

结构融资评级报告：

吉时代 2024 年第三期个人汽车抵押贷款资产支持证券

2024 年 9 月 12 日

预期信用等级：

优先 A1 级证券	AAA _{spc(sf)}
优先 A2 级证券	AAA _{spc(sf)}

分析师：

施蓓蓓，CFA：	010-6516 6084；beibei.shi@spgchinaratings.cn
朱偲玥：	010-6516 6092；april.zhu@spgchinaratings.cn
谢 宁：	010-6516 6031；ning.xie2@spgchinaratings.cn

目录

报告摘要

一、宏观经济与行业环境.....	1
二、交易概况.....	1
三、基础资产信用质量.....	3
四、现金流和交易结构.....	10
五、运营和管理风险.....	12
六、交易对手风险.....	13
七、法律和监管风险.....	14
附录 1：资产支持证券信用等级符号及定义.....	15
附录 2：跟踪评级安排.....	16
附录 3：入池资产合格标准.....	17
附录 4：基础资产统计信息.....	18

本售前评级报告是根据截至 2024 年 9 月 12 日的资料及分析准备。本售前评级报告仅供应相关法律法规要求向监管机构报备使用。本报告里的信用等级为预期信用等级，并非最终信用等级，不可也不应被视为或被不实地表述为最终信用等级。标普信用评级（中国）有限公司授予的最终信用等级可能会因为我们后续获得的信息而与预期信用等级有所差异。本报告不构成购买、持有、或出售证券的建议。

本报告中的预期信用等级结果将在我们做出进一步更新前持续有效。标普信用评级（中国）有限公司的评级（以“spc”后缀标识）是根据与标普全球评级等级体系不同的评级等级体系所授予。我们所授予的评级不可与标普全球评级等级体系下授予的评级视为同等，或不实地表述为标普全球评级等级体系下授予的评级。

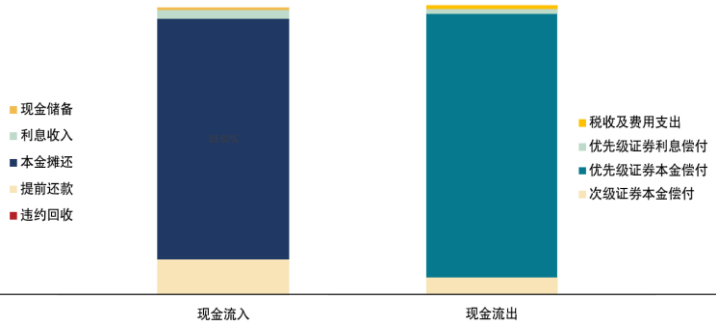
报告摘要

结构	预期信用等级	金额（万元）	占比(%)	利率类型	还本方式	增信缓冲(%)
优先 A1 级	AAA _{spc(sf)}	180,000.00	34.62	固定利率	固定摊还（目标余额）	>3
优先 A2 级	AAA _{spc(sf)}	277,600.00	53.38	固定利率	过手摊还	>3
次级	未予评级	62,400.40	12.00	-	-	-
证券（资产）合计	-	520,000.40	100.00	-	-	-

基础资产信用质量分析：标普信评综合考虑了发起机构的运营模式、风险管理能力和历史经验，静态池和动态池的历史数据表现，以及资产池信用特征等因素，并应用前瞻性分析方法对预期基准假设加以优化调整。我们认为本期项目的基准违约率为1.20%，基准回收率为10.00%；然后考虑交易结构的特殊性对基准违约率采用在 AAA_{spc(sf)}评级压力情景下的特定压力倍数，得出最终违约率为6.60%，对基准回收率采用50%的折扣调整，得出最终回收率为5.00%。

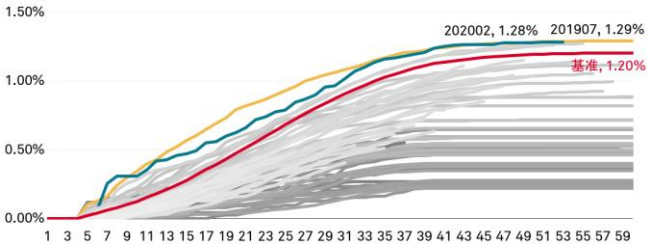
信用分析假设	
基准违约率（%）	1.20
基准回收率（%）	10.00
评级压力情景	AAA _{spc(sf)}
压力倍数（倍）	5.50
回收折扣（%）	50.00
违约率（%）	6.60
回收率（%）	5.00

现金流分析及压力测试：下图展示了标普信评根据当前的证券级别与交易结构，在违约分布、早偿率、费用假设、触发机制及偿付结构等所组成的最严格压力情景下，本期交易生命周期内全部现金流入的组成和现金流出的分布情况。在标普信评最严格的压力情景假设下，我们预计优先级证券本息仍能被足额偿付，并且资产池中仍有剩余资产能够继续产生现金流。标普信评认为这部分资产会对受评证券起到“**增信缓冲**”的作用，即在优先级证券发生损失前为其提供额外保护，但增信缓冲不代表本期交易的临界信用增级。



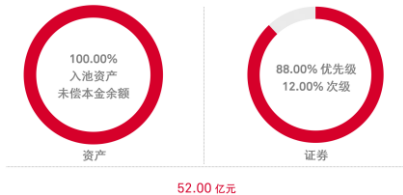
发起机构/贷款服务机构概况：吉致汽车金融成立于2015年8月，股东为吉利汽车控股有限公司（以下简称“吉利汽车”）、法国巴黎银行个人金融（以下简称“法巴银行个人金融”）与 COFIPLAN S.A.。截至2024年6月末，吉致汽车金融未经审计的资产规模约568.29亿元，发放贷款和垫款余额496.03亿元，零售业务贷款余额504.20亿元，整体不良贷款率0.26%，零售业务不良贷款率0.27%。

静态池 91-120 天逾期率：标普信评根据静态池数据测算，吉致汽车金融近年来的静态池 91-120 天累计逾期率最高为1.29%。图中红线为我们对本期项目基准违约率分布曲线的假设。



早偿率：标普信评根据动态池数据测算，近年来吉致汽车金融的 CPR 基本稳定在1%-5%的区间。

交易资本结构：



关键交易信息：

发起机构/贷款服务机构	吉致汽车金融
受托机构/发行人	上海信托
资金保管机构	中国银行
初始起算日	2024 年 7 月 31 日 24:00
预计信托成立日	2024 年 10 月 12 日
法定到期日	2031 年 12 月 26 日
特殊安排	信托（流动性）储备账户 （发起机构提供初始金额）

项目比较：	吉时代 2024-3	吉时代 2024-2	唯盈 2024-1	福元 2024-1	华驭 十五期（黑池）
发起机构	吉致汽车金融	吉致汽车金融	东风日产汽车金融	福特汽车金融	大众汽车金融
信托成立日	2024/10/12（预计）	2024/8/13	2024/7/23	2024/7/11	2024/5/30
贷款笔数（笔）	116,421	87,919	63,631	51,392	97,599
未偿本金余额（亿元）	52.00	46.60	30.00	41.50	58.31
单笔贷款平均未偿本金余额（万元）	4.47	5.30	4.71	8.08	5.97
加权平均账龄（月）	6.56	5.36	9.73	6.50	14.35
加权平均剩余期限（月）	24.16	25.97	25.82	29.38	29.90
加权平均贷款利率（%）	2.33	2.58	5.15	2.74	5.52
加权平均初始抵押率（%）	59.00	60.14	63.82	55.90	66.19
循环购买（Y/N）	Y	Y	Y	N	N
分层概况(%)	优先级	88.00	88.70	89.64	87.20
	次级	12.00	12.88	5.06	12.30
	OC+YSOC（如有）	-	-	5.30	0.50

信用等级概况

项目名称	报告类型	评级类型	评定日期
吉时代 2024 年第三期个人汽车抵押贷款资产支持证券	售前报告	预期信用等级	2024 年 9 月 12 日

评级观点

标普信用评级（中国）有限公司（以下简称“标普信评”）评定“吉时代 2024 年第三期个人汽车抵押贷款证券化信托”项下优先 A1 级和优先 A2 级资产支持证券（以下简称“优先级证券”）的预期信用等级为 AAA_{spc(sf)}。

标普信评给予的上述预期信用等级主要反映了如下因素：

- ➔ **基础资产信用质量：**标普信评综合考虑发起机构的运营模式、风险管理能力和历史经验，静态池和动态池的历史数据表现，以及资产池信用特征等因素，同时应用前瞻性分析方法对预期基准假设加以优化调整。我们预计本期交易的基准违约率为 1.20%，基准回收率为 10.00%；资产池在 AAA_{spc(sf)}级别压力情景下的违约率为 6.60%，回收率为 5.00%。
- ➔ **现金流和交易结构：**通过现金流分析和压力测试，标普信评预计本期交易在当前证券级别、交易结构及相关假设下，优先级证券仍能够按时足额偿付本息。我们对本期交易分析和加压的参数包括违约率、违约时间分布、损失率、回收率、回收时间、早偿率及各项支出等。标普信评增信缓冲最终测算结果大于 3%。
- ➔ **运营和管理风险：**本期交易的贷款服务机构吉致汽车金融有限公司（以下简称“吉致汽车金融”）通常采取直接借记卡扣款的方式进行还款回收，一定程度上能够减轻运营风险。虽然本期交易中并未指定后备贷款服务机构，但信托（流动性）储备账户的设置能够在一定程度上为交易提供流动性支持。我们认为本期交易参与方经验丰富，具备履行其相应职责的能力。
- ➔ **交易对手风险：**标普信评在评估交易对手风险时考虑了资金保管机构风险、偿付中断风险、混同风险和抵销风险等因素。我们认为目前的交易安排能够缓释相关交易对手风险。
- ➔ **法律和监管风险：**我们认为本期信托的法律结构符合资产证券化对真实出售与破产隔离的要求。本期交易存在未通知借款人、因未办理抵押权变更登记而无法对抗善意第三人的风险及其他法律风险，但现有的交易安排可有效缓释上述风险。

主要优势与风险关注

优势	关注
初始资产池整体情况较好。截至初始起算日，资产池的加权平均账龄6.56个月，加权平均剩余期限24.16个月，加权平均初始抵押率为59.00%。	中国汽车金融行业的运营历史相对较短，吉致汽车金融汽车抵押贷款的历史表现数据未经完整信贷周期。同时，本期初始资产池中新能源汽车抵押贷款占比约38.00%，其历史表现数据相对较短，未来信用表现有待观察。
入池资产集中度风险较低且信用特征良好。截至初始起算日，入池资产达116,421笔，单笔贷款平均未偿本金余额约为4.47万元，前十大借款人占比约0.08%，借款人地区遍布于31个省、自治区和直辖市。	本期交易采用持续购买机制，基于目前的合格标准及触发条件设置，在持续购买期间买入新增资产可能致使资产池的构成和特征发生变化，给资产池信用表现及现金流带来不确定性。
次级证券为优先级证券提供了12.00%的信用增级。经过标普信评测算，目前本期交易具备足够的增信缓冲。	本期交易可能存在一定资金保管机构风险、偿付中断风险以及混同风险。
流动性风险缓释。本期交易中发起机构提供初始流动性储备金额（即必备流动性储备金额），为优先级证券利息支付提供了流动性支持。	本期交易可能存在未通知借款人以及未办理抵押权变更登记而无法对抗善意第三人的风险。
吉致汽车金融作为发起机构和贷款服务机构在车贷ABS领域经验丰富。	

相关方法论、模型与研究

评级方法：	➔ 标普信用评级（中国）— 结构融资评级方法论
	➔ 标普信用评级（中国）个人消费贷款资产支持证券分析方法
相关评论与研究：	➔ 中国个人汽车抵押贷款资产支持证券市场多维度观察 2024 版
模型：	➔ 标普信用评级（中国）结构融资现金流模型

一、宏观经济与行业环境

我们预计，政府将以保持每年 5% 的 GDP 增速目标来制定政策。今明两年中国的进出口将持续恢复。国内商品价格和企​​业利润率由于低迷的消费和强劲的制造业投资的共同作用而下降，但不太可能出现消费性的通缩。

我们认为，整车制造企业的信用质量呈分化趋势。我们预计，2024 年下半年汽车销量仍将保持上半年的态势，整车制造企业利润率承压，一方面，行业竞争加剧，“以价换量”下价格战仍将延续；另一方面，新能源汽车偏低的毛利率、较高的研发投入和销售费用以及错综复杂的出口环境将侵蚀企业的利润。车企的杠杆率或将上升，造车新势力将迎来洗牌。

我们预计，2024 年汽车金融行业资产规模将保持总体平稳，新能源汽车相关业务将成为新的增长点。近年来国内汽车金融行业面临较大的竞争压力，但汽车金融渗透率仍有上升空间。汽车金融行业的资产质量在过去几年并未显著恶化，总体风险管理制度完善，个人信贷风控技术成熟，资产质量保持良好。预计未来 12 个月，汽车金融公司将继续保持很好的资本充足性和盈利性，并维持顺畅且稳定的融资渠道。个人汽车抵押贷款仍旧是中国信用质量最好的零售类资产之一。

我们认为，2024 年个人汽车抵押贷款资产支持证券（以下简称“车贷 ABS”）的发起机构仍将以汽车金融公司为主，车贷 ABS 产品的资产信用质量和产品表现都将继续保持稳定，但在不同的发起机构、不同类型的入池资产之间将持续分化，这与各发起机构的客群定位、促销政策、风控审批等紧密相关。同时，随着新能源汽车电池等关键技术的发展、相关基础设施的建设、新能源渗透率的持续提升、新能源二手车市场流通环境的改善，以及政策对绿色融资和 ESG 领域的支持，我们预计未来会有越来越多的发起机构向“绿”而行。此外，2023 年新发布的《汽车金融公司管理办法》拓展了汽车金融公司的业务范围。随着客户需求的多元化发展、汽车金融市场竞争的加剧以及 2024 年 3 月《关于调整汽车贷款有关政策的通知》的发布，市场上或将推出更多低首付、长期限及含有附加贷的金融产品，而新规未来对各类发起机构在产品​​设计、风险控制等方面产生的影响尚待观察。

二、交易概况

本期车贷 ABS 系吉致汽车金融在 2024 年发起的第三期吉时代系列车贷 ABS 产品，也是其自 2018 年起总计发起的第 26 单 ABS 产品。吉致汽车金融作为发起机构和委托人，与受托机构上海国际信托有限公司（以下简称“上海信托”）签订信托合同，委托后者设立名为“吉时代 2024 年第三期个人汽车抵押贷款证券化信托”的特定目的信托（SPT）以发行本期资产支持证券。

图表 1 中的“增信缓冲”展示了在标普信评最严格的压力情景假设下，我们预计优先级证券本息仍能被足额偿付，并且资产池中仍有一定剩余资产能够继续产生现金流。这部分资产所能带来的增信即为图表 1 中的“增信缓冲”，该数值代表了在现有结构及相关条件下标普信评认为剩余资产所带来的现金流能在优先级证券发生损失前为其提供的额外保护。增信缓冲不代表本期交易的临界信用增级。

车贷 ABS 产品的资产信用质量和产品表现在 2024 年将保持稳定，不同类型发起机构的资产信用表现或将进一步分化。

根据标普信评的测算，吉时代 2024 年第三期车贷 ABS 优先级证券的增信缓冲结果大于 3%。

图表 1 证券信息

结构	预期 信用等级	金额 (万元)	占比 (%)	利率类型	预期 到期日	增信 缓冲 (%)
优先 A1 级	AAA _{pc(sf)}	180,000.00	34.62	固定	2025/10/26	>3
优先 A2 级	AA _{Apc(sf)}	277,600.00	53.38	固定	2026/9/26	>3
次级	未予评级	62,400.40	12.00	-	2029/12/26	-
证券(资产)合计	-	520,000.40	100.00	-	-	-

资料来源：交易文件，经标普信评调整及整理。

本期交易的基础资产为符合合格标准的个人汽车抵押贷款债权、抵押权及附属担保权益（包括信托设立时作为信托财产的初始入池资产以及持续购买期内后续转让给信托的入池资产）。吉致汽车金融作为本期交易的发起机构和贷款服务机构，同时继续登记为基础资产的抵押权人。本期交易有 116,421 笔入池贷款，均为抵押类贷款；资产池的加权平均账龄为 6.56 个月，加权平均剩余期限为 24.16 个月，加权平均初始抵押率（ $OLTV = \text{融资的初始本金金额} / \text{车辆购买价格}$ ）为 59.00%。资产池的集中度风险较低，前十大借款人贷款未偿本金余额占比约为 0.08%，借款人地区遍布于全国 31 个省、自治区和直辖市，其中广东省的未偿本金余额占比最高，为 9.63%。

本期交易采用持续购买的交易结构。在持续购买期内，按月支付利息，不进行证券本金的摊还；在摊还期内，按月付息还本。本期交易设置了多种储备账户，其中针对信托（流动性）储备账户内的必备（流动性）储备金额，在信托设立日和持续购买期内的每一个信托分配日为初始起算日资产池余额的 1.0% 的金额（约 5,200.00 万元），由发起机构提供初始金额；在持续购买期结束后的每一个信托分配日，该储备金额为根据交易文件约定的相关息费三倍金额。下列图表展示了本期项目的关键日期、持续购买和支付频率、交易结构图和主要参与方。

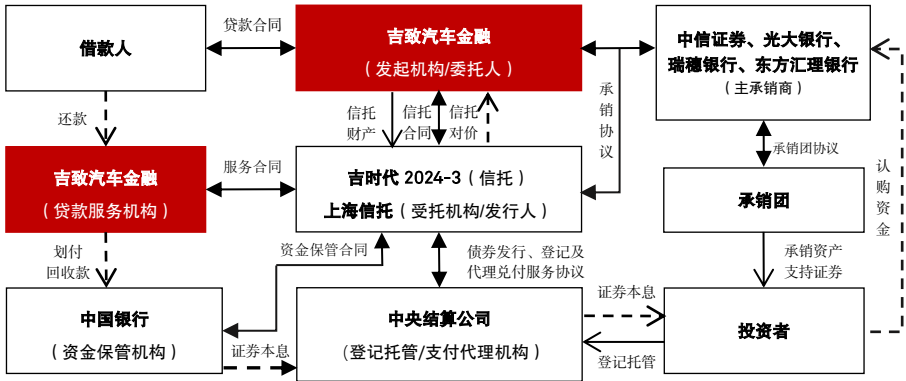
图表 2 关键日期/频率

名称	日期/期间
初始起算日	2024 年 7 月 31 日 24:00
预计信托成立日	2024 年 10 月 12 日
持续购买期	2024 年 11 月 - 2025 年 1 月
持续购买频率/次数	按月/共 3 次
首个支付日	2024 年 11 月 26 日
支付频率	按月
法定到期日	2031 年 12 月 26 日

资料来源：交易文件，经标普信评调整及整理。

本期交易的交易结构图如下：

图表 3 交易结构图



资料来源：交易文件，经标普信评调整及整理。

本期资产池的地区和借款人集中度风险较低，且信用特征良好。

本期交易设置了信托（流动性）储备账户，由发起机构提供初始金额。

三、基础资产信用质量

(一) 发起机构/贷款服务机构

1. 发起机构/贷款服务机构概览

吉致汽车金融成立于 2015 年 8 月。截至 2024 年 6 月末，吉致汽车金融注册资本为 40 亿元，吉利汽车、法巴银行个人金融和 COFIPLAN S.A. 的持股比例分别为 75%、20% 和 5%；未经审计的总资产规模约 568.29 亿元，发放贷款和垫款余额 496.03 亿元，零售业务贷款余额 504.20 亿元；整体不良贷款率为 0.26%，零售业务不良贷款率为 0.27%。

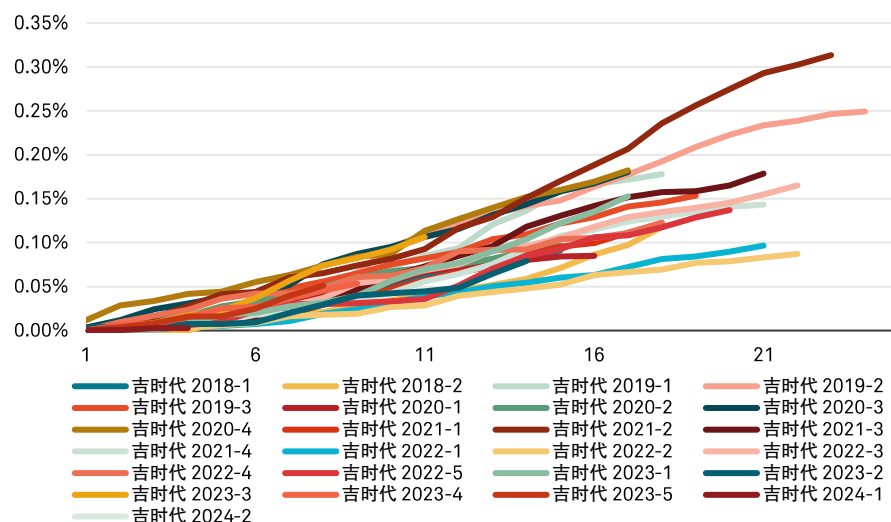
吉致汽车金融主要为浙江吉利控股集团有限公司旗下的吉利、领克、沃尔沃、极氪、几何、吉利银河、路特斯等品牌的汽车终端客户和经销商提供汽车金融服务。自成立以来，吉致汽车金融的零售信贷业务快速发展，截至 2024 年 6 月末，吉利、领克、吉利银河的零售信贷业务渗透率分别为 37.1%、37.8%、41.6%。

2. 证券化经验

吉致汽车金融在车贷 ABS 产品的发行方面有着较为丰富的经验。本期车贷 ABS 是吉致汽车金融自 2018 年首次在中国银行间市场发行吉时代系列车贷 ABS 以来的第 26 单产品。吉致汽车金融于 2018 年首次获批车贷 ABS 注册发行额度 70 亿元，2023 年 8 月申请的 200 亿元注册发行额度是中国人民银行第七次批准其发行的额度。

截至 2024 年 8 月末，吉致汽车金融累计发行 25 单车贷 ABS，发行规模合计约 1,029.20 亿元。其中，16 单车贷 ABS 均已足额偿付本息，且最终累计违约率均低于 0.40%。目前已发行车贷 ABS 的累计违约率如下图所示：

图表 4 吉致汽车金融已发行项目累计违约率



资料来源：公开资料，经标普信评调整及整理。

截至 2024 年 6 月末，吉致汽车金融未经审计的总资产规模 568.29 亿元，发放贷款和垫款余额 496.03 亿元。

吉致汽车金融车贷 ABS 产品发行经验丰富。截至 2024 年 8 月末，吉致汽车金融累计发行 25 单车贷 ABS，发行规模合计约 1,029.20 亿元。

3. 主要产品分析

吉致汽车金融的零售信贷业务主要产品根据还款方式划分包括等额本息和结构性还款，其中结构性还款下每月归还利息，本金根据不同产品的设计而调整。这些产品在首付比例、还款方式、期限和利率方面具有不同的产品特性，以满足不同客户的需求。目前在这些产品中，等额本息产品占比较大，允许提前还款，贷款期限主要集中在 36 个月以内，最长 60 个月。本期项目入池贷款均为等额本息类产品。

4. 贷款发起与审批流程分析

吉致汽车金融建立了较为完善的经销商网络。截至 2024 年 6 月末，吉利汽车零售贷款业务已覆盖全国 1,327 家经销商，极氪零售贷款业务已覆盖全国所有交付中心、空间店等，领克零售贷款业务已覆盖全国 397 家经销商，沃尔沃零售贷款业务已覆盖全国 309 家经销商，吉利银河零售贷款业务已覆盖全国 448 家经销商。整体看，吉致汽车金融对五大品牌经销商的覆盖率均在 81%以上。

我们认为，吉致汽车金融制定了标准的贷款发放流程和严谨的贷款审批流程，包括贷款的申请、审核与审批及发放。当经销商金融专员协助客户填写贷款申请或通过吉致管家 APP 在线递交申请至业务系统后，吉致汽车金融运营中心会统一进行零售信贷审批以及贷前审核。吉致汽车金融会根据内部信用评分卡得出借款人的信用等级，其中信用状况优秀、偿还能力强的优质客户会由系统自动核准，而高风险客户会被系统自动拒绝，其余申请则需要进入人工审核阶段。人工审核主要包括资料核查和信贷审批，信审人员会对申请人的经济、居住、职业、不动产等情况进行综合分析，判断其贷款的真实性、还款能力和意愿，必要时追加信贷条件，然后根据信贷政策做出信贷决定或信贷建议，如需进入复审阶段，审批人员会查看所有申请资料和审查人员的调查信息，对初步信贷建议复审并作出信贷决定。

放款专员会对客户请款资料进行一致性、有效性、真实性以及完整性的放款审核，根据审核结果决定是否放款，通过审核的申请一般于审核当日完成放款。贷款发放方式为受托支付，贷款资金会划付至客户购车所在经销商的账户。

5. 贷后管理分析

吉致汽车金融的贷后管理主要包括抵押登记办理、贷后跟踪、催收及回收等，经销商和抵押服务商有义务负责协助完成客户所购车辆的抵押登记。贷后跟踪管理包括合规审查、档案管理、客户资料变更、提前还款、与客户及银行就扣款方面的协调处理等。

在还款日前三天，吉致汽车金融会使用机器人提醒客户还款日和还款金额，防止由于客户疏忽造成的逾期情况。一旦贷款出现逾期，吉致汽车金融会根据贷款逾期天数和风险级别高低，通过短信通知、自动语音呼叫（IVR）提醒、机器人催收、电话催收、寄送催收律师函、现场调查、现场催收、谈判主动交车、法律诉讼执行等逐级上升的催收程序对各逾期阶段的客户进行催缴。总体而言，在客户逾期后的 5 天内，吉致汽车金融采用短信或其他非人工方式提醒客户归还逾期款项；逾期超过 45 天，可进行现场催收；逾期超过 60 天，可执行车辆回收，启动法律诉讼流程；高风险零售信贷合同及特殊客群（大客户、网约车等）贷款合同不受逾期天数限制。贷款逾期超过 180 天予以核销，核销后继续催收以减少损失。

在催收及回收方面，根据与吉致汽车金融的现场访谈并结合我们的行业研究，通常非诉讼处置是现阶段汽车金融公司逾期贷款催收的主要方法，逾期贷款的回收主要通过借款人的现金收入而非抵押车辆变现。

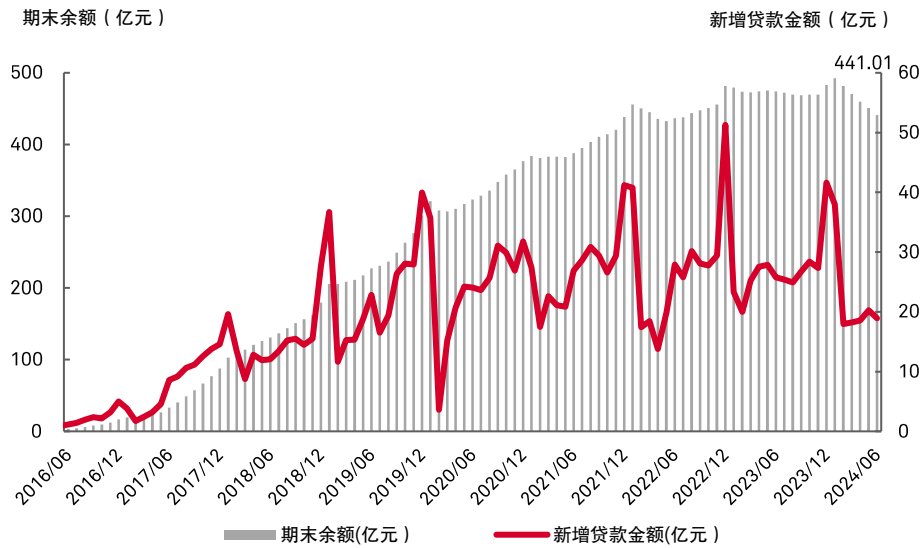
吉致汽车金融展业网络成熟，并建立了标准的贷款发放流程和严谨的贷款审批流程。

吉致汽车金融对贷款存续期间的有关情况进行持续监测，采取多种催收方式要求客户清偿逾期债务。

(二) 吉致汽车金融整体资产分析

我们分析了吉致汽车金融自 2016 年 6 月至 2024 年 6 月的动态池数据。截至 2024 年 6 月末，吉致汽车金融的本品牌零售贷款余额约为 441.01 亿元，近五年来的复合增长率约为 14.15%。

图表 5 吉致汽车金融本品牌零售汽车抵押贷款概况（动态池数据）



资料来源：吉致汽车金融提供资料，经标普信评调整及整理。

截至 2024 年 6 月末，吉致汽车金融的本品牌零售贷款余额（动态池数据）约为 441.01 亿元。

(三) 证券化资产池分析

1. 资产池概况

截至初始起算日 2024 年 7 月 31 日 24:00，资产池的未偿本金余额为 52.00 亿元。我们预计此规模约占吉致汽车金融零售贷款余额的 12%。资产池中的贷款均依照合格标准随机抽选。

图表 6 资产池概况

主要特征（于初始起算日）	吉时代 2024-3
贷款笔数（笔）	116,421
借款人数量（户）	116,410
未偿本金余额（万元）	520,000.40
单笔贷款平均未偿本金余额（万元）	4.47
加权平均初始抵押率（%）	59.00
加权平均现时抵押率（%）	46.39
加权平均贷款利率（%）	2.33
加权平均贷款账龄（月）	6.56
加权平均贷款剩余期限（月）	24.16
前三大车辆品牌 / 占比（%）	吉利 / 49.70；领克 / 24.25；吉利银河 / 15.77
前十大借款人占比（%）	0.08
等额本息（%）	100.00
新车占比（%）	100.00
新能源汽车占比（%）	38.00

资料来源：吉致汽车金融提供资料，经标普信评调整及整理。

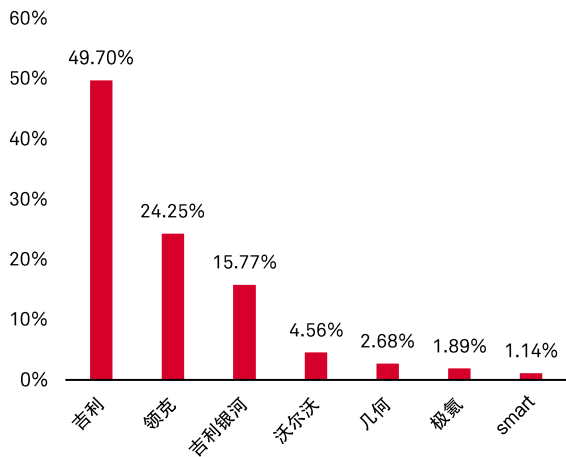
2. 资产池统计信息及分布特征

本期资产池特征与其他吉时代系列产品相似，资产池整体情况较好。截至初始起算日，资产池的加权平均账龄为 6.56 个月，加权平均剩余期限为 24.16 个月，单笔贷款平均未偿本金余额约为 4.47 万元。资产池借款人遍布于全国 31 个省、自治区和直辖市，借款人集中度风险及地域集中度风险较低。

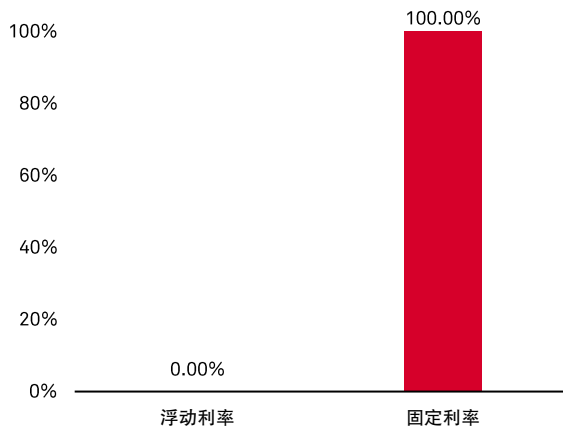
图表 7 借款人地域分布（按省；未偿本金余额占比>3%）



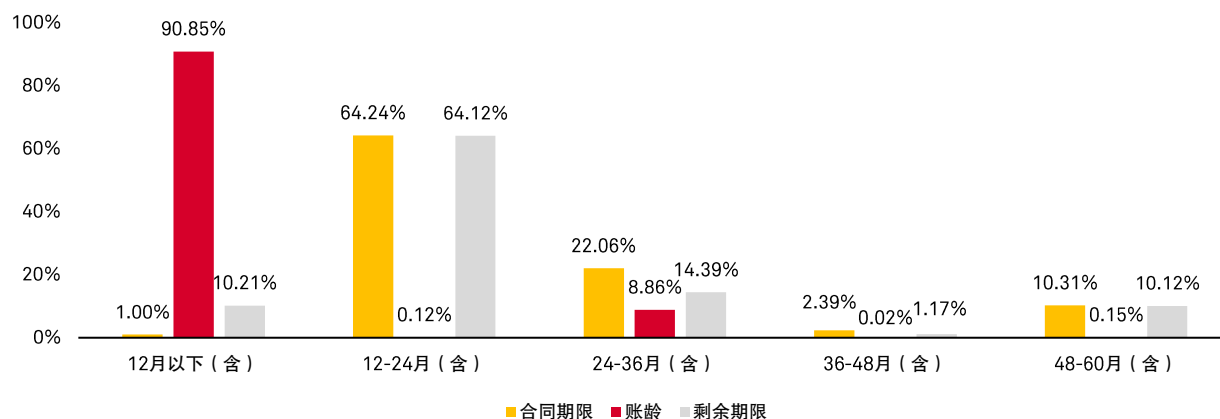
图表 8 抵押车辆品牌分布（未偿本金余额占比）



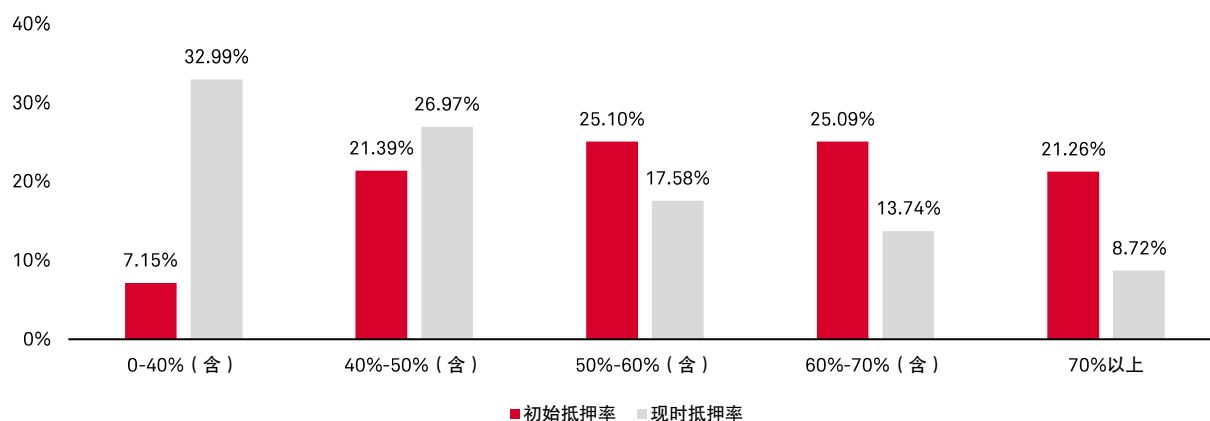
图表 9 利率类型分布（未偿本金余额占比）



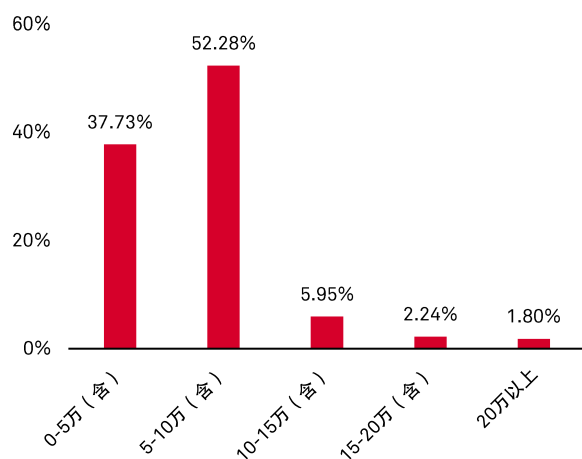
图表 10 贷款合同期限、账龄及剩余期限分布（未偿本金余额占比）



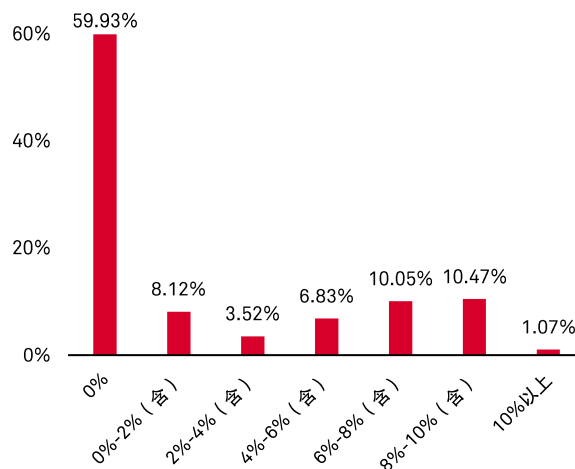
图表 11 抵押率分布（未偿本金余额占比）



图表 12 未偿本金余额分布（未偿本金余额占比）



图表 13 贷款利率分布（未偿本金余额占比）



3. 同类项目比较

图表 14 同类项目对比

项目名称	吉时代 2024-3	吉时代 2024-2	唯盈 2024-1	福元 2024-1	华驭 十五期（黑池）
发起机构	吉致汽车金融	吉致汽车金融	东风日产汽车金融	福特汽车金融	大众汽车金融
信托成立日	2024/10/12（预计）	2024/8/13	2024/7/23	2024/7/11	2024/5/30
资产特征					
贷款笔数（笔）	116,421	87,919	63,631	51,392	97,599
借款人户数（户）	116,410	87,916	63,631	51,392	96,437
未偿本金余额（亿元）	52.00	46.60	30.00	41.50	58.31
单笔贷款平均未偿本金余额（万元）	4.47	5.30	4.71	8.08	5.97
加权平均合同期限（月）	30.71	31.33	35.55	35.88	44.25
加权平均贷款账龄（月）	6.56	5.36	9.73	6.50	14.35
加权平均剩余期限（月）	24.16	25.97	25.82	29.38	29.90
加权平均贷款利率（%）	2.33	2.58	5.15	2.74	5.52
加权平均初始抵押率（%）	59.00	60.14	63.82	55.90	66.19
新车占比（%）	100.00	100.00	100.00	100.00	95.07
借款人占比最高省/占比（%）	广东 / 9.63	广东 / 10.46	广东 / 17.21	江苏 / 10.16	山东 / 7.34
交易特征					
发行金额（亿元）	52.00	46.60	30.00	39.30	59.70
发行金额占比	优先级占比（%）	88.00	87.12	88.70	94.66
	次级占比（%）	12.00	12.88	11.30	5.34
资产池金额占比	优先级占比（%）	88.00	87.12	88.70	89.64
	次级占比（%）	12.00	12.88	11.30	5.06
	OC+YSOC（如有）	-	-	-	5.30
循环购买（Y/N）	Y	Y	Y	N	N

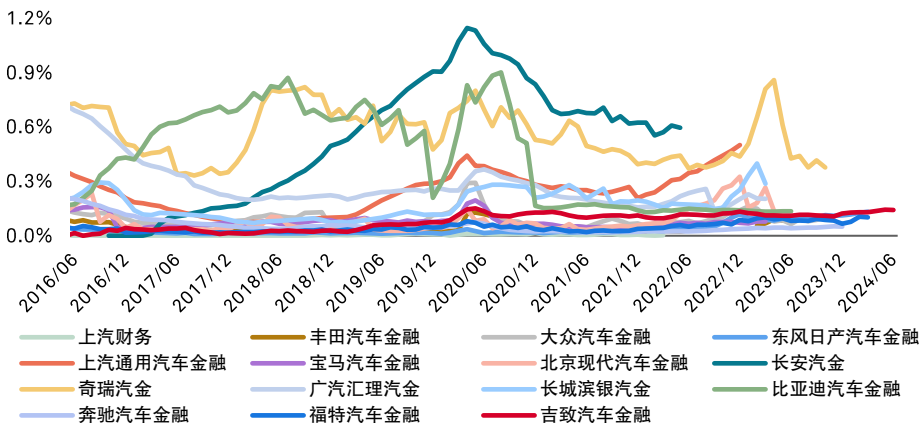
资料来源：公开资料，经标普信评调整及整理。

(四) 信用分析

根据标普信评结构融资评级方法论，历史数据是我们构建预期基准违约率、回收率和损失率等基准假设的重要基础。在此基础上，我们也会应用前瞻性分析方法对预期基准假设加以优化调整。

下图展示了吉致汽车金融与其他汽车金融公司的动态池贷款 90 天以上逾期率的对比情况。2016 年 6 月以来，吉致汽车金融动态池贷款 90 天以上逾期率均处在 0.2% 以下，平均为 0.08%，处于行业较低水平。结合与吉致汽车金融的访谈，我们认为其零售贷款的信用质量整体稳定，符合我们对其整体资产表现的预期。

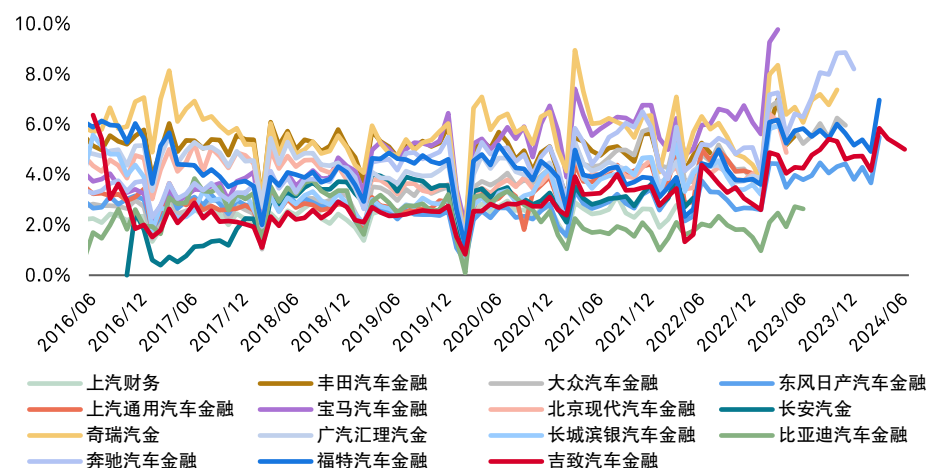
图表 15 动态池数据分析—90 天以上逾期率对比



资料来源：公开资料，经标普信评调整及整理。

下图展示了吉致汽车金融与其他汽车金融公司历史年化早偿率（CPR）的对比情况。近年来，上述汽车金融公司汽车抵押贷款借款人的早偿趋势表现较为一致。2016 年 6 月至 2024 年 6 月，吉致汽车金融的 CPR 平均值在 3.1% 左右，近年来 CPR 基本稳定在 1%-5% 的区间。2023 年初以来，与其他汽车金融公司类似，吉致汽车金融的 CPR 呈上升趋势，主要是因为受宏观经济环境的影响，借款人的还款意愿增强。结合与吉致汽车金融的访谈，我们认为吉致汽车金融的早偿表现符合我们的预期，因此我们采用了标准早偿率假设来分析现金流中的早偿压力。

图表 16 动态池数据分析—早偿率对比

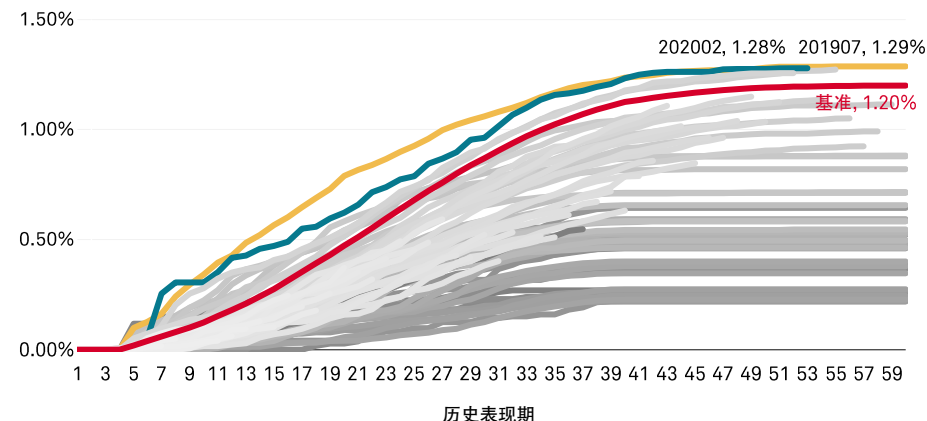


注：CPR 是标普信评根据动态池数据计算得出；计算公式为 $CPR = 1 - (1 - \text{当月早偿金额} / \text{月初贷款本金余额})^{12}$ 。
资料来源：公开资料，经标普信评调整及整理。

我们也分析了吉致汽车金融自 2016 年 6 月至 2024 年 6 月的月度静态池的历史表现数据。在这 97 个发放期形成的静态池中有 68 个静态池的偿付比率在 80% 以上；对于尚未偿付完毕的静态池，我们采取外推法来预测其未来信用表现。

在基础资产信用分析中，我们认为逾期 91-120 天的贷款是反映违约率的重要指标。我们观察到 2019 年 7 月和 2020 年 2 月的静态池 91-120 天累计逾期率最高，分别为 1.29% 和 1.28%，上述两个静态池对应的核销率分别为 0.96% 和 0.99%，主要是受到风险测试和当时宏观环境的影响。下图分别展示了吉致汽车金融的静态池 91-120 天累计逾期率和核销率。

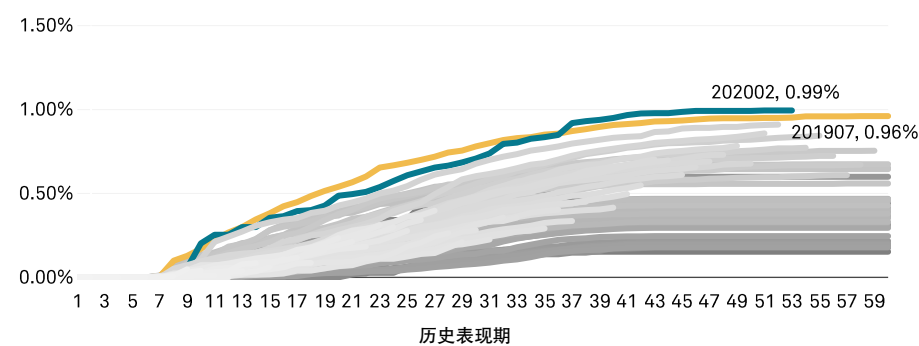
图表 17 静态池分析—历史 91-120 天累计逾期率



资料来源：吉致汽车金融提供资料，经标普信评调整及整理。

近年来，吉致汽车金融的早偿表现符合我们的预期，与其他汽车金融公司的早偿趋势表现基本一致。

图表 18 静态池分析—历史累计核销率



资料来源：吉致汽车金融提供资料，经标普信评调整及整理。

我们根据外推法测算后的静态池加权平均 91-120 天累计逾期率小于 1%，其中外推后的静态池 91-120 天累计逾期率最高为 1.29%。自 2021 年下半年以来，吉致汽车金融的新能源汽车贷款规模在母池中的占比持续提高，但目前整体资产表现并未因此发生恶化。本期初始资产池中新能源汽车贷款占比 38.00%，由于新能源汽车贷款的历史表现数据相对较短，我们会持续观察其未来信用表现。此外，我们也考虑了本期资产池的入池贷款均为等额本息产品，加权平均贷款账龄为 6.56 个月，且入池贷款的剩余期限大部分在 36 个月以下，风险敞口较短。

综合考虑发起机构的运营模式、风险管理能力和历史经验，静态池和动态池的历史数据表现，以及资产池信用特征等因素，同时应用前瞻性分析方法对预期基准假设加以优化调整。我们假设本期项目的基准违约率为 1.20%；同时，我们考虑了本期交易的持续购买结构，对基准违约率采用在 AAA_{spc(sf)} 的评级压力情景下 5.50 倍的压力倍数，得出最终违约率为 6.60%。在分析回收率时，我们考虑了 91-120 天累计逾期金额的迁徙率、贷款核销率以及贷款逾期的回收政策等因素，最终得出本期项目的基准回收率为 10.00%；然后我们对其采用 50% 的折扣率调整以反映在对应压力情景下回收的不确定性，最终得出回收率为 5.00%。本期项目的信用分析假设如下表所示。

图表 19 信用分析假设

信用分析假设	
基准违约率（%）	1.20
基准回收率（%）	10.00
评级压力情景	AAA _{spc(sf)}
压力倍数（倍）	5.50
回收折扣（%）	50.00
违约率（%）	6.60
回收率（%）	5.00

资料来源：标普信评假设。

四、现金流和交易结构

本期信托将按照面值发行优先 A1 级、优先 A2 级和次级资产支持证券。优先级证券均为固定利率，按月支付利息；优先 A1 级证券本金采取固定摊还（目标余额）方式，优先 A2 级证券采用过手摊还方式，摊还期内按月偿付本金。

本期交易未采取本金账和收入账的分账形式。本期交易的信托账户项下设有信托收付账户、信托（流动性）储备账户、信托（混同和抵销）储备账户、信托（服务转移和通知）储备账户和信托（税收）储备账户，其中必备（服务转移和通知）储备金额和必备（混同和抵销）储备金额均设置了与标普信评必备评级等级相关的触发机制。

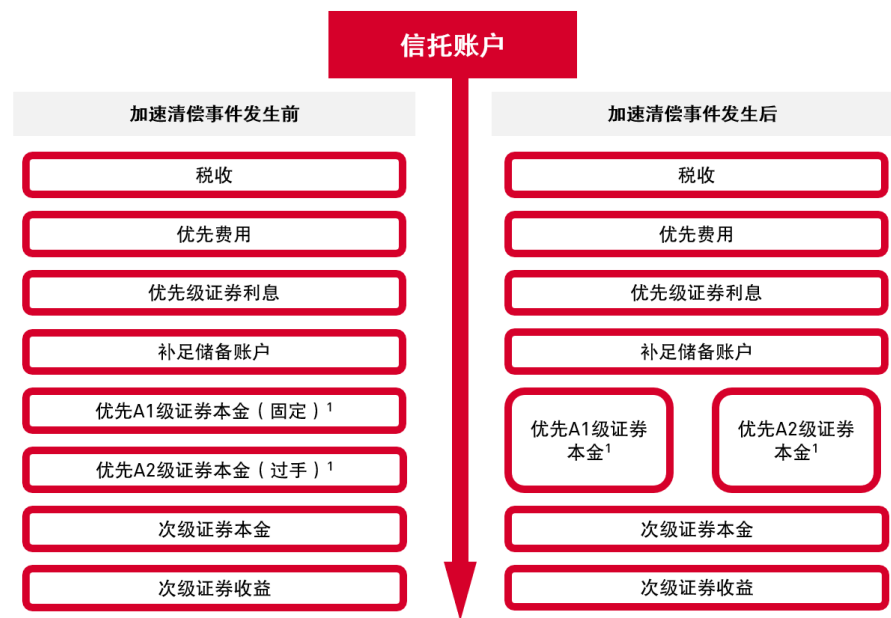
本期项目在对应评级压力 AAA_{spc(sf)} 级别下，标普信评预计资产池违约率为 6.60%，回收率为 5.00%。

本期交易设置了加速清偿事件、违约事件、提前摊还事件、个别通知事件等多种触发事件机制；同时，本期交易也设置了发起机构清仓回购机制，但我们在现金流分析中不会考虑此机制。此外，我们在现金流分析中通常不将违约金、罚息和手续费收入（如有）等计入偿付来源。

(一) 现金流支付机制

在持续购买期结束后，违约事件或信托清算事件发生之前，资产池回收款项首先用于支付税收及优先费用。然后，回收款项用于支付优先级证券利息，补足信托（流动性）储备账户。如未发生加速清偿事件，支付优先 A1 级证券的未偿本金直至达到该信托分配日后第一个支付日所对应的目标余额，支付优先 A2 级证券的未偿本金直至全部清偿完毕，支付优先 A1 级证券的未偿本金直至全部清偿完毕。如发生加速清偿事件，则同顺序按比例支付优先 A1 级证券和优先 A2 级证券未偿本金直至全部清偿完毕，支付次级证券的未偿本金直至全部清偿完毕。最后，所有剩余款项作为次级证券的收益。主要现金流支付机制总结见下图：

图表 20 现金流支付机制



注 1：优先级证券本金的支付顺序见上述说明。

资料来源：交易文件，经标普信评调整及整理。

(二) 持续购买机制

本期交易采用持续购买的机制，即在持续购买期（系指自信托设立日起（不含该日）至下述较早日期止（含该日）(1) 2025 年 1 月 31 日和 (2) 发生提前摊还事件之日）内受托机构以购买价款作为对价在相应持续购买日购买符合合格标准及持续购买条件的抵押贷款，且优先级证券及次级证券的本金将不被摊还。

持续购买机制可能致使资产池的构成和特征发生变化，给资产池信用表现及现金流带来不确定性。本期交易设置了提前摊还事件，一旦被触发，将终止持续购买。我们认为，吉致汽车金融具有足够的剩余资产可以用于持续购买；此外，我们在信用分析及现金流分析中均已考虑了持续购买机制的影响。

(三) 现金流分析及压力测试

本期交易的贷款利率和证券利率均为固定利率，因而不面临由于基准利率、调整幅度和调整频率的不同而导致的利率风险。我们采用以下假设条件来进行现金流分析与压力测试。

图表 21 现金流模型假设

模型假设项	
评级压力情景	AAA _{spc(sf)}
违约率 (%)	6.60
回收率 (%)	5.00
额外资产特征压力	N/A
额外发起机构/服务机构压力	N/A
偿付顺序假设	优先 A1 级证券：固定摊还（目标余额）； 优先 A2 级证券：过手摊还
回收期	6 个月
早偿率	标准假设 – 高（12%），中（4%），低（0%）
利率假设	优先 A1 级证券：2.25% 优先 A2 级证券：2.35%
额外交易结构压力	持续购买
其他定性或定量调整	N/A

资料来源：标普信评假设。

标普信评本期交易的现金流分析压力情景包括了违约时间分布假设（前置，基准，后置）以及早偿率假设（高，中，低）。通过不同组合形成多种压力情景，并考虑持续购买结构对现金流可能产生的影响，根据不同的支付顺序、触发机制及费用假设，我们预期资产池所产生的现金流可以使受评证券承受与其信用等级相对应的压力情景。基于以上分析，吉时代 2024-3 能够通过我们所有的现金流压力测试；在标普信评最严格的压力情景下，优先级证券的增信缓冲大于 3%，即优先级证券本息能被按时足额偿付并且资产池中仍有一定剩余资产能够继续产生现金流。

通过上述压力情景测试并得出受评证券的预期信用等级后，我们也对本期项目的核心信用增级指标进行了单独的敏感性分析。该分析模拟了仅在违约率或/和回收率指标变动时，受评证券预期信用等级的敏感度，旨在展示该预期信用等级在承受超过我们所给定的 AAA_{spc(sf)} 级别压力情景时可能产生的潜在级别变动。敏感性分析不影响我们对现金流和交易结构的分析结果以及对受评证券预期信用等级的评定，测算结果见下表。

图表 22 敏感性测试

测试情景	本期项目	违约率上升 20%	回收率下降 20%	违约率上升 20%同时回收率下降 20%
违约率 (%)	6.60	7.92	6.60	7.92
回收率 (%)	5.00	5.00	4.00	4.00
预期信用等级 ¹	AAA _{spc(sf)}	AAA _{spc(sf)}	AAA _{spc(sf)}	AAA _{spc(sf)}

注 1：敏感性分析测算结果中的预期信用等级不代表我们对受评证券预期信用等级的评定。

资料来源：标普信评假设。

五、运营和管理风险

本期交易为吉致汽车金融自 2018 年起发起的第 26 单车贷 ABS 产品，吉致汽车金融一直以来在交易中担任贷款服务机构。作为贷款服务机构，吉致汽车金融负责已转让贷款回收款的收取和划付，对拖欠、违约和核销贷款的调查和处置，以及其他管理事宜。

吉时代 2024-3 能够通过我们所有的压力情景测试。根据现有结构及分析结果，本期项目优先级证券的标普信评增信缓冲大于 3%。

我们认为本期交易参与方具备履行其相应职责的能力，不会对本期交易的信用评级分析产生负面影响。

与历史交易相同，在本期交易中借款人也通过直接扣款的方式进行还款，这在一定程度上减轻了贷款服务机构的负担。吉致汽车金融在历史交易中都如约履行了贷款服务机构的职能。我们认为吉致汽车金融的证券化产品的管理经验较为丰富，其 IT 基础设施和运营系统能够有效地支持其履行服务合同中所规定的职责。

本期交易并未指定后备贷款服务机构，但设置了必备（流动性）储备金额，在信托设立日和持续购买期内的每一个信托分配日为初始起算日资产池余额的 1.0% 的金额（约 5,200.00 万元），在持续购买期结束后的每一个信托分配日为根据交易文件约定的相关利息费的三倍金额。该储备金额由发起机构提供初始金额，用于补足税收、优先费用及优先级证券利息，能够为交易提供流动性支持。

中国银行股份有限公司上海市分行作为本期交易的资金保管机构，负责信托账户和资金的管理。上海信托作为本期交易的受托机构和发行人，代表信托按照相关合同和法律规定进行信托财产的管理和信托事务的处理工作。上海信托预计将按照监管要求的方式披露月度受托机构报告，并公布信托财产的管理、运用、处分及收益情况。其他交易参与方，如支付代理机构中央结算公司等均为经验丰富的资产证券化服务提供商。综上所述，我们认为上述交易参与方具备履行其相应职责的能力，不会对本期交易的信用评级分析产生负面影响。

六、交易对手风险

（一）资金保管机构风险与缓释

通常来说，我们认为结构融资产品中的各级证券应具备与其信用质量相匹配的交易对手方，该对手方的相关信用质量应满足标普信评的相关要求（若未达到这一要求，交易对手方通常需要承诺提供额外的风险缓释措施）。根据交易文件约定，一旦资金保管机构的信用质量不再能够支持标普信评授予所评证券的信用等级，会触发资金保管机构解任事件。若资金保管机构被解任，有控制权的资产支持证券持有人大会应任命继任资金保管机构；受托机构应于实际可行时尽快但最晚不迟于任命继任资金保管机构后的 5 个工作日内将信托账户中存有的所有资金转入新账户。此外，合格投资的范围仅限于与合格实体进行的金融机构同业存款。虽然交易文件约定中并未规定继任资金保管机构的具体上任时间，但我们认为目前的交易安排能够缓释本期交易的相关交易对手风险。

我们认为目前的交易安排能够缓释本期交易的相关交易对手风险。

（二）偿付中断风险与缓释

针对偿付中断的风险，本期交易对包括贷款服务机构在内的主要交易方规定了相关事件及后备机构选任机制。交易文件约定，若发生贷款服务机构解任事件或贷款服务机构的信用质量显著恶化且不足以支持标普信评授予所评证券的信用等级时，受托机构或发起机构需在 5 个工作日内发送权利完善通知；如根据交易文件解任了贷款服务机构，被解任的贷款服务机构应在 60 日内将其持有的资料和资产移交给后备贷款服务机构或受托机构合理指定的其他人。我们认为本期交易的偿付中断风险较小，目前的交易安排能够缓释相应风险，同时我们也在测算时考虑了相关的后备贷款服务机构的费用。

（三）混同风险与缓释

由于回收款在被转付至信托账户之前可能会在贷款服务机构滞留一个月左右，本期交易存在基础资产回收款与吉致汽车金融其他资金混同的风险。本期交易设置了与标普信评必备评级等级相关的回收款转付机制和信托（混同和抵销）储备账户。根据交易

安排，若贷款服务机构丧失标普信评的必备评级等级，回收款转付日由每个支付日前的第 7 个工作日变为收到每笔回收款后的第 4 个工作日；同时，应在信托（混同和抵销）储备账户中储备相应的混同储备金额。基于目前的交易安排及吉致汽车金融的信用质量评估结果，我们认为本期交易的资金混同风险可控。

(四) 抵销风险与缓释

吉致汽车金融不能吸收大众存款且本期入池资产合格标准中约定借款人不是发起机构的雇员。同时，本期交易约定如果任何借款人行使抵销权，吉致汽车金融应立即将相当于该等抵销金额的款项支付入信托账户。我们认为本期交易不存在抵销风险。

七、法律和监管风险

我们认为本期信托的法律结构符合资产证券化对真实出售与破产隔离的要求，但本期交易存在未通知借款人和未办理抵押权变更登记而无法对抗善意第三人等法律风险。

(一) 债权转让未通知借款人风险

根据监管规定，信托财产的转让会于信托生效日前发布公告并自信托生效日起生效。抵押贷款的债权转让依据《中华人民共和国民法典》的规定在发起机构和信托之间发生法律效力。《民法典》规定债权转让未通知债务人的，该转让对债务人不发生法律效力，从而会产生相应的法律风险，但我们认为本期交易文件所约定的权利完善机制能够缓释因债权转让未通知借款人而导致的风险。

(二) 未办理抵押权变更登记风险

发起机构转让汽车贷款债权时，同时转让与该债权有关的车辆抵押权，但未办理抵押权变更登记，因而存在无法对抗善意第三人的风险。由于资产池的抵押物数量众多且遍布全国，在信托成立日时登记的抵押权人仍为发起机构是目前中国车贷 ABS 交易中的惯例做法。

本期信托合同中发起机构陈述并保证其有权处置汽车贷款，不受第三方权利的限制。若出现违反保证的情形，或者因未办理抵押权登记或未办理抵押权变更登记而使受托机构所持抵押权无法对抗善意第三人的，发起机构应及时补救，若未能及时补救，发起机构将赎回受影响的已转让贷款，但若吉致汽车金融信用状况恶化丧失清偿能力，不能对该类贷款进行赎回，可能对信托财产造成损失。我们认为，上述安排能够一定程度上缓释因未办理抵押权变更登记而无法对抗善意第三人的风险。同时，发起机构作为贷款服务机构代表受托机构持有记载发起机构作为抵押权人的车辆登记证正本，出现善意第三人对受托机构行使抵押权造成影响的可能性相对较小。

本期信托的法律结构符合资产证券化对真实出售与破产隔离的要求。我们认为现有交易安排能够一定程度上缓释项目中未通知借款人和未办理抵押权变更登记的风险及其他法律风险。

附录 1：资产支持证券信用等级符号及定义

信用等级符号	含义
AAA _{spc(sf)}	结构化融资产品的偿还能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。
AA _{spc(sf)}	结构化融资产品的偿还能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低。
A _{spc(sf)}	结构化融资产品的偿还能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。
BBB _{spc(sf)}	结构化融资产品的偿还能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。
BB _{spc(sf)}	结构化融资产品的偿还能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B _{spc(sf)}	结构化融资产品的偿还能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高。
CCC _{spc(sf)}	结构化融资产品的偿还能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高。
CC _{spc(sf)}	在破产或重组时可获得保护较小，结构化融资产品基本不能保证偿还。
C _{spc(sf)}	结构化融资产品不能得到偿还。

* 除 AAA_{spc(sf)}级，CCC_{spc(sf)}级以下等级外，每一个信用等级可能用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。级别以“spc”标识，如 AA_{spc(sf)}。 “spc”代表标普信用评级（中国）的英文缩写。

附录 2：跟踪评级安排

标普信评关于

吉时代 2024 年第三期个人汽车抵押贷款资产支持证券的

跟踪评级安排

标普信用评级（中国）有限公司（“标普信评”）将对受评证券和我们认为在本次交易中跟受评证券信用质量相关的机构（如贷款服务机构和资金保管机构）的信用状况进行持续监测。标普信评将关注资产池的信用质量变化和证券支付情况，参考上述相关机构出具的相关报告及其他相关信息，结合适用的评级准则，综合评估受评证券的信用质量是否受到影响。

附录 3：入池资产合格标准

合格标准，就每一笔抵押贷款及其相关抵押权、附属担保权益而言，在初始起算日、信托设立日(就每一笔初始贷款清单中所列抵押贷款而言)或持续购买基准日、持续购买日(就每一笔持续购买贷款清单中所列抵押贷款而言)需符合如下标准(下述每项合格标准对日期有特殊说明的以该项合格标准所述时间为准)：

- (a) 借款人在抵押贷款发放日时至少为年满 18 周岁的自然人；
- (b) 借款人于抵押贷款发生时并非发起机构的雇员；
- (c) 抵押贷款的所有应付数额均以人民币为单位；
- (d) 抵押贷款系吉致汽车金融在其正常经营过程中在中国产生，且按照吉致汽车金融的贷款发放标准及准则被发放；
- (e) 抵押贷款合同约定，借款人以吉致汽车金融为抵押权人，在抵押车辆上设立第一优先顺位的抵押权；
- (f) 借款人已向吉致汽车金融授予直接从其银行账户划款的授权，以使吉致汽车金融能够从借款人的银行账户中直接扣划相应金额以支付抵押贷款合同及《还款计划表》项下到期应付的金额；
- (g) 抵押贷款合同或《还款计划表》约定了明确的还款计划安排；
- (h) 抵押贷款的利率为固定利率；
- (i) 抵押贷款合同允许借款人在支付提前还款手续费(可能为零)的前提下，全额提前偿付抵押贷款；
- (j) 抵押贷款合同要求借款人按照行业标准对抵押车辆投保；
- (k) 抵押贷款合同不存在对于吉致汽车金融转让抵押贷款或其相关担保、或在抵押贷款上设立信托的任何限制；
- (l) 每一抵押贷款存在一份受中国法律管辖的合同，该等合同一经各方签署即生效；该等合同生效后对借款人具有约束力，并使得吉致汽车金融具有申请强制执行借款人在抵押贷款项下还款义务及采取其他补救措施的权利；
- (m) 截至初始起算日(就每一笔初始贷款清单中所列抵押贷款而言)或持续购买基准日(就每一笔持续购买贷款清单中所列抵押贷款而言)，为抵押贷款提供的贷后管理服务在所有重大方面均符合中国法律；
- (n) 截至初始起算日(就每一笔初始贷款清单中所列抵押贷款而言)或持续购买基准日(就每一笔持续购买贷款清单中所列抵押贷款而言)，抵押贷款均未被全额清偿、核销或撤销；
- (o) 借款人已支付就发放抵押贷款应支付的所有的成本及费用；
- (p) 就吉致汽车金融所知，截至初始起算日(就每一笔初始贷款清单中所列抵押贷款而言)或持续购买基准日(就每一笔持续购买贷款清单中所列抵押贷款而言)，不存在与抵押贷款有关而被主张的撤销权、抵销、反诉、抗辩或上述威胁，吉致汽车金融与借款人之间不存在任何未决争议，且关于抵押贷款不存在任何诉讼、仲裁或强制执行程序；
- (q) 截至初始起算日(就每一笔初始贷款清单中所列抵押贷款而言)或持续购买基准日(就每一笔持续购买贷款清单中所列抵押贷款而言)，借款人迟延支付抵押贷款项下到期应付的金额未曾超过 30(叁拾)日；
- (r) 截至初始起算日(就每一笔初始贷款清单中所列抵押贷款而言)或持续购买基准日(就每一笔持续购买贷款清单中所列抵押贷款而言)，根据《贷款风险分类指引》下资产质量五级分类方法，抵押贷款系为正常类贷款；
- (s) 截至初始起算日(就每一笔初始贷款清单中所列抵押贷款而言)或持续购买基准日(就每一笔持续购买贷款清单中所列抵押贷款而言)，抵押贷款的每月定期还款至少已经偿还了 1 期；
- (t) 抵押贷款发放时，抵押车辆的抵押率符合中国法律和行业主管部门规定的最高比例要求。抵押率=贷款额/汽车价格，其中贷款额系指抵押贷款的初始融资本金金额；汽车价格系指抵押车辆对应《机动车销售统一发票》中记载的价税合计金额；
- (u) 抵押贷款的初始融资本金金额不超过人民币 1,000,000 元；
- (v) 截至初始起算日(就每一笔初始贷款清单中所列抵押贷款而言)或持续购买基准日(就每一笔持续购买贷款清单中所列抵押贷款而言)，抵押贷款的剩余期限不超过 60 个月。

持续购买条件，系指持续购买资产除应按照合格标准条件筛选，还应确保每次持续购买的入池资产符合以下条件：

- (a) 持续购买基准日 00:00 时，持续购买资产池项下抵押贷款的加权平均利率不低于 2.3%；
- (b) 持续购买基准日 00:00 时，持续购买资产池项下抵押贷款的加权平均剩余期限不长于 28 个月。

附录 4：基础资产统计信息

基础资产统计信息	
贷款笔数（笔）	116,421
借款人户数（户）	116,410
合同总金额（万元）	817,814.26
未偿本金余额（万元）	520,000.40
单笔贷款最高合同金额（万元）	61.00
单笔贷款最高未偿本金余额（万元）	51.53
单笔贷款平均合同金额（万元）	7.02
单笔贷款平均未偿本金余额（万元）	4.47
加权平均贷款利率（%）	2.33
最高贷款利率（%）	13.98
最低贷款利率（%）	0.00
加权平均合同期限（月）	30.71
贷款最长合同期限（月）	60.00
贷款最短合同期限（月）	12.00
加权平均剩余期限（月）	24.16
贷款最长剩余期限（月）	59.00
贷款最短剩余期限（月）	1.00
加权平均账龄（月）	6.56
贷款最长账龄（月）	59.00
贷款最短账龄（月）	1.00
借款人加权平均年龄（岁）	34.49
加权平均初始抵押率（%）	59.00
加权平均现时抵押率（%）	46.39
等额本息占比（%）	100.00
初始抵押物价值（亿元）	144.07
新车占比（%）	100.00
新能源汽车占比（%）	38.00
借款人占比最高省份/占比（%）	广东/9.63

注：占比统计数据均为占初始起算日资产池未偿本金余额的比例；统计信息可能由于四舍五入导致尾数偏差，全文同。

©版权所有 2024 标普信用评级（中国）有限公司。保留所有权利。

标普信用评级（中国）有限公司（简称“标普信评”）拥有上述内容（包括评级、信用相关的分析和数据、估值、模型、软件或其他应用或其中的输出）或其任何部分（简称“内容”）的版权和/或其他相关知识产权。未经标普信评的事先书面许可，严禁以任何形式或方式修改、逆向工程、复制或发布任何内容，或将任何内容存储在数据库或检索系统中。内容不得用于任何非法或未经授权的目的。标普信评和任何第三方供应商，以及其董事、管理人员、股东、员工或代理人（统称“标普方”）均不保证内容的准确性、完整性、及时性或可用性。标普方不对任何错误或遗漏（疏忽或其他），无论其原因如何，以及因使用内容而获得的结果，或者用户输入的任何数据的安全性或维护该等数据承担责任。内容以“概不保证”为基础提供。标普方特此声明免除所有明示或默示的保证，包括但不限于适销性或适用于特定用途或使用目的、不存在漏洞、软件错误或缺陷，以及内容的功能将不会中断或内容将与任何软件或硬件配置兼容等保证。在任何情形下，标普方将不对任何人就与使用任何内容相关的任何直接、间接、附带、惩罚、补偿、惩戒、特殊或后续的损失、费用、开支、律师费或损失（包括且不限于收入损失、利润损失以及因疏忽造成的机会成本和损失）承担责任，即使标普方已经知道发生类似损害的可能性。

信用相关的分析和其他分析（包括评级和内容中的陈述）是截至发表之日的意见陈述，而非事实陈述。标普信评的意见、分析、预测和评级确认决策（如下所述）并非且不应被视为购买、持有或出售任何证券或作出任何投资决策的建议，也不涉及任何证券的适合性。在发布后，标普信评不承担更新（不论以任何形式或格式）发布内容的义务。在进行投资和其他业务决策时，不应依赖内容，内容也无法取代用户、其管理层、员工、顾问和/或客户的技能、判断和经验。标普信评不作为受托人或投资顾问，除非其注册为该机构。虽然标普信评从其认为可靠的渠道获取信息，但标普信评不审计其获得的信息，也不承担相关的尽职调查义务或实施独立验证。与评级相关的出版物可能由于各种原因发布，这些原因不一定取决于评级委员会的行动，例如发布定期更新的信用评级和相关分析。

标普信评并不属于标普全球评级身为国家认可统计评级机构（NRSRO）的联属企业。标普信评根据在中国专用的评级等级体系授予评级，所授予的评级是标普信评对于债务人相对于中国境内其他发行人的整体资信或对特定债务的偿债能力的意见，并提供在中国境内信用风险的排序。标普信评所授予的评级并非根据全球评级等级体系所授予的评级，不可也不应被视为或不实地表述为全球评级等级体系下授予的评级，或者作为全球评级等级体系下授予的评级而加以依赖。标普方不为违反本段使用标普信评的评级所产生的任何损失负责。

如果监管机构允许评级机构在一个司法辖区内因某些监管目的承认在另一个司法辖区发布的评级，标普信评保留随时自行决定授予、撤销或中止此类承认的权利。标普信评特此声明不对因授予、撤销或中止承认而产生的任何责任以及宣称因此而产生的任何损害负责。

标普信评将其不同业务单位的活动保持分离，以保持相应活动的独立性和客观性。因此，标普信评的某些业务单位可能拥有其他业务单位所没有的信息。标普信评制定了政策和程序，以确保对各个分析过程中相关的特定非公开信息予以保密。

标普信评可能从其评级和特定分析活动中获得报酬，报酬一般由证券发行人或承销人或者债务人支付。标普信评保留发布其意见和分析的权利。标普信评的公开评级和分析公布在其网站上 www.spgchinaratings.cn 并且可以通过其他方式发布，包括但不限于标普信评出版物和第三方转销商。