

# “营改增”对物流企业的税负影响分析及税收筹划研究

梁迎春, 管雅馨

(南通航运职业技术学院 管理信息系, 江苏 南通 226010)

**摘 要:**物流业作为一个复合型行业,在税收层面受到“营改增”政策的影响较大。部分物流企业因未及时应对“营改增”的相关变化,导致税负增加较多,对企业造成了较为不利的影响。为适应“营改增”的变化,及时优化业务流程、完善会计核算将是物流企业亟待解决的问题。

**关键词:**“营改增”;税负影响;业务流程重塑;税收筹划

**中图分类号:**F253.7

**文献标识码:**A

**文章编号:**1671-9891(2019)01-0017-04

## 0 引言

从 2012 年 1 月 1 日起,上海开始实施“营改增”,标志着全国“营改增”试点工作的大幕正式开启,并于 2016 年 5 月起全面铺开实施。物流企业涉及领域广泛、专业化强、链条式明显,因此“营改增”对其税负影响比较大。在此背景下,物流业要转变经营管理模式,优化产业结构,合理运用税法进行纳税筹划,才能实现企业的可持续发展。

## 1 “营改增”政策的基本理解

改革前,营业税和增值税是流转税的两大主要税种,在生产、流通及服务业中发挥调节作用。营业税的征税范围为提供应税劳务、转让无形资产和销售不动产,其中应税劳务包含交通运输业、建筑业、金融保险业、邮电通信业、文化体育业、娱乐业、服务业;增值税的征税范围为销售货物或者提供加工、修理修配劳务。两个税种征税范围互不交叉,即属于增值税纳税范围的业务无须缴纳营业税,而属于营业税纳税范围的业务则无须缴纳增值税。在应纳税额上,营业税的计税依据为营业额,即应纳营业税税额=营业额×税率。增值税的计税依据为增值额,在实际操作时采用税款抵扣的制度,即应纳增值税税额=销项税额-进项税额。

在经济不发达时期,大多数企业属于全能型企业,两税并存的税收格局对企业影响不大。但随着经济的发展,企业专业化经营越来越明显,两税并存导致重复纳税问题凸显,给企业造成严重的经济负担,影响其健康发展。

2012 年,我国结合社会总体经济发展形势,综合各个行业领域的税费缴纳特征,积极吸纳国外先进的纳税经验,提议将营业税并拢到增值税范畴内,简称为“营改增”政策。<sup>[1]</sup>2016 年起,“营改增”在各行业领域中推进,增值税彻底取代营业税。“营改增”政策有效解决了重复纳税的问题,对产业结构的优化具有较大的促进作用。为充分发挥“营改增”的作用,2018 年 5 月 1 日起,增值税税率进行全面下调,将 17%、11%的基础性税率分别调整为 16%和 10%,减税效果更加明显。

## 2 “营改增”对物流企业税负的影响

### 2.1 可抵扣项目不足

“营改增”之前,根据《中华人民共和国营业税暂行条例》规定,物流企业提供运输、配送、装卸、搬运等劳务取得的收入,按交通运输业缴纳营业税,税率为 3%;物流企业提供货代、仓储、包装、物流加工、租赁等业

收稿日期:2019-02-18

基金项目:江苏省大学生创新创业训练计划项目(201812703017X);中国交通教育研究会教育科学研究课题(交教研 1602-292)

作者简介:梁迎春(1979—),女,山东菏泽人,南通航运职业技术学院管理信息系讲师,硕士。

务按服务业税目征税,税率为 5%。“营改增”后,运输服务的增值税税率为 10%,物流辅助服务(包括装卸搬运服务、货运客运场站服务、港口码头服务、货物运输代理服务、航空服务、打捞救助服务、代理报关服务、仓储服务)按 6%的增值税税率征收增值税。<sup>[2]</sup>物流企业涉税业务“营改增”税率如表 1 所示。

表 1 “营改增”前后税率变化对照表

行业名称 1	行业名称 2	行业名称 3	增值税税率	营业税税目	税率
交通运输业	陆路运输服务	公路运输	10%	公路运输	3%
		缆车运输		缆车运输	
		索道运输		索道运输	
	其他陆路运输	其他陆路运输			
	水路运输服务	水路运输服务			
	航空运输服务	航空运输服务			
	管道运输服务	管道运输服务			
部分现代 服务来	物流辅助服务	航空服务	6%	航空运输	3%
		港口码头		水路运输	
		货运客运场站服务		公路运输、其他服务业	3%、5%
		打捞救助服务		水陆运输	
		货物运输代理服务		代理业	5%
		代理报关服务		代理业	
		仓储服务		仓储业	
		装卸搬运服务		装卸搬运	3%
有形动产经营性租赁	有形动产经营性租赁	16%	租赁业	5%	

从表 1 数据可以看出,物流公司仓储、配送、代理及装卸搬运等物流辅助服务的税率由营业税税率的 5%变为增值税税率 6%,税率增幅较小,且营业税是以营业总额作为纳税基础,而增值税是按增值额进行纳税,从理论上讲,税负应呈下降趋势。但由于部分关联企业为小规模纳税人或会计核算不健全等原因,导致其无法取得增值税专用发票进行进项税额抵扣。此外,物流企业人工成本占有较高的比例,但因其不在税法可以抵扣的范围,导致税负增加。运输服务类从 3%的营业税率改为 10%的增值税税率,提高幅度过大。虽然税基变小,但由于部分物流企业因税率较税改前上升幅度较大,且部分成本费用不在进项税额扣除范围之内,或尽管在扣除范围之内但未取得正规的扣税凭证等原因,导致企业税负较税改前有明显增加。此外,物流企业运输工具成本占比较高,但部分物流企业由于大量的运输工具等固定资产设备是在“营改增”之前购置的,导致进项税额无法抵扣。另一方面,这些运输设备更换周期较长,从而导致进项税额抵扣明显不足,短期内企业税负大幅增加。

## 2.2 会计核算不健全

根据税法的规定,对于涉及不同税率的业务,纳税人应分别核算,如未分别核算的,从高适用税率。<sup>[3]</sup>物流企业涉及的主要税率为 6%、10%、16%,不同性质的收入所适用的税率不同。如上述表 1 所示,物流公司运输业务所适用的增值税税率为 10%,装卸搬运、仓储、代理等物流辅助业务税率仅为 6%,前者较后者高 4%。在原营业税税率下,运输业营业税税率较部分物流辅助业务税率低 2%,而“营改增”后部分物流企业未能及时调整会计核算,部分适用低税率的业务与高税率业务混合核算,从而导致企业税负增加。

## 2.3 业务类型调整不及时

“营改增”前,装卸搬运服务与交通运输服务归属于同一个营业税税目,适用营业税税率为 3%,而货运代理服务属于代理业,适用的营业税税率为 5%。部分货运代理企业购进少量运输工具,象征性地对外提供运输服务,大部分运输业务仍然通过分包的形式完成,使得货运代理业务变成了运输业务,原本适用 5%税率的全额征税也变为适用 3%税率的差额征税。“营改增”后,税率发生了根本性改变,运输业增值税税率远

远高于货运代理业增值税税率。因此,物流企业如仍按原模式进行操作,将大大加重企业的税收负担。

### 3 “营改增”后物流企业税收筹划

#### 3.1 提高抵税意识

应交增值税=销项税额-进项税额。其中,计算销项税额时,增值税税率主要为10%和6%;计算进项税额时,增值税税率则取决于供应商提供劳务或商品的性质,如果采购原材料、购进固定资产,则增值税税率为16%。物流企业的主要经营成本有固定资产购置支出、固定资产损耗、维护支出、劳动力成本的支出等。除劳动力成本支出外,企业的其他经营支出如果取得合法凭证,则按照税法的规定准予抵扣。因此,在收入一定的情况下,可以抵扣的进项税额的金额是决定税负高低的重要因素。鉴于此,企业在进行进项税额计算时应注意以下三点。

(1)重视供应商的选择。“营改增”试点实施办法规定,增值税专用发票、海关进口增值税专用缴款书、农产品收购发票、农产品销售发票和完税凭证为增值税的合法扣税凭证,不符合税收征管法规定的一律不准抵扣,因此物流企业应选择可以开具合法扣税凭证的企业作为供应商。此外,运营车辆维护及油费支出在物流企业经营成本中占比较高,企业要选择可以开具增值税专用发票的汽车维修企业和燃油销售企业签订长期合作协议,从而取得合法扣税凭证,减轻企业税负。

(2)规范增值税使用。物流企业在业务立项时即应考虑增值税发票的相关工作。对于购买的商品或服务,物流企业应及时向供应商索取法定增值税扣税凭证,关注其有效抵扣期,并按规定时间及早认证,及时入账。

(3)强调全员参与。增值税专用发票的取得不仅仅涉及财务部门,还涉及业务、管理等多个部门。全员参与增值税税法知识培训,提高对增值税专用发票的认识,在处理业务的过程中,尽可能取得法定增值税扣税凭证,为企业减轻税费负担。财务人员要指导各部门的涉税工作,能够充分利用税费优惠政策,进行准确的税务核算,为企业计算合理税费。

#### 3.2 规范会计核算工作

税法征管规定,一般纳税人如会计核算不健全,以销售额乘以增值税税率作为应纳增值税额,不得进行进项税额抵扣。这也就是说,会计核算不健全的企业将被全额征收增值税,不能使用增值税专用发票,且不可抵扣进项税额。此外,对于涉及不同税率的业务,纳税人应分别核算,否则将从高适用税率。因此,物流企业应该加强会计核算工作,分别核算运输服务和物流辅助服务,以达到降低税负的目的。

#### 3.3 重构业务发展战略

(1)重塑业务流程。国家进行“营改增”的目的在于优化产业结构,促进企业长远发展。企业应根据国家政策导向,优化业务流程,促进资源在企业间合理分配,推动物流企业的整体发展。物流企业业务流程的优化应该从合理规划运载路线、充分利用企业承载能力、整合布局上下游企业等方面入手,既兼顾成本的控制,又考虑收入水平的提高。“营改增”解决了困扰物流企业多年的重复纳税问题,对于跨行业的物流企业来说,可以重塑业务流程,分流相关业务。如某一物流企业A公司,如将业务进行外包,则承包企业为A公司开具的为10%的运输业发票或6%的物流辅助业务发票,则A公司只能按照10%或6%进行进项税额抵扣。而如果企业自营运输车辆进行经营,则所耗费的燃料燃油费、配件修理费等按照16%的税率抵扣,但人工费则无法抵扣。自营和外包两者间存在差异,如何选择需要企业根据自身业务量进行测算比较,最终确定最优的业务模式。

(2)转变服务方式。物流企业适用的税率主要有10%、6%和16%,不同业务税率差别较大,采用不同的服务方式,税费负担就不同。按照税法规定,有形动产租赁服务按照16%的税率征收增值税,而装卸搬运服务适用3%的增值税率。因此,物流企业可以转变以往的服务模式,将租赁服务转为装卸服务,以此来适用较低税率,降低税费负担。

(3)规划固定资产购置。“营改增”后,固定资产购置可以进行进项税额抵扣,从而降低了固定资产的购进成本。物流公司应充分利用此项政策,合理规划固定资产的购置,不仅可以增加可抵扣的进项税额,减少企业税费负担,还可以通过先进的固定资产设备提高企业的生产效率,增强企业综合竞争力,促进企业的长

远发展。

#### 4 结束语

“营改增”短期内对物流企业有税费增加的影响。但从长远来看,“营改增”对整个物流业而言是一个好的导向,将引导企业加大投资、整合业务流程、转化服务方式,促进物流业的长远发展。此外,某些制造企业将会逐渐把其原本自己承担的物流业务外包给物流公司,这将对整个物流业提供更多的发展机遇。

#### 参考文献:

- [1] 娄晴.“营改增”对企业税收筹划的影响研究[J].中国市场,2019,(3):129-131.
- [2] 上官明英.“营改增”对物流企业税负的影响及应对策略[J].江西青年职业学院学报,2016,(1):72-77.
- [3] 胡涛.营改增对物流运输业的影响分析[J].财会通讯,2012,(12):57-59.

(责任编辑:范可旭)

## Research on the Impact of Replacement of Business with Value-added Tax on Taxation of Logistics Enterprises and Tax Planning

LIANG Ying-chun, GUAN Ya-xin

(Dept. of Management Information, Nantong Vocational and Technical Shipping College, Nantong 226010, China)

**Abstract:** As a composite industry, the logistics industry is significantly affected by the “replacement of business with value-added tax” policy at the taxation level. Some logistics enterprises failed to respond timely to relevant changes in the tax reform, led to more tax burdens, which brought about a relatively negative impact on the enterprises. In order to adapt to the changes in the tax reform policy, timely optimization of business processes and improvement of accounting will be an urgent issue for logistics enterprises.

**Key words:** “replacement of business with value-added tax”; taxation impact; business process reshaping; tax planning

### 本刊声明

为了适应我国信息化建设的需要,扩大本刊及作者知识信息交流渠道,实现期刊编辑、出版工作的网络化,本刊已加入《中国期刊网》《中国学术期刊(光盘版)》全文数据库、《万方数据——数字化期刊群》和《中国科技期刊数据库》。所以,向本刊投稿并录用的稿体文章,其作者著作权使用费与本刊稿酬一次性给付,不再另付。如作者不同意,请在来稿时特别声明,本刊将作适当处理。

《南通航运职业技术学院学报》编辑部