

新企业所得税法实施7年， 交通运输企业投资谋与策

王志稳

2008年第十届全国人大第五次会议以2826票的高票通过了《中华人民共和国企业所得税法》(以下简称“新企业所得税法”),从而终结了中国企业所得税内外有别的历史,使中国的企业所得税制建设又翻开了新的篇章。

笔者以交通运输行业为例,探究在新企业所得税实施之后的企业固定资产投资行为的变化。通过对2007—2012年的数据进行分析比较发现,新企业所得税降低了企业税负水平,也显著促进了中国交通运输企业的固定资产投资水平,但是对企业固定资产折旧水平影响不大。同时,对企业固定资产投资增长率水平的因素分析表明,企业实际税率与其反向变动,而每股现金流和净资产收益率与其同向变动。

税收影响企业投资的理论基础

投资收益是企业投资行为的直接原因和最终目标。从投资收益角度分析,所得税法对企业利润征税将直接减少企业的投资收益,而且所得税税率越高,企业的投资收益率越低,如果企业以投资收益率作为投资的判断基准,那么所得税税负过重,企业的投资行为将越消极。因此新企业所得税法对基本税率的下调,企业最可能的反应是加大其投资水平。而且,经济学理论中的柯布—道格拉斯生产函数表明,随着企业资本投入量的增加,资本的边际产出是递减的,企业最佳的资本存量就是使存量资本的边际收益与其边际成本相等的资本存量。因此,企业的投资并不是无终止的,投资行为受投资收益和资本成本的约束。企业的资本使用者成本由其资本成本和资本品的经济折旧率两部分组成,企业的资本成本是权益资本成本和债务资本成本的加权平均。资本使用者成本与折旧率现值和投资抵免负相关,即税法提高折旧率现值和加大投资抵免力度都会使得企业资本使用者成本降低,带动企业投资。新企业所得税法对特定项目或行业的投资有一定的鼓励措施。因为这种税额抵免的存在,享受税收抵免企业资本品购置成本就会相应降低,而资本使用者成本与税率将发生同向变化,降低税率将能够有效降低资本使用者成本,促进投资。假定其他条件不变,即只有当所投资资产的收益大于无税情况下的资本使用者成本 $(1 - \text{税率})$ 时,企业才会进行投资。

新企业所得税中新增了加速折旧,加速折旧法在资本品总折旧额小变的情况下改变了折旧的时间分布,对于企业而言,在资本品使用的早期可以扣除较多的折旧额,这种加速扣除带来的延期纳税效应相当于企业获得了政府提供的一笔无息贷款,这种贷款利息收益在一定程度上冲减了资本使用者成本,从而会影响企业的投资行为。另外,普通的直线折旧法也会产生“折旧优惠”,但其“优惠幅度”一般没有加速折旧法大。

新企业所得税法大型企业的税率由原来的33%降低为25%,而中国小型企业的税率由原来的27%(企业年应纳税所得额为3至10万元)降低为20%,均降了7个百分点,新企业所得税法统一内外资企业的所得税税率为25%,这在降低内资企业所得税税率的同时实现了内外资企业之间的税负公平。因此,这种过渡政策本身有可能会带动企业的投资行为。

新企业所得税法规定“企业发生的合理的工资薪金支出,准予扣除”,这无疑降低了企业的人力成本,劳动成本的下降将使得一部分投资项目变得可行,因此,有可能会带动企业投资。

按照新企业所得税法的规定,企业的固定资产由于技术进步、产品更新换代较快,常年处于强震动、高腐蚀状态等原因,确需加速折旧的,可以缩短折旧年限或者采取加速折旧的方法。

表1 税改前后固定资产折旧年限变化

资产类别	税改后	税改前
电子设备	3年	5年
飞机、火车、轮船、机器、机械和其他生产设备	10年	5年
飞机、火车、轮船以外的运输工具	4年	5年

所得税通过改变企业资本成本而影响企业固定资产投资决策。企业的投资决策是企业日常经营决策的一种,企业管理层在投资决策前首先需要考虑投资的成本与收益,只有当收益大于成本时,才会扩大经营规模,增加投资额。

新企业所得税及固定资产投资的变动分析

本文所使用数据均来自天相投资决策系统与巨潮资讯。

表3-1 交通运输企业股票代码与简称

代码	简称	所属行业	代码	简称	所属行业
600692	亚通股份	水上运输业	600428	中远航运	水上运输业
600896	中海海盛	水上运输业	600026	中海发展	水上运输业
600798	宁波海运	水上运输业	600561	江西长运	道路运输业
600115	东方航空	航空运输业	600029	南方航空	航空运输业
600125	铁龙物流	铁路运输业	601006	大秦铁路	铁路运输业
600221	海南航空	航空运输业	601111	中国国航	航空运输业
000099	中信海直	航空运输业	601872	招商轮船	水上运输业
600270	外运发展	航空运输业	601333	广深铁路	铁路运输业

图1所示的所得税与利润总额图中显示,利润总额变化折线较为剧烈,而所得税的则较为平缓。交通运输企业利润总额2008年受金融危机影响显著下降,2009年之后慢慢复苏,2011年盈利水平有所下降,对应的实际税率有所反弹。特别是2012年,利润总额持续低迷,下降幅度超过了所得税水平,导致实际税率上升至27.08%,甚至高于新企业所得税实施之前。

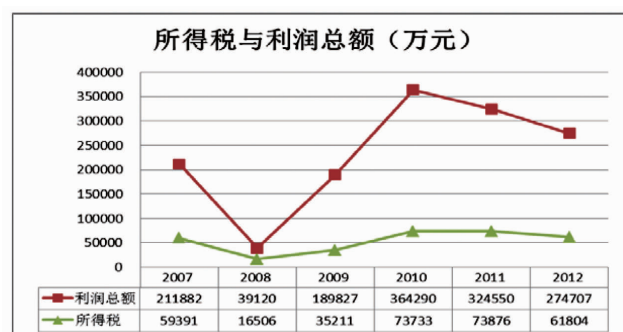


图1 交通运输企业所得税与利润总额时间序列图

总体来说,新企业所得税实施后,交通运输企业总资产与固定资产同步增加。图2所示的是本文样本期末固定资产与总资产条形图,从中可以看出自新企业所得税实施以来,中国交通运输企业固定资产投资增长明显。新企业所得税实施以来,期末固定资产总额由2008年期末的183.03亿元增长到2012年的307.08亿元;总资产由292.25亿元增长到499.31亿元,说明新企业所得税对固定资产投资促进作用明显。同时,固定资产所占比例在新企业所得税实施之后有所上升,但是总体上来说变动范围不大,因为企业有动机保持比较恒定的资产组合,固定资产增加的同时也伴随着一定比例的其他资产投资。

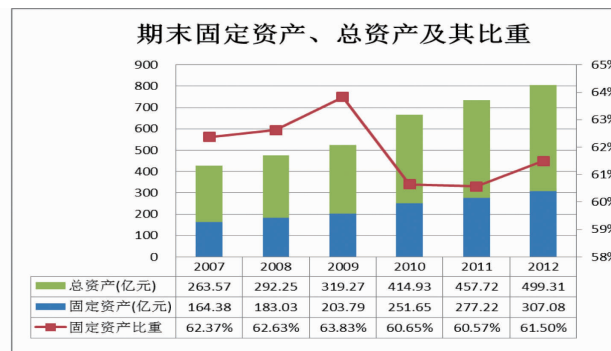


图2 交通运输企业期末固定资产、总资产及其比重

正是由于企业有动机保持较为恒定的固定资产比例,所以固定资产投资增长率才能更好地衡量企业固定资产投资行为。图3是交通运输企业固定资产投资增长的时间序列图,从中可以看出新企业所得税实施之后,交通运输企业固定资产投资意愿增强,固定资产投资增长率折线上升。特别是2008年以来,中国经济形势遭受经济危机的影响明显,企业固定资产投资增长率由29.07%下降至8.37%。但是随后企业固定资产投资还是能逆势上升,更加说明了新企业所得税对企业的投资激励作用。特别是最近两年平均固定资产总额已经超过400亿元大关,导致固定资产投资增长率有所下降,但这并不否认新企业所得税所带来的投资激励效应。

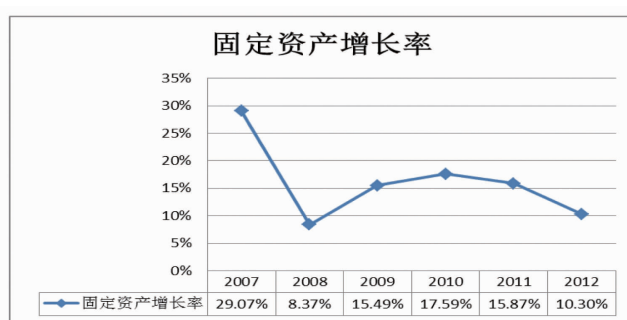


图3 交通运输企业固定资产投资增长率时间序列图

如前所述,新企业所得税不但在税率上有所降低,在折旧条款上也有所变化。交通运输行业的固定资产所占比重比较大,因为固定资产折旧条款对交通运输行业上市公司的企业所得税的影响也更大,从而可以反作用于固定资产的投资决策的制定。可以从折旧年限和会计折旧方法的选择两个方面来研究固定资产折旧条款对企业所得税的影响。首先,缩短企业固定资产使用年限对使用期间所得税总额并无影响,但是考虑货币的贴现收入,加速折旧对企业来说有着实实在在的利息。折旧年限来源于固定资产的使用年限,而且企业能根据实际情况对固定资产使用年限做出预测,所以折旧年限的规定会对企业这一税收筹划行为造成一定影响。因为缩短折旧年限有利于加速成本收回,可以使后期成本费用前移,从而使前期会计利润发生后移。再者,会计折旧方法有很多种,而且不同的折旧方法选择必然会影响企业的最终纳税额度。通常来说,中国企业所得税都是比例税率,因此采用加速折旧的方法有利于企业在短期内快速补偿成本,减少应税利润,达到合理避税的目的。

使用固定资产折旧与固定资产原值比例,即折旧比率,来反映企业固定资产投资行为。图4所示的是交通运输企业固定资产折旧额与比例的时间序列图,可以观察到2007—2012年企业固定资产折旧比例有所下降,由8.23%下降至7.59%。固定资产折旧增长很快,2007年为13.52亿元,2008年为14.79亿元,2012年增长到23.32亿元。虽然固定资产折旧增长很快,但是固定资产的投资增长也很快,因此二者抵消得到的最后是保持相对稳定的固定资产折旧比例。因此,固定资产折旧比例与实际税率之间变动关系也不大,即数据分析并没有发现交通运输企业使用固定资产折旧这种“非债务税盾”。

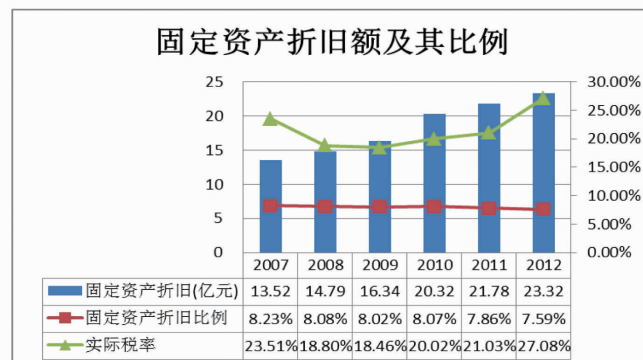


图4 交通运输企业固定资产折旧及其比例

通过16家交通运输企业的样本的年报研究发现:虽然税改前的企业所得税率为33%,但是有14家公司享受企业所得税率为15%的税收优惠,有6家企业享受高新技术或“两免三减半”,减免征等税收优惠,实际上拉低了整个行业实际税率的水平。税改后,虽然名义税率降低到了25%,实际上之前享受税收优惠的企业在2008年以后的税收过渡期中享受税收优惠很少,只有一个企业享受到“两免三减半”的优惠,两个企业享受到西部大开发优惠,所以,实际税率跟之前并没有太大的变化。

新企业所得税除了从资本成本上来影响企业固定资产投资,还可以从投资税收抵免方面来影响企业决策。投资税收抵免的方向和资本成本的方向是相反的,所以对于享受税收抵免与扣除的企业来说,这有利于企业资本的积累与投资。新旧所得税在投资税收抵免与扣除上最大的区别是项目的变化和比例的变化,例如新税法规定,对开发新技术、新产品、新

工艺发生的研究开发费用加计扣除,企业购置用于环境保护、节能节水、安全生产等专用设备的投资额,可以按一定比例实行税额抵免。因此新税法对于新技术产业,新技术的应用,环境保护等提供了较大的投资激励,这对中国经济产业结构的改变,经济的协调、可持续发展将会产生深远而积极的影响。

新企业所得税实施对交通运输企业 固定资产投资决策的影响分析

新企业所得税对交通运输企业固定资产投资决策造成影响,除了以实际税率衡量的税负水平的影响,也有可能是其控制变量使然。

实际税率代表了新企业所得税实施之后,企业实际水平的大小,其与固定资产投资增长率之间的变动关系也即新企业所得税对企业固定资产投资的影响。如图4.1所示,企业实际税率越高,固定资产投资增长率越低。2007年,企业实际税率平均数为23.51%,固定资产投资增长率平均数为29.07%。但是随着2008年实施新企业所得税,二者反向变动关系开始明显起来。2008年企业实际税率下降为18.80%,受金融危机影响固定资产投资增长率仅为8.37%。2009年企业实际税率降为18.46%,而固定资产投资增长率有所回升,为15.49%。此后,企业税负水平又有所回升,对应的固定资产投资增长率也对应下降。总的来说,实际税率与固定资产投资增长率之间存在负向变动关系。新企业所得税中税率的下降,促进了企业固定资产投资增长,对企业固定资产投资决策有明显的激励作用。

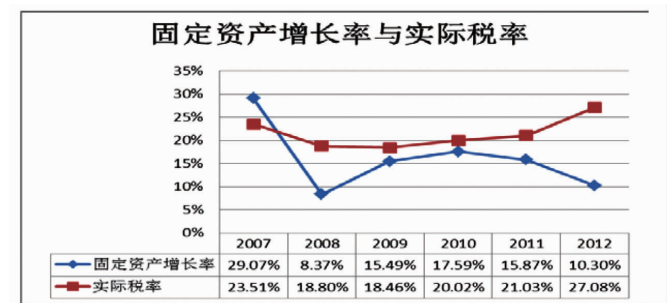


图4.1 固定资产投资增长率与企业实际税率变动关系

新企业所得税法下优化交通运输企业 固定资产投资决策的建议

数据分析结果表明,新企业所得税实施之后中国交通运输企业的固定资产投资增长迅速,但也存在固定资产折旧等“非债务税盾”利用不够等问题,企业所得税法也缺乏针对交通运输行业适用的优惠条款等,因此对交通运输企业和政策制定提出了以下几点针对性建议。

合理运用新企业所得税折旧条款

数据分析结果表明,中国交通运输企业在新企业所得税实施之后,折旧行为并未发生明显变化。现行企业所得税法对固定资产折旧年限大多都给企业一定的可操作余地,如生产用房的折旧年限为30—40年,受腐蚀生产用房的折旧年限为20—25年等等。一般,享有减免税收优惠待遇的初办企业可以通过延长固定资产折旧年限来选择有利的折旧操作,将计提的折旧递延至减免税期满后,从而合理避税。而对于未享有税收优惠的企业,则可以通过缩短固定资产折旧年限,来加速固定资产成本的回收,使后期成本费用前移。同时注意到,新企业所得税法中国固定资产折旧期限变化并不大,虽然有些固定资产年限有所缩短,合理利用新企业所得税折旧条款进行合理避税的可操作性还是存在的。

投资决策重视税收区域导向

新企业所得税实施后,中国交通运输企业所得税虽然有所下降,但是税负水平仍处在较高水平。交通运输企业一般较难享受到高新技术产业的税收优惠,因此可以重点关注相关政策的区域导向。新企业所得税法实施后,原有税收优惠相应取消,仅延续了民族自治地区政策、西部大开发的相关优惠规定。如《国家税务总局关于执行西部大开发税收优惠政策有关问题的批复》(国税函[2009]411号)明确《财政部国家税务总局海关总署关于西部大开发税收优惠政策问题的通知》(财税[2001]202号)第二条第三款规定“新办交通企业是指投资新办从事公路、铁路、航空、港口、码头运营和管道运输的企业”中的交通企业,是指投资于上述设施建设项目并运营该项目取得经营收入的企业。因此企业要密切关注税收优惠政策,把握区域性政策机会。

数据分析结果说明,中国交通运输企业在新企业所得税实施后并没有明显的固定资产加速折旧行为。也即非债务税盾应用不足,主要依赖于债务税盾。新企业所得税实施未对交通运输企业实际税率造成很大影响,新企业所得税法的税收优惠条款是否适用于交通运输企业是关键。

由于新企业所得税实施后中国交通运输企业固定资产折旧水平并没有明显变化,不同的固定资产有着不同的折旧年限,因此这也暗示了固定资产结构变化不大。新企业所得税法在固定资产折旧上的变动不大,主要是明确规定以融资租赁方式租出的固定资产不得计算折旧扣除,而内外资企业所得税没有限制这部分折旧扣除。而交通运输企业,特别是航空运输与航运港口等细分行业,固定资产租赁所占的比重比较大,因此有必要扩大交通运输企业固定资产抵扣范围,鼓励企业加大投入,加快转型升级。

新企业所得税法中税收优惠主要适用对象是小型微利企业与高新技术企业,与交通运输企业关系不大。而且,随着电子商务等现代消费经济的兴起,现代交通运输业或现代物流业的发展已经到了比较关键的时刻。而交通运输企业走向新的现代化就对其运输结构、运输组织、装备水平和物流资源都有着更高的要求,也就必须要鼓励企业进一步优化固定资产结构,跟上现代发展潮流。如中原经济区已经开始了这样的尝试,规定自2012年1月1日起至2014年12月31日止,对物流企业自有的(包括自用和出租)大宗商品仓储设施用地,减按所属土地等级适用税额标准的50%计征城镇土地使用税。同时,考虑到中国交通运输企业固定资产投资不但受其税率水平的影响,也受到如现金流等相关财务指标的影响,因此相关税收优惠政策要更具可操作性,如准许更宽松的亏损结转等。

(作者单位:北京海淀地方税务局)