# 浅谈中国营改增对各个行业的影响

来源：网络 作者：海棠云影 更新时间：2025-06-01

*第一篇：浅谈中国营改增对各个行业的影响浅谈中国营改增对各个行业的影响□ 雷东阳根据《增值税暂行条例》的规定，在中华人民共和国境内销售货物或者提供加工、修理修配劳务以及进口货物的单位和个人，为增值税的纳税人。在我国目前阶段实行的增值税是中范...*

**第一篇：浅谈中国营改增对各个行业的影响**

浅谈中国营改增对各个行业的影响

□ 雷东阳

根据《增值税暂行条例》的规定，在中华人民共和国境内销售货物或者提供加工、修理修配劳务以及进口货物的单位和个人，为增值税的纳税人。在我国目前阶段实行的增值税是中范围的增值税，将劳务中扣除加工、修理修配后的劳务在我国属于营业税的征税范围。

正如我们在政治经济学中所了解到的那样,一个企业经过一个生产周期，所生产的产品的价值中包含不变资本（c）、可不资本（v）、剩余价值（m），即：c+v+m。其中不变资本对一个工业企业来说就是指资本家前期投入的资本，通常包括机器设备、原材料的投入等等生产资料的耗费。可变成本指的是劳动力的再生产价值，通常表现为支付给工人的工资。m表示的是剩余价值。对于马克思的剩余价值创造过程在此不予以讨论。但是这里需要用到资本有机构成的概念，我们知道资本的有机构成为不变资本与可变资本的比值，即：资本的有机构成=cv。对于不同的行业资本的有机构成不同，它所反映的是技术的革新情况。但是对于同一个行业来说，通常认为行业的资本有机构成相对稳定，因为按照目前的技术水平，同一种行业的产品生产，服务的提供，资本与劳动的比值大概固定。这是在长期竞争中形成的均衡。只有当新技术在行业中某个企业中出现，这种均衡才可能被打破，也就是行业的资本有机构成开始改变。经过竞争，用不了多长时间，这种均衡将再次建立。

在这里我们还将用到一个西方经济学中的利润率的概念。马克思认为剩余价值来源于劳动力资本的创造。而西方经济学中企业家的利润来源于企业全部的投资，包括不变资本和可变资本。即:利润率=m，对于不同的行业，利润率不同。但对于同一种行业来说，利cv润率相对稳定。这也是由于企业长期竞争所带来的结果，同一个行业的利润率水平相对稳定。然而现实中同一个行业中不同企业有的盈利有的亏损，这是微观层次，不在我们考虑的范围。这是因为同一行业有盈有亏考虑的是不同企业内部管理与经营的范畴。当宏观和中观环境相同，也就是说都是中国的企业，它们在同一行业，如果内部管理等微观的各个方面相同，我们会认为它们的利润率大致相当。

我们之所以将资本的有机构成和利润率拿出来是因为这两个指标相对行业来说是稳定的。这也就为我们考察营业税改增值税提供了方便，因为营业税是按行业进行分类的。

接下来我们继续考察商品或者服务的一个扭转环节。假设一个企业如果缴纳增值税的话，增值税税率为a。如果这个企业缴纳营业税的话，营业税税率为b。资本有机构成：

cvm利润率：

cv我们在此构造一个比值：

增值税(cvm)acaavm()营业税(cvm)bbcvmcaca

(1)(1cv)

mbcvmb1cva11a(1)[1] b1b(11/)(1)我们最终得到这个比较简单的式子，它的含义还是很丰富的。对于一个行业来说，营改增后这个行业的税负究竟是减少还是增加，取决于四个指标，即：增值税税率、营业税税率、资本有机构成、利润率。

如果利润率越高，那么,增值税/营业税的比值越大，比值也就越有可能大于1，也就是说这个行业越有可能交增值税比交营业税税负重。这和我们实际的分析一致，考察一种比较极端的例子，如果一个企业一本万利，即：投入一元，生产一件商品或者提供一项服务，收费一万。可以想象，增值税进项可以抵扣额非常的小，增值税税率通常比营业税税率高，而在这个例子中增值额基本等同于营业额，所以如果交增值税的话税负会比营业税税负重。

如果资本的有机构成比较高，那么，增值税/营业税的比值越小，比值也就越有可能小于1，也就是说这个行业越有可能交营业税比交增值税税负重。这和我们实际的分析也是一致的，仍然考察一个比较极端的例子。如果企业自动化程度非常高，不用劳动力资本，那么这个企业的进项可抵扣税额就非常的大，增值税税负也就越有可能比营业税税负轻。

政府在进行营业税改增值税的制度设定上，可以依然沿袭营业税的分行业做法，虽然这样有悖于增值税中性的原则，但现阶段也不时为一种好的方法。对于一个行业来说，如果要求进行营业税改增值税后对这个行业的影响最小，也就是说这个行业交增值税和交营业税大体相当，不会产生较大的差别，就要保证增值税与营业税的比值尽可能接近于1。由上面的式子也可以清楚的看到，保证比值为1，然后根据行业的有机构成和利润率水平以及行业原来的营业税税率计算出营改增后的增值税税率a，这个税率就能保证营业税改增值税后对于某个特定的行业来说，它的税负不变。

**第二篇：营改增对电信行业影响**

你认为营改增对电信行业会是怎样的影响？

电信行业是于2025年6月1日纳入营改增改革试点范围内的，基础电信服务税率为11%，增值电信服务税率为6%。从收入而言，增值税是价内税，营业税是价内税，总体收入会有所下降。从成本而言，电信行业目前最主要的成本为固定资产的投入费用，由于营改增前购进的固定资产无法抵扣，而电信行业的固定资产使用周期长、更新周期慢，且电信行业的变动成本中人力成本占比较高，短期内，电信行业的税负会增加，但从长远考虑，一旦企业新投入的固定资产，便可以抵扣，将在很大程度上降低企业税负，且营改增后消除了重复征税现象，故长远税负会有所降低。

**第三篇：营改增对各个行业的影响(背景、现状、影响一一分析透彻)(DOC)**

上海市营业税改征增值税对各个行业的影响

小组成员：j09031207王xx j09031209 廖x j09031212 郑x j09031217竺x j09031225 俞xx j09031226 金xx

j09031231 余xx

一、背景

2025年11月16日,财政部与国家税务总局发布《营业税改征增值税试点方案》(财税[2025]110号), 同时印发了《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》、《交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点有关事项的规定》和《交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点过渡政策的规定》，明确从2025年1月1日起，在上海市交通运输业和部分现代服务业开展营业税改征增值税试点。

这次改革是继2025年全面实施增值税转型之后，货物劳务税收制度的又一次重大改革，也是一项重要的结构性减税措施。改革将有助于消除目前对货物和劳务分别征收增值税与营业税所产生的重复征税问题，通过优化税制结构和减轻税收负担，为深化产业分工和加快现代服务业发展提供良好的制度支持，有利于促进经济发展方式转变和经济结构调整。

改革试点的主要内容是，在现行增值税17%和13%两档税率的基础上，新增设11%和6%两档低税率，交通运输业适用11%的税率，研发和技术服务、文化创意、物流辅助和鉴证咨询等现代服务业适用6%的税率；试点纳税人原享受的技术转让等营业税减免税政策，调整为增值税免税或即征即退；现行增值税一般纳税人向试点纳税人购买服务，可抵扣进项税额；试点纳税人原适用的营业税差额征税政策，试点期间可以延续；原归属试点地区的营业税收入，改征增值税后仍归属试点地区。

营业税改征增值税涉及面较广，选择上海市交通运输业和部分现代服务业先行试点，有利于为全面实施改革积累经验。

二、营业税改增增值税对各个行业的影响

那么营业税改增增值税对试行的行业有什么影响呢？我们小组通过收集资料和分析，对上海目前正在试行的营业税改征增值税的行业进行了研究。1.营改增对部分现代服务业的影响

部分现代服务业，是指围绕制造业、文化产业、现代物流产业等提供技术性、知识性服务的业务活动。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。

增值税能避免重复征税，有利于现代物流型、生产型企业的发展和壮大，但是在税率和抵扣项目等实施细节上可能导致部分非生产型服务性企业，尤其是大中型规模的非生产型服务性企业的税负负担加重，原因有如下三点：

（一）、在营业税改增值税之前，服务性行业的营业税税率在5%左右，即按营业收入额的5%计税，而调整之后的增值税税率根据销售额的不同分为小规模纳税人及一般纳税人，根据相关规定，若销售额未达到500万的企业属于小规模纳税人，应采用3%的增值税计税率，若销售额超过500万的企业属于一般纳税人，应按6%的增值税计税率缴纳增值税，据此，税改虽在一定程度上减轻了中小企业的税负，但是从另一个角度加重了大中型企业的税负负担（即由原先的5%税率增加为6%的税率），与国家鼓励企业做大做强的政策是相悖的。

（二）、由于非生产型服务性企业的主要成本构成中固定成本和工人成本较高，而该成本不能产生进项税，其成本可抵扣的项目比重过低，则进一步导致税基过高，变相增加了税负。

（三）、非生产型服务性企业实际上经过的环节远低于制造业等行业，基本不存在外包和重复纳税的问题，而营业税改增值税的一个重要意义在于减少重复纳税的问题，由于非生产型服务性企业本身不存在重复纳税的问题，因此税率的提升将直接导致该部分企业税务负担加重。我们组通过查阅资料和分析，我们组认为：

（一）、对非生产型服务性行业领域，取消小额纳税人和普通纳税人的区分对待，对领域企业统一适用3%的增值税税率计税；

（二）、对非生产型服务性企业的进项抵扣项目进行扩展，或给予非生产型服务性企业一定的优惠政策，从而降低该类企业的税基达到减少税负的目的。

2.营改增对交通运输业的影响

营业税有税制简单，征收成本较低的优点。但营业税以营业额为课税对象，按规定的税率计税，对于企业购进已纳营业税项目所承担的营业税则不予扣除。由于我国实行的是增值税和营业税并行的流转税制度，对提供劳务要征收营业税，对销售货物征收增值税，对于主要从事应征营业税的经营活动的企业来说，过紧已纳增值税项目所承担的增值税不能得到扣除，而增值税的基本税率达到17%。由此发生的重复征税将导致更大的税收负担和扭曲影响。鉴于能够避免重复征税是增值税的重要性质，所以上海市将作为试点，以增值税替代营业税。

（一）对交通运输业征收营业税的现状

交通运输业是指使用运输工具或人力、蓄力将货物或旅客送往目的地的业务，具体包括陆路运输、航空运输、管道运输和装卸搬运五大类。我国金融业营业税的计税依据为营业额，包括客运运政收入、装卸搬运收入、其他运输收入和运输票价中包含的保险费收入，以及随同票价、货运运价及向客户收取的各项交通建设基金等。交通运输业营业税的现行税率为 3%，交通运输业的营业税应纳税额=营业额×适用税率，营业额=全程运费－支付给其他单位运费

（二）对交通运输业改征增值税的影响 1）是对企业税收负担的影响 交通运输业的增值税一般纳税人通常适用一般计税方法，按照11%的税率计算销项税额，应纳税额是销项税额减去进项税额后的余额。应纳税额的计算公式为：

应纳税额=当期销项税额-当期进项税额；

销项税额=不含税销售额×税率；

不含税销售额=含税销售额÷（1+税率）。

目前，增值税一般纳税人可以扣除进项税额的项目主要是购进原材料、燃料、机器设备等货物以及接受的应税劳务和应税服务。作为营业税纳税人，交通运输业上市公司在购买原材料、生产设备、燃料时所缴纳的增值税不能抵扣，纳入改革试点后，缴纳的增值税可按规定抵扣。所以对交通运输业来说，改征增值税对企业是一项减负措施。下面我举例来说明：

一些大型交通运输企业，购置交通设备和加油时能进行增值税抵扣，因此能省下不少税费。如某交通运输企业一年的运费收入为500万元，当年用于购买货车、修理零部件、加油的费用为200万元。原来缴的是营业税，其适用税率为3%。

如果对其征收营业税

营业税应纳税额=500万元×3%=15万元。

如果改为增值税，按照试点方案，其销项税率为11% 销项税额=500万元÷（1+11%）×11%=49.55万元，进项税额=200万元÷（1+17%）×17%=39.78万元，应纳税额=销项税额－进项税额=49.55万元―39.78万元=9.77万元，由此可见税负较原先减少5.23万元。

2）是对国家财政收入的影响。增值税是中国第一大税种，目前属国税。营业税则是地方税，且是地方税中最大的一个税种，营业税基本上都占地方税收的四成以上。根据国务院常务会议，“试点期间原归属试点地区的营业税收入，改征增值税后收入仍归属试点地区。试点行业原营业税优惠政策可以延续，并根据增值税特点调整。纳入改革试点的纳税人缴纳的增值税可按规定抵扣。”

但长远来看，从营业税到增值税的彻底转变，粗略讲也会让地方政府失去原本可以收到的营业税的大头，差不多达到75%，这部分转移到了中央政府国库之中，仅有25%以增值税地方分享部分留在地方国库中。这显然是一些地方政 3.营改增对租赁业的影响

（一）、缴纳营业税情况下

1、融资租赁公司

融资租赁公司根据以上政策差额缴纳营业税，税率5%。

2、承租人

融资租赁公司向承租人开具服务业发票，承租人缴纳租金中包含的利息部分记入承租人的财务费用。

（二）、营业税改增值税

1、融资租赁公司

融资租赁公司需申请认定为增值税一般纳税人，适用一般计税方法，增值税率17%，即应缴增值税=销项税额-进项税额。

“交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点过渡政策的规定”第二款第四点规定：经人民银行、银监会、商务部批准经营融资租赁业务的试点纳税人中的一般纳税人提供有形动产融资租赁服务，对其增值税实际税负超过3%的部分实行增值税即征即退政策。

融资租赁公司向承租人按收取的租金分期开具增值税专用发票，缴纳增值税后税负率最高限额为3%，较营业税税负率5%降低2%。

2、承租人

承租人如果是增值税纳税主体，则可以对融资租赁公司分期开具的增值税专用发票抵扣进项税额。

（三）、营该增后对租租赁业的影响

税改前，由于租赁行业缴纳营业税，无法开具增值税专用发票，企业通过融资租赁公司采用融资租赁方式租入固定资产，无法抵扣增值税进项税额，既严重阻碍了融资租赁行业的发展，也抑制了生产性企业通过融资租赁扩大投资规模。

税改后，因为租赁业务被纳入增值税征收范围，租赁公司提供租赁业务可以开具增值税专用发票，租入机器设备的企业可以抵扣增值税进项税额。同时，虽然租赁有形动产适用17%的税率，但111号文件规定，经营融资租赁业务的试点纳税人中的一般纳税人提供有形动产融资租赁服务，对其增值税实际税负超过3%的部分实行增值税即征即退政策。这项规定大大减轻了融资租赁企业税负。

上海作为国际金融中心，从事融资租赁业务的企业很多，可以预见，随着税改的实施，上海的融资租赁业会获得跨越式发展，这对其他地区想通过融资租赁方式租入机器、设备的纳税人而言，也是有利的。

三、增值税改革有利解决四大弊端

根据我们小组分析和上网查找资料，我们在1月18号的《人民日报》上看到这么一则新闻：我国公共服务难以均等化的深层次原因是，税收制度是以增值税、营业税为主体的间接税体系。这也是造成经济发展方式粗放、难以实现实质性转变的重要原因。这种税收体系是鼓励各地上项目、办企业，特别是搞产值大、税收多的重化工业项目。

这是国务院发展研究中心副主任侯云春发表在人民日报上的一篇文章谈到的一个观点，提出了增值税和营业税等流转税在公共服务发展方面存在的问题。目前，我国的税制体系中，主体税种是三大流转税和企业所得税，其中增值税为我国第一大税种。根据2025年11月份数据显示，增值税(国内增值税)占整个税收收入的27.9%，三大流转税占整个税收税收的65.88%(包括进口增值税和消费税)。

以增值税为主的流转税在经济发展方面存在诸多弊端：

一是流转税税率设计为比例税率，以增值税为主的流转税在筹集财政收入、调节产业(产品结构)方面起到积极作用。但是增值税在调节贫富差距、进行二次税收分配方面作用微乎其微。这种税收调节方式导致政府热衷于投资第一二产业，冷淡第三产业，因为投资第一二产业，容易得到高税收，由此加剧了产业结构的不合理。

二是流转税计税依据以价格为基础，而且税负呈现转嫁性，以增值税为主体的流转税通过高价格将税负转嫁给消费者，一定程度上推高了物价，提升了物价指数，形成了通货膨胀压力。举个简单例子，一件117元价格的商品，其中100元为商品成本，17元为增值税(目前基本税率是17%)，但是消费者按照117元的总价格购买。如果增值税税率为3%或者10%，那么这个商品的总价格就会成为103元或者110元。

三是增值税与营业税在征税范围方面划分不清楚，存在重复征税的现象。主要是涉及劳务和建筑、服务这些行业。比如对建筑业，按照3%的比例税率征收营业税，但是建筑业所用的原材料已经按照17%的税率征收了增值税，但是营业税没有抵扣税款的制度，这样在建筑业存在重复征收营业税和增值税两种税。

四是三大流转税以国务院条例形式开征，税法权威性和发挥功效大打折扣。因为从税收法律实践来看，税收作为一柄“双刃剑”，其功能的充分发挥总是与税收立法的完善程度有着密切的关系。以国务院条例开征的税种，实施细则是由财政部和国家税务总局制定，执行过程中的各类问题也由这两个部门进行解释，这样一方面不利于税法稳定性和可预测性，另一方面做出的解释也是按照有利政府原则进行。比如上周，财政部和国税总局发布了一份名为 《安置残疾人就业单位城镇土地使用税政策等通知》的文件，对房产税进行了区部修改或则解释，将地价纳入房产税征收范围就是例子。

因此，不管是完善税制结构，还是发挥税收调控经济、进行二次分配的重大使命，进行增值税改革刻不容缓。同时，进行增值税改革，由于增值税占比大的实际，可以做到通过降低物价真正还利于民。

四、营改增的积极影响

当前，我国正处于加快转变经济发展方式的攻坚时期，大力发展第三产业，尤其是现代服务业，对推进经济结构调整和提高国家综合实力具有重要意义。按照建立健全有利于科学发展的财税制度要求，将营业税改征增值税，有利于完善税制，消除重复征税；有利于社会专业化分工，促进三次产业融合；有利于降低企业税收成本，增强企业发展能力；有利于优化投资、消费和出口结构，促进国民经济健康协调发展。

长远来看，虽然“营改增”可能使得部分行业的税负有所增加，但可将金融业等现代服务业和制造业紧密的衔接起来。改革之后，随着纳入试点的服务业、交通运输业进入增值税抵扣链条，今后他们的下游客户将会因为可抵扣进项税额的增多而减轻税负。这将有利于试点企业开拓市场，扩大销售。同时，他们的竞争实力和议价能力也会随之增强。

此外，“营改增”还能对行业规范起到促进作用。有利于交通运输业等进入增值税管理的大体系，对企业财务核算的要求更加规范和严密；同时，由于客户对合法、合规的增值税抵扣凭证的要求增强，将迫使一些小型企业要么退出市场，要么扩大规模，加强管理。

您想了解透彻的营改增请关注我的文辑！！您想要的都可以在我这里找到。

**第四篇：营改增对快递行业的影响分析**

“营改增”对快递行业的影响分析

摘要：营改增税制全面范围内深化改革是我国“十二五”期间税制改革的重要任务，有利于促进相关行业的专业分化与互相协作的水准，给正处于快速发展的快递行业带来机遇与挑战。本文主要分析营改增改革对快递行业产生的有利于不利影响，接着说明营改增过程中快递行业应该关注的主要问题，最后就如何适应营改增税制改革提出应对策略。

信息网络化推动电子商务的发展，增强对快递服务行业的需求，有电子商务产生的快递服务需求量占总需求的50%以上，2025年，我国快递业累计业务量完成92亿件，同比增长61.7%，业务规模世界第二，累计业务收入达1441.7亿元，同比增长36%。近几年来，我国快递服务行业属于快速发展的阶段，营改增税制改革会对现代化快递行业产生重要影响。

一、营改增给快递行业带来的好消息

（一）有利于快递行业转型升级

快递行业属于现代服务业，营改增之后有关基本设施如生产设备和信息系统等购置所花费的成本可以按照增值税进项税进行扣除，如此可以加速企业大力投资、加速更先进设备改善工作效率，并且可以使快递行业发展更标准化、信息网络化和高度自动化。同时增值税按照各生产环节中创造的增加值进行税额的征收，可以避免重复征税现象有利于实现行业不同生产环节之间的分工协作。

除此之外，营改增可以充当连接快递行业与其上下游相关产业如交通运输、电子商务、制造业等之间的桥梁，通过进项税抵扣链条理顺相互之间的关系，推动上下游企业之间功能的整合优化以及服务链条的延伸，形成产业链、供应链和服务链的完美融合，促进快递物流业向综合性运营商转化，创造出整个 链条中新的增长点。实施营改增，货物出口快递服务免增值税，有利于国际运输服务的开展，加促国内快递行业“走出去”步伐，国内外网络整合可有效降低服务成本，提升我国快递行业的国际竞争力。

（二）营改增可有效逐渐降低快递行业的税负 国家营改增税制改革的推广范围逐渐扩大，不同行业之间形成的进项税抵扣链条不断延伸，从而保证快递行业更多的进项税可以进入抵扣范围使其所面临的税负逐渐降低。根据试点阶段的政策要求：快递行业销售额在500万元以下的被认定为小规模纳税人，年销售额在500万元以上的为一般纳税人，可以按照3%的税率征收增值税并且计税方式可以进行适当简化；营改增后将实现快递纳税方式从营业税的“道道征收、全额征税”向增值税的“环环抵扣、增值增税”转变，企业购买的物料、油料、车辆、机器设备等货物以及接受的加工修理修配、交通运输、代理报关等服务所含增值税将纳入抵扣范围，基本消除重复征税。因此，从快递行业的长远发展来看，其所承担的税负会逐渐降低的，尤其是在快递行业快速发展转型时期，需要进行车辆运输、外包服务以及机械设备等的购置，可以抵扣大量的增值税进项谁额额，为快递行业的负担减轻效果更为明显。

（三）营改增有利于快递行业财务管理制度的规范化

就目前快递行业的运营发展情况而言，快递物流服务属于“一票到底”的模式发展，信息系统内外之间有关财务的结算相对比较复杂繁琐，即使实施内部结算程序的众多企业也面临着发票管理不严谨而衍生的财务结算规范化程度不高的问题。快递行业营业税该增值税后，企业为了能够尽可能多地进行进项税的抵扣以减轻税务负担，就会选择具有健全规范化财务核算程序和正规性发票的供应商，双方通过公开化透明化的结算方式已索取可以进行进项税抵扣的合法凭证，有利于理顺合作企业之间的财务结算关系。另外，快递行业实施“分别预算，区别纳税”的制度，快递中的收件、分拣、派送服务按照“收派服务”适用6%税率，快递中的交通运输服务适用11%税率，对于核算不清或者未进行核算的业务收入要按照11%的税率进行增值税，如此情况下，快递企业就会选择规范化的财务核算机制，严格区别“交通运输服务”和“收派服务”。

二、营改增给快递带来的不利影响

对于快递行业而言，营改增虽说可以进行税额的抵扣，但是快递行业的财务核算工作并不规范，财务人员的整体素质不高，很难很好的惊醒有关抵扣的核算，况且快递服务一般是通过租用民房或者通过加盟商的方式开展业务，并不能取得可以进行抵扣的票据凭证，因此就会出现企业营业成本不能抵扣的现象。快递服务于属于大范围网络化布局，通过直营加盟的方式扩展企业营业网点，日常性的办公用品基本处于零散性开支不能进行集中报账也很难取得正规发票凭证，车辆运输过程中油料的添加也是不固定的，保障凭证无法取得进而需要缴纳更多的税额，给企业的运营带来很大的负担。

三、快递行业“营改增”试点中应注意的问题

（一）合理认定快递行业的性质，确定合适的应税税率

就目前情况而言，各地快递行业营业税的征收政策存在差异，邮政通讯业、交通运输业以及其他服务业三种管理模式均有存在，然而，营改增试点政策实施之后，快递业只是进行了两大不同的分类，况且每一种类使用不同的增值税税率。快递企业注册划分为交通运输业范围，其增值税税率为11%，若是注册为部分现代服务业，其税率为6%，快递行业的执行的不同设定需要实施的税率也不相同，这样容易造成同一行业内不同企业之间面临的税收负担不同，缺乏相互之间经营状况的可比性，不利于快递行业的发展。

（二）高度关注分地区试点对快递业整体健康发展的影响

目前，营改增税制改革仍处于试点阶段，况且各个试点区的政策存在一定程度的差异。快递行业的营改增试点地区的开展会对快递行业整体的发展产生不同程度的影响：一方面，快递行业营改增试点地区与非试点地区之间的竞争有失公平性，非试点地区仍执行征收营业税，相对而言承担的税收负担重，况且与客户之间也不能开具正规的增值税发票，使其不能与试点区的企业进行公平合理的竞争；另一方面，不同试点地区之间的政策也存在差异，不利于快递服务多环节、多企业的一体化整合，阻碍企业跨地区乃至跨境发展，不利于快递行业标准化服务体系的建立和规范化财务结算程序的形成，不利于快递企业做强做大和带动众多中小快递企业健康发展。

四、快递行业营改增应对策略分析

（一）将快递业按照“部分现代服务业”进行“营改增”试点

营改增试点方案的实施设定两种不同的税率，在保证不改变试点方案基本政策框架的前提下，可以结合快递企业物流的活动特点和现代服务业转型升级的要求，合理调整使快递企业注册纳入“部分现代化服务业”项下的“物流辅助服务业”，使其按照较低的税率标准进行增值税的缴纳并逐渐扩展全国范围的该工作，从而保证快递企业整体税收负担基本持平或者略有下降，从而提升运营的经济效益。

（二）制定和完善快递“营改增”试点相关政策

快递行业营改增税制神话改革取得良好效果的基本前提需要建立健全相关政策法规，以保证税制改革工作的顺利开展和全面推广。具体而言从以下四个方面进行：第一，强化快递行业固定资产的折旧抵扣程度，快递企业试点开始一年之内购置的固定资产设备，可以分期五年进行资产的折旧抵扣处理，以达到鼓励企业加快设备的更新目的，从而加速快递行业的转型升级；第二，规范扩充快递行业的增值税抵扣范围，有关油料耗费取得的普通发票一律按照17%的税率抵扣，考虑偏远地区油料增值税专用发票获取的难度相对加大，则采取直接扣减销售收入的方式进行变通，达到抵扣同等的其成本纳入所得税；第三，根据上海试点的做法制定过渡期的政策，由于税率变动给企业带来的增值税税负负担明显超过原来3%营业税的实施即征即退的措施：第四参考国际经验，对国际快递出口业务适用增值税零税率或免税，以促进我国快递业参与国际竞争。

（三）以快递业为突破口，加快推进“营改增”全行业试点

营改增税制改革自开始实施以来，试点行业包括运输业、六大现代化服务业、铁路、电信等，其中所包含的快递企业有限、征收获得税收总量较小，进而全行业推广难度娇小，税制改革引致的税收幅度的变动 不会特别明显，为在全行业开展试点工作奠定了基础性工作和实施的可能性。为此，应结合快递业的性质及发展情况，加快研究全行业试点的税收方案，有针对性的解决当前“营改增”分地区试点中出现的税率不合理、抵扣范围窄、原有营业税优惠政策延续享受过滥、税务核算与征收成本过高等问题，并在全国范围内开展企业汇总纳税方面完善相关政策。

**第五篇：营改增对水利施工行业的影响（推荐）**

营改增对水利施工行业的影响

1营改增对水利施工单位的益处 1.1营改增带来收入的增长

营改增的试点改革中，水利施工单位可以向税务监管机关申请一般纳税人资格，从而具备开具增值税专用发票的资格。对于水利施工单位的客户而言，取得增值税专用发票可以抵扣其销项税额，减轻自身税负。客户可能因此增加对水利施工业务的需求，带给水利施工单位更多的项目机会，促进收入的增长。同样，在施工招投标时，具备一般纳税人资格的水利单位在同样报价的情况下，由于可以抵扣进项税额，因此在招投标竞争中更具优势，带来更多的项目机会。

1.2营改增对非法转包、分包、挂靠等起到了遏制作用

根据《建筑法》第二十八条规定“：禁止承包单位将其承包的全部建筑工程转包他人”，但非法转包现象在一些地区屡禁不止，有些建筑企业承揽到工程后全部转包他人，并按协议收取承包单位一定比例的管理费或利润。在工程全部转包的情况下，作为第一承包人的建筑企业（从发包方承接工程的单位）应按从发包方取得的全部工程结算收入和价外费用计算确定销售额和销项税额，从第二承包人（从第一承包人处承接工程的单位）取得增值税专用发票作为其进项税额，但从其账务处理中能够发现没有可供抵扣的外购材料，从而很容易判断出工程全部转包的交易实质。一旦税务机关确认为非法转包，就会禁止第一承包人抵扣进项税额，此时第一承包人的税负将大大增加，利润将大大缩水，这将对非法转包行为起到一定遏制作用。挂靠是指不具备施工资质或资质等级较低的个体户、无证承包队为承揽工程，采取挂名、挂靠承包方式，挂靠在施工资质等级较高的企业进行经营，而建筑企业则向这些施工队、建筑队收取占工程造价一定比例的挂靠费。为规避质量与安全风险，建筑企业一般派技术人员进驻施工现场进行管理。这种经营方式目前较为普遍，但挂靠双方对外都不承认存在挂靠关系，被挂靠方一般按自有项目进行核算，挂靠方以开具除挂靠费外的材料费和人工费发票方式取得工程收入。从当前的增值税发票管理办法中，要取得增值税专用发票，购买方必须具备增值税纳税人编号，而从当前的挂靠方资质看，往往不具备取得增值税专用发票的资质，因而无法从被挂靠方获取收入，挂靠的非法行为得到有效控制。

1.3营改增促使行业的升级转型

如果营业税全面改为增值税，水利施工单位新购进的挖掘机、装载机、衬砌机等大型施工机械进项税额将可以抵扣，这无疑为水利行业更新设备、扩大运营规模提供了有利条件。改革全面推广后，企业购买、转让技术专利也将缴纳增值税，这必将促进施工单位更新技术，加大研发的投入。从而，带动全行业的升级改造，促使整个行业向高精设备，高精技术转型。尽管营改增能带来许多好处，但仍需警惕它对行业现有模式带来的动荡。

2营改增对水利施工单位带来的问题 2.1营改增对流转税负的不确定性

营业税改征增值税试点方案中，建筑业等适用11%税率。对比原营业税建筑行业所适用的3%的税率，增值税增加了可抵扣的进项税额。单从这一角度，无法直接作出关于税负变化的判断。关于新增设备所带来的增值税进项抵扣，这部分进项税额确实可在当期带来增值税应纳税额的大幅下降。但是，切不可将此作为营改增导致流转税负下降的证据。从更长远的角度考虑，营改增对流转税负的影响取决于水利施工行业的成本结构。在成本结构中，随着建筑行业人工成本地不断提高，人工成本占整个工程合同总额的比例已经达到了30%左右，这部分成本无法开具增值税专用发票，按目前税法政策无法抵扣，降低了增值税减税效果。与建筑业密不可分的机械设备、设施料租赁可能导致建筑企业税负增加。一方面，劳务公司作为微利企业，承受不了这么重的税负，势必走向破产，或将税负转嫁到施工单位；另一方面，租赁业利润率普遍低于增值税率（17%），租赁企业无利可图，必然放弃增值税一般纳税人资格，转为小规模纳税人或个体户。这样必然导致施工单位可抵扣的进项税额减少，从而加大施工单位实际纳税额。这些因素都给水利施工单位流转税负的变化带来了不利影响。

2.2营改增对联营合作项目冲击大

当前水利施工单位在项目的实施过程中，往往采用联营的模式，加快施工进度、减少施工难度、共同承担风险。但现实是，联营的合作方多属于会计核算不健全的企业，甚至是自然人个人。在这种情况下，联营合作方不具备增值税一般纳税人资格，在设备租赁、原料采购等成本发生时，无法取得增值税专用发票，这势必带来增值税应纳税额的增加，进一步挤压利润空间。因此，这对水利施工单位选择联营合作对象提出更高的要求，同时，针对一些特殊项目只能与不太正式的联营方合作的情况下，税负成本会大额提高甚至超过利润率。水利施工单位在这种情况下应该选择舍弃该项目。

3解决问题的途径

一是筛选供应商：尽量选择有一般纳税人资格的、能够提供增值税发票的供应商，尽量选择试点范围内提供服务的供应商；二是推迟固定资产的购进：试点开始后，可以进行大规模的建筑设备的更新换代；三是对外联营合作，分包：选择有一般纳税人资格的施工方，取得增值税专用发票，减少增值税应纳税额。

4水利施工行业应进行调整的事项 4.1完善增值税发票及合同的管理工作

营改增试点之后，关于增值税发票的管理工作对水利施工行业的财务人员提出了更多的挑战。之前的营业税由于无法抵扣，水利施工单位从上到下可能对发票的取得、发票税率等事项没有足够的重视。增值税进项税额的抵扣，意味着从建材购买、设备租赁、分包、联营等事项中取得更多的增值税税额，水利施工单位只需缴纳更少的增值税额。同时，关于供应商的选择中，也应当把能否开具增值税专用发票、税率适用多少的因素纳入考量体系。此外，水利施工行业供应商分散广，取得增值税需要花费比较久的时间，水利施工单位应当建立和完善增值税专用发票的管理体系，以应对增值税开具180d内认证的监管要求,以免无法认证，对企业利益造成损害。同时，在合同的签订时，考虑如上的问题。

4.2增加相关人员增值税知识的培训

营改增牵涉到的不仅仅是企业的财务人员，它还对公司上上下下的所有人员提出了要求，包括从采购、施工、业务等各个环节，每个环节的业务人员都需要有基本的增值税知识。同时，对财务人员而言，增值税的申报、增值税发票的认证等与营业税有诸多的不同，财务人员需要学习基本的增值税知识外，还应该尽可能地结合水利施工行业及公司特点，采取合理的方式，降低公司的税负。营改增的试点扩围刚刚开始，总体来说，营改增对整个水利施工行业带来的益处多过于弊端，应当大力提倡和贯彻。同时，对水利行业的所有从业人员也提出了新的挑战。相关单位应当结合增值税的特点，合理改变业务模式、成本结构、内控制度，从而更好地享受营改增带给单位的好处。

作者：李春华 单位：河南省水利第一工程局

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！