

中國和印度的貨車運輸路線圖—第 2 部分

2013 年 5 月 9 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

在上一篇博文中,我們將具有中國和印度特色的規例和產業結構進行了比較。本周,我們將集中分析兩國的財務方面。

可能所有國家的稅收規例都很複雜,但中國和印度的稅收體系尤為複雜。表 1 呈現的是關於貨運稅收的簡要概述。

 CHINA	 INDIA
<p>Business tax and VAT in different provinces</p> <p>Trucking companies in some provinces allowed to issue VAT trucking invoice (11%) to customers</p> <p>Trucking companies in some provinces allowed to issue business tax invoice (3.33%) to customers</p> <p>Freight forwarders/NVOCCs in some provinces and Cities can issue VAT invoices (6%) to customers</p> <p>Tax Bureau policy requires carriers to issue monthly invoices on based on the number of trucks they own. As a result:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Small carriers loathe to issue invoices for small amounts • Large carriers less limited when invoicing <p>Central government will ask all trucking Companies to issue VAT invoices instead of Business tax invoice within three years.</p>	<p>Taxes on vehicle purchases</p> <p>Taxes on vehicle operation, fuel, motor parts, tires, etc.</p> <p>Sales tax and VAT levies by states</p> <p>Registration and transfer fees, license / permit fees</p> <p>Periodic vehicle tax (also called road tax)</p> <p>Tolls and parking fees</p> <p>Octroi: An entry tax charged by the state of Maharashtra for entry into Mumbai</p> <p>Entry tax</p> <p>Lease tax</p> <p>Passenger and goods tax</p>

稅收結構不統一 是印度存在的最大問題。印度實施雙重稅制 — 即國家與中央政府同時管制。印度已計劃實施統一的增值稅，且將於今年生效。

鑒於此，印度貨車營運商必須與很多不同的政府機構進行交涉以便為運輸貨物獲取放行證和／或在邊境檢查站支付各種費用。一些機構負責監督區域交通、消費稅、林業產品流向及生活必需品等民用物資的流轉（以及規定度量衡及食品摻假管制等相關職責），例如：

這些官僚機構一味加速基礎設施建設只會大大增加印度貨物運輸的成本。公路車輛超載引起道路壞損是導致該國貨運費用激增的一個因素。導致運費激增的另一重要因素便是印度的公路上竟設有多達六個不同的政府機構對路上行駛的貨車進行多項檢查，這勢必會導致延誤和降低車

輛的行駛速度,增加車輛閒置時的燃料消耗,從而致使無法充分發揮國家的運輸能力。從宏觀層面上來看,印度的這種「交通成本」相較於其他的模式競爭力較弱,阻礙了物流的發展,同時也使印度難以建立共同的貿易市場。

中國的貨車運輸行業一樣也受到類似的政府官僚機制的阻礙。然而,得益於其十年長期高速公路建設計劃,該國已擁有了一個較為完善高效的道路系統。但該國腐敗問題較為突出。例如,在毫無任何充分理由的情況下,長途汽車司機可從當地官員那弄到車票,如果他們想盡量減少延遲,只得支付現金。

這兩個國家均沒有用於記錄承運商安全記錄、保險保障、運輸許可證、經營許可證、信貸情況等資料的常見的資料庫。由於缺少此等資料,在中國和印度想要使營運商成為合格的承運商遠非那麼簡單。

保險成本是財務問題暴露的另一重要方面。中國司機在法律上有義務購買全國範圍的機動車事故責任保險。每輛貨車的保險費用大約 12,000 元人民幣(按當前的價格約為 2,000 美元)。一些承運商透過購買第三方責任保險和汽車責任保險來保障自身的安全。通常,托運人客戶本人即使已購買保險,也可要求物流和貨運公司對貨物損失進行理賠。這種慣例雖屬違法但在中國依然盛行。

同樣,印度國內的所有車輛必須按照法律規定購買意外險。然而,由於大多數運貨商並不受理大額索賠,托運人須自己為貨物購買保險。而運貨商將協助托運人提出索賠。

最後,還有採購貨車容量的成本。中國承運商的報價 - 通常基於貨物的噸位或體積 - 因發票和保險費用而不同。運費中還包括燃油費和道路通行費。所以在收到來自中國運貨商的報價時,托運人應對相關資料核對再三。

通常個體經營者會在卸貨後要求迅速付款,並要求客戶將現金直接匯至其借記卡而不會開具發票。在中國許多規模較大的營運商都可提供為期 45-60 天的長期信貸。

而在印度大多數城市，定價和設備的提供均由公共資源處統一進行管理。還需注意到的是，除非當地執法較嚴，否則將難以遵循該國有關貨車超載、證明文件、許可證等相關規定。

這兩篇博文僅為大家粗略地說明了中國和印度貨物運輸的複雜性。顯然，物流專業人士要在這些國家創建公司還必須之前做足功課才行，但無論是通過當地的辦事處還是採取類似運輸管理系統控制塔™（[Control Tower](#)®）等解決方案，都將無法取代實地專業知識。