

燃油税时代将促物流业结构加速调整物流师资格考试 PDF 转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/517/2021_2022__E7_87_83_E6_B2_B9_E7_A8_8E_E6_c31_517020.htm 广州志鸿物流有限公司副总经理洪成宝给记者算了一笔细账：“假设按照30%的燃油税税率征收，取消养路费，以中程距离，如广州到武汉来计算，9米长的大货车要耗油200升左右，油费约为1200元。加上过路费约1500元，总计2700元的花费。开征燃油税后，油耗成本上升至1560元，除去养路费，成本依旧会整体上升10%。”物流企业期待减免路桥费“但如果能除去1500元的路桥费，总成本就只有1500多元，那我们的压力就会大大减轻。”洪成宝说。这样看来，如果取消养路费而不取消路桥费，一旦开征燃油税，物流企业的运营成本上升将会成为定局。下一步，必然会带动运价的上涨。“因为消化不了的成本压力，最终只能转嫁到消费者身上。”洪成宝很无奈地说。在今年上半年国际油价上涨的背景下，企业已经两次提高运价。前一次是在今年4月份，每升油价涨了0.3元；后一次是在今年6月份，调整幅度较大，每升油价上调了1元。据百考试题了解，国内物流企业普遍与客户签订的是一年期合同，对于那些没有签订这类条款又尚在合同期内的订单，物流企业只好苦苦应付，或与上游制造企业进行沟通。而制造商也只能调整产品价格，最终转移至消费单位。物流企业朝规模化发展广州出租车“油改气”的经验在先，如今物流用车会否也迎来大面积升级换代的局面？物流用车产销格局是否会发生巨变？中国物流与采购联合会物流信息化专家、高级物流师郑壮洪认为，长期来看，物流用车采用节约能源的车

型是大势所趋，对企业节省成本也有好处。实际上，许多国际物流企业早已抢先行动，像荷兰物流巨头TNT公司，去年就与东风汽车共同研发了2辆全电力驱动的快递轻卡。但是，对于国内大多数中小物流企业来说，更换车辆所带来的巨大成本，在目前的经济形势下一时难以消化。“燃油税开征后，在全国同一税率的情况下，沿海和内地物流企业的区域性差异将会拉大。”他认为，燃油税的开征会促使重型载货汽车的产业结构进一步调整，节油环保的车辆会大有可为。在这个过程中，市场优胜劣汰的过程将加速，物流企业会朝着信息化、规模化的方向发展。据悉，广东省内的许多企业目前已经开始积极行动，洪成宝告诉记者，已经有企业加强车辆效率管理和管理费用。燃油税开征箭在弦上，势在必“征”。对于用油大户的物流企业来说，燃油税开征究竟是“适时而出”还是压倒中小企业的“最后一根稻草”？会否引发大面积更换物流用车的“换车潮”出现？广东省物流企业又在做什么准备？记者就此对企业、专家进行了多方采访。据百考试题了解，目前广东省内许多物流企业已经在积极调整车辆管理方案，想方设法节约管理成本。“寒冬”中酝酿着更多的变数，也将隐藏着更多的机会，这已经成为企业的共识。"#F8F8F8" 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