Севостьянова Е.С., Штепа А.А., Губа О.П.

Значимость применения налогового мониторинга в развитии предприятий Азово – Черноморского бассейна

*Морской государственный университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова
(Россия, Новороссийск)*

doi: 10.18411/trnio-01-2022-103

Аннотация

В статье рассматриваются научно – практические аспекты значимости применения такого вида контроля как налоговый мониторинг применительно к предприятиям морского транспорта.

Цель исследования - определить коэффициенты весомости исследуемых элементов для формулировки рекомендаций по переходу предприятий Азово-Черноморского бассейна к такому виду контроля как налоговый мониторинг.

Методы исследования. В процессе исследования использовался метод экспертной оценки, метод сравнительного анализа.

Результаты. На основе проведенных опросов и обработки данных установлено, что налоговый мониторинг как один из видов контроля, востребован как сотрудниками предприятий морского транспорта, так и налоговыми работниками. Установлено, что оценка элементов опроса различна, выявлены противоречия в подходе к структуре налогового контроля.

Заключение. Авторами предложен взгляд на внедрение цифровых технологий в проверке отчетности предприятий, в обмене информацией между хозяйствующим субъектом и налоговыми органами. На основе полученных результатов предложено акцентировать внимание руководителей на усиление работы по мотивации работников к внедрению новых методов контроля на предприятиях морской отрасли.

Ключевые слова: развитие портовой инфраструктуры, внедрение электронных сервисов, налоговая нагрузка, налоговый мониторинг, коэффициенты весомости исследуемых элементов.

Abstract

The article discusses scientifically - practical aspects of the importance of applying such a type of control as a tax monitoring in relation to marine transport enterprises.

The purpose of the study is to determine the feasibility coefficients of the elements under study for the formulation of recommendations on the transition of enterprises of the Azov-Black Sea basin to this type of control as a tax monitoring.

Research methods. In the process of the study, the method of expert assessment was used, a comparative analysis method.

Results. Based on the surveys and data processing, tax monitoring is established as one of the types of control, in demand as employees of sea transport enterprises and tax employees. It has been established that the evaluation of the elements of the survey is different, detected contradictions in the approach to the structure of tax control.

Conclusion. The authors proposed a look at the introduction of digital technologies in verifying the reporting of enterprises, in the exchange of information between the business entity and the tax authorities. Based on the results obtained, it was proposed to emphasize the attention of managers to strengthen the work on the motivation of employees to the introduction of new methods of control in the enterprises of the maritime industry.

Keywords: development of port infrastructure, the introduction of electronic services, tax burden, tax monitoring, factor of the wealth of the studied elements.

Введение (Introduction)

Нормативно – правовой базой развития портов Азово – Черноморского бассейна является Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на

период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. №2101-р. Порт Новороссийск и порт Тамань относятся к категории незамерзающих портов и имеют большой потенциал развития. Согласно этому плану ФГУП «Росморпорт» является заказчиком по 35 проектам строительства и реконструкции объектов портовой инфраструктуры. Так плановый прирост мощностей в 2020 году составил 27 млн. тонн, в том числе за счет строительства Таманского терминала навалочных грузов в морском порту Тамань (прирост 10 млн. тонн) [5]. Планируется к 2024 году увеличить объем перевалки грузов через порты Азово-Черноморского бассейна на 103,9 млн. тонн. Развитие портовой инфраструктуры Новороссийска и Тамани идет быстрыми темпами, но в данной статье хочется остановиться на таких аспектах, как влияние цифровых технологий на повышение эффективности транспортных услуг, снижении налоговой нагрузки, выборе оптимальной налоговой политики предприятиями морской отрасли.

Финансовое обеспечение перевозок требует вовлечения в процесс различных государственных и коммерческих структур, которые становятся участниками транспортной логистики. Все транспортные и логистические процессы протекают в 3-х пространствах: информационном, материальном и финансовом. Взаимосвязь между этими тремя пространствами обеспечивает возможность планирования и координации протекающих в них потоков [2]. Переход на цифровые технологии является одним из условий выживания в острой конкурентной борьбе, когда способность применения цифровых решений в организации перевозок, их оформлении, анализе тарифов, контроле, отчётности и мониторинге становятся необходимыми. Финансовые службы портов решают непростые задачи по оптимизации налоговой нагрузки предприятий. С другой стороны, созданием информационной системы цифровизации налогового администрирования и интеграции всех источников информации и потоков данных в единую информационную систему с последующим анализом этих данных на основе современных технологий обработки больших массивов информации активно занимается Федеральная налоговая служба РФ (ФНС). Применение IT- технологий налогового администрирования дает возможность снижать административную нагрузку на бизнес и сохранять устойчивые темпы роста поступлений налоговых и иных доходов в бюджеты всех уровней. Налоговая политика предприятия — составная часть финансовой стратегии предприятия, которая заключается в выборе наиболее эффективных вариантов осуществления налоговых платежей при альтернативных вариантах его хозяйственной деятельности.

Обсуждение (Discussion)

Налоговая нагрузка как экономическая категория отражает соотношение общей массы налогов и сборов, уплачиваемых предприятием в фискальные органы, с показателями его деятельности. Поэтому при анализе финансово – хозяйственной деятельности организации необходимо оценить сумму налоговых обязательств, и какую долю ресурсов отвлекают на себя платежи во все виды бюджетов.

Наряду с этим, налоговая политика предприятия строится на следующих основных принципах.

1. Строгое соблюдение действующего налогового законодательства.
2. Поиск и использование наиболее эффективных хозяйственных решений, обеспечивающих минимизацию базы налогообложения.
3. Оперативный учет изменений в действующей налоговой системе.
4. Плановое определение сумм предстоящих налоговых платежей.
5. Обеспечение своевременных расчетов с бюджетом и внебюджетными фондами по налоговым платежам.

Величина налоговой нагрузки зависит от множества факторов: от вида деятельности и формы ее осуществления, налогового режима, организационно-правовой формы предприятия и особенностей налогового и бухгалтерского учета, закрепленных в учетной политике. Главным источником информации при определении уровня налоговой нагрузки

служат данные бухгалтерского и налогового учета, которые должны базироваться на нормативных документах в этой области.

Отчётность предприятий морского транспорта подвергается обязательному аудиту. Анализ бухгалтерской и налоговой отчетности является основным методом работы проверяющих органов для выявления ошибок и злоупотреблений, допускаемых предприятиями при ведении хозяйственной деятельности [6]. Это, прежде всего, камеральные и выездные налоговые проверки, получение объяснений от налогоплательщика, проверка данных учёта и отчётности. С 2015 года введена ещё одна форма контроля – налоговый мониторинг. Для проведения мониторинга налогоплательщик предоставляет налоговому органу доступ в режиме реального времени к данным бухгалтерского и налогового учета. При этом налоговая инспекция не проводит камеральных и выездных налоговых проверок, но имеет возможность проверки полноты и своевременности исчисления (уплаты) обязательных платежей, предусмотренных Налоговым Кодексом РФ. Период, проверяемый в ходе налогового мониторинга, проверяющие не вправе включать в план проверок (п. 1.1 ст. 88, п. 5.1 ст. 89 НК РФ) [1]. При проведении налогового мониторинга организации её финансово – хозяйственная деятельность становится прозрачной, однако налоговики вправе потребовать любые бухгалтерские и юридические документы для пояснений. Налоговый контроль при мониторинге базируется на утвержденном регламенте, по которому инспекция может в течение года проверять хозяйственные операции, а организация сможет обезопасить себя от возможных ошибок при начислении налогов, ведь налоговая служба еще до момента сдачи деклараций может дать разъяснения по интересующим вопросам. Обнаружив нарушение, налоговая инспекция составляет мотивированное мнение, которое может быть составлено и по заявлению налогоплательщика.

Методы (Materials and Methods)

С целью определения значимости данного вида контроля авторами статьи был проведен опрос сотрудников финансовых служб некоторых предприятий морской отрасли, а так же сотрудников налоговой службы. Опрос проводился анонимно, были привлечены сотрудники разных возрастных групп. Всего было опрошено 8 респондентов: 5 ведущих специалистов хозяйствующих субъектов и 3 специалиста налоговой службы (рис. 1).

Рисунок 1. Структура респондентов, %

Для исследования были выбраны актуальные вопросы, на основании которых производился опрос экспертов. Авторами было принято решение проанализировать ранжирование индикаторов использования транспортным предприятием налогового мониторинга с позиции, как руководителей, так и специалистов финансовых служб. Для проведения исследования использован математический инструментарий [3-4]. Вначале каждому вопросу был присвоен

ранговый номер. На основе данных анкетного опроса составляется сводная матрица рангов (табл. 1).

Таблица 1

Результаты опроса и матрица рангов

№№ п/п	Вопросы	Эксперты										
		1	2	3	4	5	6	7	8	r	d(r-s)	d*d
1	Сроки подачи заявления о проведении налогового мониторинга (x1)	4	5	1	4	2	4	6	3	29	8	64
2	Сумма дохода для проведения для начала налогового мониторинга (x2)	2	1	2	2	3	2	4	5	21	0	0
3	Сумма налоговой нагрузки для начала налогового мониторинга (x3)	1	3	3	5	6	3	1	2	24	3	9
4	Необходимость системы внутреннего контроля для начала налогового мониторинга (x4)	6	4	4	6	4	1	5	4	34	13	169
5	Сроки продления налогового мониторинга (x5)	5	6	5	3	5	5	2	6	37	16	256
6	Степень цифровизации обмена данными между хозяйствующим субъектом и налоговыми органами (x6)	3	2	6	1	1	6	3	1	23	2	4
	Сумма											502

Наименьшую сумму рангов, полученную от всех восьми экспертов (r), имеет элемент второй, эта сумма составила 21. Найдем показатель d, как разность между показателем r и средним значением рангов (s), приходящихся на один элемент (вопрос). Для этого каждому вопросу присваиваем ранг по мере возрастания: второй вопрос – ранг 1, шестой вопрос – 2 ранг. Третий вопрос – третий ранг, первый вопрос – 4 ранг, четвертый вопрос – 5 ранг, пятый вопрос – 6 ранг. Для нахождения среднего значения рангов(s) воспользуемся формулой: $n * m * (m+1) / 2 = 8 * 6 * (6+1) = 168$. Среднее значение рангов, приходящихся на один вопрос, составит: $168 / 8 = 21$. Сумма чисел (d*d) для всех элементов составляет 502. Определим максимально возможное значение этой величины:

$$R(d*d) = n * n * (m * m * m - m) / 12 = 8 * 8 * (6 * 6 * 6 - 6) / 12 = 1120$$

$$\text{Коэффициент конкордации } K = 502 / 1120 = 0,45$$

Значение данного коэффициента варьируется от 0 до 1. Если значение до 0,3, то это говорит о низкой согласованности экспертов. В нашем случае значение коэффициента конкордации 0,45, что является средним показателем.

На основе полученной суммы рангов (табл.1) можно произвести вычисления показателей весомости заданных экспертам вопросов. Для этого вычислим для каждого параметра величины, обратные сумме рангов, и расположим их в таблице 2 по мере убывания:

$$x_1 = 1/29 = 0,034; \quad x_2 = 1/21 = 0,048; \quad x_3 = 1/24 = 0,042$$

$$x_4 = 1/34 = 0,029; \quad x_5 = 1/37 = 0,027; \quad x_6 = 1/23 = 0,043$$

Таблица 2

Определение коэффициента весомости исследуемого элемента

Показатели	Величины, обратные сумме рангов	Коэффициенты весомости параметров (вопросов) $S/зр.1$
1	2	3
X2	0,048	0,215
X6	0,043	0,193
X3	0,042	0,188
x1	0,034	0,152
X4	0,029	0,130
X5	0,027	0,122
Итого (S)	0,223	1,00

На основании таблицы 2 можно сделать вывод о том, что вопрос 2, а именно сумма дохода хозяйствующего субъекта для проведения налогового мониторинга является для специалистов наиболее актуальным. Вопрос 6 о цифровизации обмена данными между хозяйствующим субъектом и налоговыми органами является наиважнейшим на данном этапе. А вот система внутреннего контроля по мнению экспертов может быть несколько ослаблена, так как вся хозяйственная деятельность предприятия при налоговом мониторинге становится совершенно прозрачной.

Заключение (Conclusion)

В результате анализа развития цифровых технологий в транспортной отрасли и в частности на морском транспорте можно сделать определенные выводы.

- Процесс цифровизации на морском транспорте является глобальным и быстрыми темпами внедряется в производственный процесс;
- На основе проведенного опроса выяснилось, что специалисты морских организаций и специалисты налоговых органов готовы принять на вооружение такой вид контроля, как налоговый мониторинг.
- Цифровые способы коммуникации позволяют налоговым инспекторам наиболее эффективно осуществлять как мониторинг бухгалтерской отчетности, так и финансового состояния предприятия.
- Внедрение ФНС России таких электронных сервисов как «Прозрачный бизнес» и «Налоговый калькулятор по расчету налоговой нагрузки» позволяет получить предприятию в полном объеме информацию о своих налоговых обязательствах, в том числе налоговых льготах, субсидиях и государственных заказах.
- Существующие сервисы, однако, часто требуют доработки. Финансовые работники сталкиваются со сбоями в системе. Полная зависимость от интернет порталов иногда вызывает неприятие цифровизации со стороны сотрудников предприятий. Поэтому требуется обучение персонала, проведение разъяснительной работы и внедрение высокотехнологичных и одновременно простых в повседневной работе электронных сервисов.

***

1. Налоговый Кодекс РФ. [Электронный ресурс] URL: <https://base.garant.ru/10900200/> (дата обращения 05.12.2021).
2. Кузнецов А. Л. Направления цифровизации транспортной отрасли / А. Л. Кузнецов, А. В. Кириченко, В. Н. Щербакова-Слюсаренко // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2018. — Т. 10. — № 6. — С. 1179–1190. DOI: 10.21821/2309-5180- 2018-10-6-1179-1190.
3. Коэффициент конкордации [Электронный ресурс] URL: <https://math.semestr.ru/corel/concordance.php> (дата обращения 07.12.2021).

4. Транспонирование матрицы онлайн [Электронный ресурс] URL: <https://matrix.resish.ru/transpose.php> (дата обращения 05.12.2021).
5. Отраслевой портал «Российское судоходство» [Электронный ресурс] URL: <https://rus-shipping.ru/ru/infstruct/news/?id=42546/> (дата обращения 03.12.2021)
6. Губа О.П. Бухгалтерская отчётность как значимый инструмент оценки сбалансированности развития предприятий морского транспорта /О.П.Губа, Е.С. Севостьянова, А.А. Штепа А.А.// Символ науки: международный научный журнал. – 2020 – № 3. – С. 36 – 43.

Степанова Т.А., Кустова Е.С.

Анализ показателей, характеризующих ликвидность и платежеспособность предприятия на примере ООО «Феникс» Каменского района Воронежской области

*Воронежский государственный аграрный университет имени Императора Петра I
(Россия, Воронеж)*

doi: 10.18411/trnio-01-2022-104

Аннотация

В данной статье проводится анализ платежеспособности и ликвидности на примере коммерческой организации ООО «Феникс» Каменского района Воронежской области.

Ключевые слова: финансовое состояние предприятия, платежеспособность предприятия, показатели ликвидности, активы предприятия, экономическая и финансовая стабильность.

Abstract

This article analyzes solvency and liquidity on the example of a commercial organization Phoenix LLC, Kamensky District, Voronezh Region.

Keywords: the financial condition of the enterprise, the solvency of the enterprise, liquidity indicators, the assets of the enterprise, economic and financial stability.

Ликвидность или текущая платежеспособность — индикатор состояния дел компании. Она определяется как уровень компенсации обязательств компании с помощью ее активов. При этом время трансформации активов в деньги равен отведенному для погашения задолженности периоду.

Следует обратить внимание, что сама по себе высокая платежеспособность не всегда говорит о выгодных вложениях средств в оборотные активы, значит, говорить о полной идентичности терминов все же рискованно. На практике чаще всего используется такое разделение понятий: ликвидность — потенциальная способность предприятия рассчитываться по своим обязательствам, платежеспособность — реальная возможность выполнять взятые на себя обязательства. Ликвидность имеет отношение к движению фондов, а платежеспособность — движению денег.

Ликвидность относится к одним из основных экономических понятий, которое отражает экономическую и финансовую стабильность предприятия. Под ликвидностью активов понимается способность их быстрой продажи по рыночной цене. Анализируя платежеспособность предприятия, производятся расчеты по определению ликвидности активов предприятия и ликвидности баланса предприятия.

Группировка статей баланса ООО «Феникс» Каменского района Воронежской области отражена в таблице 1.

Таблица 1

*Группировка статей актива и пассива для анализа ликвидности баланса в ООО «Феникс»
Каменского района Воронежской области*

Показатели	На начало 2020 года	На конец 2020 года	Отклонение (+,-)	Темп прироста, %
<i>A</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
<i>A. Актив</i>	87494	124906	37412	42,76