



■ 降成本促改革系列报道之一

减税费 破融资难 提高资金周转率

国务院降成本方案

编前:税收、融资、人工等成本不断上涨,工业产品价格却在走低,是当前实体经济企业面临的困境。对此,国务院日前发布《降低实体经济企业成本工作方案》(以下简称“《方案》”),从降低企业税费负担、融资成本、制度性交易成本、人工成本等八个方面,对今后一个时期开展降低实体经济企业成本工作作出全面部署。本报从金融、用工用地以及内部挖潜等三个角度系统解读在《方案》引导下,车企的降成本路径。



■ 本报记者 张婷

降成本是供给侧结构性改革的重要内容。伴随着经济下行,市场增速放缓,利润已“比刀片薄”的汽车业也亟需卸掉沉重的成本包袱。这其中,税费高、融资难、资金周转慢等金融相关的老大难问题尤为需要开出政策“良方”。

■ 合理降低税费 减轻车企负担

税费调控是市场经济下政府降低企

直指汽车业痛点

业显性成本的重要抓手。此次《方案》将合理降低企业税费负担列为首要任务,在减税方面提出全面推开营改增试点,确保所有行业税负只减不增。

清华大学汽车产业与技术战略研究院副研究员刘宗巍表示:“通过营改增,汽车制造商在生产、销售和服务环节原有的大量增值税都可以进行进项抵扣,减负效果明显。”除营改增外,天津大学中国汽车战略发展研究中心常务主任郭焱认为,我国还应较大幅度降低远远高于与我国制造业有竞争关系国家或地区的增值税税率,并完善新能源汽车、小排量汽车等减税、免税政策。

从长期考虑,国家税务总局原副局长许善达曾建议,汽车产业链长、配套多,国家可以鼓励车企大集团集中纳税,让企业在成本上获得较大的调整空间。基于中央与地方、不同地方政府间在汽车业的财权与事权失衡,很多专家也在讨论把消费税由制造向零售环节转移。不过这会让汽车制造商轻松的同时可能会加重经销商负担。

为鼓励企业重视研发,《方案》还明确要落实好研发费用加计扣除政策,研究将新材料、关键零部件纳入首批次应用保险保费补偿机制实施范围。“今年初,政策已放宽了享受加计扣除政策的

研发活动和费用的范围,并在管理上减少审批环节,以让更多符合条件的企业享受到优惠。”中国财政科学研究院院长刘尚希介绍说。

针对屡禁不止的乱收费现象,《方案》也列出了多项清理规范涉企收费的具体措施,如实施涉企收费目录清单管理,严禁依托电子政务平台捆绑服务并收费等。措施如能落实,将有望大大降低汽车企业的隐性成本。

■ 货币政策和债股结合缓解融资难

融资难、融资贵一直是企业发展的瓶颈。相较其他实体经济,刘宗巍告诉记者,汽车业大型整车厂和零部件供应商的融资相对并不困难,但这并不意味着汽车业“不差钱”。

中国社科院工业经济研究所研究员赵英表示:“不同企业融资条件不一样。各银行对信用评级好、有抵押担保的车企,会实行较低的基准利率;对不具备竞争优势、无担保的车企,则会减少授信,并限制贷款额度。”刘宗巍指出,从汽车产业链条看,国内缺少资金扶持专业化的各类工程公司,一些中小零部件企业和经销商也存在融资难的问题。

对此,《方案》提出通过差别准备金率、再贷款、再贴现等政策引导银行业金融机构加大对小微企业等薄弱环节和重点领域的信贷支持力度,金融机构要适当提高风险容忍度。将小微企业列为融资重点帮扶对象之一,避免了“大水漫灌式”降息降准,利好中小零部件企业。

尽管新能源汽车、车联网等新兴领域是投资热点,但正如刘宗巍所说:“新技术、新产品的应用推广很大程度上受制于薄弱的基础设施和高成本,《方案》提出在基建促进、股权融资、境外资本利用等方面加强扶持,有助于弥补车企自身难以解决的瓶颈。”郭焱还建议,汽车业要着力降低融资中间环节费用。

值得一提的是,《方案》还支持有发展潜力的实体经济企业之间债权转股权,以加大不良资产处置力度。这在降低车企债务偿付压力的同时,有助于加强



汽车产业链上下游股权牵系,实现风险共担。不过中融创投基金管理(北京)有限公司董事长曹鹤也强调:“长期的债转股也会积累一些金融风险,并非适合所有经营困难企业,如一些‘僵尸车企’还是要被淘汰出去。”

■ 资产证券化加速企业资金周转

缓解资金链紧张,除提升融资能力外,企业还应在资金周转效率上做文章。用刘宗巍的话说,资金周转率某种意义上比利润率还重要,它决定着车企的资金利用效率,一定程度上也决定了利润率,更关乎着企业的运行风险。

具体而言,应收账款的大量增加会影响企业的资金周转。一位业内人士告诉记者:“一些给整车厂供货的零部件企业,其客户多是国企和上市车企。这些客户回款慢、账期长,供应商自己大额垫资让一些中小零部件企业备感压力。”对此,《方案》鼓励企业加强往来款项管理,引导企业加快付款。

普华永道经济分析师武尧天指出,过多的存货也会占用较多资金,并增加仓储、保险、维护等开支。“因此存货管理要在各种成本与存货效益之间做好平衡,如优化汽车库存管理”。刘宗巍则强调,企业在管理中要落实精益思想,并充分利用互联网协作的新环境,以尽可能减少资金的浪费或低效占用。

针对提高企业资金周转效率,推进实体经济经营性资产证券化被《方案》重点提及。曹鹤解读称:“资产证券化为中小零配件企业、民营车企提供了更为便捷的低成本融资方式,也促进产业和资本的良性互动。”对应《方案》中“通过金融租赁、融资租赁方式盘活存量资源”,汽车业也在积极探索新能源汽车融资租赁、共享租车等商业模式,以培育新动力。

此外,《方案》还鼓励地方政府支持重点企业筹集周转资金,统筹置换债券资金在内的预算资金,获得增量资金清偿拖欠工程款。同时研究制定意见,清理规范工程建设领域保证金,减少资金占用。

■ 短评

汽车业降成本须兼顾系统性和针对性

■ 张婷

对企业而言,降成本所产生的效益远不止直接经济效益那么简单,其还会提高企业的运营效率,吸引更多投资。因此新常态背景下,降成本成为车企的重中之重。近年来,我国从中央到地方陆续推出了多项减税降费、简政放权等降成本举措,但这些措施较为散乱,力度也还远远不够。

此次国务院印发的《降低实体经济企业成本工作方案》(以下简称“《方案》”)从降低税费、融资成本、制度性交易成本等8个方面推出30项具体措施,可谓系统全面。众所周知,降成本实际是一项复杂的系统工程,不能“头痛医头,脚疼医脚”。如制造业普遍存在税负高问题,汽车业减税同深化税制改革密不可分。制止金融机构不规范收费行为,在降费的同时,也降低了车企的融资成本和制度性交易成本。《方案》的出台,有利于实体行业降成本任务的系统推进,打破整体瓶颈。

不过汽车企业也应认识到《方案》并不能缓解汽车行业和每一家车企的个性化成本难题。尽管《方案》在具体措施上已具有针对性,但统筹推进过程中较难取得令各方均满意的成效。

因此在《方案》指导下,相关部门出台降成本配套细则时,还应注意突出不同行业、不同类企业降成本的针对性和差别化,坚持降成本系统性和针对性推进相结合,如针对汽车行业的税收调整、简政放权,要兼顾国有车企和民营车企,以及大型企业和中小零部件企业之间存在的不同降成本诉求。