

广东地税调研报告·2012

主 编 王南健
副主编 杨楚潮



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS

广东地税调研报告·2012

主 编 王南健
副主编 杨楚潮



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

广东地税调研报告. 2012 / 王南健主编. —广州: 暨南大学出版社, 2013. 6
ISBN 978 - 7 - 5668 - 0512 - 6

I. ①广… II. ①王… III. ①地方税收—税收管理—调查报告—广东省—2012 IV. ①F812. 765. 042. 3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 044503 号

出版发行: 暨南大学出版社

地 址: 中国广州暨南大学

电 话: 总编室 (8620) 85221601

营销部 (8620) 85225284 85228291 85228292 (邮购)

传 真: (8620) 85221583 (办公室) 85223774 (营销部)

邮 编: 510630

网 址: <http://www.jnupress.com> <http://press.jnu.edu.cn>

排 版: 弓设计

印 刷: 佛山市浩文彩色印刷有限公司

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 16.125

字 数: 305 千

版 次: 2013 年 6 月第 1 版

印 次: 2013 年 6 月第 1 次

定 价: 39.80 元

(暨大版图书如有印装质量问题, 请与出版社总编室联系调换)

目 录

2011 年税收热点透视及其展望	广东地方税收科学研究所 (1)
增值税扩围对珠海市及横琴新区地方财税收入影响的探讨	珠海市横琴新区地税局课题组 (10)
小波神经网络在房地产行业稽查选案中的应用	谢沁华 (20)
广州市外籍人员税务管理税警合作实践与思考 ...	广州市地方税务局课题组 (30)
粤苏两省战略性新兴产业发展比较分析报告	广东省国税局、广东省地税局联合课题组 (38)
税收与 GDP 增长协调性分析 ——以广州为例	广州市地方税务局课题组 (50)
扶持实体经济发展的税收政策研究	广东省地方税收研究会课题组 (58)
阳江地税服务地方经济发展的实践与探索	阳江市地方税务局 (70)
运用新媒体 服务纳税人 ——关于广州地税政务微博运营的调研报告	广州市地方税务局课题组 (78)
从税收结构变化看广东产业转型升级	广东省地税局专题调研组 (86)
大企业税收管理：国内外经验与广东地税探索	广东省地税局大企业税收管理新模式探索课题组 (95)
发达国家个税综合征管模式的制度安排	广东省地税局科研所课题组 (104)
加强境内无住所外籍人员工资薪金个人所得税税收管理的思考	何燕云 李新民 陈铁坚 吴莹莹 (115)
关于促进我省文化产业发展的税收政策调研报告	广东省地税局文化产业税收政策课题组 (124)

推进我国税收征管模式再次转型升级的国际借鉴研究

——以广州地税税收征管改革实践为例

..... 广州市国际税收研究会课题组 (137)

促进现代服务业转型升级税收扶持政策的问题探讨

..... 广州市地方税务局课题组 (148)

社会管理与税收管理联动探析 广东省地方税收研究会课题组 (162)

从经济发展视角探析促进文化产业发展的税收政策导向

..... 李 静 李贤才 杨金昌 (171)

汕头地税推进税收征管改革的实践与探索

..... 汕头市地方税收研究会课题组 (180)

国外综合个人所得税制征管模式的比较分析

..... 广东省国际税收研究会课题组 (186)

广州个人出租屋税收管理及其优化的政策建议

..... 黄业生 黎 漓 李贤才 段 佳 (202)

广东税务营商环境情况调研报告 ... 广东省地税局税务营商环境课题组 (211)

广州地税服务社会管理创新的实践与思考

..... 广州市地方税收研究会课题组 (224)

银行涉税信息报告制度的经验与借鉴 广东省地税局课题组 (235)

促进文化产业发展的税收政策研究 肇庆市地方税务局课题组 (244)

后 记 (253)

2011年税收热点透视及其展望

广东地方税收科学研究所

内容提要：本文对2011年主要税收热点问题进行了简要回顾，如从车船税法草案意见征集、房产税试点改革到个人所得税改革，从“馒头税”、“房产加名税”、“月饼税”到“税负痛苦指数”、“增值税扩围”等，力求全面真实反映各阶层的主流观点。一方面，折射出人们越来越关注税收，体现了社会的文明进步；另一方面，反映出税收方面还存在一些根本性问题。从中可以看出，民主参与、公开透明、渐进改革已成为公民关注的新焦点，为我国税制改革提供了可借鉴的发展路径。

关键词：结构性减税 起征点 房产税 车船税 馒头税

2011年，从车船税法草案意见征集、房产税试点改革到个人所得税改革，从“馒头税”、“房产加名税”、“月饼税”到“税负痛苦指数”、“增值税扩围”等，税收热点话题此起彼伏，让人应接不暇。一方面，折射出人们越来越关注税收，体现了社会的文明进步；另一方面，反映出税收方面还存在一些根本性问题，这些问题值得我们思考、研究和改进。

一、突出重点，减字优先，结构性减税政策迈出新步伐

（一）力度前所未有的，结构性减税政策效应比较显著

2011年，可谓中国的“减税年”，政府频频在税收减负方面做实事、发大力，得到了社会各界的广泛好评。主要体现在三个方面：

1. 大力减轻中低收入群体个人所得税税负

2011年9月开始实施的个人所得税法规定，个人所得税费用扣除额由2 000元上调至3 500元，这将使全国约6 000万工薪阶层免交个税；税级距减少到7个，月工资收入3.86万元以下群体的适用税率明显降低，预计全国个税收入全年减收1 600亿元。同时，扩大内需效果也很明显，9月实施减税，

10 月份社会消费增长超 17%，正如复旦大学经济学院副院长孙立坚所说，减征个人所得税无疑起到了撬动国内消费市场的作用。

2. 全面降低小微企业税收负担

11 月份，大幅上调增值税和营业税起征点，同时对金融机构与小型、微型企业签订的借款合同免征印花税，为小微企业增添了活力。

3. 推进减轻服务业税负改革

2012 年起在上海市交通运输业和部分现代服务业开展营业税改征增值税试点，并在现行增值税 17% 标准税率和 13% 低税率的基础上，新增 11% 和 6% 两档低税率。据测算，大部分试点企业的税负会下降或基本持平。

（二）增减结合，保持宏观税负水平稳定，是实施结构性减税政策的主基调

有学者指出，近年来，我国财政收入连续实现 20% 以上的增长，2011 年财政收入规模将突破 10 万亿元，我国完全有实力进行大规模减税，并且大规模减税是扩大内需又好又快的重要政策手段。中国人民大学教授陈共则认为，中国当前财政收入规模的总水平不是过高，而是基本适度，预算内收入规模还存在适度提高的必要和余地。在地方政府债务沉重、对税收依赖性不断增强的背景下，大规模减税不太可能，更何况我国还有两次实行以增加政府支出为主的积极财政政策取得显著成效的经历佐证。因此，不宜大幅减税，而应扩大财政支出、优化支出结构。国务院发展研究中心研究员倪红日则认为，当前的现实选择是，控制税收年度增速，稳定税收比重，稳定政府收入比重。在稳定税负的同时，调整税收结构，并根据短期变化作出适时微调。

（三）更加突出民生，更加注重公平，是实施结构性减税政策的主旋律

全国政协委员蔡继明表示，有三个指标显示我国“结构性减税”时机已经到来：一是近年来居民收入增长速度慢于财政收入增长速度；二是居民收入在国民收入中占比逐年下降，而政府收入占比逐年上升；三是居民消费对 GDP 的贡献率逐年下降。多位学者表示认同并强调，结构性减税必须注意缩减不同组织、不同个体之间的税负水平差异，切实降低居民实际税负，理顺宏观收入分配格局。提高直接税在总税收收入中的比例，逐步改变以间接税为主的税收体系，合理调节直接税与间接税的比例，向“双主体”税收体系转变。对日常必需消费品、民生环节的消费品推行更低税率政策，而对奢侈品实施加税策略，减少原先不合理的重复计税，推动政府让利企业，间接提高职工收入，充分体现税收政策对民生的基本体恤。在具体落实上，有的网友建议大幅提高增

值税起征点，有效减轻企业税负，为小微企业、个体户助力；也有网友建议再次上调个人所得税起征点、取消利息税，直接助力居民收入增长。有专家指出，不仅要关注税收负担，还要注意减轻税外负担，调整宏观税负水平，在确保政府规范性收入、取消体制外收入、减轻纳税人税外负担、扩大预算管理范围的基础上，适当提高宏观税负水平，不失为较佳的路径选择。

二、个人所得税改革靶心不是免征额^①，而是税制优化

2011年的个人所得税法修改，受到学界及公众的极大关注，修正案（草案）公开征集意见活动就收到了23万余条意见，创人大单项立法征求意见数之最。

（一）一味提高个税免征额，受益的可能只是少数群体

虽然个人所得税修正案最终把免征额由2000元提高至3500元，工薪收入者的纳税面由目前的28%下降到7.7%，纳税人数由约8400万人减至约2400万人，但大多数人对此仍不满意。他们认为，相较于物价水平，3500元的免征额仍显偏低，建议将之提升至5000元甚至10000元。部分全国人大代表、全国政协委员对此也表示赞同，并呼吁免征额的调整要体现前瞻性，要充分考虑物价变化、地区人均收入水平等因素，免征额增速应与国民经济增速同步，并尽快建立免征额自动调整常态机制。而有专家则指出，个税免征额调得越高，受益的人变得越少。目前全国只有3%的公民缴纳个税，把免征额提高到5000元甚至10000元，充其量只是代表全国3%的公民的利益。学者刘植荣则认为，如果按照国际标准计算，我国的个税免征额不是偏低，而是偏高。2008年，29个工业化国家个税（家庭年收入）“起征点”是人均GDP的17%。而我国即使按照2000元的免征额推算，双职工家庭的免征额是人均GDP的2倍多。同时，免征额过高会弱化公民纳税意识的培养，侵蚀税收公平度。因此，在调整免征额时要慎之又慎，不要为时评、人大代表言论所左右。还有学者指出，目前提高的免征额相当于只给5%的人增加工资，而95%的劳动者不仅没有任何受益，反而会因收入分配差距扩大导致生活水平相对下降。基于此，有专家建议，不妨转换思路，不要在免征额上纠缠，借鉴最低消费概

^① 目前有很多媒体乃至学者在进行个人工资、薪金所得税政策评论时将“免征额”、“费用扣除标准”和“起征点”这三个词混用。规范地说，历次调高的个人所得税“费用扣除标准”，指的就是“免征额”，是对减去扣除费用标准后的个人收入征税，而不应说为“起征点”。简而言之，起征点是全额征税的概念，免征额是超额征税的概念。因此，这里将被引述者所说的“起征点”统一改为“免征额”。

念，合理确定两个最低纳税额，使所有的中等及中等收入以下纳税群体每月只需按此定额缴纳个税。

（二）推进制度改革与配套，是强化个人所得税收入分配调节职能的前提和基础

近年来，低收入群体个税负担有所减轻，高收入群体缴纳的个税比重有所提高，个税收入比重也缓慢上升。个人所得税形成了以调节收入分配为主、兼具筹集财政收入职能的格局。但这仍然得不到多数公民的认同，他们甚至认为个税正沦为“杀贫不劫富”的工具。有专家解释道，这都是个税分类税制惹的祸。只对工薪劳动报酬高速累进，而不对其他收入综合纳税，加上个税只调财富增量不调财富存量的局限性，反而拉大了我国居民收入和财富的差距。也有专家把主要原因归咎于个人所得税规模过小，仅占全国同期税收总收入的7%左右，极大地影响了个税调节作用的发挥；次要原因为税收征管能力不足、涉税信息不全面。有专家建议，一方面，增进个税制度本身的公平性。稳步推进分类税制向综合与分类相结合税制转变，对于勤劳所得适用低税率，对于资本所得和一次性偶然所得适用高税率，对逃税行为实行高额罚款，强制提高税法遵从度，并逐步过渡到以家庭为单位征收个税的模式。另一方面，不断完善高收入群体个税税源监测体系，以高收入群体个税的增收来实现个税收入规模的壮大、个税比重的提升，从而进一步提升个税的整体调控效率。

三、试点推进，新房产税时代渐行渐近

（一）房产税全面开征是大势所趋

绝大多数学者赞同，不管是从理论基础、国际经验上看，还是从经济形势、征收实践上看，在我国全面开征房产税已经是大势所趋。

1. 具有成熟的理论基础

房产产权人不但享用着当地政府提供的交通、道路、环境以及治理空气污染等公共服务，还搭便车分享着城市发展带来的房地产升值机会。同时，对产权人普遍征收房产持有税是国际惯例。房产税本身符合市场经济的内在要求，是发挥市场化调节手段基本而重要的工具。

2. 房产税全面开征的政策信号愈发强烈

从2003年开始到2011年年底的经济工作会议，中央多次明确提出，进一步研究推进房地产税改革，完善财产税制度，条件具备时对不动产开征统一规范的物业税。

3. 有利于优化税收结构

房产税作为一种直接税种，有利于推动由“间接税为主”模式向“直接税为主”模式转变，帮助降低中低收入阶层税负，在税收调节收入分配上发挥更为积极的作用。

4. 有利于促进经济转型升级

全面开征房产税将推动房产税收由流转环节向持有环节转变，一方面有利于提高房地产资源的利用效率；另一方面有助于提升地方政府财政能力，降低对土地财政的依赖，为经济转型增添空间和动力。

5. 具有较为丰富的房产税征收基础

西南政法大学副校长刘俊表示，从1950年开征房产税到1984年的恢复征收，虽几经政策更迭，但我国在房产税的法律基础、征收环境、征管水平等方面已积累了较为丰富的经验。

（二）渐进式推进，是房产税改革顺利实施的关键

一些专家和业内人士表示，随着我国住房市场化进程不断加快，私有住房越来越多，开征房产税的时机已经成熟。同时，他们也承认，目前全面开征房产税还有不少难题需要破解，既有法律法规协调性、税基税率设计等制度性问题，又有房产价值评估、信息获取等技术性问题，还将对政府征税和用税的公平性与透明度都提出更直接更高的挑战。基于这些因素，他们普遍认为，房产税从试点到全面开征的过程应稳扎稳打，在节奏上“宜缓不宜急”，先在部分城市试点，然后逐步完善推广；在实施细则上是“宜粗不宜细”，便于实际操作，降低征税成本；在征收面上是“宜富不宜穷”，保障普通老百姓乃至中产阶级的利益。复旦大学教授尹伯成建议，要把改革的力度、发展的速度和社会可承受度结合起来。首先确保沪渝两地的试点工作顺利推进，以试点的成功营造政策预期，让公众做好心理准备。在这个基础上，改革可逐渐从增量房到存量房、从高档住宅向普通住宅、从试点城市向全国各地推进。

（三）房产税开征有助于调控房价，但不应抱过高期望

学者郝伟强调，房产税征收只是诸多调控房地产市场的手段之一，房产税有利于抑制过旺需求、促进供需关系平衡，直接或间接地影响房价，有利于对房地产市场的调控。知名媒体人士童大焕则认为，与历史上几乎所有增加房屋持有和交易环节税费的结果一样，持有税费的增加最终将以房租、房价的形式转嫁给买方或承租方，房产税只会推高房价。在分析房产税调节效果不佳的原因时，财政部财科所副所长刘尚希强调，房产税改革思路影响了房产税的房价调控效果，把房产税打造成为地方主体税种、地方政府财政收入来源的设想，

弱化了其调控房价职能的发挥。有学者则指出，房产税的小税种特征决定了其难以在调控房价上发挥作用，世界各国的实践也证明了这一点。房产商任志强则指出，两地试点方案中的征税面过低、适用税率不过1%，不可能引发住房持有者抛售而导致房价下跌，不过1%的税率与年均高达10%以上的实际通货膨胀率相比，实在是小巫见大巫，现实决定了房产税试点不可能成功。还有专家指出，从试点实施方案可以发现，上海、重庆两地政府出台试点方案，完全是迫于政治经济形势需要，缺乏坚持政策持续性的决心，这种出于应急性的临时措施在政策制定初期就偏离了中央的政策目标预期——调节房价，房价抑制效果甚微也就见怪不怪了。对于上述质疑甚至怀疑，一些专家表示，房产税征收对房价的影响不可能立竿见影，不要对房价下跌抱有过高的期望。房产税改革的重要目的就是营造一种氛围，给房地产市场以明确的制度预期，让社会各阶层吃颗“定心丸”，以实现房价稳定。况且试点方案还需要时间检验、需要时间发酵来发挥效能。

四、明晰职能定位，结合实际推进车船税法科学化水平

2010年年底，全国人大常委会向社会公开征求对新车船税法草案意见，立刻引起了社会舆论的广泛关注，一个多月的时间里，共收到近10万条意见，为推动随后的草案修改工作起到了积极作用，为我国公众有序参与立法树立了新的范本。

（一）按汽车排量征收是现实最佳选择，但长远看按市场价值征收是改革方向

车船税由按数量征收转变为按排量征收，汽车排量越大，税额越高；排量越小，税额越低。这更加有利于发挥税收调节职能和消费导向作用，还承继了易操作、征管成本低的优点，是我国税制改革史上的重大进步。也有不少人士提出异议，认为按排量计税不能充分体现车船税的财产税性质，应该按照市场价值计税征收。印度的实践表明，按市场价值征收并不需要十分完善的财产评估体系作支撑，评估难、征收成本高只不过是一个漂亮的借口，是站不住脚的。多位财经学者则反驳道，相关数据证实，汽车排量与价值之间的相关度高达97%，排量大小完全能够体现车辆价值的高低，况且英、德、日等发达国家为我们提供了许多成功经验，按排量征收是我国当前的最佳现实选择。不过，他们也坦承，构建完善的全国车船销售信息系统，借鉴房产税原值减除一定比例的办法，是推进车船税按市场价值征收的可行方向。

（二）按排量征收可以发挥节能减排导向作用，但实际效果引争议

众多学者认为，车船税按排量分档征收，对节约能源、使用新能源的车船减征或者免征，对高能耗、高污染的车船提高单位税额，既可引导消费者选择节能、低排放汽车；又可鼓励小排量车的生产，促进我国汽车产业的结构调整和转型升级。有汽车专业人士则指出，排量并不是判断是否环保的唯一标准。很多先进技术的应用已经能使大排量汽车有效地降低有害物质的排放，而低档次小排量车的排放量反而比较大。同时，按排量征税没有考虑到车辆使用因素。车辆行驶里程多少，直接影响能源的消耗和排放。在此情况下，实施鼓励小排量和抑制大排量的车船税政策，很可能会出现与制度设计初衷相背离的现象，小排量的车辆迅速增加，名义上是减排，实际上是车辆多、拥挤而产生的碳排放量增加，进而降低经济增长效率。对此，财税专家表达了不同看法，节能减排仅是车船税的辅助职能，期待车船税这一税种实现节能减排责任和目标，既不现实，也不可能。目前，我们不妨借鉴欧洲部分国家的做法，扎实做好按排量征收工作，朝着按二氧化碳排量征收模式稳步推进，这才是我们应有的责任和精神所在。

（三）稳定税负水平，稳步推进车船税种结构优化整合

新车船税法在扩大征税范围的同时，对乘用车税负作了结构性调整，保证了整体税负水平的稳定。其中对近九成小排量乘用车减税或保持不变；对大排量乘用车增税。有人大代表指出，这次调整总体上会提高车船税税负水平，国家应考虑把增税与减费相结合，取消过桥费，逐步降低高速公路收费。否则，这次调整只不过是以环保的名义加税，只会进一步推高本已高企的税负水平。有专家甚至怀疑车船税存在的必要性，认为在车辆购买和使用环节已经征收了增值税、车辆购置税、燃油税，车船税属于重复设置、目标多元且交叉的税种，是制约车船税种结构优化的主要障碍，用燃油税整合取代车船税更能体现节能减排导向作用。财政部科研所所长贾康认为，不妨考虑双管齐下，相互协调，一方面发挥车船税的节能减排导向作用，另一方面加快燃油税整合车船税的步伐。

五、“馒头税”热炒事件，既标志着税感时代的来临，又凸显税收宣传任重道远

至2011年2月，济南市政协委员潘耀民已连续三年在济南市两会上提案

建议降低“馒头税”，这在物价飞涨的今天一石激起千层浪，引起了民众极大的关注甚至是许多中小企业主的共鸣，“一元馒头两毛税”的说法已经走红网络。

（一）妥善处理税感时代的涉税舆情，必须创新思维创新机制

正如“馒头税”的“发明人”济南市政协委员潘耀民接受采访时所说，“馒头税”其实是指对馒头生产企业征收的增值税，而并非是专门开征的“馒头税”。之所以会用“馒头税”来形容，无非是想引起公众和媒体的注意。幸好山东省国税局及时给予了详细而明确的解释，终把“馒头税”危机事件化解。有学者指出，事件表明，在税收万能论、税收原罪论两种倾向主导的今天，妥善处理好税感时代的涉税舆情，必须创新思维创新机制。著名税务专家郭伟则建议税务部门，一要用通俗易懂的语言解释和答复各种提案议案，正确引导社会舆论；二要尽快建立涉税提案议案工作机制，做到既把提案中的好意见建议吸纳到税务工作中，又高度重视提案回复这一重要税收宣传途径，把应该讲解清楚的问题解释清楚。

（二）构建税收常识普及机制，是增进税收认同感的重要途径

《新京报》调查数据显示，54.1%的受访者只是“偶有所闻”作为增值税一种的“馒头税”；近30%的受访者没听说过。超过1/3的受访者认为，社会不了解增值税，根源在于国家税收政策的透明度不够。据此，有专家认为，“馒头税”是社会对不透明税制的一个标签，暴露了我们“秘密征税”的秘密。如果这种状况不改善，即便不出现“馒头税”，也会出现“包子税”、“衣服税”等。为此，多位学者建议，从身边做起，借鉴西方国家的通行做法，在超市和商店的收银条上详细列明消费税等流转税的具体数额。从娃娃抓起，在中小学课本增设税收基本知识章节，在大学推行税收常识必修课，推行公民税权系统教育；从重点人群抓起，把税收知识作为人大代表、政协委员履职的培训内容，从根源上杜绝像“限制不纳税居民购车”之类雷人议案的提出，构建起全覆盖的税收常识普及网络。这样，才会有公众理解税收、支持税收的基础和前提，即便是纳税后感觉不是物有所值，公众也会坦然承受。

（三）坚持与时俱进、服务纳税人，是税制优化的努力方向

多位专家指出，“馒头税”热议事件，表面上看是公众期待减轻税收负担引发的，其实是我国税收制度不透明、不健全造成的。长期以条例形式征收、其他改革的不到位、经济发展的不协调加剧了人们对税收制度与体系的质疑和偏见。这种认知倾向和偏见，需要我们认真对待和审视。根据经济形势和企业

生产方式的不断变化，与时俱进地完善税收制度体系，适时修改和审视各项征管细则。而最为关键的是，在税制设计中应更多地考虑公众感受，掂量税负民众能否承受，追问税制是否过于复杂，思量税制是否便利民众。因为只有得到广大民众认同的税制，才是可执行的税制，也才是“最好的税制”。“为纳税人服务”不只是体现在税收征管过程之中，还应反映在税制设计的过程之中

执 笔：刘中虎

增值税扩围对珠海市及横琴新区 地方财税收入影响的探讨

珠海市横琴新区地税局课题组

内容提要：“十二五”税改期间，增值税将扩大征收范围。通过对珠海市及横琴新区相关行业数据分析，如果营业税全面改征增值税，由于行业税收负担减轻、财政分配体制调整、税收征管权变动等因素影响，仅因营业税一项，按照2011年税收规模，珠海市地税税收收入将减少32%，约52亿元，横琴新区则减少58%。如果对应的企业所得税随之由国税部门征收，那么收入总量减少的幅度将会更大。提出应变的主要思路是调整财政收入归属政策、积极争取有利的增值税分享比例、研究新的地方税主体税种、为征管工作的重心转移作准备。

关键词：增值税扩围 地方税 横琴新区 珠海市

“十二五”期间财税体制将加快改革的步伐，增值税将扩大征收范围，相应调减营业税^①。增值税扩围将对珠海市及横琴新区地方财税收入产生多大的影响？地方政府及财税部门应如何积极思考？本文尝试就此问题进行探讨。

^① 2011年11月财政部和国家税务总局出台《营业税改征增值税试点方案》和《关于在上海市开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点的通知》，从2012年1月1日起，在部分地区和行业开展深化增值税制度改革试点，逐步将目前征收营业税的行业改为征收增值税：（一）先在上海市交通运输业和部分现代服务业等开展试点，条件成熟时可选择部分行业在全国范围进行试点；（二）在现行增值税17%标准税率和13%低税率基础上，新增11%和6%两档低税率；（三）试点期间原归属试点地区的营业税收入，改征增值税后收入仍归属试点地区，试点行业原营业税优惠政策可以延续，纳入改革试点的纳税人缴纳的增值税可按规定抵扣。

一、交通运输业和部分现代服务业增值税改革的定量分析

(一) 珠海市及横琴新区交通运输业和部分现代服务业的发展现状

国民生产总值方面，交通运输业^①是珠海市经济总量最小的行业之一，2010 年行业 GDP 总值为 25.86 亿元，占全市 GDP 总值的 2%。

税收方面，珠海市交通运输业近年来税收总量变化不大，2010 年行业税收总量为 4.65 亿元，同比减少 0.8%，仅占全部地税税收收入的 3.4%。研发和技术服务等现代服务业 2011 年的营业税收入约为 2.8 亿元。

2009 年 8 月 14 日，国务院正式批准实施《横琴总体发展规划》，珠海横琴新区百业待兴，基础建设是目前的重要工作之一，而交通运输业和部分现代服务业在横琴尚未起步，2011 年营业税税收仅为 70 多万元。

鉴于上述原因，下面的税负测算和对财税收入的影响只对珠海市的情况进行分析，暂不对横琴新区的情况进行预测。

(二) 交通运输业和部分现代服务业税改后税负测算

《营业税改征增值税试点方案》规定，在现行增值税 17% 标准税率和 13% 低税率基础上，新增 11% 和 6% 两档低税率。交通运输业试点期间的适用税率为 11%，租赁有形动产适用 17% 税率，其他部分现代服务业适用 6% 税率。

为科学估计税改后的行业税负，本文参考了东海证券 2011 年 2 月撰写的分析报告《增值税扩围和增值税二次转型影响研究》一文中建立的数学模型。

表 1 交通运输业营业税改征增值税税率的测算

行业	营业税	中间投入产出系数 A	增量折旧系数 B	增值税税率		实现减税目的时增值税税率	试点期间增值税税率
				转嫁率 = 1	转嫁率 = 0		
交通运输业	3%	35%	18.8%	10.8%	11.7%	10% ~ 11%	11%

表 1 对交通运输业税改后的增值税税率进行了测算，如交通运输业的中间投入产出系数为 35%，增量折旧系数为 18.8%，而增值税转嫁率大多在 (0, 1)

^① 因我国行业分类标准和统计口径因素，此处交通运输业分析范围包括交通运输、仓储和邮政业。

之间。转嫁率为 1 即完全转嫁时，交通运输业为达到降低税负目的所能承受的最高增值税税率为 10.8%；转嫁率为 0 即完全不转嫁时，交通运输业为达到降低税负目的所能承受的最高增值税税率为 11.7%。因此为了实现总体税负不增加或略有下降的目的，税改后交通运输业增值税税率为 10% ~ 11%。根据公布的试点方案，试点期间交通运输业适用税率为 11%。

参考表 1 数据，根据上海试点交通运输业适用新增税率 11%，税改前后税负差测算推导公式如下：

$$\begin{aligned}\Delta \text{ 税负} &= \text{税改后税负} - \text{原税负} \\ &= (\text{税改后营业收入} \times \text{增值税税率} - \text{原材料等增值税进项税额} - \text{增量折旧增值税进项税额}) / \text{税改后营业收入} - \text{营业税税率}\end{aligned}$$

设 t 为增值税销项税率； β 为增值税转嫁率； t_1 为原材料等增值税进项税率； t_2 为增量折旧增值税进项税率； A 为中间投入系数； B 为增量折旧系数。由于营业税改增值税后，存在价内税改价外税的变化，由此导致不同的增值税转嫁程度，进而导致税改后营业收入与原营业收入的差异，设 β 为增值税转嫁比例，则：

$$\text{税改后营业收入} = \text{税改前营业收入} / [1 + t \times (1 - \beta)]$$

将税改后税负微积分求导后得出：

$$\Delta \text{ 税负} = t - [1 + t \times (1 - \beta)] \times [A \times t_1 / (1 + t_1) + B \times t_2 / (1 + t_2)] - \text{营业税税率}$$

通过上述公式计算，当增值税转嫁率为 0 的时候，交通运输业行业税负约为 2.32%，比税改前 3% 的行业税负下降 22.7%；当增值税转嫁率为 1 的时候，行业税负约为 3.2%，比税改前行业税负上升 6%；本文取两者的中间值，即行业税负下降 8.4%。

由于信息传输、计算机服务和软件业存在营业税减免税优惠，企业的税负个体差异很大，本文没有进行税负变化推算，但是由于部分现代服务业适用 6% 的低税率，估计行业税负下降幅度将会更大。