

油卡抵款成风 司机徒唤奈何

■ 李东野

现象: “油卡+现金”正流行

一位司机师傅告诉记者:“我之前拉一批货,跟货主订好的运费是14000元,这笔运费是分两次结给我的,出车前先给10000元油卡,到货后再把余下的4000元现金打到我的银行卡里。”

记者了解到,除非小额度的货款通过现金支付,其他大额的货款目前多会用油卡来抵一部分。而物流公司和货主偏爱油卡支付的原因,与货运行业长期遗存下来的“规则”有着一定的关系。

货运行业的主力在于个体司机,他们一来无能力为货主开据发票,二来基于赋税原因,部分司机本身对开据发票就持拒绝态度。这样一来,就给“油卡抵费”提供了野蛮生长的基础。

探因: 多为抵扣进项税费

为什么这样说?因为,物流公司需要自行解决进项税费,购买油卡一方面能得到正规发票,另一方面又能代替现金向司机支付货款。久而久之,油卡便成了物流公司日常经营的一项重要支出。

业内人士表示,这样的做法虽然可解一时之急,可一旦物流公司“沉迷”于此,那么势必将推高物流成本。“物流公司花大量资金买进油卡,总结经营成本的时候,燃油成本就会在数据上显现出来,物流成本自然也就高了。”

对策: 将油卡“变现”了之

就司机而言,他们对油卡的感情可以说是“又爱又恨”。首先,司机不用再绞尽脑汁为物流公司提供发票,这让他们轻松不少。但同时,手里的油卡越积越多。虽说油卡也是钱,且能在加油时享受一定优惠。但货款存在油卡里没利息、无法消费,始终不如现金“给力”。其次,除了油卡多到根本花不完,还有另一种情况令人更加担忧。目前,一些物流公司为了便于车队管理,会为每一位司机发放油卡,但个别司机无疑将油卡转卖,再用现金去加低价油,从中赚取差价。

对此,记者就相关情况做了了解:

1.九五折不少人可接受。

据了解,眼下市面收购油卡的价格一般以九五折或九二折居多,也就是说,司机手里的10000元油卡只能换回9200元到9500元收入,表面上看司机无疑是“吃亏”的,但打折变现也比让货款锁在卡里强,因此大部分司机还是会选择将油卡出售。



油卡,想必所有的卡车司机对它都不陌生。但是渐渐地,这本来是为了加油便捷、同时让消费者享受一定折扣的小卡片,竟然有了像“银行卡”一样的意义,引得不少人无奈且纠结。



2.有些人吃了亏也要买。

有些司机只是“表面吃亏”,那实际情况怎样呢?我们都知道,增值税税率为17%,假设一张油卡售价100元,物流公司在购买油卡时已经缴纳税费17元,油卡在转卖时理应只卖83元,即油卡面值八三折。从这个角度而言,以九五折将油卡卖出,司机是没有吃亏的。

既然如此,又为何有人愿出高价收卡呢?这里我们需要来了解一下,到底是哪些人在买卡。第一类,一些无需发票的工程部门。因为不需要发票,他们自然愿意以较低价格购买油卡。

“油卡还是现金?”第二类,加油员。可能很多司机都会有这样的经历,去加油站加油会被加油员询问:“用油卡还是现金?”

回答用现金时,加油员在收取费用后就会用自己的油卡刷卡结算,从中赚取一定差价。尽管这一行为被加油站明令禁止,但仍然有部分工作人员存在这样的违规操作。

而伴随税制改革,第一类销路有所缩减,同时加油站对员工的监管力度加大,加油员私自刷卡结算的现象也得到控制。但是,油卡还是在源源不断发放到司机手中,也就造成了如今油卡泛滥,太多油卡“砸”在司机手里无处推销的局面。



了如今油卡泛滥,太多油卡“砸”在司机手里无处推销的局面。

困局: 实名制暂受冷遇

油卡发展到如此泛滥、混乱的局面,根本原因在于难监管且本身流通性强。事实上,在一年前,已经有企业意识到这一问题,推出了“实名制油卡”。那么,联名卡的推出是否就能一劳永逸了呢?

“这个可能还是有一定难度的。”业内人士这样告诉记者。究其原因,正是本文从一开始就讨论的,传统油卡形成泛滥之势在于其流通性强,变现可能性大,而一车对应一卡的“联名卡”可以说完全阻截了油卡的流通性。

目前,物流公司自有车辆并不占多数,主要运力还是集中在外包的个体司机,将这种“联名卡”以货款形式支付给司机,操作和购买过程当然没有购买普通油卡便捷。再者,从司机角度说,收到“联名卡”就意味着不能将其随意转手出售,司机自然就会拒绝。

由此一来,这类油卡在货运市场的大多数人群中,虽然利于行业规范,但却不会受到

影响: 买来卖去没人受益

不实名油卡的泛滥、实名油卡的受限,可以说都是货运行业长期以来积累下的“后遗症”。在此背景之下,物流成本难降,司机无力也无心左右货款的结算方式,于是在这个死循环中,看起来有人短期获利,但长期讲没人成为真正的受益人。而要解决这一问题,一方面要规范货运行业“小散乱”背后的各类顽疾,这显然是一个浩大的工程,却必须抓紧启动;另一方面则要规范货款结算流程与方式。

对此,有业内人士指出:可以更具针对性、更完善的税收制度规范货运行业;并通过完善制度,避免“油卡+现金”成为结算的习惯方式,让司机及时收到实打实的货款。

当然,重罚利益盘根错节的现实环境中,上述方案无法一蹴而成。可行业的可持续与健康发展,必然有赖于彻底解决这些顽疾和痛点,至于如何药到病除就看有关部门怎么给处方了!

无车承运人 打破“熟人经济” 货运进入“小时时代”

■ 文浩

当下,物流业内货运平台正如火如荼,而无车承运人试点又风生水起,作为2017年当之无愧的物流热词,“无车承运人”为何如此火热,甚至让物流业想方设法也要分得一杯羹?是市场机遇,还是政策红利?是变革进入深水区的勇敢探索,还是“营改增”之后税负困境的艰难选择?

为一探究究竟,记者从市场倒逼、服务能力、风险赔付、迫切问题等多个维度,全面追踪无车承运人这个掌控全局、调配资源的“大师”。

市场“倒逼”带来的影响

其实,“无车承运人”的概念不是凭空出现的,它早已是一种客观存在的运输模式,只不过隐藏在“地下”多年,也就是“有实无名”罢了。虽说“实”是存在多年的现象,这种“实”也让各方摸索出一条相对成熟的路径,并根据角色分配在生态圈里创造出自己的独特价值,甚至得到政府和各方默认。但这种“实”还是滋生了大量“毒瘤”,例如同质化竞争严重、商业模式不清晰、盈利能力严重不足、效益低下等现象。的确,是时候需要改变了。

要改变,就要给予这个产业“名”。2016年8月,国家交通运输部正式印发了《关于推进改革试点加快无车承运物流创新发展的意见》,在全国范围内组织开展无车承运人试点。至此,无车承运人争取到了合法的“名分”,并踏上“有实有名”的大道,甚至很多曾经“深不见底”的企业也从“地下”走到了“幕前”。

那么,无车承运人试点是不是一个由市场倒逼政府出台政策的成功范例?物流业是否需要这样的“沟通”?为此,记者和多家无车承运人试点企业进行深入沟通、交流,也得到他们的专业解答。

中储智运创始人兼副总经理李敬泉告诉记者,“传统物流业”多、小、散、弱”的特点抑制了其转型升级的步伐。无车承运人试点的出现,将“互联网+”及物流大数据、标准化运输等引入物流业,为物流行业的转型升级提供强大推动力。

合肥维天运通科技股份有限公司董事长冯雷则认为,无车承运试点是一个承认物流业现实状态、让物流业管理回归实事求是的过程。试点企业大多敏感地抓住了“应用数据技术呈现真实运营状态”这个关键点,并努力通过对实际承运业务的优化管理来实现企业的降本增效。

货运进入“小时时代”

从鼓励到支持,从“放养”到开展试点工作,目前无车承运人模式可谓风生水起。据了解,自试点工作推行以来,先后涌现“电子商务+无车承运”“园区基地+无车承运”“物流平台+无车承运”“传统货运+无车承运”“多式联运+无车承运”等多种模式。“肩负使命”的试点企业已通过信息平台,整合分散的货源和运力,引领物流业规模化、规范化发展,促进物流降本增效。

据交通运输部发布的《无车承运人中期运行监测分析报告》(以下简称《监测报告》)显示,2017年1月至6月,无车承运人试点企业累计完成运单总数为118.9万单,累计整合社会零散货运车辆约8.6万辆,运力规模达到246.9万吨。其中,天津运友、中储智运、阳阳顺风等车辆整合能力前10名的试点企业,整合车辆数约占总量规模的54%;杭州菜鸟、卡行天下等10家试点企业完成货运量占全国无车承运试点企业货运总量的63%。

数据的背后是企业对经营模式的创新,一些试点企业在车货资源整合方面可谓不拘一格,“花样”繁多。李敬泉介绍,“中储智运通过整合全国范围内的物流运力,为货主提供定制化物流运输服务,提升物流运输的效率。截至目前,中储智运已累计为货主企业降低物流运输成本超过5亿元。”此外,中储智运还为货车司机整合了全国范围内的货源信息,司机通过手机即可查询货源信息、接单承运、预约返程货源,免去了在传统配货站找货、等货的烦恼,提高了运输效率,降低了返程空载率,运输收入大幅增加。

途马科技董事长陈雄华则表示,信息的互联互通,让无车承运平台犹如长了千里眼、顺风耳,原来凑满一车货物需要好几天,现在完全进入了“小时时代”。无车承运人试点企业通过整合资源,平均单车月行驶里程达1.2万公里,比传统货运模式提高了近50%;平均等货时间由2-3天缩短至8-10个小时,较传统货运模式降低交易成本6%-8%。

显然,无车承运人通过整合供应链上下游分散的物流资源,解决了目前货物运输行业普遍存在车辆长时间等货、交易环节多等突出问题,提升车辆工作效率,降低运输交易成本。同时,优化市场发展格局,引导和促使货运物流市场结构逐步从分散走向集中。



物流新政即将出台 企业冀望破解顽疾

■ 刘昊华

日前记者了解到,国内物流行业将有最新政策试行,新政策将采取一个本地、三个异地的模式,解决异地代开个体运输户开增值税专用发票的问题,将实际承运人(个体户)变成合法纳税人。

“在我国当年的法律法规下,个体运输户要开具发票,需要返回车辆所在地。但是,很多个体运输户在实际的运输过程中,都不会返回当地开发票。”某物流行业20年从业人士告诉记者,由于个体运输户无法开具发票,在实际的运作过程中,物流公司、第三方物流公司、无车承运平台往往是以白条的形式向个体运输户支付费用。

根据国家统计局公布的数据,截至2016年末,交通运输、仓储和邮政业共实现总产值33355.3亿元,累计同比增长6.5%。在物流行业快速增长的同时,白条支付模式,却成为了物流顽疾,阻碍了物流行业的发展。

“这种白条支付方式往往会导致物流公司、第三方物流公司、无车承运平台产生两种情况,一种是巨额的销项发票无法获得足够的进项发票抵扣税率,使企业面临巨大税务压力,限制企业发展。另一种是企业虚开发票、不开票、产生偷税、漏税的现象,加重了全行业违法经营情况的泛滥。”上述人士进一步解释道。

物流行业白条现象普遍

“物流企业、第三方物流公司,虚开发票、不开票、偷税、漏税是一种司空见惯的事。”某物流公司高层人士告诉记者,在业内许多物流企业都会通过注册僵尸公司来应对税务局的检查。

上述人士口中的僵尸公司,指的是那种注册资金在50万元以下的物流公司,或者第三方物流公司,只要被税务局查账,公司负责人就会放弃公司。是不是物流企业、第三方物流公司,不愿意承担这部分税务问题?实则不然,主要还是由于当前法律法规不够明确。由于大多数物流企业无法独立完成所有



运输服务,经常出现业务转包给包括个体运输户在内的运输企业实际承运。这一情况,在业内被称为无运输工具承运业务。按照现行政策规定,无运输工具的承运业务按照交通运输服务缴纳增值税。

而目前的政策是,只有拥有运输工具(拥有一定车辆的实际承运人)的企业才被认定为道路运输业,可以开具11%的道路运输业增值税专用发票,并通过外包运力完成运输任务的行为则被认定为货运代理业,只可以开具6%的其他物流服务行业的增值税专用发票。

“企业不愿意承担这部分税务,所以在业界很多物流公司都默认了这种现象。”业内人士说,一方面是没有发票进行抵扣,另一方面现在物流企业的需求是,只要是与委托方签订了运输合同,并承担承运人责任,无论是否拥有自备车辆,即可以认定为运输行业,给予开具11%道路运输行业增值税发票的资质。

新政策出台有望解决物流顽疾

针对上述情况,今年8月《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》(国家税务总局公告2017年第30号),在国家税务总局近日发布《关于跨境应税行为免税备案等增值税问题的公告》,对跨境应税行为免税备案、交通运输业进项税抵扣、个人出租不动产开发票、贴现和转贴现业务发票开具等四项增值税问题进行明确。

文件中明确表示,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。

“物流公司虽未实际承运,但与托运人签订运输服务合同,并收取运费承担承运人责任,属于提供交通运输服务,因此在提供运输服务时所支付的进项税允许纳税人依法抵扣。”国家税务总局货物和劳务税司有关负责人表示。

“白条支付模式的存在,一方面是因为司机不愿意去本地开票。另一方面是,到底由谁承担11%的增值税。不过30号文件的出台,给了物流企业解决白条支付模式的可能。”某无车承运人平台负责人告诉记者。

该平台负责人进一步解释道,如果平台可以异地给个体运输户代开专票,这样的话可以抵扣3%的税点,然后通过油票、过路费发票可以抵扣6%-7%的税点,这样无车承运平台承担的费用并不多。

不难看出,物流公司、第三方物流公司、无车承运人平台,想要解决白条支付现象,最大的困境便是在于异地代开发票。所以,还是希望有关部门一主三异地的新政能够落地,解决异地代开个体运输户开增值税专用发票的问题,将实际承运人(个体户)变成合法纳税人,以破解物流企业顽疾。

湖北邮政 EMS 试点 “高速相机” 助力作业流程优化

近日,湖北邮政EMS以降本增效为目标,在收寄、转运处理环节试点应用“高速相机”,通过“高速相机+电子秤”,大客户批量交寄的邮件实现了自动化扫描勾核、称重以及拍照。

此举让处理效率和人均得到有效调整优化,处理效率较原来提升1.5倍,且无邮件质量差异。同时,将“高速相机”设置在皮带机上方,对总包接收实行流水化自动扫描接收和拍照,精简了扫描人员、提高了作业效率。目前,湖北邮政EMS已逐步将试点范围扩大至国际大客户邮件集中收寄中心、武汉百草味仓储场地、省邮件处理中心等地,效果初显。

(李默)

川渝实现 跨省大件运输许可 一站式办理

日前记者获悉,四川与重庆跨省大件运输网上并联许可平台启用,实现两省(市)内跨省大件运输许可由起运地完成网上一站式办理。

据悉,四川省交通运输厅公路局与重庆市公路局签订了《四川省、重庆市跨省大件运输并联许可工作协议》,双方分别成立跨省大件运输并联许可工作小组,建立定期联席会议制度,加强跨省并联许可事项的沟通协作。为加强事中事后监管,两省(区)建立了跨省大件运输通道联动执法合作机制,规范、统一执法标准,依法查处违法超限运输行为,加强违法处理信息抄告、信用信息建设和信用信息交换共享,为两省(市)重点产业发展、重大工程建设提供安全、高效的大件运输服务保障。

(廖睿)