“营改增”对港口企业的影响及其对策

向吉英(博士)

(深圳职业技术学院管理学院 深圳 518000)

【摘要】本文通过对广东省港口企业进行问卷调查,测算出营业税改征增值税对港口业的具体影响程度。调查结果表明,“营改增”加重了试点港口企业的税负。对此,笔者提出了几点建议,希望国家制定相关政策,给予企业更多税收优惠。

【关键词】营业税 增值税 港口业

2012年7月31日,财政部和国家税务总局联合发布《关于在北京等8省市开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点的通知》(财税[2012]71号),对8省市的试点日期及有关税收政策予以明确,其中福建省、广东省应当于2012年11月1日完成新旧税制转换。本文利用广东省港口协会对广东省港口企业进行的问卷调查资料,分析“营改增”对港口企业的税负影响。

一、港口业成本结构及生产特点

1. 港口业成本结构。港口业是一种前期投资大、经营周期长的行业,前期一次性投入金额大,在投资建设基本完成后,港口业后续的设施设备投入较少。港口前期基础设施建设及设备购置投入大,大型港口泊位项目建设投资额达数亿甚至上百亿元人民币,资产折旧、贷款利息高,回收期长。港口又是属于劳动密集型、通过大量的人力操作组合创造价值增值的行业,人工成本高。据统计,广东省2011年资产折旧和人工成本等固定成本支了占港口企业总成本的43%~83%,平均约为60%。

2. 港口业务多元化与经营模式多样化。

(1)港口业务多元化。港口的大型化、专业化发展,使港口企业逐步向现代企业管理模式转型。港口企业提供的业务不仅仅是简单形式的装卸、搬运、仓储堆存、计重等,而且还须提供码头内外的短途拖运、货物查验、报关报检、信息服务等综合业务。部分港口企业还把业务扩展到水路运输、陆路运输、区域或国际物流配送、货物拆拼箱及简单增值服务等。

(2)经营模式多样化。码头的经营运作也从传统的企业自营向多种形式的精细化经营转变,需要更多的专业劳务支持群体,共同参与完成港口装卸、搬运、查验、报关报检、物流增值服务、控制系统及信息服务等后勤支持业务。

二、广东省港口企业“营改增”税负变化测算

1. 分析模型。营业税改征增值税对企业的影响主要取决于适用税率水平、毛利率及营业成本中可抵扣项占比等因素。增值税的销项税额取决于营业收入和适用的增值税税率水平,进项税额则取决于企业利润增值空间、营业成本中可抵扣项目占比,因此企业的税负是否加重主要取决于适用的税率水平、毛利率和营业成本中可抵扣项目占比。

假设税改前不存在重复纳税情况,且在提供服务和劳务的过程中增值税无法转嫁给消费者。税改前某企业营业收入为100亿元,原营业税税率3%,进项增值税税率17%,毛利率为20%,在营业成本可抵扣项目占比40%的情况下进行模拟测算。结果显示,若增值税税率为11%,企业税收负担增加2.26亿元;若增值税税率为6%,该企业税收负担降低1.99亿元。以上述假设为前提且不考虑重复纳税问题,在港口企业试行6%税率下,对不同的毛利率和营业成本可抵扣项目占比情景进行模拟测算,结果如表1所示。

表1 税改前后税负变化模拟测算结果模型 (税率6%;单位:亿元)

营业成本可抵扣项目占比	毛利率10%	毛利率15%	毛利率20%	毛利率25%	毛利率30%	毛利率35%	毛利率40%	毛利率45%	毛利率50%
10%	1.35	1.43	1.50	1.57	1.64	1.72	1.79	1.86	1.93
20%	0.04	0.19	0.34	0.48	0.63	0.77	0.92	1.06	1.21
30%	−1.26	−1.04	−0.83	−0.61	−0.39	−0.17	0.04	0.26	0.48
40%	−2.57	−2.28	−1.99	−1.70	−1.41	−1.12	−0.83	−0.54	−0.25
50%	−3.00	−3.00	−3.00	−2.79	−2.43	−2.06	−1.70	−1.34	−0.97
60%	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−2.57	−2.13	−1.70
70%	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−2.93	−2.43
80%	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00
90%	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00	−3.00

税改后适用税率低、毛利率较低、营业成本可抵扣项目占比较高的企业受益相对较大,反之税收负担增加较大。当营业成本可抵扣项目占比达到40%时,“营改增”后所有企业将会

受益。当可抵扣项目占比小于20%时,所有企业都将增加税负。

2. 广东省港口企业的成本结构、毛利率和营业成本可抵扣占比。港口业的成本主要由固定成本中的折旧和变动成本中的利息、水电费、人工成本、设备维护保养费等构成。通过对广东省多家港口企业2011年营业情况的调查(如表2),折旧占总成本6%~30%(主要因为各个码头的建设新旧不同),平均为20%;人工成本占比在25%~60%之间,平均为40%;其他不能抵扣增值税的成本的比例在10%~52%之间,平均约为30%。运营成本中可抵扣增值税部分平均占总成本约为10%。调查的港口企业2011年总营业收入合计96.37亿元,总成本68.37亿元,平均毛利约为29%。

表2　广东省部分港口企业"营改增"情况调查表　单位:万元

企业名称	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
营业总收入	22 397	3 483	3 477	4 043	8 163	546 150	3 823	2 224	2 358	4 744	2 563	300 700
营业税总额	586	104	119	0	268	18 641	144.47	73	76	158	88	9 021
总成本	12 450	3 962	2 829	2 670	6 826	466 726	N	3 188	N	4 665	1 816	173 300
其中人工成本	3 148	2 279	1 242	1 485	1 414	171 671	1 787	980	2 036	1 281	624	N
其中折旧	2 276	245	260	740	1 943	80 236	561	864	589	560	366	N

3. "营改增"对广东省港口企业税负的总体影响。对照表1的测算结果,营改增后广东省港口企业将增加税负共计1.64亿元。在经济下滑、需大力提振内需的当下,营改增对港口企业来说是雪上加霜。

三、"营改增"对试点港口企业影响分析

1. 港口企业税负增加。营改增后税率明显上升,其中装卸搬运服务由营业税率3%上升到增值税率6%,仓储服务由营业税率5%上升到增值税率6%。实际税负多少,与纳税期内港口企业可抵扣的进项税额多少有关,可抵扣的进项税额多,实际缴付的税额就少,反之如可抵扣的进项税额少,实际缴付的税额就多。

从对广东省港口企业调查的数据来看,成本支出主要是折旧、人工成本、水电能源等,可抵扣部分主要是水电能源支出、新购置设备等,约占港口企业总成本的10%。港口经营主要靠人力操作完成,无论是自营还是委托承包商操作,人工成本占总成本的比重都比较高(21%~57%),多数在30%~40%之间,而这部分成本不能抵扣。此外,营改增试点行业范围有限,港口企业的很多成本支出大项无法列入进项抵扣项目,包括贷款利息、基础设施建设成本、试点政策实施前已购置的设备等。

2. 新建港口企业与已建成投产一段时间的港口企业的税负不同。港口企业前期的基础及配套设施建设、设备购买等投入大,一次建设或购置后,使用期长达十几年甚至几十年。因此,对于新建成(建设中)的码头企业短期冲击不大,这些港口企业由于仍有大量的机械设备需要购买,款项可以作为进项抵扣。但是经过约3~4年之后抵扣完成,税负就会增加。对于基建、设备购买基本完成的码头企业,可抵扣的进项税额少,税负增加明显。

3. 对采取统筹联营的码头企业影响较大。港口泊位一般采用分期开发的模式。为了提高经营效率、降低营业成本和避免无序竞争等,一些港口采取了统筹经营的营运模式。即由一家公司统一经营管理由多家业主所有的港区集装箱码头业务,包括承揽业务、签订服务合同、负责收款等。在码头的经营性业务上,这家公司不仅负责统一收取盐田港区的营业收入和支付经营性支出等业务,而且负责营业税的统一计算、申报、缴纳。但在资产的购置和更新上,考虑到资产的归属,仍按照资产的位置和原来的归属由各公司自行负责。

按照现有试点模式,码头经营性业务的增值税计算全部由统一收取营业收入和支付经营支出的公司负责,但联营的其他公司则因采购设备等本可抵扣的进项税无法在统一收支的公司抵扣,而自身又没有经营性销项税,将导致实际税负增加。

四、对策与建议

1. 给予港口企业"多交即退"的税收优惠。按照当初的总体设计,港口行业的总体税负不会增加。但经过抽样调查,大部分港口企业税负确实在增加。从制度层面讲,由于试点仅在广东省的部分行业开展,港口企业外购设备和劳务中还有相当部分不能抵扣,所以试点初期相当部分港口企业(并非个别)会因抵扣不完全,造成企业税收负担短期有所增加的情况。从企业层面讲,因为企业成本结构不同、发展时期不同、经营策略不同等原因,在营业税改征增值税初期,亦使相当部分企业税负有一定增加。为此建议过渡期内对确实由于新老税制转换原因导致税负增加的试点港口企业实行"多交即退"的税收优惠,或参考上海经验,在广东设立"营业税改征增值税改革试点财政扶持基金",对多交税部分予以全额补贴,并明确扶持条件、操作流程,提高扶持申请的审批效率,确保扶持资金及时到位。

2. 扩大增值税的可抵扣范围。广东港口行业发展模式由外延式发展逐步转为内涵式发展,大规模进项基础设施投资段已完成。由于码头前期固定投资巨大,且港口主要操作设备使用年限较长,因此一定时间内港口企业因购置设备而获得的可抵扣进项税额非常有限。建议港口行业扩大增值税可抵扣范围,包括允许企业抵扣试点前已购置资产的进项税额,使现有多数重资产企业,如港口、航运、仓储企业税负减轻,并体现其与轻资产企业以及新发展的重资产企业一样的税负公平。

主要参考文献

1. 谢燮. 营业税改增值税对水运行业的影响. 中国港口,2012;4

2. 施汉忠,巫珊玲.增值税扩围改革对水运业的影响.财会研究,2012;10

3. 孟宪国.上海营业税改征增值税试点情况调查.统计科学与实践,2012;7