Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет»

ПРОГРАММА

международной научно-практической конференции

**«ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО – ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ И МОНГОЛИИ»**

07 июня 2018 года

Иркутск, 2018

**ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ**

Председатель организационного комитета – проректор по научной работе Байкальского государственного университета, д-р филол. наук, профессор

 Т. Л. Музычук.

Сопредседатель организационного комитета – проректор по учебной работе Байкальского государственного университета, канд. экон. наук, доцент Л.Ю. Волченко.

 Члены организационного комитета:

 Заведующий кафедрой экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета, д-р экон. наук, профессор И.С. Кородюк.

 Директор Института Народного хозяйства д-р экон. наук, профессор

Т.В. Огородникова.

 Старший преподаватель кафедры логистики и транспортного менеджмента Механико-транспортного института Монгольского государственного университета науки и технологии, канд. экон. наук, профессор Б. Батбаяр.

**РАБОЧИЙ ЯЗЫК КОНФЕРЕНЦИ**

Русский

**МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

Байкальский государственный университет, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, Зал заседаний Ученого Совета (ауд. 301-2).

**РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ**

Выступление с докладом на пленарном заседании - до 15 минут.

Выступление на секции - до 10 минут.

Выступление в прениях - до 3 минут.

**ПОРЯДОК РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ**

|  |
| --- |
| **07 июня 2018 г.**9.00 – 9.10 РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ (ауд. 301-2) |
| 10.00 – 11.40 **Пленарное заседание (ауд. 301-2)** |
| 11.40 – 12.00 КОФЕ-БРЕЙК (ауд.301-2) |
| 12.00 – 13.00 **Продолжение пленарного заседания (ауд. 301-2)** |
| 13.30 – 14.00 ОБЕД (зал «Зачетка», 2 этаж)14.00 – 15.30 **Продолжение пленарного заседания (ауд. 301-2)**15.30 – 16.00 КОФЕ-БРЕЙК (ауд. 301-2) 16.00 – 17.00 Продолжение пленарного заседания (ауд. 301-2)17.00 – 17.30 Подведение итогов конференции (ауд. 301-2) 19.00 Ужин (зал «Зачетка», 2 этаж)  |

**ПРОГРАММА ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ (ауд. 301-2)**

Вступительное слово д-ра экон. наук, профессора, ректора, Байкальского государственного университета **Суходолова Александра Петровича**.

Вступительное слово д-ра филол. наук, профессора проректора по научной работе Байкальского государственного университета **Музычук Татьяны Леонидовны.**

Вступительное слово канд. экон. наук, заместителя председателя Законодательного собрания Иркутской области **Алдарова** **Кузьмы Романовича**.

 Вступительное слово канд. экон. наук, профессора кафедры логистики и транспортного менеджмента Механико-транспортного института Монгольского Государственного университета науки и технологии **Батбаяра** **Балгана.**

**Batbayar Balgan** kand. Econ. Professor of the Department of logistics and transport management of the Mechanics and transport Institute of The Mongolian state University of science and technology (Ulaanbaatar, Mongolia), **Бат Өлзий Буянхишиг** student of the Department of logistics and transport management of the Mechanics and transport Institute of the Mongolian State University of science and technology (Ulaanbaatar, Mongolia).

**МОНГОЛ УЛСАД ТРАНЗИТ ТЭЭВРИЙН КОРИДОРИЙГ НЭМЭГДҮҮЛЭХ БОЛОМЖИЙН СУДАЛГАА**

**Batbayar Balgan** kand. Econ. Professor of the Department of logistics and transport management of the Mechanics and transport Institute of The Mongolian state University of science and technology (Ulaanbaatar, Mongolia), **Uchral Tomorbaatar** student of the Department of logistics and transport management of the Mechanics and transport Institute of the Mongolian State University of science and technology (Ulaanbaatar, Mongolia).

**AUTOMOBILE’S IMPROVING CONSUMPTION, IT’S EFFECT ON AIR POLLUTION**

**Boldanova Elena Vladimirovna** kand. Econ. associate Professor, Department of Economics and business management, Baikal state University. (Irkutsk).

**ASSESSMENT OF THE STATUS OF THE INFORMATION AND COMMUNICATION TECHNOLOGY OF MONGOLIA AND RUSSIA**

 Mishig Delgernasan senior lecturer, Department of logistics and transport management, Mechanics and transport Institute, Mongolian state University of science and technology (Ulaanbaatar, Mongolia).

 **CHANGING NATURE OF CAREER MANAGEMENT AT HIGHER EDUCATIONAL INSTITUTE**

**Батбаяр Балган** канд. экон. наук, профессор кафедры логистики и транспортного менеджмента Механико-транспортного института Монгольского Государственного университета науки и технологии (г.Ула-Батор, Монголия), **Батмунх Батбояр** студенткафедры логистики и транспортного менеджмента Механико-транспортного института Монгольского Государственного университета науки и технологии (г.Улан-Батор, Монголия).

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР «МОНГОЛИЯ – РОССИЯ – КИТАЙ»: ПЕРСПЕКТИВЫ УЧАСТИЯ РОССИИ**

**Балданова Лена Петровна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета.

(г. Иркутск).

**РОЛЬ ДРЕВЕСНЫХ РАСТЕНИЙ В ДЕТОКСИКАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

**Богомолова Евгения Юрьевна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ ЛЕСОВ: ПЛЮСЫ И МИНУСЫ**

 **Войникова Галина Николаевна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОЦЕССА КЛАСТЕРИЗАЦИИ**

**Дамбадорж** **Унурсайхан** канд. экон. наук, доцент кафедры логистики и транспортного менеджмента Механико-транспортного института Монгольского Государственного университета науки и технологии (г.Ула-Батор, Монголия).

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР – ВАЖНЕЙЩИЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

 **Давыдова Галина Васильевна** д-р экон. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск), **Тагиев Микаил Исмаилович** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, (г. Иркутск).

**САНИТАРНЫЕ РУБКИ ЛЕСОВ – ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИЙ НА РАЗМЕР ТЕНЕВОЙ ЭКОНОМИКИ**

**Давыдова Галина Васильевна** д-р экон. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск), **Яковлев Алексей Николаевич** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, (г. Иркутск).

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИЗВЛЕЧЕНИЯ ОСТАТОЧНЫХ ЗАПАСОВ НЕФТИ ПО РАЗРАБОТАННЫМ МЕСТОРОЖДЕНИЯМ**

**Каницкая Людмила Васильевна** д-р хим. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И МОНГОЛИИ В НЕФТЕГАЗОВОМ СЕКТОРЕ ЭКОНОМИКИ**

 **Кархова Светлана Александровна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **«НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»: ВЫГОДЫ ДЛЯ ЭКОНОМИК РОССИИ И КИТАЯ**

**Каутц Владимир Эмильевич** канд. экон. наук, профессор кафедры экономики и управления на железнодорожном транспорте Иркутского государственного университета путей сообщения (г. Иркутск).

**эволюционное развитие системы управления и логистики на примере работы Восточно-Сибирской железной дороги**

**Козыдло Екатерина Андреевна** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета, **Позднякова Ирина Дмитриевна**студент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета, **Кузьмина Зоя Станиславовна**студент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **CОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА**

**Козыдло Маргарита Владимировна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА**

**Кородюк Игорь Степанович** д-р экон. наук, профессорзаведующийкафедрой экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ**

**Никитенко Елена Борисовна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ МЕХАНИЗАЦИИ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Русецкая Генриетта Денисовна** д-р тех. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**МЕТОДОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ОСНОВЕ СИСТЕМНОГО АНАЛИЗА**

**Силантьев Александр Валерьевич** канд. экон. наук, доцент кафедры торгового и таможенного дела Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ КЛЮЧЕВЫХ ФАКТОРОВ ВНЕШНЕЙ
 СРЕДЫ НА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ**

 **Тагиев Микаил Исмаилович** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, (г. Иркутск).

 **ПРОБЛЕМЫ MОНГОЛИИ И РОССИИ В ЛЕСНОЙ ОТРАСЛИ**

**Туренко Борис Григорьевич** д-р экон. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск)**, Хамнаев Владимир Александрович** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, (г. Иркутск).

**РАЗРАБОТКА ЭФФЕКТИВНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В НЕФТЕГАЗОВОМ КОМПЛЕКСЕ**

**АННОТИРОВАННЫЕ ДОКЛАДЫ**

**Batbayar Balgan** kand. Econ. Профессор Хэлтсийн логистик, тээврийн менежмент, Механик, тээврийн Сургууль монгол улсын их Сургууль, шинжлэх ухаан, технологи (Улаанбаатар, Монгол), **БатӨлзий Буянхишиг** оюутны Хэлтсийн логистик, тээврийн менежмент, Механик, тээврийн Сургууль монгол Улсын их Сургууль, шинжлэх ухаан, технологи (Улаанбаатар, Монгол).

**МОНГОЛ УЛСАД ТРАНЗИТ ТЭЭВРИЙН КОРИДОРИЙГ НЭМЭГДҮҮЛЭХ БОЛОМЖИЙН СУДАЛГАА**

Монгол улс далайд гарцтай бол дэлхийд үйлчилнэ. Далайд гарцгүй бол хоёр хөршдөө л үйлчилнэ” гэсэн үг бий. Байгалийн баялгаа дэлхийн зах зээл дээр үнэ хүргэж, бүс нутагтаа  эдийн засгийн томоохон өрсөлдөгч улс болохын тулд Монгол улс хоёр хөршөө транзит тээврийн сүлжээгээр холбож, дамжин өнгөрүүлэх бодлогыг нь хангаж өгөх стратегийн бодлого баримталж байна. Ганц Монгол ч бус Орос, Энэтхэг, Хятад, Монгол дөрвөн улсын оролцоотойгоор Ази, Европыг холбосон транзит тээвэр, эдийн засгийн үр ашигтай томоохон сүлжээ бий болох учиртай. Үүнд*:*

 Ази, Европын хоорондын чингэлэг тээврийн 90 гаруй хувь нь далайн тээврээр, хоёр дахин урт замыг 2-3 дахин их хугацаанд тээвэрлэдэг. Нөгөөтэйгүүр, сүүлийн жилүүдэд БНХАУ-ын зүүн эргийн боомтуудын ачаалал ихэсч буй ч Ази, Европын хоорондын худалдааны эргэлтийг эрчимжүүлэхэд газрын тээвэр, тодруулбал: Дамжин өнгөрөх тээврийн сүлжээ юу юунаас чухал болж байна. НҮБ-ын ивээл дор Зүүн хойд Азид “Их түмэн санаачилга” хөтөлбөрийн хүрээнд энэ бүс нутагт тээврийн сүлжээг хөгжүүлэх төслүүд ч эхнээсээ хэрэгжээд эхэлчихсэн. Яг ийм онцгой цаг үед Хятадын удирдагчид ОХУ, Энэтхэг, Монголын Ерөнхий сайдуудыг Бээжин хотноо урьж, талуудтай бүс нутгийн хэмжээний тээвэр логистикийн  нэгдсэн ойлголцолд хүрч чадсан.  Зүүн Ази, Европыг холбосон хуурай газрын тээврийн дөрвөн гол замнал байдгийн хамгийн дөт нь Монгол улсаар дайран өнгөрдөг тул Ерөнхий сайд, БНХАУ-д хийсэн айлчлал олон улсын анхаарлыг татсан.Тийм ч учраас Хятадын удирдагчид “Монгол улс манайхтай 4710 км зурвасаар хиллэдэг тул манай хамгийн том хөрш” хэмээн онцлон хэлсэн юм.Хятад улс Ази-Европыг холбосон эдийн засаг худалдааны томоохон сүлжээ бий болгох, үүгээрээ дамжуулан эх газрын орнуудыг түшиглэсэн хөгжлийн асар том дэд бүтцийг бий болгохоор ажиллаж байна.

 **Batbayar Balgan** kand. Econ. Professor of the Department of logistics and transport management of the Mechanics and transport Institute of The Mongolian state University of science and technology (Ulaanbaatar, Mongolia), **Uchral Tomorbaatar** student of the Department of logistics and transport management of the Mechanics and transport Institute of the Mongolian State University of science and technology (Ulaanbaatar, Mongolia).

**Automobile’s improving consumption, IT’S effect on air pollution**

In Mongolia, many used compact cars are being importing is becoming main inspiration of air pollution. Especially in Ulaanbaatar, the concentration of cars is increasing day by day. Nowadays, two cars in each three cars are subordinated in Ulaanbaatar. To take it, percent of capital city’s cars in country scale is always growing year by year. It leads to Ulaanbaatar become where has the highest level of air pollution in Mongolia. In 2011, the 87.5 percent of total car is gotten in diagnostic test. From those 66.9 percent of it has used over 10 years. There are some researches, that one car, which is going in Mongolia, evolves toxic substance same as 70-80 cars’ toxic substances which is European standard.

 It is the main problem about that cars became one of the biggest affect to air pollution. Transport compounds 36 percent of urban air pollution

In this view, the 85.8 percent of sedan is compact cars. And there is more than one jeep car in each five cars that is riding on the road and the street in Ulaanbaatar. The most of compact car in capital is a property of citizenry. It means there are three families that has compact car in each four family.

To prohibit importing used automobiles except automobiles those has electric motor and hybrid engine.

1. To consummate public transport service for decrease usage of automobiles.
2. To develop electric transports such as underground subway, trolley cars, mopeds
3. To build bicycle road and bicycle parking for people who want to ride a bike instead of car. And that’s important to courage people for riding a bike to their jobs and school.
4. To put in gadget that decreases automobile’s poison gas. Therefore that’s [significant](http://www.bolor-toli.com/index.php?pageId=10&go=1&direction=mn-en&search=significant) to demand using gadget for people.

Solutions that city administration acceptable to decide, about air pollution in Ulaanbaatar.
Long term measures such as large scale district heating, building public transportation infrastructure (paving roads) require action at the institutional level, large capital investments and have a long gestation period. On the other hand short term actions such as installing solar panels, introducing efficient stoves, education and awareness on proper ventilation of kitchens are less capital intensive and while they require mobilization at the level of the user, are relatively easier to implement. Hence a successful strategy to address air pollution should include a combination of short term and long term solutions.

In 20th century, the humanity seen air pollution’s [incipience](http://bolor-toli.com/index.php?pageId=10&go=1&direction=mn-en&search=incipience) is put across to pullulated the first [diesel-locomotive we](http://bolor-toli.com/index.php?pageId=10&go=1&direction=mn-en&search=diesel-locomotive) which is the most dangerous. Automobile emission is becoming main issue which effect negatively in environment.

But prohibiting importing used automobiles except automobiles those has electric motor and hybrid engine, is able to [be implemented](http://bolor-toli.com/index.php?pageId=10&go=1&direction=mn-en&search=be+implemented) in short time. But result of it will be able to become appreciable in long term. And one other advantage of it, costs less than other. To implement this idea well, state policy should be very appropriate and optimum.

Therefore, embedding bicycles to one of the kinds of transport is actually necessary to our health, especially to office workers. One of advantage can be obtainable to build its road except it helps people to live by healthy lifestyle. And sociality may admit this evolution quickly more than others.

 **Boldanova Elena Vladimirovna** kand. Econ. associate Professor, Department of Economics and business management, Baikal state University. (Irkutsk).

**ASSESSMENT OF THE STATUS OF THE INFORMATION**

**AND COMMUNICATION TECHNOLOGY OF MONGOLIA AND RUSSIA**

Mongolia has difficult conditions for building telecommunication networks: low population density and lack of access to the sea. At the same time, the 100% cellular penetration rate was passed in the country in 2014.

There are four main operators in Mongolia: Mobicom, Unitel, Skytel, G-Mobile. Unlike most other countries, Mongolia has significant competition in the wired telephone market, but the level of penetration of these services is small because cellular communication is widespread.

In Russia, communication services are available to most people, despite the huge coverage areas. In the development of cellular services, the transition to 5G has been planned already; at least there is an agreement between MTS and Ericsson on cooperation in this direction. In addition, if the crisis in the economy and the demand for the fulfillment of the “Jarovoy package” by all telecom operators does not prevent, the transition to a new level of technology in building networks will be accomplished in the next five years.

The status of the information and communication technology of Mongolia and Russia according to the data of the International Telecommunication Union is 4.96 and 7.07 respectively. Countries are showing steady growth in mobile penetration and Internet access. For Mongolia, the task is complicated by the specific features of the country: low density, insufficient coverage by railways and power lines, along which fiber-optic and other communication lines are usually built. However, despite these difficulties, Mongolia is developing backbone networks, offering transit opportunities for its large neighbors, Russia and China.

To integrate the telecommunication infrastructures of Mongolia and Russia, there are all possibilities: the use of common communication standards, transport communications that unite both countries. Globalization processes require equal access to communication services in different regions, which will lead to leveling the differences in the degree of information and communication readiness in most countries, including Mongolia and Russia.

 Mishig Delgernasan senior lecturer, Department of logistics and transport management, Mechanics and transport Institute, Mongolian state University of science and technology (Ulaanbaatar, Mongolia).

**CHANGING NATURE OF CAREER MANAGEMENT AT HIGHER EDUCATIONAL INSTITUTE**

Due to rapid development of the technology and society, the nature of the work is confronting huge change. Therefore any of the modern organization is facing challenges to cope with change and deal with sustainable development of it. For higher education, no way escape but lead others with such changes. The human resource is considered the most important resource which is unique, rare, non substitutable, non immitigable, therefore provide real competitive advantage for the organization. Researchers agree that career management is the set of important tools of HRM to recruit, develop, and retain human capital. In this paper we are raising issues about changing nature of academic career based on the status change of the Mongolian higher educational institution in the future.

As stated in the “Innovative policy of higher educational quality 2012-2016” of the Mongolian government, developmental concepts of the Mongolian universities are becoming to shift from teaching university to research and entrepreneurial university. Visionary developmental goal of the Mongolian University of Science and Technology /MUST/ until the year 2021 is to become internationally recognized, entrepreneurial university. [8]

Even without mentioning all above, higher education is confronting big change just same as any other business doing due to rapid development of technology and society worldwide. These obviously have wide implications for managing people at university, in particular managing academic careers. Although policy makers and some higher educational researchers studying about how to strengthen institutional human capital focused research on faculty development and skill gap analysis is still missing. The purpose of this study is to explore the growing distinction between the career paths of academicians at the traditional teaching university and those at research & entrepreneurial university in the case of the Mongolian University of Science and Technology.

 **Батбаяр Балган** канд. экон. наук, профессор кафедры логистики и транспортного менеджмента Механико-транспортного института Монгольского Государственного университета науки и технологии (г.Ула-Батор, Монголия), **Батмунх Батбояр** студенткафедры логистики и транспортного менеджмента Механико-транспортного института Монгольского Государственного университета науки и технологии (г.Улан-Батор, Монголия).

 **ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР «МОНГОЛИЯ – РОССИЯ –КИТАЙ»: ПЕРСПЕКТИВЫ УЧАСТИЯ РОССИИ**

Сотрудничество между Россией и Китаем переходит на новый уровень. В настоящее время проекту экономический коридор «Россия-Монголия-Китай» уделяется все больше внимания*.*Этот трехсторонний экономический коридор будет создан в первую очередь для увеличения торгового оборота и развития транспортной инфраструктуры стран-участниц соглашения. Безусловно, все это повлечет за собой приток инвестиций в прилегающие регионы, усилит процессы регионального экономического развития и сотрудничества. На сегодняшний день, формирование подобного «треугольника» чрезвычайно выгодно всем трем участникам. Благодаря этому проекту, Монголия, Россия, Китай смогут укрепить совместную конкурентоспособность на мировом рынке. Всё это также позволит укрепить сотрудничество трех стран в области связи, позволит нарастить производственные мощности предприятий в прилегающих регионах, увеличит культурный обмен и обмен в гуманитарной сфере, а также скоординирует действия участников в сфере охраны окружающей среды.

Что касается России, то конкретно для нее, видны следующие перспективы:
 — возможно привлечение инвестиций в приграничные районы (Республика Бурятия, Забайкальский край, Амурская область);

 — наращивание более тесного экономического и торгового сотрудничества с Китаем и Монголией;

 — увеличение импорта. Так, по оценкам некоторых экспертов, в условиях санкций в отношении России, Монголия вполне может выступать в роли экспортера мяса и скота в Российскую Федерацию;

 — увеличение экспорта (в основном экспорт минеральных продуктов в Монголию);

 — укрепление связей в сфере культуры, образования и туризма между Монголией и Россией. Стоит отметить, что этому будет способствовать безвизовый режим между Россией и Монголией, введенный еще в 2014 г.;

 — развитие рынка автомобильных грузоперевозок.

 На сегодняшний день, Россия готова осуществить модернизацию Улан-Баторской железной дороги, что обеспечит необходимое увеличение пропускной способности как для перевозок грузов, прежде всего, полезных ископаемых с месторождений Монголии в направлении портов Дальнего Востока России, так и для роста транзитных перевозок между Россией и Китаем.

**Балданова Лена Петровна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета.

(г. Иркутск).

**РОЛЬ ДРЕВЕСНЫХ РАСТЕНИЙ В ДЕТОКСИКАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

Проблема загрязнения атмосферного воздуха является одной из самых острых социально-экологических проблем. Уровень загрязнения атмосферного воздуха превышает все допустимые нормативы, особенно это касается крупных городов-мегаполисов и промышленных центров.

Экологическое благополучие городской среды в первую очередь определяется наличием зеленых насаждений в рамках городских территорий. Газоустойчивость и пылеадсорбирующая способность растений позволяет обеспечивать комфортные санитарно-гигиенические условия для городского населения.

Основными древесными породами применяемыми для озеленения урбоэкосистем в условиях Сибири являются сосна обыкновенная (Pinus silvestris L.), лиственница сибирская (Larix sibirica Ldb.), тополь бальзамический (Populus balsamifera), тополь лавролистный (Populus lavrifolia), береза повислая (Betula pendula), береза пушистая (Betula pubescens Ehrh), осина (Populus tremula L.) и другие.

Деревья разных пород характеризуются различной избирательной способностью к поглощению атмосферных поллютантов. Так, многочисленные исследования показали, что наибольшей поглотительной способностью к соединениям азота обладают желтая акация, клен серебристый, тополь канадский, сирень обыкновенная, клен остро­листный и татарский, рябина обыкновенная, а наиболее слабо эти соединения поглощают лиственница сибирская, липа мелколистная; к соединениям хлора — черемуха обыкновенная, клен татарский, лиственница сибирская, тополь бальзамический.

Газопоглотительная способность древесных растений определяется их анатомо-физиологическими особенностями. Газообмен с окружающей средой осуществляется через устьичный аппарат листьев растений. Поверхностью листьев постоянно адсорбируются из атмосферного воздуха молекулы воды, окислы серы, азота, фосфора и другие газы. Данный процесс направлен на установление концентрационного равновесия газообразных компонентов в окружающей среде и внутренней среде растительной клетки, следовательно, непрерывно идут сорбция и десорбция газов листьями растений.

Древесные растения выполняют важную санитарно-гигиеническую функцию в экосистеме города, однако накопление поллютантов листьями растений в значительной степени зависит от видовой специфики и устойчивости. Поэтому для повышения экологической эффективности озеленительных мероприятий необходимым является обоснованный подбор ассортимента устойчивых растений, поиск перспективных газоустойчивых видов и их интродукция в зеленые насаждения городов.

**Богомолова Евгения Юрьевна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ ЛЕСОВ: ПЛЮСЫ И МИНУСЫ**

Для эффективного развития лесного комплекса необходима развитая лесная дорожная сеть, благодаря которой вовлекаются в хозяйственный оборот новые лесные массивы, улучшается доступность лесов, выполняются мероприятия по охране, защите и воспроизводству лесов, снижается сезонность лесозаготовок. Несмотря на то, что организация лесовосстановительных работ зависит от многих факторов, зачастую основным называют именно степень доступности лесных земель: низкий уровень транспортной доступности лесов затрудняет не только освоение лесных массивов, но и проведение работ по воспроизводству лесов.

Выявлена прямая взаимосвязь между плотностью лесных дорог и объемами заготовки леса, объемами лесовосстановления, а также, к сожалению, и плотностью лесных пожаров. Лесные дороги эксплуатируются в разных целях, в том числе и не связанных с лесохозяйственными работами: это и при разработке различных месторождений, при добыче и транспортировке нефти и газа, при рекреации и т.д. Часто свободный доступ к лесным дорогам может создавать экологические проблемы и вносить дисбаланс в устойчивое лесопользование: высокая плотность лесных дорог нарушает экосистемы, содействует возникновению лесных пожаров.

Транспортная инфраструктура лесного сектора экономики должна создаваться и развиваться таким образом, чтобы интегрироваться с региональной транспортно-логистической системой с учетом нейтрализации возможного негативного воздействия на окружающую среду.

 **Войникова Галина Николаевна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета

 (г. Иркутск).

**ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОЦЕССА КЛАСТЕРИЗАЦИИ**

Известный экономист [М.Портер](http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1018028), основоположник теории кластеризации, дал следующее определение: «кластер или промышленная группа – это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере и характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга». Следуя данному определению, необходимо учитывать территориальные границы формирования кластера. Примером тому может явиться нефтегазовый комплекс России, где предприятия общего вида деятельности находятся друг от друга порою на очень значительном расстоянии. Так, территориальное размещение месторождения по добыче нефти и предприятия ее переработки могут размещаться в разных регионах. В подобных условиях проблемы развития транспортной системы при транспортировке нефтепродуктов становятся достаточно важными. В связи с этим, на любой стадии процесса кластеризации нефтегазового комплекса необходимо оценивать возможности транспортной системы по доставке нефтепродуктов с учетом территориального размещения предприятий, развитости дорожных сетей, возможного использования определенного вида транспорта. Разумеется, что наиболее выгодным транспортом во многих случаях является магистральный трубопровод, но его возможности доставки нефтепродуктов технологически ограничены. В связи с этим, оценка транспортной составляющей в процессе кластеризации нефтегазового комплекса необходима для завершения единого целостного технологического цикла кластера, а сам кластер не может быть сформирован без участия в его деятельности транспортной системы. Примером кластерного объединения нефтепереработки и транспортной системы являются такие проекты как создание транспортного кластера Красноярского края и Самарского транспортно-логистического узла.

**Дамбадорж** **Унурсайхан** канд. экон. наук, доцент кафедры логистики и транспортного менеджмента Механико-транспортного института Монгольского Государственного университета науки и технологии (г.Ула-Батор, Монголия).

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР – ВАЖНЕЙЩИЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

В настоящей статье рассмотрены нынешные состояния транспорто-логистической системы Монголии, выявлены проблемы ее развития. Был проведен анализ развития транспортной отрасли. Проблемы развития транспортной системы нашей страны приобретают особую актуальность не только с учетом национальных интересов, но и с международных, трансконтинентальных характер. Сделан акцент на том, что наряду с экономическим коридором трех государств: Китай, Монголия и Россия. Формирование интегрированных экономических коридор является важнейшим фактором экономического роста в условиях мировой глобализации.

В настоящее время экономика Монголии находится в необходимости преобразований для стабильного развития в условиях мировых глобализации, внедрении высочайших технологии в промышленности и информатики, за счет которых возрастает потребность полезных ископаемых. Монголия, как страна богатых природных ресурсов и селько хозяйственных продуктов, является одним из крупных поставщиков сырья на мировом рынке полезных ископаемых и сельскохозяйственных продуктов. Для наращивания экспорта продуктов горнодобывающей промышленности необходимо развитие транспортно-логистическая система Монголии. С другой стороны наша страна, поскольку по географическому расположению находится в центре Евразийского континента, становится главным сухопутным транзитным коридором связывающим Юго-Восточной Азии с Европой. Решение проблем в сфере развития транспортной логистики страны заключается в участие в интегрированной региональной системе, как экономический коридор.

На текущий момент существующая транспортно-логистическая система Монголии не справляется с потребностям не на международном уровне и не внутри страны. В целом проблемы развития транспортной отрасли связаны с особенностями страны, как ее огромной территории, трудной природно-климатической условии, малой численности населений, неравномерности распределений населений и размещений промышленных производств по территорий, низких качеств обслуживаний, неконкурентоспособности отечественных предприятий, недостаточности плотности транспортных сетей, отсталости инфраструктуры транспортной системы и неэффективной логистической системы, отражающей к ее высокой издержке. Последствие вышесказанных проблем приводят к необходимостю реформирования транспортных отраслей страны с учетом, что она является одним из двигателей экономики Монголии.

 **Давыдова Галина Васильевна** д-р экон. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск), **Тагиев Микаил Исмаилович** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, (г. Иркутск).

**САНИТАРНЫЕ РУБКИ ЛЕСОВ – ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИЙ НА РАЗМЕР ТЕНЕВОЙ ЭКОНОМИКИ**

В настоящей статье освещены вопросы современного этапа теневой экономики в лесозаготовительной отрасли с момента принятия Лесного кодекса, проанализированы последние нормотворческие инициативы **по** состоянию на конец 2017 г., а также отмечены особенности санитарно-оздоровительных мероприятий (санитарные рубки) и влияние их на размеры теневой экономики.

Прежде всего, стоит отметить, что термин «санитарные рубки» постепенно исчезает из законодательных и нормативных актов. В частности, в Лесном кодексе не упоминается вовсе, вместо него вводится понятие «вырубка погибших и поврежденных насаждений». Тем менее в ряде нормативных документов, а также в практической деятельности термин «санитарные рубки» не только сохраняется, но и широко используется, особенно при отводе лесосек и учете заготовительной древесины в разрезе различных видов рубок. Выявлены противоречия между нормативными актами, которые позволяют проводить практически условно сплошные рубки с вырубкой ликвидной и оставлением низкотоварной древесины, избегая при этом серьезных штрафных санкций. Негативной стороной подобных рубок является необязательность проведения лесозаготовительных мероприятий. Выявлены и другие противоречивые нормы (отражение размера лесосек, ликвидация очагов вредных организмов и др.), которые способствуют увеличению размера теневой экономики. Нами дана экономическая оценка потерь дохода от возможности разного толкования нормативных актов по санитарной рубке лесов, которая достигает до 10% от общего размера теневой экономики в лесозаготовительной отрасли. Выработаны направления снижения отрицательного влияния данного фактора на размер теневой экономики.

**Давыдова Галина Васильевна** д-р экон. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск), **Яковлев Алексей Николаевич** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, (г. Иркутск).

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИЗВЛЕЧЕНИЯ ОСТАТОЧНЫХ ЗАПАСОВ НЕФТИ ПО РАЗРАБОТАННЫМ МЕСТОРОЖДЕНИЯМ**

В настоящее время в России происходит усложнение условий освоения нефтегазовых ресурсов, что определяет более высокие издержки и риски для участников данных процессов. Увеличивается доля трудно извлекаемых запасов на зрелых месторождениях, в связи с необходимостью извлечения значительных объемов остаточных запасов возрастает роль новых технологий, направляемых на повышение нефтеотдачи.

В работе авторами дана оценка динамики добычи нефти в России и США и количества пробуренных и эксплуатируемых скважин, которая свидетельствует о том, что коэффициент извлечения нефти в России (20-25%) значительно меньше, чем в США (40-42%). Проанализированы существующие в мире методы увеличения нефтеотдачии выявлены причины отставания России в применении их (налоговая система, низкая конкуренция, недостаток инвестиций и т.д.). Авторами предложен методический подход по определению эффективности извлечения остаточных запасов нефти по разработанным месторождениям, основанный на сопоставлении затрат, которые несет предприятие на бурение «новых» скважин с использованием традиционных способов нефтедобычи с результатами использования новых методов увеличения нефтеотдачи (третичные, четвертичные). Сложность применения методического подхода заключается в том, что каждое месторождение имеет специфические особенности (зрелость, горно-геологические условия, глубина скважин, логистические ограничения и др.). В работе сделана попытка учесть их. Кроме того, предлагается система экологических условий, при которых недропользователям будет выгодно развивать и применять новейшие методы увеличения нефтеотдачи.

**Каницкая Людмила Васильевна** д-р хим. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И МОНГОЛИИ В НЕФТЕГАЗОВОМ СЕКТОРЕ ЭКОНОМИКИ**

В докладе обсужден вопрос сотрудничества РФ и МНР в сфере строительства газопровода Россия-Китай через территорию Монголии. Газ, несомненно, является самым экологически чистым видом топлива. Именно поэтому в развитых странах он играет очень важную роль в теплоснабжении и в обеспечении электроэнергией. Уделяют большое внимание увеличению потребления газа и соседи Монголии – Россия и Китай.

В настоящее время Монголия получают газ из Китая и России, причем, порядка 3,5 тыс. т газа ежемесячно поставляет Ангарская нефтехимическая компания.

В России в рамках развития Восточной Сибири и Дальнего Востока планируют обеспечить г. Иркутск и Иркутскую область, республику Бурятия и, возможно, Монголии, газом Ковыктинского месторождения, запасы которого составляют около 2 трлн. м3. Однако, как показывают независимые эксперты, строительство специальной системы газопроводов для газификации только потребителей Республики Бурятия, Забайкальского края и Монголии при низких объемах газопотребления является коммерчески неэффективным из-за платежеспособного спроса на природный газ в Байкальском регионе: 3,0–3,5 млрд м 3 /год, в том числе в Республике Бурятия – 700–800 млн м 3 /год, в Забайкальском крае – 600–700 млн м 3 /год. По оценкам монгольских специалистов, платежеспособный спрос на российский природный газ в Монголии может составить всего 400–600 млн м 3 /год. Все это ставит под сомнение возможность в ближайшее время осуществить проект газификации территории Байкальского региона и Монголии. Но Монголия может выступить в качестве транзитера газа из РФ в Китай (Сила Сибири-2 по западному маршруту), как заявил в 2018 г. президент РФ, при условии тщательной проработки технико-экономического обоснования проекта.

**Кархова Светлана Александровна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

 **«НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»: ВЫГОДЫ ДЛЯ ЭКОНОМИК РОССИИ И КИТАЯ**

В 2013 г. КНР представила проект «Нового Шелкового пути». Проект «Нового шелкового пути» предполагает не просто строительство альтернативных транспортных коридоров между Европой и Китаем. Главная идея проекта – региональная интеграция стран Центральной и Юго-Восточной Азии, с созданием единого экономического пространства.

В числе явных выгод, которые получит экономика Китая от проекта, называются: выход на новые рынки сбыта, рост объемов международной торговли со странами, расположенными вдоль «Нового Шелкового пути», создание промышленных производств и торгово-транспортной инфраструктуры, создание новых рабочих мест. Выгоды возникают и в связи с улучшением доступности природных ресурсов, расположенных на территории других стран и на малоосвоенных территориях самого Китая.

В 2015 г., на фоне политических событий, введения санкций, Россия поддержала данный проект, заявив о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и «Экономического пояса Шелкового пути». Однако, Российская Федерация проводит собственную политику по развитию транспортных коридоров и к китайскому проекту относится с осторожностью.

Выгоды от участия России в китайском проекте: привлечение иностранных инвестиций в создание современной транспортно-логистической инфраструктуры на российском участке северного маршрута Шелкового пути, увеличение транзитных перевозок по этой части маршрута, расширение сотрудничества со странами–участниками «Нового Шелкового пути». Сами маршруты Нового Шелкового пути как транспортные артерии большого значения для России не имеют, так как в России имеется собственная транспортная сеть, достаточная для ее потребностей, а также для выполнения транзитных перевозок.

Угрозы и риски от китайского проекта для России более значимы. Главным риском можно считать снижение транзита по Транссибирской железнодорожной магистрали и замедление развития регионов Сибири и Дальнего Востока.

**Каутц Владимир Эмильевич** канд. экон. наук, профессор кафедры экономики и управления на железнодорожном транспорте Иркутского государственного университета путей сообщения (г. Иркутск).

**ЭВОЛЮЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ И**

 **ЛОГИСТИКИ НА ПРИМЕРЕ РАБОТЫ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

 В феврале 2012 г. на Восточно-Сибирской железной дороге был создан первый на сети железных дорог Центр управления тяговыми ресурсами Восточного полигона Транссибирской железнодорожной магистрали. Одной из основных задач центра является – эффективное использования локомотивного парка и локомотивных бригад на всем Восточном полигоне

 Восточный полигон Транссибирской магистрали объединяет четыре железные дороги: Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную. За прошедшее время организация Центра управления тяговыми ресурсами Восточного полигона доказало свою необходимость. За счет внедрения новой единой полигонной технологии значительно улучшены качественные показатели использования локомотивного парка на всех железных дорогах полигона. Так на Восточно-Сибирской железной дороге среднесуточный пробег локомотива увеличен с 700 км до 830 км, производительность локомотива выросла с 2100 т-км до 2370 т-км в сутки. Одновременно улучшилось использование локомотивных бригад всех железных дорог на всем полигоне.

 Все это доказывает, что сегодня перспективным направлением развития ОАО «РЖД» является внедрение полигонных технологий. Касается это всех основных производственных хозяйств. Будь то управление единым локомотивным парком, или производство «окон» в едином створе стыковых дорог.

 Опыт демонстрирует эффективность комплексного подхода. В основе всего лежит единая технология, оптимизированный единый технологический производственный процесс. Восточно-Сибирская железная дорога сегодня доказала положительный опыт созданного в г. Иркутске в 2016 г. Центра управления перевозками Восточного полигона Транссибирской магистрали. Данная структура стала единым центром ответственности за организацию перевозочного процесса на всём полигоне от стыковых пунктов Мариинск и Междуреченск до восточных портов и пограничных переходов. Подступиться к внедрению новой технологии позволили уже внедренные междудорожные технологические процессы.

 Границы Восточного полигона охватывают направление следования основной части грузопотока от мест погрузки до мест выгрузки. В первую очередь речь идет об угольных и нефтеналивных маршрутах. Все это создает условия для развития логистики продвижения груза к местам выгрузки, морским портам и пограничным переходам. При этом возникает необходимость увязка информационных систем вычислительного центра ОАО «РЖД» и основных грузоотправителей и грузополучателей, в том числе портов Дальнего Востока. Комплексный полигонный подход в решении логистических задач позволяет согласовывать время отправления грузов с графиком движения поездов и точным временем выгрузки вагонов. Это позволило повысить клиентоориентированность. Положительно скажется на эффективности пропуска поездопотока. Технологическая и экономическая эффективность созданного центра в первую очередь достигаеться за счет сбалансированных взаимосогласованных управленческих решений и применения сквозных технологий между железнодорожниками, грузоотправителями и грузополучателями. В г. Иркутске при региональном центре фирменного транспортного обслуживания создан клиентский центр. Аналогичный клиентский центр создан и в г. Улан-Удэ. Новое время ставит новые задачи. На дороге завершено создание всех вертикально – интегрированных структур объединенных под руководством Восточно-Сибирской железной дороги – регионального корпоративного центра управления, филиала ОАО «РЖД».

**Козыдло Маргарита Владимировна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА**

Основные проблемы транспортной инфраструктуры нефтегазового комплекса – это физический и моральный износ материально-технической базы, неравномерность и диспропорции размещения выделяемых инвестиций, отсутствие рыночного механизма управления и функционирования.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры нефтегазового комплекса в России должны учитывать следующее:

* формирование новых экспортных маршрутов российской нефти и нефтепродуктов.
* строительство собственных нефтеналивных терминалов для морских перевозок нефти на экспорт.
* создание новых центров добычи нефти на востоке страны.
* создание резерва нефтетранспортных мощностей для транзита нефти по системе трубопроводов.
* использование эффективного нефтепродуктопроводного транспорта.
* снижение затрат, сокращение сроков доставки, исключение нерациональных перевозок.
* обеспечение безаварийности при перевозке нефтепродуктов.
* для улучшения экологической обстановки в районах пролегания трубопроводов и для быстрого поиска неисправностей надо использовать метод дистанционного их обнаружения лазерным анализатором, установленном на самолете.
* для уменьшения количества персонала, работающего вахтовым методом, необходимо широко внедрять средства автоматизации управления работой трубопроводов.
* обеспечение безопасности и защиты трубопроводной системы, являющейся идеальной мишенью для террористических групп.

**Козыдло Екатерина Андреевна** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета, **Позднякова Ирина Дмитриевна**студент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета, **Кузьмина Зоя Станиславовна**студент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА**

В докладе рассматриваются требования к транспортной инфраструктуре нефтегазового комплекса (НГК) с учетом экспорта нефти и нефтепродуктов в Монголию. При совершенствовании транспортной инфраструктуры, необходимо рассматривать виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный, трубопроводный, их недостатки и преимущества, что должно учитываться при улучшении системы транспортировки нефти и нефтепродуктов. Парк машин транспортного комплекса нефтегазовых объединений на 60 % состоит из технологических машин и спецтехники, представленных десятками марок, моделей и модификаций. Организация их работы коренным образом отличается от организации перевозок на транспорте общего пользования. Большая разномарочность парка, удаленность мест работы техники от мест постоянного базирования затрудняют организацию производства технического обслуживания и ремонта машин в комплексных предприятиях. Несколько лучше обстоит дело с грузовым транспортом, на долю которого приходится до 25 %, и пассажирским, на долю которого приходится до 20 %.

Структура подвижного состава в нефтегазовом комплексе представлена следующими видами транспорта:

- спецтехника на колесном и гусеничном ходу, навесное оборудование которой участвует непосредственно в технологических процессах заказчиков;

- дорожно-строительная техника на колесном и гусеничном ходу при строительстве скважин, обустройстве нефтяных и газовых месторождений;

- очистно-уборочная техника. Этот вид услуг осуществляют следующей техникой: контейнерные и бункерные мусоровозы, ассенизационные машины, снегоуборочные машины, снегопогрузчики, пескоразбрасыватели, поливо-моечные машины, подметально-уборочные машины, тротуарно-уборочные машины;

- автомобильный транспорт (бортовые, самосвалы, цементовозы, автоцистерн, седельные тягачи, трубо-, штанго-, плетевозы);

- трактора (колесными и гусеничными, трелевочными тракторами, трейлерами, большими артиллерийскими тягачами (БАТ), гусеничными тяжелыми тягачами (ГТТ);

- крановая техника на колесном и гусеничном ходу (автомобильными кранами, тракторными кранами, трубоукладчиками, погрузчиками);

- автобусы и грузовые автомобили, переоборудованные для перевозки людей.

Такая структура парка машин транспортного комплекса в нефтегазодобыче предъявляет повышенные требования к надежности и эффективности его функционирования и обеспечения техникой, транспортными услугами нефтегазовых предприятий и обусловливает существенное различие в организации работы техники и обеспечения ее технического состояния.

В тоже время, должны учитываться грузопотоки, структура груза, состояние подъездных путей, механизация погрузочных и разгрузочных пунктов и рациональный вид подвижного состава. Особенности перевозки нефти и нефтепродуктов должны приниматься во внимание и при экспорте в зарубежные страны в том числе и Монголию.

**Кородюк Игорь Степанович** д-р экон. наук, профессорзаведующийкафедрой экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ**

Совершенствование взаимодействия транспортных технологий и транспортной техники со связующими логистическими процессами является главным направлением повышения производительности труда на предприятии и важнейшим условием повышения уровня конкурентоспособности компании.
Во всём мире ведётся интенсивный поиск методов оптимальной доставки грузов транспортом. Рост парка транспортных средств, увеличение потребления автомобильных топлив обуславливает давление на сбытовую сеть нефтепродуктов, предъявляя к ней новые количественные и качественные требования. В условиях крайней неоднородности качества транспортного обслуживания отдельных регионов Российской Федерации при региональной излишне высокой концентрации нефтеперерабатывающих мощностей и повсеместном характере потребления большинства массовых видов нефтепродуктов возникает тесная зависимость надежности нефтепродуктообеспечения от транспортного фактора. Поэтому именно запасы в районах потребления (на распределительных нефтебазах) в наибольшей степени отражают стабильность функционирования всей нефтяной промышленности.

В то же время специфика использования логистического инструментария применительно к рынку нефтепродуктов пока не получила должного отражения в существующей практической и научной деятельности. Между тем этот процесс требует особого подхода, поскольку от учета специфики транспортировки нефтепродуктов зависит организация поставок многочисленных логистических предприятий-посредников, а, следовательно, и качество обеспечения нефтепродуктами различных категорий потребителей, что делает весьма актуальным научный поиск организационно-экономических решений для применения логистических методов управления в этой сфере.

**Никитенко Елена Борисовна** канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ МЕХАНИЗАЦИИ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**

Лесозаготовительная отрасль является стратегической базой для развития лесопромышленного комплекса страны, а он в свою очередь обеспечивает своей продукцией практически все отрасли народного хозяйства и мировой рынок.

Согласно официальной статистике Иркутская область занимает главенствующее место в России по объемам учтенной заготовки древесины - ежегодный объем заготовки за 2017 г. составил – 34,8 млн.м3.

Анализ оснащенности лесозаготовительной отрасли механизмами показывает, что у крупных предприятий больше финансовых возможностей, следовательно, производственных мощностей для развития инфраструктуры, в сравнении с малыми и средними предприятиями. Основным средством механизации на лесозаготовках малых предприятий остаются устаревшие трелевочные машины, челюстные погрузчики на гусеничном ходу с высоким уровнем износа. И это вызвано такими причинами как отсутствие собственных средств и невозможность создания современных производственных мощностей и обновления техники.

Для решения проблемы возможности повышения уровня механизации для малых и средних предприятий на лесозаготовках, ведущие производители лесной техники, на протяжении последних лет активно развивают сегмент рынка по продаже техники как новой, так и бывшей в употреблении (б/у).

Одним из современных экономических направлений является система лизинговая, где компании производители как российские так и зарубежные, представляют предпринимателюприобретение машин б/у, прошедших полную предпродажную подготовку и ремонт.

Используя данные современные экономические системы в производстве малых и средних лесозаготовительных компаний региона, они смогут более успешно проводить модернизацию парка машин, получать налоговые и финансовые льготы, увеличивать рентабельность производства.

**Русецкая Генриетта Денисовна** д-р тех. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**МЕТОДОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ОСНОВЕ СИСТЕМНОГО АНАЛИЗА**

В современных условиях развития экономики постоянно возрастает уровень сложности управления, что требует развития теории сложных систем. Сложность самого объекта управления, воздействие на объект внешней среды и взаимодействие его с другими объектами приводит к необходимости применения теории сложных систем. Для таких систем необходимо расчленение крупной подсистемы управления на группы элементов и всесторонний анализ на уровне отдельных подсистем, для которых характерны определенные свойства и качества с установлением связей между ними.

На предприятиях решение задач, связанных с предоставлением необходимых товаров и услуг в нужном количестве и качестве в нужном месте и в нужное время, решает отдел материально – технического снабжения. Сложная система как часть логистики, отражающая протекание процессов на уровне отдельных подсистем: логистики закупок, производства и сбыта. В этом модели обязанности материально-технического снабжения рассматриваются как подчиненные задачи логистики снабжения сырьем, производственными и вспомогательными материалами, услугами, энергией и др. При этом решаются задачи закупки, складирования и распределения необходимых товаров с точки зрения экономической целесообразности. Эти процессы, с одной стороны, должны осуществляться бесперебойно, с другой – материально-техническое снабжение осуществляет противоречащие цели, такие как невысокий уровень запасов и затраченные на них средства при высоком уровне, быстроте и надежности предоставляемых услуг наряду с необходимостью снижения общих издержек.

В такой модели логистика объединяет в одном организационном звене коммерческие и технические функции, что направлено на упрощение организационной совместимости внутри предприятия и позволяет оперативно использовать новые системы с применением программных продуктов или новые концепции поставок без потерь времени и во всех звеньях решений.

 Подобная структура системы материально-технического снабжения предприятия связана со сложной системой управления и позволяет использовать методы системного анализа на основе решения задач оптимизации процессов, сформированных на базе построенной математической модели.

**Силантьев Александр Валерьевич** канд. экон. наук, доцент кафедры торгового и таможенного дела Байкальского государственного университета (г. Иркутск).

**ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ КЛЮЧЕВЫХ ФАКТОРОВ ВНЕШНЕЙ
 СРЕДЫ НА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ
 ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ**

Транспортно-логистическая система (далее – ТЛС) является разновидностью экономической системы и, как любая экономическая система, относится к системам открытого типа, то есть активно взаимодействующей с внешней средой. Во многом внешняя среда определяет характеристики ТЛС, направления деятельности и характер адаптивных действий по отношению к внешним условиям

Как показал анализ научной литературе по тематике развития ТЛС, в актуальности тем статей и монографий перечисляется ряд внешних факторов исходя из названия. При этом основной акцент в работах ставится на методологии реагирования ТЛС, а не на степени влиянии того или иного внешнего фактора.

Влияние факторов внешней среды носит комплексный характер, при чём степень воздействия может быть различной. Степень реагирования ТЛС на внешние воздействия одних и тех же факторов может так же различаться.

Таким образом, можно выдвинуть гипотезу о возможности систематизации факторов внешней среды по степени и характеру влияния на ТЛС.

В докладе предложена классификация внешних факторов на основе наукометрического подхода. Не посредственно для ТЛС Восточной Сибири наиболее значимыми факторами является геополитический (в связи с развитием концепции «Нового Шелкового Пути» значимость ТЛС Восточной Сибири приобретает не только национальное, но и важное международное значение); государственная политика (особенностью ТЛС Восточной Сибири является большее значение, по сравнению с общероссийским, функционирования железнодорожного транспорта. Стратегия развития железной дороги определяется полностью государственной политикой); смена парадигмы экономического развития (цифровизация экономика непосредственным образом повлияет на все составляющие ТЛС).

**Тагиев Микаил Исмаилович** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, (г. Иркутск).

**ПРОБЛЕМЫ МОНГОЛИИ И РОССИИ В ЛЕСНОЙ ОТРАСЛИ**

В докладе рассматривается проблема рационального использования лесов в действующем Монгольском и Российском законодательстве. Для России актуальным является проблема ущерба, причиняемого незаконными лесозаготовками, для Монголии – управление лесопользованием и борьба с лесными пожарами, распространявшимися нередко и на сопредельные российские территории.

Рациональное лесопользование, понимаемое в широком смысле, должно сегодня стоять на четырех дисциплинарных основах: лесоустройстве, лесной экономике, лесном планировании, лесоуправлении. Важнейшим является вопрос о специфике лесопользования, определяющего институциональную среду, инструменты и механизмы, информационную основу для научно - технической и инновационной политики в лесном хозяйстве Монголии.

По результатам деятельности лесного хозяйства Монголии в последние 20 лет для нормального его функционирования необходимо наладить эффективное государственное управление на начальном этапе. Индикаторами для общества в данном случае служат результаты работы государственных органов по борьбе с опустыниванием и лесными пожарами. В значительной степени высока и роль налаживания полноценного экологически безопасного сотрудничества с сопредельными странами.

**Туренко Борис Григорьевич** д-р экон. наук, профессоркафедры экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета (г. Иркутск)**, Хамнаев Владимир Александрович** аспирант кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, (г. Иркутск).

**РАЗРАБОТКА ЭФФЕКТИВНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

 **В НЕФТЕГАЗОВОМ КОМПЛЕКСЕ**

Нефтяная промышленность России является основным сектором топливно-энергетического комплекса страны. От успешного функционирования этой отрасли зависит эффективное удовлетворение внешнего и внутреннего спроса на нефть и продукты ее переработки, обеспечение валютных и налоговых поступлений в бюджет.

 Транспортировка нефтепродуктов от места добычи до потребителя является важной составляющей процесса добычи и переработки нефти. Транспортные затраты нефтяных компании составляют сотни миллионов рублей.

Основные элементы эффективной системы транспортировки нефтепродуктов могут быть определены, на наш взгляд, на основе использования системного подхода. Данный подход дает возможность выявления и анализа системных характеристик системы транспортировки углеводородов. Мы считаем, что эффективная система транспортировки нефти, нефтепродуктов и газа должна носить комплексный характер, который заключается в использовании сочетания традиционных видов транспорта (железнодорожного, водного) с использованием летательных аппаратов (дирижаблей).