



“营改增”对先行试点行业效应如何？ ——基于分地区分行业试点上市公司税负与绩效的影响

杨默如 叶慕青

摘要：以最早纳入“营改增”试点的交通运输业和部分现代服务业上市公司为样本，在基于企业视角“营改增”效应的实证研究中，分别从改革带来的整体税负变动及对企业绩效影响两个角度分行业分析。结果表明，“营改增”初期企业整体税负并未加重；改革未对交通运输业企业绩效产生不利影响，但对部分现代服务业有较显著的负效应。应推进“营改增”全面试点、加快增值税立法并辅之财税综合改革以促进税制完善。

关键词：营改增；增值税；营业税；上市公司

增值税于 1954 年在法国首次实行，迄今已在约 160 个国家与地区推广。我国 1994 年分税制改革确立了增值税与营业税分别针对货物与劳务课征的流转税制格局，每年通过这“两税”筹措的财政收入约占国家税收总额的三分之二。营业税针对大多数劳务项目、销售不动产与转让无形资产课征，沿袭传统销售税模式，在征管条件不足的时期，作为增值税制的过渡形式存在。然而，随时间推移，营业税存在的弊病亦日益凸显：妨碍增值税抵扣链条完整、造成流转税领域重复课税、不利于社会自然分工、易诱发纳税人逃避税等。

自“十二五”规划首次提出“扩大增值税征收范围”以来，2012 年至今，增值税从地区到行业试点，经历了从上海至八省市再到全国、从交通运输业和部分现代服务业^①到邮政和电信业、最终铺开至全行业的过程，改革如火如荼。当前“营改增”进入攻坚和收尾阶段，需适时研究试点的效应与问题，以对增值税立法进程作出反馈和改进。

作为“供给侧结构性改革”治理方略题中应有之义的减税举措，推行“营改增”，既可对所有行业税负争取做到“只减不增”^②，又可促进产业结构调整，深受社会各界欢迎与关注。然而，由于此项改革推行时间尚短、试点行业分批进行，先行的两大行业——交通运输业与部分现代服务业还有着地区梯度试点进程，因此，就改革效应展开实证研究的前期文献较少。笔者拟对改革效应进行量化研究，以期为今后的决策提供参考。

一、文献综述

（一）在增值税推广的总体效应及其具体制度设计方面

在增值税对各国的重要程度及其具体效应方面，Richard M. Bird 和 Pierre-Pascal

①“部分现代服务业”包括“研发和技术服务、信息技术服务、文化创意服务、物流辅助服务、有形动产租赁服务、鉴证咨询服务、广播影视服务”，参阅《关于在全国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税收政策的通知》（财税〔2013〕37 号）之“附件 1：交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点实施办法”的第八条。本文其他地方“部分现代服务业”以及后面省略为“现代服务业”的表述，亦与此指代范围相同，不再重复注释。

②2016 年 3 月 5 日，李克强总理在十二届全国人大四次会议所作的政府工作报告中提到，“全面实施营改增，从 5 月 1 日起，将试点范围扩大到建筑业、房地产业、金融业、生活服务业，并将所有企业新增不动产所含增值税纳入抵扣范围，确保所有行业税负只减不增……”。

Gendron (2007)指出,只要一个国家的财税体系之中对“消费”课税所占比例较大,那么增值税就一定是最好的税制形式,这是大多数发展中国家和转型国家的经验都证明了的。José A. Pagán, GökçeSoydemir 和 José A. Tijerina-Guajardo 对墨西哥增值税税率变迁及其与政府税收收入的关系做了实证分析(2011:424-433)。Helmut Kaiser 和 P. Bernd Spahn 以西德增值税为例研究其对消费课税的效率与公平效应(1989:199-218)。R. Damania(2000)就增值税对市场竞争的影响进行计量分析。John Wallace (2007)证明亚太增值税改革有助于区域经济一体化进程。但总的来说,税制效应的研究偏向于应用宏观层面的数据与模型。

在增值税税基中公认的较难征收项目的税制设计上,Ross Stitt (2007)介绍澳大利亚对金融供应采用的“降低进项税额抵扣”办法,Marie Pallot(2007)探讨金融业零税率的操作,Richard Krever(2007)跟踪了世界各国对储蓄存款征税的最新进展。Michael Evans(2007)针对不动产增值税、Geoffrey Harley(2007)针对土地交易增值税进行探讨。Allen Benjamin Lee(2002)论述对新兴业态如电子商务课税应实行增值税。Michel Aujean(2008)剖析欧盟对公共实体的征税现状及改革建议。Xiaoqiang Yang (2005)比较各国政府采购的增值税处理。指出总有一些行业是比较难以适用增值税的,其制度要分步推广^①。比如我国就将金融业、房地产业放到了最后一批改革。因此,我国“营改增”需分步推行,而在改革从地区到行业试点中,又缺乏全行业、宏观层面的数据作为效应测算的支撑。

在增值税其他税制要素与征管规制方面,Michael Keen 和 Jack Mintz (2004)结合税率等要素建立了增值税起征点模型。Ale dab Iorwerth 和 John Whalley (2002)测算加拿大增值税中如果对食品免税而可能造成的效率损失。Chris Needham(2007)和 David Snell (2007)分别从不同角度解析了增值税制度下的财政收入风险和企业税务风险。“营改增”进程中增值税制的优化也仍需不同税制要素和综合财税制度的配套改革。

(二)在我国“营改增”进程研判与总体效应方面

在我国“营改增”进程研判上,谭崇钧、蒋震 (2013)建议重视对增值税的“中性”特点,因而改革需要缩短试点时间尽快铺开,且“营改增”应以消除重复课税与否而非减税与否为评判成败的标准。持“尽快铺开”观点的还有靳东升、伦玉君(2011)等。夏杰长、管永昊(2012)认为:贸然以增值税全面取代营业税为时过早,改革应有相应配套措施,谨慎推进。持“循序渐进”观点的还有高培勇(2010)、刘明慧(2010)和孙钢(2011)等。在具体制度设计上,杨志勇(2011)认为目前的多档税率应逐步归并简化。

在我国“营改增”效应测算方面,刘怡、聂海峰(2004)研究中国增值税负担对收入分配的影响。杨默如(2010)采用投入产出表和 CGE 模型对营业税若干重点税目的改革效应进行了预测。贾康、梁强(2013)以第三产业数据的地区间比较,说明上海“营改增”的产值拉动效应。唐登山、周全林(2012)以投入产出表数据,大致测算缴纳营业税各行业的增值税当量,并揭示各行业税负升降情况,姜明耀(2011)亦有类似研究。田志伟、胡怡建(2013)通过税收 CGE 模型分析“营改增”前后我国各行业两税税负的动态变化,发现即使在短期通过税率设计等方式使得扩围行业税负平衡,在长期一部分行业也仍有税负上升。赵连伟(2015)通过抽样调查数据,研究了营改增对企业成长能力、盈利能力和创新能力的拉动效应。郭均英、刘慕岚(2015)以上海市首批实行“营改增”上市公司数据,证明营改增能降低税负。

综上,“营改增”是我国特定时期税制改革的特殊产物,研究其必要性、可行性、进程速度及条款设计的文献居多,而研究其实际效应的文献较少。在效应方面,前人研究多基于宏观视角,较少采用微观视角,特别是结合多行业多地区上市公司数据进行的实证研究尚处起步阶段。

二、基本分析框架

(一)研究假设

从政策改革趋势看,交通运输业在“营改增”之前适用 3% 的营业税税率,改革后试点地区交通运输

①国际知名增值税专家艾伦·A·泰特(1992)指出增值税存在若干最难征收的领域,其中包括金融业和不动产业。

业由缴纳营业税改为缴纳增值税,适用 11% 的税率。而现代服务业在“营改增”之前适用营业税税率有 5% 和 3% 两种,改革后适用 6% 税率。单从税率来看,两大行业税负似乎均有不同程度的提高,但由于增值税实行购进扣税法,企业可凭增值税专用发票对接受的劳务、购买的固定资产及原材料、燃料等的进项税额进行抵扣,其计税依据是本环节“增值额”部分,远低于营业税的计税依据“营业额”。

从“税负=计税依据×税率”这样的逻辑关系来看,虽然增值税的税率略有上升,但其计税依据一定会有降低,因此“营改增”后税负变化趋势很可能是:首先,从各种来源的统计数据看,“营改增”后,两税的征收存在减税效应;其次,交通运输业由于“营改增”初期并未有足够多的新增固定资产购入,增值税制下可以抵扣进项税额的好处尚未显现,加之营业税税率 3% 变迁为增值税税率 11%,跃升较多,且比起现代服务业 6% 相对偏高,因此,虽长远看交通运输业“营改增”会减轻其税负,但近期内却很有可能是税负加重的局面;其三,现代服务业税负变化不大或略有下降。

由于在增值税制度下,只要上下游企业均为增值税一般纳税人且购销时开具合规的增值税专用发票,那么上游企业的销项税额即是下游企业的进项税额,本环节缴纳的增值税税负,即是下一环节减轻的税负。因此“营改增”的实施,会使处于产业链下游的一般纳税人从交易中得到减税利益,从而处于上游的一般纳税人的业务量得以扩展,公司财务绩效亦相应提升。

本文利用试点期间上市公司样本数据分析由“营改增”带来的企业税负变动情况及其对上市公司绩效影响。由于两大行业的子样本和总样本的改革效应研究,分别有其政策意义,因此提出以下假设:

H1:“营改增”初期交通运输业和部分现代服务业上市公司整体税负降低。

H2:“营改增”初期交通运输业上市公司整体税负加重。

H3:“营改增”初期现代服务业上市公司整体税负降低。

H4:“营改增”对交通运输业和现代服务业上市公司整体的绩效产生正面效应。

H5:“营改增”对交通运输业上市公司的绩效产生正面效应。

H6:“营改增”对部分现代服务业上市公司的绩效产生正面效应。

(二) 样本选取与数据来源

“营改增”自开展以来,遵循的是试点区域和行业“双扩围”的“分步”改革策略。因此笔者将根据《试点方案》中明确规定的“营改增”上海试点地区、北京等八省市试点地区及至全国试点的交通运输业和部分现代服务业,选取从事相关行业并且属于试点地区的上市公司作为研究样本。

根据《上市公司行业分类指引》(证监会公告[2012]31号)(下文简称《指引》)的分类规定,笔者对交通运输业选取了《指引》文件中规定的道路运输业、水上运输业、航空运输业、管道运输业作为研究样本,对现代服务业选取了《指引》文件中规定的装卸搬运和运输代理业、仓储业、广播电视和卫星传输服务、互联网和相关服务、软件和信息技术服务业、租赁业作为研究样本。所选取的这些企业基本对应于“营改增”政策中的交通运输业和现代服务业类型。同时,以相关行业 2011—2013 年上市公司数据作为初选样本,为保证数据有效性,再对数据按以下原则进行筛选:1. 剔除实际业务不在试点范围的部分企业。2. 剔除 *ST、ST 的上市公司。3. 剔除改革前后长期停牌的公司。4. 剔除相关数据缺失的公司。5. 剔除交叉持有 A 股和 B 股的公司。6. 为便于“营改增”前后企业绩效指标的变化对比,剔除在 2012 或 2013 年度中期开始试点的地区所属的上市公司当年数据。

本文数据来源于国泰安(CSMAR)数据库和锐思(RESET)数据库,处理采用 EXCEL 和 SPSS17.0 统计软件。经筛选后共得到 403 个样本,包括交通运输业 78 个样本和现代服务业 325 个样本。

三、实证研究设计

(一) 模型构建与变量定义

1. 模型构建

为检验假设,本文参考李绍萍(2014)的模型,建立如下模型分析营改增对上市公司绩效的影响:

$$EPS = \gamma_0 + \gamma_1 \text{Change} + \gamma_2 \text{RVAT} + \gamma_3 \text{RBT} + \gamma_4 \text{CFPS} + \gamma_5 \text{GPR} + \gamma_6 \text{DAR}$$

$$+\gamma_7LnAsset+\gamma_8NAPS+\varepsilon$$

(1)

2. 变量定义与说明(见表 1)

表 1 主要变量定义

变量类型	变量名称	变量符号	意义及说明
被解释变量	每股收益	EPS	净利润/总股数
解释变量	营改增政策	Change	改革后为 1,其余为 0
	增值税实际税率	RVAT	增值税税额/营业收入 $\times 100\%$
	营业税实际税率	RBT	营业税税额/营业收入 $\times 100\%$
控制变量	每股经营活动现金净流量	CFPS	经营活动现金净流量/总股数
	毛利率	GPR	毛利润/营业收入
	资产负债率	DAR	总负债/总资产
	总资产	LnAsset	Ln(资产总额)
	每股净资产	NAPS	股东权益总额/普通股股数

(1) 基本每股收益(EPS)。本文选取基本每股收益数据作为衡量企业当期经营绩效的指标。

(2) 营改增政策(Change)。为衡量营改增政策,设置改革虚拟变量,改革后为 1,其余为 0。

(3) 增值税实际税率(RVAT)。以增值税实际税率作为解释变量,从企业增值税实际税负与企业的经营绩效之间的相关程度来分析“营改增”对上市公司经营的影响。本文中以现金流量表中“支付的各项税费”与企业的营业收入之比来衡量企业的整体税负。鉴于增值税属于“间接税”,上市公司年报中并未单独列示其税额,本文以现金流量表中“支付的各项税费”项目减去利润表中“营业税金及附加”和“所得税费用”项目后的余额,作为企业增值税税额的估计值。

(4) 营业税实际税率(RBT)。以营业税实际税率作为解释变量,数据取自上市公司年报“营业税金及附加”之附注所披露的企业实缴营业税税额。

(5) 每股经营活动现金流量(CFPS)。现金流量大小在一定程度上也反映企业的经营绩效。

(6) 毛利率(GPR)。“营改增”后企业外购设备、劳务等都可得到进项税额抵扣从而降低税负,这在一定程度上鼓励了企业扩张性的投资和研发,但与此同时也要谨慎预期其后的收益状况。一旦企业出现过度扩张,则很可能形成产能过剩和资金流动性变差的问题,从而也可能损害企业的盈利能力。

(7) 资产负债率(DAR)。资产负债率是企业资本结构最核心的衡量指标,反映的是企业总资产中负债占比,刻画了企业综合偿债能力,其比率越高则企业偿债能力越弱。

(8) 总资产(Asset)。企业规模对企业绩效影响较大,模型用资产总额的对数衡量企业规模。

选取以上变量,是为兼顾盈利能力、偿债能力、现金流动性、资产规模等的企业指标,以有效体现“营改增”试点进程与税负、绩效以及其他各项主要指标的关系。

(二)“营改增”前后税负变动的统计与检验

1. 描述性统计

“营改增”政策必然对企业税负产生影响。大多数企业通常处于增值税应税业务和营业税应税业务并存的状态,同时,改革不仅对营业税和增值税税负产生影响,也会对企业所得税、城建税以及教育费附加等产生影响。因此,在对企业税负的变动进行分析时,不仅要考虑增值税实际税率、营业税实际税率的变化,更要考虑企业整体税负的变化。根据前述变量计算方式,以 2011 年末改革样本作为对照组,以 2013 年已改革样本为处理组。其中,交通运输业数据 30 组,现代服务业数据 133 组,总体数据 163 组。对样本企业整体税负、增值税实际税率及营业税实际税率进行配对 T 检验(见表 2)。

由表 2 可见,改革前后整体样本和两个行业子样本的整体税负均值均有下降。其中,交通运输业企业税负均值从 6.11%下降到 5.90%,下降了 0.21 个百分点;现代服务业企业税负均值从 8.32%下降到 7.27%,下降了 1.05 个百分点;两行业总样本税负均值从 7.92%下降到 7.01%,下降了 0.91 个百分点。此外,从表 2 还可以看出,无论是改革前还是改革后,交通运输业企业税负均值都低于现代服务业。

表 2 “营改增”前后企业整体税负(%)样本统计量

		2011 整体税负(对照组)	2013 整体税负(处理组)
交通运输业和部分 现代服务业总样本 (N=163)	均值	7.92	7.01
	标准差	4.97	4.86
	均值的标准误	0.39	0.38
交通运输业 (N=30)	均值	6.11	5.90
	标准差	3.98	5.63
	均值的标准误	0.73	1.03
现代服务业 (N=133)	均值	8.32	7.27
	标准差	5.09	4.66
	均值的标准误	0.44	0.40

由表 3 可知,改革前后整体样本和两个行业样本的增值税实际税率均值均有上升。其中,交通运输业企业增值税实际税率均值从 1.17%上升到 2.73%,上升了 1.56%;现代服务业企业增值税实际税率均值从 3.23%上升到 3.91%,上升了 0.68%;两行业总样本增值税实际税率均值从 2.85%上升到 3.70%,上升了 0.65%。改革导致企业的增值税应税业务范围扩大,从而带来增值税税额增加。改革前后交通运输业企业增值税实际税率均值都低于现代服务业。

表 3 “营改增”前后企业增值税实际税率(%)样本统计量

		2011RVAT(对照组)	2013RVAT(处理组)
交通运输业和部分 现代服务业总样本 (N=163)	均值	2.85	3.70
	标准差	3.62	3.78
	均值的标准误	0.28	0.30
交通运输业 (N=30)	均值	1.17	2.73
	标准差	2.15	3.06
	均值的标准误	0.39	0.56
现代服务业 (N=133)	均值	3.23	3.91
	标准差	3.78	3.90
	值的标准误	0.33	0.34

2. 配对 T 检验

配对 T 检验(Paired T Test)是根据获得的样本数据,进行配对,分析配对样本的均值是否具有显著性差异,从而推断两样本之间的变动关系。本文将通过配对 T 检验,分析“营改增”前后企业的整体税负有无发生显著变化,进而判断“营改增”对改革行业上市公司整体税负的影响程度。

根据表 4 分析的结果可知,经过对样本 2011 年整体税负和 2013 年整体税负的配对样本 T 检验,可以看出总样本、交通运输业子样本以及现代服务业子样本 2011 年整体税负与 2013 年整体税负之差数据的均值都大于零,说明改革前整体税负要高于改革后整体税负。其中,总样本改革前 2011 年税负与改革后 2013 年税负在 1%显著性水平上有显著差异,且改革前整体税负高于改革后整体税负;现代服务业样本改革前 2011 年税负与改革后 2013 年税负在 5%显著性水平上有显著差异,且改革前整体税负高于改革后整体税负。也就是说,改革前后总样本和现代服务业子样本整体税负均有显著降低。而值得注意的是,交通运输业改革前税负均值高于改革后税负均值,但在统计意义上并不显著。也就是说,在交通运输业改革前后税负并未发生显著变化。由此,假设 1、假设 3 均得到证实,假设 2 不成立。也就是说,“营改增”后,交通运输业及现代服务业上市公司整体税负有所下降,其中,现代服务业上市公司整体税负显著降低,交通运输业上市公司税负无显著变化。

(三)“营改增”前后企业绩效变动的统计与分析

1. 描述性统计

关于样本每股收益的描述性统计,表 5 显示 2011—2013 年每股收益均值的变化,可以看出“营改

增”之前的每股收益较高,呈逐年递减趋势。其中,现代服务业每股收益明显高于交通运输业,这也可从侧面说明现代服务业的行业增值率要高于交通运输业,与前文述及的两行业差异相符。

表 4 “营改增”前后企业整体税负(%)配对 T 检验

		2011 整体税负 - 2013 整体税负
总样本	均值	0.90
	标准差	3.31
	均值的标准误	0.26
	T 值	3.484*** (0.001)
交通运输业	均值	0.22
	标准差	3.17
	均值的标准误	0.58
	T 值	0.375 (0.710)
现代服务业	均值	1.06
	标准差	3.33
	均值的标准误	0.29
	T 值	-2.534** (0.012)

注:***在 1%显著性水平下显著;**在 5%显著性水平下显著;*在 10%显著性水平下显著

表 5 每股收益分年度均值统计

年度	EPS		
	全样本	交通运输业	现代服务业
2011	0.45	0.30	0.49
2012	0.42	0.23	0.48
2013	0.34	0.19	0.37

表 6—表 8 显示的是模型中主要变量的描述性统计。

表 6 总样本描述性统计分析

变量	N	极小值	极大值	均值	标准差
EPS	403	-2.32	2.13	0.40	0.43
CHANGE	403	0.00	1.00	0.48	0.50
RVAT	403	-7.53	19.61	3.15	3.62
RBT	403	-0.20	5.22	1.25	1.20
CFPS	403	-2.79	3.93	0.38	0.71
GPR	403	-0.07	0.97	0.36	0.21
DAR	403	0.01	2.03	0.34	0.23
LnAsset	403	18.18	27.00	21.75	1.41
NAPS	403	-1.14	16.56	4.83	2.64

表 7 交通运输业样本描述性统计分析

变量	N	极小值	极大值	均值	标准差
EPS	78	-1.02	0.99	0.24	0.33
CHANGE	78	0.00	1.00	0.51	0.50
RVAT	78	-3.42	14.92	2.01	2.52
RBT	78	0.03	4.52	1.36	1.17
CFPS	78	-1.53	1.90	0.49	0.63
GPR	78	-0.07	0.65	0.19	0.15
DAR	78	0.01	2.03	0.51	0.28
LnAsset	78	19.59	26.05	22.64	1.67
NAPS	78	-1.14	8.14	3.84	1.65

表 8 现代服务业样本描述性统计分析

变量	N	极小值	极大值	均值	标准差
EPS	325	-2.32	2.13	0.44	0.44
CHANGE	325	0.00	1.00	0.47	0.50
RVAT	325	-7.53	19.61	3.42	3.80
RBT	325	-0.20	5.22	1.22	1.21
CFPS	325	-2.79	3.93	0.36	0.73
GPR	325	0.01	0.97	0.40	0.21
DAR	325	0.01	0.95	0.30	0.20
LnAsset	325	18.18	27.00	21.54	1.25
NAPS	325	0.03	16.56	5.07	2.78

2. 相关性分析

表 9 列出了总样本主要变量之间的 Pearson 相关性检验,从表格看来,改革虚拟变量与企业绩效 EPS 呈负的相关性,并在 1%的水平上显著,系数为-0.147,说明改革初期的企业绩效有所下降。而改革前后的 RVAT 与 EPS 呈正的相关性,但不显著。RBT 和 EPS 在 5%水平显著正相关,CFPS、GPR、NAPS 均与 EPS 在 1%水平上显著正相关,DAR 与 EPS 在 1%水平上显著负相关,LnAsset 与 EPS 在 5%水平上显著负相关。由于上述分析仅仅是单变量的相关性分析,要对被解释变量 EPS 和解释变量 CHANGE、RVAT、RBT 进行更为严谨的相关性检验,需要后文的多元回归予以提供。上述主要变量相关性可参见表 9。

表 9 总样本 Pearson 相关系数

	EPS	CHANGE	RVAT	RBT	CFPS	GPR	DAR	LnAsset	NAPS
EPS	1								
CHANGE	-0.147*** (0.002)	1							
RVAT	0.059 (0.119)	0.102** (0.020)	1						
RBT	0.091** (0.034)	-0.343*** (0.000)	-0.361*** (0.000)	1					
CFPS	0.169*** (0.000)	0.050 (0.159)	-0.065* (0.097)	0.163*** (0.000)	1				
GPR	0.372*** (0.000)	-0.067* (0.091)	0.310*** (0.000)	0.286*** (0.000)	0.112** (0.012)	1			
DAR	-0.294*** (0.000)	0.020 (0.344)	-0.263*** (0.000)	-0.029 (0.282)	0.149*** (0.001)	-0.538*** (0.000)	1		
LnAsset	-0.099** (0.024)	0.106** (0.017)	-0.172*** (0.000)	-.040 (0.214)	0.307*** (0.000)	-0.330*** (0.000)	0.439*** (0.000)	1	
NAPS	0.578*** (0.000)	-0.107 (0.016)	0.116*** (0.010)	-0.059 (0.119)	0.041 (0.208)	0.205*** (0.000)	-0.402*** (0.000)	-0.041 (0.207)	1

注:***、**、*分别代表参数估计值 1%、5%、10%的显著性水平,括号里为对应的 P 值

四、实证结果及分析

(一) 实证结果

本文用模型(式 1)分别检验了总样本、交通运输业子样本以及现代服务业子样本企业绩效与改革政策、改革前后增值税实际税率以及营业税实际税率的关系,回归结果如表 10。

1. 总样本回归结果

分析表 10 可以看出,被解释变量 EPS 和主要解释变量“营改增”虚拟变量 CHANGE 在 10%水平上显著负相关(-0.077,t=-1.849),说明改革政策在初期带来了企业绩效的下降。EPS 与 RVAT 在 10%水平上显著负相关,根据前文的 RVAT 改革前后的配对 T 检验可以看出,改革前后 RVAT 有所增加,导致了企业绩效的下降。EPS 与 RBT 呈负相关,但并不显著,说明企业绩效的变化与营业税税负的下降无关。其次,在控制变量中,EPS 与企业每股经营活动现金流量 CFPS、毛利率 GPR、每股净资产 NAPS 均在 1%水平上显著正相关,系数分别为 0.125,0.300,0.535,说明企业绩效主要还是受到这三个因素的影响。

根据以上分析,应否定假设 4,改革初期会对企业绩效产生影响,总体表现为负影响。从回归结果看来,改革同时还受到企业每股经营活动现金流量、毛利率以及每股净资产的影响,且系数较大,因此改革虽对企业绩效有负影响,但并不会成为导致企业绩效变动的主要影响因素。

2. 交通运输业样本回归结果(表 11)

分析表 11 可以看出,被解释变量 EPS 和主要解释变量改革虚拟变量 CHANGE、RVAT 以及 RBT

均呈负相关,但都没有通过显著性检验。在控制变量中, EPS 与企业每股经营活动现金流量 CFPS、毛利率 GPR、每股净资产 NAPS 分别在 1%、5% 和 1% 水平上显著正相关,系数分别为 0. 297, 0. 374, 0. 356,说明企业绩效主要还是受到这三个因素的影响。

根据以上分析,应否定假设 5。即改革在短期内对交通运输业企业绩效没有显著的影响。

表 10 总样本回归结果

模型(式 1)	系数	T 值	VIF
CHANGE	-0. 077	-1. 849* (0. 065)	1. 196
RVAT	-0. 087	-1. 896* (0. 059)	1. 472
RBT	-0. 042	-0. 848 (0. 397)	1. 673
CFPS	0. 125	2. 964*** (0. 003)	1. 228
GPR	0. 300	5. 655*** (0. 000)	1. 951
DAR	0. 065	1. 234 (0. 218)	1. 932
LnAsset	-0. 053	-1. 174 (0. 241)	1. 436
NAPS	0. 535	12. 429*** (0. 000)	1. 281
观测值	403		
F 值	37. 234		
R ²	0. 419		

注:***、**、* 分别代表参数估计值 1%、5%、10% 的显著性水平(双尾),括号里为对应的 P 值

3. 部分现代服务业样本回归结果(表 12)

分析表 12 可以看出,被解释变量 EPS 和主要解释变量改革虚拟变量 CHANGE 在 10% 水平上显著负相关(-0. 081, $t=-1. 742$),说明改革政策在初期带来了企业绩效的下降,但系数仅为-0. 081,说明改革对企业绩效影响并不大。EPS 与 RVAT 在 5% 水平上显著负相关,根据前文的 RVAT 改革前后的配对 T 检验可以看出,改革前后现代服务业的 RVAT 有所增加,导致了企业绩效的下降。EPS 与 RBT 呈负相关,同样不显著,说明企业绩效与营业税税负的下降并无直接关系。其次,在控制变量中, EPS 与企业每股经营活动现金流量 CFPS、毛利率 GPR、每股净资产 NAPS 分别在 5%、1% 和 1% 水平上显著正相关,系数分别为 0. 094, 0. 298, 0. 562,说明企业绩效主要还是受到这三个因素的影响。

根据以上分析,应否定假设 6,改革虽在短期内对部分现代服务业企业绩效产生影响,但总体表现为负影响。从回归结果看,改革同时还受企业每股经营活动现金流量、毛利率及每股净资产的影响,且系数较大,因此改革虽短期内对企业绩效有负影响,但并不会成为导致企业绩效变动的主要因素。

(二) 对实证结果的分析

笔者主要是利用交通运输业及部分现代服务业“营改增”前后三年的上市公司数据,分析改革前后的税负变动以及改革政策对上市公司绩效的短期影响。

在税负变动上,笔者选取了已改行业上市公司 2011 年末改革样本与 2013 年已改革样本共 163 组数据的企业整体税负、增值税实际税负以及营业税实际税负进行配对 T 检验。实证检验发现,改革前后整体税负显著下降。其中,交通运输业整体税负无显著变化,现代服务业整体税负显著下降。此外,交通运输业和现代服务业样本的增值税和营业税实际税率均存在变动且变动方向相同,都表现出改革后增值税实际税率上升、营业税实际税率下降的特点,同时并没有加重整体税负。

在改革对行业上市公司绩效的影响上,笔者选取了已改行业上市公司 2011—2013 三年的数据进行回归分析。分析发现,在总样本中,“营改增”对企业绩效有显著负影响,但并非导致企业绩效变动的主

要影响因素；在交通运输业样本中，改革在初期对交通运输业上市公司绩效并无显著影响；在现代服务业样本中，改革在初期对企业绩效有负影响，但并不会成为导致企业绩效变动的主要影响因素。

表 11 交通运输业样本回归结果

模型(式 1)	系数	t	VIF
CHANGE	−0.096	−0.820 (0.415)	1.678
RVAT	−0.001	−0.014 (0.989)	1.215
RBT	−0.074	−0.466 (0.643)	3.159
CFPS	0.297	3.010*** (0.004)	1.202
GPR	0.374	2.330** (0.023)	3.187
DAR	−0.027	−0.222 (0.825)	1.882
LnAsset	−0.086	−0.817 (0.417)	1.379
NAPS	0.356	3.272*** (0.002)	1.468
观测值	78		
F 值	6.851		
R ²	0.378		

表 12 部分现代服务业样本回归结果

模型(式 1)	系数	t	VIF
CHANGE	−0.081	−1.742* (0.083)	1.171
RVAT	−0.110	−2.046** (0.042)	1.562
RBT	−0.069	−1.225 (0.222)	1.701
CFPS	0.094	1.964** (0.050)	1.251
GPR	0.298	5.200*** (0.000)	1.781
DAR	0.090	1.554 (0.121)	1.833
LnAsset	−0.043	−0.855 (0.393)	1.401
NAPS	0.562	11.711*** (0.000)	1.252
观测值	325		
F 值	28.378		
R ²	0.418		

注：***、**、* 分别代表参数估计值 1%、5%、10% 的显著性水平（双尾），括号里为对应的 P 值

五、结论与政策建议

（一）研究结论

笔者依据《上市公司行业分类指引》规定，选取交通运输业和部分现代服务业上市公司 2011—2013 年的数据，分别对交通运输业与现代服务业上市公司“营改增”效应进行研究。通过实证检验发现：其一，“营改增”后企业整体税负相对改革前有所下降。细分来看，交通运输业上市公司整体税负无显著变化，现代服务业上市公司整体税负则明显下降；其二，“营改增”在初期对于交通运输业企业绩效并无显著影响，而对于现代服务业有负效应，但影响程度不高。

从基于微观视角的“营改增”效应可以窥见，改革初期，企业整体税负有所下降。但是，对改革试点期间税负加重的部分交通运输企业，各地政府也相应地提供了各种过渡期财政补贴政策^①，从而缓解了这类税负加重的部分企业的财务压力。分行业来看绩效影响，试点初期的交通运输业企业绩效与改革政策之间并无显著相关关系，因此改革并不会对交通运输业企业绩效产生不利影响。然而，实证结果表明，改革初期，改革政策对于部分现代服务业有较为显著的负效应。究其原因，一是现代服务业的行业特性导致的。现代服务业相比于交通运输业更属于劳动密集型行业，有着大量未能抵扣进项税额的项目。二是由于先行试点行业，比起后行试点行业，有着更多无法抵扣增值税的购进服务项目。

其政策含义是：营改增“分步走”的历程不可太久，应尽快全面铺开，这将有利于先行试点行业扩大抵扣范围，同时这也是在对“营改增”行业实际调研过程中先行试点行业流露的心声。

可见，虽然“营改增”政策会让先行试点行业略有“水土不服”症状，但财政补贴政策的过渡实施，以及将所有行业纳入增值税抵扣链条的未来趋势，必然使改革红利进一步显现。

① 一些省市已出台具体补贴方案，如上海市：对因“营改增”税负增加的企业，由财政部门依申请予以返还；北京市：从 2012 年 9 月 1 日起，对该市试点改革过程中确因新老税制转换增加税负的试点企业，按照“企业据实申请、财税按月监控、财政按季预拨、资金按年清算、重点监督检查”的方式实施过渡性财政扶持政策；广东省：确定由各级财政设立试点财政专项资金对税负增加的纳税人予以补助；厦门市：试点企业在一定期限内税负升高超过 3 万元的，财政部门对企业在一定期限内升高的税负按 70% 予以预拨扶持资金补贴；武汉市：按季度累计增加增值税税额在 3 万元（含）以上者，即有资格申请过渡性资金扶持。

(二) 政策建议

着眼于“营改增”的平稳推进和增值税制度的优化完善,笔者根据以上研究结论提出如下建议:

一是继续积极稳妥推进“营改增”试点改革行业和抵扣项目的“双扩围”。完善增值税抵扣链条,是“营改增”的核心要义。在改革初期,虽然部分纳税人税负有加重情况,但这在一定程度上也正是由于改革尚未完全到位,增值税抵扣链条并不完整造成的,这一问题需要靠进一步加速和深化“营改增”才能取得实际性的解决。随着更多行业将会被纳入试点、购进不动产亦属可抵扣项目,这必将再度降低交通运输业和现代服务业企业的税负。在本文送审过程中,“营改增”已全面铺开^①,这也印证了本文的政策寓意。未来对增值税税率的简并与降低,也将进一步发挥减税的效应。

二是大力推进增值税立法,完善增值税制度体系。目前我国增值税的最高法律依据仍旧以“暂行条例”形式存在,尚未上升到税收法律的层级,对于执法力度有着很大的影响。增值税运行一段时间、接受充足反馈并进行修订之后,也将是增值税立法的最佳时机。增值税制度进一步优化(包括简并增值税税率、扩大一般纳税人范围、完善小微企业优惠政策、理顺增值税征管体系、确定财税分成改革方案)之后,就应由人大及其常委会将其基本要素制定成法律,以使我国的第一大税种有法可依。

三是推进“营改增”的配套措施,统筹深化税制改革。分析上市公司税负可知,虽然两大行业整体税负是下降的,但交通运输业税负并无显著变化。主要的原因是,改革后其他税种如企业所得税负担很可能有所加重,造成企业整体税负并未下降,对企业业绩难以产生预期的正面传导。“营改增”是“供给侧结构性改革”系统工程的重要构件之一,因而在改革进程中多方面深入测算企业负担尤其必要。应着眼于整体税制协调,辅以财政体制改革,以助力平稳过渡,才能更好达到为企业“降成本”的目的。

(三) 创新、不足与展望

本文选取最早进行“营改增”的两个行业上市公司2011—2013年的相关数据,通过规范分析与回归分析,分别从税负与绩效视角对“营改增”的效应进行实证检验。其创新在于,对因处在不同地区和不同行业而有着不同改革进度的企业,就政策改革因素设置了虚拟变量,从而解决了度量改革进度的难题;上市公司的税负与绩效,又能比较客观地反映“营改增”政策的初衷和效应。

本研究还存在不足:一方面,数据筛选时,由于交通运输业样本较少,最终只获得35个企业的数据,样本较少,实证结果可能受个别公司的显著影响,从而造成研究结果有偏差。至于后期改革的行业如邮政业与电信业,在企业数量上就更少,因此未纳入研究对象;数据处理时,若能引入更严格的倍差法(DID),将未改革行业作为对照组,会使结果更具说服力。另一方面,仅针对上市公司数据进行了改革效应的研究,并未涵盖非上市公司因改革带来的效应变动。实际上,非上市公司中适用3%简易征收率的小规模纳税人更多,若加上对这一群体的考量,则“营改增”更普遍地存在减税增效的有利影响。

当前,“营改增”收官期最后一批改革的行业——建筑业、房地产业、金融业与生活服务业共约1100万户纳税人,已于2016年5月1日起正式纳入增值税制度。这印证了本文的主要政策建议。试点全面铺开后的政策效应,除上述微观方法外,由于其全局性特征,亦可用宏观经济学的计量方法研究。

参考文献:

- [1] [美]艾伦·A·泰特(1995). 增值税:管理和政策问题. 刘翠微译. 北京:中国财政经济出版社.
- [2] 财政部财政科学研究所(2013). 营改增:牵一发而动全身的改革(中国税收政策报告2013). 北京:中国财政经济出版社.
- [3] 财政部营改增课题组(2013). 营业税改征增值税指南. 北京:中国财政经济出版社.
- [4] 郭均英、刘慕岚(2015). “营改增”对企业经济后果影响研究——以上海市首批实行“营改增”上市公司为例. 财政研究, 5.
- [5] 靳东升、伦玉君(2011). 中国与韩国增值税制度要素的比较研究出处. 经济社会体制比较, 11.

①参阅《关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》(财税〔2016〕36号), 2016年3月24日。

- [6] 梁 强、贾 康(2013). 1994 年税制改革回顾与思考:从产业政策、结构优化调整角度看“营改增”的必要性. 财政研究,9.
- [7] 刘 怡、聂海峰(2004). 间接税负担对收入分配的影响分析. 经济研究,5.
- [8] 李绍萍(2014). 营改增对物流业上市公司影响的实证分析. 中国流通经济,5.
- [9] 谭崇钧、蒋 震(2013). 增值税改革:问题与建议. 财政研究,11.
- [10] 田志伟、胡怡建(2013). “营改增”对各行业税负影响的动态分析——基于 CGE 模型的分析. 财经论丛,4.
- [11] 唐登山、周全林(2012). 营业税税负的增值税当量研究. 河南社会科学,6.
- [12] 夏杰长、管永昊(2012). 现代服务业营业税改征增值税试点意义及其配套措施. 中国流通经济,3.
- [13] 杨默如(2010). 我国金融业改征增值税的现实意义、国际经验借鉴与政策建议. 财贸经济,8.
- [14] 杨默如(2016). “营改增”后应完善增值税立法. 人民日报,2016-07-12
- [15] 赵连伟(2015). 营改增的企业成长效应研究. 中央财经大学学报,7.
- [16] Ale dab Iorwerth & John Whalley(2002). Efficiency considerations and the exemption of food from sales and value added taxes. *Canadian Journal of Economics*, 35(1).
- [17] Helmut Kaiser & P. Bernd Spahn (1989). On the Efficiency and Distributive Justice of Consumption Taxes: A Study on VAT in West Germany. *Journal of Economics*, 49(2).
- [18] José A. Pagán & Gökçe Soydemir, José A. Tijerina-Guajardo (2001). The Evolution of VAT Rates and Government Tax Revenue in Mexico. *Contemporary Economic Policy*, 19(4).
- [19] Michael Keen & Jack Mintz(2004). The optimal threshold for a value-added tax. *Journal of Public Economics*, 88.
- [20] Richard M. Bird & Pierre-Pascal Gendron(2007). *The VAT in Developing and Transitional Countries*. New York: Cambridge University Press.
- [21] Ross Stitt(2007). Financial Supplies and Reduced Input Tax Credits-An Australian Perspective, *GST in Retrospect and Prospect*. Wellington: Thomson Brookers.

How BT-VAT Reform Affected Earliest Pilot Industries?:

Based on the Impact on Tax Burden and Performance of Listed Companies Sample from Different Areas and Industries

Yang Moru (Huaqiao University)

Ye Muqing (Huaqiao University)

Abstract: For studying the Business Tax to Value Added Tax reform effect, this paper selects the first group of BT-VAT pilot industries by using transportation and some modern service industry listed companies as samples. In an empirical study of the change from Business Tax to VAT in enterprise perspective, we analyze changes brought by the reform of the overall tax burden and short-term impact of reform policies on corporate performance by two industries perspectives. Through empirical analysis, we find that the change from Business Tax to VAT does not increase the overall tax burden of enterprises, and it has no adverse effect on transportation business performance, yet it has somewhat negative effect on some modern service industries. Accordingly, to serve future perfection of taxation system, we analyze the reasons and propose some policy suggestions, including expanding BT-VAT reform, speeding up VAT legislation and complementing overall fiscal reform.

Key words: BT-VAT ; Value-Added Tax ; Business Tax ; listed companies

■作者地址:杨默如, 华侨大学财税研究中心; 福建 厦门 361021. Email: 522800925@qq.com。

叶慕青, 中石油燃料油有限责任公司, 华侨大学。

■基金项目: 国家社会科学基金一般项目(14CJY062)

■责任编辑: 刘金波

