

# 企业所得税优惠政策面临重大调整

将更多地由直接优惠转向间接优惠,由区域优惠为主转为产业优惠为主

企业所得税的改革将涉及四方面的内容:一是要实行法人所得税;二是要引入国民企业和非国民企业概念;三是实行统一的企业所得税税率;四是要进一步调整税收优惠,今后税收优惠要更多地由直接优惠转向间接优惠,并由区域优惠为主转为产业优惠为主,使税收政策体现产业政策。

□本报记者 薛黎

国家财政部、国务院法制办、国家税务总局正在加紧起草企业所得税两法合一的草案,为8月份全国人大常委会的审议作最后的冲刺和准备。国家财政部税政司副司长王建凡6月3日在“中国税收高层论坛”上透露了上述信息。

据王建凡透露,企业所得税的改革将涉及四方面的内容。首先是实行法人所得税。“法人所得税在国外是很普遍的,但是1994年税制改革,尤其内资企业所得税是按照独立核算企业界定纳税人的,新的所得税将来走向法人所得税。”

其次是引入国民企业和非国民企业概念。王建凡表示,这主要是“针对没有在中国注册的外国企业,怎么界定它在中国的纳税义务。”

三是实行统一的企业所得税税率。“不管税率水平选择有多高,内资企业、外资企业、不同所有制企业都实行同一个税率。”

四是进一步调整税收优惠。“今后税收优惠要更多地由直接优惠转向间接优惠。另外,由过去的区域优惠为主,转为产业优

惠为主,使税收政策体现产业政策。”王建凡表示。

王建凡还说,改革的时间表可以说已经锁定了,全国人大常委会已经公布了2006年立法计划,8月份要开始审议新的“企业所得税法草案”,这说明我们已经没有退路了,我们只能往前走,现在正在抓紧工作,要为8月份的审议作最后的冲刺和准备。

国家税务总局所得税管理司司长孙瑞标也在论坛上表示:“在企业所得税改革中,目前碰到的最大难题是优惠政策的问题,或者说内外资企业怎么样一视同仁的问题。”

“今后,优惠的方式和单纯的减免税要转变为各种方式共用的优惠,现在我们的优惠都是采用免税或者降低税率这两种方式为主,但是带来了一些优惠政策不到位和不到位的问题,因为减免税的前提应该是有税才能够得到优惠,没有税就得不到优惠。”

孙瑞标分析说:“所以有些企业尽管需要支持发展,但是却享受不到国家的优惠政策。需要改变方向,不管是不是亏损企业,只要你属于我们规定内的都能够享受税收优惠,内资企业和外资企业也都能享受到优惠。”



企业所得税两法合并成为目前新一轮税制改革的关键 资料图

■资料链接

## 中国税制的“双主体”

中国社会科学院财政与贸易经济研究所副所长高培勇在日前举行的中国税收高层论坛上介绍说,在中国现行税制结构当中,一直强调是双主体的税制结构。2005年国内增值税收入高达10710亿元,进口环节增值税收入4166亿元,同样2005年企业所得税、外商投资企业所得税和外国企业所得税收入合计5494亿元,这两类税如果我们不含进口环节增值税,要占到整个税收收入的52.5%。如果把进口环节增值税也加入其中,这两类税占到整个税收收入的66%。

高培勇说,从上述构成中首先可以看到,国内增值税收入占税收总收入的34.7%,进口环节增值税收入占13.5%,内资企业所得税收入占14.1%,外商投资企业和外国企业所得税收入占3.7%,这几个税种加起来占到整个税收收入的66%。

## 中部地区将实施增值税转型试点

□本报记者 喻春来

增值税转型试点即将从东北扩大到中部地区。财政部税政司副司长王建凡在3日的中国税收高层论坛上透露,下一步,根据中央的部署,中部地区也在考虑实施增值税转型试点。

王建凡称,因为东北有一个现成的蓝本,增值税转型所进行的制度准备不需要重新设计。全国全面铺开增值税转型改革的时间也不会太远。

2004年7月1日起,经国务院批准,东北三省一市对八个行业实行扩大增值税抵扣范围试点,增值税转型迈入了关键一步。

王建凡说:“增值税是一个统一概念,如果局部地区试点时间过长,局部地区和整体始终保持太大差距,那么,不管对税制还是对整个经济发展都是有害的。”

王建凡指出,增值税转型涉及到几个问题:第一对抵扣范围,现在界定在机械设备方面;第二像房屋这样的固定资产要不要纳入到转型改革范围之中;第三转型改革对税收收入要产生比较大的影响,最终改革成本,我们还要

进行重新估量,这么大的改动,还有世界税制发展趋势,将来增值税转型率方面需要不需要进行重新考虑,这些都是新税制设计中面临的问题。

增值税转型试点扩大到中部地区是否有明确实施的时间表呢?国家税务总局流转税司司长李三江表示,这项工作是由发改委、财政部、国家税务总局等多个部门负责,现在正在研究。到底在哪个城市试点,不是税务部门 and 财政部门就能决定的问题,必须综合考虑。

李三江说:“目前,各部门正在准备自己的东西,中部六省比较积极,但最终还是需要部门联动,现在还在研究过程中。”

东北财经大学财税学院教授吴旭东称,应当尽快推进增值税转型试点,2004年试点,全国就超收五千多亿元,去年又超收五千多亿元,明年应该是最佳时机。

李三江还透露,目前财政部、国家税务总局已经对全国推行扩大增值税抵扣范围政策进行了详细测算,方案报国务院批准后尽快实施,力争尽早实现扩大增值税抵扣范围在全国推开。

## “两法合并”成新一轮税改重中之重

企业所得税两法合并实际上是整个新一轮税制改革的关键点。目前我们对于整个新一轮税制改革的推进,应当把主要的注意力放到两法的合并上,要抓紧谋划、小心推出。

□本报记者 薛黎

3日举行的中国税收高层论坛上,相关官员、专家围绕我国的企业所得税改革和企业所得税改革展开了热烈讨论。财政部税政司副司长王建凡在会上提出,要积极推进增值税转型改革,加快实施企业所得税两法合并,“企业所得税两法合并改革,我认为在新一轮税制改革里是重中之重。”

### 企业所得税两法合并是关键

“今后,我们寄希望于以完善的所得税制促进国民经济良性循环,促进区域之间协调发展,在税收方面,我们也希望所得税能承担起更多的、更重要的责任。”王建凡表示,目前税制结构里,对收入的贡献流转税占的份额非常大,占70%多,“随着经济的发展,税制的不断完善,流转税和所得税(包括企业所得税和个人所得税)在整个税收份额里面的比重会有合理的调整,那

就是流转税要适当下降,所得税要适当上升,这是一种趋势。”

“最好是增值税改革与企业所得税两法合并改革一起捆绑推出。”中国社科院财政与贸易经济研究所副所长高培勇指出,后者改革的一再推迟直接拖累了增值税的转型,事实上,企业所得税两法合并应该是目前新一轮税制改革的关键,是带动增值税改革的“牛鼻子”。

高培勇还说,两法合并实际上是整个新一轮税制改革的关键点。目前我们对于整个新一轮税制改革的推进,应当把主要的注意力放到两法的合并上,要抓紧谋划、小心推出。他说:“我们寄期望的是在未来这一段时间,起码从6月3日到明年的3月中旬全国人民代表大会召开这段时间,不能再让两法合并的改革出现任何的闪失,这是一个非常非常关键的事情。”

### 税收增减效应可互抵

国家税务总局政策法规司副司长杨元伟指出,要全面推进

增值税转型改革和企业所得税统一的策略安排。杨元伟指出,第一要合理安排改革内容,分年度实施,分散减收压力,对单项改革可以采取循序渐进的办法。第二要配套推出一些其他税种改革,实现有增有减的结构性安排,可以配套推出一些对财政收入具有增收作用的改革措施,如城建税和教育费附加的扩大适用范围,资源税计税依据的完善等。第三,在财政资源配置中统筹考虑税制改革成本,通过合理预算安排消化税制改革对财政收支的影响。

高培勇的观点也基本与杨元伟不谋而合,“增值税抵减缩小的改革,意味着给企业减负,如果能够把增值税的减负效应和企业所得税改革中对于外资企业可能带来的增收效应捆绑在一起,增收效应应互抵,企业增值税改革的阻力可能大大弱化。”

### 增值税转型不会导致投资过热

近年来,我国固定资产投资

增长一直处于高位运行。一些人担心,全面推进增值税转型可能推动投资过热。杨元伟认为,实施增值税改革会对投资产生一定的推动效应,但并不必然导致投资过热。

杨元伟指出,2003年以来我国部分行业、部分地区出现的投资过热既有投资自发增长的市场因素,也有地方行政干预、投融资管理体制不到位等非市场因素。而增值税改革只会对市场因素有一定影响,只要能对非市场因素进行有效管控,投资规模及增长是可以控制在合理范围内的。

其次,实施增值税转型后进项税款的抵扣范围仅仅只是扩大至企业购置的机器设备,在全社会固定资产投资总额中,机器设备的投资额仅占一小部分。另外许多行业不在增值税的使用范围内,如近年来投资增长过热的房地产业。

“从东北增值税转型试点情况看,2004年下半年以来,整个东北地区固定资产投资增长较

快,但是实施增值税改革的八个行业并没有显示出投资过热迹象。”杨元伟说。

### 两法合并不会降低对外资吸引力

杨元伟表示,统一内外资企业所得税是既定的改革方向。对于改革可能影响吸引外资的优惠,杨元伟指出:“企业所得税制度统一并不会对吸引外资带来太大负面影响。税收制度的改革还会提升外资的质量,优化外资结构。”

杨元伟表示,一国外商投资的吸引力主要包括市场潜力、法律因素、劳动力成本、土地附加资源价值、优惠政策等,曾有调查显示税收优惠在外商来华投资决策的考虑因素中仅居第五位。

况且,这次企业所得税制度统一过程中,我国保持了比周边国家相对较低的税率水平,新的企业所得税法还将对现有外商投资企业给予适当的过渡期照顾。

## 居中原 通天下 争双赢 共增长

——中原高速越走越宽的道路

巍巍太行,滔滔黄河,孕育出了高速公路这个朝阳产业中的一颗璀璨明珠——河南中原高速公路股份有限公司。

河南中原高速公路股份有限公司设立于2000年12月28日,2003年7月中原高速首次公开发行股票28000万A股,并于2003年8月8日在上海证券交易所挂牌上市,成为河南省唯一一家高速公路上市公司。

### 经济增长 政策支持 行业增长 潜力巨大

作为一种高效安全的运输方式,高速公路满足了高附加值产品运输的要求,未来随着产业结构的调整,高速公路货运需求仍将持续增加。另一方面,随着人均可支配收入的增长和城镇化率提高,未来人均公路出行仍将稳步提高。而随着私人购买成为推动汽车保有量增加的最重要的动力,私家车在高速公路车流量中的比例将越来越大。因此从长期看,在经济物流化、人均收入水平和城镇化率提高等因素推动下,

随着宏观经济增长,未来高速公路车流量增长的内在需求机制依然强劲。

根据国内外高速公路的发展经验,连续通车里程达到500-800公里时,高速公路“方便、快捷、安全、舒适”的优势将得到充分发挥。从我国高速公路发展看,2004年全国有16个省份高速公路通车里程超过1000公里,随着高速公路连续通车里程的增长,越来越多的人物流被吸引到高速公路上来,从而使高速公路车流量继续保持较快的增长速度,为高速公路类上市公司的收益增长奠定良好的基础。

交通部2004年11月出台的《收费公路试行计重收费指导意见》,其推荐的高速公路和封闭式收费公路计重收费的模式是

“线性计重+超载加收”的模式。根据有关研究报告,考虑到目前国内道路上货车载重量、超载率偏高的实际,计重收费总体将促进相关上市公司收费的增长。

### 独特区位优势 造就中原第一路

公司所在地河南位居中原,交通承东启西、连南贯北,是全国交通运输干线的枢纽地带,国家高速公路网规划中的“五纵七横”在河南呈十字交叉状,里程长达1000多公里,外省过境车辆多达60%左右,交通部规划的“五纵七横”国道主干线中最主要的“一纵一横”京珠、连霍两条国道主干线均在郑州交汇。河南交通在全国交通网中处于举足轻重的地位,

在国家实施西部大开发战略和中部崛起战略过程中具有重要的战略地位。为公司取得良好经营业绩和公司的成长性提供了重要保证。

根据河南省政府下发的《河南省高速公路网规划》,到2007年,河南省高速公路里程将超过4300公里,密度超过2.57公里/百平方公里,河南高速公路网主体基本形成。为了抢抓机遇,实现可持续性增长,公司从去年开始进行了一系列的项目投资,包括郑漯高速公路改扩建、中原黄河公路大桥、郑州至石人山高速公路等。其中郑漯高速公路、中原黄河公路大桥均属于国家南北交通大动脉的重要区段,郑州到石人山高速公路是河南省规划的一条中央辐射线,为河南省重要

的能源和旅游快速通道,是河南省高速公路网的重要组成部分,沿线先后与属于国家高速公路规划网的南京至洛阳、二连浩特至广州高速公路等多条重要干线公路交汇,并延伸至上海到西安高速公路。结合股权分置改革,河南省交通厅又做出了注入优质资产的承诺,为公司未来发展奠定了扎实的基础,并为未来业绩提供了可靠支撑。

### 创良好经营业绩 重股东实在回报

中原高速成立以来,坚持高速公路主业发展方向,以优良的业绩回报股东,规范运作,科学管理,短短几年时间,经营业绩实现了快速增长。2005年公司主

营业务收入达到15.32亿元,利润总额8.2亿元、净利润5.54亿元、净资产收益率达13.23%、每股收益0.53元。2001-2005年,公司主营业务收入和净利润分别达到年均49.59%和62.45%的高速增长,经济效益在高速公路上市公司中名列前茅。

在创优良业绩的基础上,公司非常注重对股东的回报,自2003年上市以来,2003年度和2004年度共计分配现金红利63,000万元,共计占两年实现净利润总额的近80%;2005年度,公司又推出了每10股分配红股4股现金1元(含税),和资本公积转增1股的分配预案;在中原高速的股改调整方案中,控股股东承诺近三年公司分红比例不低于当年实现的可供股东分配利润的50%,充分注重

对股东实实在在的回报。

### 股改双赢 图谋发展

经过与投资者多种形式的沟通,公司本次股权分置改革对价水平由10股送2.6股提高到了相当于10股送3.2股。对价水平和送率分别高出同板块公司平均水平3.23%和22.01%。

据统计,除中原高速以外的已确定最终股改方案的7家高速公路板块上市公司对价折价送股水平相当于10送3.1股,平均送股率为9.54%,中原高速的对价水平和送率分别高于同板块公司平均水平3.23%和22.01%。

且根据调整后方案有关承诺事项,未来优质资产注入有助于培育新的利润增长点,拓展发展空间,实现公司可持续发展,公司的长期投资价值凸现。

中原高速身处优势行业,获得多方支持,借助股改的东风,依托广大股东的继续支持和厚爱,一定会创造一个更令人满意的明天,继续真诚回报全体股东。 公司巡礼