

宝马汽车金融（中国）有限公司

2020 年度跟踪评级报告

项目负责人：胡欣辰 xchhu@ccxi.com.cn

项目组成员：许文博 wbxu@ccxi.com.cn

电话：(010)66428877

传真：(010)66426100

2020 年 7 月 30 日

声 明

■ 本次评级为发行人委托评级。除因本次评级事项使中诚信国际与评级对象构成委托关系外，中诚信国际与评级对象不存在任何其他影响本次评级行为独立、客观、公正的关联关系；本次评级项目组成员及信用评审委员会人员与评级对象之间亦不存在任何其他影响本次评级行为独立、客观、公正的关联关系。

■ 本次评级依据评级对象提供或已经正式对外公布的信息，相关信息的合法性、真实性、完整性、准确性由评级对象负责。中诚信国际按照相关性、及时性、可靠性的原则对评级信息进行审慎分析，但对于评级对象提供信息的合法性、真实性、完整性、准确性不作任何保证。

■ 本次评级中，中诚信国际及项目人员遵照相关法律、法规及监管部门相关要求，按照中诚信国际的评级流程及评级标准，充分履行了勤勉尽责和诚信义务，有充分理由保证本次评级遵循了真实、客观、公正的原则。

■ 本评级报告的评级结论是中诚信国际遵照相关法律、法规以及监管部门的有关规定，依据合理的内部信用评级流程 and 标准做出的独立判断，不存在因评级对象和其他任何组织或个人的不当影响而改变评级意见的情况。

■ 本信用评级报告对评级对象信用状况的任何表述和判断仅作为相关决策参考之用，并不意味着中诚信国际实质性建议任何使用人据此报告采取投资、借贷等交易行为，也不能作为使用人购买、出售或持有相关金融产品的依据。

■ 中诚信国际不对任何投资者（包括机构投资者和个人投资者）使用本报告所表述的中诚信国际的分析结果而出现的任何损失负责，亦不对发行人使用本报告或将本报告提供给第三方所产生的任何后果承担责任。

■ 本次评级结果中的信用等级自本评级报告出具之日起生效，有效期为受评债券的存续期。债券存续期内，中诚信国际将按照《跟踪评级安排》，定期或不定期对评级对象进行跟踪评级，根据跟踪评级情况决定评级结果维持、变更、暂停或中止评级对象信用等级，并及时对外公布。

信用等级通知书

信评委函字 [2020]跟踪 3247 号

宝马汽车金融（中国）有限公司：

中诚信国际信用评级有限责任公司对贵公司及贵公司存续期内相关债项进行了跟踪评级。经中诚信国际信用评级委员会审定：

维持贵公司主体信用等级为 **AAA**，评级展望为稳定；

维持“18 宝马汽车 01”和“18 宝马汽车 02”的信用等级为 **AAA**。

特此通告

中诚信国际信用评级有限责任公司

二零二零年七月三十日



评级观点：中诚信国际维持宝马汽车金融（中国）有限公司（以下称“宝马金融中国”或“公司”）的主体信用等级为 **AAA**，评级展望为稳定；维持“18 宝马汽车 01”和“18 宝马汽车 02”的信用等级为 **AAA**。中诚信国际肯定了公司强大的股东支持和资本实力、品牌和渠道优势、成熟的管理和运营经验以及良好的盈利能力和资产质量等正面因素对公司业务发展及信用水平具有的良好支撑作用；同时，中诚信国际关注到，国内汽车金融市场竞争环境日益激烈、汽车行业波动、资产规模和资产质量承压以及未来业务规模持续扩张或对公司风险管理能力的考验等因素对公司经营及信用状况形成的影响。

概况数据

宝马金融中国	2017	2018	2019
资产总额（亿元）	873.55	992.93	1,061.94
所有者权益（亿元）	143.34	159.12	183.30
不良贷款余额（亿元）	1.10	1.54	1.69
净营业收入（亿元）	35.77	33.55	42.56
拨备前利润（亿元）	29.78	27.29	34.91
净利润（亿元）	20.78	15.78	24.18
平均资本回报率(%)	19.25	10.43	14.12
平均资产回报率(%)	2.39	1.69	2.35
不良贷款率(%)	0.14	0.17	0.16
资本充足率(%)	20.35	19.72	20.64
宝马集团	2017	2018	2019
总资产（亿欧元）	1,955.06	2,089.38	2,280.34
所有者权益（亿欧元）	541.07	578.29	599.07
营业收入（亿欧元）	982.82	968.55	1,042.10
净利润（亿欧元）	86.75	70.64	50.22

注：1、宝马金融中国数据来源为公司提供的经毕马威华振会计师事务所（特殊普通合伙）审计的 2017 年、2018 和 2019 年财务报告；

2、宝马集团的数据来源为宝马集团 2017、2018 和 2019 年审计报告，其中 2017 年财务数据为 2018 年审计报告期初数，2018 年财务数据为 2019 年审计报告期初数，2019 年财务数据为 2019 年审计报告期末数。

资料来源：宝马金融中国、宝马集团，中诚信国际整理

正面

■ **强大的股东支持和资本实力。**作为宝马集团（以下称“母公司”）在华唯一一家汽车金融公司，宝马金融中国在业务运营、风险管理、资本补充等方面均得到了母公司的大力支持；同时，较强的资本实力对公司业务发展起到良好的支持

同行业比较

2019 年主要指标	宝马金融中国	东风日产汽车金融
总资产（亿元）	1,061.94	616.92
净资产（亿元）	183.30	134.25
净利润（亿元）	24.18	15.42
平均资产回报率（%）	2.35	2.73
不良贷款率（%）	0.16	0.02
资本充足率（%）	20.64	27.32

注：1、“东风日产汽车金融”为“东风日产汽车金融有限公司”简称。2、同行业比较根据公开可获取的汽车金融公司数据整理，非同等级标准数据

资料来源：公司年度报告，中诚信国际整理

作用。

■ **品牌和渠道优势。**公司在服务汽车经销商和个人客户中具有专业高效的竞争优势，业务范围及规模不断扩大，合作经销商数量持续增加，市场渗透率较高。

■ **具有成熟的管理和运营经验。**作为厂商系汽车金融公司，凭借母公司成熟的汽车金融管理及运营经验，在服务汽车经销商和个人客户中具有专业高效的竞争优势。

■ **盈利能力和资产质量较好。**借鉴母公司的管理理念和审慎的风险管理技术，盈利水平有所提升，资产质量处于行业较好水平。

关注

■ **市场竞争环境日益激烈及汽车行业波动为经营带来不利影响。**国内汽车金融服务行业参与主体日益多元化，来自银行、租赁公司以及汽车金融公司之间的竞争加剧。此外，汽车行业周期性波动对公司业务稳定性产生不利影响，经营环境较为严峻。

■ **资产规模和资产质量承压。**宏观经济总体下行叠加突发疫情使得公司资产规模和资产质量承压。

■ **风控能力仍需提高。**未来业务规模扩张以及渠道下沉或对风险管理能力提出更高要求。

评级展望

中诚信国际认为，宝马汽车金融（中国）有限公司信用水平在未来 12~18 个月内将保持稳定。

■ **可能触发评级下调因素。**公司治理和内部控制出现重大漏洞和缺陷；财务状况的恶化，如资产质量下降、资本金不足等；外部支持能力及意愿大幅弱化。

本次跟踪债项情况

债券简称	本次债项信用等级	上次债项信用等级	发行金额（亿元）	债券余额（亿元）	债券期限	发行时间
18 宝马汽车 01	AAA	AAA	30.00	30.00	3 年	2018/04/12
18 宝马汽车 02	AAA	AAA	30.00	30.00	3 年	2018/07/23

跟踪评级原因

根据国际惯例和主管部门要求，中诚信国际需对公司存续期内的债券进行定期与不定期跟踪评级，对其风险程度进行跟踪监测。本次评级为定期跟踪评级。

宏观经济和政策环境

宏观经济：虽然在新冠肺炎疫情冲击下一季度 GDP 同比大幅负增长，但随着疫情防控和复工复产成效的显现，二季度 GDP 当季同比由负转正，上半年 GDP 降幅收窄至-1.6%。后续中国经济有望延续复苏势头，但内外风险及结构性问题的存在仍将对经济回暖带来一定制约，复苏的节奏或边际放缓。

二季度以来，随着国内疫情防控取得成效、复工复产推进，中国经济持续修复。从生产侧来看，工业生产恢复较快，二季度各月工业增加值同比持续正增长。从需求侧来看，基建与房地产投资回升带动投资底部反弹；随着大部分区域居民活动趋于正常化消费略有改善；出口虽然上半年累计同比负增长，但在疫情全球蔓延而中国率先复工复产背景下仍显著好于预期。但需要关注的是，宏观数据回暖主要是政策性因素带动，市场化的修复力量依然偏弱。具体来看，服务业恢复相对较慢，服务业生产指数虽由负转正但依然低位运行；制造业投资、民间投资疲弱，消费修复相对较为缓慢等等。从价格水平来看，随着疫情冲击缓解和“猪周期”影响的弱化，CPI 高位回落；需求不足 PPI 持续低迷但后续降幅或有望小幅收窄，全年通胀通缩压力或仍可控。

宏观风险：当前中国经济运行依然面临多重挑战。首先，尽管中国经济在全球率先从疫情冲击中复苏，但疫情海外蔓延持续，疫情依然是需要关注的重要风险：一方面，疫情之下全球经济衰退在所难免，中国经济依然面临外部需求疲弱的压力；另一方面，国内疫情防控既要防外部输入，又要妥善处置疫情在个别区域的二次爆发，对国内生产生活

仍有一定的影响。第二，大国博弈与疫情冲击、国际政治角力等多重因素交织下，以美国为首的西方国家对中国挑畔行为增多，地缘政治风险加剧。第三，当前国内经济供给面与需求面的恢复并不同步，经济下行期微观主体行为也趋于保守，企业自发投资动力不足，居民部门消费倾向向下移，结构性问题的存在使得后续经济进一步复苏的难度加大。第四，国内宏观政策逐步向常态化过度，信用或边际略为收紧，叠加疫情冲击、经济下行背景下的企业经营压力加大，信用风险有可能加速释放；此外，经济增长放缓财政收入大幅下滑但财政支出加大，政府部门尤其是地方政府的收支平衡压力进一步凸显。

宏观政策：“两会”政府工作报告明确提出，加大“六稳”工作力度，以保促稳，下半年宏观政策将继续坚持底线思维，统筹考虑保增长、防风险工作。考虑到政府工作报告并未提出全年经济增速具体目标，且当前我国经济复苏势头较好，继续通过强刺激保经济总量增长的必要性降低，宏观政策或逐步从对冲疫情冲击的应急政策向常态化政策转变，更加注重结构调整。在具体政策措施上，货币政策延续稳健灵活适度、更趋常态化，重心或向直达实体倾斜；政府工作报告明确财政赤字率按3.6%以上安排，新增专项债额度大幅提升，并发行一万亿元特别国债，积极财政在更加积极同时，支出结构也将进一步优化，重点投向民生及新基建等领域。值得一提的是，政府工作报告将稳就业、保民生置于优先位置，考虑到中小企业在稳就业方面发挥的重大作用，对中小企业的政策支持仍有望进一步加大。

宏观展望：考虑到内外风险和结构性矛盾制约以及宏观政策刺激力度的边际弱化，相比于二季度经济的快速反弹，下半年经济修复的节奏和力度或边际放缓。但在国内疫情防控得力、稳增长政策持续发挥作用的背景下，经济将有望保持复苏态势。

中诚信国际认为，得益于中国强有力的疫情防控和宏观调控政策，2020年中国经济有望实现正增长，是疫情之下全球难得的全年GDP依旧能保

持增长的经济体，但仍需关注疫情全球蔓延及地缘政治风险给中国经济带来的冲击。从中长期来看，中国市场潜力巨大，改革走向纵深持续释放制度红利，中国经济中长期增长韧性持续存在。

近期关注

在行业低速发展的背景下，汽车厂商经营承压

汽车行业是我国国民经济的重要支柱产业之一。进入 21 世纪以来，我国宏观经济总体呈现持续快速增长局面，居民生活水平稳步提高，汽车的普及率明显提高，对我国汽车行业快速发展起到了推动作用。随着工业技术水平提高和汽车产业集群效应，我国汽车行业已形成了多品种、全系列的各种整车和零部件生产及配套体系。

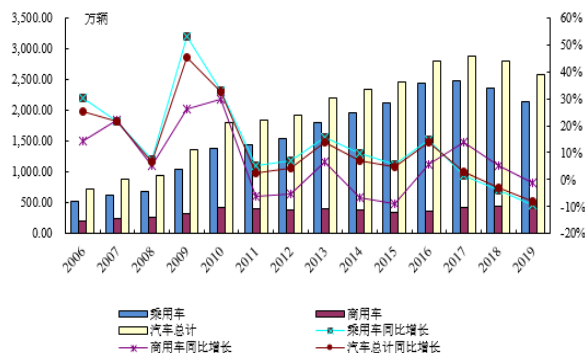
从短期来看，我国汽车行业周期性较强，同时受政策影响显著，产、销量增速波动剧烈。2017 年，受车辆购置税优惠政策退坡及前期高基数等因素影响，乘用车行业产销增速明显回落并拉低了整体行业增速，全年汽车市场产销量分别达 2,901.54 万辆和 2,887.89 万辆，同比分别增长 3.19% 和 3.04%，增速较 2016 年分别下降 11.27 个百分点和 10.61 个百分点；其中，乘用车方面，随着购置税优惠政策的逐步退出，市场后续增长明显乏力，2017 年我国乘用车产销量分别为 2,480.67 万辆和 2,471.83 万辆，同比分别增长 1.58% 和 1.40%，增速较上年同期分别回落 13.92 和 13.53 个百分点；商用车市场方面，受益于超载超限治理、基建投资逐步增长、国 V 排放升级逐步开展等因素，中重卡市场延续前期高速增长态势，同时轻卡销量增速也由负转正，2017 年商用车市场产销量分别为 420.87 万辆和 416.06 万辆，同比分别增长 13.81% 和 13.95%。

2018 年，受宏观经济增速回落、消费信心不足及优惠政策全面退出等因素的影响，我国汽车产业面临较大压力，全年产销量分别为 2,780.9 万辆和 2,808.1 万辆，较 2017 年分别下降 4.2% 和 2.8%，28 年以来首次出现负增长。2018 年，乘用车产销量分别达 2,352.9 万辆和 2,371.0 万辆，较 2017 年分别

下降 5.2% 和 4.1%。从增速变化相比，2018 年上半年增速明显高于下半年增速。2018 年以来，吃、行、租房等物价的较快上升、油价增长过快及部分三四线城市房地产挤出效应的凸显对汽车市场产生负面影响。此外，经济增速的放缓，股市的持续下跌及较高的家庭负债率亦遏制了一定大额消费需求，由于国六排放标准预计于 2019 年实施，部分自主品牌降价去库存，消费者观望情绪加重，受上述因素叠加影响，乘用车市场首次出现负增长。商用车方面，2018 年受治超罚超政策红利释放殆尽及前期高基数等因素影响，行业增长速度有所下降，产销量分别为 428.0 万辆和 437.1 万辆，较上年同期分别增长 1.7% 和 5.1%，增速分别回落 12.1 个百分点和 8.9 个百分点。

2019 年，我国汽车产销量分别为 2,572.1 万辆和 2,576.9 万辆，同比分别下降 7.5% 和 8.2%，产销量降幅比上年分别扩大 3.3 和 5.4 个百分点。受乘用车进入传统销售旺季、终端优惠力度较大、商用车市场需求有所改善及基数下降等因素影响，2019 年下半年以来我国汽车市场产销降幅有所收窄，消费信心缓慢修复。但短期内受宏观经济增速放缓、物价上涨过快及居民杠杆水平高企等因素影响，市场需求复苏压力犹存。2019 年以来，乘用车市场表现仍然较弱，全年我国乘用车产销量分别为 2,136 万辆和 2,144.4 万辆，同比分别下降 9.2% 和 9.6%。但受益于下半年基数较低及进入传统销售旺季等因素影响，乘用车销售环比有所改善。2019 年，商用车市场分别实现产销量 436.0 万辆和 432.4 万辆，受前期基数较高及相关部门治理轻卡“大吨小标”问题等因素影响，同比分别上升 1.9% 和下降 1.1%；其中，卡车产销量分别为 388.8 万辆和 385.0 万辆，产销同比分别增长 2.6% 和下降 0.9%；客车产销量分别为 47.2 万辆和 47.4 万辆，同比分别增长 7.3% 和 2.3%。

图1：近年来中国汽车销量及增速情况（单位：万辆，%）



资料来源：中国汽车工业信息网，中诚信国际整理

总体而言，2018 年以来，受购置税优惠政策全面退出、前期销量透支、房地产挤出效应及经济增长放缓等因素影响，消费者购车意愿不强，行业增速大幅回落，2018 年 6 月起，乘用车市场转为负增长态势。在行业低速发展的背景下，汽车厂商经营承压，竞争日趋白热化，不能及时适应市场变化的厂商或将被淘汰，市场集中度从而得到提升。

国内汽车行业周期性波动、监管政策不断完善以及市场参与主体日益增加，汽车金融行业竞争不断强化；多项刺激汽车消费的政策相继出台，为汽车金融行业发展迎来利好

汽车金融公司是现代汽车销售体系中不可缺少的重要组成部分，它依托整车厂商，服务于厂商的销售增长，推动汽车消费的增长和促进厂商资金的尽快回笼。同时，汽车金融公司也从汽车金融服务中获取丰厚的回报，在改善汽车产业链的利润结构、提高汽车企业的综合服务能力与竞争力以及推动汽车产业的持续、稳定发展方面发挥积极作用。

汽车金融公司在国外已经有近百年的发展历史，而在中国仍是一个新兴的行业。根据中国加入 WTO 的承诺，中国银保监会（原银监会）于 2003 年 10 月和 11 月先后颁布了《汽车金融公司管理办法》和《汽车金融公司管理办法实施细则》，正式开放国内汽车消费信贷及相关业务，允许国内外符合条件的机构在国内开办汽车金融公司。鉴于国内消费金融的环境尚不成熟，2003 年颁布的《汽车金融公司管理办法》和《汽车金融公司管理办法实施

细则》较为谨慎，对汽车金融公司的业务经营做出了种种限制，特别是仅允许汽车金融公司通过股东存款以及银行借款进行融资，严格地限制了汽车金融公司的融资渠道，使融资问题成为长期阻碍汽车金融公司快速发展的瓶颈。与此同时，国外通行的汽车租赁业务也没能纳入汽车金融公司的业务范围。

随着汽车金融公司在中国的快速发展，为了促进汽车金融行业健康发展和完善监管，银保监会（原银监会）2007 年 12 月颁布了新版的《汽车金融公司管理办法》（以下称“管理办法”），并于 2008 年 1 月 24 日公布并开始施行，为汽车金融公司的发展提供了相对宽松的政策环境。管理办法首先放松了对汽车金融公司融资渠道的管制，允许汽车金融公司发行金融债券融资获得长期稳定的资金，以缓解资产负债严重错配的问题，而允许从事同业拆借则提高了汽车金融公司的短期融资能力。同时，新办法允许开展租赁业务，为汽车金融公司提供了一个未来的利润增长点，使得汽车金融公司有望与国际接轨，形成零售贷款、批发贷款和融资租赁三大核心业务。此外，新办法还提高了汽车金融公司出资人经济实力的门槛，并强调出资人在汽车金融管理经验或专业团队方面的资格，对汽车金融公司的风险管理制度建设也提出了更高的监管要求。2014 年，中国人民银行和银保监会（原银监会）发布公告（银监文号：其他[2014]8 号），规范了汽车金融公司发行金融债券行为，放宽了发债条件，有助于打通汽车金融公司融资渠道。近年来，各监管机构相继发布鼓励汽车流通和消费升级的相关政策，促进汽车产业和汽车金融行业的发展。2016 年 3 月，中国人民银行和银保监会（原银监会）联合印发了《关于加大对新消费领域金融支持的指导意见》，允许汽车金融公司在向消费者提供购车贷款（或融资租赁）的同时，根据消费者意愿提供附属所购车辆的附加产品（如导航设备、外观贴膜、充电桩等物理附属设备以及车辆延长质保、车辆保险等无形附加产品和服务）的融资，增大了汽车金

融公司的业务范围。2017年4月，商务部颁布《汽车销售管理办法》，打破汽车销售品牌授权单一体制，促进汽车流通渠道多元化，市场导向作用更加明显；鼓励发展共享型、节约型、社会化的汽车销售和售后服务网络，并助力汽车流通网络向三四线城市和农村地区下沉。同年10月，中国人民银行、银保监会（原银监会）发布修订后的《汽车贷款管理办法》，降低二手车的门槛、增加新能源车的定义，同时还取消了目前汽车贷款中的强制担保，汽车贷款准入门槛进一步降低，我国汽车金融的渗透率有望继续提升。随后11月中国人民银行和银保监会（原银监会）又发布了《中国人民银行中国银行业监督管理委员会关于调整汽车贷款有关政策的通知》，进一步明确了各类型汽车贷款最高发放比例要求，其中二手车贷款比例由50%提高到70%，新能源汽车贷款比例为85%，较传统动力汽车贷款比例提高5%。该通知进一步释放社会多元化消费潜力，推动绿色环保产业经济发展，提升汽车消费信贷市场供给质效。2018年9月，中共中央、国务院印发《关于完善促进消费体制机制 进一步激发居民消费潜力的若干意见》，明确提出促进汽车消费优化升级，严格汽车产品质量监管，全面取消二手车限迁政策，同时鼓励农村地区的汽车消费。

2018年，受宏观经济增速回落、消费信心不足及优惠政策全面退出等因素的影响，我国汽车产业面临较大压力，全年产销量分别为2,780.9万辆和2,808.1万辆，较2017年分别下降4.2%和2.8%，28年以来首次出现负增长。2019年1月28日，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)》，推出刺激汽车消费等六项举措，旨在减小汽车销量跌幅，以缓解汽车市场低迷所引发的一系列影响。2019年4月11日，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，同时继续促进新能源汽车消费，提出要加快出台《二手车流通管理办法》，活跃二手车交易市场。

截至2019年末，已有上汽通用汽车金融有限责任公司、丰田汽车金融(中国)有限公司等25家公司获得中国银保监会（原银监会）批准开业。

表 1：截至 2019 年末已获批准成立的汽车金融公司

公司名称	成立时间
上海通用汽车金融有限责任公司	2004 年 8 月
大众汽车金融（中国）有限公司	2004 年 8 月
丰田汽车金融（中国）有限公司	2005 年 1 月
福特汽车金融（中国）有限公司	2005 年 6 月
梅赛德斯-奔驰汽车金融有限公司	2005 年 9 月
东风标致雪铁龙汽车金融有限公司	2006 年 5 月
沃尔沃汽车金融（中国）有限公司	2006 年 7 月
东风日产汽车金融有限公司	2007 年 10 月
菲亚特克莱斯勒汽车金融有限责任公司	2007 年 12 月
奇瑞徽银汽车金融股份有限公司	2009 年 4 月
广汽汇理汽车金融有限公司	2010 年 5 月
宝马汽车金融（中国）有限公司	2010 年 9 月
三一汽车金融有限公司	2010 年 10 月
一汽汽车金融有限公司	2012 年 1 月
北京现代汽车金融有限公司	2012 年 6 月
长安汽车金融有限公司	2012 年 8 月
瑞福德汽车金融有限公司	2013 年 1 月
天津长城汽车金融有限公司	2014 年 5 月
华泰汽车金融有限公司	2015 年 2 月
比亚迪汽车金融有限公司	2015 年 2 月
华晨东亚汽车金融有限责任公司	2015 年 4 月
上海东正汽车金融有限责任公司	2015 年 3 月
吉致汽车金融有限公司	2015 年 8 月
山东豪沃汽车金融有限公司	2015 年 9 月
裕隆汽车金融（中国）有限公司	2016 年 2 月

资料来源：中诚信国际根据公开资料整理

在经营模式上，已设立的汽车金融公司大多受股东的直接控制，为股东的汽车厂商提供与汽车消费相关的融资支持以促进车辆销售。多数汽车金融公司为股东厂商旗下的汽车品牌执行专属性服务，不提供对其他汽车品牌的融资支持。也有少数汽车金融公司进行开放式（非专属）经营，向所有汽车品牌提供融资服务。多数汽车金融公司的专属性服务模式，使其业务目标更倾向于促进股东旗下各品

牌汽车的销售量增长，与股东经济利益存在直接的一致性，更容易获得股东在经营管理和资金上的强力支持。

从行业竞争状况来看，由于多数汽车金融公司仅对股东旗下的汽车品牌进行融资支持，因此汽车金融公司之间的竞争并不明显。不过，基于汽车金融业务的复杂性和中国汽车生产厂商较多实行合资经营的特性，汽车金融公司在国内开展业务仍面临着以下四方面的竞争：

第一，汽车金融公司与银行车贷产品的竞争。由于汽车贷款的专业性强且风险构成复杂，因此，银行在汽车贷款上并不具有太多的竞争优势。零售业务方面，汽车金融公司在汽车贷款的风险防控上具有自身专业性强的优势。虽然在贷款利率上银行贷款具有一定的优势，但是，由于汽车金融公司审核程序相对效率较高，使其产品相对与商业银行有更大的竞争力。所以，银行车贷产品对于汽车金融公司的零售业务没有明显的竞争优势，而在批发业务方面，由于汽车金融公司对于汽车生产厂商的专属性，银行除在利率上有一定的优势外不具备其他基本的竞争条件。

第二，少数开放式（非专属）经营的汽车金融公司与专属汽车金融公司的竞争。此类竞争也主要集中于零售业务。由于在汽车贷款方面同样具有专业性，因此其竞争因素主要在于对经销商关系的维护和贷款服务的效率上。但基于汽车消费的品牌影响力，该竞争对目前品牌地位突出的汽车金融公司竞争威胁较小。

第三，中外合资的汽车品牌下，外资股东独资的汽车金融公司与中资股东的财务公司之间的竞争。对于合资汽车品牌，中资股东的财务公司同样经营汽车贷款，分流了同类品牌的一部分业务，对外资股东独资的汽车金融公司构成了一定的竞争压力。不过，由于中资股东发展自主品牌汽车的意愿和能力增强，财务公司的主要精力集中于支持自主品牌汽车的销售融资，为汽车金融公司留出了较

大的市场空间。同时，在贷款业务经营的系统化程度和服务效率上，汽车金融公司仍具有一定的竞争优势。

第四，近年来互联网公司不同程度上推进汽车金融布局，对传统汽车金融公司带来挑战。互联网汽车金融公司利用交易平台与支付渠道的优势，搜集用户信息进行转化，颠覆了以经销商为核心渠道的汽车销售模式。互联网汽车金融公司也通过“以租代购”的业务模式，给汽车销售带来冲击，从而影响汽车金融公司业务发展。但由于互联网汽车金融公司缺乏主机厂的支持，因此车辆实际交付时间较长，与传统汽车金融公司存在差距。

汽车金融公司发展与汽车消费市场密切相关。在汽车消费的快速增长时期，汽车金融公司行业有着广阔的发展空间。同时，相比于国外发达汽车金融市场，中国汽车金融渗透率有较大提升空间。有关统计显示，截至 2019 年末，国外发达的汽车金融市场上平均金融渗透率超过 70%，中国新车整体金融渗透率（含汽车金融公司、银行、融资租赁公司等各市场参与主体）约为 43%，相比发达国家仍有较大的上升空间。但 2019 年以来，中国汽车消费市场延续低迷态势，由快速增长进入相对平稳的发展阶段，为国内汽车金融公司发展带来挑战。为应对汽车销量增速放缓以及来自更多市场主体的激烈竞争，汽车金融公司不断探索多元化的业务模式，逐步参与多品牌新车及二手车业务，进一步加强与股东厂商的业务协同，争取主机厂在产品、利率、渠道等方面的大力支持，发挥汽车金融公司独有的竞争优势。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/238001052107006036>