# 车企加速布局汽车金融 融资租赁成资本新宠

国内汽车融资租赁业务传统上以售后回租为主,利润率较高的"直租"模式近期成为新的热点

#### 证券时报记者 陈慧芳

在汽车产销量增速放缓、汽车消费 市场竞争加剧、新车销售利润持续走低 的趋势下,越来越多车企将目光投向日 渐成熟的汽车金融市场。

近日,众泰汽车宣布拟出资 12 亿元 携手江南农商银行成立汽车金融公司。 这背后,是嗅觉敏锐的资本与车企发现, 车市寒冬之下,汽车金融市场依旧是汽 车产业稳定的利润增长点。汽车融资租 赁业务作为其中一个环节,在资本的大 力布局之下开始发力,众多车企成立融 资租赁公司,欲瓜分这一渗透率尚低的 市场。

#### 又有车企入局

众泰汽车1月4日晚间发布对外 投资公告称,拟与江苏江南农村商业银 行股份有限公司发起设立江苏众泰汽 车金融有限公司(下称 "众泰汽车金 融")。众泰汽车金融公司注册资本为 15 亿元,其中众泰汽车以自有资金投 资 12 亿元,出资比例 80%;江南农商行 出资 3 亿元,出资比例 20%。众泰汽车 表示,该公司本次对外投资将充分发挥 合作方在金融领域方面的经验及资历 优势,加快公司在汽车融资租赁行业的 布局,优化公司战略布局,进一步提高 公司竞争力。

自 2004 年 《汽车金融公司管理办 法》颁布至今,国内已获批设立的汽车金 融公司共25家,这些汽车金融公司普遍 依靠一家汽车厂商主要出资成立,其中 15家涉及外资参股甚至全资控股,6家 汽车金融公司有国内银行参股。此次众 泰汽车金融如果获批成立,将成为江苏 省首家汽车金融公司。

值得注意的是,继2015年底裕隆汽 车金融获批成为第25家汽车金融公司 后,再无汽车金融公司获得银保监会批 准设立。

虽然3年多来银保监会并未批准成 立新的汽车金融公司,但车企对汽车金 融公司频频增资,也反映出汽车金融领 域的热度不减。

统计数据显示,2018年以来共有5 家汽车金融公司完成增资计划。其中, 菲亚特克莱斯勒汽车金融、吉致汽车金 融、山东豪沃汽车金融、福特汽车金融 陆续于去年上半年完成注册资本变更, 华晨东亚汽车金融则在去年 11 月完成 注册资本变更,5家公司合计增加注册 资本 36 亿元,增幅约 58%。而 2017 年 共有9家汽车金融公司披露或完成增 资计划。其中8家公司已完成注册资本 变更,注册资本合计增加 108.48 亿元,

据了解,在汽车成熟市场中,整车制 造和新车销售的利润占比不到30%,约 70%的利润来自于汽车金融、售后、二手 车等后市场环节。

根据中国银联数据,至2017年年 末,汽车金融资产规模以贷款余额记 含融资租赁)达到了6688亿元。根据 罗兰贝格最新发布的 2018 中国汽车 金融报告》数据,我国汽车金融渗透率 使用汽车金融产品销售的台数占总 销量的比重)从5年前的13%提升到 了目前接近 40%,在 2020 年预计将超 过 50%。

此外,作为消费金融重要分支的汽 车金融,也获得政策鼓励。修订后的《气 车贷款管理办法》在2018年1月实施, 汽车贷款比例上限提升,自用传统动力 汽车贷款比例最高80%,自用新能源车 85%,二手车贷款70%,进一步释放汽车 贷款功能。

面对仍将有广阔发展空间的汽车 金融市场,众泰汽车表示,公司目前已 形成以900余家一级经销商、1700余 家二级经销商组成的销售服务网络,一 方面可为汽车消费贷款产品的推广提 供有力支持,迅速扩大众泰汽车金融的 品牌影响力和业务规模;另一方面庞大 的经销商体系也为经销商贷款打下了 良好基础,众泰可以从中选择优质经销 商作为经销商贷款的业务试点,再逐步 将贷款推广至体系内有需求的其他经 销商。这是众泰汽车此次投资设立汽车 金融公司的重要前提,也为公司发展汽 车消费贷款和供应商贷款提供了基础

眼下,作为消费金融细分领域的 汽车金融,正成为各方资本追逐的

#### 汽车融资租赁受热捧

事实上,不只是众泰汽车,如今已经 有越来越多的车企将目光转向汽车金 融,其中,汽车融资租赁是最受资本热捧 的业务。

例如明星车企特斯拉,其于2018 年 12 月 19 日在上海注册 特斯拉融资 租赁(中国)有限公司",注册资本3000 万美元,该公司将向全国提供新能源及 相关领域产品的融资租赁服务与支持, 服务于特斯拉品牌。特斯拉融资租赁落 户上海陆家嘴金融城,2018年刚成立的 上汽通用汽车以及福特汽车融资租赁 公司同样落户于此。此外,2018年还有 东风汽车和江淮汽车也在融资租赁新 政策发布前提前布局了各自的融资租 赁公司。

值得注意的是,此次众泰汽车拟成 立的汽车金融公司, 也将融资租赁纳人 业务范围。根据公告,众泰汽车金融成立 初期将重点着力于汽车消费贷款业务, 在规模及盈利能力达到一定程度之后, 再逐步拓展到融资租赁等新兴业务。

传统经销商集团在2018年面临营 业收入和净利润增长明显放缓、甚至大 幅下滑的局面,而反观在2017年大量进 入市场的各路汽车融资租赁企业,则在 2018年开始发力,成为资本新宠。2018 年9月,弹个车的母公司大搜车,完成了 F轮 5.78 亿美元的融资;毛豆新车的母 公司车好多集团,继 2018年3月完成 8.18 亿美元融资后,同年 10 月又完成 C+轮 1.62 亿美金融资; 花生好车也在 2018年10月宣布完成2.1亿美金B轮 融资。

# 直租模式空间广阔

实际上,受资本热捧的是汽车融资 租赁业务形式之一的 "直租",即融资租 赁公司按照客户的需求达成一致后,直 接购买车辆,车辆挂户在租赁厂家名下, 再出租给消费者。上述获得资本青睐的 汽车电商平台,其主要业务形式即是 以 租代购"的汽车直租。

直租模式下,车辆的所有权归租赁 公司所有,消费者只需付车款的0~ 10%,无需再缴纳保险、购置税等其他费 用,即可将车开走。一年或数年之后客户 可自主选择车辆的归属权, 即购买为个 人所有或将车还给金融公司,如购买,还 可选择全款买下或贷款形式。

在现有汽车融资租赁业务中更普 遍的是"售后回租",卖车人和承租人 是同一人。在 回租"模式中,有资金需 要的个人通过出售,把车辆所有权转移 给融资租赁公司,并获得资金;同时融 资租赁公司再把车辆租给客户使用,收 取租金,承租人则继续保留了车辆的使

目前国内汽车融资租赁市场的主要 参与者可大致分为四类:银行等金融机 构、独立第三方、经销商和整车厂商。从 事融资租赁的业内人士对证券时报记者 表示,整车厂商做融资租赁有一定的优 势。一方面,整车厂商在车源和采购价格 上有着天然优势, 可以降低新车使用和 购买的门槛,从而吸引更多客户、促进新 车销售;另一方面,通过融资租赁,整车 厂商也解决了二手车置换的车源问题, 能够进一步挖掘二手车市场,在上面嫁 接更多服务,例如回收、维修、出租二手 车,以实现二次销售收益。

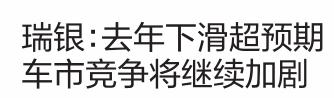
上述业内人士进一步表示,整车厂商 看重汽车融资租赁的直租模式,其核心能 力不是贷款,而是对汽车这一资产本身 的管理,进而分食整个产业链的蛋糕。

据了解, 当前国内汽车融资租赁业 务有80%左右是售后回租。然而回租模 式下,盈利模式较为单一,主要以金融利 差为主;直租模式的利润率更高,在风险 控制和用户体验上都更占优势,并且,这 是一块还尚未被瓜分的市场。

根据罗兰贝格发布的 2018 中国汽 车金融报告》,与成熟市场对标,中国的 新车整体汽车金融渗透率在 2017 年仍 远远落后于法国 70% )、德国 75% )和 美国 86%)。在融资租赁的直租方面,中 国在2017年4%的渗透率也远低于法国 (16%)、德国 20%)和美国 (30%)。报告 认为,随着新一代年轻消费群体观念转 变、市场供给逐步丰富和有序,中国汽车 金融市场将向欧美市场靠拢,未来5~10 年依然有较大的渗透率提升空间和行业 发展空间。



			-53-111
	22家汽车融资租赁	5公司一览	
汽车厂商	融资租赁公司	注册资本	成立时间
特斯拉	特斯拉融资租赁(中国) 有限公司	300万美元	2018年12月
江淮汽车	安徽中安汽车融资租赁 股份有限公司	10亿元	2018年8月
上汽	上汽通用融资租赁有限公司	10亿元	2018年6月
一汽	一汽智行国际租赁有限公司	6亿元	2018年4月
华泰汽车	天津国泰金融租赁 有限责任公司	20亿元	2017年11月
宝沃汽车	宝沃融资租赁有限公司	2.27亿元	2017年8月
东风汽车	创格融资租赁有限公司	3亿元	2017年1月
一汽	一汽租赁有限公司	24亿元	2016年2月
沃尔沃	沃尔沃融资租赁(中国) 有限公司	2亿元	2015年5月
北汽	安鵬国际融资租赁(深圳) 有限公司	8025万美元	2014年8月
比亚迪	深圳比亚迪国际融资租赁 有限公司	4亿元	2014年7月
力帆汽车	力帆融资租赁(上海) 有限公司	5亿元	2014年6月
大众	德国大众汽车融资租赁 (天津)有限公司	1.7亿元	2013年11月
东风汽车	东风南方融资租赁有限公司	1.7亿元	2013年10月
吉利	浙江智慧普华融资租赁 有限公司	1.05亿美元	2013年8月
丰田	丰田汽车租赁(中国) 有限公司	2.9亿元	2012年12月
北汽福田	北京中车信融融资租赁 有限公司	5亿元	2012年4月
奔驰	梅赛德斯-奔驰租赁 有限公司	35.98亿元	2012年1月
宝马	先锋国际融资租赁有限公司	2.02亿美元	2009年9月
广汽	广州广汽租赁有限公司	5亿元	2004年2月
上汽	安吉租赁有限公司	11.64亿元	1993年4月



#### 证券时报记者 刘宝兴

2018年初,我们谨慎预测 2018 年汽车行业的增长是3%,但当时几 乎所有车企定的目标都高于这个点, 甚至平均目标增幅达到 12%; 但今 年,车企制定的年度目标都比较保 守。"昨日,瑞银投资研究部中国汽车 行业分析师鞏旻在接受媒体采访时作 出上述表示。

鞏旻指出,2018年车市的下滑超 出了预期,车企在年底放弃年度目标、 实施清库存的现象明显。单从现在的 折扣来说,普通车平均到了11%~ 12%,往年差不多是9%;豪华车的折 扣幅度是 14%~15%,比以前的 10%下 降明显,比如某些品牌豪华车以往是 7~8 折, 现在可能 6.5 折就能买到。"

根据中汽协此前公布的数据,在 2018年11月,中国汽车产销比上年 同期继续呈现明显下降,延续了7月 份以来的低迷走势, 当月汽车产销分 别完成 249.8 万辆和 254.8 万辆,产销 量比上年同期分别下降 18.9%和 13.9%。综合而言,在 2018年 1~11 月,中国汽车产销分别完成2532.5万 辆和2542万辆,产销量比上年同期分 别下降 2.6%和 1.7%,产销量增速持 续回落; 其中, 乘用车产销分别完成 2147.4 万辆和 2147.8 万辆,产销量比 上年同期分别下降 3.4%和 2.8%。

旨前,12月的完整数据没有出 来,但是单月下降逾20个点是显而易 见的。"鞏旻表示,2018年车市的下滑 远比想象中更厉害, 跟经济环境有一 些关系,包括去杠杆状态下的 P2P 个 人网贷平台)问题,包括 A 股下跌,大 家的财富效应是负面的;还有消费信 心因素,因为各种不确定性,消费信心 受到很大的影响。"

陈慧芳/制表 周靖宇/制图

多位汽车零部件上市公司人士表 示,从零部件订单来看,多数整车企业 去年12月的排产情况不太理想。从已 披露 2018 年 12 月产销数据的车企 看,不少车企12月的产量出现明显下 调,调整生产节奏、清库存的意图明显。

鞏旻进一步表示,中国车市最大 的挑战是,在销量不增长的情况下,车 企的盈利可能难以保持。目前,中国汽 车的产能还在陆续建成,每年或新增 100万台的产能, 只要行业的增长低 于五个点,全行业的产能利用率都是 在下滑的。行业产能不停地扩张,如果 销量不增长,那竞争将继续加剧。"

鞏旻称,多家车企放弃2018年的 目标,并对 2019 年的目标制定得更加 保守, 町能是正确的第一步, 今年行 业或得到较好的调整。"从长远来看, 他认为,中国在2009年、2010年之后 销售的车已逐渐进入报废周期;对比 日本、韩国、俄罗斯、巴西等国,中国车 市的保有量、渗透率仍有增长空间。

# 坚持求稳 吉利汽车去年市占率升至6.3%

## 证券时报记者 杨苏

1月7日,吉利汽车披露2018年销 量及2019年目标,新目标几无增幅。对 此, 吉利控股集团向证券时报记者表 示,稳健发展的重要性高于销售数据 增长,因此进行主动调控,优化库存。

值得一提的是, 去年吉利汽车市 场占有率迅速提升。同时,90 后群体 贡献了51%吉利汽车新车销量,这一 比例远超行业平均水平。

## 弱市需均衡稳健发展

野村证券分析称, 在当前车市浓 厚的观望气氛下,比销售增长更重要 的是管理好存货和维持利润率。"这与 吉利汽车管理团队的想法不谋而合。

吉利汽车公告显示,集团 2018年 全年总销量为 150.08 万部,按年增长 约 20%, 达到集团 2018 年全年销量 目标 158 万部的 95%。该公司认为, 因为中国乘用车市场现时存在不确定 性,董事会初步将集团 2019 年的销量 目标定为151万部的保守水平,与 2018年所实现销量相近。

对于该公司 2018 年 12 月销售数 据以及2019年销售目标,资本市场多

空观点对战。吉利控股集团相关人士 向证券时报记者解释,销量数字反映 的是当月厂商针对经销商的批售数 量,12 月销量变化是吉利汽车进行主 动调控的结果,目的是为了帮助渠道 对短期的结构性库存进行优化,减少 流动性资金的占用。从长远来讲,这是 确保公司健康良性的可持续发展,为 2019年打好基础。'

一些投资机构似乎无法适应中国 车市高增长时代终结, 仍然以过去的 增速标准来衡量国内车企并予以估 值。事实上,在车市整体下滑的大环境 下,保持销售规模的车企将占有更多 的市场份额。以吉利汽车为例,2018 年其市场占有率进一步提升至6.3%, 其 2017 年市占率为 5%。

据野村证券预计,2019年第二季 度开始,中国政府将有更多经济推动 措施, 因此吉利今年或可达成双位数 的销量增长。不过,摩根士丹利发文担 忧吉利旗下两款畅销车型的库存情 况。对此,接近吉利汽车的人士予以反 驳,认为相关机构仅掌握少数工厂的 库存情况,而该公司整体库存已经优 化至良好水平。

不少行业人士告诉记者,在当前 的国内经济贸易环境下,稳健发展与 均衡发展,是百万销量级车企发展的 首选之道。

# 新能源与智能化迎大考

新能源汽车一枝独秀, 销量增速 达到 50%以上,是 2018 年惨淡车市 的最大亮点。不过,2018年对于吉利 汽车来说只是新能源元年,2019年将 有多款新能源车产品落地,该公司将 迎来真正大考。

对此,吉利汽车表示,已构建了基 于五大研发中心、五大造型中心的全 球研发体系,致力于成为在新能源、智 能网联网技术上的引领者, 加快成为 以科技引领为动能的创新型公司。

新能源与智能化,是时尚与年轻、 科技的代名词。有市场机构调研发现, 吉利在一二线市场的销量占比超过五 成,并且90后群体占比超过51%。根 据国内主要新车零售平台的统计数 据,90 后用户占比通常在 30%左右, 远远低于吉利汽车的统计水平。

从数据上看,2018年吉利的新能 源和电气化车型销量达到 6.8 万辆。 此前吉利汽车规划,至2020年,吉利 汽车销售车型的九成均为新能源和电 气化车型。

从车型看,在新能源领域,2018 年吉利汽车推出帝豪 EV450、博瑞 GE、帝豪 GSe、领克 01 PHEV 等多款 新能源及电气化产品。并且,2018年 吉利汽车发布 BMA 全球基础模块化 架构,依托主动安全、车联网、新能源 和自动驾驶等领域的前瞻技术,进入 模块化造车时代。

在技术上,2018年5月底,吉利 汽车发布涵盖纯电、混动、替代燃料以 及氢燃料电池四大技术路径的 智擎" 新能源动力系统,初步实现了从技术 跟随到技术引领的新跨越。据吉利汽 车披露,其在 MHEV、PHEV 以及三电 领域的技术已达到全球领先水平。同 时, 吉利汽车开发吉客智能生态系统 (GKUI),将百度、腾讯、高德、京东、喜 马拉雅等相同或不同领域的互联网服 务全部接入。

记者注意到,Polestar 在成都的全 球生产基地已经竣工,将在今年初推 出车型。Polestar 是吉利控股集团—— 沃尔沃汽车集团旗下可以对标特斯拉 的高性能电动汽车品牌。Polestar 将与 沃尔沃汽车在技术和工程上通力协 作,并将改变目前传统的购车模式,提 供订制租赁模式,客户不需要担忧贬 值、保险和维修的不便或成本。