

海南航空控股股份有限公司

證券代碼：600221、900945 證券簡稱：海航控股、海控B股 編號：臨2019-062

海南航空控股股份有限公司

關於回覆上海證券交易所《關於對海南航空控股股份有限公司2018年年度報告的事後審核問詢函》的公告

本公司董事會及全體董事保證本公告內容不存在任何虛假記載、誤導性陳述或者重大遺漏，並對其內容的真實性、準確性和完整性承擔個別及連帶責任。

海南航空控股股份有限公司（以下簡稱「海航控股」或「公司」）於2019年5月24日收到上海證券交易所發來的上證公函【2019】0769號《關於對海南航空控股股份有限公司2018年年度報告的事後審核問詢函》（以下簡稱「《問詢函》」），在收到《問詢函》後，公司高度重视，積極組織有關部門認真整資料及核對信息，現對問詢事項回覆公告如下：

一、關於資產減值損失和公允價值披露

1. 年報披露，公司對濟海農商行股權計提資產減值損失5.38億元。該可供出售金融資產以公允價值計量，公允價值10.49億元基於獨立第三方的評估結果確定。請補充披露：(1)說明以第二層次公允價值計量該項投資的原因和合理性，輸入值的特徵以及公允價值確定的依據，並定量披露評估報告各項重大參數和假設的確定依據和合理性；(2)披露歷年評估的頻次和結果，說明判斷其公允價值低於成本持續一年以上的依據。(3)結合以前年度評估情況，列示以前年度公允價值下降的幅度和時長，說明以前年度未計提減值的原因，公司是否存在評估減值調節各期利潤的情形。(4)請說明期後公允價值是否回升，說明減值計提的合理性。

回覆：

(1) 說明以第二層次公允價值計量該項投資的原因和合理性，輸入值的特徵以及公允價值確定的依據，並定量披露評估報告各項重大參數和假設的確定依據和合理性。

根據《企業會計準則第39號——公允價值計量》的規定，第二層次輸入值是除第一層次輸入值外相關資產或負債直接或間接可觀察的輸入值。第二層次輸入值包括：

- (一) 活躍市場中類似資產或負債的報價；
- (二) 非活躍市場中相同或類似資產或負債的報價；
- (三) 除報價以外的其他可觀察輸入值，包括在正常報價間隔期間可觀察的利率和收益率曲線、隱含波動率 and 信用利差等；
- (四) 市場驗證的輸入值等。市場驗證的輸入值，是指通過相關性分析或其他手段獲得的主要來源於可觀察市場數據或者經過可觀察市場數據驗證的輸入值。

由於公司持有的濟海農商行股權投資為對非上市公司股權投資，濟海農商行的股權價值本身不存在活躍市場報價因而不屬於第一層次公允價值。對於濟海農商行的公允價值，海航控股乃根據市場法評估確定，評估涉及的關鍵假設和參數包括可比非上市公司的公開市場交易價格、市淨率等，均為市場可觀察的輸入值，因此海航控股將其歸類為以第二層次公允價值計量的金融資產。評估假設如下：

評估假設：

評估所涉及的關鍵假設包括一般假設及特殊假設。一般假設包括假設待估值資產在公開市場交易，假設資產持續使用且被投資單位持續經營等。特殊假設包括假設宏觀環境無重大變化，假設公司保持現有的管理方式和管理水平持續經營，假設估值基準日後被估值單位的業務模式、重要客戶、採用的會計政策等不發生重大變化等。

本次評估假設遵循了市場通行慣例及準則，符合濟海農商行的實際情況，較2017年評估假設未發生重大變化。

重大評估參數及確定依據：

對濟海農商行股權的評估的關鍵參數為可比交易標公司的市淨率。評估所採用的可比交易案例包括：(a) 近期交易的天津農村商業銀行364萬股股份，交易價格為1,026萬元，按照天津農村商業銀行最新一期公告的每股淨資產計算，對應的市淨率為0.89；(b) 近期交易的浙江蕭山農村商業銀行400萬股股份，交易價格為2,482萬元，按照浙江蕭山農村商業銀行最新一期公告的每股淨資產計算，對應的市淨率為1.06；(c) 近期交易的浙江上虞農村商業銀行2,420.6萬股股份，交易價格為9,650萬元，按照浙江上虞農村商業銀行最新一期公告的每股淨資產計算，對應的市淨率為0.93。

本次選取的可比交易案例涉及的銀行均為農村商業銀行，與濟海農商行在所屬行業、資產規模、產品結構及經營範圍上可比性較強。另外，本次選取的交易案例的成交時間與本次評估基準日相距均在6個月以內。從上述兩個方面分析，本次評估選取的對比交易案例是合理的。

上述對比交易案例的平均市淨率為0.96。通過對濟海農商行與上述對比交易案例涉及銀行的盈利能力、資產質量、風險覆蓋、資本充足及成長能力等方面進行分析比較，濟海農商行的整體水平低於對比交易案例銀行，因此，以濟海農商行為基準調整採用市淨率0.86作為本次評估的市淨率。此外，評估基準日除去規模特大的國有銀行及股份制銀行後16家A股上市銀行的平均市淨率水平為0.86，與本次評估所採用的市淨率相近。

(2) 披露歷年評估的頻次和結果，說明判斷其公允價值低於成本持續一年以上的依據。於2017年1月，海航控股取得濟海農商行的股權投資，初始投資成本為人民幣15.87億元。海航控股對該投資的評估頻次為每年末進行評估。於2017年12月31日，公司按市場法評估濟海農商行股權的公允價值為人民幣13.05億元，公允價值較初始投資成本下跌幅度為18%，下跌時間為11個月，未超過一年。根據企業會計準則以及海航控股會計政策的規定，若權益工具投資於資產負債表日的公允價值低於其初始投資成本超過50%（含50%）或低於其初始投資成本持續時間超過一年（含一年）的，則表明其發生減值。由於公司對濟海農商行的投資於2017年12月31日的公允價值低於投資成本未超過50%，且未超過一年，因而公司將公允價值下跌計入其他綜合收益。

2018年濟海農商行營業收入及淨利潤較2017年度均出現明顯下降，且公開市場上同行業上市公司的市淨率較2017年度也出現下降。於2018年末，公司按市場法評估濟海農商行股權的公允價值為人民幣10.49億元，公允價值較初始投資成本下跌幅度為34%，較初始投資成本下跌時間為23個月，超過一年。公司對濟海農商行的投資於2018年12月31日的公允價值低於投資成本未超過1年，因此將其公允價值下降形成的累計損失人民幣5.38億元計入2018年度資產減值損失。

(3) 結合以前年度評估情況，列示以前年度公允價值下降的幅度和時長，說明以前年度未計提減值的原因，公司是否存在評估減值調節各期利潤的情形。

如前述2所回覆，根據企業會計準則以及海航控股會計政策的規定，由於2017年末該投資公允價值的下跌幅度為18%且未超過一年，因此公司將公允價值下降計入其他綜合收益，而2018年末的公允價值低於投資成本超過1年，因此公司將公允價值下降計入資產減值損失。上述處理乃基於企業會計準則以及公司一貫的會計政策，公司不存在通過評估減值調節各期利潤的情形。

(4) 請說明期後公允價值是否回升，說明減值計提的合理性。

本次評估採用交易案例比較法，自評估基準日至本次回覆日期間公司未查詢到其他可用的可比交易案例，從交易案例的公允價值分析沒有證據顯示公允價值期間已經回升。此外，於2019年5月31日，除去規模特大的國有銀行及股份制銀行後16家A股上市銀行的平均市淨率水平為0.91，較2018年末的平均市淨率0.86上漲6%，因此從目前的銀行股市市淨率指標來看公允價值沒有明顯回升。基於上述，公司認為濟海農商行在2018年末的減值是合理的。

2. 年報披露，公司對機場集團權益投資計提資產減值損失5.81億元，公司以成本計量可供出售金融資產，請補充披露：(1)在能獲取該項投資評估報告的情況下，公司未以公允價值計量該項資產的原因，與其他以評估報告確定第二、第三層次公允價值計量的資產的區別，充分說明以成本法核算的合理性；(2)請定量披露可收回金額的測算過程、重要參數和關鍵假設，以及確定依據，說明減值合理性；(3)結合以前年度評估情況，說明以前年度未計提減值的原因，公司是否存在評估減值調節各期利潤的情形。

回覆：

(1) 在能獲取該項投資評估報告的情況下，公司未以公允價值計量該項資產的原因，與其他以評估報告確定第二、第三層次公允價值計量的資產的區別，充分說明以成本法核算的合理性。

根據《企業會計準則第22號——金融工具確認和計量》第三十二條的相關規定及本公司的會計政策的規定，在活躍市場中有報價且其公允價值不能可靠計量的權益工具投資，按照成本計量。

公司在對機場集團權益投資進行後續計量時，考慮到機場集團並非上市公司且無公開市場報價，其經營業務主要佈局於如安慶天柱山機場、滿洲裡西郊機場、營口機場等國內支線機場，與同行業上市公司如上海機場(股票代碼：600009.SH)、深圳機場(股票代碼：000089.SZ)、白雲機場(股票代碼：600004.SH)以及廈門空港(股票代碼：600897.SH)等經營業務主要佈局於國內一、二線城市有所不同，在旅客吞吐量、資產規模以及營收規模等主要指標方面與上述同行業企業並不可比，因而無法直接採用或通過調整後同行業上市公司市盈率或市淨率等參數計算海航機場集團的公允價值。由於機場集團主要佈局於二線機場，受到宏觀經濟發展、政府扶持政策的影響較多，收入增長率與毛利率等營運指標存在波動性，採用收益法得出的公允價值合理估計數區間較大，因此公司採用成本法對其進行後續計量。

(2) 請定量披露可收回金額的測算過程、重要參數和關鍵假設，以及確定依據，說明減值合理性。

① 可收回金額的測算過程

可收回金額為資產預計未來現金流量的現值，即採用收益法評估海航機場集團權益價值。在執行減值測試的過程中，公司對於收入增長率、毛利率及折現率等關鍵假設的預計均採用謹慎的估計，預計未來現金流量現值的測算步驟如下：

- A. 資產在持續使用過程中產生的現金流入以及為了實現這些現金流入而所需的現金流出。
- B. 部分資產在使用壽命結束時處置所取得的淨現金流量。
- C. 折現率的測算。
- D. 未來現金流量的現值計算。

② 關鍵假設和確定依據

評估所涉及的關鍵假設包括一般假設及特殊假設。一般假設包括假設待估值資產在公開市場交易，假設資產持續使用且被投資單位持續經營。特殊假設包括假設宏觀環境無重大變化，假設公司保持現有的管理方式和水平持續經營，假設估值基準日後被估值單位的業務模式、重要客戶、採用的會計政策等不發生重大變化等。

本次評估假設遵循了市場通行慣例及準則，符合機場集團的實際情況。

③ 重要參數和確定依據

收益法評估的重要參數主要包括：預測期的主營業務收入增長率、毛利率及稅後折現率，重要參數列示如下表：

項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
主營業務收入增長率	1.34%	2.62%	3.82%	4.08%	3.94%
毛利率	1.47%	2.07%	14.04%	14.03%	13.62%
稅後折現率	9.42%	9.42%	9.42%	9.42%	9.42%

A. 主營業務收入增長率、毛利率的依據及合理性分析

機場集團2017年及2018年的主營業務收入平均增長率為1%；2017年及2018年的平均毛利率為3.3%，其中2018年毛利率為1.9%。

機場集團管理層基於公司過去的業績、行業的發展趨勢和市場發展的預期估計，對未來5年的營業收入及毛利按照區域和業務類別(主要包括：航空性業務收入和非航空性業務收入兩大類)分別進行預測。機場集團擁有專業的管理團隊，預期增長率及毛利率充分考慮管理層對未來目標市場的最新信息的掌握、判斷及行業趨勢。

在主營業務收入增長率方面，受益於海島旅遊的持續升溫，三亞鳳凰國際機場的旅客吞吐量、航班時刻等業務資源已經接近飽和，規劃的新機場尚處在建，故預計未來5年三亞鳳凰國際機場的收入增幅較大，約在1%-2%左右；除三亞鳳凰機場外，機場集團管理層預計其他下屬支線機場未來能夠保持行業平均增長10%左右，合計公司未來5年的收入增長預計在1%-4%左右。毛利率方面，2019年與2020年，預計機場集團整體毛利率與2018年基本保持一致；自2021年起，隨著機場集團對航空公司航班補貼管理辦法到期，到期後機場集團需支付的補貼成本將下降、宏觀經濟的築底回升預期及管理整合措施的實施，預計機場集團的包機業務支出等成本將有所降低，整體毛利率有所回升並逐步穩定在合理水平。

基於上述，公司認為本次評估所採用的主營業務收入增長率、毛利率是合理的。

B. 折現率的依據及合理性分析

本次評估折現率採取加權平均資本成本(WACC)確定。公司根據自身風險情況，考慮市場整體狀況、行業經驗及市場權威機構的研研信息出計算加權平均資本成本(WACC=(E/

(E+D))*Re+(D/(E+D))*Rd*(1-T))。其中，債資比(D/E)參考了可比公司的公開信息。權益資本成本Re、付息債務資本成本Rd及企業稅率T的選取都是依據企業自身數據結合所處行業平均水平市場狀況綜合確定的。因此本次評估採用的折現率是合理且謹慎的。

(4) 減值合理性分析

機場集團於2017年度實現盈利人民幣1.67億元，經營業績良好，公司從內部及外部因素綜合分析，機場集團投資均未發生減值的跡象。

2018年度，機場集團收入增速放緩，下屬諸多支線機場受高鐵衝擊業務量下滑，尤其是700公里以內的短程航線業務量衝擊較大，加上機場集團財務費用上升以及資產出現減值等因素的影響，2018年機場集團發生虧損人民幣5.46億元。由於機場集團2018年出現明顯虧損，公司認為機場集團存在減值跡象，進而對其股權投資進行了減值測試，並聘請第三方評估機構對機場集團投資進行了評估。評估結果顯示公司所持機場集團投資於2018年12月31日的可收回價值為人民幣16.74億元，相比公司所持機場集團投資成本人民幣22.5億元，差額為差額為人民幣5.81億元，因此公司於2018年度計提相應的減值損失。

基於上述，公司在2018年度確認機場集團投資減值是合理的，公司不存在通過評估減值調節各期利潤的情形。

(3) 結合以前年度評估情況，說明以前年度未計提減值的原因，公司是否存在評估減值調節各期利潤的情形。

參見前述(2)(4)的回覆。

3. 年報披露，公司對興航融投和建信天航的基金份額投資計提資產減值損失5.49億元，對新生飛翔的投資計提資產減值損失1.52億元。請補充披露：(1)說明相關基金淨值是否有活躍市場報價，並以圖表形式列明上述兩項項的自投資起始以活躍市場報價的歷年連續波動情況，充分說明公允價值低於成本50%以及持續時間超過1年的依據；(2)請標圖說明以前年度未計提減值的原因，公司是否存在評估減值調節各期利潤的情形；(3)請圖示說明截止到目前的市場報價情況，提示期後價值的回升，並說明減值計提的合理性。

回覆：

(1) 說明相關基金淨值是否有活躍市場報價，並以圖表形式列明上述兩項項的自投資起始以活躍市場報價的歷年連續波動情況，充分說明公允價值低於成本50%以及持續時間超過1年的依據；

① 相關基金淨值的公允價值變動說明

A 興航融投及建信天航

於2018年度，公司持有的可供出售金融資產興航融投和建信天航為兩項基金投資，基金投資標的為深圳交易所上市公司渤海租賃股份有限公司(以下簡稱「渤海租賃」，股票代碼:000415.SZ)股票，存在活躍市場報價。興航融投及建信天航兩項投資均為公司於2017年1月所獲得。公司通過興航融投持有渤海租賃1.32億股，初始投資成本為7.15元/股，通過建信天航持有渤海租賃0.33億股，初始投資成本為6.07元/股。2017年度，興航融投和建信天航所持渤海租賃的股價變動如下所示：

2017年度最高股價	最高股價所處日期	2017年末股價	2017年末股價較成本降幅	2017年末股價持續低於成本月份
8.00元/股	2017年4月14日	5.69元/股	20.42%	8個月

2017年度最高股價	最高股價所處日期	2017年末股價	2017年末股價較成本降幅	2017年末股價持續低於成本月份
8.00元/股	2017年4月14日	5.69元/股	6.26%	1個月

建信天航：

2017年度最高股價	最高股價所處日期	2017年末股價	2017年末股價較成本降幅	2017年末股價持續低於成本月份
8.00元/股	2017年4月14日	5.69元/股	6.26%	1個月



根據上表，渤海租賃於2017年度最後一個交易日的收盤價為5.69元/股，相比興航融投所持渤海租賃初始投資成本7.15元/股下跌幅度為20.42%，持續下跌時間為8個月；相比建信天航所持渤海租賃初始投資成本6.07元/股下跌幅度為6.26%，持續下跌時間為1個月。下跌幅度均未超過50%，且下跌時間均未超過一年。

2018年度，興航融投和建信天航的公允價值變動如下：

2018年度最高股價	最高股價所處日期	2018年末股價	2018年末股價較成本降幅	2018年末股價持續低於成本月份
5.97元/股	2018年1月12日	3.60元/股	49.62%	20個月

2018年度最高股價	最高股價所處日期	2018年末股價	2018年末股價較成本降幅	2018年末股價持續低於成本月份
5.97元/股	2018年1月12日	3.60元/股	40.69%	13個月

建信天航：

2018年度最高股價	最高股價所處日期	2018年末股價	2018年末股價較成本降幅	2018年末股價持續低於成本月份
5.97元/股	2018年1月12日	3.60元/股	40.69%	13個月



渤海租賃於2018年度股價最高點2018年1月12日，當日收盤價為5.97元/股，至2018年最後一個交易日2018年12月28日，收盤價跌至3.60元/股。相比興航融投所持初始投資成本7.15元/股下跌幅度為50%，持續下跌時間為20個月；相比建信天航所持初始投資成本6.07元/股下跌幅度為40.69%，持續下跌時間為13個月。截止2018年12月31日，公允價值下跌時間均已超過1年。

B 新生飛翔

於2018年度，公司持有的新生飛翔為其上市股票(股票代碼：832297)，其公允價值可直接按於公開交易市場獲取，有活躍市場報價。公司的初始投資成本為1.82元/股。2017及2018年度，新生飛翔的公允價值變動如下所示：

2017年度最高股價	最高股價所處日期	2017年末股價	2017年末股價較成本降幅	2017年末股價持續低於成本月份
2.06元/股	2017年1月23日	1.70元/股	6.59%	5個月

2017年度最高股價	最高股價所處日期	2017年末股價	2017年末股價較成本降幅	2017年末股價持續低於成本月份
2.06元/股	2017年1月23日	1.70元/股	6.59%	5個月



2018年度最高股價	最高股價所處日期	2018年末股價	2018年末股價較成本降幅	截至2018年末股價持續下跌月份
1.72元/股	2018年1月5日	0.86元/股	52.75%	17個月

2018年度最高股價	最高股價所處日期	2018年末股價	2018年末股價較成本降幅	截至2018年末股價持續下跌月份
1.72元/股	2018年1月5日	0.86元/股	52.75%	17個月



根據上表，新生飛翔2017年度收盤價最後一次達到初始投資成本的時點為2017年7月18日，該日收盤價為1.86元/股，2017年度最後一個交易日2017年12月29日的收盤價為1.70元/股。公司持有的新生飛翔股票的年末市場價值較初始投資成本1.82元/股下跌幅度為6.59%，持續下跌時間為5個月，未超過一年。

2018年度股價最高點為2018年1月5日且仍低於公司成本，2018年最後一個交易日新生飛翔股票價格收盤價為0.86元/股。公司持有的新生飛翔股票的年末市場價值較初始投資成本1.82元/股下跌幅度為52.75%，持續下跌時間為17個月，下跌幅度已超過50%且下跌時間超過一年。

② 會計政策

公司根據《企業會計準則—金融工具確認和計量》應用指南及證監會頒布的《公開發行證券的公司信息披露解釋性公告第3號—財務報表附註中可供出售金融資產減值的披露》制定了公司對可供出售金融資產相關會計政策。根據公司的會計政策，若權益工具投資於資產負債表日的公允價值低於其初始投資成本超過50%（含50%）或低於其初始投資成本持續時間超過一年（含一年）的，則表明其發生減值。上述會計政策與以往年度均一貫採用且未發生變更。

③ 計提減值的原因

於2017年度，公司持有的興航融投和建信天航兩項基金投資對應的渤海租賃股價處於上下波動狀態，於2017年12月31日其公允價值低於初始投資成本未超過50%也未超過1年。公司持有

的新生飛翔的公允價值在2017年7月18日超過初始投資成本，於2017年12月31日其公允價值低於初始投資成本未超過50%也未超過1年。鑒於此及前述公司的會計政策，公司將興航融投、建信天航及新生飛翔的2017年公允價值變動計入其他綜合收益。

於2018年度，公司持有的興航融投和建信天航兩項基金投資對應的渤海租賃股價發生持續性下降，相比興航融投所持初始投資成本7.15元/股下跌幅度為50%，持續下跌時間為20個月；相比建信天航所持初始投資成本6.07元/股下跌幅度為40.69%，持續下跌時間為13個月。公司持有的新生飛翔的股價發生持續性下降，於2018年12月31日公允價值較初始投資成本下跌幅度為52.75%，持續下跌時間為17個月。基於此及前述公司的會計政策，公司將興航融投和建信天航兩項基金的公允價值下降形成的累計損失人民幣5.49億元，以及新生飛翔的公允價值下降形成的累計損失人民幣1.52億元計入2018年度資產減值損失。

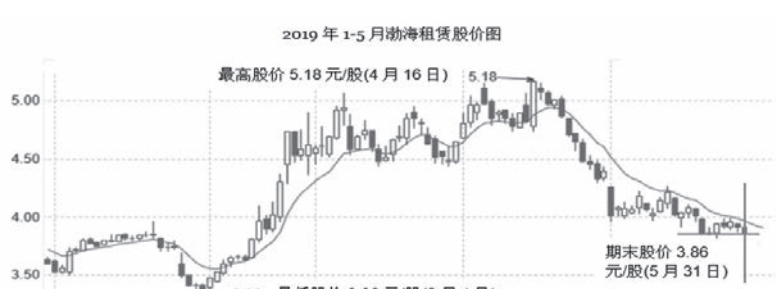
基於上述分析，公司於2018年度計提減值損失是合理的且符合企業會計準則及公司會計政策的規定，不存在通過評估減值調節各期利潤的情形。

(2) 請標圖說明以前年度未計提減值的原因，公司是否存在評估減值調節各期利潤的情形；參見前述(1)(3)的回覆。

(3) 請圖示說明截止到目前的市場報價情況，提示期後價值的回升，並說明減值計提的合理性。

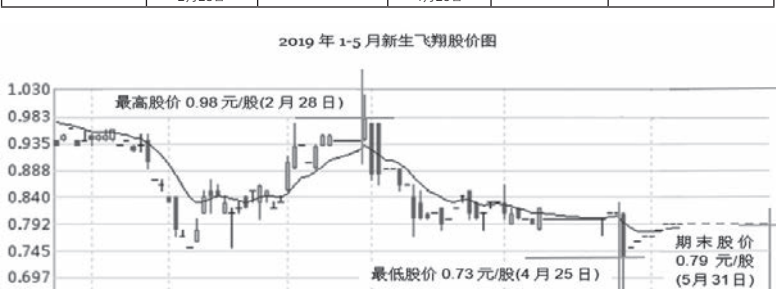
興航融投及建信天航標的資產渤海租賃股價：

2019年1-5月最高股價	最高股價所處日期	2019年1-5月最低股價	最低股價所處日期	2019年5月末股價	2019年5月31日股價較2018年末變動幅度
5.18元/股	2019年4月16日	3.36元/股	2019年2月1日	3.86元/股	上升7.22%



新生飛翔股價

2019年1-5月最高股價	最高股價所處日期	2019年1-5月最低股價	最低股價所處日期	2019年5月末股價	2019年5月31日股價較2018年末變動幅度
0.98元/股	2019年2月28日	0.73元/股	2019年4月25日	0.79元/股	下降8.14%



2019年度渤海租賃與新生飛翔的股票價格較2018年末變化均未超過10%，未出現重大明顯價格回升，因此公司認為2018年計提的減值是合理的。

4. 年報披露，公司以持續的公允價值計量的資產總額達到203億元，其中，以第二層次公允價值計量的資產共計10.49億元，以第三層次公允價值計量的資產共計160.91億元，請分別詳細披露以第二和第三層次公允價值計量項目所採用的估值技術和重要參數的定性和定量信息，並說明本期內發生的估值技術變更、重要參數和假設的變更，以及變更原因。請補充說明公司所選用的估值技術的缺陷和風險。

回覆：

截至2018年12月31日，公司第二層次以公允價值計量的資產共計人民幣10.49億元，為可供出售金融資產濟海農商行。2018年公司對該投資採用市場法進行評估，估值方法及估值技術、重要參數和假設的