

“营改增”对钢贸物流企业的税负影响

李伟

(徐州生物工程职业技术学院 江苏徐州 221006)

自2012年“营改增”扩大试点范围以来,总体上效果明显,交通运输业和现代服务业的绝大多数涉税企业税负下降。但仍有部分企业因“营改增”而增加税负。其中,物流辅助业税负增加的主要原因是税率由原来的3%或5%增加到现在的6%,以及运营过程中无法从支出中获得足够的进项税额以抵扣发生的销项税额。

基于此,笔者对一家大型钢材集散物流公司进行实地考察。该公司经营的业务按应纳税种可分为三大类:一是“营改增”部分,包括仓储收入、装卸搬运收入,这两类收入被当地税务部门核准自2012年10月1日起正式改征增值税,税率为6%。二是一直缴纳增值税的部分,包括电费收入、煤炭钢材贸易收入。三是缴纳营业税的部分,包括商铺租金收入、门牌门锁收入、广告位出租收入、预收网络费收入、物业收入、商户停车收入等。由于后两类业务与“营改增”无关,所以主要分析第一类业务税改前后的税负变化。

一、钢贸物流企业的税负变化分析

笔者以某钢贸物流公司2012年10月~2013年1月的装卸搬运、仓储费两类收入为对象,通过分析“营改增”前后应纳税额来得出税负的变化情况。

表1 增值税及城建税、教育费附加计算表 单位:元

应税服务项目	应税服务收入① (不含税)	增值税税率②	增值税税额 ③=①×②	抵扣额 ④	应纳税增值税额 ⑤=③-④	应纳城建税及教育费附加⑥= ⑤×12%
仓储	457 174.51	6%	27 430.47	36 665.2	150 657.38	18 078.88
装卸搬运	2 664 868.44	6%	159 892.11			
合计	3 122 042.95		187 322.58	36 665.2	150 657.38	18 078.88

注:应税服务收入(不含税)如换算成含税收入则与表2的应税服务收入是一致的。

表2 营业税及城建税、教育费附加计算表 单位:元

应税服务项目	应税服务收入①	营业税税率②	试点前应纳税营业税③= ①×②	试点前应纳城建税及教育费附加④=③×12%
仓储	484 604.98	5%	24 230.25	2 907.63
装卸搬运	2 824 760.55	3%	84 742.82	10 169.14
合计	3 309 365.53		108 973.07	13 076.77

从表1、表2可以看出,“营改增”后该公司负担的税额为168 754.26元(150 657.38+18 078.88),如按税改前征收营业税计算,该公司需负担税额122 049.84元(108 973.07+13 076.77)。这样看来,“营改增”后该公司的税负明显增加,对于同样的营业额,需向税务部门多支付46 704.42元的税额,税负率增加约1.72%。

二、税负增加明显的原因分析

造成该公司税负增加明显的主要原因是仓储、装卸搬运两项业务所对应的成本费用大多为劳务成本与人工成本,很难取得可抵扣的增值税专用发票,即没有足够的进项税额可供抵扣。

目前,该钢贸物流企业的园区运营成本主要包括:人工成本、铁路装卸费、营运间接费用、铁路代理服务费等。由于铁路运输劳务不在本次“营改增”范畴,所以上述成本项目凡与铁路相关的费用均无法取得增值税专用发票。而与铁路相关的劳务成本及园区人工成本却占到该公司园区运营成本的60%多,所占比重较大。营运间接费用包括钢丝绳、吊具及其他一些消耗性物料等,只有这些采购才能获取进项税的增值税专用发票,但其所占园区成本的比例较小,不能整体改变进项税抵扣额较小的状况。

综合分析并总结归纳后,引起钢贸物流企业税负增加的原因主要有以下几点:①虽然该公司于2011年正式开园运营,但“营改增”开始时(2012年10月1日),该公司涉及“营改增”业务的大额固定资产及机器设备已经投入运营,账务已经处理完毕,无法享受“营改增”后动产类固定资产进项税可抵扣的税收优惠。②经营中发生的场地整理、货场转运等外包劳务费用无法取得增值税专用发票,相关税额不能抵扣。③该公司物流成本基本上是铁路专用线产生的费用,它是公司物流成本最主要的组成部分。在本次税改过程中,公路、水路、航空运输、管道运输等交通运输服务均纳入“营改增”范围,唯独铁路运输服务没有纳入本次税改范畴,该公司无法取得相应的增值税专用发票,这是影响公司税负率增加的最主要原因。④可以实施进项税抵扣的只是占成本比例极小的物料消耗品及后期增加的小额设备,可抵扣进项税额极为有限。○