

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2025.44.98.018

Механизм обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона

Чеботарев Владислав Стефанович

Доктор экономических наук, профессор,
Главный научный сотрудник,
Кафедра логистики и маркетинга,
Волжский государственный университет водного транспорта,
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5;
e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Юсупов Рустам Мунирович

Доктор экономических наук,
Генеральный директор,
АО «М 2.0.»;
Профессор,
Кафедра «Логистика и управление транспортными системами»,
Российский университет транспорта (МИИТ),
125993, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9, стр. 9;
e-mail: yusupov-06@mail.ru

Морозов Олег Леонидович

Кандидат экономических наук,
Заместитель начальника академии (по научной работе),
Нижегородская академия МВД России,
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород, Анкудиновское шоссе, 3;
e-mail: morozoole@yandex.ru

Аннотация

В статье рассмотрены характеристика отечественной транспортной системы; основные положения федеральных проектов, мероприятия которых направлены на реализацию национального проекта «Эффективная транспортная система»; понятие региональной экономической безопасности; роль транспортной инфраструктуры в экономике региона; неотъемлемые элементы обеспечения экономической безопасности регионального транспортного инфраструктурного комплекса. Дано определение механизма обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона. Сделан вывод о важности и необходимости реализации механизма обеспечения экономической безопасности региональной транспортной инфраструктуры в противодействии существующим угрозам и вызовам.

Для цитирования в научных исследованиях

Чеботарев В.С., Юсупов Р.М., Морозов О.Л. Механизм обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 8А. С. 178-187. DOI: 10.34670/AR.2025.44.98.018

Ключевые слова

Экономическая безопасность, транспортная инфраструктура, региональное развитие, транспортная система, управление рисками, национальная безопасность.

Введение

Для уверенного и поступательного развития национальной экономики в целом и каждого региона в отдельности жизненно важным остается обеспечение экономической безопасности транспортной инфраструктуры.

Потребность современного общества в перемещении грузов и перевозке пассажиров в последнее время неуклонно возрастает, чему немало способствуют, в первую очередь, меры, предпринимаемые государством по строительству новых автомобильных и железных дорог, развитию воздушных, морских и речных сообщений.

Основная доля пассажирских и грузовых перевозок выполняется по железнодорожным маршрутам. При этом большинство грузоперевозок осуществляется трубопроводным и автомобильным транспортом, а пассажирских – воздушным. Эта характеристика отечественной транспортной системы связана с её обширной территорией и метеорологическими особенностями [Чеботарев, Бондарь, 2024; Чеботарев, Пугачев, 2024; Чеботарев, 2024; Чеботарев, 2024; Чеботарев, 2024].

По последним данным Росстата, протяжённость железных дорог в России в 2025 году составила 105 тыс. км. Это третий показатель на планете после США (220044 км) и Китая (159 тыс. км) ["Современная транспортная система России", [www](http://www.rst.ru)].

Преобладание данного транспорта в общем объеме перевозок обусловлено его способностью перемещать грузы повышенной массы, малой себестоимостью, устойчивостью к перепадам климатических значений.

Автомобильный транспорт по сравнению с железнодорожным является более затратным [Чеботарев, 2024]. Однако, ему отдается предпочтение, если необходимо быстрее доставить пассажиров и грузы, используя разветвленную сеть автотрасс и минуя перевалочные пункты. Скорость доставки в этом случае напрямую зависит от дорожного покрытия.

Воздушный транспорт в основном востребован при перевозках пассажиров. Такие перевозки составляют 4/5 от всего объема. Доставка почты и народохозяйственных грузов - 1/5. Самолёты заметно сокращают сроки доставки в связи с их высокой скоростью и прямыми маршрутами полетов. Значительная роль данному виду транспорта отводится при установлении сообщения с регионами Сибири и Дальнего Востока, в которых отсутствует объективная возможность использовать альтернативные виды перевозок.

Морской транспорт является самым низким по себестоимости из-за большого объема грузоподъемности судов и достаточно малозатратным по обслуживанию путей движения. При этом, использование данного вида транспорта зависит от времени года и невозможно без капитальных вложений в причальную и портовую инфраструктуру [Чеботарев, Бондарь, 2024].

Сегодня морское портовое хозяйство России – это 63 морских портов мощностью около 1,3 млрд. тонн в год с протяженностью причального фронта порядка 148 тысяч погонных метров ["Федеральное агентство морского и речного транспорта", [www](http://www.fartrans.ru)].

Речной транспорт преобладает на территориях, имеющих многоводные реки. Этот вид транспорта выгодно использовать при перемещении грузов, которые не нуждаются в неотложной доставке, например, зерновые, нефть и некоторые продукты её переработки, лес и другие.

Транспорт вполне обоснованно считают одной из основной составляющей экономического паспорта нашей страны. Это обуславливается значительными объемом его удельного веса в основных производственных фондах государства, долей в ВВП, инвестициями, вложенными в различные отрасли народного хозяйства, количеством персонала, спросом на энергетические и природные ресурсы и другими характеристиками [Марьина, Абашева, 2018].

Результаты

В течение последних шести лет в соответствии с национальным проектом «Модернизация транспортной инфраструктуры» была создана инфраструктурная матрица транспортных сообщений внутри государства. Это и скоростная федеральная автомобильная дорога М-12 «Восток» — строящаяся платная магистраль между Москвой и Тюменью, построенная уже до Екатеринбурга, являющаяся частью международного транспортного маршрута «Западная Европа — Западный Китай».

Это и активно развивающиеся Северный морской путь, объекты БАМа и Транссиба, Центральный железнодорожный транспортный узел в г. Москве, реконструируемые и вновь создаваемые аэропорты в субъектах Российской Федерации и некоторые другие проекты.

С 2025 года региональная транспортная сеть продолжает развиваться по национальному проекту «Эффективная транспортная система» до создания к 2030 году консолидированной системы, объединяющей наиболее значимые железнодорожные пути, морские и речные портовые мощности, аэропорты.

Национальный проект «Эффективная транспортная система» утверждён приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 01.11.2024 № 388. Методики расчёта показателей проекта утверждены приказами Минтранса России от 29.05.2025 № 174 и от 28.10.2024 № 379. Целью его является формирование эффективной транспортной системы, удовлетворяющей запросы граждан, предпринимательского сообщества и органов власти.

Мероприятия по достижению данной цели сформированы в девяти федеральных проектах, включая: федеральный проект "Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей", федеральный проект "Развитие Большого Северного морского пути", федеральный проект "Развитие опорной сети железных дорог", федеральный проект "Развитие опорной сети морских портов", федеральный проект "Развитие опорной сети внутренних водных путей", федеральный проект "Развитие опорной сети аэродромов", федеральный проект "Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации", федеральный проект "Цифровая трансформация транспортной отрасли", федеральный проект "Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли".

Эти программные документы призваны сформировать соответствующую транспортную основу для развития внешнеторгового оборота, совершенствования взаимосвязанности регионов внутри страны, а также увеличения востребованности использования Северного

морского пути на внутреннем и внешнем треках.

Статистика ОАО «РЖД» свидетельствует о том, что железнодорожные перевозки пассажиров в 2024 году увеличились на 7% и составили около 1,3 млрд человек. 90% из них составляют перевозки поездами пригородного сообщения. Авторы поддерживают мнение о том, что «от успеха и востребованности проектов развития пригородных и городских перевозок будет зависеть повышение скорости передвижения человеческого капитала между городскими агломерациями и административными центрами субъектов Российской Федерации» [Чеботарев, Пешехонов, 2024].

Началом формирования разветвленной структуры крупномасштабного железнодорожного транспортного проекта является высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ) Москва — Санкт-Петербург, которую планируют открыть движением электропоезда «Белый кречет» из 8 вагонов новейшей разработки в 2028 году. Данная трасса будет представлять из себя специально построенные железнодорожные пути с соответствующей инфраструктурой и подвижным составом, обеспечивающие скоростной режим поездов до 400 км/ч и более. Она имеет протяженность 679 км и проходит по территории 6 субъектов Российской Федерации (Московская, Тверская, Новгородская и Ленинградская области и города федерального значения Москва и Санкт-Петербург), где проживает свыше 30 миллионов человек. В этом проекте планируется создать более 40 тыс. рабочих мест из 15 регионов страны.

В стратегическую перспективу реализации перечисленных федеральных проектов входит продолжение развития Восточного полигона железных дорог, в который входит БАМ и Транссиб.

В горизонте планирования до 2030 года присутствуют проекты по достижению 150 млн тонн прироста провозной способности железных дорог и 225 млн тонн увеличения мощности морских и речных портов Восточного, Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, а также по развитию международного транспортного коридора «Север — Юг» [Чеботарев, Пугачев, 2024].

Это позволит увеличить внешнеторговый оборот, пропускную способность, повысит эффективность грузопотока, а работы по дноуглублению, реконструкции и строительству гидроузлов стимулируют развитие внутренних водных путей в субъектах Российской Федерации.

Будет продолжаться развитие Северного морского пути. Для увеличения объема грузоперевозок на нем идет строительство 14-ти аварийно-спасательных судов, 3-х атомных ледоколов проекта 22220 «Чукотка», «Ленинград», «Сталинград» и ледокола новой серии 10510 «Лидер», 4-х ледоколов на органическом топливе, а также одного многофункционального судна атомно-технического обслуживания в акватории Севморпути.

Все более востребованным становится воздушный транспорт. По итогам 2024 года пассажиропоток на нём вырос на 6% до почти 112 млн человек. В настоящее время стоит задача поднять этот уровень за счет расширения географической карты полетов и реконструкции аэропортовых комплексов и инфраструктуры.

За последние шесть лет переоборудовано 35 аэропортов, а в период до 2030 года запланировано реформатировать еще 75 воздушных авиационных узлов, провести ремонт и реконструкцию взлетно-посадочных полос и перронов, предназначенных для малой авиации. При этом, в обновленных аэропортах будут использоваться только отечественные разработки и современное оборудование.

Создаваемая Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа

«Государственная Логистика» сможет аккумулировать уже разработанные и функционирующие сервисы и минимизирует бумажный документооборот в сегменте грузоперевозок ["Поездом и кораблем: как в РФ будут развивать транспортную инфраструктуру", www].

Обсуждение

Разрешение проблем создания и надежности гарантий защищенности территориального образования в сфере экономической деятельности, в том числе в её транспортной составляющей, находится в прямой зависимости от его ландшафта с учётом картографической проекции, метеорологических особенностей, наличия и количества человеческих ресурсов и полезных ископаемых, уровня региональных и межрегиональных хозяйственных связей и остальных параметров, которые присущи каждому самостоятельному субъекту в составе Российской Федерации.

При этом, на региональном треке перспективные и оперативные цели и задачи, как правило, соответствуют таковым на треке государственным. Безусловно, берутся во внимание степень регионального промышленного производства; динамика роста или снижения населения; климатические зоны и иные характеристики, свойственные только данному региону.

В рамках проводимых мероприятий по защите экономики региона в обязательном порядке необходимо учитывать показатели оценки состояния экономической безопасности, характерные как для страны, так и для той или иной предпринимательской структуры, ведущей свою деятельность в данном регионе.

В местном сегменте экономики целесообразно рассматривать фактор совместной работы региональных властей и государственных органов власти и управления, представительства которых имеются в субъектах федерации, а также вероятность органичного сочетания устремлений страны в общем достижении национальных интересов и отдельно взятого региона с расположенными на его территории учреждениями и организациями, в том числе и федерального подчинения [Харламова, 2021].

По мнению Д.Б. Макарова «именно на региональном уровне, как наиболее мобильном и адекватно институционально трансформируемом с точки зрения географической и социально-экономической межрегиональной кластеризации процессов, можно за счет создания инновационных механизмов управления добиться качественного развития и совершенствования единой транспортной системы Российской Федерации» [Макаров, Кузнецов, 2014].

Транспортная инфраструктура объединяет все разновидности средств перевозки населения и грузов и логистических систем, деятельность которых направлена на формирование основ фундамента развития всех сфер экономики региона. Транспорт представляет собой своеобразную скрепу всей совокупности направлений региональной экономической деятельности, объединяя их в общее целое. Во-первых, система перевозок обеспечивает и поддерживает жизнедеятельность производственного и предпринимательского секторов региона. Во-вторых, она сама способствует товарообороту, продолжая тем самым процесс производства, перемещая товарную массу в сферу потребительского рынка для проведения торгово-закупочных операций.

Интегрируя субъекты Российской Федерации в единый экономический организм, региональные и межрегиональные маршруты перевозок укрепляют монолитность и единение

всей экономики страны, определяют предпосылки роста регионального и федерального рынков товаров и услуг.

На основании изложенного, очевидно, что региональная транспортная инфраструктура выступает одной из наиболее важных составных частей всей концепции национальной безопасности страны [Марьина, Абашева, 2018].

Цель управления экономической безопасностью региональной транспортной инфраструктуры — это своевременная диагностика и нейтрализация внешних и внутренних потенциально опасных явлений, выполнение заданных функций и всех поставленных задач по осуществлению непрерывного процесса перевозок населения и грузов. При этом, экономическую безопасность региональной транспортной инфраструктуры надо понимать как комплекс сложившихся предпосылок и обстоятельств, определяющих устойчивый рост территориальной экономики, ее стабильность, противодействие внутренним и внешним вызовам, потенциал к перманентному эволюционированию. Обеспечение экономической безопасности в сфере транспорта – это гарантия независимости, суверенитета, как отдельного региона, так и страны, в целом, обуславливающая построение процветающего самодостаточного социума. В связи с этим, любые недочеты и сбои в транспортной отрасли автоматически ведут к значительным кризисным явлениям в обеспечении экономической безопасности государства [Бабкина, Буравова, Трембач, 2015].

Заместитель председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Александр Бабаков в эфире программы "Воскресный вечер с Владимиром Соловьёвым" 18 мая 2025 года заявил, что «Россия сумела справиться с внешним санкционным давлением, однако в ряде сфер влияние санкций все же не преодолено. По его словам, вопрос не в количестве и не в качестве рестрикций. Они направлены именно туда, где Россия еще, по мнению «Запада», слаба. Но все-таки мы должны быть реалистами; действительно, во многих сферах эти санкции пока еще нами не преодолены полностью. Значит, надо развивать эти сферы, эти направления. Наша жизнь не должна быть ориентирована на действия кого-то извне. Нам нужен экономический иммунитет или экономический суверенитет, в конце концов. Мы должны понимать, что санкции лишний раз показывают те направления, где надо сосредоточиться» ["Вести.ru", [www](http://www.vesti.ru)].

Механизм обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона — это комплекс имеющихся объективно обоснованных защитных административных, юридических, хозяйственных, управленческих инструментов по перевозкам населения и грузов, гарантирующих бесперебойное циркулирование экономических процессов, их стабильность и способность противодействовать влиянию негативных факторов и кризисных проявлений, возникающим как в рамках отдельно взятого экономического пространства, так и за его пределами, совершенствование функционального аппарата устойчивого развития в условиях постоянно изменяющихся обстоятельств. Основными ориентирами такого механизма являются создание и поддержание в рабочем состоянии системы сообщений всеми видами транспорта как внутри региона, так и за его пределами, обеспечивающей оптимальные условия для жизненных и деятельностных функций населения данной территории, её хозяйственной и финансовой стабильности, а также противодействие влиянию внутренних и внешних угрозобразующих факторов, возникающих в том числе из-за неравномерности социально-экономического развития территориальных образований.

Обозначим следующие некоторые элементы механизма обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона, наиболее эффективные для применения,

по мнению авторов:

- экстроспективная и многоаспектная оценка транспортной составляющей уровня народного хозяйства и жизни народонаселения с целью поиска, предотвращения появления и купирования возможных кризисных явлений, способных негативно повлиять на экономическую устойчивость региона;
- скрининг состояния экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона для определения критических рамок её параметров, отклонение от которых может привести к неконтролируемым и необратимым негативным последствиям;
- осуществление региональными органами власти и управления мероприятий, направленных на достижение социально-экономического иммунитета территории от внешнего воздействия в связи с применением отдельными недружественными странами санкций;
- использование в производственной сфере инфраструктурного транспортного комплекса импортозамещения для сохранения и упрочения суверенитета, как отдельного субъекта Российской Федерации, так и страны в целом;
- протекционистские меры в отношении нужд и потребностей каждого элемента грузопассажирской системы региона (транспортные сети, пункты, узлы и другие);
- своевременное реагирование на запросы субъектов хозяйственной деятельности транспортной инфраструктуры на мезоуровне;
- эффективный менеджмент по оптимальному распоряжению экономическими ресурсами региональной транспортной инфраструктуры;
- регулирование обоснованного и необходимого финансирования приоритетных региональных транспортных подсистем;
- создание и поддержание в рабочем состоянии системы безопасности объектов хозяйствования региональной транспортной инфраструктуры;
- проведение мероприятий взвешенной кадровой политики предприятий и организаций транспортной деятельности;
- координирование мер по защите от факторов экологических рисков;
- юридическое сопровождение экономических интересов всех элементов транспортной инфраструктуры и другие.

Заключение

Таким образом, реализация механизма обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона в противодействии существующим её угрозам и вызовам обуславливает необходимость формирования такого состояния данной инфраструктуры, которое при наличии любых потребностей регионального хозяйства и населения в перевозках сможет обеспечить ее устойчивость и способность к функционированию в кризисных периодах общественной жизни, обезопасит всю цепочку поставок товаров и услуг, позволит противостоять разнообразным негативным явлениям, потенциально опасным для региональной экономической зоны во всей её совокупности [Марьина, Абашева, 2018].

Транспортная инфраструктура региона является самой востребованной фундаментальной отраслью, которая находится во взаимодействии со всеми составляющими региональной экономики и социальной сферы и одновременно объединяет их. Несомненно, что перспективное развитие любого субъекта Российской Федерации, совершенствование его внутренних и

внешних торгово-промышленных коммуникаций может быть обеспечено только надёжным механизмом обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона.

Библиография

1. Чеботарев С.С., Бондарь И.В. Основные задачи транспортной отрасли в сфере повышения качества и доступности логистических услуг для российского потребителя // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 6А. С. 231.
2. Чеботарев С.С., Пугачев Н.И. Экономическая оценка создания логистического оператора на международном транспортном коридоре «Север - Юг» // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2024. – Том 14. № 7 -1. – С. 333 – 343.
3. Чеботарев С.С. Теоретические модели процессов функционирования логистических систем транспорта с учетом оценки показателя затрат // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2024. – Том 14. № 7-1. – С. 344 – 351.
4. Чеботарев С.С. Методология моделирования и оптимизации процессов функционирования логистических систем материального обеспечения водного транспорта // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2024. – Т. 14 № 6-1. - С.221-228.
5. Чеботарев С.С. Логистика инвестиций: оценка «эффективности» и эффективность оценки дисконтированных денежных потоков // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2024. – Том 14. № 4-1. – С. 245-255.
6. Сайт заводы.рф. Современная транспортная система России: от железных дорог до Северного морского пути. 2025. <https://заводы.рф/publication/transportnaya-sistema-rossii>
7. Чеботарев, С.С. Логистика материального обеспечения, исследуемая как экономическая система / С. С. Чеботарев // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2024. – Том 14. № 8 -1. – С. 251 - 266.
8. Сайт федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Министерства транспорта Российской Федерации. 2025. https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/
9. Марьина Ю.Н., Абашева Н.С. Роль транспортной инфраструктуры в системе экономической безопасности государства // Наука через призму времени.-2018.-№9 (18).
10. Чеботарев В.С., Пешехонов П.Н. Роль пригородных железнодорожных перевозок в развитии городских агломераций России и пути их эффективного развития // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 6А. С. 245.
11. Смитюк Ю. Поездом и кораблем: как в РФ будут развивать транспортную инфраструктуру. 2025. <https://национальныепроекты.рф/news/poezdom-i-korablem-kak-v-rf-budut-razvivat-transportnuyu-infrastrukturu/>
12. Харламова А.Ю. Стратегические аспекты экономической безопасности: учебное пособие / А.Ю. Харламова. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2021. – 80 с. (с.15).
13. Макаров Д.Б., Кузнецов И.А. Единая транспортная система региона: инфраструктурный аспект. Москва. 2014. С.12.
14. Бабкина Т.В., Буравова А.А., Трембач К.И. Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны // Интернет-журнал «Науковедение» Том 7, №5 (2015) <http://naukovedenie.ru/PDF/182EVN515.pdf>
15. Новости на Вести.ру. 2025. <https://www.vesti.ru/article/4506272>

Mechanism for Ensuring Economic Security of Regional Transport Infrastructure

Vladislav S. Chebotarev

Doctor of Economic Sciences, Professor,
Chief Research Fellow,
Department of Logistics and Marketing,
Volga State University of Water Transport,
603950, 5 Nesterova str., Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Rustam M. Yusupov

Doctor of Economic Sciences,
General Director,
JSC "M 2.0";
Professor,
Department of "Logistics and Transport Systems Management",
Russian University of Transport (MIIT),
125993, 9 Obraztsova str., Bld. 9, Moscow, Russian Federation;
e-mail: yusupov-06@mail.ru

Oleg L. Morozov

PhD in Economic Sciences,
Deputy Head of Academy (for Research),
Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
603950, 3 Ankudinovskoye Shosse, Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: morozoole@yandex.ru

Abstract

The article examines the characteristics of the domestic transport system; main provisions of federal projects whose measures are aimed at implementing the national project "Efficient Transport System"; the concept of regional economic security; the role of transport infrastructure in the regional economy; integral elements of ensuring economic security of the regional transport infrastructure complex. A definition of the mechanism for ensuring economic security of regional transport infrastructure is given. It is concluded that the implementation of the mechanism for ensuring economic security of regional transport infrastructure is important and necessary for countering existing threats and challenges.

For citation

Chebotarev V.S., Yusupov R.M., Morozov O.L. (2025) Mekhanizm obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti transportnoy infrastruktury regiona [Mechanism for Ensuring Economic Security of Regional Transport Infrastructure]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 15 (8A), pp. 178-187. DOI: 10.34670/AR.2025.44.98.018

Keywords

Economic security, transport infrastructure, regional development, transport system, risk management, national security.

References

1. Chebotarev S.S., Bondar I.V. The main tasks of the transport industry in the field of improving the quality and accessibility of logistics services for the Russian consumer // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Volume 14. No. 6A. p. 231.
2. Chebotarev S.S., Pugachev N.I. Economic assessment of the creation of a logistics operator on the international transport corridor "North - South" // Economics: yesterday, today, tomorrow. – 2024. – Volume 14. № 7 -1. – pp. 333 – 343.

3. Chebotarev S.S. Theoretical models of the processes of functioning of logistics transport systems, taking into account cost estimates // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. – 2024. – Volume 14. № 7-1. – pp. 344-351.
4. Chebotarev S.S. Methodology of modeling and optimization of processes of functioning of logistic systems of material support of water transport // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. – 2024. – Vol. 14 No. 6-1. – pp. 221-228.
5. Chebotarev S.S. Logistics of investments: assessment of "efficiency" and effectiveness of discounted cash flows assessment // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. – 2024. – Vol. 14. № 4-1. – pp. 245-255.
6. The factories website. Russian Federation. The modern transport system of Russia: from railways to the Northern Sea Route. 2025. <https://заводы.Russian Federation/publication/transportnaya-sistema-rossii>.
7. Chebotarev, S.S. Logistics of material security, studied as an economic system/ S. S. Chebotarev // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. – 2024. – Volume 14. No. 8 -1. – pp. 251-266.
8. Website of the Federal Agency for Maritime and River Transport (Rosmorrechflot) Ministry of Transport of the Russian Federation. 2025. https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/
9. Maryina Yu.N., Abasheva N.S. The role of transport infrastructure in the system of economic security of the state // *Science through the prism of time*. -2018.-№9 (18).
10. Chebotarev V.S., Peshekhonov P.N. The role of suburban railway transportation in the development of urban agglomerations in Russia and ways of their effective development // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2024. Volume 14. No. 6A. P. 245.
11. Smityuk Yu. By train and ship: how transport infrastructure will be developed in the Russian Federation. 2025. <https://национальныепроекты.RF/news/poezdom-i-korablem-kak-v-rf-budut-razvivat-transportnuyu-infrastrukturu/>.
12. Kharlamova A.Y. Strategic aspects of economic security: a textbook / A.Y. Kharlamova. Chelyabinsk: SUSU Publishing Center, 2021. 80 p. (p.15).
13. Makarov D.B., Kuznetsov I.A. Unified transport system of the region: infrastructural aspect. Moscow. 2014. pp.12
14. Babkina T.V., Buravova A.A., Trembach K.I. Specifics and interrelation of economic security and the transport complex of the country // *Online journal "Naukovedenie"* Volume 7, No. 5 (2015) <http://naukovedenie.ru/PDF/182EVN515.pdf>
15. News on Vesti.ru . 2025. <https://www.vesti.ru/article/4506272> .