

浙江日发精密机械股份有限公司

关于对深圳证券交易所 2023 年年报问询函的回复

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”）近日收到深圳证券交易所出具的《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，以下简称“《问询函》”）。

收到《问询函》后，公司对此高度重视，立即组织相关人员对《问询函》所涉及问题进行了认真分析和核查，现就《问询函》所涉事项回复如下：

一、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。

（三）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 |
|--|---|
| <p>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；</p> | <p>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；</p> <p>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其中相关条件在预测期 Airwork 可持续满足的测算表；</p> |
| <p>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；</p> | <p>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；</p> <p>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；</p> |
| <p>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：</p> <p>1) 基于对 Airwork 业务及所在行业的了解，综合考</p> | <p>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> |

| | |
|---|---|
| <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，以评价现金流量预测的合理性；</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</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</p> |

| | |
|---|---------------|
| 况进行确认； | 况的银行回函； |
| 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； | 公司持续经营能力分析说明； |

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。

二、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：

(一) 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；

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、停放位置如下：

单位：人民币万元

| 航空器编号（包括飞机机身与发动机编号） | 2023 年 12 月 31 日账面原值（注 1） | 2023 年 12 月 31 日累计折旧（注 2） | 2023 年度计提减值 | 2023 年 12 月 31 日账面价值 | 2023 年 12 月 31 日可变现净值（注 4） | 飞机购入时间 | 2023 年 12 月 31 日租赁客户（注 3） | 近三年租金（注 3） | 截至回函日的使用情况 | 截至回函日的停放位置 |
|---------------------|---------------------------|---------------------------|-------------|----------------------|----------------------------|------------|---------------------------|------------|------------|------------|
| 24435 机身 | 5,566 | (3,202) | (2,026) | 263 | 263 | 8/10/2014 | ASL Aviation | 3,737 | 待销售 | 西欧 |
| 29202 机身 | 5,327 | (2,174) | - | 3,251 | 3,539 | 22/12/2017 | ASL Aviation | 3,950 | 已销售 | 不适用 |
| 857809 发动机 | 745 | (696) | - | | | 1/1/2018 | - | 不适用 | 已销售 | 不适用 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------|--------|---------|----------|-------|-------|------------|--------|-------------|--------------------|-------------|
| | | | | | | | | | | |
| 857450 发 动机 | 745 | (696) | - | | | 1/1/2018 | - | 不 适 用 | 已销售 | 不 适 用 |
| 24432 机 身 | 6,411 | (3,337) | (2,741) | 232 | 232 | 22/12/2014 | TGE | 12,600 | 租赁中， 租约到期 销售 | 新 西 兰 |
| 24434 机 身 | 7,510 | (3,750) | (3,410) | 223 | 223 | 27/3/2015 | TGE | 12,600 | 已销售 | 不 适 用 |
| 25264 机 身 | 5,703 | (2,004) | (3,201) | 379 | 379 | 20/8/2019 | TGE | 12,600 | 租赁中， 租约到期 销售 | 新 西 兰 |
| 25362 机 身 | 9,549 | (4,411) | (4,672) | 293 | 293 | 22/10/2015 | TGE | 12,600 | 租赁中， 租约到期 销售 | 新 西 兰 |
| 25256 机 身 | 5,042 | (1,957) | (2,613) | 375 | 375 | 27/9/2019 | Qantas | 3,032 | 租赁中， 租约到期 销售 | 新 西 兰 |
| 24709 机 身 | 7,278 | (3,245) | (3,559) | 342 | 342 | 18/1/2012 | FedEx | 1,307 | 租赁中， 租约到期 销售 | 新 西 兰 |
| 27058 机 身 | 15,534 | 注 6 | (12,298) | 2,779 | 2,779 | 7/3/2019 | - | - | 待销售 | 美 国 |
| 25297 机 身 | 13,338 | (1,636) | (9,280) | 2,077 | 2,077 | 8/11/2017 | - | 2,643 | 待销售 | 美 国 |
| 27051 机 身 | 12,021 | (1,905) | (6,887) | 2,973 | 2,973 | 23/5/2018 | - | 3,903 | 待销售 | 美 国 |
| 27055 机 身(注 5) | 854 | - | - | 854 | 2,197 | 25/1/2019 | - | - | 已销售 | 不 适 用 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|---------|---------|-------|-------|------------|-------|--------|-----|-----|
| | | | | | | | | | | |
| 26974 机身 (注 5) | 2 | - | (2) | - | - | 7/3/2019 | - | - | 待销售 | 美国 |
| 31626 发动机 | 3,581 | 注 6 | (1,382) | 2,148 | 2,148 | 7/3/2019 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |
| 31593 发动机 | 5,425 | (68) | (4,316) | 881 | 881 | 27/6/2020 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |
| 24834 机身 | 3,862 | (1,408) | - | 2,454 | 4,421 | 18/4/2011 | FedEx | 26,828 | 待销售 | 新西兰 |
| 857454 发动机 | 695 | (660) | - | 35 | | 30/6/2015 | - | 不适用 | 待销售 | 新西兰 |
| 722445 发动机 | 695 | (660) | - | 35 | | 1/8/2016 | - | 不适用 | 待销售 | 新西兰 |
| 31775 发动机 | 5,053 | (395) | (3,247) | 1,290 | 1,290 | 5/11/2020 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |
| 31383 发动机 | 3,546 | (1,105) | (1,341) | 1,051 | 1,051 | 15/7/2020 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |
| 31786 发动机 | 3,369 | (750) | (545) | 2,054 | 2,054 | 10/12/2019 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |
| 31163 发动机 | 1,433 | (676) | (125) | 629 | 629 | 13/6/2020 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |
| 31079 发动机 | 2,308 | 注 6 | (452) | 1,840 | 1,840 | 7/3/2019 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |
| 31830 发动机 | 951 | (531) | (83) | 334 | 334 | 1/8/2018 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |
| 31084 发动机 | 123 | 注 6 | - | 123 | 317 | 7/3/2019 | - | 不适用 | 待销售 | 美国 |

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-------|---------|-------|-----|-----|---------------|----------|-------------|-------------|-------------|
| 31409 发 动机 | 2,183 | (769) | (405) | 993 | 993 | 1/2/201 9 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31132 发 动机 | 1,614 | (823) | (242) | 541 | 541 | 15/7/20 20 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 30611 发 动机 | 2,415 | (1,315) | (580) | 499 | 499 | 8/10/20 20 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31854 发 动机 | 824 | 注 6 | (604) | 198 | 198 | 7/3/201 9 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31814 发 动机 | 658 | (180) | (438) | 23 | 23 | 1/2/201 9 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31818 发 动机 | 583 | 注 6 | (427) | 140 | 140 | 7/3/201 9 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31825 发 动机 | 13 | 注 6 | (9) | 3 | 3 | 7/3/201 9 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31282 发 动机 | 702 | (51) | (623) | 4 | 4 | 1/12/20 19 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31032 发 动机 | 775 | 注 6 | (568) | 186 | 186 | 7/3/201 9 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31066 发 动机 | 154 | 注 6 | (113) | 37 | 37 | 7/3/201 9 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 31070 发 动机 | 18 | 注 6 | (13) | 4 | 4 | 7/3/201 9 | - | 不 适 用 | 待 销 售 | 美 国 |
| 25731 机 身及发动 机(注7) | 12 | - | (12) | - | - | 8/11/20 17 | Aviastar | 4,464 | 待 理 赔 | 俄 罗 斯 |
| 25696 机 身及发动 机(注7) | 6 | - | (6) | - | - | 8/11/20 17 | Aviastar | 3,871 | 待 理 赔 | 俄 罗 斯 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|---------|-----|-------|-------------|-----------|----------------|-------|-----|-----|
| 27053 机身及发动机 (注7) | 9 | - | (9) | - | - | 25/1/2019 | Aviastar | 1,109 | 待理赔 | 俄罗斯 |
| 27054 机身及发动机 (注7) | 6 | - | (6) | - | - | 25/1/2019 | Aviastar | 2,828 | 待理赔 | 俄罗斯 |
| 27056 机身及发动机 (注7) | 3 | - | (3) | - | - | 25/1/2019 | Aviastar | 3,424 | 待理赔 | 俄罗斯 |
| 24443 机身 | 9,198 | (9,198) | - | - | 264 | 28/1/2015 | Parcel Air | 4,797 | 待处置 | 新西兰 |
| 25147 机身 | 6,543 | (3,043) | - | 3,500 | 持续运营资产组整体估值 | 20/5/2015 | ASL Aviation | 3,977 | 租赁中 | 西欧 |
| 29201 机身 | 5,349 | (2,075) | - | 3,274 | 持续运营资产组整体估值 | 30/4/2018 | ASL Aviation | 4,376 | 租赁中 | 西欧 |
| 23862 机身 | 3,736 | (3,111) | | 625 | 持续运营资产组整体估值 | 4/4/2011 | Star Air Cargo | 2,222 | 租赁中 | 南非 |
| 23706 机身 | 4,100 | (3,772) | - | 328 | 持续运营资产组整体估值 | 29/5/2014 | Star Air Cargo | 2,176 | 租赁中 | 南非 |
| 24617 机身 | 9,997 | (2,131) | - | 7,866 | 持续运营资产组整体估值 | 8/11/2017 | Swiftair | 8,399 | 租赁中 | 西欧 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---------|---|-------|-------------|------------|------------|--------|-----|-----|
| 25294 机身 | 12,512 | (3,024) | - | 9,488 | 持续运营资产组整体估值 | 8/11/2017 | Swiftair | 7,109 | 租赁中 | 西欧 |
| 24442 机身 | 7,569 | (3,673) | - | 3,896 | 持续运营资产组整体估值 | 1/5/2015 | TGE | 12,600 | 租赁中 | 新西兰 |
| 24444 机身 | 8,083 | (3,956) | - | 4,127 | 持续运营资产组整体估值 | 28/1/2015 | Parcel Air | 6,974 | 租赁中 | 新西兰 |
| 24683 机身 | 9,270 | (4,077) | - | 5,193 | 持续运营资产组整体估值 | 11/7/2016 | Parcel Air | 6,974 | 租赁中 | 新西兰 |
| 25371 机身 | 7,989 | (3,349) | - | 4,640 | 持续运营资产组整体估值 | 16/12/2013 | Parcel Air | 6,974 | 租赁中 | 新西兰 |
| 24813 机身 | 9,153 | (4,228) | - | 4,925 | 持续运营资产组整体估值 | 20/11/2018 | FedEx | 10,268 | 租赁中 | 新西兰 |
| 28702 机身 | 8,771 | (1,509) | - | 7,262 | 持续运营资产组整体估值 | 2/11/2018 | Qantas | 7,418 | 租赁中 | 新西兰 |
| 29203 机身 | 6,123 | (2,014) | - | 4,109 | 持续运营资产 | 18/7/2018 | Qantas | 4,633 | 租赁中 | 新西兰 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|---------|---|-----|-------------------------|----------------|---|----------|-----------|----------|
| | | | | | 组整体 估值 | | | | | |
| 721173 发 动机 | 538 | (503) | - | 35 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/12/20 15 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |
| 721199 发 动机 | 1,421 | (583) | - | 838 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/7/202 1 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 南非 |
| 721688 发 动机 | 1,263 | (443) | - | 820 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/4/201 9 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |
| 721914 发 动机 | 658 | (623) | - | 35 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 31/10/2 015 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 722238 发 动机 | 1,275 | (1,204) | - | 71 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/7/201 6 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 新 西 兰 |
| 722324 发 动机 | 706 | (386) | - | 320 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 8/10/20 19 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 南非 |
| 722443 发 动机 | 607 | (475) | - | 132 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/8/201 8 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 南非 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|-------|---|-------|-------------------------|----------------|---|----------|-----------|-----------|
| 723265 发 动机 | 528 | (492) | - | 36 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 30/11/2 016 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 724265 发 动机 | 951 | (705) | - | 246 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/2/201 7 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 724408 发 动机 | 1,503 | (805) | - | 698 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/8/201 5 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 南非 |
| 724951 发 动机 | 2,564 | (135) | - | 2,429 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/1/202 1 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 澳 大 利亚 |
| 725399 发 动机 | 496 | (288) | - | 208 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/1/202 1 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |
| 725518 发 动机 | 784 | (596) | - | 188 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/2/201 7 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 726173 发 动机 | 3,149 | (385) | - | 2,764 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/12/20 19 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 新 西 兰 |
| 726246 发 动机 | 765 | (451) | - | 314 | 持续运 营资产 | 15/6/20 20 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|-------|---|-------|-------------------------|---------------|---|----------|-----|-----------|
| | | | | | 组整体 估值 | | | | | |
| 727109 发 动机 | 746 | (524) | - | 222 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/7/201 8 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |
| 727137 发 动机 | 886 | (619) | - | 267 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/1/201 9 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |
| 727150 发 动机 | 1,238 | (678) | - | 560 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 6/11/20 20 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 澳 大 利亚 |
| 856525 发 动机 | 926 | (655) | - | 271 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/2/201 8 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |
| 857421 发 动机 | 507 | (421) | - | 86 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/10/20 15 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 澳 大 利亚 |
| 857511 发 动机 | 960 | (578) | - | 382 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/12/20 18 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 澳 大 利亚 |
| 858166 发 动机 | 1,653 | (178) | - | 1,475 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/1/202 2 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 澳 大 利亚 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|-------|---|-------|-------------------------|----------------|---|----------|-----|-----------|
| 858322 发 动机 | 746 | (376) | - | 370 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 29/7/20 19 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |
| 858368 发 动机 | 998 | (640) | - | 358 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/9/201 8 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 澳 大 利亚 |
| 858508 发 动机 | 863 | (387) | - | 476 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/4/202 1 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 南非 |
| 858706 发 动机 | 985 | (465) | - | 520 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/6/201 9 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 澳 大 利亚 |
| 858741 发 动机 | 2,301 | (292) | - | 2,009 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/2/202 3 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 澳 大 利亚 |
| 858765 发 动机 | 526 | (390) | - | 136 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 14/12/2 020 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 860197 发 动机 | 923 | (411) | - | 512 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 10/11/2 020 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |
| 31773 发 动机 | 6,281 | (811) | - | 5,470 | 持续运 营资产 | 22/9/20 22 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|---------|---|-------|-------------------------|---------------|---|----------|-----|----------|
| | | | | | 组整体 估值 | | | | | |
| 31077 发 动机 | 2,876 | (1,014) | - | 1,862 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/12/20 19 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 31172 发 动机 | 2,171 | (1,231) | - | 940 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/7/201 9 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 31774 发 动机 | 3,088 | (983) | - | 2,105 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 5/11/20 20 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 857846 发 动机 | 674 | (629) | - | 45 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/5/201 8 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 859129 发 动机 | 1,417 | (320) | - | 1,097 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 3/6/202 0 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 856714 发 动机 | 745 | (696) | - | 49 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/5/201 8 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 西欧 |
| 857802 发 动机 | 546 | (257) | - | 289 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/12/20 20 | - | 不 适 用 | 租赁中 | 新 西 兰 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|-------|---|-----|-------------------------|----------------|---|----------|-----------|-----------|
| 724568 发 动机 | 1,389 | (445) | - | 944 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 17/10/2 019 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 新 西 兰 |
| 858992 发 动机 | 1,169 | (426) | - | 743 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 14/7/20 20 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 新 西 兰 |
| 726202 发 动机 | 472 | (436) | - | 36 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/3/201 6 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 澳 大 利亚 |
| 856228 发 动机 | 816 | (506) | - | 310 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/6/201 8 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 澳 大 利亚 |
| 857542 发 动机 | 596 | (561) | - | 35 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/12/20 15 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 新 西 兰 |
| 858464 发 动机 | 447 | (412) | - | 35 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/2/201 6 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 澳 大 利亚 |
| 860198 发 动机 | 1,065 | (500) | - | 565 | 持续运 营资产 组整体 估值 | 1/10/20 15 | - | 不 适 用 | 备用发动 机 | 英国 |

注 1：飞机资产的固定资产原值包括主要包括购买飞机的成本，后续改装成本及因可以提升飞机使用寿命或者带来经济利益流入的重大维修支出。受到飞机型号，发动机型号，飞机机龄，改装支出及重大维护支出等各种成本因素综合影响，不同飞机资产之间原值有所差异。

注 2：飞机资产的折旧政策如下：

| 类别 | 折旧方法 | 使用寿命(年) | 残值率(%) | 年折旧率(%) |
|----------------|------------------------|---------|--------|--------------|
| 飞机资产-机身及高价周转件等 | 年限平均法 | 5 - 20 | 0、5 | 4.75 - 20.00 |
| 飞机资产-发动机、热检部件等 | 按至下次大修时的飞行次数或飞行小时，平均分摊 | | | |

注 3：考虑飞机发动机无法单独产生收入，飞机租赁收入按照飞机机身进行归集。

注 4：持续运营飞机资产整体作为资产组进行评估，于 2023 年 12 月 31 日，相关资产组可收回金额约为人民币 10.29 亿元，高于其合计账面价值，未有减值发生。

注 5：27055 与 26974 于 2022 年已计提减值，故按减值后净额列示。

注 6：涉及的飞机资产由于处于飞机改造或大修过程中，故无相关累计折旧。

注 7：25696、25731、27056、27054、27053 为被俄罗斯扣留的 5 架飞机。

(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 | 0.00 | 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、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制造领域的战略规划，将适时剥离薄弱业务板块，聚焦高端装备制造领域业务。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.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。 | 3,320 | 3,201 |

| | | | | | | | |
|--|--------------------|--------|-------|----------------------------|---|--------|--------|
| 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.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。 | 2,710 | 2,613 |
| 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、 AirworkK 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） | 12,755 | 12,298 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|--------|-------|----------------------------|--|-------|-------|
| | | | | | 对飞机资产的评估值作为确定依据。 | | |
| 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。 | 9,625 | 9,280 |
| 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 | 1,433 | 1,382 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-------|----------------------------|---|-------|-------|
| | | | | | 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。 | | |
| 31593 | 757 发动机 | 5,357 | 881 | 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。 | 4,476 | 4,316 |
| 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机公允价值。 | 565 | 545 |
| 31163 | 757 发动机 | 758 | 629 | 公允价值 减去处置 费用后的 | 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 | 129 | 125 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|-------|-------|----------------------------|---|-----|-----|
| | | | | 净额 | 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。 | | |
| 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，通过重置成本法计算发动机公允价值。 | 468 | 452 |
| 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。 | 251 | 242 |
| 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。 | 455 | 438 |
| 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 | 646 | 623 |

| | | | | | | | |
|-------|-------------|-----|-----|----------------------------|---|-----|-----|
| | | | | 费用后的 净额 | 预计市场出售价格确定。 | | |
| 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 |
| 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 | 租约履行中，租约到期出售 | 2023年第四季度 | 否 |

| | | | | | | | |
|----------------------------|--------|-------|--------|--|--------------|------------|---|
| | | | | 收回金额下降 | | | |
| 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 |
| 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 | 维修，拟就地 出售 | 2023 年第 四季度 | 否 |

| | | | | | | | |
|-------|---------|---|-----|---------------------------------------|-----------|------------|---|
| | | | | 收回金额下降 | | | |
| 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 |
| 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得稳定现金流量，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 |

| 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 |
| 9 | B737-400 | ZK-PAT | 24683 | 1990/7/23 | 2016/7/11 | 5.45 | 3,167.68 | 3,193.55 | 3,015.25 |
| 10 | B737-400 | ZK-PAU | 25371 | 1991/12/18 | 2013/12/16 | 7.94 | 3,167.68 | 3,193.55 | 3,015.25 |
| 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。

（五）会计师意见

针对上述事项（2）（3）（4），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。

（六）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。

Airwork 公司持续监控被扣押的 5 架 757 飞机的状态，由于这 5 架飞机在此期间主要在俄罗斯境内被使用和停放，但并未按照租赁合同向 Airwork 支付租金，因此，Airwork 公司没能找到在俄境外扣留并收回这 5 架飞机的机会。

公司与原俄罗斯客户 Aviastar 进行过谈判，寻求以合理价格向其出售相关飞机，

截至目前，尚未达成一致。此外，公司也与保险公司通过协商谈判的方式争取保险赔偿，截至目前，与保险公司就赔偿的请求尚未达成一致。为维护股东权益，公司也进行了通过诉讼方式向保险公司索赔的可行性评估，经过审慎论证，公司认为通过诉讼途径具有可行性，目前公司正在整理诉讼相关资料和进行诉前的准备工作，将根据进展情况及时进行公告。

三、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：

（一）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；

意大利 MCM 公司为一家集高端数控机床、柔性产线制造、系统集成、控制系统开发于一体的综合性智能制造装备提供商，拥有独立的设计、开发、制造能力，可为客户提供集成度高、运行效率快的定制化解决方案。

意大利 MCM 公司核心竞争力如下：

关键功能部件能全部实现自主生产。意大利 MCM 公司可提供高转速、高精度的电主轴、回转工作台及换刀系统，能满足不同类型的机床复杂性要求，其技术与生产能力处于世界先进水平；

在软件方面，其自主开发的 JFMX/LEEVEL2 系统是用于生产管理、控制和集成的监控软件，不仅应用于 MCM 产品上，也可以独立运用于其他厂家柔性生产线的管理，该系统通过对所获得的信息处理，能够根据生产要求做出实时调整，保证操作的安全性和目标的可实现性，以实现无人化智能制造；另外，意大利 MCM 公司还开发了 JFRX 系统，用来对设备的健康状况监测，为设备的维护和故障维修提供依据和参考，可以提高效率和降低维护成本。

在客户服务方面，意大利 MCM 公司一直高度重视客户的服务体验与产品应用，公司拥有一支从事售后服务的专业团队，能对客户的反馈及时进行调整与改进，与众多世界一流厂商长期保持良好的合作关系。

意大利 MCM 公司在意大利行业地位如下：

根据行业期刊《technologie meccaniche》公布的数据，意大利 MCM 公司在意大利机床行业前 100 家企业中常年稳居前 15 名，是有加工中心业务的 8 家企业中唯一专注于这一细分领域的公司。近几年意大利 MCM 公司在意大利行业中的排名如下：

| 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 |
|--------|--------|--------|--------|
| 13 | 11 | 11 | 10 |

近几年行业趋势及同行业可比公司情况如下：

受外部因素影响，最近几年意大利机床行业低位运行，2022 年的地缘冲突，欧元区通胀率升至 8.1%，能源价格同比上涨 41.9%，能源与原材料价格齐高。

意大利消费物价指数（CPI）如下：

| 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 2023 年 |
|--------|--------|--------|--------|--------|
|--------|--------|--------|--------|--------|

| | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 102.9 | 102.7 | 104.7 | 113.2 | 119.6 |
| 0.6% | -0.2% | 1.9% | 8.1% | 5.7% |

以 2015 年为基准

2023 年，全球公共卫生事件和西方地缘冲突影响的还没有完全消除，恢复不及预期。

根据同行业 JOBS S. P. A 财务数据显示，其经营情况与意大利 MCM 公司基本一致，呈现收入在缓慢恢复，但盈利状况未有好转。

同行业 JOBS S. P. A 近年财务数据如下：

单位：万欧元

| 项目 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 |
|-----|----------|----------|----------|
| 收入 | 3,625.82 | 3,543.87 | 4,492.19 |
| 净利润 | -461.41 | -438.10 | -569.26 |

注：JOBS S. P. A 公司位于意大利皮亚琴察，与意大利 MCM 公司在同一区域。其业务范围涵盖了加工中心，柔性线和柔性单元以及铣床、镗床、镗铣床等业务，其也是 UCIMU 的成员之一。

综上所述，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。

（二）结合国外内竞争情况、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、结合国外内竞争情况、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弃置费用后的净额（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。

(三) 会计师意见

针对上述事项(2),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。

(四)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。

公司对意大利 MCM 公司包含商誉的资产组进行减值测试，包含商誉资产组的可收回金额按照预计未来现金流量的现值计算，其预计现金流量根据公司 5 年期现金流量预测为基础。公司根据历史实际经营数据、行业发展趋势，预期收入增长率、毛利率等指标编制预测未来 5 年现金流量，预测期以后的现金流量维持不变。

1、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如下：

单位：人民币万元

| 项目 | | 2022 年 | 2023 年 | 2024 年 | 2025 年 | 2026 年 | 2027 年 | 2028 年 | 永续期 |
|-------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 营业收入 | 2023 年预测 | | | 10,644.37 | 10,873.02 | 11,116.66 | 11,325.16 | 11,537.88 | 11,537.88 |
| | 2022 年预测 | | 9,350.00 | 9,536.00 | 9,725.72 | 9,919.23 | 10,116.62 | 10,116.62 | 10,116.62 |
| | 2021 年预测 | 8,610.00 | 9,520.00 | 9,706.20 | 9,930.50 | 10,169.90 | 10,169.90 | 10,169.90 | 10,169.90 |
| 收入增长率 | 2023 年预测 | | | | 2% | 2% | 2% | 2% | 0% |
| | 2022 年预测 | | | 2% | 2% | 2% | 2% | 0% | 0% |
| | 2021 年预测 | | 11% | 2% | 2% | 2% | 0% | 0% | 0% |

| | | | | | | | | | |
|--------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 营业成本 | 2023年预测 | | | 7,712.14 | 7,805.29 | 8,007.90 | 8,174.41 | 8,320.94 | 8,320.94 |
| | 2022年预测 | | 6,498.35 | 6,546.18 | 6,717.90 | 6,880.13 | 6,996.34 | 6,996.34 | 6,996.34 |
| | 2021年预测 | 5,832.28 | 6,377.33 | 6,507.90 | 6,675.85 | 6,815.66 | 6,815.66 | 6,815.66 | 6,815.66 |
| 毛利率 | 2023年预测 | | | 28% | 28% | 28% | 28% | 28% | 28% |
| | 2022年预测 | | 30% | 31% | 31% | 31% | 31% | 31% | 31% |
| | 2021年预测 | 32% | 33% | 33% | 33% | 33% | 33% | 33% | 33% |
| 息税前利润 | 2023年预测 | | | 564.45 | 717.44 | 681.91 | 662.36 | 683.68 | 683.68 |
| | 2022年预测 | | 588.64 | 760.94 | 721.86 | 695.38 | 744.02 | 744.02 | 744.02 |
| | 2021年预测 | 328.21 | 570.11 | 555.63 | 537.21 | 516.09 | 516.09 | 516.09 | 516.09 |
| 营运资金增加 | 2023年预测 | | | 460.05 | 27.05 | 67.52 | 55.81 | 47.94 | - |
| | 2022年预测 | | 447.81 | 15.47 | 91.21 | 84.61 | 55.50 | - | - |
| | 2021年预测 | 508.80 | 211.34 | 58.00 | 72.84 | 58.23 | - | - | - |
| 税前现金流量 | 2023年预测 | | | 364.19 | 612.15 | 177.68 | 787.55 | 897.23 | 683.68 |
| | 2022年预测 | | 403.56 | 667.45 | 196.06 | 803.39 | 937.42 | 744.02 | 744.02 |
| | 2021年预测 | (183.29) | 286.15 | 645.33 | 66.37 | 232.60 | 540.97 | 540.97 | 540.97 |

| | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 测 | | | | | | | | |
| 税 前 折 现 率 | 2023年预 测 | | | 15.55% | 15.55% | 15.55% | 15.55% | 15.55% | 15.55% |
| | 2022年预 测 | | 15.40% | 15.40% | 15.40% | 15.40% | 15.40% | 15.40% | 15.40% |
| | 2021年预 测 | 9.95% | 9.95% | 9.95% | 9.95% | 9.95% | 9.95% | 9.95% | 9.95% |

由上表所列，公司对意大利 MCM 公司包含商誉的资产组进行减值测试，未来现金流预测关键参数与假设根据每年度公司内外部实际情况进行相应调整，未有重大异常差异。

2、近三年商誉减值测试中未来现金流预测数据依据

(1) 营业收入预测依据

基于意大利 MCM 公司的生产经营模式和所处的市场经济环境，在对意大利 MCM 公司客户市场和历史经营统计资料等进行分析的基础上，结合机床制造行业及市场的发展趋势、意大利 MCM 公司未来收入规划数据以及在手订单情况，综合确定公司预测期内营业收入。

2021 年、2022 年及 2023 年预测时设备在手订单金额分别为 5,107.11 万欧元、7,464.24 万欧元以及 6,244.71 万欧元，分别占各自预测期第一年预测设备收入的 68%、83%与 76%，预测数据依据较为充分。同时，公司在 2021 年、2022 年及 2023 年营业收入预测时基本采用 2%的预测期营业收入增长率，0%的永续期营业收入增长率，较为谨慎。

(2) 毛利率预测依据

意大利 MCM 公司的营业成本主要由材料成本、人工成本、折旧成本、第三方劳务成本和运输费等构成。

近三年减值测试未来年度毛利率预测均主要基于 2021 年至 2023 年度的公司历史

期业务毛利情况和未来业务结构。由上表可见 2021 年、2022 年以及 2023 年预测整体毛利率分别为 33%、31%以及 28%，整体较为平稳，符合公司经营的实际情况，具备合理性。

（3）息税前利润预测依据

各项期间费用如销售费用、管理费用与研发费用等主要包括：1) 推广费等与营业收入密切相关的费用类型，预测按照历史年度占收入比例的平均水平进行预测；2) 工资福利等费用按照未来人员架构规划，结合社会平均工资水平变化趋势进行预测；3) 对于逐年增长的费用性支出，如办公费、业务招待费等，考虑历史平均增长水平，并结合相关物价指数水平对其未来增长率进行预测；4) 折旧摊销费用按照未来资产购置计划以及折旧政策进行估算。综合前述收入、毛利率、各项期间费用预计，得出息税前利润的预测值。由上表可知，三年预测的息税前利润与营业收入比例较为稳定，符合公司经营的实际情况，具备合理性。

（4）营运资金增加额

公司在分析以往年度货币资金、应收账款、预付款项、存货的周转和应付、预收款项、合同负债等科目与营业收入、营业成本的关系，经综合分析后确定适当的指标比率关系，以此计算公司未来年度的营运资金的变化，从而得到公司各年营运资金的增减额。预测中，货币资金系公司正常生产经营所需的最低现金保有量，按照 1 个月的付现成本确定。进入永续期以后公司生产和销售规模保持不变，所需的营运资金与上一年度相同，即用续期营运资增加额均为零。且由上表可知，营运资金增加额呈逐年递减趋势，最终在永续期变为 0，与公司在预测期内经营逐渐趋于稳定的情况一致，预测合理。

（5）税前折现率

2021 年、2022 年及 2023 年商誉减值测试的税前折现率分别为 9.95%、15.40%及 15.55%。2022 年税前折现率显著变动主要系由于意大利政治换届引起的国债收益率大幅上涨以及美国国债加息因素的影响，导致无风险利率及市场风险利率大幅升高，整

体税前折现率使用符合实际情况。

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：

(一) 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；

1、公司生产经营、存货储备情况

2021年至2023年，公司期末存货账面价值分别为人民币9.87亿元、人民币11.55亿元和人民币12.19亿元。具体存货构成情况如下表所示：

单位：人民币万元

| 项目 | 2023年 12月31日 | 占比 (%) | 2022年 12月31日 | 占比 (%) | 2021年 12月31日 | 占比 (%) |
|-----|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|
| 原材料 | 37,855.00 | 31.05% | 38,686.23 | 33.49% | 44,389.27 | 44.99% |

| | | | | | | |
|--------|------------|---------|------------|---------|-----------|---------|
| 在产品 | 28,689.95 | 23.53% | 24,776.74 | 21.45% | 25,049.45 | 25.39% |
| 库存商品 | 55,370.89 | 45.42% | 52,043.98 | 45.06% | 29,234.09 | 29.63% |
| 委托加工物资 | 1.09 | 0.00% | 2.44 | 0.00% | 0.95 | 0.00% |
| 合计 | 121,916.93 | 100.00% | 115,509.39 | 100.00% | 98,673.76 | 100.00% |

由上表可见，公司存货主要为库存商品、原材料及在产品，各类存货年末构成占比较为稳定。

2021年至2023年，公司期末存货占总资产、合同负债与当期营业收入比例情况如下：

单位：人民币万元

| 项目 | 2023年12月31日 | 2022年12月31日 | 2021年2月31日 |
|-----------------|-------------|-------------|------------|
| 存货账面价值 | 121,916.93 | 115,509.39 | 98,673.75 |
| 总资产 | 422,676.58 | 595,783.34 | 727,918.59 |
| 存货账面价值占总资产比例 | 29% | 19% | 14% |
| 合同负债 | 57,318.60 | 52,735.22 | 27,969.13 |
| 存货账面价值占合同负债比例 | 213% | 219% | 353% |
| 当期营业收入 | 208,336.31 | 213,915.97 | 218,476.88 |
| 存货账面价值占当期营业收入比例 | 59% | 54% | 45% |

2、同行业可比公司情况

2021年至2023年，同行业可比公司期末具体存货构成情况如下表所示：

单位：人民币万元

| 可比公司 (注) | 2023年12 月31日 | 占比 (%) | 2022年12 月31日 | 占比 (%) | 2021年12 月31日 | 占比 (%) |
|-------------|-----------------|-----------|-----------------|-----------|-----------------|-----------|
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|-------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
| 海天精工 | 157,035.82 | 100.00% | 157,473.68 | 100.00% | 127,785.76 | 100.00% |
| -原材料 | 15,384.92 | 9.80% | 19,360.65 | 12.29% | 20,614.88 | 16.13% |
| -在产品 | 37,882.80 | 24.12% | 48,900.01 | 31.05% | 45,365.86 | 35.50% |
| -库存商品 | 103,071.92 | 65.64% | 88,533.89 | 56.22% | 59,546.32 | 46.60% |
| -委托加工物资 | 696.18 | 0.44% | 679.14 | 0.43% | 2,258.70 | 1.77% |
| 纽威数控 | 92,166.94 | 100.00% | 88,551.34 | 100.00% | 75,407.48 | 100.00% |
| -原材料 | 35,604.07 | 38.63% | 36,231.05 | 40.92% | 26,106.20 | 34.62% |
| -在产品 | 12,779.92 | 13.87% | 15,433.51 | 17.43% | 11,167.29 | 14.81% |
| -库存商品 | 40,021.48 | 43.42% | 30,125.98 | 34.02% | 31,157.29 | 41.32% |
| -委托加工物资 | 3,761.47 | 4.08% | 6,760.80 | 7.63% | 6,976.69 | 9.25% |
| 科德数控 | 47,149.33 | 100.00% | 39,398.59 | 100.00% | 30,052.71 | 100.00% |
| -原材料 | 9,983.75 | 21.17% | 9,421.67 | 23.91% | 8,214.81 | 27.33% |
| -在产品 | 27,497.75 | 58.32% | 18,592.14 | 47.19% | 14,505.75 | 48.27% |
| -库存商品 | 8,476.19 | 17.98% | 10,797.93 | 27.41% | 6,727.24 | 22.38% |
| -委托加工物资 | 1,191.64 | 2.53% | 586.84 | 1.49% | 604.91 | 2.01% |
| 国盛智科 | 47,684.41 | 100.00% | 50,770.53 | 100.00% | 38,813.31 | 100.00% |
| -原材料 | 25,670.53 | 53.83% | 26,464.66 | 52.13% | 20,005.20 | 51.54% |
| -在产品 | 9,715.57 | 20.37% | 10,046.79 | 19.79% | 10,102.25 | 26.03% |
| -库存商品 | 11,970.53 | 25.10% | 13,844.09 | 27.27% | 7,809.85 | 20.12% |
| -委托加工物资 | 327.78 | 0.69% | 414.99 | 0.82% | 896.00 | 2.31% |

注：可比公司数据取自披露的2023年度报告。

同行业存货构成比例范围幅度较大，主要是与机床行业经营特点有关，机床企业生产周期一般较长，存货结构在某个时点上具有较大差异性。从上表看到，同行业 2023 年期末原材料占比范围 9.80%~53.83%；在产品占比范围 13.87%~58.32%；库存商品占比范围 17.98%~65.64%。公司期末存货结构占比在同行业范围之内。

2021 年至 2023 年，同行业可比公司期末存货占总资产、合同负债与当期营业收入比例情况如下：

单位：人民币万元

| 可比公司（注） | 2023 年 12 月 31 日 | 2022 年 12 月 31 日 | 2021 年 12 月 31 日 |
|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 海天精工 | | | |
| -存货账面价值 | 157,035.82 | 157,473.68 | 127,785.76 |
| -总资产 | 461,660.75 | 452,285.18 | 408,434.00 |
| -存货账面价值占比总资产比例 | 34.02% | 34.82% | 31.29% |
| -合同负债 | 88,710.70 | 105,429.52 | 85,637.97 |
| -存货账面价值占比合同负债比例 | 177.02% | 149.36% | 149.22% |
| -当期营业收入 | 332,346.14 | 317,748.23 | 273,048.67 |
| -存货账面价值占比当期营业收入比例 | 47.25% | 49.56% | 46.80% |
| 纽威数控 | | | |
| -存货账面价值 | 92,166.94 | 88,551.34 | 75,407.48 |
| -总资产 | 365,277.32 | 324,962.84 | 283,242.56 |
| -存货账面价值占比总资产比例 | 25.23% | 27.25% | 26.62% |
| -合同负债 | 28,791.09 | 37,109.58 | 35,503.15 |
| -存货账面价值占比合同负债比例 | 320.12% | 238.62% | 212.40% |
| -当期营业收入 | 232,103.69 | 184,557.12 | 171,260.99 |
| -存货账面价值占比当期营业收入比例 | 39.71% | 47.98% | 44.03% |
| 科德数控 | | | |

| | | | |
|-------------------|------------|------------|------------|
| -存货账面价值 | 47,149.33 | 39,398.59 | 30,052.71 |
| -总资产 | 149,973.23 | 133,661.30 | 99,080.72 |
| -存货账面价值占比总资产比例 | 31.44% | 29.48% | 30.33% |
| -合同负债 | 5,399.77 | 2,690.27 | 2,999.51 |
| -存货账面价值占比合同负债比例 | 873.17% | 1464.48% | 1001.92% |
| -当期营业收入 | 45,225.61 | 31,544.12 | 25,358.90 |
| -存货账面价值占比当期营业收入比例 | 95.92% | 80.06% | 84.38% |
| 国盛智科 | | | |
| -存货账面价值 | 47,684.41 | 50,770.53 | 38,813.31 |
| -总资产 | 205,411.92 | 201,009.78 | 196,706.53 |
| -存货账面价值占比总资产比例 | 23.21% | 25.26% | 19.73% |
| -合同负债 | 7,448.53 | 7,439.82 | 9,440.51 |
| -存货账面价值占比合同负债比例 | 640.19% | 682.42% | 411.14% |
| -当期营业收入 | 110,411.82 | 116,316.08 | 113,683.30 |
| -存货账面价值占比当期营业收入比例 | 43.19% | 43.65% | 34.14% |

受企业资产规模、收入规模、业务范围等影响，同行业存货占总资产、合同负债及营业收入比例范围幅度较大：同行业可比公司 2023 年期末存货占总资产比例范围 23.21%~34.02%；占合同负债比例范围 177.02%~873.17%；占当期营业收入比例范围 39.71%~95.92%。公司期末存货占总资产、合同负债及营业收入比例在同行业范围之内。

3、公司维持大额存货余额的原因及合理性

结合上述公司生产经营、存货储备及同行业可比公司情况，公司存货持续高位主要是因为系国内外市场经济环境下行导致机床行业已有订单存货交付以及验收进度放缓所致，另外，公司为了履行在手订单，缩短交货期，对部分供货期长的原材料进行备货，根据市场的预测，对部分产品进行预生产，整体存货相关情况与同行业公司可比，公司维持大额存货余额具备合理性。

(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。

（三）会计师意见

针对上述事项(2)，我们执行了包括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。

五、年报显示，2023 年支付的其他与经营活动有关的现金发生额 2.16 亿元，其中支付各项经营性期间费用 1.53 亿元，同比增长 205.55%。

请你公司说明支付各项经营性期间费用的发生背景、支付时间、支付对象、是否存在关联关系、支付金额等，并说明本期大幅增加的原因。

公司回复：

（一）公司支付各项经营性期间费用的发生背景、支付时间、支付对象、是否存在关联关系、支付金额说明如下：

公司 2023 年支付的经营性期间费用主要为咨询费、差旅费、销售佣金、水电费、清洁费等日常经营性支出，支付对象与公司不存在关联关系，相关费用明细详见下表。

单位：人民币万元

| 支付时间 | 支付金额 (每季度由大到小排列) | 支付对象 | 是否存在关联关系 | 发生背景 |
|----------------|---------------------|--|----------|------------|
| 2023 年 第一季度 | 313.17 | AD MELIUS S. A. S. DI IVANO OGLIARI & C. | 否 | 咨询顾问费 |
| | 258.47 | T. I. M. E. S. R. L. | 否 | 咨询顾问费 |
| | 176.16 | JAS JET AIR SERVICE S. P. A. | 否 | 差旅费 |
| | 109.51 | ASSICURAZIONI VARIE | 否 | 保险费 |
| | 107.15 | 国网浙江省电力有限公司新昌县供电公司 | 否 | 电费 |
| | 101.05 | DBINFORMATION S. P. A. | 否 | 业务宣传费 |
| | 98.81 | GENERAL MACHINERY DEVELOPMENT CO., LTD. | 否 | 销售佣金 |
| | 2,259.57 | 其他 | 否 | 其他杂项支出 |
| 2023 年 第二季度 | 447.71 | 浙江省杭州市中级人民法院 | 否 | 股东业绩补偿诉讼押金 |
| | 277.60 | 毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙)杭州分所 | 否 | 审计费 |

| | | | | |
|----------------|----------|---|---|------------|
| | 153.25 | COURIER SERVICE SRL | 否 | 差旅费 |
| | 150.00 | 中信证券股份有限公司 | 否 | 中介咨询费 |
| | 131.02 | 国网浙江省电力有限公司新昌县供电公司 | 否 | 电费 |
| | 122.42 | CICLAT SOC. COOP. | 否 | 清洁费 |
| | 105.63 | ACT EVENTS S. R. L. UNIPERSONALE | 否 | 展会费 |
| | 99.00 | 国融兴华 | 否 | 评估咨询费 |
| | 66.56 | JAS JET AIR SERVICE S. P. A. | 否 | 差旅费 |
| | 2,252.30 | 其他 | 否 | 其他杂项支出 |
| 2023 年 第三季度 | 159.93 | 国网浙江省电力有限公司新昌县供电公司 | 否 | 电费 |
| | 139.11 | ENEL ENERGIA SPA | 否 | 水电气 |
| | 106.70 | DBINFORMATION S. P. A. | 否 | 业务宣传费 |
| | 83.76 | 浙江省杭州市中级人民法院 | 否 | 股东业绩补偿诉讼押金 |
| | 75.29 | AD MELIUS S. A. S. DI IVANO OGLIARI & C. | 否 | 顾问费 |
| | 58.51 | NETTUNO SINERGIE INDUSTRIALI SRL | 否 | 展会费 |
| | 57.61 | CICLAT SOC. COOP. | 否 | 清洁费 |
| | 2,378.43 | 其他 | 否 | 其他杂项支出 |
| 2023 年 第四季度 | 970.07 | COURIER SERVICE SRL | 否 | 差旅费 |
| | 204.53 | 杭州海迈机械有限公司 | 否 | 销售业务费 |
| | 159.57 | INTERNATIONAL FACTORS ITALIA S. P. A. | 否 | 保险费 |
| | 152.77 | WIND RIVER NETHERLANDS, B. V. | 否 | 软件咨询费 |
| | 106.70 | C. E. G. S. SOC. COOP EMIL. GEST. SERVIZI | 否 | 清洁费 |
| | 101.05 | ENEL ENERGIA SPA | 否 | 清洁费 |
| | 99.35 | TM RACING S. P. A. | 否 | 业务宣传费 |
| | 98.84 | CICLAT SOC. COOP. | 否 | 清洁费 |

| | | | | |
|--|----------|----|---|--------|
| | 3,092.63 | 其他 | 否 | 其他杂项支出 |
|--|----------|----|---|--------|

(二) 公司支付各项经营性期间费用本期大幅增加的原因

公司 2023 年支付各项经营性费用主要原因为：

- 意大利海外子公司积极拓展境内外业务，相关部门的差旅费、展会费、宣传费支出上涨；
- 受到欧元区通货膨胀、原材料成本上涨的影响，意大利子公司相关运费、能源费用、清洁费等费用上涨；
- 公司诉讼押金以及相关律师费用的上升，因控股股东触发且怠于履行业绩承诺补偿义务，所发生的诉讼押金和律师费用的上升；
- 咨询服务费用上升，受到飞机资产减值、商誉减值、回购少数股东权益重组等事项影响，相关评估费用、审计费用以及中介咨询费于 2023 年集中支付所引起等。

公司 2023 年支付各项经营性期间费用均属公司正常经营过程中结合内外部环境发展支付给第三方服务提供商的费用，不存在大额集中支付或支付给关联公司的费用。

六、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：

（一）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。

（二）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。

（三）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。

七、年报及前期公告显示，公司控股股东及其一致行动人股权质押比例近 100%；同时因触发业绩承诺补偿义务，控股股东尚需补偿上市公司股份 1.06 亿股，应补偿现金 2.31 亿元。控股股东怠于履行业绩补偿义务，公司正对其进行诉讼，目前一审尚未判决。

请你公司结合诉讼进展、控股股东资信情况及履约能力，说明控股股东后续在股份质押下如何及时履行股份补偿及现金补偿义务，是否存在因股权质押无法完成股份补偿义务的风险，你公司已采取或拟采取的措施。

公司回复：

因控股股东日发集团未能履行业绩补偿义务，公司于 2023 年 6 月向杭州市中级人民法院提起诉讼以维护公司的权益。杭州市中级人民法院已于 2023 年 6 月 8 日立案受理，案号为（2023）浙 01 民初 1061 号。2023 年 12 月 11 日，杭州市中级人民法院开庭审理了本案，目前一审尚未判决。

2023 年 5 月，公司独立财务顾问海通证券对日发集团的业绩承诺偿还能力进行了核查并出具了《关于浙江日发精密机械股份有限公司发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易之 2022 年度业绩承诺补偿事项的核查意见》。经核查，日发集团向银行的股权质押，银行的放款价相对于评估价存在一定折扣，并且存在市场价高于放款价的情形，日发集团可通过股权处置清偿银行借款并将差额部分用于业绩补偿。海通证券还通过公开信息查询日发集团下属公司情况。截至该核查意见出具之日，除本公司外，日发集团拥有 9 家下属公司（其中，浙江日发纺织机械股份有限公司为拟 IPO 企业）。根据 2021 年 3 月 5 日披露的《浙江日发纺织机械股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书》，浙江日发纺织机械股份有限公司于 2017 年 6 月的股权转让价格为 10.25 元/股，其总股本为 6,948.72 万股，对应的估值为 7.12 亿元。由于日发集团持有其 60.46%的股权，日发集团持股对应的估值为 4.31 亿元。并且，日发集团持有的 8 家下属公司的股权不存在受限情况。综上，海通证券认为，对于业绩承诺未实现的补偿义务，日发集团可通过处置质押的本公司股权和其他下属公司的股权以履行义务，具有业绩补偿能力。

2024 年 5 月 22 日，公司披露了《关于控股股东及其一致行动人股份解除质押及质押的公告》（公告编号：2024-036）。根据日发集团的通知，日发集团及其一致行动人未来半年到期的质押股份数量累计为 4,750 万股，占其合计持有公司股份的比例为 18.18%，占公司总股本的比例为 5.94%，对应融资余额为 15,246 万元；未来一年内到期的质押股份数量累计为 9,500 万股，占其合计持有公司股份的比例为 36.37%，占公司总股本的比例为 11.87%，对应融资余额为 21,246 万元。控股股东及其一致行动人具备相应的资金偿还能力，还款资金来源于自有或自筹资金。

如后期生效判决支持公司的诉讼请求，而日发集团未履行判决书确定的义务，则

本公司将申请法院强制执行，以维护公司的合法权益。

浙江日发精密机械股份有限公司董事会

2024年6月14日