

тить штраф, чем формировать данные уведомления, соблюдая все установленные требования по детализации.

Таким образом, мы приходим к выводу, что действующий порядок налогового регулирования трансфертного ценообразования не лишен недостатков и требует своего дальнейшего совершенствования, что позволит оптимизировать не только деятельность самих налогоплательщиков в части формирования отчетности по контролируемым сделкам, но и налоговых органов в сфере осуществления мероприятий налогового контроля.

Список литературы

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (с изменениями и дополнениями) (дата обновления 01.04.2019) // ЭПС «Система ГАРАНТ»: ГАРАНТ-Максимум. Вся Россия, объединенный с Конструктором правовых документов. – URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/10900200/paragraph/1:6> (дата обращения: 28.03.2019).
2. Галимарданова Ю.М. Проблемы и перспективы определения критериев взаимозависимости лиц для целей налогообложения / Ю.М. Галимарданова, А.М. Туфетулов // Казанский экономический вестник. – 2017. – № 4. – С. 33–37.
3. Галимарданова Ю.М. Концепция налоговой выгоды и пределы реализации прав налогоплательщиков / Ю.М. Галимарданова, А.М. Туфетулов // Казанский экономический вестник. – 2018. – № 4. – С. 79–85.
4. Джаарбеков С. Контролируемые сделки: как снизить риски / С. Джаарбеков // Актуальная бухгалтерия. – 2015. – № 11.
5. Секачева Л. Трансфертное ценообразование: как обосновать цены сделок перед налоговыми органами? / Л. Секачева // Налогообложение, учет и отчетность в коммерческом банке. – 2018. – № 12.
6. Официальный сайт Федеральной налоговой службы – URL: www.nalog.ru (дата обращения: 28.03.2019).

ЭФФЕКТИВНОСТЬ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ЭКОНОМИКИ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ РЕГИОНА

Магамедкеримов К.А.

Казанский федеральный университет, Казань, Россия

Аннотация. Вопросы инвестирования в транспортную инфраструктуру прямо связаны с методами управления ей. Создание объектов транспортной инфраструктуры выступает одной из стадий механизма управления конкретными объектами транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортная безопасность, методы управления, экономическая безопасность.

В экономической литературе сложилось множество подходов и методов управления транспортной инфраструктурой. Многообразие и многочисленность используемых методов определяется самой природой транспортной инфраструктуры, включающей, во-первых, крупные направления управления по видам транспорта и, во-вторых, многочисленные объекты управленческого воздействия в рамках каждого направления.

Под методами управления транспортной инфраструктурой региональной экономики далее будем понимать:

1. Систему организационно-экономических, правовых, технологических, административных мер, инструментов, способов воздействия на транспортную инфраструктуру как единый комплекс (как подсистему региональной инфраструктуры), осуществляемых специально уполномоченными субъектами воздействия (органами государственной власти, коммерческими и некоммерческими организациями) с целью обеспечения эффективного выполнения транспортным комплексом региона своих функций: системных (интеграционной, стимулирующей, структурообразующей) и специальных (обеспечение региональной экономики транспортными путями, удовлетворение потребностей субъектов экономической деятельности в транспортных услугах, обеспечение эффективного взаимодействия между различными видами транспорта).

2. Комплекс специальных мер воздействия на отдельные объекты транспортной инфраструктуры по видам транспорта (объектов автодорожной, железнодорожной, водной, воздушной, трубопроводной инфраструктуры) для обеспечения эффективного выполнения такими объектами своих конкретных функций в системе объектов транспортной инфраструктуры региона.

Объекты транспортной инфраструктуры различаются между собой по степени сложности устройства и эксплуатации, роли в региональной экономике, масштабам выполняемых задач в обеспечении транспортными услугами населения, объемам инвестирования в их создание и многим другим критериям. Указанные критерии влияют на выбор методов управления транспортной инфраструктурой региона и её объектами. Многообразие существующих методов управления транспортной инфраструктурой можно представить в существующей палитре конкретных методик и подходов управления объектами транспортной инфраструктуры и транспортными комплексами региона в целом.

К сожалению, использование «стандартных» методик управления развитием транспортной инфраструктуры в условиях инвестиционной нестабильности показывает, что внедрение вновь введенные объекты транспортной инфраструктуры могут не реализовать в полной мере заложенный в них по плану социально-экономический потенциал.

Так, нередкими являются ситуации, когда вновь введенные объекты транспортной инфраструктуры, в особенности инфраструктурные сооружения, возведенные для преодоления какого-либо естественного или искусственного препятствия не только не реализуют свой потенциал, но и вовсе оказываются не введенными в эксплуатацию какое-то время, что происходит по различным причинам: выбор неоптимальных методов инвестирования, ошибки подрядчиков, неэффективное взаимодействие публичной и частной стороны в случае

государственно-частного партнерства и по многим другим причинам. Приведем некоторые примеры неэффективных методов управления транспортной инфраструктуры.

К таким примерам можно отнести обрушение моста в г. Минусинске Красноярского края, причиной чего названа «перегрузка пролетных строений при принятой технологии и способе производства работ, в отсутствие необходимой документации, а также в отсутствие произведенных расчетов прочности и общей устойчивости пролетного строения» [1]. По причине обрушения старого моста было принято решение инвестировать в строительство нового. Данный инфраструктурный транспортный проект, строительство которого также отстаёт от графика [2]. Кроме строительства непосредственно переправы, в проект входит реконструкция трасс и создание прилегающих к мосту дорог. Совокупный объём инвестиций в строительство данного объекта предусмотрен в размере 70 млрд руб., из которых 15 % предполагалось осуществить за счёт частной стороны. Значимость выбора оптимальных методов управления и инвестирования в данный проект определяется и его высокой стоимостью относительно расходов регионального бюджета, которые по данным на 2018 г. запланированы в размере 232,2 млрд руб. При этом объём расходов бюджета муниципалитета, в котором планируется создать данный инфраструктурный транспортный объект составляет 1,7 млрд руб., что меньше объёма инвестиций в инфраструктурный проект более чем в 41 раз [4]. Таким образом, значимость выбора методов управления данным объектом инфраструктуры была очевидна и, как следует, из приведённых фактов, такие методы оказались недостаточно эффективны. Во многом такую ситуацию можно объяснить и инвестиционной нестабильностью, когда в условиях ограниченного бюджета региональные власти вынуждены прибегать к финансированию, не позволяющему реализовать инфраструктурный проект в соответствующие сроки или в соответствии с целевыми параметрами.

Другим ярким примером выбора неэффективных методов управления объектами транспортной инфраструктуры является обрушение в 2016 г. моста на трассе Владивосток-Находка. Официальной причиной обрушения моста названа перегрузка вследствие въезда на него большегрузного транспорта. В этом случае возникает закономерный вопрос о целесообразности создания подобных сооружений, объектов транспортной инфраструктуры, которые не способны удовлетворить транспортными услугами весь круг субъектов экономической деятельности, учитывая тем более стратегическую значимость данного моста. Согласно планам, в этом же регионе, на трассе «Владивосток-Находка-Порт Восточный» планируется масштабное инвестирование в новые объекты инфраструктуры – 120 искусственных сооружений, в том числе 45 мостов, 64 путепровода, 9 эстакад, 2 тоннеля [3]. Негативный опыт создания и эксплуатации других объектов инфраструктуры стал причиной в том числе использования современных технологий строительства (цементобетонного покрытия), увеличения скорости движения автотранспорта и допустимых нагрузок на объекты дорожной инфраструктуры. В качестве основного механизма инвестирования рассматривается использование государственно-частного партнерства на основе концессионного соглашения [5].

В заключение отметим, что выбор методов управления транспортной инфраструктурой также зависит от многих факторов. К наиболее значимым факторам выбора метода транспортной инфраструктурой мы можем отнести конкретные потребности региональной экономической системы в сфере развития транспорта, ресурсные возможности на региональном и муниципальном уровне, опыт участников транспортной системы по созданию объектов инфраструктуры, состояние нормативной базы региона.

Список литературы

1. Причиной обрушения моста на юге Красноярского края в марте 2016 г. стала перегрузка – URL: https://newsae.ru/novosti/24-03-2017/prichinoy_obrushe-niya_mosta_na_yuge_krasnoyarskogo_kraya_v_marte_2016_g_stala_peregruzka/ (дата обращения: 11.03.2018 г.).
2. Строительство моста в Минусинске идет с отставанием от графика – URL: <https://www.enisey.tv/news/post-7868/> (дата обращения: 11.03.2018 г.).
3. Самый северный мост через Енисей построят за счет средств «Платона» – URL: <http://krsk.sibnovosti.ru/society/347550-samyu-severnuyu-most-cherez-enisey-postroyat-za-schet-sredstv-platona> (дата обращения: 11.03.2018 г.).
4. Закон Красноярского края «О краевом бюджете на 2018 год и плановый период 2019–2020 годов» // Красноярский край. Официальный интернет-портал. – URL: <http://www.zakon.krskstate.ru/0/doc/45656> (дата обращения: 11.03.2018 г.).
5. Компания из КНР готова инвестировать в строительство портовой инфраструктуры в Приморье // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. – URL: <https://minvr.ru/press-center/news/6482/> (дата обращения 12.03.2018 г.).

ЛИЧНАЯ НАЛОГОВАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ НАЛОГОВОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ

Орлова М.Е.

Казанский федеральный университет, Казань, Россия

Аннотация. В статье дано понятие личной налоговой безопасности, определены основные аспекты участия физических лиц в налоговых отношениях в условиях внедрения цифровых технологий, обозначены личные налоговые риски и представлены элементы обеспечения личной налоговой безопасности.

Ключевые слова: налоговая безопасность, личная налоговая безопасность, налоговое администрирование, цифровизация налогового администрирования.

Достижение высшей цели развития общества – обоюдное удовлетворение потребностей государства в целом и каждого гражданина на данном этапе представляется нам крайне утопичным. Поэтому каждый гражданин, если он хочет защитить себя от посягательств государства на его личную ответственность, должен заботиться о своей безопасности. В современных условиях