

东兴证券股份有限公司、浙商证券股份有限公司
关于深圳证券交易所《关于对浙商中拓集团股份有限公司的
重组问询函》之核查意见

深圳证券交易所公司管理部：

2020年9月30日，贵部向浙商中拓集团股份有限公司（以下简称浙商中拓、公司或上市公司）下发了《关于对浙商中拓集团股份有限公司的重组问询函》（许可类重组问询函（2020）第14号，以下简称《重组问询函》）。东兴证券股份有限公司、浙商证券股份有限公司作为本次重大资产重组的独立财务顾问，对《重组问询函》所涉问题进行了认真分析和核查，现就核查情况回复如下（除特别说明，本核查意见中的简称与《重组报告书（修订稿）》中的简称具有相同含义）：

问题1、草案显示，标的公司主营业务为国内沿海、国际散货船运输以及货运代理业务，2018年、2019年及2020年1-4月扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润分别为33,741.47万元、16,200.53万元及-747.49万元。

（1）请你公司结合行业发展趋势、政策影响（如限硫令、压载水公约等）、主要成本及收入价格波动、同行业可比公司情况、疫情影响及应对措施等，说明报告期内标的公司主营业务业绩下滑的原因及合理性，标的公司是否具备持续盈利能力；（2）结合你公司与标的公司的业务模式、主要客户、细分市场、历史合作情况、你公司当前物流需求、收购后整合计划等，说明标的公司与你公司协同效应的具体体现形式及效果；（3）结合问题（1）（2），说明本次交易的必要性，本次交易是否有利于提升上市公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力。请独立财务顾问核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、结合行业发展趋势、政策影响（如限硫令、压载水公约等）、主要成本及收入价格波动、同行业可比公司情况、疫情影响及应对措施等，说明报告期内标的公司主营业务业绩下滑的原因及合理性，标的公司是否具备持续盈利能力

（一）行业发展趋势

从航运市场供给端看，存在运力相对过剩情况，但随着散货船新船订单量较大幅度下降，运力增速将持续降低。同时由于全球环保理念、法规以及船舶技术的推动，运力的结构也将发生大规模调整。随着老旧船舶陆续退出市场，在未来五年，预计船龄结构将会得到改善，新增供给有望持续受限，总体运力供给增速有可能持续下滑，市场运力过剩有望得到持续改善。

从需求端看，2020 年一季度，受新冠疫情影响，中国沿海干散货市场低迷。二季度中国经济快速回暖，钢铁企业对铁矿石需求增加以及二季度国内复工复产基建加速，政策红利逐步显现，煤价、矿价、钢价上涨，拉动运输需求回升，带动运价波动上扬，干散货低迷的市场得到较大程度缓解。未来五年中国经济仍将保持在较快的增长区间，随着经济复苏与增长，沿海煤炭与铁矿石运输需求将持续增加，有效支撑整个沿海干散货运输需求。

在政策、市场及科技变革等因素影响下，航运市场运力过剩有可能得到较大幅度出清，且新船投入市场缓慢，运力供给增速有望低于需求增速。从中长期来看，随着船舶运力增速的持续下降以及全球经济的逐步回暖，航运市场供求关系有望得到有效改善，全球航运市场总体上处于缓慢复苏回升期。

（二）相关政策对标的公司的影响

1、限硫令对标的公司影响

根据国际海事组织（IMO）的新规要求，自 2020 年 1 月 1 日起，全球范围内的船舶燃油含硫量从 3.5%/m/m 下降至 0.5%/m/m。IMO 此举旨在遏制全球船舶产生的污染，推动向清洁能源市场发展。为应对 IMO 2020 “限硫令”，船东一般通过加装脱硫装置或者使用低硫燃料油、MGO、LNG 清洁能源等方式以遵守新规定。受低硫油供求关系影响，2020 年初低硫油价格一度高企，船用燃料成本大幅增加。低硫油对航运市场经营的影响主要体现在两方面：一是燃油供应因低硫油转换出现偏紧状况，高低硫油价差攀升将给航运经营带来成本压力；二是 IMO 2020 新规导致的部分船舶降速航行、加装脱硫塔将令市场有效运力短期减少，甚至淘汰老旧运力，一定程度将缓解船舶运力供给压力。2020 年以来，在新冠疫情和 OPEC 谈判破裂的叠加影响下，国际油价出现断崖式下跌，高低硫价差也随之迅速从高位滑落，航运企业油耗成本大幅降低。

浙江海运集团将在切实做好低硫燃油保供工作的同时，努力降低燃油成本。浙江海运集团成立了低硫油保供工作小组，做好低硫油保供和履约过渡工作，持续优化低硫油保供和履约方案，持续提升燃油精益管理水平，做到方案最优、成本最低、安全最有保障。浙江海运集团积极应对 2020 年 IMO “限硫令”，本着“提前布局、保障供应、确保品质、依法合规、分散风险、平稳过渡”的原则，报告期末全船队全部转换使用符合标准的低硫油。

同时，浙江海运集团在散货新造船安装高压岸电系统，会在有条件使用岸电的港口进行使用，以减少碳排放；对新造船采用最新的节能减排技术，订造节能环保型船舶，同时加强新建船舶的监督管理，确保船舶性能指标符合要求；广泛宣传国家有关低碳节能的方针政策、法律法规，介绍节能经验和先进实用技术，引导广大船岸员工树立节约能源资源、保护生态环境的良好意识。

综上所述，由于国际油价大幅下跌，低硫油与高硫油价差缩小，限硫令缓解了船舶供给压力，且标的公司应对及时有效，限硫令对浙江海运集团的影响较小。

2、压载水公约对标的公司的影响

根据《2004 年国际船舶压载水及沉积物控制与管理公约》要求，船舶需要在距离最近陆地 200 海里，水深超过 200 米的区域对船上携带的压载水按照公约要求的方式进行大洋海水置换以缓解压载水携带有害水生物和病原体入侵的情况，从 2019 年 1 月 22 日对我国开始生效。随着压载水公约全面施行，将进一步推动海运这一传统行业的科技进步和数字化转型升级。浙江海运集团加强技术改造，促进节能减排和环境保护，将在干散货船中陆续加装满足公约要求的压载水处理系统，严格执行压载水处理操作规程，有效避免海洋生物非正常迁移，保护海洋生态环境。

浙江海运集团历年来注重技术升级改造对经济效益的提升，加装满足公约要求的压载水处理系统已纳入未来预算中，属于正常的技术改造支出。综上所述，压载水公约对浙江海运集团的影响较小。

（三）报告期内主要成本及收入价格波动情况

报告期内，浙江海运集团营业收入情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-4 月		2019 年度		2018 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例

项目	2020年1-4月		2019年度		2018年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
主营业务收入	40,787.56	99.90%	141,908.99	98.91%	158,198.77	98.24%
其他业务收入	40.83	0.10%	1,556.80	1.09%	2,841.50	1.76%
合计	40,828.39	100.00%	143,465.79	100.00%	161,040.28	100.00%

报告期内，浙江海运集团营业收入分别为 161,040.28 万元、143,465.79 万元及 40,828.39 万元，其中主营业务收入分别为 158,198.77 万元、141,908.99 万元及 40,787.56 万元，主营业务收入占营业收入比例均在 98% 以上。

报告期内，浙江海运集团船舶货物运输、船舶租赁运输服务、船舶货运代理服务收入情况如下：

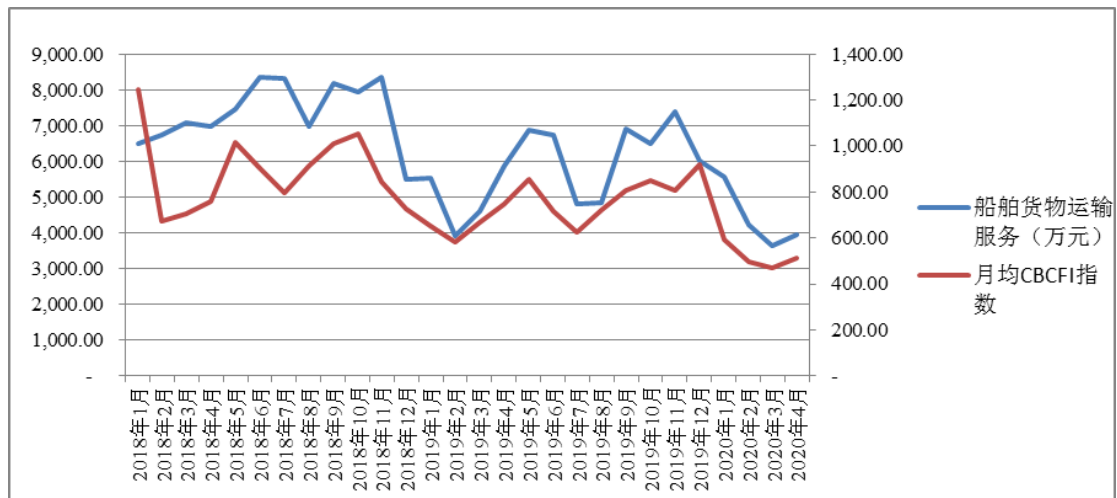
单位：万元

项目	2020年1-4月	2019年度	2018年度
船舶货物运输服务	17,397.09	69,986.63	88,420.47
船舶租赁运输服务	7,497.20	12,695.54	-
船舶货运代理服务	15,850.10	55,614.19	61,946.91
合计	40,744.39	138,296.36	150,367.38

1、船舶货物运输服务主要成本及收入价格波动情况

(1) 船舶货物运输服务收入价格波动情况

由于浙江海运集团运输货运主要系煤炭，并且内地沿海较多，远洋占总收入比重较小，其航运收入受整体航运指数影响。报告期内各月船舶货物运输服务收入波动与 CBCFI（中国沿海煤炭运价指数）波动情况如下：



CBCFI 指数反映沿海煤炭运输市场日益频繁且剧烈的运价波动情况，报告期内浙江海运集团船舶货物运输服务收入与 CBCFI 指数波动趋势基本一致。

(2) 船舶货物运输服务成本波动情况

其中，报告期内，船舶货物运输服务的成本构成情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-4月		2019年度		2018年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
燃料费	6,742.47	44.32%	19,263.53	40.04%	22,238.01	45.67%
船员薪酬	3,505.56	23.04%	10,252.30	21.31%	10,093.53	20.73%
船舶折旧费	1,765.62	11.61%	5,293.02	11.00%	5,282.40	10.85%
港口费	1,300.21	8.55%	3,772.69	7.84%	3,955.36	8.12%
物料及备件	326.36	2.15%	2,932.35	6.10%	2,489.61	5.11%
船舶修理费	144.27	0.95%	2,283.93	4.75%	1,550.49	3.18%
其他	1,429.56	9.40%	4,311.95	8.96%	3,087.49	6.34%
合计	15,214.04	100.00%	48,109.77	100.00%	48,696.90	100.00%

浙江海运集团船舶货物运输成本主要由燃料费、船员薪酬、船舶折旧费、港口费构成，合计超过80%，成本结构各期基本保持稳定。报告期内，浙江海运集团船舶货物运输成本变动趋势与收入变动趋势基本一致。

2、船舶租赁运输服务主要成本及收入价格波动情况

报告期内，浙江海运集团船舶租赁运输服务收入与成本情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-4月	2019年度	2018年度
收入	7,497.20	12,695.54	-
成本	8,679.19	12,519.73	-

船舶租赁运输服务下的船舶主要从市场经营租入，当手持租约年货运量大于生产能力时，浙江海运集团因自有运力有限，考虑从市场经营租入船舶，再进行转租，受疫情与市场行业因素影响，目前租船经营盈利水平相对有限。

3、船舶货运代理服务主要成本及收入价格波动情况

对于船舶货运代理服务，浙江海运集团的主要客户为货物代理运输公司，订单主要通过货物代理运输公司获取，浙江海运集团作为直接对接船东公司的一级代理商或者上一级代理商，根据货物代理运输公司需求，结合其资信情况以及历次合作情况，为其办理货运代理业务，主要为船舶舱位订舱、进出口报关手续办理等。由于货物代理运输涉及代垫运费的情况，浙江海运集团在接受货物代理运

输公司委托时，会考虑其代垫资金风险、违约的风险，因此浙江海运集团的货物代理运输公司客户为信誉较好、常年合作客户。

2018年，全球经贸形势复杂多变，复苏势头分化，发展环境面临诸多风险和不确定性，但在国内不断深化改革、推动产业高质量发展一系列举措下，港口货源总体稳定；2019年，国内经济下行压力加大，全球经贸形势复杂多变，船舶货运代理服务收入有所下降；2020年上半年，由于疫情影响，实体经济遭受巨大冲击，中美贸易冲突进一步加剧，国际经济形势相对严峻，浙江海运集团面对国内外经营环境的较大不确定性。报告期内，船舶货运代理服务收入有所下降，符合标的公司经营的实际情况，具有合理性。

报告期内，浙江海运集团船舶货运代理服务收入与成本情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-4月	2019年度	2018年度
收入	15,850.10	55,614.19	61,946.91
成本	15,284.33	53,477.32	59,686.48
毛利率	3.57%	3.84%	3.65%

如上表所示，浙江海运集团船舶货运代理服务毛利率基本保持相对稳定。

（四）同行业可比公司情况

1、船舶货物运输服务与同行业可比上市公司对比情况

浙江海运集团与同行业公司海运收入对比情况如下：

单位：万元

同行业公司	收入类型	2019年度	2018年度	增长率
招商轮船	散货船运输	526,086.33	403,750.06	30.30%
中远海特	沿海运输	43,381.35	46,757.22	-7.22%
宁波海运	水路货物运输业务	183,071.79	211,790.59	-13.56%
长航凤凰	沿海运输	28,509.83	39,746.04	-28.27%
浙江海运集团	船舶货物运输	69,986.63	88,420.47	-20.85%

2019年整体沿海散货船运输行情较2018年有所下滑，一些大型实力较为雄厚的海运公司，如招商轮船，凭借其较为雄厚的实力、海运行业的影响力以及资源整合能力、营运能力和船舶管理能力，以长期合作协议、中短期期租等方式与主要客户保持着友好合作关系，进一步保障了货源稳定增长，在2019年海运行情下行情况下实现收入整体增长。浙江海运集团业务内容、业务规模与中远海特、

宁波海运、长航凤凰较为相近，2019 年度海运收入均呈现不同程度的下降。

2、船舶货运代理服务与同行业可比上市公司对比情况

报告期内，同行业可比上市公司船舶货运代理服务收入情况如下：

单位：万元

项目	2019 年度	2018 年度	增幅
中创物流-货运代理	302,522.58	302,191.04	0.11%
密尔克卫-货运代理	106,070.16	78,650.51	34.86%
浙江海运集团-货运代理	55,614.19	61,946.91	-10.22%

与同行业可比上市公司相比，浙江海运集团的货运代理服务收入主要为其下属子公司宁波物流实现的收入，覆盖区域较小，收入金额相比较小。

（1）中创物流货运代理业务基本持平

中创物流积极拓展延伸服务链条，不断开发优质客户且优化调整业务结构，向多元化的订舱业务转变，着力拓展毛利率相对较高的综合订舱服务业务，减少部分毛利率较低的签单业务，导致业务量略有下降。随着综合订舱服务的拓展，服务环节增加，中创物流货运代理总收入有所增长。

（2）密尔克卫货运代理业务增幅较快

密尔克卫从事化工供应链服务，有别于传统模式下物流各环节由不同服务商分别提供，密尔克卫提供化工物流全环节专业服务。密尔克卫将基础物流服务、物流方案设计和物流咨询等加以整合，形成以货运代理、仓储、运输业务为核心的化工品一站式综合物流服务。

密尔克卫为化工企业提供货物流转及相关增值服务并收取相应服务费。密尔克卫的收入总体上是按照业务量收取服务费，在此盈利模式下，客户的货物流转量与公司收入相挂钩。密尔克卫提供的供应链服务帮助客户整合及优化物流各个环节，使得客户生产销售增加的同时，物流服务需求也随之增加，从而保障了密尔克卫的收入来源与持续增长。

综上所述，与同行业可比上市公司相比，宁波物流营业收入对应覆盖区域较小，服务类型也较为单一，实现的收入规模小于同行业可比上市公司。

（五）疫情影响及应对措施

1、疫情对标的公司生产经营的影响

浙江海运集团主营业务为国内沿海、国际散货船运输以及货运代理业务。受

新冠疫情影响，航运市场需求有所下降，2020年1-4月，中国沿海（散货）煤炭综合运价指数呈现下降趋势，指数平均水平为514.42点，较2019年度运价指数平均水平下降31.23%，低谷时间大幅延长。



2020年4月以来，国内疫情趋于稳定。随着企业复工复产的逐步推进，2020年5-9月，运价短期快速上涨，2020年5-9月中国沿海（散货）煤炭综合运价指数平均为655.98点，较2020年1-4月指数平均水平上升27.52%。下游市场复苏迹象明显，有力支撑了运价的回升。

浙江海运集团主要承运的货品有煤炭和矿石等。2020年1-4月，受疫情影响，下游需求持续低迷，叠加国际原油暴跌，沿海煤炭运价低谷期延长。2020年1-4月，标的公司实现扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润为-747.49万元。2020年4月以来，国内疫情趋于稳定。随着企业复工复产逐步恢复用电需求，加上进口煤限制政策支撑国内煤价止跌回升，带动沿海煤炭运价短期快速上涨。与此同时，随着企业复工复产的稳步推进，叠加一系列基建与宏观经济刺激政策，钢厂高炉开工率、盈利率自底部快速回升，全国主要钢铁产量增速稳步加快，支撑沿海矿石运输需求持续增加。2020年1-9月，浙江海运集团实现净利润4,752.44万元（未经审计），相比2020年1-4月经营业绩情况已明显好转。

2、浙江海运集团为保证持续盈利而采取的应对措施

（1）防疫措施落实到位

浙江海运集团高度重视疫情防控工作，相关防疫措施如下：

一是紧盯疫情发展形势，确保防疫部署到位。疫情发生初期，浙江海运集团提前预判做好各项工作，下发《关于做好新型冠状病毒防治工作的紧急通知》，

确保春运高峰期员工防疫安全；二是持续加强船岸人员疫情防控管理。严格按照上级制度和要求落实防疫措施，并根据船舶航线情况因船、因港施策制定防疫措施，密切跟踪船舶落实情况，做到船岸同管理、同关注；三是多方统筹保障防疫物资供给充足。科学安排疫情防控物资管理，重点关注船舶防疫物资运输，克服因疫情造成的物流难题，确保一线防疫物资不断供。截至 2020 年 6 月底，浙江海运集团共采购 52,420 只口罩、4,720 件防护服、985 只护目镜等防疫物资；四是切实做好境外船舶疫控。浙江海运集团从源头把控对新航线做好风险评估，充分考虑各国各港口防疫政策采取相应的应对举措，保障境外船舶船员身体健康和生产经营正常有序；五是安全有序组织船员更换。针对各港口不断变化的船员换班规定，浙江海运集团主动联系相关部门落实服务期满船员的更换工作。

(2) 灵活应变稳健经营

一是巩固发展长协货源应对疫情经营困难。在巩固与江苏射阳港发电有限责任公司、神华中海航运有限公司、浙江展辉能源有限公司等长协新条款的基础上，积极拓展新的长协货源，2020 年 1-6 月，实际执行长协运量增加约 116.25 万吨；二是根据疫情发展形势和国际国内两个市场变化情况，在综合分析各种因素后，利用部分运力可内外贸兼营的优势，灵活组织船舶运行。在国内疫情形势严峻和运价处于低位阶段，调整运力转外贸经营。随着国内疫情基本受控，境外疫情蔓延和国内运价相对国外具有优势的情况下，及时将部分运力转回内贸营运，争取效益最大化；三是因时制宜启动内贸租船业务。面对市场持续低迷，公司主动拓展了内贸租船业务，进一步明确了内贸租船合同审核及结算操作流程。

(3) 优化管理增收节支

一是细化考核机制。浙江海运集团修订了 2020 年度部门工作目标责任书，同时修订颁布《部门目标责任制考核试行办法》，增加量化指标、重点任务指标，突出完成超额目标的相关配套奖励措施等。二是全面加强成本管控力度。要求各部门对增收节支数据进行分析，实施有针对性的降本措施。三是明细具体举措。如修订《综合维护保养奖管理办法》，鼓励船员扩大自修，减少厂修工程，降低修理费用；落实管理费压缩方案；分析原油剧烈波动对船用燃料油市场的影响，在合适的价位采购燃油，降低营运成本。

综上所述，报告期内，标的公司主营业务业绩下滑主要系受全球经济贸易形

势、新冠疫情、航运指数波动等多重因素影响，具有合理性。从中长期来看，随着船舶运力增速的下降以及全球经济与市场需求逐步回暖，全球航运市场总体上处于缓慢复苏回升期。目前，国内下游市场复苏迹象较明显，有力支撑了运价的回升，浙江海运集团经营情况与经营业绩已明显好转，具备持续盈利能力。

二、结合公司与标的公司的业务模式、主要客户、细分市场、历史合作情况、你公司当前物流需求、收购后整合计划等，说明标的公司与你公司协同效应的具体体现形式及效果

（一）标的公司的业务模式、主要客户、细分市场、历史合作情况

1、浙江海运集团的业务模式、主要客户、细分市场

浙江海运集团主营业务为国内沿海船舶货物运输、国际散货船舶货物运输以及货运代理业务。作为浙江交通集团水运板块改革重组平台，浙江海运集团已形成浙江海运集团本部从事船舶货物运输，子公司从事货运代理、船舶代理、船员派遣、船员培训等航运服务业的经营格局。

浙江海运集团船舶货物运输可细分为包运租船、程租和期租三种业务模式。其主要合作的客户为长期协作的国内大型的电厂、能源公司（张家港沙洲电力有限公司、国家电投集团协鑫滨海发电有限公司、江苏国信股份有限公司）及有运力需求的航运公司（如浙江神华海运有限公司、神华中海航运有限公司）等，浙江海运集团主要为上述客户提供煤炭、矿石等货物运输服务。

浙江海运集团从事的货运代理业务主要围绕货物进出口的集装箱运输展开，为进出口贸易商或其他货物运输代理公司提供代理订舱、报关、报检、船舶代理等货运代理服务。浙江海运集团作为一级货代公司，其资信程度较高，提供的服务及时到位，主要通过二级、三级货代对接货主或托运方，其主要客户的为长期合作下来稳定的货代公司，主要包括上海平帆货运代理有限公司、宁波萌恒进出口有限公司、宁波海蒙国际货物运输代理有限公司、德威国际货运代理（上海）有限公司等长期相对稳定的客户。

2、上市公司与浙江海运集团的历史合作情况

上市公司从 2017 年开始的进口业务中，有记录的间接通过货运代理公司与浙江海运集团的合作量不低于 20 万吨，总共四个航次，主要为 2018 年 9 月承运红土镍矿 5.5 万吨；2019 年 2 月承运红土镍矿 5.5 万吨；2019 年 3 月承运红土镍

矿 5.5 万吨；2020 年 9 月，承运红土镍矿 5 万吨。报告期各期，上市公司与浙江海运集团合作航运涉及的红土镍矿金额占上市公司营业收入比情况如下：

项目	2020 年 1-4 月	2019 年度	2018 年度
红土镍矿金额（万元）	-	2,763.05	2,236.85
营业收入金额（万元）	2,569,452.89	7,346,391.40	6,329,381.01
占比	-	0.04%	0.04%

上市公司主要从事建筑用材、工业用材、煤炭焦炭、废钢、锰矿、镍矿等大宗商品供应链集成服务，浙江海运集团主要从事国内煤炭水运与国际镍矿水运等水上运输服务。上市公司与浙江海运集团目前业务有较高的契合度，双方合作的潜力与空间较大。

（二）公司当前物流需求、收购后整合计划

1、上市公司当前物流需求

上市公司在国际间镍矿、煤炭的运输以及国内沿海的煤炭、焦炭等散货品种的运输需求每年均有较高幅度的增长。

目前上市公司销售物资的沿海运输主要分两大类，一类是钢材，属件杂货，主要运力的提供者天津福隆海运集团有限公司、天津恒润物流有限公司、天津中运海运集团有限公司；一类是煤炭、焦炭等，属于散货，主要运力提供方为中国外运华东有限公司、南京长航新凤凰交通科技有限公司等。

2、收购后整合计划

本次交易完成后，标的公司仍将以独立的法人主体的形式存在，成为上市公司的子公司。标的公司的资产、业务及人员保持独立和稳定，基于标的公司现有核心业务能力的不断强化，上市公司将积极探索与标的公司在资源方面的协同与整合，以提升上市公司整体价值。

经营管理方面，考虑到主要管理团队对于标的公司运营发展起着至关重要作用，为保证标的公司持续发展并保持竞争优势，上市公司将保持标的公司原有管理团队的基本稳定。

上市公司将结合标的公司经营特点、业务模式等，对其原有管理制度、组织机构进行适当的补充、调整和完善，使其能够达到上市公司整体管理的要求，同时为符合上市公司在公司治理、内部控制、信息披露等方面的标准资源配置要求，上市公司将对标的公司资源做出统筹规划，使资源配置更加合理、科学，上市公

司将采取措施推动与标的公司在业务、资产、财务、人员与机构等方面的深度整合，充分发挥双方的互补优势，实现协同效应的最大化。

上市公司煤炭、矿石、镍矿等大宗商品贸易与标的公司煤炭、矿石、镍矿运输业务契合度较高，上市公司将加强与标的公司直接业务合作与往来，实现运贸结合与产业链的上下游的深度融合，提高上市公司在上游航运市场的议价能力。

综上所述，浙江海运集团可以与浙商中拓在煤炭、矿石、镍矿等领域进行产业链协同，扩展加强浙商中拓的物流体系，并实现客户共享，在一定程度上促进运贸结合、推动浙商中拓主营业务进一步发展。

三、本次交易的必要性，本次交易是否有利于提升上市公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力

（一）本次交易的必要性

1、贯彻落实浙江省“凤凰行动”计划要求

2017年9月，浙江省人民政府发布了《浙江省人民政府关于印发推进企业上市和并购重组“凤凰行动”计划通知》，支持上市公司开展着眼于国内传统制造业和服务业优质资源的并购重组，提升上市公司服务地方经济转型升级能力。本次交易是落实“凤凰行动”计划的重要举措，有利于提高国有资产证券化水平，发挥好浙商中拓上市平台作用，进一步提高国有资产流动性，促进国有资产保值增值。

2、加强优势互补，发挥协同效应

浙商中拓主要从事大宗商品供应链集成服务等经营活动，浙江海运集团主要经营国内沿海水路运输、国际船舶运输、货运代理等业务，浙江海运集团可以与浙商中拓在煤炭、矿石、镍矿等领域进行产业链协同，扩展加强浙商中拓的物流体系，并实现客户共享，在一定程度上促进运贸结合、推动浙商中拓主营业务进一步发展。

3、扩大业务规模，增强上市公司持续盈利能力

考虑到标的公司历史盈利状况，本次交易完成后上市公司合并报表的总资产规模、净资产规模、营业收入规模都将得到提升，有利于上市公司增强持续经营能力，为股东创造更好的回报。

综上所述，本次重组在一定程度上促进运贸结合、推动浙商中拓主营业务进

一步发展，并有利于上市公司增强持续经营能力，为股东创造更好的回报，因此具有必要性。

（二）本次交易有利于提升上市公司资产质量、改善财务状况和增强持续盈利能力

本次交易完成后，上市公司总资产规模、净资产规模、营业收入规模均有增加，有利于上市公司增强持续经营能力。根据大华所出具的《审计报告》，浙江海运集团 2018 年、2019 年、2020 年 1-4 月实现归属于母公司所有者的净利润分别为 35,582.97 万元、91,105.91 万元、-727.01 万元。受疫情影响，浙江海运集团 2020 年 1-4 月出现暂时性经营亏损。随着国内疫情趋于稳定，下游市场需求的复苏，2020 年 1-9 月，浙江海运集团实现净利润 4,752.44 万元（未经审计），相比 2020 年 1-4 月经营情况与经营业绩已明显好转。浙江海运集团资产质量良好，具备较强的盈利能力，其注入上市公司后将有利于提高上市公司的资产质量，增强上市公司的盈利能力和持续经营能力。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了中国沿海煤炭运价指数、同行业可比上市公司公开披露的年报及半年报情况、相关的政策如限硫令及压载水公约等、大华所出具的《审计报告》及《审阅报告》、上市公司公开披露的《关于重组标的资产经营业绩受疫情影响的情况说明》、上市公司关于与浙江海运集团历史合作情况、当前物流需求的相关说明及收购后整合计划等。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

1、报告期内，标的公司主营业务业绩下滑主要系受全球经济贸易形势、新冠疫情、航运指数波动等多重因素影响，具有合理性。从中长期来看，随着船舶运力增速的下降以及全球经济与市场需求逐步回暖，全球航运市场总体上处于缓慢复苏回升期。目前，国内下游市场复苏迹象较明显，有力支撑了运价的回升，浙江海运集团经营情况与经营业绩已明显好转，具备持续盈利能力；

2、浙江海运集团可以与浙商中拓在煤炭、矿石、镍矿等领域进行产业链协同，扩展加强浙商中拓的物流体系，并实现客户共享，在一定程度上促进运贸结合、推动浙商中拓主营业务进一步发展；

3、本次交易具有必要性，有利于提升上市公司资产质量、改善财务状况和

增强持续盈利能力。

问题2、草案显示，截至2020年4月30日，浙江海运集团货币资金余额为15.16亿元，占总资产的53.97%，其中存放于浙江省交通投资集团财务有限责任公司（以下简称集团财务公司）的银行存款金额为14.23亿元；浙江海运集团负债总额为22.21亿元，占总资产的79.07%。

请你公司：（1）说明本次发行股份购买的资产是否主要为现金性资产，本次交易是否符合《重大资产重组管理办法》第四十三条第一款第（四）条的规定；（2）结合标的公司商业模式、资金用途、负债构成等，说明标的公司存款和负债占总资产比例同时较高的合理性；（3）说明标的公司与集团财务公司资金管理相关协议内容、资金管理权限、内控和风险防范制度，存款利率、协议安排是否公允合理，本次交易完成后是否形成关联方对上市公司的资金占用。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、说明本次发行股份购买的资产是否主要为现金性资产，本次交易是否符合《重大资产重组管理办法》第四十三条第一款第（四）条的规定

本次发行股份购买的标的资产为浙江交通集团持有的浙江海运集团 100% 股权。浙江海运集团历史悠久，持续经营，主要从事国内沿海水路运输、国际船舶运输、货运代理等业务，其主要资产包括货币资金、固定资产（船舶）等。截至 2020 年 4 月 30 日，浙江海运集团账面货币资金余额为 15.16 亿元，主要为浙江大酒店有限公司 100% 股权转让（作价 10.10 亿元）等相关非主营业务资产处置款及生产经营收益。标的公司固定资产主要为从事运输业务的 24 艘船舶，其中自有船舶 1 艘，融资租赁船舶 23 艘。除银行存款中 84.31 万元省直住房基金售房专户维修基金外，标的公司上述主要资产皆为经营性资产。根据浙江海运集团与融资租赁公司的签署的融资租赁合同、相关融资租赁公司出具的承诺函以及融资租赁船舶资产总体评估值小于融资租赁款情况，标的公司将于融资租赁期限到期时有权按照名义价格留购融资租赁船舶并取得所有权，保障融资租赁船舶使用的连续性、稳定性。

根据《重组报告书（草案）》《发行股份购买资产协议》及其补充协议的约定，

本次发行股份购买的资产为交易对方合法持有的浙江海运集团 100% 股权，该等股权权属清晰，其转让不存在法律障碍；本次发行股份购买资产经中国证监会核准后 3 个月内，交易双方应互相配合、尽快办理完成标的资产过户等手续。

综上，本次发行股份购买的标的资产为浙江海运集团 100% 股权，并非现金性资产，本次交易购买的资产权属清晰且能在约定期限内办理完毕权属转移手续，本次交易符合《重组管理办法》第四十三条第一款第（四）项的规定。

二、结合标的公司商业模式、资金用途、负债构成等，说明标的公司存款和负债占总资产比例同时较高的合理性

报告期各期末，标的公司资产、负债结构及占总资产比例具体情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 4 月 30 日		2019 年 12 月 31 日		2018 年 12 月 31 日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产	170,665.10	60.76%	172,332.08	59.31%	50,652.71	22.80%
其中：货币资金	151,600.39	53.97%	149,733.73	51.53%	13,551.49	6.10%
非流动资产	110,207.43	39.24%	118,248.71	40.69%	171,548.41	77.20%
其中：固定资产	83,736.90	29.81%	85,434.02	29.40%	105,959.33	47.69%
资产总计	280,872.53	100.00%	290,580.79	100.00%	222,201.12	100.00%
流动负债	18,447.48	6.57%	20,988.61	7.22%	32,337.03	14.55%
非流动负债	203,635.55	72.50%	203,699.55	70.10%	208,410.60	93.79%
其中：应付融资租赁款	204,498.93	72.81%	204,289.76	70.30%	208,760.90	93.95%
负债合计	222,083.03	79.07%	224,688.16	77.32%	240,747.62	108.35%

从商业模式来看，航运企业一般以重资产方式运营，大部分资产为与航运业务开展相关的固定资产如船舶资产等。浙江海运集团拥有灵便型散货船 24 艘，总运力规模 105.31 万载重吨，其中 23 艘船舶系以融资租赁方式租入。报告期各期末，浙江海运集团负债占总资产比例较高主要系长期应付款中的应付船舶融资租赁款项占总资产比例较高，与其商业模式匹配，具有合理性。

2019 年末和 2020 年 4 月末，浙江海运集团流动资产占总资产比例大幅升高，主要系 2019 年 6 月浙江海运集团处置非主营业务资产原子公司浙江大酒店并取得 101,014.46 万元的转让款从而导致货币资金大幅增加所致。报告期内，浙江海运集团财务状况稳健，在保证流动性和资金安全的前提下，为提高资金使用效率，增加投资收益，浙江海运集团将上述转让款存放于浙江省交通投资集团财务有限

责任公司（以下简称集团财务公司）并收取相应利息。因此，2019年末和2020年4月末，浙江海运集团货币资金占总资产比例较高具有合理性。

综上，标的公司存款和负债占总资产比例同时较高具有合理性。

三、说明标的公司与集团财务公司资金管理相关协议内容、资金管理权限、内控和风险防范制度，存款利率、协议安排是否公允合理，本次交易完成后是否形成关联方对上市公司的资金占用。

（一）标的公司与集团财务公司资金管理相关协议内容、资金管理权限、内控和风险防范制度

1、《金融服务协议》与补充协议主要内容

根据浙江海运集团（以下简称甲方）与集团财务公司（以下简称乙方）签署的《金融服务协议》，集团财务公司在中国银行保险监督管理委员会批准的经营范围内向浙江海运集团提供存款服务，具体服务条款如下：

“1、乙方为甲方提供存款服务，严格依照中国人民银行的相关规定执行存取自由的原则；

2、乙方依照中国人民银行的规定向甲方提供的存款产品形式有：活期存款、定期存款、通知存款、协定存款等；

3、乙方承诺，甲方在乙方的存款利率参照中国人民银行颁布的人民币存款基准利率厘定，不低于国内主要商业银行提供同期同档次存款服务所执行的利率，且乙方提供的存款服务须按照一般商务条款（即基于各自独立利益进行，或所订的交易条款，并不比独立第三方所给予甲方或其控股子公司的条款为差）进行；

4、甲方同意在乙方处开立存款账户，自主选择不同的存款产品和期限；

5、甲方同意在乙方的存款日最高余额不超过20亿元人民币；

6、乙方保障甲方存款的资金安全，在甲方提出资金需求时及时足额予以兑付。”

浙江海运集团与集团财务公司签署《金融服务协议之补充协议》对《金融服务协议》补充约定如下：

“乙方承诺：乙方保证向甲方提供的金融服务已获得依法批准，并严格执行相关金融法律规定。如以下情形之一出现时，乙方承诺将于情形发生之日起两个

工作日内书面通知甲方，甲方有权选择随时终止与乙方已开展的具体金融服务项目且不承担任何违约责任：

1、乙方发生挤提存款、到期债务不能支付、大额贷款逾期或担保垫款、董事或高级管理人员出现涉及刑事案件等重大事项；

2、发生可能影响乙方正常经营的重大机构变动、经营风险等事项；

3、乙方的股东对乙方的负债逾期 6 个月以上未偿还；

4、乙方任何一项资产负债比例指标不符合《企业集团财务公司管理办法》第三十四条的规定要求的；

5、乙方出现被银保监会等监管部门的行政处罚、责令整顿等重大情形；

6、其他可能对甲方存款资金带来安全隐患的事项。”

2、资金管理权限

集团财务公司为经中国银监会银监复[2012]612 号文批准设立的非银行金融机构，持有有效的《营业执照》和《金融许可证》。浙江海运集团在集团财务公司存款的资金管理由双方签署的《金融服务协议》约定。

3、内控和风险防范制度

根据双方签署的《金融服务协议》，集团财务公司为浙江海运集团提供的为非排他的金融服务，浙江海运集团有权自主决定是否接受集团财务公司金融服务，浙江海运集团并无义务使用集团财务公司提供的任何金融服务，集团财务公司为浙江海运集团提供存款服务，严格依照中国人民银行的相关规定执行存取自由的原则。集团财务公司保障浙江海运集团存款的资金安全，在浙江海运集团提出资金需求时及时足额予以兑付。

为进一步确保浙江海运集团的资金安全，根据双方签署的《金融服务协议之补充协议》，当集团财务公司发生挤提存款、到期债务不能支付、大额贷款逾期或担保垫款、董事或高级管理人员出现涉及刑事案件等重大事项、可能影响集团财务公司正常经营的重大机构变动、经营风险等事项、股东对集团财务公司的负债逾期 6 个月以上未偿还、任何一项资产负债比例指标不符合《企业集团财务公司管理办法》第三十四条的规定要求的、出现被银保监会等监管部门的行政处罚、责令整顿等对浙江海运集团资金安全带来安全隐患等情形时，浙江海运集团有权随时终止与集团财务公司已开展的具体金融服务项目且不承担任何违约责任。

另外，集团财务公司《公司章程》第二十三条规定：“在公司出现支付困难时，由母公司浙江省交通投资集团有限公司按照《财务公司管理办法》等有关规定，给予公司增加相应资本金。”此制度作为财务公司行业管理的一项刚性规定，为成员单位的存款安全提供流动性保障。

综上，浙江海运集团在集团财务公司存储资金内控与风险防范措施得当，存放在集团财务公司的资金安全有保障，不存在无法及时调拨、划转或收回的情形。

（二）标的公司与集团财务公司间存款利率、协议安排公允合理

根据《金融服务协议》，浙江海运集团在集团财务公司的存款利率参照中国人民银行颁布的人民币存款基准利率厘定，不低于国内主要商业银行提供同期同档次存款服务所执行的利率。目前，浙江海运集团在集团财务公司存款执行的利率分别为 3.85%（三年定期存款）、1.755%（七天通知存款）及 0.455%（活期存款）；集团财务公司在向浙江海运集团提供存款服务时依照法律、法规的规定执行存取自由的原则，《金融服务协议》及其补充协议关于存款利率等相关约定并未损害标的公司的合法权利、约定合理。

根据《金融服务协议》及其补充协议，集团财务公司在向浙江海运集团提供存款服务时将严格依照法律、法规的规定执行存取自由的原则，协议安排合理。

（三）本次交易完成后不会形成关联方对上市公司的资金占用

本次交易为浙商中拓发行股份购买浙江海运集团 100% 股权，本次交易完成后，浙江海运集团将成为浙商中拓全资子公司。根据集团财务公司的《公司章程》及《金融许可证》，集团财务公司为合法存续的非银行金融机构，可以为浙江交通集团及其子公司提供存款服务、贷款服务、结算服务等金融服务业务；根据《金融服务协议》及其补充协议，集团财务公司为浙江海运集团提供存款服务，严格依照中国人民银行的相关规定执行存取自由的原则，浙江海运集团有权自主选择不同的存款产品和期限，集团财务公司保障浙江海运集团存款的资金安全，在浙江海运集团提出资金需求时及时足额予以兑付。浙江海运集团将资金存储于集团财务公司属于企业正常资金存储行为，不属于集团财务公司对浙江海运集团的资金占用。

根据浙江海运集团与集团财务公司签署的《金融服务协议之补充协议》，双方对《金融服务协议》相关条款进行修改如下：

“在本协议有效期内，如甲方因上市公司重大资产重组等事项导致甲方控股权发生变更，本协议自甲方股权变更工商登记完成之日自动终止。对继续开展相关金融服务事项，双方应及时协商，并按照届时适用法律法规及相关上市规则等规定，由双方履行相关决策程序后，另行签署金融服务协议。”

本次交易完成后，浙江海运集团与集团财务公司之间的《金融服务协议》将自动终止，若双方拟继续开展相关金融服务事项，应按照届时适用法律法规及相关上市规则等规定履行相关决策程序后，另行签署金融服务协议。

综上，本次交易完成后，浙江海运集团与集团财务公司开展的资金存储业务不会形成关联方对上市公司的资金占用。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅并取得浙商中拓董事会相关决议文件、《重组报告书（草案）》《发行股份购买资产协议》及其补充协议、《营业执照》等相关文件，查阅并取得浙江海运集团与工银租赁、交银租赁、招银租赁签署的船舶融资租赁合同、浙江大酒店股权转让协议、相关的董事会及股东会决议、股权转让款凭证等，对浙江海运集团资产负债结构进行了合理性分析，查阅并取得浙江海运集团与集团财务公司签署的《金融服务协议》《金融服务协议之补充协议》、集团财务公司持有的《营业执照》及《金融许可证》，取得浙江海运集团出具的说明，核查了《企业集团财务公司管理办法》、集团财务公司《公司章程》相关规定。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

1、本次发行股份购买的资产为浙江海运集团 100% 股权，并非现金性资产，本次交易购买的资产权属清晰且能在约定期限内办理完毕权属转移手续，本次交易符合《重组管理办法》第四十三条第一款第（四）项的规定。

2、标的公司以重资产方式运营，主要资产为与航运业务开展相关的固定资产如船舶资产等，且船舶主要以融资租赁方式取得，因此负债占总资产比例较高具有合理性；2019 年 6 月，标的公司处置非主营业务资产原子公司浙江大酒店并取得 101,014.46 万元的转让款，因此，2019 年末和 2020 年 4 月末，标的公司货币资金占总资产比例较高具有合理性。综上，标的公司存款和负债占总资产比例同时较高具有合理性。

3、标的公司与集团财务公司已就资金管理服务签署了《金融服务协议》及其补充协议，对资金管理权限、内控和风险防范制度进行了约定。集团财务公司在向浙江海运集团提供存款服务时将严格依照法律、法规的规定执行存取自由的原则，协议安排合理。根据《金融服务协议》，浙江海运集团在集团财务公司的存款利率参照中国人民银行颁布的人民币存款基准利率厘定，不低于国内主要商业银行提供同期同档次存款服务所执行的利率，存款利率公允合理。集团财务公司为合法存续的非银行金融机构，浙江海运集团存储于集团财务公司的资金属于企业正常资金存储行为，不属于集团财务公司对浙江海运集团的资金占用。本次交易完成后，浙江海运集团与集团财务公司开展的资金存储业务不会形成关联方对上市公司的资金占用。

问题3、草案显示，浙江海运集团控制的24艘船舶中，有23艘是以融资租赁方式取得。

请你公司：（1）补充披露融资租赁合同的核心条款，包括但不限于融资成本、租金定价方式与依据、费用支付方式、合同存续期间及到期后融资租赁资产的归属、是否存在对承租人股权及控制权变更的限制性条款等；（2）结合融资租赁的主要条款、标的公司履约情况及履约能力，说明标的公司未来继续占有、使用上述融资租赁船舶是否存在障碍，标的公司保障经营稳定性的主要措施；（3）说明对租赁业务的具体账务处理，是否符合《企业会计准则》的规定，并说明未来适用《企业会计准则第21号——租赁（财会〔2018〕35号）》对你公司的主要影响。请独立财务顾问、律师和会计师核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、补充披露融资租赁合同的核心条款，包括但不限于融资成本、租金定价方式与依据、费用支付方式、合同存续期间及到期后融资租赁资产的归属、是否存在对承租人股权及控制权变更的限制性条款等

浙江海运集团及其子公司正在履行的融资租赁合同主要条款如下：

序号	出租方	融租船舶号	船舶融资租赁合同主要内容						
			租赁本金	租金定价方式与依据 ¹	费用支付方式	租赁期限	期后融资租赁资产的归属	对承租人股权及控制权变更的限制性条款	出售权条款
1	工银融租	浙海 101	125,269,805.58 元	租金包括租赁本金及利息，年租赁利息为 1.5%。	每三个月支付一次租金本金 33,333/33,334 元及相应利息，剩余租赁本息于租赁期满时一次性支付。	2016.09.08-2024.12.31	浙江海运集团清偿全部应付租金和其他应付款项时有权以 1 元留购融资租赁船舶并取得船舶所有权。	浙江海运集团如进行资产重组、股权并购且有可能给本合同项下出租方的权利义务造成重大不利影响的，均需事先取得出租方书面同意/提前三十个工作日书面告知出租方。	租赁期限内，出租方有权提前 90 日向浙江海运集团发出书面通知后自行处置船舶，若船舶价值高于船舶在出租方的账面价值的，高出部分的收益在足额清偿出租方应收的全部到期租金、逾期利息及其他应付款项后，剩余部分由双方按 1:1 比例分享；若船舶价值低于船舶在出租方的账面价值的，浙江海运集团无需承担差额补足责任。
2		浙海 102	133,425,151.71 元			2016.09.08-2024.12.31			
3		浙海 515	125,608,143.03 元			2013.08.01-2024.12.31			
4		浙海 516	125,608,143.03 元			2013.11.01-2024.12.31			
5		浙海 519	136,471,618.24 元			2013.12.26-2024.12.31			
6		浙海 105	131,148,562.29 元			2016.09.08-2024.12.31			
7	交银融租	浙海 157	49,938,785.37 元	租金包括租赁本金及利息，年租赁利息为 1.5%	每三个月支付一次租金本金 30,000 元及相应利息，剩余租赁本息于租赁期满一次性支付。	2016.09.24-2024.12.24	浙江海运集团付清租金等全部款项后，可按照名义货价 1000 元留购租赁船舶。	浙江海运集团承诺在发生重组等影响或可能影响出租方权益的事项时，或浙江海运集团内部股东发生重大变更时，应及时通知出租方并取得书面认可。	租赁期限内，出租方有权提前三个月向浙江海运集团发出书面通知后向第三方出售船舶，若出售船舶所得价款高于合同剩余租赁本金，高出部分的收益由双方均分；若出售船舶所得价款低于合同剩余租赁本金，浙江海运集团将剩余租赁本金减去前述所得价款后的差额一次性支付给出租方。
8		浙海 158	49,232,901.07 元			2016.09.24-2024.12.24			
9		浙海 169	100,443,305.59 元			2016.09.24-2024.12.24			
10		浙海 355	57,368,674.02 元			2016.09.24-2024.12.24			
11		浙海 360	63,550,950.16 元			2016.09.24-2024.12.24			

¹浙江海运集团及其子公司与三家融资租赁公司（包括招银融租下属子公司）签订涉及 23 条船舶的融资租赁协议。因 2016 年涉及台州海运公司和温州海运公司破产事宜，浙江海运集团与三家融资租赁公司重新签订船舶的融资租赁合同，继续归还融资租赁本金，同时，融资租赁公司将原融资租赁利率（含罚息）调整为 1.1%-1.5%，并降低了前期本金支付金额。

序号	出租方	融租船舶号	船舶融资租赁合同主要内容						
			租赁本金	租金定价方式与依据 ¹	费用支付方式	租赁期限	期后融资租赁资产的归属	对承租人股权及控制权变更的限制性条款	出售权条款
12		浙海 362	76,077,761.16 元			2016.09.24-2024.12.24			浙江海运集团违约时，出租方有权收回租赁船舶。
13		浙海 520	截至 2016 年 9 月 26 日剩余本金 110,375,838.03 元	租金包括租赁本金及利息，自 2016 年 9 月 24 日起，年租赁利息变更为 1.5%	自 2016 年 9 月 24 日起，每三个月支付一次租金本金 30,000 元及相应利息，剩余租赁本息于租赁期满一次性支付。	2014.09.24-2024.12.24			
14		浙海 526	截至 2016 年 9 月 26 日剩余本金 103,735,047.23 元			2012.06.24-2024.12.24			
15	招 银 融 租	浙海 161	24,893,135.18 元	租金包括租赁本金及利息，名义参考年租赁利率 1.39%	按季度支付本金 150,000 元及相应利息，剩余租赁本息于租赁期满一次性支付。	2016.09.08-2024.12.08	浙江海运集团付清租金等全部款项后，按照名义价格 1 元回购船舶。	浙江海运集团发生股权变动以及其他可能影响出租方权益实现的行为时，应至少提前三十个工作日书面通知出租方，并征得出租方的书面同意。	租赁期限内，出租方有权提前三个月向浙江海运集团发出书面通知后向出售船舶，若出售船舶所得价款高于剩余本金，高出部分款项由双方按 50% 比例分享；若出售船舶所得价款低于剩余本金，差额部分由出租方自行承担。
16		浙海 165	91,103,488.30 元	租金包括租赁本金及利息，名义参考年租赁利率 1.4%		2016.09.08-2024.12.08			
17		浙海 168	114,001,735.79 元	租金包括租赁本金及利息，名义参考年租赁利率 1.34%		2016.09.08-2024.12.08			
18		浙海 363	116,990,245.02 元	租金包括租赁本金及利息，名义参考年租赁利率 1.36%		2016.09.08-2024.12.08			

序号	出租方	融租船舶号	船舶融资租赁合同主要内容						
			租赁本金	租金定价方式与依据 ¹	费用支付方式	租赁期限	期后融资租赁资产的归属	对承租人股权及控制权变更的限制性条款	出售权条款
19		浙海 365	22,195.023.38 元	租金包括租赁本金及利息，名义参考年租赁利率 1.11%		2016.09.08-2024.12.08			
20		浙海 512	截至 2016 年 9 月 8 日剩余本金 117,733,150.75 元	租金包括租赁本金及利息，自 2016 年 9 月 8 日起，年租赁利率调整为 1.5%	自 2016 年 9 月 8 日起，按季度支付本金 150,000 元及相应利息，剩余租赁本息于租赁期满一次性支付。	2013.06.28-2024.12.08			
21		浙海 517	截至 2016 年 9 月 8 日剩余本金 112,413,408.93 元			2013.12.13-2024.12.08			
22	SEA XIU CO. LIMITE D ²	浙海 1	截至 2016 年 9 月 8 日剩余本金 11,340,870.61 美元	租金包括租赁本金及利息，自 2016 年 9 月 8 日起，年租赁利率调整为三个月 Libor+1.2%	自 2016 年 9 月 8 日起，按季度支付本金 25,000 美元及相应利息，剩余租赁本息于租赁期满一次性支付。	2012.06.11-2024.12.08	浙海 1 公司、浙海 2 公司应当在合同到期后以船舶买卖合同实际购买价格的 10%（加上其他应付费）购买船舶	除非出租方事项书面同意，浙海 1 公司、浙海 2 公司不得进行任何合并或重组。	
23	SEA 1 LEASING CO. LIMITE D ³	浙海 2	截至 2016 年 9 月 8 日剩余本金 10,716,014.47 美元			2012.12.27-2024.12.08			

² 为招银融租下子公司。

³ 为招银融租下子公司。

根据融资租赁合同相关约定，融资租赁合同中存在对承租人股权及控制权变更的限制性条款，即浙江海运集团进行资产重组、股权并购且有可能对出租方的权利义务造成重大影响时，应提前及时书面告知出租方、取得出租方书面认可同意。为推进本次发行股份购买资产相关事宜，浙江海运集团已分别向三家融资租赁公司发函，三家融资租赁公司均已回函并同意本次发行股份购买资产事项。

以上内容已在《重组报告书（修订稿）》“第四节 交易标的情况/四、主要资产的权属状况、对外担保、主要负债情况及或有负债情况/（一）主要资产的权属状况/2、船舶资产/（2）融资租赁租入的船舶”补充披露。

二、结合融资租赁的主要条款、标的公司履约情况及履约能力，说明标的公司未来继续占有、使用上述融资租赁船舶是否存在障碍，标的公司保障经营稳定性的主要措施

（一）标的公司未来继续占有、使用融资租赁船舶不存在重大障碍

根据上述融资租赁合同主要条款，融资租赁公司有权提前 90 天或 3 个月向浙江海运集团发出书面通知后自行处置融资租赁船舶。浙江海运集团已分别向三家融资租赁公司发出《资产重组及减资事项的通知函》，三家融资租赁公司均已回函并同意本次发行股份购买资产与减资事项，其中交银融租承诺在租赁期限内，相关融资租赁船舶所有权持续稳定，不发生变动。由于融资租赁船舶资产总体评估价值低于融资租赁本金，从商业合理性考虑，融资租赁公司在到期前处置/出售船舶的可能性较小。

截至 2020 年 4 月 30 日，标的公司长期应付款中应付融资租赁款余额 20.45 亿元。标的公司自有货币资金 15.16 亿元，未来两年除 3.12 亿元的建造船舶计划外，标的公司无其他大额资本支出计划。评估预测标的公司 2021 年实现净利润 12,462.99 万元，2022 年实现净利润 17,226.21 万元，2023 年实现净利润 14,136.09 万元，2024 年实现净利润 13,711.75 万元，结合资产评估机构对标的公司 2021 年-2024 年的盈利预测情况，标的公司未来几年现金流可预期。另外，标的公司除融资租赁本金外无其他大额负债，标的公司可以充分利用抵押贷款、集团财务公司贷款、售后回租等方式弥补资金缺口。综上所述，标的公司拥有偿付剩余租赁本金利息的能力。

浙江海运集团按照相关船舶融资租赁合同约定严格履行租赁款及利息支付等合同义务，持续有效地占有、使用相关融资租赁船舶，未有因违反船舶融资租赁合同而被相关出租方要求终止合同、收回融资租赁船舶等情形。预计未来继续占有、使用融资租赁船舶不存在重大障碍。

(二) 标的公司保障经营稳定性的主要措施

根据2016年9月浙江交通集团董事会召开的临时会议，浙江交通集团对浙江海运集团23艘融资租赁船舶合同签订日剩余本金减去剩余保证金后金额再减去船舶预估价的金额承担担保责任，即担保额为人民币155,258.49万元，美金1,725.69万元。同时，若到2024年底浙江海运集团违约不支付剩余本金，在浙江交通集团代偿担保部分的本金外，若处置23艘船舶的所得小于船舶预估价，则差额部分需由浙江海运集团以现金补足，若浙江海运集团无法补足，则由浙江交通集团补足。

为进一步确保浙江海运集团能够持续稳定地使用该等融资租赁船舶，浙江交通集团于2020年8月出具《关于确保浙江海运集团持续稳定使用融资租赁船舶的承诺函》，确认并承诺：“1.截至本函出具日，浙江海运集团按照相关船舶融资租赁合同约定履行合同义务，持续有效地占有、使用上述融资租赁船舶，未有因违反船舶融资租赁合同而被相关出租方要求终止合同、收回融资租赁船舶等情形。2.若相关出租方根据船舶融资租赁合同的约定，要求处置融资租赁船舶致使浙江海运集团无法继续占有使用该等融资租赁船舶的，本公司将支持海运集团以市场价购买该等船舶或购置同等规模运力，以确保租赁期内船舶资产经营稳定。”

除此之外，浙江交通集团、浙江海运集团还将与相关融资租赁公司加强沟通协调，确保融资租赁船舶的经营稳定性。

三、对租赁业务的具体账务处理，是否符合《企业会计准则》的规定，并说明未来适用《企业会计准则第21号——租赁（财会〔2018〕35号）》对你公司的主要影响

(一) 对租赁业务的具体账务处理符合《企业会计准则》的规定

承租人（浙江海运集团）在计算最低租赁付款额的现值时，未知悉出租人的租赁内含利率，故采用租赁合同规定的利率作为折现率，测算每期融资费用，与双方约定的租金支付表中列明的租赁利息支付金额接近，因此根据租金支付表支

付租金，并确认相应财务费用。标的公司对租赁业务的账务处理符合《企业会计准则》的规定。

（二）未来适用《企业会计准则第 21 号——租赁（财会〔2018〕35 号）》对公司的主要影响

浙江海运集团控制的 24 艘船舶中，有 23 艘是以融资租赁方式而非经营租赁方式取得，已在表内核算，每个合同包含一项单独租赁，无租赁激励，此外鉴于 23 艘船舶相应租赁合同规定的低利率系浙江海运集团、浙江交通集团与工银金融租赁有限公司、招银金融租赁有限公司、交银金融租赁有限责任公司、海秀有限公司、海一租赁有限公司以债务重组的方式，整体考量后一致约定的特殊优惠利率（租赁利率为 1.1%-1.5%），同时在协议中规定了浙江海运集团将在租赁期最后一期（2024 年）支付约租赁本金的 98%，是几方的合意安排，不适用承租人增量借款利率规则。

因此，23 艘船舶未来适用《企业会计准则第 21 号——租赁（财会〔2018〕35 号）》，重新评估后仍为租赁，除非未来合同条款和条件发生变化，否则会计处理基本不变，无重大影响。

此外，标的公司子公司浙江海运（香港）有限公司于 2019 年 4 月开始尝试经营租赁方式租入船舶业务，均为短期租赁，根据新租赁准则第三十二条：“对于短期租赁和低价值资产租赁，承租人可以选择不确认使用权资产和租赁负债”，因此未来适用新租赁准则亦无重大影响。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了浙江海运集团与融资租赁公司签署的《融资租赁合同》、融资租赁公司出具的《关于资产重组及减资事项的通知函回函》、浙江交通集团出具的《关于确保浙江海运集团持续稳定使用融资租赁船舶的承诺函》、标的公司审计报告与资产评估报告、浙江海运集团对保障经营稳定性的主要措施的相关说明，了解了浙江海运集团对租赁业务的具体账务处理、《企业会计准则第 21 号——租赁（财会〔2018〕35 号）》相关规定。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

- 1、上市公司已补充披露融资租赁合同的核心条款；
- 2、在融资租赁公司预期不行使融资租赁船舶处置权、浙江海运集团履约能

力不发生重大变化且浙江交通集团切实履行承诺的情况下，浙江海运集团未来继续占有、使用上述融资租赁船舶不存在重大障碍，浙江海运集团/浙江交通集团保障经营稳定性的主要措施合理有效；

3、浙江海运集团对租赁业务的具体账务处理符合《企业会计准则》的规定，未来适用《企业会计准则第 21 号——租赁（财会〔2018〕35 号）》对浙江海运集团无重大影响。

问题4、草案显示，截至2020年4月30日，浙江海运集团固定资产账面价值为83,736.90万元，占总资产的比例为29.81%，主要为浙江海运集团控制的24艘船舶。

请你公司：（1）详细列示24艘船舶的基本财务数据及重要参数，包括但不限于账面原值、累计折旧、资产减值金额、资产评估金额、建造时间、船龄、强制处置时间、载重量、建造地、船级社等；（2）结合报告期内行业发展趋势、公司业绩变化情况等，说明报告期内船舶是否出现减值迹象、未对船舶计提减值准备的合理性；（3）说明标的公司未来船舶更新处置计划，未来资本支出计划是否与标的公司业务情况匹配。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、24 艘船舶的基本财务数据及重要参数

序号	船名	账面原值 (万元)	累计折旧 (万元)	资产减值金 额 (万元)	账面价值 (万元)	资产评估金 额 (万元)	载重吨	船龄(建造 日期)	营运资质 内贸/外贸 /兼营	证载所有权 人	建造地	船级社
1	浙海 1	17,445.55	3,244.55	11,579.52	2,621.48	4,820.00	35,056	2012.6.12	外贸	海秀有限公 司	造船厂: ZHEJIANG SHIPPING GROUP ZHOU SHAN WUZHOU SHIP REPAIRING&BUILD ING CO.,LTD. 地址: WU KUI MOUNTAINS, DINGHAI,ZHOUSH AN CITY, ZHEJIANG,CHINA.	CCS
2	浙海 2	17,257.17	2,742.43	11,881.91	2,632.83	4,912.00	35,014	2012.11.28	外贸	海一租赁有 限公司	造船厂: ZHEJIANG SHIPPING GROUP ZHOU SHAN WUZHOU SHIP REPAIRING&BUILD ING CO.,LTD. 地址: WU KUI MOUNTAINS, DINGHAI,ZHOUSH AN CITY, ZHEJIANG,CHINA.	CCS
3	浙海	16,816.83	2,804.38	9,874.83	4,137.61	6,528.00	48,573	2013.2.25	内外贸兼	浙江省海运	造船厂: 浙江省海运集	CCS

	511									营	集团有限公司	团舟山五洲船舶修造有限公司 造船地：浙江舟山	
4	浙海512	17,116.89	2,649.00	10,153.03	4,314.85	6,605.00	48,662	2013.6.27	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司	造船厂：浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司 造船地：浙江	CCS	
5	浙海515	17,431.65	2,638.64	10,339.78	4,453.24	6,662.00	48,679	2013.8.1	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司	造船厂：浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司 造船地：浙江	CCS	
6	浙海516	17,412.29	2,503.55	10,686.95	4,221.79	6,683.00	48,558	2013.11.1	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司	造船厂：浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司 造船地：浙江舟山	CCS	
7	浙海517	16,613.25	2,456.51	10,077.31	4,079.43	6,683.00	48,614	2013.11.27	内外贸兼营	招银金融租赁有限公司	造船厂：浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司 造船地：浙江	CCS	
8	浙海519	17,572.24	2,467.28	10,793.25	4,311.71	6,740.00	48,655	2013.12.26	内外贸兼营	工银金融租赁有限公司	造船厂：浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司 造船地：浙江舟山	CCS	
9	浙海520	16,331.64	1,845.06	10,136.00	4,350.58	6,909.00	48,648	2014. 9.16	内外贸兼营	交银金融租赁有限责任公司	造船厂：浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司	CCS	

											造船地：浙江	
10	浙海 526	19,389.53	2,618.74	12,538.20	4,232.59	6,861.00	57,226	2012.6.21	内外贸兼 营	交银金融租 赁有限责任 公司	造船厂：浙江省海运集 团舟山五洲船舶修造 有限公司 造船地：浙江	CCS
11	浙海 101	4,927.61	894.96	-	4,032.65	6,429.00	49,031	2013.01.22	内贸	工银金融租 赁有限公司	造船厂：中国长江航运 集团南京金陵船厂 造船地：南京	CCS
12	浙海 102	4,920.92	877.93	-	4,042.99	6,485.00	48,972	2013.05.24	内贸	工银金融租 赁有限公司	造船厂：中国长江航运 集团南京金陵船厂 造船地：南京	CCS
13	浙海 105	4,942.78	870.27	-	4,072.51	6,507.00	49,064	2013.10.23	内贸	工银金融租 赁有限公司	造船厂：中国长江航运 集团南京金陵船厂 造船地：南京	CCS
14	浙海 157	2,515.82	533.88	-	1,981.93	4,220.00	27,177	2010.07.29	内贸	交银金融租 赁有限责任 公司	造船厂：浙江海丰造船 有限公司 造船地：浙江	CCS
15	浙海 158	2,508.89	466.17	-	2,042.73	4,580.00	27,320	2012.10.08	内贸	交银金融租 赁有限责任 公司	造船厂：浙江宏信船舶 有限公司 造船地：浙江台州	CCS
16	浙海 161	3,000.94	790.84	-	2,210.10	3,677.00	33,170	2007.07.17	内贸	招银金融租 赁有限公司	造船厂：浙江省海运集 团舟山五洲船舶修造 有限公司 造船地：浙江舟山	CCS
17	浙海	5,071.54	1,070.60	-	4,000.94	5,949.00	50,508	2010.08.09	内贸	招银金融租	造船厂：浙江宏铭船舶	CCS

	165										赁有限公司	有限公司 造船地：江苏	
18	浙海 168	5,071.54	1,032.75	-	4,038.79	6,521.00	57,032	2011.03.12	内外贸兼 营	招银金融租 赁有限公司	造船厂：浙江省海运集 团舟山五洲船舶修造 有限公司 造船地：浙江	CCS	
19	浙海 169	5,091.31	1,011.24	-	4,080.07	6,613.00	56,636	2011.08.22	内外贸兼 营	交银金融租 赁有限责任 公司	造船厂：中海工业（江 苏）有限公司 造船地：江苏	CCS	
20	浙海 355	2,515.82	545.36	-	1,970.45	4,173.00	27,564	2010.03.24	内贸	交银金融租 赁有限责任 公司	造船厂：江苏九州船业 有限公司 造船地：江苏	CCS	
21	浙海 360	2,976.94	638.46	-	2,338.48	4,065.00	33,100	2010.01.22	内贸	交银金融租 赁有限责任 公司	造船厂：浙江天时造船 有限公司 造船地：浙江温岭	CCS	
22	浙海 362	3,050.94	650.87	-	2,400.07	4,192.00	35,091	2010.04.23	内贸	交银金融租 赁有限责任 公司	造船厂：浙江腾龙造船 有限公司 造船地：浙江温岭	CCS	
23	浙海 363	5,041.91	1,026.72	-	4,015.20	6,563.00	57,525	2011.03.18	内外贸兼 营	招银金融租 赁有限公司	造船厂：浙江省海运集 团舟山五洲船舶修造 有限公司 造船地：浙江	CCS	
24	浙海 365	3,019.74	780.49	-	2,239.25	3,670.00	33,478	2007.10.01	内贸	招银金融租 赁有限公司	造船厂：浙江省海运集 团舟山五洲船舶修造 有限公司 造船地：浙江舟山	CCS	

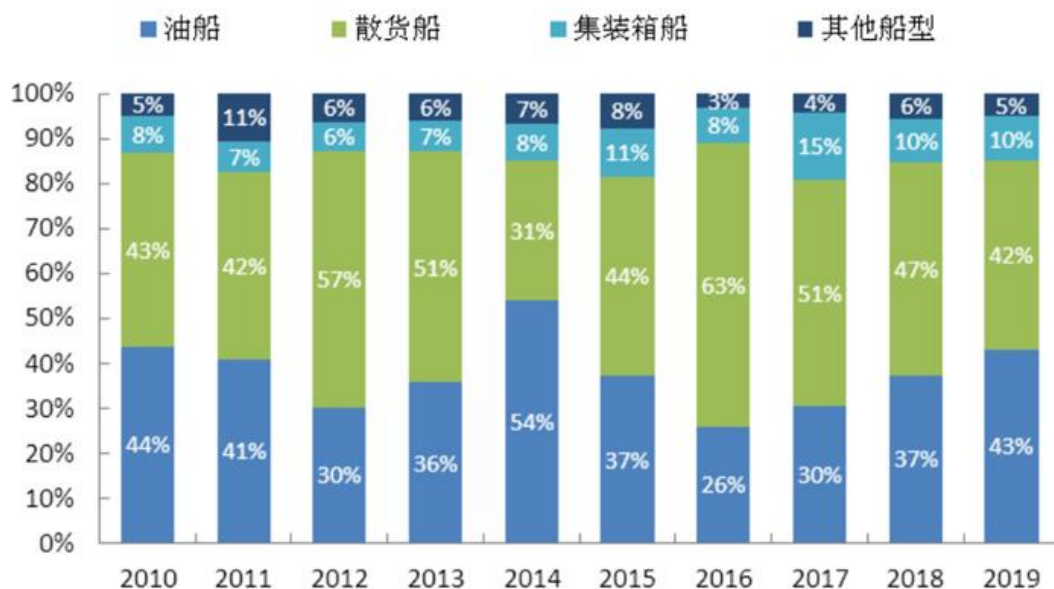
合计	228,043.74	37,160.68	108,060.77	82,822.29	137,047.00	1,053,353					
----	------------	-----------	------------	-----------	------------	-----------	--	--	--	--	--

其中，强制处置时间一般为船龄 33 年。

二、报告期内船舶未出现减值迹象、未对船舶计提减值准备具有合理性

浙江海运集团控制的 24 艘船舶均为散货船，从企业外部来看，二手船舶的市场交易较多，未发现船舶资产的市价在报告期内有大幅度下跌情形。

历年全球二手船交易船型分布情况如下：

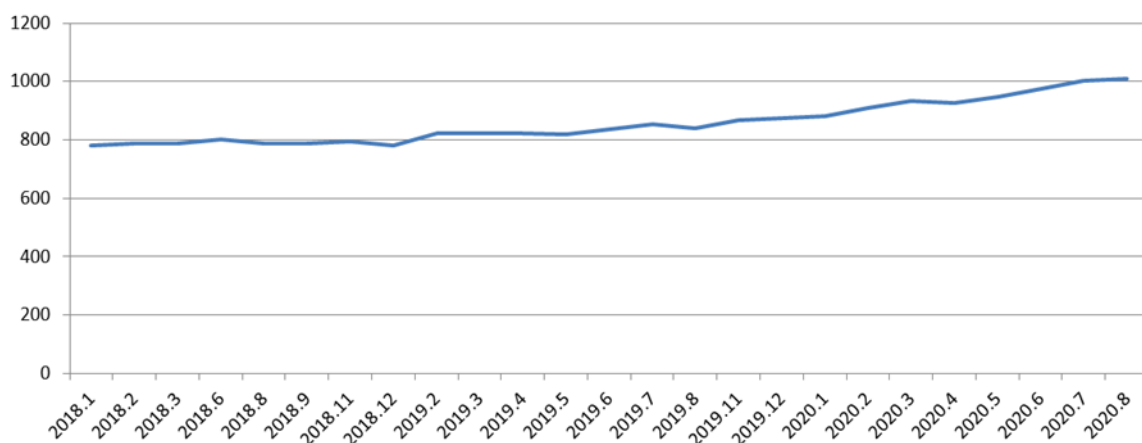


注：数据源自克拉克松，由中国船舶工业经济与市场研究中心整理。

图. 历年全球二手船交易船型分布（以载重吨计）

上海船舶价格指数（SPI）平均值情况如下：

上海船舶价格指数（SPI）平均值



报告期外，浙江海运集团已对船舶计提了减值准备 106,322.39 万元。

2018 年 12 月，进口煤价格降幅较大，倒逼国产煤价格震荡走跌，电厂以长协煤和消耗自身库存为主，煤炭供需双方紧张博弈，沿海散货运价震荡下行，散

货船价格小幅下跌，但国际二手散货船市场各类船型价格整体保持平稳，无明显进一步大幅度下跌的减值迹象。

2019年12月，进口煤明显收紧，气温下降，火电用煤日均耗煤增加，下游用煤企业补库需求释放；钢厂生产利润维持高位，刺激铁矿石运输需求；下游粮食贸易和饲料厂备货需求增多，南北粮食贸易转好。内贸散货运价高位震荡，散货船价格以涨为主，亦无明显进一步大幅度下跌的减值迹象。

截至2020年4月末，经万邦评估机构评估，标的公司船舶评估价值增值率为65.47%。

从企业内部来看，24艘船舶均在正常运营，无证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏、已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置、经济绩效已经低于或者将低于预期。

报告期内，浙江海运集团船舶货物运输服务收入情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-4月		2019年度		2018年度	
	金额	占营业收入比	金额	占营业收入比	金额	占营业收入比
船舶货物运输服务收入	17,397.09	42.61%	69,986.63	48.78%	88,420.47	54.91%

综上所述，报告期内船舶未出现进一步减值迹象，故未对船舶进一步计提减值准备是合理的。

三、标的公司未来船舶更新处置计划，未来资本支出计划与标的公司业务情况匹配

党的十八大以来，习总书记做出了建设海洋强国的战略部署，提出了“一带一路”倡议。在此方针指引下，沿海各省份推出一系列举措来打造海洋强省，如中国远洋海运集团有限公司、山东海运股份有限公司、江苏省港口集团有限公司、福建省海运集团有限责任公司等传统港航企业均在“十三五”期间完成重大整合及战略升级。

未来几年，标的公司的固定资产投资主要围绕主业进行。标的公司未来资本性支出将围绕公司的战略目标，综合权衡市场需求、自身资金储备情况和项目收益情况，充分调研、科学认证，力争通过稳健投资，充分发挥标的公司的综合优势、实现循环经济并完善产业链，保持公司的可持续性发展。

标的公司资本性支出主要包括投资支出以及维持简单生产的固定资产更新支出。其中，投资支出主要为标的公司计划建造 2 艘 5.1 万吨内贸散货船（总造价约 3.12 亿元）置换现有存量的 2 艘 2-3 万吨内贸散货船（内贸散货船浙海 157 轮、355 轮），以确保标的公司自有运力有所发展。上述 2 艘 5.1 万吨船舶预计在 2022 年 6 月完工交付。根据浙江海运集团签订的新购船协议，2020 年剩余期投入船价的 20%，2021 年投入船价的 20%，剩余 60% 部分于 2022 年支付。上述资本性支出有利于标的公司业务的长远发展，增强了标的公司的持续经营能力。

综上所述，标的公司的未来资本支出计划与其业务情况相匹配。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了船舶所有权证书、行业发展趋势、未来船舶更新处置计划、标的公司《散货船可行性研究报告》、标的公司与新大洋造船有限公司签署的《51,000 吨散货船建造合同》以及标的公司审计报告与资产评估报告等。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

- 1、报告期内，浙江海运集团船舶未出现减值迹象，未对船舶计提减值准备具有合理性；
- 2、浙江海运集团的未来资本支出计划与其业务情况相匹配。

问题5、根据草案及相关公告，在资产负债表日及本次交易审计/评估基准日，可能存在船舶处于航行状态的情形。

请你公司：（1）针对航次的开始和完成分别属于不同的会计期间的情形，说明收入成本的确认过程及控制措施，相关会计处理是否符合《企业会计准则》的有关规定；（2）补充披露浙江海运集团对船舶及船舶上实物资产的盘点制度及报告期内的盘点情况，独立财务顾问和会计师关于实物资产的具体核查情况。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、针对航次的开始和完成分别属于不同的会计期间的情形，说明收入成本的确认过程及控制措施，相关会计处理是否符合《企业会计准则》的有关规定

浙江海运集团主要从事国内沿海水路运输、国际船舶运输、货运代理等业

务，航运业务主要经营模式为包运租船、程租和期租，一般包括以下业务流程：①分析市场趋势、选取最优船货进行议价，并报审核小组；②审核小组讨论确定是否承接业务，6个月以上的期租合同或年度合同报总经理办公会审批；③与客户签订合同，通常约定：租赁方式、货物、合同期限、承运总量、航线、定价模式、结算方法和其他特殊约定；④安排船舶出租；⑤按照合同约定收取运费；⑥租期结束，收回船舶和尾款。

包运租船和程租（对应浙江海运集团非远洋运输业务）按航次结算，浙江海运集团将该两类经营模式归于在某一时点履行履约义务，即在船舶航次运行结束，并将货物卸载后的时点，完成履约义务后结算并确认收入（卸船完毕后客户签署运单，效益结算表）。相应成本在生产成本科目归集并结转成本，主要包括燃油费、港口费、船员薪酬、物料及备件、船舶折旧费、船舶修理费、船舶保险费等费用。

浙江海运集团将期租（对应浙江海运集团远洋运输业务）归于在某一时段内履行履约义务，该类经营模式可以直观地反映客户在浙江海运集团履约的同时即取得并消耗浙江海运集团履约所带来的经济利益，且浙江海运集团有权就累计至今已完成的履约部分收取款项（合同约定采用“DIOT”每日付计费方式，月度租金收入表），即如航次在同一会计期间内开始并完成的，在航次结束时确认船舶运输收入的实现，如航次的开始和完成分别属于不同的会计期间，航次的结果能够可靠估计，于资产负债表日按照航行开始日至资产负债表日的已航行天数占航行总天数的比例确定完工程度，以此确认归属当期收入。相应成本在生产成本科目归集并结转成本，主要包括船员薪酬、物料及备件、船舶折旧费、船舶修理费、船舶保险费等费用。船舶运营中，标的公司每天分时段安排专人检查记录燃油耗用情况，并由轮机长监督，确保燃油耗用量的准确与完整性，并及时与承租方结算。

综上所述，浙江海运集团相关会计处理符合《企业会计准则》的有关规定。

二、浙江海运集团对船舶及船舶上实物资产的盘点制度及报告期内的盘点情况，独立财务顾问和会计师关于实物资产的具体核查情况

（一）浙江海运集团对船舶及船舶上实物资产的盘点制度及报告期内的盘点情况

浙江海运集团制定了《安全管理手册》(SMS 体系文件)和《船舶燃油加装、计量、使用管理规定》对船舶及船舶上实物资产实施盘点管控。物料备件财务核算按低值易耗品直接入成本费用,资产负债表日存货均为燃油,按加权平均法进行核算。船舶燃油台账记录的主要责任人为轮机长和二管轮,每天每艘船会上报给浙江海运集团业务部门《船舶动态信息表》,持续跟踪航线、航向、航速、燃油等信息,报告船舶存油和二个时间段区的油耗及主机总转速、发电机负荷、锅炉用油情况等,船舶技术部会同航运部对船舶每天油耗进行分析,查找存在的问题。轮机部在航次结束后将燃油台账与航次报表、燃油测量记录一同报机务主管,每月底报月度燃油消耗报表,船舶技术部对每艘船每月的油耗情况进行分析。浙江海运集团人员不定期上船对船舶进行现场量油,对船舶所有油舱柜的存油情况进行测量记录。

(二) 独立财务顾问和会计师关于实物资产的具体核查情况

对于船舶及船舶上实物资产,由于浙江海运集团的船舶大部分处于航行途中,除对部分船舶及船舶上实物资产进行实地盘点外,独立财务顾问和会计师未能对所有船舶及船舶上实物资产进行逐一实地盘点,主要通过调阅相关内控手册,搜集核实各船舶的相关证书、原材料收发存报表,并向浙江海运集团相关船舶管理人员询问核实各船舶的实际船况,以及取得各船舶近期海事 GPS 定位信息资料,并通过视频和照片、检查《船舶动态信息表》、月度燃油消耗报表、浙江海运集团人员不定期上船测量记录等方式确认各船舶的运营情况及原材料的使用状况。

以上内容已在《重组报告书(修订稿)》“第九节 管理层讨论与分析/三、标的公司最近两年及一期财务状况及盈利能力分析/(一)财务状况分析/1、资产结构分析”补充披露。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了浙江海运集团的收入成本确认政策、浙江海运集团制定了《安全管理手册》(SMS 体系文件)和《船舶燃油加装、计量、使用管理规定》,并对浙江海运集团相关船舶管理人员询问核实各船舶的实际船况,以及取得各船舶近期海事 GPS 定位信息资料,并通过视频和照片、检查《船舶动态信息表》、月度燃油消耗报表、浙江海运集团人员不定期上船测量记录,登船对部分船舶及

船舶上实物资产进行现场盘点。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

- 1、浙江海运集团相关会计处理符合《企业会计准则》的有关规定；
- 2、上市公司已披露浙江海运集团对船舶及船舶上实物资产的盘点制度及报告期内的盘点情况；
- 3、独立财务顾问已对船舶及船舶上实物资产进行了核查。

问题6、草案显示，本次交易评估机构采用了资产基础法、收益法两种方法对浙江海运集团100%股权进行评估，并最终选用资产基础法评估结果作为评估结论。

(1) 根据草案，采取资产基础法评估时，对船舶资产采取了市场法进行评估，请说明可比案例的数据来源及其真实性、准确性，说明相关修正系数的具体确定过程，评估结果是否公允。(2) 请你公司根据《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第26号——上市公司重大资产重组（2018年修订）》的相关要求，结合可比案例情况，补充披露选取资产基础法评估结果作为评估结论的原因及合理性。请独立财务顾问和评估师核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、根据草案，采取资产基础法评估时，对船舶资产采取了市场法进行评估，请说明可比案例的数据来源及其真实性、准确性，说明相关修正系数的具体确定过程，评估结果是否公允。

(一) 可比案例的数据来源真实、准确

本次评估对船舶资产采取了市场法，可比案例的数据主要来源于VesselsValue、ADVANCED、ALLIED等公开的、知名的船舶经纪公司定期发布的交易周报，以及国内公开的国际船舶交易网、浙江船舶交易市场等二手船舶交易信息网站，故可比案例的数据来源是公开的、真实的和准确的。

(二) 市场法评估中修正系数的具体确定过程

由于二手船舶的交易市场较为活跃，市场交易案例较多，对船舶资产评估采用市场法更能反映资产的真实价值。对于船舶资产来说，市场法是通过对手船市场的成交价，选择若干艘与被测算船舶相同类型、主要技术参数相似、使用时

间相近、近期交易的二手船作参照物,通过带估算船舶与每个参照物的分析比较,确定以吨位、船龄、交易时间、交易条件、建造国、船级社以及其他因素作为比较因素,最后由若干个参照物计算出的被测算船舶的价格进行算术平均,确定被测算船舶的市场值,其计算用公式表达如下:

$$p = \frac{\sum_{i=1}^n p_i \times j_{1i} \times j_{2i} \times j_{3i} \times j_{4i} \times j_{5i} \times j_{6i} \times j_{7i}}{n}$$

p -----被测算船舶的市场价值

p_i -----第 i 个交易实例船舶价格

j_{1i} -----第 i 个交易实例载重吨修正系数

j_{2i} -----第 i 个交易实例船龄修正系数

j_{3i} -----第 i 个交易实例交易时间修正系数

j_{4i} -----第 i 个交易实例交易情况修正系数

j_{5i} -----第 i 个交易实例建造国修正系数

j_{6i} -----第 i 个交易实例船级社修正系数

j_{7i} -----第 i 个交易实例其他因素修正系数

1、船舶市场交易参照物及价格的确定

通过市场调查 VesselsValue、ADVANCED、ALLIED 等公开的、知名的船舶经纪公司定期发布的交易周报,以及国内公开的国际船舶交易网、浙江船舶交易市场等二手船舶交易信息网站,在现行交易市场上选择几艘与测算对象相同或类似的船舶作为参照物。在选择参照物时主要考虑交易船舶的类型、用途、吨位等基本性能要素,同时考虑船舶的建造年代、建造国、船舶的交易时间等因数。

2、载重吨修正系数

载重吨修正系数是指船舶吨位的大小对船舶交易价格的影响,按单位载重吨船价变化幅度计算。对于不同吨位的船舶,单位载重吨船价变化幅度是不同的,根据对国内船舶市场二手船舶的船价水平统计情况,一定载重吨位范围内船龄相近的同类型船舶单位吨价基本相近,经过对所选参照物技术上的分析和经济上的比较后,结合规模效应模型计算,确定吨位调整系数。

3、船龄修正系数

当船舶市场处在正常情况下,二手船船龄的长短直接影响船舶的市场价格。在评估过程中,参照交通运输部、国家发展改革委、财政部关于修订发布《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》规定的船舶可使用年限,结合评估人员经验数据及近期对委估船舶类似船型的二手船交易价格的分析后确定参照物船舶的

船龄修正系数。总体原则，剩余船龄时间越长，则向上修正系数越大。

4、交易时间修正系数

二手船舶市场的价格受货物运价的影响，一般来说，在航运市场处于繁荣兴旺时期，船舶市场二手船供不应求，船价看好，反之船价较低。2011年3月12日，交通运输部发布了“中国船舶交易价格指数”，平均每周发布一次，根据船型的大小，分为干货船综合指数、灵便型散货船指数、超灵便型散货船指数、巴拿马型散货船指数等九项散货船类指数，以及1000吨级油船指数、3000吨级油船指数等六项油船类指数。该指数主要体现船舶价格变化趋势，同时也是衡量航运市场信心的重要指标，是国内船舶交易市场上的参考依据。在本次评估中，主要通过船舶交易价格指数（SSPI）来确定交易时间调整系数，不同交易时点的SSPI值与评估基准日时点的SSPI值进行比值后得出。SSPI值越高，则向上修正系数越大。

5、交易情况修正系数

交易条件修正系数主要是指单次交易数量、交易动机、交船地点、付款方式以及有无其它附加交易条件及交易时船舶的实际状况等对船舶价格的影响。

6、建造国修正系数

船舶建造国的技术先进程度不同、建造成本的差异，都将影响到船舶的使用寿命及使用成本，从而影响二手船舶的成交价格，因此需根据国际船市行情及各国船价水平的分析后确定建造国调整系数。由于船舶建造国的技术及质量程度不同，导致不同建造国的船价存在着一定的差异。目前市场上成交同期的日本韩国建造的二手船舶的价格>中国建造二手船舶的价格。

7、船级社修正系数

船级社修正系数主要是指船舶所入船级的差异，入级不同，所使用的规范、规则不同，对船舶的要求不同，将影响到船舶在二手船市场上的价格。船舶船级有很多种，现行国际上有国际船级社协会（IACS）成员船级社船级和非国际船级社协会成员船级社船级之分，国际船级社协会成员船级社船级有LR（英国）、GL（德国）、DNV（挪威）、ABS（美国）、NK（日本）、KR（韩国）和CCS（中国）等；非国际船级社协会成员船级社船级有PR（波兰）、CR（台湾）等；对于IACS成员船级社船级，由于不同船级社的规范具有国际性，因此不同规范所

导致的船价差距甚微。对于非 IACS 成员船级社的船级，船价差距较大。目前二手船市场上，国际船级社协会（IACS）成员船级社船级>非国际船级社协会成员船级社船级。

8、其他因素修正系数

其他修正系数主要是指船舶技术状态和主要设备的差异。船舶技术状况包括是否发生过海损、船舶的日常保养和维修等。

（三）船舶资产评估结果体现了公允性

在船舶资产评估中，评估人员收集了大量的二手船舶成交案例，并按照船舶的类型、用途、吨位等基本性能要素，以及船舶的建造年代、建造国、船舶的交易时间等因数，尽可能选取与待估船舶相近的案例作为可比案例，对于可比案例案例与待估船舶之间的差异，细化并制定了多项调整系数，在测算过程中原则一致、口径一致，最终得出待估船舶在评估基准日的市场价值，其评估结果是公允的。

综上，可比案例的数据来源真实、准确，相关修正系数的具体确定过程符合实际情况，评估结果公允。

二、请你公司根据《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 26 号——上市公司重大资产重组（2018 年修订）》的相关要求，结合可比案例情况，补充披露选取资产基础法评估结果作为评估结论的原因及合理性。

（一）浙江海运集团估值的合理性分析

1、可比上市公司市盈率

截至 2020 年 4 月 30 日，可比同行业上市公司的市盈率和市净率情况如下：

序号	证券代码	上市公司简称	市盈率	市净率
1	600428.SH	中远海特	66.15	0.69
2	601872.SH	招商轮船	28.33	1.73
3	000520.SZ	长航凤凰	117.13	9.15
4	600798.SH	宁波海运	22.34	1.06
算术平均值			58.49	3.16
浙江海运集团			7.24	2.00

数据来源：WIND；

注：浙江海运集团市盈率=浙江海运集团 100% 股权价格/2019 年度扣除非经常性损益后净利润。市净率=100% 股权交易价格/交易基准日净资产，下同。

综上,可比 4 家上市公司平均市盈率为 58.49 倍,浙江海运集团市盈率为 7.24 倍,远低于行业平均水平。按 2020 年 4 月 30 日每股净资产计算的可比 4 家上市公司平均市净率为 3.16 倍,浙江海运集团在 2016 年按照当时的市场价值对所有船舶进行了减值测试,计提了大额的资产减值准备后市净率为 2.00 倍,仍低于可比上市公司平均水平。

2、可比交易市盈率

近期 A 股市场中相似的可比交易案例的市盈率、市净率情况如下表所示:

单位:万元

上市公司	标的公司	股权交易价格	100%股权交易价格	交易前一年净利润	市盈率	市净率
宁波海运	富兴海运 51% 股权	70,404.99	138,049.00	11,770.67	11.73	1.86
	江海运输 77% 股权	4,851.60	6,300.78	503.17	12.52	1.02
	浙能通利 60% 股权	4,679.29	7,798.82	663.62	11.75	1.52
招商轮船	中国能源运输有限公司 49% 股权	555,045.52	1,132,745.95	106,522.75	10.63	1.09
	深圳滚装 100% 股权	82,044.53	82,044.53	9,273.84	8.85	2.07
	长航国际 100% 股权	68,452.79	68,452.79	-19,551.85	-	2.10
	中国外运长航活畜运输有限公司 41.5% 股权	5,658.28	13,634.41	-	-	1.83
平均值					11.10	1.64
浙江海运集团		117,299.77		16,200.53	7.24	2.00

数据来源:宁波海运及招商轮船重组报告书。

注 1:招商轮船收购的标的长航国际前一年度亏损,因而不计算市盈率,经贸船务香港无前一完整会计年度数据;

注 2:招商轮船收购标的为恒祥控股主要资产系中国能源运输有限公司 49% 股权,经贸船务香港主要资产系中国外运长航活畜运输有限公司 41.5% 股权,因此比较时采用该两家股权评估值作为对比;

注 3:市盈率=100% 股权交易价格/交易前一年净利润。

由上表可知,本次交易的市盈率低于可比交易,作价符合行业定价规则,作价合理。本次交易的市净率高于可比交易,主要是因为:2016 年,本次交易标的公司的三家子公司温州海运、台州海运、五洲船舶先后被申请破产清算,浙江海运集团对所有内部应收款项全额计提了坏账准备,对相关船舶资产按照当时的市场价值计提了充分资产减值准备,截止评估基准日,浙江海运集团 24 条船舶(包括全资孙子公司浙海 1 轮和浙海 2 轮)资产减值准备高达 108,060.77 万元,导致账面净资产较低。因固定资产减值准备无法冲回,根据评估基准日的市场情

况,船舶的市场价值有较大的回升,本次评估中 24 条船舶资产评估增值 54,224.71 万元,从而导致市净率相对较高。

(二) 本次交易选取资产基础法评估结果作为评估结论的原因

本次交易作价以资产基础法评估值为定价依据。本次评估分别采用资产基础法和收益法进行评估。采用收益法评估得出的浙江海运集团在评估基准日的股东全部权益价值为 120,258.00 万元,采用资产基础法评估得出的浙江海运集团评估基准日的股东全部权益价值为 117,299.77 万元,两者相差 2,958.23 万元,差异率 2.52%。

上述两种评估方法的实施情况正常,参数选取合理。鉴于收益预测是基于对未来宏观政策和航运市场的预期及判断的基础上进行的,浙江海运集团的业务收入主要为散货船的运营收入,历年来航线分国内航线(主要为航次租赁)和国外航线(主要为期租业务)。国内航线为沿海及长江航线,主要为电厂、水泥厂客户,主要运输货物为煤炭、建筑材料(水渣,石子、沙、水泥熟料);国际航线以澳洲、印尼、菲律宾、新西兰为主,主要运输货物为铝矾土、镍矿、煤炭、卷钢、棕榈油、原木等。经过多年的发展,虽然与江苏射阳港发电有限责任公司、浙江神华海运有限公司等重点客户建立长期稳定友好的合作关系,但业务来源基本上市场化,其运量、运价受到国际形势、国内外经济环境、国家宏观政策和航运市场的景气影响较大,特别今年以来,由于新冠疫情、现行经济及市场环境的不确定因素较多,且航运业受全球经济周期影响较大,浙江海运集团短期的收入规模、盈利情况随全球经济形式变化而呈现波动,未来年度的运价水平也存在不确定性,而浙江海运集团的资产主要以船舶资产为主,资产基础法的评估结果公允的反映了浙江海运集团在评估基准日的市场价值,因此本次采用资产基础法的评估结果更适用于本次评估目的,故选取资产基础法的评估结果为浙江海运集团股东全部权益的评估值。

综上,资产基础法的评估结果为浙江海运集团股东全部权益的评估值更符合评估目的,具有合理性。

上市公司已在重组报告书“第六节 交易标的的评估情况/一、评估总体情况 / (三) 评估方法与结果”中补充披露本次选取资产基础法评估结果作为评估结论的原因及合理性。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了船舶经纪公司定期发布的交易周报及其他二手船舶交易信息网站；查阅了标的公司审计报告、评估报告及评估说明；获取了同行业上市公司可比交易案例，并与本次交易对比；访谈了相关人员，了解本次交易目的。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

1、可比案例的数据来源真实、准确，相关修正系数的具体确定过程符合实际情况，评估结果公允；

2、浙江海运集团的资产主要以船舶资产为主，本次采用资产基础法的评估结果更适用于本次评估目的，资产基础法的评估结果为浙江海运集团股东全部权益的评估值更具有合理性。

3、上市公司已补充披露选取资产基础法评估结果作为评估结论的原因及合理性。

问题7、根据草案，标的公司的主要经营模式为货物运输业务及货运代理业务，其中货物运输业务分为包运租船、程租和期租；根据营业收入构成，你公司将主营业务分为船舶货物运输服务、船舶租赁运输服务、船舶货运代理服务等进行核算。

请你公司：（1）说明主要经营模式与营业收入构成的对应关系；（2）补充披露船舶租赁运输服务的具体业务模式，主要成本构成，该业务毛利率较低且在2020年1-4月出现亏损的原因，及对该业务的未来规划；（3）补充披露船舶货运代理服务的具体业务模式，收入成本的构成，并说明相关会计处理是否符合《企业会计准则第14号——收入（财会[2017]22号）》的规定。请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、主要经营模式与营业收入构成的对应关系

浙江海运集团主要的经营模式为包运租船、程租和期租。

标的公司主要从事船舶货物运输服务和船舶租赁运输服务，对外提供服务方式均以程租或者期租为主，一般内贸船以程租方式居多，外贸船以期租方式居多。两者的区别在于：船舶货物运输服务下的船舶为自有或者融资租赁租入，船舶租

赁运输服务下的船舶主要从市场经营租入。

综上所述，包运租船、程租和期租与船舶货物运输服务收入和船舶租赁运输服务收入之间没有明确的匹配关系。

二、船舶租赁运输服务的具体业务模式，主要成本构成，该业务毛利率较低且在 2020 年 1-4 月出现亏损的原因，及对该业务的未来规划

船舶租赁运输服务系子公司浙江海运（香港）有限公司于 2019 年 4 月开始尝试经营租赁方式租入船舶，再对外提供运输服务，收入和成本的构成与自有船舶基本相同，只是租入租金代替了折旧。由于部分经营租赁租入的船舶合同签署于 2020 年疫情前（当时市场租金较高），疫情发生后运输价格明显下降，导致亏损。

船舶租赁运输服务为标的公司主营业务构成的一部分，有利于缓解标的公司运力瓶颈，扩大业务收入规模，提高市场竞争力与持续经营能力，后续将视市场行情稳步发展该项业务。

以上内容已在《重组报告书（修订稿）》“第九节 管理层讨论与分析/三、标的公司最近两年及一期财务状况及盈利能力分析/（二）盈利能力分析/1、营业收入、营业成本及毛利分析”补充披露。

三、船舶货运代理服务的具体业务模式，收入成本的构成，并说明相关会计处理是否符合《企业会计准则第 14 号——收入（财会[2017]22 号）》的规定

船舶货运代理服务系浙江海运集团为客户提供海运货物综合性（订舱、内陆运输、仓储、报检报验、报关、签单、查询等）一揽子服务，该一揽子服务构成一项单独的履约义务。浙江海运集团与客户签署协议，约定为客户提供的服务内容，运输环节的服务由浙江海运集团另行委托船舶代理公司或其他货运代理公司完成，根据客户对运输服务要求，浙江海运集团自主选择合适的船舶代理公司或货运代理公司（即浙江海运集团的供应商），这些船舶代理公司或货运代理公司提供相关服务后，浙江海运集团须向其支付相关服务费用，该部分即形成代理海运费成本，而不论其向客户收取的有关金额是否能够收回。浙江海运集团具有自主定价权，分别与客户商定服务价格，与船舶代理公司或货运代理公司确定运输等服务价格，从中赚取价差。因此，针对船舶货运代理服务，浙江海运集团虽然未实际提供运输等服务，但与供应商之间的交易独立于与客户之间的交易，对于

包括运输服务在内的一揽子物流服务，浙江海运集团能够主导承运人等其他方代表其为客户提供服务，浙江海运集团是主要责任人，按照会计准则的相关规定，按总额法确认和列报收入是合理的，相关会计处理符合《企业会计准则第14号——收入（财会[2017]22号）》的规定。

以上内容已在《重组报告书（修订稿）》“第九节 管理层讨论与分析/三、标的公司最近两年及一期财务状况及盈利能力分析/（二）盈利能力分析/1、营业收入、营业成本及毛利分析”补充披露。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了经营租赁租入的船舶合同、中国沿海煤炭运价指数、浙江海运集团收入确认的相关政策以及标的公司审计报告，与标的公司业务人员、财务人员以及审计机构进行讨论沟通。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

1、包运租船、程租和期租与船舶货物运输服务收入和船舶租赁运输服务收入之间没有明确的匹配关系；

2、由于部分经营租赁租入的船舶合同签署于2020年疫情前（当时市场租金高），疫情发生后运输价格明显下降，导致亏损；

3、上市公司已补充披露船舶租赁运输服务的具体业务模式，主要成本构成，该业务毛利率较低且在2020年1-4月出现亏损的原因，及对该业务的未来规划；已补充披露船舶货运代理服务的具体业务模式，收入成本的构成，标的公司相关会计处理符合《企业会计准则第14号——收入（财会[2017]22号）》的规定。

问题8、草案显示，浙江海运集团与南京金建业船舶管理有限公司及上海华交船舶管理有限公司签署《船舶委托管理合同》，约定由受托方受托管理“浙海101”、“浙海102海”等8艘船的机务及燃润料、物料管理、船员配给管理、船舶海务管理、船舶安全管理工作等事项，管理费用为425万元/年/艘。

请你公司：（1）说明签署《船舶委托管理合同》的背景及原因，浙江海运集团与受托方的权利义务，相关委托管理工作的具体开展形式，针对委托管理事项所采取的控制措施，并说明将有关船舶管理事务委托管理是否有利于浙江海运集团开展业务；（2）说明受托方与浙江海运集团是否存在关联关系，历史

业务合作情况，相关管理费用的定价过程与公允性。请独立财务顾问核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、说明签署《船舶委托管理合同》的背景及原因，浙江海运集团与受托方的权利义务，相关委托管理工作的具体开展形式，针对委托管理事项所采取的控制措施，并说明将有关船舶管理事务委托管理是否有利于浙江海运集团开展业务

（一）《船舶委托管理合同》的背景及原因

标的公司将“浙海 101”、“浙海 102 海”等 8 艘船委托给南京金建业船舶管理有限公司及上海华交船舶管理有限公司主要系进一步规范标的公司生产运营、解决劳务派遣合规性问题所致。

报告期内，浙江海运集团在开展海运业务过程中，基于灵活应对市场变化、适当开展业务的需要，在船员用工方面存在使用劳务派遣用工的情形，但劳务派遣用工比例超过《劳务派遣暂行规定》第四条规定的比例。为规范上述超比例使用劳务派遣用工情况，浙江海运集团将内贸船中 8 艘日常运维管理工作委托给两家船舶管理公司。经规范调整后，浙江海运集团使用劳务派遣人数占其用工总数的比例降至 10% 以下，符合《劳务派遣暂行规定》相关规定。

（二）浙江海运集团与受托方的权利义务，相关委托管理工作的具体开展形式，针对委托管理事项所采取的控制措施，并说明将有关船舶管理事务委托管理是否有利于浙江海运集团开展业务

根据浙江海运集团（以下简称委托方）与上海华交船舶管理有限公司和南京金建业船舶管理有限公司（以下合称受托方）签署的《船舶委托管理合同》，浙江海运集团与受托方的权利义务，相关委托管理工作的具体开展形式等相关情况具体如下：

事项	合同内容
委托方的权利和义务	<p>第三条 委托方的权利和义务</p> <p>3.1 审批受托方就托管船舶的管理提交的年度计划及预算；监督和检查受托方安全管理工作及托管船舶的运行、维护和生产管理等工作，并实施考核。</p> <p>3.2 有权要求受托方对所提供的管理人员进行培训，对于没有相应资质或不符合条件的管理人员，有权要求受托方予以更换。</p> <p>3.3 负责向受托方及时提供托管船舶档案和图纸，包括船舶技术规范、竣工图纸、手册等受托方履行本合同所需的资料；负责向受托方提供与之履行本合同项下义务相关的合同、文件</p>

	<p>等资料；负责船舶营运所需物资和服务外包采购工作避免影响船舶运行。</p> <p>3.4 为受托方接受在船舶管理委托提供必要的授权；及时明确有关文件资料的移交流程和操作系统等管理制度。</p> <p>3.5 组织研究重大技术问题及技术改造方案，并批准技术改造方案。</p> <p>3.6 委托方或委托方代表有权检查和审查与船舶运营、维护和生产管理有关的文件、资料、记录。</p> <p>3.7 按本合同规定，及时向受托方支付费用。</p> <p>3.8 本合同中规定的其它责任和义务。</p>
<p>信息、情况汇报和授权、审批制度及安全责任</p>	<p>第六条 信息、情况汇报和授权、审批制度及安全责任</p> <p>6.1 作为船舶管理人，受托方应在接受委托的次年初向委托方递交综合性年度报告（报告要求详见附件 1），全面总结前一年度的管理工作并提出管理工作的相关建议。</p> <p>6.2 受托方各管理部门根据相关规定及时、正确完成月度、季度、年度报表和报告；及时报送相关书面材料（船舶机务及燃润料、物料管理、船员配给管理、船舶海务管理、船舶安全管理等）。</p> <p>6.3 受托方负责电台值班，及时掌握船舶动态。</p> <p>6.4 受托方可以根据工作安排更换托管船舶海、机务管理人员，但应事先告知委托方。</p> <p>6.5 托管中涉及的船舶修理、燃润物料、备配件等采购需求经受托方按安全管理体系规定程序审核后提交委托方，由委托方负责采购，双方应努力将船舶修理费用控制在委托方审定的年度维修计划内，费用由委托方财务列支。</p> <p>6.6 因安全生产受到威胁或国家有关部门出台新政策、新规定，而添置、更新的设备，委托方应尊重受托方的意见，在提供权威认定和国家有关主管部门出台新政策、新规定后，予以认可。</p> <p>6.7 受托方在本合同约定的托管期间内及事实管理委托方相关船舶的期间内承担《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》（交通部 2007 年 6 号令）（以下简称“《安全与防污染规定》”）规定的作为船舶管理公司应承担的所有安全与防污染的责任和义务。</p>
<p>委托管理内容</p>	<p>第七条 委托管理内容</p> <p>7.1 船舶机务及燃润油料、物料管理</p> <p>1) 按照船舶保有量和机务技术工作的需要，配备懂技术、善管理的船、机、电、通导等专业合理搭配的机务技术人员，确保船舶修理、保养、临时故障修理和船员自修项目管理等工作到位；根据船舶正常营运的要求负责办理船舶技术证书；</p> <p>2) 对轮机长和船舶轮机人员进行业务考核，确保船舶轮机人员的综合素质符合船舶管理要求；</p> <p>3) 根据有关规定和船舶的实际技术状况，提出船舶年度修理计划，经委托方批准后实施。负责船舶厂修招标前期准备工作，及时编制厂修工程单，推荐短名单，参与船舶厂修开标、评标，根据委托方招标领导小组确定的中标人安排船舶厂修工作。负责船舶修理合同的执行，对船舶修理质量、安全、工期、费用进行控制与管理，派出机务技术人员驻厂监修，负责修理质量检查、验收，完成与修理厂方修理费的谈判，修理费经甲方书面认可后由甲方直接与修理厂方结账修理工程的安排应确保船舶较高的营运效率；</p> <p>4) 负责审批船舶航修单，并提供至少两家以上的航修单位报价，经甲方认可后安排修理，乙方负责对外结算并报甲方审核确认。如因条件限制无法比价，乙方应书面说明情况并经甲方书面确认，经委托方批准后组织实施负责上述项目的过程管理，确保相关作业责任明确，施工安全；</p> <p>5) 负责船舶设备安全和防污染管理，组织船舶开展日常维护保养，指导船舶开展防污染管理工作，保持船舶设备处于良好状态，防污染操作符合要求，负责船舶机损及污染事故的初步调查和处理；</p>

6) 负责分析、调研委托方船舶动力装置使用情况和存在问题,提高热效率和推进效率,积极推进对标管理,使船舶能耗达到同行业较先进的水平。积极探索并使用经济航速,降低船舶燃油成本;

7) 负责编制年度各项机务费用预算计划及年度机务指标或定额并在 11 月底前提交甲方审批,批准后的预算由乙方负责执行;定期检查、分析各项机务指标完成情况及存在问题,提出相应措施;协助委托方建立、收集船舶技术档案资料;

8) 船舶燃润料、物料、备件管理;

a.负责编制船舶燃润料、物料以及其他有关备配件年度计划交委托方审批,根据船舶运营实际提出船舶物资日常需求计划、推荐短名单并提交委托方,由委托方负责采购并及时供船,委托方应对相应物资的采购质量负责。负责船舶燃润料、物料以及其他有关备配件的到货验收及保管工作,双方共同确保船用物资质、量符合要求;双方要通过技改措施增加重油使用比例以及合理地以二手或国产配件替代部分进口备配件等挖潜措施,减少燃润料及备配件费用的支出。

b.负责船舶燃润料、物料、备配件的库存管理,组织船舶建立相关的消耗、库存台帐并加强检查与指导,及时向委托方报送船舶燃润料、物料、备件相关报表。

c.协助委托方完成技术改造或科研项目的可行性报告编制工作,经审核批准后由受托方具体实施。

7.2 船员配给管理

船舶船员配给管理服务内容详见附件 2。

7.3 船舶海务管理

1) 开展安全教育,严格贯彻落实《安全生产法》、《避碰规则》、《海商法》和 NSM 规则等相关法律法规、公约;

2) 根据委托方及有关法规、规则、公约要求,开展日常、季节性、专项等船舶安全检查活动,及时总结安全活动开展情况,统计、分析存在缺陷和问题,“举一反三”落实整改闭环,强化自查自纠,建立管理机制,有效减少重复性缺陷,确保船舶安全适航,减少事故发生率,并及时将相关资料报送委托方;

3) 对船舶航海技术进行指导,及时给船舶配备最新的航海资料(航海通告、海图、潮汐表、港口指南、航路指南等);

4) 加强船舶航行、停泊安全管理,负责收集船舶航行、停泊和计划航行、停泊区域的气象、水文及相关信息,指导船舶开展复杂航段、港口、码头安全作业风险评估,落实防范措施,规避安全风险;

5) 负责船长和船舶驾驶人员的业务考核,确保船长及船舶驾驶人员的综合素质符合船舶管理要求;

6) 负责船舶的消防管理和监督,消除船舶火灾隐患;对船舶进行定期的安全检查,发现问题及时解决;

7) 加强与主管机关的业务交流,控制船旗国检查缺陷数量,避免发生船舶滞留等事件;

8) 对船舶事故(事件)、险情和紧急情况迅速作出反应,为船舶提供必要的岸基支持,控制事态的发展,减少不必要的损失。负责火灾、爆炸、碰撞、搁浅等事故初步调查,以“四不放过”原则,严肃对待每起事故(事件),及时向主管机关、委托方报告事故情况,协助事故调查、处理;

9) 办理船舶相关证书,并保持有效。

7.4 船舶安全管理

1) 根据《中华人民共和国航运公司安全与防污染规定》的规定,受托方须建立和实施符合《国内安全管理规则》(NSM 规则)的安全管理体系。提供船舶营运的安全做法和安全工作环境;

	<p>针对已认定的所有风险制定防范措施；不断提高船岸人员的安全管理技能和安全与环境保护意识以及应急反应能力；确定安全与环境保护方针和目标，杜绝重大恶性责任事故，控制大事故及一般事故，避免小事故。实现水上交通安全，防止人身伤亡，避免对环境造成危害以及对财产造成损失；</p> <p>2) 根据《国内安全管理规则》(NSM 规则) 要求，保持和不断完善安全管理体系，并经主管机关或其认可机构审核通过取得符合证明 (DOC) 和受托船舶的安全管理证书 (SMC)，保持其有效；</p> <p>3) 受托方承担《中华人民共和国航运公司安全与防污染规定》规定的所有有关安全与防污染的责任和义务，在不妨碍船长履行其职责并独立行使其权力的前提下，受托方对处理涉及船舶安全和防污染的事务具有最终决定权；</p> <p>4) 受托方、委托方应根据《中华人民共和国航运公司安全与防污染规定》要求签订船舶管理协议，并将双方及其船舶的详细情况及船舶管理协议报受托方所在地和船籍港所在地的海事管理机构；</p> <p>5) 按要求开展船舶安全管理体系实施相关的审核、检查及培训教育活动，指导船舶有效运行安全管理体系，减少船舶一般性违章，防止发生严重违章事件；</p> <p>6) 根据委托方要求，协助开展船舶有关安全评估工作，落实评估整改和改进措施，提高船舶管理水平。</p>
绩效管理	<p>第十一条 绩效管理</p> <p>11.1 船舶委托绩效管理，由甲方制定船舶委托管理考核办法（附件 4），每一个管理年度结束时对乙方的管理绩效进行考核，并有权扣除乙方一个月的单艘船舶管理费作为乙方履行合同的考核限额，但并不免除乙方作为船舶管理人应负的法律义务和责任。</p> <p>11.2 船员绩效管理由受托方制订具体的考核办法并实施。</p>

此外，针对船舶委托事项，浙江海运集团还制定了下列控制措施：

1、根据《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》（交通运输部 2007 年第 6 号）的规定，船舶管理公司须建立和实施符合《国内安全管理规则》（NSM 规则）的安全管理体系，必须取得主管海事局签发的《符合证明》（DOC 证书），托管船舶须取得主管船级社签发的《安全管理证书》（SMC 证书）。浙江海运集团通过核查上述证书的有效性以确认船舶管理公司的管理行为是否符合国家法律法规的规定。

2、根据《国内航行海船法定检验技术规则》（中国海事局 2020 年第 1 号公告）规定，托管船舶必须通过主管船级社的检验，并取得船舶及设备的检验证书。浙江海运集团通过建立船舶证书档案，跟踪相关证书的有效性，以确保船舶安全适航。

3、根据《中华人民共和国船舶安全监督规则》（交通运输部 2020 年第 6 号）规定，托管船舶在挂靠中国港口时将接受中国海事局的船旗国检查（FSC 检查）或现场监督检查，并对存在的缺陷或安全隐患提出整改要求。浙江海运集团

将通过掌握船舶接受检查的情况并跟踪整改措施的落实,以保证船舶设备的正常可用。

4、为切实掌握船舶管理状况,规范托管船舶的管理,强化委托管理事项的控制措施和激励方案,浙江海运集团制定了《浙江省海运集团委托管理船舶监管细则(试行)》、《浙江省海运集团船员派遣考核管理办法(试行)》和《“明星船长”评选实施方案》等专项管理制度,以便于进一步明确各相关方的责任和义务,提高船舶管理工作效率,正确履行《船舶委托管理合同》,保证船舶的安全营运。

综上,浙江海运集团将“浙海 101”、“浙海 102 海”等 8 艘船委托给南京金建业船舶管理有限公司及上海华交船舶管理有限公司有利于浙江海运集团合规开展业务经营。

二、说明受托方与浙江海运集团是否存在关联关系,历史业务合作情况,相关管理费用的定价过程与公允性。

1、受托方与浙江海运集团关联关系及历史业务合作情况

浙江海运集团与南京金建业船舶管理有限公司和上海华交船舶管理有限公司的股权结构、实际控制人、董事、监事、高级管理人员情况具体如下:

名称	注册资本	法定代表人	股权结构	董事、监事、高级管理人员
浙江海运集团	56727 万元	潘朝刚	浙江交通集团持股 100%	董事:潘朝刚、陈金、陈磊、 缪克俭、舒松全; 监事:胡靖、韩蓉、杨新清、 黄敬余、刘亦婴 总经理:陈金 副总经理:杨再刚、郑和通
南京金建业船舶管理有限公司	1000 万元	盛东昌	盛东昌持股 50%、朱少华持股 50%。	执行董事:盛东昌 监事:朱少华
上海华交船舶管理有限公司	500 万元	徐淑聪	上海华交投资管理有限公司持股 95%、上海华交海员劳务服务有限公司持股 5%	执行董事:徐淑聪 监事:许伟民

浙江海运集团与南京金建业船舶管理有限公司和上海华交船舶管理有限公司不存在《企业会计准则》《上市公司信息披露管理办法》和《深圳证券交易所股票上市规则》及证券交易所颁布的其他相关业务规则等有关规定所认定的关联

方关系，历史上不存在业务合作的情况。

2、相关管理费用的定价过程与公允性

根据《船舶委托管理合同》，船员包干费为 380 万元/年，管理包干费为 45 万元/年，上述费用均系参考行业内市场价格并根据浙江海运集团实际情况与船舶管理公司协商确定，具有公允性。

【独立财务顾问的核查意见】

独立财务顾问查阅浙江海运集团与南京金建业船舶管理有限公司及上海华交船舶管理有限公司签订的《船舶委托管理合同》，了解委托具体内容及方式；与浙江海运集团相关人员进行交谈，了解签署《船舶委托管理合同》的背景及原因、了解浙江海运集团与南京金建业船舶管理有限公司及上海华交船舶管理有限公司的历史合作情况、船舶管理费用的定价过程；登录企查查、国家企业信用信息公示系统查询浙江海运集团、南京金建业船舶管理有限公司、上海华交船舶管理有限公司相关信息，核查关联关系，查阅了《劳务派遣暂行规定》等相关法规。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

1、浙江海运集团将“浙海 101”、“浙海 102 海”等 8 艘船委托给南京金建业船舶管理有限公司及上海华交船舶管理有限公司有利于浙江海运集团合规开展业务经营，解决劳务派遣人员超比例问题；

2、浙江海运集团与南京金建业船舶管理有限公司及上海华交船舶管理有限公司不存在《企业会计准则》《上市公司信息披露管理办法》和《深圳证券交易所股票上市规则》及证券交易所颁布的其他相关业务规则等有关规定所认定的关联方关系，历史上不存在业务合作的情况。船舶管理费用系参考同行业价格并根据浙江海运集团实际情况与船舶管理公司协商确定，具有公允性。

问题9、草案显示，2016年浙江海运集团三家子公司申请破产清算、对船舶等资产计提了减值准备、与金融租赁公司重新签订船舶融资租赁合同，同时，浙江省交通投资集团有限公司在2015至2017年间多次向浙江海运集团进行增资。

请你公司：（1）补充披露浙江海运集团历史经营情况，2015年至2017年间进行重组的主要举措，对标的公司未来经营成果的影响；（2）2017年1月，浙

江省交通投资集团有限公司向浙江海运集团增资205,200万元，相关款项已足额缴纳，浙江海运集团注册资本由121,527万元变更为326,727万元；2019年12月，浙江海运集团进行减资，注册资本从326,727万元减至56,727万元，请你公司补充披露上述增资、减资的原因，并说明相关款项的具体用途。请独立财务顾问核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、浙江海运集团历史经营情况，2015年至2017年间进行重组的主要举措，对标的公司未来经营成果的影响

(一) 浙江海运集团历史经营情况

浙江海运集团2015年至2017年度历史经营情况如下：

单位：万元

项目	2017年度	2016年度	2015年度
一、营业总收入	155,654.83	60,087.34	70,170.45
其中：营业收入	155,654.83	60,087.34	70,170.45
二、营业总成本	136,497.17	220,641.51	177,925.87
其中：营业成本	113,537.45	67,210.64	79,890.39
资产减值损失	31.55	127,317.74	58,220.99
三、营业利润	23,217.58	-155,288.65	-89,006.14
四、利润总额	22,926.55	-257,198.95	-87,451.94
五、净利润	22,866.05	-257,250.97	-87,470.70

(二) 2015年至2017年间进行重组的主要举措

2015年到2017年间，浙江海运集团对下属三家主要子公司进行了资产重组，申请对三家主要子公司（五洲船舶、台州海运、温州海运）进行破产清算，截至2020年4月末，三家主要子公司均已终结破产。

在2015年至2017年对三家子公司申请破产期间，浙江海运集团主要举措如下：

1、在破产清算期间，为维持浙江海运集团的金融信用，确保了三家子公司偿还由浙江海运集团担保的所有银行借款，保障了浙江海运集团的金融信用；

2、作为五洲船舶的最大股东和最大债权人，从资产保全的角度，积极推进对五洲船舶公司的在造船完成船舶建造，并对其进行了资金支持和资金使用控制，最大限度减少了债权损失；

3、作为台州海运和温州海运最大的股东和债权人，确保了供应商和员工的应付款项的支付，保障了浙江海运集团在行业的经营信用；

4、在对三家主要公司的员工安置过程中，按照相关法律法规对员工进行了补偿，同时在浙江交通集团的支持下妥善解决了员工的就业、提前离岗、提前退休、内退等工作，维持了社会的稳定；

5、与三家融资租赁公司洽谈，并达成了债务重组协议，承接了台州海运和温州海运的融资租赁船舶 14 艘，保障了船舶队伍的稳定。

（三）对标的公司未来经营成果的影响

上述举措基本已实施完毕，对标的公司未来经营成果未产生不利影响。标的公司承接了台州海运和温州海运的融资租赁船舶 14 艘，保障了船舶队伍的稳定，增加浙江海运集团的运力，有利于提升浙江海运集团未来持续经营与盈利能力。

以上内容已在《重组报告书（修订稿）》“第四节 交易标的情况/六、主要财务数据”补充披露。

二、增资、减资的原因，并说明相关款项的具体用途

考虑到海运市场波动较大，且 2016 年末浙江海运集团期末未分配利润已经形成较大亏损，为增强资本实力与抗风险能力，增加日常营运资金，2016 年 12 月，浙江交通集团对浙江海运集团增资 205,200 万元，增资后浙江海运集团注册资本增加至 326,727 万元。

本次增资 20.52 亿元，主要用于归还短期借款、长期借款和破产子公司的职工安置费。截至 2016 年 12 月 31 日，标的公司货币资金账面余额 1.07 亿元。

受海运市场周期波动与运力相对过剩影响，基于谨慎性原则，浙江海运集团于报告期外计提了大额船舶资产减值准备与其他应收款坏账准备，导致账面未分配利润为负。为优化标的公司资本结构，落实浙江省“凤凰行动计划”，2020 年 6 月，经浙江交通集团同意，浙江海运集团减资至 56,727 万元，实现了减资补亏，不涉及股东抽回出资情况。

以上内容已在《重组报告书（修订稿）》“第四节 交易标的情况/二、历史沿革/（二）历次股权转让以及注册资本变动情况”补充披露。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了标的公司历史沿革情况，查阅了 2015 年度至 2017 年度的

《审计报告》，核实了2015年至2017年经营情况；核查了三家原子公司破产清算情况；了解了增资、减资的原因及相关款项的具体用途。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：

- 1、上市公司已补充披露浙江海运集团历史经营情况，2015年至2017年间对原三家子公司进行破产清算终结后，对标的公司未来经营成果未产生不利影响；
- 2、上市公司已补充披露上述增资、减资的原因，并说明相关款项的具体用途。

问题10、根据草案，浙江海运集团持有参股公司浙江省海运集团浙海海运有限公司（以下简称“浙海海运”）38.5%股权，由于历史原因，浙江海运集团实际持有浙海海运39.3166%股权。请你公司说明浙江海运集团对浙海海运持股权属是否清晰，是否存在争议或纠纷，请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

【问题回复】

截至本问询函回复出具日，浙海海运基本情况如下：

公司名称	浙江省海运集团浙海海运有限公司
统一社会信用代码	91330000720085225N
住所	杭州市环城北路 240 号
法定代表人	王霖
注册资本	13,000 万元
公司类型	有限责任公司
成立日期	2000 年 6 月 12 日
经营期限	自 2000 年 6 月 12 日至 2030 年 6 月 11 日
经营范围	水路运输（详见《国内水路运输经营许可证》）；水路运输服务（范围详见《国内船舶管理业务经营许可证》）；国际船舶普通货物运输（范围详见《中华人民共和国国际船舶运输经营许可证》），国际船舶管理（《国际海运辅助业经营资格登记证》）。实业投资；国内货运代理；船舶机配件、五金工具、建材、通导器材、机械设备、机电产品的销售；海运技术开发、咨询；房地产租赁、物业管理，经营进出口业务（国家法律法规禁止、限制的除外）。（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）
股权结构	浙江海运集团出资 5,005 万元，持股比例为 38.5%（实际享有 39.3166%的收益权）；岱山中昌海投航运发展中心合伙企业（有限合伙）出资 5,407 万元，持股比例为 41.5923%；杭州海旺投资管理合伙企业（有限合伙）出资 1,357 万元，持股比例为 10.4385%；陈逸宁等 5 个自然人合计出资 1,231 万元，合计持股比例为 9.4692%。

根据浙海海运股东会决议文件、《股权转让协议书》《股权代持协议书》及浙海海运的书面说明，2006年至2010年期间，浙海海运五名隐名自然人股东蒋晓臻、周敏、林祥、冯蕾、沈欣中（以下合称隐名股东）退出其持有的浙海海运股权权益，将其退出股权权益合计270万元股权（以下简称退出股权/预留股）转让予朱学军、李秀军、颜献勇（以下合称代持人）并由代持人为浙海海运全体股东代为持有。根据《股权代持协议》，该部分预留股的投资收益和分红以及该等股权的处置收益等均由浙海海运当时的全体股东享有。根据浙海海运《2010年股东会年会决议》，该部分预留股对应分红由浙海海运全体股东按照实际持股比例进行分配，该270万股收益权实际应由浙海海运当时全体股东按照实际持股比例共享，故预留股重新分配后，浙江海运集团实际应享有浙海海运39.3166%的收益权。根据浙海海运2010年及之后历年涉及分红的股东会决议及浙江海运集团相应分红账款入账凭证，自2010年起浙海海运历次分红时浙江海运集团均按照39.3166%比例取得相应分红。

根据浙海海运股东会决议文件、《股权转让协议书》《股权代持协议书》、浙江海运集团、浙海海运提供的书面说明，浙江海运集团持有的浙海海运股权权属清晰，不存在争议或纠纷。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了浙海海运《营业执照》及其公司章程、股东会决议文件、《股权转让协议书》《股权代持协议书》、股权价款支付凭证、分红凭证与相关记账凭证及浙海海运、浙江海运集团的书面说明，并查询了国家企业信用信息公示系统（<http://www.gsxt.gov.cn/>）。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：根据浙海海运股东会决议文件、《股权转让协议书》《股权代持协议书》、浙江海运集团、浙海海运提供的书面说明，浙江海运集团对浙海海运持股权属清晰，不存在争议或纠纷。

问题11、草案显示，本次发行股份购买资产的独立财务顾问为东兴证券股份有限公司和浙商证券股份有限公司（以下简称“浙商证券”），其中，浙商证券为交易对方浙江省交通投资集团有限公司下属企业。请你公司补充披露浙商证券担任本次交易的独立财务顾问是否符合《上市公司并购重组财务顾问业

务管理办法》第十七条的规定。请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

【问题回复】

一、浙商证券担任本次重组独立财务顾问不存在《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条规定的情形，未违反《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条规定

《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条规定：

“证券公司、证券投资咨询机构或者其他财务顾问机构受聘担任上市公司独立财务顾问的，应当保持独立性，不得与上市公司存在利害关系；存在下列情形之一的，不得担任独立财务顾问：

（一）持有或者通过协议、其他安排与他人共同持有上市公司股份达到或者超过 5%，或者选派代表担任上市公司董事；

（二）上市公司持有或者通过协议、其他安排与他人共同持有财务顾问的股份达到或者超过 5%，或者选派代表担任财务顾问的董事；

（三）最近 2 年财务顾问与上市公司存在资产委托管理关系、相互提供担保，或者最近 1 年财务顾问为上市公司提供融资服务；

（四）财务顾问的董事、监事、高级管理人员、财务顾问主办人或者其直系亲属有在上市公司任职等影响公正履行职责的情形；

（五）在并购重组中为上市公司的交易对方提供财务顾问服务；

（六）与上市公司存在利害关系、可能影响财务顾问及其财务顾问主办人独立性的其他情形。”

浙商证券担任本次交易独立财务顾问，不属于《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条不得担任独立财务顾问情形，具体如下：

（一）浙商证券未持有或者通过协议、其他安排与他人共同持有浙商中拓股份达到或者超过 5%，或者选派代表担任浙商中拓董事；

（二）浙商中拓未持有或者通过协议、其他安排与他人共同持有浙商证券的股份达到或者超过 5%，或者选派代表担任浙商证券的董事；

（三）最近 2 年内浙商证券与浙商中拓不存在资产委托管理关系、相互提供担保，或者最近 1 年内浙商证券为浙商中拓提供融资服务；

(四) 浙商证券的董事、监事、高级管理人员、财务顾问主办人或者其直系亲属没有在浙商中拓任职等影响公正履行职责的情形；

(五) 浙商证券没有在并购重组中为浙商中拓的交易对方浙江交通集团提供财务顾问服务；

(六) 浙商证券与浙商中拓不存在利害关系、不存在任何可能影响财务顾问及其财务顾问主办人独立性的其他情形。

二、本次重组的独立财务顾问为东兴证券、浙商证券，浙商证券并非独家独立财务顾问

本次重组由东兴证券、浙商证券担任联合独立财务顾问，东兴证券与上市公司、交易对方并无关联关系，符合市场操作惯例，有利于更好维护上市公司利益。

上市公司已就上述相关内容在《重组报告书（修订稿）》“第十三节 其他重要事项/十二、独立财务顾问适格性”中补充披露。

【独立财务顾问核查意见】

独立财务顾问查阅了《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条的相关规定，对浙商证券担任本次交易的独立财务顾问是否符合《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条的规定进行了核查，并查阅了市场中相关操作案例。

经核查，东兴证券、浙商证券认为：浙商证券担任本次重组独立财务顾问不存在《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条规定的情形，未违反《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条规定；本次重组由东兴证券、浙商证券担任联合独立财务顾问，东兴证券与上市公司、交易对方并无关联关系，符合市场操作惯例，有利于更好维护上市公司利益。

（以下无正文）

（本页无正文，为《东兴证券股份有限公司关于深圳证券交易所<关于对浙商中拓集团股份有限公司的重组问询函>之核查意见》的签章页）

财务顾问主办人：_____

张 伟

王 璟

东兴证券股份有限公司

2020年10月16日

（本页无正文，为《浙商证券股份有限公司关于深圳证券交易所<关于对浙商中拓集团股份有限公司的重组问询函>之核查意见》的签章页）

财务顾问主办人：

万 峻

高小红

浙商证券股份有限公司

2020年10月16日