

自動車輸入関税引き下げに関する分析

中国汽车技術研究中心数拠資源中心
(訳:投資銀行部中国調査室)

5月22日、財政部は「国務院関税税則委員会の完成車と部品の輸入関税を引き下げることにに関する公告」を発表した。

5月19日に中米両国がワシントンで双方の貿易交渉に関する共同声明を発表し、制裁関税を中止し、有効な措置を講じて米国の対中貿易赤字を確実に減少させることに合意した。今回の輸入車関税引上げは2018年の政府活動報告で言及された自動車や日常消費財輸入関税引き下げに関するコミットの履行であるとともに、米国の対中赤字を削減する具体措置の一つでもあると見られている。

「国務院関税税則委員会の完成車と部品の輸入関税を引き下げることにに関する公告」の主な内容(当行作成)

- ✓ 対象となる完成車の輸入関税は現行の20~25%から15%に、部品は現行の8~25%が6%へと引下げられる。
- ✓ 完成車は内燃機関車やハイブリッド車、プラグインハイブリッド車(PHV)、電気自動車(EV)といった乗用車や、ミニバス、バス、トラックなど大半の車両が対象となっている。関税番号ベースでは139品目が対象となる。
- ✓ 部品の関税引下げは関税番号ベースで79品目。シャシーや車体、バンパー、シートベルト、サンルーフ、ドア、アンチロック・ブレーキ・システム、ブレーキ、変速機、サスペンション、ラジエーター、マフラー、ステアリング、エアバッグなど幅広い品目が対象となる。
- ✓ 今回の改定で自動車輸入にかかる平均関税率は、引き下げ対象外のものを含め、完成車は13.8%、部品は6%となった。

主な見方

- 関税引下げにより、輸入車は好機を迎え、国内の自動車業界発展にはプラスになる。
- 輸入業者とディーラーは政策の受益者であり、最終消費者にとってはすべてのメリットを享受するのが難しい。
- 輸入車の値下げは必至であるが、消費者が最大の受益者になるかは不透明である。
- 高級車価格の低下が予想され、国内ミドル・ハイエンド車市場に影響をもたらす。
- 米系、日系のSUVの中国市場シェアがさらに上昇する。
- 2つの促進策でトレーラー¹輸入が拡大する見通し。
- 部品関税の引き下げは、部品業界の構造転換と高度化を促進し、国際競争力の向上にプラスであるほ

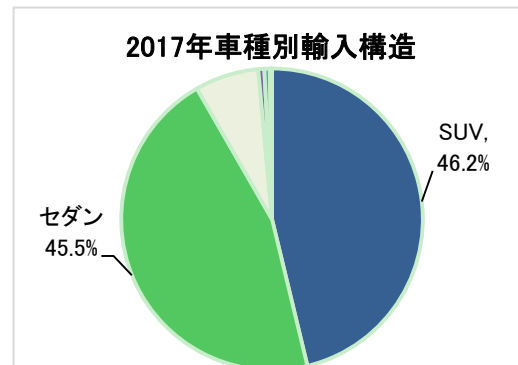
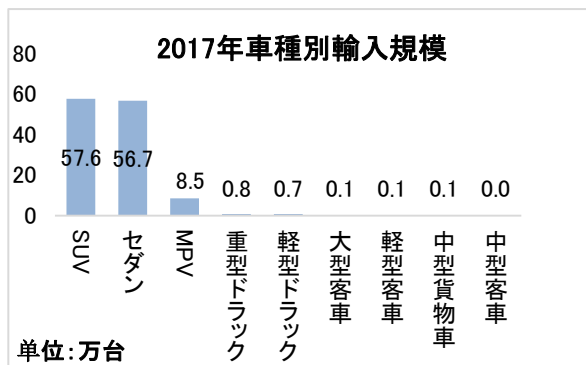
¹ トレーラーとは、何らかの理由で自力運転ができない他の電車などの最前部もしくは最後尾に連結し、付属車両を引っ張るための機関車あるいは自動車である。

か、自動車業界全体のコストダウンにもつながる。

解説

➤ 全体的に関税の引き上げは中国自動車業界の発展にはプラスとなる

自動車関税の引下げは、競争力のある車種をより多く輸入し国内の競争に参入させることとなる。これは、供給側構造的改革、自動車産業構造の転換とグレードアップ、自動車製品の品質向上と効率アップを促進し、国内消費者の多様なニーズを満すことができる。2017年の自動車輸入台数は124万7000台で、うちSUVとセダンはそれぞれ56万台余りで、両者合わせて輸入車全体の9割を占めており、関税引下げの最大の受益分野と見られる。また、SUVとセダンはここ数年の自動車販売増加に大きく寄与しており、輸入業者にとっては、SUVとセダンの中国における市場シェアの拡大が最優先の課題となる。



➤ 輸入業者とディーラーは政策の受益者であり、最終消費者にとってはすべてのメリットを享受するのが難しい(輸入コストダウン、利益上昇)

国内の販売価格60-70万円の輸入SUVは関税の引下げにより、5万円前後の値下げになる。すなわち、関税は15%へと引下げられれば、ディーラーの仕入れ価格は1台当たり4-5万円と約8%前後低下することとなる。ディーラーの利益が変わらない前提で、70万円の排気量3L以上の輸入SUVは最終小売価格で最高6%の値下げとなる。ディーラーの利益を考慮すれば、値下げは4-5%程度と見られる。

また、輸入販売台数が最も大きい排気量1.5-2.0Lのセダンの場合、関税変更前後の格差は2万円前後であるため、最終小売価格では3-4%の値下げが予想される。

関税の引下げで輸入コストは低下するが、輸入車の値下げ幅は最終的にメーカー、または輸入業者によって決められるため、関税引下げのメリットをいかに分配するかによって政策の受益者も異なる。また、ディーラーは仕入れコストの低下で販売価格を値下げすれば、顧客の増加も予想される。

メーカーと輸入業者は低下したコストの一部分を自社利益とすると予想されるため、政策メリットは最終小売価格にすべて反映する可能性が低い。

SUVを例に、2017年の平均販売価格は1台当たり4.7万ドル(CIF)、約30万元に相当

排気量	CIF	関税	消費税	増値税	税金総額	税率差額	輸入コスト
2500ml <排気量 ≤3000ml	30	(25%) 7.5	5.1	6.82	19.43	-3.95	49.43
		(15%) 4.5	4.7	6.27	15.48		45.48 (8% ↓)
(25%) 7.5		12.5	8.0	28.00	-4.64	58.00	
(15%) 4.5		11.5	7.36	23.36		53.36 (8% ↓)	

消費税率は排気量 4L 以下の場合には 25%、2500ml<排気量≤3000ml の場合には 12%、増値税率は 16%、単位：万元

セダンを例に、1.5-2.0L の平均販売価格は 1 台当たり 2.9 万ドル(CIF)、約 18 万元に相当

排気量	CIF	関税	消費税	増値税	税金総額	税率差額	輸入コスト
1500ml <排気量 ≤2000ml	18	(25%) 4.5	1.2	3.8	9.47	-2.2	27.47
		(15%) 2.7	1.1	3.5	7.28		25.28 (8% ↓)

消費税率は排気量 1.5-2.0L の場合は 5%、増値税率は 16%、単位：万元

➤ 輸入車の値下げは必至であるが、消費者が最大の受益者になるかは不透明

5月1日より増値税税率が17%から16%に調整され、1%引下げられたのに伴い、リンカーン、ジャガーランドローバー、ベンツやBMWといった高級車メーカーは次々と値下げした。今回の関税引下げに伴い、高級車を中心にさらなる値下げも予想されている。

ただし、消費者が今回の関税引き下げからどれほど利益を得られるかはまだ不明である。過去の経験を見ると、中国がWTO加盟国になった翌年の2006年7月1日に決定された固定税率は25%であり、輸入車は消費税、増値税といった2つの税金がかかることになる。2008年より、中国は排気量によって消費税率を改めて調整し、排気量が2.0L以上の自動車に対する消費税率を5%から9~40%まで引き上げた。税率が引き下げられたものの、消費税が上昇したため、輸入車に顕著な値下げは行わなかった。このため、過去の経験を鑑み、今後、2008年のようにほかの税目で増税が行われる場合、引き下げられた販売価格を再度引き上げれば、ディーラーの信用に傷をつけかねないことを懸念し、輸入業者が今の時点で大幅な値下げを躊躇している。それに加え、一部輸入車(特にキャデラックやJeepといった米国系自動車)に対しては優遇政策がすでに実施されている。このため、消費者が今回の減税からどれぐらいの利益を最終的に得られるかについては、消費者、ディーラー、国家政策の持続的な相互作用によって決定される。

➤ 高級車価格が低下、中国国内の高級車市場に影響するも、実際の効果は心理的效果より弱い

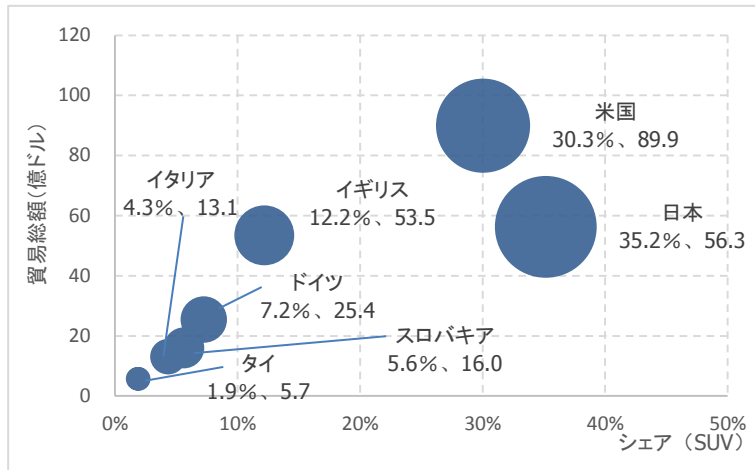
目下、輸入セダンの主流車の価格は40~60万元に集中していたが、関税引き下げに伴い、レクサスES、ベンツCLA、BMW3シリーズなどの価格は27~57万元まで引き下げられており、それぞれ1.5~3.0万元の値下げ幅となった。これはキャデラックATS-L(29.88-42.88万)、キャデラックXTS(29.99-35.99万)といった国内合弁ブランドの中高級車(25~50万元)との価格差が縮小した。フォルクスワーゲンCC(25.28-34.28万)、ベンツC(31.08-48.50万)、ベンツE(41.98-62.98万)、BMW3シリーズ(28.68-48.38万)など、輸入車の値下げによる心理的效果は中国国内の中高級車に伝達され、中高級車市場にある程度の影響を及ぼしているが、合弁の中高級車は中国国内に一定の市場基盤を形成している以上、価格伝達作用の実際効果は心理的效果より弱いと思われる。また、国産化された車種は利益の配分があることから、メーカーは利益の確保を狙って車種の国産化を推進せず、輸入車の販売に力を入れることが考えられる。

輸入車主要ブランドの販売台数と市場シェア(2017)

	2017年輸入台数	シェア	指導価格	理論上の値下げ後の価格
レクサスES	58,973	14.2%	38.8~49.8万	37.3~47.8万
ベンツCLAクラス	28,145	6.8%	59.38~63.2万	57.38~61.2万
BMW7シリーズ	24,620	5.9%		
BMWミニ	21,786	5.2%	28.40~39.30万	26.9~37.30万
ベンツSクラス	18,227	4.4%		
BMW3シリーズ	15,337	3.7%	39.96~56.96万	38.4~53.96万
ベンツスマート	15,163	3.6%		
ベンツBクラス	13,130	3.2%		
リンカーンMKZ	11,842	2.8%		
アウディA8	10,473	2.5%		
その他	198,960	47.8%		

➤ 日本、米国产 SUV の市場シェアがさらに向上

米国と日本は関税引き下げから最も恩恵を受けると思われ、両国产の SUV は市場全体の 65% を占め、関税を引下げれば、日本産、米国产 SUV の販売価格は下落し、中国での競争力強化、市場シェアの向上にプラスである。同時にその他の国も相応にメリットがあり、例えば英国産ジャガーランドロバー、ドイツ産ポルシェなどは同様である。

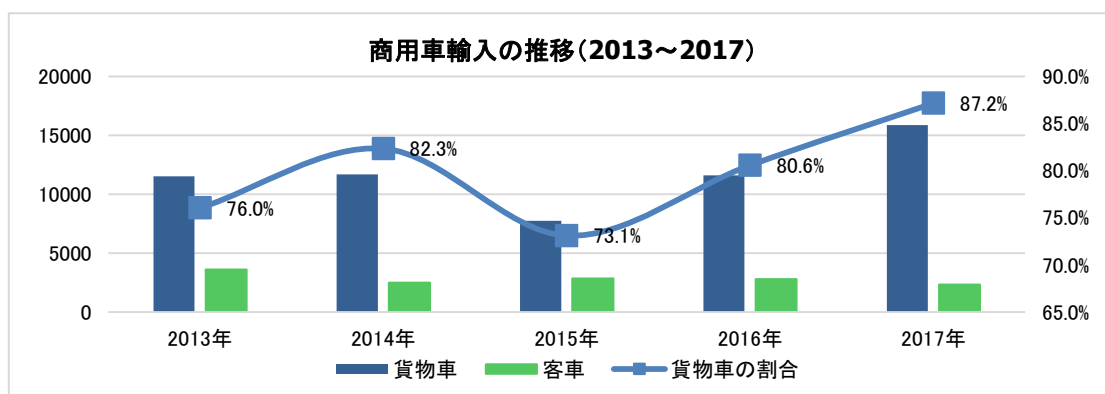


輸入国	輸入車単価(ドル)
日本	27,780.0
米国	51,926.5
英国	76,245.5
ドイツ	60,927.9
スロバキア	49,354.0
イタリア	52,461.4
タイ	51,132.7
スウェーデン	54,498.0

➤ 2つの促進策により、トレーラー輸入が急速に増加へ

5月16日、国务院常务会议において、李克強総理は、物流コストをさらに引下げることが強調し、通年で120億元のコストダウンを目標として掲げている。道路貨物輸送量は全国貨物運送量の76%占めており、貨物車は道路貨物運送の主要手段として、物流コストの引下げに重要な役割が期待される。輸入貨物車が効率、品質、燃費、快適性といった点で国内産貨物車より優れており、近年、貨物車の輸入台数は大きく拡大している。2017年、貨物車輸入台数は15,000台上回り、前年比36.8%上昇し、商用車輸入全体の87.2%を占めている。トレーラーは中長距離の道路物流の主要担い手として輸入台数は大きく拡大し、2017年の輸入台数は5,791台で前年比75%増となり、貨物全体の輸入拡大をけん引した。

関税の引下げにより、トレーラーの輸入コストは平均で83,000元低下する見通しであり、大量に仕入れする物流企業にとっては魅力的であり、そのため、関税引下げ、および物流コストの引下げというダブル政策を受けて輸入トレーラーの急速な増加は予想されるが、ユーザーが限られているため、国内トレーラーメーカーへの影響は限定的である。



貨物車(トレーラー、トラック)の推移

単位: 台

車種	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
トレーラー	1,564	1,770	2,159	3,310	5,791
トラック	7,987	8,697	5,216	6,481	9,433

2017年、トレーラー1台あたりの平均価格は6.8万米ドル(CIF), 約43万元に相当

排気量	CIF	関税	消費税	増値税	税费総額	差額	輸入コスト
4000ml <排気量	43	(25%) 10.75	35.8	14.3	60.9	-8.3	103.9
		(15%) 6.45	33.0	13.2	52.6		95.6 (8% ↓)

消費税: 排気量 4.0L 以上の税率は 40%、増値税: 16%、単位: 万元

- 部品関税の引き下げは部品産業の高度化の加速に寄与し、国際競争力を引き出すと同時に中国の自動車産業のコストの低減にも有利

中国の自動車部品輸入は主に伝動システム、車体付属品であるほか、エンジン部品、自動車用電子部品もある。公開データによると、2017年の中国の自動車部品輸入額は388.2億米ドルであるのに対し、国内の自動車部品企業の生産高総額は1兆元を超えており、部品輸入関税の引き下げによる業界や企業への影響は限定的である。長期的にみれば、中国の自動車部品業界の競争力及び革新能力の向上に有利であり、業界の高度化の加速にも資する。

自動車部品は主に完成車メーカーの自動車組み立て生産のために輸入されている。7月1日以降、部品関税は10%から6%に引き下げることにより、完成車メーカーのコストの低減、利益の改善を促進する。

自動車部品関税の引き下げに伴い、輸入車(特に高級車)の修理保全などのコストは軽減され、輸入車の販売が促進される。また、備品の価格も低下するため、備品の品種および数量の備蓄が増加することから、これまでであったような修理保全が困難で、待ち時間が長いといった問題はある程度緩和される見込みである。

*本レポートは、「中国自動車技術研究中心数拠資源中心」(中国自動車技術研究センターのデータ資源センター)が作成し、同センターの授権により、当行が訳したものです。

「中国自動車技術研究センター」

中国自動車技術研究センターは1958年に設立され、中国国有資産管理委員会が管轄し、自動車産業に関する政策策定、技術基準、研究開発、実験、データ分析等を行い、当局に助言する権威ある政府系機関。数拠資源中心(データ資源センター)が同センター傘下のデータ収集、分析、情報提供など自動車関連情報サービスを行う部署であり、データ業務、コンサルタント業務、自動車情報化に関するソリューションの提供などの業務を携わっており、原材料から、研究開発、認証、製造、販売、政策動向、技術基準、アフターサービスなど全産業チェーンの研究をカバーしている。VINに基づき、自動車の生産販売から、使用、買替え、解体までのライフサイクルに関するデータ、具体的な自動車の技術状況、配置、部品状況に関するデータの収集と分析、コンサルティングを行っている。

【CATARC日本語ホームページ】http://www.catarc.ac.cn/ac_jp/content/20110221/9636.html

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては全てお客様御自身でご判断くださいますよう、宜しく願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当店はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

三菱東京 UFJ 銀行(中国)有限公司 中国投資銀行部 中国調査室
北京朝陽区東三環北路5号北京發展大厦4階 照会先: 石洪 TEL 010-6590-8888ext. 214