关于加快天津市新能源汽车发展,促进产业经济转型升级的建议

玉尉岐

DOI:10.32629/ej.v2i6.282

[摘要] 近年来,随着我国经济转型升级,换道超车,国家不断加大对新能源产业经济投入力度,我国新能源产业尤其是新能源汽车呈现出供给侧和需求侧良性发展的态势,技术革新促发产业转型,使得我国在新能源领域在全球实现从跟跑到并跑甚至领跑的位置,“高速铁路”“城际轨道交通”“共享汽车”等一批整车和骨干企业迅速成长,产业前景广阔。习近平总书记早在2014年5月视察上海时,就强调“发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路”,这就深刻地揭示了在新时代实现汽车等传统产业的新能源化,不仅是经济发展转轨换道的必然要求,也是党和国家布局下阶段经济发展的必然趋势。因此,无论是产业结构,还是政策导向,我市提前完善布局新能源汽车是抢抓发展机遇,紧跟产业潮流的必然趋势。

[关键词] 新能源; 汽车发展; 经济转型; 建议

1 发展新能源汽车的局限性

现阶段,我市新能源汽车产业在政策支持下奠定了一定的基础,但是就其长远发展来看根基仍相对薄弱。虽然新能源汽车市场在各地不断壮大,但是一旦离开政府政策性补贴支持,新能源汽车产业又面临关键核心技术有待提高、性能和质量还不能完全满足市场需求、配套设施建设相对滞后、服务保障体系不够健全等局限。

1.1 自主创新和研发能力不足

目前,新能源汽车产业资金投入和政策扶持力度都比较大,但大量资金流向于市场营销及概念产品宣传,企业自主创新能力差,企业研发投入不足。许多中小型的汽车企业仍停留在对车体及部件进行加工和改造,并没有涉及自主研发。另外,企业局限于自身科研投入,未能积极寻求科研院所的合作,呈现单打独斗的局面,未能形成全社会合力科研的氛围。总体来看,目前,我市新能源汽车产业创新研发还处于比较稚嫩的阶段,研发资金投入不足,研发机构落后,研发人才不足,自主知识产权产品研发落后。

1.2 消费市场认可度不高

产业更新换代的趋势必须以消费者需求为导向,为此,党和国家全面深化“供给侧结构性改革”。对于新能源汽车产业的“供给侧结构性改革”就是要在研发、投入、生产环节不断满足消费者需求。目前,我市新能源汽车技术发展存在短板,汽车电池使用寿命偏短,售后服务价格过高,导致新能源汽车后续用车成本依然偏高。加之新能源汽车生产“集群”效应尚未显现,规模化生产仍未形成,这些都在一定程度上隐形抬升了新能源汽车价格,降低消费者购买和使用欲望。当前,虽然依靠政府补贴,新能源汽车在汽车消费市场占有一席之地,但倘若政府补贴“断奶”,新能源汽车市场化道路将骤增崎岖。

1.3 基础设施配套不足

新能源汽车作为新兴产业,以其清洁、环保、便利势必成为传统汽车产业转型升级的方向。但同时由于其动力来源及驾乘要求不同于传统,导致新能源汽车除了销售及售后之外,还有充电站、充电桩等相关配套设施的生产和安置。从我调研来看,新能源汽车的研发仍集中在产业上游,对于零配件企业的帮扶力度仍然较弱,导致未能形成完整的产业结构,零配件企业规模未成气候,产业链不完整严重制约我市新能源汽车发展。

1.4 服务保障体系仍不健全

作为新兴事物,新能源汽车在售后及事故保险方面区别于传统汽车产业,新能源汽车遭遇交通事故,如何出险、认定责任及理赔仍欠缺相关法律指引。对消费者的权益难以形成有效保护,很多新能源汽车没有专用充电

桩和充电站,部分小区专有的充电设备为个别司机非法占用却缺乏法律规制。这些都说明在售后、权益及法律保护仍存在不足。

2 加快新能源汽车发展的对策

为顺应“电动化、智能化、共享化”叠加融合大势,实现换道超车,加快产业变革,现提出以下几点建议:

2.1 坚持创新驱动,改革科研投入、研发和人才培养模式

新能源汽车的发展关键在于“纯电驱动”技术转型升级,这就必须加强高能量动力电池、高功率燃料电池、高性能驱动和高效率能量回馈、智能网联与自动驾驶控制系统等方面的基础研究。这些基础研究涉及基础科学的方方面面,必须强化产学研融合,不能仅仅依靠政策和企业,应该形成一条由政府管控、企业出资、院校研发的新型合作之路。在政府层面,应制定新能源汽车基础研究3-5年规划纲要,明确本地区新能源汽车基础研究的科研项目、课题及分工,落实本地企业和本市相关院所推进项目攻关;在企业层面,由新能源汽车产业每年财报中专门留存科研发展基金,专项用于基础研究,企业方明确技术需求,但不干预技术研发过程,只负责检验技术研发效果;在院所层面,由本市高校或科研单位与企业联合申报具体研发项目,并由企业出资,政府补贴推动基础研究,并将院所的科研攻关纳入本单位绩效考核业绩之中。同时,企业根据自身发展需要,与本市相关高职院校签署人才定向培养协议,突破传统的科研型人才培养,探索在售后、设施、配套等领域定向培养各产业阶段人才,形成“全产业链”人才规模,造就一条产学研、政校企良性互助的革新之路。

2.2 坚持以消费为本,完善各项配套设施建设

加快新能源汽车配套服务设施的建设,根据新能源汽车的研发和制造需求,对于试点的车型功能进行全面的分析和测试,在汽车正式投入使用的路线沿途设置和建设充电站、制氢加氢站以及氢气运输管道等配套基础设施,保障汽车正式投入使用时能够随时解决行使中产生的能耗问题。配套设施建设是个工期长而投入大的工程,要着重从两方面发力:一是政府要借助电力、运输、城建等相关部门,提前规划布局相关设施建设,利用传统汽车的加油站、检修站、居民小区改装更新,淘汰落后产能,建设一批示范性的充电站设备,并从新能源汽车补贴中予以资金保障。另一方面,在新能源汽车配套设施建设过程中引入BOT模式,仅仅依靠企业和政府是难以完成基础设施建设,因此,可以引入一些民营企业参与到新能源汽车基础设施建设,并取得相关设施10-20年的经营期限,经营期限到期后将相关设施所有权移交政府,并向社会全体成员提供免费服务。这样既促进民营经济发展,也能加快配套设施建设。

2.3 坚持共享引导,培育消费者驾乘新能源汽车习惯

简析营改增对建筑施工企业财务和会计的影响及对策

诸葛伟堂 孔娅

山东沂蒙抽水蓄能有限公司

DOI:10.32629/ej.v2i6.276

[摘要] “营改增”是我国税务体制变革的重点内容,其对于产业结构调整与经济转型有着重要的战略意义。伴随营改增政策的深化落实,施工企业的财务会计工作面临着严峻的考验。为此,在日常财务会计工作中,必须顺应时势,紧抓机遇,这样才能充分发挥营改增的优势效能,提升企业的核心竞争力。基于此,本文围绕营改增政策对建筑施工企业财务会计工作的影响进行论述。

[关键词] 营改增; 建筑施工企业; 财务会计

建筑行业税务属于营业税范畴,由于其取法进项增值税抵扣,所以容易出现重复征税的问题。因此,大力推广营改增极为重要。下文就对营改增在建筑施工企业采取和会计中的影响进行分析探讨,并提出合理的优化措施。

1 建筑施工企业所面临的营改增政策背景

2011年,国家财政部与税务总局联合下发了营改增试行方案。自2012年年初起,率先对上海交通运输服务业实施营改增政策。直至2016年3月中旬,国务院正式下达了全国推行营改增政策的指令,并且将建筑业、房地产业与现代服务业等纳入其中。至此,增值税完全取代营业税,成为相关行业的主要税种。

2 营改增对建筑施工企业财务的影响

2.1 企业税负的影响

现阶段企业抵扣链条还不是十分完善,经常会面临税负压力大的情况,而通过营改增政策的落实,则能够很好的减轻企业税负压力,提高经济效益。营改增实施后,大部分企事业单位都符合一般纳税人的标准,即增值税税率从原有的11%降到10%,当销项税的税额大于无差别抵扣率时,税负减轻,企业税收压力下降。反之,税负将会增加,不利于企业发展。另外,在机械设备及材料的税负上,营改增政策也起到了较大作用。工程项目建设中,所需的材料及设备种类较多,且不同材料在税款抵消上也不尽相同,如钢材材料要使用13%的增值税发票,则能够抵扣建筑企业中的增值税,达到保证企业利润的效果。不过在分包工程的税款抵扣中,营改增政策却带来了不利影响。营改增政策落实前,企业需要支付3%左右的分包总额营业税,而在营改增落实后,人工费用被计算在增值税内,不可进行抵扣,如此就增加了企业的税负负担。

2.2 财务指标的影响

营改增对财务指标的影响体现在三方面:一是对资产负债率的影响

。建筑企业购买的原材料在从原定总额中扣除后,产生的资产在账面上不会体现增值额的相关情况,且不会超过营改增前的金融,但是在进项税额扣除后,固定资产的净额会明显降低,进而导致资产负债率增加,影响原有企业的资产结构。二是对收入和毛利的的影响。众所周知,增值税具有转嫁特点,会直接转嫁到建筑企业身上,在营改增后,小规模纳税热的利润会呈现明显上升趋势,但是建筑企业因为没有做好增值税抵扣工作,导致增值税转嫁,企业税负压力增大,而企业为了提升进项税额,则往往会采用购买固定资产的方式来实现。三是对资产价值及折旧费的影响。营改增后,建筑企业固定资产价值可采用9%左右的进项税额抵扣标准完成抵扣,设备价值降低了十四个百分点,固定资产折旧总额相应减少。

2.3 财务稽核的影响

营改增在建筑企业落实后,进项税额抵扣发生了改变,这时需要财务极差对相关税额费用实行严格审查,以免增加建筑企业的税负压力。首先,明确企业收入与支出的差额及营改增后的税率情况,并将其与营改增前的税负情况进行对比分析,掌握前后情况。其次,在营改增后,建筑企业中机械设备成本、材料库存成本都被加入到固定资产内,财务稽核人员需要结合年末总收入、材料及设备成本、人工成本等数据实行税负计算,实现进项税额的抵扣,降低企业税负成本。

2.4 营改增对建筑施工企业会计的影响

(1) 会计确认的影响

会计确认就是在会计工作开展中,按照规定标准要求,对涉及到的会计科目和会计要素实行合理规划,并做好项目记录的工作。营改增前,除了基本工作外,还将营业税金及附加、应交税费及应交营业税等加入到会计工作中,而营改增后,相应工作科目明显增多。主要涵盖的内容有:转出未缴增值税、营改增抵减的销项税额、减免税款、已交税金、进项税额、出口抵减内销产品应纳税额、销项税额、出口退税、转出多交增值税、进项

网络时代,流量就是经济,流量就是收益。发展新能源汽车不能局限于传统汽车投入和产出模式,必须坚持共享经济理念,加大支持分时租赁和共享汽车等商业模式创新,推动企业向产品、服务、充电、运营等多环节组合的新型商业模式转变,提高经济效益。当前,我市要形成新能源汽车的产业集聚效应,必须培育产业自身的消费群体,同时克服消费者对新能源汽车驾乘不便的疑虑。因此,借助于“共享单车”等经济模式,加大现有分时租赁服务体系建设,在未来的城市道路规划建设中,由政府统筹智能共享汽车出行与步行、自行车等其他出行群体需求,通过重新分配路权,将释放的私人驾乘空间反哺共享出行空间。本市有条件的辖区可以探索选取在出行人员密集地区轨道交通站点周边局部地区建设“职能出行廊道”示范区。该区域内部仅允许轨道、步行、智能共享汽车、公交等绿色共享方式

出行和慢行交通方式进入,非共享出行方式需要在示范区以外进行必要的换乘。这样的示范区不仅可以加大共享汽车投放力度,从而促进我市新能源汽车的生产、销售,同时也能够养成消费者绿色出行方式,为新能源汽车产业取得长足发展奠定坚实基础。

[参考文献]

- [1]胡晓晓.新能源汽车技术发展的机遇与发展趋向探析[J].汽车实用技术,2019,(18):22-24.
- [2]韩颖.中国新能源汽车产业发展中存在的问题及对策分析[J].南方农机,2018,49(22):166.
- [3]刘运芹.中国新能源汽车发展的现状、问题与对策[J].对外经贸实务,2016,(11):31-33.