

本财务报表及附注以英文编制，本附件是中文翻译，仅供参考。中英文版本的财务报表及附注在内容上没有重大差异，如果有差异，请以英文版本的财务报表及附注为准。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
(CIT Group Inc.及其子公司的一项业务)

中期汇总财务报表

2016年9月30日

(含独立注册会计师事务所审计报告)

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
(CIT Group Inc.及其子公司的一项业务)

目录

	页码
审计报告	F-3
2016年9月30日中期汇总资产负债表	F-4
截至2016年9月30日止九个月期间 中期汇总利润表	F-5
截至2016年9月30日止九个月期间 中期汇总综合收益表	F-6
截至2016年9月30日止九个月期间 中期母公司净投资变动表	F-7
截至2016年9月30日止九个月期间 中期汇总现金流量表	F-8
中期汇总财务报表附注	F-11

## 审计报告

致 CIT Group Inc.董事会及股东：

我们审计了后附的 C2 Aviation Capital, Inc. (“本公司”), 作为 CIT Group Inc.及其子公司的一项业务的汇总财务报表, 包括 2016 年 9 月 30 日的汇总资产负债表, 截止 2016 年 9 月 30 日止九个月期间的汇总利润表、汇总综合收益表、汇总母公司净投资变动表以及汇总现金流量表。

### 管理层对汇总财务报表的责任

管理层有责任在所有重大方面按照美国公认会计准则的规定编制和公允列报汇总财务报表; 这包括设计、执行和维护必要的内部控制, 以使财务报表不存在由于舞弊或错误导致的重大错报。

### 注册会计师的责任

我们的责任是在执行审计工作的基础上对汇总财务报表发表审计意见。我们按照美国上市公司会计监督委员会和美国公认审计准则的规定执行了审计工作。这些准则要求我们计划和执行审计工作以对汇总财务报表是否不存在重大错报获取合理保证。

审计工作涉及实施审计程序, 以获取有关汇总财务报表金额和披露的审计证据。选择的审计程序取决于注册会计师的判断, 包括对由于舞弊或错误导致的汇总财务报表重大错报风险的评估。在进行风险评估时, 注册会计师考虑与汇总财务报表编制和公允列报相关的内部控制, 以设计恰当的审计程序, 但目的并非对内部控制的有效性发表意见。审计工作还包括评价管理层选用会计政策的恰当性和作出会计估计的合理性, 以及评价汇总财务报表的总体列报。我们相信, 我们获取的审计证据是充分、适当的, 为发表审计意见提供了基础。

### 审计意见

我们认为, 作为 CIT Group Inc.及其子公司的一项业务, 上述 C2 Aviation Capital, Inc.的汇总财务报表在所有重大方面按照美国公认会计准则的规定编制, 公允反映了 C2 Aviation Capital, Inc.2016 年 9 月 30 日的财务状况以及截止 2016 年 9 月 30 日止九个月期间的经营成果和现金流量。

普华永道会计师事务所  
2017 年 1 月 11 日

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总资产负债表**  
**(美元千元)**

2016年9月30日

**资产**

现金及现金等价物	132,300
受限的现金及现金等价物	548,810
融资租赁应收款和贷款, 扣除坏账准备	437,744
经营租赁用飞行设备, 扣除累计折旧	9,571,718
持有待售的飞行设备	27,613
预付飞行设备采购保证金	934,080
商誉	112,500
其他无形资产, 扣除累计摊销	13,739
应收关联方票据	80,947
权益法核算的股权投资	65,392
其他资产	<u>113,476</u>

**资产总计**

**\$12,038,319**

**负债**

应付账款、预提费用和其他负债	280,447
预收承租人租金	76,570
预收承租人安全保证金	162,444
预收承租人维修储备金	1,056,148
担保借款, 扣除债务发行成本	1,864,716
应付关联方票据	<u>2,310,593</u>

**负债合计**

**5,750,918**

承诺及或有事项 (附注 20)

**母公司净投资**

母公司净投资	6,303,823
累计其他综合损失	<u>(16,422)</u>

**母公司净投资合计**

**6,287,401**

**负债和母公司净投资总计**

**\$12,038,319**

后附财务报表附注为中期汇总财务报表的组成部分。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总利润表**  
**(美元千元)**

	<u>截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间</u>
<b>收入</b>	
经营租赁租金收入净额	918,340
融资租赁及利息收入净额	20,179
飞行设备处置收入净额	21,038
其他收入	<u>8,657</u>
<b>收入合计</b>	<b><u>968,214</u></b>
<b>费用</b>	
飞行设备折旧	333,557
飞行设备减值损失	210
利息费用净额 (其中与关联方相关的金额为\$78,197)	257,415
贷款坏账准备	5,314
经营租赁费用	25,428
销售和管理费用	<u>111,441</u>
<b>费用合计</b>	<b><u>733,365</u></b>
其他收益	5,638
<b>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)</b>	<b>240,487</b>
所得税费用	(30,959)
按份额享有的权益法核算的股权投资企业净利润	<u>4,574</u>
<b>净利润</b>	<b><u>214,102</u></b>

后附财务报表附注为中期汇总财务报表的组成部分。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总综合收益表**  
**(美元千元)**

截至 2016 年  
9 月 30 日止九个月期间

<b>净利润</b>	<b>214,102</b>
其他综合收益/(损失)的税后净额：	
外币报表折算差额	584
未实现的可供出售投资损失	<u>(2)</u>
其他综合收益合计	<u>582</u>
<b>综合收益总额</b>	<b><u>214,684</u></b>

后附财务报表附注为中期汇总财务报表的组成部分。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总母公司净投资变动表**  
**(美元千元)**

	<u>母公司净投资</u>	<u>累计其他综合损失</u>	<u>合计</u>
<b>2015年12月31日余额</b>	<b><u>6,715,085</u></b>	<b><u>(17,004)</u></b>	<b><u>6,698,081</u></b>
净利润	214,102	-	214,102
母公司净投资变动	(625,364)	-	(625,364)
外币报表折算差额, 净额	-	584	584
未实现可供出售投资损失, 净额	<u>-</u>	<u>(2)</u>	<u>(2)</u>
<b>2016年9月30日余额</b>	<b><u>6,303,823</u></b>	<b><u>(16,422)</u></b>	<b><u>6,287,401</u></b>

后附财务报表附注为中期汇总财务报表的组成部分。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总现金流量表**  
**(美元千元)**

截至 2016 年  
9 月 30 日止九个月期间

**经营活动产生的现金流量**

净利润	214,102
将净利润调节为经营活动现金流量净额:	
飞行设备折旧	333,557
飞行设备减值损失	210
按权益法核算的股权投资收益	(4,574)
贷款坏账准备的计提	5,314
衍生工具未实现利得	(166)
确认为收入的承租人安全保证金及维修储备金	(2,707)
股份支付	4,804
递延所得税	28,042
增值和摊销, 净额	20,491
飞行设备处置收入	(21,038)
经营性资产和负债的变动:	
其他资产	284
应付账款、预提费用和其他负债	16,020
预收承租人租金	<u>5,620</u>
<b>经营活动产生的现金流量净额</b>	<b><u>599,959</u></b>

**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	(159,814)
支付飞行设备采购保证金	(423,805)
飞行设备处置收款	81,712
确认融资租赁应收款和发放贷款	(72,834)
融资租赁应收款和贷款的收回	24,625
对权益法核算的联营企业进行投资	(11,236)
应收关联方票据	(79,275)
受限的现金及现金等价物的变动	<u>(50,539)</u>
<b>投资活动使用的现金流量净额</b>	<b><u>(691,166)</u></b>



**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总现金流量表(续)**  
**(美元千元)**

截至 2016 年  
9 月 30 日止九个月期间

**筹资活动产生的现金流量**

偿还借款及支付的债务发行成本	(227,808)
收到的安全保证金及维修储备金	255,982
支付的安全保证金和维修储备金	(108,458)
杠杆租赁债务的支付	(3,965)
应付关联方票据	786,825
与母公司资金往来	<u>(629,908)</u>

**筹资活动产生/(使用)的现金流量净额** **72,668**

现金及现金等价物净减少额	(18,539)
年初现金及现金等价物余额	<u>150,839</u>

**年末现金及现金等价物余额** **132,300**

**现金流量补充信息**

支付的利息(含截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间资本化的利息金额\$23,229)	106,046
支付的所得税费用	2,533

**非现金活动补充披露**

经营租赁用资产转为持有待售资产	149,226
飞行设备采购过程中以及融资租赁发生时买方提供的装备, 资本化利息以及飞行设备采购保证金	210,358

后附财务报表附注为中期汇总财务报表的组成部分。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注**  
**(美元千元)**

**中期汇总财务报表附注目录**

附注1. 公司基本情况	F-11
附注2. 财务报表的列示基础	F-11
附注3. 重要会计政策摘要	F-12
附注4. 新发布的会计准则	F-20
附注5. 与母公司及关联实体的关系	F-23
附注6. 飞行设备	F-26
附注7. 融资租赁应收款和贷款净额	F-27
附注8. 经营租赁收入	F-29
附注9. 商誉和其他无形资产	F-30
附注10. 权益法核算的股权投资	F-31
附注11. 应付账款、预提费用和其他负债	F-32
附注12. 担保融资借款	F-32
附注13. 利息费用净额	F-34
附注14. 销售和管理费用	F-34
附注15. 养老金和其他离职后福利	F-35
附注16. 股份支付	F-36
附注17. 所得税	F-38
附注18. 衍生金融工具	F-42
附注19. 公允价值计量	F-43
附注20. 承诺及或有事项	F-46
附注21. 风险集中度	F-47
附注22. 期后事项	F-49

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT 集团及其子公司业务)**  
**汇总财务报表附注**  
**(美元千元)**

---

## 附注 1. 公司基本情况

C2 Aviation Capital, Inc. (“我们”、“我们的”、“C2”或“本公司”)是CIT Group Inc. (“母公司”或“CIT”)及其子公司(统称“CIT集团”)的一项业务。后附的中期汇总财务报表以历史成本为基础,列示了C2相关的汇总资产、负债、收入和费用。C2并未作为一个单独的及独立的法人实体运营,而是由母公司若干全资法律实体构成。C2虽然独立运营,但仍与母公司的其他业务相结合。从历史上看,C2在母公司运输金融分部下运营,其经营业绩一直纳入母公司的合并财务报表中。

C2提供飞行设备租赁、放贷和资产管理服务。主要客户包括遍及全球各地的国际性及区域性的航空公司。我们的办事处位于美国、欧洲和亚洲各地。

## 附注 2. 汇总财务报表的编制基础

在中期汇总财务报表所涵盖的年度内,C2作为CIT集团的一项业务,历史期间并未编制独立的财务报表。后附的中期汇总财务报表以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。

本中期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,本中期汇总财务报表中母公司对本公司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。中期汇总财务报表包括C2业务的历史经营成果和以成本为基础的资产和负债。

本中期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。

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,但本中期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,计算并列示中期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。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司业务)**  
**中期汇总财务报表附注(续)**  
**(美元千元)**

**附注 2. 汇总财务报表的编制基础(续)**

母公司和C2之间的交易计入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。

本中期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，本中期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。本公司认为，C2中期汇总财务报表已包含所有为使C2中期汇总财务报表能够公允列报所需的判断。

本中期汇总财务报表包括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。

管理层认为，所有为使中期财务情况能够公允列报所需要的调整(包括常见的调整)已被考虑。中期财务情况不能作为全年财务结果的象征。除非另作说明，提及年以及九个月期间均为C2相关的财务整年度和九个月期间。

在编制C2截至2016年9月30日止九个月期间的中期财务报表时，本公司于2016年1月1日发现并更正了影响未行权股数以及授予日加权平均公允价值的非重要差错（详见附注16——股份支付）。本公司已对产生的影响进行了评估并得出结论，这些错误无论从单独或整体角度对所有已出具的财务报表均不重大。然而，本公司决定对C2截至2016年9月30日止九个月期间中期财务报表的附注16——股份支付进行相应的更改。

**附注 3. 重要会计政策摘要**

此截至2016年9月30日止九个月期间中期汇总财务报表是基于中期财务信息按照美国公认会计准则编制(GAAP)而编制。本中期财务报表不包括比较期间财务信息。下面所描述的重要会计政策，连同其他财务报表附注，是中期汇总财务报表的一个组成部分。

**a) 汇总财务报表的编制**

C2的会计和财务报告政策遵循美国准则，本中期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。在本中期汇总财务报表的编制过程中，管理层作出了以下对中期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。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 3. 重要会计政策摘要(续)**

本公司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，汇兑损益对本公司的运营不重大。

本公司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。

**b) 汇总的基础**

编制本中期汇总财务报表时，C2汇总范围内的所有内部交易和往来余额均已抵销。所有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。

**c) 现金和现金等价物**

本公司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，本公司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。本中期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。本公司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。

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。

**d) 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，本公司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对外部因素以及市场条件的判断，定期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本公司的经营和财务状况产生重大影响。

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。

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本公司的经营和财务状况产生重大影响。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 3. 重要会计政策摘要(续)**

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净现金流量而确定。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場信息（包括第三方同类设备的销售数据及公开的鉴定数据）。

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本中期汇总利润表中飞行设备减值损失科目。

**e) 融资租赁应收款及贷款**

C2通过融资租赁及贷款等各种融资安排向客户提供信贷。

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，并在中期汇总利润表中确认为融资租赁利息收入。杠杆融资租赁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。

本公司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。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注(续)**  
**(美元千元)**

**附注 3. 重要会计政策摘要(续)**

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。

融资租赁应收款和贷款的转销

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。

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。

逾期

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。

坏账准备

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。

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。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 3. 重要会计政策摘要 (续)**

**f) 资本化利息**

本公司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。

**g) 商誉及其他可辨认无形资产**

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。本公司的商誉余额反映了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。

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。

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。

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。

**h) 权益法核算的股权投资**

本公司对具有重大影响，但不构成控制的股权投资采用权益法核算。权益法下，本公司按享有的份额将被投资企业的收益（或亏损）确认到中期汇总利润表中。权益法核算的股权投资账面价值反映在中期汇总资产负债表中的权益法核算的股权投资科目中。



**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 3. 重要会计政策摘要 (续)**

**i) 预收承租人安全保证金**

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，在中期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。

**j) 担保融资借款和递延债务发行成本**

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。如本公司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。本公司已提前采用FASB ASU 2015-03，利息——利息的归责（副题835-30）。参见附注4—新发布的会计准则。

**k) 飞行设备租赁**

本公司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。

应收承租人根据租约应当承担但尚未向本公司支付的租金，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。

管理层监控所有承租人的租金逾期支付情况，评估其经营及财务状况。如果租金不能合理确认是否可收到，本公司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。

**l) 维修储备金和经营租赁费用**

本公司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。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注(续)**  
**(美元千元)**

**附注 3. 重要会计政策摘要(续)**

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。

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。

**m) 衍生金融工具**

C2可以使用金融衍生工具来对利率风险敞口进行管理。衍生工具在中期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。

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。

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、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期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。

任何报告期间内衍生工具合约下的现金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。

**n) 公允价值计量**

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，以及其他资产和其他负债，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。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 3. 重要会计政策摘要(续)**

**o) 员工福利**

本公司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中期汇总财务报表中。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中期汇总利润表的销售和管理费用中。

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中期汇总利润表的销售和管理费用中。

**p) 股份支付**

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。中期汇总财务报表包括本公司员工股份支付费用以及母公司分配给C2的股份支付费用。这些费用在中期汇总利润表中的销售和管理费用中列报。

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。

**q) 所得税**

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的中期合并财务报表中的实际税务交易可能不包括在C2的中期汇总财务报表中。同样，C2的中期汇总财务报表中的某些税务处理也可能不会反映在CIT中期合并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单体中期财务报表中的事项，在CIT的中期合并财务报表中则可能包含，也可能不包含。

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。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 3. 重要会计政策摘要(续)**

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，计提减值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。

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。

**r) 可变利益实体**

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。

本公司将已确认本公司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。

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，已包含在中期汇总财务报表中。

**附注 4. 新发布的会计准则**

**现金流量表**

2016年11月，FASB发布ASU 2016-18，*现金流量表—受限资金（议题230）*。该准则提供了现金流量表中受限现金及现金等价物变动的分类及列示相关指引，旨在减少实际运用时的分歧。新准则于2017年12月15日之后开始的年度及各中期财报生效。C2正在评估该准则对其现金流量表和披露的影响。

2016年8月，FASB发布ASU 2016-18，*现金流量表—特定现金收付款的分类（议题230）*。该准则讨论了八种特定现金流量问题，旨在减少现金流量表中特定现金收付款的列示与分类在实际运用时的分歧。新准则于2017年12月15日之后开始的年度及各中期财报生效。C2正在评估该准则对其现金流量表和披露的影响。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注(续)**  
**(美元千元)**

#### 附注 4. 新发布的会计准则(续)

##### 所得税

2016年10月, FASB发布ASU 2016-16, *所得税—所得税会计: 关联方间非存货类资产的转移(议题740)*。该准则要求即使税前利润影响会在合并报表层面予以抵消, 公司也应当在关联方间非存货类资产的转移发生时, 在出售方税收管辖区域内, 对相关转移所产生的利润确认相关所得税费用。新准则于2019年12月15日之后开始的年度及各中期财报生效。允许2017年12月15日之后开始的年度及各中期提前采用。C2正在评估该准则对其所得税费用和披露的影响。

##### 贷款损失

2016年6月, FASB发布ASU 2016-13, *金融工具—贷款损失(议题326)*。该准则要求金融机构对贷款在生命周期内的预期损失做出估计, 并将预期的贷款损失作为贷款坏账准备确认。ASU要求对贷款损失做出提前识别同时要求对信贷风险进行额外的披露。新准则于2019年12月15日之后开始的年度及各中期财报生效。允许2018年12月15日之后开始的年度及各中期提前采用。C2正在评估该准则对其财务报表和披露的影响。

##### 股份补偿

2016年3月, FASB发布*会计准则更新(ASU) 2016-09, 补偿—股份补偿(议题718)*。更新修正了股份支付交易指引, 包括所得税影响, 授予的股份补偿划分为权益还是负债, 以及对现金流量表的分类影响。该准则自2017年1月1日开始的年度和各中期财报生效, 并允许提前采用。C2正在评估此项更新对其财务报表和披露的影响。

##### 租赁

2016年2月, FASB发布*会计准则更新(ASU) 2016-02, 租赁(议题842)*, 这是为了增加租赁交易会计处理的透明度和可比性。

出租人会计处理仍然类似于目前的模式, 但结合承租人会计处理模式和新的收入确认标准的某些变化做了相应更新(例如, 某些定义, 如初始直接成本, 已被更新)。对于几乎所有的租赁, 承租人将需要确认关于租赁资产的使用权和租赁负债。负债将等同于租赁付款额的现值。资产将根据负债, 考虑初始直接成本, 进行调整。对利润表的列报, FASB保留了双模式, 需要将租赁分类为经营租赁和融资租赁。分类使用的判定标准很大程度上与目前现行的租赁会计准则类似, 但没有明确的量化基准。

该准则要求对租赁安排的关键信息进行定量和定性披露。

该准则对2018年12月15日之后的年度和中期财务报表生效, 允许提前采用。首次执行该新准则必须采用追溯调整法, 但新准则也提供了实务操作的一些简化方法。准则变更

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注(续)**  
**(美元千元)**

要求对最早比较期间的期初数进行追述调整。C2正在评估该准则的采用对其财务报表和披露的影响。

#### **附注 4. 新发布的会计准则(续)**

##### **债务发行成本**

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。新准则的指引仅限于债务发行成本的列报,不影响债务发行成本的确认和计量。该准则自2015年12月15日开始的年度和各中期生效。新准则采用追溯调整法。新准则的采用并没有对公司的汇总财务报表产生重大影响。

##### **合并分析修订案**

2015年2月, FASB发布 *ASU 2015-02号, 合并——合并分析的修订案(议题810)*。该修订案明确了特定法律实体是否应该纳入合并,并减少了合并模式。该准则自2016年1月1日开始的年度和各中期生效。首次执行时,允许报告企业采用修正的或完全的追溯调整法。本公司于2016年1月1日采用修正的追溯调整法首次执行 *ASU 2015-02*。根据C2按照该修订案指引作出的对可变利益实体的重新评估,该修订案的采用不会对C2的财务报表或披露产生重大影响。

##### **实体持续经营能力不确定性的披露**

2014年8月27日, FASB发布 *ASU2014-15, 财务报表列报——持续经营(副题205-40)*。该准则要求上市公司管理层评估公司的持续经营能力是否存在重大疑虑,如果存在,披露该事实。管理层应当考虑和评估在财务报表出具后一年内(或可出具时,若适用),是否存在引起对实体的持续经营能力产生重大疑虑的状况或事件。该准则自2016年12月15日之后的年度和各中期生效,并允许提前采用。我们认为采用该准则预计不会对汇总财务报表和相关披露产生重大影响。

##### **收入确认**

2014年5月28日, FASB和国际会计准则理事会(IASB)(统称为委员会),联合发布 *ASU No. 2014-09, 来自与客户签订合同的收入(议题606)*。该准则的核心原则是,当公司向客户提供其所承诺的商品或服务时,应按照公司预期的因商品或服务的转移而带来的对价确认收入。对于上市公司,该准则将于2017年12月15日起生效。该准则允许采用完全追溯调整法,即适用于报表列报的所有期间,或修订追溯调整法,即只适用于最新的财务报表列报期间。我们正在评估该准则将对汇总财务报表和相关的披露产生的影响。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 5. 与母公司及关联实体的关系**

从历史上看，C2一直由CIT集团管理和经营。因此，特定的共通费用已分摊至C2并作为费用体现在C2单独的中期汇总财务报表中。管理层认为该分摊方法是合理的，反映了C2在报表列报期间使用的服务或获取的收益。中期汇总利润表反映的费用并不能表明C2未来期间将要发生的费用。

下表列示了截至2016年9月30日止九个月期间向本公司分配的共通费用和关联方费用：

	截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间
直接分配	30,689
间接分配	<u>39,883</u>
分配的销售和管理费用	70,572
分配的利息费用	145,100
分配的来自于总收益互换 (TRS)的利息收入	<u>(7,062)</u>
<b>分配的费用合计，净额</b>	<b><u>208,610</u></b>
关联方债务利息费用，净额	66,605
付给母公司的保证费	<u>11,592</u>
<b>关联方费用合计，净额</b>	<b><u>78,197</u></b>
<b>分配费用及关联方费用净额总计</b>	<b><u>286,807</u></b>

**销售和管理费用分配**

本中期汇总利润表包括与信息系统、会计、其他金融服务等相关的直接和间接费用的分配，其他金融服务包括资金管理和审计、采购、人力资源、法律、投资者关系、设施、企业管理、营销、业务分析支持以及重组成本等。这些成本基于直接使用或按照受益原则分配至C2，分配的基准包括使用时间、平均盈利资产额、员工人数以及其他认为恰当的基准。这些成本反映在中期汇总利润表的销售和管理费用中。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 5. 与母公司及关联实体的关系(续)**

直接分配的成本是根据实际和/或估计，已获得或使用的可直接归集至本公司的特定服务或职能。这些成本包括与信息系统、会计、其他金融服务如资金管理和审计、采购、法律、设施、市场营销和业务分析支持相关的成本，以及商业飞机租赁交割相关成本。在截至2016年9月30日止九个月期间内直接分配成本较前期有所增加，主要来自于商业飞机租赁交割成本的发生。

间接分配的成本是由CIT向公司及其分支机构提供的总公司层面的服务。总公司层面的服务包括技术管理、财务、人力资源、法律、通信、资金管理、审计、采购、设施、董事会治理、及其他与公司相关的费用。

**利息费用的分配**

CIT集中管理资金及债务，向CIT及其子公司的运营提供财务支持。作为母公司分配过程中的一步，CIT的借款利息按照CIT未担保借款及母公司签订的其他融资合同的历史平均利率分配给C2及其他CIT下属子公司。截至2016年9月30日止九个月期间内，母公司分配到本公司的利息费用为145,100千美元。无担保借款的利息费用反映在利息费用净额科目中。由于母公司的无担保借款并非专门为C2安排，因此没有下推至C2中期汇总财务报表中。

**总收益互换 (TRS)的利息收入分配**

CIT是高盛国际(Goldman Sachs International, "GSI")一项总收益互换融资工具(以下简称"GSI"工具)的交易对手方之一。该交易已通过CIT的全资子CIT Financial Ltd. (CFL)和CIT TRS Funding B.V (BV)执行。CFL的融资额度为1,500,000千美元，BV的融资额度为625,000千美元。

这项GSI工具被设计为一项总收益互换计划，用于满足为获得资金承诺而设定的特定要求。根据GSI工具条款，CIT向GSI指定的总收益互换计划投资者发行资产支持证券以换取资金，取得的资金等于资产支持证券的面值减去初始发行折扣作为调整，即该资产支持证券的市场价值。在通过GSI工具进行资产证券化融资之前，CIT需要按照资产支持证券面值的一定比例在GSI存款，以作额外抵押。



**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 5. 与母公司及关联实体的关系(续)**

在GSI的存款可以随资产支持证券的市场价值或随着资产支持证券的利率变动而增加或减少。根据资产支持证券的折扣、本金和CIT实际付款额及时间安排，CIT与GSI进行定期结算。根据总收益互换计划的条款，GSI有义务向CIT返还同等数额加初始存款的适当比例。CIT有义务向GSI支付（1）本金，为合约市场价格乘以资产支持证券减少的本金和（2）利息，等于LIBOR乘以基于资产支持证券的借款额。每季度，CIT按照年利2.85%乘以最大承诺额度支付固定额度使用费。截至2016年9月30日止九个月期间内，前述CIT向GSI支付的利息费用金额与CIT按照年利2.85%乘以固定额度使用费金额之间的差异，母公司已向本公司进行分配，作为利息收入。

本公司参与总收益互换计划，通过资产证券化将担保借款作为总收益互换计划下的参考负债。因此，来自于资产支持证券的净利息收入在总收益互换计划中分配给本公司。净利息收入的分配基于本公司在相关剥离财务报表期间的历史额度占母公司GSI总额度的比例计算得出。截至2016年9月30日止九个月期间内，记入汇总利润表利息费用净额的分配的净利息收入为7,062千美元。由于GSI工具是母公司的合同义务，相关的应收GSI款项及衍生工具未记入本公司。

详见附注22——期后事项中关于一项于2016年12月终止CFL总收益互换计划协议的讨论。

**关联方借款利息**

以往，C2与CIT及其附属单位通过应付及应收票据进行债务往来。于2016年9月30日，本公司应付关联方票据余额为2,310,593千美元，本公司应收关联方票据为80,947千美元。应付及应收关联方票据均有法律协议的支持。截至2016年9月30日止九个月期间内，本公司确认的利息费用，扣除利息收入，金额为66,605千美元。关联方的净利息费用反映在利息费用净额科目中。

**向母公司支付的担保费**

CIT为本公司的某些抵押贷款作担保。因此，本公司在运营以及为满足融资义务到期要求的过程中，一定程度上依赖于母公司。本公司为母公司在欧洲出口信贷机构（ECA）和美国进出口银行（EXIM）的担保额度支付担保费。截至2016年9月30日止九个月期间内，担保费为11,592千美元，记入中期汇总利润表的利息费用净额。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 5. 与母公司及关联实体的关系(续)**

**关联方采购和销售**

在本中期汇总财务报表期间，没有重大关联方采购或销售。

**母公司净投资**

本公司的总资金池在中期汇总资产负债表母公司净投资科目列示。这主要包括集中资金池和一般融资活动的净转入和转出，公司间接费用的分配，以及在交易发生当期与CIT各公司间的应收/应付款结算。

CIT对国内的现金进行集中管理，现金存款每日汇入CIT，与国内其他CIT公司一起形成资金池。本公司没有具体区分对其他CIT公司的转入或转出，而是将其视为资金池的一部分，在中期汇总财务报表的母公司净投资科目列示。

**附注 6. 飞行设备**

于2016年9月30日，公司拥有280架经营租赁用飞行设备，其中278架有租约，2架无租约。

经营租赁用飞行设备如下：

	<u>2016年9月30日</u>
飞行设备	13,653,700
减：累计折旧	<u>(4,081,982)</u>
<b>经营租赁用飞行设备净额</b>	<b><u>9,571,718</u></b>

根据ASC 360物业、厂房及设备的规定，飞行设备应于每个报告期或当任何事件或情况的变化表明其账面价值可能无法收回时进行评估。

于2016年9月30日，本公司账面价值27,613千美元的3架飞行设备和其他设备按照ASC 360的相关标准被分类为持有待售资产。

截至2016年9月30日止九个月期间内，持有待售飞行设备计提减值金额为210千美元。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 7. 融资租赁应收款和贷款净额**

中期汇总资产负债表中融资租赁应收款和贷款扣除坏账准备的构成如下：

	<b>2016年9月30日</b>
融资租赁应收款	404,894
贷款	34,972
融资租赁应收款和贷款总额	439,866
坏账准备	(2,122)
<b>融资租赁应收款和贷款净额</b>	<b><u>437,744</u></b>

融资租赁应收款构成如下：

	<b>2016年9月30日</b>
应收租赁款，扣除杠杆租赁中的借款(1)	557,956
租赁飞行设备预计未担保余值	156,100
未摊销的初始直接成本	400
减：未实现融资收益	(309,562)
<b>融资租赁应收款</b>	<b><u>404,894</u></b>

(1) 包括第三方无追索权的杠杆租赁借款本金及利息金额33,719千美元。

于2016年9月30日，扣除杠杆租赁借款的融资租赁最低收款额如下：

	<b>最低收款额</b>
2016年度剩余期间	13,141
2017	55,381
2018	55,381
2019	55,381
2020	63,083
2020之后	315,589
<b>合计</b>	<b><u>557,956</u></b>

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 7. 融资租赁应收款和贷款净额(续)**

**信用质量信息**

本公司定期对债务人的风险评级进行检查，必要时根据影响借款人/承租人履行义务能力的最新信息进行调整。基本上，我们整体的融资租赁应收款和贷款组合是担保融资，我们对潜在损失的风险评估基于对整个组合综合质量的考量。评估标准结合了借款人的信用质量以及相关的抵押品保护。

我们的内部风险评级过程是确定本公司坏账准备时的一个重要的信息来源，它是一套评估融资租赁应收款和贷款组合风险的综合方法。在进行内部风险评级时，我们将我们的应收款和贷款组合细分为12个不同的违约风险级别，并进一步归类为四个主要类别。

我们专有的违约概率模型，围绕某些财务指标和定性因素评估债务人信用质量，对未来12个月的违约概率进行匹配。

流程开始于对债务人的内部风险评级，根据债务人的财务报表、机构评级、付款历史记录和其他的债务人特点等信息，利用我们的专有模型进行评级。接下来，我们评估在债务人违约的情况下具体贷款交易潜在的损失风险，综合考虑如适用的抵押品价值、历史损失、类似交易的回收率和我们的收款能力等因素。我们的内部风险评级流程和我们使用的模型都受定期监测和内部控制。评级更新的频率是由我们的信用风险政策设定，这需要每年由风险委员会批准。

如上所述，根据我们的评级融资租赁应收款和贷款被划分为12个风险等级，随后又按照相似的特性被归为四个大类。PDS 1-3和4-6一般代表具有债务人信用质量高、违约风险低。PDS 7-9代表债务人信用质量较弱，而PD 10-12则代表债务人通常具有更高的风险。

对于我们持有的担保融资应收款组合，相关抵押物的状况和我们解决问题账户的能力，会减轻我们的损失。我们的资产管理人员有深厚的行业经验，能够找出违约情况下的最佳方案。对于较低的评级，我们在初始收取风险溢价，通过我们的风险评级和持续监测密切关注债务人信誉的变化，并在早期对恶化的信贷采取措施，使经济损失最小化。对较低层级的贷款进行复核和定期监测，当其很可能不会按照合同条款支付时归类为损失。

下表列示了按违约概率分类的融资租赁应收款和贷款：

	<u>PD 1 - 3</u>	<u>PD 4 - 6</u>	<u>PD 7 - 9</u>	<u>PD 10 - 12</u>	<u>合计</u>
<b>级别:</b>					
<b>2016年9月30日</b>					
融资租赁应收款	-	275,544	129,350	-	404,894

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

贷款	-	<u>22,426</u>	<u>12,546</u>	-	<u>34,972</u>
合计	-	<u><u>297,970</u></u>	<u><u>141,896</u></u>	-	<u><u>439,866</u></u>

**附注 7. 融资租赁应收款和贷款净额(续)**

**逾期和不计息融资租赁应收款和贷款**

于2016年9月30日，没有不计息或逾期融资租赁和贷款余额。

**坏账准备**

本公司为其持有用于投资的融资租赁应收款和贷款组合的预计信贷损失设置备抵科目。备抵科目通过坏账准备的计提和冲回进行调整，计提坏账准备会减少当期收益，坏账准备余额随着坏账损失而核销或相关款项的收回而转回。

截至2016年9月30日止九个月期间，针对某特定客户当期所有贷款余额，本公司确认了5,878千美元的坏账损失。

2016年9月30日

年初坏账准备	2,686
本期计提/(转回)坏账准备	5,314
坏账准备的核销	<u>(5,878)</u>
<b>年末坏账准备</b>	<b><u>2,122</u></b>

2016年第二季度，本公司自前述因坏账而核销的应收款相关的抵押物中，已受偿了784千美元。于2016年9月30日，受偿资产的价值为366千美元。受偿资产列示于本中期汇总资产负债表的其他资产中。

**附注 8. 租赁收入**

于2016年9月30日，本公司不可撤销的经营租赁合同的最低租赁收款额如下表所示。本表不包含根据租赁资产使用水平计算的可变租金、再租赁租金和设备租赁期满预期的销售收入，这些均是经营租赁的盈利能力的构成部分。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 8. 租赁收入(续)**

**最低租赁收款额**

	<b>金额</b>
2016年度剩余期间	301,444
2017年	1,144,459
2018年	1,041,935
2019年	931,424
2020年	796,801
以后年度	<u>2,758,665</u>
<b>合计</b>	<b><u>6,974,728</u></b>

**附注 9. 商誉和其他无形资产**

**商誉**

商誉是母公司在2009年12月因破产危机采用FSA时产生的商誉中C2所占的部分。于2016年9月30日，商誉为112,500千美元。

商誉不摊销，但应按年或在出现减值迹象时对报告单位的商誉其进行减值测试。于2016年9月30日，C2对报告单位的公允价值是否低于账面价值进行了定性评估。定性因素包括宏观和行业情况，总体财务情况以及其他特定事项。基于上述分析，管理层认为报告单位的公允价值超过了各自的含商誉的账面价值。

**无形资产**

无形资产组成如下：

	<b>2016年9月30日</b>
租赁无形资产	9,649
维护权无形资产	<u>4,090</u>
<b>无形资产合计</b>	<b><u>13,739</u></b>

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 9. 商誉和其他无形资产(续)**

租赁无形资产及其摊销的变动如下:

	<u>租赁无形资产</u>
2015年12月31日	12,821
无形资产摊销	<u>(3,172)</u>
<b>2016年9月30日</b>	<b><u>9,649</u></b>

在五年或更短的租赁期内, 租赁无形资产的摊销作为租金收入的抵减项。于2016年9月30日, 租赁无形资产原值为29,863千美元, 租赁无形资产的累计摊销额为20,214千美元。租赁无形资产及累计摊销不包含已全额摊销的租赁无形资产。2016年剩余三个月期间以及2017年至2020年的预计摊销分别约为847千美元, 2,908千美元, 2,222千美元, 1,890千美元和1,704千美元。

于2015年12月31日, 本公司收购了一架带租约的飞行设备, 租约附带租期结束返还条件, 要求承租人在租期结束时履行维修工作以使租赁资产达到约定状态或支付现金补偿。因此, 截至2016年9月30日, 本公司确认了4,090千美元的维护权无形资产。

租赁无形资产或维护权无形资产未发生减值损失。

**附注 10. 权益法核算的股权投资**

2014年10月21日, C2与世纪东京租赁公司达成协议, 出资成立TC-CIT Aviation Ireland Limited和TC-CIT Aviation U.S., Inc. (统称为TC-CIT Aviation), 以投资商用飞行设备并向世界各地的航空公司提供租赁。C2负责未来的飞行设备采购、租赁谈判、为投资组合提供服务以及管理两家公司。公司占TC-CIT Aviation全部股权的30%, 非控股, 采用权益法核算。截至2016年9月30日, 本公司对TC-CIT Aviation投资为65,392千美元。

截止2016年9月30日止九个月期间, 本公司对TC-CIT Aviation确认了4,574千美元的投资收益, 其中包括因销售飞行设备给TC-CIT Aviation而确认的递延收益的摊销。

过去C2曾向TC-CIT Aviation出售飞行设备, 但截至2016年9月30日止的九个月期间内无相关交易发生。销售所产生的收益部分已记入以前年度汇总利润表。其余部分收益在出售飞行设备的折旧期内按比例递延确认。在中期汇总资产负债表中, 对TC-CIT Aviation的投资已扣除出售飞行设备的未实现递延收益。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 11. 应付账款、预提费用和其他负债**

下表列示了汇总资产负债表中应付账款、预提费用和其他负债的主要组成部分：

	<u>2016年9月30日</u>
递延所得税负债	180,903
订货承诺估值调整	68,936
预提费用	18,654
其他	<u>11,954</u>
<b>应付账款、预提费用和其他负债合计</b>	<b><u>280,447</u></b>

关于订货承诺的估值调整在FSA下确认，反映2009年12月与制造商签订的飞行设备购买合同中未履行完毕部分的公允价值。当相关飞行设备采购完成时，飞行设备成本根据订货承诺的估值调整而减少。

**附注 12. 担保融资借款**

下文所述借款和抵押资产，后者为担保借款的抵押品，主要包括持有经营租赁用飞行设备和限制性现金及现金等价物。这些借款和抵押资产主要是由可变利益实体所有，并构成中期汇总财务报表的组成部分。这些实体的债权人获得可变利益实体所有权和/或资产担保权益。这些持有抵押资产的实体破产可能性极小，因此C2及其任何子公司的债权人无法获得资产，除非相关担保借款已完全解除。这些交易不符合销售的会计处理要求，确认为抵押借款。



**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 12. 担保融资借款(续)**

2016年9月30日，抵押贷款加权平均利率为3.75%，利率范围为1.97%至4.75%不等，到期时间为2018年到2025年不等。FSA对担保借款的公允价值进行了调整，并在担保借款期限内摊销至利息费用。于2016年9月30日，FSA的调整扣除摊销后余值为4,978千美元，记入中期汇总资产负债表担保融资借款科目。

下表列示了担保融资借款和相关抵押资产的账面价值：

	<b>2016年9月30日</b>	
	担保借款	抵押资产
担保融资借款	1,902,303	3,766,916
减: 债务发行成本	(37,587)	—
<b>合计</b>	<b><u>1,864,716</u></b>	<b><u>3,766,916</u></b>

担保借款到期分析：

2016 年度剩余部分	64,348
2017	263,169
2018	292,299
2019	273,451
2020	265,176
2020 之后	<u>743,860</u>
<b>合计</b>	<b><u>1,902,303</u></b>

截至2016年9月30日止九个月期间内，对于担保借款，本公司确认了1,948千美元的债务灭失亏损，并列示于中期汇总利润表的其他收入中。

详见附注22——期后事项中关于一项发生于2016年12月的担保借款偿还的讨论。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 13. 利息费用净额**

截至2016年9月30日止九个月期间，利息费用构成如下：

	截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间
担保借款利息费用(1)	48,697
关联方借款利息费用	66,605
支付给母公司的担保费(2)	11,592
从母公司分摊的利息费用	145,100
其他	110
减: 资本化利息	<u>(23,229)</u>
<b>利息费用净额</b>	<b><u>248,875</u></b>
债务发行成本摊销	8,540
<b>利息费用净额</b>	<b><u>257,415</u></b>

(1) 担保借款利息费用包括分配的与TRS相关利息净收入。详见附注5——与母公司及关联实体的关系。详见附注22——期后事项中关于一项于2016年12月终止CFL的TRS工具以及一项担保借款偿还的讨论。

(2) 母公司是某些担保借款的担保人，因此，本公司向母公司支付担保费。详见附注5——与母公司及关联实体的关系。

**附注 14. 销售和管理费用**

截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间，销售和管理费用构成如下：

	截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间
职工薪酬	31,460
其他直接费用	9,409
从母公司分摊的费用(1)	<u>70,572</u>
<b>合计</b>	<b><u>111,441</u></b>

(1) 详见附注 5——与母公司及关联实体的关系中关于母公司分配至组成部分费用的讨论。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 15. 养老金和其他离职后福利**

CIT 向其员工提供各种长期福利。在适用法律允许的情况下，CIT 有权变更、修改或终止计划。

CIT 在其经营范围内共享各项计划，其中包括 C2。在这种情况下，员工参与这些计划在财务报表中体现为视同 C2 参与 CIT 的一项多雇主计划。成本按比例体现在中期汇总财务报表中，相关资产和负债保留在 CIT。

**设定受益计划**

CIT 设立了基金型以及非基金型无需员工缴费的设定受益型养老金计划，计划涵盖美国籍及非美国籍雇员，计划都按照相关国家的实务及法规设计。设定受益计划下的退休福利是基于员工的年龄、服务年限及有资格享有的报酬而设定的。

CIT 最大的计划是 CIT Group Inc.退休计划。C2 的员工约占总计划参与者的 3%。

CIT 还有一项美国非缴费型补充退休计划，即 CIT Group Inc.补充退休计划（“补充计划”），该补充计划针对的是参与集团退休计划并受到国内税收法典限制的受益人。CIT 还有一项高管退休计划，该计划自 2006 年起已向新成员关闭。

自 2012 年 12 月 31 日起，CIT 修改了集团退休计划及集团补充退休计划，以冻结收益。由于计划冻结，不再确认两项计划下的未来服务预计成本及负债。然而，受政府监管的某些限制，现金余额方案下的累积余额继续可以获得定期利息。

2016 年 9 月 30 日，所有参与者均可行使两个计划的权利。在计划终止或退休时，“现金余额”方案的参与者可以选择在 65 岁时一次付清福利或将可以行权的福利转换为年金。传统的方案参与者只能在符合条件退休时领取年金。

对于公司员工参与 CIT 发起的计划，截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间内，本公司确认了 17 千美元的费用。

**离职后福利**

CIT 向符合资格的退休员工提供医疗保险和人寿保险福利。对大多数符合资格的退休人员，医疗保险是缴费型的，人寿保险是非缴费型的。美国的退休人员的医疗保健计划在减去可扣除款项和由政府及其他计划支付的款项后，按规定比例支付大多数医疗费用。美国的退休人员的医疗保健福利包括 CIT 的 2002 年 1 月 31 日后退休员工的成本份额的最大限值。所有的离职后福利计划到期支付。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注(续)**  
**(美元千元)**

**附注 15. 养老金和其他离职后福利(续)**

2012年12月31日，CIT修改其离职后福利计划以终止福利。受其影响，未来的应计服务成本降低。对截止到2013年12月31日不符合条件的员工，CIT不再提供退休人员医疗、牙科和人寿保险。对符合条件的退休人员，将在退休时获得退休人员医疗和牙科保险。员工必须符合退休员工人寿保险的资格条件才能获得退休人员人寿保险，且必须在2013年12月31日或之前从公司退休。

对于公司员工参与CIT发起的离职后福利计划，截至2016年9月30日止九个月期间内，本公司确认了2千美元的费用。

**设定提存计划**

CIT发起了若干设定提存计划，计划符合国内税收法典第401(k)的规定，基本上覆盖美国所有员工。一般来说，员工可以按照约定比例提存，提存将受监管限制和计划规定的限制，而且CIT在一定限额内对提存进行配套支付。2015年，CIT董事会批准修订，自2016年1月1日减少对合格提存的配套偿付。项目参与者有资格享有一项附加的自由裁量公司提存。

本公司大多数美国员工都有资格参加CIT的设定提存计划。截至2016年9月30日止九个月期间内，本公司确认了与该计划相关的费用360千美元。

此外，C2拥有一项覆盖符合条件的非美籍员工的设定提存计划。截至2016年9月30日止九个月期间内，该设定提存计划费用净额为390千美元。

**附注 16. 股份支付**

2009年，CIT通过了修订和重述的CIT集团长期激励计划(LTIP)。在LTIP下，发行及未可行权的激励包括限制性股权(RSUs)和绩效股权(PSUs)。员工参与上述计划作为公司接受员工服务的对价，授予公司员工的股份支付费用已反映在中期汇总利润表中。

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。

本公司股份支付费用为从CIT授予股权激励中归属于本公司员工的部分。由于股权激励计划归属于CIT，因此相关金额通过母公司净投资在中期汇总资产负债表中确认。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 16. 股份支付(续)**

截至2016年9月30日止九个月期间，本公司员工的股份支付费用为4,804千美元，相关的税收收益金额为1,574千美元。股份支付补偿费用记入销售和管理费用。

限制性股权通常由母公司自行决定每年授予一次，但也可能在年度中为新入职员工、为挽留员工或其他目的而授予。授予员工的限制性股权一般在三年内每年行权三分之一，或三年后100%行权。自2014年度起，授予员工的限制性股权附带基于母公司的税前利润的业绩行权条件。2016年度，该基于绩效的行权条件变更为基于母公司是否能够保持资本充足银行最低一级普通股比率。

母公司每年以绩效股权的形式授予某些高管长期激励计划。于2016年度，母公司将组合长期激励计划，变更为50%基于绩效的限制性股权和50%基于有形普通股权益回报率（ROTCE）的绩效股权的组合形式。而2015年度，母公司授予某些高管两种形式的绩效股权。

2016绩效股权，即“2016绩效股权-税后ROTCE”，在三年业绩期（2016-2018）末，基于税后ROTCE可获得0%到最高150%不等的激励。2015绩效股权的第一种形式，“2015绩效股权-平均资产收益率（ROA）/每股收益（EPS）”，与2014 绩效股权激励的设计大致相似，基于两项预先建立的绩效指标，三年业绩期末可获得0%到150%不等的激励，绩效指标为：稀释每股收益（75%权重）和税前平均资产收益率（25%权重）。2015绩效股权的第二种形式，“2015绩效股权-有形普通股权益回报率（ROTCE）”，在三年业绩期内，基于税前ROTCE，每年可获得0%到最高150%不等的激励，具体如下：（1）三分之一基于业绩期第一年的税前ROTCE；（2）三分之一基于业绩期前两年的平均税前ROTCE；和（3）三分之一基于业绩期三年的平均税前ROTCE。业绩指标设定了最低线，必须达到最低线才可以进行支付；如果业绩指标最低线没有达到，那么绩效股权激励将不会支付。

截止2016年9月30日止九个月期间，可行权及已结算的限制性股权和绩效股权的公允价值为2,395千美元。

限制性股权和绩效股权激励摘要如下：

	截止2016年 9月30日止九个月期间
授予股权数量	131,281
授予日加权平均公允价值	29.48
加权平均等待期	3 年

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 16. 股份支付(续)**

下表列示了截止2016年9月30日止九个月期间，本公司员工的限制性股权和绩效股权变动情况：

	股票	授予日股票 加权平均公允价值
2016年1月1日不可行权	196,718	44.91
净转入/(转出)	(4,307)	44.86
绩效股权—已授予	12,595	32.42
限制性股权—已授予	118,686	29.17
失效	-	-
行权/结算	<u>(79,395)</u>	44.79
2016年9月30日不可行权	<b><u>244,297</u></b>	<b>36.66</b>

于2016年9月30日，未确认不可行权的限制性股权和绩效股权成本为2,975千美元，将于加权平均期限1.9年内确认为费用。

**附注 17. 所得税**

尽管C2一直以来纳入母公司合并所得税申报表，但这里C2的所得税是在“单独申报法”下单独计算并报告的。使用单独申报法计算的单体公司的税务拨备总额与在中期汇总资产负债表中的金额可能存在差异。在这种情况下，相关的递延税项资产和负债可能与此处披露的明显不同。某些税务影响，如母公司合并财务报表中反映的可结转净经营亏损，可能会或也可能不会体现在C2单体报表中。

此外，中期汇总财务报表中不反映任何应付或应收母公司的相关税项，因为假定所有金额均在当期期末结算。

下表列示了美国境内和境外所得税扣除前利润/(亏损)：

**所得税扣除前的利润/(亏损)**

	截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间
美国境内	(110)
美国境外	<u>245,171</u>
所得税扣除前利润	<b><u>245,171</u></b>

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 17. 所得税(续)**

所得税费用构成如下:

**所得税费用**

截至 2016 年  
9 月 30 日止九个月期间

当期美国联邦所得税	-
递延美国联邦所得税	10,537
联邦所得税合计	<u>10,537</u>
当期州/地方所得税	-
递延州/地方所得税	75
州/地方所得税合计	<u>75</u>
美国境外所得税合计	<u>20,347</u>
<b>所得税合计</b>	<b><u>30,959</u></b>

美国联邦法定税率与本公司实际有效税率的调节表如下:

**截至2016年9月30日止九个月期间内占税前利润百分比**

	2016		
	税前利润	所得税费用/ (收益)	税前利润百分比 %
联邦所得税税率	245,061	85,771	35.0
<b>增加 / (减少):</b>			
州和地方所得税, 扣除联邦所得税收益		862	0.4 %
适用于美国境外收益的低税率		(65,681)	(26.8) %
未确认的所得税(收益) /费用		385	0.2 %
交易成本		6,197	2.5 %
其他		<u>3,425</u>	<u>1.3 %</u>
<b>有效税率</b>		<b><u>30,959</u></b>	<b><u>12.6 %</u></b>

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 17. 所得税 (续)**

产生递延所得税资产和负债的暂时性差异如下：

**递延所得税资产和负债构成**

	2016年9月30日
<b>递延所得税资产：</b>	
可结转经营净亏损 (NOL)	739,616
FSA 调整——飞行设备合约	26,094
其他	<u>6,237</u>
<b>递延所得税资产总额</b>	<b><u>771,947</u></b>
<b>递延所得税负债：</b>	
经营租赁	(814,613)
美国境外未汇出收益	(32,936)
其他	<u>(4,698)</u>
<b>递延所得税负债总额</b>	<b><u>(852,247)</u></b>
<b>递延所得税负债净额</b>	<b><u>(80,300)</u></b>

本中期汇总资产负债表中的递延所得税资产和递延所得税负债基于税收管辖权计量。于2016年9月30日，递延所得税资产中的100,603千美元记入中期汇总资产负债表的其他资产中，递延税项负债中的180,903千美元记入中期汇总资产负债表上的应付账款、预提费用及其他负债科目。如上表所示，递延所得税净额余额为（80,300千美元）。

**净经营亏损结转**

于2016年9月30日，C2共计739,616千美元的递延所得税资产来自于全球经营净亏损。其中：（1）美国联邦累计经营净亏损为1,144,484千美元，由此产生400,569千美元递延所得税资产；（2）州累计经营净亏损为1,328,210千美元，由此产生37,894千美元递延所得税资产，和（3）美国境外累积经营净亏损2,407,869千美元，由此产生301,153千美元递延所得税资产。

美国联邦经营净亏损将于2031年初至2036陆续到期，美国州经营净亏损将于2021起陆续到期。而大多数的美国境外经营净亏损没有到期日，其中一小部分将于今后各期间到期，包括将于2020到期的不重大金额。

于2016年9月30日，基于未来收益预测，本公司认为无需对递延所得税资产计提减值准备。本公司将按季度评估实现递延所得税资产的能力，以确定是否有任何重大的事件，可能会影响我们现有的利用递延所得税资产的能力。如果识别出影响利用递延所得税资产能力的事件，减值准备将作相应调整。



**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 17. 所得税 (续)**

**无限期再投资意图**

于2016年9月30日，管理层继续坚持将特定管辖权范围内的国际化子公司盈利无限期再投资于这些子公司。如果这些国际性子公司的未分配利润实现了分配，将会导致新增的国内和国外的所得税负债。然而，计算上述税务影响金额不具有实操性，需要考虑预期进行利润分配时的多种因素的变化。

截至2016年9月30日止九个月期间内，C2的美国联邦递延所得税负债减少了7千美元。于2016年9月30日，对于某些美国境外子公司未来可能分配回国的未分配利润，本公司已考虑其美国境内及境外税务影响，确认递延所得税负债32,936千美元。

**未确认税务收益的负债**

未确认税务收益的调节表如下:

**未确认税务收益**

	未确认税务 收益负债	利息 /罚金	合计
2015年12月31日余额	2,308	1,030	3,338
以前年度应缴税款增加	106	279	385
<b>2016年9月30日余额</b>	<b><u>2,414</u></b>	<b><u>1,309</u></b>	<b><u>3,723</u></b>

截至2016年9月30日止九个月期间内，本公司确认不确定税务状况相关税款净增加385千美元，包括利息和罚金。大部分为以前年度不确定税务状况相关税款的增加，主要包括：1) 以前年度美国境外所得税申报引起的不确定税款的增加106千美元，和2) 以前年度国际美国境外所得税申报相关的利息和处罚，导致增加了279千美元。2016年9月30日，应付利息及罚金为1,309千美元。本公司将未确认税务收益对应的利息及罚金记入所得税费用。

2016年9月30日，包括利息和罚金的未确认税务收益总额为3,723千美元，如果全部实现，将降低公司的有效税率。本公司认为，在2017年9月30日之前，不含利息和罚金的未确认税务收益不会减少。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注(续)**  
**(美元千元)**

**附注 17. 所得税(续)**

**所得税审计**

审计时，税务机关可能会质疑不确定的所得税状况的全部或部分。C2没有单独进行过税务审计，母公司通常由联邦、州和外国税务机关审计。因此，母公司（和C2）定期评估潜在税收管辖机关检查的结果，以确定未确认税项利益的拨备是否充分。根据不断变化的事实和情况，如税务审计的进展情况，拨备会有所调整。所得税有效税率反映C2认为适当的或有税务拨备的变化。C2全球未确认税收利益发生重大变化在合理范围内是可能的；但是，由于有关审核完成时间和可能的结果存在不确定性，本公司无法对未来十二个月内增加或减少的范围做出估计。对于2010年以后年度，主要税务机关依旧有可能在本公司经营区域开展检查。

**附注 18. 衍生金融工具**

作为管理经济风险和利率风险的一部分，本公司在金融机构的场外市场参与衍生交易。公司不以投机为目的交易衍生金融工具。

下表列示了金融衍生工具的公允价值与名义价值，包括担保融资相关的利率互换：

	2016年9月30日		
	名义金额	资产公允价值	负债公允价值
<b>不符合条件的套期</b>			
利率衍生产品	34,018	-	(848)
<b>不符合条件的套期合计</b>	<b>34,018</b>	<b>=</b>	<b>(848)</b>

下表概述了衍生品投资组合包括确认的金融资产和金融负债的总金额；中期汇总资产负债表表中抵消的金额；中期汇总资产负债表中的净额；受制于强制性的净额结算主协议或类似的协议的金额，该金额并未包含在上述抵消金额内；收到的现金担保或保证金额。基本上所有的衍生交易均基于国际互换和衍生工具协会（ISDA）协议下。

	确认负债 总额	汇总资产 负债表 抵消总额	汇总资产 负债表 列示净额	汇总资产负债表中未抵消的总金额		
				衍生金额 工具(1)	收到的现 金担保/ 保证(1)	净额
<b>2016年9月30日</b>						
衍生负债	(848)	-	(848)	-	-	(848)

(1) 本公司的衍生交易按照ISDA协议管理，当交易双方中的一方发生破产或违约时，允许按照净额结算，同时抵消所有合同（“衍生金融工具”）。我们认为，我们的ISDA协议符合上述的净额结算主协议或类似协议的定义。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 18. 衍生金融工具(续)**

下表显示了衍生工具对汇总利润表的影响:

	确认的损失	截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间
不符合条件的套期		
利率衍生产品	其他收入	(333)
<b>衍生工具——对中期汇总利润表影响合计</b>		<b><u>(333)</u></b>

**附注 19. 公允价值计量**

《ASC 820号—公允价值计量》(ASC820)定义了公允价值,并建立了计量公允价值的框架,及公允价值计量的披露要求。C2按照ASC 820的要求计量金融资产、金融负债和非金融资产的公允价值。基于估值输入值的优先级,本公司按照下列三个层级划分金融工具:

第一层级:报告日相同资产或负债在活跃市场上的报价;

第二层级:可观察输入值,包括类似资产或负债(风险调整)的报价以及经市场验证的输入值,例如:可比市场、利率、收益率曲线和其它能够决定价值的项目;

第三层级:基于成本效益分析的最有效信息,来自公司自身对市场风险的假设的不可观察输入值,可能包括公司自身数据。

当没有可观测的可比数据,决定公允价值的输入值来自于外推和插值得出的数据和公司的其他特定变量,如预计的财务数据和公司自己对市场参与者将使用何种假设的意见。

下表列示了本公司按预期公允价值进行持续计量的资产与负债:

	合计	第一层级	第二层级	第三层级
<b>2016 年 9 月 30 日</b>				
负债				
以公允价值计量的衍生金融负债	(848)	—	(848)	—
<b>合计</b>	<b><u>(848)</u></b>	<b><u>—</u></b>	<b><u>(848)</u></b>	<b><u>—</u></b>

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注(续)**  
**(美元千元)**

**附注 19. 公允价值计量(续)**

衍生金融负债——本公司的金融衍生工具包括利率衍生工具。这些衍生工具均使用包括利率曲线和波动性等输入值的估值模型来进行估值。模型使用的易观测的市场输入值可以从外部获得，包括行业定价服务，或通过最近的交易，收益率曲线，或其他市场相关的数据。因此，这些衍生工具使用第二层级方法进行估值。此外，对这些衍生品估值还包括对交易对手不履约风险进行评估，基于公司对信贷风险的评估来测量。

本公司监控可观察的市场数据的可获得性，以评估金融工具公允价值层级分类的适当性。公允价值计量关键输入值的可观察性的变化可能会导致资产或负债在各层级之间的转换。本公司的政策是在报告日确认转入和转出。在截至2016年9月30日止九个月期间内，本公司没有层级之间的转换。

于2016年9月30日，本公司不存在以非持续性公允价值计量且公允价值变动计入当期的金融工具。

持有待售的飞行设备——持有待售的飞行设备在汇总资产负债表中以成本或公允价值孰低计量。由于本公司投资组合中持有待售的飞行设备没有流动的二级市场，公允价值只能根据第三层级的输入值，如具有法律约束力的合同、当前的合同意向书、其他第三方的价格、内部交易价格或者现金流量折现模型进行评估。于2016年9月30日，本公司未持有以非持续性预估公允价值计量的待售飞行设备。

**金融工具的公允价值**

下表列示了金融工具的账面价值和估计的公允价值，不包括租赁和无需披露的其他金融资产和负债：

金融工具	账面价值	估计的公允价值			合计
		第一层级	第二层级	第三层级	
<b>2016年9月30日</b>					
<b>金融资产</b>					
现金及现金等价物	132,300	132,300	-	-	132,300
受限的现金及现金等价物	548,810	548,810	-	-	548,810
贷款(不包括租赁)	34,972	-	-	36,082	36,082
应收关联方票据	80,947	-	-	80,955	80,955
其他以公允价值披露的资产(1)	1,721	-	-	1,721	1,721
<b>金融负债</b>					
以公允价值计量的衍生金融负债	(848)	-	(848)	-	(848)
担保借款	(1,871,437)	-	(543,095)	(1,402,670)	(1,945,765)
应付关联方票据	(2,310,593)	-	-	(2,306,646)	(2,306,646)
其他以公允价值披露的负债(2)	(15,028)	-	-	(15,028)	(15,028)

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 19. 公允价值计量(续)**

- (1) 其他以公允价值披露的资产主要包括：应收利息和其他应收款。这些资产由于期限短，账面价值与公允价值相若，被划分为第三层级。
- (2) 其他以公允价值披露的负债主要包括：应付账款、预提费用和其他负债。它们的账面价值与公允价值接近，被划分为第三层级。

对每种金融工具公允价值的估值使用的方法和假设如下：

现金及现金等价物；受限的现金及现金等价物——现金及现金等价物的账面价值等于其面值。于2016年9月30日，不可观测的贴现率对受限货币资金的货币时间价值的影响是不重要的，因此，现金及现金等价物、受限制现金及现金等价物的账面价值近似其估计的公允价值，应该划分为第一层级。

贷款——由于C2资产组合中的贷款没有流动的二级市场，于2016年9月30日，公允价值是以使用第三层级输入值的折现现金流量分析进行估计的。除相关合同的特征以外，现金流分析法的关键参数还包括利率，预付款比率和信用利差。贷款组合的基准信用利差参数来自于具有可比信用风险特征的金融工具，相关信息可从独立第三方贷款人获得。由于第三层级的不可观察输入值针对不同的贷款而不同，因此管理层认为对单独输入值的敏感性分析没有意义，而对贷款账面价值合计的估值的敏感性分析更有意义。于2016年9月30日，贷款的公允价值是其账面价值的103.2%。

应收及应付关联方票据——在正常的业务流程中，本公司从关联方取得或应付关联方票据，其公允价值采用现金流折现法确定。预计未来现金流量以新发行或取得的相似债券的现行利率进行折现。由于这些金融工具在估计公允价值时使用的输入值是不可观测的，因此这些票据被划分为第三层级。

衍生工具负债——衍生工具的估计公允价值用可观察的市场数据来计算的，表现为终止确认时可收回或应支付的款项，同时考虑代表第二层级的输入值的当前市场利率。详见附注18——衍生金融工具。

担保融资借款——于2016年9月30日，可以使用第二层级的市场输入值进行估值的担保融资借款面值约为553,333千美元。而无法获得市场估值的担保融资借款面值约为1,343,992千美元，此估值根据折现现金流分析得出，折现率使用的是C2发行类似债券使用的现行市场利率，即第三层级的输入值。

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 20. 承诺和或有事项**

**承诺**

本公司的采购承诺与购买商用飞行设备相关。承诺主要为从空中客车工业（空客）和波音飞行设备公司（波音）购买新商用飞行设备。本公司还可能直接从航空公司购买飞行设备。飞行设备的采购合同按照特定模式签订，使用固定价格的基准飞行器规格，固定价格反映了在承诺达成时适用的价格清单上的折扣。飞行设备的的交货价格将随着最终飞行设备规格的变动而变动。设备采购在交货日入账。在下表中列示的预计承诺金额是基于合同购买价款减去截止目前飞行设备采购存款，并扣除承租人选择的买方装配设备款。在获得租赁承诺和承租方指定飞行设备规格之前，成本上涨幅度是基于不同飞行设备类型和订单的平均交付日期，期间范围从预计未来交付日期的0个月到21个月不等。在获取承租承诺后，成本上涨幅度将基于飞行设备的预计交付日。飞行设备在2020年之前陆续交付。承诺不包含未行使的订购新增飞行设备的选择权。

于2016年9月30日，本公司承诺在2020年之前按以下交付进度购买131架新飞行设备：

飞行设备类型	<b>2016</b>					<b>Total</b>
	<b>剩余期间</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	
空客 A320, A321 NEO	1	13	25	11	-	50
空客 A321 CEO	2	-	-	-	-	2
空客 A330 NEO	-	-	5	4	6	15
空客 A350-900	1	-	-	3	7	11
波音 737 Max-8	-	-	-	20	17	37
波音 787-9	-	3	5	6	2	16
<b>合计</b>	<b><u>4</u></b>	<b><u>16</u></b>	<b><u>34</u></b>	<b><u>44</u></b>	<b><u>32</u></b>	<b><u>131</u></b>

这些飞行设备和其他设备的采购承诺是以估计的购买价格（包括通胀调整）减去截止目前的预付款，并扣除由承租人选定买方装配的设备款，于2016年9月30日承诺金额约为如下所示：

	金额
2016 年度剩余期间	142,300
2017	638,300
2018	2,081,300
2019	3,276,100
2020	<u>2,799,300</u>
总计	<u>8,937,300</u>

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 20. 承诺和或有事项(续)**

**或有事项**

本公司已经涉及，并随着时间推移在未来可能会涉及，一些和公司业务相关的、悬而未决或可能有威胁的诉讼、监管和仲裁程序（统称“诉讼”）。

根据适用会计指引，在这些事项表明将会出现或有损失，同时满足下列两个条件时，本公司确认诉讼相关准备，1) 损失很可能会发生；2) 损失的金额可以被合理估计。

基于目前的有效信息，本公司认为，诉讼结果尚不明确。总体来说，诉讼不会对本公司的财务状况产生重大不利影响，而且对本公司任何特定阶段的经营业绩和现金流都不重要。

**附注 21. 风险集中度**

下表列示了本公司按地区划分的经营租赁用飞行设备、持有待售飞行设备、融资租赁用飞行设备的账面净值的地理集中度。区域是基于承租人的主要营业地来划分的。

<b>区域:</b>	<b>2016年9月30日</b>	
	<b>账面净值</b>	<b>%</b>
亚洲/ 太平洋	3,939,875	39%
美国和加拿大	2,352,659	24%
欧洲	2,034,443	20%
拉丁美洲	1,055,377	11%
非洲 / 中东	621,871	6%
合计	10,004,225	100%

**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 21. 风险集中(续)**

下表列示了截至2016年9月30日止九个月期间，租金收入的地理集中度，基于各期间承租人的主要营业地：

区域:	截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间	
	<u>金额</u>	<u>%</u>
亚洲 /太平洋	366,636	40%
美国和加拿大	192,516	21%
欧洲	181,863	20%
拉丁美洲	112,383	12%
非洲 / 中东	<u>64,942</u>	<u>7%</u>
<b>合计</b>	<b><u>918,340</u></b>	<b><u>100%</u></b>

下表列示了截至2016年9月30日止九个月期间，收入贡献占租金收入总额5%以上的国家各年的租金收入：

国家	截至 2016 年 9 月 30 日止九个月期间	
	<u>金额</u>	<u>%</u>
美国	130,483	14%
澳大利亚	86,883	9%
加拿大	62,033	7%
墨西哥	53,482	6%

基本上我们所有的融资租赁收入都来自于美国的承租人。

截至2016年9月30日止九个月期间，单个最高客户的收入占总收入比例为6%。



**C2 AVIATION CAPITAL, INC.**  
**(CIT GROUP INC.及其子公司的一项业务)**  
**中期汇总财务报表附注 (续)**  
**(美元千元)**

**附注 22. 期后事项**

这些中期汇总财务报表反映了截止2017年1月11日，即中期汇总财务报表发行日，管理层对期后事项的评估。

于2016年10月6日，CIT发布新闻公告并宣布CIT已与Avolon控股有限公司就出售CIT商业航空，即其商用飞机租赁业务达成最终协议。购买方是一家国际飞机租赁公司，为渤海金控投资股份有限公司的全资子公司。

于2016年12月7日，CIT同意终止与GSI的CFL TRS工具。当日，CFL TRS工具中未偿债务证券仅为CIT Aviation Finance III Ltd.（以下简称“CAF III”）债务证券，CFL TRS工具规模也缩减至上述债务证券的未偿部分。CFL TRS工具的剩余部分也将随着CAF III债务证券的赎回而终止。当CAF III债务赎回后，将不再对本公司产生任何与终止CFL TRS工具有关的影响。

于2016年12月30日，CIT对CAF III债务证券进行了赎回。2016年9月30日，CAF III债务证券余额为547,733千美元，列示于汇总资产负债表中的担保借款，扣除债务发行成本科目中。2016年9月30日，CAF III债务证券相关的预计利息余额为814千美元，列示于汇总资产负债表的应付账款、预提费用以及其他负债科目中。赎回后，债务发行费用的摊销余额确认为债务清偿损失。2016年9月30日，CAF III未摊销债务发行费用余额为5,600千美元。本公司支付的提前清偿费用将由GSI根据TRS的相关协议进行偿付，因此，将不会对本公司造成任何损失。详见附注5——与母公司及关联实体的关系中关于TRS的讨论。