

## 促进区域协调发展——

# “营改增”多重效应逐步显现

本报记者 崔文苑

国家税务总局近日发布数据显示,营改增全国试点的首个申报期,共减税130.13亿元。可以看到,营改增全国试点的多重效应正在逐步显现。这不仅是各地区、各行业乃至各企业自身实现转型升级的必由之路,同时也在促进区域协调发展,打造中国经济“第二季”方面发挥了重要作用。

而今,越来越多的企业通过主辅分离、专业化协作的方式,重新寻找产业链的定位,最大限度享受到营改增带来的红利。从东到西,各个区域也在这一变化中找到新的发展契机——



### 打通二三产业之间的链条

## 东北老工业基地轻装前行

营改增有利于提高服务业水平,随着增值税抵扣机制作用的发挥,第二、三产业之间的链条有望打通

有着100多年历史、与大连市同龄的中国北车集团以前是传统的机车制造厂,拥有从废铁、生铁的冶炼到技术研发,再到火车制造的“全流程”生产线。目前,国内在铁路上跑的火车,有一半以上的火车头在这里制造出来。

上世纪90年代初,东北许多老工业企业都面临“包袱过重”的难关。当时的北车集团也是如此。“早在2004年,我们就开始享受国家振兴东北老工业基地的增值税优惠政策,避免了重复征税,减轻了负担。”中国北车集团总会计师高武清表示,今年8月1日,新的营改增改革推开后,企业生产链条环节的抵扣越来越充分,运输成本进一步降低,企业每年还可以节约出500万元用于技术研发。

对于北方重工集团总会计师助理秦先强来说,尽管推行营改增试点直接受益的是服务业,但重工业的商机也不可小视。“我们是国家重型装备制造企业,业务范围主要集中在矿山、开采、运输、破碎、冶炼等方面。营改增后,运输及服务外包的风险减小了。”

此外,借营改增的东风,北方重工还依托重型机械生产方面的优势,与沈阳市地铁集团、沈阳市国资委资产公司一起成立了沈阳盾构工程设备有限公司。“这是多重利好的事情。比如,北方重工以1.5亿元的价格租给企业用10年,每月还125万元。企业再也不用发愁买设备的费用了,北方重工市场也打开了,同时租赁服务业也能加快发展。”辽宁省国税局货物和劳务税处处长芦有林表示,目前国内企业90%的设备都是购买,未来应加快发展包括租赁服务业等在内的现代服务业,助力经济转型升级。

“辽宁省第三产业仅占国内生产总值的37.5%左右,与上海占比60%以上的数据相比还有很大差距。辽宁省迫切需要抓住营改增这个机遇。”芦有林说。

据统计,今年1至8月,全国原增值税纳税人增加抵扣减税362.7亿元。随着增值税抵扣机制作用的发挥,第二、三产业之间的链条有望打通。

现代服务业已成为中部省份营改增试点的纳税主力,营改增推动第三产业转型升级、拉动区域经济增长的作用开始显现

专业化分工。今年前8个月,湖北广播电视台改征增值税后减税1900多万元,降幅达46.4%。

电视台财务负责人朱雨龙告诉记者,减税效果可以直接体现在设备的更新和升级上。今年前8个月,电视台总的设备更新投入约8000多万元,抵扣额达到1140万元。他表示,对于电视台来说,设备的折旧与更新在运营成本中占比很高,平均每年采购投入都在8000万元左右,营改增无疑可以在很大程度上减少这部分开销。这其实是变相鼓励企业进行设备升级换代,带给老百姓更高质量的影视作品。

在借力营改增加快技术设备升级的同时,广播影视业也面临着前所未有的调整机遇。

营改增为湖北广播电视台制播分离创造了条件。营改增试点开展前后,电视台成立了两家节目制作公司,成立于2012年8月的北京长江传媒有限公司就是其中的一家。“长江传媒主要为我们提供节目,原来双重征税的问题现在解决了。”朱雨龙说,营改增更重要的意义在于有利于专业化分工。比如,以前由电视台节目组承担的节目,现在可以向北京的分公司购买,价格和收视率直接挂钩,收视率最高可

以加价,太低甚至可以不予购买。这样做还可以更充分地利用北京高等院校、明星、企业家云集的资源优势,“以前做节目需要请嘉宾连夜飞到湖北,现在在北京就能解决。”

长期来看,营改增对于进一步激发行业潜能起到不可估量的作用。

从试点企业纳税情况看,现代服务业已成为湖北省营改增试点企业的纳税主力,约6%的户数贡献了超过20%的税收收入。

营改增的实施加快了湖北主辅业分离的步伐,促进了二、三产业的深度融合。目前,湖北省襄阳市已有10家企业把设计、运输等辅业从主业中剥离。来自襄阳市国税局的统计数据显示,全市主辅分离工作全部完成后,预计全年可增加地方一般预算收入7200余万元。随着现代服务业的发展壮大,数额还将继续增加。

据统计,截至今年8月底,全国现代服务业营改增纳税人共181.6万户,前8月共实现增值税506.5亿元,与缴纳营业税相比,减税261.8亿元。营改增推动第三产业转型升级、拉动区域经济增长的作用已经开始显现。

营改增对交通运输业的促进作用将传导到相关产业,促进西部地区产业结构调整

### 进一步激发现代服务业潜力

## 中部地区再添崛起引擎



2005年8月,湖北省再次提出“构建促进中部地区崛起重要战略支点”的目标。这个有着全国第三大教育中心武汉、全国第二大智力密集区的中部大省,将凭借科研、信息和文化创意产业的坚实基础,努力引领中部崛起。就此,专家评价认为,内在优势的转化需要外部动力的支持,营改增恰恰提供了这样一个外在推动力。

湖北广播电视台在营改增中不仅实现了大幅减税,还成功进行“主辅分离”,实现了电台制播分离的

### 短期面临税负上升问题

## 西部地区交通运输业迎来长期利好



今年8月1日,营改增试点在全国推开,占国土总面积71%的西部地区与东、中部地区同步进入改革阶段。在产业基础相对薄弱、服务业所占比重不高的西部地区,交通运输业起步较早,参与营改增试点户数众多,对税负的敏感程度较高,抗风险能力相对较弱。

重庆公路运输集团有限公司是重庆最大的陆上货运企业、出租车企业和物流企业,拥有各类货车4000余

辆。2012年,公司营业收入突破40亿元,全年应缴税费1.3亿元。在营改增试点改革中,占公司营业收入90%的公路客货运输及物流辅助业税负上升较为明显。

这么大规模的运输企业,车辆更新有较大抵扣额,能否以此降低税负?

对于记者的疑问,重庆公路运输集团财务处副处长秦帮军表示,能取得可抵扣进项税的成本项目仅包括购车、油料,而且车辆购置是一次性抵扣,不具有持续性。“公司近期有大量车辆更新,月均车辆设备采购费用近2000万元,进项税近300万元。在货运收入较低时,占进项税总额的比重较大,但随着货运收入的增长,占比大幅下降,公司的货运收入税负还会有一定幅度的上升。”

当前也有部分物流企业通过提价的方式来“消化”税负增加部分。重庆美联国际财务总监陈杰坦言,“目前业务报价增加了6%左右。”

陈杰认为,业务量是否受到影响,最终还要看企业实力。“提价对企业业务的影响没有想象中的大,由于海外运输风险较高,客户还是会选择服务好、抗风险能力较强的国际货代服务。”陈杰说。

记者注意到,虽然对税负问题更为关注,大家对改革即将带来的利好更为看重。比如,营改增能够促进交通运输业加快固定资产更新步伐;为下游企业开具增值税专用发票,吸引客户资源,利于市场开拓;规范西部货运市场的发展,改变中小企业林立、低利润恶性竞争的不良局面……

在重庆,还有一些企业想好了“应对之策”。重庆长安民生物流股份有限公司财务部总监胡大华表示,公司确定了4步应对方案:重新确定产品或服务的价格;重新审核和选择供应商,最大程度争取税收抵扣利益或采购折让;充分研究和利用营改增过渡政策;按机会更新设备,加强进项抵扣。

四川省绵阳市国税局货物和劳务税处副处长范萍认为,营改增对西部地区最大的意义在于有利于产业结构调整。范萍表示,受地理位置限制,西部地区交通运输业发展相对滞后,并制约了物流业及其他现代服务业的发展。而实际上,西部地区恰恰是我国能源、粮食的重要产地,营改增对交通运输业的促进作用将传导到这些相关产业,激发这些产业的增长潜力。

### 访谈

#### 访财政部财政

今年8月1日之后,随着营改增全国范围铺开并推向全行业,改革难度也会增加,需要面对重点行业的增值税制度设计、财政减收压力加大、倒逼财政体制调整和地方税体系构建等现实难题。对此,财政部财政科学研究所所长贾康近日接受本报记者采访,提出相应的对策思路与方案。

首先是难点行业的营改增推进问题。现行营改增的“1+7”试点行业只涉及原营业税覆盖的交通运输业、文化体育业、服务业和转让无形资产税目的部分内容,而建筑业、金融保险业、娱乐业、销售不动产和其他生活性服务业等改革难度相对较大的行业还没有纳入改革范围。

“在改革思路上,按照财税[2011]110号文中对各行业计税方式的原则性规定,铁路运输、建筑业、邮电通信业、销售不动产和旅游业等行业,将明确实行增值税一般计税方法。”贾康表示,而金融保险业、生活性服务业,则建议采用增值税的简易征收方式,这种做法实际上也类似于我国台湾地区实施的加值型及非加值型营业税的制度。

贾康建议,对未来涉改行业采取“两步走”的策略,即将铁路运输、建筑业、邮电通信业、销售不动产和旅游业等服务业作为第一步改革对象,并对上述行业全部实施营改增,不再分地区和分行业进行。其后的第二步,则是将适合实施简易征收方式,并与现行营业税征收方式类似的金融保险业和生活性服务业等作为最后的改革对象。

第二,改革行业的税率设计和税负问题。目前试点改革中新增的6%和11%两档税率,主要是遵循保持试点行业总体税负不增加或略有下降的原则。但过多档次的增值税税率,会导致出现高征低扣或低征高扣等不公平和损害增值税中性的问题。“应该说,上述两档税率具有试点阶段的过渡性质,而未来需要对增值税的多档税率进行减并这一改革方向是明确的。因此,在营改增推进过程中不应再新设税率档次。”贾康表示。

贾康表示,在全行业推行增值税的过程中,需要考虑尽早解决增值税税率的减并问题,对涉改行业直接实行17%的增值税基本税率和重新调整后的优惠税率水平。“因为如果过多担心企业税负增加问题,将导致增值税税率统一问题久拖不决,成为营改增全面改革后的遗留难题。”他说。

由于价格与税收之间的联系,营改增必然会打破上下游企业之间的原有利益格局,上游企业因征税调整而增加的负担会向下游企业进行一定的转嫁,从而在中长期中形成新的分配结构。“因此,营改增后实际税负可能增加的企业,其‘痛苦’是一段时期的问题,并可以此作为推动企业发掘专业化细分潜力、提升品牌、升级转型的压力和动力,变被动为主动。”贾康表示,如果再通过相关政策措施,如对成本构成中缺乏进项税抵扣的行业给予优惠政策,对涉改行业安排逐步提高增值税税率的过渡期,在过渡期内对实际税负增加的企业继续实施财政扶持政策,则可望较好地解决统一增值税税率可能导致的实际税负增加问题。

第三,财政体制改革与地方税体系构建问题。虽然营改增试点改革采用了“保持现行财政体制不变”的做法,但这显然属于临时和过渡性的收入分配方案,并未解决财政体制深层次问题。贾康表示,营改增势必“倒逼”财税体制的配套改革,并促进财税改革与相关改革的联动。

针对相关部门正在研究制定的营改增后的财政体制改革方案,贾康表示,不同的方案有各自的优缺点,改革的难易程度与效果也各不相同。未来的财政体制改革的方向应该是,按照“健全中央和地方财力与事权相匹配的机制”的要求,重新设定中央与地方税以划分中央与地方财权。

营改增改革是当前税制改革的重头戏和未来推进配套改革的重要契机。贾康表示,我们应在总结现行营改增试点改革经验的基础上,通过全面了解和掌握未来涉改行业情况,系统设计相关行业增值税制度,尽快提高和增强征管能力,配合全局加速营改增的深化改革、制度转换。