

国际道路运输联盟（IRU）关于建立燃油危机应对机制的决议

由 IRU 会员大会于 2026 年 5 月 29 日在日内瓦一致通过

IRU 会员大会代表着超过 350 万家从事出行与物流服务的企业，呼吁各国政府针对反复出现的全球石油供应中断、由此引发的燃油价格危机以及军事冲突带来的运营挑战，采取协调一致的应对措施。

商业道路运输是商业与贸易的基石。它将生产者与市场连接起来，助力企业发展壮大，推动经济增长。它同样对社会流动和社区生活至关重要，为人们往返工作场所、学校、商店和休闲场所提供出行保障。此外，道路运输是连接各种运输方式的纽带，为其提供“第一公里”和“最后一公里”运输服务。

当前中东地区的战争正严重扰乱传统能源贸易通道，据国际能源署（IEA）称，已引发有史以来最严重的能源危机。全球范围内，我们正目睹一场由燃油价格引发的系统性冲击，它正威胁经济稳定、推高通货膨胀并削弱供应安全。燃油消费税和增值税进一步放大了这一冲击。在经合组织（OECD）国家，税收平均占燃油价格的 46%，部分国家甚至高达 55%。

高油价让道路运输经营者尤其难以承受。根据 IRU 的行业信息简报，与战前价格相比，美国的油泵价格上涨了 46%，土耳其上涨了 40%，欧盟平均上涨了 33%。因此，运输成本上涨了多达 9%。鉴于许多道路运输企业——其中 90% 为中小企业——的利润率仅在 1% 至 3% 之间，它们几乎没有缓冲空间来应对如此突然的成本上涨。即便合同中包含燃油调整机制，价格上涨条款往往存在滞后期，这使经营者面临巨大的流动性压力。

各国政府针对近期及持续发生的危机采取的应对措施为数不多且各不相同。与此同时，避免碎片化并确保关键出行网络与供应链的韧性至关重要。

一周内燃油价格上涨 10% 和/或单日价格波动超过 10%，是燃油危机的明显信号。一旦出现这种情况，IRU 呼吁各国政府启动以下**燃油危机应对机制**：**针对需求——管下院殿 + 即松剖腰 +**

- a) 释放战略石油储备，确保包括柴油在内的成品油能够在主要运输走廊和物流枢纽真正实现可供应。
- b) 对从事商业道路运输的经营者暂时降低燃油消费税（尤其是在相关税收收入未完全用于基础设施建设的国家）。

- c) 实施临时燃油价格上限措施，以应对市场波动。
- d) 与商业道路运输经营者合作制定应急预案。

叶卵衍努——竿于院殷 * 即杵恹绯腰阔 +

- a) 建立临时危机国家援助框架，为道路运输经营者提供资金支持。
- b) 通过国家开发银行为受影响的运输经营者提供低息流动性贷款。
- c) 在发生严重短缺的情况下，启动燃油及燃油添加剂的应急预案。
该预案应包括明确的商业道路运输燃油优先分配原则，旨在保障关键道路运输走廊上的重要物流运输和供应链持续畅通，以及民众的出行需求。

威署恹閃腰衍努 * 叶圪墀弼俞琅韩恹 +

- a) 建立永久性燃油价格指数化机制，并鼓励其在政府采购合同及企业对企业（B2B）合同中的应用。此外，建立燃油供应监测机构，以便及时采取行动。
- b) 推出适用于所有客运和货运商业运输行业的统一专业燃油税。
- c) 激励使用替代燃料，包括释放生物柴油等非化石燃料的潜力。
- d) 鼓励出行方式从私家车向集体交通方式转变。
