

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2025, Том 17, № s6 / 2025, Vol. 17, Iss. s6 <https://esj.today/issue-s6-2025.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/69FAVN625.pdf>

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Дорошенко, А. М. Концепция отраслевой платформы для перевозчиков: анализ потенциала платформенной экономики в грузовом автотранспорте / А. М. Дорошенко, А. П. Заборщиков, Д. Ю. Коробков, П. А. // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № s6. — URL: <https://esj.today/PDF/69FAVN625.pdf>.

For citation:

Doroshenko A.M., Zaborshchikov A.P., Korobkov D.Yu., Georgiev P.A. The concept of an industry platform for carriers: an analysis of the potential of a platform economy in trucking. *The Eurasian Scientific Journal*. 2025;17(s6): 69FAVN625. Available at: <https://esj.today/PDF/69FAVN625.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 338.47:004.9

Дорошенко Алексей Михайлович

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: 236097@edu.fa.ru

Заборщиков Артем Павлович

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: 234030@edu.fa.ru

Коробков Дмитрий Юрьевич

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: 234036@edu.fa.ru

Георгиев Павел Алексеевич

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: 239816@edu.fa.ru

Научный руководитель: **Арский Александр Александрович**

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Доцент кафедры «Логистики»
Кандидат экономических наук
E-mail: arskiy@fa.ru

Концепция отраслевой платформы для перевозчиков: анализ потенциала платформенной экономики в грузовом автотранспорте

Аннотация. Платформенная экономика трансформирует рынок грузовых автоперевозок, формируя новую парадигму взаимодействия участников логистической цепочки. Глобальный рынок цифрового фрахтового мэтчинга, оценённый в 47,21 млрд долларов в 2024 году, демонстрирует годовой темп роста 32,1 %, однако в России цифровые платформы используют лишь 23 % транспортных компаний, что указывает на значительный неиспользованный потенциал. Предметом исследования выступает концепция отраслевой платформы для перевозчиков, рассматриваемая через призму теории двусторонних рынков, сетевых эффектов и экосистемных бизнес-моделей. В работе применяются методы структурного анализа платформенных бизнес-моделей, оценки сетевых эффектов и моделирования ценностного предложения. Анализ эволюции ведущих платформ (ATI.SU — от биржи к экосистеме, Uber

Freight — от маркетплейса к TMS-командному центру, Full Truck Alliance — суперприложение с 400 000+ перевозчиков) позволил идентифицировать пять критических компонентов отраслевой платформы. Ключевым результатом является разработанная перспективная архитектурная модель отраслевой платформы для перевозчиков, интегрирующая фрахтовый маркетплейс, TMS-модуль, финансовые сервисы, телематику и аналитическую информацию в единую экосистему. Научная новизна состоит в обосновании механизма перекрёстных сетевых эффектов в грузовых автоперевозках и разработке модели монетизации платформы с учётом специфики российского рынка. Практическая значимость заключается в формулировании концептуальных рекомендаций по созданию отраслевой платформы, обеспечивающей снижение транзакционных издержек перевозчиков.

Ключевые слова: платформенная экономика; рынок перевозок; двусторонний рынок; сетевой эффект; отраслевая платформа; грузоперевозки; логистическая экосистема; цифровая трансформация; бизнес-инжиниринг; монетизация платформы; транспортная логистика

Введение

Платформенная экономика представляет собой экономическую деятельность, основанную на цифровых платформах, обеспечивающих типовые решения для взаимодействия между пользователями, включая коммерческие транзакции. По состоянию на 2019 год среди десяти самых дорогих компаний мира семь являлись платформенными. Ведомости определяют платформенную экономику как модель, в которой «крупнейший оператор пассажирских перевозок может не располагать собственным автопарком», а «платформа создаёт экосистему, где взаимодействуют две или более группы пользователей, обеспечивая удобную, быструю и безопасную встречу спроса и предложения».¹

В транспортной отрасли платформенные решения набирают обороты. По данным CNews, крупные цифровые платформы и экосистемы образуются в самых разных отраслях, от госуправления и медицины до торговли и транспорта, при этом «эта принципиально новая парадигма социально-экономического развития все ещё не бьётся с законодательством».² На российском рынке грузоперевозок функционирует до 50 платформ, однако их проникновение остаётся низким — 23 % транспортных компаний.³

Контекст российского рынка автоперевозок формирует особые условия для развития платформенных решений. Затраты транспортных компаний в 2025 году, выросли на 40–50 %: капитальные затраты на покупку автомобилей — на 33 %, на ремонт и обслуживание парка — на 20 %, на фонд оплаты труда водителей — на 20 %, расходы на топливо увеличились с 30 % до 35 % выручки, налоговые расходы — с 4 % до 5 % из-за индексации системы «Платон».³ В этих условиях платформа, снижающая транзакционные издержки и обеспечивающая доступ к финансовым, страховым и аналитическим сервисам, представляет стратегический интерес для перевозчиков.

¹ Ведомости. Что такое платформенная экономика и почему она меняет мир? — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2025/10/10/что-такое-платформенная-экономика-i-pochemu-ona-menyaet-mir (дата обращения 10.02.2026).

² CNews. 4 задачи по построению платформенной экономики в России на 2025 год. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.cnews.ru/articles/2025-01-20_4_zadachi_po_postroeniyu_platformennoj (дата обращения 10.02.2026).

³ Logirus. Автоперевозки: стратегии-2025. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://logirus.ru/articles/analythics/avtoperevozki-_strategii-2025.html (дата обращения 10.02.2026).

Премьер-министр М.В. Мишустин утвердил стратегическое направление цифровой трансформации транспортной отрасли до 2030 года, а в рамках нацпроекта «Эффективная транспортная система» запущены проекты цифровизации на общую сумму 19,1 млрд рублей.⁴ Тестирование Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП, «ГосЛог») началось 1 августа 2024 года и продлилось до 1 июня 2025 года; ожидалось, что платформа увеличит среднюю скорость доставки до 15 % и объём грузоперевозок до 12 %.⁵

Объект исследования — платформенная экономика в секторе грузового автотранспорта.

Предмет исследования — архитектура, ценностное предложение и модель монетизации отраслевой платформы для перевозчиков.

Цель исследования — разработка перспективной концептуальной модели отраслевой платформы для перевозчиков на основе анализа платформенной экономики в грузовом автотранспорте.

Задачи исследования:

1. Проанализировать механизм двусторонних сетевых эффектов в грузовых автоперевозках и их влияние на формирование платформенных экосистем.
2. Разработать архитектурную модель отраслевой платформы, интегрирующую ключевые сервисы для перевозчиков.
3. Обосновать модель монетизации платформы с учётом специфики российского рынка и рекомендации по этапности внедрения.

Научная новизна заключается в разработке архитектурной модели отраслевой платформы с обоснованием механизма перекрёстных сетевых эффектов и гибридной модели монетизации.

Практическая значимость определяется возможностью использования концепции транспортными компаниями, отраслевыми объединениями и государственными регуляторами при формировании стратегии платформенного развития отрасли.

1. Методы и материалы

Теоретико-методологическую базу составляют труды российских учёных в области платформенных бизнес-моделей, труды по цифровой трансформации транспорта и экосистемным моделям бизнеса: Е.Ю. Благова [1], И.М. Гулого [2], С.Л. Ложкиной [3], Д.В. Капского [4], С.И. Винокурова [5], Г.Л. Байбика [6], А.А. Арского [7], Д.А. Жильцова [8], О.Н. Жильцовой [9], А.Н. Спартака [10].

Методами сбора данных выступили анализ отраслевых отчётов (Grand View Research, Precedence Research, Straits Research, IMARC), мониторинг деятельности платформ (ATI.SU, Uber Freight, Full Truck Alliance, Flexport, DAT), анализ государственных программ цифровизации транспорта. Методы обработки включают структурный анализ бизнес-моделей платформ, моделирование сетевых эффектов и разработку архитектурных схем.

2. Результаты и обсуждение

Теория двусторонних рынков, впервые формализованная Rochet и Tirole (2003), описывает платформу как посредника, обслуживающего две (или более) группы пользователей,

⁴ TAdviser. Цифровая трансформация на транспорте. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Цифровая_трансформация_на_транспорте (дата обращения 10.02.2026).

⁵ Secuteck. Исследование: цифровизация транспортной отрасли 2024. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.secuteck.ru/articles/issledovanie-cifrovizaciya-transportnoj-otrasli-2024> (дата обращения 10.02.2026).

при этом ценность платформы для одной группы возрастает с увеличением числа участников другой группы — феномен, именуемый перекрёстным сетевым эффектом. В грузовых автоперевозках эти группы представлены грузоотправителями (спрос) и перевозчиками (предложение). Увеличение числа грузоотправителей повышает привлекательность платформы для перевозчиков (больше заказов, меньше порожних пробегов), а рост числа перевозчиков обеспечивает грузоотправителям больший выбор, конкурентные ставки и снижение времени поиска транспорта.

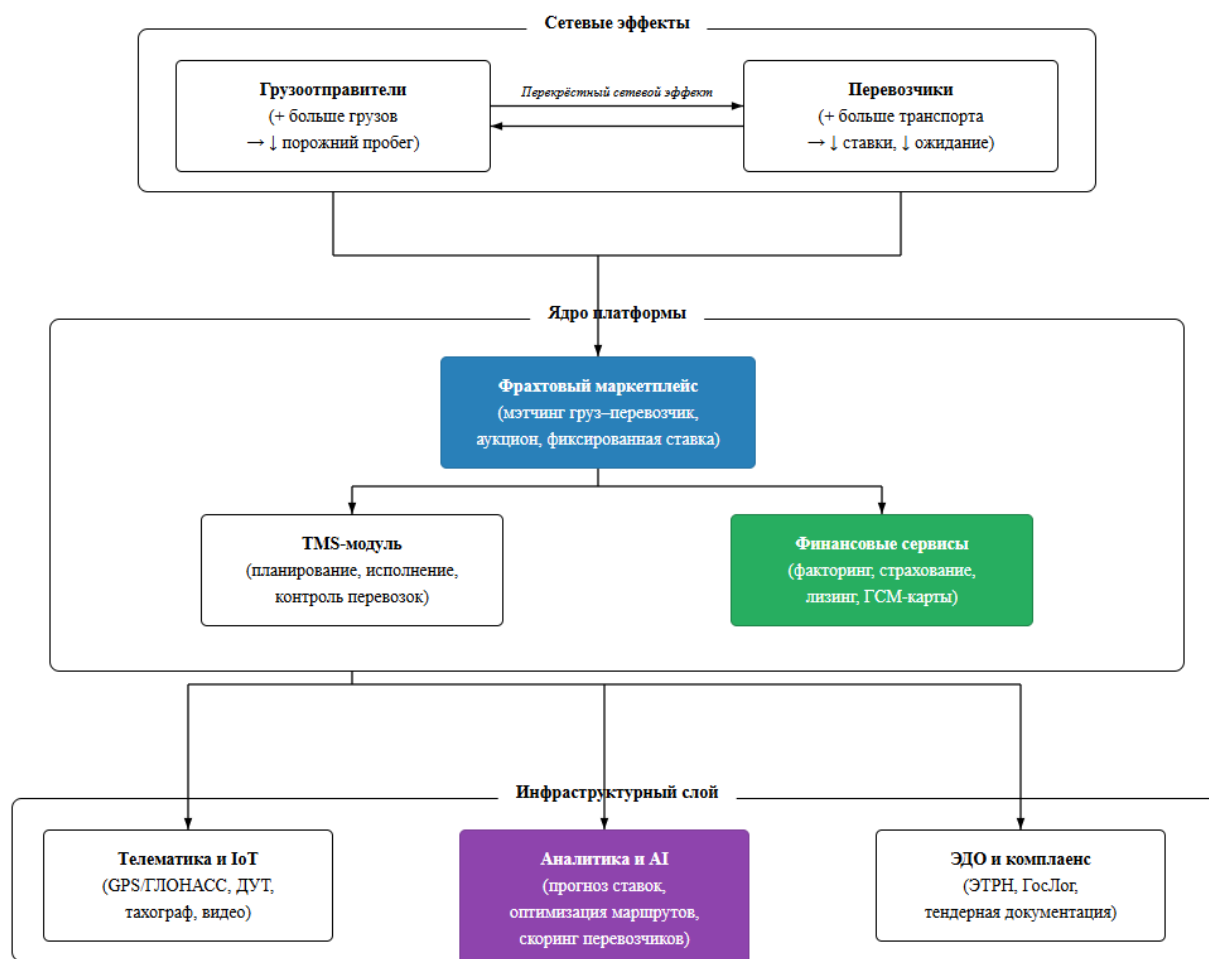


Рисунок 1. Архитектурная модель отраслевой платформы для перевозчиков (составлено авторами на основе анализа материалов⁶⁾)

Мировой опыт подтверждает силу сетевых эффектов в логистике. Китайская Full Truck Alliance, объединяющая приложения Yunmanman и Huochebang, сформировала крупнейшую в мире платформу грузоперевозок с сетью из более чем 400 000 перевозчиков, реализовав модель

⁶ Ведомости. Что такое платформенная экономика и почему она меняет мир? — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2025/10/10/что-такое-платформенная-экономика-i-pochemu-ona-menyat-mir (дата обращения 10.02.2026).

Grand View Research. Digital Freight Matching Market Size. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/digital-freight-matching-market-report> (дата обращения 10.02.2026).

Uber Freight. Deliver 2025: Unveiling new platform features. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.uberfreight.com/en-US/blog/deliver-2025-unveiling-new-platform-features> (дата обращения 10.02.2026).

«суперприложения» для логистики.⁷ DAT One в Северной Америке обрабатывает около 700 000 загрузок ежедневно, а база данных фрахтовых транзакций превышает 1 трлн долларов.⁸ В России ATI.SU ежедневно обслуживает 200 000 участников с объёмом 150 000 грузов и 100 000 машин.⁹

Архитектурная модель отраслевой платформы для перевозчиков представлена на рисунке 1.

Архитектура, представленная на рисунке 1, включает три уровня. Ядро платформы объединяет фрахтовый маркетплейс (основная функция мэтчинга), TMS-модуль (операционное управление) и финансовые сервисы (критически важные для перевозчиков, испытывающих рост затрат на 40–50 %). Инфраструктурный слой обеспечивает телематическую интеграцию, аналитику на основе AI и электронный документооборот, включая связь с государственной платформой «ГосЛог». Третий уровень — сетевые эффекты — представляет ключевой механизм создания стоимости: каждый новый участник одной стороны рынка увеличивает ценность платформы для другой стороны.

Таблица 1

Сравнительный анализ моделей монетизации логистических платформ

Модель монетизации	Описание	Примеры реализации	Преимущества	Риски
Комиссионная (% от сделки)	Платформа взимает процент от стоимости перевозки при успешном мэтчинге	Uber Freight, Convoy Platform, Monopoly.Online	Доход привязан к объёму транзакций; справедливая для участников	Зависимость от волатильности ставок; стимул к обходу платформы
Подписная (membership)	Фиксированная плата за доступ к расширенным функциям (аналитика, приоритетный доступ, API)	ATI.SU (премиум-тарифы), Flexport (для экспедиторов), Freightos	Предсказуемый денежный поток; высокая лояльность (lock-in)	Барьер входа для перевозчиков с незначительными объемами перевозок; необходимость постоянного наращивания ценности
Freemium (базовый бесплатно + платные сервисы)	Базовый доступ к маркетплейсу бесплатно; оплата за дополнительные сервисы (аналитику, страхование, факторинг)	ATI.SU (базовая регистрация), Roolz	Максимизация сетевого эффекта за счёт низкого барьера; монетизация через value-added services	Сложность конвертации бесплатных пользователей в платных
Гибридная (комиссия + подписка + сервисы)	Сочетание нескольких потоков дохода: комиссия за транзакции, подписка на TMS, доход от финансовых сервисов	DAT (loadboard + DFM + analytics), Uber Freight (TMS + маркетплейс + финансы)	Диверсификация доходов; устойчивость к рыночным циклам	Сложность управления; риск перегрузки участников платежами

Составлено авторами на основе анализа материалов [1]¹⁰

Идея о том, что «крупная транспортная компания может сама стать платформой, монетизируя собственные IT-экосистемы», высказанная Санджаром Ашуралиевым на отраслевой

⁷ Grand View Research. Digital Freight Matching Market Size. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/digital-freight-matching-market-report> (дата обращения 10.02.2026).

⁸ DAT. DAT to acquire the Convoy Platform from Flexport. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.dat.com/company/news-events/news-releases/dat-to-acquire-convoy-platform-from-flexport> (дата обращения 10.02.2026).

⁹ ATI.SU. Биржа грузоперевозок. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://ati.su/> (дата обращения 10.02.2026).

¹⁰ Precedence Research. Digital Freight Brokerage Market. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.precedenceresearch.com/digital-freight-brokerage-market> (дата обращения 10.02.2026).

Roolz. Обзор 14 лучших бирж грузоперевозок на 2025 год. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://roolz.net/ru/info/best-freight-exchanges/> (дата обращения 10.02.2026).

конференции, указывает на альтернативный путь платформенной трансформации — не через стартапы, а через цифровизацию существующих крупных перевозчиков.³

Модели монетизации отраслевых логистических платформ систематизированы в таблице 1.

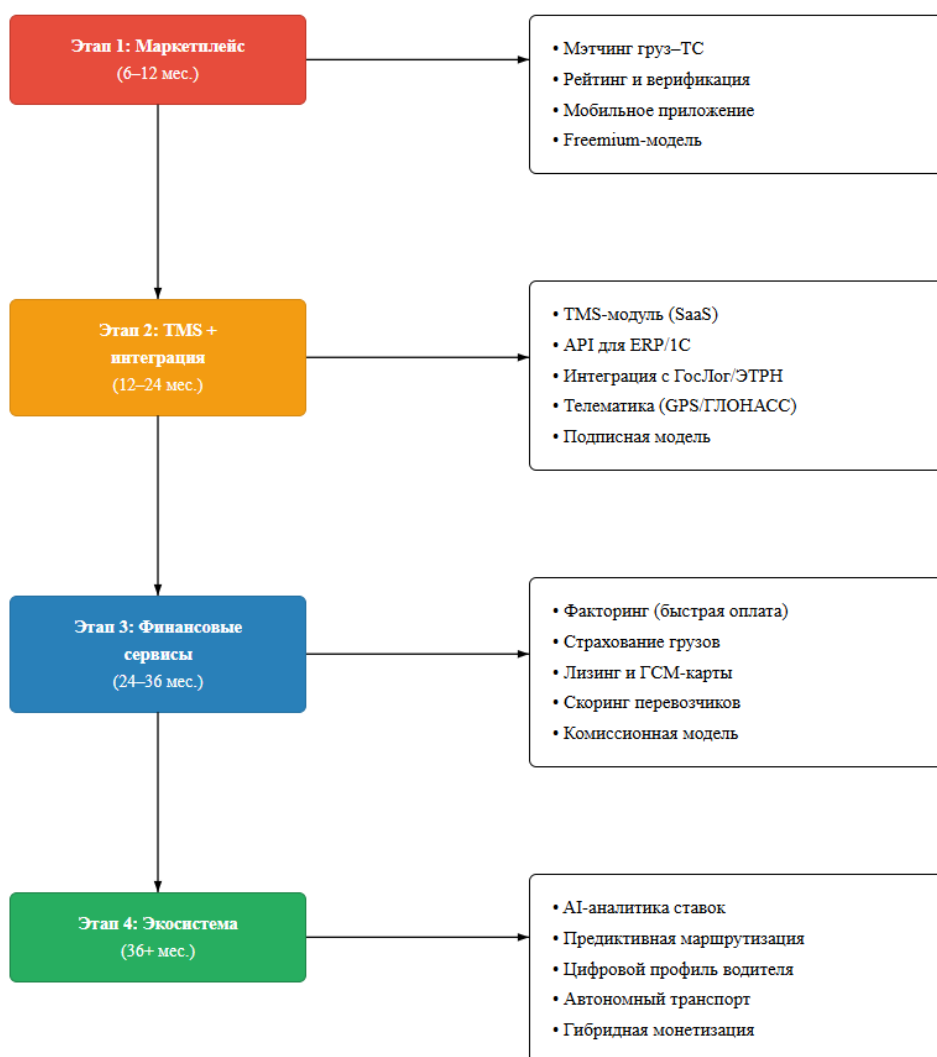


Рисунок 2. Дорожная карта создания отраслевой платформы для перевозчиков (составлено авторами на основе анализа материалов¹¹⁾)

Анализ таблицы 1 свидетельствует о тенденции к гибридной модели монетизации. Uber Freight реализует именно такой подход: маркетплейс с комиссионной моделью, TMS с подписной моделью и финансовые сервисы (TMS Financials) как value-added компонент. Обновлённый финансовый модуль, представленный на Deliver 2025, сокращает время разрешения финансовых споров на 20 % и обеспечивает управление полным циклом «от заказа

¹¹ CNews. 4 задачи по построению платформенной экономики в России на 2025 год. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.cnews.ru/articles/2025-01-20_4_zadachi_po_postroeniyu_platfommennoj (дата обращения 10.02.2026).

Secuteck. Исследование: цифровизация транспортной отрасли 2024. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.secuteck.ru/articles/issledovanie-cifrovizaciya-transportnoj-otrasli-2024> (дата обращения 10.02.2026).

Logirus. Автоперевозки: стратегии-2025. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://logirus.ru/articles/analythics/avtoperevozki-_strategii-2025.html (дата обращения 10.02.2026).

до оплаты». ¹² По прогнозам Uber Freight, AI-оптимизация маршрутов позволяет снизить порожний пробег на 10–15 %. ¹³

Дорожная карта создания отраслевой платформы для российского рынка представлена на рисунке 2.

Дорожная карта, представленная на рисунке 2, реализует принцип поэтапного наращивания функциональности с постепенным усложнением модели монетизации. Первый этап (маркетплейс) запускает механизм перекрёстных сетевых эффектов при минимальных инвестициях — freemium-модель обеспечивает быстрое наращивание базы участников. Второй этап (TMS + интеграция) создаёт «переключающие издержки» (switching costs), повышающие лояльность пользователей, — перевозчик, интегрировавший свою ERP с платформой, с меньшей вероятностью перейдёт к конкуренту. Третий этап (финансовые сервисы) открывает наиболее маржинальные потоки дохода — факторинг, страхование и лизинг — и решает критическую проблему перевозчиков: разрыв между выполнением перевозки и получением оплаты. Четвёртый этап (экосистема) реализует полноценную платформенную модель с AI-аналитикой и перспективой интеграции с беспилотным транспортом.

Ключевой вызов для платформенной модели в грузоперевозках — риск «дезинтермедиации»: участники, познакомившись через платформу, могут перейти к прямому взаимодействию, минуя посредника. Эксперт Павел Горбунов отмечает, что «традиционные транспортные компании с собственным парком привлекательнее платформ для выстраивания долгосрочных отношений, гарантирующих большие объёмы вывоза». ³ Противодействие дезинтермедиации обеспечивается наращиванием ценности платформы через финансовые сервисы, аналитику и ЭДО — функции, которые участники не могут воспроизвести при прямом взаимодействии. Соответственно это обстоятельство будет способствовать развитию платформы в части тех сервисов, которые не доступны малым перевозчикам — анализ больших данных, использование цифровых двойников и т. д.

Государственная платформа «ГосЛог» создаёт новую институциональную среду, системного взаимодействия, повышающего не только качество перевозок, но и контроль государства на ключевых этапах национальных и международных перевозок России.

Цифровые профили участников рынка, сервис предоставления информации о движении грузов и выдача разрешительных документов через механизм «одного окна» формируют инфраструктуру, с которой коммерческие платформы должны интегрироваться. ¹⁴

В июне 2025 года вице-премьер М.Ш. Хуснуллин поручил разработку цифрового профиля водителя, включающего данные обо всех нарушениях и ДТП, что создаёт предпосылки для интеграции государственных данных в скоринговые модели коммерческих платформ. ¹⁵

Перспективы российского рынка определяются стабилизацией отрасли к 2026–2027 годам, опирающейся на цифровизацию, автоматизацию и развитие новых международных

¹² Uber Freight. Deliver 2025: Unveiling new platform features. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.uberfreight.com/en-US/blog/deliver-2025-unveiling-new-platform-features> (дата обращения 10.02.2026).

¹³ IMARC. Logistics Industry Outlook 2025. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.imarcgroup.com/insight/logistics-industry> (дата обращения 10.02.2026).

¹⁴ Secuteck. Исследование: цифровизация транспортной отрасли 2024. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.secuteck.ru/articles/issledovanie-cifrovizaciya-transportnoj-otrasli-2024> (дата обращения 10.02.2026).

¹⁵ TAdviser. Цифровая трансформация на транспорте. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Цифровая_трансформация_на_транспорте (дата обращения 10.02.2026).

маршрутов.¹⁶ Компании, успешно реализовавшие платформенную модель, получают конкурентное преимущество за счёт снижения транзакционных издержек, доступа к аналитике ставок и оптимизации порожнего пробега. Важным фактором развития платформы, является возможность ее применения в масштабах интеграционных объединений, таких как БРИКС, ШОС и, прежде всего ЕАЭС.

Выводы

Анализ механизма двусторонних сетевых эффектов в грузовых автоперевозках подтверждает их ключевую роль в формировании платформенных экосистем. Увеличение числа грузоотправителей на платформе снижает порожний пробег перевозчиков, а рост числа перевозчиков обеспечивает грузоотправителям конкурентные ставки и сокращение времени поиска транспорта. Мировые лидеры — Full Truck Alliance (400 000+ перевозчиков, модель суперприложения), DAT One (700 000 загрузок/день, база транзакций \$1 трлн+), Uber Freight (TMS + маркетплейс + AI — снижение порожнего пробега на 10–15 %) — реализуют масштабные перекрёстные сетевые эффекты. На российском рынке потенциал платформенной трансформации подтверждается низким проникновением (23 % компаний при 50 платформах) и ростом затрат перевозчиков на 40–50 % в 2025 году.

Разработанная архитектурная модель включает ядро (фрахтовый маркетплейс + TMS + финансовые сервисы) и инфраструктурный слой (телематика + AI-аналитика + ЭДО/ГосЛог). Гибридная модель монетизации, сочетающая freemium на этапе маркетплейса, подписку на TMS и комиссию за финансовые сервисы, обеспечивает диверсификацию доходов и устойчивость к рыночным циклам. Дорожная карта предусматривает четыре этапа: маркетплейс (6–12 мес.), TMS + интеграция (12–24 мес.), финансовые сервисы (24–36 мес.) и полноценная экосистема (36+ мес.).

Государственная инфраструктура — НЦТЛП «ГосЛог» (ожидаемый эффект: +15 % скорость доставки, +12 % объём перевозок), цифровой профиль водителя, электронные транспортные накладные (ЭТРН) — создаёт институциональную основу для интеграции коммерческих платформ с государственными сервисами. Рекомендации по реализации акцентируют необходимость противодействия дезинтермедиации через наращивание ценности платформы (финансовые сервисы, аналитика, ЭДО), поэтапного масштабирования с приоритетом сетевых эффектов и интеграции с государственной цифровой инфраструктурой.

ЛИТЕРАТУРА

1. Благов, Е.Ю. Платформенные бизнес-модели компаний экосистемы Национальной технологической инициативы / Е.Ю. Благов, Н.И. Кулаева — DOI 10.18334/vine.s.10.1.100464. // Вопросы инновационной экономики. — 2020. — Т. 10, № 1. — С. 157–172 — EDN BOYVCG.
2. Гулый, И.М. Понятие, новые свойства и характеристики платформенных транспортных систем / И.М. Гулый — DOI 10.18334/ce.18.8.121471. // Креативная экономика. — 2024. — Т. 18, № 8. — С. 2001–2014 — EDN ZIPNGK.

¹⁶ ANCOR. Тренды и ключевые изменения на рынке транспортной логистики в России в 2025 году. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://ancor.ru/press/insights/trendy-i-kluychevye-izmeneniya-na-rynke-transportnoy-logistiki-v-rossii-v-2025-godu/> (дата обращения 10.02.2026).

3. Ложкина, С.Л. Трансформационный потенциал бизнес-экосистем в условиях экономики платформенного типа / С.Л. Ложкина, А.А. Новиков, С.Ю. Сивакова // Вестник Академии знаний. — 2024. — № 3(62). — С. 301–305. — EDN ELDBVA.
4. Капский Д.В. и др. Актуальные задачи трансформации национальных транспортно-логистических систем в условиях санкционных воздействий / Д.В. Капский, О.Н. Ларин, Ф.Д. Венде [и др.] — DOI 10.21122/2227-1031-2024-23-6-517-525// Наука и техника. — 2024. — Т. 23, № 6. — С. 517–525 — EDN WIQCJW.
5. Винокуров, С.И. Современное состояние и тенденции развития транспортной системы России / С.И. Винокуров, С.А. Журавлева — DOI 10.26118/2782-4586.2025.21.45.091. // Журнал монетарной экономики и менеджмента. — 2025. — № 2. — С. 273–279 — EDN MQMRGK.
6. Байбик, Г.Л. Организационно-экономические подходы к разработке комплекса маркетинговых коммуникаций на рынке логистических услуг / Г.Л. Байбик // Вестник Евразийской науки. — 2025. — Т 17. — № s6. — URL: <https://esj.today/PDF/32FAVN625.pdf> (дата обращения: 03.03.2026).
7. Арский, А.А. Тенденции трансформации транспортной отрасли России / А.А. Арский, О.Н. Жильцова, Д.А. Жильцов // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15, № 5. — EDN SMVLWH.
8. Жильцов, Д.А. Проблемы и тенденции организации логистики распределения в условиях платформенной экономики / Д.А. Жильцов // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17, № S1. — EDN QZHANB.
9. Жильцова, О.Н. Тенденции трансформации транспортной отрасли России в 2025 г. / О.Н. Жильцова, Д.А. Жильцов, А.А. Арский // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17, № S1. — EDN CODODT.
10. Спартак А.Н. Организация морских международных транспортных перевозок внешней торговли России и Сенегала / А.Н. Спартак, А.А. Арский // Вестник Московского финансово-юридического университета МФЮА. — 2025. — № 4. — С. 99–115. — EDN DZWIQT.

Doroshenko Alexey Mikhailovich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: 236097@edu.fa.ru

Zaborshchikov Artem Pavlovich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: 234030@edu.fa.ru

Korobkov Dmitry Yuryevich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: 234036@edu.fa.ru

Georgiev Pavel Alekseevich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: 239816@edu.fa.ru

Academic adviser: **Arskiy Aleksandr Aleksandrovich**

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: arskiy@fa.ru

The concept of an industry platform for carriers: an analysis of the potential of a platform economy in trucking

Abstract. The platform economy is transforming the trucking market, creating a new paradigm for interactions between logistics chain participants. The global digital freight matching market, valued at \$47,21 billion in 2024, is growing at an annual rate of 32,1 %. However, only 23 % of transport companies in Russia use digital platforms, indicating significant untapped potential. This study examines the concept of an industry platform for carriers, examining it through the lens of two-sided market theory, network effects, and ecosystem business models. The study utilizes methods of structural analysis of platform business models, network effects assessment, and value proposition modeling. An analysis of the evolution of leading platforms (ATI.SU — from an exchange to an ecosystem, Uber Freight — from a marketplace to a TMS command center, Full Truck Alliance — a super app with 400 000+ carriers) allowed us to identify five critical components of an industry platform. The key result is the development of a promising architectural model of an industry platform for carriers, integrating a freight marketplace, TMS module, financial services, telematics, and analytical information into a unified ecosystem. The scientific novelty lies in the substantiation of the mechanism of cross-network effects in trucking and the development of a platform monetization model taking into account the specifics of the Russian market. The practical significance lies in the formulation of conceptual recommendations for creating an industry platform that reduces carrier transaction costs.

Keywords: platform economy; transportation market; two-sided market; network effect; industry platform; freight transportation; logistics ecosystem; digital transformation; business engineering; platform monetization; transport logistics