

第三章 供給部門之編算

一、國內生產總值

(一) 範圍

國內生產總值為一國在本國國土內所有一切生產單位或生產者(不論經營者為本國人或外國人)之生產成果。但不包括國人在外國領土上所從事之生產活動,如輔導會榮工處及中華工程公司在國外承包之工程。惟國內企業所有航行或停泊在外國領土、領空以內之船舶、飛機及其他運輸工具亦屬於國內生產之範圍。

(二) 產值之決定

舉凡國內生產活動之生產價值,即國內生產總值(簡稱產值),原則上產業關聯表按產業部門之生產活動,將其生產成果按商品或商品群細分,並以廠(場)盤交易價格(即生產者價格)計算,即為各細部門之國內生產總值。產業關聯表所指商品或商品群包括有形之貨品及無形之勞務。90年產業關聯表將國內生產分為610類商品(群),由農業年報、漁業年報、工商及服務業普查及抽樣調查報告、臺灣地區工業生產統計月報以及有關各種調查報告及補充資料推算各類商品(群)之國內生產總值,此項國內生產總值數據,即產業關聯表供給部門最主要部分。至於產業部門或各商品群國內生產總值之編算方法及所使用之各種資料已於第一章各節中分別詳加說明,在此不再贅述。

二、海關輸入與非海關輸入

範圍

海關輸入係指外國有形貨品通過我國海關,經驗關放行後之進口貨品價值。非海關輸入指不經海關通關手續而輸入之有形貨品與無形勞務。有形貨品大都經由海關進口,未透過海關而輸入的貨品,包括我國輪船、飛機在外國港口、機場購買之各項補給品,遠洋漁船在國外作業基地購買之補給品,至國外觀光旅客、留學生、

駐外使領館及其工作人員在國外購買的商品。至於無形的勞務輸入,除我國觀光客、留學生、駐外使領館及其工作人員在國外購買之各種勞務外,尚包括國人搭乘外國飛機與輪船之票費支出、國內業者向外國保險業投保之保費支出及再保支出、國際電信交換支出(即電信收入中付給國外的負收入部分)、國際聯郵業務中付給國外的分帳支出、國際間委託修配支出;另自85年起,依據1993新制SNA,加計國人向國外購買版權及專利費支出。但外國企業內分支機構之盈餘、外籍員工在國內獲得之報酬及對外借款之利息支出,不視為輸入。又因海關統計進口係以到岸價格(C.I.F.)計值,出口以離岸價格(F.O.B.)計值,故外國飛機、輪船承載進出口貨品之運費及保險費不再列為非海關輸入,以免重複計算。

海關輸入與非海關輸入之決定

海關輸入部分係將海關進口按HS商品分類之電腦磁帶資料轉換成按產業關聯表五位碼細部門分類之資料而得。

非海關輸入之決定主要依據中央銀行「國際收支平衡表」資料,並參酌我國航空、海上運輸業在外國港口、機場購買各項補給之調查資料、外交部使領館與商務辦事處於駐在地之購買支出及財政部關稅總局所提供之「走私緝私」等資料,以補充「國際收支平衡表」中不夠詳細之項目,而確定非海關輸入的結構。

三、進口稅淨額

範圍

進口稅與進口貨品同為供給之一部分,包括進口關稅、商港建設費與貨物稅。政府為促進經濟發展或為保護國內工業,對進口貨品或原材物料加以課稅,又為獎勵投資、促進外銷,對外銷品生產使用之進口原材物料常給予免稅、減稅或退稅之優惠,進口稅總額扣除外銷

品使用進口原料之退稅額即為進口稅淨額。

進口稅淨額之決定

1. 進口關稅

進口關稅主要是以進口貨品之 C.I.F.價值乘稅率計算得之。近年由於關稅稅率逐年分項調低，致影響進口品結構甚劇。進口關稅資料是利用海關按 HS 商品分類之電腦磁帶資料經轉換為產業關聯表之部門分類後，加以整理而得。

2. 進口品之商港建設費

進口品之商港建設費是為籌措商港建設及維護費用，對進口貨品所課徵之稅捐。此資料亦根據海關資訊中心提供依 HS 商品分類之電腦磁帶資料，經轉換為產業關聯表之部門分類後，加以整理而得。

3. 海關代徵貨物稅

根據貨物稅條例，海關對某些進口貨品應代徵貨物稅，此項代徵貨物稅資料除由海關資訊中心提供依 HS 商品分類之電腦磁帶資料整理外，並以財政部關稅總局會計室提供之海關代徵貨物稅明細表之資料參酌調整。

4. 外銷品使用進口原料之退稅額

國產品使用之原材料如係來自進口，在外銷時，可獲不同程度之退稅，其範圍包括進口關稅、進口商港建設費及代徵貨物稅。編製產業關聯表時，各部門所投入之進口原料價值，必須是扣除退稅後之淨值。由於海關資料中心提供之退稅磁帶資料並不完整，所以除了海關資訊中心提供之退稅 HS 商品分類電腦磁帶資料轉換產業關聯表部門分類外，另需參考財政部統計處之財政統計年報中各稅目之毛額、淨額資料，逐項研判調整，以獲得外銷品進口原料經進口稅退稅處理後之淨值資料。

四、廢舊物品

(一) 範圍

家庭及政府棄置或出售之報廢或過時物品，經資源回收業者撿拾或收購後，轉售予產業部門用於再生產，或售至國內最終需要部門再使用，或輾轉外銷者。

(二) 廢舊物品之決定

資源回收業者所收集之廢舊物品，如廢報紙、廢紙、廢紙箱、舊瓶、廢鐵件、舊家具等，由供給面估計不易，通常由需要面加以推估，例如根據企業生產者所使用之原材物料中所列的廢舊品加以推算。惟此法仍有低估之可能，因此必須在供需平衡調整作業過程中作進一步分析，予以重估補充。

進口廢舊品，如廢船、廢鐵、廢紙等，仍然視為進口之一部分，成為供給之增加，其進口值列為海關輸入。

五、商業差距

商業差距為各級經銷商之商品售價與買價之差額，並經扣除運費後之剩餘部分，亦為各級經銷商從事商品買賣活動所創造之生產價值。

商業差距之計算係利用商品流通法將國內生產及進口之各類商品或商品群，透過貿易商、批發商、零售商之銷售過程所得之運銷差距扣除運費而得。

六、國內運費

(一) 範圍

國內運費指國內因銷售目的而運送貨品之各類運費，包括公路貨運及鐵路貨運、國內水上貨運、國內航空貨運、非臺鐵公司之鐵路貨運、自營公路貨運和陸上貨運承攬。

(二) 國內運費之決定

1. 公路貨運：交通部臺灣地區汽車貨運調查報告之資料，按商品別計算營業貨車之運費。

2. 鐵路貨運：主要依據鐵路局提供之貨品別貨運收入資料統計。

3. 國內水上貨運：參考交通部臺灣地區商品別貨品流量及運費率調查報告(國內水上貨運部分)，訂定商品別國內水上貨運運費。

4. 國內航空貨運：參考交通部臺灣地區商品別貨品流量及運費率調查報告(國內航空貨運部分)，訂定各商品

別國內航空貨運運費。

5.非臺鐵之鐵路貨運：90年有自營鐵路的單位，包括臺糖、林務局、臺泥和臺電，逐家索取運送產品或材料的運費成本，尚參考臺糖公司90年工商及服務業普查及抽樣調查資料。

6.自營公路貨運：交通部臺灣地區汽車貨運調查報告之資料，按商品別計算自用貨車之運費。

7.陸上貨運承攬：以90年工商及服務業普查及抽樣調查陸上貨運承攬業之產值為總數，根據汽車貨運調查商品別營業貨車運費分攤至各部門。

七、加值型營業稅

(一) 範圍

加值型營業稅係對營業附加價值部分所課徵的稅。現行加值稅之徵收係將銷售額及購進貨品勞務之金額分別乘上營業稅率，再將銷項稅額減去進項稅額而得。由於營業人祇是加值稅的代收人(就銷項而言)及代付人(就進項而言)，其稅基最後來自最終產品的購買支出，故本部門包括之範圍可概分為下列三種：

1.家計、政府及屬於非海關輸出部門之外籍觀光客、學生等購買國內貨品及勞務所負擔之營業稅。

2.免稅業者(如經營農、林、漁、牧、菸酒、醫療服務、郵政、電信……等)及非加值稅體系業者(如銀行業、保險業、信託投資業、證券業、典當業、夜總會、酒家、茶室、咖啡廳、酒吧……等)於購入原材料或勞務時所支付而無法扣抵之營業稅額。

3.免稅業者及非加值稅體系業者在購進資本財(如機械設備)時所負擔之營業稅。

(二) 加值型營業稅之決定

加值型營業稅之處理方法是不將各業所繳納的加值

稅列為間接稅投入，亦不列入產值。

在加值稅體系內，營業人(免稅部門除外)祇是加值稅之代收、代付人，故其購買原材料或機械設備時所代付之加值稅，可以扣抵而不計入成本；至於免稅業者，雖不必繳納營業稅，但其購買非免稅品時所負擔之加值稅卻無法扣抵，因此會計記帳方式必須將該稅額含在非免稅品之成本中。同理，屬於非加值稅體系業者及家計、政府等最終需要部門在記帳時，亦將購買貨品及勞務時所付之加值稅加在該貨品及勞務之消費額中。由於免稅部門、非加值稅體系業者以及最終需要部門(輸出除外)之投入，均含非免稅品之營業稅額，因此在供給面須增列一行「加值型營業稅」，表示各部門於購進貨品或勞務時所支付而無法扣抵之營業稅額，此欄數字亦即表示政府最後是在何種產品上徵收到營業稅。茲將處理過程說明如下：

1.估計中間需要之加值型營業稅

根據營業稅法所列之免稅部門及非加值稅體系部門，按其投入結構，以5%之稅率求其非免稅品之稅額。

2.估計最終需要部門之加值型營業稅

(1)對家計消費、政府消費及非海關輸出等三部門結構中之非免稅品，以5%之稅率求其稅額。

(2)固定資本形成部分，則依據財政部財稅資料中心提供之資料計算免稅及非加值稅體系業者購買機械設備時所支付之營業稅。

(3)存貨變動部分，則先扣除製造業各種在製品及製成品的存貨變動，再計算出免稅及非加值稅體系業者非免稅原料及商品之存貨變動營業稅。

3.將上述中間需要部門及最終需要部門所負擔之稅額估計值加總，並以財政部財稅資料中心提供之銷項稅額及加值型營業稅收總數為控制數，經供需平衡調整而得。