

輸送・ロジスティクス（1/3）



セクター概要

GDPおよび雇用 ¹	<ul style="list-style-type: none"> GDPの14% (2018-19年) 827万人 (2018-19年上半期)
政府支出 ²	17,000億インドルピー
市場規模 ³	2,150億米ドル (2020年)
世界ランキング ⁴	160カ国を対象とした2018年度物流パフォーマンス指標において第44位
物流費(GDPに対する割合) ⁵	13-14%
主要プロジェクト	“Bharatmala”プロジェクト（高速道路開発）、“Sagarmala”プロジェクト（水路・海岸線開発）、“DFC”プロジェクト（貨物専用鉄道建設）
FDI資金流入(全体に対する割合) ⁶	1.37%* (2000年4月 – 2019年12月)
貨物輸送 ⁷	年間約35億トン

*海運及び空運

輸送インフラへの影響

項目	低	中	高	不明	コメント
供給サイド					
主要な原材料の価格変動		✓			原材料コストの変動による短期的な影響
製造拠点の閉鎖		✓			資産活用の低下
資金繰り		✓			輸送インフラのため建設に必要な資金の存在
サプライチェーンの寸断		✓			原材料（建設資材等）供給における障壁により中影響
労働力	✓				労働力不足は短期的
輸入（該当する場合）					該当せず
需要サイド					
ロックダウンやその他制限による影響		✓			プロジェクトの遅延
消費者心理					該当せず
輸出（該当する場合）					該当せず

1. Sector overview, InvestIndia website, accessed on 26 March 2020

2. Union Budget Speech, Ministry of Finance, 1 February 2020

3. Economic Survey 2019-20, Ministry of Finance, Government of India, January 2020

4. Logistics Performance Index 2018, The World Bank, accessed on 26 March 2020

5. Debunking India's logistics myths, Mint, 23 March 2018

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

7. India Freight Traffic: Freight Originating, CEIC data, accessed on 25 March 2020

輸送・ロジスティクス (2/3)



公共輸送サービスへの影響

項目	低	中	高	不明	コメント
供給サイド					
主要な原材料の価格変動	✓				燃料価格低下の影響（影響度合いは低い）
製造拠点の閉鎖			✓		資産活用の低下
資金繰り			✓		負債への対応
サプライチェーンの寸断					
労働力	✓				労働力は懸念事項でない
輸入（該当する場合）					該当せず
需要サイド					
ロックダウンや その他制限による影響			✓		人為的な需要削減（政府政策）
消費者心理			✓		消費者心理の影響有り
輸出（該当する場合）					該当せず

ロジスティクス・貨物サービスへの影響

項目	低	中	高	不明	コメント
供給サイド					
主要な原材料の価格変動	✓				燃料価格低下の影響のポジティブな影響
製造拠点の閉鎖			✓		貨物量低下の影響
資金繰り			✓		運転資本・負債への対応
サプライチェーンの寸断			✓		貨物量への影響
労働力	✓				日常のサービスへの影響
輸入（該当する場合）			✓		貨物量への影響
需要サイド					
ロックダウンや その他制限による影響			✓		貨物量・売上への影響
消費者心理					該当せず
輸出（該当する場合）			✓		貨物量・売上への影響

輸送・ロジスティクス（3/3）



顕在化した、または潜在的な影響

- 輸送・ロジスティクスは必需と見なされるセクターであるが、供給が需要よりも非常に少ない。
- 短期的には原油価格の低下がポジティブな影響を与えると見込まれる。
- インフラプロジェクトのペースは中期的にペースが落ちる可能性が考えられ、時間軸やコストの予算超過になり得る。
- 様々なセクターにおける生産の低下によりロジスティクスへの需要は低下するため、輸送や倉庫業や貨物輸送業といった各種ロジスティクスサービスの価格の加工圧力が発生すると考えられる。
- 例年2月、3月に見られる貨物輸送量の上昇は減速するとともにモンスーンの時期まで後ろ倒しになることが見込まれる。モンスーン明、消費者の元で貯まったものと祝祭シーズンの関係で需要は増大すると考えられる。
- 輸送・ロジスティクスセクター全体において、短期的には資産活用は低下すると見られる。
- 輸送・ロジスティクスが必需セクターであることから規制等の労働力への影響は少ないと考えられる一方、日々の賃金については短中期的に逆風となる影響を受け、需要が回復した後にのみ元通りになると考えられる。
- 輸送・ロジスティクスセクターは非常に運転資本集約的であると言える。キャッシュフローへの影響から、短中期的に需要の減少はサービス実施の障壁になると見込まれる。これにより本セクターにおける裁量支出は減少すると考えられる。
- 都市部公共輸送の利用者減少によりMRTS(大量高速輸送システム)、STRC(州道路輸送事業)、タクシー配車業等において資産活用は低下が発生し、売上やオペレーションにも悪影響が見込まれる。
- 健康面のリスクを鑑み人々が公共輸送の利用に慎重になることで、自家輸送利用の大きな拡大が予想される。
- 内国商業及び輸出入ともに生産減少に起因する需要の縮小により、短期的に見て、トラック業界には目先の悪影響が見込まれる。
- 湾運事業においても出入りの減少が見込まれ、短中期的に全体的な稼働率・資産活用率売上の低下が発生し得る。
- 貨物輸送量の減少により道路・鉄道インフラの活用率の低下が見込まれる。
- 倉庫、インランドデポ、多目的物流ハブ等の保管施設における貨物量や売上は、輸出入や内国商業に依存するため、減少が予想される。

推奨される主要な政策提言

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">• 提出・申告期限の延長や書面上の記入事項の削減• 短期的な税務上の恩恵	<ul style="list-style-type: none">• コンプライアンス対応における手続きのデジタル化
財務状況の健全化	<ul style="list-style-type: none">• 短期的な運転資本・負債返済に関する銀行業界からの理解・サポート	<ul style="list-style-type: none">• 利息支払い時期の延期、返済猶予期間の拡大等、既存ローンの条件の緩和
最終消費者支援	<ul style="list-style-type: none">• セクターの減速の影響を受けた日雇い労働者への直接便益移転	<ul style="list-style-type: none">• 輸送・ロジスティクスサービス全般に係り価格上限の設定等を通じた公正かつ透明性のある価格設定
輸送ガイドライン	<ul style="list-style-type: none">• 安全で衛生的な輸移動に関する統一的な対策のための目下のガイドライン• 購入済みのチケットがキャンセルとなったケースでの乗客の取り扱いやロックダウン終了後の再予約・予約変更に関する対応	<ul style="list-style-type: none">• 政策を通じたサポートや衛生的移動に関する標準規定の策定