

自動車メーカーの中国の事業環境が変化

◆中国が自動車と自動車部品の輸入関税率を引き下げ

2018年5月22日、中国国務院は、自動車および自動車部品の輸入関税率を18年7月1日から引き下げると発表した。乗用車の関税率は25%から15%に、自動車部品の関税率は8~25%から6%に引き下げられる。

関税引き下げの理由として、中国政府は、中国の自動車産業の競争力強化、産業高度化に向けた措置と発表しているが、対中貿易赤字削減を強く主張する米国に配慮したものとみられている。

17年の中国の新車販売台数は約2,890万台で、そのうち輸入車は約122万台となっている。ブランド別輸入台数では、1位のBMWと2位のメルセデスが約17万台、3位のレクサスが約14万台となっており、大衆車は中国で現地生産、高級車は中国国外で生産し輸入するという構図になっている。自動車の関税率引き下げは、海外で生産した自動車を中国に輸出しているメーカーにとっては追い風になる一方、輸入高級車と大衆車との価格差が縮小すると、大衆車のシェアが低下し、自動車メーカーの中国での現地生産にマイナス影響が出る可能性がある。

◆2022年には乗用車生産の合併事業に対する外資規制を撤廃へ

18年4月17日、中国の国家発展改革委員会は、自動車の合併企業に対する外資の出資規制を撤廃すると発表した。電気自動車などの新エネルギー車は18年内、商用車は20年、乗用車は22年に外資規制を撤廃する。

94年以降、中国で自動車を生産するためには、中国企業との合併が義務付けられ、外資の出資は50%以下に制限されていた。このため外資系自動車メーカーにとっては、経営の自由度が制限される上に、技術流出の懸念があったが、今後は中国進出にあたっての懸念点が少なくなる。

輸入関税の引き下げという中国現地生産にとってネガティブ要因、外資規制の撤廃というポジティブ要因、相反する方向性を持つ2つの政策が発表され、世界最大の自動車市場である中国の事業環境が変わることになる。中国現地生産の動向など、今後の自動車メーカーの戦略が注目される。 【今村弘史】