Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:
https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/328952

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Международные отношения

Содержание
ВВЕДЕНИЕ 3
Глава 1. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ЕАЭС И ШОС 6
1.1. Сущность транспортно-логистического сотрудничества: основные понятия и категории 6
Глава 2. ОСОБЕННОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ ПРОЕКТЕ ЕАЭС И ШОС 23
2.1. Общие итоги эконмической интеграции в ЕАЭС и ШОС 23
2.2. Влияние мегапроекта на сферу транспортно-логистических услуг в ЕАЭС и ШОС 38
2.3. Особенности проведения единой транспортной политики в ЕАЭС и ШОС в современных геополитических условиях 41
Выводы к Главе 2 43
Глава 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА 45
3.1. Проблемы транспортно-логистического мегапроекта ЕАЭС и ШОС 45
3.2 Перспективы реализации мегапроекта ЕАЭС и ШОС в системе международных транспортных коридоров 48
3.3. Предложения по расширению и углублению транспортно-логистического сотрудничества ЕЭАС и ШОС 49
Выводы к Главе 3 57
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 58
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 60
ПРИЛОЖЕНИЕ 64

ВВЕДЕНИЕ
Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) каждая сама по себе представляют географически и административно обширную территорию. Даже при том, что в обоих союзах участвует Российская Федерация и Казахстан, в совокупности эти два союза геополитически призваны создать новый полюс в противовес западным. Страны-члены мегапроекта ЕАЭС и ШОС преследуют не только политические цели, но прежде всего, экономические, получая возможность получения облегченного транзита через всю территорию объединения и транслогистические решения, в связи с чем работа, цель которой – исследовать перспективы транслогистического сотрудничества в мегапроекте ЕАЭС и ШОС, является актуальной.
Для достижения поставленной цели в работе были сформулированы следующие задачи:
- определить сущность транспортно-логистического сотрудничества, привести основные понятия и категории;
- определить основные предпосылки транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС и ШОС;
- оценить состояние транспортно-логистического мегапроекта ЕАЭС и ШОС;
- привести общие итоги эконмической интеграции в ЕАЭС и ШОС;
- определить влияние мегапроекта на сферу транспортно-логистических услуг в ЕАЭС и ШОС;
- определить особенности проведения единой транспортной политики в ЕАЭС и ШОС в современных геополитических условиях;
- проанализировать проблемы транспортно-логистического мегапроекта ЕАЭС и ШОС;
- исследовать перспективы реализации мегапроекта ЕАЭС и ШОС в системе международных транспортных коридоров;
- предложить меры по расширению и углублению транспортно-логистического сотрудничества ЕЭАС и ШОС.
Объектом исследования послужило транслогистическое сотрудничество, а предметом - мегапроект ЕАЭС и ШОС
Материалами исследования для данного исследования послужили материалы таких отечественных

исследователей в области планирования логистических процессов, как Гаджинский А.М ., Аникин Б.А. , АнтоненковаА.В. , Бочкарев А.А. , Годлевский, М. Д. , Кузнецова О.В. , Старкова Н. О. , Гегамов, Н. и др., а также зарубежных авторов, таких, как Сток, Дж. , Задек Х. и др. Кроме того, в исследовании были использованы материалы, посвященные совершенствованию логистики в целом и грузоперевозкам, в частности таких исследователей, как Ефимов О. Н. , Гаврилов Д. А. , Вумек Д. и Джонс Д. , Jonsosn J., Wood D., Murphy P. , Hallett D. , Dettmer H. , Goldratt F . и др. Кроме того, были использованы материалы, посвященные логистике воинской части.
Методами исследования послужили методы наблюдения и анализа.
Практическая значимость исследования заключается в возможности применения полученных результатов в практике анализа глобальных проектов.
Структура работы состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемой литературы и приложения.

Глава 1. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ЕАЭС И ШОС

1.1. Сущность транспортно-логистического сотрудничества: основные понятия и категории

Вне зависимости от того, идет ли речь о логистики внутри предприятиями или о международной цепочке поставок, речь идет об одном и том же – о достижении качественного обслуживания клиентов, так как цепочка поставок ориентирована по итогу на клиента.
Критерии любого логистического процесса приведены ниже.
Начинать с требований заказчика. Вы должны научиться знать как своих клиентов, так и свои продукты, чтобы иметь возможность построить систему доставки, которая наилучшим образом обслуживает как клиентов, так и продукты.
Правильно соразмерять расходы. Конкурентоспособная форма лучшего обслуживания может иметь несколько более высокую цену, но понимание затрат также важно в этой форме обещания клиенту. С другой стороны, в погоне за клиентом иногда приходится идти на более высокие затраты.
Стремиться к гибкости. Согласно теории эволюции, виды, добившиеся успеха в мире, приспособились и проявили гибкость при изменении внешних условий жизни. Прочность и большие размеры не обеспечили этой способности. Гибкости, отзывчивости, маневренности следует учиться на примере отраслей, где жизненные циклы продуктов и сервисных концепций очень короткие.
Беспрепятственно координировать все функции. Каналы поставок превращаясь в сложные сети, сусложняют понимание того, кто именно ответственен за тот или иной процесс.
В любом случае, кто-то должен быть в состоянии дать клиенту обещание доставки, а также должен взять на себя обязательство от имени других операторов в сети. Улучшение потока информации, партнерские отношения между субъектами и современная информационная система (бесшовность) являются основными предпосылками для координации.
Необходимо внедрить прозрачную информационную систему, работающую в режиме реального времени.
Необходимо перевозить больше информации и меньше товаров. Для этого требуется актуальная информация, доступная всем сетевым партнерам одновременно. Если сегодня важно знать, куда движется заказ и когда он поступает, то в будущем будет важнее знать, где произведен продукт, соблюдены ли этические и экологические нормы, несет ли производитель свою социальную ответственность.
Принимать более быстрые решения. В прошлом требовались более быстрые поставки, в настоящее время все более быстрое принятие решений. Для многих заказов клиенту достаточно уверенности в том что доставко произойдет даже в отдоленном будущем.
Устранение шагов, не добавляющих ценности. В цепочке поставок увеличение затрат должно повысить ценность для клиента. Если это не так, рабочие или сервисные этапы, которые не добавляют ценности, должны быть удалены. Единственным исключением из этого является фаза, позволяющая оторваться от конкурентов.
Задача функционировать одновременно. Способность поваров одновременно готовить множество различных блюд для разных гостей является хорошим эталоном для различных участников цепочки поставок. Чередующийся производственный процесс (параллельный инжиниринг), который отражает инженерный опыт, может быть расширен до проектирования продукта, планирования производства и распределения. Эти три функции могут быть реализованы параллельно, чтобы ускорить сегментацию рынка концепции.
Уменьшить размер партии и увеличьте частоту поставок. Это указание должно выполняться тщательно. Инструкция в большей степени применима к экспресс-доставкам, которых точно должно быть меньше

десяти процентов от всех заказов, а лучше всего около одного процента от всех.
Запасы должны быть сосредоточены в распределительных центрах. Централизация складов снижает затраты на сбыт и повышает качество обслуживания. Однако чрезмерная централизация может разрушить ориентацию на клиента. В децентрализованной системе центральный склад поддерживается разреженной сетью локальных складов. В этом случае ориентация на клиента и затраты могут быть лучше сбалансированы.
Минимизировать уровень запасов. По крайней мере, несомненно, что от неважных и бесполезных складов и наименований нужно избавляться. В цепочке поставок есть несколько разных складов, без них не может обойтись и сфера услуг. Общее правило заключается в том, что запасы предпочтительно должны перемещаться вверх по течению, а в клиентском интерфейсе остается только необходимое количество, чтобы гарантировать услугу. Также необходимо помнить, что склад — это транспорт со скоростью 0 км/ч, и что склад обычно лучше всего работает, когда он находится на колесах, гусеницах, корабле или крыльях и своевременно перемещается в направлении места назначения.
Глобальные закупки компаний удлиняют цепочки поставок, и тогда может возрасти риск перебоев с поставками, например, по политическим причинам. Стоит подумать о том, как работает компания, если партнер не сможет, например, доставить комплектующие в срок: каковы будут последствия для следующего участника цепочки поставок и для бизнес-операций компаний.
Ориентация на клиента особенно важна в глобальных цепочках поставок, когда продукты и услуги должны быть адаптированы к потребностям клиентов, но с минимальными затратами. В этом случае различные стороны цепочки поставок должны быстро реагировать на изменения в потребностях клиентов. С другой стороны, от отдела продаж требуется оперативность и прогнозирование спроса. Те организации, которые знают, как интегрировать ключевые области компетенции цепочки поставок и видят устойчивое конкурентное преимущество во всем процессе, могут добиться отличных результатов в бизнесе. Это не зависит от цепочки поставок или культурных барьеров. Однако при совместной работе с компаниями, находящимися в разных уголках мира, сети передачи данных должны находиться под контролем.
Если областью рынка является весь мир, для компаний еще более важно, чтобы продукция была в оговоренное время и в оговоренном месте. Это означает, что сотрудничество между организациями и людьми в разных частях мира расширяется. Сегодня все больше и больше компаний вынуждены работать в режиме 24/7.
Интернет открыт вне зависимости от времени суток, а потому заказы поступают к компаниям из разных уголков мира в любое время суток.
Контролируемой глобальной логистике способствует система оперативного контроля, интегрированная с другими сторонами, когда подчеркивается важность прозрачности и предсказуемости. В международной торговле существуют большие расстояния между различными сторонами в цепочке поставок, поэтому важно длительное время выполнения заказа, задержки потока информации и повышенная потребность в хранении. Это, в свою очередь, означает вложение капитала, что напрямую влияет на прибыльность компании. С другой стороны, длительные сроки доставки требуют предвидения, чтобы поддерживать удовлетворенность клиентов на высоком уровне. Например, в текстильной и швейной промышленности время доставки тканевого материала из Турции в Россию может составлять до восьми недель. Это требует тщательного планирования с точки зрения логистики и производства. Международные операции также влияют на затраты на логистику. В результате интернационализации транспортные маршруты компаний и цепочки поставок стали длиннее, чем раньше, а также более сложными. Кроме того, международные компании сталкиваются с экономическими циклами гораздо быстрее и в большей степени, чем компании, работающие только в более стабильной внутренней среде. На затраты также влияют изменение валютных курсов, колебания цен на сырье и цены на нефть. Снижение затрат на логистику, развитие информационных систем, повышение надежности поставок и прозрачности цепочки поставок – важнейшие направления развития в международных компаниях.
В международных цепочках поставок больше неопределенностей и рисков, чем внутри страны. Причинами являются, среди прочего, большие расстояния, различия в методах работы, временные задержки и пересечение границ. Это также влияет на надежность и прозрачность доставки. Для них операции все больше контролируются интегрированными информационными системами, которые включают, в том числе, таможенное оформление и отслеживание поставок.
При принятии логистических решений необходимо также учитывать различное законодательство, инфраструктуру, бюрократию, таможенные риски и риски безопасности в разных странах.
Естественно, интернационализация влияет и на процесс приобретения компаний. Многие понятия

используются, чтобы говорить о международных закупках.
По крайней мере, в англоязычной литературе используются термины global sourcing, international purchasing, offshore sourcing, international

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аникин Б.А. Логистика: учебное пособие/ Под ред. Б. А. Аникина. - М.: ИНФРА-М, 2015.
2. Антоненкова А.В. Сравнительный анализ современного информационного обеспечения в логистической деятельности // Славянский форум. - 2015. № 3 (9). с. 20 - 28.
3. Бочкарев А.А. Планирование и моделирование цепи поставок: Учебно-практическое пособие. М.: Издательство «Альфа-пресс», 2008. 192 с.
4. Вумек Д, Джонс Д. Бережливое производство. Как избавиться от потерь и добиться процветания вашей компании. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2008, 474с.
5. Гаврилов Д.А. Управление производством на базе стандарта MRP II. - СПб.: Питер, 2003. - 352с.
6. Гаджинский А.М. Логистика: учебное пособие / А.М. Гаджинский. - М.: Изд-во: Дашков и Ко, 2016.
7. Гаранина Е. Использование клиентоцентричных стратегий роста в бизнесе в условиях кризиса // РИСК. 2018. №1. С.104-106.
8. Гегамов, Н. Причины аутсорсинга логистики / Н. Гегамов, А. Долгих // Управление цепями поставок – 2011 [Электронный ресурс]. – https://iteam.ru/publications/logistics/section_80/article_280
9. Годлевский, М. Д. Базовые модели и алгоритмы координации бизнес-процессов в логистических цепочках поставок / М. Д. Годлевский, А. А. Станкевич // Матеріали XII Міжнародної науково-технічної конференції «Системний аналіз та інформаційні технології» (SAIT 2010). - Київ. - 2010. - С. 67.
10. Годлевский, М. Д. Задачи стратегического управления распределенными логистическими системами / М. Д. Годлевский, А. А. Станкевич, И. М. Годлевский // Матеріали XIII Міжнародної науково-технічної конференції «Системний аналіз та інформаційні технології» (SAIT 2011). - Київ. - 2011.- С. 74.
11. Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры и интеграция стран ШОС // Евроазиатский транспортный инновационный центр. 2010. № 1. С. 65–77
12. Гордиенко Н.Н., Тульчеев В.В., Жевора С.В. ЕАЭС, БРИКС И ШОС: МЕСТО И РОЛЬ В ИЗМЕНЯЮЩЕМСЯ МИРЕ. В сборнике: БОЛЬШАЯ ЕВРАЗИЯ: РАЗВИТИЕ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СОТРУДНИЧЕСТВО. ежегодник. 2019. С. 28-31.
13. Договор о ЕАЭС. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 г. Ратифицирован Законом КР от 30 декабря 2017 года № 223 (28).
14. Дроздова М.А., Сорокина Е.В., Удалова Д.В. УСТОЙЧИВЫЙ ТРАНСПОРТ: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ. Евразийский юридический журнал. 2022. № 12 (175). С. 25-27.
15. ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПЕРСПЕКТИВА: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ [Электронный ресурс] http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=7036
16. Евразийский экономический союз [Электронный ресурс] https://ru.wikipedia.org
17. Ефимов О.Н. Экономика предприятия [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Ефимов О.Н.— Электрон, текстовые данные.— Саратов: Вузовское образование, 2014.— 732 с.
18. Информационный портал о логистике [Электронный ресурс] http://www.logistic.ru/
19. Кузнецова О.В. «Логистическая служба: собственная или аутсорсинг?» //Российское предпринимательство. - 2009. - N10(1). - С.90-94.
20. Метелкин П.В., Степанов А.А., Расихина Л.Ф. и др. Сравнительный анализ развития транспортныхсистем России, США, Китая и стран Евросоюза // Вестник транспорта. 2008. № 10. С. 5–12
21. Миротина Л.Б. Эффективность логистического управления. – М.: Экзамен, 2019. – 448 с. Информационный портал о логистике [Электронный ресурс] http://www.logistic.ru/
22. Передовая практика на пунктах пересечения границы: содействие торговле и транспорту [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://www.osce.org/ru/eea/99872?download=true
23. Смирнов И.Г. Логистические потоки и узлы. Доступ через http://uchebnikionline.com/logistika/logistika_turizmu_smirnov_ig/logistichni_potoki_vuzli_gotelnomu_gospodarstvi.htm
24. Старкова Н. О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н. О. Старкова, С. М. Саввиди, М. В.Сафонова // Научный журнал КубГАУ – №85(01) – 2013
25. Сток, Дж. Стратегическое управление логистикой. / Сток Дж. Р., Ламберт Д. М. - М.: ИНФРА-М, 2005. - 797с.
26. Токтобаев Б.Т. Развитие межгосударственного правового механизма по укреплению безопасности стран

/ Б.Т. Токтобаев // Universum: экономика и юриспруденция. 2016. № 5 (26).
27. Цифровые инициативы и проекты в области грузового автотранспорта [Электронный ресурс] http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/workgroup/Documents/tibo/2.%20%D0%A1%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D1%
28. Шанхайская организация сотрудничества [Электронный ресурс] https://ru.wikipedia.org
29. Юрченко Д.П. СООТНОШЕНИЕ ПРАВА ЕАЭС И ПРАВА ГОСУДАРСТВ - ЧЛЕНОВ ЕАЭС. Теория государства и права. 2017. № 2. С. 61–67.
30. ASIA REGIONAL INTEGRATION CENTER[Электронный ресурс] https://aric.adb.org/initiative/shanghai-cooperation-organization
31. Dettmer, H.W. Breaking the Constraints to World-Class Performance. Milwaukee, WI: ASQ Quality Press, 1998.
32. EAEU, SCO to stimulate integration of currency, payment systems [Электронный ресурс] https://eng.belta.by/economics/view/eaeu-sco-to-stimulate-integration-of-currency-payment-systems-157417-2023/
33. Goldratt, E.. Critical Chain. Great Barrington, MA: The North River Press, 1997.
34. Hallett D. (перевод. Казарина В.) Pull Scheduling Systems Overview. Pull Scheduling, New York, 2009. pp.1-25.
35. Hofstede cultural dimensions [Электронный ресурс] https://www.hofstede-insights.com/fi/product/compare-countries/
36. Jonson J., Wood D., Murphy P. Contemporary Logistics. Prentice Hall, 2001.
37. The 9th Meeting of Ministers of Transport of the Member States of the Shanghai Cooperation Organization (SCO) has ended [Электронный ресурс] https://www.uzdaily.uz/en/post/72979
38. The Role of the Shanghai Cooperation Organization in Counteracting Threats to Peace and Security [Электронный ресурс] https://www.un.org/en/chronicle/article/role-shanghai-cooperation-organization-counteracting-threats-peace-and-security
39. Zadek H.: „Struktur des Logistik-Dienstleistungsmarktes“, in: „Supply Chain Steuerung und Services – Logistik-Dienstleister managen globale Netzwerke – Best Practices“, Springer-Verlag, 2004.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:
https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/328952