为其运用预计未来现金流量现值法进行商誉减值测试的上海悠哉网络科技有限公司、内蒙古众信旅游山水国际旅行社有限公司等 10 家子公司的平均值；南纺股份数据为秦淮风光商誉减值测试数据。

如上表所示，标的资产对渤海长通的预测毛利率在 21.57%-28.59%之间。根据 2020 年 11 月 12 日烟台市交通运输局发布烟交便【2020】59 号文件，《关于进一步提升蓬长航线服务水平的通知》第二条：“拟定于 2021 年 4 月 1 日起执行二层客舱在现有基本标价的基础上提高 15-45 元、贵宾室提高 35-55 元”，标的资产毛利率还将进一步提高。由于标的资产自主运营的业务模式与众信旅游经营旅行社的模式不同，因此其预测期毛利率高于众信旅游；同时，考虑到 2021 年票价上调因素，其 2021 年毛利率与报告期 2018 年毛利率 21.58%、2019 年毛利率 20.92%水平相当，后续随着旅游行业的进一步复苏、客流量增长带来的规模效应体现、航线运营方式的不断改善、成本管控措施的持续落实，渤海长通预测期的毛利率逐步提升，具有合理性。

### (3) 税前折现率

预测年度	上市公司	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	永续年期
2020 年	众信旅游	12.11%	12.11%	12.11%	12.11%	12.11%	12.11%
	南纺股份	16.71%	16.71%	16.71%	16.71%	16.71%	16.71%

预测年度	上市公司	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	永续年期
	平均值	14.41%	14.41%	14.41%	14.41%	14.41%	14.41%
	渤海长通	12.39%	12.39%	12.39%	12.39%	12.39%	12.39%

注：众信旅游数据为其运用预计未来现金流量现值法进行商誉减值测试的上海悠哉网络科技有限公司、内蒙古众信旅游山水国际旅行社有限公司等 10 家子公司的平均值；南纺股份数据为秦淮风光商誉减值测试数据。

如上表所示，标的资产对渤海长通的预测税前折现率为 12.39%，处于行业合理预期范围内，具有合理性。

综上所述，基于谨慎性原则，并充分考虑预测时的实际情况，标的资产经过减值测试，报告期内商誉不需要计提减值。

### （三）未计提商誉减值的合理性

#### 1、商誉未计提减值符合当时的预测情况

经过对标的公司的商誉减值测试的关键参数、过程及结果进行分析，标的公司在报告期各期末的商誉减值测试过程中已充分考虑影响渤海长通未来可收回金额的各项因素，包括其所处行业的经济环境、未来业务开展情况等，商誉减值测试结果是基于评估基准日的实际状况和对未来业务的合理预测并根据对应模型计算所得。经测算，报告期各期末，渤海长通商誉资产组的可收回金额大于包含商誉的资产组的账面价值，无需计提商誉减值准备。

**2、考虑到营运资金变动，渤海长通 2018 年末商誉仍不减值；2020 年度主要受疫情影响，渤海长通未实现 2019 年末的预测；2021 年 1-6 月，渤海长通在收入方面基本实现预测数**

渤海长通 2018 年-2020 年主要经营数据如下：

单位：万元

项目	2020 年度	2019 年度	2018 年度
营业收入	5,889.83	9,201.56	9,791.45
营业成本	6,135.02	7,276.30	7,678.37



项目	2020 年度	2019 年度	2018 年度
毛利率	-4.16%	20.92%	21.58%
财务费用	918.73	1,549.64	220.21
其他收益	837.24	453.63	325.06
信用减值损失	-19.86	176.48	
营业利润	-680.47	166.03	1,595.27

渤海长通 2019 年营业利润较 2018 年下降的主要原因是 2019 年度借款增加，导致财务费用增加；2020 年营业利润下降，主要原因是受新冠疫情影响，游客出行人数下降导致收入下降。

2018 年末、2019 年末、2020 年末商誉减值测试中对渤海长通次年预测期的收入及利润总额与次年实际收入及利润总额的比较情况如下：

单位：万元

项目	2021 年 1-6 月	2020 年度	2019 年度
上年末商誉减值测试中预测的收入	2,813.44	10,153.20	10,857.77
当期实际收入	2,752.44	5,889.83	9,201.56
预测收入完成率	97.83%	58.01%	84.75%
上年末商誉减值测试中预测的息税前利润总额	-499.70	2,502.16	2,211.49
当期实际利润总额	-641.99	-680.22	168.48
其中：财务费用	-8.19	918.73	1,549.64
息税前利润	-650.18	238.51	1,718.12
预测利润总额完成率	不适用	9.53%	77.67%

渤海长通按照期间可比的原则计算 2021 年 1-6 月预测收入和预测息税前利润总额，并与经审计的 2020 年 1-6 月渤海长通业绩情况进行完成率分析。北京天圆开资产评估有限公司出具的天圆开评报字【2021】000130 号评估报告预测的 2021 年全年收入和息税前净利润总额分别为 9,352.38 万元、1,638.94 万元，由于渤海长通每年的收入和利润主要集中在下半年实现，故采用 2019 年上半年收入及息税前利润总额占全年收入及息税前利润总额的比重乘上述评估预测数据，计算出 2021 年 1-6 月的预测收入和预测息税前利润总额。又因 2020 年受疫情影响，2018 年下半年渤海长通的船舶才陆续投入使用，故选择正常年度 2019

年 1-6 月占全年的比例作为 2021 年 1-6 月计算比例。具体计算过程见下表：

单位：万元

项目	2019 年 1-6 月 实际收入	2019 年全年 实际收入	2019 年 1-6 月 占 2019 年全 年比例	2021 年全年预 测收入	2021 年 1-6 月 预测收入
收入	2,768.07	9,201.56	30.08%	9,352.38	2,813.44
息税前利润	-523.84	1,718.12	-30.49%	1,638.94	-499.70

报告期业绩未完成商誉评估报告预测数据及未减值的原因：

(1) 2019 年收入实现数占预测数 84.75%，息税前利润占预测数的 77.67%，原因是蓬莱市人民政府、长岛县人民政府于 2018 年 12 月发布《关于全面禁止外地机动车辆进岛的通告》，自 2018 年 12 月 20 日起，长岛县辖区内各岛屿全面禁止外地机动车辆进岛，导致外地游客人数下降；2019 年管理费用中增加聘请中介机构对为开辟新航线的可研费支出 250.94 万元，减少了当年利润。

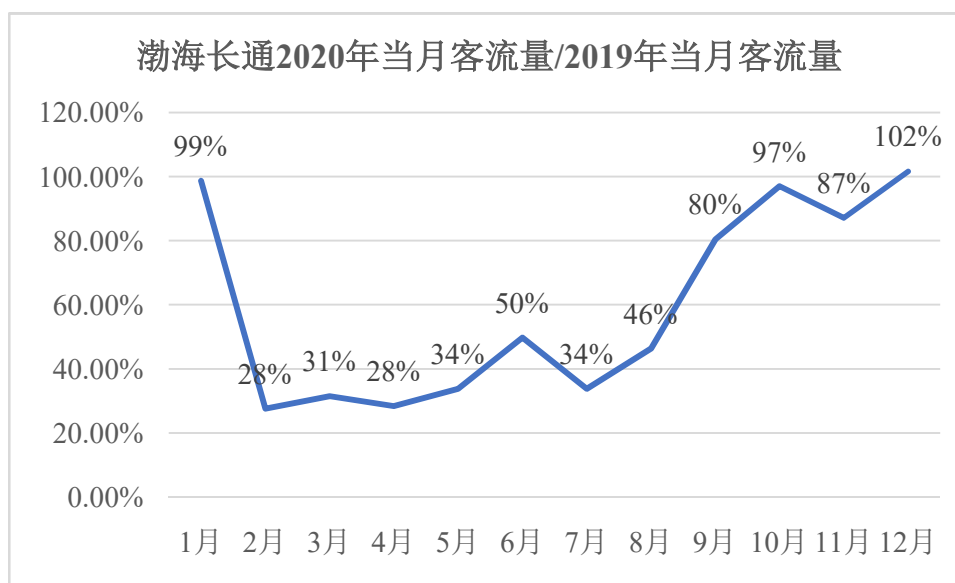
虽然 2019 年收入及息税前利润未完成预测金额，但 2019 年应收账款实际余额比预测余额少 3,181.75 万元，减少了营运资金占用，优化了渤海长通现金流情况，实现经营性现金流量 6,836.70 万元，较原预测的 2019 年现金流量 5,244.80 万元超出 1,591.90 万元。假设 2020 年及之后预测情况不变，将 2019 年实际实现的业绩情况和营运资金占用金额重新计算可收回金额，渤海长通资产组可收回金额仍大于包含整体商誉资产组账面价值，商誉未发生减值，具体测算过程如下：

单位：万元

项目	现金流量	净现值	可收回金额	包含整体商誉的资产 组合口径账面价值
2019 年（实际）	6,836.70	6,075.78	37,871.42	36,409.59
2020 年（预测）	2,782.45	2,197.58		
2021 年（预测）	3,192.61	2,241.21		
2022 年（预测）	3,792.12	2,365.90		
2023 年（预测）	4,980.94	2,761.43		
永续年期（预测）	5,020.10	22,229.52		

(2) 2020 年收入实现数占预测数 58.01%，息税前利润占预测数的 9.53%，原因系当期爆发了新冠疫情，导致游客出行人数减少，进而导致渤海长通收入和

利润总额均大幅下滑。但 2020 年下半年，渤海长通客流量呈明显复苏加速趋势，渤海长通 2020 年各月客流量与 2019 年对比情况如下：



由上表所示，2020 年下半年以来，渤海长通客流量恢复情况呈逐月上升趋势，并于 2020 年 10 月及 12 月基本达到 2019 年水平。

(3) 2021 年 1-6 月收入实现数占预测数 97.83%，收入的实现情况基本接近预测数；此外，2021 年 9 月 22 日，渤海长通收到长岛海洋生态文明综合试验区财政金融局以“长财金便函【2021】40 号”文件回复：2021 年先期给予渤海长通 300 万元运营补贴，用于支持渤海长通发展旅游产业，由此会增加 2021 年渤海长通税前利润 300 万元。

### 3、渤海长通所在的旅游行业复苏趋势向好

随着中国经济的增长与国民收入的提高，旅游已逐渐成为国民大众常态化的生活选项。近年来，随着旅游市场持续增长，国内游客接待量和旅游收入的平均增幅均远高于国民经济的总体增速，旅游行业已成为经济高质量发展不可或缺的重要支撑。

2020 年初，突如其来的新冠肺炎疫情对中国旅游业造成了重大的负面冲击，全国人民出游需求明显受到抑制。但人民群众的旅游习惯不会随之而改变，在国内疫情得到有效控制后，因疫情而受到暂时抑制的旅游消费需求将会重新释放。从中长期来看，旅游市场持续向好和稳定发展格局没有改变，旅游业依然在促消费、稳就业、保增长等方面发挥重要作用。

随着疫情防控经验的丰富和新冠疫苗的成功研制，国内疫情防控已取得明显成效。2021 年上半年国内旅游市场逐步复苏，据文化和旅游部数据中心统计：2021 年上半年，国内旅游总人次 18.71 亿，比上年同期增长 100.8%；国内旅游收入（旅游总消费）1.63 万亿元，比上年同期增长 157.9%。

#### 4、外部环境和运营方式不断改善

外部环境和运营方式的改变为渤海长通业绩的实现提供了有利条件，具体如下：

##### （1）政府扩大交通运输的有效供给，优化烟台旅游发展的基础条件

近年来，烟台市文化和旅游局结合烟台市旅游业发展趋势，不断推进旅游公共服务体系建设，2018 年组织编制《烟台市全域旅游发展规划》，积极推进蓬莱、长岛旅游基础设施和公共服务设施建设，发展旅游新业态，完善旅游咨询集散体系、旅游交通体系。目前，长岛区和蓬莱市在完善交通集散，推动生态旅游岛建设、创建全域旅游示范区等方面取得了一定成效。下一步，烟台市文化和旅游局将加强蓬长两地区域合作，建立两地旅游协调机制，推动蓬长两地旅游产业一体化，不断完善蓬长旅游公共服务设施建设，打造长岛生态旅游度假岛。目前，烟台市正在加快推进环渤海高铁、国际机场二期等重大交通基础设施建设，积极打造海陆空通道交汇贯通、自由周转的物流服务体系，其中潍烟高铁即将建成通车，将形成烟台到济南的“两小时经济圈”和到北京的“三小时经济圈”，极大地便利了人流、物流的交往流通。随着区位优势的发展，开通蓬莱机场、高铁、汽车站、景区、停车场等蓬长交通旅游专线，将为蓬长游客提供高品质的换乘服务，客源规模也会迎来巨大的增长，对旅游资源的开发、旅游服务质量的提高等具有重要推动作用。

##### （2）改变业务合作方式，提升市场份额

报告期内，蓬长航线实行三家运营单位签订协议联合运营，依据各家的船舶运力、甲板面积等因素分配收入。2021 年二季度联营协议到期，渤海长通根据旅客购票情况与港口进行结算，渤海长通在运力、船舶舒适度等方面优势明显，在蓬长航线的市场份额将进一步提升。

## 5、渤海长通针对业绩下滑采取了相应的措施，预计未来业绩将得到持续改善

针对报告期内的业绩下滑情况，渤海长通持续采取如下措施以改善未来业绩：

- (1) 开展扩大自修工作，继续收紧坞修项目，降低坞修费用；
- (2) 持续抓好高端服务工作，淡季期间，不断提高服务水平，组织开展船员服务技能培训，营造高端船口碑；
- (3) 与港口合作推动网络售票，形成竞争优势；
- (4) 探索并实现船舶委托管理，实现烟台航运业务集约、规模化经营；
- (5) 优化组织结构及人员配置，提高人均劳效；
- (6) 梳理处置低效资产，提升资产收益。

通过采取以上措施，预计渤海长通未来游客量将保持一定程度的持续增长，行业发展前景向好，未计提商誉减值具有合理性。

### (四) 是否符合《会计监管风险提示第8号——商誉减值》的规定

由上所述，标的资产对渤海长通商誉的初始确认和计量、后续计量等相关会计处理符合企业会计准则规定，具有合理性；标的资产经过减值测试，报告期内商誉不需要计提减值，具有合理性，符合《会计监管风险提示第8号——商誉减值》的规定。

## 四、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第十节管理层讨论与分析”之“三、标的公司的财务状况和盈利能力分析”之“（一）财务状况分析”之“1、资产构成及变动情况分析”中补充披露。

## 五、中介机构核查意见

### （一）核查过程

会计师针对长期股权投资账面价值核算的准确性、长期股权投资减值进行了

以下核查：

1、对标的资产管理层进行访谈，了解标的资产投资新润公交、新奥航务的原因，分析商业合理性；

2、获取新智认知与标的资产的股权划转协议，查询新润公交、新奥航务工商变更时间、股权投资时点新润公交、新奥航务财务报表，复核股权投资初始投资成本计量是否准确；

3、获取新润公交合营股东北海市涠洲岛旅游资产经营管理有限公司，关于《参与北海市涠洲岛新润公交有限公司经营管理相关情况的说明》，确认标的资产对新润公交长期股权投资核算比例的准确性；

4、根据新润公交、新奥航务审计后的报表，重新验算标的资产报告期内权益法后续计量的正确性；

5、获取标的资产管理层报告期期末对新润公交减值测算过程，分析减值测试所用参数及关键性假设的合理性。

会计师针对渤海长通商誉进行了以下核查：

1、查看了新智认知定期报告等公开披露的资料，了解新绎游船及新智认知商誉的形成过程；

2、了解并评价管理层聘请的外部评估机构的胜任能力、专业素质和客观性；

3、了解管理层对商誉所属资产组的认定和进行商誉减值测试时采用的关键假设和方法，并与管理层及评估机构讨论，评价相关假设和方法的合理性；

4、关注并复核标的资产确定的减值测试方法与模型是否恰当；

5、复核预测时所使用的关键参数，分析管理层所选用的关键参数的恰当性；

6、比较商誉所属资产组的账面价值与可收回金额的差异，确认商誉减值计提金额的准确性；

7、检查与商誉减值相关的信息是否已在财务报告中做出恰当列报和披露。

（二）核查结论

经核查，会计师认为：

报告期期末，标的公司对新润公交和新奥航务的长期股权投资价值核算准确，长期股权投资无需计提减值；标的公司对渤海长通商誉减值测试时已考虑新冠疫情对公司经营的影响，采用的主要预测指标与同行业预测数据相比较为谨慎，经过减值测试，报告期内商誉无需计提减值准备。符合《会计监管风险提示第8号—商誉减值》的相关规定。

问题十九、申请文件显示，1) 报告期各期末，标的资产应收账款账面价值分别为7,708.09万元、1,542.50万元和1,569.94万元，占流动资产的比重分别为46.08%、4.19%和3.87%。2) 标的资产账龄在2-3年的应收账款坏账准备计提比例为45.38%，低于行业平均值48%。请你公司：1) 补充披露标的资产账龄在2-3年的应收账款坏账准备计提比例低于同行业可比公司数据的原因及合理性。2) 结合业务合作、回款进度、经营环境等因素，补充披露标的资产应收账款坏账准备计提是否充分，是否符合《企业会计准则》规定。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

答复：

一、补充披露标的资产账龄在2-3年的应收账款坏账准备计提比例低于同行业可比公司数据的原因及合理性

#### (一) 新绎游船组合计提的坏账准备情况

标的公司报告期内组合计提的坏账准备情况如下：

账龄	2021年6月30日	2020年12月31日	2019年12月31日	2018年12月31日
1年以内	2.67%	2.67%	2.67%	1.00%
1-2年	35.08%	35.08%	35.08%	10.00%
2-3年	45.38%	45.38%	45.38%	20.00%
3-4年	86.70%	86.70%	86.70%	50.00%
4-5年	100.00%	100.00%	100.00%	50.00%
5年以上	100.00%	100.00%	100.00%	50.00%

标的公司 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则，应收账款坏账准备计提比例系根据历史账龄计算出历史账龄迁徙率，再根据历史账龄迁徙率计算出历史损失率，考虑前瞻性因素计算得出预期信用损失率，从而将其作为新绎游船坏账准备计提比例。新绎游船报告期内整体回款情况良好，2020 年末与 2021 年 6 月末，根据历史账龄计算得出的预期信用损失率低于 2019 年，基于谨慎性原则考虑，2020 年末和 2021 年 6 月末的坏账准备计提比例仍按 2019 年末的比例执行。

## （二）新绎游船组合计提的坏账准备比例与同行业公司对比情况

标的公司于 2019 年起执行新金融工具准则对应收账款进行计量，标的公司及可比公司均按账龄分析法计提应收账款的坏账准备。2020 年末，标的公司及可比公司存续期预期信用损失率如下表所示：

账龄	张家界	桂林旅游	长白山	九华旅游	峨眉山 A	黄山旅游	西藏旅游	可比公司平均	新绎游船
1 年以内	3%	3%	3%	0.20%	3%	4.82%	5%	3%	2.67%
1-2 年	5%	10%	5%	100%	10%	95.92%	10%	34%	35.08%
2-3 年	10%	50%	10%	100%	50%	100%	15%	48%	45.38%
3-4 年	100%	100%	30%	100%	100%	100%	30%	80%	86.70%
4-5 年	100%	100%	50%	100%	100%	100%	30%	83%	100.00%
5 年以上	100%	100%	100%	100%	100%	100%	30%	90%	100.00%

注：数据来源为各上市公司 2020 年年报，九华旅游为组合 2 旅游服务业务客户预期损失率，且其预期损失率计算的在 1-3 月、4-6 月计提比例分别为 0.20%和 45.00%，此处选取 0.20%代表 1 年以内；黄山旅游为组合 1 应收旅游服务业务客户预期损失率。

由上表可知，新绎游船 1 年以内、2-3 年应收账款计提比例略低于同行业公司，但差异较小；新绎游船其他年度组合应收账款坏账计提比例均高于同行业公司，坏账计提比例相对谨慎。

## （三）标的公司 2-3 年的应收账款坏账准备计提比例低于同行业可比公司数据的原因及合理性

### 1、标的公司组合坏账准备计提比例已充分考虑历史损失率与前瞻性因素

标的公司自 2019 年起按照新金融工具准则对应收账款进行计量，对于组合计提的应收账款，标的公司综合考虑历史损失率与前瞻性因素确定对应的坏账准备计提比例。报告期内，标的公司整体回款良好、经营环境稳定；2020 年末和



2021年6月末,标的公司根据历史账龄计算得出的预期信用损失率低于2019年,基于谨慎性原则考虑,2020年末和2021年6月末的坏账准备计提比例仍按2019年末的比例执行。因此,标的公司目前的组合坏账准备计提比例已充分考虑了历史损失率情况,符合其应收账款实际情况,各报告期坏账计提比例合理、谨慎。

## 2、标的公司 2-3 年坏账准备计提比例略低于同行业可比公司,主要系经营模式不同所致

对比同行业可比公司坏账准备计提比例,标的公司 2-3 年坏账准备计提比例低于或接近于大部分同行业可比公司。在可比公司中,2-3 年坏账准备计提比例 100%的为九华旅游和黄山旅游,其计提比例较高系与各自的经营模式相关。

根据九华旅游公开披露信息,其主营业务为在景区及周边提供酒店业务和在景区内提供索道缆车、客运服务及旅行社服务,九华旅游上述业务基本采用预收款或现款现货的方式进行结算,其应收账款比例较低,且即使存在应收账款亦大部分集中于1年以内。以2020年度为例,其应收账款账面余额占2020年度营业收入比例为0.52%;2020年末1年以内的应收账款余额占比为92.03%。基于上述经营模式,其酒店业务6个月以上的应收账款按照100%计提,旅游服务业务1年以上的应收账款按照100%计提。

根据黄山旅游公开披露信息,其主营业务为景区运营和对应旅游服务业务,其主要通过旅行社方式对外销售,与对应旅行社结算存在一定周期,当下游部分旅行社经营情况出现恶化时存在较高的回款风险。基于上述背景,其对于2年以上的应收账款100%计提。

标的公司主营业务除海洋旅游运输业务外,还包括船舶修造、能源运输和其它旅游服务业务,其中,船舶修造业务与能源运输业务回款周期相对较长,但回款状况良好。各报告期末,标的公司2-3年应收账款构成如下:

单位:万元

业务类型	2021年6月末		2020年末		2019年末		2018年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
船舶修造	105.09	47.81%	-	-	-	-	112.73	83.05%
租赁服务	-	-	-	-	29.67	96.11%	23.00	16.95%

业务类型	2021年6月末		2020年末		2019年末		2018年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
其他业务	114.72	52.19%	3.68	100.00%	1.20	3.89%	-	-
合计	219.81	100.00%	3.68	100.00%	30.87	100.00%	135.73	100.00%

注：其他业务不包括海洋旅游运输业务

如上表所示，标的公司 2-3 年应收账款中在 2018 年末和 2021 年 6 月末占比较高的为船舶修造业务，2019 年末和 2020 年末 2-3 年应收账款整体金额较小。因此标的公司按照预期信用损失率计算的 2-3 年应收账款坏账准备计提比例较低与业务模式相关。

### 3、标的公司 2-3 年账龄应收账款整体占比较低，且计提比例与同行业对比差异较小

各报告期期末，按组合计提坏账准备的应收账款中标的公司 2-3 年账龄应收账款余额分别为 135.73 万元、30.87 万元、3.68 万元和 182.31 万元，占比分别为 1.71%、1.68%、0.20%和 7.85%，整体占比较低；标的公司 2-3 年应收账款坏账计提比例略低于同行业可比公司，但整体差异较小。

综上所述，标的公司 2-3 年应收账款坏账准备已根据新金融工具准则要求按照预期信用损失率并考虑前瞻性因素进行计提，符合标的公司实际情况；标的公司 2-3 年坏账准备计提比例略低于同行业可比公司，主要系经营模式不同，船舶修造业务与能源运输业务回款周期相对较长所致；且标的公司 2-3 年账龄应收账款整体占比较低，计提比例与同行业对比差异较小。因此，标的公司 2-3 年的应收账款坏账准备计提比例低于同行业可比公司数据符合公司实际情况，具有合理性。

## 二、结合业务合作、回款进度、经营环境等因素，补充披露标的资产应收账款坏账准备计提是否充分，是否符合《企业会计准则》规定

### （一）标的公司与客户业务合作、回款进度与所处经营环境情况

#### 1、标的公司与下游主要客户业务合作良好

标的公司主营业务为海洋旅游运输、船舶修造、能源运输和其他旅游服务。各报告期期末，标的公司各业务类型应收账款余额如下表所示：

单位：万元

类型	2021年6月30日		2020年12月31日		2019年12月31日		2018年12月31日	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
海洋旅游运输	1,157.23	45.03%	374.15	18.15%	654.53	34.22%	6,829.60	84.98%
能源运输	448.00	17.43%	28.42	1.38%	155.87	8.15%	445.34	5.54%
船舶修造	387.34	15.07%	754.77	36.62%	622.42	32.54%	492.99	6.13%
其他业务	577.51	22.47%	904.04	43.86%	479.68	25.08%	269.08	3.34%
合计	<b>2,570.08</b>	<b>100.00%</b>	<b>2,061.38</b>	<b>100.00%</b>	<b>1,912.50</b>	<b>100.00%</b>	<b>8,037.01</b>	<b>100.00%</b>

### (1) 海洋旅游运输

标的公司负责北涠航线、北琼航线和蓬长航线三条航线运输服务，报告期内主要通过自助售票、网络及旅行社代理售票和码头代理售票三种模式。其中自助售票标的公司主要通过自营线上“来游吧官网”、“心仪涠洲小程序”、售票窗口及自助售票机售票，此种销售模式，游客需要先付款，不会产生应收账款。网络及旅行社代理售票下代理商需先预存票款，再通过平台购买船票，不会产生应收账款。码头代理售票下，标的资产的蓬莱-长岛旅游航线由烟台蓬长客港有限公司及其关联方代理销售、北琼航线由海口新海轮渡码头有限公司代理销售船票，标的公司一般与码头按月进行结算，除2018年末烟台蓬长客港有限公司代售船票款6,147.33万元因联营分配方案未达成一致而未进行收益分配，导致当期末应收账款较大外，其他各期末不存在较大应收账款。

### (2) 船舶修造业务

标的公司船舶修造业务主要提供船舶建造和修理服务，主要客户有广西北部湾港拖轮有限公司、北海市海洋与渔业综合执法支队等，船舶修造业务相较于海洋旅游运输业务一般应收账款周期较长。上述业务除广西扬志投资有限公司因资金周转困难暂时无法支付建造款（已将所建造船舶租赁给第三方获得的租金用于偿还建造款）外，其他客户履约能力均良好。

### (3) 能源运输业务

能源运输业务主要为标的公司通过北部湾9为客户往返北海-涠洲岛的天然气槽车提供海洋运输业务。报告期内标的公司能源运输业务的主要客户为广东利

明达能源有限公司与中海石油气电集团有限责任公司广西销售分公司，其中利明达能源亦为接受中海石油气电集团有限责任公司委托为其提供运输服务，2020年标的公司与利明达能源就能源运输款项问题未达成一致，遂终止与其合作，直接对接其委托方中海石油气电集团有限责任公司广西销售分公司。

#### (4) 其他旅游服务等

标的公司其他业务包括船舶租赁、景区门票和游玩项目代理服务等，其中船舶租赁业务主要客户为上海兆祥邮轮科技集团股份有限公司、长岛渤海映华海上游有限公司等，与上述客户合作情况良好；其他代理服务主要为来游吧平台为涠洲岛相关民宿、游玩项目提供的代理服务，报告期内整体金额占比较小。

### 2、标的公司应收账款回款比例较高

各报告期期末，标的公司期后回款情况如下：

单位：万元

项目	2021年6月末	2020年末	2019年末	2018年末
期末应收账款净额	2,111.31	1,569.94	1,542.50	7,708.09
次年回款金额	1,532.37	1,551.91	1,148.40	7,678.58
次年回款金额占比	72.58%	98.85%	74.45%	99.62%

注：2018年末和2019年末期后回款统计截止日为下一年度，2020年末和2021年6月末期后回款统计截止日为2021年10月31日。

由上表可知，报告期各期末，新绎游船应收账款期后回款比例分别为99.62%、74.45%、98.85%、72.58%，其中2021年6月末期后回款比率相对较低主要原因系期后回款统计期间只有4个月，时间较短。2018年末应收账款余额较大主要系应收烟台蓬长客港有限公司代售船票款6,147.33万元因未及时结算导致，该应收款占2018年末应收账款余额的76.49%，已于2019年1月及时收回，故2018年度期后回款率较高。

综上所述，新绎游船应收账款期后回款情况良好，始终保持较高的回款率，无法收回的风险较小。

### 3、标的公司经营环境稳定复苏，应收账款周转率逐年上升

近年来，随着中国经济的持续平稳较快增长和居民人均可支配收入的稳步提

升，人们消费水平不断提高，消费观念逐渐转变，旅游消费日趋大众化。2020年我国发生新冠肺炎重大传染疫情，为应对该重大疫情，各地政府采取了交通管制、封城隔离等疫情控制措施，国内旅游出行受到一定程度限制，相关地区旅游市场受到较大冲击。2021年3月以来，随着国内疫情防治效果得到进一步巩固，群众出游意愿增强，标的公司各航线客流量复苏，经营状况良好。在居民消费需求不断释放和相关政策支持下，旅游业将继续保持复苏态势。

各报告期期末，标的公司应收账款周转率与同行业可比上市公司比较情况如下：

公司名称	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
张家界	24.01	64.90	108.48	85.79
桂林旅游	1.29	2.13	4.67	4.82
长白山	0.76	2.30	10.36	27.44
九华旅游	34.18	177.25	244.19	203.31
峨眉山A	7.29	11.70	26.13	35.80
黄山旅游	13.57	16.89	24.63	21.32
西藏旅游	6.74	3.33	5.82	7.06
可比公司平均	<b>5.39</b>	<b>7.24</b>	<b>15.39</b>	<b>17.69</b>
标的公司	<b>11.32</b>	<b>18.89</b>	<b>13.55</b>	<b>11.35</b>

由上表可知，标的公司的应收账款周转率2018年至2021年6月分别为11.35、13.55、18.89、11.32（2021年为半年），呈逐年上升趋势。2018年、2019年标的资产应收账款周转率低于同行业可比公司，主要系2018年末应收烟台蓬长客港有限公司代售船票款6,147.33万元未及时办理结算，占2018年期末应收账款余额的76.49%，该款项于2019年1月收回。因此，2018年及2019年应收账款年平均数较大，2018年及2019年应收账款周转率相应下降。除2018年、2019年因上述原因影响外，报告期内标的资产应收账款周转率均高于同行业可比公司平均数。

（二）标的公司应收账款坏账准备计提充分，符合《企业会计准则》规定

1、标的公司充分评估下游客户情况，按照《企业会计准则》要求，基于谨慎性原则计提应收账款坏账准备

标的公司根据《企业会计准则》要求，充分评估下游客户情况，分别按照单项评估计提和组合计提的方式对应收账款计提坏账准备。

对于单项评估计提，标的公司充分评估下游客户的经营情况、履约能力与后续合作可能性。报告期内，标的公司单项评估计提的坏账如下：

单位	金额 (万元)	全额计提坏账 准备时间	原因
广西领航金属气垫船舶科技股份有限公司	62.75	2018 年末	系 2010 年出售船舶尾款，该公司于 2018 年被吊销营业执照，可能无法收回
曹彬彬	69.67	2020 年末	系 2017 年前房屋租赁款，对方经营不善退租后，经多次催收，无力偿还欠款
桂林市新绎大众国际旅行社有限公司	48.46	2020 年末	系 2015 年前的代理销售新绎游船船票款，2016 年双方合作终止，经多次催收，无力偿还欠款
广东利明达能源有限公司	28.42	2020 年末	系 2020 年运输费用，多次催收无果
谭星华	37.50	2021 年 6 月末	系新绎游船租赁对方的房屋，2019 年退租，对方需要退还新绎游船未到期租金及押金，多次催收无果
<b>合计</b>	<b>246.80</b>		

对于组合计提，标的公司 2019 年起执行新金融工具准则，按照历史损失率综合考虑前瞻性因素确定预期损失率进行坏账损失计提。

## 2、标的公司与下游主要客户业务合作良好、客户回款符合预期，所处经营环境不存在重大不利变化

标的公司报告期内与下游主要客户保持良好的合作关系，海洋旅游运输业务中的网络及旅行社代理售票模式下的客户不存在应收账款风险，码头代理售票商多为国企，违约风险较低；对于船舶修造、能源运输和其他业务，标的公司与其客户整体合作较为稳定，对于个别履约能力不足的客户，标的公司主动与其终止合作并全额计提坏账准备。

报告期内，标的公司的主要客户回款进度良好，基本均按照合同约定的方式履行相关款项支付。标的公司所处经营环境在 2020 年虽因疫情影响导致盈利能力出现一定程度下滑，但随着疫情防控得以巩固，群众的出行意愿不断增强。

### 3、新绎游船整体应收账款坏账计提比例高于同行业可比上市公司

报告期内，标的公司整体应收账款坏账计提比例与同行业可比上市公司对比情况如下：

公司名称	2021年6月30日	2020年12月31日	2019年12月31日	2018年12月31日
张家界	19.84%	47.85%	45.70%	87.31%
桂林旅游	9.70%	8.19%	7.70%	7.25%
长白山	0.58%	0.35%	0.18%	0.46%
九华旅游	5.81%	9.46%	8.94%	10.78%
峨眉山 A	11.92%	22.60%	14.01%	11.53%
黄山旅游	41.27%	50.21%	28.15%	21.17%
西藏旅游	19.10%	24.00%	18.92%	16.73%
可比公司加权平均	<b>13.55%</b>	<b>15.10%</b>	<b>12.13%</b>	<b>12.79%</b>
新绎游船	<b>17.85%</b>	<b>23.84%</b>	<b>19.35%</b>	<b>4.09%</b>

由上表可见，报告期各期末，同行业可比公司应收账款坏账准备计提比例在12.13%-15.10%的区间范围内，新绎游船应收账款坏账准备计提比例分别为4.09%、19.35%、23.84%和17.85%，除2018年外，新绎游船的应收账款坏账准备计提比例均高于同行业可比公司平均数。新绎游船2018年应收账款坏账准备计提比例为4.09%，主要系应收烟台蓬长客港有限公司代售船票款6,147.33万元因联营分配方案未达成一致而未进行收益分配，造成2018年末应收账款余额较大，且该部分款项账龄为1年以内，坏账准备计提比例为1%，期后均已回款。扣除此因素影响后，2018年末坏账计提比例为13.06%，高于同行业可比公司平均数12.79%。报告期内新绎游船应收账款坏账准备计提比例与同行业可比公司相比较高，计提充分。

综上所述，标的公司主要经营业务及合作的主要客户稳定，期后回款情况良好，随着经营环境稳定复苏，应收账款周转率逐年上升，标的公司应收账款整体风险较小。同时，标的公司按照《企业会计准则》要求，基于谨慎性原则充分评估下游客户情况，对于预计可收回金额低于应收账款账面价值的已单项计提坏账准备，且标的公司整体应收账款坏账计提比例与同行业可比公司相比较高，符合谨慎性原则。因此，标的公司应收账款坏账准备计提充分，符合《企业会计准则》

的规定。

### 三、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第十节管理层讨论与分析”之“三、标的公司的财务状况和盈利能力分析”之“（一）财务状况分析”之“1、资产构成及变动情况分析”中补充披露。

### 四、中介机构核查意见

会计师执行了如下核查程序：

（1）了解和评估新绎游船管理层对于应收款项的日常管理及期末可收回性的相关内部控制，并对上述内部控制运行有效性进行测试；

（2）访谈新绎游船财务总监，了解新绎游船报告期内应收账款坏账准备计提政策；

（3）获取并检查、复核新绎游船报告期各期末应收账款明细表、账龄分析表、预期损失率计算过程表、坏账准备计提明细表、单项计提坏账准备风险评估表；

（4）查阅同行业可比公司公开披露资料，了解同行业可比公司的坏账准备计提政策及相关数据情况，与新绎游船情况进行对比；

（5）获取新绎游船主要客户的业务合同、明细账，分析新绎游船与主要客户的业务合作情况；

（6）获取并检查新绎游船各期期末应收账款余额的期后回款统计表；

（7）获取新绎游船对经营环境的分析说明，检查内容是否属实；

（8）检索天眼查、国家企业信用信息公示系统、中国执行信息公开网等网络公开信息，了解应收账款主要客户是否属于失信被执行人，有无大额诉讼，分析应收账款主要客户是否存在回款风险。

经核查，会计师认为：

标的公司组合坏账准备计提比例已充分考虑历史损失率与前瞻性因素，标的



公司 2-3 年坏账准备计提比例略低于同行业可比公司,主要系经营模式不同所致,此外,标的公司 2-3 年账龄应收账款整体占比较低,且计提比例与同行业对比差异较小,新绎游船对 2-3 年应收账款坏账准备的计提符合谨慎性原则,具有合理性;标的公司与下游主要客户业务合作良好,应收账款回款比例较高,标的公司经营环境稳定复苏,应收账款周转率逐年上升,标的公司应收账款坏账准备计提充分,符合《企业会计准则》规定。

**问题二十、申请文件显示,标的资产 2018-2020 年的非经常性损益分别为 7,332.22 万元、462.04 万元、3,199.90 万元。标的资产 2018-2020 年归母净利润分别为 1.53 亿元、1.36 亿元、0.37 亿元,扣非后归母净利润分别为 0.8 亿元、1.314 亿元、0.07 亿元。请独立财务顾问、会计师: 1) 就标的资产 2020 年财务报告的真实性、准确性、完整性,会计处理的合理性、合规性专项核查并发表明确意见。2) 结合固定资产、长期股权投资、商誉、应收账款减值计提等情况,就标的资产 2020 年扣非后归母净利润等盈利指标是否符合《首发办法》第二十六条规定出具专项核查意见。**

**答复:**

**一、标的资产 2020 年财务报告的真实性、准确性、完整性,会计处理的合理性、合规性专项核查并发表明确意见**

标的资产 2020 年财务报告的核查内容详见相关中介机构出具的《关于北海新绎游船有限公司 2020 年财务报告的真实性、准确性、完整性,会计处理的合理性、合规性及 2020 年扣非后归母净利润等盈利指标是否符合<首发办法>第二十六条规定的专项核查意见》。

**二、结合固定资产、长期股权投资、商誉、应收账款减值计提等情况,就标的资产 2020 年扣非后归母净利润等盈利指标是否符合《首发办法》第二十六条规定出具专项核查意见**

标的资产 2020 年扣非后归母净利润等盈利指标情况详见相关中介机构出具的《关于北海新绎游船有限公司 2020 年财务报告的真实性、准确性、完整性,

会计处理的合理性、合规性及 2020 年扣非后归母净利润等盈利指标是否符合<首发办法>第二十六条规定的专项核查意见》。

### 三、补充披露情况

相关内容已在中介机构出具的专项核查意见中补充披露。

### 四、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

上市公司已补充披露会计师针对标的资产2020年财务报告的核查范围、核查手段、核查比例及核查结论。根据本所出具的《审计报告》及内部控制鉴证报告，并经核查，标的资产2020年财务报告具有真实性、准确性、完整性，会计处理具有合理性及合规性；标的资产2020年度固定资产减值210.50万元，系“北部湾9”按可变现净值计提减值准备；标的资产长期股权投资及商誉2020年度未发生减值，标的资产应收账款坏账准备计提与同行业可比公司不存在显著差异，计提较为充分；标的资产2020年扣非后归母净利润等盈利指标符合《首发办法》第二十六条规定；具体核查情况参见相关中介机构出具的《关于北海新绎游船有限公司2020年财务报告的真实性、准确性、完整性，会计处理的合理性、合规性及2020年扣非后归母净利润等盈利指标是否符合<首发办法>第二十六条规定的专项核查意见》。

**问题二十一、申请文件显示，标的资产 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则、2020 年 1 月 1 日起新收入准则、2021 年 1 月 1 日执行新租赁准则。请你公司：补充披露标的资产执行上述新准则对标的资产报告期营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润的影响。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。**

**答复：**

**一、补充披露标的资产执行上述新准则对标的资产报告期营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润的影响**

**（一）执行新金融工具准则对标的资产报告期营业收入、营业成本、毛利、**

## 期间费用、净利润的影响

2017年，财政部颁布了新修订的《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》（财会[2017]7号）、《企业会计准则第23号——金融资产转移》（财会[2017]8号）、《企业会计准则第24号——套期会计》（财会[2017]9号）、《企业会计准则第37号——金融工具列报》（财会[2017]14号），以上四项准则统称为“新金融工具准则”。标的资产自2019年1月1日起执行新金融工具准则，在编制2019年财务报表时，已按照相关的衔接规定进行了财务处理。

新金融工具准则的执行主要影响标的公司金融资产减值的会计处理。执行新金融工具准则前，对于金融资产减值的会计处理采用的是“已发生损失法”，即只有在客观证据表明金融资产已经发生损失时，才对相关金融资产计提减值准备。执行新金融工具准则后，确认和计量将金融资产减值会计处理改为“预期损失法”，考虑金融资产未来预期信用损失情况，从而更加及时、足额地计提金融资产减值准备，便于揭示和防控金融资产信用风险。

标的资产执行新金融工具准则对金融资产减值的影响具体包含两方面：

（1）应收款项坏账准备的计提方式有所改变。标的资产原坏账准备计提方式为账龄分析法，执行新金融工具准则后，以预期信用损失为基础，对以摊余成本计量的金融资产计提减值准备并确认信用减值损失；

（2）对资产减值损失和信用减值损失进行了重分类，即将原计提的应收款项坏账准备从资产减值损失调整至信用减值损失进行披露，不影响损益金额。

标的资产执行新金融工具准则对2019年利润表的影响如下表所示：

单位：万元

科目	新金融工具准则 列报金额	旧准则列报金额	影响金额（增加用 正数，减少用负数）
信用减值损失（损失以“-”号填列）	338.16	-	338.16
资产减值损失（损失以“-”号填列）	-	90.16	-90.16
所得税费用	3,113.50	3,064.29	49.21
净利润	13,587.95	13,389.17	198.79

## （二）执行新收入准则对标的资产报告期营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润的影响

2017年7月，财政部颁布《企业会计准则第14号——收入》（财会[2017]22号），简称“新收入准则”。标的资产自2020年1月1日起执行新收入准则，在编制2020年财务报表时，已按照相关的衔接规定进行了财务处理。

新收入准则的核心变化是以控制权转移模型替代了风险报酬转移模型。企业应当在履行了合同中的履约义务，即在客户取得相关商品控制权时确认收入。

标的资产执行新收入准则后，新控制权转移时点和原风险报酬转移时点一致，均在船舶运输服务完成或修造完成并经对方确认、收取价款或取得收取价款的凭据时按照服务金额确认收入。报告期内，标的资产收入确认的具体政策情况如下：

收入确认具体政策	2020年度、2021年1-6月	2018年度、2019年度	是否变化
海洋旅游运输业务	在船舶运输服务完成后，根据自主售票系统的结算清单、网络代理或码头代理双方确认的销售数据确认收入	在船舶运输服务完成后，根据自主售票系统的结算清单、网络代理或码头代理双方确认的销售数据确认收入	无变化
船舶修造业务	船舶修造业务完工验收后，根据双方确认的《结算单》确认收入	船舶修造业务完工验收后，根据双方确认的《结算单》确认收入	无变化
能源运输业务	在能源运输业务完成后，根据双方确认的《能源运输记录与结算单》确认收入	在能源运输业务完成后，根据双方确认的《能源运输记录与结算单》确认收入	无变化
船舶租赁业务	根据租赁合同和实际履行情况确认收入	根据租赁合同和实际履行情况确认收入	无变化

综上，标的资产执行新收入准则，对标的资产报告期营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润均无影响。

## （三）执行新租赁准则对标的资产报告期营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润的影响

2018年12月，财政部颁布《企业会计准则第21号——租赁》（财会[2018]35

号），简称“新租赁准则”。标的资产自 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，在编制 2021 年 1-6 月财务报表时，已按照相关衔接规定进行财务处理。

新租赁准则的核心变化是取消了承租人关于融资租赁与经营租赁的分类，要求承租人对经营租赁业务也确认使用权资产和租赁负债（租金支付义务），并对使用权资产和租赁负债进行后续计量（分别确认折旧和利息费用）。

2021 年 1-6 月，标的资产租入资产主要为“寻仙 5 号”船舶、办公场地等，标的资产执行新租赁准则对 2021 年 1-6 月的利润表的影响如下表所示：

单位：万元

科目	新租赁准则列报金额	旧租赁准则列报	影响金额（增加用正数，减少用负数）
营业成本	15,205.66	15,209.31	-3.65
毛利	11,009.11	11,005.46	3.65
管理费用	2,151.30	2,151.75	-0.45
财务费用	1,082.18	1,071.94	10.24
所得税	1,060.98	1,062.49	-1.51
净利润	5,879.64	5,884.29	-4.65

## 二、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第十一节财务会计信息”之“二、标的公司的财务会计信息”之“（四）标的公司的主要会计政策和会计估计及与同行业可比上市公司的差异”中补充披露。

## 三、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

报告期内标的资产已按相关规定执行新金融工具准则、新收入准则、新租赁准则；《重组报告书》中已补充披露了执行新金融工具准则、新收入准则、新租赁准则对报告期营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润的影响。

问题二十二、申请文件显示，标的资产报告期应付职工薪酬分别为 1,808.69 万元、2,485.54 万元、1,892.08 万元、1741.13 万元。请你公司：结合报告期员工人员构成、数量、工资水平，补充披露标的资产报告期应付职工薪酬变化的原因及合理性。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

答复：

一、结合报告期员工人员构成、数量、工资水平，补充披露标的资产报告期应付职工薪酬变化的原因及合理性

(一) 各报告期末员工人员构成、数量与工资水平

各报告期末，标的公司人员构成与数量情况如下表所示：

单位：人

类别	2021 年 6 月末	2020 年末	2019 年末	2018 年末
管理人员	86	163	206	96
销售人员	41	37	36	26
生产及服务人员	845	816	911	933
合计	972	1,016	1,153	1,055

注：因渤海长通 2019 年方成为新绎游船子公司，考虑到财务报表追溯合并的编制原则，上表中 2018 年末人员数量亦包括渤海长通员工。

标的公司管理人员数量报告期内呈先上升后下降的趋势，其中 2018 年末管理人员数量较少主要系新智认知将航线业务等相关资产、负债下沉时，部分与此业务相关的管理人员在 2019 年度才与新绎游船签订劳动合同，但在对标的公司 2018 年报表进行追溯调整时，将这部分管理人员薪酬进行了模拟下沉；2020 年度，考虑到疫情对公司实际经营情况的影响，标的公司优化精简部分管理人员；2021 年度，标的公司继续执行“降本增效”工程，将部分管理人员的组织架构进行调整下沉至一线，导致部分管理人员转换为销售人员或生产及服务人员。

标的公司销售人员数量报告期内整体呈上升趋势，其中 2019 年度公司拓展海洋旅游运输业务的线上和渠道销售增加了部分销售人员；2021 年 5 月标的公司海洋旅游服务基地逐步建成完工，部分商街需要招商，销售部门人员亦有所增加。

标的公司生产及服务人员数量报告期内呈现波动趋势，其中 2019 年与 2018 年基本持平；2020 年度因疫情影响，标的公司优化精简部分生产及服务人员；2021 年上半年标的公司基于业务复苏需求，增加了部分生产及服务人员。

报告期内，标的公司员工年度人均薪酬水平如下：

单位：万元

类别	2021 年 1-6 月	2020 年度	2019 年度	2018 年度
管理人员	10.89	19.74	31.27	33.51
销售人员	10.19	13.72	21.59	23.30
生产及服务人员	6.29	9.08	11.38	12.75

注：年度人均薪酬=年度总薪酬/年度平均人数，其中年度平均人数=(期初人员数量+期末人员数量)/2；鉴于 2021 年初标的公司对管理人员结构进行了调整，管理人员数量有所下降，因此 2021 年 1-6 月管理人员的人均薪酬按月均人数计算。

2018 年度，由于部分由新智认知下沉的管理人员在 2019 年度才与新绎游船签订劳动合同，因此，2018 年末管理人员数量较少，导致计算的平均管理人员薪酬较高。2019 年度，标的公司进行了销售和及服务人员的优化管理，相关人员的平均薪酬有所下降。

2020 年度，受疫情影响，标的公司各类员工工资均有所下降。

2021 年上半年，标的公司生产经营情况有所复苏，销售和及服务人员人均薪酬已基本达到疫情前水平。为提升运营效率，标的公司对管理人员进一步进行薪酬体系调整，降低管理人员基本工资，提升绩效考核比重，增加年终奖金占比，因此，标的公司 2021 年上半年的管理人员年化人均薪酬水平较 2020 年度有所增长，但仍低于疫情前水平。

## (二) 应付职工薪酬变化的原因及合理性

报告期各期末，标的公司应付职工薪酬构成如下：

单位：万元

类别		2021 年 6 月末	2020 年末	2019 年末	2018 年末
管理人员	基本工资	85.50	203.84	282.27	97.28
	绩效奖金	294.48	576.57	751.05	282.62
销售人员	基本工资	30.17	25.45	23.32	15.83

类别		2021年6月末	2020年末	2019年末	2018年末
	绩效奖金	66.08	62.18	86.14	73.51
生产及服务人员	基本工资	581.76	481.00	538.20	536.22
	绩效奖金	620.89	454.34	748.89	751.90
工会经费、教育经费等福利		62.24	88.70	55.66	51.34
合计		<b>1,741.13</b>	<b>1,892.08</b>	<b>2,485.53</b>	<b>1,808.69</b>

注1：上述工会经费、教育经费等福利为公司为所有员工计提的相关福利费用，其期末余额与对应报告期内各年度的实际使用情况相关，因上述福利不会实际发放到个人，因此上表中未将其按对应部门拆分；

注2：2021年6月末，管理人员数量有所下降，且进行了薪酬体系调整，降低管理人员基本工资，提升绩效考核比重，导致当期末应付管理人员职工薪酬有所下降。

根据标的公司报告期各期末财务口径的人员构成、应付职工薪酬余额情况，标的公司报告期各期末人均应付职工薪酬情况如下：

单位：元

类别		2021年6月末	2020年末	2019年末	2018年末
管理人员	基本工资	9,941.46	12,505.22	13,702.28	10,133.60
	绩效奖金	34,242.26	35,372.54	36,458.76	29,439.62
销售人员	基本工资	7,359.70	6,877.03	6,478.84	6,086.96
	绩效奖金	16,116.60	16,806.19	23,927.62	28,271.27
生产及服务人员	基本工资	6,884.73	5,894.55	5,907.81	5,747.26
	绩效奖金	7,347.86	5,567.87	8,220.49	8,058.99

### 1、管理人员人均应付职工薪酬情况

报告期内，标的公司管理人员基本工资呈现先升后降的趋势，其中2019年在标的公司业绩较好的基础上，对管理人员进行了工资的普涨。2020年因疫情影响，管理人员基本工资薪酬有所下降；2021年度标的公司积极推进“降本增效”，降低管理人员基本工资，提升绩效考核比重。

标的公司绩效考核注重管理人员公司战略、经营计划的执行情况，一般进行半年度考核、年度考核发放绩效奖金。标的公司管理人员绩效奖金呈现先上升后下降的趋势，2019年度标的公司整体绩效较好，因此2019年度绩效奖金较高；2020年上半年标的公司受疫情影响较大，下半年因疫情防控效果逐渐体现，标的公司业绩有所好转，因此对管理人员在2020年半年度绩效奖金较低的基础上，



通过 2020 年年度绩效奖金给予了一定补偿，因此 2020 年末人均应付绩效金额与 2019 年末基本持平；2021 年 1-6 月，标的公司业绩实现情况优于业务规划，且标的公司降低管理人员基本工资，提升了绩效考核比重，因此，管理人员半年度绩效奖金与以往年度的年度绩效基本持平。

## 2、销售人员人均应付职工薪酬情况

报告期内，标的公司销售人员基本工资薪酬逐渐上升，主要系标的公司对销售人员激励政策由原绩效奖金为主、基本工资为辅转变为基本工资为主、绩效奖金为辅的模式。

报告期内，标的公司销售人员绩效考核以公司业绩为主，主要绩效按季度发放；各报告期末，应付销售人员绩效奖金逐渐下降，主要与标的公司对销售人员的薪酬结构进行调整有关；其中 2020 年度绩效奖金下降较为明显，主要系因疫情影响导致标的公司经营业绩较差，对应的销售人员绩效奖金减少。

## 3、生产及服务人员人均应付职工薪酬情况

报告期内，标的公司生产及服务人员基本工资呈现上升趋势，主要系标的公司为充分激励员工工作积极性，每年度按照工作年限与职级调整对员工进行一次工资的普涨。2020 年因疫情因素导致标的公司业绩一定程度受到影响，生产及服务人员基本工资与 2019 年度持平。

标的公司生产及服务人员绩效奖金与公司实际运营情况紧密相连，主要绩效奖金按季度发放。2019 年度标的公司经营业绩略好于 2018 年度，因此 2019 年度生产及服务人员的年度绩效奖金略高于 2018 年度；2020 年度因疫情影响，标的公司部分月份停航，绩效奖金金额低于 2018 年和 2019 年；2021 年 1-6 月，标的公司业务实现情况较好，生产及服务人员绩效奖金回归正常水平。

综上，报告期各期末标的公司应付职工薪酬主要受当时人员结构、薪酬政策、公司经营情况影响，具有合理性。

## 二、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第十节管理层讨论与分析”之“三、标的公司的财务状况和盈利能力分析”之“（一）财务状况分析”之“2、负债构成及变动分析”中补充披露。

### 三、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

《重组报告书》中已补充披露标的公司报告期各期员工人员构成、数量、工资水平，报告期各期末标的公司应付职工薪酬主要受当时人员结构、薪酬政策、公司经营情况影响，具有合理性。

问题二十三、申请文件显示，标的资产报告期投资性房地产账面价值 0 万元、0 万元、0 万元、4693.22 万元。2021 年 1-6 月，北部湾国际海洋旅游服务基地中的部分商区与海洋文化展示中心由在建工程和固定资产转入投资性房地产。请你公司：1) 补充披露标的资产投资性房地产具体情况，包括但不限于：取得时间、方式、物业名称、位置、面积、取得产权证书情况、租赁方名称、单位租金、租赁面积、空置面积、租赁期限、租赁备案情况等。2) 补充披露投资性房地产初始价值确认和后续计量方式，资产减值准备计提是否充分，选择相应模式计量的依据及合理性。请独立财务顾问和会计师就上述问题及投资性房地产的真实性、权属情况、折旧年限、减值情况进行核查，说明核查方法、范围、证据、结论，并发表明确意见。

答复：

一、补充披露标的资产投资性房地产具体情况，包括但不限于：取得时间、方式、物业名称、位置、面积、取得产权证书情况、租赁方名称、单位租金、租赁面积、空置面积、租赁期限、租赁备案情况等

新绎游船投资性房地产为其坐落于北海市侨港镇内港以东的两处组团建筑物。报告期各期末，标的公司投资性房地产的账面价值如下：

单位：万元

项目	2021年6月 30日	2020年12月 31日	2019年12月 31日	2018年12月 31日
海洋文化展示中心 1-4 号楼	1,200.92	-	-	-
国际海洋旅游服务基地部分 商街区域	3,492.30	-	-	-
合计	4,693.22	-	-	-

根据《企业会计准则第 3 号——投资性房地产》第二条：“投资性房地产，是指为赚取租金或资本增值，或两者兼有而持有的房地产。”

2021 年 5 月和 6 月，标的公司分别作出《关于北部湾国际海洋旅游服务基地商街运营的决定》和《关于海洋文化展示中心 1-4 号楼运营的决定》，结合标的公司未来经营发展规划，将北海国际客运港建设成为一个综合旅游港口，决定将北部湾国际海洋旅游服务基地商街区域已完工部分以及原作为办公使用的海洋文化展示中心 1-4 号楼分别于 2021 年 5 月和 6 月对外经营租赁方式出租，上述作为投资性房地产，短期内不会改变。

因此，标的公司自 2021 年 5 月起将位于北海市北部湾国际海洋旅游服务基地的已完工部分商街区域转入投资性房地产，2021 年 6 月将海洋文化展示中心 1-4 号楼转入投资性房地产，转入面积分别为 5,538.82 平方米、1,496.14 平方米，合计 7,034.96 平方米。

#### （一）海洋文化展示中心 1-4 号楼具体情况

海洋文化展示中心 1-4 号楼坐落于北海市侨港镇内港以东，建筑面积 1,496.14 平方米，该房屋为自建取得，于 2019 年 12 月建成完工转入固定资产，并于 2021 年 6 月由固定资产转为投资性房地产。截至本回复出具日，该项房屋尚未获得权属证书，因该建筑物为北部湾国际海洋旅游服务基地项目的一部分，北部湾国际海洋旅游服务基地项目整体尚未完工，待项目整体完工后共同办理验收备案手续及证照。

海洋文化展示中心 1-4 号楼主要用于商铺出租，月度平均租金为 77.07 元/平方米，截至 2021 年 6 月 30 日，其出租具体情况如下：

序号	物业名称	建筑面积(m <sup>2</sup> )	租赁面积(m <sup>2</sup> )	空置面积(m <sup>2</sup> )	单位租金(元/m <sup>2</sup> /月)	租赁期限	租赁方名称	租赁备案
----	------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	---------------------------	------	-------	------

序号	物业名称	建筑面积(m <sup>2</sup> )	租赁面积(m <sup>2</sup> )	空置面积(m <sup>2</sup> )	单位租金(元/m <sup>2</sup> /月)	租赁期限	租赁方名称	租赁备案
1	海洋文化展示中心 1#楼	384.8	384.8	-	76.33	2021.6.1-2026.5.31	陈*民	否
2	海洋文化展示中心 2#楼	384.8	384.8	-	79.78	2021.6.1-2027.7.31	顿*	否
3	海洋文化展示中心 3#楼	497.8	497.8	-	65.53	2021.6.1-2026.7.31	黄*珊	否
4	海洋文化展示中心 4#楼	228.74	228.74	-	86.65	2021.6.16-2026.7.31	吴*婷	否
合计值(平均值)		1,496.14	1,496.14	-	77.07	/	/	/

注 1: 海洋文化展示中心 1-4 号楼尚未办理产权证书, 建筑面积系根据建筑规划测绘得出, 最终实际面积以产权证书所示面积为准;

注 2: 上述物业签订的出租合同中, 租赁面积大于建筑面积, 主要系除房屋建筑面积外, 同时包括公摊、景观、楼道等面积所致, 本反馈意见回复披露的租赁面积以测绘的建筑面积为限;

注 3: 单位租金=租赁合同总价/租赁月份/租赁面积, 平均单位租金=各单位租金之和/出租面积。

## (二) 国际海洋旅游服务基地部分商街区域具体情况

转入投资性房地产的国际海洋旅游服务基地部分商街区域坐落于北海市侨港镇内港以东海洋服务基地内, 建筑面积 5,538.82 平方米, 该房屋为自建取得, 于 2021 年 5 月建设完成, 达到可使用状态, 满足对外出租经营条件, 故转入投资性房地产。截至本回复出具日, 该项房屋尚未办理权属证书, 主要系北部湾国际海洋旅游服务基地项目整体尚未完工(商区为该项目的一部分), 剩余商街建筑水电工程等尚未完成, 待项目整体完工后可办理证照。

商街规划用于开展海洋服务基地内的商业出租项目, 月度平均租金为 90.65 元/平方米。部分物业的空置面积占比较高, 主要系商街处于建成后的初始招商及培育阶段, 标的公司积极进行招商以提高出租率。截至 2021 年 6 月 30 日, 商街物业的具体出租情况如下:

序号	物业名称	建筑面积(m <sup>2</sup> )	租赁面积(m <sup>2</sup> )	空置面积(m <sup>2</sup> )	单位租金(元/m <sup>2</sup> /月)	租赁期限	租赁方名称	租赁备案
1	旅游纪念品展示 2#楼	599.37	599.37		102.24	2021.5.1-2023.1.7.31	北海南珠宫饰品有限公司	否
2	旅游纪念品展示 3#楼	499.22	55.67	443.55	153.97	2021.5.1-2024.7.31	杨*全、李*波	否
3	旅游接待中	1,014.38	144.94	869.44	123.95	2021.5.16-20	刘*青、杨*强	否

序号	物业名称	建筑面积 (m <sup>2</sup> )	租赁面积 (m <sup>2</sup> )	空置面积 (m <sup>2</sup> )	单位租金 (元/m <sup>2</sup> /月)	租赁期限	租赁方名称	租赁 备案
	心 1#楼					24.7.31		
4	旅游接待中心 3#楼	998.19	369.06	629.13	12.05+年销售 额的 6%	2021.6.1-203 3.5.31	广西禾唛餐饮有限公 司	否
					116.64	2021.6.1-202 4.7.31	王*荣	否
						2021.5.1-202 5.7.31	孙*强	否
5	海洋健康运 动中心 1#楼	325.16	133.74	191.42	110.63	2021.6.1-202 6.7.31	罗*宁	否
6	码头配套设 施 1#楼	1,196.00	391.58	804.42	67.09	2021.6.1-202 6.7.31	李*伟	否
7	码头配套设 施 5#楼	906.50	373.87	532.63	100.17	2021.6.1-202 6.7.31	劳*	否
						2021.4.15-20 24.7.31	苦*平	否
合计		<b>5,538.82</b>	<b>2,068.23</b>	<b>3,470.59</b>	<b>90.65</b>	/	/	/

注 1：国际海洋旅游服务基地部分商街区域尚未办理产权证书，建筑面积系根据建筑规划测绘得出，最终实际面积以产权证书所示面积为准；

注 2：单位租金=租赁合同总价/租赁月份/租赁面积，平均单位租金=各单位租金之和/出租面积。

## 二、补充披露投资性房地产初始价值确认和后续计量方式，资产减值准备计提是否充分，选择相应模式计量的依据及合理性

### （一）投资性房地产初始价值确认和后续计量方式

#### 1、投资性房地产的初始价值确认

海洋文化展示中心 1-4 号楼由固定资产转为投资性房地产，标的公司将房地产转换前的账面价值作为转换后的入账价值。

国际海洋旅游服务基地部分商街区域由在建工程转为投资性房地产，标的公司按照成本进行初始价值确认，包括土地开发费、建筑成本、安装成本、应予以资本化的借款费用、支付的其他费用和分摊的间接费用等。

2021 年 5 月和 6 月，标的公司将上述房屋转为投资性房地产，具体明细如下：

序号	资产名称	面积 (m2)	建成时间	转为投资性房地产时间	转为投资性房地产账面原值 (万元)	价值确认方式
1	海洋文化展示中心 1-4 号楼	1,496.14	2019.12	2021.06	1,260.81	房地产转换前的账面价值
2	国际海洋旅游服务基地部分商街区域	5,538.82	2021.05	2021.05	3,501.54	建造成本
合计		<b>7,034.96</b>	/	/	<b>4,762.35</b>	/

## 2、投资性房地产的后续计量方式

根据《企业会计准则第 3 号——投资性房地产》的规定，标的公司对投资性房地产采用成本模式进行后续计量，采用直线法计提折旧。各类投资性房地产的预计使用寿命、净残值率及年折旧率如下：

类别	折旧年限 (年)	预计残值率 (%)	年折旧率 (%)
房屋	30	5	3.17

### (二) 资产减值准备计提是否充分

标的公司投资性房地产位于北海国际客运港海洋服务基地内，地处银滩、侨港、涠洲岛游客必到旅游区的核心区域。标的公司北海国际客运港海洋服务基地商街区域的规划为：“打造一站式旅游生活体验，拥有文化、餐饮、零售、娱乐全系业态，弥补区域内侨港单一餐饮配套的不足，推出北海第一条最具规模的品质音乐酒吧街，抓住核心夜间消费时段，品北海文化”。

截至本回复出具日，海洋文化展示中心 1-4 号楼已全部对外出租，国际海洋旅游服务基地部分商街区域已完成招商面积的 70%以上，招商情况良好已经部分出租，尚未出租部分正处于招商过程中。根据《企业会计准则——第 8 号资产减值》第五条，标的公司不存在表明资产可能发生了减值的迹象，具体情况如下表所示：

序号	《企业会计准则第 8 号—资产减值》	标的公司投资性房地产情况
1	资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下	报告期内，标的公司投资性房地产市场价格未见大幅下跌的情形。

序号	《企业会计准则第8号—资产减值》	标的公司投资性房地产情况
	跌。	
2	企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化，从而对企业产生不利影响。	报告期内，我国经济稳定，GDP 稳定增长，技术法律环境稳定，未对公司产生不利影响。
3	市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低。	报告期内，市场利率或者其他市场投资报酬率未发生明显波动。
4	有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏。	标的公司投资性房地产建设完工时间较晚，目前成新率较高。
5	资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置。	标的公司投资性房地产已签订房屋出租合同，尚未出租部分正处于招商过程中，截至本回复出具日，对外出租面积占比达70%以上，处于正常使用状态。
6	企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期，如资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润（或者亏损）远远低于（或者高于）预计金额等。	标的公司投资性房地产已签订房屋出租合同，不存在资产的经济绩效已经低于或者将低于预期的情形。

综上，标的公司投资性房地产不存在上述减值迹象，无需进行资产减值测试，不需要计提减值。

### （三）选择相应模式计量的依据及合理性

根据《企业会计准则第3号——投资性房地产》第十三条规定，因自用建筑物停止自用，改为出租，应当将其他资产转换为投资性房地产。由于标的公司投资性房地产之海洋文化展示中心1-4号楼由办公用途转为了对外出租，故将其由固定资产转入投资性房地产具有相关依据及合理性。

根据《企业会计准则第3号——投资性房地产》第六条规定，投资性房地产同时满足下列条件的，才能予以确认：“（一）与该投资性房地产有关的经济利益很可能流入企业；（二）该投资性房地产的成本能够可靠地计量。”由于标的公司国际海洋旅游服务基地部分商街区域能够取得相关租金收入，且自行建造成本能够可靠地计量，故将其确认为投资性房地产具有相关依据及合理性。

根据《企业会计准则第3号——投资性房地产》第九条、第十条规定，企业应当在资产负债表日采用成本模式对投资性房地产进行后续计量，有确凿证据表明投资性房地产的公允价值能够持续可靠取得的，可以对投资性房地产采用公允价值模式进行后续计量。由于标的公司投资性房地产主要用于对外租赁，并非为了获得资本增值，故采用成本模式进行后续计量较为谨慎，该计量模式符合相关规定，具有合理性。

### 三、独立财务顾问和会计师就上述问题及投资性房地产的真实性、权属情况、折旧年限、减值情况的核查方法、范围、证据、结论

#### （一）核查方法

##### 1、内部控制测试

（1）了解新绎游船采购模式，了解新绎游船固定资产与其他长期资产循环内部控制，评价其内部控制制度设计的合理性；

（2）对固定资产与其他长期资产采购循环的流程执行穿行测试，了解新绎游船固定资产与其他长期资产循环相关内部控制是否得到执行。

##### 2、查阅土地、建造、权证及租赁合同等原始资料

获取并查阅投资性房地产相关土地、建造、权证等资料，核查投资性房地产的权属情况。获取并抽查租赁合同，核查新绎游船投资性房地产诸如租赁方、单位租金、租赁面积、租赁期限等具体情况。

##### 3、建造成本核查

获取相关投资性房地产项目所对应的在建工程明细表，抽取相关合同、发票等款项支付凭证；了解施工进度，检查验收相关的文件，判断转固时点或转入投资性房地产时点是否正确；检查借款费用资本化是否符合相关企业会计准则的规定；检查转固或转入投资性房地产金额是否正确。

##### 4、监盘和实地查看程序

对新绎游船投资性房地产执行监盘程序，实地查看投资性房地产情况。



#### 5、应付账款核查

获取报告期内新绎游船应付账款明细账，抽查相关施工合同、结算单据、采购发票、付款单据等资料，了解报告期内新绎游船应付账款的真实性。

#### 6、折旧年限核查

根据新绎游船投资性房地产的会计政策和会计估计，核查新绎游船所有投资性房地产的折旧计提年限，是否按照会计政策计提折旧，计提金额是否准确。

#### 7、减值情况核查

根据新绎游船所在区域房产的市价均价和租金情况，分析新绎游船投资性房地产是否存在减值迹象，核查本次交易的评估过程中对于投资性房地产的评估方法及主要参数，分析是否存在减值迹象。

### **（二）核查范围**

2021年6月末新绎游船所有的投资性房地产项目均纳入核查范围。

### **（三）核查证据**

报告期各期，就投资性房地产的真实性、权属情况、折旧年限、减值情况等核查情况，已获取投资性房地产盘点表、监盘表、投资性房地产建造及相关资料、租赁合同、投资性房地产明细以及折旧计提明细等检查证据。

### **（四）核查结论**

新绎游船将原自用的房屋转为对外出租，按账面价值从固定资产转入投资性房地产，将规划用途为出租的部分商街区域由在建工程转入投资性房地产，符合《企业会计准则第3号——投资性房地产》的相关规定，依据充分、合理；采用成本模式进行后续计量符合《企业会计准则》相关规定，依据充分、合理。新绎游船投资性房地产不存在减值迹象，故不存在减值情况。

## **四、补充披露情况**

相关内容已在《重组报告书》“第十节管理层讨论与分析”之“三、标的公司的财务状况和盈利能力分析”之“(一)财务状况分析”之“1、资产构成及变动情况分析”中补充披露。

## 五、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

《重组报告书》中已补充披露标的资产投资性房地产具体情况，已补充披露投资性房地产初始价值确认和后续计量方式，新绎游船投资性房地产系根据《企业会计准则》的相关规定由在建工程和固定资产转入，依据充分、合理；物业用于出租之目的，情况真实；新绎游船的投资性房地产按照成本进行初始计量，采用成本模式进行后续计量符合《企业会计准则第3号——投资性房地产》相关规定，依据充分、合理；折旧年限30年，与新绎游船房屋构筑物折旧年限一致；经过对投资性房地产是否存在减值迹象进行的逐一检查，不存在减值情况。

问题二十四、申请文件显示，标的资产主要客户是个人游客，在日常交易中仍存在少量现金收款的情况。请独立财务顾问和会计师关注并核查：1) 现金交易的必要性与合理性，是否与标的资产业务情况或行业惯例相符，与同行业或类似公司的比较情况。2) 现金交易的主要客户情况，是否为标的资产的关联方。3) 相关收入确认原则与依据，是否存在体外循环或虚构业务情形。4) 与现金交易相关的内控制度的完备性、合理性与执行有效性。5) 现金交易流水的发生与相关业务发生是否真实一致，是否存在异常分布。6) 实际控制人及标的资产董监高等关联方是否与客户存在资金往来。7) 标的资产为减少现金交易所采取的改进措施及进展情况。8) 标的资产是否已充分披露上述情况及风险。结合上述要求，请独立财务顾问和会计师详细说明对标的资产现金交易可验证性及相关内控有效性的核查方法、过程与证据，对标的资产报告期现金交易的真实性、合理性和必要性发表明确意见。

答复：

一、现金交易的必要性与合理性，是否与标的资产业务情况或行业惯例相

## 符，与同行业或类似公司的比较情况

报告期各期，标的资产现金收款占营业收入的比重为：

单位：万元

项目	2021年1-6月	2020年度	2019年度	2018年度
现金收款金额	322.69	864.65	2,494.59	5,793.47
营业收入	26,214.77	37,530.78	67,426.51	63,585.60
现金收款占营业收入比重	1.23%	2.30%	3.70%	9.11%

### （一）现金交易的必要性与合理性

报告期内，标的公司主要从事海洋旅游运输业务，向乘客提供跨海运输服务。由于海洋旅游运输行业具有临时性且客源较为分散，存在部分游客对智能手机、POS机刷卡等支付方式的操作不熟悉或习惯采用现金支付方式进行交易而采用在窗口临时购票的方式登船，因此标的资产现金交易情形符合行业经营特点与经营模式。根据国务院办公厅印发的《关于切实解决老年人运用智能技术困难实施方案的通知》，为便利老年人日常消费，应保留传统金融服务方式，任何单位和个人不得以格式条款、通知、声明、告示等方式拒收现金，因此标的公司在可进行自主售票的码头港口均设立了可进行现金收款的售票窗口，标的公司保留现金交易渠道具有必要性。报告期内，标的公司大力推广微信、支付宝等非现金支付方式及来游吧网站等线上购票渠道，报告期各期，标的公司现金收款占营业收入比重分别为9.11%、3.70%、2.30%及1.23%，呈现逐步下降趋势，与标的资产的业务情况相符。

### （二）与同行业或类似公司的比较情况

根据可查询到的公开信息，部分可比旅游行业上市公司的现金收款情况如下：

证券代码	证券简称	主营业务	现金收款情况
预披露	呀诺达	主营业务为景区的开发与运营管理，在保护生态环境、保证自然资源可持续利用的前提下，开发文化创意产品，为游客提供观光、体验、度假、养生等旅游服务	2018年-2020年呀诺达现金收款占公司营业收入比例分别为17.92%、11.64%及5.32%
600250.SH	南纺股份	南纺股份发行股份购买南京秦淮风光旅游股份有限公司（以下简称“秦淮风光”）100%股权，秦淮风光拥有	2017年、2018年和2019年1-4月，公司现金收款占营业收入的比例分别

证券代码	证券简称	主营业务	现金收款情况
		在内秦淮河约 10 华里内河道内经营水上游船游览项目的独家经营权	为 90.01%、29.39% 和 28.55%
603136.SH	天目湖	依托天目湖的生态资源,进行旅游景区的综合性开发管理服务	2014 年-2017 年 1-6 月,天目湖现金销售占营业收入比例分别为 65.97%、64.50%、62.48% 及 58.05%
300859.SZ	*ST 西域	主营业务为旅游资源的开发经营,通过对景区景点的开发,为游客提供旅游服务,主要包括旅游客运、高山过道观光、游船观光、温泉酒店、旅行社等其他服务。	从事旅游相关服务,客户以散客为主,区间车业务散客购票部分、观光车业务、过道业务、游船业务、温泉酒店业务均主要以现金方式进行支付

由于服务的最终客户为自然人游客,标的资产及与标的资产业务类似的公司均存在一定的现金收款情况。但随着银联刷卡、支付宝、微信等互联网付款方式逐渐流行,选择刷卡、支付宝、微信付款的消费者比例增加较多,使得直接使用现金进行支付的消费者比例减少,现金收款比例占营业收入的比例整体呈现下降趋势。

与可比公司相比,报告期内,标的资产现金收款占营业收入的比例较低,并且逐年减少,2021 年 1-6 月,标的资产现金收款占营业收入比例由 2018 年度的 9.11%下降至 1.23%。标的资产的现金收款系行业业务特点,符合行业惯例。

## 二、现金交易的主要客户情况,是否为标的资产的关联方

标的资产现金交易的主要客户为在窗口使用现金购买船票、景区门票及保险的散客自然人,与标的资产不存在关联关系。

## 三、相关收入确认原则与依据,是否存在体外循环或虚构业务情形

### (一) 现金收入确认原则

标的公司在船舶运输服务已经完成、收取价款或取得收取价款的凭据时,确认现金收入。

船票现金收入确认的具体标准及确认时间是:游客购票后,在码头通过安检,凭船票和身份证通过闸机登船,船舶运输服务完成,船票金额能够可

靠计量且票款已收到，月末根据票务系统导出的客户销量表进行记账。

## （二）现金收入确认依据

新绎游船现金收入确认依据：客户销量表、收款单等。

标的资产窗口售票销售与收款流程：售票员下班前在售票系统打印结算清单，确认收款金额无误签字后放入票务部门指定单据箱；如有退票、改签，需打印退票明细表、改签明细表，至售票班长处领取退票款；正确填写存款凭条后，将现金票款一并装入信封，放置到指定存款箱，并做好登记；做到账务相符、一班一结。每月底由流量组导出客户销量表，由分管客服进行审核后编制客户销量表，网络营销部主任、中心负责人审核后报财务部。财务部主管会计与系统销量表进行核对无误后，报财务总监、总经理审批后，财务部进行账务处理。

## （三）是否存在体外循环或虚构业务情形

标的资产现金收款的时间及金额较为分散，单笔交易金额较小，不存在同一时间进行大额频繁的交易情况，现金交易流水不存在异常分布情况。

标的资产现金收款均及时交存银行并入账，不存在体外循环情形；现金收入均有票务订单、并可通过闸机过检记录进行辅助验证，现金交易流水与相关业务发生真实一致，不存在虚构业务情形。

## 四、与现金交易相关的内控制度的完备性、合理性与执行有效性

标的资产已建立了完整的与现金交易相关的内控制度，制定了《资金管理规定》《票务现金收款管理办法》《北海新绎游船有限公司收款管理规定》，并得到了有效执行。

（一）《资金管理规定》对现金收支业务规定如下：

“第十三条会计、出纳人员应严格遵守职责分工。现金的收入、支出和保管只限于出纳人员或财务部门特别指定的收款人员负责办理。严禁未经授权的机构或人员办理资金业务或直接接触资金。

第十四条各公司应确定现金收支范围和现金支付限额，不属于现金收支范围的业务应当通过银行办理转账结算。

1、现金收入业务具体如下：

- (1) 个人购买企业物品或接受劳务；
- (2) 赔偿款、罚款及备用金退回款；
- (3) 小额收入和其他必须收取现金事宜。

2、现金支出范围具体如下：

- (1) 退还给个人的小额押金；
- (2) 确实需要现金支付的其他支出。

现金支付限额为 1,000 元，超过结算起点必须通过转账结算。

#### 第十五条 现金收付程序

1、现金收付须有原始凭证等书面证明。

2、收取现金须以相关收款凭证为依据，在收取款项后，出纳人员在收据和收款凭证上签章并加盖“现金收讫”章。

3、资金收入必须转入公司收入账户，严禁收款不入账；各公司业务人员均不得通过个人微信、支付宝等代收公司收入。

4、支付现金须按有关规定报责任人签字后，根据相关会计审核无误的付款凭证为依据付出，同时要求领款人在凭证上签字确认，出纳在凭证上签章并加盖“现金付讫”章。

第十六条 现金核对：每笔现金收付业务发生后，应及时按业务发生顺序逐笔序时登记现金日记账。每日终了，应当计算当天的现金收入合计数，现金支出合计数和结余数，并将结余数和库存数核对，做到日清月结，保证账款、账账相符。如发现账实不符，要及时查明原因并予以处理。不准使用不符合财务制度规定的凭证顶替库存现金，即不准“白条抵库”，不准谎报用途套取现金，不得用银行账户代其他单位和个人存入或支取现金，不得公款私存等。

#### 第十七条 现金保管

1、库存现金不得超过库存限额，一般限额为 20,000 元，超出部分必须及时送存银行；每日下班前将现金核对正确后，放入设有密码的保险柜保证现金的安全。

2、存放现金保险柜的存放地点门窗必须设有金属安全栏，放置到摄像头

范围之内；保险柜必须定期进行检查，以防损坏失效。

3、出纳保险柜的钥匙和密码只能由出纳员保管，不得将钥匙随意乱放，不得将密码告诉他人；密码应进行定期更换，更换时间最长不超过3个月。

4、出纳保险柜内，只准存放公司的现金、有价证券、支票等，不能存放个人和外单位现金（不包括押金）或其他物品。

5、出纳离开出纳场所，必须在离开前，将现金、支票、印鉴等放入保险柜并锁好。

6、出纳人员变更，财务负责人必须监督新的出纳员及时变更保险柜密码；特别是发生代班，换岗前后由财务负责人监督移交钥匙并立即更换密码。

7、出纳人员向银行提取大额现金时，必须由财务负责人安排两人同行或派车办理。

第十八条财务部门每月对库存现金进行检查，禁止白条抵库、贪污挪用、公款私存等现象发生，发现不符，及时查明原因，报财务负责人处理。

第十九条财务负责人应高度重视现金管理，对现金收支进行严格审核，每月月末组织对出纳人员进行现金实地盘点，确保现金账面余额与实际库存相符。发现不符，及时查明原因，做出处理。”

（二）《票务现金收款管理办法》第二条规定：

“1、销售人员当班结束后，根据系统结算单进行结算，填写银行缴款单，在收款室监控系统下将收到的现金清点后，用信封订装好，填写缴款登记，并将封装好的现金放置指定收款箱。

2、现金收款每天一缴。当班班长按规定时间在收款室监控系统下清点收款包数，核对是否与缴款登记一致，确认无误后在缴款登记簿上签字，收款箱上锁并插上签好名字的封签。

3、当班班长与银行押钞人员在收款室监控系统下办理交接手续，双方确认无误后在款箱交接簿上签字确认，银行押钞人员方可押运款箱。”

（三）《北海新绎游船有限公司收款管理规定》第十条散客船票收款业务规定：

“1、客户窗口购票，售票员确认客户要求后在系统打印船票，根据船票应收金额收取现金或进行POS机刷卡操作，POS机的所有操作，需按银行指

定程序。

2、如果客户需要退票，售票员核对该票是否符合退款规定，核对后在售票系统进行退票操作，并收回该船票。

3、售票员打印售票员缴款单，清点当天收回的退款船票与系统退票是否相符，打印售票员退票明细表，跟票务班长清算退票金，领取退票备用金。

4、售票员清点当天的 POS 单及盘点当日的现金，核对现金和 POS 单刷卡合计金额与售票员缴款单是否一致，差异部分由售票员自行承担。

5、售票员将 POS 单、售票员缴款单、退票票据上交出纳人员，现金当日封存缴存银行，按规定单据 3 日内必须交齐。

6、票务班长核实售票员退票明细表，跟售票员结算退款备用金，填报费用报销单，退票明细表作为附件，走流程审批后上交出纳人员。

7、出纳核对售票员 POS 单、现金缴款单与银行账，编制散客收款台账，核对与售票系统数据与收款单据，为 POS 单和现金缴款单开具收据，将收款单据进行分组汇总（因售票员太多，将售票员工号进行分组，将收款单据按售票员分组汇总）提交会计。

8、出纳复核退票费用报销单，核对退款明细的准确性、有效性，核对退款是否符合规定，费用报销单的填写与退票明细表是否一致。”

## 五、现金交易流水的发生与相关业务发生是否真实一致，是否存在异常分布

### （一）标的资产现金收款情况

报告期内，标的公司现金收款主要来自窗口销售船票，报告期现金收款情况见下表：

单位：万元

项目	2021 年 1-6 月	2020 年度	2019 年度	2018 年度
现金收款合计	322.69	864.65	2,494.59	5,793.47

### （二）报告期各期北滘航线线下窗口购票频次前十名乘客核查

报告期各期，根据票务系统分析北滘航线线下窗口购票乘客前十名购票次数和类型如下：



### 1、2021 年 1-6 月

序号	身份证前六位	购票次数	购票类型
1	450511	43	岛民票
2	450511	40	岛民票
3	450511	35	岛民票
4	450511	34	岛民票
5	450501	32	岛民优惠票 <sup>注</sup>
6	450521	30	北海市民票 <sup>注</sup>
7	450502	28	岛民票
8	450511	27	岛民票
9	450511	27	岛民票
10	450502	27	岛民票

注：岛民优惠票包括岛民配偶、迁出岛民，享受票价 7 折优惠，北海市民票亦享受票价 7 折优惠。

### 2、2020 年度

序号	身份证前六位	购票次数	购票类型
1	450511	94	岛民票
2	450502	70	岛民票
3	450521	67	岛民票
4	450511	66	岛民票
5	450502	66	岛民票
6	450501	61	岛民优惠票
7	450511	57	岛民票
8	450511	54	岛民票
9	450501	51	岛民优惠票
10	450502	51	岛民票

### 3、2019 年度

序号	身份证前六位	购票次数	购票类型
1	450502	83	岛民票
2	450511	82	岛民票
3	450511	82	岛民票
4	450511	79	岛民票

序号	身份证前六位	购票次数	购票类型
5	450511	72	岛民票
6	450521	67	岛民票
7	450501	64	岛民优惠票
8	450511	61	岛民票
9	450501	61	岛民优惠票
10	450501	60	岛民优惠票

#### 4、2018 年度

序号	身份证前六位	购票次数	购票类型
1	450511	138	岛民票
2	450511	103	岛民票
3	450511	89	岛民票
4	450511	81	岛民票
5	450702	78	特优半票
6	450511	77	特优半票
7	450502	77	岛民票
8	450511	74	岛民票
9	452528	73	特优半票
10	450502	73	特优半票

注：标的公司 2018 年度向部分驻岛工作人员印发了优惠卡，持卡人员可凭此卡在窗口处购买特优半票。后续统一更新为驻岛半票类型票后此卡失效。

标的公司报告期各期线下窗口交易前十大客户以岛民为主，兼有少量驻岛工作人员和北海市民，且随着网上购票平台渗透率的逐年提高，窗口购票频次整体呈现下降趋势，不存在异常。

#### 六、实际控制人及标的资产董监高等关联方是否与客户存在资金往来

会计师审阅了标的资产关联方基本资料，标的公司实际控制人、董事和高管人员调查表，获取了报告期内标的资产董监高及出纳等银行流水，对大额交易及异常交易进行专项核查；将现金交易客户姓名与标的资产董监高等关联方流水中的交易对手方进行比对。

根据实际控制人出具的相关承诺，其与标的资产客户不存在资金往来。

经核查，实际控制人及标的资产董监高等关联方与标的资产现金交易客

户不存在资金往来，现金交易的客户不属于标的资产的关联方。

## 七、标的资产为减少现金交易所采取的改进措施及进展情况

标的资产为减少现金交易主要采取了以下改进措施：

1、提倡使用非现金支付。标的公司开通 POS 机刷卡、微信、支付宝扫码等互联网支付通道，从技术上满足客户刷卡和网络付款的需求。同时，为提高售票效率、减少现金找零产生的时间浪费，标的公司在售票现场设置标语提醒、提倡消费者选择微信、支付宝付款，推动消费者减少使用现金购票。

2、推广网络售票平台。标的公司大力推广“来游吧”网上售票平台，并不断对平台进行改进升级，提高用户体验和平台使用流畅度。并在航站楼、船舱等处使用海报等方式进行推广，提高用户接受度。

3、在售票处安装自助售票机。标的公司在现金交易主要地点北海国际客运港安装了自助售票机，客户可使用自助售票机购票，进一步减少现场现金售票的金额和比例。

通过采取以上措施，标的公司报告期各期现金收款占营业收入的比重逐年下降，从 2018 年度的 9.11%，减少至 2021 年 1-6 月的 1.23%，取得了良好效果。在以后的经营管理中，标的资产将继续采取措施鼓励游客减少现金交易，减少现金收款比例。

## 八、标的资产是否已充分披露上述情况及风险

上市公司已在《重组报告书》“第五节标的公司业务与技术”之“二、标的公司主营业务具体情况”之“（四）报告期各期服务提供及销售收入情况”之“4、现金收款情况”中对标的公司现金收款情况进行了补充披露。

此外，上市公司在《重组报告书》中“重大风险提示”之“二、标的资产有关风险”之“（九）现金收款的内控风险”中对标的资产的现金收款情况及风险进行了如下披露：

“标的资产主营业务为海洋旅游运输，主要客户是个人游客；虽然近年来，标的资产通过开发小程序、完善自营官网等形式积极推动客户线上支付，标的资产的现金收款占营业收入比例已由 2018 年的 9.11%降低至 2021 年上半年的

1.23%，有效保证了标的资产的资金安全，并提高了营业款结算效率。但在日常交易中仍存在少量现金收款的情况。目前，标的资产已经制定了较为完善的现金收支管理的内部控制制度并要求相关工作人员严格执行，但如果因内控制度不够完善，出现对现金结算流程监控不严的情况，或相关工作人员措施执行不到位，则可能导致现金的管理风险。”

### **九、独立财务顾问和会计师对标的资产现金交易可验证性及相关内控有效性的核查方法、过程与证据，对标的资产报告期现金交易的真实性、合理性和必要性发表明确意见**

会计师实施了以下程序对标的公司现金交易情况进行核查：

#### **1、针对现金交易可验证性及相关内控有效性的核查方法、过程与证据**

(1)对标的资产现金收入确认相关的内部控制设计和运行有效性进行评估和测试；

(2)检查标的资产银行缴存明细和现金缴款记录本，分析标的资产是否每天均将现金缴存银行；并取得标的公司报告期内银行流水，与现金缴款记录本核对，查看日期、金额是否一致；

(3)获取并检查标的资产与北海威正金融护卫有限公司签订的 2018 年至 2021 年 6 月委托代理押运服务合同及相应付款凭证，检查委托事项等主要条款；

(4)现场观察现金缴存银行情况，关注北海威正金融护卫有限公司是否按时到公司收取现金，缴存银行的程序是否与制度描述一致。

#### **2、现金交易的真实性、合理性和必要性的核查执行了如下核查程序：**

(1)查询国家法律法规的相关规定，确认标的资产保留现金交易的必要性；查询同行业上市公司现金交易的可比数据，判断标的资产现金交易的合理性；

(2)对标的资产窗口售票情况进行了实地查看，对乘客使用现金购票过程及售票员收款、记录过程进行了全程跟踪，标的资产与现金交易相关的内控制度执行有效；

(3)分月统计标的资产 2018 年-2021 年 6 月现金收款金额，分析各月现金收款占总收款的比重，波动是否异常；复核并利用 IT 审计结果：将票务

系统订单数据与现金收款、微信、支付宝、哆啦宝、银行收款和 POS 机收款核对，分析现金销售是否真实；结合服务类型对收入及毛利情况进行分析，判断报告期收入是否存在异常波动的情况；将现金登记簿与银行现金缴款流水进行勾稽，核查原始单据的真实性、合理性；结合对货币资金、往来款项的核查，判断报告期现金交易的真实性；

(4) 获取了 2018 年至 2021 年 6 月间在窗口通过 POS 机及现金窗口进行购票的订单信息；通过统计各年度窗口旅客购票频次，对报告期各期前十频次的旅客特征进行分析。结合闸机反馈的人脸识别数据，将系统预留的证件照片与游客通过闸机时拍摄的照片进行抽样比对，未发现异常；

(5) 随机抽取 2018 年至 2021 年 6 月的现金购票订单，根据订单里的身份证号推算客户的年龄、性别，与安检时留存的人脸识别照片进行比对，未发现异常；

(6) 访谈实际控制人及标的资产董监高等关联方是否与客户存在资金往来，审阅标的资产关联方基本资料，标的公司实际控制人、董事和高管人员调查表，获取了报告期内标的资产董监高及出纳等个人或企业流水，对大额交易及异常交易进行专项核查；将现金交易客户姓名与标的资产董监高等关联方流水中的交易对手方进行比对，未发现异常。

此外，通过本问题回复之“五、现金交易流水的发生与相关业务发生是否真实一致，是否存在异常分布”及“四、与现金交易相关的内控制度的完备性、合理性与执行有效性”的核查程序，会计师确认标的资产现金交易具有可验证性，标的资产已建立了完整的与现金交易相关的内控制度，并得到了有效执行。

## 十、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》之“重大风险提示”之“二、标的公司有关风险”之“（九）现金收款的内控风险”及“第五节标的公司业务与技术”之“二、标的公司主营业务具体情况”之“（四）报告期各期服务提供及销售收入情况”之“4、现金收款情况”中补充披露。

## 十一、中介机构核查意见

**经核查，会计师认为：**

标的公司现金交易具有必要性与合理性，与标的资产业务情况或行业惯例相符，与同行业或类似公司的比较不存在异常。标的公司现金交易客户主要为散客自然人，与标的公司不存在关联关系。标的公司现金收入真实性、完整性可以合理保证，不存在体外循环或虚构业务情形。标的公司现金交易流水的发生与相关业务发生真实一致，不存在异常分布。实际控制人及标的资产董监高等关联方与现金交易客户不存在资金往来。标的资产为减少现金交易所采取的改进措施获得了较好的成效。重组报告书中已对标的资产现金收款的风险进行了充分披露。

问题二十五、申请文件显示，1) 报告期内，标的资产存在通过第三方周转银行贷款的情形。2) 2018-2020 年，标的资产通过第三方银行账户回款金额占收入比例分别为 3.64%、2.12%及 3.34%，第三方回款主要为客户或代理商委托个人代其支付款项。3) 新智认知与新绎游船签订资金拆借协议，双方约定新智认知及其子公司与新绎游船及子公司之间的互相占用资金按 6%计算利息。请独立财务顾问和会计师：1) 关注标的资产前述行为信息披露充分性，如对相关交易形成原因、资金流向和使用用途、利息、违反有关法律法规具体情况及后果、后续可能影响的承担机制、整改措施、相关内控建立及运行情况等。2) 关注前述行为的合法合规性，对公司前述行为违反法律法规规章制度（如《票据法》《贷款通则》《外汇管理条例》《支付结算办法》等）的事实情况进行说明认定，是否属于主观故意或恶意行为并构成重大违法违规，是否存在被处罚情形或风险。3) 关注标的资产对前述行为财务核算是否真实、准确，与相关方资金往来的实际流向和使用情况，是否存在通过体外资金循环粉饰业绩等情形。4) 针对前述不规范行为的整改措施，标的资产是否已通过收回资金、纠正不当行为方式、改进制度、加强内控等方式积极整改，是否已针对性建立内控制度并有效执行，且申报后未发生新的不合规资金往来等行为。5) 前述行为是否不存在后续影响，已排除或不存在重大风险隐患。6) 请独立财务顾问和会计师对前述行为进行完整核查，能够验证相关资金来源或去向，能够确认标的资产不存在业绩虚构情

形，并发表明确意见，确保发行人的财务内控在提交申报材料的审计截止日后能够持续符合规范性要求，能够合理保证公司运行效率、合法合规和财务报告的可靠性，不存在影响《首发办法》相关发行条件的情形。

答复：

一、关注标的资产前述行为信息披露充分性，如对相关交易形成原因、资金流向和使用用途、利息、违反有关法律法规具体情况及后果、后续可能影响的承担机制、整改措施、相关内控建立及运行情况等

#### （一）标的公司报告期内与第三方进行贷款周转

报告期内，为满足贷款银行受托支付要求，新绎游船存在先将贷款委托银行支付给第三方，然后对方将贷款汇回，后续新绎游船根据实际付款需要将款项进行使用的情形（以下简称“转贷”行为）。相关转贷的具体情况如下表所示：

序号	贷款银行	贷款合同编号	贷款金额（万元）	周转方	转出时间	转出金额（万元）	转回时间	转回金额（万元）
1	中国银行	2019年北中银贷字第004号	5,000.00	廊坊鼎兴恒泰物资贸易有限公司	2019.6.25	5,000.00	2019.6.26	5,000.00
2	建设银行	HTZ45065000LDZJ201900007	5,000.00		2019.9.24	5,000.00	2019.9.24	5,000.00

#### 1、相关交易形成原因

2019年度，由于生产经营的需要和项目投资建设，标的公司对资金需求量较大，在融资渠道较为单一的客观环境下，标的公司主要以银行贷款、关联方拆借作为补充营运资金和项目建设资金的重要来源。

根据银行贷款要求，标的公司申请银行贷款时需明确提供资金用途和采购合同，银行将标的公司申请的贷款发放至标的公司银行专户并受托支付给申请贷款时提供的受托支付对象；但由于在贷款发放时点，标的公司不存在与贷款发放金额相匹配的采购需求，标的公司向银行提供的采购合同后续未实际执行，供应商将收到的受托支付贷款转回给标的公司，从而形成转贷。

#### 2、资金流向和使用用途

相关转贷的具体资金流向情况和使用用途如下表所示：

项目	中国银行借款	建设银行借款
贷款合同编号	2019 年北中银贷字第 004 号	HTZ450650000LDZJ201900007 号
贷款类型	流动资金借款	流动资金借款
贷款下发至新绎游船账户日期	2019 年 5 月 31 日	2019 年 9 月 5 日
受托支付对象	廊坊鼎兴恒泰物资贸易有限公司	
转出时间	2019 年 6 月 25 日	2019 年 9 月 24 日
转出金额	5,000 万元	5,000 万元
转回时间	2019 年 6 月 26 日	2019 年 9 月 24 日
转回金额	5,000 万元	5,000 万元
使用用途	根据标的公司经营和资金计划, 用于支付员工报销款、支付供应商采购款等日常经营或与关联方之间进行拆借	
贷款偿还时间	2020 年 6 月 1 日	2020 年 9 月 5 日
贷款偿还主体	新绎游船	

### 3、利息

“转贷”涉及的银行贷款利率均为 4.35%，由标的公司承担并支付。

由于“转贷”过程中，周转方将收到的银行款项在收款当日或次日全额转至标的公司账户，资金在第三方处停留的时间较短，划出及收回的资金一一对应，金额相等，不存在跨期情况，且系为了补充标的公司流动资金，因此，标的公司对该部分资金周转未计提利息。

### 4、违反有关法律法规具体情况及后果

标的公司上述转贷行为存在未严格遵循《流动资金贷款管理暂行办法》关于贷款人受托支付和《贷款通则》关于按借款合同规定用途使用贷款的相关规定之情形。

标的公司通过第三方周转贷款是为了符合商业银行贷款规定及满足企业生产经营的资金需求，不存在非法占有银行贷款的目的。标的公司仅在 2019 年 6 月至 9 月间进行了两笔周转贷款，且已按照贷款合同约定向银行履行还本付息义务，不存在逾期偿还贷款的情形，亦未对商业银行及其存款人造成损失或其他不利影响。自 2019 年 10 月起，标的公司即停止了通过第三方进行贷款周转的行为，不存在主观恶意通过多笔贷款长期占有银行贷款的行为。

2021 年 6 月，各贷款银行出具了证明，确认标的公司贷款期间均能按照贷款合同的约定按时还本付息，未发生逾期还款或违约的情形，不存在损害银行利



益的情形，不存在对金融稳定和金融支付结算秩序产生不利影响的情形，银行未对标的公司进行处罚。

2021年6月，中国人民银行北海市中心支行出具复函，“经查询，在2018—2020年期间，未发现中国人民银行北海市中心支行对北海新绎游船有限公司进行行政处罚的记录。”

## 5、后续可能影响的承担机制

如标的公司因报告期内曾进行转贷行为被有关部门给予任何处罚或被任何第三方追究任何形式的法律责任，新奥控股承诺承担处罚结果或责任，保证标的公司不会因此遭受任何损失。

新奥控股出具的具体承诺如下：“如应有权部门要求或决定，标的公司因通过廊坊鼎兴恒泰物资贸易有限公司周转银行贷款行为承担任何罚款或损失的，则本公司无条件地全额承担该等支出或所受损失，且不向标的公司追偿，保证标的公司不会因此遭受任何经济损失。”

## 6、整改措施

标的公司已对上述行为采取了一系列整改措施，管理层认真学习相关法规文件，确保日后不会再进行此类违规操作。具体如下：

### （1）完善相关制度，确保内部控制设计合理、执行有效

标的公司按照《公司法》、《企业内部控制基本规范》等法律法规及部门规章的要求，加强内部控制机制和内部控制制度建设，严格规范《筹资管理制度》以及《资金支付管理制度》，严格规范资金支付的审批流程。

### （2）清理转贷行为，规范资金周转

标的公司对转贷行为进行了清理和规范，一方面加强资金使用和内部控制的管理；另一方面合理安排和调度资金，提前制定资金使用计划，自2019年10月起未再发生上述在没有真实业务背景情况下通过受托支付方式取得银行贷款行为，不存在损害标的公司利益或造成资产损失的情形。2020年6月1日和2020年9月5日，标的公司分别将转贷涉及的银行贷款全部足额偿还完毕并按约定支付相关利息。

## 7、相关内控建立及运行情况

报告期内，标的公司为满足贷款银行受托支付要求，存在转贷行为。上述行

为的资金周转方将收到的银行款项在收款当日或次日全额转至标的公司账户，不存在占用标的公司资金的情形，不存在向标的公司收取费用或向标的公司输送利益的情形，亦不存在损害标的公司利益或造成资产损失的情形。综上所述，上述转贷行为不属于公司主观恶意行为，不构成重大违法违规，且已整改完毕，相关事项不会影响标的公司内控有效性。

标的公司建立了有效的内部控制制度，《公司章程》《筹资管理制度》《资金支付管理制度》等对银行借款均有明确的审批权限和应履行的决策程序，能够防止以后通过第三方周转银行贷款的情形发生，标的公司严格按照上述制度执行，确保标的公司的经营活动合法合规。

本所对标的公司内控执行情况出具了无保留意见的《内部控制鉴证报告》。

## （二）第三方银行账户回款情况

报告期各期，标的公司通过第三方银行账户回款的金额及占收入比例情况如下：

单位：万元

项目	2021年1-6月		2020年度		2019年度		2018年度	
	回款金额	占收入比例	回款金额	占收入比例	回款金额	占收入比例	回款金额	占收入比例
客户为个体工商户，由其经营者代付	461.81	1.76%	552.00	1.47%	643.30	0.95%	135.00	0.21%
法定代表人或实际控制人代付	11.72	0.04%	181.77	0.48%	333.69	0.49%	1,180.20	1.86%
员工、合作伙伴、直系亲属及其他	105.94	0.40%	518.30	1.38%	452.11	0.67%	1,001.21	1.57%
<b>第三方回款金额</b>	<b>579.47</b>	<b>2.21%</b>	<b>1,252.07</b>	<b>3.34%</b>	<b>1,429.10</b>	<b>2.12%</b>	<b>2,316.41</b>	<b>3.64%</b>

报告期各期，标的公司通过第三方银行账户回款金额占收入比例分别为3.64%、2.12%、3.34%及2.21%，占标的公司收入比例较小。

### 1、相关交易形成原因

报告期内，标的公司船票和海洋旅游服务产品的部分代理商为个体工商户或小规模经营者，船舶修造业务的部分客户为自然人。由于个体工商户未申请办理银行基本账户，小规模经营者和自然人出于交易习惯、家庭经营特点，存在通过经营者、法定代表人、实际控制人、员工、合作伙伴，自然人的直系亲属、其他亲属或朋友等支付货款的情形。上述第三方回款符合实际业务特点，具有商业合

理性和真实交易背景。

## **2、资金流向和使用用途**

客户或代理商通过授权委托相关自然人向标的公司支付货款，并向标的公司提供授权证明书，用于采购标的公司服务或产品。

## **3、利息**

上述事项为客户委托第三方向标的公司进行付款，不涉及标的公司的利息计提事项。

## **4、违反有关法律法规具体情况及后果**

标的公司客户委托第三方进行付款具有商业合理性和真实交易背景，未违反法律法规的相关规定。

## **5、后续可能影响的承担机制**

报告期内，标的公司与相关客户不存在因第三方回款导致的纠纷或潜在纠纷。若标的公司与客户因报告期内的第三方回款事项产生纠纷，新奥控股承诺承担相关纠纷所产生的损失，保证标的公司不会因此遭受任何损失。

新奥控股出具的具体承诺如下：“若标的公司与客户因报告期内的第三方回款事项产生纠纷，则本公司无条件地全额承担该等纠纷导致的支出或所受损失，且不向标的公司追偿，保证标的公司不会因此遭受任何经济损失。”

## **6、整改措施**

报告期内，为了确保销售回款的真实性及控制风险，标的公司建立了针对客户第三方回款的内控制度。标的公司持续控制第三方回款的总体规模，使整体第三方付款金额呈下降趋势，鼓励回款方与标的公司直接签署业务协议，对于客户委托其他单位或个人付款的，要求提供委托付款说明，财务部每年对于第三方回款的情况进行检查。

## **7、相关内控建立及运行情况**

标的公司在《北海新绎游船有限公司收款管理规定》中对第三方回款进行规定，要求对第三方回款的情况进行核实、通过取得委托付款说明等方式进行内部控制，具体如下：

“第二十一条为了保证销售回款的准确性和真实性，应收取发生实际业务往来的单位或个人款项，对于对方单位委托其他单位或个人付款的，业务部门需进

行核实确认，及时告知财务部，进行账务处理。

第二十二條對於合同對方委託其他單位或個人付款的單筆金額 10 萬元以上 100 萬以下的，需業務部門聯繫對方單位提供委託付款說明，註明付款方與合同簽訂方的關係，並提交財務部留存，單筆金額 100 萬以上的合同簽訂方不允許委託其他單位或個人付款。

第二十三條財務部須核查銀行流水，對於不明收款，及時詢問業務單位，進行正確的賬務處理，並要求業務單位補充相關資料。”

報告期內，標的公司均根據《北海新絳游船有限公司收款管理規定》落實執行，對第三方收款的內控制度合理且持續運行有效。

### **（三）新智認知與新絳游船之間的資金拆借**

報告期內，新絳游船及其子公司與新智認知及其子公司（除新絳游船外）之間存在資金拆借。

#### **1、相關交易形成原因**

因 2018 年下沉至新絳游船的業務及資產不包含銀行存款，因此，為保持標的公司後續的正常運營，新智認知向新絳游船拆入資金以維持經營週轉和固定資產投資。

隨著經營業績的釋放及現金流量情況的好轉，標的公司逐漸完成對新智認知拆入資金的償還。在新絳游船為新智認知子公司期間，為提高整體資金使用效率，新絳游船將部分資金拆借給新智認知。

#### **2、資金流向和使用用途**

2018 年及 2019 年 1-5 月，為新絳游船及其子公司向新智認知及其關聯方淨拆入，2019 年 6 月及之後，為新絳游船及其關聯方向新智認知及其關聯方淨拆出。

雙方拆借的資金主要用於日常經營使用。

#### **3、利息**

新智認知及其子公司與新絳游船及其子公司之間的互相占用資金按 6% 計算利息，利息統一由新智認知與新絳游船進行結算。2018 年度，新絳游船應付新智認知利息 116.73 萬元，2019 年度新絳游船應付新智認知利息 788.30 萬元，應

收利息 568.77 万元；2020 年度新绎游船应收新智认知利息 1,211.31 万元。

#### **4、违反有关法律法规具体情况及后果**

根据 2020 年 8 月 18 日最高人民法院审判委员会第 1809 次会议《关于审理民间借贷案件适用法律若干问题的规定（2020 第二次修正）》第十一条：“法人之间、非法人组织之间以及它们相互之间为生产、经营需要订立的民间借贷合同，除存在民法典第一百四十六条、第一百五十三条、第一百五十四条以及本规定第十三条规定的情形外，当事人主张民间借贷合同有效的，人民法院应予支持。”

新智认知及其子公司与新绎游船及其子公司之间资金拆借为双方根据经营需要进行资金拆借，为互相的真实意思表示，未违反相关法律法规。

#### **5、后续可能影响的承担机制**

新绎游船与新智认知于 2020 年末完成拆借资金清理，并结清利息。双方确认，截至 2020 年末和 2021 年 6 月末，新绎游船与新智认知之间已结清互相拆借的资金和利息，不存在纠纷或潜在纠纷。若标的公司与新智认知因报告期内的资金拆借事项产生纠纷，新奥控股承诺承担相关纠纷所产生的损失，保证标的公司不会因此遭受任何损失。

新奥控股出具的具体承诺如下：“若标的公司与新智认知因报告期内的资金拆借事项产生纠纷，则本公司无条件地全额承担该等纠纷导致的支出或所受损失，且不向标的公司追偿，保证标的公司不会因此遭受任何经济损失。”

#### **6、整改措施**

标的公司完善了相关财务内控制度，并开展了与关联方之间的资金清理。截至 2021 年 6 月末，标的公司向实际控制人控制的关联方拆出的资金均已收回，后续已不再发生向关联方拆出资金的相关行为。

此外，新奥控股及实际控制人出具了《关于减少和规范关联交易的承诺函》，减少和规范本次交易后可能存在的关联交易。

#### **7、相关内控建立及运行情况**

为规范关联方的资金拆借情况，新绎游船按照相关法律法规，建立了《关联交易管理制度》《资金管理制度》等内部管理制度，明确了关联方及关联交易的决策程序等内容。

截至 2021 年 6 月 30 日，标的公司严格按照相关内部管理制度对关联方资金

拆借进行了规范，本所对标的公司内控执行情况出具了无保留意见的《内部控制鉴证报告》。

二、关注前述行为的合法合规性，对公司前述行为违反法律法规规章制度（如《票据法》《贷款通则》《外汇管理条例》《支付结算办法》等）的事实情况进行说明认定，是否属于主观故意或恶意行为并构成重大违法违规，是否存在被处罚情形或风险

#### （一）标的公司报告期内与第三方进行贷款周转

标的公司的转贷行为存在未严格遵循《流动资金贷款管理暂行办法》关于贷款人受托支付和《贷款通则》关于按借款合同规定用途使用贷款的相关规定之情形。

标的公司通过第三方周转贷款是为了符合商业银行贷款规定及满足企业生产经营的资金需求，不存在非法占有银行贷款的目的。标的公司仅在 2019 年 6 月至 9 月间进行了两笔周转贷款，且已按照贷款合同约定向银行履行还本付息义务，不存在逾期偿还贷款的情形，亦未对商业银行及其存款人造成损失或其他不利影响，不存在后续影响或重大风险隐患。自 2019 年 10 月起，标的公司即停止了通过第三方进行贷款周转的行为，且后续已积极整改、加强内控，避免产生新的不合规资金往来，不存在恶意通过多笔贷款长期占有银行贷款的行为。

综上，标的公司上述行为不属于主观恶意行为，不存在相关争议或纠纷事项，不构成重大违法违规行为。

2021 年 6 月，各贷款银行出具了证明，确认标的公司贷款期间均能按照贷款合同的约定按时还本付息，未发生逾期还款或违约的情形，不存在损害银行利益的情形，不存在对金融稳定和金融支付结算秩序产生不利影响的情形，银行未对标的公司进行处罚。

2021 年 6 月，中国人民银行北海市中心支行出具复函，“经查询，在 2018—2020 年期间，未发现中国人民银行北海市中心支行对北海新绎游船有限公司进行行政处罚的记录。”

标的公司控股股东已就标的公司银行转贷情况承诺如下：“如应有权部门要

求或决定，标的公司因通过廊坊鼎兴恒泰物资贸易有限公司周转银行贷款行为承担任何罚款或损失的，则本公司无条件地全额承担该等支出或所受损失，且不向标的公司追偿，保证标的公司不会因此遭受任何经济损失。”

综上，标的公司的转贷行为存在未严格遵循《流动资金贷款管理暂行办法》和《贷款通则》相关规定之情形，但不存在非法占有银行贷款的目的、不存在恶意通过多笔贷款长期占有银行贷款的行为，各贷款银行及中国人民银行北海市中心支行已出具相关证明，标的公司转贷行为不属于主观故意或恶意行为且不构成重大违法违规，不存在被处罚情形或风险。

## **（二）第三方银行账户回款情况**

标的公司与客户之间的第三方回款符合实际业务特点，具有商业合理性和真实交易背景，标的公司与相关客户不存在因第三方回款导致的纠纷或潜在纠纷。因此，标的公司上述行为不属于主观恶意行为，不构成违法违规行为，不存在被处罚情形或风险。

## **（三）新智认知与新绎游船之间的资金拆借**

报告期内，新智认知与标的公司之间的资金拆借主要用于日常生产经营，截至 2021 年 6 月末，标的公司对新智认知及其子公司之间拆借的资金及利息已结清，双方的资金拆借事项不存在争议或潜在纠纷，不会对标的公司利益造成损害。因此，标的公司上述行为不属于主观恶意行为，不构成违法违规行为，不存在被处罚情形或风险。

**三、关注标的资产对前述行为财务核算是否真实、准确，与相关方资金往来的实际流向和使用情况，是否存在通过体外资金循环粉饰业绩等情形**

### **（一）标的公司报告期内与第三方进行贷款周转**

标的公司报告期内对第三方进行贷款周转行为的财务核算真实、准确。

转贷资金由银行受托支付给第三方后，第三方将资金汇回，后续新绎游船根据实际付款需要将款项进行使用，具体流向和使用情况详见本问题回复之“一、

（一）标的公司报告期内与第三方进行贷款周转”。

转贷资金在周转方银行账户停留的时间间隔短（分别为 1 天和 0 天），不存在通过体外资金循环粉饰业绩的情形。

## **（二）第三方银行账户回款情况**

标的公司报告期内第三方银行账户回款行为的财务核算真实、准确。

客户或代理商通过授权委托相关自然人向标的公司支付货款，并向标的公司提供授权证明书，用于采购标的公司服务或产品。

标的公司第三方回款符合实际业务特点，具有商业合理性和真实交易背景，不存在体外资金循环粉饰业绩的情形。

## **（三）新智认知与新绎游船之间的资金拆借**

标的公司报告期内与新智认知之间的资金拆借利息按月末余额 $\times 0.5\%$ （年化6%）进行计提，财务核算真实、准确。

新绎游船与新智认知的相关方资金往来主要用于日常经营使用，不存在通过体外资金循环粉饰业绩等情形。

**四、针对前述不规范行为的整改措施，标的资产是否已通过收回资金、纠正不当行为方式、改进制度、加强内控等方式积极整改，是否已针对性建立内控制度并有效执行，且申报后未发生新的不合规资金往来等行为**

### **（一）标的公司报告期内与第三方进行贷款周转**

标的公司通过第三方周转的银行贷款已经偿还完毕，标的公司的整改措施、相关内控建立及运行情况如下：

（1）标的公司加强了对资金的规范管理，财务制度规定标的公司开展银行贷款融资时，停止改变贷款资金用途；应根据实际资金需求开展融资申请，并严格依照融资约定用途使用资金，不得擅自更改资金用途，不得对外出借资金。

（2）组织董事、监事、高级管理人员及财务人员等深入学习《公司法》《流动资金贷款管理暂行办法》《企业内部控制基本规范》及其配套指引等相关法律法规，提高资金管理安全性和使用规范性的意识。

（3）根据《公司法》《企业内部控制基本规范》等法律、法规、规范性文件的规定及《公司章程》的要求，标的公司建立健全法人治理结构，同时进一步完善了资金营运与筹资内部控制制度，后续得到了有效执行。

### **（二）第三方银行账户回款情况**

对于第三方回款的整改措施：



(1) 标的公司积极与相关客户签订有关第三方支付协议，财务人员定期与销售部门业务员沟通，对存在第三方付款的客户以及付款方名称、付款账户信息进行提前备案登记，并定期与销售部门业务员核对，确保及时更新相关信息。

(2) 标的公司与客户积极沟通，原则上要求以自身账户进行付款，减少第三方回款金额，降低第三方回款比例。此外，为了有效防控风险，确保销售收入的真实性及可核查性，标的公司对销售回款建立了较为严格的内控程序，标的公司收到货款后会将订单信息与付款信息进行匹配，若出现付款账户名称与订单客户名称约定不一致的情形，财务人员会及时与相关销售部门业务员予以核实确认，同时将收款金额与财务账上的应收款项金额核对，以保证所有回款均来自客户或其相关方且回款金额准确。

### **(三) 新智认知与新绎游船之间的资金拆借**

新智认知与新绎游船之间的资金拆借已于 2020 年 12 月 31 日前结清，后续未与新智认知发生进一步的资金拆借行为。标的公司已制定关联交易管理制度，其中包括关联人和关联交易、关联人报备、关联交易定价、关联交易的审批权限、关联交易的决策程序、关联人及关联交易的披露、日常关联交易披露和决策程序的特别规定、关联交易披露和决策程序等相关规定。

综上，标的公司从 2021 年起，未再发生“转贷”、也未与新智认知进行资金拆借，申报后未发生新的不合规资金往来等行为。对于第三方回款，标的公司的客户群体决定了短期内无法避免代付款情况，管理层已规范标的公司的收款管理，标的公司与客户积极沟通，原则上要求以自身账户进行付款，减少第三方回款金额，第三方回款占比逐年下降。

## **五、前述行为是否不存在后续影响，已排除或不存在重大风险隐患**

针对标的公司转贷行为，2021 年 6 月，各贷款银行出具了证明，确认标的公司贷款期间均能按照贷款合同的约定按时还本付息，未发生逾期还款或违约的情形，不存在损害银行利益的情形，不存在对金融稳定和金融支付结算秩序产生不利影响的情形，银行未对标的公司进行处罚。2021 年 6 月，中国人民银行北海市中心支行出具复函，“经查询，在 2018—2020 年期间，未发现中国人民银行北海市中心支行对北海新绎游船有限公司进行行政处罚的记录。”此外，如标的

公司因报告期内曾进行转贷行为被有关部门给予任何处罚或被任何第三方追究任何形式的法律责任，新奥控股承诺承担处罚结果或责任，保证标的公司不会因此遭受任何损失。

针对标的公司第三方回款行为，报告期内，标的公司与相关客户不存在因第三方回款导致的纠纷或潜在纠纷。若标的公司与客户因报告期内的第三方回款事项产生纠纷，新奥控股承诺承担相关纠纷所产生的损失，保证标的公司不会因此遭受任何损失。

针对与新智认知资金拆借行为，截至 2021 年 6 月末，新绎游船与新智认知之间已结清互相拆借的资金和利息，不存在纠纷或潜在纠纷。若标的公司与新智认知因报告期内的资金拆借事项产生纠纷，新奥控股承诺承担相关纠纷所产生的损失，保证标的公司不会因此遭受任何损失。

综上，标的公司上述行为不存在重大后续影响，不存在重大风险隐患。

**六、请独立财务顾问和会计师对前述行为进行完整核查，能够验证相关资金来源或去向，能够确认标的资产不存在业绩虚构情形，并发表明确意见，确保发行人的财务内控在提交申报材料的审计截止日后能够持续符合规范性要求，能够合理保证公司运行效率、合法合规和财务报告的可靠性，不存在影响《首发办法》相关发行条件的情形**

#### **（一）标的公司报告期内与第三方进行贷款周转**

针对报告期内的“转贷”情形，会计师实施了以下程序：

1、取得并核查了标的公司报告期内全部的银行流水，逐笔核查了“转贷”涉及银行借款转出单位、转出时间、转出金额、贷款转入单位、转入时间、转入金额、最终资金流向和用途，对转贷资金形成闭环核查；

2、访谈鼎兴恒泰，访谈标的公司财务总监、财务经办人员，了解“转贷”原因，借款银行的要求和“转贷”资金流转过程；

3、查阅标的公司内部控制制度建立情况，标的公司建立并完善治理结构，加强了对资金规范化管理水平，开展银行贷款融资时，根据实际资金需求开展融资申请，并严格依照融资约定用途使用资金，不得擅自更改资金用途。同时标的公司加强资金支付计划及原材料采购预算管理，加强资金使用效率，使相关采购

业务的贷款支付进度满足受托支付的放款要求；

4、核查“转贷”行为涉及的贷款本息流水、记账凭证、借款合同等，“转贷”行为涉及的贷款本息已按期全额归还；

5、查阅《贷款通则》相关规定，借款人应当按借款合同约定用途使用贷款。标的公司作为借款人的上述“转贷”行为不符合《贷款通则》等的相关规定。但标的公司取得该等资金未用于国家禁止生产、经营的领域和用途，且均已偿还了上述贷款及利息，不存在逾期还款的情形，未损害银行及其他人的利益，未与银行发生纠纷；

6、查阅中国人民银行北海市中心支行出具的复函；

7、核查“转贷”涉及银行出具的说明，确认“转贷”相关借款均已按时还本付息，借款合同已履行完毕，合同双方不存在纠纷和潜在纠纷；

8、查阅标的公司征信报告；

9、取得控股股东的书面承诺。

## **（二）第三方银行账户回款情况**

针对第三方回款，会计师实施了以下程序：

1、访谈标的公司财务人员、销售人员及管理层等，了解标的公司是否存在第三方回款情形，第三方回款的原因和商业合理性；

2、查阅同行业可比上市公司招股书说明书等公开资料，了解同行业是否存在第三方回款情形；

3、取得并核查了标的公司报告期内全部的银行流水，获取标的公司报告期内第三方回款的统计明细表，结合标的公司银行流水，抽查标的公司应收账款对应合同的回款方，核实流水回款方是否与合同签署方一致，确认标的公司第三方回款统计明细表完整性；复核第三方回款金额计算的准确性，并抽查相关合同或订单、发票、银行回单等交易凭证，将账面记录航线收入与作业信息系统订单信息进行核对，核查第三方回款及销售的真实性；

4、取得主要第三方回款涉及的委托付款声明文件，核查第三方回款行为的真实性及付款方和委托方之间的关系；

5、取得标的公司针对第三方回款涉及相关内部控制制度，访谈标的公司财

务人员，了解第三方回款内控制度设计和执行的有效性；

6、将涉及第三方与标的公司关联方清单比对，核查其与标的公司的关联关系。

### （三）新智认知与新绎游船之间的资金拆借

1、获取报告期内标的公司关联方资金拆借，检查相关资金拆借合同、银行流水等资料，了解上述交易发生的背景，评估合理性；并评价相关会计处理核算是否符合企业会计准则相关规定；

2、获取新智认知及标的公司《关联交易管理办法》等相关内控制度，了解关联交易相关内控的执行情况，关注关联方资金拆借等财务内控不规范情形是否已经整改，关注关联交易的授权、审批等关键控制点，评估其执行的有效性；

3、取得并核查了标的公司报告期内全部的银行流水，结合大额资金流水核查，关注大额资金流向使用情况，关注是否存在异常情况；关注关联方资金拆借的资金流向，资金拆借是否已经清偿、相关利息收入与费用是否已经收回、支出，关注后续是否有持续交易；

4、分析与关联方资金拆借利息计提情况，确认标的公司与新智认知之间的资金占用利率按照银行同期借款利率水平考虑合理的其他融资成本后确定，并且在报告期双方拆借利率一致；复核双方的资金占用费计算过程和结果；

5、获取上述关联方资金拆借等相关关联方交易的决议，核查上述关联交易是否经过必要的审批和决策程序。

经核查，会计师认为：

（1）标的公司报告期内除存在的关联方资金拆借、转贷情况外，不存在《首发业务若干问题解答（2020年6月修订）》问题41中的其他情况；

（2）上述资金拆借、转贷事项不构成重大违法违规，不存在被处罚的情形，满足相关发行条件的要求；

（3）标的公司转贷、第三方收款、关联方资金拆借的相关财务核算具有真实性和准确性，不存在通过体外资金循环粉饰业绩的情况；

（4）标的公司已建立了转贷、第三方收款、关联方资金拆借的内部控制制度，内控制度不规范情形已经进行了整改纠正。标的公司于2021年6月30日，

内部控制在所有重大方面保持了按照《企业内部控制基本规范》标准建立的与财务报表相关的有效的内部控制，标的公司的内部控制能够支持标的公司持续符合规范性要求；

(5) 前述转贷、第三方收款、关联方资金拆借行为不存在后续不利影响，不存在重大风险隐患。

截至本回复出具日，标的公司内控制度健全且被有效执行。标的公司的财务内控在提交申报材料的审计截止日后能够持续符合规范性要求，能够合理保证公司运行效率、合法合规和财务报告的可靠性，不存在影响《首发办法》相关发行条件的情形。

## 七、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》“第九节本次交易的合规性分析”之“七、标的公司符合《首发管理办法》相关规定”之“（三）财务与会计”中补充披露。

## 八、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

《重组报告书》中已补充披露了相关交易形成原因、资金流向和使用用途、利息、违反有关法律法规具体情况及后果、后续可能影响的承担机制、整改措施、相关内控建立及运行情况；标的公司的转贷行为存在未严格遵循《流动资金贷款管理暂行办法》和《贷款通则》相关规定之情形，但不存在非法占有银行贷款的目的、不存在恶意通过多笔贷款长期占有银行贷款的行为，各贷款银行及中国人民银行北海市中心支行已出具相关证明，标的公司转贷行为不属于主观故意或恶意行为且不构成重大违法违规，不存在被处罚情形或风险；标的公司对前述行为的财务核算真实、准确，与相关方资金往来的实际流向和使用情况与实际情况相符，不存在通过体外资金循环粉饰业绩等情形；标的公司已通过偿还贷款、收回资金、纠正不当行为方式、改进制度、加强内控等方式积极整改，已针对性建立内控制度并有效执行，申报后未发生新的不合规资金往来等行为；标的公司上述行为不存在重大后续影响，不存在重大风险隐患；会计师对前述行为进行了核查，能够验证相关资金来源或去向，能够确认标的资产不存在业绩虚构情形，并发表了明确意见，标的公司的财务内控在提交申报材料的审计截止日后能够持续符合

规范性要求，能够合理保证公司运行效率、合法合规和财务报告的可靠性，不存在影响《首发办法》相关发行条件的情形。

问题二十六、申请文件显示，1) 2020 年 12 月，新智认知以 13.70 亿元作价将标的资产转让给新奥控股。2) 本次交易对标的资产采用资产基础法和收益法进行评估，资产基础法评估值为 13.46 亿元，增长率为 21.6%，收益法评估结果为 13.87 亿元，增长率为 28.79%，最终选用收益法评估值作为评估结果。请你公司：1) 结合标的资产资产更新、市场开拓、发展战略规划等，补充披露预测期资产更新、资本性支出增加额预测的依据及合理性。2) 结合同行业可比公司数据，补充披露收益法评估中，可比公司的预期无杠杆市场风险系数、被评估单位权益资本的预期市场风险系数、所得税后的付息债务利率、债务比率等折现率相关参数的确认依据及合理性。3) 补充披露标的资产长期股权投资、少数股东权益价值评估的确认依据，非经营性或溢余资产或负债评估的预测明细、确认依据及合理性。4) 列表补充披露前后两次评估（2020 年 12 月和本次交易）的评估基准日、基础、评估方法、假设、参数、净现金流等预测信息，补充披露两次评估值差异的原因及合理性。5) 结合同行业可比评估案例，结合资产基础法和收益法两种评估方法的假设、预测基础、主要考虑、适用范围，补充披露选择收益法评估值作为最终评估结论的原因及合理性。请独立财务顾问、会计师和评估师核查并发表明确意见。

答复：

一、结合标的资产资产更新、市场开拓、发展战略规划等，补充披露预测期资产更新、资本性支出增加额预测的依据及合理性

标的公司从事多年的专业海洋运输相关业务，经营模式较为成熟，在市场开拓方面，线上主要以来游吧网站和 OTA 平台销售拓展的方式为主，线下主要以客源地营销宣传及与当地旅行社合作营销拓展的方式为主，预计不需要大额的资本性支出，且由于近年来随着国内旅游行业的蓬勃发展，标的公司已根据市场需求进行了更新船舶和优化运力，当前标的公司船舶运力较为充足，能够满足未来业务发展需要。因此，未来的资本性支出主要以优化航运效率的港口航道和泊位

的扩建类支出为主。预测期标的公司的资本性支出项目情况如下：

单位：万元

项目名称	2021年	2022年	2023年
<b>资本性支出合计</b>	<b>17,727.15</b>	<b>17,600.00</b>	<b>4,900.00</b>
客运港航道扩建项目	10,000.00	8,000.00	-
北海侨港港点 5#、6#、7#客滚船码头泊位工程项目	6,000.00	5,000.00	2,000.00
3#/4#泊位港池扩建项目	303.49	-	-
北海码头康乐旅游港	49.06	-	-
450 客位船舶建造	-	3,600.00	2,400.00
智慧化运营系统	1,000.00	1,000.00	500.00
涠洲岛南湾海洋运动公园项目海域使用权	374.60	-	-

#### 1、客运港航道扩建项目

由于北海客运港所在海岸直面北部湾，受西南浪涌、台风暴潮等极端天气条件影响，同时有效宽度只有 50 米，港域现有渔商船存在共用航道现象。为消除航道安全隐患，完善港口通航基础设施，标的公司自 2019 年起积极推动客运港的航道扩建项目，于 2020 年和 2021 年陆续获得了广西壮族自治区交通厅、广西壮族自治区海洋局、北海市发改和改革委员会、北海市银海区人民政府的相关批复。目前，该项目已经开工建设，预计 2022 年完工，根据该项目工程概算和建设规划，预计 2021 年和 2022 年需要资本性支出共计 1.8 亿元。

#### 2、北海侨港港点 5#、6#、7#客滚船码头泊位工程项目

为提高标的公司码头安全运营水平，提升海洋旅游运输能力，标的公司计划在北海国际客运港建设北海港侨港港点 5#、6#、7#客滚船码头泊位工程，建设内容包括 5#、6#、7#客滚船码头三个泊位、停泊水域及回旋水域疏浚工程等工程。项目完成后，可以将客货滚装船和高速客船靠泊泊位分开设置，增加装卸效率和安全性，进一步提升标的公司船舶运营的安全性和稳定性。项目已完成岸线联合审核、海域论证、海洋环评、用海预审、通航条件影响评价等工作并获得北海市发改委核准批复，已获得项目海域使用权，其他相关工作正在稳步推进。根据可行性研究报告，预计 2021 年至 2023 年的资本性支出额预计分别为 6,000 万元、5,000 万元和 2,000 万元。

### 3、3#/4#泊位港池扩建项目

该项目为北海国际客运港一期 3#、4#泊位港池南侧护岸西侧一小部分扩建项目，长 161.8m，项目占地位于现有护岸向陆一侧，建设不涉及海域，项目建设后，陆域将后移，港池略有扩大。根据该项目施工公开招标价格，预计该项目 2021 年的资本性支出金额为 303.49 万元。

### 4、北海码头康乐旅游港

该项目为标的公司签订的市场调研咨询项目，合同额共计 200 万元，考虑评估基准日前已支付的金额，预计该项目涉及的 2021 年的资本性支出金额共计 49.06 万元。

### 5、450 客位船舶建造预计

考虑到北游 18 和北游 28 号船舶船龄较高，将于 2027 年到达强制报废年限，且客位数较少，标的公司预计于 2022 年开始新建一艘 450 客位船舶，待建成后作为北游 18 和北游 28 号船舶的运力补充和替换，满足未来经营的需要。参考同类船舶的可行性研究报告，预计总投资金额约 6,000 万元，计划于 2022 年和 2023 年分别支付 3,600 万元和 2,400 万元。

### 6、智慧化运营系统

标的公司基于数字化转型需要，结合主营港口及航运业务场景，计划在 2021 年至 2023 年逐步投资建设一套智慧化运营系统。该系统包括可从全局呈现航线两端港口及船舶运营的实时动态的 IoC 运营中心（可实现基于气象、客流数据形成的智能化调度以及针对安全风险的实时跟踪预警及处置闭环）、船舶运营一体化系统、船端可视化中心等。预计通过港口和航线的智慧化建设，最终达到通过虚拟场景对运营状况的全面感知、辅助决策和快速响应，全面优化港口的运行效率，提升服务质量和公司数字化管理水平。项目预计总投资额共 2,500 万元，分三期逐步投入，2021 年至 2023 年的资本性支出额预计分别为 1,000 万元、1,000 万元和 500 万元。

### 7、涠洲岛南湾海洋运动公园项目海域使用权



2021年5月，标的公司启动申请北海市涠洲岛南湾海洋运动公园项目海域使用权，海域位于涠洲岛旅游区南湾柴栏南侧海域，海域用海类型为旅游娱乐用海，用海方式为透水构筑物用海和开放式游乐场用海，其中透水构筑物用海（浮桥、平台用海）面积2.3255公顷，开放式用海面积11.0078公顷。项目用海西南侧设置2条浮桥，用于游客上下游艇，其中1条浮桥连接海钓平台；在南侧设置3个休闲平台和1个潜水平台；浮桥和平台以外的其他开阔水域用于海上运动游乐等。本次评估根据海域使用权出让公告中的挂牌价格，预计2021年该项目涉及的资本性支出金额为374.60万元。

对于为维持现有资产规模和资产状况进行的资产更新支出，在预测期对除船舶类资产以外按照各年更新等于折旧和摊销的方式对资产更新进行预测，并考虑了上述资本性支出对于折旧摊销的影响。对于船舶类资产，由于标的公司一直以来严格执行船舶维修保养制度和程序，对每艘船舶进行维护保养、定期检修，以保证船舶设备的状态良好，相关修理费已按要求计入成本。因此，船舶类资产的资产更新在预测期仅考虑船舶达到强制报废年限时的一次性更新支出，同时在永续期按照更新等于折旧和摊销的方式对更新进行预测。

综上所述，标的公司依据当前各类资产的使用状态、更新时间、未来发展所需的港池及航道扩建需求等方面对预测期资产更新和资本性支出进行了预测，具备合理性。

二、结合同行业可比公司数据，补充披露收益法评估中，可比公司的预期无杠杆市场风险系数、被评估单位权益资本的预期市场风险系数、所得税后的付息债务利率、债务比率等折现率相关参数的确认依据及合理性

可比公司的预期无杠杆市场风险系数  $\beta_u$  如下：

证券代码	证券简称	首发上市日期	历史 $\beta$	调整后 $\beta$	$\beta_u$
000430.SZ	张家界	1996/8/29	1.08	1.05	0.81
000888.SZ	峨眉山 A	1997/10/21	0.87	0.91	0.86
000978.SZ	桂林旅游	2000/5/18	1.04	1.03	0.68
600054.SH	黄山旅游	1997/5/6	0.78	0.85	0.85
600749.SH	西藏旅游	1996/10/15	0.97	0.98	0.91

证券代码	证券简称	首发上市日期	历史 $\beta$	调整后 $\beta$	$\beta_u$
603099.SH	长白山	2014/8/22	1.22	1.14	1.10
603199.SH	九华旅游	2015/3/26	0.87	0.91	0.91
<b><math>\beta_u</math> 平均值</b>					<b>0.88</b>

本次评估选择标的公司于评估基准日的自身稳定资本结构对未来年度折现率进行测算，计算资本结构时，股权、债权价值均基于其市场价值进行估算，得出权益比为 70.3%，债务比为 29.7%。按照上述资本结构进行计算，得到标的权益资本的预期市场风险系数  $\beta_e=1.19$ 。

债权期望报酬率是企业债务融资的资本成本，本次评估中采用的资本结构是企业自身的资本结构，遵循债权成本与资本结构匹配的原则，以企业债权的加权平均资本成本确定债权期望报酬率，得出债权期望报酬率  $r_d=4.5\%$ 。根据标的公司适用的 15%的所得税率，得出所得税后的付息债务利率为 3.8%。

将以上得到的各参数，代入公式，得到折现率如下表：

**折现率计算表**

权益比 $W_e$	70.3%
债务比 $W_d$	29.7%
债权期望报酬率 $r_d$	4.5%
无风险利率 $r_f$	3.1%
市场期望报酬率 $r_m$	10.6%
适用税率	15.0%
无杠杆 $\beta$	0.88
权益 $\beta$	1.19
特性风险系数	0.02
权益成本 $r_e$	14.1%
债务成本（税后） $r_d$	3.8%
<b>WACC</b>	11.0%
<b>折现率</b>	<b>11.0%</b>

折现率相关参数的选取综合考虑了评估基准日的无风险收益率水平、市场期望报酬率、同行业可比上市公司数据等资本市场相关信息，以及标的公司所在行业、资本结构等相关因素，相关参数的取值具备合理性。

三、补充披露标的资产长期股权投资、少数股东权益价值评估的确认依据，非经营性或溢余资产或负债评估的预测明细、确认依据及合理性

1、长期股权投资

标的公司的长期股权投资共 2 项，分别涉及北海新奥航务有限公司和北海市涠洲岛新涠公交有限公司。考虑到评估方法的适用性，本次评估采用资产基础法对被投资单位评估基准日的整体资产进行了评估，然后将被投资单位评估基准日净资产评估值乘以被评估单位的持股比例计算确定评估值，评估结果明细表如下：

单位：万元

评估结果汇总表					
评估基准日：2020 年 12 月 31 日					
北海新奥航务有限公司					人民币万元
项目		账面价值	评估价值	增减值	增值率%
		B	C	D=C-B	E=D/B×100%
1	流动资产	333.02	333.02	-	-
2	非流动资产	4,555.89	5,900.59	1,344.70	29.52
3	其中：长期股权投资	-	-	-	
4	投资性房地产	-	-	-	
5	固定资产	3,810.28	3,968.31	158.03	4.15
6	在建工程	-	-	-	
7	无形资产	717.94	1,904.61	1,186.67	165.29
7-1	其中：土地使用权	543.20	1,363.23	820.03	150.96
8	递延所得税资产	27.67	27.67	-	-
9	<b>资产总计</b>	<b>4,888.91</b>	<b>6,233.61</b>	<b>1,344.70</b>	<b>27.51</b>
10	流动负债	278.73	278.73	-	-
11	非流动负债	345.63	345.63	-	-
12	<b>负债总计</b>	<b>624.36</b>	<b>624.36</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
13	<b>净资产（所有者权益）</b>	<b>4,264.55</b>	<b>5,609.25</b>	<b>1,344.70</b>	<b>31.53</b>
评估结果汇总表					
评估基准日：2020 年 12 月 31 日					
北海市涠洲岛新涠公交有限公司					人民币万元
项目		账面价值	评估价值	增减值	增值率%
		B	C	D=C-B	E=D/B×100%
1	流动资产	115.16	115.16	-	-
2	非流动资产	515.30	515.79	0.49	0.10
3	其中：长期股权投资	-	-	-	

4	投资性房地产	-	-	-	
5	固定资产	515.26	515.75	0.49	0.10
6	递延所得税资产	0.04	0.04	-	-
7	<b>资产总计</b>	<b>630.46</b>	<b>630.95</b>	<b>0.49</b>	<b>0.08</b>
8	流动负债	213.16	213.16	-	-
9	非流动负债	-	-	-	-
10	<b>负债总计</b>	<b>213.16</b>	<b>213.16</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
11	<b>净资产（所有者权益）</b>	<b>417.30</b>	<b>417.79</b>	<b>0.49</b>	<b>0.12</b>

长期股权投资评估值=被投资单位整体评估后净资产评估值×持股比例

单位：万元

序号	被投资单位名称	持股比例%	100%股权价值	持股比例对应评估价值
1	北海新奥航务有限公司	49%	5,609.25	2,748.53
2	北海市涠洲岛新涠公交有限公司	50%	417.79	208.90
<b>合计</b>				<b>2,957.43</b>

本次评估中，在确定长期股权投资评估值时，评估师没有考虑控股权和少数股权等因素产生的溢价和折价，也未考虑认缴资本及股权流动性对评估结果的影响。

被评估单位基准日的长期股权投资评估价值为 2,957.43 万元。

## 2、少数股东权益

标的公司涉及的少数股东权益共 2 项，分别为北海市涠洲岛新绎海洋运动有限公司和长岛渤海长通旅运有限公司。考虑到评估方法的适用性，本次评估采用资产基础法对北海市涠洲岛新绎海洋运动有限公司、采用收益法对长岛渤海长通旅运有限公司在评估基准日的整体资产进行了评估，然后将被投资单位评估基准日净资产评估值乘以被评估单位少数股东的持股比例计算确定评估值，评估结果明细表如下：

单位：万元

评估结果汇总表				
评估基准日：2020 年 12 月 31 日				
北海市涠洲岛新绎海洋运动有限公司				人民币万元
项目	账面价值	评估价值	增减值	增值率%
	B	C	D=C-B	E=D/B×100%

1	流动资产	424.59	424.59	-	-
2	非流动资产	344.32	356.53	12.21	3.55
3	其中：长期股权投资	-	-	-	
4	固定资产	316.74	328.95	12.21	3.85
5	在建工程	15.09	15.09	-	-
6	长期待摊费用	12.49	12.49	-	-
7	<b>资产总计</b>	<b>768.91</b>	<b>781.12</b>	<b>12.21</b>	<b>1.59</b>
8	流动负债	124.87	124.87	-	-
9	非流动负债	14.22	14.22	-	-
10	<b>负债总计</b>	<b>139.09</b>	<b>139.09</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
11	<b>净资产（所有者权益）</b>	<b>629.82</b>	<b>642.03</b>	<b>12.21</b>	<b>1.94</b>

未来净现金流量预测及现值表						
长岛渤海长通旅运有限公司						人民币万元
项目/年度	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年及以后
收入	9,291	10,581	11,483	12,472	13,057	13,057
成本	7,376	7,975	8,458	8,981	9,356	9,356
期间费用	436	460	484	509	535	535
利润总额	1,476	2,143	2,538	2,978	3,135	3,106
减：所得税	369	536	634	744	784	777
净利润	1,107	1,607	1,903	2,233	2,351	2,330
净现金流量	2,293	2,931	3,225	3,555	3,671	2,330
折现率	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	
折现系数	0.90	0.80	0.72	0.64	0.57	
现值	2,053	2,349	2,314	2,284	2,111	11,445

将未来现金流量现值加总得到渤海长通的经营性资产价值为 22,555.13 万元。渤海长通基准日账面存在部分资产（负债）的价值在本次估算的净现金流量中未予考虑，属本次评估所估算现金流之外的溢余或非经营性资产（负债）。本次评估依据经审计的财务报表对该等资产（负债）价值进行单独估算，得到渤海长通基准日的溢余或非经营性资产（负债）评估价值为-15,524.40 万元。具体情况如下表所示：

单位：万元

项目名称	基准日账面值	基准日评估值
------	--------	--------

项目名称	基准日账面值	基准日评估值
货币资金	886.27	886.27
其他应收款	145.42	145.42
其他流动资产	2,184.59	34.37
<b>流动类溢余/非经营性资产小计</b>	<b>3,216.28</b>	<b>1,066.05</b>
应付股利	557.70	557.70
其他应付款	18,624.51	18,624.51
<b>流动类溢余/非经营性负债小计</b>	<b>19,182.21</b>	<b>19,182.21</b>
<b>C1: 流动类溢余/非经营性资产（负债）净值</b>	<b>-15,965.93</b>	<b>-18,116.16</b>
在建工程	2,419.64	2,442.00
递延所得税资产	302.65	149.76
<b>非流动类溢余/非经营性资产小计</b>	<b>2,722.29</b>	<b>2,591.75</b>
<b>非流动类溢余/非经营性负债小计</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>C2: 非流动类溢余/非经营性资产（负债）净值</b>	<b>2,722.29</b>	<b>2,591.75</b>
<b>C: 溢余/非经营性资产、负债净值</b>	<b>-13,243.64</b>	<b>-15,524.40</b>

将所得到的经营性资产价值  $P=22,555.13$  万元，基准日存在的其它溢余性或非经营性资产的价值  $C=-15,524.40$  万元，把以上数值代入式  $B=P+C$ ，得到评估对象的企业价值  $B=7031.00$  万元（取整）。

由于公司在基准日无付息债务，无少数股东权益价值，因此得到渤海长通的股权权益价值  $E=7031.00$  万元。

少数股东权益评估值=被投资单位整体评估后净资产评估值×少数股东的持股比例

单位：万元

序号	被投资单位名称	少数股东持股比例	100%股权价值	持股比例对应评估价值
1	北海市涠洲岛新绎海洋运动有限公司	34%	642.03	218.29
2	长岛渤海长通旅运有限公司	35%	7,031.00	2,460.85
<b>合计</b>				<b>2,679.14</b>

新绎游船在评估基准日的少数股东权益评估值为 2,679.14 万元。

### 3、非经营性或溢余资产（负债）

标的公司在评估基准日账面存在部分资产（负债）的价值在本次估算的净现金流量中未予考虑，属本次评估所估算现金流之外的溢余或非经营性资产（负债）。本次评估依据经审计的财务报表采用资产基础法对该等资产（负债）价值进行单独估算，相关评估方法与评估依据与资产基础法评估说明部分一致，非经营性或溢余资产（负债）评估明细表及主要构成如下：

单位：万元

项目名称	基准日账面值	基准日评估值	溢余或非经营性资产(负债)主要构成
货币资金	32,230.19	32,230.19	溢余货币资金
其他应收款	733.00	733.00	关联方往来款等
其他流动资产	41.52	41.52	预交企业所得税
<b>流动类溢余/非经营性资产小计</b>	<b>33,004.71</b>	<b>33,004.71</b>	
短期借款	51.17	51.17	应付利息
应付账款	7,825.92	7,825.92	应付工程款
其他应付款	21.35	21.35	关联方往来款等
一年内到期的非流动负债	30.22	30.22	应收利息
其他流动负债	34.53	34.53	待转销项税额
<b>流动类溢余/非经营性负债小计</b>	<b>7,963.19</b>	<b>7,963.19</b>	
<b>C<sub>1</sub>: 流动类溢余/非经营性资产（负债）净值</b>	<b>25,041.52</b>	<b>25,041.52</b>	
固定资产	2,106.79	3,380.70	闲置房屋及船舶等
在建工程	13,901.32	14,597.02	海洋旅游服务基地等在建项目
无形资产	1,339.97	5,841.15	闲置及在建土地
递延所得税资产	540.38	390.62	递延所得税资产
其他非流动资产	12,282.61	12,282.61	预付土地款等
<b>非流动类溢余/非经营性资产小计</b>	<b>30,171.07</b>	<b>36,492.10</b>	
递延收益	3,180.86	48.76	政府补助等
<b>非流动类溢余/非经营性负债小计</b>	<b>3,180.86</b>	<b>48.76</b>	
<b>C<sub>2</sub>: 非流动类溢余/非经营性资产（负债）净值</b>	<b>26,990.21</b>	<b>36,443.34</b>	
<b>C: 溢余/非经营性资产、负债净值</b>	<b>52,031.73</b>	<b>61,484.86</b>	

经采用资产基础法对该等资产（负债）价值进行单独估算，得到新绎游船基准日的溢余或非经营性资产（负债）评估价值为 61,484.86 万元。

综上，本次评估中依据采用的资产基础法及收益法的评估结果作为上述长期股权投资、少数股东权益和非经营性或溢余资产及负债的价值的确认依据，具备合理性。

#### 四、列表补充披露前后两次评估(2020年12月和本次交易)的评估基准日、基础、评估方法、假设、参数、净现金流等预测信息，补充披露两次评估值差异的原因及合理性

前次评估（以下简称“2020年12月”或“前次”）与本次交易（以下简称“本次”）的评估相关信息如下：

	前次	本次交易
评估基准日	2020年9月30日	2020年12月31日
评估基础	评估对象是北海新绎游船有限公司归属于母公司所有者权益。评估范围为北海新绎游船有限公司的全部资产及相关负债	评估对象是北海新绎游船有限公司归属于母公司所有者权益。评估范围为北海新绎游船有限公司的全部资产及相关负债
评估方法	资产基础法、收益法	资产基础法、收益法
评估假设	<p>(一) 一般假设</p> <p>1. 交易假设 交易假设是假定所有待评估资产已经处在交易的过程中，评估师根据待评估资产的交易条件等模拟市场进行估价。交易假设是资产评估得以进行的一个最基本的前提假设。</p> <p>2. 公开市场假设 公开市场假设，是假定在市场上交易的资产，或拟在市场上交易的资产，资产交易双方彼此地位平等，彼此都有获取足够市场信息的机会和时间，以便于对资产的功能、用途及其交易价格等作出理智的判断。公开市场假设以资产在市场上可以公开买卖为基础。</p> <p>3. 资产持续经营假设 资产持续经营假设是指评估时需根据被评估资产按目前的用途和使用的方式、规模、频度、环境等情况继续使用，或者在有所改变的基础上使用，相应确定评估方法、参数和依据。</p>	<p>(一) 一般假设</p> <p>1. 交易假设 交易假设是假定所有待评估资产已经处在交易的过程中，评估师根据待评估资产的交易条件等模拟市场进行估价。交易假设是资产评估得以进行的一个最基本的前提假设。</p> <p>2. 公开市场假设 公开市场假设，是假定在市场上交易的资产，或拟在市场上交易的资产，资产交易双方彼此地位平等，彼此都有获取足够市场信息的机会和时间，以便于对资产的功能、用途及其交易价格等作出理智的判断。公开市场假设以资产在市场上可以公开买卖为基础。</p> <p>3. 资产持续经营假设 资产持续经营假设是指评估时需根据被评估资产按目前的用途和使用的方式、规模、频度、环境等情况继续使用，或者在有所改变的基础上使用，相应确定评估方法、参数和依据。</p>



	前次	本次交易
	<p>(二) 特殊假设</p> <p>1. 国家现行的有关法律法规及政策、国家宏观经济形势无重大变化, 所处地区的政治、经济和社会环境无重大变化。</p> <p>2. 针对评估基准日资产的实际状况, 假设企业持续经营, 相关资质到期后可以延续。</p> <p>3. 假设被评估单位的经营者是尽职的, 并且公司管理层有能力担当其职务。</p> <p>4. 假设公司完全遵守所有有关的法律法规。</p> <p>5. 假设被评估单位未来将采取的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致。</p> <p>6. 假设公司在现有的管理方式和管理水平的基础上, 经营范围、方式与规划方向保持一致。</p> <p>7. 本次评估, 假设在未来的预测期内, 评估对象的主营业务、产品的结构, 收入与成本的构成以及销售策略和成本控制等保持其最近几年的状态持续, 与评估对象未来规划保持一致而不发生较大变化。</p> <p>8. 在未来的预测期内, 评估对象自2021年起恢复2019年的销售政策和促销策略, 各项期间费用不会在现有基础上发生大幅的变化, 仍将保持其最近几年的变化趋势持续, 并随经营规模的变化而同步变动。</p> <p>9. 鉴于企业的货币资金或其银行存款等在生产经营过程中频繁变化且闲置资金均已作为溢余资产考虑, 评估时不考虑存款产生的利息收入, 也不考虑付息债务之外的其他不确定性损益。</p> <p>10. 根据财政部等三部委发布的《财政部税务总局国家发展改革委关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》(财政部公告2020年第23号), 自2021年1月1日至2030年12月31日, 对设在西部地区的鼓励类产业企业减按15%的税率征收企业所得税。在被评</p>	<p>(二) 特殊假设</p> <p>1. 国家现行的有关法律法规及政策、国家宏观经济形势无重大变化, 所处地区的政治、经济和社会环境无重大变化。</p> <p>2. 针对评估基准日资产的实际状况, 假设企业持续经营, 相关资质到期后可以延续。</p> <p>3. 假设被评估单位的经营者是尽职的, 并且公司管理层有能力担当其职务。</p> <p>4. 假设公司完全遵守所有有关的法律法规。</p> <p>5. 假设被评估单位未来将采取的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致。</p> <p>6. 假设公司在现有的管理方式和管理水平的基础上, 经营范围、方式与规划方向保持一致。</p> <p>7. 本次评估假设在未来的预测期内, 评估对象的主营业务、产品的结构, 收入与成本的构成以及销售策略和成本控制等保持其最近几年的状态持续, 与评估对象未来规划保持一致而不发生较大变化。</p> <p>8. 在未来的预测期内, 评估对象按照其规划的销售政策和相关规划执行, 各项期间费用不会在现有基础上发生大幅的变化, 仍将保持其最近几年的变化趋势持续, 并随经营规模的变化而同步变动。</p> <p>9. 鉴于企业的货币资金或其银行存款等在生产经营过程中频繁变化且闲置资金均已作为溢余资产考虑, 评估时不考虑存款产生的利息收入, 也不考虑付息债务之外的其他不确定性损益。</p> <p>10. 根据财政部等三部委发布的《财政部税务总局国家发展改革委关于延续西部大开发企业所得税政策的公告》(财政部公告2020年第23号), 自2021年1月1日至2030年12月31日, 对设在西部地区的鼓励类产业企业减按15%的税率征收企业所得税。在被评估单位开展的业务中, 水上高速客运业务属于《产业结构调整指导目录》鼓励类第二十五条“水运”第11款“水上高速客运”, 按照规定享受减按15%的税率征收企业所得税的税收优惠政策。本次评估假设该税收优惠政策到期后不再延</p>

	前次	本次交易
	<p>估企业开展的业务中，水上高速客运业务属于《产业结构调整指导目录》鼓励类第二十五条“水运”第 11 款“水上高速客运”，按照规定享受减按 15%的税率征收企业所得税的税收优惠政策。本次评估假设该税收优惠政策到期后不再延续，自 2031 年起企业所得税率恢复为 25%。</p> <p>11. 根据《关于支持新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控有关税收政策的公告》（财政部和税务总局公告 2020 年第 8 号），被评估单位按照规定享受对纳税人提供公共交通运输服务取得的收入免征增值税的优惠政策。该政策自 2020 年 1 月 1 日起实施，截止日期视疫情情况另行公告。本次评估假设该优惠政策持续至 2020 年 12 月 31 日，自 2021 年 1 月 1 日起恢复原增值税征收政策。</p> <p>12. 本次评估假设被评估单位经营场所的取得及利用方式与评估基准日保持一致而不发生变化。</p> <p>13. 有关利率、汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等不发生重大变化。</p> <p>14. 本次评估假设委托人及被评估单位提供的基础资料和财务资料真实、准确、完整。</p> <p>15. 本次评估假设无自然灾害等人力不可抗拒因素或不可预见因素对企业造成重大不利影响。</p> <p>当上述条件发生变化时，评估结果一般会失效。</p>	<p>续，自 2031 年起企业所得税率恢复为 25%。</p> <p>11. 本次评估假设被评估单位经营场所的取得及利用方式与评估基准日保持一致而不发生变化。</p> <p>12. 有关利率、汇率、赋税基准及税率、政策性征收费用等不发生重大变化。</p> <p>13. 本次评估假设委托人及被评估单位提供的基础资料和财务资料真实、准确、完整。</p> <p>14. 本次评估假设无自然灾害等人力不可抗拒因素或不可预见因素对企业造成重大不利影响。</p> <p>当上述条件发生变化时，评估结果一般会失效。</p>

经对比可见，由于前次评估假设中第 11 项所涉及的税收优惠政策已在本次评估过程中到期，因此本次评估中不需要针对该项进行评估假设。除此以外，前次评估与本次评估在评估对象、评估范围、评估方法、评估假设等方面不存在明显差异。

净现金流等预测参数对比如下：

单位：万元

项目		2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
收入	前次	57,725	65,701	71,900	75,847	79,536	79,536
	本次	56,450	64,732	70,831	74,723	78,355	78,355
成本	前次	31,428	35,029	37,725	39,427	40,982	40,982
	本次	31,902	35,263	38,416	40,211	41,752	41,752
期间费用	前次	14,957	15,852	17,082	17,935	18,704	18,704
	本次	13,204	14,600	15,347	16,039	16,734	16,734
净利润	前次	8,923	11,705	13,564	14,678	15,751	15,741
	本次	8,943	11,735	13,536	14,664	15,789	15,792
资本性支出	前次	21,856	14,534	1,461	-	-	-
	本次	17,727	17,600	4,900	-	-	-
营运资金增加额	前次	-1,171	-487	-378	-241	-225	-
	本次	-1,473	-537	-395	-252	-235	-
净现金流量	前次	-4,398	5,314	20,137	22,575	23,632	20,398
	本次	56	2,039	16,715	22,600	23,708	20,476
折现率	前次	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%
	本次	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%
项目		2027年	2028年	2029年	2030年	2031年 及以后	
收入	前次	79,536	79,536	79,536	79,536	79,536	
	本次	78,355	78,355	78,355	78,355	78,355	
成本	前次	40,964	40,865	40,864	40,864	40,864	
	本次	41,734	41,632	41,631	41,631	41,631	
期间费用	前次	18,704	18,704	18,704	18,704	18,704	
	本次	16,734	16,734	16,734	16,734	16,734	
净利润	前次	15,756	15,841	15,841	15,841	14,205	
	本次	15,807	15,894	15,895	15,895	14,163	
资本性支出	前次	-	-	-	-	-	
	本次	-	-	-	-	-	
营运资金增加额	前次	-	-	-	-	-	
	本次	-	-	-	-	-	
净现金流量	前次	20,395	18,158	18,159	18,159	16,250	
	本次	20,473	18,166	18,166	18,166	16,167	
折现率	前次	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%	

	本次	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%	11.0%	
--	----	-------	-------	-------	-------	-------	--

本次评估中营业收入的预测有所下降，主要是由于销售政策的改变所致，前次评估参考 2019 年度的销售政策，旅行社渠道的促销费在销售费用中进行核算和预测；本次评估参照最新的销售政策，旅行社渠道的促销费直接体现在销售折扣中，折扣金额直接在营业收入中扣除，同时在销售费用预测中不再考虑促销费用，因此本次评估中营业收入和销售费用的预测略低于前次评估。对于净利润的预测，两次评估数据较为接近，不存在明显差异。

此外，由于本次评估中新增了部分资本性支出，时间规划亦有所更新，因此预测期前三年的净现金流量与前次评估存在差异，预测期其他年度与前次评估不存在明显差异。折现率方面，本次评估预测期各年所采用的折现率与前次评估亦不存在明显差异。

前次评估与本次评估的评估值差异情况如下：

项目	前次	本次	差异率
评估值	137,000 万元	138,700 万元	1.24%

本次评估的评估值为 138,700 万元，较前次评估值 137,000 万元升高了 1,700 万元，差异率为 1.24%，不存在明显差异，造成差异的主要原因包括前后两次基准日折现期的差异以及资本性支出等预测数据变化所致。此外，在前次评估值的基础上，考虑两次基准日之间即 2020 年 10-12 月标的公司实现的净利润 1,668.54 万元，并与本次评估值进行对比，差异率为 0.02%，不存在明显差异，具备合理性。

**五、结合同行业可比评估案例，结合资产基础法和收益法两种评估方法的假设、预测基础、主要考虑、适用范围，补充披露选择收益法评估值作为最终评估结论的原因及合理性**

由于标的公司所处的海洋旅游运输行业较为细分，未能获取近期处于同一细分行业的公开交易案例，故选取近两年公开披露的已完成的海运及旅游行业交易案例进行分析对比，见下表：

首次披露日	交易标的	交易买方	标的方所属行业	评估方法	定价评估方法
2019-11-12	浙江龙宇 100% 股权	许进宽；上海宇航船务有限公司；郭晓琳	海运	未披露	未披露
2019-06-22	秦淮风光 51% 股权	南纺股份(600250.SH)	旅游	资产基础法、收益法	收益法
2019-05-21	四川新界国旅 51% 股权	岭南控股(000524.SZ)	旅游	收益法、市场法	收益法
2018-12-27	楼观景区公司 100% 股权	曲江文旅(600706.SH)	旅游	未披露	未披露
2018-12-19	广西长荣 100% 股权	安通控股(600179.SH)	海运	未披露	未披露
2018-11-13	中山港航 52.51% 股权	广州港(601228.SH)	海运	资产基础法、收益法	收益法
2018-10-27	宁电海运 100% 股权	宁波热电(600982.SH)	海运	未披露	未披露

由上表可见，在披露资产评估情况的同行业交易案例中，普遍采用资产基础法和收益法进行评估，且均选取了收益法评估结果作为最终的评估结论。本次评估亦采用了收益法和资产基础法进行评估，并选取收益法评估结果作为最终的评估结论，与同行业可比交易案例的评估方法选取方面不存在差异。

对于资产基础法而言，是以在评估基准日重新建造一个与评估对象相同的企业或独立获利实体所需的投资额作为判断整体资产价值的依据，具体是指将构成企业的各种要素资产的评估值加总减去负债评估值求得企业价值的方法。根据资产基础法的特定，一般情况下适用于在资产继续使用假设下、且可以取得较为充分的历史资料情况下的企业价值评估。考虑到资产基础法从企业购建角度反映了企业的价值，为本次经济行为实现后企业的经营管理及考核提供了依据，且满足采用资产基础法的相关假设和前提条件，因此本次评估选择资产基础法进行评估。

收益法评估是以资产的预期收益为价值标准，反映的是资产的经营能力（获利能力）的大小，这种获利能力通常将受到宏观经济、政府控制以及资产的有效使用等多种条件的影响。收益法一般情况下适用于企业具备持续经营的基础和条件，且未来收益和风险能够预测且可量化。考虑到公司满足采用收益法的相关假设和前提条件，因此本次评估选择收益法进行评估。

由于采用资产基础法评估企业价值难以反映出各项资产组合产生的整体效

益，难以体现企业作为一个持续经营和持续获利的经济实体的价值，不能很好的体现企业价值的内涵，因此存在一定的局限性。

从评估目的来看，本次评估是为委托人拟对标的公司进行股权收购提供价值参考，而公司的价值主要取决于其未来预期能带来的收益，采用收益法作为评估结论更符合本次评估目的。

从评估范围角度，标的公司具有丰富的海上旅游运输运营管理经验和健全的安全保障技术体系，拥有包括高速客船、客滚船、普通客船在内各类型船舶，运营能力及船舶运力优势明显。同时，通过标的公司自有码头、海运船厂等资源优势为旅游航线的运营和可持续发展提供了有力的保障和竞争优势，标的公司能够依托各航线取得较好的经济回报。收益法评估结果能够较全面地反映标的公司依托并利用上述船舶运力、管理运营经验、港口码头、专业人才等多方面的资源所形成的整体价值，价值内涵更为完整。

相对资产基础法而言，收益法能够更加充分、全面地反映标的公司的整体价值，更能为市场所接受，体现了企业的内在价值，故选用收益法评估结果作为评估结论。

## 六、补充披露情况

相关内容已在《重组报告书》之“第七节交易标的评估情况”之“一、标的资产评估情况”及“第七节交易标的评估情况”之“一、标的资产评估情况”之“(一)评估基本情况”之“1、评估方法的选择”及“第七节交易标的评估情况”之“一、标的资产评估情况”之“(四)收益法评估情况”之“2、评估过程”中补充披露。

## 七、中介机构核查意见

经核查，会计师认为：

上市公司已结合标的资产资产更新、市场开拓、发展战略规划等，补充披露了预测期资产更新、资本性支出增加额预测的依据；已结合同行业可比公司数据，补充披露收益法评估中可比公司的预期无杠杆市场风险系数、被评估单位权益资本的预期市场风险系数、所得税后的付息债务利率、债务比率等折现率相关参数

的确认依据；已补充披露标的资产长期股权投资、少数股东权益价值评估的确认依据，非经营性或溢余资产或负债评估的预测明细、确认依据；已补充披露并结合前后两次评估的评估基准日、基础、评估方法、假设、参数、净现金流等信息说明评估值差异原因及合理性；已结合同行业可比交易案例说明选择收益法作为评估结论的合理性。相关补充披露内容及分析具有合理性。

**问题二十八、重组报告书关于上市公司营业利润、利润总额、净利润、归母净利润的备考变动率计算有误，申报文件之间有关数据或基本情况互有矛盾、缺失，且未将证券交易所问询回复等信息在重组报告中更新。请独立财务顾问、会计师和律师切实提高执业质量，认真履职，仔细核对申报文件错漏并更正。**

**答复：**

会计师认真查找了执业质量中存在的问题，对照证监会相关要求进行了自查，并做出了对应的整改。会计师充分重视信息披露及申报文件的准确性，召集相关人员对信息披露要求进行深入的学习，着重强调了执业过程中信息披露及申报文件真实、准确、完整的要求。会计师将认真学习领会审核理念与要求，加强法规与业务学习，加强质控和内核监督把关，认真履职，仔细核对申报文件错漏并更正，提高执业能力和水平，提高申请材料信息披露质量。

（以下无正文）

（本页无正文，为信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）关于《〈西藏旅游股份有限公司发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金暨关联交易申请文件反馈意见〉的回复》之签字盖章页）

信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）



中国注册会计师：

李瑞 

中国注册会计师：

刘拉 

中国 北京

二〇二一年十一月二十五日





证书序号: 0014624

### 说明

- 1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批，准予执行注册会计师法定业务的凭证。
- 2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的，应当向财政部门申请换发。
- 3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。
- 4、会计师事务所终止或执业许可注销的，应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。

发证机关: 北京市财政局

二〇一一年二月五日

中华人民共和国财政部制



信永中和会计师事务所  
执业证书



名称: 信永中和会计师事务所(普通合伙)

首席合伙人: 谭小青

主任会计师:

经营场所: 北京市东城区朝阳门北大街8号富华大厦A座8层

此件与原件一致，仅限于出具报告使用，他用无效。

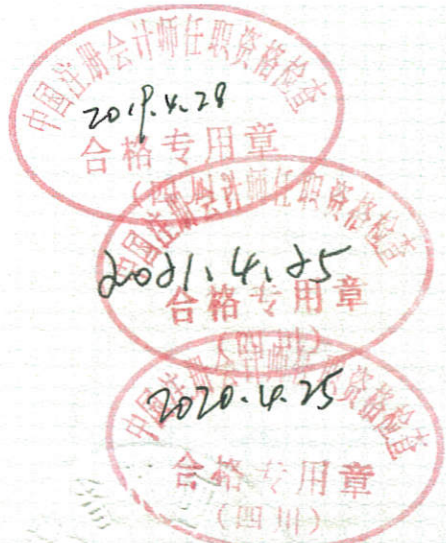
组织形式: 特殊普通合伙

执业证书编号: 11010136

批准执业文号: 京财会许可[2011]0056号

批准执业日期: 2011年07月07日





姓名 庄瑞兰  
 Full name  
 性别 女  
 Sex  
 出生日期 1968-12-10  
 Date of birth  
 工作单位 四川君和会计师事务所  
 Working unit  
 身份证号码 510102681210658  
 Identity card No.

证书编号: 510100020053  
 No. of Certificate

批准注册协会 四川省注册会计师协会  
 Authorized Institute of CPAs

发证日期: 2000 年 06 月 01 日  
 Date of Issuance



注册会计师工作单位变更事项登记  
 Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出  
 Agree the holder to be transferred from

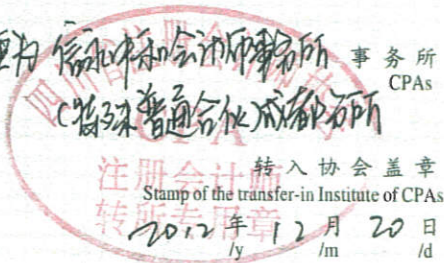
信义中和会计师事务所  
 CPAs

转出协会盖章  
 Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

年 月 日  
 /y /m /d

同意调入  
 Agree the holder to be transferred to

信义中和会计师事务所  
 CPAs



转入协会盖章  
 Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

2012 年 12 月 20 日  
 /y /m /d



刘拉



姓名 刘拉  
 Full name  
 性别 男  
 Sex  
 出生日期 1974-1-25  
 Date of birth  
 工作单位 四川君和会计师事务所  
 Working unit  
 身份证号码 510107740125261  
 Identity card No.

证书编号: 510100023026  
 No. of Certificate

批准注册协会: 四川省注册会计师协会  
 Authorized Institute of CPAs

发证日期: 2001 年 03 月 15 日  
 Date of Issuance

注册会计师工作单位变更事项登记  
 Registration of the Change of Working Unit by a CPA

同意调出  
 Agree the holder to be transferred from



四川省注册会计师协会  
 CPAs

转出协会盖章  
 Stamp of the transfer-out Institute of CPAs

2010 年 12 月 20 日  
 /y /m /d

同意调入  
 Agree the holder to be transferred to

四川省注册会计师协会  
 CPAs

转入协会盖章  
 Stamp of the transfer-in Institute of CPAs

2010 年 12 月 20 日  
 /y /m /d