“营改增”后物流业上市公司的税负变化

——基于沪市上市公司2011~2013年年报

刘文婧(副教授)

(泰山学院商学院，山东泰安 271021)

【摘要】本文以沪市且注册地在上海的物流企业为研究对象,基于样本公司2011~2013年度年报来考察“营改增”后物流业上市公司税负的变化。首先比较样本公司2011~2013 年3年的流转税税负,发现“营改增”后的税负变化以及变化趋势,然后综合分析典型物流企业税负变化的原因,最后得出结论并提出建议。本文认为:企业对于“营改增”是逐步适应和积极应对的,税改使物流企业的经营和管理都发生了改变。随着“营改增”的不断深入,物流业税负上升的势头会逐渐减弱。

【关键词】营改增；物流业上市公司；流转税；税负

“营改增”改变了物流业的纳税环境,对物流企业产生了重大影响,业界和学界对交通运输业“营改增”后税负的变化情况非常关注。由于上市公司的财务报告公开、透明、可靠性强,上海又是“营改增”试点时间最长的地区,因此,本文选择在上海证券交易所公开上市且注册地在上海的物流企业为研究对象,通过分析样本公司2011~2013年的年报数据来考察“营改增”后物流业一般纳税人税负的变化,一方面为税制改革提供参考,另一方面也有助于物流企业缩短“营改增”的适应期,在转型和升级的同时减轻税负。

一、文献回顾

综观已有的文献,学者们采用不同方法研究了不同物流企业的税负,关于“营改增”后物流业税负变化的研究结论主要有以下三种。

1. 税负上升。中国物流与采购联合会(2013)对927家物流企业2008~2012年5年的税收情况进行统计调查发现,物流业税负呈逐年递增趋势。黄桂兰(2013)对物流业81 家上市公司进行税负测算,发现56% 的企业税负增加明显。王冬梅等(2014)基于纳税人全部外购项目都符合规定可实现进项税额抵扣的假设,根据投入产出模型,利用《2010 年投入产出延长表》和《中国税务年鉴(2011年)》对交通运输和仓储业“营改增”税收负担的变化进行测算,其结果是“营改增”后物流业的货物和劳务税税负可减轻0.74%,总税负可减轻0.60%。他们认为这种假设是难以实现的,“营改增”后物流业税负增加。

2. 税负下降。张丹(2013)以 2010 年的数据为基础对29家上市交通运输企业的税负进行测算,结果表明,29 家上市公司中只有2家在“营改增”试点后税负增加,其余27家的税负都大幅下降。王珮等(2014)采用双重差分模型,基于沪深两市交通运输业上市公司2010~2012年度年报进行实证研究,得出的结论是:“营改增”降低了交通运输业上市公司的税收负担。

3. 近期税负上升,远期下降。陈均平(2012)通过计算企业的临界增值率来分析“营改增”对交通运输业税收成本的影响,研究结论是新设立的交通运输企业理论上的临界增值率为27.27% ,非新设立的企业近期税收成本增加,远期税收成本可降低。

由于“营改增”试点是从2012年1月1日起陆续在全国实施的,可供研究的公开数据有限,因此,已有的文献在研究物流业税负时,有许多是根据税改前的年报数据测算的,测算结果与实际情况往往存在误差。也有许多研究是根据税改后上市公司披露的年报数据计算得出企业的实际税负的,但由于上市公司年报中没有直接披露应纳增值税额,不同研究者因对报表数据的解读存在差异,采用不同的计算方法得出的应纳增值税额也不相同,导致研究结论也不尽相同,甚至相反。

本文根据上市公司披露的2011~2013年度年报数据计算样本公司在税改前后的实际流转税税负,以流转税税负的变化来分析物流业“营改增”后的税负变化,不考虑“营改增”对企业所得税的影响。

二、样本选择与数据计算方法

按照证监会行业分类标准,在上海证券交易所上市的交通运输、仓储和邮电业企业共 57家,其中注册地在上海的有15家。由于招商轮船(601872)按控股公司运作,目前全部经营收益来源于公司在境外设立的全资控股子公司招商局能源运输投资有限公司,该公司不存在“营改

增”事项；申通地铁（**600834**）是以地铁经营为主的城市轨道交通经营行业，不属于物流业；亚通股份（**600692**）主营业务收入中，交通运输业占比较小；强生股份（**600662**）的交通运输业务是出租车客运，因此，把这**4**家公司从研究样本中剔除。本文最终以**11**家公司为样本，对其披露的**2011**、**2012** 、**2013**年年度财务报表进行相关研究。

关于数据处理，说明如下：

一是**11**家样本公司包括了陆路运输、水路运输、航空运输以及仓储、装卸搬运**4** 大类，既有交通运输业，也有物流辅助业。

二是由于纳入合并财务报表范围的子公司数量较多，经营业务有所不同，因此，年度合并财务报表中“应交税费”项目既有增值税又有营业税，且财务报表及其附注披露的信息有限，无法区分报表年度的增值税额或营业税额，故将增值税和营业税加总计算流转税税负（样本公司没有应纳消费税），以流转税税负指标来考察“营改增”的实施效果，本文中的税负是指流转税税负。

三是本文计算流转税额时是根据合并利润表附注中披露的教育费附加或城建税的金额倒推，公式如下：流转税税负率=本期应交流转税/本期营业收入，本期应交流转税= 本期教育费附加（或城建税）÷附加费率（或城建税率）。

四是本文把固定资产分为两大类：房屋、建筑物和可移动固定资产。表格中“新增可移动固定资产”取自上市公司披露的年报附注，是用报表年度新增固定资产原值合计数减去新增房屋、建筑物的原值。

三、“营改增”后样本公司流转税税负变化分析

由于税改时间较短，能用来分析的数据只有**2012**年和**2013**年年报，且税改前的**2011**年是一个较平常的年份，因此，可以把上市公司**2012**年、**2013**年的税负与**2011**年的税负作比较来考察物流业税改后的税负变化，详见表**1**～表**4**。

表 1　　样本公司2011年流转税税负统计　　单位：元

股票代码与简称	①流转税额	②营业收入	③流转税税负率（%）③=①÷②
600009 上海机场	**178 400 580**	**4 611 211 636**	**3.868 8**
600018 上港集团	**336 911 320**	**21 778 857 219**	**1.547 0**
600026 中海发展	**108 753 333**	**12 290 583 242**	**0.884 9**
600115 东方航空	**1 291 525 000**	**83 974 505 000**	**1.538 0**
600119 长江投资	**15 790 800**	**1 025 593 946**	**1.539 7**
600611 大众交通	**92 413 660**	**2 780 166 086**	**3.324 0**
600650 锦江投资	**48 544 120**	**1 919 787 251**	**2.528 6**
600676 交运股份	**132 288 340**	**6 997 546 321**	**1.890 5**
600708 海博股份	**50 594 040**	**2 008 824 606**	**2.518 6**
601866 中海集运	**109 639 733**	**28 280 752 486**	**0.387 7**
603128 华贸物流	**23 561 628**	**6 946 422 541**	**0.339 2**

表 2　　样本公司2012年流转税税负统计　　单位：元

股票简称	①流转税额	②营业收入	③流转税税负率（%）③=①÷②	④增值税退税额或政府扶持资金额	⑤优惠后税负率（%）⑤=（①-④）÷ ②
上海机场	**197 128 020**	**4 720 413 739**	**4.176 1**		
上港集团	**819 722 560**	**28 381 021 293**	**2.888 3**	**448 350 789**	**1.308 5**
中海发展	**150 047 066**	**11 156 649 489**	**1.344 9**	**35 015 551**	**1.031 1**
东方航空	**1 271 075 000**	**85 569 250 000**	**1.485 4**		
长江投资	**62 076 740**	**1 386 482 838**	**4.477 3**		
大众交通	**166 787 680**	**2 912 974 950**	**5.725 9**		
锦江投资	**61 249 500**	**2 025 515 174**	**3.023 9**		
交运股份	**155 186 120**	**7 859 173 146**	**1.974 6**	**16 460 416**	**1.765 1**
海博股份	**54 523 160**	**2 109 855 269**	**2.584 2**		
中海集运	**375 713 700**	**32 581 264 253**	**1.153 2**	**267 751 456**	**0.331 4**
华贸物流	**26 870 514**	**7 486 015 294**	**0.358 9**	**571 842**	**0.351 3**

表 3　　样本公司2013年流转税税负统计　　单位：元

股票简称	①流转税额	②营业收入	③流转税税负率（%）③=①÷②	④增值税退税额或政府扶持资金额	⑤优惠后税负率（%）⑤=（①-④）÷ ②
上海机场	**174 670 240**	**5 215 129 817**	**3.349 3**		
上港集团	**921 952 560**	**28 162 298 532**	**3.273 7**	**529 631 389**	**1.393 1**
中海发展	**52 601 200**	**11 392 036 931**	**0.461 7**		
东方航空	**882 320 000**	**88 009 236 000**	**1.002 5**		
长江投资	**43 551 800**	**1 559 243 362**	**2.793 1**		
大众交通	**154 095 460**	**3 162 763 817**	**4.872 2**		
锦江投资	**60 967 800**	**2 088 591 802**	**2.919 1**		
交运股份	**146 938 380**	**8 381 284 625**	**1.753 2**	**20 309 605**	**1.510 9**
海博股份	**55 857 120**	**2 534 471 583**	**2.203 9**		
中海集运	**421 826 866**	**34 341 019 224**	**1.228 3**	**181 230 850**	**0.700 6**
华贸物流	**51 759 928**	**8 533 354 432**	**0.606 6**	**1 445 106**	**0.589 6**

表 4　　样本公司 2011~2013 年流转税税负对比

序号	股票简称	2011 年税负率	2012 年税负率	2013 年税负率	2012 年比 2011 年税负增长率%	2013 年比 2011 年税负增长率%
1	长江投资	1.539 7	4.477 3	2.793 1	190.79	81.41
2	大众交通	3.324 0	5.725 9	4.872 2	72.26	46.58
3	锦江投资	2.528 6	3.023 9	2.919 1	19.59	15.44
4	中海发展	0.884 9	1.031 1	0.461 7	16.52	-47.82
5	上海机场	3.868 8	4.176 1	3.349 3	7.94	-13.43
6	华贸物流	0.339 2	0.351 3	0.589 6	3.57	73.82
7	海博股份	2.518 6	2.584 2	2.203 9	2.60	-12.50
8	上港集团	1.547 0	1.308 5	1.393 1	-15.42	-9.95
9	中海集运	0.387 7	0.331 4	0.700 6	-14.52	80.71
10	交运股份	1.890 5	1.765 1	1.510 9	-6.63	-20.08
11	东方航空	1.538 0	1.485 4	1.002 5	-3.42	-31.82
	平均值	1.851 5	2.387 3	1.981 5	28.94	14.69

根据表 1~表 4 的样本数据，对“营改增”后样本公司流转税税负变化简要分析如下：

1. “营改增”后第一年的税负变化。从表 4 看出，“营改增”后的第一年（即 2012 年），流转税税负率平均值为 2.387 3%，税负比 2011 年增长 28.94% 。与 2011 年相比，税负上升的公司有 7 家，占比 64%；税负下降的公司有 4 家，占比 36%。税负上升最高的是长江投资，上升幅度达 190.79%，大众交通次之，上升幅度为 72.26%。税负下降的是上港集团、中海集运、交运股份、东方航空 4 家公司，其下降幅度分别为 15.42%、14.52%、6.63%、3.42%，除东方航空外其余 3 家公司都享有增值税即征即退的优惠政策或者得到“营改增”政府扶持资金。华贸物流虽也享有增值税即征即退的优惠政策，但因退税额较少，“营改增”后其税负小幅上升。

2. “营改增”后第二年的税负变化。“营改增”后的第二年（即 2013 年），流转税税负率平均值从 2012 年的 2.387 3%下降为 1.981 5%，与 2011 年相比税负增长率已降至 14.69% 。流转税税负上升的公司有 5 家，占比 45%，税负下降的公司有 6 家，占比 55%。税负上升的 5 家公司分别是长江投资、中海集运、华贸物流、大众交通、锦江投资，与 2011 年相比其税负上升幅度分别为：81.41%、80.71%、73.82%、46.58%、15.44%。5 家公司的年报中只有华贸物流披露了“营改增”的影响，其余 4 家均未做出说明。华贸物流在其 2013 年度年报中披露：在“财税［2013］106 号”和其《国际货物运输代理服务增值税免税政策解读》中，国际运输服务业纳入了可享受免征增值税的范围，但因实施细则未及时跟进等方面的原因，目前尚未得到全面的贯彻落实。

三、“营改增”后样本公司税负变化的原因

1. 同一企业新增可移动固定资产与营业收入的比值对税负影响较大。增值税纳税额的计算采用的是抵扣制，同一企业由于可移动固定资产金额较大，新增可移动固定资产带来的可抵扣进项税额也较大，对企业的应纳增值税额影响也相应较大（见表 5）。中海发展 2012 、2013 年新增可移动固定资产分别为 66 995 510 元、6 981 920 168 元，占当年营业收入的比重分别是 0.59%、61.28%，2012、2013 年的流转税税负与 2011 年相比分别是上升 16.52% 和下降 47.82%。中海集运 2012 、2013 年新增可移动固定资产分别为 5 304 553 622 元、2 375 708 667 元，占当年营业收入的比重分别是 16.28%、6.92%，2012、2013 年的流转税税负与 2011 年相比分别是下降 14.52% 和上升 80.71%。

表 5　　样本公司 2012、2013 年新增可移动固定资产占营业收入的比重

股票简称	新增可移动固定资产（元）		新增可移动固定资产 / 营业收入（%）	
	2012 年	2013 年	2012 年	2013 年
东方航空	15 636 598 000	18 594 340 000	18.27	21.13
大众交通	536 064 876	559 658 851	18.40	17.70
中海集运	5 304 553 622	2 375 708 667	16.28	6.92
海博股份	275 447 386	344 054 774	13.06	16.31
锦江投资	161 933 597	359 207 165	7.99	17.20
上港集团	1 538 596 019	1 079 086 578	5.46	3.83
交运股份	364 359 853	365 267 047	4.64	4.36
长江投资	20 813 634	11 065 415	1.50	0.71
上海机场	39 867 604	70 424 144	0.76	1.35
中海发展	66 995 510	6 981 920 168	0.59	61.28
华贸物流	10 831 261	16 897 101	0.14	0.20
平均值	2 177 823 760	2 796 148 174	7.92	13.73

2. 不同企业税负变化的影响因素各不相同。应纳增值税额=增值额×税率=销项税额-进项税额，出口退税可导致销项税额减少，向外采购货物（包括可移动固定资产）和劳务可增加进项税额抵扣。在分析影响税负变化的因素时，因上市公司年报不披露公司可抵扣成本的比例，外部报表使用者无从知道这一数据，因此不考虑该因素的影响，主要从新增可移动固定资产、是否享有税收优惠政策、业务毛利率三个方面综合来考察。见表 6~表 8。

表 6　　长江投资（600119）税负变化的影响因素

项目 / 年份	税负		可移动固定资产		是否享有税收优惠	毛利率（%）	税负上升的关键因素
	税负率（%）	税负增长率（%）	新增金额（元）	新增金额/营业收入（%）			
2012 年	4.477 3	190.79	20 813 634	1.50	否	11.38	新增可移动固定资产太少
2013 年	2.793 1	81.41	11 065 415	0.71	否	12.33	

表 7　　大众交通(600611)税负变化的影响因素

项目 / 年份	税负		可移动固定资产		是否享有税收优惠	毛利率(%)	税负上升的关键因素
	税负率(%)	税负增长率(%)	新增金额(元)	新增金额/营业收入(%)			
2012年	5.725 9	72.26	536 064 876	18.40	否	19.81	毛利率较高
2013年	4.872 2	46.58	559 658 851	17.70	否	20.66	

表 8　　交运股份(600676)税负变化的影响因素

项目 / 年份	税负		可移动固定资产		增值税退税额或政府扶持资金(元)	毛利率(%)	税负下降的关键因素
	税负率(%)	税负增长率(%)	新增金额(元)	新增金额/营业收入(%)			
2012年	1.765 1	-6.63	364 359 853	4.64	16 460 416	10.68	享有增值税优惠政策
2013年	1.510 9	-20.08	365 267 047	4.36	20 309 605	11.87	

四、结论与建议

1. 物流业税负变化的趋势。从样本公司个体来看,在“营改增”后有3家公司税负连续两年低于2011年的水平;4家公司的税负连续两年高于2011年;3家公司在税改后第一年税负高于2011年,第二年低于2011年;1家公司税改后第一年税负低于2011年,第二年又大大高于2011年。从样本公司整体来看,在“营改增”后的两年内样本公司平均税负都高于税改前的2011年,但第二年上升的幅度大大低于第一年。

“营改增”后企业税负上升的主要原因有三个:①企业新增可移动固定资产与营业收入的比值太小;②企业的物流业务增值率较高;③“营改增”尚未全覆盖,抵扣链条还不健全,导致可抵扣成本比例不高。在导致企业税负上升的因素中,有些因素需要企业积极应对才能化解,如:样本公司2013年新增可移动固定资产占营业收入的比重均值为13.73%,与2012年相比该比值上升了73%,说明样本公司在税改后逐步意识到了新增可移动固定资产对企业流转税税负的影响较大,并采取了相应措施增加可移动固定资产。另外,有些因素会随着税改范围的扩大而逐步消失,如:抵扣链条不健全。

表面上看,“营改增”是营业税和增值税两个税种的简单转化,实际上税改使物流企业的经营和管理都发生了改变,企业对于“营改增”是逐步适应和积极应对的。随着“营改增”的逐步深入,物流业税负上升的势头会逐渐减弱。

2. 对物流业的建议。

一是优化企业经营模式。在物流业的固定资产中,运输工具(汽车、飞机、轮船等)由于价值较高,使用寿命较长而更新较慢。对于成熟型的企业,近期不可能大量更新设备,企业可通过优化或创新经营模式,如由物流服务商转变为供应链服务商,从而新增可移动固定资产,以带来较大数额的进项税额。

二是加强内部成本管理。将公司所有的成本项目进行梳理,建立成本项目的可抵扣范围指引,对零星消耗的办公用品、燃油、轮胎等实行定点采购,取得增值税专用发票,增加进项税额的抵扣。

三是对长期资产投资做出预算。在物流业中有一部分固定资产价值相对较低、更新较快,如物流基础设施、计算机信息管理系统,当出现销项税额较大时就可购置长期资产,用产生的进项税额去抵扣销项税额。

主要参考文献

刘梦婷.营改增对我国交通运输业的影响[J].财会月刊,2013(3).

黄桂兰.增值税“扩围”下物流业税负增加现象分析[J].中国流通经济,2013(8).

王冬梅,张福伟,钟乐.我国物流业营业税改征增值税政策探究等[J].税务研究,2014(5).

张丹,杨秋煦.营改增对交通运输企业税负的影响——基于上海市改革试点政策的分析[J].财会月刊,2013(2).

王珮等,董聪,徐潇鹤,文福生.“营改增”对交通运输业上市公司税负季业绩的影响[J].税务研究,2014(5).

陈均平.营业税改征增值税对企业税收成本的影响[J].税务研究,2012(7).

李绍萍,王金男.基于营改增的物流业上市公司税负变化分析[J].辽宁工程技术大学学报(社会科学版),2014(7).

秦霞.营业税改征增值税对交通运输业影响分析[J].财会通讯,2013(13).

胡怡建.上海服务业“营改增”改革试点效应分析[J].科学发展,2013(1).

王如燕,吴丽梅,邬展霞,吴蔚.对交通运输行业“营改增”试点问题的思考[J].税务研究,2013(4).

杨卫华.营业税改征增值税:问题与建议[J].税务研究,2013(1).

财政部,国家税务总局.关于印发《营业税改征增值税试点方案》的通知.财税[2011]110号,2011-11-17.

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,2013-12-19.