

РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 001.895

DOI: 10.18384/2949-5024-2024-4-26-36

СОДЕРЖАНИЕ И СТРУКТУРА ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Артюхов Г. В.

*Всероссийский научно-исследовательский институт «Центр»
123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 11, стр. 1,
Российская Федерация*

Аннотация

Цель. Раскрытие современного содержания инновационного потенциала автотранспортных компаний в условиях произошедших политико-экономических изменений.

Процедура и методы. На основании изучения теории и практики конкуренции на грузовом автомобильном транспорте раскрыто содержание инновационного потенциала данного способа перемещения грузов, выступающего в качестве современного востребованного метода повышения его эффективности.

Результаты. По итогам проведённого исследования определены условия, в которых оказались транспортные компании под влиянием произошедших политико-экономических изменений последних лет, чьим следствием стала трансформация традиционного состава конкурентных преимуществ, определяющих их положение на рынке.

Теоретическая и/или практическая значимость рекомендаций исследования заключается в обосновании и раскрытии состава и структуры категории инновационного потенциала современной автотранспортной компании.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, «Индустрия 4.0», инновации, конкурентоспособность, потенциал, процессинг, ресурсная теория, цифровизация

CONTENT AND STRUCTURE OF INNOVATIVE POTENTIAL OF MOTOR TRANSPORT COMPANIES IN MODERN CONDITIONS

G. Artyukhov

*All-Russian Scientific and Research Institute "Center"
ul. Sadovaya-Kudrinskaya 11, str. 1, Moscow 123242,
Russian Federation*

Abstract

Aim. Disclosure of the modern content of innovative potential of motor transport companies in the context of political and economic changes.

Methodology. Based on the study of the theory and practice of competition in freight road transport, the content of the innovative potential of this method of moving goods, which acts as a modern popular method of increasing its efficiency, has been disclosed.

Results. According to the results of the study, the conditions in which transport companies found themselves under the influence of the political and economic changes that have occurred in recent years, which resulted in the transformation of the traditional composition of competitive advantages that determine their position in the market, have been disclosed.

Research implications. Lies in the justification and disclosure of the composition and structure of the category of innovative potential of a modern motor transport company.

Keywords: road transport, "Industry 4.0", innovation, competitiveness, potential, processing, resource theory, digitalization

Введение

Введённые недружественными странами санкции негативно отразились на сфере грузоперевозок. Независимо от вида деятельности транспортных компаний, произошли существенные потери в объёмах перевозок, радикальное перестроение логистических маршрутов, выявлены значительные проблемы с обновлением и обслуживанием имеющейся на балансе техники. Как следствие, значительно увеличилось время, связанное с доставкой грузов, существенно выросли затраты, что не лучшим образом сказалось на эффективности и конкурентоспособности отечественных транспортных компаний.

Будущее отечественных грузоперевозчиков во многом зависит от тех решений, которые ими были уже приняты или разрабатываются сейчас. Устойчивому функционированию и повышению конкурентоспособности отечественных грузоперевозчиков будут способствовать меры и действия, направленные на развитие транспортных компаний на основе инновационных подходов. Особую роль в формировании новых рынков сбыта и логистических процессов могут сыграть меры, связанные с организацией грузоперевозок.

Перечисленные условия, в которых оказались транспортные компании под влиянием произошедших политико-экономических изменений последних лет, имели следствием трансформацию традиционного состава конкурентных преимуществ, определявших их положение на рынке.

Конкурентные преимущества современных автотранспортных компаний

Конкурентоспособность предприятия в современных условиях определяется сложной комбинацией классических факторов, раскрытых в трудах известных маркетологов (М. Портер, Ф. Котлер, Д. Траут, Э. Райс и др.), а также новых факторов, обусловленных цифровизацией и влиянием элементов концепции «Индустрии 4.0» [3; 5; 6; 7; 9]. Так, согласно М. Портеру, наиболее значимыми и популярными являются три вида стратегий конкуренции, предполагающие: лидерство по издержкам, согласно которой следует оптимизировать процессы и сокращать расходы; дифференциацию – продажу товаров и услуг, отличающихся от предлагаемых конкурентами; фокусирование – ориентацию на конкретный сегмент рынка. Ф. Котлер выделяет несколько типов компаний с позиции конкурентной борьбы (лидер, претендент на лидерство, последователь или «нишевик»). Каждому из них приписывается свой собственный стиль поведения на рынке.

Вместе с тем в последние десятилетия исследователями и специалистами по вопросам конкуренции отдаётся предпочтение положениям ресурсной теории

фирмы, которая в качестве конкурентных преимуществ выделяет те особые ресурсы (возможности), чем располагает компания, и которые отличают её от конкурентов. От степени и умения использовать эти преимущества зависит и результат конкурентной борьбы [4; 10]. Рассмотрим, какие конкурентные преимущества свойственны автотранспортным компаниям.

Очевидно, что главным конкурентным преимуществом любой компании является наличие стабильного рынка сбыта её продукции (услуг). В этих условиях оказываются в серьезном выигрыше те автотранспортные компании, которые обслуживают непрерывный производственный процесс. Основным направлением повышения их внутренней конкурентоспособности выступает снижение логистических издержек, предполагающее реализацию комплекса мер технического и организационного характера в рамках программ развития компаний. Вместе с тем помимо ведомственных автотранспортных компаний, имеющих относительно стабильный источник спроса на свои услуги, на рынке представлено множество частных независимых компаний, действующих в условиях свободной конкуренции (рис. 1).

Этой последней, независимой группе хозяйствующих субъектов свойственно отсутствие гарантированного сбыта своих услуг, поэтому её представителям необходимо использование полного спектра решений по обеспечению своей конкурентоспособности, включающего как традиционные, так и инновационные факторы.

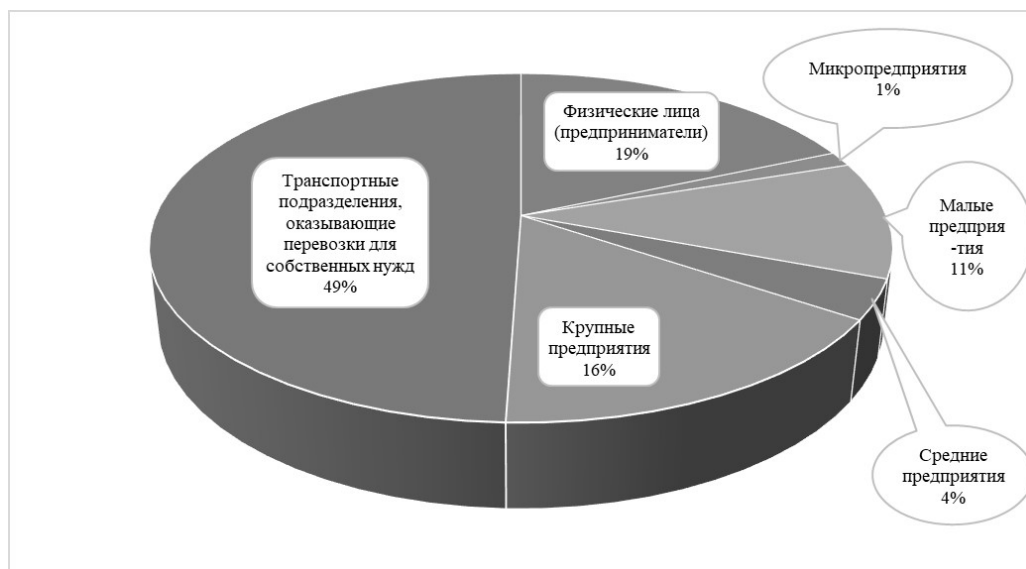


Рис. 1 / Fig. 1. Структура автотранспортной системы России по грузообороту в разрезе исполнителей транспортной работы (тонно-км) / Structure of the Russian motor transport system by freight turnover by transportation contractors (ton-km).

Источник: [2, с. 221].

Как показал анализ факторов конкурентоспособности, их можно сгруппировать следующим образом (табл. 1).

Таблица 1 / Table 1

Систематизация факторов конкурентоспособности современных автотранспортных компаний / Systematization of competitiveness factors of modern motor transport companies

Фактор	Детализация
1. Обеспечение сохранности грузов	– Материальная ответственность за груз, экспедиция; – отслеживание маршрута в личном кабинете по GPS; – наличие сети охраняемых автостоянок на маршрутах; – возможность страхования груза; – возможность предоставления вооруженной охраны и автомобиля сопровождения; – защита груза от непогоды и других неблагоприятных факторов; – контроль добросовестной, безопасной работы водителей; – маркировка импортируемых товаров; – наличие исправного транспорта в собственности
2. Оптимизация технической компоненты	– Широкий спектр автотехники; – наличие собственной ремонтной базы; – наличие специального автотранспорта (рефрижератор, кондиционер, отопление и т. д.); – наличие собственных складов и распределительных центров; – подсортировка грузов; – оптовые закупки ГСМ для минимизации расходов; – использование топливного процессинга; – предоставление бесплатного упаковочного материала; – заказ дополнительных услуг (предоставление грузчиков, упаковка груза, работа таке-лажников); – доставка сборных грузов
3. Развитые формы оплаты	– Безналичная и наличная оплата; – гибкая система оплаты с НДС и без него, наложенный платеж; – бонусы и скидки постоянным клиентам; – средние цены по рынку; – оплата по факту выполнения заказа; – отсрочка платежа; – выполнение расчётов по электронным копиям документов
4. Взаимоотношения с клиентами	– Комплексное, многоаспектное предложение услуг; – ориентация на различные группы заказчиков; – личный кабинет пользователя и личный менеджер, калькулятор цены; – своевременная подача транспорта, соблюдение сроков доставки; – круглосуточный диспетчерский центр; – помощь в таможенном оформлении; – оформление бухгалтерской документации в учётных системах, совместимых с клиентскими; – наличие филиальной сети компании в регионах обслуживания; – работа без посредников; – членство в Ассоциации экспедиторов России и Ассоциации автоперевозчиков; – открытость информации о компании и её достижениях (сайт); – доставка в выходные и праздничные дни; – доставка мелких партий груза; – минимизация бюрократических процедур; – использование CRM-систем
5. Выстраивание оптимальной логистики	– Наличие разнообразных логистических маршрутов; – организация мультимодальных перевозок; – доставка грузов за границу; – возможность перевозки генеральных, негабаритных, опасных и скоропортящихся товаров до места назначения по принципу «от двери до двери»; – исключение «холостого» пробега автотранспорта

Источник: составлено автором.

В табл. 1 представлены факторы конкурентоспособности, присущие собирательному образу успешной автотранспортной компании. Однако на практике в силу тех или иных обстоятельств большинство компаний реализует не полный их спектр, что обуславливает различия в результатах деятельности компаний. Рассмотрим, как формируется инновационный потенциал этих компаний под влиянием цифровизации и элементов концепции «Индустрии 4.0».

1. *Обеспечение сохранности грузов* – первый вопрос, который интересует клиента транспортной компании. Поэтому ответственные компании, дорожащие репутацией и контролирующие свою конкурентоспособность, применяют комплекс упреждающих мер, способных предотвратить утрату груза мошенническим способом. В первую очередь это касается приобретения исправного транспорта в собственность автотранспортной компании. Соответственно, для управления транспортом и его ремонта набирается собственный штат водителей и обслуживающего персонала, который проходит специальную проверку кадровыми службами и службами безопасности, в силу чего оказывается способен нести полноценную материальную ответственность за доставку грузов, выступая в роли водителей-экспедиторов.

С развитием цифровых технологий получила распространение практика установки на автотранспорт перевозчиков специальных систем спутникового мониторинга ГЛОНАСС/GPS, позволяющих администрации компании в автоматическом режиме осуществлять контроль местоположения и маршрута, расхода топлива и скоростного режима транспорта. Эти системы также позволяют блокировать работу двигателя автомашины, зная точный её пробег и следить за своевременностью прохождения технического обслуживания. Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 08.10.2020 № 1640¹, установка обозначенного оборудования обязательна для перевозчиков пассажиров, опасных и специальных грузов. Между тем распространение подобной практики на коммерческий транспорт является хорошей инвестицией в повышение конкурентоспособности среди других участников рынка. Следует заметить, что системы мониторинга полностью не исключают возможности хищения груза, но значительно снижают её вероятность. Ещё более продвинутые цифровые системы, с подключенной функцией сигнализации, в более высокой степени гарантируют сохранность груза, т. к. позволяют предотвратить угон транспортного средства или оперативно найти его силами региональных служб ГИБДД (компания «Цезарь Сателлит», система «ЭРА-ГЛОНАСС» и др.).

Существует ещё одна цифровая новация для отечественных перевозчиков – установка тахографов, предназначенных для того, чтобы фиксировать время, которое водитель затратил на управление автомобилем, другие работы, перерывы и отдых. Прибор сохраняет историю рабочего дня, к которой имеют доступ сотрудники администрации перевозчика и контролирующих органов (в случае ДТП). Установка тахографа оптимизирует режим труда и отдыха водителя, что повышает вероятность безаварийной и безопасной доставки грузов потребителям.

2. *Оптимизация технической компоненты* работы транспортной компании – непереносимое условие повышения её конкурентоспособности. Смысл оптимизации технической компоненты сводится к реализации комплекса технических мер по

¹ Постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1640 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/all/130282> (дата обращения: 11.11.2024).

формированию уникального торгового предложения, отличающего компанию от её конкурентов. Согласно выбранному виду деятельности, все перевозчики декларируют оказание услуги доставки груза потребителю. Однако при практическом взаимодействии с конкретной автотранспортной компанией часто выясняется, что у неё: отсутствует подходящий транспорт для перевозки именно этого груза клиента (например, с необходимостью боковой погрузки), требуемая автомашина находится в долгосрочном ремонте у сторонней авторемонтной компании, груз не может быть доставлен в нужное время и в нужное место из-за отсутствия возможности его промежуточного хранения и консигнации; груз нужно отсортировать, упаковать и погрузить, но сделать это некому и т. д. и т. п. Поэтому широта торгового предложения является важной характеристикой конкурентоспособности транспортной компании.

Цифровизация работы автотранспортных компаний

Цифровизация вносит свой вклад в развитие технической компоненты работы транспортных компаний. Учитывая важность и объёмы транспортной логистики для данного рода деятельности, зарубежными и отечественными специалистами разработан целый спектр как универсальных, так и специализированных программных продуктов, автоматизирующих управление автотранспортными компаниями («1C: Предприятие 8. TMS¹ Логистика. Управление перевозками»; SAP – ERP² система; Relog – TMS система; Axelot – WMS³ система; TopLog – YMS⁴ система; «Умная логистика» – CRM⁵ система и др.). Как видим, перечисленные и прочие программные продукты данного направления призваны автоматизировать различные аспекты деятельности автотранспортных компаний, что значительно сокращает издержки компаний, время на выполнение функций и повышает конкурентоспособность. Компании, внедрившие программные продукты из приведённого перечня, быстро начинают демонстрировать значительно лучшие результаты.

Одной из принципиальных новаций в работе современных автотранспортных компаний является автоматизация и роботизация складских операций, которые активно развиваются во всех странах. В практике работы складского хозяйства уже давно применяются различные подъёмно-разгрузочные и транспортировочные устройства. Следующий шаг – замена ручного труда сортировщиков и грузчиков роботами. Как отмечают специалисты, в результате существенная экономия в долгосрочной перспективе достигается за счёт увеличения производительности и эффективности логистических цепочек, а также за счёт снижения фонда оплаты труда и уменьшения рисков, связанных с использованием сотрудников (ошибок, травм, аварий и др.)⁶.

В современных условиях повышенной террористической угрозы пользуются спросом мобильные и стационарные инспекционно-досмотровые комплексы для контроля на наличие запрещённых к перевозке веществ и предметов. На основе при-

¹ TMS – (англ. *Transportation Management System*) – система управления транспортными перевозками.

² ERP – (англ. *Enterprise Resource Planning*) – система планирования ресурсов предприятия.

³ WMS – (англ. *Warehouse Management System*) – система управления складом.

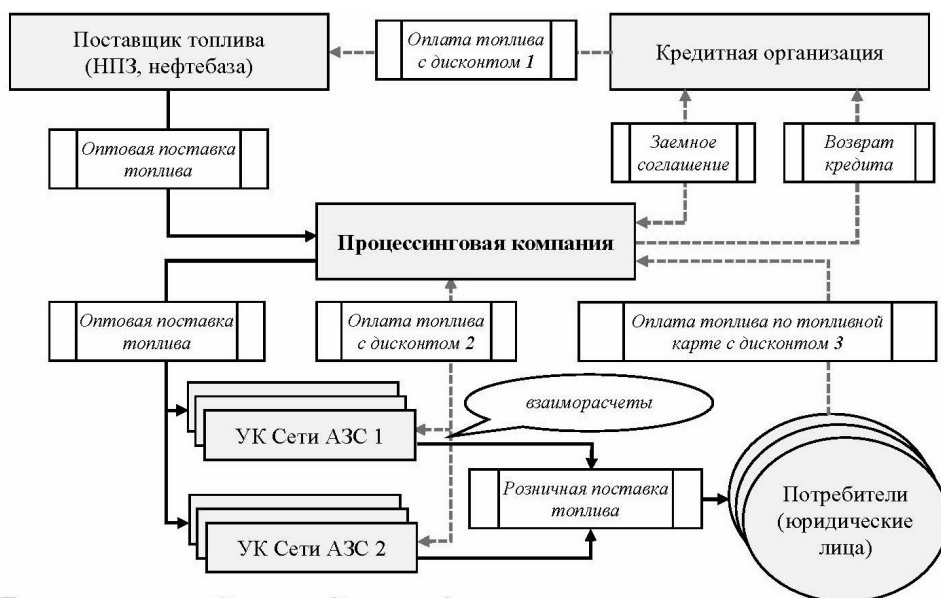
⁴ YMS – (англ. *Yard Management System*) – система автоматизации управления транспортом на территории предприятия.

⁵ CRM – (англ. *Customer Relationship Management*) – система управления взаимоотношениями с клиентами.

⁶ Автоматизация складов с помощью роботов // Компания Top 3D Shop: [сайт]. URL: <https://top3dshop.ru/blog/warehouse-and-logistics-robots-review.html> (дата обращения: 12.12.2023).

менения эффекта радиоактивного сканирования данные комплексы позволяют оперативно проводить проверку перевозимых грузов без их выгрузки из автомобиля.

Существенно повышает конкурентоспособность автоперевозчиков контроль использования горюче-смазочных материалов с применением топливного процессинга – оплаты с помощью платёжных карт. Общая схема работы независимой процессинговой компании выглядит представлена на рис. 2. На первом этапе компания закупает (оплачивает и резервирует) на собственные, но чаще на заёмные средства, оптовую партию нефтепродуктов у их производителя (НПЗ) непосредственно или у оптовой нефтебазы. При этом физического движения топлива не происходит. Так как закупка оптовая, продавец поставяет топливо со скидкой. На втором этапе процессинговая компания заключает договоры с управляющими компаниями одной или нескольких сетей (брендами) АЗС на поставку нефтепродуктов также с дисконтом в пределах скидки, предоставленной ему оптовым продавцом, с учётом своих расходов и будущей скидки, которую она обещает владельцам его топливных карт.



Примечание: дисконт 1 > дисконт 2 > дисконт 3.

Рис. 2 / Fig 2. Принципиальная финансово-продуктовая схема топливного процессинга / Principle financial and product scheme fuel processing

Источник: составлено автором, опубликовано: [1].

На третьем этапе процессинговая компания привлекает собственных клиентов (юридические лица), предоставляя (или продавая) им топливные карты, снабжённые пакетом привилегий.

В результате каждый участник процедуры получает свою выгоду: АЗС закрепляет за собой лояльных клиентов и расширяет масштабы своей деятельности, процессинговая компания получает часть общего дохода, предоставляя потребителям дополнительный сервис и скидки, а также возможность установления полного контроля над расходованием ГСМ их персоналом, производитель топлива увеличивает реализацию нефтепродуктов, кредитная организация получает процент за предоставление заёмных средств. Тем самым цикл энергообеспечения потре-

лей замыкается, решая многие из ранее существовавших проблем, связанных с отсутствием современных цифровых технологий в топливоснабжении.

Значительно повышают возможности формирования спроса, дополнительной загрузки грузового транспорта и исключают его холостой пробег электронные биржи товаров для перевозки. Такие специализированные интернет-порталы, как 2082.ru, ati.su, ingruz.ru, lardi-trans.com, vezetvsem.ru и многие другие предоставляют возможность транспортной компании найти попутный груз, заключить договор факторинга для ускорения получения оплаты, поучаствовать в тендере на перевозку, оформить необходимые документы, составить оптимальный маршрут с определением мест отдыха и заправок по пути следования, а также решить другие сопутствующие вопросы.

Несомненно, в ближайшем будущем на конкурентоспособность автотранспортных компаний начнёт оказывать существенное влияние такой элемент концепции «Индустрии 4.0», как беспилотный транспорт. В бизнесе много как сторонников, так и противников данной инновации, успех которой зависит от чрезвычайно большого количества факторов, не всегда связанных с собственно перевозкой груза. Между тем уже сегодня есть и реальные жизнеспособные схемы. «Например, “платуниг” (англ. – *platooning*, означающее движение машин на автопилоте колонной) – способ, при котором в ведущем грузовике есть водитель, а все остальные беспилотные выстраиваются за ним “паровозиком”»¹.

Факторы конкурентоспособности №№ 3–5, перечисленные в табл. 1, ориентированы на повышение воспринимаемой ценности [8] услуг автотранспортной компании в глазах их потребителей и предусматривают комплекс мер по организации взаимоотношений с клиентами, совершенствованию форм оплаты и оптимизации логистики. Их содержание подробно раскрыто в табл. 1 и не содержит чего-либо сверхоригинального для выполнения. Общей главной цифровой новацией в реализации перечисленных в данной подгруппе факторов конкурентоспособности является перенос практически всей полноты общения компании-перевозчика с клиентами и партнёрами в глобальную сеть «Интернет».

Состав и структура инновационного потенциала автотранспортной компании

Инновационный потенциал современных автотранспортных компаний включает в себя сложную комбинацию технических, организационных, кадровых и иных элементов, чью структуру с учётом цифровизации в условиях начала Четвёртой промышленной революции можно отразить в виде схемы на рис. 3.

¹ Перспективы беспилотного грузового транспорта в России // Электронный журнал «Стратегия». 22.11.2023. URL: <https://strategyjournal.ru/innovatsii/perspektivy-bespilotnogo-gruzovogo-transporta-v-rossii/> (дата обращения: 12.12.2023).

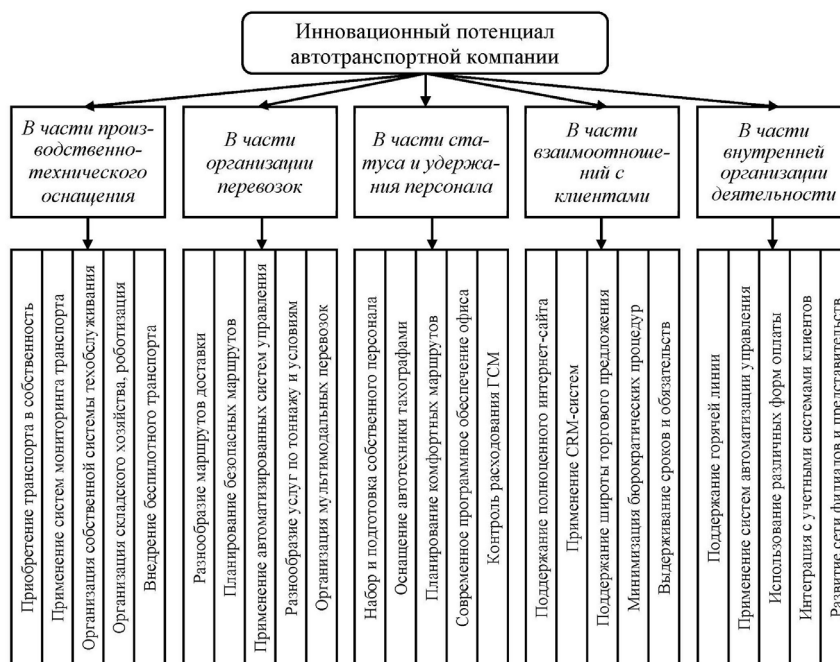


Рис. 3 / Fig 3. Состав и структура инновационного потенциала автотранспортной компании /
Composition and structure of innovative potential of the motor transport company

Источник: составлено автором.

Задача состоит в мобилизации инновационного потенциала для обеспечения конкурентоспособности бизнеса при наличии большого числа участников рынка и его относительной стагнации в силу текущих политико-экономических условий.

Заключение

Следует обратить внимание на то, что ряд компонент инновационного потенциала не представляет собой чего-то принципиально нового и уже применяется в практике работы современных автотранспортных компаний. Вместе с тем, согласно «Руководству Осло», – одному из самых авторитетных документов, толкующих понятия инновационной деятельности, «инновация есть введение в употребление какого-либо нового или значительно улучшенного продукта (товара или услуги) или процесса, нового метода маркетинга или нового организационного метода в деловой практике, организации рабочих мест или внешних связях... Минимальным признаком инновации является требование того, чтобы она была новой (или значительно улучшенной) для практики данного предприятия. Это включает в категорию инноваций продукты, процессы и методы, которые предприятия создали первыми, и/или продукты, процессы и методы, заимствованные от других предприятий или организаций»¹.

Статья поступила в редакцию 20.09.2024.

¹ Руководство Осло: рекомендации по сбору и анализу данных по инновациям: совместная публикация ОЭСР и Евростата / пер. на рус. яз.; Орг. экономического сотрудничества и развития, Стат. бюро европейских сообществ. 3-е изд. Томск: Центр исслед. и статистики науки, 2011. С. 31.

ЛИТЕРАТУРА

1. Артюхов Г. В., Вишленков А. Г. Сравнительный анализ организации работы компаний, действующих на рынке топливного процессинга // Вестник ФГУП «ВНИИ «Центр». 2023. Вып. 4. С. 70–88.
2. Гавриленко Н. Г., Бородулина С. А. Состав и структура автотранспортной системы Российской Федерации // Наука о человеке: гуманитарные исследования. 2020. № 1 (39). С. 217–225. DOI: 10.17238/issn1998-5320.2020.39.217
3. Голубев С. С. Экономика цифровизации промышленных предприятий / С. С. Голубев, А. Е. Цивилева. М.: Ай Пи Ар Медиа, 2024. 216 с.
4. Клейнер Г. Б. Ресурсная теория системной организации экономики // Российский журнал менеджмента. 2011. Т. 9. № 3. С. 3–28.
5. Короткая М. В. Усиление глобальной конкуренции: институциональный анализ // Финансовый бизнес. 2021. № 8 (218). С. 125–128.
6. Котлер Ф. Хермаван К., Айвен С. Маркетинг 3.0. От продуктов к потребителям и далее – к человеческой душе / пер. с англ. А. Ю. Заякина. М.: Альпина Бизнес Букс, 2012. 240 с.
7. Портер М. Конкурентное преимущество. Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / пер. с англ. Е. Калининой. М.: Альпина Паблишер, 2016. 1020 с.
8. Реброва Н. П., Фрик О. В., Лунева Е. А. Роль потребительского поведения в деятельности современных компаний // Фундаментальные исследования. 2022. № 9. С. 76–80. DOI: 10.17513/fr.43331
9. Траут Д., Райс Э. Маркетинговые войны / пер. с англ. С. Жильцова. М.: Питер, 2019. 288 с.
10. Филиппов А. Г. Эволюция теории фирмы в инновационном развитии экономики // Инновации и инвестиции. 2024. № 4. С. 39–44.

REFERENCES

1. Artyukhov G. V., Vishlenkov A. G. [Comparative Analysis of the Organization of Work of Companies Operating in the Fuel Processing Market]. In: *Vestnik FGUP "VNII "Tsentr"* [Bulletin of FSUE VNII Center], 2023, vol. 4, pp. 70–88.
2. Gavrilenko N. G., Borodulina S. A. [Composition and Structure of the Motor Transport System of the Russian Federation]. In: *Nauka o cheloveke: gumanitarnye issledovaniia* [Science of Man: Humanitarian Studies], 2020, no. 1 (39), pp. 217–225. DOI: 10.17238/issn1998-5320.2020.39.217
3. Golubev S. S. *Ekonomika tsifrovizatsii promyshlennykh predpriatii* [Economics of Digitalization of Industrial Enterprises]. Ed. by S. S. Golubev, A. E. Tsivileva. Moscow, AI Pi Ar Media Publ., 2024. 216 p.
4. Kleiner G. B. [Resource Theory of the Systemic Organization of Economics]. In: *Rossiiskii zhurnal menedzhmenta* [Russian Journal of Management], 2011, vol. 9, no. 3, pp. 3–28.
5. Korotkaya M. V. [Strengthening Global Competition: An Institutional Analysis]. In: *Finansovyi Biznes* [Financial Business], 2021, no. 8 (218), pp. 125–128.
6. Kotler F., Hermawan K., Iwan S. Marketing 3.0: From Products to Customers to the Human Spirit (Russ. ed.: Zaiakin A. Iu., transl. Ot produktov k potrebiteliam i dale – k chelovecheskoi dushe. Moscow: Alpina Business Books, 2012. 240 p.)
7. Porter M. Competitive Advantage. Creating and Sustaining Superior Performance (Russ. ed.: Kalinina E., transl. Konkurentnoe preimushchestvo. Kak dostich' vysokogo rezul'tata i obespechit' ego ustoichivost'. Moscow: Alpina Publisher Publ., 2016. 1020 p.)
8. Rebrova N. P., Frick O. V., Luneva E. A. [The Role of Consumer Behavior in The Activities of Modern Companies]. In: *Fundamental'nye issledovaniia* [Fundamental Research], 2022, no. 9, pp. 76–80. DOI: 10.17513/fr.43331

9. Trouts J., Ries A. Marketing Wars (Russ. ed.: Zhił'tsov S., transl. Marketingovye voiny. Moscow, Peter Publ., 2019. 288 p.)
10. Filippov A. G. [Evolution of the Theory of the Firm in the Innovative Development of the Economy]. In: *Innovatsii i investitsii* [Innovations and Investments], 2024, no. 4, pp. 39–44.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Артюхов Георгий Вадимович – аспирант Всероссийского научно-исследовательского института «Центр»;
e-mail: georgiy_artyukhov@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Georgy V. Artyukhov – Postgraduate Student, All-Russian Scientific and Research Institute “Center”
e-mail: georgiy_artyukhov@mail.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Артюхов Г. В. Содержание и структура инновационного потенциала автотранспортных компаний в современных условиях // Вестник Государственного университета просвещения. Серия: Экономика. 2024. № 4. С. 26–36.
DOI: 10.18384/2949-5024-2024-4-26-36

FOR CITATION

Artyukhov G. V. Content and structure of innovative potential of motor transport companies in modern conditions. In: *Bulletin of Federal State University of Education. Series: Economics*, 2024, no. 4, pp. 26–36.
DOI: 10.18384/2949-5024-2024-4-26-36