

促进交通运输业转型升级的财税政策探析

夏杰长¹(博士生导师), 魏 丽², 刘悦欣³

【摘要】十九大报告指出,我国经济发展进入了新时代,而新时代发展的关键在于推动产业转型升级。同时,新时代赋予了交通运输业新的历史使命,要求交通运输业在产业转型升级中发挥先行引领作用。但对于交通运输业发展至关重要的相关财税政策依然存在一些不足,如交通基础设施普遍存在融资困难,资金使用效率低,债务风险严重,对绿色交通与公共交通的促进力度不够,对自主创新的政策支持存在薄弱环节等。因此,政府应推动交通运输领域尽快适应税费改革,以投融资改革为契机,积极化解与防范债务风险,不断提升绿色发展与安全生产水平,持续促进科技创新,注重提高交通运输的便捷性与高效性,着力提高资金使用效率,加强收入稽查与审计监督工作等,以推动交通运输业的转型升级。

【关键词】交通运输业; 转型升级; 财税政策; 债务风险

【中图分类号】F812.42

【文献标识码】A

【文章编号】1004-0994(2019)15-0147-6

一、引言

2017年,习近平代表第十八届中央委员会在十九大报告中指出“中国特色社会主义进入了新时代”。新时代,是以习近平同志为核心的党中央从党和国家事业发展的全局视野、改革开放近四十年的发展历程和十八大以来五年取得的历史性成就和历史性变革的方位上所做出的科学判断,是对我国经济发展做出的正确决策,也是交通运输事业发展的根本遵循和行动指南。同时,新时代我国经济发展的关键在于促进实体经济的产业转型升级^[1]。

十九大报告在建设现代化经济体系的战略部署中提出了“交通强国”建设,这是新时代赋予交通运输事业的历史使命。作为强国之先导,交通运输业在产业发展中有着基础性、战略性以及服务性等关键功能,这就要求其在产业转型升级过程中发挥引领与铺垫作用,做好“先行官”^[2]。同时,在新时代,世界经济增长形势严峻,我国经济下滑压力骤增,交通运输领域诸多发展问题与结构性矛盾日益突出,交通运输业亟须转型升级。财税政策作为国家宏观调控必不可少的重要手段,不仅为交通运输业发展提供

导向与资金基础,而且是交通运输领域优化资源配置、维护市场统一的关键,在促进和调节交通运输业健康发展方面发挥着重要作用。因此,以新时代为背景,以促进交通运输业转型升级为目标,研究交通运输领域的财税政策具有重要的实践意义。本文将首先分析新时代对交通运输业发展的新要求及财税政策应有的新变化,在此基础上结合交通运输业转型升级这一发展目标,分析目前财税政策存在的不足,最终提出相应的政策建议。

二、新时代对交通运输业提出的新要求及财税政策应有的新变化

新时代召唤新使命,需要交通运输事业在国家发展中肩负更大重任,并有崭新作为,同时对交通运输事业的自身发展提出了新要求,相应的财税政策也应体现新变化。

1. 加快供给侧结构性改革,实现高质量发展。从投资环境来看,新时代我国经济发展的基本特征是由高速增长转向高质量增长。交通运输领域更是如此,其发展面临的各种要素与资源环境等约束将进一步扩大,筹资压力加大,政府债务风险逐渐增

【基金项目】交通运输部委托课题“综合交通运输产业政策创新研究”(项目编号:2018-2-2)

加。因此,客观环境迫使交通运输业进行供给侧结构性改革,尽早实现高质量发展。同时,需要深化交通运输领域的投融资改革,加大投融资政策支持力度,并将化解债务风险放在财税政策的重要位置。

从交通运输自身来看,新时代其内部存在的结构性问题主要表现在网络布局不完善,跨区域通道、国际通道连通不足,中西部地区、贫困地区和城市群交通发展短板明显等。习近平总书记指出,各种运输方式都要融合发展,提高效率、提升质量。因此,我国交通运输业要加快供给侧结构性改革,通过财政政策不断调整交通运输结构,建立综合交通运输体系,提高生产效率,提升服务质量。同时,应加大财税政策对交通运输行业自主创新的支持力度,以促进交通运输行业进行持续的技术创新,充分发挥财税政策的引导作用,使交通运输发展向信息化与智能化推进,并逐步实现高质量发展。

2. 注重绿色发展与安全生产理念。习近平指出,中国特色社会主义进入了新时代,必须把生态文明建设摆在全局工作的突出地位。习近平新时代中国特色社会主义思想为交通运输生态文明建设指明了方向。同时,绿色交通在交通运输生态文明建设过程中占据着引领地位。《交通运输节能环保“十三五”发展规划》提出,要将绿色发展理念融入交通运输发展的全过程与各个方面,加快建成绿色现代交通运输体系。而这一过程离不开财税政策的支持,尤其是作为解决环境问题主要工具的税收政策,在经济发展与绿色发展中一直起到协调作用。因此,要充分发挥税收优惠的激励作用,实现交通运输业的环保节能;充分发挥财政政策的引导、调节与改善作用,落实绿色交通发展战略,构建绿色交通发展的长效机制。

近年来,习近平总书记对安全生产作出了一系列重要指示,他指出:“要把安全放在第一位,把住安全关、质量关,并把安全工作落实到城市工作和城市发展各个环节各个领域。”作为国家安全生产工作的重点关注对象之一,交通运输是名副其实的高风险领域。在我国新时代中国特色社会主义背景下,交通运输业发展的基本要求和首要任务是建立安全的交通运输体系。同时,应充分利用财税政策来解决交通运输领域的安全问题,如防范企业财务风险,制定一系列相关财税政策与财务标准,提高企业安全生产管理水平。

3. 强调便捷与高效。满足人们日益提高的物质与文化需求是新时代交通运输事业最根本的发展目标。新时代对交通运输业的要求中很重要的一点便

是为人们提供便捷、高效的产品和服务。一直以来,公共交通是提高交通运输便捷性的主要形式。习近平指出:“发展公共交通是现代城市发展的方向。”各地区应该改变以往对公共交通投资不足的现象,使财税政策支持向公共交通倾斜,从而落实公共交通优先战略。

同时,新时代要求交通运输更加高效,这里的高效既包括效率的高效,也包括效益的高效。首先,交通运输行业既要通过运输工具和基础设施的改善来提高效率,也要通过降低运输成本来提高效益。其次,要求各地通过财政政策促进运输设施设备的升级,降低交通运输领域的制度成本,尤其是制度性交易成本、中介评估费用以及物流成本。此外,多式联运是构建高效交通运输体系的重要内容,各地应加大对对其的财税支持力度。

三、新时代交通运输业财税政策存在的问题

虽然新时代交通运输业取得了一定发展,但是相关财税政策依然存在一些不足,在一定程度上阻碍了交通运输业的转型升级,本文认为有以下问题:

1. 交通基础设施普遍存在融资困难,PPP模式依然存在诸多问题。由于项目周期长、收益不确定等原因,各种交通基础设施在融资方面普遍存在资金来源少、投资主体单一以及融资困难等问题。具体包括:①资金来源不稳定,政府投入不足,尤其在交通基础设施养护与管理上的投入存在严重不足现象;②交通基础设施财务收益能力较差,社会资本进入意愿较低;③引导性专项设置较多,资金投向、补助方式有待改进;④政府事权与支出责任不匹配,权责不一致等。

PPP模式是交通基础设施建设引入社会资本的一种重要方式,但目前仍有一些问题有待完善。一是民营企业无法获得相应的地位和发展空间,使得民间资本无法得到充分利用。二是在项目的前期建设、后期运营维护以及收费性项目的定价问题上,控制权和所有权基本上都被政府掌握,不仅大幅增加了政府的债务负担与风险,也无法体现市场对价格的调节与指导作用。三是我国交通运输基础设施具有一定的公益性,在定价方面不能完全与市场接轨,导致项目后期的运营收入无法弥补前期的建设投入,并且政府部门尚未建立相应的补偿机制,导致项目收益率不确定,民营企业投资意愿不高。四是当前我国存在很多伪PPP项目,其社会投资者更多的是只关注项目收益情况的金融机构、产业基金等,而能够

在长期合作期间良好管理整个项目流程的投资者极少,从而不利于项目的顺利实施。

2. 资金使用效率低,债务风险高。目前,交通运输业存在资金使用效率低的问题,具体表现在预算编制不够细、绩效管理面不够宽、评价结果运用不够广、预算执行率不够高、存量资金化解不够及时等问题,这些都使得财政资金使用效率较低。债务风险一直是全国各地交通运输领域普遍存在的重要问题。主要原因是地方政府之前承担了大量的事权,中央只负责投资补助,融资压力完全在地方,但地方政府又存在专项财源缺失、自身财力不足的问题。因此,地方政府不得不通过地方融资平台大量举债,采用“土地财政”等办法来应对,却又不能从根本上解决问题,日积月累便造成了地方债务负担加重、偿还困难,最终形成了财政与金融风险。

3. 在发展绿色交通与公共交通方面依然存在不足。促进绿色交通发展虽然更依赖于综合防治,但完善税收制度是综合防治可持续的关键。然而,现行财税制度依然存在不足,主要表现在以下四个方面:一是税收体系仍不完善,包括汽车消费税的计算方式有待改进,车辆购置税和车船税的征税依据有待完善,对车辆在购买、保有和使用各个阶段中征税比例的不合理以及燃油税调整意图不明显等。二是在政府对新能源汽车的补贴逐步下降甚至退出的情况下,如何推进新能源汽车的私人消费尚不明确。三是对节能环保型车辆及绿色出行方式的鼓励力度不够,城市公共交通分担率较低^[3]。四是绿色交通理念和绿色税收理念依旧较为欠缺,税收文化宣传和绿色交通精神文明建设力度不足等^[4]。

公共交通与绿色发展息息相关,在解决城市拥堵、提高交通便捷性与高效性方面也发挥着重要作用。但目前,政府对公共交通投资力度不足,且在资金的分配上不够合理,对维护配套设施的投入相对较少。同时,缺乏合理的补贴测算机制和完善的补贴考核机制,政府预算透明度较低,对于价格偏高的新能源公交车,补贴与税收优惠力度仍过小。

4. 对自主创新的政策支持存在薄弱环节。支持交通运输业创新的财税政策系统性不强,存在比较明显的短板领域。如对交通运输企业创新初期的政策支持力度较弱,致使部分高科技企业在创业初期资金不足、得不到经济上的扶持,降低了企业自主创新的积极性。同时,财税政策的引导作用还未充分发挥出来,不利于激发创新潜力和市场活力。在现行税

法里缺少关于激励交通科研人员的相关规定,现行个人所得税也没有考虑交通科研人员的教育投资,大大削弱了交通科研工作者投身开发的积极性。此外,“营改增”使得大部分交通运输业企业很难有进项税额进行抵扣(尤其是中小型微利企业),造成其增值税税负明显增高,不利于交通运输业的创新发展^[5]。

5. “营改增”后存在的问题。“营改增”给交通运输业带来了诸多挑战。首先,“营改增”使交通运输企业出现利润下降的情况。如“营改增”后交通运输业进项税额出现抵扣不足,因为当期内发生的人工、通行费用、保险以及折旧支出等不能划分为可抵扣项目^[6]。同时,交通运输企业的纳税额度明显增加,企业税负上升。再加上下游企业不愿返还税改收益,使得交通运输企业的利润空间被进一步挤压^[7]。另外,固定资产更新周期较长还导致增值税进项抵扣具有周期性特征。由于交通运输业本身的特点,行业内企业的主要生产资料和增值税进项抵扣来源都属于耐用持久性的交通运输工具,大多价值大、寿命长、更新速度慢。那么对于一般纳税人而言,其增值税进项抵扣金额将随着生产资料的更新而变化,如果是“营改增”前进行的生产资料更新就无法获得进项抵扣,造成企业税收负担加重。其次,“营改增”使得交通运输企业会计核算的相关处理程序更加复杂,核算的方式和形式也更加多元,从而加大了企业会计核算的工作难度。最后,“营改增”将交通运输企业中的一部分辅助服务划分到“现代服务”中,从而适用6%的税率,主、辅服务的分割不仅不利于税务机关的征收工作,对于交通运输业当前的“一体化”发展战略也有较大影响^[8]。

四、新时代发展交通运输业的财税政策建议

上文对新时代交通运输领域的财税政策存在的问题进行了分析,接下来将结合新时代的发展要求和交通运输行业转型升级的发展目标,提出相应的政策建议。

1. 深化投融资改革,防范政府债务风险。深化投融资改革可以为交通运输业转型升级提供内生动力,而化解与防范政府债务风险才能保障交通运输业的可持续健康发展。因此,推进投融资改革与政府债务风险的化解与防范是财税政策制定过程中首要考虑的问题。

(1)深化投融资改革。主要从以下十个方面着手:①交通运输投融资要始终坚持政府主导,这是由我国经济社会环境性质与交通基础设施的公益性特

征决定的;②转变投融资理念,由财政负责筹资,交通部门负责资金使用;③积极争取政府支持,改善公共财政保障机制,争取更多的财政投入;④对交通专项资金进行整合与规范,并优化相应的管理制度;⑤建立国家和省级交通基础设施发展基金,出台相应的资金管理办法,推动交通投资基金项目尽早落地;⑥加大地方政府债券用于交通建设的额度,如用好政府收费公路专项债券;⑦探索省级综合交通筹融资协调机制、交通基础设施项目建设与土地开发互惠互利的投融资模式;⑧创新投融资机制,引入社会资本,建立“多元筹资、规范高效”的融资平台;⑨促进对外开放与合作,改善市场投资环境,开展海外融资^[9];⑩鼓励企业“走出去”,积极开展与“一带一路”沿线国家的合作。

(2)完善PPP模式,更好地利用社会资本。通过对PPP模式的推广来加快解决交通基础设施建设投融资困难这一问题。针对PPP模式存在的不足,本文认为可通过以下几个方面进行改进:首先,要制定投资准入和退出标准,把管理水平和运营经验作为评价与挑选社会资本的参考因素,在日常管理中选择专业化管理机构,如果只关注项目收益的投资人,将导致项目成为背离实质、变相融资且不利于市场发展的伪PPP项目。其次,政府应适当给予民营企业话语权。一方面,让民营企业在投资的同时取得项目一定的所有权和控制权,以充分发挥民营企业在技术创新、管理以及运营方面的优势。另一方面,可将运营期的定价权下放给民营企业,使其能够根据市场波动进行价格调整,这样不仅可以有效节约资源、反映市场供需情况,而且可以保证项目运营期的收益。其次,在项目运营期间建立合理的补偿机制,如政府与民营企业可协商采用“运营收入+可行性研究的缺口补贴”作为投资人的回报机制,确保投资人的收益。最后,加强对投资人的引导和服务,建立有利于规范投资人行为的机制,加强运营服务质量监督,定期对项目进行绩效评估。

(3)坚决化解与防范政府性债务风险。交通基础设施建设领域的政府债务风险是目前亟须解决的一个重要问题。首先,要完善债务统计制度,摸清交通运输政府性债务底数,尤其是隐性债务的情况。同时,抓紧置换存量债务,改善债务结构,减少债务成本,深化与金融机构的战略合作,通过“债转股”等市场化方式解决债务逾期问题。其次,完善政府举债机制。结合交通基础设施项目收益情况用好一般债券

和专项债券政策;鼓励各地交通运输企业采取发行企业债券等多种方式,提高直接融资比重,提升可持续发展能力。最后,建立交通运输债务风险防范机制。一是强化债务限额管理,保持合理的交通基础设施建设规模与速度,探索建立债务控制机制,确定适当的控制线和债务规模区间。二是强化债务预算管理,将政府性交通债务收支、还本付息支出纳入地方财政预算中,进行全口径综合预算。三是建立偿债准备金,注重对政府性交通债务的实时监测、风险预警以及应急处置机制。

2. 不断提升绿色发展、安全生产水平与科技创新能力。绿色发展是新时代交通运输业的必然选择。安全生产为交通运输业可持续发展提供了最基本的保障,科技创新则为绿色发展乃至整个行业的转型升级提供技术保障。因此,发展绿色交通、提升安全生产水平并鼓励科技创新应是交通运输相关财税政策的重要着力点。

(1)不断提升绿色交通发展水平。一是完善现行的税收制度。如改进汽车消费税计税依据:将综合耗油量与其他因素加入车辆购置税和车船税的计税依据;将燃油税从消费税中独立出来,同时提高燃油税,以促进汽车消费形成“多购买,少使用”的局面;尝试征收碳税来减少机动车辆造成的大气污染;注意增加对绿色物流和逆向物流的税收优惠^[10]。二是通过财政补贴与税收优惠政策来促进绿色交通工具的广泛使用。通过多元化的财政政策鼓励新能源汽车的私人消费;针对高购置成本的新能源汽车,建立按价格分类的税收优惠机制;在现有的内河船型标准化、靠港船舶使用岸电等专项资金政策基础上,建立绿色水运发展基金或专项资金。三是完善并“绿化”相关税种,推动改进城市维护建设税、改资源税的计税方式为从价计征并扩大资源税的征税范围等。四是通过深化财税体制改革,建立有利于交通运输业发挥其全面减负作用的财税政策体系,缓解中小企业生存困境。五是促进财税政策与其他政策的配合。一方面,加强财政政策与法制政策的结合,提高城市绿色交通建设的强制性;另一方面,加强财税政策与教育宣传政策的配合,使城市居民自愿参与到城市绿色交通建设中去。

(2)不断提升安全生产水平。一是加大对安保设施建设的资金投入力度,提升安全应急保障能力。二是注重财税政策对信息化、智能化的支持,使其为提高安全生产水平给予技术支撑。三是探索建立创新

性的第三方监管机制,如引进保险机构,并促进其对交通运输企业进行安全风险评估,积极推进实施安全生产责任保险制度。

(3)不断提升自主创新能力。交通运输的绿色发展不仅需要推动结构性的节能减排,还需要通过科学技术来实现。同时,提升安全生产水平也少不了现代信息技术的支持。因此,无论是提升交通运输的绿色发展水平还是安全生产水平,均离不开交通运输的自主创新能力。目前,有关创新的税收优惠政策的重点是对创新结果的优惠,应调整这种事后优惠为主的现状,加大研发过程中的费用扣除,避免出现对先进技术和先进交通设备的重复引进,造成对新设备与新技术投入的不足,影响对交通运输创新体系的完善。此外,还可设立交通运输技术开发基金,加大交通运输行业技术创新奖惩力度,实行税收优惠政策鼓励企业增加高层次人力资本投资,并适度提高对交通科研人员尤其是有科技奖励的工作人员的税收激励。

3. 注重提高交通运输的便捷性与高效性。多式联运与公共交通均是提高交通运输便捷性与高效性的重要交通形式,也是需要重点发展的领域。而城市交通拥堵是降低城市交通便捷性与高效性的主要因素,是需要尽快解决的问题。

(1)以发展多式联运为核心。首先,要为多式联运提供充足的财政保障。如制定稳定的专项资金扶持政策,加大对多式联运领域的资金补助,为多式联运的发展提供足够的资金保障,并确保资金的使用效率;重点支持重要港区的多式联运铁路连接线项目,确保中西部地区的优先发展地位。同时,还可借鉴美国经验,以专项低息贷款、减免财产税、提供贷款担保等形式资助多式联运发展^[11]。最后,注重创新筹资方法,拓宽融资渠道,如通过PPP项目吸引社会投资等。

(2)着力发展公共交通。首先,加大对公共交通的投资比重,使“公交优先”战略得以真正落实。其次,拓宽融资渠道。一方面,把城市公共交通补贴纳入政府的一般公共预算管理或设立公交专项基金,比如借鉴英国的“绿色公交基金”或德国的“混合动力与电动公交采购基金”来鼓励公交运营企业采购绿色新能源公交。另一方面,适当引进社会资本,形成多元融资渠道。最后,要科学界定财政补贴范围,建立考虑合理成本与服务质量的财政补贴考核机制,形成科学完善的成本费用评估机制、政策性亏损

评估与补贴机制。

(3)尽快解决城市交通拥堵问题。城市道路交通拥堵是我国目前亟待解决的一大难题。除了发展公共交通这一主要方法,通过采取有效的财税政策解决问题,不仅有利于提高城市通行效率,还可以防治大气污染等环境隐患,比如可以在车流量大、人口密集以及企业密集的区域,对在工作时间进入该区域的车辆征收一定金额的交通拥堵税^[12];增加对城市智能交通体系建设的资金投入以促进城市道路使用效率的提高。

(4)完善共享经济下的税收政策。近年来,“网约车”的兴起大大提升了城市交通的效率。应尽快建立配套的税收保障制度,对当前的共享经济主体提供减税免税政策支持的同时,也需要确保相应税款及时入库,避免出现征税漏洞。

4. 着力提高资金使用效率。

(1)明确中央与地方的财政事权和支出责任,为提高资金使用效率提供制度保障。坚持分级负责,加强政府事权和支出责任划分研究,形成与现行财政制度相匹配,与国家现代化治理体系建设相适应,权责清晰、权责匹配、财力协调、区域平衡的中央与地方财政事权和支出责任运行模式,不断提高交通运输供给效率。其中,根据高速公路、国省干线以及农村公路的各个功能和特点,科学划分各级政府在公路网建设养护以及运行管理中的事权与相应的支出责任。

(2)持续优化资金支出结构,促进专项资金使用效率的提高。加大对中西部地区与东北老工业基地的交通资金支持力度,以促进交通运输区域的城乡协调发展。加强涉农资金整合,确保对重点地区、重点领域和重点项目的支持力度,以推动交通扶贫攻坚任务的完成。适度增加“车购税”对普通国省干线和乡村公路建设的补助,增加“港建费”资金对公共航道、航运安全和救生设备设施的投入,以补齐交通基础设施短板。有效促进建设、管理、养护以及运营的协调发展,增加对交通运输节能减排、普通公路养护工作、甩挂运输的应用、内河船型标准化建设、运输船舶的报废改造工作以及乡村客运渡船更新改造工作等领域的投入,着力改善路网质量、调整运力结构并提升运输服务。

(3)提升预算管理的科学性。为了降低交通运输业的生产或服务成本,提升资金使用效率,必须强化预算管理的科学性。随着我国交通运输领域由大规模

模建设逐渐向运营维护转变,预算管理模式也随之由注重规模计划向注重绩效转变。因此,应尽快实现全面的预算绩效管理。首先,将绩效理念融入预算编制,具体说来,就是制定预算编制以提高绩效为依据,将投资项目根据绩效目标进行分类,包括提升安全、减少拥堵、顺畅衔接、提高运输效率、促进节能减排等,加强项目支出定额标准体系的研究和制定,完善预算与规划的衔接机制。其次,将绩效理念融入预算的执行与监督中,完善绩效导向的预算执行与监督机制,利用约谈、通报以及检查等方式,提高预算执行质量。然后,注重推进预算绩效评价,构建针对交通运输领域的预算绩效评价指标体系。最后,注重绩效评价结果与政策调整的有效衔接。此外,还要注意加强行业的预算绩效管理意识,设立相关的工作激励与监督机制,如可以设立科学合理的奖惩制度,将工作人员的工资或奖金与同期的预算绩效挂钩。

5. 加强收入稽查与审计监督,尽快解决“营改增”带来的问题。

(1)强化运输收入的稽查。随着经济的快速发展与全球化,交通运输领域的资金流量与日俱增,资金流动周期逐渐缩短。由于交通运输行业具有规模大、周期性强、人员密集等特点,为了降低成本、避免出现赤字问题,有效约束交通运输领域的工作人员在运营收入与支出环节中出现的不当行为,需要健全收入稽查监督制度,强化相关制度的执行力度,提高工作人员的专业素质,防止稽查监督工作沦为制度化与表面化现象^[13]。

(2)着力加强和改进财务审计监督。加强内部控制体系建设,规范资产管理和政府采购,建立健全审计监督长效机制^[14]。同时,注意强化人力资源培训,增强交通运输行业财务、审计人员的业务能力。

(3)尽快解决“营改增”后存在的问题。适当降低交通运输行业的增值税适用税率,尽管在2019年4月1日以后,交通运输业的增值税税率已降为9%,但相应的进项税额抵扣也下降了2%。建议政府根据实际情况,适当调整交通运输业的增值税适用税率,再辅以其他财政扶持政策,从而降低企业的税负水平。适当扩大交通运输业的增值税抵扣范围,尽快制定与人工费、保险费等相适用的抵扣细则;调整新购资产中的抵扣限制政策,从而使企业能够将以前年度所产生的存量资产纳入抵扣范围中。对于企业在

运输过程中真实发生的却又不能获取增值税发票的成本支出,可以按照交通运输行业的平均成本支出来计算可抵扣金额。建议政府尽快制定交通运输业统一的主辅税率,推动交通运输行业向现代化、综合化方向发展。

主要参考文献:

- [1] 林毅夫. 中国改革开放40年经济发展态势与新时代转型升级展望[J]. 西部论坛, 2018(6): 1~6.
 - [2] 夏杰长, 魏丽. 习近平新时代交通强国战略思想探析[J]. 河北经贸大学学报(综合版), 2018(2): 5~12.
 - [3] 陈帅, 张森. 推进城市绿色交通发展的财政政策研究[J]. 物流工程与管理, 2017(6): 118~121.
 - [4] 胡爱萍. 促进长株潭城市群绿色交通的财税改革探析[J]. 湖南税务高等专科学校学报, 2018(2): 30~33.
 - [5] 夏杰长, 管永昊. “营改增”之际的困境摆脱及其下一步[J]. 改革, 2013(6): 65~72.
 - [6] 张晓旭. 营业税改征增值税对企业净利润影响研究——以交通运输企业为例[J]. 东岳论丛, 2014(3): 175~179.
 - [7] 陈赫男. 北京交通运输业营改增影响对策分析[J]. 陕西行政学院学报, 2017(1): 111~118.
 - [8] 褚伶利. 交通运输业增值税改革的启示与企业完善措施[J]. 综合运输, 2018(4): 26~29.
 - [9] 彭嵘. 财税体制改革对交通运输行业筹融资影响及对策研究[J]. 商, 2015(49): 213~214.
 - [10] 夏杰长, 李小热. 我国物流业税收政策的现状、问题与完善机制[J]. 税务研究, 2008(6): 15~19.
 - [11] 王国保, 王肖艳, 宋志刚. 基于战略地图思维的我国多式联运政策体系研究[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2018(3): 112~120.
 - [12] 魏弘, 任晶. 关于交通拥堵治理的财税政策探讨[J]. 现代商业, 2017(35): 51~52.
 - [13] 段水云. 论新时代市场经济条件下的交通运输经济管理[J]. 财经界(学术版), 2015(7): 75~98.
 - [14] 许春风. 改革创新履职担当 为交通运输发展提供有力财审保障[N]. 中国交通报, 2016-04-07.
- 作者单位:** 1. 中国社会科学院财经战略研究院, 北京100028; 2. 北京交通大学经济管理学院, 北京100044; 3. 中国社会科学院研究生院, 北京102488