

物流经营:管好车队的每一分钱 PDF转换可能丢失图片或格式
，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/169/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E7_BB_8F_E8_c31_169675.htm 如何让你负责管理的车队运营更加经济、有效？这是一个货主企业的物流经理必须考虑的问题。美国一份对自有货车运营成本的分析认为，物流经理必须如庖丁解牛一般，精细了解车队的每个成本因素，并在此基础上进行有效的决策。成本可以分为固定成本和营业成本（可变的）。一、固定成本 对于一个货主企业的车队来说，固定成本可以分为四类折旧费（租赁费）、投资利息、管理成本以及办公室和车库费用。如表 2 所示，对于一个主要从事冷冻产品长距离运输的车队来说，固定成本大概为每英里 29.9 美分（总成本的 22.1%）。每英里的固定成本与每年的运营里程数呈反向变化。运营里程越多，每英里的固定成本就越低，也就是说，总固定成本是平均分布在运营里程上的。因此，大多数的车队管理者，为了使车辆利用更经济，都倾向于把固定成本分布在更多的里程数上。例如，在表 2 中，如果每年运营 14 万英里，总运营的固定费用为 41860 美元，每英里的固定费用为 29.9 美分。如果车辆运行了 20 万英里大概比每年 14 万英里多了 43%，则每英里的固定费用降至 20.9 美分（41860 美元 ÷ 200000）。1. 利息。车辆（投资）利息为每英里 2.9 美分，占每英里总固定成本的 10%。由于借款成本较低，车辆利息成本占总固定成本的比重，已经从 1989 年的 25% 降为 1997 年的 10%。2. 管理费用。在 1997 年，管理费用（办公室和车库）是每英里 1

6.7 美分，相当于总固定成本的 5.6%。通常管理费用在货主企业车队运营中的估计比较保守。这是因为，有些“免费”的管理成本在分析中很少被提到。

3. 折旧费。车辆折旧费占总固定成本的 29.1%，也就是每英里 8.7 美分。车辆成本在最后几年中有所下降，但是将来有可能会再升高。卡车的实际成本取决于其大小、装载能力、发动机状况和市场条件。

二、运营成本 货主企业车队的营业成本包括燃料、司机、维修费、保险费、许可证费、轮胎费等。总营业成本随着每年运行里程数的增加而增加。运行里程越多，总营业成本越高。在表 2 中，每英里的营业成本近似保持不变。例如，每年行驶 14 万英里的总营业成本为 147420 美元（14 万英里 × 1.053 美分/英里）。如果每年的行驶里程上升到 20 万英里，则每英里的营业成本约为 1.53 美分，总营业成本将上升到 210600 美元。实际中，许可证费、保险费和杂费每年基本保持不变或者随着行驶里程数的增加而降低，但是维修费增加。

1. 燃料。燃料成本占总营业成本的 19.9%（每英里 21.0 美分）。柴油牵引车平均每耗油一加仑，行驶 5.0 到 6.5 英里，汽油牵引车平均行驶距离略少。车队的操作者努力提高单位燃料行驶里程数，因为其潜在的节省费用相当可观。例如，假设车队能把每加仑燃油的行驶里程提高 10%，从每加仑 5 英里提高到 5.5 英里，则每辆卡车每年行驶 14 万英里的燃料成本就节约 2800 美元，达到 9.1%。

2. 人力。不属于工会的司机人力成本是每英里 38.6 美分，占总营业成本的 36.6%。长途司机的工资按行驶里程支付，城市司机按小时支付。

3. 维修费。维修费（包括轮胎费）为

每英里 18.3 美分，占总营业成本的 17.4%。维修费包括平常的预防成本（比如润滑油和新轮胎）、大修和小修理。轮胎、零部件和人力的维修成本包括在每英里 18.3 美分的成本中，轮胎的成本占维修费的 1/6。

4. 其它运营成本。其它的运营成本保险、许可证费和杂费大约为每英里 27.4 美分，占总营业成本的 26.0%。保险费包括车辆碰撞以及其他的综合保护险，公共、个人责任险以及货物险，事故等级也决定了保险费的评定。许可证费和车辆登记费决定于车辆的大小以及当地运营车辆的数量。因为各地的车辆许可证费并不统一。在美国，多数的州需要缴纳登记费才能使用它的高速公路。因此，运输涉及的范围越广，许可证费和登记费就越高。杂费包括的项目有通行费、超载罚款和司机的路途支出（比如住宿和吃饭）。自有车队管理者必须密切注意杂费的成本，因为这些成本可能会“隐藏”低效率和不经济的运作。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com