

关于对西藏旅游股份有限公司重大资产购买暨关联交易报告书（草案）的信息披露问询函
相关问题回复的核查意见

上海证券交易所上市公司管理一部：

根据贵所 2023 年 7 月 28 日出具的《关于对西藏旅游股份有限公司重大资产购买暨关联交易报告书（草案）的信息披露问询函》（上证公函【2023】第 0976 号）的核查要求，中联资产评估集团有限公司项目组对问询函资产评估相关问题回复进行了认真的研究和分析，出具了本核查意见。

核查意见中可能涉及的公司名称简称如下：

西藏旅游股份有限公司简称为“西藏旅游”或“上市公司”；

北海新绎游船有限公司简称为“新绎游船”或“标的公司”；

如无特殊提示，本核查意见中使用的货币金额单位为人民币万元。

现将具体情况汇报如下：



问题 4、草案披露，标的资产主营北海-涠洲岛、北海-海口、蓬莱-长岛和长岛-旅顺 4 条海洋旅游航线，收入高度集中在北海-涠洲岛航线，占比达到 60%以上。标的资产为北海-涠洲岛航线唯一运营商，依据的《国内水路运输经营许可证》有效期至 2028 年 5 月 28 日，《港口经营许可证》有效期至 2026 年 1 月 18 日，但标的资产收益法盈利预测期间包括 2028 年及以后年度，标的资产业绩承诺期间仅为 2023 年-2025 年。请公司补充披露：

(1) 标的资产的北海-涠洲航线相关经营许可证后续续期安排，是否存在可能导致无法正常续期的潜在影响因素或障碍，标的资产是否具备持续经营能力，相关风险是否在评估作价中予以充分考虑；

(2) 结合上述经营许可证有效期，说明标的资产盈利预测期间设置的合理性，如果无法正常续期，业绩承诺补偿期限已到期，交易对方将采取何种有效措施保障上市公司及中小股东利益；

(3) 目前北海-海口航线处于停运状态，请说明预计恢复运行时间、标的资产航线运力占比、较其他运营商的竞争优势，如果无法恢复对本次交易及评估作价的影响及有效应对措施；

(4) 蓬莱-长岛航线和长岛-旅顺航线 2023 年以来客流量情况、标的资产航线运力占比、较其他运营商的竞争优势，是否存在较大经营风险。请财务顾问、律师和评估师发表意见。

回复：

一、标的资产的北海-涠洲航线相关经营许可证后续续期安排，是否存在可能导致无法正常续期的潜在影响因素或障碍，标的资产是

否具备持续经营能力，相关风险是否在评估作价中予以充分考虑

（一）标的资产的北海-涠洲航线相关经营许可证后续续期安排

标的公司与北海-涠洲航线相关的经营许可主要为《国内水路运输经营许可证》《港口经营许可证》，其到期期限及后续续期安排如下：

1、标的公司持有的《国内水路运输经营许可证》有效期为5年，至2028年5月28日到期。根据《国内水路运输管理规定（2020修正）》规定，水路运输经营者应当在证件有效期届满前的30日内向原许可机关提出换证申请。

2、标的公司持有的《港口经营许可证》有效期为3年，至2026年1月18日到期。根据《港口经营管理规定（2020年修订）》规定，港口经营人应当在《港口经营许可证》有效期届满之日30日以前，向《港口经营许可证》发证机关申请办理延续手续。

截至本问询函回复出具日，以上许可证均在有效期内，目前无需申请办理续期手续。标的公司报告期内经办过续期手续，熟悉续期流程，在相关许可证有效期届满前，标的公司将按照法律、法规规定的流程正常申请办理续期。

（二）相关经营许可不存在无法正常续期的潜在影响因素或障碍

1、相关经营许可证历史续期情况

由于相关法律法规对《国内水路运输经营许可证》《港口经营许可证》的有效期进行了明确规定，北海-涠洲航线的运营主体在经营过程中一直合法持有有效许可，并多次就相关许可证办理续期。最



近二十年标的公司及相关航线的运营主体均能够按期取得或延续相关经营许可，未发生资质期限中断或有效期届满后无法续期的情形。

2、标的公司符合相关经营许可证的续期条件

根据《国内水路运输管理规定（2020 修正）》《港口经营管理规定（2020 年修订）》等相关法律法规，标的公司符合北海-涠洲航线相关经营许可证的续期条件，具体情形如下：

序号	续期条件	新绎游船对应具体情况
《国内水路运输经营许可证》		
1	<p>申请经营水路运输业务，除个人申请经营内河普通货物运输业务外，申请人应当符合下列条件：</p> <p>（1）具备企业法人资格。</p> <p>（2）有明确的经营范围，包括经营区域和业务种类。经营水路旅客班轮运输业务的，还应当有班期、班次以及拟停靠的码头安排等可行的航线营运计划。</p> <p>（3）有符合本规定要求的船舶，且自有船舶运力应当符合相关要求[沿海省内普通客船（客位）最低 200 客位]。</p> <p>（4）有符合本规定要求的海务、机务管理人员。</p> <p>（5）有符合本规定要求的与其直接订立劳动合同的高级船员。</p> <p>（6）有健全的安全管理机构及安全管理人员设置制度、安全管理责任制度、安全监督检查制度、事故应急处置制度、岗位安全操作规程等安全管理制度。</p>	<p>（1）新绎游船持有有效的营业执照，具备企业法人资格；</p> <p>（2）新绎游船经营区域包括北海至涠洲，业务种类包括旅客运输、货物运输，具有明确的经营范围；</p> <p>（3）新绎游船投入运营的船舶符合《国内水路运输管理规定（2020 修正）》规定的要求（详见本表第 2 行具体分析），且自有船舶运力最低为 372 客位，最高为 1,200 客位，单航线高速客船客位数优势明显，高于规定的运力要求；</p> <p>（4）新绎游船海务、机务管理人员数量及从业资格符合要求（详见本表第 3 行具体分析）；</p> <p>（5）与标的公司直接订立劳动合同的高级船员符合要求（详见本表第 4 行具体分析）；</p> <p>（6）新绎游船已根据《中华人民共和国安全生产法》《企业安全生产标准化基本规范》等规定，制定了《安全管理机构设置及安全生产管理人员配备管理制度》《全员安全生产责任制度》《特殊作业管理制度》《HSE 事故事件管理规定》等 27 项安全生产管理制度，明确建立包括总经理、安全负责人在内的全员安全生产责任制；已建立船舶安全管理体系，形成水上交通业态二级安全管理小闭环，并持有北海海事局颁发的《符合证明》，标的公司具备健全的安全管理机构及完善的安全管理制度。</p>
2	水路运输经营者投入运营的船舶应当符合下	（1）标的公司从事旅客运输，投入运营的船舶包括高速客船、

序号	续期条件	新绎游船对应具体情况
	<p>列条件：</p> <p>(1) 与水路运输经营者的经营范围相适应。从事旅客运输的，应当使用普通客船、客货船和滚装客船（统称为客船）运输；从事散装液体危险货物运输的，应当使用液化气体船、化学品船、成品油船和原油船（统称为危险品船）运输；从事普通货物运输、包装危险货物运输和散装固体危险货物运输的，可以使用普通货船运输。</p> <p>(2) 持有有效的船舶所有权登记证书、船舶国籍证书、船舶检验证书以及按照相关法律、行政法规规定证明船舶符合安全与防污染和入级检验要求的其他证书。</p> <p>(3) 符合交通运输部关于船型技术标准、船龄以及节能减排的要求。</p>	<p>普通客船，与水路运输经营者的经营范围相适应。</p> <p>(2) 标的公司投入运营的船舶均持有所有权登记证书、船舶国籍证书，并已根据《船舶安全营运和防止污染管理规则》等规定取得有效的船舶检验证书/国内航行海船安全与环保证书、安全管理证书、入级证书。</p> <p>(3) 标的公司投入运营船舶均持有所有权登记证书、船舶检验证书/国内航行海船安全与环保证书等证书，符合交通运输部关于船型技术标准、船龄以及节能减排的要求；标的公司投入运营船舶平均船龄较新。</p>
3	<p>除个体工商户外，水路运输经营者应当配备满足下列要求的专职海务、机务管理人员：</p> <p>(1) 海务、机务管理人员数量满足相关要求（沿海普通客船 10 艘以内，海务、机务管理人员最低配额为 1 人）；</p> <p>(2) 海务、机务管理人员的从业资历与其经营范围相适应：</p> <p>①经营普通货船运输的，应当具有不低于大副、大管轮的从业资历；</p> <p>②经营客船、危险品船运输的，应当具有船长、轮机长的从业资历。</p> <p>根据船舶最低安全配员标准，水路运输经营者经营的均为不需要配备船长、轮机长或者大副、大管轮的船舶，其配备的海务、机务管理人员应当具有不低于其所管理船舶船员的从</p>	<p>新绎游船自有 238 名持证船员，执证海务人员 2 人、执证机务人员 2 人，超过最低配额表规定的人数；其中海务、机务管理人员均具有船长或轮机长的从业资历，且在标的公司服务时间在 10 年以上。</p>

序号	续期条件	新绎游船对应具体情况
	业资历。	
4	<p>除个体工商户外，水路运输经营者按照有关规定应当配备的高级船员中，与其直接订立一年以上劳动合同的高级船员的比例应当满足下列要求：</p> <p>(1) 经营普通货船运输的，高级船员的比例不低于 25%；</p> <p>(2) 经营客船、危险品船运输的，高级船员的比例不低于 50%。</p>	<p>除 1 人因退休返聘外，其他高级船员均与标的公司签署三年以上或无固定期限合同，劳动合同期限一年以上的高级船员比例为 100%，高于法规要求的 50%。</p>
《港口经营许可证》		
1	<p>从事港口经营（港口拖轮经营除外），应当具备下列条件：</p> <p>(1) 有固定的经营场所；</p> <p>(2) 有与经营范围、规模相适应的港口设施、设备，其中：</p> <p>①码头、客运站、库场、储罐、岸电、污水预处理设施等固定设施应当符合港口总体规划和法律、法规及有关技术标准的要求；</p> <p>②为旅客提供上、下船服务的，应当具备至少能遮蔽风、雨、雪的候船和上、下船设施，并按相关规定配备无障碍设施；</p> <p>③为船舶提供码头、过驳锚地、浮筒等设施的，应当有相应的船舶污染物、废弃物接收能力和相应污染应急处理能力，包括必要的设施、设备和器材；</p> <p>(3) 有与经营规模、范围相适应的专业技术人员、管理人员；</p> <p>(4) 有健全的经营管理制度和安全生产制度以及生产安全事故应急预案，应急预案经专家审查通过；依法设置安全生产管理机构或者配</p>	<p>(1) 新绎游船经营的港口为北海国际客运港，有固定的经营场所；</p> <p>(2) 标的公司具有与经营范围、规模相适应的港口设施、设备，具体如下：</p> <p>①标的公司自有泊位可满足经营需求，配备码头系靠船设施、码头机械、码头安全设施等固定设施；港口码头等固定设施均经交通运输部等主管部门按照《港口建设管理规定》《港口工程竣工验收办法》等规定验收通过，符合港口总体规划；</p> <p>②新绎游船自有航站楼基础功能完善，为旅客提供了能遮蔽风、雨、雪的候船和上、下船设施，并配备电梯等无障碍设施，为旅客提供了舒适、快捷、方便的候船环境；</p> <p>③新绎游船已与主管机关认可的具备污染物接收处理资质及能力的企业签署《船舶垃圾接收协议》《船舶油污水接收协议》《船舶生活污水接收协议》等协议；</p> <p>(3) 新绎游船已配备 73 名技术人员、管理人员，足以满足其经营需要；</p> <p>(4) 标的公司已根据《交通运输企业安全生产标准化建设基本规范 第 11 部分：港口客运（滚装码头、渡船渡口）企业》（JT / T 1180.11）等规定，制定了完善的港口安全管理制度，并取得交通运输部核发的《港口运营（港口客运）安全生产标</p>

序号	续期条件	新绎游船对应具体情况
	备专职安全管理人员。	准化建设等级证明二级达标证书》；标的公司制定的应急预案已经专家审查通过并在广西壮族自治区北部湾港口管理局北海分局备案，新绎游船已建立以总经理为主任的安全委员会及完整的安全管理组织架构，并设置了安全总监、专职安全员等14名持证安全管理人员，具有完备的安全管理机制。

因此，标的公司目前符合北海-涠洲航线相关经营许可证的续期条件，且标的公司一直正常开展航线运营业务，过往不存在无法正常续期的情形，根据现有法规的规定并结合标的公司目前的设施及人员配置情况等，标的公司持有的北海-涠洲航线相关经营许可证不存在可能导致无法正常续期的潜在影响因素或法律障碍。

（三）标的公司具备持续经营能力

1、北海-涠洲航线报告期内合规经营，相关许可证续期不存在障碍

标的公司自运营北海-涠洲旅游航线至今，一直合法持有相关经营许可证，并严格按照相关法律法规的要求开展业务，报告期内不存在因航线经营违规被处罚的情形；标的公司持有的北海-涠洲相关经营许可证有效期届满后均正常续期，未发生无法续期的情形；经逐项比对，标的公司符合相关法律规定的续期条件，相关许可证续期不存在法律障碍，具备持续经营的资质要求。

2、标的公司具备船舶及港口资源优势，为持续经营提供有力保障

在多年的运营过程中，标的公司及相关方投入大量的人力、物力进行北海-涠洲航线的船舶及港口建设。高额的运营资产投入是新竞争者进入的壁垒之一。截至报告期末，船舶投入方面，标的公司对该

航线配置了 4 条高速客船、2 条普通客船，上述船舶客位可达 5,350 位，投资总额达 5.20 亿元。港口建设方面，标的公司已建设总面积为 2.52 万平方米、可瞬时容纳 2,000 人的北海国际客运港航站楼，大幅提升了游客综合服务管理能力；标的公司已投入使用 5 个船舶停靠泊位，在建 3 个船舶停靠泊位。标的公司港口综合体通过不断优化客端服务体系，加速智慧工具迭代升级，现已具备完善的安全调度、船舶停靠、游客集散和休闲配套等港口综合服务功能，标的公司港口综合体投资总额约 7.80 亿元。此外，标的公司的参股公司新奥航务自有的涠洲岛西角码头是目前涠洲岛唯一的客运码头，通过自有码头等资源优势为标的公司北海-涠洲航线的运营和可持续发展提供了有力的保障。

3、标的公司具有丰富的航线运营经验，具有明显的市场竞争优势

标的公司及其相关方自运营北海-涠洲旅游航线至今一直为该航线的运营商。海洋旅游运输业务的经营涉及了旅游船舶航行控制、安全管理、旅游接待、市场营销等各个方面，横跨旅游服务业和交通运输业，对海洋旅游运输船舶的品质和经营能力提出了较高的要求。

依托于对北海-涠洲岛航线的多年运营，标的公司积累了丰富的海上旅游运输运营管理经验，拥有广阔的客户资源和稳定的市场份额，培养了大批既懂旅游、又懂航运的复合型专业人才，建立了高效有序的管理机制，并形成了高度熟悉的客源市场、高质量的服务品质、覆盖面广的市场网络等运营优势。此外，标的公司建立了完整的安全管理组织架构，具备完备的安全管理机制。通过持续稳定经营，标的

公司已在行业管理经验、专业人才储备、市场营销渠道、安全运营等方面建立了有效壁垒，具有明显的市场竞争优势。

此外，在旅游市场快速复苏的背景下，标的公司将凭借其在行业内积累的经验、自身的核心竞争优势等，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，提升客户满意度等多种途径，不断加强自身的可持续经营能力和盈利能力。

综上，标的公司具备持续经营能力。

（四）相关风险是否在评估作价中予以充分考虑

考虑到标的公司具备持续经营能力，且其相关经营许可不存在无法正常续期的潜在影响因素或障碍，因此本次评估在充分考虑上述因素的基础上，针对上述事项作了评估假设：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。该评估假设符合资产评估准则及评估惯例。

此外，针对经营许可到期无法延续的风险，上市公司已在重组报告书之“重大风险提示”之“二、标的公司的有关风险”之“（六）经营许可到期无法延续的风险”进行风险提示。

综上，标的公司持有的北海-涠洲航线相关经营许可证证书尚在有效期内，标的公司将在相关许可证有效期届满前向发证机关申请办理续期手续；相关经营许可证证书历史上均正常续期；标的公司目前符合北海-涠洲航线相关经营许可证证书的续期条件，且标的公司一直正常开展航线运营业务，根据现有法规的规定并结合标的公司目前的设施及人员配置情况等，标的公司持有的北海-涠洲航线相关经营许可证证书不存在可能导致无法正常续期的影响因素或法律障碍；标的公司

具备持续经营能力；相关风险已在重组报告书披露，《评估报告》亦对此作了评估假设。

二、结合上述经营许可证有效期，说明标的资产盈利预测期间设置的合理性，如果无法正常续期，业绩承诺补偿期限已到期，交易对方将采取何种有效措施保障上市公司及中小股东利益

（一）标的资产盈利预测期间设置的合理性

由于标的公司持有的北海-涠洲航线相关经营许可证续期不存在法律障碍，标的公司具备持续经营能力，因此本次评估中已针对上述经营许可证等相关资质的延续作了合理的评估假设。

针对标的公司盈利预测期间的确定，由于评估基准日的公司经营正常，没有对影响企业继续经营的核心资产的使用年限进行限定和对企业生产经营期限、投资者所有权期限等进行限定，或者上述限定可以解除，并可以通过延续方式永续使用。故本次评估假设标的公司在评估基准日后永续经营，相应的收益期为无限期。

因此，本次评估确定的盈利预测期间系基于标的公司在评估基准日后永续经营的评估假设，并结合标的公司的持续经营能力和未来发展规划确定的，具备合理性。

（二）保障上市公司及中小股东利益的措施

1、交易对方已严格按照相关规定作出了业绩补偿及减值补偿安排

在本次交易中，新奥控股作为本次交易的交易对方，且作为上市公司间接控股股东，按照《重组管理办法》《1号指引》的相关规定，已对本次交易采取收益现值法进行评估的标的公司实际盈利数不足

利润预测数的情况及业绩补偿期满后的减值情况作出明确可行的业绩补偿、减值补偿，并就补偿金额的确定、补偿方式、补偿具体安排和操作步骤作出具体安排，可有效保障触发业绩补偿、减值补偿后交易对方履行补偿义务，有利于保护上市公司和中小股东的利益。

2、上市公司已严格执行相应审议程序及信息披露义务

本次交易由符合《证券法》规定的审计机构、评估机构对标的资产进行了审计、评估，确保了定价公允、公平、合理，标的资产最终交易价格以符合《证券法》规定的资产评估机构出具的评估结果为基础，由交易双方协商确定。上市公司独立董事已对评估机构独立性、评估假设前提合理性、评估方法与评估目的的相关性及评估定价公允性发表了独立意见。

本次交易中上市公司严格执行关联交易批准程序，董事会召开前已取得上市公司独立董事的书面认可，并由独立董事发表独立意见，关联董事回避表决；股东大会审议本次交易过程中，交易对方及其一致行动人作为关联股东亦将回避表决，同时将就中小投资者的表决情况进行单独计票和披露。

上市公司已经根据《重组管理办法》等规定就本次交易严格履行信息披露义务；此外，上市公司董事及高级管理人员、上市公司实际控制人、控股股东及一致行动人均已出具关于本次重组摊薄即期回报采取填补措施的承诺函，严格从交易程序层面保护中小投资者利益。

3、交易对方的补充措施

为进一步保障上市公司及中小股东的利益，交易对方与上市公司已签署《补充协议》，并约定“本次交易交割完成后，乙方将积极协

助标的公司办理北海-涠洲航线经营许可证的续期手续，如标的公司持有的《港口经营许可证》有效期至 2026 年 1 月 18 日到期后无法办理该次续期手续，乙方有义务回购甲方所持有的标的公司全部股权，回购价格参照甲方已支付的交易对价，加上按中国人民银行公布的同期一年期 LPR 利率计算的利息。”

综上，本次评估盈利预测期间系基于持续经营的假设前提、标的公司的经营情况并结合未来发展规划确定的，具备合理性；交易对方已采取有效措施保障上市公司及中小股东利益。

三、目前北海-海口航线处于停运状态，请说明预计恢复运行时间、标的资产航线运力占比、较其他运营商的竞争优势，如果无法恢复对本次交易及评估作价的影响及有效应对措施

（一）预计恢复运行时间、标的资产航线运力占比、较其他运营商的竞争优势

标的公司正在有序加紧建设自有码头泊位，以促进北海-海口复航事宜。截至本问询函回复出具日，北海港侨港港点 5#、6#、7#客滚船码头泊位工程施工项目已完成招标并开始建设施工。根据规划，该工程预计于 2024 年 12 月前完工，自 2025 年初可正式投入使用并同时恢复北海-海口航线的运营。

在标的公司停运北琼航线前，该航线经营方式为标的公司与海南海峡航运股份有限公司的船舶同时对开，不存在其他运营商，除因天气和船舶维修等原因停航外，每日双方一方执行北海至海口航班，另一方执行海口至北海航班，运力占比基本相等。北琼旅游航线是广西壮族自治区与海南省之间海洋旅游运输的唯一通道，标的公司具备运

营北琼航线的相关船舶运力、经营资质和运营经验，具有一定的资源优势 and 竞争壁垒；同时，合作经营模式可以保证两家均拥有较为稳定的市场份额。此外，随着海南自由贸易港和国际旅游消费中心建设的推进，预计北琼航线将具备更加广阔的市场需求和发展潜力。

（二）如果无法恢复对本次交易及评估作价的影响及有效应对措施

由于标的公司拥有多年的北海-海口航线的运营经验，从船舶运力、运营资质、运营人员及安全保障等方面均具备运营的相关条件，在自有码头泊位建设完成后，预计恢复北海-海口航线的运营不存在实质性障碍。标的公司将通过加强对自有码头泊位建设工程的管理，确保北海-海口航线能够按照规划实现复航。

标的公司计划未来继续由北部湾 66 号运营北海-海口航线。经测算，截至 2023 年 3 月 31 日，北部湾 66 号账面价值 3,990.14 万元，占标的公司母公司口径总资产账面价值的比例为 2.03%；在收益法评估采用的盈利预测中，北海-海口航线在预测期稳定年度预计实现营业收入 2,870.73 万元，占预计实现营业收入总额的 3.65%；在其他条件不变的情况下，假设不考虑北海-海口航线未来复航后对于收益的影响，北部湾 66 号在 2024 年底考虑按照账面价值出售，则标的资产 100% 股权评估值为 15.48 亿元，与本次评估值 15.69 亿元相比，差异为 -1.34%。综上，与标的公司整体规模相比，北海-海口航线在资产占比和预计收入占比方面均处于较低水平，且在不考虑北海-海口航线恢复的情况下对评估值及交易价格的影响较小。

考虑到标的公司恢复北海-海口航线的运营不存在实质性障碍，

且该航线业务占标的公司整体业务的比例较低，同时在本次交易方案中，上市公司和新奥控股签署了《资产购买协议》，双方已就业绩承诺、补偿安排、减值测试安排等事项做出了明确约定，设置了充分的履约保障措施，能够较好地保护上市公司及中小股东利益。

四、蓬莱-长岛航线和长岛-旅顺航线 2023 年以来客流量情况、标的资产航线运力占比、较其他运营商的竞争优势，是否存在较大经营风险

（一）蓬莱-长岛航线和长岛-旅顺航线 2023 年 1-6 月客流量情况

上述航线 2023 年第一季度及第二季度客流量情况如下：

单位：万人次

航线	2023 年一季度	2023 年二季度
蓬莱-长岛航线	9.02	44.30
长岛-旅顺航线	-	0.47

注：长岛-旅顺航线目前仍处于市场培育阶段，自 2022 年 6 月开始试运行，运行约 2 个月，自 2023 年 4 月起开始常态化运行。

进入暑期旺季以来，标的公司蓬莱-长岛航线和长岛-旅顺航线客流量均较好，2023 年 7 月，蓬莱-长岛航线实现客流量 43.03 万人次，较标的公司 2019 年同期客流量 30.68 万人次增加 40.25%；长岛-旅顺航线实现客流量 0.71 万人次，已超过 2023 年上半年客流量总和。

（二）蓬莱-长岛航线运力占比和竞争优势及经营风险

蓬莱-长岛航线是连通蓬莱市和长岛旅游区的重要海上通道，承担了岛陆间人员和货物的运输任务，全程约 7 海里，乘坐客船约需 40 分钟即可到达。长岛作为国内知名的海岛度假旅游目的地，共有大小岛屿 32 座，旅游资源丰富，被誉为中国十大最美海岛和首批中国旅游强县，每年吸引大批来自于京津冀地区、长江三角洲地区、东北地区、山东省内等地区的游客前来观光体验。

该航线目前共有三家公司从事运营，标的公司的运力占比 50% 左右，具备较为明显的运力优势。除此以外，与另外两家竞争对手相比，标的公司运营的航线品类最为齐全（包括蓬莱-长岛航线及西三岛和北五岛支线），船舶类型最为丰富（包括高速客船、客滚船和普通客船），可以为旅客提供更为多样化的乘船体验和更为优质的服务。在管理运营方面，标的公司与竞争对手相比拥有更加规范的管理体系和更强的资金实力，具备一定的运营管理优势。

（三）长岛-旅顺航线运力占比和竞争优势

标的公司运营的长岛-旅顺航线是渤海海峡唯一的海岛观光旅游航线，游轮日间航程自南向北途经南北长山岛、珍珠门、猴矶岛、万鸟岛、砣矶岛（北五岛）等渤海海峡最优质的岛链资源，全程约 4.5 小时，当日可往返。长岛-旅顺航线自 2023 年 4 月起开始常态化运行，目前仍处于市场培育阶段。

（四）蓬莱-长岛航线和长岛-旅顺航线的经营风险

蓬莱-长岛航线和长岛-旅顺航线相关的经营风险包括宏观经济波动和旅游行业景气度的风险、自然灾害等不可抗力风险、经营业绩季节性波动风险等。针对上述经营风险，上市公司已在重组报告书之“重大风险提示”之“二、标的公司的有关风险”进行风险提示。

五、补充披露情况

上市公司已在重组报告书之“第四章 交易标的基本情况”之“七、最近三年主营业务发展情况”之“（十）生产经营资质”补充披露北海-涠洲航线相关经营许可证后续续期安排及交易对方的措施保障。

上市公司已在重组报告书之“第四章 交易标的基本情况”之“七、最近三年主营业务发展情况”之“(三)标的公司主要内容”之“2、北海-海口旅游航线”补充披露北海-海口航线预计恢复运行时间、标的资产航线运力占比、较其他运营商的竞争优势、无法恢复对本次交易及评估作价的影响及有效应对措施。

上市公司已在重组报告书之上市公司已在重组报告书之“第四章 交易标的基本情况”之“七、最近三年主营业务发展情况”之“(三)标的公司主要内容”之“3、蓬莱-长岛旅游航线”补充披露蓬莱-长岛航线和长岛-旅顺航线 2023 年以来客流量情况、标的资产航线运力占比、较其他运营商的竞争优势。

六、评估机构核查意见

经核查，评估师认为：上市公司已针对标的资产的北海-涠洲航线相关经营许可证后续续期安排、是否存在可能导致无法正常续期的潜在影响因素或障碍、标的资产是否具备持续经营能力以及相关风险是否在评估作价中予以充分考虑进行了补充披露；已补充披露标的资产盈利预测期间设置的合理性以及保障上市公司及中小股东利益的措施；已补充披露北海-海口预计恢复运行时间、运力占比、较其他运营商的竞争优势、无法恢复对本次交易及评估作价的影响及有效应对措施；已补充披露蓬莱-长岛航线和长岛-旅顺航线 2023 年以来客流量情况、标的资产航线运力占比、较其他运营商的竞争优势及经营风险情况，相关披露和分析具备合理性。

问题 5、草案披露，本次交易采用收益法评估，以 2023 年 3 月

31 日为评估基准日，标的资产净资产 10.71 亿元，评估值为 15.69 亿元，增值率 46.52%。根据前次 2021 年重组方案，以 2020 年 12 月 31 日为评估基准日，标的资产净资产 10.77 亿元，收益法下评估值为 13.87 亿元，增值率 28.79%，其中 2021-2022 年净利润预测值为 0.89 亿元、1.17 亿元，实际净利润数据为 0.23 亿元、-0.92 亿元，存在较大差异。请公司：

(1) 补充披露标的资产 2021-2022 年实际盈利数据与前次重组评估中盈利预测的差异及原因；

(2) 结合行业环境变化及公司业务发展情况、两次评估过程中评估假设和主要参数变化情况等，补充说明前后两次评估价值存在差异的原因及合理性。请财务顾问和评估师发表意见。

回复：

一、补充披露标的资产 2021-2022 年实际盈利数据与前次重组评估中盈利预测的差异及原因

标的公司 2021-2022 年实际盈利数据与前次重组评估中盈利预测的主要数据对比如下：

项目/年度		2021 年	2022 年
收入（万元）	前次预测数据	56,450	64,732
	实际实现数据	49,275	23,178
成本（万元）	前次预测数据	31,902	35,263
	实际实现数据	31,594	28,191
期间费用（万元）	前次预测数据	13,204	14,600
	实际实现数据	7,833	5,752
净利润（万元）	前次预测数据	8,943	11,735
	实际实现数据	2,290	-9,198

经对比，2021-2022 年实际盈利数据与前次重组评估中盈利预测数据存在差异，产生差异的主要原因为：2021-2022 年，受宏观因素

的影响，游客出行受限，标的公司实际客运量低于预期，标的公司通过精简机构、降本增效等措施严格管控期间费用支出，同时以谨慎性原则对部分资产计提了减值准备。上述因素造成实际数据与前次重组评估的预测数据存在差异，具备合理性。

二、结合行业环境变化及公司业务发展情况、两次评估过程中评估假设和主要参数变化情况等，补充说明前后两次评估价值存在差异的原因及合理性

根据文化和旅游部数据显示，2023年上半年，国内旅游总人次23.84亿，比上年同期增加9.29亿，同比增长63.9%。分季度看：2023年第一季度，国内旅游总人次12.16亿，同比增长46.5%。2023年第二季度，国内旅游总人次11.68亿，同比增长86.9%。与2019年同期相比，2023年上半年国内旅游总人次已恢复到2019年同期的77.40%。2023年上半年，国内旅游收入(旅游总花费)2.30万亿元，比上年增加1.12万亿元，增长95.9%，恢复到2019年同期的82.73%。我国文化和旅游行业回暖持续向好，旅游市场呈现持续复苏的发展态势。

（一）标的公司业务提升

标的公司业务方面，2023年1-6月已实现未经审计的营业收入和净利润分别约为3.90亿元和1.22亿元，较2019年同期增长24.46%和29.78%；2023年1-6月实现客运量约289万人次，较2019年同期增长23.95%，经营业绩呈现明显提升。主要受到旅游行业市场全面复苏和标的公司自身客流恢复带来的业绩增长的影响，标的公司本次评估采用的盈利预测较前次评估有所增长，主要预测参数对比如下：

单位：万元

项目	第一年预测数	第二年预测数	第三年预测数	永续期
----	--------	--------	--------	-----

营业收入	前次评估	56,450	64,732	70,831	78,355
	本次评估	66,311	68,532	72,295	78,687
	差异	9,861	3,800	1,464	332
净利润	前次评估	8,943	11,735	13,536	14,163
	本次评估	14,548	14,792	15,328	15,244
	差异	5,605	3,056	1,792	1,082

2023 年以来受旅游行业市场全面复苏影响，标的公司客流量恢复情况较好，经营业绩提升，标的公司本次评估采用的盈利预测较前次评估有所增长所致，预测期第一年、第二年、第三年及永续期，标的公司营业收入预测较前次评估分别增长 9,861 万元、3,800 万元、1,464 万元及 332 万元；净利润预测较前次评估分别增长 5,605 万元、3,056 万元、1,792 万元及 1,082 万元。经营业绩提升系本次评估价值较前次评估存在差异的主要原因。

（二）经营性资产变化

经过两年多的经营，标的公司经营性资产的范围存在变化。例如，在前次评估中，码头商业综合体仍处于在建阶段，尚未签订租赁合同，无法对其未来收益进行合理预期，因此在前次评估中按照资产基础法的评估结果作为溢余资产，未在收益预测中进行考虑。目前，该码头商业综合体已完工，截至 2023 年 6 月末，可出租面积 2.3 万平方米，已出租面积达到 2.2 万平方米，出租率超过 95%，预计预测期稳定年度可实现营业收入约 2,000 万元，标的公司在未来收益预测中考虑了该部分新增经营性资产带来的新增收益贡献。

（三）两次评估过程中所采用的评估假设

两次评估过程中所采用的评估假设对比如下：

前次评估假设	本次评估假设
--------	--------

<p>(一) 一般假设</p> <p>1. 交易假设</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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>(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>(二) 一般假设</p> <p>1. 交易假设</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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>(三) 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>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>

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。

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。

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。

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。

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续, 自 2031 年起企业所得税率恢复为 25%。

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

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。

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。

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。

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。

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续, 自 2031 年起企业所得税率恢复为 25%。

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

<p>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>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>
---	---

经对比，本次评估遵循的评估假设与前次评估不存在差异。

综上，前后两次评估价值存在差异的主要原因为受旅游行业和标的公司自身业绩恢复情况影响，本次评估采用的盈利预测较前次评估有所增长所致，本次评估所采用的评估假设等参数与前次评估不存在明显差异，评估参数的取值及两次评估价值的差异具备合理性。

三、补充披露情况

上市公司已在重组报告书之“第四章 交易标的基本情况”之“二、历史沿革”之“(三) 最近三年增减资、股权转让及改制、评估情况”之“3、标的公司近三年评估情况”补充披露标的资产2021-2022年实际盈利数据与前次重组评估中盈利预测的差异及原因、前后两次评估价值存在差异的原因及合理性。

四、评估机构核查意见

经核查，评估师认为：上市公司已补充披露标的资产2021-2022年实际盈利数据与前次重组评估中盈利预测的差异及原因，并补充说明前后两次评估价值存在差异的原因及合理性，相关披露和分析具备合理性。

（此页无正文，为《关于对西藏旅游股份有限公司重大资产购买暨关联交易报告书（草案）的信息披露问询函相关问题回复的核查意见》之盖章页）

中联资产评估集团有限公司



2023年8月27日