УДК 338.48 DOI: 10.18324/2224-1833-2026-3-23-29

Легковой автомобиль как индикатор благосостояния населения

А.В. Болденков[1a], О.А. Лисутин[2b], Е.В. Трусевич[3c], Е.В. Романюк[4d]

[1] ПАО «Ростелеком», ул. Лазурная, 1, Барнаул, Россия
[2] Алтайский государственный педагогический университет, ул. Молодежная, 55, Барнаул, Россия
[3] Братский государственный университет, ул. Макаренко, 40, Братск, Россия
[4] Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского, Институт экономики и управления, проспект Вернадского, 4, Симферополь, Россия
[a] boldenkov.88@mail.ru, [b] oleglisutin1982@gmail.com, [c] joint@brstu.ru, [d] rommania@rambler.ru
[a] https://orcid.org/0009-0002-8610-3539, [b] https://orcid.org/0000-0002-3469-4085,
[c] https://orcid.org/0000-0001-7994-7018, [d] https://orcid.org/0000-0001-8153-857
Статья поступила 10.09.2026, принята 17.09.2026.

Легковой автомобиль – это мобильность современного человека, в независимости от размера города и его географического места расположения. Актуальность проводимого исследования характеризуется в первую очередь перестройкой автомобильного рынка в России, связанного с ведением санкций и ухода ряда автопроизводителей с рынка страны, диспропорцией рынка, характеризующейся ростом продаж подержанных автомобилей. При написании работы авторами был проведён анализ подходов ряда российских исследователей, в части вопроса наличия в собственности автомобиля, как фактора, отражающего уровень благосостояния его владельца. При помощи использования такого метода, как анализ, в первую очередь была дана оценка общемировым показателям, например, таким как – протяжённость автомобильных дорог, уровень ВВП на душу населения, мировые показатели по продаже новых легковых машин. На втором этапе был проведён анализ ряда национальных показателей – общая динамика продаж, структура рынка легковых автомобилей, уровень среднедушевых доходов и т. д. Синтезируя полученные данные, при использовании сравнительного метода был сформирован вывод о том, что наличие легкового автомобиля в собственности не является однозначным показателем уровня благосостояния человека.

Ключевые слова: автомобиль; Российская Федерация; кризис; автомобильный рынок; уровень благосостояния.

A passenger car as an indicator of the population's well-being

A.V. Boldenkov[1a], O.A. Lisutin[2b], E.V. Trusevich[3c], E.V. Romanyuk[4d]

[1] Rostelecom PJSC; 1, Lazurnaya St., Barnaul, Russia
[2] Altai State Pedagogical University; 55, Molodezhnaya St., Barnaul, Russia
[3] Bratsk State University; 40, Makarenko St., Bratsk, Russia
[4] Institute of Economics and Management of Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky; 4, Vernadsky Ave., Simferopol, Russia
[a] boldenkov.88@mail.ru, [b] oleglisutin1982@gmail.com, [c] joint@brstu.ru, [d] rommania@rambler.ru
[a] https://orcid.org/0009-0002-8610-3539, [b] https://orcid.org/0000-0002-3469-4085,
[c] https://orcid.org/0000-0001-7994-7018, [d] https://orcid.org/0000-0001-8153-857
Received 10.09.2026., accepted 17.09.2026.

A passenger car is a modern person's mobility, regardless of the size of the city and its geographical location. The relevance of the conducted research is characterized primarily by the restructuring of the automobile market in Russia associated with the imposition of sanctions and the withdrawal of a number of automakers from the country's market, and by a market disproportion characterized by growth in sales of used cars. When writing the work, an analysis was conducted of the approaches of a number of Russian researchers regarding the issue of car ownership as a factor reflecting the level of well-being of its owner. Using such a method as analysis, an assessment is first given of global indicators, for example, such as the length of automobile roads, the level of GDP per capita, and global indicators for the sale of new passenger cars. At the second stage, an analysis was conducted of a number of national indicators – the overall dynamics of sales, the structure of the passenger car market, the level of average per capita income, etc. Synthesizing the data obtained, using the comparative method, a conclusion has been formed that owning a passenger car is not an unambiguous indicator of a person's level of well-being.

Keywords: automobile; Russian Federation; crisis; automobile market; standard of living.

Введение. Автомобиль – это неотъемлемая часть современного человеческого общества, наравне с интернетом и гаджетами, выходящая далеко за границы исключительно только средства передвижения. Автомобиль является в определённой степени социокультурным явлением современной жизни, позволяющим не только улучшить качество жизни населения, расширяя границы мобильности и скорости передвижения, но и выступая

связующим звеном межличностных отношений путём демонстрации социального статуса его владельца.

Автомобиль является частью общественной жизни человека, неотъемлемой частью экономики страны – производство, реализация (первичный и вторичный автомобильный рынок) и обслуживание автомобилей, что требует большого количества материальных и трудовых ресурсов. Спрос на автомобили – ключевой фактор, способствующий росту технологического потенциала, производства и занятости населения государства, что как следствие ведёт к росту экономики в целом. При этом отдельно отметим тот факт, что появление и эксплуатация автомобиля невозможны без современной транспортной системы. Современная научная мысль в области развития транспортной системы в целом находится в непрерывном поиске новых путей, направленных на совершенствование транспортной инфраструктуры, логистики, методов и способов перевозки грузов и пассажиров всеми видами транспорта, так как развитие всей транспортной отрасли – это способ активизации конкуренции между предприятиями, которая будет способствовать ускорению всех производственных процессов – от поставки сырья и материалов до доставки готовой продукции потребителю, снижению себестоимости продукции [1].

Цели, задачи, объект исследования. При проведении исследования авторами была поставлена цель изучения теоретических подходов к вопросу отражения уровня благосостояния населения России через призму наличия в собственности легкового автомобиля, анализ данных, характеризующих автомобильный рынок в разрезе мирового опыта и опыта отдельно взятого государства – Российской Федерации с целью формирования авторского видения в вопросе наличия личного автомобиля как показателя благосостояния населения.

Задачи, поставленные авторами:

1. Отражение мнения ряда российских авторов, характеризующих автомобиль как определённый показатель уровня достатка человека.

2. Анализ среднемировых показателей, характеризующих автомобильную отрасль.

3. Отражение ситуации на автомобильном рынке в Российской Федерации с учётом изменения уровня благосостояния населения.

4. Синтез полученных данных в исследовании для формирования авторского мнения в рамках ответа на вопрос: является ли наличие собственного автомобиля показателем благосостояния?

Объектом исследования выступает автомобильный рынок.

Информационная и методологическая база. Ключевыми источниками данных для проведения исследования выступили информационные и аналитические порталы, официальные сайты организаций, теоретические труды авторов, отражающие показатели развития, тенденции как мирового, так и национального автомобильного рынка.

Базовыми методами, используемыми при изучении вопроса наличия собственного легкового автомобиля, выступили: анализ данных – при помощи данного метода выявляются основополагающие факторы и явления, степень их воздействия на объект исследования, синтез данных – при его использовании происходит объединение разрозненных данных, полученных при анализе с теоретическими аспектами исследуемого вопроса, сравнение – даёт возможность соизмерить полученный материал, что создаёт основу для формирования итоговых выводов авторов.

Обсуждение. Выпуск, реализация, обслуживание современного автомобиля является одной из ключевых составляющих экономики страны, так как автомобильная отрасль – это высокотехнологическая отрасль, зачастую использующая инновационные компоненты, в основе которых лежит научно-исследовательская работа.

Актуальность выбранной тематики работы характеризуется следующими факторами:

1. Автомобильный рынок в Российской Федерации имеет ряд особенностей, связанных с массовым оттоком западных марок автопроизводителей с рынка страны в 2022 году и замещение их китайскими производителями.

2. Рост доходов населения страны.

3. Падение показателей рынка продаж новых автомобилей, при росте рынка продаж подержанных автомобилей.

Обозначенные составляющие формируют актуальность проработки вопроса о наличии в собственности легкового автомобиля как показателя уровня высокого благосостояния населения.

Приведём мнение ряда авторов, об автомобиле как показателе уровня достатка и социального статуса человека.

В силу широкого ассортимента и соответственно различия цен, автомобиль становится показателем достатка его владельца и нередко показателем его социального статуса [2].

Показатели автомобилизации отражают уровень экономического благосостояния в стране, наличие накопленного дефицита после экономических кризисов и зависит от динамики доходов [3].

В Российской Федерации владение личным автотранспортом приобретает двойственное значение: с одной стороны, оно служит индикатором материального благосостояния, с другой – становится базовым условием обеспечения приемлемого уровня комфорта и мобильности населения [4].

В европейских индексах депривиций отсутствие автомобиля включается как признак относительной бедности; в российских исследованиях автомобиль реже включается в базовый список депривиций, так как его наличие сильно зависит от региона и типа населённого пункта [5].

Приведённое мнение российских исследователей не отрицает наличие определённых связей между благосостоянием человека и наличием у него собственного автомобиля, но при этом автомобиль – это не универсальный индикатор материальной обеспеченности, а дополнительный показатель уровня доходов населения.

Российская Федерация является территориально крупнейшим государством на планете, на территории которого проживает по состоянию на январь 2025 г. 146 028 325 тыс. чел. [6].

Особенностью автомобильного транспорта является тот факт, что он передвигается по сухопутным путям

(за минусом ряда исключений), с целью дальнейшего анализа выделим крупнейшие государства мира по занимаемой доли мировой суши и протяжённости автомобильных дорог (табл. 1) [7].

Таблица 1. Государства, занимающие наибольшую долю суши

№ п.п.	Государство	Занимаемая доля суши, %	Протяжённость автомобильных дорог, %
1	Российская Федерация	11,0	2,4
2	КНР	6,3	8,5
3	США	6,1	10,2
4	Канада	6,1	1,6
5	Федеративная Республика Бразилия	5,6	3,1
6	Австралийский Союз	5,1	1,5
7	Республика Индия	2,0	10,2
8	Аргентинская Республика	1,8	0,37
9	Республика Казахстан	1,8	0,15
10	Алжирская Народная Демократическая Республика	1,6	0,22

Из представленных данных следует, что наибольшая доля мировой суши принадлежит Российской Федерации – 11 %, при этом наибольшая протяжённость автомобильных дорог зафиксирована в США и Индии с показателем 10,2 % у каждого государства.

Обозначим рейтинг государств с наибольшим количеством автомобилей, приходящихся на одного жителя страны (табл. 2) [7].

Таблица 2. Государства с наибольшим количеством автомобилей

№ п.п.	Государство	Количество автомобилей на 1 жителя, шт.
1	Сан-Марино	1,6
2	Бруней	0,805
3	США	0,779
4	Австралия	0,776
5	Лихтенштейн	0,767
6	Италия	0,701
7	Малайзия	0,678
8	Канада	0,677
9	Япония	0,670
10	Люксембург	0,670
11	Среднемировой показатель	0,203

В Сан-Марино приходится наибольшее количество автомобилей на 1 жителя страны – 1,6 шт., при этом среднемировой показатель составляет 0,203 автомобиля на человека. Российская Федерация с показателем в 0,364 автомобиля на человека не входит в десятку государств по обеспеченности автомобилями населения.

С целью дальнейшего анализа изложим прогнозные показатели Международного валютного фонда за 2025 г. по уровню ВВП, приходящегося на 1 жителя страны в разрезе стран с наибольшими показателями (табл. 3) [8].

Таблица 3. ВВП на душу населения

№ п.п.	Государство	ВВП на 1 человека, долл. США
1	Люксембург	140 900
2	Ирландия	108 900
3	Швейцария	104 900
4	Сингапур	92 930
5	Исландия	90 280
6	Норвегия	89 690
7	США	89 110
8	Дания	74 970
9	Катар	71 650
10	Германия	55 910

Наибольшее значение показателя принадлежит Люксембургу более 140 тыс. долл. США на душу населения. В Российской Федерации ВВП на душу населения составляет 14,26 тыс. долл. США, что на 0,05 тыс. долл. США выше среднемирового значения, составляющего 14,21 тыс. долл. США.

Основываясь на данных автомобильной статистики, выделим ключевые государства мира по количеству проданных новых легковых автомобилей за 2025 г.: Россия – 1,3 млн шт., Франция – 1,6 млн шт., Южная Корея – 1,7 млн шт., Канада – 1,9 млн шт., Англия – 2,0 млн шт., Бразилия – 2,6 млн шт., Германия – 2,9 млн шт., Индия – 4,5 млн шт., Япония – 4,6 млн шт., США – 16,4 млн шт., Китай – 30,1 млн шт. [9].

Проведя предварительный макроэкономический анализ, можно сделать промежуточный вывод:

1. Наличие большой территории автоматически не делает государство лидером по количеству автомобилей и протяжённости автотранспортных путей сообщения.

2. Наличие высокого уровня ВВП в пересчёте на количество жителей страны не является однозначным показателем наличия крупного автомобильного рынка и обеспеченностью автомобильным транспортом населения.

Рассмотрим более детально уровень благосостояния населения Российской Федерации и состояние автомобильной отрасли страны.

Проведём детальный анализ автомобильного рынка в России. Первоначально представим, какую долю составляет автомобильный рынок в ВВП страны за период с 2024 по 2025 гг. (оценочные показатели с учётом запасных частей, автомобильных услуг): 2024 г. – 5,0 %, 2025 г. – 6,5 % [10]. Показатель имеет положительную динамику, рост в 2025 г. относительно 2024 г. составляет 1,5 %.

Оценим общую динамику проданных автомобилей в государстве за последние три года и структуру рынка легковых автомобилей (табл. 4) [10].

Таблица 4. Структура рынка легковых автомобилей в РФ

№ п.п.	Год	Количество проданных новых автомобилей, млн шт.	Количество проданных подержанных автомобилей, млн шт.
1	2023	1,07	5,60
2	2024	1,57	6,00
3	2025	1,33	6,23

За представленный период в структуре рынка превалирует продажа подержанных автомобилей, например, в 2025 г. новых автомобилей было продано на 4,9 млн шт. меньше, чем подержанных, при этом динамика обоих видов рынка автомобилей имеет положительную динамику.

Около 80 % рынка приходится на рынок поддержанных автомобилей.

Оценим среднюю стоимость нового и подержанного автомобиля в Российской Федерации за анализируемый период (табл. 5) [10, 11].

Таблица 5. Средняя цена легкового автомобиля на рынке

№ п.п.	Год	Средняя стоимость нового автомобиля, тыс. руб.	Средняя стоимость подержанного автомобиля, тыс. руб.
1	2023	2940	1040
2	2024	3120	1170
3	2025	3430	1230

Средняя стоимость подержанного автомобиля значительно ниже нового, например, в 2025 г. разрыв в стоимости составил 2200 тыс. руб., при этом темп роста стоимости подержанного автомобиля в 2025 г. относительно 2023 г. составляет 18,3 %, а темп роста стоимости нового автомобиля 16,7 %.

Отразим возвратную структуру автопарка в России по состоянию на 2025 г. (табл. 6) [10].

Таблица 6. Возрастная структура парка легковых автомобилей в России

№ п.п.	Структурная группа	Доля в общем количестве, %
1	От 0 до 3 лет	7,9
2	От 4 до 7 лет	13,3
3	От 8 до 10 лет	11,2
4	От 10 лет	67,6

Подавляющее большинство автомобилей – 67,6 % относится к возвратной группе более с возрастом от 10 лет.

Основываясь на данных Автостарта, сопоставим средний возраст автомобиля в Российской Федерации и в мире: в РФ – 15,5 лет, средний мировой уровень – 10 лет, т. е. средний возраст легковых автомобилей в РФ выше на 55 % [10].

Представим оценочные данные (без учёта потребительских кредитов), характеризующие количество автомобилей, купленных в кредит (табл. 7) [10, 12,13].

Таблица 7. Количество легковых автомобилей, купленных в кредит

№ п.п.	Год	Количество автомобилей, купленных в кредит, %	Количество автомобилей, купленных без кредита, %
1	2023	55	45
2	2024	38	62
3	2025	60	40

В период 2023 г. и 2025 г. более половины автомобилей были куплены за счёт привлечения кредитных средств. Если брать мировой опыт, то в среднем количество автомобилей, купленных в кредит, составляет 60 %, т. е. данные сопоставимы с российским рынком.

Проведём анализ объёма выпуска новых легковых автомобилей в России за период с 2022 г. по 2025 г. [14]: 2023 г. – 537 тыс. шт., 2024 г. – 756 тыс. шт., 2025 г. – 673 тыс. шт. Динамика показателей не имеет чёткой тенденции к росту, рост количества автомобилей в 2024 г. до 756 тыс. шт. сменился падением до 673 тыс. шт. в 2025 г.

Оценим объём ввезённых легковых автомобилей на территорию страны (табл. 8) [10].

Таблица 8. Объем ввезённых легковых автомобилей

№ п.п.	Год	Количество новых ввезённых автомобилей, тыс. шт.	Количество подержанных ввезённых автомобилей, тыс. шт.
1	2023	707	387
2	2024	925	395
3	2025	396	494

Динамика импортируемых новых автомобилей имеет отрицательное значение, в 2025 г. количество новых ввозимых машин снизилось на 311 тыс. шт., при этом динамика ввозимых на территорию страны подержанных автомобилей положительная + 107 тыс. шт. в 2025 г. относительно 2023 г.

Отдельно стоит отметить государственные программы льготного кредитования и лизинга на новые автомобили российского производства, которые были направлены на поддержку автопроизводителей и в целом спроса на рынке. Примерами обозначенных программ могут быть: «Семейный автомобиль», «Медработник», «Первый автомобиль» и т. д. Программы льготного кредитования имели ряд ограничений и условий, например, первоначальный взнос заёмщика должен составлять не менее 10 % от стоимости приобретаемого автомобиля, транспортное средство не должно быть дороже 2 000 000 руб. и т. д. Срок действия программ обозначен до конца 2026 г., при условии неисчерпания выделенного финансирования. Отобразим оценочные данные по объёму субсидирования льготных программ кредитования из бюджета страны без учёта газомоторной техники (табл. 9) [10].

Таблица 9. Объём льготного кредитования

№ п.п.	Год	Объём финансирования, млрд руб.
1	2023	7,1
2	2024	26,3
3	2025	63,0

Прирост объёмов финансирования по государственной программе вырос в 2025 г. Темп роста составляет 787,3 % по отношению к 2023 г.

С целью дальнейшего исследования проведём анализ уровня доходов населения Российской Федерации в разрезе ряда показателей.

Представим данные о среднедушевом уровне дохода населения (рис. 1) и уровень бедности (рис. 2) [14].

Динамика показателя имеет положительную динамику, темп роста в 2025 г. относительно 2023 г. равен 40,9 %.

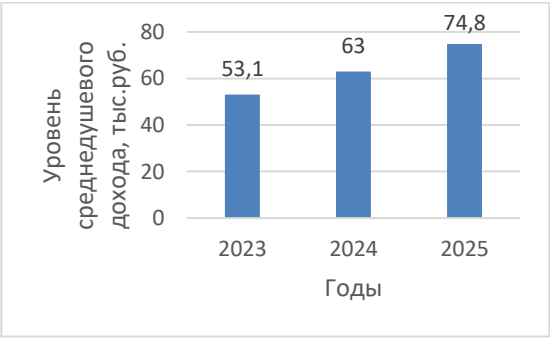


Рис. 1. Динамика уровня среднедушевого дохода

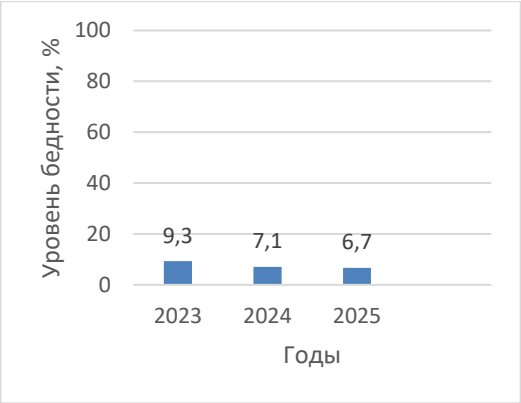


Рис. 2. Уровень бедности

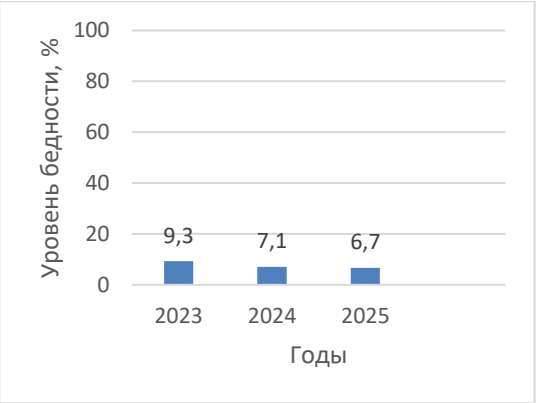


Рис. 3. Уровень инфляции

Показатель уровня бедности в России снизился в 2025 г. по отношению к 2023 г. на 2,6 %.

Основываясь на данных Росстата, оценим уровень инфляции за рассматриваемый период (рис. 3) [14].

Инфляция в 2025 г. снизилась по отношению к 2023 г. на 2,6 %, т. е. наблюдается отрицательный прирост на 27,96 %.

Выводы. Экономика любого государства – это многофакторная модель, состоящая из множества секторов, сфер и элементов [15].

Одной из звеньев данной модели является автомобильная отрасль.

Представим расчётные данные ключевых показателей для формирования единого видения (табл. 10).

Таблица 10. Ключевые показатели за 2025 г.

№ п.п.	Год	Показатель, %
1	Количество проданных подержанных автомобилей к общему объёму	82,4
2	Количество автомобилей, купленных в кредит	60
3	Темп роста стоимости подержанного автомобиля по отношению к 2023 г.	18,3
4	Темп роста стоимости нового автомобиля по отношению к 2023 г.	16,7
5	Темп роста среднедушевого дохода	40,9
6	Темп роста объёмов финансирования государственных программ для покупки нового автомобиля	787,3

Исходя из полученных данных, на примере Российской Федерации, можно считать, что наличие в собственности легкового автомобиля не является однозначным показателем уровня благосостояния населения. Данное высказывание базируется на ряде приведенных фактов, в частности: подавляющее большинство приобретённых на рынке являются подержанными – 82,4 % (при этом согласно данным средний возраст автомобиля в России составляет 15,5 лет, при среднемировом уровне показателя 10 лет), 60 % от общих продаж на авторынке – это автомобили, купленные в кредит, тем роста среднедушевого дохода населения превышает средний тем роста стоимости нового автомобиля на 24,2 %, подержанного на 22,6 %. Обозначенные факторы свидетельствует о росте доступности легкового автомобиля для населения.

В поддержание авторского мнения можно провести сопоставление данных табл. 2, 3 в результате чего следует, что высокая доля ВВП на душу населения не является ключевым показателем, характеризующим уровень автомобилизации страны.

По мнению авторов, наличие автомобиля у человека, кроме отражения его благосостояния и социального статуса, может быть обусловлено рядом факторов, например, таких как:

1. Комфортное передвижение.
2. Независимость в выборе маршрута.
3. Жизненная необходимость – в первую очередь для отдалённых населенных пунктов.
4. Использование для реализации своих профессиональных обязанностей и др.

Как следствие – автомобиль отчасти может служить индикатором благосостояния человека, но только с учётом комплексной оценки, например, места проживания, доступность альтернативных видов транспорта, уровня доходов, возраста и т. д., при этом исключением является наличие у человека автомобиля представительского класса, который является отражением определённого социального статуса человека.

Литература

1. Болденков А.В., Лисутин О.А., Трусевич Е.В., Романюк Е.В. Экономическая составляющая транспортной системы России. Перспективы развития внутреннего речного транспорта // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2025. № 3 (61). С. 16–5.

2. Корниленко Ж.В. Автомобиль как символ социального статуса и престижа современного россиянина // Вестник магистратуры. 2013. № 3 (18). С. 56–58.
3. Кулакова Т. В., Моисеева М. А., Решетова Е. М., Шулика Ю.Е. Жизненный цикл домохозяйств и поколенческие различия как факторы владения личным автомобилем // Вестник Института социологии. 2025. Том 16. № 1. С. 113–136.
4. Козлов А.С. Моделирования уровня автомбилизации регионов РФ в зависимости от макроэкономических показателей // Прикладная статистика и искусственный интеллект. 2025. № 1. С. 1–10.
5. Корчагина И.И., Прокофьева Л.М., Тер-Акопов С.А. Материальные депривации в оценках бедности. Народонаселение. 2019. № 2. С. 51–63.
6. Болденков А.В., Лисутин О.А., Трусевич Е.В., Романюк Е.В. Внутренняя миграция населения в России: ключевые факторы. Регионы – лидеры по миграционному приросту // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2025. № 2 (60). С. 9–17.
7. Информационный портал Worldometers: [Электронный ресурс] URL: https://www.worldometers.info (дата обращения 30.04.2026).
8. Официальный сайт МВФ: [Электронный ресурс] URL:. https://www.imf.org/ru/home (дата обращения 01.05.2026).
9. Информационный портал Green Way: [Электронный ресурс] URL: https://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-world.html (дата обращения 01.05.2026).
10. Информационный портал Автостат: [Электронный ресурс] URL: https://www.autostat.ru (дата обращения 03.05.2026).
11. Информационный портал За рулем: [Электронный ресурс] URL: https://www.zr.ru (дата обращения 03.05.2026).
12. Информационный портал Autonews: [Электронный ресурс] URL: https://www.autonews.ru (дата обращения 03.05.2026).
13. Информационный портал Правда: [Электронный ресурс] URL: https://www.pravda.ru (дата обращения 03.05.2026).
14. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики: [Электронный ресурс] URL: https://rosstat.gov.ru (дата обращения 07.05.2026).
15. Болденков А.В., Лисутин О.А., Трусевич Е.В., Романюк Е.В. Кризис на рынке жилой недвижимости в России – история и перспективы повторения // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2026. № 1 (63). С. 9–18.

References

1. Boldenkov A.V., Lisutin O.A., Trusevich E.V., Romanyuk E.V. Economic component of the transport system of Russia. Prospects for the development of inland river transport // Problems of socio-economic development of Siberia. 2025. No. 3 (61). Pp. 16–25.
2. Kornilenko Z.V. Car as a symbol of social status and prestige of a modern Russian // Bulletin of the Magistracy. 2013. No. 3 (18). Pp. 56–58.
3. Kulakova T.V., Moiseeva M.A., Reshetova E.M., Shulika Yu.E. Household life cycle and generational differences as factors in personal car ownership // Bulletin of the Institute of Sociology. 2025. Vol. 16. No. 1. Pp. 113–136.
4. Kozlov A.S. Modeling the Level of Autonomy in Russian Regions Depending on Macroeconomic Indicators // Applied Statistics and Artificial Intelligence. 2025. No. 1. pp. 1–10.
5. Korchagina I.I., Prokofieva L.M., Ter-Akopov S.A. Material Deprivations in Poverty Assessments. Population. 2019. No. 2. pp. 51–63.
6. Boldenkov A.V., Lisutin O.A., Trusevich E.V., Romanyuk E.V. Internal Migration of the Population in Russia: Key Factors. Regions – Leaders in Migration Growth // Problems of Social and Economic Development of Siberia. 2025. No. 2 (60). pp. 9–17.
7. Worldometers Information Portal: [Electronic resource] URL: https://www.worldometers.info (date of access 04/30/2026).
8. Official IMF website: [Electronic resource] URL:. https://www.imf.org/ru/home (date of access 05/01/2026).
9. Green Way Information Portal: [Electronic resource] URL:. https://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-world.html (date of access 05/01/2026).
10. Autostat Information Portal: [Electronic resource] URL:. https://www.autostat.ru (date of access 05/03/2026).
11. Information portal "Behind the Wheel": [Electronic resource] URL: https://www.zr.ru (date of access 03.05.2026).
12. Information portal "Autonews": [Electronic resource] URL: https://www.autonews.ru (date of access 03.05.2026).
13. Information portal "Pravda": [Electronic resource] URL: https://www.pravda.ru (date of access 03.05.2026).
14. Official website of the Federal State Statistics Service: [Electronic resource] URL: https://rosstat.gov.ru (date of access 07.05.2026).
15. Boldenkov A.V., Lisutin O.A., Trusevich E.V., Romanyuk E.V. The crisis in the residential real estate market in Russia - history and prospects for repetition // Problems of socio-economic development of Siberia. 2026. No. 1 (63). P. 9–18.