

► 国家税务总局政策法规司 编

中国税收政策 前沿问题研究

Frontier Tax Policy Study in China (第七辑)

税收政策优化与完善问题的研究

运用税收政策促进区域协调发展问题的研究

新兴热点经济活动税收政策问题的研究

重要行业税收政策的优化与完善问题的研究

 中国税务出版社

(第七辑)

中国税收政策 前沿问题研究

► 国家税务总局政策法规司 编

中国税务出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国税收政策前沿问题研究. 第7辑/国家税务总局
政策法规司编. --北京: 中国税务出版社, 2012. 7
ISBN 978-7-80235-819-5

I. ①中… II. ①国… III. ①税收政策-中国-文集
IV. ①F812.422-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 147909 号

版权所有·侵权必究

书 名: 中国税收政策前沿问题研究 (第七辑)

作 者: 国家税务总局政策法规司 编

特约编辑: 马丽萍

责任编辑: 刘淑民

责任校对: 于 玲

技术设计: 刘冬珂

出版发行: **中国税务出版社**

北京市西城区木樨地北里甲 11 号 (国宏大厦 B 座)

邮编: 100038

http: //www. taxation. cn

E-mail: swcb@taxation. cn

发行中心电话: (010) 63908889/90/91

邮购直销电话: (010) 63908837 传真: (010) 63908835

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京天宇星印刷厂

规 格: 880×1230 毫米 1/32

印 张: 8.75

字 数: 233000 字

版 次: 2012 年 8 月第 1 版 2012 年 8 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-80235-819-5

定 价: 40.00 元

如有印装错误 本社负责调换

《中国税收政策前沿问题研究(第七辑)》

编 委 会

主 任：李三江

副 主 任：丛 明 李万甫 杨宏建 谭 珩 郭晓霭

执 行 编 委：谭 珩 丛 明 孙 群 刘尊涛

编委会成员：(以姓氏笔画为序)

丁 毅	丁慧颖	王世宇	牛军栋	王 睿
丛 明	刘 宁	刘 伟	刘 宜	刘尊涛
孙岩岩	孙洪芳	孙 群	李三江	李万甫
李 莉	张学瑞	张怡泓	张洪建	杜登涛
杨宏建	杨金亮	杨省庭	陈 征	林 麟
赵婷婷	段志伟	郭晓霭	郭瑾文	傅红伟
傅 靖	谭 珩	潘 虹		

前 言

为促进税收职能作用更好地发挥,进一步完善税收制度和税收政策,国家税务总局政策法规司近年来一直坚持组织全国税务系统政策法规部门就税制改革有关重点、热点、难点问题进行研究,选取兼备理论性和实用性的研究成果,集结成《中国税收政策前沿问题研究》系列丛书。自2002年以来,该丛书已出版了六辑,现与读者见面的是本系列丛书的第七辑。

本辑《中国税收政策前沿问题研究》所收录的研究成果,在课题选取上,坚持以科学发展观为指导,紧扣我国宏观形势发展变化的阶段性特征,密切结合国民经济和社会发展战略性目标,深入探索税收在加快转变经济发展方式、调整经济结构、全面建设小康社会中的积极作用。研究内容主要侧重以下几个方面:一是税收政策优化与完善问题的研究,如《税基结构优化研究——基于劳动、资本和消费课税结构的视角》课题、《我国出口退税立法改革的现状分析及政策建议》课题;二是运用税收政策促进区域协调发展问题的研究,如《区域税收优惠政策取向研究》;三是通过完善税收政策优化国民收入分配格局问题的研究,如《促进国

民收入分配格局优化的税收对策研究》；四是新兴热点经济活动的税收政策问题的研究，如《现代物流业税收政策研究》课题、《融资租赁税收政策研究》课题、《对软件和信息服务外包业税收政策的分析与研究》课题；五是重要行业税收政策的优化与完善问题的研究，如《汽车业税制整合研究》课题、《我国风电产业发展的现状分析及政策建议》课题。

本辑于2011年12月定稿，在定稿之后至本书出版之前，有些税制或政策发生了新的调整，或者研究成果中的建议已被采纳。在此特向读者说明，并敬请加以留意。

《中国税收政策前沿问题研究》（第七辑）凝聚了全国税务系统政策法规部门同志们的辛勤劳动。国家税务总局政策法规司在直接承担大部分课题研究的同时，对其他由天津市国家税务局、山西省国家税务局、内蒙古国家税务局、上海市国家税务局、山东省国家税务局、四川省国家税务局、大连市国家税务局牵头承办的研究课题进行指导、修改、定稿。现集结研究报告出版成册，一方面希望将我们的研究成果供各位读者检阅，另一方面希望能为从事税收研究的工作人员及关心我国税收改革与发展的热心人士提供参考，为共同推进我国税收制度的改革与完善献智献策。

由于时间仓促和水平所限，书中疏漏难免，恳请读者批评指正。

国家税务总局政策法规司

2012年6月

目录

现代物流业税收政策研究

..... 《现代物流业税收政策研究》课题组 [1]

税基结构优化研究

——基于劳动、资本和消费课税结构的视角

..... 《税基结构优化研究》课题组 [44]

融资租赁税收政策研究

..... 《融资租赁税收政策研究》课题组 [110]

区域税收优惠政策取向研究

..... 《区域税收优惠政策取向研究》课题组 [138]

汽车业税制整合研究

..... 《汽车业税制整合研究》课题组 [162]

促进国民收入分配格局优化的税收对策研究

..... 《促进国民收入分配格局优化的税收对策研究》课题组 [202]

我国风电产业发展的现状分析及政策建议

..... 《我国风电产业发展的现状分析及政策建议》课题组 [225]

我国出口退税立法改革的现状分析及政策建议

..... 《出口退税立法改革》课题组 [243]

对软件和信息服务外包业税收政策的分析与研究

..... 刘树桢 郭 聪 [264]

现代物流业税收政策研究^①

《现代物流业税收政策研究》课题组

【摘要】 现代物流业是一个新兴的复合型产业,是现代服务业的重要组成部分。国家“十大产业调整振兴规划”提出“我国必须加快发展现代物流业,建立现代物流服务体系,以物流服务促进其他产业发展”的要求;《中央关于制定第十二个五年规划的建议》明确指出,要加快发展服务业,加快财税体制改革,积极构建有利于转变经济发展方式的财税体制。从物流业税制来看,目前,物流业的利润率水平偏低,但其承担的税收负担水平却不低,这不利于物流业的健康发展。解决好物流业存在的税收问题,完善税收政策,加强税收管理和服务,这不仅对增强物流业竞争力和形成物流业良好的发展环境具有重要意义,同时也对我国经济发展方式转型、经济结构调整和经济增长产生积极的影响。本课题通过分析我国物流业的发展现状及其在国民经济发展中的作用,比较国内外物流业发展的差异,分析物流业现行税收政策存在的问题,探讨现代物流业与国民经济发展的互动关系,研究现代物流业税制改革的必要性;借鉴世界发达国家物流业的税收政策,概括了优化我国物流业税收政策的指导思想、目标,提出了促进物流

^① 本课题由国家税务总局布置。课题报告初稿完成于2011年6月,2011年11月修改定稿。指导单位为国家税务总局政策法规司,牵头单位为江苏省国家税务局,参与单位为浙江、山东省国家税务局,深圳市国家税务局、地方税务局,浙江、山东省地方税务局;课题组组长:丛明、谭珩;联系人:陈征;课题组成员:姜跃生、冯一江、殷洪君、王晓旭、何晓华、葛菲菲、侯昭华、李秀珍、陈新年、薛茂云、钱延仙、戴德颐、马小勇、王生根;执笔人:钱延仙、戴德颐、王晓旭、葛菲菲。本课题仅代表本课题组的观点,不代表任何机构观点。

业发展的税制改革建议。

【关键词】 物流 税收 制度 研究

前 言

现代物流业是一个新兴的复合型产业,是现代服务业的重要组成部分。现代物流业作为新兴的生产性服务业,在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用,日益成为推动经济发展的加速器。虽然,我国物流业表现出良好的发展势头,但从总体来看,组织化、社会化和信息化程度低,技术装备水平差,在节能减排方面还有待改进,影响了经济增长的速度,制约了国民经济效益的提高。为此,国家出台了包含物流业在内的“十大产业调整振兴规划”,提出“我国必须加快发展现代物流业,建立现代物流服务体系,以物流服务促进其他产业发展”的要求。

《中央关于制定第十二个五年规划的建议》明确指出,要加快发展服务业,加快财税体制改革,积极构建有利于转变经济发展方式的财税体制。解决好物流业存在的税收问题,完善税收政策,加强税收管理和服务,这不仅对增强物流业竞争力和形成物流业良好的发展环境具有重要意义,同时也对我国经济发展方式转型、经济结构调整和经济增长产生积极的影响。通过调查和研究,大部分物流企业面临的困难很多,经营压力很大,尽管造成这种困难的原因很多,但税收负担是一个不可忽视的重要因素。因此,从税收管理角度而言,完善现代物流业的税收制度非常有必要。

第1章 现代物流业与国民经济

1.1 现代物流业概述

1.1.1 物流业界定

物流是个具有分散特征的产业,很难清晰地划分出边界。一般是

指物流资源产业化而形成的一种复合型或聚合型产业,即以物流活动或各种物流支援活动为经营内容的营利性事业。国家发展与改革委员会先后发布了有关组织实施社会物流统计核算与报表制度的通知,对从事社会物流活动涉及的相关行业进行了罗列。

物流企业是指至少从事运输(含运输代理、货物快递)或仓储一种经营业务,并能够按照客户物流需求对运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送等基本功能进行组织和管理,具有与自身业务相适应的信息管理系统,实行独立核算、独立承担民事责任的经济组织(《物流企业分类与评估指标》(GB/T 19680—2005))。

1.1.2 现代物流业的特点

现代物流与现代化社会大生产紧密联系在一起,体现了现代企业经营和社会经济发展的需要,广泛采用了代表着当今生产力发展水平的管理技术、工程技术以及信息技术,具有信息化、现代化、社会化、专业化、一体化、网络化等特点。从功能上分,现代物流业分为运输业、仓储(含配送)业、货代业、邮政业(含快递)、信息业及其他。现代物流业是多种功能的组合。

1.1.3 现代物流业发展现状和趋势

(1) 国内物流业发展现状

① 发展速度与规模。2008年,全国社会物流总额达89.9万亿元,比2000年增长4.2倍,年均增长23%;物流业实现增加值2.0万亿元,比2000年增长1.9倍,年均增长14%;社会物流总费用54542亿元,比2000年增长1.8倍;物流业固定资产投资17508亿元,比2000年增长3.9倍(见图1-1)。

社会物流总费用占GDP比例持续下降,从2000年的19.4%降低到2008年的18.1%;每单位GDP的物流需求系数不断增长,从2000年的1.7增加到2008年的3.0。2008年,物流业增加值占全部服务业增加值的比重为16.5%,占GDP的比重为6.6%。

2010年前三季度,我国社会物流总费用达48182亿元,物流业增加值为19007亿元,社会物流总额915249亿元,物流相关行业固定资产投资20444亿元。2010年前三季度物流总费用与GDP的比率为

17.9%。物流业增加值占 GDP 的 7.1%,占第三产业增加值的 16.7% (见表 1-1)。

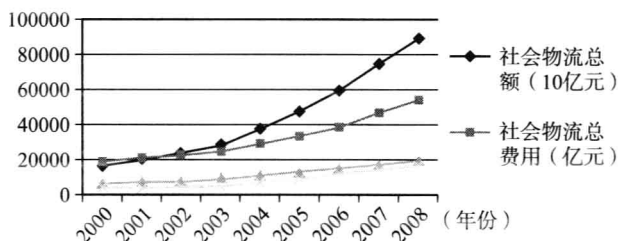


图 1-1 2000~2008 年我国物流业发展趋势(总量)

资料来源:《2009 中国第三产业统计年鉴》,中华人民共和国统计局编,中国统计出版社,2009 年 12 月第一版。

表 1-1 2010 年前三季度我国主要物流数据 单位:亿元,%

项目	绝对值	同比增长
一、社会物流总费用	48182	14.90
二、物流业增加值	19007	14.60
三、社会物流总额	915249	16.80
四、物流相关行业固定资产投资	20444	23.20

资料来源:《2010 年前三季度物流运行形势分析》,物流与采购联合会、中国物流信息中心,网址:<http://www.chinawuliu.com>。

2010 年前三季度运输费用占社会物流总费用的比重为 52.9%,比 2000 年提高 0.5 个百分点;保管费用占社会物流总费用的 34.7%,比 2000 年提高 3.6 个百分点;管理费用占社会物流总费用的 12.4%,比 2000 年降低 4.2 个百分点(见图 1-2)。

② 经营方式和模式。国内物流企业的经营方式主要有三种类型:一是以零担专线运输和零星仓储服务为主,这类物流企业数量众多,规模较小、实力较弱,竞争非常激烈;二是以提供部分综合物流业务为主,这类物流企业具有一定的集约化、网络化运输与仓储优势;三是以

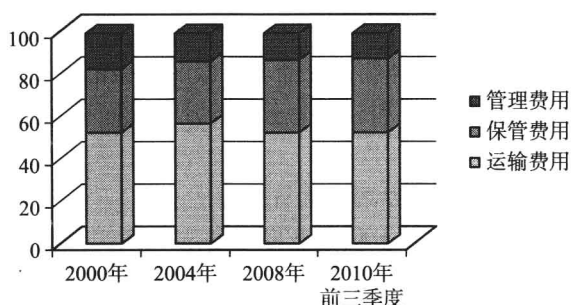


图 1-2 我国社会物流总费用构成情况

资料来源:《2010 年前三季度物流运行形势分析》,物流与采购联合会、中国物流信息中心,网址:<http://www.chinawuliu.com>。

提供供应链管理的一体化物流服务为主,这类企业数量少,发展水平高,能最大限度地发挥网络化、集约化、规模化的优势。

国内物流企业运作模式目前仍是以自营物流为主,但外包物流服务(即第三方物流服务)逐渐被社会认可,正在快速发展。

③ 空间布局和市场格局。物流业的发展与地区的经济水平紧密相关。在经济发达的长三角、珠三角和环渤海地区,物流业的发展水平较高,而欠发达的中西部地区则发展水平较低。以物流园区发展为例,我国物流园区发展呈现出明显的区域差别。东部沿海地区的物流园区总量为 260 个,占全国总量的 54.7%,而且运营效果相对较好(见图 1-3)。

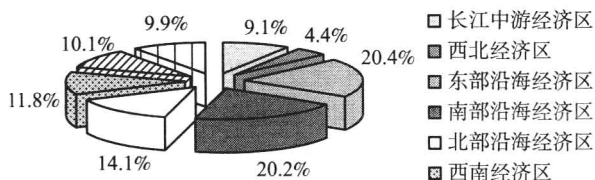


图 1-3 全国物流园区(基地)地域分布图

资料来源:中国物流与采购联合会《第二次全国物流园区(基地)调查报告》。

需求的差异性、多样性,使高端物流服务和低端物流服务在市场

格局上并存。高端物流市场以现代信息技术和物流技术为支撑,提供具有专业化、综合化的整体物流服务。而低端物流市场则主要从事较为单一的仓储、运输、配送和装卸搬运等传统物流服务,各个物流环节分散,增值能力低。

(2) 发达国家物流业发展现状与趋势

①美国。美国是世界上物流业发展的头号强国。根据 Datamonitor 的统计,美国 2007 年占全球物流市场总额的 35.2%,位居首位。2006 年全球第三方物流市场规模为 3910 亿美元,美国为 1136 亿美元,占全球总份额的 29%。从 2001 年开始,美国物流成本占 GDP 的份额一直低于 10% 的水平(见图 1-4)。

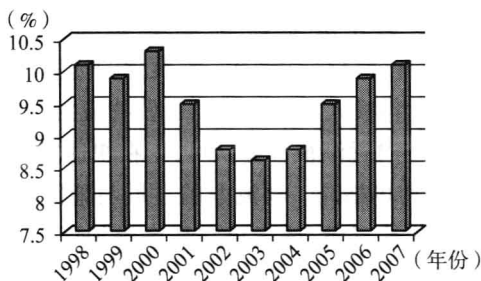


图 1-4 1998 ~ 2007 年美国物流费用占 GDP 比例

资料来源: CSCMP: 19th Annual State of Logistics Report.

②欧洲。欧洲现代物流业发展水平位居世界前列。根据 Datamonitor 的统计,2007 年欧洲占全球物流市场份额的 30.9%,仅次于美国;而在 Armstrong & Associates 统计的 2006 年全球第三方物流市场中,欧洲占据 35.55%,超过美国。在世界银行 2009 年发布的全球物流业竞争力排名榜上,欧洲多国位居前列,其中德国居首,荷兰、瑞典、奥地利、瑞士、英国均居前十位。

③新加坡。新加坡是亚太地区领先的物流和供应链管理中心,物流与供应链相关产业已成为新加坡经济的重要核心。2007 年,物流与供应链生产总值占新加坡国内生产总值的 9.4%,就业人数达 18 万

人,物流业增速持续高于其 GDP 的增幅。2006 年和 2007 年,新加坡连续蝉联全球物流业竞争力榜首,全球前 25 个国际物流企业中,有 17 家将新加坡作为亚洲营运中心,其中 10 家将亚洲总部设在新加坡。

发达国家物流业发展从总体上看,呈现出如下趋势:

① 物流企业向集约化、协同化、全球化方向发展,物流企业兼并与合作频繁,物流园区日益增多。信息技术的高速发展,为物流资源的整合提供了技术平台,提高了物流效率。

② 专业物流形成规模,第三方物流服务是主流,注重整体化的物流管理。

③ 物流技术高速发展,物流管理水平不断提高。在以信息技术为核心的基础上,运输、装卸、配送、库存、包装、仓储等专业技术和装备水平全方位发展,物流业已经成为高新技术应用广泛的行业。

④ 注重利益相关者权益,增加物流服务价值。现代物流服务不仅仅提供运输、仓储等传统的服务功能,还不断拓展服务范围,为客户提供从订单开始的一揽子服务计划。物流企业在为客户带来更大价值的同时,也提高了自身的附加值率。

⑤ 注重环境保护,提倡绿色物流。保护环境,发展低碳经济已经成为全球的共识。物流业的发展也正积极响应绿色环保的要求,从提高物流资源实用效率的角度,来降低能耗、减少污染。

1.1.4 国内外现代物流业发展比较

(1) 发展总量比较

从 2007 年物流业增加值占当年 GDP 的比例来看(见表 1-2),物流业增加值占 GDP 比重最高的是新加坡,为 13.76%,其次是意大利,为 8.33%,各主要发达国家,包括印度尼西亚、马来西亚等发展中国家,物流业增加值占 GDP 的比重均超过 5%,一般高于 6%,而我国同期该值仅为 4.82%,是表中所有国家的最低水平。

(2) 发展质量比较

第一,物流总费用占 GDP 的比率高。美国 2007 年社会物流成本占 GDP 的比例为 10.1%,一般都在 10% 以内,而 2010 年前三季度中国的这一比值为 17.9%。

表 1-2 2007 年我国与主要国家物流业对比情况 单位: %

指标 国家	物流业增加值 占 GDP 比重	指标 国家	物流业增加值 占 GDP 比重
美国	5.96	韩国	6.05
日本	6.44	印度尼西亚	6.69
德国	5.83	马来西亚	6.59
荷兰	6.96	意大利	8.33
新加坡	13.76	中国	4.82

资料来源:根据《2009 中国第三产业统计年鉴》相关数据计算所得,国家统计局编,中国统计出版社出版;由于缺乏物流业的统计数据,这里用交通运输业、仓储业和邮政业的数据来代替物流业,后述同。

第二,库存比率大。中国历年库存占当年 GDP 的 20% 左右,发达国家一般在 3% 左右。高库存必然带来资金慢周转,从而降低市场竞争力。

第三,专业化物流企业少且规模小,服务水平低。中国专业化物流服务的比重较低,多数仍停留在提供单一的物流功能服务上,效率低,能耗大。2006 年我国上市的 26 家物流公司总上市资产 150 亿元,而美国仅一家物流公司的上市资产就超过 200 多亿元。

第四,物流基础设施落后。中国铁路网密度仅为美国、俄罗斯的 1/3,公路网密度不足美国、印度的 1/5。

1.2 现代物流业与国民经济的互动关系

物流业产业链长,吸纳就业人数多,与其他行业联系密切,不仅是重要的服务产业,而且是国民经济的基础产业。

1.2.1 对国民经济贡献大

物流业是国民经济的重要产业,也是新的经济增长点,覆盖面广,几乎与所有产业和行业都发生密切联系。2008 年,全国社会物流总额 898953 亿元,同比增长 19.5%;全国物流业增加值 19965 亿元,同比增长 15.4%;占服务业增加值的 16.5%,占 GDP 比例为 6.6%;全国物流

费用为 5.45 万亿元,占 GDP 的 18.1%,如果这一比率降到 10%,则可节约 2.4 万亿元的物流成本,即多产生 2.4 万亿元的利润,理论上讲所得税增加 0.6 万亿元。截至 2007 年底,我国经工商登记注册的物流企业已超过 5.2 万家,物流业从业人员达到 1676 万人,占第三产业总就业人数的 6.5% 以上(见表 1-3)。

表 1-3

2008 年我国物流业概况

单位:亿元, %

项 目	绝对值	同比增长
社会物流总额	898953	19.50
物流业增加值	19965	15.40
社会物流总费用	54542	16.20
其中:运输费用	28669	占比 52.60
保管费用	18928	占比 34.70
管理费用	6945	占比 12.70

资料来源:《2008 年中国物流业发展报告》。

1.2.2 与产业和行业的关联性强

(1) 与三次产业的关联性

① 产业结构分析。物流业是中间需求率较高的部门,也是国民经济发展的基础部门。中间投入率越高的部门,对上游产业的直接带动能力就越强。表 1-4 是 2007 年我国物流业与三次产业的中间需求率和中间投入率对比表。

表 1-4

2007 年我国各产业中间需求率与中间投入率

单位: %

产业 \ 系数	中间需求率	中间投入率
第一产业	70.24	41.38
第二产业	73.28	76.71
第三产业(不含物流)	43.82	45.04
物流业	77.46	53.80

资料来源:根据《2007 年中国投入产出表》计算所得,国家统计局国民经济核算司编,中国统计出版社出版。

由表 1-4 数据可见,2007 年我国物流业中间需求率为 77.46%,高于第一产业和第二产业的平均水平,说明物流业属于为国民经济提供中间需求服务的部门,是典型的生产性服务业。而同期物流业的中间投入率为 53.80%,高于第一产业和第三产业的平均水平,但低于第二产业。说明物流业比第二产业的附加值要高,在对上游产业的带动作用上,物流业要超过第一和第三产业。

② 产业关联分析。表 1-5 的数据显示,物流业对第二产业的直接消耗系数最高,对第一产业的直接消耗系数最低。表明物流业对第二产业的拉动能力最大,其次是第三产业。

表 1-5 2007 年中国物流业与三次产业的直接消耗系数

产业 产业	第一产业	第二产业	第三产业 (不含物流)	物流业
第一产业	0.1407	0.0431	0.0136	0.0117
第二产业	0.2098	0.6316	0.2324	0.3403
第三产业(不含物流)	0.0470	0.0640	0.1693	0.1162
物流业	0.0163	0.0285	0.0351	0.0698

资料来源:根据《2007 年中国投入产出表》计算所得,国家统计局国民经济核算司编,中国统计出版社出版。

③ 产业波及效果分析。一般认为,完全影响力系数较大的部门对国民经济具有前向牵引作用,是“龙头产业”;而完全感应度系数较大的部门对国民经济具有显著的后向推动作用,是国民经济的“基础产业”。从表 1-6 来看,物流业既是国民经济重要的“龙头产业”,又是关键的“基础产业”,地位突出。

(2) 与相关行业的关联性

① 行业结构分析。表 1-7 给出了 2007 年中间需求率和中间投入率最高和最低的 10 个行业。所有行业中间需求率和中间投入率的简单平均值为 0.6751。物流业中间需求率为 0.7721,中间投入率为 0.5387。物流业中间需求率大于全行业的平均值,说明物流业属于为