

为网络货运行业减压

『以数治税』

文/瞭望·新闻周刊记者 杨玉华 吴慧瑾

物流是实体经济的“经络”，网络货运作为智慧物流新业态，自2016年试点以来已有近十年发展历程。日前国家出台文件要求加快即时配送、网络货运等新模式新业态标准建设。

《瞭望》新闻周刊记者深入该行业了解到，作为物流行业与互联网深度融合的产物，网络货运已经发展成为拥有百万从业者、千亿规模业务量的大市场。

根据中国物流与采购联合会物流信息服务平台分会的调查统计，2023年我国已有3000多家网络货运平台，网络货运市场运费总规模约为7000亿元，约占全国公路运输总费用的12%。

行业快速发展的同时，受访人士提到，受制于线下司机开票难、线上监管方式有限、税收政策落实存堵点等原因，一些网络货运企业难以享受增值税进项抵扣政策，实际税率较高。针对此，安徽等地探索建立网络货运税收监管服务平台，“以数治税”支持平台企业代开发票、实现税收数字监管，为一路快速发展的新业态创造更健康的发展环境。

升级物流

总部位于安徽省合肥市的合肥维天运通信息科技股份有限公司(下称维天运通)是国内最早服务于“互联网+物流”行业的公司之一，也是国内首批获得“无车承运人”试点的单位。走进公司的智慧物流指挥中心，物流热力图上每辆承运车辆的货物信息、行驶轨迹、接单和运达状况一目了然，数据显示，该公司平台上拥有400多万名注册货车司机。

“我国卡车司机中约80%是个体经营者，大多以挂靠形式自行寻找运输业务。”维天运通首席执行官杜兵说，网络货运平台的出现有效整合零散社会运力资源，依托互联网实现车货高效匹配，推动车辆、驾驶员、运单全流程在线管理，提升物流行业信息化水平，有效实现“商流、信息流、物流、资金流、票据流”合一。

在政策与市场的双重驱动下，国内网络货运行业蓬勃发展，企业数量不断增加，行业规模不断扩大。据交通运输部网络货运信息交互系统统计，截至2024年6月底，全国共有3286家网络货运企业(含分公司)，接入社会运力800多万辆、驾驶员700多万人。2024年上半年共上传运单8087.7万单，同比增长52.8%。

中国物流与采购联合会总经济师崔忠付说，网络货运是平台经济在公路运输领域的具体表现形式，是新质生产力的具体体现，其通过互联网整合配置运力资源，加速了物流产业数字化，实现了行业资源最佳配置以及运输供应链各环节之间的信息共享和流程协作，实现从“层层转包”到“直采到车”，改变了公路运输领域长期存在的“散、小、乱”现象，减少中间环节，有效降低运输成本。



发展承压

记者采访发现，物流行业增值税抵扣链断裂，给这一新业态带来压力。

中国物流与采购联合会物流信息服务平台分会秘书长晏庆华介绍，2012年物流行业营业税改增值税之初，就暴露出无车承运模式的物流企业税率较高的问题。因网络货运企业下游的个体司机无法开具增值税专用发票，网络货运企业难以获取司机运费专票进行增值税进项抵扣和企业所得税税前成本列支。

若个体司机能够代开发票，按现有政策，个体司机属于不具备账务能力的小规模纳税人，要按照其运费收入3%的简易征收率缴纳增值税，采购个体司机运输服务的网络货运企业只能按照3%做进项抵扣。加之目前国家对月度收入10万元以内的小规模纳税人实施免征增值税，使网络货运企业可享受的3%进项抵扣降为0。

“公路货运行业核定的增值税率为9%，进项抵扣为0，实际税率约9%。”晏庆华说。

作为最早进入无车承运这一新业态的探路者，维天运通曾多方反映情况，相关部门非常重视，探索政策调整，比如国家税务总局2017年8月发布“国家税务总局公告2017年第30号文”。按照该文件规定，网络货运企业自行采购成品油和支付道路、桥、闸通行费交给实际承运的个体司机用于当次委托的运输任务，可以获得油料和路桥费的进项抵扣。

“政策在实际操作中存在堵点。”杜兵说，一方面，网络货运企业无法强制司机必须接受企业采购的油料和路桥费；另一方面，个体司机装货时油箱里有油，很难保证将企业给的油全部用在本次运输中。

中国物流与采购联合会信息中心对网络货运行业三家头部企业即中储智运、物泊、维天运通的调查显示，2023年上述企业的实际增值税税率均为8%以上，其中，中储智运为8.78%、物泊为8.64%、维天运通为8.56%。



“以数治税”

面对网络货运行业面临的实际情况，其快速发展主要依靠落户地的政策支持，以税收返还为主。

受访企业表示，返还额度与企业应享受的进项抵扣水平存在一定差距，且依靠奖补政策发展非长久之计。从行业来看，企业更希望完善税率标准，让新业态走得更健康更长远。

行业监测数据显示，相较于传统货运，通过高效匹配车货信息、缩短简化交易链条，网络货运能提高车辆利用效率约50%，降低交易成本6%到8%，司机平均等货时间由2到3天缩短至8至10小时。业内人士建议，应适应新业态发展，建立有效监管平台，加快税收制度改革。

目前，安徽省、天津市等地搭建了针对网络货运行业的税收监管服务平台，开创了以数字化方式监管数字经济平台的“以数治税”新模式。

安徽省运通数据运营管理有限公司是国家税务总局安徽省税务局指定的网络货运监管平台的建设运营方。记者了解到，网络货运企业必须将自己业务平台上的每一张运单的数据，包括与货主方的协议、与司机的协议、车辆行驶证、营运证、司机身份证、从业资格证、货物名称、吨位、起始地、目的地、装货出库单据、在途轨迹、卸货签收单据等，按照发生的时序及时上传到该监管服务平台。监管平台首先通过第三方资源比对网络货运企业上传数据的真实性，例如与北斗定位系统连接核对运单轨迹、与银行系统连接核对运费支付记录等。然后再对运单数据的逻辑合理性进行校验。通过这种方式，税务部门实现了对网络货运企业业务真实性、合规性的监管，较之对传统物流企业的监管更深入、更精细。

目前，该平台已在安徽省内5个市的12个县(市、区)开展了试点工作。截至2025年1月，平台已接入109家网络货运企业，共计核验了约104万名网货司机、103万辆货车承运的787.54万笔运单，涉及运费207.18亿元。

公司总经理朱宁说，目前安徽省税务部门在积极探索针对网络货运的、以稽核为主的线上大数据监管方式，初见成效。他建议各地应建立并完善以税务服务为主的网络货运监管平台，保证业务真实性，实现“以数治税”，解决企业税率问题。

杜兵建议参照其他行业案例，比如，参照我国综合资源利用企业增值税即征即退政策，对于网络货运企业缴纳的增值税超过当初营业税3%以上的部分采取即征即退。

“目前网络货运模式已在行业内快速渗透，许多传统货运企业也随着自身的数字化进程逐步升级到了网络货运新业态，可以预见，未来，公路运输行业将逐步实现网络货运化。”晏庆华建议，上述创新监管方式等建议可以从试点过渡到覆盖全行业，建立良性的行业秩序，营造健康的发展环境，稳定网络货运企业就业蓄水池，为我国物流行业高质量发展提供重要支持和保障。

来源：新华社