

营改增扩围读秒



CFP图片 制图/王力

扣链条存缺陷 长效制度待再造

□本报记者 倪铭娅

减税效果不均衡 部分物流企业叫苦

企业中月销售额不超过2万元的增值税小规模纳税人和营业税纳税人，暂免征收增值税和营业税。

据媒体报道，截至2012年底，上海共有15.9万户企业纳入营改增试点范围，九成企业税负减轻，仅上海区域内的试点企业和原增值税一般纳税人因营改增减税达166亿元，若再加上产业链跨省市的增值税延伸抵扣因素，减税规模超过200亿元。

尽管税负整体趋于下降，但中国证券报记者日前在上海调研时发现，一些物流企业的税负在营改增试点后不但没有减少，反而出现增加。

从试点实施到现在，我们的税负增加了65%。”谈到税负变化情况，上海金旅物流有限公司财务经理张丽娟拿起笔向记者算了一笔细账：公司月销售收入为100万元左右，试点

之前，按3%营业税缴纳，公司每月缴税6万元。试点后，公司仓储和物流分别按6%和11%两个税率缴纳，每月缴纳增值税9.9万元，比此前增加了65%。物流成本占比中，油费约55%，过路过桥费约40%，其他约5%。这些成本本应进行抵扣，但由于过路过桥费、人力成本费等没有纳入进项税额，无法进行抵扣。每月真正能够抵扣的几乎只有油费。

张丽娟说，车辆购置费虽可以抵扣，但车辆一般使用周期较长，短期内不会更新，所以不可能每月都产生能抵扣的进项税额。

进项税额的多少直接影响企业税负。”中国社科院财经战略研究院财政研究室主任杨志勇称，增值税应纳税额由当期销项税额和当期进项税额共同决定，销项税额减去进项税

额才是纳税人的应纳税额。如果企业在“营改增”之后购买大量车辆，就会因抵扣额增大而税负减少，甚至不需要缴税。若企业在试点之前已购买了大量的设备、车辆等，试点后购进少，进项抵扣额就相应小，导致税负上升。此外，路桥费作为交通运输业的主要成本，未列入进项税额；服务业的劳动力成本不予抵扣也是企业税负上升的主要原因。

在上海市闵行区财政局对营改增试点企业做的一份调查问卷中，中国证券报记者看到，对营改增一年来企业经营状况选项中，张丽娟选择的是“有所恶化、与营改增有一定关系”。对于营改增试点工作的意见和要求一项，张丽娟写到：希望进项税额中占比较大的过路过桥费可以开具增值税发票，进行抵扣。

扣链条存缺陷 “道道抵扣”难实现

外，融资租赁、建筑安装、金融保险等每一个行业都需纳入增值税征收范围内，否则将导致经济运行中增值税的扣链条被打破，中性效应大打折扣。

但是把各行业都纳入增值税范围只能是理想中的增值税。”滕祥志表示，尽管每个行业都纳入增值税范围，能够打通增值税链条，实现“道道抵扣”，但这在实际操作中存在很多技术性难题，即使在西方也没有达到这种程度。例如，有些国家把房地产纳入增值税范围，由于它涉及到不动产价值评估和实现等操作上的技术性问题而无法实现。从各国来看，把包括不动产、金融保险等在内的各行各业纳入增值税并不容易，也不太可能，只能是理想状态。

增值税的“中性”作用，是指在筹集政府收入的同时并不对经济主体施加“区别对待”的影响，因而客观上有利于引导和鼓励企业在公平竞争中做大做强。但要充分发挥增值税的这种中性效应，前提之一就是增值税的税基尽可能宽广，最好包含所有流通中的商品和服务。

很多业内人士表示，这意味着真正全面打通增值税链条需要尽快扩围试点区域及行业。除已在部分地区试点的交通运输业和部分现代服务业

桥费无法抵扣问题，同样存在技术上操作难题。滕祥志解释说，过路过桥费目前属于营业税范围，把它纳入到增值税范围内，使路桥公司能够向物流企业开具增值税发票，问题便得以解决。但实际上，问题并非如此简单。过路过桥费是路桥公司凭借道路所有权人转让出的权利收取道路使用权费，实际上是对使用权的出租收取的费用。在法律性质上，和房产出租没有本质区别。正如上述所讲，由于在实际操作中存在很多技术上难题，把房产等不动产租赁纳入增值税并不容易。

无独有偶，由于抵扣操作非常复杂，对金融保险业征收增值税在世界上也存在争议。一些专家表示，在我国，短期内金融保险业营改增很难实现。

杨志勇认为，一些行业税负增加还受企业生产经营周期的影响。在整个生产经营周期中，发展初期，如果行业纳税人购置设备、机械等不动产较多，有大量的进项税额可以抵扣，税负有下降的可能，但进入稳步发展期后，没有足够的进项税额可抵扣，那么企业的总体税负就可能增加。此外，对于广播影视、研发等人力成本投入较大的行业，由于只有少量的进项税额抵扣，也只能是理想状态。

中国社科院财经战略研究院税收研究室主任张斌告诉中国证券报记者，增值税中劳动力成本无法抵扣不论国外还是国内均是如此。这对劳动力成本占比较高的行业来说带来较大影响。因此，会有很多国外劳动密集型企业转移到劳动力成本低的国家和地区。从另一方面来说，长远看，劳动力成本无法抵扣，实际上也有利于促使企业从劳动密集型向资本密集型转变，减少人工量，解决“用工荒”问题，提高企业自动化、智能化水平。

对于物流企业中涉及的过路

多项制度需再造

不少专家表示，随着营改增全面深入推进，就这一改革本身而言，也还有多项制度亟待再造。

“营改增试点仅靠新设11%和6%两档税率是不够的。增值税制亟待再造，以更好地适应试点范围扩大的需要。”杨志勇表示，新增的增值税纳税行业与传统增值税纳税行业不同的特点决定了税收征管方式和征管重点亟待转变。营改增不仅试点范围扩大，而且未来行业将进一步推广到邮电通信、铁路运输、建筑安装等多个领域，那么类似的问题将更加突出。”

以进项税额来说，就有很多突出问题：哪些可抵扣？哪些不能抵扣？抵扣发票容易获得吗？购进服务的税

额怎么抵扣？一些小企业会不会因此无法生存？小企业会不会出现名义税负下降而实际税负上升？无形服务的出口怎么退税？出口退税制度如何适应这些来无影去无踪的服务？”面对扩围带来的一系列问题，杨志勇不无担忧地说，这些都需要未雨绸缪。

此外，不少专家认为，目前营改增的两种分成方式也亟待转变。目前营业税收入归地方，增值税收入则是按照75%和25%的比例由中央和地方分成。为了推动改革并支持地方财政收入，目前试点地区营改增的收入100%返还地方。

在地方政府财政收入增速放缓背景下，要推广营改增改革，如果不理顺如何划分收入的关系，则改革会面

临地方阻力。”财政科学研究所副所长刘尚希表示，增值税改革继续推广，税收收入如何划分问题需要尽快理顺。

中国社科院财经战略研究院院长高培勇认为，营改增涉及分税制。1994年提出的分税制目标是“钱和权同层对接”，现今提出的支出责任和财力是“钱和钱对接”，不能体现分税制的精髓。这点在此次营改增中更为凸显。伴随着营改增改革，分税制将向何处去必须回答。”

税务机构再造需要提上议事日程。”杨志勇称，营改增后的增值税要和个人所得税、社保收费（或未来的社保税）等的征收管理统筹进行。政府课税应以纳税人方便和征税成本最低为前提。国地税务机构再造必须

服从这一前提。从增值税的征收管理来看，国税具有优势，但地税对营改增所涉及的行业更为熟悉，国地税对营改增行业的税收征管各有优势。国地税在特定条件下有分设的必要，但如今随着信息化工作的进展，为了更好地为纳税人提供服务，有效地整合税收征管力量，国地税合作甚至合并都应提上议事日程。

也有专家表示，目前来看，建立营改增推进的长效机制更为关键。这种长效机制是在深化财税体制改革的进程中，将有关减税免税措施常态化，继续从体制和政策层面为小微企业创造良好环境，以促进它们的健康持续发展，并发挥最大的就业吸纳器的作用。

营改增扩围对A股物流板块影响有限

□本报记者 孟斯硕

上海试点营改增的时候，由于税负增加，很多在外有分公司的企业都转到外地开增值税票。营改增对运输型物流企业的影响很大。”一位上海物流企业的负责人告诉中国证券报记者。

按照国务院的部署，今年8月1日，营业税转增值税改革将在全国物流行业正式推开。从此前试点省份的情况来看，运输型物流企业税负有较大幅度的增加，仓储和物流辅助服务业的税负基本维持不变。

长期来看，营业税转增值税将会从根本上消除物流行业重复纳税的问题，有利于物流行业的发展，但短期来看，物流企业税负的确有所增加，相关部门应进一步研究完善。”一位行业专家表示。

据同花顺统计，A股上市公司中共计17家仓储物流企业，其中仅有瑞茂通一家企业在此前试点的省市之外，此次扩围后该公司将纳入营业税转增值税范畴。

运输型物流企业压力大

物流行业的营改增试点工作2012年首先在上海启动，物流企业纳入本次试点范围。其中，“物流辅助服务”列入应税服务范围，并设置了6%的适用税率；装卸搬运服务和货物运输服务从3%的营业税税率调整为11%的增值税税率，上调幅度较大。

从2012年底国家统计局上海调查总队的调查情况来看，58.6%的交通运输业受访企业反映税负增加。

根据2012年3月中国物流与采购联合会对65家大型物流企业的调查，2008—2010年三年年均营业税实际负担率为1.3%，其中货物运输业务负担率平均为1.88%。实行增值税后，即使货物运输企业发生的可抵扣购进项目中全部可以取得增值税专用发票进行进项税额抵扣，实际增值税负担率也会增加到4.2%，上升幅度为123%。

主要是规模较大的企业税负增加，小企业由于按照3%的简易纳税比例征税，较此前5%的税率有所降低，所以小企业在此次改中受益较大。仓储和物流辅助服务业的税负较此前并无明显的增加，税负增加较大的主要是运输型的物流企业。”上述企业负责人告诉中国证券报记者。

由于在A股上市的仓储物流企业中，仓储企业和供应链企业较多，这些企业在营业税转增值税的试点过程中影响并不明显。

针对物流企业营改后带来的税负增加，交通运输部新闻发言人梁晓安近期表示，从试点情况来看，部分交通运输业一般纳税人税负增加的原因主要有四方面：一是受试点地区和行业范围限制，造成暂时性税负增加。二是交通运输业劳动密集型特点较为突出，使可抵扣的进项税额较少。三是大型交通运输设备，如车辆、船舶等初期投入大、沉淀成本高、新购设备有限。四是交通运输企业专业化分工程度低，少数企业内部经营管理不够规范，存在进项成本应抵未抵”的情况。

为了缓解运输型企业税负增长的困境，试点地区财政均给予了一部分补偿。虽然上海市给予了补贴政策，补贴基本可以负担企业70%的税负增长，但是由于企业按月缴纳纳税款，税务局是按季度进行返还，在操作过程中占用了一部分资金，所以企业还是感到税负增加了。”上述企业负责人告诉中国证券报记者。

国际货代企业或受冲击

从全行业来看，营业税转增值税在全国推广可以避免此前试点过程中出现的一些企业不合理避税。但是从新的增值税试行办法来看，国际货代企业可能会受到较大影响。”上述专家告诉中国证券报记者。

据介绍，国际运输公司在国际上是免税的，此前我国针对国际货代公司实行差额纳税的办法，国际货代企业的税负水平与国际上的货代企业税负基本持平，增值税改革试点实施后，试点城市维持对国际货代企业的差额纳税政策。

但是新的试点政策将差额纳税政策删除，这导致国际货代出现全行业亏损。”上述专家表示。

从长期来看，营业税转增值税将会从根本上消除物流行业重复纳税的问题，有利于物流行业的发展。而物流行业的上游客户原有的增值税纳税人要求出具增值税发票，以扩大自身进项抵扣税额，物流行业的营业税改革在一定程度上可以减轻上游企业税负。

同花顺统计显示，A股上市公司中共计17家仓储物流企业，其中仅有瑞茂通一家企业在试点省份之外，此次扩围后该公司将进入营业税转增值税范畴。瑞茂通去年年报显示，2012年公司营业税及附加共计712.95万元，实现归属于上市公司股东净利润38179万元。



新华社图片