

“营改增”对交通运输业的绩效影响及建议对策

——以上海市交通运输业为例

王艳敏, 许华(副教授)

(陕西科技大学管理学院, 西安 710021)

【摘要】 营业税改征增值税在上海市的交通运输业已实施两年之久, 其对企业的实际税负产生了怎样的影响, 是否影响了企业的绩效, 本文针对以上问题进行了实证分析, 并对企业在营业税改征增值税的进程中, 如何降低税负提高企业绩效提出有效的建议。

【关键词】 营改增; 上海市; 交通运输业; 绩效

一、营业税改增值税政策效应的相关研究

为完善增值税抵扣链条、避免重复征税, 从而减轻纳税人税收负担、优化产业结构, 2011年经国务院批准, 财政部、国家税务总局联合下发营业税改征增值税(简称“营改增”)试点方案, 从2012年1月1日起, 率先对上海交通运输业和部分现代服务业开展营业税改征增值税试点, 随着时间的推移逐步扩大试点范围直至2013年8月1日推广至全国。

“营改增”改革方案的提出, 总体目标是确保试点行业企业总体税负不增加或略有下降, “营改增”对企业的实际税收负担将会产生怎样的影响, 以及是否影响和如何影响企业的绩效, 是企业乃至政府层面较为关心的问题。交通运输业是实施“营改增”较早的行业, 也是学者研究“营改增”政策比较集中的行业。陶斯捷(2011)通过对税收理论过程的分析, 认为通过“营改增”纳税人的税收负担会有所下降, 但是一般纳税人的减税效果要比小规模纳税人明显。刘军阳(2012)以其所在的山西汽运集团实际出发, 测算出可抵扣成本占营业收入的比重直接决定了企业税负的增减。钱敏(2013)在一系列假设的基础上, 认为企业税负的升降取决于其与企业税负(购进支出成本占服务收入的比)临界点的关系。胡英(2013)指出纳税人的税负是否下降取决于企业当前适用的税率、毛利率水平和营业成本可抵扣项目占比, 且随着“营改增”政策的推进, 营业成本中可抵扣项目的占比会逐渐提高, 该项政策的积极效应便得以体现。

以上学者的研究主要集中于企业税负的增减, 并未深入分析其对企业绩效的影响, “营改增”政策的实施会影响企业的经营, 而企业从事经营活动的目的是盈利, 因此本文认为从“营改增”对企业绩效的影响来研究该项政策的效应较为合适。

二、“营改增”对上海市交通运业企业绩效影响的实证研究

(一)变量选取及模型建立

代表企业绩效的指标主要有: 净资产收益率、每股收益和托宾Q值等。尽管托宾Q值在衡量企业的绩效上优势突出, 但由于其以市场有效为前提条件, 而我国股票市场表现为弱式有效, 采用净资产收益率不利于横向比较, 因此本文采用每股收益指标研究“营改增”对企业绩效的影响。上海市是最早实施“营改增”的试点城市, 且交通运输业又是最早纳入试点项目范围的行业, 本文通过对上海市交通运输业实施“营改增”前后两年的数据分析, 可以从一定程度上了解“营改增”政策对企业绩效的影响。

本文选取了每股收益作为衡量企业绩效的指标, 每股净资产、每股经营活动现金流量为控制变量, 企业的流转税实际税负比例作为自变量。

(1)每股净资产(NAPS), 为增强不同公司间每股收益的可比性, 本文增加了每股净资产为控制变量。

(2)每股经营活动现金流量(OCFPS), 由于用每股收益代表的企业的绩效质量受到每股经营活动现金流量的影响, 因此将其作为一个控制变量。

(3)企业流转税及附加实际税负比例(TTB), 该变量主要解释为企业当期所发生的增值税、营业税以及以前两者为基础计算的教育附加税和城建税之和与主营业务收入的比例。由于企业当期所发生的各项税费的具体金额难以取得, 因此选取了企业现金流量表中“支付的各项税费”项目与利润表中的“所得税费用”之差来作为估算数值。

建立绩效分析回归模型如下:

$$Y=c+\beta_1NAPS+\beta_2OCFPS+\beta_3TTB+\xi$$

(二) 样本的选取

本文选取了上海市在上海证券交易所上市的14家交通运输业企业,由于其中两家的行业划分在不同年份有所变化,为了增强数据的准确性,最终选取了2010年到2013年四年均符合最新“营改增”规定的交通运输业为主营业务的11家作为样本,分别是长江投资、申通地铁、大众交通、强生控股、中海发展、中海集运、亚通股份、上海机场、锦江投资、招商轮船、东方航空。其中,营改增的交通运输业,是指使用运输工具将货物或者旅客送达目的地,使其空间位置得到转移的业务活动。包括陆路运输服务、水路运输服务、航空运输服务和管道运输服务。

(三) 数据来源

数据来源于上海证券交易所公布的2010~2013年各个公司的年报,且数据真实可靠。

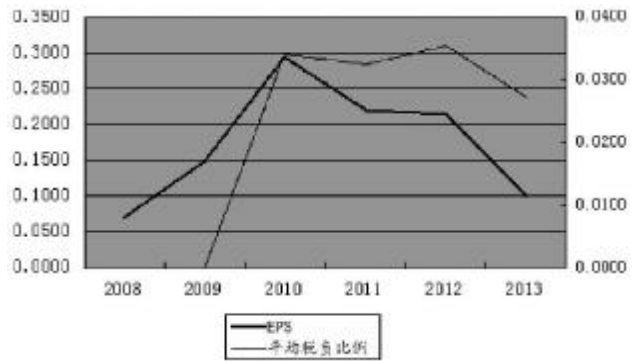
(四) 实证分析

1. 上海市交通运输业“营改增”前后每股收益(EPS)及平均税负比变化。从2012年上海市率先实施“营改增”政策以来,企业税收负担是升还是降一直是各界所关心的问题。2012年3月,中国物流与采购联合会(简称中物联)对上海65家物流企业进行调查,结果显示,这些企业在2008~2010年年均营业税的实际负担率为1.3%,其中运输业务负担率平均为1.88%。而实行“营改增”后,实际增值税负担率会增加到4.2%,上升幅度为123%,也即交通运输业的流转税的负担率不降反升。因此一些试点地区在此后采取了相应的措施,对“营改增”过程中税负增加较多的企业实行临时性扶持政策,如2012年上海市出台了《关于实施营业税改征增值税试点过渡性财政扶持政策的通知》(沪财税[2012]5号),对上海市“营改增”试点过程中因新老税制转换而产生税负有所增加的试点企业实施过渡性财政扶持政策,重点解决交通运输业一般纳税人税负增加的问题。

本文在对样本企业的流转税及其附加的负担比例进行核算时,采用了现金流量表上的“支付的各项税费”与利润表中“所得税费用”项目之差来估算,即已经考虑了企业享受税收优惠政策之后的实际税收负担比例。在进行计算后发现,“营改增”之后的两年,上海市交通运输样本企业的平均实际税收负担相较改革前的两年平均下降了5.76%,本文认为主要得益于上海市过渡政策的实施,具体变化如表1所示:

表1 上海市交通运输业“营改增”前后每股收益(EPS)及平均税负比变化

年份	“营改增”前				“营改增”后	
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
平均EPS	0.071 3	0.148 4	0.293 0	0.221 1	0.215 3	0.099 8
平均税负比			0.0340	0.032 3	0.035 3	0.027 2



平均每股收益与税负比例变化图

由上图可知,上海市交通运输业的每股收益的变化与流转税及其附加的税收负担比例在“营改增”前后均发生了变化,并且变化趋势存在一定的相似性。那么,每股收益的变化是否受流转税实际负担比例的影响,以及如何影响。

针对这一问题,本文主要运用多元回归模型进行分析,排除其他绩效影响因素后,明确“营改增”是否对企业的绩效产生影响以及影响是否显著。

2. 回归分析。

(1)“营改增”前绩效影响因素分析。对上述11家企业2010年和2011年的数据运用SPSS 20.0软件进行回归分析,回归结果如表2所示:

表2 “营改增”前回归分析结果

模型	系数 ^a				t	Sig.
	非标准化系数		标准系数			
	B	标准误差	试用版			
1	(常量)	-0.110	0.084		-1.306	0.208
	NAPS	0.064	0.020	0.500	3.247	0.004
	OCFPS	0.273	0.084	0.493	3.266	0.004
	TTB	0.449	0.849	0.076	.530	0.603

a. 因变量:EPS

R方=0.667 统计量F=12.018

由回归结果可以看出,模型的拟合效果较好。每股经营净资产虽然在5%的置信水平下通过,但其对企业绩效的影响是一定的。每股经营活动现金流量在5%的置信水平下通过,说明每股经营活动的现金流量对企业的绩效影响比较显著;流转税及其附加的实际负担比例与企业的绩效明显不相关。

(2)“营改增”后绩效影响因素分析。利用样本公司2012年、2013年两年的数据进行多元回归分析,回归结果如表3所示。

由回归结果可以看出,R方相对“营改增”前的0.667,有所减少,统计量F值由12.018减少为4.089,模型的拟合效果明显相对减弱,但是流转税及其税负比例在15%的置信水平下与企业的绩效显著正相关,较之“营改增”前的

表3 营改增后回归分析结果

模型		系数 ^a			t	Sig.
		非标准化系数	标准误差	标准系数		
		B		试用版		
1	(常量)	-0.249	0.156		-1.594	0.128
	NAPS	0.038	0.034	.232	1.135	0.271
	OCFPS	0.265	0.140	.388	1.891	0.075
	TTB	5.284	3.345	.289	1.580	0.132

a. 因变量:EPS

R方=0.405

统计量F=4.089

明显不相关产生了很大的变化;每股经营活动现金流量对企业的绩效的影响依旧显著,而每股净资产对企业绩效的影响进一步减弱。

(五)回归结果原因分析

根据已有的研究结果,企业的税负比例与企业的绩效显著负相关,“营改增”政策的目的是为减轻企业的实际税负,并且根据增值税与营业税缴纳的原理,增值税是价外税,营业税是价内税,“营改增”前企业所交的营业税直接进入利润表减少企业当期利润。而改革后,企业当期所交的增值税并不影响企业当期利润,营业成本中的可抵扣成本的增值税进项税额直接从成本中剥离,因此最终对企业的绩效会产生积极的影响,然而税负的减轻并未为企业带来实际的效果,反而在实施“营改增”后样本企业的绩效明显下降。造成这种现象的原因有以下几方面:

1. “营改增”政策的优势并未发挥作用。虽然样本企业报表项目反映的流转税的实际税负比例下降,但其并非得益于“营改增”政策本身优势的发挥,而主要是由于试点企业享受的过渡性优惠政策。交通运输企业的税负上升的一个原因是,成本中按规定可抵扣进项税额的项目没能抵扣,增加了增值税税负。在“营改增”政策不断推进的过程中,交通运输企业能抵扣进项税额的项目不断增加,增值税税负的下降将较明显,在假设样本企业“可抵扣成本项目的占比=1-职工薪酬占营业成本比例”时,在当前的毛利率水平下其增值税税负为3.2%。

2. 营业收入并未产生明显变化。企业在“营改增”政策实施后,毛利率水平并未像预期的升高,反而降低,样本公司在2010年、2011年两年的平均毛利率水平为17.72%,而在“营改增”后2012年、2013年平均毛利率水平为14.92%。主要原因是试点范围内的企业在“营改增”实施后由于原有的市场竞争机制及产品服务的定价机制限制了交通运输企业调整价格的主动性,营业收入不会产生明显的变化。

3. 企业新购买产品和服务的成本上升。“营改增”后,原来不能抵扣进项税额的项目,现在可以取得增值税专

用发票,进而来抵扣进项税额,相对而言提供产品和服务的上游企业的税负增加,在利益的博弈中他们会选择提高产品或者服务的价格来弥补税负上升会带来的利益损失,这势必造成了企业采购成本的上升。尽管“营改增”后,原交通运输业企业购买产品和服务所缴纳的流转税从成本中剥离出来,仅从会计处理上可知企业的营业成本是降低的,但由于“营改增”政策最初仅是在上海市试点而后才逐步扩展到其他地区,可抵扣项目并不一定能取得增值税专用发票,以至于在计算企业的营业成本时该项税费依旧包含在营业成本里,也即成本下降的空间较小。

三、“营改增”政策下企业降低税负提高绩效的建议

鉴于以上流转税税负比例下降对企业并未发挥其应有的积极效应,企业在“营改增”政策实施后可采取的措施有:

1. 完善对增值税相关科目的会计核算。对于可抵扣项目尽量取得增值税专用发票,对成本和费用项目实行价税分离核算,对新购进的资产严格按照增值税的相关规定进行会计核算。

2. 调整业务模式。由于“营改增”政策中对不同的行业采取了不同的税率水平,当企业包含了不同税率的业务板块时,分类核算可以有效地降低企业的实际税负水平。

3. 加强成本管理。成本管理的优劣直接关系到企业的绩效,而“营改增”过程又与成本密切相关,运用现代化的成本管理手段,不仅可以降低企业的营业成本增加利润,有助于降低企业的增值税实际税负,比如人力成本的降低在其他成本均可抵扣的假设条件下可以直接减轻企业的增值税实际税负。

4. 增强企业的核心竞争力。企业核心竞争力的增强有助于提高企业对上下游的议价能力,减少“营改增”所带来的负面影响,有效增加企业的利润,并最终提高企业的绩效。

主要参考文献

陶斯捷.交通运输行业营业税改增值税对企业的影响[J].财经界(学术版),2012(9).

刘军阳.营业税改增值税后对交通运输业的影响[J].交通财会,2012(9).

周俐萍等.交通运输业挂靠经营模式营改增税务管理分析[J].财会通讯,2014(34).

财政部,国家税务总局.关于将铁路运输和邮政业纳入营业税改征增值税试点的通知.财税[2013]106号,2013-12-12.

刘焯,唐顺之.“营改增”后交通运输企业的税负变化[J].财会月刊,2013(15).