

# “营改增”后交通运输企业的税负变化

刘 焜 唐顺之

(长沙理工大学经济与管理学院 长沙 410076)

**【摘要】**财政部、国家税务总局规定自2012年1月1日起,以上海市为首个试点城市,对交通运输业和部分现代服务业开展营业税改增值税试点。税改一年多来,部分交通运输企业税负不减反增。本文通过算例计算,从浅入深分析企业税负变化的原因,并提出了相关建议。

**【关键词】**交通运输业 营改增 税负

## 一、“营改增”对交通运输企业税负的影响

1. “营改增”前后的企业税负对比。交通运输业中的公路运输列入了本次“营改增”的行业,公路运输原适用3%的营业税税率,“营改增”后适用增值税税率为11%,柴油等燃料以及修理等费用的扣除税率按增值税税率17%计算,税收负担有所变化。因为不同企业的实际情况不同,下面通过一些基础性的假设,来对比出“营改增”前后的税负变化。

例:A公路运输企业为增值税一般纳税人,年收入2500万元,成本1800万元。该企业为单纯的公路企业纳税人,不包含其他物流辅助等业务,且燃油机修理费用都可以获得增值税专用发票予以抵扣。所有可以抵扣的成本都在试点地区取得。除了营业税、增值税及城建税和教育费附加,不考虑其他税费。现将其营业成本构成情况列示如表1。

表1 A公路运输企业成本构成 金额单位:万元

车辆折旧费	过桥过路费	劳务报酬支出	燃料	物料	修理费	合计
300	400	300	200	100	500	1800

(1)“营改增”之前,A公路运输企业的营业成本及期间费用为1800万元(包括车辆折旧费、过桥过路费、劳务报酬支出、柴油燃料支出、物料及修理费等),营业税金及附加为82.5万元 $[2500 \times 3\% \times (1+7\%+3\%)]$ ,利润为617.5万元 $(2500-1800-82.5)$ 。企业所得税为154.38万元 $(617.5 \times 25\%)$ 。企业应纳税金为236.88万元 $(82.5+154.38)$ 。净利润为463.12万元 $(617.5-154.38)$ 。

(2)“营改增”之后,企业实行进项税抵扣的政策,对柴油燃料、物件及修理费等都可进行抵扣,不计入营业税。

由表2可知,增值税销项税额为247.75万元,增值税进项抵扣数额为116.24万元,应缴纳的增值税等于131.51万元 $(247.75-116.24)$ 。城建税及教育费附加为:131.51 $\times(7\%+3\%)=13.15$ (万元),企业利润为:2252.25 $-(1000+170.94+427.35+85.47)-13.15=555.34$ (万元)。企业所得税为138.84万元 $(555.34 \times$

25%)。企业的应纳税金为283.5万元 $(131.51+138.84+13.15)$ ,净利润为416.5万元 $(555.34-138.84)$ 。与“营改增”之前的净利润相比,改革之后的净利润减少了46.62万元 $(463.12-416.5)$ 。

表2 A企业“营改增”后成本构成 金额单位:万元

项目构成	含税金额	税率	不含税金额	增值税
营业收入	2500	11%	2252.25	247.75
营业成本				
车辆折旧费	300	0%	300	0
过桥过路费	400	0%	400	0
劳务报酬支出	300	0%	300	0
燃料	200	17%	170.94	29.06
物料	100	17%	85.47	14.53
修理费	500	17%	427.35	72.65
合计	1800		1683.76	116.24

表3 A企业“营改增”前后税负变化 金额单位:万元

	应交税金	净利润	税负占比
“营改增”前	236.88	463.12	51.15%
“营改增”后	283.5	416.5	68.07%

由上述算例可见,A公路运输企业在成本构成及收入相同的情况下,在“营改增”之后,净利润减少了,税负提高了。

## 2. 影响税负变化的因素。

(1)可抵扣进项税占收入的比重,若存在的大量物资无法抵扣进项税,必然会造成税负的增加。交通运输企业的成本主要由以下三方面组成:①外购机械设备;②外购劳务;③自有职工薪酬。其中,只有外购机械设备和外购劳务可抵扣增值税进项税。因此,可抵扣项目在成本中的占比很大程度上决定了增值税税负的大小。毛利率越低,可抵扣的范围越大。而营业成本中可抵扣的进项税比例在总成本中越小,则增值税抵扣所带来的利好就不足以弥补因为提高增值税税额而造成的损

# 关于完善利润表和现金流量表附表的看法

吴尚宗

(黄河科技学院商贸学院 郑州 450052)

**【摘要】**笔者对现行利润表和现金流量表附表改革提出几点自己的看法:对于现行利润表,应当将投资损益从经营利润中分离出去,同时反映主营业务利润和其他业务利润,以突出公司主业。按照以上思路,笔者重新设计了间接法下的现金流量表附表。

**【关键词】** 利润表 现金流量表附表

## 一、将投资损益从经营利润中分离出去

现行利润表把投资损益纳入经营利润之中,造成以下弊端:①投资损益是企业投资的成果,不是生产经营成果,把它计入经营利润,使经营利润失真。②对工商企业来说,生产经营活动所创造的利润,属于经常性收益;而投资收益受股市波动影响很大,牛市时能得到暴利,熊市时亏损严重,风险很大,属于非经常性损益。把这两种性质不同的收益混在一起,容易给投资者以误导。财务分析中有一项很重要的内容,就是区分经常性收益和非经常性收益,计算各自的比重。如果一个企业

失。同时,如前例中列示的,由于过路过桥费并未纳入试点范围,所以难以取得增值税专用发票。

(2)要取得可抵扣的增值税专用发票。交通运输企业一般从事的是全国性的运输服务,并不仅仅局限于试点区域,虽然公司偶尔会购买一些修理所需要的工具和零配件,但并不构成抵扣的大头。运输工具行驶在道路上,一旦没有了燃料就要就近寻找加油点加油,而车辆故障更是只能就地寻找修理厂进行维修。虽然燃料费和修理费进项税可以抵扣,但难以从部分加油站、修理店取得专用发票,导致抵扣不充分。

(3)供应商。由于营业税纳税人和增值税小规模纳税人无法开具增值税专用发票。若供应商大部分为营业税纳税人或增值税小规模纳税人,则无法开具增值税专用发票,可能会造成抵扣困难,从而使税负增加。

(4)客户。如果客户大部分为增值税一般纳税人,改革后对方购买的应税服务可以抵扣进项税额,在客户的增值税税负降低的情况下,将可以扩大纳税人的经营空间,提高服务供应量。反之,会间接导致服务需求量的减少。

“营改增”后,交通运输业税率从3%增加到11%,根据一季度的申报情况,交通运输业的税负在部分企业明显增加,原因在于交通运输业中可抵扣的项目没有充分抵扣,以及抵扣项目范围较窄,这造成大量的实际成本支出无法得到抵扣。

收益中非经常性收益比重过大,风险很大,不具备稳定性和持续性,不适宜长期投资。③经营利润计算不准,以它为基础计算的一些经济指标(如营业成本利润率)也不准确,给绩效评估带来困难。④利润表中的经营利润和现金流量表中的经营活动现金流量应当是对应的,投资收益在利润表上属于经营活动得到的收益,在现金流量表上却属于投资活动的现金流量,二者是矛盾的,也给从利润推算经营活动现金流量增加了难度。

据报道,上市公司不务正业在证券市场上炒股有愈演愈

## 二、“营改增”对交通运输业的挑战

1. 试点开始初期,由于产业结构调整、抵扣范围有限、从非试点地区无法取得增值税专用发票等问题,导致有些试点行业增值税不减反增。以上海来看,交通运输业尤为明显。

2. 由于货物运输发票具有抵扣税款的功能,许多不法分子利用设立“皮包公司”的形式,专门从事为他人代开发票的活动。这使得一些开具正规发票的运输企业的税负远远高于使用虚假发票的企业,造成了税负的不公。

3. 由于交通运输业所缴纳的营业税和所得税属地方财政收入,一些地税部门征收货运车辆营业税不以运输发票开具的金额作为计税依据,而是按货运车辆的承载吨位定额征收,变相鼓励运输企业落户本地,争抢税源,放纵这些企业随意多开货运发票,客观上成为开具虚假运输发票的帮凶。

4. “营改增”之前,营业税使用的是普通大票,价款和税款合并填写,而增值税则要分开填写。同时,营业税采用的简易核算模式改为增值税采用的抵扣核算模式之后,核算难度较原来有所增加。这都引发了报表披露、报税、抵扣操作方面的一系列新问题。会计人员稍微处理不慎就会产生风险。

### 主要参考文献

钱敏.浅析营业税改征增值税对企业税负的影响.财会研究,2013;1