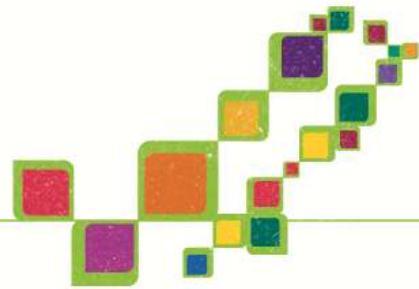


Building bridges

グラントソントン インド・ジャパン ニュースレター

Volume 3



2015年2月

Contents

| | |
|---|----------------|
| Grant Thornton International Business Report インド企業の景況感、世界で最も高い水準 | Page 3 |
| Industry insights インドの輸送と物流ーグローバルスタンダードへ | Page 4 |
| Corporate Governance insights 注目の集まる内部統制 | Page 9 |
| About us | Page 13 |
| Contact us | Page 14 |



Grant Thornton International Business Report

インド企業の景況感、世界で最も高い水準

グラントソントンが世界 35 カ国を対象に四半期ごとに公表している International Business Report (IBR)の最新の結果(2014 年 Q4)によると、インド企業の 2015 年経済に対する景況感 DI(景気判断「良い」との回答比率から「悪い」との回答比率を引いた景況感を示す指数)は 98 と世界平均 38 を大きく上回り、調査国中で最も高い結果となった。現政権の政策を歓迎する声が多いことを示唆している。

インド企業の景況感 DI は、2014 年を通じて上昇してきた(Q1 : 89、Q2 : 86、Q3 : 95)。しかし、70%のインド企業が諸規制、役所の煩雑な手続きが依然ビジネスの阻害要因になっていると回答しており、規制改革と迅速な意思決定の実現が現政権に求められているといえる。

また、インド企業の多くが将来 12 ヶ月間での増収、増益を見込んでいることも判明した(増収 94%、増益 89%)。しかし、世界的には増収予測、増益予測とも前回調査に比べて割合は低下しており(増収 : 56%→43%、増益 : 43%→32%)、中国や米国においては増収予測企業は 33 ポイント以上の低下となった。

「現政権は、経済改革、規制緩和、インドのイメージ改善に向けた重要な施策を実施している。2014 年 Q4 の IBR 結果は、こうした施策実現への期待のもとに 2015 年の経済成長の可能性に対してインド企業が大きな景況感を抱いていることを反映している。」

グラントソントン・インディア LLP マネージングパートナー
Vishesh Chandio

「インド進出日本企業数は在インド日本大使館の 2014 年の調査によると 1,207 社に上り、2013 年調査に比べて 137 社増加し、また、国際協力銀行(JBIC)による 2014 年の製造業企業の海外展開に関する調査では、中期的な有望国としてインドが調査開始以来初めて 1 位となった。こうした結果は、日本企業のインド経済回復への高い期待の現れであり、今回の IBR の結果はこれを裏付けるものとなっている。」

グラントソントン・インディア LLP ジャパンデスクディレクター
花輪 大資

Industry insights

インドの輸送と物流ー グローバルスタンダードへ

はじめに

輸送産業セクターは、インド経済の重要な一部であり、過去数十年にわたりインフラ開発が推進され、自動車輸送、海上輸送、民間航空、内水輸送、パイプラインなど、幅広いネットワーク整備が行われてきている。鉄道と自動車のインターモーダル輸送も開発はされてきているものの、現時点では自動車輸送に偏ったものとなっている。道路ネットワークについても輸送能力の開発や増加する市場ニーズに対応するという点では、必ずしもうまくいっていない。

過去 60 年間、旅客輸送は GDP 成長以上の成長を見せているが、貨物輸送は GDP と歩調を合わせた成長に留まっている。経済が複雑化し、所得が増加し、モノに対する需要が高まるにつれて、今後の貨物輸送は旅客輸送以上に弾力的な成長が求められている。貨物輸送は、2011-12 年の 2 兆トンキロから 2032 年には 10.5 兆トンキロにまで増加すると見られている。

また、さまざまな輸送手段のうち、鉄道や自動車による輸送はインドの貨物輸送の 90% 以上を占めており、この分野のインフラ整備が強く求められている。現在、インドの交通は 7 つの主要ルートに集中しており、これらのルートでのインフラ、特に鉄道と自動車のネットワークの改善、拡大に対する強い要望がある。

それゆえ、国家総合物流政策を実行に移すためには包括的な戦略が必要である。また、輸送、倉庫保管、配送システムを含むインドの物流は、ここ数十年の国有化やグローバル化を受けて多くの課題に直面している。低い営業利益率、多くの漏損、激化する競争、インフラに起因する非効率性、その他多くの問題を克服すべく、物流マネジメント循環を構築して効率性を創出し、グローバルスタンダードを確立するために行動を起こすことが求められている。

高コスト低利益体質とテクノロジー不足が世界銀行のビジネス環境ランキングでのインドの悪評の主な原因である。

インドの輸送と物流

鉄道



インド鉄道は、63,028 キロの路線延長、7,500 の駅を有する世界で 3 番目の規模のネットワークであり、1 日あたりの輸送量は 280 万トンの貨物輸送、2,500 万人の旅客輸送となっている。ここ 50 年でインドの鉄道交通は 10 倍以上に成長しているが、路線延長は 1.4 倍しか増えていない。インドの 1,000 平方キロあたり路線延長は 44 キロであり、他の先進国、例えば米国は 417 キロ、ドイツは 137 キロとなっているのに比べて、非常に少ない。

貨物輸送は石炭、石油、穀物、鉄鋼鉱石、セメント、石灰岩、ドロマイト、岩石、鉄鋼が多くを占め、2011-12年ではこれらの品目で全貨物の91.1%となっている。

インド鉄道はここ数年で年率複利で約7%成長したが、鉄道インフラは慢性的な投資不足に悩まされている。それゆえ、貨物輸送は多くが未開発のままである。

自動車輸送

鉄道とともに、自動車輸送は大部分の輸送需要に応え、過去60年にわたる大規模な投資で広大な道路ネットワークを築いてきた。インドの道路密度は1平方キロあたり約1.42キロと、他国に比べて遜色ないレベルである。舗装道路の割合は1951年で39%だったのが2011年では54%となっている。インドの道路は以下の3つのカテゴリに分けられる。

- 国道：道路ネットワークの1.5%を占め、自動車輸送の40%を支える。
- 州道およびその他公道：道路ネットワークの25%を占める。
- 地方道路(田舎道)：道路ネットワークの60%を占める。



インドの自動車輸送は、1951年の60億トンキロから2011-12年では1兆2,500トンキロに増加しており、同期間で年率複利9%の成長となっている。

航空貨物

航空貨物は国内市場と国際市場を結び、他国との取引を支えている。

取引の増加に伴い、国内航空貨物輸送は直近数年で年率複利8.4%の成長、国際航空貨物輸送は同9%の成長となっている。今後10年にわたり、航空貨物輸送は全体で年率複利10.3%の成長が期待され(国内貨物は11.6%、国際貨物は9.5%)、590万トン規模に達すると見られている。



現在のところ、国際航空貨物はムンバイ、ニューデリー、チェンナイ、バンガロール、ハイデラバードといった大都市にほとんどが集中しており、ニューデリーとムンバイで航空貨物の約50%が取り扱われている。

しかし、空港インフラへの支出が増加しており、ナーグプル、グワーハートイー、プネといったティアII都市を含むインド全土の航空貨物インフラが改善されていくことが期待される。

港湾



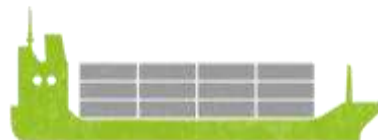
インドの船舶輸送セクターは、港湾、海運、造船、船舶修繕、内水輸送システムからなる。低コストでより遠くに貨物を輸送する物理的な許容量と能力のある船舶輸送は、グローバルな商取引に欠かせない輸送手段である。

インドの国内貨物輸送に占める水上輸送の割合は6%で、中国の47%、米国の12.4%、日本の34%に比べてごくわずかである。今日、インドは海岸線や河川

に12の主要港と200の非主要承認港がある。1990-91年から2011-12年で水上輸送全体は年率複利約8.6%の成長であり、同期間の主要港、非主要港の年率複利成長率はそれぞれ6.4%、18%となっている。

海運

総トン数の面ではインドは先進国と比べても引けをとらない商船隊を有するが、インドの国内輸送に対する海上輸送の割合は非常に小さい。1992年から2012年で、インドの商船隊は年率複利で4.9%、総トン数は同2.6%の成長であった。



内水輸送

河川、運河などの内水路ネットワークが広がっているにもかかわらず、インドの内水輸送は輸送手段としては未開発となっている。燃料効率、環境への配慮、未発達の方エリアへのコネクティビティ、大量の貨物を運搬できるキャパシティなど、内水輸送のメリットは大きい。現時点で、河川や運河などの航行可能な内水路が14,500キロあり、このうち河川は5,200キロ、運河は485キロで、商用輸送に適している。1990年に15億トンキロだった内水貨物輸送は、2000年には47.7億トンキロにまで成長している。

物流

インドビジネスは長年、経済成長のための物流の重要性を認識せず、物流はインドの中でも最も投資が及んでいない分野のひとつとなっている。2003年から2010年にかけて物流インフラ投資は3倍になったものの、既存の鉄道、道路、水路ネットワークは成長し続ける旅客、貨物の需要に対応するには非効率である。

数年前までは、物品輸送と倉庫保管はサプライチェーン戦略の文脈で焦点が当てられていたが、取引の増加やグローバル化の進展、また運輸企業のインドへの進出を受けて、より統合的なサプライチェーンマネジメントシステムへと変化してきている。

インドの物流セクターは950~1,200億米ドル規模と見られ、年率複利で12~15%で成長している。



近年の物流インフラ開発にも関わらず、物品の移動、配送、保管の過程で膨大な損失が発生している。これは、主にこの産業分野の非効率性が原因で、サプライチェーンマネジメントの枠組みを害し、経済の大きな重荷になっている。

政府のイニシアチブ

インドの現首相ナレンドラ・モディ氏は、インドのインフラ開発に関する幅広いビジョンを示している。その中には、道路ネットワーク、ガス配管網、送電網の整備といった国レベルのコネクティビティの推進が含まれている。インドのインフラを開発し自動車輸送への信用を高める選択肢を提示するため、以下の2つの重要な構想が動き始めている。

- 特別鉄道安全基金(2001年設立)
- 東西高規格貨物専用鉄道(DFCs)

前者は、中長期的に増加する鉄道需要を満たすため、単に鉄道ネットワークのキャパシティを改善することに焦点が当てられていたのに対し、DFCsはデリー・ムンバイ間産業大動脈構想(DMIC)と同様、道路依存を軽減し、貨物輸送を管理するために鉄道キャパシティを増強することを目的としている。

インドと日本はインフラ開発と物流分野における両国間の投資を向上させようとしている。日印戦略的パートナーシップの一部として、特別経済パートナーシップイニシアチブ(SEPI)が始動しており、DMIC構想はその一部である。

また、道路開発は国家高速道路開発プロジェクト(NHDP)や Pradhan Mantri Gram Sadak Yojna (PMGSY)によって推進されている。前者は、インド国家高速道路局(NHAI)の高密度回廊を拡張拡大することを目的としており、後者は地方エリアの住居エリアへのアクセス向上を目的としている。州道その他公的機関の道路からなる道路ネットワークは、1996年から2012年の間で年率複利で3.6%延長されている。最近では、NHDPのほか、Special Accelerated Road Development Programme in North East (SARDP-NE)や Left Wing Extremism (LWE)などの異なる構想のもとに、インド政府が合計66,117キロの道路を開発するという計画を発表し、2016年から1日30キロの道路建設を目標とするとしている。

また、1990年代前半に政府が提唱した Open Sky ポリシーによる促進で、インドの空港を経由する貨物量は28.8億トンに達した。このポリシーにより、国内線、国際線のキャリアにインド国内の空港間の貨物輸送が認可された。

インド中央政府管轄の航空・海運産業は、1997年に民間開放された。これにより非主要港の開発が促進され、1990-91年度と2011-12年度の間に、主要港の貨物輸送は年率複利6.4%の成長であったのに対し、非主要港は同18%の成長となった。こうした主要港、非主要港への近年の能力拡大にもかかわらず、設備稼働率は70%を下回っている。これは、貨物置場に相当なしわ寄せが行っていることを示唆している。

今起こっている変化

政府は自動承認ルートによる鉄道インフラ部門への100%海外直接投資を認めた。国内外の投資家の間では、高速鉄道、炭鉱と港を結ぶ鉄道、鉄道電化プロジェクトなどといった鉄道インフラへの参画に対する関心が高まっている。また、政府は官民パートナーシップ(PPP)モデルでの特別目的媒体(SPV)を利用した鉱山と港の接続整備を提案し、港、鉱山にまつわるビジネス活動を活性化させようとしている。

この政策を更に推進するために、インド政府は継続的に努力してきている。その1つとして、インド政府は中華人民共和国と覚書、アクションプランを締結し鉄道分野での技術協力を向上させようとしている。

民間の鉄道インフラ開発も推奨されている。倉庫保管、梱包、ラベリング、流通、ドアツードアの配送、荷物追跡などの効率性を向上させる機能をもつ物流パークの建設によって、インド鉄道の物流とオペレーションを近代化させることが求められている。鉄道インフラのキャパシティ向上のための全体的なスキームの面では、荷積み、荷下ろしの機械化は最重要課題である。

投資機会

インド物流部門には、製造業企業の全バリューチェーンにおいて膨大な投資機会がある。

インフラ開発推進の要である道路と鉄道については、建設業、道路・鉄道マネジメント業やこれらに関連する企業には中長期的に投資機会が増加していくと考えられる。特に、倉庫、輸送、物流は、成長のためのキーとなるものである。

内水輸送もまた多くの未開発の投資機会がある。政府の様々なイニシアチブによって、今後こうした投資機会がオープンにされていくと思われる。

航空貨物については、大都市などのティア I 都市はすでに開発が進んでいるが、今後はインドの人口の大部分をカバーするティア II 都市にも投資機会が波及していくと考えられる。こうした海外取引にフォーカスした新たなハブは、エンドツーエンドの貨物マネジメント能力のあるサードパーティーロジスティクス(3PL)や貨物輸送業者に非常に大きな投資機会をもたらす。既存のインフラやインド物流企業のパートナーシップには大きな変化が必要とされるだろう。



インドは物流改革の只中にあり、多くの投資機会がある。独資や買収・パートナーシップ契約によるインド参入で、この増大する投資機会にアクセスする様々なオプションを選択することができる。

Gaurav Malhotra

インドデスク

太陽 Grant Thornton

Corporate Governance insights

注目の集まる内部統制

コーポレートガバナンスの大きな変革

インド企業のコーポレートガバナンスの改善に向けた最近の法令改正は、内部統制フレームワークやコンプライアンスメカニズムを大きくフォーカスしている。2013年会社法(以下、新会社法)は、インドのビジネス規制をより近代化し、他の新興国の規範となろうとしたものである。

グローバルビジネスの進展は、インド企業にガバナンスのレベルを引き上げ、意思決定における透明度を高めることを求めている。CEO や CFO といった主要な役職は新会社法における「Key Managerial Personnel (KMP)」の定義に含められて役割と責任は重くなり、コンプライアンス違反に関する罰則が導入された。

経営の客観性を確保するために、公開会社では独立役員の選任が義務化と5年ローテーションルールが定められた。その役割に適合する責任を果たせる人材の確保が企業にとっての課題となっているが、内部統制の枠組みや強いガバナンス体制を導入することは、そうした人材を惹きつけるうえでも、必要な信頼レベルを構築するのに役立つ。

会計監査人(Statutory Auditor)や内部監査人(Internal Auditor)の機能に関するコンプライアンスも強化された。会計監査人の選任については、10年連続の就任の後には5年の冷却期間を置くローテーション制度が導入された。会計監査人の独立性を確保するために、会計監査人が記帳代行、内部監査、投資銀行に関する業務、投資アドバイスといった業務を提供することが新会社法上で明確に禁止された。

内部統制の強化

会計監査人の法定監査報告書について、これまでは、内部統制がその企業の規模や性質にふさわしいものかどうかについてのみ言及することが求められてきた。しかし、新会社法では、これに加えて、財務報告に係る内部統制(Internal Controls over Financial Reporting、以下ICOFR)の妥当性と有効性についても言及することが求められている。インド企業省は、この新たな規定について2015年4月1日以降開始事業年度の監査から導入するとしている。これは、SOX や J-SOX に似たものであり、インド企業に少なからぬコンプライアンス対応コストを強いることになると考えられる。例として、国際財務管理者協会が2007年に実施した調査によると、公開会社のSOX404(ICOFRコンプライアンス)対応に要した年間コストは約200万ドルにも上るとされる。他の調査では、SOX404対応コストは多くの固定費を含むため、小規模企業により負荷がかかるという結果も出ている。したがって、インドにおけるこの新規制を分析し、予算や事業計画に関連するコストを反映させることが重要である。また、内部的な責任の所在を明らかにするなど、新たなICOFR規制対応のための明確なロー

ドマップを作成することも重要である。次に重要なのは、適用範囲を設定することである。対象を絞り込み、設定した目標に関する結果が得られるようにすることが肝心であり、いたずらに範囲を広げて失敗することがないようにすべきである。範囲を設定したら、関係する部門長などの内部関係者からの協力を得られるようにすることが重要である。

新たな内部統制フレームワーク

コンプライアンスやガバナンスに関する課題を解決するため、多くの多国籍企業は COSO フレームワークを導入している。COSO フレームワークは、1992年に公表されたコンプライアンスや高レベルな企業監視を促進する世界で最もよく知られた内部統制の枠組みである。COSO フレームワークは 2013年に改訂され、重要な変更がなされた。その中には、ガバナンスの役割と監視の拡張、増加する IT 利用度への配慮、不正防止策の強化などが含まれている。1992年版 COSO フレームワークに準拠している企業は、現在の内部統制を 2013年版 COSO フレームワークに照らして再検討することが求められ、2013年版 COSO の新たな解釈やルールに準拠する必要がある。これは、国際基準のコンプライアンスへの対応と同時に、新会社法やインド証券取引委員会の上場規定の両方に対応することにもつながる。

効率的で効果的な統制フレームワークの導入のためには、コンプライアンスのためのロードマップが必要不可欠である。すでに J-SOX を適用している在印日本企業にとっては、ICOFR 新規制に対応することは比較的スムーズかもしれない。しかし、J-SOX が適用されていないであろう非公開企業では、コンプライアンス対応のために、統制を識別し、組織し、実施に移すための初期費用は高くなるかもしれない。日本の親会社の J-SOX 適用状況と整合させて、インド子会社の ICOFR 新規制に対応することも必要だろう。専門家と一緒に検討し、対応していくことは、費用最小化の 1つの手段であるといえる。

新会社法での内部監査

企業の監視とレビューメカニズムを強化するために、新会社法は一定の会社(公開、非公開とも)に内部監査人を選任することを求めている。以下の図表 A はその詳細である。以前は非公開会社では内部監査人の選任は必須ではなかったが、新会社法では一定の非公開会社も内部監査人の選任義務を負うこととなった。



図表 A

| 会社区分 | 基準 | 金額 |
|---|--------------------------------------|-----------|
| 上場会社 (Listed companies) | 全ての上場企業は内部監査人の選任義務がある。 | |
| 非上場の公開会社 (Unlisted public companies) | 前事業年度の払込資本 | 5 億ルピー以上 |
| | または | |
| | 前事業年度の売上高 | 20 億ルピー以上 |
| | または | |
| | 前事業年度中のいずれかのタイミングでの銀行、政府系金融機関からの負債残高 | 10 億ルピー以上 |
| | または | |
| 非公開会社 (Private companies) | 前事業年度の売上高 | 20 億ルピー以上 |
| | または | |
| | 前事業年度中のいずれかのタイミングでの銀行、政府系金融機関からの負債残高 | 10 億ルピー以上 |
| | | |

また、上場会社については、監査委員会において内部監査の適用範囲を定めなければならないとされた。この範囲は、財務報告に係る内部統制に限らず、その他の法定コンプライアンス、全社レベル統制、業務プロセス統制などを含めることができる。

非公開会社については、内部監査の適用範囲や周期に関する正式なガイドラインは出されていない。しかし、役員に新たに課せられた責任を考慮すれば、利害関係者保護、コンプライアンス、不正防止、関連当事者取引のモニタリングなどの妥当性を内部監査で確保することが重要であると考えられる。すでに内部統制で多面的なレビューを効果的に実施している企業は、そのメリットについては認識しているだろう。

こうした監視・報告メカニズムの重要性はより高くなっている。新会社法は不正の範囲を明確に規定し、会社役員が不正行為を防止するために果たすべき役割も明らかにしている。罰則も改定され、10年以下の懲役や不正関連額の3倍の罰金となっている。これは、投資家の信頼を損ね、経済成長を害したインド国内外の不正事案に対応したものであり、重大不正捜査局の権限が強化されたことは、政府の不正に対する厳しい姿勢を反映したものである。したがって、企業のトップマネジメントにとって、リスク評価調査を実施し、不正を防止・発見するメカニズムを導入することは、極めて重要である。

内部監査は、製品流通ネットワークにおいても重要である。物理的在庫の二重チェックや在庫記録の調整権限など、役職と責任に関して調査することで、潜在的な不正の可能性をあぶり出すことができる。追加的な監視と同時に、業績結果の分析や比率分析は異常な傾向や矛盾などを浮かび上がらせることができる。

おわりに

世界銀行の「ビジネス環境の現状 2014」では、コーポレートガバナンスの指標である投資家保護でインドは 34 位にランキングされ、改善がみられた。この背景には、インドのビジネスオペレーションと規制環境の継続的な改善がある。このような改善していく限りは、インドで活動するすべての企業は内部統制やコンプライアンスの枠組みをグローバルスタンダードに合わせて変化させていかなければならない。こうした変化が、よいガバナンス体制と経営の透明性を企業の DNA の中に作り出し、長期的、継続的な成長と海外投資家からの信頼を生むことにつながると考える。

D. Krishna Chaitanya

Director

グラントソントン・インディア LLP

Bharath Janardhan

Consultant

グラントソントン・インディア LLP

About us

Grant Thornton International Ltd.

監査・保証業務、税務関連業務、アドバイザリーサービスを提供している相互に独立した会計事務所およびコンサルティング会社から構成される世界有数の国際組織です。それぞれに独立した世界各地のメンバーファームが、成長への潜在的な能力の扉を開くビジネスパートナーとして、ダイナミックな組織にサービスを提供しています。世界130カ国以上、700カ所以上の拠点、38,500人以上の従業員が、クライアント、そして私たちが住み働く地域社会に対して、変化をもたらすサービスの提供に重点的に取り組んでいます。

Grant Thornton in India

グラントソントン・インドは、インド国内有数の監査、税務、アドバイザリー事務所です。2,000名超の職員と国内13か所の事務所を有し、幅広いマーケット、産業セクターの豊富な経験をもとに、コンプライアンスサービスとビジネス成長の最適ソリューションをクライアントの皆様に提供いたします。迅速な意思決定チェーン、上席職員の積極関与、機動的なクライアントサービスチームで、組織的かつ機敏に業務を実施いたします。

グラントソントン・インドは、コーポレートファイナンス、リスク&オペレーション、フォレンジック&調査業務といった幅広い専門サービスラインをそろえ、目的達成のみではなく、クライアントの皆様にテラーメイドのソリューションを提供いたします。

Grant Thornton Japan/太陽グラントソントン

太陽グラントソントンは、グラントソントン・インターナショナル・リミテッドのメンバーファームです。約500人の人員と国内8か所の事務所を有し、高品質な監査、会計、税務、アドバイザリーサービスを独立性と誠実性をもって提供しています。太陽グラントソントンは、太陽有限責任監査法人、太陽グラントソントン税理士法人、太陽グラントソントン株式会社、太陽グラントソントン・アドバイザーズ株式会社、太陽グラントソントン社会保険労務士法人で構成されています。

Indo-Japan Desk

日印双方のグラントソントんにそれぞれ日本人会計士、インド人会計士を派遣し、両国における日印企業のスムーズなビジネスサポート体制を整えています。お気軽に下記担当者までご連絡ください。

花輪大資(Daisuke Hanawa)
ジャパデスク
Grant Thornton in India
E: Daisuke.Hanawa@in.gt.com

ゴーラフ マルホトラ(Gaurav Malhotra)
インドデスク
太陽グラントソントン/太陽有限責任監査法人
E: Malhotra.Gaurav@gtjapan.or.jp

Contact us

NEW DELHI

National Office
Outer Circle
L 41 Connaught Circus
New Delhi 110 001
T +91 11 4278 7070

AHMEDABAD

BSQUARE Managed Offices,
7th Floor, Shree Krishna Center,
Nr. Mithakali Six Roads, Navrangpura,
Ahmedabad 380009
T +91 7600001620

BENGALURU

“Wings”, 1st floor
16/1 Cambridge Road
Ulsoor
Bengaluru 560 008
T +91 80 4243 0700

CHANDIGARH

B-406A, 4th Floor
L&T Elante Office Building
Industrial Area Phase-I
Chandigarh – 160002
T +91 172 4338 000

CHENNAI

Arihant Nitco Park, 6th floor
No.90, Dr. Radhakrishnan Salai
Mylapore
Chennai 600 004
T +91 44 4294 0000

GURGAON

21st floor, DLF Square
Jacaranda Marg
DLF Phase II
Gurgaon 122 002
T +91 124 462 8000

HYDERABAD

7th floor, Block III
White House
Kundan Bagh, Begumpet
Hyderabad 500 016
T +91 40 6630 8200

KOCHI

7th Floor, Modayil Centre point,
Warriam road junction,
M.G.Road,
Kochi 682 016
T +91 9901755773

KOLKATA

10C Hungerford Street
5th floor
Kolkata 700 017
T +91 33 4050 8000

MUMBAI

16th floor, Tower II
Indiabulls Finance Centre
SB Marg, Elphinstone (W)
Mumbai 400 013
T +91 22 6626 2600

MUMBAI

9th Floor, Classic Pentagon,
Nr Bisleri factory, Western Express Highway,
Andheri (E)
Mumbai 400 099
T +91 22 6176 7800

NOIDA

Plot No. 19A, 7th Floor
Sector – 16A,
Noida – 201301
T +91 120 7109001

PUNE

401 Century Arcade
Narangi Baug Road
Off Boat Club Road
Pune 411 001
T +91 20 4105 7000

Disclaimer

本文書の情報や見解は、信頼性ある情報源をもとに構成されていますが、適切性、完全性、正確性についていかなる保証も与えるものではありません。本文書は情報提供のみを目的として作成されています。本文書で提供している情報は、利用者の判断・責任においてご使用ください。本文書は専門的、技術的、法的なアドバイスを提供するものではありません。本文書で提供した内容に関連して、利用者が不利益等を被る事態が生じたとしても、Grant Thornton 及び Grant Thornton 加盟事務所は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。



© 2015 Grant Thornton India LLP. All rights reserved.

“Grant Thornton in India” means Grant Thornton India LLP, a member firm within Grant Thornton International Ltd, and those legal entities which are its related parties as defined by the Companies Act, 2013 read in conjunction with the applicable Accounting Standards issued by the Institute of Chartered Accountants of India.

Grant Thornton India LLP (formerly Grant Thornton India) is registered with limited liability with identity number AAA-7677 and has its registered office at L-41 Connaught Circus, New Delhi, 110001.

Grant Thornton International and the member firms are not a worldwide partnership. Services are delivered by the member firms independently.