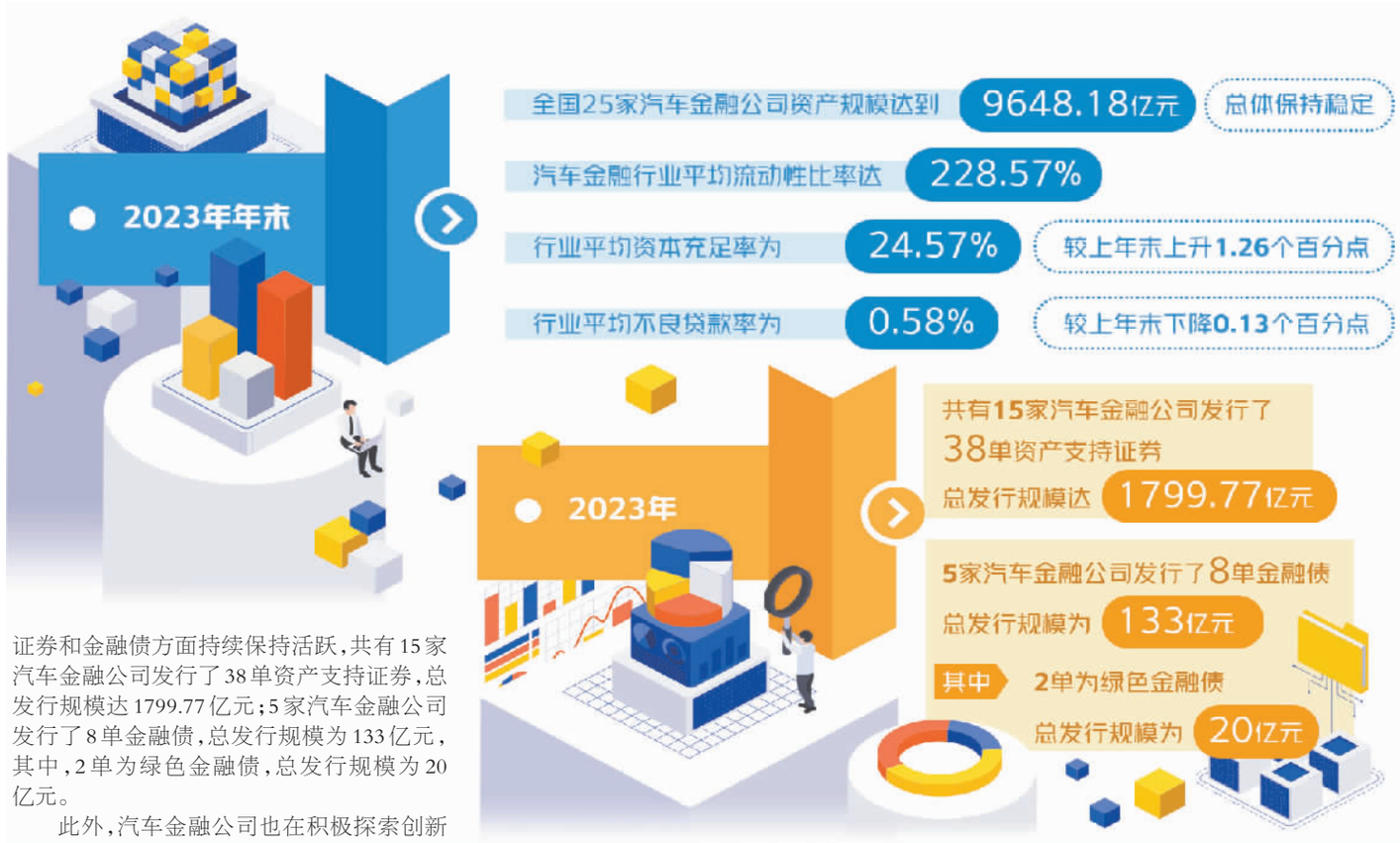
财金纵横

□ 本报记者 王宝会

汽车金融公司深耕行业促消费

近年来，伴随我国汽车市场的转型发展，汽车金融公司迎来诸多政策红利，在促进汽车消费中发挥了积极作用。中国银行业协会近日发布《中国汽车金融公司行业发展报告（2023—2024）》（以下简称《报告》），深度分析了汽车金融行业的发展状况，并对完善汽车金融市场提出相关举措，旨在进一步推动汽车金融市场高质量发展，更好服务实体经济。



资产规模保持稳定

2023年，中国汽车产业迎来了前所未有的发展高峰。中国汽车工业协会的数据显示，2023年全年汽车产销量双双突破3000万辆大关，同比分别增长11.6%和12.0%，年产销量双双创历史新高。在此过程中，汽车金融公司作为产业链的重要一环，以其专业的金融服务和灵活的金融产品，为汽车产销注入了金融活水。

汽车产业是国民经济的支柱产业，在促进制造业转型升级中起到重要作用。去年以来，我国汽车工业继续保持稳中向上的态势，加之政策端给予汽车产业多重利好，包括消费品以旧换新、丰富汽车金融服务等，汽车市场消费潜能不断释放。今年3月份，中国人民银行、国家金融监督管理总局发布的《关于调整汽车贷款有关政策的通知》中提到，自用传统动力汽车、自用新能源汽车贷款最高发放比例由金融机构自主确定。此外，商务部、财政部等部门发布的《汽车以旧换新补贴实施细则》，从补贴申报、审核和发放等方面细化对汽车以旧换新的资金补贴，以此降低个人消费者购车成本，增强消费者汽车消费信心。

伴随着汽车市场的繁荣，汽车金融公司的资产规模也实现了稳步增长。数据显示，截至2023年年末，全国25家汽车金融公司资产规模达到9648.18亿元，总体保持稳定。

在支持实体经济的同时，汽车金融公司各项监管和管理指标均保持良好，为实现行业可持续、高质量发展奠定坚实基础。最新统计显示，截至2023年年末，汽车金融行业平均流动性比率达228.57%，远高于银行业金融机构平均水平；行业平均资本充足率为24.57%，较上年末上升1.26个百分点；行业平均不良贷款率为0.58%，较上年末下降0.13个百分点，明显低于银行业金融机构平均水平。

融资渠道不断拓宽

融资渠道拓宽是汽车金融公司能够持续为实体经济输送金融活水的重要原因。近年来，汽车金融公司的融资渠道已从单一的银行借款向更加多元化的方向延伸。

2023年，汽车金融公司在发行资产支持证券和金融债方面持续保持活跃，共有15家汽车金融公司发行了38单资产支持证券，总发行规模达1799.77亿元；5家汽车金融公司发行了8单金融债，总发行规模为133亿元，其中，2单为绿色金融债，总发行规模为20亿元。

此外，汽车金融公司也在积极探索创新融资渠道，比如境外融资、循环结构ABS、银登中心信贷资产转让、银团贷款（含普通和绿色）、熊猫债、绿色债券等。股东增资方面，2021年至2023年共有7家汽车金融公司完成增资，其中3家在2023年完成增资，展现了汽车金融公司股东对汽车金融公司长期发展的坚定信心。

具体来看，去年以来，汽车金融公司结合公司业务发展规划，综合运用多种融资方式，加速“补血”夯实公司运营资金基础。今年1月份，奇瑞汽车金融首单可持续挂钩银团贷款签约，该笔可持续发展挂钩银团贷款是奇瑞汽车金融继去年5月份首单银团贷款落地后又一次多元融资模式的探索。同时，由国泰君安作为牵头主承销商和簿记管理人，比亚迪汽车金融“盛世融迪2024年第二期个人汽车抵押贷款绿色资产支持证券”近日在银行间债券市场发行。

为适应和拓宽汽车金融公司融资需求，国家金融监督管理总局去年7月份发布的《汽车金融公司管理办法》提到，汽车金融公司开展汽车附加品贷款和融资租赁业务应当客观评估汽车附加品价值，规定单类附加品融资限额。汽车附加品融资金额不得超过附加品合计售价的80%；合计售价超过20万元人民币的，融资金额不得超过合计售价的70%。

汽车金融公司融资渠道和方式日益多元。目前，汽车金融公司已初步构建同业借款（拆借）、股东存款、发行资产支持证券和金融债券，以及股东增资支持等的多元融资结构。

中国社会科学院金融研究所银行研究室主任李广子表示，与商业银行相比，汽车金融公司不能吸收存款，整体资金成本偏高。2023年，汽车金融公司资产规模虽然保持稳定，但净利润出现一定程度的下降。同时，不同汽车金融公司业绩分化明显。在此背景下，未来汽车金融公司仍需进一步提高管理精细化水平，提高资金使用效率。

打开业务增长新空间

汽车金融公司有望打开业务增长新空间。其中之一来自新能源汽车领域。中国汽车工业协会副秘书陈士华表示，今年以来，汽车行业经济运行起步平稳，实现良好开局，汽车产销继续保持增长。其中，新能源汽车继续保持较快增长，市场占有率稳定在30%以上。

记者在采访中发现，汽车金融公司正结合新能源汽车政策特点，加大对新能源汽车支持力度。《报告》显示，多家汽车金融公司推出了针对新能源汽车的专属产品和风控体系。例如，比亚迪汽车金融2023年3月份新能源汽车放款突破1000亿元，2023年底已达1421.74亿元；上汽通用汽车金融将绿色金融理念全面融入公司业务，在信贷产品端、资金端多方发力，发展绿色金融新模式，挖掘汽车消费新动能等。

最新数据显示，在零售端，多家汽车金融公司探索研究新产品新业务，加大对新能源汽车的支持力度。2023年，全国25家汽车金融公司全年累计发放零售贷款车辆636.85万辆，其中新车贷款车辆为543.04万辆，占2023年我国汽车销量的18.04%；新能源新车贷款车辆为165.63万辆，同比增长42.93%。

除了新能源汽车领域，二手车金融业务已成为汽车金融公司的重要增长领域之一。《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》中提到的目标是，到2027年，二手车交易量较2023年增长45%。

汽车金融公司持续加大对二手车市场的金融支持。中国银行业协会统计数据显示，2023年，二手车贷款余额为621.8亿元，比上年末增加169.92亿元，增幅达37.60%，二手车金融业务已成为汽车金融公司的重要增长领域之一；2024年，汽车金融公司在二手车金融业务上的投入将持续增长。

中国银行研究院研究员刘晨表示，过去几年，我国汽车市场逐步由增量市场向存量市场转变，消费者对汽车性能、价格等方面的要求，也进一步抬升了汽车消费的增长压力，亟需相关利好政策加快落实、提振发力。正是在此背景下，本轮以旧换新政策出台后，多地积极行动，因地制宜出台具体方案，有望从量和质两方面发挥重要作用。从量上来看，2023年我国汽车保有量规模大，对应的更新换代需求和潜力巨大。同时，汽车产业链条长，汽车消费的充分释放也将带动汽车维修、保养、改装等服务消费需求。从质上来看，随着国内居民生活水平提升，消费向绿色化智能化转变趋势加强，近年来汽车自动驾驶、智能交互等功能逐步完善，都显示出汽车产业正加快向高质量发展阶段转型。

接下来，汽车金融公司在促进汽车消费、服务汽车产业转型方面大有可为。刘晨表示，从传统汽车制造强国的发展历程来看，以商业银行、汽车金融公司、租赁公司为代表的各类机构，通过提供公司贷款、消费贷款、融资租赁、商业保险等各类金融服务，形成完备的金融系统和多元化金融服务，对推动汽车企业良好发展、提升汽车产业链竞争力等方面发挥了重要作用。对汽车金融公司而言，需要提供更加多元化的服务，推出更多针对不同客户需求的量身定制产品，以满足消费者日新月异的需求变化。同时，也需要利用自身的平台优势和金融资源，加强与各方合作，协同推进汽车市场的拓展和服务升级。

气候论金

气候风险考验保险业

于 泳

入夏以来，南涝北旱的极端天气既影响了农业生产，又给防灾救灾带来巨大考验。极端天气频发的背后是全球气候变化带来的风险，这些风险的复杂性和不确定性使得任何经济体都难以独善其身。既然风险不能避免，那么通过多种渠道和手段分散风险、降低损失才是大家共同的目标。在这个过程中，提升保险行业应对气候风险的综合能力就显得尤为重要。

有研究机构统计，过去十几年间，台风、干旱、洪涝等重大自然灾害每年给我国造成的直接经济损失约3600亿元，占GDP的比重约为0.5%，其中洪涝灾害带来的损失超过了50%。

受灾地区增多、影响面积扩大会给保险行业的资产端和负债端带来双重压力。一方面，保险公司的固定资产和重大投资项目往往在台风和洪涝灾害中面临减值或损失，需要修复和重建。另一方面，保险公司特别是财险公司在重大自然灾害之后既要迅速查勘定损，又要赔付财产损失，经营压力不容小觑。例如，前几年的台风“天鸽”“利奇马”单次事故均造成超过30亿元的保险损失额度。保险业内常说，财险公司的盈亏看“天”吃饭，讲的就是这个道理。

气候风险带来的巨大损失也会从直保公司传递到再保险公司。近3年来，国际再保险市场的保障缺口均超过了1万亿美元。再保险公司不得不大幅提高再保险费率以应对多变的风险。随着气候变化的持续和极端天气增多，再保险公司一边通过迭代风险模型和聚合以往数据提升承保能力降低赔付风险，另一边通过发行巨灾债券的方式向全球资本市场转移风险。不过，正如硬币都有两面，气候风险的累积和不确定性同样会让再保险公司左右为难。一方面，灾害造成的直接经济损失会随着气候变化和社会财富的增长逐年上升，水涨船高的趋势短期内很难逆转。另一方面，巨灾债券需要设定发行方与投资者都认可的触发条件，存在着价格波动不同步所带来的基差风险，多少有一点“对赌”的意味。

值得注意的是，保险业面对气候变化风险的挑战，能做的不仅是调整资产负债端结构分散风险，迭代巨灾模型预估风险损失。作为社会治理中的重要一环，保险业还可以充分运用科技手段和掌握的数据信息，在防灾救灾中做好风险减量服务。保险公司可以通过多维度数据和信息研判风险等级，评估风险损失预期，为后续风险管理决策提供科学依据。与此同时，主动为被保险人提供防灾咨询和预警，降低风险损失发生概率，既减少了被保险人承担的风险总量，又降低了自身的赔付风险。此外，在灾害发生后，保险公司还可以与政府部门和其他救灾主体形成合力，积极投入救灾减损，处置次生灾害，防范损失扩大。

从长远来看，围绕气候变化的风险做文章，保险行业还有很长的路要走。保险公司和再保险公司都需要加大创新力度，聚合更多风险数据和模型，延长保险价值链条，才能有效提升风险管理能力，更好参与社会治理，发挥好保险经济减震器和社会稳定器的功能。

本版编辑 陈果静 美 编 王子萱

金融助力服务乡村振兴

本报记者 彭 江

中国经济信息社近期发布的金融服务乡村振兴季度监测指数显示，2024年一季度该指数值达192.1点，同比增长1.9%，指数总体保持上升趋势。监测数据反映出当前金融服务乡村振兴质效不断提高，贷款投放力度稳步加大。

在融资服务方面，监测指数显示融资服务分指数整体呈上升趋势，2024年一季度指数值达145.9点，银行业稳步加大涉农贷款投放力度。当前涉农贷款所占比重持续提高，相关贷款利率整体持续下调，涉农融资渠道不断丰富，涉农贷款产品日益多样化，更好满足了“三农”主体的融资需求。

中国人民银行发布的金融机构贷款投向统计报告显示，一季度末，农村（县及县以下）贷款余额50.36万亿元，同比增长13.9%，一季度增加3.2万亿元。农户贷款余额17.72万亿元，同比增长11.6%，一季度增加8587亿元。农业贷款余额6.33万亿元，同比增长14.7%，一季度增加5064亿元。

农村商业银行、农村合作银行、农村信用社和村镇银行等农村中小银行扎根当地，持续推动农村金融产品和服务模式创新，积极为乡村振兴提供金融服务。浙江农商银行系统辖内平湖农商银行积极助力美丽乡村建设，加大对乡村新兴绿色低碳产业的政策倾斜，创新推出“绿色能源贷”“碳融贷”“碳排放权质押贷款”“排污权抵质押贷款”“取水权质押贷款”“绿色工厂贷”等绿色金融产品。截至4月末，该行绿色贷款余额29.87亿元。

浙江农商银行系统辖内永康农商银行相关负责人表示，该行通过主动服务、情感维护等方式，强化对村民“实地一对一”走访建档工作。通过为各村建立[illegible]整村推进[illegible]格[illegible]效[illegible]主动建档、授信评议等工作。目前已制定整村推进标准化操作流程。截至5月末，共发放各项贷款485.6亿元，其中涉农贷款451.86亿元。

进一步提升农村金融服务需要加快金融服务数字化建设。专家表示，相较于科技投入较多的国有大型银行和股份制银行，中小金融机构缺乏技术人才和资金实力，数字化水平仍然较低，与之相对应的数字化制度体系尚不完善。

“农商行要坚持金融科技引领，推动农村数字普惠金融健康可持续发展，着力改变‘普惠金融不数字，数字金融不普惠’的现象，更好地发挥金融在全面推进乡村振兴中的积极作用。”招联首席研究员董希淼表示，接下来，中小银行一方面要发挥政缘优势，推动涉农信用共建、信息共享平台建设，加强部门间信用和信息数据共享；另一方面要继续深化金融科技应用，盘活数据资源，通过大数据等技术进行批量获客、精准画像、自动化审批，线上与线下相结合，提高农村地区长尾客群的服务效率和服务半径。

在保险服务方面，监测指数显示，2024年一季度指数值达242.1点，同比增长4.0%，农业保险保费收入451亿元，农业保险快速发展。数据显示，农业保险已为1.64亿户次农户提供保险保障。

专家表示，要进一步发挥保险的作用，拓展农业保险服务的广度深度。需要继续做好农业保险的提标扩面增品工作，优化保费补贴体制机制，健全大灾风险分散机制，提升农险科技化水平。

健全市场化利率调控机制

本报记者 姚 进

社会融资成本继续下降，离不开利率调控机制的进一步健全。近日召开的中国人民银行货币政策委员会2024年第二季度例会再次强调，完善市场化利率形成和传导机制，充实货币政策工具箱，发挥央行政策利率引导作用，释放贷款市场报价利率改革和存款利率市场化调整机制效能，推动企业融资和居民信贷成本稳中有降。

自2019年贷款市场报价利率（LPR）改革以来，LPR已经成为我国商业银行贷款定价的基准利率。目前，企业、居民与银行签订的绝大多数贷款合同，贷款利率都由对应期限LPR加点或减点的形式约定。今年5月，新发放企业贷款和个人住房贷款利率分别在3.7%和3.6%左右，较LPR改革前分别下降约1.6个和1.9个百分点。

“LPR改革取得了良好效果，贷款利率稳步下行，与货币市场利率联动效应稳步增强。”中国银行研究院研究员梁斯说，我国逐步形成了政策利率—市场基准利率—市场利率的利率体系，其中，中期借贷便利（MLF）利率是中期政策利率，LPR以MLF利率为定价基准，信贷利率以LPR为锚定价，实现货币市场向信贷市场的传导。LPR改革是利率市场化改革的重要组成部分，未来将继续朝着更加市场化的方向发展，更加真实地反映市场供求关系。

实际上，央行的政策利率既包含中期政策利率，也包含短期政策利率。从近年实践看，短期市场利率围绕短期政策利率为中枢波动，政策利率的引导效果较好。而此前作为中期政策利率的MLF利率时常与同期限市场利率走势出现一定偏差，市场可能会对此感到困惑。业内人士表示，从主要发达经济体的经验看，中央银行主要聚焦于管好短端利率，中长期利率通常主要由市场决定的效果更好。

从这个角度看，逐步淡化MLF利率的政策色彩，进而理顺各项货币政策工具由短及长的利率传导机制，是下阶段健全利率市场化调控机制的重要方向。中国人民银行行长潘功胜近日在2024陆家嘴论坛上透露，未来可考虑明确以央行的某个短期操作利率为主要政策利率，目前看，7天期逆回购操作利率已基本承担了这个功能。同时，持续改革完善LPR，针对部分报价利率显著偏离实际最优惠客户利率的问题，着重提高LPR报价质量，更真实地反映贷款市场利率水平。

“LPR是金融机构对最优惠客户的贷款利率。理论上，金融机构可结合资金成本、风险水平等多种因素形成对最优惠客户的贷款利率，并基于一定公式形成LPR报价。”东方金诚首席宏观分析师王青说，可见，LPR报价本身并不必然需要挂钩或参考MLF利率。当前，受多种因素影响，银行自身的LPR报价并不完全真实准确地反映其实际最优惠客户贷款利率，这在发达经济体金融机构推动LIBOR（伦敦同业拆借利率）改革前也存在类似问题。

业内人士认为，总体而言，未来改革的方向应努力生成一个让借贷双方都觉得公平的报价，并以此作为贷款定价参考。也有研究提出，可参考国际经验，探索将类似SOFR（有担保的隔夜融资利率）等市场基准利率作为浮动贷款的利率定价基准。

同时，要发挥利率走廊对短端利率的调控作用。近年来，我国逐步建立和完善利率走廊，目前已初步建成以常备借贷便利（SLF）为上廊，超额存款准备金利率为下廊的利率走廊。但总的来看，我国利率走廊宽度相对较大，约为245个基点，明显高于主要发达经济体。

“这种较宽的利率走廊制度安排有其历史合理性，主要是有利于充分发挥市场定价的作用，保持足够的弹性和灵活性。但这也伴随有一定权衡，市场对央行的利率调控合意区间不是特别明晰，心中不是非常托底。”光大证券固收首席分析师张旭说，下阶段，随着金融总量目标淡化，价格型调控将在货币政策实施中发挥更重要作用。在此背景下，适当收窄利率走廊的宽度，向市场传递更加清晰的利率调控目标信号是很有必要的。