

证券代码：000415

证券简称：渤海租赁

公告编号：2023-049

渤海租赁股份有限公司

关于对深圳证券交易所 2022 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。

2023 年 6 月 1 日，渤海租赁股份有限公司（以下简称“渤海租赁”或“公司”，如无特别说明，本回复中的简称或名词的释义与 2022 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 2022 年年报的问询函》（公司部年报问询函〔2023〕第 237 号），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、你公司 2020 年至 2022 年实现的归属于母公司所有者的净利润（以下简称“净利润”）连续三年亏损；流动负债超过流动资产 247.43 亿元，且有 51.57 亿元的借款本金及利息未按照相关协议的约定按时偿还。

安永华明会计师事务所(特殊普通合伙)（以下简称“年审会计师”）对你公司 2022 年年度财务报告出具了标准的无保留意见，而安永华明所对你公司 2020 年、2021 年年度财务报告均出具了带持续经营重大不确定性段落的无保留意见，其中，2020 年与持续经营相关的重大不确定性主要为公司流动负债超过流动资产 88.99 亿元以及 59.73 亿元的借款及长期应付款本金及利息未按照相关协议的约定按时偿还导致触发其他债务的相关违约条款；2021 年与持续经营相关的重大不确定性主要为公司流动负债超过流动资产 196.62 亿元以及 74.43 亿元的借款本金及利息未按照

相关协议的约定按时偿还导致触发其他债务的相关违约条款。

请你公司：

(一) 结合你公司所处行业发展现状、同行业上市公司或同类业务的主营业务盈利能力、资产结构、偿债能力等，说明报告期内持续经营能力是否存在重大不确定性。

公司回复：

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，是全球领先的飞机租赁、集装箱租赁服务供应商。公司各业务板块的具体情况如下：

1、飞机租赁业务

(1) 飞机租赁行业发展现状

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飞机租赁行业增长的主要驱动因素。根据 Cirium 于 2023 年初发布的机队预测报告，2022 年至 2041 年，全球客运机队需增加约 22,000 架飞机以满足客运需求，在 2041 年底前达到 47,700 架，相当于年均增长约 3.1%，飞机租赁行业仍具有广阔的发展前景。从短期来看，作为典型的周期性行业，航空运输业发展受全球经济状况、地缘政治冲突、国际市场利率及汇率波动、燃油价格变动、飞机制造商交付进度等多方面因素影响，高评级的飞机租赁公司因为拥有多样化的投资组合和融资选择，

将在行业复苏阶段的航空市场处于更有利地位。

2022 年度，全球管控措施的陆续开放为航空业复苏带来强劲动力，全球航空业于 2022 年进入加速复苏周期。根据国际航协（IATA）预测，2022 年全球航空业总收入预计同比 2021 年增长 43.6%，达到 7,270 亿美元；全球航空客运总量同比 2021 年增长 64.4%，达到 2019 年水平的 68.5%。自 2022 年 12 月以来，中国市场民航业复苏动力强劲，Cirium 认为，中国市场的回升将继续推动整个航空业的复苏进程，成为“复苏墙上的最后一块砖”。国际航协（IATA）于 2023 年 6 月宣布上调航空业 2023 年前景展望，预计全球航空业净利润将达到 98 亿美元，全球旅客运输量预计将达到 2019 年水平的 95.8%。全球航空业的加速恢复再一次验证了其穿越周期，具有强大韧性的行业优势。

(2) 同行业上市公司情况比较

公司飞机租赁业务主要通过下属子公司 Avolon Holdings Limited（以下简称“Avolon”）开展。目前国内 A 股市场无专业从事飞机租赁业务的可比上市公司，于香港、美国证券市场上市的飞机租赁公司包括中银航空租赁、AerCap 及 Air Lease，其 2022 年度主要财务指标与 Avolon 对比情况如下：

① 盈利能力

公司名称	Avolon		中银航空 租赁	AerCap	Air Lease	可比公司 均值
	中国准则	美国准则	国际准则	美国准则	美国准则	
净资产收益率	-2.07%	0.11%	0.39%	-4.45%	-1.46%	-1.84%
总资产收益率	-0.54%	0.03%	0.09%	-1.03%	-0.34%	-0.43%

租赁收入/租赁资产	11.01%	9.98%	10.22%	12.07%	9.02%	10.44%
-----------	--------	-------	--------	--------	-------	--------

注：因可比公司报表准则及披露口径差异，租赁收入仅包含飞机经营租赁及相关收入，租赁资产仅包含经营租赁相关资产。

2022 年度，受俄乌冲突影响，全球主要飞机租赁公司均计提了较大金额的飞机减值，净资产收益率水平较低，可比公司 AerCap、Airlease 出现亏损。Avolon 中国准则报表出现亏损，主要原因为 Avolon 按照中国会计准则，因美元加息而计提的飞机固定资产减值金额较大，导致净亏损金额较大（公司因美元加息计提飞机固定资产减值情况详见“问题二、(三)”的相关回复）。如按照 Avolon 美国准则报表进行比较，Avolon 各项盈利能力指标与可比公司不存在重大差异。

②资产结构

公司名称	Avolon		中银航空租赁	AerCap	Air Lease	可比公司均值
	中国准则	美国准则	国际准则	美国准则	美国准则	
会计准则						
货币资金占总资产比	2.65%	2.46%	0.41%	2.52%	2.75%	1.89%
流动资产占总资产比	3.64%	-	3.83%	-	-	3.83%
流动负债占总负债比	12.58%	-	16.12%	-	-	16.12%
资产负债率	0.74	0.74	0.76	0.77	0.77	0.77

注：因美国准则报表不区分资产和负债的流动性，相关指标不可比。

市场主流飞机租赁公司主要以经营租赁方式开展租赁业务，在资产结构方面，飞机租赁公司的流动资产主要由货币资金、应收账款等构成，占总资产规模比例较大的飞机租赁资产主要在固定资产科目列示，因此流动资产占总资产比例较低。飞机租赁公司的流动负债主要为一年内到期的非流动负债，主要通过飞机租金收入、飞机销售收入及新增融资等方式实现

现金流平衡。如上表所示，Avolon 的各项资产负债结构情况符合行业特性，与可比公司不存在重大差异。

③偿债能力

公司名称	Avolon		中银航空 租赁	AerCap	Air Lease	可比公司 均值
	中国准则	美国准则	国际准则	美国准则	美国准则	
资产负债率	0.74	0.74	0.76	0.77	0.77	0.77
利息保障倍数	0.77	1.02	1.06	0.44	0.75	0.75
EBITDA 全部债 务比	0.09	0.09	0.09	0.07	0.07	0.08
经营性现金流量 净额/有息负债	0.11	0.06	0.13	0.11	0.07	0.11

飞机租赁业务具有较为稳定的经营现金流，同时飞机租赁资产具有良好的流通性，飞机租赁公司偿债资金来源包括飞机租金、飞机租赁资产处置收入以及外部融资等。如上表所示，Avolon 各项偿债能力指标符合行业特性，与可比公司不存在重大差异。对 Avolon 流动性分析的详细内容请参考本问询函第一、(二)题之回复。

综上所述，与同行业公司相比，Avolon 的盈利能力、资产结构、偿债能力等指标不存在重大差异，持续经营能力不存在重大不确定性。

2、集装箱租赁业务

(1) 集装箱租赁行业发展现状

集装箱租赁行业的发展与全球经济、贸易以及集装箱运输量的增长息息相关，全球经济增长越快，集装箱贸易运输量越大，对集装箱租赁业务的需求也就越大。根据世界银行于 2023 年发布的最新预测，2022 年全球世界贸易增长量预估为 4%，2023 年预测为 1.6%。集装箱租赁行业在经

历自 2020 年下半年以来持续的高度景气后，受全球经济下行压力加大、通货膨胀加剧等负面因素影响，自 2022 年三季度起逐步回落并恢复正常化，集装箱租金水平和出租率有所下降。

Drewry 预测 2023 年航运贸易将缓慢增长，并预计集装箱运价将继续下跌，全球运力需求预计将增长 1%，而船队运力供给将增长 1.9%，叠加港口拥堵缓解带来的运力释放，将进一步导致市场出现供过于求的状况。目前，集装箱新箱价格和市场租赁价格已由前期历史高位回落至长期均衡区间并保持相对稳定。同时，全球主要集装箱租赁公司由于较高的长期租约占比，集装箱出租率仍处于历史较高水平，一定程度熨平了海运周期波动风险。

(2) 同行业上市公司情况比较

公司集装箱租赁业务主要通过下属子公司 Global Sea Containers Ltd（以下简称“GSCL”）开展。目前国内 A 股市场无专业从事集装箱租赁业务的可比上市公司，于美国证券市场上市的集装箱租赁公司包括 Triton 及 Textainer，其 2022 年财务指标与 GSCL 对比如下：

① 盈利能力

公司名称	GSCL	Triton	Textainer	可比公司均值
会计准则	中国准则	美国准则	美国准则	
净资产收益率	12.43%	23.31%	15.50%	19.40%
总资产收益率	4.15%	6.17%	4.06%	5.12%
营业收入/租赁资产	14.18%	15.04%	11.59%	13.32%

注：因可比公司报表准则及披露口径差异，以上收入数据已合并列示经营租赁收入、融资租赁收入及其他租赁相关收入；资产数据已合并列示经营租赁资产规模及融资租赁资产规模。

与同行业可比公司相比，GSCL 净资产收益率、总资产收益率较低，一方面原因为可比公司箱队构成以干箱为主，占比均超过 90%（以 TEU 计），而 GSCL 箱队较为多元化，干箱占比约为 75%（以 TEU 计），在过去两年集运市场旺盛期间干箱的盈利优势更为凸显；另一方面，公司于 2013 年收购 Seaco SRL 100% 股权，2015 年收购 Cronos Ltd 80% 股权，将收购对价高于可辨认净资产公允价值份额的差额确认为商誉，共计形成商誉 7.86 亿美元，占 GSCL 总资产和净资产比例分别为 12% 和 36%，对 GSCL 净资产收益率和总资产收益率水平产生了一定负面影响。剔除商誉资产后，GSCL 净资产收益率为 19.57%，总资产收益率为 4.72%，与可比公司不存在重大差异。

② 资产结构

公司名称	GSCL	Triton	Textainer	可比公司 均值
会计准则	中国准则	美国准则	美国准则	
货币资金占总资产比	2.36%	1.54%	3.51%	2.53%
流动资产占总资产比	5.91%	-	6.85%	6.85%
流动负债占总负债比	11.58%	-	7.65%	7.65%
资产负债率	0.67	0.74	0.74	0.74

注：因可比公司 Triton 披露的报表不区分资产和负债的流动性，相关指标不可比。

与飞机租赁业务类似，集装箱租赁业务具有项目周期长、经营现金流稳定的特点，集装箱租赁公司的流动资产主要由货币资金、应收账款、一年内到期的应收融资租赁款等构成，占总资产规模比例较大的集装箱租赁资产主要在固定资产和长期应收款等非流动资产科目列示，因此流动资产占总资产比例较低。集装箱租赁公司的流动负债主要为一年内到期的非流动负债，主要通过集装箱租金收入、销售收入及新增融资等方式实现现金

流平衡。如上表所示，GSCL的各项资产负债结构情况符合行业特性，与可比公司不存在重大差异。

③偿债能力

公司名称	GSCL	Triton	Textainer	平均值
会计准则	中国准则	美国准则	美国准则	
资产负债率	0.67	0.74	0.74	0.74
利息保障倍数	2.70	4.62	3.02	3.82
EBITDA 全部债务比	0.18	0.21	0.15	0.18
经营性现金流量净额 /有息负债	0.24	0.23	0.14	0.19

集装箱租赁业务具有较为稳定的经营现金流，同时集装箱资产具有良好的流通性，集装箱租赁公司偿债资金来源包括租金收入、集装箱资产处置收入以及外部融资等。如上表所示，GSCL各项偿债能力指标符合行业特性，与可比公司不存在重大差异。对GSCL流动性分析的详细内容请参考本问询函第一、(二)题之回复。

综上所述，GSCL盈利能力良好，与同行业公司相比资产结构、偿债能力等指标不存在重大差异，持续经营能力不存在重大不确定性。

3、持股平台及境内租赁业务

2020年以来，国内经济下行压力加大，融资租赁行业的监管政策逐步完善，租赁行业进入“减量增质、回归本源”的发展轨道。2022年，境内融资租赁企业数量、注册资金和业务总量均呈下降态势。截至2022年12月末，全国融资租赁企业数量约为9,840家，较2021年末减少2,077家；行业注册资金约合27,206亿元，较上年末下降16.78%；全国融资租赁合同余额约为58,500亿元人民币，较2021年末下降5.8%。

公司境内渤海租赁母公司，及境外香港渤海租赁资产管理有限公司（以下简称“香港渤海”）、Global Aviation Leasing Co.,Ltd（以下简称“GAL”）、Global Aircraft Leasing Co.,Ltd（以下简称“GALC”）为公司持股平台公司，不直接开展租赁业务，承担公司因并购境外子公司产生的主要债务及相应的财务费用和管理费用。子公司天津渤海租赁有限公司（以下简称“天津渤海”）主要开展飞机租赁及境内融资租赁业务，横琴国际融资租赁有限公司（以下简称“横琴租赁”）主要开展境内融资租赁业务。对于持股平台公司及境内开展租赁业务子公司的持续经营能力分析，请参考本问询函第一、(二)题之回复。

(二) 列示有息负债的债务类型、具体金额、到期日、逾期情况、展期情况、利率、偿付安排，并结合当前有息负债及到期情况、可自由支配货币资金、预计经营性现金流、资产变现能力、融资能力和计划等说明公司是否存在流动性风险，如有，请充分提示风险。

公司回复：

公司为控股型公司，主要业务通过下属子公司开展，其中子公司天津渤海、横琴租赁为境内融资租赁业务平台，Avolon 为公司境外飞机租赁业务平台，GSCL 为境外集装箱租赁业务平台，香港渤海、GAL、GALC 为公司境外持股平台。

截至 2022 年末，公司合并报表有息负债合计 1,996.04 亿元（包括短期借款、长期借款及应付债券），其中公司一年内到期的有息负债为 308.93 亿元，具体结构如下：

单位：亿元人民币

债务类型	债务金额	到期日		利率区间
		2023年12月31日前	2023年12月31日后	
短期借款	10.84	10.84	-	4.50%-5.20%
长期借款	785.77	156.73	629.04	1.00%-8.50%
应付债券	1,199.43	141.36	1,058.07	2.13%-6.60%
合计	1,996.04	308.93	1,687.11	

1、公司境外子公司 Avolon 偿债风险分析

截至 2022 年末，Avolon 有息负债规模约 1,323.34 亿元，占公司整体有息负债的 66.29%；其中一年内到期的有息负债规模约 155.42 亿元，占公司整体一年内到期的有息负债的 50.31%。截至 2022 年末，Avolon 有息负债的具体情况如下：

单位：亿元人民币

债务类型	有息负债金额	利率	到期日	其中：一年内到期的有息负债
长期借款	323.36	1.48%-6.47%	2023/1-2033/3	56.34
应付债券	999.98	2.13%-6.60%	2023/1-2028/2	99.08
合计	1,323.34			155.42

Avolon 系全球领先的飞机租赁公司，经营情况良好，是公司体量最大的子公司，也是公司收入的主要来源。2022 年度，Avolon 的营业收入占公司整体营业收入的 79.72%，总资产占公司总资产的 75.67%。

2022 年度，Avolon 实现营业收入 254.49 亿元，较上年同期增长 15.39%，经营性现金流量净额达到 141.63 亿元，较上年同期增长 24.41%（以上数据为 Avolon 已审计中国会计准则数据）。截至 2022 年末，Avolon 货币资金为 52.78 亿元，其中非受限货币资金为 45.61 亿元；可用的授信额度合计约 340.64 亿元。在支出方面，2023 年度，Avolon 需支付飞机采购款约

70.45 亿元，需偿还一年内到期的债务为 155.42 亿元。Avolon 自有现金、经营性现金流及可用授信额度可充分覆盖大额采购支出及到期债务的偿付。

Avolon 具有良好的资信水平，国际三大评级机构均确认 Avolon 信用评级为“投资级”（其中穆迪：Baa3、标普：BBB-、惠誉：BBB-）。2023 年 6 月 16 日，惠誉将 Avolon 评级展望由“稳定”提升为“正面”。Avolon 拥有包括发行债券、ABS、循环信用贷款等多种融资渠道。

综上，Avolon 债务结构稳健、可控，经营性现金流充沛，不存在债务逾期情况，其自有现金、经营性现金流及可用授信额度可充分覆盖大额采购支出及其到期债务的偿付，不存在流动性风险。

2、公司境外子公司 GSCL 偿债风险分析

截至 2022 年末，GSCL 有息负债规模约 286.94 亿元，占公司整体有息负债的 14.38%；其中一年内到期的有息负债规模约 29.55 亿元，占公司整体一年内到期的有息负债的 9.57%。截至 2022 年末，GSCL 有息负债的具体情况如下：

单位：亿元人民币

债务类型	有息负债金额	利率	到期日	其中：一年内到期的有息负债
长期借款	286.94	1.86%-6.33%	2024/7-2032/9	29.55

GSCL 系全球第四大集装箱租赁公司，经营情况良好，是公司收入和利润的重要来源。2022 年度，GSCL 的营业收入占公司营业收入的 19.27%，总资产占公司总资产的 17.05%。

2022 年度，GSCL 实现营业收入 61.50 亿元，较上年同期增长 14.68%，

经营性现金流量净额达到 65.15 亿元，较上年同期增长 33.25%，实现净利润 17.86 亿元（以上数据为 GSCL 已审计中国会计准则数据）。截至 2022 年末，GSCL 货币资金为 10.62 亿元，其中非受限货币资金为 6.31 亿元；可用的授信额度合计约 66.64 亿元。2023 年度，GSCL 计划采购集装箱约 3.54 亿元，需偿还一年内到期的债务为 29.55 亿元。GSCL 的自有现金、经营性现金流及可用授信额度可充分覆盖其大额采购支出及到期债务的偿付。

GSCL 拥有包括发行资产抵押票据、循环信用贷款等多种融资渠道。标普对 GSCL 于 2021 年度发行的 ABS 给出了 A、BBB+ 的投资级评级。

综上，GSCL 债务结构及规模稳健、可控，经营性现金流充沛，不存在债务逾期情况，其自有现金、经营性现金流及可用授信额度可充分覆盖大额采购支出及其到期债务的偿付，不存在流动性风险。

3、境外持股平台公司偿债风险分析

截至 2022 年末，公司境外持股平台公司（包括香港渤海、GAL、GALC）有息负债规模约 134.94 亿元，占公司整体有息负债规模的 6.76%；其中一年内到期的有息负债规模约 2.27 亿元，占公司整体一年内到期的有息负债的 0.73%。

单位：亿元人民币

债务类型	有息负债金额	利率	到期日	其中：一年内到期的有息负债
应付债券	134.94	6.5%	2024/9	2.27

公司境外持股平台公司主要为承债企业，承担收购境外公司配套融资的债务。截至 2022 年末，境外持股平台公司主要存续一笔由 GALC 发行的 19.11 亿美元债券，2023 年度到期应付利息为 1.24 亿美元，拟通过境外子公司分红或增发票据等方式支付利息，不存在流动性风险。

4、公司母公司及境内子公司偿债风险分析

截至 2022 年末，公司母公司及境内子公司有息负债规模约 250.82 亿元，占公司整体有息负债规模的 12.57%；其中一年内到期的有息负债规模约 121.69 亿元，占公司整体一年内到期的有息负债的 39.39%。

受控股股东破产重整、行业冲击等因素影响，公司母公司及境内子公司存在较大流动性压力。截至 2022 年 12 月 31 日，公司及下属境内子公司一年内到期的有息负债余额 121.69 亿元，部分境内借款、债券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约 51.57 亿元。截至 2022 年末，公司母公司及境内子公司有息负债具体情况如下：

(1) 正常类有息负债

单位：亿元人民币

债务类型	贷款行/债券简称	有息债务余额	一年内到期的债务余额	到期日	利率区间	期后展期情况
长期借款	银行 1	5.99	0.35	2027/12/21	3.00%	
	银行 2	11.11	0.30	2025/9/15	4.75%	
	银行 3	3.25	3.25	2025/5/7	4.30%	
	银行 4	2.52	2.52	2023/9/20-2025/9/21	4.19%	
	银行 5	4.46	4.46	2027/12/1	4.40%	
	银行 6	0.01	0.01	2023/12/5	1.50%	
	银行 7	15.20	0.14	2026/8/12	4.91%	
	银行 8	2.98	0.29	2024/7/31	7.00%	
	银行 9	1.67	0.62	2025/9/21	5.50%	
	银行 10	1.80	0.20	2027/9/26	4.35%	
	银行 11	7.73	0.30	2025/9/14	4.75%	
	银行 12	1.13	1.13	2023/10/16	4.65%	
	银行 13	1.08	0.17	2028/8/10	4.90%	
	银行 14	0.63	0.31	2024/11/28	1.00%	
	银行 15	0.96	0.16	2028/8/29	Libor+2.69%	
	银行 16	12.41	2.01	2034/8/27-2034/12/11	1.00%	
应付债券	16 津租 02	15.03	0.25	2024/4/20	4.00%	
	17 渤租 01	8.09	0.74	2024/11/15	4.00%	
	18 渤金 01	9.46	9.46	2023/6/20	4.00%	完成展期至 2026 年
	18 渤金 02	10.97	10.97	2023/9/10	4.00%	完成展期至 2026 年
	18 渤金 03	4.97	4.97	2023/10/10	4.00%	完成展期至 2026 年
	18 渤金 04	8.89	8.89	2023/10/26	4.00%	完成展期至 2026 年
	18 渤租 05	3.11	3.11	2023/12/5	4.00%	完成展期至 2026 年

短期借款	银行 7	4.93	4.93	2023/4/27	5.20%	完成展期至 2026 年
	银行 17	5.91	5.91	2023/3/24	4.50%	完成偿付
合计		144.29	65.45			

(2)逾期借款情况

单位：亿元人民币

债务类型	贷款行/债券简称	有息债务余额	一年内到期的债务余额	到期日区间	逾期金额	利率区间	期后展期情况
长期借款	银行 13	5.95	2.33	2027/11/24	2.27	Libor+2.50%	已与债权人签订债务重组框架协议
	银行 18	12.80	12.80	2020/10/10-2020/11/22	15.56	7.00%	完成展期至 2028 年
	银行 21	21.64	10.79	2027/6/20-2028/12/21	11.64	4.41%-Libor+3.00%	已与债权人签订债务重组框架协议
	银行 22	26.31	6.23	2028/9/20-2029/1/19	8.25	5.88%	已与债权人签订债务重组框架协议，其中 5.87 亿逾期债务已完成债务重组及部分债务的偿付
	银行 23	5.56	1.11	2028/9/8-2028/10/18	1.19	4.41%	已与债权人签订债务重组框架协议
	银行 24	21.91	18.68	2027/12/17-2029/5/24	8.47	4.35%-4.90%	已与债权人签订债务重组协议
	银行 25	2.33	0.00	2027/6/5-2027/11/16	0.12	4.00%	已完成逾期债务偿付
	银行 26	4.68	1.33	2029/4/12	1.71	4.90%	已与债权人签订债务重组框架协议
	银行 19	1.00	1.00	2022/6/12	1.14	5.50%	与债权人协商中
	银行 20	0.36	0.36	2020/5/11	0.42	6.50%	与债权人协商中

应付债券	19 渤海租 赁 SCP002	3.99	1.61	2022/3/1-2025/11/11	0.80	3.98%	与债权人协商中
合计		106.53	56.24		51.57		

(3) 具体应对措施

为应对境内公司流动性压力，公司一方面通过加大境内子公司经营性回款、境外子公司分红等方式，全力筹措偿债资金；另一方面，公司积极与各债权人协商解决方案，通过债务展期、置换、重组等方式化解短期债务压力。具体应对措施如下：

①针对 51.57 亿元逾期债务，公司持续与债权人沟通协商展期、重组等相关安排。截至公司 2022 年年度财务报表报出日前，公司已部分偿付或与银行等机构签署协议达成了展期重组安排的本金及利息共计约 42.43 亿元。截至本问询函回复日，公司已部分偿付或与银行等机构签署协议达成了展期重组安排的本金及利息共计约 49.21 亿元。

②针对未来一年内到期的借款及债券合计约 67.96 亿元，公司积极与相关银行等金融机构积极沟通协商展期等相关安排。截至公司 2022 年年度财务报表报出日前，公司已就约 12.88 亿元的长期借款本金及利息与银行等机构签署协议达成了展期重组安排；并就 27.69 亿元一年内到期的债券召开债券持有人会议通过了债券的展期安排。截至本问询函回复日，公司已完成约 57.14 亿元借款及债券本息的展期及重组安排。

③因逾期债务触发了相关债务协议的交叉违约条款，导致相关借款银行及债权人有权按照相关协议要求公司随时偿还相关债项的全部本金及利息。公司于 2022 年末根据交叉违约条款将约 21.08 亿元长期非流动负债重分类至一年内到期的非流动负债。截至本问询函回复日，公司已与相关银行协商出具函件，同意在公司 2023 年如期偿还相关银行借款情况下不会启用交叉违约条款金额约 9.84 亿元，剩

余金额 11.24 亿元公司已与相关债权人签订债务重组协议。截至本问询函回复日，相关银行及债权人未针对公司采取行动而要求立即还款。

④截至 2022 年 12 月 31 日，公司母公司及境内子公司非受限货币资金约 3.14 亿元，可用于偿付公司逾期债务及一年内到期的借款及债券。

⑤伴随国内航空业的复苏，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。同时，公司通过催收租金等方式加强境内子公司经营性净现金流回款。截至本问询函回复日，公司境内子公司 2023 年内已取得租金回款 15.93 亿元。

⑥公司境外子公司运营情况良好，自有资金、经营性现金流及可用授信额度可覆盖其到期债务的偿付。境外子公司将根据其章程及股东协议的有关约定向公司提供分红。截至本问询函回复日，公司已经获得分红约 5.39 亿元。

⑦截至公司 2022 年年度财务报表报出日前，公司已经和若干银行和金融机构达成融资合作意向，意向融资金额共计 128 亿元，公司将根据实际需求向该些银行和金融机构获得增信或流动性支持。

通过上述措施，公司能够确保于 2022 年 12 月 31 日后 12 个月内能持续经营。目前公司主营业务开展正常，流动性风险暂未对公司的持续经营能力产生重大不利影响。公司将持续积极采取有效措施，提升公司持续经营能力，维护公司和广大投资者的合法权益。

公司已于 2022 年年度报告“第三节 管理层讨论与分析/十一、公司未来发展的展望/(四)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。

请年审会计师：

(一) 就上述问题进行核查并发表明确意见。

年审会计师回复：

在对渤海租赁股份有限公司及其子公司（以下简称“集团”）2022年度合并财务报表审计过程中，安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“安永”）按照审计准则的要求对公司管理层采用持续经营基础编制的 2022 年度合并财务报表执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

(二)说明在公司流动负债超过流动资产 247.43 亿元且相关数据较 2020 年、2021 年有所增长，同时公司还有 51.57 亿元的借款本金及利息未按照协议约定按时偿还的情况下，仍对公司 2022 年年度财务报告出具标准无保留意见的原因及合理性，与 2020 年、2021 年判断公司持续经营能力方面是否存在较大差异，及存在差异的合理性。

年审会计师回复：

公司年审会计师对渤海租赁 2020 年及 2021 年年度财务报告出具标准无保留意见，并在审计意见段之后增加强调事项段，强调可能导致对持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况存在重大不确定性的事实，并提醒财务报表使用者注意财务报表附注中对有关事项的披露。公司年审会计师对渤海租赁 2022 年年度财务报告出具标准无保留意见，并且出具《渤海租赁股份有限公司 2021 年度出具带与持续经营相关的重大不确定性段落的无保留审计意见报告涉及事项影响已消除的专项说明》。关于年审会计师对渤海租赁 2020 年、2021 年及 2022 年年度财务报告中与持续经营能力的评估和出具审计意见的

依据，具体分析如下：

根据《企业会计准则第 30 号——财务报表列报》第二章第五条，在编制财务报表的过程中，企业管理层应当利用所有可获得信息来评价企业自报告期末起至少 12 个月的持续经营能力。评价时需要考虑宏观政策风险、市场经营风险、企业目前或长期的盈利能力、偿债能力、财务弹性以及企业管理层改变经营政策的意向等因素。评价结果表明对持续经营能力产生重大怀疑的，企业应当在附注中披露导致对持续经营能力产生重大怀疑的因素以及企业拟采取的改善措施。

根据《中国注册会计师审计准则第 1324 号——持续经营》第三章第十一条，注册会计师的责任是考虑管理层在编制财务报表时运用持续经营假设的适当性，并考虑是否存在需要在财务报表中披露的有关持续经营能力的重大不确定性。

于 2020 年、2021 年及 2022 年末资产负债表日，公司管理层计算集团净流动负债年末余额及分布情况，具体如下：

人民币：亿元	2020 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
Avolon	120.14	(70.45)	(114.74)
GSCL	(25.97)	(10.79)	(8.14)
渤海租赁及其除 Avolon 和 GSCL 以外子公司	(183.16)	(115.38)	(124.55)
集团合并财务报表	(88.99)	(196.62)	(247.43)
其中：逾期未偿付事项*	(59.73)	(74.43)	(51.57)

*逾期未偿付事项指截至资产负债表日，未按照相关协议约定按时偿还的借款、债券以及长期应付款。

公司管理层于每个资产负债表日评价企业自报告期末起至少 12 个月的持续经营能力，并采取了应对措施，具体如下：

1、针对 Avolon 和 GSCL 持续经营能力的评估

截至 2020 年 12 月 31 日，Avolon 和 GSCL 持有尚未使用的银行

授信额分别为约人民币 290.10 亿元和约人民币 64.40 亿元;截至 2021 年 12 月 31 日分别约为人民币 343.97 亿元和约人民币 65.54 亿元;截至 2022 年 12 月 31 日分别为约人民币 340.64 亿元和约人民币 66.64 亿元, 公司管理层判断 Avolon 和 GSCL 可以通过其持有的尚未使用的银行授信额度及未来经营产生的现金流入获得充足的资金满足其偿还债务和资本支出。

2、除 Avolon 及 GSCL 以外, 针对渤海租赁及其剩余子公司的净流动负债, 公司管理层具体应对措施如下:

(1) 将于资产负债表日已逾期未偿还事项于相应年度财务报表报出日前已完成签署展期协议或偿付:

人民币: 亿元	2020 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
逾期未偿付事项 (A)	(59.73)	(74.43)	(51.57)
将逾期借款和债券于财务报表报出日前完成签署展期书面协议或偿付 (B)	16.54	9.35	42.43
展期完成比例 (C) = (B) / (A)	27.69%	12.51%	82.28%

(2) 针对上述逾期未偿还事项所触发的交叉违约条款, 于相应年度财务报表报出日前已签署说明函, 同意解除约定交叉违约条款的触发条件;

人民币: 亿元	2020 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2022 年 12 月 31 日
根据交叉违约条款重分类至一年内到期的非流动负债的金额* (A)	32.34	21.71	21.08
于财务报表报出日前签署说明函, 同意解除约定交叉违约条款的触发条件** (B)	-	-	9.84
完成比例 (C) = (B) / (A)	-	-	46.68%

*根据交叉违约条款重分类在一年内到期的非流动负债的金额是指根据交叉违约条款, 导致借款银行及债权人于资产负债表日有权按照相关协议要求渤海租赁随时偿还相关债项的全部本金及利息, 扣减根据原还款计划将于资产负债表日一年内到期的金额之后的剩余金额。

**截至 2022 年 12 月 31 日, 公司已于 2022 年度财务报表报出日前与相关银行协商出具函件, 同意在公司 2023 年如期偿还相关银行借款情况下不会启用交叉违约条款金额共计人民

币 9.84 亿元。

(3) 将于资产负债表日即期及一年内到期的负债于相应年度财务报表报出日前已完成签署展期协议：

人民币：亿元	2020年12月 31日	2021年12月 31日	2022年12 月31日
即期及一年内到期的负债 (A)	107.07	42.37	67.96
即期及一年内到期的负债于财务报表报出日前实际签署展期协议 (B)	-	-	40.57
展期完成比例 (C) = (B) / (A)	-	-	59.70%

(4) 渤海租赁境外子公司运营情况良好，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，境外子公司将根据其章程及股东协议的有关约定向公司提供分红。于 2022 年度财务报表报出日前，集团已经获得分红人民币 4.22 亿元；2021 年度财务报表报出日前，集团已经获得分红人民币 3.48 亿。

汇总上述 (1) 至 (4) 将已完成签署债务展期协议、解除交叉违约条件和已收到分红作为非常确定的应对措施的综合金额，涵盖资产负债表日渤海租赁及其除 Avolon 和 GSCL 以外的子公司净流动负债的比例：

人民币：亿元	2020年12 月31日	2021年12月 31日	2022年12 月31日
将逾期借款和债券于财务报表报出日前实际签署展期协议或偿付	16.54	9.35	42.43
于财务报表报出日前签署说明函，同意解除约定交叉违约条款的触发条件	-	-	9.84
即期及一年内到期的负债于财务报表报出日前实际签署展期协议	-	-	40.57
于财务报表报出日前已从 Avolon 及 GSCL 获得的分红	-	3.48	4.22
上述已完成展期、解除交叉违约条件和收到分红非常确定的应对措施小计 (A1)	16.54	12.83	97.06
渤海租赁及其除 Avolon 和 GSCL 以外子公司净流动负债 (B)	(183.16)	(115.38)	(124.55)

非常确定的应对措施合计数与渤海租赁及其除 Avolon 和 GSCL 以外的子公司净流动负债年末余额占比 (C) = (A)/(B)	9%	11%	78%
--	----	-----	-----

(5) 集团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，计划通过债券置换等方式降低短期债务及融资成本。

(6) 伴随国内航空业的复苏，集团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。同时，渤海租赁通过催收租金等方式加强境内子公司经营性净现金流回款。集团已于 2022 年度财务报表报出日前自海南航空控股股份有限公司、北京首都航空有限公司、云南祥鹏航空有限责任公司、天津航空有限责任公司（以下简称“四家相关航司”）收回租金共计人民币 2.6 亿元。

(7) 于各年度财务报表报出日前，集团已经和若干银行和金融机构达成融资合作意向，公司将根据实际需求向该些银行和金融机构获得增信或流动性支持。集团于 2020 年度财务报表、2021 年度财务报表及 2022 年度财务报表报出日前，已经和若干银行和金融机构达成融资合作意向函金额分别为人民币 48 亿元、131 亿元以及人民币 128 亿元。

基于上述公司管理层于每个资产负债表日评价企业自报告期末起至少 12 个月的持续经营能力和采取的应对措施，公司年审会计师关于 2020 年度、2021 年度和 2022 年度财务报表与持续经营相关的重大不确定性的判断如下：

公司年审会计师评估于 2020 年 12 月 31 日及 2021 年 12 月 31 日，渤海租赁管理层完成的已确定的逾期债务展期、解除交叉违约条款和已经收到的境外子公司分红金额共计约分别为人民币 16.54 亿元

和 12.83 亿元，占扣除 Avolon 和 GSCL 之外渤海租赁及其子公司的净流动负债的比例分别为 9%和 11%。剩余流动性风险应对措施主要包括：于 2020 年度和 2021 年度财务报表报出日前，渤海租赁已经与部分逾期借款债权人达成了展期意向金额分别为人民币 17 亿和 35 亿元、和若干银行和金融机构达成融资合作意向函金额分别为人民币 48 亿元和 131 亿元。并且，于 2020 年度财务报表报出前，渤海租赁针对 2020 年 12 月 31 日的债券计划发行私募置换债共计人民币 127 亿元，已经和若干家机构达成融资意向函表示认购置换债。于 2021 年度财务报表报出前，渤海租赁获得境外子公司的分红决议及分红计划金额人民币 23.91 亿元，上述全部应对措施合计金额可以涵盖 2020 年 12 月 31 日和 2021 年 12 月 31 日渤海租赁及其除 Avolon 和 GSCL 以外的子公司净流动负债缺口人民币 183 亿和 115 亿。考虑剩余流动性风险应对措施能否落实仍存在重大不确定性。若集团未能持续经营，则须将集团资产之账面价值调整至可回收金额，就可能产生的财务负债计提拨备，以及将非流动负债分类为流动负债。此等调整之影响并未反映在公司 2020 年及 2021 年年度财务报告中。存在可能导致对渤海租赁股份有限公司持续经营能力产生疑虑的重大不确定性，由此针对公司 2020 年及 2021 年年度财务报告均出具了带持续经营重大不确定性段落的无保留意见。

公司年审会计师评估于 2022 年 12 月 31 日，渤海租赁与持续经营相关的重大不确定性已经消除，由此针对公司 2022 年年度财务报告出具了无保留意见。与 2020 年和 2021 年相比，公司 2022 年持续经营能力方面所存在的较大差异及存在差异的合理性具体分析如下：

(1) 2022 年 12 月 31 日渤海租赁及其除 Avolon 及 GSCL 以外

的子公司的已逾期未偿还债务的展期工作，于公司 2022 年年度财务报表报出日前取得了实质性进展，已完成签署展期协议的比例为 82%，远高于 2020 年和 2021 年逾期债务在相应年度财务报表报出日前的完成展期的比例 28%和 13%（详见数据，参见前述分析 2.（1）公司管理层采用的应对措施）。

（2）2022 年 12 月 31 日渤海租赁及其除 Avolon 及 GSCL 以外的子公司所存在交叉违约条款的修订工作，在 2022 年年度财务报表报出日前，取得实质性的进展，2022 年解除交叉违约条款的金额比例达到 47%，而在 2020 年和 2021 年年度财务报表中，公司没有完成交叉违约条款的修订。

（3）2022 年 12 月 31 日渤海租赁及其除 Avolon 及 GSCL 以外的子公司的即期及一年内到期的负债余额的展期工作，于公司 2022 年年度财务报表报出日前取得了实质性进展，已完成签署展期协议的比例为 61%，好于 2020 年和 2021 年。

经分析，2022 年 12 月 31 日逾期债务在期后完成展期金额、集团解除交叉违约条款的金额和将即期及一年内到期的负债的完成展期金额较 2021 年和 2020 年大幅改善的主要原因为：集团以其持有的飞机抵押的长期借款的展期在行业负面因素消除后获得了实质性进展。由于所抵押飞机的承租方（航空公司）受行业负面因素影响，存续期的租金偿还不确定，使得以持有飞机抵押的长期借款的债务重组工作一直未取得实质性进展，直到 2022 年 12 月国内防控措施的全面解除，国内航空业全面复苏，渤海租赁的四家相关航司于 2023 年第 1 季度陆续支付租金（详细情况，参见后续分析（4）），使得抵押飞机借款的债权人和渤海租赁签署了债务重组框架协议，流动性风险给予

大部分解决。同时，航空业的恢复为航空公司（即飞机的承租方）未来有现金流入用来持续的支付渤海租赁的飞机租金给予了保证，为集团偿还债务提供了资金来源，使得渤海租赁的持有交叉违约条款的债权人和即将及一年内到期债务的债权人有意愿和渤海租赁签署了解除交叉违约条款和债务展期协议。

(4)自 2022 年 12 月以来，国内航空业全面复苏，对中国航空业恢复发展的不确定性消除。

依据中国民航局发布的月度运输生产统计数据，2023 年 1 月、2 月份旅客运输量较上年同月分别增长 34.8%和 38%，飞机日利用率从 6.7 小时/日增加到 7.6 小时/日，运输总运转量等数据均出现一定幅度的同比增长。国内民航市场正在快速恢复。

渤海租赁除 Avolon 及 GSCL 以外的子公司飞机租赁业务承租人主要包括海南航空控股股份有限公司、北京首都航空有限公司、云南祥鹏航空有限责任公司、天津航空有限责任公司。截至 2023 年 1 月底，上述承租人飞机已全部恢复至运营状态，上游航司经营情况的恢复直接传导至其加快偿付欠付渤海租赁的逾期租金。上述四家航司 2023 年第一季度租金支付金额共计 0.32 亿美元，较 2022 年第一季度租金支付总额的 0.04 亿美元，增加 0.28 亿美元，增长 7 倍，较 2022 年全年租金支付总额的 0.25 亿美元，增加 0.07 亿美元，增幅 28%。渤海租赁逾期租金的收回将有利于净流动负债余额的化解。

(5)境外子公司 Avolon 及 GSCL 盈利能力增加，分红回流力度加大。渤海租赁重要境外子公司 2017 至 2022 年度实际盈利及分红情况如下：

美元：亿元	Avolon 净利润/(亏损)	Avolon 实际向渤海租赁分红
-------	-----------------	------------------

2017 年	5.18	2.50
2018 年	6.58	2.39
2019 年	6.84	1.68
2020 年	(4.23)	-
2021 年	0.51	0.09
2022 年	(1.53)	0.09
2023 年第一季度预计	0.51	N/A

2020 年度之前，Avolon 的盈利能力和分红金额均较高，于 2017、2018 及 2019 年度 Avolon 依据企业会计准则实现净利润分别为 5.18 亿美元、6.58 亿美元以及 6.84 亿美元，2017 年度、2018 年度及 2019 年度渤海租赁实际分红金额分别为美元 2.5 亿元和美元 2.39 亿元和美元 1.68 亿元。2020 年度，受行业负面因素影响以来，Avolon 于 2020、2021 年度以及 2022 年度经营业绩大幅下滑，分别为净亏损 4.23 亿美元、净利润 0.51 亿美元以及净亏损 1.53 亿美元，导致 Avolon 向渤海租赁实际分红自 2020 年度以来金额大幅减少，其中 2020 年度未分红，2021 年度及 2022 年度实际分红金额均为 0.09 亿美元。

虽然 Avolon 2022 年度为净亏损 1.53 亿美元，但其是由于 2022 年度受俄乌冲突影响，Avolon 对滞俄相关飞机资产计提固定资产减值损失 2.98 亿美元，导致呈现亏损，如刨除上述俄乌冲突计提的飞机资产减值的影响，2022 年度 Avolon 经营盈利约 1.45 亿美元。公司预计 2023 年一季度 Avolon 实现盈利 0.51 亿美元。根据国际航空运输协会（IATA）发布的数据，2023 年 4 月全球航空客运量同比增长 45.8%。随着全球航空业进入全面复苏，合理预计 Avolon 的盈利和分红能力将逐步恢复至 2017、2018 至 2019 年度的水平，导致境外资金回流金额增加，将有利于净流动负债余额的化解。

2022 年上半年，集装箱市场延续 2021 年的强劲状态，2022 年下半年开始，因其他物流方式逐步恢复，以及随着俄乌冲突，全球通货

膨胀和供应链中断，导致集装箱市场需求冲高回落，供应过剩，集装箱贸易增长速度放缓。虽然集装箱市场有所回落，但是 2021 年度及 2022 年度 GSCL 签订的长期租赁协议租金高于历史平均水平，由此该部分长期租约对 GSCL 财务报表带来的利好影响仍给予持续。2023 年一季度 GSCL 预计将盈利 5,600 万美元至 5,700 万美元。GSCL 于渤海租赁 2022 年年度财务报表报出日前，以减资的形式实际向渤海租赁分红 0.52 亿美元。基于 GSCL 具备持续分红至股东的能力，形成资金境外回流，将有利于净流动负债余额的化解。

公司年审会计师基于如上分析，截至 2022 年度财务报表报出日前，公司已确定的借款展期、债券展期、解除交叉违约条款和已经收到的境外子公司分红金额共计约为人民币 97.03 亿元，虽然未能直接弥补于 2021 年 12 月 31 日渤海租赁及其除 Avolon 和 GSCL 以外的子公司净流动负债缺口人民币 124 亿，但是，公司年审会计师综合考虑，基于公司历史完成展期计划的实现程度，预计公司 2023 年下半年非常大可能性可以完成剩余飞机抵押借款展期金额 8.4 亿元和解除交叉违约的金额约人民币 11.24 亿共计为人民币 19.64 亿元；基于国内防控措施的全面解除，行业负面因素对国内航空业不确定行消除，以及截至 2022 年度财务报表报出日前集团实际收到的海航集团相关航司偿付租金的金额及频次均大幅提升，合理预计海航集团相关航司 2023 年将会逐步恢复资金偿还能力，使得集团境内在租飞机收取的租金偿付金额大幅增加。并且，基于行业负面因素对全球航空业的影响日益减弱，境外子公司经营状况将会进一步大幅好转，合理预计公司可以根据资金需求和可供支配的现金余额要求境外子公司于 2023 年度分红金额将大幅增加，和同业和金融机构新增融资意向函人民币 128 亿

元，因此，公司自资产负债表日起 12 个月内可以持续经营，渤海租赁与持续经营相关的重大不确定性已经消除，由此针对公司 2022 年年度财务报告出具了无保留意见。

（三）结合《中国注册会计师审计准则 1324 号——持续经营》《监管规则适用指引——审计类第 1 号》，明确说明公司持续经营能力是否存在重大不确定性，是否存在规避《股票上市规则（2023 年修订）》第 9.8.1 条第（七）款规定的需被实施其他风险警示而出具不恰当审计意见的情形。

年审会计师回复：

在对渤海租赁 2022 年度合并财务报表审计过程中，我们按照《中国注册会计师审计准则 1324 号——持续经营》及《监管规则适用指引——审计类第 1 号》的要求执行了审计程序，认可公司管理层认为渤海租赁于 2022 年 12 月 31 日后 12 个月内能持续经营，认为持续经营能力不存在重大不确定性的判断，审计结果显示未发现重大差异。

（四）补充说明认为公司持续经营能力存在重大不确定性的情形已经消除的具体原因及合理性，公司采取的消除持续经营能力重大不确定性的措施以及可行性，年审会计师作出相关判断的具体核查情况及依据，包括但不限于核查范围、核查方法、核查过程、核查结论。

年审会计师回复：

在对渤海租赁 2022 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采用持续经营基础编制 2022 年度合并财务报表执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。具体分析过程请详见问题（二）处的回复。

针对公司持续经营能力存在重大不确定性的情形已经消除，我们执行的审计程序及获得的审计证据包括但不限于：

1、获取公司管理层针对持续经营问题的评估分析及说明，针对其应对净流动负债措施的关键估计进行合理性分析；

2、与管理层进行讨论，分析与出具 2021 年度审计报告相比，2022 年度及于公司 2022 年年度财务报表报出日前发生的主要实质性变化，使得公司与持续经营相关的重大不确定性已经消除；

3、获取并查看境外子公司 Avolon 及 GSCL 审计师安永都柏林审计团队及安永新加坡审计团队发送的银行授信函证，与公司管理层针对其持续经营能力的评估中采用的数据核对一致；

4、获取并检查了截至 2022 年度财务报表报出日前，渤海租赁境内公司实际收取的海航集团相关航司租金回款单据；

5、获取并检查了截至 2022 年度财务报表报出日前渤海租赁境外子公司 Avolon 及 GSCL 的股东会分红决议、减资决议、收取分红款的银行进账单等；

6、获取并查看了境内公司承租人海南航空 2023 年度第一季度发布的实际航班量、客运运力投入（按可利用客公里计）、旅客周转量（按载客人数计）、旅客运输量、国内日均航班量等主要营运数据，与公司管理层针对其持续经营能力的评估中的分析一致；

7、获取并查看了公司与金融机构签订的借款展期协议和债务重组框架协议和交叉违约说明函，将相关文件中的重要条款（包括但不限于金额、还款期限、利率等内容），与公司管理层针对其持续经营能力的评估中采用的数据核对一致；

8、获取并查看了公司向与债券持有人发出的债券持有人会议通知、债券持有人会议决议公告以及债券持有人会议法律意见书，将相关文件中的重要条款(包括但不限于金额、还款期限、利率等内容)，与公司管理层针对其持续经营能力的评估中采用的数据核对一致；

9、获取并查看了公司与金融机构签订的融资意向函，复核签署融资意向函的重要金融机构均是与集团正在合作的具有良好信誉的机构，并将融资意向函中的重要条款与公司管理层针对其持续经营能力的评估中采用的数据核对一致；

10、对管理层分析及说明中的数据与 2022 年公司经审计财务数据执行交叉核对；

11、对公司管理层针对净流动负债的应对措施执行敏感性测试及分析。

审计结论：公司自资产负债表日起 12 个月内可以持续经营，渤海租赁与持续经营相关的重大不确定性已经消除，我们对于渤海租赁 2022 年度审计报告发表标准无保留意见。

二、年报显示，截至报告期末你公司固定资产账面原值为 **2659.53** 亿元，固定资产余额 **2007.08** 亿元，累计折旧余额 **543.08** 亿元，减值准备余额 **109.37** 亿元，存在受限情况的固定资产金额为 **1140.88** 亿元。你公司当期对经营租赁飞机及集装箱资产确认了 **44.06** 亿元的资产减值损失，其中飞机资产减值损失为 **43.83** 亿元，主要原因为：受俄乌冲突影响，公司有 **10** 架飞机位于俄罗斯境内未能取回，公司对相关飞机资产计提减值损失约 **19.88** 亿元，同时因美元加息、部分飞机租赁客户租约重组或提前终止租约，导致部分飞机资产可收回金额低于账面价值，公司对相关飞机资产计提减值损失约 **23.95** 亿元。而

在确定飞机单项资产的预计未来现金流量的现值时，折现率范围为2.80%-6.81%。请你公司：

(一)说明固定资产受限的具体原因、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：

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2022年末，公司受限固定资产总额为1,140.88亿元，受限原因均为公司抵押该部分固定资产用于取得借款，抵押借款余额约808.83亿元，取得借款均用于公司购置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。

截至2022年末，公司受限固定资产明细如下表所示：

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 27	55,630.07	Libor+3.20%	2015/9/21	2027/9/20	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 28	59,505.68	Libor+2.50%	2015/11/26	2027/11/25	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 29	263,090.62	5.88%	2016/10/31	2029/1/19	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 30	55,574.18	4.41%	2016/9/9	2028/10/18	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 31	219,105.91	4.35%-4.90%	2016/9/26	2029/5/24	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 32	160,828.74	Libor+3.00%-4.41%	2015/6/12	2028/12/21	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 33	6,343.07	1.00%	2014/12/9	2024/11/28	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 34	46,811.62	4.90%	2017/4/12	2029/4/12	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 35	9,571.16	Libor+2.69%	2016/8/29	2028/8/29	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 36	124,108.17	1.00%	2021/9/24	2034/12/11	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 37	17,947.35	4.35%	2018/9/26	2022/9/26	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 38	12,197.90	3.97%	2019/4/30	2024/6/28	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 39	125,364.85	Libor+4.3%-3.82%	2014/12/19	2030/2/15	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 40	49,372.21	3.35%	2019/6/17	2031/6/17	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 41	46,455.30	Libor+1.30%	2019/11/14	2027/3/3	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 42	142,784.73	2.86%-4.09%	2016/9/26	2029/10/25	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 43	116,883.42	4.06%	2019/2/15	2023/11/6	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 44	238,255.10	2.85%-3.37%	2013/8/27	2030/3/20	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 45	106,894.97	2.09%	2021/11/10	2032/11/30	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 46	61,248.90	Libor+1.61%-Libor+1.67%	2017/12/21	2027/11/9	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 47	12,004.18	4.09%	2021/3/24	2025/5/20	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 48	106,144.31	4.68%	2021/12/29	2025/3/31	购买飞机

Avolon 的 SPV	飞机	银行 49	65,979.73	SOFR+1.85%	2022/11/22	2030/11/22	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 50	36,656.20	2.94%	2016/4/14	2027/3/23	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 51	46,783.40	Libor+1.60%	2016/4/12	2024/5/10	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 52	60,766.96	Libor+2.05%-4.58%	2017/5/15	2028/11/13	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 53	90,861.81	3.39%	2016/10/13	2028/10/15	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 54	66,734.47	4.22%	2017/12/7	2028/12/20	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 55	1,978,926.02	Libor+1.75%	2019/5/9	2027/12/1	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 56	155,294.22	Libor+1.65%	2022/11/29	2023/6/22	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 57	149,257.75	Libor+1.90%	2018/3/27	2024/12/27	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 58	103,596.63	Libor+1.70%	2018/3/9	2023/3/31	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 59	131,700.36	Libor+1.50%	2021/11/23	2024/7/31	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 60	449,245.59	Libor+1.55%	2022/10/11	2029/4/2	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 61	68,595.10	3.02%	2021/3/16	2027/6/30	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 62	166,518.55	SOFR+1.50%	2022/7/15	2027/7/15	购买飞机
GSCL 的 SPV	集装箱	银行 63	527,249.47	SOFR+0.10%CAS+1.70%- SOFR+0.10%CAS+2.70%	2017/9/1	2025/8/17	购买集装箱
GSCL 的 SPV	集装箱	银行 64	1,254,526.73	1.86%-3.55%	2014/7/1	2032/9/17	购买集装箱
GSCL 的 SPV	集装箱	银行 65	118,723.74	2.84%	2019/8/30	2029/8/1	购买集装箱
GSCL 的 SPV	集装箱	银行 66	39,592.23	4.81%	2019/8/30	2029/8/1	购买集装箱
GSCL 的 SPV	集装箱	银行 67	71,788.92	SOFR+0.10%CAS+1.60%	2022/7/29	2027/7/18	购买集装箱
GSCL 的 SPV	集装箱	银行 68	299,831.98	Libor+1.95%-Libor+2.95%	2018/4/13	2028/3/19	购买集装箱
GSCL 的 SPV	集装箱	银行 69	106,598.51	Libor+1.80%	2018/4/13	2023/4/1	购买集装箱
GSCL 的 SPV	集装箱	银行 70	62,970.81	Libor+1.95%	2019/9/27	2024/9/1	购买集装箱
合计			8,088,321.60				

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，公司于每年按年度预计未来十二个月的担保总额度，并提交年度股东大会审议。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)结合《企业会计准则第 8 号——资产减值》的相关要求，说明涉及固定资产减值的飞机使用状况，以前年度是否已经存在或明显可预见存在减值迹象的情形，去年未计提大额减值准备的原因及合理性，并结合涉及减值的固定资产的实际运营情况说明减值测算的具体过程，进一步说明本次计提的原因、充分性、合理性，是否存在本年度集中计提或利用减值计提进行财务“大洗澡”的情形。

公司回复：

1、公司飞机资产减值政策

公司飞机资产减值准备主要是对经营出租的飞机资产计提的减值准备。根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》，公司于资产负

资产负债表日判断飞机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。可收回金额根据飞机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。公司以单架飞机为基础估计其可收回金额，当飞机资产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。

公司飞机资产存在的减值迹象主要包括飞机资产市场价值下跌、飞机实体损坏或灭失、飞机资产闲置、以及飞机资产预期未来现金流减少(包括市场利率变动导致折现率发生变化、飞机租约发生重组等)。在实际操作中，针对这些存在减值迹象的飞机，公司通过比较单项飞机资产的公允价值是否高于其账面价值来判断是否需要进一步进行减值测试。

2、飞机资产减值测算过程

飞机资产减值测试相关的主要参数如下：

资产的公允价值：公司选取权威飞机评估机构根据机型、机龄等条件对飞机资产的评估值的均值作为公允价值；当飞机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。

在计算飞机资产预计未来现金流量的现值时，考虑如下因素：

飞机租金：飞机租金现金流预计期间根据飞机资产有效经济寿命确定。对于已有租约的飞机，按照租赁合同约定的租金预计现金流量，现有租期结束后，未来租期租金按照飞机评估机构对相应飞机在未来

期间的预计市场租金确定现金流量。对少数暂无租约的飞机，按照飞机评估机构对相应飞机在未来期间的预测市场租金确定现金流量。此外，公司预计未来现金流量时还考虑了飞机资产再次租赁所需的时间及相关费用支出。

飞机残值：公司选取权威飞机评估机构根据机型、机龄等条件对飞机在现金流预计期末的评估值的均值作为飞机残值。

折现率：公司采用了资本资产加权平均资本成本模型（WACC）确定每架飞机的折现率，加权平均资金成本考虑了负债成本、权益成本以及产权比率等。2022年度，公司飞机资产减值测试使用的折现率为2.8%-6.81%。

3、2022年度飞机资产减值情况

根据公司飞机资产减值政策，公司对2022年度存在减值迹象的飞机资产逐一进行了减值测试，减值测算模型的假设和参数选取方式与以往年度保持一致。根据减值测试结果，2022年度公司合计计提飞机资产减值43.83亿元，涉及飞机合计127架，发动机5台，减值计提充分、合理。

4、历年飞机资产减值情况对比

2020年至2022年，公司对于飞机资产计提减值准备情况如下：

单位：架、万元

	2020年	2021年	2022年
减值飞机数量	85	92	127
按飞机使用状况分类：			
有租约飞机数量	82	83	111
因俄乌冲突减值飞机数量	-	-	12

闲置飞机数量	3	9	4
按减值原因分类：			
因俄乌冲突减值飞机数量	-	-	12
因美元加息减值飞机数量	-	-	82
除以上原因减值飞机数量	85	92	33
减值发动机数量	3	-	5
飞机资产减值金额	315,641.80	250,132.00	438,280.60
减：因俄乌冲突减值金额	-	-	199,012.30
因美元加息减值金额	-	-	116,558.70
除以上原因外减值金额	315,641.80	250,132.00	122,709.60

注：公司 2022 年度因俄乌冲突、美元加息因素计提减值的详细测算见第二、(三)题之回复。

2020 年公司计提飞机资产减值准备约 31.56 亿元，涉及飞机合计 85 架。其中涉及有租约的飞机 82 架，减值金额约 29.67 亿元；闲置飞机 3 架，减值金额约 1.52 亿元；涉及飞机发动机减值约 0.37 亿元。减值主要原因为受行业负面因素影响，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。公司已在 2020 年度根据企业会计准则和公司会计政策对存在减值迹象、经减值测试需计提减值准备的飞机资产计提了充分的减值准备。

2021 年公司计提飞机资产减值准备约 25 亿元，涉及飞机合计 92 架。其中涉及有租约的飞机 83 架，减值金额约 23.3 亿元；闲置飞机 9 架，减值金额约 1.7 亿元。减值主要原因为受行业负面因素影响，部分航空公司客户违约、破产或提前结束租约，导致出租飞机资产预期租金收入下降，且市场评估值下降，使得飞机可收回金额低于账面价值。公司已在 2021 年度根据企业会计准则和公司会计政策对存在减值迹象、经减值测试需计提减值准备的飞机资产计提了充分的减值准备。

2022 年公司计提飞机资产减值准备约 43.83 亿元，涉及飞机合计 127 架。其中涉及俄乌冲突飞机 12 架，减值金额约 19.9 亿元；有租约的飞机 111 架，减值金额约 21.38 亿元；闲置飞机 4 架，减值金额约 0.94 亿元；涉及飞机发动机减值约 1.6 亿元。扣除因美元加息、俄乌冲突等 2022 年发生的特殊事项导致的飞机资产减值，公司 2022 年计提飞机资产减值金额为 12.27 亿元。

综上，2022 年度，随着国际航空运输业逐步复苏，公司飞机租金收取情况逐步改善，不考虑 2022 年发生的美元大幅加息、俄乌冲突等特殊事项，2020-2022 年飞机减值金额逐年减少。公司本年飞机资产减值金额较高的主要原因为本年发生的俄乌冲突、美元大幅加息导致。以前年度存在减值迹象的飞机资产，已在当年根据飞机资产减值测试结果充分计提了减值准备，不存在以前年度已经存在或明显可预见存在减值迹象却未计提大额减值准备的情况。公司 2022 年飞机资产减值测试方法和过程、参数假设等均与以往年度保持一致，不存在集中计提或利用减值计提进行财务“大洗澡”的情形。

(三)说明受俄乌冲突、美元加息、部分飞机租赁客户租约重组或提前终止租约这三个因素分别对计提固定资产减值准备的具体影响、测算依据，进行减值测试的评估方法选取情况、参数假设及减值测算过程，并对比近三年的减值计提情况和依据，分别说明是否存在重大变化及变化原因。

公司回复：

1、因俄乌冲突导致飞机资产减值情况

俄乌冲突发生前，Avolon 向俄罗斯航司共计出租 16 架飞机，其

中自有飞机 14 架，管理飞机 2 架。俄乌冲突发生后，根据欧盟、美国、英国对俄制裁的要求，Avolon 终止了上述飞机的租赁并要求承租人退回飞机，其中 10 架自有飞机及 2 架管理飞机尚未取回，2 架已取回的自有飞机的技术记录尚未取回，预计上述飞机能够取回的可能性极小。根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的相关规定，公司在抵扣保证金和维修储备金后对上述飞机资产计提减值损失 19.9 亿元，其中 10 架位于俄罗斯境内的飞机已全额计提资产减值损失，该处理与其他同行业飞机租赁公司一致。

2、因美元加息、部分飞机租赁客户租约重组或提前终止租约导致飞机资产减值情况

2022 年度，除涉俄飞机减值外，公司计提飞机资产计提减值约 24 亿元。主要原因为，报告期内，美元进入加息周期，美国联邦基金利率由 0%-0.25% 上涨至 4.25%-4.5%，美元市场融资利率随之有较大幅度上涨，公司境外子公司 Avolon 飞机资产减值测试中使用的折现率大幅提高（2022 年：5.73-6.81%；2021 年：3.96-5.2%；2020 年：3.32-5.2%），导致部分飞机资产可收回金额低于账面价值，公司相关飞机计提固定资产减值损失。另一方面，由于部分航空公司仍经营困难，公司与部分航空公司达成租约重组，对飞机租金水平、租金支付安排等进行了调整，或终止租约并取回飞机用于重新出租或出售，导致部分飞机未来现金流入减少以及可收回金额下降并低于账面价值，公司对相关飞机资产计提固定资产减值损失。

在进行飞机资产减值测试时，由于飞机资产的预计未来现金流量现值同时受折现率、租金水平、租金支付安排、飞机残值等多重因素影响，无法准确测算单一因素产生的具体影响金额。为区分因美元加

息、部分飞机租赁客户租约重组或提前终止租约两项影响因素分别造成的减值金额，公司通过以下方法进行估算：

(1)将本年计提的除涉俄飞机之外的 23.93 亿元减值对应的全部飞机资产按照上一年度（2021 年）进行减值测试时使用的折现率，计算上述飞机资产的预计未来现金流量现值作为可收回金额，其他参数保持不变。

(2)如按照上一年度折现率计算的飞机资产预计未来现金流量现值显示该飞机资产仍需计提减值（共涉及飞机 33 架），则认为该架飞机使用上一年度折现率计算仍需计提的减值金额由租约重组或提前终止租约导致，影响金额约为 12.27 亿元。

(3)如按照上一年度折现率计算的飞机资产预计未来现金流量现值显示该飞机资产无需计提减值（共涉及飞机 82 架），则认为该架飞机使用本年度折现率计算需计提的飞机资产减值金额由美元加息导致，影响金额约为 11.66 亿元。

按照以上方法，在使用上一年度折现率进行测算时，本年度仍需计提减值约 12.27 亿元，为相关飞机租赁客户租约重组或提前终止租约因素导致的减值金额。按照不同折现率计算需计提的飞机资产减值差额约 11.66 亿元，为美元加息导致本期折现率提高对减值的影响金额。

3、公司减值测试的评估方法选取情况、参数假设及减值测算过程

公司减值测试的评估方法选取、参数假设及减值测算过程等详见本问询函第二、(二)题之回复。

4、公司 2020 年-2022 年对飞机资产计提减值情况比较

公司 2020 年-2022 年对飞机资产计提减值金额分别为 31.56 亿元、25.01 亿元、43.83 亿元，具体各年度减值情况比较的具体内容详见本问询函第二、(二)题之回复。2022 年度计提减值金额较高的主要原因为本年度发生俄乌冲突和美元大幅加息等特定事项，合计影响金额约 31.56 亿元，剔除上述因素导致的飞机资产减值，公司 2020 年-2022 年飞机资产减值金额逐年降低，反映了全球航空业自行业负面因素消除以来逐步复苏，航空公司客户经营情况逐步好转，公司飞机租赁业务随之逐步恢复的发展态势。

四说明计提上述固定资产减值准备是否依据了第三方评估机构的相关报告，相关评估报告对于俄乌冲突、美元加息、部分飞机租客户租约重组或提前终止租约的因素是如何考虑其具体影响的。

公司回复：

公司按每架飞机自行测算固定资产减值测试，公司进行减值测试的关键参数包括飞机公允价值、残值以及无租约状态下的飞机租金，上述关键参数选取了行业公认的专业飞机评估机构出具的评估值。该评估值为评估机构根据机型、机龄等条件，依据当前市场环境条件下飞机资产最有可能的交易价格评估的飞机资产价值、租金水平和飞机残值，综合考虑了包括飞机资产市场交易数据，飞机制造商、租赁公司、航空公司等市场主体信息，市场供需情况，飞机生产情况，航空业运营情况及发展趋势等多方面因素，考虑了因俄乌冲突对市场供求关系的影响情况，并根据利率上升的市场环境对评估值进行了调整。评估公司出具的评估值不考虑具体承租人租约重组或提前终止租约

的情况，由公司在减值测试过程中通过测算飞机资产现金流量现值进行考虑。

公司在测算飞机资产现金流量现值时，考虑了俄乌冲突、美元加息、部分飞机租赁客户租约重组或提前终止租约的影响。其中，在考虑俄乌冲突影响时，公司在抵扣保证金和维修储备金后将涉俄飞机资产账面价值减记至 0。在考虑美元加息的影响时，主要通过调整计算飞机资产现金流量现值时使用的折现率进行反映。在考虑租约重组或提前终止租约的影响时，公司根据达成的租约调整条款或终止条款相应调整对应飞机资产未来现金流入中的租期、租金水平等对应参数。公司减值测试的评估方法选取情况、参数假设及减值测算过程的详细情况请参见本问询函第二、(二)题之回复。

(五)年报显示，你公司子公司 Avolon 已向爱尔兰高等法院就涉俄飞机保险索赔事项提起诉讼，后续如获得胜诉并取得保险赔偿，将对公司未来年度利润产生正向影响。请你公司说明在对减值损失进行测算时是否充分考虑了可能获得的保险赔偿，若未考虑，请说明原因及合理性。

公司回复：

公司依据飞机资产的公允价值减去处置费用后的净额与飞机资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定资产的可收回金额，当可收回金额低于飞机资产账面价值时，公司针对该差额计提资产减值准备。

公司的飞机资产主要用于经营租赁。根据《企业会计准则第 8 号-资产减值》第十条，公司在计算其预计未来现金流量时主要考虑飞机

资产经营租出产生的租金流入、为实现飞机资产持续使用导致的必要现金流出，以及飞机资产使用寿命结束时处置飞机资产将收到的净现金流量。

公司子公司 Avolon 向相关保险公司就被扣飞机产生的损失提出赔偿，并根据保险公司要求向其提供了详尽的材料和信息，但相关保险公司未按照索赔要求确认承保范围。Avolon 已向爱尔兰高等法院就涉俄飞机保险索赔事项提起诉讼并获得法院受理，但该诉讼的结果和可能获得的保险赔偿金额及时间均存在较大不确定性，因此 2022 年财务报表中未反映该保险赔偿。

(六)说明在确定飞机单项资产的预计未来现金流量的现值时，折现率范围定在 2.80%-6.81% 的原因及合理性，折现率存在差异的主要考虑因素，对于同类飞机资产适用不同折现率的合理性。

公司回复：

公司采用了资本资产加权平均资本成本模型（WACC）确定每架飞机的折现率，加权平均资金成本考虑了负债成本、权益成本以及产权比率等，具体计算公式如下：

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

K_d ：每架飞机匹配的税前借款利率

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

租赁行业整体杠杆水平较高，开展飞机租赁业务的子公司总负债

占总资产的比率平均为 76%以上,导致每架飞机匹配的税前借款利率与折现率相关程度较高,由于每架飞机对应的债务成本因贷款期限、承贷主体资质以及承租人资信等差异,针对每架飞机使用的折现率存在一定差异。

另一方面,由于 2022 年度境内外资本市场融资环境波动,导致境内外市场融资成本存在较大差异,其中:

2022 年度,公司境内飞机租赁子公司天津渤海飞机资产减值测试中使用的折现率区间为 2.8-3.61% (2021 年: 3.0-4.34%, 2020 年: 3.32-4.5%),主要系本年境内 LPR 贷款利率下降,导致融资成本略有下降;

2022 年度,公司境外子公司 Avolon 飞机资产减值测试中使用的折现率范围为 5.73-6.81%(2021 年: 3.96-5.2%; 2020 年: 3.32-5.2%),主要系本年美元进入加息周期,美国联邦基金利率由 0%-0.25%上涨至 4.25%-4.5%,美元市场融资利率随之有较大幅度上涨。

综上,公司飞机资产减值测试的折现率取值方法和范围合理,符合飞机租赁行业特性和市场环境变化。

请年审会计师核查并发表明确意见,并说明针对固定资产减值所实施的具体审计程序、得出的审计结论及依据。此外针对问题(4),请补充核查并对评估报告中的参数和假设的合理性发表明确意见。

年审会计师回复:

公司年审会计师核查意见如下: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的要求进行减值测试;
3. 评估管理层引用的第三方评估专家及安永内部估值专家是否具备所需的胜任能力、专业素养及客观性;
4. 引入安永内部估值专家对管理层的固定资产减值评估底稿进行复核, 评估管理层进行固定资产减值的方法、使用的关键假设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, 由安永内部估值专家对增长率、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准备, 重新测算减值的计提;
7. 对管理层在合并财务报表中对固定资产减值相关的披露是否充分恰当进行评估。

在对渤海租赁 2022 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。对管理层在进行固定资产减值评估底稿中引用的评估报告中的参数和假设的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, 你公司当期确认债务重组收益 **10.31** 亿元, 主要系当期你公司收到海航关联航司存量飞机租金, 确认债务重组收益 **1.9** 亿元; 公司及下属子公司通过债务展期、重组等形成债务重组收

益约 3.12 亿元；本期受领海航集团破产重整专项服务信托份额，确认债务重组收益 4.2 亿元。请你公司：

(一)说明债务重组的具体情况,包括但不限于涉及的债权方名称及是否为关联方、债务形成背景及是否存在商业实质、债务金额、债务重组的具体时间、债务豁免协议的主要内容等。

公司回复：

2022 年度，公司合计确认债务重组收益 103,052.10 万元，其中：

1、作为债权人实现的债务重组收益

2022 年度，公司作为债权人合计确认债务重组收益 71,868.20 万元，相关债务重组事项均存在商业合理性和商业实质，其中：

(1) 收取海航关联航司存量飞机租金确认的债务重组收益

2021 年 10 月 31 日，海南省高级人民法院裁定批准《海南航空控股股份有限公司及其十家子公司重整计划》、《海航集团有限公司等三百二十一家公司实质合并重整案重整计划》。天津渤海已于 2021 年 9 月与关联方海航控股、祥鹏航空、天津航空和首都航空（以下简称“承租航司”）就向其出租的飞机经营租赁业务达成了《债务及租赁重组框架协议》（简称“《重组框架协议》”）。《重组框架协议》中对于截至 2021 年 2 月 10 日与飞机经营租赁有关仍未清偿的总存量租赁应收款（以下简称“存量债务”）给予豁免 35%，豁免之后剩余的 65% 存量债务，承租航司应在 3 年内按季平均等额清偿。2022 年 8 月，天津渤海下属 SPV 与海南航空、天津航空和祥鹏航空签订正式补充协议，与首都航空签署租金调整确认函。根据补充协议和租金调整确认函，上述框架协议中约定的租金支付时间进一步展期。2021 年 2 月

10 日前，部分存量债务因不满足经济利益很可能流入的条件而未确认收入和应收账款，公司账面记载的应收账款金额较小。截至 2021 年 2 月 10 日，上述存量债务总计 20.07 亿元，除应收增值税款之外，其余存量债务在公司财务报表中账面余额为 1.91 亿元。公司在实际收回存量债务时，将实际收到款项扣除增值税后超过对应债权账面价值的金额确认为债务重组收益。根据补充协议，于 2022 年，公司就已收回的、不确定性已消除的部分存量租金，确认债务重组收益 19,294.80 万元。

(2) 修改债权的其他条款形成重组债权确认的债务重组收益

2016 年 8 月 30 日，天津渤海与关联方湖北华宇临空仓储管理有限公司（以下简称“湖北华宇”）签署了《融资租赁合同》及相关合同，天津渤海将武汉海航临空产业园 2 号、3 号、4 号仓库融资租赁给湖北华宇使用，租赁本金为 4.5 亿元，租期 5 年，租金按季支付，租赁利率为 6.5%。

2022 年 8 月 4 日，天津渤海与湖北华宇签署了《融资租赁合同补充协议》，经友好协商，双方同意将项目租期延长至 2025 年 3 月 20 日，租赁利率自 2022 年 7 月 29 日起由 6.5%调整为 4.9%。剩余租赁期内合计应收租金总额为 19,628.31 万元，湖北华宇应于 2022 年 8 月 5 日向天津渤海支付截至 2022 年 7 月 28 日的应付利息及部分租赁本金。

本次交易有助于天津渤海尽快收回逾期租金，恢复项目正常履约状态，提升天津渤海资产质量，《融资租赁合同补充协议》已于 2022 年 8 月 4 日签订并生效，公司根据会计准则的规定确认了债务重组收益 2,869.30 万元。

(3) 受领海航集团破产重整专项服务信托份额确认的债务重组收益

2022年4月24日，海航集团收到海南省高院送达的【(2021)琼破1号之三百八十三】《民事裁定书》，裁定确认海航集团有限公司等三百二十一家公司已执行完毕《海航集团有限公司等三百二十一家公司实质合并重整案重整计划》，该裁定为终审裁定。

2022年5月至6月，公司应收《重整计划》范围内部分重整企业债权根据《重整计划》安排受领了海航集团破产重整专项服务信托份额，用以清偿部分关联债务人留存债务，公司根据会计准则的规定确认了债务重组收益41,997.50万元。

(4) 收取五洋建设破产重整清偿款确认的债务重组收益

五洋建设集团股份有限公司（以下简称“五洋建设”）非公司关联方。2016年，天津渤海与五洋建设以售后回租的方式开展融资租赁业务，租赁物为土地使用权及房产，租赁本金6亿元，租期5年。

经债权人申请，浙江省绍兴市中级人民法院依法裁定受理了对五洋建设的破产重整申请。本报告期，浙江省绍兴市上虞区人民法院裁定批准《五洋建设集团股份有限公司重整计划（草案）》、终止五洋建设重整程序。根据《五洋建设集团股份有限公司重整计划（草案）》，公司于本报告期受偿了清偿款项，并根据会计准则的规定确认了债务重组收益5,157.00万元。

(5) 其他

此外，公司作为债权人因在本报告期取得除上述资产以外金额相对较小的现金、股票、资产管理计划收益权等金融资产，用以清偿部

分关联债务人留存债务，根据会计准则的规定确认的债务重组收益为2,549.60 万元。

2、作为债务人实现的债务重组收益

2022 年度，公司与债权人就部分债务的借款利率、期限等进行调整并签署协议，通过改变债务利率、变更还款期限等方式修改债务的其他条款，根据会计准则的规定确认了债务重组收益人民币 31,183.90 万元。公司债务重组事项显著改变了企业未来现金流量的风险、时间分布或金额，有利于公司调整负债结构、降低融资成本，均存在商业合理性和商业实质。本期公司作为债务人的债务重组的具体情况如下：

编码	债权方名称	是否关联方	债务形成背景	是否存在商业实质	重组债务金额	债务重组的具体时间	债务重组协议的主要内容		主要生效条款及条款达成情况	债务重组收益(万元人民币)
							重组前	重组后		
1	银行 71 及相关金融机构	否	2019 年 3 月, Avolon Aerospace Funding 5 (Luxembourg) S. à r.l 作为借款人向银行 71 及相关金融机构合计申请 5 亿美元无抵押贷款, 贷款期限为 36 个月, 贷款利率为 Libor 利率加上 1.7%。	是	美元 1.3 亿元	2022 年 3 月	利率: Libor 利率加上 1.7% 到期日: 2022 年 3 月 15 日 还本付息方式: 按季度付息, 到期还本	利率: Libor 利率加上 1.52% 到期日: 2025 年 3 月 28 日 还本付息方式: 按季度付息, 到期还本	签署协议即生效	2,162.50
2	银行 73	否	2020 年 12 月 Avolon 全资子公司 Avolon Funding 5 作为借款人向银行 73 申请了 1 亿美元贷款, 贷款期限为 37 个月, 贷款利率为 Libor 利率加上 2.35%。	是	美元 1 亿元	2022 年 3 月	利率: Libor 利率加上 2.35% 到期日: 2024 年 1 月 22 日 还本付息方式: 按季度付息, 到期还本	利率: Libor 利率加上 1.52% 到期日: 2025 年 3 月 28 日 还本付息方式: 按季度付息, 到期还本	签署协议即生效	2,128.50
3	16 津租 02	否	2016 年 10 月, 天津渤海发行 15 亿元“16 津租 02”公司债券, 期限 3 年。	是	人民币 15 亿元	2022 年 6 月	利率: 5.2% 到期日: 2021 年 4 月 20 日 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	利率: 自 2021 年 4 月 20 日起 4% 到期日: 2024 年 4 月 20 日 还本付息方式: 按约定分期付息, 到期还本	自债券持有人会议表决通过之日起生效, 已经“16 津租 02”债券 2022 年第一次债券持有人会议表决通过	3,148.10

4	皖江金融租赁股份有限公司	是	2017年7月,公司与皖江金租操作了租赁资产收益权转让项目,转让对价3.4亿元,租赁利率为3至5年期贷款基准利率+115基点,租赁期限3.5年。	是	人民币 1.7亿元	2022年6月	利率:每年1月1日按最新发布的一年期LPR+10基点确定 到期日:2022年12月20日 还本付息方式:每半年付息,到期还本	利率:每年1月1日按上一年12月20日发布的一年期LPR+161基点确定 到期日:2025年12月29日 还本付息方式:每半年付息,按约定还本	签署协议即生效	180.10
5	信托计划1	否	2016年8年,信托计划1以18亿元受让应收债权约20.30亿元,融资期限为36个月,并约定天津渤海到期回购应收债权,回购总价为转让对价及溢价回购款。	是	人民币 15.66亿元	2022年11月	利率:4.91% 到期日:2021年8月12日 还本付息方式:按季付息,按约定还本	利率:4.91% 到期日:2026年8月12日 还本付息方式:按季付息,按约定还本	签署协议即生效	4,341.00
6	银行74	否	2016年3月,公司与银行74签订并购贷款合同融资9亿元。	是	人民币 5.76亿元	2022年12月	利率:1Y LPR+90基点 到期日:2021年3月10日 还本付息方式:按约定还本付息	利率:3%~4.75% 到期日:2027年12月21日 还本付息方式:到期一次性付息,按约定还本	生效条款:1)协议签章;2)银行74总行审批同意;3)公司于2022年12月30日前向银行74归还合同指定的本息后生效。已于2022年12月29日全部达成。	4,747.30
7	渤海国际信托股份有限公司	是	2015年6月,天津渤海四号租赁有限公司与渤海信托操作了1.72亿元人民币信托贷款项目,贷款资金用于购买1架A330-300飞机。	是	人民币 0.72亿元	2022年2月	利率:自2019年12月31日起5.5% 到期日:2027年6月5日 还本付息方式:按年付息,到期还本	利率:自2021年12月21日起4% 到期日:2027年6月5日 还本付息方式:按年付息,到期还本	签署协议即生效	437.90

8	渤海国际信托股份有限公司	是	2015年11月,海口渤海四号租赁有限公司与渤海信托操作了1.8亿元人民币信托贷款项目,贷款资金用于购买1架A330-300飞机。	是	人民币 1.8亿元	2022年2月	利率:自2019年12月31日起6% 到期日:2027年11月17日 还本付息方式:按年付息,到期还本	利率:自2021年12月21日起4% 到期日:2027年11月17日 还本付息方式:按年付息,到期还本	签署协议即生效	1,646.70
9	融资租赁公司1	否	2015年12月,海口三号与融资租赁公司1就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费约0.69亿元,租金利益分配系数8%,租赁期限12年。	是	人民币 0.6亿元	2022年7月	利率:8% 到期日:2027年12月17日 还本付息方式:按约定还本付息	利率:3%~7.5% 到期日:2029年12月31日 还本付息方式:按约定还本付息	签署协议即生效	683.00
10	融资租赁公司1	否	2017年12月,南沙三号与融资租赁公司1就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费2亿元,租金利益分配系数8.08%,租赁期限5年。	是	人民币 1.96亿元	2022年7月	利率:8.08% 到期日:2022年12月25日 还本付息方式:按期支付租赁收益分配金额,到期后一次性回购租赁参与费	利率:3%~7.5% 到期日:2029年12月31日 还本付息方式:按约定还本付息	签署协议即生效	2,374.40
11	融资租赁公司2	否	2016年12月,空港一号与融资租赁公司2就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费约1.29亿元,租金利益分配系数6.5%,租赁期限12年。	是	人民币 1.26亿元	2022年7月	利率:6.5% 到期日:2028年12月14日 还本付息方式:按约定还本付息	利率:3%~7.5% 到期日:2029年12月31日 还本付息方式:按约定还本付息	签署协议即生效	1,297.00
12	融资租赁公司2	否	2015年9月,南沙一号与融资租赁公司2就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费约2亿元,租金利益分配系数7.5%,租赁期限12年。	是	人民币 1.96亿元	2022年7月	利率:7.5% 到期日:2027年9月19日 还本付息方式:按约定还本付息	利率:3%~7.5% 到期日:2029年12月31日 还本付息方式:按约定还本付息	签署协议即生效	2,283.50
13	融资租赁公司2	否	2016年11月,南沙五号与融资租赁公司2就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费约0.76亿元,租金利益分配系数6.5%,租赁期限12年。	是	人民币 0.75亿元	2022年7月	利率:6.5% 到期日:2028年11月28日 还本付息方式:按约定还本付息	利率:3%~7.5% 到期日:2029年12月31日 还本付息方式:按约定还本付息	签署协议即生效	775.60

14	融资租赁公司 2	否	2016 年 11 月,南沙九号与融资租赁公司 2 就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费约 1.29 亿元,租金利益分配系数 6.5%,租赁期限 12 年。	是	人民币 1.27 亿元	2022 年 7 月	利率: 6.5% 到期日: 2028 年 11 月 21 日 还本付息方式: 按约定还本付息	利率: 3%~7.5% 到期日: 2029 年 12 月 31 日 还本付息方式: 按约定还本付息	签署协议即生效	1,322.10
15	融资租赁公司 2	否	2017 年 4 月,天津六号与融资租赁公司 2 就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费约 1.26 亿元,租金利益分配系数 6.5%,租赁期限 12 年。	是	人民币 1.24 亿元	2022 年 7 月	利率: 6.5% 到期日: 2029 年 6 月 26 日 还本付息方式: 按约定还本付息	利率: 3%~7.5% 到期日: 2029 年 12 月 31 日 还本付息方式: 按约定还本付息	签署协议即生效	1,266.40
16	融资租赁公司 2	否	2016 年 11 月,天津七号与融资租赁公司 2 就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费约 0.63 亿元,租金利益分配系数 6.5%,租赁期限 10 年。	是	人民币 0.62 亿元	2022 年 7 月	利率: 6.5% 到期日: 2027 年 3 月 5 日 还本付息方式: 按约定还本付息	利率: 3%~7.5% 到期日: 2029 年 12 月 31 日 还本付息方式: 按约定还本付息	签署协议即生效	639.50
17	融资租赁公司 2	否	2016 年 12 月,天津九号与融资租赁公司 2 就一架飞机租赁项目开展合作,租赁参与费约 1.25 亿元,租金利益分配系数 6.5%,租赁期限 12 年。	是	人民币 1.23 亿元	2022 年 7 月	利率: 6.5% 到期日: 2028 年 12 月 11 日 还本付息方式: 按约定还本付息	利率: 3%~7.5% 到期日: 2029 年 12 月 31 日 还本付息方式: 按约定还本付息	签署协议即生效	1,340.90
18	其他金融机构	否	2015 年 12 月-2019 年 12 月,与相关金融机构开展融资业务,合计融资金额 9.04 亿元。	是	人民币 8.4 亿元	2022 年度	利率: 最低 3.98%,最高 8% 到期日: 2019 年 10 月至 2022 年 9 月 还本付息方式: 按季/半年/约定/到期付息,按约定/到期还本	利率: 最低 3%,最高 7.5% 到期日: 2023 年 10 月至 2029 年 12 月 还本付息方式: 按季/半年/约定/到期付息,按约定/到期还本	部分重组协议含生效条款且于 2022 年度均已达成	409.40
合计										31,183.90

(二)结合债务豁免协议的具体条款,例如涉及的债权人是否已履行完毕审批和内部决议程序、债务豁免是否不可撤销、豁免债务附加的条件是否已完全满足、相关债权人是否后续仍具有向你公司主张债权的权利等,说明你公司判断相关债务的现时义务已解除的依据,以及在当期确认债务重组收益的合理性。

公司回复:

《企业会计准则第 12 号——债务重组》第三条规定:“债务重组一般包括下列方式,或下列一种以上方式的组合:(一)债务人以资产清偿债务;(二)债务人将债务转为权益工具;(三)除本条第一项和第二项以外,采用调整债务本金、改变债务利息、变更还款期限等方式修改债权和债务的其他条款,形成重组债权和重组债务。”

本期公司作为债务人实现的债务重组投资收益均为因借款和债券变更还款期限、改变利率、变更还本付息计划等修改合同其他条款方式形成重组债务产生的,不涉及债务豁免产生的债务重组收益。本期确认债务重组收益相关的变更协议均已获有权机构签章生效,且涉及的上述列示的生效条款均已达成,各项目主要生效条款及条款达成情况如上表所示,公司已按照签署的变更协议履行还款义务,于当期重新计算对应金融负债的账面价值并确认债务重组收益符合会计政策的有关规定。

(三)说明债务重组收益的计算过程和确认依据,以及是否符合《企业会计准则第 12 号——债务重组》的有关规定。

公司回复:

2022 年度，公司涉及的债务重组方式为以资产清偿债务和采用修改合同其他条款的方式。其中，公司以资产清偿债务的债务重组收益合计 6.90 亿元，均为作为债权人实现的债务重组收益。采用修改其他条款方式进行债务重组实现的收益合计 3.41 亿元，其中作为债权人实现的债务重组收益为 0.29 亿元，作为债务人实现的债务重组收益为 3.12 亿元。债务重组收益计算依据的企业会计准则规定、计算过程和确认依据如下：

1、以资产清偿债务确认的债务重组收益

(1) 企业会计准则的相关规定

《企业会计准则第 12 号——债务重组》第五条规定，以资产清偿债务方式进行债务重组的，债权人应当在相关资产符合其定义和确认条件时予以确认。

《企业会计准则第 12 号——债务重组》第四条规定，债务重组中涉及的债权、重组债权、债务、重组债务和其他金融工具的确认、计量和列报，分别适用《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》和《企业会计准则第 37 号——金融工具列报》。《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》第三十三条规定，企业初始确认金融资产或金融负债，应当按照公允价值计量。

《企业会计准则第 12 号——债务重组》第六条规定，债权人初始确认受让的金融资产以外的资产时，放弃债权的公允价值与账面价值之间的差额，应当计入当期损益。

(2) 债务重组收益的计算过程和确认依据

本报告期，公司因债务重组受偿的资产均为金融资产，涉及现金、

股票、信托产品、定向资产管理计划收益权等，根据上述会计准则的规定，公司在受领、受偿金融资产时，在相关资产符合其定义和确认条件时以公允价值进行初始计量，金融资产初始确认金额与债权终止确认日账面价值之间的差额为债务重组收益，记入投资收益之中。除现金外的金融资产初始确认所依据的会计政策、具体会计处理及金额情况请参见“问题七”的相关回复。

2022 年，公司受偿的金融资产按照会计准则的规定以公允价值进行初始计量，初始确认金额合计 150,260.40 万元，其中：①收取海航关联航司存量飞机租金 29,421.60 万元；②受领海航集团破产重整专项服务信托份额 73,778.50 万元；③收取五洋建设破产重整清偿款 35,973.90 万元；④受让其他现金、股票、资产管理计划收益权等金融资产合计 11,086.40 万元，以上金融资产用以清偿的债务人留存债务账面价值合计 81,261.50 万元，确认了债务重组收益合计 68,998.90 万元。

2、修改合同其他条款确认的债务重组收益

(1) 企业会计准则的相关规定

《企业会计准则第 12 号——债务重组》第十二条规定，采用修改其他条款方式进行债务重组的，债务人应当按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》和《企业会计准则第 37 号——金融工具列报》的规定，确认和计量重组债务。

《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》应用指南在金融资产、金融负债后续计量的会计处理中规定，以摊余成本计量且不属于任何套期关系一部分的金融资产、金融负债所产生的利得或损失，应当在终止确认时计入当期损益或在按照实际利率法摊销时计入

相关期间损益。企业与交易对手方修改或重新议定合同，未导致金融资产、金融负债终止确认，但导致合同现金流量发生变化的，应当重新计算该金融资产、金融负债的账面价值，并将相关利得或损失计入当期损益。重新计算的该金融资产、金融负债的账面价值，应当根据将重新议定或修改的合同现金流量按金融负债的原实际利率或按《企业会计准则第 24 号——套期会计》第二十三条规定的重新计算的利率（如适用）折现的现值确定。对于修改或重新议定合同所产生的所有成本或费用，企业应当调整修改后的金融资产、金融负债账面价值，并在修改后金融资产、金融负债的剩余期限内进行摊销。在金融资产的终止确认中规定，企业与交易对手方修改或者重新议定合同而且构成实质性修改的，将导致企业终止确认原金融资产，同时按照修改后的条款确认一项新金融资产。在金融负债的终止确认中规定，企业（借入方）与借出方之间签订协议，以承担新金融负债方式替换原金融负债（或其一部分），且合同条款实质上不同的，企业应当终止确认原金融负债（或其一部分），同时确认一项新金融负债。其中，“实质上不同”是指按照新的合同条款，金融负债未来现金流量（包括支付和收取的任何费用）现值与原金融负债的剩余期间现金流量现值之间的差异至少相差 10%。有关现值的计算均采用原金融负债的实际利率。

(2) 债务重组收益的计算过程和确认依据

根据债务重组及金融工具准则的要求，公司与债务人、债权人修改或重新议定合同，未导致相关债权、债务终止确认，但导致债权、债务的合同现金流量发生变化时，按照准则的有关规定重新计算有关债权、债务的账面价值，并将相关利得或损失计入当期损益，对包含

生效条款的合同，则于相关债权、债务生效条款达成之日确认相关债务重组损益。对于合同条款发生实质性变更的债务重组项目，公司终止确认原债权、原债务，按下述方法确认新债权、新债务的账面价值，并将相关利得或损失计入当期损益。

公司计算债务重组收益的具体计算方法如下：

公司先按照原债权、债务的实际利率对重组债务的现金流进行折现，判断债权、债务的修订是否属于实质性变更，再根据判断结果进行后续会计处理：

①如果重组债权、债务现金流量现值与原债权、债务的现金流量现值的差额小于原债权、债务现金流量现值的 10%，且从定性角度判断没有实质性变更（如变更了对手方等），则新的债权、债务的入账价值为重组债权、重组债务现金流按照原债权、债务实际利率折现的金额，重组债权、债务现值与原账面价值的差异，作为债务重组收益/损失，一次性计入投资收益中。

②如果重组债权、债务现金流量现值与原债权、债务的现金流量现值的差额超过原债权、债务的现金流现值的 10%，或存在从定性角度判断的实质性变更，则终止确认原债权、债务、确认新债权、债务，新债权、债务以公允价值进行初始确认。原债权、债务账面价值与重组债权、债务公允价值之间的差异，作为债务重组收益/损失，一次性计入投资收益中。

债务重组收益的主要计算过程如下表所示，其中：

①重组债权、债务的入账价值按上述方法确定：未发生实质性变更的重组债权、债务入账价值为以其初始实际利率作为折现率计算得

出的重组债权、债务现金流量现值，发生实质性变更的重组债权、债务入账价值为以其公允利率作为折现率计算得出的新债权、债务现金流量现值；

②原币为人民币的债权重组收益人民币金额 = 重组债权的人民币入账价值 - 原债权人民币账面价值；

原币为人民币的债务重组收益人民币金额 = 原债务人民币账面价值 - 重组债务的人民币入账价值；

③原币为美元的债权重组收益人民币金额 = (重组债权的美元入账价值 - 原债权美元账面价值) × 美元对人民币平均汇率；

原币为美元的债务重组收益人民币金额 = (原债务美元账面价值 - 重组债务的美元入账价值) × 美元对人民币平均汇率；

④初始实际利率是公司初始取得债权、债务时，根据债权、债务在预计存续期的估计未来现金流量，折现为该债权、债务初始确认摊余成本所使用的利率，初始确认摊余成本时考虑了债权、债务的相关交易费用（即可直接归属于取得相关债权、债务的增量费用：如债券发行费等）。

编码	债权/债务方名称	重组债权/债务本金金额	债务重组的具体时间	原债权/债务账面价值(万元)	初始实际利率	按初始实际利率折现的重组债权/债务未来现金流量现值(万元)	重组债权/债务现金流量变动百分比	合同是否实质性变更	重组债权/债务的入账价值(实质性变更按公允价值折现)(万元)	债务重组收益(万元人民币)
1、作为债权人因修改合同其他条款确认的债务重组收益:										
1	湖北华宇临空仓储管理有限公司	人民币 1.59 亿元	2022 年 8 月	人民币 14,079.60	10.06%	人民币 16,333.20	16.0%	是	人民币 16,948.90	2,869.30
合计										2,869.30
2、作为债务人因修改合同其他条款确认的债务重组收益:										
1	银行 71 及相关金融机构	美元 1.3 亿元	2022 年 3 月	美元 12,985.30	2.86%	美元 12,661.10	2.5%	否	美元 12,661.10	2,162.50
2	银行 73	美元 1 亿元	2022 年 3 月	美元 9,936.30	3.22%	美元 9,617.20	3.2%	否	美元 9,617.20	2,128.50
3	16 津租 02	人民币 15 亿元	2022 年 6 月	人民币 154,225.10	5.20%	人民币 151,077.00	2.0%	否	人民币 151,077.00	3,148.10
4	皖江金融租赁股份有限公司	人民币 1.7 亿元	2022 年 6 月	人民币 17,674.70	5.90%	人民币 17,494.60	1.0%	否	人民币 17,494.60	180.10
5	信托计划 1	人民币 15.66 亿元	2022 年 11 月	人民币 157,838.10	不适用, 因交易对手变更而发生实质性变更	人民币 153,497.10	2.8%	是	人民币 153,497.10	4,341.00
6	银行 74	人民币 5.76 亿元	2022 年 12 月	人民币 64,586.00	4.75%	人民币 59,838.70	7.4%	否	人民币 59,838.70	4,747.30
7	渤海国际信托股份有限公司	人民币 0.72 亿元	2022 年 2 月	人民币 7,341.30	5.50%	人民币 6,903.40	6.0%	否	人民币 6,903.40	437.90
8	渤海国际信托股份有限公司	人民币 1.8 亿元	2022 年 2 月	人民币 18,031.40	6.00%	人民币 16,384.70	9.1%	否	人民币 16,384.70	1,646.70
9	融资租赁公司 1	人民币 0.6 亿元	2022 年 7 月	人民币 7,030.10	8.00%	人民币 5,653.70	19.6%	是	人民币 6,347.10	683.00
10	融资租赁公司 1	人民币 1.96 亿元	2022 年 7 月	人民币 23,382.10	8.08%	人民币 18,624.50	20.3%	是	人民币 21,007.70	2,374.40

11	融资租赁公司 2	人民币 1.26 亿元	2022 年 7 月	人民币 14,374.80	6.50%	人民币 12,635.30	12.1%	是	人民币 13,077.80	1,297.00
12	融资租赁公司 2	人民币 1.96 亿元	2022 年 7 月	人民币 23,089.20	7.50%	人民币 19,033.90	17.6%	是	人民币 20,805.70	2,283.50
13	融资租赁公司 2	人民币 0.75 亿元	2022 年 7 月	人民币 8,531.60	6.50%	人民币 7,493.50	12.2%	是	人民币 7,756.00	775.60
14	融资租赁公司 2	人民币 1.27 亿元	2022 年 7 月	人民币 14,497.30	6.50%	人民币 12,729.20	12.2%	是	人民币 13,175.20	1,322.10
15	融资租赁公司 2	人民币 1.24 亿元	2022 年 7 月	人民币 14,114.30	6.50%	人民币 12,413.40	12.1%	是	人民币 12,847.90	1,266.40
16	融资租赁公司 2	人民币 0.62 亿元	2022 年 7 月	人民币 7,058.10	6.50%	人民币 6,201.40	12.1%	是	人民币 6,418.60	639.50
17	融资租赁公司 2	人民币 1.23 亿元	2022 年 7 月	人民币 14,245.40	6.50%	人民币 12,466.60	12.5%	是	人民币 12,904.50	1,340.90
18	其他金融机构	人民币 8.4 亿元	2022 年度	人民币 89,819.10	4%-8%	人民币 87,335.60	0.02%至 19.6%之间	部分为实 质性变更	人民币 89,409.70	409.40
合计										31,183.90

公司的债务重组事项严格按照上述会计准则及应用指南有关规定确认当期债务重组收益，公司使用的会计处理方法符合会计准则及相关规定的要求。

请你公司会计师事务所对上述事项进行核查并发表明确意见。

年审会计师回复：

公司年审会计师核查意见如下：在对渤海租赁 2022 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债务重组收益执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

四、年报显示，2022 年你对前五大供应商采购额占比合计为 80.28%，合计金额为 145.11 亿元，其中对第一大、第二大供应商的采购额占比分别达 33.71%、28.50%，金额分别为 60.93 亿元、51.53 亿元。

请你公司：

(一)说明上述供应商的基本情况，包括但不限于企业性质、注册地、主要办公地点、法定代表人、注册资本、主营业务、主要股东、实际控制人，与你公司及董事、监事、高级管理人员、5%以上股东是否存在关联关系或其他可能造成利益倾斜的关系。

公司回复：

2022 年度，公司前五大供应商包括 1 家飞机制造商以及与公司开展飞机售后回租业务的 4 家航空公司客户，与公司及公司董事、监事、高级管理人员、公司 5%以上股东均不存在关联关系或其他可能造成利益倾斜的关系。

(二)说明公司对主要供应商是否存在重大依赖风险，你公司所采取的和拟采取的有效措施，是否存在合同履行风险和重大变更风险，如是，请及时、充分揭示相关风险。

公司回复：

2022 年度，公司采购金额合计约 180.77 亿元，其中飞机采购金额约 154.19 亿元，占比为 85.30%，集装箱采购金额约 26.58 亿元，占比为 14.70%。公司向五大供应商的采购金额约 145.11 亿元，占公司全年采购金额的 80.27%，均为飞机采购所致，具体采购方式包括公司从飞机制

造商直接采购飞机以及从航空公司客户通过售后回租的方式采购飞机。公司主要供应商较为集中，主要系飞机租赁行业特点决定，具体情况如下。

1、飞机制造商

目前全球商业飞机主要制造商有空客公司、波音公司、中国商飞、巴西航空工业公司等。空客公司与波音公司作为全球两大主要的飞机制造商，合计占全球商用飞机市场份额的 99%。截至本问询函回复日，公司持有 293 架订单飞机，其中空客公司占比 73.38%，波音公司占比 26.62%。

空客公司是欧洲最大的航空航天公司和全球领先的飞机制造商，总部设在法国图卢兹，主要在商用飞机、直升机、国防和航天领域开展业务。目前，空客公司雇员总数约 13 万人，分布在全球约 180 个国家，业务遍及欧洲、美洲、非洲和中东以及亚洲，在全球拥有约 12,000 家直接供应商，空客公司的商用飞机订单数约占全球商用飞机订单总数的一半左右。2022 年度，空客公司共向 84 家客户交付了 661 架商用飞机，共计收到 1,078 架飞机订单。信用评级方面，国际三大评级机构对空客公司的信用评级始终维持在“投资级”之上，其中，标普、穆迪、惠誉对空客的评级为 A，A2，BBB+，展望为“稳定”。

波音公司是全球最大的航空航天业公司，也是世界领先的民用飞机和防务、空间与安全系统制造商，以及售后支持服务提供商。2022 年度，波音公司共收获了 774 架民用飞机净订单，包括 561 架 737 系列飞机订单和 213 架双通道飞机订单。2022 年共交付 480 架民用飞机。截至 2022 年底，波音民用飞机的待交付订单数为 4,578 架。

2、航空公司客户

公司的第二大至第五大供应商均为公司与航空公司开展售后回租业务发生的飞机采购，采购金额约 84.17 亿元，占公司整体全年采购金额比例约 46.56%。近年来，公司积极抢抓飞机售后回租市场机遇，致力于长远布局，与航空公司开展售后回租交易有助于公司稳固飞机租赁市场份额，并通过收取租金和出售飞机资产等方式取得收益，对未来经营

成果产生积极影响。售后回租目前已成为公司开展飞机租赁业务的重要业务模式，每年度根据航空公司客户的需求以及公司业务开展计划等因素确定交易对象以及规模。报告期内公司的第二大至第五大供应商存量业务规模占公司机队规模的比例为 9.28%，占比较低，因此公司对航空公司客户供应商不存在重大依赖风险。

3、公司采取的措施

针对因开展售后回租交易产生的飞机采购，截至报告期末公司已取得上述售后回租交易相关飞机资产，航空公司客户在飞机资产采购环节的主要义务已履行完毕，未来航空公司客户的主要义务为履行飞机租赁及相关合同项下的支付飞机租金等义务。

针对向飞机制造商采购的飞机，公司在飞机采购过程中始终保持与供应商的持续沟通以确保所采购的飞机按双方约定的时间进行交付。如遇到不可抗力因素等原因导致飞机延迟交付或无法交付的风险，公司将与供应商协商并就处理方案达成一致以减少公司飞机交付的风险。

综上，公司主要供应商中，对飞机制造商具有较大的依赖性，但其具有良好的信用水平、支付能力和产品交付能力，公司经评估认为空客、波音等飞机制造商不存在合同履行风险和重大变更风险；公司对于开展售后回租业务的航空公司客户无重大依赖性，其已履行采购环节的主要义务，不存在合同履行风险和重大变更风险。

请年审会计师对上述问题进行核查并发表明确意见。

年审会计师回复：

公司年审会计师核查意见如下：在对渤海租赁 2022 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供应商执行了审计程序，审计结果未显示重大差异。

五、你公司当期计提信用减值损失 4.81 亿元，其中应收账款计提信用减值损失 2.21 亿元，长期应收款计提信用减值损失 2.61 亿元，你公司称主要是部分航空公司客户信用水平下降，坏账计提比例有所增加。请你公司：

(一) 补充说明按单项计提预期信用损失的主要应收款项的形成原因、形成时间、客户基本信息、是否为关联方，各年末预期信用损失的计提情况、计提依据、具体判断过程，你公司采取的催收、追偿措施以及实施效果，说明相关销售等业务是否真实，价格是否公允。

公司回复：

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。

2022 年末，公司单项计提坏账准备的应收账款余额 4.93 亿元，涉及客户 30 家，累计计提坏账准备 3.32 亿元，计提比例为 67.37%。其中，飞机租赁业务按单项计提坏账准备的应收账款余额 4.62 亿元，涉及客户 10 家，坏账准备余额 3.01 亿元，计提比例为 65.21%。集装箱租赁业务按单项计提坏账准备的应收账款余额 0.31 亿元，涉及客户 20 家，坏账准备余额 0.31 亿元，计提比例为 100%。

截至报告期末，公司以账面余额计算前五大按照单项计提坏账准备的应收账款余额合计 4.48 亿元，占公司以单项计提坏账准备的应收账款余额的 91.01%；前五大按照单项计提坏账准备的应收账款累计计提坏账金额 2.95 亿元，占公司以单项计提坏账准备的应收账款坏账准备余额的 88.84%，具体情况如下：

单位：万元

客户名称	2022 账面余额	2022 坏账余额	计提比例	2021 账面余额	2021 坏账余额	计提比例	业务形成原因	形成时间	计提依据	催收、追偿措施以及实施效果	是否关联
客户 1	16,038.90	4,818.10	30.04%	1,756.20	135.00	7.69%	飞机租赁业务	2021-2022 年	逾期	租金逾期，持续催收中，期后收回 6,325 万元	否
客户 2	13,939.40	13,939.40	100.00%	338.20	338.20	100.00%	飞机租赁业务	2021-2022 年	破产重整	债务重组，持续催收中，期后收回 379 万元	否
海航控股	7,378.30	3,809.00	51.62%	22,695.20	6,908.60	30.44%	飞机租赁业务	2021-2022 年	破产重整	债务重组，期后收回 626 万元	是
客户 3	5,826.40	5,718.80	98.15%	12,851.30	11,211.50	87.24%	飞机租赁业务	2022 年	破产重整	债务重组，持续催收中	否
客户 4	1,642.30	1,193.40	72.67%	6,750.90	6,339.90	93.91%	飞机租赁业务	2021-2022 年	破产重整	债务重组，持续催收中，期后收回 521 万元	否
合计	44,825.30	29,478.70									

上述客户的具体情况如下：

1、客户 1

客户 1 为亚太地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2022 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 1 出租 5 架飞机。受行业负面因素和客户 1 国内经济环境影响，客户 1 面临持续的债务问题。公司多次通过电话、寄送催收函件等方式持续进行催收工作，客户 1 陆续清偿了部分欠付租金，后续公司将持续与其保持沟通，跟进租金偿还进度。

2、客户 2

客户 2 为欧洲地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2022 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 2 出租 3 架飞机。客户 2 债务负担较大，正在寻求政府和相关股东的支持。公司多次通过电话、寄送催收函件等方式持续进行催收工作，后续公司将持续与客户 2 保持沟通，跟进租金偿还进度。

3、海航控股

截至 2022 年末，公司下属子公司天津渤海直接向海航控股出租 8 架飞机，公司下属子公司 Avolon 直接向海航控股出租 7 架飞机，同时 Avolon 通过将飞机出租予海航航空集团，再由其转租赁予海航控股 6 架飞机。2021 年末，天津渤海和 Avolon 已与海航控股就向其出租的飞机经营租赁业务达成了债务重组协议。后续公司将持续与海航控股保持沟通，跟进租金偿还进度。

4、客户 3

客户 3 为亚太地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2022 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 3 出租 2 架飞机。目前客户 3 资金流动性紧张，公司多次通过电话、寄送催收函件等方式持续进行催收工作，并根据延迟支付租金情况发送停飞通知。公司已与客户 3 就欠付租金偿还方案达成一致，后续将持续与客户 3 保持沟通，跟进租金偿还进度。

5、客户 4

客户 4 为亚太地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2022 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 4 出租 2 架飞机。2020 年 11 月客户 4 所

在地区法院批准客户 4 进入破产重整程序。目前客户 4 流动性仍较为紧张，公司多次通过电话、寄送催收函件等方式持续进行催收工作，客户 4 陆续清偿欠付租金，后续公司将持续与客户 4 保持沟通，跟进租金偿还进度。

综上所述，公司按单项计提预期信用损失的主要应收账款的相关销售真实，交易定价原则为协商定价，交易价格与可获得同类交易市价无重大差异。

(二) 请结合预期信用损失模型、账龄分布、客户信用风险状况、期后回款情况和同行业公司坏账计提情况等，说明当期按照组合计提的预期信用损失是否充分、合理，是否符合《企业会计准则》的规定。

公司回复：

对于未单独计提坏账准备的应收账款，公司根据不同信用风险特征确定应收款项组合。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。

1、飞机租赁业务

(1) 按信用组合计提预期信用损失

公司按照信用组合计提坏账的飞机租金组合包括按照信用组合计提坏账的应收账款以及按照信用组合计提坏账的长期应收款-应收经营租赁款。

截至 2022 年 12 月 31 日，公司飞机租赁应收账款组合账面金额为 15.11 亿元，计提坏账准备比例为 29.79%，账龄为 0-1 年，2023 年 1 月至 5 月回款金额约 10.07 亿元，回款比例为 66.59%。

截至 2022 年 12 月 31 日，公司飞机租赁长期应收款-应收经营租赁款组合账面金额为 33.90 亿元，计提坏账比例为 19.26%，上述应收经营租赁款为公司按与航空公司客户达成的租金重组方案确认的应收款项，将在未来较长期间内分期偿付，截至 2022 年末到期应付金额为 0.23 亿

元，2023年1月至5月回款金额为0.23亿元，回款比例为98.40%。

单位：万元

按信用风险特征组合计提坏账准备	2022年12月31日			期后回款金额	期后回款占比
	账面金额	坏账准备	计提比例		
组合计提应收账款	151,143.60	45,029.60	29.79%	100,652.80	66.59%
组合计提长期应收款-应收经营租赁款	339,026.10	65,292.80	19.26%	2,278.14	98.40%

此外，公司还持有飞机租赁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。考虑上述保障措施后，公司飞机租赁业务各项应收款项的坏账计提比例如下：

单位：万元

飞机租赁业务	账面价值 a	坏账准备 b	调整前计提比例 b/a	保证金 c	调整后计提比例 b/(a-c)
组合计提应收账款	151,143.60	45,029.60	29.79%	270,588.07	50.24%
长期应收款-应收经营租赁款	339,026.10	65,292.80	19.26%		
组合计提小计	490,169.70	110,322.40	22.51%		
单项计提应收账款	49,254.00	33,183.00	67.37%	13,915.84	93.90%
合计	539,423.70	143,505.40	26.60%	284,503.91	56.29%

截至2022年末，公司合计收取租赁保证金及信用证28.45亿元，其中，按组合计提坏账准备的客户对应的租赁保证金及信用证合计27.06亿元。公司按组合计提的应收账款和长期应收款-应收经营租赁款风险特征相似，坏账计提比例分别为29.79%和19.26%，其合计账面余额为49.02亿元，考虑共同的安全保证金及信用证金额后，其净风险敞口为21.96亿元，坏账计提比例为50.24%。

(2) 与同行业可比公司对比情况

目前国内A股市场无专业从事飞机租赁业务的可比上市公司，公司选取了于美国、香港证券市场上市的AerCap、中银航空租赁及Air Lease三家飞机租赁公司作为可比公司。

截至2022年末，公司与同行业可比公司坏账准备计提情况对比如下，由于同行业公司未详细披露飞机租赁业务应收账款预期信用损失计提方法，且各公司列示科目存在差异，下表统计了在应收账款和长期应收款科目列示的应收飞机租金：

单位：万元

公司名称	适用会计准则	列示科目	账面余额	坏账准备	计提比例
Aercap	美国会计准则	Trade Receivables	92,073.40	未披露	未披露

		Notes Receivable	415,898.75	77,263.88	18.58%
		合计	507,972.15	77,263.88	15.21%
中银航空 租赁	国际财务报告 准则	贸易应收款项	121,613.76	7,904.82	6.50%
Air Lease	美国会计准则	未单独披露	未披露	未披露	未披露
		递延租金-Other Asset	103,145.73	未披露	未披露
渤海租赁	中国会计准则	应收账款-组合计提	151,143.60	45,029.60	29.79%
		长期应收款-应收经营租赁款-组合计提	339,026.10	65,292.80	19.26%
		应收账款-单项计提	49,254.00	33,183.00	67.37%
		合计	539,423.70	143,505.40	26.60%

注：Aercap、中银航空租赁及 Air Lease 数据以 2022 年 12 月 31 日美元兑人民币汇率 1: 6.9646 折算。

同行业可比公司中，Aercap 和 Air lease 财务报表采用美国会计准则编制，允许企业采用前瞻情景的最佳估计来进行预期信用损失的估算。中银航空租赁报表采用国际会计准则编制，公司报表采用中国会计准则编制。国际会计准则和中国会计准则均要求企业考虑多个前瞻情景估计（严峻、基准、乐观）来进行预期信用损失估算，并按情景概率进行加权平均。因此国际会计准则和中国会计准则对预期信用损失的计提政策更为保守。

同行业可比公司 Aercap 和中银航空租赁应收款项未按单项计提、组合计提分别列示，整体应收款项坏账准备计提比例分别为 15.21% 和 6.50%，Air lease 未单独披露应收款项及坏账准备金额。

公司按信用组合计提预期信用损失的应收账款坏账计提比例为 29.79%，长期应收款-应收经营租赁款坏账计提比例为 19.26%，飞机租赁业务整体应收账款坏账计提比例为 26.60%，均高于同业水平，减值计提较为充分。

2、集装箱租赁业务

(1) 按信用组合计提坏账的具体情况

单位：万元

按信用风险特征组合 计提坏账准备	2022 年 12 月 31 日			期后回款 金额	期后回款 占比
	账面金额	坏账准备	计提比例		
集装箱租赁业务	72,397.90	1,873.20	2.59%	71,834.66	99.22%

公司按信用组合计提坏账的集装箱租赁应收账款客户资质优良、回款情况总体良好，客户信用风险较小。截至 2022 年 12 月 31 日，公司集装箱租赁应收账款组合账龄为 0-1 年，坏账计提比例为 2.59%，2023 年 1 月至 5 月回款比例为 99.22%。

(2) 与同行业可比公司对比情况

目前国内 A 股市场无专业从事集装箱租赁业务的可比上市公司，公司选取了于美国证券市场上市的 Triton、Textainer 两家集装箱租赁公司作为可比公司。

截至 2022 年末，公司与同行业可比公司坏账计提情况对比如下：

单位：万元

公司名称	适用会计准则	账面余额	坏账准备	计提比例
Triton	美国会计准则	159,230.95	1,445.15	0.91%
Textainer	美国会计准则	81,058.89	1,101.80	1.36%
渤海租赁	中国会计准则	72,397.90	1,873.20	2.59%

注：Triton、Textainer 数据以 2022 年 12 月 31 日美元兑人民币汇率 1: 6.9646 折算。

同行业对比公司中，Triton 和 Textainer 财务报表均采用美国会计准则编制。美国会计准则允许企业采用前瞻情景的最佳估计来进行预期信用损失的估算。公司报表采用中国会计准则编制，要求企业考虑多个前瞻情景估计（严峻、基准、乐观）来进行预期信用损失估算，并按情景概率进行加权平均。因此中国会计准则对预期信用损失的计提政策更为谨慎。公司按信用组合计提坏账准备的集装箱租赁业务应收账款坏账计提比例略高于同行业可比公司，减值计提较为充分。

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，与同行业公司对比不存在重大差异，应收账款坏账准备计提充分且合理，符合《企业会计准则》的规定。

(三) 补充说明前五名应收账款的交易内容，客户的具体情况，与你公司是否存在关联关系，相关应收账款的账龄和截至目前的回款情况，是否存在关联方资金占用或对外财务资助情形。

公司回复：

截至 2022 年末，公司前五名应收账款客户包含 1 家发动机销售业务客户、1 家飞机销售业务客户和 3 家飞机租赁业务客户，具体情况如下：

单位：万元

客户名称	应收余额	坏账余额	计提比例	账龄	业务背景	期后回款金额	期后回款占比	是否关联
客户 5	27,541.90	-	0.00%	0-1 年	发动机销售	27,541.90	100.00%	否
客户 6	19,742.40	-	0.00%	0-1 年	飞机销售	19,742.40	100.00%	否
客户 1	16,038.90	4,818.10	30.04%	0-2 年	飞机租赁	6,325.25	39.44%	否
海航控股	15,030.70	6,144.30	40.88%	0-2 年	飞机租赁	3,235.26	21.52%	是
客户 2	13,939.40	13,939.40	100.00%	0-2 年	飞机租赁	378.87	2.72%	否

上述客户的具体情况如下：

1、客户 5

客户 5 为飞机发动机公司，与公司无关联关系。公司下属子公司 Avolon 于 2022 年 12 月末与客户 5 达成了关于 2 台飞机发动机的交易，该款项于 2023 年初收讫。

2、客户 6

客户 6 为飞机租赁公司，与公司无关联关系。公司下属子公司 Avolon 与客户 6 于 2022 年 11 月达成了关于销售 3 架飞机的交易。该款项由客户 6 开具了足额的信用证作为担保，并于 2023 年初收讫。

3、客户 1、海航控股、客户 2 的具体情况请参见本问询函第五、(-)题之回复。

公司与上述航空公司间的交易真实、公允，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助的情形。

请你公司会计师事务所核查并发表明确意见。

年审会计师回复：

公司年审会计师核查意见如下：在对渤海租赁 2022 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信用减

值损失执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

六、年报显示，你公司当期长期股权投资较期初数减少 6.87 亿元，下降 42.72%，主要是当期对联营企业皖江金租的长期股权投资计提减值准备 0.18 亿元，对渤海人寿的长期股权投资计提减值准备 0.71 亿元，以及按持股比例确认渤海人寿的投资损失及其他综合收益变动导致长期股权投资减少 6.35 亿元。请你公司：

(一) 补充说明所投资联营企业皖江金租的经营情况和本期主要财务数据，当期计提减值准备的充分性和合理性。

公司回复：

皖江金融租赁股份有限公司(以下简称“皖江金租”)成立于 2011 年 12 月，是经中国银行保险监督管理委员会批准从事融资租赁业务的国有控股非银行金融机构。受宏观经济形势及行业负面因素的影响，2020 年以来，皖江金租的净利润下滑，租赁资产规模下降，皖江金租 2022 年主要财务数据如下：

单位：万元人民币

项目	金额
营业收入	60,023
净利润	10,572
资产合计	1,296,318
负债合计	1,039,545
所有者权益	256,773

根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的有关规定，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，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。

公司选取江苏租赁、远东宏信、国银租赁等七家主要业务相近的上市租赁公司作为皖江金租的可比公司，通过可比公司 PB 均值估算公司持有皖江金租股权的公允价值。

皖江金租长期股权投资减值测试相关的主要参数如下：

净资产：取皖江金租期末账面净资产

股数：为皖江金租期末股本数

PB：公司选取江苏租赁、远东宏信、国银租赁等七家主要业务相近的上市租赁公司作为皖江金租的可比公司，PB 值为七家公司的 PB 值的平均值。具体情况如下：

证券简称	2022 年 6 月 30 日 PB 值
江苏租赁	1.11
远东宏信	0.59
中关村科技租赁	0.41
海通恒信	0.47
国银租赁	0.34
中银航空租赁	1.11
中国飞机租赁	0.82
PB 平均值	0.69

注：2022 年减值于 2022 年第二季度发生，此处列示 PB 值为 2022 年 6 月 30 日数据。

流动性折扣：因可比公司均为上市公司，可在公开市场上进行股票交易，皖江金租作为非上市公司，股权交易相对困难，影响其公允价值。故在可比公司 PB 均值基础上考虑流动性折价因素，选择用打折后的 PB 值作为皖江金租的 PB 值。

根据测试结果，皖江金租股权投资于 2022 年半年度发生减值，具体测试过程如下：

单位：万元人民币、万股

		2022年6月30日
净资产	<i>a</i>	250,885
股数	<i>b</i>	460,000
PB	<i>c</i>	0.69
流动性折扣	<i>d</i>	44%
每股价值	$e=a/b*c*(1-d)$	0.2112
渤海租赁持股数		81,800
预计公允价值减处置费用		17,259
账面价值		19,030
减值金额		-1,771

注：2022年减值于2022年第二季度发生，净资产为2022年6月30日余额。

综上所述，公司对皖江金租计提的长期股权投资减值准备符合会计准则的规定，充分考虑了其所在行业状况及皖江金租的经营状况，计提减值准备充分、合理。

(二) 补充说明按照权益法对渤海人寿进行核算的依据，计提长期股权投资减值准备和投资损失的会计政策，具体会计处理和对应金额，以及是否符合《企业会计准则》的相关规定；并请结合渤海人寿的主营业务发展情况、主要财务数据、减值准备计提的主要假设和参数、减值测算的具体过程等，说明报告期对渤海人寿长期股权投资的减值准备计提和投资损失确认的合理性。

公司回复：

1、按照权益法对渤海人寿保险股份有限公司（以下简称“渤海人寿”）进行核算的依据

根据《企业会计准则第2号——长期股权投资》的规定，投资方对联营企业和合营企业的长期股权投资，采用权益法核算。

投资方能够对被投资单位施加重大影响的，被投资单位为其联营企业。重大影响，是指投资方对被投资单位的财务和经营政策有参与

决策的权力，但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定。

根据《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》应用指南的解释，实务中，较为常见的重大影响体现为在被投资单位的董事会或类似权力机构中派有代表，通过在被投资单位财务和经营决策制定过程中的发言权实施重大影响。投资方直接或通过子公司间接持有被投资单位 20%以上但低于 50%的表决权时，一般认为对被投资单位具有重大影响，除非有明确的证据表明该种情况下不能参与被投资单位的生产经营决策，不形成重大影响。

企业通常可以通过以下一种或几种情形来判断是否对被投资单位具有重大影响：

(1)在被投资单位的董事会或类似权力机构中派有代表。在这种情况下，由于在被投资单位的董事会或类似权力机构中派有代表，并相应享有实质性的参与决策权，投资方可以通过该代表参与被投资单位财务和经营政策的制定，达到对被投资单位施加重大影响。

(2)参与被投资单位财务和经营政策制定过程。这种情况下，在制定政策过程中可以为其自身利益提出建议和意见，从而可以对被投资单位施加重大影响。

(3)与被投资单位之间发生重要交易。有关的交易因对被投资单位的日常经营具有重要性，进而一定程度上可以影响到被投资单位的生产经营决策。

(4)向被投资单位派出管理人员。在这种情况下，管理人员有权力主导被投资单位的相关活动，从而能够对被投资单位施加重大影响。

(5)向被投资单位提供关键技术资料。因被投资单位的生产经营需要依赖投资方的技术或技术资料，表明投资方对被投资单位具有重大影响。

公司对渤海人寿的持股比例为 20%，并向渤海人寿派驻两名董事，符合重大影响的情形。

综上所述，公司对渤海人寿的股权投资满足重大影响的判断，公司采用权益法对渤海人寿核算符合《企业会计准则》的要求。

2、计提长期股权投资减值准备和投资损失的会计政策及会计处理

(1) 计提长期股权投资减值准备的会计政策及会计处理

根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》的有关规定，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，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。资产负债表日，公司根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》确定长期股权投资发生减值的，按应减记的金额，借记“资产减值损失”科目，贷记“长期股权投资”科目。2022 年 3 月 31 日，根据减值测试结果，渤海人寿股权发生减值 7,106 万元。公司账务处理如下：

借：资产减值损失 7,106 万元

贷：长期股权投资 7,106 万元

具体减值测试过程请参考“3. 长期股权投资的减值准备计提和投资损失确认的合理性”

(2) 确认投资损失的会计政策及会计处理

根据《企业会计准则第2号——长期股权投资》的规定，投资方取得长期股权投资后，应当按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益和其他综合收益的份额，分别确认投资收益和其他综合收益，同时调整长期股权投资的账面价值；投资方对于被投资单位除净损益、其他综合收益和利润分配以外所有者权益的其他变动，应当调整长期股权投资的账面价值并计入所有者权益。

根据《企业会计准则第2号——长期股权投资》应用指南的规定，资产负债表日，企业应按被投资单位实现的净利润中企业享有的份额，借记“长期股权投资（损益调整）”，贷记“投资收益”科目。被投资单位发生净亏损做相反的会计分录，但以长期股权投资的账面价值减记至零为限。被投资单位除净损益、利润分配以外的其他综合收益变动和所有者权益的其他变动，企业按持股比例计算应享有的份额，借记“长期股权投资（其他综合收益和其他权益变动）”，贷记“其他综合收益”和“资本公积——其他资本公积”科目。2022年渤海人寿相关数据及公司会计处理如下：

单位：万元人民币

项目	渤海人寿数据	按持股比例20%确认的份额	公司会计处理
净利润	-122,640	-24,528	借：投资收益 24,528 贷：长期股权投资 24,528
其他综合收益	-194,788	-38,958	借：其他综合收益 38,958 贷：长期股权投资 38,958

注：因渤海人寿审计报告出具时间较晚，2022年公司年报中使用的渤海寿数据为未经审计数据

综上所述，公司对渤海人寿股权投资计提减值准备及确认投资损失的账务处理符合《企业会计准则》的相关规定。

3、长期股权投资的减值准备计提和投资损失确认的合理性

(1) 渤海人寿的主营业务发展情况

渤海人寿成立于2014年12月，是首家总部落户天津自贸区的人身险公司。主要经营：普通型保险，包括人寿保险和年金保险；健康保险；意外伤害保险；分红型保险；万能型保险等人身险业务。

2021年以来，渤海人寿部分存量投资项目因融资主体出现经营困难或流动性问题而发生违约，导致公司计提大额资产减值损失，对渤海人寿利润造成较大影响。

渤海人寿2022年度主要财务数据如下：

单位：万元人民币

项目	金额
保费收入	1,002,099
净利润	-122,640
资产合计	4,980,709
负债合计	4,422,207
所有者权益	558,502
保险合同负债	4,016,364
投资收益率	2.06%
综合投资收益率	-2.26%

注：因渤海人寿审计报告出具时间较晚，2022年公司年报中使用的渤海人寿数据为未经审计数据。

(2) 减值测算的具体过程

公司于每季度末对长期股权投资进行减值测试。公司选取中国人寿、新华保险以及中国太保三家大型寿险企业作为联营企业渤海人寿的可比公司，通过可比公司PB均值估算公司持有渤海人寿股权的公允价值。

渤海人寿长期股权投资减值测试相关的主要参数如下：

净资产：取渤海人寿期末账面净资产

股数：为渤海人寿期末股本数

PB：公司选取中国人寿、新华保险以及中国太保三家大型寿险企业作为联营企业渤海人寿的可比公司，PB 值为三家公司的 PB 值的平均值。具体情况如下：

证券简称	2022 年 3 月 31 日 PB 值
中国人寿	1.55
新华保险	1.02
中国太保	0.97
PB 平均值	1.18

注：2022 年减值于 2022 年第一季度发生，此处列示 PB 值为 2022 年 3 月 31 日数据。

流动性折扣：因可比公司均为上市公司，可在公开市场上进行股票交易，渤海人寿作为非上市公司，股权交易相对困难，影响其公允价值。故在可比公司 PB 均值基础上考虑流动性折价因素，选择用打折后的 PB 值作为渤海人寿的 PB 值。

因渤海人寿近年来连续亏损，公司于每季度末对渤海人寿的长期股权投资进行减值测试，测试结果为 2022 年第一季度渤海人寿股权发生减值，2022 年二、三、四季度末未发生额外减值。2022 年一季度可比公司 PB 均值较 2021 年末下降，渤海人寿股权投资的公允价值下降，2022 年一季度渤海人寿股权减值的具体计算过程如下：

单位：万元人民币、万股

项目		2022 年 3 月 31 日
净资产	<i>a</i>	687,761
股数	<i>b</i>	1,300,000
PB	<i>c</i>	1.18
流动性折扣	<i>d</i>	0.44
每股价值	$e=a/b*c*(1-d)$	0.3494
渤海租赁持股数		260,000
预计公允价值-处置费用		90,843
账面价值		97,949

减值金额		-7,106
------	--	--------

注：2022 年减值于 2022 年第一季度发生，此处列示净资产为 2022 年 3 月 31 日余额。

综上所述，公司对渤海人寿计提的长期股权投资减值准备符合《企业会计准则》的规定，充分考虑了其行业状况及渤海人寿的经营状况，计提减值准备充分、合理。公司按渤海人寿实现的净利润中公司享有的份额确认投资损失，符合《企业会计准则》的规定。

请年审会计师核查并发表明确意见。

年审会计师回复：

公司年审会计师核查意见如下：在对渤海租赁 2022 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长期股权投资的减值准备执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

七、年报显示，你公司当期其他非流动金融资产较期初增加 22.22 亿元，同比增长 552.36%，主要是因为本期债务重组受偿股票、其他金融资产及衍生品公允价值上升所致。请你公司：

(一) 说明当期新增的其他非流动金融资产项下资产的初始确认、后续计量、终止确认所依据的会计政策、具体会计处理及金额，是否符合《企业会计准则》的规定。

公司回复：

2022 年度，公司其他非流动金融资产较期初增加 22.22 亿元，主要为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产账面价值增加 10.06 亿元和衍生工具公允价值增加导致账面价值增加 12.16 亿元。其中，公司新增其他非流动金融资产合计约 10.9 亿元，均为公司因

债务重组受偿所得，资产类别主要包括股票、信托产品和债务重组公司发行的债券。

2022 年度，公司新增的以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产具体构成及公允价值变动明细如下：

单位：万元人民币

金融资产类别	金融资产名称	期初数	本期购买金额	本期公允价值变动损益	本期出售金额	其他变动	期末账面价值
境内外股票	AEROMEX.MX	-	14,789.80	1,267.30	-	708.80	16,765.90
债券	GIAA ISIN: XS256875682	-	10,427.50	-	-	460.30	10,887.80
信托产品	联讯证券定向资产管理计划	-	10,233.20	2,969.10	-	-	13,202.40
信托产品	海航集团破产重整专项服务信托	-	73,778.50	-	-	-	73,778.50
境内外股票	海航控股 600221	-	3.20	1.20	-	-	4.40
合计		-	109,232.20	4,237.60	-	1169.10	114,639.00

1、新增其他非流动金融资产的初始确认

根据《企业会计准则第 12 号——债务重组》，公司作为债权人受让包括现金在内的单项或多项金融资产的，按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》（以下简称“新金融工具准则”）的规定确认和计量受让的金融资产和重组债权。

根据新金融工具准则第十七条：“金融资产同时符合下列条件的，应当分类为以摊余成本计量的金融资产：（1）企业管理该金融资产的业务模式是以收取合同现金流量为目标；（2）该金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。”

根据新金融工具准则第十八条：“金融资产同时符合下列条件的，

应当分类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：

（1）企业管理该金融资产的业务模式既以收取合同现金流量为目标又以出售该金融资产为目标；（2）该金融资产的合同条款规定，在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。”

根据新金融工具准则第十九条，“按照本准则第十七条分类为以摊余成本计量的金融资产和按照本准则第十八条分类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之外的金融资产，企业应当将其分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。”

综上，公司本期新增的其他非流动金融资产并非以取得合同现金流量为主要目的，因此，根据《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》和公司会计政策的规定，在初始确认时，公司将上述金融资产分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

2、新增其他非流动金融资产的后续计量及会计处理

公司将上述金融资产列于“以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产”科目进行核算，于资产负债表日：

（1）公允价值上升时

借：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产-公允价值变动

贷：公允价值变动损益

（2）公允价值下降时

借：公允价值变动损益

贷：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产-公

允价值变动

3、新增其他非流动金融资产的终止确认

公司本期新增的其他金融资产不涉及终止确认。

综上，公司对当期新增的其他非流动金融资产确认为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产核算，初始确认金额合计约 10.9 亿元；公允价值的变动在“公允价值变动损益”中核算，本期新增的其他非流动金融资产确认公允价值变动损益金额合计约 0.42 亿元，符合企业会计准则的规定。

(二) 说明以公允价值计量的依据、会计处理及金额，分项列式上述其他非流动金融资产公允价值变动或投资收益情况，以及对公司净利润的影响。

公司回复：

公司对以公允价值计量且当期变动进入损益的金融资产的公允价值计量，参照《企业会计准则第 39 号——公允价值计量》相关规定执行。对于存在活跃市场的金融工具，公司以活跃市场中的报价确定其公允价值；对于不存在活跃市场的金融工具，公司采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术确定其公允价值。

2022 年度，上述其他非流动金融资产分别采用的估值技术、公允价值变动金额及对净利润的影响情况如下：

单位：万元人民币

金融资产类别	金融资产名称	估值技术	对净利润影响
境内外股票	AEROMEX.MX	可比公司法	1,267.30

债券	GIAA ISIN: XS256875682	第三方报价	-
信托产品	联讯证券定向资产管理计划	参照上清所、中债和中证的债券估值结果	2,969.10
信托产品	海航集团破产重整专项服务信托	可比公司法、资产基础法、市场法	-
境内外股票	海航控股 600221	在活跃市场上的报价	1.20
合计			4,237.60

综上，公司 2022 年度新增的其他非流动金融资产合计公允价值变动收益 0.42 亿元，对损益的影响金额为 0.42 亿元。公司对上述其他非流动金融资产公允价值变动会计处理请参见第本问询函第七、(-) 题之回复。

请年审会计师核查并发表明确意见。

年审会计师回复：

公司年审会计师核查意见如下：在对渤海租赁 2022 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其他非流动金融资产执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

八、年报显示，你公司于 2016 年收购 Avolon 100% 股权，形成商誉约 4.91 亿美元，历年年末对 Avolon 资产组进行了商誉减值测试，均未计提商誉减值准备。2021 年 Avolon 实现营业收入 213.24 亿元，营业利润 2.46 亿元，在对 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进行确认时，采用的折现率为 4.68%；2022 年 Avolon 实现营业收入 254.49 亿元，营业利润-11.42 亿元，计算预计未来现金流量现值时采用的折现率为 6.43%。请你公司：

(一) 结合 Avolon 历年来的经营情况、主要财务数据和飞机租售业务的开展情况等，详细说明在 Avolon 2022 年营业收入增长的情况下却出现大额亏损的具体原因和合理性。

公司回复：

2020 年，行业负面因素对全球经济和航空运输业造成了史无前例的负面冲击。全球航空客运市场飞机运力需求下降幅度较大，飞机市场价值、租金水平、出租率等受到了较大的负面影响。面对突如其来的挑战，Avolon 积极采取应对措施，通过取消飞机订单、优化负债结构等方式最大限度的降低了行业负面因素对公司生产经营带来的负面影响。2020 年度，Avolon 共签订了 141 笔飞机租赁协议（包括新交付飞机的租赁协议、二次出租协议和租期延长协议），共交付新飞机 57 架，适时出售机龄较长的 29 架飞机（包括 3 架管理飞机）。

2021 年，全球航空业仍受到行业负面因素的持续负面影响，但随着应对措施普及推广速度的加快和旅行限制的放松，消费者出行意愿持续提升，航空公司开始逐步增加运力，市场对飞机租赁的需求开始回升，Avolon 飞机租赁业务亦逐步恢复。2021 年度，Avolon 抢抓飞机售后回租等市场机遇，致力于长远布局，共签订 229 笔飞机租赁协议（包括新飞机的租赁协议、二次出租协议和租期延长协议），较上年同期增长 62.4%；共交付新飞机 49 架，二次出租飞机 23 架，完成飞机销售 24 架（其中 5 架为管理飞机），并签署了 16 架飞机的出售意向书。

2022 年，全球航空运输行业逐步恢复，其中，美洲、欧洲、中东等地区的航空公司复苏速度较快，包括中国在内的亚洲地区复苏速度

较为滞后，部分亚太地区航空公司及中小规模航空公司仍经营困难甚至处于破产重整过程中。全球航空运输市场整体仍低于 2019 年水平。自 2022 年 12 月以来，在政策鼓励、需求提升等因素叠加作用下，亚太地区已进入加速恢复阶段。2022 年度，Avolon 共签订 264 笔飞机租赁协议(包括新飞机的租赁协议、二次出租协议和租期延长协议)，同比增长 15.28%，向 27 家客户交付新飞机 35 架及二次出租飞机 35 架，完成飞机销售 36 架。

Avolon 2020-2022 年中国准则主要财务数据如下：

单位：万元人民币

会计科目	2020 年	2021 年	2022 年
营业收入	2,198,370	2,132,367	2,544,917
其中：飞机租赁收入	1,619,743	1,508,031	1,611,795
飞机销售收入	578,627	624,336	933,122
营业成本	1,399,621	1,303,910	1,629,114
其中：飞机租赁成本	862,842	752,271	739,923
飞机销售成本	536,779	551,639	889,191
财务费用	533,154	519,416	489,616
信用减值损失	-135,875	-63,019	-33,690
资产减值损失	-317,568	-246,688	-406,679
其中：俄乌战争导致飞机减值	-	-	-198,976
净利润	-285,440	32,852	-102,380
租赁资产	14,495,839	14,367,076	15,280,430
总资产	19,061,155	18,534,646	19,950,641
总负债	14,306,598	13,814,646	14,785,174
所有者权益	4,754,557	4,720,000	5,165,467

如上表所示，2022 年，随着全球航空运输行业逐步恢复，Avolon 的飞机租赁和飞机销售收入随之增长。同时，Avolon 加强费用管理，优化负债结构，财务费用有所减少。随着全球航空运输行业的逐步恢复，客户破产重组及违约情况随之减少，信用减值损失逐年下降。以上因素均对 2022 年的净利润产生正向影响。但 2022 年度受俄乌冲突

影响，对相关飞机资产计提减值损失 2.98 亿美元（折合人民币约 19.9 亿元），对 Avolon 的净利润产生较大负面影响。公司资产减值的具体情况详见本问询函第二、(三)题之回复。

如剔除俄乌战争导致的飞机减值影响，Avolon 2022 年度净利润为人民币 9.66 亿元，较 2021 年增加 6.37 亿元，同比增长 194%，与 Avolon 业务恢复趋势保持一致。

(二) 说明 Avolon 资产组现值的具体确定过程、涉及的估计及假设、关键参数（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），是否借鉴独立第三方的评估工作、具体的评估结果，结合同行业公司或同类业务情况等，说明相关评估假设和参数的选取是否存在较大差异。同时详细说明在 Avolon 出现大额亏损的情况下你公司仍未计提商誉减值准备的原因及合理性，是否存在应计提未计提的情况。

公司回复：

Avolon 资产组商誉减值测试为公司自行评估测算，未聘请第三方评估机构进行评估。在预计未来现金流量时，涉及无租约状态下的飞机租金以及第三年末飞机处置金额，公司选取行业公认的专业飞机评估出具的评估值。该评估值为评估机构根据机队飞机的机型、机龄等条件，并依据当前市场环境条件更新。

1、商誉减值测试涉及的估计及假设

Avolon 资产组组合的可收回金额按照资产组组合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未来 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 6.43%。

2、商誉减值测试主要参数

(1)折现率

Avolon 采用了资本资产加权平均资本成本模型 (WACC) 确定折现率 (6.43%)。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，通过资产定价模型 (CAPM) 计算。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。具体计算公式请参见本问询函第八、(三) 题之回复。

(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，按照权威飞机评估公司评估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根据机型、机龄等条件对飞机评估平均值，折现率的确定考虑了 Avolon 的加权平均资金成本。

公司无法从其他同行业公司公开的信息中获得商誉减值测算的具体过程和参数，故无法比较相关评估假设和参数的选取是否存在差异，因而公司分别做了折现率提高 0.5% 和未来现金流量降低 10% 的敏感性测试，测试结果为两种情况均无需计提减值。另外，公司在使用 β 系数计算权益成本时选取了同行业公司的 β 系数均值。

3、商誉减值测试具体过程

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 6.43%。

根据测算结果，Avolon 资产组组合截至 2022 年 12 月 31 日可收回金额高于该资产组组合经调整的资产账面价值，因此无需对商誉计提减值准备。

综上，商誉减值测试合理，不存在应计提未计提的情况。

(三)在对 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进行确认时，你公司折现率选取的依据及合理性；2021 年、2022 年折现率存在差异的原因及合理性，并就折现率变化对资产组的现值影响进行敏感性分析。

公司回复：

1、折现率的计算过程

Avolon 采用了资本资产加权平均资本成本模型 (WACC) 确定折现率 (6.43%)。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, 通过资产定价模型 (CAPM) 计算。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

由于公司境外子公司 Avolon 所属飞机租赁行业整体杠杆水平较高, Avolon 资产组总负债占总资产的比率历年均为 76%以上, 导致税前借款利率水平与折现率相关程度较高。2022 年, 受美元持续加息影响, 境外美元市场平融资利率涨幅较大, 税前借款利率较上年同期增加 2.69 个百分点, 同比上涨 85%, 直接导致折现率较上年同期增

加 1.75 个百分点。

2、折现率敏感性分析

在其他条件不变的情况下，公司对折现率增加 0.5%进行敏感性分析，即使用 6.93%的折现率计算 Avolon 资产组的预计未来现金流量现值，Avolon 资产组组合截至 2022 年 12 月 31 日可收回金额仍高于该资产组组合经调整的资产账面价值，无需对商誉计提减值准备。

综上，Avolon 资产组商誉减值测试选取折现率合理。

请年审会计师对上述事项核查并发表明确意见，并说明针对 Avolon 资产组所采取的审计程序与获取的审计证据，是否实施了充分的审计程序以获取适当的审计证据，并对境外上述资产组范围和现值的准确性、资产的真实性的真实性发表意见。同时，请你公司会计师事务所说明针对上述资产组的商誉减值情况是否依据了独立第三方的评估结果，并对评估报告中的参数选取和假设的合理性发表意见。

年审会计师回复：

公司年审会计师核查意见如下：针对 Avolon 商誉减值测试，我们执行的审计程序及获得的审计证据包括但不限于：

- 1、评价商誉减值评估相关的关键内部控制的有效性；
- 2、评估管理层引用的第三方评估专家及安永内部估值专家是否具备所需的胜任能力、专业素养及客观性；
- 3、对管理层在商誉减值测试中依据的资产组未来现金流假设进行复核，引入安永内部估值专家对管理层评估商誉减值方法、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合理性；

4、复核管理层对资产组的划分是否合理，以及是否合理将商誉分摊至资产组或资产组组合；

5、比较资产组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；

6、对管理层在合并财务报表中对商誉减值相关的披露是否充分恰当进行评估。

在对渤海租赁 2022 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境外子公司 Avolon 的商誉减值、境外资产组范围和现值的准确性、资产的真实性以及商誉减值测算底稿中参数选取和假设的合理性执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。在审计过程中，引入安永都柏林估值团队和安永北京估值团队对 Avolon 管理层商誉减值计算过程及其中所使用的关键假设、关键参数进行复核并出具备忘录，上述咨询备忘录复核结果均未见重大异常。

九、报告期内，你公司应付债券 1058.08 亿元，长期借款 629.04 亿元，长期应付款 15 亿元；此外，你公司一年内到期的非流动负债合计 298.04 亿元，较 2021 年增加约 30 亿元，其中一年内到期的长期借款 156.73 亿元，一年内到期的应付债券 140.56 亿元。请你公司：

(一) 结合上述长期非流动负债（应付债券、长期借款、长期应付款）以及一年内到期的非流动负债情况，相关付款现金流及重要收支安排、公司融资渠道及能力等，说明你公司债务结构、规模是否稳健、

可控，你公司针对上述长期非流动负债、一年内到期的非流动负债的偿债计划、资金来源及筹措安排，是否存在流动性风险，如是，请进行必要的风险提示，并说明流动性风险是否已对你公司的持续经营能力产生了重大不利影响。

公司回复：

公司主营业务为租赁业务，公司主要通过发行债券、向银行和第三方机构等进行融资用于购置飞机、集装箱等固定资产，公司债务融资以长期融资为主。

截至 2022 年末，公司合并财务报表总资产 2,636.44 亿元，总负债 2,203.72 亿元，净资产 432.73 亿元，资产负债率 83.59%，公司资产以流通性良好的飞机和集装箱资产为主，具有良好的债务偿付能力。

1、公司长期债务情况

截至 2022 年末，公司合并财务报表一年内到期的非流动负债合计约 298.04 亿元，长期非流动负债合计约 1,702.12 亿元（包括长期借款、应付债券、长期应付款），公司已签署的飞机、集装箱及其他固定资产采购相关的采购款支付安排资本支出承诺合计约 1,037.14 亿元。公司未来 5 年的重要支出安排情况如下：

单位：亿元人民币

科目	债务余额	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年	2027 年	2027 年以后
一年内到期的非流动负债	298.04	298.04	-	-	-	-	-
应付债券	1,058.08		324.81	197.87	220.11	283.96	31.33
长期借款	629.04		106.83	88.39	152.79	86.45	194.58

长期应付款	15.00		1.97	2.75	1.48	1.43	7.37
小计	2,000.16	298.04	433.61	289.01	374.38	371.84	233.28
资本承诺	1,037.14	73.99	253.10	228.58	201.58	151.28	128.61
合计	3,037.30	372.03	686.71	517.59	575.96	523.12	361.89

2、未来偿债保障措施

针对公司及下属子公司一年内到期的非流动负债，请参考本问询函第一、(二)题之回复。

公司未来到期的长期非流动负债主要由经营性现金流入、新发行债券、借款、债务展期等方式进行偿还。具体应对措施如下：

(1) 租赁业务收入方面

公司租赁业务具有较为稳定的经营现金流入，2022 年度，公司经营现金净流入为 210.12 亿元，较过去三年平均流入 168.05 亿元有明显增长。根据目前公司与承租人签订的租赁合同，未来五年不可撤销租赁的最低租赁收款额平均约有 187.99 亿元的租赁收入。随着航空租赁业务的复苏以及公司新业务的投放，未来公司经营现金净流入预计将较 2022 年度实现增长。

(2) 资产处置方面

为优化公司飞机和集装箱资产结构，降低飞机和集装箱年龄以满足客户多样化的需求，提高资产收益，公司每年度适时地出售飞机和集装箱资产。2022 年度公司通过出售飞机和集装箱资产，取得的处置固定资产、无形资产和其他长期资产所收到的现金净额为 93.65 亿元，较过去三年平均 93.39 亿元的规模略有增长。公司出售飞机和集装箱资产取得的现金可以用于偿还债务，也可以用于采购新的飞机和集装箱资产，支持公司业务的扩张。

(3) 资本市场融资方面

公司持有的飞机和集装箱租赁资产具有良好的市场流通性以及稳定的现金流入，在国际资本市场受到投资者广泛的认可，并取得充分的授信支持，可以通过发行债券、ABS、循环信用贷款等多种融资渠道进行融资。2022 年度公司通过发行债券与取得新借款实现的融资规模为 269.47 亿元，过去三年平均规模约 463.15 亿元。公司根据每年度资本支出安排以及到期债务情况等制定融资计划，并持续调整和优化债务结构。

公司子公司在国际市场具有良好的信用评级，2022 年 6 月，国际评级机构惠誉再次确认了公司飞机租赁业务子公司 Avolon 的投资级评级，信用评级为“BBB-”，评级展望为“稳定”。目前，国际三大评级机构均确认 Avolon 保持“投资级”信用评级（其中穆迪：Baa3、标普：BBB-）。2023 年 6 月 16 日，惠誉将 Avolon 评级展望由“稳定”提升为“正面”。良好的资信水平亦使得 Avolon 拥有包括发行债券、ABS、循环信用贷款及其他抵押融资等多种融资渠道。标普对公司集装箱租赁业务子公司 GSCL 于 2021 年度发行的 ABS 给出了 A、BBB+ 的投资级评级。

在授信方面，截至 2022 年末，公司持有的未使用授信额度为 407.29 亿元。

(4) 长期股权投资方面

公司可以结合整体市场、股价情况等因素，适时地处置公司持有的长期股权投资，实现现金回流以解决届时面对的长期非流动负债的偿付压力。

综上，公司经营现金流入稳定，并具有较强的融资能力，通过以上措施，可以平稳处理到期的债务。目前公司主营业务开展正常，流动性风险暂未对公司的持续经营能力产生重大不利影响。公司将持续积极采取有效措施，提升公司持续经营能力，维护公司和广大投资者的合法权益，并将根据流动性风险对公司的影响情况按要求及时履行信息披露义务。

(二) 补充说明你公司逾期欠款情况及期后的偿还情况，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，说明上述贷款逾期对你公司目前和未来正常生产经营的具体影响，相关银行已经或拟采取的追偿措施，未来是否存在债务违约进一步恶化的风险，并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：

1、逾期欠款期后的偿还情况

截至 2022 年 12 月 31 日，公司部分境内借款、债券未按照相关协议按时偿还，累计未按时偿还本金及利息余额共计约 51.57 亿元，其中债券约 0.80 亿元，其他借款约 50.77 亿元。截至公司 2022 年年度财务报表报出日前，上述逾期欠款中，公司已部分偿付或与银行等机构签署协议达成了展期重组安排的本金及利息共计约 42.43 亿元。截至本问询函回复日，上述逾期欠款中，公司已部分偿付或与银行等机构签署协议达成了展期重组安排的本金及利息共计约 49.21 亿元。

公司境外子公司 Avolon 和 GSCL 无逾期欠款且融资渠道通畅，可通过正常业务运营保证还本付息。公司境内存在部分债务逾期情况，

对公司生产经营产生一定负面影响，多数债权人对公司的流动性困难表示理解，愿意支持公司化解流动性困难。截至 2022 年 12 月 31 日，上述逾期欠款中，共有 2 家债权机构采取诉讼方式追偿，涉及逾期金额约为 3.05 亿元。截至本问询函回复日，公司已与 1 家债权人达成和解协议，涉及逾期金额约为 1.91 亿元。公司正在积极与剩余债权机构积极沟通和解。

伴随着境内航空业的复苏等因素，公司将多措并举开拓融资渠道，补充公司流动性，缓解公司短期流动性压力，逐步实现公司债务正常化。但如果公司无法妥善解决上述逾期债务，将可能面临诉讼、仲裁、银行账户被冻结、被强制执行等事项，同时可能面临支付相关违约金、滞纳金和罚息等情形，增加相关财务费用，将进一步加大公司的资金压力，并可能对公司业绩产生一定不利影响。

2、具体应对措施

为应对境内公司流动性压力，公司一方面通过加大境内子公司经营性回款以及境外子公司分红等方式，全力筹措偿债资金；另一方面，积极与公司各债权人协商解决方案，通过债务展期、置换、重组等方式化解短期债务压力。具体应对措施如下：

(1)针对逾期且尚未偿还或展期的借款，以及一年内到期的借款，公司正积极与相关银行等金融机构积极沟通协商展期等相关安排。截至公司 2022 年年度财务报表报出日前，公司已部分偿付或与银行等机构签署协议达成了展期重组安排的本金及利息共计约 42.43 亿元。截至本问询函回复日，公司已部分偿付或与银行等机构签署协议达成了展期重组安排的本金及利息共计约 49.21 亿元。

(2)针对未来一年内到期的借款及债券合计约 67.96 亿元，公司积

极与相关银行等金融机构积极沟通协商展期等相关安排。截至公司 2022 年年度财务报表报出日前，公司已就上述金额约 12.88 亿元的长期借款本金及利息与银行等机构签署协议达成了展期重组安排；其中 27.69 亿元一年内到期的债券，公司已召开债券持有人会以通过了债券的展期安排。截至本问询函回复日，公司已完成约 57.14 亿元借款及债券本息的展期及重组安排。

(3)因逾期债务触发了相关债务协议的交叉违约条款，导致相关借款银行及债权人有权按照相关协议要求公司随时偿还相关债项的全部本息。公司于 2022 年末根据交叉违约条款将约 21.08 亿元长期非流动负债重分类至一年内到期的非流动负债。截至本问询函回复日，公司已与相关银行协商出具函件，同意在公司 2023 年如期偿还相关银行借款情况下不会启用交叉违约条款金额约 9.84 亿元，剩余金额 11.24 亿元公司已与相关债权人签订债务重组协议。截至本问询函回复日，相关银行及债权人未针对公司采取行动而要求立即还款。

(4)伴随国内航空业的复苏，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。同时公司通过催收租金等方式加强境内子公司经营性净现金流回款。截至本问询函回复日，公司境内子公司 2023 年内已取得租金回款 15.93 亿元。

(5)公司境外子公司运营情况良好，自有资金、经营性现金流及可用授信额度可覆盖其到期债务的偿付。境外子公司将根据其章程及股东协议的有关约定向公司提供分红。截至本问询函回复日，公司已经获得分红约 5.39 亿元。

(6)此外，截至公司 2022 年年度财务报表报出日前，公司已经和若干银行和金融机构达成融资合作意向，相关意向函显示提供融资金

额共计 128 亿元，公司将根据实际需求向这些银行和金融机构获得增信或流动支持。

通过上述措施，公司预计可以平稳处理到期债务，目前公司主营业务开展正常，流动性风险暂未对公司的持续经营能力产生重大不利影响。

(三) 核查 2022 年是否存在重大债务违约和未能清偿到期重大债务的违约情况，如是，请你公司结合《股票上市规则》说明前述债务逾期事项已履行了何种信息披露义务。

公司回复：

根据公司 2021 年年度报告披露，截止至 2021 年 12 月 31 日，公司合计人民币 74.43 亿元的借款及长期应付款本金及利息未按照相关协议的约定按时偿还。

截止至 2022 年 12 月 31 日，公司合计人民币 51.57 亿元的借款本金及利息未按照相关协议的约定按时偿还，逾期债务余额较 2021 年末减少 22.86 亿元，未发生单笔金额超过公司最近一期经审计净资产 10% 的新增逾期债务，未触发《股票上市规则（2022 年修订）》第 7.7.6 条相关规定的披露要求。公司于《2022 年半年度报告》及《2022 年年度报告》披露了相关逾期债务的进展情况。具体内容详见公司刊登在巨潮资讯网（<http://www.cninfo.com.cn>）上的相关公告。

特此公告。

渤海租赁股份有限公司董事会

2023 年 7 月 7 日