

УГРОЗЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ЗАЩИТЫ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

Дмитрий Александрович ФИРСОВ^a;

Яна Станиславовна ЖУКОВА^b

^a доктор экономических наук, заведующий лабораторией макроэкономического анализа и прогнозирования, Институт проблем рынка Российской академии наук (ИПР РАН), Москва, Российская Федерация
firsov_d@mail.ru
<https://orcid.org/0009-0005-5283-6760>
SPIN-код: 1823-2015

^b научный сотрудник лаборатории макроэкономического анализа и прогнозирования, Институт проблем рынка Российской академии наук (ИПР РАН), Москва, Российская Федерация
zhukovayana@mail.ru
<https://orcid.org/0009-0004-8792-8764>
SPIN-код: 4616-6850

* Ответственный автор

История статьи:

Рег. № 39/2024
Получена 25.01.2024
Получена в доработанном виде 02.02.2024
Одобрена 10.02.2024
Доступна онлайн 29.02.2024

Специальность: 5.2.3

УДК 338.2; 342.9
JEL: E22, L92

Аннотация

Предмет. Экономические отношения инвесторов и прочих субъектов, занятых в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры.

Цели. Выявление новых угроз экономической безопасности от реализации производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры.

Методология. Исследование базируется на применении системного подхода, логическом и компаративном анализе, индукции и дедукции. Информационная база исследования основывается на открытых данных Росавтодора, Росморречфлота, Росжелдора, Росавиации, представленной предприятиями и организациями бухгалтерской отчетности, а также материалах по итогам проведенных Ассоциацией «Финнаучпросвет» аналитических опросов работников сферы транспортной безопасности, в которых приняло участие более 1 000 чел.

Результаты. Наличие производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства косвенно подтверждается на объектах защиты дорожного хозяйства, морского и речного транспорта. Инвестиции в человеческий капитал в условиях формирования и реализации производных инвестиционных проектов в сферах, где доля человеческого ресурса превышает 90%, абсолютно неэффективны и несут в себе риски мультиплицирования негативных последствий от реализации производных инвестиционных проектов. Потенциально эффективной мерой сдерживания угроз экономической безопасности от реализации производных инвестиционных проектов в сфере защиты

* Статья подготовлена в рамках государственного задания ИПР РАН, тема НИР «Институциональная трансформация экономической безопасности при решении социально-экономических проблем устойчивого развития национального хозяйства России».

Ключевые слова: экономическая безопасность, производный инвестиционный проект, сфера защиты объектов транспортной инфраструктуры, человеческий капитал

объектов является значительное увеличение затрат на контроль со стороны государства и бизнеса.

Выводы. Сфера защиты объектов транспортной инфраструктуры не готова к своему расширению по причине нерешенных проблем формирования и развития производных инвестиционных проектов. Процесс расширения повлечет за собой серьезное повышение угроз экономической безопасности. Результаты исследования могут выступить основой для разработки мер государственной политики по обеспечению транспортной безопасности в аспекте учета угроз экономической безопасности.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2024

Для цитирования: Фирсов Д.А., Жукова Я.С. Угрозы экономической безопасности от реализации производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры // *Экономический анализ: теория и практика*. – 2024. – Т. 23, № 2. – С. 300 – 315.
<https://doi.org/10.24891/ea.23.2.300>

В экономической науке инвестиции можно трактовать в широком и узком понимании. В узком понимании к инвестициям относятся только капитальные вложения. В широком – инвестиции подразделяются на реальные и финансовые, где к реальным помимо капитальных вложений относятся инвестиции в оборотные средства, нематериальные активы, недвижимость, драгоценные металлы и прочие активы.

В существующих условиях острого дефицита кадровых ресурсов в отечественной экономике особый интерес приобретают исследования, посвященные инвестициям в человеческий капитал.

Такие цели инвестирования, как достижение социального эффекта или эффекта обороноспособности в настоящее время являются крайне важными, но доходность продолжает оставаться одной из основных целей для экономически активных субъектов. Опираясь на предыдущие исследования (см., например, работу [1]), целесообразно отметить, что в ходе оценки эффективности реальных инвестиционных проектов, производные инвестиционные проекты продолжают оставаться одними из самых привлекательных.

В связи с этим особую актуальность имеет изучение доходности инвестиций в человеческий капитал в первую очередь в отраслях и сферах, где его доля и участие в достижении конечного результата значительно преобладают над другими ресурсами. Сюда, безусловно, относится исследуемая в настоящей статье сфера защиты объектов транспортной инфраструктуры.

В ходе исследования планируется получить ответ на вопрос о наличии либо отсутствии производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры. Рассмотрение сферы защиты объектов транспортной инфраструктуры в аспекте возможного присутствия производных

инвестиционных проектов позволит выявить важные закономерности при инвестировании в человеческий капитал, влияющие на ослабление уровня экономической безопасности.

Целью исследования является выявление новых угроз экономической безопасности от реализации производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры.

Исследование проблемы формирования и развития производных инвестиционных проектов опирается на научные разработки в области асимметричности информации [2], научные труды о причинах коррупции [3], современные стратегии институционального развития¹ [4], публикации о проблемах приватизации [5]. На отечественную экономику асимметричность информации оказывает особое негативное влияние посредством ценовых диспропорций в строительной сфере [6], распространяясь при этом на всю экономику [7]. Данное распространение, по объяснениям ученых, происходит посредством снижения производительности труда [8]. Последнее выдвигает на передний план работы по изучению рынков труда [9], технологичности [10], поиску новых мотиваций².

Ключевым признаком производного инвестиционного проекта является изначальная нацеленность на максимальное присвоение части денежных средств, аккумулируемых в какой-либо фонд [11]. Такое присвоение всегда совершается под прикрытием инвестиционного проекта, реализуемого за счет данного фонда [1].

Названные денежные фонды могут формироваться как для реализации конкретного производного инвестиционного проекта [12], так и для реального достижения декларируемых целей [11]. Поскольку речь в рассматриваемой сфере идет об обеспечении транспортной безопасности, необходимость которой доказана практикой, действующее законодательство о транспортной безопасности³, безусловно, формируется объективно [13] и с учетом нацеленности на экономическую эффективность и соблюдение экономической безопасности [14]. Таким образом, аккумулирование денежных средств на обеспечение транспортной безопасности может соответствовать второму из представленных ранее вариантов, где фонды формируются уже по заранее задекларированным целям [14].

Наше исследование базируется на применении системного подхода, логического и компаративного анализа, индукции и дедукции. Информационная база исследования основывается на открытых данных Росавтодора, Росморречфлота, Росжелдора, Росавиации, представленных предприятиями и организациями

¹ Аузан А.А., Дорошенко М.Е., Иванов В.В. и др. Институциональная экономика: Новая институциональная экономическая теория. М.: Проспект, 2016. 300 с.

² Kossek E.E., Lee K.-H. Work-family conflict and work-life conflict. In: Oxford Research Encyclopedia of Business and Management, 2017. URL: <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190224851.013.52>

³ О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ.

бухгалтерской отчетности⁴, а также материалах по итогам проведенных Ассоциацией «Финнаучпросвет» аналитических опросов работников сферы транспортной безопасности, в которых приняло участие более 1 000 чел.⁵

Краткое описание сферы защиты объектов транспортной инфраструктуры в аспекте экономической безопасности. В рассматриваемой конфигурации сложно выделить конкретные производные инвестиционные проекты, поскольку деятельность по защите объектов транспортной инфраструктуры осуществляется подразделениями транспортной безопасности (ПТБ), являющимися коммерческими организациями, цель деятельности которых заключена в получении прибыли.

Защита объектов транспортной инфраструктуры коммерческими организациями в условиях конкуренции считается наиболее эффективным с экономической точки зрения способом защиты данных объектов по сравнению с возможными альтернативами. Так, защита государственными подразделениями силовых министерств и ведомств, безусловно, будет гарантией высокого качества, но с неприемлемым уровнем затрат как для коммерческих, так и для государственных заказчиков. Поддержание монополии государственной ведомственной охраны не сильно снизит издержки по сравнению с последними при бесспорном снижении качества.

Итак, на 19 ноября 2023 г. в России действовали:

- 64 ПТБ⁶, аккредитованных Росавтодором для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств дорожного хозяйства и автомобильного транспорта. При этом всего было аккредитовано 114 организаций, из которых 50 лишились аккредитации;
- 198 ПТБ⁷, аккредитованных Росморречфлотом для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта. При этом всего была аккредитована 251 организация, из которых 53 лишились аккредитации;
- 120 ПТБ⁸, аккредитованных Росжелдором для защиты железнодорожных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. При этом лишений аккредитации не было;

⁴ Rusprofile. URL: <https://www.rusprofile.ru/>

⁵ Исследование эффективности работы специалистов обеспечения транспортной безопасности организаций Северо-Западного федерального округа. URL: <http://finnauchprosvet.ru/issledovanie2023.html>

⁶ Реестр аккредитованных подразделений транспортной безопасности. URL: <https://rosavtdor.gov.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-transportnoy-bezopasnosti/reestr-akkreditovannykh-podrazdeleniy-transportnoy-bezopasnosti>

⁷ Реестр аккредитованных подразделений транспортной безопасности. URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya_bezopasnost/reestryi/

⁸ Реестр аккредитованных подразделений транспортной безопасности. URL: <https://rlw.gov.ru/opendata/7708525167-akkredpodrazd>

- 105 ПТБ⁹, аккредитованных Росавиацией для защиты авиационных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. При этом лишений аккредитации также не было.

Емкость рынка услуг по защите объектов транспортной инфраструктуры на 2022 г. составила порядка 100 млрд руб.¹⁰

При этом около 85% рынка занимает защита объектов железнодорожного транспорта, основная часть которой осуществляется либо хозяйственным способом, либо «скрытым» хозяйственным способом. Заказчиками здесь в подавляющем большинстве выступают коммерческие организации.

Доля защиты объектов авиации на данном рынке намного меньше (около 5%), но касательно хозяйственного способа ситуация схожа с железнодорожным транспортом.

Оставшиеся 10% рынка услуг по защите объектов транспортной инфраструктуры примерно в равном соотношении приходятся на морские и речные объекты и объекты дорожного хозяйства. Именно для данного сегмента рынка характерен высокий уровень конкуренции среди исполнителей, которые в том числе по причине ценового демпинга входят в режим экономии. В результате услуги оказываются некачественно, что объясняет большое количество организаций, лишившихся аккредитации.

Некоторых участников рынка также отличает пренебрежение рядом необходимых расходов, к которым относятся тренировки специалистов обеспечения транспортной безопасности и внутренний контроль, в целях увеличения прибыли. Таким образом, показатели рентабельности организаций – участников рынка не отражают в полной мере, а зачастую искажают, информацию об экономической эффективности и инвестиционной привлекательности сферы защиты объектов транспортной инфраструктуры.

При этом неприемлемо низкое качество оказания услуг по защите объектов транспортной инфраструктуры может свести к недопустимому минимуму уровень экономической безопасности в данной сфере. Следовательно, сферу защиты объектов транспортной инфраструктуры необходимо рассматривать в аспекте поддержания необходимого уровня экономической безопасности.

Важным фактом для сферы защиты объектов железнодорожного транспорта и авиации является отсутствие лишений аккредитации, что свидетельствует об относительно высокой организации работы.

⁹Реестр аккредитованных подразделений транспортной безопасности в сфере воздушного транспорта. URL: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-transportnaja-bezopasnost-akkreditaciya-ul-v-kachestve-ptb/>

¹⁰Rusprofile. URL: <https://www.rusprofile.ru/>

Предприятия железнодорожного транспорта и авиации, как правило, имеют более высокую рентабельность от основного вида деятельности, в связи с чем рассматривают сферу защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства в качестве бизнес-процесса, а не дополнительного вида деятельности, способного принести доход.

Кроме того, охрана данных объектов обеспечивалась до введения законодательства о транспортной безопасности, в связи с чем основной кадровый состав работает относительно давно и на постоянной основе. Такая стабильность позволяет иметь преимущества в аккумулировании кадровых ресурсов.

Соответственно, производные инвестиционные проекты как системное явление в сфере защиты объектов железнодорожного транспорта и авиации с большой степенью вероятности отсутствуют.

Источники возникновения ключевых угроз экономической безопасности в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры. Доля защиты объектов дорожного хозяйства и транспортных средств, морского и речного транспорта составляет около 10% от емкости рынка. При этом более половины объектов финансируется за счет бюджетных источников. Наличие значительного количества лишений аккредитаций, особенно в дорожной сфере, может свидетельствовать о проблемах. Например, в бюджетном строительстве перенос сроков сдачи объекта или увеличение сметы будут косвенными подтверждениями производного инвестиционного проекта, в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства объемы финансирования несоизмеримо меньше, чем в строительстве, а его прозрачность много выше. Поэтому для экономии присваиваемых денежных средств приходится идти на прямые нарушения, полагаясь на высокую вероятность утаивания содеянного.

В таких условиях формирование и реализация производных инвестиционных проектов возможны. Активность могут проявить субъекты, работающие в организациях – главных распорядителях или получателях бюджетных средств. Могут также быть представлены и сложно структурированные лоббистские группы. Присвоение основной части выделяемого финансирования является основным мотивом действия таких субъектов. Подразделения транспортной безопасности выступают в данном случае лишь инструментом извлечения дохода.

Создание ПТБ – сложная бюрократическая процедура, в основе которой лежит необходимость наличия сил обеспечения транспортной безопасности. Для запуска процесса необходима реализация основных инвестиционных проектов, которые требуют вложений в человеческий капитал. Инвестирование в кадровые ресурсы в данной сфере сталкивается [11] с формированием отрицательной прибавочной стоимости от труда наемных работников, задействованных в реализации

производных инвестиционных проектов (рис. 1), и дополнительной проблемой, характерной для исследуемой сферы защиты (рис. 2).

На рис. 1 продемонстрировано, как в ходе реализации производных инвестиционных проектов снижается производительность труда. В итоге формируется отрицательная прибавочная стоимость, представляющая собой явление, когда реальные трудозатраты много меньше получаемой заработной платы. Иными словами, работники стремятся ничего не отдавать взамен за полученный доход.

На рис. 2 наглядно продемонстрирована дополнительная проблема, характерная для исследуемой сферы защиты¹¹. Она заключается в изначальной нацеленности работников на поиск работы с минимальными, близкими к нулю трудозатратами, независимо от размера заработной платы¹².

Представленная на рис. 2 зависимость уровня реальных трудозатрат от величины заработной платы показывает, что реальные трудозатраты не зависят от заработной платы. Работники рассматривают сферу защиты объектов транспортной инфраструктуры как дополнительный социальный фонд, где периодическое присутствие на рабочем месте является достаточным основанием для регулярных выплат заработной платы [15]. Недосток кадровых ресурсов на рынке труда только усиливает позицию данных работников.

Значение производных инвестиционных проектов в ослаблении уровня экономической безопасности сферы защиты объектов транспортной инфраструктуры. В описанной ранее ситуации подразделения транспортной безопасности начинают конкурировать между собой не только за заказы¹³, но и кадровые ресурсы. Данная ситуация представляет собой дополнительную опасность. К победителю государственной закупки [16] трудоустраиваются целые коллективы, оставаясь на одном и том же объекте и меняя работодателей. В таком формате работы внутри коллектива появляются свои неформальные лидеры и внутренние финансовые отношения, основанные на искажении реальной информации, отличающейся от данных поставкой ведомости. Получив от работодателя средства большего объема, чем реально требуемая сумма за отработанные смены, средства распределяют внутри коллектива. Таким образом, заказчик принимает у ПТБ и оплачивает большее количество постов, чем

¹¹ Сорокина Л.О. Обеспечение экономической безопасности предприятия путем выбора способов повышения производительности труда // Актуальные вопросы обеспечения обороноспособности и безопасности государства в новых экономических условиях: материалы Межвузовской научно-практической конференции / под ред. В.А. Цветкова, А.А. Хачатуряна. М.: Военный университет имени князя Александра Невского, 2023. С. 451–457.

¹² Исследование эффективности работы специалистов обеспечения транспортной безопасности организаций Северо-Западного федерального округа. URL: <http://finnauchprosvet.ru/issledovanie2023.html>

¹³ Агамирзян А.С. Влияние ценовых диспропорций в государственном заказе на строительство на экономическую безопасность государства // Актуальные вопросы обеспечения обороноспособности и безопасности государства в новых экономических условиях: материалы Межвузовской научно-практической конференции / под ред. В.А. Цветкова, А.А. Хачатуряна. М.: Военный университет имени князя Александра Невского, 2023. С. 19–24.

выставляется по факту. В таком случае внутри производного инвестиционного проекта формируется еще один аналогичный проект, только уровнем ниже. В современной ситуации важно отметить появление различных препятствий для формирования и реализации производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры. К таким препятствиям можно отнести:

- риски ответственности¹⁴ в случае совершения акта незаконного вмешательства всех бенефициаров и задействованных работников;
- высокий уровень конкуренции среди ПТБ;
- совершенствование политики государства в сфере государственных и муниципальных закупок в сторону сдерживания механизмов ограничения конкуренции;
- ротация кадров, ответственных за управление и контроль в сфере транспортной безопасности на федеральном и региональном уровнях;
- сокращение Министерством транспорта Российской Федерации барьеров и упорядочение правил создания ПТБ.

Все перечисленные препятствия значительно сокращают вероятность привлечения ПТБ, выбранного субъектами, формирующими и реализующими производные инвестиционные проекты. Однако в ходе этих препятствий субъекты производных инвестиционных проектов могут идти на принятие крайних мер, создающих высочайшие угрозы экономической безопасности. К таким мерам можно отнести:

- ограничение конкуренции в форме включения в конкурсную документацию требований о наличии на объектах оборудования для защиты, не планируемых к исполнению на практике победителем закупки [17];
- прямые мошеннические действия по фактическому сокращению выставяемых постов защиты, и подписанию содержащих ложные сведения актов об оказанных услугах.

В отличие от сферы производства работ, где результат неизбежно подлежит разного рода проверкам, сфера услуг характеризуется оплатой за процесс, который далеко не всегда проверяется в силу объективного отсутствия времени¹⁵. На

¹⁴ Уголовный кодекс Российской Федерации. Статья 263.1. Нарушение требований в области транспортной безопасности.

¹⁵ Жукова Я.С. Пути повышения эффективности работы подразделений транспортной безопасности в системе обеспечения экономической безопасности // Актуальные вопросы обеспечения обороноспособности и безопасности государства в новых экономических условиях: материалы Межвузовской научно-практической конференции / под ред. В.А. Цветкова, А.А. Хачатуряна. М.: Военный университет имени князя Александра Невского, 2023. С. 168–175.

представленные обстоятельства может идти расчет субъектов производных инвестиционных проектов в данной сфере.

Значительное количество категорированных объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, составляющее долю свыше 80% от общего количества категорированных объектов всех видов транспорта, подлежит техническому оснащению и защите¹⁶. Защита объектов дорожного хозяйства финансируется за счет бюджетных средств. Таким образом, по мере выделения новых ассигнований рынок защиты имеет потенциал для расширения в 10 раз.

До решения проблемы производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры расширение рынка влечет крайне высокие риски экономической безопасности в сфере транспорта.

По итогам проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

- наличие производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры косвенно подтверждается на объектах защиты дорожного хозяйства и морского и речного транспорта;
- инвестиции в человеческий капитал в условиях формирования и реализации производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры, где доля человеческого ресурса превышает 90%, абсолютно неэффективны и несут в себе риски мультиплицирования негативных последствий от реализации производных инвестиционных проектов;
- потенциально эффективной мерой сдерживания угроз экономической безопасности от реализации производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов является значительное увеличение затрат на контроль как со стороны государства, так и со стороны бизнеса.

В заключение, возвращаясь к цели нашего исследования, важно дополнительно подчеркнуть выявленную угрозу экономической безопасности от реализации производных инвестиционных проектов в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры. Данная угроза заключается в неготовности сферы защиты объектов транспортной инфраструктуры расширяться, поскольку расширение большей частью возможно только в сферах, отягощенных производными инвестиционными проектами, что влечет за собой серьезное повышение угроз экономической безопасности.

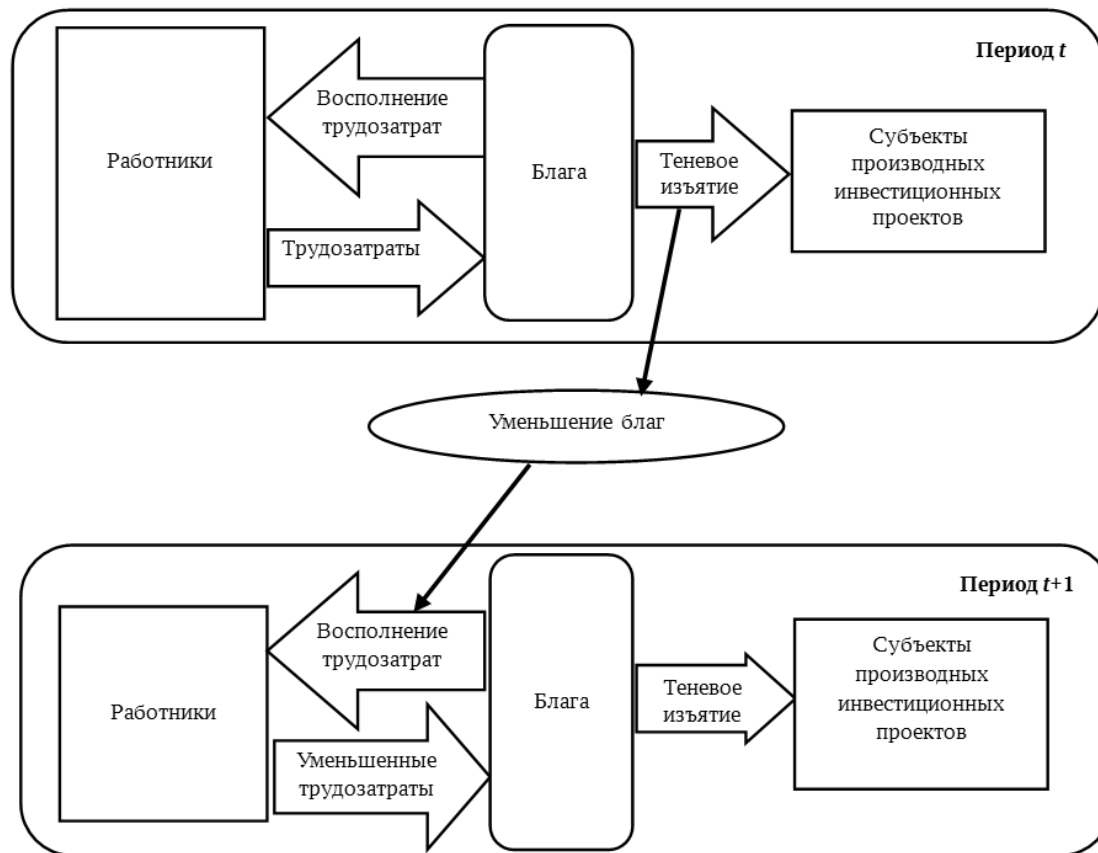
¹⁶ Реестры категорированных объектов Росавтодора. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-transportnoy-bezopasnosti/kategorirovanie-vklyuchenie-oti-i-ts-v-reestr-vnesenie-izmenenij-v-reestr>; Реестры категорированных объектов Росморречфлота. URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya_bezopasnost/reestryi/; Реестры категорированных объектов Росжелдора. URL: https://rlw.gov.ru/trans_bezopasnost; Сведения в отношении категорированных объектов транспортной инфраструктуры Росавиации. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-transportnaja-bezopasnost-kategorirovanie-oti-ts/?id=10555>

Рисунок 1

Снижение производительности труда занятых в производных инвестиционных проектах

Figure 1

Reduction of labor productivity of those employed in derivative investment projects



Источник: авторская разработка

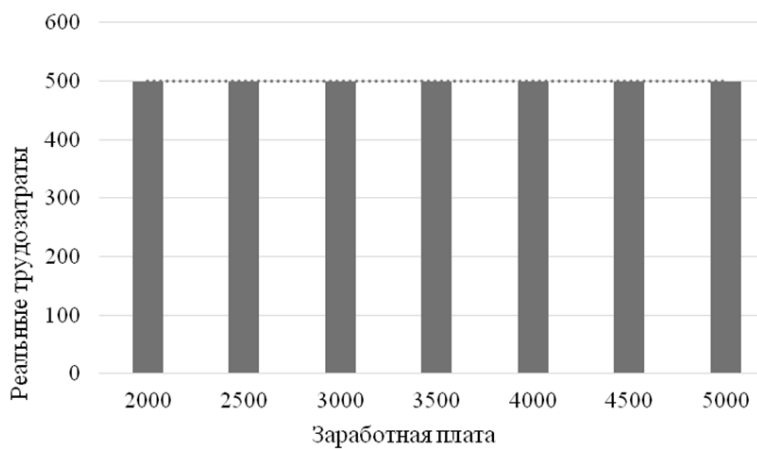
Source: Authoring

Рисунок 2

Зависимость уровня реальных трудозатрат от величины заработной платы, руб.

Figure 2

The dependence of the level of real labor costs on the amount of wages, RUB



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. *Фирсов Д.А., Чернявский С.В.* Производные инвестиционные проекты в составе ключевых угроз экономической безопасности: монография. М.: ИПР РАН, 2019. 168 с.
2. *Акерлоф Дж., Шиллер Р.* Spiritus Animalis: или Как человеческая психология управляет экономикой и почему это важно для мирового капитализма. М.: Юнайтед Пресс, 2010. 273 с.
3. *Thang V. Nguyen, Bao D. Ho, Canh Q. Le, Hung V. Nguyen.* Strategic and transactional costs of corruption: Perspectives from Vietnamese firms. *Crime, Law and Social Change*, 2016, vol. 65, no. 4, pp. 351–374.
URL: <https://doi.org/10.1007/s10611-016-9609-7>
4. *Lee H., Lee K.* Institutions matter differently depending on the ownership types of firms: Interacting effects on firm productivity in China. *The Singapore Economic Review*, 2022, vol. 67, no. 4, pp. 1185–1208.
URL: <https://doi.org/10.1142/S0217590818500224>
5. *Meggison W.L.* Privatization, state capitalism, and state ownership of business in the 21st century. *Foundations and Trends in Finance*, 2017, vol. 11, no. 1-2, pp. 1–153.
URL: <https://doi.org/10.1561/05000000053>
6. *Дасковский В.Б., Киселев В.Б.* О стратегии экономической безопасности и социально-экономического развития // *Экономист*. 2018. № 3. С. 24–44.
7. *Петраков Н.Я.* Избранное. Т. 1. М., СПб.: Нестор-История, 2012. 368 с.
8. *Atalay E., Phongthientham P., Sotelo S., Tannenbaum D.* The evolution of work in the United States. *American Economic Journal: Applied Economics*, 2020, vol. 12, no. 2, pp. 1–34. URL: <https://doi.org/10.1257/app.20190070>
9. *Hanming Fang, Xincheng Qiu.* "Golden ages": A tale of the labor markets in China and the United States. *NBER Working Paper*, 2021, no. 29523.
URL: <https://doi.org/10.3386/w29523>
10. *Graetz G., Restrepo P., Skan O.N.* Technology and the labor market. *Labour Economics*, 2022, vol. 76, no. 102177.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.labeco.2022.102177>
11. *Фирсов Д.А.* Бюджетные инвестиции и их влияние на финансовые пропорции экономики России: монография. СПб.: СПбГЭУ, 2016. 203 с.

12. Губанов С.С. Основной вызов России: переход от экспортно-сырьевой модели к неоиндустриальной // Проблемы теории и практики управления. 2014. № 11. С. 38–45.
13. Глазьев С.Ю., Львов Д.С., Фетисов Г.Г. Эволюция технико-экономических систем: возможности и границы централизованного регулирования. М.: Наука, 1992. 207 с.
14. Экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности: монография / под ред. В.А. Цветкова. М.: Юнити-Дана, 2023. 175 с.
15. Сорокина Л.О. Использование геймификации в целях повышения производительности труда для укрепления экономической безопасности предприятия // Журнал прикладных исследований. 2022. Т. 3. № 7. С. 266–271. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ispolzovanie-geymifikatsii-v-tselyah-povysheniya-proizvoditelnosti-truda-dlya-ukrepleniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatiya?ysclid=ls4cne5jwr982204228>
16. Агамирзян А.С. Зависимость экономической безопасности в России от ценовых диспропорций в государственном заказе на строительство // Журнал прикладных исследований. 2022. Т. 3. № 7. С. 233–237. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zavisimost-ekonomicheskoy-bezopasnosti-v-rossii-ot-tsenovyh-disproportsiy-v-gosudarstvennom-zakaze-na-stroitelstvo?ysclid=ls4bwm90j3995790768>
17. Фирсов Д.А., Жукова Я.С. Экономическая безопасность в сфере защиты объектов транспортной инфраструктуры: пути укрепления за счет комплексного учета угроз // Журнал прикладных исследований. 2022. Т. 3. № 7. С. 254–259. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-bezopasnost-v-sfere-zaschity-obektov-transportnoy-infrastruktury-puti-ukrepleniya-za-schet-kompleksnogo-ucheta?ysclid=ls4coo8fze297423940>

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

THREATS TO ECONOMIC SECURITY FROM THE IMPLEMENTATION OF DERIVATIVE INVESTMENT PROJECTS IN THE FIELD OF PROTECTION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE FACILITIES

Dmitrii A. FIRSOV ^{a,*},

Yana S. ZHUKOVA ^b

^a Market Economy Institute of RAS (MEI RAS),
Moscow, Russian Federation
firsov_d@mail.ru
<https://orcid.org/0009-0005-5283-6760>

^b Market Economy Institute of RAS (MEI RAS),
Moscow, Russian Federation
zhukovayana@mail.ru
<https://orcid.org/0009-0004-8792-8764>

* Corresponding author

Article history:

Article No. 39/2024
Received 25 January 2024
Received in revised form
2 February 2024
Accepted 10 Feb 2024
Available online
29 February 2024

JEL classification: E22,
L92

Keywords: economic security, derivative investment project, protection of transport infrastructure facilities, human capital

Abstract

Subject. The article addresses economic relations between investors and other entities involved in the protection of transport infrastructure facilities.

Objectives. The aim is to identify new threats to economic security from the implementation of derivative investment projects in the field of protection of transport infrastructure facilities.

Methods. The research employs systems approach, logical and comparative analysis, induction and deduction. The information base of the study rests on open data from Rosavtodor, Rosmorrechflot, Roszheldor, Rosaviation, accounting statements provided by enterprises and organizations, and materials on the results of analytical surveys of transport security workers conducted by Finnauchprosvet Association, in which more than 1,000 people participated.

Results. The existence of derivative investment projects in the field of protection of transport infrastructure facilities and vehicles from acts of unlawful interference is indirectly confirmed at facilities for protection of public roads, marine and river transport. Investments in human capital in the context of formation and implementation of derivative investment projects in areas where the share of human resources exceeds 90% are absolutely ineffective and carry the risks of multiplying negative consequences from the implementation of derivative investment projects. A potentially effective measure to deter threats to economic security from the implementation of derivative investment projects in the field of object protection is a significant increase in the cost of control by the State and business.

Conclusions. The sphere of protection of transport infrastructure facilities is not ready to expand due to unresolved problems of formation and development of derivative investment projects. The expansion process will entail a serious increase in threats to economic security. Based on the findings, public policy measures can be developed to ensure transport security from the perspective of economic security threats.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2024

Please cite this article as: Firsov D.A., Zhukova Ya.S. Threats to Economic Security from the Implementation of Derivative Investment Projects in the Field of Protection of Transport Infrastructure Facilities. *Economic Analysis: Theory and Practice*, 2024, vol. 23, iss. 2, pp. 300–315.
<https://doi.org/10.24891/ea.23.2.300>

Acknowledgments

The article was prepared as part of State job to the MEI RAS, the topic of research is *Institutional Transformation of Economic Security in Solving Socio-economic Problems of Sustainable Development of the National Economy of Russia*.

References

1. Firsov D.A., Chernyavskii S.V. *Proizvodnye investitsionnye proekty v sostave klyuchevykh ugroz ekonomicheskoi bezopasnosti: monografiya* [Derivative investment projects as part of key threats to economic security: a monograph]. Moscow, MEI RAS Publ., 2019, 168 p.
2. Akerlof G.A., Shiller R.J. *Spiritus Animalis: ili Kak chelovecheskaya psikhologiya upravlyaet ekonomikoi i pochemu eto vazhno dlya mirovogo kapitalizma* [Spiritus Animalis: or How Human Psychology Drives the Economy and Why It Matters for Global Capitalism]. Moscow, Yunaited Press Publ., 2010, 273 p.
3. Thang V. Nguyen, Bao D. Ho, Canh Q. Le, Hung V. Nguyen. Strategic and transactional costs of corruption: Perspectives from Vietnamese firms. *Crime, Law and Social Change*, 2016, vol. 65, no. 4, pp. 351–374.
URL: <https://doi.org/10.1007/s10611-016-9609-7>
4. Lee H., Lee K. Institutions matter differently depending on the ownership types of firms: Interacting effects on firm productivity in China. *The Singapore Economic Review*, 2022, vol. 67, no. 4, pp. 1185–1208.
URL: <https://doi.org/10.1142/S0217590818500224>
5. Megginson W.L. Privatization, State Capitalism, and State Ownership of Business in the 21st Century. *Foundations and Trends in Finance*, 2017, vol. 11, no. 1-2, pp. 1–153. URL: <https://doi.org/10.1561/05000000053>
6. Daskovskii V.B., Kiselev V.B. [On the strategy of economic security and socio-economic development]. *Ekonomist = Economist*, 2018, no. 3, pp. 24–44. (In Russ.)
7. Petrakov N.Ya. *Izbrannoe* [Selectas]. Vol. 1. Moscow, St. Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2012, 368 p.

8. Atalay E., Phongthientham P., Sotelo S., Tannenbaum D. The evolution of work in the United States. *American Economic Journal: Applied Economics*, 2020, vol. 12, no. 2, pp. 1–34. URL: <https://doi.org/10.1257/app.20190070>
9. Hanming Fang, Xincheng Qiu. "Golden ages": A tale of the labor markets in China and the United States. *NBER Working Paper*, 2021, no. 29523. URL: <https://doi.org/10.3386/w29523>
10. Graetz G., Restrepo P., Skans O.N. Technology and the labor market. *Labour Economics*, 2022, vol. 76, no. 102177. URL: <https://doi.org/10.1016/j.labeco.2022.102177>
11. Firsov D.A. *Byudzhetye investitsii i ikh vliyanie na finansovye proporsii ekonomiki Rossii: monografiya* [Budget investments and their impact on the financial proportions of the Russian economy: a monograph]. St. Petersburg, St. Petersburg State Economic University Publ., 2016, 203 p.
12. Gubanov S.S. [The pivotal challenge for Russia is its transition from export-oriented to neo-industrial model]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya = Theoretical and Practical Aspects of Management*, 2014, no. 11, pp. 38–45. (In Russ.)
13. Glaz'ev S.Yu., L'vov D.S., Fetisov G.G. *Evolyutsiya tekhniko-ekonomicheskikh sistem: vozmozhnosti i granitsy tsentralizovannogo regulirovaniya* [Evolution of technical and economic systems: Possibilities and boundaries of centralized regulation]. Moscow, Nauka Publ., 1992, 207 p.
14. *Ekonomicheskie aspekty obespecheniya transportnoi bezopasnosti: monografiya* [Economic aspects of ensuring transport security: a monograph]. Moscow, Yuniti-Dana Publ., 2023, 175 p.
15. Sorokina L.O. [The use of gamification in order to increase labor productivity to strengthen the economic security of the enterprise]. *Zhurnal prikladnykh issledovaniy = Journal of Applied Research*, 2022, vol. 3, no. 7, pp. 266–271. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ispolzovanie-geymifikatsii-v-tselyah-povysheniya-proizvoditelnosti-truda-dlya-ukrepleniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatiya?ysclid=ls4cne5jwr982204228> (In Russ.)
16. Agamirzyan A.S. [Dependence of economic security in Russia on price disproportions in the State order for construction]. *Zhurnal prikladnykh issledovaniy = Journal of Applied Research*, 2022, vol. 3, no. 7, pp. 233–237. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zavisimost-ekonomicheskoy-bezopasnosti-v-rossii-ot-tsenovyh-disproportsiy-v-gosudarstvennom-zakaze-na-stroitelstvo?ysclid=ls4bwm90j3995790768> (In Russ.)
17. Firsov D.A., Zhukova Ya.S. [Economic security in the sphere of protection of transport infrastructure facilities: Ways to strengthen through comprehensive consideration of

threats]. *Zhurnal prikladnykh issledovaniy* = *Journal of Applied Research*, 2022, vol. 3, no. 7, pp. 254–259. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-bezopasnost-v-sfere-zaschity-obektov-transportnoy-infrastruktury-puti-ukrepleniya-zaschet-kompleksnogo-ucheta?ysclid=ls4coo8fze297423940> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

We, the authors of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.