

Научная статья

УДК 656

EDN VIQLFA

DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(3).1092-1103

**М.Б. Малецкая** , **С.Г. Холмовский** , **М.А. Митупова***Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация*Автор, ответственный за переписку: М.Б. Малецкая, MaletskayaMB@bgu.ru

ОСОБЕННОСТИ ПРОДАЖ КОМПАНИИ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

АННОТАЦИЯ. Организация продаж транспортно-логистических услуг имеет свои особенности, так как для данного рода услуг характерна специальная система планирования, использование различных видов транспорта, отсутствие материального продукта и множество элементов и факторов, влияющих на осуществление процесса продажи услуг. Организация продаж включает в себя весь процесс предоставления транспортно-логистических услуг — от процесса заказа на транспортировку, его размещения, обработки до окончательного расчета за услуги. В связи с этим представляется актуальным исследование особенностей организации продаж компании на рынке транспортно-логистических услуг. Целью данной работы является исследование отраслевой специфики транспортно-логистических услуг, организации продаж транспортно-логистических услуг с учетом компонентов их предоставления. В статье дан анализ показателей инфраструктуры обеспечения автомобильных и речных грузоперевозок Иркутской области, рассмотрена динамика протяженности автодорог общего пользования по Иркутской области, не отвечающих нормативным требованиям, индексы тарифов на грузовые перевозки в Иркутской области. Исследование показало, что проблемы функционирования рынка транспортно-логистических услуг связаны с геополитическими изменениями, включающие в себя экономические санкции ряда стран по отношению к России; с высокой долей протяженности автомобильных дорог, не отвечающим нормативным требованиям в Иркутской области; существенным повышением цен на транспортные услуги. Предложены следующие пути решения выявленных проблем: развитие перевозок между РФ и странами Азиатского региона; улучшение состояния автомобильных дорог в Иркутской области; активное использование внутреннего речного транспорта в период навигации для удешевления стоимости перевозки грузов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Транспортно-логистические услуги, особенности продаж на транспортно-логистическом рынке, отраслевая специфика транспортно-логистических услуг, рынок автомобильных грузоперевозок Иркутской области, рынок речных грузоперевозок Иркутской области.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 17 марта 2024 г.; дата принятия к печати 26 августа 2024 г.; дата онлайн-размещения 31 августа 2024 г.

Original article

М.Б. Maletskaya , **S.G. Kholmovsky** , **M.A. Mitupova***Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation*Corresponding author: М.Б. Maletskaya, MaletskayaMB@bgu.ru

FEATURES OF COMPANY SALES IN THE MARKET OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS SERVICES

ABSTRACT. Organization of sales of transport and logistics services has its own specifics, as this kind of services is characterized by a special planning system, the use of different types of transport, the lack of a material product and many elements and factors affecting the implementation of the process of selling services.

© Малецкая М.Б., Холмовский С.Г., Митупова М.А., 2024

Organization of sales includes the whole process of providing transport and logistics services - from the order process for transportation, its placement, processing to the final payment for services. In this regard, it seems relevant to study the peculiarities of the sales organization of the company in the market of transport and logistics services. The purpose of the paper is to study the industry specifics of transport and logistics services, the organization of sales of transport and logistics services, taking into account the components of their provision. The article analyzes the indicators of the infrastructure of road and river freight transportation in the Irkutsk region, the dynamics of the length of public roads in the Irkutsk region that do not meet the regulatory requirements, indices of tariffs for freight transportation in the Irkutsk region. The study showed that the problems of the transportation and logistics services market are related to geopolitical changes, including economic sanctions of a number of countries against Russia; a high proportion of the length of roads that do not meet the regulatory requirements in the Irkutsk region; a significant increase in prices for transportation services. The following ways to solve the identified problems are proposed: development of transportation between Russia and Asian countries; improvement of the condition of roads in the Irkutsk region; active use of inland river transport during the navigation period to reduce the cost of cargo transportation.

KEYWORDS. Transportation and logistics services, specifics of sales in the transportation and logistics market, industry specifics of transportation and logistics services, the Irkutsk region road freight transportation market, the Irkutsk region river freight transportation market.

ARTICLE INFO. Received March 17, 2024; accepted August 26, 2024; available online August 31, 2024.

Многие экономические субъекты в процессе своей финансово-хозяйственной деятельности связаны с транспортировкой груза, поставками оборудования, сырья и материалов, товаров и множеством других материальных ценностей. Большое значение для доставки товаров имеет качество предоставляемых транспортно-логистических услуг. Как справедливо отмечают некоторые авторы, в результате несвоевременной и неполной поставки партий товаров возникает ситуация недополученного дохода из-за неудовлетворенного спроса [1], а использование логистики в цепи поставок позволяет сократить затраты и обеспечить конкурентную цену на продаваемые товары [2].

С учетом обширной территории России, доставка может осуществляться на значительные расстояния, что приводит к существенным расходам компании и вызывает необходимость выделения деятельности, связанной с обслуживанием процесса грузоперевозки, в самостоятельную отрасль управления.

Совокупность операций, связанных с транспортировкой и оказанием услуг связывают с транспортно-логистической деятельностью, которая является неотъемлемым элементом развития экономики любой страны, в особенности, в современных рыночных условиях РФ [3, с. 151]. Ключевой задачей транспортно-логистических услуг в современных условиях является поиск наиболее оптимального и эффективного для заказчика способа доставки груза с использованием одного или нескольких видов транспорта.

Организация продаж компании на рынке транспортно-логистических услуг характеризуется рядом особенностей с учетом специфики данных услуг, которая проявляется в следующем.

Отсутствием материального продукта. Это выражается невысокой материалоемкостью, расходах на средства труда, топливо и материалы. Используется значительно большее количество качественных и субъективных показателей, чем в сфере производства, уменьшается число плановых документов, отчетной документации и происходит их укрупнение.

Ликвидностью услуг и коротким сроком расчетов. Компонентами планирования процесса оказания услуг являются заказчики, персонал, способы доставки и физическое окружение.

Обширным перечнем получателей услуг. Получателями данных услуг выступают население, юридические лица, органы власти и др. — возрастает мотивация труда сервисного персонала.

Особой ролью качества услуг. Специальная система оценки и управления качеством транспортно-логистических услуг имеет высокую актуальность.

Разнообразием видов услуг, которые могут дополняться и изменяться в долгосрочном периоде.

Сложностями при планировании числа заказчиков транспортно-логистических услуг. В субъектах малого бизнеса может отсутствовать корпоративный уровень планирования, ключевая роль отводится оценке и анализу внешней и внутренней среды. Вместо классических планов используются такие документы, как проекты, программы и др. и сокращаются горизонты стратегического планирования по времени.

Проблемами использования некоторых технологий оказания услуг. Например, дистанционного оказания некоторых услуг в отличие от доставки материального продукта, требуется освоение новых технологий деятельности и информационных средств в долгосрочном периоде и др.

Сочетанием в сфере услуг государственных учреждений и корпоративных субъектов. Это проявляется в различной степени свободы планирования, стандартизации и централизации планирования, поскольку планирование в учреждениях регламентировано нормативными документами, а в корпоративных субъектах не регулируются нормативно-правовыми актами [4, с. 45].

Особенности функционирования транспорта обуславливаются тем, что транспорт, с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка, «физически» реализуя обмен товарами и оказывая услуги его участникам, а с другой — он сам как субъект рынка продает свои услуги, перемещая товары и пассажиров. Исходя из определения услуг, особенность компании в данной сфере заключается в том, что у нее практически в полной мере отсутствует производственная деятельность, т.е. технологический процесс изготовления какого-либо материального продукта как основное направление ее деятельности. При этом производство может иметь место, но не выступает ключевым направлением, а носит сопутствующий характер, улучшающий процесс оказания услуг. Такое производство может быть совершенно различным, например, каких-либо товаров, используемых для продвижения компании [5, с. 82].

Такая особенность предполагает, что в компании сферы транспортно-логистических услуг имеется относительно невысокий уровень материалоемкости, поскольку материальные расходы не являются основной статьей затрат, как это часто свойственно для сферы материального производства. В процессе функционирования транспорт по своей сути взаимодействует с товарами, обеспечивая их пространственно-временное перемещение. В этой связи, организация продаж в такой компании предполагает необходимость развития других элементов ресурсного потенциала [6, с. 102]. В сфере услуг такими ресурсами выступают, главным образом, люди, часто непосредственно взаимодействующие с заказчиком. Поэтому организация продаж компании сферы услуг должна быть в значительной мере ориентирована на обеспечение эффективной системы управления персоналом. Это предполагает планирование и прогнозирование работы с кадрами, включая планы карьеры и различные элементы управления персоналом. Для сферы транспортных услуг ключевое значение имеет система мотивации персонала, непосредственно

задействованного в ходе оказания услуг. Это, главным образом, менеджеры по работе с клиентами, а также сотрудники, осуществляющие обработку и перевозку грузов [7, с. 121].

В связи с тем, что в сфере транспортно-логистических услуг отсутствует материальное производство, то в большинстве случаев расчет на оказанные услуги происходит существенно быстрее, чем за реализованную продукцию. Поэтому для рассматриваемой отрасли характерен высокий уровень ликвидности услуг и короткий срок поступления денежных средств. В связи с этим, в процессе продаж особая роль отводится компонентам процесса оказания услуг, включающим в себя следующие элементы [8, с. 155].

Получателей услуг, которыми могут выступать физические и юридические лица, органы власти. Организация продаж транспортно-логистических услуг данного элемента предусматривает выбор целевой аудитории и направлений работы с ней, стимулирование заказов, определение доступного уровня цен и т.п.

Персонал сферы услуг, к которому относят трудовые ресурсы компании сферы услуг, главным образом сервисных служащих и специалистов. При этом решают вопросы по развитию человеческого потенциала, стимулированию и производительности труда, социальному развитию персонала и т.п.

Систему доставки, которая связана с оборудованием, информационными системами, правилами работы, организационной культурой и др. При организации продаж этого элемента планируют объем ресурсов, технологии обслуживания заказчиков, информационные системы, автоматизацию, развитие корпоративной культуры и др.

Физическое окружение, которое предусматривает покупательское осознание услуг, потребности в них, восприятие потребителями отдельной компании сферы услуг. Организация продаж связана с решениями по воздействию на заказчиков для обеспечения стабильного спроса, позиционированием компании, формированием имиджа и т.п.

Организация продаж транспортно-логистических услуг осуществляется по определенным элементам, составляющим процесс их оказания, поскольку он является базой, сущностью функциональной работы данного субъекта предпринимательства. В отношении получателей услуг разрабатываются решения в области определения целевой аудитории и соответствующих направлений работы с ней.

Технологический процесс в компании сферы транспортно-логистических услуг предполагает использование различных средств и предметов, которые обобщаются в так называемую «систему доставки» услуги до получателя. Они выступают определенными инструментами, которые использует сервисный персонал в своей непосредственной работе. Поэтому в процессе продаж необходимым элементом является планирование совокупности данных технологических средств, необходимых для наиболее качественного оказания услуг.

Физическое окружение как элемент процедуры оказания транспортно-логистических услуг обуславливает необходимость разработки решений по воздействию на заказчиков для обеспечения стабильного спроса, позиционирование компании, формированию ее благоприятного имиджа и множество прочих мероприятий, способствующих достижению ее целей [9, с. 21].

На автомобильном транспорте процесс производства и реализации продукции слиты воедино. Продукция транспорта — перевозка грузов и пассажиров — не отделима от самого процесса транспортного производства.

Из этой особенности транспортной продукции вытекает, что ее нельзя накапливать или сохранять в виде запасов, как в сфере материального производства, а требуется создание резервов пропускной и провозной способности [10, с. 572].

Отсутствие материального продукта в сфере транспортно-логистических услуг также предполагает такую особенность их продаж, как использование значительно большего числа качественных и субъективных показателей, чем в сфере реального производства. В данном случае подразумеваются показатели, непосредственно оценивающие как качество услуг, так и эффективность работы компании. Все показатели качества услуг можно классифицировать на:

- количественные (время ожидания и предоставления услуги; характеристики оборудования, инструмента, материалов и т.п.; надежность оказания транспортно-логистических услуг; точность исполнения; полнота; уровень автоматизации и механизации; безопасность; полнота оказания услуги и т.п.);
- качественные (вежливость, доступность персонала, чуткость, компетентность, доверие персоналу, уровень профессионального мастерства, эффективность контактов исполнителей и клиентов, искренность и т.п.).

В свою очередь, отличительной характеристикой транспортно-логистических услуг также является повышение требований потребителей к их качеству, что обусловлено как общим социально-экономическим развитием в мире, так и конкурентной средой. Качество является важнейшей категорией, обеспечивающей эффективный сбыт компании сферы услуг независимо от их типа. Качество услуги представляет собой совокупность ее специальных характеристик, которые непосредственно связаны с ее способностью удовлетворить определенные потребности. Установка таких характеристик осуществляется, как правило, в государственных и внутрифирменных стандартах, технических условиях [11, с. 206].

Важной особенностью транспортно-логистических услуг является то, что в структуре расходов на производство транспортной продукции отсутствуют затраты на сырье, используются лишь средства труда, топливо, и материалы. В процессе функционирования транспорт взаимодействует с товарами или людьми, обеспечивая их пространственно-временное перемещение.

На транспорте иная форма кругооборота капитала по сравнению с материальным производством. Он происходит в следующей последовательности: деньги с приращением — готовый продукт — «процесс материального производства» — деньги с приращением. Таким образом, на транспорте нет прибавочной стоимости нового вещественного продукта. Отсюда следует, что на транспорте оплачивается не вещественный продукт, а эффект транспортного процесса — перемещение [12, с. 60].

Стоимость перевозки груза в процессе предоставления транспортно-логистических услуг добавляется к стоимости производства этого груза. В результате перемещения продукции в сферу обращения с ней происходит важная материальная перемена ее местоположения по отношению к потребителю. В ходе перемещения изменяется не только потребительная стоимость, но и стоимость перевозимых продуктов на величину трудовых издержек.

Еще одной важной особенностью транспортно-логистических услуг является их обширное разнообразие в современных условиях. Транспортно-экспедиционные услуги могут включать в себя самые различные направления деятельности компании, например:

- организацию и различное обслуживание отправки груза;
- обеспечение обработки грузов при их отправке и получении, например, упаковка, маркировка, сортировка, комплектация и т.п.;
- организация подготовки транспортных средств и контейнеров для перевозки специализированных грузов;
- обеспечение максимального уровня показателя грузоподъемности и грузоместимости средств перевозки;

- организация погрузочно-разгрузочных работ;
- осуществление тальманских операций (поартикульный количественный счет груза);
- организация и непосредственное проведение инвентаризации перевозимого груза;
- контроль за движением груза в ходе его перевозки и др. [13, с. 60].

Эта особенность, несомненно, предполагает обширные возможности формирования видов оказываемых услуг компаниями, т.е. проведение различных направлений диверсификации.

Важным условием деятельности компаний сферы транспортно-логистических услуг являются сложности планирования спроса. Они обусловлены спецификой спроса и компонентов оказания услуг — в материальном производстве исходными параметрами планирования выступают показатели объемов выпуска продукции на основе производственных планов.

В сфере транспортно-логистических услуг существуют объективные сложности планирования числа заказчиков. Это приводит к тому, что в субъектах малого бизнеса может отсутствовать корпоративный уровень планирования, т.е. стратегия развития компании практически не разрабатывается, а реакция субъекта предпринимательства на изменения внешней среды обусловлена гибкостью бизнеса.

Поэтому в ходе организации продаж ключевая роль отводится оценке и анализу внешней и внутренней среды, на базе которого можно прогнозировать потенциальный спрос на услуги. Кроме того, проблемы планирования спроса приводят к необходимости определенного сокращения сроков разработки стратегии и более обширным вариациям ее корректировки в случае изменений внешнего окружения [14, с. 105].

Эффективное управление продажами транспортно-логистических услуг невозможно без исследования и оценки состояния рынка грузоперевозок. Особое значение в данном случае отводится региональному рынку, тенденции которого характеризуются отличительными особенностями и оказывают существенное влияние на продажи компании.

Одним из экономических центров Восточной Сибири России является Иркутская область. В регионе транспортная инфраструктура и развитие рынка транспортно-экспедиционных услуг имеет большое значение с учетом удаленности от столицы страны.

Рынок автомобильных и речных грузоперевозок Иркутской области характеризуется различными показателями. Автомобильный транспорт региона при небольшой густоте железных дорог и сравнительно малой протяженности речных судоходных путей имеет большое значение. Он обеспечивает внутрирайонные и внутригородские перевозки грузов. Среди крупных транспортных компаний Иркутской области следует выделить ДА-ТРАНС, Транслогистик, 100 дорог, СНГ Логистик, Согруз, Авторитет и др. [15]. Среди перевозчиков существуют как федеральные, так и региональные компании. При этом в Иркутской области имеется тенденция увеличения числа частных, коммерческих перевозчиков, что способствует в определенной мере развитию рынка транспортных услуг.

Внутренний водный транспорт Иркутской области расположен в бассейнах реки Ангара, оз. Байкал и реки Лена. На территории региона существуют безальтернативные районы, в населенные пункты которых транспортная доступность в навигационный период осуществляется внутренним водным транспортом: Мамско-Чуйский, Бодайбинский, Киренский, Катангский, Усть-Кутский, Братский, Усть-Илимский, Усть-Удинский. Основными компаниями данного вида транспор-

та в регионе являются «Осетровский речной порт», «Киренская РЭБ флота», «Алексеевская РЭБ флота», «Киренский речной порт», «Верхнеленское речное пароходство» и др.¹ Состояние рынка автомобильных и речных грузоперевозок в значительной мере зависит от значений инфраструктурных показателей, динамика которых приведена в табл.²

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Иркутской области продемонстрировала повышение с 31,23 тыс. км в 2018 г. до 31,42 км в 2022 г. или на 0,19 тыс. км, что оказывает положительное влияние на рынок автомобильных грузоперевозок. При этом указанный рост следует отметить по дорогам федерального и местного значения. Несмотря на это, аналогичный показатель по РФ вырос в большей мере, поэтому удельный вес протяженности таких дорог в регионе в общем объеме их протяженности в стране сократился с 2,04 % в 2018 г. до 1,99 % в 2022 г. или на 0,04 п. п.

Показатели инфраструктуры обеспечения автомобильных и речных грузоперевозок Иркутской области

Показатель	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Изменение за 2018–2022 гг.
Протяженность автомобильных дорог общего пользования, тыс. км всего, в том числе по значению:	31,23	31,17	31,23	31,60	31,42	0,19
– федерального;	1,67	1,67	1,68	1,68	1,68	0,02
– регионального;	12,01	11,97	11,95	11,97	11,94	–0,08
– местного;	17,55	17,53	17,60	17,94	17,80	0,25
– удельный вес в общем значении показателя по России, проц.	2,04	2,02	2,01	2,02	1,99	–0,04
Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, тыс. км всего, в том числе по значению:	24,48	24,41	24,54	24,84	25,30	0,82
– федерального;	1,67	1,67	1,68	1,68	1,68	0,02
– регионального;	10,80	10,81	10,82	10,85	10,83	0,03
– местного;	12,01	11,92	12,03	12,30	12,79	0,77
– удельный вес в общем значении показателя по России, проц.	2,27	2,24	2,24	2,24	2,27	0,00
Протяженность автомобильных дорог общего пользования с усовершенствованным покрытием, тыс. км всего, в том числе по значению:	9,14	8,97	9,08	9,16	9,32	0,17
– федерального;	1,53	1,53	1,54	1,54	1,55	0,03
– регионального;	3,75	3,74	3,76	3,80	3,85	0,09
– местного	3,86	3,70	3,77	3,81	3,92	0,06
Протяженность внутренних водных судоходных путей, км	8 047	8 047	8 047	8 047	8 047	0
Речные пассажирские и грузопассажирские суда общего пользования, шт.	35	36	36	36	36	1

¹ Внутренний водный транспорт. Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области. Иркутск, 2024. URL: <https://irkobl.ru/sites/transport> (дата обращения: 14.01.2024).

² Транспорт. Федеральная служба государственной статистики РФ. Москва, 2024. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 11.01.2024).

Вместе с этим, благоприятной тенденцией выступает увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием с 24,48 тыс. км в 2018 г. до 25,3 тыс. км в 2022 г. или на 0,82 тыс. км по региону. Также положительно можно рассматривать увеличение протяженности рассматриваемых дорог с усовершенствованным покрытием всего за весь анализируемый период на 0,17 тыс. км.

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования в регионе, не отвечающих нормативным требованиям, составила значительную величину (рис. 1.)³.

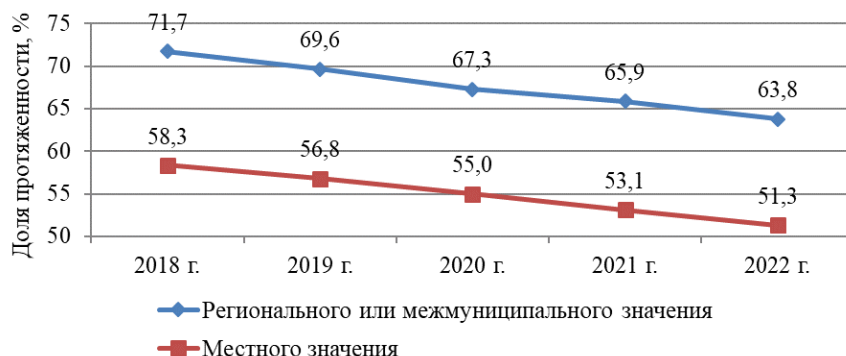


Рис. 1. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям, в Иркутской области

Доля протяженности автомобильных дорог регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в Иркутской области, составила в 2018 г. 71,7 % и сократилась в 2022 г. до 63,8 %. Аналогичный показатель по дорогам местного значения в регионе также был снижен с 58,3 % до 51,3 %. Несмотря на сокращение этих индикаторов, их уровень является высоким и негативно влияет на рынок автомобильных грузоперевозок.

Водный транспорт в Иркутской области представлен внутренним речным и предполагает обеспечение отдельных районов товарами.

Объем отправленных внутренним водным транспортом грузов в Иркутской области рос с 2018 г. до 2022 г., что во многом объясняется функционированием северного завода. С учетом функционирования северного завода в регионе, грузооборот внутреннего водного транспорта был значительно увеличен за данный период.

Важной характеристикой рассматриваемого рынка являются тарифы на грузовые перевозки (рис. 2.)⁴.

Индексы тарифов на грузовые перевозки по Иркутской области за 2018–2022 гг. показали значительный прирост — со 104,8 % до 118 %, что указывает на существенное повышение цен на транспортные услуги. При этом за период с 2018 г. до 2021 г. данные показатели были снижены. Во многом такой рост был вызван геополитическими изменениями — неопределенность экономической ситуации и дестабилизация отношений с рядом стран стимулировала рост уровня инфляции во всем мире и по России.

³ Транспорт. Федеральная служба государственной статистики РФ. Москва, 2024. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 11.01.2024).

⁴ Транспорт. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики РФ по Иркутской области. Иркутск, 2024. URL: <https://38.rosstat.gov.ru/ofstatistics> (дата обращения: 11.01.2024).

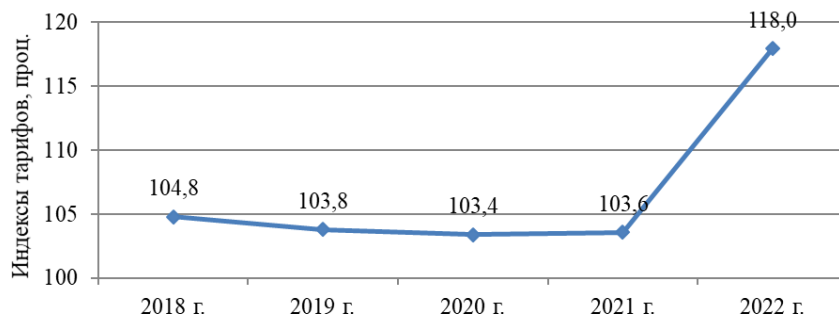


Рис. 2. Индексы тарифов на грузовые перевозки по Иркутской области за 2018–2022 гг. (без трубопроводного транспорта)

По результатам исследования можно сделать следующие выводы:

1. Особенности продаж компании на рынке транспортно-логистических услуг характеризуются использованием значительно большего числа качественных и субъективных показателей, чем в сфере реального производства; компонентами процесса оказания услуг; возрастанием системы мотивации труда сервисного персонала; созданием специальной системы оценки и управлением качеством оказания услуг; возможностями дополнения и изменения перечня услуг; важной ролью анализа внешней и внутренней среды; отсутствием в структуре расходов на производство транспортной продукции затрат на сырье, использованием лишь средства труда, топлива и материалов и др.

2. Важным фактором, повлиявшим на рынок автомобильных и речных грузоперевозок региона, выступили геополитические изменения в 2022 г., включающие в себя экономические санкции ряда стран по отношению к России. Это привело, главным образом, к перестройке логистических цепей поставок. Мы согласны с теми авторами, которые считают, что стратегический тренд на дальнейшее развитие отношений со странами Азии должен иметь устойчивый характер. [16] Ввиду территориальной близости Иркутской области к странам Азиатского региона целесообразно развивать с ними перевозки.

3. Положительное влияние на формирование рынка автомобильных и речных грузоперевозок в регионе оказали меры по улучшению состояния автомобильных дорог за 2018–2022 гг. Несмотря на это, доля их объема, не отвечающего нормативным требованиям, сохранялась на высоком уровне. В связи с этим, следует и далее улучшать состояние автомобильных дорог в Иркутской области.

4. Стабильный прирост объема отправленных внутренним водным транспортом грузов в Иркутской области во многом вызван функционированием северного завода в рамках обеспечения товарами отдаленных территорий. Поэтому для удешевления стоимости перевозки грузов необходимо в период навигации активно использовать внутренней водный транспорт.

Список использованной литературы

1. Силантьев А.В. Формирование логистической стратегии ритейлера «МОНИТО» на территории Сибири и Дальнего Востока / А.В. Силантьев, В.С. Колодин. — DOI 10.17150/2411-6262.2020.11(4).6. — EDN DHSXOK // Baikal Research Journal. — 2020. — Т. 11, № 4. — С. 6.
2. Хитрова Т.И. Развитие информационной системы управления многономенклатурными логистическими потоками / Т.И. Хитрова, С.Б. Пянзин. — DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(1).8. — EDN EYPHGZ // Baikal Research Journal. — 2022. — Т. 13, № 1. — С. 8.

3. Григорьев М.Н. Коммерческая логистика: теория и практика: учебник / М.Н. Григорьев, В.В. Ткач, С.А. Уваров. — 3-е изд., испр. и доп. — Москва : Юрайт, 2023. — 507 с.
4. Метелкин П.В. Транспорт в структуре национальной экономики: учебное пособие / П.В. Метелкин, Т.А. Флягина, П.А. Булахова. — Москва : РУТ (МИИТ), 2023. — 114 с.
5. Экономика организаций автомобильного транспорта: учеб. пособие / Р.Б. Ивуть, П.И. Лапковская, Т.Л. Якубовская, М.М. Кисель. — Минск: РИПО, 2022. — 215 с.
6. Левкин Г.Г. Коммерческая логистика: учеб. пособие / Г.Г. Левкин. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва : Юрайт, 2023. — 375 с. — EDN BCJCEM.
7. Коммерческая логистика: учеб. пособие / Н.А. Нагапетьянц, Н.Г. Каменева, В.А. Поляков [и др.]. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва : ИНФРА-М, 2023. — 259 с.
8. Дашков Л.П. Коммерческая деятельность: учебник / Л.П. Дашков, Н.Ф. Солдатов. — 2-е изд. — Москва : Дашков и Ко, 2022. — 212 с. — EDN BNZNGX.
9. Маймакова Л.В. Влияние цифровых технологий на развитие сектора транспортно-логистических услуг / Л.В. Маймакова, С.Ю. Алексеев. — EDN XGJZXU // Приднепровский научный вестник. — 2023. — Т. 6, № 1. — С. 20–22.
10. Ван М. Понятие, признаки и особенности использования инновационных видов транспортно-логистических услуг / М. Ван. — DOI 10.20295/1815-588X-2023-3-568-576. — EDN DEIOWI // Известия Петербургского университета путей сообщения. — 2023. — Т. 20, № 3. — С. 568–576.
11. Восколович Н.А. Экономика платных услуг: учебник и практикум / Н.А. Восколович. — 4-е изд., испр. и доп. — Москва : Юрайт, 2023. — 441 с.
12. Николаев С.В. Цифровые технологии транспортно-логистических услуг как механизм устойчивого развития региональной и отраслевой экономики / С.В. Николаев, Ю.Н. Власов. — EDN YKFOBW // Техничко-технологические проблемы сервиса. — 2023. — № 4 (66). — С. 58–63.
13. Попова С.А. Особенности транспортно-логистических услуг в условиях кризиса: российский и зарубежный опыт / С.А. Попова, В.В. Громадский. — EDN UPSRZY // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2023. — Т. 14, № 1 (38). — С. 59–64.
14. Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник / И.С. Туревский. — Москва : ИНФРА-М, 2022. — 288 с.
15. Малецкая М.Б. Рынок транспортно-логистических услуг и параметры качества транспортного обслуживания / М.Б. Малецкая, С.Г. Холмовский. — DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(3).992-1002. — EDN IHOZFJ // Baikal Research Journal. — 2023. — Т. 14, № 3. — С. 992–1002.
16. Кородюк И.С. Геополитические изменения как стимул интегрированного развития транспортно-логистических систем Восточной Сибири и Монголии / И.С. Кородюк, А.В. Силантьев, Авирмэд Даваасурен. — DOI 10.17150/2500-2759.2019.29(1).72-79. — EDN ZZMHED // Известия Байкальского государственного университета. — 2019. — Т. 29, № 1. — С. 72–79.

References

1. Silant'ev A.V., Kolodin V.S. Developing the Logistics Strategy by "Mohito" Retailer in Siberia and the Far East. *Baikal Research Journal*, 2020, vol. 11, no. 4. (In Russian). EDN: DHSXOK. DOI: 10.17150/2411-6262.2020.11(4).6.
2. Khitrova T.I., Pyanzin S.B. Development of an Information System for Managing Multi-Nomenclature Logistics Flows. *Baikal Research Journal*, 2022, vol. 13, no. 1, pp. 8. (In Russian). EDN: EYPHGZ. DOI: 10.17150/2411-6262.2022.13(1).8.
3. Grigor'ev M.N., Tkach V.V., Uvarov S.A. *Commercial Logistics: Theory and Practice*. 3rd ed. Moscow, Yurait Publ., 2023. 507 p.
4. Metelkin P.V., Flyagina T.A., Bulakhova P.A. *Transport in the Structure of the National Economy*. Moscow, RUT (MIIT) Publ., 2023. 114 p.
5. Ivut' R.B., Lapkovskaya P.I., Yakubovskaya T.L., Kisel' M.M. *Economics of Road Transport Organizations*. Minsk, RIPO Publ., 2022. 215 p.
6. Levkin G.G. *Commercial Logistics*. 2nd ed. Moscow, Yurait Publ., 2023. 375 p. EDN: BCJCEM.
7. Nagapet'yants N.A., Kameneva N.G., Polyakov V.A. [et al.]. *Commercial Logistics*. 2nd ed. Moscow, INFRA-M Publ., 2023. 259 p.

8. Dashkov L.P., Soldatova N.F. *Commercial Activity*. 2nd ed. Moscow, Dashkov i Ko Publ., 2022. 212 p. EDN: BNZNGX.

9. Maimakova L.V., Alekseev S.Yu. *The Impact of Digital Technologies on the Development of the Transport and Logistics Services Sector*. *Pridneprovskii nauchnyi vestnik = Pridneprovsky Scientific Bulletin*, 2023, vol. 6, no. 1, pp. 20–22. (In Russian). EDN: XGJZXU.

10. Van M. Concept, Features and Characteristics of Innovative Types of Transport and Logistics Services Utilization. *Izvestiya Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniya = Proceedings of Petersburg Transport University*, 2023, vol. 20, no. 3, pp. 568–576. (In Russian). EDN: DEIOWI. DOI: 10.20295/1815-588X-2023-3-568-576.

11. Voskolovich N.A. *Fee-Based Economy*. 4th ed. Moscow, Yurait Publ., 2023. 441 p.

12. Nikolaev S.V., Vlasov Yu.N. Digital Technologies in the Transport and Logistics Industry as a Mechanism for Sustainable Development of the Regional and Sectoral Economy. *Tekhniko-tekhnologicheskie problemy servisa = Technical and Technological Problems of Service*, 2023, no. 4, pp. 58–63. (In Russian). EDN: YKFOBW.


13. Popova S.A., Gromadskii V.V. Features of Transport and Logistics Services in a Crisis: Russian and Foreign Experience. *Vestnik Instituta mirovykh tsivilizatsii = Bulletin of the Institute of World Civilizations*, 2023, vol. 14, no.1, pp. 59–64. (In Russian). EDN: UPSRZY.


14. Turevskii I.S. *Industry Economics (Road Transport)*. Moscow, INFRA-M Publ., 2022. 288 p.

15. M.B. Maletskaya, S.G. Kholmovskii The Transport and Logistics Services Market and the Quality Parameters of the Transport Service. *Baikal Research Journal*, 2023, vol. 14, no. 3, pp. 992–1002. (In Russian). EDN: IHOZFJ. DOI: 10.17150/2411- 6262.2023.14(3).992-1002.

16. Korodyuk I.S., Silant'ev A.V., Avirmehd Davaasuren. Geopolitical Changes as an Incentive for the 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.


Авторы


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

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

Митупова Мария Алексеевна — студент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, mashabond12@yandex.ru.

Authors

Marina B. Maletskaya — PhD in Economics, Associate Professor, Department of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, 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,  <https://orcid.org/0000-0002-6391-6281>, SPIN-Code: 2882-5731, AuthorID RSCI: 467194.

Maria A. Mitupova — Student, Department of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, mashabond12@yandex.ru.

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. Особенности продаж компании на рынке транспортно-логистических услуг / М.Б. Малецкая, С.Г. Холмовский, М.А. Митупова. — DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(3).1092-1103. — EDN VIQLFA // *Baikal Research Journal*. — 2024. — Т. 15, № 3. — С. 1092–1103.

For Citation

Maletskaya M.B., Kholmovsky S.G., Mitupova M.A. Features of Company Sales in the Market of Transportation and Logistics Services. *Baikal Research Journal*, 2024, vol. 15, no. 3, pp. 1092–1103. (In Russian). EDN: VIQLFA. DOI: 10.17150/2411-6262.2024.15(3).1092-1103.