

证券代码：000415

证券简称：渤海租赁

公告编号：2022-042

渤海租赁股份有限公司

关于对深圳证券交易所 2021 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。

2022 年 5 月 16 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 2021 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 2021 年年报的问询函》（公司部年报问询函〔2022〕第 282 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、年报显示，报告期内你公司飞机租赁业务主要通过子公司 **Avolon** 及天津渤海开展，其中，**Avolon** 实现营业收入 213.24 亿元，营业利润 2.46 亿元，是天津渤海的控股子公司；天津渤海实现营业收入 267.91 亿元，营业利润-9.39 亿元。请你公司：

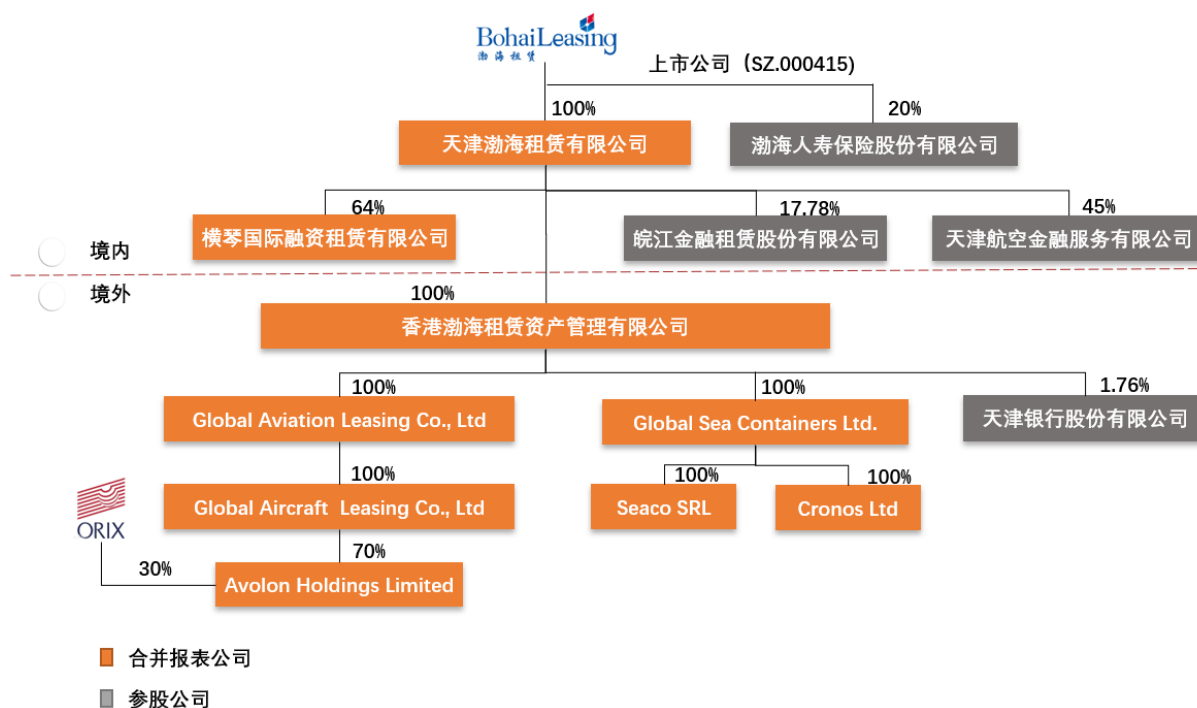
（一）详细分析并说明天津渤海大额亏损的具体原因和合理性，并对比分析 **Avolon** 和天津渤海的主要财务数据，说明在营业收入主要来源于 **Avolon** 的情况下，**Avolon** 盈利但天津渤海巨额亏损的原因及合理性。

公司回复：

1.天津渤海合并报表结构情况

公司全资子公司天津渤海租赁有限公司（以下简称“天津渤海”）是公司主要子公司之一，直接或间接持有 **Avolon Holdings Limited**（以

下简称“Avolon”)、Global Sea Containers Ltd (以下简称“GSCL”)、横琴国际融资租赁有限公司 (以下简称“横琴租赁”) 等主要运营实体子公司股权, 并持有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”) 等境外持股平台公司股权。截至 2021 年末, 天津渤海及合并范围子公司和参股公司股权结构情况如下:



2.天津渤海亏损的具体原因

2021 年度天津渤海合并利润表按子公司分解如下:

单位: 万元

科目	天津渤海合并	天津渤海 (含 SPV)	Avolon	GSCL	横琴租赁	持股平台公司 (含香港渤海、 GAL、GALC)
营业收入	2,679,061.10	27,626.40	2,132,366.60	518,882.30	185.80	-
减: 营业成本	1,642,031.70	86,463.30	1,303,910.10	251,430.70	227.60	-
营业税金及附加	1,563.30	1,553.30	-	-	10.00	-
销售费用	10,371.80	-	3,147.10	7,224.70	-	-
管理费用	146,729.90	2,706.30	102,703.40	29,997.20	236.30	11,086.70
财务费用	767,964.10	75,603.20	519,415.60	96,311.61	-4.00	76,637.69
资产减值损失	309,863.40	52,396.10	246,687.90	10,779.40	-	-
信用减值损失	51,695.90	-11,342.30	63,019.70	28.20	-9.70	-
加: 其他收益	4,033.20	4,032.80	-	-	0.40	-
投资收益	142,539.30	16,657.70	116,149.30	9,732.30	-	-
公允价值变动收益	10,684.30	-4,967.80	14,942.80	709.30	-	-
营业利润	-93,902.20	-164,030.80	24,574.90	133,552.09	-274.00	-87,724.39
营业外收支净额	3,747.60	4,208.90	-463.80	-	2.50	-
利润总额	-90,154.60	-159,821.90	24,111.10	133,552.09	-271.50	-87,724.39
所得税费用	-41,846.50	-37,224.60	-8,740.80	4,118.40	0.50	-
净利润	-48,308.10	-122,597.30	32,851.90	129,433.69	-272.00	-87,724.39

注: 以上各子公司数据为调整天津渤海财务报表合并范围内部关联交易抵消后数据。

2021 年度 Avolon 实现营业利润 2.46 亿元，GSCL 实现营业利润 13.36 亿元，境内公司天津渤海、横琴租赁及境外持股平台公司（含香港渤海、GAL、GALC）的营业利润为合计亏损 25.20 亿元，导致天津渤海合并报表营业利润为亏损 9.39 亿元，造成亏损的主要原因如下：

(1) 境内子公司亏损

境内子公司天津渤海主要开展飞机租赁及融资租赁业务，横琴租赁主要开展融资租赁业务，具体情况如下：

① 境内飞机经营租赁业务亏损

2021 年度，公司境内飞机租赁业务为天津渤海下属 SPV 公司与海南航空控股股份有限公司、云南祥鹏航空有限责任公司、北京首都航空有限公司、天津航空有限责任公司等四家航空公司（以下合称“海航航司”）开展的 29 架飞机经营租赁业务（以下合称“境内飞机经营租赁业务”）。

报告期内，因海航航司受新冠疫情及实施破产重整等因素影响未能按合同约定支付境内飞机经营租赁业务租金，根据企业会计准则及公司会计政策，公司根据对海航航司历史违约情况、本期偿付情况、财务和运营状况的分析，综合评估认为该部分飞机经营租赁合同不满足经济利益很可能流入的基本原则，因此，公司仅就实际已收取的部分租金确认收入。2021 年度，境内飞机经营租赁业务收到净租金 0.60 亿元，扣除账面应收账款 0.08 亿元后，确认收入为 0.52 亿元。同时，2021 年度境内飞机经营租赁业务共发生营业成本及财务费用合计 10.86 亿元，其中营业成本为 4.97 亿元，主要为按年限平均法计提的飞机资产折旧费用；财务费用为 5.89 亿元，主要为飞机采购融资的利息费用，以上折旧费用及财务费用支出较为固定。

以上导致 2021 年度公司境内飞机经营租赁业务的直接营业亏损 10.34 亿元。

② 境内融资租赁业务亏损

2021 年度，公司境内融资租赁业务主要通过子公司天津渤海和横琴租赁开展。自 2020 年以来，受新冠疫情及部分客户破产重整等影响，公司部分境内融资租赁客户的信用评级水平下降，出现租金逾期情况。公司综合评估后认为部分融资租赁合同不满足经济利益很可能流入的基本原则，因此未对部分逾期客户确认利息收入。2021 年度，公司境内融资租赁业务确认利息收入为 2.27 亿元。同时，本年境内融资租赁业务的营业成本 3.70 亿元，主要为融资租赁项目对应和分摊的利息费用支出，在未确认收入的情况下仍需确认成本。以上导致 2021 年度公司境内融资租赁业务直接营业亏损 1.44 亿元。

③ 计提长期股权投资减值损失

由于公司联营企业皖江金融租赁股份有限公司（以下简称“皖江金租”）经营业绩下滑，公司对持有的皖江金租股权进行减值测试，显示持有的该部分股权可收回金额低于长期股权投资账面价值，于 2021 年度确认长期股权投资减值损失人民币 4.90 亿元。

④ 其他影响因素

此外，影响境内公司经营利润的因素还包括天津渤海（含 SPV）债务重组收益 2.67 亿元，未对应和分摊至租赁项目的财务费用支出约 1.84 亿元，以及管理费用支出 0.29 亿元等。

2021 年度，公司境内子公司营业亏损为 16.43 亿元。

(2) 持股平台公司的财务费用支出

香港渤海、GAL、GALC 为公司境外持股平台公司，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。2021 年度，公司境外持股平台发生营业亏损 8.77 亿元，包括财务费用支出 7.66 亿元及管理费用支出 1.11 亿元。截至 2021 年末，公司境外持股平台公司合计融资余额为 117.17 亿元。

综上，虽然 Avolon 2021 年度实现盈利，但因境内租赁业务亏损、计提长期股权投资减值、持股平台公司财务费用支出等原因，天津渤海合并报表 2021 年度产生较大亏损。

(二) 结合问题(一)，说明天津渤海与 Avolon 之间的具体业务往来情况，你公司是否存在调节子公司间利润的情形。

公司回复：

2021 年 11 月，为支持 Avolon 业务发展，香港渤海与 Avolon 签订了《Funded Participation》，香港渤海以 0.2 亿美元购买 Avolon 对海航控股账面价值为 0.2 亿美元的应收款项（应收飞机租金）收益权。该笔应收款项为海航控股进入破产重整前的存量债务，Avolon 在转让前已根据 Avolon 与海航控股签订的《债务及租赁重组框架协议》计提减值准备，转让时于 Avolon 报表上的账面价值为 0.2 亿美元，本次转让对 Avolon 2021 年度经营业绩无重大影响。本次交易为公司合并报表范围内子公司之间的交易，并已履行必要的内部审批程序。

除上述交易外，报告期内天津渤海合并范围内公司与 Avolon 之间无其他业务往来。

综上，公司不存在调节子公司间利润的情形。

(三) 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。请结合问题(二)说明 Avolon 资产组的具体范围及确认依据，是否存在将亏损转移至天津渤海从而规避计提 Avolon 资产组商誉减值准备的情形。

公司回复：

公司于 2016 年收购 Avolon 100% 股权，形成商誉约 4.91 亿美元。收购 Avolon 完成后，为进一步整合公司飞机租赁业务，发挥协同效应，公司将持有的飞机租赁子公司 Hong Kong Aviation Capital limited（以下

简称“HKAC”) 股权注入 Avolon 成为其下属子公司, 并将 HKAC 与 Avolon 视为一个独立的资产组组合。2017 年公司通过 Avolon 收购了美国纽约证券交易所上市公司 CIT Group Inc. 下属商业飞机租赁业务 (以下简称“C2”), C2 成为 Avolon 下属子公司后, 将 C2 并入同一资产组组合中。

根据公司对 Avolon 资产组组合的商誉减值测试结果, Avolon 资产组组合截至 2021 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, 无需对商誉计提减值准备。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 3 年期以飞机资产为基础的现金流预测确定, 上述天津渤海与 Avolon 之间 0.2 亿美元的应收款项转让交易对 Avolon 资产组组合的可收回金额与经调整的账面资产价值不产生影响, 对 Avolon 资产组组合商誉减值测试结果无影响。

综上, 公司不存在将亏损转移至天津渤海从而规避计提 Avolon 资产组组合商誉减值准备的情形。

2021 年度 Avolon 资产组组合商誉减值测试的详细情况见“问题十三”之“3.Avolon 资产组组合商誉减值测试情况”的回复。

四) 请你公司会计师事务所核查并发表明确意见, 并说明在受疫情影响的情况下, 针对境外子公司 Avolon 的业务、收入和资产的真实性等所履行的具体审计程序、获得的审计证据及得出的审计结论, 并就所执行的审计程序是否充分、公司收入确认是否合规发表明确意见。

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 2021 年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天津渤海及其下属各 SPV 子公司 2021 年度合并财务报表、Avolon 2021 年度合并财务报表、天津渤海与 Avolon

之间的关联交易具体往来情况以及 Avolon 商誉减值资产组组合的确定执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

在对渤海租赁 2021 年年度合并财务报表审计过程中，我们作为渤海租赁主审会计师需要利用其他团队的工作。我们将渤海租赁子公司 Avolon 设定为全面审计范围的子公司，Avolon 位于爱尔兰，其法定审计师为安永都柏林分所。我们已向组成部分审计师安永都柏林团队发送跨地区集团审计指引。针对 Avolon 2021 年度按照美国会计准则编制的财务报告，安永都柏林分所已执行相应审计程序，并出具了标准无保留意见的审计报告，同时向我们提供了相应以国际财务报告准则编制的财务报告的集团审计报送材料，安永北京在安永都柏林团队的协助下复核了公司按照企业会计准则编制的财务报表及附注。疫情对审计工作的开展与执行影响较小。

Avolon 的主要资产即为飞机资产，主营业务为飞机经营租赁业务。其盈利模式包括通过租赁赚取长期租金及将飞机带租约转卖给其他租赁公司两种模式，管理层会持续评估两种模式的经济效益，并考虑通过让飞机资产处于较短机龄以保持市场竞争力。根据经审计的 Avolon 2021 年年度合并财务报表，固定资产年末余额的总资产占比为 81%。

针对境外子公司 Avolon 的业务、收入和资产的真实性的真实性，我们执行的审计程序及获得的审计证据包括但不限于：

飞机资产：

- 1.评价飞机资产采购流程相关的关键内部控制的有效性；
- 2.取得并复核飞机资产明细账，将其与总账核对一致以验证其完整性；
- 3.针对本年新增的所有飞机资产获取并复核飞机资产采购审批单、采购合同、采购发票、由飞机供应商出具的销售单 (Bill of Sales)、飞机资产验收单(Acceptance Certificate)、银行付款单、租赁合同、租金发票

等以验证其真实性；

4.通过抽样选取样本，复核租金回款情况，将其与租金发票核对金额一致；

5.对管理层在合并财务报表中对飞机资产相关披露是否恰当进行评估。

营业收入：

1.评价飞机资产经营租赁及飞机资产销售流程相关的关键内部控制的有效性；

2.针对飞机资产经营租赁收入及飞机资产处置收入，取得并复核经营租赁收入明细账以及飞机资产处置收入明细账，将其与总账核对以验证其完整性；

3. 针对经营租赁收入，通过抽样选取样本，检查经营租赁合同、销售发票等原始凭证，根据合同条款对经营租赁收入执行重新计算；针对飞机资产处置收入，获取全部处置飞机对应的飞机处置审批单、飞机资产销售合同，销售单 (Bill of Sales)、飞机资产验收单(Acceptance Certificate)、银行收款单、销售发票、权利义务转让协议(Deed of Novation)(如有)等以验证其真实性并对确认的飞机处置收入进行重新测算；

4. 通过抽样选取样本，复核租金回款情况，将其与销售发票核对金额一致；

5.执行实质性分析程序，分析营业收入与前期变动差异的合理性；

6.对管理层在合并财务报表中对营业收入相关披露是否恰当进行评估。

上述所执行的审计程序充分且适当。在对渤海租赁 2021 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 Avolon 收入确认执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

二、年报显示，你公司 2021 年第一至第四季度的营业收入分别为 58.14 亿元，61.12 亿元，55.79 亿元，92.85 亿元，2021 年第一至第四季度归属于上市公司股东的净利润（以下简称“净利润”）分别为-4.04 亿元，-7.79 亿元，8.39 亿元，-8.88 亿元。2021 年第一至第四季度归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（以下简称“扣非后净利润”）分别为-4.50 亿元，-7.77 亿元，-2.3 亿元，-11.85 亿元。2021 年第一至第四季度经营活动产生的现金流量净额分别为 29.70 亿元，33.52 亿元，42.07 亿元，55.64 亿元。

(一) 你公司第四季度营业收入大幅增长且相比去年同期增长幅度达到 103.66%，请结合 2021 年第一季度至第四季度宏观环境变化、市场需求变化、产品价格变化趋势等因素，对比同行业公司情况，说明第四季度收入大幅增长的原因及合理性，并结合上述情况说明你公司是否存在提前确认收入的情形，相关会计处理是否符合企业会计准则的规定。

公司回复：

1.公司 2021 年第四季度营业收入大幅增长的原因

(1) 公司 2021 年度分季度营业收入对比情况：

单位：万元

分行业	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
飞机租赁	392,099.20	390,487.90	347,903.20	372,187.30
飞机销售	60,615.10	86,348.50	56,528.20	420,843.70
集装箱租赁	106,187.10	108,210.50	112,701.10	113,753.00
集装箱销售	14,818.10	18,518.30	23,569.10	15,752.80
其他融资租赁	5,553.80	5,459.30	5,502.00	5,232.30
其他	2,171.30	2,191.40	11,701.80	726.10
合计	581,444.60	611,215.90	557,905.40	928,495.20

如上表所示，公司 2021 年第四季度营业收入为 92.85 亿元，较前三季度营业收入增幅较大，主要系 2021 年第四季度实现飞机销售收入 42.08 亿元，较前三季度大幅增长。扣除飞机销售收入后，公司第一季度至第四季度营业收入分别为 52.08 亿元、52.49 亿元、50.14 亿元、50.77 亿元，整体较为平稳。

(2) 公司 2021 年第四季度与上年同期营业收入对比情况：

单位：万元

科目	2021年第四季度	2020年第四季度	变动金额	变动比例
飞机租赁	372,187.30	355,373.60	16,813.70	4.73%
飞机销售	420,843.70	-11,189.00	432,032.70	3861.23%
集装箱租赁	113,753.00	101,046.30	12,706.70	12.58%
集装箱销售	15,752.80	19,678.40	-3,925.60	-19.95%
其他融资租赁	5,232.30	4,710.40	521.90	11.08%
其他	726.10	-13,724.50	14,450.60	105.29%
合计	928,495.20	455,895.20	472,600.00	103.66%

注：受 2020 年末美元汇率下降影响，2020 年第四季度飞机销售收入、其他收入包含了 2020 年全年对应科目的汇率变动影响，导致相应科目收入为负。

如上表所示，公司 2021 年第四季度营业收入较上年同期增加 47.26 亿元，增长 103.66%，增幅较大的主要原因为公司 2021 年第四季度飞机销售收入较上年同期增长 43.20 亿元。扣除飞机销售收入后，公司 2021 年第四季度营业收入为 50.77 亿元，较 2020 年第四季度营业收入 46.71 亿元增加 4.06 亿元，增长 8.69%，增长的主要原因为飞机租赁业务收入、集装箱租赁业务收入增长及汇率变动的影响。

综上，公司 2021 年第四季度营业收入较前三季度及上年同期大幅增长的原因主要为飞机销售收入增长。

2.公司 2021 年第四季度飞机销售收入增长的原因及合理性

在租赁行业的日常经营中，租赁资产的转让系租赁公司正常的经营业务，租赁公司通常会根据业务规划、战略布局，结合已有租赁资产的规模、行业分布等适时出售或收购租赁资产，而租赁资产的处置或收购能力也体现了租赁公司的资产管理能力和运营能力。公司近年来进行飞机销售的主要目的为调整机队结构（包括保持合理的机龄结构、机型结构、波音及空客飞机占比等）、分散单一客户及单一地区风险、满足航空公司需求以及赚取处置收益等。2021 年度，公司飞机销售均为境外飞机租赁业务，由 Avolon 进行。

(1) 宏观环境及行业变化情况

2021 年，疫情变化仍然是全球经济复苏的主要扰动因素，但在主要经济体持续宽松的财政货币政策以及全球疫苗生产和接种加速等因素

的共同促进下，全球经济活动增长前景明显改善。飞机租赁行业方面，2021年，随着疫苗的普及和推广，全球主要经济体逐步推动入境措施简化和疫苗接种信息互认以便利跨境旅行，国际边境进一步放开，全球航空业正在从疫情影响中复苏。国际航协（IATA）数据显示，在2021年的前11个月里，国际客运需求在以每月约4%的速度复苏，尽管12月受到奥密克戎旅行限制的影响，但总体仍保持复苏趋势，飞机交易市场亦随之逐步活跃。

(2) 可比公司飞机销售情况

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。公司与可比公司2020年第四季度至2021年第四季度飞机销售数量情况如下：

公司名称	截至2021年末自有飞机数量	2020年第四季度	2021年第一季度	2021年第二季度	2021年第三季度	2021年第四季度
Aercap	1,756	12	9	12	11	19
中银航空租赁	380	2	7	5	2	12
Air Lease	382	0	0	0	0	3
渤海租赁	568	0	2	3	2	12

注：因可比公司财务报表准则及披露口径差异，部分可比公司未披露具体飞机销售收入数据，故使用飞机销售数量进行比较。

由上表可见，各可比公司分季度飞机销售情况存在一定差异，主要由于飞机销售受各飞机租赁公司机队结构、发展战略、资产偏好、飞机租约情况、收益水平、市场交易活跃度等多方面因素影响，不具有季节性特性。

同时，结合2021年度宏观环境及行业变化，全球航空业正在从疫情影响中复苏，飞机交易市场亦随之逐步活跃，2021年第四季度公司及可比公司飞机销售数量均产生较大幅度增长。公司2021年度飞机销售情况与同行业公司飞机销售情况不存在重大差异。

3.关于公司收入确认及会计处理情况

公司不同类型收入适用会计准则及确认收入时点如下:

业务类型	适用会计准则	确认收入时点
飞机、集装箱销售	企业会计准则第14号——收入	在履行了合同中的履约义务,即在客户取得相关商品或服务控制权时确认收入。取得相关商品或服务的控制权,是指能够主导该商品的使用或该服务的提供并从中获得几乎全部的经济利益。
经营租赁	企业会计准则第21号——租赁	在符合经济利益很可能流入的基本原则下,经营租赁的租金收入在租赁期内各个期间按直线法确认收入,按相关租赁资产的实际使用情况计费的可变租赁付款额于实际发生时确认收入。
融资租赁		按照固定的周期性利率计算并确认租赁期内各个期间的利息收入。

公司 2021 年度各季度飞机销售收入对应的飞机均已在当期完成交付。公司对相关飞机的控制权及享有的权利和义务都在交付飞机的时点发生转移,在飞机交付后,客户能够主导飞机的使用并从中获得几乎全部的经济利益,该收入确认方式符合会计准则的相关规定,不存在提前或延迟确认收入的情形。

同时,公司各类型的收入均符合企业会计准则的规定,不存在提前确认收入的情形。

综上,公司第四季度收入大幅增长主要系飞机销售收入较上年同期有较大幅度增长,符合行业变化及同行业公司情况,不存在提前确认收入的情形,公司第四季度收入大幅增长的原因合理。

关于公司飞机销售及收入确认的具体情况请参见“问题三”的相关回复。

(二) 请结合你公司的业务情况,说明第一季度到第四季度的经营活动产生的现金流量净额波动与扣非后净利润变动趋势不匹配的原因及合理性。

公司回复:

本年度公司合并报表净亏损 11.29 亿元,经营活动产生的现金流量净额为 160.92 亿元。导致存在较大差异的主要原因包括:① 财务费用影响约 81.12 亿元;② 固定资产折旧影响约 93.97 亿元;③ 计提资产减值损失和信用减值损失合计影响 40.26 亿元;④ 经营性应收、应付项

目的变动影响约 22.21 亿元；⑤ 投资收益影响约 16.57 亿元；⑥ 出售飞机资产净收益影响约 7.27 亿元。

2021 年第一季度至第四季度归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润调节至经营活动产生的现金流量净额明细表如下：

单位：万元

项目	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度	2021 年度
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-44,981.50	-77,712.60	-23,027.10	-118,522.40	-264,243.60
加：归属于少数股东的扣除非经常性损益的净利润	379.40	-21,372.50	4,950.50	-8,299.90	-24,342.50
扣除非经常性损益的净利润	-44,602.10	-99,085.10	-18,076.60	-126,822.30	-288,586.10
加：计入当期损益的政府补助（与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外）	41.70	102.00	776.00	3,320.60	4,240.30
债务重组损益	-	-	157,204.80	21,761.20	178,966.00
除同公司正常经营业务相关的有效套期业务外，持有交易性金融资产、衍生金融资产、交易性金融负债、衍生金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、衍生金融资产、交易性金融负债、衍生金融负债和其他债权投资取得的投资收益	2,185.00	-462.70	-2,712.60	12,686.00	11,695.70
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	61.70	121.40	50.40	1,046.70	1,280.20
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	4,184.00	-216.20	-75.60	-144.70	3,747.50
所得税影响额	-1,342.10	76.40	-17,428.70	-5,544.60	-24,239.00
净利润	-39,471.80	-99,464.20	119,737.70	-93,697.10	-112,895.40
加：财务费用	207,668.90	202,268.80	206,938.60	194,317.70	811,194.00
固定资产折旧	238,885.00	230,770.10	231,783.20	238,307.60	939,745.90
资产减值损失和信用减值损失	51,358.20	148,003.50	9,819.00	193,462.50	402,643.20
出售飞机资产净(收益)/损失	-13,359.40	-10,696.60	-2,015.60	-46,624.50	-72,696.10
投资(收益)/损失	3,809.80	317.70	-164,566.40	-5,222.70	-165,661.60
经营性应收、应付项目的变动	-153,883.30	-128,572.40	-23,287.20	83,607.30	-222,135.60
其他	1,966.40	-7,465.40	42,275.40	-7,752.20	29,024.30
经营活动产生的现金流量净额	296,973.80	335,161.50	420,684.80	556,398.60	1,609,218.70

2021 年第一季度到第四季度的经营活动产生的现金流量净额与扣非后净利润变动趋势不匹配，主要系受资产减值损失和信用减值损失（扣除单独进行减值测试的应收款项减值准备转回影响）、经营性应收及应付项目的变动、固定资产折旧等部分非付现项目，以及财务费用等未计入经营活动现金流的经常性项目各季度发生额波动的影响。上述项

目分季度影响情况如下：

单位：万元

项目	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度	2021 年度
经营活动产生的现金流量净额	296,973.80	335,161.50	420,684.80	556,398.60	1,609,218.70
减：资产减值损失和信用减值损失 （扣除单独进行减值测试的应 收款项减值准备转回影响）	51,419.90	148,124.90	9,869.40	194,509.20	403,923.40
经营性应收、应付项目的变动	-153,883.30	-128,572.40	-23,287.20	83,607.30	-222,135.60
财务费用影响	207,668.90	202,268.80	206,938.60	194,317.70	811,194.00
固定资产折旧	238,885.00	230,770.10	231,783.20	238,307.60	939,745.90
其他影响项	-2,514.60	-18,344.80	13,457.40	-27,520.90	-34,922.90
等于：扣除非经常性损益的净利润	-44,602.10	-99,085.10	-18,076.60	-126,822.30	-288,586.10
其中：归属于上市公司股东的扣除非 经常性损益的净利润	-44,981.50	-77,712.60	-23,027.10	-118,522.40	-264,243.60

1. 资产减值损失和信用减值损失（扣除单独进行减值测试的应收款项减值准备转回影响）

公司按照企业会计准则及公司会计政策计提各项资产的资产减值损失和各类应收款的信用减值损失，除单独进行减值测试的应收款项减值准备转回相关的信用减值损失确认为非经常性损益外，公司当期计提的资产减值损失和信用减值损失包含在扣非净利润中，该非付现项目不会影响经营活动产生的现金流量净额，从而导致扣非后净利润与经营活动产生的现金流量净额产生差异。

2021 年，公司计提上述资产减值损失和信用减值损失（扣除单独进行减值测试的应收款项减值准备转回影响）金额合计约 40.39 亿元，其中各季度计提金额波动幅度较大的项目包括：

2021 年度固定资产减值金额合计约 26.09 亿元，各季度发生固定资产减值金额分别为 2.06 亿元、15.04 亿元、0.44 亿元、8.54 亿元，主要为对于飞机资产计提的减值。公司对有减值迹象的飞机资产进行减值测试，受各季度飞机资产市场价值、客户履约情况等因素影响，导致各个季度的飞机减值情况存在差异。

由于公司之联营公司皖江金租、渤海人寿保险股份有限公司 2021 年度经营业绩发生较大幅度下滑，长期股权投资出现减值迹象，公司依据会计准则的规定对长期股权投资进行减值测试，并根据减值测试结果

于 2021 年第四季度确认资产减值损失人民币 8.98 亿元。

受上述因素影响，各季度资产减值及信用减值金额存在一定波动。

2.经营性应收及应付项目的变动

因扣非后净利润主要按照权责发生制的原则确认，与实际现金收付存在时间性差异，会导致报告期扣非净利润与经营活动产生的现金流量净额存在差异，在报表中体现在经营性应收、应付项目的变动。本报告期内，该项目的变动主要是由于公司各季度收取租金和确认租赁收入时间不匹配，其中：2021 年上半年，受疫情影响，部分航空公司出现延期支付租金、破产重整等情况，导致公司收取租金的金额小于确认租赁收入的金额；2021 年下半年，因疫苗的普及和推广，全球航空业逐渐从疫情中复苏，部分航空公司逐步向公司支付前期逾期支付的租金，从而导致下半年公司收取租金的金额大于确认租赁收入的金额。受上述因素的影响，公司 2021 年各季度经营性应收及应付项目变动的的影响金额分别为-15.39 亿元、-12.86 亿元、-2.33 亿元、8.36 亿元，存在一定波动。

3.固定资产折旧

公司主要业务为经营租赁，公司经营租赁方式出租的资产在固定资产科目中核算并计提折旧，计提固定资产折旧会减少公司的扣非净利润，但不会产生实际现金流，因而对经营活动产生的现金流量净额无影响。2021 年各季度固定资产折旧金额基本保持稳定。

4.财务费用

因财务费用中的利息支出、汇兑损益等归属于筹资活动、投资活动相关的财务费用或未付现财务费用，不计入经营活动产生的现金流出，导致扣非后净利润与经营活动产生的现金流量净额存在差异。公司各季度财务费用影响金额基本保持稳定。

经营活动产生的现金流量净额在扣除资产减值损失和信用减值损失（扣除单独进行减值测试的应收款项减值准备转回影响）、经营性应

收及应付项目的变动、固定资产折旧、财务费用影响后，与扣非后净利润的变动趋势基本匹配。

(三) 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：安永仅受聘对渤海租赁 2021 年年度合并财务报表执行审计并出具报告，并未针对公司 2021 年度各个季度的合并财务报表执行审计工作，基于我们对 2021 年年度合并财务报表进行审计的过程中了解到的情况，上述经营活动产生的现金流量净额波动与扣非后净利润变动不匹配的主要原因与我们的理解不存在重大不一致。

三、年报显示，你公司第一季度至第四季度分别销售了 2 架、3 架、2 架和 12 架飞机，合计销售 19 架飞机，实现飞机销售收入 62.43 亿元；你公司 2020 年年报显示，你公司 2020 年共计销售飞机 26 架，实现飞机销售收入 57.86 亿元。请你公司：

(一) 列示 2021 年和 2020 年销售的飞机价格和具体机型，并详细说明你公司 2021 年飞机销售数量较 2020 年虽然减少，但实现的收入却增长 7.9% 的原因及合理性。

公司回复：

1.2020 年度飞机销售具体情况

公司 2020 年飞机销售收入为 8.57 亿美元（折合人民币约 57.86 亿元），其中包括 26 架飞机销售收入约 8.54 亿美元，飞机引擎、零部件及其他销售收入约 0.03 亿美元，详细情况如下：

序号	机型	飞机架数	平均机龄（年）	销售收入（万美元）	是否附带租约
上一代机型					
1	A320CEO	9	10.20	23,314.20	是
2	A330CEO	3	7.06	22,087.60	是
3	B737NG	7	9.87	19,507.20	是
4	B757	4	16.73	6,165.40	否
小计		23	10.82	71,074.40	

新一代机型					
5	A320NEO	3	1.57	14,340.50	是
小计		3	1.57	14,340.50	
6	飞机引擎、零部件及其他	不适用	不适用	300.00	不适用
合计		总架数	平均机龄(年)	合计销售收入(万美元)	平均剩余租期(年)
		26	9.76	85,714.90	4.81

2.2021 年度飞机销售具体情况

公司 2021 年飞机销售收入为 9.68 亿美元（折合人民币约 62.43 亿元），其中 19 架飞机销售收入为 9.20 亿美元，飞机引擎、零部件及其他销售收入为 0.48 亿美元，详细情况如下：

序号	机型	飞机架数	平均机龄(年)	销售收入(万美元)	是否附带租约
上一代机型					
1	B737NG	5	5.53	22,635.80	是
2	A320CEO	1	8.52	3,336.80	是
小计		6	6.03	25,972.60	
新一代机型					
3	B737-MAX	1	0.79	5,096.30	是
4	A320NEO	12	1.85	60,937.60	是
小计		13	1.77	66,033.90	
5	飞机引擎、零部件及其他	不适用	不适用	4,785.20	不适用
合计		总架数	平均机龄(年)	合计销售收入(万美元)	平均剩余租期(年)
		19	3.12	96,791.70	8.36

3.2021 年度飞机销售收入增长的主要原因

飞机销售价格受飞机机型、机龄、市场需求、附带租约情况等因素影响，公司 2021 年飞机销售数量较 2020 年减少，但实现的收入却增长 7.9% 的主要原因为：

(1) 2021 年度销售飞机的成新率较高，2021 年出售飞机的平均机龄为 3.12 年，远低于 2020 年度销售飞机的平均机龄 9.76 年，飞机成新率较高导致 2021 年飞机平均出售价格高于 2020 年；

(2) 2021 年度销售飞机中高科技、节能型的新一代飞机（主要包含 A320NEO 系列、B737-MAX 系列等）占比较高，相较于上一代飞机（主要包含 A320CEO 系列、B737NG 系列、A330CEO 系列、B757 系列等）销售价格更高，2021 年出售飞机中包含 13 架新一代飞机，数量占比

68.42%；2020 年出售飞机中包含 3 架新一代飞机，数量占比 11.54%；

(3) 2020 年度销售的飞机中包含 4 架不附带租约的老旧飞机，2021 年度销售的飞机均为带租约出售，且平均剩余租赁期更长、所附租约价值更高，也提高了本期的飞机销售价格。

综上，公司 2021 年度飞机销售收入较上年度增长原因合理。

(二) 对比 2020 年第四季度飞机销售数量为 0 的情况，详细分析并说明 2021 年第四季度飞机销售量大幅增长的原因及合理性，是否存在提前确认收入的情形。

公司回复：

2020 年度以来，受疫情的持续影响，全球航空客运市场飞机需求大幅下降，受飞机资产风险提升、市场价格下降等因素影响，全球飞机交易市场持续低迷，2020 年第四季度公司未发生飞机销售。2021 年以来，随着疫苗普及推广速度的加快和旅行限制的放松，全球航空业正在从疫情影响中复苏，国际航协（IATA）数据显示，在 2021 年的前 11 个月里，国际客运需求在以每月约 4% 的速度复苏，尽管 12 月受到奥密克戎旅行限制的影响，但总体仍保持复苏趋势，飞机交易市场亦随之逐步活跃。公司 2021 年第四季度实现飞机销售 12 架，与同行业公司飞机销售增长情况不存在重大差异。

关于公司第四季度飞机销售收入增长的原因及合理性分析请参见“问题二”之“(一)”的回复。

根据《企业会计准则第 14 号——收入》，公司在履行了合同中的履约义务，即在客户取得相关商品或服务控制权时确认收入。取得相关商品或服务的控制权，是指能够主导该商品的使用或该服务的提供并从中获得几乎全部的经济利益。公司通常在综合考虑了上述因素的基础上，以飞机控制权转移时点确认收入。

公司 2021 年度各季度飞机销售收入对应的飞机均已在当期完成交

付。公司对相关飞机的控制权及享有的权利和义务都在交付飞机的时点发生转移，在飞机交付后，客户能够主导飞机的使用并从中获得几乎全部的经济利益，该收入确认方式符合会计准则的相关规定，不存在提前或延迟确认收入的情形。

(三) 请你公司会计师事务所核查并发表明确意见，并请说明针对上述事项所执行的具体审计程序以及获取的审计证据。

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 2021 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 Avolon 飞机处置收入的确认执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。我们执行的审计程序及获得的审计证据包括但不限于：

- 1.评价飞机资产销售流程相关的关键内部控制的有效性；
- 2.取得并复核飞机资产处置收入明细账，将其与总账核对以验证其完整性；
- 3.获取全部处置飞机对应的飞机处置审批单、飞机资产销售合同、销售单 (Bill of Sales)、飞机资产验收单(Acceptance Certificate)、银行收款单、销售发票、权利义务转让协议(Deed of Novation)(如有)等以验证其真实性并对确认的飞机处置收入进行重新测算；
- 4.对管理层在合并财务报表中对飞机处置收入相关披露是否恰当进行评估。

安永仅受聘对渤海租赁 2021 年年度合并财务报表执行审计并出具报告,并未针对公司 2021 年度各个季度的合并财务报表执行审计工作，基于我们对 2021 年年度合并财务报表进行审计的过程中执行的程序，2021 年度的飞机销售及收入确认情况，与我们的理解不存在重大不一致。

四、年报显示，你公司存在货币资金 73.19 亿元，其中，受限货币资金共计 16.45 亿元，存放于境外的货币资金为 66.94 亿元。

(一) 请你公司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、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，截至 2021 年末，存放于境外的货币资金为 66.94 亿元。

截至 2021 年末，公司存放于境外的货币资金中，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	存款类型	存放国家（地区）	金额 (万元人民币)
Avolon	货币市场基金	开曼群岛	360,710.73
Avolon	无息活期存款户	开曼群岛	97,812.25
Avolon	短期定存	开曼群岛	63,983.08
Avolon	无息活期存款户	爱尔兰	20,168.54
Avolon	无息活期存款户	美国	4,374.02
Avolon	无息活期存款户	卢森堡	6,550.73
Avolon	无息活期存款户	法国	2,934.42
Avolon	货币市场基金	百慕大	590.31
Avolon	无息活期存款户	澳大利亚	508.98
GALC	无息活期存款户	开曼群岛	1,776.12
GSCL	无息活期还款户	美国	53,203.05
GSCL	保证金账户	美国	41,704.86
GSCL	无息活期存款户	美国	6,182.04
香港渤海	无息活期存款户	新加坡	4,776.27
合计			665,275.40
占公司存放于境外的货币资金总额的比例			99.39%

2.境外货币资金管控措施及资金安全性

公司对于存放于境外的资金，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的经营团队，并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員，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，公司资金部、财务部等职能部门定期收集境外子公司的财务资金及运营情况。

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 2021 年 12 月 31 日的财务状况以及 2021 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 2021 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 91.54%、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 98.96%, 境外子公司资产规模及收入规模占比较高。

截至 2021 年末, 公司存放于境外的货币资金 66.94 亿元, 占公司合并报表货币资金的 91.45%, 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 2021 年末, 公司境内 (包括上市公司母公司、天津渤海及横琴租赁) 一年内到期的债务合计约 122.00 亿元。2021 年度, 公司母公司及境内子公司经营性现金流量净额约为 6.22 亿元。截至 2021 年末, 公司母公司及境内子公司货币资金为 5.74 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；境外子公司提供增信或流动性支持等方式，多措并举补充公司流动性，全力处理到期的债务。

关于公司境内流动性相关情况请参见“问题十四”的回复。

(二) 请核查你公司是否存在银行账户被冻结情况，如是，请补充说明银行账户被冻结是否触及《股票上市规则（2022年修订）》第9.8.1条第六款所述情形。

公司回复：

截至2021年末，公司不存在银行账户被冻结的情况。公司下属子公司天津渤海及横琴租赁因合同纠纷存在部分银行账户被冻结的情况，合计冻结账户余额约为1.15亿元，具体明细如下：

单位：万元

序号	户名	银行名称	银行账号	账户余额
1	天津渤海租赁有限公司	工商银行	0302*****0486	0.16
2		交通银行	1200*****8985	0.19
3		建设银行	1200*****8828	0.21
4		天津滨海农村商业银行	1010*****2808	1.19
5		上海浦东发展银行	7709*****0950	10.20
6		光大银行	7977*****1608	52.01
7		光大银行	7552*****9085	11,474.01
8		光大银行	7554*****7773	1.82
9		广发银行	1420*****0057	6.21
10	横琴国际融资租赁有限公司	中国银行	7016*****3428	0.08
11		中国银行	6587*****5072	0.49
12		工商银行	2002*****1084	1.25
13		东莞农村商业银行	5300*****0044	0.73
14		兴业银行	3990*****52617	0.56
15		兴业银行	3990*****3838	-
16		东莞农村商业银行	0900*****3101	0.01
合计				11,549.11

截至2021年末，上述被冻结账户余额合计约1.15亿元，占公司2021年末货币资金的1.58%，占比较小，上述银行账户被冻结对公司资金周转和正常经营活动无重大影响。

公司的子公司天津渤海已于2021年12月对其中11,545.64万元的冻结资金涉及的合同纠纷与相关方签订了和解协议。截至本问询函回复

日，公司下属子公司天津渤海及横琴租赁未新增银行账户冻结的情况，其中天津渤海 3 个银行账户已解除冻结，被冻结银行账户金额合计约为 21.70 万元，占公司 2021 年末货币资金的 0.003%。

综上，公司截至 2021 年末及本问询函回复日不涉及触发《股票上市规则（2022 年修订）》第 9.8.1 条第六款所述“公司主要银行账号被冻结”的情形。

五、你公司当期应收账款账面原值为 35.57 亿元，坏账准备余额为 13.02 亿元，当期计提坏账准备 4.41 亿元。你公司当期核销应收账款中，前四名均为关联方客户，核销金额合计约 5.41 亿元。

(一) 请补充说明按单项计提预期信用损失的主要应收账款的形成原因、形成时间、客户基本信息、是否为关联方，各年末坏账准备计提情况、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。

2021 年末，公司单项计提坏账准备的应收账款余额 20.52 亿元，涉及客户 48 家，累计计提坏账准备 12.00 亿元，计提比例为 58.46%。其中，飞机租赁业务按单项计提坏账准备的应收账款余额 19.92 亿元，涉及客户 18 家，坏账准备余额 11.40 亿元，计提比例为 57.22%。集装箱租赁业务按单项计提坏账准备的应收账款余额 0.49 亿元，涉及客户 28 家，坏账准备余额 0.49 亿元，计提比例为 100%。

截至报告期末，公司以账面余额计算前十大按照单项计提坏账准备的应收账款余额合计 16.93 亿元，占公司以单项计提坏账准备的应收账款余额的 82.51%；前十大按照单项计提坏账准备的应收账款累计计提坏账金额 10.42 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 86.89%，具体情况如下：

单位：万元

客户名称	2021 账面 余额	2021 坏账 余额	计提比例	2020 账面 余额	2020 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	63,285.10	59,977.20	94.77%	47,153.70	32,658.00	69.26%	飞机租赁 业务	2021 年	破产重整	持续催收中,期后收 回 463 万元	否
海航控股	22,695.20	6,908.60	30.44%	56,262.40	20,631.80	36.67%	飞机租赁 业务	2019-20 21 年	破产重整	债务重组, 期后收回 17,659 万元	是
客户 2	22,654.30	3,317.10	14.64%	7,852.06	-	0.00%	飞机租赁 业务	2021 年	逾期	租金逾期部分重组, 期后收回 3077 万元	否
客户 3	16,325.70	8,927.10	54.68%	12,961.71	97.87	0.76%	飞机租赁 业务	2021 年	逾期	租金逾期部分重组, 期后收回 957 万元	否
海航航空集团	14,163.10	2,342.60	16.54%	37,878.30	13,214.20	34.89%	飞机转租 赁业务	2019-20 21 年	破产重整	债务重组, 持续催收 中	是
客户 4	12,851.30	11,211.50	87.24%	8,934.55	6,321.98	70.76%	飞机租赁 业务	2021 年	破产重整	租金逾期部分重组, 持续催收中	否
客户 5	6,750.90	6,339.90	93.91%	2,404.43	420.86	17.50%	飞机租赁 业务	2021 年	破产重整	租金逾期部分重组, 持续催收中	否
首都航空	6,375.70	2,231.50	35.00%	25,875.60	10,327.20	39.91%	飞机租赁 业务	2019-20 21 年	破产重整	债务重组, 持续催收 中	是
祥鹏航空	1,888.46	660.96	35.00%	14,901.00	5,278.50	35.42%	飞机租赁 业务	2019-20 21 年	破产重整	债务重组, 持续催收 中	是
大新华轮船	2,305.80	2,305.80	100.00%	2,359.80	2,359.80	100.00%	集装箱租 赁业务	2020-20 21 年	破产重整	收回集装箱, 持续催 收中	是
合计	169,295.56	104,222.26		216,583.55	91,310.21						

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 2021 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 1 出租 14 架飞机。受新冠疫情等因素影响，客户 1 流动性较为紧张，存在飞机租金逾期的情况。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。目前，客户 1 正由指定管理人为其制定重整计划，公司持续与客户 1 保持沟通，并就其飞机租约重组及欠付租金偿还方案展开谈判。

2.客户 2

客户 2 是亚太地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2021 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 2 出租 3 架飞机。受新冠疫情等因素影响，客户 2 流动性较为紧张，存在飞机租金逾期的情况。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。目前，公司已与客户 2 就欠付租金偿还方案达成一致。后续公司将持续与客户 2 保持沟通，跟进租金偿还进度。

3.客户 3

客户 3 是亚太地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2021 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 3 出

租 2 架飞机。受新冠疫情等因素影响，客户 3 存在飞机租金逾期的情况。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。2021 年 6 月，地方法院批准客户 3 重整计划。目前，公司已与客户 3 就欠付租金偿还方案达成一致。后续公司将积极与其保持沟通，跟进租金偿还进度。

4.客户 4

客户 4 是亚太地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2021 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 4 出租 2 架飞机。受新冠疫情等因素影响，客户 4 流动性较为紧张，存在飞机租金逾期的情况。相关项目租金逾期后，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，目前，公司已与客户 4 协商欠付租金偿还方案达成一致。截至本问询函回复日，地方法院已受理了客户 4 重整申请。后续公司将积极与其保持沟通，跟进租金偿还进度。

5.客户 5

客户 5 是客户 3 之子公司，与公司无关联关系。截至 2021 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 5 出租 2 架飞机。受新冠疫情等因素影响，客户 5 流动性较为紧张，存在飞机租金逾期的情况。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。2020 年 11 月地方法院批准

客户 5 进入破产重整程序。截至本问询函回复日，公司已与客户 5 及其管理人就欠付租金偿还方案达成一致。后续公司将积极与其保持沟通，跟进租金偿还进度。

6. 大新华轮船

大新华轮船（烟台）有限公司（以下简称“大新华轮船”）为公司关联方，公司下属子公司 GSCL 曾与其开展约 1.37 万个集装箱租赁业务，受海航集团流动性危机影响，未能向公司支付部分逾期租金及退租补偿款。2021 年 3 月，大新华轮船被纳入海航集团等 321 家公司实质合并重整程序，2021 年 10 月海南省高院已裁定批准《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》，公司应收大新华轮船的相关款项已申报债权并将根据《重整计划》以海航集团破产重整专项服务信托（以下简称“专项服务信托”）份额受偿。

7. 海航航司客户

公司前十大按照单项计提坏账准备应收账款中海航航司客户包括海航控股、海航航空集团、首都航空及祥鹏航空。截至 2021 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、向首都航空出租 3 架飞机及向祥鹏航空出租 2 架飞机；公司下属子公司 Avolon 直接向海航控股出租 9 架飞机、向首都航空出租 7 架飞机及向祥鹏航空出租 3 架飞机。同时 Avolon 与海航航空集团开展了 7 架飞机转租赁业务，Avolon 将飞机出租予海航航空集团，再由其转租赁予其旗下航空公司使用，其中向海航控股出租 2 架飞机，向首都航空出租 1

架飞机，向祥鹏航空出租 3 架飞机，向天津航空出租 1 架飞机。公司下属子公司天津渤海及香港渤海对于海航航司应收账款按单项计提坏账准备。

受海航集团流动性危机及新冠疫情等因素影响，上述航空公司（含海航控股、海航航空集团、首都航空、祥鹏航空、天津航空）存在租金逾期情况。上述项目租金逾期后，公司持续通过电话、寄送催收函件等方式进行非现场催收，并多次安排专人前往相关承租人驻地进行现场催收。2021 年 2 月，上述航空公司被海南省高院裁定进入破产重整程序。2021 年 3 月，管理人发布了《海航集团航空主业战略投资者招募公告》，公开招募海航集团航空主业战略投资者。2021 年 9 月，管理人确定海航集团航空主业战略投资者为辽宁方大集团实业有限公司。2021 年 10 月，海南省高院裁定批准《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》。2021 年 12 月，海南方大航空发展有限公司成为上述航空公司（含海航控股、海航航空集团、首都航空、祥鹏航空、天津航空）控股股东，实际控制人变更为自然人方威。

根据上述航空公司重整工作相关安排，结合飞机租赁行业市场情况及公司业务发展规划等因素，经公司董事会及股东大会批准，天津渤海及 Avolon 已与上述航空公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，承租人应在 3 年内按季或按月等额清偿，并对 2021 年 2 月 10 日之后的租金支付安排进行了约定。后续公司将积极与其保持沟通，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。每年度根据当年的情况,对部分参数进行调整。2020-2021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,以更加准确反映当前情况。

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2021年12月31日,公司飞机租赁应收账款组合账面金额为8.33亿元,计提坏账准备比例为11.12%,账龄为0~1年,2022年1月至4月回款金额约6.00亿元,回款比例为71.96%。

截至 2021 年 12 月 31 日，公司飞机租赁长期应收款-应收经营租赁组合账面金额为 25.47 亿元，计提坏账比例为 10.27%，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 2021 年末到期应付金额为 0.19 亿元，2022 年 1 月至 4 月回款金额为 0.17 亿元，回款比例为 92.32%。

单位：万元

按信用风险特征组合 计提坏账准备	2021 年 12 月 31 日			期后回款金额	期后回款比例
	账面金额	坏账准备	计提比例		
组合计提应收账款	83,349.10	9,264.70	11.12%	59,981.44	71.96%
组合计提长期应收款 -应收经营租赁款	254,653.00	26,163.00	10.27%	1,734.62	92.32%

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	83,349.10	9,264.70	11.12%	233,771.18	33.99%
长期应收款 -应收经营租赁款	254,653.00	26,163.00	10.27%		
组合计提小计	338,002.10	35,427.70	10.48%		
单项计提应收账款	199,210.20	113,981.40	57.22%	20,109.19	63.64%
合计	537,212.30	149,409.10	27.81%	253,880.37	52.73%

截至 2021 年末，公司合计收取租赁保证金及信用证 25.39 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 23.38 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 11.12%和 10.27%，其合计账面价值为 33.80 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 10.42 亿元，坏账计提比例为 33.99%。

(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 2021 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	115,690.26	未披露	未披露
		Notes Receivable	400,393.96	26,140.37	6.53%
		合计	516,084.22	26,140.37	5.07%
中银航空租赁	国际财务报告准则	贸易应收款项	129,014.84	12,838.75	9.95%
AirLease	美国会计准则	应收账款-未单独披露	未披露	未披露	未披露
		递延租金-Other Asset	129,554.20	未披露	未披露
渤海租赁	中国会计准则	应收账款-组合计提	83,349.10	9,264.70	11.12%
		长期应收款-应收经营租赁款-组合计提	254,653.00	26,163.00	10.27%
		应收账款-单项计提	199,210.20	113,981.40	57.22%
		合计	537,212.30	149,409.10	27.81%

注：Aercap、中银航空租赁及 Air Lease 数据以 2021 年 12 月 31 日美元兑人民币汇率 1: 6.3757 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谨慎。

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 5.07% 和 9.95%，Air lease 仅披露了递延租金部分的应收款项原值，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 11.12%，长期应收款-应收经营租赁款坏账计提比例为 10.27%，飞机租赁业务整体应收账款坏账计提比例为 27.81%，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	2021 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	67,162.90	1,008.90	1.50%	63,336.93	94.30%

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 2021 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 1.5%，2022 年 1 月至 4 月回款比例为 94.30%。

(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 2021 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	列示科目	账面余额	坏账准备	计提比例
Triton	美国会计准则	Accounts receivable	188,701.59	751.06	0.40%
Textainer	美国会计准则	Accounts receivable	80,994.34	822.47	1.02%
渤海租赁	中国会计准则	应收账款	67,162.90	1,008.90	1.50%

注：Triton、Textainer 数据以 2021 年 12 月 31 日美元兑人民币汇率 1: 6.3757 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) 你公司去年应收账款余额为 45.63 亿元。请你公司结合市场环境、同行业公司情况、客户信用变化情况等，说明在 2021 年营业

收入未出现大幅波动的情况下，应收账款减少的原因及合理性。

公司回复：

2021年，受新冠疫情影响，部分航空公司客户出现租金支付逾期、破产重整情况，公司与部分航空公司客户达成逾期租金重组方案，约定逾期租金在未来期间分期偿付（期限大于一年）。上述已达成递延支付协议的应收账款原值为25.47亿元，计提坏账余额为2.62亿元，账面价值为22.85亿元，于本年度报告中重分类至长期应收款科目下“应收经营租赁款”项目列示。下表为应收账款与长期应收款-应收经营租赁款的余额情况，加总数无大幅变动。

单位：万元

科目	2021年账面价值	2020年账面价值
应收账款	225,467.2	456,326.0
长期应收款-应收经营租赁款	228,490.0	-
合计	453,957.2	456,326.0

综上，2021年公司应收账款减少的主要原因为会计科目列报调整，未发生重大变化。

（四）请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2021年末，公司前五名应收账款客户均为飞机租赁业务客户，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 1	63,285.10	59,977.20	94.77%	0-1 年	飞机租赁业务	463.13	0.73%	否
海航控股	32,546.50	7,199.90	22.12%	0-3 年	飞机租赁业务	18,905.08	58.09%	是
海航航空集团	23,260.60	3,451.60	14.84%	0-3 年	飞机转租赁业务	7,382.40	31.74%	是
客户 2	22,654.30	3,317.10	14.64%	0-1 年	飞机租赁业务	3,077.06	13.58%	否
天航金服	22,455.10	3,434.70	15.30%	0-3 年	飞机转租赁业务	11,566.02	51.51%	是

上述客户的具体情况如下：

公司下属子公司 Avolon 与天航金服开展 8 架飞机转租赁业务，Avolon 将飞机出租予天航金服并由天航金服出租予航空公司使用，航空公司承担最终付款义务。上述 8 架飞机中，海航控股实际承租 3 架，天津航空实际承租 5 架。

客户 1、客户 2、海航控股、海航航空集团、天津航空的具体情况请参见“第五题”之“(一)”的相关回复。

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。

(五) 请补充说明当期核销应收账款的关联方客户的具体情况、交易内容、对应应收账款的账龄、核销的具体原因及依据，是否存在关联方资金占用或对外财务资助情形。

公司回复：

1.当期核销应收账款的基本情况

本年度公司核销应收账款 5.9 亿元，其中涉及关联交易产生的应收账款金额为 5.56 亿元，主要为子公司天津渤海、Avolon 与海航航空就向其出租的飞机经营租赁业务达成了租金重组方案并签署相关协议，约定对于截至 2021 年 2 月 10 日与飞机经营租赁有关仍未清偿

的存量债务豁免 35%，剩余的 65% 存量债务由承租人在 3 年内按季度或按月等额清偿。因此，本年度公司核销了上述豁免的存量债务对应的应收账款及坏账准备。关联方应收账款核销的具体情况如下：

单位：万元

客户名称	核销金额	业务背景	账龄	核销原因及依据
天津航空金融服务有限公司	19,223.90	飞机转租赁业务	1 年以上	债务重组豁免部分逾期租金
海航航空集团有限公司	12,294.70	飞机转租赁业务	1 年以上	债务重组豁免部分逾期租金
海南航空控股股份有限公司	10,877.80	飞机租赁业务	1 年以上	债务重组豁免部分逾期租金
北京首都航空有限公司	7,071.80	飞机租赁业务	1 年以上	债务重组豁免部分逾期租金
云南祥鹏航空有限责任公司	4,584.20	飞机租赁业务	1 年以上	债务重组豁免部分逾期租金
长江租赁有限公司	604.20	飞机转租赁业务	1 年以上	债务重组豁免部分逾期租金
福州航空有限责任公司	466.40	飞机租赁业务	1 年以上	债务重组豁免部分逾期租金
天津航空有限责任公司	441.20	飞机租赁业务	1 年以上	债务重组豁免部分逾期租金
合计	55,564.20			

2.与海航航司达成重组方案的背景及主要原因

2021 年 2 月 10 日，海南省高院裁定受理债权人对海航控股及其下属 10 家子公司的重整申请，并于同日指定海航集团清算组担任管理人。其中包括公司飞机租赁客户海航控股、祥鹏航空、福州航空。2021 年 2 月 10 日，海南省高院裁定受理债权人对海航集团有限公司的重整申请。2021 年 3 月 13 日，海南省高院裁定对海航集团有限公司等 321 家公司进行实质合并重整，并于同日指定海航集团清算组担任管理人。其中包括公司飞机租赁客户首都航空、天津航空。

2021 年 10 月 31 日，海南省高院裁定批准《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》。

根据海航航司重整工作相关安排，结合目前飞机租赁行业市场情况及公司业务发展规划等因素，经公司 2021 年第三次临时董事会、2021 年第四次临时董事会以及 2021 年第二次临时股东大会审议批准，为争取与海航航司开展的飞机租赁业务维系，减少公司损失，在相关飞机全部留租的前提下，公司子公司天津渤海及 Avolon 分别与海航航司签署了《债务及租赁重组框架协议》及相关协议，公司同意就存量债务给予豁免 35%，剩余的 65% 存量债务由承租人 3 年内按季或按月等额清偿，公司按要求履行了相应的信息披露义务。

综上，公司与海航航司交易真实，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，本年度豁免部分应收账款系根据承租人破产重整情况，并结合目前飞机租赁行业市场情况及公司业务发展规划等因素，为争取与海航航司开展的飞机租赁业务维系，减少公司损失，协商达成租金重组方案，且已履行了相应的审议程序和信息披露义务，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助的情形。

(六) 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 2021 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应收账款执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

六、你公司当期通过债务置换、展期、重组等方式优化负债结构，

确认债务重组收益 17.9 亿元，其中境外债务重组收益约 12.7 亿元，境内债务重组收益约 5 亿元，影响净利润约 14.19 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：

2021 年度，公司与债权人就部分债务的借款利率及期限等进行调整并签署协议，通过调整债务本金、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境外债务重组收益人民币 12.71 亿元、境内债务重组收益人民币 5.01 亿元。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	优先无抵押票据持有人	否	2021年8月, Avolon 以其子公司 Avolon Funding 作为票据发行人, 通过发行新一期优先无抵押票据并提前偿还部分现金的方式, 置换 Avolon Funding 及 Avolon 子公司 Park 将于 2022 年至 2024 年到期的约 20.30 亿美元票据。	是	美元 20.3 亿元	2021 年 8 月	利率: 5.125%-5.5% 期限: 到期期限为 2022 年 8 月 15 日至 2024 年 2 月 15 日之间 还本付息方式: 按半年付息, 到期还本	利率: 票据置换后 2.528% 期限: 到期期限为 2027 年 11 月 18 日 还本付息方式: 按半年付息, 到期还本	签署协议即生效	106,106.80
2	银行 31	否	2020 年 12 月, 银行 31 作为贷款人, Avolon TLB Borrower 作为借款人, 在相关 TLB 贷款项下申请合计 6.75 亿美元贷款。	是	美元 6.75 亿元	2021 年 8 月	利率: LIBOR+2.50%, LIBOR 不低于 0.75% 期限: 到期期限为 2027 年 12 月 1 日 还本付息方式: 按月付息, 按约定分期还本	利率: LIBOR+2.25%, LIBOR 不低于 0.50% 期限: 到期期限为 2027 年 12 月 1 日 还本付息方式: 按月付息, 按约定分期还本	签署协议即生效	11,280.90
3	银团 1	否	2018 年 4 月, ABN Amro Capital USA LLC、ING Bank N.V.及相关金融机构为 Cronos Ltd 之全资子公司 CRX 提供 5.47 亿美元循环抵押贷款额度。	是	美元 1.94 亿元	2021 年 3 月	利率: 前 3 年票面利率为 LIBOR+1.9%; 后 4 年票面利率为 LIBOR+2.9% 期限: 7 年 还本付息方式: 按月付息, 按约定分期还本	利率: 自重组日起前 3 年票面利率为 LIBOR+1.95%; 后 4 年票面利率为 LIBOR+2.95% 期限: 10 年 还本付息方式: 按月付息, 按约定分期还本	签署协议即生效	3,165.50

4	银团 2	否	2020年9月, Seaco SRL 之全资子公司 Global SC Finance 作为票据发行方, 向 ABN Amro、ING Bank 及相关金融机构非公开发行总额不超过 12.9 亿美元的循环资产支持票据。	是	美元 4.66 亿元	2021年9月	利率: 循环期(前3年)利率 LIBOR+2.65%, 还款期(后2年)利率 LIBOR+3.65%, LIBOR 利率下限 0.25% 期限: 5年 还本付息方式: 按月付息, 按约定分期还本	利率: 自重组日起循环期利率 LIBOR+1.85%, 还款期利率 LIBOR+2.85%, LIBOR 利率下限 0% 期限: 5年 还本付息方式: 按月付息, 按约定分期还本	签署协议即生效	5,381.70
5	银团 3	否	2018年4月, ING BELGIUM SA 及相关金融机构, 为 Cronos Ltd 之全资子公司 CRX 提供 4 亿美元固定期限贷款额度。	是	美元 2 亿元	2021年10月	利率: LIBOR+2.15% 期限: 到期期限为 2023年8月 还本付息方式: 按月付息, 按约定分期还本	利率: LIBOR+1.80% 期限: 到期期限为 2026年10月 还本付息方式: 按月付息, 按约定分期还本	签署协议即生效	1,185.20
境外小计										127,120.10
6	公司债券-18 渤金 01	部分持有人为关联方。 根据募集说明书约定, 已在审议本次债务重组时回避表决。	2018年6月, 公司向合格投资者公开发行 10.6 亿元公司债券, 部分投资者于第二年行使回售选择权后存量规模变为 9.41 亿元。	是	人民币 9.41 亿元	2021年7月	利率: 7% 期限: 3年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	利率: 展期期间 4% 期限: 5年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	兑付到期利息, 2021年7月8日达成	6,208.80
7	公司债券-18 渤金 02	部分持有人为关联方。 根据募集说明书约定, 已在审议本次债务重组时回避表决。	2018年9月, 公司向合格投资者公开发行 11.17 亿元公司债券, 部分投资者于第二年行使回售选择权后存量规模变为 11.08 亿元。	是	人民币 11.08 亿元	2021年9月	利率: 7% 期限: 3年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	利率: 展期期间 4% 期限: 5年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	兑付到期利息, 2021年9月10日达成	6,616.80
8	公司债券-18 渤金 03	否	2018年10月, 公司向合格投资者公开发行 5.04 亿元公司债券。	是	人民币 5.04 亿元	2021年10月	利率: 7% 期限: 3年 还本付息方式: 按年	利率: 展期期间 4% 期限: 5年 还本付息方式: 按	兑付到期利息, 2021年10月10日达成	2,839.80

							付息, 到期还本	年付息, 到期还本	成	
9	公司债券-18渤金04	部分持有人为关联方。根据募集说明书约定, 已在审议本次债务重组时回避表决。	2018年10月, 公司向合格投资者公开发行10亿元公司债券, 部分投资者于第二年行使回售选择权后存量规模变为9.04亿元。	是	人民币 9.04亿元	2021年10月	利率: 7% 期限: 3年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	利率: 展期期间4% 期限: 5年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	兑付到期利息, 2021年10月26日达成	4,885.20
10	公司债券-18渤租05	部分持有人为关联方。根据募集说明书约定, 已在审议本次债务重组时回避表决。	2018年12月, 公司向合格投资者公开发行3.19亿元公司债券。	是	人民币 3.19亿元	2021年12月	利率: 7% 期限: 3年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	利率: 展期期间4% 期限: 5年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	兑付到期利息, 2021年12月5日达成	1,823.70
11	银行 32	否	2020年9月, 银行 32 向公司发放融资贷款 2.5 亿元用于补充流动性偿还债务。	是	人民币 2.5 亿元	2021年9月	利率: 6% 期限: 3年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	利率: 自重组日起4.185% 期限: 5年 还本付息方式: 按年付息, 到期还本	签署协议即生效	1,557.60
12	信托机构 1	否	2018年3月, 公司与信托机构 1 操作了一笔收益权转让信托项目, 金额 3 亿元人民币, 用于补充流动资金及偿还融资款。	是	人民币 3 亿元	2021年10月	利率: 9.5% 期限: 26个月 还本付息方式: 按约定付息, 到期还本	利率: 自重组日起, 前3年为7.5%, 第4年为7%, 第5年为6.5% 期限: 76个月 还本付息方式: 按约定付息, 按约定还本	签署协议即生效	2,090.80
13	银行 33	否	2017年8月, 公司与银行 33 操作了 1 架飞机贷款项目, 贷款金额 3300 万美元。	是	美元 0.33 亿元	2021年9月	利率: 3M LIBOR+3.00% 期限: 12年 还本付息方式: 按季付息, 按约定分期还本	利率: 自 2021 年 9 月 24 日起 1% 期限: 17年 还本付息方式: 按季付息, 按约定分期还本	与天津航空按照签署的《债务及租赁重组框架协议》生效; 且就协议的	1,637.90

14	银行 33	否	2017年8月,公司与银行 33 操作了1架飞机贷款项目, 贷款金额 3300 万美元。	是	美元 0.33 亿元	2021年9月	利率: 3M LIBOR+3.00% 期限: 12年 还本付息方式: 按季 付息, 按约定分期还 本	利率: 自 2021年9 月 24日起 1% 期限: 17年 还本付息方式: 按 季付息, 按约定分 期还本	签订及履行 向丙方出具 合法、有效的 授权文件; 且 协议及授权文 件生效日期 均不晚于 本协议签订 之日起 90日, 并且该等协 议及授权文 件副本在本 协议签订之 日起 90日内 送达甲方, 2021年9月 24日达成。	1,637.90
15	银行 33	否	2017年11月, 公司与银行 33 操作了1架飞机贷款项 目, 贷款金额 3300 万美元。	是	美元 0.33 亿元	2021年9月	利率: 3M LIBOR+3.00% 期限: 12年 还本付息方式: 按季 付息, 按约定分期还 本	利率: 自 2021年9 月 24日起 1% 期限: 17年 还本付息方式: 按 季付息, 按约定分 期还本		1,738.00
16	银行 33	否	2017年12月, 公司与银行 33 操作了1架飞机贷款项 目, 贷款金额 3300 万美元。	是	美元 0.34 亿元	2021年9月	利率: 3M LIBOR+3.00% 期限: 12年 还本付息方式: 按季 付息, 按约定分期还 本	利率: 自 2021年9 月 27日起 1% 期限: 17年 还本付息方式: 按 季付息, 按约定分 期还本		1,979.70
17	银行 33	否	2017年9月,公司与银行 33 操作了1架飞机贷款项目, 贷款金额 7500 万美元。	是	美元 0.76 亿元	2021年9月	利率: 3M LIBOR+3.00% 期限: 12年 还本付息方式: 按季 付息, 按约定分期还 本	利率: 自 2021年9 月 27日起 1% 期限: 17年 还本付息方式: 按 季付息, 按约定分 期还本		3,969.80
18	公司债券-17津租 01	否	2017年11月,公司向合格 投资者非公开发行 10亿元 公司债券。	是	人民币 9.2 亿元	2021年11月	利率: 6.6% 期限: 3年 还本付息方式: 按年 付息, 到期还本	利率:展期期间 4% 期限: 6年 还本付息方式: 到 期一次性付息, 按 约定分期还本	签署协议即 生效	10,114.60
19	渤海国际信托股份 有限公司	是	2015年6月, 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架飞机。	是	人民币 0.72 亿元	2020年11月	利率: 9.31% 期限: 12年 还本付息方式: 按季 付息, 到期还本	利率:自 2019年12 月 31日起 5.5% 期限: 12年 还本付息方式: 按 年付息, 到期还本	签署协议即 生效	66.50

20	渤海国际信托股份有限公司	是	2015年11月,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架飞机。	是	人民币 1.8亿元	2020年3月	利率:9% 期限:12年 还本付息方式:按季付息,到期还本	利率:自2019年12月31日起6% 期限:12年 还本付息方式:按年付息,到期还本	签署协议即生效	148.70
21	其他金融机构	否	2014年12月-2020年5月,与相关金融机构开展融资业务,合计融资金额33.94亿元。	是	人民币 30.93亿元	2021年度	利率:最低6M LIBOR+4.30%,最高7.83% 期限:1-7年 还本付息方式:按季/半年付息,到期/按约定分期还本	利率:1.00%-5.7% 期限:3-10年 还本付息方式:按季/半年/到期一次性付息,到期/按约定分期还本	部分重组协议含生效条款且于2021年度均已达成	2,821.10
境内小计										50,136.90
合计										177,257.00

注 1: 公司与渤海国际信托股份有限公司于 2020 年签订重组协议, 债务重组收益金额 215.20 万元于 2021 年度确认。

注 2: 2021 年度, 公司合计确认债务重组收益人民币 178,966.00 万元, 除上述因与债权人议定合同产生的债务重组收益(含债券置换收益)人民币 177,257.00 万元外, 另有因与债务人议定合同产生的债务重组收益为人民币 1,709.00 万元。

(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置换、变更还款期限、改变利息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，公司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：

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负债账面价值，并在修改后金融负债的剩余期限内进行摊销。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，公司与债权人修改或重新议定合同，未导致相关债务终止确认，但导致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，公司终止确认原债务，按下述方法确认新债务的账面价值，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：

公司先按照原债务的实际利率对重组债务的现金流进行折现，判断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)如果重组债务现金流量现值与原债务的现金流量现值的差额小于原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），则新的债务的入账价值为重组债务现金流按照原债务实际利率折现的金额，重组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)如果重组债务现金流量现值与原债务的现金流量现值的差额超过原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，则终止确认原债务、确认新债务，新债务以公允价值进行初始确

认。原债务账面价值与重组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。

债务重组的主要计算过程如下表所示，其中：

①重组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务现金流量现值，发生实质性变更的重组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务现金流量现值；

②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务时，根据债务在预计存续期的估计未来现金流量，折现为该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务的相关交易费用（即可直接归属于取得相关债务的增量费用：如债券发行费等）。

编码	债权方名称	重组债务本金金额	债务重组的具体时间	原债务账面价值(万元)	初始实际利率	按初始实际利率折现的重组债务未来现金流量现值(万元)	重组债务现金流量变动百分比	合同是否实质性变更	重组债务的入账价值(实质性变更按公允价值折现)(万元)	债务重组收益(人民币万元)
1	优先无抵押票据持有人	美元 20.3 亿元	2021 年 8 月	美元 202,060.90	5.41%-5.94%	美元 185,611.00	8.1%	否	美元 185,611.00	¥106,106.80
2	银行 31	美元 6.75 亿元	2021 年 8 月	美元 66,149.80	3.64%	美元 64,400.80	2.6%	否	美元 64,400.80	¥11,280.90
3	银团 1	美元 1.94 亿元	2021 年 3 月	美元 19,210.40	3.33%	美元 18,719.60	2.6%	否	美元 18,719.60	¥3,165.50
4	银团 2	美元 4.66 亿元	2021 年 9 月	美元 46,262.80	3.62%	美元 45,428.40	1.8%	否	美元 45,428.40	¥5,381.70
5	银团 3	美元 2 亿元	2021 年 10 月	美元 28,971.60	2.39%	美元 28,787.90	0.6%	否	美元 28,787.90	¥1,185.20
境外小计										¥127,120.10
6	公司债券-18 渤金 01	人民币 9.41 亿元	2021 年 7 月	人民币 94,138.90	7.68%	人民币 87,930.10	6.2%	否	人民币 87,930.10	¥6,208.80
7	公司债券-18 渤金 02	人民币 11.08 亿元	2021 年 9 月	人民币 110,772.50	7.32%	人民币 104,155.70	6.0%	否	人民币 104,155.70	¥6,616.80
8	公司债券-18 渤金 03	人民币 5.04 亿元	2021 年 10 月	人民币 50,400.00	7.12%	人民币 47,560.20	5.6%	否	人民币 47,560.20	¥2,839.80
9	公司债券-18 渤金 04	人民币 9.04 亿元	2021 年 10 月	人民币 90,355.30	6.99%	人民币 85,470.10	5.4%	否	人民币 85,470.10	¥4,885.20
10	公司债券-18 渤租 05	人民币 3.19 亿元	2021 年 12 月	人民币 31,900.00	7.17%	人民币 30,076.30	5.7%	否	人民币 30,076.30	¥1,823.70
11	银行 32	人民币 2.5 亿元	2021 年 9 月	人民币 26,558.30	6.00%	人民币 25,000.70	5.9%	否	人民币 25,000.70	¥1,557.60
12	信托机构 1	人民币 3 亿元	2021 年 10 月	人民币 34,987.50	9.50%	人民币 32,896.70	6.0%	否	人民币 32,896.70	¥2,090.80
13	银行 33	美元 0.33 亿元	2021 年 9 月	美元 3,174.00	3.13%	美元 2,920.10	8.0%	否	美元 2,920.10	¥1,637.90

14	银行 33	美元 0.33 亿元	2021 年 9 月	美元 3,174.00	3.13%	美元 2,920.10	8.0%	否	美元 2,920.10	¥1,637.90
15	银行 33	美元 0.33 亿元	2021 年 9 月	美元 3,233.40	3.13%	美元 2,964.00	8.3%	否	美元 2,964.00	¥1,738.00
16	银行 33	美元 0.34 亿元	2021 年 9 月	美元 3,348.00	3.13%	美元 3,041.10	9.2%	否	美元 3,041.10	¥1,979.70
17	银行 33	美元 0.76 亿元	2021 年 9 月	美元 7,507.70	3.13%	美元 6,892.30	8.2%	否	美元 6,892.30	¥3,969.80
18	公司债券-17 津租 01	人民币 9.2 亿元	2021 年 11 月	人民币 104,123.70	7.37%	人民币 94,009.10	9.7%	否	人民币 94,009.10	¥10,114.60
19	渤海国际信托股份有限公司	人民币 0.72 亿元	2020 年 11 月	人民币 7,200.00	9.31%	人民币 5,612.40	22.1%	是：现金流变动超过 10%	人民币 7,133.50	¥66.50
20	渤海国际信托股份有限公司	人民币 1.8 亿元	2020 年 3 月	人民币 18,000.00	9.00%	人民币 14,642.50	18.7%	是：现金流变动超过 10%	人民币 17,851.30	¥148.70
21	其他金融机构	人民币 30.93 亿元	2021 年度	人民币 324,438.80	4.47%-7.83%	本金为 199,700.00 万元的重组债务为因交易对手变更而发生实质性变更的债务重组,无需计算其按初始实际利率折现的现金流量现值;其余本金为 109,595.70 万元的重组债务按初始实际利率折现的现金流量现值合计为人民币 111,623.60 万元	除因交易对手变更而发生实质性变更的债务重组项目外,变动百分比在 -1.2% 至 5.1% 之间	部分为实质性变更	人民币 321,617.70	¥2,821.10
境内小计										¥50,136.90
合计										¥177,257.00

公司的债务重组事项均符合采用修改其他条款方式进行并导致合同现金流量发生变化的情况,同时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。

四) 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 2021 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。

七、报告期末, 你公司交易性金融资产账面价值 3.45 亿元, 本期公允价值变动损益 0.89 亿元; 衍生金融资产账面价值 0.58 亿元, 本期公允价值变动损益 0.28 亿元; 其他权益工具投资账面价值 10.06 亿元, 当期计入权益的累计公允价值变动 2.1 亿元。请你公司:

(一) 说明交易性金融资产的具体构成、报告期内购买与出售的具体情况、产生公允价值变动损益的原因, 说明公允价值确认方法、确认依据及合理性, 相关会计处理是否符合企业会计准则的规定。

公司回复:

1.交易性金融资产的情况

截至 2021 年末, 公司持有以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产合计人民币 3.45 亿元, 具体构成及金额变动明细如下:

单位: 万元

金融资产类别	金融资产名称	期初数	本期公允价值变动损益	本期购买金额	本期出售金额	其他变动	期末数
E 级资产支持证券	Sapphire Aviation Finance I Limited and Sapphire Aviation Finance I (US) LLC (以下简称“Sapphire”)	2,045.60	-543.80	-	-	-40.50	1,461.30
E 级资产支持证券	Sapphire Aviation Finance II Limited and Sapphire Aviation Finance II (US) LLC (以下简称“Sapphire II”)	1,754.50	-55.50	-	-	-39.40	1,659.60
境内外股票	Vertical Aerospace Limited	-	14,450.00	9,676.10	-	-279.20	23,846.90

	(以下简称“Vertical”) (NY:EVTL)						
境内外股票	Norwegian Air Shuttle (以下简称“NAS”) (NAS.OL)	-	-	5,695.60	-5,605.30	-90.30	-
信托产品	国民信托-融信1号债券集合 资金信托计划(以下简称“融 信1号信托计划”)	-	-4,967.80	8,565.00	-	-	3,597.20
信托产品	长安信托-长安宁应收债权买 入返售集合资金信托计划(以 下简称“长安宁信托计划”)	-	-	3,000.00	-	-	3,000.00
合伙企业权 益份额及信 托受益权份 额	天津渤钢二号企业管理合伙 企业(有限合伙)0.0513%股 权及建信信托-彩蝶1号财产 权信托计划份额(以下简称 “渤钢二号及彩蝶1号”)	904.30	-	-	-	-	904.30
合计		4,704.40	8,882.90	26,936.70	-5,605.30	-449.40	34,469.30

2.报告期内购买与出售的具体情况

(1)Vertical 股票

Vertical 是一家英国电动垂直起降飞机制造商，于纽约证券交易所上市，证券代码为“EVTL”。2021 年度，公司下属子公司 Avolon 作为 Vertical 首发上市投资人获得 Vertical 5,557,600 股普通股股票，初始投资成本为美元 1,500.10 万元（折合人民币 9,676.10 万元），截至 2021 年末公司仍持有该部分股票。

(2)NAS 股票

Norwegian Air Shuttle（挪威航空，以下简称“NAS”）是一家奥斯陆证券交易所上市公司。2021 年，公司下属子公司 Avolon 将对 NAS 的部分应收租金债权转换为 NAS 8,211,659 股普通股，初始投资为美元 883.00 万元（折合人民币 5,695.60 万元），并随即出售了所获取的全部股票，出售价格为美元 869.00 万元（折合人民币 5,605.30 万元）。

(3)融信 1 号信托计划

2021 年，公司下属子公司天津渤海与国民信托签订合同设立融信 1 号信托计划，该信托计划投资于固定收益类产品，初始投资金额为人民币 8,565.00 万元，截至 2021 年末公司仍持有该信托产品份额。

(4)长安宁信托计划

2021 年，公司下属子公司天津渤海自齐鲁银行购入了长安宁信托计划份额，该信托计划的发行人为长安国际信托股份有限公司，初始投资金额为人民币 3,000.00 万元，截至 2021 年末公司仍持有该信托产品份额。

3.公允价值的确认方法、确认依据及合理性

公司交易性金融资产的公允价值确认原则按照财政部发布的《企业会计准则第 39 号——公允价值计量》相关规定执行。

《企业会计准则第 39 号——公允价值计量》第十八条规定，企业以公允价值计量相关资产或负债，应当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。企业使用估值技术的目的，是为了估计在计量日当前市场条件下，市场参与者在有序交易中出售一项资产或者转移一项负债的价格。第十九条规定，企业在估值技术的应用中，应当优先使用相关可观察输入值，只有在相关可观察输入值无法取得或取得不切实可行的情况下，才可以使用不可观察输入值。

《企业会计准则第 39 号——公允价值计量》第二十四条规定，企业应当将公允价值计量所使用的输入值划分为三个层次，并首先使

用第一层次输入值，其次使用第二层次输入值，最后使用第三层次输入值。

第一层次输入值是在计量日能够取得的相同资产或负债在活跃市场上未经调整的报价。活跃市场，是指相关资产或负债的交易量和交易频率足以持续提供定价信息的市场。

第二层次输入值是除第一层次输入值外相关资产或负债直接或间接可观察的输入值。

第三层次输入值是相关资产或负债的不可观察输入值。

公允价值计量结果所属的层次，由对公允价值计量整体而言具有重要意义的输入值所属的最低层次决定。企业应当在考虑相关资产或负债特征的基础上判断所使用的输入值是否重要。公允价值计量结果所属的层次，取决于估值技术的输入值，而不是估值技术本身。

根据上述会计准则的规定，本公司根据对交易性金融资产公允价值计量整体而言具有重要意义的最低层次输入值，确定各项交易性金融资产所属的公允价值层次，并根据金融资产特征选取适用的估值技术进行公允价值评估。

2021年度，公司对持有的各项交易性金融资产采用的估值技术、公允价值计量所使用的输入值及公允价值变动原因等情况如下所示：

金融资产名称	金融资产类别	估值技术	折现率	公允价值计量使用的输入值层次	主要输入值	期末公允价值 (万元人民币)	本期公允价值变动损益 (万元人民币)	公允价值变动的理由
Sapphire	E 级资产支持证券	现金流量折现法	23%	重要不可观察输入值 (第三层次)	飞机租赁资产未来 现金流	1,461.30	-543.80	受疫情影响,基于飞机租赁资产未来现金流计算的评估值较 2020 年末下降导致公允价值下降
Sapphire II	E 级资产支持证券	现金流量折现法	23%	重要不可观察输入值 (第三层次)	飞机租赁资产未来 现金流	1,659.60	-55.50	受疫情影响,基于飞机租赁资产未来现金流计算的评估值较 2020 年末下降导致公允价值下降
Vertical (NY:EVTL)	境内外股票	在活跃市场上的报价	不适用	活跃市场报价 (第一层次)	股票价格	23,846.90	14,450.00	公司参与 Vertical 首发上市获配认股权证成本较低,年末股票价值高于公司投资成本。
NAS (NAS.OL)	境内外股票	在活跃市场上的报价	不适用	活跃市场报价 (第一层次)	股票价格	-	-	2021 年,公司在取得股票后随即出售,无公允价值变动
融信 1 号信托计划	信托产品	参照上清所、中债和中证的债券估值结果	不适用	重要可观察输入值 (第二层次)	上清所、中债和中证的债券估值结果	3,597.20	-4,967.80	公司使用上清所、中债和中证公布的债券估值全价计算平均价值作为该信托资产公允价值。本期估值全价低于初始投资成本导致公允价值下降
长安宁信托计划	信托产品	现金流量折现法	4.91%	重要不可观察输入值 (第三层次)	被投资金融工具账面价值	3,000.00	-	2021 年度无变动
渤海二号及彩蝶 1 号	合伙企业权益份额及信托受益权份额	参照账面价值估计	不适用	重要不可观察输入值 (第三层次)	被投资企业账面价值	904.30	-	2021 年度无变动

综上,公司对交易性金融资产的相关会计处理符合企业会计准则的规定。

(二) 说明衍生金融资产的具体构成、报告期内购买与出售的具体情况、产生公允价值变动损益的原因，说明公允价值确认方法、确认依据及合理性，相关会计处理是否符合会计准则的规定。

公司回复：

1. 衍生金融资产的具体构成情况

因公司在全球范围开展业务，租赁收入和利息支出受利率及汇率波动影响较大，公司通过境外飞机租赁子公司 Avolon 及集装箱租赁子公司 GSCL 开展衍生品投资，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)。

报告期内，公司未购买衍生金融资产，衍生金融资产的减少是由于日常租赁业务的需要进行出售或衍生金融资产自然到期所致，本期衍生金融资产合计减少约人民币 1,319.70 万元。2021 年度，公司按专业估值机构出具的衍生品公允价值的估值报告结果对衍生金融资产合计确认了公允价值变动收益约人民币 2,772.40 万元，公允价值变动主要是报告期内 LIBOR 利率变动所致。截至 2021 年末，公司持有的衍生金融资产合计约人民币 5,845.70 万元，部分衍生金融工具按照套期会计准则进行处理，具体情况如下：

单位：万元

衍生金融资产投资操作方名称	衍生金融资产投资类型	期初金额	本期公允价值变动损益	本期计入权益的公允价值变动	本期购买金额	本期出售金额	其他变动	期末金额
商业银行	利率互换	-	1,680.50	3,657.20	-	-	-62.20	5,275.50
商业银行	利率上限期权	813.20	1,091.90	-	-	-1,319.70	-15.20	570.20
商业银行	远期外汇合约	540.70	-	-534.60	-	-	-6.10	-
合计		1,353.90	2,772.40	3,122.60	-	-1,319.70	-83.50	5,845.70

2.公允价值确认方法、确认依据及合理性

公司套期保值交易的相关会计政策及核算原则按照财政部发布的《企业会计准则-金融工具确认和计量》及《企业会计准则-套期会计》相关规定执行。

对于在财务报表中以公允价值计量或披露的衍生金融工具投资，公司根据对公允价值计量整体而言具有重要意义的最低层次输入值，确定其所属的公允价值层次。由于本公司持有的金融衍生品在计量日不存在第一层次输入值，存在直接或间接可观察的输入值，因此属于公允价值第二层级。该等金融资产及负债公允价值的具体计量过程依赖外部专业机构的估值技术。

本公司境外子公司 Avolon 每月直接从银行获取估值报告，GSCL 每月聘请毕马威会计师事务所（KPMG）对衍生品的公允价值进行评估。利率衍生合同的公允价值考虑了相关互换合同的条款，主要采用利率曲线定价模型，模型涵盖了多个市场可观察到的输入值，主要包括即期和远期利率曲线。交易对手信用风险的变化，对于套期关系中指定衍生工具的套期有效性的评价和其他以公允价值计量的金融工具，均无重大影响。

综上，公司对衍生金融资产的相关会计处理符合企业会计准则的规定。

(三) 说明其他权益工具投资的具体内容，当期计入权益的累计公允价值变动的具体计算过程，该项资产认定为以公允价值计量的资产的依据及合理性，相关会计处理是否符合企业会计准则的规定。

公司回复：

公司其他权益工具投资为公司全资子公司香港渤海持有的天津银行股份有限公司（以下简称“天津银行”）106,993,500 股 H 股股票，占天津银行总股本的 1.76%。天津银行是香港联合交易所主板上市公司，股票代码为 HK.1578。

1.当期计入权益的累计公允价值变动的具体计算过程

《企业会计准则第 39 号——公允价值计量》第六十四条规定，企业应当将以公允价值计量的金融资产或金融负债的利得或损失计入当期损益，除非该金融资产或金融负债属于下列情形之一：

（1）属于《企业会计准则 24 号——套期会计》规定的套期关系的一部分。

（2）是一项对非交易性权益工具的投资，且企业已按照本准则第十九条规定将其指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。

（3）是一项被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，且按照本准则第六十八条规定，该负债由企业自身信用风险变动引起的其公允价值变动应当计入其他综合收益。

（4）是一项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，且企业根据本准则第七十一条规定，其减值损失或利得和汇兑损益之外的公允价值变动计入其他综合收益。

该金融资产为非交易性权益工具的投资，企业已按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》第十九条规定将其指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。根据相关规定，企业指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的非交易性权益工

具投资，除了获得的股利（属于投资成本收回部分的除外）计入当期损益外，其他相关的利得和损失（包括汇兑损益）均应计入其他综合收益，且后续不得转入当期损益。

因天津银行股票二级市场交易极其不活跃，二级市场价格不具有参考性，同时公司 2020 年购入该金融资产交易价格以标的资产账面净资产为基础，并参考同期市场可比交易案例市净率估值情况经双方协商确定。公司采用市场法对该金融资产于资产负债表日的公允价值进行评估，评估中使用到的参数主要有天津银行每股净资产和可比交易案例的市净率。

其他权益工具投资公允价值=每股净资产×可比交易案例的平均市净率×公司持有股数。

其中：①期末每股净资产=天津银行权益持有人应占权益总数÷股本总数；②在计算评估参数中市净率时，公司选择近年来与天津银行经营业务类似的公司股权交易案例作为可比交易案例，本期末计算出的平均市净率约为 1.0065，公司选取的可比交易案例的具体情况及其平均市净率的计算过程如下：

序号	交易标的	受让方	交易方式	首次披露时间	交易市净率
1	长安银行股份有限公司 1,657.33 万股股份	陕西正天建设有限公司	协议转让	2020/5/18	1.0000
2	绍兴银行股份有限公司 1,995.58 万股股份	浙江震元股份有限公司	增资	2020/2/22	1.0000
3	吉林银行股份有限公司 3,000 万股股份	山东步长制药股份有限公司	协议转让	2020/3/31	1.0000
4	营口银行股份有限公司 1,686.65 万股股份	通化金马药业集团股份有限公司	协议转让	2019/12/7	1.0000
5	吉林银行股份有限公司 2 亿股股份	吉林亚泰（集团）股份有限公司	增资	2019/4/30	0.9600
6	湖北银行股份有限公司 35,750 万股股份	湖北省宏泰国有资本投资运营集团有限公司	挂牌转让	2018/12/29	1.1400
7	浙江民泰商业银行股份有限公司 12,500 万股股份	利欧集团股份有限公司	增资	2020/10/9	1.0000
8	广东南粤银行 2.247% 股权	擎璋置业	增资	2021/2/2	0.9383
9	台州银行 14.8559% 股权	招商银行股份有限公司	协议转让	2021/3/20	1.0200
市净率平均值					1.0065

根据公允价值计算结果，该金融资产于 2021 年度计入权益的公允价值变动约为人民币 10,047.40 万元，截至 2021 年末，该金融资产累计计入权益的公允价值变动金额约为人民币 21,042.10 万元。本期公允价值变动的具体计算过程如下：

项目	公式	金额
2021 年 12 月 31 日天津银行每股净资产（美元/股）	A	1.4649
可比交易案例平均市净率	B	1.0065
香港渤海持有股数（万股）	C	10,699.35
2021 年 12 月 31 日公允价值（美元万元）	D=A*B*C	15,774.50
减：年初公允价值（美元万元）	E	14,216.83
当期计入权益的公允价值变动（美元万元）	F=D-E	1,557.67
2021 年平均汇率（美元/人民币）	G	6.4503
当期计入权益的公允价值变动（人民币万元）	H=F*G	10,047.40
加：年初计入权益的累计公允价值变动（人民币万元）	I	10,994.70
截至 2021 年 12 月 31 日计入权益的累计公允价值变动（人民币万元）	J=H+I	21,042.10

2. 认定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产的依据及合理性

(1) 认定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产的依据

根据《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》第十九条规定，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。在初始确认时，企业可以将非交易性权益工具投资指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产，并按照本准则第六十五条规定确认股利收入。该指定一经做出，不得撤销。

金融资产或金融负债满足下列条件之一的，表明企业持有该金融资产或承担该金融负债的目的是交易性的：

①取得相关金融资产或承担相关金融负债的目的，主要是为了近期出售或回购。

②相关金融资产或金融负债在初始确认时属于集中管理的可辨认金融工具组合的一部分，且有客观证据表明近期实际存在短期获利模式。

③相关金融资产或金融负债属于衍生工具。但符合财务担保合同定义的衍生工具以及被指定为有效套期工具的衍生工具除外。

由于该金融工具满足《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》规定的权益工具，且公司管理层判断近期无出售该金融资产的计划，持有该项投资的目的不满足第十九条规定的交易性的条件，不属于在初始确认时属于集中管理的可辨认金融工具组合的一部分，不属于近期实际存在短期获利模式，不属于衍生工具，故选择将其指定为“以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产”，并在“其他权益工具投资”科目核算，故该认定符合会计准则规定。

(2)市场同类银行少数股权会计处理情况

经查询，市场上有较多上市公司对其持有的银行少数股权亦计入“其他权益工具投资”科目核算，部分案例如下：

持有方	股票代码	标的方	持股比例	会计核算科目	原因
包头华资实业股份有限公司	600191	华夏银行股份有限公司	0.40%	其他权益工具投资	持有目的为非交易性的
创元科技股份有限公司	000551	江苏银行股份有限公司	0.32%		不以出售为目的
浙江中国轻纺城集团股份有限公司	600790	浙商银行股份有限公司	2.15%		属于非交易性权益类投资
		上海浦东发展银行股份有限公司	0.03%		属于非交易性权益类投资
贵州轮胎股份有限公司	000589	贵州银行股份有限公司	0.32%		不以出售为目的
		贵阳银行股份有限公司	4.21%		不以出售为目的
浙江震元股份有限公司	000705	绍兴银行股份有限公司	1.66%		属于非交易性权益工具投资

持有方	股票代码	标的方	持股比例	会计核算科目	原因
广东汕头超声电子股份有限公司	000823	交通银行股份有限公司	0.03%		出于战略目的而计划长期持有的投资
通化金马药业集团股份有限公司	000766	长春农村商业银行股份有限公司	6.67%		持有该项投资既以收取合同现金流量为目标又以出售为目标，且持有的目的并非为短期出售

综上，公司所持天津银行 106,993,500 股 H 股股票认定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产的原因合理，相关会计处理符合企业会计准则的规定。

（四）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 2021 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交易性金融资产、衍生金融资产以及其他权益工具投资的执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

八、年报显示，报告期内 Avolon 发行了共计 37 亿美元债券，平均票面利率 2.5%创历史最低记录；完成 20 亿美元无抵押债券置换工作，平均利率从 5.31%降至 2.53%，期限延长至 2027 年，相关融资利率明显下降。GSCL 累计完成四笔共计 35.42 亿美元的新增及再融资项目，有效降低了融资成本，其中 2021 年 3 月发行的 6 亿美元 ABS 融资利率最低至 1.86%，平均有效融资成本较 2020 年同期降低近 20%。你公司 2021 年筹资活动产生的现金流量净额为 -29 亿元，财务费用 80.94 亿元，较 2020 年的 79.47 亿元增长 1.85%。

（一）请说明你公司主要子公司 Avolon 和 GSCL 融资成本明显下降，且筹资活动产生的现金流量净额为负的情况下，你公司财务费用反而增

长的原因及合理性。

公司回复：

报告期内，公司境外子公司通过债务置换、变更还款期限、下调融资利率等方式，合计实现债务重组收益合计约人民币 12.7 亿元，根据会计准则规定，上述债务重组收益已计入 2021 年度投资收益科目，具体参见“问题六”的相关回复。

相关重组的债务按照实际利率和实际摊余成本计算当年的利息支出，列入本年度财务费用。

公司 2020 年度及 2021 年度财务费用变动情况如下：

单位：万元

项目	2021 年	2020 年	变动
有息负债	18,758,516.41	18,778,165.36	-19,648.95
利息支出	819,083.00	820,144.00	-1,061.00
减：利息收入	2,601.80	12,815.00	-10,213.20
汇兑收益净额	7,889.00	13,796.20	-5,907.20
金融机构手续费	780.40	1,171.20	-390.80
财务费用合计	809,372.60	794,704.00	14,668.60

注：有息负债为期末余额数据。

公司 2021 年末有息负债余额与 2020 年末基本一致，公司 2021 年度财务费用较 2020 年度增长 1.47 亿元，主要原因系：

1. 报告期内偿还借款增加导致银行存款下降，利息收入下降约 1.02 亿元。

2. 因外币汇率变动，导致汇兑收益减少约 0.59 亿元。

3. 利息支出较上年下降约 0.11 亿元。

在公司境外子公司融资成本明显下降的情况下，公司 2021 年度利息支出较上年下降幅度较小，主要原因为 2020 年度公司境外子公司

Avolon、GALC 为优化负债结构，根据债券市场价格波动情况以低于面值的价格合计回购了面值为 7.30 亿美元的债券，产生一次性收益折合人民币约 6.66 亿元，导致 2020 年度财务费用较低。

单位：万元

2021 年利息支出	2020 年利息支出	其中：债券回购 亏损/(收益) (注)	2020 年剔除债券 回购收益后的利 息支出	利息支出变动金 额
816,761	820,144	-66,628	886,772	-70,011

剔除上述债券回购产生的影响后，公司 2021 年度利息支出较 2020 年度减少约 7 亿元，降幅约 7.90%。

综上，公司 2021 年度财务费用较 2020 年略有增长，主要系 2020 年度公司境外子公司回购债券导致的一次性影响，剔除上述一次性影响后，公司财务费用下降较为明显。

(二) 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 2021 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财务费用执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

九、年报显示，报告期内公司集装箱租赁业务累计实现营业收入 51.35 亿元，同比略有上涨；实现净利润 12.29 亿元，同比大幅增长 133.29%。报告期内，你公司进一步扩大新箱采购及投放规模，完成 10.84 亿美元新箱交付并出租予客户使用，较上年同期增长约 90%，平均租约达 10.3 年。同时，借助集装箱价格上涨，你公司全年二手箱处置实现收益约 4,056 万美元，较 2020 年增长约 82%。你公司当期更改了特种箱中散货集装箱和交换式罐箱的使用寿命和剩余价值，将散货集装箱、

交换式罐箱的“使用寿命 20 年, 预计净残值率 20%”变更为了“使用寿命 15 年, 预计净残值 850 美元/1200 美元”。上述会计估计变更导致你公司 2021 年固定资产折旧额增加 2917.5 万元, 减少 2021 年净利润及所有者权益 2852.3 万元。

(一) 结合同类公司业务增长、产品及服务价格等情况, 请你公司说明在公司进一步扩大新箱采购及投放规模, 较去年增长 90%的情况下, 集装箱租赁业务实现的营业收入同比仅增长 4.87%的原因及合理性;

公司回复:

1. 公司 2021 年度集装箱租赁资产与收入增长情况

公司集装箱租赁业务全部通过全资子公司 GSCL 开展, 包含经营租赁和融资租赁两种业务模式。2021 年度, 公司集装箱租赁收入 44.09 亿元, 同比增长 4.87%。较 2020 年度变动情况如下:

单位: 万元

科目	类型	2021 年	2020 年	变动金额	增长率
收入	经营租赁收入	403,751.95	408,322.85	-4,570.91	-1.12%
	融资租赁收入	37,099.79	12,045.35	25,054.45	208.00%
	合计	440,851.74	420,368.20	20,483.54	4.87%
科目	类型	2021 年	2020 年	变动金额	增长率
资产	经营租赁资产规模	2,843,706.14	2,690,004.43	153,701.71	5.71%
	融资租赁资产规模	649,836.08	215,941.32	433,894.76	200.93%
	合计	3,493,542.22	2,905,945.75	587,596.47	20.22%

因 GSCL 记账本位币为美元, 剔除美元兑人民币汇率波动的影响后, GSCL 以美元计价的收入和资产情况如下:

单位: 万美元

科目	类型	2021 年	2020 年	变动金额	增长率
收入	经营租赁收入	62,594.29	60,486.90	2,107.39	3.48%
	融资租赁收入	5,751.64	1,784.34	3,967.30	222.34%

	合计	68,345.93	62,271.23	6,074.69	9.76%
科目	类型	2021 年	2020 年	变动金额	增长率
资产	经营租赁资产规模	446,022.58	412,267.53	33,755.04	8.19%
	融资租赁资产规模	101,923.88	33,094.96	68,828.92	207.97%
	合计	547,946.46	445,362.50	102,583.96	23.03%

公司本年集装箱投放规模为 10.84 亿美元，考虑集装箱资产折旧、处置等变动，截至 2021 年末，公司集装箱租赁资产规模合计 54.79 亿美元，较 2020 年末增长 23.03%。2021 年度集装箱租赁业务收入 6.83 亿美元，较 2020 年度增长 9.76%。

集装箱租赁行业租约以长期租约为主，租金上涨对收入增长的贡献主要以新增投放集装箱为主。同时因新箱不是在期初一次性投放，而是在年内陆续投放，导致收入增长幅度低于资产规模增长幅度。

2. 同行业可比公司集装箱资产及收入情况

单位：万美元

公司名称	科目	2021 年度/年末	2020 年度/年末	增加金额	增长率
GSCL	收入	68,345.93	62,271.23	6,074.69	9.76%
	资产	547,946.46	445,362.50	102,583.96	23.03%
Triton	收入	153,388.00	130,791.00	22,597.00	17.28%
	资产	1,175,940.30	891,282.70	284,657.60	31.94%
Textainer	收入	69,469.30	53,842.50	15,626.80	29.02%
	资产	687,641.40	536,699.80	150,941.60	28.12%

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。

公司及可比公司集装箱租赁资产规模及收入增长情况存在一定差异。主要原因为：

(1) 公司集装箱新增投放金额低于同行业公司。截至 2021 年末，公司集装箱箱队规模为 407.57 万 CEU，较 2020 年末增长 27.70 万 CEU，增长 7.29%，增长幅度低于同行业公司。以新增投放金额计算，公司 2021

年度新增投放集装箱 10.84 亿美元，租赁资产规模较上年增长 23.03%，低于可比公司新增投放规模，导致新增投放集装箱租金上升对收入增长的贡献低于同行业公司。2021 年度，公司与同行业公司箱队规模增长比较情况如下：

单位：万 CEU、万美元

公司名称	2020 年末箱队数量	2021 年末箱队数量	增长比例	2020 年末租赁资产规模	2021 年末租赁资产规模	增长比例
GSCL	379.87	407.57	7.29%	445,362.50	547,946.46	23.03%
Triton	672.29	770.91	14.67%	891,282.70	1,175,940.30	31.94%
Textainer	400.50	450.35	12.45%	536,699.80	687,641.40	28.12%

(2)与同行业公司相比，GSCL 集装箱资产结构较为多元化，冷藏集装箱、罐式集装箱、特种集装箱资产占比高于同行业公司。同行业公司集装箱资产以干货集装箱为主。截至 2021 年末，公司与同行业公司箱队结构比较情况如下：

单位：万 CEU

集装箱类型	GSCL		Triton		Textainer	
	自有及管理合计	占比	自有及管理合计	占比	自有及管理合计	占比
干货集装箱	172.39	42.30%	565.13	73.31%	359.37	79.80%
冷藏集装箱	169.58	41.61%	172.54	22.38%	81.82	18.17%
罐式集装箱	41.16	10.10%	9.50	1.23%	-	0.00%
特种集装箱	24.44	6.00%	23.74	3.08%	9.16	2.03%
合计	407.57	100.00%	770.91	100.00%	450.35	100.00%

受全球供应链紧张影响，2021 年度，干货集装箱租金水平上涨幅度较大，公司新增投放中，冷藏集装箱投放数量占比较高，干货集装箱投放数量占比低于同行业公司，导致公司收入增长幅度较同行业公司偏低。由于冷藏集装箱主要用于运输新鲜蔬果、药品、肉类、海鲜等生活必需品，市场需求较为稳定，有利于公司平衡集装箱海运市场波动风险。

2021 年度，按投放箱型分类，公司及可比公司集装箱投放情况如下：

单位：万 CEU

集装箱类型	GSCL		Triton		Textainer	
	增长数量	新增投放占比	增长数量	新增投放占比	增长数量	新增投放占比
干货集装箱	13.58	49.02%	91.46	92.74%	45.42	91.11%
冷藏集装箱	13.82	49.91%	6.56	6.65%	4.58	9.18%
罐式集装箱	-0.69	-2.50%	0.47	0.48%	-	0.00%
特种集装箱	0.99	3.57%	0.13	0.13%	-0.15	-0.29%
合计	27.70	100.00%	98.62	100.00%	49.85	100.00%

2021 年度，各主要箱型市场平均租金水平变动情况如下：

单位：美元/个/天

集装箱类型	2020 平均租金水平	2021 平均租金水平	增长率
20 尺干货箱	0.53	1.04	49.04%
40 尺干货箱	0.88	1.52	42.11%
40 尺高柜干货箱	0.95	1.72	44.77%
40 尺高柜冷藏箱	4.67	5.25	11.05%
罐式集装箱	4.11	5.4	23.89%

数据来源：Drewry Maritime Research，租金水平为当年投放的八年期新箱租约租金水平。

(3)除上述原因外，集装箱租赁收入增长幅度还受到投放时间、交箱地点、客户资信情况、租约情况等多方面影响。整体来看，公司租金率水平与同行业公司相比不存在重大差异。

单位：万美元

公司名称	2021 年			2020 年		
	集装箱租赁资产规模	集装箱租赁收入	租金率	集装箱租赁资产规模	集装箱租赁收入	租金率
GSCL	547,946.46	68,345.93	12.47%	445,362.50	62,271.23	13.98%
Triton	1,175,940.30	153,388.00	13.04%	891,282.70	130,791.00	14.67%
Textainer	687,641.40	69,469.30	10.10%	536,699.80	53,842.50	10.03%

注：租金率=当年租赁收入/期末租赁资产规模。

综上所述，报告期内公司集装箱租赁收入增长幅度低于资产规模增长幅度，主要受新增投放规模、新增投放集装箱类型、市场租金变动影响，公司集装箱资产增幅与租赁收入增幅存在一定差异，存在合理性。

(二) 请你公司结合当期集装箱销售价格、市场需求情况等，分析说明在集装箱价格上涨、二手箱处置收益增长 82%的情况下，你公司变

更会计估计的原因及合理性，是否符合企业会计准则的有关规定。

公司回复：

根据《企业会计准则第 4 号——固定资产》第十九条相关规定，“企业至少应当于每年年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核。使用寿命预计数与原先估计数有差异的，应当调整固定资产使用寿命。预计净残值预计数与原先估计数有差异的，应当调整预计净残值。固定资产使用寿命、预计净残值和折旧方法的改变应当作为会计估计变更。”

经公司于 2021 年 8 月 27 日召开的第十届董事会第二次会议及第十届监事会第二次会议审议通过，根据对散货集装箱、交换体箱两类特种集装箱资产出租和销售的实际情况，公司对上述两类集装箱的使用寿命和预计净残值的会计估计进行了变更，具体变更情况如下：

固定资产类型	原使用寿命及预计净残值	变更后使用寿命及预计净残值
散货集装箱	使用寿命 20 年，预计净残值率 20%	使用寿命 15 年，预计净残值 850 美元
交换体箱	使用寿命 20 年，预计净残值率 20%	使用寿命 15 年，预计净残值 1200 美元

1.对散货集装箱折旧进行会计估计变更的原因及合理性：

散货集装箱（Bulkers）是一种顶部设有装货口，底部设有出货口，主要用于装运无包装的固体颗粒状和粉状货物的特种集装箱。常用于装载农产品、肥料、塑料等大宗货物。截至 2021 年末，公司共持有散货集装箱 1,754 个，账面价值约 0.24 亿元，占公司集装箱资产账面价值的 0.07%，占比较小。

根据对公司过去 5 年二手散货集装箱的历史销售数据分析，公司二手散货集装箱大多在使用 12-13 年后出售，平均出售价格约为 1300 美元。

而按照原预计寿命及预计净残值，出售时账面价值约为 2300~2500 美元。由于以往年度公司的散货集装箱销售量较小，没有足够的历史数据用以分析，公司对于散货集装箱的折旧方式类比 20 英尺的干箱处理。近年来公司的散货集装箱销量增加，由此管理层拥有足够的历史数据对其单独进行测试。管理层认为按折旧年限 15 年，净残值 850 美元计算的二手散货集装箱账面价值能够更好地反映散货集装箱预计使用寿命及预计净残值。

2.对交换体箱折旧进行会计估计变更的原因及合理性：

交换体箱（Swapbodies）是一种带四根可折叠支腿的特种集装箱，主要在德国国内通过拖车运输快递包裹使用。截至 2021 年末，公司共持有交换体箱 13,905 个，账面价值约 6.3 亿元，占公司集装箱资产账面价值的 1.8%，占比较小。

公司交换体箱的使用寿命约为 15 年，超过该使用年限的集装箱维修成本较高，客户吸引力较弱。同时近年来二手交换体箱市场供应增加，销售价格下降。根据对公司过去 5 年的历史销售数据分析，交换体箱大多在使用 11 年后出售，出售历史价格大多约为 1100~1300 美元。而按照原预计寿命及预计净残值，出售时账面价值约为 4000~6000 美元。管理层认为按折旧年限 15 年，净残值 1200 美元计算的二手交换体箱账面价值更符合历史销售数据，能够更好地反映交换体箱预计使用寿命及预计净残值。

同时，新冠疫情造成全球物流供应链紧张、集装箱需求大幅增长和集装箱供应短缺，导致集装箱销售市场价格大幅上升的情况具有阶段性，随着新冠疫情对全球物流供应链的影响逐步消退，集装箱销售市场价格

也将逐步恢复正常。

综合以上情况，为更加客观、公允地反映公司资产状况和经营成果，使固定资产折旧计提更加合理，提供更可靠、更准确的会计信息，公司对散货集装箱和交换体箱的使用寿命和预计净残值的会计估计进行变更，该会计估计变更合理，符合企业会计准则的有关规定。

(三) 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 2021 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子公司 GSCL 营业收入及会计估计变更执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

十、年报显示，报告期内你公司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。截至 2021 年 12 月 31 日，你公司境内全资子公司天津渤海境内融资租赁资产余额 82.48 亿元，你公司控股子公司横琴租赁融资租赁资产余额 4.15 亿元。

(一) 你公司融资租赁和融资租赁咨询业务实现营业收入 5.98 亿元，较去年实现的 3.9 亿元增长 53.20%，请你公司详细说明当期融资租赁和融资租赁咨询实现营业收入大幅增长的原因及合理性，相关收入增长与前述“未新增投放融资租赁项目”的表述是否存在矛盾之处。

公司回复：

近两年，公司各子公司融资租赁和融资租赁咨询业务收入及融资租赁资产规模情况如下：

单位：万元

项目	融资租赁营业收入			融资租赁资产余额		
	2021年	2020年	变动额	2021年末	2020年末	变动额
GSCL	37,099.80	12,045.30	25,054.50	649,836.10	215,941.30	433,894.80
天津渤海	22,465.00	26,219.60	-3,754.60	824,767.20	914,693.10	-89,925.90
横琴租赁	185.80	672.40	-486.60	41,481.30	43,781.10	-2,299.80
Avolon	-	65.30	-65.30	-	-	-
合计	59,750.60	39,002.60	20,748.00	1,516,084.60	1,174,415.50	341,669.10

由上表所示，本年度境内公司天津渤海及横琴租赁均未新增投放融资租赁项目，境内公司融资租赁资产规模及营业收入较上年有所下降。

本年度公司融资租赁业务收入较上年增长约人民币 2.07 亿元，增幅约 53.20%，主要系境外子公司 GSCL 增加融资租赁集装箱投放，导致集装箱融资租赁业务收入增加 2.51 亿元所致，与相关表述不存在矛盾之处。

(二) 请结合近三年的资产周转率情况，分析说明天津渤海和横琴租赁境内融资租赁资产余额与融资租赁业务实现的营业收入是否匹配，是否具备合理性。

公司回复：

境内公司近三年的融资租赁业务资产周转率情况如下：

单位：万元人民币、次/年

公司名称	项目	2021年	2020年	2019年
天津渤海	融资租赁营业收入	22,465.00	26,219.60	59,272.60
	平均融资租赁资产余额	869,730.15	980,653.55	1,052,879.85
	融资租赁业务资产周转率	0.03	0.03	0.06
横琴租赁	融资租赁营业收入	185.80	672.40	2,433.60
	平均融资租赁资产余额	42,631.20	59,220.40	83,057.35
	融资租赁业务资产周转率	0.00	0.01	0.03

注：融资租赁业务资产周转率=融资租赁营业收入÷平均融资租赁资产；平均融资租赁资产=(年初融资租赁资产余额+年末融资租赁资产余额)÷2

1.天津渤海

2020 年以来，受新冠疫情及部分客户破产重整等因素影响，天津渤海部分融资租赁客户经营能力、偿债能力及信用评级水平下降，租金延付、租金违约情况增加，其划分为不良的融资租赁项目上升。受上述因素影响，公司基于审慎原则，对于天津渤海发生租金逾期、客户破产重整或其他因素影响的不良融资租赁项目，经公司评估后认为其融资租赁利息收入不满足经济利益很可能流入条件的，则公司不确认相关项目融资租赁利息收入，导致近年天津渤海融资租赁业务的资产周转率下降以及融资租赁资产余额与融资租赁业务实现的营业收入不匹配。

2021 年度、2020 年度、2019 年度，天津渤海受上述因素影响未确认收入的融资租赁资产平均余额分别为 526,428.24 万元、563,938.68 万元、133,384.30 万元。剔除未确认收入的不良项目资产平均余额影响后，天津渤海剩余正常融资租赁项目近三年的资产周转率约在 0.06-0.07 之间，正常融资租赁项目资产余额与融资租赁业务实现的营业收入基本匹配。

2.横琴租赁

近年来，横琴租赁部分融资租赁客户也出现经营能力、偿债能力及信用评级水平下降，租金延付、租金违约情况增加的情况，其划分为不良的融资租赁项目上升。受上述因素影响，公司基于审慎原则，对于横琴租赁不满足经济利益很可能流入条件的不良融资租赁项目未确认利息收入，导致近年横琴租赁融资租赁业务的资产周转率下降以及融资租赁资产余额与融资租赁业务实现的营业收入不匹配。

2021 年度、2020 年度、2019 年度，横琴租赁受上述因素影响未确

认收入的融资租赁资产平均余额分别为 41,353.96 万元、45,861.97 万元、37,185.13 万元。剔除未确认收入的融资租赁项目平均资产余额影响后，2021 年横琴租赁资产周转率增长至 0.15，系其持有的约 1,626.09 万元融资租赁项目于 2021 年度到期并收回全部租金、2021 年末无资产余额所致，该部分资产对应的 2021 年度收入为人民币 151.46 万元，扣除该因素影响，横琴租赁剩余正常项目近三年的平均资产周转率约在 0.05-0.07 之间。

此外，受公司境内流动性紧张影响，境内融资租赁项目新增投放减少，境内融资租赁资产规模持续下降，一定程度上导致划分为不良的融资租赁项目占比上升，资产周转率下降。从整体来看，天津渤海和横琴租赁近三年正常项目的资产周转率约为 0.05-0.07 之间，融资租赁资产余额与实现的营业收入基本匹配。

同时，对于境内公司未确认收入的不良项目，公司已根据会计准则的相关要求，在考虑对应客户的经营情况、还款能力、履约能力、相应款项逾期时间、担保措施等因素的基础上，计提了充分的信用减值准备。关于公司长期应收款信用减值损失计提的情况请参见“问题十一”的相关回复。

十一、报告期末，你公司长期应收款（含一年内到期的部分）账面原值为人民币 177.07 亿元，坏账准备余额为人民币 43.98 亿元。

(一) 请按照应收融资租赁款、应收项目回购款、应收经营租赁款分别补充说明对应前五大客户的项目名称、金额、折现率、付费主体，与公司是否存在关联关系、相关长期应收款的账龄和截至目前的回款情况，是否存在回款履约保障措施，并结合客户资信能力及履约意愿说明是否

存在未按合同约定回款情形、是否存在关联方资金占用或对外财务资助情形等。

公司回复：

1. 应收融资租赁款

截至 2021 年末，公司前五名应收融资租赁款客户具体情况如下：

单位：万元

客户/付费主体	账面余额	计提坏账余额	折现率	账龄	是否关联
客户 9	273,932.00	542.00	7.47%	不适用	否
客户 10	100,653.60	30,196.10	8.58%	4-5 年	否
舟山金海船业有限公司	65,234.00	58,710.60	4.87%	1-2 年	是
金海智造股份有限公司	60,496.70	54,177.00	5.95%	1-3 年	是
客户 11	54,752.30	23,935.30	9.64%	4-5 年	否

注：以上客户如涉及多个项目，表中列示的折现率为各项目折现率加权平均计算。

(1) 子公司天津渤海作为出租人与客户 9 开展了 3 项售后回租项目，具体为：①于 2009 年开展了以厂房为租赁物的售后回租项目，初始投放规模 38.32 亿元，期限 15 年。天津渤海收取了 12,876 万元保证金，并取得了厂房所有权，同时客户 9 关联公司为该项目提供连带责任担保；②于 2009 年开展了以商业物业为租赁物的租赁项目，初始投放规模 8 亿元，期限 20 年。天津渤海取得了房屋所有权；③于 2013 年开展了以公路及园区管网为租赁物的售后回租项目，初始投放规模 20.3 亿元，期限 20 年。天津渤海取得了管网所有权并在中登网办理了抵押登记，同时客户 9 关联公司为该项目提供连带责任担保。截至 2021 年末，上述项目合计账面应收融资租赁款原值 27.39 亿元，累计计提坏账准备 0.05 亿元。

上述项目均正常履约，承租人经营情况及信用状况良好，截至 2021 年末无应付未付租金。2022 年 1-4 月到期租金 11,328.01 万元，均已正

常收取。该项目按照市场化定价，客户 9 与公司不存在关联关系，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

(2)子公司天津渤海作为出租人于 2016 年与客户 10 开展了以商业物业为租赁物的售后回租项目，初始投放规模约 11.2 亿元，期限 5 年。天津渤海收取了 4,000 万元保证金，取得了物业所有权。同时由客户 10 关联公司为该项目提供连带责任担保。截至 2021 年末，该项目账面应收融资租赁款原值 10.07 亿元，累计计提坏账准备 3.02 亿元。

自 2017 年起，承租人未能按合同约定足额支付租金并触发违约条款，导致本项目提前到期，目前账龄 4-5 年。天津渤海 2018 年初对承租人及担保人提起诉讼并于 2019 年 10 月取得一审胜诉判决，后于 2021 年 6 月取得二审胜诉判决，目前案件已进入司法执行阶段。本项目报告期后无回款。该项目按照市场化定价，客户 10 与公司不存在关联关系，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

(3)子公司天津渤海作为出租人于 2009 年与舟山金海船业有限公司（曾用名：舟山同基船业有限公司，以下简称“金海船业”）以金海船业在建船坞码头构筑物及设备为租赁物开展租赁项目，投放规模 10 亿元，期限 15 年。天津渤海取得了租赁物所有权并在中登网办理了抵押登记，同时由海航集团有限公司连带责任保证担保。截至 2021 年末，该项目账面应收融资租赁款原值 6.52 亿元，累计计提坏账准备 5.87 亿元。

自 2020 年起，承租人未能按合同约定足额支付租金并触发违约条款，导致本项目提前到期，目前账龄 1-2 年。2021 年 2 月，担保人海航集团被海南省高院裁定受理重整申请。2021 年 3 月，金海船业纳入海航集团等 321 家公司实质合并重整程序。2021 年 10 月，海南省高院裁定

批准《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》（以下简称《重整计划》）。根据海航集团重整安排，公司已申报应收金海船业的相关债权并将根据《重整计划》以专项服务信托份额受偿。本项目报告期后无回款。该项目按照市场化定价，承租人及担保人系公司关联方，公司履行了关联交易相应审议及披露程序，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

(4)子公司天津渤海作为出租人与金海智造股份有限公司（曾用名“舟山金海湾船业有限公司”、“金海重工股份有限公司”，以下简称“金海智造”）开展了2项售后回租项目，具体为：①于2009年以金海智造相关造船设备为租赁物开展租赁项目，初始投放规模15亿元，期限15年。天津渤海取得了设备所有权并在中登网办理了抵押登记，同时由海航集团提供连带责任保证担保；②于2015年以金海智造及中基船业有限公司的相关造船设备为租赁物开展租赁项目，初始投放规模1.2亿元，期限3年。天津渤海取得了设备所有权并办理了抵押登记，该项目由海航集团提供连带责任保证担保。截至2021年末，上述项目账面应收融资租赁款原值合计6.05亿元，累计计提坏账准备5.42亿元。

2017年底，承租人出现经营困难，双方协商部分项目租金调整和期限展期。截至2020年末，承租人仍未能按合同约定足额支付租金，并触发违约条款，目前账龄1-3年。2021年2月，担保人海航集团被海南省高院裁定受理重整申请。2021年3月，金海智造纳入海航集团等321家公司实质合并重整程序。2021年10月，海南省高院裁定批准《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》。根据海航集团重整安排，公司已申报应收金海智造的相关债权并将根据《重整

计划》以专项服务信托份额受偿，本项目报告期后无回款。上述项目按照市场化定价，承租人及担保人系公司关联方，公司履行了关联交易相应审议及披露程序，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

(5)子公司天津渤海作为出租人于 2016 年与客户 11 以商业物业为租赁物开展售后回租项目，初始投放规模 6 亿元，期限 5 年。天津渤海收取了保证金 3,000 万元，并办理了租赁物抵押登记。同时以商业物业应收款质押及商业物业运营方客户 11 关联公司 100%股权质押提供担保。截至 2021 年末，该项目账面应收融资租赁款原值 5.48 亿元，累计计提坏账准备 2.39 亿元。

自 2017 年起，承租人未能按合同约定足额支付租金并触发违约条款，导致本项目提前到期，目前账龄 4-5 年。2018 年 12 月，承租人进入破产重整程序，天津渤海已向承租人申报债权，目前重整方案已经法院裁定批准并进入执行阶段，天津渤海将按照重整方案受偿。该项目按照市场化定价，客户 11 与公司不存在关联关系，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

2.应收项目回购款

截至 2021 年末，公司应收项目回购款客户共三名，具体情况如下：

单位：万元

应收项目回购款	账面余额	计提坏账余额	折现率	账龄	是否关联
长江租赁	156,085.00	140,476.50	9.64%	0-1 年	是
扬子江租赁	44,282.60	39,854.30	10.15%	0-1 年	是
浦航租赁	10,335.60	291.80	8.12%	0-1 年	是

注：以上客户如有多个项目，表中列示的折现率为各项目折现率加权平均计算。

(1) 子公司天津渤海分别于 2018 年及 2019 年与长江租赁有限公司

（以下简称“长江租赁”）及其全资 SPV 以其持有的 18 架飞机经营租赁租金收益权开展回购项目，初始投放本金合计 21.4 亿元，期限 3 年。截至 2021 年末，账面应收项目回购款原值合计 15.61 亿元，累计计提坏账准备 14.05 亿元。

2020 年经双方协商，将拟于 2020 年内支付的回购价款展期一年支付。截至 2021 年 1 月，长江租赁仍未能按合同约定足额支付回购款，目前账龄 0-1 年。2021 年 3 月，长江租赁纳入海航集团等 321 家公司实质合并重整程序。2021 年 10 月，海南省高院已裁定批准《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》。根据海航集团重整安排，公司应收长江租赁的相关款项已申报债权并将根据《重整计划》以专项服务信托份额受偿，截至报告期末重整受偿尚未执行完毕，期后无回款。该项目按照市场化定价，长江租赁系公司关联方，公司履行了关联交易相应审议及披露程序，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

(2) 子公司天津渤海于 2019 年与扬子江融资租赁有限公司（以下简称“扬子江租赁”）以其持有的 4 架飞机经营租赁租金收益权开展回购项目，初始投放本金 4.4 亿元，期限 3 年。截至 2021 年末，账面应收项目回购款原值 4.43 亿元，累计计提坏账准备 3.99 亿元。

2020 年经双方协商，将拟于 2020 年内支付的回购价款展期一年支付。截至 2021 年 2 月，扬子江租赁仍未能按合同约定足额支付回购款，目前账龄 0-1 年。2021 年 3 月，扬子江租赁纳入海航集团等 321 家公司实质合并重整程序。2021 年 10 月，海南省高院裁定批准《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》。根据海航集团

重整安排，公司应收扬子江租赁的相关款项已申报债权并将根据《重整计划》以专项服务信托份额受偿，截至报告期末重整受偿尚未执行完毕，期后无回款。该项目按照市场化定价，扬子江租赁系公司关联方，公司履行了关联交易相应审议及披露程序，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

(3) 子公司天津渤海于 2019 年与浦航融资租赁有限公司（以下简称“浦航租赁”）及其全资 SPV 以其持有的 3 艘散货船经营租赁租金收益权开展回购项目，初始投放本金 2.5 亿元，期限 2 年。浦航租赁下属 SPV 以其持有的 2 艘货船提供抵押担保，海航资本集团有限公司（以下简称“海航资本”）以其持有的华安财产保险股份有限公司 1 亿股股权提供质押担保。截至 2021 年末，账面应收项目回购款原值 1.03 亿元，累计计提坏账准备 0.03 亿元。

2020 年经双方协商，将拟于 2020 年内支付的回购价款展期一年支付。截至 2021 年 2 月，浦航租赁未能按合同约定足额支付剩余回购款，目前账龄 0-1 年。2021 年 2 月，担保人海航资本被海南省高院裁定受理重整申请。2021 年 3 月，浦航租赁纳入海航集团等 321 家公司实质合并重整程序。2021 年 10 月，海南省高院已裁定批准《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》。根据海航集团重整安排，公司应收浦航租赁的相关款项已申报债权并将根据《重整计划》以专项服务信托份额受偿，截至报告期末重整受偿尚未执行完毕，期后无回款。该项目按照市场化定价，浦航租赁系公司关联方，公司履行了关联交易相应审议及披露程序，不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

3.应收经营租赁款

截至 2021 年末，公司长期应收款中前五名应收经营租赁款客户具体情况如下：

单位：万元

应收经营租赁款	账面余额	计提坏账余额	折现率	账龄	是否关联
客户 6	49,097.80	9,362.20	3%	不适用	否
天航金服	35,469.60	2,611.00	3%	0-1 年	是
客户 8	33,593.90	3,359.40	3%	不适用	否
客户 7	25,939.30	4,433.90	3%	不适用	否
海航航空集团	17,350.70	1,390.80	3%	0-1 年	是

(1) 客户 6

客户 6 为亚太地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2021 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 6 出租 9 架飞机。受新冠疫情等因素影响，客户 6 流动性较为紧张，其向 Avolon 申请延期支付租金。目前，公司已与客户 6 就欠付租金偿还方案达成一致。后续公司将持续与客户 6 保持沟通，跟进租金偿还进度。

(2) 天航金服

天航金服的具体情况请参见“问题五”之“（四）”的相关回复。截至 2021 年末到期应收金额为 0.09 亿元，已于 2022 年 1-4 月已全部收回。

(3) 客户 7

客户 7 为客户 6 下属子公司，与公司无关联关系。截至 2021 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 7 出租 9 架飞机。受新冠疫情等因素影响，客户 7 流动性较为紧张，其向 Avolon 申请延期支付租金。目前，公司已与客户 7 就欠付租金偿还方案达成一致。后续公司将持续与客户 7 保持沟通，跟进租金偿还进度。

(4) 客户 8

客户 8 为 EMEA 地区航空公司，与公司无关联关系。截至 2021 年末，公司下属子公司 Avolon 向客户 8 出租 4 架飞机。受新冠疫情等因素影响，客户 8 存在飞机租金逾期的情况。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。2020 年 8 月，客户 8 向法院申请破产保护。目前，公司已与客户 8 就欠付租金偿还方案达成一致。后续公司将积极与其保持沟通，跟进租金偿还进度。

(5) 海航航空集团

海航航空集团的具体情况请参见“问题五”之“(一)”的相关回复。截至 2021 年末到期应收金额为 0.07 亿元，已于 2022 年 1-4 月已全部收回。

综上，公司与应收经营租赁款客户间不存在关联方非经营性资金占用或对外财务资助情形。

(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，说明当期预期信用损失计提是否充分、合理，是否符合《企业会计准则》的规定。

公司回复：

1.长期应收款预期信用损失模型

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经显著增加，如果信用风险自初始确认后未显著增加，处于第一阶段，公司按照相当于未来 12 个月内预期信用损失的金额计量损失准备，并按照账面余额和实际利率计算利息收入；如果信用风险自初始确认后已显著增加但尚未发生信用减值的，处于第二阶段，公司按照

相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量损失准备，并按照账面余额和实际利率计算利息收入；如果初始确认后发生信用减值的，处于第三阶段，公司按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量损失准备，并按照摊余成本和实际利率计算利息收入。对于资产负债表日只具有较低信用风险的金融工具，公司假设其信用风险自初始确认后未显著增加。

2. 预期信用损失计提充分性、合理性说明

(1) 长期应收款—应收飞机经营租赁款

如“问题五”之“(二)”所述，长期应收款下的应收经营租赁款为本年度公司与部分航空公司客户达成逾期租金重组方案，约定在未来期间分期偿付的逾期租金。公司按信用组合计提坏账准备的长期应收款—应收飞机经营租赁款坏账计提比例高于同行业可比公司，期后回款情况正常，当期预期信用损失计提充分合理。

(2) 长期应收款—应收集装箱融资租赁款

单位：万元

业务	账面余额	计提坏账余额	计提比例	账龄
集装箱业务	649,836.10	5,594.00	0.86%	0-1 年

截至 2021 年末，公司长期应收款-应收集装箱融资租赁款账面余额 64.98 亿元，计提坏账准备比例为 0.86%。截至 2021 年末到期应付金额为 3.34 亿元，2022 年 1-4 月回款金额为 3.33 亿元，回款比例为 99.80%。

截至 2021 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	适用会计准则	列示科目	账面余额	计提坏账余额	计提比例
Triton	美国会计准则	Finance lease	993,518.96	-	0.00%

Textainer	美国会计准则	Investment in finance leases, Container leaseback financing receivable	1,377,848.06	545.76	0.04%
渤海租赁	中国会计准则	长期应收款	649,836.10	5,594.00	0.86%

注：Triton、Textainer 数据以 2021 年 12 月 31 日美元兑人民币汇率 1: 6.3757 折算。

因适用会计准则种类、披露口径差异，各可比公司对长期应收款—应收集装箱融资租赁款的披露情况存在差异。其中，Triton、Textainer 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。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长期应收款—应收集装箱融资租赁款坏账计提比例略高于同行业可比公司，期后回款情况正常，当期预期信用损失计提充分合理。

(3)长期应收款—应收境内融资租赁款

单位：万元

业务	账面余额	计提坏账余额	计提比例	账龄
境内融资租赁业务	866,248.50	408,036.90	47.10%	0-5 年

截至 2021 年 12 月 31 日，公司境内融资租赁业务形成的长期应收款账面余额为 86.62 亿元，计提坏账准备比例为 47.10%。因部分融资租赁客户未能按协议约定支付租金或进入破产重整触发合同提前到期或终止，截至 2021 年末到期应付金额为 56.03 亿元，2022 年 1-4 月回款金额为 199.76 万元。

公司境内融资租赁业务长期应收款账龄分布如下：

单位：万元

账面余额	账龄分布					
	未到期	0-1 年	1-2 年	2-3 年	3-4 年	4-5 年
866,248.50	305,938.77	211,599.11	143,199.94	41,354.12	8,750.61	155,405.95

截至 2021 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	应收融资租赁款余额	坏账余额	计提比例
国银租赁	19,846,180.00	759,020.00	3.82%
江苏租赁	9,366,234.89	396,975.43	4.24%
远东宏信	22,254,348.80	592,002.90	2.66%
公司境内	866,248.50	408,036.90	47.10%

公司境内应收融资租赁款坏账计提比例显著高于同行业公司，一方面由于公司境内流动性情况较为紧张，境内融资租赁项目新增投放减少，随着项目逐步到期回收，公司境内融资租赁资产规模持续下降。另一方面，受新冠疫情及部分客户破产重整等因素影响，公司境内部分融资租赁客户经营能力、偿债能力及信用评级水平下降，租金延付、租金违约情况增加，公司划分为不良类的融资租赁项目金额和占比持续上升。

截至 2021 年末，公司划分为正常类项目应收融资租赁款余额 30.15 亿元，累计计提坏账 0.13 亿元，计提比例 0.43%；划分为不良类项目账面余额 56.47 亿元，累计计提坏账 40.67 亿元，坏账计提比例为 72.03%。考虑不良类项目对应的租赁物或担保物价值以及预期已完成破产重整客户应收债权的可回收情况，公司针对不良类项目计提的减值充分合理。

综上，公司 2021 年度预期信用损失计提充分、合理，符合企业会计准则的相关规定。

(三) 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 2021 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长期应收款（含一年内到期的部分）执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差

异。

十二、年报显示，截至报告期末你公司固定资产账面原值为 2390.62 亿元，固定资产余额 1893.45 亿元，累计折旧余额 434.36 亿元，减值准备余额 62.8 亿元，存在受限情况的固定资产金额为 1009.07 亿元。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 2021 年末，公司受限固定资产总额为 1,009.07 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，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。

2021 年末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 1	217,009.18	Libor+3.20%-4.41%	2015-06-12	2028-12-21	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 2	261,300.11	5.88%	2016-10-31	2029-01-19	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 3	57,481.85	4.41%	2016-09-09	2028-10-18	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 4	147,401.48	4.70%-4.90%	2016-09-26	2029-05-24	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 5	101,088.17	Libor+2.50%-4.90%	2015-11-26	2029-04-12	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 6	19,707.25	Libor+2.69%-1.00%	2014-12-09	2028-08-29	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 7	18,670.54	4.90%	2019-07-26	2028-01-24	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 8	47,938.42	4.66%	2017-03-09	2029-03-07	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 9	119,796.58	1.00%	2021-09-24	2034-09-17	购买飞机
天津渤海的 SPV	飞机	银行 10	48,176.00	LIBOR+1.30%	2019-11-14	2027-03-03	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 11	144,281.06	2.86%-4.09%	2016-09-26	2029-10-25	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 12	158,272.55	LIBOR+1.50%	2018-12-21	2024-07-31	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 13	386,362.88	LIBOR+0.43%-3.37%	2013-08-27	2033-03-01	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 14	224,435.47	LIBOR + 1.61%-3.97%	2017-08-17	2027-11-09	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 15	32,545.97	LIBOR+1.67%	2017-12-21	2027-08-16	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 16	102,994.73	4.06%-4.07%	2019-02-15	2023-11-06	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 17	48,272.28	3.35%	2019-06-17	2031-06-17	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 18	128,428.23	LIBOR+1.7%	2018-02-22	2023-03-31	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 19	206,162.74	LIBOR+1.65%-4.50%	2015-05-15	2024-06-14	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 20	47,157.31	LIBOR+1.6%	2016-04-12	2024-05-10	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 21	107,638.66	3.02%-4.68%	2019-01-17	2025-03-31	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 22	66,485.26	4.10%-4.28%	2017-11-10	2028-12-20	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 23	140,285.35	3.39%-4.58%	2016-07-25	2028-10-15	购买飞机

Avolon 的 SPV	飞机	银行 24	29,814.88	3.50%-4.09%	2017-01-23	2025-05-20	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 25	39,332.46	2.69%-3.00%	2016-04-14	2027-03-23	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 26	14,622.92	LIBOR+2.05%	2017-12-22	2028-01-24	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 27	133,932.75	2.88%-3.02%	2021-03-16	2027-06-30	购买飞机
Avolon 的 SPV	飞机	银行 28	1,801,369.84	LIBOR+1.75%-LIBOR+2.25 %	2019-05-09	2027-12-01	购买飞机
GSCL 及 SPV	集装箱	银行 29	1,972,147.11	Libor+1.85%-4.81%	2014-07-30	2032-09-17	购买集装箱
GSCL 及 SPV	集装箱	银行 30	325,247.69	Libor+1.80%-Libor+1.95%	2018-04-13	2028-03-19	购买集装箱
合计			7,148,359.72				

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，补充说明对固定资产计提减值准备的计算过程、依据及结论，并结合同行业可比公司固定资产应用及减值计提情况等说明相关减值计提比例是否充分、合理。

公司回复：

公司固定资产减值准备主要是对经营出租的飞机资产及集装箱资产计提的减值准备。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。

1.飞机资产减值计算过程

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。

根据上述减值测算过程，公司 2021 年度对于飞机资产合计计提减值准备 25.01 亿元。

截至 2021 年末，公司与同行业可比公司飞机减值情况对比如下：

单位：万元

公司	飞机资产原值	飞机资产累计减值金额	计提比例
中银航空租赁	14,687,234.03	161,687.75	1.10%
Aercap	44,009,414.96	未披露	未披露
Air lease	17,279,299.73	-	0.00%
渤海租赁	20,173,172.80	621,281.70	3.08%

注：Aercap、中银航空租赁及 Air Lease 数据以 2021 年 12 月 31 日美元兑人民币汇率 1: 6.3757 折算。

同业对比公司 Aercap 和 Air lease 财务报表根据美国会计准则编制，中银航空租赁财务报表根据国际会计准则编制，公司财务报表根据中国会计准则编制。中国会计准则和美国会计准则、国际会计准则在固定资产减值方面存在一定差异，主要为：中国会计准则和国际会计准则下，可收回金额为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现值两者孰高，而美国会计准则采用资产使用中产生的非折现现金流之和作为可收回金额；中国会计准则下资产减值

损失一经确认，在以后期间不得转回，而国际会计准则允许固定资产减值转回（减值损失转回后的金额不应该超过假设该资产未发生减值的情况下，该资产扣除折旧或摊销后的账面价值）。

综上，中国会计准则对固定资产减值的政策更为谨慎，公司根据中国会计准则对飞机资产计提的减值比例高于同行业可比公司，减值计提充分、合理。

2. 集装箱资产减值计算过程、依据及结论

对于集装箱资产，公司采用账面价值与可收回金额孰低原则确认期末账面价值。当集装箱的可收回金额低于其账面价值时，表明集装箱发生了减值，将把集装箱的账面价值减记至可收回金额，同时计提相应的资产减值准备。集装箱的可收回金额是根据集装箱的公允价值减去处置费用后的净额与集装箱预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。

子公司 GSCL 每季度对所有集装箱进行一次减值测试，并根据实际情况对折现现金流模型中的参数进行更新，以保证模型的可靠性。

根据上述减值测试过程，公司 2021 年度集装箱资产合计计提减值准备约 1.08 亿元。

截至 2021 年末，公司与同行业可比公司集装箱资产减值情况对比如下：

单位：万元

公司	集装箱资产原值	减值	计提比例
Triton	9,002,675.85	-	0.00%
Textainer	4,197,468.87	-	0.00%

渤海租赁	3,704,985.60	6,736.80	0.18%
------	--------------	----------	-------

注：Triton、Textainer 数据以 2021 年 12 月 31 日美元兑人民币汇率 1: 6.3757 折算。

同业对比公司 Triton 和 Textainer 财务报表根据美国会计准则编制，公司财务报表根据中国会计准则编制。中国会计准则和美国会计准则在固定资产减值方面存在一定差异，主要为：中国会计准则下，可收回金额为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现值两者孰高，而美国会计准则采用资产使用中产生的非折现现金流之和作为可收回金额。

综上，中国会计准则对固定资产减值的政策更为谨慎，公司根据中国会计准则对集装箱资产计提的减值比例高于同行业可比公司，减值计提充分、合理。

(三) 请你公司会计师事务所核查并发表明确意见，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：

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 2021 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以及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。

十三、年报显示，报告期末你公司商誉余额为 **81.39** 亿元，未计提商誉减值准备。

(一) 请你公司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 2021 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, HKAC、C2 系 Avolon 全资子公司)，另一个是 GSCL 资产组(含 Seaco 和 Cronos, Seaco 和 Cronos 系 GSCL 全资子公司)。

(1)Avolon 资产组组合

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组合，2017 年 4 月 Avolon 收购飞机租赁公司 C2 后，C2 并入同一资产组组合中，并将归入资产组组合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 资产组组合商誉减值测试情况

(1)行业情况、历史经营业绩及商誉减值测试过程

①行业情况

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。凭借在提高机队灵活性及交付速度、节约航空公司流动资金、便于引进新机型等方面的优势，飞机租赁现已成为航空公司解决机队扩张与资金短缺矛盾的最有效途径。根据 Cirium 统计数据，截至 2021 年末，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约为 1.18 万架，比例达到现有服役飞机总数的 50.3%，该比例较 2019 年末增长 2.2 个百分点。

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 2021 年 12 月发布的机队预测报告，全球航空业在未来 20 年内需要购买大约 4.5 万架燃油效率更高的新一代飞机以满足运输需求，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、国际政治局势和燃油价格等多方面因素影响。疫情爆发以来，全球经济和航空运输业遭受史无前例的冲击。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，飞机租赁公司面临的飞机资产估值下降、租金延付、租金违约、承租人破产的风险明显增加。

2021年，随着疫苗的普及和推广，全球主要经济体逐步推动入境措施简化和疫苗接种信息互认以便利跨境旅行，国际边境进一步放开，全球航空业正在从疫情影响中复苏。国际航协（IATA）数据显示，在2021年的前11个月里，国际客运需求在以每月约4%的速度复苏，尽管12月受到奥密克戎旅行限制的影响，但总体仍保持复苏趋势。但需要关注的是疫情的影响仍在持续，全球区域复苏进程并不均衡，疫情对全球航空运输业的整体影响尚难以准确预计。同时，受到疫情的影响，银行对于航空公司客户的信贷审核更加严格。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，在后疫情时代的航空市场处于更有利地位。

②历史经营业绩

Avolon 为公司境外飞机租赁业务平台，截至 2021 年末，Avolon 自有及管理飞机 592 架，平均机龄 5.8 年，平均剩余租期 6.9 年。Avolon 近三年度主要经营业绩如下：

单位：万元

科目	2021 年末	2020 年末	2019 年末
总资产	18,534,646.40	19,061,155.10	19,723,580.70

净资产	4,720,000.80	4,754,557.60	5,555,997.10
科目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
营业收入	2,132,366.60	2,198,370.00	3,226,566.20
净利润	32,852.00	-285,439.70	473,965.50

③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 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 4.68%。

根据测算结果，Avolon 资产组组合截至 2021 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。

(2)Avolon 资产组组合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 (4.68%)。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，按照权威飞机评估公司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。

4.GSCL 资产组商誉减值测试情况

(1)行业情况、历史经营业绩及商誉减值测试过程

①行业情况

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，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。截至 2020 年末，全球 52% 的集装箱由集装箱租赁公司持有。同时，集装箱租赁行业的集中度较高，截至 2020 年末，行业前 5 大的集装箱租赁公司占据 78% 的行业份额，前 10 大集装箱租赁公司占比总和已超过 95%¹。

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。2021 年度，全球贸易增长势头强劲并创历史新高，预计全年将达到约 28 万亿美元，比 2020 年增长 23%，较疫情前的 2019 年增长 11%。受全球贸易复苏的带动，2021 年度集装箱航运市场仍处在高位运行，集装箱需求量和租金水平保持历史较高水平，全球主要集装箱租赁商的平均箱队出租率保持在 99% 以上。

②历史经营业绩

¹Drewry 发布的《回顾与预测：集装箱及租赁 2021/22 年度报告》

GSCL 为公司集装箱租赁业务的主要平台,截至 2021 年末,GSCL 自有及管理的箱队规模达到约 408 万 CEU,包括标准干货集装箱、冷藏集装箱、罐式集装箱及特种集装箱等多个类型,集装箱年末出租率达 99.6%,自有集装箱的平均箱龄为 6.14 年。GSCL 近三年度主要经营业绩如下:

单位: 万元

科目	2021 年末	2020 年末	2019 年末
总资产	4,188,551.20	3,611,249.60	3,844,627.10
净资产	1,195,383.20	1,075,139.70	1,117,050.10
科目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
营业收入	518,882.10	503,664.30	513,535.80
净利润	126,976.10	52,664.10	60,758.40

③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來 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 6.75%,预测期以后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 2021 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。

(2)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确定。

(二) 请你公司会计师事务所针对各资产组的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：

公司年审会计师核查意见如下：在对渤海租赁 2021 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。

十四、报告期内，你公司应付债券余额 **1064.83** 亿元，其中，逾期债券金额共计 **12.94** 亿元，逾期债券利息金额为人民币 **0.93** 亿元。你公司称就上述逾期借款与借款机构沟通，已将上述 **1.65** 亿元的逾期债券展期。你公司会计师事务所认为你公司持续经营能力存在重大

不确定性，并出具了带持续经营重大不确定性段落的无保留意见审计报告，形成上述审计意见的基础主要是：2021年12月31日，你公司流动负债超过流动资产人民币196.62亿元，此外，你公司合计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，从而使债权人有权按照相关协议要求你公司随时偿还相关债项。请你公司：

(一) 结合上述应付债券情况、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，你公司针对应付债券的偿债计划、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。

截至2021年12月31日，公司合并报表有息负债合计1,875.85亿元（包括短期借款、长期借款及应付债券等），其中公司一年内到期的有息负债为256.51亿元。具体明细如下：

单元：亿元

类别	债务主体	有息负债金额	应付债券余额	一年内到期债务余额
境内	渤海租赁股份有限公司	87.6	35.84	41.08
	天津渤海租赁有限公司及SPV子公司	169.27	8.3	80.92
境外	境外持股平台公司（包括：香港渤海租赁资产管理有限公司、Global Aviation	117.16	116.97	0.19

	Leasing Co., Ltd、 Global Aircraft Leasing Co.,Ltd)			
	Avolon Holdings Limited 及其下属子公司	1,222.11	903.71	109.47
	Global Sea Containers Ltd 及其下属子公司	279.71	-	24.84
	总计	1,875.85	1,064.82	256.51

结合公司及下属子公司应付债券情况、现金流及重要收支安排、公司融资渠道及能力等因素分析公司的偿债风险如下：

1.公司境外子公司 Avolon 偿债风险分析

截至 2021 年末，Avolon 有息负债规模约 1,222.11 亿元，占公司整体比例约 65.15%；其中应付债券规模约 903.71 亿元，占公司整体比例约 84.87%，一年内到期债务余额约 109.47 亿元，占公司整体比例约 42.68%。

Avolon 为公司体量最大的子公司，系全球第二大飞机租赁公司，经营情况良好，也是公司收入的主要来源。2021 年度，Avolon 的营业收入占公司营业收入的 79.59%，总资产占公司总资产的 74.67%。

2021 年度，Avolon 实现营业收入 33.06 亿美元，实现净利润 0.51 亿美元，经营性现金流量净额达到 17.65 亿美元（以上数据为中国会计准则已审计数据）。截至 2021 年末，Avolon 总资产 290.71 亿美元，净资产 74.03 亿美元，资产负债率 74.53%；Avolon 货币资金为 8.85 亿美元，其中，非受限货币资金为 7.75 亿美元；可用的授信额度合计约 54.81 亿美元。在支出方面，2022 年度，Avolon 需支付飞机采购款约 12.9 亿美元，需偿还一年内到期的债务为 17.17 亿美元。

2021 年 7 月初，国际评级机构穆迪及惠誉分别发布跟踪评级报告，基于当前 Avolon 稳健的现金流与资产负债结构，继续保持 Avolon

Baa3 和 BBB-的投资级评级，并将评级展望由“负面”调升为“稳定”。

良好的资信水平亦使得 Avolon 拥有包括发行债券、ABS、循环信用贷款等多种融资渠道。

综上，Avolon 债务结构、规模稳健、可控，经营性现金流充沛，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，且可在需要时对境内母公司提供流动性支持。

2.公司境外子公司 GSCL 偿债风险分析

截至 2021 年末，GSCL 有息负债规模约 279.71 亿元，占公司整体比例约 14.91%；无应付债券；一年内到期债务余额约 24.84 亿元，占公司整体比例约 9.68%。

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。2021 年度，GSCL 的营业收入占公司营业收入的 19.37%，总资产占公司总资产的 16.87%。

2021 年度，GSCL 实现营业收入 8.04 亿美元，实现净利润 1.9 亿美元，经营性现金流量净额达到 6.45 亿美元（以上数据为中国会计准则已审计数据）。截至 2021 年末，GSCL 总资产 65.70 亿美元，净资产 18.75 亿美元，资产负债率 71.46%；GSCL 货币资金为 1.62 亿美元，其中，非受限货币资金为 0.96 亿美元；可用的授信额度合计约 10.28 亿美元。根据 GSCL 经营计划，2022 年度 GSCL 计划采购集装箱约 8.8 亿美元，需偿还一年内到期的债务为 3.89 亿美元。

同时，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 年内发行的 ABS 给出了 A、BBB+ 的投资级评级。

综上，GSCL 债务结构、规模稳健、可控，经营性现金流良好，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，且可在需要时对境内母公司提供流动性支持。

3.境外持股平台公司偿债风险分析

截至 2021 年末，境外持股平台公司有息负债规模约 117.17 亿元，占公司整体比例约 6.25%；其中应付债券规模约 116.97 亿元，占公司整体比例约 10.98%，一年内到期债务余额约 0.19 亿元，占公司整体比例约 0.07%。

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 2021 年末，主要存续一笔由 GALC 发行的 18.44 亿美元债券，剩余期限 2 年，每半年付息一次。2022 年度需支付利息 1.20 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。

4.公司母公司及境内子公司偿债风险分析

(1)整体情况

截至 2021 年末，公司母公司及境内子公司有息负债规模约 256.87 亿元，占公司整体比例约 13.69%；应付债券规模约 44.14 亿元，占公司整体比例约 4.15%；一年内到期债务余额约 122 亿元，占公司整体比例约 47.56%。

受新冠疫情对全球航空业的持续负面影响，公司主营的飞机租赁

业务受到较大冲击，同时境内公司融资活动受整体经济环境、政策环境及控股股东破产重整影响较大，导致公司母公司及境内子公司存在较大流动性压力。截至 2021 年 12 月 31 日，公司母公司及境内子公司部分债务出现逾期，合计逾期本金及利息 74.43 亿元。

(2) 存续债券情况

截至本问询函回复日，境内公司发行债券本金余额为 66.25 亿元，其中两只债券处于逾期状态，逾期债券本金为 16.1 亿元。具体明细如下：

发行人	债券简称	债券类型	余额（亿元）	票面利率	到期日
渤海租赁	18 渤金 01	小公募	9.41	4.00%	2023/6/20
渤海租赁	18 渤金 02	小公募	11.08	4.00%	2023/9/10
渤海租赁	18 渤金 03	小公募	5.04	4.00%	2023/10/10
渤海租赁	18 渤金 04	小公募	9.04	4.00%	2023/10/26
渤海租赁	18 渤租 05	小公募	3.19	4.00%	2023/12/5
渤海租赁	19 渤海租赁 SCP002	超短融	4.75	3.98%	2022/3/2
天津渤海	17 渤租 01	私募债	8.74	4.00%	2024/11/15
天津渤海	16 津租 02	私募债	15.00	5.20%	2021/4/20
	总计		66.25		

① 逾期债券情况

截至本问询函回复日，逾期的债券包括公司“19 渤海租赁 SCP002”超短期融资券及下属子公司天津渤海“16 津租 02”私募债。其中“16 津租 02”债券本金余额 15 亿元，公司正在与各债券持有人协商解决方案，截至本问询函回复日，公司已与其中 6.35 亿元份额签署展期协议；“19 渤海租赁 SCP002”债券本金余额为 4.75 亿元，公司正在持续与债券持有人及主承销商积极沟通，协商稳妥的债务解决办法，尽

最大努力维护所有债权人权益。

②其他债券到期兑付情况

2022年，公司还将面临“18渤金01-04”、“18渤租05”付息及“17渤租01”部分还本工作，本年度合计需兑付金额约为2.23亿元，公司将全力保证正常兑付。

公司已制定详细的应对措施，包括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；以及境外子公司提供增信或流动性支持等方式，多措并举补充公司境内流动性，全力保证债券的正常兑付并平稳处理其他到期债务。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。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。

结合宏观政策环境及公司经营情况，公司母公司及境内子公司存在较大流动性压力。公司已于2021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/（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。

(二) 补充说明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，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 2021 年 12 月 31 日，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约 74.43 亿元，其中债券 13.87 亿元，其他借款 60.56 亿元。截至本问询函回复出具日，公司已偿还逾期债务本息金额约 2.22 亿元，并与其中 13.76 亿元债权机构签订展期协议，剩余逾期债务正在与相关借款银行和债权人协商续借或展期安排。

公司整体主营业务占比较高的境外子公司 Avolon、GSCL 未出现债务逾期情况，流动性充足且融资渠道通畅，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。个别债权人通过诉讼方式追偿，截至 2021 年 12 月 31 日，共有 5 家债权机构采取诉讼方式追偿，涉及金额约为 7.51 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，涉及金额约为 1.26 亿元。公司正在积极与剩余债权机构积极沟通和解。

结合公司控股股东海航集团破产重整执行完毕，及全球航空业从疫情影响中逐步复苏等因素，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)针对逾期但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。截至本问询函回复日，已将上述人民币 15.97 亿元的逾期借款本息偿付或展期。

(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。公司将在需要时通过境外子公司对境内母公司提供流动性支持。

因 2022 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。

(三) 核查 2021 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（2022 年修订）》第 7.7.6 条说明前述债务逾期事项是否已履行信息披露义务。

公司回复：

根据公司 2020 年年度报告披露，截止至 2020 年 12 月 31 日，公司合计人民币 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。

截止至 2021 年 12 月 31 日，公司合计人民币 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。截至 2021 年末，新增逾期债务余额约 14.7 亿元，占公司最近一期经审计净资产的 5.74%，且单笔新增逾期债务金额均未达到公司最近一期经审计净资产的 10%，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《2021 年半年度报告》及《2021 年年度报告》披露了相关逾期债务的进展情况。2022 年 3 月 2 日，因公司 2019 年度第二期超短期融资券未足额兑付本金，根据《股票上市规则（2022 年修订）》，公司于 2022 年 3 月 3 日披露《关于公司 2019 年度第二期

超短期融资券未足额兑付本金的公告》，说明公司 2019 年度第二期超短期融资券逾期的具体情况，及其余债务逾期的进展情况，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。

（四）详细说明各项权利受限资产的情况，包括但不限于受限金额、受限原因、是否对生产经营产生重大不利影响等。

公司回复：

截至 2021 年末，公司受限资产明细如下：

单位：万元

项目	金额
货币资金	164,487.90
长期应收款	899,657.60
固定资产	10,090,731.60
长期股权投资	135,166.40
其他权益工具投资	100,573.50
合计	11,390,617.00

各受限资产相关受限金额、受限原因等具体情况如下：

1.货币资金受限的具体情况

单位：万元

受限原因	所有权人	受限金额
保证金及融资专用户	天津渤海	33,592.03
保证金及融资专用户	天津渤海的 SPV	4,226.54
保证金及融资专用户	Avolon	44,923.73
保证金及融资专用户	GSCL	41,798.75
维修储备金及租赁保证金	Avolon	25,729.61
诉讼	天津渤海	11,545.81
诉讼	横琴租赁	3.11
定期存款	渤海租赁	2,500.00
其他		168.31
合计		164,487.88

截至 2021 年末，公司受限资金总额为 16.45 亿元，主要原因如

下:

(1) 因公司融资业务开展需要, 根据相关协议约定, 存放于保证金账户及融资专用户金额约 12.45 亿元;

(2) 根据公司飞机租赁业务相关协议约定, 预收相关承租人维修储备金及租赁保证金金额约 2.57 亿元;

(3) 因涉及诉讼而导致银行账户冻结金额约 1.15 亿元, 公司已于 2021 年 12 月对其中 11,545.64 万元的冻结资金涉及的合同纠纷与相关方达成并签订了和解协议。截至本问询函回复日, 剩余被冻结银行账户金额合计约为 21.70 万元, 占公司 2021 年末货币资金的 0.003%, 占比较小, 上述银行账户被冻结对公司资金周转和正常经营活动无重大影响。

综上, 公司上述货币资金受限不会对生产经营产生重大不利影响。

2.长期应收款受限的具体情况

单位：万元

质押物所有权人	质押物名称	质权人	借款余额	起始日期	到期日期	账面余额	受限原因
天津渤海	应收融资租赁款	银行 34	61,000.00	2009-10-26	2024-06-20	67,419.89	质押融资
天津渤海	应收融资租赁款	融资租赁公司 1	22,464.87	2019-03-28	2025-09-21	50,002.62	
天津渤海	应收融资租赁款	融资租赁公司 2	17,000.00	2017-07-11	2022-12-20	59,169.46	
天津渤海	应收融资租赁款	融资租赁公司 3	16,622.63	2018-09-26	2022-09-26	65,234.05	
天津渤海的 SPV	应收融资租赁款	信托机构 1	28,086.07	2018-03-28	2022-07-31	49,300.00	
GSCCL	应收融资租赁款	ABS/银团	499,683.78	2011-12-15	2032-09-17	608,531.58	
合计			649,276.72			899,657.60	

截至 2021 年末，公司受限长期应收款均为应收融资租赁款，账面余额合计约为 89.97 亿元。公司受限长期应收款均为根据公司经营需要取得借款而质押，不会对公司生产经营产生重大不利影响。

3.固定资产受限的具体情况

截至 2021 年末，公司受限固定资产总额为 1,009.07 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，不会对生产经营产生重大不利影响。截至 2021 年末公司受限固定资产具体情况参见“问题十二”之“(-)”的回复。

4.长期股权投资受限的具体情况

单位：万元

质押物所有权人	质押物名称	质权人	借款余额	起始日期	到期日期	账面余额	受限原因
渤海租赁	渤海人寿 5 亿股权	信托机构 2	42,000.00	2021-04-27	2022-04-27	26,073.71	质押融资
渤海租赁	渤海人寿 7.8 亿股权	信托机构 3	78,000.00	2017-04-12	2020-10-10	40,674.99	
渤海租赁	渤海人寿 5.00006 亿股权	信托机构 3	50,000.00	2017-05-24	2020-11-22	26,074.00	
渤海租赁	渤海租赁持有渤海人寿 8.12 亿股权	银行 35	68,800.00	2016-03-17	2025-09-15	42,343.70	
合计			238,800.00			135,166.40	

截至 2021 年末，公司受限长期股权投资对应的账面金额合计为 13.52 亿元。公司受限长期股权投资均为根据公司经营需要取得借款而质押，不会对公司生产经营产生重大不利影响。

5.其他权益工具投资受限的具体情况

单位：万元

质押物所有权人	质押物名称	质权人	借款余额	起始日期	到期日期	账面余额	受限原因
香港渤海	天津银行 10699.35 万股权	银行 35	1,912.71	2019-01-25	2022-07-27	100,573.47	质押融资

截至 2021 年末，公司受限其他权益工具投资为公司持有天津银行股权，受限资产账面金额为 10.06 亿元。公司其他权益工具投资为根据公司经营需要取得借款而质押，不会对公司生产经营产生重大不利影响。

十五、你公司当期非流动资产账面价值 215.78 亿元，较 2020 年的 165.45 亿元增长 30.42%，其中，非流动资产中主要为 Avolon 付给飞机制造商的采购飞机预付款，对应飞机将于 2021 年至 2026 年交付，你公司当期未对非流动资产计提减值准备，当期转销减值准备 3.06 亿元。请你公司：

(一) 说明飞机预付款的具体内容，包括但不限于主要预付对象、预付金额、对应合同的签署时间、合同总金额、采购内容及用途、结算安排、执行进度等，并说明飞机预付款是否有对应的投资项目，采购金额、预付金额是否与投资项目实际需要相匹配。

公司回复：

预付飞机款主要基于公司飞机租赁业务的开展而产生，公司从飞机制造厂商空中客车公司（以下简称“空客公司”）、波音公司或其他机构购买飞机，以经营租赁为主的方式向全球范围内的航空公司及其他客户提供中长期飞机租赁服务。公司通常根据飞机租赁市场需求、公司机队规划、飞机资产市场价格等情况确定采购计划，飞机采购款、预付飞机款的支付与公司飞机租赁业务的实际需要相匹配。

报告期末，公司通过 Avolon 合计持有 232 架订单飞机，上述订单飞机将于 2022-2028 年陆续交付，具体交付计划如下：

机型	交付时间	合计
A320 NEO	2022 年-2028 年	138
A321 NEO	2022 年-2027 年	36
A330 NEO	2022 年-2025 年	24
A350	2022 年	1
B737 MAX 8	2024 年-2026 年	25
B737 MAX 10	2024 年-2026 年	6

B787-9	2022 年	2
合计		232

根据采购合同及飞机交付计划，公司未来年度需向飞机制造商支付的飞机采购款如下：

单位：亿美元

年份	2022	2023	2024	2025	2026	2027 年及以后
飞机采购款金额	12.90	15.44	29.80	30.04	23.26	22.56

预付飞机款通常根据每架飞机的生产进度分阶段进行支付，并于飞机交付时支付对应飞机的剩余采购价款。在飞机交付后，预付飞机款将转为固定资产，同时按照租约安排进行出租。

截至 2021 年末，公司预付飞机款总额为 25.20 亿美元（折合人民币约 160.64 亿元），对应飞机采购合同于 2011 年至 2018 年期间分别与空客公司及波音公司签署。飞机采购合同合计涉及采购 232 架新一代高科技、节能化飞机，用于与航空公司客户开展飞机租赁业务。截至 2021 年末，按照上述未来年度需向飞机制造商支付的飞机采购款及持有的预付飞机款计算，飞机采购合同总金额为 159.20 亿美元。预付飞机款根据飞机采购合同约定于合同签署至飞机交付期间，结合飞机生产进度分次支付，剩余采购款在每架飞机交付时支付（具体支付安排由交易双方协商确定）。截至 2021 年末，上述飞机采购款的支付及执行进度均按合同约定正常履行。

因飞机采购、生产周期较长，租赁公司通常会结合市场需求预测、自身机队规划等因素提前与飞机制造商达成采购合同，在飞机正式交付前 2 年起与航空公司客户洽谈租赁意向，并于飞机交付前达成租赁协议。公司 232 架订单飞机主要为 A320NEO、A330NEO、B737MAX

等新一代高科技、节能化机型，具有较高的市场渗透率和较好的市场流动性，公司计划于 2022 年内交付的新飞机出租率达 100%。

(二) 结合飞机制造商的财务状况、支付能力、产品交付能力及进度等，说明当期是否存在减值迹象，你公司未计提减值准备的原因及合理性。

公司回复：

1.飞机制造商情况

公司订单飞机的制造商为全球商业飞机主流生产制造企业，其中，空客公司飞机订单 199 架，波音公司飞机订单 33 架。空客公司和波音公司基本情况及主要财务数据如下：

(1) 空客公司

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。

空客公司 2020 及 2021 年主要财务数据如下：

单位：亿欧元

科目	2020 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日
资产总额	1,100.95	1,070.47
净资产总额	64.56	94.86
科目	2020 年度	2021 年度
营业收入	499.12	521.49

净利润	-11.69	41.74
经营活动产生的现金流量净额	-54.20	46.39

(2) 波音公司

波音公司是全球最大的航空航天业公司之一，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。作为美国最大的制造出口商，波音公司为分布在全球 150 多个国家和地区的航空公司和政府客户提供支持。波音公司的总部位于芝加哥，在美国境内及全球超过 65 个国家和地区共有员工 15.3 万人以上，世界各地运营的波音民用飞机超过 10,000 架，占到全球机队的近一半。

波音公司 2020 及 2021 年主要财务数据如下：

单位：亿美元

科目	2020 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日
资产总额	1,521.36	1,385.52
净资产总额	-180.75	-148.46
科目	2020 年度	2021 年度
营业收入	581.58	622.86
净利润	-119.41	-42.90
经营活动产生的现金流量净额	-184.10	-34.16

商业飞机制造领域为双寡头垄断格局，作为全球两大主要的飞机制造商，空客公司和波音公司合计占全球商用飞机市场份额的 99%。虽然在短期内飞机需求受到疫情影响，但对机队的更新和对新飞机的需求将是长期、稳定的。根据 Cirium 于 2021 年 12 月发布的机队预测报告，全球航空业在未来 20 年内需要购买大约 4.5 万架燃油效率更高的新一代飞机以满足运输需求。随着疫情影响的逐步减弱，2021 年度，空客公司共向 88 家客户交付了 611 架商用飞机，波音公司共向客户交付了 340 架商用飞机。同时，随着航空市场需求的逐步恢复，

2021 年度空客公司共计收到 664 架飞机订单、波音公司共计收到 476 架飞机订单。信用评级方面，国际三大评级机构对空客公司和波音公司的信用评级始终维持在“投资级”之上。其中，标普、穆迪、惠誉对空客的评级相对更高，为 A，A2，BBB+，展望为“稳定”。

综上，空客公司和波音公司具有良好的信用水平、支付能力和产品交付能力。

2. 预付飞机款减值损失计提方法及依据

公司于资产负债表日判断预付飞机款是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹象时，公司将进行减值测试，公司预付飞机款减值损失计提方法和依据如下：

(1) 预付飞机款减值金额的计算

由于在飞机交付后，预付飞机款将转为固定资产，因此公司通过计算对应飞机资产的减值金额来判断预付飞机款的减值金额：

① 对应飞机资产未发生减值：表明预付飞机款未发生减值；

② 对应飞机资产发生减值：表明预付飞机款发生减值，于资产负债表日预付飞机款的减值金额为预付飞机款可收回金额与账面价值之差，减值金额以将预付飞机款账面价值减记至零为限，其中：

预付飞机款可收回金额 = 对应飞机资产可收回金额 - 至飞机交付尚需发生的成本。

预付飞机款减值金额 = 预付飞机款账面价值 - 预付飞机款可收回金额 = 预付飞机款账面价值 - (对应飞机资产可收回金额 - 至飞机

交付尚需发生的成本) = 对应飞机资产预计账面价值 - 对应飞机资产可收回金额 = 对应飞机资产减值金额。

因此，预付飞机款减值金额根据对应飞机资产减值金额确定。

(2)对应飞机资产减值金额的计算

对预付飞机款对应的飞机资产进行减值测试时，公司于资产负债表日判断其是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹象时，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其预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。当对应飞机资产可收回金额低于其预计未来账面价值时，减值金额为其预计未来账面价值与可收回金额之差。

在评估对应飞机资产的公允价值时，公司选取权威飞机评估机构根据生产时间、机型等条件对飞机的评估值的均值作为公允价值。当公允价值减去处置费用后的净额低于对应飞机资产预计账面价值时，公司会进一步计算对应飞机资产预计未来现金流量现值。关于飞机资产可收回金额各参数的具体计算方法请参见“问题十二”的相关回复。

3.预付飞机款减值迹象、未计提减值准备的原因及合理性

2021 年度，全球航空业逐步复苏，飞机资产市场价格未发生明显下降，公司持有的预付飞机款订单对应的航空公司客户未出现破产、经营显著恶化等负面情况，预付飞机款对应的飞机资产价格及未来现金流没有出现较大的波动或恶化。同时，飞机制造商波音公司及空客

公司经营情况、履约能力、支付能力和产品交付能力良好。2021 年末，公司按照前述减值损失计提方法，在综合考虑各项风险因素的前提下对预付飞机款进行减值测试，测试结果显示预付飞机款未发生减值。

综上，公司前述预付飞机款减值测试方法符合会计准则的相关要求，公司在执行减值测试过程中充分考虑各类因素影响，减值测试中选取的各项参数符合预付飞机款的特点和行业惯例，公司年末预付飞机款未计提减值准备具有合理性。

(三) 请你公司说明本期转销已计提减值准备的非流动资产类别或性质、减值准备的计提时间、本期转销的情况，并结合转销的确定依据及其与计提时测算的差异情况等，说明前期减值准备计提的合理性，是否存在跨期调节利润的情形。

公司回复：

1.前期减值计提的合理性

本期转销的已计提减值准备的非流动资产为子公司 Avolon 与飞机制造商波音公司之间三架飞机订单相关的预付飞机款，相关预付飞机款减值准备于 2020 年第四季度计提。2020 年度，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、承租人破产的风险有所增加，三架已签订租约的订单飞机对应的航空公司客户出现违约、申请破产保护等情况，导致上述三架订单飞机的预付飞机款出现减值迹象且发生了减值。公司按照前述减值损失

计提方法对预付飞机款的减值金额进行测算，并根据测算结果对上述预付飞机款计提减值准备共计美元 4,750.30 万元（折合人民币约 30,995.20 万元）。

2.本期减值准备的转销

2021 年三季度，根据上述三架飞机的最新交付进展状况，基于长期业务合作关系考虑，Avolon 与波音公司进行协商后达成了一致并书面确认同意取消上述三架飞机订单，并约定波音公司退还上述三架飞机已支付的预付飞机款。2022 年一季度，Avolon 收到波音公司以现金方式退还的上述预付飞机款。2021 年，根据飞机购买协议终止确认函及已经确定的支付安排，公司转销了原已计提的全部资产减值准备。

于 2020 年末，公司未获知且无法预见任何与上述飞机订单终止相关的信息，基于上述已签订租约的订单飞机对应航空公司发生违约、申请破产保护、合理估计解约损失等情况，公司根据飞机预付款减值测试方法，对飞机预付款的可收回金额根据对应飞机资产进行了测试，按照其公允价值减去处置费用后的净额与其预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定，并根据测试结果计提了减值准备。

综上，公司其他非流动资产减值准备的计提及转销符合企业会计准则的规定，不存在跨期调节利润的情形。

（四）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 2021 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非流动资产执行了审计程序，审计结果显示未发现重大差异。

特此公告。

渤海租赁股份有限公司董事会

2022 年 6 月 17 日