

Интернет-журнал «Отходы и ресурсы» <https://resources.today>  
Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling

2024, Том 11, № 1 / 2024, Vol. 11, Iss. 1 <https://resources.today/issue-1-2024.html>

URL статьи: <https://resources.today/PDF/20ECOR124.pdf>

DOI: 10.15862/20ECOR124 (<https://doi.org/10.15862/20ECOR124>)

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Калинин, А. Р. Анализ рисков инвестирования в транспортную отрасль регионов на примере Московской области / А. Р. Калинин, М. Г. Лаптев // Отходы и ресурсы. — 2024. — Т. 11. — № 1. — URL: <https://resources.today/PDF/20ECOR124.pdf> DOI: 10.15862/20ECOR124

**For citation:**

Kalinin A.R., Laptev M.G. Analysis of the risks of investing in the regional transport industry using the example of the Moscow region. *Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling*. 2024; 11(1): 20ECOR124. Available at: <https://resources.today/PDF/20ECOR124.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: 10.15862/20ECOR124

**УДК 338.1**

**Калинин Александр Ростиславович**

НОЧУ ВО «Московский финансово-промышленный университет «Синергия», Москва, Россия  
Профессор кафедры «Оценочной деятельности и корпоративных финансов»  
E-mail: kalinal@yandex.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1966-5497>

РИНЦ: [https://elibrary.ru/author\\_profile.asp?id=145342](https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=145342)

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=7202840009>

**Лаптев Максим Германович**

НОЧУ ВО «Московский финансово-промышленный университет «Синергия», Москва, Россия  
Аспирант кафедры «Оценочной деятельности и корпоративных финансов»  
E-mail: maxim\_10@bk.ru

РИНЦ: [https://elibrary.ru/author\\_profile.asp?id=1219450](https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=1219450)

## **Анализ рисков инвестирования в транспортную отрасль регионов на примере Московской области**

**Аннотация.** В данной работе исследуется значимость развития транспортной отрасли регионов на примере Московской области, являющейся в настоящее время главным транспортным узлом между Москвой и регионами. Проведен анализ общих рисков транспортной отрасли регионов, к которым отнесены следующие группы: макроэкономические, геополитические, экологические и технологические, операционные, тарифные и др. Установлено, что при реализации проектов в транспортном секторе не вся финансовая ответственность должна лежать исключительно на государственном секторе. Необходимо привлекать к участию в таких проектах частных инвесторов, заинтересованных в использовании транспортных услуг. В связи с чем возникает инвестиционный механизм развития транспортной отрасли регионов в форме государственно-частного партнерства. Актуальность данного вывода для объекта исследования подтверждена статистическими данными по нахождению Московской области на первом месте в рейтинге регионов по уровню развития данных проектов. В работе приведена классификация рисков инвестирования в транспортную отрасль регионов по критериям управляемости рисками, по участникам инвестиционного механизма, а также возможного механизма управления рисками. Установлено, что региональное руководство должно составлять карту рисков и разрабатывать методы и механизмы управления рисками инвестирования с целью минимизации

неблагоприятных последствий и достижения задач устойчивого развития транспортной отрасли региона. Снижение рисков и угроз экономической безопасности России в рамках транспортной отрасли позволяет решать внутренние проблемы и получать синергетический эффект, в конечном итоге повышая конкурентоспособность национальной экономики и способствуя ее стабильному росту.

**Ключевые слова:** инвестиции; риски инвестирования; риски транспортной отрасли; инвестиционный механизм; транспортная инфраструктура; классификация рисков; управление рисками

## Введение

Транспортная отрасль является важным компонентом экономики любой страны, выполняя первостепенные функции по перемещению грузов и пассажиров. Данная отрасль не только выступает в качестве основополагающей инфраструктуры, обеспечивающей социальные и деловые потребности, но и играет важнейшую роль в региональной специализации. Снижение рисков и угроз экономической безопасности России в рамках транспортной отрасли позволяет решать внутренние проблемы и получать синергетический эффект, в конечном итоге повышая конкурентоспособность национальной экономики и способствуя ее стабильному росту.

Развитие транспортной инфраструктуры в Московской области является приоритетным направлением реализации национальных задач развития регионов, поскольку Московская область представляет собой главный транспортный узел связи между Москвой и регионами России. В связи с этим на государственном уровне разрабатываются и утверждаются различные планы и проекты по ее развитию. Одним из таких проектов в настоящее время является Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года (далее — Стратегия).

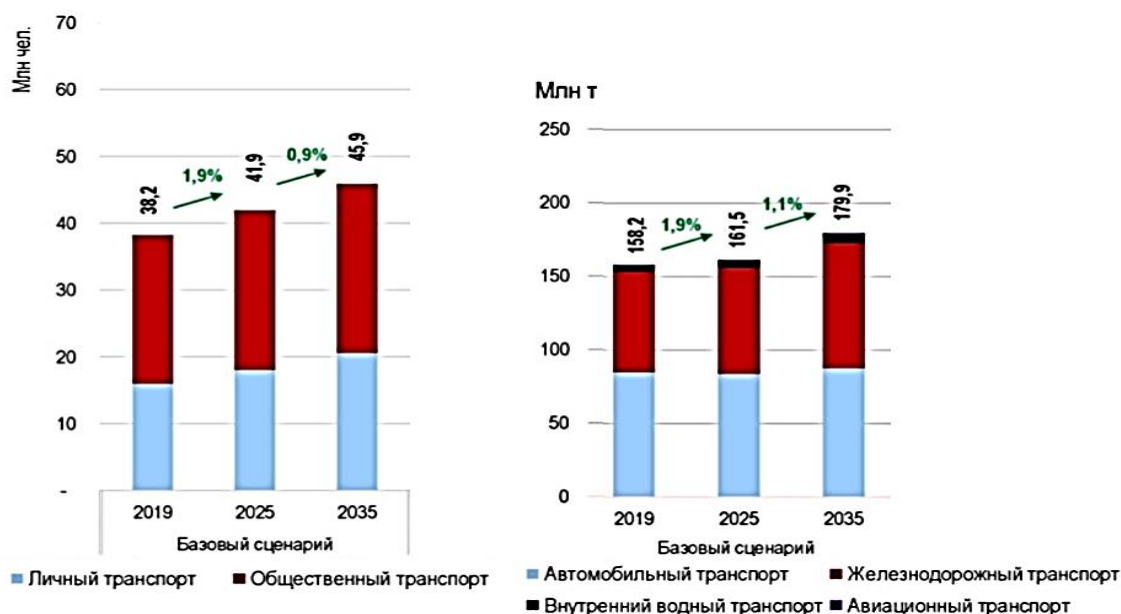


Рисунок 1. Прогноз пассажиропотоков и грузопотоков согласно базовому сценарию<sup>1</sup>

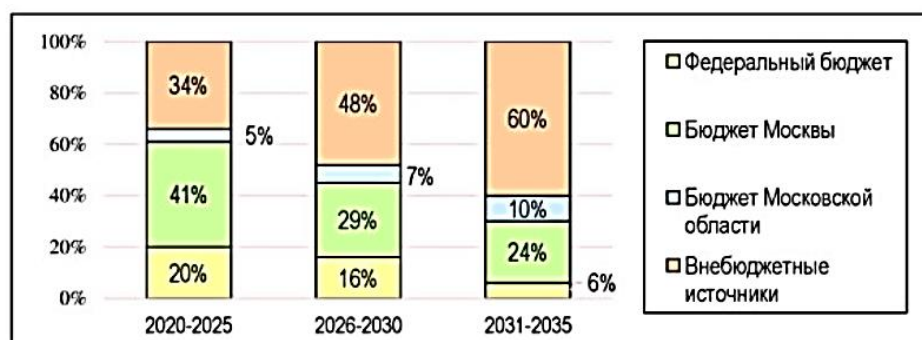
<sup>1</sup> Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года — Режим доступа — <https://anomtu.ru/proekty/strategii-razvitiya-transportnoy-sistemy-goroda-mo/strategiya-razvitiya-transportnoy-sistemy-g-moskvy/> (дата обращения: 17.03.2024).

Согласно базовому сценарию Стратегии к 2035 году совокупный спрос на пассажирские перевозки на территории Москвы и Московской области вырастет на 20,1 %, темпы роста грузоперевозок сохраняться на текущем уровне и составят 180 млн тонн, что отражено на рисунке 1.

Основными направлениями развития транспортной системы Московской области являются:

1. Развитие инфраструктуры (скоростные автомобильные дороги, расширение МЦД, увеличение связанности автодорожной сети в Московской области, развитие водного транспорта и др.).
2. Развитие пассажирского транспорта (разработка сервисов планирования поездок, увеличение комфортности транспорта и поездок, увеличение ценовой доступности и др.).
3. Развитие грузового транспорта (развитие железнодорожной smart-логистики, развитие авиационной логистики, технологическое развитие инфраструктурных объектов и др.).
4. Повышение экологичности.
5. Цифровая трансформация.

Для реализации вышеуказанных направлений и выполнения целевых показателей принятой Стратегии требуется около 10 трлн руб. При этом в инвестиционном механизме реализации Стратегии предусматривается использование различных источников финансирования. Структура источников финансирования закладывается на 3 этапа развития и предполагает достижения к 3 этапу 60 % финансирования за счет внебюджетных средств, что отражено на рисунке 2.



**Рисунок 2.** Структура источников финансирования развития транспортной отрасли Москвы и Московской области<sup>1</sup>

Стоит отметить, что процессы инвестирования сопряжены с рисками для всех участников инвестиционного механизма: государство, частные инвесторы, транспортные компании, финансовые организации. В связи с чем вопросы анализа инвестиционных рисков транспортной отрасли особенно важны, что и подтверждает актуальность работы.

Целью данной работы является анализ рисков инвестирования в транспортную отрасль регионов России на примере Московской области.

Объект исследования — транспортная отрасль Московской области.

Предметом исследования являются риски транспортной отрасли региона, в том числе риски участников инвестиционного механизма.

## Методы и материалы исследования

Для написания данной работы использовались различные методы научного познания, к которым отнесены следующие: метод сравнений и аналогий, метод индукции и дедукции, метод анализа и др.

Для достижения поставленной цели работы были решены определенные задачи, к которым относятся:

- Изучение теоретической базы по рискам, в том числе рискам инвестирования в транспортную отрасль регионов.
- Анализ и классификация внутренних и внешних риск-факторов, влияющих на развитие инвестиционного механизма регулирования транспортной отрасли регионов на примере Московской области.
- Определение ключевых рисков инвестирования в транспортную отрасль регионов по ГЧП-проектам и механизмов их управления.

Исследование проводилось на основе трудов и материалов различных авторов по анализируемой теме. Также, были использованы статистические данные Министерства транспорта Российской Федерации, Правительства Московской области, Дирекции Московского транспортного узла.

Теоретические аспекты изучения рисков, в том числе рисков инвестирования проводились на основе трудов следующих авторов: Калинин А.Р. [1; 2], Бочков С.П. [3], Духанина Е.В., Кулаков К.Ю., Хаметова А.Т. [4], Кареткина Т. [5] и др.

Анализ и классификация внутренних и внешних риск-факторов, влияющих на развитие инвестиционного механизма регулирования транспортной отрасли регионов проведен по трудам таких авторов, как Мередов М., Сурков К.А. [6], Бородулина С.А., Костин Г.А., Трофимова Л.С. [7], Пасечная З.В. [8] и др.

Определение ключевых рисков инвестирования в транспортную отрасль регионов по ГЧП-проектам и механизмов их управления основано на работах Голубцова С.А. [9], Пастуханова А.Е. [10].

## Результаты и обсуждения

Риск является неотъемлемым элементом любой сферы деятельности, особенно в сфере финансовых инвестиций. Ни одна отрасль не может гарантировать абсолютную безопасность капитала, даже если он надежно застрахован и гарантируется государством.

Инвестиции подразумевают долгосрочное вложение финансовых ресурсов с целью получения прибыли. Для получения прибыли от инвестиций или иного положительного социального эффекта, будь то вложения государства, юридического или физического лица, первостепенное значение имеет способность предвидеть потенциальную прибыль и точно оценивать связанные с ней риски [11].

При оценке рисков, связанных с проектами в сфере развития транспортной инфраструктуры, необходимо учитывать четко определенные критерии рисков: факторы риска, потенциальный уровень воздействия возникновения рисков и вероятность их реализации. Очевидно, что при реализации проектов в транспортном секторе не вся финансовая ответственность должна лежать исключительно на государственном секторе. Необходимо привлекать к участию в таких проектах частных инвесторов, заинтересованных в использовании транспортных услуг. Стратегическое распределение рисков между частными и

государственными структурами может гарантировать эффективное выполнение требований проекта. Результативное управление рисками требует тщательной классификации рисков, основанной на всестороннем понимании причин и факторов, приводящих к их возникновению [11].

Анализ рисков развития транспортной отрасли в регионах на примере Московской области позволят классифицировать риски на несколько групп.

Во-первых, к таким рискам относятся макроэкономические риски. Развитие транспортного сектора в значительной степени зависит от инвестиций в экономический рост и бюджетных ассигнований. Такие проблемы, как кризис банковской системы, изменение инвестиционной привлекательности и дефицит бюджета, могут препятствовать развитию отрасли. Кроме того, ситуацию могут усугубить такие факторы, как рост транспортных расходов, нарушение регулярности и порядка функционирования транспортных поставок, недостаточные объемы перевозок в силу неразвитости транспортной инфраструктуры.

Во-вторых, особенной актуальной группой рисков в транспортной отрасли в настоящее время являются геополитические риски. Это связано с тем, что ухудшение политической обстановки приводит к снижению конкурентоспособности транспортной сети и тем самым тормозит ее развитие. Так, например, санкционные ограничения против России стали драйвером перестройки существующей транспортной инфраструктуры из-за нарушения цепочек поставок и снижения грузопотоков, в том числе внутри регионов.

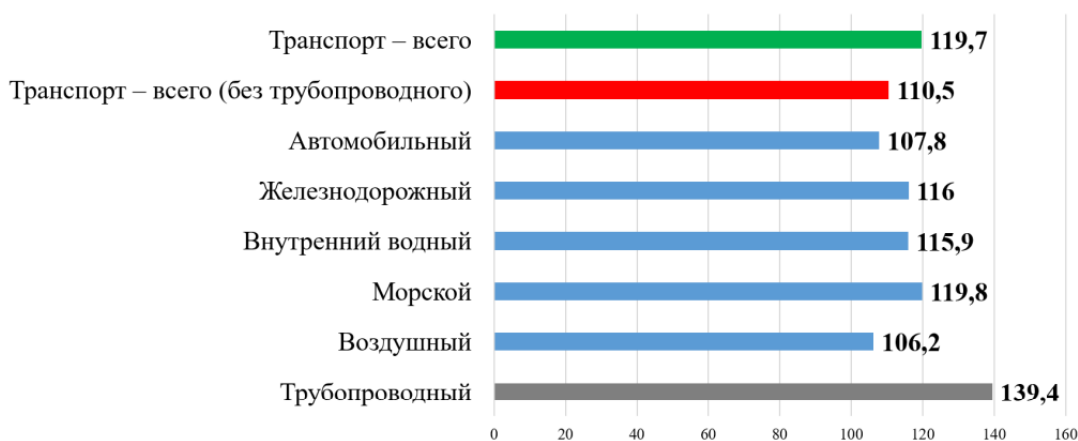
Третьей группой рисков являются экологические и технологические риски. Нагрузка на транспортный парк и использование устаревшего оборудования не только угрожают окружающей среде, но и являются предвестниками возможных техногенных катастроф. Значительная часть транспортных активов регионов России превышает запланированный срок эксплуатации, что приводит к замедлению в развитии отрасли. Аварии в транспортном секторе и ухудшение экологической обстановки напрямую приводят к значительным финансовым потерям. Так, по словам министра экологии и природопользования Московской области Фирсова Т.М.: «Наиболее актуальной проблемой для нашего региона сегодня являются выбросы автотранспорта, оснащенного бензиновыми двигателями. Стратегическая задача в плане сокращения выбросов — перевод транспорта на газомоторное топливо, что позволяет вдвое уменьшить выбросы загрязняющих веществ в атмосферу».<sup>2</sup>

Следующая группа рисков — социальные риски, обусловленные неэффективной структурой региональных транспортных систем, что приводит к ограничению транспортной доступности и препятствиям в передвижении и торговле. Эти проблемы приводят к географическому разделению, экономическому застою, демографическому спаду и сокращению численности населения.

Также, стоит выделить такую группу рисков транспортной отрасли, как операционные риски, которые в региональных транспортных сетях проявляются как прямое следствие нехватки квалифицированного персонала, несовершенства организационной структуры и некомпетентности сотрудников, что в итоге приводит к техногенным катастрофам и значительным материальным потерям. Сюда же стоит отнести и риски дорожно-транспортных происшествий, которые также в большинстве случаев связаны с человеческим фактором и влекут за собой гибель людей [11].

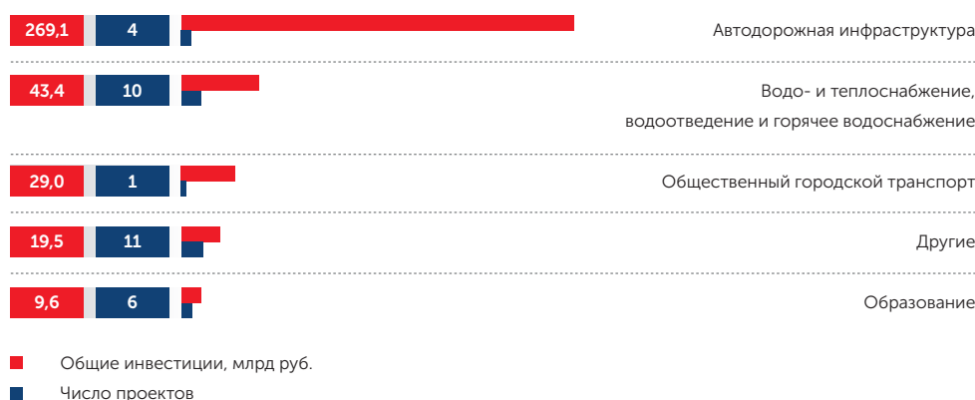
<sup>2</sup> В Подмосковье подсчитают объемы выбросов парниковых газов — Режим доступа — [https://kolomna-spravka.ru/news/51608?utm\\_source=clipboard](https://kolomna-spravka.ru/news/51608?utm_source=clipboard) (дата обращения: 19.03.2024).

Последней группой анализируемых в рамках данного исследования рисков являются тарифные риски. Тарифные риски в первую очередь связаны с резким ростом цен на топливо, что приводит к увеличению транспортных тарифов на пригородные и грузовые перевозки. Увеличение цен не только сдерживает региональный рост, но и снижает эффективность всей транзитной транспортной системы страны. Так, согласно данным Федеральной службы государственной статистики индексы тарифов на грузовые перевозки в 2023 году к 2022 году увеличились по всем видам транспорта в совокупности на 19,7 %. В разбивке по видам транспорта рост тарифных индексов произошел по каждой категории, что отражено на рисунке 3.



**Рисунок 3.** Индексы тарифов на грузовые перевозки по видам транспорта в январе — декабре 2023 г. к январю — декабрю 2022 г. (в процентах)<sup>3</sup>

Таким образом, анализ проблем развития транспортной отрасли выявляет ряд общих рисков, от которых страдают региональные транспортные системы: необходимость в значительном финансовом обеспечении; быстрое устаревание и износ транспортных средств; медленное развитие инфраструктуры в регионах и др. Данные факты подтверждают необходимость инвестирования в транспортную отрасль регионов. Однако как отмечалось ранее инвестиционный механизм развития транспортной отрасли представляет собой вложения не только бюджетных средств, но и привлечение внебюджетных средств от частных инвесторов при реализации проектов государственно-частного партнерства (далее — ГЧП).



**Рисунок 4.** Отраслевая принадлежность ГЧП-инициатив в Московской области за 2022 год<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2023 год — Режим доступа — <https://mintrans.gov.ru/documents/7/13259> (дата обращения: 17.03.2024).

<sup>4</sup> Аналитическое исследование частных инвестиций в инфраструктуру Московской области за 2022 год — Режим доступа — <https://pppcenter.ru/upload/iblock/387/387751af20ae0146fabede8cc74734a1.pdf> (дата обращения: 17.03.2024).

Согласно Аналитическому исследованию частных инвестиций в инфраструктуру Московской области за 2022 год, именно транспортная отрасль является передовой по реализации проектов ГЧП. При этом в рейтинге по регионам по уровню развития инвестиционного механизма ГЧП и опыту реализации Московская область занимает первое место. А более 80 % ГЧП-инициатив от общего числа относится к развитию автодорожной инфраструктуре (72,6 %) и общественного городского транспорта (7,8 %), что отражено на рисунке 4.

В связи с этим риски инвестирования в транспортную отрасль региона должны рассматриваться прежде всего по классификации участников инвестиционного механизма, а именно: риски государства и риски частных инвесторов. Кроме того, в рамках данного исследования указанная классификация будет дополнена двумя критериями:

- по критерию управляемости (систематические и несистематические);
- по механизму управления.

Основные результаты анализа и классификации рисков инвестирования в транспортную отрасль регионов приведены в таблице 1.

**Таблица 1**

**Распределение рисков инвестирования  
 в транспортную отрасль регионов по ГЧП-проектам**

Группа рисков	Распределение рисков по участнику инвестиционного механизма	Возможные механизмы управления
<b>Систематические</b>		
Риски законодательного регулирования	Государство, частный инвестор	Закрепление в концессионном соглашении компенсации незапланированных потерь в результате изменения законодательства
Экономические риски	Частный инвестор	Разработка матрицы экономических рисков и управление наиболее критичными из них с точки зрения финансовых потерь
Рыночные риски	Частный инвестор	Проведение маркетингового анализа рисков на этапе планирования реализации проекта
<b>Несистематические</b>		
Риски тарифного регулирования	Государство, частный инвестор	Закрепление в концессионном соглашении цен на тарифы в процессе реализации проекта
Риски неэффективности инвестиционной программы	Государство	Создание системы оценки качества и проведение такой оценки на каждом этапе реализации проекта в целях своевременной корректировки
Риски перерасхода по инвестиционной программе	Государство, частный инвестор	1. Закрепление в концессионном соглашении положений, согласно которым в случае перерасхода, дополнительные траты возмещаются одной из сторон 2. Пересчет и обновление утвержденного бюджета 3. Заключение договоров с контрагентами на долгосрочной основе с целью избежания роста цен
Финансовые риски	Государство, частный инвестор	1. Контроль дебиторской задолженности и управление ей в случае возникновения необходимости 2. Софинансирование инвестиций государством

*Составлено автором на основе [12]*

Таким образом, при развитии инвестиционного механизма транспортной отрасли регионов важно учитывать возможные негативные последствия в денежном выражении. Такие ситуации могут быть вызваны как общими проблемами и рисками развития транспортной отрасли, так и рисками инвестирования, к которым относятся ошибки в процессе

проектирования, недостатки в обосновании необходимости строительства конкретных объектов и неэффективное управление проектом на всех этапах его жизненного цикла. В связи с этим для повышения эффективности устойчивого развития транспортной отрасли регионов необходимо проводить анализ и оценку возможных рисков с целью определения механизмов по их управлению.

### Выводы

При разработке социально-экономической политики страны крайне важно уделять пристальное внимание рискам и возможностям, возникающим при реализации стратегий пространственного развития как на внутреннем, так и на международном рынках. Анализ рисков требует тщательного изучения, поскольку их последствия могут препятствовать развитию региональных транспортных систем. В рамках работы были проанализированы основные риски транспортной отрасли регионов на примере Московской области, являющейся центральным транспортным узлом в настоящее время. Доступность региональной транспортной инфраструктуры не только стимулирует социально-экономический рост в масштабах страны, но и укрепляет экономические связи внутри регионов.

Однако для разработки эффективной стратегии развития транспортной сети регионов необходимо оценивать также риски инвестирования, в том числе в разбивке по участникам инвестиционного механизма: государство и частные инвесторы. Данный анализ в работе позволил сделать вывод о том, что региональное руководство должно составлять карту рисков и разрабатывать методы и механизмы управления рисками инвестирования с целью минимизации неблагоприятных последствий и достижения задач устойчивого развития транспортной отрасли региона.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Калинин, А.Р. Цифровая трансформация управления бизнес-процессами в современных условиях сырьевого рынка / А.Р. Калинин, А.И. Самоенко // Проблемы теории и практики управления. — 2021. — № 6. — С. 202–213. — DOI 10.46486/0234-4505-2021-6-202-213. — EDN TQUBUE.
2. Калинин, А.Р. Мотивационная составляющая экономической системы стимулирования использования природных ресурсов / А.Р. Калинин // Горный информационно-аналитический бюллетень. — 2006. — № 8. — С. 145–147. — EDN HZUZFR.
3. Бочков, С.П. Инвестиционные риски автотранспортных предприятий / С.П. Бочков // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. — 2018. — № 3(17). — С. 10. — EDN YALYXJ.
4. Духанина, Е.В. Анализ подходов к трактовке понятия риска, его содержания и методов управления / Е.В. Духанина, К.Ю. Кулаков, А.Т. Хаметова // Вестник евразийской науки. — 2022. — Т. 14, № 1. — EDN JZDJHS.
5. Кареткина, Т. Понятие риска и методы его измерения / Т. Кареткина // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2021. — № 6-1(76). — С. 114–120. — DOI 10.24412/2411-0450-2021-6-1-114-120. — EDN FUKKIO.



6. Мередов, М. Оценка рисков в работе предприятий транспортной отрасли с учетом географического положения Калининградской области / М. Мередов, К.А. Сурков // Дни науки: Материалы Межвузовской научно-технической конференции студентов и курсантов, Калининград, 12–25 апреля 2021 года. — Калининград: Обособленное структурное подразделение «Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Калининградский государственный технический университет», 2021. — С. 449–452. — EDN QСКНАС.
7. Бородулина, С.А. Влияние рисков внешней среды на реализацию проектов в транспортной сфере / С.А. Бородулина, Г.А. Костин, Л.С. Трофимова // Экономика и управление. — 2021. — Т. 27, № 10(192). — С. 796–803. — DOI 10.35854/1998-1627-2021-10-796-803. — EDN NVVVSX.
8. Пасечная, З.В. Проблемы современного транспортного комплекса России / З.В. Пасечная // Международные научные чтения: сборник статей Международной научно-практической конференции, Петрозаводск, 10 мая 2023 года. — Петрозаводск: Международный центр научного партнерства «Новая Наука» (ИП Ивановская И.И.), 2023. — С. 170–173. — EDN YXMDCA.
9. Голубцов, С.А. Управление рисками на предприятиях транспортной отрасли / С.А. Голубцов // Национальная Ассоциация Ученых. — 2023. — № 92-1. — С. 57–60. — DOI 10.31618/nas.2413-5291.2023.1.92.775. — EDN NHHLYP.
10. Пастуханов, А.Е. Частное финансирование ГЧП проектов в России: возможности и риски / А.Е. Пастуханов // ЭКО. — 2018. — № 8(530). — С. 113–132. — EDN XUZCDZ.
11. Бресская, А.Е. Понятие инвестиционных рисков и способы их минимизации / А.Е. Бресская, В.Н. Коновалова, Т.И. Кошечкина // Вектор развития современной науки: XXX Международная научно-практическая конференция, Москва, 25 января 2018 года. — Москва: Научный центр «Олимп», 2018. — С. 157–160. — EDN ХТКLPN.
12. Шворникова, А.М. Управление рисками при реализации инфраструктурных проектов на транспорте / А.М. Шворникова, А.Н. Корнеева // Инновации — опыт, проблемы, перспективы: сборник научных статей по материалам региональной научно-практической конференции, Алчевск, 22 декабря 2022 года / ГОУ ВО ЛНР «Донбасский государственный технический институт». — Алчевск: Донбасский государственный технический институт, 2023. — С. 97–101. — EDN SCGAFW.

**Kalinin Alexander Rostislavovich,**

Moscow Financial and Industrial University «Synergy», Moscow, Russia

E-mail: [kalinal@yandex.ru](mailto:kalinal@yandex.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1966-5497>

RSCI: [https://elibrary.ru/author\\_profile.asp?id=145342](https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=145342)

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=7202840009>

**Laptev Maxim Germanovich**

Moscow Financial and Industrial University «Synergy», Moscow, Russia

E-mail: [maxim\\_10@bk.ru](mailto:maxim_10@bk.ru)

RSCI: [https://elibrary.ru/author\\_profile.asp?id=1219450](https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=1219450)

## Analysis of the risks of investing in the regional transport industry using the example of the Moscow region

**Abstract.** This paper examines the significance of the development of the regional transport industry using the example of the Moscow region, which is currently the main transport hub between Moscow and the regions. An analysis of the general risks of the regional transport industry was carried out, which included the following groups: macroeconomic, geopolitical, environmental and technological, operational, tariff, etc. It was established that when implementing projects in the transport sector, not all financial responsibility should lie exclusively with the public sector. It is necessary to attract private investors interested in using transport services to participate in such projects. In this connection, an investment mechanism for the development of the regional transport industry arises in the form of public-private partnership. The relevance of this conclusion for the object of study is confirmed by statistical data on the location of the Moscow region in first place in the ranking of regions in terms of the level of development of these projects. The paper provides a classification of the risks of investing in the regional transport industry according to risk manageability criteria, according to participants in the investment mechanism, as well as a possible risk management mechanism. It has been established that regional management must draw up a risk map and develop methods and mechanisms for managing investment risks in order to minimize adverse consequences and achieve the objectives of sustainable development of the region's transport industry. Reducing risks and threats to Russia's economic security within the transport industry makes it possible to solve internal problems and obtain a synergistic effect, ultimately increasing the competitiveness of the national economy and contributing to its stable growth.

**Keywords:** investments; investment risks; transport industry risks; investment mechanism; transport infrastructure; risk classification; risk management