



ESTONIA-INDIA
FORESIGHT
EXPORT • INVESTMENTS • KNOWLEDGE

Taustaraport

Logistikasektor ja -turg Indias: peamised trendid

Veebruar 2012

SISUKORD

SISSEJUHATUS: KASVAV JA KÜPSEV INDIA LOGISTIKASEKTOR	3
LOGISTIKAS KONKURENTS TIHE, KUID ARENGUBARJÄÄRIDE TÕTTU KULUD KÕRGED	4
MITMED TEGURID NÄITAVAD INDIA LOGISTIKA TULEVIKUKASVU POTENTSIAALI.....	5
RAHVUSVAHELISTES KAUBAVEDUDES PÕHIKOHT MERETRANSPORDIL.....	6
LENNUKAUBANDUSE POTENTSIAAL AVANEMAS JA TÄHTSUS TÕUSMAS	8
TIHEDA LIIKLUSEGA MAANTEED JA RAUDTEETEENUSED VAJAVAD ARENDAMIST.....	9
RAHVUSVAHELINE KAUBAVAHETUS JA LOGISTIKAVAJADUS ON GEOGRAAFILISELT KOONDUNUD SUURLINNADE JUURDE JA RANNIKUALADELE.....	10
INDIA VÄLISKAUBANDUS TERVIKUNA ON KIIRELT KASVAMAS	12
INDIA PEAMISED KAUBANDUSPARTNERID ON AÜE (DUBAI), USA, HIINA	13
KAUBAVAHETUS ON LÄHIRIIKIDEST SUURIM VENEMAAL JA BALTIMAADEST LÄTIL, KAUBANDUSBILANSS VALDAVALT POSITIIVNE	14
INDIA EKSPORT LÄHIRIIKIDESSE: RÕIVAD, TERAS, RAVIMID, ELEKTROONIKA, KA SÕIDUKID.....	15
BALTI RIIKIDE JA VENEMAA EKSPORT PÕHINEB VÄETISEL JA MAAVARADEL, SOOME-ROOTSI OMA ELEKTROONIKA- JA MASINATÖÖSTUSEL.....	16
EESTI SUUREMATE IMPORDIARTIKLITE HULGAS ON ELEKTROONIKA, TERAS (NII MASS KUI TOOTED) JA RIIDESEMED	17
EESTI EKSPORDIMAHU INDIASSE ANNAVAD PEAMISELT VÄETIS, PUIDUTOOTED JA ELEKTROONIKA	18
LISA. INDIA JA MAAILMA LOGISTIKASEKTORITE VÕRDLUS VÕTMENÄITAJATE SUHTES	19
VIIDATUD ALLIKAD	20

Sissejuhatus: kasvav ja küpsev India logistikasektor

India on kodus dunaamilisele ekspordile orienteeritud tööstussektorile ja kiirelt kasvavale tarbijaturule. Samas on paljud rahvusvahelised ettevõtted leidmas Indiat kui madala kuluga kvaliteetootmise baasi, liigutades sinna oma tootmist. Nemad on pannud aluse trendile logistika-teenust sisse osta, mis on ka kohalikele ettevõtetele levinud. Nii on **nõudlus logistikateenuste järele Indias kiirelt kasvamas**, mistõttu India majandust eesootav kiire kasvu jätkumine tähendab eriti tugevat kasvu kaubavahetusele ja logistikaäris.

India logistikasektor on oma turu suuruse ja tegutsejate tugevuse poolest sarnane Hiina, Türgi, Brasiilia ja Mehhiko turgudega:¹ alles **küpsemise järgus**. Endiselt on logistikateenused ebaefektiivsed (vt tabelit), mistõttu just kvaliteetsemat logistika-teenust üha rohkem vaja. Samas on Indias tekkimas juurde kaubavedudele spetsialiseerunud ettevõtteid, kes selles vallas uuendusi eest veavad. Teisalt on vaja tugevalt arendada taristut, mis on seni logistikasektori ja kogu majanduse suurimaks pudelikaelaks.

EL tervikuna on India suurimate kaubanduspartnerite hulgas. Samal ajal, kui India ja EL-i vahel käivad

läbirääkimised vabakaubanduskokkuleppele jõudmiseks², vaatab India kasvuootuses aga tulevikus rohkem uute turgude poole Aasias ja Aafrikas.

Statistika näitab siiski, et Eesti lähiriikidega on India kaubavahetus siiski hoogsalt kasvamas. Siinsed eksportöörid on oma võimalusi Indias alles leidmas ning India pool samuti siinseid turge alles avastamas. Kuigi maailma logistikasektori suured on India turul juba kohal ja enda ettevõtted tugevnemas, **jätkub seega nišše India kaubavoogude teenindamiseks – just Eesti lähiregioonis.**

Transportation & Logistics efficiency indicators	India	Global
Average truck speed (in kmph)	30 – 40	60 – 80 (including China)
Airport waiting time – Exports (in hours)	50	12
Airport waiting time – Imports (in hours)	182	24
Turnaround time at ports (in hours)	84	7 (Hong Kong & Singapore)
3PL share of logistics	9 – 10%	57% (USA)

Allikas: KPMG & CII. "Adding Wheels: Investing in the Indian transportation & logistics industry." 2010

Logistikas konkurents tihe, kuid arengubarjääride tõttu kulud kõrged

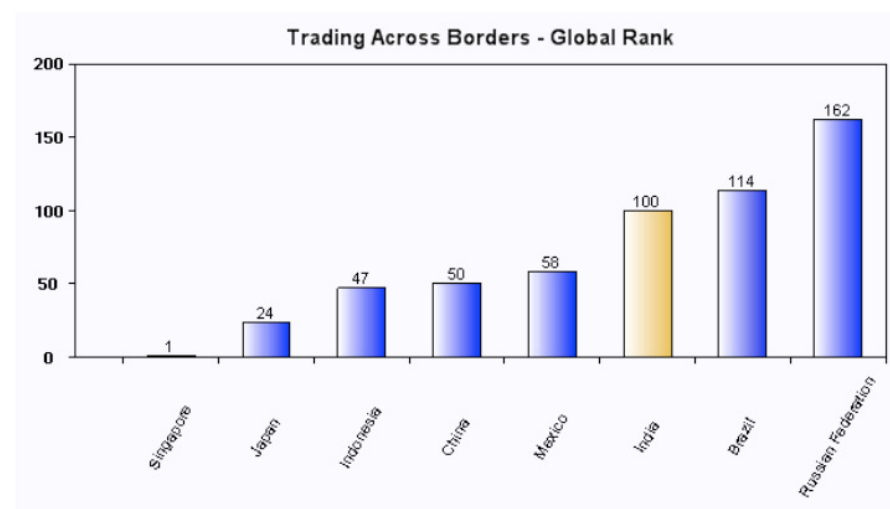
India turu suuruse ja atraktiivsuse tõttu on seal **logistika-äris konkurents tihe** ning seega tugevalt hinnapõhine. Pidevalt lisandub uusi kodumaiseid ja ka rahvusvahelisi tegijad. Kõik peamised välismaised kaubavedude korraldajad on juba kohal: nt DHL, APL, Maersk, Schenker, UTi Worldwide, FedEx. Kodumaistest on suurimad TCI Global, Gati, Safexpress, Om Logistics, AFL Logistics ning valitsuse omandis olevatest Shipping Corporation of India ja Air India.³ Logistikaseadmete tarnijatel on suur kauplemisjõud, sest neid on seni turul vähe olnud (kuigi tendents on kasvu suunas).⁴

Samas on **mitmeid tegureid, mis on logistikateenuste kasvu ja efektiivsust seni pärssinud**⁵:

- Kõrged tollid ja maksud, keskvalitsusest kohaliku administratsiooni tasandini
- Valitsuse poolt on eksportööridele vähem toetust kui teistes arengumaades, mis on hoidnud ekspordi arengut kohati tagasi
- Regulaativne raamistik on kaubavedajatele välja arendamata, tagajärjeks on sektori killustatus (10 suurema käes vaid 2% sektori tulust)
- Sadamad, lennujaamad, teed ja raudteed on praegu

juba ummistunud – eriti ebaefektiivne ja aeganõudev on sisemaatransport

Neist teguritest ehk bürokraatiast ja ummistustest tingitud viivituste ja kahjustuste tõttu on **kaubavedudel Indias väga kõrged kulud** - Maailmapanga hinnangul kaubavahetus konteineri kohta nt Hiinast 2x kallim.⁶ Seepärast on turul pidevalt kasvuruumi uuenduslikele ja kvaliteeti tagada suutvatele logistikateenuse pakkujatele.



Allikas: World Bank. Doing Business 2011: India.

Mitmed tegurid näitavad India logistika tulevikukasvu potentsiaali

Tulevikus on logistikaäris oodata Indias siiski tugevat kasvu, eelkõige tänu järgnevatele mõjuteguritele⁷:

1. India SKP kasv on seni kaasa toonud transpordi- ja logistikasektori 2x samaväärse suurenemise. Ekspordile suunatud majanduse puhul on India oodata rahvusvahelisele kaubandusele järgnevatel aastatel kasvu jätkumist - ligi 15% aastas (vt joonis).

Oodata on, et **just rahvusvahelised kaubaveod kasvavad üleüldisest India logistikasektorist 50% kiiremini**. Seda osalt India enda tootjate ekspordivõime tõttu (mida uue tööstuspoliitikaga valitsus tahab ka tugevalt tõsta) ning teisalt India tõusuga kõrgekvaliteedilise ja kuluefektiivse tootmise asupaigaks välisettevõtetele.

2. India firmad ostavad 52% oma logistikateenustest sisse, eriti transporti. Süveneb tendents keskenduda põhitegevusele, hoida kulusid kokku ja muuta väärtusahel paindlikumaks. Tekivad uued kaubavedudele spetsialiseerunud teenusepakujad, nii rahvusvahelised kui ka kodumaised.

3. Samas tõusevad väliskonkurentide arvu suurenedes nõudmised just maailmaklassiga logistiliste teenuste

järele, India ettevõtted õpivad samuti kvaliteeti hindama.

4. Toimuvad regulatiivsed muutused viivad erasektori kõrgema panuseni logistika majandamisse. Näideteks on raudteekonteinerite haru privatiseerimine või PPP programmid võtmesektorites (teed, sadamad, lennujaamad). Ühtne riiklik käibemaksusüsteem võib viia suurema konsolideerimise ja efektiivsuseni.

5. India valitsuse ambitsioonikad plaanid taristu arengusse panustada. 2012 algava viisaastakuplaani investeeringud transpordi- ja logistikataristu projektidesse kahekordistuvad võrreldes eelneva perioodiga.



India logistikasektor kahekordistub iga viie aasta tagant. Allikas: Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010

Rahvusvahelistes kaubavedudes põhikoht meretranspordil

6000 km looduslikku rannajoont tähendab, et **meretransport kannab India kaubavahetuse mahust 90% ja 70% selle väärtusest**. Põhilisteks (ja kiireima kasvuga) laevatavateks kaubasegmentideks on töödeldud toit, insenertooted, tekstiilid, keemiatooted, nafta ja gaas. Põllumajanduse ja värske kauba osa on järgmise viie aastaga kahekordistumas, kui sadamate taristu areneb.

13-st suuremast sadamast (läänerrannikul Mumbai, JNPT, Kandla, Mormugao, New Mangalore ja Cochin; idarannikul Kolkata, Haldia, Paradip, Vishakhapatnam, Chennai, Ennore ja Tuticorin) käib läbi kolmveerand merel veetavast kaubast. Neile lisaks on 187 väiksemat sadamat, (nt Mundra, Pipavav ja Calicut läänerrannikul ning Kakinada ja Gangavaram idarannikul).⁸

India on ka ise laevandusriik ja seda tõusvas joones. Seni asetseb India kaubalaevastik maailmas tonnaažilt teise kümne hulgas, kusjuures arengumaade seas ollakse esimesel kohal. Indiast tuleb 6% maailma meremeestest ja 1,7% laevadest, kuid ootuste kohaselt ehitatakse 2020. aastal Indias juba 15% maailma laevadest.

Välislaevandusfirmade käes on siiski seni **enamus rahvusvahelistest konteinervedudest**. Valitsus on samas

hakanud kodust laevandussektorit toetama (nt tulumaksu asemel lubatud palju väiksem tonnaažimaks).

Meretranspordi kasvu jätkuks on **samas vaja mitmeid takistusi ületada**^{9,10}:

- Sadamad töötavad ebaefektiivselt ja samas pea 100% täituvusega, tekitades pikki laadimis- ja ooteaegu (käitlemisvõime laeva kohta tunnus maailmaga võrreldes 2x aeglasem, kuid ooteaeg nt Hong Kongi sadamaga võrreldes 12x pikem) – samas on sadamaid antud rahvusvaheliste operaatorite kätte, nende taristu ja läbilaskmisvõime kasvamas
- Kõrged laevadega seotud tasud
- Avaliku sektori opereeritavate sadamate efektiivsus on nõrk – üha rohkem tuleb aga erasadamaid juurde
- Sadamate ümbrune teedevõrgustik on ebaadekvaatne, puudub piisav ühendus raudteedega (v.a. mõned valitud sadamad)
- Laonduse puudujäägid sadamates (eriti riknevate kaupade ladustamisel)
- Rannikuäärne laevandus ei ole seni välja arenenud - kuid uusi pakkujaid lisandumas



India peamised sadamad asuvad rannikul, lisaks joonisel näha rahvusvaheliste lennujaamade asukohad. Allikad: marspetrochem.com ja prokerala.com

Lennukaubanduse potentsiaal avanemas ja tähtsus tõusmas

Indias on kokku 20 rahvusvahelist lennujaama, neist 6 peamist suurlinnade juures (Delhi, Mumbai, Chennai, Kolkata, Bangalore ja Hyderabad). Sealjuures on Delhi ja Mumbai 15-25 miljoni reisijaga lennujaamade seasteeninduskvaliteedilt vastavalt teine ja kolmas maailmas.¹¹ India lennundussektor on maailma kümne olulisema lennundusturu seas ja kasvab kiirelt – nt 2004. ja 2007. aasta vahel reisijate arv kahekordistus, kaubavedu suurenes kolmandiku võrra). Sektori tuludest enamik tuleb seni toidu- ja tekstiilitööstusest, põllumajandusest, insenertoodetest ja keemiatööstusest.¹²

Õhukaubavedud suurenevad edaspidi 10-15% vahel aastas.¹³ Õhustranspordi arenedes tugevaks alternatiiviks kasvab selle osa rahvusvahelises kaubanduses toidu-, farmaatsia-, keemiakaupade ja IT-riistvara segmentides edaspidi kiiremini kui meretranspordil.¹⁴

Kiiremat arengut on seni tagasi hoidnud järgnevad tegurid^{15, 16, 17}:

- Tariifid on olnud paljude (madalama lisandväärtusega) eksporditööstuste jaoks liiga kallid
- Kaubavedud pole olnud India lennufirmadele prioriteet (pakivedu vaid väikestes kogustes ja mitmes järgus)

- Valitsus kontrollib rahvusvahelist pakivedu
- Lennujaamade juurde saab vaid maanteid mööda, mis piirab kaupadega ligipääsu
- Lennujaamade ooteajad on Indiast lendavatel kaupadel keskmiselt 50 tundi, impordi puhul 182 tundi (maailmas vastavalt 12 ja 24 tundi)

Neist takistustest ülesaamiseks ja õhustranspordi **potentsiaali avamiseks on soosivad tegurid**^{18, 19}:

- Valitsus uuendab kõiki lennujaamu. Koos Delhi ja Mumbai lennujaamade maailmatasemele viimisega tahab tsiviillennundusministeerium 2020. aastani investeerida kokku €21,5 mlrd.
- Investeeringute ja uute teenusepakujate tekkimise najal tõusev kauba vahendamise võimekus kõigi suuremate ja teise järgu linnade lennujaamades
- Õhukaubavedude pakujate kasvav turuletulek
- IT-, telekom-, kaubandus- ja farmaatsiatööstuse tõusev huvi ajakriitiliste kaubavedude vastu
- Ettevalmistamisel on eelnõu, mis lubab välismaistel lennuoperaatoritel India turule investeerida.²⁰ Lisaks lubatakse turule kodumaiseid eraoperaatoreid, nt avati Cochinis esimene (täiesti) eralennujaam.

Tiheda liiklusega maanteed ja raudteeteenused vajavad arendamist

Maanteedel veetakse India-siseselt tervelt 65% kaubast ja 85% reisijatest. India teedevõrgustik on suuruselt teine maailmas (jääb alla vaid USA-le). India kiirteed, mis moodustavad kõigest 2% kogu teedevõrgustikust, kannavad 40% liiklusest. Vaid 15% kogu maanteetranspordi sektorist on ametlikult registreeritud teenusepakkujad. Rahvusvahelistest tegijatest on suurimad DHL, Kühne & Nagel International AG, TNT ja N.V.²¹

India raudteevõrgustik on maailmas suuruselt neljas. Ka raudteel on India maailma neljas suurim kauba vedaja, kuid raudteed pole taristu ja toimimise puudujääkide tõttu seni maanteetranspordist tähtsamaks saanud. Raudteesektor moodustab India SKP-st 1,2% ning on põhiline suuremahuliste kaupade ja kaugreisijate vedaja. Iga päev liigub India raudteedel 13 miljonit reisijat ja 1,25 miljonit tonni kaupu. Raudteetransport kuulub valitsuse monopoli alla, kuigi üha rohkem kaasab riik erasektorit, kas siis avara alusel või (nt konteinerveol) teenust sisse ostes.²²

Siseriiklikus logistikas on **peamisteks murekohtadeks**^{23, 24}:

- Keskmise kauba liikumise kiirus maanteedel on 32 km/h (võrreldes arenenud turgude keskmisega 97 km/h). Paljud kiirteed on kaherealised ja suuremate

keskustega korralikult ühendamata.

- Osariigi piiride ületusel peavad veokid läbima piirikontrolli (raudteedel aeganõudvat piirikontrolli ei ole) – ühtne maksusüsteem on samas loomisel
- Laohooned ja logistikapunktid on väikesemahulised ja ajast maha jäänud, mistõttu mastaabisääst ei rakendu
- Raudteetranspordi maksud on kõrged, mistõttu ebaefektiivne maanteetransport tuleb odavam
- Tihti peetakse kaubaronge kinni reisirongide läbilaskmiseks, mis pikendab nende teelolekut

Siiski on töös **mitmeid algatusi, mis olukorda parandaksid:**

- Valitsus kavatses 2010-15 maanteede ehitamisele pühendada igal aastal senisest 19% rohkem, ehk keskmiselt €7 mlrd aastas.
- Ehitatakse tööstust teenindavad raudteekoridorid
- Tekkinud on uudsed lahendused seniste takistuste ületamiseks: nt proovimisel veokite laadimine vagunile, et rakendada mõlemat transpordiviisi²⁵
- Laomajandus on uuendamisel, nt Indian Railways rajab PPP abil modernseid logistikakeskusi üle riigi.

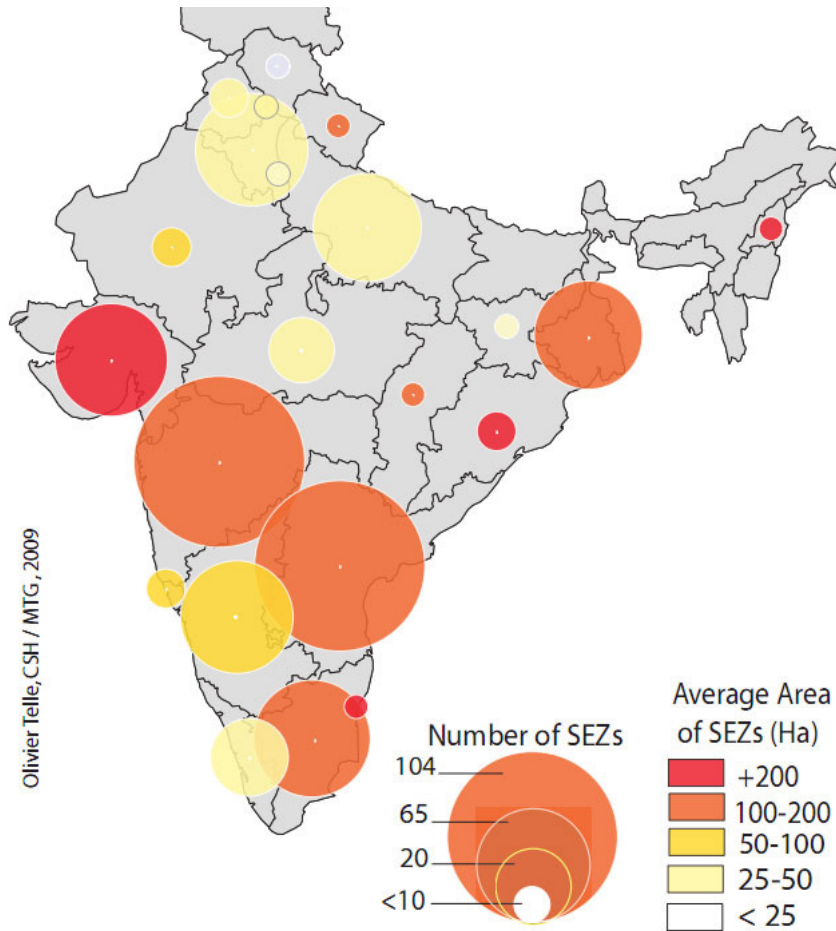
Rahvusvaheline kaubavahetus ja logistikavajadus on geograafiliselt koondunud suurlinnade juurde ja rannikualadele

Logistikasektori arengule aitavad kaasa tööstuse arendamiseks tehtavad **investeeringud tööstuspiirkondadesse, -koridoridesse, vabakaubandustsoonidesse ja erimaksustusega piirkondadesse**. Sellised piirkonnad on leidnud tööstuspoliitikas erilise rõhuasetuse nii oma tööstuse ülesehitamiseks kui ka välisinvesteeringute meelitamiseks, olles jätkuvalt riigijuhtide fookuses²⁶.

India oli esimene riik Aasias, kus asutati ekspordile suunatud tsoon (1965. a). 2008. a anti välja ametlikud lube 450 erimajanduspiirkonna (*Special Economic Zone, SEZ*) arendamiseks,²⁷ millest on hetkel töötamas 143.²⁸ Need on kas sektorispetsiifilised või mitmeotstarbelised. Enamik neist on mõeldud tekstiili-, naha-, jalatsi- ja riidetööstusele; autotööstusele ja, insenerindus-, IT- või farmaatsia-sektorile jne. Oluline osa neisse tehtavatest investeeringustest läheb just antud piirkondade logistiliseks ühendamiseks turgudega.²⁹ **2009-10 eksporditi töötavate SEZ-de kaudu ca €33 mlrd eest, ehk 25% India koguekspordist.**³⁰

India **majanduse ja äri keskmes on nn “kuldne nelinurk”** ehk Delhi-Kolkata-Chennai/Bangalore-Mumbai vaheline

ala, kuhu on koondunud suur osa eksporditööstusest. Nüüd on riiklikult käsil selle ala ühendamine diagonaale mööda (idast läände ja põhjast lõunasse) spetsiaalsete raudteekaubanduskoridoridega (*Dedicated Rail Freight Corridors*). 3300 km pikkune koridor (1499 km Uttar Pradeshist Mumbaini läänes ja 1839 km Ludhianast Dankunini idas³¹) on peaministri üks prioriteete ja sellesse investeeritakse 281 mlrd ruupiat (€4.3 mlrd).³² Kaubavedudele pühendatud koridor toob kaasa parema transiidivõime, mõjusama teenuse ja aitab transpordi hinda alla viia - kaubarongid ei konkureeri enam reisirongidega ning tööstus koondub vastava geograafiliselt koridori äärde.³³



Source: Ministry of Commerce & Industry, Government of India

No.	Name of the SEZ	Location	State	Type
1	Kandla Special Economic Zone	Kandla, Gujarat	GJ	Multi product
2	SEEPZ Special Economic Zone	Mumbai, Maharashtra	MH	Electronics and Gems and Jewellery
3	Noida Special Economic Zone	Uttar Pradesh	UP	Multi product
4	MEPZ Special Economic Zone	Chennai, Tamil Nadu	TN	Multi product
5	Cochin Special Economic Zone	Cochin, Kerala	KL	Multi product
6	Falta Special Economic Zone	Falta, West Bengal	WB	Multi product
7	Visakhapatnam SEZ	Vishakhapatnam, Andhra Pradesh	AP	Multi product

India erimajanduspiirkondade asukohad ja nimekiri suurematest.

Kõige rohkem SEZsid Andhra Pradeshis, Maharashtra, Tamil Nadu ja Karnataka osariikides (suur enamus neist IT SEZ-ist). SEZ-d klasterduvad suurlinnade juurde ja rannikualadele (eriti tööstust teenindavad SEZ-d).

Allikad: India Ministry of Commerce & Industry, sezindia.gov.in

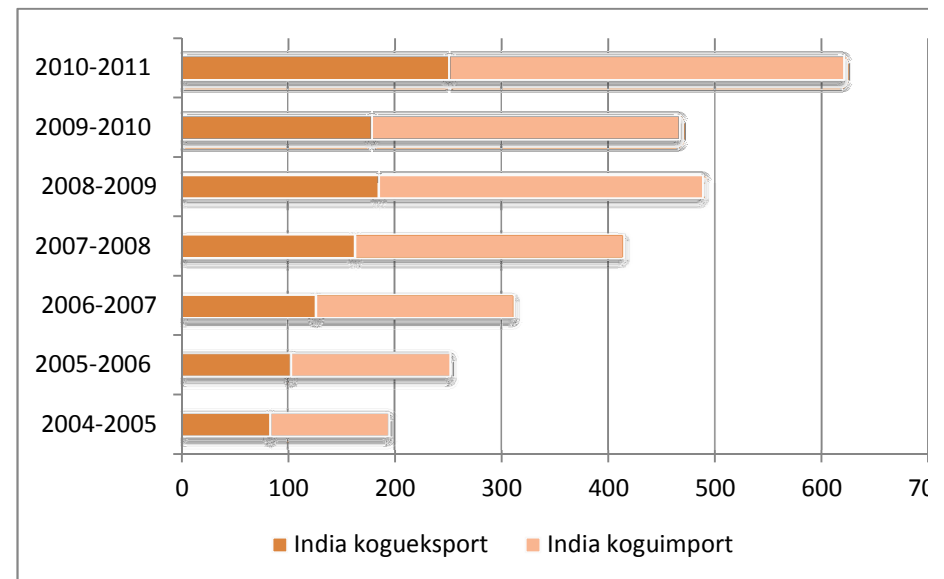
India väliskaubandus tervikuna on kiirelt kasvamas

India kaubandusbilanss on pidevalt negatiivne, sest kolmveerand riigi naftavajadusest imporditakse. 2012. märtsis lõppevaks eelarveaastaks oodatakse India kaupade ekspordimahuks \$295 kuni \$305 mlrd väärtuses, impordi \$460 mlrd väärtuses.³⁴ See tähendab, et viimase viie aastaga on kaubandus enam kui kahekordistunud (vt joonis). Valitsus on seadnud sihiks saavutada **2014.** aasta märtsiks **India ekspordimahuks \$500 mlrd.**³⁵ See on ambitsioonikas, nõudes ekspordi uut kahekordistumist oluliselt väiksema ajaga kui varem. Samas tekitab see survele nii tööstust arendada stiimulitega kui ka vabakaubanduslepete läbirääkimisi kiirendada (mida on EL ja isegi Pakistaniga tehtud), mis kindlustavad logistikasektorile nõudluse kasvu.

India peamised kaubanduspartnerid on AÜE, USA ja Hiina. Euroopa riikidest impordivad Indiast enim Holland ja Belgia, UK ja Saksamaa. Suurimad Euroopa eksportöörid Indiasse on (ülekaalukalt) Šveits, Saksamaa ja Belgia - nemad on ka ainukesed Euroopa riigid India impordi 20 suurima seas (isegi Venemaa ei mahu sinna).³⁶ Rahvusvaheline kaubandus käib peaaugult veeteed mööda ning Euroopa sadamatest kaubeldakse Indiaga

kõige aktiivsemalt läbi Hamburgi sadama.³⁷ Lääne majanduste nõrkuste tõttu sihivad India eksportöörid üha enam tulevikus Kagu-Aasia, Aafrika ja Ladina-Ameerika turge, kuigi suurim kaubanduspartner on senini EL.

Järgnevatel lehekülgedel on konkreetsemalt toodud India kaubavood Eesti lähiümbruse ehk Rootsi, Soome, Venemaa ja Balti riikidega. Kaubagrupiti on eraldi toodud logistikaäri võimalused nii impordi kui ka ekspordi suunal.



Allikas: India Department of Commerce

India peamised kaubanduspartnerid on AÜE (Dubai), USA, Hiina

EKSPORT			IMPORT		
Riik	2010-2011 osakaal	CAGR 2006-11	Riik	2010-2011 osakaal	CAGR 2006-11
ARAB EMIRATES	13.7%	30.0%	CHINA	11.8%	25.6%
U S A	10.2%	7.9%	ARAB EMIRATES	8.9%	39.5%
CHINA	7.8%	23.9%	SWITZERLAND	6.7%	28.3%
HONG KONG	4.1%	21.9%	SAUDI ARABIA	5.5%	11.2%
SINGAPORE	4.1%	14.2%	U S A	5.4%	14.3%
NETHERLAND	3.1%	30.5%	GERMANY	3.2%	12.0%
UK	2.8%	6.2%	IRAN	3.0%	9.4%
GERMANY	2.7%	14.1%	AUSTRALIA	2.9%	11.4%
BELGIUM	2.5%	16.0%	NIGERIA	2.9%	11.4%
INDONESIA	2.5%	32.4%	SOUTH KOREA	2.8%	21.5%
SAUDI ARABIA	2.1%	19.2%	KUWAIT	2.8%	14.5%
JAPAN	2.1%	16.0%	INDONESIA	2.7%	24.1%
FRANCE	2.0%	24.6%	HONG KONG	2.5%	39.5%
ITALY	1.8%	6.2%	IRAQ	2.4%	13.1%
SOUTH KOREA	1.6%	13.2%	JAPAN	2.3%	17.0%
SRI LANKA	1.6%	15.7%	BELGIUM	2.3%	20.0%
SOUTH AFRICA	1.6%	15.5%	SOUTH AFRICA	1.9%	30.4%
BRAZIL	1.6%	28.7%	SINGAPORE	1.9%	6.8%
MALAYSIA	1.6%	32.0%	QATAR	1.8%	34.9%
BANGLADESH	1.4%	22.0%	MALAYSIA	1.8%	5.4%
India kogueksport	US\$ 251135,89 mln	18.7%	India koguimport	US\$ 369769.13 mln	18.8%

Turu trendide ilmestamiseks on kasutatud India statistikat, mis võib erineda teiste riikide statistikast (vastavalt lähteriigi arvestusele ja tollideklaratsiooni tegemise ajale). Arvestusaasta on Indias aprillist märtsini. Allikas: India Department of Commerce

Kaubavahetus on lähiriikidest suurim Venemaal ja Baltimaadest Lätil, kaubandusbilanss valdavalt positiivne

Impordimahud (US\$ miljonit)

Riik	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	Kasv CAGR 2006-11	Osakaal India ekspordist 2011
ESTONIA	10.24	13.86	28.24	68.63	49.31	28.92	51.51	16.21%	0.02%
FINLAND	143.54	204.69	194.36	239.74	264.89	208.36	248.52	6.34%	0.10%
LATVIA	17.42	28.39	39.81	59.5	44.93	47.17	103.69	27.04%	0.04%
LITHUANIA	30.6	33.45	40.61	59.18	60.26	66.39	81.78	19.13%	0.03%
RUSSIA	631.26	733.15	903.69	940.61	1,096.34	980.69	1,579.60	14.98%	0.63%
SWEDEN	241.8	326.39	387.7	544.19	566.69	476.63	615.68	12.26%	0.25%
India kogueksport	83,535.94	103,090.53	126,414.05	163,132.18	185,295.36	178,751.43	251,135.89	18.72%	100%

Ekspordimahud (US\$ miljonit)

Riik	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	Kasv CAGR 2006-11	Osakaal India impordist 2011
ESTONIA	0.72	9.02	25.98	10.72	15.55	32.94	44.9	14.66%	0.01%
FINLAND	388.81	583.48	609.79	927.98	1,219.64	1,010.66	1,653.02	28.31%	0.45%
LATVIA	20.46	18.51	31.85	40.95	113.87	154.94	196.32	57.57%	0.05%
LITHUANIA	17.64	28.96	20.16	9.65	572.67	72.69	125.45	57.94%	0.03%
RUSSIA	1,322.74	2,022.19	2,409.05	2,478.16	4,328.28	3,566.79	3,600.02	10.56%	0.97%
SWEDEN	937.33	1,172.20	1,932.46	2,128.11	1,952.50	1,590.14	1,619.38	-4.32%	0.44%
India koguimport	111,517.43	149,165.73	185,735.24	251,654.01	303,696.31	288,372.88	369,769.13	18.78%	100%

Turu trendide ilmestamiseks on kasutatud India statistikat, mis võib erineda teiste riikide statistikast (vastavalt lähteriigi arvestusele ja tollideklaratsiooni tegemise ajale). Arvestusaasta on Indias aprillist märtsini. Allikas: India Department of Commerce

India eksport lähiriikidesse: rõivad, teras, ravimid, elektroonika, ka sõidukid

Soome	2010-2011
ARTICLES OF APPAREL AND CLOTHING ACCESSORIES, KNITTED OR CROCHETED.	25.63
ARTICLES OF IRON OR STEEL	18.03
PHARMACEUTICAL PRODUCTS	16.77
ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF	16.51
ARTICLES OF APPAREL AND CLOTHING ACCESSORIES, NOT KNITTED OR CROCHETED.	15.86
Rootsi	2010-2011
ARTICLES OF APPAREL AND CLOTHING ACCESSORIES, NOT KNITTED OR CROCHETED.	95.01
VEHICLES OTHER THAN RAILWAY OR TRAMWAY ROLLING STOCK, AND PARTS AND ACCESSORIES THEREOF.	57.91
OTHER MADE UP TEXTILE ARTICLES; SETS; WORN CLOTHING AND WORN TEXTILE ARTICLES; RAGS	47.13
ARTICLES OF IRON OR STEEL	46.89
ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF	37.07
Venemaa	2010-2011
PHARMACEUTICAL PRODUCTS	404.93

SHIPS, BOATS AND FLOATING STRUCTURES.	225.42
COFFEE, TEA, MATE AND SPICES.	116.57
ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF	107.36
VEHICLES OTHER THAN RAILWAY OR TRAMWAY ROLLING STOCK, AND PARTS AND ACCESSORIES THEREOF.	82.23
Läti	2010-2011
IRON AND STEEL	42.09
PHARMACEUTICAL PRODUCTS	8.74
NICKEL AND ARTICLES THEREOF.	4.33
RUBBER AND ARTICLES THEREOF.	4.28
ORGANIC CHEMICALS	4.15
Leedu	2010-2011
ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF	18.59
PREPARATIONS OF MEAT, OF FISH OR OF CRUSTACEANS, MOLLUSCS OR OTHER AQUATIC INVERTEBRATES	7.1
FISH AND CRUSTACEANS, MOLLUSCS AND OTHER AQUATIC INVERTEBRATES.	5.37
PHARMACEUTICAL PRODUCTS	5.29
NUCLEAR REACTORS, BOILERS, MACHINERY AND MECHANICAL APPLIANCES; PARTS THEREOF.	5.16

Kõik arvud US\$ miljonites. Turu trendide ilmestamiseks on kasutatud India statistikat, mis võib erineda teiste riikide statistikast (vastavalt lähteriigi arvestusele ja tollideklaratsiooni tegemise ajale). Arvestusaasta on Indias aprillist märtsini. Allikas: India Department of Commerce

Balti riikide ja Venemaa eksport põhineb väetisel ja maavaradel, Soome-Rootsi oma elektroonika- ja masinatööstusel

Soome	2010-2011
ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF	1,024.00
NUCLEAR REACTORS, BOILERS, MACHINERY AND MECHANICAL APPLIANCES; PARTS THEREOF.	171.31
PAPER AND PAPERBOARD; ARTICLES OF PAPER PULP, OF PAPER OR OF PAPERBOARD.	85.46
IRON AND STEEL	73.79
NICKEL AND ARTICLES THEREOF.	53.8
Rootsi	2010-2011
ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF	502.83
NUCLEAR REACTORS, BOILERS, MACHINERY AND MECHANICAL APPLIANCES; PARTS THEREOF.	314.18
IRON AND STEEL	180.63
PAPER AND PAPERBOARD; ARTICLES OF PAPER PULP, OF PAPER OR OF PAPERBOARD.	109.92
VEHICLES OTHER THAN RAILWAY OR TRAMWAY ROLLING STOCK, AND PARTS AND ACCESSORIES THEREOF.	84.71
Venemaa	2010-2011
FERTILISERS.	695.59
NATURAL OR CULTURED PEARLS, PRECIOUS OR SEMIPRECIOUS STONES, PRE-METALS, CLAD WITH PRE-METAL AND ARTCLS THEREOF; IMIT. JEWELRY; COIN.	635.24
IRON AND STEEL	561.86

MINERAL FUELS, MINERAL OILS AND PRODUCTS OF THEIR DISTILLATION; BITUMINOUS SUBSTANCES; MINERAL WAXES.	435.03
RUBBER AND ARTICLES THEREOF.	216.1
Läti	2010-2011
FERTILISERS.	154.49
IRON AND STEEL	17.95
MINERAL FUELS, MINERAL OILS AND PRODUCTS OF THEIR DISTILLATION; BITUMINOUS SUBSTANCES; MINERAL WAXES.	12.29
ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF	2.85
ORGANIC CHEMICALS	2.5
Leedu	2010-2011
FERTILISERS.	113.66
ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF	3.32
IRON AND STEEL	2.42
OPTICAL, PHOTOGRAPHIC CINEMATOGRAPHIC MEASURING, CHECKING PRECISION, MEDICAL OR SURGICAL INST. AND APPARATUS PARTS AND ACCESSORIES THEREOF;	1.05
SUGARS AND SUGAR CONFECTIONERY.	0.95

Kõik arvud US\$ miljonites. Turu trendide ilmestamiseks on kasutatud India statistikat, mis võib erineda teiste riikide statistikast (vastavalt lähteriigi arvestusele ja tollideklaratsiooni tegemise ajale). Arvestusaasta on Indias aprillist märtsini. Allikas: India Department of Commerce

Eesti suuremate impordiartiklite hulgas on elektroonika, teras (nii mass kui tooted) ja riidesemed

HSCode	Kaubagrupp	2009-2010 (US\$ milj.)	2010-2011 (US\$ milj.)	Juurdekasv (%)
85	ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF;	2.93	12.9	340.18
72	IRON AND STEEL	4.11	7.17	74.43
61	ARTICLES OF APPAREL AND CLOTHING ACCESSORIES, KNITTED OR CORCHETED.	0.29	5.25	1712.89
20	PREPARATIONS OF VEGETABLES, FRUIT, NUTS OR OTHER PARTS OF PLANTS.	4.31	3.86	-10.26
73	ARTICLES OF IRON OR STEEL	2.44	2.63	7.8
9	COFFEE, TEA, MATE AND SPICES.	1.22	1.67	36.72
68	ARTICLES OF STONE, PLASTER, CEMENT, ASBESTOS, MICA OR SIMILAR MATERIALS.	1.29	1.47	14.16
82	TOOLS IMPLEMENTS, CUTLERY, SPOONS AND FORKS, OF BASE METAL; PARTS THEREOF OF BASE METAL.	0.37	1.38	276.71
12	OIL SEEDS AND OLEA. FRUITS; MISC. GRAINS, SEEDS AND FRUIT; INDUSTRIAL OR MEDICINAL PLANTS; STRAW AND FODDER.	0.14	1.36	866.62
52	COTTON.	0.33	1.27	289.13
	India kogueksport Eestisse	28.92	51.51	78.14

Turu trendide ilmestamiseks on kasutatud India statistikat, mis erineb Eesti Statistikaameti omast (vastavalt mõlema riigi käes olevale tollideklaratsioonile).

Arvestusaasta on Indias aprillist märtsini. Allikas: India Department of Commerce

Eesti ekspordimahu Indiassa annavad peamiselt väetis, puidutooted ja elektroonika

HSCode	Kaubagrupp	2009-2010 (US\$ milj)	2010-2011 (US\$ milj)	Juurdekasv (%)
31	FERTILISERS.	15	23.8	58.71
47	PULP OF WOOD OR OF OTHER FIBROUS CELLULOSIC MATERIAL; WASTE AND SCRAP OF PAPER OR PAPERBOARD.	4.52	8.88	96.72
85	ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT AND PARTS THEREOF; SOUND RECORDERS AND REPRODUCERS, TELEVISION IMAGE AND SOUND RECORDERS AND REPRODUCERS, AND PARTS.	3.58	3.98	11
48	PAPER AND PAPERBOARD; ARTICLES OF PAPER PULP, OF PAPER OR OF PAPERBOARD.	3.82	2.61	-31.77
84	NUCLEAR REACTORS, BOILERS, MACHINERY AND MECHANICAL APPLIANCES; PARTS THEREOF.	1.05	0.93	-11.97
78	LEAD AND ARTICLES THEREOF.	0.04	0.62	1,404.37
29	ORGANIC CHEMICALS	1.03	0.48	-53.04
76	ALUMINIUM AND ARTICLES THEREOF.	0.7	0.47	-33.74
72	IRON AND STEEL	1.04	0.43	-58.92
44	WOOD AND ARTICLES OF WOOD; WOOD CHARCOAL.	0.2	0.42	115.36
	Kogueksport Eestist Indiassa	32.94	44.9	36.33

Turu trendide ilmestamiseks on kasutatud India statistikat, mis erineb Eesti Statistikaameti omast (vastavalt mõlema riigi käes olevale tollideklaratsioonile).

Arvestusaasta on Indias aprillist märtsini. Allikas: India Department of Commerce

Lisa. India ja maailma logistikasektorite võrdlus võtmenäitajate suhtes

Transportation & Logistics efficiency indicators	India	Global
Road Transportation		
Average truck speed (in kmph)	30 – 40	60 – 80 (including China)
Four lane road length (in kms)	7,000	34,000 (China)
National highway length (in kms)	66,590	1,900,000
Average surface freight (in cents/ km)	~ 7	3.7 (Japan)
Average distance travelled by a truck per day (in kms)	200	400
Air Transportation		
Airport waiting time – Exports (in hours)	50	12
Airport waiting time – Imports (in hours)	182	24
Aviation turbine fuel as a % of operating cost	35 – 40%	20 – 25%
Ports & Sea Transportation		
Turnaround time at ports (in hours)	84	7 (Hong Kong & Singapore)
Annual container handling capacity	8.4mn TEUs	60mn TEUs (China)
Containers handled per ship, per hour (maximum)	15	25-30
Throughput density (maximum)	45,000 TEUs / hectare	170,000-220,000 TEUs / hectare
Warehousing		
Average inventory days	33	24 (China)
Others		
3PL share of logistics	9 – 10%	57% (USA)

Allikas: KPMG & CII. "Adding Wheels." 2010

Viidatud allikad

- ¹ KPMG & CII. "Adding Wheels: Investing in the Indian transportation & logistics industry." 2010, lk 7
- ² http://commerce.nic.in/trade/international_ta_current.asp
- ³ Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010, lk 41
- ⁴ Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010, lk 40
- ⁵ Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010, lk 14
- ⁶ World Bank. Doing Business 2011: India.
- ⁷ KPMG & CII. "Adding Wheels: Investing in the Indian transportation & logistics industry." 2010
- ⁸ EBTC. "Non-Tariff Barriers in the Transport and Logistics sectors: India." 2010
- ⁹ KPMG & CII. "Transporting growth to the next level." 2010
- ¹⁰ Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010
- ¹¹ Hindustan Times. "City airport No 3 for flyer service: Survey." 16. veebruar 2012 <http://www.hindustantimes.com/India-news/Mumbai/City-airport-No-3-for-flyer-service-Survey/Article1-812121.aspx>
- ¹² Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010, lk 49
- ¹³ EBTC. "Non-Tariff Barriers in the Transport and Logistics sectors: India." 2010
- ¹⁴ Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010, lk 49
- ¹⁵ KPMG & CII. "Adding Wheels: Investing in the Indian transportation & logistics industry." 2010
- ¹⁶ EBTC. "Non-Tariff Barriers in the Transport and Logistics sectors: India." 2010
- ¹⁷ Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010, lk 64
- ¹⁸ Frost&Sullivan. "Strategic Analysis of Freight Forwarding Market in India." 2010, lk 64

- ¹⁹ EBTC. "Non-Tariff Barriers in the Transport and Logistics sectors: India." 2010
- ²⁰ Reuters. "India moves to let foreign airlines invest." 17. jaanuar 2012 <http://www.reuters.com/article/2012/01/17/aviation-fdi-idUSL3E8CH3CZ20120117>
- ²¹ EBTC. "Non-Tariff Barriers in the Transport and Logistics sectors: India." 2010
- ²² EBTC. "Non-Tariff Barriers in the Transport and Logistics sectors: India." 2010
- ²³ EBTC. "Non-Tariff Barriers in the Transport and Logistics sectors: India." 2010
- ²⁴ KPMG & CII. "Transporting growth to the next level." 2010
- ²⁵ KPMG. "Adding wings: An industry in transition. Powered by innovation." 2011
- ²⁶ <http://dipp.nic.in/English/Policies/IndustrialPolicy.pdf>
- ²⁷ <http://sezindia.gov.in/about-introduction.asp>
- ²⁸ <http://sezindia.gov.in/writereaddata/pdf/ListofoperationalSEZs.pdf>
- ²⁹ Brahma, G.D. "Emerging Dimensions in the Indian Economy and Role of Logistics." 2009
- ³⁰ SEZ ekspordimaht: <http://sezindia.gov.in/about-ep.asp>; India koguekspordimaht: <http://commerce.nic.in/eidb/default.asp>
- ³¹ Times of India. "PM asks states, ministries to give top priority for DFC." 10. veebruar 2012 <http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/PM-asks-states-ministries-to-give-top-priority-to-DFC/articleshow/11831698.cms>
- ³² KPMG & CII. "Adding Wheels: Investing in the Indian transportation & logistics industry." 2010
- ³³ Brahma, G.D. "Emerging Dimensions in the Indian Economy and Role of Logistics." 2009
- ³⁴ Wall Street Journal. "India Trade Gap Widens." 9. veebruar 2012 <http://online.wsj.com/article/SB10001424052970204369404577212192188093140.html>
- ³⁵ Wall Street Journal. "India Trade Gap Widens." 9. veebruar 2012 <http://online.wsj.com/article/SB10001424052970204369404577212192188093140.html>
- ³⁶ India valitsuse Department of Commerce
- ³⁷ <http://www.indienaktuell.de/magazin/hamburg-und-indien-partnerschaft-mit-potenzial-20029/>