Международный научно-исследовательский журнал
«Прогрессивная экономика»
№ 12 / 2025 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/transportnaya-bezopasnost-i-ekonomicheskoe-sostoyanie-morskih-portov-rostovskoj-oblasti/
Научная статья / Original article
Шифр научной специальности ВАК: 5.2.3
УДК 330.341
DOI: 10.54861/27131211_2025_12_205



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Миргородская Е.О., *доктор экономических наук, профессор, Донской государственный технический университет, г. Ростов-на-Дону, Россия*
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0708-5524

Степанова Ю.Л., *кандидат экономических наук, доцент, Донской государственный технический университет, г. Ростов-на-Дону, Россия*
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4682-1413

Аннотация. В статье рассматривается проблема снижения уровня транспортной безопасности морских портов Ростовской области и ее влияние на экономические показатели портовой деятельности в условиях политико-экономической нестабильности и ускоренной цифровизации. Цель исследования – выявить связь между уровнем безопасности и динамикой ключевых экономических индикаторов, определить главные угрозы транспортной безопасности морских портов Ростовской области и разработать практические рекомендации по их решению. На основе исследования динамики уровня транспортной безопасности и основных финансово-экономических показателей морских портов сделан вывод об их ухудшении на фоне снижения транспортной безопасности. В работе систематизированы угрозы транспортной безопасности морских портов в две категории: системные и вызванные текущей политико-экономической и цифровой конъюнктурой. Методологически использованы общенаучные подходы (анализ, синтез, сравнение), ретроспективный анализ статистики грузооборота и финансовой отчётности, методы относительных показателей и графо-табличное представление. В результате, с 2022 зафиксировано снижение уровня безопасности до 2 уровня и на фоне этого падение грузооборота и снижение выручки и чистой прибыли морских портов Ростовской области в 2023-2024 гг., за исключением улучшения показателей АО «Таганрогский МТП» в 2024 г. Практическая значимость работы состоит в разработке приоритетных мер по обеспечению транспортной безопасности морских портов Ростовской области. Перспективы дальнейших исследований включают детальную оценку затрат на обеспечение транспортной безопасности, разработку рекомендаций по совершенствованию региональной и федеральной поддержки деятельности предприятий водного транспорта с учетом обеспечения их транспортной безопасности.

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Ключевые слова: транспортная безопасность, результаты экономической деятельности, морские порты, регион, угрозы, грузооборот.

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Миргородская Е.О., Степанова Ю.Л. Транспортная безопасность и экономическое состояние морских портов Ростовской области // Прогрессивная экономика. 2025. № 12. С. 205–218. https://doi.org/10.54861/27131211_2025_12_205.

Статья поступила в редакцию: 02.11.2025 г. Одобрена после рецензирования: 18.12.2025 г. Принята к публикации: 18.12.2025 г.

TRANSPORT SAFETY AND ECONOMIC CONDITION OF THE SEAPORTS OF THE ROSTOV REGION

Mirgorodskaya E.O., *Doctor of Economics, Professor, Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russia*
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0708-5524

Stepanova J.L., *Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russia*
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4682-1413

Abstract. The article examines the problem of reducing the level of transport security in the seaports of the Rostov Region and its impact on the economic performance of port activities in the context of political and economic instability and accelerated digitalization. The purpose of the study is to identify the relationship between the level of security and the dynamics of key economic indicators, to identify the main threats to the transport security of the seaports of the Rostov Region, and to develop practical recommendations for their resolution. Based on the analysis of the dynamics of the level of transport security and the main financial and economic indicators of the seaports, it is concluded that they are deteriorating due to the decrease in transport security. The paper systematizes the threats to the transport security of seaports into two categories: systemic and caused by the current political, economic, and digital environment. The paper uses general scientific approaches (analysis, synthesis, and comparison), retrospective analysis of cargo turnover statistics and financial reports, relative indicator methods, and graphical and tabular presentation. As a result, since 2022, there has been a decrease in the security level to level 2, which has led to a decrease in cargo turnover and revenue, as well as a decrease in the net profit of the seaports of the Rostov Region in 2023-2024, with the exception of an improvement in the performance of Taganrog MTP in 2024. The practical significance of this work lies in the development of priority measures to ensure the transport security of the seaports of the Rostov Region. Further research prospects include a detailed assessment of the costs of ensuring transport security, as well as the development of recommendations for improving regional and federal support for the activities of water transport enterprises, taking into account the provision of their transport security.

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Keywords: transport security, economic results, seaports, region, threats, cargo turnover

JEL classification: O18, R40.

Conflict of interest. The authors declare that there is no conflict of interest.

For citation: Mirgorodskaya E.O., Stepanova J.L. (2025). Transportnaya bezopasnost' i ekonomicheskoe sostoyanie morskikh portov Rostovskoy oblasti [Transport safety and economic condition of the seaports of the Rostov region]. Progressivnaya ekonomika [Progressive Economy], 12, 205–218, https://doi.org/10.54861/27131211_2025_12_205 (In Russ., abstract in Eng.)

The article was submitted to the editorial office: 02/11/2025. Approved after review: 18/12/2025. Accepted for publication: 18/12/2025.

Введение

Морские порты являются объектами особого значения для экономики Российской Федерации. Они обеспечивают грузоперевозки как внутри страны, так и за ее пределами, являются крупными мультимодальными транспортными узлами и одновременно логистическими центрами, снижают зависимость страны от транзита товаров через территории других государств. Следует принимать во внимание и тот факт, что это всегда крупные хозяйственные образования, которые выступают не просто масштабными работодателями, но и формируют социально-экономическое положение экономических субъектов и самих территорий в рамках портовой инфраструктуры, обеспечивая приток налоговых доходов на региональном и федеральном уровнях.

Морские порты следует оценивать и как стратегически значимые транспортно-логические узлы как с точки зрения национальной безопасности, так и с позиции пространственного каркаса самой страны. Результаты их функционирования всегда признаются как особый маркер, критерий хозяйственного развития не только территории, где расположен порт, а всей национальной экономической системы, так как выступая точками опоры и стратегического позиционирования посредством своих транспортно-логистических функций, они создают высоко хозяйственно сконцентрированные опорные узлы пространственно-хозяйственного каркаса России, собирая в одну систему транспортные, логистические, производственные, сервисные потоки, и удерживая целостность национальной пространственно-экономической системы и ее политико-экономическую стабильность за пределами. В связи с этим, актуальной задачей является устойчивое экономическое развитие морских портов, что в свою очередь возможно только в случае обеспечения их транспортной безопасности.

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Обеспечение транспортной безопасности важно по нескольким причинам. Во-первых, это предотвращение террористических угроз. Связано это с тем, что морской порт представляет из себя крайне привлекательный объект таких угроз, так как является не только крупным хозяйственным агентом, но, в первую очередь, выступает пространственным узлом потоков ресурсов, людей, денег и информации, нарушив работу которого можно иметь мультипликативный эффект разрушений и на территории порта и вокруг, и во всей национальной экономике. Не менее важными причинами обеспечения транспортной безопасности морских портов выступают защита грузов и безопасность людей, экономическая стабилизация, экологическая безопасность, соблюдение международных стандартов и требований законодательства РФ.

Целью статьи является исследование влияния уровня транспортной безопасности морских портов на динамику их экономических показателей, выделение основных угроз транспортной безопасности морских портов и предложение мероприятий и актуальных рекомендаций по ее повышению.

Обзор литературы

Различные вопросы обеспечения транспортной безопасности на предприятиях водного транспорта в своих работах рассматривали отечественные и зарубежные ученые С.А. Семенов [1], K. Formela, T. Neumann, A. Weintrit [2], Kh. Lai, D. Yang [3], которые отмечали стратегическое значение транспортной безопасности для эффективной морской и речной логистики. Важность государственно-управленческого аспекта в обеспечении безопасности на водном транспорте в РФ отметили в своих работах Ю.Д. Корнеева [4], В.Г. Котлованов [5], M.R. Brooks, A. Pallis [6]. Особенности развития предприятий водного транспорта в условиях цифровизации и появление новых угроз транспортной безопасности раскрыты в работах Г.И. Шепелина [7], И.Ф. Михалевича [8], О.В. Князькиной, Р.М. Хамитова, О.П. Черникова, Ю.А. Златицкой [9]. Методы и средства автоматизированного обнаружения нарушителя безопасности на объекте транспортной инфраструктуры (на примере морского порта) рассматривали ученые С.С. Соколов, О.Н. Губернаторов, Т.П. Кныш [10].

Анализ научных источников показал, что отечественные и зарубежные ученые и практики сходятся во мнении об исключительном стратегическом значении транспортной безопасности морских портов для стабильного национального и регионального экономического развития. Однако отмечается, что в настоящее время появился ряд новых угроз транспортной безопасности предприятий водного транспорта, которые оказывают значительное влияние на их экономическое развитие. В первую очередь это - террористические и киберугрозы, что предполагает необходимость разработки новых эффективных мер по устранению и борьбе с ними. Указанные вопросы имеют не только экономическое значение для самих

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

морских портов, но и являются стратегически значимыми для национальной экономической безопасности всей пространственно-хозяйственной системы страны.

Материалы и методы

Методологическую основу исследования составляют общенаучные методы теоретического и эмпирического познания, такие как методы сравнения и абстрагирования, анализа и синтеза, индукции и дедукции. При проведении анализа состояния объектов транспортной безопасности морских портов и анализа потенциальных угроз их деятельности использовались методы ретроспективного анализа, метод относительных показателей, метод табличного и графического отображения данных, метод сравнения. При разработке комплекса мер по обеспечению транспортной безопасности морских портов Ростовской области применялись табличный метод и метод классификаций.

Результаты и обсуждение

Для анализа влияния уровня транспортной безопасности морских портов на их экономическое развитие рассмотрим в динамике уровни транспортной безопасности морских портов Ростовской области и изменения значений основных экономических показателей их деятельности. Отметим, что морские порты являются наиболее важными объектами транспортной инфраструктуры водного транспорта на территории Ростовской области. В настоящее время на территории действуют 3 морских порта: Ростовский, Таганрогский и Азовский (имеют статус международных и работают в режиме круглогодичной навигации). Наряду с морскими портами на территории Ростовской области расположен Усть-Донецкий речной порт и портопункты по рекам Дон, Северский Донец и Маныч, работающие в навигационный период продолжительностью около 11 месяцев [11].

Рассмотрим график уровней безопасности и охраны в портах Ростовской области за исследуемые годы в таблице 1. Необходимо отметить, что уровень безопасности в морском порту означает степень защиты объектов портовой инфраструктуры и заходящих в порт судов; уровень охраны в морском порту предполагает различные меры предосторожности при организации вахты и охране судна в целом [12].

Согласно данным таблицы 1 с 2022 г. для всех портов Ростовской области установлен уровень безопасности 2, что означает степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся «в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса» [12]. Начиная с 2022 г. вследствие новых политико-экономических условий и санкционной политики по отношению к России повысилась вероятность возникновения прямых угроз морским портам Ростовской области, которая выступает приграничным

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

регионом и на сегодняшний день обслуживает грузо- и пассажиропотоки в рамках речного пространства р. Дон и морского пространства Азовского моря.

Таблица 1

Динамика уровней безопасности в морских портах Ростовской области за 2021-2025 гг.

Table 1

Dynamics of safety levels in the seaports of the Rostov Region in 2021-2025

Порт	2020	2021	2022	2023	2024	2025
АО «Ростовский порт»	1	1	2	2	2	2
ООО «Азовский морской порт»	1	1	2	2	2	2
АО «Таганрогский морской порт»	1	1	2	2	2	2

Источник: составлено авторами по данным [13]
Source: compiled by the authors based on [13]

В связи с этим, необходимо оценивать, как изменились экономические показатели деятельности морских портов за исследуемый период, как сложившаяся ситуация повлияла на результаты их хозяйственной деятельности. Одним из основных показателей является объем перевалки грузов в морских портах (грузооборот), динамика которого за 2019-2024 гг. представлена на рис. 1.

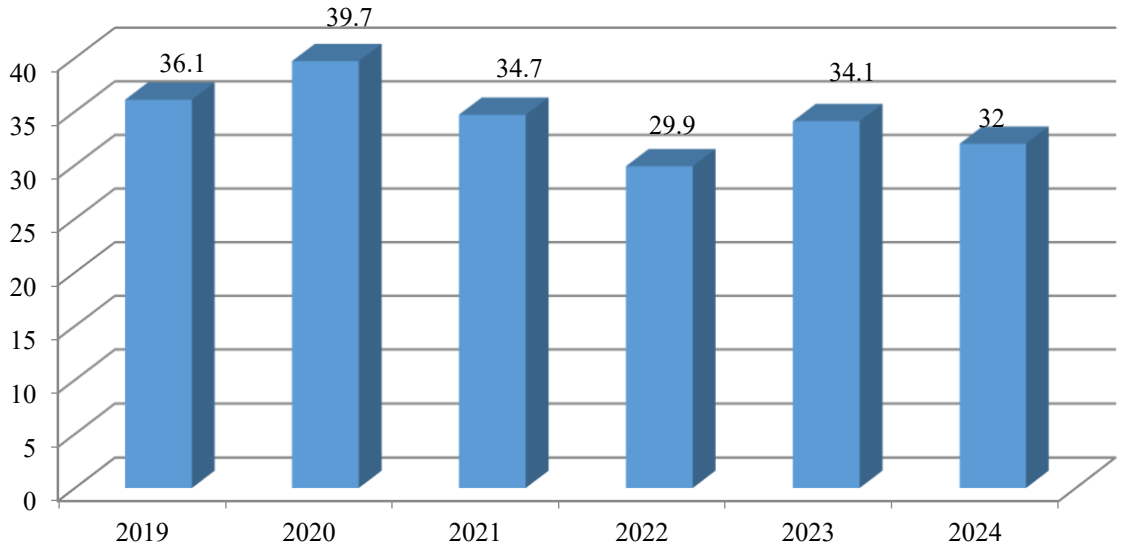


Рис. 1. Динамика перевалки грузов в морских портах Ростовской области за 2019-2024 гг., млн. тонн

Источник: составлено авторами по данным [11]

Fig. 1. Cargo transshipment dynamics in the seaports of the Rostov Region for 2019-2024, million tons

Source: compiled by the authors based on [11]

Анализируя рис. 1 можно сделать вывод, что с 2020 по 2022 гг. наблюдалось снижение объемов грузооборота в морских портах Ростовской

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

области, что связано с последствиями COVID, а также началом специальной военной операции в 2022 г. Однако, в 2023 г. по сравнению с 2022 г. наблюдается рост грузооборота на 14,05% (с 29,9 млн. тонн до 34,1 млн. тонн), что связано с адаптацией предприятий водного транспорта к сложившимся экономическим и политическим условиям и возобновления привычных объемов грузооборота. Однако в 2024 г. снова наблюдается снижение перевалки грузов в морских портах Ростовской области до 32 млн. тонн в год.

Максимальная пропускная способность грузовых терминалов морских портов области, согласно данных их технических характеристик составляет 43,54 млн тонн грузов в год. В таком случае, фактическая загруженность в 2022 г. составляла 69%. Доля недоиспользованных мощностей - 31%. В 2023 г. наблюдалось улучшение ситуации и загруженность грузовых терминалов морских портов области повысилась до 78%, что на 9% больше, чем в 2022 г. Однако в 2024 г. снова наблюдается снижение оборота перевалки грузов до 32 млн. тонн, а загруженность грузовых терминалов составила 73,5%. Таким образом, можно говорить о нестабильной динамике перевалки грузов в портах Ростовской области и недоиспользовании производственных мощностей. Следующим этапом нашего анализа предлагаем оценить основные финансовые показатели деятельности морских портов на основе данных их финансовой отчетности в таблице 2.

Анализируя данные, необходимо отметить снижение выручки всех исследуемых предприятий водного транспорта в 2023 г. по сравнению с 2022 г. Чистая прибыль, как основной финансовый результат деятельности предприятий, также в 2023 г. значительно ухудшился у АО «Ростовский порт» (снижение на 90,42%), в то время как у ООО «Азовский морской порт» и АО «Таганрогский морской торговый порт» наблюдаются чистые убытки. В 2024 г. тенденция снижения выручки и прибыли продолжилась у АО «Ростовский порт» и у ООО «Азовский морской порт», однако у АО «Таганрогский морской торговый порт» выручка в 2024 г. увеличилась на 46,6% и появилась чистая прибыль в размере 402,36 млн. руб. Улучшение деятельности АО «Таганрогский морской торговый порт» связано с постепенным восстановлением грузоперевозок в Азово-Донском бассейне: объёмы перевозок минерально-строительных грузов выросли на 60,8%, а перевозки нефтепродуктов из портов Волги, Камы и Каспийского моря в направлении Средиземного и Чёрного морей – на 39%.

Таким образом, снижение уровня транспортной безопасности морских портов Ростовской области с 1 до 2 сопровождалось значительным ухудшением значений таких основных финансовых показателей деятельности предприятий как выручка и чистая прибыль. Данная тенденция наблюдается у всех исследуемых портах Ростовской области и в 2023 г., а в 2024 г. только у АО «Таганрогский морской торговый порт» получилось наладить свою экономическую деятельность.

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Таблица 2

Основные финансовые показатели деятельности морских портов Ростовской области за 2021-2024 гг.

Table 2

Main financial indicators of the Rostov Region seaports for 2021-2024

Показатели	2021	2022	2023	2024	Абс. откл. 2024/2023	Относит. откл. 2024/2023
АО «Ростовский порт»						
Выручка, млн. руб.	977,706	920,122	710,637	704 723	-5,91	-0,83
Активы, млн. руб.	1394,81	1487,38	1396,0	1308,98	-87,02	-6,23
Чистые активы, млн. руб.	765,537	817,776	821,593	847 248	25,66	3,12
Чистая прибыль (убыток), млн. руб.	110,326	54,658	5,214	2 662,0	-2,55	-48,95
ООО «Азовский морской порт»						
Выручка, млн. руб.	285,556	302,44	271	187,95	-83,05	-44,19
Активы, млн. руб.	208,498	203,462	164,524	146,727	-17,797	-12,13
Чистые активы, млн. руб.	132,897	131,141	92,5	76,26	-16,24	-21,30
Чистая прибыль (убыток), млн. руб.	-12,406	-1,7	-38,6	-68,84	-30,24	43,93
АО «Таганрогский морской торговый порт»						
Выручка, млн. руб.	684,184	560,19	494	925,15	431,15	46,60
Активы, млн. руб.	1013,03	1243,48	1370,89	1810,97	440,08	24,30
Чистые активы, млн. руб.	707,541	720,46	727	1131,36	404,36	35,74
Чистая прибыль (убыток), млн. руб.	37,65	-81,5	-27,5	402,36	429,86	106,83

Источник: составлено авторами по данным [14]
Source: compiled by the authors based on [14]

Следует отметить, что ухудшение экономического состояния морских портов Ростовской области продолжилось и в 2025 г. Так, в текущем году грузооборот морского порта Ростова-на-Дону за 11 мес. сократился на 21,3%, до 11,5 млн тонн по сравнению с аналогичным периодом 2024 г. Значительное влияние на результаты деятельности оказало снижение зернового экспорта на фоне укрепления рубля и остановка работы крупнейшего зернотрейдера «Родные поля» [15]. В таких условиях улучшение экономического состояния морских портов Ростовской области напрямую связано с обеспечением их транспортной безопасности, которая становится фундаментом для успешного экономического развития предприятий водного транспорта.

В настоящее время можно выделить две группы угроз, которые влияют на состояние транспортной безопасности морских портов и их экономическое

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

состояние. Это системные угрозы, постоянно действующие на предприятия водного транспорта в РФ, требующие решения на государственном уровне, значительных инвестиций и пересмотра организации работ по обеспечению транспортной безопасности. К данной группе можно отнести:

– высокий и возрастающий уровень физического и морального износа основных и вспомогательных производственных фондов транспортного комплекса РФ, высокая аварийность объектов транспортного комплекса;

– низкий уровень обеспеченности средствами контроля и досмотра;

– недостаточная координация действий федеральных и региональных органов власти при разработке и реализации единой государственной политики транспортного комплекса и обеспечении его безопасности;

– зависимость от разработок и технологий других стран при реализации деятельности в сфере водного транспорта;

– дефицит квалифицированных кадров и старение персонала.

Для борьбы с данными угрозами необходима совместная работа государства и частного бизнеса, дополнительное финансирование для обновления объектов транспортной инфраструктуры, целевая подготовка кадров, внесение изменений в образовательные программы.

Ко второй группе угроз транспортной безопасности морских портов и их экономическому состоянию можно отнести угрозы, возникшие в последние годы под влиянием сложной политико-экономической обстановки в стране и повсеместному действию цифровизации:

– перебои в судоходстве и снабжении запасными частями из-за влияния санкций;

– снижение экспорта зерна на фоне укрепления рубля;

– угрозы кибербезопасности и уязвимость автоматизированных систем портов и терминалов;

– повышение беспилотной опасности по всей территории Ростовской области;

– снижение иностранных инвестиций и уход зарубежных компаний;

Вторая группа угроз требует повышенного внимания государства, немедленного реагирования, усиления мер охраны объектов транспортной инфраструктуры морских портов. В дальнейшем для нейтрализации появившихся угроз необходимо будет вносить изменения в институциональную составляющую управления предприятиями водного транспорта в части координации работ; повышать квалификацию кадров и усилить меры защиты морских портов. Вследствие этого необходимо обозначить меры для обеспечения транспортной безопасности морских портов Ростовской области, выполнение которых позволит улучшить экономическое состояние морских портов региона (табл. 3).

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Таблица 3

Приоритетные меры повышения транспортной безопасности морских портов Ростовской области

Table 3

Necessary measures to improve the transport security of the Rostov Region seaports

Мероприятие	Ответственный
Подготовить рекомендации органам государственной власти Ростовской области, территориальным органам федеральных органов исполнительной власти, органам местного самоуправления по координации действий в обеспечении транспортной безопасности морских портов	Морской совет при Правительстве Ростовской области
Провести внеплановые аудиты критической инфраструктуры морских портов, для выявления объектов, нуждающихся в первоочередном финансировании и модернизации	Специализированные организации, аккредитованные в порядке, установленном приказом Минтранса России №370.
Разработка комплекса дополнительных защитных мер объектов инфраструктуры морских портов на время беспилотной опасности	ФГБУ Администрация морских портов Азовского моря Руководство морских портов
Разработка и постоянное обновление прогрммного обеспечения для защиты от киберугроз уязвимых автоматизированных систем морских портов и судовых систем	Минцифры РФ совместно с отечественными разработчиками защитного программного обеспечения (например, Kaspersky ICS CERT).
Подготовка квалифицированных специалистов, способнных отражать кибератаки и обеспечивать транспортную безопасность в морских портах на высоком уровне. Разработка современных программ подготовки и переподготовки кадров, учитывающих актуальные проблемы морских портов	Министерство науки и высшего образования РФ; вузы, выпускающие целевых специалистов
Организация региональных складов критических запчастей и договоров с их производителями. Поддержка местных производителей необходимых запчастей на региональном уровне	ФГБУ Администрация морских портов Азовского моря, Правительство Ростовской области
Разработка механизмов привлечения инвестиций для обновления и модернизации объектов инфраструктуры морских портов, обеспечения их транспортной безопасности	Правительств РФ, Правительство Ростовской области путем разработки федеральных и региональных проектов и программ поддержки предприятий водного транспорта
Рассмотрение возможности диверсификации экономики морских портов: формирование индустриальных кластеров для снижения зависимости от одного вида грузов (зерновые перевозки).	Правительств РФ, Правительство Ростовской области путем разработки федеральных и региональных проектов и программ поддержки предприятий водного транспорта

Источник: составлено авторами
Source: compiled by the authors

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Заключение

На основе изучения научных трудов отечественных и зарубежных ученых был сделан вывод об актуальности и целесообразности изучения вопроса влияния транспортной безопасности на экономическое развитие морских портов в современных условиях политико-экономической нестабильности и возросших угроз информационной безопасности. Исследование динамики фактического уровня безопасности морских портов Ростовской области и их экономического состояния, а именно грузооборота и основных финансово-экономических показателей, подтвердило фундаментальное значение транспортной безопасности для экономического развития морских портов региона. Снижение уровня безопасности морских портов Ростовской области с 1 уровня до 2 с 2022 г., что означает степень защищенности от непосредственных угроз, сопровождалось параллельным снижением грузооборота и основных финансово-экономических показателей исследуемых предприятий в 2023 г. и в 2024 г. Следует признавать, что для Ростовской области транспортная безопасность морских портов представляет собой значительную проблему вследствие обширности береговой линии морского побережья Азовского моря и Приазовских территорий.

В работе исследованы две группы угроз транспортной безопасности, влияющие на экономическое состояние морских портов: системные, такие как износ инфраструктуры, дефицит контроля, кадровые и технологические риски, а также угрозы, возникшие в связи со сложной экономико-политической обстановкой и развитием цифровых технологий (перебои в поставках из-за санкций, валютные шоки, киберугрозы, беспилотная опасность, отток инвестиций). Для приоритетной борьбы с выделенными угрозами федеральным и региональным органам власти во взаимодействии с бизнесом и образовательными учреждениями рекомендуется предпринять ряд мер по модернизации инфраструктуры, усилению кибер- и физической защиты, диверсификации грузов, локализации поставок, подготовки кадров и инструментов привлечения инвестиций. Перспективы дальнейших исследований включают детальную оценку затрат и эффективности предложенных мер, моделирование влияния выделенных угроз на развитие морских портов и разработка организационно-координационного механизма по обеспечению транспортной безопасности предприятий водного транспорта на всех уровнях управления с привлечением бизнеса.

Литература

1. Семенов С.А. Защита акваторий морских портов. Группы быстрого реагирования обязанность или излишество? // Транспорт Российской Федерации. 2021. № 1–2. С. 7–11.

2. Formela K., Neumann T., Weintrit A. Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea, Navigation al Safety and Safety in General // The

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. 2019. Vol. 13. No. 2. P. 285–290.

3. Lai, Kh., Yang, D. Maritime Logistics. In: Sarkis, J. (eds) The Palgrave Handbook of Supply Chain Management. Palgrave Macmillan, Cham. 2024. https://doi.org/10.1007/978-3-030-89822-9_83-1

4. Корнеева Ю.Д. Обеспечение безопасности на водном транспорте России: государственно-управленческий аспект, с инновационным развитием водной транспортной системы // Transport business in russia. 2022. № 2. С. 166–168.

5. Котлованов В.Г. Возможности совершенствования государственного надзора в сфере морского и речного транспорта // International Journal of Humanities and Natural Sciences. 2020. Vol. 6–3 (45). P. 108–113.

6. Brooks M.R., Pallis A. Port system governance, shocks and economic performance // Transportation Research / Maritime Policy & Management. 2022

7. Шепелин Г.И. Оценка и развитие хозяйствующих субъектов водного транспорта в условиях цифровой трансформации // π-Economy. 2024. № 17 (4). С. 25–52.

8. Михалевич И.Ф. Концептуальные проблемы транспортной безопасности водных интеллектуальных транспортных систем // Надежность. 2024. № 2. С. 72–87. https://doi.org/10.21683/1729-2646-2024-24-2-72-87

9. Князькина О.В., Хамитов Р.М., Черникова О.П., Златицкая Ю.А. Кибербезопасность в сфере транспорта // International Journal of Advanced Studies. 2024. Т. 14. № 4. С. 29–45. https://doi.org/10.12731/2227-930X-2024-14-4-308.

10. Соколов С.С., Губернаторов О.Н., Кныш Т.П. Методы и средства автоматизированного обнаружения нарушителя безопасности на объекте транспортной инфраструктуры (на примере морского порта) // Автоматизация и моделирование в проектировании и управлении. 2023. № 1 (19). С. 12–20. https://doi.org/10.30987/2658-6436-2023-1-12-20

11. Официальный портал Правительства Ростовской области. Водный транспорт. [Электронный ресурс]. URL: https://www.donland.ru/activity/1046/.

12. Постановление Правительства РФ от 29.12.2020 N 2344 (ред. от 10.10.2024) "Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)". [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_373108/.

13. Официальный сайт Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация морских портов азовского моря». [Электронный ресурс]. URL: https://rostov.azovseaports.ru/kapitan_porta/transportnaya_bezopasnost.html

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

14. Официальный сайт Аудиторской фирмы «Авдеев и Ко»: аудиторские и бухгалтерские услуги. Финансовая отчетность морских портов Ростовской области. [Электронный ресурс]. URL: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/6167014330_ao-rostovskiy-port (дата обращения 12.10.2025).

15. Ростовский морской порт сократил перевалку грузов на 21,3% в 2025 г. // Коммерсантъ.ру. [Электронный ресурс]. URL: https://www.kommersant.ru/doc/8290107 (дата обращения 13.10.2025).

References

1. Semenov, S.A. (2021). Zashchita akvatoriy morskikh portov. Gruppy bystrogo reagirovaniya: obyazannost’ ili izlishestvo? [Protection of sea port waters. Rapid response groups: necessity or excess?]. Transport Rossiyskoy Federatsii [Transport of the Russian Federation], 1–2, 7–11. (In Russ., abstract in Eng.)

2. Formela, K., Neumann, T., Weintrit, A. (2019). Overview of definitions of maritime safety, safety at sea, navigational safety and safety in general. The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 13(2), 285–290. (In Eng.)

3. Lai, K.-h., Yang, D. (2024). Maritime logistics. In: Sarkis, J. (Ed.), The Palgrave Handbook of Supply Chain Management. Cham: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-030-89822-9_83-1 (In Eng.)

4. Korneeva, Yu.D. (2022). Obespechenie bezopasnosti na vodnom transporte Rossii: gosudarstvenno-upravlencheskiy aspekt s innovatsionnym razvitiem vodnoy transportnoy sistemy [Ensuring safety in Russian water transport: public administration aspect with innovative development]. Transport Business in Russia, 2, 166–168. (In Russ., abstract in Eng.)

5. Kotlovanov, V.G. (2020). Vozmozhnosti sovershenstvovaniya gosudarstvennogo nadzora v sfere morskogo i rechnogo transporta [Opportunities for improving state supervision in maritime and river transport]. International Journal of Humanities and Natural Sciences, 6–3(45), 108–113. (In Russ., abstract in Eng.)

6. Brooks, M.R., Pallis, A. (2022). Port system governance, shocks and economic performance. Maritime Policy & Management, 49, 1–16. (In Eng.)

7. Shepelin, G.I. (2024). Otsenka i razvitie khozyaystvuyushchikh sub’’ektov vodnogo transporta v usloviyakh tsifrovoy transformatsii [Assessment and development of water transport economic entities under digital transformation]. Pi-Economy, 17(4), 25–52. (In Russ., abstract in Eng.)

8. Mikhalevich, I.F. (2024). Kontseptual’nye problemy transportnoy bezopasnosti vodnykh intellektual’nykh transportnykh sistem [Conceptual problems of transport security of water intelligent transport systems]. Nadezhnost’ [Reliability], 2, 72–87. https://doi.org/10.21683/1729-2646-2024-24-2-72-87 (In Russ., abstract in Eng.)

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

9. Knyaz'kina, O.V., Khamitov, R.M., Chernikova, O.P., Zlaticzkaya, Yu.A. (2024). Kiberbezopasnost' v sfere transporta [Cybersecurity in the transport sector]. International Journal of Advanced Studies, 14(4), 29–45. https://doi.org/10.12731/2227-930X-2024-14-4-308 (In Russ., abstract in Eng.)

10. Sokolov, S.S., Gubernatorov, O.N., Knysh, T.P. (2023). Metody i sredstva avtomatizirovannogo obnaruzheniya narushitelya bezopasnosti na ob''ekte transportnoy infrastruktury (na primere morskogo porta) [Methods and means of automated detection of a security intruder at transport infrastructure facilities (case of a seaport)]. Avtomatizatsiya i modelirovanie v proektirovanii i upravlenii [Automation and Modeling in Design and Management], 1(19), 12–20. https://doi.org/10.30987/2658-6436-2023-1-12-20 (In Russ., abstract in Eng.)

11. Pravitel'stvo Rostovskoy oblasti. (n.d.). Vodnyy transport [Water transport]. Retrieved from: https://www.donland.ru/activity/1046/ (In Russ.)

12. Postanovlenie Pravitel'stva RF No. 2344 (2020, rev. 2024). Ob urovnyakh bezopasnosti ob''ektov transportnoy infrastruktury i transportnykh sredstv i o poryadke ikh obyavleniya (ustanovleniya) [On security levels of transport infrastructure facilities and vehicles and the procedure for their establishment]. Retrieved from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_373108/ (In Russ.)

13. Administratsiya morskikh portov Azovskogo morya. (n.d.). Transportnaya bezopasnost' [Transport security]. Retrieved from: https://rostov.azovseaports.ru/kapitan_porta/transportnaya_bezopasnost.html (In Russ.)

14. Auditorskaya firma "Avdeev i Ko". (2025). Finansovaya otchetnost' morskikh portov Rostovskoy oblasti [Financial statements of seaports of Rostov region]. Retrieved from: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/6167014330_ao-rostovskiy-port (Date of access: 12.10.2025). (In Russ.)

15. Kommersant'''.ru. (2025). Rostovskiy morskoy port sokratil perevalku gruzov na 21,3% v 2025 g. [Rostov seaport reduced cargo transshipment by 21.3% in 2025]. Retrieved from: https://www.kommersant.ru/doc/8290107 (Date of access: 13.10.2025). (In Russ.)

© Миргородская Е.О., Степанова Ю.Л., 2025 г.

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.