

LIANHE
IDENTIFICATION
EVALUATION
IMPACT
PLAN

2025 年汽车金融行业分析

联合资信 金融评级一部 马鸣娇



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



我国全国性持牌汽车金融公司数量相对稳定，目前监管部门批准设立的汽车金融公司总数为 25 家（其中华泰汽车金融有限公司已被批复进入破产程序），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。汽车金融公司主要经营业务包括零售贷款、融资租赁和库存融资，零售贷款和融资租赁一般是为终端零售消费者购买新车或二手车提供的贷款服务，库存融资通常是为汽车经销商采购汽车、建立车辆库存提供的融资服务；其中零售贷款为最主要的业务构成部分，2024 年末汽车金融公司零售贷款余额占信贷总额的比重为 89.97%；融资租赁业务为 2023 年修订发布的《汽车金融公司管理办法》中允许汽车金融公司开展的新增业务，虽然整体规模占比仍相对不高，但 2024 年规模增幅明显，融资租赁业务已成为部分汽车金融公司信贷规模增长的主要推动因素。

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消费和支持汽车金融公司的健康发展。2023 年 8 月，国家金融监督管理总局（以下简称“金融监管总局”）修订发布的《汽车金融公司管理办法》（以下简称“《管理办法》”）正式施行，主要修订内容体现在风险管理、业务范围、公司治理及内部控制、境外业务等方面；《管理办法》的贯彻落实将有利于汽车金融公司提高风险防控意识，提升公司治理及和内部控制规范性及信息披露透明度，推动汽车金融公司发挥自身专营汽车消费信贷的专业优势，提高服务实体经济的效率和水平。2024 年 2 月，金融监管总局发布《汽车金融公司监管评级办法》（金规〔2024〕1 号，以下简称“《监管评级办法》”），监管评级结果从优到劣分为 1—5 级和 S 级，其中 1—3 级进一步细分为 A、B 两个档次，监管评级要素包公司治理、资本管理、风险管理、专业服务能力、消费者权益保护、金融科技管理等六个部分，监管评级结果将作为监管机构制定及调整监管规划、配置监管资源、采取监管措施和行动的主要依据以及业务分级分类监管的审慎性条件，整体来看监管评级越高，可以开展的业务范围越广；《监管评级办法》的出台将使得汽车金融公司的经营管理更加标准化和规范化。2024 年 4 月，中国人民银行、金融监管总局联合印发《关于调整汽车贷款有关政策的通知》（以下简称《调整汽车贷款通知（2024）》），取消了自用传统动力汽车和自用新能源汽车的贷款最高发放比例限制，允许金融机构结合自身汽车贷款投放政策、风险防控等因素，根据借款人信用状况、还款能力等，合理确定汽车贷款具体发放比例；鼓励金融机构结合新车、二手车、以旧换新等细分场景，加强金融产品和服务创新，支持合理汽车消费需求。《调整汽车贷款通知（2024）》的出台降低了消费者贷款购买自用汽车的首付门槛，有助于进一步释放汽车消费市场潜在需求，提振消费者直接购车或以旧换新购车的意愿，支持金

融机构为消费者提供更加优质、便捷、高效的汽车金融服务。同时,《调整汽车贷款通知(2024)》亦强调金融机构要切实加强汽车贷款全流程管理,强化贷前审查和贷后管理,持续完善借款人信用风险评价体系和抵质押品价值评估体系,表明监管机构在支持、促进汽车贷款业务发展的同时,也保持对上述业务的监督管理力度,有助于汽车金融行业合规化、规范化发展。

汽车金融公司业务发展与汽车行业格局息息相关,同时随着来自商业银行等其他市场参与者的竞争压力加大,近年来汽车金融行业资产规模呈现一定程度下行且**2024 年降幅明显**,行业内各公司经营情况亦出现分化。随着国家促消费、稳增长政策的持续推进,促进新能源汽车产业高质量发展系列政策实施,加之报废更新和“以旧换新”等政策推动,我国汽车产销稳中有增,同时汽车产业转型升级进一步深化,汽车市场的新能源车与传统燃油车、自主品牌和合资品牌的竞争格局发生结构性变化。2024 年,我国汽车产销量分别完成 3128.2 万辆和 3143.6 万辆,同比分别增长 3.7%和 4.5%;其中,新能源汽车产销同比分别增长 34.4%和 35.5%,传统燃料乘用车国内销量同比下降 17.4%。在汽车行业转型持续深化、来自商业银行等其他市场参与者的竞争压力加大、燃油车和新能源汽车竞争格局发生变化等因素的综合影响下,汽车金融公司总体资产规模呈现下行,其中 2024 年降幅明显;2022—2024 年末汽车金融公司总体资产规模分别为 9891.95 亿元、9648.18 亿元和 8551.34 亿元¹。从市场竞争来看,汽车金融公司能够得到股东/本品牌汽车厂商在客源、贴息、资金和风控系统等方面的支持,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。另一方面,在国家稳增长、促消费等一系列政策刺激下,商业银行依托于其资金成本优势以及广泛的渠道网点布局积极开展汽车贷款业务,是汽车金融公司最大的竞争对手,且竞争日趋激烈;随着车贷市场饱和度增加,汽车金融行业内市场竞争加剧,受其服务汽车品牌业务战略布局、销量表现等因素影响,各汽车金融公司经营情况亦产生一定分化,销量不佳的厂商品牌汽车金融公司发展面临较大挑战。

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良好水平。各家汽车金融公司的不良贷款水平

¹ 2024 年末资产规模为 24 家汽车金融公司合计数据,不含华泰汽车金融有限公司

与其自身的核销政策、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，行业内部各公司间不良贷款水平存在差异。近年来，汽车金融公司平均不良贷款率低于 1%，2024 年末汽车金融公司行业平均不良贷款率为 0.65%，同比上升 0.07 个百分点，仍远低于银行业金融机构平均水平，不良贷款率的上升主要与宏观经济复苏不及预期、部分客户还款能力不足导致的贷款风险暴露有关，同时整体信贷规模收缩亦在一定程度上推高不良贷款率数据；拨备覆盖率普遍处于较高水平，面临的信用风险可控，2024 年末汽车金融公司平均拨备覆盖率为 450.74%。

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，近年来融资成本有所下行，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。从融资渠道来看，汽车金融公司融资渠道主要包括金融机构借款、关联公司存款、接受保证金、发行资产支持证券和金融债券等。2024 年，共有 14 家汽车金融公司发行了 32 单资产支持证券，总发行规模为 1296.68 亿元；共有 6 家汽车金融公司发行了 12 单金融债券，发行债券本金合计 178 亿元，均为 2 年期或 3 年期，以 3 年期为主。金融机构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；同时，新增的融资租赁业务在期限上可突破汽车贷款不超过 5 年期的要求，随着汽车金融公司融资租赁业务的逐步拓展，资产端期限或将进一步拉长。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。从融资成本来看，2024 年我国货币政策坚持“稳健灵活、精准有效”的基调，央行通过小幅降准、定向降息保持流动性合理充裕，在市场利率呈现下行走势的影响下，汽车金融公司整体融资成本有所下降。

信贷业务投放趋缓以及资产端利率下行对汽车金融公司盈利表现产生负面影响。2024 年，汽车金融公司普遍出现业务增速放缓甚至出现负增长，加之市场竞争加剧背景下贷款收益率下行等因素影响，汽车金融公司营业收入亦随之趋于下滑；同时，受资产质量下行压力加大、核销力度增加等因素影响，部分公司增加拨备计提亦对净利润实现产生一定负面影响。从 11 家公开发债汽车金融公司披露数据来看，其中 5 家企业 2024 年营业收入和净利润均同比出现下滑，仅有 2 家企业 2024 年营业收入和净利润均同比呈增长趋势，其余 4 家企业 2024 年营业收入或净利润同比有所增加但增幅均不明显。

在股东增资、利润留存以及贷款投放趋缓的共同作用下，汽车金融公司资本整体

处于充足水平，但同时亦需关注部分企业大比例分红对于资本的影响。一方面，汽车金融公司股东增资及持续的利润留存使其资本逐步积累；另一方面，部分汽车金融公司业务增速有所放缓甚至出现负增长，贷款投放对于资本的消耗作用明显减缓，亦推高资本充足率。2024 年，共有 3 家汽车金融公司完成增资。截至 2024 年末，汽车金融公司行业资本充足率为 26.96%，较 2023 年末上升 2.39 个百分点。但同时需要关注的是，由于业务规模收缩对于资本的消耗作用减弱，近年来部分汽车金融公司持续进行大比例股东分红，导致权益规模有所缩减，各公司分红政策对于资本充足水平可能的影响仍待观察。

随着国家对于新能源汽车以及二手车市场出台各项支持性和引导性政策，新能源汽车、二手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%；2023 年 6 月，财政部、税务总局、工信部联合发布《关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》，新能源汽车车辆购置税减免政策延长至 2027 年底。在政策利好、供给充足、价格降低和基础设施持续改善等多重因素共同作用下，新能源汽车产销增长态势较好，同时随着新能源汽车在续航、智能化和充电便利性等方面的改进提升，消费者对于新能源汽车的关注度和接受度不断提高，2024 年新能源车型渗透率超过 40%。截至 2024 年末，全国汽车金融公司新能源汽车贷款余额 2040.96 亿元，较上年末增幅 23.44%。2024 年 8 月，商务部、国家发展改革委等 7 部门共同印发《关于进一步做好汽车以旧换新有关工作的通知》，提高个人消费者报废更新乘用车的补贴标准，加大中央资金支持力度以推动汽车报废更新和个人消费者乘用车置换更新，同时优化汽车报废更新审核、拨付监管流程等；上述以旧换新政策持续推行、补贴金额提高进一步刺激消费者的新购需求并扩大二手车市场规模。2024 年，我国继续实施针对二手车经销的增值税优惠政策，对从事二手车经销的纳税人销售其收购的二手车，按照简易办法减按 0.5%征收增值税，执行至 2027 年底；二手车减税政策对于降低经销企业税负、扩大二手车经销业务规模、释放汽车消费潜力等方面发挥了积极作用。截至 2024 年末，全国汽车金融公司二手车贷款余额 783.81 亿元，较上年末增幅 26.06%。在汽车贷款市场饱和度增加、行业竞争日趋激烈、汽车产业转型升级逐步深化的背景下，在新能源汽车和二手车市场发展较好的汽车金融公司或将更具竞争优势。

综上,汽车金融公司在强监管的环境下整体经营稳健,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;但同时,随着商业银行等主体不断加入,汽车金融市场同质化竞争也愈加激烈,汽车金融公司业务规模增长承压,受其服务汽车品牌战略定位、销量表现等因素影响,行业内各汽车金融公司经营情况亦产生一定分化。未来,随着新能源汽车及二手车市场的增长为汽车金融公司带来新的发展空间,加之汽车金融公司作为深耕汽车产业链的金融机构,借助与汽车厂商和经销商的密切合作关系加速转型升级、细化金融服务场景、提升服务能力,汽车金融市场竞争有望逐步趋于良性化。整体看,汽车金融行业展望为稳定。

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。