

证券代码：000415

证券简称：渤海租赁

公告编号：2021-021

渤海租赁股份有限公司 2020 年年度报告摘要

一、重要提示

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

除下列董事外，其他董事亲自出席了审议本次年报的董事会会议

未亲自出席董事姓名	未亲自出席董事职务	未亲自出席会议原因	被委托人姓名
卓逸群	董事	公务原因	金川

非标准审计意见提示

适用 不适用

安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司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，本公司董事会、监事会对相关事项已有详细说明，请投资者注意阅读。

董事会审议的报告期普通股利润分配预案或公积金转增股本预案

适用 不适用

公司计划不派发现金红利，不送红股，不以公积金转增股本。

董事会决议通过的本报告期优先股利润分配预案

适用 不适用

二、公司基本情况

1、公司简介

股票简称	渤海租赁	股票代码	000415
股票上市交易所	深圳证券交易所		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	王佳魏	马晓东	
办公地址	北京市朝阳区霄云路甲 26 号海航大厦 20 楼	乌鲁木齐市新华北路 165 号广汇中天广场 39 楼	
传真	010-59782368	0991-2327709	
电话	010-58102680	0991-2327723	
电子信箱	jiawei-wang@bohaileasing.com	xd_ma1@bohaileasing.com	

2、报告期主要业务或产品简介

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

（一）公司从事的主要业务及经营模式

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

1、飞机租赁业务

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

2、集装箱租赁业务

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

3、境内融资租赁业务

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

（二）公司所属行业的发展阶段、周期性特点以及公司所处的行业地位

1、飞机租赁行业发展情况及公司所处地位

飞机租赁行业从上个世纪七十年代开始发展，并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。据Cirium统计数据，飞机租赁商以经营租赁方式持有或管理的商用飞机比例很快将超过现有服役飞机总数的50%，飞机租赁在全球航空业的影响力日益增强。

飞机租赁行业与全球航空运输业的发展情况高度相关，航空公司对租赁飞机的需求是租金收入增长的主要驱动因素。航空运输业为典型的周期性行业，其发展受全球经济状况、国际政治局势和燃油价格等多方面因素影响。2020年以来，疫情对全球经济和航空运输业造成了史无前例的负面冲击。2020年全球航空业客运量和营业收入均不足2019年的三分之一，净亏损约高达1185亿美元。新交付的商用飞机总量同比下降45%，创下过去20年最低水平，飞机制造商已通过减少飞机产量的方式平衡市场供需。

目前，疫情仍在持续，对航空运输业的整体影响尚难准确预计。但疫苗的推广及多国政府对航空业的支持有望显著改善航空业的复苏前景。飞机租赁商将继续凭借其资金优势支持航空公司节约流动资金、引进新机型。航空公司积极致力于使用自有飞机开展售后回租，也为飞机租赁商，尤其是资本实力雄厚、信用等级较高的飞机租赁商提供了市场机会。

截至2020年12月31日，公司自有、管理及订单飞机合计达到876架，主要为空客A320系列及波音737系列等主流单通道窄体机型，平均机龄约为5年，服务于全球61个国家的142家客户，为仅次于AerCap、GECAS的全球第三大飞机租赁公司。

2、集装箱租赁行业发展情况及公司所处地位

自二十世纪六十年代以来，集装箱运输随着运输能力和运转效率的不断提升，现已成为促进全球经济发展不可或缺的一部分。集装箱租赁业务几乎与集装箱运输业务同时产生，经过近几十年的长足发展，现已成为船运公司获得集装箱的主要方式，截至2019年末，全球51%的集装箱由集装箱租赁公司持有，前十大集装箱租赁公司保有的箱队规模占全球集装箱总量的49%。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越大。集装箱租赁商更加青睐与下游客户签订长期租约（通常为5年以上），以规避短期市场波动风险并维持较高的箱队出租率。目前，集装箱租赁市场超80%的租约为长期租约，这一数字在1980年代仅为约20%。

2020年，全球海运市场经历了跌宕起伏的一年。上半年，疫情导致多国采取边界管控措施，严重影响了国际运输及货物贸易，全球集装箱货运需求断崖式下跌。但自2020年第三季度以来，随着全球经济贸易活动重新开放，消费者主要支出由旅游和娱乐转向商品消费，集装箱运输需求也随之反弹。贸易量激增叠加全球集装箱循环不畅、制造商生产效率短期内无法适应市场需求等因素导致市场出现“一箱难求”的局面，新集装箱采购价格不断升高，二手集装箱价格亦随之上涨。全球集装箱运价综合指数（World Container Index）在下半年迅速攀升并在2020年末突破5000美元/FEU，与2019年同期相比增长超200%。

截至2020年12月31日，公司自有和管理的集装箱合计约380万CEU，包括标准干箱、冷藏箱、罐式集装箱及特种箱等多个类型，平均出租率为98.3%，服务于全球757家客户，集装箱分布于全球150个港口，为全球第二大集装箱租赁公司（以CEU计）。

3、境内融资租赁行业发展情况及公司所处地位

我国融资租赁行业起步于上世纪80年代，2000年被列入国家重点鼓励发展的产业。过去十年，我国融资租赁行业实现了显著增长，企业数量方面，从2011年的296家增长到2019年末的12,130家，年复合增长率高达60%；按融资租赁合同余额计算，行业规模已从2011年的9,300亿增长到2019年末的66,540亿，年复合增长率高达28%。2020年，疫情对实体经济及承租人的经营和偿债能力产生了较大的负面影响，租赁企业的不良率有所上升。截至2020年12月底，全国融资租赁企业数量约为

12,156家,较2019年末的12,130家增加了26家,增长率降至0.21%,合同余额约为65,040亿元人民币,相较于2019年底的66,540亿元减少约1,500亿元,同比下降2.3%,中国租赁业多年来首次出现负增长。

2020年6月9日,中国银保监会正式发布了《融资租赁公司监督管理暂行办法》,明确了融资租赁公司的业务范围和负面清单,新增融资租赁资产占比、融资租赁公司杠杆率等审慎监管指标内容。在外部实体经济承压、监管趋严和行业内部竞争日益加剧的推动下,我国租赁行业将加速内部的优胜劣汰,市场集中化趋势更加清晰。

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

3、主要会计数据和财务指标

(1) 近三年主要会计数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

是 否

单位:元

	2020年	2019年	本年比上年增减	2018年
营业收入	27,417,721,000.00	38,802,730,000.00	-29.34%	41,290,683,000.00
归属于上市公司股东的净利润	-7,704,344,000.00	1,848,473,000.00	-516.80%	2,279,324,000.00
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-7,397,087,000.00	1,074,234,000.00	-788.59%	1,241,963,000.00
经营活动产生的现金流量净额	14,446,691,000.00	19,875,636,000.00	-27.31%	20,434,852,000.00
基本每股收益(元/股)	-1.2492	0.2992	-517.51%	0.3686
稀释每股收益(元/股)	-1.2492	0.2992	-517.51%	0.3686
加权平均净资产收益率	-23.73%	5.01%	-28.74%	6.80%
	2020年末	2019年末	本年末比上年末增减	2018年末
总资产	250,212,275,000.00	265,537,353,000.00	-5.77%	285,818,636,000.00
归属于上市公司股东的净资产	27,169,667,000.00	37,753,900,000.00	-28.03%	35,737,768,000.00

说明:

1、2020年,公司实现营业收入274.18亿元,同比下降29.34%;经营活动产生的现金流量净额144.47亿元,同比下降27.31%,系受疫情影响,报告期内公司飞机租赁业务的租金收入及销售收入下降幅度较大所致。

2、2020年,公司实现营业利润-98.35亿元,同比下降360.22%;实现利润总额-98.40亿元,同比下降361.53%;实现归属于上市公司股东的净利润-77.04亿元,同比下降516.80%。主要变动原因为:受疫情影响,报告期内营业收入下降幅度较大,应收租金减值增加,并因飞机资产估值下降、预计租金收入降低等原因导致固定资产减值增加;公司境内融资租赁客户受疫情、破产重整等因素影响信用评级水平下降,导致计提减值增加。

3、本报告期公司加权平均净资产收益率为-23.73%,同比下降28.74个百分点,主要系公司本报告期亏损所致。

4、截至2020年末,公司总资产2,502.12亿元,总资产下降约153.25亿元,同比减少5.77%,主要系报告期末美元兑人民币汇率下降及本报告期计提减值增加所致。

5、截至2020年末,公司归属于上市公司股东的净资产271.70亿元,同比下降28.03%,主要系公司本报告期亏损及汇率变动导致外币报表折算差额下降所致。

(2) 分季度主要会计数据

单位:元

	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
营业收入	9,771,606,000.00	7,507,688,000.00	5,579,475,000.00	4,558,952,000.00
归属于上市公司股东的净利润	380,650,000.00	-2,894,988,000.00	-635,269,000.00	-4,554,737,000.00
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	360,612,000.00	-2,654,398,000.00	-478,949,000.00	-4,624,352,000.00

经营活动产生的现金流量净额	4,069,485,000.00	2,238,702,000.00	3,709,397,000.00	4,429,107,000.00
经营活动产生的现金流量净额	4,069,485,000.00	2,238,702,000.00	3,709,397,000.00	4,429,107,000.00

说明:

1、营业收入的变动主要受本年度飞机销售季度分布不均影响，本年度公司共计销售飞机 26 架，前三季度分别销售了 16 架、9 架和 1 架，扣除飞机销售收入变动影响后，营业收入各季度亦逐季有所降低，主要是受疫情影响，全球航空业需求低迷，承租人违约、破产情况增加，相应的飞机租赁收入降低所致。

2、净利润各季度差异较大的主要原因为受疫情持续影响，公司营业收入下降，以及在半年度及年末计提减值金额较大所致。

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

是 否

4、股本及股东情况

(1) 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

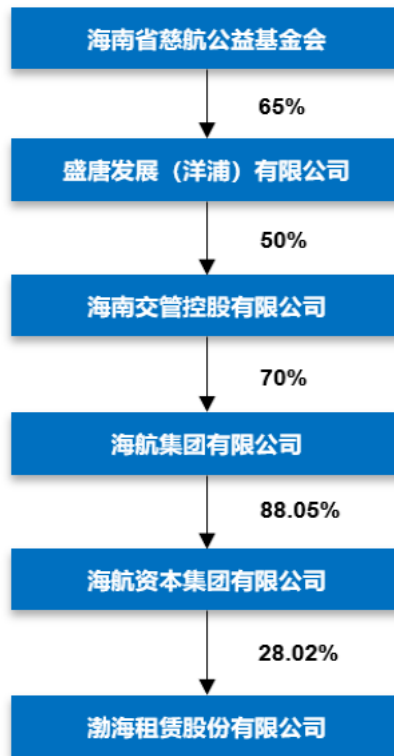
报告期末普通股股东总数	90,761	年度报告披露日前一个月末普通股股东总数	87,606	报告期末表决权恢复的优先股股东总数	0	年度报告披露日前一个月末表决权恢复的优先股股东总数	0
前 10 名股东持股情况							
股东名称	股东性质	持股比例	持股数量	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结情况		
					股份状态	数量	
海航资本集团有限公司	境内非国有法人	28.02%	1,732,654,212	527,182,866	质押	1,725,569,828	
					冻结	528,741,855	
深圳兴航融投股权投资基金合伙企业（有限合伙）	境内非国有法人	8.52%	527,182,866	527,182,866	质押	527,182,866	
天津燕山股权投资基金有限公司	境内非国有法人	5.01%	309,570,914	0	-	-	
西藏瑞华资本管理有限公司	境内非国有法人	4.26%	263,591,433	263,591,433	质押	201,581,433	
广州市城投投资有限公司	国有法人	4.26%	263,591,433	263,591,433	质押	131,790,000	
天津通万投资合伙企业（有限合伙）	境内非国有法人	4.26%	263,591,433	263,591,433	质押	263,591,433	
上海贝御信息技术有限公司	境内非国有法人	4.26%	263,591,433	263,591,433	质押	263,591,433	
中加基金—邮储银行—中国邮政储蓄银行股份有限公司	其他	4.26%	263,591,433	263,591,433	-	-	
中信建投基金—中信证券—中信建投定增 11 号资产管理计划	其他	4.26%	263,591,433	263,591,433	-	-	
宁波梅山保税港区德通顺和投资管理有限公司	境内非国有法人	2.14%	132,543,976	0	质押	132,543,976	
上述股东关联关系或一致行动的说明				公司第一大股东海航资本与深圳兴航融投股权投资基金合伙企业（有限合伙）、天津燕山股权投资基金有限公司、天津通万投资合伙企业（有限合伙）为《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人关系。			
参与融资融券业务股东情况说明（如有）				无			

(2) 公司优先股股东总数及前 10 名优先股股东持股情况表

适用 不适用

公司报告期无优先股股东持股情况。

(3) 以方框图形式披露公司与实际控制人之间的产权及控制关系



5、公司债券情况

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

(1) 公司债券基本信息

债券名称	债券简称	债券代码	发行日	到期日	债券余额(万元)	利率
渤海金控投资股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第一期)	18 渤金 01	112723	2018 年 06 月 20 日	2021 年 06 月 20 日	94,138.9	7.00%
渤海金控投资股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第二期)	18 渤金 02	112765	2018 年 09 月 10 日	2021 年 09 月 10 日	110,772.5	7.00%
渤海金控投资股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第三期)	18 渤金 03	112771	2018 年 10 月 10 日	2021 年 10 月 10 日	50,400	7.00%
渤海金控投资股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第四期)	18 渤金 04	112783	2018 年 10 月 26 日	2021 年 10 月 26 日	90,355.3	7.00%
渤海租赁股份有限公司 2018 年面向合格投资者公开发行公司债券(第五期)	18 渤租 05	112810	2018 年 12 月 05 日	2021 年 12 月 05 日	31,900	7.00%

(2) 公司债券最新跟踪评级及评级变化情况

1.18渤金01、18渤金02、18渤金03、18渤金04、18渤租05：发行时公司主体长期信用等级为AAA，评级展望为“稳定”，18渤金01、18渤金02、18渤金03、18渤金04、18渤租05债券的信用等级为AAA。

2.2021年2月3日，公司在巨潮资讯网（www.cninfo.com.cn）披露《关于主体及债券信用评级发生变化的公告》，联合资信评估股份有限公司决定将公司主体长期信用等级调整为AA，评级展望调整为“负面”；将公司发行的18渤金01、18渤金02、18渤金03、18渤金04、18渤租05债券信用等级均调整为AA。

(3) 截至报告期末公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

单位：万元

项目	2020 年	2019 年	同期变动率
资产负债率	83.39%	79.45%	3.94%
EBITDA 全部债务比	4.45%	10.50%	-6.05%
利息保障倍数	-0.2	1.42	-114.08%

三、经营情况讨论与分析

1、报告期经营情况简介

2020年，疫情对全球经济、社会、金融等多方面产生了巨大冲击，IMF预计2020年全球经济较2019年收缩4.4%。受疫情影响，2020年全球航空业客运量和营业收入均不足2019年的三分之一。2020年，国际海运市场经历了跌宕起伏的一年。上半年，多国因防控疫情采取边界管控措施，严重影响了国际运输及货物贸易，全球集装箱货运需求断崖式下跌。但自第三季度以来，随着全球经济贸易活动重新开放，消费者主要支出由旅游和娱乐转向商品消费，集装箱运输需求也随之反弹。

2020年，受疫情等因素影响，公司日常经营遇到了前所未有的困难和挑战。报告期内，公司飞机租赁业务的租金收入及销售收入下降幅度较大，应收租金减值增加，并因飞机资产估值下降、承租人破产等原因导致计提减值增加。同时，受疫情及部分客户破产重整等影响，公司境内融资租赁客户的经营能力、偿债能力及信用评级水平下降，导致计提减值增加，对公司报告期内经营业绩亦产生了较大影响。

截至2020年12月31日，公司资产总额约2502.12亿元，归属母公司股东净资产271.70亿元。2020年实现营业收入274.18亿元，归属于母公司所有者的净利润-77.04亿元。每股收益-1.25元；每股净资产4.41元。

1.飞机租赁业务发展情况

2020年，面对突如其来的疫情挑战，公司飞机租赁团队凭借丰富的行业经验，积极制定应对方案，通过取消飞机订单、优化负债结构等方式有效降低了资本开支，通过提取循环信贷、发行债券等方式有效补充了流动性，最大限度的降低了疫情对公司生产经营带来的负面影响，保障了公司生产经营的稳健。

报告期内，公司共交付新飞机57架，签订141笔飞机租赁协议（包括新交付飞机的租赁协议、二次出租协议和租期延长协议），适时出售机龄较长的29架飞机（包括3架管理飞机）。受疫情的持续影响，航空公司使用自有飞机开展售后回租以补充流动资金的需求有所增加，公司积极抢抓市场机遇，已累计完成44架飞机（总价值约23亿美元）的售后回租交易。截至2020年12月31日，公司机队整体出租率保持在98%的行业领先水平，计划于2021年内交付的新飞机出租率达100%，计划于2022年内交付的新飞机出租率达74%。截至2020年12月31日，公司机队服务于全球61个国家的142家客户，业务布局在保持全球相对均衡的基础上，相对集中于航空业复苏速度较快的亚太地区，以自有飞机投放数量计算，亚太地区占比达到53%，欧洲及非洲地区占比为25%，美洲地区为22%。

疫情暴发以来，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。为支持航空公司客户共渡难关，维护公司的长远利益，公司根据各家客户的具体情况，同意了部分航空公司客户租金延付及租约调整的申请。2020年下半年以来，随着亚太地区疫情率先得到控制，部分国家国内航线持续复苏，公司子公司Avolon全年租金收取率从上半年的63%回升至86%¹。

受疫情持续影响，全球航空客运市场飞机运力需求下降幅度较大，飞机市场价值、租金水平、出租率等受到了较大的负面影响。报告期内，公司飞机租赁收入约为162.70亿元，同比减少约30.11亿元；飞机销售收入约为57.86亿元，同比减少82.18亿元，应收租金减值约为14.88亿元，同比增加约为12.76亿元。因公司自有若干飞机的估计可收回价值低于其账面净值，基于审慎性原则，报告期内公司对已出现减值迹象的飞机资产计提减值约31.56亿元，较上年同期增加27.00亿元。

¹ 租金收取率的计算公式为：【飞机租赁收入-飞机应收租金(含租金延付协议项下的递延租金)于报告期内的变化值】/报告期内飞机租赁收入

报告期内，为有效应对疫情冲击，Avolon持续加强风险管控及现金流管理，保持雄厚的资本实力。2020年，Avolon取消了原定于2020年至2023年期间交付的100架飞机订单，并适时回购将于2022、2023年到期的部分债券，总计缩减2020-2024年的资本开支及到期债务达95亿美元。报告期内，Avolon新增募集资金约44亿美元（平均融资成本为3.7%），并对前期贷款进行重新定价，进一步降低融资利率并延长贷款期限。截至报告期末，Avolon持有的非受限现金及可使用的贷款额度合计超过69亿美元，可有效保持流动性安全。全球三大评级机构惠誉、标普及穆迪均重申了Avolon BBB-、BBB-、Baa3的投资级信用评级，显示了对Avolon经营能力、资本实力和财务结构的认可。

截至2020年12月31日，公司总机队规模达到876架，其中自有及管理飞机606架（Avolon持有572架，天津渤海持有34架），机队市场价值位列全球第三；订单飞机270架，均为新一代高科技节能型飞机。公司目前自有及管理机队以A320系列、B737系列等飞机资产价值相对稳定的主流单通道窄体客机为主，占自有及管理机队总架数的78%，270架订单飞机中单通道窄体机占比约为86%（以飞机架数计算）。公司机队平均剩余租期约6.8年，平均机龄约5.3年，为全球前三大飞机租赁公司中最年轻的。

截至2020年12月31日，公司飞机机队组合如下：

机队类型	自有飞机	管理飞机	订单飞机	总数
空客A320CEO系列	206	24	0	230
空客A320NEO系列	63	3	202	268
空客A330-200/300	55	10	0	65
空客A330NEO	18	1	29	48
空客A350-900	14	0	3	17
波音737 NG系列	124	22	0	146
波音737 MAX 8	19	0	25	44
波音737 MAX 10	0	0	6	6
波音767-300ER	0	2	0	2
波音777-300ER	3	0	0	3
波音787-8/9	30	0	5	35
E190/195	12	0	0	12
合计	544	62	270	876

2. 集装箱租赁业务发展情况

报告期内，公司下属集装箱租赁子公司GSCL灵活应对复杂多变的全球航运及集装箱租赁市场环境，在严控风险的前提下，审时度势，紧抓市场机遇，集装箱租赁业务经营业绩与上年同期基本持平。截至2020年末，公司整体箱队出租率达到历史最好水平。

2020年上半年，受疫情影响，全球航运贸易持续低迷，公司通过暂缓新集装箱采购、提升库存集装箱出租率、审慎甄选优质客户等方式有效保障现金储备、不断降低运营成本。下半年以来，航运市场复苏势头明显，GSCL根据市场环境变化及客户需求，适时扩大新箱采购规模，2020年全年集装箱新箱交付约32.80亿元，同比增长26.40%。受市场需求旺盛，集装箱产量供应不足等因素影响，集装箱新箱采购价格自6月以来不断攀升，带动二手集装箱价格同步走高。GSCL积极把握市场机遇，报告期内实现集装箱销售收入约7.61亿元，较2019年同比提高约25.66%。同时，GSCL充分利用集装箱市场较为活跃的融资环境，报告期内累计完成27.15亿美元融资，融资成本最低至2.17%，为进一步降低融资成本、优化负债结构、支持业务开拓打下了坚实基础。

截至2020年12月31日，公司下属全资子公司GSCL自有和管理的集装箱合计约380万CEU，形成了以干箱、冷藏箱为主，罐箱、特种箱等作为补充的集装箱队，以满足客户的多样化需求。报告期内集装箱平均出租率为98.30%，长期租约占比为88%，服务于全球757家客户，集装箱分布于全球150个港口，在全球范围内拥有23个运营中心，为全球第二大集装箱租赁公司（以CEU计）²。

截至2020年12月31日，公司集装箱箱队组合及出租率水平如下：

集装箱类型	CEU（自有及管理合计）	占比	平均出租率
干货集装箱	1,588,032	41.81%	99.20%
冷藏集装箱	1,557,549	41.00%	98.40%
罐式集装箱	418,571	11.02%	87.00%
特种集装箱	234,517	6.17%	90.80%
合计	3,798,669	100.00%	98.30%

3. 境内融资租赁业务发展

报告期内，受疫情及部分客户破产重整等因素影响，公司境内融资租赁客户的经营能力、偿债能力及信用评级水平下降，导致公司计提减值增加，对报告期内经营业绩亦产生了较大影响。报告期内，公司下属境内融资租赁子公司以防范风险为第

²数据来源：《Drewry Container Census and Leasing Annual Report 2020-2021》，排名截至2019年末

一目标，收紧新增项目投放，主动降低财务杠杆，提高抗风险能力。报告期内境内子公司天津渤海及横琴租赁未新增投放融资租赁项目。

2020年6月1日，中共中央、国务院印发了《海南自由贸易港建设总体方案》，为公司境内融资租赁业务发展提供了新的发展机遇。公司围绕海南自贸港建设进行了深入研究并制定了业务发展规划，报告期内，公司在海南设立了全资子公司海南海隆投资有限公司，以充分利用海南自贸港政策优势，抢抓飞机租赁、物流设施租赁及基础设施租赁方面的业务机会，稳步提升公司境内业务的综合实力和市场竞争优势。

截至2020年12月31日，公司境内全资子公司天津渤海境内融资租赁资产余额91.47亿元，公司控股子公司横琴融资租赁资产余额4.38亿元。

2、报告期内主营业务是否存在重大变化

是 否

3、占公司主营业务收入或主营业务利润 10%以上的产品情况

适用 不适用

单位：元

产品名称	营业收入	营业利润	毛利率	营业收入比上年同期增减	营业利润比上年同期增减	毛利率比上年同期增减
经营租赁	20,323,973,000.00	9,066,951,000.00	44.61%	-12.06%	-31.89%	-12.99%
飞机销售	5,786,270,000.00	418,483,000.00	7.23%	-58.68%	-39.16%	2.32%

4、是否存在需要特别关注的经营季节性或周期性特征

是 否

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

适用 不适用

营业收入、营业成本较上年同期分别减少29.34%、26.60%，主要系受疫情影响，报告期内公司飞机租赁业务的租金收入及销售收入下降幅度较大所致。

归属于上市公司普通股股东的净利润较上年同期减少516.80%，主要系受疫情影响，报告期内营业收入下降幅度较大，并因飞机资产估值下降、预计租金收入降低等原因导致固定资产减值增加；公司境内融资租赁客户受疫情等因素影响信用评级水平下降，导致计提减值增加。

6、面临退市情况

适用 不适用

7、涉及财务报告的相关事项

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

适用 不适用

会计政策变更

新收入准则

2017年，财政部颁布了修订的《企业会计准则第14号——收入》(简称“新收入准则”)。本集团自2020年1月1日开始按照新修订的上述准则进行会计处理，根据衔接规定，对可比期间信息不予调整，首日执行新准则与现行准则的差异追溯调整本报告期初留存收益。

新收入准则为规范与客户之间的合同产生的收入建立了新的收入确认模型。根据新收入准则，确认收入的方式应当反映主体向客户转让商品或提供服务的模式，收入的金额应当反映主体因向客户转让这些商品或服务而预计有权获得的对价金额。同时，新收入准则对于收入确认的每一个环节所需要进行的判断和估计也做出了规范。本集团仅对在2020年1月1日尚未完成的合同的累积影响数进行调整，对2020年1月1日之前或发生的合同变更，本集团采用简化处理方法，对所有合同根据合同变更的最终安排，识别已履行的和尚未履行的履约义务、确定交易价格以及在已履行的和尚未履行的履约义务之间分摊交易价格。

根据新收入准则，由《企业会计准则第21号——租赁》规范的租赁合同，适用《企业会计准则第21号——租赁》(以下简称“租赁准则”)，因此本集团的融资租赁收入和经营租赁收入适用租赁准则；飞机销售收入、集装箱销售收入以及其他收入适用新收入准则，经评估，新收入准则对飞机销售收入、集装箱销售收入以及其他收入的确认无影响，仅影响收入的列报和披露。

(2) 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的情况说明

适用 不适用

公司报告期无重大会计差错更正需追溯重述的情况。

(3) 与上年度财务报告相比，合并报表范围发生变化的情况说明

适用 不适用

2020年9月14日，本公司于海南省设立了全资子公司海南海隆投资有限公司。