

证券代码：000415

证券简称：渤海租赁

公告编号：2021-049

渤海租赁股份有限公司

关于对深圳证券交易所 2020 年年报问询函回复的公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容的真实、准确和完整，没有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。

2021 年 6 月 4 日，渤海租赁股份有限公司（以下简称“公司”，如无特别说明，本回复中的简称或名词的释义与 2020 年年报中的相同。）收到深圳证券交易所《关于对渤海租赁股份有限公司 2020 年年报的问询函》（公司部年报问询函〔2021〕第 321 号，以下简称“问询函”），要求公司就相关问题做出书面说明，将相关说明材料报送深圳证券交易所并按照相关要求履行信息披露义务。公司对上述问询函中提出的问题进行逐项落实，现将相关问题的回复内容公告如下：

一、年报显示，你公司报告期内实现营业收入 274.18 亿元，同比下降 29.34%，其中，飞机租赁业务收入实现 162.70 亿元，同比下降 15.62%，飞机销售业务收入实现 57.86 亿元，同比下降 58.68%，集装箱租赁及销售业务收入 49.65 亿元，同比小幅增加 2.65%，其他融资租赁业务收入 2.40 亿元，同比下降 36.05%；归属于上市公司股东的净利润-77.04 亿元，同比下降 516.80%，其中，四个季度的净利润分别为：3.81 亿元、-28.95 亿元、-6.35 亿元和-45.55 亿元，2021 年第一季度的净利润为-4.04 亿元。

(一)报告期内，你公司飞机租赁业务收入及飞机销售业务收入大幅下降，其中，本年度公司共计销售飞机 26 架，第四季度未实现飞机销售。请你公司结合市场竞争情况、受疫情影响情况、所处市场地位、主要客户的变化情况、所属行业的政策变化情况、以及同行业可比公司情况，详细说明飞机租赁及飞机销售业务大幅下滑的原因，并补充披露 2021 年第一季度飞机销售情况；

公司回复：

1. 公司飞机租赁业务的主要经营模式

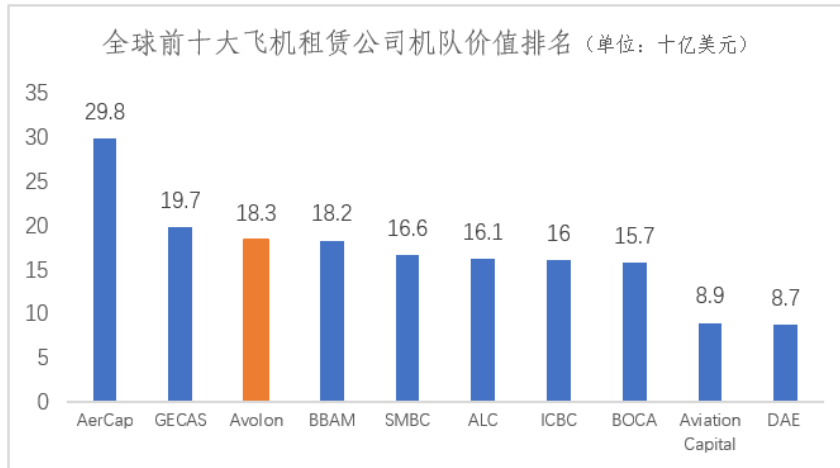
公司飞机租赁业务主要通过子公司 Avolon Holdings Limited（以下简称“Avolon”）及天津渤海租赁有限公司（以下简称“天津渤海”）开展，主要业务

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、融资租赁为辅的方式向全球范围内的航空公司等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，并将销售收入用于偿还飞机融资以及重新投资于飞机租赁业务的开展。

2. 飞机租赁市场竞争情况、行业政策的变化情况以及公司所处的市场地位

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。飞机租赁行业从上个世纪七十年代开始发展，并逐渐成为航空运输领域中重要的组成部分。飞机租赁行业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。2020年，全球飞机租赁公司以经营租赁方式持有或管理的商用飞机比例已达到全市场现有服役飞机总数的49.7%，包括近9,100架单通道飞机和1,900架双通道飞机处于租赁状态。该数字有望在2021年突破50%，飞机租赁公司在全球航空业的影响力日益增强。

飞机租赁为完全竞争行业，全球大约有150家飞机租赁公司，市场规模接近3,000亿美元。飞机租赁行业集中度较高，根据Cirium的统计数据，截至2020年12月底，全球前十大飞机租赁公司持有的机队架数已超过5600架，约占全球飞机租赁公司管理的飞机总数的二分之一，且第二大至第八大飞机租赁公司机队规模相近，竞争较为激烈。截至2020年12月31日，公司自有、管理及订单飞机合计达到876架（包括Avolon 842架，天津渤海34架），平均机龄约为5年，服务于全球61个国家的142家航空公司客户，机队价值自2017年起一直位列全球第三。

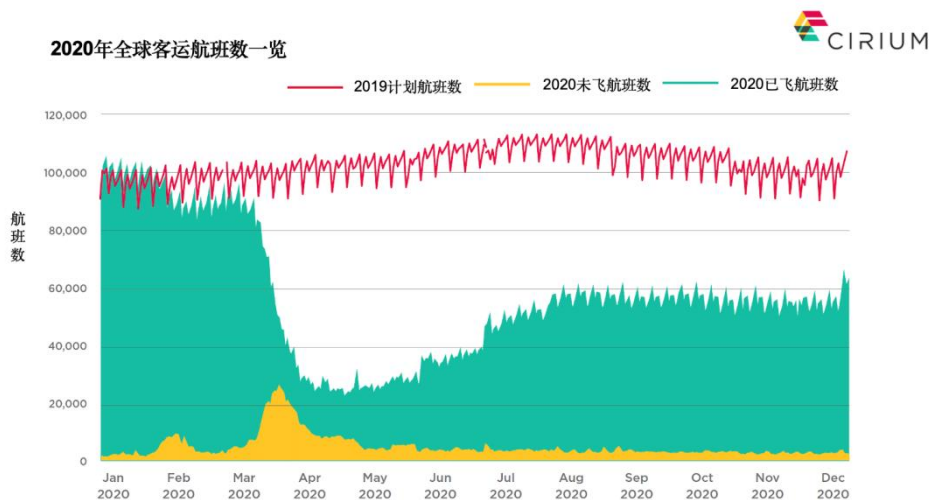


(来源: Cirium 《Portfolio Tracker: Q4 2020》)

根据境内外法律法规,飞机租赁公司属于一般工商企业,不存在专门的监管政策。2020 年至今,全球飞机租赁行业外部政策环境稳定,未出现明显变化。

3. 飞机租赁业务受疫情影响情况及主要客户情况

2020 年以来,疫情在全球 200 多个国家和地区传播,多国为阻止疫情进一

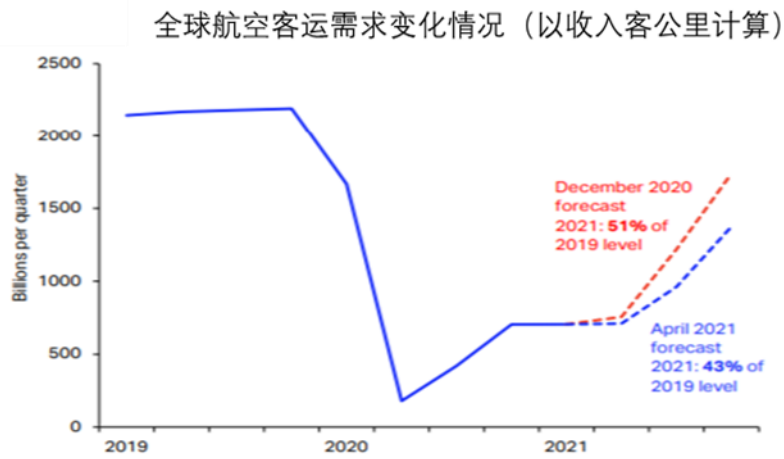


步扩散,陆续采取了旅行限制措施,导致全球航空需求大幅降低,疫情对全球航空运输业造成了史无前例的负面冲击。国际航协(IATA)的统计数据显示,2020 年全球航空业客运量和营业收入均不足 2019 年的三分之一,净亏损高达约 1185 亿美元。在疫情最严重的 2020 年第二季度,全球逾 250 家航空公司临时全面停飞,占航空公司总数的三分之一,剩余航空公司均面临大幅度的航班量削减冲击。国际航空运输协会数据显示,受疫情冲击,2020 年全球民航客运量比 2019 年锐减 65.9%。2020 年,全球航空公司现金流持续承压,已有超 40 家航空公司破产,

各国政府向航空公司提供了近 1900 亿美元的融资支持。

(来源: Cirium)

自 2020 年第三季度以来,随着亚太地区疫情逐步得到控制,部分国家国内航线持续复苏,全球航空客运需求自二季度低点有所恢复。



(来源: 国际航协)

受疫情的持续影响,全球航空客运市场飞机运力需求下降幅度较大,对飞机市场价值、新飞机交付及二手飞机交易产生了较大的负面影响。根据 Cirium 的统计数据,与 2019 年相比,2020 年商用喷气式新飞机的交付量减少了三分之二左右,由飞机租赁公司引进并交付的飞机为 455 架,同比减少 43%。二手飞机市场交易方面,2020 年带租约销售的二手飞机交易量同比下降 57%。

受疫情及旅行限制措施的持续影响,航空公司客户现金流持续承压,公司面临的租金延付、租金违约、承租人破产的风险明显增加。公司部分下游航空公司客户已申请破产、破产保护或进入重整程序。在疫情最为严峻的 2020 年第二季度,大部分客户向公司提出租金延期支付的申请,包括但不限于在一定期间内延期支付部分或全部月租金等。为支持航空公司客户共渡难关,维护公司的长远利益,公司根据各家客户的具体情况,同意了部分航空公司客户租金延付及租约调整的申请,导致公司租金收取率、飞机租赁业务收入同比下降。

截至 2020 年末,公司服务于全球 142 家航空公司客户,客户数量较 2019 年减少 12 家,业务布局在保持全球相对均衡的基础上,相对集中于航空业复苏

速度较快的亚太地区，以自有飞机投放数量计算，亚太地区占比达到 53%，欧洲及非洲地区占比为 25%，美洲地区为 22%。公司飞机租赁业务主要客户保持稳定，前五大客户（以飞机 NBV 计算）为海航控股、印尼狮航、葡萄牙航空、印尼鹰航、印度靛蓝航空。

4. 同行业可比公司情况

目前国内 A 股市场无专门从事飞机租赁业务的可比上市公司，公司选取了与公司规模相近，于美国、香港证券市场上市的三家飞机租赁公司 AerCap、Air Lease、中银航空租赁作为可比公司。

公司与可比公司的租赁业务收入、机队规模及同比变动情况如下：

单位：亿元人民币、架

公司名称	2020 飞机 租赁收入	2019 年飞 机租赁收入	同比变动	2020 年自 有机队规模	2019 年自 有机队规模	同比变动
AerCap	291.69	316.08	-7.72%	939	939	0
Air Lease	131.41	129.40	1.55%	332	292	13.70%
中银航空租赁	120.46	115.05	4.71%	358	317	12.93%
渤海租赁	162.70	192.82	-15.62%	578	547	5.67%

注：以美元兑人民币汇率 1: 6.7506 计算，以上数据均来源于公开披露的定期报告。

公司 2020 年度飞机租赁收入下降幅度较大主要原因为公司部分航空公司客户受疫情影响较大，公司面临的租金延付、租金违约、承租人破产情况增加，公司基于审慎原则，对进入破产程序或存在较大破产风险，且未达成具有可执行性的重组协议的承租人，停止按照租赁合同约定确认收入。该部分承租人租赁的飞机资产账面净值约占公司飞机租赁资产账面净值的 19.3%，对公司租金收取率、租金收入产生了较大的负面影响。同时，可比公司 Air Lease 及中银航空租赁 2020 年自有机队规模同比增幅较大（分别为 13.70%、12.93%），使得其飞机租赁收入整体有所增加。

公司与可比公司飞机销售数量、飞机销售的净收益对比情况如下：

公司名称	飞机销售数量（架）			飞机销售净收益（万美元）		
	2020 年	2019 年	变动比例	2020 年	2019 年	变动比例

AerCap	40	88	-54.55%	8,961.80	18,883.50	-52.54%
Air Lease	8	30	-73.33%	2,584.30	8,199.40	-68.48%
中银航空租赁	12	28	-57.14%	4,436.10	13,428.70	-66.97%
渤海租赁	26	87	-70.11%	6,199.20	15,241.00	-59.33%

注：因可比公司财务报表准则及披露口径不同，部分可比公司未披露具体飞机销售收入数据，故使用飞机销售净收益数据进行比较。

受疫情的持续影响，全球航空客运市场飞机运力需求下降幅度较大，对飞机市场价值、新飞机交付及二手飞机交易产生了较大的负面影响。2020年，公司出售飞机26架，较2019年减少61架（2019年处置飞机中包含21架融资租赁飞机），同比下降70.11%，飞机销售业务收入57.86亿元，同比下降58.68%，飞机销售产生的净收益为6,199.2万美元，同比下降59.33%，与同行业公司基本一致。

5. 2021年第一季度飞机销售情况

2021年第一季度，公司共销售2架飞机，实现飞机销售收入60,615.10万元，实现飞机销售净收益13,359.40万元。

综上所述，2020年度公司飞机租赁业务的行业地位未发生明显变化，疫情对飞机租赁需求及下游客户租金支付能力等带来的负面影响是公司飞机租赁收入、飞机销售收入同比大幅下降的主要原因。

(二)报告期内，你公司飞机租赁业务收入下降15.62%的同时，相关成本增加15.26%，请你公司结合飞机租赁业务成本的构成情况，补充说明报告期内导致飞机租赁成本增加的原因；

公司回复：

公司飞机租赁业务成本包括经营租赁成本和融资租赁成本。其中，经营租赁成本主要包括飞机资产的折旧、摊销及维修成本，融资租赁成本主要包括借款的利息支出。

公司近两年飞机租赁成本明细如下：

单位：万元人民币

	2020年度	2019年度	变动比例

经营租赁成本	908,216.59	771,438.13	17.73%
其中：飞机折旧	685,087.50	656,570.42	4.34%
租约溢价资产及维修准备金 资产摊销	202,357.49	100,069.93	102.22%
维修成本及其他	20,771.60	14,797.78	40.37%
融资租赁成本	2,760.11	18,951.07	-85.44%
合计	910,976.70	790,389.20	15.26%

报告期飞机租赁成本上升的主要原因为：

1. 飞机折旧成本较上年增加 28,517.08 万元，同比上升 4.34%。主要系公司根据以前年度签署的飞机采购订单，于 2020 年度接收 57 架飞机及 1 台发动机并出租予承租人使用，用于开展经营租赁业务。同时，根据优化机队结构安排合计处置 26 架飞机及 3 台发动机。使得公司 2020 年度飞机账面价值增加，导致折旧成本增加；

2. 租约溢价资产及维修准备金资产摊销较上年增加 102,287.56 万元，同比上升 102.22%。公司于 2016 年及 2017 年按照非同一控制下企业合并的方式收购 Avolon 及 C2 飞机租赁业务，对标的公司飞机及发动机资产的公允价值进行评估时，对于附带租约的飞机资产，其评估值高于飞机市场价值的部分，计为租约溢价资产及维修准备金资产。在租约正常履行的情况下，上述资产将在剩余租赁期内进行摊销。受疫情影响，本年部分航空公司客户提前结束租约或破产导致租约终止，相关租约溢价资产及维修准备金资产于租约终止日一次性摊销，导致该项成本增长幅度较大；

3. 维修成本及其他较上年增加 5,973.82 万元，同比上升 40.37%。主要系受疫情影响，2020 年度部分航空公司客户提前结束租约或破产导致租约停止，公司取回飞机后进行检修及维护，使其满足再出租条件，导致维修成本有所上升；

4. 融资租赁成本较上年减少 16,190.96 万元，同比下降 85.44%。主要系公司于 2019 年度处置融资租赁飞机资产 21 架，截至 2020 年末，公司持有融资租赁飞机 5 架，对应的借款利息支出较去年减少，因此 2020 年度飞机融资租赁成本下降幅度较大。

(三)报告期内，你公司集装箱销售收入较去年同期增加 25.66%，请你公司结

合行业特点、市场竞争情况、境内外疫情影响情况、主要客户的变化情况、所属行业的政策变化情况、以及同行业可比公司情况，说明集装箱销售业务未受疫情影响或受疫情影响较小的原因及合理性；

公司回复：

1. 公司集装箱租赁业务的主要经营模式

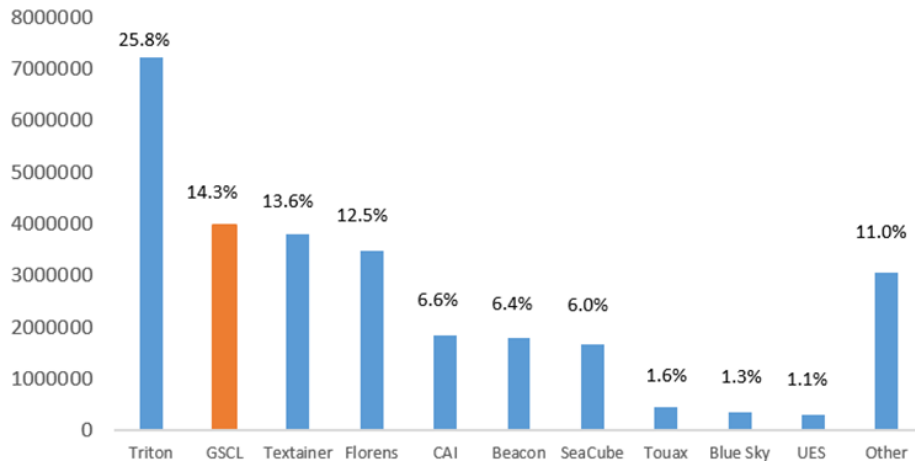
公司集装箱租赁业务主要通过子公司 Global Sea Containers Ltd（以下简称“GSCL”）开展，主要经营模式为向集装箱制造商购买集装箱，然后以经营租赁为主、融资租赁为辅的方式出租给船运公司等客户，获得租金收益。公司通过多样化的集装箱投资组合（包括干货集装箱、冷藏集装箱、罐式集装箱、特种集装箱等主要类型），以长期租赁为主、短期租赁为辅的多种租赁方式为全球客户提供多元化的集装箱租赁服务。

2. 集装箱租赁市场竞争情况、行业政策的变化情况以及公司所处的市场地位

海运业是典型的周期性行业，全球经济、贸易的景气程度是决定海运业发展的主要因素。自二十世纪六十年代以来，集装箱运输随着运输能力和运转效率的不断提升，现已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 Drewry 的统计数据显示，截至 2019 年末，全球集装箱规模约为 4270 万 TEU，其中 51% 由集装箱租赁公司持有，同比保持稳定。集装箱租赁为完全竞争行业，行业集中度较高，全球前十大集装箱租赁公司持有的箱队规模贡献了集装箱租赁市场 90% 的市场份额，占全球集装箱总量的 49%。

截至 2020 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，服务于全球 757 家客户，集装箱分布于全球 150 个港口，在全球范围内拥有 23 个运营中心，根据 Drewry 截至 2019 年末的行业统计数据，自 2016 年起公司为全球第二大集装箱租赁公司（以 CEU 计）。

集装箱租赁公司自有及管理的箱队规模及占比（以CEU计）



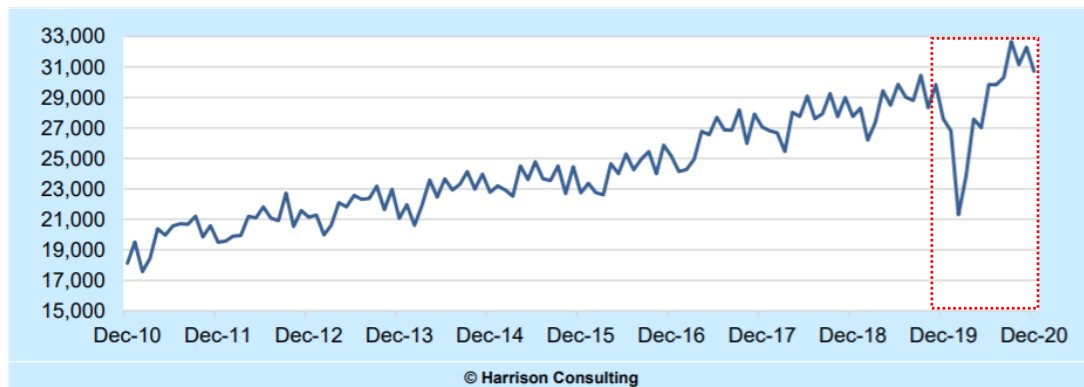
（来源：Drewry《Container Census and Leasing Annual Report 2020-2021》）

根据境内外法律法规，集装箱租赁公司属于一般工商企业，不存在专门的监管政策。2020年，全球集装箱租赁行业政策环境保持稳定，未出现明显变化。

3. 集装箱租赁业务受疫情影响情况及主要客户情况

2020年，国际海运市场经历了跌宕起伏的一年。上半年，多国因防控疫情采取边界管控措施，严重影响了国际运输及货物贸易，全球集装箱货运需求低迷。

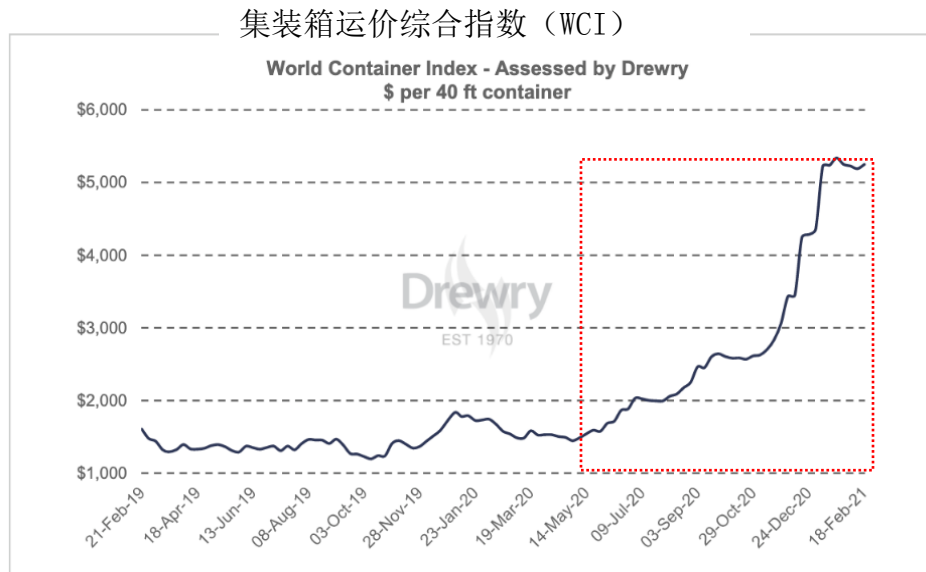
集装箱港口吞吐量指数（TEU）（2010年10月-2020年12月）



（来源：Harrison Consulting）

但自2020年下半年以来，随着全球经济贸易活动重新开放，消费者主要支出由旅游和娱乐转向商品消费，集装箱运输需求也随之反弹。全球集装箱运价综合指数（World Container Index）在下半年迅速攀升并在2020年末突破5,000美元/FEU，与2019年同期相比增长超200%。2020年，上海出口集装箱运价指数（SCFI）均值为1,264.8点，同比增长56.0%。贸易量激增叠加全球集装箱循

环不畅、制造商生产效率短期内无法适应市场需求等因素导致市场出现“一箱难求”的局面，集装箱租赁及销售市场景气度随之走高。



(来源: Drewry)

截至 2020 年末，GSCL 服务于全球 757 家集装箱航运公司客户，较 2019 年增加 9 家，主要客户同比保持稳定。GSCL 主要客户多数为大型船运公司，包括全球前十大船运公司达飞轮船、地中海航运公司、中远集装箱运输有限公司、赫伯罗特(Hapag-LloydAG)、Ocean Network Express 等。

4. 同行业可比公司情况

目前国内 A 股市场无专门从事集装箱租赁业务的可比上市公司。公司选取了与公司规模相近，于美国证券市场上市的三家集装箱租赁公司 Triton、Textainer、CAI 作为可比公司。

根据三家可比公司 2020 年年报，受 2020 年下半年海运市场景气度迅速提升带来的积极影响，Triton 2020 年出售的二手干箱数量同比增长 17.6%；Textainer 2020 年集装箱销售个数同比增长 1.8%；CAI 2020 年出售的集装箱数量（以 CEU 计算）同比增长 28%。

综上，自 2020 年下半年以来，随着全球经济贸易活动重新开放，集装箱运输需求随之反弹，集装箱租赁、销售市场景气度逐步走高。公司积极抢抓市场复苏机遇，全年累计实现集装箱出售 77,350 个，实现集装箱销售收入 76,112.20

万元,较去年同期增加 25.66%。公司集装箱销售收入的增长符合市场环境变化,趋势与同行业公司基本保持一致。

四请你公司结合行业现状以及公司经营状况,详细说明你公司净利润近四个季度均为负的合理性,并进一步说明截至目前你公司所处行业的经营环境是否有所改善,以及拟采取的相关应对措施;

公司回复:

1. 公司分季度净利润情况

单位: 万元人民币

	2020 第一季度	2020 第二季度	2020 第三季度	2020 第四季度	2021 第一季度
营业收入	977,160.60	750,768.80	557,947.50	455,895.20	581,444.60
其中: 飞机租赁收入	476,988.80	445,727.40	348,904.50	355,373.60	392,099.20
飞机销售收入	366,215.10	157,838.50	65,762.40	-11,189.00	60,615.10
集装箱租赁收入	104,040.70	111,802.70	103,478.50	101,046.30	106,187.10
集装箱销售收入	13,738.90	18,785.70	23,909.20	19,678.40	14,818.10
其他融资租赁	9,182.50	4,065.50	6,079.00	4,710.40	5,553.80
营业成本	631,223.00	520,993.60	338,176.80	298,215.50	332,707.60
其中: 飞机租赁成本	207,790.90	278,834.60	194,547.50	229,803.70	213,501.90
飞机销售成本	342,985.70	148,938.50	56,133.50	-11,279.00	47,255.70
集装箱租赁成本	54,813.90	61,393.50	53,237.50	48,958.10	50,292.70
集装箱销售成本	11,020.30	15,681.90	19,347.30	14,663.70	8,816.80
其他融资租赁	8,706.40	7,336.00	7,619.20	12,133.50	7,840.20
毛利	345,937.60	229,775.20	219,770.70	157,679.70	248,737.00
其中: 飞机租赁	269,197.90	166,892.80	154,357.00	125,569.90	178,597.30
飞机销售	23,229.40	8,900.00	9,628.90	90.00	13,359.40
集装箱租赁	49,226.80	50,409.20	50,241.00	52,088.20	55,894.40
集装箱销售	2,718.60	3,103.80	4,561.90	5,014.70	6,001.30
其他融资租赁	476.10	-3,270.50	-1,540.20	-7,423.10	-2,286.40
期间费用	266,162.70	201,508.10	234,582.80	268,593.20	243,942.90
投资收益	4,766.50	-36,432.40	-16,090.30	-16,594.20	-3,809.80
信用减值损失	-2,614.70	-191,308.20	-11,195.50	-232,578.60	-30,723.30
资产减值损失	-7,760.40	-174,399.40	-24,997.00	-216,801.20	-20,634.90
净利润	70,607.70	-324,188.50	-71,254.60	-534,716.60	-39,471.80

2. 飞机租赁业务情况

(1) 飞机租赁行业变化情况

参见前述“问题一”之“(一)”关于飞机租赁业务受疫情影响情况的回复。

(2) 经营状况及业绩变动情况

2020年第一季度至2020年第四季度，公司飞机租赁毛利润逐季下降，分别为26.92亿元、16.69亿元、15.44亿元、12.56亿元，主要原因为受疫情影响，自2020年第二季度起，部分航空公司客户出现破产或者提前结束租约等情形，导致公司飞机租赁收入显著下滑。而由于飞机资产折旧、维修费用、一次性摊销等因素的影响，飞机租赁业务成本有所增加。

在飞机销售方面，2020年第一季度至2020年第四季度，公司飞机销售毛利润分别为2.32亿元、0.89亿元、0.96亿元、0.01亿元。主要原因为受疫情影响，飞机销售市场需求低迷，公司飞机销售数量在2020年第三、四季度大幅下降，导致飞机销售收入、飞机销售毛利润出现下降。

自2021年一季度起，随着各国疫苗接种的普及和推广，部分国家国内航线持续复苏，公司飞机租赁及飞机销售收入有所回升。

(3) 飞机租赁经营环境改善情况及公司相应采取的措施

疫苗的普及推广将为全球航空业的复苏注入动能，截至2021年4月末，全球疫苗接种超10亿剂。中国、美国、俄罗斯等国国内航线复苏势头强劲，全球范围内国内航线客座率已恢复至2019年80%的水平，国际航线复飞已初见曙光。与此同时，航空业的复苏很可能是渐进的、不平衡的，部分下游航空公司客户仍将面临较大的现金压力。国际航协预测，2021年全球客运量（以收入客公里计算）将恢复至2019年43%的水平。

2021年第一季度，随着航空公司运力的稳步恢复，公司已向下游客户交付了8架新飞机并签订了27架飞机的交付意向书。截至2021年一季度末，公司总机队规模达到870架（自有及管理飞机608架，订单飞机262架），机队出租率保持在96%的行业领先水平。公司持续关注下游航空公司客户的运营状况，加强风险管控，积极应对航司破产、重组等风险事件，妥善制定化解方案，逐步消化

疫情对公司的影响。2021 年第一季度，公司已根据市场环境变化及客户需求，将 37 架订单飞机的交付日期由 2022/2023 年推迟至 2025 年及以后。同时，公司继续将降低融资成本、维持 Avolon “投资级”评级、保持雄厚的资本实力作为工作重点。2021 年 1 月，Avolon 成功发行总计 15 亿美元优先无抵押票据，其中 5 年期票据票面利率为 2.125%，7 年期票据票面利率为 2.75%，创下 Avolon 债券融资利率的最低纪录，充分体现了资本市场对于全球航空运输业复苏前景的信心和对 Avolon 经营能力的认可。

3. 集装箱租赁业务情况

(1) 集装箱租赁行业变化情况

参见前述“问题一”之“（三）”关于集装箱租赁业务受疫情影响情况的回复。

(2) 经营状况及业绩变动情况

2020 年第一季度，疫情开始蔓延，全球航运贸易持续低迷，集装箱租赁需求减少，公司当季度租赁收入出现较大幅度下滑。公司通过暂缓新集装箱采购、提升库存集装箱出租率、审慎甄选优质客户等方式有效保障现金储备、不断降低运营成本。自 2020 年下半年以来，随着全球经济贸易活动重新开放，集装箱运输需求随之反弹，集装箱租赁、销售市场景气度逐步走高。2020 年第一季度至 2021 年第一季度，公司季均集装箱出租率分别为 93.5%、93.2%、95.1%、98.3%、99.1%。公司积极抢抓市场复苏机遇，适时扩大新箱采购规模，集装箱租赁毛利润及集装箱销售毛利润自 2020 年下半年起持续增长。

(3) 集装箱租赁经营环境改善情况及公司相应采取的措施

世界贸易组织 (WTO) 预测 2021 年全球商品贸易量将增长 8%。Drewry 预计 2021 年全球集装箱航运需求增长率达 10.9%，高于供给增长率的 4.5%，强劲的需求将带动集装箱价值持续提升，全球海运市场的高度景气仍在延续。

2021 年以来，公司以目前航运市场需求旺盛、集装箱价格上涨为契机，进一步扩大新箱采购规模、持续充实资本实力。2021 年第一季度，公司自有及管理的箱队规模达到 392 万 CEU，同比增长约 4%，集装箱平均出租率已达到 99.1% 的历史最高水平。同时，GSCL 充分利用集装箱市场较为活跃的融资环境，已于

一季度成功发行 6 亿美元 ABS, 融资利率最低至 1.86%, 为进一步降低融资成本、优化负债结构、支持未来业务开拓打下了坚实基础。下一步, 公司将继续密切关注市场环境变化, 稳步拓展业务规模, 提升租金议价能力, 巩固市场占有率及品牌认可度, 提升集装箱租赁业务的盈利水平。

4. 境内融资租赁业务情况

(1) 境内融资租赁行业变化情况

2020 年, 疫情对实体经济及承租人的经营和偿债能力产生了较大的负面影响, 租赁企业的不良率有所上升。根据《2020 年中国租赁业发展报告》, 截至 2020 年 12 月末, 全国融资租赁企业数量约为 12,156 家, 较 2019 年末的 12,130 家增加了 26 家, 增长率降至 0.21%, 合同余额约为 65,040 亿元人民币, 相较于 2019 年底的 66,540 亿元减少约 1,500 亿元, 同比下降 2.3%, 中国租赁业多年来首次出现负增长。

2020 年 6 月 9 日, 中国银保监会正式发布了《融资租赁公司监督管理暂行办法》, 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。在外部实体经济承压、监管趋严和行业内部竞争日益加剧的推动下, 我国租赁行业将加速内部的优胜劣汰, 市场集中化趋势更加清晰。

(2) 经营状况及业绩变动情况

报告期内, 受疫情及部分客户破产重整等因素影响, 公司境内融资租赁客户的经营能力、偿债能力及信用评级水平下降, 导致公司计提减值增加, 对报告期内经营业绩亦产生了较大影响。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。报告期内境内子公司天津渤海及横琴租赁未新增投放融资租赁项目。

境内融资租赁业务受部分客户破产、重整、流动性困难影响, 2020 年度毛利润为负数。

(3) 境内融资租赁经营环境改善情况及公司相应采取的措施

公司将通过加强租金催收力度、加快不良项目清收等方式加强境内子公司经

营性净现金流回款。同时，针对进入破产重整程序的客户，公司将继续积极推进债权申报工作并将密切关注客户破产重整进展情况，维护公司和投资者的合法权益。

5. 信用减值损失与资产减值损失

2020 年度，公司计提信用减值准备合计 43.77 亿元，其中主要包括应收账款坏账 14.91 亿元及长期应收款坏账 28.87 亿元。受疫情影响，部分航空公司客户出现违约、破产情形，信用水平下降，以及部分客户申请延期支付租金，导致应收租金风险敞口增加，计提应收账款信用减值准备增加。受疫情及部分客户破产重整等因素影响，部分融资租赁客户的经营和偿债能力下降，信用评级水平下降，根据会计准则的相关要求计提减值导致长期应收款坏账准备增加。

2020 年度，公司计提资产减值准备合计 42.40 亿元，其中主要包括计提固定资产减值准备 32.78 亿元及长期股权投资 6.41 亿元。固定资产减值准备的计提主要由于受疫情影响，部分航空公司客户违约、破产或提前结束租约，导致出租飞机的可收回金额下降。计提长期股权投资减值准备的主要原因为公司联营企业皖江金租经营业绩下滑，经测算，其可收回金额低于长期股权投资账面价值所致。

6. 期间费用

2020 年度，公司加强费用支出管理，管理费用、销售费用有所下降。同时，公司积极通过调整融资结构、境外债券回购等节省利息支出，财务费用有所降低。2020 年度，公司期间费用较去年同期下降 10.27 亿元，同比下降 9.57%。

综上所述，因公司飞机租赁业务(含飞机销售)占公司资产、收入比例较高，公司经营成果主要受飞机租赁业务经营情况的影响。2020 年二季度以来，受疫情影响，公司核心业务飞机租赁和飞机销售业务的收入和毛利润水平出现较大幅度下降，计提信用减值损失与资产减值损失增加，导致公司 2020 年第二季度以来各季度净利润为亏损。

(五)请你公司说明其他融资租赁业务的主要内容，包括但不限于业务模式、业务实质、以及收入确认政策，并说明相关会计处理是否符合《企业会计准则》

的规定；

公司回复：

1. 其他融资租赁业务的主要内容

公司其他融资租赁业务主要指租赁物为除飞机及集装箱之外的融资租赁业务，主要包括基础设施、商业物业、机械设备租赁。截至 2020 年末，公司其他融资租赁业务情况如下：

单位：万元人民币

类型	租赁资产规模
基础设施	155,185.90
商业物业	326,256.20
机械设备	186,290.60
合计	667,732.70

2. 其他融资租赁业务的业务模式和业务实质

公司其他融资租赁业务主要依靠向客户提供基础设施、商业物业、机械设备等的融资租赁服务，向客户收取融资租赁租金，获取租金收益。

公司其他融资租赁主要采用售后回租形式。在售后回租中，融资客户作为承租人，公司作为出租人，承租人作为租赁物的原始所有者以市场价格将租赁物出售给出租人，出租人向承租人支付购买租赁资产的资金，承租人得以满足其融资需求，出租人获得租赁资产的所有权。承租人其后向出租人租回资产，一般租赁期限相对较长，承租人可继续以承租人身份使用该租赁资产，并承担/享受通过使用租赁资产产生的一切风险、收益和权利。承租人向出租人按期支付租金。租赁合同期满后，出租人以远低于租赁物实际价值的名义价格向承租人出售该租赁资产，承租人收回租赁物的所有权。

3. 融资租赁业务收入确认政策

对于以融资租赁方式租出的资产，出租人于租赁期开始日将租赁开始日最低租赁收款额与初始直接费用之和作为应收融资租赁款的入账价值，同时记录未担保余值；将最低租赁收款额、初始直接费用及未担保余值之和与其现值之和的差

额作为未实现融资收益，在租赁期内各个期间采用实际利率法确认为收入。或有租金在实际发生时计入当期损益。

4. 融资租赁业务环节会计处理方式：

步骤	融资租赁会计分录（售后回租）
购买资产	借：固定资产 贷：银行存款 现金流量表列报科目：购建固定资产和其他长期资产支付的现金
融资借款	借：银行存款 贷：长期借款 现金流量表列报科目：取得借款收到的现金
资产出租	借：长期应收款 贷：固定资产 未确认融资收益 不涉及利润表和现金流量表列报
确认收入	借：未确认融资收益 贷：营业收入 不涉及现金流量表列报
确认成本	借：营业成本 贷：应付利息 不涉及现金流量表列报
确认财务费用	不涉及
收到租金	借：银行存款 贷：长期应收款 现金流量表列报科目： 租金本金部分列报于收回融资租赁本金 租赁利息部分列报于销售商品、提供劳务收到的现金
还本付息	借：应付利息 长期借款 贷：银行存款 现金流量表列报科目： 融资本金部分列报于偿还债务支付的现金 融资利息部分列报于购买商品、接受劳务支付的现金

经公司自查，公司在融资租赁业务相关环节严格按照《企业会计准则》规定的会计处理方式执行，符合相关法律法规的要求。

(六)报告期内，你公司存在“其他”类业务收入 1.56 亿元，同比下降 48.74%，请你公司说明“其他”类业务的具体情况，包括但不限于业务内容、明细、金额，并说明较去年同期大幅减少的原因。

公司回复：

公司其他类业务收入主要包括飞机及集装箱的管理费收入、集装箱维修费收入、装卸服务收入及托管服务费收入等，明细如下：

单位：万元人民币

	2020 年收入	2019 年收入	变动金额	变动比例
飞机及集装箱管理费	8,688.5	1,296.5	7,392.0	570.15%
集装箱维修费收入	-	20,529.70	-20,529.70	-100.00%
装卸服务费及其他收入	6,331.30	8,058.10	-1,726.80	-21.43%
托管服务收入	613.20	613.20	-	0.00%
合计	15,633.00	30,497.50	-14,864.50	-48.74%

公司 2020 年度其他类业务收入大幅下降，主要原因为根据中华人民共和国财政部于 2017 年 7 月 5 日发布的《关于修订印发〈企业会计准则第 14 号—收入〉的通知》（财会【2017】号），公司自 2020 年 1 月 1 日施行新收入准则。根据新收入准则的相关规定，公司集装箱的维修服务被识别为集装箱租赁合同中的一部分履约义务。因此，公司集装箱维修收入自 2020 年 1 月 1 日起由其他类业务收入重分类至租赁收入中。根据新收入准则衔接规定，公司对可比期间不予调整，导致其他类业务收入金额较上年下降 20,529.70 万元，下降幅度较大。本次收入重分类不会对公司财务状况和经营成果产生重大影响。

二、年报显示，截至报告期末，你公司商誉余额 83.30 亿元，较期初下降 5.76 亿元，主要系汇率变动所致，请你公司：

(一)说明历次商誉的形成过程、业绩承诺及实现情况（如适用）、未完成业绩承诺的原因（如适用）、业绩补偿金额（如适用）、在未完成业绩承诺当期未计提商誉减值准备的原因（如适用）。

公司回复：

1. 公司商誉概况

截止 2020 年 12 月 31 日，公司商誉合计 12.77 亿美元。具体情况如下：

收购资产	交易时间	商誉金额 (亿美元)	业绩 承诺	是否完成	业绩补偿金额
Seaco SRL 股权	2013 年 12 月	1.73	有	是	不适用
Cronos 股权	2015 年 1 月	6.13	无	不适用	不适用
Avolon 股权	2016 年 1 月	4.91	无	不适用	不适用

2. 历次商誉形成过程、业绩承诺及实现情况

(1)Seaco SRL 商誉形成过程、业绩承诺及实现情况

2013年10月15日，公司2013年第二次临时股东大会审议通过了《关于公司符合发行股份购买资产并募集配套资金条件的议案》等与收购Seaco SRL 100%股权相关的议案，公司通过下属全资控制的特殊目的公司Global Sea Containers Ltd向关联方海航集团控制的境外下属公司Global Sea Containers Two SRL收购其持有的Seaco SRL 100%股权，交易价格为810,000万元。2013年12月27日，相关过户手续已办理完毕，GSCL持有Seaco SRL 100%股权。因Seaco SRL为海航集团于2011年12月15日从第三方并购取得，在该次并购中产生商誉美元17,276.10万元。在同一控制人企业合并中，公司对于合并Seaco SRL 100%股权过程中取得的资产和负债（包括海航集团收购Seaco SRL股权时产生的商誉），按照合并日在海航集团合并财务报表中的账面价值进行计量。

根据交易双方签署的《业绩补偿协议》及交易实施情况，本次交易的业绩补偿期间为2013年度、2014年度及2015年度。根据安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《专项审计报告》（安永华明（2014）专字第61090459_A04号、安永华明（2015）专字第61090459_A02号、安永华明（2016）专字第61090459_A03号），Seaco SRL利润预测完成情况如下：

单位：万美元

年度	2013年度	2014年度	2015年度
净利润预测数	9,599.50（扣非8,371.10）	9,247.30	10,183.80
净利润实现数	9,956.80（扣非8,748.30）	9,535.70	10,222.70
是否完成	完成	完成	完成

综上，Seaco SRL完成了相关业绩承诺。

(2)Cronos Ltd. 商誉形成过程、业绩承诺及实现情况

2014年12月12日，公司2014年第六次临时股东大会审议通过了《关于公司符合重大资产重组条件的议案》等与收购Cronos Ltd. 80%股权相关的议案，公司下属全资子公司GSCL拟通过支付现金的方式购买Cronos Holding Company Ltd.（以下简称“CHC”）持有的Cronos Ltd. 80%股权以及CHC享有的对Cronos的金额为2,588万美元的债权。截至2015年1月26日，Cronos Ltd. 80%股权过户登记手续已完成。本次通过非同一控制下企业合并取得Cronos 80%股权所支

付的合并对价约为 6.45 亿美元，支付的 Cronos 80% 股权所对应的对价与合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额美元 61,292.60 万元确认为商誉。

鉴于本次交易价格以市场法估值为基础，根据国际并购交易惯例，未设置业绩补偿条款，不涉及业绩承诺情况。

(3) Avolon 商誉形成过程、业绩承诺及实现情况

2015 年 9 月 3 日（纽约时间），公司、公司下属全资子公司 Global Aviation Leasing Co., Ltd（以下简称“GAL”）之全资子公司 Mariner Acquisition Ltd. 与 Avolon Holdings Limited 签署了附条件生效的《合并协议》。本次交易将通过 Mariner 和 Avolon 合并的方式实施，合并后 Mariner 不再存续，Avolon 作为合并后的存续主体成为公司下属全资公司 GAL 之全资子公司。Avolon 原发行在外的 82,428,607 股普通股全部注销，Avolon 原普通股股东获得 31 美元/股的现金对价。2015 年 11 月 18 日，公司 2015 年第八次临时股东大会审议通过了《关于〈渤海租赁股份有限公司重大资产购买报告书（草案）〉及其摘要的议案》等与本次收购 Avolon 100% 股权相关的议案。2016 年 1 月 8 日（即生效时间和交割日，纽约时间），Avolon 股东变更登记手续已完成，GAL 持有 Avolon 已发行的 1 股普通股成为 Avolon 唯一股东，Avolon 已发行剩余普通股全部注销；Mariner 被 Avolon 合并后终止且完成注销登记手续，Avolon 为本次合并后的存续公司并成为公司的全资子公司。本次通过非同一控制下企业合并取得 Avolon 100% 股权所支付的合并对价约为 25.55 亿美元，支付对价与合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额美元 49,090.40 万元确认为商誉。

鉴于本次交易价格以市场法为基础，根据国际并购交易惯例，未设置业绩补偿条款。

(二)请结合并购标的公司行业状况、历史经营业绩、未来盈利预测、关键参数确定（如预计未来现金流量现值时的预期增长率、稳定期增长率、折现率、预测期）等详细说明各资产组 2020 年商誉减值准备的测算过程，关键参数与重要假设，以及本年度未计提商誉减值准备的原因。

公司回复：

1. 资产及资产组认定情况

公司根据企业会计准则规定，将商誉分摊至两个资产组，于每年年度终了分别进行减值测试。一个是 Avolon 资产组（含 HKAC、C2），另一个是 GSCL 资产组（含 Seaco 和 Cronos，Seaco 和 Cronos 系 GSCL 全资子公司）。

(1)Avolon 资产组

收购 Avolon 完成后，公司将 HKAC 的飞机租赁业务注入 Avolon，将 HKAC 与 Avolon 视为一个独立的资产组，2017 年 4 月 Avolon 收购飞机租赁公司 C2 后，C2 并入同一资产组中，并将归入资产组中的商誉进行减值测试。

(2)GSCL 资产组

收购 Cronos 完成后，对公司下属子公司 Seaco 及 Cronos 的日常经营活动、资产的持续使用或处置等重要决策由 GSCL 进行统一调配、监控及管理，其产生的现金流为最小的现金流单元，因此在进行商誉减值测试时，公司将子公司 Seaco、Cronos 及母公司 GSCL 视为一个独立的资产组，并将商誉归入资产组进行减值测试。

2. 商誉减值测算方法

公司于资产负债表日判断资产是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹象的，公司将估计其可收回金额，进行减值测试。对因企业合并所形成的商誉，无论是否存在减值迹象，至少于每年末进行减值测试。

可收回金额根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。公司以单项资产为基础估计其可收回金额；难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。资产组的认定，以资产组产生的主要现金流入是否独立于其他资产或者资产组的现金流入为依据。当资产或者资产组的可收回金额低于其账面价值时，公司将其账面价值减记至可收回金额，减记的金额计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。

3. Avolon 资产组商誉减值测试情况

(1)行业情况及历史经营业绩

Avolon 为公司境外飞机租赁业务平台，截至 2020 年末，Avolon 自有及管理飞机 572 架，平均机龄 5.3 年，平均剩余租期 6.8 年。飞机租赁行业状况参见前述“问题一”之“(-)”关于飞机租赁业务受疫情影响情况的回复。Avolon 最近三年中国会计准则经营业绩情况如下：

单位：万元人民币

Avolon	2020 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日
总资产	19,061,155.10	19,723,580.70	18,635,828.10
净资产	4,754,557.60	5,555,997.10	5,153,934.50
	2020 年	2019 年	2018 年
营业收入	2,198,370.00	3,226,566.20	3,188,884.70
净利润	-285,439.70	473,965.50	441,356.60

(2)Avolon 商誉减值测试过程

结合飞机租赁行业状况、Avolon 历史经营业绩情况，Avolon 管理层预计了其未来 3 年的现金流情况。Avolon 资产组的可收回金额按照资产组的预计未来现金流量的现值确定，其预计现金流量根据管理层批准的 3 年期以飞机资产为基础的现金流预测来确定，并假设飞机资产在第三年末全部处置，所用的折现率为 4.54%。

根据测算结果，Avolon 资产组截至 2020 年 12 月 31 日可收回金额高于该资产组经调整的资产账面价值（含已分摊至该资产组的商誉价值），因此无需对商誉计提减值准备。

(3)Avolon 资产组商誉减值测试主要参数及合理性分析

①折现率

Avolon 采用了资本资产加权平均成本模型（WACC）确定折现率（4.54%）。加权平均资金成本考虑了负债成本和权益成本，负债成本来自 Avolon 借款所承担的利息，权益成本来自 Avolon 投资者对投资回报率的期望。通过使用个别风险系数（β 系数）来考虑行业特殊风险。基于可获得的竞争对手的市场数据，每年对 β 系数进行评估。

$$WACC = K_d * (d\%) + K_e * (e\%)$$

K_d : 税前借款利率

K_e : 权益成本

$d\%$: 总负债占总资产比率

$e\%$: 总权益占总资产比率

$$K_e = R_f + \beta * R_e$$

R_f : 无风险利率

R_e : 市场风险溢价

β : 个别风险系数

②未来现金流现值:

$$PV = \sum_{i=1}^n \frac{R_i}{(1+r)^i}$$

R_i : 第 i 期的现金流金额

r : 折现率

③飞机租金

基于公司已有租约的飞机，按照租赁合同中的月租金确定；少数暂无租约的飞机，按照权威飞机评估机构的未来期间飞机市场租金确定。

④飞机处置金额

假设飞机资产在第三年末全部处置，将飞机未来处置金额进行折现后确定。其中飞机未来的公允价值为权威飞机评估机构对飞机评估平均值，折现率的确定考虑了 Avolon 的加权平均资金成本。

4. GSCL 资产组商誉减值测试情况

(1)行业情况及历史经营业绩

GSCL 为公司集装箱租赁业务的主要平台，截至 2020 年末，GSCL 自有及管理集装箱 380 万 CEU，平均出租率 98.3%。集装箱租赁行业状况参见前述“问题一”之“(三)”关于集装箱租赁业务受疫情影响情况的回复。GSCL 最近三年中国会计准则经营业绩情况如下：

单位：万元人民币

GSCL	2020年12月31日	2019年12月31日	2018年12月31日
总资产	3,611,249.60	3,844,627.10	3,906,972.00
净资产	1,075,139.70	1,117,050.10	1,071,143.10
	2020年	2019年	2018年
营业收入	503,664.30	513,535.80	526,673.90
净利润	52,664.10	60,758.40	78,903.30

(2)GSCL 资产组商誉减值测试过程

结合集装箱租赁行业状况、GSCL 历史经营业绩情况，GSCL 管理层预计了其未来 4 年财务预算。GSCL 可收回金额按照资产组的预计未来现金流量的现值确定，其预计未来现金流量是根据经管理层批准的未来 4 年期财务预算为基础确定的，所使用的加权平均资本成本为 6.0%，2023 年及以后永续期的营业收入增长率设定为 2.0%。

根据商誉减值测试结果，GSCL 资产组 2020 年 12 月 31 日可收回金额高于包含商誉的资产组或资产组组合账面价值，因此无需对商誉计提减值准备。

(3)GSCL 资产组商誉减值测试主要参数及合理性分析

①未来现金流现值:

$$PV = \sum_{i=1}^n \frac{R_i}{(1+r)^i}$$

R_i : 第 i 期的现金流金额

r : 折现率

②折现率

折现率体现了市场对集装箱租赁行业特殊风险的评估，代表了货币的时间价值及现金流量模型中尚未考虑的集装箱本身的特定的风险。折算率的确定综合考虑了 GSCL 独特的环境、经营分部及加权平均资金成本。加权平均资金成本考虑了负债和权益。权益成本来自 GSCL 投资者对投资回报率的期望。负债成本来自 GSCL 贷款所承担的利息。通过使用个别风险系数 (β 系数) 来考虑行业特殊风险。基于可获得的竞争对手的市场数据，每年对 β 系数进行评估。

$$WACC = K_d \times (1 - t) \times (d\%) + K_e * (e\%)$$

K_d : 税前借款利率

K_e : 权益成本

$d\%$: 总负债占总资产比率

$e\%$: 总权益占总资产比率

t : 企业所得税税率

$$K_e = R_f + \beta * R_e + R_c + \alpha$$

R_f : 无风险利率

R_e : 权益风险溢价

R_c : 国家特定风险溢价

β : 个别风险系数

α : 公司特定风险报酬率

③营业收入增长率

营业收入增长率主要为资本支出导致的集装箱规模增加及全球贸易的发展。营业收入增长率基于公开的行业研究，并且不超过集装箱租赁市场的长期平均增长率确定。

④毛利率

毛利率基于历史年度公司集装箱业务情况，并结合未来集装箱使用率等因素确定。(注: 减值测试时计算的毛利率=(营业收入-集装箱销售成本)/营业收入，以便于现金流量预测，与财务报表中的毛利率存在差异。)

(三)请你公司年审会计师就商誉减值准备计提的充分性与合理性发表明确意见。

年审会计师回复:

在对渤海租赁 2020 年年度合并财务报表审计过程中，我们按照审计准则的要求对渤海租赁的商誉减值准备的充分性和合理性执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

三、年报显示，报告期内，你公司存在衍生品投资。经过你公司董事会及股东大会审议，同意你公司以套期保值为目的，在不超过公司最近一期净资产10%的范围内进行衍生品投资，包括采用保证金或担保、抵押进行交易，或采用无担保、无抵押的信用交易。你公司进行衍生品交易的原因是公司境外资产占比较高，租赁收入和利息支出受汇率波动影响较大。报告期内，你公司衍生品交易合计亏损 2,531.40 万元。请你公司：

(一)补充披露你公司开展套期保值业务的具体业务模式，合同约定的主要条款、公司相关的主要权利和义务、风险敞口等；

公司回复：

公司衍生品投资通过境外飞机租赁子公司 Avolon 及集装箱租赁子公司 GSCL 开展，均为以降低利率及汇率波动风险为目的开展的套期保值业务，不存在以投资为目的的衍生品交易行为。业务模式主要包括利率互换(Interest Rate Swaps)、利率上限期权(Interest Rate Cap)、远期外汇合约(FX Forward)。具体业务情况如下：

1. 利率互换(Interest Rate Swaps)

(1)业务模式

利率互换是指将两笔币种相同、债务金额(本金)相等、期限相同的资金，作固定利率与浮动利率的调换。甲方以固定利率换取乙方的浮动利率，乙方以浮动利率换取甲方的固定利率，主要目的在于降低利率波动风险。

(2)合同主要条款及公司主要权利和义务

因公司部分借款利率为浮动利率，为避免借款利率大幅波动对公司经营业绩产生大幅影响，公司根据每一笔融资的具体情况，对部分存在利率波动风险的借款与交易对手方签订利率互换合约。根据合同约定，公司按照固定利率向交易对手方支付利息，交易对手方按照约定的浮动利率向公司支付利息，公司再以收到的浮动利率付款向相关借款人支付浮动利率融资利息，从而实现规避利率波动风险的目的。

(3)风险敞口情况

公司开展的利率互换业务以需偿还的浮动利率债务利息为基础。通过利率互换,公司实现了以固定利率利息锁定浮动利率借款利息的目的,不存在风险敞口。同时,公司利率互换业务交易对手方主要为专业从事衍生品业务的大型商业银行,拥有较强的履约能力。

2. 利率上限期权 (Interest Rate Cap)

(1) 业务模式

利率上限期权是一种与利率挂钩的期权产品。买卖双方就未来某一时期商定一个固定利率作为利率上限,如果协议规定的市场利率超过上限利率,则由卖方将市场利率与上限利率的差额支付给买方。买方在协议签订时,需支付一定金额的期权费以获得该项权利。公司通过购买利率上限期权以降低未来期间浮动利率借款的利率上升风险。

(2) 合同主要条款及公司主要权利和义务

公司向交易对手方支付一定的期权费,与交易对手方签订利率上限期权合约,约定公司浮动利率借款的利率上限。合约期间内,当浮动利率超过协议约定的利率上限,则公司有权利行使期权,由期权合约卖方向公司支付浮动利率与约定利率上限之间差额;当浮动利率低于协议约定的利率上限,公司则无需行使该期权。

(3) 风险敞口情况

公司开展利率上限期权业务以需偿还的浮动利率债务利息为基础,通过购买利率上限期权,实现控制浮动利率上升风险的目的,除根据利率上限期权合约需支付的期权费用外,不存在风险敞口。同时,公司利率上限期权业务交易对手方主要为专业从事衍生品业务的大型商业银行,拥有较强的履约能力。截至 2020 年 12 月 31 日,公司持有的利率上限期权的期权费用为 0.92 亿元。

3. 远期外汇合约 (FX Forward)

(1) 业务模式

远期外汇合约是指外汇买卖双方就交易的货币种类、数额、汇率及交割期限等达成协议,在约定的交割日履行合约,办理实际的收付结算。远期外汇合约的主要目的为规避汇率波动风险。

(2)合同主要条款及公司主要权利和义务

因公司下属境外子公司租赁业务主要结算货币为美元,但部分日常办公费用需以除美元外的其他外币支付。公司境外子公司与交易对手方签订远期外汇合约,约定在约定日期以固定汇率兑换约定金额货币,以规避汇率波动风险。

(3)风险敞口情况

公司远期外汇合约业务以外币结算的费用金额为基础,根据费用支付的需求按约定汇率兑换,不存在风险敞口。同时,公司远期外汇合约业务交易对手方主要为专业从事衍生品业务的大型商业银行,拥有较强的履约能力。

(二)说明你公司衍生品交易规模与你公司具体业务规模、外汇收支的匹配性;

公司回复:

截至2020年12月31日,公司存续的衍生产品初始投资金额合计约为0.92亿元,占公司2020年末净资产的比例约为0.22%,占公司2020年末总资产的比例约为0.04%,占比较低。

公司衍生品交易均为境外子公司(Avolon和GSCL)开展,公司母公司及境内子公司不存在开展衍生品交易的情况。Avolon和GSCL衍生品交易规模与其业务匹配情况分析如下:

(1)利率套期保值情况

截至2020年12月31日,Avolon和GSCL利率衍生品交易规模与其浮动利率借款情况的匹配情况如下:

单位: 万元人民币/%

2020年/2020年12月31日	Avolon	GSCL
借款及应付债券总额	12,744,779.90	2,210,545.40
其中: 浮动利率	3,414,844.30	890,191.40
固定利率	9,329,935.60	1,320,354.00
衍生品合同(利率互换及利率上限)金额	3,025,766.10	885,173.60
占浮动利率借款比例	88.61	99.44

注:表中金额均为开展衍生品交易的境外子公司的金额。

综上,公司境外子公司Avolon的利率衍生品合同金额合计3,025,766.10

万元，占其浮动利率借款金额的 88.61%；境外子公司 GSCL 的利率衍生品合同金额合计 885,173.60 万元，占其浮动利率借款金额的 99.44%。公司境外子公司开展利率套期保值合同金额对其浮动利率贷款覆盖比例较高，匹配性较强。

(2) 外汇套期保值情况

截至 2020 年 12 月 31 日，公司远期外汇合约的约定货币为欧元，由公司控股子公司 Avolon 开展，具体情况如下：

以欧元结算的费用金额（万欧元）	10,599.43
远期外汇套期保值金额（万欧元）	9,365
占欧元结算费用总额比例	88.35%

2020 年末，公司持有的远期外汇衍生品合同金额共计 0.15 亿欧元，2020 年已到期远期外汇合同金额共计 0.79 亿欧元，占公司欧元结算金额比例的 88.35%。与公司欧元外汇收支情况匹配。

(三)你公司已制定《衍生品交易业务管理制度》，请你公司说明相关内控制度的执行情况，是否能够有效控制投资风险。

公司回复：

公司根据法律法规及监管指引，建立了衍生品交易相关的内控制度。通过每年度内控评价及内控审计工作，得出内部控制有效的结论，公司能够有效控制衍生品投资风险，具体说明如下：

1. 衍生品交易业务内控制度制定情况

母公司层面，公司于 2018 年 7 月制定并披露了《衍生品交易业务管理制度》，制度规定公司应严格控制衍生品交易的种类及规模，主要以套期保值为目的，原则上不进行不以套期保值为目的的衍生品交易。未经公司同意，下属控股子公司不得进行衍生品交易。该制度对公司衍生品业务的审批权限、管理及内部操作流程、信息保密及隔离措施、风险控制及信息披露等，均进行了明确规定。

境外子公司层面，对于开展衍生品交易均制定了相关的内控制度及手册，明确了涉及的风险点所对应的控制措施。如 Avolon 在资金流程手册（《Treasury Process Book》）及 GSCL 在《衍生品交易流程》（《Derivatives Process Map》）等制度中，对于衍生品交易的具体操作流程、审批权限、风险控制措施等进行了

明确规定。

2. 衍生品交易业务内控制度执行情况

(1) 制度执行情况

根据公司《衍生品交易业务管理制度》，每年度由渤海租赁决策机构审议批准公司以套期保值为目的的衍生品交易总额度。在总额度内，公司可以在 12 个月内循环使用。并授权公司管理层及控股子公司管理层负责有关衍生品业务操作事宜。在批准的最高额度内，由公司管理层及控股子公司管理层确定具体的金额和时间。

公司于 2020 年 4 月至 5 月，分别经董事会审计委员会、董事会及股东大会审议通过了《关于公司及下属子公司开展衍生品交易的议案》，授权公司及子公司开展套期保值型衍生品交易，投资金额不超过公司最近一期经审计净资产的 10%且名义金额不超过公司最近一期经审计总资产 30%，并于 2020 年 4 月 30 日披露了《关于公司及下属子公司开展衍生品交易的公告》和《关于公司及子公司开展衍生品交易的可行性分析报告》，同时独立董事对相关事项发表了独立意见。

境外子公司经营团队及相关部门按流程进行具体衍生品交易，交易明细情况按季度汇总并向母公司汇报。其中，GSCL 聘请了 KPMG 作为独立的第三方咨询机构，在交易环节对公司衍生品交易文件进行审阅，并于每月进行独立的公允价值评估。母公司财务部、资金部、合规法务部、董事会办公室、审计部等各部门根据制度列示的管理职责各司其职，分别就持仓及盈亏情况、风险评估情况、信息披露及审计核查等方面，共同对衍生品交易业务进行监控及风险防范。

(2) 内控检查情况

① 公司自查情况

公司每年度组成内控评价工作组对公司层面及各业务条线内控管理进行自我评价。Avolon 在 2020 年聘请爱尔兰立信会计师事务所（BDO）对其内部控制体系运行情况进行季度性及年度内控评价。GSCL 在 2020 年期间，由其财务部下设内控评价团队针对内部控制体系开展年度内部控制自评，渤海租赁审计部对 GSCL 的自评结果进行复核检查。内控评价团队对 Avolon 及 GSCL 各类衍生品交

易的流程控制有效性进行了抽样测试，对衍生品交易种类、金额、审核与审批程序、账务处理、交易支付与银行对账单等信息进行了检查核对，未发现异常。

2020 年度公司内控评价结论为：根据公司财务报告内部控制重大缺陷的认定情况，于内部控制评价报告基准日，公司不存在财务报告内部控制重大缺陷，董事会认为，公司已按照企业内部控制规范体系和相关规定的要求在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。根据公司非财务报告内部控制重大缺陷认定情况，于内部控制评价报告基准日，公司不存在非财务报告内部控制重大缺陷。

②外部审计情况

公司聘请安永华明会计师事务所进行年度财务审计及内控审计，审计范围涵盖渤海租赁及子公司天津渤海、Avolon 和 GSCL 的资金管理业务流程。内控审计对资金管理流程的控制措施设计有效性和执行有效性进行了抽样测试，以套期保值为目的的衍生品交易属于资金管理范畴。2020 年度内控审计结果为：渤海租赁及其子公司按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。

综上，公司进行衍生品交易以套期保值为目的，根据租赁业务规模及租赁业务配套的融资规模、融资成本条款确定衍生品交易金额及交易金额上限，所作的衍生品交易主要为利率互换产品、利率上限期权产品和远期外汇合约，衍生品交易金额占公司净资产比例较小(0.22%)；同时公司及下属子公司制定了较为严格的授权审批流程及监督机制，相关衍生品交易的操作及审批均建立了明确的审批流程，设立了专门的风险控制单元，实行严格的授权和岗位审核程序，并定期进行内外部监督审查。根据内控及财务审计结果，公司衍生品交易业务内部控制设计和执行完整有效，可有效控制交易风险。

四、年报显示，截至报告期末，你公司存在货币资金 180.71 亿元，其中，受限货币资金共计 15.25 亿元，存放于境外的货币资金为人民币 174.17 亿元。截至报告期末，你公司存在短期借款余额 10.57 亿元，一年内到期的长期借款、长期应付款和应付债券合计余额 267.44 亿元，你公司长期借款和长期应付款合计 59.73 亿元存在逾期的情形，且截至报告期末，部分逾期的长期应付款尚未完成展期。此外，公司前期发行的五个债券均将于今年到期，合计债券余额 37.76

亿元，请你公司：

(一)说明存放于境外存款的存放地点、归集主体、存放类型、管控措施、资金安全性、境外资金规模与境外业务的匹配性，并说明境内资金是否能够维持日常运营的资金需求；

公司回复：

1. 境外货币资金存放情况

渤海租赁通过境外子公司 Avolon 和 GSCL 开展飞机及集装箱租赁业务，存放于境外的存款主要为境外子公司日常经营相关的营运资金，金额为 174.17 亿元。

截至 2020 年末，公司存放于境外的存款中，同一主体在同一国家(或地区)存款超过 500 万元人民币的明细情况如下：

公司名称	存放国家(地区)	存款类型	金额(万元人民币)
Avolon	爱尔兰	无息活期存款户	18,867.42
Avolon	爱尔兰	托管账户	12,957.89
Avolon	百慕大	货币市场基金	1,317.91
Avolon	法国	无息活期存款户	3,166.52
Avolon	开曼群岛	无息活期存款户	91,960.68
Avolon	开曼群岛	短期定存	674,428.50
Avolon	开曼群岛	带息活期存款户	148,167.75
Avolon	开曼群岛	货币市场基金	656,104.27
Avolon	卢森堡	无息活期存款户	8,727.48
Avolon	美国	无息活期存款户	30,054.37
Avolon	英国	无息活期存款户	1,288.42
GSCL	美国	无息活期存款户	2,110.28
GSCL	美国	无息还款户	49,600.43
GSCL	美国	保证金账户	38,908.74
GSCL	英国	无息活期存款户	1,449.56
小计			1,739,110.22
存放境外货币资金合计			1,741,740.08
占比			99.85%

2. 境外货币资金管控措施及资金安全性

对于公司存放境外的资金，通过境外子公司自身严格的内控管理，以及公司

对境外子公司资金管理的监督，实现对境外货币资金的管控以保障资金安全。具体措施包括：

(1)境外公司对货币资金的控制措施及执行情况

为规范货币资金业务管理，满足控制要求，结合经营业务特点，Avolon 制定了资金流程手册、应付账款流程手册、财务管理流程手册等；GSCL 制定了付款制度、差旅报销制度、应付账款流程图、现金付款流程图、银行对账流程图、银行账户开立和撤销流程图等。通过严格的审批权限、控制程序、职责分离、对账及检查等控制措施，在制度设计和执行层面保障境外资金的安全性。

具体执行层面，境外公司根据制度要求进行银行对账单与余额调节表管理、银行账户管理、货币资金收款管理、货币资金付款管理、资金头寸管理等，通过审批流程、签字授权、二级复核、多重密码、资金系统、定期对账、审计检查等方式进行日常监控，保证境外资金的安全性。

(2)公司对境外子公司货币资金管理的监督管控

①重大事项经营决策方面

境外子公司涉及的相关经营和财务决策、金融资产的管理、投资及融资活动等事项，达到子公司董事会审议标准的均严格提交子公司董事会审议，达到股东决定标准的均需由股东做出决定；如达到上市公司董事会、股东大会审议标准的，均需严格履行上市公司董事会、股东大会审议及披露程序。

②日常经营层面

公司聘请了当地具有丰富行业从业经验经营团队，以及组建专业化财务团队，实施财务管理。同时派驻了部分高级管理人员和财务管理人员，参与境外子公司日常经营决策，并由派驻人员定期向公司汇报境外子公司的经营情况和财务资金状况；公司在境外公司建立并实施了预算管理制度，通过预算管理及时指导经营活动的改善和调整，有效监督境外公司资金支付活动；同时建立境外子公司周报、月报制度，通过资金部、财务部等各职能部门的对接及信息收集，及时掌握境外银行流水和资金流向等情况。

③监督及检查层面

公司定期进行财务检查及风险评估工作，排查财务及经营风险；每年度公司进行内部控制评价工作，并聘请安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）执行内控审计，对于包含境外货币资金在内的各业务流程内控设计和执行的有效性进行评价。内控审计和评价结果为：渤海租赁及其子公司按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制；重视境外审计工作，公司委托安永担任年度财务审计机构，并以安永北京审计师为主，协同安永都柏林和安永新加坡团队共同完成境内外审计工作。审计师发表的审计意见为公司的财务报表在所有重大方面按照企业会计准则的规定编制，公允反映了公司在 2020 年 12 月 31 日的财务状况以及 2020 年度的经营成果和现金流量。

综上，公司一方面通过境外公司自身对货币资金有效的内控管理，另一方面通过公司对境外子公司多途径的有效管控，保障了公司在境外资金的安全。

3. 境外资金规模与境外业务的匹配性

公司境外业务主要通过控股子公司 Avolon 及全资子公司 GSCL 开展。截至 2020 年末，公司境外子公司（Avolon 及 GSCL）总资产规模占公司合并报表总资产规模的 90.61%；境外子公司（Avolon 及 GSCL）收入规模占公司合并报表总收入规模的 98.55%，境外子公司资产规模及收入规模占比较高。

截至 2020 年末，公司存放于境外的货币资金 174.17 亿元，占公司合并报表货币资金的 96.38%，主要为境外子公司 Avolon 及 GSCL 日常经营相关的营运资金，与境外公司业务规模相匹配。

4. 境内资金需求情况

截至 2020 年末，公司境内（包括上市公司母公司、天津渤海及横琴租赁）一年内到期债务合计约 190.51 亿元。2020 年度，公司母公司及境内子公司经营性现金流量净额约为 5.79 亿元。截至 2020 年末，公司母公司、天津渤海及横琴租赁货币资金为 6.35 亿元，较一年内到期债务存在较大敞口，境内短期流动性面临较大压力。公司将积极通过申请存量债务展续期、降低融资成本；加强精细化管理水平，加强境内子公司经营性回款；以及境外子公司分红等方式，多措并举补充公司流动性，全力处理到期的债务。

(二)补充披露你公司逾期欠款期后的偿还情况，尚未偿还的部分是否与相关债权人达成展期协议，如未达成，请进一步结合生产经营现金流情况、未来资金支出安排与偿债计划、融资渠道和能力等说明你公司的应对措施。

公司回复：

截至 2020 年末，公司部分境内借款、长期应付款未按照相关协议按时偿还，累计未按时偿还本金及利息共计人民币 597,281.10 万元。截至本问询函回复日，其中本金人民币 165,358.80 万元已与银行等机构签订展期协议，剩余本金人民币 360,646.10 万元部分正在与相关借款银行和债权人协商续借或展期安排。

受海航集团破产重整及疫情冲击影响，公司境内短期流动性仍将面临较大压力。公司已实施及拟实施多项措施改善财务状况及减轻流动资金压力，包括：

1. 针对逾期但尚未偿还或展期的借款，以及一年内到期的借款，公司正与相关银行等金融机构积极沟通协商展期、续借及置换等相关安排。截至本问询函回复日，已完成将上述人民币 165,358.80 万元的逾期借款展期。

2. 公司将进一步优化资产负债结构，争取获得金融机构和其他战略合作伙伴的支持，拓展公司融资渠道，合理配置长短期债务，降低短期债务及融资成本。

3. 公司将进一步聚焦租赁主业发展，加强精细化管理水平，提高整体运营效率和市场竞争力，以降低疫情对公司运营的影响。同时，公司将通过催收租金、加强不良项目清收等方式加强境内子公司经营性净现金流回款。

4. 公司境外子公司运营情况较好，自有现金、经营性现金流及可用授信额度可覆盖其到期债务的偿付。公司将通过境外子公司分红方式向境内母公司支付部分资金。

因 2021 年市场环境及政策环境均存在一定不确定性，若公司制定融资及还款计划未达预期，公司境内将面临较大的流动性压力。公司将全力落实以上措施，尽最大努力清偿或平稳处理到期债务。公司已于 2020 年年度报告“第四节 经营情况讨论与分析/九、公司未来发展的展望/(三)公司经营与发展中的风险因素及应对措施”中公司可能遇到的流动性风险做了充分的风险提示。

五、年报显示，截至报告期末，你公司固定资产余额 1879.38 亿元，累计

折旧余额 362.82 亿元，减值准备余额 38.68 亿元，报告期内计提折旧 68.98 亿元、计提减值 32.78 亿元，存在受限情况的固定资产金额为 1160 亿元。请你公司：

(一)具体说明固定资产的主要抵押权人（质权人）、对应的借款金额、利息和期限，并说明借款的主要用途及信息披露情况，是否存在违规为关联方提供担保的情形；

公司回复：

2020 年末受限固定资产借款明细如下表所示：

单位：万元人民币

抵押物所有权人	抵押物名称	质权人	借款余额	利率区间	借款最早起始日	借款最晚到期日	借款用途
天津渤海的 SPV	飞机	银行 1	102,359.95	LIBOR+2.5%-4.9%	2015年11月26日	2029年4月12日	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 2	47,938.42	4.66%	2017年3月9日	2029年3月7日	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 3	122,055.73	LIBOR+3%	2017年8月28日	2029年12月11日	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 4	223,554.44	4.41%-4.9%	2016年9月9日	2029年5月24日	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 5	261,520.13	5.88%	2016年10月31日	2029年1月19日	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 6	20,540.41	LIBOR+2.4%-LIBOR+4.3%	2014年12月9日	2028年8月29日	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 7	219,595.86	LIBOR+3%-LIBOR+3.2%	2015年6月12日	2028年12月21日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 8	20,698.50	LIBOR+2.05%	2017年8月17日	2024年12月27日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 9	32,982.94	3.02%-4.68%	2019年1月17日	2025年3月31日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 10	22,985.56	LIBOR+1.8%-4.50%	2015年5月15日	2024年12月27日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 11	31,577.62	LIBOR+1.8%-4.35%	2015年6月22日	2024年12月27日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 12	4,719.51	LIBOR+1.45%	2019年11月14日	2027年3月3日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 13	158,418.68	LIBOR+1.8%-4.50%	2015年5月15日	2027年11月9日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 14	52,672.44	4.1%-4.55%	2017年11月10日	2029年1月20日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 15	51,776.41	3.35%	2019年6月17日	2031年6月17日	购买飞机

Avolon 的 SPV	飞机	银行 16	51,144.81	3.2%-4.05%	2016 年 9 月 20 日	2022 年 12 月 28 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 17	35,972.07	LIBOR+1.8%-4.50%	2015 年 5 月 15 日	2024 年 6 月 14 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 18	133,980.30	LIBOR+1.69%-3.82%	2017 年 1 月 23 日	2026 年 12 月 18 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 19	18,922.78	LIBOR+1.65%	2018 年 12 月 21 日	2024 年 7 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 20	36,278.11	LIBOR+1.45%-LIBOR+1.85%	2018 年 2 月 22 日	2027 年 3 月 3 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 21	210,708.21	LIBOR+2.05%-4.50%	2016 年 9 月 26 日	2029 年 10 月 25 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 22	69,010.60	LIBOR+1.65%-LIBOR+1.85%	2018 年 2 月 22 日	2024 年 7 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 23	41,700.77	2.95%	2013 年 8 月 27 日	2025 年 8 月 27 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 24	340,602.96	LIBOR+0.65%-3.37%	2014 年 12 月 19 日	2030 年 3 月 20 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 25	11,109.07	3.02%-4.68%	2019 年 1 月 17 日	2025 年 3 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 26	15,515.64	LIBOR+2.05%	2017 年 8 月 17 日	2024 年 12 月 27 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 27	366,073.20	3.39%-4.13%	2016 年 11 月 22 日	2025 年 5 月 20 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 28	24,737.23	3.02%-4.68%	2019 年 1 月 17 日	2025 年 3 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 29	54,844.19	LIBOR+1.82%-4.68%	2017 年 12 月 21 日	2027 年 11 月 9 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 30	53,958.10	LIBOR+1.8%-4.50%	2015 年 5 月 15 日	2024 年 6 月 14 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 31	4,719.51	LIBOR+1.45%	2019 年 11 月 14 日	2027 年 3 月 3 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 32	50,739.32	LIBOR+1.85%	2018 年 2 月 22 日	2023 年 3 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 33	104,571.27	LIBOR+1.65%-3.75%	2016 年 4 月 14 日	2027 年 3 月 23 日	购买飞机

Avolon 的 SPV	飞机	银行 34	59,224.64	LIBOR+1.45%-2.27%	2017 年 12 月 22 日	2028 年 1 月 24 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 35	15,532.20	LIBOR+2.05%	2017 年 8 月 17 日	2024 年 12 月 27 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 36	295,071.82	LIBOR+1.69%-4.98%	2015 年 5 月 15 日	2025 年 1 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 37	51,945.84	LIBOR+1.75%	2016 年 4 月 12 日	2024 年 5 月 10 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 38	142,506.52	LIBOR+1.68%-4.58%	2015 年 5 月 15 日	2028 年 11 月 13 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 39	209,233.60	3.39%-4.55%	2016 年 7 月 25 日	2029 年 1 月 20 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 40	13,896.25	4.09%	2017 年 4 月 27 日	2025 年 5 月 20 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 41	127,129.26	LIBOR+1.69%-4.07%	2019 年 2 月 15 日	2025 年 1 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 42	24,091.94	LIBOR+1.85%	2018 年 2 月 22 日	2023 年 3 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 43	54,359.65	LIBOR+1.65%-LIBOR+2.05%	2017 年 8 月 17 日	2024 年 12 月 27 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 44	4,630.41	LIBOR+1.8%-4.50%	2015 年 5 月 15 日	2023 年 8 月 10 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 45	7,344.94	LIBOR+1.8%-4.50%	2015 年 5 月 15 日	2023 年 8 月 10 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 46	33,327.32	3.02%-4.68%	2019 年 1 月 17 日	2025 年 3 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 47	71,485.43	LIBOR+1.69%	2020 年 4 月 23 日	2025 年 1 月 31 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 48	23,281.74	LIBOR+2.05%	2017 年 8 月 17 日	2024 年 12 月 27 日	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 49	1,849,765.40	LIBOR+1.50%-LIBOR+2.50%	2017 年 3 月 20 日	2025 年 1 月 15 日	购买飞机
GSCL 及 SPV	集装箱	银行 50	1,671,941.00	LIBOR+1.7%-4.81%	2011 年 12 月 15 日	2030 年 12 月 17 日	购买集装箱

GSCL 及 SPV	集装箱	银行 51	402,765.71	LIBOR+1.9%-LIBOR+2.15%	2018 年 4 月 13 日	2025 年 4 月 1 日	购买集装箱
合计			8,055,518.42				

注：部分银行存在多笔借款，借款起始日为最早起始日，借款到期日为最晚到期日。

公司主营业务为租赁业，以固定资产抵押取得借款为租赁业常用的融资方式。截至2020年末，公司受限固定资产总额为1,160亿元，均为公司取得借款而抵押，借款均用于公司购置相应固定资产或自身业务开展，不存在违规为关联方提供担保的情况。

对于公司、公司全资或控股子公司及其全资或控股SPV以自身资产为融资而进行的资产抵押，属于自身融资的保证，不属于《深圳证券交易所股票上市规则》应披露的交易与关联交易所规定应履行董事会、股东大会审议程序和信息披露的提供担保事项。公司于每年年度报告、半年度报告的财务附注中对资产受限情况进行了相关说明。

公司对全资或控股子公司及其全资或控股SPV担保、全资或控股子公司及其全资或控股SPV之间的担保以及全资或控股子公司及其全资或控股SPV对公司的担保，公司按年度预计未来十二个月的担保总额度，并提交股东大会审议。授权期限内，发生在担保额度预计范围内的各项担保事项不再另行履行审议程序，授权公司董事长或经理（首席执行官）对上述担保事项作出决定并签署相关文件，公司根据进展情况及时履行了信息披露义务。

(二)补充说明报告期内固定资产折旧计提的依据及充分性，减值准备计提的充分性；

公司回复：

公司的固定资产主要为用于经营出租的飞机资产及集装箱资产，还有少量办公设备、运输设备等。截至2020年12月31日，公司固定资产减值、折旧情况如下：

单位：万元人民币

	2019年12月31日			2020年12月31日		
	原值	累计折旧	减值准备	原值	累计折旧	减值准备
飞机及发动机	19,173,561.40	2,166,339.80	107,346.30	19,286,404.40	2,811,458.10	381,647.60
集装箱	3,701,956.70	757,446.20	7,102.70	3,494,099.00	798,958.10	5,136.20
运输设备	207.70	121.90	-	171.10	72.10	-
办公设备及其他	29,246.00	14,420.80	-	28,069.30	17,676.20	-
合计	22,904,971.80	2,938,328.70	114,449.00	22,808,743.80	3,628,164.50	386,783.80

1. 固定资产折旧计提的依据及充分性

固定资产的折旧采用年限平均法计提，各类固定资产的使用寿命、预计净残值率及年折旧率如下：

	使用寿命	预计净残值率	年折旧率
飞机及发动机	25年与剩余使用年限孰短	10%-15%	3.4%-6.5%
集装箱	15-20年	700-3,000美元/20%	2.9%-6.2%
运输设备	3-10年	0-5%	9.5%-33%
办公设备及其他	3-20年	0-5%	4.75%-33.33%

公司至少于每年年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，必要时进行调整。

公司按照相关会计政策，在每个报告日评估各项固定资产的残值和使用年限。在确定固定资产的残值时，公司充分考虑了固定资产在销售市场或废旧资产处置市场的处置收入及行业惯例。在确定使用年限时，公司充分考虑了资产可以有效使用的年限。此外，公司还考虑了业务发展、集团经营策略、技术更新及对使用资产的法律或其他类似的限制。

公司固定资产折旧政策及折旧计提情况符合会计准则的相关要求，符合各项固定资产的特点和行业惯例，公司对固定资产折旧的计提具有充分性。

2. 减值准备计提的充分性

公司的主要固定资产为经营出租用的飞机资产及集装箱资产。公司于资产负债表日判断固定资产是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹象的，公司将估计其可收回金额，进行减值测试。

可收回金额根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。公司以单项资产为基础估计其可收回金额；难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。资产组的认定，以资产组产生的主要现金流入是否独立于其他资产或者资产组的现金流入为依据。当资产或者资产组的可收回金额低于其账面价值时，公司将其账面价值减记至可收回金额，减记的金额计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。

在执行固定资产减值测试时，对于飞机资产，公司选取权威飞机评估机构对飞机评估平均值做为公允价值；对于集装箱资产，公司根据估值模型评估公允价值。当固定资产的公允价值减去处置费用后的净额低于其账面价值时，公司会进一步计算其预计未来现金流量现值。公司在预计资产的未来现金流的时候，充分考虑了已有租约及其期限情况，未来租金情况，疫情因素的影响；针对破产客户，公司还设置了更长的过渡期，用于重新寻找承租人等。公司在进行折现时使用的加权平均资本成本，充分考虑了公司历史权益成本以及公司借款成本等因素。

公司在估计可收回金额过程中，综合考虑了各项风险因素，对未来现金流的预测以及加权平均成本的计算均按照会计准则规定，公司固定资产的减值准备是充分的。

(三)请你公司年审会计师对上述事项发表明确意见，并说明针对固定资产减值测试所实施的具体审计程序及结果。

年审会计师回复：

在对渤海租赁 2020 年年度合并财务报表审计过程中，我们按照审计准则的要求对渤海租赁受限的固定资产、固定资产折旧和固定资产减值执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

针对固定资产减值测试，我们执行的审计程序包括但不限于：

1. 评价固定资产减值评估相关的关键内部控制的有效性；
2. 与管理层就固定资产可能出现的减值迹象进行讨论，评估管理层是否已根据会计准则要求进行减值测试；
3. 评估管理层聘请的第三方评估专家是否具备所需的胜任能力、专业素养及客观性；
4. 引入估值专家对管理层聘请的第三方评估报告进行复核，评估报告中使用的关键假设、方法以及关键参数的合理性；
5. 对管理层在固定资产减值测试中依据的资产组未来现金流假设进行复核，由估值专家对增长率、折现率等假设进行复核，获取这些参数的相关依据并结合历史数据及行业数据判断其合理性。

6. 比较固定资产账面价值与可变现净值，判断是否需要计提减值，重新测算减值的计提。

7. 对固定资产减值测试的披露是否充分进行复核。

根据执行的上述程序，未发现重大异常。

六、年报显示，截至报告期末，你公司应收账款余额 45.63 亿元，较期初增加 47.10%，计提坏账准备 16.66 亿元，请你公司：

(一)说明在营业收入大幅下降的情况下应收账款账面余额增加的原因；

公司回复：

公司 2020 年度营业收入约为 274.18 亿元，较 2019 年度营业收入 388.03 亿元减少了约 113.85 亿元，主要原因为受疫情影响，飞机销售收入减少了 82.18 亿元，飞机租赁收入减少了 30.11 亿元。具体情况参见前述“问题一”之“(一)”关于飞机租赁及飞机销售业务大幅下滑的原因的回复。

公司 2020 年度应收账款具体情况如下：

单位：亿人民币、%

类型	期初应收账款	本年度新增	本年度减少	期末余额	余额变动
飞机租赁	22.86	224.47	208.99	38.34	15.48
集装箱租赁	8.12	49.65	50.51	7.26	-0.86
其他	0.04	0.06	0.07	0.03	-0.01
合计	31.02	274.18	259.57	45.63	14.61

由上表所示，截至 2020 年末，公司应收账款余额 45.63 亿元，较 2019 年末增长了约 14.61 亿元。其中，集装箱租赁业务及其他业务期末应收账款余额均较期初小幅减少。飞机租赁业务期末应收账款余额较期初应收账款增加约 15.48 亿元，主要原因系受疫情影响，公司下游航空公司客户现金流持续承压，公司面临的租金延付、租金违约、承租人破产的情况有所增加，飞机租金收取率较疫情前有较大幅度下降，导致飞机租赁应收账款账面余额增加。

(二)结合应收账款相关会计政策，说明你公司如何确定应收账款是否需按单项计提坏账准备，并补充说明按欠款方归集的期末余额前五名应收账款的业务背景、欠款方及其经营状况和履约能力，你公司前期采取的催收措施，相关款项无法及时收回的原因及合理性；

公司回复：

1. 应收账款坏账准备计提政策

公司基于单项和组合评估金融工具的预期信用损失。公司在评估预期信用损失时，考虑有关过去事项、当前状况以及未来经济状况预测的合理且有依据的信息。

公司根据不同客户的信用风险特征计量预期信用损失。对于信用风险显著增加的客户，单项计提坏账准备；对于没有显著信用风险的客户，采取预期信用损失计量模型计提坏账准备。

信用风险显著增加的判断标准：

公司在每个资产负债表日评估相关金融工具的信用风险自初始确认后是否已显著增加。在确定信用风险自初始确认后是否显著增加时，公司考虑在无须付出不必要的额外成本或努力即可获得合理且有依据的信息，包括基于历史数据的定性和定量分析、外部信用风险评级以及前瞻性信息。公司以单项金融工具或者具有相似信用风险特征的金融工具组合为基础，通过比较金融工具在资产负债表日发生违约的风险与在初始确认日发生违约的风险，以确定金融工具预计存续期内发生违约风险的变化情况。当触发以下一个或多个定量、定性标准或上限指标时，公司认为金融工具的信用风险已发生显著增加：

(1)定量标准主要为报告日剩余存续期违约概率较初始确认时上升超过一定比例；

(2)定性标准主要为债务人经营或财务情况出现重大不利变化、预警客户清单等；

同时，公司评估债务人是否发生信用减值时，主要考虑以下因素：

(1)发行方或债务人发生重大财务困难；

(2)债务人违反合同，如偿付利息或本金违约或逾期等；

(3)债权人出于与债务人财务困难有关的经济或合同考虑，给予债务人在任何其他情况下都不会做出的让步；

- (4)债务人很可能破产或进行其他财务重组；
- (5)发行方或债务人财务困难导致该金融资产的活跃市场消失；
- (6)以大幅折扣购买或源生一项金融资产，该折扣反映了发生信用损失的事实。

2. 应收账款前五名客户具体情况

截至 2020 年末，公司前五名应收账款客户均为飞机租赁业务交易对手方，具体情况如下：

单位：万元人民币

客户名称	减值前余额	坏账准备	计提比例	账龄	业务背景
客户 1	56,262.40	20,631.80	36.67%	0-2 年	飞机租赁业务
客户 2	51,323.40	17,963.30	35.00%	0-2 年	飞机转租赁业务
客户 3	47,153.70	32,658.00	69.26%	1 年以内	飞机租赁业务
客户 4	37,878.30	13,214.20	34.89%	0-2 年	飞机转租赁业务
客户 5	25,875.60	10,327.20	39.91%	0-3 年	飞机租赁业务

(1)公司与客户 1 开展飞机租赁业务。截至 2020 年末，公司向客户 1 出租 17 架飞机。受疫情等因素影响，客户 1 存在租金逾期情况。截至目前，客户 1 已被法院裁定进入破产重整程序。

(2)公司与客户 2 开展飞机转租赁业务，截至 2020 年末，公司向客户 2 出租 8 架飞机，再由其转租赁予航空公司使用。受疫情等因素影响，实际承租人存在租金逾期情况。截至目前，实际承租人已被法院裁定进入破产重整程序。

(3)公司与客户 3 开展飞机租赁业务。截至 2020 年末，公司向客户 3 出租 16 架飞机。受疫情影响，全球航空需求大幅降低，亦导致客户 3 流动性较为紧张，存在飞机租金逾期的情况。

(4)公司与客户 4 开展飞机转租赁业务，截至 2020 年末，公司向客户 4 出租 7 架飞机，再由其转租赁予航空公司使用。受疫情等因素影响，实际承租人存在租金逾期情况。截至目前，实际承租人已被法院裁定进入破产重整程序。

(5)公司与客户 5 开展飞机租赁业务。截至 2020 年末，公司向客户 5 出租 8 架飞机。受疫情等因素影响，客户 5 存在租金逾期情况。截至目前，客户 5 已被法院裁定进入破产重整程序。

上述项目租金逾期后，公司多次安排专人前往相关承租人驻地进行现场催收，

并通过电话、寄送催收函件等方式持续进行非现场催收工作。公司正在持续与上述客户保持沟通，就其飞机租约重组及欠付租金偿还方案展开谈判。上述部分客户进入破产重整程序后，公司已根据破产管理人发布的相关债权申报流程，完成了相关债权申报工作，并积极与承租人及破产管理人协商飞机重组协议，积极争取获得清偿。

(三)补充说明应收账款的期后回款情况，说明公司应收账款坏账准备计提的充分性和合理性；

公司回复：

1. 期后回款情况

(1) 飞机租赁业务

单位：万元人民币

	2020/12/31			期后回款金额	期后回款占比
	账面金额	坏账准备	计提比例		
单项计提坏账准备	338,665.60	152,225.90	44.95%	18,559.37	11.85%
按信用风险特征组合计提坏账准备	205,206.00	8,146.10	3.97%	87,626.90	90.04%
合计	543,871.64	160,372.09	29.49%	106,186.27	41.81%

注：公司飞机租赁业务期后回款情况统计周期为2021年1月-3月。

受疫情影响，航空运输需求大幅下降，部分航空公司承租人因现金流紧张而提出租金延付及租约调整申请，部分航空公司客户进入破产重整程序。公司根据各家客户的具体情况，同意了部分航空公司客户租金延付及租约调整的申请，并与部分破产重整客户签署了租约重组协议，将部分应收账款递延至未来期间支付。

公司飞机租赁业务按单项计提坏账准备的应收账款中，截至2021年3月末，扣除根据租金递延协议约定递延至2021年3月31日之后支付的租金，期后回款占比约为11.85%。同时，公司还持有客户根据租赁合同约定提前支付的租赁保证金及信用证，上述租赁保证金及信用证被视为无回收风险的部分。截至2020年末，公司合计收取了按单项计提坏账准备的客户提前支付的租赁保证金及信用证10.28亿元，可大部分覆盖剩余未回款部分。

公司飞机租赁业务按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款中，截至2021年3月末，扣除根据租金递延协议约定递延至2021年3月31日之后支付的租金，期后回款占比约为90.04%。

综上，截至2021年3月末公司飞机租赁期后回款占比合计约41.81%。

(2) 集装箱租赁业务

单位：万元人民币

	2020/12/31			期后回款	期后回款占比
	账面金额	坏账准备	计提比例		
单项计提坏账准备	4,238.70	4,238.70	100.00%	150.69	3.56%
按信用风险特征组合计提坏账准备	73,770.20	1,203.80	1.63%	69,744.29	94.54%
合计	78,008.9	5,442.5	6.98%	69,894.98	89.60%

注：公司集装箱租赁业务期后回款情况统计周期为2021年1月-3月。

公司集装箱租赁业务对单项计提坏账准备及按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款分别计提坏账准备100%及1.63%，截至2021年3月末，期后回款占比分别为3.56%及94.54%。

综上，截至2021年3月末公司集装箱租赁期后回款占比合计约89.60%。

2. 公司应收账款坏账准备计提充分性及合理性的说明

(1) 单项计提坏账准备的应收账款

对公司判断为应单项计提坏账准备的应收账款，公司单独考虑对应的客户的经营情况、还款能力、履约能力、相应款项逾期时间、有无担保等因素，并根据各笔应收账款的实际情况，计算确定应计提的坏账准备金额。

截至2020年末，公司对飞机租赁业务应收账款计提单项坏账准备15.22亿元，计提比例为44.95%。除对应收账款计提坏账准备外，公司还持有客户根据租赁合同约定提前支付的租赁保证金及信用证，上述租赁保证金及信用证被视为无回收风险的部分。截至2020年末，公司合计收取了按单项计提坏账准备的客户提前支付的租赁保证金及信用证10.28亿元，考虑安全保证金及信用证金额后，公司应收账款坏账计提比例为64.54%，2021年1-3月期后回款1.86亿元。

截至 2020 年末，公司对集装箱租赁业务应收账款计提单项坏账准备 0.42 亿元，计提比例为 100%，2021 年 1 月至 3 月期后回款比例为 3.56%。

综上，公司按单项计提坏账准备的应收账款期后回款情况与公司预计的可收回情况不存在重大差异，应收账款坏账准备计提充分且合理。

(2) 组合计提坏账准备的应收账款

对应按照信用组合计提坏账的应收账款，公司采用简化法，按照相当于整个存续期内的预期信用损失金额计量损失准备。公司将其按照业务性质分为两个信用组合，即应收飞机租金组合和应收集装箱租金组合。两个组合分别参照各自组合内客户的信用等级、账龄、租金的历史回收率等确定了相应的坏账计提政策。每年度根据当年的情况，对部分参数进行调整。2020 年度由于疫情的影响，公司对应收飞机租金组合前瞻性调整系数进行了部分修订，计提政策更加能够反映当前情况。

截至 2020 年 12 月 31 日，公司应收飞机租金组合及应收集装箱租金组合计提坏账准备比例分别为 3.97%和 1.63%，2021 年 1 月至 3 月回款比例分别为 90.04%及 94.54%，

综上，公司按组合计提坏账准备的应收账款期后回款情况与公司预计的可收回情况不存在重大差异，应收账款坏账准备计提充分且合理。

四)请你公司年审会计师对上述事项发表明确意见，说明对应收账款所执行的审计程序与获取的审计证据。

年审会计师回复：

在对渤海租赁 2020 年年度财务报表审计过程中，我们按照审计准则的要求对渤海租赁应收账款执行了审计程序，主要包括但不限于：

(1) 对与应收款项坏账准备相关的内部控制的设计及运行有效性进行了解、评估及测试。这些内部控制包括客户信用风险评估、应收款项收回流程、对触发应收款项减值的事件的识别及对坏账准备金额的估计等；

(2) 将应收款项的明细分类账与总账核对一致；

- (3) 通过抽样选取样本，检查收款的银行回单及发票等原始凭证；
- (4) 检查期后现金收款，或检查其他支持性文档记录；
- (5) 执行实质性分析程序，将应收账款本年和上年做比较，调查相关变动原因；
- (6) 对大额应收款项，向债务人发送函证，对合同金额、应收款项余额等予以确认，并对未回复函证执行替代程序；
- (7) 复核渤海租赁的应收款项坏账准备会计政策以及评估其合理性；
- (8) 对于单项计提坏账准备的应收款项，抽样检查合同条款、逾期信息、是否存在抵押及担保措施、本年是否发生过重组、是否涉诉等情况，评估管理层对应收款项可收回金额的预测是否合理；
- (9) 对于组合计提坏账准备的应收款项，复核管理层预期信用损失模型中的参数是否恰当，在疫情影响下是否对模型进行了合理恰当的更新。
- (10) 对管理层在合并财务报表中进行的应收款项坏账准备计提及相关信用风险的披露是否恰当进行评估。

在审计中我们获取的审计证据主要包括但不限于：

- (1) 应收账款明细账、总账、序时账等；
- (2) 相关租赁项目合同及租金计算表；
- (3) 承租人信息，包括公司地址、联系人、联系方式等；
- (4) 本年应收账款收款及期后收款的银行回单及发票等原始凭证；
- (5) 应收账款函证回函；
- (6) 管理层应收账款坏账准备的工作底稿；
- (7) 租赁项目租后检查报告等相关支持性证据；

根据执行的上述程序，未发现重大异常。

特此公告。

渤海租赁股份有限公司董事会

2021年6月30日