

LIANHE
IDENTIFICATION
EVALUATION
IMPACT
PLAN

2023 年汽车金融行业分析

联合资信 金融评级一部



联合资信评估股份有限公司
China Lianhe Credit Rating Co., Ltd.



一、行业概况及竞争格局

目前监管部门共批准设立了 25 家汽车金融公司，主要为厂商系汽车金融公司，由各汽车厂商发起设立，主要为本品牌的经销商及零售客户提供金融服务。汽车金融公司提供的主要金融产品为零售汽车贷款和经销商汽车贷款，前者是为个人消费者购买新车或二手车提供的贷款服务，后者是为汽车经销商、4S 店、代理商等汽车销售者采购汽车和营运设备提供的贷款。

汽车金融公司能够获得集团支持，与其他从事汽车金融业务的机构相比存在一定的专业优势；各个汽车金融公司之间通常不存在直接竞争关系，但经营发展受各自厂商品牌的销量影响较大，业务开展存在一定局限性。目前，市场上从事汽车金融业务的机构主要包括商业银行、汽车金融公司、融资租赁公司和互联网金融平台等。商业银行依托于其雄厚的资金实力、较低的资金成本以及广泛的渠道网点布局，在汽车金融业务中占据主导地位，是汽车金融公司最大的竞争对手。汽车金融公司方面，目前我国汽车金融公司多为厂商系，能够得到集团在客源、贴息、资金和风控系统等方面的支持，与商业银行相比具有较强的专业性、高效的审批流程和灵活的产品类型，但汽车金融公司融资渠道相对单一，期限较短，面临一定流动性管理压力。由于汽车金融公司一般只为股东品牌提供服务，业务开展范围受到一定限制，业务经营较大程度上取决于股东品牌汽车的销量情况，同时各汽车金融公司之间往往不存在直接竞争关系。融资租赁公司受到的监管限制相对较少，产品设计灵活，互联网金融平台可依托流量优势获取客户，但这两类机构存在融资成本高、客户信用水平下沉等问题，目前市场占有率不高。随着汽车金融的市场饱和度增加，来自商业银行等其他行业参与者的竞争压力加大，行业内市场竞争或将加剧，尤其对于销量不佳的厂商品牌汽车金融公司来说，发展面临较大挑战。

汽车金融公司业务发展与汽车行业息息相关，行业资产规模呈现波动。经过之年度的高速发展，我国汽车市场格局已由增量市场转为存量市场，未来一段时间内销量预计难以实现较大幅度的增长。近年来，在宏观经济持续下行等因素的影响下，我国汽车市场需求走弱。2021 年以来，因芯片短缺导致汽车供给端萎缩，虽然 2021 年 11 月以来芯片供给压力得到一定缓解，但短期内汽车产量上升空间有限，同时原材料价格高位运行，对汽车产销量均造成影响。2022 年，我国汽车行业仍受到芯片结构性短缺、动力电池原材料价格高位运行、局部地缘政治冲突等诸多不利因素冲击，然而在一系列稳增长、促消费政策的拉动下，我国汽车产销均实现正增长，但增速未有明显增长；2022 年汽车产销分别完成 2702.1 万辆和 2686.4 万辆，同比分别增长 3.4% 和 2.1%，产量增速较上年持平，销量增速下降 1.7 个百分点。在汽车金融渗透率上升、

汽车行业景气度减弱对于汽车金融公司业务拓展产生影响等因素的综合作用下，汽车金融公司总体贷款规模及行业资产规模均呈现波动，2020—2022 年末全国 25 家汽车金融公司资产规模分别为 9774.84 亿元、10068.94 亿元和 9891.95 亿元。

随着国家对于新能源汽车出台各项支持性和引导性政策，新能源汽车贷款业务或将成为汽车金融公司新的转型和发展机会。2020 年 10 月，国务院通过的《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》提出，到 2035 年公共领域用车全面电动化，并要求自 2021 年起，国家生态文明试验区和大气污染防治重点区域的公共领域更新车辆，新能源汽车比例不低于 80%；2022 年 8 月，原银保监会发布《关于鼓励非银机构支持新能源汽车发展的通知》，引导汽车金融公司等非银机构积极落实国家新能源汽车发展决策部署，助力新能源汽车推广应用，满足居民新能源汽车金融服务需求；同时，新能源汽车免征车辆购置税的优惠政策延续至 2023 年末。在碳达峰、碳中和背景下，新能源汽车迎来发展机遇，消费者对于新能源汽车的接受度逐步提高，在新能源汽车市场发展较好的汽车金融公司或将更具竞争优势。

二、经营状况

汽车金融公司资产质量整体良好，拨备水平充足，对信用风险的抵御能力较强，但行业内部各公司间不良贷款水平存在差异。汽车金融公司发放的贷款通常以融资车辆作为抵押，同时对于经销商贷款还采取保证金制度，风险缓释措施较为完善，有助于信用风险的控制；同时，汽车消费贷款有小额分散的特点，能够有效降低信用风险集中暴露的可能；此外，汽车金融公司对逾期贷款的催收及诉讼时效性较高，且贷款核销政策相对灵活，整体资产质量保持在较好水平。具体来看，国外品牌厂商背景的汽车金融公司不良贷款率较低，相比较下国内品牌厂商背景的汽车金融公司不良贷款率稍高，不良贷款水平差异与各家汽车金融公司的核销政策、风险偏好、风险管理水平、购车客群资质等因素均有一定关系。近年来，汽车金融公司平均不良贷款率低于 1%，2022 年末行业平均不良贷款率为 0.71%，虽较 2021 年末上升 0.13 个百分点，但仍优于银行业金融机构平均水平，拨备覆盖率普遍处于较高水平，面临的信用风险可控。

汽车金融公司不断拓展资产支持证券和金融债券等长期负债渠道，但期限错配所带来的流动性管理压力仍然存在，融资结构有待持续完善。目前，我国汽车金融公司的杠杆水平普遍较高。从融资渠道来看，汽车金融公司融资渠道主要包括银行借款、股东存款、发行资产支持证券和金融债券等。银行借款是汽车金融公司最主要的融资渠道，但由于借款期限主要集中在 1 年以内，与资产端贷款普遍 2~3 年的期限相比，

存在明显的期限错配情况，流动性管理压力较大。一方面，汽车金融公司需进一步加大资产支持证券、金融债券的发行力度以拉长负债久期；另一方面，汽车金融公司需通过不断获取银行授信、合理做好债务到期安排等方式保证短期债务的可持续性，同时借助同业拆借市场补充短期流动性。

外部增资以及较好的留存收益使得汽车金融公司资本保持充足水平。为满足业务的持续发展和监管对于资本充足率的要求，近年来大多数汽车金融公司进行了股东增资。同时，得益于汽车金融公司较好的资产质量和盈利水平所带来的内生资本积累，加之业务增速有所放缓，资本充足率保持在较高水平。截至 2022 年末，汽车金融行业平均资本充足率为 23.31%，较 2021 年末增加 1.52 个百分点。

汽车金融公司在强监管的环境下整体经营稳健，但需关注控股股东的信用状况对汽车金融公司可能带来的影响。汽车金融公司不良贷款率、拨备覆盖率、资本充足率等关键性指标均保持在良好水平，自身经营及财务风险可控。但近年来，我国车企违约事件增多，行业风险有所上升，若汽车厂商信用水平恶化，将一定程度上对旗下汽车金融公司形成拖累，导致流动性风险和偿付风险的发生。

三、监管与支持

汽车金融公司作为持牌金融机构接受行业监管，行业监管加强使得汽车金融公司的经营更加标准化和规范化，多项政策的出台也旨在促进汽车行业的快速恢复，支持汽车金融公司的健康发展。

2022 年 7 月，商务部等 17 部门印发《关于搞活汽车流通扩大汽车消费若干措施的通知》，支持新能源汽车购买使用，加快活跃二手车市场，促进汽车更新消费，丰富汽车金融服务，鼓励金融机构在依法合规、风险可控的前提下加大汽车消费信贷支持。

2022 年 12 月，为加强汽车金融公司监管，推动行业高质量发展，进一步提升服务实体经济质效，原银保监会修订形成了《汽车金融公司管理办法（征求意见稿）》（以下简称《征求意见稿》），并向社会公开征求意见。《征求意见稿》修订内容重点集中在风险管理、业务范围、公司治理等方面，例如取消股权投资业务，引导汽车金融公司聚焦主业；对出资人提出更高要求，强化股东对汽车金融公司的支持力度，适当扩大股东存款范围，同时取消定期存款期限的规定；增加风险管理要求，增设流动性风险监管指标；将汽车附加品融资列入业务范围，允许售后回租模式的融资租赁业务，以适应汽车行业高质量发展的市场需求；新增公司治理与内部控制要求，重点规定了股权管理、“三会一层”、关联交易、信息披露等方面的监管要求；允许设立境外

子公司，支持我国汽车产业“走出去”，落实对外开放政策要求，删除非金融机构出资人关于资产规模的限制条件。

免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留向其追究法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。