分类号 密 级

U D C 编 号 XXXXX



会 计 专 业 硕 士 学 位 论 文

营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

研 究 生 姓 名： 丁冬

指导教师姓名、职称：胡国强 教授 宁旭初 高级会计师

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 学 | 科 | 门 类： 财务管理 |
| 专 | 业 | 名 称： 会计学 |
| 研 | 究 | 方 向： 财务管理 |

年 月 日

Financial Impacts on Listed Companies of Transportation industry

by Replacing Business Tax with Value-added Tax

Ding Dong April 10th

**广西财经学院会计专业硕士学位论文独创性声明和使用授权声明**

**会计专业硕士学位论文独创性声明**

本人所呈交的会计专业硕士学位论文，是在导师的指导下，独立进行研究所取得的成果。除文中已经注明引用的内容外，本论文不含任何其他个人或集体已经发表或撰写的作品。对本文的研究做出重要贡献的个人和集体，均已在文中标明。

本声明的法律后果由本人承担。

论文作者（签名）：

年 月 日

**会计专业硕士学位论文使用授权声明**

本人完全了解广西财经学院关于收集、保存、使用会计专业硕士学位论文的规定。

本人愿意按照学校要求提交会计专业硕士学位论文的印刷本和电子版，同意学校保存会计专业硕士学位论文的印刷本和电子版，或采用影印、缩印、数字化或其它复制手段保存论文；同意学校在不以营利为目的的前提下，建立目录检索与阅览服务系统，公布论文的部分或全部内容，允许他人依法合理使用。

（保密论文在解密后遵守此规定）

论文作者签名： 导师签名：

年 月 日 年 月 日

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

摘 要

财政部和国家税务总局于2011年11月16日联合下发《营业税改征增值税试

点方案》（财税[2011] 110号）。该方案中宣布，于2012年1月1日在上海市试点

营业税改征增值税（以下简称“营改增”），经过试点地区的多次扩大，到2013 年

8月1日，该项改革开始对全国范围内的交通运输业和部分现代服务业实施。2014

年1月1日铁路系统和邮政业也被纳入“营改增”试点，标志着交通运输业全部归入“营改增”范围。

增值税和营业税的主要区别在于：其一，营业税属于价内税计入企业期间成本，而增值税属于价外税不计入企业期间成本；其二，营业税不允许抵扣购入资产的增值税而记入资产价值，而增值税允许抵扣购入资产的增值税而记入增值税的进项税额。这两点差异必然导致上市公司财务报表分析指标发生一定的变化。因此，“营改增”不仅影响企业税负，更是从各个层面对企业的财务状况产生影响。

理论界对“营改增”财务影响的研究相对比较成熟和完善，而综合“营改增”前后上市公司财务数据进行的实证分析相对较少见。本文借鉴已有的理论研究成果，先从会计分录层次和财务报表层次对“营改增”对交通运输业上市公司的财务影响进行分析，接着利用杜邦分析法构建出的财务指标层次分析模型，进一步分析“营改增”对企业整体状况的影响。

本文采用定量分析法和比较研究法，对“营改增”对交通运输业上市公司整体财务状况的影响进行实证分析，将2011年和2012年9家上海市上市公司财务报表中的数据代入杜邦财务分析体系中，对比研究发现“营改增”使交通运输业上市公司平均销售净利率和净资产收益率分别下降3.41%和3.85%，通过对各财务指标的分析，从国家税收政策和企业自身两方面总结出造成企业盈利能力、资本获利能力等下降的原因。从国家税收政策方面，主要存在初批试点范围窄、税率较高且层次不统一的问题；从企业自身方面，则主要存在固定资产更新不及时和利用不充分、业务兼营、企业财税人员对“营改增”反应不足的问题。

分别针对这两方面的问题，本文提出了使交通运输企业可以享受到“营改增”政策优惠的相应建议，并对未来有关“营改增”的研究进行了展望。

**关键词**：增值税；营业税；交通运输业；上市公司；营改增；杜邦分析

1

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

**Abstract**

On November 16th, 2011, the Ministry of Finance and the State Administration of Taxation issued a" Pilot program of replacing business tax with VAT. "(Finance and taxation [2011] no.110) On January 1st, 2012, this program started in Shanghai. On July 31st 2012, the Ministry of Finance and State Administration of Taxation jointly issued the notice of carrying out the new tax policy in Beijing and other seven provinces in transportation industry and part of the modern service industries.

On September 1st, 2012, Beijing officially became one of the experimental units. In

Succession, on October and November 1st, Jiangsu, Anhui, Fujian, Guangdong province joined in the pilot program. One month later, the program launched in Zhejiang, Hubei province and Tianjin municipality. Then the central government could improve the scheme according to the particular situation in time and expand the scope of the pilot. There are two main differences between VAT and business tax: the first, business tax does not allow the deduction of VAT on asset purchased which should be credited to the original book value of assets while VAT does. And the other, business tax is classified as tax included in price which should be included in period cost. On the contrary, VAT belongs to tax excluded in price which should be excluded in period cost.

Theory of the VAT pilot program on financial impact studies is relatively mature and complete, and empirical analysis on comprehensive financial data of the listed companies between 2011 and 2012 is rare. On the basis of the existing theoretical research results, this paper mainly analyze the financial impacts on listed company of transportation industry in accounting entries level and financial statements level. Then this paper construct the financial indicators of hierarchical analysis by using the DuPont analysis model, the research emphasizes the influence of the overall financial conditions of the enterprise. By calculating the concrete ratio, suggestions are putting forward for the development of transportation industry.

On purpose to analysize of the influence on the overall financial status of listed companies by replacing business with VAT, the author of this paper collects quantitative financial data of 2011 and 2011 in financial statements of listed companies in du Pont financial analysis system, the comparative study reveals that the average sales net interest rate and return on equity of listed companies fell by 3.33% and 3.54% respectively. Through the analysis of various financial indicators, this paper concluded the reasons which caused the loss of corporate profitability, capital profit ability from tax policy and enterprise itself, and for each of these two problems, some suggestions are summarized to help the listed companies of transportation industry to make preferential tax policies.

**Key words: Business tax; Value-added tax; Transportation industry**

I

目 录

[摘 要](#_Toc686379343) 2

**[Abstract](#_Toc686379344)** 3

[第一章 导论](#_Toc686379345) 4

[一、 研究背景](#_Toc686379346) 4

[二、 文献综述](#_Toc686379347) 5

[（一） 国外研究现状](#_Toc686379348) 5

[（二） 国内研究现状](#_Toc686379349) 5

[（三） 国内交通运输业“营改增”理论研究的综述](#_Toc686379350) 5

[（四） 国内交通运输业“营改增”实证研究的综述](#_Toc686379351) 6

[（五） 国内交通运输业“营改增”对策分析的综述](#_Toc686379352) 6

[（六） 研究述评](#_Toc686379353) 7

[三、 研究目的及意义](#_Toc686379354) 7

[（一） 研究目的](#_Toc686379355) 7

[（二） 研究意义](#_Toc686379356) 7

[四、 研究思路及研究方法](#_Toc686379357) 7

[（一） 研究思路](#_Toc686379358) 7

[（二） 研究方法](#_Toc686379359) 7

[五、 论文结构](#_Toc686379360) 8

[第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析](#_Toc686379361) 8

[六、 创新点和不足](#_Toc686379362) 8

[（一） 创新点](#_Toc686379363) 8

[（二） 不足](#_Toc686379364) 8

[第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析](#_Toc686379365) 8

[一、 “营改增”对交通运输业财务影响的理论基础](#_Toc686379366) 8

[（一） 相关概念](#_Toc686379367) 8

[（二） “营改增”相关会计处理](#_Toc686379368) 9

[二、 “营改增”对交通运输业财务报表的影响](#_Toc686379369) 10

[（一） “营改增”对资产负债表项目的影响](#_Toc686379370) 10

[（二） “营改增”对利润表项目的影响](#_Toc686379371) 10

[（三） “营改增”对相关税种及企业整体税负的影响](#_Toc686379372) 10

[三、 “营改增”对交通运输业财务影响的杜邦分析体系](#_Toc686379373) 10

[（一） 杜邦财务分析体系介绍](#_Toc686379374) 10

[（二） 杜邦财务分析体系分解图](#_Toc686379375) 11

[第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析](#_Toc686379376) 11

[（三） “营改增”对杜邦财务分析体系中各项指标的影响](#_Toc686379377) 12

[第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析](#_Toc686379378) 12

[一、 样本选取](#_Toc686379379) 12

[（一） 样本公司选取](#_Toc686379380) 12

[（二） 样本数据选取](#_Toc686379381) 14

[二、 “营改增”对交通运输业上市公司整体财务影响的实证分析](#_Toc686379382) 14

[（一） 2011年样本公司财务状况的杜邦分析](#_Toc686379383) 14

[（二） 2012年样本公司财务状况的杜邦分析](#_Toc686379384) 51

[（三） 2011年和2012年杜邦分析体系各项指标差异分析](#_Toc686379385) 87

[第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析](#_Toc686379386) 94

[（四） 基于杜邦财务分析体系的年度层次分析模型](#_Toc686379387) 94

[第四章 问题与建议](#_Toc686379388) 95

[第四章 问题与建议](#_Toc686379389) 95

[一、 “营改增”对交通运输行业财务影响原因分析](#_Toc686379390) 95

[（一） “营改增”政策方面](#_Toc686379391) 95

[（二） 企业自身经营方面](#_Toc686379392) 95

[二、 建议](#_Toc686379393) 96

[（一） “营改增”政策方面](#_Toc686379394) 96

[第四章 问题与建议](#_Toc686379395) 96

[（二） 企业自身经营方面](#_Toc686379396) 96

[第五章 结论与展望](#_Toc686379397) 97

[第五章 结论与展望](#_Toc686379398) 97

[主要参考文献](#_Toc686379399) 97

[主要参考文献](#_Toc686379400) 98

[后记](#_Toc686379401) 99

[后记](#_Toc686379402) 99

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

# 第一章 导论

## 一、 研究背景

我国于1979年引入增值税，最初仅仅在上海、襄樊、柳州等城市的机械机器等5类货物试行。1984年，国务院发布《增值税条例（草案）》，开始在全国范围内对机械机器、钢材、汽车等12类货物征收增值税。在1994年税制改革中，增值税征收范围扩大到所有货物和加工、修理修配劳务，对其他劳务、无形资产和不动产则征收营业税。2009年，在地区试点的基础上，为了鼓励投资，促进技术进步，我国开始全面实施增值税转型，将机器设备纳入增值税抵扣范围。

我国现行的税制结构中，增值税和营业税作为最重要的两个流转税税种，分立并行。随着市场经济不断发展，我国急需加快转变经济发展方式，这种不同行业适用不同税种的税收体制的不合理性逐步暴露出来。首先，现行税制下，大多数企业存在重复征税的问题，商品经过每一道流通环节都需要缴税，部分企业为避免重复征税，减少流转环节，会采取混业经营的发展策略，从而形成“多而全”的经营模式，这样既不利于专业分工与集约化生产，也会扭曲资源要素配置，造成生产效率降低。另外，两税并行，也为税收管理带来了许多问题。由于部分商品和劳务无法记入增值税体系进行抵扣，相关经营单位的销项税额与进项税额之间也就不能抵扣，增值税税基受到限制，无法形成完整的抵扣链条，不利于税制的简化和管理的改善。同时，随着新型生产经营模式的不断涌现，原有税收体制下必然存在营业税与增值税适用商品与服务品种交叉融合的问题，难以区分两者之间明晰的边界，从而给税收征管工作带来一定的困难。

基于以上各因素，按照建立健全有利于科学发展的财税制度要求，出于完善税制，促进社会化专业分工、三次产业融合的考虑，财政部和国家税务总局于2011

年11月16日联合下发《营业税改征增值税试点方案》（财税[2011] 110号）。该方

案中宣布，于2012年1月1日在上海市试点营业税改征增值税（以下简称“营改

增“）；紧接着，于2012年7月31日，财政部和国家税务总局再次联合下发了《财

政部、国家税务总局关于在北京等8省市开展交通运输业和部分现代服务业营业

税改征增值税试点的通知》（财税[2012] 71号），于2012年9月1日起在北京市试

点“营改增”，2012年10月1日扩大试点范围至安徽省、江苏省，2012年11

月1日扩增至广东省、福建省，2012年12月1日增加浙江省、湖北省、天津市为

“营改增”试点，并根据情况及时完善方案，择机继续扩大试点范围。2013年 8

月1日起，该项改革对全国范围内的交通运输业和部分现代服务业开始实施。2014

1

第一章 导论

年1月1日铁路系统和邮政业也被纳入“营改增”试点，标志着交通运输业全部归入“营改增”范围。

交通运输业作为“营改增”的试点行业，是由其行业性质决定的。交通运输业指国民经济中专门从事运送货物和旅客的社会生产部门，包括铁路、公路、水运、航空等运输部门。交通运输业是国民经济的基础，是支撑国家和社会经济的公用服务设施，现代经济中，地区分工、国际分工的趋势愈加显著，对交通运输的依赖性也日益增强，而且运输费用本身就属于现行增值税进项税额抵扣范围。

[该试点改革中，对交通运输业征收的名义税率](http://zhidao.baidu.com/search?word=%E5%90%8D%E4%B9%89%E7%A8%8E%E7%8E%87&amp;fr=qb_search_exp&amp;ie=utf8)为11％，同时在税制安排上，明确[进项税额](http://zhidao.baidu.com/search?word=%E8%BF%9B%E9%A1%B9%E7%A8%8E%E9%A2%9D&amp;fr=qb_search_exp&amp;ie=utf8)可以抵扣，因此[实际税负](http://zhidao.baidu.com/search?word=%E5%AE%9E%E9%99%85%E7%A8%8E%E8%B4%9F&amp;fr=qb_search_exp&amp;ie=utf8)要低于11％。另外规定，下一道环节接受[交通运输](http://zhidao.baidu.com/search?word=%E4%BA%A4%E9%80%9A%E8%BF%90%E8%BE%93&amp;fr=qb_search_exp&amp;ie=utf8)服务的[增值税一般纳税人](http://zhidao.baidu.com/search?word=%E5%A2%9E%E5%80%BC%E7%A8%8E%E4%B8%80%E8%88%AC%E7%BA%B3%E7%A8%8E%E4%BA%BA&amp;fr=qb_search_exp&amp;ie=utf8)可抵扣的[进项税额](http://zhidao.baidu.com/search?word=%E8%BF%9B%E9%A1%B9%E7%A8%8E%E9%A2%9D%E6%8A%B5%E6%89%A3&amp;fr=qb_search_exp&amp;ie=utf8)将由原来的7％增加到11％。

“营改增”这项改革，可能短期内会导致一些企业税负的增加。但从长远意义上来看，有利于降低企业税收成本，增强企业发展能力；有利于企业优化消费和出口结构，改进投资方案，促进国民经济健康、协调发展。

## 二、 文献综述

### （一） 国外研究现状

我国进行“营改增”试点改革与国际大背景有密切关系，二十世纪五十年代初，增值税首先在法国开始实施，并在之后在西方国家逐步得到推广。增值税的地位和类型在各国都不尽相同。由于“营改增”是极具中国特色的税务转型历程，在国外的研究成果和文献资料中，很难找到直接相关的研究内容，但国外诸多学者对增值税政策的理论及实证研究对中国税改还是有可鉴之处：

1921年，德国的西蒙士最早正式提出增值税的概念，1948年增值税于法国初步形成，1954年在法国正式成形。由于其良好的税收中性特点，增值税很快受到其他国家的青睐，并迅速地在全世界范围内被许多国家广泛采用。各国增值税的征收范围有宽有窄。现如今，法国的增值税体系相对较为完善，在法国境内销售货物和提供劳务按照税法规定需要缴纳增值税。增值税税率有三种：标准税率19.6%；特殊服务和特殊销售，税率分别为5.5%和2.1%；出口货物和对非居民提供的特殊劳务适用零税率。

Kay and King（1979）认为，增值税对企业全过程建账有良好的促进作用，同时能够有效遏制逃税行为，效率和公平问题都能兼顾。然而，据统计，增值税的直接单位管理成本大约相当于购置税的两倍，私人奉行成本则更大，对记账体系的健全性、账务记录的详尽性要求很高，同时还需要纳税人填写各种申报表格，这些都会耗费纳税人大量的精力和费用。[1]

2

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

Richard M Bird and Pierre-Pascal Cendron（2007）指出，只要一个国家的财税体系之中对“消费”课税所占比例较大，那么，增值税就一定是最好的税制形式，这也在大多发展中国家和转型国家的税制改革经验中得到了证明。[2]

Wanhill. S，1995；Jensen. Thomas. C，Wanhill. Stephen（2002）对在欧盟内部增值税税率的不同带来的各种问题进行了研究，包括增值税的性质、税率及其实施增值税的原因及相关操作方法等。[3] [4]

Rao, M. Govinda, 2005；Sujjapongse, Somchai(2005)；Clintion R Shiells，

（2005）则对不同国家增值税改革的现状进行了研究。分别介绍了印度营业税转变为增值税的背景、原因及结果，泰国取消商业税改征增值税的背景、意义可行性分析及俄罗斯和乌克兰增值税政策对增值税政策与经济发展关系的启示。[5] [6] [7]

在税制方面，Emran，M. Shahe，Stiglitz，Josephe（2005）结合了发展中国家的发展实例，对将增值税作为提高国家财政收入的重要手段的利弊进行了分析介绍。Casenegra de Jantscher（1990），Ahmad. Ehtisham，Stern. Nicholas（1991）则综合介绍了发展中国家的增值税政策及税制安排。总之，国际上对增值税的税收中性以及征收效率等优点是一致认可的，存在的分歧主要是在其较高的执行成本上。我国应当充分借鉴已完成营业税向增值税转变的发展中国家的先例，合理安排税制改革进程。[8] [9] [10]

### （二） 国内研究现状

#### 1.“营改增”试点背景及原因

贾康（2012）、汪蔚青（2012）将我国开展营改增试点的原因概括为以下三点：一是我国经济结构调整对税制改革的要求；二是营改增可有效减少部分行业存在的避税空间；三是营改增可以有效解决服务业的重复征税问题。汪蔚青（2012）同时指出，我国首选上海市为营改增试点城市的原因主要有：第一，上海市有特殊的税收征管体系，即国、地税合署办公，这为国家税务局和地方税务局两个体系的交接、协调、磨合减轻了很多工作量；第二，上海市有较强的财力保障，上海市作为每年税收收入超过9000亿的大型城市，由于营改增试点而减少的税收

收入不会对上海市的财政状况造成大的不利影响。[11] [12]

《营业税改征增值税政策解读、实务操作及税务风险管理专题》中指出选择上海市作为先行试点的原因主要是，上海市服务业门类齐全，辐射作用明显，有利于为全面实施改革积累经验。另外，这个专题对选择交通运输业和进行改革试点的原因也做出了解释。选择交通运输业进行试点主要考虑了交通运输业与生产流通的紧密联系，在生产性服务业中的重要地位和运输费用本身就属于现行增值税进项税额抵扣范围的特点，具有较好的改革基础。

#### 2.“营改增”试点税制安排

3

第一章 导论

洪宗彦（2012）所著文章中，将“营改增”后税制安排提炼总结，指出税制改革的四个方面为：一、税率。在原有17%、13%两档税率的基础上，增加了11%、6%两档低税率。并且对相关行业的适用税率进行了调整，租赁有形动产适用17%

税率，交通运输业、建筑业适用11%档位，其他服务业则适用6%税率档位。二，计税方法。交通运输业、建筑业现代服务业、文化体育业、销售不动产和转让无形资产，原则上适用增值税一般计税方法。即一般纳税人适用的计税方法，计算方式为：销项税额减去进项税额，不足部分结转下期继续抵扣。金融保险业和生活性服务业，原则上适用增值税简易计税方法，应纳税额为销售额与征收率之积。三，计税依据。原则上计税依据为单位或者个人发生应税交易的全部收入，有些行业存在代收或者转让等支付手段，其代收垫收金额可以予以扣除。[13]

刘敏（2012）中指出，“营改增”后，增值税的征税对象和征税范围、纳税人类型的划分及相应的增值税税率和征收率适用情况均发生变化。如何完成改革试点期间的制度衔接显得十分重要。重点要完成四个方面的税制衔接，依次是试点与非试点地区、试点与非试点行业、试点与非试点纳税人、现行营业税优惠政策的平稳过渡。[14]

### （三） 国内交通运输业“营改增”理论研究的综述

#### 1.“营改增”相关概念

孙德红（2012）、胡玉兰（2012），明确给出了对增值税和营业税的定义和计量方法。增值税是对销售和进口货物以及提供加工、修理修配劳务的单位和个人征收的一种税，只关注生产流通各个环节中的增值部分，实行价外税，由消费者负担。应纳税额＝销项税额－进项税额=销售额×税率-可抵扣成本×扣除率。而营业税是对销售无形资产和不动产以及提供加工、修理修配劳务以外劳务的单位和个人征收的一种税，以营业额全额为计税依据，税额不受成本、费用高低的影响。其计算公式为：营业税应纳税额=计税营业额×适用税率。这种税的征收易造成重复征税。[15] [16]

王珮、徐潇鹤、郑珩（2012）针对应纳税额计算公式中销售额的确定、销项税额的确定、进项税额的抵扣、进项税额留待抵扣问题做出了进一步的解读。[17]

首先，不论是一般计税方式还是简易计税方式，计算公式中的销售额都是指不含税的销售额。对于折扣销售，纳税人提供应税服务，将价款和折扣额在同一张发票上分别注明的，可按折扣后的价款为销售额，未在同一张发票上分别注明的，则以价款为销售额，不得扣减折扣额。第二，按一般计税方法计税的应税服务，因服务中止或者折让而退还给购买方的增值税额，应当从当期的销项税额中扣减；而简易计税方法计税的应税服务，则将服务中止或者折让而退还给接受方的销售额，从当期销售额中扣减，若扣减当期销售额后仍有余额造成多交的税款，

4

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

可从以后的应纳税额中扣减。第三，在接受交通运输业服务时，除取得增值税专用发票外，按照运输费用结算单据上注明的运输费用金额（包括运费和建设基金）乘以7%的扣除率计算的进项税额进行抵扣。简易计税的应税项目、非增值税应税项目、免征增值税项目、集体福利或者个人消费接受的购进货物、接受加工修理修配劳务或者应税服务、与非正常损失相关的加工修理修配劳务和交通运输业服务、接受的旅客运输服务以及自用的应征消费税的摩托车、汽车、游艇等，都不得从销项税额中抵扣。根据“不得抵扣的进项税额＝当期无法划分的全部进项税额×（当期简易计税方法计税项目销售额+非增值税应税劳务营业额+免征增值税项目销售额）÷（当期全部销售额+当期全部营业额）”的公式计算出不得抵扣的进项税额；第四，试点地区的原增值税一般纳税人兼有应税服务的，截止到2011

年12月31日的增值税期末留抵税额，不得从应税服务的销项税额中抵扣。但此部分留抵税额，可从销售货物的销项税额中抵扣。

#### 2.交通运输业“营改增”相关会计处理及对财务报表影响

耿贵珍，刘新梅，李善星，陈思颖，郭燕营（2013）指出，“营改增”对企业会计处理的影响主要体现在收入确认、支付成本及计提营业税等方面：（1）“营改增”之后，销售时需要开具增值税专用发票，所以收入确认时，需要从收入中扣除增值税额、计入应交税金－增值税－销项税。（2）“营改增”之后，购买应税服务及应税产品时，因为可以抵扣进项税，所以计入主营业成本时需要计提进项税，计入应交税金－增值税－进项税，用以抵扣销项税额。（3）“营改增”之前需要计提营业税，计入营业税金及附加；“营改增”之后不需再计提营业税，由于增值税属于价外税，不再通过营业税金及附加科目进行归集。（4）“营改增”之后由于流转税额的变化，进而影响城建税、教育费附加等以流转税为计税依据的税种的金额；从而影响企业利润，影响所得税的金额，但会计处理上没有变化，只是金额发生变化。[18]

胡玉兰（2012），从销货方和购货方两方面分析了“营改增”对企业相关财务处理的影响。从销货方的角度，被取代前主营业务收入含税，营业税计入应交税费减去应交营业税并对应计入营业税金及附加；而被取代后主营业务收入则不含税，税务单列计入应交税费减去应交增值税（销项税额）。从购货方的角度看，营业税被取代前，固定资产中的不动产和无形资产以包含营业税的买价入账；而营业税被取代后，固定资产中的不动产和无形资产以不含税的买价入账。因为此进项税可以抵扣，需单独列示。

郑军（2013）进一步具体举出了相关会计处理的示例，包括一般纳税人购入货物或接受应税劳务、一般纳税人销售货物或提供应税劳务、一般纳税人缴纳增值税款、一般纳税人缴纳当月缴纳上月或以前月份欠交的增值税、试点纳税人中的一般纳税人差额征税的会计处理分录。[19]

5

第一章 导论

樊剑英、李洁兰（2012）对上海市关于“营改增”差额纳税会计处理进行总结，在“营改增”推广过程中也可以借鉴。文中引用沪财会〔2012〕8号文件的规定：试点纳税人中的一般纳税人接受应税服务时，按规定可以实行差额征税的，按照税法规定允许扣减的增值税额，借记“应交税费——应交增值税（销项税额）”等科目，按照实际支付或应付的金额与上述增值税额的差额，借记“主营业务成本”等科目，按照实际支付或应付的金额，贷记“银行存款”、“应付账款”等科目。其他按照规定可以实行差额征税的，比照上述处理。[20]

胡玉兰（2012）、高玉梅（2012）、王立晶（2012）在分析“营改增”财务会计处理变化的基础上，同时还关注了财务各报表的变化情况。指出了企业资产负债表、利润表、企业现金流量表中某些受到影响的科目的变动方向，并对其变动原因进行了分析。[21] [22]

#### 3.交通运输业“营改增”对税负影响

吴明辉（2012）、胡玉兰（2012），交通运输业试点增值税税率11%，只有当可抵扣增值税对应的材料成本占收入的比重超过73%时，才能减轻税负。当交通运输业利润率不大于27%时能减轻税负，同时交通运输业实际利润率一般为7%~15%，因此增值税取代营业税可以减轻交通运输业税负。但是对于相关行业的税负到底是增还是减，则取决于采购货物、燃油费用等，如果所涉金额占全部业务收入的比例较低，那么增值税抵扣的利好就不足以弥补因为提高增值税税率所产生的额外税负。一般来看，增值税取代营业税可以从一定程度上减轻企业税负。[23]

朱燕萍（2012）用建立模型的方式分析了“营改增”对交通运输业税负的影响。在假设营业收人为a（含税），可抵扣不含税购进金额为b(假设税率都为17%)，城建税和教育费附加适用7%和3%的税率的前提下，以交通运输业营业税3%改为增值税11%为例，模拟计算出当b/a> 40.64%，企业税负将会减少，企业可以从本次改革中获益。另外在3%或11%的增值税税率选择的问题上，根据假设计算出的税负分别为0.032a和0.109a-0.187b，从而得出当b/a<41.18%时，企业选择简易3%增值税税率比较有利的结论。[24]

赵富明、上官鸣（2012）指出营业税改革对上海市交通运输业企业税负影响程度需结合企业具体业务情况分析。总体上可以理解为，外部购进所占比例越大，企业越将受益于改革，外部购进占营业额的比例为0.47时总体上不受影响，同时“营改增”直接影响企业的营业利润水平，加重了增值税税负，也间接影响着利润水平。[25]

### （四） 国内交通运输业“营改增”实证研究的综述

邵瑞庆、巫珊玲等（2002）通过问卷调查，收集了61家交通运输企业的有效

数据，并以这些企业1998-2000年的数据资料为依据进行了实证研究。结果显示，

6

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

交通运输业企业如果执行17%的“生产型”增值税税率，实际税负将大大超过目前的营业税税负，企业平均实际税负将达到10.23%；如果执行13%优惠税率，则企业平均实际税负将达到7.21%；如果执行10%的低税率，企业平均实际税负达到

4.79%。三种不同增值税税率测算结果表明企业的实际税负都超过目前交通运输企业实行的3%的营业税税率。2008年我国在增值税领域进行了全面的增值税转型，即将生产型增值税转变为消费型增值税，在执行17%消费型增值税税率的情况下，包括公路运输、内河运输、沿海运输、港口装卸在内的被调查交通运输企业的平均实际税负仍高达6.86%；在执行13%的消费型增值税优惠税率的情况下，企业的平均税负为3.83%；当执行10%的消费型增值税税率时，企业的平均实际税负为1.42%，亦即对交通运输企业执行10%的低税率能够适当降低企业税负。[26]

甘启裕（2011）分析认为，虽然交通运输业营业税税率为3%，但由于不能抵扣进项税额，企业实际承担的营业税税负约为10.67%。在完全消费型增值税下，交通运输业的税负明显低于征收营业税时企业的税负。孙钢（2011）分析了“营改增”对各行业的影响，指出交通运输业“营改增”后对于一些运输设备价值较高，当年进项税额较大的如高铁、民用航空、远洋运输等行业可能导致无税可征。另外，交通运输业“营改增”后，意味着各个企业对运费可按17%抵扣，抵扣额的增加意味着增值税纳税额的减少。欧涉远（2012）认为，在征收营业税时交通运输业实际承担的货物劳务税税负主要有3%的营业税，而征收11%的增值税时企业增值税约为营业收入的2.24%，即在完全消费型增值税下，交通运输业的税负明显低于征收营业税时企业的税负。[27] [28] [29]

陈辉、范娟、丁伟菊（2012）以陕西惠通运输企业2011年财务数据为研究对象，通过测算各项收入、成本在营业成本中所占比重，收入与成本的比率、在

“营改增”前后税率及抵扣比率不同的情况下，计算出了该企业2011年“营改增”与否税负的变化，得出了该企业在“营改增”后实际税负不降反增的结论。[30]

吴莉（2012）通过模拟测算，以2010年A股交通运输行业为例，2010年，A股全部交通运输行业70家上市公司毛利率水平为25%，整体毛利率水平不高；职工薪酬/营业成本=15%, 85%左右的营业成本含可抵扣增值税。按照2010年A股交运行业整体的利润表模拟测算：如果在全国范围内实行“营改增”，2010年交运上市公司纳税总额将减少84亿元，增厚2010年净利润10%左右，对交运板块整体影响正面。参照2010年交运行业整体9%的三项费率和职工薪酬占营业成本15%的比重测算，对于单个上市公司而言：当其毛利率水平为50%左右时，“营改增”对企业净利润没有影响；当其毛利率低于50%时，“营改增”将增厚企业净利润，毛利率越低，对净利润的增厚幅度越大；当其毛利率大于50%时，“营改增”将减少净利润。同时模拟测算得出毛利率较低的物流、航运、航空、陆路运输板块受益幅度更大的结论。高速公路板块由于毛利率高于50%，预计税改之

7

第一章 导论

后板块净利润小幅下降4%左右。[31]

### （五） 国内交通运输业“营改增”对策分析的综述

陈辉、范娟、丁伟菊（2012）针对陕西惠通运输企业在“营改增”后税负不降反增的现象，进行了深入的分析，发现该公司在“营改增”之前购买了交通运输工具，“营改增”之后没有购买新的固定资产，所以税率调整带来了税负上涨。同时还发现，如果不着眼于试点行业，而从试点行业上下游整个产业链条考虑，“营改增”达到了整体减税的目的。通过对下游环节减税，反过来会扩大经营业务，从而达到促进试点行业的发展。由于营业税是地方税，而增值税是国税，“营改增”后势必会削弱地方政府的财政收入，同时给税收管理也带来了难题。因此，建议中央政府不仅要保证地方财政收入，而且要考虑给予“营改增”后税负上升的交通运输业一定的补贴。由于区域性优惠政策不可避免地导致其周围地区的资金流向试点地区，形成“洼地”效应，试点周边地区的试点行业会向试点地区转移，掏空试点周边的试点行业，因此，建议试点期限不易太长。

顾梁蓉（2012）经过对“营改增”对交通运输业的影响的理论分析后，对企业应对改革的财务对策提供了两点建议：采购燃料、修理配件、固定资产应尽量获取增值税专用发票；注意采购固定资产抵扣增值税时机的选择，合理规划投资活动的现金流量，分期分批进行固定资产更新，以实现固定资产投资规模、速度与企业财税目标的相互配合。[32]

屈鹏飞（2012）认为，交通运输业企业在“营改增”全面铺开的过程中需要掌握增值税财务会计处理知识与技巧，化解操作不当风险；根据本企业业务特点，用好试点过渡政策；清理企业存量资产，做好存量资产进项税抵扣准备；测算企业行税负，争取税收优惠政策；严格执行增值税税收规定，降低企业税务风险。[33]

### （六） 研究述评

通过上文论述，我们不难看出，现今的理论界对“营改增”财务影响的研究相对比较成熟和完善，对企业在“营改增”后从会计分录到财务报表项目的一系列财务处理的变化情况进行了比较详尽的阐述，并针对交通运输行业上市公司的资产负债率、净利润率、营业成本比率的增减方向做出了简要的实证分析。然而，综合“营改增”前后上市公司财务数据进行的实证分析比较少见。侧重理论研究的文章主要是通过简单的假设推导出数学模型，但由于假设受到的制约因素较多，模型对企业实际财务状况变化的反映度较低。侧重实证分析的文章，将交通运输行业大体的财务走势和纳税额增减情况进行了粗略的统计，但涉及到的财务指标较单一，因而对企业财务状况变化的反应也比较片面。另外，大多数文章都未能

8

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

将理论分析与实证检验有效结合起来。

本文将借鉴已有的理论研究成果，利用杜邦分析法构建出财务指标层次分析模型，通过对比“营改增”前后上海市交通运输业上市公司2011年和2012年年报中财务数据，分析财务指标变化方向及变化原因，检验“营改增”对企业财务影响的相关理论研究。这样既能看出改革成效，又能为企业调整税务策略，实现企业合理纳税筹划及利润最大化进行理论和实务上的创新。

## 三、 研究目的及意义

### （一） 研究目的

本文旨在对交通运输业上市公司在“营改增”过程中财务和税负情况进行系统理论分析和评价，多面研究“营改增”后对上市企业财务状况影响，以上海市交通运输业上市公司为例，根据现有的财务数据，运用杜邦分析法，对财务指标变化情况进行比较研究，分析变化产生的原因。将理论分析和实证分析相结合，针对分析出的问题，为企业应对“营改增”提供科学、合理的建议，使得企业在纳税筹划中利益最大化，为上市公司在“营改增”全国推行进程中获利提供理论指导和实证检验。在试点由上海推广至全国的趋势下，为“营改增”能否切实减轻企业税负提供理论依据，同时指导企业在改革中合理安排经营，享受到税收方面的最大优惠。

### （二） 研究意义

本选题主要针对上海市从2012年初开始实施的交通运输业“营改增”试点的情况。国家进行“营改增”，是为了促进交通运输业的良好发展，既避免重复征税，理论上又可以减少税收。但是理论上可以减少企业税负的这项税收改革，在实际操作中却出现了一些问题，据中国物流与采购联合会2012年3月的一篇调研报告显示，很多试点企业，特别是交通运输业试点企业在“营改增”后，实际税负非但没有降低，反而大幅上升了。这显然与本次税改的目的背道而驰。

本文从实际出发，根据“营改增”政策前后两年的财务报表，不仅针对企业税负，更从整体上分析企业经营受到“营改增”的影响，为企业从“营改增”中获利，提一些自己的意见和建议。

在理论上，建立“营改增”前后试点企业，特别是交通运输行业各企业财务状况变化的理论框架，从会计处理、财务报表、盈亏平衡方面系统地分析“营改增”对上市公司财务产生的影响。

在现实上，利用杜邦分析模型，将上海市交通运输业上市公司2011年和2012

9

第一章 导论

年财务报表中的数据代入，比较各财务指标的变化情况，通过直观的数据差异，分析验证理论研究体系内得出的“营改增”对企业各项目的影响情况。有针对性的分析各指标产生变化的原因，为“营改增”推广过程中，交通运输企业规避财务风险、减轻企业税收负担提供数据支持和更加具体直观的研究成果。

## 四、 研究思路及研究方法

### （一） 研究思路



理论基础

理论分析

基于杜邦分析

法的研究模型

实例研究

总结与建议

本文首先提出所要研究的问题，阐述研究意义，然后针对“营改增”对交通运输业产生的财务影响进行理论分析。接着综合理论分析，形成基于杜邦分析法的研究模型，主要从税负和收益这两个方面分析“营改增”对交通运输业上市公司的财务影响。进而选取“营改增”前后两年的财务数据，比对分析，通过模型对前述理论进行验证。之后本文在借鉴国外经验的基础上，针对“营改增”给交通运输业上市公司带来的影响，为促进交通运输业在“营改增”中获利提出相应建议，最后得出结论。研究思路如图1-1所示。

图1-1 研究思路

### （二） 研究方法

本文主要采用以下研究方法：

#### 1.文献分析法

通过查阅相关网络资源、期刊论文和学术文件搜集文献资料，获取并分析研究相关信息。

#### 2.定量分析法和比较研究法

基于杜邦分析模型，选取2011和2012两个年度上海交通运输业上市公司的财务数据作为样本，通过计算各项目的平均值，得到两年的财务指标变化情况，从而反映企业业绩、资产状况等在“营改增”后的受影响程度，选取层次分析模型下的销售净利率、总资产周转率得到两年的总资产净利率，进而与业主权益乘数相乘，得到企业净资产收益率，对企业盈利能力、营运能力、资产负债水平做出全面系统的分析，对“营改增”是否对交通运输业产生积极作用做出评价，为交通运输业纳税筹划提供依据和建议。

10

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

## 五、 论文结构

论文结构共分为五个部分：

第一部分是导论，主要介绍研究背景、文献综述、研究问题、创新点及意义、文章研究思路、论文结构等；

第二部分是“营改增”的理论分析，首先给出“营改增”涉及的理论基础，其次简要介绍杜邦分析体系，针对杜邦分析体系中的项目，进行“营改增”对交通运输业产生财务影响的理论分析。

第三部分是实证分析，通过可比性研究，收集、筛选有效数据，以上海市交通运输业上市公司2011-2012年的财务数据为样本，选择杜邦财务分析体系中的一系列财务衡量指标，进行比较研究，验证理论分析的有效性。

第四部分是问题与建议，结合第三部分中的实证研究，分析“营改增”过程中存在的问题，总结企业财务状况发生变化的原因，在全国推行改革的背景下，分别针对国家如何改进“营改增”政策和企业如何在“营改增”中获利，提出自己的建议。

第五部分是结论与展望。总结从理论分析和实证分析中得出的“营改增”对交通运输业上市公司财务状况的影响，并对有关“营改增”推行的进一步研究进行展望。

本文结构如图1-2所示。



提出问题

分析问题

解决问题

导论

“营改增”理论基础

基于杜邦财务分析体系的理论分析

实证分析

问题与建议

结论与展望

图1-2 论文结构图

11

# 第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析

## 六、 创新点和不足

### （一） 创新点

本文选取上海市交通运输业10家上市公司2011及2012年度财务报表的数据，利用杜邦分析体系，对财务报表中各项目进行分析研究，全面评价“营改增”为企业营运能力、盈利水平、偿债能力以及发展能力带来的影响。相对于仅关注税负的文章，更多的关注企业整体的经营状况。通过数据，直观反映“营改增”前后两年交通运输企业财务状况的变化，为使得企业在“营改增”中获利的纳税筹划提供理论和实证的支持。

### （二） 不足

不足之处在于，由于各企业的规模和发展状况、经营水平有所不同，对“营改增”这一外部影响的反映也有所不同，即使本文采用9家上市公司的平均数据进行分析比对，仍存在由个体差异带来的局限性。另外，截止本文创作的时间点，

9家上市公司2013年的年度财务报表未全部公布，只有两年的财务数据相比较，受到时间等其他因素的影响较难排除，数据相对缺乏完备性和纵向可比性。

# 第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析

## 一、 “营改增”对交通运输业财务影响的理论基础

### （一） 相关概念

营业税和增值税同属于流转税，这两者最主要的区别在于，增值税可以抵扣进项税额，而营业税没有抵扣税额。税率方面，营业税的税率在3%到20%不等。而现行增值税一般纳税人的标准税率是17%，低税率是13%，小规模纳税人税率是

3%，出口货物则适用零税率。

营业税，是对在中国境内提供应税劳务、转让无形资产或销售不动产的单位和个人，就其所取得的营业额征收的一种税。营业税应纳税额=计税营业额×适用税率。交通运输业的计税营业额，一般指从事交通运输的纳税义务人所取得的全部运营收入，包括全部价款和价外费用，按3％的税率计算缴纳营业税。

增值税，是对销售货物或提供加工、修理修配劳务以及进口货物的单位和个人，就其实现的增值额征收的一种税。应纳税额＝销项税额－进项税额=销售额×税率-可抵扣成本×扣除率。公式中，销售额是指纳税人提供应税服务取得的全

12

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

部价款和价外费用，而代收的政府性基金或行政事业性收费不包含在价外费用内。无论采用一般计税方式或简易计税方式，其销售额均指不含税的销售额。试点纳税人提供应税服务，按照国家有关营业税政策规定差额征收营业税的，允许其以取得的全部价款和价外费用，扣除支付给非试点纳税人（指非试点地区的纳税人和在试点地区但不按照《试点实施办法》缴纳增值税的纳税人）价款后的余额为销售额。

销项税额是根据销售额与适用的税率或征收率计算得到的。一般计税方式下，进项税额存在抵扣。《实施办法》第22条明确规定，纳税人应根据取得的增值税专用发票或海关进口增值税专用缴款书进行进项税额抵扣，但在接受交通运输业服务时，除取得增值税专用发票外，还将按照运输费用结算单据上注明的运输费用金额（包括运费和建设基金）乘以7%的扣除率计算的进项税额进行抵扣。另外，针对“营改增”，《试点规定》明确试点地区的原增值税一般纳税人兼有应税服务的，截止到2011年12月31日的增值税期末留抵税额，不得从应税服务的销项税额中抵扣。但此部分留抵税额，可从销售货物的销项税额中抵扣。

依据我国目前相关的增值税法，交通运输企业可以抵扣增值税进项税额的成本类项目主要为油费、轮胎费、车辆维修费等，这些变动成本中可抵扣项目税率均为17%。

### （二） “营改增”相关会计处理

“营改增”前后企业对于资产初始计量，库存商品、营业成本等诸多相关项目的会计处理的方式都发生了变化。因此需要编制相应的调整分录。

财政部为此特别发布《关于印发〈营业税改征增值税试点有关企业会计处理规定〉的通知》（财会〔2012〕13号），对“营改增”试点企业的会计处理问题做出了明确规定：

#### 1.试点纳税人差额征税的会计处理

试点期间一般纳税人提供应税服务，按照“营改增”有关规定允许从销售额中扣除其支付给非试点纳税人价款的，应在“应交税费——应交增值税”科目下增设“‘营改增’抵减的销项税额”专栏，用于记录该企业因按规定扣减销售额而减少的销项税额；同时，“主营业务收入”、“主营业务成本”等相关科目应按经营业务的种类进行明细核算。

（1）企业接受应税服务时，按规定允许扣减销售额而减少的销项税额，相关会计分录为：

借：应交税费——应交增值税（“营改增”抵减的销项税额，即按实际支付或应付的金额与上述增值税额的差额）

主营业务成本等（按实际支付或应付的金额）

13

第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析

贷：银行存款

应付账款等

（2）对于期末进行一次性账务处理的企业，期末按规定当期允许扣减销售额而减少的销项税额，相关会计分录为：

借：应交税费——应交增值税（“营改增”抵减的销项税额）贷：主营业务成本

#### 2.增值税期末留抵税额的会计处理

试点地区兼有应税服务的原增值税一般纳税人，截至试点开始的当月月初的增值税留抵税额按照“营改增”有关规定，不得从应税服务的销项税额中抵扣的，应在“应交税费”科目下增设“增值税留抵税额”明细科目。

（1）试点开始的当月月初，企业应按不得从应税服务的销项税额中抵扣的增值税留抵税额，相关会计分录为：

借：应交税费——增值税留抵税额

贷：应交税费——应交增值税（进项税额转出）

（2）以后期间允许抵扣时，按允许抵扣的金额借：应交税费——应交增值税（进项税额）

贷：应交税费——增值税留抵税额

“应交税费——增值税留抵税额”科目期末余额应根据其流动性在资产负债表中的“其他流动资产”项目或“其他非流动资产”项目列示。

#### 3.取得过渡性财政扶持资金的会计处理

##### （1）对于试点纳税人在新老税制转换期间因实际税负增加而向财税部门申请取得财政扶持资金的，财会〔2012〕13号文件明确，期末有确凿证据表明企业能够符合财政扶持政策规定的相关条件且预计能够收到财政扶持资金时，按应收的金额

借：其他应收款等贷：营业外收入

##### （2）实际收到财政扶持资金时，按实际收到的金额借：银行存款

贷：其他应收款

#### 4.税控专用设备和技术维护费抵减税额的会计处理

自2011年12月1日起，为减轻纳税人负担，增值税纳税人购买增值税税控系统专用设备支付的费用以及缴纳的技术维护费可在增值税应纳税额中全额抵减。针对此规定，财会〔2012〕13号文件明确，按税法有关规定，增值税一般纳税人初次购买增值税税控系统专用设备支付的费用以及缴纳的技术维护费允许在增值税应纳税额中全额抵减的，应在“应交税费——应交增值税”科目下增设

14

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

“减免税款”专栏，用于记录该企业按规定抵减的增值税应纳税额。

##### （1）企业购入增值税税控系统专用设备，按实际支付或应付的金额借：固定资产

贷：银行存款

应付账款等

##### （2）按规定抵减的增值税应纳税额

借：应交税费——应交增值税（减免税款）贷：递延收益

##### （3）按期计提折旧借：管理费用

贷：累计折旧同时，

借：递延收益

贷：管理费用等

##### （4）企业发生技术维护费，按实际支付或应付的金额借：管理费用等

贷：银行存款等

##### （5）按规定抵减的增值税应纳税额

借：应交税费——应交增值税（减免税款）贷：管理费用等

## 二、 “营改增”对交通运输业财务报表的影响

### （一） “营改增”对资产负债表项目的影响

根据理论基础中，财政部发布《关于印发〈营业税改征增值税试点有关企业会计处理规定〉的通知》（财会〔2012〕13号）中的一系列关于试点企业会计处理的规定，发生变化且会影响资产负债表相关项目的会计科目有，应交税费——应交增值税、银行存款、应付账款、应交税费——应交增值税、其他流动资产、其他非流动资产、其他应收款、累计折旧等。另外，由于购进固定资产允许抵扣，固定资产的计价也会发生相应的变动。

#### 1. 对资产类账户的影响

假设资产含税的市场价格不变，“营改增”后，企业购进生产经营用资产价格中所含的增值税可以作为增值税进项税额可以抵扣，所以，在相同条件下对于购买过程中发生的生产经营用存货资产、固定资产、无形资产等非货币资产类账户

15

第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析

的发生额和余额要减少。但是，对于购买过程中发生的现金、银行存款、应收账款等货币资产内账户的发生额和余额不会产生影响。资产负债表中固定资产和无形资产的金额是否减少取决于财务报表的账面金额是否含税，“营改增”前的营业税额即为账面上资金的减少额。

#### 2. 对负债类账户的影响

“营改增”以后，如果假设资产或劳务的含税价格与“营改增”以前是一样的，那么，为取得该项资产或劳务所发生的应付账款、应付票据等债务类账户的发生额和余额不会受到影响。但是，“营改增”以后增值税进项税额可以抵扣，所以，对于应交税费账户会产生影响，应交税费—应交营业税账户将会取消，应交税费的明细账中不再有营业税。应交税费—应交增值税、应交税费—应交教育费附加、应交税费—应交城市维护建设税、应交税费—应交所得税等账户发生额和余额将会发生变化。

#### 3. 对所有者权益类账户的影响

“营改增”后，资产的价值中不包括增值税，所以，如果企业接受非货币资产投资，其实收资本或股本账户发生额和余额将会减少；盈余公积、本年利润、利润分配账户的影响将取决于“营改增”对企业经营成果的影响，如果“营改增”使企业经营成果增加，上述账户的发生额和余额将会增加，反之将会减少。

### （二） “营改增”对利润表项目的影响

“营改增”以后，主营业务收入、主营业务成本，营业外收入、期间费用、资产减值损失，营业税金及附加、营业利润等项目均发生变化，从而影响企业利润表。

#### 1. 对收入类账户的影响

“营改增”后，增值税销项税额要从原来收入中剥离出来，在同等条件下势必使企业的当期主营业务收入和其他业务收入账户的发生额和余额有所减少；对于投资收益、公允价值变动损益等收益类账户的发生额和余额将不会产生影响。

#### 2. 对费用类账户的影响

在“营改增”前，当期应缴纳的营业税应计入当期成本费用；“营改增”后，增值税属于价外税，不计入当期成本费用。这就使得当期的营业税金及附加账户的发生额有所减少；因为生产经营用的非货币资产账户的金额减少，必然导致管理费用、销售费用、营业成本、其他业务成本等账户的发生额有所减少；所得税费用账户的发生额取决于“营改增”对企业经营成果的影响，如果“营改增”使企业经营成果增加，所得税费用账户的发生额将会增加，反之将会减少。

#### 3. 对利润类账户的影响

从短期看，“营改增”前后相比，企业的营业收入减少，营业税金及附加也

16

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

减少。如果“营改增”前后税负没有变动，那么营业收入和营业税金及附加的变动将不会影响利润总额。否则，利润会有相应的增减。与固定资产和无形资产价值直接相关的利润表项目为折旧摊销费，即管理费用。由于固定资产和无形资产入账金额减少，其累计折旧额和累计摊销额也会相应减少，营业利润增加，则利润总额增加。这种情况下，企业应纳税所得额也会有所增加，但并不影响净利润的增加。从长期看，营业收入增加，营业税金及附加减少，则营业利润增加，企业效益空间扩大。

### （三） “营改增”对相关税种及企业整体税负的影响

“营改增”后，由于营业税取消，增值税、城市维护建设税和教育费附加、应交所得税发生变化，企业整体税负将受到影响。

交通运输业试点的增值税税率为11%，经过测算，只有与可抵扣增值税相对应的材料成本占收入的比重超过73%时，企业的税负才能减轻。另外根据测算，当交通运输业利润率不大于27%时，“营改增”可以使企业税负减轻，而交通运输业实际利润率一般为7%~15%，因此理论上“营改增”可以减轻交通运输业整体税负。但是对于相关行业的税负具体的增减情况，取决于采购货物、燃油费用等，如果这些费用涉及金额占全部业务收入的比例较低，那么增值税抵扣为企业带来的收益将不足以弥补因为税率的提高所产生的额外税负。一般来看，“营改增”可以一定程度地减轻企业税负。

“营改增”前，企业固定资产中，不动产和无形资产以含营业税的买价入账；而“营改增”后，企业购买固定资产、材料时，对应的增值税可以抵扣，企业固定资产中的不动产和无形资产以不含增值税的买价入账。从短期看，财务报表上的账面金额是否含税将决定资产负债表中的固定资产和无形资产金额是否减少，

“营改增”前的营业税即为账面上资金的减少额。“营改增”后，应交税费不再有应交营业税这个明细科目，应交税费的明细账中也不再包含营业税。从减轻企业税负的角度考虑，应交税费的期末余额会相应减少。从长期看，由于税负减轻，企业收益将增加，而购买固定资产的话，相关税额可以抵扣，可能促使企业加大对固定资产的投资力度，从而使得投资活动中购买固定资产、无形资产和其它长期资产所支付的现金增加，相应地，企业经营活动中为购建固定资产、无形资产和其他长期资产而支付的进项税额也会增加。

## 三、 “营改增”对交通运输业财务影响的杜邦分析体系

### （一） 杜邦财务分析体系介绍

17

第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析

杜邦财务分析体系亦称杜邦财务分析法，是由美国杜邦公司的财务管理人员，在实践中逐渐摸索和建立起来的一套完整的财务分析体系。根据各主要财务比率指标之间的内在联系，建立财务分析指标体系，将企业的偿债能力、营运能力、盈利能力、发展能力的财务指标融入到一个有机的整体，对企业财务状况和经营成果进行系统、全面、深入的剖析，是一种对企业经济效益的优劣状况做出综合评价与判断的财务分析方法。它对于经营者提高管理效率、投资收益水平，保证企业持续健康发展有着重要的作用。

#### 1. 杜邦分析体系原理

杜邦分析体系首先将权益净利率分解为资产净利率和权益乘数的积，然后将资产净利率进一步分解为销售净利率和资产周转率的乘积，即从资产净利率和权益乘数两方面分析权益净利率的变化，从销售净利率和资产周转率两方面分析资产净利率的变化，从而深入地从销售获利能力、资产利用效率、偿债能力状况等方面分析企业的权益净利率的变化。销售获利能力可以由企业的各类销售成本费用比率的变化情况进行相应分析，而资产利用效率可以从企业的资产构成、各类资产的利用状况等方面进行深入分析，偿债能力可以从企业的负债和主权资本的变化及资金结构等方面研究分析。通过自上而下的分析，能够全面、系统地反映企业盈利能力变动的原因。与其他财务分析方法相比，杜邦分析体系具有财务分析的层次性、全面性、系统性、数据资料的综合性和易取得性等特征。这也是本文选取杜邦分析体系作为分析“营改增”前后上海交通运输业上市公司财务状况变化情况的模型的重要原因，不仅从税负上，更从企业整体经济效益及经营效率等方面对其进行较为全面完整的分析。

#### 2. 杜邦分析体系中各指标的含义及其相互之间的关系在杜邦体系中，具体存在以下几种指标关系：

首先，净资产收益率是整个分析体系的起点，是综合性最强的财务指标，是企业综合财务分析的核心。该指标的高低反映了投资者的净资产获利能力的大小。净资产收益率是由销售报酬率，总资产周转率和权益乘数决定的，其变动取决于企业资本经营、资产经营和商品经营，是企业经营活动效率和财务活动效率的综合体现。

其次，业主权益乘数表明了企业的负债状况。该指标越大，企业的负债水平越高，公司的杠杆利益越多，但风险也高。反之，企业的负债水平较低，杠杆利益较少，风险也较低。适度进行负债筹资，合理安排企业的资本结构，可以提高净资产收益率。

第三，总资产净利率是销售净利率和总资产周转率的乘积，是企业销售成果和资产运营的综合反映，要提高总资产收益率，必须增加销售收入，降低资金占用额。

18

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

第四，总资产周转率反映企业资产实现销售收入的综合能力，是体现企业营运能力最重要的指标。企业总资产由流动资产和非流动资产组成，流动资产反映企业的偿债能力和变现能力，非流动资产则反映企业的经营规模、发展潜力和盈利能力。其中，各类资产的收益性又存在较大区别，现金、应收账款几乎没有收益。分析时，必须综合销售收入来分析企业资产结构即流动资产和长期资产的结构比率关系是否合理。同时还需要对流动资产周转率、应收账款周转率、存货周转率等有关资产使用效率的指标进行分析，找出导致总资产周转率发生变化的确切原因。

最后，销售净利率是反映企业盈利能力最重要的指标，是企业实现净资产收益率最大化的保证。提高企业盈利能力的途径只有扩大营业收入和降低成本费用两种。

杜邦财务分析体系中各比率的计算公式及分解关系如下：

净资产收益率=总资产净利率（净利润/总资产）×业主权益乘数（总资产/总权益资本）=总资产净利率（净利润/总资产）×（1÷（1-资产负债率）（式2-1）

而：总资产净利率（净利润/总资产）=销售净利率（净利润/营业收入）×总资产周转率（营业收入/资产总额）（式2-2）

即：净资产收益率=销售净利率×总资产周转率×业主权益乘数（式2-3）

### （二） 杜邦财务分析体系分解图

杜邦财务分析体系分解图如图2-1所示：

19

# 第二章 “营改增”对交通运输业财务影响的理论分析

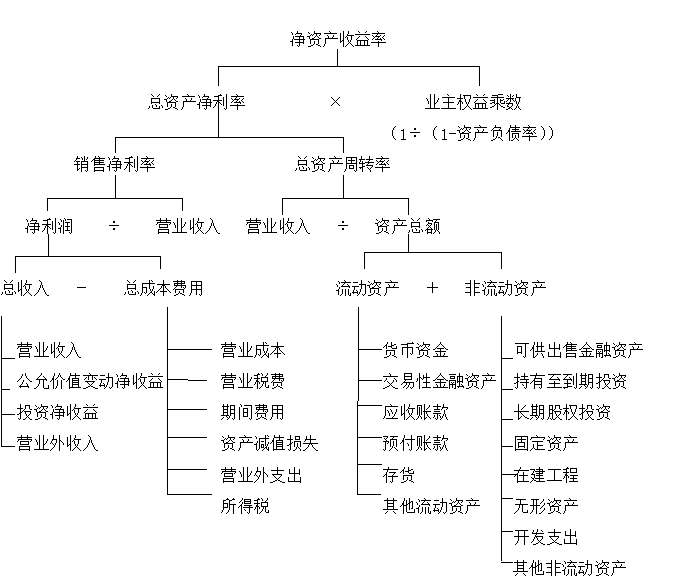


图2-1 杜邦财务分析体系分解图

### （三） “营改增”对杜邦财务分析体系中各项指标的影响

由上文对企业财务报表的分析可知，在杜邦分析体系中的项目会受到“营改增”的影响而产生波动。

总收入类各项目中，主营业务收入和其他业务收入账户的发生额和余额将减少，投资收益、公允价值变动损益账户的发生额和余额不会受到影响，因此总收入会有所减少。

总成本费用类各项目中，营业税金及附加账户的发生额有所减少，管理费用、销售费用、营业成本、其他业务成本等账户的发生额也将减少。所得税费用账户的发生额增减方向不定，因此总成本费用变动方向不定。

资产类各项目中，相同条件下，购买过程中发生的生产经营用存货、固定资产、无形资产等非货币资产类账户的发生额和余额减少，而对于货币资金、应收账款等账户的发生额和余额不会产生影响，因此资产总额会相应减少。

由于总成本费用变动方向不能确定，从而导致销售净利率的增减情况不定。相应地，关于总资产周转率、总资产净利率、业主权益乘数、净资产收益率的变化情况，都要通过实际的分析得到。

另外，理论模型中得出的指标变化的结论均建立在一定的假设前提下，一般假设含税的市场价格不发生变化等。然而，在实际的生产经营过程中，随着外部经济环境以及企业自身条件的改变，理论模型中的假设多数情况下无法得到保证，

20

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

因此更需要对企业实际受到“营改增”影响后的财务报表数据进行分析，从现实角度分析企业是否在“营改增”中获得收益。

# 第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

## 一、 样本选取

### （一） 样本公司选取

遵循可比性原则，本文首先选取在A股上市，注册地在上海市的14家交通运输业公司，其主营业务简介如表3-1所示：

表 3-1 上海市14家交通运输业上市公司主营业务

| 股票代码 | 股票简称 | 主营业务 |
| --- | --- | --- |
| 603128 | 华贸物流 | 现代物流业，具体提供以国际货代为核心的跨境一站式综合物流及供应链贸易服务 |
| 600834 | 申通地铁 | 上海地铁一号线（莘庄站-上海火车站站）的经营 |
| 600611 | 大众交通 | 管理咨询、现代物流、交通运输及相关的车辆维修、洗车场、停车场、汽车旅馆业务、机动车  驾驶员培训 |
| 600692 | 亚通股份 | 内河旅客、客滚运输、沿海客滚、通信工程、陆上出租汽车运输、文化传播、生态农业、亚通  置业和房地产开发经营、销售、出租和中介等 |
| 600662 | 强生控股 | 交通运输、出租汽车服务、汽车修理及配件销售，旅游服务业 |
| 601872 | 招商轮船 | 油轮、散货船及投资液化天然气船运输业务以及相应的船舶公司的管理和投资控股业务 |
| 600835 | 上海机电 | 电梯、印刷包装机械、液压气动产品等机电一体化设备的制造以及相关产业投资的业务 |
| 600018 | 上港集团 | 集装箱业务、散杂货业务、港口服务和港口物流业务 |
| 601866 | 中海集运 | 国际及国内集装箱航海运输的管运和管理 |
| 600115 | 东方航空 | 航空客、货、邮、行李运输业务及延伸服务；通用航空业务；航空器维修；航空设备制造与维  修；国内外航空公司的代理业务 |
| 600650 | 锦江投资 | 交通运输、仓储行业，经营车辆营运、物流仓储等相关业务 |
| 600026 | 中海发展 | 沿海、远洋、长江货物运输，船舶租赁，货物代理、代运业务 |
| 600119 | 长江投资 | 交通运输、实业投资、国内贸易、房地产、信息咨询服务、住宿、饮食和其他食品（含烟） |
| 600009 | 上海机场 | 为国内外航空运输企业及旅客提供地面保障服务 |

数据来源：网易股票

根据以上14家上市公司2012年度报告，申通地铁、亚通股份、上海机电、

上海机场4家公司在2012年未发生增值税税率为11%的运输服务，而本文主要研究由营业税改为以11%税率计征的增值税对交通运输业公司产生的财务影响，上述

4家公司与主营业务是交通运输收入的企业在“营改增”方面可比性较差，因此本

21

第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

文选取样本公司时将上述4家公司剔除。另外招商轮船由于船队悬挂自由旗，本身就不征收营业税，此次“营改增”对其净利润几乎无直接影响，可以剔除样本。最终得到的研究样本公司有9家，如表3-2所示。

表 3-2 样本公司

| 股票代码 | 股票简称 |
| --- | --- |
| 603128 | 华贸物流 |
| 600611 | 大众交通 |
| 600662 | 强生控股 |
| 600018 | 上港集团 |
| 601866 | 中海集运 |
| 600115 | 东方航空 |
| 600650 | 锦江投资 |
| 600026 | 中海发展 |
| 600119 | 长江投资 |

数据来源：网易股票

### （二） 样本数据选取

以表3-2中的样本公司公布在上交所2011和2012两年的年度财务数据作为研究样本，代入杜邦财务分析体系对“营改增”对交通运输业上市公司的影响进行实证分析，样本数据涵盖2011年度和2012年度涉及杜邦分析体系的各个项目。

接着，分别取2011年度和2012年度样本公司涉及杜邦分析体系中各指标的平均值进行比较。选取平均值主要是为了排除各家公司本身经营规模、营运状况等的差异性，更着重分析“营改增”对于企业财务状况的影响，尽可能避免企业自身情况的干扰。由于“营改增”会直接影响到企业税负，税负受到影响则必然也会影响到企业的生产经营状况，包括资产管理和周转状况、负债比率、所有者权益等。利用杜邦财务分析体系，可以全面系统地从各个角度对企业的财务状况进行分析，因此选用杜邦财务分析体系里的各项指标来做“营改增”前后的比较研究。

## 二、 “营改增”对交通运输业上市公司整体财务影响的实证分析

### （一） 2011年样本公司财务状况的杜邦分析

#### 1. 收入类指标

交通运输业对其取得的营业收入，主要是通过“主营业务收入”和“其他业务收入”账户进行核算，一般计入“运输收入”、“装卸收入”、“堆存收入”、“代理业务收入”等明细账户。

计算2011年度样本公司收入类各项目均值、总收入均值。如表3-3所示：

22

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

表 3 -3 2011年收入类项目（单位：万元）

| 股票代码 | 股票简称 | 营业收入 | 公允价值变动净收益 | 投资净收益 | 营业外收入 | 总收入 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 603128 | 华贸物流 | 694,642 | 114 | „ | 1,106 | 695,862 |
| 600611 | 大众交通 | 278,017 | -1,749 | 27,201 | 19,803 | 323,272 |
| 600662 | 强生控股 | 370,504 | -320 | 4,763 | 18,156 | 393,103 |
| 600018 | 上港集团 | 2,177,886 | „ | 28,165 | 24,454 | 2,230,505 |
| 601866 | 中海集运 | 2,828,075 | „ | 8,168 | 10,820 | 2,847,063 |
| 600115 | 东方航空 | 8,397,451 | 8,685 | 12,812 | 159,852 | 8,578,800 |
| 600650 | 锦江投资 | 191,979 | -112 | 15,234 | 3,864 | 210,965 |
| 600026 | 中海发展 | 1,229,058 | „ | 37,182 | 19,352 | 1,285,592 |
| 600119 | 长江投资 | 102,559 | „ | 1,114 | 1,620 | 105,293 |
| „ | 合计 | 16,270,171 | 6,618 | 134,639 | 259,027 | 16,670,455 |
| „ | 平均值 | 1,807,797 | 735 | 14,960 | 28,781 | 1,852,273 |

#### 2. 成本费用类指标

数据来源：网易股票

运输企业将一切与营运活动直接相关的支出，计入企业的运输成本，将发生的管理费用、运输费用和财务费用作为期间费用，计入当期损益。因交通运输企业具有特殊性，其运输成本有特指的归集对象，主要指交通运输企业在营运过程中实际发生且与运输、装卸、堆存等营运业务直接有关的各项开支。结合目前我国大陆地区的实际情况，交通运输企业的成本主要由以下项目构成：（1）变动成本：油费、车辆维修维护费和轮胎费（多数企业将这两项成本分开核算）、司机人工、过路过桥费；（2）固定成本：保险费、折旧费、年检费。

计算2011年度样本公司成本费用类各项目均值、总成本费用均值。如表3-4所示：

表 3 -4 2011年成本费用类项目（单位：万元）

| 股票  代码 | 股票  简称 | 营业成本 | 营业税金  及附加 | 销售费  用 | 管理费  用 | 财务费  用 | 资产减  值损失 | 营业外  支出 | 所得税 | 合计 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 603128 | 华贸  物流 | 649,988 | 2,155 | 16,624 | 10,364 | 2,976 | 413 | 40 | 2,967 | 685,527 |
| 600611 | 大众  交通 | 208,693 | 9,123 | 7,809 | 24,862 | 10,473 | -38 | 3,953 | 11,045 | 275,920 |
| 600662 | 强生  控股 | 293,751 | 8,849 | 5,620 | 33,656 | 5,952 | 3,525 | 10,202 | 8,376 | 369,931 |
| 600018 | 上港  集团 | 1,178,116 | 36,392 | „ | 195,715 | 74,333 | 18,345 | 1,677 | 146,656 | 1,651,234 |

23

第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 601866 | 中海  集运 | 3,030,627 | 8,387 | „ | 67,931 | 4,871 | -2,422 | 295 | 7,421 | 3,117,110 |
| 600115 | 东方  航空 | 7,044,784 | 180,309 | „ | 257,647 | -44,107 | 79,936 | 2,849 | 26,523 | 7,547,941 |
| 600650 | 锦江  投资 | 144,346 | 4,444 | 16,021 | 12,671 | -287 | 3 | 78 | 4,229 | 181,505 |
| 600026 | 中海  发展 | 1,064,428 | 11,722 | 5,173 | 36,824 | 42,388 | -117 | 2,670 | 14,629 | 1,177,717 |
| 600119 | 长江  投资 | 87,495 | 1,025 | 3,249 | 10,116 | -2,239 | 317 | 270 | 1,563 | 101,796 |
| „ | 合计 | 13,702,228 | 262,406 | 54,496 | 649,786 | 94,360 | 99,962 | 22,034 | 223,409 | 15,108,681 |
| „ | 平均值 | 1,522,470 | 29,156 | 6,055 | 72,198 | 10,484 | 11,107 | 2,448 | 24,823 | 1,678,742 |

#### 3. 流动资产类指标

数据来源：网易股票

计算2011年度样本公司流动资产类各项目均值、流动资产总额及均值。如表

3-5所示：

表 3 -5 2011年流动资产类项目（单位：万元）

| 股票代码 | 股票简  称 | 货币资金 | 交易性金融资  产 | 应收票据 | 应收账款 | 预付账款 | 应收利息 | 应收股利 | 其他应收款 | 存货 | 其他流动资产 | 合计 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 60312  8 | 华贸物  流 | 43,370 | „ | 11,37  2 | 72,092 | 25,289 | „ | „ | 10,644 | 8,478 | 862 | 172,107 |
| 60061  1 | 大众交  通 | 218,494 | 1,87  3 | „ | 9,310 | 15,314 | „ | „ | 11,752 | 107,62  5 | 2,500 | 366,868 |
| 60066  2 | 强生控  股 | 77,906 | „ | „ | 9,592 | 19,084 | „ | 456 | 11,095 | 79,108 | „ | 197,241 |
| 60001  8 | 上港集  团 | 992,612 | „ | 30,19  9 | 251,11  6 | 22,821 | 195 | 3,95  6 | 104,15  3 | 101,72  4 | 241,99  5 | 1,748,77  1 |
| 60186  6 | 中海集  运 | 707,327 | „ | 34,27  1 | 145,83  9 | 14,234 | 545 | 127 | 8,813 | 120,63  8 | „ | 1,031,79  4 |

24

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 60011  5 | 东方航  空 | 675,526 | 437 | „ | 219,74  9 | 97,345 | 2,13  3 | „ | 172,26  4 | 155,55  4 | 48,231 | 1,371,23  9 |
| 60065  0 | 锦江投  资 | 61,669 | 85 | 100 | 3,877 | 4,170 | „ | „ | 3,577 | 7,124 | 283 | 80,885 |
| 60002  6 | 中海发  展 | 337,669 | „ | 18,96  2 | 93,833 | 32,960 | 9 | „ | 15,363 | 82,396 | 4,900 | 586,092 |
| 60011  9 | 长江投  资 | 31,773 | „ | 212 | 11,913 | 4,878 | „ | „ | 3,219 | 4,854 | 5,000 | 61,849 |
| „ | 合  计 | 3,146,34  6 | 2,39  5 | 95,11  6 | 817,32  1 | 236,09  5 | 2,88  2 | 4,53  9 | 340,88  0 | 667,50  1 | 303,77  1 | 5,616,84  6 |
| „ | 平均  值 | 349,594 | 266 | 10,56  8 | 90,813 | 26,233 | 320 | 504 | 37,876 | 74,167 | 33,752 | 624,094 |

#### 4. 非流动资产类指标

数据来源：网易股票

计算2011年度样本公司非流动资产类各项目均值、非流动资产总额及均值。

如表3-6所示：

表 3 -6 2011年非流动资产类项目（单位：万元）

| 股票代码 | 股票简称 | 发放贷款及垫  款 | 可供出售金融资产 | 持有至到期投  资 | 长期应收款 | 长期股权投资 | 投资性房地产 | 固定资产 | 在建工程 | 固定资产清理 | 无形资产 | 长期待摊费用 | 递延所得税资产 | 其他非流动资产 | 合计 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 6031  28 | 华贸物  流 | „ | „ | „ | „ | „ | 744 | 10,549 | 1,541 | „ | 12,390 | 505 | 878 | „ | 26,607 |
| 6006  11 | 大众交  通 | „ | 128,  355 | „ | „ | 96,353 | 2,98  2 | 218,11  9 | 6,421 | 52 | 127,39  0 | 19,9  60 | 9,14  2 | „ | 608,77  4 |
| 6006 | 强 | „ | „ | „ | „ | 26,719 | 2,52 | 212,50 | 845 | „ | 137,92 | 2,56 | 4,88 | 619 | 388,57 |

25

第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 62 | 生控  股 |  |  |  |  |  | 1 | 4 |  |  | 1 | 0 | 1 |  | 0 |
| 6000  18 | 上港集  团 | „ | 138,  701 | 33  0 |  | 510,70  0 | 48,2  76 | 3,618,  697 | 310,67  5 | 11  7 | 1,377,  837 | 551,  823 | 9,07  7 | 8,46  6 | 6,574,  699 |
| 6018  66 | 中海集  运 | „ | „ | „ | „ | 191,43  3 | „ | 3,017,  203 | 686,15  0 | „ | 11,570 | 1,83  9 | 1,25  9 |  | 3,909,  454 |
| 6001  15 | 东方航  空 | „ | 234 | „ | „ | 149,88  8 | „ | 7,156,  537 | 1,308,  591 | „ | 189,89  5 | 118,  025 | 1,24  3 | 74,9  58 | 8,999,  371 |
| 6006  50 | 锦江投  资 | „ | 7,93  1 | „ | „ | 77,437 | 3,35  5 | 101,26  2 | 245 | „ | 30,284 | 355 | 656 | 2,38  1 | 223,90  6 |
| 6000  26 | 中海发  展 | „ | „ | „ | 4,97  5 | 356,68  2 | 23,6  20 | 3,331,  030 | 845,58  6 | „ | 2,247 | 8,62  4 | „ | „ | 4,572,  764 |
| 6001  19 | 长江投  资 | „ | „ | „ | 10,2  94 | 350 | 4,16  5 | 34,528 | 4,678 | „ | 7,082 | 379 | 1,35  1 | „ |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 62,827 |
| „ | 合  计 | „ | 275,  221 | 33  0 | 15,2  69 | 1,409,  562 | 85,6  63 | 17,700  ，429 | 3,164,  732 | 16  9 | 1,896,  616 | 704,  070 | 28,4  87 | 86,4  24 | 25,366  ，972 |
| „ | 平均  值 | „ | 30,5  80 |  | 1,69  7 | 156,61  8 | 9,51  8 | 1,966,  714 | 351,63  7 |  | 210,73  5 | 78,2  30 | 3,16  5 | 9,60  3 | 2,818,  552 |
|  |  | 37 | 19 |

#### 5. 比率分析

数据来源：网易股票

反映在杜邦财务分析体系中，用于体现样本公司企业盈利能力、偿债能力、营运能力的各财务比率如表3-7所示：

表 3 -7 2011年样本公司财务比率

| 股票代码 | 股票简称 | 销售净利率 | 总资产周转率 | 总资产净利率 | 业主权益乘数 | 净资产收益率 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 603128 | 华贸物流 | 1.49% | 3.82 | 5.68% | 3.40 | 19.00% |
| 600611 | 大众交通 | 15.20% | 0.28 | 4.79% | 1.79 | 8.19% |
| 600662 | 强生控股 | 5.52% | 0.84 | 5.26% | 1.91 | 7.15% |
| 600018 | 上港集团 | 21.69% | 0.29 | 7.77% | 1.62 | 10.42% |

26

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 601866 | 中海集运 | -9.70% | 0.57 | -5.49% | 1.84 | -10.54% |
| 600115 | 东方航空 | 5.82% | 0.79 | 4.60% | 5.07 | 23.91% |
| 600650 | 锦江投资 | 12.68% | 0.63 | 9.61% | 1.30 | 11.60% |
| 600026 | 中海发展 | 8.52% | 0.27 | 2.34% | 2.12 | 4.43% |
| 600119 | 长江投资 | 1.81% | 0.70 | 2.40% | 1.59 | 2.58% |
| 行业均值 |  | 9.60% | 0.52 | 4.99% | 2.32 | 11.60% |

数据来源：网易股票

各财务比率的行业均值计算公式如下：平均销售净利率=∑净利润/∑营业收入

=（∑收入-∑成本费用）/∑营业收入 （式3-1）平均资产周转率=∑营业收入/∑资产总额

=∑营业收入/（∑流动资产资产+∑非流动资产资产）（式3-2）平均资产净利率=平均销售净利率×平均资产周转率 （式3-3）平均业主权益乘数=1/（1-平均资产负债率）=1/（1-∑负债总额/∑资产总额）

（式3-4）平均净资产收益率=平均资产净利率×平均业主权益乘数 （式3-5）由表3-7可以看出，除中海集运在2011年发生亏损之外，其余8家样本企业

均处于盈利状态。在8家盈利的样本企业中，上港集团的销售净利率最高，为21.69%，而东方航空的净资产收益率最高，其值为23.91%。说明上港集团的商品经营盈利能力较强，东方航空财务活动效率和经营活动效率整体较高。华贸物流总资产周转率远高于其他样本企业，其值为3.82，说明华贸物流的营运能力较强，利用资产产生收入的能力高于其他样本企业。在所有样本企业中，锦江投资的总资产净利率最高，为9.61%，反映了其较强的利用现有资产产生净利润的能力。由业主权益乘数的大小显示，东方航空的负债比率较高，企业承担较高的风险。

行业的财务比率均值显示，上海市交通运输业在2011年的整体财务状况良好，偿债水平，盈利能力和营运能力均处于正常的状态。

针对发生亏损的中海集运公司进行分析，参照中海集运2011年度报告，该公

司在2011年度发生亏损的原因主要是由于2011年全球经济增速放缓，欧债危机深化及美国经济的疲弱，导致欧美地区市场需求大幅萎缩，同时，运力投放过快，使北美及欧地两大外贸航线供需失衡日益严重，导致竞争关系恶化。

报告期内主营业务分区域收入结构有所变化。外贸占比下降，内贸占比上升。原因在于欧美经济发展放缓，报告期内运力的集中交付，导致国际航线运价的直线下滑，而国内经济发展尚好，公司及时调整运力配置，增加内贸航线运力。此外，公司管理层对公司的主要经营性固定资产——船舶及集装箱进行减值测试。公司管理层以所属船舶及集装箱为不可分割之整体资产组，根据过往行业发展趋势和经验，预测该资产组产生的未来现金净流入，并使用恰当的折现率，评估得

27

第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

出公司船舶及集装箱资产可收回金额。通过对可回收金额评估，公司管理层确认于2011年12月31日，本公司所属船舶及集装箱不存在减值迹象。

### （二） 2012年样本公司财务状况的杜邦分析

#### 1. 收入类指标

计算2012年度样本公司收入类各项目均值、总收入均值。如表3-8所示：

表 3 -8 2012年收入类项目（单位：万元）

| 股票代码 | 股票简称 | 营业收入 | 公允价值变动净收益 | 投资净收益 | 营业外收入 | 总收入 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 603128 | 华贸物流 | 748,602 | „ | „ | 897 | 749,499 |
| 600611 | 大众交通 | 298,948 | 2,331 | 33,476 | 15,039 | 349,794 |
| 600662 | 强生控股 | 381,395 | 0 | 13,571 | 5,926 | 400,892 |
| 600018 | 上港集团 | 2,838,102 | „ | 76,711 | 64,448 | 2,979,261 |
| 601866 | 中海集运 | 3,258,126 | „ | 10,194 | 161,409 | 3,429,729 |
| 600115 | 东方航空 | 8,556,925 | 2,483 | 23,406 | 271,151 | 8,853,965 |
| 600650 | 锦江投资 | 202,552 | -20 | 13,088 | 4,120 | 219,740 |
| 600026 | 中海发展 | 1,115,665 | 43,913 | 29,877 | 18,860 | 1,208,315 |
| 600119 | 长江投资 | 138,648 | „ | 336 | 3,295 | 142,279 |
| „ | 合计 | 17,538,963 | 48,707 | 200,659 | 545,145 | 18,333,474 |

#### 2. 成本费用类指标

数据来源：网易股票

计算2012年度样本公司成本费用类各项目均值、总成本费用均值。如表3-9所示：

表 3 -9 2012年成本费用类项目（单位：万元）

| 股票代  码 | 股票  简称 | 营业成本 | 营业税金  及附加 | 销售费  用 | 管理费  用 | 财务费  用 | 资产减  值损失 | 营业外  支出 | 所得税 | 合计 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 603128 | 华贸  物流 | 704,804 | 1,349 | 20,375 | 10,366 | 2,109 | 150 | 55 | 2,672 | 741,880 |
| 600611 | 大众  交通 | 222,533 | 7,570 | 6,972 | 27,968 | 10,704 | 1,457 | 8,340 | 17,683 | 303,227 |
| 600662 | 强生  控股 | 315,000 | 3,989 | 6,260 | 35,224 | 7,506 | 935 | 5,461 | 7,167 | 381,542 |
| 600018 | 上港  集团 | 1,927,899 | 22,974 | „ | 220,628 | 78,018 | 9,629 | 1,329 | 134,853 | 2,395,330 |
| 601866 | 中海  集运 | 3,272,245 | 9,621 | „ | 88,943 | 39,457 | 1,951 | 2,340 | -41,908 | 3,372,649 |

28

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 600115 | 东方  航空 | 7,470,031 | 67,013 | 544,302 | 274,329 | 146,434 | -2,034 | 2,324 | 21,533 | 8,523,932 |
| 600650 | 锦江  投资 | 162,380 | 1,150 | 17,945 | 12,059 | -405 | 16 | 25 | 3,776 | 196,946 |
| 600026 | 中海  发展 | 1,126,075 | 6,621 | 5,026 | 41,898 | 53,587 | 2,796 | 5,450 | -46,914 | 1,194,539 |
| 600119 | 长江  投资 | 117,902 | 5,121 | 3,292 | 11,211 | -2,878 | 278 | 225 | 2,340 | 137,491 |
| „ | 合计 | 15,318,869 | 125,408 | 604,172 | 722,626 | 334,532 | 15,178 | 25,549 | 101,202 | 17,247,536 |
| „ | 平均值 | 1,702,097 | 13,934 | 67,130 | 80,292 | 37,170 |  | 2,839 | 11,245 | 1,916,393 |
|  |  |  |  |  |  |  | 1,686 |  |  |  |

#### 3. 流动资产类指标

数据来源：网易股票

计算2012年度样本公司流动资产类各项目均值、流动资产总额及均值。如表

3-10所示：

表 3 -10 2012年流动资产类项目（单位：万元）

| 股票代码 | 股票简  称 | 货币资金 | 交易性金融资  产 | 应收票据 | 应收账款 | 预付账款 | 应收利息 | 应收股利 | 其他应收款 | 存货 | 其他流动资产 | 合计 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 60312  8 | 华贸物  流 | 69,847 | „ | 825 | 109,685 | 45,285 | „ | „ | 8,851 | 6,688 | 1,969 | 243,150 |
| 60061  1 | 大众交  通 | 128,875 | „ | „ | 12,681 | 47,918 | 40 | „ | 9,661 | 105,15  1 | „ | 304,326 |
| 60066  2 | 强生控  股 | 82,133 | „ | 20 | 12,854 | 22,980 | „ | 51 | 21,406 | 99,366 | „ | 238,810 |
| 60001  8 | 上港集  团 | 897,705 | „ | 34,07  5 | 216,759 | 16,403 | 323 | 540 | 150,02  6 | 297,05  2 | 276,07  5 | 1,888,95  8 |
| 60186  6 | 中海集  运 | 883,197 | „ | 19,39  1 | 206,979 | 13,506 | 8,17  9 | 123 | 16,221 | 123,80  3 | 21,012 | 1,292,41  1 |
| 60011  5 | 东  方 | 423,795 | 1,80  7 | 600 | 295,618 | 82,368 | 631 | 5,919 | 155,93  4 | 208,79  8 | 92,014 | 1,267,48  4 |

29

第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 航  空 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 60065  0 | 锦江投  资 | 70,498 | 69 | „ | 5,946 | 2,869 | „ | „ | 4,732 | 8,024 | „ | 92,138 |
| 60002  6 | 中海发  展 | 328,574 | „ | 19,98  2 | 128,505 | 31,633 | „ | 5,000 | 38,983 | 93,416 | „ | 646,093 |
| 60011  9 | 长江投  资 | 25,623 | „ | 1,445 | 15,230 | 20,530 | „ | „ | 2,127 | 3,038 | „ | 67,993 |
| „ | 合  计 | 2,910,24  7 | 1,87  6 | 76,33  8 | 1,004,25  7 | 283,49  2 | 9,17  3 | 11,63  3 | 407,94  1 | 945,33  6 | 391,07  0 | 6,041,36  3 |
| „ | 平均  值 | 323,361 | 208 | 8,482 | 111,584 | 31,499 | 1,01  9 | 1,293 | 45,327 | 105,03  7 | 43,452 | 671,263 |

#### 4. 非流动资产类指标

数据来源：网易股票

计算2012年度样本公司非流动资产类各项目均值、非流动资产总额及均值。

如表3-11所示：

表 3 -11 2012年非流动资产类项目（单位：万元）

| 股票代码 | 股票简称 | 发放贷款及垫  款 | 可供出售金融资产 | 持有至到期投资 | 长期应收款 | 长期股权投资 | 投资性房地产 | 固定资产 | 在建工程 | 固定资产清理 | 无形资产 | 长期待摊费用 | 递延所得税资产 | 其他非流动资  产 | 合计 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 603  128 | 华贸物  流 | „ | „ | „ | „ | „ | „ | 10,898 | 6,826 | „ | 12,12  9 | 687 | 847 | „ | 31,387 |
| 600  611 | 大众交  通 | 76,  897 | 113,  710 | 94,7  07 | „ | „ | 3,13  6 | 212,46  7 | 11,97  1 | 4  7 | 126,0  34 | 19,1  77 | 3,77  5 | „ | 661,92  1 |
| 600  662 | 强  生控 | „ | „ | „ | „ | 27,31  1 | 3,66  8 | 197,57  0 | 1,918 | „ | 128,7  57 | 2,92  9 | 6,78  0 | 512 | 369,44  5 |

30

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 股 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 600  018 | 上港集团 | „ | 159,  922 | 150,  330 | „ | 698,3  93 | 54,6  49 | 3,645,  214 | 171,3  15 | 1  7 | 1,328  ，183 | 543,  681 | 63,2  37 | 4,9  00 | 6,819,  841 |
| 601  866 | 中海集  运 | „ | „ | „ | „ | 198,5  64 | „ | 3,168,  514 | 397,6  21 | „ | 11,66  9 | 2,06  1 | 49,6  86 | „ | 3,828,  115 |
| 600  115 | 东方航  空 | „ | 196 | „ | „ | 148,4  37 | „ | 8,048,  181 | 1,387  ，894 | „ | 196,1  25 | 115,  071 | 1,20  4 | 80,  754 | 9,977,  862 |
| 600  650 | 锦江投  资 | „ | 7,87  9 | „ | „ | 80,82  6 | 3,27  8 | 90,652 | 1,341 | „ | 30,22  2 | 943 | 1,46  7 | 1,1  65 | 217,77  3 |
| 600  026 | 中海发  展 | „ | „ | „ | 11,  020 | 402,6  24 | 119,  346 | 3,983,  082 | 590,2  87 | „ | 1,780 | 7,59  2 | 24,1  80 | „ | 5,139,  911 |
| 600  119 | 长江投  资 | „ | „ | „ | 21,  267 | 3,499 | 4,06  0 | 37,835 | 545 | „ | 6,991 | 298 | 1,35  1 | „ | 75,846 |
| „ | 合  计 | 76,  897 | 2817  07 | 245,  037 | 32,  287 | 1,559  ，654 | 188,  137 | 19,394  ，413 | 2,569  ，718 | 6  4 | 1,841  ，890 | 692,  439 | 152,  527 | 87,  331 | 27,122  ，101 |
| „ | 平均  值 | 8,5  44 | 31,3  01 | 27,2  26 | 3,5  87 | 173,2  95 | 20,9  04 | 2,154,  935 | 285,5  24 | 7 | 204,6  54 | 76,9  38 | 16,9  47 | 9,7  03 | 3,013,  567 |

#### 5. 比率分析

数据来源：网易股票

反映在杜邦财务分析体系中，用于体现样本公司盈利能力、偿债能力、营运能力的各财务比率如表3-12所示：

表 3 -12 2012年样本公司财务比率

| 股票代码 | 股票简称 | 销售净利率 | 总资产周转率 | 总资产净利率 | 业主权益乘数 | 净资产收益率 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 603128 | 华贸物流 | 1.02% | 3.16 | 3.22% | 2.21 | 6.14% |
| 600611 | 大众交通 | 13.02% | 0.30 | 4.73% | 1.62 | 7.17% |
| 600662 | 强生控股 | 4.79% | 0.63 | 3.22% | 1.96 | 6.22% |
| 600018 | 上港集团 | 17.51% | 0.33 | 6.86% | 1.63 | 10.41% |
| 601866 | 中海集运 | 1.60% | 0.65 | 1.13% | 1.86 | 1.97% |

31

第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 600115 | 东方航空 | 4.01% | 0.73 | 2.83% | 4.83 | 14.67% |
| 600650 | 锦江投资 | 9.12% | 0.66 | 7.41% | 1.31 | 8.72% |
| 600026 | 中海发展 | 0.66% | 0.20 | 0.25% | 2.37 | 0.31% |
| 600119 | 长江投资 | 2.37% | 0.90 | 3.13% | 1.76 | 4.47% |
| 行业均值 |  | 6.19% | 0.53 | 3.28% | 2.36 | 7.75% |

数据来源：网易股票

各财务比率的行业均值计算公式如下（同2011年）：平均销售净利率=∑净利润/∑营业收入

=（∑收入-∑成本费用）/∑营业收入 （式3-1）平均资产周转率=∑营业收入/∑资产总额

=∑营业收入/（∑流动资产资产+∑非流动资产资产）（式3-2）平均资产净利率=平均销售净利率×平均资产周转率 （式3-3）平均业主权益乘数=1/（1-平均资产负债率）=1/（1-∑负债总额/∑资产总额）

（式3-4）平均净资产收益率=平均资产净利率×平均业主权益乘数（式3-5）由表3-12可以看出，在2012年10家样本企业均处于盈利状态，中海集运在

2012年扭亏为盈，且盈利能力有了较大幅度的提升。上港集团的销售净利率仍旧最高，为17.51%，说明上港集团的商品经营盈利能力较强。东方航空的净资产收益率也依旧高于其余样本公司，其财务活动效率和经营活动效率在样本公司中处于领先地位。与2011年相比较，华贸物流总资产周转率仍然远高于其他样本企业，值为3.16，说明华贸物流利用资产产生收入的能力高于其他样本企业。在所有样本企业中，2012年锦江投资的总资产净利率依然保持最高，为7.41%，是样本公司中利用现有资产产生净利润的能力最强的企业。由业主权益乘数的大小显示，东方航空的负债比率仍旧较高。

行业的财务比率均值显示，上海市交通运输业在2012年的整体财务状况良好，偿债水平，盈利能力和营运能力均处于正常的状态。

### （三） 2011年和2012年杜邦分析体系各项指标差异分析

根据表3-3到表3-12的数据，可以计算出2011和2012两个年度样本公司各项指标的差异，包括变化的数值及变化方向。收入、成本费用、流动资产、非流动资产类项目采用样本公司各指标的行业均值进行比较，重点分析行业整体受到“营改增”影响后，财务状况和企业经营状况的变化情况。比率分析则分别比较各样本公司财务比率变化情况和行业平均财务比率的变化情况。

1.收入类指标

2011年和2012年样本公司收入类指标差异如表3-13所示：

32

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

表 3 -13收入类指标差异

|  | 2011 年 | 2012 年 | 变化幅度 |
| --- | --- | --- | --- |
| 营业收入 | 1,807,797 | 1,948,774 | 140,977 |
| 公允价值变动净收益 | 735 | 5,412 | 4,677 |
| 投资净收益 | 14,960 | 22,295 | 7,336 |
| 营业外收入 | 28,781 | 60,572 | 31,791 |
| 总收入 | 1,852,273 | 2,037,053 | 184,780 |

根据表3-13, 2012年样本公司整体收入较2011年有所增长，各项收入类项目也有所增长。

2. 成本费用类指标

2011年和2012年样本公司成本费用类指标差异如表3-14所示：

表 3 -14成本费用类指标差异

|  | 2011 年 | 2012 年 | 变化幅度 |
| --- | --- | --- | --- |
| 营业成本 | 1,522,470 | 1,702,097 | 179,627 |
| 营业税金及附加 | 29,156 | 13,934 | -15,222 |
| 销售费用 | 6,055 | 67,130 | 61,075 |
| 管理费用 | 72,198 | 80,292 | 8,093 |
| 财务费用 | 10,484 | 37,170 | 26,686 |
| 资产减值损失 | 11,107 | 1,686 | -9,420 |
| 营业外支出 | 2,448 | 2,839 | 391 |
| 所得税 | 24,823 | 11,245 | -13,579 |
| 总成本费用 | 1,678,742 | 1,916,393 | 237,651 |

由表3-14可以看出，样本公司在2012年的营业税金及附加比2011年有所减少。这在很大程度上是由于“营改增”的影响，“营改增”前营业税应计入当期成本费用，而“营改增”后，增值税不计入当期成本费用，致使当期的营业税金及附加账户的发生额减少；另外，根据理论分析，如果“营改增”使企业经营成果增加，所得税费用账户的发生额将会增加，反之将会减少。由表3-14显示，企业的所得税费用账户发生额减少，推算出企业受到“营改增”的作用，导致经营成果减少。

3. 流动资产类指标

2011年和2012年样本公司流动资产类指标差异如表3-15所示：

表 3 -15流动资产类指标差异

| 2011 年 | 2012 年 | 变化幅度 |
| --- | --- | --- |

33

第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 货币资金 | 349,594 | 323,361 | -26,233 |
| 交易性金融资产 | 266 | 208 | -58 |
| 应收票据 | 10,568 | 8,482 | -2,086 |
| 应收账款 | 90,813 | 111,584 | 20,771 |
| 预付账款 | 26,233 | 31,499 | 5,266 |
| 应收利息 | 320 | 1,019 | 699 |
| 应收股利 | 504 | 1,293 | 788 |
| 其他应收款 | 37,876 | 45,327 | 7,451 |
| 存货 | 74,167 | 105,037 | 30,871 |
| 其他流动资产 | 33,752 | 43,452 | 9,700 |
| 流动资产总额 | 624,094 | 671,263 | 47,169 |

理论上，“营改增”对于购买过程中发生的现金、银行存款、应收账款等货币资产内账户的发生额和余额不会产生影响，可能影响其他流动资产的金额。由表3-15可知，整体上看，2012年样本公司的流动资产总额有所增加。根据华贸物流、东方航空等公司的2012年度报告显示，其他流动资产的增加主要来源于“营改增”后，尚未抵扣而未来可抵扣的增值税进项税余额。

4. 非流动资产类指标

2011年和2012年样本公司非流动资产类指标差异如表3-16所示：

表 3 -16非流动资产类指标差异

|  | 2011 年 | 2012 年 | 变化幅度 |
| --- | --- | --- | --- |
| 发放贷款及垫款 | 0 | 8,544 | 8,544 |
| 可供出售金融资产 | 30,580 | 31,301 | 721 |
| 持有至到期投资 | 37 | 27,226 | 27,190 |
| 长期应收款 | 1,697 | 3,587 | 1,891 |
| 长期股权投资 | 156,618 | 173,295 | 16,677 |
| 投资性房地产 | 9,518 | 20,904 | 11,386 |
| 固定资产 | 1,966,714 | 2,154,935 | 188,220 |
| 在建工程 | 351,637 | 285,524 | -66,113 |
| 固定资产清理 | 19 | 7 | -12 |
| 无形资产 | 210,735 | 204,654 | -6,081 |
| 长期待摊费用 | 78,230 | 76,938 | -1,292 |
| 递延所得税资产 | 3,165 | 16,947 | 13,782 |
| 其他非流动资产 | 9,603 | 9,703 | 101 |
| 非流动资产总额 | 2,818,552 | 3,013,567 | 195,014 |

34

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

“营改增”后，企业购进生产经营用资产价格中所含的增值税可以作为增值税进项税额可以抵扣。由表3-16可以看出，在建工程、无形资产、长期待摊费用及固定资产清理的期末余额减少，其余项目及非流动资产总额有所增加。在建工程、无形资产等非货币资产类账户的发生额和余额在“营改增”中受到增值税抵扣的影响，增减方向与理论分析中一致，呈减少趋势。2012年行业固定资产均值比2011年有较大幅度的增加，可能是由于“营改增”后，购进固定资产可以抵扣进项税额，从而促进了企业对固定资产的投资。

5. 比率分析

2011和2012年度比率差异如表3-17所示：

表 3 -17财务比率差异

| 股票代码 | 股票简称 | 销售净利率 | 总资产周转率 | 总资产净利率 | 业主权益乘数 | 净资产收益率 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 603128 | 华贸物流 | -0.47% | -0.66 | -2.46% | -1.19 | -12.86% |
| 600611 | 大众交通 | -2.18% | 0.02 | -0.06% | -0.17 | -1.02% |
| 600662 | 强生控股 | -0.73% | -0.21 | -2.04% | 0.05 | -0.93% |
| 600018 | 上港集团 | -4.18% | 0.04 | -0.91% | 0.01 | -0.01% |
| 601866 | 中海集运 | 11.30% | 0.08 | 6.62% | 0.02 | 12.51% |
| 600115 | 东方航空 | -1.81% | -0.06 | -1.77% | -0.24 | -9.24% |
| 600650 | 锦江投资 | -3.56% | 0.03 | -2.20% | 0.01 | -2.88% |
| 600026 | 中海发展 | -7.86% | -0.07 | -2.09% | 0.25 | -4.12% |
| 600119 | 长江投资 | 0.56% | 0.20 | 0.73% | 0.17 | 1.89% |
| 行业均值 |  | -3.41% | 0.01 | -1.71% | 0.04 | -3.85% |

可以从各样本公司比率变动情况和行业均值变动情况两方面对交通运输业上市公司的整体财务状况变化进行分析：

（1）各样本公司比率变动情况

表3-17显示，与2011年相比，2012年中海集运、长江投资的净资产收益率有所提升，其中中海集运销售净利率的增长最为显著，除上述两家公司以外各样本企业的净资产收益率均下降。中海集运在2012年扭亏为盈，且盈利能力有了较大幅度的提升。从对净资产收益率影响较大的销售净利率可以看出，两家样本公司净资产收益率的提高主要决定于其盈利能力的增强。总体上看，大部分样本公司在“营改增”后盈利能力、运营能力不增反降。多数样本公司“营改增”后负债水平升高，企业经营风险也相应提高。

结合表3-12，东方航空的净资产收益率虽然依旧高于其余样本公司，较2011年却有所下降，反映了东方航空财务活动效率和经营活动效率的减弱，也间接反映了与2011年相比较，2012年行业财务活动效率和经营活动效率的整体削弱。华贸物流总资产周转率也在依然远高于其他样本企业的同时，比2011年有所下降，说明华贸物流利用资产产生收入的能力高于其他样本企业，然而其营运能力较

2011年有一定幅度的减弱。结合表3-16，固定资产总额的增加是华贸物流等样本

35

# 第三章 “营改增”对交通运输行业财务影响的实证分析

公司总资产周转率下降的一个重要因素，导致固定资产总额增加的原因包括“营改增”对固定资产投资的刺激。增加固定资产投资在短期内可能会导致总资产周转率和企业净资产收益率的下滑，但下滑幅度并不大。从长远角度，固定资产的更新对企业经营业绩的改善将会起到积极的作用。

针对扭亏为盈的中海集运，根据其2012年度报告，该公司受到“营改增”后营业税取消的影响，应交税费有了明显的降低，另外计提可抵扣增值款项后，导致当期流动资产有所增加，因此其各项财务比率相较2011年均有所提升，企业整体的运营状况获得较大改善。

（2）行业均值变动情况

在杜邦分析体系中对比其中的核心指标，结合表3-13和表3-14可知，9家上市公司的总收入和总成本费用均有所增加，总收入增长幅度小于总成本费用的增长幅度，因此，2012年整体净利润比2011年有所减少。反映在表3-17中，销售净利率降低了3.41%，说明企业的盈利能力减弱。平均资产总额增加，总资产周转率有轻微波动，这种变化可能是由资产结构的变化所导致。

总资产净利率下降了1.71%，说明企业占用资金产生的净利润较2011年减少，企业资产运营的能力相对减弱，企业的经营成果减少。业主权益乘数升高，反映出企业的负债水平提升，公司的杠杆效益增加，但同时也增加了企业的经营风险。

在业主权益乘数升高，对提高净资产收益率的杠杆作用增强的情况下，企业净资产收益率仍下降3.85%，说明企业资本经营、资产经营和商品经营的能力减弱，企业财务活动效率和经营活动效率降低。从核心上反映了上海交通运输业整体上并未在2012年度从“营改增”中获利。

### （四） 基于杜邦财务分析体系的年度层次分析模型

将上述表格中各类项目2011和2012年度平均数据和其差额带入杜邦分析模

型，得到样本公司的杜邦财务分析体系，如图3-1所示。

图3-1 （单位：万元）

36

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响



图 3-1 样本公司杜邦财务分析体系

37

# 第四章 问题与建议

# 第四章 问题与建议

## 一、 “营改增”对交通运输行业财务影响原因分析

由第三章中对样本公司“营改增”前后的杜邦分析可以看出，“营改增”后交通运输业整体的盈利能力减弱，营运能力变化不显著，整体负债水平有小幅的升高。导致这些变化的产生可能是由于以下原因：

### （一） “营改增”政策方面

#### 1. 初批“营改增”试点范围有限

本文分析的样本数据主要来源于2011年和2012年两年的财务报表，而2012年“营改增”试点范围还未扩大至全国，由于交通运输业的特殊性，大多数上市公司分公司或子公司等关联企业遍布全国，涉及的地域较广，且多数企业具有一体化运作、网络化经营的需要，普遍采用总部统一釆购运输工具、分公司实际运营的方式，这样会造成分公司可抵扣的进项税额较少，而总部大量进项税留底。

试点范围的限制会导致在上海仅有分公司的交通运输企业享受不到太多的实惠。对于总部在上海的公司，也仅有中国东方航空公司在2011年12月30日可以根据财政部、国家税务总局发布《关于中国东方航空公司执行机构试点纳税人增值税计算缴纳暂行办法的通知》，与其分、子公司合并缴纳增值税。根据研究数据显示，除东方航空以外，其他总部在上海的交通运输企业真正享受到减税的较少。在企业车辆运输过程中，会出现燃料即将耗尽需要就近寻找加油站，运输工具出现故障就地寻找维修商等状况。如果上述状况发生在在非试点地区，则无法取得增值税专用发票，而燃油费和修理费恰恰是交通运输业运营过程中所占比例较大的两种费用，因此也大大减少了可抵扣的税额。

从行业角度来说，交通运输业营运过程中涉及到的上下游企业，很多属于未列入增值税征收范围的行业，导致在企业增值税抵扣链条中断，很多业务发生后，无法抵扣增值税进项税额。交通运输业企业运营过程中产生的主要成本，包括人力成本、路桥费、房屋租金、保险费均不在抵扣范围内。

基于上述两方面原因，企业在运营过程中，可抵扣进项税额较少，导致通过“营改增”而降低的成本费用金额相对较少。而由于销项税额从收入中剥离，主营业务收入和其他业务收入中，大部分收入受“营改增”影响而金额减少，其下降幅度大于成本费用下降幅度，因此，“营改增”后的净利润整体下滑，企业销售净利率也相应减少。另外，总部大量进项税额留底导致企业其他流动资产或其他非流动资产科目金额增加，企业对资产的利用效率将受到一定程度的影响，反映

38

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

为总资产净利率和净资产收益率的下降。

#### 2. 税率较高且层次不统一

我国现行营业税制度将物流业务划分为交通运输业与服务业两类税目，运输、搬运、装卸税率为3%，仓储、代理、配送等税率为5%。物流业务各环节发票不一致、税目不统一、税率不相同。《试点方案》为物流业设置了“交通运输服务”和“物流辅助服务”两类应税服务项目，交通运输服务按11%的税率征收增值税，而物流辅助服务则按6%的税率征收。整合各类物流资源，实行供应链管理，一体化运作，开展一票到底业务、一站式服务是物流企业的基本运作模式，也是普遍的客户服务要求。在实际经营过程中，各项物流业务上下关联，很难明确区分交通运输服务与物流辅助服务，人为划分非但不适应现代物流一体化运作的需要，也加大了税收征管难度。

另外，目前我国增值税税率层次明显较多。如果某集团旗下子公司作为一般纳税人，需承担11%或6%的销项税额，同时抵扣17%或13%的进项税额，或者以6%或4%的简易征收办法征收增值税，而作为小规模纳税人则需承担3%增值税，此外可能还涉及到出口退税的零税率。比起世界上大部分国家，目前实行增值税改革后，我国税率层次仍然明显偏高。

很多国家即使采用多档增值税税率，低档税率也普遍较低，一般为5%左右，鲜有超过13%的。而同处亚洲的韩国、日本、新加坡、泰国等实施增值税单一税率的国家，其基本税率大都设定在10%以下。此次改革设置了2档相对较低的增值税税率11%、6%，然而在一般纳税人企业对改征增值税反应不足且没有适当抵扣税额的情况下，实际上的税率相对于原有的3%翻了好几倍，导致此次试点后大部分交通运输业企业税收增长。企业税负增加，且纳税申报的难度也增大，导致企业的成本费用增加，直接影响到企业的利润总额，从而使企业的盈利水平、财务活动和经营活动效率均受到不良的影响。

### （二） 企业自身经营方面

#### 1. 固定资产更新和利用问题

上海市交通运输业的上市公司大部分属于相对成熟的大中型企业，运输工具的购置成本高、使用年限长，对于已经运营较稳定的企业来说，在相当长的一段时间内不会重置运输工具等大型的固定资产，因此实际可抵扣的固定资产进项税额较小。另外，根据规定可以取得增值税专用发票的燃油、维修、汽车配件等费用一般为企业总营业收入的30%～50%，企业开展的很多业务无法取得增值税专用发票，从而导致实际可抵扣的金额更少。固定资产可抵扣金额小，导致“营改增”以后固定资产减少的发生额也相对较少，在抵扣了销项税额而导致营业收入减少的条件下，总资产周转率将会下降，企业对资产利用率将会被削弱，相应的企业

39

第四章 问题与建议

的总资产净利率和净资产收益率也会受到一定程度的影响。例如，根据表3-17，华贸物流2012年净资产收益率较2011年下降12.86%，是9家样本企业中净资产

收益率下降幅度最大的。由华贸物流的2012年度报告可以看出，其2012年对固定资产的投资占企业支出的比例较小，可抵扣的金额也相对较少。而运输设备更新不及时也是造成2012年度运输业务中运力供求的严重失衡的一部分原因，单位成本的增长幅度大于单位收入的增长幅度，销售净利率必然下降。再加上对资产利用的不充分，总资产周转率较2012年有较为明显的下降，最终导致了华贸物流

2012年度净资产收益率大幅下跌。

对于已更新可以享受抵扣政策的固定资产的企业，存在对旧资产处置不及时，资产利用效率较低等问题。企业如果受到“营改增”的刺激而加大对固定资产的投资力度，可能会导致企业负债的增加，从而影响企业的业主权益乘数，财务杠杆效益增加的同时，也将导致企业经营风险的加大。

#### 2. 业务兼营问题

在“营改增”前，交通运输业与装卸搬运等物流辅助业均按照交通运输业税目，以3%的税率纳税。而一些以运输代理业务为主的企业，为了规避代理业务需缴纳5%的营业税这一问题，常常将代理业务转换为联运业务，具体操作来说，一般企业购买一、两部汽车，对外承接运输业务，再以自身运输能力有限为由，把运输业务分包给其他单位与个人。这样一来，本来按照5%全额征税的代理业务，就转换成了按照3%征税的交通运输联运业务。

“营改增”之后，交通运输与物流辅助业分立为两个税目，适用不同的税率，另外规定，试点纳税人销售货物、提供加工和修理修配劳务或其他应税服务适用不同税率或征收率的，应当分别核算不同税率或征收率下的销售额，对于未分别核算销售额的纳税人，从高确定其适用的税率或征收率。这就意味着，“营改增”后，在原营业税制下对交通运输业适用的将代理业务转换为联运业务的纳税筹划思路将不能继续为企业带来收益，反而会增加企业的税收负担。

样本公司中，中海发展在2011年度联运业务在主营业务中占有一定的比重，

而在2012年度这种联运的方式仍然有所保留。“营改增”前，这种联运方式可以减少企业缴纳的营业税额，降低企业的成本，而在“营改增”后，联运业务按不同税率进行核算，对企业的税负有较大的影响。中海发展在“营改增”后销售净利率下降7.86%，在9家样本公司中销售净利率下降幅度最明显，其中就可能存在未能及时转换业务筹划思路对企业财务状况带来的负面影响。

#### 3. 企业财税人员对“营改增”反应不足

与营业税相比，增值税的核算更为复杂，且“营改增”会对企业财务状况各方面产生影响，不仅关系到企业税负，还关系到企业整个会计核算系统的变化，由于会计科目增多，对会计核算质量的要求提高。对企业而言，在“营改增”后

40

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

的核算过程中，相关财税人员及相关资源的配备必须要跟上，这样从一定程度上增加了企业纳税核算成本。如果企业无法配备相关的专业人员，或者无法获取相关资源，如增值税专用发票等，将很可能使企业承担纳税风险。这种纳税风险主要指应纳税额的错误计算，可能导致企业多缴或少缴税。多缴将使企业遭受损失，少缴则使得企业面临税务处罚风险。因此，“营改增”会增加企业的处理成本和企业的纳税风险。

此外，政府会根据相关规定对进行“营改增”试点的企业给予一定的补助，如“营改增扶持资金”等，而大部分试点企业财税人员对政府补助获取条件的界定不明确，可能导致企业错失获得政府补助的机会。

## 二、 建议

### （一） “营改增”政策方面

#### 1. 继续扩大“营改增”试点范围

经过2011到2012年度的“营改增”试点，自2013年8月，全国的交通运输业均被纳入到“营改增”的范围内，从而解决了因试点范围窄而导致抵扣不充分的问题。然而，由于上下游企业所在行业不属于“营改增”范围而导致无法抵扣增值税额的情况仍然存在，上海“营改增”试点已暴露出一些突出问题，对道路运输和物流辅助服务发展影响较大，鉴于目前“营改增”试点仍处于初期阶段，各项政策正在不断完善和调整，应当在跟踪研究上海“营改增”试点情况的基础上，继续对扩大试点范围后被包含在内的上市公司进行研究，为提出完善“营改增”试点方案相关建议提供支撑，使得“营改增”能够在全国范围内的各个行业得以推行。

另外，建议允许交通运输企业集团及其分、子公司合并缴纳增值税“营改增”在全国全面推广以后，可以实现交通运输企业集团增值税的合并纳税。

#### 2.减少税率层级，降低税率

政府可以考虑逐渐减少现有税率层级，尽可能实现单一税率，并且税率应呈降低趋势。从各国对交通运输业征收增值税的实施情况来看，大部分国家都将交通运输业视为国民经济的基础产业，使用标准税率或优惠税率，而一般不采用高税率，从而降低交通运输业的税收负担，促进行业发展。对我国交通运输业未来发展也有一定的借鉴意义。

我国虽然在17%的基本税率下，针对交通运输业设置了一档11%的较低税率，但由于实际操作中进项税额抵扣的缺乏，对企业而言11%仍然是一个较高的税率。进项抵扣范围不变的条件下，国家可以考虑在下一步的试点工作中继续降低税率

41

# 第四章 问题与建议

或者实行相应的税收优惠政策。“营改增”前交通运输业的营业税税率为3%，本着保持税负基本不变的原则，“营改增”后企业的实际税负也应不高于3%，若仍保持交通运输业增值税税率为11%，则可以考虑进一步扩大进项税抵扣的范围。建议采用创新性方法适当增加进项税可抵扣项目，将在企业中占据较大成本比重的过路过桥费、燃油费等逐步纳入进项税抵扣范围。

### （二） 企业自身经营方面

#### 1.固定资产的更新及利用率的提高 “营改增”对企业固定资产投资活动来说无疑是一个机遇，企业应当利用改

革的契机，对已经陈旧的运输设备进行及时的更新换代。企业可以将现有的陈旧运输设备出售，购入或租入新的固定资产，增加可抵扣的进项税额。在采购固定资产的过程中，需要注意时间节点和不同发票对增值税应纳税额的影响。由于采购固定资产产生的进项税额数额庞大。对于交通运输企业来说，基本每年都存在对自有运输车辆进行更新换代，或者因业务量上升而增加采购固定资产预算的情况。对于刚刚纳入“营改增”试点范围的交通运输企业，在税改前应尽可能地减少大批量的固定资产采购活动，待纳入试点范围后再进行大批量的固定资产更新。当然，对于采购固定资产时间节点的选择也要结合企业的实际需求进行，如果企业现有的运输工具已经老旧，为了节税而刻意推迟采购时间，企业的维修成本将快速上升。因此，企业财务部门和车辆管理部门应根据实际情况评估何时采购固定资产对企业更为有利。

在处理固定资产采购的具体业务中，企业取得的发票往往包含单独开具的属于车辆配件的普通销售发票，根据《中华人民共和国增值税暂行条例实施细则》规定，普通销售发票不可以计算进项税额抵扣销项税额，而在会计处理中，这些与车辆主体一起购买的、属于与车辆不可分离使用的配件的价值也要计入固定资产原值计提折旧。这种情况下，企业应要求供货商将汽车配件销售额和车辆销售额开在同一张发票上，以增加可抵扣进项税额。

对于企业来说，对每一笔产生进项税额的支出，都应该争取增值税专用发票。作为增值税一般纳税人，国家对于其用以抵扣增值税销项税额的进项税额，有严格的抵扣条件规定，例如，《中华人民共和国增值税暂行条例实施细则》规定，一般纳税人用以抵扣增值税销项税额的进项税额，必须是取得的增值税专用发票上注明的增值税额。在日常审核外来原始凭证的过程中，对于可抵扣的成本项支出，都需要留意其是否取得了增值税专用发票，以保证每一笔可作为抵扣项的成本都能够产生有效的进项税额。企业在日常运营中选择油品、维修和轮胎等合作供商时，应特别关注该类合作供应商是否具有增值税一般纳税人的资质。一般情况下，具有增值税一般纳税人资质的企业，不仅可以提供增值税专用发票，而且经营管

42

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

理比较正规，所供应的商品质量也大多有保障。

对于在“营改增”后追加固定资产投资的企业，要及时对增值税进项税额予以抵扣。同时，提高固定资产的利用率，对陈旧老化的设备适当予以处置，适度开展负债经营，合理安排企业资本结构，提高净资产收益率。

#### 2. 调整纳税筹划思路

在“营改增”已在全国范围内交通运输业开展的情况下，交通运输企业必须尽快调整纳税筹划思路。对大多数企业来说，分别核算其运输业务收入与装卸搬运、货运代理、仓储等物流辅助业务收入，并在许可的范围内，尽可能在合理、合法的前提下将税率较高的运输业务收入转换为低税率的物流辅助业收入。对于一些长期以联运业务从事货运代理业务的纳税人来说，则应适当修改经营范围，把联运业务从经营范围中剔除，尽量从事单纯的货运代理业务，避免被税务机关从高征税。

从已推行“营改增”试点地区的情况看，“营改增”后交通运输业的税负有了较大幅度的增长，为了解决纳税人实际税负增长较大等问题，各地先后出台了财政补贴政策。其主要内容为：在“营改增”试点以后，按照试点政策规定缴纳的增值税比按原营业税政策规定计算缴纳的营业税确实有所增加的试点企业均可以按照规定申请获得财政补贴。对于交通运输业纳税人来说，应当充分利用该过渡期财政补贴政策，认真做好“营改增”前后的税收测算比较，按照当地的政策备齐申报资料，争取财政补贴，尽量化解由“营改增”试点所引发的税收负担加重的风险。

#### 3.完善企业财务制度，提高财税人员业务能力

首先，企业需要加强和重视企业会计科目明细核算，特别是对“主营业务收入”和“其他业务收入”的明细核算，涉及到不同的税率以及应税销售额和营业额、减免税的销售额核算的时候予以高度关注。在对“应交税费—应交增值税”进行明细核算时，应详细核算应税服务的销项税，根据详实有效的数据反映企业在“营改增”环境下的发展情况。

其次，企业需要合理确定税率、划分业务板块，测算好盈亏平衡点，降低税率。

另外，企业成本核算尤其是可抵扣进项税收入的核算及管理应当进一步强化。在条件允许的情况下，可以选择外包自己的劳务服务，或将一些职能部门的工作转交给专业的第三方公司以节约人力资源成本，同时也可抵扣一部分进项税。

最后，提高企业内部财税人员的业务水平。加强对企业财税人员的关于“营改增”的专业教育，使其能够熟练掌握增值税的会计核算和“营改增”的特殊处理，更好地处理“营改增”后各项财税工作。特别针对“营改增”前后的税收测算进行学习，如果企业在“营改增”后税负增加，财税人员要保证企业能够按照

43

# 第五章 结论与展望

当地的政策做好资料申报，尽量争取到财政补贴，有效化解由“营改增”试点带来的税负增加的风险。

# 第五章 结论与展望

“营改增”对交通运输业上市公司来说，既是机遇也是挑战。从2012年上海市的试点情况来看，“营改增”对交通运输业上市公司的财务状况产生了负面的影响，其销售净利率、净资产收益率受到的影响显著。

“营改增”不仅影响企业的税负，更是从各个层面对企业的财务状况产生了影响。通过对交通运输业上市公司“营改增”前后的财务数据分析，验证了理论研究中相关财务项目的变化方向，同时可以看出，“营改增”后企业的盈利能力和营运能力都有一定程度的减弱。造成这一结果既有企业自身经营的原因，也有国家税收政策的影响。对于国家来说，应当进一步完善“营改增”政策体系，在保证国家税收的基础上，制订更加有利于交通运输业发展的税收政策，包括扩大试点行业和降低税率等。只有企业在“营改增”过程中切实得到优惠，才能通过该项改革促进交通运输业整体的发展，这也与国家进行“营改增”的初衷相符。

对企业来说，由于“营改增”导致会计核算和财务处理发生变化，为了更好地利用税收转型达到提高企业财务活动效率和经营活动效率的目的，需要关注“营改增”后对财务状况影响产生的原因，有针对性地提高财务管理效率，包括进一步降低企业的成本费用，更加有效地利用企业资产获取利润等。

目前，“营改增”已在全国范围内的交通运输业实施，这项改革究竟是否能为企业带来真正的效益，还要从实践中继续检验。2013年度上海市交通运输业上市公司的年报也将相继披露，可以在现有研究的基础上，进一步分析2013年“营改增”对交通运输业上市公司财务状况的影响，为企业是否能够从“营改增”中获利提供更完备的数据支持，便于交通运输企业在“营改增”全国推行的背景下，减轻税负、提高收益。

44

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

主要参考文献

[1]陈辉，范娟，丁伟菊.营业税改征增值税相关问题研究[J].会计之友.2012，

（09）.

[2]樊剑英，李洁兰.上海明确营改增差额纳税会计处理方法[J]. 税收征纳，2012，

（03）.

[3]冯忠平.浅谈“营改增”中的特殊会计处理[J].财经界,2013，（06）。

[4]耿贵珍等.“营改增”对企业会计处理及报表的影响分析——以交通运输业为例[J].交通财会，2013，（07）.

[5]顾梁蓉.论营业税改征增值税对交通运输业的影响[J].现代商贸工业，2012，

（14）.

[6]甘启裕.将交通运输业纳入增值税征收范围的思考[J].税务研究，2011，（6）.

[7]高玉梅.增值税取代营业税对企业财务的影响[J].企业技术开发，2006，（09）.

[8]管永权.交通运输业“营改增”差额征税业务解析[J].财务与会计,2013，（05）。

[9]胡国强，黄钰，丁冬.营业税改征增值税对上市公司的财务影响[J].会计之友，2013，（12）.

[10]胡国强。营业税改征增值税对一般纳税人的税负影响[J]. 会计之友,2013，（18）。

[11]洪洁.现行杜邦分析体系的不足与改进探讨[J].商业会计,2013，（02）。

[12]胡玉兰.增值税取代营业税对企业财务影响浅析[J].企业家天地，2011，（12）.

[13]霍英华. 国际货运代理企业营业税改增值税过程中的相应变化[J]. 华章,2013，（02）。

[14]洪宗彦.营业税改征增值税的解读[J].会计师，2012，（07）.

[15]贾康.为何我国营业税要改征增值税[J].财会研究，2012，（01）.

[16]刘国艳.浅析“营改增”对物流企业的影响[J].新财经（理论版）,2013,（07）.

[17]林结环.营业税试点改革对企业的影响[J].会计师,2012，（09）。

[18]刘敏.上海市营业税改增值税试点前后相关内容比较[J].财会研究，2012，

（16）.

[19]李晓灿. 浅议营业税改增值税后公路运输企业的纳税筹划[J]. 现代商业,2012，（08）。

[20]牛犁等.营业税改征增值税的背景、内容及进展分析[J].财经界,2012，（23）。

45

主要参考文献

[21]欧涉远.增值税“扩围”对运输业税负的影响[J].东方企业文化，2012，（01）.

[22]屈鹏飞.营业税改征增值税对交通运输业的影响及应对措施[J].交通财会，2012，（10）.

[23]孙德红.营业税改征增值税试点方案对港口企业的影响研究[J].特区经济，2012，（10）.

[24]孙钢.增值税“扩围”的方式选择——基于对行业和体制调整的影响性分析[J]. 地方财政研究，2011，（2）.

[25]邵瑞庆，巫珊玲，劳如雷.交通运输业实行增值税的可行性分析[J].税务研究，2010，（11）.

[26]唐琢.营业税改征增值税的政策与实务[J].建筑设计管理,2012，（10）。

[27]吴莉.营业税改征增值税对交运业影响测算[J].本刊聚焦，2012，（08）.

[28]王立晶.营业税改征增值税对企业的影响[J].中国市场，2012，（40）.

[29]吴明辉.营业税改增值税对企业税收的影响[J].现代商业，2012，（17）.

[30]王珮，徐潇鹤，郑珩.营业税改征增值税试点方案及相关政策解读[J].财务与会计・理财版，2012，（04）.

[31]汪蔚青.营业税改征增值税试点的政策研究[D].上海：上海交通大学硕士论文，2012.

[32]魏永存.关于道路运输业营业税改征增值税试点情况的调研报告及政策建议

[J].交通财会,2013, (03).

[33]赵富明，上官鸣.营业税改征增值税实质及改征对交通运输业的影响[J].财会月刊，2012，（5）.

[34]赵富强。营改增后对不同规模企业税负变化分析比较[J]. 创新科技,2013，（06）。

[35]中华人民共和国财政部、国家税务总局.财政部、国家税务总局关于在北京等

8省市开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点的通知.2012，（财税[2012] 71号）.

[36]中华人民共和国财政部、国家税务总局.营业税改征增值税试点方案.2011，

（财税[2011] 110号）.

[37]郑军.关于我国营业税改征增值税分析及会计处理的探讨[J].市场论坛，2013，（2）.

[38]朱姝.交通运输业“营改增”的影响分析及应对策略[J].会计之友,2013，（13）。

[39]郑轶.对营业税改增值税有关问题的探讨[J].企业导报,2013，（10）。

[40]朱燕萍.营业税改征增值税对交通运输业的影响研究[J].交通财会，2012，

（11）.

[41] Ahmad, Ehtisham, Stern etal. Theory and practice of tax reform in developing

46

广西财经学院2012届会计专业硕士学位论文：营业税改征增值税对交通运输业上市公司的财务影响

Countries [M]. Cambridge University Press.1991.

[42] Casanegra de Jantscher, Milka, Gillis etal. Value added taxation in developing countries[R]. World Bank.1990.

[43] Clinton R Shiells. VAT design and energy trade: the case of Russia and Ukraine[R]. IMF Staff Papers.2005(52).

[44] Emran, M. Shahe, Stiglitz, Joseph E. On Selective Indirect Tax Reform in Developing Countries [J]. Journal of Public Economics. 2005(89).

[45] Govinda Rao M. The political economy of federalism in India [M]. New Delhi: Oxford University Press.2005.

[46] Jensen. Thomas C, Wanhill. Stephen, Tourism's taxing times value added tax in Europe and Denmark [J]. Tourism Management. 2002(23).

[47] John Kay, Mervyn King. The British Tax System. Journal of Economic Literature, 9, 1979.

[48] Richard M Bird and Pierre-Pascal Cendron. Value Added Tax Administration in Ethiopia: A Reflection of Problems. Journal of Tax Research, 11, 2007.

[49] Sujjapongse, Somchai. Tax policy and reform in Asian countries Thailand's perspective [J]. Journal of Asian Economics. 2005 (16).

[50] Wanhill, S. VAT rates and the UK tourism and leisure industry [J]. Tourism Economics.1995.

47

后记

后**记**

两年的硕士研究生生涯转眼就要结束，对于即将迈向社会、进入工作岗位的我来说，这段学习时光显得特别的珍贵。

在离家很远陌生的环境读书，每一天都崭新而充满挑战。犹记得当初斗志满满地考研，不仅是为了储备充足的知识，为日后工作打下更坚实的理论基础，也是出于对学校生活的眷恋。在学校里和同学们一起上课，参加老师定期组织的座谈会、报告会，和同学组队申报研究生创新项目、参加各种比赛，更有幸参与了一些国际国内的重要会计会议。这些看似不起眼的小事都将是日后永久珍藏的回忆。

两年的时间里，老师对我们倾注了太多的心血，同学间也建立了深厚的友谊，在论文完成的最后，我必须向这些帮助、指导、温暖过我的人一一表达感谢。

首先，由衷地感谢我敬爱的胡国强老师和宁旭初老师，正是由于他们的悉心指导，我才在短短两年内收货颇丰。胡老师和宁老师治学严谨、知识渊博，对我不厌其烦的教诲总是让我感动。胡老师总是教导我们，比学习知识更重要的是学会做人。他们不但在学业上是我的导师，更是我人生道路上重要的领路人。在此次论文的写作中，从开始选题、完成开题报告、开题答辩到最后论文的写作以及修改，都凝聚着他们的心血。从论文框架的确定，到文章内容的反复推敲，处处都体现出他们作为会计学者严谨而认真负责的态度，也时时提醒着我要用更加积极的面貌做人做事。

其次，我要对这两年里给我们上过课，提供过帮助的所有老师们说一声谢谢，感谢你们让我的研究生生涯充实而有意义。

另外，我还要感谢我的同学们，尤其是我的舍友们，大家总是互帮互助，不吝于分享，使我这两年的时光过得既快乐又难忘。虽然即将分别，各自走向未来的人生路，但我相信，认真而善良的人都会有精彩的人生。

最后，要感谢我深爱的家人们，特别是我的爸爸妈妈，他们不仅让我能够衣食无忧，更时常在精神上给予我鼓励，谢谢你们！

48