

中國和印度的貨車運輸路線圖—第 1 部分

2013 年 5 月 2 日



Co-Authors:

Adam Davis - 亞洲區 TMC 總經理

Sandeep Nair - Business Development TMC 經理

Nick Qu - CHR 總經理

中國和印度幾乎已成為全球經濟增長的代名詞，然而對於很多國家來說要在這兩個國家開展業務仍將面臨著很大的挑戰。

在接下來的兩篇博文中，我們將進一步瞭解中國和印度的貨車運輸情況。這兩個國家都堪稱是國際貿易的巨頭，如果你打算在這些市場開展業務，你就有必要對他們的貨車運輸行業運作方式進行瞭解。

首先，我們將一起來看看他們各自行業的監管和結構模式。接著在第二篇博文中，我們將會一起思考一下兩國和金融和定價特點。

這兩個國家均以政府官僚制度著稱。表 1 總結了負責監管中國和印度貨車運輸的機構（參見下表）。

COUNTRY	AGENCY	RESPONSIBILITY
CHINA 	Ministry of Transport PRC (MOT)	Manages road, water, and air
	Ministry of Commerce (MOC)	Manages international freight forwarding industry
	Ministry of Railway (MOR) MOR was merged by MOT since 2013.	Manages the country's rail industry
INDIA 	Ministry of Road Transportation & Highways (MORTH)	Mainly involved in policy, implementation and infrastructure development
	Ministry of Shipping (MOS)	
	Director General of Foreign Trade (DGFT)	In charge of international trade licenses and export promotional programs
	Ministry of Commerce and Industry (MCI)	The regulation, development, and promotion of India's International trade and commerce through the formulation of policy in these areas

如你所見，沒有一個政府機構單獨負責貨物運輸，出於某些歷史性和功能性原因，每個部門都各司其職。毫不奇怪，這些部門間的職能劃分很可能會引起內部衝突。

這些國家在修訂或引入與運輸相關的法律和法規時往往進程緩慢，尤其是在中國。

國家交通部(MOT) - 似乎愈發具有影響力 - 負責監督針對貨車運輸、無船承運人以及民航局發放許可證。商務部(MOC) 則負責審批貨運代理。

相比之下，在印度辦理許可證就比較簡單，在印度，機構和行業部門的職能似乎被定義得更為清晰明確。同時，國際公司可以獲准在印度建立全資子公司，但在中國這種方式有時可能行不通。

從貨車運輸的結構類型來看，中國和印度的業務都呈現出高度分散的模式。

在中國大約 99% 的貨車都歸個體司機或家庭所有。擁有 100 輛（或更多）貨車的大型承運商並不多見。

同樣，在印度大約 80% 的貨車都由小型營運商經營。這裡我要說的是，產業是建立在複雜的人際關係和財政激勵體系之上的，雖然還沒有哪家公司在市場中佔據有絕大部分的份額，但從全國和區域性層面來講，確實存在一些實力較強的營運商。

談到關於建立運輸業務的要求，這兩個國家的管理模式就會出現分化。

在中國，不允許個體經營者建立貨運公司和獲取營業執照。政府批准的承運商必須擁有超過 5 輛貨車才行。個體經營者如果想作為服務供應商經營業務則必須與一家大型的承運商簽訂附屬協議。

種種限制促使中國的貨運行業衍生出各種經營模式。例如，企業家們可以

- 駕駛隸屬於大型營運商的貨車來經營業務，並為該貨車按月或按年支付管理費用，
- 代表隸屬於大型營運商的貨車司機開具增值稅發票和收取手續費，
- 代表小型運貨商協商及購買機動車輛保險，及
- 作為代理人為附屬於大型營運商的貨車司機協商裝載量。

托運人若想避免陷入誤區所帶來的高昂費用，則必須瞭解這種複雜的結構模式。例如，一些小型供應商不會負責因意外事故所造成的損失，且面對加較大數額的索賠時可能會逃匿。

相比之下，在印度開展貨車業務則要簡單得多。然而，由於該行業基於貨運經紀模式，大多數經營者其實是從公共資源處租賃車輛，所以這種模式也會引致一些複雜性的問題。例如，租賃價格受公共資源處控制，因此即使是大批量租賃的托運人也很難討價還價以達到節約成本的目的。同時，也很難根據服務表現來區分承運人，因為所有的車輛都源自公共資源處。

出於此等因素，托運人在印度通常會長時間與同一承運商保持合作，幾乎沒有必要去逐家比價。

在中國和印度都普遍存在的一個現象就是貨車容易出現超載。在中國的貨車市場，營運商之間的競爭十分激烈，他們發現在托運標準數額的裝運對象時很難盈利，所以往往會傾向於超額托運以獲取更多利潤。印度的貨車司機通常也會遵循同樣的經營模式。

中國和印度的運貨商所採取的另一共同的經營模式便是在長途運輸中採用司機團隊的模式。在中國針對運行時數不設限制，因此在上夜班時司機們通常會輪班駕車。

中國的運貨商往往會前往城市中擁有眾多貨車停靠的地方去尋找下一趟托運生意。當地的貨運代理人則在這些停靠點充當經紀人，為貨車司機們提供一系列的服務，例如為托運人安排零擔貨運散貨、貨物並箱、貨物存儲服務，為司機們提供停車和休息場所，從而收取一定的費用。很多貨運代理人 and 司機們建立了長期的業務關係。

在印度也有類似的體系，儘管貨運代理人通常不參與此類業務。貨運代理業務在該國已初具規模，但由於當地營運商的巨大的影響力，對於新的加入者而言門檻較高。

相反，在中國尚未設立有關貨運代理的規例或法律，貨運代理目前還僅停留在概念層面，尚未形成規模。

中國和印度都代表著新的世界經濟秩序，但從目前各自的貨車運輸業來看，兩國存在著巨大的差異。

接下來我們將一起探討這一複雜性問題的財務方面。