

苹果做“花呗”胜算几何



去年6月,苹果在开发者大会上发布了类似花呗的分期付款金融服务Apple Pay Later。快一年后,该业务终于上线。对苹果来说,强大的资金流以及Apple Pay的加持是进场的天然优势,零息零费的分期付款模式也更能吸引早买早享受的消费者。但由于近年来先买后付这类信用贷的快速扩张已经引来了欧美各国监管机构的注意,未来该行业面临的市场监管将更加严格。

“富二代”

当地时间3月28日,苹果在美国上线其预热已久的先买后付(BNPL)服务。苹果表示,Apple Pay Later的服务将允许用户将付款分成四笔,在六周内分期偿还,且客户不需要支付手续费或利息。特定用户将先对这项服务进行试用,之后该服务才会在全美推广。该服务需要在本周一苹果发布的操作系统iOS16.4上运行。

在一些业内人士看来,苹果版本的BNPL入局美国市场,更像是一次“收割”。苹果

称,接受Apple Pay的商家无需再专门为顾客设置Apple Pay Later,它会直接成为用户在线结账以及iPhone和iPad应用内的一个付款选项。

目前,超过85%的美国零售商接受Apple Pay。这意味着苹果的BNPL开局就自带“富二代”光环,与那些白手起家的“穷小子”们直接拉开了距离。

英国投资平台AJ Bell的财务分析主管Danni Hewson表示,Apple Pay Later绝对会对击败市场上的其他玩家,因为苹果就是一个无处不在的品牌,它将削弱其他参与者的市场份额。

他的判断不无道理。虽然当天苹果股价波动不大,但其BNPL竞争对手Affirm股价下跌7.34%,涉足BNPL业务的Paypal股价也微跌0.82%。

天使投资人、知名互联网专家郭涛对北京商报记者表示,苹果拥有丰富多元的产品线、海量的忠诚用户群体、庞大的生态系统、成熟的金融风控体系等,在发展“先买后付”业务方面优势十分明显。而对苹果来说,金融业务不仅可以有效增加产品销量,还可以提高企业利润率。

看懂App联合创始人付学军也认为,苹果做先买后付业务的优势在于其已有的庞大

用户群体和广泛的商家接受度,这可以为其快速获取大量用户和商家资源。此外,苹果的BNPL服务不需要用户持有信用卡,这也为其吸引更多用户提供了便利。

搅局者

事实上,苹果做支付已不是一天两天。独立国际策略研究员陈佳指出,苹果早在三十多年前就在美国市场推出过信用卡服务,并且还曾与巴克莱联合推出过融资卡。其真正的用意则在于拓展苹果用户黏性,不仅要让苹果手机用户能使用苹果支付体系,还要让那些没有苹果手机的客户群体能方便使用苹果支付,这是苹果多年来在消费衍生服务领域下的一盘大棋。

陈佳认为,苹果现在推第三方支付从技术上和市场上看都是很方便很巧妙的。从技术进步角度分析,苹果几乎不存在门槛。在行业方面,目前美国主流信用卡市场又陷入深度衰退,以及近期因币频繁爆雷监管严查,支付场景持续萎缩。因此,苹果此时占据了不小优势。

此外,苹果的优势还有零息零费的支付组合。而同样是先买先享受,传统的消费贷基本都是建立在收取客户手续费和利息的盈利模型上。

比如花呗,虽然有高达一个月的宽限期,但仍需要在下个月固定时间前还完整笔款项。如果选择分期或者延期还款,则要支付一定的手续费和利息。信用卡则在审批方面更严格一些,但基本逻辑仍和花呗相似。

据了解,BNPL的盈利并不依靠贷款人,而是贷款人所购买商品的商家,即BNPL提供商向零售商收取手续费赚钱。而零售商能接受BNPL提供商抽成的一个关键理由在于:通过分期,消费者有意或无意地增加了自己的消费。零售商可以借此提高定价,或者推出包含更多商品的促销,进而提升业绩。

此外,苹果认为,Apple Pay Later服务将有助于Apple Pay的推广及使用,而且每笔

消费更可获得一定比例的收入,估计每年可带来超过500亿美元的额外服务营收。

资金池

对于做金融支付,苹果手中有着难以撼动的底牌。陈佳指出,苹果在长期霸榜企业估值的同时,积累了同业无法企及的超量现金流。BNPL产品线的推出,将苹果原来的积累直接转化为其在消费支付工具背后的强大资金池。只要美国金融监管层同意了其第三方支付地位给予其金融牌照,苹果理论上无需通过第三方比如高盛来进行资管,其强大的财务创造与管理能力足以直接对接当前苹果支付体系并不太复杂的消费信贷和金融支付业务。

苹果也表示,作为完成Apple Pay Later购物的一环,高盛只是万事达卡相关购物支付凭证的发行方,不参与审核和资金发放。

然而,这也不代表苹果可以高枕无忧。在付学军看来,科技公司发力金融业务确实是大势所趋,因为金融业务可以为公司带来更多的收入来源和用户黏性,同时也可以为用户提供更多的便利和增值服务。不过与做花呗的蚂蚁不同,苹果的金融业务并不是主营业务,因此其风险相对较小。但若苹果的金融业务发展过于迅速,可能会面临监管风险和信用风险等问题,需要谨慎把握。

郭涛也指出,苹果的“先买后付”服务,可能会给市场公平、透明和竞争方面带来风险,或将面临政府监管趋严的问题。

除了行业本身的格局之外,美国当下的大环境对信贷来说并不是很理想。眼下,美国仍陷在高通胀的泥淖之中,消费者不可避免地捂紧了钱包,即使BNPL再香,也架不住美国人对囊中羞涩的担忧。

D.A.Davidson分析师Christopher Brendler认为,在这种宏观环境中,苹果将谨慎行事,并很可能不寻找合作伙伴,而是直接自己承销和收回贷款。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

聚焦 Focus

硅谷银行问责大会成甩锅大会

北京商报讯(记者 方彬楠 赵天舒)当地时间3月28日,美国参议院银行委员会就硅谷银行(SVB)和签名银行(Signature Bank)的倒闭事件举行了第一场听证会。美国联邦存款保险公司(FDIC)董事长马丁·格伦伯格、美联储副主席迈克尔·巴尔和美国财政部国内金融部副部长Nellie Liang出席听证会,接受委员们对硅谷银行破产事件的质询。

美国金融监管在硅谷银行事件中是否存在失职,毫不意外地成为各方拉扯的重点。美国参议院银行委员会主席布朗(Sherrod Brown)指责监管机构失职,没有在硅谷银行崩溃前削弱风险。

布朗表示,与大多数银行倒闭不同,硅谷银行和签名银行的快速倒闭不是普通的失败。硅谷银行的规模在三年内几乎翻了两番,签名银行在那段时间里翻了一番多。这些银行的规模迅速扩张,根本原因在于高管的“傲慢、权力、贪婪”,比如,硅谷银行首席执行官的薪酬与硅谷银行的增长直接相关。

“硅谷银行高管奖金与股本回报挂钩。因此,他们承担了更多的风险,购买收益率更高的资产,以获得更高的利润。当投资开始亏损时,高管们没有采取回撤措施。硅谷银行近一年没有首席风险官,完全不让人惊讶。”他说。

对于各方指责,巴尔则将矛头指向了银行的管理层。他提到美联

储在2021年底就已经发现硅谷银行的流动性风险管理存在瑕疵,并在去年5月对该银行的董事会监管、风控缺点和内部审计问题提出了质疑。去年10月,监管部门直接约谈了银行的管理层,明确对利率风险管理提出担忧。

巴尔强调,硅谷银行有好几个月里连首席风控官都没有,同时这家银行对利率风险的建模“完全不切实际”。美联储已经对银行的管理层提出过这些问题,但他们选择置之不理。

巴尔同时透露,他本人是在今年2月中旬第一次得知硅谷银行存在利率风险。虽然在3月初事发时,美联储曾试图帮助硅谷银行应对挤兑风险,但这家银行面临的情况要比之前披露得更加严峻。在3月9日客户提走420亿美元的存款后,10日一早银行告知监管,排队等着提款的金额达到1000亿美元,所以这家银行根本撑不到周五开门。

格伦伯格也对事发周末拒绝收购开价作出了解释,他表示其中有一份报价因为没有董事会批准缺乏法律效力,而另一份报价对FDIC造成的潜在损失比直接清算硅谷银行资产还要多。格伦伯格表示,FDIC将进行调查,并可能对两家倒闭银行的高管和董事会成员处以经济处罚,不排除对其作出终身禁业的处罚决定。

此外,由于硅谷银行正是特朗

普时期放松银行业监管的最大受益者之一,面对“国会内斗”的议员们也迅速站队。民主党这边伊丽莎白·沃伦指责特朗普改革酿成了今天的大祸,而包括汤姆·蒂利斯在内的共和党议员们则担忧,一些健康运转的银行也将受到监管收紧的影响。

巴尔对此表示,美联储已要求对该银行事件进行彻查,包括对该银行的监督责任,保证审查透明化,在5月1日前向公众报告。今后美联储可能会对资产规模超过1000亿美元的银行施加更严格的资本和流动性标准。他也承认美联储近几次的压力测试,没能覆盖银行应对加息的表现,后续也将拓展这方面的测试。

3月27日,美国第一公民银行(FCB)同意收购硅谷银行,交易包括以165亿美元的折扣价购买约720亿美元的硅谷银行过渡银行的资产,且第一公民银行承担的所有存款将继续由FDIC承保,最高可达保险限额。

本次听证会开始前,硅谷银行、签名银行美股盘前分别下跌97%和99%。当日收盘股价分别跌至40美分、13美分,暴跌99.62%、68.29%。接下来众议院也将举行类似的听证会。国会议员们目前也在争取破产银行的高管们提供证词。

另据彭博社报道,美联储的内部监管机构已经对硅谷银行的失败进行了内部审查,这与巴尔正在领导的调查分开。

· 图片新闻 ·

欧盟2035年起禁售碳排放燃油小汽车



西班牙马德里,汽车排队驶入一处加油站加油。新华社/图

欧盟理事会28日批准一项法规,决定从2035年起禁售会导致碳排放的新的燃油轿车和小型客货车。不过在德国要求下,使用碳中和性燃料的新的燃油车有望在2035年后继续销售。

欧盟理事会当天在一份声明中说,根据这项法规,从2030年到2034年,新的燃油轿车和小型客货车的二氧化碳排放量将比2021年分别减少55%和50%,到2035年分别减至零。

声明还说,欧盟委员会将在与利益相关者协商后提出一项提案,在2035年后允许完全使用碳中和性燃料的车辆注册。

这项新规是欧盟委员会于2021年7月提出的应对气候变化一揽子提案“适应55”的重要部分。根据

“适应55”一揽子提案,欧盟计划到2030年温室气体净排放量较1990年水平至少减少55%,并在2050年实现碳中和。

欧盟委员会原本希望禁售所有新的燃油小汽车,但燃油车制造大国德国提出,希望在2035年后能继续销售使用碳中和性燃料的新的燃油车。25日,欧盟委员会与德国宣布达成一致,扫清了立法障碍。新法规将在欧盟官方公报上发布20天后生效。

声明中提及的碳中和性燃料主要指“电能合成燃料”,这类燃料由从空气中捕获的二氧化碳与风能和太阳能等可再生能源所生产出的氢气制成,被认为是一种可实现二氧化碳净零排放的合成燃料。不过,这种燃料目前还远未实现低成本量产。据新华社