

证券代码：000415

证券简称：渤海金控

上市地：深交所



Bohai Capital Holding
渤海金控

渤海金控投资股份有限公司

重大资产购买预案

交易对方	住所/通讯地址
C.I.T. Leasing Corporation	1 CIT Drive, Livingston, New Jersey 07039

独立财务顾问



二〇一六年十二月

公司声明

一、本公司及全体董事、监事和高级管理人员承诺保证本预案内容的真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。本公司及董事会全体成员对本预案内容的真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。如本次交易因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在案件调查结论明确之前，将暂停转让其在上市公司拥有权益的股份。

二、与本次重大资产购买相关的审计工作尚未完成，本公司将在相关审计工作完成后履行信息披露程序。本公司董事会及全体董事保证本预案所引用的相关数据的真实性和合理性。

三、本次交易相关事项的生效和完成尚待有关审批机关的批准或核准。审批机关对于本次交易相关事项所做的任何决定或意见，均不表明其对公司股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或保证。

四、本次重大资产重组完成后，公司经营与收益的变化，由公司自行负责；因本次交易引致的投资风险，由投资者自行负责。

五、投资者在评价公司本次重大资产购买事项时，除本预案内容以及与本预案同时披露的相关文件外，还应认真考虑本预案披露的各项风险因素。投资者若对本预案存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

交易对方声明

本次重大资产购买的交易对方已在《购买与出售协议》中的“陈述与保证”项下，对其在本次交易中向买方提供的标的公司财务信息、诉讼及无违法违规情况、经营许可、员工福利、劳务、房产、税金、环保、重大合同、知识产权以及《购买与出售协议》中援引的《卖方披露表》的内容等信息在重大方面做出了相应的陈述与保证，并承诺截至交割日该等陈述和保证应为真实和准确或不会产生重大不利影响，此外交易对方已在《确认函》中对其向卖方确认其对下属子公司拥有完整权利及高管人员无违法违规等事项。

目 录

公司声明	2
交易对方声明	3
目 录	4
重大事项提示	8
一、本次交易方案概述.....	8
二、本次交易不构成关联交易.....	9
三、本次交易构成重大资产重组.....	9
四、本次交易不构成借壳上市.....	10
五、本次交易对收购标的的评估安排.....	10
六、本次交易对上市公司的影响.....	11
七、本次交易的决策过程及尚需取得的授权或批准.....	12
八、对中小投资者权益保护的安排.....	13
九、标的公司财务资料的说明.....	14
十、本次收购标的资产的重组安排及交割步骤.....	16
十一、最终交易价格的确定.....	16
十二、本次交易涉及的重要承诺.....	17
重大风险提示	20
一、与本次交易相关的风险.....	20
二、标的公司业务相关风险.....	23
释 义	29
第一节 本次交易概述	33
一、本次交易的背景和目的.....	33
二、本次交易的决策过程及尚需取得的授权或批准.....	36
三、本次交易的具体方案.....	40

四、本次交易不构成关联交易.....	59
五、本次交易构成重大资产重组.....	59
六、本次交易不构成借壳上市.....	60
七、本次交易对上市公司的影响.....	60
第二节 上市公司基本情况	62
一、公司概况.....	62
二、公司设立及历次股本变动情况.....	62
三、公司最近三年控股权变动及重大资产重组情况.....	65
四、公司主营业务发展情况.....	67
五、公司主要财务数据.....	68
六、公司控股股东及实际控制人情况.....	69
七、公司合法合规情况.....	70
第三节 交易对方基本情况	71
一、基本情况.....	71
二、历史沿革.....	71
三、产权控制关系.....	72
四、主营业务情况.....	73
五、实际控制人情况.....	73
六、其他事项说明.....	74
第四节 交易标的基本情况	76
一、标的公司基本情况.....	76
二、标的公司主营业务情况.....	86
三、拟收购资产为股权的说明.....	114
四、债权债务转移情况.....	114
五、财务资料的说明.....	114
六、拟购买资产所属行业情况.....	116
第五节 本次交易的预估值情况说明	131
一、C2 公司预估情况.....	131

二、预估结果.....	134
三、预计评估价格与交易价格的差异原因、差异区间及对本次重组的影响	135
第六节 交易协议的主要内容	138
一、《购买与出售协议》的主要内容.....	138
二、《加拿大公司购买协议》的主要内容.....	148
三、《保证金协议》/《托管协议》的主要内容	149
四、《过渡期协议》的主要内容.....	149
五、《投票协议》的主要内容.....	149
六、《保证协议》的主要内容.....	149
七、《海航集团有限公司承诺函》的主要内容.....	150
第七节 本次交易对上市公司的影响	151
一、本次交易对上市公司主营业务的影响.....	151
二、本次交易对上市公司盈利能力和财务指标的影响.....	152
三、本次交易对上市公司关联交易和同业竞争的影响.....	153
四、对上市公司股权结构及控制权的影响.....	153
第八节 财务会计信息	154
一、C2 公司的汇总财务报表.....	154
二、重大会计政策差异比较情况.....	157
第九节 风险因素	173
一、与本次交易相关的风险.....	173
二、标的公司业务相关风险.....	176
第十节 保护投资者合法权益的相关安排	182
一、严格履行信息披露义务.....	182
二、严格执行交易批准程序.....	182
三、提供股东大会网络投票平台.....	182
四、提供投资者沟通渠道.....	182
五、其他保护投资者合法权益的安排.....	182

第十一节 其他重要事项	183
一、本次交易完成后上市公司是否存在资金、资产被实际控制人或其他关联人占用.....	183
二、上市公司为实际控制人及其关联人提供担保的情形.....	183
三、本次交易完成后上市公司的负债情况.....	183
四、上市公司最近十二个月内资产交易与本次交易的关系.....	183
五、本次交易对上市公司治理机制的影响.....	186
六、上市公司的现金分红政策.....	187
七、关于本次交易相关人员买卖上市公司股票的自查情况.....	190
八、上市公司股票停牌前股价波动情况.....	191
九、本次交易的相关主体和证券服务机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何上市公司重大资产重组的情形.....	192
第十二节 独立董事和相关证券服务机构的意见	193
一、独立董事意见.....	193
二、独立财务顾问核查意见.....	194
第十三节 上市公司及全体董事声明	195

重大事项提示

特别提醒投资者认真阅读本预案全文，并特别注意下列事项（本部分引用简称的释义见本预案“释义”）：

一、本次交易方案概述

2016年10月6日（纽约时间），公司、公司全资子公司Avolon及其下属全资子公司Park与CIT及其下属全资子公司CIT Leasing签署了《购买与出售协议》及其附属协议，拟以支付现金方式购买纽交所上市公司CIT下属商业飞机租赁业务。标的资产系CIT拥有和经营的商业飞机租赁业务及资产，包括《购买与出售协议》中的Commercial Air Group（包含CIT拥有的C2公司在内的下属企业）以及拟注入C2公司的飞机资产及订单。截至2016年6月30日，标的资产包括自有的飞机307架，持有的飞机订单132架。具体方式是Park收购CIT leasing持有的C2公司100%股权。本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对C2公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价627,491,703美元的方式确定。

截至2016年6月30日，C2公司未经审计账面净资产值为69.16亿美元。假设按照C2公司2016年6月30日账面净资产值及《购买与出售协议》约定的调整方式，C2公司经调整后的净资产约为93.68亿美元，加上固定溢价约6.27亿美元后，C2公司100%股权的交易价格约为99.95亿美元（按协议签署日前一个交易日中国人民银行公布的人民币汇率中间价1: 6.6778计算折合人民币667.46亿元），较调整后的净资产溢价约6.70%。最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对C2公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价627,491,703美元的方式确定。具体调整原则详见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”之“（八）本次交易作价中C2公司净资产的调整原则”。

基于税务筹划，具体交割分为两步，第一步为“加拿大交割”，即C2公司控制的CIT ULC的100%股权先行交割，C2公司下属全资子公司Dutch BV将其持有的CIT ULC100%股权转让给Park下属子公司Alberta；第二步为“C2公司交

割”，在“加拿大交割”完成后，CIT Leasing将其持有的C2公司100%股权转让给Park。本次重组完成后标的资产将全部转为Avolon下属子公司Park持有。本次交易的价款均以现金在各支付环节一次性支付，具体支付详见预案“第一节 本次交易概述/三、本次交易的具体方案/（九）本次交易的价款支付”。

本次交易的收购资金来源为公司自有资金、银行贷款及境外银行Morgan Stanley和UBS给予的不超过85亿美元的贷款。

二、本次交易不构成关联交易

在本次交易前，海航集团及其关联人以及海航资本及其关联人与CIT和CIT Leasing、持有CIT 5%以上股份的股东、CIT和CIT Leasing及其控股子公司的董事、监事、高级管理人员之间不存在关联关系，海航集团和海航资本已对上述事项出具《不存在关联关系的承诺函》。本次交易不构成关联交易。

经核查，大成律师、独立财务顾问认为：本次交易不构成关联交易。

三、本次交易构成重大资产重组

本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对C2公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价627,491,703美元的方式确定。根据标的公司及渤海金控2015年12月31日的财务数据，本次交易相关财务比例计算如下：

单位：万元

项目	资产总额 2015年12月31日	营业收入 2015年度	净资产 2015年12月31日
上市公司	13,190,089.60	965,902.30	2,729,109.80
C2公司	7,882,959.26	794,795.09	4,472,844.53
本次交易成交金额	6,674,579.32	-	6,674,579.32
标的资产账面值及成交额较高者、营业收入占渤海金控相应指标的比例（%）	59.76	82.29	244.57

注：本次交易成交金额、C2公司财务数据均以美元作为货币单位，上表中计算时均按照1美元兑6.6778人民币的汇率折算为人民币。本此交易成交金额暂按《购买与出售协议》约定的调整方式，根据标的资产2016年6月30日经调整的净资产加上固定溢价627,491,703

美元计算。本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对 C2 公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价 627,491,703 美元的方式确定。

根据《上市公司重大资产重组管理办法》第十二条规定，本次交易构成重大资产重组。

四、本次交易不构成借壳上市

本次交易完成前，海航资本直接持有公司 2,137,133,675 股股份，占公司总股本的 34.56%，并与一致行动人燕山基金、深圳兴航、天津通万合计持有公司 52.35% 的股份，海航资本为公司的控股股东。海航集团为海航资本的控股股东，慈航基金会为公司的最终实际控制人。

本次交易不涉及发行股份，因此，本次交易不会导致上市公司控制权发生变更。本次交易不构成《重组管理办法》第十三条规定的借壳上市。

五、本次交易对收购标的的评估安排

本次交易最终价格根据《购买与出售协议》约定的方式对 C2 公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价 627,491,703 美元的方式确定。截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司账面净资产约为 69.16 亿美元，根据《购买与出售协议》的调整方式进行调整，净资产调整额为 24.52 亿美元；调整后的净资产额加上固定溢价约 6.27 亿美元后约为 99.95 亿美元。

本次交易价格不以评估结果为依据，为验证本次交易价格的公平合理，将由中企华为 C2 公司出具评估报告。经初步预估，以 2016 年 6 月 30 日为评估基准日，C2 公司净资产约为 69.16 亿美元，采用市场法进行评估，预估值 78.65 亿美元，预估增值率 13.72%。C2 公司净资产预估值加上净资产调整额 24.52 亿美元后约为 103.17 亿美元，高于以 2016 年 6 月 30 日测算的交易价格 99.95 亿美元。评估详细情况详见本预案“第五节 本次交易的预估值情况说明”。

目前 C2 公司的评估工作尚未完成，上述预估值可能与最终的评估结果存在差异。CIT 已委托美国普华永道以 2016 年 9 月 30 日为基准日对 C2 公司最近一期财务数据进行审计。中企华将出具以 2016 年 9 月 30 日为基准日的 C2 公司全

部股东权益的评估报告。本次交易 C2 公司的评估工作尚未完成，上述预估值可能与最终的评估结果存在差异。C2 公司最终的评估结果将在本次交易的《重大资产购买报告书》中予以披露。公司提请投资者注意投资风险。

六、本次交易对上市公司的影响

（一）本次交易对上市公司主营业务的影响

渤海金控的主营业务为融资租赁业务和飞机、集装箱经营租赁业务，经过多年发展，公司形成了融资租赁业务、经营租赁业务两大主营业务板块。自公司2012年通过收购HKAC进入全球飞机租赁行业后，先后完成对Avolon100%股权、GECAS下属45架附带租约的飞机资产等多起飞机租赁领域的收购。根据国际著名的研究机构Flightglobal截至2015年底的排名显示，公司下属Avolon和HKAC自有和管理的飞机的市场价值合计位居全球第8位，在全球飞机租赁市场具有领先地位。

CIT 集团的商业飞机租赁业务一直在全球范围内处于领先地位，作为全球最早一批为航空公司提供经营性租赁的企业，CIT 集团有着深厚的行业背景与近40年为商业航空领域提供金融服务的经验，与49个国家及地区超过100多家航空公司建立了良好的合作关系，其中包括 American Airlines, Delta Airline, Garuda Indonesia, Qantas Airway, Virgin Blue Airline 等全球知名航空公司。

本次交易完成后，渤海金控的飞机租赁业务将进一步增强，业务规模和市场占有率将进一步提升。本次收购完成后，CIT 集团下属商业飞机租赁业务将与公司现有的飞机租赁业务形成良好的协同作用，全面提升公司在全球飞机租赁市场上的国际竞争力。首先，从机队规模上看，根据 Flightglobal 截至2015年底对各飞机租赁公司机队规模的统计，本次交易完成后公司将成为仅次于 GECAS 与 AerCap 的全球第三大飞机租赁公司；其次，从业务分布来看，本次交易完成后，公司的航空客户总量将扩充将近一倍至150余家，在亚太、欧洲、北美这几个主要的市场的业务分部更加均衡；最后，从行业竞争力来看，公司可以进一步深入与飞机制造商、引擎制造商长久、良好的合作关系。

（二）本次交易对上市公司盈利能力和财务指标的影响

根据C2公司经审计的2015年财务数据,C2公司实现的营业收入为1,190,205千美元,净利润385,662千美元,具有较高的营收规模和较好的盈利能力。本次交易完成后,CIT集团下属商业飞机租赁业务将进入上市公司,整合后上市公司的飞机租赁业务实力将进一步得到加强,上市公司和C2也将充分发挥协同效应,扩大市场份额,提升业务规模。预计,未来标的资产将持续良性发展,且通过本次交易预期还能实现公司现有业务与收购业务之间的协同效应,相关协同效应将于整合过程中逐步释放,将进一步提升上市公司在飞机租赁行业的竞争力和影响力。通过本次交易,上市公司盈利能力将持续提升,并为上市公司股东带来持久的良好回报。

七、本次交易的决策过程及尚需取得的授权或批准

(一) 上市公司决策过程

1、因公司拟筹划收购海外飞机租赁资产事项,为维护投资者利益,经申请,公司股票自2016年9月23日起开市停牌。

2、2016年10月6日,公司召开2016年第十二次临时董事会,审议通过《关于公司、公司全资子公司Avolon及其下属子公司与CIT及其下属子公司CIT Leasing签署<购买与出售协议>(<PURCHASE AND SALE AGREEMENT>)及相关附属协议的议案》等议案。公司已经与相关方就本次交易签订《购买与出售协议》。

3、2016年12月9日,公司召开第八届董事会第九次会议审议通过《关于<渤海金控投资股份有限公司重大资产购买预案>的议案》等相关议案。

(二) 交易对方的决策程序

本次交易相关协议已经CIT董事会审议通过。根据《购买与出售协议》,CIT Leasing已享有所有必要权限和权力,且已采取一切必要措施,签署、履约《购买与出售协议》及其附属协议及实施本次交易。

(三) 本次交易方案已取得的批准、核准和豁免

1、2016年11月7日,美国联邦贸易委员会竞争局并购申报处出具了关于本次交易的反垄断审查意见,确认根据《并购申报规则》第803.11(b)款、第803.11(c)

款，及《克莱顿法案》第7A(b)(2)款规定，批准提前终止本次交易的等待期，即本次交易已通过美国反垄断审查。

2、2016年12月6日，南非竞争委员会兼并收购处出具了关于本次交易的反垄断审查意见，确认无条件通过本次交易的反垄断审查。

3、由于买卖双方2015年在巴西实现的营业收入数据并未达到巴西法律规定的进行反垄断审查申报的标准，2016年11月30日，Park及CIT Leasing签署了《豁免函》，确认本次交易无需在巴西进行反垄断审查申报，因此双方同意豁免巴西反垄断审查作为本次交易的条件。

（四）本次交易方案尚需获得的批准和核准

本次交易方案尚需获得的批准或核准，包括但不限于：

1、待标的公司相关的审计、评估工作完成后渤海金控再次召开董事会审议通过本次交易的重组报告书；

2、上市公司股东大会批准本次交易；

3、本次交易境内相关主管部门的备案、核准或授权：本次收购资金如使用境内资金或境内主体提供担保的境外融资，需取得国家发改部门、商务部门、外汇管理部门备案；

4、通过保加利亚、哥伦比亚、韩国、墨西哥、俄罗斯的反垄断审查；

5、通过美国外资投资委员会（CFIUS）的审查等。

本次交易能否取得上述批准、核准或审查以及最终取得批准、核准或审查的时间均存在不确定性，提请广大投资者注意投资风险。

八、对中小投资者权益保护的安排

（一）严格履行信息披露义务

对于本次交易涉及的信息披露义务，公司已经按照《上市公司信息披露管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》、《重组管理办法》等相关规定，履行了信息披露义务。本预案披露后，公司将继续严格履行信

息披露义务，按照相关法规的要求，及时、准确、公平地向所有投资者披露可能对上市公司股票交易价格产生较大影响的重大事件与本次重组的进展情况。

（二）严格执行交易批准程序

本次交易的实施将严格执行相关法律、法规及公司审批决策程序规定。本次交易方案经全体独立董事同意后提交董事会讨论，独立董事已就该事项发表独立意见。

（三）提供股东大会网络投票平台

公司董事会将在审议本次交易方案的股东大会召开前发布提示性公告，提醒全体股东参加审议本次交易方案的临时股东大会会议。公司将根据中国证监会《关于加强社会公众股股东权益保护的若干规定》等有关规定，为参加股东大会的股东提供便利，就本次交易方案的表决提供网络投票平台，股东可以参加现场投票，也可以直接通过网络进行投票表决。本次股东大会将对中小投资者单独计票。

（四）提供投资者沟通渠道

为确保投资者对公司重大事项的建议权，公司将在相关信息披露以后，提供电话、电子邮件和信件等方式，为投资者对本次交易的意见提供方便。

（五）其他保护投资者合法权益的安排

公司聘请了具有专业资格的独立财务顾问、律师事务所、会计师事务所、资产评估机构等中介机构，对本次重组方案及全过程进行监督并出具专业意见，确保本次交易定价公允、公平、合理，不损害全体股东的利益。

九、标的公司财务资料的说明

CIT 系美国纽交所上市公司，主要从事商业银行及零售和社区银行、全球运输行业融资租赁业务。CIT 拟将商业飞机租赁业务分离并新成立 C2 公司承接全部商业飞机租赁业务，并于 2016 年 8 月向 SEC 递交 C2 公司上市资料，包括 10 号表格及以历史成本为基础编制的 2014 年度、2015 年度、2016 年 1-6 月模拟汇总财务报表。目前，CIT 商业飞机租赁业务尚未完全注入 C2 公司，并且在报告

期内，C2 公司作为母公司 CIT 的一项业务运营，系由若干 CIT Leasing 下属全资法律实体构成，没有独立编制历史财务报表。C2 公司 2014 年度、2015 年度、2016 年 1-6 月模拟汇总财务报表系按照母公司 CIT 历史会计记录编制，并且在视同独立于母公司 CIT 运营的基础上编制。此外，C2 公司模拟汇总财务报表包含了两家联营公司 TC-CIT Aviation Ireland Limited 和 TC-CIT Aviation U.S., Inc. 各 30% 股权，而根据《购买与出售协议》，本次交易的标的资产不包括这两家联营公司股权，因此本次交易价格调整原则中将财务报表中对两家联营公司投资调减为 0。

美国普华永道审计了 C2 公司根据美国会计准则编制的汇总财务报表，包括 2014 年 12 月 31 日、2015 年 12 月 31 日的汇总资产负债表，2014 年度、2015 年度的汇总利润表、汇总现金流量表和汇总所有者权益变动表，以及汇总财务报表附注，并出具了标准无保留意见的审计报告。CIT 已委托美国普华永道以 2016 年 9 月 30 日为基准日对 C2 公司最近一期模拟汇总财务报告进行审计，最近一期的模拟汇总财务报告的编制范围和编制基础将与最近两年的财务报告保持一致。

鉴于：1、渤海金控本次收购的 CIT 下属商业飞机租赁业务并不是一个独立的法人主体，根据《购买与出售协议》，CIT 将进行内部资产重组，将下属商业飞机租赁业务整体注入 C2，目前该内部资产重组尚未完成；2、本次交易尚未交割，按照国际惯例，渤海金控在本次收购交割前无法派驻审计团队对 C2 汇总财务报表进行审计。因此，渤海金控目前难以按照中国企业会计准则对 C2 公司的详细财务资料进行审计，无法提供按照中国企业会计准则编制的 C2 公司汇总财务报告及相关的审计报告。为确保顺利完成本次交易，C2 公司根据中国企业会计准则编制并经审计的财务资料将暂缓披露。公司承诺后续补充披露的财务资料内容和时间安排如下：1、在本次收购交割完成后的六个月内，向投资者公开披露按照中国企业会计准则和公司会计政策编制的上市公司备考财务报告及审阅报告；2、在本次收购交割完成后的六个月内，向投资者公开披露根据中国企业会计准则和公司会计政策编制的 C2 公司财务报告及审计报告。

经核查，独立财务顾问认为：上市公司已对标的公司审计报告及上市公司备

考财务报告的补充披露出具承诺，符合境内上市公司海外并购的一般操作惯例。

十、本次收购标的资产的重组安排及交割步骤

根据《购买与出售协议》，CIT拟将其持有的商业飞机租赁业务和资产根据重组计划注入C2公司并完成交割。重组计划完成后，标的资产将全部转让至Avolon下属子公司Park持有。本次交易中C2公司的重组包括，CIT下属商业飞机租赁业务的内部资产重组以及债务的处置，具体交割分为“加拿大交割”及“C2公司交割”。具体重组安排及交割步骤请详见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”。

十一、最终交易价格的确定

本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对C2公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价627,491,703美元的方式确定，具体的调整原则请见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”之“（八）本次交易作价中C2公司净资产的调整原则”。假设按照标的公司2016年6月30日账面净资产值及《购买与出售协议》约定的调整方式测算，C2公司经调整后的净资产约为93.68亿美元，加上固定溢价约6.27亿美元后，C2公司100%股权的交易价格约为99.95亿美元。

鉴于本次最终交易价格是以交割日前一日净资产为基础进行调整，目前交割日尚不能确定，最终交易价格与以2016年6月30日测算的交易价格将因2016年6月30日至交割日前一日因正常经营活动及经营业绩累积形成净资产变动而存在差异。

在本次交易的“加拿大交割”中，Dutch BV向CanCo出售CIT ULC的股权，CanCo向Dutch BV支付购买价款35亿美元（该购买价款将在交割前依照《加拿大公司购买协议》的相关约定进行调整）。Dutch BV对其转让CIT ULC股权获得的现金收益进行分配，“C2公司交割”时支付的对价将减去加拿大收购价。“加拿大交割”中，相关方将在交割前寻求获取有利的荷兰税务规则，若无法获取该等规则，Dutch BV将不再进行分配，相应的“C2公司交割”时支付的交易对价将不扣减加拿大交割的交易对价。但公司最终实际付出的现金金额不会因无法获取该等

荷兰税务规则而发生变化。

根据本次交易安排，如 2016 年 12 月 31 日前取得 EX-IM 借款相关同意，EX-IM 借款将在交割时转由买方承担；如 2016 年 12 月 31 日前未能取得前述同意，卖方需安排在交割日前偿还前述全部借款本息余额，且最终交易价格将进行调整。鉴于目前尚无法确定是否可以取得 EX-IM 借款相关同意，EX-IM 借款可能引发最终交易价格产生差异。以 2016 年 6 月 30 日测算，EX-IM 借款余额 2.19 亿美元，如无法取得 EX-IM 借款相关同意，最终交易价格将增加 2.19 亿美元。

此外，根据《购买与出售协议》约定，CIT Leasing和CIT Bank将其拥有的飞机资产注入到CIT Aerospace，如果截止到2017年1月20日相关飞机的所有权未能转让给CIT Aerospace，该等飞机将不作为重组计划，并且将不包含在调整后净资产金额之中。截至2016年6月30日，CIT Leasing和CIT Bank合计拥有25架飞机，截至本预案出具之日，上述25架飞机中已有23架飞机注入CIT Aerospace，尚未注入的飞机仅2架。假设截止到2017年1月20日，上述2架飞机仍无法注入到CIT Aerospace中，则该2架飞机将作为除外飞机。以2016年6月30日测算，C2公司经调整后的净资产将减少约544万美元，C2公司100%股权的交易价格也会相应减少约544万美元。

卖方应于预期交割日之前不少于5个营业日，向买方提供未经审计的“估算的调整后净资产表”（Estimated Adjusted Net Asset Statement），并在其中说明“估算的调整后净资产额”及详细说明（包括计算方法的附件）。交割日后的60天内，买方可向卖方提供未经审计的“交割用调整后净资产表”（Closing Adjusted Net Asset Statement）。如卖方在收到“交割用调整后净资产表”后未提出异议，则视为卖方已经接受该调整；如在卖方提出“异议通知函”之日起的30天内，或双方书面约定的更长期限内，双方仍未能达成一致，应在选定独立注册会计师事务所后的30天内，核算调整后的净资产额，其认定的金额对买卖双方均具有约束力。

十二、本次交易涉及的重要承诺

承诺人	承诺名称	承诺内容
上市公司	《关于提供信息	一、本公司所提供纸质版和电子版资料均真实、完整、

	真实、准确、完整的承诺函》	准确，有关副本材料或者复印件与原件一致，文件上所有签字与印章皆真实、有效，复印件与原件相符。 二、本公司所提供资料和信息均真实、准确和完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，本公司对所提供资料和信息真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。
上市公司全体董事、监事、高级管理人员	《关于提供信息真实、准确、完整的承诺函》	一、本人将及时提供本次重组的相关信息，并保证所提供的信息真实、准确、完整，所提供的副本材料或复印件均与正本材料或原件一致，文件上所有签字与印章皆为真实、有效。 二、本人保证本人所提供的信息不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对本人所提供的信息的真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。 三、如本次交易因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在案件调查结论明确之前，本人将暂停转让在上市公司拥有权益的股份，并于收到立案稽查通知的两个交易日内将暂停转让的书面申请和股票账户提交上市公司董事会，由董事会代本人向证券交易所和登记结算公司申请锁定；未在两个交易日内提交锁定申请的，授权董事会核实后直接向证券交易所和登记结算公司报送本人的身份信息和账户信息并申请锁定；董事会未向证券交易所和登记结算公司报送本人的身份信息和账户信息的，授权证券交易所和登记结算公司直接锁定相关股份。如调查结论发现存在违法违规情节，本人承诺锁定股份自愿用于相关投资者赔偿安排。
上市公司	《关于补充披露财务资料的承诺》	1、在本次收购交割完成后的六个月内，向投资者公开披露按照中国企业会计准则和公司会计政策编制的上市公司备考财务报告及审阅报告；2、在本次收购交割完成后的六个月内，向投资者公开披露根据中国企业会计准则和公司会计政策编制的C2公司财务报告及审计报告。
CIT Leasing	《购买与出售协议》	交易对方已在《购买与出售协议》中的“陈述与保证”项下，对其在本次交易中向买方提供的标的公司财务信息、诉讼及无违法违规情况、经营许可、员工福利、劳务、房产、税金、环保、重大合同、知识产权以及《购买与出售协议》中援引的《卖方披露表》的内容等信息在重大方面做出了相应的陈述与保证，并承诺截至交割日该等陈述和保证应为真实和准确或不会产生重大不利影响，此外交易对方已在《确认函》中对其向卖方确认其对下属子公司拥有完整权利及高管人员无违法违规等事项。
海航资本、深圳	《投票协议》	海航资本及其一致行动人深圳兴航、燕山基金、天津

兴航、燕山基金、天津通万		通万承诺无条件且不可撤销地在渤海金控股东大会上对本次交易投赞成票。
海航集团	《海航集团有限公司承诺函》	若渤海金控股东大会未能审议通过上述收购行为，或渤海金控股东大会审议通过上述收购行为的决议无效、失效或不能满足《购买与出售协议》中的条件时，海航集团承诺对渤海金控因此造成的全部损失承担补偿责任（包括保证金损失、终止费及应支付的其他费用等）。
	《保证协议》	1、满足本次交易完成的交割条件，债务融资（或替换融资）已在交割时提供或准备好提供给 Park，且卖方书面确认其能够完成交割，但买方未在交割日期前完成交割时，Park（买方）应向被担保人支付的如下款项，即收购价减去“债务融资金额和托管资金”。 2、Park 承担的被担保人受到的与本协议项下的收款和本协议的履行有关的任何损害赔偿。
	《不存在关联关系的承诺函》	在本次交易前，海航集团及其关联人与 CIT 和 CIT Leasing、持有 CIT 5%以上股份的股东、CIT 和 CIT Leasing 及其控股子公司的董事、监事、高级管理人员之间不存在关联关系。
海航资本	《不存在关联关系的承诺函》	在本次交易前，海航资本及其关联人与 CIT 和 CIT Leasing、持有 CIT 5%以上股份的股东、CIT 和 CIT Leasing 及其控股子公司的董事、监事、高级管理人员之间不存在关联关系。

重大风险提示

一、与本次交易相关的风险

（一）交易审批风险

本次交易尚需取得的批准或核准包括但不限于：1、待标的公司相关的审计、评估工作完成后渤海金控再次召开董事会审议通过本次交易的重组报告书；2、上市公司股东大会批准本次交易；3、本次交易境内相关主管部门的备案、核准或授权：本次收购资金如使用境内资金或境内主体提供担保的境外融资，需取得国家发改部门、商务部门、外汇管理部门备案；4、通过保加利亚、哥伦比亚、韩国、墨西哥、俄罗斯的反垄断审查；5、通过美国外资投资委员会（CFIUS）的审查等。

本次交易能否取得上述批准、核准或审查及取得批准、核准或审查的时间存在不确定性，存在审批风险，提请投资者关注。

（二）标的资产重组风险

CIT 拟将其持有的商业飞机租赁业务和资产根据重组计划注入 C2 公司并完成交割。重组计划具体内容详见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”。重组计划完成后，标的资产将全部转让至 Avolon 下属子公司名下。因 C2 重组涉及的资产体量较大、涉及的重组环节较多，存在不能按时完成内部重组而导致本次交易延期、C2 重组资产范围调整或本次交易终止的风险，提请投资者关注。

（三）保证金损失风险

根据《购买与出售协议》约定，如本次交易因未能取得除美国以外其他国家的反垄断审查、未能取得美国外资投资委员会（CFIUS）的批准、未能取得渤海金控股东大会的批准、未能获得中国监管机构所有与本次交易相关的备案、核准或授权等“特定终止情形”导致本次交易终止，已交付的保证金将作为终止费向卖方支付。其中，如“特定终止情形”发生在 C2 内部重组完成前，买方需向卖

方支付 50,000 万美元终止费；如“特定终止情形”发生在 C2 内部重组完成后，买方需向卖方支付 60,000 万美元终止费。关于支付终止费的具体约定，详见本预案“第六节 交易协议的主要内容”之“一、《购买与出售协议》的主要内容”之“（十一）协议的终止及责任承担”。海航集团承诺：若渤海金控股东大会未能审议通过上述收购行为，或渤海金控股东大会审议通过上述收购行为的决议无效、失效或不能满足《购买与出售协议》中的条件时，海航集团承诺对渤海金控因此造成的全部损失承担补偿责任（包括保证金损失、终止费及应支付的其他费用等）。

因此，若因除渤海金控股东大会未批准以外的其他原因导致 Avolon 支付终止费，公司及 Avolon 将损失已支付的保证金，存在损失保证金的风险，将对公司的财务和经营造成一定的不利影响，提请投资者关注。

（四）业务整合的风险

CIT 下属的飞机租赁业务，在国际上有着强大的竞争力与良好的品牌形象并且有着悠久的历史，多年来在行业内与飞机制造商、航空公司都建立了牢固的合作关系。C2 公司是新设成立承接该等资产的主体，报告期内的大部分时间，CIT 下属的商业飞机租赁业务系由若干 CIT 下属的法律实体运营。

Avolon 是一家有着年轻化、现代化的机队以及经验丰富的管理团队的全球领先的飞机租赁公司。本次交易完成后，公司拟对公司飞机租赁业务和标的公司的资源和业务进行有效整合，充分发挥联动效应、协同效应及整合后的规模效应。但 Avolon 和标的公司在文化、财务、管理等方面均存在一定差异，Avolon 承接 CIT 下属商业飞机租赁业务后，将统筹安排 Avolon 与 C2 公司的管理架构、客户资源、融资安排等，本次交易后是否能充分的发挥 Avolon 和 C2 公司之间的协同效应存在一定的不确定性，C2 公司未来经营情况与 C2 公司历史期间经营情况可能存在一定差异。提请投资者关注相关风险。

（五）最终交易作价存在调整的风险

本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对 C2 公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价 627,491,703

美元的方式确定，具体的调整原则详见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”之“（八）本次交易作价中C2公司净资产的调整原则”。假设按照标的公司2016年6月30日账面净资产值及《购买与出售协议》约定的调整方式测算，C2公司经调整后的净资产约为93.68亿美元，加上固定溢价约6.27亿美元后，C2公司100%股权的交易价格约为99.95亿美元。

最终交易价格与以2016年6月30日测算的交易价格将因2016年6月30日至交割日前一因正常经营活动及经营业绩累积形成净资产变动、是否可获得“加拿大交割”涉及的荷兰税务规则、是否可获得EX-IM借款相关同意以及除外飞机等因素而存在差异，详见本预案“重大事项提示”之“十一、最终交易价格的确定”。

卖方应于预期交割日之前不少于5个营业日，向买方提供未经审计的“估算的调整后净资产表”（Estimated Adjusted Net Asset Statement），并在其中说明“估算的调整后净资产额”及详细说明（包括计算方法的附件）。交割日后的60天内，买方可向卖方提供未经审计的“交割用调整后净资产表”（Closing Adjusted Net Asset Statement）。如卖方在收到“交割用调整后净资产表”后未提出异议，则视为卖方已经接受该调整；如在卖方提出“异议通知函”之日起的30天内，或双方书面约定的更长期限内，双方仍未能达成一致，应在选定独立注册会计师事务所后的30天内，核算调整后的净资产额，其认定的金额对买卖双方均具有约束力。

根据《购买与出售协议》约定，本次交易的最终交易作价存在调整的风险，提请广大投资者注意相关风险。

（六）本次交易的资金来源风险

本次交易为现金收购，资金来源为公司自有资金、银行贷款及境外银行Morgan Stanley 和 UBS 给予的不超过 85 亿美元的贷款。目前公司已取得境外银行Morgan Stanley 和 UBS 的承诺函以及中国银行海南省分行出具的贷款意向函。若银行无法为公司提供信贷支持，则本次交易存在因交易支付款项不足而面临取消的风险。此外，即使公司在获得贷款方面不存在实质性障碍，也仍存在银行在公司满足放款条件的情况下无法按时足额放款、导致公司无法支付并购对价的风险。在此情形下，上市公司可能会构成重大违约，需要支付终止费。提请广大投

投资者注意相关风险。

（七）上市公司偿债能力的风险

截至 2016 年 6 月 30 日，上市公司合并报表口径资产负债率为 81.59%。本次交易为现金收购，资金来源为公司自有资金、银行贷款及境外银行 Morgan Stanley 和 UBS 给予的不超过 85 亿美元的贷款，预计本次交易完成后，上市公司负债率及负债规模均将增加。因此本次交易将在一定程度上影响上市公司的偿债能力，提请投资者关注相关风险。

（八）境外收购风险

鉴于本次交易为境外收购，面临着一系列境外收购风险，如美国的政治风险、政策风险、法律风险、税收风险等。政治风险和政策风险主要是指美国的政局稳定性、对外资政策的政策连贯性等发生变化，从而造成投资环境的变化而产生的风险。境外收购法律风险是指中国企业的境外收购行为违反了美国的法律法规或因法律问题处理不当，从而遭受成本增加、时间延长、收购失败等与预期目标相违背的不利后果的可能性。境外收购是一系列复杂的法律行为组合，涉及收购的每一个行为、每一个法律文件都必须符合美国法律的要求，否则，将不可避免地会产生法律风险。由于各国税制和税收监管政策不同、国际税收协定复杂、并购会计处理与税法存在较大差异等原因，请关注本次收购过程中及交易完成后的税收风险。

二、标的公司业务相关风险

（一）宏观经济与行业周期波动的风险

标的公司为世界多个国家和地区的客户的全方位的飞机租赁服务，其经营业绩、财务状况和发展前景在很大程度上将受全球宏观经济和国际贸易发展的影响。目前全球经济复苏仍存在不确定性，如果经济形势出现恶化导致对飞机的需求降低，可能会对标的公司承租人的履约能力带来不利影响，进而影响标的公司的财务状况和现金流。此外，全球经济环境的波动以及国际金融市场流动性等因素的变化，可能会导致标的公司业务随之波动，存在宏观经济波动的风险。

标的公司的业务与航空运输业息息相关，而航空运输业是一个具有周期性的

行业，近年来航空运输业需求旺盛导致飞机订单增加，为了满足市场的需求，飞机制造商扩大了自己的生产线。如果发生行业周期性的萎缩或其他情况导致行业萧条，过剩的飞机供应会影响到飞机租金收入水平。此外，当飞机租约到期或部分承租人提前终止合约时，行业的周期性萎缩或行业萧条会造成标的公司寻找下一个承租人所需的时间也会受到影响。可能产生的飞机闲置造成的浪费与损失，从而对标的公司的财务状况、现金流及经营业绩造成一定的影响。

（二）利率风险

利率风险是由于利率变动的不确定性导致的金融风险。标的公司大部分的租赁收入与债务利息支出皆为固定的利率。在未来如果市场利率上升，一方面将导致标的公司在未来的融资成本上升，另一方面将同时导致承租人需支付的租金费用上升，可能会降低承租人对租赁飞机资产的意愿。如果未来市场的利率下降，将导致标的公司新签订的业务协议中的费率随着整体市场利率的下降而下降，进而减少标的公司的租赁收入。此外，由于标的公司的债务期限与和承租人签订的租赁期限未必完全一致，在租赁协议到期后，利率下降可能会导致标的公司在承担原有债务成本的同时以低于原有的租金水平出租飞机，从而对公司的经营状况、现金流等造成不利的影响。

（三）汇率风险

本次交易采用美元计价，同时本次交易的收购资金来源为公司自有资金、银行贷款及境外银行 Morgan Stanley 和 UBS 给予的不超过 85 亿美元的贷款，公司支付本次交易价款时，以非美元货币支付的部分以及以非美元货币偿还本次交易贷款时，存在受美元汇率大幅波动的而导致汇兑损益风险。

标的公司的记账本位币为美元，而标的公司的客户（主要指航空公司）覆盖了全球多数国家，部分航空公司使用当地的货币进行收入的结算，美元汇率的变动一方面可能会影响客户的财务状况，从而影响其履行合约、支付租金的能力，另外一方面美元汇率的变化也会直接影响潜在客户对标的公司飞机资产的需求以及现有客户在未来合约到期后续约的意愿。如美元升值可能会导致以当地货币结算的航空公司承担更高的成本，从而降低标的公司在国际市场中的竞争力。因此，美元汇率的变化将有可能对标的的经营状况不利，对标的的盈利水平产生一

定影响。

（四）信用风险

信用风险是租赁公司面临的主要风险之一，信用风险主要是指承租人及其他合同当事人因各种原因未能及时、足额支付租金或履行其义务导致出租人面临损失的可能性。在面临市场需求、竞争环境、油价及流动性因素的波动时，承租人有可能无法履行租赁合同，进而对标的公司造成不利的影响，包括但不限于可能产生高额的法律、财务费用、飞机的维护费用、保养费用以及在寻找下一个承租人的过程中可能产生的其他费用。尽管标的公司在与客户签订合同时会充分考虑的客户的信用等级，但由于标的公司的客户分部在多个国家，并非所有的客户都是由统一的信用评级公司进行评级，因此获得同样评级打分的客户可能在实质的信用水平上仍然存在一定的差异，这些差异可能会造成客户潜在的信用风险，从而影响到标的公司的经营状况。

（五）飞机租赁合同到期后的续约及处置风险

标的公司的收入来源主要取决于租金的收入以及飞机的残值处置。在飞机租赁合同到期后标的公司通常面临两种情况，第一种情况下标的公司选择与承租人续约或寻找新的承租人，第二种情况下标的公司将决定处置该飞机。为了保证租金的收入，标的公司不仅仅要保持飞机的高出租率，尽量避免飞机闲置，同时还需要考虑飞机租赁合同到期后与承租人续约或者及时找到新的承租人，以避免飞机闲置所造成的损失。除此之外，对于经营性租赁的飞机，一部分的收入来源于飞机的处置价格，飞机的保养状况、市场行情、燃油价格等多种因素都会影响到飞机的处置价格。

在未来的3年中，标的公司预计将有约70余架飞机的租赁合同到期，在合约到期后标的公司是否能够与承租人续约或能寻找到新的承租人以及如果存在需要处置的飞机，该飞机的残值是否能达到理想的价位均存在一定的不确定性，请投资人注意风险。

（六）境外公司向境内公司分红导致的补交税款风险

根据《国家税务总局关于境外注册中资控股企业依据实际管理机构标准认定

为居民企业有关问题的通知》（国税发[2009]82号）、《境外注册中资控股居民企业所得税管理办法（试行）》规定，标的公司的主要高层管理人员的履职场所、财务决策、主要资产、会计账簿、公司印章、董事会和股东会纪要档案及主要董事、高层管理人员的主要居住地均在境外，不适用非境内注册居民企业的相关纳税规定。

根据《中华人民共和国企业所得税法》的规定，上市公司如在未来年度取得标的公司派发的股息或红利，应按照相关规定对收到的股息或红利计算应纳税所得额，并根据上市公司的适用税率计算应纳税额。上市公司根据应纳税额与可抵免的境外所得税税额之间差额补充缴纳所得税。未来年度，上市公司存在因从标的公司取得股息或红利所得而需补充缴纳所得税税金的可能。未来标的公司分红的时间、金额及届时适用的税收政策等均存在不确定性，未来可能按照对境内上市公司分红的要求补缴税款。

（七）融资风险

飞机租赁行业属于资本密集行业，对资本规模要求较高，标的公司在资本市场上的融资能力决定其是否能获取足够资本，以支持公司业务发展及偿还现有债务。标的公司在资本市场中遇到的融资障碍会限制其扩张机队的能力，进而降低标的公司在行业中的竞争优势。标的公司的融资能力很大程度上取决于投资者对标的公司整体实力的主观判断，包括投资者对标的公司所处行业未来发展前景的看法、市场对公司的认可程度以及行业内的竞争状况，除此之外标的公司的融资能力也会受到政府政策的影响，如 ECA、EX-IM 等政策性银行的贷款政策亦将影响到标的公司的融资能力。

标的公司持有大量的飞机订单，预计在未来的几年中会陆续交付，如果标的公司届时无法及时取得购买这些新飞机的资金，一方面将可能损失飞机订单的定金，另外一方面将有可能导致标的公司违约从而进一步的增加公司的法律、财务成本。请投资者注意标的公司的融资风险。

（八）行业竞争风险

飞机租赁行业是一个高竞争性的行业，标的公司在购机过程中面临与其他航

航空公司、飞机制造商、金融机构等主体的竞争。在租赁业务中的竞争主要集中在租金利率、交付日期、租赁条约、飞机的使用状况、机型等方面。当其他竞争对手获得更低成本的资金来源或更新一代的机型时，会在竞争中有较大优势，进而影响到标的公司的财务状况、现金流及经营业绩。

（九）供应商违约风险

全球民用航空市场长期以来被几个主要的飞机制造商及飞机引擎制造商所垄断，其中飞机制造商有空客公司（Airbus）、波音公司（Boeing）、庞巴迪（Bombardier）以及巴西航空工业公司（Embraer），飞机引擎制造商包括 CFM 国际发动机公司（CFM International）、GE 飞机发动机公司（GE Aircraft Engines）、罗尔斯·罗伊斯公司（Rolls Royce plc）以及普拉特·惠特尼集团公司（Pratt & Whitney Group）。如果飞机制造商违约或因市场环境变化导致其无法履行合约时，可能会导致无法按期交付飞机、无法提供承诺的售后服务或者飞机质量存在瑕疵等违约情况的发生，进而对公司的经营造成重大影响。

（十）飞机破损风险

飞机资产的使用寿命是有限的，在使用的过程中会逐渐老化。通常随着飞机的使用年限增长，飞机的折旧费用和运行维护成本将增加，带来的利润和现金流降低。除此之外，在飞机运营过程中的维护与保养状态也会影响到飞机的使用效率和经济价值。尽管标的公司在购买飞机前可以对飞机的整体状况进行排查，但是无法确保发现所有的问题，一些潜在瑕疵可能会导致未来的维护保养和处置等费用的增加。请投资者注意相关风险。

（十一）飞机更新换代风险

为了满足市场的需求，飞机制造商们在不断地研发更节能的新型飞机，这些新技术的推广会使得市场上部分服役机型面临需求降低的风险。此外，行业内对有关飞机的环保指标要求日趋严格，如噪音、排放等指标均需达到一定的标准，否则会产生额外的费用、罚金或禁止该种类型的飞机在特定区域内开展业务。随着飞机更新换代的需求提升以及未来技术上的革新，可能导致标的公司目前持有的飞机逐去竞争优势，如飞机资产的残值降低或租金水平降低等。因此可能会对标的公司财务状况、经营状况等产生不利的影响。

（十二）保险无法覆盖风险

标的公司在租赁协议中会规定承租人与标的公司各自应承担的责任与义务，并且对可能产生的伤亡及其他损失进行投保，但有可能发生承租人没有按约定的要求投保或续保的情况。另外，尽管标的公司不参与航空公司具体运营，但由于标的公司属于飞机的拥有者，部分国家的法律规定，在发生重大问题时，标的公司仍然要承担部分或者全部的责任。当保险无法完全覆盖这些责任时，可能会由标的公司承担损失。请广大投资者注意风险。

（十三）不可抗力风险

战争、恐怖袭击以及疾病等无法人为预测与控制的因素，亦将会对标的公司的经营状况造成重大影响，可能会对标的公司的财务状况和运营造成不利影响，请广大投资者注意风险。

本公司在此特别提示投资者注意风险。

释 义

在本预案中，除非文义载明，下列简称具有如下含义：

公司、本公司、渤海金控、上市公司	指	渤海金控投资股份有限公司
本预案	指	《渤海金控投资股份有限公司重大资产购买预案》
渤海租赁	指	渤海租赁股份有限公司，现更名为渤海金控投资股份有限公司
C2 公司、C2、标的公司	指	C2 Aviation Capital, Inc., 一家在美国特拉华州依法注册设立的公司，重组后更名为 C2 Aviation Capital LLC。 C2 Aviation Capital, Inc. 是 CIT Leasing 于 2016 年 6 月新设的公司。CIT 拟将其下属商业飞机租赁业务分离并注入 C2 公司，并曾向 SEC 申请分离上市。本预案 C2 公司指法律上的 C2 公司或向 SEC 申请上市时提交的模拟汇总报表的资产范围所对应的拟上市商业飞机租赁业务组合。
标的资产	指	系 CIT 拥有和经营的商业飞机租赁业务及资产，包括《购买与出售协议》中的 Commercial Air Group（包含 CIT 拥有的 C2 公司在内的下属企业）以及拟注入 C2 公司的飞机资产及订单。截至 2016 年 6 月 30 日，标的资产包括自有的飞机 307 架，持有的飞机订单 132 架。
买方	指	Park Aerospace Holdings Limited
卖方	指	CIT Leasing Corporation
Avolon	指	Avolon Holding Limited
Park Aerospace、Park	指	Park Aerospace Holdings Limited, Avolon 在开曼群岛设立的全资子公司
CIT、CIT 集团	指	CIT Group Inc.
CIT Leasing	指	C.I.T. Leasing Corporation
CIT ULC	指	CIT Holdings Canada ULC
Dutch BV	指	CIT Transportation Holdings B.V.
CAF III	指	CIT Aviation Finance III Ltd.
CIT Aerospace	指	CIT Aerospace LLC
CGFI	指	CIT Group Finance (Ireland)
CanCo、Alberta	指	1995370 Alberta Inc., Park 在加拿大设立的交割收购主体
CanAmalCo	指	CanAmalCo (Canada), 即 1995370 Alberta Inc. 与 CIT Holdings Canada ULC 进行合并而形成的实体公司
Morgan Stanley	指	Morgan Stanley Senior Funding, Inc.
UBS	指	UBS AG, Stamford Branch 和 UBS Securities LLC
加拿大交割	指	本次交易交割步骤之一，Dutch BV 向 Canco 出售 CIT ULC 100% 股权
C2 公司交割	指	本次交易交割步骤之一，CIT Leasing 向 Park 出售 C2 公司 100% 股权

海航集团	指	海航集团有限公司
海航资本	指	海航资本集团有限公司，渤海金控的控股股东
燕山基金	指	天津燕山股权投资基金有限公司
深圳兴航	指	深圳兴航融投股权投资基金合伙企业（有限合伙）
天津通万	指	天津通万投资合伙企业（有限合伙）
慈航基金会	指	海南省慈航公益基金会
海航工会	指	海南航空股份有限公司工会委员会
汇通集团	指	新疆汇通（集团）股份有限公司
天信投资	指	天津天信嘉盛投资有限公司
天保投资	指	天津保税区投资有限公司
远景投资	指	天津远景天创股权投资合伙企业（有限合伙）
通合投资	指	天津通合投资有限公司
天诚投资	指	天津天诚嘉弘股权投资基金合伙企业（有限合伙）
中加基金	指	中加基金管理有限公司
中信建投基金	指	中信建投基金管理有限公司
中信证券	指	中信证券股份有限公司
天弘基金	指	天弘基金管理有限公司
邮储银行	指	中国邮政储蓄银行股份有限公司
工商银行	指	中国工商银行股份有限公司
华安财险	指	华安财产保险股份有限公司
聚宝科技	指	聚宝互联科技（深圳）股份有限公司
天津银行	指	天津银行股份有限公司
渤海人寿	指	渤海人寿保险股份有限公司
联讯证券	指	联讯证券股份有限公司
天津渤海	指	天津渤海租赁有限公司，渤海租赁之全资子公司，系公司主要经营实体之一
皖江金租	指	皖江金融租赁有限公司，天津渤海之控股子公司，系公司主要经营实体之一
横琴租赁	指	横琴国际融资租赁有限公司，天津渤海之控股子公司，系公司主要经营实体之一
Seaco	指	Seaco SRL，GSC 之全资子公司，系公司主要经营实体之一
Cronos	指	Cronos Ltd.，GSC 之控股子公司，系公司主要经营实体之一
HKAC	指	香港航空租赁有限公司（原名海航集团（香港）有限公司），天津渤海之控股子公司，系公司主要经营实体之一
GAL	指	Global Aviation Leasing Co., Ltd，系渤海租赁的全资子公司
Mariner	指	Mariner Acquisition Ltd.，系渤海金控的全资子公司
香港渤海	指	香港渤海租赁资产管理有限公司，系天津渤海在香港设立的全资子公司
GSC	指	Global Sea Containers Ltd.，香港渤海在百慕大群岛设立的全资子公司
GSCII	指	Global Sea Containers Two Ltd.
GECAS	指	GE Capital Aviation Services limited、GE Capital Aviation

		Services LLC 及其相关方
American Airlines	指	美利坚航空公司
Japan Airlines	指	日本航空公司
Flydubai	指	迪拜航空公司
Dragon Air	指	香港港龙航空有限公司
Sinolending	指	Sinolending Ltd.
NAC	指	Nodiac Aviation Capital
SEC	指	The U.S. Securities and Exchange Commission, 美国证券交易委员会
10 号表格	指	CIT 于 2016 年向美国证券交易委员会递交的 Form10
《购买与出售协议》	指	本次交易买卖双方签订的《PURCHASE AND SALE AGREEMENT》
《加拿大公司购买协议》	指	CIT Transportation Holdings B.V.与 1995370 Alberta Inc.签署的《SHARE PURCHASE AGREEMENT》
《投票协议》	指	渤海金控的控股股东海航资本及其一致行动人深圳兴航、天津燕山、天津通万与 CIT Leasing Corporation 签署的《VOTING AGREEMENT》
《担保协议》	指	海航集团与 CIT 集团签署的《GUARANTEE》
《卖方披露表》	指	本次交易买卖双方签订的《SELLER DISCLOSURE SCHEDULE》
本次交易、本次重组、本次重大资产重组	指	本次渤海金控拟以现金收购 CIT 集团下属商业飞机租赁业务
评估基准日	指	2016 年 6 月 30 日
SPV	指	Special Purpose Vehicle, 特殊目的载体
OEM	指	Original Equipment Manufacturer, 原始设备制造商
CEU	指	Cost Equivalent Unit, 标准单位成本
ECA	指	Export Credit Agencies, 出口信贷机构
EX-IM	指	Export-Import Bank of the United States, 美国进出口银行
H 股	指	注册地在内地、上市地在香港的外资股
国际民用航空组织、ICAO	指	联合国旗下设立的专门促进世界民航安全与制定国际空运标准的部门
国际航空运输协会、IATA	指	由各国的航空公司组成的国际性行业联盟组织, 主要功能是协调与管理在航空运输过程中出现的各种问题
MRO	指	维护、维修以及运营
ATAG、Air Transport Action Group	指	航空运输执行协会
收入客公里、RPK	指	旅客运输的衡量单位, 每一 RPK 表示一名付费客户飞行一公里
收入吨公里、RTK	指	货物运输的衡量单位, 每一 RTK 表示一吨付费货物飞行一公里
波音、波音公司	指	The Boeing Company, 1916 年 7 月 15 日成立, 是目前世界上最大的民用和军用飞机制造商之一

空客、空客公司	指	Airbus,1970年12月年成立,是欧洲最大的飞机制造商、研发公司
OECD	指	经济合作与发展组织,简称经合组织,由35个市场经济国家组成的政府间国际经济组织
窄体飞机	指	单通道,通常一排座位为六个的喷气飞机
宽体飞机	指	具有大直径机身客舱,有两个通道,载客量在300人以上的喷气飞机
支线客机	指	100座以下的小型飞机,主要用于大城市与中小城市之间的旅客运输
Flightglobal	指	总部位于伦敦,全球领先的航空数据集团,为里德商业信息(RBI)公司的航空分支
广发证券、独立财务顾问	指	广发证券股份有限公司
长城证券、独立财务顾问	指	长城证券股份有限公司
大成律师、法律顾问	指	北京大成律师事务所
中企华、评估机构	指	北京中企华资产评估有限责任公司
普华永道、会计师	指	普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)
美国普华永道	指	PricewaterhouseCoopers LLP
美国 Weil 律师事务所	指	美国 Weil, Gotshal & Manges LLP
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《公司章程》	指	渤海金控投资股份有限公司章程
《重组管理办法》	指	《上市公司重大资产重组管理办法》(2016年修订)
《若干问题的规定》、 《若干规定》	指	《关于规范上市公司重大资产重组若干问题的规定》
报告期、最近两年一期	指	2014年、2015年和2016年1-6月
最近三年一期	指	2013年、2014年、2015年和2016年1-6月
深交所、交易所	指	深圳证券交易所
纽交所	指	纽约证券交易所
商务部	指	中华人民共和国商务部
银监会	指	中国银行业监督管理委员会
中国证监会、证监会	指	中国证券监督管理委员会
国家发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
董事会	指	渤海金控投资股份有限公司董事会
监事会	指	渤海金控投资股份有限公司监事会
股东大会	指	渤海金控投资股份有限公司股东大会
元、千元、万元、亿元	指	人民币元、千元、万元、亿元

第一节 本次交易概述

一、本次交易的背景和目的

(一) 本次交易的背景

1、国家政策鼓励国内企业跨国并购

改革开放以来中国经济一直保持着持续增长的态势，目前已经成为世界第二大经济体。面对当前国际经济发展的新形势和新特点，国家根据海内外发展情况提出了“走出去”的战略，并出台了一系列的相关政策，支持企业加快国际化经营的步伐，培育中国跨国公司。党的十八大报告中明确指出要“加快走出去步伐，增强企业国际化经营能力，培育一批世界水平的跨国公司”。2014年3月国务院发布《关于进一步优化企业兼并重组市场环境的意见》（国发〔2014〕14号），文件提出要“落实完善企业跨国并购的相关政策，鼓励具备实力的企业开展跨国并购。”2015年10月，十八届五中全会提出完善对外开放战略布局，推进“一带一路”建设，推进同有关国家和地区多领域互利共赢的务实合作，推进国际产能和装备制造合作，打造陆海内外联动、东西双向开放的全面开放新格局。在国家“一带一路”的战略布局下，越来越多的中国企业希望通过对外直接投资的方式，将产业链和市场覆盖延伸到海外，逐步发展成为全球性的跨国企业。

本次交易紧跟国家政策的战略导向，符合中国经济转型升级的新常态，坚定贯彻落实国家支持中国企业“走出去”的战略，强化了渤海金控在全球飞机租赁市场的资源配置能力，有助于渤海金控在国际市场上取得有利地位。

2、国际飞机租赁市场前景良好

飞机租赁源于欧洲，兴于美国，现在为世界大多数航空公司接受，并成为国际飞机融资的主要方式。在飞机租赁产生以前，各国航空公司获得飞机的方式主要以自有资金、政府投资和银行贷款等为主。随着世界航空运输业的蓬勃发展，不断增长的国际客货运输量，加大了对空中运力的需求。同时各飞机制造商为适应市场需求，也不断开发出技术先进、性能优越的新型飞机。而传统融资方式无法满足航空公司更新和迅速扩张机队的需求。飞机租赁的产生为航空公司提供了

解决更新和扩张机队与资金短缺矛盾的有效途径，对飞机融资格局产生了重大影响。

飞机租赁作为航空公司增加运力的一种重要的途径，可以为航空公司节省巨额的资本支出，降低季节性和周期性对航空营运的影响。在经济向好的背景下，新增运量和飞机替换的飞机需求将给航空运输公司带来较大的资金压力，航空运输公司会越来越倾向于租赁飞机。IATA 的预测在 2020 年时飞机租赁公司所拥有的飞机数量将占据整个市场份额的 50%，在未来飞机租赁行业面临着广阔的发展空间。

3、CIT 下属商业飞机租赁业务在国际上具有突出的行业地位

CIT 集团下属商业飞机租赁业务一直在全球范围内处于领先地位，作为全球最早一批为航空公司提供经营性租赁的企业，CIT 集团有着深厚的行业背景与近 40 年为商业航空领域提供金融服务的经验，与 49 个国家及地区超过 100 多家航空公司建立了良好的合作关系，其中包括 American Airlines, Delta Airline, Garuda Indonesia, Qantas Airway, Virgin Blue Airline 等全球知名航空公司。根据 Flightglobal 截至 2015 年底的排名显示，CIT 集团下属商业飞机租赁业务从机队规模上看在行业内排行第四，从持有的飞机总价值上看在行业内排名第七。CIT 集团下属商业飞机租赁业务不仅机队规模庞大，且种类多样化，除已有的 Airbus 320、Boeing 787 等目前主流机型外，未来的飞机订单中还包含有 Airbus 320neo、Airbus 321neo、Boeing 737-Max 等大量新型飞机，收购 CIT 集团下属商业飞机租赁业务对实现公司“以租赁产业为基础，构建多元金融控股集团”的发展战略有着重要意义，本次交易完成后不仅公司在飞机租赁行业的地位将提升至全球第三，且公司的机队规模、飞机种类、未来的飞机订单、客户数量等将全面提升，进一步的践行了公司做大做强租赁产业的美好愿景。

（二）本次交易的目的

1、扩大业务规模，巩固公司在全球飞机租赁市场的领先地位和市场占有率

2012 年，公司收购 HKAC 首次进入了国际飞机租赁领域，2015 年公司提出“以租赁产业为基础，构建多元金融控股集团”发展战略，2016 年 1 月公司完

成对全球领先的飞机租赁公司 Avolon 的收购跻身全球飞机租赁公司前列；2016年8月公司与 GECAS 签署了《飞机收购协议》，购买了 45 架附带租约的飞机租赁资产；此后公司筹划收购香港国际航空租赁下 12 家 SPV 以及 HKAC 剩余的少数股权进一步强化公司在飞机租赁行业的布局。随着公司在国际飞机租赁领域的市场占有率逐渐扩大，目前公司已成为全球领先的飞机租赁公司。

近年来，国际飞机租赁市场上并购事件频繁发生，AirCastle、AerCap 等行业内大型的飞机租赁公司先后以并购或设立合资企业等方式扩大其行业影响力与市场份额。此外，其他中小型飞机租赁公司也在不断的扩充其机队规模，如 Air lease、Nordic aviation capital 在 2015 年内机队规模分别增长了 17.4%、43.1%。

为了提升公司的市场地位并继续扩大市场占有率、做大做强公司的飞机租赁业务，公司拟收购 CIT 集团下属商业飞机租赁业务。根据 Flightglobal 截至 2015 年底的排名测算，本次交易完成后公司将成为仅次于 GECAS 与 AerCap 的全球第三大飞机租赁公司，公司在全球飞机租赁的市场地位与占有率将进一步提升。

2、发挥 CIT 商业飞机租赁业务与公司现有飞机租赁业务的协同作用，增强公司的国际竞争力

CIT 集团下的商业飞机租赁业务与公司现有的飞机租赁业务可形成良好的协同作用，全面提升公司在全球飞机租赁市场上的国际竞争力。本次交易的协同效应主要来源于以下几个方面：

首先，从规模上看，国际飞机租赁市场逐步走向了集中化、规模化的产业格局。研究机构 Flightglobal 对全球前 50 大的飞机租赁公司进行了统计分析并在《Finance & Leasing 2016》报告中指出，截至 2015 年全球前 10 大的飞机租赁公司合计持有的飞机资产价值约 1,370 亿美元，占全球排名前 50 的飞机租赁公司合计持有的价值一半以上。本次交易完成后公司将成为仅次于 GECAS 与 AerCap 的全球第三大飞机租赁公司，有助于提升公司的行业地位和品牌影响力，并降低经营风险。

其次，从业务分布上看，公司自 2012 年首次进入了国际飞机租赁领域后，机队规模与客户数量的不断增长，目前在飞机租赁领域已拥有约 80 余家客户，覆盖了亚太、美洲、欧洲、中东及非洲等地。本次交易完成后，公司将承接 CIT

商业飞机租赁业务的现有客户，客户总量将增长至 150 余家，在为公司带来了大量的新增客户与业务机会的同时也使得公司在亚太、欧洲、北美这几个主要的市场的业务分部更加均衡，增强了公司对区域经济周期波动的风险抵抗能力。

最后，从行业竞争力看，本次交易后 CIT 集团的商业飞机租赁业务将注入下属子公司 Avolon。Avolon 作为一家全球领先的飞机租赁公司主要有机龄短、现代化及拥有一支管理经验丰富的团队等优势。而 CIT 集团作为全球最早一批为航空公司提供经营性租赁的企业拥有深厚的行业背景与近 40 年为商业航空领域提供金融服务的经验，在行业内与飞机制造商、引擎制造商有着长久、良好的合作历史与经验，因此在获取飞机订单上具备大部分飞机租赁公司所不具备的优势。截至 2016 年 6 月 30 日，CIT 下属的商业飞机租赁业务持有大量拥有最新技术的飞机订单，生产厂家预计将在未来的几年内陆续交付这批飞机。Avolon 在承接 CIT 集团下商业飞机租赁业务后将大幅增强其获取飞机订单的能力，一方面可以进一步的突出其机龄短、现代化的优势，另一方面可以将其丰富的管理经验运用在这些飞机上，从而全面的增强公司国际竞争力。

二、本次交易的决策过程及尚需取得的授权或批准

（一）上市公司决策过程

1、因公司拟筹划收购海外飞机租赁资产事项，为维护投资者利益，经申请，公司股票自2016年9月23日起开市停牌。

2、2016年10月6日，公司召开2016年第十二次临时董事会，审议通过《关于公司、公司全资子公司Avolon及其下属子公司与CIT及其下属子公司CIT Leasing签署<购买与出售协议>（<PURCHASE AND SALE AGREEMENT>）及相关附属协议的议案》等议案。公司已经与相关方就本次交易签订《购买与出售协议》。

3、2016年12月9日，公司召开第八届董事会第九次会议审议通过《关于<渤海金控投资股份有限公司重大资产购买预案>的议案》等相关议案。

（二）交易对方的决策程序

本次交易相关协议已经CIT董事会审议通过。根据《购买与出售协议》，CIT Leasing已享有所有必要权限和权力，且已采取一切必要措施，签署、履约《购

买与出售协议》及其附属协议及实施本次交易。

（三）本次交易方案已取得的批准、核准和豁免

1、2016年11月7日，美国联邦贸易委员会竞争局并购申报处出具了关于本次交易的反垄断审查意见，确认根据《并购申报规则》第803.11(b)款、第803.11(c)款，及《克莱顿法案》第7A(b)(2)款规定，批准提前终止本次交易的等待期，即本次交易已通过美国反垄断审查。

2、2016年12月6日，南非竞争委员会兼并收购处出具了关于本次交易的反垄断审查意见，确认无条件通过本次交易的反垄断审查。

3、由于买卖双方2015年在巴西实现的营业收入数据并未达到巴西法律规定的进行反垄断审查申报的标准，2016年11月30日，Park及CIT Leasing签署了《豁免函》，确认本次交易无需在巴西进行反垄断审查申报，因此双方同意豁免巴西反垄断审查作为本次交易的条件。

（四）本次交易方案尚需获得的批准和核准

1、本次交易方案尚需获得的批准或核准

本次交易方案尚需获得的批准或核准，包括但不限于：

（1）待标的公司相关的审计、评估工作完成后渤海金控再次召开董事会审议通过本次交易的重组报告书；

（2）上市公司股东大会批准本次交易；

（3）本次交易境内相关主管部门的备案、核准或授权：本次收购资金如使用境内资金或境内主体提供担保的境外融资，需取得国家发改部门、商务部门、外汇管理部门备案；

（4）通过保加利亚、哥伦比亚、韩国、墨西哥、俄罗斯的反垄断审查；

（5）通过美国外资投资委员会（CFIUS）的审查等。

本次交易能否取得上述批准、核准或审查以及最终取得批准、核准或审查的时间均存在不确定性，提请广大投资者注意投资风险。

2、关于本次交易需通过的反垄断审查的说明

(1) 本次交易已经通过或豁免的反垄断审查

目前本次交易已经通过美国、南非的反垄断审查；由于未达到巴西的反垄断审查标准，买卖双方已经豁免巴西反垄断审查作为本次交易完成的交割条件。

(2) 本次交易正在进行的反垄断审查

本次交易尚需通过保加利亚、哥伦比亚、韩国、墨西哥、俄罗斯的反垄断审查。

根据美国 Weil 律师事务所出具的备忘录，本次交易基于如下原因需取得相关国家的反垄断审查：

① 保加利亚反垄断审查

根据《保加利亚竞争保护法案》，交易双方 2015 年在保加利亚营业收入合计超过 1,417 万美元、且交易双方 2015 年在保加利亚营业收入单独均超过 170 万美元时需申报反垄断审查。其中，确认 Avolon 营业收入时按照《保加利亚竞争保护法案》的要求包含了海航集团有限公司的营业收入。

本次交易已触发上述反垄断审查标准。

② 哥伦比亚反垄断审查

根据《2009 年哥伦比亚 1340 法案》，交易双方在哥伦比亚从事相同行业、且交易双方 2015 年在哥伦比亚的营业收入或资产规模合计超过 2,100 万美元时应进行反垄断审查。

本次交易已触发上述反垄断审查标准。

③ 韩国反垄断审查

根据《韩国垄断规制和公平贸易法》，交易双方 2015 年在全球营业收入或资产规模合计超过 17,680 万美元，且交易双方 2015 年在韩国的营业收入均超过 1,760 万美元时，该交易应进行反垄断审查。

本次交易已触发上述反垄断审查标准。

④ 墨西哥反垄断审查

根据《墨西哥经济竞争联邦法案》，如果 CIT Leasing 在墨西哥的资产价值超过约 3,000 万美元时，本次交易需进行反垄断审查。

本次交易已触发上述反垄断审查标准。

⑤ 俄罗斯反垄断审查

根据《俄罗斯竞争保护法》，如果 CIT Leasing 2015 年在俄罗斯营业收入超过 1,650 万美元时，本次交易需进行反垄断审查。

本次交易已触发上述反垄断审查标准。

目前，公司及相关方已按《购买与出售协议》的约定向上述国家提交了反垄断审查申请。

根据美国 Weil 律师事务所出具的备忘录，除上述国家外，本次交易不需要在其他国家进行反垄断审查。

经核查，大成律师、独立财务顾问认为：根据美国 Weil 律师事务所出具的备忘录，因可能达到美国、巴西、保加利亚、哥伦比亚、韩国、墨西哥、俄罗斯和南非反垄断审查标准，本次交易需经上述国家反垄断机构审查通过方可实施；除此之外，本次交易无需经其他国家反垄断审查。目前本次交易已经通过美国、南非的反垄断审查；由于未达到巴西的反垄断审查标准，买卖双方已经豁免巴西反垄断审查作为本次交易完成的交割条件；截至 2016 年 12 月 20 日，公司已经按照保加利亚、哥伦比亚、韩国、墨西哥、俄罗斯的要求提交了反垄断审查申请。

3、关于美国外资投资委员会对本次交易的审查

根据《购买与出售协议》，本次交易需通过美国外资投资委员会（CFIUS）的审查。

美国外资投资委员会(CFIUS)是美国管理外国投资的专管部门,设立于 1988 年,设立初衷是为了保障国家安全,主要负责监督与评估外国投资者并购美国企业。交易双方可自愿向美国外资投资委员会提交审查申请,无论是否申请,美国外资投资委员会均有权审查及监督。从操作层面看,美国外资投资委员会的审查主要关注交易是否威胁国家安全,通常情况下,关注传统的国家防卫相关行业及核心基础设施行业,一般会从是否涉及美国国防生产能力,是否涉及向特定国家

销售、转售军事技术，以及是否影响美国在国家安全领域的技术领先地位这三大因素，来考虑是否审核通过该交易。

根据美国Weil律师事务所出具的备忘录，本次交易应向美国外资投资委员会进行申报，基于如下因素，本次交易被美国外资投资委员会以危害美国国家安全为由审查不通过的可能性较低：（1）CIT Leasing和Avolon的飞机租赁业务均为干租（即仅租赁飞机，并不包含飞机的机组成员、养护人员和飞机的保险），美国外资投资委员会会认为该种租赁方式相比湿租（除租赁飞机外，一同租赁飞机的机组成员、养护人员和飞机的保险）对于国家安全的威胁更小；（2）CIT Leasing未与美国政府签署任何商业合同，这有助于降低本次交易对美国国家安全所造成的风险；（3）CIT Leasing在美国境内并不拥有任何不动产，目前已有的租赁房产也不靠近任何美国国防设施，这也有助于降低本次交易对美国国家安全的风险。

经核查，大成律师、独立财务顾问认为：本次交易虽存在被美国外资投资委员会以危害美国国家安全为由审查不通过的可能，但根据美国Weil律师事务所出具的备忘录，本次交易被美国外资投资委员会以危害美国国家安全为由审查不通过的可能性较低；渤海金控因本次交易不被美国外资投资委员会审查通过而支付终止费的可能性也较低。

三、本次交易的具体方案

2016年10月6日（纽约时间），公司、公司全资子公司Avolon及其下属全资子公司Park与CIT及其下属全资子公司CIT Leasing签署了《购买与出售协议》及其附属协议，以支付现金方式购买CIT下属商业飞机租赁业务，标的资产为C2公司100%股权。

（一）交易双方

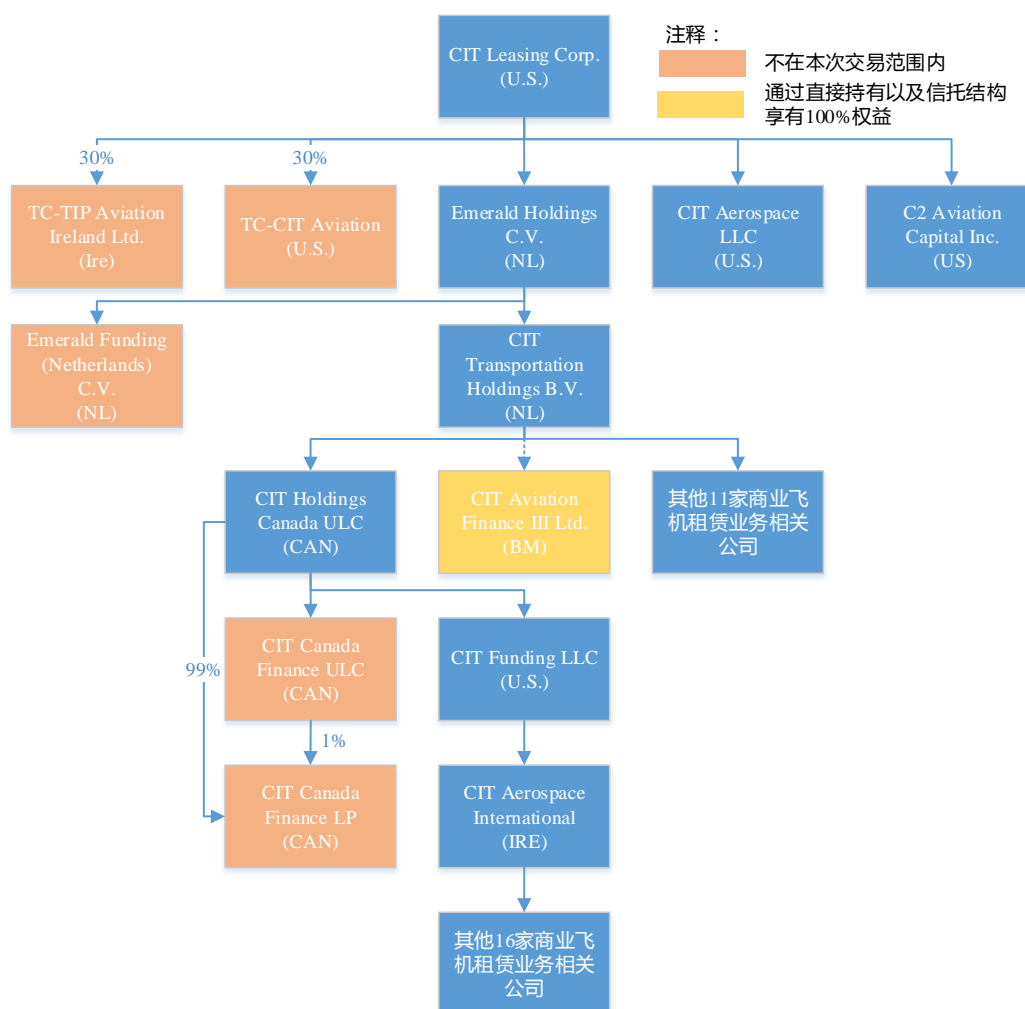
公司、公司全资子公司Avolon及其下属全资子公司Park与CIT及其下属全资子公司CIT Leasing签署了《购买与出售协议》及其附属协议，以支付现金方式购买CIT下属商业飞机租赁业务。其中，本次交易对方CIT Leasing基本情况详见本预案“第三节 交易对方基本情况”。

（二）交易标的

本次交易的交易标的为C2公司100%股权，标的资产系CIT拥有和经营的商业飞机租赁业务及资产，包括《购买与出售协议》中的Commercial Air Group（包含CIT拥有的C2公司在内的下属企业）以及拟注入C2公司的飞机资产及订单。截至2016年6月30日，标的资产包括自有的飞机307架，持有的飞机订单132架。基本情况详见本预案“第四节 交易标的基本情况”。

（三）本次交易交割前 C2 公司的资产重组

1、重组前，CIT下属商业飞机租赁业务所涉及相关主体的股权架构如下：



注：如无特别标注，上述持股比例均为100%。

2、C2公司资产重组步骤（需在2017年1月20日前完成）

根据《购买与出售协议》，C2公司重组将主要通过以下几个步骤完成：

(1) 成立C2公司（作为CIT Leasing的子公司）¹

(2) 将美国国内的飞机资产和订单转移至CIT Aerospace:

①CIT Leasing向CIT Aerospace转让其相关飞机订单的权利和义务²。

②CIT Leasing将其拥有的飞机资产以增资或出售的方式注入到CIT Aerospace; CIT Bank将其拥有的飞机资产以出售的方式注入CIT Aerospace。

③如果截止到2017年1月20日, 上述步骤②中所涉及飞机的所有权未能转让给CIT Aerospace, 该等飞机(以下简称“除外飞机”)将不作为重组计划的一部分, 并且将不包含在调整后净资产金额之中。

(3) C2公司转换成一家LLC类型的公司。

(4) CIT Leasing将其持有的CIT Aerospace 100%股权向C2公司增资。

(5) Emerald Holdings C.V. 清算, Emerald Holdings C.V. 将其持有的Dutch BV股权和Emerald Funding (Netherlands) C.V.股权分配至CIT Leasing直接持有。

(6) CIT Leasing将其持有的Dutch BV 100%股权向C2公司增资。

通过上述步骤(2), CIT Leasing和CIT Bank持有的飞机资产将注入标的公司, CIT Leasing持有的飞机订单将注入CIT Aerospace; 通过上述步骤(4), CIT Aerospace持有的飞机资产(包括通过步骤(2)/②持有的飞机订单)将随CIT Aerospace股权注入标的公司; 通过上述步骤(5)和步骤(6), CITAI、CAFIII和CIT Group Finance (Ireland)持有的飞机资产将随Dutch BV股权注入标的公司。

截至2016年6月30日, CIT Leasing和CIT Bank拥有的飞机共有25架。截至本预案出具之日, 上述25架飞机中已有23架飞机注入CIT Aerospace, 尚未注入CIT Aerospace的飞机仅2架, 合计净值约为544万美元, 具体情况如下:

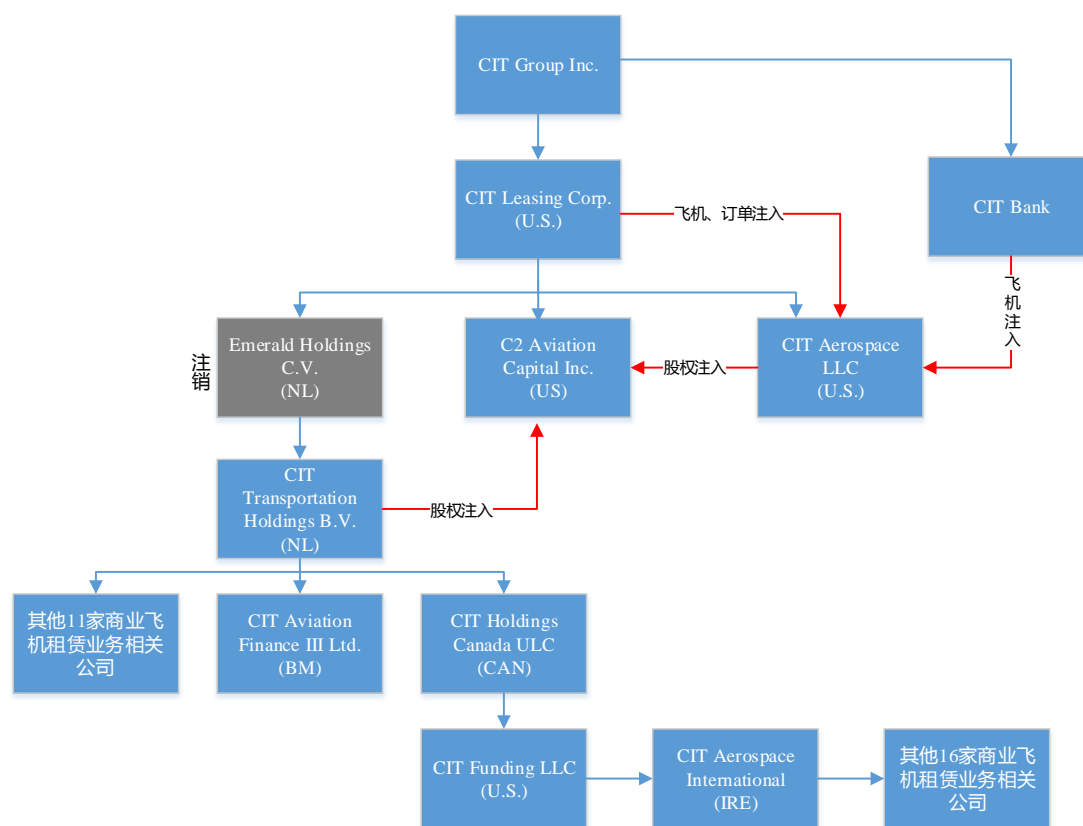
序号	MSN号	机型	机龄	承租人	截至2016年12月1日状态	飞机持有人或权益受益人
1	7987	CRJ-200LR	11.6	Jazz	在租	CIT Leasing
2	7988	CRJ-200LR	11.6	Jazz	在租	

¹ 已完成

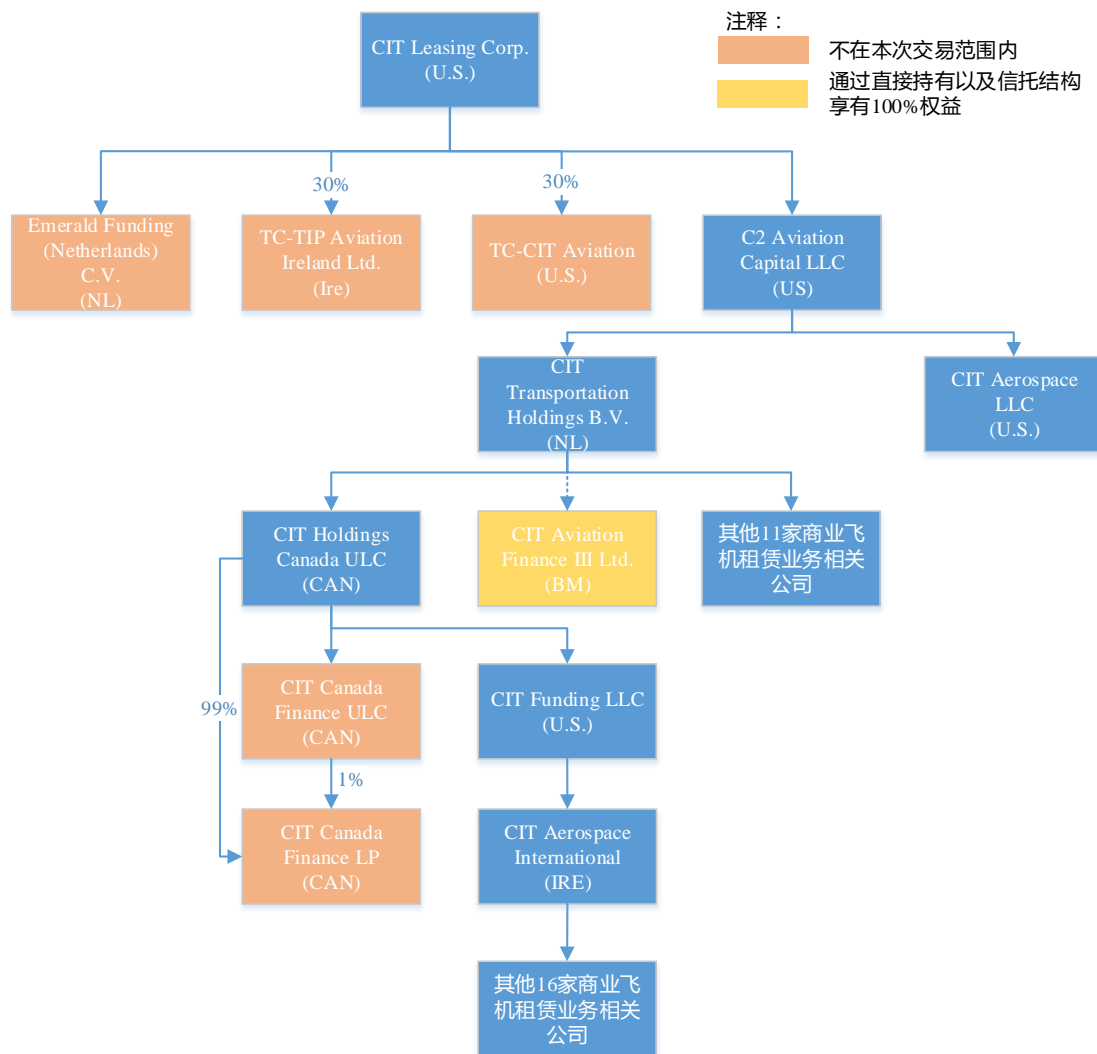
² 已完成

根据《购买与出售协议》的相关约定，假设截止到2017年1月20日，上述2架飞机均无法以增资或出售的方式注入到CIT Aerospace中，则该2架飞机将作为除外飞机，即不作为重组计划的一部分，并且将不包含在调整后净资产金额当中，本次交易的标的资产范围将剔除这2架飞机。因此，如发生上述情况，截至2016年6月30日，本次交易范围中的飞机资产将从307架减少至305架，C2公司经调整后的净资产将减少约544万美元，C2公司100%股权的交易价格也会相应减少约544万美元。

3、C2公司资产重组示意图



4、C2公司资产重组完成后，CIT下属商业飞机租赁业务所涉及相关主体的股权架构如下：



注：如无特别标注，上述持股比例均为100%。

（四）本次交易交割前 C2 公司的债务处置

根据《购买与出售协议》，本次交易的标的资产交割之前（包括“加拿大交割”、“C2公司交割”）标的资产内部债务及外部担保债务需买方提供融资进行偿还或取得第三方同意债务转移。相关债务的具体处置情况如下：

1、偿付CAF III相关债务：Dutch BV通过向CIT借款的方式筹集资金偿付CAF III相关债务，并使CAF III成为Dutch BV的全资子公司。

2、偿付ECA相关债务：CIT Aerospace International通过CIT Leasing增资的方式和CIT Group借款的方式筹集资金，并将筹集资金出借或增资到为ECA借款所设立的相关SPV中，相关SPV进而偿还第三方债务。截止到2016年12月31日，若CIT未获取关于EX-IM债务转移的同意，CIT将以ECA偿付相一致的形式偿付该

债务。

3、解除加拿大融资结构：CIT ULC将其在CIT Canada Finance LP中的有限合伙企业权益和CIT Canada Finance ULC的股权权益出售给CIT Financial Ltd。

4、C2公司各子公司与CIT及其关联方之间的债务清偿，含C2公司重组以及债务处置中产生的C2公司各子公司与CIT及其关联方之间的债务。

上述债务处置需在本次交易交割前完成。

其中 EX-IM 贷款需取得第三方同意的具体情况如下：

CITAI（作为承租人）、Rita Leasing（作为出租人、借款人）、Wells Fargo Bank Northwest National Association（作为受托人，以下简称“Wells Fargo”）和美国进出口银行（Export-Import Bank of United States）等其他相关方就安排 9 架波音飞机的融资事项签订了《参与协议》（Participation Agreement）、《贷款协议》（Guranted Loan Agreement）、《CIT 担保协议》（CIT Guarantee）等相关协议文件，统称为“运营文件”（“Operative Documents”）。

根据前述“运营文件”的约定，本次交易中 CIT 和 CIT Leasing 将美国的全部飞机资产及订单注入 C2 公司，并与 CITAI 的全部股权随 C2 公司股权转让至 Park，因此需取得 Wells Fargo、美国进出口银行等相关方的同意。

根据本次交易安排，取得同意后相关的担保责任在交割时均转由买方或其关联方承担；如 2016 年 12 月 31 日前未能取得前述同意，卖方需安排在交割日前偿还前述全部借款本息余额。

（五）本次交易的交割步骤

本次交易的交割由渤海金控下属子公司 Avolon 通过 Park 完成。虽然本次交易的交易标的为 C2 公司 100% 股权，但基于税务筹划，本次交易具体交割分为两步，即“加拿大交割”及“C2 公司交割”。具体流程如下：

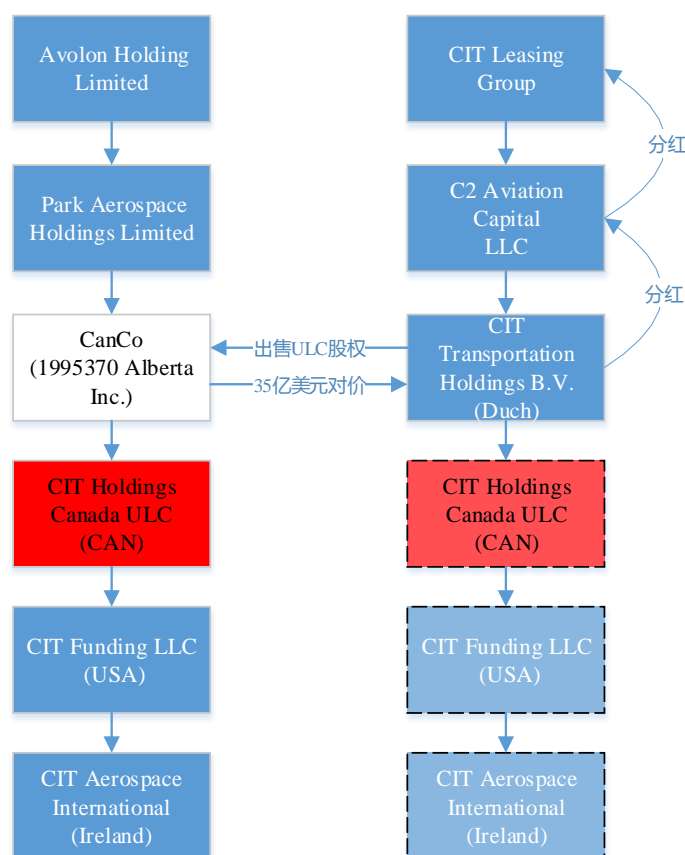
1、设立加拿大并购主体

本次交易前，渤海金控全资子公司 Avolon 在开曼群岛设立全资子公司 Park，Park 在加拿大设立 1995370 Alberta Inc.（以下简称“CanCo”）作为加拿大交割收购

主体。

2、加拿大交割

根据《加拿大公司购买协议》，Dutch BV向CanCo出售CIT ULC的股权，CanCo向Dutch BV支付购买价款35亿美元（该购买价款将在交割前依照《加拿大公司购买协议》的相关约定进行调整）。Dutch BV对其转让CIT ULC获得的现金收益进行分配³。

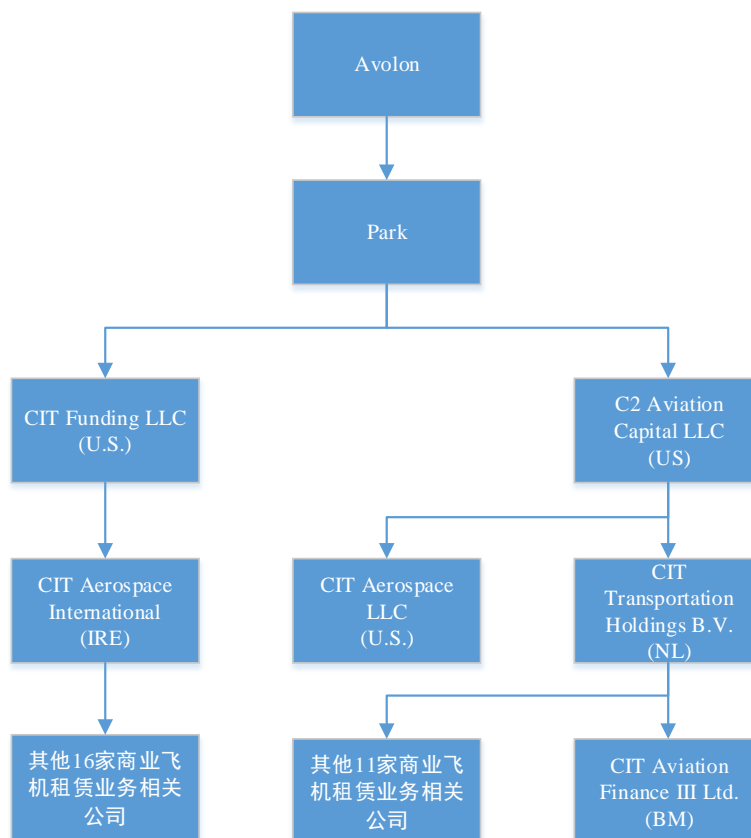


3、C2公司交割

加拿大交割完成后，CIT Leasing向Park出售C2公司100%股权，完成C2公司交割。

4、C2公司交割完成后的股权架构图

³当事方将在交割前寻求获取有利的荷兰税务规则，如果无法获取该等规则，Dutch BV将不再进行分配，并将在第二步交割，即C2股权交割中对购买价款进行调整。



注：上述持股比例均为100%。

（六）交易的定价原则及交易价格

本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对C2公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价627,491,703美元的方式确定。截至2016年6月30日，C2公司账面净资产约为69.16亿美元，根据《购买与出售协议》的调整方式进行调整，净资产调整额为24.52亿美元；调整后的净资产额加上固定溢价约6.27亿美元后约为99.95亿美元。

本次交易价格不以评估结果为依据，为验证本次交易价格的公平合理，将由中企华为标的资产出具评估报告。经初步预估，以2016年6月30日为评估基准日，C2公司净资产约为69.19亿美元，采用市场法进行评估，预估值78.65亿美元，预估增值率13.72%。C2公司净资产预估值加上净资产调整额24.52亿美元后约为103.17亿美元，高于以2016年6月30日测算的交易价格99.95亿美元。

本次交易标的公司的评估工作尚未完成，上述预估值可能与最终的评估结果存在差异。标的资产最终的评估结果将在本次交易的《重大资产购买报告书》中

予以披露。公司提请投资者注意投资风险。

（七）固定溢价的合理性分析

1、固定溢价确定的依据

本次交易价格是交易双方基于标的企业的市场地位、存量资产、市场关系、在手订单、市场竞争等多种因素通过投标竞价和商业谈判确定的。上市公司给予 C2 公司固定溢价时主要考虑因素如下：

①C2 公司主要从事商业飞机租赁业务，处于全球领先地位，有着超过 40 余年为商业航空行业提供金融解决方案的经验，同时也是最早为航空公司提供经营租赁服务的公司之一。截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司为全球 49 个国家与地区的约 100 个客户提供飞机租赁服务。

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有的飞机 307 架，持有的飞机订单 132 架。根据 Flightglobe 对飞机租赁公司截至 2015 年 12 月 31 日自有飞机数量进行的排名，C2 公司自有的飞机数量位居全球飞机租赁公司的第 4 位。

②截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司总资产为 119.48 亿美元，其中包括持有的飞机资产和融资租赁的长期应收款账面净值约 100 亿美元、现金及现金等价物及受限的现金及现金等价物约为 6.5 亿美元。C2 公司主要资产为飞机资产及现金，拥有自有飞机 307 架，保有机型适用广泛、机龄年轻。截止 2016 年 6 月 30 日，波音 737 系列以及空客 A320 系列飞机占 C2 公司机队总规模的 67%，窄体飞机、中级宽体飞机和支线客机的占比分别为 75%、17%和 8%，机队平均机龄为 5.9 年。C2 公司资产质量良好，保有机型需求旺盛、机队年轻化，对航空公司更具吸引力。C2 公司自有飞机具体情况请详见预案之“第四节 交易标的基本情况”之“二、标的公司主营业务情况”之“（三）飞机资产及现有项目情况”之“2、自有的飞机情况”。

③CIT 有着超过 40 年为飞机领域提供金融服务的经验，与飞机制造商以及大约 49 个国家的 100 个客户（截止 2016 年 6 月 30 日）建立了良好的关系。C2 公司所拥有的良好的行业市场关系使得其可以直接与机身制造商、引擎制造商以及全球主要航空公司的决策者直接交流，从而使 C2 公司能够有的放矢的购买新的飞机、获得新的租约，并根据航空公司预开航线等明确的需求来定制机队组成。

此外，C2 公司可以对机身制造商、引擎制造商的设计提供意见来更好的满足 C2 公司客户的需求，而这些生产商也可借此来扩大客户数量。C2 公司与航空公司和飞机制造商深入、长期的合作使双方形成了双赢模式，这让双方的关系更进一步加深。

④截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司持有的飞机订单为 132 架，预计在 2020 年前交付，其中 130 架为下一代节省能耗的飞机，包含有 Airbus 320neo、Airbus 321neo、Boeing 737-Max 等大量新型飞机。这些机型具有市场吸引力且供应量有限，预计将面临航空公司强烈的租赁需求。在飞机租赁行业，向飞机制造商直接购买飞机除了需要与制造商牢固的合作关系外，还需要拥有强大的资金实力，因为从发出订单到飞机交付通常需要 4 至 8 年的时间，并需提前支付定金。直接向飞机制造商购买飞机能够保证 C2 公司能够比其他竞争对手更早一步的取得拥有新技术，且节能省耗的新型飞机，这些飞机通常能在市场上更受到航空公司的青睐，将使 C2 公司与客户签订租赁合同时更容易获取有利的出租条件。C2 公司拥有的订单飞机的具体情况请详见预案之“第四节 交易标的基本情况”之“二、标的资产主营业务情况”之“（三）飞机资产及现有项目情况”。

上市公司依据上述因素并结合商业谈判的博弈情况、竞争情况给予标的资产 627,491,703 美元的固定溢价，较经调整的净资产（2016 年 6 月 30 日）溢价约 6.70%。

2、计算过程并与同行业飞机租赁业务收购溢价情况进行比较

由于如此大规模的飞机租赁行业的并购较为少见，且较难获得具体交易数据。最近两年，飞机租赁行业 20 亿美金以上的第三方并购案例中，且能从公开市场信息获得交易数据的，仅有 2015 年 EQT 收购 NAC 的并购案例。

根据 EQT 的官方网站查询，NAC 持有 250 架飞机，加权平均机龄 5.4 年，为全球 30 个国家与地区的超过 40 个客户提供飞机租赁服务。截至 2015 年 6 月 30 日，NAC 净负债 23 亿美元，净资产 5.3 亿美元，经调整的净资产约 28.3 亿美元。该次交易中 NAC 100%股权作价 33 亿美元，较经调整的净资产溢价约 16.60%，高于公司本次收购 C2 公司作价较经调整的净资产（2016 年 6 月 30 日）溢价。

3、固定溢价的合理性

①因本次交易价格是交易双方基于标的企业的市场地位、存量资产、市场关系、在手订单、市场竞争等多种因素通过投标竞价和商业谈判确定的。上市公司充分考虑了 C2 公司在市场地位、存量资产、市场关系、在手订单、市场竞争等多种因素，并结合商业谈判的博弈情况、竞争情况给予标的资产 627,491,703 美元的固定溢价，具有商业合理性。

②根据 2015 年 EQT 收购 NAC 的并购案例模拟测算，该次交易中 NAC 100% 股权作价 33 亿美元，较经调整的净资产溢价约 16.60%，高于公司本次收购 C2 公司作价较经调整的净资产（2016 年 6 月 30 日）溢价。

③根据有关法律、法规和资产评估准则，遵循独立、客观、公正的原则，中企华采用市场法对 C2 公司的股东全部权益价值进行了预评估，预评估基准日为 2016 年 6 月 30 日，C2 公司归属于母公司的所有者权益账面值 6,916,156 千美元，采用市场法预评估，预估值 7,864,819 千美元，预评估增值 948,663 千美元，增值率 13.72%。预评估增值 948,663 千美元高于固定溢价 627,491,703 美元，说明本次交易价格中的固定溢价处于合理区间。

经核查，独立财务顾问认为：本次交易最终交易价格系交易双方基于标的企业的市场地位、存量资产、市场关系、在手订单、市场竞争等多种因素通过投标竞价和商业谈判确定的。经与市场可比交易案例比较并参考中企华采用市场法对 C2 公司的股东全部权益价值的预评估结果，本次交易的固定溢价具有商业合理性，溢价率不高，处于合理的水平。

（八）本次交易作价中 C2 公司净资产的调整原则

根据《购买与出售协议》，本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对 C2 公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价 627,491,703 美元的方式确定。卖方应于预期交割日之前不少于 5 个营业日，向买方提供“估算的调整后净资产表”，并在其中说明“估算的调整后净资产额”及详细说明（包括计算方法的附件）。“估算的调整后净资产表”应由卖方按照与《购买与出售协议》后附的“调整后净资产表范本”相一致。根据《购买与出售协议》，C2 公司截至 2016 年 6 月 30 日净资产为的 6,916,156 千

美元，按照协议约定的调整原则调整后，C2 公司截至 2016 年 6 月 30 日净资产调整为 9,367,685.33 千美元。具体调整过程及调整原则如下：

项目	调整前	调整金额	调整后	调整原因及原则
现金及现金等价物	130,943,126	-409,808	130,533,318	1、除 EX-IM 担保债务之外的其他担保借款均予以偿还，因此调减相应担保借款余额及应付利息。与该等债务相关的受限资金解除受限，用于偿还相关关联方借款，并使用部分货币资金支付与该等债务相关的费用，因此相关受限资金、货币资金减少。
受限的现金及现金等价物	537,455,862	-476,286,110	61,169,752	
融资租赁应收款和贷款，扣除坏账准备	344,834,448	-	344,834,448	
经营租赁用飞行设备，扣除累计折旧	9,685,548,144	-	9,685,548,144	
持有待售的飞行设备	92,802,911	-	92,802,911	
预付飞行设备采购保证金	764,573,316	-39,795,584	724,777,732	2、C2 公司的母公司 CIT 于 2009 年 12 月因出现破产危机而采用新起点会计处理原则（“Fresh Start Accounting”，以下简称“FSA”），在出现破产危机时采用 FSA 时，应当对除递延所得税外的所有的资产和负债按公允价值计量，因此 CIT 以公允价值重新计量了采用 FSA 之前的飞机订单，并对飞机采购保证金调整。 按照购买与出售协议，在交易的定价原则中将 C2 因公允价值调整的飞机采购保证金全部调减为 0。
商誉	112,500,000	-112,500,000	-	3、C2 公司汇总财务报表中的商誉是因母公司 CIT 2009 年 12 月破产产生的商誉中 C2 公司所占部分，报告期内各期间均为 112,500 千美元。 按照购买与出售协议，在交易的定价原则中将 C2 的商誉全部调减为 0。
其他无形资产，扣除累计摊销	14,635,352	-10,544,703	4,090,649	4、CIT 于 2009 年 12 月因出现破产危机而采用 FSA 重新计量了采用 FSA 之前的租约，相应增值部分确认为相关的无形资产，收购带租约飞机时高于市场价的租赁合同（扣除摊销）形成无形资产。 按照购买与出售协议，在交易的定价原则中将 C2 相应无形资产全部调减为 0。
应收关联方票据	84,537,642	-84,537,642	-	5、C2 公司和 CIT 内的其他企业存在往来款项，按照购买与出售协议，均应

				于交割前抵消、偿还，因此全部关联方应收及应计利息均调减为 0。
权益法核算的股权投资	58,594,015	-58,594,015	-	6、按照购买与出售协议，本次交易的标的资产不包括 C2 公司的联营公司 TC-CIT Aviation Ireland Limited（C2 公司持有 30% 股权）和 TC-CIT Aviation U.S., Inc.（C2 公司持有 30% 股权），因此将 C2 净资产中对联营公司投资调减为 0。
其他资产合计	122,030,366	-104,771,012	17,259,354	-
-应收账款	9,803,055	-	9,803,055	-
-预付费用	375,179	-	375,179	
-国外递延税资产净值	448,587	2,556,000	3,004,587	7、C2 公司中法国实体中有部分非商业飞机租赁业务产生了经营亏损，由于在编制 C2 公司汇总财务报表时不包含非商业飞机租赁业务的财务数据，该经营亏损确认的递延所得税资产没有包含在 C2 的汇总财务报表中。但由于本次交易的标的资产中包含该法国实体，因此调整该部分递延所得税资产，且相应递延所得税资产可用于未来纳税抵扣。
-美国联邦和州递延税资产净值	106,343,786	-106,343,786	-	8、根据美国相关法律规定，收购之后需要重新评估被收购公司的所有资产，美国公司之前确认的递延所得税资产无法用于未来纳税抵扣，因此全部调减为 0。
-其他资产	5,059,758	-983,226	4,076,532	9、同上，融资租赁业务确认的递延所得税资产在收购后同样需要调减为 0。
资产总计	11,948,455,181	-887,438,874	11,061,016,307	-
应付账款，预提费用和其他负债	-276,300,162	71,586,026	-204,714,136	-
-其他应付账款和其他债务	-12,456,712	1,094,981	-11,361,731	10、为了规避利率风险，C2 公司在场外市场与金融机构进行了利率互换衍生品交易。这部分衍生工具与 C2 公司的担保借款相关，在 C2 公司汇总资产负债表中“应付账款、预提费用和其他负债”列报。按照购买与出售协议，本次交易交割前，相应担保借款将予以偿还，因此该部分“其他应付账款和其他债务”调减为 0。

-澳大利亚的不确定税负	-3,553,020	-	-3,553,020	-
-按照新起点会计准则计量的与远期订货相关的债务	-73,071,703	-	-73,071,703	-
-预提费用	-2,445,910	-	-2,445,910	-
-应计利息	-6,948,229	6,558,033	-390,196	11、除 EX-IM 担保债务之外的其他担保借款均予以偿还，因此调减相应担保借款的应付利息。
-应计薪水和奖金	-3,192,333	-2,849,192	-6,041,525	12、根据《购买与出售协议》，应向留任的员工支付奖励金，向离职的员工支付离职费。因此将根据留任和离职人员名单和工资数调增了应付工资和奖金金额。
-爱尔兰递延所得税负债净额	-174,632,254	66,782,204	-107,850,050	-
--爱尔兰净亏损导致的递延所得税负债	293,127,664	66,782,204	359,909,868	13、C2 公司中爱尔兰实体中有部分非商业飞机租赁业务产生了经营亏损，由于在编制 C2 公司汇总财务报表时不包含非商业飞机租赁业务的财务数据，该经营亏损确认的递延所得税资产没有包含在 C2 的汇总财务报表中。但由于本次交易的标的资产中包含的该爱尔兰实体，因此调整该部分递延所得税资产，且相应递延所得税资产可用于未来纳税抵扣。
--爱尔兰经营租赁导致的递延所得税负债	-467,759,918	-	-467,759,918	-
预收承租人安全保证金	-164,255,310	-	-164,255,310	-
预收承租人维修储备金	-1,052,369,276	-	-1,052,369,276	-

预收承租人租金	-52,918,687	-	-52,918,687	-
担保借款，扣除债务发行成本	-1,926,447,596	1,707,374,025	-219,073,571	14、除 EX-IM 担保债务之外的其他担保借款均予以偿还，因此调减相应担保借款余额。
应付关联方票据	-1,560,008,209	1,560,008,209	-	15、C2 公司和 CIT 集团内的其他企业存在往来款项，均应于交割前抵消、偿还，因此全部关联方应付及应计利息均调减为 0。
负债合计	-5,032,299,240	3,338,968,259	-1,693,330,981	
净资产	6,916,155,941	2,451,529,385	9,367,685,326	

注释：除 EX-IM 担保债务之外的其他担保借款均由 CIT 安排予以偿还，再由渤海金控以支付交易价格的方式向 CIT 进行偿还。除 EX-IM 担保债务之外的其他担保借款的偿还调增 C2 公司的净资产。

上述《购买与出售协议》中，交易作价中 C2 公司净资产的调整原则系交易双方根据商业谈判结果确定的，交易双方将按照上述调整原则对 C2 公司交割日前一日的净资产进行调整，并加固定溢价 627,491,703 美元以确定本次交易的最终价格。上述调整过程并非对 C2 公司的历史财务报表进行会计调整，而是基于本次交易中双方约定的净资产调整原则对 C2 公司净资产进行的调整计算，以供确定最终交易价格使用。本次交易完成后，上市公司将按照协议约定的调整原则，按照企业会计准则及相关规定对本次交易中双方约定的调整事项进行相应会计处理。

经核查，普华永道认为：上述《购买与出售协议》中交易作价中 C2 公司净资产的调整原则系交易双方根据商业谈判结果确定，上述调整过程并非对 C2 公司的历史财务报表进行会计调整，而是基于本次交易中双方约定的净资产调整原则对 C2 公司净资产进行的调整计算，以供确定最终交易价格使用。上述调整不是根据企业会计准则做出的会计调整。上述 C2 公司截至 2016 年 6 月 30 日净资产未经审计。

经核查，独立财务顾问认为：上述调整过程并非对 C2 公司的历史财务报表进行会计调整，而是基于本次交易中双方约定的净资产调整原则对 C2 公司净资产进行的调整计算，以供确定最终交易价格使用。本次交易完成后，上市公司将按照协议约定的调整原则及相关企业会计准则对本次交易中双方约定的调整事项进行相应会计处理。

（九）本次交易的价款支付

1、保证金的支付

根据 Park、CIT Leasing 及 JPMorgan Chase Bank, NA（以下简称“托管代理人”）签署的《保证金协议》（即《托管协议》（< Deposit Escrow Agreement>））的约定，《保证金协议》签署同时，买方应向托管代理人支付 50,000 万美元保证金；在卖方已经或即将满足完成 C2 公司重组的所有重大条件之日起第五个营业日，不晚于当天纽约时间下午 5:00 时，买方应追加 10,000 万美元的后续保证金。

2016 年 10 月 6 日（纽约时间）《保证金协议》签署后，Avolon 向托管代理人支付了 50,000 万美元保证金；在卖方按照《购买与出售协议》完成 C2 公司重组的所

有重大条件之日起第五个营业日，Avolon将向托管代理人追加支付10,000万美元保证金。

经核查，大成律师、独立财务顾问认为：Avolon已按照相关协议的约定履行了现阶段的保证金支付义务。

2、交易价款的支付方式

在本次交易的“加拿大交割”中，Dutch BV向CanCo出售CIT ULC的股权，CanCo向Dutch BV一次性以现金支付购买价款35亿美元（该购买价款将在交割前依照《加拿大公司购买协议》的相关约定进行调整）。Dutch BV对其前述转让CIT ULC股权取得的现金收益进行分配。

本次交易的“加拿大交割”完成后，在“C2公司交割”中买方应向卖方一次性以现金支付“估算的净资产调整额”加上固定溢价627,491,703美元，减去托管资金（保证金）和“加拿大交割”中支付的购买价款，再减去重组步骤中买方支付的用以偿还标的资产与CIT及其关联方债务之后的合计余额。

“加拿大交割”中，相关方将在交割前寻求获取有利的荷兰税务规则，若无法获取该等规则，Dutch BV将不再进行分配，即“C2公司交割”时支付的交易对价将不扣减加拿大交割的交易对价。

（十）收购资金的来源及安排

本次交易的收购资金来源为公司自有资金、银行贷款及境外银行Morgan Stanley和UBS给予的不超过85亿美元的贷款和中国银行海南省分行出具的贷款承诺函。

截至2016年6月30日，C2公司未经审计账面净资产值为69.16亿美元。假设按照C2公司2016年6月30日账面净资产值及《购买与出售协议》约定的调整方式，C2公司经调整后的净资产约为93.68亿美元，加上固定溢价约6.27亿美元后，C2公司100%股权的交易价格约为99.95亿美元。

1、境外贷款

Morgan Stanley和UBS已出具并购贷款承诺函，Morgan Stanley和UBS将为公司提供不超过85亿美元的并购贷款，该并购贷款分为两个部分：一部分为

5 年期 55 亿美元的担保借款；另一部分为 1 年期 30 亿美元无担保融资（到期后剩余未偿还部分可转换为期限延长至五年半的借款）。

目前该贷款的担保情况、利率情况、放款安排等具体条款尚未确定，公司已在预案“重大风险提示”之“一、与本次交易相关的风险”之“（六）本次交易的资金来源风险”中披露了因公司无法及时获取贷款而导致公司可能产生违约的风险。公司将根据贷款落实进度及时履行信息披露义务。

2、境内贷款

中国银行海南省分行已出具贷款承诺函，中国银行将为公司提供不超过 100 亿元（等值 14.7 亿美元）的贷款。

目前该贷款的期限情况、担保情况、利率情况、放款安排等具体条款尚未确定，公司已在预案“重大风险提示”之“一、与本次交易相关的风险”之“（六）本次交易的资金来源风险”中披露了因公司无法及时获取贷款而导致公司可能产生违约的风险。公司将根据贷款落实进度及时履行信息披露义务。

3、自有资金

公司已根据《购买与出售协议》的约定于 2016 年 10 月 6 日向 CIT 支付 5 亿美元保证金。

截至 2016 年 11 月 30 日，公司非受限资金合计 91.95 亿元（折合约 13.35 亿美元），其中境外非受限资金 49.66 亿元（折合约 7.21 亿美元）。扣除尚未使用完毕的 2015 年定向增发募集资金后，公司可动用的非受限资金合计 75.14 亿元（折合约 10.91 亿美元），其中可动用的境外非受限资金 33.24 亿元（折合约 4.83 亿美元）。

单位：千元

货币资金	境内	境外	合计
受限资金	1,261,291	5,021,965	6,283,256
非受限资金	4,228,721	4,966,473	9,195,195
合计	5,490,012	9,988,441	15,478,451

此外，公司将结合未来业务规划、市场情况、订单飞机的交付安排等因素进一步优化下属飞机资产的机龄和机型构成，适时处置机龄较大和老旧机型的飞机资产，在盘活资产流动性和优化机队的同时，可为公司本次收购款项支付提供支

持。

综上，公司已取得Morgan Stanley和UBS出具的并购贷款承诺函和中国银行海南省分行出具的贷款承诺函；公司将根据本次交易的进展情况统筹安排本次收购资金的支付，根据本次交易的进展情况适时落实贷款金额。预计本次交易所涉及的银行借款能够在本次交易实施前足额到位，不会对公司重组进程产生重大不利影响。

四、本次交易不构成关联交易

在本次交易前，海航集团及其关联人以及海航资本及其关联人与CIT和CIT Leasing、持有CIT 5%以上股份的股东、CIT和CIT Leasing及其控股子公司的董事、监事、高级管理人员之间不存在关联关系，海航集团和海航资本已对上述事项出具《不存在关联关系的承诺函》。本次交易不构成关联交易。

经核查，大成律师、独立财务顾问认为：本次交易不构成关联交易。

五、本次交易构成重大资产重组

本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对C2公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价627,491,703美元的方式确定。根据标的公司及渤海金控2015年12月31日的财务数据，本次交易相关财务比例计算如下：

单位：万元

项目	资产总额 2015年12月31日	营业收入 2015年度	净资产 2015年12月31日
上市公司	13,190,089.60	965,902.30	2,729,109.80
C2公司	7,882,959.26	794,795.09	4,472,844.53
本次交易成交金额	6,674,579.32	-	6,674,579.32
标的资产账面值及成交额较高者、营业收入占渤海金控相应指标的比例（%）	59.76	82.29	244.57

注：本次交易成交金额、C2公司财务数据均以美元作为货币单位，上表中计算时均按照1美元兑6.6778人民币的汇率折算为人民币。本次交易成交金额暂按《购买与出售协议》约定的调整方式，根据标的资产2016年6月30日经调整的净资产加上固定溢价627,491,703美元计算。本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对C2公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价627,491,703美元的方式确定。

根据《上市公司重大资产重组管理办法》第十二条规定，本次交易构成重大资产重组。

六、本次交易不构成借壳上市

本次交易完成前，海航资本直接持有公司 2,137,133,675 股股份，占公司总股本的 34.56%，并与一致行动人燕山基金、深圳兴航、天津通万合计持有公司 52.35% 的股份，海航资本为公司的控股股东，慈航基金会为公司的实际控制人。

本次交易不涉及发行股份，因此，本次交易不会导致上市公司控制权发生变更。本次交易不构成《重组管理办法》第十三条规定的借壳上市。

七、本次交易对上市公司的影响

（一）本次交易对上市公司主营业务的影响

渤海金控的主营业务为融资租赁业务和飞机、集装箱经营租赁业务，经过多年发展，公司形成了融资租赁业务、经营租赁业务两大主营业务板块。自公司2012年通过收购HKAC进入全球飞机租赁行业后，先后完成对Avolon100%股权、GECAS下属45架附带租约的飞机资产等多起飞机租赁领域的收购。根据国际著名的研究机构Flightglobal截至2015年底的排名显示，公司下属Avolon和HKAC自有和管理的飞机的市场价值合计位居全球第8位，在全球飞机租赁市场具有领先地位。

CIT 集团下属商业飞机租赁业务一直在全球范围内处于领先地位，作为全球最早一批为航空公司提供经营性租赁的企业，CIT 集团有着深厚的行业背景与近 40 年为商业航空领域提供金融服务的经验，与 49 个国家及地区超过 100 多家航空公司建立了良好的合作关系，其中包括 American Airlines, Delta Airline, Garuda Indonesia, Qantas Airway, Virgin Blue Airline 等全球知名航空公司。

本次交易完成后，渤海金控的飞机租赁业务将进一步增强，业务规模和市场占有率将进一步提升。本次收购完成后，CIT 集团下属商业飞机租赁业务将与公司现有的飞机租赁业务形成良好的协同作用，全面提升公司在全球飞机租赁市场上的国际竞争力。首先，从机队规模上看，根据 Flightglobal 截至 2015 年底对各飞机租赁公司机队规模的统计，本次交易完成后公司将成为仅次于 GECAS 与

AerCap 的全球第三大飞机租赁公司；其次，从业务分布来看，本次交易完成后，公司的客户总量将扩充将近一倍至 150 余家，在亚太、欧洲、北美这几个主要的市场的业务分部更加均衡；最后，从行业竞争力来看，公司可以进一步深入与飞机制造商、引擎制造商长久、良好的合作关系。

（二）本次交易对上市公司盈利能力和财务指标的影响

根据 C2 公司经审计的 2015 年财务数据，C2 公司实现的营业收入为 1,190,205 千美元，净利润 385,662 千美元，具有较高的营收规模和较好的盈利能力。本次交易完成后，CIT 集团下属商业飞机租赁业务将进入上市公司，整合后上市公司的飞机租赁业务实力将进一步得到加强，上市公司和 C2 也将充分发挥协同效应，扩大市场份额，提升业务规模。预计，未来标的资产将持续良性发展，且通过本次交易预期还能实现公司现有业务与收购业务之间的协同效应，相关协同效应将于整合过程中逐步释放，将进一步提升上市公司在飞机租赁行业的竞争力和影响力。通过本次交易，上市公司盈利能力将持续提升，并为上市公司股东带来持久的良好回报。

第二节 上市公司基本情况

一、公司概况

公司名称：渤海金控投资股份有限公司

英文名称：Bohai Capital Holding Co.,Ltd.

股票简称：渤海金控

股票代码：000415

成立日期：1993年8月30日

注册资本：618,452.1282万元

注册地址：新疆乌鲁木齐市沙依巴克区黄河路93号

法定代表人：金川

董事会秘书：马伟华

统一社会信用代码：916500002285973682

办公地址：新疆维吾尔自治区乌鲁木齐市华北路165号广汇中天场41楼

联系电话：0991-2327723

经营范围：市政基础设施租赁；电力设施和设备租赁；交通运输基础设施和设备租赁以及新能源、清洁能源设施和设备租赁；水务及水利建设投资；能源、教育、矿业、药业投资；机电产品、化工产品、金属材料、五金交电、建筑材料、文体用品、针纺织品、农副产品的批发、零售,租赁业务的咨询服务，股权投资、投资咨询与服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

二、公司设立及历次股本变动情况

（一）公司设立情况

渤海金控前身为汇通集团，汇通集团是于 1993 年经新疆维吾尔自治区股份制企业试点联审小组批准（新体改[1993]089 号），以定向募集方式设立的股份有限公司，设立时总股本为 2,886.30 万股。

（二）借壳上市情况

渤海金控的前身汇通集团成立于 1993 年 8 月 30 日。2011 年 5 月，中国证监会下发《关于核准新疆汇通（集团）股份有限公司重大资产置换及向海航实业控股有限公司等发行股份购买资产的批复》（证监许可[2011]697 号）和《关于核准豁免海航实业控股有限公司及一致行动人公告新疆汇通（集团）股份有限公司收购报告书并豁免其要约收购义务的批复》（证监许可[2011]698 号），核准公司重大资产置换及向海航资本发行 438,401,073 股股份、向燕山基金发行 119,065,736 股股份、向天信投资发行 41,595,017 股股份、向天保投资发行 34,662,514 股股份、向远景投资发行 23,108,342 股股份、向通合投资发行 11,554,171 股股份、向天诚投资发行 7,625,753 股股份购买相关资产；核准豁免海航资本及一致行动人因以资产认购公司该次发行股份，导致合计持有公司 606,687,579 股股份，约占公司总股本 62.14% 而应履行的要约收购义务。该次重大资产重组完成后，公司总股本增加至 976,348,440 股，其中，海航资本及其一致行动人持有 606,687,579 股股份，持股比例为 62.14%。

（三）公司设立以来的历次股本变动情况

1994 年，经新疆维吾尔自治区经济体制改革委员会新体改[1994]48 号文件批准，公司增资扩股 863.70 万股，总股本增至 3,750 万股。

1996 年经中国证监会证监发审字[1996]95 号和证监发审字[1996]96 号文件批准，公司向社会公开发行 A 股 1,250 万股。本次发行完成后，公司总股本为 5,000 万股。1996 年 7 月 16 日，公司股票在深交所挂牌交易，股票代码为 000415。

1997 年经新疆维吾尔自治区证券监督管理办公室新证监办[1997]013 号文件批准，公司以总股本 5,000 万股为基数，向全体股东每 10 股送股 8 股，送股完成后，总股本增加至 9,000 万股。

1999 年，经新疆维吾尔自治区证券监督管理办公室新证监办[1999]04 号文件批准，公司以总股本 9,000 万股为基数，向全体股东每 10 股派送红股 2 股并

转增 1 股，转增及送股完成后，总股本增加至 11,700 万股。

1999 年 6 月，经中国证监会证监公司字[1999]28 号文批准，公司向全体股东配售 1,088 万股，配售后总股本增加至 12,788 万股。

1999 年 8 月，经 1999 年第一次临时股东大会审议通过，公司向全体股东每 10 股派送红股 1.829840 股并转增 6.404442 股，转增及送股完成后，总股本增加至 233,179,996 股。

2006 年 5 月，公司召开 2006 年第一次临时股东大会暨股权分置改革相关股东会议，审议通过了公司股权分置改革方案，即以总股本 233,179,996 股为基数，向股权登记日登记在册的全体股东以资本公积每 10 股转增 2.88 股，同时非流通股股东将获得的转增股数 39,520,063 股以对价形式支付给流通股股东，使流通股股东实际获得每 10 股转增 6.998494 股。该股改方案实施后，公司总股本增加至 300,335,834 股，其中无限售条件的流通股为 162,983,943 股，有限售条件的流通股为 137,351,891 股。

2011 年 5 月，中国证监会下发《关于核准新疆汇通（集团）股份有限公司重大资产置换及向海航实业控股有限公司等发行股份购买资产的批复》（证监许可[2011]697 号），核准公司重大资产置换及向海航资本发行 438,401,073 股股份、向燕山基金发行 119,065,736 股股份、向天信投资发行 41,595,017 股股份、向天保投资发行 34,662,514 股股份、向远景投资发行 23,108,342 股股份、向通合投资发行 11,554,171 股股份、向天诚投资发行 7,625,753 股股份购买相关资产。该次重大资产重组完成后，公司总股本增加至 976,348,440 股，其中，海航资本及其一致行动人持有 606,687,579 股股份，持股比例为 62.14%。

2012 年 4 月，公司 2011 年年度股东大会审议并通过了《公司 2011 年度利润分配及公积金转增股本的议案》，以总股本 976,348,440 股为基数，向全体股东每 10 股转增 3 股。该次转增完成后，公司总股本增加至 1,269,252,972 股。

2013 年 12 月，中国证监会下发《关于核准渤海租赁股份有限公司重大资产重组及向海航资本控股有限公司发行股份购买资产并募集配套资金的批复》（证监许可[2013]1634 号），公司向海航资本定向发行 216,450,216 股股份募集现金，向 3 名投资者发行 288,600,288 股股份募集配套资金。该次重大资产重组及配套

募集资金完成后，公司的总股本增加至 1,774,303,476 股，其中，海航资本持有公司 786,371,611 股股份，占公司总股本的 44.32%，仍为公司控股股东。

2015 年 5 月，公司 2014 年年度股东大会审议并通过了《公司 2014 年度利润分配及资本公积转增股本预案》，以总股本 1,774,303,476 股为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 1.00 元（含税），同时以资本公积向全体股东每 10 股转增 10 股。该次转增完成后，公司总股本增加至 3,548,606,952 股。

2015 年 12 月，中国证监会下发《关于核准渤海租赁股份有限公司非公开发行股票的批复》（证监许可[2015]3033 号），公司向海航资本等 8 名投资者定向发行 2,635,914,330 股股份募集现金。该次非公开发行完成后，公司的总股本增加至 6,184,521,282 股，其中，海航资本持有公司 2,111,358,138 股股份，占公司总股本的 34.14%，仍为公司控股股东。

（四）目前的股本结构

截至 2016 年 9 月 30 日，公司前十大股东的持股情况如下：

股东名称	期末持股总数（股）	持股比例（%）
海航资本	2,137,133,675	34.56
深圳兴航	527,182,866	8.52
燕山基金	309,570,914	5.01
西藏瑞华投资发展有限公司	263,591,433	4.26
广州市城投投资有限公司	263,591,433	4.26
天津通万	263,591,433	4.26
上海贝御投资管理有限公司	263,591,433	4.26
中加基金—邮储银行—中国邮政储蓄银行股份有限公司	263,591,433	4.26
中信建投基金—中信证券—中信建投定增 11 号资产管理计划	263,591,433	4.26
天弘基金—工商银行—天弘定增 14 号资产管理计划	144,170,576	2.33

三、公司最近三年控股权变动及重大资产重组情况

（一）最近三年控股权变动情况

2015 年 11 月 14 日，公司发布《关于重新认定实际控制人的提示性公告》，因慈航基金会理事会对《海南省慈航公益基金会章程》（以下简称“《基金会章程》”）进行修订，本次修订导致海航工会对慈航基金会的决策机构组成、决策过程、主要职务任免、日常管理、检查监督以及对外投资管理等方面产生的影响

力下降。因此，重新认定慈航基金会为上市公司的实际控制人。

北京市金杜律师事务所于 2015 年 10 月 16 日出具了《关于海航集团有限公司实际控制人认定的法律意见书》，认为：

“（一）本次《基金会章程》修订后，海航工会不再作为海航集团实际控制人间接控制海航集团；

（二）本次《基金会章程》修订后，海南交管控股有限公司为公司控股股东，慈航基金会为公司实际控制人；

（三）本次《基金会章程》修订前后，慈航基金会均为海航工会一致行动人；

（四）本次《基金会章程》修订后，慈航基金会与海航工会控制的公司股权合并计算，公司控制权未发生变化。”

截至本预案签署日，公司最近三年控股股东和实际控制人未有变化。公司控股股东为海航资本，实际控制人为慈航基金会。

（二）最近三年重大资产重组情况

1、2013 年收购 Seaco 100% 股权

根据中国证监会 2013 年 12 月 27 日下发的《关于核准渤海租赁股份有限公司重大资产重组及向海航资本控股有限公司发行股份购买资产并募集配套资金的批复》（证监许可[2013]1634 号），公司通过下属全资子公司 GSC 以现金支付 72 亿元并承接 GSCII 对 Seaco 的债务约 9 亿元的对价，购买了海航集团控制的境外下属公司 GSCII 持有的 Seaco 100% 股权。

2013 年 12 月 27 日，Seaco 100% 股权的过户手续办理完成，Seaco 的股东由 GSCII 变更为 GSC。2014 年 3 月，公司向海航资本和 3 名投资者共发行 505,050,504 股股份，公司的总股本增加至 1,774,303,476 股。

2、2014 年收购 Cronos 80% 股权

2014 年 12 月 12 日，公司 2014 年第六次临时股东大会审议通过了公司下属全资子公司 GSC 购买 Cronos Holding Company Ltd. 持有的 Cronos 80% 股权以及 CHC 享有的对 Cronos 的金额为 2,588 万美元的债权的相关事项。

2015年1月20日，Cronos 80%股权的过户手续办理完成，股东 GSC 已获得 Cronos 股东持股证书，载明 GSC 持有 Cronos 共 40,760,231 股普通股。

3、2015 年收购 Avolon 100% 股权

2015年11月18日，公司2015年第八次临时股东大会审议通过了公司下属全资子公司 GAL 通过全资子公司 Mariner 与 Avolon 合并的方式收购 Avolon 100% 股权的相关事项。

2016年1月8日（纽约时间），Avolon 股东变更登记手续已完成，GAL 持有 Avolon 已发行的 1 股普通股，成为 Avolon 唯一股东，Avolon 已发行剩余普通股全部注销；Mariner 被 Avolon 合并后终止且完成注销登记手续，Avolon 为本次合并后的存续公司。

4、2016 年收购华安财险 31,020 万股股权、HKAC 737,577,445 股股权以及 12 家 SPV 100% 股权

2016年8月26日，公司2016年第六次临时股东大会审议通过了《关于公司发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金暨关联交易方案的议案》，公司拟通过发行股份购买华安财产 31,020 万股股权（占比 14.77%）、HKAC 37,577,445 股股权，并通过支付现金购买 12 架飞机租赁资产包 100% 股权。上述交易尚需证监会核准。

四、公司主营业务发展情况

渤海金控的主营业务为融资租赁业务和飞机、集装箱经营租赁业务。经过多年发展，公司形成了融资租赁业务、经营租赁业务两大主营业务板块。其中，天津渤海、皖江租赁和横琴租赁主要从事融资租赁业务，Avolon、HKAC、Seaco 和 Cronos 主要从事经营租赁业务。

在融资租赁业务方面，公司同时拥有金融类和非金融类租赁业务牌照。公司旗下的天津渤海为商务部监管的内资租赁公司，皖江租赁为银监会监管的金融租赁公司，横琴租赁为商务部监管的中外合资租赁公司。在经营租赁业务方面，公司主要从事境外飞机租赁、集装箱租赁业务。

飞机租赁业务方面，截至 2015 年 12 月 31 日，公司下属 HKAC 自有并管理

80架飞机，Avolon自有并管理152架飞机，根据Flightglobal对飞机租赁公司截至2015年12月31日自有和管理的飞机的市场价值进行的排名，HKAC和Avolon自有和管理的飞机的市场价值合计位居全球第8位。2016年，公司向GECAS收购了45架附带租约的飞机租赁资产，并拟向海航集团下属香港国际租赁收购12家SPV，飞机租赁业务将进一步增强。

集装箱租赁业务方面，截至2015年12月31日，以CEU为计算单位，公司下属Seaco和Cronos自有和管理的集装箱合计349万CEU，根据Drewry对集装箱租赁公司截至2015年12月31日自有和管理的集装箱按照CEU进行的排名，Seaco和Cronos自有和管理的集装箱合计位居世界首位。

为充分发挥各金融产业之间的协同效应，并提升公司持续盈利能力和核心竞争力，渤海金控确立了“以租赁产业为基础，构建多元金融控股集团”的发展战略，在持续做大做强租赁主业的同时，通过入股渤海人寿、参股联讯证券、认购Sinolending优先股等方式进入保险、证券等领域，并拟收购华安财险部分股权，充分发挥各金融产业之间的协同效应，提升公司综合金融服务能力和核心竞争力。

五、公司主要财务数据

根据公司最近三年经审计的财务报表及2016年9月30日未经审计的合并财务报表，公司最近三年一期主要财务数据如下：

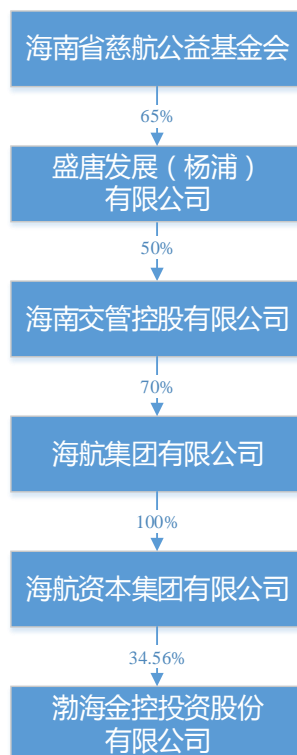
单位：千元

项 目	2016年 9月30日	2015年 12月31日	2014年 12月31日	2013年 12月31日
资产总额	195,531,516	131,900,896	67,720,684	57,125,361
负债总额	160,833,345	99,362,394	55,122,577	48,739,758
归属于母公司所有者权益	29,211,029	27,291,098	9,788,513	5,659,555
项 目	2016年1-9月	2015年度	2014年度	2013年度
营业总收入	17,443,894	9,659,023	6,851,955	6,376,492
营业利润	2,089,238	1,841,918	1,234,478	1,452,167
利润总额	2,233,844	2,095,965	1,400,391	1,620,715
归属于母公司所有者净利润	1,439,660	1,304,468	913,196	1,052,521

六、公司控股股东及实际控制人情况

（一）产权控制关系

截至本预案签署日，渤海金控产权控制关系如下：



（二）控股股东概况

公司名称：	海航资本集团有限公司
公司类型：	有限责任公司
注册资本：	2,948,035 万元
注册地址：	海南省海口市海秀路 29 号
成立日期：	2007 年 05 月 16 日
法定代表人：	刘小勇
营业期限：	2007年05月16日至2049年05月16日
统一社会信用代码：	91460000798722853N

经营范围：企业资产重组、购并及项目策划，财务顾问中介服务，信息咨询服务，交通能源新技术、新材料的投资开发，航空器材的销售及租赁业务，建筑材料、酒店管理，游艇码头设施投资。

（三）实际控制人概况

慈航基金会是一家于2010年10月8日经海南省民政厅核准设立的地方性非公募基金会。简要情况如下：

名称：海南省慈航公益基金会

住所：海口市国兴大道7号新海航大厦四楼西区慈航基金会办公室

法定代表人：孙明宇

成立时间：2010年10月8日

主要经营业务：接受社会各界捐赠；赈灾救助；救贫济困；慈善救助；公益援助；组织热心支持和参与慈善事业的志愿者队伍，开展多种形式的慈善活动。

慈航基金会的决策机构为理事会，由七名理事组成。理事会职权包括：制定、修改章程；选举、罢免理事长、副理事长、秘书长；决定重大业务活动计划，包括资金的募集、管理和使用计划；年度收支预算及决算审定；制定内部管理制度；决定设立办事机构、分支机构、代表机构；听取、审议秘书长的工作报告，检查秘书长的工作；决定基金会的分立、合并或终止；审议捐赠人对捐赠财产使用提出的异议；决定其他重大事项。

七、公司合法合规情况

截至本预案签署日，上市公司及其现任董事、高级管理人员不存在因涉嫌犯罪正被司法机关立案侦查或涉嫌违法违规正在被中国证监会立案调查的情况；最近三年亦不存在受到行政处罚或者刑事处罚的情形。

第三节 交易对方基本情况

本次重大资产重组的交易对方为 CIT 下属子公司 CIT Leasing。

一、基本情况

公司名称：CIT Leasing Corporation

主体类型：有限责任公司

注册地址：1209 Orange Street, County of New Castle , Wilmington, Delaware 19808

已发行股本：10,595.79股

办公地址：1 CIT Drive, Livingston, New Jersey 07039

成立日期：1957年7月26日

二、历史沿革

CIT Leasing 于 1957 年 7 月 26 日经美国特拉华州秘书处备案，成立时的名称为“The Car Warranty Corporation”。设立时，Commercial Investment Trust Corporation 作为唯一股东持有 The Car Warranty Corporation 已发行的 5,000 股股份。

1959 年 5 月 20 日，Commercial Investment Trust Corporation 将其持有的 5,000 股股份全部转让给 C.I.T. Financial Corporation。

1960 年 3 月 31 日，The Car Warranty Corporation 名称变更为“M.&E. Leasing Corporation”。

1961 年 3 月 22 日，C.I.T. Financial Corporation 将其持有的 5,000 股股份转让给 C.I.T. Corporation（后更名为 The CIT Group/Equipment Financing, Inc.）。

1961 年 3 月 22 日，M.&E. Leasing Corporation 名称变更为“C.I.T. Leasing Corporation”。

1962 年 5 月 16 日，C.I.T. Corporation 将其持有的 5,000 股股份转让给 C.I.T.

Financial Corporation。

1980年1月30日,因股东合并,C.I.T. Financial Corporation 将其持有的 5,000 股股份转让给 The CIT Group, Inc.。

1989年1月1日,The CIT Group, Inc.将其持有的 5,000 股股份转让给 The CIT Group/Equipment Financing, Inc. (原名称为 C.I.T. Corporation)。

1989年12月28日,根据1989年12月28日签署的《投票信托协议》,The CIT Group/Equipment Financing, Inc.将其持有的 5,000 股股份转让给 First Security Bank of Idaho, N.A. (后更名为 Wells Fargo Bank Northwest N.A.)。

2003年10月30日,由于《投票信托协议》终止,First Security Bank of Idaho, N.A. 将其持有的 5,000 股股份转让给 The CIT Group/Equipment Financing, Inc.。

2003年10月30日,CIT Leasing 向 The CIT Group/Equipment Financing, Inc. 发行 168.49 股股份。

2005年5月17日,CIT Leasing 将批准发行股份由 5,000 股变更为 10,000 股无票面价值的股票,并于同月经特拉华州秘书处备案。

2007年4月6日,CIT Leasing 将批准发行股份由 10,000 股变更为 11,000 股无票面价值的股票,并于 2007年4月9日经特拉华州秘书处备案。

2007年4月9日,CIT Leasing 向 The CIT Group/Commercial Services, Inc. 发行 5,427.30 股股份,并于 2007年4月9日经特拉华州秘书处备案。

2010年6月4日,The CIT Group/Equipment Financing, Inc.将其持有的 5,168.49 股股份转让给 The CIT Group/Commercial Services, Inc., 并于 2010年6月4日经特拉华州秘书处备案。

截至协议签署日,CIT Leasing 现批准发行股份为 11,000 股,无票面价值,已发行 10,595.79 股股份,由唯一股东 The CIT Group/Commercial Services, Inc. 100%持有。CIT 间接持有 CIT Leasing 100%股权。

三、产权控制关系

截至本预案签署日,CIT Leasing 的产权控制关系如下:



四、主营业务情况

CIT Leasing 系 CIT 集团全资控制的子公司，主营业务为持有下属飞机租赁业务相关实体及部分飞机资产。

五、实际控制人情况

（一）基本情况

公司名称:	CIT Group Inc.
主体类型:	股份有限公司
上市地:	纽约证券交易所
证券代码:	CIT
注册地址:	1209 Orange Street, County of New Castle , Wilmington, Delaware 19808
办公地址:	11 West 42nd Street, New York, New York 10036

（二）主要股东

截至 2015 年 12 月 31 日，CIT 持股 5% 以上股东情况如下：

股东名称	持股数量	持股比例
Capital Research Global Investors	15,226,500	7.58%
Franklin Mutual Advisers, LLC	14,346,111	7.14%
The Vanguard Group	13,554,252	6.74%
合计	43,126,863	21.46%

（三）主营业务情况

CIT 系纽交所上市公司（代码：CIT），成立于 1908 年，是一家拥有资产超过 600 亿美元的金融控股集团。CIT 集团主要向北美的中小型企业提供融资、租赁及咨询服务，同时也向全球的运输业客户提供设备融资和租赁服务。CIT 集团的主要业务分为两大板块，包括商业银行及零售和社区银行、全球运输行业融资租赁。

商业银行板块是以 CIT Bank N.A. 为中心运营的银行体系，拥有超过 300 亿美元的存款，和 400 亿美元的资产。商业银行板块的业务主要包括传统银行存贷业务、房地产融资、设备融资、商业保理及应收账款融资、和零售银行业务。

CIT 集团的全球运输行业租赁和融资业务主要包括四个部门：航空运输部门（商用飞机和公务机）、铁路运输部门、海事运输部门和国际部门。其中航空运输和铁路运输部门处于全球领先地位。

（四）主要财务数据

CIT Group 最近两年一期的主要财务数据如下：

单位：百万美元

项目	2016 年 6 月 30 日	2015 年 12 月 31 日	2014 年 12 月 31 日
总资产	66,700.3	67,498.8	47,880.0
总负债	55,575.7	56,520.2	38,816.5
所有者权益	11,124.6	10,978.6	9,063.5
项目	2016 年 1-6 月	2015 年	2014 年
营业收入	1,644.3	2,620.9	2,438.6
营业利润	332.8	1,067.0	1,077.5
净利润	161.0	1,056.6	1,130.0

六、其他事项说明

（一）交易对方与上市公司的关联关系情况

截至本预案出具之日，交易对方与本公司不存在任何关联关系。

（二）交易对方向上市公司推荐董事及高级管理人员情况

截至本预案出具之日，交易对方不存在向本公司推荐董事或高级管理人员的情况。

（三）交易对方及其主要管理人员最近五年内未受到过行政处罚、刑事处罚、或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁情况说明

交易对方已在《确认函》中对其向卖方确认其高管人员无违法违规等事项。

（四）交易对方及其主要管理人员最近五年的诚信情况

交易对方 CIT Leasing 为持股平台，其母公司 CIT 系纽交所上市公司，经查询 CIT 最近三年年报，未披露 CIT 其主要管理人员存在重大失信情况。

第四节 交易标的基本情况

一、标的公司基本情况

(一) 概况

公司名称：C2 Aviation Capital, Inc.

股本：1,000 股（每股票面价值 0.01 美金）

成立日期：2016 年 6 月 1 日

控股股东：CIT Leasing（持股比例：100%）

注册地址：Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, Wilmington, New Castle County, Delaware

办公地址：11 West 42nd Street, New York County, City of New York, State of New York

(二) 历史沿革

2016 年 6 月 1 日，C2 公司在美国特拉华州依法注册设立，注册号为 202413707。C2 公司有权发行的股份总数为 1000 股，每股面值 0.01 美元，总额为 10 美元。CIT Leasing 持有其 100% 的股权。

C2 公司设立时的股权结构如下：

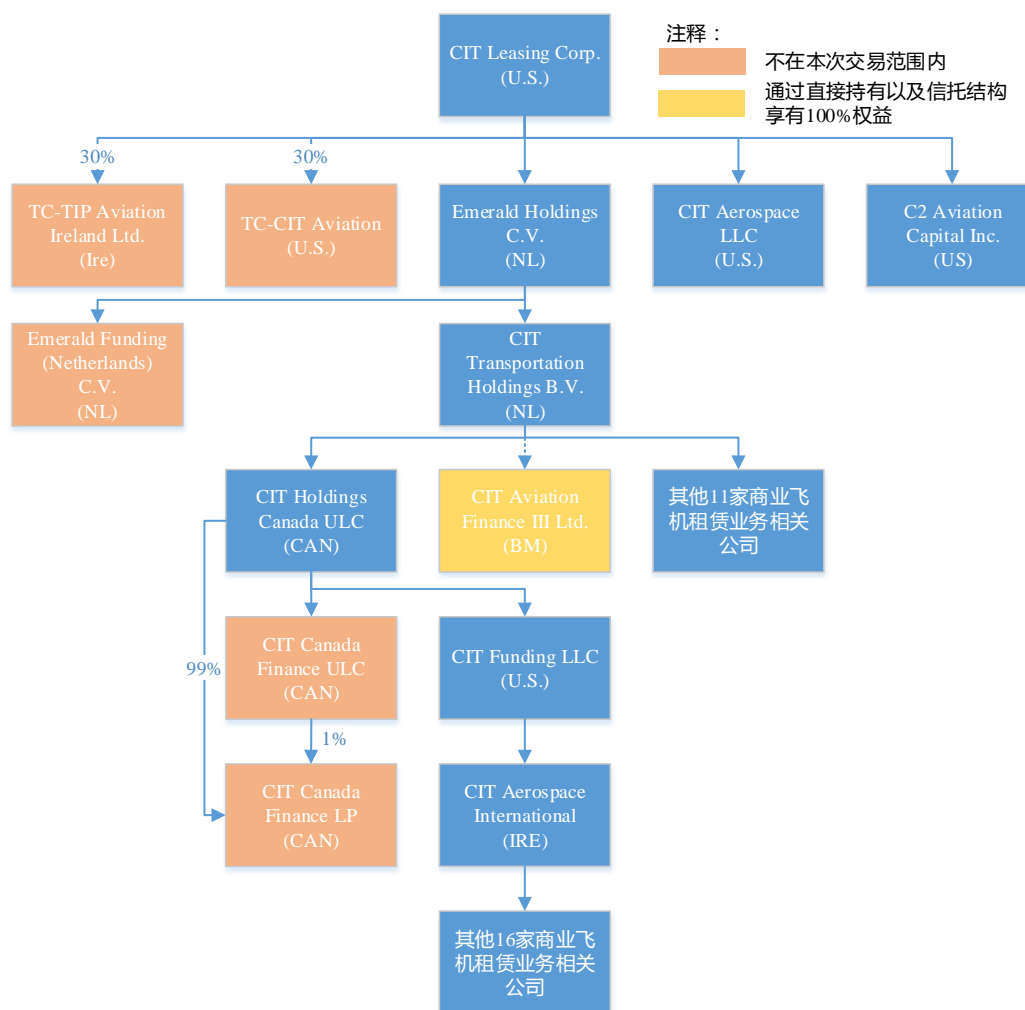
序号	股东名称	股份数（股）	股本总额（美元）	持股比例（%）
1	CIT Leasing	1,000.00	10.00	100.00
	合计	1,000.00	10.00	100.00

C2 公司是 CIT 为了将其拥有和经营的商业飞机租赁业务及资产分离出来，而新设成立承接该等资产的主体。C2 公司下属子公司的基本情况请详见本节“（四）下属子公司基本情况”。

(三) 产权控制关系及主要股东情况

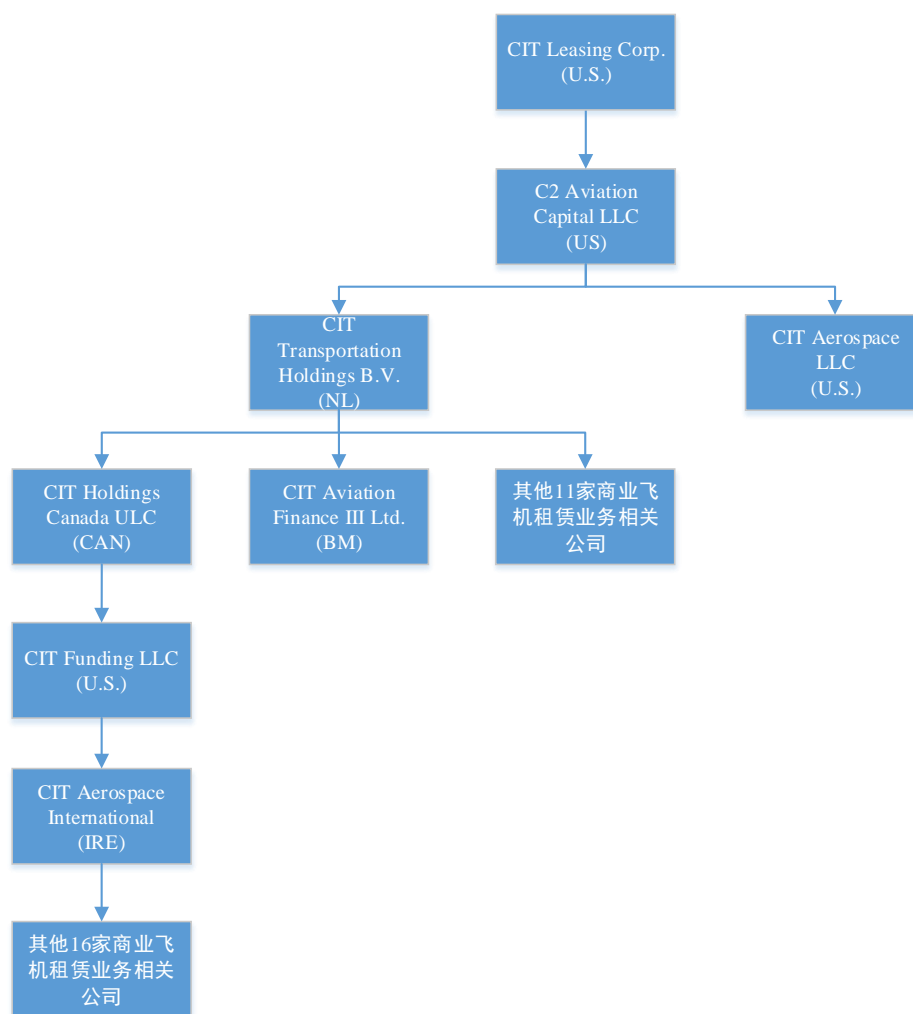
1、产权结构

(1) 本次交易前，CIT 下属商业飞机租赁业务所涉及相关主体的股权架构如下：



注：如无特别标注，上述持股比例均为100%。

(2) 本次交易交割前，CIT 将完成下属商业飞机租赁业务的内部重组，即CIT 将其下属的商业飞机租赁业务注入到 C2。相关主体的股权架构如下：



注：上述持股比例均为100%。

CIT 下属商业飞机租赁业务的内部重组情况详见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”。

（四）下属子公司基本情况

1、下属子公司基本情况

根据《购买与出售协议》，CIT 下属商业飞机租赁业务的内部重组完成后，C2 将拥有 33 家下属子公司。根据《卖方披露表》，CIT 下属商业飞机租赁业务内部重组前，上述 33 家公司的基本情况如下：

序号	公司名称	股东名称	持有股份	注册地	主要职能
1	Centennial Aviation (France) 1, SARL	CIT Aerospace International	100%	法国	中间出租人
2	Centennial Aviation	CIT Aerospace	100%	法国	中间出租人

	(France) 2, SARL	Holdings (France) SAS			
3	Centennial Aviation (Ireland) 7, Limited	CIT Aerospace International	100%	爱尔兰	中间出租人
4	CIT Aerospace (Australia) Pty Ltd	CIT Aerospace Holdings (Australia) Pty Ltd	100%	澳大利亚	无实际业务
5	CIT Aerospace Asia Pte Ltd.	CIT Aerospace International	100%	新加坡	服务主体
6	CIT Aerospace Holdings (Australia) Pty Ltd	CIT Transportation Holdings B.V.	100%	澳大利亚	持股平台
7	CIT Aerospace Holdings (France) SAS	CIT Aerospace International	100%	法国	持股平台
8	CIT Aerospace International	CIT Funding LLC	100%	爱尔兰	出租人、飞机所有人、飞机权益所有人、运营主体
9	CIT Aerospace International (Aruba) A.V.V.	CIT Aerospace International	100%	阿鲁巴	中间出租人
10	CIT Aerospace International (Australia) Pty Ltd.	CIT Aerospace International	100%	澳大利亚	中间出租人
11	CIT Aerospace International (Bermuda) Limited	CIT Aerospace International	100%	百慕大	中间出租人
12	CIT Aerospace International (France) Sarl	CIT Aerospace International	100%	法国	中间出租人
13	CIT Aerospace International Leasing II	CIT Aerospace International	100%	爱尔兰	中间出租人
14	CIT Aerospace LLC	C.I.T. Leasing Corporation	100%	美国	出租人、飞机所有人、飞机权益所有人、运营主体
15	CIT Aerospace Sweden AB	CIT Aerospace International	100%	瑞典	中间出租人
16	CIT Aerospace, Belgium Sprl	CIT Aerospace International	99.99%	比利时	中间出租人
		CIT Holdings Canada ULC	0.01%		
17	CIT Aviation Finance I (France) Sarl	CIT Aviation Finance I Ltd.	100%	法国	无实际业务
18	CIT Aviation Finance I (Ireland) Limited	CIT Group Finance (Ireland)	100%	爱尔兰	中间出租人
19	CIT Aviation Finance I (UK) Limited	CIT Group Finance (Ireland)	100%	英国	中间出租人
20	CIT Aviation Finance I Ltd.	CIT Transportation Holdings B.V.	100%	百慕大	融资主体
21	CIT Aviation Finance II (France)	CIT Aviation Finance II Ltd.	100%	法国	无实际业务

	Sarl				
22	CIT Aviation Finance II (Ireland) Limited	CIT Group Finance (Ireland)	100%	爱尔兰	中间出租人
23	CIT Aviation Finance II (UK) Limited	CIT Group Finance (Ireland)	100%	英国	中间出租人
24	CIT Aviation Finance II Ltd.	CIT Transportation Holdings B.V.	100%	百慕大	融资主体
25	CIT Aviation Finance III Ltd.	CIT Transportation Holdings B.V.	10%	百慕大	飞机权益所有人、融资主体
		Orpheus Shareholder Limited (权益受托人)	90%		
26	CIT Capital Aviation (UK) Limited	CIT Aerospace International	100%	英国	中间出租人、服务主体
27	CIT Cayman Sandy Keys Leasing, Ltd.	CIT Aerospace International	100%	开曼群岛	中间出租人
28	CIT Funding LLC	CIT Holdings Canada ULC	100%	美国	融资主体
29	CIT Group Finance (Ireland)	CIT Transportation Holdings B.V.	100%	爱尔兰	飞机所有人、飞机权益所有人
30	CIT Holdings Canada ULC	CIT Transportation Holdings B.V.	100%	加拿大	持股平台
31	CIT Leasing (Bermuda), Ltd.	CIT Aerospace International	100%	百慕大	中间出租人
32	CIT Malaysia One, Inc.	CIT Aerospace International	100%	马来西亚	无实际业务
33	CIT Transportation Holdings B.V.	Emerald Holdings C.V.	100%	荷兰	持股平台

2、主要子公司情况

C2 公司自有的飞机资产主要由 CIT Aerospace 和 CITAI 持有, CIT Aerospace 和 CITAI 的具体情况如下:

①CIT Aerospace

1) 基本情况

公司名称: CIT Aerospace LLC

主体类型: 有限责任公司

注册地址: Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, in the City of Wilmington, Delaware 19801

已发行股本： 100美元

成立日期： 2015年9月29日

2) 历史沿革

2015年9月29日，经美国特拉华州秘书处备案成立，根据 CIT Aerospace 《有限责任公司协议》，CIT Leasing 为其唯一股东。

根据《购买与出售协议》之卖方披露函显示，截至2016年10月6日，CIT Aerospace 未发生变化，唯一股东仍为 CIT Leasing，注册资本为100美元。

3) 最近两年主要财务数据

CIT Aerospace 成立于2015年9月29日，无最近两年财务数据。

②CITAI

1) 基本情况

公司名称： CIT Aerospace International

主体类型： 无限责任公司

注册地址： 1 Stokes Place, St.Stephen's Green, Dublin 2

已发行股本： 2,524,729,581股A类普通股，每股面值0.06463129美元，及
10,000股普通股，每股面值为1.30欧元

成立日期： 1996年3月26日

2) 历史沿革

A、设立情况

1996年3月26日，都柏林公司注册处签发《注册证书》，CIT Aerospace International 成立，公司编号为246719；成立时名称为 Kelbourne Limited，授权发行股本情况为：(1)13,000 欧元，共 10,000 股，每股 1.30 欧元；(2)1,581,681,637 美元，分为 9,000,000,000 股 A 类普通股，每股 0.064631293 美元，1,000,000,000 股优先股，每股 1 美元。并向股东 Epperly Limited、Iditarod Limited 分别发行了 1 股股份。

B、最近三年股权变动

2014年10月6日,CITAI作出董事会决议,同意 CIT ULC 将其持有的 CITAI 前述全部 2,524,729,581 股 A 类普通股、及 10,000 股普通股转让给 Funding LLC, 同意 Funding LLC 将其持有的 CITAI 的 1 股 A 类普通股转让给 CIT Financial Ltd.

2016年9月8日,CIT Financial Ltd.将其持有的 CITAI 的 1 股 A 类普通股转让给 Funding LLC。

根据《购买与出售协议》之卖方披露函显示,截至 2016 年 10 月 6 日,CITAI 的唯一股东为 Funding LLC, 已发行股份为 2,524,729,581 股 A 类普通股, 每股面值 0.06463129 美元, 及 10,000 股普通股, 每股面值为 1.30 欧元。

3) 最近两年主要财务数据

单位: 千美元

项 目	2015 年 12 月 31 日	2014 年 12 月 31 日
总资产	6,579,889	6,259,027
总负债	5,454,391	5,188,755
净资产	1,125,498	1,070,272
项 目	2015 年	2014 年
收入	633,718	676,964
营业利润	341,819	353,779
税后净利润	55,226	49,037

(五) 最近两年一期主要财务数据及财务指标

美国普华永道审计了 C2 根据美国会计准则编制的模拟财务报表, 包括 2014 年 12 月 31 日和 2015 年 12 月 31 日的资产负债表, 2014 年度和 2015 年度的利润表及现金流量表以及财务报表附注, 并出具了标准无保留意见的审计报告。

2016 年 1-6 月财务报表未经审计。C2 主要财务数据如下:

单位: 千美元

项 目	2016 年 6 月 30 日	2015 年 12 月 31 日	2014 年 12 月 31 日
资产总计	11,948,455	11,804,725	11,568,307
负债合计	5,032,299	5,106,644	5,128,775
股东权益合计	6,916,156	6,698,081	6,439,532
项 目	2016 年 1-6 月	2015 年度	2014 年度
收入合计	641,125	1,190,205	1,203,342
费用合计	491,706	902,074	822,880
利润总额(所得税扣除前及确认权益法下核算的投资)	154,706	297,207	388,293

损益前)			
综合收益总额	139,951	384,198	340,308

(六) 主要资产的权属状况、对外担保情况、主要负债情况及涉及诉讼情况

1、主要资产及权属情况

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 资产情况如下表所示：

单位：千美元

资产	2016年6月30日	
	金额	比重 (%)
现金及现金等价物	130,943	1.10
受限的现金及现金等价物	537,456	4.50
融资租赁应收款和贷款，扣除坏账准备	344,833	2.89
经营租赁用飞行设备，扣除累计折旧	9,685,548	81.06
持有待售的飞行设备	92,803	0.78
预付飞行设备采购保证金	764,574	6.40
商誉	112,500	0.94
其他无形资产，扣除累计摊销	14,635	0.12
应收关联方票据	84,538	0.71
权益法核算的股权投资	58,594	0.49
其他资产	122,031	1.02
资产总计	11,948,455	100.00

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司总资产账面价值 11,948,455 千美元，其中经营租赁飞机资产净值 9,685,548 千美元，占总资产的比例为 81.06%。截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有飞机共 307 架，具体情况详见本预案“第四节 交易标的基本情况”之“二、标的公司主营业务情况”之“（三）飞机资产及现有项目情况”。

2、主要负债情况

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 负债情况如下：

单位：千美元

负债	2016年6月30日	
	金额	比重 (%)
应付账款，预提费用和其他负债	276,300	5.49
预收承租人租金	52,919	1.05
预收承租人安全保证金	164,255	3.26
预收承租人维修储备金	1,052,369	20.91
担保借款，扣除债务发行成本	1,926,448	38.28

应付关联方票据	1,560,008	31.00
负债合计	5,032,299	100.00

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司的总负债账面价值 5,032,299 千美元，其中抵押借款账面价值 1,926,448 千美元，占总负债的比例为 38.28%；与 C2 公司所处飞机租赁行业的特点相符。C2 公司通过 ECA 和 EX-IM 担保融资、证券化融资等方式进行债务融资。关联方应付票据账面价值 1,560,008 千美元，占总负债的比例为 31.00%。

3、对外担保情况

截至本预案签署日，C2 公司不存在任何对外担保情况。

4、资产抵押、质押及涉及诉讼情况

(1) 资产抵押、质押情况

截止 2016 年 6 月 30 日，债务融资抵押的资产净值共计 35.92 亿美元，标的公司主要以飞行设备作为抵押物，另有少部分以受限资金作为质押。下表列示了 C2 公司的担保融资借款和相关抵押资产的账面价值情况：

单位：千美元

项目	2016年6月30日		2015年12月31日		2014年12月31日	
	担保借款	抵押资产	担保借款	抵押资产	担保借款	抵押资产
担保借款	1,966,339	3,592,465	2,137,467	3,732,216	2,411,720	3,914,421
减：债务发行成本	39,891	-	45,900	-	56,774	-
合计	1,926,448	3,592,465	2,091,567	3,732,216	2,354,946	3,914,421

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司飞行设备抵押资产明细和对应的融资金额如下：

融资渠道	飞机编号	融资金额（千美元）
CAF III	427, 795, 1445, 1464, 1624, 2234, 2296, 2419, 2439, 2930, 2997, 3304, 3369, 29642, 29643, 30247, 30624, 33014, 33018, 33022, 33024, 33029, 33101, 35850, 37757, 19000540, 19000650, 19000652	557,418
Dragon Air Financing	4023,4247	35,341
ECA	931, 950, 966, 1527, 975, 991, 1094, 1184, 1254, 1261, 1268, 1271, 1274, 3397, 3433, 3472, 3487, 3492, 3518, 3605, 3636, 3646, 3669, 3693, 3713, 3757, 3758, 3787, 3801, 3817, 3894, 3899, 3916, 3948, 4197, 4270, 4305, 4403, 4422, 4742, 4777, 5086, 5287, 5379, 5394, 5415, 1495, 5887	1,114,615
EX-IM	37363, 37816, 37817, 37166, 37819, 38129, 39444,	219,074

	39446, 39447	
	合计	1,926,448

CAFI 借款系 C2 公司以 28 架飞机作为抵押，通过发行资产支持票据的方式进行融资。根据《购买与出售协议》，交割前 CAF III 的债务需偿付，CAF III 的债务偿付后抵押的飞机将解除抵押。

Dragon Air Financing 借款系 C2 公司以出租给 Dragon Air 的两架飞机为抵押物的借款。该笔借款于 2016 年 10 月已还清，两架飞机已解除抵押。

ECA 贷款及 EX-IM 贷款系 C2 公司取得的飞机出口信贷。出口信贷是国家为增强出口飞机的竞争力，由本国进出口银行采取利息补贴或提供担保的方式，向飞机制造商、境外银行或航空公司提供低息借款或担保。其中 ECA 贷款系由 ECA 作为担保方，C2 公司在购买空客飞机时取得的银行贷款；EX-IM 贷款系由 EX-IM 作为担保方，C2 公司在购买波音飞机时取得的银行贷款。C2 公司以飞机资产为 ECA 贷款、EX-IM 贷款的偿还提供抵押担保。根据《购买与出售协议》，本次交易交割前，ECA 的债务将提前偿还，抵押的飞机资产将解除抵押；2016 年 12 月 31 日前 EX-IM 贷款需取得关于 EX-IM 债务转移的同意，否则卖方将提前偿还 EX-IM 贷款且抵押的飞机资产将解除抵押。

综上，根据《购买与出售协议》的约定，上述飞机资产的抵押担保融资将予以偿还或取得债务转移的同意，因此上述飞机资产的抵押将不会影响本次交易中资产的权属转移，符合《重组管理办法》第十一条第（四）项规定。

经核查，大成律师、独立财务顾问认为：根据《购买与出售协议》的约定，标的公司飞机资产的抵押担保融资将予以偿还或取得债务转移的同意，因此标的公司飞机资产的抵押将不会影响本次交易中资产的权属转移，符合《重组管理办法》第十一条第（四）项规定。

（2）涉及诉讼情况

根据《购买与出售协议》及《卖方披露表》，截至协议签署日，C2 公司正在进行的诉讼金额超过 25 万美元的重大诉讼为 CIT Group Finance (Ireland) 作为原告就非居民预扣所得税的返还向西班牙中央行政法院提起的行政诉讼两起，涉及金额合计约为 532.2 万欧元。根据《购买与出售协议》的相关约定，上述行

政诉讼所返还的非居民预扣所得税由卖方享有。

（七）最近三年发生的股权转让、增资、改制和资产评估情况

C2 公司于 2016 年 6 月 1 日设立，C2 公司自设立以来未进行过增资、改制和评估或估值。

二、标的公司主营业务情况

本次收购标的 CIT 下属商业飞机租赁业务并不是一个独立的法人主体，根据《购买与出售协议》，CIT 将进行内部重组，将下属商业飞机租赁业务注入 C2 公司，但本次交易的标的资产范围不含从事管理飞机业务的 TC-CIT Aviation Ireland Limited 和 TC-CIT Aviation U.S., Inc. 这两家合资公司的股权，即不含管理的飞机及业务。为协助投资者理解标的资产的主营业务情况，同时与审计口径保持一致，以下 C2 公司即指代 CIT 下属的商业飞机租赁业务部门。

（一）主营业务概况

C2 公司主要从事商业飞机租赁业务，处于全球领先地位，有着超过 40 余年为商业航空行业提供金融解决方案的经验，同时也是最早为航空公司提供经营租赁服务的公司之一。C2 公司的运营总部位于纽约，并在罗德岱尔堡、都柏林和新加坡等地设有分部，为北美、拉丁美洲、欧洲和亚太等地区建立起了业务联系。截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司为全球 49 个国家与地区的约 100 个客户提供飞机租赁服务。除了与广大客户建立了良好的合作关系外，C2 公司还与行业内主要的供应商如波音公司、空客公司等有着长久合作的历史，自 1999 年起 C2 公司便开始直接向飞机制造商购买飞机，良好的合作关系使得 C2 公司屡次成为新型飞机的启始客户。

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有、管理和持有的飞机订单的总数为 466 架，其中，自有的 307 架和管理的 27 架，合计 334 架。根据 Flightglobe 对飞机租赁公司截至 2015 年 12 月 31 日自有飞机数量进行的排名，C2 公司自有的飞机数量位居全球飞机租赁公司的第 4 位。截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有的飞机资产的平均机龄（以账面净资产加权）为 5.90 年。

（二）主要经营模式

1、基本交易结构

C2 公司目前开展的飞机租赁业务均为中长期飞机经营租赁，主要通过下属的特殊目的实体进行。C2 公司根据每架飞机不同的租赁交易结构设立或安排一至多家特殊目的实体分别作为出租人、飞机持有人或通过信托结构获得 100% 受益权、负责融资的借款人，基本的交易模式为出租人同时作为飞机持有人或通过信托结构获得 100% 受益权和借款人通过融资购买飞机后出租，以收取的租金收入支付融资成本，获取剩余租金收益。

C2 公司主要通过向飞机制造商直接购买飞机的方式扩充机队规模，同时也采用与航空公司进行售后回租以及向其他出租人购买飞机资产组合的方式丰富自身的采购渠道并扩充机队规模。C2 公司在扩充机队时具有灵活性，根据航空产业周期来控制风险、保持机队机龄的年轻化，并在客户、地域、飞机制造商和飞机型号方面保持多样化。

(1) 向飞机制造商直接购买飞机

由于与制造商有着长久的合作历史与良好的合作关系，C2 公司的飞机主要来源于向飞机制造商直接购买飞机，向飞机制造商直接购买飞机除了需要与制造商牢固的合作关系外，还需要拥有强大的资金实力，因为从发出订单到飞机交付通常需要 4 至 8 年的时间，并需提前支付定金。截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司的自有飞机资产中有 220 架飞机直接来源于飞机制造商，占自有飞机资产总数约 71.66%。除此之外，C2 公司还从飞机制造商处获取了 132 架飞机的订单，这些飞机预计将在未来的几年内陆续交付。直接向飞机制造商购买飞机能够保证 C2 能够比其他竞争对手更早一步的取得拥有新技术，且节能省耗的新型飞机，这些飞机能通常在市场上更受到航空公司的青睐，将使 C2 公司与客户签订租赁合同时更容易获取有利的出租条件。

C2 公司由制造商处直接购买飞机的基本交易结构如下图：



基本交易结构说明：

①C2 公司对市场进行预测，在有市场预期情况下向飞机制造商直接下单购买飞机。

②C2 公司寻找有租赁意向的航空公司，双方确定租金、租赁条款、维修保养等相关情况。

③飞机制造商于既定日期将飞机出售给 C2 公司，在飞机交付时 C2 公司使用自有资金或融资方式支付价款。与此同时 C2 公司将飞机租赁给航空公司并收取租金。

(2) 与航空公司进行售后回租

考虑到时间成本同时为了增加机队的灵活性，除了向飞机制造商直接购买飞机外，在遇到有利的条件时 C2 公司也会选择以售后回租的方式购买飞机。售后回租是 C2 公司另外一条获取飞机的主要途径，截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司的自有飞机资产中有 63 架飞机与航空公司进行售后回租，占自有飞机资产总数约 20.52%。售后回租交易从合同的签订到飞机的交付一般只需 9-18 个月的时间。在售后回租模式中，承租人和租约信息清晰透明，易于进行风险管理，C2 公司可以灵活管理行业周期风险，并针对市场的情况和机会迅速作出反应。

C2 公司与航空公司进行售后回租有两种交易模式：一种是航空公司将其向飞机制造商的订单（即未交付的飞机）出售给 C2 公司，并承诺在飞机交付的同时向 C2 公司租回；另一种是航空公司将其在服役的飞机出售给 C2 公司，并同时向 C2 公司租回。基本交易结构如下图：



基本交易结构说明：

①航空公司向飞机制造商预定飞机。

②航空公司同意在将已经在运营或尚未交付的飞机出售给 C2 公司，双方确定购买价格和租金、租赁期限、租赁条款、维修保养及处置情况等租赁条款。

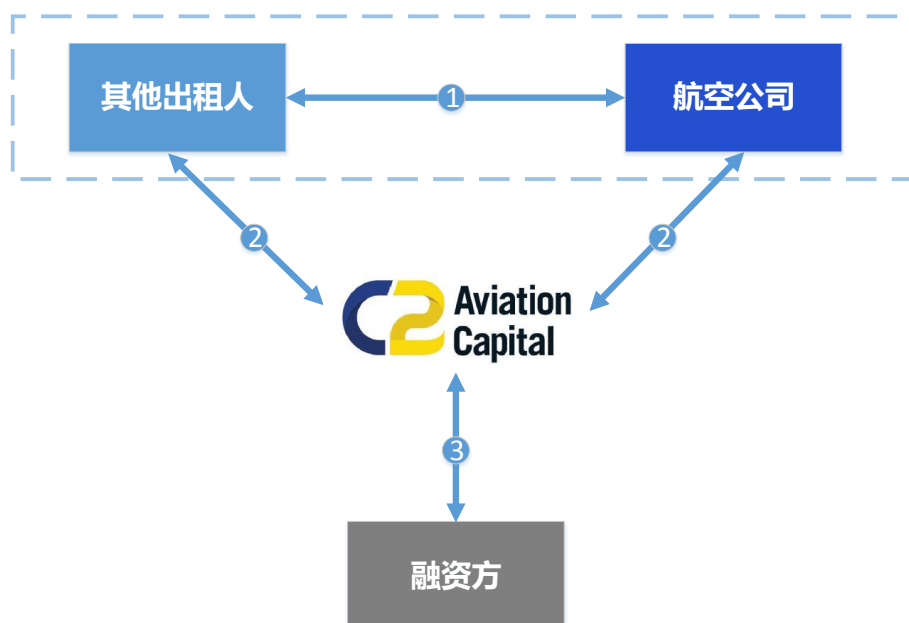
③C2 公司寻找融资以匹配飞机租赁合同。

④飞机制造商将飞机出售给航空公司（对于已经在运营飞机则省略此步骤）。与此同时航空公司将飞机出售给 C2 公司，并从 C2 公司租回。这一步中飞机实际被交付给航空公司，飞机所有权归属于 C2 公司。

（3）向其他出租人购买飞机资产组合

C2 公司自有机队中还有少量向其他出租人购买的飞机，截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有飞机资产中有 24 架飞机为向其他出租人购买的飞机资产组合，占自有飞机资产总数约 7.82%。购买的飞机资产组合通常包含多家航空公司及多架飞机，比单纯售后回租交易更加多元化。资产组合中的飞机通常已在租期内或近期内将交付租赁，因此购买飞机资产组合比与售后回租或向飞机制造商直接购买可以更加快速地产产生现金流。

C2 公司向其他出租人购买资产组合的基本交易结构如下图：



基本交易结构说明：

①其他出租人（包括飞机租赁公司、金融机构或飞机投资者等）与航空公司间签订租赁协议。

②C2 公司购买带有租约的飞机资产组合，并收取租金。

③C2 公司寻找融资以匹配飞机资产组合购买交易。

2、运营资金来源

C2 公司的运营资金主要通过融资方式取得，目前 C2 公司的融资渠道主要分为抵押融资和非抵押融资，其中抵押融资来源主要包括 ECA 和 EX-IM 的担保借款；非抵押融资主要由 CIT 集团内部的关联方借款组成，截至 2016 年 6 月 30 日，该借款总额约为 16 亿美元。

3、主要收入构成

C2 公司的主要收入包括飞机租赁的租赁收入、飞行设备处置净收入及利息收入等。

（1）租赁收入

租赁收入是 C2 公司向承租人收取的飞机租赁费用。C2 公司的飞机租赁业务收取净租金，即承租人支付租金以及飞机租赁期间产生的经营成本、维修费用、保险费用及税费。在与承租人签订租赁合约时，除了考虑到成本效益、客户信用

程度等因素外，C2 公司还会从长远的角度考虑到飞机的租赁期限，以便更加灵活的调整资产配置以及在租赁协议到期前有充分的时间来寻找新的承租人。为了避免飞机闲置造成的损失，C2 公司尽量与客户签订中长期的租赁协议，从而保证公司有稳定的现金流。截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有机队的租赁平均剩余年限（以账面净资产加权）为 6.6 年，其中有约 60% 的飞机租赁合同在 2020 年后到期（含 2020 年）。

（2）飞行设备处置收入

为了有效的管理飞机组合降低运营风险，C2 公司一方面通过购置飞机资产扩大机队规模，另外一方面有选择性的处置部分飞机资产。飞机的处置损益极大程度上取决于飞机的使用状况、市场上的供需情况、买方的资金实力、现行利率水平等条件。C2 公司有着丰富的销售经验，通常会使用多元化的销售策略搭配附带着租约的飞机，这样使得 C2 公司在销售过程中更容易取得有利地位。

（3）融资租赁及利息收入

C2 公司有少量融资租赁业务和飞机抵押贷款业务。截至 2016 年 6 月 30 日，扣除贷款损失准备金后，融资租赁和贷款净额为 344,833 千美元。

（4）其他收入⁴

其他收入主要系 C2 公司与 Century Tokyo Leasing（以下简称“CTL”）通过成立 2 家合资公司（即 TC-CIT Aviation Ireland Limited 和 TC-CIT Aviation U.S., Inc.）提供管理服务而收取的管理费。

最近两年一期，C2 公司收入按类别划分如下：

单位：千美元

收 入	2016 年 1-6 月		2015 年度		2014 年度	
	金额	比重 (%)	金额	比重 (%)	金额	比重 (%)
经营租赁租金收入净额	611,989	95.46	1,119,830	94.09	1,132,224	94.09
融资租赁及利息收入净额	12,554	1.96	27,471	2.31	35,311	2.93
飞行设备处置收入净额	11,202	1.75	36,367	3.06	34,529	2.87
其他收入	5,380	0.84	6,537	0.55	1,278	0.11
收入合计	641,125	100.00	1,190,205	100.00	1,203,342	100.00

⁴ 本次交易的标的资产范围不含 TC-CIT Aviation Ireland Limited 和 TC-CIT Aviation U.S., Inc. 这两家合资公司。

（三）飞机资产及现有项目情况

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司的自有、管理和持有的飞机订单的总数为 466 架，其中：自有的飞机 307 架，持有的飞机订单 132 架，管理的飞机 27 架。C2 公司自有机队主要由窄体飞机组成，按数量统计，占比约 72.44%，包括空客 A320 系列和波音 737-800；另有部分宽体飞机，占比约 21.64%，如空客 A330、波音 777 及波音 787 等机型；其余有少量支线客机，占比约 5.92%，如庞巴迪 CRJ900、巴西航空 E175 等。

1、机型构成情况

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有和持有的飞机订单的飞机机型构成如下：

机型	自有	飞机订单	合计
窄体机			
空客 A319-100	28	-	28
空客 A320-200	60	-	60
空客 A321 系列	31	2	33
空客 A320/321neo	-	50	50
波音 737-800	54	-	54
波音 737 MAX 8	-	37	37
波音 737-900ER	17	-	17
波音 737-700	15	-	15
波音 737-200	8	-	8
巴西航空 E190	10	-	10
巴西航空 E195	6	-	6
中型宽体机			
空客 A330-200	25	-	25
空客 A330-300	15	-	15
空客 A330-900neo	-	15	15
空客 A350-900	2	12	14
波音 787-8	4	-	4
波音 787-9	-	16	16
波音 767-300ER	6	-	6
支线客机			
庞巴迪 CRJ 900	14	-	14
巴西航空 E175	4	-	4

其他	8		8
合计	307	132	439

2、自有的飞机情况

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有的飞机基本情况如下：

序号	MSN 号	机型	机龄	承租人	取得途径	截至 2016 年 12 月 1 日状态
1	15	A350-900	0.8	Vietnam Airlines	向飞机制造商购买	在租
2	17	A350-900	0.6	Vietnam Airlines	向飞机制造商购买	在租
3	285	A330-200	17.0	Corsair	售后回租	在租
4	369	A330-200	15.6	Air Transat	向飞机制造商购买	在租
5	427	A330-200	14.6	Air Transat	向飞机制造商购买	在租
6	461	A330-200	14.2	Air Europa	向飞机制造商购买	在租
7	494	A330-200	13.8	Azul	购买飞机资产组合	在租
8	670	A330-300	11.0	Air Europa	向飞机制造商购买	在租
9	762	A320-200	18.4	American Airlines	购买飞机资产组合	在租
10	795	A330-200	9.6	Air Transat	向飞机制造商购买	在租
11	802	A330-200	9.6	Orbest (Evelop)	向飞机制造商购买	暂闲置, 已与 Airberlin 签署租约
12	883	A320-200	17.7	Small Planet Airlines	购买飞机资产组合	在租
13	914	A320-200	17.6	Small Planet Airlines	购买飞机资产组合	在租
14	931	A330-200	8.0	Air Europa	向飞机制造商购买	在租
15	950	A330-200	7.8	Air Europa	向飞机制造商购买	在租
16	966	A330-200	7.6	Air Transat	向飞机制造商购买	在租
17	975	A330-200	7.5	Etihad Airways	向飞机制造商购买	在租
18	991	A330-200	7.3	Etihad Airways	向飞机制造商购买	在租
19	1061	A330-200	6.6	Qantas	向飞机制造商购买	在租
20	1094	A330-200	6.4	Qantas	向飞机制造商购买	在租
21	1104	A330-200	6.2	Hawaiian Airlines	向飞机制造商购买	在租
22	1174	A330-200	5.5	Qantas	向飞机制造商购买	在租
23	1184	A330-200	5.5	Garuda Indonesia	向飞机制造商购买	在租
24	1198	A330-200	5.3	Qantas	向飞机制造商购买	在租
25	1254	A330-300	4.7	EVA Air	向飞机制造商购买	在租
26	1258	A330-200	4.6	Qantas	向飞机制造商购买	在租
27	1261	A330-200	4.6	Garuda Indonesia	向飞机制造商购买	在租

28	1268	A330-300	4.6	EVA Air	向飞机制造商购买	在租
29	1271	A330-200	4.6	South African Airways	购买飞机资产组合	在租
30	1274	A330-300	4.5	EVA Air	向飞机制造商购买	在租
31	1319	A330-200	4.0	Virgin Australia	向飞机制造商购买	在租
32	1320	A320-200	15.7	Monarch Airlines	向飞机制造商购买	在租
33	1356	A321-100	15.6	Asiana Airlines	向飞机制造商购买	在租
34	1445	A330-300	2.8	Cebu Pacific Air	向飞机制造商购买	在租
35	1452	A330-200	2.8	Virgin Australia	向飞机制造商购买	在租
36	1464	A330-300	2.6	Asiana Airlines	向飞机制造商购买	在租
37	1495	A330-300	2.4	Cebu Pacific Air	向飞机制造商购买	在租
38	1527	A330-300	2.1	Cebu Pacific Air	向飞机制造商购买	在租
39	1553	A330-300	1.8	Philippine Airlines	售后回租	在租
40	1561	A330-200	1.8	Virgin Australia	向飞机制造商购买	在租
41	1566	A330-300	1.6	Philippine Airlines	售后回租	在租
42	1574	A330-300	1.6	Air Europa	向飞机制造商购买	在租
43	1598	A319-100	14.7	PrivatAir GmbH	向飞机制造商购买	在租
44	1607	A330-300	1.3	Air Europa	向飞机制造商购买	在租，承租人变更为 Wow Air
45	1624	A320-200	14.0	Atlasglobal	向飞机制造商购买	在租，承租人变更为 Wow Air
46	1624	A330-300	1.0	Air Europa	向飞机制造商购买	在租
47	1625	A319-100	14.6	PrivatAir GmbH	向飞机制造商购买	在租
48	1654	A319-100	14.4	Rossiia - Russian Airlines	向飞机制造商购买	已出售
49	1662	A330-200	0.8	Sichuan Airlines	向飞机制造商购买	在租
50	1670	A321-200	14.4	Air Busan	向飞机制造商购买	在租
51	1679	A319-100	14.4	Rossiia - Russian Airlines	向飞机制造商购买	已出售
52	1687	A330-300	0.5	SriLankan Airlines	向飞机制造商购买	在租
53	1692	A330-300	0.5	Fiji Airways	向飞机制造商购买	在租
54	1707	A321-200	14.3	Monarch Airlines	售后回租	在租
55	1762	A320-200	14.2	Swiss	向飞机制造商购买	在租

56	1763	A321-200	14.0	Monarch Airlines	售后回租	在租
57	1806	A320-200	14.0	Frontier Airlines	向飞机制造商购买	在租
58	1857	A320-200	13.6	TAM Linhas Aereas	向飞机制造商购买	在租
59	1880	A319-100	13.1	Skytraders	向飞机制造商购买	在租
60	1999	A319-100	12.7	Skytraders	向飞机制造商购买	在租
61	2023	A319-100	12.9	Skyview	向飞机制造商购买	在租
62	2032	A319-100	12.8	Royal Brunei Airlines	向飞机制造商购买	在租，承租人变更为 Cobalt Air
63	2066	A319-100	12.6	Air Cote d Ivoire	向飞机制造商购买	在租
64	2078	A319-100	12.6	Avianca Ecuador	向飞机制造商购买	在租
65	2108	A320-200	12.3	IndiGo	向飞机制造商购买	在租
66	2135	A320-200	12.6	Royal Brunei Airlines	向飞机制造商购买	在租
67	2139	A320-200	12.5	Royal Brunei Airlines	向飞机制造商购买	在租
68	2195	A320-200	11.9	Royal Brunei Airlines	向飞机制造商购买	在租
69	2226	A321-200	12.1	Asiana Airlines	向飞机制造商购买	在租
70	2234	A321-200	12.1	Monarch Airlines	售后回租	在租
71	2275	A320-200	11.8	IndiGo	向飞机制造商购买	在租
72	2296	A319-100	11.8	Air Serbia	向飞机制造商购买	在租
73	2334	A320-200	11.6	IndiGo	向飞机制造商购买	在租
74	2335	A319-100	11.6	Air Serbia	向飞机制造商购买	在租
75	2343	A320-200	11.5	Ural Airlines	向飞机制造商购买	在租
76	2359	A320-200	11.4	IndiGo	向飞机制造商购买	在租
77	2362	A319-100	11.5	Bangkok Airways	向飞机制造商购买	在租
78	2419	A320-200	11.1	Yamal Airlines	向飞机制造商购买	在租
79	2439	A320-200	11.1	Yamal Airlines	向飞机制造商购买	在租
80	2540	A320-200	10.7	Bulgaria Air	向飞机制造商购买	在租
81	2593	A319-100	10.6	Air India	向飞机制造商购买	在租
82	2596	A320-200	10.6	Bulgaria Air	向飞机制造商购买	在租
83	2623	A320-200	10.6	S7 Airlines	向飞机制造商购买	在租

84	2624	A319-100	10.6	Air India	向飞机制造商购买	在租
85	2629	A319-100	10.6	Air India	向飞机制造商购买	在租
86	2661	A320-200	10.4	TAM Linhas Aereas	向飞机制造商购买	在租
87	2678	A320-200	10.4	Vueling Airlines	向飞机制造商购买	在租
88	2712	A320-200	10.3	VietJet Air	向飞机制造商购买	在租，承租人变更为 Indigo
89	2930	A320-200	9.7	Interjet	向飞机制造商购买	在租
90	2964	A320-200	9.6	Interjet	向飞机制造商购买	在租
91	2997	A319-100	9.5	Volaris	向飞机制造商购买	在租
92	3044	A320-200	9.4	Interjet	向飞机制造商购买	在租
93	3071	A320-200	9.3	Royal Brunei Airlines	向飞机制造商购买	在租
94	3138	A320-200	9.1	Alitalia	向飞机制造商购买	在租
95	3142	A319-100	9.1	Turkish Airlines (THY)	向飞机制造商购买	在租
96	3161	A320-200	9.0	Alitalia	向飞机制造商购买	在租
97	3304	A320-200	8.6	Interjet	向飞机制造商购买	在租
98	3369	A321-200	8.5	Dragonair	向飞机制造商购买	在租
99	3397	A321-200	8.4	SriLankan Airlines	向飞机制造商购买	在租
100	3408	A320-200	8.4	Avianca	向飞机制造商购买	在租
101	3433	A320-200	8.3	Ural Airlines	向飞机制造商购买	在租
102	3467	A319-100	8.2	Avianca	向飞机制造商购买	在租
103	3472	A320-200	8.2	Ural Airlines	向飞机制造商购买	在租
104	3487	A320-200	8.2	Nouvelair	向飞机制造商购买	在租
105	3492	A320-200	8.1	Vueling Airlines	向飞机制造商购买	在租
106	3518	A319-100	8.1	Avianca	向飞机制造商购买	在租
107	3605	A320-200	7.8	Juneyao Airlines	向飞机制造商购买	在租
108	3636	A321-200	7.8	SriLankan Airlines	向飞机制造商购买	在租
109	3646	A320-200	7.7	VietJet Air	向飞机制造商购买	在租
110	3669	A321-200	7.7	Dragonair	向飞机制造商购买	在租
111	3689	A319-100	7.7	Niki	购买飞机资产组合	在租

112	3693	A320-200	7.6	Etihad Airways	向飞机制造商购买	在租
113	3713	A320-200	7.6	Etihad Airways	向飞机制造商购买	在租
114	3757	A319-100	7.5	Tiger Airways	向飞机制造商购买	在租
115	3758	A320-200	7.3	Orbest	向飞机制造商购买	在租
116	3787	A320-200	7.4	Flynas	向飞机制造商购买	在租
117	3801	A319-100	7.3	Tiger Airways	向飞机制造商购买	在租
118	3817	A320-200	7.3	Flynas	向飞机制造商购买	在租
119	3894	A320-200	7.1	Flynas	向飞机制造商购买	在租
120	3899	A321-200	7.1	Qantas	向飞机制造商购买	在租
121	3916	A321-200	7.1	Qantas	向飞机制造商购买	在租
122	3948	A321-200	7.0	Qantas	向飞机制造商购买	在租
123	4023	A320-200	6.0	Dragonair	向飞机制造商购买	在租
124	4197	A320-200	6.4	Air Macau	向飞机制造商购买	在租
125	4247	A320-200	6.0	Dragonair	向飞机制造商购买	在租
126	4270	A320-200	6.2	WOW air	向飞机制造商购买	在租
127	4305	A320-200	6.1	WOW air	向飞机制造商购买	在租
128	4403	A319-100	5.9	Volaris	向飞机制造商购买	暂闲置，已与 Spirit 达成租赁意向
129	4422	A319-100	5.8	Volaris	向飞机制造商购买	暂闲置，已与 Spirit 达成租赁意向
130	4548	A320-200	5.5	Spirit Airlines	向飞机制造商购买	在租
131	4742	A320-200	5.0	Vueling Airlines	向飞机制造商购买	在租
132	4777	A320-200	4.9	PAL Express	向飞机制造商购买	在租
133	5086	A320-200	4.2	SriLankan Airlines	向飞机制造商购买	在租
134	5287	A321-200	3.8	Asiana Airlines	向飞机制造商购买	在租
135	5379	A320-200	3.6	Citilink	向飞机制造商购买	在租
136	5394	A320-200	3.5	Citilink	向飞机制造商购买	在租
137	5415	A320-200	3.5	Citilink	向飞机制造商购买	在租
138	5526	A320-200	3.3	Frontier Airlines	向飞机制造商购买	在租
139	5581	A320-200	3.2	Frontier Airlines	向飞机制造商购买	在租

140	5786	A319-100	2.8	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
141	5789	A319-100	2.8	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
142	5798	A319-100	2.7	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
143	5834	A321-200	2.6	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
144	5884	A321-200	2.5	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
145	5887	A320-200	2.6	Air Corsica	向飞机制造商购买	在租
146	5895	A321-200	2.5	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
147	5904	A321-200	2.5	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
148	5932	A321-200	2.4	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
149	5938	A321-200	2.4	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
150	6029	A320-200	2.2	Air Astana	向飞机制造商购买	在租
151	6046	A321-200	2.2	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
152	6070	A321-200	2.1	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
153	6256	A321-200	1.8	American Airlines	向飞机制造商购买	在租
154	6844	A321-200	0.7	Air Canada Rouge	向飞机制造商购买	在租
155	6873	A321-200	0.6	Air Canada Rouge	向飞机制造商购买	在租
156	6884	A321-200	0.6	Air Canada Rouge	向飞机制造商购买	在租
157	6905	A321-200	0.5	Air Canada Rouge	向飞机制造商购买	在租
158	7076	A321-200	0.2	Capital Airlines	向飞机制造商购买	在租
159	7117	A321-200	0.1	Air Canada Rouge	向飞机制造商购买	在租
160	7144	A321-200	0.1	Capital Airlines	向飞机制造商购买	在租
161	7173	A321-200	0.0	Capital Airlines	向飞机制造商购买	在租
162	7963	CRJ-200LR	11.7	Jazz	售后回租	在租
163	7978	CRJ-200LR	11.7	Jazz	售后回租	在租
164	7979	CRJ-200LR	11.7	Jazz	售后回租	在租
165	7983	CRJ-200LR	11.7	Jazz	售后回租	在租
166	7985	CRJ-200LR	11.6	Jazz	售后回租	在租
167	7987	CRJ-200LR	11.6	Jazz	售后回租	在租

168	7988	CRJ-200LR	11.6	Jazz	售后回租	在租
169	15304	CRJ-900	2.3	Endeavor Air	售后回租	在租
170	15306	CRJ-900	2.3	Endeavor Air	售后回租	在租
171	15307	CRJ-900	2.3	Endeavor Air	售后回租	在租
172	15309	CRJ-900	2.3	Endeavor Air	售后回租	在租
173	15311	CRJ-900	2.2	Endeavor Air	售后回租	在租
174	15315	CRJ-900	2.1	Endeavor Air	售后回租	在租
175	15316	CRJ-900	2.1	Endeavor Air	售后回租	在租
176	15319	CRJ-900	2.0	Endeavor Air	售后回租	在租
177	15320	CRJ-900	2.0	Endeavor Air	售后回租	在租
178	15324	CRJ-900	1.9	Endeavor Air	售后回租	在租
179	15325	CRJ-900	1.9	Endeavor Air	售后回租	在租
180	15326	CRJ-900	1.9	Endeavor Air	售后回租	在租
181	15335	CRJ-900	1.7	Endeavor Air	售后回租	在租
182	15336	CRJ-900	1.7	Endeavor Air	售后回租	在租
183	23614	757-200	28.5	Delta Air Lines	售后回租	在租
184	24087	767-300ER	27.3	Air Canada	购买飞机资产组合	在租
185	24522	757-200	26.7	American Airlines	购买飞机资产组合	已出售
186	25121	767-300ER	25.1	Air Canada	购买飞机资产组合	在租
187	25584	767-300ER	20.7	Air Canada Rouge	售后回租	在租
188	26387	767-300ER	23.9	Air Canada	售后回租	在租
189	26388	767-300ER	23.7	Air Canada	售后回租	在租
190	26389	767-300ER	23.7	Blue Panorama Airlines	购买飞机资产组合	在租
191	29642	737-800	9.2	Sunwing Airlines	向飞机制造商购买	在租
192	29643	737-800	9.0	Travel Service Poland	向飞机制造商购买	在租
193	29646	737-800	9.1	Sun Country Airlines	向飞机制造商购买	在租
194	29673	737-800	8.8	Hainan Airlines	向飞机制造商购买	在租
195	29675	737-800	8.7	T'way Air	向飞机制造商购买	在租

196	29685	737-800	8.6	Jet Airways	向飞机制造商购买	在租
197	29921	737-800	16.1	Air Transat	购买飞机资产组合	在租
198	29922	737-800	16.1	MIAT - Mongolian Airlines	购买飞机资产组合	在租
199	29923	737-800	16.1	Air Transat	购买飞机资产组合	在租
200	29924	737-800	16.1	Orenair	购买飞机资产组合	在租
201	29926	737-800	15.6	Enter Air	购买飞机资产组合	在租
202	29932	737-800	14.6	Rossiia - Russian Airlines	购买飞机资产组合	在租
203	29933	737-800	14.5	Air Transat (sublease from CanJet)	购买飞机资产组合	在租
204	29934	737-800	14.5	Air Transat (sublease from CanJet)	购买飞机资产组合	在租
205	29941	757-200	17.2	Thomson Airways	购买飞机资产组合	在租
206	29943	757-200	17.1	Thomson Airways	购买飞机资产组合	在租
207	30239	737-700	14.8	GOL	向飞机制造商购买	在租
208	30241	737-700	14.5	Sun Country Airlines	售后回租	在租
209	30245	737-700	14.4	Sun Country Airlines	售后回租	在租
210	30246	737-700	14.4	GOL	售后回租	在租
211	30247	737-700	14.4	GOL	售后回租	在租
212	30414	737-800	15.6	Rossiia - Russian Airlines	购买飞机资产组合	在租
213	30618	737-800	15.2	Miami Air International	向飞机制造商购买	在租
214	30619	737-800	15.1	Miami Air International	向飞机制造商购买	在租
215	30620	737-800	14.7	Sun Country Airlines	向飞机制造商购买	在租
216	30621	737-800	13.8	GOL	向飞机制造商购买	在租
217	30622	737-800	14.2	Jeju Air	向飞机制造商购买	在租
218	30623	737-800	14.1	Sun Country Airlines	向飞机制造商购买	在租
219	30624	737-800	13.9	Jeju Air	向飞机制造商购买	在租
220	30625	737-800	13.6	Eastar Jet	向飞机制造商购买	在租
221	30626	737-700	13.4	Lucky Air	向飞机制造商购买	在租
222	31927	737-900ER	2.4	Delta Air Lines	售后回租	在租
223	31928	737-900ER	2.3	Delta Air Lines	售后回租	在租

224	31929	737-900ER	2.3	Delta Air Lines	售后回租	在租
225	31930	737-900ER	2.2	Delta Air Lines	售后回租	在租
226	31931	737-900ER	2.2	Delta Air Lines	售后回租	在租
227	31932	737-900ER	2.2	Delta Air Lines	售后回租	在租
228	31934	737-900ER	2.0	Delta Air Lines	售后回租	在租
229	31935	737-900ER	2.0	Delta Air Lines	售后回租	在租
230	31936	737-900ER	1.9	Delta Air Lines	售后回租	在租
231	31957	737-900ER	0.8	Delta Air Lines	售后回租	在租
232	31958	737-900ER	0.7	Delta Air Lines	售后回租	在租
233	31959	737-900ER	0.6	Delta Air Lines	售后回租	在租
234	31960	737-900ER	0.6	Delta Air Lines	售后回租	在租
235	31961	737-900ER	0.6	Delta Air Lines	售后回租	在租
236	33011	737-700	13.3	Lucky Air	向飞机制造商购买	在租
237	33012	737-700	13.2	Ethiopian	向飞机制造商购买	在租
238	33013	737-800	13.2	Air Berlin	向飞机制造商购买	在租
239	33014	737-800	12.8	Enter Air	向飞机制造商购买	在租
240	33016	737-800	11.7	PrivatAir	向飞机制造商购买	在租
241	33017	737-800	12.4	Virgin Australia	向飞机制造商购买	在租
242	33018	737-800	12.2	Sunwing Airlines	向飞机制造商购买	在租
243	33019	737-800	12.1	Eastar Jet	向飞机制造商购买	在租
244	33020	737-800	9.6	Shenzhen Airlines	向飞机制造商购买	在租
245	33021	737-800	11.3	Sun Country Airlines	向飞机制造商购买	在租
246	33022	737-800	11.3	Corendon Airlines	向飞机制造商购买	在租
247	33023	737-800	11.2	TUIfly	向飞机制造商购买	在租
248	33024	737-800	11.2	Loftleider	向飞机制造商购买	在租
249	33025	737-700	11.1	Jet Lite (India)	向飞机制造商购买	在租
250	33026	737-700	11.1	Jet Lite (India)	向飞机制造商购买	在租
251	33028	737-800	10.1	KLM Royal Dutch Airlines	向飞机制造商购买	在租

252	33029	737-800	10.1	Sunwing Airlines	向飞机制造商购买	在租
253	33098	757-200	13.3	Thomson Airways	向飞机制造商购买	在租
254	33099	757-200	13.3	Thomson Airways	向飞机制造商购买	在租
255	33100	757-200	13.1	Thomson Airways	向飞机制造商购买	在租
256	33101	757-200	12.2	Thomson Airways	向飞机制造商购买	在租
257	33828	737-800	9.6	Shenzhen Airlines	向飞机制造商购买	在租
258	34299	737-700	10.5	Lucky Air	售后回租	在租
259	35122	737-700	8.9	Aeromexico	售后回租	在租
260	35123	737-700	8.8	Aeromexico	售后回租	在租
261	35124	737-700	8.6	Aeromexico	售后回租	在租
262	35850	737-800	3.9	GOL	售后回租	在租
263	37164	787-800	1.7	Royal Jordanian	向飞机制造商购买	在租
264	37165	787-800	0.9	Aeromexico	向飞机制造商购买	在租
265	37166	787-800	1.6	Royal Jordanian	向飞机制造商购买	在租
266	37167	787-800	0.6	Aeromexico	向飞机制造商购买	在租
267	37363	737-900ER	4.5	Travel Service	售后回租	在租
268	37748	737-800	6.4	TUIfly	购买飞机资产组合	在租
269	37757	737-800	5.9	Sunwing Airlines	购买飞机资产组合	在租
270	37816	737-800	6.3	Norwegian	向飞机制造商购买	在租
271	37817	737-800	5.9	Norwegian Air International	向飞机制造商购买	在租
272	37819	737-800	5.8	Garuda Indonesia	向飞机制造商购买	在租
273	38129	737-800	4.6	Korean Air	向飞机制造商购买	在租
274	38299	737-900ER	1.7	Lion Air	售后回租	在租
275	38749	737-900ER	2.3	Thai Lion Air	售后回租	在租
276	39444	737-800	4.3	Norwegian	向飞机制造商购买	在租
277	39446	737-700	4.9	KLM Royal Dutch Airlines	向飞机制造商购买	在租
278	39447	737-800	4.7	Korean Air	向飞机制造商购买	在租
279	41560	737-800	2.4	Aerolineas Argentinas	向飞机制造商购买	在租

280	41561	737-800	2.2	Aerolineas Argentinas	向飞机制造商购买	在租
281	41562	737-800	2.0	Aerolineas Argentinas	向飞机制造商购买	在租
282	41563	737-800	1.8	Aerolineas Argentinas	向飞机制造商购买	在租
283	41583	737-800	0.3	Shanghai Airlines	向飞机制造商购买	在租
284	41585	737-800	0.2	Shanghai Airlines	向飞机制造商购买	在租
285	41586	737-800	0.1	China Eastern Airlines	向飞机制造商购买	在租
286	41591	737-800	0.5	Lucky Air	向飞机制造商购买	在租
287	145066	ERJ-145	18.0	Via Airlines	购买飞机资产组合	在租
288	17000342	E175	3.9	Alitalia Cityliner	向飞机制造商购买	在租
289	17000343	E175	3.9	Alitalia Cityliner	向飞机制造商购买	在租
290	17000345	E175	3.9	Alitalia Cityliner	向飞机制造商购买	在租
291	17000346	E175	3.8	Alitalia Cityliner	向飞机制造商购买	在租
292	19000412	E190	5.4	Virgin Australia	向飞机制造商购买	在租
293	19000424	E190	5.3	Virgin Australia	向飞机制造商购买	在租
294	19000451	E190	4.9	Virgin Australia	向飞机制造商购买	在租
295	19000521	E195	4.3	Azul	售后回租	在租
296	19000540	E195	4.1	Azul	售后回租	在租
297	19000569	E195	3.6	Azul	售后回租	在租
298	19000580	E195	3.5	Azul	售后回租	在租
299	19000616	E190	3.2	Arkia	向飞机制造商购买	在租
300	19000650	E195	2.6	Azul	售后回租	在租
301	19000651	E190	2.6	Aeromexico Connect	向飞机制造商购买	在租
302	19000652	E195	2.5	Azul	售后回租	在租
303	19000663	E190	2.1	BA CityFlyer	向飞机制造商购买	在租
304	19000666	E190	2.2	Aeromexico Connect	向飞机制造商购买	在租
305	19000670	E190	2.1	BA CityFlyer	向飞机制造商购买	在租
306	19000679	E190	1.6	Aeromexico Connect	向飞机制造商购买	在租
307	19000689	E190	1.2	TUI Belgium	向飞机制造商购买	在租

3、管理的飞机情况

截至2016年6月30日，C2公司通过合资公司TC-CIT Aviation Ireland Limited和TC-CIT Aviation U.S., Inc.合计管理飞机27架。根据《购买与出售协议》，本次交易的标的资产范围不含TC-CIT Aviation Ireland Limited和TC-CIT Aviation U.S., Inc.这两家合资公司的股权，即不含管理的飞机及业务。

4、飞机订单的情况

(1) 飞机订单情况

截至2016年6月30日，C2持有的132架飞机订单全部直接来源于飞机制造商，其中包括2架空客A321ceo机型，50架空客A320/321neo机型，15架空客A330-900neo机型，12架空客A350-900机型，37架波音737 MAX 8机型和16架波音787-9机型的飞机，这批飞机订单预计将在2016年至2020年间陆续交付。订单中的大部分飞机均为新一代的节省能耗形飞机，在市场上有着强烈的需求，对提升C2的市场竞争力有着重要的战略意义。

截至2016年6月30日，C2飞机订单的预期交付时间安排如下：

单位：架

机型	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	合计
空客 A321ceo	2	-	-	-	-	2
空客 A320/321neo	1	13	25	11	-	50
空客 A330-900neo	-	-	5	4	6	15
空客 A350-900	2	-	-	3	7	12
波音 737 MAX 8	-	-	-	20	17	37
波音 787-9	-	3	5	6	2	16
合计	5	16	35	44	32	132

根据上述飞机订单的交付安排测算，截至2016年6月30日，C2公司预计未来几年需要支付的购买飞机总价款（包括根据通货膨胀因素所进行的调整），减去飞机交付前所支付的款项和承租人所选择的设备之后的金额为92.24亿美元，具体情况如下：

单位：千美元

年度	支付金额
2016年7-12月	212,000
2017年	700,500
2018年	2,234,500

2019 年	3,276,900
2020 年	2,800,100
合计	9,224,000

(2) 对公司未来发展的预计影响

① 公司未来新增大量新型飞机

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司持有的飞机订单为 132 架，预计在 2020 年前交付，其中 130 架为下一代节省能耗的飞机，包含有 Airbus 320neo、Airbus 321neo、Boeing 737-Max 等大量新型飞机。这些机型具有市场吸引力且供应量有限，预计将面临航空公司强烈的租赁需求，将对公司未来业绩产生正向影响。

此外，大量新型飞机的交付，将进一步优化公司机队结构，增加新型节能环保飞机的占比；同时，通过飞机资产的进一步整合，有利于降低公司机队整体机龄，增强公司的市场竞争力。

② 公司未来的支付压力及偿债资金来源

根据飞机租赁行业的业务特点，飞机租赁公司的飞机购置款项通常来源于自有资金和外部融资，并以收取的租金收入支付融资成本，获取剩余租金收益。因此，公司未来的支付压力主要集中在自有资金部分。根据飞机租赁行业的惯例，飞机购置款项中自有资金和外部融资的比例通常维持在 1:3 至 1:4 之间，根据上述飞机订单的交付安排测算，截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司预计未来几年需要支付的购买飞机总价款中自有资金部分在 18.45 至 23.06 亿美元之间。

此外，在购置飞机时飞机租赁公司会提前寻找有租赁意向的航空公司，双方确定租金、租赁条款、维修保养等相关条款，在飞机交付时通常已经与承租人签订了租赁协议，因此未来交付飞机所带来的租赁业务收入可覆盖相应的融资成本。

针对未来飞机订单中自有资金部分以及偿债资金来源，公司已筹划了多种可行的支付安排，其中包括标的公司经营积累的留存资金及未来经营收益、飞机资产整合、公司内部业务及外部融资支持等方式获取资金。具体情况如下：

1) 标的公司经营积累的留存资金及未来经营收益

2014年、2015年、2016年1-6月，C2公司综合收益总额分别为340,308千美元、384,198千美元、139,951千美元，C2公司在历史期间经营业绩较好，且盈利能力较为稳定，标的公司经营积累的留存资金及未来的经营收益可供标的公司支付购机款及偿还债务。

2) 飞机资产整合

本次交易完成后，CIT集团下属飞机租赁业务将与公司现有的飞机租赁业务形成良好的协同作用。公司未来拟以Avolon为飞机租赁业务平台，对Avolon和C2下属飞机资产进行整合，结合公司业务规划、市场情况、订单飞机的交付安排等因素进一步优化下属飞机资产的机龄和机型构成，适时处置机龄较大和老旧机型的飞机资产，在盘活资产流动性和优化机队的同时，可为公司支付购机款及偿还债务提供支持。

3) 上市公司资金支持

经过多年的发展，公司已形成了融资租赁业务、经营租赁业务两大主营业务板块，且目前各板块下的业务经营状况良好，预计未来将持续给公司带来稳定的收入与现金流。公司可利用上市公司平台优势，通过债权和股权等多重形式筹集资金支持标的公司业务发展。

(四) 主要收入分布

C2公司立足于国际市场，在全球多个地区设有办事处，能够为航空公司客户提供优质和便捷的服务。截至2016年6月30日，C2公司为全球49个国家的100余家航空公司提供飞机租赁业务。

按照航空公司总部所在的地区划分，C2公司最近两年一期分区域的租赁收入占比如下表所示：

区域	2016年1-6月	2015年	2014年
亚太地区	39%	37%	38%
美国和加拿大	24%	24%	22%
欧洲	20%	22%	21%
拉丁美洲	11%	11%	11%
非洲和中东	6%	6%	8%
合计	100%	100%	100%

2014 年前五名客户为澳洲航空、美国航空、澳洲维珍蓝航空、宿务航空和韩亚航空，收入合计约为 2.66 亿美元，占 2014 年经营租赁和融资租赁收入总额的比例约为 23%。

2015 年前五名客户为澳洲航空、美国航空、澳洲维珍蓝航空、美国达美航空和印尼航空，收入合计约为 2.81 亿美元，占 2015 年经营租赁和融资租赁收入总额的比例约为 25%。

C2 公司从单个客户获取的收入比例均未超过收入总额的 50%，不存在严重依赖少数客户的情况。

经查阅 CIT 最近三年的年报，未发现 CIT 将 C2 公司前五名客户列为关联方并将发生的交易列为关联交易进行披露。上市公司未发现报告期内标的公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员，其他主要关联方或持有拟购买资产 5% 以上股份的股东与前五名客户存在关联关系。

（五）主要供应商情况

C2 公司运用多元化的购机渠道扩充机队规模，主要包括向飞机制造商直接购买飞机、与航空公司进行售后回租以及向其他出租人购买资产组合三种方式，因此 C2 公司的主要供应商为飞机制造商及航空公司。C2 公司在扩充机队时具有灵活性，根据航空产业周期来控制风险、保持机队机龄的年轻化，并在客户、地域、飞机制造商和飞机型号方面保持多样化。

截至 2016 年 6 月 30 日，C2 公司自有的飞机主要由向飞机制造商直接购买和与航空公司进行售后回租取得，从上述两种方式取得的情况如下：

1、向飞机制造商直接购买飞机

序号	飞机供应商	机型	数量（架）	占比
1	空客公司	A319-100	27	12.27%
		A320-200	57	25.91%
		A321-100	1	0.45%
		A321-200	27	12.27%
		A330-200	22	10.00%
		A330-300	13	5.91%
		A350-900	2	0.91%
	小计		149	67.73%
2	波音公司	737-700	7	3.18%
		737-800	42	19.09%

		757-200	4	1.82%
		787-800	4	1.82%
	小计		57	25.91%
3	巴西航空工业公司	E175	4	1.82%
		E190	10	4.55%
	小计		14	6.36%
合计			220	100.00%

2、与航空公司进行售后回租

序号	承租人	机型	数量（架）	占比
1	Aeromexico	737-700	3	4.69%
2	Air Canada	767-300ER	2	3.13%
3	Air Canada Rouge	767-300ER	1	1.56%
4	Azul	E195	6	9.38%
5	Corsair	A330-200	1	1.56%
6	Delta Air Lines	737-900ER	14	21.88%
		757-200	1	1.56%
7	Endeavor Air	CRJ-900	14	21.88%
8	GOL	737-700	2	3.13%
		737-800	1	1.56%
9	Jazz	CRJ-200LR	7	10.94%
10	Lion Air	737-900ER	1	1.56%
11	Lucky Air	737-700	1	1.56%
12	Monarch Airlines	A321-200	3	4.69%
13	Philippine Airlines	A330-300	2	3.13%
14	Sun Country Airlines	737-700	2	3.13%
15	Thai Lion Air	737-900ER	1	1.56%
16	Travel Service	737-900ER	1	1.56%
合计			64	100.00%

经查阅 CIT 最近三年的年报，未发现 CIT 将 C2 公司主要供应商列为关联方并将发生的交易列为关联交易进行披露。上市公司未发现报告期内标的公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员，其他主要关联方或持有拟购买资产 5% 以上股份的股东与主要供应商存在关联关系。

（六）核心管理人员

CIT 下属商业航空租赁业务核心管理人员如下：

姓名	工作生涯（年）	职位
C. Jeffrey Knittel	36	CIT 交通融资总裁
Anthony Diaz	35	CIT 商业航空总裁
William Barrows	33	CIT 运输融资及 CIT 商业航空首席运营官
Damon D'Agostino	26	CIT 商业航空首席商务官

Stephen Klimas	23	CIT 运输融资首席财务官
John Morabito	15	CIT 商业航空首席投资官
Christopher Paul	22	CIT 商业航空总法律顾问
Julian Rouchy-Kelly	26	CIT 商业航空首席技术官
Jennifer Villa-Tennity	18	CIT 商业航空首席信贷官

C. Jeffrey Knittel 现担任 CIT 交通融资总裁。Knittel 先生拥有 36 年航空从业经验，交易的飞机超过 1,000 架，总价值 100 亿美元，推出了多种新机型，包括 A330neo、A320neo。1986 年，Knittel 先生加入 CIT 集团，随后 30 年一直在发展飞机租赁业务。在此之前，Knittel 先生曾是 Manufacturers Hanover Leasing Corporation 航空金融团队的成员，后该公司与 CIT 集团合并。

Anthony Diaz 现担任 CIT 商业航空总裁。Diaz 先生拥有 35 年航空从业经验。1987 年，Diaz 先生加入 CIT 集团担任目前的职位，负责航空公司市场营销，原始设备制造商关系，新飞机配置和技术服务。除了现有的机队，Diaz 先生还管理新飞机的远期订单。加入 CIT 集团之前，在 1981 年至 1987 年间，Diaz 先生曾就职于 Cessna Finance Corporation 的航空金融部、People Express Airlines 和 Continental Airlines，先后担任各类经营和财务相关职务。

William Barrows 现负责监督 CIT 集团所有交通融资业务的运营和信息技术事务，包括 CIT 商业航空租赁业务。Barrows 先生为交易流程和信息技术举措提供具体的指导方向。Barrows 先生为 CIT 集团效力 33 年。在 CIT 集团工作的前 18 年，Barrows 先生在财务部门任职，在资本金融部（航空和铁路）和供应商金融业务单位担任首席执行官。之后，Barrows 先生在金融部担任各种管理职务，包括业务技术单位的董事总经理。

Damon D'Agostino 现担任 CIT 商业航空业务的首席商务官，全面负责 CIT 商业航空的商业战略，包括飞机安置、航空公司市场营销和销售、合同管理和谈判、新飞机收购等。1994 年，D'Agostino 先生加入 CIT 集团，担任航空分析师，跟踪飞机价值、行业发展趋势、影响 CIT 飞机组合的问题，后在销售部门负责飞机销售和租赁。1998 年至 2006 年，D'Agostino 先生历任北美和南太平洋地区销售和租赁副总裁、高级副总裁和首席销售官，负责 CIT 集团在全球超过 350 架飞机组合的市场销售，价值约为 100 亿美元。

Stephen Klimas 现担任 CIT 集团运输融资业务的首席财务官，金融业务包括航空、铁路和海运金融子公司。在任职首席财务官前，2002 年至 2012 年间，Klimas 先生担任投资者关系部门高级副总裁，帮助推动 CIT 集团 2009 年的成功重组和纽交所重新上市。1998 年至 2002 年间，Klimas 先生在 CIT 集团的资金管理部曾担任多种职务，包括资本市场副总裁，负责管理公司的全球债务计划、衍生工具组合和短期投资等。加入 CIT 之前，Klimas 先生任职于 Beneficial Management Corporation，曾担任各种资金管理职务。

John Morabito 现担任 CIT 商业航空业务的首席投资官，负责与投资融资人的合作关系，包括商业和投资银行、租赁公司、对冲基金、私募股权基金和其他类型金融机构。2001 年，Morabito 先生加入 CIT 集团，在航空部担任定价分析师，负责所有定价业务，包括新飞机订单。2005 年，Morabito 先生担任金融机构部副总裁，负责新业务开发和资产销售执行。2010 年，Morabito 先生担任金融机构部董事总经兼部门主管。

Christopher Paul 目前担任 CIT 商业航空业务的总法律顾问，CIT Bank, N.A. 秘书。在 22 年的法律执业生涯中，Paul 先生拥有丰富的商业交易、公司治理、并购和企业融资经验。2010 年，Paul 先生加入 CIT 集团，曾担任 CIT 集团的首席企业法律顾问和首席并购法律顾问。加入 CIT 集团之前，Paul 是 McDermott Will & Emery LLP 国际律师事务所纽约办事处的合伙人。

Julian Rouchy-Kelly 现担任 CIT 商业航空业务的首席技术官，负责经营租赁和资产支持融资业务的所有战略技术，及飞机组合管理工作。2006 年，Rouchy-Kelly 先生加入 CIT 集团。过去 26 年中，Rouchy-Kelly 先生曾担任包括 Air Contractors 工程和运营质量主管和 RBS Aviation Capital（现 SMBC 航空资本）技术和资产管理主管。

Jennifer Villa-Tennity 现任 CIT 商业航空业务的首席信贷官，负责部门的飞机组合风险。1998 年，Villa-Tennity 女士加入 CIT 集团担任信贷/风险管理部分析师，主要负责航空、铁路和联运客户的飞机组合维护；之后担任信贷执行官、助理副总裁，负责欧洲、亚洲、非洲、中东和澳大拉西亚/大洋洲的航空新业务机会和飞机组合。2001 年，Villa-Tennity 女士晋升为副总裁，负责 CIT 集团美国、中国和澳大拉西亚/大洋洲航空业务。之后，Villa-Tennity 女士负责 CIT 航空的美

洲风险管理。加入 CIT 之前, Villa-Tennity 女士在不良资产并购咨询公司 Gordian Group 担任投资银行经理。

(七) 竞争优势

1、行业地位显著、机队型号多样化

根据 Ascend 的统计,截至 2016 年 6 月 30 日,C2 公司共拥有和管理 334 架飞机,为世界前五大飞机出租商之一。C2 公司的行业地位为其提供了诸多优势,首先,C2 公司的机队数量让 C2 公司能够与飞机制造商和航空公司进行较大规模的合作,在飞机零部件和厂商数量有限的条件下允许 C2 公司购买大量不同类型的飞机,从而影响飞机设计的标准;其次,相对于规模最大的飞机租赁公司,C2 公司能够灵活快速的适应市场环境,根据航空产业周期来控制风险、保持机队机龄的年轻化,并在客户、地域、飞机制造商和飞机型号方面保持多样化。

2、保有机型适用广泛、机龄年轻

截止 2016 年 6 月 30 日,C2 公司自有的 307 架飞机中,窄体飞机、中级宽体飞机和支线客机的占比为 75%、17%和 8%。截止 2016 年 6 月 30 日,按照账面净资产加权计算,C2 公司机队平均机龄为 5.9 年。多年来,C2 公司一直坚持保有需求最旺盛机型的战略,被广泛使用的机型一直在 C2 公司的机队中占比较高,截止 2016 年 6 月 30 日,波音 737 系列以及空客 A320 系列飞机占 C2 公司机队总规模的 67%。C2 公司保有被广泛使用的机型和年轻化机队的战略,使得 C2 公司的机队对航空公司更具吸引力,能够更容易的以最少的费用在全世界范围进行部署,还可以加强 C2 公司在飞机使用寿命的各个阶段对飞机进行续租、出售的能力。

3、深入、长期、宝贵的行业市场关系

CIT 有着超过 40 年为飞机领域提供金融服务的经验,与飞机制造商以及大约 49 个国家的 100 个客户(截止 2016 年 6 月 30 日)建立了良好的关系。C2 公司所拥有的良好的行业市场关系使得其可以直接与机身制造商、引擎制造商以及全球主要航空公司的决策者直接交流,从而使 C2 公司能够有的放矢的购买新的飞机、获得新的租约,并根据航空公司预开航线等明确的需求来定制机队组成。此外,C2 公司可以对机身制造商、引擎制造商的设计提供意见来更好的满足 C2

公司客户的需求，而这些生产商也可借此来扩大客户数量。C2 公司与航空公司和飞机制造商深入、长期的合作使双方形成了双赢模式，这让双方的关系更进一步加深。

4、强大的飞机交付能力

通过 C2 公司战略性、预期性的购买飞机以及与飞机制造商的良好关系，截止 2016 年 6 月 30 日，C2 公司在 2020 年前交付的飞机达到 132 架，其中 130 架为下一代节省能耗的飞机。这些机型具有市场吸引力且供应量有限，预计将面临航空公司强烈的租赁需求。C2 公司强大的飞机交付能力将为航空公司客户提供全面的长期解决方案，以满足他们对飞机租赁和机队的需求。借助于强大的飞机交付能力，相对于大多数航空公司客户，C2 公司可以更快的从飞机制造商获取新飞机，这将使 C2 公司开发、维护、拓展客户关系时具有更强的竞争优势。

三、拟收购资产为股权的说明

（一）关于交易标的是否为控股权的说明

公司本次拟购买 C2 公司 100% 的股权，为控股权。

（二）拟注入股权是否符合转让条件

本次交易拟购买股权不存在限制或者禁止转让的情形。

（三）拟收购股权内部审批及相关报批事项

CIT Leasing 已履行签署《购买与出售协议》及相关协议的内部审批程序。

四、债权债务转移情况

本次交易为渤海金控支付现金购买 C2 公司 100% 的股权，C2 公司系新设成立承接 CIT 集团下属商业飞机租赁业务的主体，根据《购买与出售协议》的相关安排，在本次交易交割前，C2 公司需进行内部业务和资产重组，并对 C2 公司的内部借款和担保借款的偿还做出了安排。

五、财务资料的说明

CIT 系美国纽交所上市公司，主要从事商业银行及零售和社区银行、全球运输行业融资租赁业务。CIT 拟将商业飞机租赁业务分离并新成立 C2 公司承接全

部商业飞机租赁业务，并于 2016 年 8 月向 SEC 递交 C2 公司上市资料，包括 10 号表格及以历史成本为基础编制的 2014 年度、2015 年度、2016 年 1-6 月模拟汇总财务报表。目前，CIT 商业飞机租赁业务尚未完全注入 C2 公司，并且在报告期内，C2 公司作为母公司 CIT 的一项业务运营，系由若干 CIT Leasing 下属全资法律实体构成，没有独立编制历史财务报表。C2 公司 2014 年度、2015 年度、2016 年 1-6 月模拟汇总财务报表系按照母公司 CIT 历史会计记录编制，并且在视同独立于母公司 CIT 运营的基础上编制。此外，C2 公司模拟汇总财务报表包含了两家联营公司 TC-CIT Aviation Ireland Limited 和 TC-CIT Aviation U.S., Inc. 各 30% 股权，而根据《购买与出售协议》，本次交易的标的资产不包括这两家联营公司股权，因此本次交易价格调整原则中将财务报表中对两家联营公司投资调减为 0。

美国普华永道审计了 C2 公司根据美国会计准则编制的汇总财务报表，包括 2014 年 12 月 31 日、2015 年 12 月 31 日的资产负债表，2014 年度、2015 年度的利润表、现金流量表和所有者权益变动表，以及财务报表附注，并出具了标准无保留意见的审计报告。CIT 已委托美国普华永道以 2016 年 9 月 30 日为基准日对 C2 公司最近一期模拟汇总财务报告进行审计，最近一期的模拟汇总财务报告的编制范围和编制基础将与最近两年的财务报告保持一致。

鉴于：1、渤海金控本次收购的 CIT 下属商业飞机租赁业务并不是一个独立的法人主体，根据《购买与出售协议》，CIT 将进行内部资产重组，将下属商业飞机租赁业务整体注入 C2，目前该内部资产重组尚未完成；2、本次交易尚未交割，按照国际惯例，渤海金控在本次收购交割前无法派驻审计团队对 C2 模拟财务报表进行审计。因此，渤海金控目前难以按照中国企业会计准则对 C2 公司的详细财务资料进行审计，无法提供按照中国企业会计准则编制的 C2 公司模拟财务报告及相关的审计报告。

为确保顺利完成本次交易，C2 公司根据中国企业会计准则编制并经审计的财务资料将暂缓披露。公司承诺后续补充披露的财务资料内容和时间安排如下：1、在本次收购交割完成后的六个月内，向投资者公开披露按照中国企业会计准则和公司会计政策编制的上市公司备考财务报告及审阅报告；2、在本次收购交

割完成后的六个月内，向投资者公开披露根据中国企业会计准则和公司会计政策编制的 C2 公司财务报告及审计报告。

经核查，独立财务顾问认为：上市公司已对标的公司审计报告及上市公司备考财务报告的补充披露出具承诺，符合境内上市公司海外并购的一般操作惯例。

六、拟购买资产所属行业情况

（一）航空运输业的主要行业特征

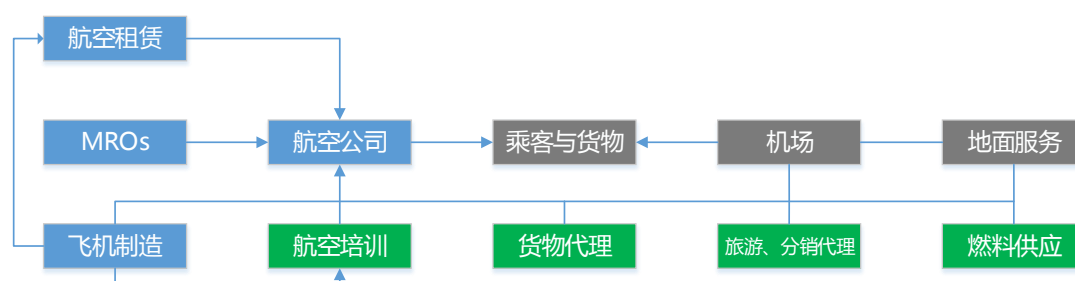
1、航空运输业主要监管机构及组织

国际上航空运输业的主要管理机构与自律组织有国际民用航空组织（ICAO）以及国际航空运输协会（IATA）。

ICAO 属于联合国旗下设立的专门促进世界民航安全与制定国际空运标准的部门，截至 2013 年全世界已经有 191 个国家成为该组织的会员。ICAO 运行的主要依据是各国在 1944 年签订的《国际民用航空公约》。ICAO 的宗旨和目的在于发展国际航行的原则和技术，促进国际航空运输的规划和发展，主要活动是研究国际民用航空的问题，制定民用航空的国际标准和规章，鼓励使用安全措施、统一业务规章和简化国际边界手续。

IATA 是由各国的航空公司组成的国际性行业联盟组织。IATA 主要功能是协调与管理在航空运输过程中出现的各种问题，例如运输票价、危险品运输等，同时还负责航空运输企业间的财务结算，帮助发展中国家航空公司培训技术人员。

2、航空运输业的产业链结构



航空运输的产业链涉及飞机的研发与制造、飞机销售与租赁、飞机运营与后勤保障服务等几个不同的领域，通过向乘客或者运输单位收取运输费用是整个行业最基本的盈利模式。飞机制造商、航空租赁公司、MRO（维护、维修、运营）处于整个行业的前端，其主要作用是向航空公司提供需要的航空飞行设备以及与飞行设备相关的售后服务。整个航空运输产业内的各个单位除了要遵守国际民用航空组织（ICAO）以及国际航空运输协会（IATA）制定的法律规则外，还需要严格按照飞机所在地的当地法律依法经营。

3、影响航空运输业的主要政策及法规

国际民用航空公约	也称作《芝加哥公约》，其主要内容是确认了全球各国间航空主权的基本原则、飞机在国际飞行中需要遵守的规则以及享有的权利等国际通用法则。依照公约国际民航组织（ICAO）于1944年成立，至今仍在为促进全球民用航空安全、有序的发展提供服务保障。
统一国际航空运输某些规则的公约	也称作《华沙公约》或《蒙特利尔公约》，主要内容包括航空运输的业务范围，运输票证、承运人的责任、损害赔偿标准等，形成了国际航空运输上的“华沙体系”。
国际航空过境协定	协定约定了每个缔约国给予其他缔约国关于定期国际航班的自由权，其中主要包括了：1.不降停而飞越其领土的权利；2.非商业性降停的权利；3.卸下来自航空器国籍国领土的旅客、货物、邮件的权利；4.装载前往航空器国籍国领土的旅客、货物、邮件的权利；5.装卸前往或来自任何其他缔约国领土的旅客、货物、邮件的权利。
欧盟温室气体排放权交易指令	主要约定了在欧盟成员国机场起飞或降落的航班的全程二氧化碳排放都将被强制纳入碳排放交易体系，排放总量受配额限制，超出配额部分必须通过碳排放交易体系购买。
京都议定书	作为国际民用航空组织的宪章性文件，《京都议定书》同时也是《联合国气候变化框架公约》的补充条款，以减少温室气体排放、抑制气候变暖为目标，规定了缔约方减排的义务，议定书的范围包含航空运输业在运营过程中造成的排放污染。

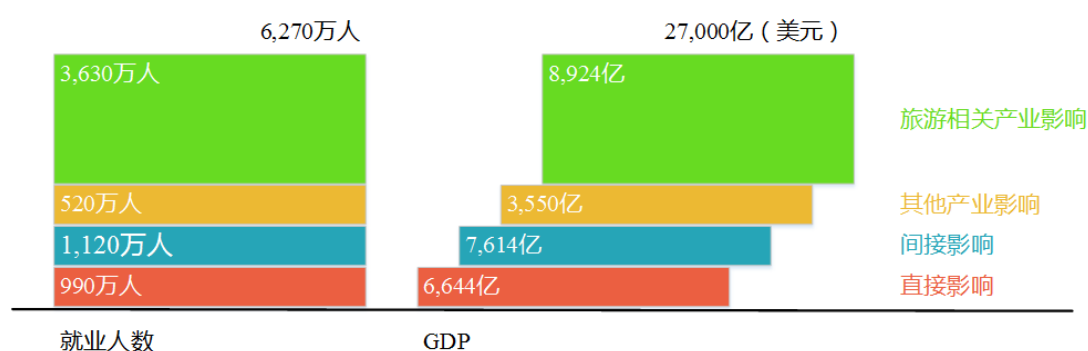
注：除上述全球通行的国际公约与法规外，欧盟、OECD（经济合作发展组织）、联合国等全球范围内的经济联盟或合作组织对于航空运输业的会计、税收、环保等方面也存在不同的政策与法规。如针对飞机所产生的噪音、排放、潜在安全隐患的税费，或对于飞机资产的购买、处置、折旧等存在的不同的会计处理方式等。上述政策与法规都在随着行业的发展、技术的进步而不断的完善与改进。

（二）全球航空运输业现状

1、航空运输业是世界经济的重要组成部分

根据研究机构 ATAG (Air Transport Action Group) 的统计, 截至 2014 年航空运输业对全球经济贡献约 2.7 万亿美元, 占当年全球 GDP 总额的 3.5%, 通过直接、间接等多种方式为全球提供了约 6,270 万就业岗位。航空运输业是世界上产生价值效率最高的行业之一, 是普通行业产生价值效率的 3.8 倍。2014 年, 航空运输业共计输送旅客 33 亿人次, 运输货物的总价值约为 64 万亿美元, 占据全球贸易金额的 35%, 每天约有超过 10 万次航班运载着 980 万旅客及 175 亿美元的货物发往全球各地。

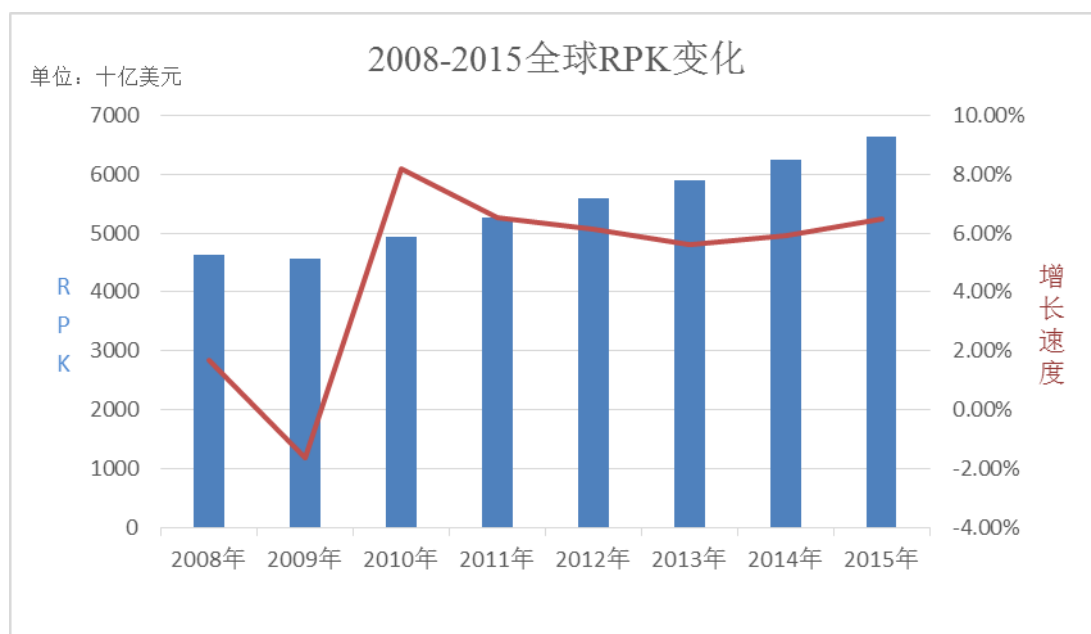
2014年航空运输业全球就业人数情况及其对GDP的影响



2、全球航空运输重要指标持续增长

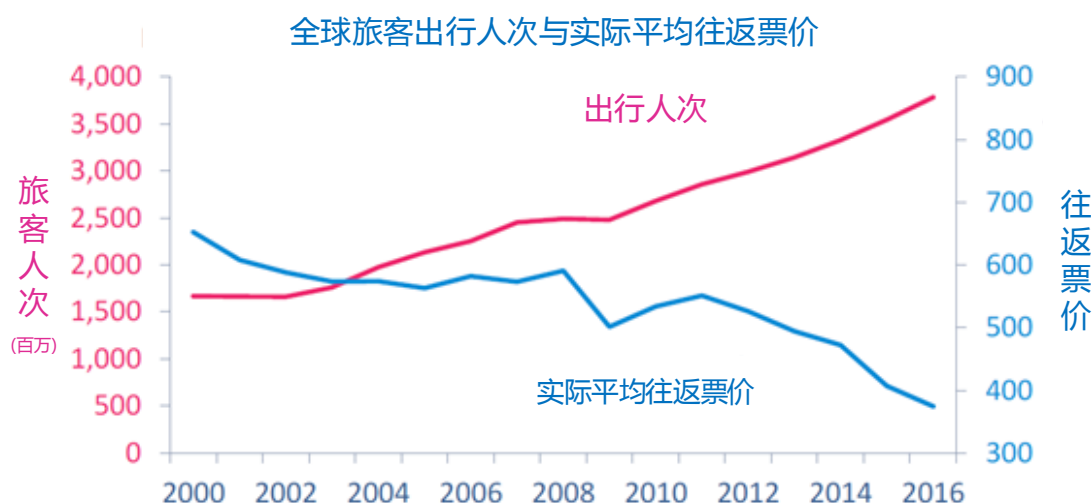
RPK (Revenue Passenger Kilometers, 收入客公里) 是衡量航空运输业发展的重要指标, 每一 RPK 表示一名付费客户飞行一公里。RPK 反映旅客周转量, RPK 越高表明航空客运量越大, 航空客运市场越景气。

根据波音公司及 IATA 的报告 (Current Market Outlook 2015, Air Passenger Market Analysis) 显示 2008 年至 2015 年间, 全球 RPK 总量增长了 43%, 平均年均增长约 5%。



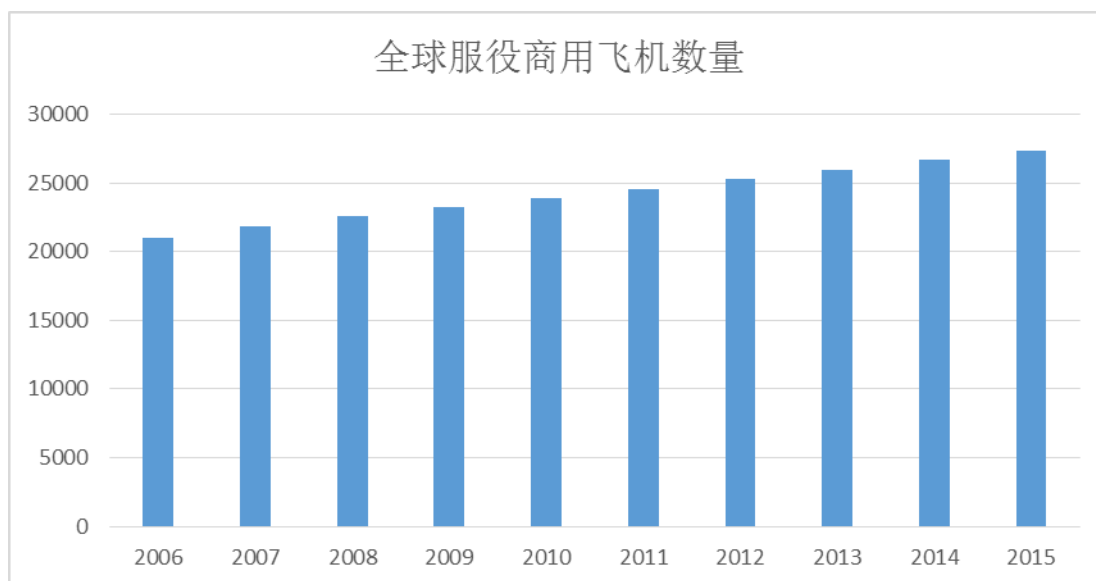
3、全球旅客出行人次增加、出行成本降低

IATA 经济表现与航空业的报告（Economic Performance of The Airline Industry）中显示在过去的 15 年中，全球旅客出行的人次增加了近一倍，相对应的出行成本与 CPI 相比下降幅度超过了 500%。航空运输业日渐成熟，为经济发展提供便利的同时出行成本也在不断降低。



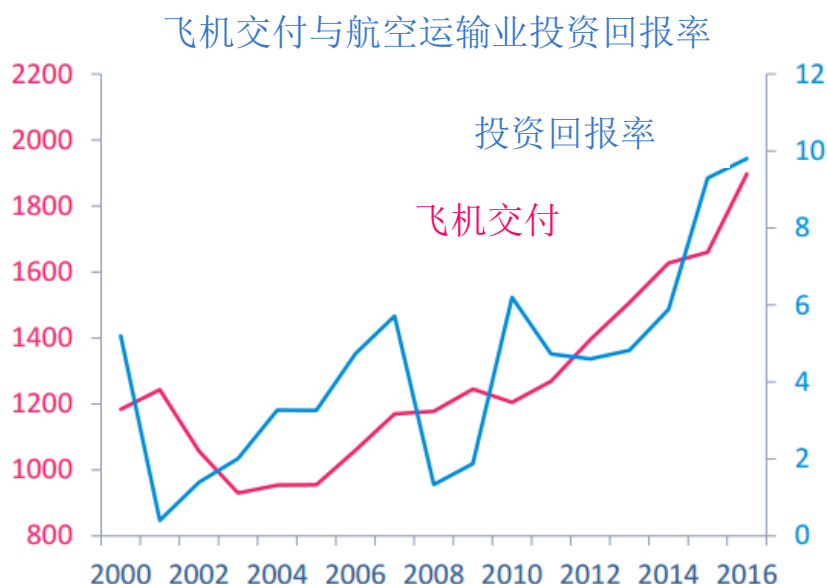
4、全球服役商用飞机数量持续增长

航空运输业的发展使得全球飞机数量不断增长，根据 ICAO 统计（Fact Sheet Industry Statistics），2006 年至 2015 年间全球服役的商用飞机的数量累计增长了 30%，截至 2015 年底全球服役的商用飞机达到了 27,352 架（不包含起飞重量小于 9,000KG 的飞机）。



5、飞机交付数量与投资回报率逐渐上升

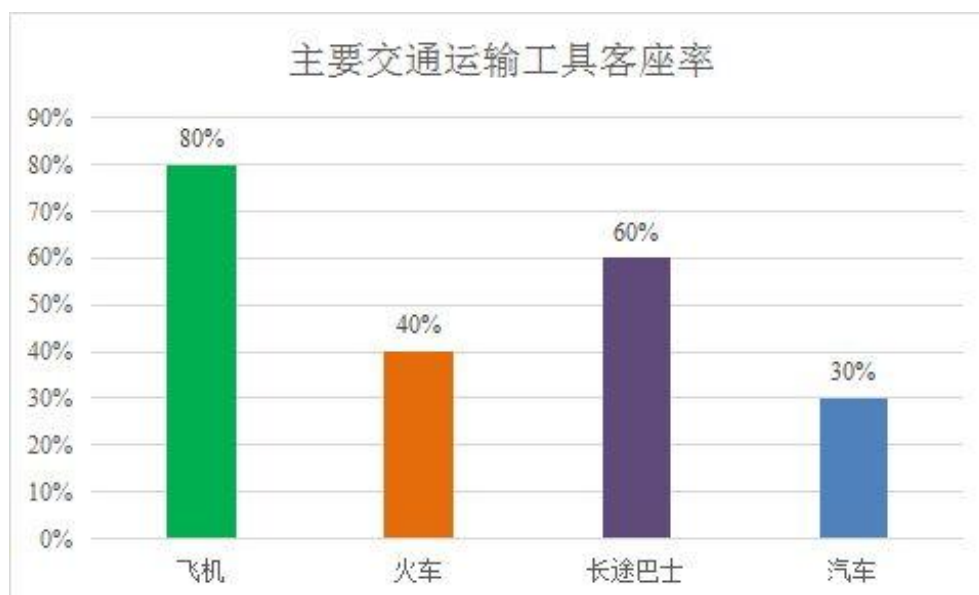
随着航空运输业的蓬勃发展，IATA 的统计（Economic Performance of The Airline Industry）显示近年来飞机交付的数量持续上升，2016 年预计将有约 1,900 架新飞机交付，同时航空运输业的投资回报率除 2008 年因金融危机明显下降外，其余年份基本处于上升的态势，预计 2016 年航空运输业的投资回报率将接近 10% 左右。



6、航空运输效率高于其他运输行业

根据 IATA 的研究（IATA Economics）发现，在全球范围内航空运输业在整体的运输效率上要高于火车、长途巴士及汽车等其他运输工具。与其他运输方式

相比，航空运输业的客座率达到了 80%。不仅如此，航空运输业还在不断改进各项环保、节能等绿色经济的指标以符合社会经济发展的需求，如二氧化碳排放指标与行业成立初期比较平均每个运输单位降低了 80%，噪音污染降低了 75%。此外，每年约有 150 亿美元的资金投入在与行业相关的研发当中，用于推进航空运输行业的进步。



7、航空运输业的盈利水平

航空运输业的盈利状况与全球宏观经济的相关性显著。根据波音公司的研究发现，航空运输业的平均增长速度约是 GDP 增长速度的 1.5 倍，同时航空运输业的盈利情况还会受到石油价格、经济周期、失业率等多方面因素的影响。IATA 的统计报告总结了在 2000 年到 2014 年间的航空运输业的发展情况，在 2001 年、2008 年全球经济下行时航空运输业的整体利润也随之下降，而截至 2015 年由于全球石油价格下降以及经济复苏带来的航空客运、货运需求的双增长导致航空运输业的税后净利润将超过 300 亿美元，并且 IATA 预测航空运输业在 2016 的净利润将有进一步提升的空间。



(三) 飞机租赁行业

1、飞机租赁定义与市场构成

(1) 飞机租赁的定义

飞机租赁是指航空公司(或承租人)向飞机租赁公司租借飞机的一种商业行为。航空公司会根据其自身的需求向租赁公司选定某种型号的飞机,并与租赁公司(或出租人)签订有关租赁飞机的协议。在租期内,飞机的所有权通常为租赁公司所有,承租人以按期支付租金为代价,取得飞机的使用权。

(2) 飞机租赁的市场构成

飞机租赁市场主要由市场的参加者和交易标的物两部分构成。在飞机租赁活动中,市场的参加者被称为交易主体(或交易当事人),是指参与飞机租赁活动的法人组织,是构成飞机租赁市场最基本的要素。

飞机租赁市场的参加者主要包括以下四种。飞机制造厂商,主要作用是飞机租赁市场提供租赁标的物——飞机;航空公司,是航空运输的承运人,是租赁飞机的需求者,也是飞机租赁市场上的主要参加者;飞机租赁公司,在飞机租赁活动中,主要以出租人的身份出现,同时也可能是投资人;金融机构,主要作用是提供租赁飞机所需的资金或担保,促使飞机租赁有较快的发展。

飞机租赁市场上的标的物分为狭义和广义两种。飞机租赁市场上的狭义交易对象是指飞机租赁的标的物——飞机。飞机租赁市场上广义的交易对象,除由交

易关系确定的标的物飞机以外，还可能包括由租赁关系确定的飞机发动机、机组人员、油料、飞机备件、维修服务、税收、保险之中的一种或几种。此外还包括由借贷关系确定的交易对象，如货币资金和债券等。

2、飞机租赁行业发展历史

飞机租赁源于欧洲，兴于美国，目前由于政策及税收优惠的原因爱尔兰已经成为当今全球飞机租赁公司的聚集地，飞机租赁已被世界大多数航空公司接受，并成为国际飞机融资的主要方式。

在飞机租赁产生以前，各国航空公司获得飞机的方式主要以自有资金、政府投资和银行贷款等为主。随着世界航空运输业的蓬勃发展，不断增长的国际客货运输量，加大了对空中运力的需求。同时飞机制造商为适应市场需求，也不断开发出技术先进、性能优越的新型飞机。而传统融资方式无法满足航空公司更新和迅速扩张机队的需求。飞机租赁的产生为航空公司提供了解决扩张机队与资金短缺矛盾的有效途径，对飞机融资格局产生了重大影响。

随着飞机租赁在美国的兴起，飞机租赁市场迅速扩展。飞机租赁以融资租赁的方式诞生，尽管飞机融资租赁解决了航空公司扩张机队的资金问题，但融资租赁无法满足航空公司改善报表的需求。随着飞机通用性的增强、专业租赁公司的出现和租赁市场竞争的加剧，中长期经营性租赁开始引进飞机租赁市场，并迅速发展。

3、飞机租赁行业现状

飞机租赁行业从上个世纪 70 年代开始发展并且逐渐成为航空运输领域中重要的组成部分。根据 Flight Global 发布的数据显示截至 2015 年底，全球超过 40% 在服役中的商用飞机中是由飞机租赁公司持有或管理。

随着 2015 年全球经济环境的变化，对目前的飞机租赁行业产生了重大影响。截至 2015 年末，全球排名前五十的飞机租赁公司的机队规模达到 8,637 架，自 2014 年 AerCap 收购美国国际集团（AIG）旗下国际租赁金融公司（ILFC）成为全球第一大飞机租赁公司后，在 2015 年国际飞机租赁市场发生了多起具有重要意义并购，尤其以亚洲新兴市场的跨国并购最为受到市场的关注。根据 Flight Global 发布的 Finance & Leasing 2016 报告，部分长期投资者越来越看好亚洲企

业进入飞机租赁领域。随着飞机租赁行业的发展态势，飞机租赁公司规模化的优势将逐渐释放，从而产生更大的商业机会。

4、周期性、区域性与季节性

飞机租赁处于航空运输产业链中的前端与全球航空运输业的发展水平高度相关，当整体经济向好时会带动航空运输业的发展会导致对租赁飞机的需求增长。根据世界银行的数据显示截至 2014 年全球飞机客运超过了 30 亿人次，航空运输业总体上呈增长态势，但是航空运输业的发展仍然会受到宏观经济波动的影响，具有一定的周期性。除此之外飞机租赁行业同时也具有一定的区域性与季节性，主要体现在亚洲、南美、印度等新兴市场中由于经济增长速度快于世界平均经济增长速度，对飞机需求的更强，因此飞机租赁在上述地区的业务增长速度要快于成熟市场。另外，飞机租赁受到季节性的影响主要是因为季节的不同会造成人们出行频率的不同。

5、飞机租赁需求动因

飞机的经济使用周期通常在 25 年左右，对于航空公司来说飞机租赁的吸引力来源于几个方面：

(1) 飞机价格昂贵，飞机租赁可以避免巨额资金的即时投入，通过租赁方式则可减轻航空公司的融资困难；

(2) 增强机队结构的灵活性，航空公司采用飞机租赁方式可以有效规避行业周期导致的机队结构性投入过剩，使机队规划更具弹性；

(3) 快速的获取新型技术，由于一些新型飞机的购买价格过高使得部分公司无力支付，但是通过租赁可以更快速的获得先进机型；

(4) 租赁飞机的交付速度要远远快于订购飞机的速度，节省了时间；

(5) 由于航空公司对租赁的飞机并不享有所有权，飞机租赁可以使航空公司免于承受剩余价值风险。

由于飞机租赁的上述优点，越来越多的航空公司采用租赁飞机的运营方式，使得飞机出租方未来将扮演更加重要的角色，飞机租赁行业得到快速发展。同时，飞机属标准化资产且使用寿命长，租约到期或退租后的飞机进入租赁市场或变现

都比较容易，而且由于民用运输飞机的生产几乎被波音公司和空中客车公司所垄断，飞机的价值较为稳定且易于评估，飞机租赁公司可凭借飞机较为稳定的担保价值借助资本市场进行融资拓展租赁业务，越来越多的飞机租赁公司提供飞机租赁服务。

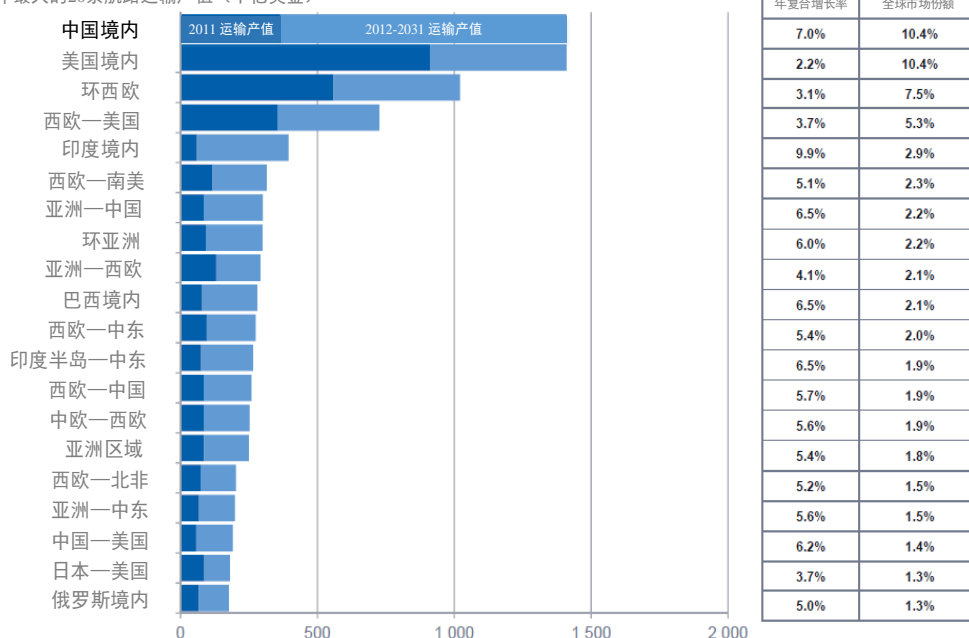
（四）飞机租赁未来的发展趋势

1、航空运输业的整体发展趋势

长期来看，航空运输业是一个周期性的行业，受宏观经济周期的影响而波动。财政部发布的二十国集团(G20)财长和央行行长会公报指出，预期多数发达经济体的经济活动将继续温和扩张，主要新兴市场经济体的增长将保持强劲。目前，全球各项贸易指数逐渐见底，继续下降的空间较小，未来随着全球经济和贸易活动的复苏，商务、旅游、国际交往、货物运输等对航空运输的需求在中长期仍将持续保持增长。

根据空客公司的预测，在 20 年后中国将超过美国成为世界 RPK 总量最高的国家，其他新兴市场如印度、南美、中东等地区也将保持较高的 RPK 增长率。

至2031年最大的20条航路运输产值（十亿美金）



随着国际贸易的快速发展和居民收入的增加，国际商务往来和旅行频繁，致使航空公司现有的运力无法满足新增客流的需要，航空运输需求的大幅增加导致航空公司引进飞机的需求持续增长。同时，出于对安全、营运成本或者环保的考

虑，航空公司采用技术更加先进的能够节省燃料的新型飞机替换服役时间较长的飞机。

根据空客公司的预测，到 2033 年全球服役的客运飞机将达到 37,500 架（不包含座位数在 100 以下的小型飞机）比 2013 年的全球服役的客机总数增加 31,400 架（不包含座位数在 100 以下的小型飞机）。此外，波音公司预测，到 2034 年底全球服役飞机的总量将达到 43,560 架，将比 2013 年时增加 38,050 架。

航空公司	预测时间	飞机总量	仍在服役飞机	新增飞机
空客	2014-2033	37,500	6,100	31,400
波音	2014-2034	43,560	5,510	38,050

2、飞机租赁行业发展趋势

（1）飞机资源稀缺，飞机租赁成为航空公司扩大机队规模的主要手段之一

飞机租赁作为航空公司增加运力的一种重要的途径，可以为航空公司节省巨额的资本支出，降低季节性和周期性对航空营运的影响。在经济向好的背景下，新增运量和飞机替换的飞机需求将给航空运输公司带来较大的资金压力，航空运输公司会越来越倾向于租赁飞机。根据 IATA 的预测在 2020 年时飞机租赁公司拥有的飞机数量将占全球服役飞机数量的 50%。波音公司官方网站公布的数据显示 2015 年内波音公司共收到飞机订单 868 架，交付订单 762 架，截至 2016 年三季度末波音公司累计积压的尚未交付订单共计 5,612 架，可见飞机资产仍具有一定的稀缺性，市场处于供不应求的状态。未来考虑到飞机交付的时间成本，飞机租赁将是航空公司扩大机队规模的主要手段之一。

（2）行业不断整合，集中度逐渐提升

研究机构 Flightglobal 对全球前 50 大的飞机租赁公司进行了统计分析并在《Finance & Leasing 2016》报告中指出，截至 2015 年全球前 10 大的飞机租赁公司合计持有的飞机资产价值约 1,370 亿美元，占全球排名前 50 的飞机租赁公司合计持有的价值一半以上。尽管如此近年行业内仍在不断的相互间进行整合，如：

①渤海金控收购 Avolon；

②CIT 与 CTL 共同设立合资企业并建立合作关系；

③Aircastle 与 IBJL 共同设立合资企业并建立合作关系；

④GECAS 收购直升飞机租赁公司 Milestone Aviation；

⑤AerCap Holding 收购 AIG 旗下的 ILFC 飞机租赁公司。

上述事件反映出随着飞机租赁行业的不断发展，全球大型的飞机租赁公司一直在不断的在整合行业资源，通过扩大机队规模、兼并与收购等方式形成一定的集中度，从而更充分的发挥规模优势。

（3）资本市场成为飞机租赁公司扩充资本实力的主要手段

波音公司的资本市场部门预测 2016 年飞机市场的整体融资需求规模将达到 1,270 亿美元。对于飞机租赁公司而言，波音公司预测其订购飞机的资金中将有 53% 直接来源于资本市场，较 2012 年的 11% 相比有了显著的提升，同时对于出口信贷、银行贷款等融资方式的依赖性逐渐下降。

随着中国银行旗下的飞机租赁公司中银航空租赁（BOC Aviation）香港上市后，先后还有多家大型集团宣布了旗下飞机租赁业务有潜在上市的意愿，未来或有更多的飞机租赁公司寻求上市或并购等途径进入资本市场，从而提升其资本实力。随着飞机租赁公司对资本市场的参与程度的提升，将有助于加强飞机租赁行业的资本整体实力。

3、影响飞机租赁行业发展的因素

（1）有利因素

①世界经济进入新常态、新兴市场经济持续增长、区域经济发展将有力的推动航空运输业的规模增长

航空运输业是富有弹性的行业，与宏观经济紧密相关，历史数据显示，航空运输业增长率不仅与 GDP 增长率呈现同涨同跌的周期性变化，而且其变化程度显著高于 GDP 的增长。目前，全球各项贸易指数逐渐见底，继续下降的空间较小，未来随着全球经济和贸易活动的复苏，商务、旅游、国际交往、货物运输等对航空运输的需求在中长期仍将持续保持增长。国际货币基金组织（IMF）在其最新《世界经济展望报告》中指出，新兴市场和发展中经济体今年的经济增长预期维持不变，仍为 4.1%，并将中国今年经济增长预期从 6.5% 上调至 6.6%。总体

上看，亚太地区、非洲、拉丁美洲相对应的增长速度比欧美国家较为乐观，飞机租赁行业会因全球经济的复苏特别是新兴市场经济的持续增长和区域经济发展而受益。

②经济全球化及国际贸易发展

经济全球化进程不断加快和深化，世界贸易组织成员不断增加，国家和地区之间的政治、经济联系日益紧密，国际间的经贸往来变得更加频繁，从而为航空运输业发展创造了广阔的市场。飞机租赁行业会因经济全球化和国际贸易不断发展而受益。

③新兴市场的开拓

世界上约有 80% 的人口生活在亚太、拉丁美洲等新兴市场国家，这些市场目前只占据全球航空运输市场的 25% 左右，因此未来在这些市场中对飞机的需求有巨大的提升空间，并且新兴市场大多是发展中国家资本积累不足，而飞机租赁正好能够降低这些国家扩大机队规模的门槛。

④航空公司低成本运营增加了对租赁的需求

昂贵的飞机购买成本、激烈的市场竞争以及季节性和周期性波动等对航空公司盈利构成极大威胁，因此，目前许多航空公司实行低成本运营战略，以增强航空公司的盈利能力和经营的灵活性。飞机租赁作为航空运输公司取得飞机的一种重要的途径，可以为航空公司节省巨额的资本支出，降低季节性和周期性对航空营运的影响。

⑤科技发展与更新换代

对于航空公司来说，保持机队的灵活性是影响其竞争优势的重要因素之一。近年来随着科技不断的进步飞机的更新换代也愈加频繁，为了保证及时更新技术航空公司需要依靠飞机租赁公司为其提供更加灵活、资本投入更低的服务。

⑥放松管制，航权开放

航权开放和放松管制成为近年全球航空运输业发展重要特点，这意味着航空巨头可以开辟更多的国际国内航线，提升自己的全球航空市场中的份额，中小型航空公司为了在激烈的竞争中求得生存和发展，也需要扩大机队规模，开辟更多

航线，以迎接挑战。

（2）不利因素

①宏观经济周期的波动

航空运输业是典型的周期性行业，受宏观经济波动影响较大。近年来，随着世界经济的不稳定性因素不断增加，尤其是 2008 年爆发的国际金融危机对世界经济实体经济产生很大影响，2010 年以来爆发的欧洲债务危机、2011 年日本发生强烈的地震、2016 年英国脱离欧盟等一系列的事件在一定程度上阻碍了世界经济的复苏。国际货币基金组织（IMF）在其最新《世界经济展望报告》中将 2016 年和 2017 年全球经济增长预期各下调 0.1 个百分点，至 3.1% 和 3.4%，并将英国今明两年经济增长预期分别下调 0.2 个百分点和 0.9 个百分点，至 1.7% 和 1.3%；将美国 2016 年经济增长预期从 2.4% 下调至 2.2%。总体上看，亚太地区、非洲、拉丁美洲相对应的增长速度比欧美国家较为乐观，但全球宏观经济周期仍存在一定的波动，可能对飞机租赁行业产生间接影响。

②其他运输方式替代

航空运输业与铁路、公路、水运等其他运输方式存在相互替代的情形。随着各国高速公路网络的逐步完善和高速铁路网络辐射范围的大幅增加，公路运输和铁路运输对航空中短途运输构成有力的竞争，中短途航空运输可能会因为公路和铁路运输而受到负面影响，从而间接影响到飞机租赁业务发展。

③潜在的突发事件

战争、地区冲突、恐怖袭击、自然灾害、非传统性安全事件等突发事件会对航空运输业产生负面影响，其潜在影响包括航班中断、客运量和收入减少等。

④税收

各国税法对飞机租赁业务的税收规定在一定程度上影响着飞机租赁行业的发展，例如目前国内经营飞机租赁业务的总体税负大大高于国际市场。

（五）进入飞机租赁行业的主要障碍

1、对资本规模要求较高

由于飞机租赁行业属于资本密集行业，对资本规模要求较高，因此飞机租赁

公司的股东一般为银行等金融机构或者是大型企业集团；另一方面，飞机租赁业务的开展要求较高的行业背景，因此除金融租赁公司外，飞机租赁公司大多具有航空或飞机制造等产业背景；最后，在飞机租赁行业发展到一定阶段以后，在不同的产业领域会形成具有相对竞争优势的飞机租赁公司，其业务规模效应往往令新的进入者付出较高的进入成本。

2、专业技术人才短缺

现代飞机租赁作为一种特殊的融资方式和交易方式，既是资本密集型的，更是智力密集型和知识密集型的，业务涉及金融、会计、国际贸易、保险、法律、航空等专业知识，因此从业人员必须具备高文化、高素质。而且随着金融形式不断创新，飞机租赁形式也将不断丰富。由于具备各方面素质的复合型人才比较短缺，从而限制了这个行业的发展与创新。

第五节 本次交易的预估值情况说明

一、C2 公司预估情况

预评估对象为 C2 公司的股东全部权益价值。

预评估范围为 C2 公司的全部资产和负债，包括：货币资金、应收款项、飞机及其他资产等资产，以及应付款项、借款及其他负债等负债。

1、预评估假设和限制条件

本次预评估时，主要是基于以下重要假设及限制条件进行的，当以下重要假设及限制条件发生较大变化时，预评估结果应进行相应的调整。

假设资本结构及融资成本在基准日后不发生重大变化；

假设不考虑本次交易可能对预评估结果产生的影响；

C2 公司继续运营其租赁业务与资产，公司持续经营；

C2 公司经营业务所涉及的政治、法律、法规、财政或经济状况将不会有重大的变动；

假设和被预评估单位相关的利率、汇率、赋税基准及税率等预评估基准日后不发生重大变化；

C2 公司将会按现有计划购买新飞机并投入租赁服务，能筹到足够的资金来满足投入资本需求；

C2 公司将继续与所有现有客户或能及时找到新客户按既定合同延续飞机租赁关系；

在未来各年度将不会出现不可抗力等原因形成的特殊项目。

2、本次预评估方法

按照《资产评估准则—基本准则》，评估需根据评估目的、价值类型、资料收集情况等相关条件，恰当选择一种或多种资产评估方法。根据本次评估目的和评估对象的特点，以及目前项目所处的交易阶段、卖方的配合程度，并充分考虑

成本法（资产基础法）、收益法和市场法的适用性及可操作性，本次预评估选择上市公司比较法进行。

上市公司比较法是指获取并分析可比上市公司的经营和财务数据，计算适当的价值比率，在与被评估企业比较分析的基础上，确定评估对象价值的具体方法。

结合预评估标的企业的特点及行业情况，本次预评估选取 EV/EBITDA、飞机资产价值比率作为预评估价值乘数。

（1）EV/EBITDA

$EV/EBITDA = \text{企业价值} / \text{税息折旧及摊销前利润}$

采用 EV/EBITDA，可以消除资本密集度和折旧方法不同对价值倍数的影响。

企业价值倍数（EV/EBITDA）与市盈率类似，但侧重于衡量企业价值。有四个因素驱动企业价值与 EBITDA 之比的倍数：公司的收入增长率、投入资本回报率、税率和资本成本。在多数情况下，行业内各公司一般面对相同的税收政策并承担相近的经营风险，税率和资本成本差异不大。投入资本回报率和收入增长率不具有这样的相似性，对企业价值倍数影响较大。

（2）飞机资产价值比率

$\text{飞机资产价值比率} = EV / \text{飞机资产价值}$

飞机资产价值比率与企业价值倍数（EV/EBITDA）类似，公司的收入增长率、投入资本回报率越高则价值比率越大，税率和资本成本反之。

3、预评估实施步骤

本次预评估主要按以下步骤进行：

（1）明确被评估企业的基本情况，包括预评估对象及其相关权益状况，如企业性质、资本规模、业务范围、营业规模、市场份额，成长潜力等。

（2）选择与被评估企业进行比较分析的参考企业。首先对准参考企业进行筛选，以确定合适的参考企业。

对准参考企业的具体情况进行详细的研究分析，包括主要经营业务范围、主要目标市场、收入构成、公司规模、盈利能力等方面。通过对这些准参考企业的业务情况和财务情况的分析比较，以选取具有可比性的参考企业。

(3) 对所选择的参考企业或交易案例的业务和财务情况进行分析，与被评估企业的情况进行比较、分析，并做必要的调整。

首先收集参考企业的财务信息，如行业统计数据、上市公司年报、研究机构的研究报告等。其次，对上述从公开渠道获得的业务、财务信息进行分析调整，以使参考企业的财务信息尽可能准确及客观，使其与被评估企业的财务信息具有可比性。

(4) 选择、计算、调整价值比率。在对参考企业财务数据进行分析调整后，需要选择合适的价值比率，如企业价值倍数（EV/EBITDA）、飞机资产价值比率等价值比率，并根据以上工作对价值比率进行必要的分析和调整。

(5) 运用价值比率得出评估结果。在计算并调整参考企业的价值比率后，与评估对象相应的财务数据或指标相乘，计算得到需要的权益价值或企业价值。

4、预评估过程

(1) 企业价值（EV）倍数估值过程

采用企业价值（EV）倍数测算，C2 的企业价值倍数为 8.54，以 2016 年年化的息税折旧、摊销前利润 1,107,456 千美元计算，经营性资产价值预评估值为 9,457,674 千美元。以预测 2017 年息税折旧、摊销前利润 1,211,992 千美元计算，经营性资产价值预评估值为 10,350,412 千美元。

由于上市公司比较法采用上市公司的股票交易价格计算股权市值，因此这个“市值”应该是代表流通性、少数股权的价值。当被评估股权状态与上述状态不一致时需要进行调整。由于本项目是收购 100% 股权的非上市公司，因此，本次评估需要考虑收购控股权涉及的溢价和市场流动性折扣。

经彭博资讯查询，2015 年 9 月 30 日至 2016 年 10 月 23 日，美国市场的现金要约收购且交易规模大于 20 亿美金的共 27 宗，平均公布溢价率为 32.29%，本次预评估参照控制权溢价取整确定为 32%。参考 2010 年至 2016 年 10 月 12

日美国上市公司首发价格与首日收盘价折扣率的算术平均值，谨慎起见，本次预评估参照流动性折扣率取整确定为 9%。

以 2016 年年化的息税折旧、摊销前利润 1,107,456 千美元计算，考虑到控股权溢价、流动性折扣再加回未合并子公司价值与非经营性资产、负债净值后，C2 预评估基准日股东全部权益价值预评估结果为 7,362,164 千美元。以预测 2017 年息税折旧、摊销前利润 1,211,992 千美元计算，C2 预评估基准日股东全部权益价值预评估结果为 8,434,521 千美元。因此，采用企业价值(EV)倍数法预评估，C2 预评估基准日股东全部权益价值预评估结果为 7,362,164 千美元~8,434,521 千美元之间。

(2) 飞机资产价值比率估值过程

按预评估基准日可比公司 120 个交易日的股票交易均价，测算可比公司权益市值，并对非经营性资产、负债进行调整，测算调整后的企业价值及价值比率。根据影响飞机资产价值比率的因素对飞机资产价值比率进行调整。取调整后飞机资产价值比率的算术平均 1.01 作为 C2 的飞机资产价值比率。同时考虑 32% 的控股权溢价及 9% 的流动性折扣。

从经营性资产价值中减除付息债务、少数股东权益等，即为经营性股权初步价值。考虑控制权溢价和流动性折扣后再加回非经营资产的价值，如货币资金、未进入合并报表的子公司就得到预评估基准日股东全部权益价值。采用飞机资产价值比率估值评估，C2 预评估基准日的股东全部权益预评估结果为 7,864,819 千美元。

二、预估结果

根据有关法律、法规和资产评估准则，遵循独立、客观、公正的原则，评估机构中企华采用市场法对 C2 公司的股东全部权益价值进行了预评估，得出以下预评估结论：

(一) 企业价值(EV)倍数评估结果

以 2016 年 6 月 30 日为预评估基准日，C2 公司归属于母公司的所有者权益账面值 6,916,156 千美元，采用企业价值(EV)倍数评估，C2 公司预评估基准日股东全部权益价值评估结果为 7,362,164 千美元~8,434,521 千美元之间，预评估

增值 446,008 ~1,518,365 千美元，增值率 6.45%~21.95%。

（二）飞机资产价值比率评估结果

以 2016 年 6 月 30 日为预评估基准日，C2 归属于母公司的所有者权益账面价值 6,916,156 千美元，采用飞机资产价值比率，预评估值 7,864,819 千美元，预评估增值 948,663 千美元，增值率 13.72%。

采用飞机资产价值比率可以消除财务杠杆、资本密集度和折旧方法不同对价值倍数的影响，航空租赁公司的主要核心资产飞机资产、公司的盈利增长率、投入资本回报率等影响公司价值的主要因素在估值中均有所反映，可以较好反映公司的市场价值，因此本次预评估采用飞机资产价值比率估值结果，即：

以 2016 年 6 月 30 日为预评估基准日，C2 归属于母公司的所有者权益账面价值 6,916,156 千美元，采用市场法预评估，预估值 7,864,819 千美元，预评估增值 948,663 千美元，增值率 13.72%。

三、预计评估价格与交易价格的差异原因、差异区间及对本次重组的影响

（一）预计评估价格与交易价格的差异原因、差异区间

预计评估价格系中企华以 2016 年 9 月 30 日为基准日评估的 C2 公司全部股东权益的市场价值。

本次交易最终价格根据《购买与出售协议》约定的方式对 C2 公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价 627,491,703 美元的方式确定。经调整的预计评估价格系预计评估价格加上 C2 公司在评估基准日按照协议约定的调整原则确定的净资产调整额。

最终交易价格与经调整的预计评估价格的差异主要体现在以下几个方面：

1、评估基准日至交割前一日净资产变动

本次评估基准日为 2016 年 9 月 30 日，而最终交易价格是以交割日前一日净资产为基础进行调整，鉴于交割日尚不能确定，评估基准日至交割日前一日因经营业绩累积形成净资产变动将产生最终交易价格与经调整的预计评估价格的差异。以 2015 年度 C2 公司净利润测算，C2 公司月均净利润和综合收益为 0.32 亿

美元，最终交易价格将包含评估基准日至交割日前一日因经营业绩累积形成的净资产变动。

2、“加拿大交割”涉及的荷兰税务规则

在本次交易的“加拿大交割”中，Dutch BV 对其转让 CIT ULC 股权获得的现金收益进行分配，“C2 公司交割”时支付的对价将减去加拿大收购价。“加拿大交割”中，相关方将在交割前寻求获取有利的荷兰税务规则，若无法获取该等规则，Dutch BV 将不再进行分配，相应的“C2 公司交割”时支付的交易对价将不扣减加拿大交割的交易对价，将产生最终交易价格与经调整的预计评估价格的差异。但公司因本次交易最终实际付出的现金金额不会因无法获取该等荷兰税务规则而发生变化。

3、EX-IM 借款

根据本次交易安排，如 2016 年 12 月 31 日前取得 EX-IM 借款相关同意，EX-IM 借款将在交割时转由买方承担；如 2016 年 12 月 31 日前未能取得前述同意，卖方需安排在交割日前偿还前述全部借款本金余额，且最终交易价格将进行调整。鉴于目前尚无法确定是否可以取得 EX-IM 借款相关同意，EX-IM 借款可能引发最终交易价格与经调整的预计评估价格的差异。上市公司将在重组报告书中披露取得 EX-IM 借款相关同意的情况以及对最终交易价格的影响。以 2016 年 6 月 30 日测算，EX-IM 借款余额 2.19 亿美元，如无法取得 EX-IM 借款相关同意，最终交易价格将增加 2.19 亿美元。

4、除外飞机

根据《购买与出售协议》的相关约定，假设截止到 2017 年 1 月 20 日，CIT Leasing 和 CIT Bank 持有的 25 架飞机无法以增资或出售的方式注入到 CIT Aerospace 中，则该 25 架飞机将作为除外飞机，不作为重组计划的一部分，并且将不包含在调整后净资产金额当中。截至本预案出具之日，上述 25 架飞机中已有 23 架飞机注入 CIT Aerospace，尚未注入 CIT Aerospace 的飞机仅 2 架，截至 2016 年 6 月 30 日，上述 2 架飞机账面净值合计约为 544 万美元。假设截止到 2017 年 1 月 20 日，上述 2 架飞机仍无法注入到 CIT Aerospace 中，则该 2 架飞机将作

为除外飞机。以 2016 年 6 月 30 日测算，C2 公司经调整后的净资产将减少约 544 万美元，C2 公司 100% 股权的交易价格也会相应减少约 544 万美元。

综上，以 2016 年 6 月 30 日测算，上述“加拿大交割”涉及的荷兰税务规则、EX-IM 借款、除外飞机三项因素合计影响最终实际付出的现金金额为增加不超过 2.14 亿美元，评估基准日至交割前一日净资产变动因素对最终实际付出的现金金额影响将根据评估基准日至交割前一日因经营业绩累积形成的净资产变动最终确定。

虽然最终交易价格与经调整的预计评估价格因以上几方面原因可能存在差异，但本次最终交易价格应经双方共同确认。如双方无法达成一致，将由独立注册会计师事务所对净资产调整额进行确定，以保证净资产调整额的公平合理。

（二）预计评估价格与交易价格差异对本次重组的影响

本次交易最终价格根据《购买与出售协议》约定的方式对 C2 公司在交割前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价 627,491,703 美元的方式确定。本次交易价格不以评估结果为依据，为验证本次交易价格的公平合理，中企华将出具以 2016 年 9 月 30 日为基准日的 C2 公司全部股东权益的评估报告。

最终交易价格与经调整的预计评估价格可能存在的差异原因中，评估基准日至交割前一日因经营业绩累积形成净资产变动而引起的交易价格差异，属于业务经营范围，不会对本次重组产生不利影响；“加拿大交割”涉及的荷兰税务规则不会影响本次交易最终实际付出的现金金额，不会对本次重组产生不利影响；EX-IM 借款以及除外飞机是否会对最终交易价格的产生影响将在重组报告书中予以明确，且该等事项系交易各方在《购买与出售协议》中约定的调整内容，最终交易价格将由双方共同确认，如双方无法达成一致，将由独立注册会计师事务所对净资产调整额进行确定，以保证净资产调整额的公平合理，不会对本次重组产生不利影响。

第六节 交易协议的主要内容

本次交易中涉及到的合同均为英文版本，本部分内容系相关主要内容的中文翻译，如对本部分内容理解发生歧义的，则以英文版本为准。

一、《购买与出售协议》的主要内容

2016年10月6日（纽约时间），渤海金控、Avolon及其下属子公司 Park Aerospace 与 CIT、CIT Leasing 签署了《购买与出售协议》（<PURCHASE AND SALE AGREEMENT>），协议主要内容如下：

（一）交易主体

渤海金控（《购买与出售协议》项下称“买方母公司”）、Avolon（《购买与出售协议》项下称“买方直接母公司”）及其下属子公司 Park（《购买与出售协议》项下称“买方”）与 CIT（《购买与出售协议》项下称“卖方母公司”）、CIT Leasing（《购买与出售协议》项下称“卖方”）

（二）重组计划

根据《购买与出售协议》之附件 C《重组计划》，本次交易重组计划分四阶段，具体如下：

1、第一阶段，2017年1月20日前完成的步骤（即 C2 重组）：

1.1 成立 C2 公司（作为 CIT Leasing 的子公司）⁵。

1.2 将美国国内的飞机资产和订单转移至 CIT Aerospace：

1.2.1 CIT Leasing 向 CIT Aerospace 转让其相关飞机订单的权利和义务⁶。

1.2.2 CIT Leasing 将其拥有的飞机资产以增资或出售的方式注入到 CIT Aerospace；CIT Bank 将其拥有的飞机资产以出售的方式注入 CIT Aerospace。

1.2.3 如果截止到 2017 年 1 月 20 日，步骤 1.2.2 中所涉及飞机的所有权未能转让给 CIT Aerospace，该等飞机（以下简称“除外飞机”）将不作为重组计划的一部分，并且将不包含在调整后净资产金额之中。

⁵ 已完成

⁶ 已完成

1.3 C2 公司转换成一家 LLC 类型的公司。

1.4 CIT Leasing 将其持有的 CIT Aerospace 100% 股权向 C2 公司增资。

1.5 Emerald Holdings C.V. 清算，Emerald Holdings C.V. 将其持有的 Dutch BV 股权和 Emerald Funding (Netherlands) C.V. 股权分配至 CIT Leasing 直接持有。

1.6 CIT Leasing 将其持有的 Dutch BV 100% 股权向 C2 公司增资。

2、第二阶段，交割日前完成的步骤：

2.1 偿付 CAF III 相关债务：Dutch BV 通过向 CIT 借款的方式筹集资金偿付 CAF III 相关债务，并使 CAF III 成为 Dutch BV 的全资子公司。

2.2 偿付 ECA 相关债务：CIT Aerospace International 通过 CIT Leasing 增资的方式和 CIT Group 借款的方式筹集资金，并将筹集资金出借或增资到为 ECA 借款所设立的相关 SPV 中，相关 SPV 进而偿还第三方债务。截止到 2016 年 12 月 31 日，若 CIT 未获取关于 EX-IM 债务转移的同意，CIT 将以 ECA 偿付相一致的形式偿付该债务。

2.3 解除加拿大融资结构：CIT ULC 将其在 CIT Canada Finance LP 中的有限合伙企业权益和 CIT Canada Finance ULC 的股权权益出售给 CIT Financial Ltd.。

3、第三阶段，“加拿大交割”步骤（须在“C2 公司交割”之前完成）：

3.1 在 3.2 之前，买方提供资金偿还 CIT ULC 各公司所欠 CIT 及其关联方的债务。

3.2 CIT ULC 股权出售：Dutch BV 依照《加拿大公司购买协议》向买方新成立的加拿大纳税公司 CanCo 出售 CIT ULC 的股权，以换取现金⁷；Dutch BV 对其现金收益进行分配⁸。

3.3 CanCo 和 CIT ULC 进行合并，并形成一家合并实体（简称“CanAmalCo”）。

3.4 CanAmalCo 以等于上述步骤 3.2 中所述购买价款的金额向买方转让其持有的 CIT Funding LLC 的股权，以换取票据。CanAmalCo 立即以等值金额的票据

⁷目前，《加拿大公司购买协议》约定的购买价款为 35 亿美元，该购买价款将在交割前依照《加拿大公司购买协议》的相关约定进行调整。

⁸当事方将在交割前寻求获取有利的荷兰税务规则，如果无法获取该等规则，Transportation Holdings 将不再进行分配，并将在第二步交割，即 C2 股权交割中对购买价款进行调整。

执行股份回购。

4、第四阶段，“C2 公司交割”步骤：

4.1 在 4.2 之前，买方提供资金偿还 C2 各公司所欠 CIT 及其关联方的债务。

4.2 CIT Leasing 向买方出售 C2 公司的股权。

（三）购买与出售

1、股份收购

Avolon 在开曼群岛设立全资子公司 Park，以现金方式收购 C2 公司 100% 股权，并在交割时分如下两步实施：

1.1 依照《加拿大公司购买协议》约定，卖方应指令 Dutch BV 向买方下属公司 Alberta 交付其持有的 CIT ULC 的 100% 股权。

1.2 完成前述加拿大交割后，卖方应向买方转让交付卖方所持有的 C2 公司的 100% 股权。

通过以上方式，CIT Leasing 将其持有的 C2 公司 100% 股权（含其下属子公司股权）交割至 Avolon 名下。

2、收购价⁹

收购价为（1）627,491,703 美元的溢价，与（2）“估算的调整后净资产额”（the“Estimated Adjusted Net Asset Amount”）之和，其中包含《加拿大公司购买协议》中约定的 CIT ULC 已发行流通股的购买价款（约 35 亿美元¹⁰）。

3、交割

3.1 关于交割日

交割应于纽约时间当日上午 10:00 时开始进行，具体交割日为以下二者之中的较早日期：（1）当月的第一个日历天（前提是，该日期之前至少三（3）个营业日，卖方已向买方提交“估算的调整后净资产表”（Estimated Adjusted Net Asset Statement）；（2）本次交易完成的交割条件全部得到满足或被豁免之日起的第五

⁹根据《购买与出售协议》约定，收购价将随“交割调整额”（the“Post-Closing Adjustment”）增减（如有）。

¹⁰协议签订日，《加拿大公司购买协议》约定了 35 亿美元的收购价。但是，由于交割日前的余额变动（包括公司间的贷款余额）和正常贸易往来会导致公允市价的变动，该等收购价仍会调整。收购价于交割日确定，计算方法不变。

(5) 个营业日，或以买卖双方共同书面约定的其他地点、日期和时间为准。交割自纽约时间交割日当天上午 12:01 时起生效。

但是，即便本次交易完成的交割条件已全部得到满足或被豁免，如协议约定的债务融资和任何替换融资均未完成，且在本次交易完成的交割条件得到满足或被豁免之前至少五（5）个营业日，营销期¹¹尚未结束的，则交割日应为下述两者中的较早日期：（A）买方提前不少于五（5）个营业日书面通知卖方营销期内的指定营业日；以及（B）营销期最后一天后满五个营业日，或以买卖双方书面约定的其他日期、时间和地点为准。

3.2 交割

3.2.1 加拿大交割前，买方应根据重组计划为加拿大交割及 C2 交割所涉及的公司间债务清偿提供资金。

3.2.2 Alberta 根据《加拿大公司购买协议》，收购 CIT ULC 的已发行流通股并支付购买价款，完成加拿大交割。

3.2.3 加拿大交割完成后，进行 C2 公司交割并支付购买价款。

3.3 净资产财产报表的调整

3.3.1 预期交割日之前不少于五（5）个营业日，卖方应向买方提供“估算的调整后净资产表”（Estimated Adjusted Net Asset Statement）。

3.3.2 交割日后的六十（60）天内，买方编制并向卖方交付“交割用调整后净资产表”（Closing Adjusted Net Asset Statement）；卖方收到之日起的六十（60）天内（以下简称“审核期”），卖方及其代表有权审阅该表，买方应积极配合。

3.3.3 卖方应在审核期内向买方书面提出其对“交割用调整后净资产表”（Closing Adjusted Net Asset Statement）的异议（以下简称“异议通知函”），如未能提出，视为卖方已经接受该表。在交付异议通知函之日起的三十（30）天内，或双方书面约定的更长期限（以下简称“争议解决期”）内，双方仍未能解决前述分歧，将分歧事项提交给独立的美国注册会计师事务所，该事务所在被选定之后

¹¹ 根据《购买与出售协议》，营销期（Marketing period）指，如下日期之间较早的日期起第一个连续15个营业日期限，即中期财务报表审计报告（或2016年度财务报表审计报告）提交日、和本次交易完成的交割条件最先满足日。

的三十（30）天内，根据买卖双方各自所提交的书面材料核算调整后的净资产额。卖方不提出异议的或独立会计师事务所调整后的净资产表具有终定效力，对买卖双方均具有约束力，该报表即“最终交割用调整后净资产表”（Final Closing Adjusted Net Asset Statement），其中所列调整后的净资产额被称为“最终交割用调整后的净资产额”（Final Adjusted Net Asset Amount）。

3.4 收购价的调整

交割后，收购价按如下原则进行调整：“最终交割用调整后的净资产额”扣除“估算的调整后净资产额”（Estimated Adjusted Net Asset Amount）的余额为“交割调整额”（Post-Closing Adjustment）。如“交割调整额”为正值，则买方应以现金形式将其支付给卖方（或卖方所指定的关联方）。如“交割调整额”为负值，则卖方（或卖方指定的关联方）应以现金形式将其支付给买方。前述款项均应于“最终交割用调整后净资产表”交付之日起的十（10）个营业日内付清，并支付自交割日起至差额付款之日止期间确定利率的利息。

（四）买方融资

买方已承诺进行融资，在本次交易完成的交割条件均得到满足的情况下，前述融资为买方于交割日履行的付款义务提供支持。如因故无法获得全部或部分融资，买方应立即通知卖方并尽力以不苛刻于买方签署的债务承诺函所规定的条件获得替换融资。

（五）买方并未购买 CIT 商标

买方代表自己及其关联方（在交割后包括 Commercial Air Group 成员），确认买方并未购买或获得 CIT 商标中的任何权利、资格或利益。

（六）已审计中期财务报表

卖方应尽力在 2017 年 1 月 20 日或之前（但在任何情况下均不得迟于 2017 年 1 月 25 日），向渤海金控交付 C2 公司及其下属公司按照美国注册会计师协会标准编制的 2016 年 9 月 30 日已审计汇总资产负债表、及截至 2016 年 9 月 30 日结束的九（9）个月期间汇总损益表、综合收入表、C2 母公司净投资额变动表和现金流量表（即“已审计中期财务报表”）。如果卖方在 2017 年 1 月 20 日之前交付前述报表，买方应自交付日至 2017 年 1 月 20 日（包括该日）的期限内按日

向卖方支付 285,715 美元费用，并在已审计中期财务报表交付后五（5）个营业日内支付至方指定的账户。

（七）Commercial Air Group¹²的债务

Commercial Air Group 的债务将在交割前全部偿还。除非，本协议签订后卖方就有关特定债务（系 EX-IM 所涉借款，详见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”之“（四）本次交易交割前 C2 公司的债务处置”）于 2016 年 12 月 31 日前获得第三方对本次交易的同意或批准，交割后仍由买方继续承担。

（八）转入雇员及薪酬福利

交割后，卖方之业务雇员（即转入雇员）由 C2 继续雇佣，且交割日后十二（12）个月内，转入雇员继续享有不低于交割前的薪酬和福利待遇。

交割日后，卖方及其关联公司应继续负责兑付 2017 年 1 月 1 日之前转入雇员应得的激励报酬（包括但不限于之前已经被授予的激励的延期兑现部分），但卖方认定在行政管理方面卖方及其关联公司无法支付上述激励报酬，则卖方可指示买方（1）支付 2016 年应得的且未被延期兑现的现金奖励；（2）其他激励买方除了承担奖励产生的税外，其他付款买方支付后由卖方向买方进行补偿。

交割日后，就转入雇员应获得的 2017 年的年度激励机会，买方及其关联公司应承担全部付款义务，且支付金额按照交割前适用于转入雇员的有效安排执行。

（九）税务

1、如果卖方未能在交割之前从荷兰相关税务机关获得书面税务裁定，除另有商定外，双方同意，Dutch BV 转让 CIT ULC 产生的收益仍属于 Dutch BV，不进行股权收益分配，且 C2 收购价应再加上买方收购 CIT ULC 的价款。

2、除分摊重组税、卖方重组税和买方重组税和相关转让税以外，所有其它转让税和公证费均应由买方和卖方各承担 50%。

（十）本次交易完成的交割条件

¹² Commercial Air Group 即指本次交易收购标的公司 C2 及资产重组完成后的 C2 公司的所有子公司。

除非本条约定的交割条件在交割日或之前被豁免，本次交易实施需满足如下交割条件：

- 1、渤海金控董事会及股东大会批准本次交易及相关事项。
- 2、取得中国监管机构所有与本次交易相关的备案、核准或授权，包括发改部门、商务主管部门、外汇管理部门、深圳证券交易所等。
- 3、通过美国、巴西、保加利亚、哥伦比亚、韩国、墨西哥、俄罗斯的反垄断审查。
- 4、通过美国外资投资委员会（CFIUS）的审查。
- 5、无禁令或不合法情况，即不存在由任何政府实体发布且会导致本次交易不合法或限制、禁止、影响本次交易被完成的任何命令或法律。

（十一）协议的终止及责任承担

1、终止的情形

1.1 在交割前任何时候，本协议均可经卖方和买方书面协商一致而终止。

1.2 在下述情况下，卖方或买方有权终止本协议：

1.2.1 如交割未在 2017 年 6 月 30 日（即“期满日”）或之前完成。但在期满日之前第五（5）个营业日，未能满足前述第 2、3、4 条确定的交割条件但满足了其他全部交割条件，双方可推迟期满日至 2017 年 9 月 30 日。

1.2.2 任何有管辖权的政府机构禁止本次交易，或没有满足前述第 2、3、4 条约定的交割条件。

1.3 在下述情况下，卖方可终止本协议：

1.3.1 买方或渤海金控违反或未履行本协议中的任何陈述、保证、承诺或其它约定的重要方面，且无法在期满日之前纠正，或未在卖方通知买方后内三十（30）日纠正。

1.3.2 如果本次交易完成的交割条件均已经被满足或豁免，卖方书面确认能够完成交割，但买方未在根据本协议确定的交割日期前完成交割的。

1.3.3 渤海金控股东大会未审议通过本次交易。

1.3.4 截至托管协议（即保证金协议）约定的买方应支付的 10,000 万美元的后续保证金缴纳日期后第三（3）个营业日纽约当地时间下午 5 时，托管代理人（即摩根大通银行）未从买方全额收到前述保证金的。

1.4 在下述情况下，买方可终止本协议：

1.4.1 卖方违反或未履行其在本协议中的任何陈述、保证、承诺或其它约定的重要方面，且无法在期满日之前被纠正或未在买方通知卖方后三十（30）日内纠正。

1.4.2 买方要求卖方按照本协议约定提供 2016 已审计财务报表，卖方未在 2017 年 4 月 21 日前向买方提供。

2、终止通知

如果卖方和/或买方按照前述约定终止本协议，则终止方应向另一方出具书面终止通知。

3、终止的效力

如果卖方和/或买方按照前述约定终止本协议的，除保密、声明、终止费等约定继续有效外，本协议其他约定应终止并失效，且任何一方均不再承担本协议项下任何责任。

4、终止费

因以下任一“特定终止情形”导致本次交易终止的，买方应指示托管代理人按照托管协议的约定，在本协议终止后两（2）个营业日内，将被托管的 60,000 万美元保证金作为终止费支付至托管协议项下卖方指定的账户；如果下述“特定终止情形”发生在重组计划 C2 重组完成日前，则买方需向卖方支付 50,000 万美元保证金终止费。如果因买方未按照协议约定期限支付后续保证金而被卖方终止本协议的，买方还应在终止后两（2）个营业日内，将前述终止费与托管的保证金之间的差额支付给卖方：

4.1 买方违反前述第 1.3.1 至第 1.3.4 条约定，而被卖方终止本协议的。

4.2 因（1）未能取得除美国以外其他国家的反垄断审查，（2）未能取得美国外资投资委员会（CFIUS）的批准，（3）未能获得渤海金控股东大会的批准，

(4) 未能获得中国监管机构所有与本次交易相关的备案、核准或授权，导致买方或卖方按照前述第 1.2.1 条约定终止本协议。

4.3 如未能满足取得中国监管机构所有与本次交易相关的备案、核准或授权的交割条件，买方或卖方按照前述第 1.2.2 条约定终止本协议。

5、协议中终止后的付款

5.1 发生前述“特定终止情形”的，如买方未向卖方支付终止费，包括未按照托管协议的约定向指示托管代理人交付书面联合指示，向卖方支付终止费，卖方因此启动诉讼或程序并胜诉的，则买方应向卖方支付卖方及其关联公司由于上述诉讼或程序而产生的所有的费用和成本（包括合理的诉讼费用和成本），并加上上述未支付款项自应付款之日起算的利息（下同）¹³。

5.2 对于发生不属于“特定终止情形”的终止的，如果卖方未按照托管协议向托管代理人交付联合书面指示，向买方划拨托管资金，买方因此启动诉讼或程序并胜诉，卖方应向买方支付买方及其关联公司由于上述诉讼或程序而产生的所有的费用和成本（包括合理的诉讼费用和成本），加上上述未支付款项自应付款之日起算的利息，减去托管协议项下托管资金取得的任何利息或其它收入。

（十二）交割后的保障责任

1、卖方的保障责任

1.1 自交割日起，卖方应对买方受保障方（系指买方、买方关联公司，及其董事、管理人员、雇员、继承人和受让人）因卖方或 Dutch BV 违反本协议或《加拿大购买协议》项下的陈述与保证及其他约定，或因非飞机租赁业务产生的负债和卖方披露表披露的诉讼造成的损失承担赔偿责任。

1.2 如无其他相反条款约定，买方因卖方违反本协议和《加拿大购买协议》项下的陈述与保证责任所遭受的损失中，在计算调整后净资产额或计算交割调整额时，已经涵盖了买方受保障方所遭受的损失无需赔偿；卖方仅对买方受保障方合计损失超过 2,000 万美元（以下简称“免赔额”）以上且不超过 30,000 万美元

¹³利率系指按照伦敦银行间拆借市场月利率核定的年利率（以英国银行家协会所公布的数据为准，若未公布相关数据，则以买卖双方共同选定的另一家权威机构所公布数据为准），在付款当日利率（若当日未公布伦敦银行间拆借市场月利率的，则以上一次公布该利率日期所公布的报盘数据为准）基础上，另加 500 个基点。

（以下简称“封顶金额”）部分承担赔偿责任，但买方因单一事项或系列相关事项造成的损失不超过 25 万美元（以下简称“最低金额”）的，不计入上述合计损失中；但由于卖方违反本协议项下关于“合法持有 Commercial Air Group 成员的股本”、“具有签署和履行本协议的权力”、“卖方支付经纪人费用”的陈述和保证，或 Dutch BV 违反《加拿大购买协议》项下关于“主体资格”、“具有签署和履行《加拿大购买协议》的权力及受协议约束的义务”、“合法持有公司的 100% 出售股份”等的相关陈述和保证义务而产生的损失，不适用于上述免赔额和最低金额的约定，且应以本次交易购买价款为限对买方进行赔偿。

2、买方的保障责任

自交割日起，买方按照本协议的约定对卖方受保障方（系指卖方、卖方关联公司，及其董事、管理人员、雇员、继承人和受让人）承担相应对等的保障责任。

（十三）法律适用和纠纷解决

1、本协议应受特拉华州法律管辖和解释，且不适用会导致特拉华州之外其它司法辖区的法律被采用的任何法律选择或冲突规则。

2、为了快速解决由于本协议（包括本协议的存在、有效性、解释或履行或本协议约定的本次交易）而产生的所有争议，均应依据《特拉华州快速仲裁法》和《特拉华州快速仲裁规则》，通过仲裁进行最终解决。仲裁裁决是终局的，对各方均有约束力。仲裁庭应由三名仲裁员构成。

2.1 合并仲裁

各方同意，为了解决因本协议或《加拿大公司购买协议》、《托管协议》、《保证协议》产生的争议而依据《快速仲裁法》组建的仲裁庭，对前述协议每一方均具有管辖权，也有权一并解决前述协议产生的争议。

2.2 本第 2 条项下的仲裁程序受特拉华州法律管辖和解释，不适用法律冲突规则，不论各方的其它权利、救济、责任、权力和职责是否受特拉华州法律管辖。

3、为了对前述第 2 条进行的仲裁提供支持而进行的辅助性的初步或临时救济而提起的任何诉讼或程序，各方在此不可撤销地且无条件地接受特拉华州衡平法院的专属管辖权（如果特拉华州衡平法院无法管辖，则由特拉华州的美国联邦

地区法院管辖)。

4、各方和 Commercial Air Group 均同意，基于债务融资、债务融资的具体协议或债务承诺函而发生的针对债务融资贷款人的任何诉讼均应受纽约州法律管辖和解释，且不适用会导致纽约州之外其它司法辖区的法律被采用的任何法律选择或冲突规则。

二、《加拿大公司购买协议》的主要内容

2016年10月6日(纽约时间)，Dutch BV 及 Alberta 签署了《加拿大公司购买协议》(<SHARE PURCHASE AGREEMENT>)，协议主要内容如下：

1、交易主体

Dutch BV (《加拿大公司购买协议》项下称为“卖方”，为 CIT Leasing 间接持股的全资下属公司)、Alberta (《加拿大公司购买协议》项下称为“买方”，为 Park 的全资子公司)

2、股份出售

2.1 Dutch BV 将其持有的 CIT ULC 的 100% 转让给 Alberta，Alberta 支付加拿大收购价 350,000 万美元，该收购价会根据交割日前的余额变动(包括公司间的贷款余额)和正常贸易往来发生变动。

2.2 加拿大交割先于 C2 交割完成。

3、履行交割义务的条件

以《购买与出售协议》项下本次交易完成的交割条件全部满足或被豁免，及完成 CIT ULC 股权出售后立即完成 C2 收购为条件。

4、协议终止

《购买与出售协议》发生终止时，本协议应自动终止并失效。任何一方均不因本协议的终止而对对方负有任何责任，《购买与出售协议》项下 Park 和 CIT 适用的救济措施是本协议终止的唯一且排他性救济路径。

5、法律适用和纠纷解决，适用本预案前述《购买与出售协议》第 13 条的约定。

三、《保证金协议》/《托管协议》的主要内容

2016年10月6日(纽约时间), Park(买方)、CIT Leasing(卖方)及 JPMorgan Chase Bank, NA(摩根大通银行, 作为托管代理人)签署了《保证金协议》(即《托管协议》<Deposit Escrow Agreement>), 基于买卖双方与渤海金控、Avolon、CIT 签署和履行《购买与出售协议》之需要, 买卖双方以卖方为受益人, 委托托管代理人对 60,000 万美元保证金(即“托管资金”)进行托管。本协议签署同时, 买方应向托管代理人支付 50,000 万美元额保证金; 卖方已经或即将满足完成 C2 重组的所有重大条件之日起第五(5)个营业日, 不晚于当天纽约时间下午 5:00 时, 买方应追加 10,000 万美元的后续保证金, 以使托管的保证金合计为 60,000 万美元。托管资金用于支付:

- 1、向卖方支付《购买与出售协议》约定的终止费; 或
- 2、交割时作为收购价的一部分向卖方支付。

四、《过渡期协议》的主要内容

2016年10月6日(纽约时间), Park 和 CIT 签署了《过渡期协议》(<TRANSITION SERVICES AGREEMENT>), 约定自《购买与出售协议》约定的交割日后 12 个月的过渡期内, 服务提供方及其子公司向服务接受方或服务接受方的子公司提供包括与控制关系、信息技术、资金、应收账款、税务、人力资源、法律和保险等相关的服务。

五、《投票协议》的主要内容

2016年10月6日(纽约时间), 公司控股股东海航资本及其一致行动人深圳兴航、燕山基金、天津通万与 CIT Leasing 签署了《投票协议》(<VOTING AGREEMENT>), 约定海航资本及其一致行动人深圳兴航、燕山基金、天津通万承诺无条件且不可撤销地在渤海金控股东大会上对本次交易投赞成票。

六、《保证协议》的主要内容

2016年10月6日(纽约时间), 海航集团(担保人)与 CIT Leasing(被担保人)签署了《保证协议》(<GUARANTEE>), 为使被担保人签订《购买与出售协议》, 海航集团无条件且不可撤销地向 CIT Leasing 承担如下支付、偿还义务:

1、满足本次交易完成的交割条件，债务融资（或替换融资）已在交割时提供或准备好提供给 Park，且卖方书面确认其能够完成交割，但买方未在交割日期前完成交割时，Park（买方）应向被担保人支付的如下款项，即收购价减去“债务融资金额和托管资金”。

2、Park 承担的被担保人受到的与本协议项下的收款和本协议的履行有关的任何损害赔偿。

七、《海航集团有限公司承诺函》的主要内容

为支持公司上述收购计划，海航集团 2016 年 10 月 6 日承诺：

若渤海金控股东大会未能审议通过上述收购行为，或渤海金控股东大会审议通过上述收购行为的决议无效、失效或不能满足《购买与出售协议》中的条件时，海航集团承诺对渤海金控因此造成的全部损失承担补偿责任（包括保证金损失、终止费及应支付的其他费用等）。

第七节 本次交易对上市公司的影响

一、本次交易对上市公司主营业务的影响

渤海金控的主营业务为融资租赁业务和飞机、集装箱经营租赁业务。经过多年发展，公司形成了融资租赁业务、经营租赁业务两大主营业务板块。其中，天津渤海、皖江租赁和横琴租赁主要从事融资租赁业务，Avolon、HKAC、Seaco 和 Cronos 主要从事经营租赁业务。

飞机租赁业务方面，截至 2015 年 12 月 31 日，公司下属 HKAC 自有并管理 80 架飞机，Avolon 自有并管理 152 架飞机，根据 Airline Business 对飞机租赁公司截至 2015 年 12 月 31 日自有和管理的飞机的市场价值进行的排名，HKAC 和 Avolon 自有和管理的飞机的市场价值合计位居全球第 8 位。2016 年，公司向 GECAS 收购了 45 架附带租约的飞机租赁资产，并拟向海航集团下属香港国际租赁收购 12 家 SPV，飞机租赁业务将进一步增强。

CIT 有着超过 40 余年为商业航空行业提供金融解决方案的经验，同时也是最早为航空公司提供经营租赁服务的公司之一。根据 Flightglobal 的排名显示，截至 2015 年底，CIT 集团的飞机租赁业务从机队规模上看在行业内排行第四。CIT 集团的飞机租赁业务不仅机队规模庞大，且飞机机型构成多样化，除已有的 Airbus 320 系列、Boeing 787 系列等目前主流机型外，未来的飞机订单中还包含有 Airbus 320neo、Airbus 321neo、Boeing 737-Max 等大量新一代飞机，预计在未来的几年中将陆续交付。

本次交易完成后，渤海金控的飞机租赁业务将进一步增强，业务规模和市场占有率将进一步提升。本次收购完成后，CIT 集团下属飞机租赁业务将与公司现有的飞机租赁业务形成良好的协同作用，全面提升公司在全球飞机租赁市场上的国际竞争力。

首先，从规模上看，国际飞机租赁市场逐步走向了集中化、规模化的产业格局。研究机构 Flightglobal 对全球前 50 大的飞机租赁公司进行了统计分析并在《Finance & Leasing 2016》报告中指出，截至 2015 年全球前 10 大的飞机租赁公司合计持有的飞机资产价值约 1,370 亿美元，占全球排名前 50 的飞机租赁公司

合计持有的价值一半以上。本次交易完成后公司将成为仅次于 GECAS 与 AerCap 的全球第三大飞机租赁公司，有助于提升公司的行业地位和品牌影响力，并降低经营风险。

其次，从业务分布上看，公司自 2012 年首次进入了国际飞机租赁领域后，机队规模与客户数量的不断增长，目前在飞机租赁领域已拥有约 80 余家客户，覆盖了亚太、美洲、欧洲、中东及非洲等地。本次交易完成后，公司将承接 CIT 商业飞机租赁业务的现有客户，客户总量将增长至 150 余家，在为公司带来了大量的新增客户与业务机会的同时也使得公司在亚太、欧洲、北美这几个主要的市场的业务分部更加均衡，增强了公司对区域经济周期波动的风险抵抗能力。

最后，从行业竞争力看，本次交易后公司拟将 CIT 集团的商业飞机租赁业务注入下属子公司 Avolon。Avolon 作为一家全球领先的飞机租赁公司主要有机龄短、现代化及拥有一支管理经验丰富的团队等特点。而 CIT 集团作为全球最早一批为航空公司提供经营性租赁的企业拥有深厚的行业背景与近 40 年为商业航空领域提供金融服务的经验，在行业内与飞机制造商、引擎制造商有着长久、良好的合作历史与经验，因此在获取飞机订单上具备大部分飞机租赁公司所不具备的优势。截至 2016 年 6 月 30 日，CIT 下属的商业飞机租赁业务持有大量拥有最新技术的飞机订单，生产厂家预计将在未来的几年内陆续交付这批飞机。Avolon 在承接 CIT 集团下商业飞机租赁业务后将大幅增强其获取飞机订单的能力，一方面可以进一步的突出其机龄短、现代化的优势，另一方面可以将其丰富的管理经验运用在这些飞机上，从而全面的增强公司国际竞争力。

二、本次交易对上市公司盈利能力和财务指标的影响

根据 C2 经审计的 2015 年财务数据，C2 实现的营业收入为 1,190,205 千美元，净利润 385,662 千美元，具有较高的营收规模和较好的盈利能力。本次交易完成后，CIT 集团下的飞机租赁业务将进入上市公司，上市公司和 C2 将充分发挥协同效应，扩大市场份额，提升业务规模。预计，未来标的资产将持续良性发展，且通过本次交易预期还能实现公司现有业务与收购业务之间的协同效应，相关协同效应将于整合过程中逐步释放，将进一步提升上市公司在飞机租赁行业的竞争力和影响力。通过本次交易，上市公司盈利能力将持续提升，并为上市公司股东带来持久的良好回报。

三、本次交易对上市公司关联交易和同业竞争的影响

（一）本次交易对上市公司关联交易的影响

本次交易前，交易对方及其关联方与公司之间不存在关联关系和关联交易。本次交易完成后，标的公司将成为公司间接控制的全资子公司。本次交易对价全部通过美元现金支付，交易对方在交易完成后不会持有公司股份。因此，本次交易不构成关联交易。

由于目前 CIT 下属飞机租赁业务中存在与上市公司关联方之间的少量飞机租赁业务，本次交易完成后，预计上市公司将增加少量租赁飞机的关联交易，但关联交易种类不会发生重大变化，且关联交易占比将有所下降。上市公司与控股股东、实际控制人及其关联企业之间的关联交易将继续严格按照公司《关联交易管理办法》和有关法律法规及《公司章程》的要求履行关联交易的决策程序，遵循平等、自愿、等价、有偿的原则，定价依据充分、合理，确保不损害公司和股东的利益。

（二）本次交易对上市公司同业竞争的影响

本次交易对价全部通过美元现金支付，本次交易完成后交易对方不持有公司股份，上市公司控股股东与实际控制人未发生变更，上市公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业之间的同业竞争情况不会发生变化。

四、对上市公司股权结构及控制权的影响

本次交易对价将全部以美元现金支付，不涉及发行股份，故本次交易对公司股权结构及控制权不产生影响。

第八节 财务会计信息

一、C2 公司的汇总财务报表

美国普华永道审计了 C2 公司根据美国会计准则编制的汇总财务报表，包括 2014 年 12 月 31 日、2015 年 12 月 31 日的汇总资产负债表，2014 年度、2015 年度的汇总利润表、汇总现金流量表和汇总所有者权益变动表，以及汇总财务报表附注，并出具了标准无保留意见的审计报告。C2 公司 2016 年 1-6 月财务报表未经审计。

C2 公司最近两年一期的汇总财务报表如下：

资产负债表

单位：千美元

项目	2016.06.30	2015.12.31	2014.12.31
资产			
现金及现金等价物	130,943	150,839	336,795
受限的现金及现金等价物	537,456	498,271	627,714
融资租赁应收款和贷款，扣除坏账准备	344,833	365,508	401,043
经营租赁用飞行设备，扣除累计折旧	9,685,548	9,734,789	8,917,738
持有待售的飞行设备	92,803	34,654	391,554
预付飞行设备采购保证金	764,574	695,962	733,497
商誉	112,500	112,500	112,500
其他无形资产，扣除累计摊销	14,635	16,911	15,175
应收关联方票据	84,538	1,672	-
权益法核算的股权投资	58,594	49,260	14,182
其他资产	122,031	144,359	18,109
资产总计	11,948,455	11,804,725	11,568,307
负债			
应付账款，预提费用和其他负债	276,300	305,494	303,252
预收承租人租金	52,919	70,950	54,151
预收承租人安全保证金	164,255	158,111	183,944
预收承租人维修储备金	1,052,369	979,975	921,202
担保借款，扣除债务发行成本	1,926,448	2,091,567	2,354,946
应付关联方票据	1,560,008	1,500,547	1,311,280
负债合计	5,032,299	5,106,644	5,128,775
母公司净投资			
母公司净投资	6,932,725	6,715,085	6,455,072

累计其他综合损失	-16,569	-17,004	-15,540
母公司净投资合计	6,916,156	6,698,081	6,439,532
负债和母公司净投资总计	11,948,455	11,804,725	11,568,307

利润表

单位：千美元

项目	2016年1-6月	2015年	2014年
收入			
经营租赁租金收入净额	611,989	1,119,830	1,132,224
融资租赁及利息收入净额	12,554	27,471	35,311
飞行设备处置收入净额	11,202	36,367	34,529
其他收入	5,380	6,537	1,278
收入合计	641,125	1,190,205	1,203,342
费用			
飞行设备折旧	222,314	397,832	374,497
飞行设备减值损失	210	8,038	22,896
利息费用净额	171,327	335,124	299,485
贷款坏账准备/（转回）	5,171	-2,478	-6,386
经营租赁费用	21,549	45,788	25,097
销售和管理费用	71,135	117,770	107,291
费用合计	491,706	902,074	822,880
其他收益	5,287	9,076	7,831
利润总额(所得税扣除前及确认权益法下核算的投资损益前)	154,706	297,207	388,293
所得税收益/（费用）	-18,173	85,258	-26,352
按份额享有的权益法核算的股权投资企业净利润/（损失）	2,983	3,197	-96
净利润	139,516	385,662	361,845
其他综合收益/（损失）的税后净额			
外币报表折算差额	439	-1,463	-21,146
未实现的可供出售投资收益/（损失）	-4	-1	-391
其他综合收益/（损失）合计	435	-1,464	-21,537
综合收益总额	139,951	384,198	340,308

现金流量表

单位：千美元

项目	2016年1-6月	2015年	2014年
经营活动产生的现金流量			
净利润	139,516	385,662	361,845
将净利润调节为经营活动现金流量净额			
飞行设备折旧	222,314	397,832	374,497
飞行设备减值损失	210	8,038	22,896
按权益法核算的股权投资损失/(收益)	-2,983	-3,197	96
贷款坏账准备的计提/(转回)	5,171	-2,478	-6,386
衍生工具未实现损失/(利得)	82	-240	-2,014
确认为收入的承租人安全保证金及维修储备金	-2,216	-13,290	-17,252
股份支付	4,028	7,182	5,120
递延所得税	15,907	-94,416	21,457
增值和摊销, 净额	11,872	24,726	55,085
飞行设备处置收入	-11,202	-36,367	-34,529
经营性资产和负债的变动			
其他资产	-2,384	1,325	730
应付账款, 预提费用和其他负债	2,634	-1,154	16,831
预收承租人租金	-18,031	16,799	8,763
经营活动产生的现金流量净额	364,918	690,422	807,139
投资活动产生的现金流量			
经营租赁用飞行设备的购置和改造	-146,683	-1,262,113	-1,498,883
支付飞行设备采购保证金	-232,920	-476,032	-465,139
飞行设备处置收款	36,327	804,727	638,533
确认融资租赁应收款和发放贷款	-	-	-312,500
融资租赁应收款和贷款的收回	18,591	45,658	107,365
对权益法核算的联营企业进行投资	-6,136	-36,680	-26,964
应收关联方票据	-82,866	-1,672	-
受限制现金及现金等价物的变动	-39,185	129,443	-98,547
投资活动使用的现金流量净额	-452,872	-796,669	-1,656,135
筹资活动产生的现金流量			
取得借款收到的现金	-	-	640,000
偿还借款及支付的债务发行成本	-164,235	-273,114	-645,962
收到的安全保证金及维修储备金	165,509	305,572	311,578
退还的安全保证金和维修储备金	-52,741	-164,026	-140,461
杠杆租赁债务的支付	-3,965	-7,646	-7,283
应付关联方票据	49,175	194,212	285,586
与母公司资金往来	74,315	-134,707	595,767
筹资活动产生/(使用)的现金流量净额	68,058	-79,709	1,039,225
现金及现金等价物增加/(减少)净额	-19,896	-185,956	190,229
年初现金及现金等价物余额	150,839	336,795	146,566
年末现金及现金等价物余额	130,943	150,839	336,795

现金流量补充信息			
支付的利息，含资本化利息	70,130	157,370	119,252
支付的所得税费用	2,051	9,190	3,841
非现金活动补充披露			
经营租赁用资产转为持有待售资产	148,361	111,931	922,741
飞行设备采购过程中买方提供的装备，资本化利息以及飞行设备采购保证金	179,962	554,167	589,389

二、重大会计政策差异比较情况

(一) 准则差异对财务报表的影响

根据普华永道出具的《鉴证报告》（普华永道中天特审字（2016）第 1994 号），准则差异对股东权益和净利润的影响如下：

单位：千美元

科目	准则	2015 年 12 月 31 日	2014 年 12 月 31 日
股东权益	美国会计准则	6,698,081	6,439,532
	中国会计准则	6,651,108	6,421,154
	差异	-46,973	-18,378
科目	准则	2015 年	2014 年
净利润	美国会计准则	385,662	361,845
	中国会计准则	357,067	353,807
	差异	-28,595	-8,038

C2 公司根据美国准则所编制的 2014 及 2015 年度汇总财务报表中披露了影响标的公司财务状况、经营成果、资金变动的所有主要会计政策，并由美国普华永道出具了标准无保留意见的审计报告。渤海金控所编制的准则差异调节表中将 C2 公司经审计的汇总财务报表中披露的所有会计政策与相对应中国企业会计准则进行了逐条比较，并编制了准则差异调节表。

根据准则差异调节表，因美国准则与中国准则关于飞行设备减值的会计政策存在差异对 C2 公司股东权益和净利润金额产生重大影响，该准则差异及因此产生的递延所得税影响如下：

单位：千美元

增加/（减少）	净利润		股东权益	
	2015 年度	2014 年度	2015 年	2014 年

				12月31日	12月31日
按照美国准则会计政策编制		385,662	361,845	6,698,081	6,439,532
调整 事项	(a)飞行设备减值	-43,992	-12,366	-72,265	-28,273
	(b)上述项目(a)的递延所得税影响	15,397	4,328	25,292	9,895
按照中国准则会计政策编制		357,067	353,807	6,651,108	6,421,154

注(a): 在美国准则下, 当有迹象表明固定资产、长期待摊费用及使用寿命有限的无形资产之账面金额可能无法收回时, 需要对其进行减值测试。如果上述资产的账面价值超过归属于该资产预计未来现金流量的未折现值, 则需将资产可收回金额与账面价值之间的差额确认为减值损失。在中国准则下, 企业应当在资产负债表日判断资产是否存在可能发生减值的迹象。资产存在减值迹象的, 应当估计其可收回金额。可收回金额应当根据资产的公允价值减去处臵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。可收回金额的计量结果表明, 资产的可收回金额低于其账面价值的, 应当将资产的账面价值减记至可收回金额, 减记的金额确认为资产减值损失, 计入当期损益, 同时计提相应的资产减值准备。

注(b): 基于上述项目(a)项对股东权益及净利润产生影响的准则差异, 相应调整了其递延所得税的影响。

(二) 会计政策差异比较情况

编号	C2重要会计政策摘要	相应的企业会计准则摘要	差异比较
	<p>1.1 新起点会计处理原则</p> <p>汇总财务报表包括2009年12月10日（以近似财务报表结算日2009年12月31日为简化核算基准日）母公司因出现破产危机而采用新起点会计处理原则（“Fresh Start Accounting”，以下简称“FSA”）的影响。在出现破产危机时而采用FSA时，应当对除递延所得税外的所有的资产和负债按公允价值计量。</p>	企业会计准则中无对应要求。	在收购完成后，渤海金控将根据《企业会计准则第20号-企业合并》按公允价值确认C2 AVIATION CAPITAL, INC.(以下简称“C2”或“本公司”)的可辨认资产及负债，渤海金控接受该新起点会计处理原则，因此对C2按照中国企业会计准则编制的财务报表中股东权益和净利润无重大影响。
1、汇总财务报表编制基础	<p>1.2 剥离财务报表编制基础</p> <p>在汇总财务报表所涵盖的年度内，C2作为CIT集团（“CIT”或“母公司”）的一项业务，历史期间并未编制独立的财务报表。后附的汇总财务报表以CIT历史会计记录为基础，并假设C2在历史期间独立于母公司运营而单独列示。</p> <p>本汇总财务报表合并了多个法律实体，但这些法律实体不一定具有法律上的所有权关系。因此，本汇总财务报表中母公司对C2的股权投资列示为母公司净投资科目，代替普通股、实收资本和留存收益。汇总财务报表包括C2业务的历史经营成果和以成本为基础的资产和负债。</p> <p>汇总利润表包括所有直接归属于C2的收入和成本费用，包括因接受母公司提供的服务或因使用母公司某些职能而由母公司分摊至C2的成本费用。对于C2直接使用并从中受益的母公司所提供的服务及行使的职能，其成本费用直接分摊至C2；不由C2直接使用及受益的母公司所提供的服务及行使的职能的成本费用按比例分摊至C2，比例的计算基准为：使用时间、平均盈利资产额、员工人数以及其他认为恰当的基准。所有直接及按比例分摊至C2的由母公司提供的设施、功能和服务的相关成本费用，均假定为在费用发生当期已由C2支付给母公司。</p> <p>当期所得税、递延所得税及所得税费用按照财务会计准则委员</p>	<p>《企业会计准则—基本准则》</p> <p>会计主体，是指企业会计确认、计量和报告的空间范围。为了向财务报告使用者反映企业财务状况、经营成果和现金流量，提供与其决策有用的信息，会计核算和财务报告的编制应当反映特定对象的经济活动，才能实现财务报告的目标。</p> <p>在会计主体假设下，企业应当对其本身发生的交易或者事项进行会计确认、计量和报告，反映企业本身所从事的各项生产经营活动。明确界定会计主体是开展会计确认、计量和报告工作的重要前提。</p>	C2剥离财务报表编制基础与企业会计准则无重大差异。

	<p>会（FASB）发布的《会计准则汇编740——所得税（ASC 740）》确认，并均以C2作为单一实体的运营成果为基础，详见附注17——所得税。尽管C2被包含在CIT集团向美国联邦和各州的合并税务申报中，但本汇总财务报表仍按照C2作为一个独立实体进行单独税务申报的假设，计算并列示汇总利润表中的所得税费用。C2并不在其运营的管辖区内承担纳税义务或收取退税，因此通过母公司净投资科目来视同结算当期应交及应退所得税余额。</p> <p>母公司和C2之间的交易通过母公司净投资科目核算（详见附注5——与母公司和关联实体的关系）。母公司和C2之间的交易将被视为已通过母公司净投资即时结算，并作为该账户净发生额列示。</p> <p>编制汇总财务报表时，C2汇总范围内的所有内部交易和往来余额均已抵销。与母公司之间的重要交易视为在发生期间已经通过母公司净投资科目完成结算。</p> <p>汇总财务报表中的分摊和估计均基于母公司和C2管理层的合理性判断。然而，汇总财务报表可能无法反映C2未来的、或C2在列报期间内一直作为独立核算实体的情况下的财务状况、经营成果和现金流量。C2作为独立的公司可能实际发生的成本取决于多种因素，包括组织结构和不同领域的战略决策，如总部管理职能、法律、财务、人力资源、信息系统和市场营销及其他领域共享服务的分摊等。C2认为，C2汇总财务报表已包含所有为使C2汇总财务报表能够公允列报所需的判断。</p>		
2、汇总财务报表的编制	<p>C2的会计和财务报告政策遵循美国准则，汇总财务报表的编制符合美国准则的要求。编制汇总财务报表要求管理层作出判断、估计和假设，这些判断、估计和假设会影响相关科目的列报金额及其披露。实际结果可能与这些估计和假设存在差异。在汇总财务报表的编制过程中，管理层作出了以下对财务报表所确认的金额可能产生重大影响的判断、估计和假设：租赁收入、飞行设备预计净残值、飞行设备减值、债权的坏账准备以及企业所得税。</p>	<p>《企业会计准则第28号-会计政策、会计估计变更和差错更正》：企业据以进行估计的基础发生了变化，或者由于取得新信息、积累更多经验以及后来的发展变化，可能需要对会计估计进行修订。会计估计变更的依据应当真实、可靠。</p>	<p>该项下C2的会计政策与中国企业会计准则无重大差异。</p>
3、功能货币	<p>C2国内业务和几乎所有的国外业务的功能货币均是美元。因此，汇兑损益对C2的运营不重大。</p>	<p>《企业会计准则第19号—外币折算》：企业通常应选择人民币作为记账本位币。业务收支以人民币以外的货币为主的企业，可以按照本准则第五条规定选定其中一种货币作为记账本位币。但是，编报的财务报表应当折算为人民币。</p>	<p>C2的功能货币为美元，根据中国会计准则，C2为一家用美元为主要交易货币的公司，用美元作为记账本位币，与中国会计准则无重大差异。</p>

			<p>异。</p> <p>在收购完成后，渤海金控将根据《企业会计准则第19号-外币折算》中关于企业对境外经营的财务报表进行折算的规定，将C2的财务报表进行折算，将其财务信息纳入渤海金控以人民币列报的汇总财务报表中。</p>
4、分部信息	C2基于一个经营分部管理业务、分析和报告其经营业绩，即租赁、放贷和管理商用飞行设备。	<p>《企业会计准则第35号—分部报告》：</p> <p>企业应当以对外提供的财务报表为基础披露分部信息。企业披露分部信息，应当区分业务分部和地区分部。业务分部，是指企业内可区分的、能够提供单项或一组相关产品或劳务的组成部分。该组成部分承担了不同于其他组成部分的风险和报酬。</p>	该项下C2的会计政策与中国企业会计准则无重大差异。
5、财务报表列报	C2汇总资产负债表未区分流动资产及非流动资产，流动负债及非流动负债。	<p>《企业会计准则第30号——财务报表列报》：</p> <p>资产和负债应当分别流动资产和非流动资产、流动负债和非流动负债列示。</p>	C2的资产负债表列报形式与企业会计准则仅存在列报差异，对净资产及经利润没有影响。
6、现金及现金等价物	<p>C2管理和控制一定的现金和现金等价物，也参与母公司现金集中管理和融资计划。作为这些项目的一部分，C2美国国内实体的库存现金被清算或转移到母公司，记入母公司净投资科目。汇总资产负债表中的现金及现金等价物包括C2管理和控制的现金和现金等价物。C2将库存现金和初始到期日在90天以内(含90天)的高流动性投资作为现金及现金等价物。</p> <p>受限及不受限的现金及现金等价物由库存现金、银行计息存款和货币市场基金投资组成。受限的现金及现金等价物主要涉及用于抵押担保的存款，收到的维修储备金，以及收到的用于担保飞行设备融资安排的租金。</p>	<p>《企业会计准则第31号——现金流量表》：</p> <p>现金，是指企业库存现金以及可以随时用于支付的存款。</p> <p>现金等价物，是指企业持有的期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。</p>	该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。
7、飞行设备	经营租赁用飞行设备按投入成本减去累计折旧和减值准备后的净值计量。对于飞行设备，C2一般采用直线法计提折旧。大部分飞行设备的预计使用寿命为自出厂日起15年，对于购买的机龄较长的	<p>《企业会计准则第21号—租赁》、《企业会计准则第4号—固定资产》、《企业会计准则第8号—资产减值》、《企业会计准则第30号—财务报表列报》：</p>	C2通过比较飞行设备未来未折现的现金流量与账面价值判断是否

	<p>飞行设备，预计使用寿命会更长。飞行设备的预计净残值由公司管理层根据其针对不同型号飞行设备的价值评估、未来需求的预期以及第三方鉴定机构对飞行设备使用寿命终了时的预计价值估计，综合评定后确定。如果针对飞行设备进行的维修能够增加飞行设备的价值或者延长飞行设备的使用寿命，相关维修费用需资本化，在预计使用寿命期限内进行摊销。</p> <p>初始租赁成本，包括根据承租人的特殊要求对飞行设备改造发生的成本以及其他可直接归属到特定租赁业务的成本，应予以资本化，并作为租金收入的抵减项在租赁期内摊销。</p> <p>公司管理层根据其对外部因素以及市场条件的判断，定期对飞行设备的使用寿命和净残值进行重新评估，必要时根据未来适用法调整不同飞行设备的折旧。对于使用寿命和净残值的估计的变动将对C2的经营和财务状况产生重大影响。</p> <p>公司管理层每年至少一次，或当存在迹象表明账面价值可能低于可收回金额时，对每个单独的飞行设备的减值情况进行复核。资产是否减值通过比较账面价值与该飞行设备所产生的未来未折现现金流量而确定。如果资产发生减值，减值金额为其账面价值超出该资产公允价值的部分，该资产的公允价值则成为飞行设备新的成本并在此基础上按其剩余使用寿命计提折旧。公允价值是基于折现的现金流分析以及可获取的市场信息。在计算未折现未来现金流以判断是否存在减值以及计算减值金额过程中对飞行设备的公允价值作出估计时，都需要考虑现有的租约以及可获得的市场信息（包括第三方同类设备的销售数据及公开的鉴定数据）。</p> <p>管理层评估所有预期的飞行设备销售交易以确定将飞行设备划分为持有待售飞行设备的所有标准是否均已满足。管理层评估这些标准时需要做出判断。飞行设备按照账面金额或估计公允价值减去预计销售成本孰低确认持有待售飞行设备。这些持有待售资产不再计提折旧，同时账面价值的任何调整均记入汇总利润表中飞行设备减值损失科目。</p>	<p>经营租赁中的出租人，对于经营租赁资产中的固定资产，出租人应当采用类似资产的折旧政策计提折旧；对于其它经营租赁资产，应当采用系统合理的方法进行摊销。</p> <p>固定资产应当按照成本进行初始计量。企业应当根据固定资产的性质和使用情况，合理确定固定资产的使用寿命和预计净残值。企业应当根据与固定资产有关的经济利益的预期实现方式，合理选择固定资产折旧方法。可选用的折旧方法包括年限平均法、工作量法、双倍余额递减法和年数总和法等。固定资产的折旧方法一经确定，不得随意变更。</p> <p>资产减值，是指资产的可收回金额低于其账面价值。</p> <p>企业应当在资产负债表日判断资产是否存在可能发生减值的迹象。</p> <p>资产存在减值迹象的，应当估计其可收回金额。可收回金额应当根据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较高者确定。</p> <p>可收回金额的计量结果表明，资产的可收回金额低于其账面价值的，应当将资产的账面价值减记至可收回金额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。</p> <p>资产减值损失一经确认，在以后会计期间不得转回。</p> <p>同时满足下列条件的企业组成部分（或非流动资产，下同）应当确认为持有待售：该组成部分必须在其当前状况下仅根据出售此类组成部分的惯常条款即可立即出售；企业已经就处置该组成部分作出决议，如按规定需得到股东批准的，应当已经取得股东大会或相应权力机构的批准；企业已经与受让方签订了不可撤销的转让协议；该项转让将在一年内完成。</p> <p>企业持有待售的固定资产，应当对其预计净残值进行调整。</p>	<p>存在减值。而企业会计准则规定在判断是否减值时，使用资产可收回金额。C2固定资产减值测试的判断标准与企业会计准则存在差异。</p> <p>C2用于确定将飞行设备划分为持有待售飞行设备所需满足的标准不包括已经与受让方签订了不可撤销的转让协议；中国企业会计准则要求将非流动资产应当划分为持有待售应当满足企业已经与受让方签订了不可撤销的转让协议。C2用于确定将飞行设备划分为持有待售飞行设备所需满足的标准与企业会计准则存在差异。该差异对净利润及股东权益无重大影响。</p>
<p>8、融资租赁与贷款</p>	<p>C2通过融资租赁及贷款等各种融资安排向客户提供信贷。</p> <p>融资租赁包括直接融资租赁和杠杆租赁。直接融资租赁应收款为承租人最低租赁付款额加上租赁期满时固定资产的预计净残值减去未实现融资收益。未实现融资收益按实际利率法在特定融资期内摊销，并在汇总利润表中确认为融资租赁利息收入。杠杆融资租赁</p>	<p>《企业会计准则第21号—租赁》、《企业会计准则第22号—金融工具的确认和计量》：</p> <p>融资租赁，是指实质上转移了与资产所有权有关的全部风险和报酬的租赁。经营租赁是指除融资租赁以外的其他租赁。</p> <p>作为融资租赁出租人</p>	<p>根据C2的会计政策，如果公司有意愿与能力将贷款在未来可预计期限内持有至到期，可将其划分为持有至到</p>

是指初始融资租赁资金来源为不付追索权的借款并符合特定条件的租赁类型。杠杆融资租赁应收款为租金收入总额减去需支付的占用借款的本金及利息加上租赁期届满时固定资产的预计净残值减去未实现融资收益。未实现融资收益按杠杆租赁净投资的实际收益率在特定融资期间内摊销并确认为融资租赁利息收入。

如果公司有意愿且有能力在可预见的未来持有贷款或持有贷款至其到期，可将其划分为为投资而持有的资产（HFI）。划分为HFI的贷款以摊余成本计量。贷款安排费用以及可直接归属于特定贷款的初始费用需在相关贷款合同期内递延，作为利息收入的抵减项分期确认。如果公司不再有意愿或能力在可预见的未来持有贷款，应将其结转至持有待售资产，其成本为账面价值和预计公允价值孰低，账面价值高于公允价值部分的差额确认为坏账准备，并作为其他收入的抵减项。贷款一经划分为持有待售资产，贷款折价或者溢价的摊销以及贷款融资费用的递延均停止。

C2定期评估融资租赁应收款以及贷款的预计可收回性，评价指标包括承租人以及借款人的信用等级以及相关飞行设备的价值。如果有迹象表明应收租金或贷款未来不可全额收回，公司应计提坏账准备。

不计息

当出现借款人财务状况恶化，不确定本金及利息可否全额收回，或者按原合同规定的支付时间表，相关本金及利息已超过90天尚未支付时，公司将停止确认融资租赁和贷款业务相关的利息收入（包括增值），进入不计息状态。除非，该项业务设有足额担保且正在收款过程中。如果未来预计现金流量，包括抵押物公允价值在内，低于剩余应收贷款本金及利息余额，在贷款进入不计息状态时，已经计提但尚未收取的利息需冲回，以抵减利息收入。之后收到的利息收入用以抵减贷款本金余额，直至贷款收回、转销，或贷款恢复计息状态。采用收付实现制的融资租赁和贷款业务无需计提利息收入。借款人指定为支付利息的情况下可以确认利息收入，但该会计处理要求剩余融资租赁应收款以及贷款应收款余额可全额收回。

融资租赁和贷款的转销

在综合评估借款人财务状况、抵押物与担保物公允价值以及融资租赁租金以及贷款本金及利息可收回情况后，公司可以对融资租赁应收款以及贷款应收本金及利息进行转销，以抵减账面价值。

在租赁期开始日，出租人应当将租赁开始日最低租赁收款额与初始直接费用之和作为应收融资租赁款的入账价值，同时记录未担保余值；将最低租赁收款额、初始直接费用及未担保余值之和与其现值之和的差额确认为未实现融资收益。

持有至到期投资，是指到期日固定、回收金额固定或可确定，且企业有明确意图和能力持有至到期的非衍生金融资产。企业应当在资产负债表日对持有意图和能力进行评价。发生变化的，应当按照本准则有关规定处理。

下列非衍生金融资产不应当划分为持有至到期投资：

（一）初始确认时被指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的非衍生金融资产；

（二）初始确认时被指定为可供出售的非衍生金融资产；

（三）贷款和应收款项。

贷款和应收款项，是指在活跃市场中没有报价、回收金额固定或可确定的非衍生金融资产。以摊余成本计量的金融资产发生减值时，应当将该金融资产的账面价值减记至预计未来现金流量（不包括尚未发生的未来信用损失）现值，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益。预计未来现金流量现值，应当按照该金融资产的原实际利率折现确定，并考虑相关担保物的价值（取得和出售该担保物发生的费用应当予以扣除）。原实际利率是初始确认该金融资产时计算确定的实际利率。对于浮动利率贷款、应收款项或持有至到期投资，在计算未来

现金流量现值时可采用合同规定的现行实际利率作为折现率。

对单项金额重大的金融资产应当单独进行减值测试，如有客观证据表明其已发生减值，应当确认减值损失，计入当期损益。对单项金额不重大的金融资产，可以单独进行减值测试，或包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试。单独测试未发生减值的金融资产（包括单项金额重大和不重大的金融资产），应当包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中再进行减值测试。已单项确认减值损失的金融资产，不应包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试。

对以摊余成本计量的金融资产确认减值损失后，如有客观证据表明该金融资产价值已恢复，且客观上与确认该损失后发生的事项有关（如债务人的信用评级已提高等），原确认的减值损失应当予

期投资；中国企业会计准则下，非衍生贷款列式在贷款科目。

C2对贷款的列式方式与中国企业会计准则要求存在列报方式的差异。该差异对净利润及股东权益无重大影响。

C2的融资租赁分类为直接融资租赁和杠杆融资租赁两种方式，而企业会计准则针对融资租赁做出了统一的规定，没有专门针对杠杆融资租赁的规定。

C2的杠杆融资租赁与企业会计准则存在差异，但该差异对于按照企业会计准则编制的财务报表中股东权益和净利润金额无重大影响。

	<p>上述转销计入坏账准备科目。已计提坏账准备后又收回的应收款项，应用以冲回已确认的坏账准备余额。对于划分为持有待售资产的投资，前期确认的坏账损失后又收回的，应计入其他收入。</p> <p>逾期</p> <p>为财务报告的目的，在资产负债表日，融资租赁应收款以及贷款的本金及利息大于等于30天仍未收回的，视为逾期。上述逾期融资租赁应收款和贷款既包含计息的债权也包含已进入不计息状态的债权。</p> <p>坏账准备</p> <p>管理层需要定期复核具有固有坏账风险的HFI以及贷款组是否已足额计提了坏账准备。坏账准备的确认与计量基于如下三个要素：(1)基于抵押物的公允价值、未来现金流量以及可观察的市场价格而计提的特定坏账准备；(2)在信用损失产生的萌芽阶段基于内含在投资组合里的预期损失而计提的非特定坏账准备；(3)基于内含在投资组合里的经济风险、产业及地理风险以及其他方面的风险所计提的坏账准备。如果有迹象表明公司无法收回合同约定项下的所有金额，则应计提坏账准备。账面价值与预期可收回金额之间的差额应确认为坏账准备，预期可收回金额的确定需要根据未来现金流量以及抵押物公允价值（如果存在抵押）的综合考量。预期未来现金流量的现值按照实际利率法或可观察到的市场价格进行折现。坏账准备的变动计入坏账准备拨备或转回。</p> <p>坏账准备的确认取决于管理层做出的重大判断，这些判断可能根据管理层对为投资而持有的融资租赁应收款以及贷款组合的信用质量的持续分析而相应改变。</p>	<p>以转回，计入当期损益。</p>	
<p>9、资本化利息</p>	<p>C2按照提交给飞行设备制造商的飞行设备远期订单在飞行设备交付前支付进度款。飞行设备交付前支付的进度款的利息在飞行设备建造过程中予以资本化。飞行设备交付前的资本化利息计入预付飞行设备采购保证金科目中。飞行设备交付时的设备成本中包括飞行设备交付前支付的进度款余额和相关的资本化利息。</p>	<p>《企业会计准则第17号--借款费用》： 借款费用，是指企业因借款而发生的利息及其他相关成本。 借款费用包括借款利息、折价或者溢价的摊销、辅助费用以及因外币借款而发生的汇兑差额等。 企业发生的借款费用，可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或者生产的，应当予以资本化，计入相关资产成本；其他借款费用，应当在发生时根据其发生额确认为费用，计入当期损益。符合资本化条件的资产，是指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或者可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。</p>	<p>该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>

10、商誉	<p>母公司2009年12月破产重组而适用FSA，母公司重组股权价值超出有形及可辨认无形资产公允价值减负债公允价值后余额的部分形成商誉。C2的商誉余额反映了C2应占母公司商誉的部分。商誉不摊销，应至少每年进行减值测试，或者在出现减值迹象时进行测试。</p>	<p>《企业会计准则第20号—企业合并》、《企业会计准则第8号—资产减值》： 非同一控制下企业合并中，购买方在购买日应当对汇总成本进行分配，确认所取得的被购买方各项可辨认资产、负债及或有负债。购买方对汇总成本大于汇总中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额，应当确认为商誉。 企业合并所形成的商誉，至少应当在每年年度终了进行减值测试。商誉应当结合与其相关的资产组或者资产组组合进行减值测试。</p>	<p>该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>
11、其他可辨认无形资产	<p>租赁产生的无形资产来自于按照FSA计量或者收购带租约飞机时高于市场价的租赁合同（扣除摊销）。租赁负债来自于低于市场均价的经营租赁合同。这些租赁无形资产和租赁负债在剩余租期内以直线法摊销，并使租赁收入随之变动。当出现导致这些资产的账面价值可能无法收回的事件和情况时，管理层对使用寿命不确定的无形资产进行减值评估。我们目前没有任何租赁负债。详见附注9——商誉和无形资产中关于租赁无形资产的讨论。</p> <p>在购买带租约的飞行设备时，管理层需评估是否应单独确认出购买的飞行设备外的维修权资产及负债。维修权无形资产代表我们取得的飞行设备的维修保养状态优于购买日的维修保养状态，由此而产生的合同权利的公允价值。维修权无形资产扣除累计摊销后的净额在汇总资产负债表中的其他无形资产科目列示。维修权负债代表在租赁期结束时因合同约定的维护保养状态与飞行设备在购买日实际的维修保养状态的差异而对承租人的付款义务。我们目前没有维修权负债。详见附注9——商誉和其他无形资产中关于维修权无形资产的讨论。</p> <p>当飞行设备在租赁期满被返还，满足合同规定的维修保养状态，维护权资产终止确认。按照我们计划的主要维修政策，维修权费用记录在汇总利润表中的经营租赁费用。如果承租人在租赁期满支付了现金补偿而不是完成合同规定的维修工作，则维修权资产同样终止确认。</p>	<p>《企业会计准则第6号—无形资产》、《企业会计准则—基本准则》： 无形资产，是指企业拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。 资产满足下列条件之一的，符合无形资产定义中的可辨认性标准： （一）能够从企业中分离或者划分出来，并能单独或者与相关合同、资产或负债一起，用于出售、转移、授予许可、租赁或者交换。 （二）源自合同性权利或其他法定权利，无论这些权利是否可以从企业或其他权利和义务中转移或者分离。 使用寿命有限的无形资产，其应摊销金额应当在使用寿命内系统合理摊销。无形资产的摊销金额一般应当计入当期损益，其他会计准则另有规定的除外。 使用寿命不确定的无形资产不应摊销。 负债是指企业过去的交易或者事项形成的、预期会导致经济利益流出企业的现时义务。现时义务是指企业在现行条件下已承担的义务。</p>	<p>该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>
12、权益法核算的长期股权投资	<p>C2对具有重大影响，但不构成控制的股权投资采用权益法核算。权益法下，C2按享有的份额将被投资企业的收益（或亏损）确认到汇总利润表中。权益法核算的股权投资账面价值反映在汇总资产负债表中的权益法核算的股权投资科目中。</p>	<p>《企业会计准则第2号-长期股权投资》： 投资方对联营企业和合营企业的长期股权投资，采用权益法核算。 投资方在确认应享有被投资单位净损益的份额时，应当以取得</p>	<p>该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>

		<p>投资时被投资单位可辨认净资产的公允价值为基础，对被投资单位的净利润进行调整后确认。</p> <p>投资方确认被投资单位发生的净亏损，应当以长期股权投资的账面价值以及其他实质上构成对被投资单位净投资的长期权益减记至零为限，投资方负有承担额外损失义务的除外。</p>	
13、预收承租人安全保证金	<p>大部分的租赁合同规定，承租人有向出租人交纳安全保证金的义务，其形式可以为现金或无条件及不可撤回之信用证。在租赁期间内，安全保证金是不可返还的。安全保证金作为承租人忠实履行租赁合同项下要求其承担的义务的保证，在汇总资产负债表中计入预收承租人安全保证金科目。租赁期满时，出租人向承租人返还安全保证金。如果承租人在租赁期内未忠实履行义务，出租人无需向承租人返还安全保证金，剩余的安全保证金会被确认为收入。</p>	<p>《企业会计准则第37号—金融工具列报》： 金融负债，是指企业符合下列条件之一的负债： (一) 向其他方交付现金或其他金融资产的合同义务。 (二) 在潜在不利条件下，与其他方交换金融资产或金融负债的合同义务。 (三) 将来须用或可用企业自身权益工具进行结算的非衍生工具合同，且企业根据该合同将交付可变数量的自身权益工具。 (四) 将来须用或可用企业自身权益工具进行结算的衍生工具合同，但以固定数量的自身权益工具交换固定金额的现金或其他金融资产的衍生工具合同除外。</p>	<p>该项下 C2 的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>
14、担保融资借款和递延融资发行成本	<p>长期担保借款初始确认金额为借款本金（包括尚未摊销的折价）减去债务发行成本。如 C2 折价或溢价发行债券，则按实际利率法在债务存续期内摊销折价或溢价金额。债务发行成本被资本化并按实际利率法并在债务存续期内摊销为利息费用。</p> <p>公司已提前采用 FASB ASU 2015-03，利息——利息的归责（副题 835-30）。该标准简化了债务发行成本的披露，要求在汇总资产负债表中将债务发行成本直接从相关的债务负债中减除列示。参见附注四—新会计准则。</p>	<p>《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》： 企业初始确认金融资产或金融负债，应当按照公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产或金融负债，相关交易费用应当直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产或金融负债，相关交易费用应当计入初始确认金额。</p> <p>金融资产或金融负债合同各方之间支付或收取的、属于实际利率组成部分的各项收费、交易费用及溢价或折价等，应当在确定实际利率时予以考虑。</p>	<p>该项下 C2 的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>
15、飞行设备租赁	<p>C2 主要进行飞行设备的经营租赁业务，在每个租赁期内确认相应的租金收入。对于固定租金或者阶梯租金的租赁合同，收入在租赁期内的各个期间按照直线法确认。对于浮动利率的租赁合同，租赁开始时的利率将用以计算最低租赁收款额。此后因利率浮动导致的租金增减变动将作为或有租金，在利率变动的当期作为租赁收入的增减变动予以确认。</p> <p>应收承租人根据租约应当承担但尚未向 C2 支付的租金，在资产负债表中确认为其他资产，直到相关收款实现。已收到但根据租约尚未确认为租赁收入的租金，应当在资产负债表中确认为预收承租人租金，直到相关收入实现。</p> <p>管理层监控所有承租人的租金逾期支付情况，评估其经营及财</p>	<p>《企业会计准则第 21 号——租赁》、《企业会计准则第 14 号——收入》： 承租人和出租人应当在租赁开始日将租赁分为融资租赁和经营租赁。 出租人应当采用实际利率法计算确认当期的融资收入。 对于经营租赁的租金，出租人应当在租赁期内各个期间按照直线法确认为当期损益；其他方法更为系统合理的，也可以采用其他方法。 收入同时满足下列条件的，才能予以确认： (一) 企业已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方； (二) 企业既没有保留通常与所有权相联系的继续管理权，也</p>	<p>该项下 C2 的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>

	务状况。如果租金不能合理确认是否可收到，C2将在实际收到款项时才确认租金收入，而非依照权责发生制确认租金收入。	没有对已售出的商品实施有效控制； (三) 收入的金额能够可靠地计量； (四) 相关的经济利益很可能流入企业； (五) 相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量。	
16、维修储备和经营租赁费用	<p>C2所有飞行设备租赁均由承租人负责租赁期间对飞行设备的维护和维修及承担其他与飞行设备相关的运营费用。在部分经营租赁或融资租赁的合同中，承租人有责任在租赁期间定期支付维修储备金，该维修储备金参照租赁期间机身、引擎及其它主要寿命有限的部件的使用情况计算。决定承租人是否需要在租赁期间定期支付维修储备金以及租赁期届满时是否需要支付补偿租金的因素很多，例如承租人的信用等级、信用证的兑付情况以及市场情况等。</p> <p>在承租人递交已为飞行设备完成符合要求的维修证明后，公司使用现有飞行设备维修储备余额对承租人进行支付。在大多数经营租赁或融资租赁的合同中，租赁期满时剩余的维修储备金不会返还给承租人。如果管理层预期其后续的承租人仍将发生相关维修成本，则会将维修储备的余额递延至展期的后续租赁合同中。当飞行设备出售后，维护储备金的余额自资产负债表中转出，计入飞行设备处置的净收入中。</p> <p>在某些情况下，例如当飞行设备尚无租约时，我们可能会产生维护和修理费用。维护和修理费用记录在经营租赁费用中。这些费用可能包括飞行设备常规操作成本、维修成本、重新租赁所需的备件成本和不同租约的转移成本等。我们可能有义务额外向承租人支付维修相关的费用，主要是由于寿命有限的部件于租赁期间的使用更换状态或租赁期结束飞行设备返还时的状态好于租赁开始日的状态（“出租人维护贡献”）。计划的主要维修费用（如出租人维修贡献）超过维修储备金的部分将被费用化。</p>	<p>《企业会计准则第4号—固定资产》、《企业会计准则—基本准则》：</p> <p>与固定资产有关的后续支出，符合本准则第四条规定的确认条件的，应当计入固定资产成本；不符合本准则第四条规定的确认条件的，应当在发生时计入当期损益。</p> <p>收入是指企业在日常活动中形成的、会导致所有者权益增加的、与所有者投入资本无关的经济利益的总流入。收入只有在经济利益很可能流入从而导致企业资产增加或者负债减少、且经济利益的流入额能够可靠计量时才能予以确认。</p> <p>费用是指企业在日常活动中发生的、会导致所有者权益减少的、与向所有者分配利润无关的经济利益的总流出。费用只有在经济利益很可能流出从而导致企业资产减少或者负债增加、且经济利益的流出额能够可靠计量时才能予以确认。</p> <p>企业发生的支出不产生经济利益的，或者即使能够产生经济利益但不符合或者不再符合资产确认条件的，应当在发生时确认为费用，计入当期损益。</p>	该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。
17、衍生金融工具	<p>C2可以使用金融衍生工具来对利率风险敞口进行管理。衍生工具在汇总资产负债表中以公允价值计量和确认，其中包含对衍生工具合约交易对手的信用评级和风险的考虑。C2在确定交易对手信用风险时同时考虑定量和定性的因素。</p> <p>衍生工具合约可以包括利率互换协议、锁定利率上限或下限、远期利率协议或其他工具，以对冲利率风险。</p> <p>所有衍生工具都以其各自的公允价值计量。不符合套期保值会计处理的衍生工具，在汇总资产负债表中的其他资产或应付账款、</p>	<p>《企业会计准则第22号-金融工具确认和计量》、《企业会计准则第24号-套期保值》：</p> <p>衍生工具，是指本准则涉及的、具有下列特征的金融工具或其他合同：</p> <p>(一) 其价值随特定利率、金融工具价格、商品价格、汇率、价格指数、费率指数、信用等级、信用指数或其他类似变量的变动而变动，变量为非金融变量的，该变量与合同的任一方不存在特定关系；</p>	该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。

	<p>预提费用和其他负债列报，其所得收益或亏损在汇总利润表中的其他收入科目中确认。对于具有周期性利息结算的不符合套机保值会计处理的衍生工具，公司将利息费用和其他公允价值变动汇总列示在汇总利润表中的其他收入科目中。</p> <p>任何报告期间内衍生工具合约下的现金净流量净额在汇总现金流量表中计入经营活动产生的现金流量。</p>	<p>(二) 不要求初始净投资，或与对市场情况变化有类似反应的其他类型合同相比，要求很少的初始净投资；</p> <p>(三) 在未来某一日期结算。</p> <p>衍生工具包括远期合同、期货合同、互换和期权，以及具有远期合同、期货合同、互换和期权中一种或一种以上特征的工具。</p> <p>公允价值套期满足运用套期会计方法条件的，应当按照下列规定处理：</p> <p>(一) 套期工具为衍生工具的，套期工具公允价值变动形成的利得或损失应当计入当期损益；套期工具为非衍生工具的，套期工具账面价值因汇率变动形成的利得或损失应当计入当期损益。</p> <p>(二) 被套期项目因被套期风险形成的利得或损失应当计入当期损益，同时调整被套期项目的账面价值。被套期项目为按成本与可变现净值孰低进行后续计量的存货、按摊余成本进行后续计量的金融资产或可供出售金融资产的，也应当按此规定处理。</p> <p>现金流量套期满足运用套期会计方法条件的，应当按照下列规定处理：</p> <p>(一) 套期工具利得或损失中属于有效套期的部分，应当直接确认为所有者权益，并单列项目反映。该有效套期部分的金额，按照下列两项的绝对额中较低者确定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.套期工具自套期开始的累计利得或损失； 2.被套期项目自套期开始的预计未来现金流量现值的累计变动额。 <p>(二) 套期工具利得或损失中属于无效套期的部分（即扣除直接确认为所有者权益后的其他利得或损失），应当计入当期损益。</p> <p>(三) 在风险管理策略的正式书面文件中，载明了在评价套期有效性时将排除套期工具的某部分利得或损失或相关现金流量影响的，被排除的该部分利得或损失的处理适用《企业会计准则第22号-金融工具确认和计量》。</p>	
18、公允价值计量	<p>公允价值，是指市场参与者在计量日发生的有序交易中，出售一项资产所能收到或者转移一项负债所需支付的价格。对于衍生工具而言，公司持续对其进行公允价值计量；对于经营租赁飞行设备、划分为持有待售的飞行设备、现金及现金等价物、受限制货币资金、贷款、担保借款、关联方应收款项以及应付款项，公司在非持续经营的情况下进行公允价值计量。详见附注19—公允价值计量。</p>	<p>《企业会计准则第39号—公允价值计量》：</p> <p>企业应当将公允价值计量所使用的输入值划分为三个层次，并首先使用第一层次输入值，其次使用第二层次输入值，最后使用第三层次输入值。</p> <p>第一层次输入值是在计量日能够取得的相同资产或负债在活跃市场上未经调整的报价。活跃市场，是指相关资产或负债的交易量</p>	<p>该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>

		和交易频率足以持续提供定价信息的市场。 第二层次输入值是除第一层次输入值外相关资产或负债直接或间接可观察的输入值。 第三层次输入值是相关资产或负债的不可观察输入值。	
19、员工福利	<p>C2员工参与设定受益计划和其他离职后福利计划，按照设定受益计划和其他离职后福利计划会计处理的规定，由CIT发起并由C2记账。上述计划对应的成本按比例反映在C2汇总财务报表中。相关的资产及负债由CIT保留。C2现有员工费用以及退休人员的相关费用包含在汇总利润表的销售和管理费用中。详见附注15——养老金和其他离职后福利。</p> <p>根据“国内税收法典”第401(k)的规定，CIT发起的设定提存计划几乎涵盖所有美国员工，其中包括C2的员工。C2为其非美国员工制定一项设定提存计划。设定提存计划相关的费用包括在汇总利润表的销售和管理费用中。详见附注14——销售和管理费用。</p>	<p>《企业会计准则第9号——职工薪酬》： 企业应当将离职后福利计划分类为设定提存计划和设定受益计划。离职后福利计划，是指企业与职工就离职后福利达成的协议，或者企业为向职工提供离职后福利制定的规章或办法等。其中，设定提存计划，是指向独立的基金缴存固定费用后，企业不再承担进一步支付义务的离职后福利计划。企业应当在职工为其提供服务的会计期间，将根据设定提存计划计算的应缴存金额确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。</p>	该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。
20、以股份为基础的补偿	<p>母公司执行和维护若干以权益结算或现金结算的股份支付计划，按照这些计划，母公司以公司股权作为对价换取员工的服务。汇总财务报表包括C2员工股份支付费用以及母公司分配给C2的股份支付费用。这些费用在汇总利润表中的销售和管理费用中列报。</p> <p>股份支付费用按照在授予日的公允价值进行初始确认，并在等待期（必要的服务期）内扣除预计的失效部分进行后续计量。</p> <p>限制性股权和激励股权的公允价值是基于授予日CIT公司普通股的市场公允价值。限制性股权一般等待期为三年，补偿在等待期（必要的服务期）内按照授予期内分级“graded vesting method”的方法确认，其中每个可行权期权单独进行摊销。绩效股权等待期一般为三年，补偿费用在等待期内根据直线法确认，股权到期一次性行权。</p>	<p>《企业会计准则第11号-股份支付》： 股份支付，是指企业为获取职工和其他方提供服务而授予权益工具或者承担以权益工具为基础确定的负债的交易。 以权益结算的股份支付换取职工提供服务的，应当以授予职工权益工具的公允价值计量。 授予后立即可行权的换取职工服务的以权益结算的股份支付，应当在授予日按照权益工具的公允价值计入相关成本或费用，相应增加资本公积。授予日，是指股份支付协议获得批准的日期。 完成等待期内的服务或达到规定业绩条件才可行权的换取职工服务的以权益结算的股份支付，在等待期内的每个资产负债表日，应当以对可行权权益工具数量的最佳估计为基础，按照权益工具授予日的公允价值，将当期取得的服务计入相关成本或费用和资本公积。 在资产负债表日，后续信息表明可行权权益工具的数量与以前估计不同的，应当进行调整，并在可行权日调整至实际可行权的权益工具数量。等待期，是指可行权条件得到满足的期间。 对于可行权条件为规定服务期间的股份支付，等待期为授予日至可行权日的期间；对于可行权条件为规定业绩的股份支付，应当在授予日根据最可能的业绩结果预计等待期的长度。</p>	该项下C2的会计政策与企业会计准则无重大差异。
21、所得	这里提到的所得税为CIT分配至C2独立报表的当期及递延所	《企业会计准则第18号—所得税》：	该项下C2的会计政

<p>税</p>	<p>得税，分配方法与 ASC 740 中描述的资产负债法一致。因此，C2 的所得税拨备以单独申报为假设计提。单独申报方法将 ASC 740 应用到集团汇总中的每个成员，视同集团内各成员是独立的纳税人和独立的法人实体。因此，包含在 CIT 的汇总财务报表中的实际税务交易可能不包括在 C2 的汇总财务报表中。同样，C2 的汇总财务报表中的某些税务处理也可能不会反映在 CIT 汇总财务报表和纳税申报中；因此，例如净经营亏损、税款抵减结转和评估跌价准备等可能包含在 C2 单体财务报表中的事项，在 CIT 的汇总财务报表中则可能包含，也可能不包含。</p> <p>由于 C2 经营拓展及全球税收法规的复杂性，在估计 C2 最终应付税款时要对不确定性进行评估并作出判断。最终支付的税款取决于多种因素，包括与不同司法管辖区的税务机关的协商，税收诉讼的结果以及在正常业务范围内涉及到的联邦、州和国际税务审计中的争议解决。</p> <p>所得税的会计处理采用资产负债法。在这种方法下，递延税款代表未来预计发生的资产和负债的收回或支付的税务影响。所得税费用反映本年度已付或应付的所得税，加上本年递延税项的变动。递延所得税由 C2 的资产和负债的账面价值和计税基础之间的差异所产生，并因税率的变动和制定的税收法律变动而调整。当税收利益很可能无法实现时，计提跌价准备以减少递延所得税资产。根据 C2 的规定，所得税费用中包括与未确认税收收益相关的利息及罚金。</p> <p>一般而言，C2 各家子公司的应纳税所得额（亏损）包含在 CIT 适用的全球各地司法管辖区的汇总纳税申报表中。多家 C2 实体并不单独申报所得税。因此，C2 视同一个独立的纳税实体，当纳税义务发生时，当期应缴所得税应被视为已经以现金形式支付给 CIT，当税收返还确认时，当期应收税收返还款视为已经从 CIT 收到。</p>	<p>企业应当将当期和以前期间应交未交的所得税确认为负债，将已支付的所得税超过应支付的部分确认为资产。</p> <p>存在应纳税暂时性差异或可抵扣暂时性差异的，应当按照本准则规定确定递延所得税负债或递延所得税资产。</p> <p>除下列交易中产生的递延所得税负债以外，企业应当确认所有应纳税暂时性差异产生递延所得税负债：</p> <p>（一）商誉的初始确认；</p> <p>（二）同时具有以下特征的交易中产生的资产或负债的初始确认：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 该项交易不是企业合并； 2. 交易发生时既不影响会计利润也不影响应纳税所得额(或可抵扣亏损)。 <p>与子公司、联营企业及合营企业的投资相关的应纳税暂时性差异产生的递延所得税负债，应按照本准则的规定确认。</p> <p>企业对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的应纳税暂时性差异，应当确认相应的所得税负债。但是，同时满足下列条件的除外：</p> <p>（一）投资企业能够控制暂时性差异转回的时间；</p> <p>（二）该暂时性差异在可预见的未来很可能不会转回。</p>	<p>策与企业会计准则无重大差异。</p>
<p>22、可变利益实体 (VIE)</p>	<p>可变利益实体是指能够持有资产或开展活动的公司、合伙企业、有限责任公司或其他类似法律实体。如果没有额外的附属财务支持，可变利益实体承担风险的权益投资不足以满足其经营活动的融资需要。可变利益实体无法通过表决权或类似权利直接或间接作出有关实体经营活动的决策。可变利益实体不承担吸收实体预期损失的义务，也不享有收取实体预期剩余收益的权利。</p>	<p>《企业会计准则第33号—汇总财务报表》：</p> <p>汇总财务报表的汇总范围应当以控制为基础予以确定。</p> <p>控制，是指投资方拥有对被投资方的权力，通过参与被投资方的相关活动而享有可变回报，并且有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。被投资方的相关活动应当根据具体情况进行判断，通常包括商品或劳务的销售和购买、金融资产的管理、资产的购买和</p>	<p>该项下 C2 的会计政策与企业会计准则无重大差异。</p>

<p>C2将已确认C2为主要受益人的可变利益实体纳入汇总范围，主要受益人的特征如下：(1)有权影响对可变利益实体经营业绩具有最重大影响的业务；(2)通过在可变利益实体中享有的权益，承担吸收可变利益实体预期损失的义务并享有收取可变利益实体预期剩余收益的权利。</p> <p>基于合并报表的一般原则，可变利益实体被视为C2经营的一部分，已包含在汇总财务报表中。</p>	<p>处路、研究与开发活动以及融资活动等。</p> <p>投资方应当在综合考虑所有相关事实和情况的基础上对是否控制被投资方进行判断。一旦相关事实和情况的变化导致对控制定义所涉及的相关要素发生变化的，投资方应当进行重新评估。相关事实和情况主要包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> (一) 被投资方的设立目的。 (二) 被投资方的相关活动以及如何对相关活动作出决策。 (三) 投资方享有的权利是否使其目前有能力主导被投资方的相关活动。 (四) 投资方是否通过参与被投资方的相关活动而享有可变回报。 (五) 投资方是否有能力运用对被投资方的权力影响其回报金额。 (六) 投资方与其他方的关系。 	
--	---	--

（三）中介机构核查意见

普华永道针对渤海金控编制的准则差异调节表出具了《鉴证报告》（普华永道中天特审字（2016）第 1994 号），认为：

（1）“准则差异调节表”中的“美国准则财务信息”恰当摘录自 C2 公司根据美国准则编制且经审计的 2014 及 2015 年度的汇总财务报表；

（2）“准则差异调节表”中列示的差异调节项及调整金额，已在所有重大方面根据本报告后附的“准则差异调节表”中所述编制基础的要求，反映了 C2 AVIATION CAPITAL, INC.“美国准则财务信息”和“中国准则财务信息”之差异；

（3）“准则差异调节表”的算术计算结果正确。

因此，渤海金控所编制的准则差异调节表中已反映了影响标的公司财务状况、经营成果、资金变动的主要会计政策与我国企业会计准则的差异情况，并在预案中披露了因准则差异对标的公司股东权益和净利润金额产生的具体影响。

经核查，普华永道认为：基于我们对 2014 及 2015 年度准则差异调节表执行的工作，上述渤海金控对差异比较情况的分析，与我们的理解不存在重大不一致。

经核查，独立财务顾问认为：渤海金控所编制的准则差异调节表中已反应了影响标的公司财务状况、经营成果、资金变动的所有主要会计政策与我国企业会计准则的差异情况，并在预案中披露了因准则差异对标的公司股东权益和净利润金额产生的具体影响。

第九节 风险因素

一、与本次交易相关的风险

（一）交易审批风险

本次交易尚需取得的批准或核准包括但不限于：1、待标的公司相关的审计、评估工作完成后渤海金控再次召开董事会审议通过本次交易的重组报告书；2、上市公司股东大会批准本次交易；3、本次交易境内相关主管部门的备案、核准或授权：本次收购资金如使用境内资金或境内主体提供担保的境外融资，需取得国家发改部门、商务部门、外汇管理部门备案；4、通过保加利亚、哥伦比亚、韩国、墨西哥、俄罗斯的反垄断审查；5、通过美国外资投资委员会（CFIUS）的审查等。

本次交易能否取得上述批准、核准或审查及取得批准、核准或审查的时间存在不确定性，存在审批风险，提请投资者关注。

（二）标的资产重组风险

CIT 拟将其持有的商业飞机租赁业务和资产根据重组计划注入 C2 公司并完成交割。重组计划具体内容详见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”。重组计划完成后，标的资产将全部转让至 Avolon 下属子公司名下。因 C2 重组涉及的资产体量较大、涉及的重组环节较多，存在不能按时完成内部重组而导致本次交易延期、C2 重组资产范围调整或本次交易终止的风险，提请投资者关注。

（三）保证金损失风险

根据《购买与出售协议》约定，如本次交易因未能取得除美国以外其他国家的反垄断审查、未能取得美国外资投资委员会（CFIUS）的批准、未能取得渤海金控股东大会的批准、未能获得中国监管机构所有与本次交易相关的备案、核准或授权等“特定终止情形”导致本次交易终止，已交付的保证金将作为终止费向卖方支付。其中，如“特定终止情形”发生在 C2 内部重组完成前，买方需向卖方支付 50,000 万美元终止费；如“特定终止情形”发生在 C2 内部重组完成后，买方需向卖方支付 60,000 万美元终止费。关于支付终止费的具体约定，详见本

预案“第六节 交易协议的主要内容”之“一、《购买与出售协议》的主要内容”之“（十一）协议的终止及责任承担”。海航集团承诺：若渤海金控股东大会未能审议通过上述收购行为，或渤海金控股东大会审议通过上述收购行为的决议无效、失效或不能满足《购买与出售协议》中的条件时，海航集团承诺对渤海金控因此造成的全部损失承担补偿责任（包括保证金损失、终止费及应支付的其他费用等）。

因此，若因除渤海金控股东大会未批准以外的其他原因导致 Avolon 支付终止费，公司及 Avolon 将损失已支付的保证金，存在损失保证金的风险，将对公司的财务和经营造成一定的不利影响，提请投资者关注。

（四）业务整合的风险

CIT 下属的飞机租赁业务，在国际上有着强大的竞争力与良好的品牌形象并且有着悠久的历史，多年来在行业内与飞机制造商、航空公司都建立了牢固的合作关系。C2 公司是新设成立承接该等资产的主体，报告期内的大部分时间，CIT 下属的商业飞机租赁业务系由若干 CIT 下属的法律实体运营。

Avolon 是一家有着年轻化、现代化的机队以及经验丰富的管理团队的全球领先的飞机租赁公司。本次交易完成后，公司拟对公司飞机租赁业务和标的公司的资源和业务进行有效整合，充分发挥联动效应、协同效应及整合后的规模效应。但 Avolon 和标的公司在文化、财务、管理等方面均存在一定差异，Avolon 承接 CIT 下属商业飞机租赁业务后，将统筹安排 Avolon 与 C2 公司的管理架构、客户资源、融资安排等，本次交易后是否能充分的发挥 Avolon 和 C2 公司之间的协同效应存在一定的不确定性，C2 公司未来经营情况与 C2 公司历史期间经营情况可能存在一定差异。提请投资者关注相关风险。

（五）最终交易作价存在调整的风险

本次交易最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对C2公司在交割日前一日净资产进行调整，并以调整后的净资产额加上固定溢价627,491,703美元的方式确定，具体的调整原则详见本预案“第一节 本次交易概述”之“三、本次交易的具体方案”之“（八）本次交易作价中C2公司净资产的调整原则”。假设按照标的公司2016年6月30日账面净资产值及《购买与出售协议》约定的调整方

式测算，C2公司经调整后的净资产约为93.68亿美元，加上固定溢价约6.27亿美元后，C2公司100%股权的交易价格约为99.95亿美元。

最终交易价格与以2016年6月30日测算的交易价格将因2016年6月30日至交割日前一日的正常经营活动及经营业绩累积形成净资产变动、是否可获得“加拿大交割”涉及的荷兰税务规则、是否可获得EX-IM借款相关同意以及除外飞机等因素而存在差异，详见本预案“重大事项提示”之“十一、最终交易价格的确定”。

卖方应于预期交割日之前不少于5个营业日，向买方提供未经审计的“估算的调整后净资产表”（Estimated Adjusted Net Asset Statement），并在其中说明“估算的调整后净资产额”及详细说明（包括计算方法的附件）。交割日后的60天内，买方可向卖方提供未经审计的“交割用调整后净资产表”（Closing Adjusted Net Asset Statement）。如卖方在收到“交割用调整后净资产表”后未提出异议，则视为卖方已经接受该调整；如在卖方提出“异议通知函”之日起的30天内，或双方书面约定的更长期限内，双方仍未能达成一致，应在选定独立注册会计师事务所后的30天内，核算调整后的净资产额，其认定的金额对买卖双方均具有约束力。

根据《购买与出售协议》约定，本次交易的最终交易作价存在调整的风险，提请广大投资者注意相关风险。

（六）本次交易的资金来源风险

本次交易为现金收购，资金来源为公司自有资金、银行贷款及境外银行Morgan Stanley和UBS给予的不超过85亿美元的贷款。目前公司已取得境外银行Morgan Stanley和UBS的承诺函以及中国银行海南省分行出具的贷款意向函。若银行无法为公司提供信贷支持，则本次交易存在因交易支付款项不足而面临取消的风险。此外，即使公司在获得贷款方面不存在实质性障碍，也仍存在银行在公司满足放款条件的情况下无法按时足额放款、导致公司无法支付并购对价的风险。在此情形下，上市公司可能会构成重大违约，需要支付终止费。提请广大投资者注意相关风险。

（七）上市公司偿债能力的风险

截至2016年6月30日，上市公司合并报表口径资产负债率为81.59%。本

次交易为现金收购，资金来源为公司自有资金、银行贷款及境外银行 Morgan Stanley 和 UBS 给予的不超过 85 亿美元的贷款，预计本次交易完成后，上市公司负债率及负债规模均将增加。因此本次交易将在一定程度上影响上市公司的偿债能力，提请投资者关注相关风险。

（八）境外收购风险

鉴于本次交易为境外收购，面临着一系列境外收购风险，如美国的政治风险、政策风险、法律风险、税收风险等。政治风险和政策风险主要是指美国的政局稳定性、对外资政策的政策连贯性等发生变化，从而造成投资环境的变化而产生的风险。境外收购法律风险是指中国企业的境外收购行为违反了美国的法律法规或因法律问题处理不当，从而遭受成本增加、时间延长、收购失败等与预期目标相违背的不利后果的可能性。境外收购是一系列复杂的法律行为组合，涉及收购的每一个行为、每一个法律文件都必须符合美国法律的要求，否则，将不可避免地会产生法律风险。由于各国税制和税收监管政策不同、国际税收协定复杂、并购会计处理与税法存在较大差异等原因，请关注本次收购过程中及交易完成后的税收风险。

二、标的公司业务相关风险

（一）宏观经济与行业周期波动的风险

标的公司为世界多个国家和地区的客户 provide 全方位的飞机租赁服务，其经营业绩、财务状况和发展前景在很大程度上将受全球宏观经济和国际贸易发展的影响。目前全球经济复苏仍存在不确定性，如果经济形势出现恶化导致对飞机的需求降低，可能会对标的公司承租人的履约能力带来不利影响，进而影响标的公司的财务状况和现金流。此外，全球经济环境的波动以及国际金融市场流动性等因素的变化，可能会导致标的公司业务随之波动，存在宏观经济波动的风险。

标的公司的业务与航空运输业息息相关，而航空运输业是一个具有周期性的行业，近年来航空运输业需求旺盛导致飞机订单增加，为了满足市场的需求，飞机制造商扩大了自己的生产线。如果发生行业周期性的萎缩或其他情况导致行业萧条，过剩的飞机供应会影响到飞机租金收入水平。此外，当飞机租约到期或部分承租人提前终止合约时，行业的周期性萎缩或行业萧条会造成标的公司寻找下

一个承租人所需的时间也会受到影响。可能产生的飞机闲置造成的浪费与损失，从而对标的公司的财务状况、现金流及经营业绩造成一定的影响。

（二）利率风险

利率风险是由于利率变动的不确定性导致的金融风险。标的公司大部分的租赁收入与债务利息支出皆为固定的利率。在未来如果市场利率上升，一方面将导致标的公司在未来的融资成本上升，另一方面将同时导致承租人需支付的租金费用上升，可能会降低承租人对租赁飞机资产的意愿。如果未来市场的利率下降，将导致标的公司新签订的业务协议中的费率随着整体市场利率的下降而下降，进而减少标的公司的租赁收入。此外，由于标的公司的债务期限与和承租人签订的租赁期限未必完全一致，在租赁协议到期后，利率下降可能会导致标的公司在承担原有债务成本的同时以低于原有的租金水平出租飞机，从而对公司的经营状况、现金流等造成不利的影响。

（三）汇率风险

本次交易采用美元计价，同时本次交易的收购资金来源为公司自有资金、银行贷款及境外银行 Morgan Stanley 和 UBS 给予的不超过 85 亿美元的贷款，公司支付本次交易价款时，以非美元货币支付的部分以及以非美元货币偿还本次交易贷款时，存在受美元汇率大幅波动的而导致汇兑损益风险。

标的公司的记账本位币为美元，而标的公司的客户（主要指航空公司）覆盖了全球多数国家，部分航空公司使用当地的货币进行收入的结算，美元汇率的变动一方面可能会影响客户的财务状况，从而影响其履行合约、支付租金的能力，另外一方面美元汇率的变化也会直接影响潜在客户对标的公司飞机资产的需求以及现有客户在未来合约到期后续约的意愿。如美元升值可能会导致以当地货币结算的航空公司承担更高的成本，从而降低标的公司在国际市场中的竞争力。因此，美元汇率的变化将有可能对标的的经营状况不利，对标的的盈利水平产生一定影响。

（四）信用风险

信用风险是租赁公司面临的主要风险之一，信用风险主要是指承租人及其他合同当事人因各种原因未能及时、足额支付租金或履行其义务导致出租人面临损

失的可能性。在面临市场需求、竞争环境、油价及流动性因素的波动时，承租人有可能无法履行租赁合同，进而对标的公司造成不利的影响，包括但不限于可能产生高额的法律、财务费用、飞机的维护费用、保养费用以及在寻找下一个承租人的过程中可能产生的其他费用。尽管标的公司在与客户签订合同时会充分考虑的客户的信用等级，但由于标的公司的客户分部在多个国家，并非所有的客户都是由统一的信用评级公司进行评级，因此获得同样评级打分的客户可能在实质的信用水平上仍然存在一定的差异，这些差异可能会造成客户潜在的信用风险，从而影响到标的公司的经营状况。

（五）飞机租赁合同到期后的续约及处置风险

标的公司的收入来源主要取决于租金的收入以及飞机的残值处置。在飞机租赁合同到期后标的公司通常面临两种情况，第一种情况下标的公司选择与承租人续约或寻找新的承租人，第二种情况下标的公司将决定处置该飞机。为了保证租金的收入，标的公司不仅仅要保持飞机的高出租率，尽量避免飞机闲置，同时还需要考虑飞机租赁合同到期后与承租人续约或者及时找到新的承租人，以避免飞机闲置所造成的损失。除此之外，对于经营性租赁的飞机，一部分的收入来源于飞机的处置价格，飞机的保养状况、市场行情、燃油价格等多种因素都会影响到飞机的处置价格。

在未来的3年中，标的公司预计将有约70余架飞机的租赁合同到期，在合约到期后标的公司是否能够与承租人续约或能寻找到新的承租人以及如果存在需要处置的飞机，该飞机的残值是否能达到理想的价位均存在一定的不确定性，请投资人注意风险。

（六）境外公司向境内公司分红导致的补交税款风险

根据《国家税务总局关于境外注册中资控股企业依据实际管理机构标准认定为居民企业有关问题的通知》（国税发[2009]82号）、《境外注册中资控股居民企业所得税管理办法（试行）》规定，标的公司的主要高层管理人员的履职场所、财务决策、主要资产、会计账簿、公司印章、董事会和股东会纪要档案及主要董事、高层管理人员的主要居住地均在境外，不适用非境内注册居民企业的相关纳税规定。

根据《中华人民共和国企业所得税法》的规定，上市公司如在未来年度取得标的公司派发的股息或红利，应按照相关规定对收到的股息或红利计算应纳税所得额，并根据上市公司的适用税率计算应纳税额。上市公司根据应纳税额与可减免的境外所得税税额之间差额补充缴纳所得税。未来年度，上市公司存在因从标的公司取得股息或红利所得而需补充缴纳所得税税金的可能。未来标的公司分红的时间、金额及届时适用的税收政策等均存在不确定性，未来可能按照对境内上市公司分红的要求补缴税款。

（七）融资风险

飞机租赁行业属于资本密集行业，对资本规模要求较高，标的公司在资本市场上的融资能力决定其是否能获取足够资本，以支持公司业务发展及偿还现有债务。标的公司在资本市场中遇到的融资障碍会限制其扩张机队的能力，进而降低标的公司在行业中的竞争优势。标的公司的融资能力很大程度上取决于投资者对标的公司整体实力的主观判断，包括投资者对标的公司所处行业未来发展前景的看法、市场对公司的认可程度以及行业内的竞争状况，除此之外标的公司的融资能力也会受到政府政策的影响，如 ECA、EX-IM 等政策性银行的贷款政策亦将影响到标的公司的融资能力。

标的公司持有大量的飞机订单，预计在未来的几年中会陆续交付，如果标的公司届时无法及时取得购买这些新飞机的资金，一方面将可能损失飞机订单的定金，另外一方面将有可能导致标的公司违约从而进一步的增加公司的法律、财务成本。请投资者注意标的公司的融资风险。

（八）行业竞争风险

飞机租赁行业是一个高竞争性的行业，标的公司在购机过程中面临与其他航空公司、飞机制造商、金融机构等主体的竞争。在租赁业务中的竞争主要集中在租金利率、交付日期、租赁条约、飞机的使用状况、机型等方面。当其他竞争对手获得更低成本的资金来源或更新一代的机型时，会在竞争中有较大优势，进而影响到标的公司的财务状况、现金流及经营业绩。

（九）供应商违约风险

全球民用航空市场长期以来被几个主要的飞机制造商及飞机引擎制造商所垄断，其中飞机制造商有空客公司（Airbus）、波音公司（Boeing）、庞巴迪（Bombardier）以及巴西航空工业公司（Embraer），飞机引擎制造商包括 CFM 国际发动机公司（CFM International）、GE 飞机发动机公司（GE Aircraft Engines）、罗尔斯·罗伊斯公司（Rolls Royce plc）以及普拉特·惠特尼集团公司（Pratt & Whitney Group）。如果飞机制造商违约或因市场环境变化导致其无法履行合约时，可能会导致无法按期交付飞机、无法提供承诺的售后服务或者飞机质量存在瑕疵等违约情况的发生，进而对公司的经营造成重大影响。

（十）飞机破损风险

飞机资产的使用寿命是有限的，在使用的过程中会逐渐老化。通常随着飞机的使用年限增长，飞机的折旧费用和运行维护成本将增加，带来的利润和现金流降低。除此之外，在飞机运营过程中的维护与保养状态也会影响到飞机的使用效率和经济价值。尽管标的公司在购买飞机前可以对飞机的整体状况进行排查，但是无法确保发现所有的问题，一些潜在瑕疵可能会导致未来的维护保养和处置等费用的增加。请投资者注意相关风险。

（十一）飞机更新换代风险

为了满足市场的需求，飞机制造商们在不断地研发更节能的新型飞机，这些新技术的推广会使得市场上部分服役机型面临需求降低的风险。此外，行业内对有关飞机的环保指标要求日趋严格，如噪音、排放等指标均需达到一定的标准，否则会产生额外的费用、罚金或禁止该种类型的飞机在特定区域内开展业务。随着飞机更新换代的需求提升以及未来技术上的革新，可能导致标的公司目前持有的飞机逐去竞争优势，如飞机资产的残值降低或租金水平降低等。因此可能会对标的公司财务状况、经营状况等产生不利的影响。

（十二）保险无法覆盖风险

标的公司在租赁协议中会规定承租人与标的公司各自应承担的责任与义务，并且对可能产生的伤亡及其他损失进行投保，但有可能发生承租人没有按约定的要求投保或续保的情况。另外，尽管标的公司不参与航空公司具体运营，但由于标的公司属于飞机的拥有者，部分国家的法律规定，在发生重大问题时，标的公

司仍然要承担部分或者全部的责任。当保险无法完全覆盖这些责任时，可能会由标的公司承担损失。请广大投资者注意风险。

（十三）不可抗力风险

战争、恐怖袭击以及疾病等无法人为预测与控制的因素，亦将会对标的公司的经营状况造成重大影响，可能会对标的公司的财务状况和运营造成不利影响，请广大投资者注意风险。

第十节 保护投资者合法权益的相关安排

一、严格履行信息披露义务

对于本次交易涉及的信息披露义务，公司已经按照《上市公司信息披露管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》、《重组管理办法》等相关规定，履行了信息披露义务。本预案披露后，公司将继续严格履行信息披露义务，按照相关法规的要求，及时、准确、公平地向所有投资者披露可能对上市公司股票交易价格产生较大影响的重大事件与本次重组的进展情况。

二、严格执行交易批准程序

本次交易的实施将严格执行相关法律、法规及公司审批决策程序规定。本次交易方案经全体独立董事同意后提交董事会讨论，独立董事已就该事项发表独立意见。

三、提供股东大会网络投票平台

公司董事会将在审议本次交易方案的股东大会召开前发布提示性公告，提醒全体股东参加审议本次交易方案的临时股东大会会议。公司将根据中国证监会《关于加强社会公众股股东权益保护的若干规定》等有关规定，为参加股东大会的股东提供便利，就本次交易方案的表决提供网络投票平台，股东可以参加现场投票，也可以直接通过网络进行投票表决。本次股东大会将对中小投资者单独计票。

四、提供投资者沟通渠道

为确保投资者对公司重大事项的建议权，公司将在相关信息披露以后，提供电话、电子邮件和信件等方式，为投资者对本次交易的意见提供方便。

五、其他保护投资者合法权益的安排

公司聘请了具有专业资格的独立财务顾问、律师事务所、会计师事务所、资产评估机构等中介机构，对本次重组方案及全过程进行监督并出具专业意见，确保本次交易定价公允、公平、合理，不损害全体股东的利益。

第十一节 其他重要事项

一、本次交易完成后上市公司是否存在资金、资产被实际控制人或其他关联人占用

截至本预案签署日，除正常生产经营活动产生的债权、债务外，上市公司不存在资金、资产被控股股东、实际控制人及其他关联人占用情形。本次交易也不会产生上市公司资金、资产被控股股东、实际控制人及其他关联人占用的情形。

二、上市公司为实际控制人及其关联人提供担保的情形

2012年9月13日，渤海租赁2012年第一次临时股东大会审议通过了关于天津渤海为海航集团贷款提供质押担保的议案，同意了天津渤海用其所持有的HKAC股权为海航集团向中国进出口银行深圳分行申请的1.75亿美元贷款提供股权质押担保的关联交易事项，海航集团的贷款全部用于对HKAC的增资。

2012年9月14日，天津渤海用其所持有的HKAC股权为海航集团申请的1.75亿美元贷款提供股权质押担保。截至2016年6月30日，天津渤海实际担保金额为82,770万元。

除上述事项外，上市公司不存在其他为实际控制人及其关联人提供担保的情形。

三、本次交易完成后上市公司的负债情况

由于标的公司及上市公司均属于租赁行业，具有资产负债率较高的行业特点，虽然标的资产的部分负债将被偿还，交割时标的资产负债率较低，但本次交易的收购资金来源包括银行贷款及境外银行Morgan Stanley和UBS给予的不超过85亿美元的贷款，预计本次交易后公司的资产负债率仍将保持较高的水平。

四、上市公司最近十二个月内资产交易与本次交易的关系

在本次交易前12个月内，公司发生的购买、出售资产的情况如下：

1、收购 Avolon 100% 股权

2015年9月4日，公司召开了2015年第十一次临时董事会，审议通过了《关

于公司及公司全资子公司 Mariner Acquisition Ltd.与 Avolon Holdings Limited 签署<合并协议>（MERGER AGREEMENT）的议案》、《关于公司及公司全资子公司 Global Aviation Leasing Co., Ltd.与 Avolon Holdings Limited 签署<终止协议>（TERMINATION AGREEMENT）及<要约终止协议>（TENDER OFFERTERMINATION AGREEMENT）的议案》。

2015年10月29日，公司第八届董事会第五次会议审议通过《关于〈渤海租赁股份有限公司重大资产购买报告书（草案）〉及其摘要的议案》等与本次交易相关的议案。2015年11月18日，公司2015年第八次临时股东大会审议通过了《关于〈渤海租赁股份有限公司重大资产购买报告书（草案）〉及其摘要的议案》等与本次交易相关的议案。

根据《合并协议》的约定，2016年1月8日（即生效时间和交割日，纽约时间），Avolon 股东变更登记手续已完成，GAL 持有 Avolon 已发行的 1 股普通股成为 Avolon 唯一股东，Avolon 已发行剩余普通股全部注销；Mariner 被 Avolon 合并后终止且完成注销登记手续，Avolon 为本次合并后的存续公司并成为公司的全资子公司。2016年1月8日（纽约时间），Avolon 股票在纽约证券交易所暂停交易。

2、对聚宝互联科技（深圳）股份有限公司增资

2016年2月1日，公司召开2016年第二次临时股东大会，审议通过了《关于公司向聚宝互联科技（深圳）股份有限公司投资的议案》，公司拟出资3亿元对聚宝互联科技（深圳）股份有限公司（以下简称“聚宝科技”）进行投资，投资价格为1元/股。本次投资完成后，聚宝科技注册资本将增加至25亿元，公司出资3亿元占聚宝科技总股本的12%。

2016年5月16日，聚宝科技收到了深圳市市场监督管理局核发的变更（备案）通知书，其已对聚宝科技申请的注册资本变更予以核准，本次变更完成后，公司持有聚宝科技3亿股，占其总股本的12%。

3、认购天津银行股份有限公司公开发行的 H 股股票

2016年3月17日，公司召开2016年第四次临时董事会审议通过了《关于公司全资子公司香港渤海租赁资产管理有限公司参与天津银行股份有限公司 H

股公开发行的议案》，公司拟通过全资子公司香港渤海租赁资产管理有限公司（以下简称“香港渤海”）以现金出资不超过 1.02 亿美元等值港币认购天津银行股份有限公司（以下简称“天津银行”）公开发行的 H 股股票，认购价格区间为 7.37 港元/股至 9.58 港元/股，具体认购价格及认购股份数量根据天津银行本次公开发行定价情况确定。

2016 年 3 月 30 日，天津银行完成 H 股股票发行配售，香港渤海共获得配售天津银行 H 股股票 106,993,500 股，获配价格 7.39 港元/股，认购金额为 790,681,965 港元（折合约 1.019 亿美元），持股比例约为 1.77%。

4、收购 GECAS 飞机租赁资产

2016 年 7 月 18 日，上市公司 2016 年第五次临时股东大会审议通过了《关于公司全资子公司 Avolon Aerospace Leasing Limited 及公司控股子公司 HongKong Aviation Capital Limited 向 GE Capital Aviation Services limited、GE Capital Aviation Services LLC 及其相关方购买飞机租赁资产的议案》，公司拟通过 HKAC 及其下属全资 SPV、Avolon 及其下属全资 SPV（统称“买方”）以支付现金方式向 GECAS 及相关卖方（统称“卖方”）收购 45 架附带租约的飞机租赁资产（不含负债），交易价格为 197,494.0468 万美元（按 2016 年 6 月 30 日中国人民银行公布的人民币兑美元汇率中间价 1: 6.6312 计算，折合人民币约 1,309,622.52 万元）。截至本预案签署日，上述交易已累计交割飞机 33 架。

5、收购华安财险 31,020 万股股权、HKAC 737,577,445 股股权以及 12 家 SPV 100% 股权

2016 年 8 月 26 日，公司 2016 年第六次临时股东大会审议通过了《关于公司发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金暨关联交易方案的议案》，公司拟通过发行股份购买华安财产 31,020 万股股权（占比 14.77%）、HKAC 37,577,445 股股权，并通过支付现金购买 12 架飞机租赁资产包 100% 股权。上述交易尚需证监会核准。

6、天津渤海认购皖江金租定向发行股票

全资子公司天津渤海之控股子皖江金租系在全国中小企业股份转让系统挂牌的非上市公众公司，总股本为 30 亿股，天津渤海持有其 16.50 亿股，持股比

例为 55%。皖江金租拟向包括天津渤海在内的特定投资者定向发行 16 亿股人民币普通股股票，发行价格拟定为人民币 1.22 元/股（股票发行价格依据皖江金租 2016 年 6 月末每股净资产确定），募集资金总额约为 195,200 万元。天津渤海作为皖江金租发起人股东拟出资 99,796 万元，认购不超过 81,800 万股，本次认购股份自股份交割之日起 5 年内不得转让。本次发行完成后，皖江金租总股本约为 46 亿股，其中天津渤海持有皖江金租 246,800 万股，占总股本 53.65%，仍为皖江金租控股股东。

渤海金控已于 2016 年 9 月 29 日召开 2016 年第十一次临时董事会，审议通过了《关于公司控股子公司皖江金融租赁股份有限公司定向发行股票方案的议案》，天津渤海已与皖江金租签署了附条件生效的《股票认购协议》。2016 年 10 月 15 日，皖江金租 2016 年第三次临时股东大会审议通过《关于公司股票第一轮增发方案的议案》。皖江金租本次增发尚需取得银行业监督管理机构批准并向全国中小企业股份转让系统有限责任公司备案。

除上述事项外，公司最近十二个月没有发生其他重大资产交易。

五、本次交易对上市公司治理机制的影响

（一）本次交易前公司治理结构

根据《公司法》、《证券法》等法律法规和《上市公司治理准则》等中国证监会规定以及《公司章程》，本公司在本次交易前已建立健全了相关法人治理结构的基本架构，包括股东大会、董事会、监事会、董事会秘书、总经理，制定了与之相关的议事规则或工作细则，并予以执行。本次交易完成后，上市公司将继续保持《公司章程》规定的上述法人治理结构的有效运作。

（二）本次交易对公司治理结构影响

渤海金控已按照《公司法》、《证券法》和中国证监会的有关要求，建立了完善的法人治理结构。本次交易不会导致上市公司董事会、监事会、高级管理人员结构发生重大变动，也不会涉及上市公司重大经营决策规则与程序、信息披露制度等治理机制方面的调整。本次交易完成后，上市公司仍将严格按照《公司法》、《证券法》、《上市公司治理准则》等法律法规及《公司章程》的要求规范运作，不断完善公司法人治理结构。

（三）本次交易对公司独立性影响

本次交易前，渤海金控在资产、人员、财务、机构、业务方面与控股股东、实际控制人及其关联企业相互独立。本次交易完成后，上市公司仍将继续保持资产、人员、财务、机构、业务与控股股东、实际控制人及其关联企业的相互独立。

六、上市公司的现金分红政策

（一）利润分配政策

根据中国证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发【2012】37号）、《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》的相关规定，为完善公司利润分配政策，增强利润分配的透明度，保护公众投资者合法权益，公司第七届董事会第十四次会议审议、2014年年度股东大会通过新修订的《公司章程》。

根据修订后的《公司章程》第一百五十五条规定，公司实施连续、稳定的利润分配政策，公司在盈利、现金流满足公司正常经营和长期发展的前提下，将实施积极的利润分配政策，公司的利润分配政策为：

1、利润分配原则：公司利润分配应重视对投资者的合理回报，利润分配政策应兼顾公司的可持续发展，利润分配政策应保持连续性和稳定性，公司利润分配不得超过累计可分配利润的范围。公司优先采用现金分红的利润分配方式。

2、利润分配形式：公司可以采用现金、股票、现金与股票相结合或者法律、法规允许的其他方式分配利润。

3、利润分配的时间间隔：公司原则上每年进行一次现金分红，公司董事会可以根据公司的盈利状况及资金需求状况提议公司进行中期现金分红。

4、现金分红条件和比例：

（1）公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值；

（2）审计机构对公司该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；

（3）公司无重大投资计划或重大现金支出等事项发生。重大投资计划或重

大现金支出指：公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或购买设备累计支出达到或超过公司最近一期经审计净资产的 30%，且超过 5,000 万元。

在公司盈利且现金能够满足公司持续经营和长期发展的前提下，公司每年以现金形式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的 10%。公司最近三年以现金方式累计分配的利润原则上不少于最近三年实现的年均可分配利润的 30%。

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照本章程规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

（1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

（2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

（3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

5、股票股利的分配条件：在满足现金股利分配的条件下，若公司营业收入和净利润增长快速，且董事会认为公司股票价格与公司股本规模不匹配时，可以在满足上述现金股利分配条件的基础上，提出并实施股票股利分配预案。

6、利润分配的决策程序和机制：公司的利润分配预案由公司董事会结合公司章程的规定、盈利情况、资金需求情况提出、拟定，经董事会审议通过后提交股东大会审议批准，独立董事应对利润分配预案发表独立意见。

如遇到战争、自然灾害等不可抗力或者公司外部经营环境变化并对公司生产经营造成重大影响，或公司自身经营情况发生重大变化时，公司可对利润分配政策进行调整。公司调整利润分配政策应由董事会做出专题论述，详细论证调整理由，形成书面论证报告并经独立董事审议后提交股东大会特别决议通过。审议利润分配政策变更事项时，公司应当为股东提供网络投票方式。

股东大会对现金分红具体方案进行审议时，应当通过多种渠道主动与投资者

特别是公众投资者进行沟通和交流（包括但不限于提供网络投票表决、邀请公众投资者参会等），充分听取中小股东的意见和诉求，并及时答复中小股东关心的问题。

公司当年盈利且满足现金分红条件但未作出利润分配方案的，管理层需向董事会提交详细的情况说明，包括未分红的原因、未用于分红的资金留存公司的用途和使用计划，由独立董事对利润分配预案发表独立意见并公开披露；董事会审议通过后提交股东大会审议批准。

公司当年盈利但董事会未做出现金分红预案的，公司应在定期报告中披露未做出现金分红预案的原因及未用于分红的资金留存公司的用途，独立董事、监事会对此发表独立意见并公开披露。

公司应严格按照有关规定在年度报告、半年度报告中详细披露利润分配方案和现金分红政策的制定及执行情况，说明是否符合本章程的规定或者股东大会决议的要求，分红标准和比例是否明确和清晰，相关的决策程序和机制是否完备，独立董事是否尽职履责并发挥应有的作用，中小股东是否有充分表达意见和诉求的机会，中小股东的合法权益是否得到充分维护等。对现金分红政策进行调整或变更的，还要详细说明调整或变更的条件和程序是否合规和透明等。

7、公司董事会制定股东分红回报规划，并至少每三年对股东回报规划进行一次重新审阅；公司根据生产经营情况、投资规划和长期发展的需要，需调整利润分配政策的，应以保护股东权益为出发点，调整后的利润分配政策不得违反相关法律法规、规范性文件及本章程的规定；有关调整利润分配政策的议案，由独立董事、监事会发表意见，经公司董事会审议后提交公司股东大会批准，并经出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过。

8、存在股东违规占用公司资金情况的，公司在进行利润分配时，应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。

（二）未来三年（2015—2017）股东回报规划

经公司 2014 年年度股东大会审议通过，公司未来三年（2015 年-2017 年）股东回报规划的具体内容如下：

1、在符合相关法律、法规、规范性文件、《公司章程》和本规划有关规定

和条件,同时保持利润分配政策的连续性与稳定性的前提下,公司可以采用现金、股票、现金与股票相结合或者法律、法规允许的其他方式分配利润;在盈利、现金流能满足正常生产经营和长期发展的前提下,应积极推行现金分配方式。

2、在满足现金分红条件时,未来三年公司每年以现金方式分配的利润应不低于当年实现的可分配利润的 10%,且连续三年内以现金分红方式累计分配的利润不少于该三年实现的年均可分配利润的 30%。具体每个年度的分红比例由董事会根据公司年度盈利状况和未来资金使用计划提出预案,独立董事应当发表明确意见,股东大会审批执行。

3、如果未来三年内公司净利润保持持续稳定增长,公司可提高现金分红比例或者实施股票股利分配,加大对投资者的回报力度。

4、在满足正常生产经营资金需求、重大投资计划或重大现金支出等事项情况下,公司原则上每年进行一次现金分红。公司董事会可以根据公司的盈利状况及资金需求状况提议公司进行中期现金分红。重大投资计划或重大现金支出指:公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或购买设备累计支出达到或超过公司最近一期经审计净资产的 30%,且超过 5,000 万元。

5、利润分配方案的制定及执行:

公司在每个会计年度结束后,由公司董事会提出利润分配预案,并提交股东大会审议。公司接受所有股东(特别是公众投资者)、独立董事和监事会对公司利润分配预案的建议和监督。

在公司股东大会对利润分配方案作出决议后,公司董事会应当在股东大会召开后 2 个月内完成股利(或股份)的派发事项。

6、存在股东违规占用公司资金情况的,公司扣减该股东所分配的现金红利,以偿还其占用的资金。

七、关于本次交易相关人员买卖上市公司股票的自查情况

根据《重组管理办法》、《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》以及深圳证券交易所的相关要求,渤海金控就股票停牌前 6 个月(2016 年 3 月 22 日至 2016 年 9 月 23 日)至预案公告日,渤海金控及其董事、监事、高级

管理人员，相关专业服务机构及其经办人员，其他知悉本次交易内幕信息的法人和自然人，以及上述人员的直系亲属，是否进行内幕交易进行了自查。

根据上述自查范围内各方出具的自查报告及中国证券登记结算公司出具的查询证明，自查范围内的主体在自查期间，除长城证券所持渤海金控股权发生变动外，本次交易自查范围内的其他法人或自然人在自查期间无交易渤海金控股票的情形。

长城证券具体交易情况如下：

成交时间	交易方向	成交数量（股）
2016-03-24	赎回	700.00
2016-03-31	赎回	700.00
2016-04-05	赎回	700.00
2016-04-08	赎回	700.00
2016-04-12	赎回	700.00
2016-04-13	赎回	700.00
2016-08-15	卖	7,480.00
2016-09-02	买	1,000.00
2016-09-05	卖	1,000.00

其中：1、2016年3月24日至2016年8月15日期间，长城证券通过赎回300ETF获得渤海金控4,200股，卖出7,480股，买卖原因为ETF套利策略进行ETF折溢价套利。

2、2016年9月2日及2016年9月5日，长城证券买卖渤海金控各1,000股，买卖原因为期现套利策略进行指数化投资。

长城证券就上述买卖渤海金控股票情形出具如下说明：

长城证券在买卖上述股票时并不知晓本次收购的任何事项。由于渤海金控股票为沪深300指数的成分股，长城证券基于ETF套利策略、期现套利策略进行指数化投资时，被动买卖了渤海金控的股票。因此，长城证券不存在利用本次交易内幕信息买卖渤海金控股份的情形。

八、上市公司股票停牌前股价波动情况

因筹划本次重大资产重组，上市公司股票于2016年9月23日起停牌。上市公司股票于停牌前最后一个交易日即2016年9月22日的收盘价为7.18元/股，停牌前第20个交易日即2016年8月24日收盘价为7.56元/股，该20个交易日

内公司股票收盘价格累计涨幅为-5.03%；同期深证成指累计涨幅为-0.91%，WIND多元金融指数（882116，上市公司所属行业指数）累计涨幅为-2.30%。剔除大盘因素和同行业板块因素影响，上市公司股价在本次停牌前 20 个交易日内累计涨跌幅未超过 20%，未达到《关于规范上市公司信息披露及相关各方行为的通知》（证监公司字【2007】128 号）第五条相关标准。

九、本次交易的相关主体和证券服务机构不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何上市公司重大资产重组的情形

截至本预案签署日，上市公司、交易对方及上述主体的控股股东、实际控制人及其控制的机构不存在因涉嫌本次交易相关的内幕交易被立案调查或立案侦查的情形，也不存在受中国证监会行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的情形；上市公司董事、监事、高级管理人员，交易对方的董事、监事、高级管理人员，为本次交易提供服务的独立财务顾问、会计师事务所、律师事务所、资产评估机构等中介机构及其经办人员，不存在因涉嫌本次交易相关的内幕交易被立案调查或立案侦查的情形，也不存在因参与上市公司重大资产重组相关的内幕交易受到中国证监会行政处罚或者司法机关依法追究刑事责任的情形。

因此，本次交易相关主体不存在依据《关于加强上市公司重大资产重组相关股票异常交易监管的暂行规定》第十三条不得参与任何上市公司重大资产重组的情形。

第十二节 独立董事和相关证券服务机构的意见

一、独立董事意见

公司的独立董事已对本预案及本次交易的其他相关文件进行了审阅，基于其独立判断，对本次交易发表独立意见如下：

根据《公司法》、《证券法》、《重组管理办法》、《若干问题的规定》、《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》、《上市规则》及《公司章程》的有关规定，渤海金控全体独立董事就本次公司重大资产购买事项发表以下独立意见：

“一、本次交易预案及所签订的相关协议符合《公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上市公司重大资产重组管理办法》及其他有关法律、法规和中国证监会颁布的规范性文件的规定，本次交易具备可操作性。

二、本次交易的相关议案经公司第八届董事会第九次会议审议通过。董事会会议的召集召开程序、表决程序及方式符合《公司法》、《公司章程》以及相关规范性文件的规定。

三、本次交易的最终交易价格系根据《购买与出售协议》约定的方式对 C2 Aviation Capital Inc.交割日前一日的净资产进行调整，并以调整后净资产额加上固定溢价 627,491,703 美元的方式确定，符合相关法律、法规及公司章程的规定，本次交易定价公允，不存在损害公司及股东特别是中小股东的利益的情形。本次交易价格不以评估结果为依据。为验证本次交易价格的公平合理，本次交易聘请了具有证券业务资格的资产评估机构进行评估。目前评估工作尚未完成。

本次交易聘请的评估机构北京中企华资产评估有限责任公司具有证券期货相关业务评估资格。该评估机构及其经办注册评估师与公司、CIT Group Inc.之间除业务关系外，无其他关联关系，亦不存在现实的及预期的利益或冲突，具有独立性。

四、本次交易不构成关联交易。公司董事会审议和披露本次交易事项的程序符合国家相关法律、法规、规范性文件及《公司章程》的规定。

五、本次交易符合《公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上市公司重大资产重组管理办法》及其他有关法律、法规和中国证监会颁布的规范性文件的规定，有利于扩大公司的业务容量和规模，提升公司的综合竞争力，有利于增强公司的盈利能力和持续经营能力，有利于公司的长远发展，符合公司和全体股东的利益。

六、同意本次董事会就本次交易的总体安排。”

二、独立财务顾问核查意见

广发证券、长城证券作为渤海金控的独立财务顾问，参照《公司法》、《证券法》、《重组管理办法》和《财务顾问管理办法》等法律法规的规定和中国证监会的要求，通过尽职调查和对《渤海金控股份有限公司重大资产购买预案》等信息披露文件的审慎核查后认为：

1、渤海金控本次交易交易方案符合《公司法》、《证券法》、《重组管理办法》、《若干规定》等法律、法规和规范性文件的规定，预案及其他信息披露文件的编制符合相关法律、法规和规范性文件的要求；

2、本次交易中，标的资产的定价原则公允，不存在损害上市公司和股东合法权益的情形；

3、本次交易的实施将有利于提高上市公司资产质量和盈利能力、改善上市公司财务状况、增强上市公司持续经营能力，符合上市公司及全体股东的利益；

4、鉴于上市公司将在相关审计、评估工作完成后编制重组报告书并再次提交董事会讨论，届时独立财务顾问将根据相关法律法规及规范性文件的相关规定，对本次交易出具独立财务顾问报告。

第十三节 上市公司及全体董事声明

董事声明

本公司及董事会全体董事承诺并保证《渤海金控投资股份有限公司重大资产购买预案》的内容真实、准确、完整，并对本预案中的虚假记载、误导性陈述或重大遗漏承担个别和连带的法律责任。

本次资产重组涉及的标的资产的审计、评估审核工作尚未完成，本预案中涉及的相关数据尚未经过具有证券相关业务资格的审计、评估机构的审计、评估。本公司董事会全体董事保证相关数据的真实性和合理性。

董事签名： _____

_____	_____	_____
金 川	汤 亮	李铁民
_____	_____	_____
吕广伟	马伟华	李军文
_____	_____	_____
庄起善	马春华	赵慧军

渤海金控投资股份有限公司

年 月 日

(本页无正文，为《渤海金控投资股份有限公司重大资产购买预案》之盖章页)

渤海金控投资股份有限公司

年 月 日