



Научная статья | Управление процессами перевозок

ГЕНЕЗИС ПРОБЛЕМЫ НЕЭФФЕКТИВНОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОИЗВОДСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

P.O. Судоргин, И.Ю. Каиштанов, Н.В. Соловьев

Аннотация

Обоснование. Статья посвящена анализу неэффективности транспортно-логистического производства в РФ, особенно в автотранспортной отрасли. Показано, что текущая структура, основанная на интересах отдельных компаний, не обеспечивает долгосрочной устойчивости. Рост грузооборота (126,5% с 2001 г.) при минимальном увеличении объёмов перевозок (5,9%) свидетельствует о экстенсивном развитии и низкой эффективности использования ресурсов.

Цель. Выявить причины неэффективности автотранспортной системы РФ и предложить пути её реструктуризации на основе анализа статистических данных и организационной структуры отрасли.

Материалы и методы. Использованы данные Росстата, Минтранса РФ и аналитических центров (2001–2023 гг.) по грузообороту, объёмам перевозок и доле транспорта в ВВП. Проведён сравнительный анализ динамики показателей, выявлена диспропорция между ростом ВВП (в 20 раз) и перевозок (10,4%). Исследована структура автотранспортной системы, включая распределение грузовых автомобилей и транспортной работы между ИП (36,6%) и юридическими лицами (63,4%). Применены методы статистического анализа, системного подхода и экспертных оценок (например, опрос Ernst & Young).

Результаты. Установлено, что автотранспортная система РФ характеризуется высокой фрагментарностью, доминированием ИП

(56% подвижного состава) и низкой прозрачностью рынка. Предложена модифицированная модель управления с акцентом на прямую связь макроуровня (государственное регулирование) и микроуровня (предприятия), что позволит повысить устойчивость отрасли.

Ключевые слова: транспортно-логистическое производство; автотранспортная система; эффективность перевозок

Для цитирования. Судоргин, Р. О., Каштанов, И. Ю., & Соловьев, Н. В. (2025). Генезис проблемы неэффективного состояния транспортно-логистического производства в Российской Федерации. *Transportation and Information Technologies in Russia*, 15(3), 52–71. <https://doi.org/10.12731/3033-5965-2025-15-3-395>

Original article | Transportation Process Management

GENESIS OF THE INEFFICIENCY PROBLEM IN TRANSPORT AND LOGISTICS PRODUCTION IN THE RUSSIAN FEDERATION

R.O. Sudorgin, I.Yu. Kashtanov, N.V. Solov'yev

Abstract

Background. The article analyzes the inefficiency of transport and logistics production in Russia, particularly in the road freight sector. It demonstrates that the current structure, driven by the interests of individual companies, fails to ensure long-term stability. The significant growth in freight turnover (126.5% since 2001) alongside minimal increases in shipping volumes (5.9%) indicates extensive development and inefficient resource utilization.

Purpose. To identify the causes of inefficiency in Russia's road freight system and propose restructuring measures based on statistical data and an analysis of the industry's organizational framework.

Materials and methods. The study utilizes data from Rosstat, the Russian Ministry of Transport, and analytical centers (2001–2023) on freight turnover, shipping volumes, and the transport sector's share of GDP. A

comparative analysis of indicator trends revealed a disparity between GDP growth (20-fold) and freight volume growth (10.4%). The structure of the road freight system was examined, including the distribution of trucks and transport work between sole proprietors (36.6%) and legal entities (63.4%). Methods included statistical analysis, systems theory, and expert assessments (e.g., an Ernst & Young survey).

Results. The study found that Russia's road freight system is highly fragmented, dominated by sole proprietors (56% of vehicles), and suffers from low market transparency. A modified management model was proposed, emphasizing direct coordination between the macro level (state regulation) and micro level (enterprises) to enhance industry resilience.

Keywords: transport and logistics production; road freight system; shipping efficiency

For citation. Sudorgen, R. O., Kashtanov, I. Yu., & Solovyev, N. V. (2025). Genesis of the inefficiency problem in transport and logistics production in the Russian Federation. *Transportation and Information Technologies in Russia*, 15(3), 52–71. <https://doi.org/10.12731/3033-5965-2025-15-3-395>

Введение

Современное состояние транспортно-логистического сектора обслуживания экономики РФ, с точки зрения эффективности функционирования процессов, невозможно назвать эффективным. Подтверждением тому является анализ статистических данных, представленных Минтрансом РФ, Росстатом РФ и другими статистическими агентствами, обобщающими и сопоставляющими результативные показатели транспортного-логистического обслуживания в РФ с общими показателями роста экономики РФ за последние десятилетия. Согласно данным Росстата [1]

- объем выполненной транспортной работы всеми видами транспорта с 2001 года по 2023 год увеличился с 3753,5 до 5551,0 миллиардов. тонна-км, то есть на вырос на 47,8 %,
- общий объем перевозок за тот же период увеличился с 8200,04 до 9059,2 миллиона тонн, то есть вырос на всего на 10,4 %.

Далее представим аналогичные данные по изменению результативных показателей деятельности отдельно для автомобильного транспорта с 2001 г по 2023 г.:

- показатель грузооборот или выполненная транспортная работа автомобильного транспорта изменился с 159,9 до 362,2 миллиардов тонна-км (вырос на 126,5 %),
- показатель объем перевозок изменился с 6125,3 до 6491,2 миллиона т (вырос всего на 5,9 %) [1].

При этом показатель реального роста внутреннего валового продукта в РФ с только 2001 г по 2023 г изменился с 8 трлн. 943,6 млрд. рублей до 171 трлн. 041,0 млрд. рублей., то есть фактически вырос 20 раз [2], а доля транспорта в ВВП РФ фактически остаются неизменной с 1992 по 2023 годы фактически остается неизменной и составляет около 8...10 % от общего размера ВВП [3].

Методы исследования

Проанализируем и сопоставим ряд статистических данных:

Во-первых: Сопоставление значений прироста показателей грузооборот и объем перевозок на транспорте в целом, соответственно 47,8% и 10,4 % свидетельствует о том, что эффективность использования общего тоннажа подвижного состава снижается. Следовательно, из года в год, чтобы перевезти условную 1 тонну груза приходится расходовать все большее количество ресурсов: материально-технических, сырьевых, человеческих и т.д., а также значительно возрастают затраты на содержание и обслуживание транспортной структуры и путей сообщения. Динамика данного показателя также говорит о неэффективности организации транспортного процесса и её логистической составляющей, так как снижается значение показателей коэффициент использования пробега, удельная производительность одной тонны подвижного состава [4-9]. Единственным объяснением, нивелирующим явную видимость данной негативной тенденции, можно называть значительное увеличение среднего расстояния груженной ездки единицы подвижно-

го состава. Но, данные Аналитического центра при Правительстве РФ показывают, что в целом по всем видам транспорта в среднем за 5 лет длина груженой ездки увеличивается лишь на 5...6%, при этом расстояния перемещения грузов по железной дороге увеличивается в среднем на 10%, а на автомобильном транспорте всего на 3...4%. Это вполне объяснимо, так вместе с объемным ростом междугородних грузовых автомобильных перевозок увеличивается и количество грузов в растущих мегаполисах и их агломерациях гг. Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Екатеринбурга и др. Поэтому можно сделать вывод, том, что процесс развития транспортной отрасли в РФ носит не интенсивный, а экстенсивный характер.

Во-вторых: Сопоставление показателей темпов развития транспортной отрасли и экономики РФ в целом демонстрирует их динамическую несоизмеримость (объем перевозок за два десятилетия вырос всего на 10,4 %, а показатели реальный роста ВВП РФ увеличились в 20 раз). Фактически, это означает, что транспортная отрасль не в состоянии удовлетворять активно развивающуюся экономику РФ. Отсюда возникают закономерный дисбаланс между производительностью транспортной отрасли и производительностью других отраслей экономики, закономерно возникает превышение спроса на транспортного обслуживание над предложением, далее, как результат, снижается количество коммерческих отправок доставленных «точно в срок» [10]. На рисунке 1 представлены данные по количеству отправок за исследуемый период с прогнозом до 2030 г.

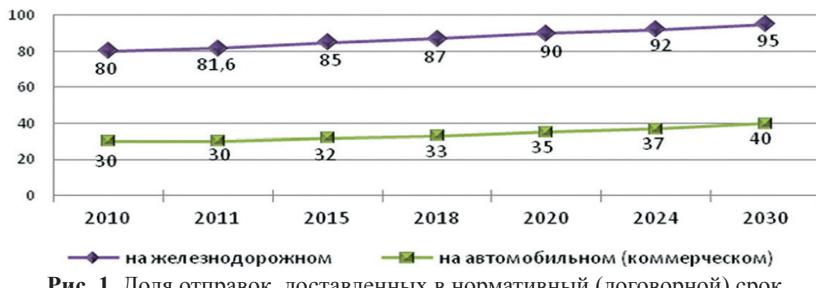


Рис. 1. Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок в сравнении на ж/д и автомобильном видах транспорта, % [10]

Далее «по цепочке» соответственно увеличивается стоимость транспортных услуг и повышается общая себестоимость товарного производства. Поэтому вполне естественным является состояние, когда при практически неизменной величине доли транспорта в ВВП РФ (около 8...10 %) и незначительно увеличивающихся объемов перевозок и в то же время при кратном увлечении ВВП, транспортная отрасль с каждым годом «поглощает» все большее количество ресурсов из экономики РФ. Добавим, что до 2022 года динамику ВВП в первую очередь обеспечивали сырьевые доходы, чем отчасти и объясняется несоответствие между темпами развития транспортной отрасли и ростом ВВП.

НАИБОЛЕЕ ЗАТРАТНЫЕ ГОСПРОГРАММЫ НА 2025–2027 ГОДЫ (ТРЛН РУБ.)

ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ



Рис. 2. Структура расходов бюджета РФ на 2025 год (трлн. руб.) [18]

В 2022 году экономика России перешла к росту производственной активности [17]. Производственная экономическая модель предъявляет гораздо более высокие требования к транспортной отрасли, особенно в России, когда расстояния перевозки грузов могут измеряться тысячами километров. Если Россия продолжит идти по пути развития национального производства, то можно ожидать, что в среднесрочной перспективе темпы роста ВВП и транспортной отрасли станут на порядок соизмеримее. Данное обстоятельство хорошо понимают на государственном уровне, поэтому в бюджете на 2025-2027 годы госпрограмма «Развитие транспортной системы» становится четвертой по объёму затрат – всего на неё запланировано выделить 4,8 трлн. руб. (рисунок 2) [18].

Теоретические исследования

Особенно явно обозначенные проблемы проявляются при анализе результативных показателей эффективности функционирования автомобильного транспорта. Если разрыв в динамике роста между показателем грузооборот и объем перевозок в целом на транспорте составляет 3…4 значения, то отставание роста показателей объемов перевозок от грузооборота на автомобильном транспорте составляет около 20-ти значений. Таким образом состояние подсистемы автомобильных грузовых перевозок в системе транспортной отрасли РФ отрасли можно определить, как не эффективное и требующее реструктуризации. Выявлению и объяснению причины данного негативного состояния грузовых автомобильных перевозок в РФ посвящено достаточно большое количество публикаций. В частности, в [10] авторы статьи опираются на исследование, проведенное компанией Ernst & Young Global Limited, в целях определения факторов сдерживающих развитие грузовых автомобильных перевозок. Компанией Ernst & Young Global Limited провела опрос представителей бизнеса, работающих в сфере грузовых автомобильных перевозок, результаты которого представлены на рисунке 3.



Рис. 3. Результаты опроса респондентов о факторах, сдерживающих развитие грузовых автомобильных перевозок в РФ [10]

Как мы видим по результатам опроса на первом месте и вторых местах, преимущественно оказывающих негативное влияние на состояние эффективности грузовых автомобильных перевозок, расположены факторы «низкая прозрачность рынка» и «демпинг недобросовестных перевозчиков». Затем следует фактор «высокая фрагментарность рынка автомобильных грузоперевозчиков». Все эти три фактора можно отнести к одной группе по признаку, определяемому структурой организации грузовых автомобильных перевозок. Данный признак или свойство исследуемой системы может оказывать либо положительное, либо отрицательное влияние на эффективность системы грузовых автомобильных перевозок, то есть носить либо системный, либо бессистемный характер. На вопрос об эффективности организационной структуры грузовых автомобильных перевозок отвечают авторы статей, исследовавшие актуальную структуру и состав автотранспортной отрасли РФ [11; 12].

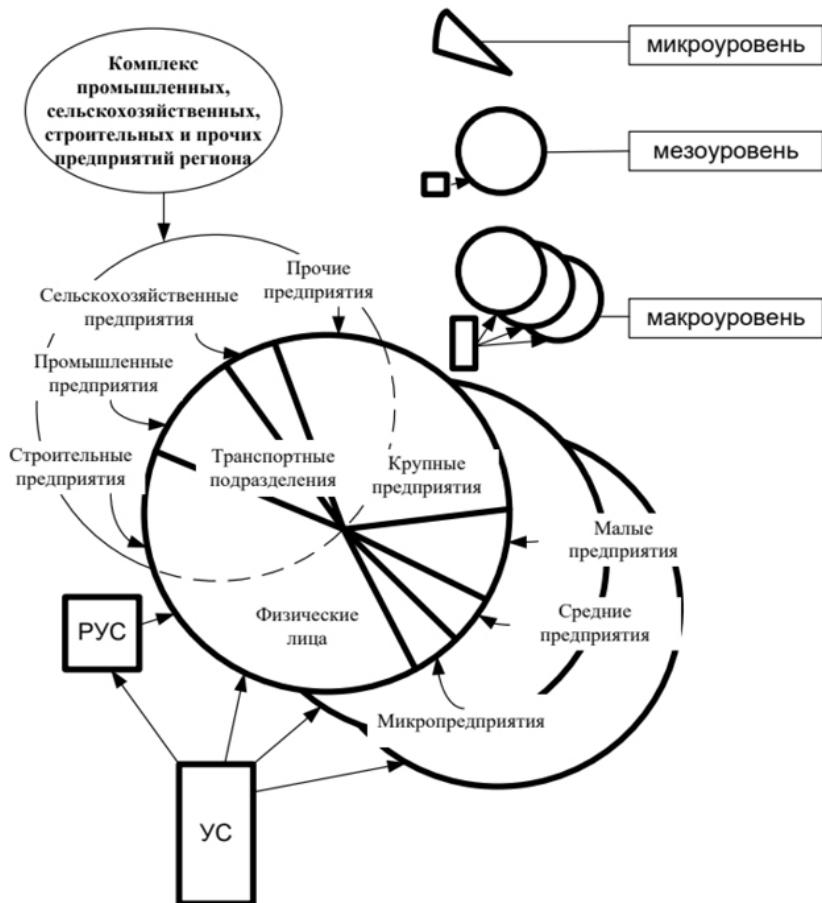


Рис. 5. Структура автотранспортной системы РФ по уровням управления: РУС – региональная управляемая система, УС – управляемая система [11]

На рисунке 4 представлена разработанная авторами [11] на основании данных из источников [12; 13] структура автотранспортной системы РФ. Структура автотранспортной системы РФ представлена как многоуровневая, состоящая из трёх уровней, элементы каждого из которых является объектами управления:

- Макроуровень – уровень распределения ресурсов автотранспортной отрасли на государственном уровне (в рамках государственных капиталоёмких программ). Субъектами управления в данном на данном уровне являются Министерство транспорта РФ, а также профильные комитеты из других исполнительных государственных органов исполнительной власти транспорта;
- Мезоуровень: - уровень, по мнению авторов, соответствующий распределению ресурсов на региональном уровне (в рамках региональных транспортных систем с их специфическими территориальными и географическими особенностями, особенностями распределения человеческого капитала и т.д.). Субъектами управления в данном случае является министерства региона, региональные законодательные собрания, также региональные комитеты по транспорту и т.д.
- Микроуровень – уровень отдельных транспортных предприятий, непосредственно реализующих функционал транспортной деятельности и соответственно субъектами управления являются руководители данных транспортных предприятий.

Важным выводом, к которому приходят авторы [11-13], это то, что автотранспортная система является многоуровневой системой. Количество и состав уровней, состав субъектов и объектов управления могут изменяться, но сами принципы и подходы к управлению должны определяться с помощью научно обоснованных инструментов воздействия на исследуемую систему. Данные инструменты, должны врабатываться с помощью теории многоуровневых систем, определяющей, позволяющей создавать объективные модели управления. Авторы констатируют, что в настоящее время сложившиеся система управления автотранспортным комплексом, когда воздействие в системе носит рекомендательных характер, неспособна коренным образом изменить сложившиеся негативные тенденции и автотранспортная

система, как объект управления достичь целевых показателей, заложенных в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [11-13].

Второй важный вывод касается непосредственно состава качественного состава автотранспортных предприятий на микроуровне транспортной системы и помогает ответить на вопрос о бессистемной организации или хаотично складывающейся структуре исследуемой системы, то есть, что является причиной «низкой прозрачности рынка», «демпинг недобросовестных перевозчиков» и «высокой фрагментарности рынка автомобильных грузоперевозчиков». На рисунке 5 (в %) и в таблице 1 (в млрд. т-км) приведены данные о составе автотранспортных предприятий в контексте, объемом выполняемой транспортной работы. Сегодня на рынке транспортных услуг существует несколько типов организаций, отличающихся по формам организации и количеству, имеющихся в их распоряжении подвижного состава

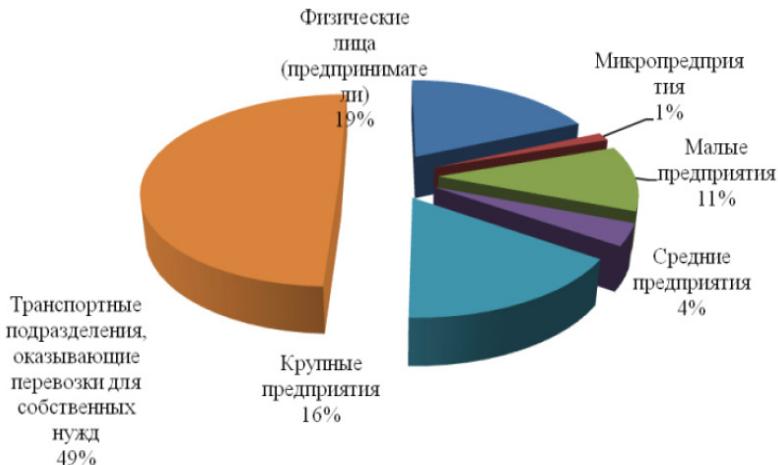


Рис. 5. Диаграмма распределения объемов выполняемой транспортной работы между различными категориями транспортных предприятий, % [12]

Таблица 1.

Распределение объемов выполняемой транспортной работы между различными категориями транспортных предприятий, млрд. тонна-км. [12]

Показатель	Грузооборот, млрд. т-км
Всего	248,3
Физические лица (предприниматели)	45,9
Микропредприятия	3,4
Малые предприятия	27,0
Средние предприятия	9,1
Крупные предприятия	40,1
Транспортные подразделения, оказывающие перевозки для собственных нужд	122,8

Если исключить из приведенных данных на рисунке 5 и в таблице 1 транспортные предприятия, оказывающие услуги для собственных нужд, тогда окажется, что:

- на долю физических лиц (индивидуальных предпринимателей) приходится 45,9 выполненных млрд. тонна-км или 36,6% от всего объема транспортной работы;
- на долю юридических лиц (малых, средних и крупных предприятий) 79,6 тонна-км или 63,4 % от всего объема транспортной работы;

Результаты и обсуждения

На наш взгляд приведенная в [12; 13] вертикальная трехуровневая структура автотранспортной отрасли недостаточно полно раскрывает многообразие связей. Автотранспортная система (АТС) имеет свои особенности как экономическая система, она не является строго иерархической, поскольку транспортные предприятия, вынесенные на микроуровень, осуществляют свою деятельность в межрегиональном сообщении. Это касается как крупных предприятий, так и малых, средних и физических лиц. Поэтому, например, для АТС важно в первую очередь общее количество грузовых машин в стране, а не их распределение по регионам.

Отметим, что именно физические лица обеспечивают сегодня большую часть коммерческих перевозок. Вышесказанное позволяет предположить, что:

1. Автотранспортная система имеет более сложную структуру, сочетающую в себе иерархичность с элементами сетевой организации.
2. Можно предположить, что мезоуровень является наименее значимым в контексте организации магистральных автомобильных перевозок. А, учитывая интересы транспортной системы в целом, объединяющей различные виды транспорта, основным субъектом воздействия является макроуровень, а основным объектом воздействия – микроуровень, включающий в себя в том числе крупные автотранспортные предприятия. Следовательно решения, принимаемые на макроуровне, должны принимать во внимание воздействие, оказываемое не только на мезоуровень, но и на микроуровень АТС, поскольку именно на микроуровне находится значительное число предприятий, обеспечивающих функционирование АТС.

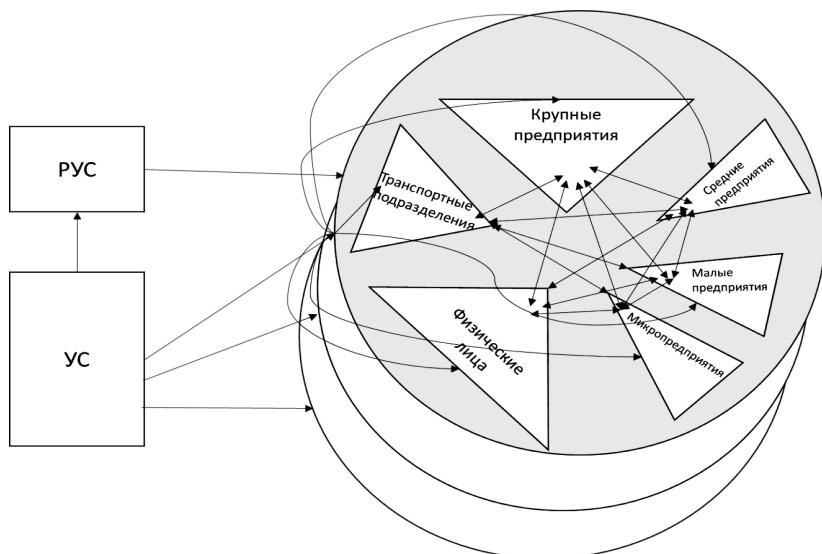


Рис. 6. Структура автотранспортной системы РФ по уровням управления: РУС – региональная управляющая система, УС – управляющая система.

На основе вышесказанного мы можем предложить доработанную схему автотранспортной системы России, акцентирующую внимание на важности решений на макроуровне напрямую для микроуровня (рисунок 6).

Далее обратимся к статистике, показывающей распределение количества грузовых автомобилей, имеющимся в распоряжении и эксплуатируемых отдельными категориями автотранспортных предприятий. Согласно данным, приведенным в [14-16] подавляющее большинство грузовых автомобилей (более 56%), эксплуатируется индивидуальными предпринимателями. По некоторым оценкам этот показатель достигает значений 59% и выше.

Заключение

Формируется следующее распределение, отражающие количественное (ед. подвижного состава) и качественное (объем выполняемой транспортной работы) соотношение между показателями деятельности автотранспортных предприятий различных форм собственности:

- ИП (индивидуальные предприниматели) – более 56% ед. автомобилей, выполняет 36,6% транспортной работы в РФ.
- Юридические лица – около 43 % ед. автомобилей, выполняет 63,4% транспортной работы в РФ.

По критерию производительность эксплуатации подвижного состава, предприятия индивидуальных предпринимателей значительно уступают предприятием юридической формой собственности, выполняющим аналогичные функции. Если же рассматривать эффективность различных типов автотранспортных предприятий, как более сложную категорию учитывающие такие критерии как: эффективность в системе налогообложения (максимизация доходов государства), экологическая эффективность (минимизация ущерба, наносимого экологии в результате производственной деятельности и т.д.), тогда исследуемая ситуация трансформируется из негативной в крайне негативную. Причина в следующем.

Транспортно-логистическое производство на территории РФ формировалось как несистемная совокупность интересов отдельных транспортно-логистических компаний, хаотично возникающих в экономическом пространстве РФ в результате действия законов рыночной экономики – развития спроса и предложения. Закономерно, что данное хаотичное развитие позволяет на первоначальном этапе развития добиться некой структуризации товародвижения, при этом отдельные транспортно-логистические предприятия могут быть субъективно эффективны, но говорить об объективной эффективности всей системы не приходиться. Сформированная с учетом экономических интересах отдельных транспортных компаний общая структура транспортно-логистической деятельность не может быть системно устойчивой или стабильно эффективной на длительном участке развития по определению.

Список литературы

1. Федеральная служба государственной статистики [Росстат]. *Транспорт*. Получено с <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 24.10.2023).
2. I.Finance. *ВВП России по годам: 1991–2024*. Получено с <http://global-finances.ru/vvp-rossii-po-godam/> (дата обращения: 21.05.2024).
3. Кубанский государственный университет [КубГУ]. *Прогноз экономики России за период 2018–2024 г*. Получено с <https://www.kubsu.ru/sites/default/files/users/21431/portfolio/prezentaciya.pdf> (дата обращения: 11.06.2024).
4. Вельможин, А. В., Гудков, В. А., & Миротин, Л. Б. (2001). *Теория организации и управления автомобильными перевозками: логистический аспект формирования перевозочных процессов*. Волгоград: РПК «Политехник». 177 с.
5. Рассоха, В. И. (2009). Ситуационное управление автотранспортными системами. Часть 1. Системная эффективность эксплуатации автомобильного транспорта. *Вестник Оренбургского государ-*

- дарственного университета, 9, 148–153. EDN: <https://elibrary.ru/MLUEYN>
6. Рассоха, В. И. (2009). Ситуационное управление автотранспортными системами. Часть 2. Синтез системы управления. *Вестник Оренбургского государственного университета*, 10, 144–150. EDN: <https://elibrary.ru/MLUFNN>
 7. Николин, В. И., Витвицкий, Е. Е., & Мочалин, С. М. (2004). *Грузовые автомобильные перевозки*. Омск: Вариант-Сибирь. 480 с. ISBN: 5-93204-058-0. EDN: <https://elibrary.ru/QQFUNJ>
 8. Вельможин, А. В., Гудков, В. А., Миротин, Л. Б., & Куликов, А. В. (2006). *Грузовые автомобильные перевозки: учебник для вузов*. Москва: Горячая линия — Телеком. 560 с. ISBN: 5-93517-231-3. EDN: <https://elibrary.ru/QNSRDH>
 9. Горев, А. Э. (2008). *Грузовые автомобильные перевозки: учебное пособие* (5-е изд.). Москва: Издательский центр «Академия». 288 с.
 10. Лазич, Ю. В., & Попова, И. Н. (2020). Тенденции развития отрасли автомобильных грузоперевозок в России. *BENEFICUM*, 4(37), 19–27. [https://doi.org/10.34680/BENEFICIUM.2020.4\(37\).19-27](https://doi.org/10.34680/BENEFICIUM.2020.4(37).19-27). EDN: <https://elibrary.ru/MGRRJP>
 11. Мишарин, А. С., & Евсеев, О. В. (2013). Актуализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. *Транспорт Российской Федерации*, 2(45), 4–13. EDN: <https://elibrary.ru/QANRDF>
 12. Гавриленко, Н. Г., & Бородулина, С. А. (2020). Состав и структура автотранспортной системы Российской Федерации. *Наука о человеке. Гуманитарные исследования. Раздел 3. Экономические науки*, 1(39), 217–225. <https://doi.org/10.17238/issn1998-5320.2020.39.217>. EDN: <https://elibrary.ru/RGELDI>
 13. Гавриленко, Н. Г. (2014). Инновационные изменения на автомобильном транспорте в контексте циклического развития экономической системы. *Вестник СибАДИ*, 1, 132–136. EDN: <https://elibrary.ru/RYCZTH>

14. Федеральная служба государственной статистики [Росстат]. (2018). *Транспорт в России. 2018: статистический сборник*. Москва. 101 с.
15. Федеральная служба государственной статистики [Росстат]. (2017). *Малое и среднее предпринимательство в России. 2017: статистический сборник*. Москва. 78 с.
16. MegaResearch. *Численность предприятий отрасли грузовых перевозок*. Получено с https://www.megaresearch.ru/knowledge_library/chislennost-predpriyatij-otrasli-avtomobilnyh-gruzoperevozok-3156 (дата обращения: 17.09.2024).
17. Investing.com. *Индекс производственной активности PMI России*. Получено с <https://ru.investing.com/economic-calendar/russian-s-p-global-manufacturing-pmi-1630> (дата обращения: 11.10.2024).
18. Коммерсантъ. *Всё в семью и оборон*. Получено с <https://www.kommersant.ru/doc/7212404> (дата обращения: 05.10.2024).

References

1. Federal State Statistics Service [Rosstat]. *Transport*. Retrieved from <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (accessed: 24.10.2023).
2. I.Finance. *Russia's GDP by year: 1991–2024*. Retrieved from <http://global-finances.ru/vvp-rossii-po-godam/> (accessed: 21.05.2024).
3. Kuban State University [KubSU]. *Forecast of the Russian economy for the period 2018–2024*. Retrieved from <https://www.kubsu.ru/sites/default/files/users/21431/portfolio/prezentaciya.pdf> (accessed: 11.06.2024).
4. Velmozhin, A. V., Gudkov, V. A., & Mirotin, L. B. (2001). *Theory of organization and management of road transportation: Logistic aspect of forming transportation processes*. Volgograd: RPK “Politehnik”. 177 pp.
5. Rassokha, V. I. (2009a). Situational management of road transport systems. Part 1. System efficiency of road transport operation. *Bulletin of Orenburg State University*, 9, 148–153. EDN: <https://elibrary.ru/MLUEYN>

6. Rassokha, V. I. (2009b). Situational management of road transport systems. Part 2. Synthesis of the control system. *Bulletin of Orenburg State University*, 10, 144–150. EDN: <https://elibrary.ru/MLUFNN>
7. Nikolin, V. I., Vitvitsky, E. E., & Mochalin, S. M. (2004). *Road freight transportation*. Omsk: Variant Sibir. 480 pp. ISBN: 5-93204-058-0. EDN: <https://elibrary.ru/QQFUNJ>
8. Velmozhin, A. V., Gudkov, V. A., Mirotin, L. B., & Kulikov, A. V. (2006). *Road freight transportation: Textbook for universities*. Moscow: Goryachaya Liniya — Telekom. 560 pp. ISBN: 5-93517-231-3. EDN: <https://elibrary.ru/QNSRDH>
9. Gorev, A. E. (2008). *Road freight transportation: Study guide* (5th ed.). Moscow: Publishing Center “Akademiya”. 288 pp.
10. Lazich, Yu. V., & Popova, I. N. (2020). Trends in the development of the road freight transportation industry in Russia. *BENEFICIUM*, 4(37), 19–27. [https://doi.org/10.34680/BENEFICIUM.2020.4\(37\).19-27](https://doi.org/10.34680/BENEFICIUM.2020.4(37).19-27). EDN: <https://elibrary.ru/MGRRJP>
11. Misharin, A. S., & Evseev, O. V. (2013). Updating the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. *Transport of the Russian Federation*, 2(45), 4–13. EDN: <https://elibrary.ru/QANRDF>
12. Gavrilenko, N. G., & Borodulina, S. A. (2020). Composition and structure of the road transport system of the Russian Federation. *Science of Man. Humanitarian Studies. Section 3. Economic Sciences*, 1(39), 217–225. <https://doi.org/10.17238/issn1998-5320.2020.39.217>. EDN: <https://elibrary.ru/RGELDI>
13. Gavrilenko, N. G. (2014). Innovative changes in road transport in the context of the cyclical development of the economic system. *Bulletin of SibADI*, 1, 132–136. EDN: <https://elibrary.ru/RYCZTH>
14. Federal State Statistics Service [Rosstat]. (2018). *Transport in Russia. 2018: Statistical compilation*. Moscow. 101 pp.
15. Federal State Statistics Service [Rosstat]. (2017). *Small and medium-sized enterprises in Russia. 2017: Statistical compilation*. Moscow. 78 pp.

16. MegaResearch. *Number of enterprises in the freight transportation sector*. Retrieved from https://www.megaresearch.ru/knowledge_library/chislennost-predpriyatij-otrasli-avtomobilnyh-gruzoperevozok-3156 (accessed: 17.09.2024).
17. Investing.com. *Russian S&P Global Manufacturing PMI*. Retrieved from <https://ru.investing.com/economic-calendar/russian-s-p-global-manufacturing-pmi-1630> (accessed: 11.10.2024).
18. Kommersant. *All in the family and defense*. Retrieved from <https://www.kommersant.ru/doc/7212404> (accessed: 05.10.2024).

ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ

Судоргин Роман Олегович, кандидат экономических наук
Государственный университет управления (ГУУ)
пр-т Рязанский, 99, г. Москва, 109542, Российская Федерация
ro_sudorgin@guu.ru

Каштанов Игорь Юрьевич, аспирант
Государственный университет управления (ГУУ)
пр-т Рязанский, 99, г. Москва, 109542, Российская Федерация
iyu_kashtanov@guu.ru

Соловьев Николай Владимирович
Государственный университет управления (ГУУ)
пр-т Рязанский, 99, г. Москва, 109542, Российская Федерация
nv_solovev@guu.ru

DATA ABOUT THE AUTHORS

Roman O. Sudorgin, Ph.D. in Economics
State University of Management
99, Ryazansky Ave., Moscow, 109542, Russian Federation
ro_sudorgin@guu.ru

Igor Yu. Kashtanov, Graduate Student

State University of Management

99, Ryazansky Ave., Moscow, 109542, Russian Federation

iyu_kashtanov@guu.ru

Nikolay V. Solovyov

State University of Management

99, Ryazansky Ave., Moscow, 109542, Russian Federation

nv_solovev@guu.ru

Поступила 21.06.2025

Received 21.06.2025

После рецензирования 14.07.2025

Revised 14.07.2025

Принята 28.07.2025

Accepted 28.07.2025