

·中国物流与采购联合会系列报告·

中国物流 重点课题报告



中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing

中国物流学会
China Society of Logistics

China Logistics Key Projects Report (2014)



中国财富出版社
CHINA FORTUNE PRESS

· 中国物流与采购联合会系列报告 ·

中国物流 重点课题报告

2014

中国物流与采购联合会
China Federation of Logistics & Purchasing
中国物流学会
China Society of Logistics

China Logistics Key Projects Report (2014)

中国财富出版社
CHINA FORTUNE PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

中国物流重点课题报告. 2014 / 中国物流与采购联合会, 中国物流学会编. —北京:
中国财富出版社, 2014. 10

ISBN 978 - 7 - 5047 - 5376 - 2

I. ①中… II. ①中… ②中… III. ①物流—研究报告—中国—2014 IV. ①F259. 22

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 212257 号

策划编辑 葛晓雯

责任编辑 葛晓雯

责任印制 何崇杭

责任校对 杨小静

出版发行 中国财富出版社 (原中国物资出版社)

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼

电 话 010 - 52227568 (发行部)

010 - 68589540 (读者服务部)

网 址 [http: //www. cfpress. com. cn](http://www.cfpress.com.cn)

经 销 新华书店

印 刷 北京京都六环印刷厂

书 号 ISBN 978 - 7 - 5047 - 5376 - 2/F · 2227

开 本 787mm × 1092mm 1/16

印 张 37. 75

字 数 918 千字

邮政编码 100070

010 - 52227588 转 307 (总编室)

010 - 52227588 转 305 (质检部)

版 次 2014 年 10 月第 1 版

印 次 2014 年 10 月第 1 次印刷

定 价 160. 00 元

版权所有 · 侵权必究 · 印装差错 · 负责调换

《中国物流重点课题报告》(2014)

编 委 会

- 主任委员：何黎明 中国物流与采购联合会会长
中国物流学会会长
- 委 员：戴定一 中国物流学会常务副会长
中国物流与采购联合会专家委员会副主任
- 崔忠付 中国物流与采购联合会副会长兼秘书长
- 周林燕 中国物流与采购联合会副会长
- 任豪祥 中国物流与采购联合会副会长
- 蔡 进 中国物流与采购联合会副会长
中国物流信息中心主任
- 贺登才 中国物流与采购联合会副会长
- 余 平 中国物流与采购联合会党委副书记

《中国物流重点课题报告》(2014)

编辑人员

主 编：贺登才

成 员：黄 萍 吕 杨 周志成

承办部门：中国物流与采购联合会学会工作部

电 话：010 - 58566588 - 137/133

传 真：010 - 58566588 - 138

邮 箱：CSL56@vip.163.com

网 址：中国物流学会 (<http://csl.chinawuliu.com.cn>)

前 言

《中国物流重点课题报告》(以下简称《报告》)由中国物流与采购联合会、中国物流学会,自2007年以来按年度编辑出版,您看到的这是第八本《报告》。

八年来,我国物流业持续快速发展,在国民经济中的地位稳步提升。2006年,国家“十一五规划”首次对物流业生产性服务业的产业属性做出明确定位;2009年,国务院发布我国第一个物流业发展专项规划——《物流业调整和振兴规划》;2011年,国务院办公厅出台促进物流业健康发展的政策措施——“物流国九条”;2014年,国务院常务会议讨论通过《物流业发展中长期规划》,把物流业定位于基础性、战略性产业。

基础性、战略性的产业定位,体现了新一届中央领导集体重视和支持物流业发展的战略思考,也是我国物流领域产学研各界共同努力的结果。在经济持续增长和政策不断落实的推动下,我国物流业创新发展,服务能力和水平明显提高,正在深刻地影响和推动着社会生产方式、流通方式以至于生活消费方式的变革。伴随着物流实践的快速发展,理论研究队伍不断发展壮大。目前,中国物流学会会员规模已达5000余人,设立产学研基地100多个,聘任特约研究员200多位。学会组织专家学者参与国家物流规划和政策的研究起草工作,先后完成政府部门委托研究课题100多项,自主设立并完成研究课题超过1000个,数以万计的物流理论、教学和实际工作者参与其中。这些研究成果,为国家出台物流业相关规划和政策,确立和提升产业地位,推动行业健康发展提供了理论准备和智力支撑。《报告》只是从众多研究成果中选取的一小部分精华。

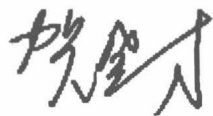
基础性、战略性的产业定位,不仅符合物流业发展的需要,也是转方式、调结构、惠民生的必然要求。汪洋副总理曾经指出,一个城市可以没有工业、农业,但不能没有物流业。由此可见,物流业是居民生活的基本需要,也是维护城市正常运转的基本功能。城市物流系统与供电、供水、供暖、供气系统一道,共同构成城市的血脉系统。就像离不开客运系统一样,任何城市都离不开物流系统。一件产品从生产、流通到消费环节,物流过程占据90%以上的时间。第一产业、第二产业、第三产业,国民经济各个门类,所有的物质资料生产和绝大部分精神产品生产,都离不开物流业的有力支撑。物流业是重要的生产性服务业,也是服务业中的骨干产业。对于提升改造传统产业、调整优化经济结构、提高人民生活质量和建设生态文明,物流业都具有十分重要的意义和作用。

基础性、战略性的产业定位,给物流业发展指明了方向,也为物流理论研究提出了新的课题。当前,我国经济正在进入“新常态”,物流业同样需要适应“新常态”,打造“升级版”。必然要求我们从基础性、战略性角度出发,深入开展物流基础理论和应

用理论的研究。比如，物流业的基础性、战略性地位体现在哪些方面，如何发挥基础性、战略性作用；技术进步、产业变革对物流业有哪些影响，如何做大做强产业物流和民生物流；物流业的需求基础在哪里，怎样夯实需求基础；制造业、商贸业和物流业跨界经营、融合渗透、联动发展，如何推动经营模式创新；物流企业系统整合、兼并重组与转型升级，怎样实现市场主体规模化、集约化发展；如何消除市场壁垒，规范市场运行，加强物流市场体系和诚信体系建设；如何统筹城乡物流、区域物流，协调发展楼宇物流、社区物流、绿色物流、应急物流和军事物流；如何健全和完善标准、统计、信息、人才培养等行业基础工作；具有中国特色的物流业发展推进体制和法律、法规政策体系如何建立等。这些理论和实际问题的研究探索，对于把握行业发展方向，贯彻《物流业发展中长期规划》，打造中国“物流升级版”具有重要意义，也应该成为学会研究工作的基本方向和《报告》收录的主体内容。

本期《报告》是对物流研究成果的精选和展示。按照惯例，本《报告》所选篇章来自两类成果。一是中国物流与采购联合会、中国物流学会承担的部委研究课题；二是从获得“2013年度中国物流学会课题优秀成果奖”的课题报告中择优选录。收入本期《报告》的13篇课题报告，分为综合课题、物流管理、物流经济和物流技术与工程四个篇章。在编辑过程中，分别征求了课题主持人的意见，有一些篇章由原作者做了删减，研究质量在往年基础上有所提升。但由于选材范围和编辑水平所限，仍有高质量的报告尚未选录，入选报告也还有改进提高的余地。特别是仍然缺乏原创性的，具有国际影响力的重大学术研究成果。这些问题，既反映在《报告》研究的质量和水平方面，也体现了中国物流学会改进和提升的努力方向。

《报告》是集体智慧的结晶。能够连续八年如期出版，是中国物流学会广大会员、特约研究员以及产学研基地积极参与的结果，是政府有关部门、各地行业协会和企业，院校和研究机构，物流领域产学研各界大力支持的结果。在此，我们向所有参与、支持和关心《报告》编辑出版的各方面人士表示深深的谢意，也希望在今后工作中继续得到大家的支持。



二〇一四年九月八日

目 录

综合课题篇

我国物流企业税收负担研究 / 1

我国物流产业安全研究 / 33

物流管理篇

基于生态文明建设的农产品物流安全政府监控系统构建 / 121

物流企业信息化创新绩效实证研究 / 234

基于 EVA 的经营者薪酬激励在物流企业中的应用研究 / 295

物流经济篇

Kano 模型拓展方法及在物流企业的实证研究 / 333

第三方物流在动产融资监管业务中的权责分析及风险防控 / 377

我国内陆港布局与选址问题研究 / 391

我国物流园区网络规划研究 / 428

物流技术与工程篇

天津市地震应急物流体系的研究 / 448

云技术在物流业“低碳化”进程中的应用研究	/ 473
基于价值链与核心企业视角的第四方物流信息服务平台建设研究	/ 496
面向社区超市配送服务的物流中心越库运作模式研究	/ 542

附 录

关于授予“2013 年度中国物流学会课题优秀成果奖”的通告	/ 578
-------------------------------	-------

综合课题篇

我国物流企业税收负担研究^{*}

内容提要：为全面了解我国物流企业税收负担情况，深入反映物流行业税收政策诉求，中国物流与采购联合会、中国物流学会于2013年对927家物流企业2008—2012年5年税收支出情况进行了统计调查。被调查企业涉及运输、仓储、货代、快递和其他物流业务五大板块，样本取自国有、民营、外资和中外合资企业等不同类型的企业，具有一定的代表性。

一、绪论

（一）研究背景及意义

物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等的复合型服务产业，涉及领域广，吸纳就业人数多，促进生产、拉动消费作用大，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，是国民经济的重要组成部分。但是，我国物流业仍然存在着社会化需求不足，资源整合不够，服务供应能力不强和效益不高问题。社会物流总费用与GDP的比率高出发达国家一倍左右，现代物流服务的能力和水平不仅与国际先进水平差距较大，也不适应我国经济社会发展的需要。

为此，国家“十一五”和“十二五”两个五年规划纲要都要求“大力发展现代物流业”，并在2009年3月将物流业列入“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。

税收是经济调控的重要手段。2009年3月国务院发布《物流业调整和振兴规划》（国发〔2009〕8号）。2011年8月国务院办公厅印发《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》（国办发〔2011〕38号），明确要求“切实减轻物流企业税收负担，抓紧完善物流企业营业税差额纳税试点办法，扩大试点范围，尽快全面推广；尽快研究解决仓储、配送和货运代理等环节与运输环节营业税税率不统一的问题；研究完善大宗商品仓储设施用地的土地使用税政策”。目前，我国物流企业涉及的税收种类繁多，税收负担重，税收政策存在漏洞，同时又缺乏专门针对物流业发展的税收长效税收政策。

我国从2012年1月1日开始在部分地区启动交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点，自2013年8月1日起在全国同行业全面推开。“营改增”成为我国“十二五”期间结构性减税的一个重要成果。

税收负担是行业企业最关心的问题之一。它不仅构成了一个国家税收政策与税收制

^{*} 本课题为中国物流与采购联合会调研报告。

度的核心,还与一个国家的经济增长和社会稳定密切相关。目前我国还没有对物流业税收负担水平的专题研究。在营业税改征增值税的大背景下,开展对我国物流业税收负担水平的研究,提出完善物流业税收制度的政策建议,对物流业乃至国民经济持续健康发展都具有重大意义。

(二) 研究的范围与主要内容

1. 研究范围的界定

本课题的研究对象是我国物流企业。物流企业是“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”。随着现代物流业的不断发展,物流企业呈现一体化运作、网络化经营的特点。

物流业作为新兴的产业形态,对于物流业税收以及相关统计资料的取得非常困难,导致对物流企业税收负担水平的研究至今还是空白。因此,对物流业税负水平的研究属于基础性、开创性的工作,具有重要的理论与现实意义。

为了分析研究我国物流业税收负担问题,中国物流与采购联合会组织专家编制调查表,对927家物流企业2008—2012年5年的税收支出情况进行了调查。被调查的物流企业涉及运输、货物代理、仓储、快递和其他物流业五大板块,样本取自国有企业、民营企业、外资和中外合资企业等不同企业类型,具有一定代表性。本课题的研究主要依据这些企业的调查统计数据。为了保证研究结果的正确性,我们在课题研究时,对统计数据进行了数据的检查、筛选以及还原工作。

2. 研究的主要内容

本课题围绕物流业税收负担水平评价以及营业税改征增值税对物流企业税收负担的影响这条主线,主要研究以下问题:

(1) 分析物流业税收制度及税收支出构成情况

对现行税收制度下物流业涉及的主要税种、税目、税率以及物流业税收优惠政策进行梳理,根据调查数据计算分析物流业税收支出的构成。通过对这部分内容的分析可以清晰地看到物流业及其所属板块税收支出构成情况,为完善物流业税收制度奠定基础。

(2) 对物流业税收负担水平进行评价

对样本物流企业有关数据进行采集,运用单位经济增加值税收支出评价指标对样本物流企业税收负担水平进行评价。在考虑隐形税收负担支出基础上,对样本物流企业税收负担水平进行修正计算,对物流业税收负担水平进行综合、合理的评价。

(3) 分析研究物流业税收政策存在的问题,提出完善建议

(三) 国内相关研究综述

1. 关于税收负担问题的研究

税收负担问题的研究是伴随着税收的产生而产生。税收负担问题直观的反映了国家在国民收入分配中集中财力的程度和宏观调控的能力。

(1) 关于行业税收负担问题的研究

国内学者在对我国宏观税负分析时发现,不同产业、不同行业之间存在较明显的税收

负担差异。李波(2010)通过分析我国宏观税负、产业税负的结构特征,发现我国三大产业税负不平衡,其中第三产业中营利性行业税负率在三大产业中最高且呈持续走高的态势。张伦俊,李淑萍(2012)通过建立面板数据模型,认为规模以上工业企业税负偏重,行业之间存在一定的不平衡,其中烟草、煤炭、石油和天然气、黑色金属、交通运输等行业的税收负担相对较重。关于各行业税收负担水平的代表性研究成果主要有:

关于房地产业税负的研究开展较早且较热。刘立秋等(2001)率先对我国房地产业税负进行评价与分析,通过建立房地产业税负评价指标体系、平均实际税率法、波士顿咨询集团矩阵法分析,认为我国房地产企业的税负状况不合理、税负太高。其后,贾贺(2005)、薛付华(2008)、徐梅芳(2009)先后对房地产行业税收负担进行测算,得到相似结论。

采矿业是我国重要支柱产业之一。李国平,张海莹(2010)通过测算发现2004—2008年采矿业的总体税负率均大于制造业和电力、燃气及水的生产供应业。煤炭业是采矿业的子行业之一,为了解国家税收制度变动对煤炭企业的影响,中国煤炭工业协会与中国煤炭经济研究会在2003年对54个原中央财政煤炭企业进行了调查。调查结果显示国家税收制度变动后,煤炭企业纳税数额增长,税收负担加重,对煤炭企业产生了较大的影响。武淑贤(2011)将煤炭行业样本数据与石油和天然气开采业、金属矿开采业进行比较,得出煤炭行业税负偏高的结论。

金融业税负研究一直是行业税负研究的热点之一。任学群(2003)用2001年银行业的税负与其他行业税负进行比较发现,我国现行体制下银行业的税负是很重的。李庚寅,张宗勇(2005)研究认为我国国有银行的总体税收负担比较重,并通过实证分析发现税收负担对银行绩效有重大影响。王敏,龙腾飞(2010)基于2000—2010年相关数据比较分析发现,当前我国银行业税负水平并不高。除此之外,杜萌娜(2011)在对保险业税负研究时发现,自1998—2008年,我国保险业的实际税负率呈倒U形趋势,保险企业税负要高于其他上市金融企业。

随着物流业在经济发展中地位日益重要,学者陆续开展对物流业税负的研究。席卫群(2010)用传统方法对我国交通运输业、邮电通信业和仓储业税负情况进行分析,结果表明2000—2009年三行业的税收负担基本低于全国水平但呈逐年上升趋势。王冬梅,鞠颂东(2009)认为由于物流业行业特点,用传统方法计算评价物流业税收负担水平有很多不合理因素,如果把行业利润率因素考虑进来,我国物流业税收负担水平非常高。刘扬帆(2010)通过各行业数据和物流业50家上市公司数据对物流业税收负担与经济增长关系进行定量分析,结果显示物流业目前税收负担相对于其利润率来讲偏高,并且其税收负担与经济增长呈负相关关系。戴德颐,钱廷仙(2011)分析认为物流业税收负担问题偏重,已经影响到物流业的长期可持续发展,并对其他行业的发展造成了影响。王秀梅(2011)得到了相似的结论。

(2) 关于税收负担问题的研究述评

通过查阅国内外相关研究可以发现,目前,对于宏观税负的理論、计算以及相关评价的研究都比较充分。相较于税收研究领域在宏观税负与经济增长关系、最优税负计算、优化税制等方面涌现的丰富研究成果,国内对于行业税收负担领域研究还存在欠缺,特别是

税收负担的评价方法有很大的不足,而对于物流业税收负担问题的研究更加欠缺。

第一,行业税收负担水平评价方法还停留在传统方法上,即用某个行业税收收入与其相应的增加值(或营业收入、或营业利润)的比值进行计算。在评价某行业的某个税种或税类的税收负担时,衡量指标用该行业某个税种或税类实现的税收收入与该税种或税类的计税依据的比值。所用评价方法缺乏对行业特点的考虑。

第二,我国物流业作为新兴的产业形态,对物流业整体的统计还很不完善。对于物流业税收以及相关统计资料的取得就非常困难,导致对于物流企业税收负担水平评价的研究至今空缺。对物流行业的税负水平进行分析研究属于基础、开创性的工作。

2. 关于物流业税收问题的研究

物流业作为新兴的复合型服务产业,产业链相比其他行业较为复杂,物流业税收领域存在的问题也比较严重。国内学者对物流业税收问题的研究主要集中在两个方面:一是关于物流业税制问题的研究;二是针对自2012年1月开始的“营改增”试点的研究。

(1) 关于物流业税制问题的研究

关于物流业税制问题的研究,一般是从当前我国物流业税收政策及税收征管现状入手进行分析。目前,我国已经形成增值税和企业所得税双主体的税种结构(夏杰长,李小热,2008),使用的税收政策可区分为试点物流企业政策和一般物流企业政策(国家税务总局税科所流转税司课题组,2008)。税收征管方面,我国目前税制体系中尚没有专门针对物流业的个别性条款规定,发票管理中涉及缴纳营业税运输发票可抵扣增值税进项税的问题(陈少克,陆跃祥,2011)。

在了解物流业税制现状后,学者进一步指出物流业税收所存在的问题。主要是,关联企业间重复纳税、营业税税负不统一且税负高的设置不符合物流业特点、所得税属地缴纳与合并缴纳、发票使用和抵扣不规范、部分税费界限混乱、没有明确税收统计数据等。税收征管方面,陈增伟,汪泽峰(2006)分析物流业税收流失主要有将应纳税收入纳入体外循环、相关票证管理存在漏洞、套用或滥用相关税收政策三种途径。

研究的进一步深入是在物流业税收问题现状和问题基础上提出建议。刘生华(2012)建议应开展对物流企业的税收综合改革,国家税务总局税科所流转税司课题组(2008)、任常军(2008)、王赞杰(2008)认为可以吸取国外物流业发展的税收经验,其中国家税务总局税科所流转税司课题组(2008)指出实行增值税制模式要比营业税更合理和科学。陈少克,陆跃祥(2011)提出完善我国物流税制的思路应根据先易后难、稳步推进的原则,统一现有物流业税收优惠试点,将差额征收营业税的规定推广到整个物流行业;调整并规范营业税税目、税率设置;加快发票管理改革;推进增值税改革和纳税地点、征税方式的调整。陈增伟,汪泽峰(2006)在征管方面建设性地提出了取消货运发票按7%的比例抵扣增值税政策或者提高开具货运发票的综合税率,使其超过增值税的抵扣率,从源头上杜绝货运发票违法行为的发生。

(2) 关于“营改增”问题的研究

由于增值税具备税基宽、消除重复征税和内部制约机制严密等内在的优越性,以及对一国财政、经济 and 外贸等方面带来的综合积极效应,增值税越来越为世界各国所重视,相继在许多国家得到推行。结合我国国情,国内学者从理论上和实证上陆续开展对

物流业营业税改征增值税问题的研究。

国内学者最早从理论上分析物流业实施增值税的可行性,普遍认为是合理且必要的。如马国强(2002)指出为克服增值税与营业税同时并存产生的缺陷,必须扩大增值税的征税范围,建议可以先将交通运输、建筑安装行业纳入增值税征税范围然后再逐步推广。潘明星(2002)认为,现行征收范围把性质上属于生产过程或生产过程延伸的交通运输业排除在增值税征收范围之外,不符合税收普遍性原则和税收中性特征,不仅不利于企业和行业间公平税负,也阻碍了市场一体化的形成。胡怡建(2002)、田清正(2003)等人提出了类似的观点。

在增值税转型前,也有少数学者对物流业改征增值税提出了质疑,邵瑞庆、巫珊玲、劳知雷(2002)通过对61家交通运输企业1998—2000年数据进行税负测算,认为以当前交通运输企业的实际情况,无论改征何种类型的增值税,都将增加企业的流转税负担,除非对交通运输业实行10%的低税率“消费型”增值税。罗飞娜(2006)通过测算改征增值税对交通运输业税收负担和财政收入、税收征管的影响,得出交通运输业改征增值税十分必要但目前不可行的结论。

在2009年我国实行增值税由生产型向消费型转型后,物流业营业税改征增值税研究所依赖的税制环境发生巨大变化,增值税“扩围”改革问题成为研究热点。如蔡昌(2010)分析认为增值税“扩围”改革应选择将生产、流通和服务连接为一体的交通运输业、建筑业等行业,但某些具有特殊性和负责性的行业如金融保险业则不适宜扩围。杨默如(2010)通过对我国2007年投入产出表相关数据资料的测算,得出如下结论:如果全社会营业税改征增值税后的标准税率统一为17%,则交通运输业增值税税负相当于现行营业税的实际税率为5.99%;如果全社会营业税改征增值税后的标准税率统一为13%,则交通运输业增值税税负相当于现行营业税的实际税率为4.58%;如果全社会营业税改征增值税后的标准税率统一为10%,则交通运输业增值税税负相当于现行营业税的实际税率为3.52%。

2011年11月财政部和国家税务总局发布《关于印发〈营业税改征增值税试点方案〉的通知》前后,关于物流业营业税改征增值税问题的研究如雨后春笋般涌现起来。目前,研究主要集中在以下几个方面:一是对税收负担的影响,依托投入产出原理,姜明耀(2011)、潘文轩(2012)、樊勇(2012)等人先后对“营改增”的税负变化进行测算,普遍认为“营改增”后受中间投入比例、前后税率变化等因素影响,各行业税负变化不一、增减各异,其中林楠(2013)、鄢春春(2013)均得到交通运输业税负加重的结论;二是对经济、财政收入等方面的影响,如胡怡建、李天祥(2011)研究认为增值税“扩围”改革会影响到国家的税收收入,其影响大小取决于营业税税率、增值税税率、服务业增值率、产品和服务的中间投入结构等方面因素;三是对产业结构的影响,如肖捷(2012)认为“营改增”不仅体现为税负减轻对市场主体的激励,也显示出税制优化对生产方式的引导,推动产业结构、需求结构和就业结构不断优化,促进社会生产力水平相应提升;四是对财政体制和税收征管方面的影响,如甘启裕(2011)在分析交通运输业改征增值税可能面临的阻力及克服阻力的可能性基础上,提出设计符合行业特点的增值税制度和妥善安排改征增值税的各项步骤的建议。

（3）关于物流业税收问题的研究述评

通过以上综述可以发现，国内学者对于我国物流税制问题的相关研究比较多，对物流业税收中出现的问题基本上能够达成共识，对于相关对策的研究也有很多参考价值。但多数研究存在明显的对策研究和就事论事的问题，满足于提供方案，缺乏坚实的实证分析调查支持，也缺少对我国物流业乃至国民经济整体的考虑。

对我国营业税改征增值税的问题大致可分为：增值税转型前、转型后以及公布《试点方案》后三个阶段，由于我国营业税改征增值税改革刚刚开始，所以相关的系统深入研究并不多。目前的研究主要有以下几个特点：第一，国内学者倾向于针对我国特殊国情利用新方法进行实证研究，对结构性减税的规范研究极度欠缺，研究结论参考价值不高，理论解释不够充分；第二，多数研究成果虽然重视某个税种或某一行业的税收负担增减研究，但对主要税种以及行业之间增减的协调性研究以及减税政策对税收制度总体功能的实现效果研究上仍存在不足；第三，关于增值税“扩围”对行业税负影响的研究大部分属于定性分析，定量分析相对较少。而在定量分析中，又存在着对行业考察面不广的问题，没有对物流业整体情况进行研究，更没有结合物流业税收负担水平进行综合性分析。

（四）研究思路与技术路线

本课题的研究思路与技术路线如图 1 所示。

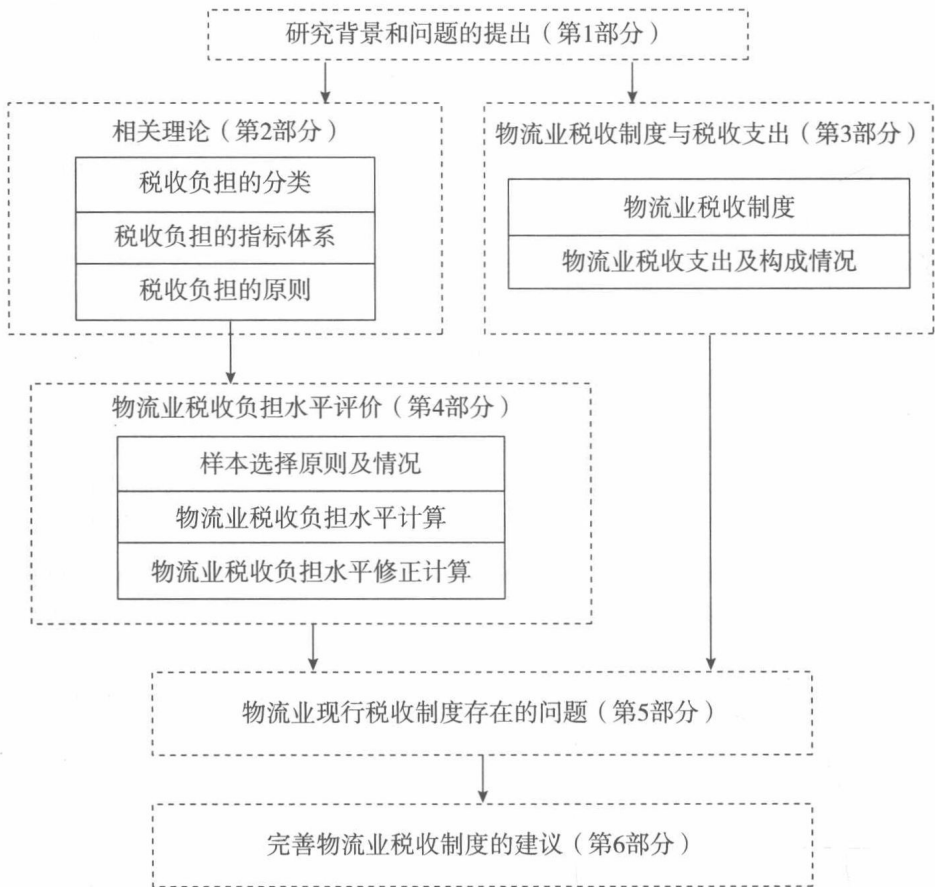


图 1 研究思路与技术路线

二、相关理论

税收负担是指由于政府课税相应地减少了纳税人可支配的收入数量或份额，从而对其造成的经济利益损失或使其承受的经济负担，反映一定时期政府与纳税人之间的税收分配数量关系。一般以税额与税基或其他相关经济指标的比值来表示。税收负担实质上是一种政府与纳税人及各纳税人之间的分配关系。税收负担的轻重，不仅关系到各微观经济主体正常再生产的维持和发展，而且关系到政府职能的实现，对整个国民经济的影响重大。因此，合理的税收负担不仅是政府取得财政收入、满足公共支出需要的必要保证，也是关系到国民经济能否持续健康发展的重大问题。

（一）税收负担的分类

税收负担的形式比较复杂。为了研究税收负担水平、税收负担分布以及分析税收负担的经济效应和影响税收负担的各种因素，国内学者按照不同标准、从不同角度对税收负担进行科学的归纳和分类，主要分类有：

1. 绝对税负与相对税负

依据税收负担水平衡量方式的不同，税收负担可分为绝对税负和相对税负。绝对税负是指在一定时期内所缴纳的税款总额，一般用“负担额”来表示，如一定时期税收收入。对全社会所有纳税人而言，绝对税负指一国在一定时期内的税收收入总额。相对税负是用相对额（百分比）表示的税负水平，是指税收即纳税人的应纳税额与其计税依据价值的比率，一般称之为“负担率”。税收负担率有利于不同纳税人、不同税种、不同时期之间进行税负比较，因此通常用税收负担率来衡量和表示纳税人的税收负担水平。

2. 名义税负与实际税负

以税收负担的真实程度为标准，税收负担还可以分为名义税负与实际税负。名义税负是指纳税人按照税法规定应该缴纳的税额，考察的是纳税人的全部应纳税额与其收入的对比关系，即名义税负率 = $\frac{\text{应纳税额}}{\text{总收入}}$ 。实际税负是指纳税人实际缴纳的税负，用纳税人的实际税额占其实际收入的比率来表示。严格意义上的实际税负应是纳税人实际承受的税款。因为在市场经济行为中存在着税负转嫁因素，纳税人实际缴纳的税款并非都由其自己负担，但税负转嫁过程非常复杂，纳税人到底转嫁了多少税负难以确定，因而一般用纳税人实纳税额来反映。

3. 直接税负与间接税负

以税收负担能否转嫁为标准，可以分为直接税负与间接税负。其中，直接税负指的是纳税人与负税人一致；间接税负是指纳税人与负税人不一致，负税人分担了一部分纳税人转嫁过来的税收负担。例如，商品税的生产者或是经营者一般为商品税的纳税人，而实际负税人却是商品的最终消费者。一般认为，对所得税种课税，纳税人与负税人是一致的。

4. 平均税负与边际税负

平均税负，可从多种角度考察。在考察某个税种的平均税负时，将在一定税率条件下的全部税款与课税对象相比较。此时，平均税负与平均税率是一致的。在考察某个纳

税人的平均税负时，则用纳税人在一定时期内缴纳的各种税收的总和与纳税人的全部收入相比较。如果是考察不同行业或不同经济形式的企业的平均税负时，则是将不同产业、不同地区、不同经济形式的企业分组，分别将其名义税负或实际税负进行加权平均。

边际税负，也可从不同角度进行考察。在考察某个税种的边际税负时，可用边际税率来反映。在分析某个或某类纳税人的边际税负时，一般用纳税人缴纳各种税收总额的增量与纳税人收入增量进行比较。

（二）税收负担的指标体系

无论什么类型的税收负担，总存在一个轻重高低的衡量问题。在一国经济不断发生变化的情况下，实践中一般采用相对数，即税收负担率来衡量税收负担。以税收负担率衡量税收负担可以有很多指标，按照税负层次的分类可划分为宏观税收负担率、中观税收负担率和微观税收负担率。

1. 宏观税收负担率

衡量宏观税收负担的指标是从宏观即全社会的角度来衡量税收负担，综合、全面地反映一个国家税收负担的总体状况。具体是指全社会税收总额与社会产出总量或总经济规模的对比关系。目前，衡量全社会经济总规模主要用国民生产总值（GNP）、国内生产总值（GDP）或国民收入（NI）来表示。因此，衡量宏观税收负担的指标主要有：国民生产总值（或国内生产总值）税负率和国民收入税负率。

（1）国民生产总值税负率（T/GNP）

国民生产总值税负率是指一定时期内税收收入总额与同期国民生产总值的比率。国民生产总值税收负担率是研究宏观税收负担的重要指标，通常用于进行国与国之间宏观税收负担的比较，其高低通常与一国经济实力和社会的税负承受能力成正比。

（2）国内生产总值税负率（T/GDP）

国内生产总值税负率是指一定时期内税收收入总额与同期国内生产总值的比率。国内生产总值税收负担率也是分析宏观税收负担的常用指标。

（3）国民收入税负率（T/NI）

国民收入税负率是指一定时期内税收收入总额与同期国民收入的比率。同国民生产总值税负率相比，国民收入税负率更能准确地衡量一国总体的税收负担水平。

在国外和国际税负比较中，国内生产总值税负率比国民生产总值税负率和国民收入税负率运用得更广泛。因此，国内生产总值税负率成为最主要的用来衡量一国税负总水平和进行国与国之间税负比较的宏观指标。

2. 行业税收负担率

行业或部门的税收负担率是指某一国民经济行业或部门在一定时期内所缴纳的税收收入占该行业或部门的产值的比重，用公式表示为：

（1）单位增加值税收负担 = 行业税收收入（支出）/ 行业增加值

（2）单位营业收入税收负担 = 行业税收收入（支出）/ 行业收入

（3）单位营业利润税收负担 = 行业税收收入（支出）/ 行业利润

分析行业或部门税收负担水平及结构，可以把握税收制度及税收政策与宏观产业政