

**正衡资产评估有限责任公司**  
**关于中国证监会《行政许可项目审查一次反馈意见通知书》**  
**（162911 号）涉及资产评估相关问题的核查意见**

**中国证券监督管理委员会：**

根据贵会于 2016 年 11 月 17 日下发的《行政许可项目审查一次反馈意见通知书》（162911 号）要求，我公司对反馈意见进行了认真研究和分析，现就资产评估相关问题出具本核查意见。具体内容如下：

《意见通知书》反馈问题 12、申请材料显示，在过海方式选择上，客滚运输与过海通道相比，效率较差。根据 2015 年 11 月 23 日发布《广东省人民政府办公厅关于印发广东省高速公路 2015 年至 2017 年建设计划及中远期规划的通知》，广东省政府在中远期高速公路建设的规划中，规划建设沈（兰）海国家高速公路琼州海峡跨海通道项目；如果琼州海峡跨海通道建成，将使得琼州海峡客滚运输市场面临整体下滑的风险。请你公司补充披露：1）根据相关文件，琼州海峡跨海通道是否有建设时间表。2）琼州海峡跨海通道建设对标的资产持续盈利能力的具体影响，以及应对措施。3）本次交易标的资产评估是否充分考虑了上述风险因素的影响。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。

**回复：**

**（一）根据相关文件，琼州海峡跨海通道是否有建设时间表。**

虽然《广东省人民政府办公厅关于印发广东省高速公路 2015 年至 2017 年建设计划及中远期规划的通知》中有对琼州海峡跨海通道的规划，但目前仅为广东省高速公路中远期规划项目，暂无具体建设时间表。截至本回复签署之日，海南省发布的正式文件中未见相关规划，在国家、广东省、海南省正式“十三五”规划文件中亦未见关于修建跨海通道的规划。因此目前琼州海峡跨海通道尚未有建设时间表。

**（二）琼州海峡跨海通道建设对标的资产持续盈利能力的具体影响，以及**

应对措施。

## 1、跨海通道建设对标的资产业绩将造成影响但影响有限

新海港一期码头为客滚港口，其业务量与以客滚方式过海旅客及货物密切相关。包括等待的时间，通过客滚方式过海需要用时 2-3 个小时，而通过跨海通道，则可缩短为 1 个小时左右。因此，如果该通道如果建成，将使得南海客滚运输市场面临较大的风险，从而对标的资产的经营业绩造成不利影响。

虽然修建过海通道将对标的资产的经营业绩造成影响，但琼州海峡跨海通道建设存在工程复杂、技术难点多、周期长、投资巨大等困难，世界上同类跨海交通通道工程如英吉利海峡隧道、丹麦大带海峡桥隧、日本津轻海峡青函隧道等，其前期规划研究和建设条件的勘探、基础资料收集观测和技术研究储备等准备工作的时间均在数十年。琼州海峡跨海通道目前尚未开展相关预可研，根据我国基础项目建设的工作流程，在《规划研究报告》通过评审以后，尚需要经过：预可研—预可研评审—工可研—工可研评审—立项—初步设计—初步设计评审—详细设计—详细设计评审等多个阶段，才可能最终得以实施。而且，考虑到跨海通道工程的工程复杂性和技术难点，结合国内外同类型项目的前期工作周期及施工周期，琼州海峡跨海通道的建设完工时间至少需要在 20 年以上。

同时，即使将来跨海通道建成通车，客滚运输与之相比在通行的经济性上将具有较为明显的优势。以江阴长江大桥为例，虽然江阴长江大桥、虎门大桥已经通车，但仍有客滚轮渡承担过江职能，其在经济性上具备明显优势，同时可有效缓解江阴大桥的拥堵情况。因此即使跨海通道建成，仍会有部分旅客选择以客滚方式过海。

综上所述，琼州海峡跨海通道修建将对标的资产的经营业绩造成影响。但其修建时间不确定，且建成时间较长，即使建成，亦不会完全替代客滚运输方式，因此琼州海峡跨海通道修建对南海客滚运输市场的实质影响有限。

## 2、上市公司的应对措施

### (1) 大力开辟新航线，摆脱对“海安线”客滚业务的依赖

跨海通道仅仅对琼州海峡客滚航线（即“海安线”）产生影响，而随着海南

省与我国大陆的联系越来越紧密，越来越多的游客将选择直接从广州、深圳、广西、福建等地直接乘船来海南。同时，上市公司可利用海南省特殊的地理位置，开发海南至国外的航线，为我国游客去东南亚国家提供新的选择。

因此，上市公司可以通过开辟新航线，摆脱对“海安线”客滚业务的依赖，从而降低琼州海峡跨海通道的影响。

## **（2）大力发展以西沙航线为代表的邮轮业务**

目前，上市公司已开发了西沙航线，以西沙旅游为切入点进入南海邮轮市场。西沙景区风光无限，资源稀缺，南海具备较为优质的旅游资源，南海邮轮市场未来发展潜力较大。

因此，上市公司可继续发展以西沙航线为代表的邮轮业务，开辟新的营业增长点，降低琼州海峡跨海通道对客滚业务的影响。

## **（3）大力发展“客滚+旅游”业务**

以跨海通道方式过海，司机将自行开车过桥，司乘人员较为疲惫。而以客滚轮渡方式过海，司乘人员可充分利用船上及等候时间进行休息，如在港口及船上提供相应娱乐服务。一方面，可吸引部分对过海时间要求不高的游客以客滚轮渡方式过海；另一方面，可提高旅客二次消费收入。

因此，上市公司可以通过完善船上、港口的旅游配套设施，大力发展“客滚+旅游”业务，降低对客滚轮渡业务的依赖性，减少跨海通道对客滚业务的影响。

## **（三）本次交易标的资产评估是否充分考虑了上述风险因素的影响。**

截至评估基准日 2015 年 11 月 30 日，琼州海峡跨海通道尚无建设时间表，并且参考国内外同类型项目，即使开工建设其建设周期也至少在 20 年以上。该风险因素对新海轮渡公司业绩影响有限且难以作量化分析，故本次资产评估未测算上述风险因素可能对新海轮渡公司造成的影响。

## **（四）中介机构核查意见**

经核查，评估机构认为，琼州海峡跨海通道暂无建设时间表，上市公司已有应对前述情况的措施，同时鉴于琼州海峡跨海通道的建设具有重大不确定性，且

建设周期较长，其对标的资产持续盈利能力影响有限。经充分考虑，鉴于上述风险因素新海轮渡公司业绩影响有限且难以作量化分析，故本次资产评估未测算上述风险因素可能对新海轮渡公司造成的影响。

《意见通知书》反馈问题 25、申请材料显示，标的资产海域使用权分为“建设填海用地”及“非透水构筑物”、“港池”三种用途，其中“建设填海用地”及“非透水构筑物”性质的用海实行一次性计征海域使用金，形成无形资产。申请材料同时显示，标的资产部分资产尚无法办理产权证明或过户，包括：海域使用权证尚未转变为土地使用权、部分房产由于所属土地使用权证暂未取得从而不能申请办理房产证、海域使用权证暂时无法过户。上述资产评估值合计 2.7 亿元，占有本次交易标的资产采用资产基础法评估作价的 26.57%。港航控股对于标的资产相关权属办理可能造成的损失承担全部赔偿责任。请你公司补充披露：1) 上述无形资产相关会计处理政策、合理性及标的资产财务报表列报情况，本次交易备考报表商誉确认是否考虑了上述无形资产可辨认公允价值的影响。2) 上述港航控股出具的损失补偿承诺履行方式，如为现金，是否符合我会相关规定。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。

回复：

（一）上述无形资产相关会计处理政策、合理性及标的资产财务报表列报情况，本次交易备考报表商誉确认是否考虑了上述无形资产可辨认公允价值的影响。

#### 1、新海轮渡所有的无形资产账面价值情况

新海轮渡拥有之无形资产为海域使用权，系股东海南港航控股有限公司以 2015 年 11 月 30 日为资产评估基准日的评估价值增资投入海南港航新海轮渡码头有限公司形成。截至 2016 年 6 月 30 日，新海轮渡无形资产账面价值 30,117,255.73 元，其在财务报表中的列报情况如下：

| 项目      | 海域使用权         | 合计            | 备注       |
|---------|---------------|---------------|----------|
| 1. 账面原值 | 30,529,303.00 | 30,529,303.00 | 海域使用权人在股 |

| 项目      | 海域使用权         | 合计            | 备注            |
|---------|---------------|---------------|---------------|
| 2. 累计摊销 | 412,047.27    | 412,047.27    | 东海南港航控股有限公司名下 |
| 3. 减值准备 |               |               |               |
| 4. 账面价值 | 30,117,255.73 | 30,117,255.73 |               |

## 2、无形资产会计处理政策及其合理性

上述无形资产会计处理政策为：在股东实际投入时按股东确认的经评估机构评估的评估价值计量，按法定受益期 50 年的剩余期限采用直线法摊销。该会计政策符合《企业会计准则-无形资产准则》第十条：“投资者投入的无形资产，应以投资各方确认的价值作为入账价值”的相关规定，会计处理政策选择合理。

**3、新海轮渡所属之无形资产可辨认公允价值与入账价值一致，企业合并不存在商誉。**

上市公司备考合并财务报表显示，截至 2016 年 6 月 30 日，上市公司存在非同一控制下企业合并形成的商誉，账面原值 582,902.45 元，已计提减值准备 582,902.45 元，账面价值为零。该商誉系海峡股份对其子公司泉州中远金欣海运有限公司通过非同一控制下企业合并形成的商誉，与新海轮渡所属之无形资产无关。

**（二）上述港航控股出具的损失补偿承诺履行方式，如为现金，是否符合我会相关规定。**

根据《重组管理办法》第三十五条的有关规定，采取收益现值法、假设开发法等基于未来收益预期的方法对拟购买资产进行评估或者估值并作为定价参考依据的，上市公司应当在重大资产重组实施完毕后 3 年内的年度报告中单独披露相关资产的实际盈利数与利润预测数的差异情况，并由会计师事务所对此出具专项审核意见；交易对方应当与上市公司就相关资产实际盈利数不足利润预测数的情况签订明确可行的补偿协议。

根据《发行股份购买资产协议》，海峡股份以发行股份的方式购买港航控股持有的标的资产新海轮渡 100%股权。标的资产的评估值为 101,587.03 万元，参考具有证券期货从业资格的评估机构所确认的评估结果并经交易双方协商一致，

本次重组标的资产交易价格为 101,587.03 万元。

本次重组标的公司的主要资产为新海港一期码头，该类资产具有比较明显的重资产特征，针对该类资产的评估采用资产基础法可以从企业构建角度较好地反映企业的价值，故本次重组标的资产的评估选择资产基础法。综上，本次重组标的资产采用资产基础法对拟购买资产进行评估，不涉及交易对方与上市公司就相关资产实际盈利数不足利润预测数的情况签订明确可行的补偿协议的有关情形。

根据中国证监会《关于并购重组业绩补偿相关问题与解答》的有关规定：“在交易定价采用资产基础法估值结果的情况下，如果资产基础法中对于一项或几项资产采用了基于未来收益预期的方法，上市公司的控股股东、实际控制人或者其控制的关联人也应就此部分进行业绩补偿。”

本次交易的标的资产采取资产基础法进行评估，其中单个均采用成本法进行评估，并未基于未来收益预期的方法对拟购买资产进行评估，且未对其中一项或几项资产采用基于未来收益预期的方法进行评估，不存在资产基础法中对于一项或几项资产采用了基于未来收益预期的方法而需要上市公司的控股股东、实际控制人或者其控制的关联人就此部分进行业绩补偿的情形。

根据中国证监会《上市公司监管法律法规常见问题与解答修订汇编》的有关规定：“交易对方为上市公司控股股东、实际控制人或者其控制的关联人，应当以其获得的股份和现金进行业绩补偿。如构成借壳上市的，应当以拟购买资产的价格进行业绩补偿的计算，且股份补偿不低于本次交易发行股份数量的 90%。业绩补偿应先以股份补偿，不足部分以现金补偿。”

港航控股出具的损失补偿承诺履行方式为现金补偿，系针对标的资产部分资产尚无法办理产权证明或过户潜在风险的现金补偿，不属于《上市公司监管法律法规常见问题与解答修订汇编》的有关规定的业绩承诺补偿的情形。

综上，本次重组港航控股出具的损失补偿承诺履行方式符合《重组管理办法》第三十五条及《关于并购重组业绩补偿相关问题与解答》、《上市公司监管法律法规常见问题与解答修订汇编》的有关规定。

### （三）中介机构核查意见

经核查，评估机构认为：标的资产所属无形资产相关会计处理政策合理。本次交易备考报表商誉确认无需考虑上述无形资产可辨认公允价值的影响，符合《企业会计准则第 20 号——企业合并》相关规定。本次重组港航控股出具的损失补偿承诺履行方式符合《重组管理办法》第三十五条及《关于并购重组业绩补偿相关问题与解答》、《上市公司监管法律法规常见问题与解答修订汇编》的有关规定。

《意见通知书》反馈问题 26、申请材料显示，新海港区客滚码头分为新海港一期码头、新海港二期码头两期工程。新海港一期码头资产由一期回购资产及一期未回购资产两部分构成，而进入本次交易评估范围以内的是一期回购资产。考虑到新海港二期码头主要资产为码头生产前沿，须与一期码头共用包括客运站、堆场、道路等主要设施，在其建成后无法脱离一期码头而单独运营。同时为避免潜在的同业竞争，港航控股计划在新海港二期码头完成竣工验收后，将新海港二期中与客滚港口业务相关的资产转让给新海轮渡。同时，新海港一期码头相应业务由秀英港统一管理，相应收入及成本体现在秀英港客滚业务中。请你公司结合新海港一期码头与二期码头的业务依赖性、一期码头业务与秀英港客滚业务关系、未来相关资产安置计划等，补充披露本次交易作价是否实际包含了一期末回购资产、二期码头、秀英港客滚业务的潜在价值，与评估范围是否一致，是否符合资产评估准则相关规定。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

回复：

（一）补充披露本次交易作价是否实际包含了一期末回购资产、二期码头、秀英港客滚业务的潜在价值，与评估范围是否一致，是否符合资产评估准则相关规定。

一期末回购资产为一期回购资产的配套设施；新海港二期为新海港一期码头港池内的扩建，主要建设内容为 8 个泊位，但不涉及客运站、堆场、防波堤等资产，不具备独立运营能力。因此，一期回购资产可独立运营，在经营上不依赖于一期末回购资产以及新海港二期码头，因此可作为独立资产组进行评估。

因本次交易作价是以资产评估结果为基础确定。而对新海轮渡 100%股权评估时，采用的评估方法为资产基础法，对新海轮渡公司各单项资产均采用成本法进行评估。故本次交易作价未考虑一期未回购资产、二期码头、秀英港客滚业务的潜在价值等因素影响。

委托评估范围为港航控股增资计划完成后的新海轮渡公司在评估基准日的全部资产和负债，具体为新海港一期已进入回购期的资产，与本次交易作价范围一致。

纳入本次评估范围的新海轮渡公司 100%股权，资产权属清晰，且具备独立经营能力，符合资产评估准则相关规定。

## **（二）中介机构核查意见**

经核查，评估机构认为：本次交易作价未包含一期未回购资产、二期码头、秀英港客滚业务的潜在价值，与评估范围一致，符合资产评估准则相关规定。

《意见通知书》反馈问题 27、申请材料显示，本次交易标的资产的评估采用资产基础法进行评估，对于标的资产所属的各单项资产均采用成本法进行评估，同时，本次交易未设置业务补偿安排。请你公司补充披露：1）本次交易仅采用一种评估方法的原因，是否符合我会相关规定。2）本次交易采用资产基础法评估作价的原因及合理性，是否存在逃避业绩对赌要求的情形。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

**回复：**

### **（一）本次交易仅采用一种评估方法的原因，是否符合我会相关规定。**

新海轮渡公司主要资产为新建成的新海港一期码头资产，无历史期经营数据可供参考。加之其未来的业务主要来源为承接自秀英港客滚业务，而在评估基准日秀英港搬迁计划尚未确定，新海轮渡公司未来收益难以预测。因此不具备采用收益法评估的基础。

由于与本次评估对象类似的资产或股权交易较少。同时非上市企业股权交易



透明度不高，与新海港一期资产规模及主营业务类似的可比案例难以收集，故不适宜采用市场法进行评估。

新海港一期码头资产具有明显的重资产特征，企业各项资产负债的会计核算健全，资产基础法从企业构建角度可以较好地反映企业的价值，具备采用资产基础法进行评估的条件。

根据证监会《上市公司重大资产重组管理办法》（2016年9月8日修订）第二十条规定，评估机构、估值机构原则上应当采取两种以上的方法进行评估或者估值。在本次评估中，评估师根据评估对象的实际情况、并结合资料收集等相关条件，经综合分析后，确定采用资产基础法一种评估方法，并未违反证监会相关规定。

## **（二）本次交易采用资产基础法评估作价的原因及合理性，是否存在逃避业绩对赌要求的情形。**

因本次评估对象在评估基准日尚不具备采用收益法和市场法进行评估的条件，且新海港一期码头资产具有明显的重资产特征，资产基础法从企业构建角度可以较好地反映企业的价值。因此选用资产基础法评估结果具有其合理性，不存在逃避业绩对赌要求的情形。

## **（三）中介机构核查意见**

经核查，评估机构认为：在本次评估中，评估师根据评估对象的实际情况、并结合资料收集等相关条件，经综合分析后，确定采用资产基础法一种评估方法，并未违反证监会相关规定；资产基础法从企业构建角度可以较好地反映企业的价值，评估结果具有其合理性，不存在逃避业绩对赌要求的情形。

（此页无正文，专用于《正衡资产评估有限责任公司关于中国证监会〈行政许可项目审查一次反馈意见通知书〉（162911 号）涉及资产评估相关问题的核查意见》之签章页）

正衡资产评估有限责任公司

年 月 日