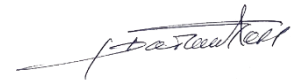


На правах рукописи



**ДАМДИНДОРЖ 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 – 2019

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

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

Официальные оппоненты: **Спирин Иосиф Васильевич**  
доктор технических наук, профессор,  
открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ)», заведующий научно-исследовательским отделом «Экономика транспорта»

**Эльяшевич Иван Павлович**  
кандидат экономических наук, 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 25 сентября 2019 г. в 13.30 часов на заседании диссертационного Совета Д 212.196.04 на базе ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», по адресу: 117997, г. Москва, Стремянный пер., д. 36, ауд. 353

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

Автореферат разослан «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета Д 212.196.04  
кандидат экономических наук, доцент



Тультаев Тимур Алексеевич

## 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 (г. Улан-Батор, г. Дархан, г. 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 следует использовать имеющийся 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 Российской Федерацией 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. Лукинського, 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 пунктам областей исследования: 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 научных специальностей ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации 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** выступают организационно-экономические аспекты проектирования и перепроектирования логистических цепей поставок различных уровней управления.

**Цель работы:** формирование внутренних и международных 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 определение их основных характеристик;
- разработка общей классификации логистических цепей поставок, позволяющей устанавливать ориентиры по уровням управления процессом товародвижения;

- исследование состояния логистической деятельности в Монголии в условиях существующих положений и стандартов ВТО;
- проведение анализа функционирования микрологистических, внутренних (внутригосударственных) и международных макрологистических цепей поставок;
- определение основных принципов, на которых основываются порядок и содержание проектирования и перепроектирования логистических цепей поставок;
- формирование основ создания инфраструктуры логистики в специфичном 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» и представлены ее характеристики.

2. Определены и систематизированы классификационные признаки логистических цепей поставок различных уровней управления и на их основе разработаны обобщенная классификация видов логистических цепей 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 основные направления создания инфраструктуры логистики на территории Монголии, основанные на разработанных принципах ее формирования и функционирования и включающие глобальные, внутригосударственные и локальные составляющие.

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

**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, внутренних и международных 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 (г. Москва, 23 апреля 2014 г.); Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ). Международная научно-практическая конференция «Транспортные системы: тенденция развития», Панельная дискуссия. Кросс-культурное и социальноэкономическое измерение Транссиба и евроазиатских коридоров (г. Москва, 26-27 сентября 2016 г.); Международная научная конференция, Россия – Монголия: История, вызовы XXI века, перспектива, ИВ РАН (г. Москва, 13-14 октября 2016 г.); 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 2016 г.); 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 12 опубликованных работах общим объемом – 82,77 п.л. (авторских – 33,84 п.л.), в том числе 1 монография общим объемом 67,74 п.л. (авторских – 24,6 п.л.), из них 7 статей общим объемом 12 п.л. (авторских – 6,3 п.л.) опубликованных в изданиях, из Перечня рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук.

**Объем и структура работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы (всего 232 источников), содержит 18 рисунков, 20 таблиц, 5 формул. Объем диссертационной работы составляет 149 страниц.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ, 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» и представлены ее характеристики.**

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, направленных 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 распределение 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.

**2. Определены и систематизированы классификационные признаки логистических цепей поставок различных уровней управления и на их основе разработаны обобщенная классификация видов логистических цепей поставок.**

К настоящему времени в теории логистики имеет место значительное количество классификаций ЛЦП. Логисты используют различные подходы к классификации в зависимости от принимаемых во внимание классификационных признаков: по принадлежности, по продукту, по функциям, по назначению, по динамичности и стабильности, по уровню управления (западный подход); по степени глобализации, по административно-территориальному делению, по производственно-хозяйственному назначению (русский подход).

Проведенное исследование подходов западных и русских ученых и специалистов в области логистики позволили 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 подробные комментарии к предложенной классификации.

Таблица 1 - Классификация видов логистических цепей поставок

Классификационный признак	Вид логистической цепи
Функциональный признак	снабженческая цепь, складская цепь, транспортная цепь, распределительная цепь. производственная цепь, сбытовая цепь
Продуктовый признак	однопродуктовая цепь, многопродуктовая цепь
Признак результата деятельности	промышленно-производственная цепь, цепь ремонта и сервисного обслуживания, цепь сферы социально-бытовых услуг
Признак назначения продуктов	цепь подукции производственного назначения, цепь потребительских товаров
Целевой признак	одноцелевая цепь, многоцелевая цепь
Признак количественного состава	многозвенная цепь, цепь с ограниченным количеством звеньев, цепь с минимальным количеством звеньев
Технологический признак	цепь с классическими процедурами и операциями, специфичная цепь, цепь с дополнительными процедурами и операциями
Признак протяженности	значительно протяженная цепь, цепь средней протяженности, короткая цепь
Признак уровня управления	микрологистическая, макрологистическая внутригосударственная, международная

В отношении признака уровня управления следует отметить, что такой вид, как международная макрологистическая цепь поставок, предполагает пересечение грузов через границу государств. Следовательно, ее формирование и функционирование осуществляется в соответствии с основными принципами, выработанными ВТО.

**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. В этой связи на основании обобщения и систематизации публикаций, в которых изложены подходы к содержанию принципов проектирования ЛЦП, предлагается комплекс групп принципов проектирования логистических цепей поставок (Рисунок 1)

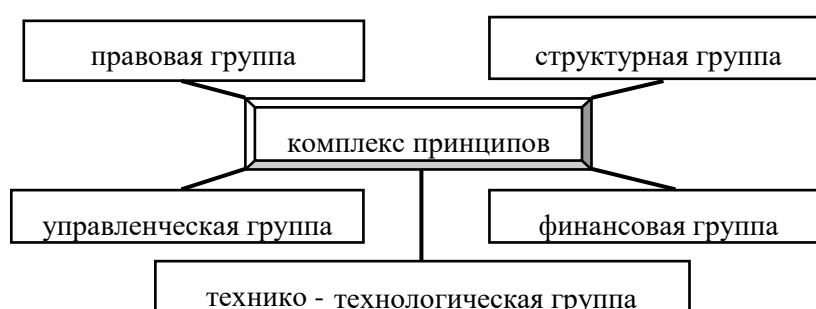


Рисунок 1 – Комплекс групп принципов проектирования и перепроектирования логистических цепей поставок

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 основные направления создания инфраструктуры логистики на территории Монголии, основанные на разработанных принципах ее формирования и функционирования и включающие глобальные, внутригосударственные и локальные составляющие**

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. Важную роль в реализации потенциала Монголии играет логистическая деятельность, и в частности наличие инфраструктуры логистики, которая в настоящее время требует существенной реорганизации и инновационного подхода к ее формированию и функционированию.

В этой связи в диссертации представлены разработанные принципы создания современной инфраструктуры логистики, которые заключаются в

следующем: адаптация создаваемой инфраструктуры к инфраструктурам логистики, принятым и действующим в странах-партнерах по внешнеэкономической деятельности; максимальный охват инфраструктурой направлений производственно-хозяйственной деятельности, осуществляемой на территории Монголии; обеспечение тесного взаимодействия субъектов хозяйствования, выступающих в качестве участников-звеньев логистических цепей поставок; выбор оптимального варианта организационного построения инфраструктуры логистики.

В качестве первоочередной задачи, которую необходимо реализовать при создании инфраструктуры логистики, выделяем ее организационное построение в виде самостоятельных комплексов, которые одновременно взаимозависимы, взаимообусловлены и взаимосвязаны (Таблица 2).

Таблица 2 – Состав организационного построения инфраструктуры логистики

Комплексы	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

Создание инфраструктуры логистики предусматривает интеграцию микрологистических цепей в международные и внутригосударственные цепи поставок, в частности 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 – строительство дорожно-транспортной сети и складских комплексов.

В отношении направлений создания инфраструктуры логистики установлены их составляющие, которые представляют собой следующее (Рисунок 2). В диссертации данные составляющие рассмотрены подробно.

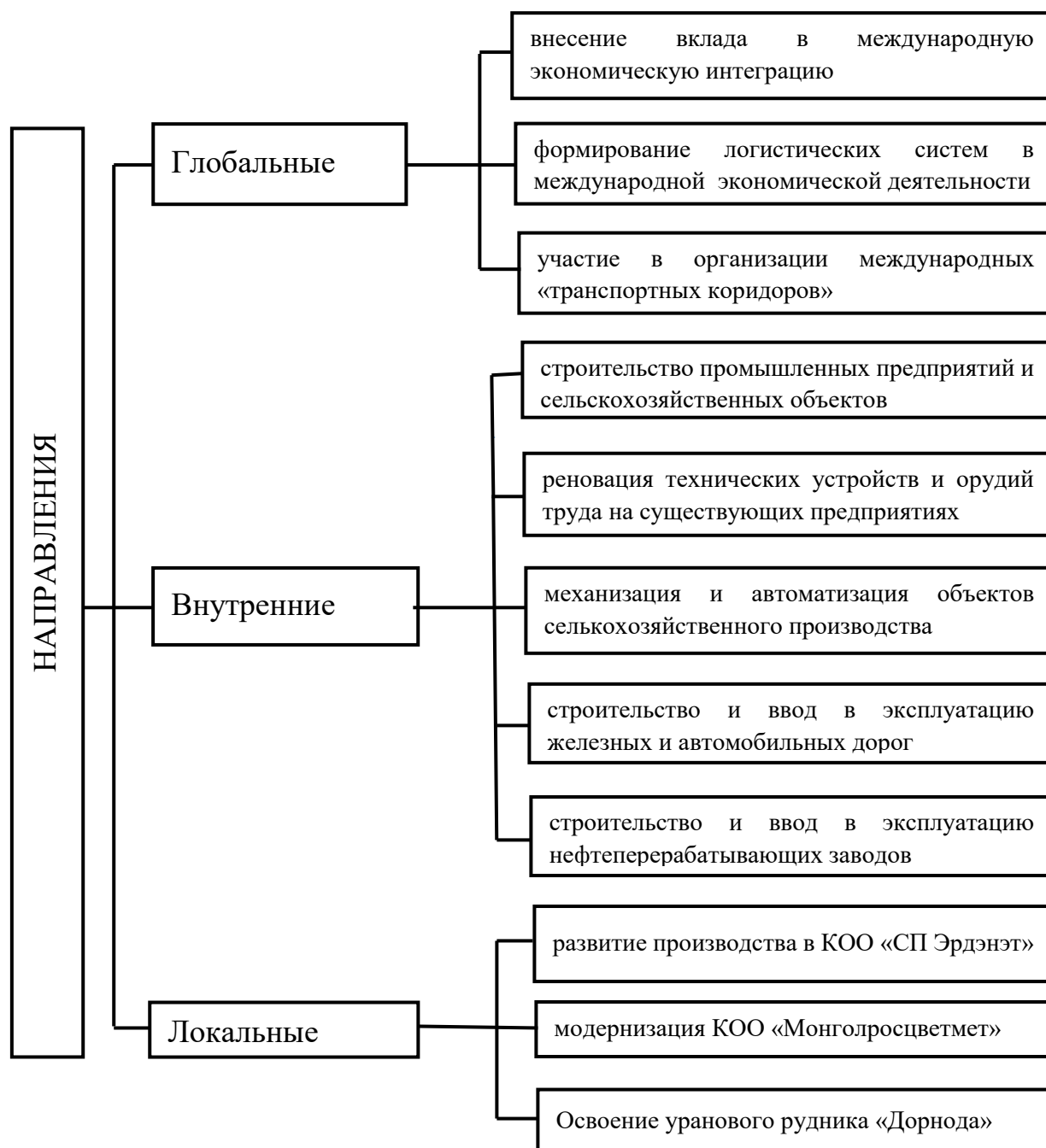


Рисунок 2. – Основные направления создания инфраструктуры логистики в Монголии.

Взаимодействие различных видов логистических цепей на территории Монголии рассмотрено на примере микрологистической (функциональной) цепи, внутригосударственных и межгосударственных макрологистических цепей поставок, имеющих место в деятельности лидера промышленности страны КОО «Монголросцветмет».

При анализе производственно-хозяйственной деятельности КОО «Монголросцветмет» в диссертации подробно представлено взаимодействие всех видов логистических цепей поставок (Рисунок 3)



Рисунок 3. – Взаимодействия различных видов ЛЦП

Во всех трех видах ЛЦП для перевозок продуктов предлагается использовать общий грузовой железнодорожный и автомобильный транспорт, а для их складирования и хранения использовать распределительные склады общего пользования. В свою очередь во всех видах ЛЦП должны применяться единые информационные системы и технологии, а также базы данных, способствующие эффективному управлению 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, финансовом и нормативном обеспечении, эффективных формах и методах управления**

В работе предложен ряд принципов создания экономического механизма функционирования макрологистических цепей поставок, а именно: построение единого контура управления закупками, производством, запасами и сбытом, позволяющего управлять логистическими бизнес-процессами; интеграция в обеспечении согласованных действий логистического, финансового и производственного менеджмента; проведение всестороннего анализа выполняемых логистических бизнес-процессов по результатам проводимого мониторинга.

Одновременно сформулированы задачи, которые должны быть реализованы в экономическом механизме. При этом задачи подразделены на три группы по уровням управления: задачи государственного значения (госрегулирование, инвестиции, внешнеэкономическая деятельность); задачи организационного обеспечения (нормативно-правовое, кадровое и информационное обеспечение); задачи технологического назначения (логистические технологии грузопереработки, минимизация потерь продуктов).

Основное содержание понятия экономического механизма функционирования макрологистических цепей поставок заключается в следующем: общая направленность – экономические интересы; национальные условия – стабильность, либерализация деятельности, кадры; функции – полное использование ресурсов, регулирование отношений; формы и методы –

сочетание централизации и децентрализации управления, учет ресурсов; нормативное обеспечение – положения ВТО, международные стандарты; инвестиции – направления инвестирования, участники; фонды – национальные, международные; связи – ВТО, МВФ, ТНК; эффективность – создание рабочих мест, окупаемость объектов инфраструктуры (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.

Схема взаимодействия составляющих экономического механизма функционирования МЦП представлена на рисунке 4.

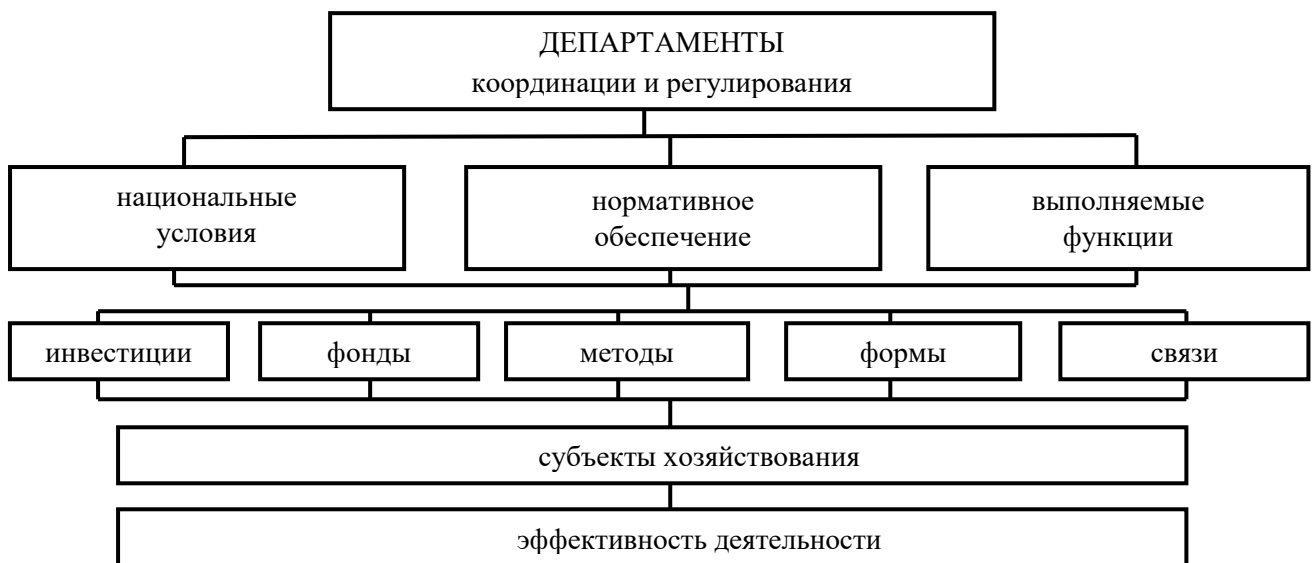


Рисунок 4. – Схема взаимодействия составляющих экономического механизма функционирования МЦП

В отношении транспортных средств (железнодорожного подвижного состава и грузовых автомобилей) предлагается приобретать их по договору

лизинга у иностранных компаний. 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**

1. В теоретическом разделе исследования сформулировано понятие “логистическая цепь поставок” и выявлены общие для различных видов логистических цепей характеристики, такие как: наличие долговременных хозяйственных связей, структурированность, целостность, реакция на изменения, наличие коммуникационной сети.

2. В методологической части разработана обобщенная классификация видов логистических цепей поставок по следующим классификационным признакам: функциональному, продуктовому, результату деятельности, назначению продуктов, целевому, количественному составу, технологическому, протяженности, уровням управления.

3. Предложен комплекс модифицированных принципов проектирования новых и перепроектирования существующих логистических цепей на территории Монголии (всего 21 принцип), которые сведены в соответствующие группы: правовую, структурную, управленческую, финансовую и технико-технологическую.

4. Разработаны основные направления формирования инфраструктуры логистики на территории Монголии и состав организационного построения в виде комплексов – товародвижения, обеспечения и сопровождения.

5. Разработан экономический механизм деятельности, осуществляемой в макрологистических цепях поставок, который основан на ряде принципов: единый контур подсистем логистики, интеграция логистического, финансового

и производственного менеджмента, проведение постоянного мониторинга цепей.

#### **4 Список работ, опубликованных автором по теме диссертации**

Статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях:

1. Дамдиндорж, Батсайхан. Основные характеристики и классификация логистических цепей поставок различных видов и назначения / Батсайхан Дамдиндорж // Российский экономический интернет журнал. – 2018. – № 4. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.e-rej.ru/Articles/2018/damdindorj.pdf> – 0.3 п.л.

2. Дамдиндорж, Батсайхан. Формирование инфраструктуры логистики на территории Монголии / Батсайхан Дамдиндорж // Экономика и управление: проблемы, решения. Научно-практический журнал. – 2018. – 12. – т. 5 (84). – С. 23-27. ISSN2308-927X, ISSN 2227-3891 – 0.2 п.л.

3. Дамдиндорж, Батсайхан. Экономический механизм функционирования макрологистических цепей поставок на территории Монголии / Батсайхан Дамдиндорж // Экономика и управление: проблемы, решения. Научно-практический журнал. – 2018. – № 12. – т. 3 (84). – С. 135-140. – ISSN2308-927X, ISSN 2227-3891. – 0.2 п.л.

4. Дамдиндорж, Батсайхан. Оценка влияния проекта строительства российско-американской магистрали через Берингов пролив на развитие транспортной системы Центральной Азии и внешней торговли Монголии / Якушев А. Ж., Батсайхан Дамдиндорж // Экономика и управление: проблемы, решения. Научно-практический журнал. – 2017. – № 2. – т. 3 (62). – С. 96-104. – ISSN2308-927X, ISSN 2227-3891. – 2.6. п.л. (авторских – 1.3 п.л.).

5. Дамдиндорж, Батсайхан. Материально-техническое снабжение как подсистема логистики и ее учетное обеспечение / Л. А. Чайковская, Батсайхан Дамдиндорж // Экономика и управление: проблемы, решения. Научно-практический журнал. – 2017. – вып. 1. – т. 1(61). – С. 100-107. – ISSN2308-927X, ISSN 2227-3891. – 3 п.л. (авторских – 1,5 п.л.).

6. Дамдиндорж, Батсайхан. Стратегическое направление развития ЗИ – логистики в России / С. А. Филин, Батсайхан Дамдиндорж // Национальные интересы: Приоритеты и Безопасность. Научно-практический и теоретический журнал. – 2016. – вып. 11. – С. 73-86. – ISSN 2311875S (Online), ISSN 2073-2872 (Print). – 4,9 п.л. (авторских – 2,4 п.л.).

7. Дамдиндорж, Батсайхан. Методологические принципы формирования региональных логистических кластеров. / О. Рыкалина, Батсайхан, Дамдиндорж // Логистика. Журнал. – 2015. – № 12 (109). – С. 52-57. – 0,8 п.л. (авторских – 0,4 п.л.).

Монография:

8. Дамдиндорж, Батсайхан. Торгово-экономические отношения России и Монголии XIII-XXI века: монография / В. А. Бабушкин, Батсайхан Дамдиндорж, О. В. Рыкалина, С. А. Филин. – Улан-Батор : Кристалл пресс КОО, 2016. – 298 с. – 67,74 п.л. (авторских – 24,6 п.л.).

Публикации в других изданиях:

9. Дамдиндорж, Батсайхан. Развитие малого и среднего предпринимательства в Монголии / Батсайхан Дамдиндорж // Теория и практика управления: ответы на вызовы инновационного развития. Материалы VII Междун. 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. – М. : ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2017. – С. 248-255. – 0,2 п.л.

10. Дамдиндорж, Батсайхан. Стратегическое взаимодействие России и Монголии в обеспечении национальных интересов при развитии транспортной системы Азии / А. Ж. Якушев, С. А. Филин, Батсайхан Дамдиндорж // Транспортные системы: тенденции развития: сб. трудов междун. научно-практической конференции / под общей редакцией Б. А. Лёвина. – 2016. – С. 42-45. [Электронный ресурс] – Режим доступа: e-library.ru. – 0,13 п.л. (авторских – 0,04 п.л.)

11. Дамдиндорж, Батсайхан. Опыт Монголии при вступлении в ВТО: преимущество и недостатки / Батсайхан Дамдиндорж // Человеческий капитал и профессиональное образование. Научный журнал. – 2015. – № 2 (14). – С. 26-30. – 1.4 п.л.

12. Дамдиндорж, Батсайхан. Догоняющая модернизация на примере совместной монголо-российской компании «Монголросцветмет» / Батсайхан Дамдиндорж // Вторая научно-практическая конференция «Комплексные инновационные проекты и программы: перспективы инновационного развития энергогенерирующих и энергосервисных компаний в условиях ВТО» : сб. научных статей / под ред. д-ра экон. наук, проф. Л. П. Гончаренко, д-ра экон. наук, проф. С. А. Филина, М. М. Доронина. – М. : Изд-во «Спутник +», 2014. – С. 15-24. – ISBN 978-5-9973-3065-1. – 1,3 п.л.