

На правах рукописи



ДАМДИНДОРЖИЙН БАТСАЙХАН

ОРГАНИЗАЦИЯ РАЦИОНАЛЬНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
МАКРОЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ В УСЛОВИЯХ  
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВТО ( на примере КОО  
“Монголросцветмет” )

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным  
хозяйством (Логистика)

**Автореферат**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Москва – 2018

Работа выполнена на кафедре предпринимательства и логистики  
Федерального государственного бюджетного образовательного  
учреждения высшего образования «Российский экономический  
университет имени Г.В. Плеханова»

Научный руководитель: доктор экономических наук,  
профессор **Степанов Владимир  
Иванович**

Официальные оппоненты: **Спирин Иосиф Васильевич**, д.т.н.,  
профессор, Открытое Акционерное  
Общество «Научно-исследовательский  
институт автомобильного транспорта  
(НИИАТ)», главный научный  
сотрудник

**Эльяшевич Иван Павлович**, к.э.н.,  
доцент ФГАОУ ВО «Национальный  
исследовательский университет  
«Высшая школа экономики», доцент  
кафедры логистики

Ведущая организация: **Открытое акционерное общество  
«Институт исследования  
товародвижения и конъюнктуры  
оптового рынка» (ОАО «ИТКОР»)**

Защита состоится 14 ноября 2018 г. в 13:00 часов на  
заседании диссертационного Совета Д 212.196.04 на базе ФГБОУ  
ВО «Российский экономический университет имени  
Г.В.Плеханова», по адресу: 117997, г.Москва, Стремянный пер.,  
дом 36, аудитория 353

С диссертацией можно ознакомиться в Научно-  
информационном библиотечном центре им. академика Л.И.  
Абалкина ФГБОУ ВО «Российский экономический университет  
имени Г.В. Плеханова», по адресу: 117997, г. Москва, ул. Зацепа,  
дом 43 и на сайте организации <http://ords.rea.ru>

Автореферат разослан “ \_\_\_\_\_ “ \_\_\_\_\_ 2018 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета Д 212.196.04  
кандидат экономических наук, доцент



Т.А. Тультаев

## **I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

### **Актуальность темы диссертационного исследования.**

В эпоху глобализации мировой экономики для повышения конкурентоспособности промышленных и горнодобывающих предприятий, а также увеличения потенциала транзитных перевозок, расширения внешней торговли Монголии актуальной стала задача разработки и развития макрологистических цепей поставок, используемых во внешней экономической деятельности в Монголии. Монголия в 1990 году выбрала демократический путь развития и произошло преобразование системы управления с административно – командной на рыночную. При этом внешняя торговля в тот период ориентировалась на СССР и другие социалистические страны, однако в условиях перехода на рыночную экономику внешняя экономическая деятельность Монголии расширилась и требовала нового подхода, в том числе логистического, для участия в интеграции мировой экономики и внешнеэкономических связей.

После перехода на новую экономическую формацию в условиях современного развития логистики в мире, в экономические процессы Монголии активно внедряются принципы логистики, как одного из эффективных механизмов преобразования в экономике. В современной мировой системе внешнеэкономической и внешнеторговой деятельности логистика имеет важное значение в организации и управлении материальными потоками с минимально возможными временными и финансовыми затратами. Логистика является механизмом формирования интегрированной логистической системы и охватывает сферы предпринимательской деятельности, а также целые страны и регионы в мире. Приоритетными задачами в Монголии являются обеспечение логистической поддержки для формирования и развития макрологистических цепей поставок на основе использования имеющейся инфраструктуры в Монголии и создание новой логистической инфраструктуры.

Инфраструктура и население в Монголии сосредоточены в крупных городах (гг. Улан-Батор, Дархан, Эрдэнэт), в центрах аймаков, вокруг градообразующих горных предприятий, а также в местах, где производится добыча и отгрузка минеральных ресурсов.

К настоящему времени оборудование данных предприятий морально и физически устарело, а его приобретение и создание новой логистической инфраструктуры потребуют значительных инвестиций.

В настоящее время имеются благоприятные условия для рационального адаптирования макрологистических цепей поставок к использованию преимуществ Монголии. Для осуществления этого можно использовать имеющиеся международный опыт в торгово – экономической сфере и базу созданных инфраструктур в промышленных комплексах, которые включают:

- использование преимуществ географического положения – протяженность общей границы между Монголией и РФ составляет около 3,5 тыс. км, также Монголия является кратчайшим сухопутным путем, связывающим Европу со странами Северной и Юго-Восточной Азии;

- имеется соответствующая инфраструктура – сквозные с севера на юг страны железнодорожная и автомобильная магистрали, которые имеют возможность пропустить транзитом грузы из России в КНР и обратно.

Одновременно в условиях функционирования Всемирной Торговой Организации (ВТО) необходим целый ряд преобразований, обеспечивающих эффективное функционирование макрологистических цепей в специфичных условиях Монголии, что определяет актуальность темы представленного диссертационного исследования.

**Степень разработанности научной проблемы.** Проблемы формирования и развития макрологистических цепей поставок исследованы в работах российских и других зарубежных ученых. Исследованию проблемы макрологистических цепей поставок посвящены труды следующих российских ученых: Б.А. Аникина, А.А. Бочкарева, В.В. Волгина, А.М. Гаджинского, В.В. Дыбской, Е.И. Зайцева, А.В. Зырянова, В.М. Курганова, В.И. Куликовой, В.С.Лукинского, Л.Б. Миротина, С.Н. Нагловского, Т.А. Прокофьевой, В.И. Сергеева, В.И. Степанова, С.А. Уварова, В.В. Щербакова, и других зарубежных ученых: Т. Блеккера, Дж. Бауэрсокса, Дж. Клосса, Дж. Джонсона, Д.Ламберта, Ш. Йосси, В. Керстена, Д. Уотерса.

**Область исследования.** По содержанию и по объекту исследования диссертация соответствует п. 4.2. «Принципы проектирования и функционирования логистических систем на микро -, мезо – и макроуровнях; определение цели и критериев оценки систем», п. 4.6. «Развитие теоретических аспектов управления логистической инфраструктурой», п. 4.23 «Международные логистические системы: экономическое обоснование, оценка эффективности» Паспорта специальности ВАК 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством (логистика).

**Объектом исследования** являются логистические потоки в функционировании промышленных и транспортно – складских субъектов хозяйствования в Монголии.

**Предметом исследования** выступает организационно – экономический механизм формирования и функционирования логистических цепей поставок в отдельно взятой стране.

**Цель работы:** Формирование внутригосударственных и межгосударственных макрологистических цепей поставок на территории Монголии.

**Задачи исследования,** поставленные и решенные в диссертационном исследовании на основании сформулированной цели, представляют собой следующее:

- систематизация теоретико – методологических основ понятийного аппарата логистической цепи поставок и формулирование ее обобщающей трактовки;
- разработка общей классификации логистических цепей поставок, позволяющей устанавливать ориентиры на различных уровнях их управления;
- установление основных этапов проводимых предпроектных работ, оценивающих деятельность, осуществляемую в логистических цепях поставок;
- определение основных принципов, на которых основываются порядок и содержание проектирования и перепроектирования логистических цепей поставок;
- формирование основ создания инфраструктуры логистики в специфическом географическом месторасположении Монголии;

- разработка действенного экономического механизма, обеспечивающего эффективное функционирование макрологистических цепей на территории Монголии.

**Теоретическую и методологическую основу исследования** составили научные труды российских, монгольских и других зарубежных авторов в области теории логистики, теории управления цепями поставок, основам проектирования межрегиональных и международных макрологистических систем, а также использованы положения общей экономической теории, теории международных экономических отношений. В ходе диссертационного исследования использованы положения ВТО, материалы научно – практических конференций, законодательные и нормативно – правовые документы Монголии, правовые акты и другие нормативные документы, регулирующие логистические аспекты развития макрологистической системы.

**Информационно - эмпирическую базу исследования** составили статистические данные НАЦКОМСТАТ, Министерства экономического развития, Министерства финансов, торгово – промышленной палаты (ТПП) Монголии, а также материалы из средств экономической и научно – технической информации, публикаций в открытой периодической печати и веб – сайтов интернет ресурсов.

**Научная новизна** диссертационного исследования заключается в разработке теоретико – методических основ проектирования и перепроектирования логистических цепей поставок различных уровней управления на территории Монголии в существующих экономических условиях.

В ходе решения поставленных задач получены следующие **результаты, имеющие научную новизну и выносимые на защиту:**

1. На основе систематизации и обобщения исследований российских и других зарубежных ученых и специалистов в области логистики, сформулировано понятие “логистическая цепь поставок”, представлены ее характеристики и классификация логистических цепей по разработанным классификационным признакам.

2. Обоснованы общесистемные, организационные, экономические и технологические направления проведения предпроектного анализа хозяйственной деятельности, осуществляемой в функциональных микрологистических цепях, внутригосударственных и межгосударственных макрологистических цепях поставок.

3. На базе существующих классических принципов проектирования организационно – экономических систем, которые были дополнены и расширены, предложены модифицированные принципы проектирования новых и перепроектирование действующих логистических цепей поставок, не отвечающих современным требованиям логистики.

4. Предложены направления формирования инфраструктуры логистики в Монголии, включающей ее организационное построение, транспортно – дорожную сеть, складское хозяйство и объекты, обеспечивающие функционирование микрологистических, внутригосударственных и межгосударственных макрологистических цепей поставок.

5. Разработан экономический механизм функционирования макрологистических цепей поставок, основанный на национальных условиях, правовом, хозяйственном и финансовом нормативном обеспечении, эффективных формах и методах управления и организационно – информационных инфраструктурных связях.

**Степень достоверности результатов исследования** обеспечивается научной методологией исследования, использованием достаточного количества источников по теме исследования и решения поставленных задач, достоверной информационной базой и статистическими данными.

**Теоретическая значимость исследования.** Теоретическая значимость диссертационной работы заключается в развитии теоретико – методологических подходов и методических положений, которые расширяют возможности повышения результативности функционирования микрологистических, внутригосударственных и межгосударственных макрологистических цепей поставок за счет разработанных принципов их проектирования и перепроектирования.

**Практическая значимость исследования** заключается в разработке инструментария, порядке и последовательности проектирования и перепроектирование логистических цепей поставок различных видов в Монголии, имеющей специфичные географическое и экономические характеристики и развивающейся в логистическом отношении в соответствии с положениями ВТО. Изложенные в работе положения могут иметь практическое применение для развивающихся государств, которые не имеют выход к Мировому океану.

**Апробация результатов диссертационного исследования.** Основные положения и выводы диссертации обсуждались на ряде конференций и семинаров в 2014–2016 гг, включая следующие: II научно-практическая конференция «Комплексные инновационные проекты и программы: перспективы инновационного развития энергогенерирующих и энергосервисных компаний в условиях ВТО», РЭУ им.Г.В.Плеханова (23 апреля 2014 года), г.Москва; Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ). Международная научно-практическая конференция «Транспортные системы: тенденция развития», Панельная дискуссия 2. Кросс-культурное и социально-экономическое измерение Транссиба и евроазиатских коридоров. г.Москва, 26-27 сентября 2016г.; Международная научная конференция, Россия – Монголия: История, вызовы XXI века, перспектива, ИВ РАН, г. Москва, 13-14 октября 2016г.; VII Ежегодная Международная научно-практическая конференция молодых ученых «Теория и практика управления: ответы на вызовы инновационного развития» студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых, РЭУ им. Г.В.Плеханова, г.Москва, 9 декабря 2016г.; VI международная научно-практическая конференция «Международные транспортные коридоры и перспективные зоны интенсивного развития в условиях вызовов глобализации – 2016», ИВ РАН, г. Москва, 22 декабря 2016 г.

Результаты диссертационного исследования нашли отражение в разработках КОО “Монголросцветмет” и КОО “Предприятие Эрдэнэт”.

**Публикации.** Основные положения диссертации и результаты исследования изложены в 9 опубликованных работах



общим объемом 82.07 п.л.(авторских – 33.14 п.л.), в том числе 1 монография общим объемом 67.7 п.л. (авторских – 24.6 п.л.) и 8 научных статей общим объемом 14.33 п.л. (авторских – 8.54 п.л.), из них 4 статей общим объемом 11.3 п.л. (авторских – 5.6 п.л.) опубликованных в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ.

**Объем и структура работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы (всего 202 источников), содержит 17 рисунков, 20 таблиц, 6 формул. Объем диссертационной работы составляет 143 страниц.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ.**

**1. На основе систематизации и обобщения исследований российских и других зарубежных ученых и специалистов в области логистики, сформулировано понятие “логистическая цепь поставок”, представлены ее характеристики и классификация логистических цепей по разработанным классификационным признакам.**

К настоящему времени сложились достаточно устойчивые теоретико – методологические и методические основы логистики, которые следует выделить в самостоятельные направления, имеющие свои специфические особенности. Однако в понятийном аппарате логистики, в частности в терминологии некоторые определения не имеют точных и четких трактовок, которые были бы приняты в качестве единых для логистического сообщества теоретиков и практиков.

Указанное выше в полной мере относится к понятию “логистическая цепь поставок”, которое определяется различными авторами неоднозначно, а именно: поток материалов и услуг; взаимодействие участников товародвижения; сеть организаций, участвующих в движении товаров и информации; множество линейно – упорядоченных звеньев поставщиков, перевозчиков, посредников, потребителей. Анализируя данные понятия, приводимые различными российскими и другими зарубежными учеными и специалистами в области логистики, приходим к выводу о том, что логистическая цепь поставок представляет собой процесс товародвижения и состоит из звеньев – участников цепи,

включающих представителей отраслей промышленного производства, сферы услуг, упаковочной индустрии, транспортно – складского хозяйства, посреднической сети и торговли.

Обобщая, систематизируя и конкретизируя понятие логистической цепи поставок, различные варианты которого представлены в публикациях, формулируем его следующим образом: Логистическая цепь поставок (ЛЦП) – это последовательно – параллельное движение материальных, информационных и финансовых потоков, функционирующих между участниками (звеньями) цепи, осуществляющими различные виды деятельности, включая снабженческую, транспортно – складскую, распределительную, упаковочную, посредническую и торговую, направленные на доведение продуктов различного назначения от сырьевой базы до конечных потребителей.

Анализ публикаций, посвященных ЛЦП, а также исследование функциональных направлений деятельности логистики, проведенные в настоящей работе, позволили установить основные, наиболее важные и общие для различных видов цепей характеристики, которые сводятся к следующему:

- наличие долговременных хозяйственных связей в ЛЦП, основанных на разработанных для участников цепи нормах, нормативах, правилах, положениях и стандартах;
- организационно – экономическая структурированность ЛЦП, позволяющая обеспечивать гибкость функционирования ЛЦП и осуществлять маневрирование материально – техническими ресурсами;
- целостность ЛЦП как взаимовыгодное сотрудничество ее звеньев, обеспечивающее временный аутсорсинг, возможность скидок различного рода и пропорциональное разделение рисков;
- своевременная реакция ЛЦП на изменения, происходящие на рынке логистических услуг, создающая условия для эффективного управления запасами продуктов в ЛЦП;
- наличие разветвленной коммуникационной сети в ЛЦП, которая состоит из информационных связей, систем и технологий, гарантирующих своевременность поставок и обмен данными в реальном масштабе времени.

Проведенное исследование современных подходов российских и других зарубежных ученых и специалистов к классификации ЛЦП, основанных на различных классификационных признаках (по принадлежности, продукту, функциям, территориям, уровню управления) позволило сделать вывод о том, что всеобъемлющая и четкая классификация ЛЦП отсутствует. В этой связи на основе обобщения, систематизации и дополнения существующих был предложен вариант классификации видов логистических цепей поставок по следующим разработанным классификационным признакам (таблица 1). В диссертации приведены комментарии к предложенной классификации.

Таблица 1 - Классификация видов логистических цепей поставок

№ п/п	Классификационный признак	Вид логистической цепи
1.	Функциональный признак	снабженческая цепь, складская цепь, транспортная цепь, распределительная цепь, производственная цепь, сбытовая цепь
2.	Продуктовый признак	однопродуктовая цепь, многопродуктовая цепь
3.	Признак результата деятельности	промышленно-производственная цепь, цепь ремонта и сервисного обслуживания, цепь сферы социально – бытовых услуг
4.	Признак назначения продуктов	цепь подукции производственного назначения, цепь потребительских товаров
5.	Целевой признак	одноцелевая цепь, многоцелевая цепь
6.	Признак количественного состава	многозвенная цепь, цепь с ограниченным количеством звеньев, цепь с минимальным количеством звеньев
7.	Технологический признак	цепь с классическими процедурами и операциями, специфичная цепь, цепь с дополнительными процедурами и операциями
8.	Признак протяженности	значительно протяженная цепь, цепь средней протяженности, короткая цепь
9.	Принцип уровня управления	микрологистическая, макрологистическая внутригосударственная, межгосударственная

## **2. Обоснованы общесистемные, организационные, экономические и технологические направления проведения предпроектного анализа хозяйственной деятельности, осуществляемой в функциональных микрологистических цепях, внутригосударственных и межгосударственных макрологистических цепях поставок.**

В подавляющем большинстве публикаций западных и российских ученых и специалистов теоретическая часть анализа логистической деятельности, которая должна предшествовать анализу ЛЦП, освещена фрагментарно и в общем виде. Упорядоченная классификация видов анализа логистической деятельности, подразделяемая по предметам, объектам и субъектам хозяйствования, которые в совокупности должны представлять собой стройную и логичную структуру, отсутствует. В этой связи, опираясь на общую теорию проектирования систем, подходов и направлений к анализу, предложенных учеными – логистами, а также обобщая, систематизируя и расширяя их разработки в качестве теоретической постановки на предпроектной стадии предлагаются следующие виды проводимого анализа (рисунок 1)

Прокомментируем содержание видов анализа логистической деятельности. Так, общесистемный анализ включает: производимые продукты и оказываемые услуги; мощность субъектов хозяйствования; конкурентов на рынке логистических услуг. Субъектами и объектами организационного анализа являются: поставщики продуктов и услуг – количество поставщиков, их месторасположение, объемы поставок; потребители продуктов и услуг – номенклатура и объемы потребления, месторасположение потребителей. Экономический анализ состоит в определении величин затрат, распределенных по подсистемам (блокам) логистики. Технологический анализ включает: сроки реновации (планово – календарная замена) оборудования и транспортных средств; консолидацию грузов и перевозок; пакетирование продуктов; разработку графиков отправки грузов.

Данные проведенного предпроектного анализа по его видам представляют собой основу анализа функционирования конкретных ЛЦП в определенных территориальных образованиях. Выявленные в результате проведенного анализа негативные стороны

логистической деятельности, влияющие на работоспособность и состояние ЛЦП, должны быть учтены в дальнейшем при проектировании новых и перепроектировании существующих логистических цепей поставок.



Рис.1. – Виды анализа логистической деятельности, осуществляемой в логистических цепях поставок

**3. На базе существующих классических принципов проектирования организационно – экономических систем, которые были дополнены и расширены, предложены модифицированные принципы проектирования новых и**

**перепроектирование действующих логистических цепей поставок, не отвечающих современным требованиям логистики.**

Одним из важных теоретико – методологических аспектов развития логистики являются принципы проектирования и перепроектирования ЛЦП. При анализе результатов исследований, опубликованных в западных и российских источниках выявлено, что особого, специального места данным принципам не отводится. В большей степени в теоретико – методологической части логистической деятельности уделено внимание инструментарию, с помощью которого осуществляется построение ЛЦП.

Однако при проектировании будущих ЛЦП и перепроектировании действующих необходимо изначально определиться с базовыми положениями, которые будут заложены в цепях. При этом многовекторность данных положений, выступающих в качестве принципов, должны позволить не только объединить ЛЦП в единое целое, но и не допустить возможных противоречий, которые могут возникнуть в будущем при функционировании ЛЦП. В этой связи на основании обобщения и систематизации тех немногочисленных публикаций, в которых фрагментарно изложены подходы к содержанию принципов проектирования ЛЦП, а также существующих дополнений к ним, предлагается комплекс групп принципов проектирования (перепроектирования) логистических цепей поставок (Рисунок 2)

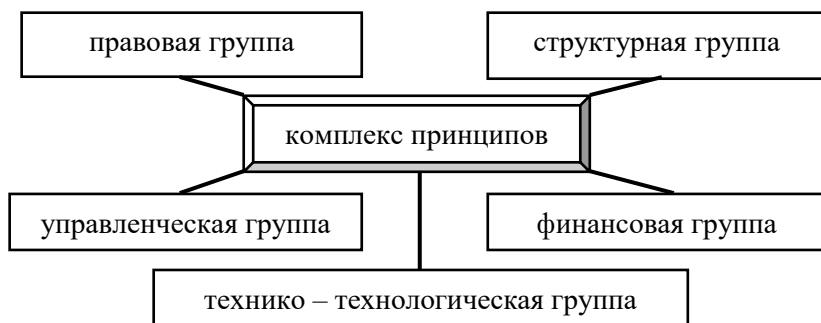


Рисунок 2. – Комплекс групп принципов проектирования и перепроектирования логистических цепей поставок

В общей сложности предложен 21 принцип проектирования и перепроектирования логистических цепей поставок. Приведем некоторые, наиболее важные из них по каждой группе комплекса принципов:

- правовая группа – соблюдение положений ВТО, направленных на режим наибольшего благоприятствования, либерализации торговли и регулирования торговых тарифов; соблюдение антимонопольного законодательства, поощряющего диверсификацию в ЛЦП; функционирование ЛЦП в соответствии с таможенным законодательством;

- структурная группа – интеграция ЛЦП, основанная на системном подходе к их организации; минимизация количества звеньев в ЛЦП, ограничивающая число участников; модульное построение ЛЦП, включающее функциональные стандартные модули: устойчивость и адаптивность ЛЦП к изменениям внешней среды;

- управленческая группа – достижение наиболее высокой эффективности функционирования ЛЦП за счет максимального использования логистического потенциала территориального образования: координация функционирования ЛЦП, позволяющая регулировать работу их звеньев; тотальное управление качеством обслуживания потребителей продуктов и логистических услуг;

- финансовая группа – учет расходов в ЛЦП, распределенных по подсистемам логистики; оценка затрат в ЛЦП, основанная на логистической концепции всеобщих затрат; бюджетирование в ЛЦП, позволяющее маневрировать финансовыми ресурсами и рационально перераспределять их в звеньях ЛЦП в соответствии с конъюнктурой рынка логистических услуг;

- технико – технологическая группа – единообразие и взаимозаменяемость оборудования, транспортных средств и технических устройств различного назначения, применяемых в ЛЦП; разработка типовых технологических процессов, осуществляемых в ЛЦП; использование стандартных технологических схем при проведении транспортных и складских процедур и операций в ЛЦП.

На основе разработанных принципов предложены стадии, очередность и периодичность реализации задач по проектированию ЛЦП, которые характеризуются шагом решения ( $T_{ш}$ ):

$$T_{ш} = t_c + t_n + t_o + t_{np} + t_{nc}, \quad (1)$$

где  $t_c$  – время, необходимое для сбора информации;  $t_n$  – время, расходуемое для подготовки информации;  $t_o$  – время, затрачиваемое на обработку информации;  $t_{np}$  – время, необходимое для предоставления информации;  $t_{nc}$  – время последствия или наступления результата решения задач.

Проектирование и перепроектирование логистических цепей поставок в соответствии с разработанными принципами, опирающимися на современный опыт функционирования ЛЦП, использующий последние достижения научно – технического прогресса, в том числе в области информационных систем и технологий, позволит создать высоко эффективные цепи поставок практически всех их видов в различных территориальных образованиях.

**4. Предложены направления формирования инфраструктуры логистики в Монголии, включающей ее организационное построение, транспортно – дорожную сеть, складское хозяйство и объекты, обеспечивающие функционирование микрологистических, внутригосударственных и межгосударственных макрологистических цепей поставок.**

Современная Монголия в экономическом отношении и с позиции логистики представляет собой развивающуюся страну, которая является членом ВТО с 1997 года, входит в состав 44 государств, не имеющих выхода к Мировому океану, к тому же в стране отсутствуют судоходные реки. Анализ состояния экономики Монголии, проведенный в диссертационной работе, показал ее богатейший сырьевой и горнорудный потенциал, а также потенциал транзитной перевозки грузов, которые в настоящее время полностью не используются. В этой связи предлагаются основные направления развития экономики Монголии, которые представляют собой следующее: глобальные – внесение вклада в международную экономическую интеграцию, функционирование межгосударственных макрологистических цепей поставок, участие



в организации международных “транспортных коридоров”; внутреннее – строительство промышленных и сельскохозяйственных объектов, реновация технической базы, строительство железных и автомобильных дорог, строительство нефтеперерабатывающих заводов; локальные – модернизация существующих промышленных предприятий.

В качестве первоочередной проблемы, которую необходимо реализовать в соответствии с направлениями развития экономики Монголии, выделяем формирование инфраструктуры логистики на ее территории. Исходной базой создания данной инфраструктуры являются: рациональное организационно – структурное ее построение, интеграция в межгосударственные макрологистические цепи, тесное взаимодействие микрологистических и макрологистических цепей поставок. Организационное направление включает самостоятельные, но взаимозависимые, взаимообусловленные и взаимосвязанные составляющие (таблица 2), а структурное построение ориентируется на месторасположение промышленно – производственных комплексов.

Таблица 2 – Состав организационного построения инфраструктуры логистики

Составляющие инфраструктуры	Участники инфраструктуры
Инфраструктура товародвижения	транспортные компании, складские комплексы, организации дорожного хозяйства, торговые предприятия, посреднические организации, ремонтные предприятия, лизинговые компании
Инфраструктура обеспечения	предприятия энергетики, строительные организации, предприятия коммунального хозяйства, таможенные органы, страховые компании, финансовые организации, организации связи
Инфраструктура сопровождения	образовательные учреждения, юридические службы, налоговая инспекция, службы сертификации, организации метрологии и стандартизации, аудиторские фирмы, логистические компании, маркетинговые фирмы

Интеграция в межгосударственные макрологистические цепи поставок предусматривает организацию дополнительных международных “транспортных коридоров” (железнодорожные пути и автомобильные дороги – оси “Север – Юг” и “Восток – Запад”) и создание зон свободного предпринимательства на монголо – китайской и монголо – российской границах, предусматривающих строительство дорожно – транспортной сети и складских комплексов.

Взаимодействие различных видов логистических цепей на территории Монголии рассмотрено на примере микрологистической (функциональной) цепи, внутригосударственных и межгосударственных макрологистических цепей поставок лидера промышленности страны КОО “Монголросцветмет”. При анализе производственно – хозяйственной деятельности КОО “Монголросцветмет” в диссертации подробно представлено взаимодействие внутригосударственных и межгосударственных (в том числе транзитных) макрологистических цепей поставок (Рисунок 3)



Рисунок 3. – Взаимодействия различных видов ЛЦП

Во всех трех видах ЛЦП для перевозок продуктов применяется общий грузовой железнодорожный и автомобильный транспорт, а для их складирования и хранения используются распределительные склады общего пользования. В свою очередь все виды логистических цепей используют единое информационное пространство, включающее информационные связи и справочные данные по поставщикам, потребителям, транспортным компаниям, складским комплексам и объектами инфраструктуры логистики.

Для эффективного управления объектами инфраструктуры логистики, внутригосударственными и межгосударственными макрологистическими цепями поставок предлагается в Министерстве развития дорог и транспорта Монголии создать ряд Департаментов координации и регулирования – складского, дорожного, транспортного и ремонтного хозяйства.

**5. Разработан экономический механизм функционирования макрологистических цепей поставок, основанный на национальных условиях, правовом, хозяйственном и финансовом нормативном обеспечении, эффективных формах и методах управления и организационно – информационных инфраструктурных связях.**

Основное содержание понятия экономического механизма функционирования макрологистических цепей поставок (МЦП) подразделяем на несколько составляющих:

- общая направленность – экономические интересы и связи, адаптация и сопряжение с внешней средой, привлекательность для национальных и иностранных инвесторов;
- национальные условия – политическая стабильность, либерализация предпринимательской деятельности, наличие национальных высококвалифицированных специалистов в области логистики;
- функции – максимальное использование всех видов ресурсов, координирование работ, осуществляемых в звеньях МЦП, регулирование внешнеторговых и финансовых отношений;
- формы и методы – сочетание централизованной и децентрализованной форм управления МЦП, использование современных методов учета и анализа материальных, финансовых и трудовых ресурсов;

- нормативное обеспечение – положения ВТО, международные и национальные правовые и законодательные акты, нормы, нормативы, стандарты и инструкции, регулирующие процессы товародвижения в МЦП;

- инвестиции – выбор приоритетных направлений инвестирования, оценка его целесообразности по отдельным направлениям, определение участников инвестирования;

- фонды – создание национальных фондов, участие в международных фондах различного назначения, направленных на развитие транспортно – складского, дорожного хозяйства и функционирование МЦП;

- связи – сотрудничество с ВТО, международными организациями, с национальными институциональными органами власти и инфраструктуры в области финансов и производственно – хозяйственной деятельности;

- эффективность – возможность создания новых рабочих мест, экономия на использование стандартного логистического инструментария, сокращение сроков окупаемости вводимых объектов инфраструктуры.

За исходную базу экономического механизма функционирования МЦП принимаем центры прибыли, которые подразделяем на промышленные, транспортные, складские и торговые. Такой подход продиктован тем, что звенья МЦП (предприятия, транспорт, склады, торговые центры) приносят реальную прибыль на вложенные инвестиции. В свою очередь, в центрах прибыли осуществляется тесное взаимодействие составляющих экономического механизма функционирования МЦП (Рисунок 4)

Формирование и функционирование экономического механизма основывается на инвестировании, которое в настоящее время уже осуществляется. Инвестиционная деятельность, охватывая модернизацию и строительство объектов промышленности, одновременно должна быть направлена на создание инфраструктуры логистики, в частности строительство железнодорожных путей, автомобильных дорог и распределительных складских комплексов, приобретение транспортных средств различного назначения.

В отношении транспортных средств (железнодорожного подвижного состава и грузовых автомобилей) предлагается приобретать их по договору лизинга у иностранных компании.

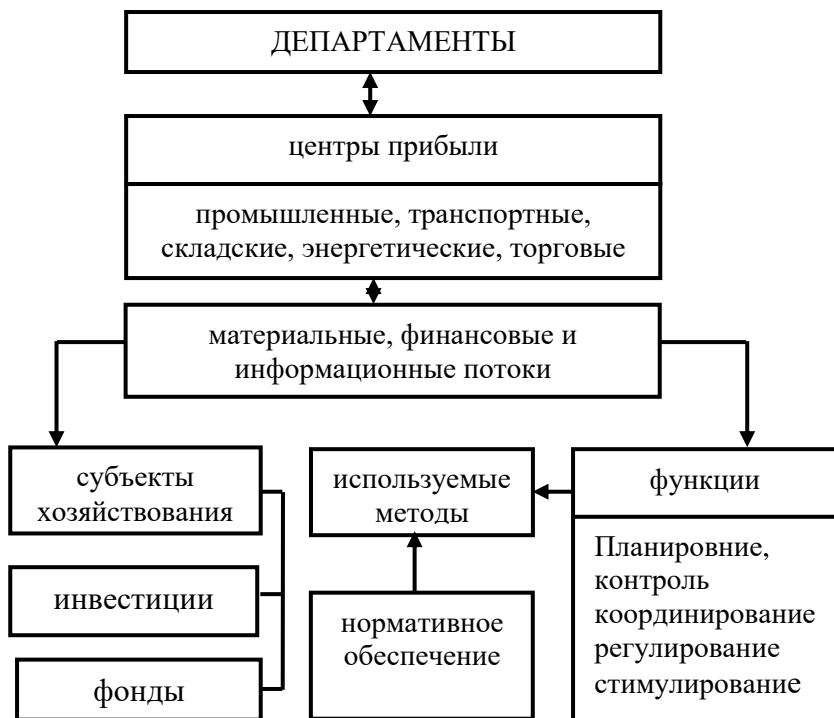


Рисунок 4. – Схема взаимодействия составляющих экономического механизма функционирования МЦП

Преимущество лизинговых сделок на практике подтверждается объективным сравнением трех вариантов приобретения транспортного парка: использование собственных финансовых средств, использование заемных (кредитных) средств, применение варианта лизингового договора.

### III. Заключение

Положения, сформулированные в диссертационном исследовании, позволили внести вклад в развитие научно – прикладных основ логистики, направленных на создание

логистических цепей поставок различных видов в специфичных условиях экономического положения Монголии, которая является типичным представителем развивающихся стран, не имеющих выхода к Мировому океану.

#### **IV Список работ, опубликованных по теме диссертации**

Монография:

1. Бабушкин В.А., Дамдиндорж Батсайхан, О.В.Рыкалина, С.А.Филин. «Торгово-экономические отношения России и Монголии (XIII-XXI века)» / Улан-Батор: Кристалл пресс КОО, 2016 год. 298 с., ISBN 978-99973-3-575-3 (67.74 п.л., из них 24.6 п.л.)

Статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК:

1.О.Рыкалина, Батсайхан Дамдиндорж. Методологические принципы формирования региональных логистических кластеров. Журнал, Логистика, №12 (109) 2015г. (декабрь) – С. 52 – 57. - (0.8 п.л. из них 0.4 п.л.)

2.Филин С.А., Дамдиндорж Батсайхан. Стратегическое направления развития 3I – логистики в России. Научно-практический и теоретический журнал Национальные интересы Приоритеты и Безопасность, выпуск 11 ноябрь 2016г.ISSN 2311-875S (Online), ISSN 2073-2872 (Print) – С.73 – 86. - ( 4.9 п.л. из них 2.4 п.л.)

3. Чайковская Л.А., Дамдиндорж Б. Материально – техническое снабжение как подсистема логистики и ее учетное обеспечение. Научно-практический журнал Экономика и управление: проблемы, решения, выпуск 1 том 1(61) январь 2017г.ISSN2308-927X, ISSN 2227-3891 – С.100 – 107. - (3 п.л., из них 1.5 п.л.)

4. Якушев А. Ж., Дамдиндорж Б. Оценка влияния проекта строительства российско-американской магистрали через Берингов пролив на развитие транспортной системы Центральной Азии и внешней торговли Монголии. Научно-практический журнал Экономика и управление: проблемы, решения, 2, том 3 (62) – 2017 февраль 2017 г. ISSN2308-927X, ISSN 2227-3891 – С.96 – 104. - (2.6 п.л., из них 1.3 п.л.)

Публикации в других изданиях:

1. Батсайхан Д.. Догоняющая модернизация на примере совместной монголо-российской компании «Монголросцветмет». В87 Вторая научно-практическая конференция «Комплексные инновационные проекты и программы: перспективы инновационного развития энергогенерирующих и энергосервисных компаний в условиях ВТО» (23.04.2014 года): Сборник научных статей / Под ред. д-ра экон. наук, проф. Л.П. Гончаренко, д-ра экон. наук, проф. С.А.Филина, М.М. Доронина; Сост.: Колесник Е.Е., Федянина Т.М. – М.: Изд-во «Спутник +» , 2014. – 170 стр. ISBN 978-5-9973-3065-1 – С.15 – 24 - (1,3 п.л.)

2. Батсайхан Д. Опыт Монголии при вступлении в ВТО: преимущество и недостатки. Научный журнал «ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ» №2 (14), 2015г. – С.26 – 30. - ( 1.4 п.л.)

3. Дамдиндорж Б., Развитие малого и среднего предпринимательства в Монголии. Теория и практика управления: ответы на вызовы инновационного развития: материалы VII Международной научно – практической конференции студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых / под ред. М.Н. Кулапова, Д.Н. Землякова, В.В. Масленникова, В.О. Мидовой, Н.А. Казаковой, М.А. Пономарева, О.Р. Очирова, И.А. Корягиной, И.Л. Владимировой. – Москва: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2017. – с.248 – 255

4. Якушев А.Ж., Филин С.А., Дамдиндорж Б., Стратегическое взаимодействие России и Монголии в обеспечении национальных интересов при развитии транспортной системы Азии. В сборнике: Транспортные системы: тенденции развития Сборник трудов международной научно – практической конференции. Под общей редакцией Б.А. Лёвина.2016. С.42 – 45 / e-library.ru /