

Научная статья

УДК 656

EDN [ITKHVO](#)

DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(3).17

**М.Б. Малецкая** , **С.Г. Холмовский** *Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация*Автор, ответственный за переписку: М.Б. Малецкая, [MaletskayaMB@bgu.ru](mailto:MaletskayaMB@bgu.ru)

## СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

**АННОТАЦИЯ.** Пандемия и санкции, применяемые к Российской Федерации, полностью изменили функционирование транспортной логистики. В связи с этим представляется актуальным исследование состояния и развитие транспортной логистики в данных условиях. Целью данной работы является исследование грузоперевозок и их направлений как в целом по России, так и по Иркутской области. В статье дан анализ состояния транспортной логистики в Российской Федерации и в Иркутской области, изложены основные тренды транспортной логистики, которые наблюдаются в сложившейся ситуации. Исследование показало, что проблемами функционирования транспортной логистики в стране являются задержки доставки грузов, дополнительный таможенный контроль товаров, увеличение сроков оформления грузов, увеличение ставок на контейнерные перевозки, дефицит провозных возможностей, увеличение тарифов, что приводит в конечном счете к нарушениям в цепях поставок товаров. Предложены следующие пути решения выявленных проблем: использование региональных центров в Европейской части России, по регионам страны; предоставление аутсорсинга логистических услуг; применение электронной транспортной накладной и совершенствование цифровых сервисов; увеличение доли российских железных дорог на евроазиатском международном транспортном рынке; укрепление конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта, зарубежным перевозчикам; привлечение транзитных грузопотоков на сеть российских железных дорог.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.** Транспортная логистика, грузооборот, объемы перевозок, внешнеторговый оборот, Иркутская область, региональный центр, цепи поставок.

**ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ.** Дата поступления 6 июня 2022 г.; дата принятия к печати 29 июля 2022 г.; дата онлайн-размещения 31 августа 2022 г.

Original article

**М.Б. Maletskaya** , **S.G. Kholmovsky** *Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation*Corresponding author: М.Б. Maletskaya, [MaletskayaMB@bgu.ru](mailto:MaletskayaMB@bgu.ru)

## STATE AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS UNDER CURRENT CONDITIONS

**ABSTRACT.** The pandemic and the sanctions imposed on the Russian Federation have completely changed the way transport logistics functions. In this regard, it is relevant to study the current state and development of transport logistics under these conditions. The article is aimed at studying goods transportation and destinations both around Russia, in general, and around the Irkutsk region, in particular. The article analyzes the state of transport logistics in the Russian Federation and in the Irkutsk region, outlines the main trends in transport logistics observed in the current situation. The study showed that the functional issues of transport logistics in the country are as follows: delays in delivery of goods, additional customs control of

© Малецкая М.Б., Холмовский С.Г., 2022

**Baikal Research Journal**

электронный научный журнал Байкальского государственного университета

goods, increased time for clearance of goods, rising fee rates for container transportation, a lack of transportation capacity, rising tariffs. All of these ultimately result in disruptions in the supply chains of goods. The following ways of solving the identified problems are proposed: spreading regional centers in the European part of Russia across regions of the country; providing outsourcing of logistics services; applying electronic consignment note and improving digital services; increasing the share of the Russian railways in the Eurasian international transport market; strengthening competitive advantages of railway transport in relation to other means of transport and foreign carriers; attracting transit cargo flows to the Russian railway network.

**KEYWORDS.** Transport logistics, goods turnover, traffic volumes, foreign trade turnover, Irkutsk region, regional center, supply chains.

**ARTICLE INFO.** Received June 6, 2022; accepted July 29, 2022; available online August 31, 2022.

В современных условиях развития экономики существенно возрастает роль логистики, которая позволяет оптимизировать потоковые процессы при их движении от первичного источника до конечного потребителя [1]. В процессе доведения товаров до покупателя участвуют различные виды транспорта. Следует отметить, что транспортная составляющая занимает значительный удельный вес в общих затратах на логистику. Поэтому транспортной логистике отводится значительная роль [2].

Анализ научной литературы по вопросам транспортной логистики и ее развития показал, что большое значение отводится транзитным железнодорожным перевозкам грузов из АТР в Европу. Это перспективное направление интеграции транспортно-логистической системы Восточной Сибири и Монголии рассматривают А.В. Силантьев, И.С. Кородюк, Авирмэд Даваасурен [3].

Эффективность внедрения современных информационных технологий в бизнесе в целом, и в логистике, в частности, рассматривают в своих работах Б.Ж. Тагаров, Ж.З. Тагаров [4], А.Н. Бабкин, О.В. Чистякова [5], П.В. Антипина [6].

Для развития транспортной логистики следует более широко использовать мультимодальные транспортные центры, увеличивать долю логистических провайдеров 3PL. Данные направления рассматривают в своих работах С.Г. Холмовский [7], О.А. Фрейдман [8].

Рассматривая динамику грузооборота транспорта Российской Федерации можно сделать вывод о снижении этого показателя по годам. Так, согласно данным Федеральной службы государственной статистики грузооборот всего транспорта увеличился в 2017 г. на 7,4 % и составлял 5 488 млрд т/км, в 2018 г. на 2,7 % и 5 635 соответственно, а уже в 2019 г. всего на 0,7% и составлял 5 678 млрд т-км. Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота до начала пандемии росла, а в 2020 г. уменьшилась на 2,2 % и составила 2 545 млрд т/км. Основу грузовых перевозок в России составляют такие виды транспорта, как железнодорожный, трубопроводный и автомобильный. В структуре грузооборота России преобладают железнодорожный и трубопроводный транспорт (47 % и 46 % соответственно). На рис. 1 и 2 можно ознакомиться с более подробной информацией о структуре грузооборота России<sup>1</sup>.

А по объему перевозимых грузов лидирует автомобильный, а затем идет железнодорожный и трубопроводный транспорт, на них приходится от всех перевезенных грузов 68 %; 17 % и 13 % соответственно (рис. 3 и 4).

Функционирование и развитие логистики связано с движением товаров как внутри страны, так и за ее пределами. Если рассматривать внешнюю торговлю России за последний год, то можно отметить, что в структуре экспорта нашей страны в январе 2021 г. значительную долю имели страны ЕС и АТЭС (40 % и

<sup>1</sup> Грузооборот по видам транспорта // Росстат. М., 2022. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/30990>.

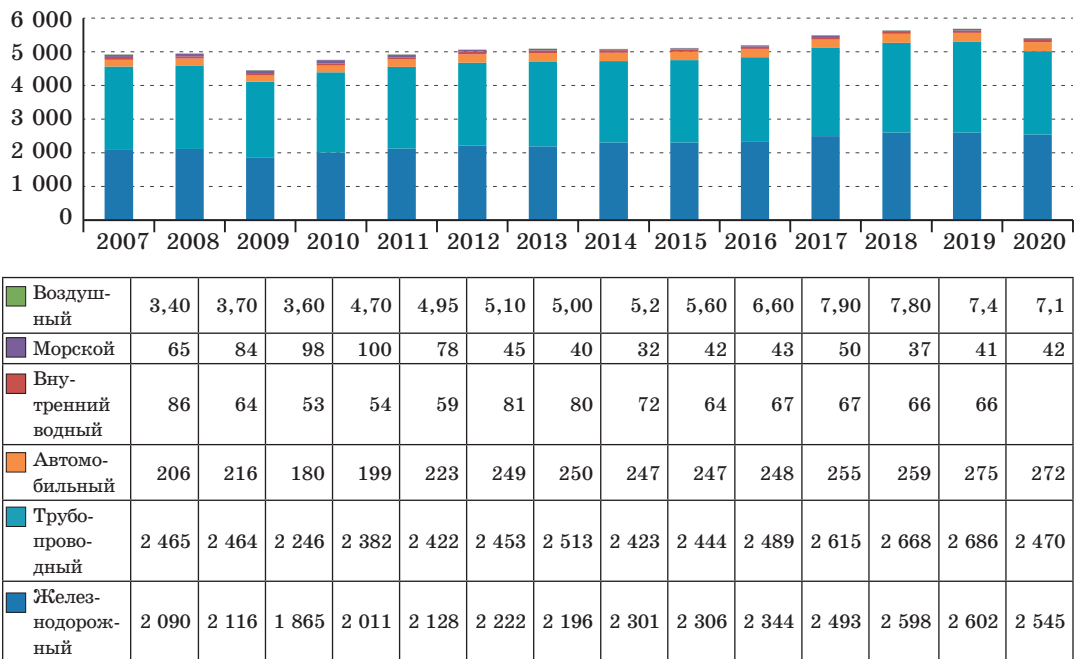


Рис. 1. Структура грузооборота в России (млрд т-км), 2007–2020 гг.

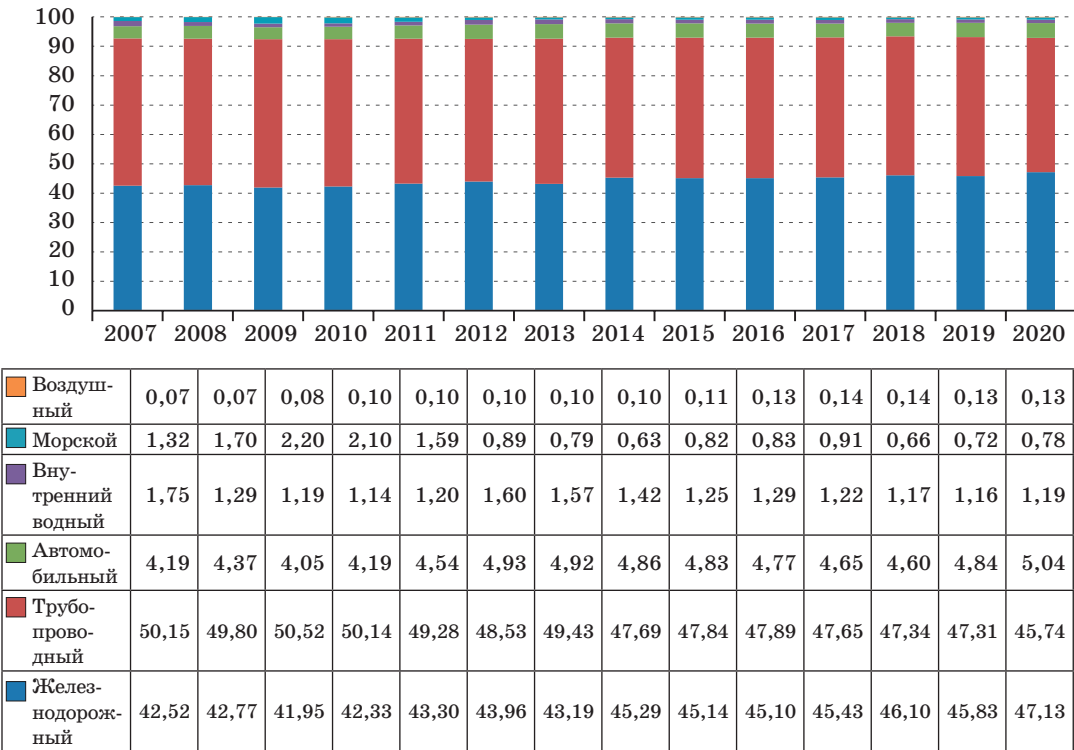


Рис. 2. Структура грузооборота в России 2007–2020 гг., %

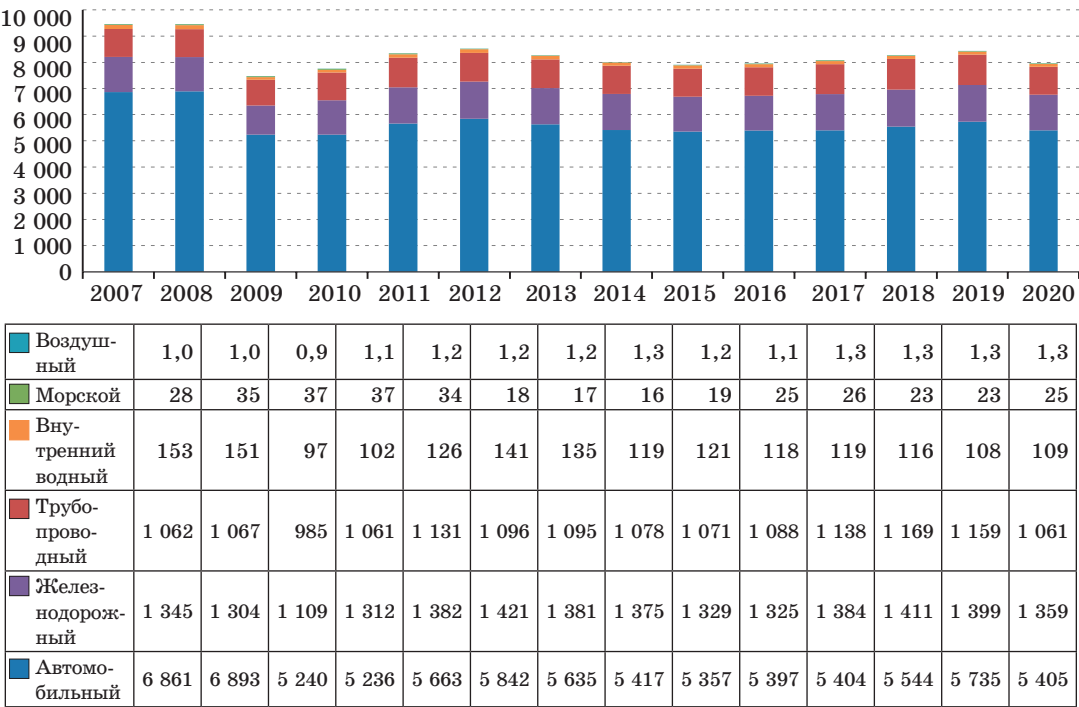


Рис. 3. Структура грузоперевозок в России, млн т, 2007–2020 гг.

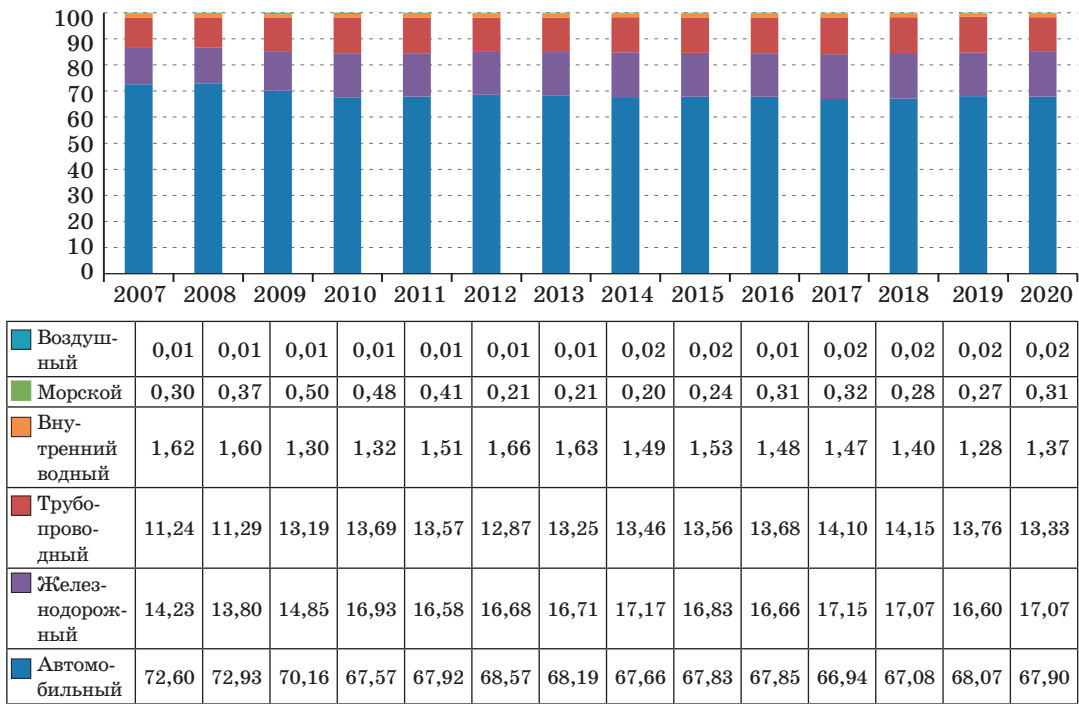


Рис. 4. Структура грузоперевозок в России 2007–2020 гг., %

28 % соответственно). А в структуре импорта 49 % АТЭС и 27 % ЕС. На рисунках 5 и 6 представлена структура экспорта и импорта по группам стран за январь 2021 г. При этом на долю Китая в структуре экспорта стран АТЭС приходилось 59 %, а в структуре импорта стран АТЭС 53 % <sup>2</sup>.

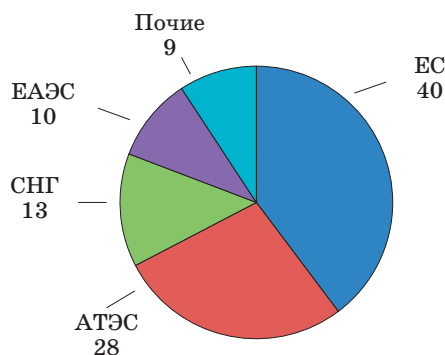


Рис. 5. Структура экспорта Российской Федерации по группам стран, январь 2021 г., %

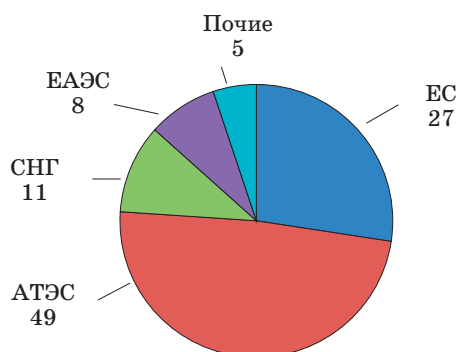


Рис. 6. Структура импорта Российской Федерации по группам стран, январь 2021 г., %

Таким образом, Китай является одним из важнейших торговых партнеров России. Доля Китая во внешнеторговом обороте России в первой половине 2021 г. составила 17,6 %, и по доле в российском товарообороте Китай занял 1 место. По данным федеральной таможенной службы России товарооборот между Россией и Китаем за первое полугодие 2021 г. вырос на 26,4 % по сравнению с аналогичным периодом. За первое полугодие 2021 г. экспорт России в Китай вырос на 23,9 %, а импорт России из Китая — на 28,8 %.

Важную роль в развитии торгово-экономических отношений играет Сибирский федеральный округ, и в том числе Иркутская область. В 2021 г. она осуществляла внешнеторговые операции со 105 странами дальнего и ближнего зарубежья. Торговля со странами дальнего зарубежья обеспечила за 9 месяцев 2021 г. 94 % в стоимостном выражении и со странами СНГ — 6 %. Экспорт товаров осуществлялся в 94 страны мира. В 2021 г. наблюдалась положительная динамика экспорта за счет увеличения поставок алюминия, обработанных лесоматериалов и целлюлозы

<sup>2</sup> Таможенная статистика внешней торговли РФ // Федеральная таможенная служба РФ. URL: [http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:4:4284654437358406::NO::P4\\_REQUEST:NEW](http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:4:4284654437358406::NO::P4_REQUEST:NEW).

в страны дальнего зарубежья, нефти сырой в Китай, Сингапур, Малайзию, США. В торговле со странами дальнего зарубежья экспорт представлен металлами и изделиями из них, древесиной и целлюлозно-бумажными изделиями, топливно-энергетическими товарами. В товарной структуре экспорта в страны СНГ значительную долю занимает древесина и целлюлоза, металлы и изделия из них, минеральные продукты, продукция машиностроения и химической промышленности. Импорт в Иркутскую область из стран дальнего и ближнего зарубежья составляет продукция машиностроения и химической промышленности, металлы и изделия из них, топливно-энергетические ресурсы [9].

Поставки товаров требуют наличие соответствующей транспортной инфраструктуры. Иркутская область и СФО в целом имеет выгодное географическое положение, связывая Европу со странами АТР, и могут предложить более удобные и короткие транспортные пути по своей территории, предоставляя международные транспортные услуги. Грузы, поставляемые со стран АТР в страны Европы, могут доставляться гораздо быстрее, чем по морскому Шелковому пути. Например, морской Шелковый путь может составлять около 15 000 км и следовать 1 месяц по морю, в то время как Российский коридор через Транссибирскую магистраль составляет около 13 000 км и 7 суток на поезде [3]. Это позволит полученные денежные средства от транзитных перевозок вкладывать в развитие транспортной инфраструктуры, более активно развивать регионы азиатской части России и двустороннее сотрудничество с этой страной. Не случайно отводилась большая роль сибирской дороги при хозяйственном освоении данного региона, поскольку она явилась отправной точкой и в решении задачи усиления российского влияния на Востоке [10, с. 305].

Начиная с 2020 г. ситуация в мире резко меняется. Пандемия и локдауны, которые вводились во многих странах мира, негативно повлияли на цепочки поставок товаров. Это привело к задержкам грузов на пограничных пунктах, к дополнительному таможенному контролю в отдельных странах, к увеличению сроков оформления грузов на границах и в конечном итоге к задержкам доставки до конечного потребителя. Кроме перечисленных проблем, произошла авария в Суэцком канале, которая привела к скоплению судов и увеличению ставок на контейнерные перевозки, нарушениями в цепях поставок, к дефициту провозных возможностей. В связи с этим, некоторые клиенты логистических компаний стали увеличивать страховые части запасов, что требует дополнительно вкладывать финансовые средства на логистику. Поэтому использовали ускоренные поезда как альтернатива морским перевозкам.

Закрытие границ, рост цен на топливо привел к увеличению тарифов автотранспорта в России [11]. При перевозках грузов с Китая в Европу на железнодорожном транспорте выросли цены из-за снижения пропускной способности пограничных переходов на границе с КНР, сокращения субсидирования перевозок в этом направлении.

В сложившейся ситуации возникает необходимость в более широком использовании региональных центров не только в Европейской части России, но и в целом по регионам страны. Так как именно они могут осуществлять оперативную доставку грузов. И сегодня возрастает спрос на аутсорсинг логистических услуг.

Однако существуют факторы, которые препятствуют этому. К их числу можно отнести моральный и физический износ используемого подъемно-транспортного оборудования, который составляет около 85 %. Износ коммерческой недвижимости является достаточно высоким — 80 % и отсутствуют современные складские комплексы, которые удовлетворяли бы запросы клиентов. Сдерживает рост объемов переработки в терминально — складской сети ограниченный портфель услуг,

административные процедуры, усложняющие процесс организации отправки грузов. Наряду с этим, ОАО «РЖД» имеет технические, технологические, информационные ресурсы, позволяющие создать логистическую систему транспортировки грузов по методу «точно в срок» и «от двери до двери». ОАО «РЖД» создает систему транспортно — логистических центров на сети железных дорог в целях развития интермодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам, с движением регулярных маршрутных контейнерных и контейнерных поездов. В целях устранения разрозненности объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» формируемые транспортно — логистические центры будут иметь современное техническое оснащение и инновационные логистические технологии. Это позволит создать единую терминально — логистическую инфраструктуру холдинга.

Использование IT-технологий в сфере грузоперевозок позволяет активно использовать электронную транспортную накладную, совершенствовать цифровые сервисы. По прогнозам экспертов, будут продолжать расти железнодорожные перевозки на уровне выше 10 % в год. Планируется рост сегмента сборных грузоперевозок на отечественном рынке автоперевозок на уровне 9–11 % в год. Будет активно развиваться электронная торговля, цифровые экспедиторы. Использование последних позволяет на 80 % сократить трудовые затраты по подбору перевозчиков и на 70 % уменьшается время по отслеживанию груза в пути. Электронная транспортная накладная позволяет исключать бумажные документы, сократить время на обработку документов, быстро сверять данные, всем участникам цепи поставок взаимодействовать в режиме реального времени с любого устройства. Данные тенденции связаны с применением цифровой экономики, информатизацией бизнеса [4, с. 77], переносом бизнес-процессов в онлайн [5]. Это приведет к тому, что отечественный рынок транспортно-логистических услуг будет отвечать современному уровню и способствовать развитию облачных технологий в логистике [6].

В 2022 г. развитие логистики будет зависеть от политической ситуации и экономики Китая и Азии в целом.

В результате пандемии, активной санкционной деятельности, направленной на экономическую сферу жизни и усложнением международных отношений с Россией, основные показатели результатов работы транспортно-логистической системы Иркутской области ограничены в своем росте. Эту тенденцию можно наблюдать на основе данных табл. 1<sup>3</sup>.

*Динамика грузооборота Иркутской области в 2011–2019 гг.*

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Величина грузооборота, млн т/км	129 449	133 257	134 344	111 586	115 187,2	126 878,7	133 432,4	138 125	139 716,3
Темп роста, %	107,36	102,94	100,82	83,06	103,23	110,15	105,16	103,51	101,15
Темп прироста, %	7,36	2,94	0,82	-16,94	3,23	10,15	5,16	3,51	1,15

В связи с этим необходимо:

- увеличить долю российских железных дорог на евроазиатском международном транспортном рынке;
- укреплять конкурентные преимущества железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта, зарубежным перевозчикам;
- привлечь транзитные грузопотоки на сеть российских железных дорог;

<sup>3</sup> Предприимчивость. Транспорт // Иркутскстат. Иркутск, 2022. URL: <http://irkutskstat.gks.ru>.

- изыскивать инвестиции;
- получать дополнительные доходы.

Анализ ситуации на рынке Иркутской области показал, что на нем функционируют около 270 транспортно-экспедиционных и логистических компаний. Большинство из них в своей деятельности используют более одного вида транспорта. Поэтому ряд авторов высказывают мнение о том, что стоит развивать мультимодальные транспортные центры, увеличивать долю логистических провайдеров 3PL, повышать качество логистических услуг в России [7, с. 148; 8, с. 561; 12, с. 169]. В большей степени транспортно-логистическими посредниками используется для перевозок грузов железнодорожный и автомобильный транспорт. Основой транспортно-логистической системы должна стать ассоциация автоперевозчиков и управленческие структуры Восточно-Сибирской железной дороги. В Иркутской области возникает необходимость создания таких систем, которые бы обеспечивали транзитные поставки. Таким образом, целесообразно доставлять товары в область по новому шелковому пути, проходящему по Транссибу. При Восточно-Сибирской железной дороге можно создать логистический центр межрегионального значения, который будет выступать крупным транспортным узлом для переработки грузопотоков и доставки товаров в различные населенные пункты Восточной Сибири. В структуру такого центра войдут складские и контейнерные терминалы. Эти нововведения повлияют не только на рост экономики Иркутской области, но и на повышение качества логистических связей между странами.

#### Список использованной литературы

1. Логистика : учеб. пособие / под ред. Б.А. Аникина, Т.А. Родкиной. — Москва : Проспект, 2008. — 408 с. — EDN [NJOGMH](#).
2. Неруш Ю.М. Логистика : учебник / Ю.М. Неруш, А.Ю. Неруш. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юрайт, 2019. — 559 с. — EDN [TMEVSU](#).
3. Кородюк И.С. Геополитические изменения как стимул интегрированного развития транспортно-логистических систем Восточной Сибири и Монголии / И.С. Кородюк, А.В. Силантьев, А. Даваасурен. — DOI 10.17150/2500-2759.2019.29(1).72-79. — EDN [ZZMHED](#) // Известия Байкальского государственного университета. — 2019. — Т. 29, № 1. — С. 72–79.
4. Тагаров Б.Ж. Оценка процесса формирования информационной экономики в России / Б.Ж. Тагаров, Ж.З. Тагаров. — DOI 10.18101/2304-4446-2018-2-76-84. — EDN [YWQOQK](#) // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. — 2018. — № 2. — С. 76–84.
5. Бабкин А.Н. Влияние внедрения цифровых технологий на предпринимательскую деятельность компаний / А.Н. Бабкин, О.В. Чистякова. — DOI 10.18720/IEP/2017.5/2. — EDN [YOADSG](#) // Промышленная политика в цифровой экономике: проблемы и перспективы : тр. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 16-17 нояб. 2017 г. — Санкт-Петербург, 2018. — С. 23–34.
6. Антипина П.В. Облачные технологии в логистической деятельности / П.В. Антипина. — EDN [XSVQOD](#) // Логистика и управление цепями поставок. — 2018. — № 2 (85). — С. 35–38.
7. Холмовский С.Г. Аутсорсинг на российском рынке транспортно-логистических услуг / С.Г. Холмовский. — EDN [VQKBXN](#) // Трансформации логистических систем в современных условиях : материалы междунар. науч.-практ. конф., Иркутск, 20 нояб. 2014 г. — Иркутск, 2015. — С. 143–149.
8. Фрейдман О.А. Трансформация транспортно-логистической системы как условие устойчивого развития региона / О.А. Фрейдман. — DOI 10.17150/2500-2759.2016.26(4).557-565. — EDN [WZXTJL](#) // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). — 2016. — Т. 26, № 4. — С. 557–565.
9. Эпова Н.Р. Внешняя торговля России и Иркутской области: общие тенденции и региональная специфика / Н.Р. Эпова. — DOI 10.17150/2500-2759.2020.30(1).59-70. — EDN [VWDUWP](#) // Известия Байкальского государственного университета. — 2020. — Т. 30, № 1. — С. 59–70.

10. Кальмина Л.В. «Сибирская железная дорога строится не для Сибири». «Восточное обозрение» против прогресса? / Л.В. Кальмина. — DOI 10.17150/978-5-7253-3085-4.31.297-306. — EDN [RODUKM](#) // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2022. — Иркутск, 2022. — С. 297–306.

11. Шагина Е.А. Особенности конкуренции на рынке транспортных услуг г. Иркутска / Е.А. Шагина, Р.С. Глазкова. — EDN [DILFVE](#) // Global & Regional Research. — 2021. — Т. 3, № 1. — С. 147–154.

12. Малецкая М.Б. Повышение качества транспортных услуг при международных перевозках груза в пространстве Евразийской интеграции / М.Б. Малецкая. — EDN [VNNUBG](#) // Евразийский интеграционный проект: цивилизационная идентичность и глобальное позиционирование : материалы Междунар. Байкал. форума, Иркутск, 20–21 сент. 2018 г. / под ред. Е.П. Метелевой. — Иркутск, 2018. — С. 166–169.

### References

1. Anikin B.A., Rodkina T.A. (eds). *Logistics*. Moscow, Prospekt Publ., 2008. 408 p. EDN: [NJOGMH](#).

2. Nerush Yu.M., Nerush A.Yu. *Logistics*. 5<sup>th</sup> ed. Moscow, Yurait Publ., 2019. 559 p. EDN: [TMEVSU](#).

3. Korodyuk I.S., Silantev A.V., Davaasuren A. Geopolitical Changes as a Stimulus for Integrated Development of Transport and Logistics Systems in Eastern Siberia and Mongolia. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2019, vol. 29, no. 1, pp. 72–79. (In Russian). EDN: [ZZMHED](#). DOI: 10.17150/2500-2759.2019.29(1).72-79.

4. Tagarov B. Zh., Tagarov Zh.Z. Evaluation of the Process of Information Economy Development in Russia. *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika i menedzhment = Bulletin of the Buryat State University. Economics and Management*, 2018, no. 2, pp. 76–84. (In Russian). EDN: [YWQOQK](#). DOI: 10.18101/2304-4446-2018-2-76-84.

5. Babkin A.V., Chistyakova O.V. The Impact of Digitalisation on Business Activities. *Industrial Policy in the Digital Economy: Problems and Prospects. Proceedings of the Scientific and Practical Conference, Saint Petersburg, November 16–17, 2017*. Saint Petersburg, 2018, pp. 23–34. (In Russian). EDN: [YOADSG](#). DOI: 10.18720/IEP/2017.5/2.

6. Antipina P.V. Cloud Computing Technologies in Logistics Activities. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok = Logistics and Management of Supply Chains*, 2018, no. 2, pp. 35–38. (In Russian). EDN: [XSVQOD](#).

7. Kholmovski S.G. Outsourcing in the Russian Market of Transport and Logistic Services. *Transformation of Logistic Systems in Current Context Terms. Materials of International Research Conference, Irkutsk, November 20, 2014*. Irkutsk, 2015, pp. 143–149. (In Russian). EDN: [VQKBXN](#).

8. Freidman O.A. Transformation of the Transport and Logistics System as a Condition for the Sustainable Regional Development. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii (Baykalskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava) = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2016, vol. 26, no. 4, pp. 557–565. (In Russian). EDN: [WZXTJL](#). DOI: 10.17150/2500-2759.2016.26(4).557-565.


9. Epova N.R. Foreign Trade of Russia and Irkutsk Region: General Trends and Regional Specifics. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2020, vol. 30, no. 1, pp. 59–70. (In Russian). EDN: [VWDUWP](#). DOI: 10.17150/2500-2759.2020.30(1).59-70.


10. Kalmina L.V. Siberian Railway is not Being Constructed for Siberia. *Eastern Review Against Progress? Irkutskii istoriko-ekonomicheskii ezhegodnik. 2022 = Irkutsk Historical and Economic Yearbook. 2022*. Irkutsk, 2022, pp. 297–306. (In Russian). EDN: [RODUKM](#). DOI: 10.17150/978-5-7253-3085-4.31.297-306.

11. Shagina E.A., Glazkova R.S. Features of Competition in the Market of Transportation Services in Irkutsk. *Global & Regional Research*, 2021, vol. 3, no. 1, pp. 147–154. (In Russian). EDN: [DILFVE](#).


12. Maletskaya M.B. Improving the Quality of Transport Services for International Carriage of Goods in the Space of Eurasian Integration. In Meteleva E.P. (ed.). *Eurasian Integration Project: Civilization Identity and Global Positioning. Materials of the International Baikal Forum, Irkutsk, September 20–21, 2018*. Irkutsk, 2018, pp. 166–169. (In Russian). EDN: [VNNUBG](#).


### Информация об авторах

*Малецкая Марина Борисовна* — кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, [MaletskayaMB@bgu.ru](mailto:MaletskayaMB@bgu.ru),  <https://orcid.org/0000-0002-3349-6132>, SPIN-код: 6126-1292, AuthorID РИНЦ: 676507.

*Холмовский Станислав Геннадьевич* — кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, [staskhol@mail.ru](mailto:staskhol@mail.ru),  <https://orcid.org/0000-0002-6391-6281>, SPIN-код: 2882-5731, AuthorID РИНЦ: 467194.

### Authors

*Marina B. Maletskaya* — PhD in Economics, Associate Professor, Department of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, [MaletskayaMB@bgu.ru](mailto:MaletskayaMB@bgu.ru),  <https://orcid.org/0000-0002-3349-6132>, SPIN-Code: 6126-1292, AuthorID RSCI: 676507.

*Stanislav G. Kholmovsky* — PhD in Economics, Associate Professor, Department of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, [staskhol@mail.ru](mailto:staskhol@mail.ru),  <https://orcid.org/0000-0002-6391-6281>, SPIN-Code: 2882-5731, AuthorID RSCI: 467194.

### Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

### Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

### Для цитирования

Малецкая М.Б. Состояние и развитие транспортной логистики в современных условиях / М.Б. Малецкая, С.Г. Холмовский. — DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(3).17. — EDN [ITKHBO](#) // Baikal Research Journal. — 2022. — Т. 13, № 3.

### For Citation

Maletskaya M.B., Kholmovsky S.G. State and Development of Transport Logistics under Current Conditions. *Baikal Research Journal*, 2022, vol. 13, no. 3. (In Russian). EDN: [ITKHBO](#). DOI: 10.17150/2411-6262.2022.13(3).17.