

“营改增”对交通运输行业的影响及对策研究

——以江西省JJ市为例

阙红艳

(九江职业大学 经济管理学院, 江西 九江 332000)

摘 要: 对江西省JJ市的交通运输行业在“营改增”后的总体情况进行调研的基础上, 找出在“营改增”后JJ市货运企业存在的主要问题, 从规范经营主体、建立健全企业账务核算、进一步扩大抵扣范围和规范财税奖励政策等四个方面提出合理建议, 以期对后期“营改增”扩围和促进当地货运企业健康有序地发展提供参考意见。

关键词: 营改增; 交通运输行业; 影响与对策

中图分类号: F812.42

文献标识码: A

文章编号: 1672-0105 (2015) 02-0053-04

The Study on Effects and Countermeasures of the Reform Program to Replace the Business Tax with a Value-added Tax on Transportation Industry --Based on the Example of Jiujiang City Jiangxi Province

QUE Hong-yan

(Economic Management College of JiuJiang University, JiuJiang, 332000, China)

Abstract: Based on the overall research of replacing business tax with a value-added tax on transportation industry in JJ city, this paper explores the main problems existing in the freight enterprises. Meanwhile, it proposes four countermeasures on aspects of standardizing the management main body, perfecting the enterprise financial accounting, further expanding the scope of deduction and standardizing the tax incentive policies so as to expand the scope of replacing the business tax with a value-added tax and promote the healthy and orderly development of the local freight transportation enterprise for reference.

Key words: to replace business tax with value-added tax(VAT); transportation industry; influences and countermeasures

随着2014年1月铁路运输加入“营改增”试点, 至此, “营改增”已经涵盖了整个交通运输行业。随着“营改增”在交通运输业的全面铺开, 对促进货运物流企业的发展、优化产业结构、推动企业创新发展方面发挥了积极作用, 但也存在不少问题, 本文以江西省JJ市的交通运输行业为例, 找出实施“营改增”后存在的问题, 并提出相应建议, 以期对“营改增”在交通运输行业的进一步完善提供建议。

一、交通运输行业发展现状

截至到2014年7月, JJ市纳入到“营改增”范

围的交通运输企业共有692户, 较“营改增”初期增加了132户^①, 增幅达23.6%。其中小规模纳税人287户, 一般纳税人405户, 分别占全部交通运输企业的41.43%和58.53%。2013年8月至2014年7月全市“营改增”交通运输企业共实现营业收入54.57亿元, “营改增”后JJ市交通运输行业得到了快速的发展。

交通运输行业运营模式多样, 模式的选择是决定企业营运成本的关键所在。以JJ市为例, 主要有四种模式, 本次调研以不同模式运营的实体货运企业中的一般纳税人为对象开展。一是企业完全自营

运输模式。企业运用自己拥有的运输工具完成运输任务,这类企业财务核算健全,单一采用此种模式运营的运输企业目前在市场上占有的份额不多,一些运输线路相对固定的运输企业多采用此种模式运输。二是个人(个体)挂靠运输模式。这是目前内河、汽车货运市场直接承运的主体,企业与个人之间多属挂靠关系,不直接参与经营,不拥有所有权,经营权与所有权处于分离状态。三是委托第三方运营模式。委托方承接运输业务后转委托给自有运输企业,由受托方开具货运专票收取运费的业务模式。实际操作过程中,此种运营模式容易与货运代理相互混淆。四是企业自有运营兼委托他人运输模式。此种模式是企业运输的主要模式,且委托业务占企业总业务量的80%以上。根据运管部门统计数据显示,以集装箱挂车为例,JJ市共有1200辆,仅77辆为企业完全自有运输,其余1123辆为个人(个体)运输。

二、“营改增”后交通运输行业存在的问题

(一)企业运营模式受“营改增”限制

运输企业的主要经营业务是货物运输,但由于企业运营模式的不同,导致企业对车辆有无控制权和实际运输业务人交织在一起,出现了实际运输人、委托运输人、业务联系人、车辆实际控制人等多头主体。而现有的《营业税改征增值税试点实施办法》规定:单位以承包、承租、挂靠方式经营的,承包人、承租人、挂靠人(以下统称承包人)以发包人、出租人、被挂靠人(以下统称发包人)名义对外经营并由发包人承担相关法律责任的,以该发包人为纳税人。否则,以承包人为纳税人。文件并没有对该种经营模式下企业主体承担相关法律责任的内容和形式做出进一步的解释和规定,从而对这种模式的发展处于不确定状态。个别地方性“营改增”的具体政策甚至直接对运营模式进行限制。如“主管国税机关应根据企业运输能力核定自开票企业货运专票最高开票限额和月(次)领票量、金额”(赣国税函[2013]230号文件),这只适用于严格意义上的“企业完全自营运输模式”,对于“个人挂靠运输模式”和“委托第三方运营模式”的实体企业就不具有科学性和适当性,特别是对物

流等行业的经营发展,产生了限制作用。

(二)企业财务核算易产生风险

由于交通运输行业特殊性,车辆挂靠经营方式非常普遍,车辆实际车主与名义车主不一致的情况经常发生。另外,企业注册地与车籍所在地,企业实际经营地也往往不一致。按现行“营改增”政策和代开发票管理规定,挂靠企业不会也不能代为开具发票,从而导致出现挂靠企业开具发票难,财务核算变通处理的现象。实际运行中,主要表现在两个方面:一是账目核算不健全,收入、成本、费用凭证残缺;二是出现有的货物运输企业只对其在国税部门代开的发票进行税款的计算和缴纳,对于以现金结算没有票据的其他支出业务则不予在账面反映。这样的企业实质上就是一个“代开发票”的中介机构^[1]。以上处理方法均可能带来财务风险和税收违法风险。

(三)企业整体增值税税负偏高

2013年8月至2014年5月,JJ市交通运输业平均销售税负为8.67%,高于全省平均水平1.5个百分点。全市365户一般纳税人平均税负率为9.3%,高于全省平均水平1.4个百分点。其中,税负明显畸高的企业达206户(税负率为11%的有159户,税负率在10%至11%之间的有47户),占全行业一般纳税人总户数的56.4%。这一期间入库税收3.96亿元,占全行业的90.2%^[2]。与周边省、市交通运输企业税负相比,JJ市货物运输业税负率明显偏高。具体情况见表1。

究其原因:一是税率上升。从税率上看,如果是一般纳税人的交通运输企业,其税率为11%,相比计征营业税时的3%的税率,有了较大增幅。企业虽然增加了可以抵扣的进项税,但也难以达到8%这样的抵税比例,在这种情况下,交通运输企业的实际税负提升是必然的。二是货运企业对进项税难以做到应抵尽抵。一些企业没有形成及时取得有效进项凭证的习惯,导致了进项税可抵扣但没抵扣的情况发生,而实际情况是企业想取得有效扣税凭证也较难。企业必须从正规、大型的加油站和修理店才能取得有效抵扣发票,而从实际情况来看,由于存在驾驶员路途零散加油和在小型修理店进行车辆维修保养,难以取得正规、有效的增值税专用发票,导致不能充分抵扣。三是可抵扣的比重过

表1 货物运输企业一般纳税人销售税负月度变化情况表

单位:%

时间	税负率	
	JJ市税负	江西省税负
2013年8月	11.0	10.9
2013年9月	10.3	9.3
2013年10月	10.3	8.8
2013年11月	7.8	8.4
2013年12月	9.6	8.6
2014年1月	8.9	9.1
2014年2月	8.3	7.5
2014年3月	8.8	7.7
2014年4月	8.6	6.9
2014年5月	5.8	3.8

注:根据江西省JJ市国税局相关资料整理所得

低。现实情况是,绝大多数企业的经营资产均在“营改增”之前购入,大都不能以增量抵扣法在扣税环节中抵扣。如调查中发现某航运企业仅在2012年新购的船舶就有38艘,净增3.65万载重吨,而“营改增”政策对于在2013年8月1号前投入营运的固定资产不可抵扣,且目前航运企业整体利润微薄,无形中增加了企业的税负。除此之外,可以抵扣的车辆燃油费、修理费等费用在总成本中所占的比重不足40%,且较难取得有效发票。而企业在日常运营成本中占多数的过路过桥费、保险费、房屋租金又不在扣税范围内,这些均导致企业税负增加。

(四)超常财政奖励加大行业税收风险

财政税收返还与奖励政策是国家与地方财政税收政策的重要调控手段之一,在国家政策允许的范围内按一定比例将地方税收返还或奖励给纳税人,是一项暂时性措施。实践中,少数企业得益于地方财政奖励返还政策,对是否取得增值税专用发票并不在意。以无进项税额抵扣的企业为例,企业名义上的综合税负为14.8%,(其增值税税率11%,企业所得税负担率为2.5%,城市维护建设税和教育费附加为1.3%),但在部分地方乡镇,企业缴纳的税收中除按税负的2.08%上缴上级财政外,其余税收基本上都以财政奖励的形式返还给了企业,这就容易导致上游企业减少开票收入,造成税款流失。同时造成部分企业利用税收漏洞,大肆虚开,买卖税款,

行业税收风险加大。

三、完善“营改增”后交通运输行业的建议与思考

(一)进一步规范经营主体,选择合理的企业运营模式

进一步规范经营主体。对采用挂靠方式经营的企业,政府应积极鼓励被挂靠的运输企业收购挂企业的交通运输工具,再以对外承包的方式经营,那么和运输工具紧密相联的燃油费、修理费和保险费等费用均可统一纳入企业整体核算,税务机关可以对企业取得的全部收入征纳税款。另一方面,原个体车主在企业实现利润的基础上进行利润分配,企业独立对外承担法律责任。这样,不仅实际车主与名义车主相一致,而且法律责任、纳税主体和管理体制均主体明确,承担的社会责任也比较清晰^[3]。

选择合理的企业运营模式。“营改增”之前,征收营业税的交通运输行业,不论采取何种经营模式,只要其营业收入相同,缴纳的营业税也相同。实施“营改增”之后,对于企业取得的符合抵扣政策的合理票据是可以算作扣税依据的,因此,货运企业选择不同的运营模式将会直接影响到交通运输、企业的整体税负,企业负责人应充分了解本企业的实际运营情况,在熟悉政策的前提下选择适合自己的营运模式。

(二)提高行业财会人员素质,建立健全账务核算

交通运输业实施“营改增”后,由于涉及到增值税的进项税额抵扣,企业的涉税业务核算必定会比之前计算营业税时复杂,特别是账务处理方法有了较大变化。这些变化都给货运企业会计提出了新要求,因此,有必要提高他们的整体素质,尽快熟悉“营改增”后的涉税业务处理流程和方法。同时,立足货运企业实际经营模式,督促货运企业健全账务账册,加强对企业的财务管理。增值税制度实行严格的“以票管税”,货运企业发票管理混乱或财务核算不健全,必定会带来不能抵扣项目增多的情况,从而加重企业税负。企业要逐步培养货运司机在加油、维修、过路的零星费用时要养成索要正规票据的习惯,财务人员要仔细核对司机提供的原始票据是否与实际运营线路相符合。除此之外,

企业在签订运输合同时符合法律规范,从源头上规范账务处理。除企业自身努力之外,税务机关要加强对货运企业的征收管理,重点关注企业货运劳务的真实性,确保企业的实际业务与开票企业、受票企业、发票金额相符。特别是运输工具、运输能力和营运能力相同的货运企业的开票情况进行对比,对发现的异常情况要及时关注、及时处理。

(三)确定运输行业最佳税率,进一步扩大增值税抵扣范围

确定交通运输行业最佳税率。国家实施“营改增”的总体改革指导思想是“改革试点行业总体税负不能增加或略有下降”,但实际情况是,“营改增”后的交通运输行业(一般纳税人)整体税负较改革前有所增加。如果企业税负增加的问题得不到解决,从国家层面来讲会影响本轮改革的进程;从企业角度来讲会影响企业生产的积极性,甚至会诱发企业违法违规事件。在现行我国实行消费型增值税的大环境下,“营改增”后企业短期内税负增加是必然趋势,虽然相对于17%的增值税率而言,11%的税率属于低税率,但由于企业取得符合抵扣条件的进项税较困难,可以说11%仍然是一个较高税率。政府应加快调研和分析,尽早确立交通运输行业的最佳税率。

进一步扩大运输企业可抵扣范围。建议将运输企业的过路费、过桥费和保险费等重要成本尽快纳入营改增的可抵扣范围,针对这些费用较难取得增值税专用发票的问题,可以将这些费用按行业平均

水平由税务机关核定出其应抵扣的进项税比例。同时还可以把对固定资产折旧的适当比例纳入可抵扣范围,以减轻的运输企业的税收负担。从企业角度来讲,可通过进一步提高劳动生产率、提高管理水平、加强内部控制等方法减轻企业自身税负。

(四)规范税收返还与奖励制度,强化政策导向
规范税收返还与奖励制度。在国家尚未调整“营改增”收入分享机制的情况下,各级政府及相关部门应尽快建立公开机制、优惠政策备案审查、定期评估和退出机制(包括税收返还和奖励的标准、程序)。加大对县、乡一级财政预算的考核力度,禁止对“营改增”制定税收优惠政策,对通过财政补贴、财政返等形式进行引税、买税或虚收空转等手段来增加财政收入的行为进行严厉打击。除专门的税收法律、法规外,各地起草其他法律、法规、发展规划和区域政策时不得违背国家统一的财税制度。

强化政策导向,完善配套政策。建议从顶层设计考虑,对“营改增”收入预算级次与传统增值税政策保持一致,同时兼顾地方财力。对于财税奖励中存在问题,地方要及时发现,限时督促整改。同时,应加强税务部门同政府的合作,在地方政府的财政奖励管理中,增加对企业财务核算规范性要求,多方合力共同打击不法企业钻国家优惠政策的空子。对于超税负返还政策,各省应加强与财政、地税部门的协调与沟通,出台规范、严谨的实施办法,让企业真正受益。

注释:

① 根据江西省JJ市国税局相关资料整理所得。

参考文献:

- [1]张阳.浅谈货运业“营改增”后税收管理中存在的问题[J].西部财会,2014(8):15.
- [2]卢永华,李萃,朱桦.浅析“营改增”后交通运输行业管理现状与对策[J].九江税务,2014(3):21-22.
- [3]王为民.关于交通运输业“营改增”税收政策的思考[EB/OL].(2014-08-11).<http://www.gdsswxh.com>.

(责任编辑:孙富山)