

Международный научно-исследовательский журнал

«Прогрессивная экономика»

№ 7 / 2024 [https://progressive-economy.ru/vypusk\\_1/oczenka-ugroz-ekonomicheskoi-bezopasnosti-logisticheskikh-sistem-novykh-subektov-rossijskoj-federaczii/](https://progressive-economy.ru/vypusk_1/oczenka-ugroz-ekonomicheskoi-bezopasnosti-logisticheskikh-sistem-novykh-subektov-rossijskoj-federaczii/)

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности ВАК: 5.2.3

УДК 337.4

DOI: 10.54861/27131211\_2024\_7\_118



## ОЦЕНКА УГРОЗ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ НОВЫХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*Логутова Т.Г., доктор экономических наук, профессор, Мариупольский государственный университет имени А.И. Куинджи, г. Мариуполь, Россия*

*Лазаревская Ю.А., соискатель, Мариупольский государственный университет имени А.И. Куинджи, г. Мариуполь, Россия*

**Аннотация.** Целью статьи является изучение угроз экономической безопасности логистических систем в новых геополитических условиях, связанных с санкционным давлением стран Запада и присоединением к РФ новых территорий, а также определение места экономической безопасности логистических систем в национальной безопасности государства. Авторами проведен анализ понятий экономической безопасности и безопасности логистических систем выявлены общие подходы к формулировке этих понятий. Определено, что безопасность логистических систем играет важную роль в формировании экономической безопасности государства, однако, следует учитывать, что логистическая отрасль сама подвержена влиянию внешних и внутренних факторов, оказывающих влияние на ее безопасность. В работе выявлено, что угрозы безопасности могут возникать на различных уровнях, и иметь различное влияние на безопасность логистической отрасли. В нынешних условиях санкционного давления и присоединения в состав Российской Федерации новых регионов большинство угроз экономической безопасности логистических систем возникает на мезоуровне (региональном уровне). Проведен PEST-анализ, на основании которого определены основные виды угроз возникающих в логистической отрасли присоединенных территорий. В процессе анализа выявлен перечень угроз, оказывающих влияние на логистическую отрасль новых субъектов РФ, и дана их оценка. На основании проведенного анализа сделан вывод, что логистическая система новых регионов была по многим показателям в неудовлетворительном состоянии, однако те ресурсы, которые на сегодняшний день вкладываются для восстановления логистической системы смогут решить не только проблемы экономической безопасности новых субъектов РФ, но и обеспечить экономическую и национальную безопасность государства.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, логистические системы, санкции, угрозы, новые регионы Российской Федерации.

## ASSESSMENT OF THREATS TO ECONOMIC SECURITY OF LOGISTICS SYSTEMS OF NEW ENTITIES OF THE RUSSIAN FEDERATION

*Logutova T.G., doctor of economic sciences, professor, Mariupol State University  
named after A.I. Kuindzhi, Mariupol, Russia*

*Lazarevskaya Y.A., applicant, Mariupol State University named after A.I.  
Kuindzhi, Mariupol, Russia*

**Abstract.** The purpose of the article is to study the threats to the economic security of logistics systems in the new geopolitical conditions associated with the sanctions pressure of Western countries and the accession of new territories to the Russian Federation, as well as to determine the place of economic security of logistics systems in the national security of the state. The authors analyzed the concepts of economic security and security of logistics systems and identified common approaches to the formulation of these concepts. It is determined that the security of logistics systems plays an important role in shaping the economic security of the state, however, it should be borne in mind that the logistics industry itself is influenced by external and internal factors that affect its security. The work revealed that security threats can arise at various levels and have a different impact on the security of the logistics industry. In the current conditions of sanctions pressure and the accession of new regions to the Russian Federation, most threats to the economic security of logistics systems arise at the meso-level (regional level). A PEST analysis was carried out, on the basis of which the main types of threats arising in the logistics industry of the annexed territories were identified. In the course of the analysis, a list of threats affecting the logistics industry of the new subjects of the Russian Federation was identified and their assessment was given. Based on the analysis, it was concluded that the logistics system of the new regions was in poor condition by many indicators, however, the resources that are currently being invested to restore the logistics system will be able to solve not only the problems of economic security of the new subjects of the Russian Federation, but also ensure the economic and national security of the state.

**Keywords:** economic security, logistics systems, sanctions, threats, new regions of the Russian Federation.

*JEL classification: F52, O18, R41.*

**Для цитирования:** Логутова Т.Г., Лазаревская Ю.А. Оценка угроз экономической безопасности логистических систем новых субъектов Российской Федерации // Прогрессивная экономика. 2024. № 7. С. 118–129. DOI: 10.54861/27131211\_2024\_7\_118.

Статья поступила в редакцию: 15.07.2024 г. Одобрена после рецензирования: 23.07.2024 г. Принята к публикации: 23.07.2024 г.

**For citation:** Logutova T.G., Lazarevskaya Y.A. Assessment of threats to economic security of logistics systems of new entities of the Russian Federation // Progressive Economy. 2024. No. 7. pp. 118–129. DOI: 10.54861/27131211\_2024\_7\_118.

The article was submitted to the editorial office: 15/07/2024. Approved after review: 23/07/2024. Accepted for publication: 23/07/2024.

## Введение

Российская Федерация находится в сложнейших геополитических условиях, сталкиваясь с беспрецедентным санкционным давлением стран Запада на экономику и национальную безопасность. Санкционная война США против Российской Федерации началась с 2012 года и усилилась в 2014 после присоединения Крыма к Российской Федерации. Именно тогда США совместно с Европейским Союзом и рядом других стран ввели санкции, направленные на ограничения деятельности в банковском секторе, энергетических и оборонных предприятий. После начала специальной военной операции (СВО) санкционное давление по отношению к России значительно усилилось. По последним данным с февраля 2022 года на Россию было наложено 16788 санкций, таким образом, Российская Федерация стала лидером по наложенным на нее санкциям [16].

В попытке нанести максимальный урон российской экономике ограничительные меры были направлены на стратегически значимые сектора экономики, такие как финансы, энергетика, транспорт, электроника, добывающая и металлургическая промышленность. Серьезное влияние санкции оказали на логистическую отрасль: это транспортная блокада, снижение грузооборота и ограничение внешнеэкономической деятельности с западными странами. Логистика и экономическая безопасность государства тесно взаимосвязаны. Таким образом, *целью* данной статьи является изучение угроз экономической безопасности логистических систем в новых геополитических условиях, связанных с санкционным давлением стран Запада и присоединением к РФ новых территорий.

## Обзор литературы

Вопросами экономической безопасности российские ученые занимались с 1990-х годов. К формулировке определения «экономическая безопасность» существует три подхода. Согласно положениям первого подхода, экономическая безопасность рассматривается как совокупность условий, гарантирующих защиту национальной экономики от разнообразных угроз, как внешних, так и внутренних. Л.И. Абалкин определяет экономическую безопасность как состояние экономической системы, способствующее ее динамичному и результативному развитию [1]. Согласно положениям второго подхода, экономическая безопасность – это состояние экономики страны, которое позволяет защищать ее жизненно важные интересы. В.К. Сенчагов характеризует экономическую безопасность как состояние экономики и институтов власти, обеспечивающее гарантированную защиту национальных интересов и социально ориентированное развитие страны [19]. Третий подход определяет экономическую безопасность как способность экономики обеспечивать эффективное удовлетворение общественных потребностей, как

на внутреннем, так и на международном уровнях. А. Архипов и А. Городецкий определяют экономическую безопасность как способность экономической системы обеспечить наиболее эффективное удовлетворение общественных потребностей [2].

Поскольку логистическая отрасль является важнейшей составляющей экономической и национальной безопасности страны, сегодня вопросам экономической безопасности логистических систем стало уделяться отдельное внимание. Так, профессор А.И. Воронков дает определение экономической безопасности торгово-логистической системы как «...такое ее состояние, при котором она при наиболее эффективном использовании ресурсов добивается предотвращения, ослабления или защиты от существующих опасностей и угроз или других непредвиденных обстоятельств и в основном обеспечивает достижение целей системы в условиях конкуренции и коммерческого риска» [6]. Ю.Л. Кузнецова и И.А. Ипатьева определяют «...систему безопасности логистических процессов как комплекса организационных мероприятий и технических решений, направленных на выявление, предупреждение и пресечение дестабилизирующих факторов, а также устранение последствий их воздействия, с целью обеспечения эффективной работы организаций» [10].

Обобщая далеко не полный перечень формулировок понятия «экономическая безопасность», можно сделать вывод, что экономическая безопасность является важной составляющей национальной безопасности и в основном трактуется как способность экономической системы обеспечить эффективное развитие национальной экономики и удовлетворить социальные потребности при рациональном распределении имеющихся ресурсов.

#### **Материалы и методы**

В основе данного исследования были использованы труды отечественных ученых, а также статистические данные, представленные в открытом доступе в сети интернет. Методологическую основу исследования составили аналитический метод (PEST-анализ), сравнительный метод, метод систематизации, классификации и дедукции.

#### **Результаты и обсуждение**

Логистика является одним из главных элементов управления, способствующим повышению эффективности национальной и региональной экономики. На рисунке 1 наглядно представлено место логистической безопасности в системе экономической и национальной безопасности государства. Показано, что в экономике любой страны транспорт и логистика занимают особое место, поскольку являются связующим звеном для всей производственной деятельности и обеспечивают движение не только ресурсов для производства, но и реализацию готовой продукции. В то же время логистика, являясь одним из факторов, обеспечивающих экономическую безопасность страны, сама подвержена влиянию внешних факторов, оказывающих негативное влияние на работу всей логистической структуры что влечет за собой финансовый, материальный и имиджевый ущерб [10].



**Рис. 1. Место логистической безопасности в системе национальной безопасности государства**

*Источник: составлено авторами*

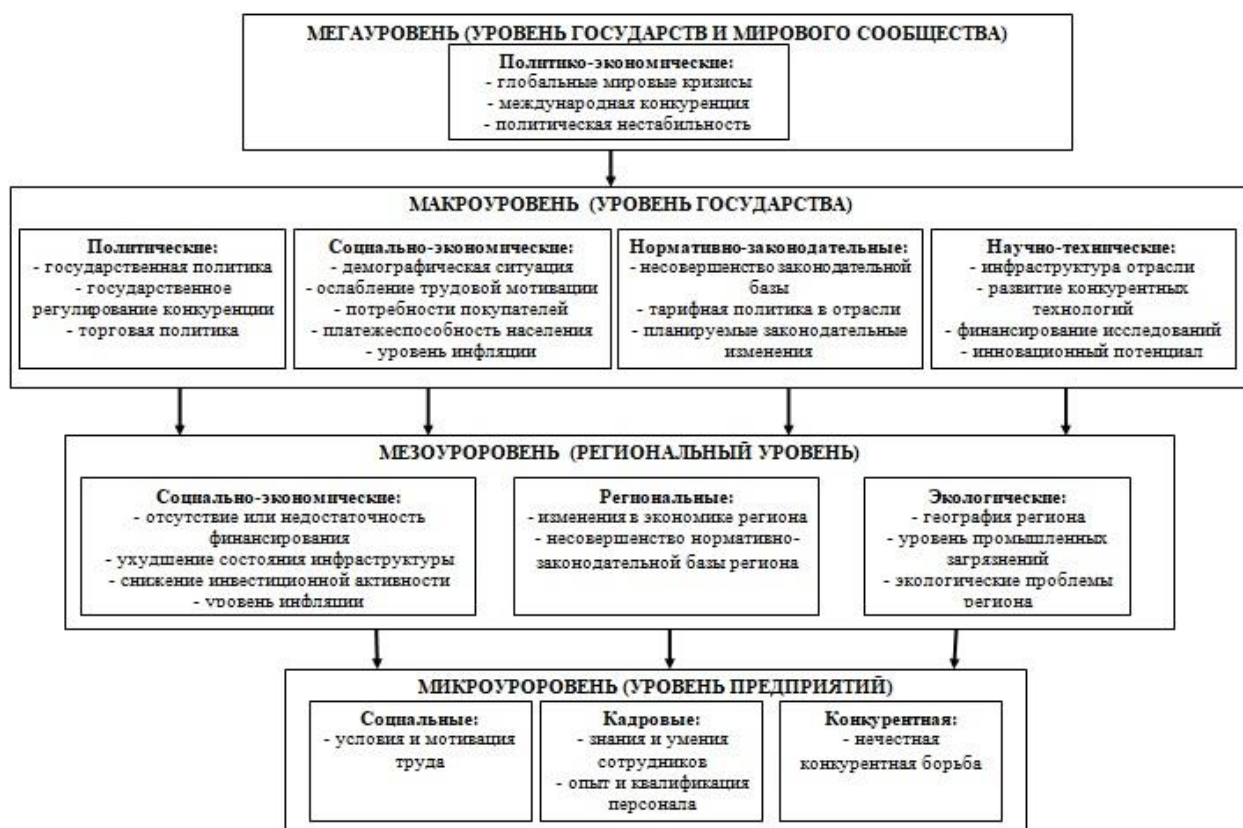
Говоря о экономической безопасности и безопасности логистической системы, в частности, в определениях часто встречается понятие угроза, поскольку эти два понятия тесно связаны друг с другом. Понятие угроза наиболее распространено в российском законодательстве, данное понятие содержится в Конституции Российской Федерации (ч. 3 ст. 41 и ч. 2 ст. 87) [8]. В Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года приводится понятие «угроза экономической безопасности – совокупность условий и факторов, создающих прямую или косвенную возможность нанесения ущерба национальным интересам Российской Федерации в экономической сфере» [14, ст. 7].

Под угрозами экономической безопасности логистической системы понимают совокупность негативного воздействия факторов внешней и внутренней среды, которые препятствуют в настоящем или могут в будущем воспрепятствовать реализации бизнес-процессов предприятия и достижению его целей и задач [3]. Другое определение угроз экономической безопасности дано в статье Н.А. Тога и Д.А. Малыхиной. По их мнению, «угрозы представляет собой совокупность условий, процессов и факторов, как внешних, так и внутренних, которые могут препятствовать достижению экономических интересов или создавать опасность для них и для субъектов хозяйственной деятельности» [17].

Угрозы экономической безопасности логистических систем могут возникать на разных уровнях, таких как мегауровень, макроуровень, мезоуровень и микроуровень (рис. 2). Мегауровень – это внешние, глобальные угрозы, возникающие как результат событий, происходящих в мировой экономике. К угрозам экономической безопасности логистических систем на мегауровне можно отнести санкционную политику западных государств, направленных против логистической системы РФ.



Макроуровень также относится к внешним угрозам экономической безопасности логистических систем, но на мегауровне это угрозы государственного характера, возникающих под воздействием политических, социально-экономических, нормативно-законодательных, научно-технических факторов. Мезоуровень характеризуется возникновением региональных угроз логистической системы. Факторы возникновения угрозы регионального уровня являются производными от факторов, возникающих на государственном уровне, но будут обусловлены спецификой регионального и местного значения. Микроуровень характеризуется внутренними угрозами, направленными на деятельность предприятий логистической отрасли. К факторам, воздействующим на микроуровне, относятся: кадровые, социальные, конкурентные, партнерские и потребительские.



**Рис. 2. Классификация угроз экономической безопасности логистических систем возникающих на различных уровнях**

*Источник: составлено авторами*

Проведенный анализ показал, что большинство угроз экономической безопасности логистических систем имеют региональный характер. Вхождение в состав Российской Федерации четырех новых субъектов в 2022 году требует изучения угроз экономической безопасности логистических систем именно на региональном уровне. В работе были выделены и рассмотрены основные факторы угроз экономической безопасности логистической системы новых территорий, а также проведен стратегический анализ макросреды логистики используя PEST-анализ. Для оценки факторов

угроз учитывались политические, экономические, социологические, технологические факторы. Для проведения анализа авторы сочли необходимым экспертным образом присвоить каждому из факторов собственную оценку. Критерии оценки факторов приведены в таблице 1.

**Таблица 1**

**Критерии оценки факторов угроз экономической безопасности  
логистических систем новых регионов**

По степени важности для логистической отрасли	По степени влияния на регион	По направлению влияния
3 – большая	3 – сильное	+1 – положительное
2 – умеренная	2 – умеренное	-1 – отрицательное
1 – слабая	1 – слабое	
	0 – отсутствие влияния	

*Источник: составлено авторами по данным [13]*

Политический фактор оказывает влияние на состояние государственной и региональной логистики. Введенные США и Европейским Союзом санкции по ограничению западных инвестиций и финансирования, а также импорта, экспорта и реэкспорта товаров и услуг распространяется также и на новые территории ДНР, ЛНР, Запорожскую и Херсонскую области, а также возможность вести внешнеэкономическую деятельность с другими странами, которые опасаются санкций за торговлю с регионами непризнанных республик. Согласно представленной шкале, оценка важности для логистической отрасли – 3, влияние на регион – 3, направленности влияния оценивается как отрицательная.

Экономический фактор. В данном случае к экономическому фактору отнесем платежеспособность населения за товары и услуги. Платежеспособность влияет на величину материальных потоков, а соответственно, и спрос на логистику. Новые регионы характеризуются тем, что в 2022 году перешли на российский рубль и вошли в единую экономическую зону РФ. В открытых источниках данных по уровню доходов населения нет, но приводится отчет Федеральной налоговой службы (ФНС) о структуре фискальных доходов новых регионов. Из опубликованных данных ФНС совокупный объем налоговых и неналоговых доходов новых территорий составил в 2023 году 122,4 млрд. руб. Так, налоги на доходы физических лиц (НДФЛ) в ДНР были собраны на сумму 34,3 млрд. руб., в ЛНР – 22,6 млрд. руб., в Запорожской и Херсонской областях – 7,9 и 4,9 млрд. руб. соответственно. Налог НДС, собранный с четырех новых регионов, составил 25,5 млрд. руб., налоговая прибыль составила 18,5 млрд. руб. При этом поступления в бюджет от транспортного налога оказались близкими к нулю из-за разрушенной транспортной инфраструктуры [12]. На основании вышеизложенного авторы распределили экспертные оценки следующим образом: важность для логистической отрасли – 3, влияние на регион – 3, по направлению влияния – отрицательное.

К социологическому фактору был отнесен уровень образования и подготовки квалифицированных кадров для отрасли. В новых регионах из-за военных действий ощущается значительный кадровый голод, во многих отраслях. В новых регионах 30 учебных заведений высшего образования стали частью научно-образовательного пространства РФ. С учетом востребованности квалифицированных кадров на местах количество вузов не так велико. Из этих 30 университетов только 7, 6 из которых находятся в ДНР обучают логистов. Профессию логиста можно освоить и в других российских университетах, но это увеличит вероятность оттока квалифицированной молодежи из этих регионов. Поэтому кадровый вопрос по степени важности для логистической отрасли оценен как 2 – умеренное, по степени влияния на регион 3 – сильное, и по направлению влияния – отрицательное.

Технологический фактор. В качестве технологического фактора была рассмотрена транспортно-логистическая инфраструктура. Без развитой транспортной инфраструктуры невозможен экономический рост и обеспечение экономической безопасности региона. Транспортная инфраструктура новых субъектов РФ получила значительный ущерб во время боевых действий. Территория Донбасса всегда была промышленным регионом, имеющим хорошо развитую сеть железных дорог.

На сегодняшний день осуществляется масштабный проект по строительству новой опоясывающей железной дороги вдоль Азовского моря. Новая дорога соединит Ростов-на-Дону с Крымом и пройдет через Таганрог, Мариуполь, Бердянск, Мелитополь и Джанкой. Дорога имеет важное стратегическое значение, обеспечивая сухопутный коридор в Крым, а также сокращает расстояние на 200 км. Помимо строительства железной дороги ведется обновление подвижного состава железнодорожного транспорта [15].

Новые дороги строятся не только для железнодорожного транспорта. По данным Росавтодора, за 2023 год в новых регионах выполнена замена верхних слоев покрытия на 551,2 км региональных автодорог и отремонтировано, согласно нормативных стандартов 100,7 км дорожно-уличной сети [4]. Помимо ремонта дорожного покрытия, реализуется еще один масштабный проект по строительству автомагистрали Таврида 2.0, которая соединит Симферополь и Ростов-на-Дону и пройдет через города Джанкой, Геничesk, Мелитополь, Бердянск и Мариуполь. Дорога поможет разгрузить Крымский мост, а также улучшит логистику в новых регионах [18]. Восстановление инфраструктуры морских портов так идет согласно плану, порты Мариуполя и Бердянска задействованы в навигации в 2023 и 2024 годах. Через порты новых регионов идет грузооборот строительных грузов. Планируется, что грузооборот обоих портов в 2024 году составит 300 тыс. тонн [7]. Таким образом, фактор транспортной инфраструктуры новых регионов был оценен: по степени важности для логистической отрасли – 3, по степени влияния на регион – 3, по направленности влияния – положительная.

Важным критерием в развитие транспортно-логистического потенциала является развитие складской инфраструктуры региона и развитие



логистических центров, выполняющих функции операторов 3L и 4L. На данный момент складская инфраструктура новых регионов только формируется, крымский логистический оператор IC Logistics анонсировал строительство складов на новых территориях для хранения сельскохозяйственных грузов, проект планируется реализовать до конца 2024 года [9]. Для обеспечения продовольственной безопасности региона в Мариуполе начали строительство многофункционального складского логистического комплекса для овощной и фруктовой продукции [5]. В Мариуполе также был запущен логистический центр для хранения и продажи стройматериалов на базе Мариупольского порта. Согласно вышеизложенного, фактор развития складской инфраструктуры оценен по степени важности для логистической отрасли – 3, по важности для региона – 3, по направлению влияния – положительное.

К технологическому фактору развития логистических систем можно отнести уровень развития e-commerce. Сектор e-commerce в 2023 году увеличился на 23% по сравнению с аналогичным периодом и основную долю e-commerce в России занимают ведущие маркетплейсы. На данный момент в новых регионах маркетплейсы не представлены, хотя запрос от населения достаточно высокий. Ведущие игроки рынка e-commerce такие как Ozon, Wildberries, «Яндекс.Маркет» и «Авито» не заходят в новые регионы из-за близости СВО, коммерческих рисках, а так же отсутствием гарантий безопасности сотрудников и пунктов выдачи заказов. Доставку товаров с маркетплейсов осуществляют частные перевозчики, которые работают за 10 – 15% от стоимости товаров [11]. Однако, отсутствие решения этого вопроса будет в дальнейшем тормозить развитие экономики региона. Данный фактор оценен по предложенной шкале по степени важности для логистической отрасли – 2, по важности для региона – 2, направление влияния – отрицательное. Результаты оценки безопасности логистической системы новых регионов согласно PEST анализу представлены в таблице 2.

**Таблица 2**

**Оценка безопасности логистической системы новых регионов  
Российской Федерации**

Фактор	Степень важности для отрасли, А	Степень важности для региона, В	Направленность влияния, С	Степень важности, D=A*B*C
Влияние западных санкций на логистику новых регионов	3	3	-1	-9
Платежеспособность населения, низкий уровень доходов региона, высокий уровень дотаций	3	3	-1	-9

Кадровый голод, небольшое количество вузов обучающихся логистов, отток квалифицированных кадров	2	3	-1	-6
Транспортная инфраструктура новых регионов	3	3	+1	+9
Развитие складской инфраструктуры новых регионов	3	3	+1	+9
Развитие e-commerce в новых регионах	2	2	-1	-4
ИТОГО				-10

*Источник: составлено авторами*

Общая оценка экономической безопасности логистической системы новых регионов по результатам PEST анализа оказалась отрицательной (-10). Факторы, которые дали отрицательное значение следующие:

1. Внешний фактор – влияние санкций. В новых регионах возрождается промышленность, а продукция промышленного производства может быть реализована на внутреннем рынке страны, ведение внешнеэкономической деятельности с другими странами затруднено.

2. Внутренний фактор – платежеспособность населения. На данном этапе платежеспособность находится на низком уровне, что обусловлено слабым развитием экономики регионов, из-за разрушенных боевыми действиями промышленных предприятий.

3. Внутренний фактор – кадровый голод. Боевые действия, проходившие на территории новых регионов, унесли жизни многих людей, часть людей была вынуждена выехать и не возвращаться обратно из-за отсутствия жилья. Помимо этого, отрасль нуждается в квалифицированных кадрах, которых во многом не хватает, а вузы выпускают недостаточное количество специалистов.

4. Внутренний фактор – развитие e-commerce. Из-за близости линии фронта ведущие маркетплейсы опасаются заходить на территорию новых регионов и разворачивать свою деятельность, а это в свою очередь влияет на уровень налогов, которые можно было бы собрать и улучшить экономику регионов.

В остальном транспортная инфраструктура, имеющая важное значение для новых регионов, восстанавливается достаточно высокими темпами и в ближайшее время сможет обеспечивать экономическую безопасность новых территорий и страны в целом.

### **Заключение**

В ходе исследования авторами выявлено, что логистическая отрасль имеет большое значение для обеспечения экономической безопасности

регионов, а это, в свою очередь, оказывает положительное влияние на экономическую безопасность государства. Вхождение в состав Российской Федерации четырех новых субъектов на территории которых велись активные боевые действия требуют внимания к логистической системе, как ключевому драйверу развития экономики регионов, и обеспечения их экономической безопасности. Выстраивание логистической системы новых территорий и включение их в социально-экономическое пространство Российской Федерации обеспечит экономическую безопасность как самих регионов, так и государства в целом.

### Литература

1. Абалкин Л.И. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение // Вопросы экономики. 1994. № 12. С. 4–13.
2. Архипов А., Городецкий А., Михайлов Б. Экономическая безопасность: Оценки, проблемы, способы обеспечения // Вопросы экономики. 1994. № 12. С. 36–44.
3. Баширзаде Р.Р. Теоретико-методологические положения обеспечения экономической безопасности логистических систем в условиях цифровизации экономики // Вестник ОрелГИЭТ. 2022. № 1 (59). С. 20–25.
4. В 2023 году в новых регионах обновили порядка 652 км региональных и местных дорог. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/679111>.
5. В Мариуполе начали строительство холодильного склада и рынка продовольственных товаров. URL: <https://tass.ru/ekonomika/20771015>.
6. Воронков А.Н. Экономическая безопасность торгово-логистических систем. Поволжский торгово-экономический журнал. № 4. 2014. С. 6–12.
7. Грузооборот морских портов Бердянск и Мариуполь в 2024 году составит 300 тыс. тонн. URL: <https://tass.ru/ekonomika/21302911>.
8. Конституция Российской Федерации: принята всенар. голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 31. Ст. 4398.
9. Крымская компания вложит 10 млрд рублей в склады в новых регионах России. URL: <https://realty.ria.ru/20230518/sklady-1872636518.html>.
10. Кузнецова Ю.Л., Ипатьева И.А. Обеспечение безопасности логистической системы: проблемы и решения. Торгово-экономический журнал. 2016. № 3 (2). С. 163–172.
11. Маркетплейсы по-прежнему боятся зайти в новые регионы. URL: <https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2023/02/28/964513-marketpleysi-boyatsya-zaiti-v-novie-regioni>.

12. Новые отличились подходным ФНС раскрыла структуру фискальных доходов в новых регионах. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2024/03/21/65f95d839a794728e79a4961>.

13. Носов А.Л. Стратегические аспекты анализа логистики в условиях экономической безопасности региона // Инновационное развитие экономики. 2017. № 4. С. 280–283.

14. О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 г.: Указ Президента РФ от 13.05.2017 №208

15. Поезда из Ростова-на-Дону в Крым через Новороссию запустят до конца года. URL: <https://ria.ru/20240319/doroga-1934337052.html>.

16. Санкции против России: актуальная статистика. URL: <https://x-compliance.ru/statistics>.

17. Тод Н.А., Малыхина Д.А. Угрозы экономической безопасности логистических систем региона // Экономика и предпринимательство. 2023. № 11 (160). С. 664–668.

18. Трасса через новые регионы получит категорию нескоростной дороги. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17217469>.

19. Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник / Под ред. В.К. Сенчагова. 2-е изд. М.: Дело, 2005. 82 с.