

专家解读国税总局道路货运增值税抵扣方案

■ 崔启斌 袁兰

“营改增”试点政策实施以来,道路货运企业出现税负增加问题,主要原因在于税率提高和进项抵扣不足。中物联公路货运分会经过深入调研,向交通运输部、国家发改委、财政部、税务总局等政府有关部门积极反映,同时配合中物联研究室先后就进项抵扣不足问题提出抵率、抵额和抵费三大解决方案,以便实现“只减不增”的效果。国家税务总局公告2017年第30号公告基本采纳了中国物流与采购联合会提出的抵费方案。

据现代物流报报道,近期中国物流与采购联合会邀请公路货运分会专家委员会营改增工作小组成员对相关政策进行了详细解读。

王坚:新杰物流集团股份有限公司总经理、中物联公路货运分会轮值会长

国税总局放大招 利好无车承运人

2016年交通运输部试行的无车承运人制度,解决了合同承运方开具11%运输业发票的合法性问题。但是由于运输市场的现状是实际承运方往往是个体司机,其无法或者很难开具承运发票给无车承运人,无车承运人的成本和进项一直无法得到解决。

无车承运人制度试点启动前,交通部就无车承运人的成本和进项征求社会意见后,多次协调国税总局。试点启动后,中物联公路货运分会也就此专题向交通运输部、国税总局行文,明确提出应允许无车承运人以支付给个体司机油费、路桥费抵扣成本和进项,以化解无车承运人的税务风险,降低物流企业的税收负担。

2017年8月14日,国税总局30号公告,明确了“纳税人以承运人身份与托运人签订运输服务合同,收取运费并承担承运人责任,然后委托实际承运人完成全部或部分运输服务时,自行采购并交给实际承运人使用的成品油和支付的道路、桥、闸通行费,同时符合下列条件的,其进项税额准予从销项税额中抵扣:

- (一)成品油和道路、桥、闸通行费,应用于纳税人委托实际承运人完成的运输服务。
- (二)取得的增值税扣税凭证符合现行规定。

这个公告的发布,使无车承运人的成本和进项得到了解决,使现在无车承运人实际在普遍使用的给油卡,收路桥费发票等方式阳光化,解决了很多物流企业担忧的税务风险。今后无车承运人可以用给个体司机的油费、路桥费、劳务费等三张发票完全覆盖成本和进项。据测算,如果采用这种方式,无车承运人的增值税税负率约在5%-6%,这是一个合理的水平。与此同时,税源从原来所谓的“运输公司”向无车承运人集中,可以预计,无车承运人将成为纳税大户,各地争抢无车承运人将会愈演愈烈。

冯雷:合肥维天运通科技股份有限公司董事长、中物联公路货运分会副会长

“多此一举”的意义是什么?

无论从法理还是明文规定来说,税总从来就没有限制过物流企业的合理抵扣,油费和路桥费明摆着是物流企业的成本。所以,这算不得是一条“新规”,而是长期以来的“陈规”。

“陈规”陈在哪?陈在理论不符实际。这个成本是你物流企业的“直接成本支出”吗?特别



是对于搞无车承运的物流企业,好像去哪里加油、支出路桥成本是卡车司机自己控制的吧?你物流企业能否举证是你花了这个钱吗?显然不能。即使所有人都可以同意运了货必然会有相应的物耗,但是举证这一箱油和这一趟业务相关,实在是一个天大的难题。于是,从理论上讲就有了另外一个尺度:车是不是你的?车不是你的为什么车上的物耗你拿来抵扣?这么一说,无车承运的抵扣就又违规了。

让无车承运能合法立足市场的配套政策到底在哪里?从理论上讲,在产业环节中存在大量的个体承运人的现实下,只有“核定征收”是根本解法,但这对目前来说实在是一个天大的挑战。所以,在此之前,首先要保证无车承运企业的生存。尽管只是对“不是问题的问题”发了个文,但也值得喜大普奔,只有解决了生存问题,才能谈发展。

那把悬在物流企业头上的剑终于被拿掉了!

陈兴元:天津安联程通信息技术有限公司CEO、中物联公路货运分会副会长

清除营改增存在的痼疾

2017年8月14日,国税总局发布了2017年第30号《国家税务总局关于跨境应税行为免税备案等增值税问题的公告》,其中第二条对于困扰我国公路运输行业营改增存在的痼疾,予以明确的清除。对道路运输行业来说,是降低制度性成本,维护市场公平,释放行业生产力的重要的标志。下面就第二条所涉及的内容,笔者结合运输行业实际运营情况予以解读。

文件表述:纳税人以承运人身份与托运人签订运输服务合同,收取运费并承担承运人责任,然后委托实际承运人完成全部或部分运输服务时,自行采购并交给实际承运人使用的成品油和支付的道路、桥、闸通行费,同时符合下列条件的,其进项税额准予从销项税额中抵扣:

解读:1.界定条款适用范围:包括但不限于无车承运人,本条款适用于道路运输行业外包业务;2.纳税人必须是以承运人地位出现,与上游下游签订的是运输合同,从事运输经营行为;3.实际承运人具体指实际执行运输业务的车主(司机)

文件表述:自行采购并交给实际承运人使

用的成品油和支付的道路、桥、闸通行费,同时符合下列条件的,其进项税额准予从销项税额中抵扣。

解读:1.必须是纳税人自行采购的生产资料;2.可抵扣生产资料项目:燃油和路桥费;3.允许纳税人因运输业务需求自行所采购的生产资料作为进项抵扣。

文件表述:(一)成品油和道路、桥、闸通行费,应用于纳税人委托实际承运人完成的运输服务;

解读:1.纳税人采购的生产资料必须是交给实际承运人(车主或司机)直接使用的;2.生产资料的消耗必须与实际业务相匹配。

文件表述:(二)取得的增值税扣税凭证符合现行规定。

解读:1.获取的相关增值税发票必须是可抵扣的专用发票,路桥费发票是经营性公路开具的路桥发票;2.获取发票的路径必须合规。

熊晔:上海申丝企业发展有限公司运营管理部副总经理、中物联公路货运分会专家委员会特约专家

利于无车承运人模式发展

税总的第30号文第二条关于承运人进项抵扣的项目,对物流行业无车承运人模式的探索给予了很大的支持。我认为这次新政有以下几个值得关注的点:

(1)迎合物流企业的实际情况制定了税务细则,有利于无车承运人模式的规范发展。

税务新政的出台对规范无车承运人的税务模式具有里程碑的意义。物流行业无车承运人模式在探索中,前期由于没有明确的新政策,所以在具体落地过程中,一部分企业只能采取再次外包给有开票资质的物流公司来规避税务风险,另一部分企业采取自行购车或者租车的模式,变相的把无车承运转变成了有车承运。这使得无车承运这一新的模式在探索过程中举步维艰。

(2)提出实际承运人概念,给予实际承运人合法纳税地位。

一直以来,物流企业在运作过程中最为头疼的就是实际承运人的挂靠性质问题。挂靠公司不实际开具发票,但是却拥有运输车辆的所有权和名义上的营运权,如果与实际承运人签订运输合同,那么其不具备开票资

质,则无法取得合法进项。30号文中明确提出了实际承运人的承运地位,给予了实际承运人合法的纳税地位,也对除可进项的油料和路桥费外的实际承运人的劳务所得税费缴纳留下了可期待的税务筹划空间。

(3)进项抵扣强调当次使用,强化了无车承运人的过程管控。

税务总局明确所有的进项取得是当次运输产生的进项,这一要求对企业财务体系要求极高,要求以此方式抵扣的单位,必须逐车逐单进行成本拆分和核算。这种模式要求严格的过程管控和核算对应。做不到一一对应的企业,可能会被市场所淘汰。

(4)混合抵扣的模式降低了现有无车承运单位的税务成本水平,使行业竞争更加公平。

混合抵扣强调了当次使用,逐次入账的原则,在有效管控油料成本和路桥费成本的比例前提下,无车承运单位的成本与有车运营单位的成本和税务成本水平大致相当,极大地增强了无车承运单位的核心竞争力,使整个行业竞争更加公平,也杜绝了新的开票公司的产生。

王嘉思:天津陆路港公路运输发展有限公司总经理、中物联公路货运分会副会长

互联网技术为新政落地奠定基础

30号文对于缓解无车运输企业进行承运业务进项抵扣不足,公路货运行业降低税负成本具有积极意义,这是交通部、中物联公路货运分会与国税总局积极沟通的成果。

按照文件的逻辑,个体车辆实际承运人(小规模纳税人)所开具的3%增值税专用发票,是将承运人自行采购的成品油等计入进项抵扣的基础凭证。基本的操作办法是,实际承运人(开票方)或受票方带着运输合同、道路运输许可证、车辆营运证、身份证、车辆产权证等材料,到国税局进行税务窗口代开发票。以上材料是证明运输行为真实性的凭证,近年来随着互联网技术在公路货运行业的广泛应用,越来越多的承运人已经在使用移动互联网追踪技术,此做法产生的车辆运输轨迹信息数据、电子合同与相关证件的电子文档经开票地国税部门的认定后,可作为开票凭证。这大大提高了承运人的运营效率,为新政策的落地奠定基础。



上海仓储物业迎来“黄金时代”

■ 陈翔

上海处于21世纪海上丝绸之路与长江经济带两大国家战略发展带的交会点,作为众多电商企业的必争之地,以及长江经济带的“龙头”和黄金水道的出海口,城市土地资源非常紧俏。根据戴德梁行近期的统计,过去5年,上海优质仓储物业平均租金已连续18个季度上涨,仓储用地的投资价值已经超过了住宅、商铺和写字楼,成为近5年上海不动产投资中最赚钱的资产。在未来的3到5年时间,在上海拥有大片仓储用地的机构有望迎来“黄金时代”。

物流园区增值的三种主要加法

租金+:从资金面上,租金是园区最主要的收入。根据业界的研究,仓储地产在目前地产行业内租金回报率最高,无论是国外的主要城市还是国内的北京、上海等一线城市,其租金回报率一般较其他形态的物业高一个百分点以上。此外,客户对于物流地产的租金敏感度相对其他物业形式更低,客户稳定性更高,租金上涨10%对应其物流总费用上升0.5%。

政策+:除了租金方面的回报,园区的盈利还来自于土地增值、服务费用、项目投资收益等方面。物流用地在国内外一般都能受到政府在政策上的支持,因而初期投资者能够从政府手中以低价购得土地,待完成初期基础设施建设后,所投资的地区将产生一定的升值,而到园区正式运营后,还将大幅上涨,对于这一类的园区,一般能够在10~15年收回投资的成本。

运营+:另一类园区则会选择出租加出售的运营模式,主要赚取前几年的租金回报,等待地价上涨或是运营成熟之后,转让给基金公司,目前市面上较大的产业或物流地产商大多都采用出租加出售的方式来缩短投资回报的时长,增加整体项目的投资回报率。

上海仓储用地的黄金区间

目前上海仓储用地主要集中在各大工业开发区,一手土地出让数量在过去几年中不断下降,越来越多的第三方开发商进行市场化运作,市场供需都呈现出蓬勃向上的发展态势,地价或将持续上涨。

据悉,上海成片仓储用地主要集中在郊县,而市区内的零散土地主要集中在部分地方国企手中。目前上海地方国企持有的工业用地普遍存在两大问题,一是土地零碎,不成规模,开发利用难度较大;二是产权不清晰,很多地块都属于划拨用地,无法进入市场,一旦进入招拍挂流程,最终归属不得而知。但目前部分国企已经意识到这部分土地的潜在价值,资金想进入该领域,但是企业的土地没有市场化,产业链条没能打通。一旦政府出台对国企有利的,可以将土地进行市场化的政策,将是重大利好。

青海启动道路货运无车承运人试点

■ 袁莹

近日,青海省公路运输管理局在全省范围内启动为期1年的道路货运无车承运人试点工作,鼓励无车承运物流创新发展,推进物流业供给侧结构性改革,促进物流业降本增效。

据了解,申请试点的企业需具备较强的货源组织能力与货运车辆整合能力、较为完善的互联网物流信息平台与开展业务相适应的信息数据交互及处理能力、健全的安全生产管理制度和较高的经营管理水平、良好的社会信誉及较强的赔付能力等。目前,已有符合试点条件的6家企业经西宁市交通运输局审核同意后向省公路运输管理局提出了试点申请。

试点工作将按照“初选论证、企业实施、过程监管、总结评估”的步骤推进。青海省公路运输管理局将对试点企业进行资料审核和现场查看,组织安排专家召开评审会,对试点企业进行综合评价,审核确定无车承运人试点企业名单。青海将力争培育一批理念创新、运作高效、服务规范、竞争力强的无车承运人企业,探索适合青海省情的无车承运人在许可准入、运营监管、诚信考核等环节的管理制度。

互联网共享经济下的双向变革 同城货运创行业新高

■ 张钰

近年来,互联网货运成为业内备受瞩目的焦点。随着新一轮融资的成功,让行业资金储备达到数十亿元。专家指出,随着共享经济在生活中占比持续升高,未来互联网货运物流行业仍会继续升温。在这样的情况下,大量资本会更倾向于同城货运,最终的结果必然促使该领域创下一个新的高峰。

另一方面,以往的同城货运在运营过程中频繁出现各种难题和痛点。其中最显著的表现是坐地起价、物品丢失、杂乱收费。因此行业急需进行一次较为彻底的转型。通过互联网约车,不仅可以充分利用闲置资源。也可以进一步带领市场走向一个规范化的道路。而一系列变革,通过爆炸式增长获取更多红利。由此可见,互联网共享经济未来将会在同城货运领域得到更大的发展。

双向变革 打造市场规范化发展

互联网共享经济的入局,对于传统的货运、物流行业产生冲击同时也展示出较大的推动作用。以规范化的态度服务,成为对市场发展的积极一面。竞争模式的增加,让产业更严谨并衍生出职业化的新面貌。这样更有效



地带来方便、快捷、经济、安全的体验。用户通过互联网货运满足需求,也更乐于将这样的产品分享。

其中,互联网经济很大的一个特征是融

资,因此市场上成为一把双刃剑。部分司机对此感到不满,往往也造成价格上的争议。不过在北京等一线城市,现阶段情况得以改观。以搬运帮APP为首的产品,率先杜绝所谓的

保证金等。另一方面搬运帮以时间作为收费基础,有效杜绝坐地起价和杂乱收费的现象。从市场来看,更经济化的改变让双向变革正在向一个更好的方向发展。

渠道与服务 成厂商重点

以往在传统货运、搬运行业中,往往利益会成为核心出发点。因此产生盲目、跟风情况较为严重,市场发展停滞不前。恶性循环对于用户和司机都带来较差的体验,因此互联网模式正需要从根源上解决这些问题。共享经济的入局,让产业得以重组并衍生出多元化发展。新颖的模式让用户通过手机下单可以直观地了解到自己需要缴纳的搬家费用。另一方面,以人工智能为基础的互联网货运模式,也让用户有了更便于了解的渠道。

目前来看,互联网货运行业已经获得数轮融资。这充分体现出市场的认可度,同时也侧面突出数据化发展的核心思想。双向的改变,让厂商、用户得到直接的联通,更好的沟通和交流,也让行业得到更健康的發展。

当前市场经过调整,正在稳步向前并逐渐提高运营和服务的综合体验。线上经济与O2O模式的结合,未来也将横跨各领域并发挥共享经济的作用。