

信用评级公告

联合〔2021〕2157号

联合资信评估股份有限公司通过对长安汽车金融有限公司及其拟发行的金融债券的信用状况进行综合分析和评估，确定长安汽车金融有限公司主体长期信用等级为 AAA，2021 年长安汽车金融有限公司金融债券（第一期）（债券通）（人民币 5 亿元）的信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

特此公告

联合资信评估股份有限公司

二〇二一年四月二日



2021年长安汽车金融有限公司 金融债券（第一期）（债券通）信用评级报告

评级结果

主体长期信用等级：AAA

金融债券信用等级：AAA

评级展望：稳定

评级时间

2021年4月2日

主要数据

项目	2017 年末	2018 年末	2019 年末	2020年 6月末
资产总额(亿元)	409.69	368.22	382.91	366.55
股东权益(亿元)	61.76	69.23	74.95	79.26
*不良贷款率(%)	0.80	1.12	1.21	1.33
*拨备覆盖率(%)	313.67	360.00	405.00	420.00
*贷款拨备率(%)	2.50	4.03	4.92	5.60
流动性比例(%)	146.86	889.80	1781.64	215.14
股东权益/资产总额(%)	15.08	18.80	19.57	21.62
资本充足率(%)	19.59	23.81	23.66	26.28
一级资本充足率(%)	18.39	22.66	22.55	25.18
核心一级资本充足率(%)	18.39	22.66	22.55	25.18

项目	2017年	2018年	2019年	2020年 1-6月
营业收入(亿元)	12.60	21.31	21.91	12.77
拨备前利润总额(亿元)	8.48	13.56	13.65	8.65
净利润(亿元)	2.73	7.47	8.34	4.31
成本收入比(%)	31.05	35.91	37.29	--
拨备前资产收益率(%)	3.05	3.49	3.64	--
平均资产收益率(%)	0.98	1.92	2.22	--
平均净资产收益率(%)	6.02	11.40	11.57	--

注：*为母公司口径数据，2020年上半年财务数据未经审计
数据来源：公司审计报告及监管报表，联合资信整理

分析师

谢冰姝 朱天昂 梁新新

电话：010-85679696

传真：010-85679228

邮箱：lianhe@lhratings.com

地址：北京市朝阳区建国门外大街2号
中国人保财险大厦17层(100022)

网址：www.lhratings.com

评级观点

联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）对长安汽车金融有限公司（以下简称“长安汽车金融”或“公司”）的评级反映了公司在业务种类持续拓展、负债渠道多样化、拨备和资本保持充足水平、公司治理机制和风控体系不断完善等方面具有的竞争优势。同时，联合资信也关注到，公司主营业务易受长安汽车品牌汽车销量波动的影响，近年来我国乘用车市场景气度下降，同时新型冠状病毒肺炎疫情对居民消费及偿债水平产生一定负面影响，可能对汽车金融行业业务发展、盈利水平和资产质量等方面产生不利影响。

未来，公司将在保持汽车消费信贷业务稳定增长、市场渗透率提高的情况下，积极拓展二手车信贷业务为公司新的利润增长点，并根据业务发展需求不断完善公司治理架构和风险管理体系。但乘用车市场景气度下降和新型冠状病毒肺炎疫情的发展状况可能将对公司的业务经营和财务表现产生一定影响。

综上所述，联合资信评估股份有限公司确定长安汽车金融有限公司主体长期信用等级为AAA，2021年金融债券（第一期）（债券通）（人民币5亿元）的信用等级为AAA，评级展望为稳定。该评级结论反映了公司本期金融债券的违约风险极低。

优势

1. 公司负债稳定性较好。公司负债来源以股东存款为主，负债稳定性较好，同时公司不断拓宽负债来源，通过持续拓展融资渠道、拉长负债久期实现负债结构的不断优化。
2. 公司拨备覆盖程度高。公司信贷资产拨备覆盖程度高，对风险具有一定的缓释空间。
3. 公司资本保持充足水平。得益于良好的利

润留存和增资扩股的实施，公司资本保持充足水平。

4. **股东对公司支持力度较大。**公司为兵装集团旗下重要的汽车金融服务平台，兵装集团能够在公司治理、业务开展、资本补充和流动性支持等方面给予公司有力支持。公司章程中规定，当公司资本不能满足监管要求时，股东应通过增加核心资本等方式补充资本使资本充足率在限期内达到监管要求。

关注

1. **公司业务易受汽车销量波动的影响。**公司主营业务易受长安汽车品牌汽车销量波动的影响，进而影响其盈利水平和偿债能力。
2. **需关注汽车金融行业未来变动情况。**近年来我国乘用车市场景气度下降，同时新型冠状病毒肺炎疫情对居民消费及偿债水平产生一定负面影响，需持续关注未来汽车金融行业业务发展、盈利水平及资产质量等方面的变动情况。

声 明

一、本报告引用的资料主要由长安汽车金融有限公司（以下简称“该公司”）提供，联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）对这些资料的真实性、准确性和完整性不作任何保证。

二、除因本次评级事项联合资信与该公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与该公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

三、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则，符合真实性、准确性、完整性要求。

四、本报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因该公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

五、本报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议。

六、本次信用评级结果仅适用于本期债项，有效期为本期债项的存续期；根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。

2021年长安汽车金融有限公司

金融债券（第一期）（债券通）信用评级报告

一、主体概况

长安汽车金融有限公司（以下简称“长安汽车金融”或“公司”）前身为庆铃汽车（集团）有限公司、重庆渝富资产经营管理集团有限公司（以下简称“重庆渝富”）、重庆农村商业银行股份有限公司于2012年共同出资设立的重庆汽车金融有限公司（以下简称“重庆汽车金融”），初始注册资本5.00亿元。2015年，中国兵器装备集团公司（以下简称“兵装集团”）、兵器装备集团财务有限责任公司（以下简称“兵装财务”）、重庆长安汽车股份有限公司（以下简称“长安汽车”）以对重庆汽车金融进行增资，增资后重庆汽车金融注册资本增至25.00亿元。2016年，重庆汽车金融更名为长安汽车金融有限公司。2017年，公司股东向公司定向增资30.00亿元，其中22.68亿元计入实收资本，7.32亿元计入资本公积，增资后公司注册资本和实收资本均增至47.68亿元。截至2020年6月末，公司实收资本47.68亿元。其中，兵装财务和长安汽车均为兵装集团子公司，兵装集团为公司的实际控制人，通过直接和间接方式持有公司80.00%的股权（见表1）。

表1 截至2020年6月末股东持股比例 单位：%

序号	股东名称	持股比例
1	中国兵器装备集团有限公司	30.37
2	重庆长安汽车股份有限公司	28.66
3	兵器装备集团财务有限责任公司	20.97
4	重庆渝富资产经营管理集团有限公司	20.00
合计		100.00

数据来源：公司提供数据，联合资信整理

公司拥有西部地区首家汽车金融牌照，主要经营存货融资业务及汽车消费信贷业

务。2017年以来，公司存货融资业务已累计覆盖全国除港、澳、台、西藏30个省、直辖市及自治区的400余家经销商；汽车消费信贷业务已累计覆盖全国除港、澳、台、西藏30个省、直辖市及自治区的3500余家经销商。

截至2019年末，公司资产总额382.91亿元，其中贷款及垫款净额314.25亿元；负债总额307.96亿元，其中吸收存款167.00亿元，应付债券51.99亿元；所有者权益74.95亿元；母公司口径不良贷款率1.21%，拨备覆盖率405.00%；资本充足率23.66%，一级资本充足率和核心一级资本充足率均为22.55%。2019年，公司实现营业收入21.91亿元，净利润8.34亿元。

截至2020年6月末，公司资产总额366.55亿元，其中贷款及垫款净额330.10亿元；负债总额287.29亿元，其中吸收存款190.00亿元，应付债券24.75亿元；所有者权益79.26亿元；母公司口径不良贷款率1.33%，拨备覆盖率420.00%；资本充足率26.28%，一级资本充足率和核心一级资本充足率均为25.18%。2020年1—6月，公司实现营业收入12.77亿元，净利润4.31亿元。

公司注册地址：重庆市江北区永平门街14号27-1、28-1、29-1。

公司法定代表人：叶宇昕。

二、本次债券概况

1. 本期债券概况

公司拟在不超过人民币20亿元（含20亿元）的注册额度内分期发行金融债券，本期金融债券发行规模为人民币5亿元，具体发行条款以发行人和主承销商共同确定并经主管部门审批通过的内容为准。

2. 本期债券性质

汽车金融公司发行的、本金和利息的清偿顺序等同于汽车金融公司一般负债，先于汽车金融公司股权资本清偿的金融债券。

3. 本期债券募集资金用途

本期募集资金将用于补充公司中长期资金，为公司业务发展提供资金支持，优化公司资产负债结构。

三、营运环境

1. 宏观经济与政策环境分析

(1) 宏观经济运行

2020年，新冠肺炎疫情全球大流行，对各国经济和贸易造成严重冲击，全球经济陷入深度衰退。我国宏观政策加大逆周期调节力度对冲疫情负面影响，以“六稳”“六保”为

中心，全力保证经济运行在合理区间。财政政策更加积极有为，通过减税降费、增加政府债务扩大支出等措施稳企保岗，支持“两新一重”领域基建，提高有效投资。稳健的货币政策更加灵活，维护市场流动性合理充裕，引导LPR下行，降低企业信贷成本；创设货币政策工具支持小微企业信用贷款和存量贷款延期还本付息，为小微企业信贷融资创造良好环境。

在此背景下，我国2020年一季度GDP下降6.80%，二季度疫情得到迅速控制，此后进入常态化防控，各季度增速分别为3.20%、4.90%和6.50%，经济逐季复苏，全年累计增长2.30%，成为全球主要经济体中唯一实现正增长的国家，GDP首次突破百万亿大关。2020年下半年我国经济复苏强劲，主要是受到超预期的外贸出口及投资的拉动，但消费在局部地区疫情影响下恢复较慢。

表2 中国主要经济数据

项目	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
GDP(万亿元)	74.64	83.20	91.93	98.65	101.60
GDP增速(%)	6.85	6.95	6.75	6.00	2.30
规模以上工业增加值增速(%)	6.00	6.60	6.20	5.70	2.80
固定资产投资增速(%)	8.10	7.20	5.90	5.40	2.90
社会消费品零售总额增速(%)	10.40	10.20	8.98	8.00	-3.90
出口增速(%)	-1.90	10.80	7.10	5.00	4.00
进口增速(%)	0.60	18.70	12.90	1.70	-0.70
CPI增幅(%)	2.00	1.60	2.10	2.90	2.50
PPI增幅(%)	-1.40	6.30	3.50	-0.30	-1.80
城镇登记失业率(%)	4.02	3.90	4.90	5.20	5.20
城镇居民人均可支配收入增速(%)	5.60	6.50	5.60	5.00	1.20
公共财政收入增速(%)	4.50	7.40	6.20	3.80	-3.90
公共财政支出增速(%)	6.40	7.70	8.70	8.10	2.80

注：1. GDP总额按现价计算；2. 出口增速、进口增速均以人民币计价统计；3. GDP增速、城镇居民人均可支配收入增速为实际增长率，规模以上工业增加值增速、固定资产投资增速、社会消费品零售总额增速为名义增长率；4. 城镇失业率统计中，2016-2017年为城镇登记失业率，2018年开始为城镇调查失业率，指标值为期末数
资料来源：联合资信根据国家统计局和Wind数据整理

投资和净出口为拉动GDP增长的主要动力，消费拖累全年经济增长。2020年，社会消费品零售总额39.20万亿元，同比下降3.90%，为改革开放40多年来首次出现负增长。投资方面，2020年固定资产投资完成额51.89万亿元，

同比增长2.90%。其中制造业投资下降2.20%，为历史同期最低水平；基础设施建设投资（不含电力）增速为0.90%，较上年（3.80%）大幅下滑，处历史低位；房地产开发投资增速为7.00%，较上年（9.90%）有所下滑，是投资增

长的主要支撑。外贸方面，2020年货物进出口总额32.16万亿元，同比增长1.90%，外贸规模创历史新高。其中，出口额17.93万亿元，同比增长4.00%；进口额14.22万亿元，同比下降0.70%。进出口顺差3.71万亿元，较上年（2.91万亿元）大幅增加。2020年我国对东盟、欧盟、美国、日本进出口额分别为4.74万亿元、4.50万亿元、4.06万亿元和2.20万亿元，分别增长7.00%、5.30%、8.80%和1.20%，东盟成为我国最大贸易伙伴，对美国贸易快速增长。2020年经济恢复主要源于投资和外贸的正向拉动。

工业企业稳回升，服务业持续改善。2020年全国规模以上工业增加值同比增长2.80%，在上半年大幅下降的情况下取得了全年的正增长。2020年工业企业利润总额同比增长4.10%，较上年（-3.30%）转降为升。2020年服务业生产从4月份开始逐月改善，其中信息传输、软件和信息技术等现代服务业保持较快增长（同比增长16.90%），主要受疫情影响下线上教学、办公、购物需求大幅上升的拉动。1-11月全国规模以上服务业企业营业收入累计同比增长1.60%，较上年同期增幅（9.40%）明显回落，服务业企业经营效益处于较低水平。2020年国民经济第一产业、第二产业和第三产业增加值分别同比增长3.00%、2.60%和2.10%，其中第三产业增加值同比增长较上年（7.20%）回落幅度最大，对GDP累计同比的贡献率（47.30%）也大幅下降16.20个百分点，主要是疫情对服务业的冲击较大之故。

居民消费价格指数涨幅回落，生产者价格指数同比降幅扩大。2020年，居民消费价格指数（CPI）累计同比上涨2.50%，涨幅较上年（2.90%）有所回落，其中食品价格上涨10.60%，涨幅比上年回升1.40个百分点；非食品价格上涨0.40%，涨幅比上年回落1.00个百分点。核心CPI（不包括食品和能源）温和上涨0.80%，涨幅比上年回落0.80个百分点。2020年工业生产者出厂价格指数（PPI）累计同比下降1.80%，工业生产者购进价格指数（PIRM）

累计同比下降2.30%，降幅较上年（-0.30%和-0.70%）均显著扩大。

社会融资规模增量逐季下降，M2增速显著上升。截至2020年底，社会融资规模存量284.83万亿元，同比增长13.30%，增速较上年末（10.69%）显著提高，为实体经济提供了有力的金融支持。从增量上看，2020年新增社会融资规模34.86万亿元，比上年多增9.29万亿元。分季看，各季度社融增量分别为11.11万亿元、9.76万亿元、8.75万亿元和5.25万亿元，呈逐季下降的趋势，其中银行信贷、企业债券融资以及政府债券融资均呈逐季下降的特点，显示货币政策在回归常态。货币供应量方面，截至2020年底，M2余额218.68万亿元，同比增长10.10%，较上年末增速（8.70%）显著上升。同期M1余额62.56万亿元，同比增长8.60%，较上年末增速（4.40%）大幅提高，说明货币政策逆周期调节的力度较大。

财政收入大幅下降，收支缺口更趋扩大。2020年，全国一般公共预算收入18.29万亿元，同比下降3.90%，降幅逐季收窄，下降幅度依然较大。其中税收收入15.43万亿元，同比下降2.30%；非税收入2.86万亿元，同比下降11.70%。2020年一般公共预算支出24.56万亿元，同比增长2.80%，增幅较上年（8.10%）显著下滑。其中社会保障与就业支出3.26万亿元，同比增长10.90%；卫生健康支出1.92万亿元，同比增长15.20%；债务付息0.98万亿元，同比增长16.40%。以上财政支出项目增长显著，主要受疫情及疫情防控影响，同时也表明政府债务付息大幅增加。2020年财政收支缺口6.27万亿元，上年缺口为4.85万亿元，受疫情冲击的特殊影响，2020年财政收支缺口更趋扩大。2020年全国政府性基金收入9.35万亿元，同比增长10.60%，较上年（12.00%）有所下滑；全国政府性基金支出11.80万亿元，同比增长28.80%，增幅较上年（13.40%）大幅提高。全国政府性基金收支增长主要系地方政府土地出让收入及相关支出增长所致。

就业压力趋于缓和，居民收入增幅放缓。

2020年，在疫情影响下，服务业呈收缩态势，中小微企业持续经营困难局面延续。2020年12月城镇调查失业率5.20%，年内逐季回落，与上年同期持平，表现出我国经济和就业的韧性，就业压力趋于缓和。2020年我国城镇居民人均可支配收入4.38万元，实际同比增长1.20%，增速较上年（5.00%）大幅下滑，对居民消费形成较大约束。

（2）宏观政策和经济前瞻

根据中央经济工作会议部署，2021年我国宏观政策将保持连续性、稳定性、可持续性，要继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策，保持对经济恢复的必要支持力度，政策操作上要更加精准有效，不急转弯，同时保证不出现重大系统性风险；要重点落实八项任务，加快形成以内循环为主的“双循环”新格局，“要迈好第一步，见到新气象”。在此基调下，**积极的财政政策更加兼顾稳增长和防风险**。中央经济工作会议提出2021年“积极的财政政策要提质增效，更可持续”，强调要兼顾稳增长和防风险需要，保持政府总体杠杆率基本稳定，为今后应对新的风险挑战留出政策空间。“提质增效”一方面强调将建立常态化的财政资金直达机制，提高资金的拨付效率；另一方面强调财政支出的压减，对于非刚性、非重点项目的支出和公用经费要从严从紧，而对于重大项目和刚性支出，要保证支付力度。**稳健的货币政策灵活精准、合理适度**。2021年货币政策将“稳”字当头，保持好正常货币政策空间的可持续性；发挥好定向降准、定向中期借贷便利（TMLF）、再贷款、再贴现等结构性货币政策工具，延续实施针对小微企业的两项直达实体经济工具，引导金融机构加大对“三农”、科技创新、小微和民营企业等国民经济重点领域和薄弱环节的支持力度；进一步健全绿色金融标准体系、政策激励约束体系、产品 and 市场体系，落实碳达峰、碳中和中长期决策部署，引导金融资源向

绿色发展领域倾斜，推动绿色金融发展。

作为2020年唯一实现正增长的全球主要经济体，2021年我国有条件、有基础实现持续更高的经济增长。首先，投资增速在制造业投资带动下进一步快速增长，仍将在经济增长中发挥关键作用，同时投资结构将进一步优化，形成“制造业>房地产>基建”的投资增长新格局。其次，消费进一步复苏。影响2020年消费的两大主要因素分别是疫情防控制约和居民收入增速下降，2021年两大因素对消费的抑制作用将会同步减弱，消费继续修复。第三，出口继续保持较高速增长。预计2021年出口有望继续保持较高的增长，海外疫情形势为出口增长的主要影响因素，整体节奏或为前高后低。综合考虑疫情防控、经济增长潜力及低基数效应影响，联合资信预测2021年我国GDP增速将达到8.50%左右。

2. 行业概况

汽车金融公司是指由中国银行保险监督管理委员会（原银行业监督管理委员会，以下简称“银保监会”）批准设立，为中国境内的汽车购买者及经销商提供金融服务的非银行金融机构。

银保监会对汽车金融公司设立要求较高，我国汽车金融公司绝大多数为厂商系；同时，由于厂商系汽车金融公司在车源、风控水平、融资渠道、厂家贴息等方面具有竞争优势，未来仍旧会是汽车金融公司最主要的类型。目前我国共有两类汽车金融公司：一类是厂商系汽车金融公司，该类汽车金融公司隶属于各汽车集团，贷款投放主要是为本集团客户服务；第二类是经销商系汽车金融公司，由汽车经销商作为主要出资人设立，目前仅有一家经销商系汽车金融公司。截至2019年末，银保监会共批准设立了25家汽车金融公司，其中厂商系汽车金融公司总数为24家，经销商系汽车金融公司1家；在厂商系汽车金融公司中，外商独资汽车金融公司7家、中外合资汽车金融公司10家、

内资汽车金融公司 7 家。

汽车金融公司提供的主要金融产品包括库存融资、零售贷款和融资租赁等，其中零售贷款和库存融资是汽车金融公司最主要的业务类别。资产质量方面，汽车金融公司的贷款资产以车辆作为抵押物，风险缓释措施较为完善，有助于信用风险的控制；另一方面，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核销政策较为严格，一般在逾期 180 天时系统将对该笔贷款自动核销，因此汽车金融行业整体资产质量的偏离度要远低于银行业的水平。从融资渠道来看，汽车金融是典型的资本密集型行业，汽车金融公司融资渠道主要包括银行借款、股东存款、经销商保证金、发行金融债券和发行资产支持证券；银行借款是汽车金融公司最主要的融资渠道，近年来为丰富融资渠道、拉长负债久期，汽车金融公司加大了发行金融债券、资产支持证券的力度，资金端和资产端的期限匹配水平得到进一步改善。截至 2019 年末，25 家汽车金融公司资产总额为 9063.7 亿元，负债总额为 7513.5 亿元，行业资本充足率为 20.6%，平均流动性比率为 234.9%，平均不良贷款率为 0.5%，平均贷款拨备率和拨备覆盖率分别为 2.2% 和 448.6%。2017—2019 年，共有 17 家汽车金融公司发行了 82 单资产支持证券，发行规模总计 3466.00 亿元，资产支持证券募集资金规模仅次于银行借款；在金融债方面，2017—2019 年共有 8 家汽车金融公司发行了金融债券，发行规模总计 605 亿元。

3. 竞争状况

目前从事汽车金融行业的机构阵营仍为汽车金融公司和银行。目前，市场上从事汽车消费信贷业务的机构主要包括商业银行、汽车金融公司和融资租赁公司，同时随着汽车金融行业的发展，消费金融公司、互联网金融平台以

及小贷公司也逐渐开始介入，加剧了行业的竞争。从整体市场份额来看，汽车金融公司占我国汽车金融市场份额超过 50%，银行的市场份额接近 30%。

汽车金融公司依托集团支持，与其他从事汽车消费信贷业务的机构相比具有一定竞争优势，市场占有率较高；汽车金融公司之间的市场竞争主要是各汽车品牌之间的竞争。商业银行依托于其雄厚的资金实力、广泛的渠道网点布局 and 相对完善的征信体系，几乎涉足了汽车行业全产业链的金融服务领域，是汽车金融公司最大的竞争对手，在汽车金融业务中占据主导地位；但由于商业银行对抵押物和担保的要求较严格、审批放款流程复杂且对于车辆的风险评估和处置变现相对经验不足，在行业竞争中也存在一定劣势。汽车金融公司方面，目前我国汽车金融公司多为厂商系，该类汽车金融公司依托汽车集团，能够得到集团在客源、贴息政策、融资渠道和风控系统等方面的支持，与商业银行相比，汽车金融公司具有较强的专业性、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，资金成本较高，面临一定流动性管理压力。融资租赁公司受到的监管限制相对较少，产品设计灵活，但融资租赁公司资金成本高导致其产品价格不具备竞争优势，市场占有率在 10% 左右。互联网汽车金融平台为近年来新兴的汽车消费信贷业务平台，互联网汽车金融平台可依托流量优势降低获客成本，同时可依靠大数据技术加强对客户的风险甄别，加快贷款审批速度，但受制于车源和资金的限制，目前互联网平台多以引流为主，市场占有率低。综上，在汽车消费信贷业务方面，汽车金融公司和商业银行市场占有率较高，仍为最主要的市场参与者。在汽车金融公司之间的市场竞争方面，由于汽车金融公司主要隶属于各汽车集团，贷款投放主要是为本集团客户服务，故面临的市场竞争主要是各汽车品牌之间的竞争。

4. 监管与支持

目前，我国汽车金融公司主要受银保监会监管，汽车金融公司的设立、变更及终止，业务范围以及相关监管办法主要由银保监会以及中国人民银行进行规范。银保监会对汽车金融公司的资本充足率、贷款集中度、关联交易授信余额等做了严格规定。汽车金融公司需定期向银保监会报送相应的财务报表及监管数据。此外，银保监会及其派出机构在必要时有权对汽车金融公司进行现场检查。

2008年1月，原银监会发布并实施了修订后的《汽车金融公司管理办法》，对汽车金融公司设立条件、出资人资质、业务范围以及强化风险管理和监督等多项内容进行了明确，有助于加强对汽车金融公司的监督管理，提高风险管理的精细化水平。

近年来，汽车金融行业监管逐步趋严，行业监管的加强使得汽车金融行业向标准化、规范化发展。为进一步支持促进汽车消费，规范汽车贷款业务管理，2017年10月，中国人民银行、原银监会发布《汽车贷款管理办法》（2017年修订），该管理办法明确了汽车贷款的利率及贷款年限、新增新能源汽车贷款、取消对汽车贷款抵押或其他担保的强制要求、降低贷款准入门槛。2019年10月，银保监会、发改委、工信部等九部门联合印发《融资担保公司监督管理补充规定》，未经监督管理部门批准，汽车经销商、汽车销售服务商等机构不得经营汽车消费贷款担保业务，确有需要开展相关业务的，应当按照相关规定设立融资担保公司经营相关业务。2020年3月，中国银保监会对《中国银保监会非银行机构行政许可事项实施办法》进行了修订，形成了《中国银保监会非银行金融机构行政许可事项实施办法》，本次修訂立足于提升包括汽车金融公司在内的非银机构监管有效性，对公司设立的条件做出了更高要求，同时也明确了汽车金融公司可以募集发行优先股、二级资本债券、金融债及依法须经银保监会许可的其他债务、资本补充工具，丰

富了融资渠道，本次修订进一步加强了汽车金融行业监管，提升相关监管规则的一致性，进一步完善了汽车金融公司等非银机构募集发行债务资本补充工具及高风险机构处置等相关规定，有利于汽车金融行业的稳定发展。

随着多项汽车行业支持政策的颁布，汽车行业消费需求有望将得到一定提振，有利于刺激汽车行业回暖。在政策支持层面，汽车行业是国民经济重要的支柱产业和促进消费升级的重要领域，在汽车销售市场低迷的背景下，为刺激汽车行业回暖，国家颁布了多项汽车行业政策，旨在提振汽车行业消费需求，恢复行业健康发展。2019年1月，为了促使车市升温，国家发改委、工信部等十部委联合下发《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019)》，有序推进老旧汽车报废更新、持续优化新能源汽车补贴结构、促进农村汽车更新换代、稳步推进放宽皮卡进城限制范围、加快繁荣二手车市场、进一步优化地方政府机动车管理措施等六项举措，旨在刺激汽车消费，减小汽车销量跌幅，以缓解汽车市场低迷所引发的一系列影响。2019年4月，国家发改委下发《推动汽车、家电、消费电子产品更新消费促进循环经济发展实施方案（2019—2020年）（征求意见稿）》，拟禁止地方政府发布新的汽车限购政策，计划要求已经颁布限购措施的城市需把政策向引导使用转变，同时提出多项促进新能源汽车消费政策并制定了汽车下乡的具体鼓励措施，此外提出要加快出台《二手车流通管理办法》，全面取消二手车限迁，于2020年底前免征二手车交易增值税，若该征求意见稿最终得以实施，将进一步扩大汽车消费市场。

2020年以来，随着新冠肺炎疫情的爆发，汽车行业的发展受到了较大负面影响，为减轻疫情对经济的冲击，国家颁布了多项促进汽车消费的政策，对疫情稳定后汽车金融业的回暖提供了进一步保障。2020年2月，发改委等23部门联合印发了《关于促进消费扩容提质加

快形成强大国内市场的实施意见》，促进汽车限购向引导使用政策转变，鼓励汽车限购地区适当增加汽车号牌限额。2020年3月，国务院常务会议公布三项政策以刺激汽车消费：一是将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长两年，二是中央财政采取以奖代补，支持京津冀等重点地区淘汰国三及以下排放标准柴油货车，三是对二手车经销企业销售旧车，从5月1日至2023年底减按销售额0.5%征收增值税。同时，佛山、广州、湖南、珠海等地也陆续出台有关促进汽车消费、增加补贴的政策。

5. 发展前景

随着我国汽车销量增速的进一步放缓，对汽车金融公司业务发展将产生一定的负面影响。汽车金融公司的业务发展与汽车行业发展息息相关。2008—2017年，我国汽车市场经历了长达十年的高速发展期，成为全球最大的新车销售市场；2018年，在宏观经济增速放缓的背景下，我国汽车市场需求走弱，叠加中美贸易战的影响，新车销量出现28年来首次下滑；2019年，在宏观经济持续下行、居民购买欲望进一步下降等因素的影响下，我国新车产销量的增速均低于年初预期，全年产销量分别完成2572.1万辆和2576.9万辆，较2018年同期分别下降7.5%和8.2%。

短期内由于加征关税，中美贸易战对美产在华销售的汽车销量短期造成了一定冲击；2019年以来，随着加征关税的暂停，对上述汽车品牌销售价格的影响逐渐消退。但是从中长期看，本次中美贸易战将对中美汽车产业乃至全球汽车工业的产业构造、战略布局产生深刻影响。2018年3月以来，中美贸易摩擦不断，贸易战持续升级。2018年6月15日，美国政府发布了加征关税的商品清单，将对从中国进口的约500亿美元商品加征25%的关税，2018年6月16日，国务院关税税则委员会发布公告，决定对原产于美国的约500亿美元进口商品加征25%的关税，其中对农产品、汽车、水产品

等545项约340亿美元商品自2018年7月6日起实施加征关税。2018年5月22日中国曾将汽车进口关税从原有的25%下调至15%，这次加征关税使得美国进口汽车关税上升至40%。受到本次加征关税影响的汽车品牌除了美国本土品牌福特、通用、特斯拉等以外，部分在美国生产的他国汽车品牌也将受到影响，其中主要包括宝马、奔驰、英菲尼迪和丰田等，加征关税将使得上述品牌车辆售价提高，将直接影响汽车销量，对上述品牌汽车销售带来较大冲击。之后，随着中美双方关于经贸问题的不断磋商，国务院关税税则委员会陆续发布多次公告，自2019年1月1日起我国对原产于美国的汽车暂停加征关税，2019年12月13日，随着中美第一阶段贸易协议文本达成一致，中美贸易战暂告一段落。

短期内新冠肺炎将对汽车金融行业造成较大的冲击；疫情结束后随着消费需求的释放以及提振汽车消费需求政策的相继出台，对疫情稳定后汽车金融业的回暖提供了进一步保障。

2020年以来，新冠肺炎疫情在世界范围内爆发，多数行业受疫情短期冲击影响明显，本次疫情对汽车金融行业的发展也造成了一定负面影响。本次新冠肺炎疫情在短期内对汽车金融行业造成的影响，主要体现在汽车金融公司信贷投放规模进收缩以及风险控制难度增加两个方面。在新冠肺炎的影响下，汽车行业销售规模受到重创，2020年1月份，全国乘用车市场零售169.9万台，同比下降21.5%；2020年2月份，全国乘用车市场零售25.2万台，同比下降78.7%。由于汽车金融公司依托汽车交易获客，受到汽车行业销量低迷影响，汽车金融业务开展严重受阻；与此同时，由于疫情期间人员流动被限制，线下面签的车贷业务基本处于停滞状态，汽车金融公司信贷投放压力加大。在贷后管理方面，受疫情影响社会无法正常开展生产经营活动，部分还款人由于收入来源被切断致使无法正常还款，加之催收活动开展困难，汽车金融行业资产质量面临一定下行压力。

从中长期来看，由于汽车金融公司普遍资产质量较好且拨备充足，疫情对汽车金融公司中长期资产质量影响不大；同时疫情结束之后，消费者抑制的消费需求会在短期得到释放，加上疫情期间对于私家车出行的需求上升，随着刺激汽车消费与加强补贴的相关政策陆续出台，消费者对汽车信贷需求有望提升，这将有利于汽车金融行业渗透率的进一步提升。

四、公司治理与内部控制

1. 公司治理

公司建立了符合目前业务发展需要的治理架构，各治理主体能够按照各自的职责有效运作并相互制衡。

截至 2020 年 6 月末，兵装集团通过直接和间接方式持有公司 80.00% 的股权，为公司的实际控制人。兵装集团是经国务院批准组建的特大型中央企业集团，是国家授权投资的机构和资产经营主体，是国防建设和国民经济建设的战略性企业，拥有 60 多家企业和研发机构，培育出了“长安”“建设”等一批具有广泛社会影响的品牌。截至 2020 年 6 月末，兵装集团（合并）资产总额 3386.63 亿元，所有者权益合计 1244.24 亿元（其中少数股东权益 516.93 亿元）；2020 年 1—6 月，兵装集团实现营业总收入 971.40 亿元，利润总额 45.85 亿元，综合实力强。

长安汽车历史可追溯至 1862 年，是中国汽车四大集团企业之一，为兵装集团旗下的核心整车企业，1996 年在深圳证券交易所上市。长安汽车旗下产品包括 CS 系列、逸动系列、锐程 CC 等，合资品牌包括长安福特、长安马自达等。截至 2020 年 6 月末，长安汽车资产总额 1028.02 亿元，所有者权益合计 465.74 亿元（其中少数股东权益-0.95 亿元）；2020 年 1—6 月，长安汽车实现营业总收入 327.82 亿元，利润总额 27.92 亿元。作为兵装集团旗下的汽车金融公司，公司主要为长安汽车品牌提供汽车金融

服务。兵装集团能够在公司治理、业务开展、资本补充和流动性支持等方面给予公司有力支持。公司章程中规定，当公司资本不能满足监管要求时，股东应通过增加核心资本等方式补充资本使资本充足率在限期内达到监管要求。

公司按照《公司章程》《董事会议事规则》，初步建立了以股东会、董事会、监事会为核心的公司治理架构。

公司股东会由 4 家股东组成，分别为兵装集团、兵装财务、长安汽车和重庆渝富，是公司的权力机构。公司股东会下设监事会和董事会及其专门委员会。近年来，公司召开多次股东会，会议内容涉及增资、修订公司章程、董事会及监事会年度工作报告、利润分配方案等相关事宜。

公司董事会由 7 名董事组成。其中，股东董事 4 名，3 名（含董事长）由兵装集团及关联股东推荐，1 名由重庆渝富推荐；独立董事 2 名，职工董事 1 名。公司现任董事长为叶宇昕先生，叶宇昕先生曾任中国嘉陵股份有限公司（集团）董事、副总经理，重庆建设股份有限公司董事、副总经理，重庆建设机电有限责任公司董事、总会计师、党委委员；2018 年 4 月开始担任公司党委副书记；2018 年 6 月开始担任公司党委副书记、总经理，2020 年 11 月起任长安汽车金融有限公司党委书记、董事长。董事会下设战略和投资委员会、风险管理委员会、审计委员会和提名及薪酬委员会。公司按照相关制度规定召集、召开董事会会议，全体董事出席会议并审议各项议案，行使董事的权利、履行相应的义务，形成了有效的决策和监督机制。近年来，公司董事会按照相关议事规程召开了多次会议，会议内容涉及利润分配、变更注册资本和调整股权结构等相关事宜。

公司监事会由 5 名监事组成。其中，股东监事 2 名，监事长由兵装集团推荐，另一名股东监事由重庆渝富推荐。监事按照《公司章程》的有关规定履行法律法规和《公司章程》赋予的监督检查职责。

公司高级管理层由 2 名成员组成，包括总经理 1 名，副总经理 1 名。高级管理层下设授信审批委员会。郭红钧先生现任公司总经理。郭红钧先生曾任职于重庆长安汽车股份有限公司、兵器装备集团财务有限责任公司，2016 年 6 月起任长安汽车金融有限公司副总经理、党委委员，2020 年 11 月起代为履行总经理职责，2021 年 3 月起任公司总经理。

2. 内部控制

公司建立了符合当前业务发展需要的内部控制体系，整体内控水平逐步提升。

近年来，公司根据《汽车金融公司管理办法》《商业银行内部控制指引》等法律法规，不断完善内部控制制度及业务操作流程。公司设有销售业务部、市场管理部、授信管理部、运营服务部、资金财务部、风险管理部、法务合规部、信息技术部、综合管理部（董事长办公室）、党群部（纪检监察部、党委办公室）、审计事务部及战略创新部十二个部门；公司组织架构图见附录 1。

近年来，公司按照“内控优先，制度先行”原则，持续完善规章制度体系建设，制定并完善《股东会授权管理办法》《董事会授权管理办法》《“三重一大”决策管理办法》等制度。在授权管理方面，公司形成了分级授权管理体系，将贷款审批、额度启用、放款审核等业务处理权限录入核心业务系统，其他日常经营管理权限嵌入 OA 审批流程并不断进行流程优化。此外，公司制定了《不相容岗位（职责）分离管理办法》，按照“审贷分离、贷放分控”原则，在信贷业务、印章证照、重要凭证、资金管理等重点业务环节实现了不相容岗位分离。

公司审计事务部负责审计公司各部门执行董事会制定的规章制度、业务规范等情况，对公司流程、手续以及组织机构方面提出改进建议。近年来，公司审计事务部针对存货融资业务、汽车消费信贷业务操作规范、产品管理、

风险预警及防控措施执行等方面实行全流程检查，同时针对经销商服务费、二手车等新业务、财务报表等方面开展专项检查，防范化解风险。同时，公司围绕内控五要素对每年的内部控制设计与运行情况进行评价，并制定《内部审计质量控制办法》等制度，推动公司内部控制体系持续完善，不断提升内控管理水平。

3. 发展战略

公司根据自身发展需求，以及未来行业发展趋势制定了中长期战略规划，战略定位较为清晰。

公司面对汽车行业从增量市场走向存量市场以及汽车金融行业竞争格局重建的市场及行业环境，制定了未来发展战略：公司将围绕“打造智能产业金融平台，建设领先汽车金融科技”的战略愿景，以科技创新为抓手，外拓市场，内优能力，以服务长安品牌为本，综合发展多品牌、二手车、车生活等延伸业务，以主机厂、经销商、消费者三类客户为中心，聚焦战略重点、市场热点、管理痛点、客户焦点“四个要点”，打造领先的品牌、领先的业务、领先的组织、领先的团队，发扬精益成长文化，切实推动战略落地。

五、主要业务经营分析

1. 经营概况

公司借助厂商贴息力度较大、经销商合作网点分布广泛、业务种类不断丰富等优势，在汽车销量低迷的背景下，信贷业务规模保持稳定的发展态势；同时公司业务重点向汽车消费信贷业务倾斜，汽车消费信贷业务渗透率呈逐年上升趋势。

公司通过长安汽车经销网络专门为长安汽车品牌的经销商及零售客户提供金融贷款服务。公司业务涉及长安汽车合资和自主品牌，其中合资品牌包括长安福特（含进口车）、长安马自达、江铃福特等；自主品牌包括长安轿车、长安欧尚、长安商用等。按业务模块划分，

公司的主营业务由存货融资业务和汽车消费信贷业务组成（见表3）。

表3 贷款结构

单位：亿元、%

项目	2017年末		2018年末		2019年末		2020年6月末	
	金额	占比	金额	金额	金额	占比	金额	占比
存货融资余额	89.02	24.75	38.80	22.92	22.92	6.94	21.11	6.04
汽车消费信贷余额	270.68	75.25	291.09	307.56	307.56	93.06	328.56	93.96
合计	359.71	100.00	329.89	330.48	330.48	100.00	349.67	100.00

数据来源：公司年度报告及提供数据，联合资信整理

2. 业务经营分析

(1) 存货融资业务

近年来，考虑到汽车市场需求低迷等因素，公司主动调整销售策略，公司存货融资业务融资车辆数和渗透率呈逐年下降趋势。

公司存货融资业务主要是为汽车经销商提供车辆采购贷款和展厅建设贷款业务。公司展厅建设贷款业务规模较小，公司存货融资业务贷款期限不超过360天，一般控制在240天以内。

公司存货融资业务采用单车管理模式，在存货融资业务审批流程方面，公司要求经销商需为汽车厂商授权经销商，公司从汽车厂商获取经销商资料，对经销商资质、高管人员情况、资产负债水平、经营情况、过往履约记录等方面进行评估并开展现场调查，形成调查报告后提交授信管理部审批。在风险缓释措施方面，公司主要采取收取保证金、融资车辆抵质押、关联人连带责任保证、不动产抵押、股权等其他权利质押等措施来缓释风险。同时，在存货融资业务放款环节，公司将资金打入汽车厂商账户，以防止资金被挪用。

近年来，考虑到汽车市场需求低迷、汽车销量下滑等因素，公司主动调整销售策略，业务资源向零售业务侧重，加之公司出于缓释集中度风险考量，公司存货融资业务规模呈逐年下降趋势，渗透率呈逐年下降趋势。截至2019年末，公司存货融资业务余额22.92亿元，占贷款总额的6.94%；2017年以来，公司存货融资业务已累计覆盖了全国除港澳台、西藏30个省、直辖市及自治区的400余家经销商。

表4 存货融资业务概况 单位：万辆、%、亿元

项目	2017年	2018年	2019年	2020年6月末
融资车辆数	41.88	19.30	11.70	4.61
渗透率	37.67	33.12	31.42	31.28
年末余额	89.02	38.80	22.92	21.11
利息收入	4.98	3.89	1.38	0.50

数据来源：公司提供资料，联合资信整理

近年来，随着融资车辆数的降低，公司存货融资业务利息收入呈现下降趋势。2019年，公司存货融资业务实现利息收入1.38亿元，占全部利息收入的4.16%。

2020年以来，受新冠疫情影响，汽车行业生产端与销售端企业复工时间普遍有所延迟，汽车产销规模大幅下滑，对公司存货融资业务产生一定负面影响；同时在销售和风控政策持续调整的背景下，公司存货融资业务规模持续收缩。截至2020年6月末，公司存货融资业务余额21.11亿元，较上年末下降7.90%。

(2) 汽车消费信贷业务

公司通过持续深化与厂商和经销商在汽车消费信贷业务上的合作，推动汽车消费信贷业务持续发展，渗透率呈逐年上升趋势；2019年以来，公司新增二手车金融贷款业务，二手车业务目前规模及占比较小。

公司汽车消费信贷业务主要是为个人和机构提供汽车贷款服务。公司零售贷款利率定价与公司推出的贷款产品相关，近年来，公司零售业务利率主要集中在8%-13%左右，公司零售信贷合同期限在29个月左右。

在汽车消费信贷业务客户准入方面，公司对客户身份信息、收入和资产规模、个人信用情况均有严格规定，同时通过电话调查的方式对客户资质和资金用途真实性进行核验。公司零售业务贷款全部为采取汽车抵押贷款的方式缓释风险。

近年来，公司通过持续深化与厂商和经销商在汽车消费信贷业务上的合作，推动汽车消费信贷业务持续发展，渗透率呈逐年上升趋势。截至 2019 年末，公司汽车消费信贷业务余额 307.56 亿元，占贷款总额的 93.06%；公司汽车消费信贷业务已累计覆盖全国除港澳台、西藏 30 个省、直辖市及自治区的 3500 余家经销商，汽车消费信贷业务渗透率为 29.40%。

表 5 汽车消费信贷业务概况 单位：万辆、%、亿元

项目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 6 月末
融资车辆数	43.01	34.20	39.31	21.02
渗透率	18.90	22.75	29.40	33.26
年末余额	270.68	291.09	307.56	328.56
利息收入	15.83	29.83	30.86	15.87

数据来源：公司提供资料，联合资信整理

近年来，公司汽车消费信贷业务呈较好发展态势，渗透率逐年增长，零售业务利息收入呈逐年上升状态。2019 年，公司汽车消费信贷业务实现利息收入 30.86 亿元，占全部利息收入的 92.97%。

2019 年以来，为顺应汽车市场发展形势，进一步拓展公司业务规模和收入水平，公司新增二手车金融贷款业务，公司二手车业务已实现多品牌覆盖。2019 年以来，公司二手车业务渠道从长安福特品牌经销商试点推广至长安轿车、长安欧尚等品牌全国经销商，同时开展了 SP 渠道试点工作，公司未来将通过“经销商+SP”双渠道进行业务拓展。在风险控制方面，公司对二手车业务实行准入管理并制定负面清单，同时设定限额管理。公司将二手车业务作为新的利润增长点之一，通过针对不同渠道提供差异化金融产品等方式，提升营销效率，公

司二手车贷款业务于 2019 年底正式开展。截至 2020 年 6 月末，公司二手车贷款业务余额为 12.32 亿元。

2020 年以来，因新冠疫情对主机厂及经销商复工复产造成一定影响，导致公司汽车消费信贷业务规模在短期内出现负增长；但得益于复工复产加快及长安品牌欧尚 X7、CS75 PLUS 等多款车型较好的销量，公司汽车消费信贷业务稳步增长。截至 2020 年 6 月末，公司汽车消费信贷业务余额 328.56 亿元，较上年末增长 6.83%；融资车辆数为 21.02 万辆。

六、风险管理分析

公司建立了体系较为完备的风险组织架构，对各类风险进行事前、事中和事后的防控，对整体风险进行统筹管理。公司董事会负责设立风险偏好，审议和批准风险管理的目标和战略，并承担全面风险管理的最终责任；高级管理层承担全面风险管理的实施责任，制定风险管理制度、政策和程序，确保风险管理策略、风险偏好和风险限额得到充分传达和有效实施；风险管理部、资金财务部等相关职能部门分别负责牵头管理相关风险。公司通过风险管理职能部门直接报告的模式管理风险，对业务条线的风险状况实施监控管理。

1. 信用风险管理

公司信用风险管理体系较为完善，客户集中风险不显著。但受不良贷款核销制度出台较晚、核销周期较长等因素影响，公司不良贷款规模和不良贷款率持续上升，信贷资产质量有待进一步改善。

公司风险管理部负责集中监控和评估发放贷款和垫款及表外信用承诺的信用风险，并定期向管理层和董事会报告。信用风险识别方面，公司根据信用风险偏好和风险管理政策，结合产品类别和业务流程的具体特点，采用制作风险清单、专家调查列举、资产财务状况分析、

情景分析、分解分析等方法进行信用风险识别。信用风险计量方面，公司主要基于客户对约定义务的“违约可能性”和财务状况，并考虑当前的信用敞口及未来可能的发展趋势，计量企业贷款和垫款的信用风险；对于个人客户，公司采用标准的信贷审批程序评估个人贷款的信用风险，采用基于历史违约率的模型计量信用风险；对于表外业务产生的信用风险，公司按照产品特点分别管理，并参考贷款五级分类的方式对信用风险敞口下表外业务进行评估和风险分析。风险监测方面，公司信用风险监测涵盖各业务品种及业务条线，包含监测客户风险因素变动情况、监控宏观经济变动对客户风险的影响、内部管理制度的执行情况等；信用风险监测明确相应风险提示信号，按风险影响程度进行分类，并对发现的风险信号，及时发布风险提示书或启动相应应急处理方案，减少公司可能发生的损失。此外，公司还通过风险提示书、资产质量监控分析报告等方式，结合 IT 技术的应用，对信用风险产生原因、机制及变动趋势等方面进行评价。

贷款风险缓释措施方面，公司绝大部分贷款均采取了抵质押的担保方式，并针对经销商贷款公司还采取授信保证金的方式缓释风险。截至 2019 年末，公司发放的贷款和垫款全部为附担保物贷款，其中抵押贷款余额 308.56 亿元，质押贷款 21.91 亿元。

作为专业汽车金融公司，公司的贷款行业投向集中在个人汽车消费贷款和汽车销售行业；投放区域来看，除北区（北京、天津、河北、内蒙古、辽宁、吉林、黑龙江）相对少一些外，东区（上海、江苏、浙江、福建、山东）、南区（广东、广西、海南、云南）、西区（四川、贵州、陕西、重庆等）和中区（山西、安徽、江西等）的比重较为均衡。近年来，公司侧重汽车消费信贷业务的发展，经销商信贷业务规模呈下降趋势，客户贷款集中度也随之下降，客户集中风险不显著，同业及非同业风险

暴露均符合监管要求（见表 6）。

表 6 大额风险暴露情况 单位：%

贷款集中度	2017 年末	2018 年末	2019 年末	2020 年 6 月末
最大单家非同业单一客户风险暴露/一级资本净额	/	/	1.30	0.00
最大单家非同业集团或经济依存客户风险暴露/一级资本净额	/	/	3.28	6.77
最大单家同业单一客户风险暴露/一级资本净额	/	/	0.00	0.00
单一最大客户贷款/资本净额	5.72	1.26	0.95	0.00

数据来源：公司监管报表，联合资信整理

公司贷款五级分类标准较为审慎，按照逾期天数对贷款实行五级分类，于 2019 年开始将逾期 60 天以上的贷款划分为不良贷款。公司将逾期未超过 60 天的贷款纳入关注类贷款，但对于经销商贷款设置了更为严格的规则，如部分经销商贷款虽未逾期但库存时间明显超时的也会纳入关注类进行管理。近年来，公司不良贷款规模和不良贷款率持续上升，高于行业平均水平，一方面原因在于公司重组后于 2018 年正式建立呆账核销管理办法，建立时间较晚，2016 年重组完成后到管理办法出台期间未进行不良贷款核销；另一方面在于，公司按照《金融企业呆账核销管理办法》的要求开展核销工作，核销的前置条件是抵押物已处置完毕，汽车作为动产的特点决定抵押物处置完成的难度较大。与行业内其他多数汽车金融公司贷款达到一定逾期天数即可核销的标准相比，公司核销条件较为苛刻且周期偏长，不良贷款核销速度较为缓慢。公司对于不良贷款的处置主要依靠催收和核销两个手段。催收方面，公司建立了催收系统，并制定了贷款逾期催收管理办法，根据催收策略模型结果对借款人采取自动催收、电话催收及委外催收等方式；不良贷款核销方面，公司根据呆账核销管理办法采取“应核尽核”的策略，不良贷款的核销进程逐步加快。2017 年，公司未核销不良贷款；2018 年和 2019 年分别核销 0.33 亿元和 1.03 亿元，至 2019 年末，公司 2016 年重组后发放并形成不良的贷款

未进行过核销。此外，公司 2018 年关注类贷款规模显著上升，于 2019 年回落，主要由于 2018 年公司存货融资业务主要合作方长安福特销量出现大幅下滑，公司合作福特经销商由于销量下滑，导致周转变慢，公司基于审慎考虑主动将部分库存压力较大的福特经销商采购车辆贷款划入关注类管理。2019 年长安福特销量仍持续下滑，公司采取了降低授信额度的方式来规避风险，缩减了福特经销商的贷款规模；此外，

为了主动帮助经销商度过暂时的困难，2019 年长安福特未采取前期常采取的压库方式对经销商进行强行转移库存，2019 年虽销量出现较大下滑，但经销商库存实际保持较为合理的水平，从而使公司整体关注类贷款下降。截至 2019 年末，母公司口径不良贷款余额 4.00 亿元，不良贷款率 1.21%；母公司关注类贷款余额 4.04 亿元，占贷款总额的 1.23%；母公司逾期贷款余额 4.22 亿元，占贷款总额的 1.28%（见表 7）。

表 7 贷款质量 单位：亿元、%

贷款分类	2017 年末		2018 年末		2019 年末		2020 年 6 月末	
	余额	占比	余额	占比	余额	占比	余额	占比
正常	354.45	98.54	313.44	95.30	321.43	97.56	339.99	97.23
关注	2.39	0.66	11.76	3.58	4.04	1.23	5.02	1.43
次级	0.16	0.05	0.48	0.15	0.78	0.24	1.02	0.29
可疑	0.22	0.06	0.47	0.14	0.66	0.20	0.79	0.22
损失	2.48	0.69	2.73	0.83	2.56	0.78	2.85	0.82
不良贷款	2.87	0.80	3.68	1.12	4.00	1.21	4.66	1.33
贷款合计	359.71	100.00	328.89	100.00	329.48	100.00	349.67	100.00
逾期贷款	2.92	0.81	3.87	1.18	4.22	1.28	4.61	1.32

注：上述数据均为母公司口径；逾期贷款中个人客户逾期仅将当前逾期期数的贷款金额计入，而非计入全部贷款金额
数据来源：公司监管报表，联合资信整理

2020 年上半年，新型冠状病毒肺炎疫情对居民收入消费水平以及偿债能力产生负面影响，公司推出相应的金融支持政策，助力汽车销售，公司的不良贷款率呈现先上升后下降的变化趋势。截至 2020 年 6 月末，公司母公司口径不良贷款余额 4.66 亿元，不良贷款率 1.33%；母公司关注类贷款余额 5.02 亿元，占贷款总额的 1.43%；母公司逾期贷款余额 4.61 亿元，占贷款总额的 1.32%。整体看，公司信贷资产风险总体相对可控，未来变化情况需保持关注。

2. 流动性风险管理

考虑到公司建立了符合其自身情况的流动性风险管理制度，融资渠道畅通且资金来源丰富，总体上公司面临的流动性风险不显著。

公司结合经营战略、业务特点、财务实力、融资能力、总体风险偏好及市场影响力等因素，确定流动性风险偏好，实施相适应的流动性风

险管理策略。公司坚持稳健审慎的流动性风险管理策略，采取适度的限额控制、持续的监测，保持盈利性和流动性的适当平衡，将流动性风险控制在公司可以承受的合理范围内。公司结合业务规模、性质、复杂程度及风险状况，监测可能引发流动性风险的特定情景或事件，同时对头寸状况、现金流缺口、资产负债期限错配等方面进行计量、预测与分析。

从流动性缺口来看，2017 年和 2018 年末公司流动性负缺口主要集中在 1 年以上期限内，2019 年集中在 1 至 3 个月和 3 个月至 1 年期限内，上述缺口变化的主要原因是公司定期存款期限由之前的集中在 1 年以上变为集中在 1 年以内所致（见表 8），短期流动性风险可控。

表 8 流动性缺口情况 单位：亿元

期限	2017 年末	2018 年末	2019 年末
即时偿还	29.30	22.20	42.11
1 个月内	-13.68	18.43	18.40

1至3个月	14.30	20.77	-26.85
3个月至1年	98.33	67.87	-9.54
1年以上	-57.12	-54.90	59.01

数据来源：公司监管报表，联合资信整理

3. 市场风险管理

公司搭建了市场风险管理的基础架构，制定并逐步完善了市场风险管理的操作流程和报告机制，风险管理水平逐步提升。

公司市场风险管理的政策坚持稳健审慎原则，建立与业务性质、规模和复杂程度相适应的、完善的、可靠的市场风险管理体系，充分识别、准确计量、持续监测和适当控制市场风险。公司市场风险计量方法包括但不限于缺口分析、情景分析等，并采用压力测试等其他分析手段进行补充。公司在考虑业务实际情况、可接受的市场风险水平、资本实力、内部控制水平等因素的前提下对市场风险实施限额管理，并对市场风险有重大影响的情形制定了应急处理方案。公司建立了市场风险双线报告制度，汇报路径为资金财务部门向其分管公司领导及风险管理部门报告市场风险日常管理状况；风险管理部门定期汇总分析公司风险管理情况，形成包含市场风险管理情况的全面风险管理报告，呈报其分管领导及高级管理层；高级管理层定期向董事会及其风险管理委员会报告市场风险管理情况。

4. 操作风险管理

公司要求各部门定期或不定期对现有的重要产品、业务活动、业务程序以及系统内的操作风险状况进行识别、评估，评估方法主要采用流程分析法，根据各项工作的开展流程、历史运营情况、同业案例分析、经验判断、损失额度及影响等方法进行综合分析。公司对操作风险采取定期监测，关键风险指标包括每亿元资产损失率、案件发生数、客户投诉次数、错

误和遗漏的频率以及严重程度等。风险控制与缓释方面，公司控制措施包括高层审核、信息处理、实物控制、业绩指标分析、不相容职责分离等，并将加强内部控制作为操作风险管理的有效手段。公司建立了操作风险报告制度并规定了报告路径，操作风险的报告分为定期报告和不定期报告，对日常操作风险监测报告实行定期报告，当发生重大操作风险事件时立刻报告。此外，公司各部门履行操作风险管理职责的情况与其绩效考核相挂钩，建立有效的内部考核评价机制。

七、财务分析

公司提供了2017—2019年及2020年上半年合并财务报表。其中，立信会计师事务所（特殊普通合伙）对2017—2019年财务报表进行了审计，并出具了标准无保留意见的审计报告；2020年上半年财务报表未经审计。公司合并范围包括长融2018年第一期个人汽车抵押贷款资产支持证券、长融2019年第一期个人汽车抵押贷款资产支持证券和长融2019年第二期个人汽车抵押贷款资产支持证券。

1. 资产结构

受经销商库存融资贷款下降影响，公司信贷业务规模呈下降趋势，但随着公司汽车消费信贷业务占比加大，零售贷款业务规模呈逐年上升趋势；公司信贷资产拨备覆盖水平充足，对风险有一定缓释空间。

近年来，受汽车市场销量下滑及经销商车辆采购贷款下降的影响，公司信贷业务规模持续下降，资产总额整体有所下降。截至2019年末，公司资产总额382.91亿元，以发放贷款和垫款为主（见表9）。

表9 资产负债结构

单位：亿元、%

项目	2017年末		2018年末		2019年末		2020年6月末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
现金类资产	13.03	3.18	13.38	3.63	10.96	2.86	12.02	3.28

同业资产	32.86	8.02	25.05	6.80	44.36	11.58	12.92	3.52
贷款和垫款	350.71	85.60	316.54	85.96	314.25	82.07	330.10	90.06
其他类资产	13.09	3.19	13.26	3.60	13.34	3.48	11.51	3.14
合计	409.69	100.00	368.22	100.00	382.91	100.00	366.55	100.00

注：由于四舍五入效益，因此加总存在一定误差
数据来源：公司审计报告及财务报表，联合资信整理

2017—2019年，公司将资金重点配置于贷款及垫款，根据流动性需要配置同业资产，同业资产余额占资产总额的比重整体有所提升。截至2019年末，公司同业资产余额44.36亿元，占资产总额的11.58%，均为存放同业款项，交易对手主要为银行及财务公司。

贷款和垫款是公司资产最主要的组成部分。近年来，公司零售信贷规模保持增长，但受汽车市场销量下滑及经销商库存融资贷款下降的影响，公司贷款规模持续下降。截至2019年末，公司贷款和垫款净额为314.25亿元，占资产总额的82.07%。公司是在原重庆汽车金融基础上于2016年重组设立而成。近年来，由于公司呆账核销管理办法建立时间较晚，加之核销条件较为苛刻且周期偏长，不良贷款核销速度较为缓慢，公司不良贷款规模及不良贷款率持续上升。贷款损失准备方面，由于不良贷款规模增长，以及采用更具风险前瞻性的预期损失模型计提贷款损失准备，公司贷款损失准备余额持续增长。截至2019年末，母公司贷款损失准备余额16.20亿元，母公司不良信贷资产拨备覆盖率405.00%，对不良贷款的保障程度较高；母公司贷款拨备率4.92%，拨备保持充足水平（见表10）。

表10 贷款拨备情况 单位：亿元、%

项目	2017年末	2018年末	2019年末	2020年6月末
贷款减值准备余额	8.99	13.26	16.20	19.57
贷款拨备率	2.50	4.03	4.92	5.60
拨备覆盖率	313.67	360.00	405.00	420.00

注：上述数据为母公司口径
数据来源：公司监管报表，联合资信整理

公司其他类资产主要包括递延所得税资产和其他资产，占资产总额的比重不高。截至2019年末，公司其他类资产余额13.34亿元，占资产总额的3.48%。其中，其他资产7.66亿元，主要为长期待摊费用、在建工程及继续涉入资产；递延所得税资产5.06亿元。

2020年以来，受负债端应付债券规模下降影响，公司资产规模有所减少。但随着复工复产的稳步推进，公司汽车消费信贷业务保持增长，贷款和垫款占资产的比重有所上升。截至2020年6月末，公司资产总额366.55亿元，较上年末减少4.27%。其中，贷款和垫款净额330.10亿元，较上年末增长5.04%，占资产总额的90.06%。从拨备水平来看，公司贷款损失减值准备余额有所增长，拨备水平进一步提升。截至2020年6月末，公司母公司口径贷款损失准备余额19.57亿元，不良信贷资产拨备覆盖率420.00%，贷款拨备率为5.60%。

2. 负债结构

公司负债规模整体有所波动，负债结构以股东存款为主，存款稳定性较好；同时，公司持续拓展多元化的融资渠道，公司负债结构不断优化。

2018年，公司根据业务需要，主动降低同业及其他金融机构存放款项规模，导致负债规模整体有所减少。截至2019年末，公司负债总额307.96亿元（见表11），主要由市场融入资金、吸收存款和其他类负债构成。

表11 负债结构 单位：亿元、%

项目	2017年末		2018年末		2019年末		2020年6月末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
市场融入资金	128.00	36.79	91.00	30.44	109.99	35.72	67.75	23.58

吸收存款	180.00	51.73	175.00	58.53	167.00	54.23	190.00	66.13
其他类负债	39.93	11.48	33.00	11.04	30.97	10.06	29.54	10.28
合计	347.93	100.00	299.00	100.00	307.96	100.00	287.29	100.00

注：由于四舍五入效益，因此加总存在一定误差
数据来源：公司审计报告及财务报表，联合资信整理

近年来，公司根据资产端资金需求及市场环境变化开展同业合作。截至 2019 年末，公司在 23 家金融机构取得授信额度，授信余额约 530 亿元。同时，公司通过资产证券化产品不断优化融资结构、拉长负债久期，并一定程度上减少对短期同业资金的依赖，以降低资产负债错配程度。同时，本次金融债券的成功发行将进一步优化公司资产负债期限结构。截至 2019 年末，公司累计发行 3 期资产支持证券，合计发行规模 90 亿元。截至 2019 年末，公司市场融入资金余额 109.99 亿元，占负债总额的 35.72%。其中，同业存放 30.00 亿元，为兵装财务同业存款；拆入资金余额 28.00 亿元；应付债券余额 51.99 亿元，均为资产证券化产品。

吸收股东存款为公司最主要的负债来源。近年来，股东兵装集团及长安汽车在存款方面给予公司较大力度支持，公司吸收存款余额占负债总额的比重处于较高水平，且主要为三年定期存款，稳定性较好。截至 2019 年末，公司吸收股东存款余额 167.00 亿元，占负债总额的 54.23%，均为兵装集团及长安汽车定期存款，存款期限主要为三年。

公司其他类负债主要由应付利息和预收账款等其他资产构成。截至 2019 年末，公司其他类负债余额 30.97 亿元，占负债总额的 10.06%。其中，预收账款 17.94 亿元；存入保证金 2.09 亿元；应付利息 4.41 亿元。

2020 年以来，部分资产证券化产品到期，导致公司负债规模有所下降。公司股东对公司支持力度较大，股东存款规模有所上升。截至 2020 年 6 月末，公司负债总额 287.29 亿元，较上年末减少 6.71%。其中：股东存款 190.00 亿元，较上年末增加 13.77%，占负债总额的 66.13%；市场融入资金余额 67.75 亿元，较上年末减少 38.40%，占负债总额的 23.58%；其中

资产证券化产品余额 24.75 亿元。

3. 经营效率与盈利水平

公司营业收入保持增长，盈利能力持续提升。考虑到目前我国宏观经济下行，且新冠疫情对汽车行业造成进一步冲击，汽车金融行业未来业务拓展、盈利实现或将面临一定压力。

公司利息净收入增长驱动营业收入保持增长态势。近年来，一方面，随着信贷规模的减少，公司利息收入增长承压；另一方面，公司合理控制负债规模及融资成本，利息支出整体有所减少，公司利息净收入保持增长态势，但增速有所放缓。2019 年，公司实现营业收入 21.91 亿元（见表 12），其中利息净收入 21.32 亿元，占营业收入的 97.31%；利息收入中，发放贷款和垫款的利息收入占全部利息收入的 97.14%。2019 年，公司手续费及佣金净支出 0.03 亿元。

表 12 收益指标 单位：亿元、%

项 目	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 1—6 月
营业收入	12.60	21.31	21.91	12.77
利息净收入	12.42	21.06	21.32	12.76
手续费及佣金净收入	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01
其他业务收入	0.18	0.15	0.18	0.02
营业支出	9.33	12.65	12.21	7.72
税金及附加	0.26	0.22	0.21	0.12
业务及管理费	3.91	7.65	8.17	4.03
资产减值损失	5.16	4.78	3.83	3.58
拨备前利润总额	8.48	13.56	13.65	8.65
净利润	2.73	7.47	8.34	4.31
成本收入比	31.05	35.91	37.29	31.52
拨备前资产收益率	3.05	3.49	3.63	--
平均资产收益率	0.98	1.92	2.22	--
平均净资产收益率	6.02	11.40	11.57	--

数据来源：公司审计报告及财务报表，联合资信整理

近年来，公司综合考虑信贷资产质量变化及盈利情况计提资产减值准备，新增资产减值

损失规模有所减少。2017—2018年，由于市场营销费用中服务费采取摊销形式进行计算，部分2017年的服务费在2018年进行了摊销，公司业务及管理费有所增加，营业支出规模明显增加；2019年，由于新增资产减值损失规模下降，公司营业支出略有下降。2019年，公司营业支出12.21亿元。其中，业务及管理费8.17亿元；成本收入比为37.29%；新增资产减值损失3.83亿元，其中贷款减值损失3.90亿元。

近年来，公司平均资产收益率与平均净资产收益率持续提升。2019年，公司实现拨备前利润总额13.65亿元；拨备前资产收益率为3.63%；净利润8.34亿元，平均资产收益率和平均净资产收益率分别为2.22%和11.57%。

2020年1—6月，公司实现营业收入12.77亿元，较去年同期增长16.40%；实现净利润4.31亿元，较去年同期增长1.65%。

4. 流动性

公司现金流较为充裕，流动性比例高；充足的授信余额及较为稳定的股东存款为公司业务的流动性需求提供了较好保障。

从现金流情况来看，2017—2018年，受客户存款及同业存放款项净增加额减少影响，公司经营活动产生的现金净流出规模明显增加；2019年，受客户贷款及垫款净增加额增加影响，公司经营活动产生的现金净流出进一步扩大。公司投资活动现金流保持净流出，主要为购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金流出，规模较小。公司筹资活动现金流保持净流入，2017年由于收到股东增资资金，筹资活动现金流正缺口较大；2019年公司发行资产支持证券，导致筹资现金流正缺口扩大（见表13）。总体来看，公司现金较为充裕。

表13 现金流情况 单位：亿元

项 目	2017年	2018年	2019年
经营性现金流净额	-5.97	-18.82	-27.88
投资性现金流净额	-0.22	-0.18	-0.40
筹资性现金流净额	30.00	11.95	48.26
现金及现金等价物净增加额	23.82	-7.05	19.99

现金及现金等价物年末余额	33.02	25.97	45.95
--------------	-------	-------	-------

数据来源：公司审计报告，联合资信整理

近年来，由于一个月内同业资产规模和一个月内到期的贷款规模上升，导致流动性比例持续提升。2017—2019年末，公司流动性比例分别为146.86%、889.80%和1781.64%。近年来，公司加强和同业机构的业务合作，同业授信为公司业务的流动性需求提供了较好保障。截至2020年6月末，公司与23家金融机构建立了融资授信关系，授信额度约525亿元，其中用信43亿元。此外，公司股东存款较为稳定，同时发行资产支持证券，负债结构得以优化，流动性需求进一步得到保障。

5. 资本充足性

近年来，公司主要通过股东增资和利润留存的方式补充资本。随着盈利水平的持续提升，利润留存对其资本起到较好的补充作用。2017年，股东兵装集团、兵装财务公司及长安汽车对公司增资30.00亿元，其中22.68亿元计入股本，7.32亿元计入资本公积，此次增资后资本增至47.68亿元。此外，随着盈利水平的持续提升，公司利润留存对其资本起到较好的补充作用。2017—2018年，公司未向股东分红；2019年，公司向股东分红2.61亿元，占当年净利润的比重为31.34%。截至2019年末，公司股东权益合计74.95亿元，其中实收资本47.68亿元，未分配利润11.71亿元。

近年来，由于同业资产波动及利息收入增长带来的操作风险加权资产增多，公司风险资产系数有所上升。2018年末，公司风险权重较高的贷款规模下降导致当年风险资产规模较上年末下降，但资产规模也随之下降，风险资产系数有所上升；2019年末，公司存放同业款项规模上升，且利息收入增长带来的操作风险加权资产增多，导致年末风险资产系数较上年末上升。截至2019年末，公司风险加权资产余额331.44亿元；风险资产系数为86.56%（见表14），处于较高水平；股东权益/资产总额为

19.57%，财务杠杆水平不高。公司盈利能力的提升带动了资本内生能力的提升，但需关注业务的持续发展对资本的消耗。截至 2019 年末，公司资本充足率为 23.66%，一级资本充足率和核心一级资本充足率均为 22.55%，资本保持充足水平。

表 14 资本充足性情况 单位：亿元、%

项 目	2017 年末	2018 年末	2019 年末	2020 年 6 月末
资本净额	65.69	72.53	78.42	82.49
一级资本净额	61.66	69.04	74.75	79.04
核心一级资本净额	61.66	69.04	74.75	79.04
风险加权资产余额	335.33	304.66	331.44	313.89
风险资产系数	81.85	82.74	86.56	85.63
股东权益/资产总额	15.08	18.80	19.57	21.62
资本充足率	19.59	23.81	23.66	26.28
一级资本充足率	18.39	22.66	22.55	25.18
核心一级资本充足率	18.39	22.66	22.55	25.18

数据来源：公司监管报表，联合资信整理

2020 年以来，随着公司资产规模下降，风险加权资产余额有所减少。公司利润留存推动资本规模持续增长，资本充足水平有所上升。截至 2020 年 6 月末，公司所有者权益 79.26 亿元，其中实收资本 47.68 亿元，未分配利润 16.02 亿元；资本充足率 26.28%，一级资本充足率和核心一级资本充足率均为 25.18%。

八、本次债券偿付能力分析

截至本报告出具日，公司无存续期内的金融债券。假设本期债券发行规模为 5 亿元，以 2019 年末财务数据为基础进行测算，公司可快速变现资产、净利润、股东权益对本期金融债券本金的保障倍数见表 15。总体看，考虑到公司股东实力较强以及较为充足的银行授信余额因素，公司对本期金融债券本金的偿付能力极强。

表 15 金融债券保障情况 单位：亿元、倍

项 目	2019 年末
金融债券本金	5.00

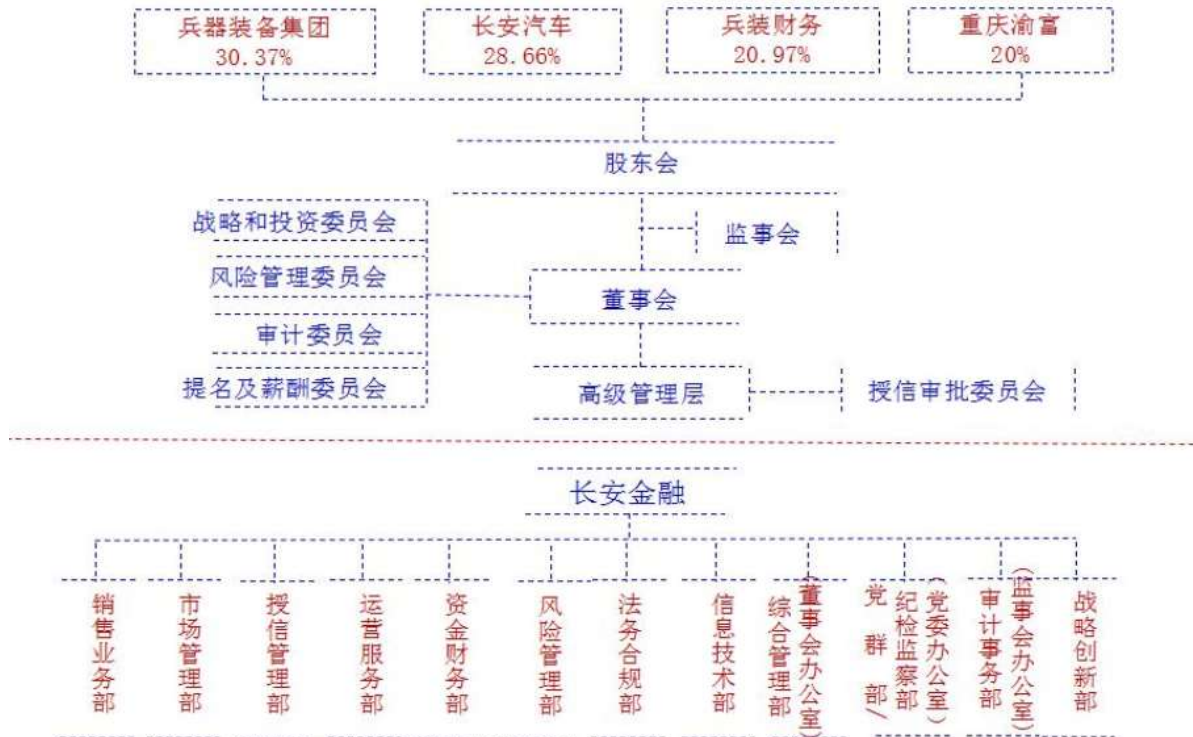
可快速变现资产/金融债券本金	11.06
股东权益/金融债券本金	14.99
净利润/金融债券本金	1.67

数据来源：公司审计报告，联合资信整理

九、结论

综合上述对公司在公司治理、内部控制、业务经营、风险管理以及财务状况等方面综合分析，联合资信认为，在未来一段时期内公司信用状况将保持稳定。

附录 1 2020 年 6 月末组织架构图



附录 2 同业对比表

2019 年指标	福特汽车金融	长安汽车金融
资产总额(亿元)	248.38	382.91
股东权益(亿元)	60.16	74.95
不良贷款率(%)	0.10	1.21
拨备覆盖率(%)	1561.84	405.00
贷款拨备率(%)	1.54	4.92
股东权益/资产总额(%)	24.22	19.57
资本充足率(%)	27.07	23.66
一级资本充足率(%)	25.97	22.55
核心一级资本充足率(%)	25.97	22.55
营业收入(亿元)	12.17	21.91
净利润(亿元)	6.22	8.34
成本收入比(%)	40.77	37.29
平均资产收益率(%)	1.96	2.22
平均净资产收益率(%)	10.27	11.57

注：“福特汽车金融”为“福特汽车金融（中国）有限公司”简称
数据来源：各公司公开年报、Wind

附录 3 主要财务指标计算公式

现金类资产	现金+存放中央银行款项
同业资产	存放同业及其他金融机构款项+拆出资金+买入返售金融资产
吸收存款	股东存款+经销商保证金
市场融入资金	同业及其他金融机构存放款项+拆入资金+卖出回购金融资产+同业存单+发行的债券
可快速变现资产	现金+存放中央银行款项+存放同业款项+拆出资金+交易性金融资产+买入返售金融资产+可供出售金融资产
单一最大客户贷款比例	最大单一客户贷款余额/资本净额×100%
最大十家客户贷款比例	最大十家客户贷款余额/资本净额×100%
不良贷款率	不良贷款余额/贷款余额×100%
贷款拨备率	贷款损失准备金余额/贷款余额×100%
拨备覆盖率	贷款损失准备金余额/不良贷款余额×100%
流动性比例	流动性资产/流动性负债×100%
风险资产系数	风险加权资产/资产总额
核心一级资本充足率	核心一级资本净额/各项风险加权资产×100%
一级资本充足率	一级资本净额/各项风险加权资产×100%
成本收入比	业务及管理费用/营业收入×100%
拨备前资产收益率	拨备前利润总额/[(期初资产总额+期末资产总额)/2] ×100%
平均资产收益率	净利润/[(期初资产总额+期末资产总额) /2] ×100%
平均净资产收益率	净利润/[(期初净资产总额+期末净资产总额) /2] ×100%

附录 4-1 汽车金融公司主体长期信用等级设置及其含义

联合资信汽车金融公司主体长期信用等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。除AAA级，CCC级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。详见下表：

信用等级设置	含 义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务
C	不能偿还债务

附录 4-2 汽车金融公司中长期债券信用等级设置及其含义

联合资信汽车金融公司中长期债券信用等级设置及含义同主体长期信用等级。

附录 4-3 评级展望设置及其含义

联合资信评级展望是对信用等级未来一年左右变化方向和可能性的评价。联合资信评级展望含义如下：

评级展望设置	含 义
正面	存在较多有利因素，未来信用等级提升的可能性较大
稳定	信用状况稳定，未来保持信用等级的可能性较大
负面	存在较多不利因素，未来信用等级调低的可能性较大
发展中	特殊事项的影响因素尚不能明确评估，未来信用等级可能提升、降低或不变

联合资信评估股份有限公司关于 2021年长安汽车金融有限公司 金融债券（第一期）（债券通）的跟踪评级安排

根据相关监管法规和联合资信有关业务规范，联合资信将在本期债项信用等级有效期内持续进行跟踪评级，跟踪评级包括定期跟踪评级和不定期跟踪评级。

长安汽车金融有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求及时提供相关资料。联合资信将在本期债项评级有效期内每年至少完成一次跟踪评级，于每年7月31日前发布跟踪评级结果和报告。

长安汽车金融有限公司或本期债项如发生重大变化，或发生可能对长安汽车金融有限公司或本次债项信用等级产生较大影响的重大事项，长安汽车金融有限公司应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注长安汽车金融有限公司的经营管理状况、外部经营环境及本期债项相关信息，如发现长安汽车金融有限公司出现重大变化，或发现存在或出现可能对长安汽车金融有限公司或本期债项信用等级产生较大影响的事项时，联合资信将就该项进行必要调查，及时对该事项进行分析，据实确认或调整信用评级结果。

如长安汽车金融有限公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对长安汽车金融有限公司或本期债项信用等级变化情况做出判断，联合资信可以终止评级。

联合资信将指派专人及时与长安汽车金融有限公司联系，并按照监管要求及时出具跟踪评级报告和结果。联合资信将按相关规定报送及披露跟踪评级报告和结果。

