

“营改增”的减税效果及经济效应研究

杨芳

指导教师

蔡伟贤

副教授

厦门大学

学校编码: 10384
学 号: 15520141151877

分类号 _____ 密级 _____
UDC _____

厦 门 大 学

硕 士 专 业 学 位 论 文

“营改增”的减税效果及经济效应研究

Tax Reduction and Economic Effect to replace the Business Tax with VAT

杨芳

指导教师 (校内): 蔡伟贤 副教授

指导教师 (校外): 周俊琪 研究员

专业学位论文名称: 税务硕士

论文提交日期: 2016 年 9 月

论文答辩时间: 2016 年 11 月

学位授予日期: 年 月

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2016 年 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

摘要

2012年1月1日起，“营改增”在上海拉开序幕，这是我国税收制度改革的一项重要举措。此次改革旨在解决原营业税的重复征税问题，打通第二产业和第三产业之间的增值税抵扣链条，实现结构性减税，细化社会分工，促进经济结构调整和现代服务业发展。近几年来，“营改增”的政策效应研究一直是经济学研究的热点。

本文利用L省6162户企业2012年和2014年的全国税收调查数据，从税收负担、固定资产投资和经济效益三个方面对L省交通运输业和现代服务业的“营改增”政策效应进行了研究。研究表明“营改增”政策降低了L省交通运输业和现代服务业的行业流转税税负，实现了减轻企业税负的政策目标，并且现代服务业的减税效果显著高于交通运输业。本文在确定流转税税负时考虑了企业所得税税前扣除因素，更全面、更准确的分析了“营改增”对企业实际流转税税负的影响。企业所得税具有税负稳定器作用，能够减缓企业流转税税负的变动幅度。研究表明企业所得税因素对现代服务业流转税税负变动的的影响比较显著。

本文还运用双重差分方法对“营改增”的企业微观效应进行实证分析。研究表明“营改增”政策对企业的固定资产投资起到了显著的促进作用，尤其是可抵扣进项税额的机器设备类固定资产投资。同时“营改增”显著提高了非国有企业的固定资产投资，但是对国有企业作用不显著。研究结果还表明“营改增”对企业的经营效益具有积极的影响，尤其是对企业的销售净利润率具有比较显著的促进作用，该促进作用对非国有企业尤为明显。本文还结合研究结论，针对如何完善增值税税制，确保“营改增”政策目标的实现提出了相应的政策建议。

关键词：营改增；行业税负；经济效应

ABSTRACT

Since Jan 1st, 2012, The reform of business tax to VAT started in Shanghai, which is a major incentive of tax reform in China. This reform is aimed at dealing with multiple taxation of business tax, improving the deductible chain of secondary industry and tertiary industry. It is also a key of development of modern service industry, and economic restructuring. This Reform is an import topic of economic in recent years.

In this paper, I take advantage of the National tax survey data of 6162 enterprises in L province during 2011 and 2014. I research the effect of this reform on tax burden, fixed assets investment and economic performance of the enterprises. I find that the reform of business tax to VAT reduces the tax burden on transportation and modern service enterprises in L province. The effect of reducing tax burden is more remarkable for modern service enterprises. I consider the factors of enterprise income tax when calculating the tax burden, thus the results are more comprehensive and more accurate. The enterprise income tax is a tax burden stabilizer, which can reduce the fluctuation of the tax burden. The effect of the enterprise income tax on the tax burden is more remarkable for modern service enterprises.

I also research the micro effect of this reform with the DID method, and I find that the reform promote the fixed assets investment of the enterprises, which is more remarkable for machinery equipment investment. The reform also promotes the fixed assets investment of non-state enterprises, while having no effect on the same investment of state-owned enterprises. I also find that this reform has positive effect on the enterprises' economic performance. The sales net profit ratio is promoted by the reform, especially for the non-state enterprises. According to the empirical results, I give some policy suggestion for the business tax to VAT reform.

Keywords: Business Tax to VAT Reform; Tax Burden; Economic Effect.

目录

第 1 章 绪论	1
1.1 选题背景和研究意义	1
1.1.1 选题背景	1
1.1.2 研究意义	2
1.2 国内外相关研究现状	2
1.2.1 国内研究现状	2
1.2.2 国外研究现状	5
1.2.3 研究现状评述	6
1.3 框架结构和研究方法	7
1.3.1 框架结构	7
1.3.2 研究方法	7
1.4 创新与不足	8
第 2 章 “营改增” 对企业流转税税负影响分析	9
2.1 “营改增” 目标和现状	9
2.1.1 “营改增” 的政策目标	9
2.1.2 “营改增” 政策实施的现状	9
2.2 流转税税负定义及计算	11
2.2.1 流转税税负定义	11
2.2.2 流转税税负计算	12
2.2.3 样本选取及数据来源	14
2.4 “营改增” 对交通运输业流转税税负影响分析	16
2.4.1 研究假设	16
2.4.2 “营改增” 前后税负变动测算	16
2.4.3 “营改增” 前后税负测算结果分析	17
2.4.4 研究结论	23
2.5 “营改增” 对部分现代服务业流转税税负影响分析	24
2.5.1 研究假设	24
2.5.2 “营改增” 前后税负变动测算	25

2.5.3 “营改增”前后税负测算结果分析	26
2.5.4 研究结论	30
第3章 “营改增”经济效应实证分析	31
3.1 研究假设	31
3.2 研究设计	32
3.2.1 研究方法的选择和模型构建	32
3.2.2 变量设置	33
3.2.3 样本选取和数据来源	35
3.3 描述性统计及相关性分析	35
3.3.1 描述性统计	35
3.3.2 主要变量相关性分析	36
3.4 实证结果分析	37
3.4.1 “营改增”与企业固定资产投资	37
3.4.2 “营改增”与企业经营效益	41
3.4.3 稳健性检验	45
3.5 研究结论	48
第4章 研究结论及政策建议	49
4.1 研究结论	49
4.2 政策建议	50
4.2.1 存在问题	50
4.2.2 政策建议	52
参考文献	54
致谢	57

CONTENTS

Chapter 1 Introduction	1
1.1 Research background and significance	1
1.1.1 Research background	1
1.1.2 Research significance	2
1.2 Literature review	2
1.2.1 Domestic literature review.....	2
1.2.2 Foreign literature review.....	5
1.2.3 Comments on the research	6
1.3 Research framework and method	7
1.3.1 Research framework.....	7
1.3.2 Research method	7
1.4 Innovation and deficiency	8
Chapter 2 The tax burden Analysis	9
2.1 Target and current situation of business tax to VAT reform	9
2.1.1 Reform target	9
2.1.2 Current situation of reform.....	9
2.2 Definition and calculation of tax burden of turnover tax	11
2.2.1 Definition of tax burden.....	11
2.2.2 Calculation of tax burden.....	12
2.2.3 Sample selection and data source.....	14
2.4 Analysis on the tax burden of transportation industry	16
2.4.1 Hypothesis.....	16
2.4.2 Tax burden change before and after the reform.....	16
2.4.3 Analysis on the change of tax burden.....	17
2.4.4 Conclusion.....	23
2.5 Analysis on the tax burden of modern service industry	24

2.5.1 Hypothesis.....	24
2.5.2 Tax burden change before and after the reform.....	25
2.5.3 Analysis on the change of tax burden.....	26
2.5.4 Conclusion.....	30
Chapter 3 Empirical analysis on economic effect.....	31
3.1 Hypothesis.....	31
3.2 Research design.....	32
3.2.1 Method and model.....	32
3.2.2 Variables.....	33
3.2.3 Sample selection and data sources.....	35
3.3 Summary statistics and correlation analysis.....	35
3.3.1 Summary statistics.....	35
3.3.2 Correlation analysis of main variables.....	36
3.4 Analysis on the empirical results.....	37
3.4.1 Reform effect on fix assets investment.....	37
3.4.2 Reform effect on economic performance.....	41
3.4.3 Robustness test.....	45
3.5 Conclusion.....	48
Chapter 4 Conclusion and policy suggestion.....	49
4.1 Conclusion.....	49
4.2 Policy suggestion.....	50
4.2.1 Existing problems.....	50
4.2.2 Policy suggestion.....	52
Reference.....	54
Acknowledgement.....	57

第 1 章 绪论

1.1 选题背景和研究意义

1.1.1 选题背景

2011 年《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》提出理顺各级政府间财政分配关系，完善分税制。同年《政府工作报告》提出调整优化产业结构，加快构建现代产业体系，推动产业转型升级的工作目标。财政部、国家税务总局于 2011 年 11 月先后印发了《营业税改征增值税试点方案》（财税[2011]110 号）和《关于在上海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》（财税[2011]111 号）。自 2012 年 1 月 1 日起，“营改增”这一税收制度改革的重要举措在上海拉开序幕。随着改革的不断推进，“营改增”也从局部试点扩围到全国，试点行业也从最初的交通运输业和部分现代服务业逐步扩围到全部营业税涉税行业。2016 年 5 月 1 日，营业税结束其历史使命，退出税收舞台。

“营改增”启动至今已有 5 个年头，据统计：2014 年全国“营改增”合计减税 1918 亿元，其中试点纳税人减税 898 亿元，原增值税纳税人减税 1020 亿元。2014 年全国第三产业增加值占 GDP 比重为 48.2%，同比提高 2.1 个百分点。信息传输、软件和信息技术服务业、租赁和商务服务业、广播影视服务业税收分别增长 11.7%、20.4%、13.4%，政策作用非常明显”^①。国家税务总局的统计数据表明“营改增”前期改革成效是显著的，但同时也出现了诸多的问题和矛盾。如交通运输业、有形动产租赁业税负在改革初期呈现上升趋势；增值税税率由两档 17%、13%增加至四档 17%、13%、11%、6%，税率档次的增加会使增值税逐渐丧失税收中性的特征，影响经济资源的有效配置；列举试点行业与国标行业规定不一致，是否属于试点纳税人存在争议；“营改增”纳税人增值税收入全部归属地方的过渡性收入分配政策与原增值税收入中央和地方共享的收入分

^① 《营改增红利持续释放 新举措开创税收新局面》，国家税务总局新闻通报会 2015 年 1 月 28 日。

配政策并行，如何协调统一；试点行业一般纳税人认定标准较高，许多企业被认定为小规模纳税人，增值税的优势和作用不能够充分显现。

1.1.2 研究意义

“营改增”已经实现了全行业覆盖，那么在前期改革过程中究竟哪些企业在“营改增”持续释放的改革红利中受惠？“营改增”减税目标实现几何？“营改增”是否推动了企业的投资，提高了企业的绩效，促进了企业的发展？除了增值税税种设计原理使得税负减轻外，还有哪些因素影响了“营改增”政策目标的实现？以企业的微观数据为基础对“营改增”的政策效应进行科学的分析能够为下一步改革方案的制定和实施提供理论支持和数据支撑，这对推动“营改增”顺利进行，确保改革目标全面实现具有重要意义。

1.2 国内外相关研究现状

1.2.1 国内研究现状

1.2.1.1 关于“营改增”对企业税负影响的研究

国内学者从宏观和微观两个层面就“营改增”对企业税负影响问题进行了大量的研究。在宏观层面上，主要是“营改增”减税功能定位的理论分析以及利用投入产出表和CGE模型分析改革对不同行业税负的影响。微观层面上，主要通过企业调研、“营改增”前后税负平衡点的估算，或运用上市公司数据研究“营改增”对具体行业税负的影响。

平新乔、张海洋等（2010）通过增值税的计税原理将营业税实际税负进行了转换，并与增值税纳税人的税负进行比较，得出结论：服务业纳税人的营业税税负明显高于增值税纳税人的税负，极大扭曲了企业的经营行为，阻碍了服务业的发展^[1]。高培勇（2013）论述了“营改增”的减税功能定位是结构性减税，即减轻纳税人的流转税税收负担，通过不同税种的增减变化实现结构性调整目标，使得整个税收体系的收入结构得到优化^[2]。高培勇（2015）阐述了“营改增”的结构性减税功能使其成为调整税收收入结构，降低间接税比重，提高直接税比重，建立现代税收制度的主要途径^[3]。田志伟、胡怡建（2013）通过构建CGE模型对我国不同行业“营改增”前后的税负进行了分析，认为税率设

计方式只能在短期内使试点行业实现税负平衡，从长期来看一些行业仍然会出现名义税负上升的现象^[4]。潘文轩（2013）对部分试点企业“营改增”后税负不减反增现象进行了研究分析，认为增值税税率较高、企业中间投入比率偏低、固定资产更新周期长是形成该现象的主要原因^[5]。张丹、杨秋煦（2013）基于上市公司数据测算表明，“营改增”在短期内会使交通运输企业的增值税税负上升，但从长期来看税负会下降^[6]。陈晓光、雷良海（2013）研究增值税改革对运输业税负影响时指出，确定营业税实际税负率时必须剔除所得税税前扣除因素的影响^[7]。陈立、东伟、胡显莉（2014）运用投入产出表测算法分析了“营改增”对重庆市第三产业流转税税负的影响，得出结论：交通运输业和有形动产租赁业税率提高的增税效应显著使得税负上升，其他试点行业进项税额抵扣的减税效应显著使得税负下降^[8]。王玉兰、李亚坤（2014）和王新红、云佳（2014）也分别基于对交通运输业上市公司数据的分析得出了该类企业“营改增”后流转税税负上升的结论^[9]。王佩、董聪等（2014）采用 DID 模型，分析了“营改增”对交通运输业上市公司流转税税负的影响，得出结论：“营改增”有效降低了交通运输业上市公司的流转税税负^[10]。童锦治、苏国灿、魏志华（2015）采取面板随机效应模型，运用上市公司数据进行分析研究，发现企业的议价能力与其“营改增”后名义流转税税负正向相关。企业的议价能力对“营改增”的政策效果具有重要影响^[11]。魏志华、夏永哲（2015）运用金融业上市公司数据，测算了基本免税法和简易免税法下“营改增”对企业税负的影响。指出改革初期金融业可以采取简易计税法，对保险业应实行差额征税^[12]。

1.2.1.2 关于“营改增”经济效应的研究

“营改增”这项税收制度改革是通过完善税制，减轻税负等机制最终实现优化经济结构，提高企业创新力和竞争力，促进经济健康发展，提高人民福利水平的经济效应。国内学者对“营改增”经济效应的研究也是从宏观和微观两个层面展开的。宏观层面的研究主要是在“营改增”推行之前，从最优流转税制度、效率福利损失等方面进行的。而微观层面的研究主要是“营改增”推行之后，以企业改革后的微观层面数据为基础，运用各种经济学计量模型，分析“营改增”对企业行为、经营效益、创新能力等方面的影响。

平新乔、梁爽等（2009）研究指出与增值税税率 17%等价的营业税税率是

4.55%，我国营业税税率普遍高于4.55%，所以现行税制下营业税对消费者产生的福利损失要高于增值税。实行“营改增”将降低对消费者的福利损害程度^[13]。汪浩（2009）通过一般均衡模型论述了在完全竞争情况下，实行从价单一税率会实现社会福利最优；不完全竞争情况下，实行能够使所有产品勒纳指数相等的流转税，会使社会福利达到最优^[14]。陈晓光（2013）利用 Hsieh 和 Klenow 模型以及企业层面数据，测算出每年增值税税率差异造成生产效率损失 7.9%，“营改增”应尽量减少税率档次，实行统一税率^[15]。彭艳芳（2013）就“营改增”对我国经济增长的影响进行研究，指出“营改增”能够通过税收结构变动促进经济增长^[16]。肖皓、赵玉龙、祝树金（2014）应用中国动态 CGE 模型模拟分析金融业增值税税率为 5% 和 6% 情况下的福利效应，结果显示金融业“营改增”的减税效应加速资本积累，推动经济长期增长，提高居民福利水平，优化资源配置、促进产业结构升级。同时也使间接税收入降低，消费税、关税、直接税收入增加^[17]。田志伟、胡怡建（2014）构建 CGE 模型，从动态视角研究了增值税扩围对财政经济的影响。得出结论：扩围第一年税收收入降低 0.75 个百分点，第二年和第三年分别回升 0.84 个百分点和 1.09 个百分点，并且增值税扩围只能够使经济增速在短期内提高^[18]。孙正、张志超（2015）运用面板向量自回归（PVAR）模型研究表明，“营改增”优化了国民收入分配格局，使得居民和企业所得份额提高，政府部门所得份额降低。“营改增”对居民所得份额变动贡献度为 10%，对企业所得份额变动贡献度为 17%，对政府所得份额变动贡献度超过 40%^[19]。石中和、娄峰（2015）构建动态 CEG 模型，分析了“营改增”对我国宏观经济、消费需求、节能减排等方面的影响。得出结论：“营改增”对我国国民生产总值的增长具有促进作用；短期内使居民消费下降，长期内使居民消费增加；对政府消费的影响与居民消费相反；有利于节能减排战略的发展^[20]。刘柏惠（2015）基于投入产出表进行实证分析，得出结论：“营改增”使生产者价格和消费者价格下降，使通货膨胀率降低^[21]。杨斌、林信达、胡文骏（2015）研究指出服务业在 GDP 中的占比是由第一、第二产业的发展水平等因素决定的。在我国目前第一、第二产业还不够发达的情况下，服务业占比低是正常的。如果政府通过减税干预服务业的发展，会损害第一、第二产业的发展，最终阻碍服务业的发展^[22]。

袁从帅、刘晔等（2015）采用双重差分模型，选取上市公司数据，对“营改增”在企业投资、技术研发和劳动雇佣方面的政策效应进行了研究。结论表明“营改增”在增加企业投资方面政策效应显著，但对促进设备和部分无形资产投资的效应不明显；对企业研发投入具有促进作用，但不显著；资本对劳动的替代作用使得“营改增”对促进就业无实际影响，但人均资本和工资水平显著提高^[23]。李成、张玉霞（2015）通过“双重差分模型”对“营改增”政策效应进行了检验，发现“营改增”对提高试点企业的固定资产投资、销售额和全要素生产率作用显著，但不同企业的提升幅度差异较大。另外“营改增”对企业绩效的影响短期内不显著^[24]。蒋明琳、舒辉、林晓伟（2015）运用上市公司财务数据研究发现“营改增”对交通运输企业的财务绩效没有直接的影响^[25]。赵连伟（2015）采用双重差分模型研究表明“营改增”促进了企业的固定资产投资，提高了企业的盈利能力和创新能力，对企业成长能力具有显著拉动效应^[26]。李嘉明等（2015）采用案例研究方法，运用上市交通运输业企业数据进行分析，得出结论：“营改增”试点政策发布前后股票具有正价格效应，营改增也引起非试点范围内同行业样本组企业股价正向波动^[27]。梁若冰、叶一帆（2016）运用双重差分方法对福建省制造业和服务业开具的增值税发票数据进行分析，得出结论：贸促效应是促使“营改增”后试点地区试点企业的贸易额显著增长的主要因素，并使得产业之间的分工更加深化^[28]。陈钊、王旻（2016）采用双重差分模型对我国上市公司2008年至2014年的数据进行分析检验，发现一部分制造业的企业“营改增”后，其属于“营改增”范围的生产性服务业的经营范围由自给自足扩大到对外经营。也有一些企业“营改增”后因其他企业对生产性服务外包需求的增加，其生产性服务收入大幅增加。这些都证明了“营改增”促进了专业化分工^[29]。

1.2.2 国外研究现状

增值税是仅对商品征税，还是应当包括劳务？征税范围、计税依据、税率如何确定？间接税对消费者的福利效应产生了怎样的影响？国外学者对这些问题进行了广泛而深入的研究。Nicholas Stern & Stephen R. Lewis(1987)认为增值税实质上具有链条抵扣的特性，每一阶段可以抵扣上一阶段所缴纳的税额。链条抵扣的特性使增值税能够有效的避免重复征税问题，而且增值税应当广范

围普遍征收^[30]。Alan. A. Tait (1984)对各国增值税制度、征收效果进行了比较,他认为增值税应当包含从生产到零售各个环节。增值税的征税范围除了商品外,还应当包括投入使用的劳务^[31]。F. Ramsey (1927)指出,在税收收入既定的情况下,商品税最优税率与其需求弹性成反比。即对需求弹性较小的商品应当实行高税率,对需求弹性较大的商品应当实行低税率。拉姆塞法则奠定了最优商品税研究的理论基础。当商品税税率为最优时,税收产生的超额负担最小^[32]。Creedy (1998, 1999)专门研究了间接税的福利效应。他运用微观经济学原理,就间接税引起价格变化,从而对消费者产生的等价性变动和补偿性变动两个指标进行考察。并通过这两个指标对澳大利亚实施的覆盖第二产业和第三产业的增值税的福利效应进行了研究^[33]。Ballard et al. (1987)研究了增值税实行单一税率和多档税率对美国产生的影响,得出结论:增值税实行单一税率会使福利得到更显著的改善^[34]。Scholes et al. (2001)提出“所有参与方,所有税收和所有成本”是税收研究的基本原则。所有税收是指对企业税收决策进行分析时,除了要考虑特定税种对企业的影响,还要考虑其他税种对企业的潜在影响^[35]。Hall & Jorgenson (1967)^[36]和 Blundell et al. (1992)^[37]研究指出税负下降可以使得企业的投资成本降低,减少企业的现金流出,从而促进企业的投资。

1.2.3 研究现状评述

随着“营改增”政策的逐步实施,学者们对“营改增”的政策效应进行了非常有益的探讨。“营改增”后交通运输业流转税税负变化一直是研究的焦点。学者们普遍认为“营改增”在短期内会使交通运输企业的增值税税负上升,而交通运输业增值税税率高,进项税额抵扣不足是导致企业税负上升的主要原因。关于这方面的研究多集中在理论层面,主要通过测算税负不变时抵扣项目成本占营业收入的比重,判断企业改革后税负的增减变化情况。运用企业微观数据进行研究的,一般都选择上市公司数据,存在样本数量较少,税收数据不全等问题。学者们主要采取通过中间变量换算的方式估算企业税收数据,这使得在初始数据获取方面就存在偏差,必然会影响研究结果的准确性。目前运用企业“营改增”后的微观数据对税负变动方向、变动幅度进行研究的比较少。随着改革的深入,关于“营改增”的经济效应方面的研究逐渐丰富,学者们多采用双重差分方法进行实证分析,但是在“营改增”是否促进企业投资,提高企业

经营效益等问题上，由于样本选择等差异，没有得出一致结论。

针对目前的研究现状和不足，本文基于全国税收调查数据，首先分析了 L 省“营改增”后交通运输业和现代服务业的流转税税负变动情况，用具体的数据解答了税负的变动方向和变动幅度等问题。并进一步分析了影响税负变动的因素及其对行业总体税负变动的的影响程度。其次本文对“营改增”的经济效应进行了实证分析，并根据分析结论，针对如何完善增值税税制，确保“营改增”政策目标的实现提出政策建议。

1.3 框架结构和研究方法

1.3.1 框架结构

本文分为四个部分：

第一部分为绪论，包括选题背景及研究意义；国内外研究现状及评述；确定研究方法和论文框架结构；提出本文的创新与不足。

第二部分简述了“营改增”的政策目标及进程，并基于企业层面和行业层面的微观数据分析“营改增”对 L 省交通运输业和部分现代服务业流转税税负的影响，考察政策实施效果与减轻企业税负目标是否一致。

第三部分运用现代计量经济学分析方法对“营改增”的经济效应进行实证检验。

第四部分根据前文分析结果做出总结，并提出相应的政策建议。

1.3.2 研究方法

借鉴国内外现有的研究成果，本文立足 L 省经济发展和税收管理的实际情况，选取 6162 户企业 2012 年和 2014 年全国企业税收调查数据，综合运用数据统计分析法、面板数据分析法，以及现代计量经济学分析方法，基于企业层面和行业层面的微观数据考察“营改增”的政策实施效果与目标是否一致，并对“营改增”的经济效应进行实证检验。

Degree papers are in the “[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)”.

Fulltexts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.