

Issue Comment

2018. 10. 30

자동차

중국 구매세 인하 정책 영향 점검

● 자동차/부품/타이어

Analyst 김준성
02. 6098-6690
Joonsung.kim@meritz.co.kr

중국 정부, 자동차 구매세 인하 (10% → 5%) 검토 중

전일 Bloomberg는 중국 NDRC (국가발전개혁위원회, 중국 경제발전계획 총괄 기구)가 자동차 판매 회복을 위한 구매세 인하 정책을 제안했다고 보도.

미·중 무역분쟁 심화, 상해증시 급락, 기대치 하회 GDP 성장률 발표 등으로 위축되고 있는 소비심리 (7~9월 세 달 연속 중국 자동차 판매 YoY 역성장 기록)를 개선시킬 수 있다는 기대감 커지며, 유럽/미국 자동차 업체들의 주가 상승세 실현.

지난 15년에도 중국 정부는 지금과 마찬가지로 증시 하락, 경제성장 둔화 우려 확대로 자동차 산업수요가 7~9월 3개월 연속 YoY 감소세를 기록한 직후인 10월부터 구매세 인하정책을 단행한 바 있음. 이후 수요는 큰 폭의 반등세를 기록 (15년 10~12월 합산 +20% YoY, 16년 +18% YoY).

15년 구매세 인하 당시보다 유리한 모델 Mix를 확보한 현대/기아차, 정책 수혜 기대
이번에 제안된 구매세 인하의 대상은 15년과 마찬가지로 1.6L 이하 엔진 탑재 모델. 18년 누적 기준 중국 자동차 수요의 74.5%가 1.6L 이하였다는 점에서 정책의 효과는 충분히 발현될 수 있는 환경.

현대/기아차의 1.6L 이하 모델의 판매비중은 18년 누적 기준 각각 94.1%, 89.7%로 산업 평균보다 높은 수준. 지난 15년 하반기 70% 초반이었던 양사의 1.6L 이하 모델의 판매비중은 과급기 장착 다운사이징 라인업 확대와 저사양 현지화 모델 출시 증가로 크게 증가했음.

양사는 지난 15년 당시 산업 평균 수준의 1.6L 이하 모델 판매비중을 보유했으나, 1) 상품성 개선이 부재한 13년 Cycle 모델들의 노후화가 진행됐던 가운데 2) 상대적으로 높은 가격 정책을 유지하며 구매세 인하 정책의 수혜를 누리지 못했던 상황. 당시와 비교해 1) 연비/디자인/플랫폼이 개선된 신차 Cycle이 시작됐고, 2) 산업 평균보다 높은 1.6L 이하 모델 판매비중을 보이고 있으며, 3) 현지화 모델 출시와 적극적 프로모션으로 평균 가격대가 내려와 있는 현 시점에서 정책의 수혜를 누릴 가능성 높다고 판단.

Compliance Notice

동 자료는 작성일 현재 사전고지와 관련한 사항이 없습니다. 당사는 동 자료에 언급된 종목과 계열회사의 관계가 없으며 2018년 10월 30일 현재 동 자료에 언급된 종목의 유가증권(DR, CB, IPO, 시장조성 등) 발행 관련하여 지난 6개월 간 주간사로 참여하지 않았습니다. 당사는 2018년 10월 30일 현재 동 자료에 언급된 종목의 지분을 1%이상 보유하고 있지 않습니다. 당사의 조사분석 담당자는 2018년 10월 30일 현재 동 자료에 언급된 종목의 지분을 보유하고 있지 않습니다. 본 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. (작성자: 김준성)

동 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 동 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 동 자료를 이용하시는 분은 동 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다.