

# 自動車および自動車部品 (1/2)



## セクター概要

GDPおよび雇用への影響 <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車 -7.1%、自動車部品 -2.3 %</li> <li>~4千万人</li> </ul>
主要な輸出先 <sup>2</sup>	米国、メキシコ、バングラディッシュ、アフリカ諸国およびアジア
主要な輸入元 <sup>2</sup>	中国、ドイツ、韓国、日本、タイ
インドにおける主要な自動車クラス <sup>3</sup>	Chakan, Maharashtra; Oragadam, Tamil Nadu; National Capital Region (NCR); Sanand, Gujarat.
FDI資金流入(全体に対する割合) <sup>4</sup>	5.2% (Apr 2000 – Dec 2019)

## 顕在化した、または潜在的な影響

項目	低	中	高	不明	コメント
<b>サプライサイド</b>					
主要な原材料の価格変動		✓			原材料価格が短期的に変動する可能性がある。
生産停止			✓		自動車に対する需要は既に弱っているが、パンデミックによる生産停止は本セクターに対して更に大きな影響を及ぼす。
キャッシュフロー上の制約			✓		金融機関およびノンバンク (NBFC) が厳しい状況に置かれることで、本セクターにおける資金の流動性が低下し、結果として売上に影響が生じる。
サプライチェーンの寸断			✓		インドに輸入される自動車部品の25%は中国から輸入されている <sup>2</sup> 。サプライチェーンが寸断されることで、原材料や重要部品の輸入に影響が生じる。
輸入			✓		
労働力			✓		正常化後も工場やバックオフィスの契約社員 (Contract Labor)が不足し、新規採用も難しくなる。
<b>デマンドサイド</b>					
ロックダウンや様々な制限			✓		
消費者マインド			✓		パンデミックにより状況が不透明になっていることから、自動車の購入を見送るケースが増える。
輸出			✓		世界的な景気後退や主要な市場における生産停止は、輸出に影響を与える。

1. Automobile and auto components sector overview, InvestIndia website, accessed on 25 March 2020

2. Export-Import (EXIM) databank, Ministry of Commerce, accessed on 25 March 2020

3. India's automobile hubs, Make in India website, accessed on 25 March 2020

4. Quarterly factsheet on Foreign Direct Investment (FDI), April 2000-December 2019, Department for Promotion of Industry and Internal Trade

# 自動車および自動車部品 (2/2)



## 顕在化した、または潜在的な影響

- キャッシュフローの更なる状況悪化が市場に大きな影響を及ぼす。
- 乗用車および二輪/四輪セグメント:
  - 本セグメントは経済/市場マインドおよび消費購買力の影響を強く受けるため、更に需要が落ち込む可能性が高い。
- 商用車セグメント:
  - 最低限必要なサービス以外が停止していることから、商用車に対する需要が今以上に落ち込むものと想定される。
  - 既に流動性や資金繰りの低下が運送業者の売上に悪影響を与えているが、この数か月で更に悪化する可能性がある。
- 自動車メーカー各社 (OEM) は新型モデルのローンチを2~3四半期程度もしくは消費者マインドが向上するまで見送る必要が出てくる。
- 短期的には最低限必要な品目 (食料品や医療などを含む) の購買割合が増加するため、消費者によるアフターマーケットでの嗜好品購入は限定的になる。結果として、最低限必要な修理などのサービス購入は継続するが、その需要は低いと考えられる。
- 世界的なサプライチェーンへの悪影響により自動車部品の価格が高騰する。ただし適切な政策を導入することで、中長期的にはインドが自動車部品等の代替供給源となり、結果としてセクターを困難な状況から復活させることも可能である。

## 推奨される主要な政策案

推奨	短期	中長期
税金・コンプライアンス関係	<ul style="list-style-type: none"><li>• 短期間のGST減税措置により需要を促進する。例：内燃機関自動車 (ICE) 向けのGST減税措置など</li><li>• 資金繰りを向上させるためにGSTの支払期日を延期させる。</li><li>• 税務調査を一時停止することで納税者の負担を軽減する。</li><li>• 輸出業者による関税やGSTのリファンド申請を迅速に処理するために業務プロセスの効率化を図る。</li><li>• 自動車ローンを所得税控除の対象とすることで、自動車購入のハードルを下げる。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 事業の認証やライセンスの更改時期が近づくため、OEMや他の自動車関連企業が既存の認証やライセンスに基づき事業を引き続き運営できるようにする。</li><li>• 内燃機関自動車 (ICE) 向けのGST減税措置</li></ul>
財務状況の健全化	<ul style="list-style-type: none"><li>• 小規模産業従事者への補助金を付与することで事業を支援する。または契約社員に対する所得補助を3か月程度実施する。</li><li>• 3か月間は納税の延滞利息率を低減する。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 自動車関連企業向けの弁済支援スキームを策定する。特にMSMEディーラーや自動車部品メーカー/販売事業者を対象とする。</li></ul>
最終顧客に対するサポート	<ul style="list-style-type: none"><li>• RBIによる金利切下げを通じて小売顧客に対する金利を下げる。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 乗用車および商用車に対する廃車スキームを早期に導入することで、新車購に関するインセンティブを提供する。</li></ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"><li>• BS-VI 導入期日を最低でも1四半期遅らせる。 <i>*BS-VI: Bharat Stage 6 emission norms</i></li></ul>