汽车产业增长动能为印度经济注入强心针

文 | 萧瑞圣

印度面积排名世界第七，印度人口众多，截至 2017 年底印度拥人口近 13.4 亿人，仅次于中国 13.8 亿人，排名世界第二，由于印度出生率高于中国，预估近几年将超越中国成为世界人口最多国家。

印度位居全球第七大经济体，世界银行发表的“2018 年全球经济展望”报告指出，印度经济可望在今年重新恢复动能，预估经济增长率可从去年的 6.7% 提高到今年的 7.3%，未来印度 2019 年与 2020 年的经济增长率，都可能达到 7.5%。

据印度汽车制造商协会（SIAM）统计显示，印度去年新车销售较前年增长百分之十，创历年新高，达 401 万辆，超越德国的 344 万辆，成为全球第四大汽车市场，若以 2016 年 4 月至 2017 年 3 月年度统计，印度汽车生产 460 万辆（增长 8%），销售达 376 万辆（增长 8%）。印度也是全球最大机车市场，以 2016 年 4 月至 2017 年 3 月会计年度统计，印度机车生产 1993 万辆（增长 8%），销售达 1759 万辆（增长 7%）。

印度汽车产业在全球占有一席之地，是世界最大牵引机（Tractor）生产国、第二大客车（Bus）与机车生产国（Bike）、第 5 大重型卡车生产国、第 6 大汽车生产国与第 8 大商用车（Commercial Car）生产国。印度汽车除 Tata Motor 与 Mahindra & Mahindra 两家主要本土车厂品牌外，国际领导汽车厂牌如 Suzuki、Hyundai、Honda、Toyota、GM、Ford、Nissan/、Renault、BMW、Mercedes Benz 与 VW 等，看好印度汽车市场发展前景，都到印度设厂。

印度有充沛的劳动力和人口红利，年轻人口比例很高，据估计年龄结构中 25 ~ 55 岁占 41%，65 岁以上只占 6%，平均年龄约 28 岁，随着经济增长，就业人口持续攀升，愈来愈多印度民众加入中产阶级的行列，可支配所得提高，2007 年印度人均 GDP 为 1018 美元，2017 年已达 1700 美元，在需求增加的趋势下，不断有新款式汽机车在印度消费市场推出，使得印度汽机车市场蓬勃发展，印度汽车市场在过去 10 年的时间增长 2 倍，机车市场增长 3 倍。

印度总理莫迪自从 2014 年执政以来，积极推动改革，经济发展情况有新的气象，经济增长率甚至超越中国，未来印度有机会扮演全球经济增长引擎之一，莫迪总理计划透过“Make in India”印度制造政策，争取外国企业至印度投资设厂，以增加国内就业人口，希望 2025 年制造业占 GDP 的比例从 2014 年 16% 提升至 25%，并提升国内产业技术实力，摆脱对进口商品的依赖。

过去印度中央与地方的税务法令繁琐，印度联邦政府及各省之间有重复课税问题，任何企业在印度全国出售商品，至少面临 17 种省税及联邦税，中国企业在印度营运的税务成本可能高达 3 成，印度 2017 年 7 月起实施新制商品服务税 GST(Goodsand Services Tax)，如今单一的 GST 税制上

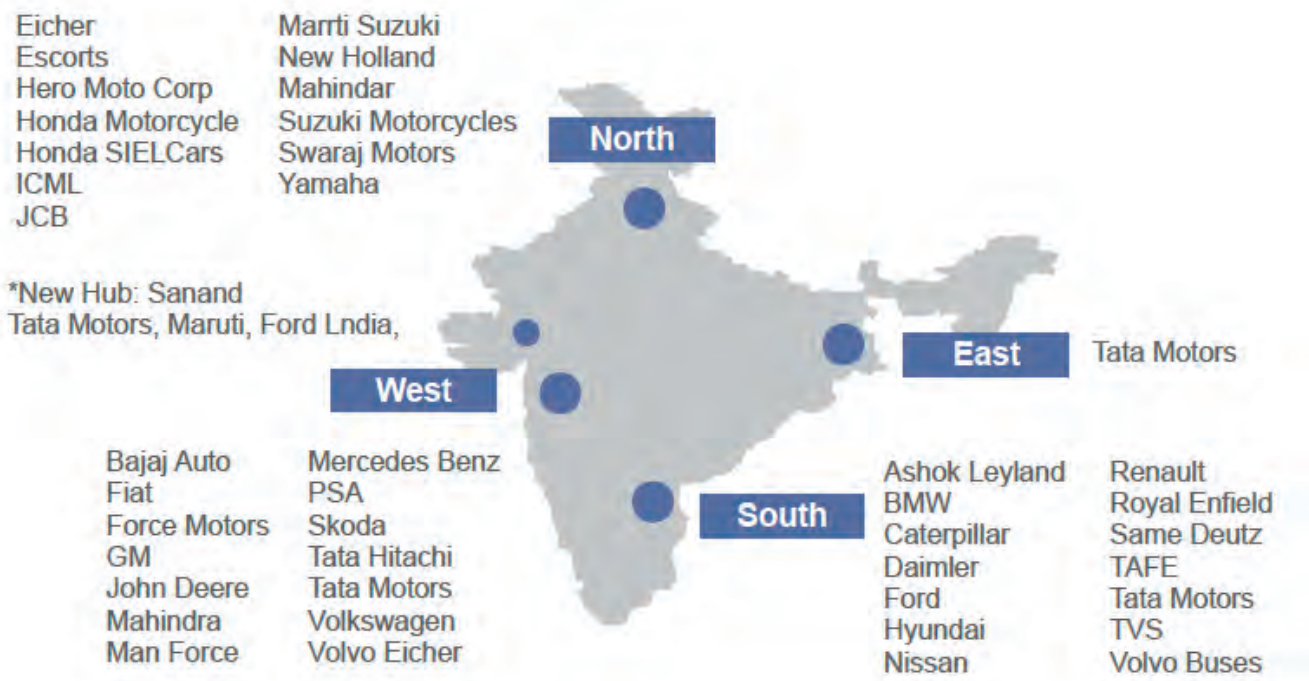

图 1 印度汽（含机车）车产业聚落

路，只需缴这 1 种税，分为 5%、12%、18%、28% 等 4 种不同税率，销售商品将不必再考虑跨省时各省不同的商品税率，让商品在印度销售与货物流通更加顺畅，有助减少投资人对印度税务的顾虑，长期看来 GST 对在印度销售、制造等厂商是大利多。

汽车产业在印度经济扮演举足轻重角色，逐年增长的产业动能，为印度经济增长注入一剂强心针，汽车零部件产业是印度具有发展前景的新兴产业，印度已成为亚洲主要的汽车零部件消费中心之一，在全球汽车供应链中扮演重要角色，经过多年自主能力培养，印度积极建立高阶或关键零部件制造能力，除供应自主品牌车厂外，也提供 GM、Toyota、Ford、VW 等车厂组装零部件，汽车整车与零部件产业目前占印度国内生产总值（Gross Domestic Product，GDP）约 7%，汽车产业相关从业人员约 1900 万人。

印度政府也发布中长期汽车产业发展计划 AMP2026(2016 ~ 2026 年 Automotive Mission Plan)，印度希望未来成为全球前三大车辆及零配件设计、制造和出口中心，将车辆产业生产规模从 2015 年的 760 亿美元，增长 4 倍到 2026 年的 3000 亿美元，占全国 GDP 超过 12%，占制造业生产总值超过 40%。印度政府为解决空气污染问题提出 2030 年全面电动车计划，在中长期发展计划中也提出未来 2019 年新车型需符合五期排放法规，2023 年需符合六期排放法规，安全法规未来也将与联合国法规调和，使印度车辆符合全球安全标准。

印度车辆产业正朝向更高的排放标准和更安全的车辆法规，汽车电子、电动车及电池等未来发展也备受关注，未来发展潜力极大。

印度汽车产业聚落三大区域

印度汽车产业聚落主要分布在 3 个区域：北印度德里周遭以 Maruti Suzuki 与 Tata 领导车厂及机车厂，属于最早发展区域，西印度孟买周遭除 Tata 与 Mahindra 车厂外，早

期外资车厂多集中在此，南方清奈地区则为印度新兴汽车聚落，有 Hyundai、Nissan/Renault、Ford、BMW 等外资车厂。印度有三分之一的汽车与零部件产业位于南印度清奈与周边地区，Hyundai 在清奈设立工厂，初始投资额约 20 亿美元，其余如 Ford、Mitsubishi、BMW、Nissan/Renault、Caterpillar 及 Caparo 等国际大型车厂与印度 TVS 集团、Ashok Leyland、TI Cycles Of India、Tafe Tractors、Royal Enfield 等均在清奈与周边地区设有生产基地，清奈因有蓬勃发展的汽车产业，加上主要车厂进驻，形成完整的汽机车零部件厂供应链与产业聚落，图 1 是印度汽（含机车）车产业聚落。

印度汽车发展相关法规与政策

在印度制造政策与汽车产业关联性

印度总理莫迪推动“在印度制造”政策，该计划聚焦汽车零部件、汽车、航空、生物科技、化学、营建、国防工业、电机、电子系统设计与制造、食品加工、资通讯、皮革、媒体与娱乐、采矿、石油与天然气、制药、港口、铁路、道路及高速公路、再生能源、太空、纺织、火力发电、观光服务、健康照护，共 25 项关键产业领域，目标是将印度制造业对国内生产总值贡献由目前 16% 提升至 25%，并透过改善投资环境、松绑法规、简化行政、推动大型基础建设计划等具体作法，借以吸引外国企业至印度投资，建设印度成为全球制造中心。

印度电动车辆普及政策

2015 年 4 月印度开始实施鼓励电动车（Electric Vehicles，EV）普及的 FAME（Faster Adoptionand Manufacturing of Hybridand Electric Vehicles）India 计划的第一阶段内容，FAME India 计划实施期间 2015 年 4 月～ 2021 年 3 月共 6 年，2016 年 11 月针对乘用车，印度政府订定税率 28%，相较以往课征的商品税与附加价值税，预期车身长度 4m 以下的乘用车课税将增加，2017 年 4 月起印度导入实施商品及服务税（Goods and Services Tax,GST），印度中央政府征收商品税与服务税的同时，各个联邦政府另外征收联邦附加价值税、奢侈税或入境税等，计划将这类型间接税整合为商品及服务税，简化纳税手续与降低物流成本。

自 2015 年 12 月 16 日起印度最高法院禁止排气量超过 2001CC 以上柴油乘用车在德里首都区挂牌行驶，2016 年 1 月 1 ～ 15 日在德里首都区实施汽车限驶政策，透过偶数或奇数车牌与偶数或奇数日期，规范车辆行驶限制，唯独瓦斯车与混合动力车等新能源车辆不受限制。2016 年 4 月 15 ～ 30 日实施第二次汽车限驶政策，2016 年 5 月起禁止新柴油引擎出租车挂牌，2016 年 7 月起，禁止车龄超过 10 年以上的柴油车在首都地区行驶。

2016 年 11 月起，印度政府规定货车必须加装驾驶座空调系统，自 2017 年 4 月 1 日起，在印度销售的所有车辆（含乘用车、商用车、机车等）都必须满足印度排放标准 Bharat Stage4（BS4 相当于 Euro4 排放污染法规），预计 2020 年 4 月起实施 Bharat Stage6，但尚未定案正确实施日期。

印度中央政府已提出 2030 年限制将全部新车销售量转换为电动车的目标，同时根据印度政府政策制订机构——改造印度国家研究院（NITI Aayog）在 2017 年 5 月发布的汽车移动方式改革蓝图，提出将推动分享（Shared）、电动（Electric）、联网（Connected）等技术应用。在保障能源安全与大气污染等问题已日益深化的形势下，考虑到上述风险将来会进一步增加，计划扩大 EV 普及政策，在印度政府方针指引下，Mahindra & Mahindra2017 年 5 月最早展示 EV 路线图，明确表示计划加快被称为 EV2.0 的新一代 EV 技术与产品开发，预期将在 2019 年下半年实现，届时续航里程达 400km 的电动多功能休旅车（Sport Utility Vehicle，SUV）有可能导入市场。

另外，Maruti Suzuki、Tata Motors、Hyundai、Toyota、Honda、Renault 等大型车厂均计划在 2025 年之前投入生产电动车，事实上除了 EV 的市场潜力（售价问题等）尚不明确之外，另有充电基础设施不足与较高的电池成本等残存问题，基于这种情况，预估 2020 年之后，占据较大比例的新车（四轮车）市场仍将是传统内燃机引擎汽车，而作为对应油耗标准的对策，48V 电压的轻度混合动力系统的数量将呈现增加态势。

印度政府已经明确宣示扩大普及 EV 产业，该国已开始实施电动车政策（NEMMP2020）与加快电动车普及计划

（FAME-India），在未来汽车保有量仍将随着经济增长而逐渐扩大的形势下，能源消费量增加（原油：石油产品的进口扩大——贸易赤字加剧）与大气污染等问题很有可能进一步恶化，积极导入与扩大普及 EV 成为移动系统转换与改革的当务之急。就改革移动系统方面，在印度政府的政策制订机构改造印度国家研究院（NITI Aayog）于 2017 年 5 月发布的 INDIALEAPSAHEAD：Transformative Mobility SolutionforAll 报告，已经展示改革方向与未来蓝图，NITI Aayog 提出的方案是跳过先进国家所经历的传统型移动系统发展过程，尽快推展建构新一代移动系统，具体来说就是推进推动分享（Shared）、电动（Electric）、联网（Connected）等技术应用。

根据 NITI Aayog 提出的改革蓝图，据推测个人移动用车辆（乘用车 / 二轮车 / 乘用三轮车 / 公共客车）的保有量到 2030 年将达 5.4 亿辆，与不实施移动方式改革的情况（BAU = Business-as-usual）比较，有可能减少 6000 万辆（1 成）左右。反映出扩充包括汽车共享在内的移动服务，将有助于控制车辆保有量的增加，以车种观察该机构表示二轮车（4 亿辆以上）的 4 成将转换为 EV，乘用车 /SUV 方面，约半数左右将转换为 EV，同时承担公共交通的客车与三轮车（auto-rickshaw）方面，提出全部更换为 EV，当实现上述蓝图之后，据推测 2030 年能源需求（年）将在 BAU 基础上削减 64%。

为了实现 NITI Aayog 提出的改革蓝图，就必须在 2025 年之前正式开始普及 EV，不得不说上述 2030 年蓝图能实现的可能性极低，无论如何，改革移动系统从保障能源安全与解决环保问题的观点观察已成当务之急，NITI Aayog 为了实现 2030 年使全部新车销量均为 EV 的计划，计划制订发展 EV 业与扩大 EV 普及的路线图，另一方面，印度汽车工业协会（SIAM）在 2017 年 12 月向印度政府呈报 EV 白皮书《Adopting Pure Electric Vehicles：Key Policy Enablers》，内容提到 2030 年新车（包括二轮车・三轮车）整体的 40% 比例将是 EV，同时到印度独立 100 周年的 2047 年使全部新车销量为 EV 的方案。

印度电动车辆领导厂商动态

印度境内空气污染问题严重，有 13 个城市排名全世界前 20 大空气污染城市，为降低空气污染，印度政府自 2013 年推出国家电动任务计划，随后又推出几项相关计划，旨在鼓励印度民众改用电动车，印度政府提出新政策并设定目标，希望通过补助奖励民众改买电动车，并盼在 2030 年前让印度境内车辆全部是电动车，此外印度政府也持续提供现金给车厂，鼓励生产电动车辆，并支持发展电动车充电设施，以下，是领导厂商动向；

(1) Ajanta Group.

Ajanta Group 是个多元化发展的集团，事业体包括纺织、交通运输、建筑设备和机械，旗下 Oreva 品牌主要从事 LED、电动车等绿能产品制造与贩卖。

(2) Hero Motor Corp.

Hero Motor Corp 前身是 Hero Honda 公司，目前是印度最大的机车领导厂商，市占率超过 46%，近年来以 heroelectric 品牌销售电动机车、三轮车、汽车。

(3) Mahindra & Mahindra.

总部设在孟买的 Mahindra & Mahindra 集团，属于印度本土的大型车厂，近年来推出多款（E2ovehicle）电动车并在印度销售，售价不超过 100 万卢比，同时也生产电动三轮车、电动机车。

(4) Mahindra & Mahindra.

总部设在孟买的 Mahindra & Mahindra 集团，属于印度本土的大型车厂，近年来推出多款（e2ovehicle）电动车并在印度销售，售价不超过 100 万卢比，同时也生产电动三轮车、电动机车。

(5) Tata Motors.

塔塔汽车公司（Tata Engineering and Locomotive Company，TELCO）是印度的跨国汽车厂，总部设在孟买，是印度 Tata 集团的子公司，其产品包括乘用车、卡车、货车、巴士、建筑车辆与军用车，从销售数量观察，是世界第 17 大汽车厂，第四大卡车制造商，与第二大巴士车厂，近年来积极开发与生产电动车辆。

印度汽车产销与进出口概况

印度汽车生产

2017 年 1 ~ 6 月印度汽车产量较前一年同期增长 5.6%

增至 233 万辆，同一时期，国内销售量增长 6.0%、整车出口增长 8.1%，内需与出口规模扩大带动产量增长，2017 年印度生产规模扩大至 483 万辆，以车种观察，乘用车（含多功能车 / 小型厢式车）较前一年同期增长 9.5%，带动因素在于 Maruti Suzuki 与 Hyundai 等大型乘用车厂商实现增产，Ford 与 VW 等车厂也扩大出口的 B 细分车型的产量等，持续投入生产的多功能车较前一年同期增长 13.8%，实现大幅增长，相对地商用车较前一年同期下滑，规模呈现萎缩，其中小型商用车减少 0.3%、大中型商用车减少 22.9%，预估 2018 年汽车消费市场持续畅旺，生产量将达 517.1 万辆，较 2017 年增长 7.1%。

2017 年 4 月实施新排放标准 BharatStage4，使得中重型货车产量较前一年同期减少 24.2%，以车厂观察，规模最大的 Maruti Suzuki 较前一年同期增长 17.8%，生产增至 84.8 万辆，2017 年 2 月 Gujarat 新工厂生产缓解供不应求局面，同时该工厂生 Baleno 较前一年同期增长 43.0%，实现大幅增产。从其他现有车种观察，除了处于车型末期的 Dzire（2017 年 5 月全面改款）外，全部车型均实现增，Hyundai 增长 2.0% 达 31.8 万辆。Grandi10、Elite20、Creta 等畅销的 3 款车型均有所增产，但由于工厂处于满负荷生产状态，增幅较小，其他车厂方面，受排放标准加强影响，大幅减产大中型商用车，Tata Motors 较前一年同期下滑 14.1%，而 Mahindra 则仅微降 0.8%，超过 Tata Motors 跃居产量前 3 位，Ford 得益于欧洲 Figo 产量扩大等因素，产量较前一年同期攀升 27.4%，跻身乘用车产量前 3 位，图 2 是印度汽车生产量预测。

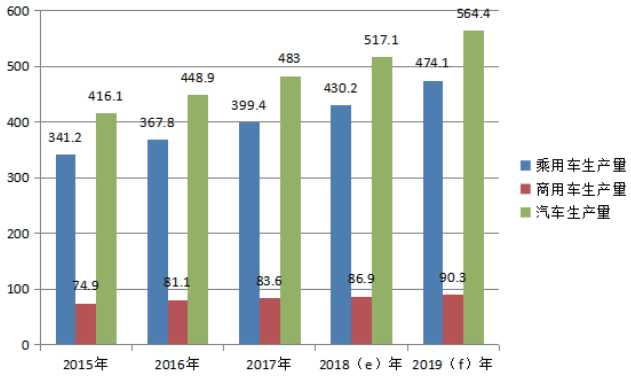

图 2　印度汽车生产量预测

印度汽车销售

2017 年印度汽车销售量较前一年增长 9.7%，共销售 407.5 万辆（包括非 SIAM 成员）。其中，销售量增长显著的车种是小型 SUV、中大型 SUV、B 级两厢车、豪华品牌，B 级紧凑型三厢车、多功能车辆（Multi-Utility Vehicle，MPV）等车型呈现低迷状态。乘用车（三厢 / 两厢等、包括豪华品牌）销售量较前一年同期增加 5.2% 至 216.7 万辆，以入门级车型为主的微型车与低价紧凑型车两个车型与前一年持平，分别为 44.2 万辆、42.2 万辆，印度汽车市场需求基本稳定，近年来几乎没有增长，印度最畅销的紧凑型车（两厢）较前一年同期增长 16.6% 增加至 72.9 万辆。

其中 Maruti Suzuki 与 Tata Motors 等车厂不断投入新车型改款，刺激大幅增长，2016 年 Maruti Suzuki Swift 的销售量位居该类型车种首位，2017 年 Maruti Suzuki Baleno 则超越了产品生命周期末期的 Swift，跃居首位。另一方面，全长 4.0m 左右的三厢车较前一年同期降低 0.1% 跌至 36.1 万辆。该车型年销售量超 20 万辆的 Maruti Suzuki Dzire 仍占压倒性市场比例，此外，全长 4.0 ~ 4.5m 的小型三厢车较前一年增长 0.7% 增至 19.9 万辆，其中本田 City 增长 8.6% 增长至 6.3 万辆，超越了 Maruti Suzuki Ciaz，重新夺得首位。

SUV 车型较前一年同期增长 27.3% 增加至 68.6 万辆。其中，小型 SUV 较前一年同期增长 28.3% 增加至 47.2 万辆，近五年增加 9 倍多。小型 SUV 方面，现代 Creta 与 Ford Eco Sport 带动需求扩大，Maruti Suzuki Vitara Brezza 跃升为该车型首位。同时 2017 年 3 月上市的本田 WR-V 达 4.0 万辆销售量，中大型 SUV 也较前一年同期增长 25.1%，增加至 21.4 万辆，恢复 20 万辆水平。其中，主力车型 Mahindra Bolero 与 Scorpio 分别增长 20% 与 10%，Toyota Fortuner 与 Jeep Compass 的新车效应也较为明显。

与 SUV 的畅销形成鲜明对比的是 MPV/ 多功能车销售量并未增长，其中，小型 MPV 较前一年同期降低 9.6% 减少至 7.8 万辆，处于生命周期末期的 Maruti Suzuki Ertiga 虽然有所增长，但 Chevrolet Enjoy 等车型的销售量却呈现下

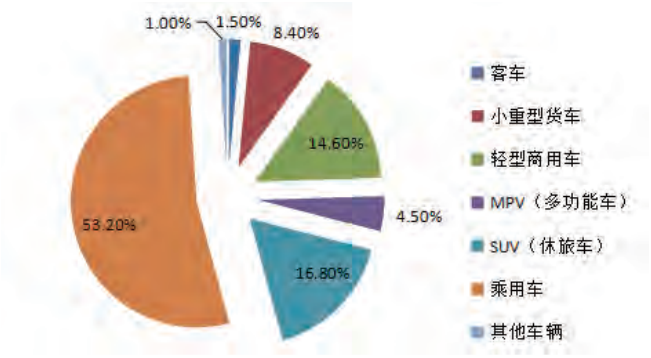

图 3 2017 年印度汽车销售种类与占比

跌趋势。中大型多功能车较前一年同期增长 6.1% 升至 10.5 万辆。2017 年 1 月推出的 Tata Hexa（Aria 后继车型）的新车效应较为显著，豪华品牌（乘用车 /SUV）销售量较前一年同期增长 18.2% 增加至 3.9 万辆，时隔 2 年再创历史新高。Mercedes-Benz、BMW、Jaguar Land Rover 等车厂均呈现两位数增长，但 Audi 品牌增长幅度有限，图 3 是 2017 年印度汽车销售种类与占比。

印度汽车进出口

2017 年印度汽车出口量较前一年同期减少 2.0% 降至 83.2 万辆，但仍连续两年超过 80 万辆，乘用车较前一年同期增长 0.1%，增加至 73.9 万辆，与 2017 年持平。商用车方面，轻型较前一年同期减少 28.3% 萎缩至 5.0 万辆，而中大型较前一年同期增长 3.5% 增加至 4.4 万辆。以车厂观察，全面投入生产的 Hyundai 无缘出口量首位，取而代之的是 Ford 跃升第一，Ford 出口量较前一年同期 13.9% 增加至 17.3 万辆，占印度汽车出口比例 20.8%，Ford 旗下 Figo、Figo Aspire 与 Eco Sport 主要出口至欧洲、南非、墨西哥等地区，其中在欧洲作为 KA+ 出售的 Figo 较前一年同期增长 50%，增加至 5.9 万辆，于此同时，Figo Aspire 较前一年同期增长 22.2% 增加至 3.1 万辆。另一方面，由于将出口欧洲改为罗马尼亚生产，Eco Sport 较前一年同期降低 4.7% 减少至 8.3 万辆。

现代 Hyundai 曾多年位居印度出口汽车首位，由于目前 Chennai 工厂的产能主要分配于供应内需，出口不断萎缩，2017 年较前一年同期出口量下滑 6.6% 降至 15.1 万辆，以车型观察，Creta 与 Elitei20 有所增长，而 Xcent 与 Eon 等车型出现下滑。Maruti Suzuki、VW、GM 的出口量呈现增长态势，特别是 VW、GM 创下历史新高，位居出口第 3 位的 Maruti Suzuki 较前一年同期增长 3.2% 增加至 12.3 万辆，开始出口至印度尼西亚的 Ignis 产生带动作用。VW 较前一年同期增长 9.0% 增加至 9.4 万辆，其最大出口国为墨西哥，Vento 为主要产品。GM 较前一年同期增长 19.2% 升至 8.1 万辆，GM 已于 2017 年底退出印度国内市场，但 Beat 作为出口至中南美的产品，出口量仍在不断增长，图 4 是印度主要汽车出口厂商与占比，图 5 所示，是印度主要汽车出口车种与占比，出口以乘用车占 88.8% 最高。

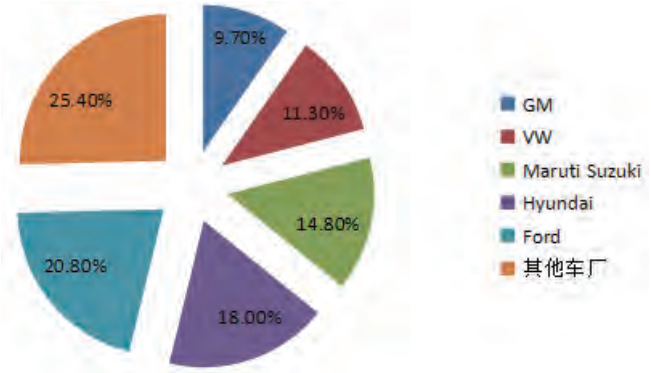

图 4 印度主要汽车出口厂商与占比

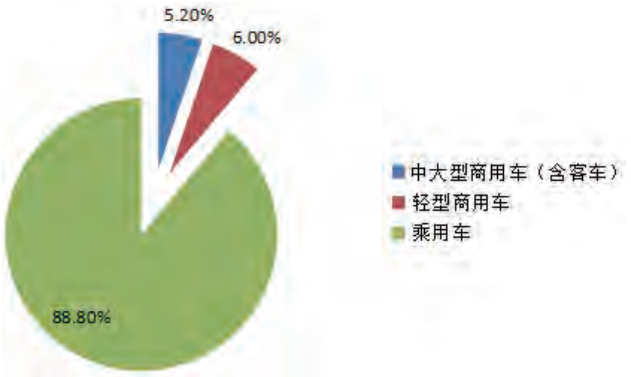

图 5 印度主要汽车出口车种与占比

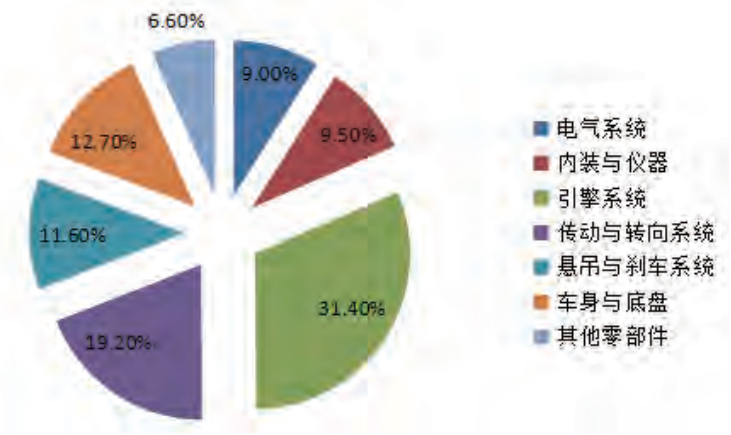

图 6　印度汽车零部件生产品项与占比

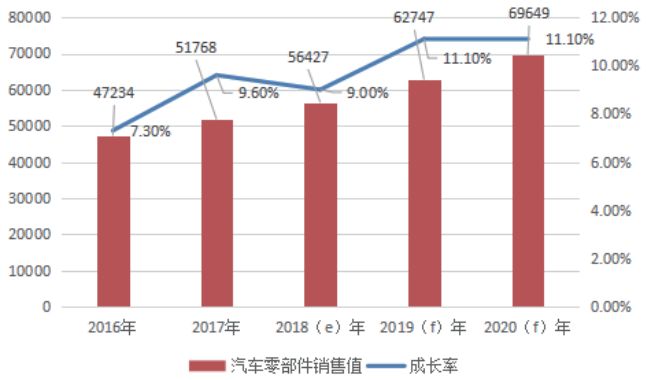

图 7　印度汽车零部件市场预测

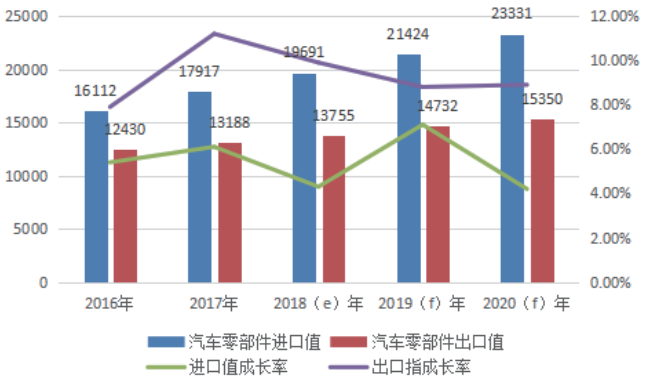

图 8　印度汽车零部件进出口值预测

印度汽车零部件产销

2017 年印度汽车零部件产值 517.7 亿美元，生产品项分别计有引擎系统 31.4%、传动与转向系统 19.2%、车身与底盘系统 12.7%、悬吊与刹车系统 11.6%、内装与仪表 9.5%、电气系统 9.0%、其他零部件 6.6%，图 6 是印度汽车零部件生产品项与占比。

印度重视零部件产业发展，除供应内需外，积极布局欧美国家零部件市场，开发能力强（材料、零部件、开发能力等），促使 Nano、Indigo 低价车销售量持续增长，根据印度汽车零件制造商协会（The Automotive Component

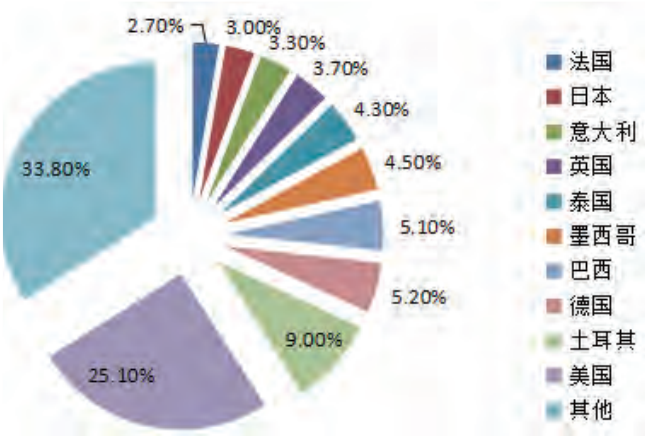

图 9 印度汽车零部件主要出口国家与占比

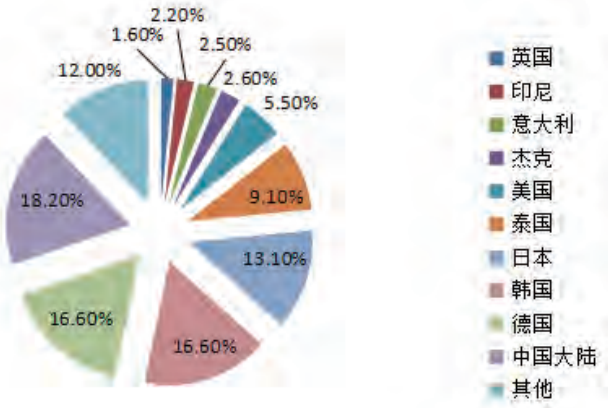

图 10 印度汽车零部件主要进口国家与占比

Manufacturers Association of India，ACMA）统计，2017 年印度景气良好，带动汽车零部件生产与内需增长，汽车零部件市场销售值 517.7 亿美元，较 2016 年增长 9.6%，预估 2018 年汽车零部件市场销售值 564.3 亿美元，较 2017 年增长 9.0%，图 7 是印度汽车零部件市场预测。

2017 年印度汽车零部件进口值 179.2 亿美元，出口值 131.9 亿美元，预估 2018 年印度经济持续稳健增长，厂商生产积极，汽车零部件进口值 196.9 亿美元，出口值 137.6 亿美元，印度零部件内需殷切，属于进口值大于出口值国家，图 8 所示，是印度汽车零部件进出口值预测。

2017 年印度汽车零部件（HS8708 出口值 44.6 亿美元）主要出口国家，计有美国（25.1%）、土耳其（9.0%）、德国（5.2%）、巴西（5.1%）、墨西哥（4.5%）等，前 5 大汽车零部件出口国家占 48.9%，图 9 是印度汽车零部件主要出口国家与占比。2017 年印度汽车零部件（HS8708 进口值 43.5 亿美元）主要进口国家，计有中国（18.2%）、德国（16.6%）、南韩（16.6%）、日本（13.1%）、泰国（9.1%）等，前 5 大汽车零部件进口国家占 73.6%，图 10 是印度汽车零部件主要进口国家与占比。

印度：全球汽车整车与零部件需求增长国家

展望未来印度经济持续稳定增长且居于金砖国家首位，汽车整车与零部件需求量增加，属于全球汽车整车与零部件需求增长国家，具有广大市场发展潜力，是仅次中国的人口与汽车产业消费的新兴市场，惟其制造生产技术、研发管理、物流、零部件调度甚至是产品良率仍有相当改进与增长空间，提供中国厂商很好的拓销场域，汽车零组件精密制造、快速成型技术、金属加工零组件与橡胶 / 塑料射出成型零部件都是值得投资布局品项。MFC