



KPMG Huazhen LLP 8th Floor, KPMG Tower
Oriental Plaza
1 East Chang An Avenue
Beijing 100738
China
Telephone +86 (10) 8508 5000
Fax +86 (10) 8518 5111
Internet kpmg.com/cn

毕马威华振会计师事务所 中国北京
东长安街 1 号
东方广场毕马威大楼 8 层
邮政编码:100738
电话 +86 (10) 8508 5000
传真 +86 (10) 8518 5111
网址 kpmg.com/cn

关于浙江日发精密机械股份有限公司 2023 年年报问询函中

要求会计师答复的相关问题的反馈意见

深圳证券交易所：

毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙)(以下简称“本所”或“我们”)接受浙江日发精密机械股份有限公司(以下简称“公司”或“日发精机”)的委托,按照中国注册会计师审计准则审计了日发精机 2023 年度的财务报表,包括 2023 年 12 月 31 日的合并资产负债表和资产负债表,2023 年度的合并利润表和利润表、合并现金流量表和现金流量表、合并股东权益变动表和股东权益变动表以及财务报表附注(以下简称“财务报表”),并于 2024 年 4 月 28 日出具了无保留意见的审计报告(报告号为毕马威华振审字第 2409889 号)。

本所按照中国注册会计师审计准则(以下简称“审计准则”)的规定执行了审计工作。我们的目标是对财务报表整体是否不存在由于舞弊或错误导致的重大错报获取合理保证。我们审计的目的并不是对上述财务报表中的任何个别账户或项目的余额或金额、或个别附注单独发表意见。

另外,本所按照《企业内部控制审计指引》及中国注册会计师执业准则的相关要求,审计了日发精机 2023 年 12 月 31 日的财务报告内部控制的有效性。我们认为,日发精机于 2023 年 12 月 31 日按照《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。

我们收到日发精机转发的深圳证券交易所于 2024 年 5 月 25 日出具的《关于对浙江日发精密机械股份有限公司 2023 年年报的问询函》(公司部年报问询函〔2024〕第 274 号),基于我们已经执行的上述工作,并根据公司管理层提供的相关资料,现就深圳证券交易所出具的问询函中与会计师有关的事项回复如下(本回复除特别注明外,所涉及财务数据均为合并口径且以人民币列示):

交易所问题：

问题 1：年报及前期公告显示，年审会计师将重要子公司 Airwork Holdings Limited（以下简称“Airwork”）持续经营能力的评估作为关键审计事项之一。2023 年，Airwork 所从事的飞机租赁业务市场竞争加剧，部分飞机 2024 年租约到期不再续约。2023 年期末，Airwork 的流动负债超出流动资产 8.01 亿元，Airwork 的现金及现金等价物余额仅 0.42 亿元，Airwork 共计 7.83 亿元银行借款及利息将于 2024 年 7 月 31 日前到期。Airwork 总资产 15.92 亿元，净资产 3.67 亿元，近年来 Airwork 持续大额亏损。2023 年期末，上市公司短期借款 6.13 亿元，一年内到期的非流动负债 9.32 亿元，货币资金余额 3.31 亿元，资产负债率为 70.08%，较期初上升 7.18%。请你公司：

（1）结合 Airwork 经营情况及财务状况、未来大额借款还款安排等，说明子公司 Airwork 持续经营能力是否存在重大不确定性风险，并充分揭示风险；

（2）结合公司目前资金情况、有息负债规模、2023 年度的还款情况、未来投融资及偿债安排等，说明公司是否存在潜在偿债风险，公司拟采取的改善债务结构、缓解债务压力的措施。

请年审会计师说明针对 Airwork 及上市公司持续经营能力实施的审计程序、取得的审计证据，进而说明出具的审计意见类型是否符合《监管规则适用指引——审计类第 1 号》等有关规定。

公司回复：

(一) 结合 Airwork 经营情况及财务状况、未来大额借款还款安排等，说明子公司 Airwork 持续经营能力是否存在重大不确定性风险，并充分揭示风险

(1) Airwork 经营情况及财务状况如下：

单位：人民币 亿元

| 项目 | 2024 年第一季度/2024 年 3 月 31 日 (未经审计) | 2023 年度/2023 年 12 月 31 日 |
|------------|-----------------------------------|--------------------------|
| 营业收入 | 2.24 | 7.90 |
| 资产减值损失 | - | 6.71 |
| 税前亏损 | 0.07 | 6.69 |
| 货币资金 | 0.43 | 0.42 |
| 经营活动现金流量净额 | 0.58 | 3.38 |
| 流动资产总额 | 1.64 | 1.69 |
| 非流动资产总额 | 13.70 | 14.26 |
| 一年内到期的长期借款 | 7.47 | 7.83 |
| 流动负债总额 | 8.99 | 9.70 |
| 长期借款 | 2.21 | 1.98 |
| 非流动负债总额* | 2.72 | 2.58 |

注* 于 2024 年 3 月 31 日及 2023 年 12 月 31 日，Airwork 非流动负债中存在母公司日发精机下属子公司日发捷航有限公司对其的长期借款分别为人民币 1.99 亿元及人民币 1.98 亿元。

(2) 于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 共计人民币 7.83 亿元银行借款及利息将于 2024 年 7 月 31 日前到期，未来大额借款还款安排如下：

单位：人民币 亿元

| 融资渠道 | 借款性质 | 金额 | 还款安排 |
|--------------------------|-----------------|------|------------------------------------|
| 外部金融机构融资 | 一年内到期的长期借款-银行借款 | 7.83 | 预计借款展期至 2025 年 7 月偿还，具体还款安排及措施见下表。 |
| 日发精机（以下简称“本集团”）合并范围内财务支持 | 股东借款 | 1.98 | 可协商展期，视后续经营情况逐步偿还。 |

银行借款还款安排及措施如下：

| 序号 | 还款安排及措施 |
|----|--|
| 1 | 于 2023 年下半年提前开展与相关借款银团沟通续借/展期安排，并与部分借款银行达成初步意向。截至本问询函回复日，银行借款展期至 2025 年 7 月偿还的申请已进入银团审批环节，审批程序正有序进行。 |
| 2 | 对 14 架飞机机身（其中 757 飞机 5 架、737 飞机 9 架）及 24 台飞机发动机制定出售计划并获得部分出售意向书或出售协议，加快资金回笼。根据评估，相关飞机资产预计市场出售价格约人民币 3.2 亿元。 截至目前，公司已成功出售 3 架飞机机身与 2 台发动机，合计出售价格人民币 4,887 万元，并就 1 架飞机机身获取了初步合同，就 20 台发动机与 5 架飞机机身获取到了 2 份市场报价，相关出售客户均为第三方公司。 |
| 3 | 采取积极措施维持剩余飞机租赁业务稳健运营，控制经营开支以改善经营活动现金流。2024 年第一季度，未经审计的 Airwork 经营活动现金流量净额为等值人民币 0.58 亿元。 |
| 4 | 积极协商解决受西方地缘政治冲突、双边制裁等客观因素影响而被扣留俄罗斯境内的飞机资产价值的赔偿事宜。包括与原俄罗斯客户 Aviastar 谈判并寻找以合理价格向其出售相关飞机、通过谈判或诉讼方式从保险公司获得赔偿。上述方式收回的款项，将用于归还 Airwork 部分或全部银行贷款。 |

Airwork 公司所在的航空运营业务板块，自从受到欧盟、美国、新西兰等国与俄罗斯双边关系及相互制裁的影响后，该事件对其 2023 年度业绩的影响仍未消除，Airwork 公司在俄罗斯的业务仍未恢复。而 2023 年航空货运市场竞争进一步加剧，Airwork 公司 2023 年度经营业绩也因此受到行业及客户需求不足的影响未能完全恢复，同时出现部分飞机 2024 年租约到期不再续约的情况。于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 的流动负债超出流动资产为人民币 8.01 亿元，Airwork 的现金及现金等价物余额仅为人民币 0.42 亿元。

于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 共计人民币 7.83 亿元银行借款及利息将于 2024 年 7 月 31 日到期。截止本问询函回复日，相关借款银行就展期至 2025 年 7 月 31 日进行内部审批环节，审批程序正有序进行。上述事项或情况表明可能存在对 Airwork 持续经营能力产生疑虑的重大不确定性。

公司就相关风险已于 2023 年度业绩预告及财务报表的编制基础-持续经营章节中进行充分披露，具体如下：

2023 年度业绩预告：

“2、Airwork 公司 2023 年第四季度收到客户 Team Global Express（以下简称“TGE”）的通知，飞机租赁业务合约在 2024 年 5 月 31 日到期之后将不再续约。Airwork 公司正在积极开拓市场，寻找新的客户及潜在合作伙伴。该事件对 2023 年度销售收入不会产生负面影响，但预估 Airwork 公司 2024 年度来自于 TGE 客户的销售收入较 2023 年度减少。

上述 TGE 取消合作事项可能致使部分银团成员更审慎评估对 Airwork 公司的授信政策，如 Airwork 公司不能获得授信续期，可能导致该公司存在可持续经营风险，届时不排除该公司资产（主要为飞机资产）存在被银团接管或被迫出售的可能，导致 Airwork 公司对飞机资产的未来运营与处置计划存在重大不确定性。”

2023 年度财务报表的编制基础-持续经营章节：

本集团重要子公司 Airwork 所从事的飞机租赁业务本年度市场竞争加剧，出现部分飞机 2024 年租约到期不再续约的情况。于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 的流动负债超出流动资产为人民币 8.01 亿元，Airwork 的现金及现金等价物余额仅为人民币 0.42 亿元。

同时，于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 共计人民币 7.83 亿元银行借款及利息将于 2024 年 7 月 31 日到期（具体参见合并财务报表附注七 33）。截止本财务报表批准日，Airwork 正

在与相关借款银行协商续借/展期安排。上述事项或情况表明可能存在对 Airwork 持续经营能力产生疑虑的重大不确定性。为了评估 Airwork 持续经营能力，Airwork 管理层根据正在或计划实施的各项计划和措施，编制了涵盖期间为自 2023 年 12 月 31 日起不少于 12 个月的现金流量预测，以评估 Airwork 是否拥有足够的营运资金以及融资来源以确保 Airwork 于 2023 年 12 月 31 日后 12 个月内能够清偿或平稳处理到期的债务并持续运营。Airwork 已实施的多项措施改善财务状况及减轻流动资金压力，包括：

- Airwork 已于 2024 年提前开展与相关银团沟通续借/展期安排，并与部分借款银行达成初步意向；
- Airwork 对部分飞机资产制定了出售计划并获得部分出售意向书或出售协议，加快资金回笼；
- Airwork 采取积极措施维持剩余飞机租赁业务稳健运营，控制经营开支以改善经营活动现金流；及
- Airwork 正积极协商解决受西方地缘政治冲突、双边制裁等客观因素而被扣留俄罗斯境内的飞机资产价值的赔偿事宜。

Airwork 认为其能够获得足够的营运资金及融资来源以确保 Airwork 于 2023 年 12 月 31 日后 12 个月内能够清偿或平稳处理到期的债务。因此，采用持续经营基础编制 Airwork 财务报表是恰当的。尽管如此，Airwork 能否最终落实上述措施仍存在重大不确定性。若 Airwork 未能持续经营，则须将 Airwork 资产之账面价值调整至处置可回收金额，就可能产生的财务负债计提拨备。基于本集团经营管理策略，本集团其他业务板块未对 Airwork 即将到期债务存有连带责任担保，管理层确认 Airwork 持续经营风险已与本集团其他业务板块进行风险隔离。于 2023 年 12 月 31 日，本集团其他业务板块为净流动资产人民币 1.42 亿元，且已获取必要的授信额度并能够在有需要时续借现有借款。

综上，本集团管理层认为，自 2023 年 12 月 31 日后未来至少 12 个月，本集团能够获得充足的营运资金及能够从相关银行取得必要的授信额度并在有需要时续借现有借款，以支付其营运开支及清偿或平稳处理到期的债务，因此本财务报表仍持续经营为编制基础。

(二) 结合公司目前资金情况、有息负债规模、2023 年度的还款情况、未来投融资及偿债安排等，说明公司是否存在潜在偿债风险，公司拟采取的改善债务结构、缓解债务压力的措施。

(1) 资金、有息负债及 2023 年还款情况

于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 及本集团其他业务板块资金、有息负债规模情况如下：

单位：人民币 亿元

| 类别 | Airwork 余额 | 本集团其他业务板块余额 | 合计 |
|--------------|------------|-------------|-------|
| 货币资金 | 0.42 | 2.89 | 3.31 |
| 有息负债合计 | 7.83 | 7.46 | 15.29 |
| - 短期借款 | - | 6.13 | 6.13 |
| - 一年内到期的长期借款 | 7.83 | 1.07 | 8.90 |
| - 长期借款 | - | 0.26 | 0.26 |

2023 年，Airwork 及本集团其他业务板块有息负债净偿还情况如下：

单位：人民币 亿元

| | 期末净额 | 期初净额 | 净偿还金额 |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|
| Airwork | | | |
| 一年内到期的长期借款 | 7.83 | 7.03 | 0.80 |
| 长期借款 | - | 8.34 | -8.34 |
| 本集团其他业务板块有息负债 | | | |
| 短期借款 | 6.13 | 3.30 | 2.83 |
| 一年内到期的长期借款 | 1.07 | 0.09 | 0.98 |
| 长期借款 | 0.26 | 0.64 | -0.38 |
| 其他非流动负债-附回购条件的增资款及利息 | - | 3.37 | -3.37 |
| 合计 | 15.29 | 22.77 | -7.48 |

注：2023 年度，公司累计净归还银行或其他债权人借款在内的有息负债合计人民币 7.48 亿元，相关还款时间及安排均按与银行或其他债权人的约定及时履行。

(2) 公司未来投融资、偿债安排以及拟采取的改善债务结构、缓解债务压力的措施

| Airwork | 本集团其他业务板块有息负债 |
|---|--|
| <p>于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 的流动负债超出流动资产为人民币 8.01 亿元，Airwork 的现金及现金等价物余额仅为人民币 0.42 亿元。同时，于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 共计人民币 7.83 亿元银行借款及利息将于 2024 年 7 月 31 日到期。截止本问询函回复日，相关借款银行就展期至 2025 年 7 月 31 日进行内部审批环节，审批程序正有序进行。上述事项或情况表明 Airwork 可能存在潜在偿债风险。</p> <p>Airwork 管理层根据正在或计划实施的各项计划和措施，编制了涵盖期间为自 2023 年 12 月 31 日起不少于 12 个月的现金流量预测，以评估 Airwork 是否拥有足够的营运资金以及融资来源以确保 Airwork 于 2023 年 12 月 31 日后 12 个月内能够清偿或平稳处理到期的债务并持续运营。Airwork 已实施的多项措施改善财务状况及减轻流动资金压力，具体参见本问询函回复问题一（1）。</p> <p>公司基于实际经营情况、市场环境及公司未来着重发展高端装备智造领域的战略规划，将适时剥离薄弱业务板块，聚焦高端装备智造领域业务。公司暂无对 Airwork 公司 2024 年进行增资及财务资助计划。Airwork 未来拟通过稳健运营现有飞机租赁业务，并通过出售部分飞机资产，索赔被俄罗斯扣留飞机以逐步偿还银行债务。</p> | <p>于 2023 年 12 月 31 日，本集团其他业务板块货币资金人民币 2.89 亿元，有息负债合计人民币 7.46 亿元。</p> <p>截至 2024 年 4 月末，本集团其他业务板块已就上述人民币 2.70 亿元短期借款进行续借，本集团其他业务板块剩余尚未使用信用额度为人民币 5.80 亿元，另目前正在新增办理的授信额度人民币 11.08 亿元。本集团其他业务板块信用额度较为充足，也已与各金融机构建立了长期稳定的战略合作关系，并保持着紧密合作。同时，本集团其他业务板块也将积极改善长短期融资负债结构，通过减少短期融资增加长期融资比例，改善债务期限结构，以缓解短期偿债压力。</p> |

基于本集团经营管理策略，本集团其他业务板块未对 Airwork 即将到期债务存有连带责任担保，管理层确认 Airwork 持续经营风险已与本集团其他业务板块进行风险隔离。整体而言，本集团管理层认为，自 2023 年 12 月 31 日后未来至少 12 个月，本集团能够获得充足的营运资金及能够从相关银行取得必要的授信额度并在有需要时续借现有借款，以支付其营运开支及清偿或平稳处理到期的债务，整体潜在偿债风险可控。

会计师意见：

针对上述事项，我们执行的主要审计程序、取得的审计证据包括但不限于：

| 执行的主要审计程序 | 取得的审计证据 |
|--|---|
| 1.检查银团借款协议中的违约条款，银团借款牵头银行初步提出的银行借款续借/展期相关的条件等，结合对违约条款所涉及相关财务指标的测算，评估预测期内 Airwork 持续满足借款协议及续借/展期相关条款的可能性； | 1.银团借款协议及对其中违约条款所涉及相关财务指标在预测期的测算表； 2.银团借款牵头银行初步提出的银行借款续借/展期相关条件及对其中相关条件在预测期 Airwork 可持续满足的测算表； |
| 2.访谈银团借款牵头银行新西兰银行，了解续借/展期需要满足的条件、进展情况，以及牵头银行对续借/展期的支持态度，并通过访谈借款银团中其他部分银行进行交叉验证，包括银团借款协议中约定的审阅事项预期得到银团的豁免、对续借/展期评估的沟通进展情况等； | 1.通过访谈银团借款牵头银行新西兰银行相关代理人，获取其所代理银行对续借/展期的支持态度以及银团借款协议中约定的审阅事项预期得到银团豁免的访谈记录与其对访谈记录的邮件确认； 2. 访谈借款银团贷款行中国工商银行新西兰分行并形成访谈记录； |
| 3.获取管理层编制的现金流量预测，与管理层分析并讨论相关经营计划，并执行以下程序评估管理层提供的现金流量预测所涉及的判断和假设，包括： 1) 基于对 Airwork 业务及所在行业的了解，综合 | 获取管理层编制的涵盖期间为自 2023 年 12 月 31 日起不少于 12 个月的现金流量预测； |

| | |
|--|---|
| <p>考虑 Airwork 的历史运营数据、财务预算、未来计划、飞机租约及大修情况，评价管理层编制现金流量预测中所使用的预计收入、预计运营成本费用、未来资本性支出等关键假设；</p> <p>2) 将 Airwork 资产负债表日后的现金流量实际情况与现金流量预测的情况进行比较，以评价现金流预测的合理性；</p> <p>3) 针对现金流量预测中采用的主要假设可能出现的情况，执行敏感性测试并评估对现金流量预测结果的影响；</p> | |
| <p>4.检查管理层已实施或计划实施的多项改善财务状况及减轻流动资金压力的计划或措施的支持性文件，包括：1) 董事会飞机资产出售计划决议，已签订的出售协议及初步出售飞机报价单等；2) 被扣留在俄罗斯境内的飞机资产的价值回收方案及谈判进展资料等；</p> | <p>1.Airwork 董事会飞机资产出售计划决议与已签订的出售协议及初步出售飞机报价单资料；</p> <p>2.Airwork 被扣留在俄罗斯境内的飞机资产的价值回收方案及其与原俄罗斯客户 Aviastar 就出售相关扣留飞机的谈判进展资料；</p> |
| <p>5.检查并评估与 Airwork 持续经营假设相关披露（包括可能导致 Airwork 持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况，管理层为减轻这些事项或情况的影响而做出的应对计划或措施）的充分性。</p> | <p>Airwork 持续经营假设相关披露；</p> |
| <p>6.取得管理层所聘请外部法律顾问所出具的 Airwork 偿债风险与公司其他业务板块风险隔离的法律意见书；</p> | <p>管理层所聘请外部法律顾问所出具的 Airwork 偿债风险与公司其他业务板块风险隔离的法律意见书；</p> |
| <p>7.获取并检查公司所有带息债务合同，关注到期日情况，并通过银行函证的方式，对公司带息债务情况（包括借款起始日、借款利率、抵押情况等）及公司银行授信额度情况进行确认；</p> | <p>1.公司所有带息债务合同；</p> <p>2.公司带息债务与银行授信额度情况的银行回函；</p> |

| | |
|---|----------------------|
| <p>8.结合公司航空板块 Airwork 实施或计划实施的多项改善财务状况及减轻流动资金压力的计划或措施与公司其他业务板块已获取的银行授信额度情况、公司现存货币资金与未来正常经营产生的现金流量以及现有银行借款续借安排，综合评价公司持续经营能力；</p> | <p>公司持续经营能力分析说明；</p> |
|---|----------------------|

审计意见类型说明如下：

根据《监管规则适用指引——审计类第 1 号》的规定：“当存在下列情形时，注册会计师应对财务报表发表非无保留意见：一是根据获取的审计证据，得出财务报表整体存在重大错报的结论（以下简称“错报”）；二是无法获取充分、适当的审计证据，不能得出财务报表整体不存在重大错报的结论（以下简称“受限”）。”

“注册会计师在评估上市公司持续经营假设时应考虑两种情形：一是持续经营假设是否恰当；二是是否存在可能导致对持续经营能力产生重大疑虑的相关事项。”

“如果财务报表已按照持续经营假设编制，但注册会计师认为财务报表运用持续经营假设是不恰当的，应当发表否定意见；如果运用持续经营假设是恰当的，但存在重大不确定性，注册会计师应区分财务报表对重大不确定性是否作出充分披露，如是则应当发表无保留意见，并在审计报告中增加与持续经营相关的重大不确定性的段落，否则应当发表保留意见或否定意见。”

公司已在 2023 年财务报表的编制基础-持续经营章节对于公司及 Airwork 的持续经营进行恰当的披露说明。基于公司经营管理策略，公司其他业务板块未对 Airwork 即将到期债务存有连带责任担保，管理层确认 Airwork 持续经营风险已与公司其他业务板块进行风险隔离。于 2023 年 12 月 31 日，公司其他业务板块已获取必要的授信额度并能够在有需要时续借现有借款。因此，管理层认为，公司 2023 年度财务报表持续经验假设不存在重大不确定性。

基于上述我们已实施的主要审计程序与获取的审计证据，我们认为公司 2023 年度财务报表运用持续经营假设是恰当的，不存在重大不确定性。我们在执行 2023 年度公司财务报表审计过程中，不存在根据获取的审计证据，得出财务报表整体存在重大错报的结论或因无法获取充分、适当的审计证据而不能得出财务报表整体不存在重大错报的结论的情形。

基于子公司 Airwork 持续经营能力的评估事项对本期财务报表审计的重要性以及涉及管理层

的重大判断和假设，且其不属于根据《中国注册会计师审计准则第 1502 号-在审计报告中发表非无保留意见》的规定导致非无保留意见的事项，或者根据《中国注册会计师审计准则第 1324 号-持续经营》的规定可能导致对上市公司持续经营能力产生重大疑虑的事项或情况存在重大不确定性，根据《中国注册会计师审计准则第 1504 号-在审计报告中沟通关键审计事项》要求，我们将其作为关键审计事项之一予以应对并在审计报告中进行描述。

综上所述，我们对于公司 2023 年度财务报表出具的审计意见类型符合《监管规则适用指引——审计类第 1 号》等有关规定。

交易所问题：

问题 2：年报显示，公司针对飞机固定资产和在建工程合计计提资产减值准备 6.6 亿元，上年计提资产减值准备 9.65 亿元，连续两年计提大额减值。2023 年业绩预告修正公告显示，为回笼现金流偿还债务 Airwork 大额到期债务拟出售 14 架飞机机身及 24 台飞机发动机，拟合计计提资产减值准备 6.60 亿元。Airwork 被扣留在俄罗斯境内的 5 架飞机尚未有后续进展。请你公司：

（1）详细说明报告期内飞机资产的具体构成情况，包括账面原值、折旧情况、账面价值、可变现净值、飞机购入时间、租赁客户、近三年年租金及截至回函日的使用情况、停放位置等情况；

（2）结合 Airwork 经营状况、财务状况及经营现金流状况，说明公司决定出售飞机资产偿债的原因；

（3）说明针对拟出售飞机资产减值测试的具体方法及过程，包括资产组认定、主要参数选取及依据等，评估价值是否符合市场行情，减值的计提是否充分、合理，核实说明是否存在应计提未计提、前期计提不充分的情形；

（4）结合其他拟继续运营飞机在手运营合同及公司后续规划，说明后续是否存在进一步处置计划，其他飞机资产是否存在减值迹象，减值计提是否充分；

（5）说明公司针对被扣 5 架飞机归还后续进展，以及保险索赔进展，你公司已采取或拟采取的措施。

请年审会计师对上述事项（2）（3）（4）进行核查并发表明确意见。

公司回复：

(二) 结合 Airwork 经营状况、财务状况及经营现金流状况，说明公司决定出售飞机资产偿债的原因；

(1) Airwork 经营状况、财务状况及经营现金流状况如下：

单位：人民币 亿元

| 项目 | 2024 年第一季度/2024 年 3 月 31 日 (未经审计) | 2023 年度/2023 年 12 月 31 日 |
|------------|-----------------------------------|--------------------------|
| 营业收入 | 2.24 | 7.90 |
| 资产减值损失 | - | 6.71 |
| 税前亏损 | 0.07 | 6.69 |
| 货币资金 | 0.43 | 0.42 |
| 经营活动现金流量净额 | 0.58 | 3.38 |
| 流动资产总额 | 1.64 | 1.69 |
| 非流动资产总额 | 13.70 | 14.26 |
| 一年内到期的长期借款 | 7.47 | 7.83 |
| 流动负债总额 | 8.99 | 9.70 |
| 长期借款 | 2.21 | 1.98 |
| 非流动负债总额* | 2.72 | 2.58 |

注* 于 2024 年 3 月 31 日及 2023 年 12 月 31 日，Airwork 非流动负债中存在母公司日发飞机下属子公司日发捷航有限公司对其的长期借款分别为人民币 1.99 亿元及人民币 1.98 亿元。

(2) 公司决定出售飞机资产偿债的原因：

1. 本集团基于实际经营情况、市场环境及公司未来着重发展高端装备智造领域的战略规划，将适时剥离薄弱业务板块，聚焦高端装备智造领域业务。因此暂无对 Airwork 公司 2024 年进行增资及财务资助计划。
2. 2023 年，Airwork 所从事的飞机租赁业务市场竞争加剧，出现部分飞机 2024 年租约到期不再续约的情况，同时因 2023 年下半年市场对 757 飞机系列需求疲软，Airwork 公司 757 飞机机队规模较小短时间内难以获取飞机租赁订单，且 Airwork 公

司 757 飞机机队维护固定成本，如 757 飞机工程师费用等，在持续发生。在市场环境不稳定情况下同时维护 737 与 757 两个机队变得不经济，同时审慎考虑 Airwork 公司日后的流动资金、经营状况以及可用的融资来源后，Airwork 公司本次拟逐步剥离 757 飞机机队（包括机身与发动机），聚焦 737 飞机机队的运营。

3. 2019 年 4 月，Airwork 及其 8 家控股公司以其全部现有及未来（即 2019 年 4 月及以后）持有的资产作为抵押范围签订银团贷款合同，牵头行为新西兰银行，贷款行为澳大利亚联邦银行新西兰分行、中国银行（奥克兰）有限公司、新西兰银行和中国工商银行（新西兰）有限公司、中国建设银行新西兰分行。于 2023 年 12 月 31 日，该笔借款余额为 5,000,000.00 新西兰元及 107,145,488.00 美元，合计等值人民币 782,839,766.66 元。根据现有借款合同，上述借款将于 2024 年 7 月前到期。结合 Airwork 2024 年年初自有货币资金以及预期上述银行债务到期前 Airwork 可产生的经营活动现金流量净额，Airwork 预计将无法获得足够的营运资金及资金来源清偿全部到期的债务。
4. Airwork 公司努力降低运营成本的同时，通过出售部分飞机资产方式快速变现偿还部分到期债务，以增强偿债能力，降低债务规模，减少到期债务无法偿还的违约风险，并提高与相关借款银团沟通续借/展期安排的可能性。

（三）说明针对拟出售飞机资产减值测试的具体方法及过程，包括资产组认定、主要参数选取及依据等，评估价值是否符合市场行情，减值的计提是否充分、合理，核实说明是否存在应计提未计提、前期计提不充分的情形；

（1）针对拟出售飞机资产减值测试的具体方法及过程，包括资产组认定、主要参数选取及依据如下：

Airwork 公司出于获取足够的营运资金以及融资来源以确保 Airwork 公司于 2023 年 12 月 31 日后 12 个月内能够清偿或平稳处理到期的债务并持续运营的目的。基于最新市场需求情况及经营状况，对拟出售的 14 架飞机机身（其中 757 飞机 5 架、737 飞机 9 架）及 24 台飞机发动机资产依据《企业会计准则第 8 号——资产减值》进行减值测试。

根据《企业会计准则第 8 号—资产减值》的相关规定：“固定资产于资产负债表日存在减值迹象的，需进行减值测试。减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。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的现值两者之间的较高者。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，

如果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确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。当单项资产或资产组的可回收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，减记金额计入当期损益，同时计提相应资产的减值准备。存在下列迹象的，表明资产可能发生了减值：

- 1、资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌；
- 2、企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化，从而对企业产生不利影响；
- 3、市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低；
- 4、有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏；
- 5、资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置；
- 6、企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期，如资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润（或者亏损）远远低于（或者高于）预计金额等；
- 7、其他表明资产可能已经发生减值的迹象。

出于增强 Airwork 偿债能力，降低债务规模，减少到期债务无法偿还的违约风险，并提高与相关借款银团沟通续借/展期安排的可能性需要，Airwork 公司决定将原计划租赁运营的部分飞机出售，计划提前终止相关飞机资产的使用，符合上述减值迹象条件 5 中资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置。基于最新的飞机未来出售方案，相关飞机资产可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额。

根据《企业会计准则第 8 号—资产减值》的相关规定：“如果有迹象表明一项资产可能发生减值的，企业应当以单项资产为基础估计其可收回金额。在企业难以对单项资产的可收回金额进行估计的情况下，应当以该资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。”上述拟出售的 14 架飞机机身及 24 台飞机发动机能够通过单独出售独立产生现金流入，故在减值测试中，以每项资产为基础估计其可收回金额。

具体减值测试的方法及过程如下：

Airwork 公司对拟出售飞机资产进行减值测试，测算结果如下：

单位：人民币 万元

| 航空器编号 | 飞机型号 | 账面金额 本次减值 前 (A) | 可收回金 额 (B) | 可收回金额 确认的依据 | 关键参数及关键参数 的确定方式 | 计提减值准备 金额*C=A-B | 资产减值损失 (注) |
|-------------------------------------|----------------|-----------------------|---------------|------------------------|--|--------------------|---------------|
| 24435 | 737 机身 | 2,364 | 263 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据评估机构按照本 集团飞机资产机型、 机龄等条件并结合第 三方同类飞机资产市 场报价 (根据意向买 家 skyline 报价) 对 飞机资产的评估值作 为确定依据。 | 2,101 | 2,026 |
| 29202 (包含发 动机：857809、 857450) | 737 机身及 发动机 | 3,252 | 3,539 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据评估机构按照本 集团飞机资产机型、 机龄等条件并结合第 三方同类飞机资产市 场报价 (根据意向买 家 ALPS Group DWC-LLC 报价确 定) 对飞机资产的评 估值作为确定依据。 | - | - |

| | | | | | | | |
|-------|--------|-------|-----|------------------------|--|-------|-------|
| 24432 | 737 机身 | 3,074 | 232 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据评估机构按照本集团飞机资产机型、机龄等条件并结合第三方同类飞机资产市场报价（根据意向买家 skyline 对 24435 的报价、Airwork 历史销售的 24436 机身实际销售价格确定）对飞机资产的评估值作为确定依据。 | 2,842 | 2,741 |
| 24434 | 737 机身 | 3,760 | 223 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据评估机构按照本集团飞机资产机型、机龄等条件并结合第三方同类飞机资产市场报价（根据意向买家 skyline 对 24435 的报价、Airwork 历史销售的 24436 机身实际销售价格确定）对飞机资产的评估值作为确定依据。 | 3,537 | 3,410 |
| 25264 | 737 机身 | 3,698 | 379 | 公允价值减 | 依据评估机构按照本 | 3,320 | 3,201 |

| | | | | | | | |
|-------|--------|-------|-----|----------------|--|-------|-------|
| | | | | 去处置费用后的净额 | 集团飞机资产机型、机龄等条件并结合第三方同类飞机资产市场报价（查询 www.juzifeiji.com 、 www.plane.net.cn 获取了 3 架 737-400 的市场报价）对飞机资产的评估值作为确定依据。 | | |
| 25362 | 737 机身 | 5,138 | 293 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据评估机构按照本集团飞机资产机型、机龄等条件并结合第三方同类飞机资产市场报价（根据意向买家 skyline 对 24435 的报价、Airwork 历史销售的 24436 机身实际销售价格确定）对飞机资产的评估值作为确定依据。 | 4,845 | 4,672 |
| 25256 | 737 机身 | 3,085 | 375 | 公允价值减去处置费用 | 依据评估机构按照本集团飞机资产机型、 | 2,710 | 2,613 |

| | | | | | | | |
|----------------------------|------------|-------|-------|----------------|--|-------|-------|
| | | | | 后的净额 | 机龄等条件并结合第三方同类飞机资产市场报价（查询 www.juzifeiji.com、www.plane.net.cn 获取了 3 架 737-400 的市场报价）对飞机资产的评估值作为确定依据。 | | |
| 24709 | 737 机身 | 4,033 | 342 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据评估机构按照本集团飞机资产机型、机龄等条件并结合第三方同类飞机资产市场报价（根据意向买家 skyline 对 24435 的报价、Airwork 历史销售的 24436 机身实际销售价格确定）对飞机资产的评估值作为确定依据。 | 3,691 | 3,559 |
| 24834（包含发动机：857454、722445） | 737 机身及发动机 | 2,526 | 4,421 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据评估机构按照本集团飞机资产机型、机龄等条件并结合第 | - | - |

| | | | | | | | |
|-------|--------|--------|-------|----------------|--|--------|--------|
| | | | | | 三方同类飞机资产市场报价（查询 www.plane.net.cn 获取 2 架 737-300 货机整机报价）对飞机资产的评估值作为确定依据。 | | |
| 27058 | 757 机身 | 15,534 | 2,779 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据评估机构按照本集团飞机资产机型、机龄等条件并结合第三方同类飞机资产市场报价（查询 www.controller.com 获取 1 架 757-200 货机机身报价，根据购买方 GOMAIR SARL 对 27051 机身的报价）对飞机资产的评估值作为确定依据。 | 12,755 | 12,298 |
| 25297 | 757 机身 | 11,702 | 2,077 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据评估机构按照本集团飞机资产机型、机龄等条件并结合第三方同类飞机资产市 | 9,625 | 9,280 |

| | | | | | | | |
|-------|--------|--------|-------|------------------------|---|-------|-------|
| | | | | | 场报价（查询 www.controller.com 获取 1 架 757-200 货 机机身报价，根据购 买方 GOMAIR SARL 对 27051 机身的报 价）对飞机资产的评 估值作为确定依据。 | | |
| 27051 | 757 机身 | 10,115 | 2,973 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据评估机构按照本 集团飞机资产机型、 机龄等条件并结合第 三方同类飞机资产市 场报价（根据购买方 GOMAIR SARL 对 27051 机身的实际报 价）对飞机资产的评 估值作为确定依据。 | 7,143 | 6,887 |
| 27055 | 757 机身 | 854 | 2,197 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据评估机构按照本 集团飞机资产机型、 机龄等条件并结合第 三方同类飞机资产市 场报价（查询 www.controller.com | - | - |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-------|----------------|--|-------|-------|
| | | | | | 获取 1 架 757-200 货机机身报价，根据购买方 GOMAIR SARL 对 27051 机身的报价) 对飞机资产的评估值作为确定依据。 | | |
| 26974 | 757 机身 | 2 | 0 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 该机身作为其他飞机维修的零件备用库使用，已经不具备销售价值。 | 2 | 2 |
| 31626 | 757 发动机 | 3,581 | 2,148 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | 1,433 | 1,382 |
| 31593 | 757 发动机 | 5,357 | 881 | 公允价值减 | 依据发动机利用小时 | 4,476 | 4,316 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-------|------------------------|---|-------|-------|
| | | | | 去处置费用后的净额 | 数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | | |
| 31775 | 757 发动机 | 4,657 | 1,290 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | 3,368 | 3,247 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-------|------------------------|---|-------|-------|
| 31383 | 757 发动机 | 2,441 | 1,051 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | 1,390 | 1,341 |
| 31786 | 757 发动机 | 2,619 | 2,054 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动 | 565 | 545 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-------|------------------------|---|-----|-----|
| | | | | | 机公允价值。 | | |
| 31163 | 757 发动机 | 758 | 629 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | 129 | 125 |
| 31079 | 757 发动机 | 2,308 | 1,840 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过 | 468 | 452 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-----|-----|----------------|---|----|----|
| | | | | | 重置成本法计算发动机公允价值。 | | |
| 31830 | 757 发动机 | 419 | 334 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | 86 | 83 |
| 31084 | 757 发动机 | 123 | 317 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等 | - | - |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-----|----------------|---|-----|-----|
| | | | | | 市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | | |
| 31409 | 757 发动机 | 1,413 | 993 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | 420 | 405 |
| 31132 | 757 发动机 | 792 | 541 | 公允价值减去处置费用后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市 | 251 | 242 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-----|------------------------|---|-----|-----|
| | | | | | 场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | | |
| 30611 | 757 发动机 | 1,100 | 499 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 依据发动机利用小时数、热循环次数、预计剩余可使用循环计算发动机成新率，发动机大修系数等主要参数；依据 www.rolls-royce.com 发动机参数介绍、市场第三方客户询价等市场预期价格，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | 601 | 580 |
| 31854 | 757 发动机 | 824 | 198 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 该发动机不是完整发动机，依据 Airwork 提供该发动机各配件清单及预计市场出售价格确定。 | 626 | 604 |
| 31814 | 757 发动机 | 478 | 23 | 公允价值减 去处置费用 | 该发动机不是完整发动机，依据 Airwork | 455 | 438 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-----|-----|------------------------|--|-----|-----|
| | | | | 后的净额 | 提供该发动机各配件清单及预计市场出售价格确定。 | | |
| 31818 | 757 发动机 | 583 | 140 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 该发动机不是完整发动机，依据 Airwork 提供该发动机各配件清单及预计市场出售价格确定。 | 443 | 427 |
| 31825 | 757 发动机 | 13 | 3 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 该发动机不是完整发动机，依据 Airwork 提供该发动机各配件清单及预计市场出售价格确定。 | 10 | 9 |
| 31282 | 757 发动机 | 651 | 4 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 该发动机不是完整发动机，依据 Airwork 提供该发动机各配件清单及预计市场出售价格确定。 | 646 | 623 |
| 31032 | 757 发动机 | 775 | 186 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 该发动机不是完整发动机，依据 Airwork 提供该发动机各配件清单及预计市场出售价格确定。 | 589 | 568 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-----|----|------------------------|---|-----|-----|
| 31066 | 757 发动机 | 154 | 37 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 该发动机不是完整发 动机，依据 Airwork 提供该发动机各配件 清单及预计市场出售 价格确定。 | 117 | 113 |
| 31070 | 757 发动机 | 18 | 4 | 公允价值减 去处置费用 后的净额 | 该发动机不是完整发 动机，依据 Airwork 提供该发动机各配件 清单及预计市场出售 价格确定。 | 13 | 13 |

注：计提资产减值准备金额与资产减值损失差异系根据会计准则，资产负债表科目使用的折算汇率（期末汇率）与利润表科目使用的折算汇率（平均汇率）不同导致。

另外，公司委聘北京国融兴华资产评估有限责任公司对上述计划出售的飞机资产组的减值评估出具了报告号为国融兴华评报字〔2024〕第 010303 号《浙江日发精密机械股份有限公司以财务报告为目的进行资产减值测试涉及的 Airwork Holdings Limited 发动机资产可收回金额项目资产评估报告》与报告号为国融兴华评报字〔2024〕第 010307 号《浙江日发精密机械股份有限公司以财务报告为目的进行资产减值测试涉及的 Airwork Holdings Limited 飞机及发动机资产可收回金额项目资产评估报告》的评估报告。

(2) 评估价值是否符合市场行情，减值的计提是否充分、合理

截至目前已出售飞机资产评估值与实际出售价格如下：

单位：人民币 万元

| 航空器编号 | 飞机型号 | 评估值 (a) | 实际出售价格 (b) | 评估值与实际出售价格差异 c=(a-b) |
|----------------------------|------------|---------|------------|----------------------|
| 29202 及两台发动机 857809、857450 | 737 机身及发动机 | 3,539 | 3,541 | -2 |
| 24434(注 1) | 737 机身 | 223 | 212 | 11 |
| 27055(注 2) | 757 机身 | 2,197 | 1,346 | 851 |

注 1：该飞机机身销售时已将相关机身有价值的零部件进行拆除，拆除零部件价值约人民币 212 万元，剩余机身作报废处理。

注 2：27055 飞机已于 2022 年根据当时市场情况计提资产减值准备，计提减值准备后相关账面余额为人民币 854 万元，本次出售价格为人民币 1,346 万元，低于本次评估值人民币 2,197 万元，主要系相关飞机资产出售过程中买卖双方商业谈判所导致的差异，在二手飞机市场属正常情况。

截至目前公司已获取且认为相对公允的飞机资产报价情况如下：

单位：人民币 万元

| 航空器编号 | 飞机型号 | 评估值 (a) | 飞机资产报价(b) | 评估值与飞机资产报价差异 c=(a-b) |
|-------|--------|---------|-----------|----------------------|
| 27051 | 757 机身 | 2,973 | 2,975 | -2 |
| 24435 | 737 机身 | 263 | 265 | -2 |

根据如上所述减值测试的方法及过程，并结合公司委聘外部评估师北京国融兴华资产评估有限责任公司的评估结果，同时参考部分飞机资产期后第三方报价或实际成交价等资料，上述相关飞机资产评估价值符合市场行情，减值计提充分、合理。

(3) 核实说明是否存在应计提未计提、前期计提不充分的情形

考虑到受全球卫生公共事件、地缘政治及行业竞争加剧的影响，Airwork 公司于 2022 年及 2023 年均进行相关的减值测试，并根据测试结果对需要计提减值的飞机资产计提了相关的资产减值准备。

于 2022 年 12 月 31 日及 2023 年 12 月 31 日，针对本次拟出售 14 架飞机机身及 24 台飞机发动机减值计提情况及具体减值计提时间如下：

单位：人民币 万元

| 航空器编号 | 飞机型号 | 2022年 计提资产 减值损失 | 2023年 计提资产 减值损失 | 减值实际发生时间的情况 | 2023年12月 31日飞机资产状态 | 资产减值计 提时间 | 是否存 在应计提 未计提、 前期计提 不充分的情 形 |
|-----------------------------|--------|-----------------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|--------------|---|
| 24435 | 737 机身 | - | 2,026 | 2023年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 租约履行中，租约到期出售 | 2023年第四季度 | 否 |
| 29202 (包含发动机：857809、857450) | 737 | - | - | 不适用 | 租约结束，拟出售 | 不适用 | 否 |
| 24432 | 737 机身 | - | 2,741 | 2023年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 租约履行中，租约到期出售 | 2023年第四季度 | 否 |
| 24434 | 737 机身 | | 3,410 | 2023年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 租约履行中，租约到期出售 | 2023年第四季度 | 否 |
| 25264 | 737 机身 | | 3,201 | 2023年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 租约履行中，租约到期出售 | 2023年第四季度 | 否 |
| 25362 | 737 机身 | | 4,672 | 2023年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为 | 租约履行中，租约到期出售 | 2023年第四季度 | 否 |

| | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|-------|--------|--|--------------|------------|---|
| | | | | 出售，可收回金额下降 | | | |
| 25256 | 737 机身 | - | 2,613 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 租约履行中，租约到期出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 24709 | 737 机身 | - | 3,559 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 租约履行中，租约到期出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 24834 (包含发动机：857454、722445) | 737 | - | - | 不适用 | 租约履行中，租约到期出售 | 不适用 | 否 |
| 27058 | 757 机身 | - | 12,298 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 等待出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 25297 | 757 机身 | - | 9,280 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 等待出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 27051 | 757 机身 | - | 6,887 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 等待出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 27055 | 757 机身 | 4,238 | - | 2022 年第四季度，改造计划终止，飞机资产使用方式由改造出租变更为直接出售，可收回金额下降 | 等待出售 | 2022 年第四季度 | 否 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-------|--|----------|------------|---|
| 26974 | 757 机身 | 2,533 | 2 | 2022 年第四季度，改造计划终止，飞机资产使用方式由改造出租变更为直接出售，可收回金额下降 | 等待出售 | 2022 年第四季度 | 否 |
| 31626 | 757 发动机 | - | 1,382 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31593 | 757 发动机 | - | 4,316 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31775 | 757 发动机 | - | 3,247 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31383 | 757 发动机 | - | 1,341 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31786 | 757 发动机 | - | 545 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31163 | 757 发动机 | - | 125 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31079 | 757 发动机 | - | 452 | 2023 年第四季度，飞机资 | 维修，拟就地出 | 2023 年第 | 否 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|---|-----|-------------------------------------|----------|------------|---|
| | | | | 产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 售 | 四季度 | |
| 31830 | 757 发动机 | - | 83 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31084 | 757 发动机 | - | - | 不适用 | 维修，拟就地出售 | 不适用 | 否 |
| 31409 | 757 发动机 | - | 405 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31132 | 757 发动机 | - | 242 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 30611 | 757 发动机 | - | 580 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31854 | 757 发动机 | - | 604 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31814 | 757 发动机 | - | 438 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31818 | 757 发动机 | - | 427 | 2023 年第四季度，飞机资 | 维修，拟就地出 | 2023 年第 | 否 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|---|-----|-------------------------------------|----------|------------|---|
| | | | | 产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 售 | 四季度 | |
| 31825 | 757 发动机 | - | 9 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31282 | 757 发动机 | - | 623 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31032 | 757 发动机 | - | 568 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31066 | 757 发动机 | - | 113 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |
| 31070 | 757 发动机 | - | 13 | 2023 年第四季度，飞机资产使用方式由出租变更为出售，可收回金额下降 | 维修，拟就地出售 | 2023 年第四季度 | 否 |

Airwork 公司根据企业会计准则的要求，对飞机资产于 2022 年年末及 2023 年年末进行减值测试，对出现减值的飞机资产计提相应的减值准备。其中，本次拟出售的飞机中 27055 和 26974 飞机资产于 2022 年计提减值准备。由于 Airwork 公司 2023 年第四季度收到客户 Team Global Express (简称“TGE 公司”，前身为 Toll Holdings Limited 简称“TOLL 公司”)公司的通知，飞机租赁业务合约在 2024 年 5 月 31 日到期之后将不再续约，从而触发银团要求 Airwork 公司到期归还借款、取消授信等风险。2023 年第四季度，出于增强 Airwork 偿债能力，降低债务规模，减少到期债务无法偿还的违约风险，并提高与相关借款银团沟通续借/展期安排的可能性需要，Airwork 公司决定将原计划租赁运营的部分飞机出售，计划提前终止相关飞机资产的使用，基于最新的飞机未来出售使用方案，相关飞机资产可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额，并以此进一步计提资产减值。

Airwork 公司认为，变更经营战略系基于 2023 年第四季度出现了不可预见的事项。在 2023 年第四季度之前，Airwork 公司未获得 TGE 公司将到期不再续约的相关信息，Airwork 公司经营决策基于历史租约合同的续签情况评估并假设其在续签的情况下可以获取稳定现金流量，进行减值测试相关工作，并已足额计提减值。如本问询函问题二、2 回复中提及，公司及 Airwork 公司已审慎考虑 Airwork 公司日后的流动资金、经营状况以及可用的融资来源，以评估 Airwork 公司是否拥有足够的营运资金以及融资来源以确保 Airwork 公司于 2023 年 12 月 31 日后 12 个月内能够清偿或平稳处理到期的债务并持续运营。其中一个重要措施即将 14 架飞机机身及 24 台飞机发动机予以出售。

本次拟出售的 737 飞机 2023 年度均有飞行收入与租约且效益良好，但该部分飞机 2024 年租赁合同即将到期且其中主要客户 TGE 公司已经明确表示不续约，如进一步取得新客户合同将需要进行大额飞机检查、维护等相关支出，同时审慎考虑 Airwork 公司日后的流动资金、经营状况以及可用的融资来源后，计划进行出售；本次拟出售的 757 飞机，其中 27055 飞机与 26974 飞机因于 2022 年放弃改造，已于 2022 年底充分计提减值准备；27058 飞机于 2022 年底尚未完成改造，2023 年基本完成改造后等待出租，25297 飞机与 27051 飞机于 2023 年下半年完成维护保养等待出租，公司原计划对上述 3 架飞机持续运营，考虑市场 757 飞机租金情况，相关飞机持续运营下可收回金额将远超过账面价值，但因 2023 年下半年市场对 757 飞机系列需求疲软，Airwork 公司 757 飞机机队规模较小短时间内难以获取飞机租赁订单，且 Airwork 公司 757 飞机机队维护固定成本，如 757 飞机工程师费用等，在持续发生。在市场环境不稳定情况下同时维护 737 与 757 两个机队变得不经济，同时审慎考虑 Airwork 公司日后的流动资金、经营状况以及可用的融资来源后，Airwork 公司本次拟逐步剥离 757 飞机机队（包括机身与发动机），聚焦 737 飞机机队的运营。

综上，Airwork 公司于 2023 年末，根据最新的经营决策下的资产可收回金额，根据企业会计准则对相关飞机资产进行减值测试，并进一步计提相关资产减值具有合理性，不存在应计提未计提、前期计提不充分的情形。

（四）结合其他拟继续运营飞机在手运营合同及公司后续规划，说明后续是否存在进一步处置计划，其他飞机资产是否存在减值迹象，减值计提是否充分；

（1）结合其他拟继续运营飞机在手运营合同及公司后续规划，说明后续是否存在进一步处置计划

Airwork 对于剩余 13 架飞机拟继续运营，相关飞机租赁合同正常。截至目前，Airwork 尚无后续进一步飞机资产处置计划，公司基于实际经营情况、市场环境及公司未来着重发展高端装备制造领域的战略规划，将适时整体剥离薄弱业务板块，聚焦高端装备制造领域业务。

（2）其他飞机资产是否存在减值迹象，减值计提是否充分

2023 年，Airwork 所从事的飞机租赁市场竞争加剧，出现部分飞机 2024 年租约到期不再续约的情况。于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 的流动负债超出流动资产为人民币 8.01 亿元，Airwork 的现金及现金等价物余额仅为人民币 0.42 亿元。同时，于 2023 年 12 月 31 日，Airwork 合计人民币 7.83 亿元的银行借款本金及利息将于 2024 年 7 月前到期。相关事项表明可能存在对 Airwork 持续经营能力产生疑虑的重大不确定性，因此，剩余持续运营飞机资产仍然具有减值的可能性。

根据《企业会计准则第 8 号—资产减值》的相关规定：“如果有迹象表明一项资产可能发生减值的，企业应当以单项资产为基础估计其可收回金额。在企业难以对单项资产的可收回金额进行估计的情况下，应当以该资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。”“资产组是企业可以认定的最小资产组合，其产生的现金流入应当基本上独立于其他资产或者资产组。资产组应当由与创造现金流入相关的资产构成。”

Airwork 剩余持续运营的飞机资产在持续运营下无法以单项资产产生现金流入，如发动机与飞机机身必须组合使用才能运营出租产生现金流，故将其整体作为一个资产组进行减值测试，相关资产组可收回金额按预计未来现金流量的现值确定。预计未来现金流量现值的计算以飞机资产的经济寿命年限为限，用于现金产生单元减值测试的重要参数包括未来期间预期飞机租金、预测经营期限、适用的折现率、飞机残值，公司根据历史经验及对市场发展的预测确定这些重要参数。减值测试涉及的关键参数具体如下：

| 项目 | 预测期的关键参数 | 预测期内的参数确定依据 |
|-------------------|---------------|--|
| 剩余持续运营飞机及发动机相关资产组 | 未来期间预期飞机租金 | 管理层根据在租期结束前按照现有租赁合同约定的租金对未来期间预期飞机租金进行预测，现有租期结束后，未来租期租金在原有租赁合同约定的租金进行调整； |
| | 预测经营期限：4-15年 | 依据飞机首飞日期，按照给定的经济寿命年限计算飞机经济寿命到期日，同时根据管理层历史决策方式，通过到期日前飞机检修费用判断继续经营是否经济，确定是否提前销售飞机。 |
| | 税前折现率为 11.37% | 折现率是采用资本资产加权平均资本成本模型确定折现率，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因素。 |
| | 飞机残值 | 飞机残值依据机型、有效经济寿命届满后的机龄等条件使用预期市场回收价值确定。 |

采用上述参数确定的剩余持续运营飞机相关主要预测数据如下：

单位：人民币 万元

| 序号 | 航空器型号 | 注册号 | 登记标志 | 首飞日期 | 购入年份 | 预测收益期限（年） | 预测期近3年租金情况 | | |
|----|----------|--------|-------|------------|------------|-----------|------------|----------|----------|
| | | | | | | | 2024年 | 2025年 | 2026年 |
| 1 | B737-400 | OE-IAB | 25147 | 1991/4/24 | 2015/5/20 | 6.84 | 706.49 | 1,262.22 | 1,262.22 |
| 2 | B737-400 | EI-STW | 29201 | 1998/4/5 | 2018/4/30 | 13.51 | 692.07 | 872.57 | 872.57 |
| 3 | B737-300 | ZS-TGN | 23862 | 1988/7/18 | 2011/4/4 | 3.75 | 524.59 | 583.73 | 595.40 |
| 4 | B737-300 | ZS-TAG | 23706 | 1988/1/13 | 2014/5/29 | 3.75 | 713.41 | 793.83 | 809.71 |
| 5 | B757-200 | EC-NFN | 24617 | 1991/12/19 | 2017/11/8 | 7.95 | 3,360.72 | 3,076.55 | 3,356.23 |
| 6 | B757-200 | EC-NYM | 25294 | 1991/12/20 | 2017/11/8 | 7.95 | 4,159.48 | 4,137.07 | 3,792.32 |
| 7 | B737-400 | ZK-JTQ | 24442 | 1992/9/21 | 2015/5/1 | 8.70 | 6,061.23 | 7,949.12 | 7,505.30 |
| 8 | B737-400 | ZK-PAK | 24444 | 1993/3/23 | 2015/1/28 | 9.21 | 3,167.68 | 3,193.55 | 3,015.25 |
| 9 | B737-400 | ZK-PAT | 24683 | 1990/7/23 | 2016/7/11 | 5.45 | 3,167.68 | 3,193.55 | 3,015.25 |
| 10 | B737- | ZK- | 25371 | 1991/12/18 | 2013/12/16 | 7.94 | 3,167.68 | 3,193.55 | 3,015.25 |

| 序号 | 航空器型号 | 注册号 | 登记标志 | 首飞日期 | 购入年份 | 预测收益期限(年) | 预测期近3年租金情况 | | |
|----|----------|--------|-------|------------|------------|-----------|------------|----------|----------|
| | | | | | | | 2024年 | 2025年 | 2026年 |
| | 400 | PAU | | | | | | | |
| 11 | B737-400 | ZK-TLM | 24813 | 1991/5/30 | 2018/11/20 | 6.25 | 6,310.28 | 7,949.12 | 7,505.30 |
| 12 | B737-400 | ZK-FXL | 28702 | 1997/12/24 | 2018/11/2 | 13.90 | 3,082.37 | 3,992.37 | 4,485.97 |
| 13 | B737-400 | ZK-AWA | 29203 | 1998/6/22 | 2018/7/18 | 14.46 | 1,554.04 | 1,351.32 | 1,391.86 |

另外，公司聘请外部评估师北京国融兴华资产评估有限责任公司对上述持续运营的飞机资产组的减值评估出具了报告号为国融兴华评报字〔2024〕第010306号《浙江日发精密机械股份有限公司以财务报告为目的进行资产减值测试涉及的 Airwork Holdings Limited 资产组可收回金额项目资产评估报告》的评估报告。

根据上述减值测试计算与评估师报告，其他继续运营飞机资产组可收回金额超过飞机资产组账面价值，2023年无需计提减值准备，减值计提全面、充分。

会计师意见：

针对上述事项，我们执行了包括但不限于以下审计程序：

- 了解和评价 Airwork 固定资产与在建工程中飞机资产的减值相关的关键财务报告内部控制的设计和运行有效性；
- 基于对 Airwork 相关业务的理解并结合 Airwork 管理层对其固定资产与在建工程中飞机资产未来运营与处置计划，评价管理层对相关资产组的认定、进行资产减值测试的方法是否符合企业会计准则的要求；
- 了解及分析 Airwork 决定出售飞机资产偿债的原因及后续飞机资产运营计划；
- 评估管理层委聘的外部评估师的胜任能力、专业素质和客观性；
- 基于对 Airwork 所处行业的了解，综合考虑相关资产组的历史经营情况、财务预算和其他外部信息等，评价管理层在预计未来现金流量现值中所采用的未来收入增长率、未来运营成本变动及未来资本支出等关键假设的合理性；
- 选取主要资产，将 Airwork 固定资产与在建工程中的飞机资产公允价值评估核对至管理层聘请的外部评估师报告；
- 利用毕马威估值专家的工作，评价管理层使用的评估方法的适当性，Airwork 固定资产与在建工程中飞机资产的公允价值评估涉及的飞机资产成新率等重大假设以及预计未来现金流量现值所使用的折现率的合理性；
- 将管理层上一年度计算预计未来现金流量现值时采用的收入增长率等关键假设与本年度

的相关资产组的实际经营情况进行比较，评价是否存在管理层偏向的迹象；

- 复核管理层对计算预计未来现金流量现值时使用的折现率、未来收入增长率、未来运营成本、未来资本支出等重要假设所进行的敏感性分析，评价重要假设的变化对减值评估结果的可能影响以及是否存在管理层偏向的迹象；
- 评价在财务报表中对 Airwork 固定资产与在建工程中飞机资产的减值以及所采用的关键假设的披露是否符合企业会计准则的要求。

我们认为，公司决定出售部分飞机资产偿债的原因说明与我们了解的情况一致，公司 2023 年末对上述拟出售与其他拟继续运营飞机资产减值准备计提充分、合理，不存在应计提未计提、前期计提不充分的情形。

交易所问题：

问题 3：年报显示，子公司 Machining Centers Manufacturing S.p.A（以下简称“意大利 MCM 公司”）2021 年至 2023 年净利润为-1,270.99 万元、-2,345.37 万元、-4,119.00 万元，亏损持续加大。公司针对意大利 MCM 公司商誉期末账面价值 2,625.56 万元，近三年未对其计提商誉减值。请你公司：

- （1）结合行业趋势、同行业可比公司经营情况，针对性说明 MCM 公司行业地位和核心竞争力，持续亏损情况是否符合行业趋势；
- （2）结合国内外竞争情况、上下游和子公司营业情况，分析 MCM 公司连续多年亏损的原因，且未计提商誉减值准备的原因、依据及合理性；
- （3）说明近三年商誉减值测试中关键参数、假设及未来现金流预测数据及依据。

请年审会计师对上述事项（2）进行核查并发表明确意见

公司回复：

（二）结合国内外竞争情况、上下游和子公司营业情况，分析 MCM 公司连续多年亏损的原因，且未计提商誉减值准备的原因、依据及合理性；

（1）结合国内外竞争情况、上下游和子公司营业情况，分析 MCM 公司连续多年亏损的原因

MCM 公司最近五年的经营情况如下表：

单位：人民币 万元

| 项目 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 2023 年 |
|----------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| 营业收入 | 88,230.61 | 61,322.72 | 46,877.69 | 52,703.51 | 68,885.25 |
| 净利润（净亏损以“-”列示） | 1,117.42 | 897.96 | (1,270.99) | (2,345.37) | (4,119.00) |

意大利 MCM 公司自 2014 年收购后，经营情况得到明显改善，2015 年开始扭亏为盈，此后五年持续盈利。但受全球公共卫生事件及地缘冲突的影响，2021 年至 2023 年出现连续亏损。

意大利 MCM 公司国内外竞争及上下游情况

同时，连续多起航空安全事件发生后，2019 年各国纷纷暂停或取消飞机订单，航空市场需求出现严重下滑；2020 年开始的全球公共卫生事件，全球经济低迷，对民航运输市场更是雪上加霜，2019 年至 2020 年航空公司出现大面积的破产，据不完全统计，这二年破产的航空公司不少于 60 家。

航空航天领域是意大利 MCM 公司主要的收入领域之一，该部分收入占比在 2020 年前为 40-45%，但因波音 737-MAX 飞机相关的狮子航空公司和埃塞俄比亚航空公司的事故，导致飞机停产以及航空航天行业领先公司的采购活动随之减少。自 2019 年的下半年，航天航空领域客户对相关产品订单下降，因此 MCM 公司该业务收入下降，收入占比下降为 29-30% 左右。从报表上看，2020 年起收入下降（MCM 设备的生产周期一般 10-12 个月，报表数据具有一定的滞后性），2021 年近 8 年来的低谷，2022 年开始逐渐恢复。另外，受到全球卫生公共事件及随之而来的全球生产活动的停工，2020 年开始人员使用率下降，意大利 MCM 公司营业收入下降，但仍需承担人员等固定支出导致出现亏损。

2022 年、2023 年收入有所恢复，但持续受到西方地缘政治冲突、能源危机以及随之而来的材料采购成本的显著上升，及电子材料交付的延迟等均对这两年的经营结果产生了影响。

意大利 MCM 公司连续多年亏损主要系航空行业影响、全球卫生公共事件、地缘政治冲突影响及其进一步带来的欧洲高通胀持续影响，导致其原材料、能源及人工等成本上涨，但产品销售价格未能及时相应上调所引起，但自 2023 年第四季度起正在逐步恢复，同时 MCM 公司已在后续新签订合同中完成相应价格上调，预期 2024 年及以后年度的经营情况将开始实现好转。

（2）未计提商誉减值准备的原因、依据及合理性

按照《企业会计准则第 8 号——资产减值》的规定，公司应当在资产负债表日判断是否存在可能发生资产减值的迹象。对企业合并所形成的商誉，公司应当至少在每年年度终了进行减值测试。

公司于 2021 年末、2022 年末和 2023 年末对 意大利 MCM 公司包含商誉的资产组进行了减值测试，测试方法为：首先对不包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，计算可收回金额，并与相关账面价值相比较，确认相应的减值损失；然后再对包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，比较这些相关资产组或者资产组组合的账面价值(包括所分摊的商誉的账面价值部分)与其可收回金额。资产可收回金额的估计，应当根据其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。如相关资产组或者资产组组合的可收回金额低于其账面价值的，应当就其差额确认减值损失，减值损失金额应当首先抵减分摊至资产组或者资产组组合中商誉的账面价值；再按比例抵减其他各项资产的账面价值，抵减后的各资产的账面价值不低于以下三者之中的最高者：该资产的公允价值减去处置费用后的净额（如可确定）、该资产预计未来现金流量的现值（如可确定的）和零。

意大利 MCM 公司 2021 年末、2022 年末和 2023 年末商誉减值测试具体步骤和详细计算过程如下：

单位：万欧元

| 项目 | 2023 年金额 | 2022 年金额 | 2021 年金额 |
|----------------------|----------|----------|----------|
| 商誉账面余额① | 324.31 | 324.31 | 324.31 |
| 商誉减值准备余额② | - | - | - |
| 商誉的账面价值③=①-② | 324.31 | 324.31 | 324.31 |
| 未确认归属于少数股东权益的商誉价值④ | 81.08 | 81.08 | 81.08 |
| 调整后整体商誉的账面价值⑤=④+③ | 405.39 | 405.39 | 405.39 |
| 资产组的账面价值⑥ | 3,555.24 | 4,145.18 | 3,064.79 |
| 包含整体商誉的资产组的账面价值⑦=⑤+⑥ | 3,960.63 | 4,550.57 | 3,470.18 |
| 资产组预计未来现金流量的现值⑧ | 4,190.00 | 4,569.14 | 4,329.86 |
| 是否存在减值 | 无 | 无 | 无 |

根据公司于 2021 年末、2022 年末和 2023 年末商誉减值测试结果，意大利 MCM 公司商誉相关资产组各年末可回收金额均高于包含整体商誉的资产组账面价值，故无需对意大利 MCM 公司商誉计提减值。

如本题第一问所回复，意大利 MCM 公司近几年持续亏损主要系全球公共卫生事件和西方地缘冲突持续影响所导致，其经营情况与同行业可比公司趋同，持续亏损情况符合行业趋势。虽然意大利 MCM 公司近几年亏损，但其行业地位以及核心竞争力未有下降，企业价值整体较为稳定。

2021 年年末，公司委托坤元资产评估有限公司对意大利 MCM 公司资产组进行评估，并出具《浙江日发精密机械股份有限公司拟对收购 Machining Centers Manufacturing S.p.A 股权形成的商誉进行减值测试涉及的相关资产组组合价值评估项目资产评估报告》(坤元评报〔2022〕268 号)的评估报告。

2022 年年末，公司委托北京国融兴华资产评估有限公司对意大利 MCM 公司资产组进行评估，并出具《浙江日发精密机械股份有限公司以财务报告为目的进行商誉减值测试所涉及的 Machining Centers Manufacturing S.p.A 相关资产组可收回金额项目资产评估报告》(国融兴华评报字〔2023〕第 010245 号)的评估报告。

2023 年年末，公司委托北京国融兴华资产评估有限公司对意大利 MCM 公司资产组进行评估，并出具《浙江日发精密机械股份有限公司以财务报告为目的进行商誉减值测试所涉及的 Machining Centers Manufacturing S.p.A 含商誉资产组可收回金额项目资产评估报告》(国融兴华评报字〔2024〕第 010302 号)的评估报告。

综上，公司认为 2021 年末、2022 年末和 2023 年末未计提意大利 MCM 公司商誉减值准备原因合理、依据充分。

会计师意见：

针对上述事项，我们执行了包括但不限于以下审计程序：

- 了解和评价与商誉减值测试相关的关键财务报告内部控制的设计和运行有效性；
- 基于我们对意大利 MCM 公司相关业务的理解，评价管理层运用的商誉减值测试方法以及将商誉分摊至相关的资产组的方法，是否符合企业会计准则的要求；
- 评估管理层委聘的外部评估师的胜任能力、专业素质和客观性；
- 基于我们对意大利 MCM 公司所处行业的了解，综合考虑相关资产组的历史情况以及财务预算等，评价管理层在预计未来现金流量现值中使用的收入增长率、运营成本变动以及未来资本支出等关键假设；
- 利用毕马威估值专家的工作，评价管理层预计未来现金流量的现值的方法的适当性以及所使用的折现率的合理性；

- 将管理层上一年度计算预计未来现金流量现值时采用的关键假设与本年度的相关资产组的实际经营情况进行比较，评价是否存在管理层偏向的迹象；
- 对预计未来现金流量现值中使用的折现率和未来收入增长率等关键假设进行敏感性分析，评价关键假设的变化对减值评估结果的可能影响以及是否存在管理层偏向的迹象；
- 评价在财务报表中对收购意大利 MCM 公司形成的商誉减值以及所采用的关键假设的披露是否符合企业会计准则的要求。

我们认为，公司于 2021 年末、2022 年末和 2023 年末未对收购意大利 MCM 公司形成的商誉计提减值准备原因合理、依据充分。

交易所问题：

问题 4：年报显示，2021 年至 2023 年期末存货账面价值分别为 9.97 亿元、11.55 亿元和 12.19 亿元，占总资产比例分别为 13.56%、19.39%和 28.84%，且占对应产品当期营业收入比例较高。2023 年期末存货账面余额 12.61 亿元，其中原材料 4.12 亿元，存货跌价准备计提比例 8.19%；在产品 2.92 亿元，存货跌价准备计提比例 1.67%；库存商品 5.57 亿元，存货跌价准备计提比例 0.54%。请你公司：

（1）结合生产经营、存货储备及同行业可比公司情况，说明公司维持大额存货余额的原因及合理性；

（2）说明期末存货的具体品类名称、金额、库龄、当期存放地点和状态，并结合价格变化、在手订单、主要产品销售及同行业可比公司情况，说明库存商品存货跌价准备计提比例较低的原因及合理性，进一步说明报告期存货跌价准备的计提是否充分。

请年审会计师对上述事项（2）进行核查并发表明确意见。

公司回复：

(二) 说明期末存货的具体品类名称、金额、库龄、当期存放地点和状态，并结合价格变化、在手订单、主要产品销售及同行业可比公司情况，说明库存商品存货跌价准备计提比例较低的原因及合理性，进一步说明报告期存货跌价准备的计提是否充分。

(1) 期末存货的具体品类名称、金额、库龄、当期存放地点和状态

单位：人民币 万元

| 项目 | 品类名称 | 1 年以内 | 1-2 年 | 2-3 年 | 3 年以上 | 存放地点 | 存货状态 |
|--------|---------------|------------|----------|----------|----------|---------------------|------|
| 原材料 | 机床板块生产用原材料 | 24,328.80 | 4,521.36 | 1,617.40 | 4,303.73 | 国内及意大利仓库 | 可用 |
| | 航空板块运营用原材料 | 869.48 | 697.54 | 327.32 | 1,189.38 | 新西兰仓库 | 可用 |
| 在产品 | 机床板块生产用在产品 | 24,728.48 | 1,349.59 | 1,925.98 | 682.97 | 国内及意大利仓库 | 可用 |
| | 航空板块运营用在产品 | 2.92 | - | - | - | 新西兰仓库 | 可用 |
| 库存商品 | 机床板块生产的库存商品 | 54,764.45 | 80.35 | - | 526.09 | 国内及意大利仓库、公司销售客户处(注) | 可用 |
| 委托加工物资 | 机床板块生产用委托加工物资 | 1.09 | - | - | - | 受托方仓库 | 可用 |
| 存货合计 | | 104,695.22 | 6,648.84 | 3,870.70 | 6,702.17 | | |
| 占比 | | 85.87% | 5.45% | 3.17% | 5.50% | | |

注：公司库存商品中包含发出商品，年末尚在公司销售客户处进行验收前的调试安装。

2023年12月31日，公司存货主要为机床板块相关存货，主要存放在中国境内仓库与意大利子公司MCM公司仓库，存货状态良好。存货整体1-3年占比94.50%，3年以上占比5.50%，整体存货库龄结构合理，符合行业情况。

(2) 结合价格变化、在手订单、主要产品销售及同行业可比公司情况，说明库存商品存货跌价准备计提比例较低的原因及合理性，进一步说明报告期存货跌价准备的计提是否充分

1. 公司存货跌价准备的会计政策

资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。

可变现净值，是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。为生产而持有的原材料，其可变现净值根据其生产的库存商品的可变现净值为基础确定。为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，其可变现净值以合同价格为基础计算。当持有存货的数量多于相关合同订购数量的，超出部分的存货的可变现净值以一般销售价格为基础计算。

公司按单个存货项目计算的成本高于其可变现净值的差额，计提存货跌价准备，计入当期损益。

| 存货类别 | 可变现净值的确定依据 |
|-----------|----------------------------------|
| 库存商品、发出商品 | 估计售价减去估计的销售费用和相关税费。 |
| 原材料 | 估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费 |
| 在产品 | |
| 委托加工物资 | |

2. 公司存货跌价计提情况

(a) 公司主要产品销售及价格变化情况

公司机床板块近年主要产品销售数量稳步提升，2023年销售机床台数为1,519台，相比2022年销售的1,448台有所增加，同时平均产品销售单价也有所增加，2023年机床产品平均销售单价为人民币85.14万元/台，相比2022年平均销售单价72.58万元/台增幅17.30%。公司的主要产品按订单生产，很少出现滞销情形，公司期末存货存在跌价风险较小。

(b) 公司 2023 年末计提的存货跌价准备明细如下

单位：人民币 万元

| 项目 | 品类名称 | 年末账面余额 | 存货跌价准备 | 账面价值 |
|--------|---------------|------------|------------|------------|
| 原材料 | 机床板块生产用原材料 | 38,013.98 | (3,242.70) | 34,771.28 |
| | 航空板块运营用原材料 | 3,219.93 | (136.20) | 3,083.73 |
| 在产品 | 机床板块生产用在产品 | 29,175.37 | (488.35) | 28,687.02 |
| | 航空板块运营用在产品 | 2.92 | - | 2.92 |
| 库存商品 | 机床板块生产的库存商品 | 55,670.22 | (299.33) | 55,370.89 |
| 委托加工物资 | 机床板块生产用委托加工物资 | 1.09 | - | 1.09 |
| 合计 | | 126,083.51 | (4,166.58) | 121,916.93 |

(c) 2023 年末公司在手订单情况

2023 年末，公司在手订单按主营业务板块分布情况如下表：

单位：人民币 万元

| 主营业务板块 | 在手订单金额 | 库存商品和在产品期末余额 |
|--------|------------|--------------|
| 机床板块 | 100,386.60 | 84,845.59 |
| 航空板块 | | 不适用（注） |

注：公司航空板块主要业务为飞机租赁，其所持有的存货主要为维修用飞机零部件，难以核算对应订单金额。

因产品生产周期，公司依据在手订单及未来对市场的预期，主要对机床板块进行生产备货，以备客户机床产品采购的需求，本期存货期末规模与公司在手订单情况匹配。

(d) 同行业可比公司情况

报告期末，同行业可比公司存货账面余额及存货跌价准备计提情况如下：

单位：人民币 万元

| 可比公司（注） | 2023 年年末存货余额 | 2023 年年末存货跌价准备 | 计提比例 |
|---------|--------------|----------------|-------|
| 海天精工 | 164,200.30 | (7,164.48) | 4.36% |
| -其中库存商品 | 104,251.93 | (1,180.01) | 1.13% |
| 纽威数控 | 95,851.15 | (3,684.21) | 3.84% |
| -其中库存商品 | 40,267.58 | (582.29) | 1.45% |
| 科德数控 | 47,668.63 | (519.30) | 1.09% |
| -其中库存商品 | 8,553.87 | (107.47) | 1.26% |
| 国盛智科 | 49,108.78 | (1,424.37) | 2.90% |
| -其中库存商品 | 12,041.87 | (71.34) | 0.59% |
| 平均值 | 89,207.22 | (3,198.09) | 3.05% |
| -其中库存商品 | 41,278.81 | (485.28) | 1.11% |
| 本公司 | 126,083.51 | (4,166.58) | 3.30% |
| -其中库存商品 | 55,670.22 | (299.33) | 0.54% |

注：可比公司数据取自披露的 2023 年度报告。

与机床行业可比公司相比：公司 2023 年库存商品存货跌价计提比例 0.54%，低于同行业可比公司平均值 1.11%，主要系公司库存商品订单覆盖率超过 100%，相关商品销售订单价格超过年末公司对应库存商品账面余额而未计提存货跌价准备。公司 2023 年度整体存货跌价计提比例 3.30%，略高于同行业可比公司平均值 3.05%，其中原材料存货跌价计提比例 8.19%、在产品存货跌价计提比例 1.67%，公司整体存货跌价准备计提充分。

综上所述，结合公司主要产品价格变化、在手订单情况以及与同行业可比公司的对比，公司库存商品存货跌价准备计提比例较低具有合理性，公司 2023 年报告期存货跌价准备计提充分。

会计师意见：

针对上述事项，我们执行了包括但不限于以下审计程序：

- 了解和评价与存货跌价准备计提相关的关键财务报告内部控制的设计和运行有效性；
- 对公司的年末存货盘点执行监盘程序，选取样本，检查存货（原材料、在产品与产成品）的盘点数量，查看存货的状态，并对存货进行开箱检查，尤其关注存货的毁损、废弃或呆滞情况，以评价公司于资产负债表日的存货数量和状况；
- 评价公司存货跌价准备政策是否符合企业会计准则的规定，并基于该存货跌价准备政策，检查年末存货跌价准备的计算；
- 从存货库龄表中选取项目，检查至存货入库单等相关的支持性文件，评价公司提供的存货库龄信息的准确性；
- 选取长库龄存货项目，检查存货历史耗用及期后销量情况，以评价公司于资产负债表日对长库龄存货计提的存货跌价准备是否充分；
- 选取存货项目，将产品估计售价与接近资产负债表日或期后的实际售价进行比较，并将预计销售费用率与接近资产负债表日或期后的实际销售费用率进行比较，检查可变现净值计算过程中相关估计的合理性；
- 选取存货项目，通过比较历史同类原材料、在产品至完工时仍需发生的成本，评价对公司估计的至完工时将要发生成本的合理性；
- 选取样本，将公司在上一年末计提存货跌价准备时所作的估计，和后续发生的实际情况进行比较，评价是否存在管理层偏向的迹象。

我们认为，公司库存商品存货跌价准备相关会计处理符合企业会计准则规定，公司 2023 年报告期存货跌价准备计提充分。

交易所问题：

问题 6：年报显示，公司 2023 年期末应收账款账面余额 4.76 亿元。按账龄组合计提坏账的 1 年以内（含 1 年）预期信用损失率 5%；公司对客户 G 本期新增应收账款账面余额 1,036.32 万元，并按单项计提坏账准备 37.46 万元，计提比例为 4%。

请你公司说明针对客户 G 本期新增的应收账款交易背景、产品销售类型、回款情况及比例、相关客户与公司的关联关系等，公司在进行销售时是否审慎考虑客户的财务状况及履约能力，结合债务履约能力、违约责任、已采取的催收措施，说明针对客户 G 按照单项计提坏账准备原因以及坏账计提比例低于按账龄组合计提比例的原因及合理性。

请年审会计师对上述事项进行核查并发表明确意见。

公司回复：

（1）针对客户 G 本期新增的应收账款交易背景、产品销售类型、回款情况及比例、相关客户与公司的关联关系说明如下：

单位：人民币 万元

| 客户名称 | 是否 2023 年新客户 | 首次合作时间 | 产品销售类型 | 2023 年全年销售收入 (a) | 2023 年全年回款金额 (b) | 回款比例 (c=b/a) [*] | 是否关联方 |
|---------------------|--------------|--------|--------|------------------|------------------|---------------------------|-------|
| Team Global Express | 否 | 2007 年 | 飞机租赁收入 | 21,676.33 | 23,400.57 | 108% | 否 |

*回款比例超过 100%主要系回款时间性差异、对方预付款以及汇率影响。

（2）公司在进行销售时是否审慎考虑客户的财务状况及履约能力，结合债务履约能力、违约责任、已采取的催收措施，说明针对客户 G 按照单项计提坏账准备原因以及坏账计提比例低于按账龄组合计提比例的原因及合理性

公司子公司 Airwork 公司与 Team Global Express（简称“TGE 公司”，前身为 Toll Holdings Limited 简称“TOLL 公司”）自 2007 年 4 月 30 日开始合作，期间 Airwork 公司为 TGE 公司/TOLL 公司提供飞机租赁服务，合作方式为湿租方式。相关客户 2022 年与 2023 年租赁收入分别为人民币 2.15 亿元与人民币 2.17 亿元，占 Airwork 公司营业收入比例分别为 20%、26%。2023 年末，公司对于上述客户的应收账款主要系 2023 年 12 月的部分租赁应收款。

过去合作期间，TGE 公司回款情况良好，未有违约发生，本次考虑其与公司存在少量部分有争议的租赁款，故对其进行单项坏账准备减值测试。该有争议的租赁款金额为 9.2 万新西兰元（约人民币 37.46 万元），款项性质为 Airwork 公司按租赁合同约定的最低工作时间向 TGE 公司开具的地勤服务费发票，TGE 公司基于不可抗力因素（地勤人员因感染新冠而无法工作）对此项收费提出异议，要求豁免。综合考虑 TGE 公司的过往回款情况、履约能力及信用风险，对其计提坏账准备人民币 37.46 万元，其中有争议租赁款已全额计提坏账准备。若公司按照 5% 的账龄组合计提比例测算坏账损失，则相关应收账款坏账准备为人民币 51.82 万元，差异较小。

会计师意见：

针对上述事项，我们执行了包括但不限于以下审计程序：

- 了解与评价与信用风险控制、应收款项回收及单项计提坏账准备估计相关的财务报告内部控制设计和运行有效性；
- 获取客户 G 单项计提坏账准备的应收账款明细，了解相关应收账款形成的时间、具体业务、未回款的原因等，评价管理层采用单项计提坏账准备的合理性；
- 通过询问、查询公开信息等方式了解客户 G 的经营情况，是否与公司存在关联方关系；
- 通过了解客户 G 的过往回款情况、履约能力及信用风险，评价针对客户 G 坏账准备计提金额的合理性。

我们认为，公司针对客户 G 按照单项计提坏账准备，且相关坏账计提比例低于按账龄组合计提比例的原因合理，相关坏账计提不存在重大错报。



本专项说明仅用于浙江日发精密机械股份有限公司回复深圳证券交易所《关于浙江日发精密机械股份有限公司 2023 年年报问询函》（公司部年报问询函〔2024〕第 274 号）之用，未经本所的事先书面同意，不得用于其他目的。

毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）

日期：2024 年 6 月 14 日