

汽车金融公司 2026 年中期观察

2025 年末汽车金融公司总资产规模约 9,144.5 亿元，较年初增长 6.9%，扭转了此前多年的规模下行趋势。监管部门 2025 年对汽车金融领域竞争进行规范和整顿，引导行业回归良性发展，使得汽车金融公司当年资产及营业收入均得到改善。近年来汽车销售增长主要由新能源汽车拉动，拥有新能源厂商背景的汽车金融公司发展普遍较快，行业内部出现分化。但多数汽车金融公司股东厂商竞争优势当前依然集中在传统能源汽车领域，具有新能源汽车优势厂商背景的汽车金融公司数量并不占优。2025 年乘用车销售已由新能源汽车主导，但同期汽车金融公司业务的电动化趋势相对滞后，一定程度与相关股东品牌在新能源业务领域拓展进度存在关联。另一方面，近期商用车销售表现良好，部分具有商用车股东背景的汽车金融机构资产增速亦保持在高于行业均值水平。

近期零售信贷领域风险抬升，2025 年行业不良率由上一年 0.65% 上升至 0.75%，为近 5 年最高值，但绝对水平依然较低。此前由于资产规模增速放缓，资本占用减少，汽车金融公司资本水平持续提升。2025 年行业资产规模恢复至增长区间，资本占用有所提升，年末汽车金融公司资本充足率小幅下降至 26.0%。

惠誉博华

分析师

李沅桥, CFA

+ 86 10 5663 3821

yunqiao.li@fitchbohua.com

彭立, FRM

+ 86 10 5663 3823

li.peng@fitchbohua.com

刘萌, CFA

+ 86 10 5663 3822

meng.liu@fitchbohua.com

媒体联系人

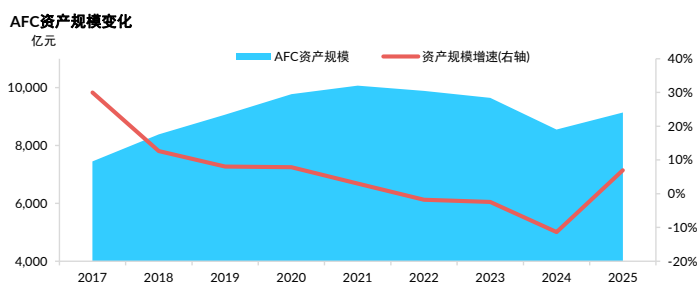
李林

+86 10 5957 0964

jack.li@thefitchgroup.com

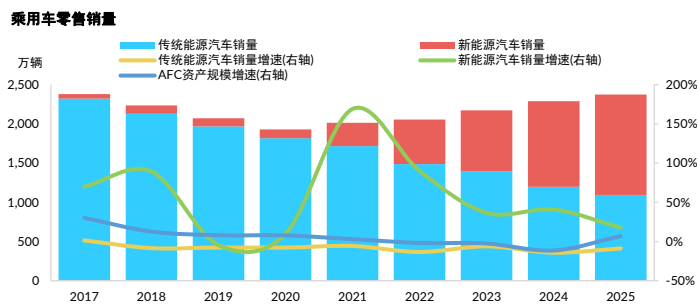
汽车金融公司资产规模恢复增长趋势

2021 年中国汽车金融公司资产规模达到 1 万亿高峰，此后行业规模处于持续收缩状态。在 2024 年行业经历 11.4% 的历史最大规模降幅后，2025 年恢复增长，年末行业整体规模达到 9,144.5 亿元，同比增长 6.9%，扭转了此前连续三年的规模收缩趋势。



数据来源：银行业协会，惠誉博华

近年来乘用车市场保持增长，根据乘联会数据 2025 年全国乘用车零售销量约 2,374.5 万辆，同比增长 3.8%，但增速较 2024 年的 5.4% 有所收窄。从结构上观察，新能源汽车自 2021 年以来便成为行业增长的主要推动力量，而同时传统能源汽车销量则持续受到挤压。2024 年新能源汽车销量同比增长约 40.8%，传统能源汽车销量同期收缩约 14.1%；这一趋势延续至 2025 年，期间新能源汽车销量增长 17.6%，而传统能源汽车销量收缩 8.8%。此前尽管新能源汽车销量稳步增长，但传统能源汽车依然占据主导地位。2025 年这一格局出现变化，新能源乘用车销量占比超过传统能源汽车，达 53.9%，成为主导力量。此前国家相关部门公告，新能源汽车免征车辆购置税的优惠政策将于 2025 年末结束，2026 年至 2027 年新能源汽车购置税将由此前的免征改为减半。2025 年新能源汽车实现良好的销售增长或一定程度与追赶优惠政策窗口有关。



数据来源：乘联会，银行业协会，惠誉博华

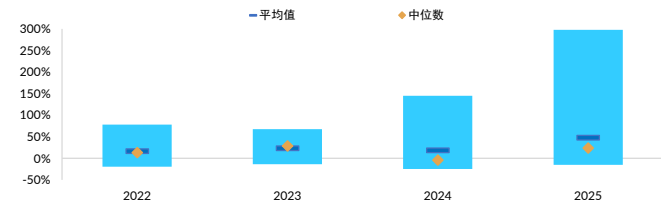
汽车金融公司的经营发展与其股东汽车厂商车辆销售情况存在较大关联。若按照股东性质，行业机构可分为内资、合资、外资三类（具体划分请见附录）。具有新能源汽车领域优势股东背景的机构普遍集中于内资汽车金融公司类别，但当前合资与外资汽车金融机构在数量及资产规模合计占比上高于内资汽车金融公司，因此传统能源汽车的销售情况实际对汽车金融机构整体影响更大。在此背景下，近年汽车金融公司内部呈分化趋势。通过观察可获得公开数据的样本机构，内资汽车金融公司 2025 年资产增速中位数及平均数为 23% 及 48%，显著高于合资汽车金融公司的 -2% 及 -

2%和外资汽车金融公司的-5%及-5%。虽然行业内部分化依然存在，但 2025 年各类汽车金融公司资产规模增长中位数及平均数皆较 2024 年出现改观，显示出经营压力出现一定程度缓解。

根据部分机构披露信息，汽车金融公司 2025 年资产规模的增长一定程度与监管机构规范行业经营有关。2025 年多个地区监管机构及行业自律组织对辖内商业银行汽车贷款的“高息高返”情况进行整顿和规范。近年商业银行加大对汽车金融领域业务的投入，汽车金融公司面临的竞争有所加剧，对该类高额返佣的整顿有利于汽车金融领域回归良性发展，也客观上减轻汽车金融公司面临的竞争压力，改善外部经营环境。此外二手车市场温和发展，2025 年累计交易量同比增长约 2.5%，汽车金融公司亦加大在该领域投入，同期二手车贷款规模实现 16.9%的较快增长，年末在行业整体资产中占比由年初约 9.2%上升至 10.0%，对行业规模提升起到积极作用。

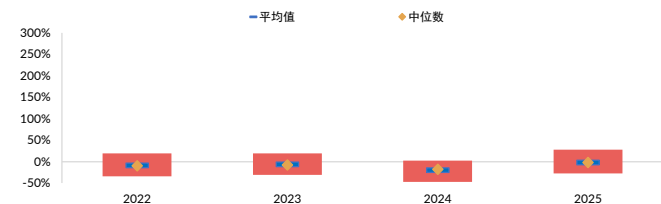
2025 年实现较高规模增速的内资汽车金融公司之中，除部分机构股东厂商具有较好的新能源汽车业务外，也存在部分商用车厂商股东背景的汽车金融公司。2025 年商用车市场回暖向好对此部分机构业务带来积极影响。此外 2023 年 8 月《汽车金融公司管理办法》（“《办法》”）实施，允许行业开展售后回租模式的租赁业务以来，汽车金融公司持续在该领域投入，部分机构规模增长较大程度即来自租赁业务驱动。但行业内一定数量的汽车生产厂商除成立了汽车金融公司之外，亦另设立了单独的租赁公司，使得该部分汽车品牌租赁业务增长未能完全体现在汽车金融公司增速之中，这也使得不同汽车金融公司租赁业务呈现分化。

样本内资AFC资产规模增速分布



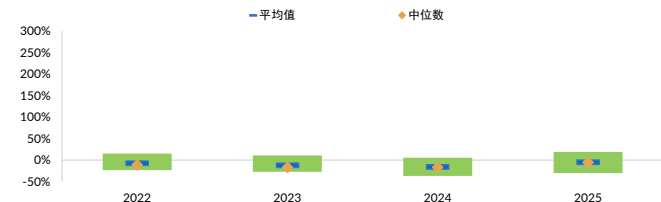
数据来源：公司年报，WIND，惠誉博华

样本合资AFC资产规模增速分布



数据来源：公司年报，WIND，惠誉博华

样本外资AFC资产规模增速分布

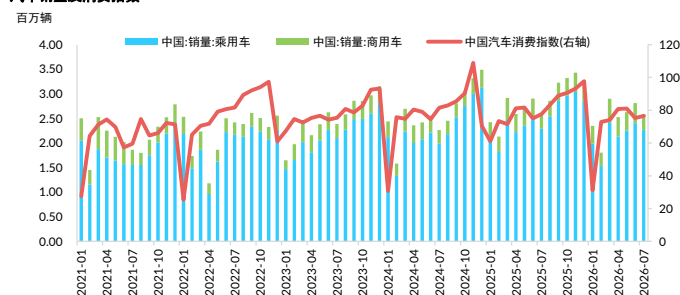


数据来源：公司年报，WIND，惠誉博华

根据中国汽车工业协会数据，2026 年前 7 月乘用车销量 1,498.7 万辆，同比减少 5.2%。销量下滑与 2025 年部分新能源汽车消费者追赶购置税减免政策窗口，将需求前置存在一定关联。对比之下，商用车领域销售规模近期保持良好增长，2025 全年达 428.9

万辆，同比增长 10.7%；2026 年前 7 月达 261.3 万辆，同比增长 7.7%。该趋势与近年部分商用车厂商旗下汽车金融公司资产规模持续较快增长相符。惠誉博华认为，此前汽车金融公司内部的分化主要集中于新能源汽车股东与传统能源汽车股东背景机构之间，但商用车近期良好的增长趋势，预计将会使得相关机构业务在未来一定时间内保持高于行业均值的增速水平。但另一方面，当前行业内多数机构业务仍主要聚焦于乘用车领域，乘用车销量增长放缓预计将会对 2026 年行业整体规模增速带来更大影响。此外行业机构数量近年亦出现缩减，继 2023 年华泰汽车金融之后，2026 年沃尔沃汽车金融宣布退出市场，汽车金融公司数量下降至 23 家。机构数量的减少也一定程度上反映了汽车电动化以及整体销量增速放缓背景下汽车金融公司面临的转型挑战。

汽车销量及消费指数

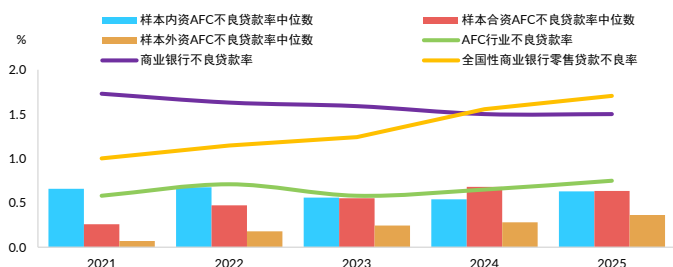


数据来源：中国汽车流通协会，中国汽车工业协会，WIND，惠誉博华

行业不良率出现抬升，拨备保持高位水平

2025 年汽车金融公司行业资产质量压力出现抬升，年末不良贷款率由年初的 0.65% 上升至 0.75%，为近 5 年最高值，但仍低于同期商业银行整体不良率 1.50%。近年由于宏观环境变化影响，行业不良率呈波动上行趋势，先于 2022 年达到 0.71%，并在 2023 年回落至 0.58%，此后再次上行。不同类型的汽车金融公司资产质量变化存在一定的差异，其中外资与内资样本汽车金融公司 2025 年末不良率中位值均较年初出现抬升，而合资机构则出现改善，这一改善主要由于部分机构加大不良资产处置力度所致。结合历史数据观察，外资汽车金融公司整体资产质量始终保持在各类型机构中较优水平。汽车金融公司目前以零售业务为主，且近年在宏观经济变化的过程中不断提升风险把控能力，叠加行业整体资产信用主体分散，未来资产质量大幅恶化的可能性相对较小，近期资产质量变化主要来自宏观经济变化之下，零售信贷领域整体风险的抬升。从公布相关数据的全国性商业银行（国有银行及股份制银行）近年零售贷款不良率变化亦可观察到相同趋势，2023 年该部分银行零售不良率均值为 1.24%，此后持续上升至 2025 年的 1.71%。2026 年零售信贷领域风险持续，预计汽车金融公司年末行业整体资产质量依然存在下行压力，但仍将保持在优于银行业整体的水平。

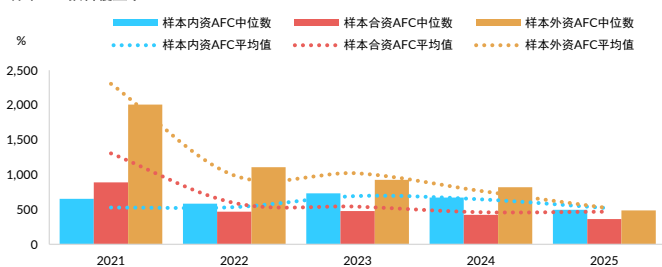
行业及样本AFC不良贷款率



数据来源：公司年报，银行业协会，国家金融监督管理总局，WIND，惠誉博华

2025 年末样本汽车金融公司继续保持较高的拨备，各类型机构拨备覆盖率中位值均高于同期商业银行整体水平。从惠誉博华可获取的样本观察，2021-2025 期间，各类型汽车金融公司拨备覆盖率中位值整体下行，但在 2023 年经历小幅反弹，此后再度下行。2025 年下行延续，样本各类机构拨备覆盖率中位值均出现不同程度下降，但依然保持较高的绝对水平。预计未来宏观环境的不确定因素或使得汽车金融公司资产质量出现波动，但较高的拨备水平将提供充足的缓冲。

样本AFC拨备覆盖率

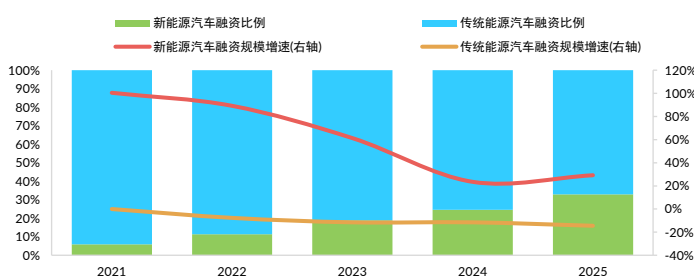


数据来源：公司年报，WIND，惠誉博华

新能源汽车业务占比稳步提升，行业规范对机构收入产生积极影响

虽然汽车销售市场逐渐由新能源汽车主导，但汽车金融公司业务资产依然由传统能源汽车占据主要比例。2021 年以来行业新能源汽车融资余额随着汽车销量持续提升，但 2025 年其份额依然低于 40%。汽车金融公司业务与其股东厂商汽车销量关系密切，上述新能源领域的相对滞后也与其股东品牌在新能源业务领域拓展进度存在关联。但长期而言，汽车金融公司传统能源汽车业务规模逐年收缩，而新能源汽车业务保持增长态势，未来行业预计将逐步向新能源业务主导过渡。

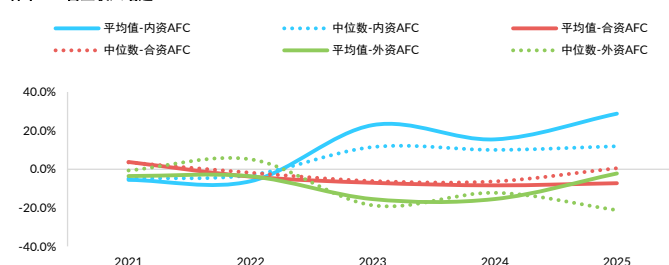
AFC新能源与传统能源汽车业务规模变化



数据来源：银行业协会，国家金融监督管理总局，惠誉博华

2025 年 3 月及 6 月分别出台及印发了《提振消费专项行动方案》，及《关于金融支持提振和扩大消费的指导意见》等政策，着力提振消费领域，汽车销售市场稳中向好。同时监管机构及行业自律组织引导汽车金融领域规范经营，回归良性发展，对“高息高返”情况进行整顿和规范。上述消费提振及行业规范政策助力部分汽车金融公司 2025 年营业收入的改观。近年来多数行业机构收入增长面临压力，从惠誉博华可获取的样本观察，2025 年出现收入同比萎缩的机构较上一年有所减少。各类型机构中，内资汽车金融公司收入增长自 2022 年以来保持良好态势，2025 年样本机构收入增速中位值 11.9%，较上一年 10.0%小幅提升；同期合资样本机构收入增速中位值亦较上一年出现改观。外资样本汽车金融公司 2025 年收入增长中位值及平均值出现分化，显示出不同机构之间收入变化的差异，其中少部分机构收入获得较大提升，提升动力主要来自于来自商业银行竞争压力减小，业务对消费者吸引力提升。

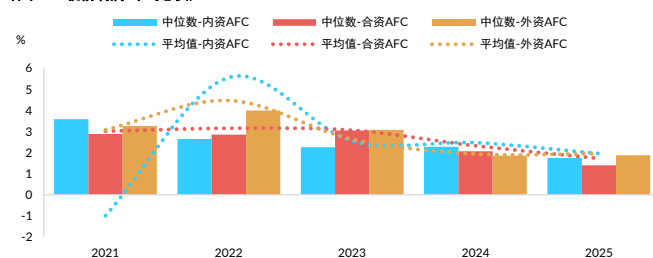
样本AFC营业收入增速



数据来源：公司年报，WIND，惠誉博华

近期宏观利率下行，行业内部竞争加剧，汽车金融公司整体盈利指标亦呈现下降趋势。根据惠誉博华可获得的数据，样本机构“税前利润/平均总资产”指标 2025 年中位值较上一年进一步下滑至 1.66%，显示出行业经营压力持续存在。与资产及收入规模增速不同的是，样本内不同类型机构“税前利润/平均总资产”指标在变化趋势上不存在明显差异，各类机构盈利指标 2025 年皆经历下滑，但其中外资机构这一变化幅度更小。

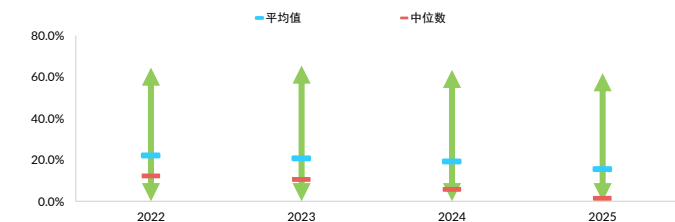
样本AFC税前利润/平均总资产



数据来源：公司年报，WIND，惠誉博华

主机厂商或汽车经销商在汽车销售过程中会对消费者贷款进行贴息以提升销量。但近期汽车品牌之间面临的竞争压力加大，部分汽车厂商选择优化资源配置，减少了对相关汽车消费贷款的贴息力度。从样本数据观察，2022 年相关贷款及租赁贴息收入占当年汽车金融公司利息收入的均值为 22.1%，此后逐年下降，2025 年降至 15.5%。虽然趋势上逐年下降，但不同机构之间始终存在较大的差异。样本外资汽车金融公司相关贴息收入占比长期保持较高，部分机构这一比例持续高于 60%，而样本内资汽车金融公司比例通常较低，部分机构同期不存在这一类收入。但由于可获得相关信息的机构在数量上相对有限，上述观察也存在样本偏差的可能。

样本AFC贴息收入占利息收入比例分布



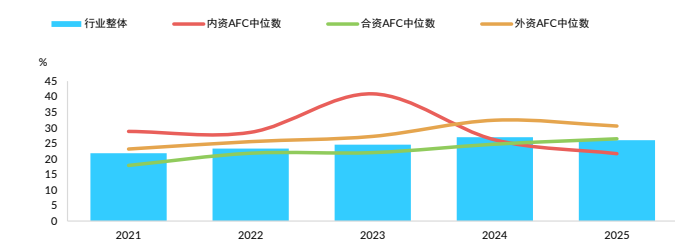
注：图中绿色箭头图形表示样本中最高及最低值
数据来源：公司年报，WIND，惠誉博华

整体而言，2025 监管部门对汽车金融领域进行规范治理以及汽车整体销量稳步增长，皆对汽车金融公司行业资产及收入产生积极影响，但多数机构盈利指标依然处于下滑趋势。2026 年上半年汽车销售呈现一定疲软态势，预计将对当年汽车金融公司业务增长产生不利影响。长期而言，股东厂商汽车销量提振是对旗下汽车金融公司业务增长的最大推动力。

2025 年规模恢复增长区间，资本占用提升

汽车金融公司近年资本水平提升与资产规模收缩导致资本占用减少存在较大关联，行业资本充足率由 2020 年的 21.4%持续提升至 2024 年的 27.0%，对应同期行业资产规模持续下行。2025 年行业资产规模恢复至增长区间，年末资本充足率小幅下降至 26.0%。从样本机构观察，内资与外资汽车金融公司资本充足率中位值 2025 年变化均与行业趋势一致，年末出现小幅下降。但同期合资机构资本充足率中位值出现小幅抬升，主要由于部分机构资产规模仍经历下滑导致资本占用下降所致。

行业整体及样本AFC资本充足率

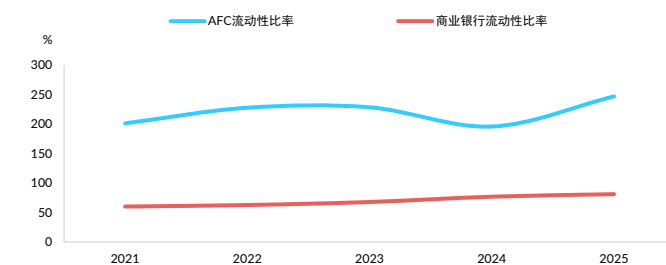


数据来源：公司年报，银行业协会，WIND，惠誉博华

近年来行业竞争压力加大，盈利增长承压，汽车金融公司传统上通过利润留存的方式补充资本的能力有所削弱，股东增资为部机构资本实力带来了较大幅度提升。其中一汽汽车金融的注资已于 2026 年 6 月获得监管机构批复，拟增资金额约 43 亿元，此前该公司注册资本约 28 亿元，完成增资后资本实力将实现大幅度提升。此外 2025 年下半年，北汽汽车金融股东计划对其增资 9 亿元已获得监管机构批复，完成增资后注册资本提升至 19 亿元。预计未来一段时间内行业整体资本水平仍将保持良好，但盈利能力的削弱使得行业机构将更加依赖外源性补充。

行业整体流动性水平保持良好，银行借款依然在负债中占据主要比例

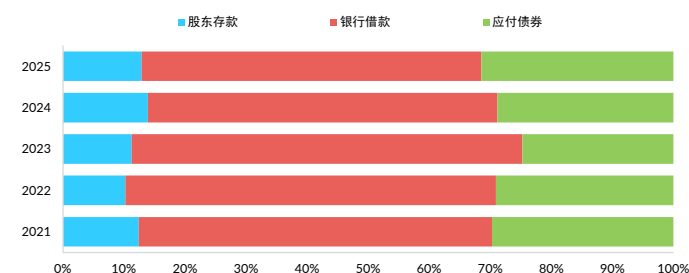
AFC流动性比率



数据来源：银行业协会，国家金融监督管理总局，惠誉博华

汽车金融公司流动性监管指标持续维持在良好水平，行业 2025 年流动性比率 247.1%，较上一年 195.9%有所提升，且远优于商业银行同期 80.1%的水平。汽车金融公司行业流动性水平历史上经历一定波动，但整体维持在较高水平，体现出行业较好的流动性状况。

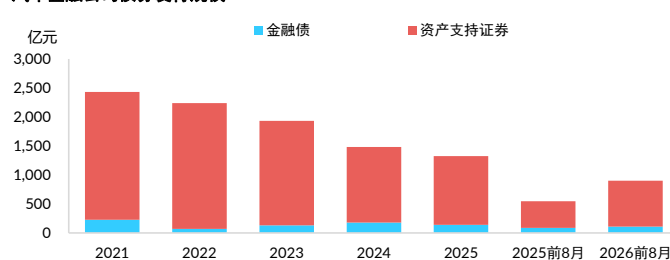
样本AFC负债结构



数据来源：公司年报，WIND，惠誉博华

不同规模的机构在负债结构上存在一定差异，但通常银行借款为行业依赖程度最高的资金来源。随着 2023 年《汽车金融公司管理办法》拓宽行业机构可吸收存款的范围，股东存款在负债中的比例呈现一定抬升。2025 年末应付债券（含金融债及资产支持证券）在样本汽车金融公司负债结构中比例出现提升，股东存款占比小幅回落；银行借款在负债中的比例则保持平稳。但如果从新发行债券上观察，汽车金融公司近年金融债及资产支持证券合计发行规模持续下降，该趋势与同期行业机构资产增长面临乏力相符，2026 年 8 月发行规模同比出现一定抬升。长期而言，未来行业融资方式预计将会更趋于多元化，但一段时间内银行贷款将依然保持主要资金来源的地位。

汽车金融公司债券发行规模



数据来源：WIND，惠誉博华

附录：汽车金融公司分类说明

汽车金融公司分类及样本

报告根据市场公开信息对汽车金融公司财务数据进行分析，不同汽车金融公司不同年度财务数据可获得性存在差异，因此报告中所展示各指标数据仅包含可收集到的样本数据。文中对汽车金融公司按照股东性质进行了分类，如无特殊说明，各类别汽车金融公司所含样本机构如下表所示：

分类	样本汽车金融公司
外资 AFC	梅赛德斯-奔驰、福特汽车、丰田汽车、宝马汽车、大众汽车、斯泰兰蒂斯汽车
合资 AFC	上汽通用、广汽汇理、东风日产、北京现代、瑞福德汽车、吉致汽车、华晨东亚
内资 AFC	长安汽车、比亚迪、奇瑞徽银、三一汽车、一汽汽车、长城滨银、北汽汽车、上海东正、东风汽车、重汽汽车

免责声明

本报告基于惠誉博华信用评级有限公司（以下简称“惠誉博华”）认为可信的公开信息或实地调研资料编制，但惠誉博华不对该等信息或资料的准确性及完整性作任何保证。本报告所载的意见、评估或预测仅反映惠誉博华于本报告发布日的判断和观点，在不同时期，惠誉博华可能发布与本报告观点或预测不一致的报告。

本报告中的信息、意见、评估或预测仅供参考，本报告不构成对任何个人或机构推荐购买、持有或出售任何资产的投资建议；本报告不对市场价格的合理性、任何投资、贷款或证券的适当性(包括但不限于任何会计和/或监管方面的合规性或适当性)或任何投资、贷款或证券相关款项的免税性质或可征税性作出评论。个人或机构不应将本报告作为投资决策的因素。对依据或使用本报告所造成的一切后果及损失，惠誉博华及相关分析师均不承担任何法律责任。

本报告版权仅为惠誉博华所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以翻版、复制、发表、引用等任何形式侵犯惠誉博华版权。如征得惠誉博华同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“惠誉博华信用评级有限公司”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。惠誉博华保留追究相关责任的权利。

惠誉博华对本免责声明条款具有修改和最终解释权。