

УДК 338.27

Н. А. Алексеева

ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный аграрный университет», Ижевск,
e-mail: 497477@mail.ru

Е. В. Александрова

ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный аграрный университет», Ижевск,
e-mail: 49684968@mail.ru

В. А. Соколов

ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный аграрный университет», Ижевск,
e-mail: slava@kompak18.ru

Е. А. Кони́на

ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный аграрный университет», Ижевск,
e-mail: elenakonina@mail.ru

С. А. Дорони́на

ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный аграрный университет», Ижевск,
e-mail: dorx@yandex.ru

ЦИФРОВИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МАЛЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ

Ключевые слова: транспорт, малый бизнес, логистика, затраты, эффективность, цифровизация управления.

В условиях экономической нестабильности, вызванной внешними факторами, такими как пандемия коронавируса и международные санкции, транспортная отрасль России сталкивается с серьезными вызовами. Эти обстоятельства негативно сказались на производственных и логистических процессах, вызвав необходимость кардинального пересмотра и в кратчайшее время стратегий развития компаний. Цель исследования обусловлена интересом к анализу адаптационных способностей и особенностей развития транспортных компаний в последние годы, обусловленных внешними факторами и необходимостью цифровой трансформации экономики, а также разработка рекомендаций по улучшению деятельности малых транспортных компаний. В ходе работы были поставлены задачи: изучить влияние внешних факторов на транспортную отрасль, проанализировать текущие тренды в логистике и их влияние на малые предприятия, оценить уровень цифровизации управления в транспортных компаниях, разработать рекомендации по улучшению логистических процессов и внедрению инновационных технологий. Исследование основывается на официальной статистике и методологических подходах к оценке эффективности логистических преобразований. В результате анализа выявлены ключевые тренды в развитии транспортно-логистической сферы, а также отмечено значительное увеличение выручки малых предприятий в условиях растущей конкуренции и потребностей потребителей. В заключение для успешного развития малых транспортных компаний рекомендуется внедрение альтернативных логистических схем, автоматизация ключевых процессов, пересмотр тарифной политики, а также развитие партнерских отношений с другими участниками рынка. Поддержка со стороны государственных программ может значительно ускорить развитие локальных логистических решений и привлечь инвестиции в сектор. Компании, готовые адаптироваться к изменениям, смогут занять лидирующие позиции на рынке, используя преимущества цифровых технологий и клиентоориентированного подхода.

N. A. Alekseeva

Udmurt State Agrarian University, Izhevsk, e-mail: 497477@mail.ru

E. V. Alexandrova

Udmurt State Agrarian University, Izhevsk, e-mail: 49684968@mail.ru

V. A. Sokolov

Udmurt State Agrarian University, Izhevsk, Izhevsk, e-mail: slava@kompak18.ru

E. A. Konina

Udmurt State Agrarian University, Izhevsk, Izhevsk, e-mail: elenakonina@mail.ru

S. A. Doronina

Udmurt State Agrarian University, Izhevsk, Izhevsk, e-mail: dorr@yandex.ru

COST MANAGEMENT DIGITALIZATION AS A KEY COMPETITIVE FACTOR SMALL TRANSPORT AND LOGISTICS COMPANIES

Keywords: transport, small business, logistics, costs, efficiency, digitalization of management.

In the context of economic instability caused by external factors, such as the coronavirus pandemic and international sanctions, the Russian transport industry is facing serious challenges. These circumstances negatively affected production and logistics processes, causing the need for a radical revision and in the shortest possible time of company development strategies. The purpose of the study is due to the interest in analyzing the adaptation abilities and features of the development of transport companies in recent years, due to external factors and the need for digital transformation of the economy, as well as the development of recommendations for improving the performance of small transport companies. In the course of the work, the tasks were set: to study the impact of external factors on the transport industry, analyze current trends in logistics and their impact on small businesses, assess the level of digitalization of management in transport companies, develop recommendations for improving logistics processes and introducing innovative technologies. The study is based on official statistics and methodological approaches to assess the effectiveness of logistic transformations. As a result of the analysis, key trends in the development of the transport and logistics sector were identified, as well as a significant increase in the size of small enterprises in the face of growing competition and consumer needs. Finally, for the successful development of small transport companies, it is recommended to introduce alternative logistics schemes, automate key processes, revise tariff policies, and develop partnerships with other market participants. Support from government programs can significantly accelerate the development of local logistics solutions and attract investment in the sector. Companies that are ready to adapt to change will be able to take a leading position in the market, taking advantage of digital technologies and a client-oriented approach.

Введение

Текущий этап развития транспортной отрасли в России отмечен экономической нестабильностью, вызванной внешними факторами. Прежде всего на динамику отрасли негативно повлияли сбои в производственных, снабженческих и транспортно-логистических процессах других секторов экономики, произошедшие в 2020 году из-за пандемии коронавируса. Кроме того, начиная с 2022 года, экономику страны затронули беспрецедентные международные торгово-экономические санкции, которые прямо повлияли на организацию и эффективность глобальных грузопотоков российских компаний. Возникли сложности с импортом запасных частей для поддержания работоспособности подвижного состава транспортных компаний. Резко снизились объемы грузоперевозок, особенно экспорт традиционных товаров, что в свою очередь усложнило получение ожидаемой выручки для транспортных компаний [2].

Санкции и прекращение поставок товаров в европейском направлении и на американский континент заставили российские компании пересматривать свои транспортные маршруты и поставщиков. В дополне-

ние современные потребители и растущая конкуренция предъявляют высокие требования к скорости, надежности и экономичности доставки, что делает логистику критически важной для бизнеса [5].

В таких условиях компании вынуждены искать новые способы повышения эффективности для сохранения и расширения своей доли на рынке. Наилучшие результаты достигаются через внедрение инновационных цифровых технологий, которые не только ускоряют обслуживающие процессы, но и значительно снижают затраты [4].

Цель исследования заключается в анализе способностей к адаптации и особенностей развития транспортных компаний в последние несколько лет, обусловленных внешними факторами и необходимостью цифровой трансформации экономики, формулировании предложений по улучшению деятельности малых транспортных компаний.

Материалы и методика исследования

В качестве основного источника исследовательских данных были задействованы официальные статистические показатели, касающиеся транспортной отрасли, а также

методологические разработки отечественных ученых, направленные на оценку эффективности логистических преобразований. В процессе работы применялись методы системного и логического анализа, а также комплексный подход, включающий элементы экономико-статистического исследования. Эти методы позволили глубже понять динамику и взаимодействие различных факторов, влияющих на эффективность логистических процессов.

Результаты исследования и их обсуждение

За период с 2017 г. по 2023 г. можно выделить несколько ключевых трендов, кото-

рые определяли развитие транспортно-логистической сферы (табл. 1) [14].

Выручка транспортно-логистических организаций в РФ увеличилась с 2017 г. по 2023 г. в 1,85 раза (25,15 трлн руб.: 13,59 трлн руб. = 1,85 раза), в секторе малых предприятий – в 2,38 раза (2,41 трлн руб.: 1,01 трлн руб. = 2,38 раза). Общий объем продаж достиг впечатляющего значения в 2023 г. в размере 25,2 трлн руб., что почти на 5 трлн руб. превысил показатели предыдущего года (20,2 трлн руб.). Это значит, что в среднем за год выручка прирастала в транспортной отрасли РФ в целом в 1,11 раза (1), в секторе малых предприятий – в 1,16 раза (2):

$$T_{РФ}^{ср.год} = \sqrt[n-1]{\Pi_{цеп.н.н}^{РФ}} = \sqrt[7-1]{\frac{14,74}{13,59} \cdot \frac{15,57}{14,74} \cdot \frac{14,84}{15,57} \cdot \frac{17,95}{14,84} \cdot \frac{20,2}{17,95} \cdot \frac{25,15}{20,2}} \cdot 100\% = 110,8, \quad (1)$$

$$T_{МП}^{ср.год} = \sqrt[n-1]{\Pi_{цеп.н.н}^{МП}} = \sqrt[7-1]{\frac{1,03}{1,01} \cdot \frac{1,04}{1,03} \cdot \frac{1,019}{1,04} \cdot \frac{1,57}{1,019} \cdot \frac{1,89}{1,57} \cdot \frac{2,41}{1,89}} \cdot 100\% = 115,6, \quad (2)$$

где $T_{РФ}^{ср.год}$, $T_{МП}^{ср.год}$ – среднегодовые темпы роста выручки в транспортной отрасли РФ и в секторе малых предприятий соответственно, %;

$\Pi_{цеп.н.н}^{РФ}$, $\Pi_{цеп.н.н}^{МП}$ – произведение цепных индексов в транспортной отрасли РФ и в секторе малых предприятий соответственно, коэф.;

n – число лет в анализируемом периоде.

Таблица 1

Выручка транспортно-логистических компаний в РФ, трлн руб.

Наименование показателя	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Всего в РФ	13,59	14,74	15,57	14,84	17,95	20,20	25,15
Малые предприятия в РФ	1,01	1,03	1,04	1,19	1,57	1,89	2,41
Всего в УР	0,0270	0,0265	0,0257	0,0296	0,0343	0,0385	0,0566
Малые предприятия в УР	0,0030	0,0023	0,0027	0,0055	0,0051	0,0086	0,0119
Удельный вес малых предприятий в РФ, %	7,44	7,02	6,66	8,05	8,74	9,36	9,56
Удельный вес малых предприятий в УР, %	10,96	8,69	10,61	18,46	14,96	22,30	21,10
Темп роста всего в РФ к предыдущему году, %	х	108,5	105,6	95,3	120,9	112,5	124,5
Темп роста всего в УР к предыдущему году, %	х	98,3	96,9	115,1	116,0	112,2	147,1

Высокий рост выручки в сфере транспортной логистики объясняется значительным приростом оборотов в электронной коммерции, которая с помощью торговых онлайн-площадок формирует гигантский потребительский спрос на товары и услу-

ги по их доставке заказчикам. В некоторых регионах данное соотношение еще лучше. Например, в Удмуртской Республике индекс роста всех транспортно-логистических услуг оказался равным 2,09 в 2023 г. по отношению к 2017 г., а в сфере малых предпри-

ятий – 4,04. Это свидетельствует о том, что малые транспортные компании особенно в регионах развивались быстрее, лучше приспособлялись к локальным рынкам и отвечали на потребности потребителей.

Рентабельность услуг таких организаций увеличилась не на столько много: с 9,0% в 2017 г. до 13,0% в 2023 г. [15]. Высокие издержки, связанные с повышением цен на ресурсы и услуги, все-таки не давали возможностей для большего роста рентабельности.

В 2024 году отмечены следующие логистические тренды:

1. Отечественные товаропроизводители начали активно занимать освободившиеся рыночные ниши, началось реальное импортозамещение, причем по более низким ценам и за более короткое время, что положительно отразилось на проектах в логистике и на создании новых логистических центров [1, 3].

2. Ключевым аспектом эволюции транспортной отрасли стало смещение внутренних логистических цепочек в восточном направлении. В России наблюдалось заметное укрепление логистических связей с азиатскими странами, особенно с Китаем, Индией и другими значительными экономическими игроками региона. Данная тенденция затрагивает как грузовые, так и пассажирские перевозки, что свидетельствует о комплексном подходе к интеграции в гло-

бальные транспортные сети и адаптации к меняющимся условиям международной торговли. Это переориентирование не только способствует диверсификации логистических маршрутов, но и открывает новые горизонты для экономического сотрудничества и взаимовыгодных обменов как в рамках инициативных российских проектов, так и партнерских инициатив.

Стратегическими проектами в этом плане являются проект по развитию Транссибирской магистрали и проект «Морской путь». В текущем году значительно обновится транспортная инфраструктура для роста грузоперевозок в восточном направлении вплоть до строительства новых транспортных терминалов в приграничных территориях, что существенно увеличит пропускную способность новых маршрутов и эффективность логистических процессов [2].

3. Стал более заметен тренд на комплексную цифровизацию логистических процессов. Современные цифровые технологии сегодня могут позволить себе не только крупные и средние компании, но и небольшие транспортные компании пользуются арсеналом интернета вещей, искусственного интеллекта, цифровыми двойниками, облачными технологиями и аналитикой больших данных [3, 8]. Оценим уровень готовности транспортной отрасли к внедрению передовых информационных технологий (табл. 2).

Таблица 2

Уровень внедрения цифровых технологий в отраслях экономики, %
(от числа обследованных организаций) [14]

Наименование показателя	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Использование информационных и коммуникационных технологий в экономике РФ всего, в т.ч.:				
персональных компьютеров	80,7	81,8	79,6	78,6
серверов	46,4	42,2	41,2	39,3
локальных вычислительных сетей	54,7	54,9	53,1	х
сети интернет	х	79,6	77,9	79,0
мобильного интернета	39,9	40,5	40,1	41,2
веб-сайта организации	44,3	46,2	45,6	46,5
Использование информационных и коммуникационных технологий в сфере транспортировки и хранения, в т.ч.:				
персональных компьютеров	81,2	81,8	79,2	80,6
серверов	46,4	40,7	37,1	43,4
локальных вычислительных сетей	60,7	60,6	58,4	х
сети интернет	х	73,9	71,8	79,3
мобильного интернета	42,1	43,1	44,5	51,3
веб-сайта организации	31,5	32,3	31,0	41,0

Уровень обеспеченности информационно-коммуникационными средствами организаций в транспортировке и хранении грузов даже несколько выше, чем в среднем по России. Исключение составляет более низкий уровень обеспеченности веб-сайтами организаций.

Происходит выгодная для отрасли замена западных программных продуктов на отечественные разработки, что позволяет без каких-либо опасений в утечке инсайдерской информации и без ущерба надежности функционала эффективно управлять цепочками поставок. Многие отечественные логистические решения базированы на платформе 1С. По прогнозу к 2035 году электронный документооборот в перевозках полностью вытеснит бумажные документы [9]. За счет автоматического управления отчетностью российские компании смогут улучшить безопасность перевозок, качество обслуживания клиентов, прозрачность логистических процедур, сократить вероятность ошибок при обработке заказов, сократить рутинные складские операции, оптимизировать направления и каналы доставки, повысить производительность труда [7, 15].

К сожалению, оценить уровень использования передовых информационных технологий в транспортной отрасли, среди которых также могут быть автоматизированные системы хранения, аппаратура автоматизирования наблюдения и контроля, беспроводные системы связи, автоматизированная транспортировка материалов и деталей, автоматизированные погрузочно-разгрузочные работы, геоинформационные системы, планирование ресурсов предприятия и другие, не представляется возможным ввиду отсутствия статистического учета именно в этой отрасли экономики.

В Удмуртской Республике функционируют 5 конкурирующих малых предприятий, занимающихся транспортировкой и хранением. Эти организации предлагают полный спектр транспортно-экспедиционных услуг, включая организацию погрузочно-разгрузочных работ на пунктах отправления и назначения, сопровождение грузов, а также контроль за их сохранностью и соблюдением условий транспортировки. Благодаря активному внедрению современных технологий и средств связи, предприятия имеют возможность отслеживать местоположение и состояние грузов в реальном времени.

Материальная ответственность стимулирует транспортные компании своевременно заниматься управлением подвижным составом, контролируя его техническое состояние, планируя при необходимости профилактику, ремонт, вывод из эксплуатации и обновление. Кроме того, в условиях цифровой экономики компании обеспечивают оптимальное нормирование материально-технического снабжения, организуют хранение, учет и выдачу топлива, запасных частей и других ресурсов, а также контролируют расходы на горюче-смазочные материалы.

Теперь оценим уровень цифровизации управления у нескольких ключевых игроков в этой сфере. ООО «Управление автомобильного транспорта» зарекомендовало себя как надежный оператор с богатым опытом работы, применяющий интегрированные технологии для оптимизации логистических процессов. Однако, учитывая масштаб бизнеса, компания сталкивается с проблемами гибкости в реагировании на запросы клиентов и адаптации к изменяющимся рыночным условиям [10].

ООО «Глобалсистемтранс» выделяется благодаря обширной сети маршрутов и разнообразию предоставляемых услуг. Использование современного программного обеспечения для управления грузоперевозками позволяет компании поддерживать высокий уровень контроля над процессами. Тем не менее, потенциальная перегруженность системы может негативно сказаться на качестве обслуживания в периоды пиковой нагрузки [11].

ООО «Автоком» демонстрирует способность быстро адаптироваться к изменениям в потребительских предпочтениях и рыночной ситуации. Их персонализированный подход к клиентам способствует созданию доверительных отношений и повышению лояльности. Однако ограниченные ресурсы могут стать препятствием для масштабирования операций в условиях растущего спроса [12].

ООО «Транзит Сервис» славится высоким качеством предоставляемых услуг и надежностью, уделяя особое внимание соблюдению сроков и безопасности грузов. Однако недостаточная диверсификация бизнеса представляет собой риск в условиях рыночной нестабильности [13].

Искомая компания для исследования затрат ООО «Квиктранс» в 2023 г. имела стоимость основных производственных фондов в размере 8,9 млн руб., выручку

359,3 млн руб., численность работников 16 человек [6]. Ее основные конкурентные преимущества на рынке заключались в ускоренных сроках доставки грузов в два раза. Например, доставка грузов до Владивостока в компании составила в 2024 г. 12 дней, а у конкурентов – 35 дней.

Искомая компания придерживалась стратегии отсрочки платежей и оплаты по факту выполненных работ. Для постоянных клиентов продвигалась стратегия: сначала выдача груза, затем оплата и решение других вопросов. У конкурентов без оплаты контейнер не выдавался, оплата осуществлялась заранее, не в день получения груза.

При необходимости предоставление грузчиков осуществлялось на выгодных условиях, а эскизы погрузки предлагались бесплатно. Конкуренты за предоставление схемы погрузки могли выставить счет на оплату до 11500 руб. за один чертеж.

Компания не несла расходов за простои, так как предупреждения делались заранее. Конкуренты за каждый час просрочки свыше 3 часов вносили до 1200 руб. с клиента. Подача контейнеров для погрузки происходила на следующий день после подачи заявки, без предоплаты для действующих клиентов, а таможенное оформление груза занимало не более одного дня. У конкурентов подача контейнера осуществлялась на 7-й день после оплаты. Протекларированное таможенное оформление груза вместо 1-2 дней могло занимать 1 неделю.

В настоящее время на рынке существует множество мобильных приложений, которые способствуют оптимизации затрат транспортных компаний. Одно из них – си-

стема экодрайвинга – предполагает контроль условий эксплуатации техники, отслеживание скорости движения, фиксацию ускорения, торможения и резкие маневры, подробный анализ расходов топлива, возможностей оптимизации маршрутов, снижение рисков возникновения аварий, простоев и ремонтов техники, обеспечение безопасности пассажиров, высокую сохранность грузов, детальную аналитику данных. Контроль осуществляется с помощью датчиков движения, которые крепятся к шинам автомобилей, и встроенного акселерометра, который фиксирует резкие ускорения, торможения и маневры. Благодаря совместимости с другими учетно-аналитическими системами предприятия можно привязать стиль вождения к заработной плате водителя. Сравним важнейшие технико-экономические параметры вождения до и после применения системы экодрайвинга на основании экспертных оценок (табл. 3).

Рассчитаем эффективность внедрения системы экодрайвинга для малой транспортной компании ООО «Квиктранс».

Текущие затраты на закупку датчиков для мониторинга вождения и установки программного обеспечения, консультации для настройки системы, обучение водителей и руководителей пользованию новым программным обеспечением, на интеграцию системы в существующие информационные системы, техподдержку и обновление программного обеспечения, а также дополнительные затраты на электроэнергию, интернет и прочие услуги в год составят 1,4 млн руб., что возможно обеспечить за счет собственных средств предприятия.

Таблица 3

Сравнительные технико-экономические параметры вождения

Параметры, которые позволяет контролировать система экодрайвинга	Экспертная оценка
Скорость движения	Снижения на 1,3 %
Нарушения скоростного режима	Снижение на 1,5 %
Остановки и стоянки транспорта	Снижение на 1,7 %
Резкие ускорения и торможения	Снижение на 1,3 %
Резкие маневры	Снижение на 2,1 %
Время вождения	Увеличение на 2,2 %
Простои техники, в т.ч. с включенным зажиганием	Снижение на 1,3 %
Текущий и общий расход топлива	Снижение на 1,6 %
Пробег	Снижение на 1,4 %
Срок доставки груза	Снижение до 2,0 %

Система экодрайвинга позволяет вести рейтинг водителей по качеству управления транспортным средством. Экономия по КА-СКО может составить около 30%.

В результате применения инновационного продукта текущие расходы снизятся на 3% с 357,3 млн руб. до 346,6 млн руб. в 2025 г. Это даст прирост рентабельности деятельности с 0,55% до 3,53%.

В перспективе компания могла бы рассмотреть целесообразность применения лизинговой схемы для обновления подвижного состава. Предварительные расчеты показали, что приобретение грузового автомобиля Sitrak стоимостью 11 848 тыс. руб. приведет к ежемесячным платежам за лизинг в размере 170,4 тыс. руб. в течение 5 лет, снижению прочих расходов на 2,044 тыс. руб. и экономии на налоге на прибыль. За счет этого компания сможет накапливать собственные денежные средства для дальнейшего обновления подвижного состава.

В России есть опыт оказания государственной поддержки системообразующим предприятиям транспортной отрасли в виде предоставления льготного кредитования по ставке не выше 11% на срок до 12 месяцев [16]. Региональные власти могли бы адаптировать данный вид поддержки к системообразующим предприятиям отрасли на региональном уровне, что увеличило бы суммы денежных средств, направляемых транспортными компаниями на обновление основных средств.

Заключение

Для успешного развития транспортно-логистических услуг в секторе малых компаний региона критически важным аспектом является внедрение альтернативных и более эффективных логистических схем. Эти схемы должны включать комбинацию различных видов транспорта – автомобильного, железнодорожного и водного, – что позволит оптимально учитывать специфику грузов и маршрутов. Важно также улучшить взаимодействие между разными транспорт-

ными средствами, что позволит сократить время на перегрузку товаров.

Применение современных вагонов, оснащенных передовыми технологиями, значительно снизит затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание, а также повысит уровень безопасности перевозок.

В дополнение к этому, пересмотр тарифной политики с целью привлечения большего числа клиентов, предлагая конкурентоспособные расценки и гибкие условия сотрудничества, является целесообразным шагом.

Комплекс мероприятий, направленных на оптимизацию всех процессов компании, должен включать автоматизацию ключевых процессов, таких как управление грузопотоками и связь с клиентами, а также модернизацию подвижного состава.

Компания могла бы развивать партнерские отношения с другими участниками рынка. Например, сотрудничество с компаниями, предоставляющими дополнительные услуги по хранению грузов, может значительно расширить ассортимент предлагаемых услуг и повысить экономическую эффективность бизнеса.

Актуализация системы статистического учета примененных передовых технологий в транспортной отрасли смогла бы привлечь внимание инвесторов к отрасли.

Таким образом, стратегическая диверсификация транспортных маршрутов, смена поставщиков на более ответственных и эффективных, взятие ответственности на себя за эффективность внутренних бизнес-процессов в компаниях и постановка всего этого на цифровую и автоматизированную станет залогом прироста объемов грузоперевозок в отрасли в текущем году. Компании смогут закрепиться в новых занятых нишах, повысить свою конкурентоспособность. Малые транспортные компании, будучи более клиентоориентированными и избирательными в выборе цифровых технологий, обладают повышенной конкурентоспособностью по сравнению с крупным и средним бизнесом.

Библиографический список

1. Ахунова И.Б., Артамонова В.В., Гук Г.А. Анализ развития регионального рынка автомобильных грузоперевозок в условиях цифровой экономики // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2024. № 4-1. С. 12-17. DOI: 10.17513/vaael.3323.

2. Данильченко С.Л., Шемет В.С., Минаков А.В. и др. Векторы социально-экономического развития России: современные вызовы и возможности: монография. Чебоксары: ООО «Издательский дом «Среда», 2025. 172 с.
3. Волков А.Ю. Повышение конкурентоспособности транспортных компаний на рынке грузовых перевозок за счет применения инструментов искусственного интеллекта // Московский экономический журнал. 2024. Т. 9, № 7. С. 271-287. DOI: 10.55186/2413046X_2024_9_7_328.
4. Абашева О.Ю., Алексеева Н.А., Алпатова Э.С. и др. Генезис цифровой экономики: информационная безопасность, правовое регулирование, социальные и экономические последствия: монография. Самара: НИЦ «ПНК», 2024. 174 с.
5. Кахриманова Д.Г., Репкина О.Б., Хецуриани Г.С. Логистические концепции как способ повышения конкурентоспособности транспортных организаций // Образование, технологии и общество на смене эпох: материалы XX международного конгресса с элементами научной школы для молодых ученых. В 2-х томах. Москва, 28–29 марта 2024 года. М.: Московский университет им. С.Ю. Витте, 2024. С. 132-138.
6. Контрагент ООО «КВИКТРАНС». URL: https://www.audit-it.ru/contragent/1151832002915_ooo-kvik-trans?ysclid=m9i1trf1lx554677499 (дата обращения: 10.02.2025).
7. Кравченко И.Ф., Жукова Э.В. Актуальные тенденции в сфере контейнерных перевозок // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. 2024. № 3. С. 42-46.
8. Миркина О.Н. Цифровизация в деятельности предприятий транспортной отрасли России // International Journal of Advanced Studies. 2024. Т. 14, № 2. С. 145-157. DOI: 10.12731/2227-930X-2024-14-2-317.
9. Носов А.Л. Повышение эффективности транспортной логистики в условиях цифровой экономики // Цифровая экономика и управление знаниями: проблемы и перспективы развития: сборник научных трудов IV Международной научно-практической конференции, Киров, 19 июня 2024 года. Киров: ФГБОУ ВО Вятский ГАТУ, 2024. С. 131-134.
10. Официальный сайт ООО «Управление автомобильного транспорта». URL: <https://ooouat.ru/> (дата обращения: 10.02.2025).
11. Официальный сайт ООО «Глобалсистемтранс». URL: <https://gs-trans.net/?file=o-kompanii&ysclid=m9i1nt1qsv979149252> (дата обращения: 10.02.2025).
12. Официальный сайт ООО «Автоком». URL: <https://checko.ru/company/avtokom-1151841004468?ysclid=m9i1pyfuci322625481> (дата обращения: 10.02.2025).
13. Официальный сайт ООО «Транзит Сервис». URL: <https://izhevsk.tranzit.services/about/> (дата обращения: 10.02.2025).
14. Официальный сайт Росстата. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 20.02.2025).
15. Репкина О.Б. Перспективы цифровой трансформации транспортной отрасли // Путеводитель предпринимателя. 2024. Т. 17, № 2. С. 9-13. DOI: 10.24182/2073-9885-2024-17-2-9-13.
16. Системообразующие предприятия транспортной отрасли смогут получить льготные кредиты на поддержание бесперебойной работы. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10244> (дата обращения: 28.02.2025).