（上接91版）

上游船东 Zhe Yin Hang Zhou NO.21 (Zhejiang Pilot Free Trade Zone) Leasing Co.,Ltd，无远洋航运经营资质，不具备航线运营、外贸货盘开发能力，而公司具备专业的船舶运营管理能力和市场渠道，作为中间出租人有能力将上游船东的船舶资产较好匹配给下游客户，有效链接上游船东与下游实际运营方，提高船舶资产的运营效率，实现资源优化配置。

同时公司新增该业务可增强市场竞争优势：

①增加业务规模：新增船舶能够有效扩充公司业务体量。航运业内，业务规模持续提升有助于提升企业行业知名度，强化行业话语权，同时增强与上下游合作方的议价主动权。

②拓展航运业务类型：在现有期租、程租业务基础上增加光租业务，多元化布局挖掘不同租赁模式下的收益空间。光租业务具备周期长、现金流稳定的特点，能够锁定中长期稳定收益，平滑市场周期波动。

③优化船队资产结构：新增船舶可完善公司船队资产结构配置，提升整体船队运营稳定性与资产抗风险能力，为公司长期可持续经营夯实硬件基础。

㈡ 相关收入确认的准确性分析

1.转租赁业务在会计核算上分类为融资租赁

根据《企业会计准则第 21 号——租赁》第三十六条，一项租赁存在下列一种或多种情形的，通常分类为融资租赁。第三十七条，转租出租人应当基于原租赁产生的使用权资产，而不是原租赁的标的资产，对转租赁进行分类。公司将本转租赁业务分类为融资租赁，具体分析如下：

融资租赁判断条件	本业务情况分析	判断结论
1.在租赁期届满时，租赁资产的所有权转移给承租人。	合同未约定租期届满时所有权自动转移。	不适用
2.承租人有购买租赁资产的选择权，所订立的购买价款预计将远低于行使选择权时租赁资产的公允价值。	合同未设置远低于公允价值的购买选择权。	不适用
3.资产的所有权虽然不转移，但租赁期占租赁资产使用寿命的大部分。	本业务转租期 15 年等于原租赁期 15 年，即等于使用权资产的全部剩余使用寿命。转租期占使用权资产使用寿命的比例为 100%，符合“大部分”的判断标准。	满足
4.在租赁开始日，租赁收款额的现值几乎相当于租赁资产的公允价值。	基于 15 年期的长期租约及合同约定的租金，由于转租期覆盖了整个原租赁期，租赁收款额的现值也几乎相当于转租时使用权资产的公允价值。	满足
5.租赁资产性质特殊，如果不作较大改造，只有承租人才能使用。	船舶为通用型资产，不属于特殊定制资产。	不适用

综上所述，本转租赁业务实质上转移了与租赁资产所有权有关的几乎全部风险和报酬，符合融资租赁的认定标准，应分类为融资租赁。

2.会计处理及收入确认的合规性

基于上述分类，公司依据《企业会计准则第 21 号——租赁》的相关规定进行会计处理：

①初始计量：公司以船舶在租赁期开始日的公允价值（或最低租赁付款额现值孰低者）作为使用权资产的入账价值，同时以未来需支付给船东的固定及实质固定租赁付款额之和的现值确认为租赁负债。终止确认使用权资产，将原租赁中形成的与转租相关的使用权资产从账面上终止确认，按照融资租赁的原则，确认一项新的金融资产—长期应收款。其初始计量金额（即转租赁投资净额）为租赁期开始日尚未收到的转租赁收款额按照转租赁内含利率折现的现值之和。

②后续计量：可变租金部分收入确认：根据新租赁准则第四十二条“租赁收款额，是指出租人因让渡在租赁期内使用租赁资产的权利而应向承租人收取的款项，包括固定付款额及实质固定付款额、可变租赁付款额、续租选择权对应的付款额、承租人行使终止租赁选择权需支付的款项等”，以及第四十四条“可变租赁付款额，是指承租人为取得在租赁期内使用租赁资产的权利而向出租人支付的因租赁期开始日后的事实或情况变化（如指数或比率变动）而变动的款项”，公司租金中根据 BDI 指数调整的部分属于可变租赁付款额，根据准则规定，可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益，因此公司每月根据实际结算的可变租金金额确认为租金收入。

综上，公司在初始确认时终止确认使用权资产并确认长期应收款，后续按照实际利率法摊销，将每月根据实际结算的可变租金金额确认为租金收入符合企业会计准则相关规定，收入确认准确。

㈢ 长期应收款的回款风险及坏账计提充分性分析

1.回款风险分析

公司对长期应收款的回款风险进行了持续评估，主要基于以下事实认为当前回款风险较低：

①交易对手信用：租家为资信状况良好的大型航运企业，与公司建立了长期合作关系，经营情况稳定，历史回款记录良好。

②合同保障：租赁合同明确约定了租金支付日期及逾期责任。如租家未能按时支付租金，公司有权依据合同约定启动仲裁程序，要求其履行付款义务并承担违约金，该等合同权利保障了公司的债权主张。

③持续监控机制：业务部门定期跟进的经营动态及财务状况，财务部门按月监控应收租金的回款情况，确保及时发现并应对潜在风险。

2.坏账计提充分性分析

尽管回款风险较低，但公司仍基于会计谨慎性原则，对长期应收款计提了预期信用损失。

①坏账计提政策：参照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》的规定，公司对长期应收款采用简化方法，按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量损失准备。公司根据信用风险特征将其划分为组合，并基于历史损失率、结合当前状况及对未来经济状况（如航运市场景气度）的预测，确定了 2% 的预期信用损失率。该比例已充分考虑了在授信期限内可能发生的一般性违约风险。

②同行业对比：根据公开信息，同行业上市公司中远海特对长期应收款按 0.5% 计提坏账准备。由于公司长期应收款收款周期较长，因此基于谨慎性原则参照航运业务应收账款 1 年以内 2% 的预期信用损失率计提减值准备。公司的坏账计提政策与同行业公司相比不存在重大差异。

③期后回款情况：截至本回复出具之日，2025 年度内的应收租金均已按合同约定正常收回，未出现逾期情形。

综上所述，公司新增船舶转租赁业务会计核算上属于融资租赁，相关的收入确认方法准确；基于交易对手的信用状况及合同保障，长期应收款回款风险较低，公司目前针对新增船舶转租赁业务计提的坏账准备是充分的。

会计师回复：

一、核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题我们执行的主要程序如下：

1、了解和评价管理层与应收账款、应收款项融资、长期应收款及信用减值损失相关的内部控制设计，并对关键内部控制运行有效性进行测试；

2、采用抽样的方法，检查与应收账款、应收款项融资、长期应收款确认相关的支持性文件，包括合同、销售发票、报关转移单据、回款单等，核查应收账款的真实性；

3、选取样本对应收账款、长期应收款执行函证程序并检查期后回款情况；

4、通过国家工商信息及企查查等网络查询大额应收账款、长期应收款客户的工商登记等公开信息资料，分析上述应收款项是否存在减值风险；

5、获取应收账款、应收款项融资、长期应收款坏账准备明细表，复核坏账准备计提的准确性；

6、对于按照单项计提坏账准备的应收账款，复核管理层基于客户的财务状况、历史还款记录和未来经济状况的预测等因素对预期信用损失进行评估的依据；

7、对于按照信用风险特征组合计提预期信用损失的应收账款，复核管理层对划分的组合及基于历史信用损失经验并结合当前状况及对未来经济状况的预测等估计的预期信用损失率的合理性；

8、查阅同行业可比上市公司的公开披露信息，对比上述应收款项坏账计提政策，评价公司坏账准备计提的充分性、合理性。

二、核查意见

基于执行的审计程序，我们认为：公司对于上述应收账款和应收款项融资前十大欠款方基本情况、是否存在关联关系、业务背景、交易金额、应收款项余额、账龄、坏账计提金额、是否逾期及期后回款情况，应收账款和应收款项融资大幅增长的原因，相关收入确认是否准确，相关坏账计提是否充分，新增船舶转租赁业务的具体情况和主要考虑，相关收入确认是否准确，长期应收款的回款风险及坏账计提充分性的说明，与我们在执行海航科技公司 2025 年度财务报表审计过程中所了解的情况在所有重大方面一致。

问题四：关于经营业绩。年报显示，公司报告期内实现归母净利润 1.03 亿元，同比减少 17.36%；实现扣非净利润 0.60 亿元，同比减少 46.74%。其中，权益法核算的长期股权投资收益 0.65 亿元，为公司利润主要来源。此外，公司整体毛利率同比下降，其中航运行业毛利率为 7.80%，同比下降 4.13 个百分点。

请公司补充披露：（1）区分不同业务板块，结合具体业务模式、所处行业发展情况及上下游情况，量化分析公司毛利率下滑的原因及合理性，是否与行业趋势、可比公司情况存在差异；（2）结合主营业务开展及投资收益情况，说明公司扣除投资收益后实际利润较低的原因及相关应对措施，并充分提示风险。请年审会计师对问题（1）发表意见。

公司回复：

一、区分不同业务板块，结合具体业务模式、所处行业发展情况及上下游情况，量化分析公司毛利率下滑的原因及合理性，是否与行业趋势、可比公司情况存在差异

公司主营业务为国际远洋干散货运输及上下游相关的商品贸易业务：2024 年度，公司主营业务收入 11.10 亿元，实现毛利 8,395.97 万元，主营业务毛利率 7.57%；2025 年度公司主营业务收入 15.23 亿元，实现毛利 6,231.09 万元，主营业务毛利率 4.09%。航运业务方面，由于近年来国际航运市场波动加剧导致公司经营策略执行难度增大，且公司持有的自有船舶整体船龄偏高致使均修成本相应上升，2025 年航运业务毛利率由去年同期的 11.93% 下降至 7.80%；商品贸易业务方面，因公司在 2025 年经营品类发生了较大变化，大幅增加了玉米等农产品的经营占比，导致商品贸易业务毛利率由去年同期的 3.09% 下降至 2.39%。各业务板块毛利率情况具体分析如下：

项目	2025年度			
	收入（万元）	成本（万元）	毛利（万元）	毛利率
航运	47,924.59	44,186.09	3,738.50	7.80%
商品贸易	104,345.30	101,852.71	2,492.59	2.39%
小 计	152,269.89	146,038.80	6,231.09	4.09%

项目	2024年度			
	收入（万元）	成本（万元）	毛利（万元）	毛利率
航运	56,156.08	49,456.01	6,700.08	11.93%
商品贸易	54,798.06	53,102.17	1,695.89	3.09%
小 计	110,954.15	102,558.18	8,395.97	7.57%

㈠航运业务

1.行业发展情况

2025 年，全球干散货市场整体呈现“需求疲软、运价前低后高”的格局。受全球经济增速放缓、煤炭贸易量下滑及中国钢厂季节性停工影响，一季度 BDI 均值仅为 1116.44 点，同比下滑 38.92%。自二季度起，随着澳大利亚铁矿石发货恢复、中国工业生产回暖以及地缘政治导致的航线拉长、几内亚西芒杜项目启动等因素影响，市场有所回暖，但依然维持震荡态势。全年 BDI 平均值为 1,680.96 点，同比下降 4.20%，运价波动较上年加剧。

2.业务模式

公司专注于国际远洋干散货航运市场，业务模式主要为期租（定期租船）和程租（航次租船）两种经营模式，具体如下：

期租（定期租船）：指将配备有操作人员的船舶交付给承租人使用一定期限，租赁期内按天收取租金的业务模式，租赁期限一般根据承租人需求，数月至数年不等。公司作为船东，主要负责配备合格持证船员，承担船舶折旧、船舶维保、保险、船员薪酬等固定成本，保障船舶适航性、合规性及正常航行能力；承租方享有船舶使用权、航线自主经营权，可根据自身货运需求安排远洋运输航线、承运货物，并承担船舶燃油费、港口使用费等航行中的可变成本，按期向公司支付固定租金。

程租（航次租船）：指以单次远洋运输航次为合作单元，公司按照客户需求，承接指定港口、指定航线、指定货物的单次远洋运输任务，按照运载的货物数量收取运费。公司全面负责船舶航行运营全流程，承担船员、维保、燃油、港口使用费等全部运营成本，负责船舶调度、航线规划、货物安全运输、按期抵港等全流程服务；承租方仅需按照合同约定支付单航次运费，无需参与船舶运营管理。

在上述的业务模式下，上游主要是船员公司、船管公司，分别负责向公司配备船员、提供船舶维护管理服务，下游主要包括境外矿石发货人，国内钢厂，贸易进出口企业以及第三方船舶经营企业等。

3.航运业务情况

2025 年干散货航运景气度偏弱，BDI 综合指数全年均值为 1680.96 点，同比下降 4.2%。BCI、BPI、BSI 的年度均值分别为 2567.98 点、1484.50 点、1129.36 点，分别同比下降 5.73%、5.24%、9.01%，市场整体租金水平同比下降。同时，2025 年度公司 3 艘船舶进行中期检验坞修工程，船舶进坞检修期间无法实现收入，但相关固定成本持续发生。市场运价下行与坞修造成的有效运营天数减少，双重因素共同导致 2025 年度航运业务毛利率同比下降。

2025 年度公司航运业务毛利率为 7.80%，同比下降 4.13 个百分点。分船型来看：

船型	2025年毛利率	2024年毛利率	同比变动百分点
好望角型	21.68%	24.53%	–2.85 个百分点
大灵便型	5.30%	7.62%	–2.32 个百分点
巴拿马型	–41.78%	13.30%	–55.08 个百分点
航运业务整体	7.80%	11.93%	–4.13 个百分点

(1)好望角型船舶毛利率同比下降 2.85 个百分点，主要是 2025 年度 BCI 指数同比下降 5.73%，以及丰收轮坞修有效运营天数减少导致；

(2)大灵便型船舶毛利率同比下降 2.32 个百分点，主要是 2025 年度 BSI 指数同比下降 9.01%，以及海王星轮坞修有效运营天数减少导致；

(3)巴拿马型船舶毛利率同比下降 55.08 个百分点，公司的巴拿马型船舶为 1 艘自有船舶 – 木星轮及 2025 年 11 月 24 日租入的 1 艘光租船舶（新造船），该船型毛利率同比下降的原因主要为：①木星轮船龄已经 19 年，在运营航线的选择上受到较多限制，2025 年 BPI 指数同比下降 5.24%，该轮的合同租金水平不足以覆盖日均固定成本，同时该轮因场修及空放导致运营效率下降 10.65 个百分点至 88.84%，故该轮利润同比大幅下降；②新租入的光租船舶，2025 年度运营时间仅一个月，无法覆盖接船成本，导致 2025 年度亏损。

航运业务毛利率与同行业公司对比：

同行业可比公司	2025年毛利率	2024年毛利率	同比变动百分点
金辉集团	9.83%	18.89%	–9.06 个百分点
宁波海运	3.66%	3.15%	0.51 个百分点
国航远洋	23.77%	20.60%	3.17 个百分点
–其中:外贸业务	31.99%	35.40%	–3.41 个百分点
海航科技	7.80%	11.93%	–4.13 个百分点

说明：同行业可比公司均采用 2025 年年报数据。

海航科技船舶运输业务毛利率从上年的 11.93% 下降至 2025 年的 7.80%，同行业可比公司金辉集团同比下降 9.06 个百分点、国航远洋外贸业务同比下降 3.41 个百分点，均呈现出不同程度的下降，符合 2025 年航运业周期走弱的趋势。

㈡ 商品贸易业务

商品贸易毛利率与 2024 年相比有所下滑，贸易业务收入同比大幅增长而毛利率降低的主要原因是细分产品占比发生了较大变化。

公司 2024 年主要经营品类有矿产品业务、农产品业务（玉米、小麦等）；由于矿产品市场价格波动较大、库存周转天数相对较长，而农产品市场波动相对小，周转天数相对较短，管理层基于整体收益稳定性的考虑和审慎防控风险的需要，在 2025 年通过增加对自营仓储的投入和上下游客户的延伸，进一步提升了农产品权重和区域市场的细分品类行业地位，并新开发了燃油贸易业务。2025 年度贸易业务收入同比大幅增长而毛利率降低的主要原因是细分产品占比发生了较大变化。

2024 年度公司贸易业务实现营收 5.48 亿元，综合毛利率为 3.09%。其中矿产品收入 1.24 亿元，占比 22.68%；农产品业务收入 4.24 亿元，占比 77.32%。

2025 年度公司贸易业务实现营业收入 10.43 亿元，综合毛利率为 2.39%。其中矿产品收入 182.72 万元，占比 0.18%；农产品业务（玉米、小麦等）收入 10.33 亿元，占比 99.03%；燃油贸易收入 826.53 万元，占比 0.79%。

公司在 2025 年度扩大农产品业务量，由于农产品毛利率为 1.58%，其收入占比高达 99.03%，因此导致公司 2025 年度贸易业务整体毛利率同比降低，具备合理性。

海航科技贸易业务主要品类收入利润情况表（单位：万元）

年份	品类	总收入	其中:总额法确认收入	其中:净额法确认收入	总成本	毛利率	收入占比
2024	矿产品	12,428.08	10,698.93	1,729.14	10,707.18	13.85%	22.68%
2024	农产品	42,369.98	41,728.28	641.71	42,394.99	–0.06%	77.32%
合计		54,798.06	52,427.21	2,370.85	53,102.17		100.00%
综合毛利率:3.09%							
2025	矿产品	182.72	0	182.72	149.46	18.20%	0.18%
2025	农产品	103,336.05	102,002.94	1,333.11	101,703.25	1.58%	99.03%
2025	燃油贸易	826.53	0	826.53	0	100.00%	0.79%
合计		104,345.30	102,002.94	2,342.36	101,852.71		100.00%
综合毛利率:2.39%							

公司 2025 年农产品贸易毛利率为 1.58%，符合行业趋势变化，2025 年国际粮食价格受多重因素影响，波动加剧，而国内整体需求疲软，纯贸易毛利率普遍较低。根据 2025 年度年报查询，同行业中筛选三家情况如下：

厦门国贸（600755）：供应链管理业务毛利率 1.38%，

厦门象屿（600057）：大宗商品经营及物流服务毛利率 1.76%，

浙商中拓（000906）：供应链集成服务毛利率 0.91%；

通过对比同行业，公司商品贸易毛利率处于中游水平。

综上，公司商品贸易毛利率相比去年同期小幅下滑具备合理性，符合行业趋势，与同行业可比公司相比毛利率处于中游水平，在合理区间内。

2、结合主营业务开展及投资收益情况，说明公司扣除投资收益后实际利润较低的原因及相关应对措施，并充分提示风险。

㈠ 主营业务开展及投资收益情况

公司 2025 年利润构成情况主要如下：

项目	金额（万元）	占利润总额比例
主营业务毛利	6,231.09	62.38%
其他业务毛利	521.30	5.22%
销售费用	1,870.52	18.72%
管理费用	6,896.60	69.04%
财务费用	–5,584.51	–55.90%
税金及附加	362.05	3.62%
营业利润	3,207.73	32.11%
权益法长期股权投资收益	6,494.84	65.02%
其他收益等	2,952.29	29.55%
资产减值损失（负数表示损失）	–2,665.38	–26.68%
利润总额	9,989.48	100.00%
所得税	–295.47	
归母净利润	10,284.94	

由上表可见，2025 年度内公司主营业务产生的利润（主营业务毛利扣除期间费用）为 2,686.44 万元，权益法核算的长期股权投资收益为 6,494.84 万元，占利润总额的 65%。

㈡ 扣除该笔投资收益后，公司的实际经营利润较低的原因

2025 年度，公司持续落实“航运 + 贸易”业务双轮驱动、协同发展的战略部署，有效确保了公司整体经营面稳健。但因公司航运业务受市场波动加剧、船龄偏大、坞修成本上升等影响，业务利润较上年同期有所减少。同时，公司商品贸易业务转向玉米等价格波动较小的农产品业务品类，业务毛利率较上年同期降低。此外，公司在本年度对船舶资产计提减值准备 2,648.98 万元、受存款利率下行导致存款利息同比减少 2,629.85 万元，以及美元汇率下行导致汇兑损失达 2,669.88 万元，致使公司在 2025 年度扣除长期股权投资收益后，实际经营利润同比减少。具体情况如下：

1.航运业务：2025 年航运业务毛利润 3,738.50 万元，较上年同期减少 2,961.58 万元，主要原因：①收入端：BDI 综合指数全年均值为 1,680.96 点，同比下降 4.2%，市场整体租金水平下降；另有 3 艘船舶坞修，坞修期间无收入产生，故收入同比减少；②成本端：2025 年公司自有船队的平均船龄达到 15.96 年，船舶维护保养成本逐年增加，2025 年平均每艘船舶的固定成本较 2024 年增加 386 美元 / 天。

2.商品贸易业务：2025 年商品贸易业务毛利润 2,492.59 万元，同比增加 796.70 万元，但毛利率下降主要是公司 2025 年度农产品贸易比重较 2024 年大幅增加，农产品贸易毛利率较低，因此公司商品贸易业务整体毛利率较低。

3.船舶计提减值：2025 年度公司聘请北京中金华资产评估有限责任公司对主收轮等 9 条船舶进行了减值测试，部分船舶可收回金额（船舶的公允价值减去处置费用后的净额与船舶预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定）低于账面价值，计提固定资产减值准备 2,541.22 万元，计提长期待摊费用减值准备 107.76 万元。

4.利息收入降低：2025 年度整体市场利率下行，同时公司支付担保债务和解款导致货币资金减少，存款利息收入下降，较上年减少 2,629.85 万元，导致经营利润降低。

5.美元汇率下行：2025 年度中间价下降约 1,600bp，公司 2025 年度产生汇兑损失 2,669.88 万元，导致经营利润下降。

㈢ 主营业务提升相关应对措施

1.航运业务

①优化船队结构。公司计划通过运力结构优化与船队规模扩张双向发力，持续提升航运业务盈利水平：一方面择机采购具备市场竞争力的优质船舶，稳步扩充自有船队规模；另一方面推进老旧船舶淘汰置换，布局市场前景向好的优势船型，强化细分赛道差异化竞争壁垒。2026 年上半年公司已落地运力扩充计划，新购入 3 艘大灵便型船舶 1 艘 20.5 万载重吨巴拿马型船，同时公司将根据市场情况择机淘汰部分老旧船舶。

②精细化航次运营。通过各种市场验证的技术手段、船舶设备升级等措施优化船舶航速油耗，继续优化航路设置、配载最大化等措施实现航次运营降本增效，提高效益。

③强化大客户开发。随着公司运力规模的扩大和市场声誉的提升，进一步开拓国内外大型能源、贸易等企业客户，拓展长期稳定运输合同占比，增强收入确定性与抗周期波动能力。

2.商品贸易业务

①维护自身信用，确保合同履约率，在与合作伙伴的谈判中提升议价能力，为公司争取更多的利润。

②培养公司产地直采人才，手握更多的质优价美粮源，减少中间成本支出，降低采购成本。

③物流环节继续优化，在贸易量不断扩大的同时，提升物流环节的议价能力，降低物流成本。

④深入销区直接销售，获取超额利润，打通农产品贸易产销的全部环节。

㈣ 风险提示

1.宏观经济环境变化引发的风险。贸易摩擦、金融市场波动、货币政策难以预期等因素的影响，可能导致航运和商品贸易市场供需失衡，影响公司经营目标的实现。

2.安全营运风险。在船舶运营中，恶劣天气、技术故障或人为失误易引发事故；商品贸易业务可能因内部管理不规范或操作失误易导致货物损坏、运输延误等问题，影响交易的正常进行。

3.地缘政治与政策风险。地缘政治冲突可能导致重要航道受阻，个别航线存在海盗、战争或政治不稳定等因素，会因船舶绕行增加运输成本。

4.汇率波动的风险。公司业务主要以美元结算，因此美元货币汇率的波动会对公司利润产生一定影响。

5.投资管理风险。公司所投项目的估值风险、被投资企业的经营风险以及非预期因素等所导致的投资收益波动，可能会对公司的盈利水平造成不利影响。

会计师回复：

一、核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题我们执行的主要程序如下：

1、了解和评价海航科技公司与收入确认相关的内部控制的设计有效性，并测试关键内部控制运行的有效性；

2、获取公司营业收入明细表，结合产品类型对营业收入执行分析性程序，分析主要产品的毛利变动情况，本期公司毛利率下滑的原因及合理性；

3、执行实质性分析程序，将公司毛利率变动情况与行业趋势、同行业可比公司进行对比分析。

二、核查意见

基于执行的审计程序，我们认为：公司对于上述区分不同业务板块，结合具体业务模式、所处行业发展情况及上下游情况，量化分析公司毛利率下滑的原因及合理性，是否与行业趋势、可比公司情况存在差异的说明，与我们在执行海航科技公司 2025 年度财务报表审计过程中所了解的情况在所有重大方面一致。

问题五：关于资金使用。年报显示，公司货币资金期末余额 34.21 亿元，其中受限资金 5.86 亿元，主要为开立票据质押受限；其他非流动资产 12.10 亿元，主要为大额存单与定期存款；短期借款期末余额 8.11 亿元，同比增长 137.81%，2026 年一季度末增至 13.66 亿元。报告期内实现利息收入 0.97 亿元，利息费用 0.25 亿元。

请公司补充披露：（1）结合资金存放地点、存储类型、期限、利率、月度日均余额等，说明利息收入与资金总规模的匹配性；（2）结合公司短期借款对象、借款期限、借款利率及具体用途，说明公司在货币资金规模较大且购买大额存单等情况下，短期借款持续大幅增长的原因及合理性；（3）结合受限资金具体情况及对应业务背景，说明资金质押水平的合理性，货币资金是否存在其他潜在限制性安排，是否存在与控股股东或其他关联方联合或共管账户以及货币资金被他方实际使用的情况。请年审会计师发表意见。

公司回复：

一、结合资金存放地点、存储类型、期限、利率、月度日均余额等，说明利息收入与资金总规模的匹配性

㈠ 2025 年末公司资金情况

项目	期末余额（万元）
银行存款	280,032.92
银行存款 – 未到期应收利息	766.48
其他货币资金	59,054.65
其他货币资金 – 未到期应收利息	2,294.29
其中:存放在境外的款项总额	17,201.80
小计	342,148.35
其他非流动资产	114,000.00
其他非流动资产 – 未到期应收利息	2,062.63
其中:存放在境外的款项总额	–
小计	116,062.63
合计	458,210.99

2025 年末，公司持有的资金存放在境内银行款项总额 44.10 亿元，存放在境外银行款项总额 1.72 亿元，其中存放在境外的其他货币资金中 0.04 亿元为存放于期货账户的可动用资金，除该笔款项外没有其他存放于境内外非银行的第三方金融机构存款。

㈡ 资金存储类型、期限和利率情况

为满足公司日常营运资金需求，公司银行存款及其他货币资金一般是活期存款、通知存款、大额存单和协定存款。

类别	期末余额（万元）	利率水平（%）
货币资金	342,148.35	
其中:活期、协定存款、通知存款	245,839.87	0.007–0.75
一年期以内的存单	50,617.71	0.65–4.5
一年内到期的长期存单重分类至货币资金	42,630.00	1.3–3.2
小计	339,087.58	
其他非流动资产	121,007.53	
其中:二年期存单	25,000.00	1.5
其中:– 三年期存单	89,000.00	1.5–2.6
小计	114,000.00	
合计	453,087.58	

注:不含存单应计利息、一年期以内的存单利率水平较高主要是境外美元存单。

㈡ 月度平均余额及利息收入情况

月份	资金月均余额（万元）（注 1,注 2）	月度利息收入（万元）（注 3）	月度收益率（年化）
1月	471,428.16	500.54	1.27%
2月	485,352.93	602.27	1.49%
3月	479,058.14	1,229.14	3.08%
4月	468,583.69	622.50	1.59%
5月	471,990.53	691.39	1.76%
6月	488,429.63	1,286.87	3.16%
7月	513,636.83	671.41	1.57%
8月	520,783.25	698.40	1.61%
9月	516,105.52	1,102.20	2.56%
10月	502,395.78	566.54	1.35%
11月	483,667.46	919.67	2.28%
12月	464,904.30	796.31	2.06%
月度平均货币资金\累计利息收入	488,861.35	9,687.25	1.98%

注 1:资金月均余额 =2025 年度每月（期初余额 + 期末余额）/2。

注 2:由于月度日均余额由同一账户每日存款余额之和除以月度天数所得，公司的银行账户数量高达两百多家，分银行统计日均余额不具有可操作性，故根据资金月均余额（注 1），来测算月度收益率。

注 3:各月均已剔除长期应收款摊销产生的利息收入。

资金平均余额与综合收益率:公司月度日均资金 48.89 亿元，全年实现利息收入 0.97 亿元，据此计算的综合年化收益率为 1.98%。公司 3 月 .6 月 .9 月等月利息收入较高，主要是因为协定存款结息导致，此外，因 11 月协定存款的利息调整，导致提前在 11 月结息，因此 11 月 .12 月的利息较其他月份（除 3.6.9 月）高。

市场利率对比:2025 年度，中国人民银行公布的活期存款基准利率为 0.35%，公司持有的存单三年期定期存款最高利率为 2.6%，境外美金存单利率较高。公司综合年化收益率 1.98%，介于活期与三年期定期存款利率之间，该收益率水平与市场利率环境相符，利息收入与资金总量匹配。

二、结合公司短期借款对象、借款期限、借款利率及具体用途，说明公司在货币资金规模较大且购买大额存单等情况下，短期借款持续大幅增长的原因及合理性

公司 2025 年度期末短期借款产生原因系公司合并范围内全资子公司之间开具的银行承兑汇票贴现款。根据相关会计准则，对于已贴现但尚未到期的该等票据，期末将其从“短期借款”重分类至“短期借款”核算。

公司短期借款对象均为上市股份制银行，对应贴现借款期限与票据到期日匹配，均小于 6 个月，借款利率（贴现利率）在年化 0.7%–1.6% 之间。

公司在货币资金规模较大且购买大额存单等情况下，短期借款持续大幅增长主要原因为:公司内部采购、分销等关联业务统一以银行承兑汇票结算，随着内部交易规模扩大，新增结算银票同步增加;收票子公司存在即时对外付款需求，收到汇票后及时办理贴现，贴现余额逐期累积，使得报表短期借款规模持续提升。

公司对于货币资金规模较大、大额存单与票据贴现并存主要是出于以下考虑:

一是统筹提升整体资金使用效率。公司合并范围内各全资子公司通过开立银票结算，无需划转自有现金，收票方贴现快速获取经营资金，实现内部资金调剂，减少整体自有资金占用;同时银票用途较广，可用于支付采购款项，延缓自有资金实际流出。

二是保障流动性及授信需求。货币资金、大额存单作为公司流动性安全储备，用于经营备付、到期兑付等刚性支出;同时维持存量存款规模可配额银行票据池、综合授信准入要求，持续获取优惠贴现利率及开票额度。

三是流动性风险可控。公司货币资金及大额存单余额可足额覆盖全部贴现负债，票据具备真实关联交易背景，滚动开立、贴现匹配经营回款周期，无集中偿付压力。

公司该资金运作模式基于真实经营需求，通过关联交易银票结算贴现优化公司整体资金配置，不存在资金闲置与盲目举债情形，具备商业及财务合理性。

三、结合受限资金具体情况及对应业务背景，说明资金质押水平的合理性，货币资金是否存在其他潜在限制性安排，是否存在与控股股东或其他关联方联合或共管账户以及货币资金被他方实际使用的情况。

项目	类别	2025年末账面价值（万元）	2026年 3 月末账面价值（万元）	业务背景
货币资金	银行承兑汇票保证金	58,588.20	65,695.27	开立票据质押
货币资金	账户冻结	22.90	19.28	账户冻结
其他非流动资产	银行承兑汇票保证金	89,000.00	152,050.00	开立票据质押

2025 年末，公司期借款和应付票据合计余额 8.99 亿元，对应开立票据质押保证金 14.76 亿元;2026 年一季度末公司期借款和应付票据合计余额 16.30 亿元，对应开立票据质押保证金 21.77 亿元。期末存单质押规模高于期借款和应付票据余额，系公司持续滚动办理票据结算形成的时间性差异。因公司应付票据到期时点分散，若每笔票据到期后同步办理解质押、再重新存入存单办理新票质押，将大幅增加操作流程、降低资金周转使用效率。为保障票据结算业务连续开展、提升资金使用效率，公司采用存量存单循环质押模式:对应票据到期后暂不解除存单质押，原有质押存单留存银行，质押额度可滚动复用，持续用于后续新增银行承兑汇票开立。由于票据到期、新票开立存在时间错配，因此存单质押规模与当期应付票据余额存在阶段性差额。以 2025 年末为例，该时点质押存单扣除当期应付票据对应质押需求后的剩余担保额度，已于 2026 年 1 月用于开立新一轮银行承兑汇票。

2025 年末，公司受限资金 14.76 亿元，主要为开具银行承兑汇票保证金受限导致。公司在银行中存单质押规模高于应付票据余额的额度，未被其他关联方使用，存单仅作为公司利息收入来源和票据保证金。公司的货币资金不存在其他潜在限制性安排，不存在与控股股东或其他关联方联合或共管账户以及货币资金被他方实际使用的情况。

会计师回复：

一、核查程序

我们按照中国注册会计师审计准则的要求，设计和执行了相关程序，针对上述问题我们执行的主要程序如下：

1、了解与货币资金相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制的运行有效性；

2、获取已开立银行账户清单，并与账面银行账户信息进行核对，检查银行账户的完整性；

3、取得重要账户对账单及余额调节表，核对账面余额并对所有银行账户进行函证，函证内容包括但不限于银行存款余额、账户受限情况等；

4、获取企业借用报告，结合银行回函信息，检查是否存在与货币资金相关的质押担保事项；

5、对利息收入进行重新测算，关注货币资金规模与利息收入是否匹配，并抽样检查利息收入相关流水与账面记录是否一致；

6、获取企业信用报告，并结合银行函证回函的货币资金存放地点、存放类型、资金用途等相关信息，检查货币资金是否存在抵押、质押或其他冻结等情况；

7、获取报告期内的应收票据备查簿，检查票据的承兑人、出票人、票面金额、出票日、到期日、背书 / 贴现日期等关键信息，复核企业票据贴现终止确认的相关标准是否符合会计准则规定，并对公司票据贴现是否满足终止确认条件进行复核。

二、核查意见

基于执行的审计程序，我们认为:公司对于上述利息收入与资金总规模的匹配性，在货币资金规模较大且购买大额存单等情况下，短期借款持续大幅增长的原因及合理性，资金质押水平的合理性，货币资金是否存在其他潜在限制性安排，是否存在与控股股东或其他关联方联合或共管账户以及货币资金被他方实际使用的情况的说明，与我们在执行海航科技公司 2025 年度财务报表审计过程中所了解的情况在所有重大方面一致。

特此公告。

海航科技股份有限公司董事会

2026 年 7 月 18 日

证券代码:600131 证券简称:国网信通 公告编号:2026–018 号

国网信息通信股份有限公司 关于持股 5%以上股东股份无偿划转的提示性公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担法律责任。

重要内容提示:

● 国网四川省电力公司（以下简称“国网四川电力”）拟将其持有的公司 95,385,704 股股份无偿划转至国网信息通信产业集团有限公司（以下简称“国网信通产业集团”）。本次无偿划转完成后，国网信通产业集团将直接持有公司 622,305,999 股股份，占公司总股本的 51.93%，国网四川电力不再持有公司股份。本次权益变动系国有资产内部无偿划转。

● 本次股份无偿划转完成后，公司的控股股东和实际控制人均未发生变化，控股股东仍为国网信通产业集团，实际控制人仍为国务院国有资产监督管理委员会。

一、本次股份无偿划转的基本情况

公司于 2026 年 7 月 17 日收到控股股东国网信通产业集团《关于无偿划