



广州华南财富管理中心研究基地  
Institute of Fortune Management Research (IFMR)  
广州市人文社科重点研究基地

# 政策咨询报告

广州华南财富管理中心研究基地

2020年第8号

2020年4月1日

---

## 发展湾区汽车金融，助力汽车产业回暖

展凯

(广东外语外贸大学金融学院副院长，教授，广州市金融高级专业人才，广东省人文社科重点研究基地“金融开放与资产管理研究中心”和广州市人文社科重点研究基地“广州华南财富管理中心研究基地”研究员)

**内容提要：**汽车产业对广东经济发展至关重要，在出台扶持政策时，除了给予购买补贴等传统方式以外，还需要进一步细化政策，为汽车产销两端的各产业链上下游企业提供金融支持，大力发展汽车金融迫在眉睫。汽车金融行业在国内起步较晚，政策支持的空间较大，在粤港澳大湾区发展汽车金融具有天然的资金优势、产业优势和技术优势，可在大湾区内试点放宽汽车金融业务监管限制，鼓励符合资质的机构进行产品和服务创新，助力汽车产业全面回暖。

自 2018 年 7 月份开始，我国汽车市场经历了持续 19 个月的负增长<sup>1</sup>，而新冠肺炎疫情的暴发，让本就下行的汽车市场更加雪上加霜。汽车业是广东的支柱产业<sup>2</sup>，我省在整车制造、零部件生产、新能源汽车研发和生产等领域均居全国领先地位，产销量均位居全国首位，作为我省汽车产业龙头企业的广汽集团 2019 年汽车销量同比下滑 3.99%，稍好于全国的情况，年底虽已出现触底回暖的态势，但疫情爆发再次严重拖累了汽车行业的复苏，今年 1-2 月，广汽集团汽车销量同比下滑约 37%。

为应对疫情对汽车产业供需两端的影响，各地密集出台了支持汽车产业复工复产和提振汽车消费的政策，李克强总理在 3 月 20 日调研各地企业复工复产情况的视频会议上，还特意连线广汽集团负责人，询问企业复工的困难和希望国家给予的政策支持，在听到中小微企业复工复产的困难较大，导致零部件供应跟不上时，**李克强总理专**

<sup>1</sup> 受市场需求萎缩、新能源汽车补贴减少、排放标准提高和限牌限行等因素的影响，汽车销量不断下滑，据中国汽车工业协会发布的 2019 年全国汽车产销量数据，去年我国汽车产销量同比下降 7.5% 和 8.2%，受疫情影响，今年前 2 个月的汽车销量数据下滑严重，据中汽协发布的数据显示，与去年同期相比，1-2 月汽车销量累计同比下滑达到 42%。

<sup>2</sup> 2019 年全省汽车产业实现工业增加值 1768.35 亿元，占全省工业增加值的比例为 5.26%，实现销售总产值 8315 亿元（广州汽车制造业实现工业总产值 5461.2 亿元，占全市规模以上工业总产值的比例为 28.4%，占广州市三大支柱产业的比例更是达到了 55.3%）。

门要求有关部门要进一步细化政策，加大对中小微企业的金融支持。发展汽车金融，可以通过汽车消费金融、新能源车绿色金融、新车融资租赁、二手车金融、供应链金融等方式，在汽车产业链的产需两端同时发力，全面助力汽车产业回暖，建议利用粤港澳大湾区建设的契机，出台支持汽车金融行业发展的配套政策，通过创新金融服务来支持实体经济发展。

### **一、汽车金融能促进汽车制造业的发展**

广义的汽车金融包括为汽车研发、生产、流通、销售、使用和回收等环节所提供的金融服务，而狭义的汽车金融通常指汽车销售过程中对汽车经销商或者消费者所提供的融资及其他金融服务。汽车金融行业对汽车产业的发展起到了极大的推动作用，主要体现在如下几个方面：

**1、汽车金融的发展能够疏通汽车产业的上下游产业链，缩短资金周转时间，提高资金使用效率，大幅度带动汽车制造和关联产业的整体发展。**汽车制造业会带动 100 多个相关产业的发展，上游涉及钢铁、橡胶、玻璃、电子、石油、纺织等关联行业，下游涉及道路、城建、保险、旅游、运输等关联行业。汽车金融行业的发展紧紧围绕为实体经济提供融资服务的目标，通过资金融通、刺激消费和提供汽车后市场金融服务，来实现整个产业链以及关联产业的资金融通和高效运用，进而带动多个行业的发展。

**2、汽车金融服务能够帮助汽车制造业打造全新的产业生态圈。**汽车金融紧密围绕汽车产业生态圈进行渗透，包括消费信贷、融资、租赁、养护、保险、新业态、金融科技等方面的金融服务，最终形成汽

车产业和金融行业相互渗透的生态格局。当今的汽车制造业正在经历一场大变革，发展的趋势是低碳化、智能化和信息化，由于汽车产业所涉及的技术种类繁多、生产工艺复杂，拥有复杂且成熟的供应链体系，汽车产业的升级肯定离不开金融市场的支持，只有通过金融手段，吸纳全社会资本、推动汽车产业向新兴领域拓展，孵化和培育汽车新兴业务，才能支撑汽车产业链的延伸、转型和变革。

**3、汽车供应链金融能够为中小微企业解决融资需求，解决疫情过后上下游中小微企业复工复产的难题。**汽车供应链金融是以汽车产业链的核心企业为中心，对核心企业上下游中小微企业的信息流、资金流和物流进行管理，通过将核心企业和上下游中小微企业联系在一起，提供金融产品和服务的一种融资模式。在汽车产业链中，由于整车厂议价能力强，赊销导致的大量应收账款给上下游中小微企业造成了极大的资金周转压力，由于汽车产业链上下游企业资金需求往往短、小、快，且有主机厂等核心企业进行担保，整体违约风险也较低，可以大大降低融资成本，减轻企业压力。具体来讲，可以通过保理、商票贴现、存货质押融资、订单融资和应收账款抵押等业务为汽车产业链的上游企业，即汽车零部件及配件的制造企业提供融资服务，通过保兑仓融资、融通仓融资、应收账款融资等方式，对于汽车产业链的下游，即专卖店、经销商等进行融资。

**4、汽车消费金融已经成为汽车全产业链的重要组成部分，对汽车销售和汽车后市场具有直接的刺激作用。**汽车金融能够为消费者提供更多灵活的金融服务产品，激活汽车销售和汽车后消费市场。与其他金融服务相比，汽车金融服务是一种较为复杂的金融服务，它是围绕汽车销售和汽车后服务展开的，汽车金融除了提供汽车销售金融服务

外，还能刺激汽车融资租赁市场、购车理财市场、汽车文化市场等。汽车金融作为欧美发达国家的个人金融服务项目，是一个规模庞大、发展成熟的产业，有着多样化的增值服务，汽车后市场是成熟汽车市场的主要利润来源，整车制造和零部件供应约占汽车产业利润的40%，而剩余的60%都是在服务领域中产生的，而我国目前的汽车金融渗透率较低<sup>3</sup>，且汽车行业的盈利来源单一，过于依赖汽车整车制造和零部件生产，只有约20%的利润来自于汽车后市场，大力发展汽车金融，挖掘汽车融资租赁、二手车汽车金融市场的潜力，能够大大拓展汽车行业的盈利空间。

## 二、粤港澳大湾区发展汽车金融的优势与机遇

**1、粤港澳大湾区具有金融集聚优势，能够降低汽车金融的融资成本。**与国外成熟市场专业汽车金融公司占据绝对主导地位的现象相反，我国的汽车金融业务目前仍然以商业银行为主导，商业银行占据了目前我国汽车金融市场业务的39%左右（若加上信用卡透支业务，则占据了约67%的市场），专业汽车金融公司仅占29%的市场，主要原因还是在于商业银行融资成本低，而专业汽车金融公司的资金来源渠道有限，融资成本较高。粤港澳大湾区金融集聚优势明显，随着大湾区跨境金融业务的发展，珠三角汽车金融市场的融资需求，可以借助港澳市场与国际资本市场有效对接来逐步解决。

**2、利用粤港澳大湾区新能源汽车产业集聚的优势，打造绿色汽车金融产业标杆。**目前，国家为绿色金融发展和新能源汽车制造提供了

<sup>3</sup> 我国目前的汽车金融渗透率不到40%，且以新车消费信贷为主，二手车金融渗透率仅为8%，新车融资租赁的渗透率仅为4%，而在美国，汽车金融渗透率达到86%，二手车金融渗透率为55%，融资租赁的渗透率也超过30%。

众多补贴和优惠政策。大湾区目前已建成国内最大规模的新能源汽车产业集群，作为新兴产业，新能源汽车在供应链、研发、制造、销售和售后等整个产业链条都催生了许多金融需求，大湾区汽车金融行业应该抓住绿色金融和绿色制造的政策红利，建设多层次、多渠道、多元化的跨境绿色投融资体系，借助新能源汽车产业的集聚优势，利用绿色金融政策全面支持汽车产业链的优化与升级。同时，国家也在鼓励适应新产业、新技术、新业态、新商业模式的金融创新，为推动新能源汽车发展，汽车贷款政策也对新能源汽车有所倾斜，比传统动力汽车贷款最高发放比例高出5%，基于市场潜力和政策利好，新能源汽车金融市场也将迎来更好发展。

**3、借助粤港澳大湾区金融科技的领先优势，构建智能汽车金融生态圈。**在2018年全球金融科技中心指数城市排名中，深圳、香港和广州分别位列全球第7，第10和第16位。大湾区在人才、资本、信息、科技、金融等要素的不断集聚和深度融合，将有效推动湾区内金融科技产业的发展，并助力大湾区成为智能汽车金融行业发展标杆。随着金融科技与融资租赁、消费金融等领域的深度融合，汽车金融机构已经逐步将科技手段融入到渠道建设、场景营销、运营管理、产品创新、风险管理和系统建设之中，利用金融科技手段在业务模式、获客方式以及风控环节均有所助益，可以优化金融产品定价、简化信贷业务流程、识别潜在优质客户、加强风险管控能力，提升用户体验，从而进一步增加客户黏性，拓展服务范围，进行多维化和个性化的汽车金融业务布局。大湾区汽车金融产业可借助金融科技的发展，打造“汽车消费金融生态圈”，建立“金融+保险+互联网”的新型服务模式，深挖客户的多元化、深层次金融服务需求，共同开拓汽车消

费金融市场，将消费金融服务与多元化附加服务(如保险、财富管理)深度融合，为客户提供全链条、便捷化和智能化的汽车金融新服务。

### 三、促进大湾区汽车金融市场发展的几点建议

1、**拓宽汽车金融机构融资途径，化解汽车金融行业融资约束。**为化解汽车金融企业的融资约束问题，在粤港澳三地区金融市场融合发展的背景下，立足大湾区汽车金融业务需求体量较大，金融资源丰富特点，建议选择大湾区内符合资质的汽车金融机构试点进行如下调整：（1）是试点大湾区汽车金融机构使用资本补充工具的先行机制，允许符合条件的汽车金融机构发行二级资本债、永续债等金融产品；（2）是试点放宽专业汽车金融公司融资约束，将“接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东3个月（含）以上定期存款”的范围扩大，扩展到股东关联方，包括直接或间接控制股东或被股东所控制，或与股东共同受直接或间接控制的公司、合伙机构、信托或其他实体。

2、**在大湾区内试点放宽汽车金融机构开设分支机构的限制，适度降低准入条件，鼓励汽车金融机构参与融资租赁和供应链金融业务。**随着国内汽车市场的逐渐成熟，融资租赁成为促进汽车销售尤其是新能源汽车销售的有效途径，由于银保监会暂时没有批准汽车金融公司设立分支结构，导致汽车金融公司无法参与新能源汽车的融资租赁业务，如果让几乎都拥有主机厂背景的汽车金融公司参与融资租赁业务，显然能为消费者提供更为优质的服务和更优惠的价格，从而促进汽车消费市场回暖；另外，当前为汽车产业链中上游提供金融服务的主要是商业银行与汽车财务公司，由于资金的审批难度大，审批进度

较慢，往往难以满足为核心企业提供零部件供应的中小微企业的资金需求。考虑到汽车产业为应收账款较高的行业，且以主机厂对上下游企业进行担保的违约风险较低，可在大湾区内大力发展汽车供应链金融，建议适度降低汽车金融机构参与汽车产业供应链金融服务的准入标准，提升专业汽车金融公司对汽车产业链上下游中小微企业的金融支持。

**3、适度放宽汽车金融业务监管，鼓励适应新能源汽车行业发展的创新产品。**由于新能源汽车的折旧评估缺乏丰富的历史数据支撑，市场对政策、技术等因素的敏感性很高，新能源汽车的销售价格和残值认定很容易受到影响，给新能源汽车金融产品的定价和风险评估带来较大困难，而这不确定性主要来自于新能源汽车电池的技术更新，消费者在可选择的情况下一般不愿意购买自有电池，而目前的监管规定则不允许推出车电分离的汽车金融产品，在现有监管政策下，汽车金融公司尝试开展电池租赁也会受到制约。建议适度放宽监管，鼓励开发适应新能源汽车特点的创新型产品，具体来说可做如下调整：（1）放开对汽车贷款标的物为整车的限制，允许车电分离的汽车金融产品，以适应新能源汽车车壳部分使用周期长、电池部分梯次更新利用的特点；（2）试点车壳与电池的产权归属分离，并放宽新能源汽车电池的融资租赁业务限制，对于更新速度更快的电池，消费者可以选择只租不买，消费者可以选择单独对车壳贷款、对电池融资租赁，避免一车两贷/一车两租。

**4、适度增加审慎监管容忍度，推进汽车金融的精准化监管。**发挥大湾区政策试验田的作用，适度增加汽车金融监管的容忍度，建议从总量上评估资金流动风险，适时开展逆周期调控，鼓励开展汽车金融

产品和服务创新，设计汽车金融改革创新的容错机制，有效防范汽车金融风险。针对汽车金融行业的业务和规模特点，实施监管精准化，扩大汽车金融机构的宏观监管标准的柔性范围。具体而言，可做如下监管政策放宽：（1）对属于纳入大湾区的汽车金融业务，单列拨备率考核指标，符合资质的机构最低可以尝试下调至1%，缓解整体拨备水平较高对公司损益的负面影响；（2）对于符合资质的机构，可以适度放宽资本充足率考核指标的结构性参数和风险容忍度，参照中小微企业贷款的考核要求，对纳入大湾区专项金融支持的贷款，适度调整不良率容忍度。

**报告主笔人：**

展凯，广东外语外贸大学金融学院副院长，教授，广州市金融高级专业人才，广东省人文社科重点研究基地“金融开放与资产管理研究中心”和广州市人文社科重点研究基地“广州华南财富管理中心研究基地”研究员。

广州华南财富管理中心研究基地

---

地址：（510006）广东省广州市番禺区广州大学城外环东路 178 号广东外语外贸大学院系办公楼 423 室

联系人：李伊丽

电话：020-37105980/18826103852