（上接A10版）

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

前次评估假设	本次评估假设
（一）一般假设 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。 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。 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。 （二）持续假设 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。 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。 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。 4、假设公司完全遵守所有有关的法律法规。 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。 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特续，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、基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较少作为溢余资产考虑，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发生变化。 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。 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。 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。	（一）一般假设 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。 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。 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。 （二）持续假设 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。 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。 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。 4、假设公司完全遵守所有有关的法律法规。 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。 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特续，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、基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较少作为溢余资产考虑，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发生变化。 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。 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。 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。

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、中介机构核查意见

经核查，独立财务顾问认为：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，前后两次评估价值存在差异的主要原因为受旅游行业和被评估企业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，评估参数的取值及两次评估价值的差异具备合理性。

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。

问题6、草案披露，报告期内标的资产业绩波动较大，2022年、2023年一季度分别实现营业收入2.32亿元、1.76亿元，净利润-0.92亿元、0.53亿元，标的资产的收入和利润高度集中于北濑航线，且具有一定的季节性。根据收益法评估，标的资产2023-2025年预计实现净利润1.45亿元、1.48亿元、1.53亿元。请公司：

（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）列表补充披露标的资产2023年主要法定节假日、暑期7月的实际客运量、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；

（3）结合各航线目前运行状态、未来运行计划等，分航线说明各期盈利预测的合理性和可行性，是否存在较大不确定性风险因素；

（4）结合行业发展趋势、同行业公司业绩情况、业绩复苏反弹的可持续性、截至目前的经营业绩情况等，说明标的资产盈利预测及业绩承诺的可实现性。

回复：

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

各航线的客运量、票价的预测数据如下：

项目		2023年4-12月	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年及以后
北濑航线	客运量（万人）	276.00	400.78	412.80	425.19	437.94	437.94
	平均票价（元）	134.00	134.00	134.00	134.00	134.00	134.00
南海航线	客运量（万人）	-	-	4.19	6.89	9.28	9.28
	平均票价（元）	-	-	225.41	225.41	243.71	243.71
蓬长航线	客运量（万人）	165.29	183.02	192.17	201.78	211.87	211.87
	平均票价（元）	37.90	37.90	37.90	37.90	37.90	37.90

考虑到成本、期间费用等支出为各航线及其他业务共同服务，因此以合计数据进行列示，相关盈利指标预测数据如下：

单位：万元

项目	2023年4-12月	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年及以后
营业收入	48,739	68,532	72,295	75,477	78,687	78,687	78,687	78,687	78,687
-北濑航线	37,282	54,138	55,762	57,435	59,158	59,158	59,158	59,158	59,158
-蓬长航线	8,422	9,631	10,076	10,542	11,030	11,030	11,030	11,030	11,030
-北熔航线	-	-	1,371	2,107	2,871	2,871	2,871	2,871	2,871
-其他业务	3,035	4,763	5,087	5,393	5,629	5,629	5,629	5,629	5,629
营业成本	29,124	39,965	42,208	43,738	45,185	45,185	45,185	45,185	45,185
毛利	19,616	28,567	30,087	31,739	33,503	33,503	33,503	33,503	33,503
期间费用	8,463	10,538	11,449	11,843	12,250	12,250	12,250	12,250	12,250
净利润	9,260	14,792	15,328	16,376	17,088	17,086	17,086	17,086	15,244
净现金流量	9,923	11,361	23,415	24,423	25,137	19,453	19,453	19,453	17,333

二、列表补充披露标的资产2023年主要法定节假日、暑期7月的实际客运量、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

标的公司2023年主要法定节假日及暑期7月客运量及收入情况如下：

项目/主要法定节假日及暑期		春节（2023年1月21-27日）	壮族三月三（2023年4月21-4月23日）	五一劳动节（2023年4月29日-5月3日）	端午节（2023年6月22日-6月24）	暑期7月
北濑航线	客运量（万人次）	15.74	6.30	11.77	4.53	61.55
	营业收入（万元）	2,266.24	879.90	1,706.54	650.24	8,550.00
蓬长航线	客运量（万人次）	0.59	1.01	9.37	4.40	43.03
	营业收入（万元）	18.94	40.41	383.84	180.44	1,743.83
长旅航线	客运量（万人次）	-	0.01	0.08	0.06	0.71
	营业收入（万元）	-	0.96	15.10	11.51	93.58

注：壮族三月三、五一劳动节、端午节及暑期7月数据均未经审计。

由于标的公司按月进行财务结算，无法准确根据航线及短期各节假日逐天对成本、费用、现金流量等进行统计，因此针对标的公司2023年1-6月的数据进行统计，并和预测数据进行差异对比，2023年1-6月实际客运量、营业收入、营业成本、毛利、期间费用、净利润、净现金流量与预测数据对比如下：

项目	2023年1-6月		差异
	实际数据	预测数据	
北濑航线客运量（万人次）	235.04	224.11	4.88%
蓬长航线客运量（万人次）	53.32	45.26	17.81%
长旅航线客运量（万人次）	0.47	-	-
营业收入（万元）	39,020	33,835	15.33%
营业成本（万元）	19,733	19,008	3.81%
毛利（万元）	19,287	14,826	30.09%
期间费用（万元）	4,493	4,718	-4.77%
净利润（万元）	12,161	8,377	45.16%
净现金流量（万元）	22,995	8,735	163.27%

注1：2023年4-6月实际数据未经审计；

注2：预测数据由2023年1-3月实际数据与2023年4-6月预测数据相加得出，其中预测数据根据4-6月预计实现客运量占标的公司当期预计实现客运量总和的比例对首年各项盈利预测数据进行拆分得出，为使实际净现金流量数据口径与盈利预测的净现金流量基本一致，1-6月实际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。

受旅游行业持续复苏及扩大服务消费政策等因素影响，标的公司2023年1-6月各航线实际客运量数据超过预期水平，导致1-6月各项实际经营数据高于预测数据。

三、结合各航线目前运行状态、未来运行计划等，分航线说明各期盈利预测的合理性和可行性，是否存在较大不确定性风险因素

（一）北濑航线

标的公司北海-涠洲岛航线处于正常运营状态，未来计划保持稳定和持续经营。结合标的公司目前经营情况，本次评估预测2023年全年实现客运量389.11万人次，1-6月已完成全年预测客运量的60.41%，2019年同期完成年度客运量的46.94%，2023年的客运量预测较为谨慎。标的公司预计北濑航线2024年-2027年的客运量增速为3%，低于文化和旅游部统计公布的2019年国内游人数增速（8.4%）及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》中我国滨海旅游业2019年实现增加值的增速（9.3%），未来客运量增速符合行业发展趋势。平均票价方面，标的公司2023年1-6月实际实现平均票价高于预计北濑航线预测期平均票价，盈利预测中对于平均票价预测较为谨慎。

综上，标的公司对于北濑航线未来客运量和平均票价的预测较为谨慎，未来收入预测符合行业发展趋势，盈利预测的实现具备可行性，不确定性风险因素较小。

（二）蓬长航线

标的公司蓬莱-长岛航线处于正常运营状态，未来计划保持稳定和持续经营。2023年全年预计实现客运量174.31万人次，1-6月已完成全年预测客运量的30.59%，2019年同期完成年度客运量的26.61%，2023年的客运量预测较为谨慎。标的公司预测2024年-2027年的客运量预计增速为5%，低于文化和旅游部统计公布的2019年国内游人数增速（8.4%）及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》中我国滨海旅游业2019年实现增加值的增速（9.3%），未来客运量增速符合行业发展趋势。平均票价方面，标的公司2023年1-6月实际实现平均票价高于蓬长航线预测期平均票价，盈利预测中对于平均票价预测较为谨慎。

综上，标的公司对于蓬长航线未来客运量和平均票价的预测较为谨慎，未来收入预测符合行业发展趋势，盈利预测的实现具备可行性，不确定性风险因素较小。

（三）北旅航线

标的公司北海-海口航线由于靠泊码头泊位受限，目前处于暂停运营状态，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。标的公司基于谨慎性考虑，预计2025年-2026年属于北旅航线运营的恢复期和市场开拓阶段，预计客运量及平均票价均低于历史正常运营年度的同期水平，预计于2027年及稳定年度基本恢复至历史正常运营年度的客运量及单价水平，预测较为谨慎。

综上，考虑到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，预计恢复北旅航线的运营不存在实质性障碍。标的公司对于北旅航线未来客运量和平均票价的预测较为谨慎，未来收入预测与历史年度不存在明显差异，盈利预测的实现具备可行性，不确定性风险因素较小。

（四）长旅航线

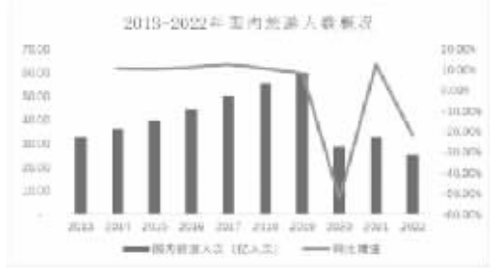
标的公司新开辟运营的长岛-旅顺航线是目前渤海海峡唯一的海岛观光旅游航线。该航线目前尚处于市场培育阶段，标的公司拟计划通过加大广宣力度、推进与渠道的合作、强化线上平台合作、完善二销产品等措施提高航线运营效益。

考虑到该航线自2023年4月起开始常态化运行，仍处于市场培育阶段，经营情况尚不稳定，缺乏充足的历史年度运营数据作为预测依据，因此本次评估采用的预测未考虑长旅航线对于未来收益的影响，将相关资产作为溢余资产在评估中进行了考虑。

综上，标的公司对预测期各航线的收益预测较为谨慎，未来收入预测符合行业发展趋势，盈利预测的实现具备可行性，不确定性风险因素较小。

四、结合行业发展趋势、同行业公司业绩情况、业绩复苏反弹的可持续性、截至目前的经营业绩情况等，说明标的资产盈利预测及业绩承诺的可实现性

根据文化和旅游部公布数据，2019年国内游人数达60.06亿人次，比上年增长8.4%；国内旅游收入5.73万亿元，同比增长11.7%。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》，我国滨海旅游业持续较快增长，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%。2020年至2022年度，国内旅游人数受宏观经济因素影响呈现明显下降。



数据来源：文化和旅游部

根据文化和旅游部数据，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。

同行业上市公司2022年及2023年一季度业绩情况与标的公司对比如下：

证券代码	证券名称	营业收入		净利润	
		2022年	2023年一季度	2022年	2023年一季度
600054.SH	黄山旅游	79,990	33,792	-13,788	7,068
600749.SH	西藏旅游	12,070	2,539	-3,074	-906
603099.SH	长白山	19,465	6,961	-5,739	-414
603136.SH	天目湖	36,857	12,026	2,116	2,172
603199.SH	九华旅游	33,204	19,204	-1,370	6,185
000430.SZ	张家界	13,247	6,405	-26,005	-3,005
000888.SZ	峨眉山A	43,109	23,771	-20,319	5,921
000978.SZ	桂林旅游	12,943	8,577	-30,360	-1,629
标的公司		23,178	17,572	-9,198	5,288

经对比，大部分自然景点同行业上市公司在2023年一季度实现了业绩的复苏和增长，标的公司的经营业绩变化趋势与同行业上市公司的业绩变化趋势不存在明显差异。

根据标的公司2023年1-6月未经审计的财务数据，标的公司1-6月已实现营业收入约3.90亿元，实现净利润约1.22亿元。经对比，标的公司2023年1-6月已实现未经审计的营业收入和净利润占2023年全年预测数据的比例为58.84%和83.59%，已实现业绩占比高于2019年同期收入和净利润占全年的比例。标的公司考虑到2023年上半年可能存在的游客提前消费的可能性及淡季促销政策的影响，对2023年暑期及四季度淡季采用了较为保守谨慎的预测。考虑到标的公司2023年1-6月已实现业绩占2023年全年预测业绩比例高于2019年同期水平，标的公司2023年的业绩预测和利润承诺具备可实现性。长期来看，随着人均可支配收入的持续增长、假期及扩大服务消费政策红利继续释放，居民旅游意愿保持高位以及交通等配套基建持续完善等有利因素，旅游行业长期发展前景较好。标的公司在盈利预测中已充分考虑了业绩复苏反弹的可持续性，对2023年及未来业绩进行了谨慎预测，预计2023-2027年营业收入平均增长率为4.37%，低于我国2009年-2019年国内旅游人数的平均增速12.17%，也低于与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》中我国滨海旅游业2019年实现增加值的增速（9.3%），标的公司未来收益预测增速较为谨慎，长期预测符合行业发展趋势。

综上，通过对比行业发展趋势、同行业上市公司业绩情况、截至目前的经营业绩情况，标的公司已在充分考虑业绩复苏反弹的可持续性的基础上对未来收益进行了谨慎预测，标的公司未来收益预测与行业及同行业上市公司发展趋势吻合，不存在明显差异。标的公司2023年1-6月已实现业绩占2023年全年预测业绩比例高于2019年同期水平，盈利预测较为谨慎，标的资产盈利预测及业绩承诺具备可实现性。

五、补充披露情况

上市公司已在重组报告书之“第五章标的资产评估作价基本情况”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”之“（1）未来收益的确定”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及标的资产2023年主要法定节假日、暑期7月的实际客运量、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。

问题7、草案披露，2023年一季度末，标的资产账面货币资金3.09亿元，短期借款及一年内到期长期借款合计5.09亿元，长期借款余额1.48亿元，流动比例和速动比例显著低于同行业上市公司，短期内资金压力较大。请公司补充披露：

（1）列表说明标的资产银行借款基本情况，包括借款对象、金额、借款期限、利息、借款用途、担保情况、还款安排等；

（2）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；

（3）标的资产是否存在关联方担保的借款，若涉及，请补充披露后续安排。

回复：

一、列表说明标的资产银行借款基本情况，包括借款对象、金额、借款期限、利息、借款用途、担保情况、还款安排等

（一）截至2023年3月31日，标的公司短期借款情况及截至本问询函回复出具日还款安排如下

借款类别	借款对象	借款余额（万元）	借款期限	利率	借款用途	担保情况	截至本问询函回复出具日还款安排
短期借款	中国银行股份有限公司北海分行	5,000.00	2022-06-24至2023-06-23	2.2%	用于支付燃油款、游船运营配套物资等日常经营修费用以及票务代理等日常经营。	新奥集团提供担保	已于2023年6月19日全部偿还
短期借款	广西北部湾银行股份有限公司北海分行	10,000.00	2022-11-17至2023-11-17	4.00%	用于购买燃料、支付维修费用以及票务代理等日常经营周转。	新奥控股提供担保	已于2023年8月8日全部偿还
短期借款	广西北部湾银行股份有限公司北海分行	9,990.00	2022-06-27至2023-06-27	2.10%	用于结清标的资产与广西北部湾银行股份有限公司北海分行签订的合同编号为北部湾银行贷字CT102106250003367号项下借款。	新奥控股提供担保	已于2023年6月19日全部偿还
短期借款	中国光大银行股份有限公司北海分行	10,000.00	2022-05-27至2023-05-26	2.10%	用于日常经营周转及置换他行流动资金贷款。	新奥控股提供担保	已于2023年5月26日全部偿还
短期借款	中国建设银行北海分行	10,000.00	2023-01-16至2024-01-16	3.40%	用于发放员工工资、采购日常办公用品、购买国滨油及柴油、支付船舶维修费等日常经营周转。	新奥控股提供担保	已于2023年8月9日全部偿还
合计		44,990.00					

（二）截至2023年3月31日标的公司长期借款情况及截至本问询函回复出具日还款安排如下：

借款类别	借款对象	借款余额（万元）	借款期限	利率	借款用途	担保情况	截至本问询函回复出具日还款安排
长期借款	中国银行股份有限公司北海分行	3,603.90	2020-04-29至2024-4-10	4.55%	用于购买北海至涠洲岛高速客船	新奥集团提供担保	已于2023年4月10日归还1,801.96万元，已于2023年8月7日偿还900.98万元；计划于2024年4月偿还900.98万元
长期借款	兴业银行南宁北海分行	17,070.00	2020-1-17至2028-1-16	4.89%	用于北部湾国际海洋旅游服务基地项目建设	以自有资产：北海市侨港镇内港以东的土地使用权及地上在建工程（北部湾国际海洋旅游服务基地（一期）-航站楼及地下室，附属设施05、07、08组团）抵押，产权证号包括：不动产权证：桂（2018）北海市不动产权第0066916号；建设工程规划许可证号：地字第450601201700007号；建设用地规划许可证：地字第450601201800088号；建筑工程施工许可证：450601201704240101、450601201711290301、450601201804030101	已于2023年6月21日及8月10日分别归还1,580.00万元；计划2024年6月21日、2024年12月21日分别归还1,580.00万元；计划2025年6月21日、2025年12月21日、2026年6月21日、2026年12月21日分别归还1,897.00万元；计划2027年6月21日、2027年12月21日分别归还1,550.00万元；计划2028年1月16日归还62.00万元
合计		20,673.90					

（三）2023年4月1日至2023年7月31日新增短期借款情况如下：

借款类别	借款对象	借款余额（万元）	借款期限	利率	借款用途	担保情况	截至本问询函回复出具日还款安排
短期借款	中国建设银行北海分行	10,000.00	2023-05-24至2024-05-24	3.65%	日常生产经营周转	新奥控股提供担保	2024年5月24日归还本金
短期借款	中国光大银行股份有限公司北海分行	10,000.00	2023-06-09至2024-06-08	3.65%	置换他行流动资金贷款	新奥控股提供担保	2024年6月8日归还本金。
短期借款	中国银行股份有限公司北海分行	5,000.00	2023-06-28至2024-06-28	3.45%	用于支付燃油款、代理费事费用等日常经营周转	新奥集团提供担保	2024年6月28日归还本金。
合计		25,000.00					

（四）2023年4月1日至2023年7月31日新增长期借款情况如下：

借款类别	借款对象	借款余额（万元）	借款期限	利率	借款用途	担保情况	截至本问询函回复出具日还款安排
长期借款	兴业银行北海分行	3,940.00	2023-4-27至2024-10-26	4.45%	北海港侨港港点5#、6#、7#客滚船码头泊位工程	以北海新绎游船有限公司位于北海市银海区中路以西、北海国际客运港码头东侧海域的海域使用权（抵押物名称）设定抵押担保	2024年10月26日偿还借款本金。

截至本回复出具日，标的公司短期借款余额为2.50亿元，长期借款余额为1.88亿元。

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，标的资产是否存在较大资金压力及偿债风险

（一）标的资产货币资金小于短期借款的原因及合理性

1、经营性支出流动性需求

截至2023年3月31日及2023年6月30日，标的公司货币资金余额分别为3.09亿元及4.29亿元，短期借款余额均为4.50亿元，货币资金及短期借款构成情况如下：

单位：万元

借款类别	2023年6月30日	2023年3月31日
保证借款-本金	44,995.00	44,900.00
应付利息	40.83	38.88
短期借款合计②	45,035.83	45,028.88
货币资金①	42,901.69	30,867.61
货币资金覆盖率①/②	95.26%	68.55%

标的公司短期借款水平相对较高主要原因系报告期内受宏观因素影响，标的公司的业务规模受到一定影响，经营活动产生的现金流量下降；同时，为完善港口综合服务功能，持续进行资本性投入建设。在此背景下，标的公司需要以短期借款方式补充现金流量解决报告期内资金缺口，维持日常经营周转。报告期各期及2023年1-6月，标的公司主要经营性现金支出情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2023年1-3月	2022年度	2021年度
购买商品、接受劳务支付的现金	7,882.61	4,137.40	10,628.52	13,208.34
支付给职工以及为职工支付的现金	6,222.09	3,261.40	11,102.68	12,561.11
支付的各项税费	1,785.00	602.76	962.59	4,652.02
支付其他与经营活动有关的现金	5,933.34	1,063.53	1,233.24	3,552.63
经营活动现金流出合计	21,823.03	9,065.08	23,917.03	33,974.10

2021年度、2022年度、2023年1-3月以及2023年1-6月，标的公司期末货币资金占同期经营活动现金流出合计的比例分别为69.05%、68.98%、85.13%和98.29%（2023年1-3月、2023年1-6月系年化后数据）。随着旅游行业复苏，标的公司经营情况明显好转，账面货币资金逐步充实，能够覆盖经常性资金支出需要，自有资金规模快速提升。

2021年初至2023年6月末，标的公司经营活动现金流情况良好，现金流量净额持续为正，经营活动产生的现金流状况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2023年1-3月	2022年	2021年
经营活动现金流入小计	46,931.76	15,980.02	30,889.26	54,528.96
经营活动现金流出小计	21,823.93	9,065.08	23,917.03	33,974.10
经营活动产生的现金流量净额	25,107.83	6,914.93	6,972.23	20,554.86

报告期内，标的公司现金流状况良好，经营活动现金流净额始终为正；2023年以来，标的公司经营业绩持续向好，2023年1-6月经营活动产生现金流量净额2.51亿元，占2019年全年经营活动现金流量净额的80.67%，偿债能力不断提升。

2、企业信誉度较高，融资环境较好

报告期内，受宏观因素影响，相关政府机构出台了多项融资支持政策，银行短期贷款市场利率较低。得益于良好的商业信用情况和相关政策支持，标的公司可以获得利率较为优惠的短期贷款。报告期内，标的公司加权平均短期借款利率约为3.35%，低于各期1年期LPR水平，平均财务成本较低，进行短期债务融资有利于提高资金使用效率，缓解宏观因素影响下支出压力，提高抗风险能力。

综上，报告期内，标的公司考虑融资成本较低，根据生产经营支出的需求进行融资，具有商业合理性。

（二）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

标的公司与同行业可比公司的近两年一期资本性支出对比情况如下：

单位：万元

公司名称	2023年1-3月资本性支出	2022年资本性支出	2021年资本性支出	两年一期资本性支出合计	2023年3月31日总资产	占比
张家界	1,056.49	11,314.05	12,318.83	24,689.37	284,051.60	8.69%
桂林旅游	824.83	4,536.79	6,584.64	11,946.26	244,234.65	4.89%
长白山	283.06	4,786.00	1,761.66	6,830.72	106,837.71	6.39%
九华旅游	4,328.28	13,626.41	4,782.89	22,737.58	151,826.38	14.98%
峨眉山A	5,504.63	11,825.61	9,388.74	26,718.98	316,078.08	8.45%
黄山旅游	8,317.33	15,635.55	27,770.71	51,723.59	524,027.38	9.87%
西藏旅游	607.66	3,260.52	6,377.59	10,245.77	138,883.78	7.38%
天目湖	5,589.78	13,347.74	16,156.63	35,094.15	159,170.22	22.05%
平均值					240,638.73	10.34%
中位数					201,762.44	8.57%
标的公司	1,957.49	12,025.18	22,569.83	36,552.50	189,383.93	19.30%

注：占比=两年一期资本性支出合计/2023年3月31日总资产

报告期内，标的公司为优化资产质量、提升盈利能力，完成了国际海洋旅游服务基地、航站楼、航道扩建等工程建设，进行了持续的资本性投资，减少了标的公司货币资金规模。报告期内，标的公司累计资本性支出合计3.66亿元，占2023年3月31日总资产的比例为19.30%。高于可比公司平均值的10.34%、中位数的8.57%。上述资本性支出减少了标的公司货币资产余额，导致标的公司流动比率、速动比率较低。此外，受宏观因素影响，为保证日常经营需要，标的公司流动负债规模增加。上述情况符合标的公司报告期内实际经营情况，具有商业合理性。

随着宏观因素影响消除，旅游市场恢复迅速，标的公司盈利能力步入上行空间。2023年1-6月标的公司经营活动产生现金流量净额2.51亿元，经营活动现金流情况得到显著改善。

（三）标的资产不存在较大资金压力及偿债风险

随着旅游行业复苏，标的公司经营情况向好，偿债能力不断提升。标的公司已于2023年8月偿还短期借款及长期借款合计2.25亿元。截至2023年8月25日，标的公司货币资金余额约3.00亿元，短期借款及一年内到期的长期借款余额为2.75亿元，货币资金余额已超过短期借款及一年内到期长期借款余额；标的公司后续将根据实际经营需要，灵活安排短期借款偿付节奏，且标的公司信誉较好，现有短期借款续期不存在障碍，不存在较大偿债风险。本次交易完成后，上市公司将在不影响标的公司日常经营的前提下，视标的公司经营情况适时进行分红，充实资金。考虑到标的公司账面资金相对充足，且银行资信情况良好，可用于分红的资金较为充裕，不存在较大资金压力。

综上所述，标的公司不存在较大资金压力或偿债风险。

三、标的资产是否存在关联方担保的借款，若涉及，请补充披露后续安排

（一