

業 務

概覽

我們是國家開發銀行唯一的租賃業務平台及重要戰略業務板塊之一，致力於為航空、基礎設施、船舶、商用車和工程機械等行業的優質客戶提供綜合性的租賃服務。我們是中國租賃行業的開創者和領導者。我們成立於1984年，是中國首批租賃公司之一，也是首批受中國銀監會監管的租賃公司之一。根據弗若斯特沙利文的資料，分別按2013年、2014年及2015年的總收入計，我們是中國最大的受中國銀監會監管的租賃公司。我們的業務分部為：

- **飛機租賃**：主要從事商用飛機的購買、租賃、管理和出售業務；
- **基礎設施租賃**：主要從事交通基礎設施、城市基礎設施以及能源基礎設施的租賃業務；
- **船舶、商用車和工程機械租賃**：主要從事船舶、商用車和工程機械租賃業務；及
- **其他租賃業務**：主要提供商業地產以及製造設備（主要涉及化工、電子、造紙、紡織、煤炭和鋼鐵行業）的租賃。

於2015年，我們的飛機租賃、基礎設施租賃、船舶、商用車和工程機械租賃及其他租賃業務分別佔我們的收入及其他收益的44.8%、32.1%、11.0%及12.1%。

作為中國最早從事租賃業務的公司之一，我們見證並參與了中國租賃行業的發展。我們經歷了經濟和行業週期以及監管變革，並通過持續改進業務經營、產品創新及探索新業務板塊積累經驗。我們已打造飛機租賃及基礎設施租賃兩大業務模式成熟、資產質量優良及發展前景廣闊的主要業務分部，同時確立了以服務大中型優質機構客戶為業務核心的客戶定位。

中國金融行業市場化程度不斷提升、對定制租賃產品和服務需求不斷上升及人民幣國際化和有利的政府政策為租賃行業帶來重要機遇。我們相信，我們的市場領先地位、悠久的經營歷史、成熟的業務模式及卓越的品牌有利於我們抓住這些機遇。歷經中國經濟及行業週期變化的多年豐富行業經驗有助於我們在中國經濟轉型升級過程中繼續保持穩健發展，並在中國租賃行業快速發展的背景下繼續保持行業領先優勢。此外，我們擁有高於全球其他所有已上市租賃公司的國際信用評級和中國金融機構中最高的信用評級之一。我們在融資能力方面的優勢對我們的業務拓展和獲得具有吸引力的財務回報提供了有力支持。

業 務

我們具有市場領先地位和卓越的品牌。為表揚我們在租賃業務積累逾30年的專業知識和經驗，我們獲得多個獎項，當中包括：

年份	獎項	主辦機構／媒體
2015年	年度最具創新力租賃公司 中國航空金融萬戶獎－產業促進獎 年度最佳船舶租賃交易獎	中國社會科學院金融研究所和金融時報 中國航空運輸協會通用航空委員會和天津東疆 保稅港區管理委員會 海事金融
2014年	中國融資租賃年度公司 融資租賃30年最佳行業貢獻獎 中國飛機租賃國際融資結構創新獎	中國融資租賃年會 金融時報 中國航空運輸協會通用航空委員會和天津東疆 保稅港區管理委員會
2013年	中國融資租賃年度公司 年度卓越金融租賃公司 年度最具影響力金融租賃公司	中國融資租賃年會 人民網 中國社會科學院金融研究所和金融時報

競爭優勢

我們是中國租賃行業的開創者和領導者，是國家開發銀行唯一的租賃業務平台，致力於為航空、基礎設施等行業的優質客戶提供全面的租賃服務。

擁有領先市場地位和卓越品牌的中國租賃行業開創者

我們是中國最大的租賃公司之一。根據弗若斯特沙利文的資料，分別按2013年、2014年及2015年的總收入以及按截至2013年、2014年及2015年12月31日的經營租賃資產計，我們是中國最大的租賃公司。

業 務

我們是中國最早從事租賃業務的公司之一。我們成立於1984年。我們的前身深圳租賃有限公司是中國首批開展租賃業務的企業，也是首批獲得金融牌照的租賃公司。我們亦為中國首批受中國銀監會監管的租賃公司之一。自1984年成立以來，我們見證並參與了中國租賃行業的發展與壯大。在租賃產品種類持續豐富以及不斷完善的監管環境支持下，中國租賃行業在中國金融系統中扮演愈發重要的角色。

我們是中國租賃行業的翹楚。經歷了行業及宏觀經濟週期以及監管變革，我們通過持續創新及探索成功保持市場領導地位，並積累了經驗。在此過程中，我們扮演了推動中國租賃行業發展的重要角色。在經營歷程中，我們創造了多個「第一」，包括但不限於：

- 首家分別開展飛機融資租賃和飛機經營租賃的受中國銀監會監管的租賃公司；
- 首家設立境外業務平台開展海外飛機租賃的受中國銀監會監管的租賃公司；
- 首家開展收費公路租賃及軌道交通租賃的受中國銀監會監管的租賃公司；及
- 首家通過製造商授信模式推出商用車租賃的受中國銀監會監管的租賃公司。

我們圍繞核心專業優勢建立了成熟業務佈局。我們憑藉持續業務改進和產品創新，將業務範圍擴展至新業務板塊，並已認定數個增長板塊為業務重心。我們共有四個業務分部，主要專注於飛機租賃及基礎設施租賃，該等業務的經營模式成熟、資產質量優良及具有強勁的增長潛力。我們亦機遇性開展船舶、商用車和工程機械租賃及其他租賃業務。從地域來看，我們是業務佈局最廣闊的中國租賃公司之一。截至2015年12月31日，我們的飛機租賃、基礎設施租賃、船舶、商用車和工程機械租賃業務資產分別佔我們總分部資產的36.0%、39.2%和12.9%。截至2015年12月31日，我們境內外租賃資產餘額分別佔資產總值的76.9%和23.1%，其中，境內業務涵蓋29個省、直轄市和自治區，境外業務覆蓋24個國家和地區。

我們具有領先行業地位和卓越的品牌。我們在租賃業務方面的專業知識和經驗備受認同。我們成功囊括2012年至2014年連續三年由中國融資租賃年會頒發的「中國融資租賃年度公司」、金融時報頒佈的2015年「年度最具創新力租賃公司」等多項殊榮，在中國擁有卓越品牌價值。我們的品牌是競爭對手無法複製的重要無形資產。

業 務

中國金融行業市場化程度不斷提升、對定制租賃產品和服務需求不斷上升及人民幣國際化和有利的政府政策為租賃行業帶來重要機遇。我們相信，我們的市場領先地位、悠久的經營歷史、成熟的業務模式及卓越的品牌有利於我們抓住這些機遇。此外，歷經中國經濟及行業週期變化的多年豐富行業經驗有助於我們在中國經濟轉型升級過程中繼續保持穩健發展，並在中國租賃行業快速發展的背景下繼續保持行業領先優勢。

行業領先、高度專業化且盈利穩定的飛機租賃業務

就賬面淨值而言，我們擁有中國境內最大的經營租賃飛機機隊，同時也是中國最大的全球性飛機租賃商之一。截至2014年12月31日，我們的自有飛機組合租賃資產達63億美元（或人民幣385億元（按中國人民銀行於2014年12月31日公佈的匯率計算）），根據弗若斯特沙利文的資料，在全球飛機租賃公司中排名第10位。截至2015年12月31日，我們的客戶包括40家航空公司（包括12家境內航空公司及28家境外航空公司）。同時，我們擁有全球化的專業飛機租賃業務平台，建立了以深圳為總部，以天津自貿區、上海自貿區、福建自貿區廈門片區、愛爾蘭及開曼群島業務平台支撐業務全球化發展。

我們專注於建立及維持由年輕、現代化和燃油經濟型商用飛機組成的飛機組合。截至2015年12月31日，我們的自有商用飛機中，按飛機數目計算，大部分集中於空客A320系列和波音737-800系列。鑒於空客A320系列與波音737系列窄體飛機在全球航空公司中廣受歡迎，在飛機交易中也被視為具有更高的流動性。其次，截至2015年12月31日，我們擁有208架直接向飛機生產商訂購的飛機，其中126架空客320和波音737飛機將分別於2016年至2021年期間交付，為我們未來業務的發展提供有力支持。截至2015年12月31日，我們的現有經營租賃機隊平均機齡僅為4.5年。

我們的航空部擁有經驗豐富及竭誠投入的飛機租賃專業團隊和完善的組織架構。截至最後實際可行日期，航空部員工平均工作經驗為12年，包括擁有航空公司、飛機製造廠商、飛機維修廠商和其他飛機租賃公司背景的各類專業人才。通過十餘年飛機租賃運營經驗的積累，我們已經完成通過廠商訂購、售後回租、資產包收購等各類方式進行飛機採購，我們亦訂立一系列飛機交易，包括飛機到期續租、再租及飛機資產出售等。我們的航空部包括市場部、結構融資部、技術部、資產管理部和風險管理部，為飛機租賃業務的全流程（包括購買、租賃及出售飛機）專業化管理提供了全面支持。同時，我們使用全球知名的ICMS飛機租賃業務信息管理系統，該系統大幅提升了我們飛機資產管理的效率和有效程度。

業 務

憑藉領先的飛機租賃能力、廣泛的客戶關係及實力雄厚的專業團隊，我們的經營租賃自有機隊於往績記錄期間實現了100%的使用率，並未發生計劃外的租賃終止、交付失敗或信用損失，這為我們的飛機租賃業務帶來了穩健及預測性較強的收入和利潤來源。於往績記錄期間，我們的飛機租賃業務的稅前資產回報率持續上升，從2013年的1.39%上升至2014年的1.87%，並在2015年進一步上升到2.01%。截至2015年12月31日，以資產餘額計，飛機租賃分部的剩餘加權平均租期為5.9年。其中大部分為固定租金，且絕大部分的相關負債按固定利率計息或通過利率掉期對沖。此外，我們採取了較為審慎的飛機折舊會計政策，幫助我們降低了飛機的殘值風險。

強大的基礎設施租賃業務能力，與國家開發銀行專注的行業一脈相承

本公司控股股東國家開發銀行是全球最大的開發性金融機構，是中國基礎設施融資的主力銀行。作為國家開發銀行唯一的租賃業務平台和重要的戰略性業務板塊之一，我們吸收了國家開發銀行的優質資源和在基礎設施融資領域的專業優勢。與國家開發銀行類似，我們為中國具有系統重要性的基礎設施產業服務。

我們通過售後回租和直接融資租賃交易，在提供涉及各類基礎設施資產的租賃服務方面擁有豐富經驗。我們擁有廣泛的客戶群，覆蓋不同基礎設施行業。截至2015年12月31日，按資產計算，我們的交通、城市和能源基礎設施租賃分別佔基礎設施租賃業務的61.1%、28.0%及10.9%。我們的基礎設施租賃業務覆蓋全國。截至2015年12月31日，我們在中國的基礎設施租賃資產按區域分佈為：長三角15.8%，珠三角6.0%，環渤海5.9%，西部地區35.8%，中部地區31.9%及東北地區4.6%。

我們在基礎設施租賃積累了豐富的經驗，並擁有領先同業的強大業務能力。我們在業務結構設計方面創造了行業中多個第一，包括通過融資租賃的形式開展中國第一筆收費公路及軌道交通租賃項目。我們對於業務結構設計的專業知識有助於為客戶提供更加定制化的租賃服務。我們亦為客戶提供全面的顧問諮詢服務，特別是在基礎設施項目的整體融資安排方面。此外，在客戶獲取方面，我們已經在市場中建立了專業化品牌，並與國有企業建立了良好合作關係。截至2015年12月31日，我們與全國29家央企、省級政府、省會城市政府及計劃單列市政府已經建立了合作關係。

在基礎設施租賃業務中，我們採用與國家開發銀行地區分行協同合作的業務模式，在客戶篩選、客戶營銷、盡職調查和項目審批方面借助國家開發銀行的資源和支持。在與國家開發銀行開展業務協同的過程中，我們的基礎設施租賃業務亦可滿足國家開發銀行對其客戶進行「綜合金融服務」的承諾，提高客戶忠誠度，並形成了雙贏的局面。

業 務

我們有效管理與基礎設施租賃業務相關的風險，於往績記錄期間基礎設施租賃業務的不良資產率一直為零。我們相信，強大的基礎設施租賃業務使得我們獲得有別於其他租賃公司及金融機構的領先的市場競爭力。

專注於境內外大中型優質企業的獨特業務模式

我們專注於同境內外大中型優質企業開展業務合作。基於此目標客戶群品牌優質、經營能力強、便於管理以及風險可控的優勢，同時借助國家開發銀行在客戶開發和維護方面的協同效應，我們積累了大量優質的大中型機構客戶並準確定位他們的專業租賃業務需求。我們企業客戶的數量從截至2013年12月31日的260家增至截至2015年12月31日的301家，增長率為15.8%。截至2015年12月31日，企業客戶平均租賃資產餘額為人民幣462.7百萬元。

截至2015年12月31日，租賃資產餘額在人民幣100.0百萬元或以上的有187名機構客戶，佔全部機構客戶數的62.1%。截至同日，按租賃資產餘額計算，租賃資產餘額為人民幣10億元或以上的租賃項目佔比達65.4%，平均每筆租賃項目餘額達人民幣19.4億元。我們爭取與客戶訂立期限較長的租賃合同。

我們擁有在各自的行業處於領先地位的眾多企業客戶，包括但不限於：

- **飛機租賃：**我們的中國航空公司客戶包括中國南方航空、中國國際航空公司、海南航空、中國東方航空，境外客戶包括載旗航空公司，例如阿聯酋航空公司、法國航空及新加坡航空等，以及國內市場領先的低成本航空公司，例如IndiGo、Cebu Pacific及Pegasus等；
- **基礎設施租賃：**覆蓋的客戶包括福建省福寧高速公路有限責任公司、湖北城際鐵路有限責任公司、陝西省交通建設集團公司、寧波市軌道交通集團有限公司、中廣核陸豐核電有限公司等大型國有企業。截至2015年12月31日，以租賃資產餘額計，省級政府、省會城市政府、計劃單列市政府以及中央直屬企業直接和間接控股或提供財務支持的租賃項目佔我們基礎設施租賃業務的66.8%；及
- **船舶、商用車和工程機械租賃：**客戶包括知名國際公司（如Costamare Inc.）、中央直屬中國企業、國有企業及其下屬附屬公司（如中國遠洋海運集團有限公司、中國外運長航集團有限公司、北汽福田汽車股份有限公司、徐州工程機械集團有限公司及三一重工股份有限公司）。

業 務

通過專注於大中型企業客戶群的業務模式，我們已經建立了有效的客戶獲取、服務與管理和維護機制。該業務模式避免了與大規模鋪設網點有關的開辦費和較高經營成本的需求，提升了我們的運營效率。我們認為我們的成本收入比與其他金融同業相比具有顯著優勢。受益於這獨特的業務及客戶服務模式，我們實現了規模經濟效應與長期可持續的增長能力，同時保證了資產質量，有效地降低了整體風險。

擁有高於全球所有其他已上市租賃公司的國際信用評級，以及強大的融資能力

我們擁有「準主權」水平國際信用評級，分別為A+（標準普爾）、A1（穆迪）及A+（惠譽），並為在中國獲得國際評級最高的金融機構之一。我們的國際信用評級高於全球任何已上市租賃公司。我們極具優勢的信用水平降低了我們的融資成本，同時有助我們進一步豐富融資渠道及保證流動性。

我們擁有多元化的資金來源，包括銀行間市場、銀行信貸融通、資產融資、銀團貸款及債券等。截至2015年12月31日，我們的銀行借款為人民幣1,025億元，應付債券為人民幣138億元，賣出回購金融資產款為人民幣59億元及同業拆入為人民幣49億元。我們的合作銀行涵蓋中國大部分主流銀行及多家主要的國際銀行。截至2015年12月31日，我們與約80家銀行有業務關係，為我們提供合計約人民幣2,800億元的非承諾性銀行授信額度，其中未使用的非承諾性銀行授信餘額約人民幣1,700億元。截至2015年12月31日，我們借款額最高的一家銀行借款僅佔我們銀行借款總額的15.7%。

除上述銀行融資外，我們在豐富融資渠道的同時創造了多項行業第一。例如，我們是首家憑藉公司本身卓越的信用評級進行境外債券發行的受中國銀監會監管的租賃公司。

我們擁有全球化的資金管理體系，在集團層面對我們全球特殊目的公司的資金進行集中管理。我們在香港和愛爾蘭擁有兩個海外資金平台，用於支持公司的國際化經營。

我們通過良好的信用水平、審慎的規劃及有效的負債管理，擁有突出的融資成本優勢。我們的平均計息負債成本從2013年的5.02%下降至2015年的4.32%。

我們在信用評級、資金來源及負債管理能力的優勢能使我們維持充足的流動性及獲得成本較低且穩定性較高的資金以支撐業務的持續發展，在增強我們產品的競爭力的同時，也提高了我們的整體盈利能力。

業 務

作為國家開發銀行唯一的租賃業務平台及重要的戰略性業務板塊之一，我們擁有強大的股東支持

作為國家開發銀行唯一的租賃業務平台和重要的戰略性業務板塊之一，我們擁有來自國家開發銀行的強大支持。我們制定的整體業務定位及發展戰略也獲得了國家開發銀行的全面支持。國家開發銀行作為中國主要開發性金融機構，能夠參與國家層面以及地方各省市發展規劃的制定，這對國家開發銀行及其附屬公司（包括我們）的發展戰略制定提供了重要依據。此外，國家開發銀行在客戶管理、資產負債管理和風險管理方面也給我們提供重要支持。

通過與國家開發銀行總行及其地方分行合作，我們可更加高效地獲取客戶資源。我們與眾多行業領先的客戶建立了戰略合作關係，當中大部分客戶與國家開發銀行具有業務關係。在項目選擇及評審層面，我們擁有獨立的業務決策程序，同時能夠獲得國家開發銀行的支持和建議。

受益於國家開發銀行的主權級信用評級和其根據監管要求對我們的流動性支持承諾，我們可以更好地對資產負債進行管理。我們的國際信用評級很大程度上得益於國家開發銀行擁有的主權信用評級的水平。於我們建立飛機租賃業務初期，國家開發銀行向我們借出一筆大額貸款，確保我們的飛機機隊能迅速發展。截至2015年12月31日，國家開發銀行向我們提供了相當於約人民幣224億元的貸款（包括相當於人民幣127億元的銀行借款及相當於人民幣97億元的債券擔保）。根據監管要求及我們的公司章程，國家開發銀行在中國銀監會所列明的若干情況下，須為我們提供流動性支持及注入資本金。

國家開發銀行在中國的大中型、中長期融資項目的風險管理也有諸多經驗值得我們借鑒。作為中國基礎設施融資的主力銀行，國家開發銀行了解中國各級別政府財政狀況。而我們在項目審批方面能夠獲取國家開發銀行的專業諮詢意見，這對我們的基礎設施租賃業務開展和風險管理具有重要的價值。

審慎穩健的內部控制及風險管理體系

我們早在2010年即開展建設全面風險管理體系。我們追求業務發展、風險管理以及運營效益之間的平衡。同時，優先考慮風險控制，並且強調在業務運行的各環節保持風險管理的獨立性。

我們積極地控制飛機租賃和基礎設施租賃這兩個核心業務分部的潛在風險。於我們的飛機租賃業務，我們通過審慎管理飛機租賃合同的主要條款，例如租金水平、租賃期限、維護成本、保證金及保險，並監控航空公司客戶的財務狀況和信用情況。另外，我們在每個財政年度均會對機隊進行公允價值評估，並進行減值測試。基礎設施租賃方面我們關注現金流量風險管理。我們會對每個基礎設施項目進行詳細的預期現金流量分析以確保承租人可能須履行的租金付款和其他債務償還責任能夠被項目預期現金流量充分覆蓋。此外，我們在預測現金流量及安排租金償還（包括本金及利息）方面也經驗豐富。

業 務

我們非常重視對於風險管理體系的建設和風險管理工具的使用。我們在董事會、高級管理層和業務部門層面設立了全面的三級風險管理制度。同時，我們採取嚴格的風險管理標準。作為一家受中國銀監會監管的金融機構，我們以適用於商業銀行的更高標準或等同標準實施了各項風險指引和規則。

在信用風險管理方面，我們借助國家開發銀行的信用風險評級量化模型對承租人開展信用風險評級，並在業務運營中採用五類資產分類方法。此外，根據弗若斯特沙利文的資料，我們還是首批連接中國人民銀行徵信系統的受中國銀監會監管的租賃公司。在市場風險方面，我們對絕大多數的匯率和利率風險敞口都使用衍生工具予以規避風險。對於流動性風險，我們引入了不同風險控制工具持續監控我們的風險敞口。我們將風險相關的指標納入員工的考核制度當中，通過將風險指標與員工評價和薪酬掛鉤，引導員工提高風險管理意識。

我們不斷完善風險管理及內部控制體系，對我們整體穩健經營的業務模式尤為重要，為我們業務發展提供全面的保障。

以市場化為導向，擁有長期戰略視野和高效的管理團隊

在30多年的發展歷程中，公司管理團隊始終堅持以市場化為導向，不斷培養核心競爭力，加強風險管理，形成了富有遠見和全局性、系統性的取向，成功地將公司打造成為在飛機及基礎設施租賃業務具有專業優勢的大型金融租賃公司，確立了中國租賃行業先行者和領導者的地位。

以公司董事長王學東先生和副董事長兼總裁范珣先生為代表的高級管理團隊都擁有在銀行、租賃及證券領域豐富的從業經歷，涉及前中後台各管理層面。其中，公司高級管理團隊平均金融從業經驗超過20年。王先生和范先生均曾在國家開發銀行的重要部門擔任要職，這為深化公司與國家開發銀行的全方位合作、鞏固擴大綜合資源優勢奠定了穩固基礎。

公司的中層管理團隊由各業務部門的主管組成，平均金融和租賃從業經驗超過15年。這些員工具備紮實的經濟金融理論功底，熟悉經濟和金融政策，在行業研究分析、業務規劃拓展、融資、資產負債管理、內部控制與風險管理、人力資源等方面具備突出的管理能力，能夠引領業務模式的制定和不斷創新，為公司業務可持續發展、提升客戶服務水平提供了有力的支持。

我們擁有高效率的專業團隊。2014年，公司年平均員工產生的淨利潤超過人民幣10.0百萬元，根據弗若斯特沙利文的資料，在受中國銀監會監管的租賃公司中排名第一。

業 務

業務戰略

我們的願景是成為一家扎根中國市場的國際一流租賃公司。基於我們在租賃行業中逐步形成的競爭優勢，我們著力增強專業化能力和業務拓展能力。利用中國經濟轉型升級及在國際市場具備領先優勢產業所提供的新市場機遇，我們將繼續優化業務佈局，不斷鞏固我們在國內市場的領先地位，並逐步加強國際市場佈局，從而實現公司的持續快速增長並提升股東回報。

利用我們的市場領先優勢抓住中國租賃市場快速發展黃金時期的重大機遇

中國租賃行業正處於黃金發展時期。2015年9月國務院頒佈了《國務院辦公廳關於促進金融租賃行業健康發展的指導意見》，從國家層面確立了鼓勵發展飛機、基礎設施、船舶、工程機械等行業租賃業務的戰略。我們相信中國和全球飛機租賃市場仍將持續向好，為我們的飛機租賃業務帶來持續增長；與此同時伴隨地方政府融資渠道市場化程度提高，將有大量以優質基礎設施資產為目標的融資租賃業務機會。我們擬通過以下具體策略把握有利的行業機遇，鞏固我們的市場領先優勢。

- 專注208架（截至2015年12月31日）直接向製造商訂購的飛機資產投放。我們主要以全球的載旗航空公司、主流航空公司和領先的低成本航空公司作為準承租人，鞏固現有客戶，並開發新客戶；
- 在交通、城市和能源基礎設施租賃領域加強優勢，並審慎地拓展新興細分業務板塊。重點拓展包括軌道交通租賃業務、城市管網和水處理相關的租賃業務和清潔能源基礎設施租賃業務；
- 把握未來國際船運市場預期復甦可能帶來的機遇，專注於市場需求旺盛及盈利能力較高的船型。加強與大中型商用車和工程機械廠商的合作，積極拓展新能源公交車租賃業務；及
- 在我們的其他租賃業務中，調整業務佈局和客戶定位，優化增信措施，探索新增長機會。

業 務

通過自生性增長模式及收購並舉的方式拓展業務規模，持續提高我們的國際業務能力

針對公司主要的航空和基礎設施業務領域，我們計劃一方面通過不斷提高專業技術能力，採用自生性增長模式增加業務規模；另一方面，通過選擇性對我們認為價值被低估或能夠創造更優異的風險調整後回報的高質量資產收購獲得發展。在不斷鞏固我們在國內市場的領先優勢的基礎上，我們會加大力度提高我們的國際業務能力。具體策略包括：

- 我們的自生性增長策略包括在飛機租賃業務方面通過建立境外專業化團隊，不斷提升飛機續租、轉租和其他飛機交易的能力；在基礎設施租賃業務方面根據政府融資改革不斷創新交易結構、優化與國家開發銀行的合作；在船舶租賃方面，利用中國及亞洲其他國家造船業在行業中的領先地位，通過加強與船廠的合作拓展業務；在其他以往與廠商合作的業務模式中加入與保險公司的合作，以優化增信措施；及
- 在資產收購方面，持續關注具有較高流動性的資產類別，尤其是飛機和船舶租賃資產。對於符合我們業務戰略、風險偏好和客戶類型的飛機和船舶資產進行收購，不斷優化我們的機隊和船隊結構。

進一步加強租賃資產管理，尤其是租賃資產交易能力，提供增值服務，提高中間業務收入佔比

我們計劃提升租賃資產管理能力，以創造額外增值收益。在有效管理我們資本金的同時，我們擬在核心業務領域大力創造中間業務收入，提升公司的整體盈利能力。具體策略包括：

- 積極參與中國和全球飛機收購及出售市場，提升機隊管理能力，通過提升增值服務，獲取收入；
- 通過嘗試在基礎設施租賃領域向其他資產收購渠道有限的中小型租賃公司和其他投資者出售資產，逐漸建立在中國基礎設施租賃市場的一級批發服務供應商地位；
- 通過嘗試資產證券化等手段，探索更多的資產出表方式；及
- 在核心業務板塊加強向客戶提供綜合和增值服務的能力以提高手續費收入，包括機隊管理顧問業務、基礎設施行業的管理諮詢以及基礎設施資產重組顧問服務等。

業 務

進一步擴展融資渠道並降低融資成本

鑒於我們的業務的持續融資需求，我們計劃利用我們出眾的國際信用評級和使用更為廣泛的金融工具來進一步多元化我們的資金來源、降低我們的融資成本。具體策略包括：

- 通過境內金融機構債券發行進一步拓展融資渠道；
- 在全球發售鞏固資本基礎後，提升公司在國際資本市場的影響力，建立穩定的海外債券發行渠道，支持公司業務國際化發展；
- 加強與不同類別的中國和全球金融機構合作，並利用更多元化的金融工具，例如出口信貸融資、稅務結構融資及資產證券化；及
- 緊密把握及預測境內和境外的利率趨勢，優化公司融資成本管理。

繼續提高風險管理能力

我們將不斷提升對信用風險、市場風險和流動性風險的管理能力，將風險管理作為公司業務經營中的首要關注點。我們將不斷加強對風險管理和內部控制管理的相關信息技術投入。主要措施包括：

- 進一步增強對租賃資產的風險管理措施，特別是對租賃資產的估值和處置能力的提升，以及降低信用風險；
- 提升信用風險管理體系的量化管理能力，通過提高風險定價能力確保公司中長期信用風險管理的有效性。在目前客戶信用評級體系的基礎上，建立基於量化指標的租後項目的風險監控體系，對租賃企業的主要財務指標、業務數據，進行定期量化壓力測試並根據壓力測試結果動態調整業務戰略和定價水平；
- 在市場風險管理方面，繼續保持對利率、匯率掉期等衍生金融工具的合理運用，對沖市場利率的波動。繼續保持對於經營租賃資產相對審慎的會計政策，並密切關注經營租賃資產的市場價值波動，降低租賃物的殘值風險；
- 在流動性風險管理方面，通過嘗試創新的融資渠道，提高長期負債的佔比，優化資產負債期限匹配，降低流動性風險敞口；及
- 我們正設立專責部門負責租賃後管理，包括將租賃資產相關債權和物權集中管理。

業 務

通過有效的激勵機制建立高素質的專業團隊

為打造一線專業團隊及保證業務可持續發展，我們將通過引入市場化、與業績更緊密掛鉤的長效薪酬激勵制度進一步調整優化人力資源管理。

- 優化全面考核制度，強化績效考核的應用，並完善更加市場化的薪酬體系，逐步設立長效、與公司業績掛鉤的激勵機制；
- 加強人力資源管理，繼續篩選、培養、激勵及留住專業型優秀人才；及
- 建立具有廣泛專業教育背景的專業國際化團隊，特別是引進及留住在航空、基礎設施等相關行業具有專業背景的優秀人才。

我們的業務

我們為中國和全球的客戶提供各類租賃服務。我們的主要業務分部包括：

業務分部	業務領域
飛機租賃	<ul style="list-style-type: none">• 飛機
基礎設施租賃	<ul style="list-style-type: none">• 交通基礎設施（收費公路、軌道交通設施）• 城市基礎設施（市政設施、保障房）• 能源基礎設施（能源及電力設備）
船舶、商用車和工程機械租賃	<ul style="list-style-type: none">• 船舶• 商用車• 工程機械
其他租賃業務	<ul style="list-style-type: none">• 製造設備• 商業地產

業 務

下表載列所示期間內我們的業務各分部收入及和其他收益：

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	(人民幣百萬元，百分比除外)					
收入及其他收益						
飛機租賃.....	3,834.3	32.8%	4,607.8	39.6%	4,916.6	44.8%
基礎設施租賃.....	4,469.3	38.3%	4,087.4	35.0%	3,520.2	32.1%
船舶、商用車和工程機械租賃.....	1,266.4	10.8%	1,404.2	12.0%	1,211.7	11.0%
其他租賃業務.....	2,107.2	18.1%	1,565.7	13.4%	1,332.8	12.1%
合計	11,677.2	100.0%	11,665.1	100.0%	10,981.3	100.0%

融資租賃與經營租賃

當租賃條款將與所有權有關的絕大部分風險及回報轉移至承租人時，有關租賃被分類為融資租賃。當出租人承擔與所有權有關的絕大部分風險及回報時，有關租賃被分類為經營租賃。

於往績記錄期間，我們的融資租賃收入來自所有業務分部。我們的融資租賃合同通常按浮動利率定價，該浮動利率通常高於基準利率。基準利率通常參照中國人民銀行基準利率或LIBOR，預設息差為我們與特定客戶根據具體風險預測協商。我們的融資租賃合同通常規定了按月、按季度或按半年的付款日。浮動利率通常基於現行基準利率進行重設。於2013年、2014年及2015年，我們的融資租賃收入分別為人民幣6,679.4百萬元、人民幣7,014.9百萬元和人民幣5,994.8百萬元。截至2013年、2014年及2015年12月31日，我們的融資租賃相關資產總值分別為人民幣85,595.7百萬元、人民幣90,953.4百萬元和人民幣93,790.7百萬元。

於往績記錄期間，我們的經營租賃收入主要來自飛機租賃業務，較少部分來自城市基礎設施租賃及其他租賃業務。根據經營租賃，承租人負責租期內租賃資產的維護和保養，出租人獲得收益並承擔設備在租賃結束時租賃資產的殘值風險。根據經營租賃合同，我們通常收取固定租金，並根據資產類別制定關於經營租賃資產確認和折舊的會計政策。於2013年、2014年及2015年，我們的經營租賃收入分別為人民幣4,370.0百萬元、人民幣4,310.0百萬元和人民幣4,646.2百萬元。截至2013年、2014年及2015年12月31日，我們的經營租賃資產總值分別為人民幣32,158.7百萬元、人民幣36,385.4百萬元和人民幣42,247.2百萬元。

此外，融資租賃與經營租賃在平均利用率的概念方面存在差異，平均利用率通常被定義為總租賃天數佔可租賃天數的百分比。平均利用率通常僅適用於經營租賃，出租人承擔與所有權有關的絕大部分風險及回報，且出租人承擔租賃結束時的殘值風險並面臨與重新租賃資產有關的

業 務

不確定性。於往績記錄期間，我們經營租賃的自有飛機組合及經營租賃的非飛機資產的利用率均為100%。相反，就融資租賃而言，承租人為訂立融資租賃的先決條件，且於租期開始之前達成。這與其是否為直接租賃或售後回租無關。因此，從定義上講，融資租賃的平均利用率一直為100%。

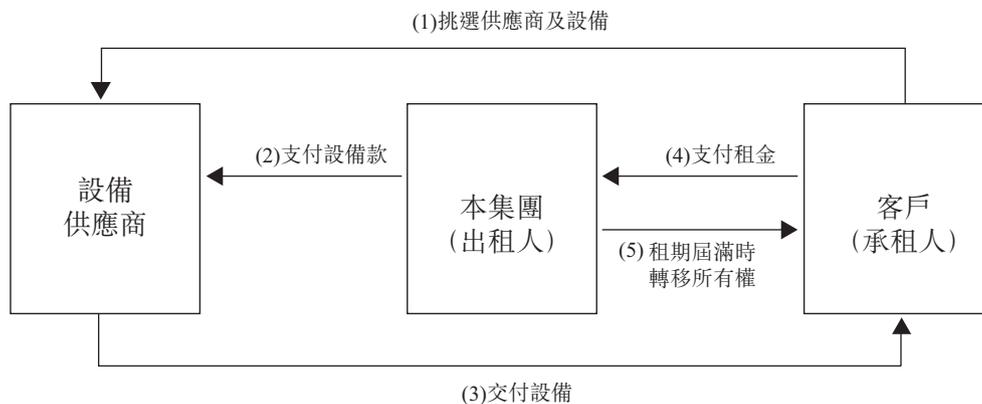
直接租賃與售後回租

我們提供兩類租賃服務：(i)直接租賃；及(ii)售後回租。

直接租賃

在直接租賃中，我們從設備供應商處購買特定資產。其後我們將該資產租賃予客戶使用，以換取定期租賃付款。一宗典型的直接租賃交易為涉及出租人、承租人及設備供應商的三方安排。下圖闡述三方之間的關係：

在融資租賃中：



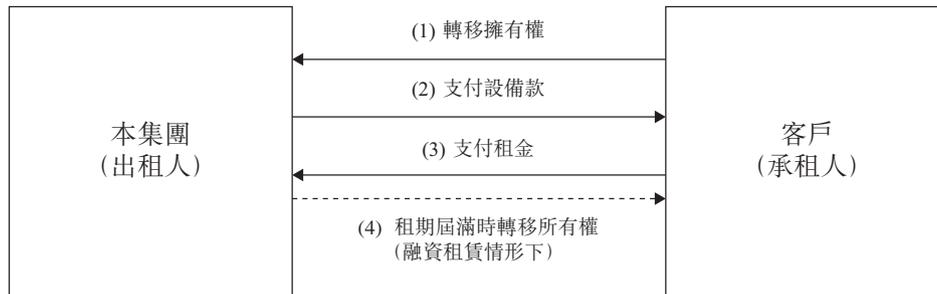
在經營租賃中：



業 務

售後回租

在售後回租交易中，我們的客戶按經協商購買價向我們出售相關資產，其後我們將資產租回予客戶以換取定期租賃付款，使客戶能夠除滿足其資金需求外還能夠繼續作為一名承租人使用相關資產。一宗典型的售後回租交易涉及出租人及承租人。下圖闡述雙方之間的關係：



飛機租賃

概覽

我們擁有全球領先的飛機租賃業務，主要從事商用飛機的購買、租賃、管理和出售業務。我們專注於建立及維持由年輕、現代化和燃油經濟型商用飛機組成的飛機組合，我們的目標是在航空業週期實現長期盈利增長和最佳風險調整後的回報。自成立以來，我們不斷擴大我們的自有飛機組合及增長業務規模、客戶網絡及行業經驗。截至2013年、2014年及2015年12月31日，我們的自有飛機組合租賃資產總值分別為人民幣34,758.9百萬元、人民幣38,546.9百萬元和人民幣43,911.2百萬元。

截至2015年12月31日，我們的自有、託管及已訂購的飛機組合共415架飛機，由180架自有飛機、11架託管飛機和224架已訂購飛機組成。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2014年12月31日，我們的169架自有飛機的組合按賬面淨值計列全球十大機隊之第十位。我們的自有飛機組合主要包括空客320系列和波音737-800等窄體飛機和少量優質寬體飛機（如空客A330和波音777）。截至2015年12月31日，我們直接訂單中已訂購的飛機包括66架空客A320系列和60架波音737系列飛機。我們選擇我們認為保值率較高、資產減值風險較低的飛機。截至2013年、2014年及2015年12月31日，我們開展經營租賃的自有飛機的平均機齡分別為3.4年、4.1年和4.5年。

業 務

我們的大部分飛機以長期經營租賃方式出租予航空公司，收入的可預測性和穩定性非常高。截至2015年12月31日，以資產餘額計，飛機租賃分部的剩餘加權平均租期為5.9年。2013年、2014年及2015年，我們的飛機租賃業務產生的收入和其他收益分別為人民幣3,834.3百萬元、人民幣4,607.8百萬元和人民幣4,916.6百萬元。我們主要採用美元支付租賃合同項下的款項，我們在飛機購買及出售交易時同樣採用美元結算。

我們從2002年開始開展飛機租賃業務，具體而言，從2006年開始開展飛機經營租賃業務。自2008年國家開發銀行成為我們的控股股東以來，我們的自有飛機架數開始快速增長，從截至2008年12月31日的28架增至截至2015年12月31日的180架。我們在全球範圍內開展業務，向中國及亞洲其他地區、歐洲、南美和非洲等地的航空公司租賃飛機。除深圳總部之外，我們在天津自貿區、上海自貿區、福建自貿區廈門片區、愛爾蘭和開曼群島擁有五個飛機租賃業務平台。截至2015年12月31日，我們的客戶包括中國的12家航空公司和其他22個國家和地區的28家航空公司。

我們相信，憑藉我們運用一體化業務模式的專業能力，我們能夠發現並抓住飛機全生命週期中的各類市場機會。我們擁有在各類市場狀況下完成各類飛機交易所需的基礎設施、業務能力和資源。我們通過直接向飛機生產商訂購、售後回租交易、購買其他出租人的飛機組合等多種飛機採購渠道來實現業務增長。我們與全球的航空公司、飛機租賃公司和飛機投資人保持了良好的關係，致力於根據市場狀況通過出售資產策略性地優化我們的飛機組合。由於我們的飛機組合屬年輕且現代化，加上行業專業知識深厚和風險管理良好，於往績記錄期間，我們的經營租賃自有機隊實現了100%的利用率，未發生計劃外的租賃終止、交付失敗或信用損失。

飛機組合

截至2013年、2014年及2015年12月31日，我們分別擁有155、169和180架飛機，並且分別管理8、11和11架飛機。

業 務

下表載列截至2015年12月31日我們的飛機組合（按機型分類）的詳細信息。以賬面淨值計，空客和波音飛機佔我們自有飛機組合的91.5%。

機型	自有飛機組合						託管飛機 ⁽¹⁰⁾	已訂購飛機 ⁽¹¹⁾	自有飛機、託管飛機和已訂購飛機			
	數量	數量的百分比	賬面淨值							數量	數量	數量
			經營租賃 ⁽⁸⁾	融資租賃 ⁽⁹⁾	合計	百分比						
(人民幣百萬元)												
空客												
空客A320系列	54 ⁽¹⁾	30.0%	11,234.0	1,369.7	12,603.7	28.7%	1	80 ⁽²⁾	135			
空客A330系列	26 ⁽³⁾	14.4%	12,227.5	885.6	13,113.1	29.9%	1	-	27			
小計	80	44.4%	23,461.5	2,255.3	25,716.8	58.6%	2	80	162			
波音												
波音737	41 ⁽⁴⁾	22.8%	9,193.1	496.7	9,689.8	22.1%	9 ⁽⁵⁾	62 ⁽⁶⁾	112			
波音747-400SF	3	1.7%	-	461.8	461.8	1.1%	-	-	3			
波音777-300ER	5	2.8%	4,273.9	-	4,273.9	9.7%	-	-	5			
小計	49	27.2%	13,467.0	958.5	14,425.5	32.9%	9	62	120			
安博威												
E190-100LR	20	11.1%	3,530.9	-	3,530.9	8.0%	-	-	20			
龐巴迪												
龐巴迪 C系列	-	-	-	-	-	-	-	15	15			
龐巴迪環球 6000	-	-	-	-	-	-	-	2	2			
小計	-	-	-	-	-	-	-	17	17			
中國商飛												
ARJ21	-	-	-	-	-	-	-	20	20			
C919	-	-	-	-	-	-	-	15	15			
小計	-	-	-	-	-	-	-	35	35			
中航飛機股份有限公司												
新舟700	-	-	-	-	-	-	-	30	30			
其他⁽⁷⁾	31	17.2%	-	238.0	238.0	0.5%	-	-	31			
合計	180	100.0%	40,459.4	3,451.8	43,911.2	100.0%	11	224	415			

- (1) 包括7架A319-100、41架A320-200和6架A321-200。
- (2) 包括29架A320ceo、47架A320neo及4架A321。
- (3) 包括8架A330-200和18架A330-300。
- (4) 包括41架波音737-800。
- (5) 包括2架波音737-700和7架波音737-800。
- (6) 包括32架波音737NG和30架波音737 Max。
- (7) 包括30架鑽石訓練機（2架DA20、23架DA40及5架DA42）和1架達索獵鷹7X商務機。這31架飛機全部用於融資租賃。
- (8) 經營租賃資產賬面淨值指持作經營租賃業務設備的賬面價值。
- (9) 融資租賃資產賬面淨值指應收賬款－融資租賃項目預付賬款及應收融資租賃款的賬面價值。
- (10) 我們的託管飛機指我們代表其他飛機投資人或我們為之提供職員及其他管理資源的其他方所管理的飛機。
- (11) 我們的已訂購飛機指我們已訂立有約束力合同或無約束力的意向書以通過直接向飛機生產商訂購及通過售後回租交易訂購的飛機。

截至2013年、2014年及2015年12月31日，我們自有飛機中分別有114、125和140架用於經營租賃，並且我們的自有飛機中有41、44和40架用於融資租賃。

業 務

飛機訂單

我們主要自空客和波音購買飛機。我們於2014年3月與空客訂立了購買70架飛機的協議，目錄價格總額為68億美元，截至2015年12月31日，其中4架已經交付；2014年3月，我們與波音訂立了購買60架飛機的協議，目錄價格總額為58億美元。

截至2015年12月31日，我們已訂購的飛機組合共224架飛機，其中，208架飛機直接從製造商處訂購，16架飛機需通過售後回租交易購買。下表載列截至2015年12月31日我們直接訂購的空客和波音飛機的計劃交付日期：

機型	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	合計
A320ceo	12	9	-	-	-	-	21
A320neo	-	-	6	11	14	14	45
B737NG	9	12	9	-	-	-	30
B737 Max	-	-	2	16	12	-	30
合計	<u>21</u>	<u>21</u>	<u>17</u>	<u>27</u>	<u>26</u>	<u>14</u>	<u>126</u>

上述交付時間表是基於我們與有關飛機製造商之間的協商而制定。在確定上述交付時間表的過程中，我們聘請了第三方商業顧問對航空業的發展趨勢和飛機需求進行了仔細評估及測算。

另外，我們還向中國商飛訂購了20架ARJ21飛機和15架C919飛機，向中航飛機訂購了30架MA700飛機，以及15架龐巴迪C系列飛機和兩架龐巴迪環球6000商務機。截至最後實際可行日期，這些飛機的計劃交付日期尚未確定。

我們通常於飛機預計交付時間前至少一年透過意向書或租賃協議向製造商直接訂購飛機獲得租賃承諾。截至最後實際可行日期，我們獲得21架預計於2016年交付的全部飛機租賃承諾、12架預計於2017年交付的飛機租賃承諾及6架預計於2018年至2021年期間交付的飛機租賃承諾。

於往績記錄期間，我們未出現未能取得交付新飛機的租賃承諾的情況。為防止我們於計劃交付時間前一年未能向航空公司運營商取得更多租賃承諾，我們已制定一系列應急計劃，包括以下具有商業可行性的計劃：

- (i) 通過飛機製造商將飛機交付時間轉移至第三方（在徵得製造商同意的情況下）。由於飛機生產週期較長，飛機採購師通常會將交付時間提前至少兩年，並且隨著計劃交付時間臨近，取得交付時間變得越來越困難。轉移飛機交付時間的第二市場已經發展起來，尤其是為了滿足希望獲得飛機資產的新航空公司及機構的需求，倘客戶無法接受計劃飛機交付時間，飛機製造商一般會被視作能夠同意轉移飛機交付時間。

業 務

- (ii) 延遲飛機交付。另外，我們可能與飛機製造商商量延遲飛機交付。飛機製造商知悉全球環境下飛機需求不斷變化以及可能需不時對飛機交付時間進行調整的情況。根據公開信息，董事確認，很多飛機製造商（如空客及波音）能接受客戶要求的延遲交付已訂購飛機，而不會強收庫存持有成本，前提是客戶於計劃交付日期前與飛機製造商達成協議，而飛機租賃公司產生的實際成本則因與飛機製造商的協商結果而異。
- (iii) 轉換飛機類型。截至2015年12月31日，我們直接訂購的飛機均為A320及B737飛機。根據客戶需求及在獲得飛機製造商事先同意的情況下，我們可能將原本訂購的飛機轉換成同一機種的其他類型飛機。比如，將原本訂購的一架A320飛機替換成A321飛機（兩者設計相同，但A321載容量比A320更多）後，我們成功取得飛機租賃承諾。
- (iv) 利用股東的資源以取得我們已訂購飛機的租賃承諾。

董事認為，我們的應急計劃是根據行業慣例制定的，並認為根據我們的過往經驗，實施該等應急計劃不會對我們的經營及財務狀況產生任何重大不利影響，儘管有關實施可能會令我們產生費用。然而，儘管我們有應急計劃，但我們無法保證日後將能就所有的新飛機交付獲得租賃承諾。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們飛機經營租賃業務取決於我們是否能夠續租及轉租飛機以及投放訂購的新飛機，但我們可能無法取得有利條款或無法順利推進業務執行」。

除直接向飛機生產商訂購的208架飛機外，截至2015年12月31日，我們已訂立有約束力合同或不具約束力意向書，以通過售後回租交易購買16架飛機並取得所有這些飛機的租賃承諾。

下表載列截至2015年12月31日我們通過售後回租交易購買的飛機的計劃交付日期：

機型	2016年	2017年	2018年	合計
A320系列	6	6	2	14
B737-800	2	—	—	2
合計	8	6	2	16

業 務

融資安排

截至2015年12月31日，我們已承諾購買224架飛機。下表載列截至2015年12月31日該等購買承諾款項（包括交付前款項）的賬齡分析：

	一年以內	一至五年	五年以上	合計
	(人民幣百萬元)			
飛機購買承諾.....	8,110.6	31,251.3	3,116.9	42,478.7

截至2015年12月31日，我們的飛機購買承諾預期將透過一系列多元化資金來源提供融資，包括(i)我們飛機經營租賃業務產生的收入，(ii)來自我們於債務資本市場發行的所得款項，(iii)自境內外銀行獲得的借款，及(iv)出售我們自有飛機的所得款項淨額。

購機協議主要條款

購機協議的主要條款包括購買價格、預計交付時間表、交付條件、廠商延誤交付情況的處理等。根據購機協議，我們作為買方首要的義務是進行付款和接收廠商按合同約定交付的飛機。

購機款通常是在飛機交付前分期向製造商支付，並在支付最後一筆款項後，由買方取得飛機的所有權。飛機製造商會定期公佈該廠商生產的特定機型的目錄價格，廠商通常還會根據相關消費物價指數的變化或其他的變化因素對飛機的購買價格進行調整，具體的調整機制在購機協議中進行約定。於往績記錄期間，飛機實際購買價低於目錄報價。此外，根據每個訂單的實際情況和當時的市場狀況，買賣雙方也可能就購買價格的其他調整達成一致。

飛機製造是一個複雜的過程，可能牽涉上百家材料和零部件供應商。飛機製造商通常會要求把一些廠商不能控制的因素導致的飛機延遲交付區別於其他延誤的情況。我們與空客、波音的購機協議中均對廠商可能發生的飛機延遲交付的情況進行了規定，並對延誤發生時我們作為買方可以享有的權利、補償進行了約定。飛機製造商通常向我們保證，於交付時，每架飛機及其保修部件符合約定的規格，不存在材料、工藝及設計方面的缺陷，並承諾自交付日期起若干年（通常介乎三年至四年）會根據購買協議負責維修缺陷以及就缺陷引起的損失向我們作出彌償。

董事確認，我們須履行保密責任，據此，購機協議的條款概不得向任何第三方披露，惟相關飛機製造商事先書面同意則除外。任何違反保密責任的行為均將令我們承擔相關訂約責任，對我們與飛機製造商的業務關係及我們在日後購機時進行磋商的能力產生不利影響，而這均不符合我們的最佳利益及董事的整體利益。經計及購機協議的保密責任及潛在投資者一般估計的資料程度及其他香港及海外飛機租賃公司披露的資料程度，空客及波音已同意我們披露主要購機協議的

業 務

日期、購機的類型及數目、交付時間表及總價格目錄。此外，我們亦提供若干有關付款方法、目錄價格、價格調整機制、遞延交付及上述製造商保證的一般披露。我們已經會面飛機製造商，並於往績記錄期間與其簽訂了飛機購買協議，以使其同意我們披露飛機購買協議的附加條款。截至最後實際可行日期，概無飛機製造商已授權批准披露彼等各自飛機購買協議的有關條款。經考慮香港聯交所類似上市公司就類似性質合約的做法，董事及聯席保薦人認為，有關程度的披露足夠潛在投資者了解該等協議的性質及該等協議項下的重大責任，符合香港聯交所指引信GL21-10的規定。按此基準，董事確認，且聯席保薦人贊同，將不會遺漏任何重大資料，致使本文件內容有所誤導。

飛機購買

我們與飛機製造商、航空公司、其他飛機出租人、金融機構、經紀商及其他採購來源維持良好關係，以採購飛機。我們相信，在全球範圍內和通過多種渠道採購將為我們提供一系列廣闊和相對穩定的機會。

我們的組合包括直接從飛機製造商訂購的飛機、售後回租交易獲得的飛機及向其他出租人購買的飛機組合。

直接向製造商訂購

截至2015年12月31日，我們直接訂單中已承諾的飛機組合包括21架A320ceo、45架A320neo、30架737-800和30架737 MAX飛機，預計在2016年至2021年期間交付。由於上述訂單使我們獲得了廣受歡迎的新一代燃油經濟型飛機，具有非常重要的戰略意義。上述飛機非常具有吸引力，預計航空公司將有大量租賃需求。我們相信，交付時間具有優勢，將產生巨大回報。與售後回租相比，直接訂單的等待期通常較長，預計飛機交付時間通常為訂單後一至七年。

售後回租

截至2015年12月31日，我們售後回租交易中已承諾的飛機組合包括8架A320ceo、2架A320neo、4架A321及2架737-800，預計在2016年至2018年期間交付。在典型的售後回租交易下，我們承諾購買航空公司已直接向飛機製造商訂購的新飛機，然後向航空公司出租該飛機。售後回租交易幫助我們實現更高的交易確定性及最大限度減小投放風險，我們還能靈活地管理週期

業 務

性風險，應對市場機會和狀況。售後回租交易通常自合同簽署日至飛機預計交付日完成，期間為2至12個月。往績記錄期間，我們的售後回租交易實現了100%的成功交付，體現了較好的信用度。

資產包收購

資產包收購通常涉及多架飛機和多家航空公司，因此，與單一的售後回租交易相比，交易更加多樣化。此外，由於飛機已經出租或已承諾近期交付出租，與新售後回租交易或直接訂單渠道相比，上述交易通常能夠更快地產生現金流量。我們於2009年開始從GECAS購買資產包，是中國租賃公司首次通過一家愛爾蘭特殊目的公司購買帶租約的飛機資產，並且均為境外承租人。

售後回租和資產包收購的模式使得我們可以更快地擴大機隊，也是我們在飛機租賃業務發展初期採取較多的模式。近年來，隨著經驗的增長，我們更為著重直接向製造商訂購，在管理機隊及客戶組合方面有更大的靈活性。在直接向飛機製造商訂購的情況下，我們通常於飛機計劃交付期前至少12個月訂立飛機租賃安排。

租前和資產包收購前盡職調查

在作出出租飛機的決定之前，我們對潛在承租人進行審查，審查範圍通常包括審查財務報表、商業計劃、現金流量預測、維護記錄（如適用）、經營業績及相關監管批准和文件。對於潛在承租人，我們在簽訂新租約之前，還進行信用審查，通常包括與潛在承租人的管理層展開深入討論。根據承租人的信用質量和財務狀況，我們可能要求承租人從可接受的金融機構或其他第三方取得擔保或其他財務支持。

於作出購買飛機組合的決定之前，除了對潛在承租人進行盡職調查外，我們亦對飛機及租賃合同進行盡職調查，包括就飛機的使用及維護進行技術檢查及審閱飛機租賃合同。

飛機租賃與交易

在飛機服役期內，我們管理飛機租約的各個方面（包括證件、租金、維護成本、保證金及保險），以尋求確保飛機、引擎及相關設備狀態良好。同時，我們積極與潛在的飛機購買方聯繫，尋求合適的機會出售資產、實現投資回報。

我們的多數飛機按照經營租賃進行出租。根據經營租賃，承租人負責租期內設備的維護和保養，出租人獲得收益並承擔設備在租賃結束時的殘值風險。由於經營租賃能夠更好地幫助航空公司降低資本需求及成本並有效管理機隊，眾多航空公司選擇經營租賃進行經營，而不是購買飛機。在過去20年間，全球越來越多的航空公司轉向通過經營租賃滿足其飛機需求。

業 務

我們的專業飛機資產管理團隊由市場、商務、技術、融資、風險管理方面的專業人員組成。在採購前，管理團隊考慮飛機價格、適合性、規格、配置、維修歷史和狀況、現有租約條款、現有承租人的財務狀況和信用情況、承租人所在司法轄區、行業趨勢、融資安排、飛機重新配置的可能性和飛機價值等各種因素。

飛機租賃協議主要條款

- 租期及租金

我們的飛機租賃協議均設有固定期限，一般從8年到12年不等。我們通常要求承租人按月或按季度付租金。租賃我們的飛機時，我們就大部分經營租賃收取固定租金，融資租賃的租金採取浮動利率。

下表載列截至所示日期按固定利率及浮動利率劃分的自有飛機組合的細分資料：

	截至12月31日		
	2013年	2014年	2015年
按固定利率劃分的飛機數目.....	106	117	133
按浮動利率劃分的飛機數目.....	49	52	47
合計	155	169	180

於往績記錄期間，我們所有具有固定利率的自有飛機均屬經營租賃，而我們大部分具有浮動利率的自有飛機均屬融資租賃。請參閱「一 飛機組合」。

- 保證金

租賃期間，飛機承租人須提供保證金。保證金可能採用現金形式或者信用證形式，數額通常為一到三個月的租金。

- 飛機運營和維護

飛機租賃協議規定，承租人負責和飛機運營有關的成本及開支。承租人負責根據相關航空管理局批准的維護計劃以及機身及引擎製造商的相關指引對所租賃飛機進行保養、維修以及檢查。我們也有權利在合理的時間對所租賃飛機進行檢查。承租人需要確保飛機符合美國聯邦航空管理局、歐洲航空安全局或者相關航空管理局的適航指令。

- 維修儲備金

我們根據承租人的信用質量，要求部分承租人用現金或信用證支付維修儲備金，彌補預定重大部件維護成本。維修儲備金的數額通常根據所租賃飛機的使用率決定。在不要求支付維修儲備金的大部分租賃合同中，交還時的維修狀況須滿足租約規定，與租出之際維修狀況類似，如不滿足，交還時通常對差異進行租約期末賠償調整。

業 務

- 飛機登記、權利登記

承租人需要確保飛機在適當的航空管理局登記（通常為承租人所在地的航空管理局）。我們還會要求承租人根據相關適用的法律和國際公約，在最大程度可能的範圍內，就飛機租賃協議項下所有權、出租人的權利或者租賃協議本身進行登記。

- 稅務條款

我們的飛機租賃協議通常規定，承租人需要將可能適用的預提稅務或者其他稅務扣減包括在租金內。

- 飛機交還

飛機租賃協議包括租賃協議結束時，承租人需要向我們交還飛機並且確保飛機符合交還條件。交還條件包括飛機的外部及內部狀況、技術狀態以及適航性等。

- 承租人違約情況下的救濟及權利

租賃協議賦予我們在承租人違約時屬於我們的權利及救濟，包括終止租賃協議並收回飛機的權利。

- 租約重組與飛機收回

在租賃期限內，部分承租人可能經歷財務困難，因此需要調整租約。一般來說，調整可能涉及租賃條款的若干變更，包括重新確定租金繳付時間、變更租金支付金額或以其他對價替代租金支付。

如果不能選擇重組，我們將尋求終止租約，收回飛機，並將飛機重新在市場上出租。在大部分情況下，收回將透過與承租人磋商進行。倘承租人不合作，我們可能需要採取法律行動收回飛機。關於收回飛機，我們可能需要解決對於飛機的索賠或者針對承租人的索賠，包括被收回的飛機上尚未解決的留置權。

續租與重租

我們一般通過簽訂租約續期的方式降低租賃交易成本及盡量縮短重新租賃銜接時間。租約續展條款反映簽署續約時的市場狀況，通常包括不同於原租約的條款。

經營租賃屆滿時，如果不續約，我們則接受承租人交還的飛機，然後重新出租給新承租人。通常，我們在當前租約屆滿之前提前重新出租飛機，並在前一承租人交還飛機之後立即向新承租人交付飛機。

業 務

我們通常執行例行檢查和必要維護以便飛機符合交付所需的條件，並且部分情況下按照下一承租人的要求進行改造。

憑藉豐富的經驗、全球覆蓋範圍及經營實力，我們能夠迅速完成飛機交易，增加飛機投資回報，減少飛機不產生收入的時間。

租賃到期

截至2015年12月31日，以資產餘額計，飛機租賃分部的剩餘加權平均租期為5.9年。根據經營租賃組合的租賃到期時間表（最短的不可撤銷期間的到期情況，有關期間不計及合同規定但未行使的續約權），我們所擁有的組合中經營租賃下的140架飛機中，74架飛機的租賃預期於2020年底屆滿，58架飛機的租賃預期於2021年至2025年期間屆滿，而8架飛機的租賃預期於2025年之後屆滿。

飛機出售

我們的目標是建立和保持多樣化和穩定的飛機組合。我們定期對飛機組合進行審查，抓住機遇出售飛機以優化組合構成和獲得收入。

飛機出售有助資產集中度管理，保持了資產組合的持續流動性，實現飛機價值、維持品牌形象及客戶關係，是我們有效管理資產殘值和重新租賃風險的工具。我們擁有一支專業團隊，該團隊由經驗豐富的專業人員組成，專注於飛機銷售，讓我們可出售飛機，並完成資本再循環和重新配置，為未來的增長提供資金。飛機的買方包括航空公司、財務投資人和其他飛機租賃公司。往績記錄期間，我們出售了五架飛機。我們通過飛機出售來實現下述目標：(i)保持年輕、現代化、燃油經濟型的機隊；(ii)管理客戶類型、區域及租賃到期日期的集中度；(iii)管理違約風險和殘值風險；及(iv)把握市場機遇取得收益。

飛機管理服務

除核心飛機租賃業務外，我們亦安排租賃管理及技術管理方面的內部專家提供租賃管理服務，收取服務費。租賃管理服務包括開具發票及收款、監控續保、監控信用證續期、使用報告及追蹤飛機使用、技術檢查及租賃執行管理。截至2015年12月31日，在我們託管組合的11架飛機中，我們對8架飛機收取固定服務費，至於剩下的三架飛機，我們通過向航空公司客戶收取的租賃付款與向第三方（我們為其管理飛機）作出的付款的差額獲得收入。我們一般無需為託管飛機尋求承租人，但我們可能會根據市場狀況選擇尋求承租人，換取服務費。

承租人

絕大多數承租人為載旗航空公司和當地主流的航空公司，信用等級較高，與我們有良好的合作關係。

業 務

下表載列於2015年向所示承租人出租我們的飛機所得的收入在我們飛機租賃總收入中的佔比情況：

承租人	2015年租賃收入佔比
中國南方航空公司	22.8%
中國國際航空公司	7.9%
IndiGo (印度)	6.8%
阿聯酋航空 (阿聯酋)	4.3%
海南航空公司	3.8%
其他	54.4%
合計	100.0%

我們向全球不同地區的承租人出租飛機。截至2015年12月31日，我們自有的180架飛機中，105架租給中國客戶，75架租給海外客戶。下表提供了2015年我們向各地區的承租人出租飛機所取得的租賃收入在我們飛機租賃總收入中的佔比情況：

地區	2015年租賃收入佔比
中國	45.6%
亞太 (不含中國)	20.9%
歐洲	20.1%
中東及非洲	8.6%
拉丁美洲	4.8%
合計	100.0%

我們與全球各大航空公司均保持積極關係，便於我們投放新飛機、將租賃飛機重新出租以及獲得交易機會，通過多種收購渠道發展機隊。除了積極維護現有客戶關係，我們亦透過參加航空業內重要會議、飛機製造商推薦及網絡平台以發現新客戶。

與空客、波音和其他製造商的關係

我們是包括空客、波音在內的飛機製造商和包括CFM International、International Aero Engines和普惠(Pratt&Whitney)在內的引擎製造商的重要合作夥伴。這些廣泛的製造商關係和我們較大的業務規模使得我們能夠在大訂單中獲得優惠條款和條件 (包括定價和交付條款)。

我們積極參與飛機和大型引擎製造商所組織的諮詢機構、活動和論壇，從而熟悉行業的發展和新產品設計。通過參與上述組織的活動，我們獲得了大量機會，可交流觀點，尋求影響技術發展和設計活動，從而滿足客戶要求、促進未來增長。

組織架構

與行業慣例一致，我們主要通過在中國及境外設立的特殊目的公司與飛機租賃客戶訂立飛機租賃協議。截至2015年12月31日，就我們的飛機租賃業務而言，我們在天津自貿區、上海自貿區、福建自貿區廈門片區、愛爾蘭和開曼群島分別設立了47、16、2、38和10個特殊目的公司，在法國、馬耳他、百慕大及挪威各設立了一個特殊目的公司。各特殊目的公司可擁有或租賃一架或多架飛機。特殊目的公司有助於隔離與飛機所有權有關的負債，通過加強破產隔離提高融資

業 務

及／或再融資的便利性並提高飛機資產的可轉讓性。我們亦受益於特殊目的公司所在地區的低稅率，例如，愛爾蘭特殊目的公司就經營所得繳納12.5%的企業所得稅。特殊目的公司使我們更好地滿足客戶需求並提高我們在飛機租賃市場的綜合競爭力。

基礎設施租賃

概覽

我們的基礎設施租賃業務包括：

- 交通基礎設施租賃（收費公路、軌道交通設施）
- 城市基礎設施租賃（市政設施、保障房）
- 能源基礎設施租賃（能源及電力設備）

於2013年、2014年及2015年，基礎設施租賃業務產生的收入及其他收益分別為人民幣4,469.3百萬元、人民幣4,087.4百萬元和人民幣3,520.2百萬元。截至2013年、2014年及2015年12月31日，基礎設施租賃業務的分部資產總值分別為人民幣59,639.7百萬元、人民幣51,995.4百萬元和人民幣60,660.9百萬元。截至2015年12月31日，以租賃資產餘額計，直接租賃交易及售後回租交易分別佔基礎設施租賃業務的5.0%及95.0%。

我們在全國範圍內開展基礎設施租賃業務並按照地理區域管理我們的基礎設施租賃業務。自2008年國家開發銀行成為控股股東以來，我們利用我們的品牌優勢和專業能力，與地方政府建立起良好的合作關係，並積累了穩定的客戶資源，形成了成熟的業務模式。國家開發銀行是中國最大的基礎設施融資銀行，我們在基礎設施租賃業務方面與國家開發銀行積極開展業務協同，因此在客戶開發、項目信息管理、風險管理、賬戶監管等方面得到國家開發銀行的大力支持。

我們的基礎設施租賃業務絕大多數為融資租賃，主要通過售後回租交易進行。在基礎設施租賃業務中，我們通常要求租賃資產或承租人本身有穩定且足以支付租賃資產或承租人可能須承擔的租賃付款及其他債務還款義務的現金流量；該等現金流量可能包括承租人預期自政府收購獲得的資金。我們的租賃合同通常按浮動利率定價，該浮動利率是在中國人民銀行同期貸款基準利率的基礎上按預定的幅度浮動。截至2015年12月31日，以資產餘額計，基礎設施租賃分部的剩餘加權平均租期為7.7年。

我們的基礎設施租賃客戶主要為運營交通、城市和能源基礎設施的大型國有企業。我們的基礎設施租賃具有以下特色：(i)我們能夠針對已經建成的基礎設施項目通過售後回租的方式向客戶提供融資；(ii)我們向客戶提供的融資通常於資金用途方面提供較大靈活性；(iii)我們能夠提供的融資期限較長，一般在5至15年之間；(iv)我們的相當一部分租賃資產是能夠產生穩定現金流量的成熟基礎設施項目；及(v)由於與地方公益設施密切相關，我們提供的部分租賃項目的還款來源資金被當地政府納入財政預算。

業 務

基於以上原因，我們的基礎設施融資租賃服務能夠滿足客戶商業銀行貸款並非為理想選擇的融資需求。與此同時，基礎設施租賃業務可以為我們帶來具有較高穩定性和可預期的收入來源。我們有效減低與基礎設施建設有關的不確定性，並控制基礎設施租賃業務的信用風險，因此，於往績記錄期間，我們的基礎設施租賃業務的不良資產率一直為零。在我們與國家開發銀行開展業務協同中，我們的基礎設施租賃業務亦滿足國家開發銀行對其客戶進行「綜合金融服務」的承諾並提高了客戶黏性。

交通基礎設施租賃

我們的交通基礎設施租賃業務主要包括收費公路和軌道交通設備。

收費公路

我們從2003年開始開展收費公路租賃業務。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國首家提供收費公路租賃服務的受中國銀監會監管的租賃公司，也是中國領先的收費公路租賃企業。收費公路租賃的主要業務模式依賴擁有穩定現金流量收入的高速公路、收費公路和橋樑（包括附屬設施及不包括有關土地）的出租。我們通常要求承租人提供收費權質押作為信用擔保。收費公路項目的租期不能超過公路的收費年限，通常為7至12年。

截至2015年12月31日，我們向中國12個省的19條收費公路提供了租賃服務。我們的收費公路客戶主要為國有高速公路運營公司，如福建省福寧高速公路有限責任公司、河南省收費還貸高速公路管理中心及湖北省交通投資有限公司等。

下表載列我們截至2015年12月31日以租賃資產餘額計的五大收費公路租賃項目：

項目	省份	截至2015年12月31日 的租賃資產餘額 (人民幣百萬元)	租期屆滿時間
G15沈海高速福鼎至寧德段	福建	2,954.1	2023年12月
G4京港澳高速湖北省北段	湖北	2,536.0	2022年6月
G4京港澳高速新鄉至鄭州段	河南	2,373.1	2022年6月
貴新高速貴陽至都勻段	貴州	2,198.1	2020年12月
昆嵩高速	雲南	2,094.7	2025年11月

業 務

截至2015年12月31日，我們的收費公路租賃業務相關資產為人民幣28,471.8百萬元，佔基礎設施租賃業務分部資產的46.8%。

軌道交通

我們自2007年起開展軌道交通租賃業務，根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國首家受中國銀監會監管的提供軌道交通租賃服務的金融租賃公司。軌道交通租賃的主要業務模式為軌道設備及附屬設施等固定資產的售後回租。軌道交通租賃由政府財政支持，車票、廣告和地產租金收入以及其他軌道交通管理相關收入作為還款來源。軌道交通租賃項目的租期通常為5至15年。

截至2015年12月31日，我們在中國四個城市為軌道交通公司提供融資租賃服務，分別是天津、武漢、寧波和昆明市。我們的軌道交通租賃業務的主要客戶主要為國有城市軌道交通運營公司，如武漢地鐵集團有限公司。

下表載列我們截至2015年12月31日以租賃資產餘額計的五大軌道交通租賃項目：

項目	省份	截至2015年12月31日 的租賃資產餘額 (人民幣百萬元)	租期屆滿時間
武漢地鐵	湖北	2,710.7	2026年12月
昆明地鐵	雲南	2,012.6	2027年12月
寧波地鐵	浙江	1,629.1	2026年12月
湖北城際鐵路	湖北	1,480.7	2030年9月
天津地鐵	天津	254.6	2019年12月

截至2015年12月31日，我們的軌道交通租賃業務相關資產為人民幣8,732.5百萬元，佔基礎設施租賃業務分部資產的14.3%。

城市基礎設施租賃

我們的城市基礎設施租賃業務主要包括市政設施和保障房。

市政設施

我們是中國領先的市政設施租賃服務提供商之一。我們主要通過售後回租的形式開展市政設施租賃業務。市政設施租賃款的主要還款來源是市政運營服務取得的收入，並要求承租人提供政府採購服務的應收賬款徵收權質押作為擔保及／或由政府擁有或控制的公司提供連帶責任擔保等。市政設施項目的租期通常為5至13年。

截至2015年12月31日，我們為遼寧、浙江、廣西、湖南、江蘇中國多個省和直轄市的市政道路、供水、供氣、供暖、管道和其他市政設施提供租賃服務。

業 務

下表載列我們截至2015年12月31日以租賃資產餘額計的五大市政設施租賃項目：

項目	省份	截至2015年12月31日 的租賃資產餘額 (人民幣百萬元)	租期屆滿時間
大連高新技術產業園區道路及地下管線	遼寧	1,903.6	2023年12月
寧波市杭州灣新區市政道路路面及 附屬設施(一)	浙江	1,465.4	2025年10月
梧州市道路、橋樑及附屬設施	廣西	1,448.1	2027年12月
百色市澄碧湖綜合水利樞紐工程	廣西	1,434.8	2030年12月
寧波市杭州灣新區市政道路路面及 附屬設施(二)	浙江	984.9	2025年11月

截至2015年12月31日，我們的市政設施租賃業務相關資產為人民幣11,213.4百萬元，佔基礎設施租賃業務分部資產的18.4%。

保障房

保障房開發是中國政府政策重點項目。我們自2011年起從事保障房租賃業務。我們主要通過售後回租交易開展保障房租賃業務。保障房租金還款來源主要包括房租和政府財政支持。為減輕項目風險，我們通常與承租人所在地地方政府簽署回購協議，據此，地方政府同意於違約時購回我們所租賃的保障房。保障房項目的租期通常為6至15年。

截至2015年12月31日，我們在各個省、自治區和直轄市與當地政府合作開展了保障房租賃服務，為合計超過50,000套保障房提供融資。我們的保障房物業主要位於重慶、安徽、雲南、遼寧和江蘇。

下表載列我們截至2015年12月31日以租賃資產餘額計的五大保障房項目：

項目	省份	截至2015年12月31日 的租賃資產餘額 (人民幣百萬元)	租期屆滿時間
蕪湖保障房項目	安徽	1,481.9	2024年10月
合川區保障房項目	重慶	774.9	2023年11月
昆明保障房項目	雲南	672.1	2027年6月
烏魯木齊保障房項目	新疆	383.7	2026年8月
營口保障房項目	遼寧	352.0	2019年4月

截至2015年12月31日，我們的保障房租賃業務相關資產為人民幣5,854.1百萬元，佔基礎設施租賃業務分部資產的9.6%。

業 務

能源基礎設施租賃

憑藉我們為中國傳統電力企業提供設備租賃服務的經驗，近年來，根據中國的能源結構優化政策，我們不斷增加為發展前景良好的清潔能源企業提供的租賃服務。

我們主要通過售後回租交易開展能源和電力設備租賃業務。電力設備租賃款主要由發電收入予以償還。我們通常要求承租人向我們提供電費收費權的質押作為擔保。我們能源基礎設施項目的租賃期限一般為5至15年。

截至2015年12月31日，我們為主要位於江蘇、新疆、雲南、甘肅及內蒙古的多家發電企業提供了能源和電力設備租賃服務。

下表載列我們截至2015年12月31日以租賃資產餘額計的五大能源和電力設備項目：

項目	省份	截至2015年12月31日 的租賃資產餘額 (人民幣百萬元)	租期屆滿時間
鄂爾多斯煤炭能源設備	內蒙古	1,100.8	2020年6月
張家港2×1,000MW燃煤發電機組	江蘇	1,002.0	2026年6月
昭通2×600MW煤電一體化火力發電廠	雲南	787.5	2019年11月
陸豐核電一期工程核島設備 ⁽¹⁾	廣東	502.1	2020年11月
昌吉回族自治州(瑪納斯縣) 2×300MW發電機組 (新疆天山電力瑪電三期)	新疆	284.9	2019年11月

(1) 其為清潔能源項目。

截至2015年12月31日，我們的能源和電力設備租賃業務相關資產為人民幣6,616.8百萬元，佔基礎設施租賃業務分部資產的10.9%。

船舶、商用車和工程機械租賃

概覽

我們在中國和世界上其他國家開展船舶、商用車和工程機械租賃業務。於2013年、2014年及2015年，船舶、商用車和工程機械租賃業務產生的收入及其他收益分別為人民幣1,266.4百萬元、人民幣1,404.2百萬元和人民幣1,211.7百萬元。截至2013年、2014年及2015年，船舶、商用車和工程機械租賃業務的資產總值分別為人民幣20,659.0百萬元、人民幣21,038.1百萬元和人民幣20,070.1百萬元。截至2015年12月31日，以租賃資產餘額計，直接租賃交易、售後回租交易及批發租賃交易分別佔船舶、商用車和工程機械租賃業務的19.0%、37.2%及43.8%。截至2015年12月31日，以資產餘額計，船舶、商用車和工程機械租賃分部的剩餘加權平均租期為5.7年。

業 務

船舶租賃

我們從2008年開始開展船舶租賃業務，是中國最早開展船舶租賃業務的租賃公司之一。我們根據融資租賃按光船租賃基準向船舶經營者提供船舶租賃服務。截至2015年12月31日，我們擁有和租賃45艘船舶，其中包括18艘集裝箱船、12艘散貨船、5艘油輪、4艘化學品船、3艘挖泥船和3艘液化氣船。截至2015年12月31日，我們的自有船隊的平均船齡為6.6年。我們策略性地選擇市場需求大、盈利能力強的船型。此外，我們也就若干船舶相關資產提供租賃服務，如造船設備和集裝箱。

下表載列截至2015年12月31日我們按船型分類的船隊詳情：

船型	船舶數量	船舶數量 的百分比	船舶賬面淨值 (人民幣百萬元)	船舶賬面淨值 的百分比
集裝箱船.....	18 ⁽¹⁾	40.0%	4,562.5	54.5%
散貨船	12	26.7%	2,430.3	29.0%
液化氣船.....	3	6.7%	542.6	6.5%
化學品船.....	4	8.9%	453.3	5.4%
油輪	5	11.1%	208.1	2.5%
挖泥船	3	6.7%	179.1	2.1%
合計	45	100.0%	8,375.8	100.0%

(1) 截至2015年12月31日，5艘集裝箱船仍在建造期，預期在2016年5月到9月間完成建造並起租。

我們向境內和境外（包括歐洲和中東）的34名客戶出租船舶。我們在香港成立特殊目的公司開展船舶租賃業務。我們租賃的船舶主要由中國的船廠建造，亦有少量船舶由韓國和日本的船廠建造。截至2015年12月31日，我們的船舶租賃業務相關資產為人民幣10,486.4百萬元，約佔我們船舶、商用車和工程機械租賃業務分部資產的52.1%。

於往績記錄期間，我們的船舶租賃業務包括融資租賃及經營租賃；其中融資租賃包括直接融資租賃和售後回租。

我們的船舶租賃租期通常為5至12年，承租人按月或按季支付租金。我們通常要求承租人提供一到三個月的租金作為保證金，並提供實際控制人保證擔保、個人連帶責任擔保、固定資產抵押及保險權益轉讓（依情況而定）。於往績記錄期間，我們的融資租賃合同以浮動利率定價。

憑藉我們在航運業的豐富經驗以及與境內外知名船廠的廣泛合作關係，我們為船舶租賃客戶提供定制船舶融資服務和可靠的融資支持。如客戶在購買船舶時需要獲得融資建議，我們專業銷售團隊能夠為客戶提供整體融資方案和專業的諮詢服務。我們相信，為船舶租賃客戶提供一體化的定制金融服務增加了客戶對我們的服務的信任和信心，確保我們能夠在國際船舶租賃市場上打造良好的市場品牌。

業 務

由於船舶業務具有國際化特徵，我們的船舶建造合同和租約一般都按照美元計值，為緩解匯率風險，相應的貸款或融資一般也採用美元計值。

作為我們全球船舶租賃業務的典型示例，我們向全球領先的集裝箱船船東Costamare Inc. 出租了三艘9,400TEU新型節能環保型大型集裝箱船（該交易榮獲Marine Money雜誌評選的2014年年度最佳船舶租賃交易）和五艘14,000 TEU新型節能環保型大型集裝箱船的租賃交易。我們的中國客戶包括中國遠洋海運集團有限公司和中國外運長航集團有限公司等大型航運集團的附屬公司以及中國中化集團公司等其他大型集團。

我們通過主動營銷及參加船舶行業重大會議、船廠推薦、船舶經紀公司介紹等渠道獲取新客戶及開展新業務。

根據弗若斯特沙利文的資料，就船價和運價而言，當前航運業處於歷史低谷，具有恢復上揚的巨大潛力。我們保持嚴謹的投資組合及風險管理方法，並根據當前的市場狀況及行業週期調整我們的業務戰略及風險管理政策。

商用車和工程機械租賃

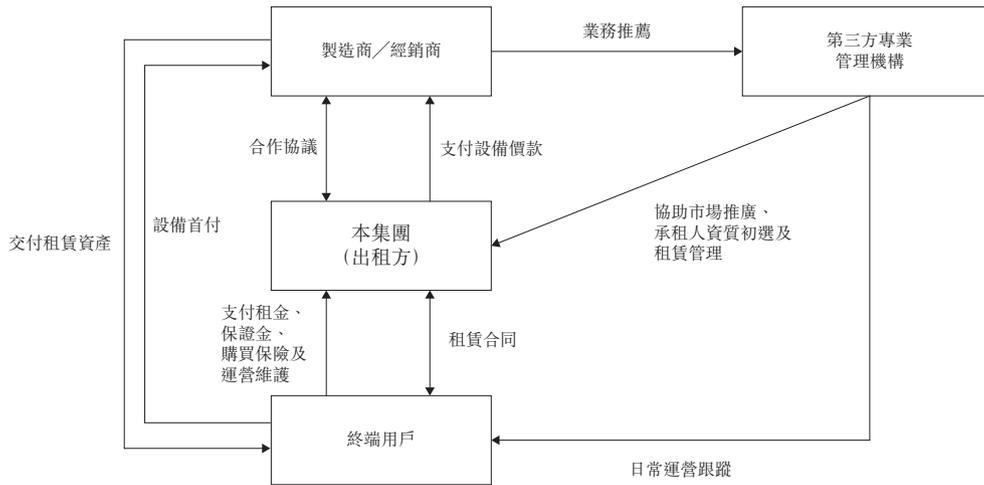
我們是中國首批向商用車和工程機械製造商和經銷商客戶提供定制融資租賃方案的受中國銀監會監管的租賃公司之一。我們是中國商用車和工程機械租賃市場主要參與者之一，終端用戶包括遍佈全國的城市公交公司、大型工程企業、中小企業和個人等。

我們的商用車和工程機械租賃業務主要有兩種「批發」服務：

- 製造商授信模式：為製造商提供授信額度，製造商為該授信額度項下與終端客戶作出的每筆租賃提供回購保證。我們的絕大多數商用車和工程機械租賃都採取這種模式。製造商在某些情況下可與其選擇的分銷商共用我們向其提供的授信額度，以推動產品銷售，在此情況下，我們有可能向經銷商收取一定的保證金，或由經銷商提供連帶責任擔保或回購擔保；
- 經銷商授信模式：為製造商所推薦的區域內經銷商提供授信額度，經銷商為該授信額度項下作出的每筆租賃提供連帶責任保證。

業 務

下表載列我們的商用車和工程機械租賃業務的常用結構：



在典型的製造商租賃交易中，我們根據合作製造商的信用等級，給予製造商一定額度的授信。製造商有權在該授信額度下挑選車輛或設備的終端客戶或承租人。承租人選擇車輛或設備的具體類型，我們自製造商購買有關車輛或設備，並租賃給承租人。租期內，租賃資產的所有權屬於我們，而承租人則運營租賃資產，並負責租賃資產的維護及保險。租期屆滿後，承租人有權以名義價格收購租賃車輛或設備的所有權。

在與選定的製造商及經銷商合作過程中，兩家第三方專業管理機構（商用車和工程機械租賃業務各一家）在我們的批發租賃服務的各個方面（包括市場推廣、終端客戶挑選及租賃管理）提供幫助。第三方專業管理機構能通過標準化處理模塊辦理涉及大量終端客戶的交易，可使我們的批發租賃服務擴展到較大規模。

我們一般採取浮動利率對商用車和工程機械租賃合同定價，並一般情況下在中國人民銀行基準利率基礎上上浮一定比例。租期通常不超過五年。承租人按月或按季支付租金。

我們分別於2009年及2011年推出商用車和工程機械製造商租賃服務。我們已與中國主要的商用車和工程機械製造商建立了長期合作關係，我們所提供的資金能夠讓製造商投入更多的資源用於產品研發及其他對彼等的業務屬重要的領域。通過該批發租賃模式，在有效控制風險的前提下，我們能夠有效地向眾多小微企業提供融資租賃服務。

業 務

商用車

商用車用於運輸貨物或運載付費乘客（9座或以上）。截至2015年12月31日，我們為17家商用車製造商和29家經銷商提供服務，共計在租合同3,165個，在租車輛9,083輛。截至2015年12月31日，我們的商用車租賃業務相關資產為人民幣1,616.7百萬元，佔我們船舶、商用車和工程機械租賃業務分部資產的8.0%。以截至2015年12月31日的租賃資產餘額計，我們的商用車租賃業務中製造商授信和經銷商授信兩種模式所佔比例分別為69.0%和9.5%。

以截至2015年12月31日的租賃資產餘額計，我們的最大的製造商客戶為北汽福田汽車股份有限公司和唐山亞特專用汽車有限公司。

工程機械

我們出租的工程機械包括起重機械、土石方機械、樁工機械、混凝土機械、築路機械、運輸機械及農業機械等。截至2015年12月31日，我們為13家工程機械製造商、2家經銷商和1家施工企業提供服務，共計在租合同12,129個，在租設備16,345套。截至2015年12月31日，我們的工程機械租賃業務相關資產為人民幣8,045.5百萬元，佔我們船舶、商用車和工程機械租賃業務分部資產的39.9%。以截至2015年12月31日的租賃資產餘額計，我們的工程機械租賃業務中製造商授信和經銷商授信兩種模式所佔比例分別為96.7%和2.1%。

以截至2015年12月31日的租賃資產餘額計，我們的最大的製造商客戶為徐州工程機械集團有限公司和三一重工股份有限公司。

其他租賃業務

2012年以前，我們的業務主要集中於飛機租賃和基礎設施租賃，並在該等行業中建立了領先的市場地位和競爭優勢。此外，我們自成立以來一直專注於同大中小型企業開展業務合作。為減少不利政策變動帶來的影響並使客戶群及業務組合多元化和抓住增長機遇，我們於2012年開始選擇性地將租賃業務拓展至其他領域，包括化工、造紙和其他行業企業的製造設備租賃以及商業地產租賃，而且我們逐步將客戶群拓展到中小企業。

然而，我們已建立的業務模式、管理經驗和風險管理手段仍需不斷完善，並未能完全適用於管理該等新發展的行業和與中小企業進行交易，導致我們的信用風險敞口增加。此外，由於近年來中國經濟放緩和若干傳統製造業的營商環境充滿挑戰，我們其他租賃業務的不良資產在往績記錄期間大幅上升。詳情請參閱「財務信息－資產質量」。

自2014年以來，我們已經認識到我們其他租賃業務相關的風險，並採取更嚴格的風險管理政策。對於從事我們的風險管理政策歸類為「謹慎類」行業的潛在承租人，除非該承租人是大型

業 務

企業、某一行業的龍頭企業或優質上市公司，我們原則上會停止向該等承租人提供租賃服務。詳情請參閱「風險管理－信用風險管理」。展望未來，由於(i)我們在飛機租賃和基礎設施租賃兩個分部的經營狀況良好且具有競爭優勢；(ii)於往績記錄期間這兩個分部中的資產質量優良；及(iii)我們在服務大中型企業方面經驗較豐富，且這兩個分部中的大部分客戶都是大中型企業，故我們的業務重心將繼續為飛機租賃和基礎設施租賃。對於其他租賃業務，我們計劃逐漸降低與信用風險相對較高的行業有關的現有租賃資產餘額。就行業挑選方面而言，我們偏好從事戰略性新興行業（例如先進製造業）和環保行業以及國家發改委鼓勵行業的製造企業。就客戶挑選方面而言，我們偏好承租人為大型國有企業或其附屬公司、某一行業的龍頭企業或優質上市公司。

此外，為進一步控制和減少其他租賃業務的不良資產，我們計劃通過改善信用增強措施及加強對宏觀經濟和行業的研究、租後管理、抵押物管理和在業務的各環節上緩解風險，進一步加強信用風險管理。我們也積極探索化解方案，例如處置不良資產。

於2013年、2014年及2015年，我們的其他租賃業務產生的收入和其他收益分別為人民幣2,107.2百萬元、人民幣1,565.7百萬元和人民幣1,332.9百萬元。

下表載列我們截至2015年12月31日的按行業劃分的其他租賃業務明細：

行業	租約數目	租賃資產餘額	佔比
		(人民幣百萬元)	
製造設備租賃			
－ 化工	10	1,941.9	10.6%
－ 電子	8	1,883.5	10.3%
－ 造紙	3	1,829.6	10.0%
－ 紡織	13	1,140.0	6.2%
－ 煤炭	2	1,106.7	6.1%
－ 鋼鐵	7	962.8	5.3%
－ 其他 ⁽¹⁾	49	2,827.2	15.4%
小計	92	11,691.7	63.9%
商業地產租賃	19	6,598.0	36.1%
合計	111	18,289.7	100.0%

(1) 其他行業主要包括：建材、農業、油氣、機械設備及汽車製造等。

我們的其他租賃業務主要通過融資租賃的售後回租的方式進行。截至2015年12月31日，以租賃資產餘額計，直接租賃交易及售後回租交易分別佔其他租賃業務的6.3%及93.7%。我們其他租賃業務項下租賃資產的租期通常為3至12年，且其他租賃業務項下絕大多數租期為10年或以上的資產均為商業地產。截至2015年12月31日，以資產餘額計，其他租賃業務分部及製造設備租賃業務分部的剩餘加權平均租期分別為5.7年及4.1年。

業 務

製造設備租賃

我們向從事多個不同行業（例如化工、電子、造紙、紡織、煤炭和鋼鐵）的製造企業租賃設備。我們的製造設備租金主要來自出租人業務及租賃資產所產生的收入。截至2015年12月31日，我們擁有92份製造設備租約，租賃資產總值為人民幣11,691.7百萬元。

截至2015年12月31日，製造設備租賃的不良資產率為11.9%。承租人違約主要是由於以下一項或多項原因：

- 若干傳統製造業產能過剩；
- 承租人面臨行業融資困難，令資金缺乏流動性；或
- 部分由中國經濟下滑所導致的經營及融資困難。

此外，在中國，我們亦向中小企業擔保平台擔保的中小企業提供製造設備租賃服務，我們基於信用可靠程度及財務資源選擇中小企業擔保平台，中小企業擔保平台負責協助我們尋覓潛在承租人，並向我們推薦潛在承租人。倘我們選擇的中小企業擔保平台能夠擔任承租人的無條件擔保人，我們也會向承租人提供租賃服務。中國經濟下滑已經導致中小企業擔保平台擔保的許多中小企業承租人經營出現困難，甚至已經倒閉，而若干中小企業擔保平台管理不善，無法履行作為擔保人的義務。因此，2013年及2014年，我們的中小企業客戶違約案例增加。自2014年下半年起，我們停止向中小企業擔保平台擔保的中小企業提供租賃服務。截至2015年12月31日，我們有29份中小企業擔保平台項目的租約，租賃資產為人民幣183.4百萬元，佔我們的其他租賃業務分部資產的1.0%。

為盡可能降低承租人違約的不利影響，我們已積極配合違約承租人、其擔保人及違約承租人所在地的國家開發銀行地方分行的工作。我們亦已針對若干承租人提起法律訴訟。我們可能亦會考慮處置若干不良資產。

商業地產租賃

我們提供租賃服務的商業地產主要包括廠房、寫字樓、酒店和商舖。這些租賃物業產生的租金收入是我們主要的租金回收來源。

截至2015年12月31日，我們商業地產租賃餘額為人民幣6,598.0百萬元。於同日，我們有19個商業地產租賃項目，主要位於北京、重慶、江西、四川、廣東、山西以及湖北等地。

截至2015年12月31日，我們商業地產租賃項目的不良資產率為6.58%。出現不良資產的原因主要為(i)不良資產項目所在地大多為中國三、四線城市，該等地區的房地產行業環境尤其惡化；(ii)我們對承租人的資信情況判斷偏樂觀；及(iii)我們在商業地產租賃市場方面缺乏經驗。

自2014年下半年起，我們暫停了商業地產租賃且並不計劃在中國商業房地產市場大幅好轉前恢復該等服務。為盡可能降低現有承租人違約的不利影響，我們已經採取資產評估、與承租人商談延緩付款安排、採取法律行動或尋找不良資產潛在受讓方等措施。

業 務

信息技術

我們的信息技術系統是我們業務經營多個方面必不可少的一部分，在創建及維護可擴展、具成本效益以及可持續的業務經營模式方面發揮至關重要的作用。我們已建立並持續改進信息技術系統，以為我們的組織創造競爭優勢以及使我們能夠達到並保持經營效率及風險與財務管理的最佳水平。我們信息技術系統的主要功能包括潛在項目租前審查、承租人資質審查、項目租後管理、資產質量管理、數據統計及風險與財務管理。

我們已為業務營運、風險控制及管理目的定制以下主要信息技術系統及平台：

- *全流程租賃業務管理系統*。我們從2011年開始開發該專有系統，並一直持續開發新模塊及提高其性能。該系統覆蓋除我們飛機、商用車和工程機械租賃業務外的所有租賃項目。該系統能夠使我們對客戶、租賃資產、項目、合同、合作方及租金等租賃業務核心信息實現有效管理。此外，該系統實現了業務評審流程的規範化。
- *ICMS飛機租賃業務信息管理系統*。我們於2012年7月從AMT-SYBEX公司購入ICMS飛機租賃業務信息管理系統，服務於公司的飛機租賃業務。ICMS飛機租賃業務信息管理系統是目前國際上廣泛使用的資產管理系統。ICMS飛機租賃業務信息管理系統通過一系列業務支持工具，能夠提供功能可擴展、領域可延展的合同管理及資產管理服務，提高了公司航空資產管理的效率和有效性。
- *商用車和工程機械租賃業務管理系統*。該系統使我們得以記錄並管理商用車和工程機械租賃業務的客戶、資產、項目、合同及收取租金等信息。該系統使我們實現了運營的規範化以及商用車和工程機械租賃業務評審流程的數字化。

先進的信息技術基礎設施對我們從企業整體的角度妥善管理所有風險類別至關重要。我們對每項業務分部的多項租賃活動進行實時監控，並對租賃後的交易及風險控制指標進行監控以管理我們的風險。例如，我們將信息技術系統與中國人民銀行的企業徵信系統相連接，大幅提高我們風險管理的能力。另外，我們為全流程租賃業務管理系統開發了資產分類管理模塊，實現了資產分類工作的自動化，提高了我們資產分類的工作效率。

我們每年投入大量的資源優化及升級我們的信息技術系統，尤其致力於實現全流程租賃業務管理系統與飛機租賃和商用車和工程機械租賃管理系統這兩套系統之間的整合，以提供安全及穩定的技術服務並支持我們不斷增長的業務。截至2015年12月31日，我們的信息技術部門有6名負責技術開發及營運與維護的技術員。

業 務

主要客戶及供應商

我們向多個行業的不同客戶提供服務。我們的客戶群主要包括商業航空公司、中國政府所有、控制或以其他方式與之有關聯的交通運輸、城市及能源基礎設施運營企業、船運公司、商用車和工程機械製造商及銷售商和中小企業。

於2013年、2014年及2015年，來自我們五大客戶的收入佔我們總收入的不到30.0%。據董事所知，截至最後實際可行日期，概無董事、監事及其各自的聯繫人或任何持有超過我們已發行股本5.0%的股東於我們的五大客戶中擁有任何權益。

由我們業務性質所決定，我們並無主要供應商。於往績記錄期間，我們主要自空客、波音等飛機製造商和GECAS等飛機租賃公司購買飛機。

市場及競爭

飛機租賃行業競爭激烈。我們在飛機的租賃、轉租、購買與出售等領域與包括工銀金融租賃有限公司、中銀航空租賃私人有限公司、AerCap Holdings N.V.、GE Capital Aviation Services, Inc.、Avolon Holdings Limited及Aircastle Limited在內的其他飛機租賃公司展開競爭。我們還會與另外一些實體在某些領域展開競爭，該等實體包括航空公司、金融機構及飛機經紀公司。我們相信，基於我們強大的行業關係、有吸引力的機隊及嚴格積極的風險管理政策，我們在競爭中處於有利地位。

除飛機租賃外，在進行租賃業務時，我們主要與其他受中國銀監會監管的租賃公司，比如工銀金融租賃有限公司、民生金融租賃股份有限公司、交銀金融租賃有限責任公司、招銀金融租賃有限公司及建信金融租賃有限公司等競爭；及在較小程度上，和商業銀行及提供租賃服務的其他金融機構展開競爭。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2015年12月31日，中國有40家受中國銀監會監管的租賃公司。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2015年12月31日，以總收入、資產總值及經營租賃資產計，我們在中國受中國銀監會監管的租賃公司中的排名分別為第一、第二及第一，市場份額分別為11.7%、9.5%及29.1%。有關我們經營所在行業競爭格局的詳情，請參閱「行業概覽」。

我們的部分競爭對手可能享有若干競爭優勢，包括更多的財務資源、更精細的管理經驗及更先進的信息技術系統、更廣的地域覆蓋及較我們提供更多金融產品及服務的能力。我們認為中國租賃行業的競爭日益激烈，而這將加快中國租賃公司的轉型創新及差異化發展。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們在競爭日益激烈的市場中經營」。

業 務

知識產權

截至最後實際可行日期，我們已在中國註冊2個域名及在愛爾蘭註冊1個域名，並正在香港申請註冊6項商標，包括註冊公司名稱（如「CDB Leasing」）及其相應中文名稱（包括變體）。詳情請參閱「附錄六－法定及一般資料－2.我們業務的其他資料－B.知識產權」。我們於往績記錄期間未曾遭受來自第三方的任何重大知識產權侵犯或侵犯指控。

保險

我們的飛機承租人需為運營我們的飛機或引擎所引致的任何責任購買保險，包括個人意外責任險、個人傷害責任險及通常情況下飛機運營商所需購買的財產險等。此外，我們的承租人還需購買航空運輸行業其他慣常險種，包括機身一切險、機身戰爭險、飛機零備件險和飛機第三方責任險。除承租人所購買的保險外，我們亦就飛機購買連帶責任保險及或有機身保險。根據租賃條款的規定，倘任何承租人所購保險不能以我們為受益人，則我們擬購買有關或有保險。

就我們的船舶租賃業務，我們的承租人需為船舶投保船體和機械設備險、戰爭險及船舶責任險等慣常險種。

就我們的融資租賃業務，我們一般就租賃資產在租期內的任何損失或損壞購買保險，險種通常為財產一切險，投保金額通常高於融資金額。按照融資租賃條款，保險費通常將由客戶承擔，保險受益人通常為我們或我們指定的第三方（通常為項目融資方）。

我們就若干資產購買保險，包括機動車。與中國一般行業慣例一致，我們並無投購任何業務中斷險。

我們相信，我們已購買我們認為對我們的營運而言屬必要及充分以及就我們營運所在行業而言屬慣常的保險。此外，我們的保單受標準扣除項目、除外責任及限制條款所規限。因此，保險未必能承保我們產生的所有損失，且我們無法保證不會產生或遭受超出保單限額或承保範圍的損失或索賠。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們的投保範圍未必足以涵蓋潛在負債或損失」。

我們的保單一般與信譽良好的保險公司簽立，且我們每年對保單進行審核。

業 務

僱員

我們認為，專業員工是我們長期發展的重要基石。截至2015年12月31日及最後實際可行日期，我們分別有202名及201名僱員。下表載列截至最後實際可行日期按業務職能劃分的僱員明細：

	僱員人數	百分比
管理及行政.....	42	20.9%
飛機租賃.....	32	15.9%
基礎設施租賃.....	27	13.4%
船舶、商用車和工程機械租賃以及其他租賃業務.....	22	10.9%
法律、合規及風險管理.....	40	19.9%
信息技術.....	7	3.5%
財務、會計及內部審計.....	31	15.5%
合計.....	201	100.0%

下表載列截至最後實際可行日期按地理區域劃分的僱員明細：

	僱員人數	百分比
深圳.....	180	89.5%
中國其他省份.....	12	6.0%
海外.....	9	4.5%
合計.....	201	100.0%

截至最後實際可行日期，185名僱員擁有學士及以上學位，佔我們僱員人數的92.0%，85名僱員擁有相關專業資格，佔僱員人數的42.3%。

我們致力建立一個富有競爭力及公平的薪酬及福利制度。我們每年根據業務表現及各分部的發展調整僱員薪酬及福利，以讓我們的僱員享有更具競爭力的薪酬待遇。我們已建立一個多層次且靈活的薪酬結構。為通過薪酬激勵有效刺激我們的業務發展，我們持續完善薪酬及激勵政策。我們亦完善僱員的長期激勵計劃及優化其薪酬結構，以將我們僱員的利益與我們整體業務營運掛鉤及提高僱員忠誠度。

根據中國適用的法律及法規，我們為我們的員工提供基本養老保險、基本醫療保險、工傷保險、失業保險、生育保險及住房公積金。我們極為重視僱員福利，並持續改進福利制度。我們向僱員提供其他福利，如年假、獎金、補充醫療保險、年金、體檢及家庭成員醫療保險。

截至最後實際可行日期，我們亦於中國自人才中介僱用17名勞務派遣員工，以承擔行政及後勤職能。根據相關勞務派遣合同，我們的招聘代理須承擔該等勞務派遣員工的薪酬、社會保險及住房公積金或其他僱員福利等相關費用，而我們主要負責向招聘代理支付服務費。

業 務

為提升僱員專業技能，我們建立起一套內容豐富、形式多樣的培訓體系，為僱員提供內部及外部培訓。我們的培訓主要包括：(i)基礎知識及技能培訓；(ii)租賃業務培訓，內容涉及業務開發、業務評審、風險管理等方面；及(iii)經營管理及內部控制等方面的培訓。我們與國家開發銀行總行密切合作，為僱員提供其需要的面授培訓及視頻培訓。培訓形式主要包括邀請國家開發銀行專家授課、派遣員工參加國家開發銀行或境外金融機構的培訓等。

於往績記錄期間，我們概無任何重大損害業務及形象的罷工、抗議或其他重大勞工衝突。我們已設立工會，相信我們一直與僱員保持良好關係且重視僱員的價值。

物業

我們的公司總部位於中國廣東省深圳市福田區益田路6009號新世界中心50-52層。截至最後實際可行日期，我們在中國擁有32項總建築面積約6,863.8平方米的物業以及五處總面積約28,583.0平方米的土地。此外，我們承租了47項物業，總建築面積約為11,797.6平方米，以及一處總面積約3,000平方米的土地。

截至2015年12月31日，我們自用物業的賬面值約佔我們資產總值的0.2%，且概無單一物業的賬面價值佔我們資產總值15%或以上。因此，本文件豁免遵守香港《上市規則》第五章及《公司（清盤及雜項條文）條例》附表三第34(2)段所述須根據《公司（清盤及雜項條文）條例》第342(1)(b)條在估值報告載入所有土地或樓宇權益的規定。

自有物業

截至最後實際可行日期，我們在中國的32項自有物業中，已經取得了其中14項物業總計建築面積約5,875.6平方米（佔自有物業總建築面積的85.6%）的完整有效的房屋所有權證以及土地使用權證。我們的中國法律顧問確認，我們擁有該等物業的法定所有權，因此有權佔有、使用、轉讓、出租、抵押或以其他方式處置該等物業。然而，倘我們擬轉讓或出售該等物業中合計總建築面積約為926.0平方米的八項物業，我們必須將該等物業重新註冊至我們現有名稱（國銀金融租賃股份有限公司）下，而不是我們原名（深圳金融租賃有限公司及國銀金融租賃有限公司）之下。我們的中國法律顧問確認，重新註冊該等物業不會有重大法律阻礙，且未完成重新註冊不會影響我們對該等物業的法定所有權。

業 務

截至2015年12月31日，自有物業中我們尚未取得在中國總建築面積約988.2平方米（佔自有物業總建築面積的14.4%）的18項物業的相關房屋所有權證及／或土地使用權證。我們從福田區住房和建設局及深圳市住房和建設局購得該等物業作為我們的政府資助員工宿舍。根據深圳地方政府制定的保障房和企業優惠住房相關法規政策，購得該等物業的企業具有「有限產權」，即其可合法佔有及使用，但不得自由轉讓、抵押或出售該等物業。我們的中國法律顧問表示，我們可以合法佔有及使用這18項物業。此外，董事認為該等物業整體處於良好狀態，我們可安全使用。

自有土地

截至最後實際可行日期，我們擁有五處總面積為28,583.0平方米的土地。我們主要將其用於經營、辦公及工業用途。我們的中國法律顧問表示，我們已取得上述五處土地有效的土地使用權。然而，倘我們擬轉讓或出售該等地塊中總面積約為5,500.1平方米的一處地塊，我們必須將該物業重新註冊至我們現有名稱（國銀金融租賃股份有限公司）下，而不是我們原名之下（深圳金融租賃有限公司及國銀金融租賃有限公司）。我們的中國法律顧問確認，重新註冊該物業不會有重大法律阻礙，且未完成重新註冊不會影響我們對該物業的法定所有權。

截至最後實際可行日期，在我們擁有的五處自有土地中，我們將其中面積約為5,500.1平方米的土地用於建設我們的新總部大樓，其規劃建築面積為83,247.9平方米。我們的中國法律顧問表示，我們已獲授該物業的相關土地使用權證及中國法律規定的規劃和施工許可證。截至最後實際可行日期，該物業尚在建設中。我們的中國法律顧問表示，物業竣工驗收後，我們取得相關房屋所有權證不會有任何重大法律障礙。

截至最後實際可行日期，我們向深圳市規劃和國土資源委員會租賃一處總面積為3,000.0平方米的土地。我們暫時使用該土地儲存建設新總部大樓有關的建築材料及為建築工人提供住房，該租賃於2016年8月屆滿。

租賃物業

截至最後實際可行日期，我們在中國租賃了46項物業，其總建築面積約11,752.1平方米。我們的15項租賃物業用於經營及辦公用途，建築面積分別約為1,908.1平方米和7,220.4平方米。其他31項物業主要用作住宅之用，建築面積約52.5平方米至126.2平方米不等。

業 務

其中28項總建築面積約10,491.1平方米（佔我們在中國租賃物業總建築面積的89.3%）的租賃物業，業主已取得相關正式所有權證。我們的中國法律顧問認為該28項租賃物業的業主為相關物業的擁有人或獲授權租賃或分租的人士，業主已取得相關租賃物業的有效產權證，租賃協議合法有效。

其餘18項總建築面積約1,261.0平方米（佔我們在中國租賃物業總建築面積的10.7%）的租賃物業，業主深圳市住房和建設局及福田區住房和建設局尚未提供相關房屋所有權證。我們的中國法律顧問表示，租賃這18項物業屬合法且具約束力。

截至最後實際可行日期，我們在愛爾蘭租賃一塊總建築面積為45.5平方米的物業。我們把該物業用於辦公空間，且其租賃協議已根據地方法律規定訂立，屬有效及具有約束力。

法律及監管

持牌規定

我們主要在中國經營業務，因此受到中國相關監管規定的規限。董事及中國法律顧問確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在所有重大方面均已遵守相關中國監管規定和指引，並已根據中國法律法規獲得運營所需的所有重要許可和牌照。於2008年，我們首次獲得營運所需的中國銀監會依法頒發的金融許可證。根據相關法律，金融許可證將長期有效。除營業地址變更、更名等原因外，不需重續許可證。於2015年9月，在變更公司名稱後，我們重續了我們的金融許可證。

法律訴訟

我們在日常業務過程中牽涉數宗法律訴訟。大部分該等法律訴訟為我們作為原告向客戶就收回租賃付款而提出的申索。截至最後實際可行日期，我們並無涉及潛在標的金額人民幣10.0百萬元或以上、我們作為被告的尚未了結的法律訴訟。然而，我們知悉以下情況可能使我們受到作為共同被告的潛在刑事起訴。

於2007年底和2008年初（於國家開發銀行成為我們的控股股東前），我們的前身深圳金融租賃有限公司當時的總裁王翀先生涉嫌向我們一名客戶的前僱員行賄，總金額400,000港元。2015年2月，我們獲深圳市人民檢察院告知，王先生被拘留以接受刑事調查，隨後我們立即採取行動並根據董事會決議於2015年5月罷免王先生的職務。由於深圳金融租賃有限公司是我們的前身公司，我們也是受調查的對象。據我們的特別顧問（即北京市盈科（深圳）律師事務所）提供的意

業 務

見，截至最後實際可行日期，深圳市人民檢察院反貪污賄賂局已對本案偵查終結並將案件隨附起訴意見書移交至深圳市人民檢察院公訴部門審查起訴。

倘若我們作為共同被告受到起訴，我們將進行強有力的辯護。據我們的特別顧問（北京市盈科（深圳）律師事務所）的意見，倘我們受到該等指控且法院裁決對我們不利，我們可能被處以罰金。然而，根據相關中國法律，並無適用最高罰金數額且法院對於該事項擁有自由裁量權，因此無法對該金額作出準確預測。僅根據我們的特別顧問之專業經驗及司法慣例，其亦告知，該處罰金額在前述涉嫌行賄金額的20%至30%之間的可能性較大，且通常不會高於涉嫌行賄金額。我們的中國法律顧問告知，倘中國有關監管機構獲悉潛在不利法院裁決，但有關發現已超過《中華人民共和國行政處罰法》規定的兩年時限，我們將不會因此遭受行政處罰。參考我們的中國法律顧問和特別顧問提供的意見，董事確認，不利的法庭裁決將不會對我們的業務經營或融資活動產生重大不利影響，儘管我們的聲譽可能會因此受到影響。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們未必能夠察覺或防止我們的僱員或第三方的欺詐或其他不當行為」。

據我們的特別顧問（即北京市盈科（深圳）律師事務所）提供的意見，根據相關中國刑事訴訟法，若深圳市人民檢察院公訴部門決定起訴我們，該部門應於深圳市人民檢察院反貪污賄賂局移交案件後45天內進行起訴，2016年3月19日結束。截至最後實際可行日期，我們未接收到任何該等起訴的通知。

該指控行賄事件發生於國家開發銀行成為我們的控股股東之前。自國家開發銀行於2008年4月成為控股股東以來，我們已主動實施多項措施，顯著強化了我們的反腐敗機制、風險管理及內部控制。具體而言，該等措施包括：(i)委派了紀檢書記、充實了紀檢委員會、設立了獨立的紀檢監察辦公室及在重要部門設立了兼職的紀檢監察員；(ii)項目選擇及評審過程標準化；(iii)不斷出台旨在加強反腐敗機制、風險管理和內部控制的規章制度；(iv)確保內部稽核覆蓋每個單體項目；(v)要求我們的高管及僱員參加反腐敗教育，如研討會、觀看宣傳片等；及(vi)自2015年起聘請兩家內部控制諮詢公司對我們的內部控制機制進行全面審查，並提出改進建議。

具體而言，紀檢委員會由一名紀檢書記（擁有五年的紀律檢查工作經驗）及六名成員（為多個部門領導，如人力資源部、計劃財務部、評審管理部及風險管理部）組成。委員會已制定規章，嚴格禁止僱員於業務活動中收受貨幣贈品，並規定業務過程中僱員可收受的非貨幣贈品價值限額。委員會亦禁止僱員因不正當商業目的付款，並規定業務過程中僱員可贈予的非貨幣贈品價值限額。此外，紀檢委員會已設立郵箱，供檢舉人舉報本公司內部的不法活動。委員會亦按季度

業 務

審查董事會主席，董事會主席則按季度審核高級管理層，而高級管理層按季度審核各部門領導。審核涉及填寫僱員的工作及生活方面的問卷調查，以便監督可疑行為。截至最後實際可行日期，董事確認，我們並沒有因前述潛在的訴訟遭受來自中國銀監會深圳監管局或其他適用監管部門的任何監管警示或處罰。

董事及中國法律顧問確認，截至最後實際可行日期，除上述潛在訴訟外，概無任何尚未了結或威脅針對我們或董事提起的法律訴訟可對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響（不論個別或共同）。

監管不合規事宜

我們須遵守中國及我們經營所在的其他司法管轄區的監管機構（包括但不限於中國銀監會、中國人民銀行、國家外匯管理局及其各自地方機構和辦事處）頒佈的多項監管規定及指引。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們或我們的僱員並無因涉及重大監管不合規事宜，而導致遭受監管處罰。

儘管如此，於往績記錄期間，我們曾經未滿足中國銀監會的若干項要求，但由於整改及時，並沒有因此受到任何監管罰款。深圳銀監局於2014年8月29日向我們出具的監管意見中指出，我們於股東海航集團的融資租賃相關資產餘額超過其出資額，違反了相關關聯方交易的監管要求。根據2014年3月13日發佈及生效的《金融租賃公司管理辦法》（取代了原2007年1月發佈的《金融租賃公司管理辦法》），受中國銀監會監管的租賃公司對單一股東及其全部關聯方的租賃融資餘額（即融資租賃相關資產餘額）不得超過該等股東在租賃公司的出資額。原銀監會措施中未以股東出資額限制受中國銀監會監管的租賃公司對其任何股東及其關聯方的融資餘額，因此我們在新《金融租賃公司管理辦法》出台前並未對任何股東的融資租賃相關資產餘額是否超過其出資額進行監控。深圳銀監局要求我們於合理期限內糾正該違規事件。收到來自商議中的監管意見後，我們與深圳銀監局緊密溝通，並通過於2015年12月終止我們與海航集團及其關聯方訂立的若干融資租賃協議，與海航集團達成了解決方案。截止2015年12月31日及最後實際可行日期，我們對海航集團及其關聯方的融資租賃相關資產餘額低於海航集團對我們的出資額。

業 務

監管檢查

中國銀監會、中國人民銀行及國家外匯管理局等監管機構及其各自地方機構和辦事處會就我們遵守適用於我們及我們業務的法律、法規、指引及監管規定的情況進行定期或臨時視察、檢查及查詢。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，深圳銀監局對我們進行例行或臨時檢查，檢查涉及公司治理、資本要求、風險管理、業務運營等多個方面。儘管上述檢查並無發現重大風險或不合規事件，也未導致我們受到罰款或其他處罰，但若干檢查顯示我們的業務營運、風險管理及內部控制存在一定不足和缺陷，而我們已應深圳銀監局的通告立即採取補救措施，並提交了整改報告。截至最後實際可行日期，深圳銀監局對整改報告中的整改措施以及我們的執行情況無進一步的意見，亦未要求我們實行任何進一步整改行動。深圳銀監局於2013年4月至2013年5月以及2014年11月對我們的運營進行了現場檢查，該等檢查中的若干主要問題及相應的整改措施如下。

主要問題及主要指導意見

我們主要整改措施

未按監管規定開展關聯交易管理

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• 未能有效識別各關聯方
• 未建立有效的關聯交易管理體系 | <ul style="list-style-type: none">• 自查關聯交易管理方面的不足
• 明確關聯方範圍，明確各信息收集部門的職責
• 制定關聯方交易的定價標準
• 規範關聯交易的審批程序 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

地方政府融資平台租賃融資超標

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• 未能根據監管規定的允許量限制地方政府融資平台的總融資餘額 | <ul style="list-style-type: none">• 通過研究地方政府融資平台融資租賃項目的轉讓，積極同地方政府融資平台客戶洽談提前還款可能性 |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|

業 務

主要問題及主要指導意見

我們主要整改措施

部分高速公路、軌道交通等售後回租項目的租賃資產合規性存在瑕疵

- 融資租賃項下的問題資產所有權狀態不清晰，處分權不完整，因其公益性用途亦不適合用於出售
- 委聘專業法律人士對有關高速公路、軌道交通融資租賃的法律問題進行獨立的專項研究，該研究報告認為，在法律未對公路所有權的歸屬作界定的情況下，對產權歸屬只能依據《中華人民共和國物權法》關於物業歸屬的一般規則來處理，基礎設施融資租賃並不違背基礎設施產業的內在特性
- 結合研究報告，我們通過對承租人及租賃資產進行額外的盡職審查、租賃資產出售、要求提前償還本金以及加強項目管理的方式，來優化增信措施，盡量減低與租賃資產有關的信用風險

缺乏完備的預付賬款管理體系

- 基礎設施租賃業務的預付賬款的會計處理不妥當
- 調整預付賬款的會計科目
- 未落實租賃條件發放租賃項目預付款
- 清理預付賬款項目，停止新增售後回租業務預付款項目

業 務

主要問題及主要指導意見

我們主要整改措施

與中小企業擔保平台合作開展租賃項目時不審慎

- 未就客戶身份證明、授信主體資格及財務狀況進行充分盡職調查
- 評審管理部未充分提示向中小企業擔保平台提供租賃的風險
- 停止向中小企業擔保平台提供融資
- 完善我們的業務模式和增信措施，加強行業調研、業務模式設計及風險防控手段，對地方經濟、行業週期等做深入分析
- 增強整體風險防控能力，進一步完善相關評審和審查指引等風控流程，明確業務夥伴的資格和業務發展流程，完善盡職調查以及租後管理，密切監測並及時減少風險隱患
- 開展新業務、新產品前，加強市場調研和業務模式設計，制定有效的與新業務匹配的風險防控措施，加強人員投入與專業能力培訓，提高新業務合規性審查

需改善資產質量分類管理

- 部分資產質量分類調整不及時
- 加強資產質量分類工作管理，完善五級分類體系的標準
- 按月跟蹤租金到賬情況，實時了解資產質量動態變化
- 建立風險預警管理體系，及時、持續收集並識別各項預警信號並進行風險提示
- 擴充資產質量分類專職管理人員

業 務

主要問題及主要指導意見

我們主要整改措施

部分融資租賃項目風險控制能力存在缺陷

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• 未進行盡職調查以核實客戶信息，未充分揭示項目風險
• 對承租人還款能力的測算不審慎
• 租前項目評審流程未能揭示風險
• 租後管理跟進不足，且未能對承租人發生的變化進行及時記錄和有效分析 | <ul style="list-style-type: none">• 修訂項目評審管理體系
• 梳理優化項目評審管理流程，嚴格跟從項目評審指引，加強項目的風險揭示和分析，強化全流程風險管理
• 建立公司評級定價系統，推進建立涵蓋客戶信用評級和債項評級的二維評級體系
• 提升項目評審人員專業技能，加大對項目評審人員的內外部培訓，保持與國家開發銀行專家庫的聯繫和學習，及時了解和掌握行業和市場信息
• 強化項目評審人員責任意識，加大對項目評審人員的業績考核 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期並無其他重大監管檢查問題或重大監管不合規事件。