

机构激战商用二手车金融 所有权风险隐现

本报记者 刘颖 张荣旺 北京报道

入局者激增、销量下滑、厂家贴息、降价促销……过度竞争带来的一系列连锁反应打破了商用车金融的原有格局。如今，厂家金融企业（厂家系汽车金融公司、融资租赁公司）正在遭受来自三方金融企业的冲击。

厂商金融“被弃”

当下行业格局发生变化，新车需求下滑、二手车残值降低，导致以控制实物（收车、处置）为手段的商用车金融的基础逻辑发生变化。

一度被汽车金融界认为是蓝海市场的商用车金融，如今已经成为红海战场，特别是商用车新车金融市场上，三方金融对厂商金融的冲击非常大。

“入局者过多以及商用车销量的下滑导致商用车金融呈现过度竞争的状态，一些厂家金融企业的原有客户在被三方金融蚕食。”这是刘岳眼中的厂家金融生存状况。

“厂家金融主要采取的是经销商担保的模式，其给经销商的资金价格约为年化利率6%~7%，经销商给终端客户的价格还要再增加3%~4%。因此，客户最终的资金成本约为年化利率9%~10%。相比之下，由于三方金融企业采取的多数是直营模式，与银行采取租金贷的合作模式，资金成本约为年化利率5%~6%，没有经销商的情况下，其给客户的最终价格可以达到年化利率7.5%~8%。”刘岳告诉记者，在这种情况下，主机厂很可能会“舍弃”自家金融企业而选择诸如狮桥租赁等的三方金融企业，从而保证更高的收益。

此前记者注意到，曾有融资租赁公司推出首付融产品。

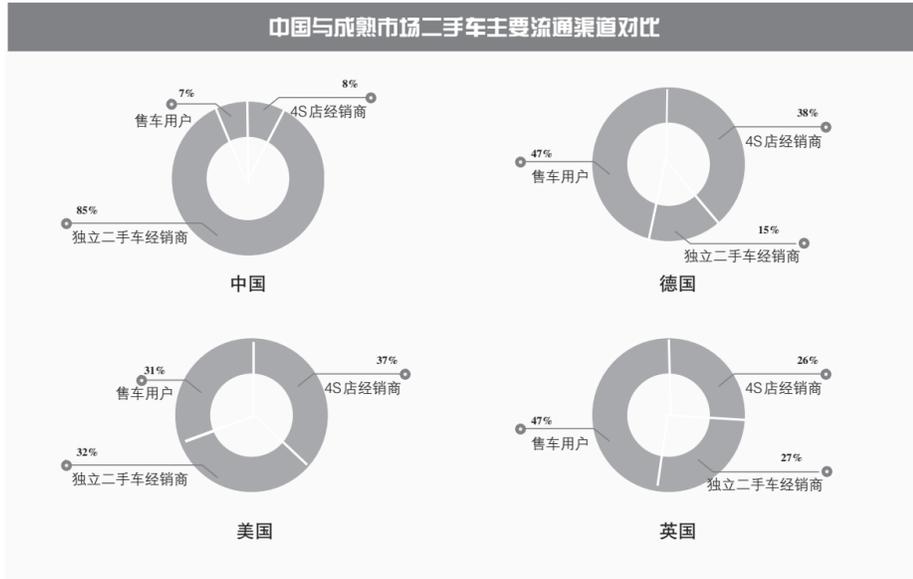
根据该公司官微介绍，首付融是一款支持在原客户正常融资还款需求的基础上，实现首付融资分期的金融产品，主要针对客户首付款不足、希望享受高首付低利率产品、经销商为客户进行首付垫款的情形。该产品本金的还款起始期由客户选择，起始期前每期只还息不还本，支持最长12期还款。除了

三一汽车金融业务部负责人刘岳告诉《中国经营报》记者：“以平安租赁、狮桥租赁为代表的三方金融企业的资金来源很多是银行资金，他们与银行采取租金贷的合作模式，因此其资金成本与银行相当。虽然厂家金融企业总体资金成本低于三方金融企业，但加上经销商的成本后，最终给到终端客户的价格很可能高于

三方金融企业。”现有模式下，三方金融企业对厂家金融的冲击很大。据一位知情人士透露，更有甚者，一些三方金融企业不断压缩自身的利润空间不断压缩，不盈利也要抢占市场，严重搅乱了市场环境。

面对三方金融机构的猛烈进攻，加之收益率下滑、风险激增等问题，厂家金融“躺赢”的时代已经

一去不复返，如何突围已经是其迫在眉睫的难题。新皓租赁副总经理谢胜立告诉记者，业内多数机构已经开展商用二手车金融业务，这一市场已成为行业新宠。若想在商用车金融中寻找机会，厂家金融需要从单一“为主机厂新车销售服务”的固有定式中挣脱，在商用二手车金融领域寻找机遇。



数据来源：罗兰贝格

首付融外，该公司还为客户办理运费贷、车险分期、车辆贷款等多项业务。

在北京金诚同达律师事务所高级顾问杨楠看来，同一家机构如果为同一客户同时提供多项贷款服务，可能会涉及高融高贷的问题。随着企业规模做大，后期风险会越来越大。商用车司机作为普通的劳动者，对其过度放贷、无限放大杠杆也是监管部门不鼓励的。

上述情况在行业内并不是个例。

据市场人士介绍，商用车金融

领域的定价并不明确，有时车商标注的车价仅是车辆底盘的价格，车租价格另外计算。“按照国家规定，金融机构只能按照车价的80%放款，但商用车领域车租是没有明码标价的，因此放款只按底盘计价，放款金额可以达到130%。”

谢胜立表示，过去“融资+融物”的模式之所以能够成功，基本逻辑是“首付+保证金”在出现风险后可以回收车辆覆盖损失。但当下行业格局发生变化，新车需求下滑、二手车残值降低，导致以控制实物（收车、处置）为手段的商用车金融的基础逻辑发生

变化。

“未来，商用车金融企业需调整风控模型，从多个角度评估业务风险，包括各行业差异的政策和发展情况，车辆的载重以及经营领域等。同时，还要考察客户的征信、流水、资产状况等。此外，渠道的资质、货源、实力等也是需要考

虑的问题。”谢胜立告诉记者。“厂家贴息、降价促销导致行业内卷，加之行业进入下行调整期，此前行业普遍存在的高融高贷现象带来的风险显现，商用车金融新人局者有所退潮。”谢胜立表示。

金租公司领跑绿色租赁 行业“内卷”拼价格

本报记者 石健 北京报道

截至2021年年末，已有2家金融租赁公司和6家融资租赁公司荣获了企业绿色认证。与此同时，2021年12月6日，国家发布“双碳”目标指导路线，光伏发电、海上风电新能源汽车等一系列绿色产业已经开始有更多的

金租呈领跑趋势

对于绿色租赁而言，其最大的特点就是业务涵盖范围广。目前，主要集中在清洁能源、节能环保、城市轨道交通、绿色建筑、生态旅游、智能制造等领域，其中，在清洁能源（如风电光伏）、节能环保（如新能源汽车、商用车）等细分板块规模较大。以光伏领域为例，其热度还体现在海外需求上，华电融资租赁有限公司董事长、总经理殷红军称，“光伏海外市场发展空间巨大，欧美传统市场需求持续旺盛，我国在太阳能硅片行业技术领先。2021年1月至10月，光伏产品出口额为231亿美元，同比增长44.6%，其中光伏组件出口量82.2亿元，同比增长32.2%。”

“如果未来能够在海外建设风电和光伏，那将会是一片新的蓝海。”殷红军分析称。

而就国内而言，租赁行业在风电光伏方面同样存在优势。殷红军给记者算了一笔账，“在投资方面，风电光伏设备占比比较高，能达到60%到70%。其他资金缺口可以通过资本金来解决。以10万千瓦风电为例，整体投资规模目前为5.5亿元，现在降到5亿元以内。主机设备2.5亿元，附属设备1.2亿元，整体设备投资占比67%，若股东单位出30%资本金，基本可以完成项目投

租公司参与其中。德银研究数据显示，中国绿色金融市场规模或将在2060年增至100万亿元。按照融资租赁市场渗透率10%计算，2060年，我国绿色租赁的市场规模或将达到10万亿元水平。

虽然行业蓝海前景凸显，但是《中国经营报》记者在采访中了解到，

租赁公司的设备优势是非常明显的。另外，产品无差异性，投产后现金流是稳定的。不论是风发电，还是光伏发电，都可以稳定供应，可以实现较好的现金流。”

殷红军预测，“如果说‘十四五’期间，风电光伏投资金额将超过2.7万亿元，67%的资金通过融资租赁解决，仅风电光伏的市场容量在1.8万亿元左右。”

事实上，随着绿色租赁蓝海挖掘，一些地方监管机构也发文支持绿色租赁业务发展。2021年10月8日，河北银保监局发布《关于银行业保险业发展绿色金融 助力碳达峰碳中和目标实现的指导意见》，其中提到，“绿色债券、绿色信托、绿色租赁等业务稳健发展。”“支持绿色信托、绿色租赁、绿色保险为绿色企业提供金融服务。”

前述提到，到2060年，我国绿色租赁的市场规模或达到10万亿元水平。就目前的发展来看，金租租赁公司大有领跑之势。天津银保监局官网数据显示，截至2020年末，辖区内金融租赁公司节能环保相关“绿色租赁”项目余额超400亿元，占全部租赁资产比重接近三成。此外，中央财经大学绿色金融国际研究院数据显示，目前70家金融租赁公司中至少有30家将绿色

由于各种主流机构进场，租赁公司在价格比拼、融资缺口等问题，加之租赁行业以往存在的差异化不足、期限错配等问题，想要寻求突破，仍需首先解决行业“内卷”问题。多位业内人士还认为，“发展绿色租赁，不能贪大求全，应该通过深耕细分领域，形成专业化运营模式。”

租赁列为主要业务领域，占金融租赁公司总数的42.9%。

除了将绿色租赁作为主要业务，金融租赁的绿色贷款占比也有领跑趋势。以天津绿色贷款为例，截至2021年年中，金融租赁公司绿色贷款余额合计1096.85亿元，占比达27.90%，成为天津绿色贷款的第二大贡献者，仅次于四大全国性商业银行。对此，有业内人士表示，这符合早前央行等七部委印发的构建绿色金融体系的指导意见。早在2016年，中国人民银行等七部委就共同印发《关于构建绿色金融体系的指导意见》，提出绿色金融体系是指通过绿色信贷、绿色债券、绿色股票指数和相关产品、绿色发展基金、绿色保险、碳金融等金融工具和相

关政策支持经济向绿色化转型的制度安排。此外，行业绿色认证提速。截至2021年12月末，已有2家金融租赁公司和6家融资租赁公司荣获了企业绿色认证，分别是交银金融租赁有限责任公司、苏银金融租赁股份有限公司、华能天成融资租赁有限公司、华润融资租赁有限公司、大唐融资租赁有限公司、广东绿金融租赁有限公司、中核融资租赁有限公司、中广核国际融资租赁有限公司。

对抗“内卷”

虽然绿色租赁在行业中间风生水起，但是在采访中，有多位业内人士表示，围绕绿色租赁的“内卷”现象已经开始显现，如何抵制“内卷”是行业在未来一年应该重点考虑的问题。

采访中，业内普遍反映绿色租赁基础设施不完善、项目认定难、激励政策不完善、融资难、期限错配严重等问题，制约了绿色租赁业务的开展。中国人民银行天津分行针对辖内金租公司的一份调查显示，金租公司绿色租赁参与度较广，但集中度、活跃度不足。66.7%的样本金租公司开展绿色租赁业务占比不足20%，55.6%的样本金租公司表示“缺乏足够政策激励”是制约绿色租赁开展的关键因素。

同样以风电光伏为例，有业内人士告诉记者，“由于租赁时间长，存在期限错配的现象。因为风电光伏投资回收期8到10年，租赁公司负债包括发债券期限为3年，除了永续债较长外，融资模式有待改善。另外，目前，租赁的成本已经较低，随着绿色租赁热度上升，各大主流机构纷纷进场风电光伏市场，导致租赁公司的价格更低。最后是设备处置难度比较大，风电光伏设备都是专用设备，开展这类业务一般需要股权质押等措施相配合。上述制约因素还需要行业及监管及时进行调整化解。”

记者获悉，2021年11月8日，央行宣布推出碳排放支持工具，重点支持清洁能源、节能环保和碳减排技术三个碳减排领

蜂拥商用二手车金融

商用二手车金融领域仍存在隐藏风险。“商用车司机作为个人，没有办理道路运输许可证的权限，因此只能将车挂在物流公司，车辆的所有权为物流公司。”

在商用车行业整体下行的情况下，商用车金融的参与者同样面临着收益率下降、风险激增的问题。在此背景之下，不论是厂商金融还是三方金融，都开始将业务纵深至商用二手车金融领域。

公开数据显示，截至2021年上半年，商用车货车保有量突破3200万辆，重卡保有量超过700万辆。此外，发达国家二手车交易量与新车交易量的比例为1.5:1，中国二手车交易量为新车交易量的比例为0.6:1。

从需求层面来看，谢胜立指出，商用车金融从新车的增量业务，向二手车、后市场的存量业务方向转型趋势明显，二手车交易的潜在市场规模巨大。与此同时，运费不断降低，物流运输的收益空间不断压缩，更低价格的二手车成为越来越多司机的选择。

从政策层面来看，谢胜立指出，国家持续推进二手车业务的发展。在二手车交易中，增值税税点由2%降低至0.5%；交易价格更加透明化、合理化；出台《机动车强制报废标准规定》《二手车流通管理办法》，对二手车的报废做了更加明确的规定，为稳定的市场打下基础。

此外，刘岳告诉记者，商用二手车金融领域的终端价格大约为年化利率14%~17%，相较于终端价格仅为年化利率7.5%~10%的新车金融领域，仍有较大的利润空间。

据谢胜立介绍，目前，狮桥租赁、平安租赁、民生金租、一汽租赁、中车信融、兴邦金租、新皓租赁等数十家汽车金融企业都已经开展商用二手车金融业务，其中狮桥租赁的业务规模较大。

刘岳告诉记者，狮桥租赁在商用二手车金融领域的市场份额约为70%~80%，是目前行业内

商用二手车金融规模最大的企业。狮桥租赁的商用二手车金融业务起步较早，其最开始布局该业务的原因是由于其新车金融形成一定规模，预见到了新车金融可能出现的坏账风险，通过布局商用二手车金融，提升商用车的交易次数来覆盖风险。

在官方网站，狮桥租赁对其商用二手车业务的评价是旧车处置效率高，融合新车金融产品，拉动新车增长，提升循环消费；资金回笼快，边开边卖不寄存，托管服务全程帮办，精准定价降低损失；评估精准定价，平台集中竞价，不良资产高效变现，帮助金融机构及时止损。

在谢胜立看来，狮桥租赁已经在行业中扎根多年，有海量的数据沉淀，在该领域的优势明显。其他涉足该领域的机构起步较晚，但是在行业下行阶段，商用二手车金融成为其充实业务战略的重要板块。

此外，刘岳告诉记者，商用二手车金融领域仍存在隐藏风险。“商用车司机作为个人，没有办理道路运输许可证的权限，因此只能将车挂在物流公司，车辆的所有权为物流公司。”

刘岳指出，由于目前整个物流行业不景气，司机和物流公司资金会比较紧张，所以会有物流公司通过二手车交易的方式进行经营性贷款，而商用车金融企业无法分辨这是司机的需求还是物流公司的需求，如果物流公司未来出现经营问题，根据物流公司与商用车司机的协议，欠款

需要车辆实际持有者商用车司机来偿还，这无形之中给行业埋下了风险隐患。“如今商用二手车金融的利润空间尚且能够覆盖此类风险，但未来随着入局者的增多，收益率如新车金融般下滑是可以预见的趋势，那么上述风险就会成为商用车金融企业经营的“雷区”。

域，央行通过先贷后借的方式，对金融机构向碳减排重点领域里相关企业发放，利率仅为1.75%，并明确提出可以展期2次，期限1年。

对此，殷红军分析认为，“央行推出的这一支持工具是非常有效的，租赁行业在成本方面，原本就比银行存在一定的劣势，尤其是在大型项目的比拼上，更显现乏力。所以，绿色租赁的发展也需要不断在‘内卷’中突围。”

采访中，曾有业内人士估算，“如果实现‘双碳’目标，只需要260亿元的资金作为支撑。”打通绿色租赁和金融，已经成为业内的普遍共识，同时，很多租赁公司通过打造绿色金融服务平台的模式，来提升绿色租赁的金融属性和能力。上海申能融资租赁有限公司常务副总经理高一翔说：“2019年末，公司成立了能源金融事业部，相当于把几家可以实控的金融公司囊括其中，包括租赁、财务等。正是因为有这样一个平台，使得绿色金融得到推广，绿色租赁的推广合作变得便捷，特别是在与碳科技公司合作方面。”

高一翔认为，“租赁一头是资产，一头是负债，没有便宜的资金支持，行业是走不远的。除了绿色信贷之外，还可以通过引入绿色债券盘活资源。2020年6月，央行推出ABC资产支持商业票据，我们注意到，该票据存在几点好处，一是发行期限短并可以持续发行，如果每半年一

发，滚动发行，可以实现借新还旧；二是具备一定的便利性，我们知道，租赁底层资产期限都是7年以上，这种票据发行只有180天，对于入池资产不要求匹配，可以错配，对于租赁公司来很便利；三是标准化程度高，安全性好。各种征信措施非常便利。”

事实上，在绿色租赁出现“内卷”之前，租赁行业内部也存在一定的“内卷”，行业差异化发展道路已经是多年的口号。

天津碳排放交易所有限公司副总经理林翊认为，“对抗‘内卷’，实际上也是一种抵御风险的能力。这就需要租赁公司强化对产品的组合和布局。我们注意到，2021年10月，中共中央、国务院印发《关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》，作为碳达峰碳中和‘1+N’政策体系中的‘1’，意见为碳达峰、碳中和这项重大工作进行系统谋划、总体部署。‘1+N’系列文件将构建起目标明确、分工合理、措施有力、衔接有序的碳达峰、碳中和政策体系。‘1+N’其实可以作为租赁公司布局绿色租赁的一种方式。”

同时，林翊还提到，“光有技术支撑、政策导向，如果没有金融，没有租赁业务做支撑，想要实现碳达峰的目标，其实是很难达到的。包括技术研发、技术实用化等落地，都需要金融作为支撑。同时，对抗‘内卷’比较好的方式，还是发现市场和社会问题，通过解决问题来创造价值，继而打造新的租赁生态圈。”