**油卡不能当饭吃，怎样才能让司机朋友多结点现钱？**

早上看到公众号《草根汇物流》 “兄弟们，今年的年夜饭我们只能吃油卡了！！”这篇图文并茂的文章；这篇文章对近年来行业越来越普遍的用油卡抵运费的现象集中进行了分析，呼吁国家落实税收改革细则、行业一起来关怀最终的油卡接受方卡车司机。

说实话，大约在七八年前，我就接触过用油卡抵司机车费的专线公司，那时营改增还没全面推行，但据了解，那时已经有部分物流公司将大约四到六成的车费用油卡进行抵运费。

特别在营改增全面推开后，因为大部分中小物流公司工商和税务登记的不规范，能开出增票的物流公司毕竟不多，当上游的大三方物流公司和货方要求增票时，中小物流公司自己也要进项抵扣，但司机提供不了增票，所以物流公司只能通过集中采购油卡，通过油销售公司集中开票来进行进项抵扣。

在现行税务要求下，整个物流链条的货方、大三方/物流平台、专线/车队都要完善自己的销项和进项，最后的服务提供方卡车司机不能提供增票，所以，上游链条就只能靠可抵扣的油卡的票等来补充进项；最后将油卡一层层作为运费支付下去，传达到司机，司机大部分运费体现为油卡，不堪重负。

卡车司机一年的运费流水也有数十万，按目前这种高比例（50%以上）的油卡替运费，而油费占整个运输成本也不到40%；所以，必然司机接受的油卡是大大的富余了，一时也消费不掉；但是司机行车的开支、生活开支、家庭的支出，这些都是每天要用现金（或表现为现金的银行卡）来支付的。

油卡不能当饭吃，怎样才能让司机朋友多结点现钱呢？

在谈一些解决思路之前，我们先来分析整个油卡链条现状

1. 油卡的供应链条：油卡从“两桶油”--大三方/物流平台—专线/车队—司机；油卡的使用价值是从下向上层层抵扣（除司机）；
2. 油卡总体上来看是物流链条需要的，无论是自有车还是社会的临时匹配车辆；
3. 油卡的供应过于集中，短期看是供过于求；
4. 造成油卡阶段性供过于求的根本原因是税务机关进项抵扣不足的问题；

5、油卡被层层传达给司机是基于物流上游链条各自财务规范化和利益驱使。

所以，基于以上行业现状、税务现状，如果我们能找到**既能保护物流上游各环节利益、又能保证现状下国家税收足额、规范化的方法**，那么，可能就会让油卡这种工具既能发挥其作用、又不会“劳司机伤财”。

**关于油卡良性循环、使用的几个想法**

以下几种方法，供探讨：

**建立油卡期货市场**

由两桶油、物流平台或社会第三方来组建，目的是在现阶段税务模式下，调剂市场油卡供需；此交易市场当然不是简单地向司机手中收取多余的油卡，而是要融入物流链条的油卡采购、使用、回购过程中；两桶油根据销售淡旺季或平衡国内外油价因素，针对用油方（物流平台、货方、大三方、专线甚至司机）发行油卡期货，根据市场预期，甚至可以发行类似0.8：1的远期油卡；同样，物流平台、大三方、专线等用油方根据自己年度、三年度油料使用预测，可以提前预定、平衡年度、每月用油；用油方可以通过预付定金方式，预付部分远期油卡费用，待油卡实际消费完结后，再支付剩余部分油卡费用；这样，物流公司、物流平台就会有更多的流动资金，用来提高甚至可以全额现金支付司机车费。

期货平台的税票在国家税务机关指导下，制定符合税务制度又能满足物流用油单位进项均衡抵扣的方法；

这样既能满足从两桶油到物流链条各方的利益，又能保证税收的完整化、规范化。

**建立第三方的（二手）油卡现货交易平台**

由物流平台、社会第三方、技术公司设立第三方的现货油卡交易平台，采用拍卖、挂牌销售等模式，调济油卡供给和需求；因为存在地域、时间、主体的差异，应该存在“别人现在不需要的正是我现在需要的”这种情况，现货交易平台即起到这样调济油卡的作用；甚至，可采用油卡经纪人模式，由经纪人批量采购现货油卡，进行批量销售或进入油卡期货市场。

现在到淘宝上一搜，有大量的油卡销售网店，包括部分物流平台、两桶油的合资公司都在做油卡的销售，所以，油卡的现货市场是存在的，但是比较分散的、封闭；如果能改造或者加入新的专业化垂直性、开放化的油卡交易平台，建立全国性的油卡社会化的流通，从而实现油卡真正的价值。

在期货和现货的油卡交易平台的商业模式中，平台可以考虑和金融机构合作，以控制的油卡价值作为担保，引入外部资本，活跃平台的资金池，可以通过引入资金开拓其它商业和赢利模式。

在一定程度上，在税务机关的引导下，通过期货和现货油卡交易，使用定金和信用管理，交易平台可以开具税务机关认可的增票，用油方可以根据抵扣需要“寅吃卯粮”—但会有一套监督措施保证最终消费的票实相符。

**允许民营石油公司参与油卡调济**

成品油市场民营公司大约有四成的比重，相较于国有石油公司，民营公司在成品油来源上处于劣势；在有效的行业监督下，允许民营石油公司收购市场上富余的现货油卡，对接好国有的两桶油，建立一种补充民营石油公司油料不足、竞争力偏弱的现状；在一定程度上促进油品市场竞争格局。控制好民营石油公司可能性的挤兑。

以上的几个方案是缓解目前油卡市场现状的一些思路，因为涉及到国家税务机关、国有的两桶油甚至可能还关联到政策、经济利益的许多问题，这些方案也许存在很多问题；但是物流行业现在油卡抵运费如此猖狂，物流中小公司、司机拿到手的现金运费如此少的情况毕竟不利于行业健康发展，毕竟不是长久之计，我们总要想想办法，无论是国家层面的政策供给，还是市场力量的自发调节，总要想些办法来促进、逐渐探索改变此现状。

本文目的就是：探讨如何调济油卡的使用、促进油卡的流通、实现物流链条现金支付比例。