

# 汽车报告之印度篇

起大早赶晚集，机遇挑战并存

——国投期货印度汽车深度报告

2024年12月11日

# 目录

1. 印度汽车发展简史.....	2
2. 印度汽车生产趋势.....	3
2.1.乘用车产量.....	4
2.2.商用车产量.....	5
2.3.两轮车产量.....	6
2.4.三轮车产量.....	6
3. 印度汽车内需趋势.....	8
3.1.乘用车国内销量.....	9
3.2.商用车国内销量.....	10
3.3.两轮车国内销量.....	10
3.4.三轮车国内销量.....	11
4. 印度汽车出口趋势.....	13
4.1.乘用车出口量.....	14
4.2.商用车出口量.....	15
4.3.两轮车出口量.....	15
4.4.三轮车出口量.....	16
5. 印度橡胶市场需求.....	18
6. 印度机遇与挑战.....	20
6.1.未来机遇.....	20
6.2.面临挑战.....	21

## 胡华钊 高级分析师

从业资格证号：F0285606

投资咨询号：Z0003096

### 近期相关报告：

《橡胶走势分化，价差或将回归——国

投期货橡胶策略报告 20241114》

《天然橡胶市场异动简评——国投期

货橡胶点评报告 20240918》

《国投安信期货合成橡胶专题报告：

成本推动，预期转好 20240612》

继 2023 年撰写的《20 号胶与汽车联动，NR 期货与产业共生—国投安信期货深度报告--23.10.11》和《国投安信期货汽车专题报告：三十年，大时代，大周期--23.12.28》两篇报告之后，2024 年我们深入研究印度汽车产业发展历史、现状、机遇与挑战，主要从生产、内销和出口三个角度展开，并介绍上游橡胶需求。值得一提的是，印度汽车制造商协会(SIAM) 统计的印度汽车产业口径包括乘用车、商用车、两轮车和三轮车等，SIAM 以及印度橡胶工业协会(AIRIA)的年度数据均为财政年度，即每年 4 月 1 日至次年 3 月 31 日。

## 1. 印度汽车发展简史

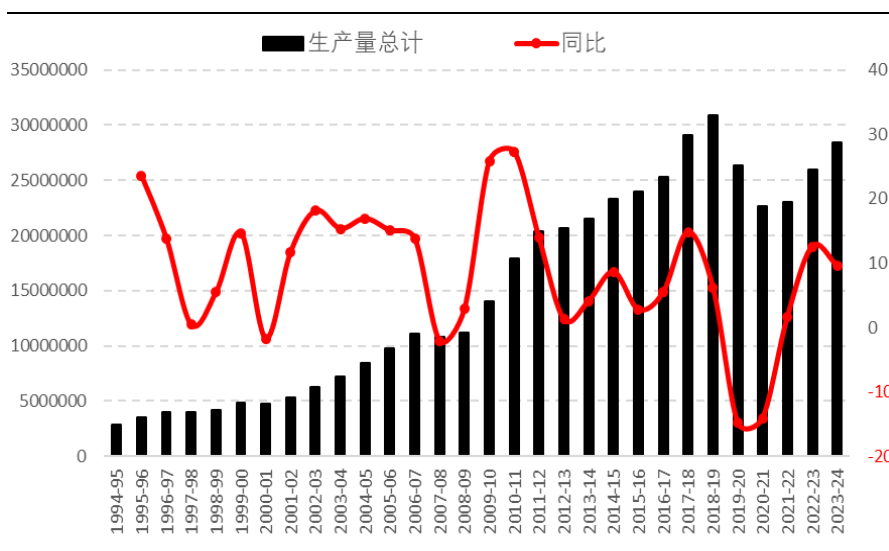
印度汽车产业发展萌芽于 20 世纪 40 年代，在亚洲是继日本之后的第二个制造汽车的国家，也是远远早于中国加入世界贸易组织(WTO)的国家之一。随着第二次世界大战结束，印度也彻底摆脱殖民地统治，于 1947 年 8 月 15 日独立，1950 年 1 月 26 日印度成立共和国，并且仍为英联邦成员。随后印度汽车工业发展开始艰难起步，在 1983 年以前政府实施严格保护的“国有化”计划经济发展战略，外企必须与本土企业配套，进口也实施严格的配额制度，导致印度汽车发展比较缓慢，主要局限于商用车领域。1984 年开始进入变革期，推行以“企业为中心”的经济政策，逐步放开汽车市场限制，个别外资车企开始以合资公司的形式进入。1990 年印度出现严重的国际收支危机和苏联开始解体，1991 年 7 月印度开始实施“以市场为中心”全面经济改革，放松对工业、外贸和金融等部门的管制，其中 1993 年印度政府取消了乘用车的生产许可证制度。随着印度经济自由化、市场有条件开放化、关税和消费税降低，美国、韩国和日本等跨国车企纷纷涌入，竞争愈演愈烈。2000 年以来印度全面放开国内市场，政府随后取消进口限制和允许外商全资控股，跨国车企纷纷选择独立，一边抢占本地市场，一边拓展海外市场，印度汽车产业进入了快速发展阶段。

纵观全球主要国家汽车工业发展，印度汽车产业发展历史似乎可以用一句中国俗语来概括，“起个大早，赶个晚集”，前者主要受益于殖民地时期宗主国，后者可能与制度改革滞后、发展模式选择欠佳、内部社会自然环境和外部环境变化密切相关。

## 2. 印度汽车生产趋势

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度汽车总产量大约从 284 万辆增加至 2844 万辆，三十年增幅高达 902.2%，年均复合增长率(CAGR)为 8%。期间出现大幅下滑的年份大多数是外部冲击，比如 1997 年 7 月亚洲金融风暴席卷泰国并波及到亚洲各国，1997-98 财年印度汽车总产量同比仅增长 0.4%；2007 年 8 月美国次贷危机席卷美欧日等发达国家并且引发全球金融危机，2007-08 财年印度汽车总产量同比下滑了 2.1%；2009 年 12 月希腊债务危机爆发随后升级为欧洲债务危机，2011-2012 年危机明显恶化，一直到 2013-2014 年危机才逐渐解除，印度汽车产量同比增速逐渐高位回落至 2012-13 财年的 1.3%；2019 年 12 月份新型冠状病毒爆发，随后席卷全球，一直到 2022 年底才终结，2019-20 和 2020-21 财年印度汽车总产量同比分别下滑了 14.8%和 14%。综合来看，疫情灾难对印度汽车生产的负面影响远远超过前几轮危机，完全中断了此前一路高歌猛进的发展势头，目前印度汽车总产量仍然低于疫情爆发前的最高点 3095 万辆和次高点 2909 万辆，说明依然没有恢复到之前的发展水平。

图 1：印度汽车总产量及其同比（辆，%）



资料来源：SIAM，国投期货

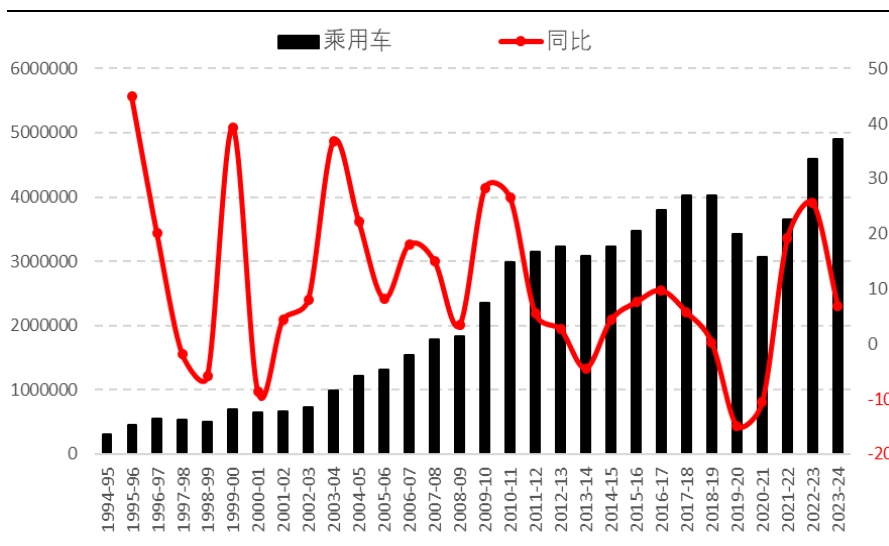
按照产量分布来看，在过去三十年中，印度乘用车产量占比在 11-22%之间波动，商用车占比在 3-7%，

两轮车占比高达 74-81%，三轮车占比 3-6%。由此可见，一直以来两轮车绝对是印度最主要的车辆类型。

## 2.1.乘用车产量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度乘用车产量大约从 31 万辆增加至 490 万辆，三十年增幅高达 1462.4%，年均复合增长率(CAGR)为 9.6%。其中，亚洲金融危机期间印度乘用车产量同比分别下滑 1.9%和 5.9%；2000 年 4 月起印度全国范围内执行欧 I 排放标准和 2001 年主要城市开始执行欧 II 排放标准，2000-01 财年印度乘用车产量同比下滑 8.7%；2005 年 4 月起印度全国范围内执行欧 II 排放标准和主要城市开始执行欧 III 排放标准，2005-06 财年印度乘用车产量同比增长明显放缓至 8.2%；全球金融危机 2008-09 财年印度乘用车产量同比增长大幅放缓至 3.4%；2010 年 4 月起印度全国范围内执行欧 III 排放标准和主要城市开始执行欧 IV 排放标准，叠加 2009 至 2014 年欧债危机，印度乘用车产量同比由 2010-11 财年的 26.5%逐年回落至 2013-14 财年的-4.4%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 和 2020-21 财年印度乘用车产量同比分别下滑 15%和 10.6%，降幅创出历史新低，不过印度乘用车生产韧性十足，目前产量已经迭创新高，已经彻底摆脱疫情造成的负面影响。

图 2：印度乘用车产量及其同比（辆，%）

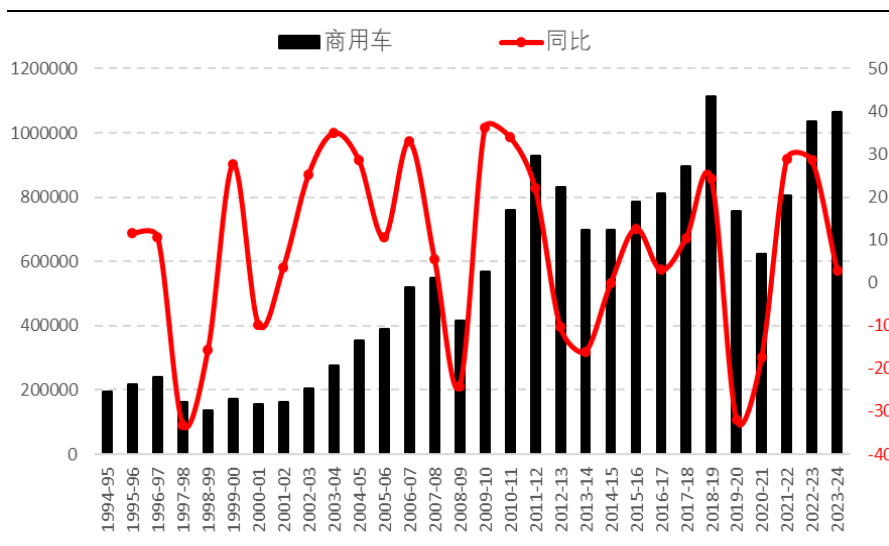


资料来源：SIAM，国投期货

## 2.2.商用车产量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度商用车产量大约从 20 万辆增加至 107 万辆，三十年增幅高达 446.9%，年均复合增长率(CAGR)为 5.8%，整体波动幅度巨大。其中，亚洲金融危机期间印度商用车产量同比分别下滑 33.1%和 15.5%；2000 年 4 月起印度全国范围内执行欧 I 排放标准和 2001 年主要城市开始执行欧 II 排放标准，2000-01 财年印度商用车产量同比下滑 9.7%；2005 年 4 月起印度全国范围内执行欧 II 排放标准和主要城市开始执行欧 III 排放标准，2005-06 财年印度商用车产量同比增长明显放缓至 10.6%；全球金融危机 2008-09 财年印度商用车产量同比下滑 24.1%；2010 年 4 月起印度全国范围内执行欧 III 排放标准和主要城市开始执行欧 IV 排放标准，叠加 2009 至 2014 年欧债危机，印度商用车产量同比增长由 2010-11 财年的 34%逐年回落至 2013-14 财年的-16.1%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 和 2020-21 财年印度商用车产量同比分别下滑 32%和 17.6%，目前印度商用车产量虽然重新回到 100 万辆一线关口上方，但是依然低于疫情爆发前高点的 111 万辆，似乎尚未完全摆脱疫情造成的负面影响。

图 3：印度商用车产量及其同比（辆，%）

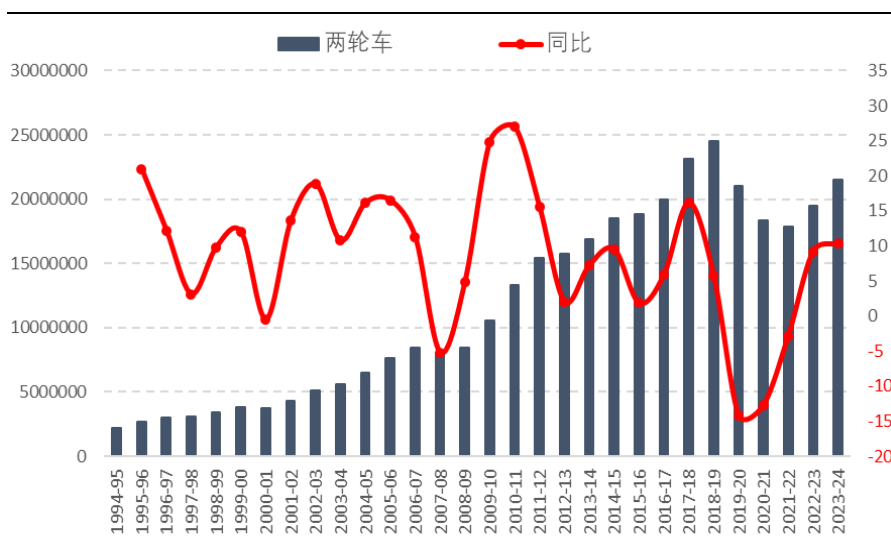


资料来源：SIAM，国投期货

### 2.3.两轮车产量

目前印度已经超过中国，成为世界最大的两轮车生产国。印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度两轮车产量大约从 220 万辆增加至 2147 万辆，三十年增幅高达 877.9%，年均复合增长率(CAGR)为 7.9%。其中，亚洲金融危机 1997-98 财年印度两轮车产量同比增长明显放缓 3.1%；全球金融危机 2007-08 财年印度两轮车产量同比下滑 5.2%；欧债危机升级后印度两轮车产量同比增长由 2010-11 财年的 27%逐年回落至 2012-13 财年的 2.1%；新冠肺炎疫情 2019-20 至 2021-22 财年印度两轮车产量同比分别下滑 14.2%、12.8%和 2.9%，连续三年下滑且同比降幅最大，反映疫情灾难对其影响远超前几轮危机，目前印度两轮车产量远远低于疫情前最高点的 2450 万辆和次高点的 2316 万辆，依然处于疫情造成的负面影响中，整体复苏进程表现最差。

图 4：印度两轮车产量及其同比（辆，%）



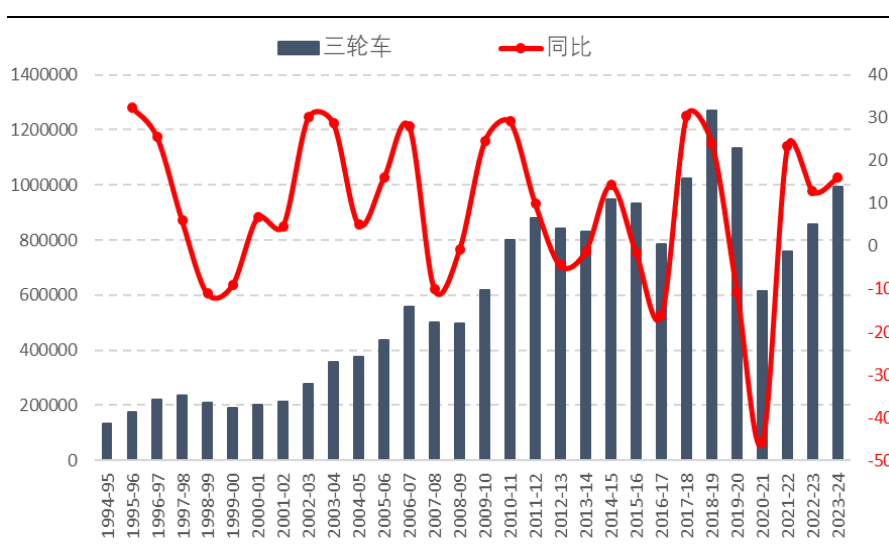
资料来源：SIAM，国投期货

### 2.4.三轮车产量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度三轮车产量大约从 13 万辆增加至 99 万辆，三十年增幅高达 645.5%，年均复合增长率(CAGR)为 6.9%。其中，亚洲金融危

机爆发后两个财年印度三轮车产量同比分别下滑 11%和 9%；全球金融危机爆发后两个财年印度三轮车产量同比分别下滑 10%和 0.7%；欧债危机爆发升级后两个财年印度三轮车产量同比分别下滑 4.5%和 1.2%；新冠肺炎疫情两个财年印度三轮车产量同比分别下滑 10.7%和 45.8%，降幅创出历史新低，生产量几乎腰斩。虽然印度三轮车产量持续回升，但是目前依然远低于疫情前最高点的 127 万辆，仍然处于疫情造成的负面影响中，不过复苏进程早于、快于并强于两轮车市场。

图 5：印度三轮车产量及其同比（辆，%）



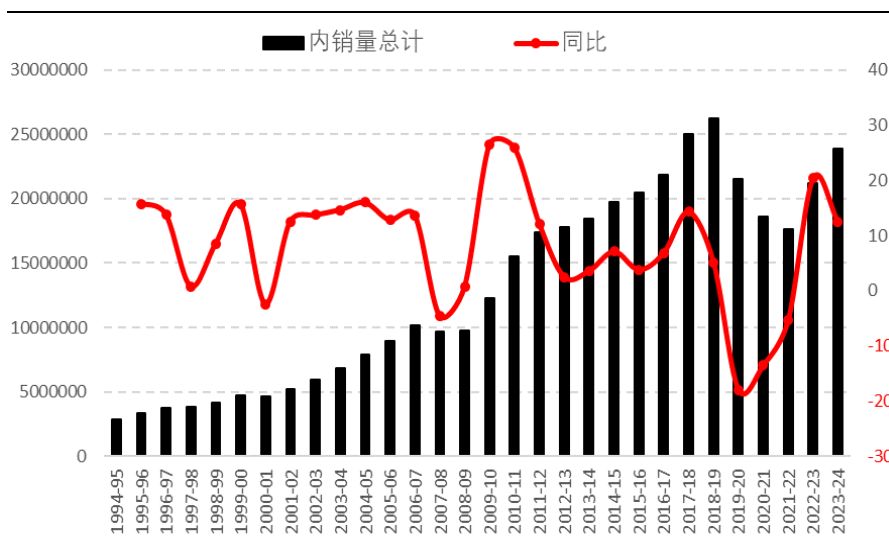
资料来源：SIAM，国投期货



### 3. 印度汽车内需趋势

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度汽车国内总销量大约从 286 万辆增加至 2385 万辆，三十年增幅高达 734.9%，年均复合增长率(CAGR)为 7.3%。其中，亚洲金融危机期间印度汽车国内总销量同比增长回落至 0.8%；印度执行车辆排放标准，2000-01 财年印度汽车国内总销量同比下滑 2.5%；全球金融危机 2007-08 财年印度汽车国内总销量同比下滑 4.6%；印度执行车辆新排放标准和欧债危机蔓延，印度汽车国内总销量同比增长由 2010-11 财年的 26.4%逐年回落至 2012-13 财年的 2.5%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 至 2021-22 财年印度汽车国内总销量同比分别下滑 18%、13.6%和 5.4%。综合来看，疫情灾难对印度汽车需求的负面影响远远超过前几轮危机，同比降幅创新低且连续三年下滑，并且中断了此前一路高歌猛进的发展势头，目前印度汽车国内总销量也明显低于疫情前高点的 2627 万辆和次高点的 2498 万辆，似乎尚未完全摆脱疫情造成的负面影响。

图 6：印度汽车国内总销量及其同比（辆，%）



资料来源：SIAM，国投期货

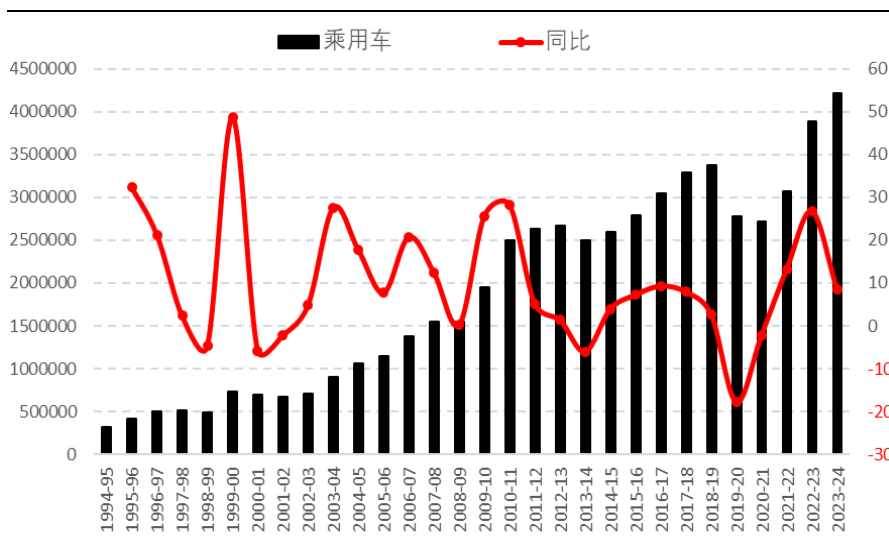
按照国内销量分布来看，在过去三十年中，印度乘用车销量占比由 11% 逐渐上升至 18%，商用车占比由 7% 逐渐回落至 4%，两轮车占比在 75% 至 81% 之间小幅波动，三轮车占比由 5% 逐渐回落至 3%。由此

可见，虽然乘用车销量市场份额有所提升，但是两轮车自始至终是印度最主流的交通工具。

### 3.1.乘用车国内销量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度乘用车国内销量大约从 32 万辆增加至 422 万辆，三十年增幅高达 1235.6%，年均复合增长率(CAGR)为 9%。其中，亚洲金融危机爆发后两个财年印度乘用车国内销量同比分别回落至 2.3%和-4.7%；2000 年 4 月起执行车辆排放标准后两个财年印度乘用车国内销量同比下滑 5.9%和 2.4%；2005 年 4 月起执行车辆新排放标准，2005-06 财年印度乘用车国内销量同比增长明显放缓至 7.7%；全球金融危机 2008-09 财年印度乘用车国内销量同比下滑 0.2%；2010 年 4 月起执行新排放标准，叠加 2009 至 2014 年欧债危机升级，印度乘用车国内销量同比增长由 2010-11 财年的 28.2%逐年回落至 2013-14 财年的-6.1%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 和 2020-21 财年印度乘用车国内销量同比分别下滑 17.9%和 2.2%，降幅创出历史新低，不过印度乘用车国内市场需求复苏比较迅速，并且国内销量迭创历史新高，成功突破 400 万辆一线关口，早已经摆脱了疫情造成的负面影响，预示着未来乘用车市场发展潜力巨大。

图 7：印度乘用车国内销量及其同比（辆，%）

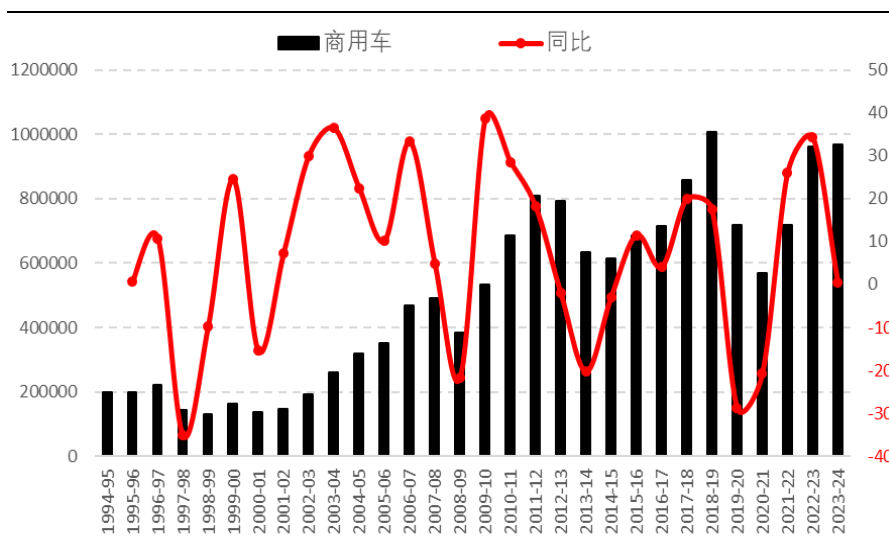


资料来源：SIAM，国投期货

### 3.2.商用车国内销量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度商用车国内销量大约从 20 万辆增加至 97 万辆，三十年增幅高达 387.4%，年均复合增长率(CAGR)为 5.4%。其中，亚洲金融危机爆发后两个财年印度乘用车国内销量同比分别下滑 35.1%和 9.7%；2000 年 4 月起执行车辆排放标准后 2000-01 财年印度商用车国内销量同比下滑 15.5%；2005 年 4 月起执行车辆新排放标准，2005-06 财年印度商用车国内销量同比增长明显放缓至 10.2%；全球金融危机 2008-09 财年印度商用车国内销量同比下滑 21.7%；2010 年 4 月起执行新排放标准，叠加 2009 至 2014 年欧债危机升级，印度商用车国内销量同比增长由 2010-11 财年的 28.6%逐年回落至 2013-14 财年的-20.2%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 和 2020-21 财年印度商用车国内销量同比分别下滑 28.8%和 20.8%，不过印度商用车国内市场需求复苏后劲略显不足，目前国内销量达不到 100 万辆关口，低于疫情前最高点的 101 万辆。

图 8：印度商用车国内销量及其同比（辆，%）



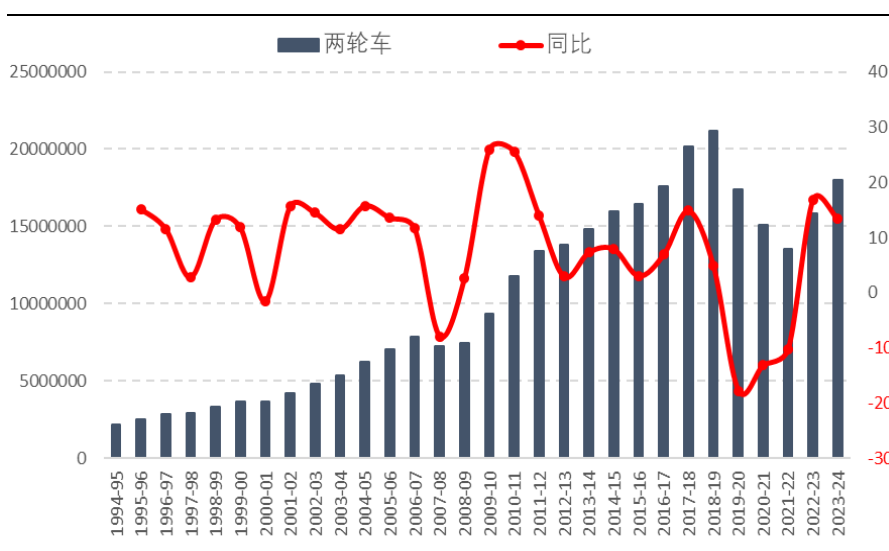
资料来源：SIAM，国投期货

### 3.3.两轮车国内销量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度两轮车国内销量

大约从 221 万辆增加至 1797 万辆，三十年增幅高达 713.6%，年均复合增长率(CAGR)为 7.2%。其中，亚洲金融危机 1997-98 财年印度两轮车国内销量同比增长明显放缓至 2.8%；全球金融危机 2007-08 财年印度两轮车国内销量同比下滑 7.9%；欧债危机升级后印度两轮车国内销量同比增长由 2010-11 财年的 25.6% 逐年回落至 2012-13 财年的 2.9%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 至 2021-22 财年印度两轮车国内销量同比分别下滑 17.8%、13.2%和 10.3%。由此可见，疫情灾难对两轮车销量的影响也是超过过去几轮危机期间，与产量类似，销量也连续下滑且降幅创新低。虽然有政府对电动车的补贴，但是两轮车国内市场复苏也非常缓慢，目前国内销量还不到 1800 万辆，远远低于疫情前最高点的 2118 万辆和次高点 2020 万辆。

图 9：印度两轮车国内销量及其同比（辆，%）



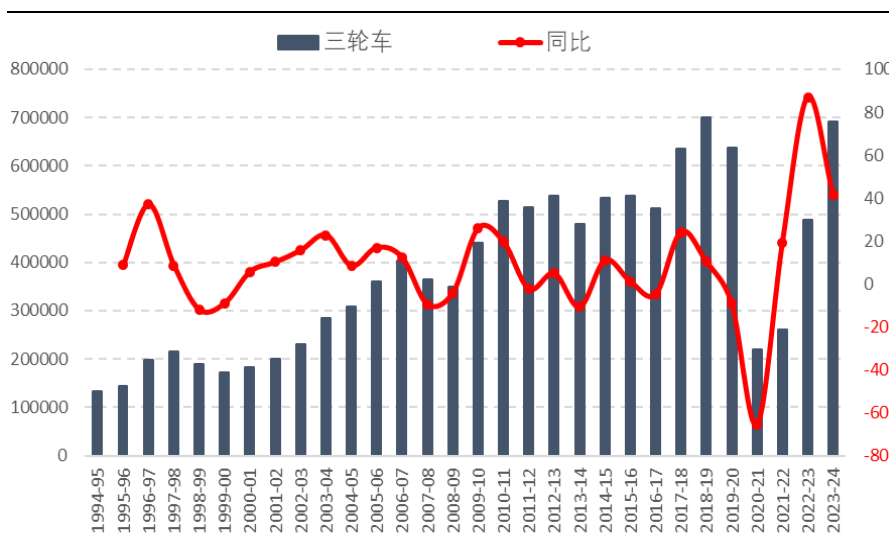
资料来源：SIAM，国投期货

### 3.4.三轮车国内销量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度三轮车国内销量大约从 13 万辆增加至 69 万辆，三十年增幅高达 419%，年均复合增长率(CAGR)为 5.6%。其中，亚洲金融危机升级后 1998-99 财年印度三轮车国内销量同比下滑 12.1%；全球金融危机 2007-08 财年印度三轮车国内销量同比下滑 9.7%；欧债危机升级蔓延，印度三轮车国内销量同比增长由 2010-11 财年的 19.4%逐年回

落至 2013-14 财年的-10.8%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 和 2020-21 财年印度三轮车国内销量同比分别下滑 9.1%和 65.6%，销量暴跌至 21 世纪初的水平。不过印度三轮车越来越受消费者青睐，加上政府对电动车的补贴，疫情后国内市场需求复苏也迅猛，国内销量略低于疫情前最高点的 70 万辆。

图 10：印度三轮车国内销量及其同比（辆，%）

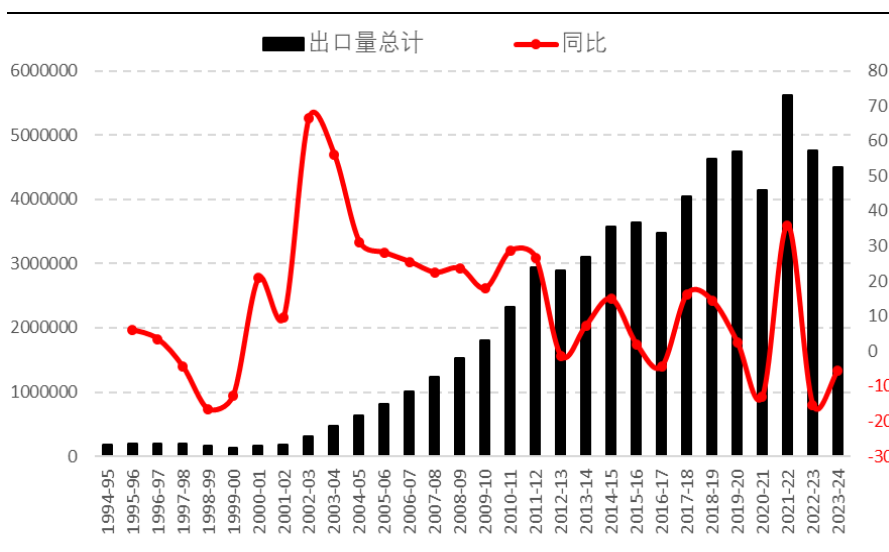


资料来源：SIAM，国投期货

## 4. 印度汽车出口趋势

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度汽车总出口量大约从 18 万辆增加至 450 万辆，三十年增幅高达 2364.8%，年均复合增长率(CAGR)为 11.3%。其中，亚洲金融危机后三个财年印度汽车总出口量同比分别下滑了 4.5%、16.6%和 12.6%；全球金融危机 2007-08 财年印度汽车总出口量同比增长放缓至 22.4%；欧债危机升级 2012-13 财年印度汽车总出口量同比下降 1.3%；新冠肺炎疫情蔓延 2020-21 财年印度汽车总出口量同比下滑 12.9%。综合来看，疫情对印度汽车出口的影响比较复杂，既有利，也有弊，疫情期间主要有利于两轮车和三轮车的出口，但不利于乘用车和商用车的出口，得益于前者内外供需错配的短暂红利，2021-22 财年印度汽车总出口量再创新高，猛然达到 562 万辆，同比增长高达 35.9%，随着短期利好结束，疫情过后出口量再度回落。

图 11：印度汽车总出口量及其同比（辆，%）



资料来源：SIAM，国投期货

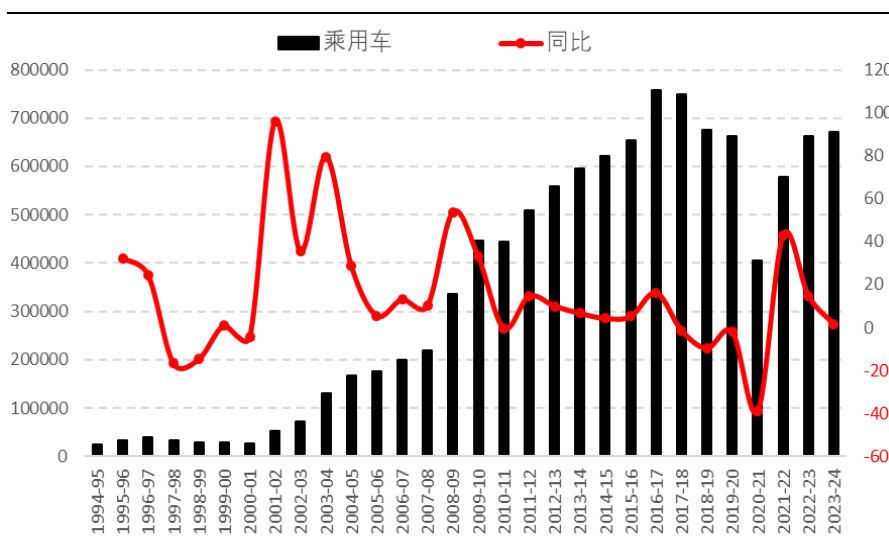
按照出口量分布来看，在过去三十年中，印度乘用车出口量占比由 2001-02 财年的 29% 逐渐下降至目前的 15%，商用车占比由 1994-95 财年的 8.7% 逐渐回落至目前的 1.5%，两轮车占比由 2003-04 财年的 55% 上升至目前的 77%，三轮车占比由 1995-96 财年的 16.6% 逐渐回落至目前的 6.7%。由此可见，印度

乘用车、商用车和三轮车出口量市场份额出现不同程度的下降，而两轮车出口量市场份额明显上升，一直是印度车辆最主要的出口类型，并且优势越来越明显。

#### 4.1.乘用车出口量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度乘用车出口量大约从 2.4 万辆增加至 67.2 万辆，三十年增幅高达 2684%，年均复合增长率(CAGR)为 11.7%。其中，亚洲金融危机后两个财年印度乘用车出口量同比分别下滑了 16.8%和 14.8%；全球金融危机 2007-08 财年印度乘用车出口量同比增长明显放缓至 10%；欧债危机升级后三个财年印度乘用车出口量同比增长逐年放缓至 4.2%；新冠肺炎疫情蔓延 2020-21 财年印度乘用车出口量同比进一步下滑了 38.9%，随后乘用车出口市场快速复苏，不过复苏后劲越来越不足，目前出口量略低于疫情前水平的 67.6 万辆，远低于历史最高点的 76 万辆(2016-17 财年)，可能主要与市场竞争力弱有关，尤其遭遇新兴势力电动车和智能车的冲击。

图 12：印度乘用车出口量及其同比（辆，%）

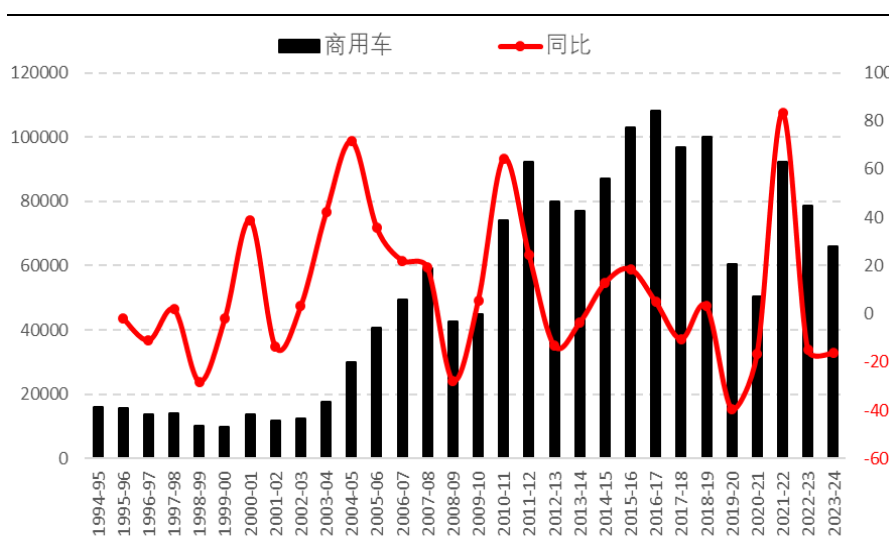


资料来源：SIAM，国投期货

## 4.2.商用车出口量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度商用车出口量大约从 1.6 万辆增加至 6.6 万辆，三十年增幅高达 314.4%，年均复合增长率(CAGR)为 4.9%。其中，亚洲金融危机爆发后 1998-99 财年印度商用车出口量同比下滑了 28.2%；全球金融危机爆发后 2008-09 财年印度商用车出口量同比下滑了 27.8%；欧债危机升级后两个财年印度商用车出口量同比分别下滑了 13.3%和 3.7%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 和 2020-21 财年印度商用车出口量同比分别下滑了 39.6%和 16.6%，下一财年商用车出口市场快速回暖，随后连续大幅回落，目前出口量远低于疫情前水平的 10 万辆，更低于历史最高点的 11 万辆(2016-17 财年)，可能也与市场竞争力弱有关。

图 13：印度商用车出口量及其同比（辆，%）



资料来源：SIAM，国投期货

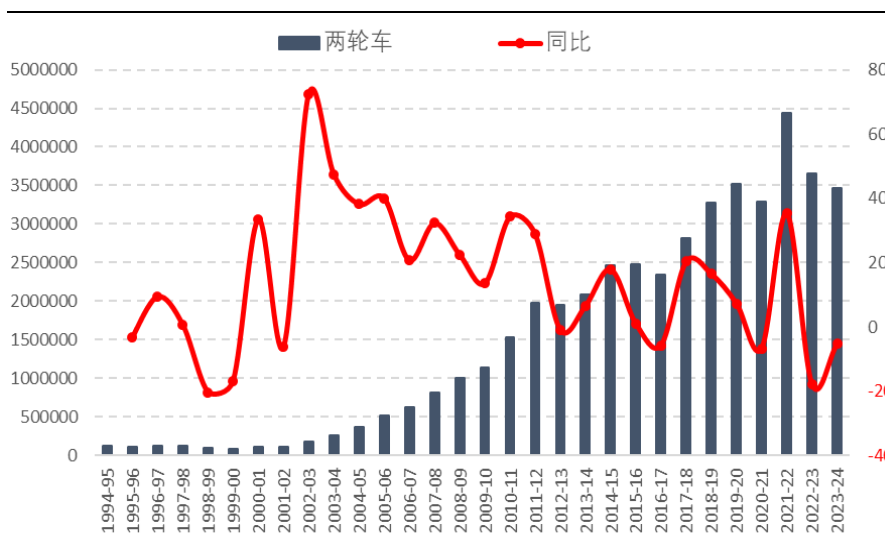
## 4.3.两轮车出口量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度两轮车出口量大约从 12 万辆增加至 346 万辆，三十年增幅高达 2840.1%，年均复合增长率(CAGR)为 11.9%。其中，亚洲金融危机爆发后 1998-99 财年印度两轮车出口量同比下滑了 20.3%；全球金融危机升级后印度两轮车出口



量同比增长高位放缓至 13.5%；欧债危机升级后印度两轮车出口量同比下滑了 1%；新冠肺炎疫情蔓延 2020-21 财年印度两轮车出口量同比下滑了 6.7%，不过疫情大大地改变了人们的出行方式，两轮车的比较优势凸显出来了，导致 2021-22 财年印度两轮车出口量创出了历史新高，达到了 444 万辆，同比增长高达 35.4%。随着疫情的结束，印度两轮车出口明显回落。

图 14：印度两轮车出口量及其同比（辆，%）

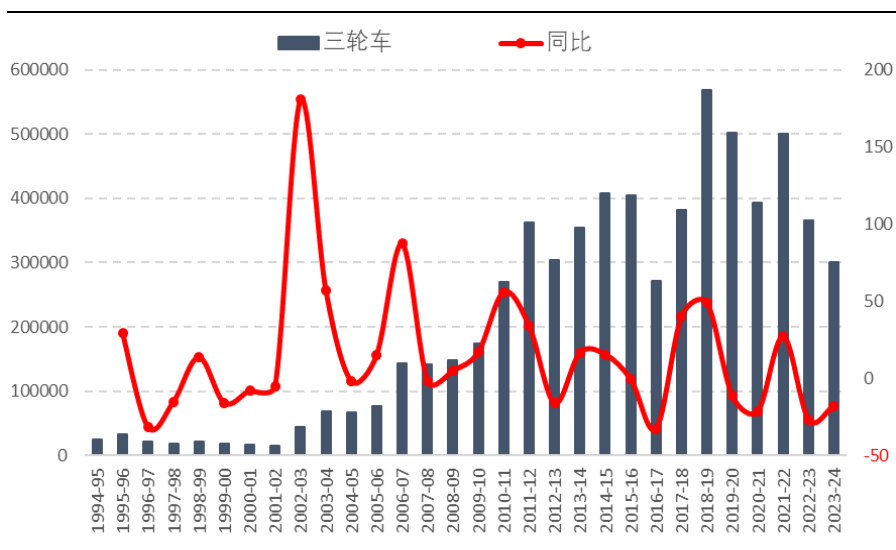


资料来源：SIAM，国投期货

#### 4.4.三轮车出口量

印度汽车制造商协会（SIAM）统计数据显示，从 1994-95 至 2023-24 财年期间，印度三轮车出口量大约从 2.5 万辆增加至 30 万辆，三十年增幅高达 1102.7%，年均复合增长率(CAGR)为 8.6%。其中，亚洲金融危机爆发后 1997-98 财年印度三轮车出口量同比下滑了 15.4%；全球金融危机爆发后 2007-08 财年印度三轮车出口量同比下滑了 1.9%；欧债危机升级后 2012-13 财年印度三轮车出口量同比下滑了 16.2%；新冠肺炎疫情蔓延 2019-20 和 2020-21 财年印度三轮车出口量同比分别下滑了 11.6%和 21.7%，下一财年出口快速回暖，不过随后快速下滑，目前出口量回落至中等水平，较疫情前 57 万辆的历史高点，下降了 27 万辆，降幅高达 52.8%。

图 15：印度三轮车出口量及其同比（辆，%）



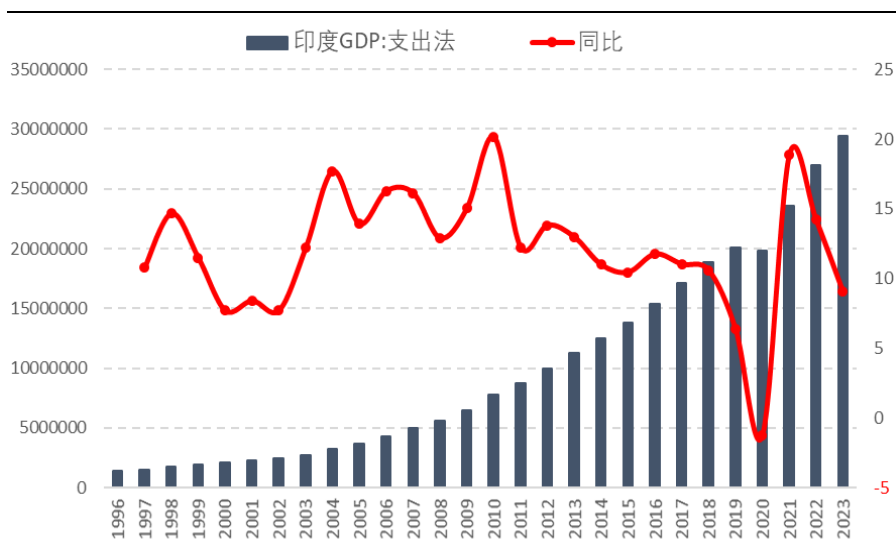
资料来源：SIAM，国投期货

印度汽车制造商协会（SIAM）最新数据显示，2024 年 4 月-9 月，印度汽车总出口量大约 253 万辆，同比增长 14%，其中乘用车总出口量大约 38 万辆，同比增长 12%；两轮车出口量大约 196 万辆，同比增长 16%。总体来说，2024-25 财年上半年印度汽车出口进一步回暖。

## 5. 印度橡胶市场需求

随着印度加快改革和经济不断发展，如今已经超过英国成为全球第五大经济体，城市化进程稳步推进，房地产和基础设施建设逐渐加快，家庭收入不断增长，消费者购买力随之增加，导致印度汽车产业及其配套产业也不断发展，印度橡胶市场需求总体保持较快增长的态势。

图 16：印度国内生产总值 GDP 及其同比（千万印度卢比，%）

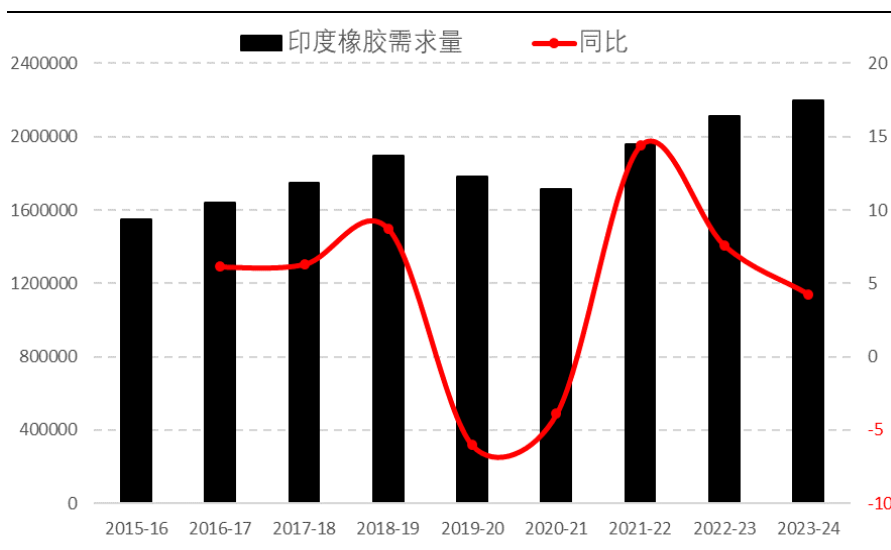


资料来源：印度统计局，国投期货

不过，新冠肺炎疫情对印度经济和汽车产业造成的巨大冲击，也反映到上游的橡胶产业变化中。印度橡胶工业协会 (AIRIA) 统计数据显示，疫情期间印度天然橡胶和合成橡胶总需求量同比分别下滑了 6% 和 3.9%，2021-2022 财年需求快速恢复至 196 万吨，同比增长 14.4%，并超过疫情前的水平，不过随后增速明显放缓，2023-24 财年印度天然橡胶和合成橡胶总需求量大约 200 万吨，同比增长进一步回落至 4.3%。

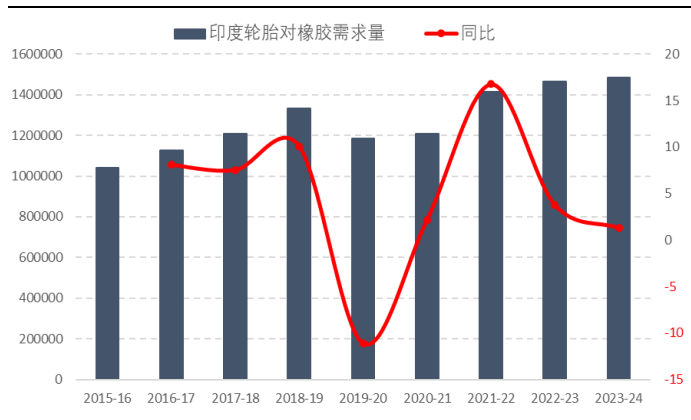
具体来看，疫情首先对轮胎行业形成较大冲击，随后对橡胶制品行业形成巨大冲击，2019-20 财年印度轮胎对橡胶需求同比下滑 11.1%，2020-21 财年印度普通橡胶制品对橡胶需求同比下滑了 15.9%。疫情过后，轮胎行业对橡胶需求增速逐年放缓，在总需求的占比由 72% 回落至 67.5%，而制品行业对橡胶需求保持较快的增长态势，在总需求的占比由 28% 上升至 32.5%。

图 17：印度橡胶需求量及其同比（吨，%）



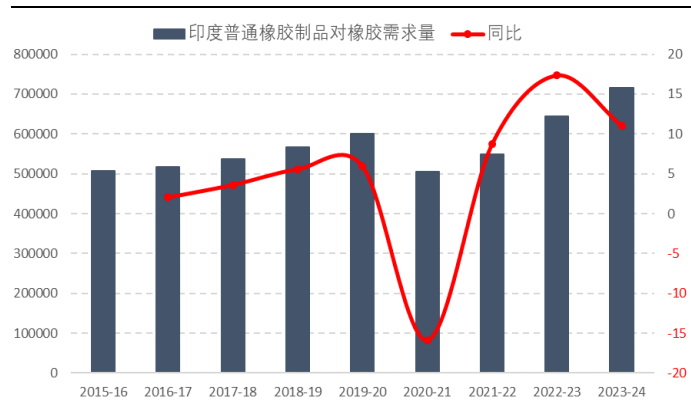
资料来源：AIRIA，国投期货

图 18：印度轮胎对橡胶需求量及其同比(吨，%)



资料来源：AIRIA，国投期货

图 19：印度橡胶制品对橡胶需求量及其同比(吨，%)



资料来源：AIRIA，国投期货

印度橡胶工业协会(AIRIA)最新统计数据显示，2024-25 财年以来，印度橡胶需求继续缓慢回暖，其中轮胎对橡胶市场需求明显回暖，强于制品对橡胶市场的需求增速。

## 6. 印度机遇与挑战

综上所述，汽车工业发展与社会经济制度改革和社会经济活动密切相关，尤其是意料之外的经济危机，债务危机、自然灾害等对实体经济和汽车工业发展冲击巨大，危机灾难过后，迎来了快速恢复期，之后又将重回常态期。比如 1997-1998 年亚洲金融风暴，2007-2009 年全球金融危机，2009-2013 年欧洲债务危机，以及 2019-2022 年全球新型冠状病毒灾难。通过研究，我们认为：

首先，随着国际化进程加速推进，全球越来越成为一个密切联系的整体，危机或灾难一旦爆发，个体很难独善其身。虽然印度并不是处于危机或灾难爆发的发源地和集中地，但是它们对印度汽车产业的影响也是巨大且深远的，金融危机、经济不景气和疫情等会导致消费者资产暴跌、可支配收入和市场信心下滑，汽车作为贵重、耐用且可选的消费品类势必首当其冲。

其次，危机或灾难爆发后，一般是生产首先恢复，其次是国内需求，最后是出口需求，印度汽车产业总体上也是经历这几个阶段。这一轮疫情灾难的负面影响对印度最大，远超之前的危机，汽车产业恢复也比较漫长，目前除了乘用车产销量完全恢复之外，商用车等其他车辆尚未回到疫情之前的发展水平。

再次，制度改革和政策变化对产业的影响也不可低估，大到印度经济制度市场化改革，中到印度汽车产业政策或规划改变，小到印度气体排放法规变化，都会或多或少影响生产者和消费者的行为。比如印度车辆排放标准执行前后，印度汽车市场也会发生巨大变化，执行前产销量大增，执行后产销量大降。另外，2017 年 4 月起印度全国范围内执行欧 IV 排放标准后，成为世界上第一个跳过欧 V 排放标准，直接跨越到欧 VI 排放标准(2020 年 4 月起执行)的国家，与此同时印度乘用车产量和出口量见顶回落，增速均逐渐放缓。

### 6.1. 未来机遇

整体来看，印度在汽车领域依然有比较优势，包括经济、资源、成本和政策等。

首先，虽然目前印度经济增长有所放缓，但是印度经济发展势头在主要国家中依然位居前列，印度政府一方面继续加大基建和房地产领域投资，另一方面大力推动制造业发展，鼓励外资流入。

其次，资源禀赋优势明显，人口规模和人口结构优势突出，城市化率依然偏低，市场发展潜力巨大。目

前，印度是世界上人口最多的国家，且未来依然保持增长的态势，劳动力人口年轻，劳动力成本较低。此外，原材料丰富，制造成本也比较低。

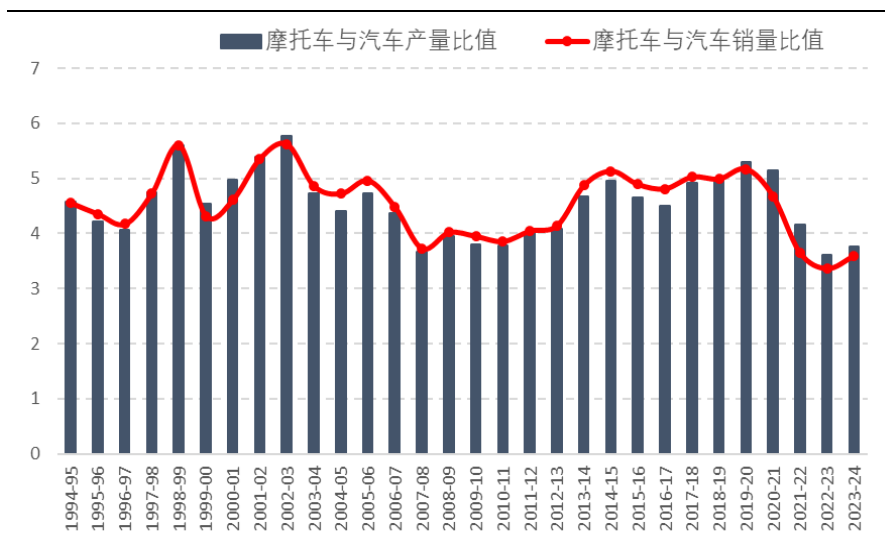
第三，印度政府继续对汽车产业出台有利的政策，出台《汽车发展规划》，鼓励外资加大投资，不断放松管制，给予优惠待遇等。随着全球政府掀起清洁能源革命、减少传统能源依赖，印度政府也开始致力于发展电动车，批准了关于实施“印度第二阶段电动车更快采用和制造”（FAME II）的计划提案，总预算大约1000 亿卢比，其中车辆补贴占 86%，基础充电设施则占 10%，持续时间为三年（自 2019 年 4 月 1 日至 2024 年 3 月）。继 FAME II 补贴计划结束，政府又推出了一项“2024 年电动交通促进计划”（EMPS）的短期计划。补贴期限为 4 个月，即 2024 年 4 月 1 日至 7 月 31 日。

## 6.2.面临挑战

印度汽车产业面临更深层次的巨大挑战是制度改革滞后、基础设施落后和文化观念保守。

首先，印度的社会分层系统，尤其是种姓制度，贫富差距逐渐扩大，二元经济结构稳定（工业占比仅四分之一，服务业是支柱产业，占比接近二分之一），对汽车和摩托车供需也呈现清晰的分层特征。

图 20：印度两轮/三轮车与四轮及以上车产销量的比值



资料来源：SIAM，国投期货

官方统计数据显示，印度汽车市场结构一直比较稳定，摩托车的市场份额总体保持在 80%附近。与此同时，印度两轮/三轮车与四轮及以上车产销量的比值在 3.6 至 5.6 之间波动，总体围绕 4.5 轴心上下窄幅波动，疫情期间两者比值不断走低，反映前者表现明显强于后者，说明印度始终还是以摩托车为主的市场，甚至城市中三轮车抢占了出租车的市场份额。未来，印度在汽车发展依然还有很漫长的一段路需要走，对橡胶的需求也远远没有彻底爆发。

图 21：印度货物和劳务税和附加补偿税

Goods & Services Tax (GST) rates applicable for vehicles as on 3rd May 2023. Is provided below:

Vehicle Category	GST	Compensation Cess	Total Tax Payable
Electric Vehicles	5%	NIL	5%
Hydrogen Fuel Cell Vehicles	12%	NIL	12%
Three Wheeled Vehicles	28%	NIL	28%
Two-Wheelers upto 350cc Engine	28%	NIL	28%
Two-Wheelers >350cc Engine	28%	3%	31%
Passenger Vehicles (Petrol, CNG, LPG) Upto 4m in length and Upto 1200cc engine	28%	1%	29%
Passenger Vehicles (Diesel) Upto 4m in Length and Upto 1500cc engine	28%	3%	31%
Passenger Vehicles (Upto 1500cc engine)	28%	17%	45%
Passenger Vehicles (Above 1500cc engine)	28%	20%	48%
Passenger Vehicles popularly known as SUVs (Above 4m in length, above >1500cc engine & ≥170 mm Ground Clearance)	28%	22%	50%
Hybrid Passenger Vehicles (upto 4m and upto 1200 cc engine Petrol) or (upto 4m and upto 1500 cc engine Diesel)	28%	NIL	28%
Hybrid Passenger Vehicles (Above 4m or above 1200 cc engine Petrol or above 1500 cc engine Diesel)	28%	15%	43%
Public Transport Vehicles: 10 – 13-seater	28%	15%	43%
Public Transport Vehicles > 13-seater and Commercial Goods Vehicles	28%	NIL	28%

资料来源：SIAM，国投期货

其次，虽然印度总理莫迪大力推进全面经济改革，但是实际效果低于预期，比如制造业基础依然薄弱，税收优势不太明显，将“汽车产品”直接定位为高端的奢侈消费品。2017 年 7 月印度实施税收改革，将多

达十种以上的间接税统一到单一的货物和劳务税 (Goods and Services Tax: GST) ，但是印度车辆总税率依然偏高，大概在 28-50%不等。除了征收货物和劳务税基本税率的 28%之外（是 5%、12%、18%和 28%四档中的最高的一档），还有附加补偿税(Compensation Cess)，其中运动型多用途车 22%，大排量轿车 20%，中排量轿车 17%，高排量两轮车 3%，10-13 座公交车 15%，三轮车、低排量两轮车和 13 座以上公交车均为 0%。

第三，为了保护本国汽车产业发展，印度汽车的贸易壁垒和投资壁垒非常高。印度一直以来对进口汽车征收超高关税，在世界上汽车高关税税率排名中位居前列。据了解，目前印度进口二手车关税 125%，乘用车整车到岸价低于 4 万美元以及排量 3.0L 以下的汽油车和 2.5L 以下的柴油车关税高达 70%，高于以上标准的关税 100%，散装 35%；商用车整车 40%，散装 25%；两轮车整车 50%，散装 25%。近期，为了推动印度电动车产业的快速发展，印度政府正在考虑对电动汽车进口关税大幅进行调整，有条件获得税收优惠，不过条件严苛，比如高额投资且本地生产，估计短期很难吸引相关投资者。虽然印度一些补贴政策直接促进了印度电动车需求，但是普及率仍然很低。

图 22：印度汽车进口关税

Criteria / Applicability	Import Duty in %
Used car import	125
Cars CBUs whose CIF value is more than \$ 40,000 or Petrol Engine > 3000 CC or Diesel engine > 2500 CC	100
Cars CBUs whose CIF value is less than \$ 40,000 and Petrol Engine < 3000 CC and Diesel engine < 2500 CC	70
Two-wheeler CBUs	50
Commercial Vehicle CBUs (Trucks & Buses)	40
CKD containing engine or gearbox or transmission mechanism in pre-assembled form but not mounted on a chassis or a body assembly (Passenger Vehicles)	35
CKD containing engine or gearbox or transmission mechanism in pre-assembled form but not mounted on a chassis or a body assembly (Two-wheelers)	25
CKD containing engine or gearbox or transmission mechanism in pre-assembled form but not mounted on a chassis or a body assembly (Commercial Vehicles)	25
CKD containing engine, gearbox and transmission mechanism not in a pre-assembled condition	15

资料来源：SIAM，国投期货



最后，随着国际贸易保护日益抬头，传统贸易格局不断调整，全球产业链加快分散转移，中东和欧洲地缘政治风险升温等外部环境似乎有利于印度等国家。

## 【免责声明】

国投期货有限公司是经中国证监会批准设立的期货经营机构，已具备期货投资咨询业务资格。本报告仅供国投期货有限公司（以下简称“本公司”）的机构或个人客户（以下简称“客户”）使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。如接收人并非国投期货客户，请及时退回并删除。

本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的资料、意见及推测只提供给客户作参考之用。本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的期货或期权的价格、价值可能会波动。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。客户不应视本报告为其做出投资决策的唯一因素。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容所导致的任何损失负任何责任。

本报告可能附带其它网站的地址或超级链接，本公司不对其内容的真实性、合法性、完整性和准确性负责。本报告提供这些地址或超级链接的目的纯粹是为了客户使用方便，链接网站的内容不构成本报告的任何部分，客户需自行承担浏览这些网站的费用或风险。

本报告的版权归本公司所有。本公司对本报告保留一切权利。除非另有书面显示，否则本报告中的所有材料的版权均属本公司。未经本公司事先书面授权，本报告的任何部分均不得以任何方式制作任何形式的拷贝、复印件或复制品，或再次分发给任何其他人，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。

## 国投期货研究院

北京市

地 址：北京市西城区广安门外南滨河路1号高新大厦12层

上海市

地 址：上海市虹口区杨树浦路168号17楼

公共邮箱：gtaxinstitute@essence.com.cn

国投期货研究院公众号



国投期货数据投研平台安卓版



国投期货数据投研平台 IOS 版

