

内部资料

# 港口视点与研究

( 第五期 )



中國港口協會

CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2014年6月

# 关于港口行业第五次“营改增” 相关情况调研的报告

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、  
秘书处各部室

送：交通运输部水运局、交通运输部财务司

# 关于港口行业第五次“营改增”相关情况调研的报告

为了进一步贯彻落实党的十八届三中全会关于深化财税体制改革、推进增值税改革等方面的精神以及财政部、国家税务总局和交通运输部有关深入推进“营改增”工作的精神，我会在前四次调研的基础上，于今年第一季度选择部分会员单位进行了第五次港口行业“营改增”情况的专题调研。

本次调研旨在调查了解“营改增”在全国范围内推开后港口企业贯彻落实“营改增”工作相关情况、“营改增”对港口行业影响情况等，本次调研对象主要来自辽宁、河北、天津、山东、江苏、上海、浙江、福建、广

东、海南、湖北、四川等地的20多家港口集团及其下属企业。

现将本次调研情况汇总如下：

## 一、港口行业贯彻落实“营改增”工作的基本情况

港口行业，特别是大型港口企业，对“营改增”工作高度重视，千方百计，克服困难，积极推进“营改增”在港口行业的平稳开展。主要表现在：

（一）统一领导，成立专项小组。海南港航控股集团成立了以总裁为组长的“营改增”工作领导小组，负责统一领导和统筹协调，下设五个工作小组，分别对

集团的经营模式、生产流程、投资体制、费收定价、规章制度、合同协议以及合格供方库进行梳理和调整，以尽快适应“营改增”后企业税制环境的变化。日照港集团成立税改领导小组及工作办公室，密切关注国家有关政策，制定税改工作计划，及时召开工作推进会，梳理、研究集团及所属单位“营改增”有关问题，全力保障税改工作顺利开展。

（二）学习宣贯，组织业务培训。日照港集团仅在2013年上半年就针对不同对象分别组织了三期“营改增”专题培训，邀请国税部门的领导和税务咨询机构的专家进行讲解，参培范围涵盖了从集团领导到基层单位业务人员的各层次相关人员，培

训内容既有宏观层面的政策影响分析，又有具体的业务操作指导，取得了良好的效果。大连港集团根据“营改增”税制改革进程，组织包括集团领导及各投资企业负责人、各业务部门相关人员、全体财务人员在内的四次培训，聘请专业税务咨询公司，开展税务筹划对各公司涉税业务进行相应咨询指导。南京港集团组织所有财务人员普及学习，对集团高管、相关部门负责人和分管领导进行政策宣贯，从领导层面提高对税改的认识，同时利用集团网络、报刊等进行广泛宣传，使税改政策深入人心。

（三）建章立制，强化财务管理。大连港集团制定并下发了《关于应对“营改增”试点工作的指导意见》，

结合港口码头财务管理特点，制定《大连港集团增值税发票管理指引》、《增值税会计科目核算使用说明》，重新修订财务核算制度。日照港集团制定了《日照港集团有限公司增值税专用发票管理办法（试行）》，规范增值税发票的取得、开具、抵扣等相关事项，并针对部分单位实行增值税汇总纳税的情况，制定了《2013年度增值税科目设置和账务处理规定》，规范业务处理。

（四）软硬兼施，无缝对接。青岛港集团加强与税务等部门沟通，并做好涉税信息化软件接口开发、涉税硬件购置、发票申领等工作。大连港集团积极推进税控系统对接工作，确保信息系统顺利运行，集团仅用两个月

时间就完成了对税控系统的选择安装、费收系统调整、费收系统和增值税税控系统对接，并对费收系统、物资系统分别和金蝶系统进行接口调整。河北港口集团与指定供应商航天信息技术公司合作，购置了增值税税控系统软件和专门服务器等专业设备。海南港航控股集团认真配合做好纳税人户籍资料核实、身份认定、票种核定、网上申报以及增值税税控系统初装、调试和运行等工作，确保涉“营改增”单位均能正常移交税源管理关系，正常开具增值税发票，正常申报增值税报表。张家港港务集团要求各分公司主动联系主管税务机关，确认“营改增”范畴，认真做好信息核对和确认工作，组织

集团各分公司财务人员学习掌握增值税票据的开具、认证、辨别真伪、保管等重要事项，让所有财务人员清醒认识到准确开具增值税专用发票的重要性以及所应承担的法律责任。

（五）开展调研，解决疑难。天津港集团多次进行调研学习，全面贯彻落实国家和天津市“营改增”试点工作有关政策精神，积极参与国家财政部、交通运输部和天津市有关部门组织的有关“营改增”政策制定的各类研讨会议。武汉港集团对所属涉及“营改增”的单位深入调研，准确测算“营改增”后带来的不利影响，为争取财政补贴提供了数据支撑，尽可能减轻税制转换给企业带来的不利影响。广州

港集团大力开展调研，收集各方信息，借鉴上港集团经验，及时调整商务及采购政策等，妥善完成了“营改增”的过渡衔接。海南港航控股集团配合省交通厅“营改增”项目组对集团所属轮渡、拖轮、散杂货、集装箱和物流服务等相关业务板块进行调研，通过省交通厅与省、市、区各级国税机关进行协调，妥善解决在“营改增”过程中的政策过渡及衔接问题。

## 二、“营改增”对港口行业的不利影响和面临的挑战

“营改增”是我国税收体制改革的一项重大举措，从长远来看，对推动我国产业结构的调整和转变经济发展方式具有重大而深远的意义。“营改增”有助于优化税收制度，减少重复征税，提

升财务管理水平，降低税务风险。对港口行业而言，“营改增”有助于推动港口加快基础设施、设备的更新改造以及高新设备的投入，提升港口服务水平和科技含量，优化港口资源配置，提高管理效率，从而加快港口行业的结构调整和转型升级。但同时，“营改增”也给港口行业带来了一些不利影响和挑战。主要表现在：

（一）“营改增”后部分港口企业或相关业务板块税负所有增加。税负增加的主要原因，一是“营改增”后港口企业主要业务应税税率大幅提高；二是港口企业可进项抵扣项目较少，一方面，港口企业基础设施、机械设备购置等大都集中在前期，后期投入有限，而存量固定

资产后不能进行进项抵扣，另一方面，港口企业经营成本结构中人工成本、折旧费、保险费等占比较高且未纳入抵扣范围；三是抵扣链条还不完整，增值税专用发票取得较困难；四是港口企业采购服务上还存在很多无法提供增值税发票的供应商，使得无法取得该项抵扣；五是开票、收票时间的不一致，造成无法及时抵扣等。

（二）“营改增”后部分港口企业收入下降，部分企业利润减少。“营改增”后原价内税改为价外税，在原有价格体系下收入减少，同时在成本类抵扣不足的情况下，利润也减少。例如，湛江港集团在未调整港口作业服务价格情况下，2013年度营业收入减少1.32亿元，收

入总额整体下降 5.9%，由于成本方面因相关费用抵扣减少 2.3%，从而利润最终减少 400 万元；南京港集团在目前价格体系下，2013 年“营改增”使收入减少约 9640 万元，集团因税改利润下降 153 万元，剔除固定资产因素利润下降 320 万元等。

（三）“营改增”对港口信息化建设提出了更高的要求。一方面，原有的港口商务计费系统和财务系统已不能满足增值税开票和核算的要求，若不能实现商务计费系统、财务信息系统与国税开票系统的自动对接，就不能实现增值税专用发票的自动、批量打印，就不能满足基层单位尤其是基层装卸单位的实际需求；另一方面，为进一步梳理客户关系，规

范客户信息的使用和维护，也要求港口优化信息化系统。

（四）“营改增”要求港口进一步提升财务管理和会计核算水平。增值税相比营业税而言，在税务管理、税金核算和账务处理等方面都发生了较大的变化，更为复杂，也更为精密。“营改增”后，港口装卸等业务纳税由以前运行多年的营业税转变为增值税，对企业的财务管理和会计核算等方面都提出了新的挑战 and 更高的要求。

此外，“营改增”后港口企业同样面临其他诸多的挑战。一是应收账款压力和风险增加，比如符合免试政策的集装箱客户改为境外直接结算，起到了降低客户成本的效果，同时也延长了港口



费用的结算周期，弱化了港口对风险的控制能力，加大了应收账款压力；二是对于货运代理业企业，由于相关政策不明确，货运代理业企业对于该政策仍处于摸索阶段，如对于支付给国内国际货运代理的费用，税负机关尚未明确是否可以抵扣等，现阶段来看税负增加；三是代理企业的垫付资金，一些代理业务需由港口企业先行垫付资金，“营改增”后，垫付款中含税款，在业务规模扩大后，额外垫付的税款数额也加大等。

### 三、“营改增”对港口行业税负变化影响及分析

从本次调查的情况来看，“营改增”对港口企业税负变化的影响基本与前几次调查情况相吻合。总体而言，

主要表现为：一是“营改增”后各港口企业税负变化情况不一，港口企业税负有增有减，但因“营改增”而税负降低的港口企业数量要多于税负上升的港口企业数量。二是港口企业内部各下属公司或各业务板块税负变化情况也不一，有增有减。而“营改增”后港口企业税负变化是上升还是下降，关键取决于两个方面，即应税业务税率的高低和可进项抵扣额度的多少。

其中，部分港口企业税负增加的原因之前已阐述，主要是应税税率大幅提高、可进项抵扣项目较少、抵扣链条还不完整等原因。而部分港口企业税负有所降低的原因，主要在于其大量固定资产购置产生了充足的进项

税额供抵扣，这部分港口企业或是仍处在发展扩张阶段而需要大量固定资产购置，或是在“营改增”后正好需购置大额固定资产，亦或是将原本计划购置的大额固定资产延后至“营改增”实施以后购置。而对成本较低、效益较好的港口企业，新税制的减税效用相对较低，特别是对收入与成本关联不大的高收益企业的减税效应不明显。从促进社会公平、合理引导社会资本进入不同行业的角度来看，新税制有一定的积极性。

“营改增”是一项重大、持续的税改政策，涉及面广、内容繁多、程序复杂，研究“营改增”的影响是一项系

统工程，而目前“营改增”实施时间尚短，相关政策尚未完善。因此，未来“营改增”对港口行业的影响尤其是港口企业税负变化趋势尚难预测。目前，各港口企业就“营改增”对未来本企业税负变化的持续影响预测也不一致。但是“营改增”后，港口企业主要业务应税税率普遍提高，加上现行政策下人工、设备折旧等占大部分经营成本的港口企业可取得的进项税额抵扣较少，同时主要港口企业目前或是不久的将来，都将进入平稳期，很难再有大量固定资产购置或更新。因此，未来“营改增”对港口行业整体税负影响难以乐观。

表：部分港口企业“营改增”后税负变化情况

编号	企业名称	统计时间	税负变化情况
1	大连港集团	2013年8-12月	税负下降。除了船舶运输和轮驳业务税负下降外，其他业务税负上升明显。
2	河北港口集团	2013年8-12月	税负率4.65%，增加1.15%；全年税金增加7200万元。
3	天津港集团	2013年8-12月	税负略有增加。 预计未来税负基本持平。
4	青岛港集团	2013年8-12月	税金增加0.4亿元，增加10%。 预计未来税负仍呈上升趋势。
5	日照港集团	2013年8-12月	税金5319万元，同比减少1413万元，下降23%；税负率2.17%，减少0.85%。其中，装卸、船代、货代业务税负下降，理货、仓储等业务税负增加。
6	南京港集团	2013年全年	税金减少1230万元。
7	广州港集团	2013年全年	税金1.39亿元，减少0.85亿元。其中，石油化工、汽车滚装业务税负增加30%，理货业务税负增加40%以上。 预计未来税负显著上升。
8	湛江港集团	2013年至2014年3月	税负降低。 预计未来税负持平或呈略上升趋势。
9	海南港航控股集团	2013年8月至2014年3月	税负降低，前高后低。 预计未来税负呈持续下降趋势。
10	武汉港集团	2013年全年	税金减少371万元。其中，集装箱装卸业务税负增长18%；汽车滚装业务税负增长80%；外轮理货业务税负增长75%；危险品装卸业务税负增长30%；港口短途运输业务税负增长11%，散杂货装卸业务税负降低59%。
11	张家港港务集团	2013年全年	税金1681.67万元，减少11.42万元；税负基本持平，略有下降。

#### 四、港口企业应对“营改增”影响的相关措施

为了适应和应对“营改增”这一税制改革对港口行业带来的诸多影响，港口企业在经营策略、财务管理、结构调整等方面纷纷谋求并采取了措施。主要表现在：

（一）充分评估，调整营销策略。大连港集团组织下属各单位就“营改增”对生产业务收入的影响情况进行评估，拟定价格调整计划，合同及业务调整计划，并提出了降低影响的价格对策和工作实施要求，保证各相关单位货源不流失。广州港集团商务部门与客户需要根据企业成本结构情况重新谈判，调整定价。

（二）调整税务和法人登记策略。河北港口集团为

进销项的全面抵消，更加科学合理地缴纳增值税，集团将下属的基层分公司全部注销国地税税务登记证，取消其非独立法人的资格，以便能够将公司的增值税进销项全面合理地抵扣。

（三）加大资产投入，加快产业升级。广州港集团以“营改增”为契机，改善成本结构，加大科技和高端技术设备的投入，优化资产配置，改善综合管理效能，提高企业的科技含量，推动产业升级。湛江港集团利用“进项税抵扣的减税效应”，加大对设备更新和技术改造的投资，从而提高企业的竞争力和专业化水平。

（四）优化供应商选择，改变采购模式。青岛港集团选择具有一般纳税人资格的

合作商，尽量取得增值税专用发票，避免因不能抵扣进项税造成税务损失。湛江港集团在选择供应商和服务商时，尽量选择财务核算健全、能够开具增值税专用发票的供应商和服务商，通过进项税抵扣来降低增值税负。武汉港务集团改变原先分公司设备采购全部由集团统一采购然后由集团下拨的方式调拨给各分公司使用的模式，“营改增”后，考虑各分公司的进项税抵扣问题，分公司的设备采购经集团批准后由各分公司自行采购。

（五）业务外包，加速专业分工。海南港航控股集团计划通过外包方式，择机将港口技术部门所承担的机修等类似职能对外分包，将集团技术部门不能抵扣的人

工成本转变为可抵扣的修理费用，在降低企业税负的同时，实现技术部门的企业化和市场化；另一方面计划将集团港口产业链中经济效益差、附加值低、税负成本高的部分货种、货类或港口业务进行外包，通过“营改增”杠杆提高集团的经营效益和资源配给效率。

（六）加快信息化建设，规范财务核算。南京港集团根据税改要求重新设置核算科目和辅助帐套。按税改业务分类核算，并对进项税、销项税按项目、税率进行辅助核算。税改后税款计算更为复杂，会计核算的精细化为基础。同时，为保证开票、核算、报税的准确性，由金税开发商航天信息公司分两

期为集团量身定制目前最为先进的服务器开票模式，并对今后集团业务信息系统上线预留了接口，最终实现业务、财务、税务开票系统一体化。

### 五、港口企业所在省、市已出台或拟出台的有关“营改增”相关财政扶持或优惠等政策

截止今年一季度，天津市、山东省、广东省（含广州市、湛江市）已陆续出台了“营改增”相关财政扶持或优惠等政策。

（一）天津市为减轻“营改增”对税负增加企业的负担，出台了过渡性财政扶持资金政策，天津港集团所属有关单位按照文件规定进行了税负增加财政扶持资金的返还申报，相关资金到位已

达 50%，有效缓解了港口企业中税负增加单位的财务压力。

（二）广东省先后出台了《关于实施营业税改征增值税试点改革过渡性财政扶持政策的通知》、《广东省营业税改征增值税试点改革过渡性财政扶持资金管理办  
法》、《广东省营业税改征增值税试点改革过渡性财政扶持资金申报指南》等扶持性文件。其中，广州市先后出台了《广州市营业税改征增值税试点改革过渡性财政扶持资金管理工作规程》和《广州市营业税改征增值税试点改革过渡性财政扶持资金管理试行办法》，明确财政扶持资金的申请人是在营业税改征增值税试点后，在每一年度内，按照现行税制（即试

点政策)规定缴纳的增值税比按照原税制(即原营业税政策)规定计算的营业税月平均增加1万元以上(含1万元)的广州市试点企业;财政扶持资金实行按季申请、按季预拨、按年清算;对于试点企业按季申请财政扶持资金金额较小的(每一年度内月均税负增加1~5万元),财政部门将在年度清算后拨付。湛江市财税部门出台了《关于申报营业税改征增值税试点改革过渡性财政扶持资金的通知》等相关文件,目前,湛江港集团控股的固定资产购置及更新数量较小而税负大幅增加的子公司的部分财政扶持资金已到位。

(三)山东省财政厅、山东省国家税务局和山东省

地方税务局于2013年12月9日联合发布了《关于实施山东省营业税改征增值税试点过渡性财政扶持政策的通知》(鲁财税(2013)49号文),其中包括《山东省营业税改征增值税试点过渡性财政扶持资金管理办法》,该办法中明确了山东省“营改增”试点财政扶持的对象、条件、实施时间和方式,有力地保障了广大“营改增”企业的利益。

此外,据了解,武汉市国税局通知,对由“营改增”税负每季度增加2万元的企业,财政可给予增加部分的70%专项扶持资金,但尚未下发具体政策文件。江苏省出台了意向性的扶持政策(超税负返还),但无具体的操作流程和要求。海南省只针对

“营改增”试点出台了具体实施方案和政策衔接办法，未见针对交通运输业的“营改增”财政扶持或优惠政策正式出台。

## 六、对进一步加快落实“营改增”政策的相关建议

（一）建议加快深化增值税改革，推进“营改增”扩围进程，扩大税改行业，进一步打通和完善抵扣链条。如，加快工程施工、金融保险、劳务行业以及金融保险等与港口投融资相关行业的入围速度，使得抵扣链条可以更为完整。

（二）建议国家进一步完善“营改增”相关政策和配套措施，明确相关细则，便于实际操作和进一步提高税改效率。如，对财税(2013)106号文进一步解释和公布

实施操作细则；对一些代理服务中的差额纳税政策，具体哪些项目可以抵扣销售额等进行明确；对地方税务机关有关“营改增”的过渡性政策进行明朗化和及时落地。

（三）建议各级政府和税务相关部门出台“营改增”对港口行业的财政扶持和税收优惠政策，确保落实到位。如，推广延续上海市试点优惠过渡政策、超税负返还；适当降低税率并及时拨付财政补贴资金；对港口企业“营改增”后的税收增量给予适当返还等。

（四）建议进一步扩大抵扣范围。如，对原有设备按资产原值和尚可使用年限为依据给予一定比例的抵扣；将基础建设的土建工程、



外付劳务费、财务费用等成本纳入抵扣范围。

（五）建议充分考虑港口行业特性，加大港口行业结构性减税政策，适当降低港口企业相关业务应税税率。从长远看，“营改增”对港口行业相关业务征收的税率偏高，增加了港口企业的税务负担，导致港口企业盈利水平下降，部分企业税负增加，应对港口行业实施低档税率，以促进各行业税收公平、促进港口基础行业可持续发展。

（六）建议进一步完善港口价格机制，加快推进港口价格市场化进程。税改后原价内税改为价外税，在现行价格体系下，一般港口企业收入可能直接下降 6% 或 11%（转为销项税）。而目前

通过港口企业自行调价困难重重，客户视合同价为含税价，一般不可能同意额外支付税款，势必严重影响企业收入。建议对港口价格体系中政府定价部分进行适当调整，或明确目前的价格为不含税价，以确保港口企业利益不受影响。

此外，部分港口企业还建议：一是建议将理货服务纳入简易征收增值税范围，针对外轮理货、港口货运等基本无进项税抵扣或进项抵扣率很低的特殊港口相关业务降低增值税税率。二是建议对免税产品各环节一视同仁，如化肥等。三是建议能出具统一开票税目的相关规定，以规范开票税目。四是明确境外提供物流辅助服务免征增值税。五是建议对代

收港口建设费免征增值税。

六是建议扩大对船代企业的税收优惠，如将优惠范围扩大至境外船公司在境内设立分公司，船代也可享受零税率优惠；允许国际货代上下游的增值税普票差额纳税；国际货运代理业务不管是否直接与境外公司签订合同，不管是否与船公司结算，均可享受免税政策。

#### 八、我会下一步推进港口行业“营改增”工作的打算

我会将紧密结合港口管理体制的深化改革和港口价格机制的深化改革，从提升全行业管理水平着眼，以税制改革为契机，继续服务引导港口行业转型升级、科学发展。

##### （一）继续促进“营改

增”政策的落实。一是加强政策辅导，使港口企业在改革中充分受益，实实在在降低税收负担；二是引导港口企业进一步完善财务管理、核算制度，进一步提升软硬件水平；三是引导港口企业积极开展和参与“营改增”的深化培训；四是协调有关方面，帮助港口企业落实“营改增”具体工作，解决遇到的问题

和困难。

（二）继续服务引导会员单位和港口企业在做大做强核心业务，积极拓展新兴业务上下功夫。一是继续推进港口企业转型升级，逐步向现代综合物流企业转变；二是继续引导港口企业转变观念，由注重规模、追求吞吐量指标向更加注重经济效益、社会效益转变，实现科

学、可持续发展；三是继续  
引导港口企业建立和完善符  
合港口行业发展方向、现代

企业发展规律的企业管理和  
财务管理制度。