

# 规范+开放 无车承运业务开启精彩下半场

京东物流发布的一条由云南昆明呈贡县发到贵阳观山湖区的物流订单信息刚刚上线推送,仅21秒后就被抢单,整个流程完成仅用了1分32秒。这就是目前国内试点的

“无车承运人”线上交易的速度。“无车承运”作为一种轻资产、技术密集的业务模式,在行业转型和政策的同步推进下,近3年获得了快速发展,产业形

态逐渐清晰。随着2019年上半年试点到期,无车承运人上半场的探索结束,即将迎来更加规范和开放的下半场。我国道路运输业的发展走

过了“有车为王”-“运力剩余”-“运力整合”的三个阶段,通过轻资产模式构建网络、整合运力也成为传统三方转型方向。无车承运人试点政策为传统三方带来了新机遇。

在我国,无车承运人的发展有其历史必然性。1978年改革开放以前,国民经济发展较慢,计划经济体制下物流运输角色主要由国有企业承担,几乎没有民营企业。改革开放后,承包责任制打破了原有计划经济模式,推动了个体经济发展。随着经济发展和国际化进程的推进,原有的第一方、第二方物流已经无法满足社会物流发展的需要,第三方物流作为“第三利润源”逐渐被接纳。伴随着信息产业的广泛应用和市场化竞争机制的推进,共享经济的理念也造就了一大批信息共享平台,一定程度上打破了原有的信息壁垒。其中货运信息共享的平台吸引了一定的货源和运输资源,具备了开展无车承运业务的条件。无车承运人上游承接货源、托运人,下游承接有车承运人,成为上下游资源的整合者,市场赋予它双向的功能和要求。

有人说无车承运人可以解决公平问题。因为很多货代、信息部、物流平台做了无车承运人的业务,却开不出发票,所以要给名分,要给地位,要公平。

有人说无车承运人解决效率问题。因为实际物流业务中存在层层转包,层层盘剥造成货主的运费成本更高,而车主的运输利润更低。加之,大量的熟人交易或者中介模式导致货与车匹配效率不高。

当然,无车承运人对物流发展的推动,是以上几点兼之,不可偏缺。

“无车承运在试点期间已经逐步呈现出规模化、标准化的趋势。”满帮集团运满满副总裁谭远江认为,未来,无车承运的服务和管理将会真正的由虚向实,产品也会做得更加扎实,促使人工操作转向系统化和自动化,强调责任兜底、信用体系、标准化作业流程,最终体现在资金利用率、运力成本等方面的降本增效上。

李彦林透露,交通运输部计划1月上旬会讨论《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》(以下简称《管理办法》),并在合适的时间尽快印发实施。《管理办法》将规范网络平台货运经营企业准入条件、安全监管、诚信考核、风险管理等相关要求。此外配套的《网络平台道路货物运输运营服务规范》将规范网络平台货运经营企业在服务质量、合同拟定、风险应对、投诉处理等为主。

“《管理办法》将参照2019年1月1日正式实行的《电子商务法》以及《道路运输条例》《网络安全法》等法律法规精神和要求。”李彦林透露。

在中物联公路货运分会轮值会长王坚看来:从政策走向上来看,主要是在规范平台,这意味着过去无车承运人着重定义在三方,未来可能无车承运人着重定义在平台。

业界人士强调,目前,无车承运人还处于以车货匹配为主要业务模式的阶段,企业的关注点是业务匹配与收入提高。而真正意义上的无车承运应该重在“承运”。目前,国内的整车市场中临时性业务占比较小,但它是目前平台主要集中的市场,这类市场一般是企业自身物流难以满足时,临时性的运力补充,价格波动较大,未来发展空间有限。相对的,计划性整车占比最大,未来也更具备发展潜力。它们一般都是以稳定单边为主,运输时间、线路相对固定,车价稳定,效率更高。但这类业务对承运的要求较高,对线路、时效、安全、效率都有要求,所以打造自有的稳定运力,提高承运能力,是平台未来重要的发展方向。(本报综合报道)

## B 税务合法合规难题,尚待完善落地

李彦林指出,无车承运人试点以来,在税收制度上也有了一些突破,比如无车承运人可以为注册成为个体工商户的个体司机待开货物运输业增值税专用发票,但落地上仍有一点问题。“2019年交通运输部也将与财政部和国家税务总局一起协同推进税收方面的制度,便利个体司机。”

据悉,我国实行营改增税率之后,交通运输部适用11%税率。后在2018年4月,国家税务总局为完善增值税制度,将增值税税率往下调了,原适用于11%税率的,税率调整为10%。

曾经,货物道路运输业一直实行的是以“以车控票,以票定税”的增值税征管模式,在无车承运人合法化后,开启了两年的试点期,在试点过程中,国家税务总局针对无车承运业态发布了各项有关税务制度,在这些税务制度中,通过政策创新不断适应“无车承运”这一货物道路运输业的先进业态。特别是以信息化为基础,利用大数据,构建适合“无车承运”的增值税征管新模式,从“以票控税”到“数据控税”的征管模式在逐步落地。

2017年8月国家税务总局明确规定“纳税人以承运人身份与托运人签订运输服务合同,收取运费并承担承运人责任,然后委托实际承运人完成全部或部分运输服务时,自行采购并交给实际承运人使用的成品油和支付的道路、桥、闸通行费,同时符合下列条件的,其进项税额准予从销项税额中抵扣:(一)成品油和道路、桥、闸通行费,应用于纳税人委托实际承运人完成的运输服务;(二)取得的增值税扣税凭证符合现行规定。”

后在2017年12月,国家税务总局又发布了试点工作的通知“互联网物流平台企业可以为同时符合条件的货物运输业小规模纳税人代开专用发票,并代办相关涉税事项。……试点企业使用自有专用发票开票系统,按照3%的征收率代开专用发票……”

最后这一条政策,可谓是国家为无车承运人进项税额抵扣的难题开了一扇通往光明的窗口。

江苏省国税局率先实施了无车(船)承运企业代开增值税专用发票的试点,致力于解决这个矛盾。“已经取得试点的无车承运人平台,在验证个体运输户的身份信息、运输资质、运力信息、交易信息的真实性后,由平台代个体运输户到平台所在地税务局缴纳税款,并开具3%的增值税专用发票,最终借此获得进项税抵扣。”

如今江苏省获得试点机会的企业,在平台代个体运输户开具增值税专用发票后,增值税可以抵扣3%,10%-3%,还剩7%。同时平台还可选择在加油站购买油卡发放给个体运输户,再到加油站取得增值税专用发票,也可以抵扣一部分,来降低整体增值税税负。

“无车承运人在税方面还有一个‘三档变两档’的想象空间”,在中物联公路货运分会轮值会长王坚的记忆中,2018年李克强总理提出要降低增值税、“三档变两档”,目前增值税率方面,11%的税率降到了10%,但“三档变两档”的方案一直没有出来。2017年关于增值税的两个办法是在12月底出台,为此,去年的12月31日,王坚一直在刷新国家税务总局和财政部的网站,看“三档变两档”能不能在年底发布,结果很遗憾没有出来。

“这就给大家留下了想象空间,‘三档变两档’到底怎么变?目前物流行业有10%、6%两个税率,那么10%和6%到底能不能合并?”王坚提出这样的疑问。

物流行业,运输上是10%的税率,货运代理、仓储、装卸等服务都是6%,而在合作双方拟合同的时候哪个是装卸费?仓储费?运输费?这个事情讲不清。政府也花费了大量的精力来监测企业的行为,企业也花了很大的精力去区分那些费用问题,所以,业界人士指出,如果10%、6%能合并,这个事情就能得到解决。

## 海南物流信息化降本增效显成效

# 免征进出岛货物车辆通行附加费约1.69亿元

本报(全媒体记者 龙巍 通讯员 潘彤彤)2月28日,记者从海南省交通运输厅了解到,2018年海南积极推进物流信息平台建设,提高行业信息化水平,社会物流总费用占GDP的比率持续降低,2018年社会物流总费用732亿元,同比增长5.96%;社会物流总费用与GDP的比率为15.2%,同比下降0.4个百分点,已完成2018年降低到16%以下的目标。

据介绍,海南2018年免征进出岛货物车辆通行附加费约1.69亿元,优惠琼州海峡轮渡运费和港口客滚作业包干费0.4亿元;落实重大节假日免征机动车通行附加费政策,申请2017年度退费车辆190091辆,共退费0.24亿元。为提高海南运输工具运载效率,实现企业之间运力资源共享,提高行业信

息化水平,按照海南省政府专题会议要求的时间节点,海南省交通运输厅已基本完成进出岛物流管控系统建设,海南省公路水路运输信用信息系统、道路运政管理信息系统等已上线运行,实现与国家交通物流公共信息平台互联互通。海南口岸国际贸易“单一窗口”标准版也已经投入使用,报关、报检、运输工具申报、空运舱单申报覆盖率达100%。

目前海南除快递数据还未能完成共享外,其他进出岛物流数据已基本采集入库,绝大部分数据实现实时上传,采集数据量4589万条,基本实现对进出岛货物运输的统计、分析、监测、监控和服务功能等。据了解,去年海南省交通运输厅还联合相关厅局印发相关通知,就减轻物流企业

检验检测费用负担,更好实现道路货运车辆安全技术检验、综合性能检验和排放检验结果信息共享做出部署。截至2018年底,海南检验检测机构已全部完成检验检测机构改革工作。

海南还认真贯彻落实交通运输部、国家发展改革委联合印发的《港口收费计费办法》,清理规范港口涉企收费、推动港口价格形成机制改革,减轻企业负担,促进物流降本增效,取得了良好成效,其中仅免除征收货物港务费地方政府留存部分,每年就可为货主企业减负2000万元以上;同时还减半征收港口设施保安费,大幅精简港口收费项目,港口经营服务型收费项目由原来的45项减少到17项;并多方面降低了港口收费标准。

# 北斗水上“ETC”让西江更智能

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 李昌松)2月27日,“2019北斗智能过闸暨西江通物流电商平台推介会”在南宁召开。推介会围绕“车船联网、江海联动、北斗引领”主题,向社会各界推介了“西江集团船舶联合调度系统与北斗智能过闸”和“水运物流电商平台”。与会代表对“智能过闸和智能航运”应用模式、普惠金融北斗增值服务以及未来业务的合作进行了讨论和磋商。

西江集团开创了西江流域基于北斗导航的“智能过闸和智能航运”应用模式,截至2019年2月,共有1750艘社会船舶安装船载北斗智能终端,实现船舶水上“ETC”智能过闸共计9.3万次。西江通物流电商平台以北斗智能过闸、智能航运为依托,通过网络化、数字化、智能化及大数据等信息技术,整合、优化线下物流资源配置,实现物流、信息流、

业务流、资金流“四流合一”,是一个一站式智能物流运输服务、船货交易匹配服务及供应链综合服务平台。普惠金融北斗增值服务是艾瑞西江公司与金投集团为北斗用户量身打造的“北斗船”易贷增值服务,该服务以借款人的船舶运力和过闸次数作为主要衡量指标核定额度、采取无抵押方式发放贷款,为北斗用户解决融资难题。

下一步,西江集团将进一步优化北斗车船终端产品和应用系统的研发,开展西江流域北斗智能化增值业务新模式,形成一批应用成效显著的北斗多式联运解决方案,使北斗多式联运技术和产品实现产业化,带动行业经济的增长和产业链上下游的发展,将广西乃至全国的内河水运交通推向更高的智能化水平,助力发展现代物流和广西“南向、北联、东融、西合通道”建设。

## 秦港股份等三方投资约130亿元

### 联合投建曹妃甸煤码头六期、七期项目

本报讯(全媒体记者 杨柳)3月1日,秦皇岛港股份有限公司(以下简称“秦港股份”)发布公告称,拟与大同煤矿集团有限责任公司、曹妃甸港集团有限公司签署《关于建设唐山港曹妃甸港区煤码头六期、七期工程合作协议书》(以下简称《合作协议》),共同出资设立合资公司建设曹妃甸煤炭码头六期、七期项目。合资公司注册资本30亿元,秦港股份出资17.7亿元,秦皇岛港、同煤集团、曹妃甸港集团于合资公司的持股比例分别为

59%、40%和1%。根据《合作协议》,项目用地拟选址位于唐山曹妃甸港区中区二港池东岸线,约4200亩,将在曹妃甸港区投资建设2座5000万吨级专业化煤炭码头,总设计吞吐量为1亿吨/年,本工程拟建10个煤炭专业化装船泊位,六期工程和七期工程分别各建设5万吨级泊位1个、7万吨级泊位2个、10万吨级泊位2个。项目总投资约为130亿元,注册资本30亿元,总投资以项目核准文件为准。

## 马士基莫因集装箱码头投入运营

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 黄晖)2月28日,马士基莫因集装箱码头正式投入运营,自此,哥斯达黎加通过莫因集装箱码头与欧洲和亚洲市场相连,货物可以在跨大西洋航线上进行运输而无需转运。与此同时,该码头将助力A.P.穆勒-马士基增强全球网络,在航运和物流业务方面为客户提供无缝端到端的服务。

马士基表示,该项目建在面积40公顷的人工岛上,总投资额10亿美元,拥有650米长的码头岸线和一个集装箱堆场。堆场可容纳26000个标准箱,其中包括3800

个冷藏集装箱箱位。作为世界上最大的菠萝出口国和第三大香蕉出口国,哥斯达黎加的企业将从该项目中受益。

“对于哥斯达黎加给予我们的信任,让马士基码头公司开发和运营莫因码头,我们感到十分自豪。挂靠莫因码头的航线数量预计将增加285%,通过运营莫因集装箱码头,我们会为当地社区、国家乃至拉美经济社会的发展贡献一己之力。”马士基莫因集装箱码头负责人Kenneth Waugh说道。

## 中华人民共和国上海海事局通告

沪海通航[2019]36号

### 上海海事局关于打捞清除“龙运5”轮等3艘沉船的通告

上海海事局管辖水域内的长江口南北近岸习惯航路、金山航道和江苏洋口港外近岸习惯航路水域存在三艘沉船,具体为:龙运5(概位:31°22.4'N/122°32.1'E,2006年11月18日沉没)、船名不详(概位:30°30.4'N/121°54.8'E,沉没时间不详)、先锋海1(概位:32°56.4'N/122°33.5'E,2005年11月14

日沉没)。上述三艘沉船已明显影响船舶航行安全,且存在污染海域的风险,需要尽快打捞清除。望各沉船船舶所有人、船舶经营人以及与各沉船有其他利害关系的人自本通告发布之日起60日内主动与上海海事局联系,提出异议或主张权利。通告届满之日,仍未

提出异议或主张权利的,且也未主动打捞清除的,我局将按照国家相关法律法规予以打捞清除。

特此通告。联系人:姜新义,电话:021-66072820,传真:021-65072602。

中华人民共和国上海海事局 2019年2月16日