

证券代码：000415

证券简称：渤海租赁

公告编号：2020-020

渤海租赁股份有限公司 2019 年年度报告摘要

一、重要提示

本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到证监会指定媒体仔细阅读年度报告全文。

所有董事全部亲自出席了审议本次年报的董事会会议

非标准审计意见提示

适用 不适用

董事会审议的报告期普通股利润分配预案或公积金转增股本预案

适用 不适用

公司计划不派发现金红利，不送红股，不以公积金转增股本。

董事会决议通过的本报告期优先股利润分配预案

适用 不适用

二、公司基本情况

1、公司简介

| | | | |
|----------|---------------------------|------------------------------|--------|
| 股票简称 | 渤海租赁 | 股票代码 | 000415 |
| 股票上市交易所 | 深圳证券交易所 | | |
| 联系人和联系方式 | 董事会秘书 | 证券事务代表 | |
| 姓名 | 王景然 | 王佳魏 | |
| 办公地址 | 北京市朝阳区霄云路甲 26 号海航大厦 20 楼 | 北京市朝阳区霄云路甲 26 号海航大厦 20 楼 | |
| 传真 | 010-59782368 | 010-59782368 | |
| 电话 | 010-58102668 | 010-58102686 | |
| 电子信箱 | jr.wang1@bohaileasing.com | jiawei-wang@bohaileasing.com | |

2、报告期主要业务或产品简介

近年来，公司以成为“全球领先的租赁产业集团”为发展目标，积极在租赁产业链上进行布局和拓展，现已形成了以飞机租赁为主，集装箱租赁、境内融资租赁为辅的业务格局。公司目前是A股市场上最大的以经营租赁为主业的上市公司，全球第三大飞机租赁公司、第二大集装箱租赁公司，在世界各地拥有逾30个运营中心，业务范围覆盖全球六大洲。

（一）公司从事的主要业务及经营模式

报告期内，公司主营业务为租赁业，主要为境内外客户提供全方位的飞机租赁、集装箱租赁、基础设施租赁、大型设备租赁等租赁服务，包括经营租赁和融资租赁两大主营业务类型，具体如下：

1、飞机租赁业务

报告期内，公司飞机租赁业务主要通过子公司Avolon及天津渤海开展，核心业务模式为从飞机制造厂商或其他机构购买飞机，以经营租赁为主的方式向全球范围内的航空公司及其他客户提供飞机中长期租赁服务。同时，公司通过适时出售飞机租赁资产不断优化机队结构，降低机队年龄以满足客户多样化的需求，并将销售收益重新投资于飞机租赁业务的扩张。

2、集装箱租赁业务

报告期内，公司集装箱租赁业务主要通过子公司GSCL开展，核心经营模式为向集装箱制造商购买集装箱，然后以经营租赁的方式出租给船运公司等客户，获得租金收益。公司通过多样化的集装箱投资组合（包括干货集装箱、冷藏集装箱、罐式集装箱、特种集装箱等主要类型），以长期租赁为主、短期租赁为辅的多种租赁方式为全球客户提供多元化的集装箱租赁服务。

3、境内融资租赁业务

报告期内，公司境内融资租赁业务主要通过子公司天津渤海和横琴租赁开展。公司的核心经营模式为向客户提供售后回租和直接租赁服务。售后回租主要模式为公司（出租人）为有资金需求的客户（承租人）提供融资服务，客户将其自有资产出售给公司，并与公司签署融资租赁合同后再将该物件租回使用，租赁期满，客户支付名义价格，资产归还客户所有。直接租赁主要模式为公司（出租人）根据客户（承租人）资产购置计划购买资产，租给客户使用，客户支付租金；租赁期满，客户支付名义价格，资产归还客户所有。

（二）公司所属行业的发展阶段、周期性特点以及公司所处的行业地位

1、飞机租赁行业发展情况及公司所处地位

飞机租赁行业从上个世纪七十年代开始发展并且逐渐成为航空运输领域中重要的组成部分。飞机租赁在提高机队灵活性及交付速度、节约航空公司流动资金、便于引进新机种和新机型等方面具有明显优势，现已成为航空公司解决机队扩张与资金短缺矛盾的最为有效的途径之一。同时，飞机租赁商通过大量采购和置换新飞机为飞机制造商提供了稳定的客户群体和多元的分销网络。Cirium的统计数据显示，在1990年代，全球近14.7%的在服役中的商用飞机由飞机租赁公司以经营租赁的方式持有或管理，而在2017年这一数字已上升至41%，并有望在2025年达到50%。根据IATA的统计，2019年，空客和波音有近50%的新飞机通过直接订购或售后回租的方式交付给了飞机租赁公司，目前世界前十大飞机租赁公司已保有全球47%（以飞机数量计算）的订单飞机。飞机租赁的市场渗透率（飞机租赁业务规模与飞机资产总价值的比率）也在过去几十年持续稳步提升，拉丁美洲、欧洲、亚洲（不含中国）及中国是飞机租赁渗透率最高的地区，渗透率分别为55%、52%、50%和42%。

飞机租赁与全球航空运输业的发展情况高度相关，航空公司对租赁飞机的需求是租金收入增长的主要驱动因素。航空运输业为典型的周期性行业，其发展受全球经济状况、国际政治局势和燃油价格等多方面因素影响。过去十年，全球航空业保持了较为稳定的增长，全球航空客运需求（以收入客公里即RPK计算）平均增速超5%，但2019年以来，受地缘政治动荡、全球经济增长乏力等因素影响，航空业发展遇到了较为严峻的挑战，全球客运需求增速回落至4.2%，行业利润愈发呈现出向大型航空公司和竞争力强的低成本航空公司集中的趋势，一些中小航空公司陷入经营困境。

飞机供给方面，受波音737MAX飞机停飞及新机暂停交付、空客A320neo系列飞机交付延迟等因素影响，2019年波音和空客飞机交付数量下降至约1,200架，低于2018年的1,600架。截至2020年3月末，波音737MAX的复飞时间仍然存在不确定性。

飞机需求方面，根据波音公司在2019年6月发布的《民用航空市场预测》，未来20年（2019-2038年）全球市场飞机需求量将达到44,040架，总价值达6.8万亿美元，机队总规模突破5万架。在交付的新飞机中，44%将用来替换老旧机型，其余则用来满足运力增长需求。根据空客在2018年7月发布的全球市场预测，2018-2037年，全球航空客运量年均增长率为4.4%，全球的客运机队规模将增长超过一倍，达到48,000多架，共需要37,390架全新的客机和货机。同时，鉴于航空业低成本商业模式的成功和不断扩张，更加节能、高效的窄体机型已成为大多数航空公司更为青睐的机型。空客和波音预计未来20年向客户交付的飞机中，100座以上的窄体机型数量约占80%。在地域分布方面，40%的新飞机将在客运需求增长最快的亚太地区交付。

2020年1月下旬以来，新冠疫情在全球200多个国家和地区的蔓延给全球航空运输业带来了前所未有的挑战。根据IATA在2020年4月14日的预测，截至4月初，全球航班数量同比2019年下降80%。受新冠肺炎疫情冲击，2020年航空公司客运收入或将减少3,140亿美元，同比2019年下降55%。就飞机租赁行业而言，此次疫情将直接影响下游航空公司的盈利能力及租金支付能力，并在一定时期内抑制飞机租赁需求，进而对飞机租赁公司的经营计划、盈利能力和短期现金流造成负面影响。因新冠疫情的影响仍在持续，对航空运输业的整体影响尚难预计。根据以往经验，从中长期来看，航空业通常具有较强的韧性，随着疫情的消退，客运需求或将迎来强劲增长，全球航空业中长期仍可能保持较好的发展趋势。

截至2019年12月31日，公司自有、管理及订单飞机合计达到959架，主要为空客A320系列及波音737系列等主流单通道窄体机型，平均机龄约4.9年，服务于全球62个国家的154家客户，为仅次于AerCap、GECAS的全球第三大飞机租赁公司。

2、集装箱租赁行业发展情况及公司所处地位

自二十世纪六十年代以来，集装箱运输成为促进全球经济发展不可或缺的一部分。集装箱租赁业务几乎与集装箱运输业务同时产生，经过近几十年的长足发展，现已成为船运公司获得集装箱的主要方式，根据航运咨询公司Drewry的预测数据，截至2018年末，集装箱租赁公司持有的集装箱数量已经达到全球保有量的53%，且这一数字有望在2023年达到55%。集装箱租赁行业的发展与全球经济、贸易的增长息息相关，全球经济增长越快，集装箱贸易运输量越大，市场对集装箱租赁业务的需求也越大。

2019年，受全球经济增长放缓、中美贸易摩擦、地缘政治冲突等因素影响，航运市场仍处于低位调整阶段，反映国际干散货运输市场走势的国际波罗的海干散货运价指数（BDI）自2019年9月以来持续下行。根据Drewry预测，受集装箱运输需求减弱影响，2019年全球集装箱规模增速由2018年的5.7%下降至3.3%；集装箱平均出租率亦在2018年上半年创下近3年新高后开始调整。

受新冠疫情影响，2020年第一季度全球贸易活动进一步萎缩，世界贸易组织预测2020年全球商品贸易将下降13%至32%。市场需求的萎靡将直接影响航运公司的当期收入，部分杠杆率较高、流动性情况较差的航运公司的现金流、盈利能力及融资能力将持续承压。上述风险因素亦可能传导至集装箱租赁公司，对集装箱租金收入、出租率、租金水平、短期现金流等造成

负面影响。但疫情对全球供应链的干扰也可能导致市场在短期内出现集装箱供应短缺的情况，这将有助于集装箱租赁公司在短期内保持集装箱出租率稳定。从中长期来看，根据历史经验，当疫情得到控制后，国际贸易增长将逐步恢复到正常水平，对集装箱运输及租赁的需求也会迎来增长。

截至2019年12月31日，公司自有和管理的集装箱合计约380万CEU，包括标准干箱、冷藏箱、罐式集装箱及特种箱等多个类型，平均出租率为93.60%，服务于全球748家客户，集装箱分布于全球157个港口，为全球第二大集装箱租赁公司（以CEU计）。

3、境内融资租赁行业发展情况及公司所处地位

我国融资租赁行业起步于上世纪80年代，2000年被列入国家重点鼓励发展的产业。2011至2016年，得益于国家政策的大力支持以及基础设施建设、固定资产投资持续增长带来的旺盛需求，国内租赁行业迎来了爆发式增长，市场持续扩容。2017年以来，随着监管环境转向，经济下行压力带来的信用风险凸显，融资租赁行业进入增长放缓期，不少租赁公司在业务上主动或被动采取了压缩规模、调整结构的举措，不再盲目追求规模扩张。根据中国租赁智库研究中心及天津滨海融资租赁研究院发布的相关数据，我国融资租赁行业在过去十年实现了显著增长，企业数量方面，从2011年的296家增长到2019年末的12,130家，年复合增长率高达60%；按融资租赁合同余额计算，行业规模已从2011年的9,300亿增长到2019年末的66,540亿，年复合增长率高达28%。根据《世界租赁报告2019》，中国在2017年已成为世界第二大租赁市场，仅次于美国。但行业渗透率（当年租赁行业业务量/当年固定资产投资额）约为7%，低于美国的21.6%，英国的32.4%，也低于韩国的8.9%，从该数据来看，我国租赁行业仍有很大发展潜力。

2020年1月8日，银保监会发布了《融资租赁公司监督管理暂行办法（征求意见稿）》，明确了融资租赁公司的业务范围和负面清单，新增融资租赁资产占比、融资租赁公司杠杆率等审慎监管指标内容。行业普遍认为，随着监管政策的逐步落地，行业发展将由重规模的增长切换至更重质量的增长，行业竞争格局将加速分化，呈现强者愈强的局面。同时，目前以售后回租为主的租赁业务模式将加速回归行业本源，经营性租赁、直接租赁业务比例将进一步提升。

公司全资子公司天津渤海注册资本为221亿元，是国内注册资本最大的内资融资租赁试点企业之一，在飞机租赁、基础设施租赁等领域具有较强的业务优势；公司控股子公司横琴租赁立足广东自贸区，辐射粤港澳大湾区，业务覆盖高端设备租赁、新能源汽车租赁等领域。

3、主要会计数据和财务指标

（1）近三年主要会计数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

是 否

单位：元

| | 2019年 | 2018年 | 本年比上年增减 | 2017年 |
|------------------------|--------------------|--------------------|-----------|--------------------|
| 营业收入 | 38,802,730,000.00 | 41,290,683,000.00 | -6.03% | 35,934,351,000.00 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 1,848,473,000.00 | 2,279,324,000.00 | -18.90% | 2,630,341,000.00 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 1,074,234,000.00 | 1,241,963,000.00 | -13.51% | 2,409,805,000.00 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 19,875,636,000.00 | 20,434,852,000.00 | -2.74% | 21,023,230,000.00 |
| 基本每股收益（元/股） | 0.2992 | 0.3686 | -18.83% | 0.4253 |
| 稀释每股收益（元/股） | 0.2992 | 0.3686 | -18.83% | 0.4253 |
| 加权平均净资产收益率 | 5.01% | 6.80% | -1.79% | 8.37% |
| | 2019年末 | 2018年末 | 本年末比上年末增减 | 2017年末 |
| 总资产 | 265,537,353,000.00 | 285,818,636,000.00 | -7.10% | 300,394,363,000.00 |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 37,753,900,000.00 | 35,737,768,000.00 | 5.64% | 31,637,455,000.00 |

（2）分季度主要会计数据

单位：元

| | 第一季度 | 第二季度 | 第三季度 | 第四季度 |
|----------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| 营业收入 | 7,899,044,000.00 | 11,027,116,000.00 | 7,336,876,000.00 | 12,539,694,000.00 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 1,267,742,000.00 | 538,933,000.00 | 274,403,000.00 | -232,605,000.00 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经 | 362,121,000.00 | 472,931,000.00 | 240,977,000.00 | -1,795,000.00 |

| | | | | |
|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 常性损益的净利润 | | | | |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 4,056,412,000.00 | 4,985,680,000.00 | 5,641,917,000.00 | 5,191,627,000.00 |

注：公司第四季度归属于上市公司股东的净利润为-23,260.50 万元，归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为-179.5 万元，主要系公司基于谨慎性原则，于第四季度计提应收款项及固定资产减值金额较大以及按已收到价款确认出售皖江金租股权投资收益减少所致。

上述财务指标或其加总数是否与公司已披露季度报告、半年度报告相关财务指标存在重大差异

是 否

4、股本及股东情况

(1) 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

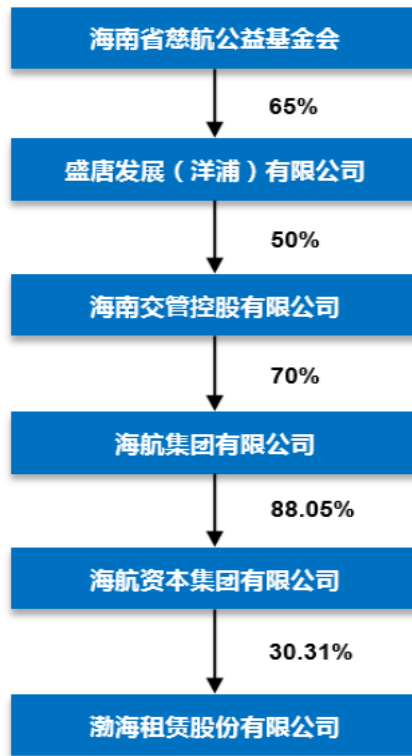
| 报告期末普通股 股东总数 | 100,302 | 年度报告披露日 前一个月末普通 股股东总数 | 97,490 | 报告期末表决 权恢复的优先 股股东总数 | 0 | 年度报告披露日 前一个月末表决 权恢复的优先股 股东总数 | 0 |
|-----------------------------------|--|-----------------------------|---------------|---------------------------|---------|---------------------------------------|---|
| 前 10 名股东持股情况 | | | | | | | |
| 股东名称 | 股东性质 | 持股比例 | 持股数量 | 持有有限售条 件的股份数量 | 质押或冻结情况 | | |
| | | | | | 股份状态 | 数量 | |
| 海航资本集团有限公司 | 境内非国有法人 | 30.31% | 1,874,832,352 | 527,182,866 | 质押 | 1,874,832,352 | |
| 深圳兴航融投股权投资基金合伙企业 (有限合伙) | 境内非国有法人 | 8.52% | 527,182,866 | 527,182,866 | 质押 | 527,182,866 | |
| 天津燕山股权投资基金有限公司 | 境内非国有法人 | 5.01% | 309,570,914 | 0 | - | - | |
| 西藏瑞华资本管理有限公司 | 境内非国有法人 | 4.26% | 263,591,433 | 263,591,433 | 质押 | 201,581,433 | |
| 广州市城投投资有限公司 | 国有法人 | 4.26% | 263,591,433 | 263,591,433 | 质押 | 131,790,000 | |
| 天津通万投资合伙企业(有限合伙) | 境内非国有法人 | 4.26% | 263,591,433 | 263,591,433 | 质押 | 263,591,433 | |
| 上海贝御信息技术有限公司 | 境内非国有法人 | 4.26% | 263,591,433 | 263,591,433 | 质押 | 263,591,433 | |
| 中加基金—邮储银行—中国邮政储蓄 银行股份有限公司 | 其他 | 4.26% | 263,591,433 | 263,591,433 | - | - | |
| 中信建投基金—中信证券—中信建投 定增 11 号资产管理计划 | 其他 | 4.26% | 263,591,433 | 263,591,433 | - | - | |
| 宁波梅山保税港区德通顺和投资管理 有限公司 | 境内非国有法人 | 2.14% | 132,543,976 | 0 | 质押 | 132,543,976 | |
| 上述股东关联关系或一致行动的说明 | 公司第一大股东海航资本与深圳兴航融投股权投资基金合伙企业(有限合伙)、天津燕山股权投资基金有限公司、天津通万投资合伙企业(有限合伙)为《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人关系；与其他股东之间不存在关联关系及《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人关系。其他股东之间是否存在关联关系及《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人情况未知。 | | | | | | |
| 参与融资融券业务股东情况说明(如有) | 无 | | | | | | |

(2) 公司优先股股东总数及前 10 名优先股股东持股情况表

适用 不适用

公司报告期无优先股股东持股情况。

(3) 以方框图形式披露公司与实际控制人之间的产权及控制关系



5、公司债券情况

公司是否存在公开发行并在证券交易所上市，且在年度报告批准报出日未到期或到期未能全额兑付的公司债券是

(1) 公司债券基本信息

| 债券名称 | 债券简称 | 债券代码 | 到期日 | 债券余额(万元) | 利率 |
|---|----------|--------|------------------|-----------|-------|
| 渤海租赁股份有限公司 2015 年面向合格投资者公开发行公司债券(第一期) | 15 渤租 01 | 112279 | 2020 年 09 月 15 日 | 24,307.42 | 4.62% |
| 渤海租赁股份有限公司 2015 年面向合格投资者公开发行公司债券(第二期) | 15 渤租 02 | 112284 | 2020 年 09 月 22 日 | 175.9 | 4.50% |
| 渤海金控投资股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第一期) | 18 渤金 01 | 112723 | 2021 年 06 月 20 日 | 106,000 | 7.00% |
| 渤海金控投资股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第二期) | 18 渤金 02 | 112765 | 2021 年 09 月 10 日 | 111,700 | 7.00% |
| 渤海金控投资股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第三期) | 18 渤金 03 | 112771 | 2021 年 10 月 10 日 | 50,400 | 7.00% |
| 渤海金控投资股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第四期) | 18 渤金 04 | 112783 | 2021 年 10 月 26 日 | 100,000 | 7.00% |
| 渤海租赁股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第五期) | 18 渤租 05 | 112810 | 2021 年 12 月 05 日 | 31,900 | 7.00% |

| | |
|-----------------|---|
| 报告期内公司债券的付息兑付情况 | <p>1.18 渤金 01 于 2019 年 6 月 20 日支付 2018 年 6 月 20 日至 2019 年 6 月 19 日期间的利息 70 元（含税）/手（面值 1,000 元），支付债券利息 7,420 万元；</p> <p>2.18 渤金 02 于 2019 年 9 月 10 日支付 2018 年 9 月 10 日至 2019 年 9 月 9 日期间的利息 70 元（含税）/手（面值 1,000 元），支付债券利息 7,819 万元；</p> <p>3.15 渤租 01 于 2019 年 9 月 16 日支付 2018 年 9 月 15 日至 2019 年 9 月 14 日期间的利息 56.20 元（含税）/手（面值 1,000 元），支付债券利息约 1,366.08 万元；</p> <p>4.15 渤租 02 于 2019 年 9 月 23 日支付 2018 年 9 月 22 日至 2019 年 9 月 21 日期间的利息 55 元（含税）/手（面值 1,000 元），支付债券利息约 9.67 万元；</p> <p>5.18 渤金 03 于 2019 年 10 月 10 日支付 2018 年 10 月 10 日至 2019 年 10 月 9 日期间的利息 70 元（含税）/手（面值 1,000 元），支付债券利息 3,528 万元；</p> <p>6.18 渤金 04 于 2019 年 10 月 28 日支付 2018 年 10 月 26 日至 2019 年 10 月 25 日期间的利息 70 元（含税）/手（面值 1,000 元），支付债券利息 7,000 万元；</p> <p>7.18 渤租 05 于 2019 年 12 月 5 日支付 2018 年 12 月 5 日至 2019 年 12 月 4 日期间的利息 7,000 元（含税）/手（面值 1,000 元），支付债券利息 2,233 万元。</p> |
|-----------------|---|

（2）公司债券最新跟踪评级及评级变化情况

1.15 渤租 01 和 15 渤租 02：发行时主体长期信用等级为 AA+，评级展望为“稳定”，15 渤租 01 和 15 渤租 02 债券的信用等级为 AA+。2017 年 6 月 3 日，公司在巨潮资讯网（www.cninfo.com.cn）披露公司债券 2017 年跟踪评级报告，联合信用评级有限公司提升公司主体长期信用等级至 AAA，评级展望为“稳定”，同时提升公司“15 渤租 01 和 15 渤租 02”债券信用等级至 AAA。2018 年 6 月 25 日公司在巨潮资讯网（www.cninfo.com.cn）披露公司债券 2018 年跟踪评级报告，联合信用评级有限公司对公司主体长期信用评级为 AAA，评级展望为“稳定”，同时对 15 渤租 01 和 15 渤租 02 债券评级为 AAA。

2.18 渤金 01、18 渤金 02、18 渤金 03、18 渤金 04、18 渤租 05：发行时公司主体长期信用等级为 AAA，评级展望为“稳定”，18 渤金 01、18 渤金 02、18 渤金 03、18 渤金 04、18 渤租 05 债券的信用等级为 AAA。

3.2019 年 6 月 20 日，公司在巨潮资讯网（www.cninfo.com.cn）披露公司债券 2019 年跟踪评级报告，联合信用评级有限公司对公司主体长期信用评级为 AAA，评级展望为“稳定”，对 15 渤租 01、15 渤租 02、18 渤金 01、18 渤金 02、18 渤金 03、18 渤金 04、18 渤租 05 债券信用等级评级为 AAA。

（3）截至报告期末公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

单位：万元

| 项目 | 2019 年 | 2018 年 | 同期变动率 |
|--------------|--------|--------|--------|
| 资产负债率 | 79.45% | 80.72% | -1.27% |
| EBITDA 全部债务比 | 10.50% | 9.18% | 1.32% |
| 利息保障倍数 | 1.42 | 1.29 | 10.08% |

三、经营情况讨论与分析

1、报告期经营情况简介

2019 年，面对复杂多变的外部环境，公司坚决贯彻“聚焦租赁主业、优化资产负债结构”的发展战略。报告期内，公司主营业务进一步向飞机租赁集聚，飞机租赁业务收入占比已超过 85%，保持全球第三大飞机租赁公司的地位。子公司 Avolon 首次获得国际三大评级机构给出的“投资级”评级，经营业绩创历史新高。报告期内，公司不断优化资产负债结构，完成皖江金租 35.87% 股权及粤开证券股权的转让工作，公司总资产规模进一步下降至 2,655.37 亿元，总负债规模进一步下降至 2,109.61 亿元，资产负债率由 2018 年末的 80.72% 降至 79.45%，资产负债结构更加稳健。

截至 2019 年 12 月 31 日，公司资产总额 2,655.37 亿元，归属母公司股东净资产 377.54 亿元，资产负债率 79.45%。2019 年实现营业收入 388.03 亿元，同比下降 6.03%；归属于母公司所有者的净利润为 18.48 亿元，同比下降 18.90%。每股收益 0.30 元；每股净资产 6.11 元。

1. 飞机租赁业务发展情况

2019 年，公司审慎研判行业发展趋势，针对客户需求，通过整合飞机租赁资产、优化机队组合、加强风险管控、增强资本实力等方式，克服行业环境变化带来的挑战，飞机租赁业务稳中有进。截至 2019 年 12 月 31 日，公司总机队规模达到 959 架，

其中自有及管理飞机559架（其中Avolon持有525架，天津渤海持有34架），机队市场价值位列全球第三；订单飞机400架，均为新一代高科技节能型飞机。

报告期内，公司共交付新引进飞机54架、二次出租飞机24架，机队整体出租率保持在近99%的行业领先水平，计划于2020年内交付的新飞机出租率达100%。截至2019年12月31日，公司机队服务于全球62个国家的154家客户，业务布局在保持全球相对均衡的基础上，向航空业发展潜力最大的亚太地区逐渐倾斜，以飞机投放数量计算，亚太地区占比达到55%，欧洲及非洲地区占比为26%，美洲地区为19%。截至2019年12月31日，公司机队平均剩余租期约7.0年，平均机龄约4.9年，为全球前三大飞机租赁公司中最年轻的。公司青睐具有较高市场流动性、易于全球范围内运营且更加节能的单通道窄体机，目前自有及管理机队以A320系列、B737系列等主流单通道窄体客机为主，占机队总数的56%，订单飞机中单通道窄体机占比约为88%。按生产厂商划分，公司自有及管理的飞机中空客飞机占比约为63%，波音飞机占比约为35%，巴航工业飞机占比约为2%；订单飞机中空客订单占比为约64%，波音订单占比约为36%。

报告期内，飞机交易市场需求旺盛，公司把握有利时机，适时出售机龄较长的92架飞机（包括5架管理飞机和21架以融资租赁方式出租的飞机）以盘活资金并将飞机处置收益用于采购更年轻、更符合市场需求的机队。

报告期内，公司继续将ESG (Environment, Social, Governance)标准融入企业管理，致力于通过飞机租赁业务引导全球航空公司客户选择科技含量更高、节能性更好的飞机，以协助减少全球民航业务的碳排放。目前，公司订购的400架飞机均为具有更高燃油效率的新一代高科技节能型飞机。2019年，公司为前期采购的70架A320neo系列订单飞机选配了140台新型LEAP-1A节能发动机，该型号发动机的可有效降低碳氮排放量和噪音，节能效果更加突出。

融资方面，Avolon在国际资本市场实现了里程碑式突破，于2019年4月首次获得国际三大评级机构穆迪、惠誉和标普给出的“投资级”评级。2019年，Avolon累计成功融资51亿美元，其中包括发行36亿美元优先无抵押票据（票面利率最低至3.625%）；提升可使用无抵押循环信贷额度至32亿美元；对50亿美元TLB贷款进行重新定价，融资利率进一步下调至LIBOR加上1.75%。

截至2019年末公司飞机机队组合如下：

| 机队类型 | 自有飞机 | 管理飞机 | 订单飞机 | 总数 |
|----------------|------|------|------|-----|
| 空客A320CEO系列 | 195 | 17 | 15 | 227 |
| 空客A320NEO系列 | 49 | 1 | 196 | 246 |
| 空客A330-200/300 | 58 | 7 | 0 | 65 |
| 空客A330-NEO | 14 | 1 | 38 | 53 |
| 空客A350 | 11 | 0 | 6 | 17 |
| 波音737 NG系列 | 129 | 18 | 0 | 147 |
| 波音737 MAX | 9 | 0 | 139 | 148 |
| 波音757 | 4 | 0 | 0 | 4 |
| 波音767 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 波音777 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| 波音787 | 29 | 0 | 6 | 35 |
| E190/195 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 合计 | 513 | 46 | 400 | 959 |

2.集装箱租赁业务发展情况

面对复杂多变的全球航运及集装箱租赁市场环境，公司积极应对行业下行带来的困难和挑战，充分发挥公司在箱队多元化方面的竞争优势，审慎开展新箱采购，提升库存集装箱的出租率，以减少市场波动带来的影响。受集装箱租赁市场平均出租率及租金水平整体下降等因素影响，2019年度公司集装箱租赁业务营业收入、利润略有下降。

截至2019年12月31日，公司下属全资子公司GSCL自有和管理的集装箱合计约380万CEU，包括标准干箱、冷藏箱、罐式集装箱及特种箱等多个类型，平均出租率为93.60%，长期租约占比为87%，服务于全球748家客户，集装箱分布于全球157个港口，在全球范围内拥有23个运营中心，为全球第二大集装箱租赁公司（以CEU计）。

截至2019年末公司集装箱箱队组合及出租率水平如下：

| 集装箱类型 | CEU (自有及管理合计) | 占比 | 平均出租率 |
|-------|---------------|---------|--------|
| 干货集装箱 | 1,603,344 | 42.17% | 93.60% |
| 冷藏集装箱 | 1,520,210 | 39.98% | 96.90% |
| 罐式集装箱 | 430,767 | 11.33% | 86.90% |
| 特种集装箱 | 247,750 | 6.52% | 90.20% |
| 合计 | 3,802,071 | 100.00% | 93.60% |

3.境内融资租赁业务发展

2019年，受国内经济下行压力增大、监管政策趋严等因素影响，境内融资租赁行业发展总体处于调整状态。报告期内，公司下属境内融资租赁子公司以防范风险为第一目标，收紧新增项目投放，主动降低财务杠杆，提高抗风险能力。

截至2019年12月31日，公司境内全资子公司天津渤海境内融资租赁资产余额104.66亿元，公司控股子公司横琴融资租赁资产余额7.47亿元，与上年基本持平。

2、报告期内主营业务是否存在重大变化

是 否

3、占公司主营业务收入或主营业务利润 10%以上的产品情况

适用 不适用

单位：元

| 产品名称 | 营业收入 | 营业利润 | 毛利率 | 营业收入比上年同期增减 | 营业利润比上年同期增减 | 毛利率比上年同期增减 |
|------|-------------------|-------------------|--------|-------------|-------------|------------|
| 经营租赁 | 23,110,395,000.00 | 9,798,938,000.00 | 57.60% | 2.30% | 5.77% | -1.39% |
| 飞机销售 | 14,003,867,000.00 | 13,316,028,000.00 | 4.91% | -4.34% | -5.79% | 1.46% |

4、是否存在需要特别关注的经营季节性或周期性特征

是 否

5、报告期内营业收入、营业成本、归属于上市公司普通股股东的净利润总额或者构成较前一报告期发生重大变化的说明

适用 不适用

营业收入、营业成本较上年同期分别减少6.03%、6.92%，主要系公司出售皖江金租16.5亿股股权（股权比例35.87%）于2019年1月8日完成交割，自2019年1月8日起皖江金租不再纳入公司合并报表范围所致。归属于上市公司普通股股东的净利润较上年同期减少18.90%，主要系公司于2018年11月完成Avolon 30%股权转让，自2018年11月起公司按70%的持股比例分享Avolon的净利润，本报告期公司分享Avolon净利润较上年同期下降所致。

6、面临暂停上市和终止上市情况

适用 不适用

7、涉及财务报告的相关事项

(1) 与上年度财务报告相比，会计政策、会计估计和核算方法发生变化的情况说明

√ 适用 □ 不适用

会计政策变更

财务报表列报方式变更

根据《关于修订印发2019年度一般企业财务报表格式的通知》（财会[2019]6号）要求，资产负债表中，“应收票据及应收账款”项目分拆为“应收票据”及“应收账款”，“应付票据及应付账款”项目分拆为“应付票据”及“应付账款”，摊销期在一年内的递延成本和长期待摊费用分别在“其他非流动资产”和“长期待摊费用”中列示，摊销期在一年内的递延收益在“递延收益”中列示。利润表中，新增“信用减值损失”项目。本集团相应追溯重述了比较资产负债表。该会计政策变更对合并及公司净利润和股东权益无影响。现金流量表中，企业实际收到的政府补助，无论是与资产相关还是与收益相关，均在“收到其他与经营活动有关的现金”项目填列。

2017年，财政部颁布了修订的《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》、《企业会计准则第23号——金融资产转移》、《企业会计准则第24号——套期保值》以及《企业会计准则第37号——金融工具列报》（统称“新金融工具准则”）。本集团自2019年1月1日开始按照新修订的上述准则进行会计处理，根据衔接规定，对可比期间信息不予调整，首日执行新准则与现行准则的差异追溯调整本报告期初留存收益。

新金融工具准则

新金融工具准则改变了金融资产的分类和计量方式，确定了三个主要的计量类别：摊余成本；以公允价值计量且其变动计入其他综合收益；以公允价值计量且其变动计入当期损益。企业需考虑自身业务模式，以及金融资产的合同现金流特征进行上述分类。权益工具投资需按公允价值计量且其变动计入当期损益，但在初始确认时可选择将非交易性权益工具投资不可撤销地指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。

新金融工具准则要求金融资产减值计量由“已发生损失模型”改为“预期信用损失模型”，适用于以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产，以及贷款承诺和财务担保合同。

在首次执行日，金融资产按照修订前后金融工具确认计量准则的规定进行分类和计量结果对比如下：

| | 修订前的金融工具确认计量准则 | | 修订后的金融工具确认计量准则 | | |
|------------------------|-----------------|---------------|-----------------------|-----------|---------------|
| | 计量类别 | 账面价值 | 计量类别 | 重新计量 | 账面价值 |
| 长期应收款（含一年内到期部分） | 摊余成本 | 12,082,005 | 摊余成本 | (160,853) | 11,921,152 |
| 应收账款 | 摊余成本 | 2,539,463 | 摊余成本 | 4,503 | 2,543,966 |
| 其他应收款 | 摊余成本 | 1,121,968 | 摊余成本 | (27,040) | 1,094,928 |
| 持有待售资产-其他应收款 | 摊余成本 | 9,166 | 摊余成本 | (253) | 8,913 |
| 持有待售资产-长期应收款（含一年内到期部分） | 摊余成本 | 26,159,539 | 摊余成本 | (187,492) | 25,972,047 |
| 持有待售资产-递延所得税资产 | 历史成本 | 332,322 | 摊余成本 | 46,870 | 379,192 |
| 持有待售资产-可供出售金融资产 | 持有待售资产-可供出售金融资产 | 303,705 | 以公允价值计量且变动计入当期损益的金融资产 | (96,579) | 207,126 |
| 应付债券（含一年内到期的部分） | 摊余成本 | (76,093,109) | 摊余成本 | 714,712 | (75,378,397) |
| 长期借款（含一年内到期部分） | 摊余成本 | (105,227,338) | 摊余成本 | 24,179 | (105,203,159) |
| 合计 | | | | 318,047 | |

在首次执行日，原金融资产减值准备2018年12月31日金额调整为按照修订后金融工具准则的规定进行分类和计量的新损失准备调节表：

| | 按原金融工具准则 | 重新计量 | 按新金融工具准则 |
|--|----------|------|----------|
|--|----------|------|----------|

| | 计提损失准备 | | 计提损失准备 |
|--------------|-----------|----------|-----------|
| 长期应收款 | 1,055,469 | 160,853 | 1,216,322 |
| 应收账款 | 210,012 | (4,503) | 205,509 |
| 其他应收款 | - | 27,040 | 27,040 |
| 持有待售资产-其他应收款 | - | 253 | 253 |
| 持有待售资产-长期应收款 | 365,873 | 187,492 | 553,365 |

(2) 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的情况说明

适用 不适用

公司报告期无重大会计差错更正需追溯重述的情况。

(3) 与上年度财务报告相比，合并报表范围发生变化的情况说明

适用 不适用

1、本公司下属子公司天津渤海及其控股子公司皖江租赁、控股股东海航资本与安徽交控集团等相关方于2018年9月28日签署了《股份转让协议》及相关附属协议，天津渤海以人民币2,981,870千元出售其持有35.87%的皖江租赁股权，股权交割日为2019年1月8日。股权转让完成后天津渤海对皖江租赁持有股权及表决权比例由53.65%下降为17.78%，天津渤海对皖江租赁丧失控制权。因此自2019年1月8日起，本公司不再将皖江租赁纳入合并范围。皖江租赁2018年底总资产282.79亿元，净资产67.30亿元；2018年营业收入22.19亿元，营业利润1.39亿元，净利润1.17亿元。

2、根据公司对境外子公司的经营发展需要，公司全资子公司GAL于2019年7月31日新设全资子公司GALC，而后，GAL将其持有的Avolon 70%股权以增资方式注入GALC，增资对价按Avolon 70%股权对应的账面价值确定。注入完成后，GAL持有GALC 100%股权，GALC持有Avolon 70%股权。