

УДК 338.2

DOI: 10.37890/jwt.vi86.682

Актуальные задачи обеспечения экономической безопасности региональной транспортной инфраструктуры

В.С. Чеботарев¹

ORCID: 0000-0002-2913-2360

О.Л. Морозов²

ORCID: 0000-0001-6526-2755

А.В. Дорожкин³

ORCID: 0000-0003-3578-6421

В.И. Минеев¹

ORCID: 0000-0002-5079-7922

¹*Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия*

²*Нижегородская академия МВД России, г. Нижний Новгород, Россия*

³*Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, г. Нижний Новгород, Россия*

Аннотация. В настоящей статье рассматриваются вопросы экономической безопасности транспортной системы региона, существующие угрозы в этой отрасли, варианты решения задач по их нейтрализации в современных условиях. Востребованность изучения данной сферы региональной экономики обусловлена тем, что наземные, воздушные, морские и речные коммуникации помимо выполнения своих прямых функций по перевозкам ещё и повышают основные региональные экономические показатели, а также улучшают условия проживания граждан. При этом рост транспортного товарооборота и перемещения населения неизбежно приводит к укрупнению и электронному насыщению логистических центров (хабов), что, в свою очередь, чревато вновь появляющимися рисками и вызовами, подвергающими опасности экономическую деятельность любого отдельно взятого субъекта Российской Федерации.

Обеспечение экономической безопасности инфраструктуры транспортных сообщений – это защита страны от предполагаемых возможных турбулентных факторов, потенциально опасных для транспортной отрасли. Все составляющие транспортной архитектуры, включая дорожную сеть, мостовые сооружения и эстакады, воздушные, морские и речные порты необходимо постоянно содержать в стабильно стандартном рабочем состоянии. Неудовлетворительное их содержание ожидаемо может привести к транспортным коллапсам и неоправданно высоким финансовым вливаниям, направленным на устранение возможных аварийных ситуаций.

Инновационные технологии, безусловно, могут повысить уровень безопасности, но, одновременно, создают предпосылки для новых вызовов. Внедрение информационно-телекоммуникационных систем управления движением предполагает обеспечение защиты от хакерских атак программных продуктов, так как неисправность такого оборудования приведёт к необратимым последствиям. Эффективная нормотворческая деятельность и правоприменительная практика в обязательном порядке снижают порог уязвимости в рассматриваемом виде экономической деятельности.

Ключевые слова: Экономическая безопасность, региональная транспортная инфраструктура, логистический центр (хаб), угрозообразующие факторы, мобильность населения, товарообращение, беспилотные виды транспорта, терминальный комплекс, внутренний туризм.

Current issues in ensuring the economic security of regional transport infrastructure

Vladislav S. Chebotarev¹

ORCID: 0000-0002-2913-2360

Oleg L. Morozov²

ORCID: 0000-0001-6526-2755

A.V. Dorozhkin³

ORCID: 0000-0003-3578-6421

Valery I. Mineev¹

ORCID: 0000-0002-5079-7922

¹*Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia*

²*Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Nizhny Novgorod, Russia*

³*National Research Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod, Nizhny Novgorod, Russia*

Abstract. This article discusses the economic security of the region's transport system, the existing threats in this industry, and the solutions to neutralize them in today's conditions. The importance of studying this area of the regional economy lies in the fact that land, air, sea, and river transportation, in addition to their primary function of transportation, also contribute to improving the main regional economic indicators and the living conditions of citizens. At the same time, the growth of transport turnover and population movement inevitably leads to the consolidation and electronic saturation of logistics centers (hubs), which, in turn, is fraught with new risks and challenges that pose a threat to the economic activities of any individual constituent entity of the Russian Federation.

Ensuring the economic security of transport infrastructure is about protecting the country from potential turbulent factors that could harm the transportation industry. All components of the transportation architecture, including road networks, bridges, and flyovers, as well as air, sea, and river ports, must be maintained in a stable and functional state. Failure to do so could lead to transportation disruptions and unnecessary financial investments to address potential emergencies.

Innovative technologies can certainly increase the level of security, but they also create new challenges. The implementation of information and telecommunication traffic control systems requires protection against software attacks, as malfunctions in such equipment can lead to irreversible consequences. Effective regulatory and enforcement practices are essential to reduce the vulnerability of this economic activity.

Keywords: Economic security, regional transport infrastructure, logistics center (hub), threat-generating factors, population mobility, goods circulation, unmanned transport, terminal complex, and domestic tourism.

Введение

При оценивании реального положения с обеспечением экономической безопасности региональной транспортной инфраструктуры в настоящее время необходимо ориентироваться на соответствующий актуальный понятийный аппарат. Формирование экономической безопасности региональной транспортной инфраструктуры целесообразно, на взгляд авторов, сформулировать как бесперебойную и стабильную деятельность имеющихся звеньев управления и видов транспортной совокупности разнообразных маршрутов сообщения, инженерных объектов, транспортных средств, логистических центров (хабов) отдельно взятой территориальной единицы, способную гарантировать эффективный экономический рост, как данного территориального образования, так и страны, в целом.

Структура организации применения мер экономической защиты транспортной инфраструктуры региона, несомненно, включает в себя такие аспекты, как создание условий для безопасной эксплуатации автомобильных, железнодорожных, воздушных, водных и иных всевозможных видов транспортных приспособлений, предназначенных для перемещений в пространстве товарной продукции и населения; предоставление удобных и верифицированных услуг по перевозке и доставке; протекционизм (в необходимой степени), чтобы отечественные предложения в рассматриваемой сфере позиционировались как более предпочтительные и выигранные, чем зарубежные; рациональное и бережное расходование существующих человеческих и технических сил и средств и другие.

Целью настоящей статьи авторы определили как обсуждение путей решения имеющихся сегодня актуальных задач обеспечения экономической безопасности региональной транспортной инфраструктуры. Для этого была изучена система мер, обеспечивающих функционирование данной инфраструктуры, были исследованы вероятные угрожающие факторы и выявлены тенденции, оказывающие в той или иной степени определенное влияние на экономическую безопасность хозяйствующих предприятий и организаций транспортной отрасли региона.

Объектом исследования при этом является региональная транспортная инфраструктура. Предметом — система обеспечения её экономической безопасности.

Методы

При подготовке предлагаемой научной работы авторами применялись следующие методы:

– метод дедукции, при использовании которого проводилось исследование от глобального понимания всей системы транспорта и её безопасности в экономическом отношении, в целом, к изучению экономической безопасности региональной транспортной инфраструктуры;

– метод комплексного системно-структурного анализа порядка обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона, сочетающий общий и углублённый анализ, ориентированный на динамический мониторинг и выявление причинно-следственных связей между всеми элементами этого системного образования;

– метод синтеза угроз экономической безопасности, предполагающий структурное изучение угрожающих факторов, имеющих место в рассматриваемой экономической сфере, и фиксацию их отрицательного интегрированного воздействия на инфраструктуру транспорта в регионе для выработки конструктивных предложений по их нивелированию и ликвидации;

– метод экономического анализа как набор инструментов всестороннего изучения народнохозяйственных сфер деятельности и детерминант, влияющих на них.

Эмпирическими источниками предлагаемого исследования явились аналитические и статистические сведения, опубликованные в отечественных научных изданиях, размещенных в открытом доступе.

Результаты и обсуждение

Говоря об актуальных задачах обеспечения экономической безопасности региональной транспортной инфраструктуры, представляется целесообразным обозначить следующие основные из них.

Во-первых, это задача преодоления угрожающих факторов, которые правомерно разделить на внутренние и внешние.

К внутренним угрозам относятся необратимые негативные последствия в транспортной, логистической, кадровой, финансовой, инвестиционной и инновационной деятельности региональной инфраструктуры транспорта.

К внешним угрозам экономической безопасности необходимо отнести турбулентные ситуации, связанные с социальными проблемами в сфере государственного регулирования деятельности инфраструктуры транспорта, недобросовестной конкуренцией, воспрепятствованием стабильной работе транспортных предприятий региона.

Кроме того, это противостояние экстремистским и террористическим угрозам, в том числе хакерским посягательствам в киберпространстве, подразумевающее обеспечение надёжной защиты и устойчивого функционирования средств доставки народнохозяйственных грузов и перевозки людей.

Это также угрозы, возникающие из-за природно-климатических условий и географического положения, в том числе наводнений, землетрясений, лесных пожаров и других стихийных бедствий.

К внешним же относятся угрозы санитарно-эпидемиологического и техногенного характера.

К узконаправленным видам внешних угроз следует отнести также угрозы территориального, местного и районного масштабов, касающиеся не транспортной инфраструктуры в целом, а только отдельных её сегментов [1].

Во-вторых, по-прежнему актуальной остается задача развития транспортной инфраструктуры. Составляющими частями решения данной задачи здесь будут строительные, обслуживающие и ремонтные мероприятия улично-дорожная сети (УДС), в которую входят объекты капитального строительства, предназначенные для движения транспортных средств и пешеходов, а также для обеспечения транспортных и пешеходных связей территорий населённых пунктов региона.

При проектировании УДС необходимо учитывать требования СП 42.13330.2016 (Свода правил «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений») и перспективу роста интенсивности движения транспорта и обеспечения возможности прокладки инженерных коммуникаций [2].

Так, определяющими условиями при формировании проекта УДС должны быть ожидаемые на планируемый период количество постоянного и дневного населения, рабочих мест, размеры каждодневной маятниковой миграции, взаимосвязь территорий обслуживания между собой и с центром региона и прочих обстоятельств.

Кроме того, из перечня мероприятий, оказывающих влияние на проектирование УДС, нельзя исключать имеющийся и прогнозный уровни наличия различных видов транспорта, а также распределение поездок граждан на личном и общественном транспорте в регионе.

В-третьих, – это повышение мобильности населения и товарообращения. Решение задачи увеличения скорости перемещения пассажиров и грузов однозначно приведёт региональную транспортную инфраструктуру к ощутимому экономическому и социальному эффекту для всего региона.

При этом для решения данной задачи необходимо предоставить необходимые условия и предпосылки, в том числе:

- обеспечение досягаемости всех участков местности, задействованных для размещения и использования объектов жизнедеятельности человека, всеми имеющимися видами транспорта, особенно для жителей удалённых, труднодоступных и геостратегических территорий;

- развитие действующих и строительство планируемых минерально-сырьевых центров, которые определяются как объединение разрабатываемых и прогнозируемых к разработке участков недр с полезными ископаемыми, сопряженных единой работающей и перспективной системами коммуникаций с общей исходной точкой отправки извлеченных природных ресурсов в государственный или субъектовый

транзитный комплекс (автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и трубопроводный транспорт) с целью передачи заинтересованным субъектам экономической деятельности, в том числе для их экспорта [3];

– совершенствование и приближение возможностей предоставления структуры транспортной логистики к их использованию соответствующей частью потребительского сообщества путём формирования целесообразного и справедливого равновесия стоимости, размеров и уровня оказываемых сервисных мероприятий, а также защищённости и сохранности при транспортировке населения и товарной массы [4].

– повышение объёма и уменьшение времени транзитных перевозок посредством разработки и применения современных мультимодальных логистических технологических инноваций, то есть постоянный поиск и внедрение новых технологий, таких как автоматизация, роботизация и искусственный интеллект, что значительно усиливает эффективность логистических операций [5].

В-четвертых, – это внедрение беспилотных видов автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта в целях обеспечения более ускоренного, бесперебойного и стабильного процесса перевозки пассажиров и грузов, что, несомненно, будет являться основой укрепления рыночной устойчивости отечественных товаров внутри страны и за её пределами.

В-пятых, – это сокращение последствий отрицательного влияния транспортной системы на состояние естественных природных показателей. При имеющемся в настоящее время особом отношении населения к экологии того или иного региона эта задача представляется более социально значимой, в том числе при стратегическом планировании промышленных предприятий и производств регионального и федерального значений.

Повышение качества транспортных услуг в части комфортности и безопасности перевозок должно, безусловно, сочетаться с минимизацией негативного воздействия на окружающую среду.

В-шестых, – это поддержание оперативной способности всей транспортной системы быть готовой к использованию при возникновении чрезвычайных ситуаций, техногенных катастроф, объявлении военного положения, а также других обстоятельств, требующих проведения неотложных мероприятий по защите страны и её граждан от возникших угроз.

В-седьмых, – это создание условий и предпосылок для предоставления населению максимально безопасного, приемлемого по ценам и оптимального по качеству обслуживания в сфере перевозок.

Эта задача решается путём обеспечения безопасности транспорта и объектов транспортной инфраструктуры, логистических центров, стратегических железнодорожных узлов, крупных морских и речных портов, шлюзов, гидроузлов, автотрасс, эстакад, мостов, а также аэродромов и вертолётных площадок, в том числе с использованием специализированных терминальных комплексов.

Под терминальным комплексом необходимо понимать совокупность промышленно-механизированных объектов, оборудованных инновационными системами, позволяющими оказывать сервисное обслуживание по сопровождению перевозки, рассредоточения и доставки товарной массы потребителям.

Он включает в себя:

- товарные хранилища;
- места для хранения контейнеров;
- парковки для вагонов;
- зоны таможенного контроля;
- места для работы представителей банковских и страховых структур, транспортно-экспедиционных компаний;
- охранные предприятия;

– кабинеты для персонала, комнаты переговоров с заказчиками и партнерами.

Терминальные комплексы строятся, как правило, в транспортно-логистических узлах, в местах, где соединяются федеральные и региональные маршруты движения различных видов транспорта.

Данные комплексы призваны обеспечить защиту, в том числе и от террористических угроз, связанных с незаконным завладением транспортными средствами, их минированием, радиационным заражением, закладкой в них взрывных устройств, и т.д. В этой связи, для обеспечения транспортной безопасности в настоящее время объективно необходимо комплексное оснащение терминалов досмотровыми и антитеррористическими системами, а также средствами радиационного контроля. Для управления безопасностью также требуется оборудовать площадки и ангары хранения транспорта техническими средствами, к которым относятся электронная сигнализация, оборудование для контроля доступа, досмотровые комплексы, средства видеонаблюдения, системы для аудио- и видеofиксации. Монтаж данного автоматизированного оборудования в транспортно-терминальных комплексах позволит предупредить и предотвратить террористические акты, несанкционированное проникновение на режимные или закрытые объекты, а также обеспечить противопожарную защиту.

При этом, системы безопасности транспортных средств могут применяться для их защиты по постановлению Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» [6], срок действия которого продлён до 1 сентября 2026 года. Далее вплоть до 1 сентября 2032 года будут действовать требования, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2025 г. № 2107 [7].

Оборудование транспорта современными инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности является приоритетной задачей государственных структур в целях гарантии защиты страны [8].

Совершенствование архитектуры экономической безопасности региональной транспортной инфраструктуры в настоящее время невозможно без использования такого цифрового оборудования, как систем видеонаблюдения и мониторинга движения, контроля доступа и иных информационно-телекоммуникационных технологий, которые в том числе снизят порог уязвимости транспортировки пассажиров и грузов от существующих негативных факторов.

В-восьмых, – это укрепление транспортной инфраструктуры для прогрессивного продвижения внутреннего туризма в пределах как отдельно взятого региона, так и страны в целом, поскольку именно она является базисом туристической экосистемы. Необходимо уже в ближайшей перспективе устранить основные препятствия в транспортной туристической логистике и достичь большей доступности экскурсионных пунктов назначения. В этих целях решениями данной задачи могут быть:

- расширение парка региональных авиационных, железнодорожных перевозчиков и субсидирование местных рейсов так называемой «малой» авиации и поездов пригородного сообщения;
- апгрейд региональных и федеральных дорог автомобильного сообщения и модификация сети их притрассового обслуживания;
- улучшение взаимодействия органов государственной власти и субъектов транспортной отрасли региона.

Заключение

Решение обозначенных выше восьми задач позволит, по мнению авторов, увеличить скорость и качество обеспечения экономической безопасности регионального транспортного сообщения и повлияет с позитивной стороны на эффективность экономических связей, как внутрисубъектовых, так и на федеральном уровне, и подвижность населения региона.

Кроме того, нахождение вариантов решений по противодействию современным элементам турбулентности стимулирует выявление резервов повышения эффективности существующей структуры региональных перевозок, улучшит финансовые показатели и поможет в принятии аргументированных и взвешенных управленческих решений в рассматриваемой сфере экономической деятельности с учётом имеющегося в стране дефицита кадров, который в ближайшие годы, будет только нарастать и уже к 2030 году может составить, по различным оценкам, от 2 до 4 миллионов человек, что представляет собой серьёзный вызов для российской экономики в долгосрочной перспективе [9].

Обеспечение экономической безопасности объектов автотранспортной инфраструктуры является основой гарантии безопасности регионов, государства, фундаментом государственной независимости, условием прогрессивного социально-экономического развития [10].

Список литературы

1. Форрестер, С. В. Анализ факторов и угроз экономической безопасности пассажирских автотранспортных предприятий / С. В. Форрестер, Е. Н. Шуравина // Вестник евразийской науки. — 2024. — Т. 16. — № 2. — URL: <https://esj.today/PDF/51ECVN224.pdf> DOI: 10.15862/51ECVN224 (дата обращения: 30.01.2026).
2. СП 42.13330.2016. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*: Свод правил (утв. Приказом Минстроя России от 09.06.2022 № 473/пр). – М., 2022., табл. 4.1.
3. Распоряжение Правительства РФ от 21.06.2010 N 1039-р «Об утверждении Стратегии развития геологической отрасли Российской Федерации до 2030 года» URL: <https://legalacts.ru/doc/rasporjazhenie-pravitelstva-rf-ot-21062010-n-1039-r/> (дата обращения: 02.02.2026).
4. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 года № 3363-р [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/473193> (дата обращения: 30.01.2026).
5. Чеботарев С.С., Пугачев Н.С. Экономическая оценка создания логистического оператора на международном транспортном коридоре «Север-Юг» // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 7А. С. 334.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» // URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 02.02.2026).
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2025 г. № 2107 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» // URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 02.02.2026).
8. URL: https://sls-security.ru/segments/transportnaya-bezopasnost/?utm_source=yd_search&utm_medium=cpc&utm_campaign=sls-security.ru_Сегменты%20бизнеса_Поиск_РФ%21_Москва%20и%20МО_ПН-ПТ%20рабочее%20время&utm_content=5627879141-17233299136-other-1&utm_term=55380626442-обеспечение%20

- транспортной%20безопасности-none-goal_0&yclid=16056294823726415871 (дата обращения 31.01.2026).
9. Чеботарев С. С., Романова А. В. Анализ рынка труда Российской Федерации: прогноз изменений на рынке труда после завершения специальной военной операции // Региональная и отраслевая экономика. – 2024. – № 6. – С. 15. doi: 10.47576/2949-1916.2024.6.6.001.
 10. Мельникова Е.П., Черноус О.И., Везелев И.И. Оценка инфраструктурного обеспечения экономической безопасности автотранспорта регионов Российской Федерации // Вестник УрФУ. Серия экономика и управление. 2019. Т. 18, № 2. С. 313. DOI: 10.15826/vestnik.2019.18.2.016.

References

1. Forrester, S. V. Analysis of Factors and Threats to the Economic Security of Passenger Transport Enterprises / S. V. Forrester, E. N. Shuravina // Bulletin of Eurasian Science. — 2024. — Vol. 16. — No. 2. — URL: <https://esj.today/PDF/51ECVN224.pdf> DOI: 10.15862/51ECVN224 (accessed on 30.01.2026).
2. SP 42.13330.2016. Urban Planning. Planning and Development of Urban and Rural Settlements. Updated version of SNiP 2.07.01-89*: Code of Rules (approved by Order of the Ministry of Construction of the Russian Federation No. 473/pr dated June 9, 2022). Moscow, 2022, Table 4.1.
3. Order of the Government of the Russian Federation No. 1039-r dated June 21, 2010, "On Approval of the Strategy for the Development of the Geological Industry in the Russian Federation until 2030" URL: <https://legalacts.ru/doc/rasporjzhenie-pravitelstva-rf-ot-21062010-n-1039-r/> (accessed on 02.02.2026).
4. Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035. Order of the Government of the Russian Federation No. 3363-r dated November 27, 2021 [Electronic resource]. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/473193> (accessed on January 30, 2026).
5. Chebotarev S.S., Pugachev N.S. Economic Assessment of the Creation of a Logistics Operator on the North-South International Transport Corridor // Economics: Yesterday, Today, and Tomorrow. 2024. Volume 14. No. 7A. P. 334.
6. Decree of the Government of the Russian Federation No. 969 dated September 26, 2016 "On Approval of the Requirements for the Functional Properties of Transport Security Technical Equipment and the Rules for Mandatory Certification of Transport Security Technical Equipment" // URL: <http://www.consultant.ru> (accessed on February 2, 2026).
7. Decree of the Government of the Russian Federation No. 2107 dated December 23, 2025 "On Approval of the Requirements for the Functional Properties of Transport Security Technical Equipment and the Rules for Mandatory Certification of Transport Security Technical Equipment" // URL: <http://www.consultant.ru> (accessed on February 2, 2026).
8. URL:https://sfs-security.ru/segments/transportnaya-bezopasnost/?utm_source=yd_search&utm_medium=cpc&utm_campaign=sfs-ecurity.ru_Сегменты%20бизнеса_SEARCH_RF%21Москва%20и%20МО_ПН-ПТ%20рабочее%20время&utm_content=5627879141-17233299136-other-1&utm_term=55380626442-обеспечение%20транспортной%20security-none-goal_0&yclid=16056294823726415871(accessed 31.01.2026).
9. Chebotarev S. S., Romanova A.V. Labor market analysis of the Russian Federation Russian Federation: forecast of changes in the labor market after the end of the special military operation // Regional and Sectoral Economics. – 2024. – No. 6. – P. 15. doi: 10.47576/2949-1916.2024.6.6.001.
10. Melnikova E.P., Chornous O.I., Vezeliev I.I. Assessment of the Infrastructure Support for the Economic Security of Motor Transport in the Regions of the Russian Federation // Bulletin of the Ural Federal University. Series Economics and Management. 2019. Vol. 18, No. 2. P. 313. DOI: 10.15826/vestnik.2019.18.2.016.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Чеботарев Владислав Стефанович, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник кафедры экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта, 603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Морозов Олег Леонидович, кандидат экономических наук, заместитель начальника по научной работе, Нижегородская академия МВД России, 603950, Бокс-268, Нижний Новгород, Анкудиновское шоссе, 3, e-mail: morozoole@yandex.ru

Дорожкин Артем Владиславович, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры информационных технологий и инструментальных методов в экономике института экономики, ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского», 603022, Нижний Новгород, пр.Гагарина, 23, e-mail: dorozhkin_av@unn.ru

Минеев Валерий Иванович, доктор экономических наук, профессор, Волжский государственный университет водного транспорта (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5. e-mail: vlrjmineev@gmail.com

Vladislav S. Chebotarev, Doctor of Economics, Professor, Chief Researcher at the Department of Economics and Management, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterova Street, Nizhny Novgorod, 603950, e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Oleg L. Morozov, Candidate of Economic Sciences, Deputy Head for Scientific work, Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 603950, Box-268, Nizhny Novgorod, Ankudinovskoe highway, 3, e-mail: morozoole@yandex.ru

Artyom V. Dorozhkin, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Information Technology and Instrumental Methods in Economics, Institute of Economics, National Research University of Nizhny Novgorod named after N.I. Lobachevsky, 603022, Nizhny Novgorod, 23 Gagarin Ave, e-mail: dorozhkin_av@unn.ru

Valery I. Mineev, Doctor of Economics, Professor, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterova Street, Nizhny Novgorod, 603950, e-mail: vlrjmineev@gmail.com

Статья поступила в редакцию 03.02.2026; принята к публикации 26.02.2026; опубликована онлайн 20.03.2026. Received 03.02.2026; published online 20.03.2026.