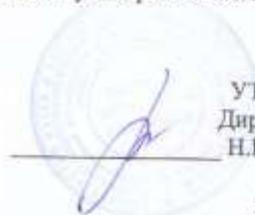




МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова»



УТВЕРЖДАЮ  
Директор ИЭиУ  
Н.Р. Бальнская

21.02.2020 г.

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)**

***ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ***

Направление подготовки (специальность)  
38.03.01 ЭКОНОМИКА

Направленность (профиль/специализация) программы  
Экономика предприятий и организаций

Уровень высшего образования - бакалавриат  
Программа подготовки - академический бакалавриат

Форма обучения  
заочная

Институт/ факультет	Институт экономики и управления
Кафедра	Экономики
Курс	4

Магнитогорск  
2019 год

Рабочая программа составлена на основе ФГОС ВО по направлению подготовки 38.03.01 ЭКОНОМИКА (уровень бакалавриата) (приказ Минобрнауки России от 12.11.2015 г. № 1327)

Рабочая программа рассмотрена и одобрена на заседании кафедры Экономики  
17.02.2020, протокол № 3

Зав. кафедрой \_\_\_\_\_ А.Г. Васильева

Рабочая программа одобрена методической комиссией ИЭЛУ  
21.02.2020 г. протокол № 3

Председатель \_\_\_\_\_ Н.Р. Бальнская

Рабочая программа составлена:  
доцент кафедры Экономики, канд. пед. наук \_\_\_\_\_

Н. С. Ивашина

Рецензент:  
Главный бухгалтер ООО "Эмаль" \_\_\_\_\_

Т. В. Баранова

**Лист актуализации рабочей программы**

---

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для реализации в 2020 - 2021 учебном году на заседании кафедры Экономики

Протокол от 01 сентября 2020 г. № 1  
Зав. кафедрой \_\_\_\_\_ А.Г. Васильева

---

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для реализации в 2021 - 2022 учебном году на заседании кафедры Экономики

Протокол от \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_  
Зав. кафедрой \_\_\_\_\_ А.Г. Васильева

---

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для реализации в 2022 - 2023 учебном году на заседании кафедры Экономики

Протокол от \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_  
Зав. кафедрой \_\_\_\_\_ А.Г. Васильева

---

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для реализации в 2023 - 2024 учебном году на заседании кафедры Экономики

Протокол от \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_  
Зав. кафедрой \_\_\_\_\_ А.Г. Васильева

---

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для реализации в 2024 - 2025 учебном году на заседании кафедры Экономики

Протокол от \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_  
Зав. кафедрой \_\_\_\_\_ А.Г. Васильева

### 1 Цели освоения дисциплины (модуля)

формирование у студентов знаний и практических навыков в области транспортно-логистического планирования, организации, управления и контроля материальных и информационных потоков.

### 2 Место дисциплины (модуля) в структуре образовательной программы

Дисциплина Транспортно-логистическая деятельность предприятия входит в вариативную часть учебного плана образовательной программы.

Для изучения дисциплины необходимы знания (умения, владения), сформированные в результате изучения дисциплин/ практик:

Цены и ценообразование

Маркетинг

Менеджмент

Статистика

Экономика организации

Знания (умения, владения), полученные при изучении данной дисциплины будут необходимы для изучения дисциплин/практик:

Внешнеэкономическая деятельность

Организация и планирование

Таможенное дело

Подготовка к защите и защита выпускной квалификационной работы

Производственная – преддипломная практика

### 3 Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины (модуля) и планируемые результаты обучения

В результате освоения дисциплины (модуля) «Транспортно-логистическая деятельность предприятия» обучающийся должен обладать следующими компетенциями:

Структурный элемент компетенции	Планируемые результаты обучения
ОПК-4	способностью находить организационно-управленческие решения в профессиональной деятельности и готовность нести за них ответственность
Знать	- технологии принятия организационно-управленческих решений в профессиональной деятельности, возможные положительные и отрицательные последствия принимаемых решений;
Уметь	- формулировать альтернативные варианты организационно-управленческих решений и находить из их числа оптимальные организационно-управленческие решения в профессиональной деятельности; - понимать возможные положительные и отрицательные последствия принимаемых организационно-управленческих решений, оценивать эффективность управленческих решений
Владеть	- технологиями принятия организационно-управленческих решений в профессиональной деятельности и оценки их эффективности; - способностью нести ответственность за последствия принимаемых организационно-управленческих решений

ПК-4 способностью на основе описания экономических процессов и явлений строить стандартные теоретические и эконометрические модели, анализировать и содержательно интерпретировать полученные результаты	
Знать	<ul style="list-style-type: none"> <li>- основные определения и понятия, связанные со стандартными теоретическими и эконометрическими моделями;</li> <li>- основные определения и понятия, связанные с описанием экономических процессов и явлений;</li> <li>- основные методы исследований, используемых при построении стандартных теоретических и эконометрических моделей;</li> <li>- основные правила, позволяющие анализировать и содержательно интерпретировать полученные результаты;</li> </ul>
Уметь	<ul style="list-style-type: none"> <li>- выделять основные элементы экономических процессов и явлений;</li> <li>- обсуждать способы эффективного решения проблем на основе анализа и содержательной интерпретации полученных результатов;</li> <li>- распознавать эффективное решение от неэффективного в ходе анализа результатов построения стандартных теоретических и эконометрических моделей;</li> <li>- применять полученные в ходе построения моделей знания в профессиональной деятельности; использовать их на междисциплинарном уровне;</li> <li>- приобретать знания в области построения стандартных теоретических и эконометрических модели;</li> <li>- корректно выражать и аргументированно обосновывать положения предметной области знания</li> </ul>
Владеть	<ul style="list-style-type: none"> <li>- практическими навыками использования элементов анализа экономических процессов и явлений на других дисциплинах, на занятиях в аудитории и на практике;</li> <li>- методами построения стандартных теоретических и эконометрических моделей;</li> <li>- навыками и методиками обобщения результатов построения стандартных теоретических и эконометрических модели, экспериментальной деятельности;</li> <li>- способами оценивания значимости и практической пригодности полученных результатов;</li> <li>- возможностью междисциплинарного применения результатов построения стандартных теоретических и эконометрических моделей;</li> <li>- основными методами исследования в области анализа экономических процессов и явлений, практическими умениями и навыками их использования;</li> <li>- профессиональным языком предметной области знания;</li> <li>- способами совершенствования профессиональных знаний и умений путем использования возможностей информационной среды;</li> </ul>
Код индикатора	Индикатор достижения компетенции

#### 4. Структура, объём и содержание дисциплины (модуля)

Общая трудоемкость дисциплины составляет 3 зачетных единиц 108 академических часов, в том числе:

- контактная работа – 4,4 академических часов;
- аудиторная – 4 академических часов;
- внеаудиторная – 0,4 академических часов
- самостоятельная работа – 99,7 академических часов;

– подготовка к зачёту – 3,9 академических часа

Форма аттестации - зачет

Раздел/ тема дисциплины	курс	Аудиторная контактная работа (в академических часах)			Самостоятельная работа студента	Вид самостоятельной работы	Форма текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации	Код компетенции
		Лек.	лаб. зан.	практ. зан.				
1. Концептуально-методологические основы логистики	–							
1.1 Основные определения и понятия логистики	4	0,25/0,25 И			9,7	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
1.2 Логистические концепции и системы	4	0,25/0,25 И			10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
Итого по разделу		0,5/0,5И			19,7			
2. Транспортное обеспечение перевозки грузов								
2.1 Классификация грузов по отдельным признакам	4	0,5/0,5И		0,5/0,5 И	10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
2.2 Гражданско-правовая характеристика договора перевозки	4	0,5/0,5И		0,5/0,5 И	10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4

2.3 Транспортно-экспедиционная деятельность	0,5/0,5И	0,5/0,5И	10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
2.4 Особенности перевозки грузов автомобильным транспортом		0,1/0,1И	10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
2.5 Особенности перевозки грузов железнодорожным транспортом		0,1/0,1И	10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
2.6 Особенности перевозки грузов водным транспортом		0,1/0,1И	10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
2.7 Особенности перевозки грузов воздушным транспортом		0,1/0,1И	10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
2.8 Страхование грузов		0,1/0,1И	10	Самостоятельное изучение учебной и научной литературы. Выполнение расчетно-аналитических заданий	Собеседование, тестирование, проверка расчетно-аналитических заданий	ОПК-4, ПК-4
Итого по разделу	1,5/1,5И	2/2И	80			
Итого за семестр	2/2И	2/2И	99,		зачёт	
Итого по дисциплине	2/2И	2/2И	99,		зачет	ОПК-4,ПК-

## **5 Образовательные технологии**

В процессе освоения дисциплины «Транспортно-логистическая деятельность предприятия» используются следующие образовательные технологии:

- стандартные методы обучения: практические занятия, на которых обсуждаются основные вопросы методики расчетов показателей, рассмотренных в учебной литературе и раздаточных материалах;

- расчетно-аналитические задания;
- индивидуальные исследовательские проекты;
- лекция-беседа, лекция-дискуссия;

- семинар-дискуссия – коллективное обсуждение какого-либо спорного вопроса, проблемы, выявление мнений в группе (межгрупповой диалог, дискуссия как спор-диалог).

- методы обучения с применением интерактивных форм образовательных технологий: лекция-визуализация – изложение содержания сопровождается презентацией (демонстрацией учебных материалов, представленных в различных знаковых системах, в т.ч. иллюстративных, графических, аудио- и видеоматериалов), практическое занятие в форме презентации – представление результатов проектной или исследовательской деятельности с использованием специализированных программных сред; анализ деловых ситуаций, технология полного освоения знаний.

Технология полного освоения знаний: студентам выдаются задания по изучению отдельных тем или вопросов учебного курса с отчетностью в виде собеседования или тестирования при полном выполнении задания без ограничения времени на подготовку.

Для проведения контрольно-диагностических мероприятий предлагается использовать компьютерные контролирующие тесты, тесты для самодиагностики, листы самооценки для экспресс-диагностики (например, эффективности лекции, содержания дисциплины).

Текущий контроль знаний (рейтинг-контроль) осуществляется в виде тестирования или выполнения мини контрольных работ.

Самостоятельная работа является внеаудиторной и предназначена для самостоятельного ознакомления студента с определенными разделами курса по рекомендованным педагогом материалам и подготовки к выполнению индивидуальных заданий по курсу.

## **6 Учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы обучающихся**

Представлено в приложении 1.

## **7 Оценочные средства для проведения промежуточной аттестации**

Представлены в приложении 2.

## **8 Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины (модуля)**

### **а) Основная литература:**

1. Гаджинский, А. М. Логистика учебник / А. М. Гаджинский. - 21-е изд. - Москва: Дашков и К, 2017. - 420 с. - ISBN 978-5-394-02059-9. - Текст: электронный. - URL: <https://znanium.com/read?id=66171> (дата обращения: 01.09.2020)

2. Милославская, С. В. Транспортные системы и технологии перевозок: учебное пособие / С.В. Милославская, Ю.А. Почаев. — Москва : ИНФРА-М, 2020. — 116 с. - (Высшее образование: Бакалавриат). — DOI 10.12737/7681. - ISBN 978-5-16-010064-7. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/read?id=347963> (дата обращения: 01.09.2020)

### **б) Дополнительная литература:**

1. Лебедев, Е.А. Основы логистики транспортного производства и его цифровой трансформации : учеб. пособие. — Москва ; Вологда : Инфра-Инженерия, 2019. - 212 с. - ISBN 978-5-9729-0245-3. - Текст : электронный. - URL.: <https://znanium.com/read?id=346074> (дата обращения: 01.09.2020)

2. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А. Аникина. - 4-е изд., перераб. и доп. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2019. - 320 с.: - (Высшее образование: Бакалавриат). - ISBN 978-5-16-009814-2. - Текст: электронный. - URL.: <https://znanium.com/read?id=355928> (дата обращения: 01.09.2020)

**в) Методические указания:**

1. Франюк Р. А. Логистика. Практикум [Электронный ресурс]: учебное пособие / Р. А. Франюк, Т. А. Ахмеджанова ; МГТУ. - Магнитогорск : МГТУ, 2016. - 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). - Режим доступа: <https://magtu.informsystema.ru/uploader/fileUpload?name=2496.pdf&show=dcatalogues/1/1130265/2496.pdf&view=true> (дата обращения: 01.09.2020). - Макрообъект.

Логистика: практикум для бакалавров: учеб. пособие / под общ. ред. С.В. Карповой. — Москва: Вузовский учебник : ИНФРА-М, 2020. — 139 с. - ISBN 978-5-9558-0545-0. - Текст : электронный. - URL: <https://znanium.com/read?id=343276> (дата обращения: 01.09.2020)

**г) Программное обеспечение и Интернет-ресурсы:**

**Программное обеспечение**

Наименование ПО	№ договора	Срок действия лицензии
MS Windows 7 Professional(для классов)	Д-1227-18 от 08.10.2018	11.10.2021
MS Office 2007 Professional	№ 135 от 17.09.2007	бессрочно
FAR Manager	свободно распространяемое ПО	бессрочно
7Zip	свободно распространяемое	бессрочно

**Профессиональные базы данных и информационные справочные системы**

Название курса	Ссылка
Электронная база периодических изданий East View Information Services, ООО «ИВИС»	<a href="https://dlib.eastview.com/">https://dlib.eastview.com/</a>

Национальная информационно-аналитическая система – Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)	URL: <a href="https://elibrary.ru/project_risc.asp">https://elibrary.ru/project_risc.asp</a>
Поисковая система Академия Google (Google Scholar)	URL: <a href="https://scholar.google.ru/">https://scholar.google.ru/</a>
Информационная система - Единое окно доступа к информационным ресурсам	URL: <a href="http://window.edu.ru/">http://window.edu.ru/</a>
Федеральное государственное бюджетное учреждение «Федеральный институт промышленной собственности»	URL: <a href="http://www1.fips.ru/">http://www1.fips.ru/</a>
Российская Государственная библиотека. Кataloги	<a href="https://www.rsl.ru/ru/4readers/catalogues/">https://www.rsl.ru/ru/4readers/catalogues/</a>
Электронные ресурсы библиотеки МГТУ им. Г.И. Носова	<a href="http://magtu.ru:8085/marcweb2/Default.asp">http://magtu.ru:8085/marcweb2/Default.asp</a>
Федеральный образовательный портал – Экономика. Социология. Менеджмент	<a href="http://ecsocman.hse.ru/">http://ecsocman.hse.ru/</a>
Университетская информационная система РОССИЯ	<a href="https://uisrussia.msu.ru">https://uisrussia.msu.ru</a>
Международная наукометрическая реферативная и полнотекстовая база данных научных изданий «Web of science»	<a href="http://webofscience.com">http://webofscience.com</a>
Международная реферативная и полнотекстовая справочная база данных научных изданий «Scopus»	<a href="http://scopus.com">http://scopus.com</a>
Международная база полнотекстовых журналов Springer Journals	<a href="http://link.springer.com/">http://link.springer.com/</a>

### **9 Материально-техническое обеспечение дисциплины (модуля)**

Материально-техническое обеспечение дисциплины включает:

Учебные аудитории для проведения занятий лекционного типа: мультимедийные средства хранения, передачи и представления информации.

Учебные аудитории для проведения практических занятий, групповых и индивидуальных консультаций, текущего контроля и промежуточной аттестации: мультимедийные средства хранения, передачи и представления информации, комплекс тестовых заданий для проведения промежуточных и рубежных контролей.

Помещения для самостоятельной работы обучающихся: персональные компьютеры с пакетом MS Office, выходом в Интернет и с доступом в электронную информационно-образовательную среду университета. Помещения для хранения и профилактического обслуживания учебного оборудования: шкафы для хранения учебно-методической документации, учебного оборудования и учебно-наглядных пособий.

## Приложение 1

### Учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы студентов

По дисциплине «Транспортно-логистическая деятельность предприятия» предусмотрена аудиторная и внеаудиторная самостоятельная работа обучающихся.

Аудиторная самостоятельная работа студентов предполагает самостоятельное изучение литературы и решение расчетно-аналитических задач на практических занятиях.

#### *АКР № 1. «Концептуально – методологические основы логистики»*

Ответьте в письменной форме на следующие вопросы:

1. Как осуществляется теоретическая и практическая поддержка развития логистики в экономически прогрессивных странах и каковы особенности ее развития в России?

2. В чем заключается принципиальная новизна логистического подхода к экономическим процессам?

3. Какие тенденции в западной и отечественной экономиках могут повлиять на эволюцию логистической концепции?

4. Перспективы развития логистики в России.

5. Какие логистические концепции и основанные на них системы наиболее распространены в мире, в чем их суть?

#### **Тесты:**

1. Логистика — это

- а) организация и управление перевозками грузов
- б) организация бизнес процессов в торговой компании
- в) организация и управление сквозными материальными потоками
- г) организация и управление складскими процессами

2. Объект исследования в логистике —

- а) процессы, выполняемые торговлей
- б) материальные и соответствующие им информационные потоки
- в) рынки и конъюнктура конкретных товаров и услуг
- г) экономические отношения, возникающие в процессе товародвижения

3. Предмет исследования в логистике —

- а) оптимизация рыночного поведения по реализации товаров или услуг
- б) оптимизация экономики товародвижения
- в) оптимизация финансовых процессов
- г) оптимизация процессов управления материальными потоками

4. К задачам логистики как науки относят

- а) организацию складирования
- б) разработку методов совместного планирования, снабжения, производства, складирования, сбыта и отгрузки готовой продукции
- в) управление запасами
- г) организацию транспортировки грузов

5. Задачей логистики как практической деятельности является

- а) организация транспортировки грузов
- б) разработка научных основ управления перегрузочными процессами и транспортно-складскими операциями в пунктах производства и у потребителей
- в) построение различных вариантов математических моделей функционирования логистических систем

г) разработка методов совместного планирования, снабжения, производства, складирования, сбыта и отгрузки готовой продукции

6. Цель логистики можно выразить шестью правилами. Первые пять правил логистики формулируются так:

- продукт - нужный продукт
- место - в нужном месте

время - в нужное время  
количество - в необходимом количестве  
качество - необходимого качества

Шестое правило логистики формулируется:

- а) цвет - нужного цвета
- б) затраты - с минимальными затратами
- в) транспорт-правильным видом транспорта
- г) тара- в нужной таре
- д) вес - нужного веса
- е) комплектность правильной комплектности

7. Принципиальное отличие логистического подхода к управлению материальными потоками от традиционного заключается

- а) в точной экономической оценке решений в области транспортировки грузов
- б) выделении единой функции управления прежде разрозненными материальными потоками
- в) рационализации технологических решений в области складирования
- г) повышении обоснованности коммерческих решений в области снабжения
- д) повышении обоснованности коммерческих решений в области сбыта

8. Материальный поток — это

- а) самостоятельная часть логистического процесса, выполняемая на одном рабочем месте и/или с помощью одного технического устройства
- б) упорядоченная по времени последовательность логистических операций, направленная на обеспечение потребителя продукцией нужного ассортимента и качества в нужном количестве в требуемое время и в требуемом месте
- в) имеющая вещественную форму продукция, рассматриваемая в процессе приложения к ней различных логистических операций в заданном интервале времени
- г) материальная продукция, ожидающая вступления в процесс производственного или личного потребления или в процесс продажи

9. Единицей материального потока является

- а) рубль
- б) кубический метр
- в) паскаль
- г) тонна
- д) штука
- е) тонна в год
- ж) рубль за тонну

10. Признаком классификации, на основе которого материальные потоки подразделяют на внешние, внутренние, входные и выходные, является

- а) отношение к логистической системе
- б) натурально-вещественный состав продвигающегося в потоке продукта
- в) количество продукта
- г) степень совместимости продуктов
- д) консистенция продукта
- е) удельный вес продукта

11. Система КАНБАН строится по... принципу

- а) выталкивающему;
- б) вытягивающему.

12. Система MRP I строится по... принципу

- а) выталкивающему;
- б) вытягивающему.

13. Система LRP строится по... принципу

- а) выталкивающему;
- б) вытягивающему.

14. Объектом Lean – производства является:

- А) запасы;
- Б) дебиторская задолженность;
- В) сбыт.

15. Система КАНБАН имеет жестко заданный график производства:

- а) да;
- б) нет.

16. Система КАНБАН строится на принципах:

- А) JIT;
- Б) MRP;
- В) DRP.

17. Японские методы управления производством основаны на:

- А) патерналистском принципе;
- Б) жесткой централизации управления;
- В) авторитарном стиле управления.

18. Оптимум запасов предполагает концепция:

- А) JIT;
- Б) MRP;
- В) DRP.
- Г) Lean.

19. Принципы отношения с поставщиками должны быть идентичными отношениям с потребителями:

- А) да;
- Б) нет.

20. Американские методы управления производством основаны на:

- А) патерналистском принципе;
- Б) жесткой централизации управления;
- В) авторитарном стиле управления.

21. Законодателем мод в технологиях управления является:

- А) США;
- Б) Япония;
- В) Россия.

22. Интегрированная логистика изучает:

- А) материальный поток;
- Б) все потоки производителя;
- В) потоковые процессы поставщика, производителя и потребителя.

23. Использование системы «JIT» («точно в срок») позволяет:

- 1) максимизировать издержки;
- 2) отрегулировать длительность операционного цикла;
- 3) доставить материальные ресурсы или готовую продукцию в определенную точку логистической цепи(канала) именно в тот момент, когда в них есть потребность (не раньше и не позже);
- 4) увеличить долю рынка.

#### **Задачи:**

1. Выбрать оптимальную схему доставки груза от отправителя до получателя через распределительный склад.

- 1. Найти транспортные затраты для всех вариантов.
- 2. Найти продолжительность доставки груза для всех вариантов.
- 3. Результаты занести в таблицу 3.
- 4. Начертить схему вариантов доставки груза грузополучателю.
- 5. Сделать вывод.

Данные для расчета представлены в таблице 1.

### Варианты доставки груза

1 вариант	Вид транспорта	Расстояние, км		Стоимость доставки за 1 км пути, у.е.		Средняя скорость перевозки, км/ч		
		ж/д	авто	ж/д	авто	ж/д	авто	
1 вариант		750+190		0,39	0,63	30		
2 вариант			380+560				55	
3 вариант		520	420				40	65
4 вариант		300	640				35	70
2 вариант	Вид транспорта	Расстояние, км		Стоимость доставки за 1 км пути, у.е.		Средняя скорость перевозки, км/ч		
		ж/д	авто	ж/д	авто	ж/д	авто	
1 вариант		200+920		0,41	0,59	35		
2 вариант			870+250				60	
3 вариант		500	620				30	70
4 вариант		780	340				40	50

На пути доставки груза находятся распределительные склады. Данные стоимости разгрузки, временного хранения и погрузки, а также продолжительность обработки груза на складах представлены в таблице 2.

Таблица 2

#### Стоимость операций на складах и продолжительность обработки груза

1 вариант	№ склада	Стоимость операций на складе, у.е.	Продолжительность обработки груза на складе, часов
		1	50
	2	40	5
	3	55	4
	4	60	5,5
2 вариант	№ склада	Стоимость операций на складе, у.е.	Продолжительность обработки груза на складе, часов
		1	30
	2	45	4,5
	3	65	8
	4	50	6

Результаты расчетов представить в таблице 3.

Таблица 3

#### Результаты расчетов

Вариант доставки груза	Транспортные затраты, у.е.	Продолжительность доставки, ч
1		
2		
3		
4		

#### АКР №2.

Задачи:

1. Автомобиль грузоподъемностью 5 т совершил три ездки: за первую он перевез 5 т на 20 км, за вторую - 4 т на расстояние 25 км, и за третью ездку - 2,5 т на расстояние 10 км. Определить статический коэффициент по каждой ездке; статический и динамичный коэффициенты за смену.

2. Определить количество автомобилей для перевозки 500 т груза, если известно, что для перевозки используется автомобиль грузоподъемностью 5 т, время в наряде 8 час., а время, затраченное на одну езду, равно 2 час.

3. Автомобиль-самосвал работал на маятником маршруте с пробегом в обоих направлениях:  $q = 3,5$  т;  $l_{ег} = 5$  км;  $l_{н} = 5$  км;  $t_{пр} = 12$  мин;  $\gamma_{ст} = 1,0$ ;  $v_t = 25$  км/ч;  $T_m = 8$  ч. Определить количество автомобилей при объеме перевозок 385 т и коэффициент использования пробега за день.

4. Необходимо перевести 600 т груза, используются автомобили грузоподъемностью 15 т, время работы автомобиля 8 час, а время, которое затрачивается на одну езду, равно 1 час. Определить количество автомобилей для перевозки груза.

5. Автомобиль работал на маятниковом маршруте с груженным пробегом в обоих направлениях. Грузоподъемность автомобиля 4,2 т; расстояние в двух направлениях (туда и обратно) равно 12 км, время погрузки и разгрузки составляет 10 мин, статистический коэффициент использования грузоподъемности равен 1. Автомобиль двигался со скоростью 40 км/ч, время работы автомобиля 8 час. Необходимо определить количество автомобилей при перевозке 450 т и коэффициент использования пробега за день.

6. Определить среднестатистическую скорость  $v_t$  автомобиля и количества ездов пе, если известно, что время в наряде  $T_H = 10$  час, время в движении  $t_{дв} = 2$  час, время простоя под погрузкой  $t_{пр} = 0,5$  час, общий пробег  $L_{об} = 240$  км.

### **АКР №3.**

Задачи:

1. Объем спроса на товар достаточно стабильный и носит регулярный характер.

2. Объем продаж составляет: – 40 млн. руб., или 80 тыс. единиц товара в год; – 30 млн. руб., или 60 тыс. единиц товара в год; – 25 млн. руб., или 50 тыс. единиц товара в год; – 12,5 млн. руб., или 25 тыс. единиц товара в год. Продажа, товара осуществляется равномерно день ото дня.

3. Альтернативные схемы доставки товаров:

а) транспортировка самолетом в малых контейнерах до места розничной торговли;

б) перевозка автомобильным транспортом в малых контейнерах до места розничной торговли;

в) перевозка автомобильным транспортом в больших контейнерах до места розничной торговли;

г) транспортировка по железной дороге в больших контейнерах до склада и от него малыми партиями до места розничной торговли.

4. Затраты времени при транспортировке самолетом:

– время обработки заявки – 5 дней;

– время в пути – 1 день;

– время нахождения в месте розничной торговли – 2 дня.

5. Затраты времени при транспортировке автомобильным транспортом в малых контейнерах:

– время обработки заявки – 5 дней;

– время в пути – 2 дня;

– время нахождения в месте розничной торговли – 2 дня.

6. Затраты времени при транспортировке автомобильным транспортом в больших контейнерах:

– время обработки заявки – 5 дней;

– время в пути – 2 дня;

– время нахождения в месте розничной торговли – 8 дней.

7. Затраты времени при перевозке железнодорожным транспортом в больших контейнерах на склад и далее малыми партиями:

– время обработки заявки – 5 дней;

– время в пути – 4 дня;

- время нахождения на складе – 10 дней;
- время нахождения в месте розничной торговли – 5 дней.

8. Удельные транспортные расходы:

- а) при объеме продаж 40 млн. руб., или 80 тыс. единиц:
  - при транспортировке самолетом – 3,33 руб.;
  - при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 2,70 руб.;
  - при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 1,58 руб.;
  - при транспортировке железнодорожным транспортом – 0,19 руб.;
- б) при объеме продаж 30 млн. руб., или 60 тыс. единиц:
  - при транспортировке самолетом – 4,10 руб.;
  - при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 3,31 руб.;
  - при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 2,34 руб.;
  - при транспортировке железнодорожным транспортом – 1,14 руб.;
- в) при объеме продаж 25 млн. руб., или 50 тыс. единиц:
  - при транспортировке самолетом – 4,54 руб.;
  - при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 3,65 руб.;
  - при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 2,83 руб.;
  - при транспортировке железнодорожным транспортом – 1,74 руб.;
- г) при объеме продаж 12,5 млн. руб., или 25 тыс. единиц:
  - при транспортировке самолетом – 5,65 руб.;
  - при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 5,37 руб.;
  - при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 5,13 руб.;
  - при транспортировке железнодорожным транспортом – 4,09 руб.

9. Процентная ставка на стоимость запасов равна 10% годовых.

10. Стоимость 1 единицы товара составляет 500 руб.

Определить:

- 1) годовую оборачиваемость или количество рейсов для каждой схемы доставки и каждого объема продаж;
- 2) объем товарных запасов, или средний размер поставки за рейс (с экономической точки зрения, товары, находящиеся в пути, представляют собой запасы);
- 3) издержки на перевозку за рейс каждым видом транспорта для каждого объема продаж;
- 4) общие издержки за рейс при доставке товаров для каждой из альтернативных схем доставки, включая издержки на товарные запасы;
- 5) рациональные схемы доставки товаров для каждого объема продаж.

**Тесты:**

1. Расположите виды транспорта в порядке убывания способности доставлять груз непосредственно к складу потребителя:

- а) воздушный
- б) железнодорожный
- в) водный
- г) автомобильный

2. Маятниковый рейс — это время и расстояние, которое автомобиль проходит, двигаясь

- а) от автохозяйства к грузоотправителю
- б) между двумя пунктами, туда с грузом, обратно — порожним или с возвратной тарой
- в) по замкнутому контуру, соединяющему грузоотправителя и нескольких грузополучателей

3. Расположите виды транспорта в порядке убывания стоимости перевозки:

- а) воздушный
- б) водный

- в) железнодорожный  
г) автомобильный
4. Стоимость доставки 10 т груза на расстояние 50 км составляет 180 руб. Расходы в расчете на один тонно-километр составляют, руб.  
а) 0,09      б) 0,20      в) 0,36      г) 0,42      д) 0,48
5. Недостатком железнодорожного транспорта является:  
а) низкая производительность  
б) ограниченное количество перевозчиков  
в) относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния  
г) недостаточная экологическая чистота
6. Недостатком воздушного транспорта является  
а) низкая производительность  
б) недостаточно высокая сохранность грузов  
в) высокая себестоимость перевозок  
г) недостаточная экологическая чистота
7. Наиболее высокая стоимость транспортировки характеризует ...транспорт.  
а) автомобильный  
б) железнодорожный  
в) трубопроводный  
г) водный  
д) воздушный
8. Наиболее высокой способностью доставки груза в любую точку территории (непосредственно к воротам склада грузополучателя) обладает ...транспорт.  
а) автомобильный  
б) железнодорожный  
в) водный  
г) воздушный
9. Какой транспорт является самым крупным перевозчиком в международных перевозках?  
а) железнодорожный;  
б) воздушный;  
в) трубопроводный;  
г) водный.
10. Сколько базисных условий содержит Инкотермс?  
а) 10;      б) 11;      в) 12;      г) 13.
11. Для составления маршрутной карты необходимо произвести расчет  
а) Сменно-суточного плана;  
б) Маятниковых и кольцевых маршрутов;  
в) Потребного количества подвижного состава по каждому маршруту;  
г) Оперативного плана перевозок.
12. Оперативное управление состоит из следующих этапов  
а) Формирование заявки, подготовка документации, разработка маршрута, расчет затрат и смет;  
б) Определение положения ПС на маршруте, оперативная связь с ПС;  
в) Разработку сменно-суточных планов, осуществление оперативного руководства и контроля работы ПС на линии;  
г) Организацию выпуска ПС на линию и оформление документов при его возвращении с линии, осуществление оперативного учета и анализа эффективности работы АТС.
13. При перевозке тарно-штучных грузов наиболее распространены три способа расстановки АТС  
а) Поточная, торцевая и косоугольная;  
б) Боковая, задняя и ступенчатая;

в) Бортовая, торцевая и ступенчатая;

г) Боковая, бортовая и ступенчатая.

14. Для перевозки навалочных грузов на значительные расстояния могут использоваться

а) Самосвалы;

б) Самосвальные автопоезда;

в) Бортовые автомобили;

г) Универсальные автопоезда.

15. Возвышение тарно-штучного груза над бортом АТС не должно превышать

а) 500 мм над высотой борта;

б) Одной трети высоты борта;

в) Половины высоты борта;

г) Половины высоты груза.

16. При перевозке тарно-штучных грузов существуют две основные технологии

а) Помашинные отправки и мелкопартионные перевозки;

б) Партионные перевозки и мелкоштучные отправки;

в) Помашинные перевозки и партионные отправки.

17. Снижение себестоимости перевозок является важным средством для

а) Повышения производительности ПС;

б) Снижения тарифов;

в) Сокращения непроизводительных потерь при перевозках;

г) Повышения заработной платы водителей.

18. Себестоимостью перевозок называются

а) Затраты в общих эксплуатационных расходах, отнесенные к объему перевозок;

б) Эксплуатационные расходы, рассчитанные на единицу транспортной продукции

в) Затраты на обеспечение транспортного процесса рассчитанные на единицу пробега АТС;

г) Затраты в общих эксплуатационных расходах, отнесенные к грузообороту.

19. Подписанный автотранспортным предприятием договор на перевозку груза отправляется контрагенту, который обязан подписать договор не позднее

а) 5 дней с момента его получения;

б) 10 дней;

в) 30 дней;

г) 7 дней.

20. Основным способом повышения эффективности перевозки тарно-штучных грузов является

а) Повышение уровня механизации при погрузочно-разгрузочных работах;

б) Использование ПС, оборудованных погрузочно-разгрузочными приспособлениями;

в) Использование ПС, оборудованных грузоподъемным бортом;

г) Укрупнение грузовых единиц

21. Переменные составляющие себестоимости измеряются в

а) руб/ч;

б) руб/км;

в) руб/ткм

г) руб/т.

22. Переменная составляющая себестоимости перевозок зависит от

а) Пробега ПС;

б) Затрат на заработную плату водителей;

в) Непроизводительных простоев и холостых пробегов ПС;

г) Затрат на обслуживание и ремонт ПС.

23. Эксплуатационные расходы - это затраты АТП на

а) Выполнение перевозок;

- б) Осуществление уставной деятельности АТП;
- в) Обеспечение транспортного процесса;
- г) Осуществление функционирования АТП.

24. Подписанный на автотранспортном предприятии договор на перевозку грузов высылается

- а) Грузоотправителю;
- б) Грузополучателю;
- в) Комитету по лицензированию и сертификации в сфере транспорта;
- г) Владельцу груза.

25. Тахографами должны оборудоваться АТС, принадлежащие

- а) Отечественным перевозчикам, осуществляющим перевозки внутри страны;
- б) Отечественным перевозчикам, осуществляющим международные перевозки;
- в) Иностраным перевозчикам, работающим внутри России;

26. Регулирование деятельности транспортных предприятий выполняет

- а) Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс РФ);
- б) Федеральная служба по надзору в сфере транспорта;
- в) Комитет по лицензированию в сфере транспорта;
- г) Комитет по сертификации в сфере транспорта.

26. Простым маятниковым маршрутом называется маятниковый маршрут с обратным пробегом

- а) Негруженным;
- б) Грузеным;
- в) Не полностью груженым;
- г) Нулевым.

27. Маршрутом перевозки называется

а) Расстояние, проходимое подвижным составом между грузопунктами по улицам и дорогам с твердым покрытием и наименьшей интенсивностью движения;

- б) Путь движения подвижного состава в соответствии с направлениями грузопотоков;
- в) Целенаправленно выбранный путь движения автомобиля от начального пункта погрузки до возврата в него;

г) Расстояние, проходимое подвижным составом между грузообразующим и грузопоглощающим пунктом.

28. Под парком подвижного состава понимают

- а) Все транспортные средства автотранспортного предприятия;
- б) Подвижной состав, числящийся на балансе автотранспортного предприятия;
- в) Годный к эксплуатации парк автомобилей (тягачей и прицепов);
- г) Технически исправные автомобили, тягачи и полуприцепы.

29. Для маятниковых и кольцевых маршрутов в качестве критерия их эффективности можно применять коэффициент использования

- а) Грузовместимости;
- б) Грузоподъемности;
- в) Пробега;
- г) Использования.

30. Организация движения подвижного состава при перевозках должна обеспечивать

- а) Максимальный грузопоток и минимальное время доставки груза;
- б) Наибольшую производительность и наименьшую себестоимость перевозок;
- в) Наибольший объем перевозок и минимальное транспортное время.

31. При перевозке груза автотранспортом в качестве цикла транспортного процесса рассматривают

- а) Ездку;
- б) Рейс;
- в) Оборот.

32. Цикл перевозок представляет собой

- а) Погрузку грузов, их перевозку и разгрузку;
- б) Законченный комплекс операций по доставке грузов;
- в) Процесс перемещения грузов от грузоотправителя до грузополучателя.

33. Для определения состава парка необходимы следующие данные

- а) Объемы и условия предстоящих перевозок, периодичность поступления заявок на перевозку грузов;
- б) Объемы, условия предстоящих перевозок, характеристика грузопотоков;
- в) Партионность, сроки и размеры подач грузов, закономерность поступления заявок на предстоящие перевозки;
- г) Периодичность поступления заявок на перевозку грузов, закономерность поступления заявок на предстоящие перевозки.

34. Размеры пакета, сформированного на поддоне, не должны превышать

- а) 1400x800 мм;
- б) 1200x1000 мм;
- в) 1240 x1040 мм.

35. Средства пакетирования - это

- а) Поддоны, ящики, обрешетки;
- б) Поддоны, кассеты, обвязки;
- в) Поддоны, кассеты, обрешетки;
- г) Ящики, обрешетки, обвязки.

36. Что выполняется в первую очередь в процессе прогнозирования логистических затрат

- а) Определение тенденций изменения логистических затрат по статьям и объему.
- б) Анализ показателей логистических затрат в увязке с конечными результатами за предшествующие периоды и их критическая оценка.
- в) Расчеты влияния факторов на изменение логистических затрат по отдельным статьям и общему объему в прогнозируемом периоде.

37. Какова цель разработки прогнозов логистических затрат

- а) Определение ожидаемых затрат на предстоящие годы.
- б) Определение ожидаемой прибыли на предстоящие годы.
- в) Определение ожидаемых рисков на предстоящие годы.

38. Что означает риск поставщика

- а) Вероятность браковки контролируемой партии продукции при данном плане выборочного контроля, в которой доля дефектных изделий является приемлемой.
- б) Вероятность приемки контролируемой партии продукции при данном плане выборочного контроля, в которой доля дефектных изделий является неприемлемой.
- в) Вероятность поставки партии товара с неполным набором наименований товаров.

39. Что понимается под риском

- а) Вероятность достижения запланированного результата.
- б) Ситуативная характеристика состоящая в неопределенности ее исхода и возможных неблагоприятных последствиях.
- в) Случайное событие, которое может произойти в будущем

### **Кейсы**

*Кейс №1.* Торговая компания подмосковного города Электросталь закупила партию куриных окорочков в США. По контракту американская фирма обязалась поставить товар на базисе «СИФ Петербург» по согласованной цене. После того как контракт был заключен, выяснилось, что российская компания не учла, что в цену товара должна быть заложена стоимость его доставки от Петербурга до Электростали. Расчеты показали, что окорочка в Электростали могут продаваться по приемлемым по сравнению с конкурентами (например, «Союзконтрактом») ценам только в том случае, если стоимость их доставки по территории России от Балтийского порта до Электростали составляет 4—6 центов за 1 кг. Проработка тарифов Октябрьской железной дороги и автомобильных перевозчиков,

действующих на данном направлении, показала, что нужного уровня цены доставки достичь не удастся. В то же время американская компания согласилась при сохранении базиса поставки и согласованной контрактной цены направить партию товара не в Петербург, а в какой-либо другой порт Балтики района Финского залива и восточного ренжда.

**Задание.** Исходя изданной ситуации определите другие возможные географические пути доставки партии куриных окорочков в Электросталь и варианты использования на этих маршрутах различных видов транспорта. Какие транспортные тарифы следует проработать, чтобы точно подсчитать стоимость доставки товара?

*Кейс №2.* Компания является экспортером туркменской нефти, отправляемой из порта Красноводск на судах-танкерах смешанного плавания река-море (небольшие суда грузоподъемностью 3-5 тыс. т). Груз следует из порта Красноводск по Каспию и по Волго-Донской системе до украинского порта Мариуполь. Осуществляя подобного рода схему перевозки, фирма оплачивает транзит по территории России.

В порту Мариуполь груз (нефть и нефтепродукты) выгружается в нефтяные емкости и находится в них до подхода иностранного судна, которое забирает нефть для доставки в одну из западноевропейских стран. Таким образом, по данной схеме доставки груза фирма, помимо транзита по территории России, оплачивает транзитное хранение на территории Украины.

Желая избежать транзитного хранения, фирма заключила договор с иностранной компанией о том, что последняя будет подавать свои танкеры в порт Мариуполь точно в срок прихода судна из Туркмении. Оба судна в порту Мариуполь швартуются борт об борт, и перекачка груза идет из одного судна в другое с использованием судового оборудования.

**Задание.** Исходя из изложенной ситуации:

предложите дальнейшие возможные пути рационализации схемы перевозки и перегрузки нефтепродуктов по контрактам указанной фирмы;

каков должен быть базис поставки нефтепродуктов поданной сделке:

- в случае хранения груза в порту Мариуполь,
- в случае перегрузки груза с судна в судно;

как вы считаете, стоит ли фирме приобрести или арендовать на долгосрочной основе в «тайм-чартер» нефтеналивные суда для Регулярной доставки товаров по своим контрактам?

*Кейс №3.* Известный московский завод — производитель ликеро-водочных изделий заключил договор на эксклюзивную продажу своей продукции с американской фирмой, расположенной в Новом Орлеане (США). Условие договора касается реализации «водки из России» на рынке штата Новый Орлеан. Поставка товара должна осуществляться из Санкт-Петербурга на базисе поставки «ФОБ Петербург». Прямое морское сообщение из Петербурга в Новый Орлеан осуществляется достаточно редко, а потому экспедитор получателя (американской компании) предложил заводу отправлять товар до какого-либо европейского порта, например до Роттердама, являющегося портом мирового значения, откуда суда до Нового Орлеана отправляются достаточно часто. При этом на морскую перевозку продукции до Роттердама выписывается прямой ордерный коносамент на имя экспедиторской компании получателя. Это означает, что по прибытии товара в Роттердам груз будет переотправлен далее по поручению данной экспедиторской компании, которая от своего имени выпишет новый коносамент до Нового Орлеана на имя получателя — американского импортера.

Казалось бы, данная схема поставки не должна вызывать возражения московского завода-производителя. Однако транспортный отдел предприятия сомневается, отправит ли экспедитор груз из Роттердама прямо в Новый Орлеан. Дело в том, что экспедитор получателя может переотправить груз из Роттердама в какую-то третью страну, с которой

США имеют соглашение о принципе наибольшего благоприятствования, а лишь потом в США, что позволит снизить акцизные и другие налоги и сборы с товара для импортера при его ввозе в США. Но в этом случае будут нарушены эксклюзивные права российского экспортера, так как поставщиком, пусть формально, будет выступать другая компания, а товар станет уже не «водкой из России», а просто русской водкой из какой-то третьей страны.

**Задание.** Исходя из сложившейся ситуации какими могут быть действия московского завода? Как следует российскому поставщику оговорить условия доставки товара в США, чтобы не были нарушены его эксклюзивные права на поставку? Какой коносамент следует выписать московскому заводу, чтобы избежать переотправки товара из Роттердама в третью страну?

*Кейс №4.* Российская компания является поставщиком нефтепродуктов. Поставка нефтепродуктов осуществляется с НПЗ в Рязанской области на нефтебазу в Подмоскowie, в цистернах максимальной грузоподъемностью 60 т. Один из контрактов компании был заключен на базисе поставки FCA Рязанский НПЗ. Специфика поставки нефтепродуктов такова, что требует не только оплаты собственно железнодорожного тарифа за перевозку нефти или нефтепродуктов, но и дополнительных сборов. Дополнительные сборы фиксируются в Правилах перевозки грузов, являющихся приложением к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации. При поставке нефтепродуктов по данному контракту дополнительными сборами были:

- дополнительный план,
- пломбирование,
- подача вагонов с уборкой,
- визировка,
- стоимость расчетных операций,
- стоимость бланков документов.

Сбор за дополнительный план связан со срочностью заказа вагонов против временных норм подачи заявок, зафиксированных в Уставе железных дорог. Дополнительные сборы, как правило, имеют характер фиксированных величин.

Следуя Уставу железных дорог и Инкотермс-1990, поставщик выставил счет за транспортировку нефтепродуктов и дополнительные железнодорожные сборы покупателю. Однако покупатель отказался оплачивать величину дополнительных сборов, мотивируя тем, что в контракте на данную поставку записано, что покупатель оплачивает транспортировку нефтепродуктов, а про дополнительные сборы ничего не сказано.

По Уставу железных дорог оплата всех тарифов и сборов за транспортировку любых грузов осуществляется на станции отправления (ст. 31 и 36 гл. «Организация перевозок грузов»). Документом, подтверждающим оплату, служит дубликат накладной, выдаваемый железной дорогой поставщику (продавцу) - отправителю.

В то же время в соответствии с базисом поставки FCA-франко-перевозчик (наименование места погрузки) Инкотермс-2000 «покупатель обязан нести все расходы, приходящиеся на товар, с момента его поставки».

Кроме того, в Гражданском кодексе РФ (часть вторая, разд. 4 «Отдельные виды обязательств», гл. 30 «Купля-продажа», параграф 3 «Поставка товаров», ст 510 «Доставка товаров») указывается:

«1. Доставка товаров осуществляется поставщиком путем отгрузки их транспортом, предусмотренным договором поставки, и на определенных в договоре условиях.

В случае когда в договоре не определено, каким видом транспорта или на каких условиях осуществляется доставка, право выбора вида транспорта или определенных условий доставки товаров принадлежит поставщику, если иное не вытекает из закона, иных правовых актов, существа обязательств или обычаев делового оборота».

**Задание.** Определите правоту сторон в вопросе оплаты перевозки и дополнительных сборов по данной поставке.

**ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ**

**а) Планируемые результаты обучения и оценочные средства для проведения промежуточной аттестации:**

Структурный элемент компетенции	Планируемые результаты обучения	Оценочные средства
<b>ОПК-4 - способностью находить организационно-управленческие решения в профессиональной деятельности и готовность нести за них ответственность</b>		
Знать	– технологии принятия организационно-управленческих решений в профессиональной деятельности, возможные положительные и отрицательные последствия принимаемых решений;	<p><b>Перечень теоретических вопросов к зачету:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Цели и задачи логистики.</li> <li>2. Предпосылки и этапы развития логистики.</li> <li>3. Подходы к определению понятия «Логистика».</li> <li>4. Концепции логистики, специфика логистического подхода к управлению материальными потоками</li> <li>5. Принципы логистики</li> <li>6. Функции логистики</li> <li>7. Понятие материального потока</li> <li>8. Виды материальных потоков</li> <li>9. Логистические операции</li> <li>10. Сущность и задачи транспортной логистики</li> <li>11. Груз и грузовая единица как элементы транспортной логистики</li> <li>12. Транспортные коридоры и транспортные цепи</li> <li>13. Классификация перевозок в зависимости от вида транспорта</li> <li>14. Терминальные перевозки</li> <li>15. Эксплуатационные характеристики транспортных средств</li> <li>16. Затраты на доставку грузов различными видами транспорта</li> <li>17. Нормативная база транспортного законодательства</li> <li>18. Договоры перевозки грузов, пассажиров</li> <li>19. Ответственность участников перевозок</li> <li>20. Основные понятия транспортно-экспедиционной деятельности</li> <li>21. Классификация транспортно-экспедиционных услуг</li> </ol>

Структурный элемент компетенции	Планируемые результаты обучения	Оценочные средства
		<ul style="list-style-type: none"> <li>22. Договор транспортной экспедиции</li> <li>23. Заключение и исполнение договора перевозки грузов автомобильным транспортом</li> <li>24. Ответственность и права отправителя, органов транспорта</li> <li>25. Оценка показателей для измерения эффективности перевозочного процесса</li> <li>26. Договор перевозки железнодорожным транспортом</li> <li>27. Преимущества и недостатки железнодорожного транспорта</li> <li>28. Взаимодействие владельца инфраструктуры и перевозчиков</li> <li>29. Погрузка, выгрузка, сортировка и хранение грузов. Срок доставки груза.</li> <li>30. Общая характеристика ответственности при железнодорожных перевозках</li> <li>31. Договор перевозки морским, внутренним водным транспортом</li> <li>32. Подача судна, погрузка груза, выгрузка и выдача груза</li> <li>33. Ответственность перевозчика, отправителя и фрахователя</li> <li>34. Воздушные перевозки</li> <li>35. Преимущества и недостатки трубопроводного транспорта</li> <li>36. Особенности страхования грузов</li> <li>37. Классификация рисков</li> <li>38. Заключение договоров страхования</li> <li>39. Транспортная документация</li> <li>40. Информационные потоки в логистике</li> <li>41. Информационные системы в логистике и их виды</li> <li>42. Принципы построения информационных систем</li> <li>43. Стадии организационного развития логистического управления</li> </ul>

Уметь

- формулировать альтернативные варианты организационно-управленческих решений и находить из их числа оптимальные организационно-управленческие решения в профессиональной деятельности;
- понимать возможные положительные и отрицательные последствия принимаемых организационно-управленческих решений, оценивать эффективность управленческих решений;

*Примерные практические задания для зачета*

1. В автомобиле грузоподъемностью 20 т и грузоместимостью 80 м<sup>3</sup> совместно перевезены табачные изделия и напитки. Количество перевезенного груза представлено в табл. 1.

Таблица 1

Характеристика транспортировки

Наименование груза	Количество груза	
	масса, т	объем, м <sup>3</sup>
Табачные изделия	14	70
Напитки	5	10
ИТОГО	19	80

Затраты компании, связанные с данной транспортировкой, составили 10000руб.

Рассчитайте издержки, приходящиеся на табачные изделия, и издержки, приходящиеся на напитки.

2. Определить затраты на доставку различных товаров автомобильным транспортом в случае их совместной перевозки. В автомобиле АЛКА грузоподъемностью 12 т и внутренним размером кузова 7370 x 2060 x 1840 мм по заказу торговой компании одновременно перевезено 8 различных товаров, грузовые характеристики которых приведены в табл. 2. Все товары упакованы в коробки из гофрированного картона. Всего в автомобиль погружено 1250 коробок.

Таблица 2

Размер заказа и грузовые характеристики доставленных товаров

Наименование	Размер заказа, кол-во коробок	Параметры коробки			
		масса, кг	высота, см	ширина, см	длина, см
Сухарики-гретки "Емеля" бекон	200	3,75	21	29	38

Сахар-песок фасованный по 0,9 кг	50	18,90	15	36	40
Кетчуп “Болгарский” 540 г	200	7,38	21	21	29
Уксус “Балтимор” яблочный 6%	100	6,47	21	22	34
Безалкогольный напиток “Бианка”	100	7,57	33	17	26
Вода Новотерская целебная, 1,5 л	100	9,57	34	18	28
Рис длинный 0,9 кг	200	18,9	15	36	40
Попкорн соленый	300	1,10	30	31	38

Общая плата за пользование автомобилем составила 10 тыс. руб.

3. Продукция транспортируется в стандартных контейнерах в ящиках или на поддонах.

Если используются поддоны, то в контейнер вмещается 300 шт. (25 поддонов в одном контейнере, 12 шт. на одном поддоне). Если штабелируются ящики, то в контейнер вмещается 480 шт. (40 ящиков в одном контейнере, 12 шт. в одном ящике).

Транспортные расходы в расчете на один контейнер составили 500 руб. Почасовая ставка погрузочно-разгрузочных работ: вручную – 36 руб., вилочным погрузчиком – 54 руб.

Затраты рабочего времени на погрузку одного поддона: вручную – 4,8 мин., вилочным погрузчиком – 2,4 мин.

Одного ящика: вручную – 1,8 мин., вилочным погрузчиком – 0,9 мин.

Необходимо определить затраты на один поддон и один ящик при транспортировке продукции, на основе расчетов выбрать наиболее рациональный вид тары.

Общие затраты на транспортировку одного поддона и одного ящика представлены в таблице.

Таблица

Стоимость перевозки, руб.		Стоимость погрузки, руб.				Общие затраты на транспортировку, руб.			
Одного поддона	Одного ящика	Одного поддона		Одного ящика		Одного поддона		Одного ящика	
		вручную	погрузчиком	вручную	погрузчиком	вручную	погрузчиком	вручную	погрузчиком
20	13	2,88	2,16	1,08	0,81	22,88	22,16	13,58	13,31

Владеть

– технологиями принятия организационно-управленческих решений в профессиональной деятельности и оценки их эффективности;  
– способностью нести ответственность за последствия принимаемых организационно-управленческих решений;

**Примерные практические задания для зачета**

1. Имеется груз из двух коробок, каждая размером 1м × 1м × 1м, который предполагается транспортировать автомобильным транспортом. Маркировка на упаковке указывает, что груз может транспортироваться только при укладке в 1 ряд. Это влечет за собой увеличение стоимости транспортировки вдвое. Возможные действия логистического менеджера:
  - дать указание перевозчику поставить коробку на коробку, а риск повреждения груза взять на себя;
  - создать более прочную упаковку, что ведет к увеличению затрат;
  - дожидаться перевозки грузов, упаковка которых позволит расположить на них эти две коробки, что ведет к увеличению времени транспортировки, расходов на хранение груза на терминале перевозчика, снижению эффективности работы терминала перевозчика.
 Какой из вариантов решения выберет менеджер?
2. За сколько рабочих дней будет выполнен заказ на перевозку 750 т груза, если автотранспортное предприятие имеет в наличии 10 автомобилей грузоподъемностью 7тонн, 5 автомобилей грузоподъемностью 5 тонн, 2 автомобиля грузоподъемностью 3тонны. Перевозки осуществляются в 2 смены.  
Определить необходимость сменности, если перевозки должны быть завершены за 3 дня.
3. Сервисная компания решает вопрос, где закупать комплектующие изделия – в России или в Юго-Восточной Азии. Так, в случае отгрузки из Юго-Восточной Азии необходимо преодолеть большие расстояния, чем при отгрузке из России. Транспортные затраты будут значительно выше, а более длительные сроки перевозки потребуют дополнительных запасов в сети снабжения и

дополнительных страховых запасов, гарантирующих бесперебойное производство. Более того, продукция из региона Юго-Восточной Азии подлежит обложению импортными пошлинами. В таблице перечислены дополнительные факторы, возникающие при отгрузке из Юго-Восточной Азии.

Таблица

Характеристика транспортировки

Вариант	Тариф на транспортировку грузов морем, долл./ку б.м.	Импортная пошлина за ввоз товаров, %	Процентная ставка на запасы		Продолжительность транспортировки, дн.	Дополнительные страховые запасы у получателя, дн.
			В пути, %	Страховые, %		
1	150	12	10	10	25	7
2	180	14	12	12	30	8
3	195	16	13	13	33	9
4	210	17	14	14	35	10
5	225	18	15	15	38	11
6	90	7	6	6	15	4
7	105	8	7	7	18	5
8	120	10	8	8	20	6
9	135	11	9	9	23	6
10	165	13	11	11	28	8
11	167	13	11	11	28	8
12	168	13	11	11	28	8
13	170	14	11	11	28	8
14	171	14	11	11	29	8
15	173	14	12	12	29	8

Удельная стоимость товара составляет 4000 долл., 6000 долл., 8000 долл., 10000 долл., 12000 долл. за куб. м. Цена комплектующих изделий в России на 20% выше, чем в регионе Юго-Восточной Азии, а их качество одинаковое.

На основании указанных факторов и удельной стоимости товаров определить дополнительные затраты, возникающие при отгрузках из Юго-Восточной Азии. Сравнить с затратами при покупке в России, выбрать

вариант доставки.

4. Московская компания получила от голландской фирмы предложение на регулярную поставку яиц для выращивания бройлеров. Выращивание бройлеров должно производиться на подмосковной птицефабрике в поселке Петелино (40 км от Кольцевой дороги по Минскому направлению). Голландская фирма предложила базис поставки СРТ Москва, оставив открытым вопрос страхования грузов.

Важным условием контрактов на поставку яиц для выращивания бройлеров является их срочная инспекция по качеству, так как впоследствии это отразится на выращивании бройлеров и получении куриного мяса в планируемых объемах.

По предложению голландской компании она берется доставить яйца в Москву автотранспортом. Причем в автофургоне будут находиться не только партия яиц, но и груз других получателей. Организация доставки товара до Петелино после растаможивания в Москве должна осуществляться за счет получателя.

Контракт был заключен и трейлер с товаром прибыл в Москву. По прибытии трейлера с грузом выяснилось, что вместе с грузом яиц в автотранспортном средстве прибыли апельсины для другой фирмы.

Таможенник, мотивируя тем, что представитель «апельсиновой компании» отсутствует, отказался вскрывать трейлер, никак не реагируя на то, что для груза яиц необходима срочная инспекция качества. Телефонные звонки на «апельсиновую компанию» никакого впечатления не произвели. Сотрудник, занимающийся растаможиванием грузов, отсутствовал. Остальным данный вопрос был безразличен.

**Задание.**

Предложите другой базис поставки и обоснуйте его. Дайте свои предложения по страхованию груза. Определите место и порядок приемки по качеству. Дайте свои предложения по транспортировке груза до места назначения в поселок Петелино.

ПК-4 – способностью на основе описания экономических процессов и явлений строить стандартные теоретические и эконометрические модели, анализировать и содержательно интерпретировать полученные результаты

<p>Знать</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– основные определения и понятия, связанные со стандартными теоретическими и эконометрическими моделями;</li> <li>– основные определения и понятия, связанные с описанием экономических процессов и явлений;</li> <li>– основные методы исследований, используемых при построении стандартных теоретических и эконометрических моделей;</li> <li>– основные правила, позволяющие анализировать и содержательно интерпретировать полученные результаты;</li> </ul>	<p><b>Перечень теоретических вопросов к зачету:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Логистические каналы и логистические цепи</li> <li>2. Факторы выбора вариантов транспортного обслуживания</li> <li>3. Факторы, влияющие на себестоимость перевозки в логистическом процессе</li> <li>4. Баланс ввоза и вывоза грузов. Технология его оценки.</li> <li>5. Тарифы и ценообразование в транспортной логистике</li> <li>6. Сущность анализа логистических издержек</li> <li>7. Определение кратчайших расстояний между точками транспортной сети</li> <li>8. Маршрутизация грузопотоков</li> </ol>
<p>Уметь</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– выделять основные элементы экономических процессов и явлений;</li> <li>– обсуждать способы эффективного решения</li> </ul>	<p><i>Примерные практические задания для зачета</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Минимизировать транспортные затраты предприятия по производству консервов. Предприятие включает в себя два консервных завода. Схема размещения заводов и складов, их производственные мощности и объемы реализации</li> </ol>

проблем на основе анализа и содержательной интерпретации полученных результатов;

- распознавать эффективное решение от неэффективного в ходе анализа результатов построения стандартных теоретических и эконометрических моделей;
- применять полученные в ходе построения моделей знания в профессиональной деятельности;
- использовать их на междисциплинарном уровне;
- приобретать знания в области построения стандартных теоретических и эконометрических модели;
- корректно выражать и аргументированно обосновывать положения предметной области знания;

представлены на рисунке 1.

Таблица

Величина транспортных тарифов

	Завод № 1	Завод № 2
Склад № 1	12,5	12,3
Склад № 2	9,4	4,5
Склад № 3	11,4	7,9
Склад № 4	7,2	5,3
Склад № 5	9,8	3,1

Схема размещения заводов и складов, их производственные мощности и объемы реализации представлены на рисунке 1.

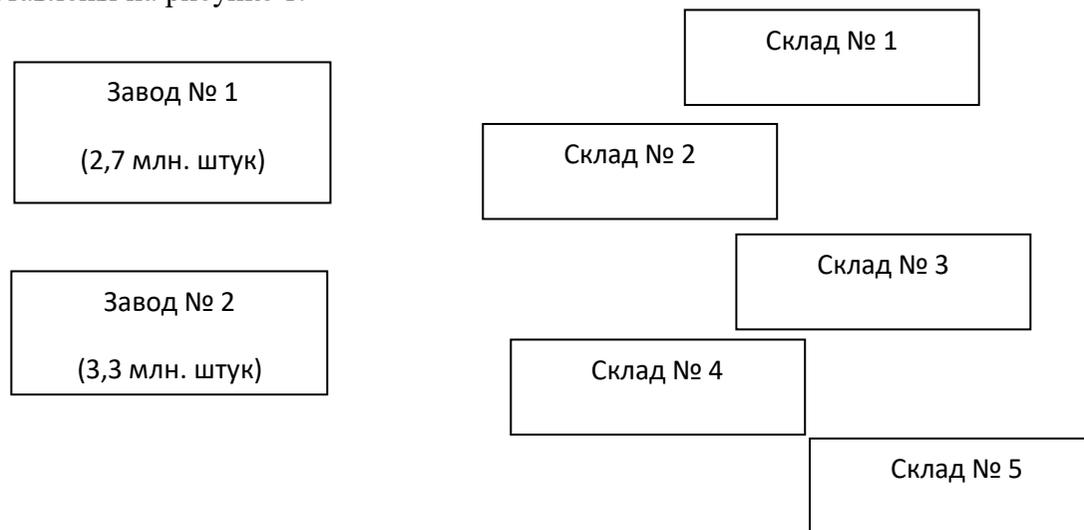


Рис. 1. Схема размещения заводов и складов

2. Снабжение производственного предприятия может осуществляться одним из двух способов:
- сырье доставляет поставщик на своем транспорте один раз в неделю;
  - сырье доставляется собственным транспортом предприятия в количестве 6 тонн в сутки первые два дня недели.

При этом, ежедневная потребность производства в сырье составляет 2 тонны в сутки. Грузоподъемность транспортного средства поставщика составляет 10 тонн, при стоимости доставки – 17 у.д.е. Стоимость доставки сырья собственным транспортом составляет 10 у.д.е. Стоимость хранения сырья на предприятии без учета времени хранения составляет 6 у.д.е. за тонну. Потери предприятия от дефицита сырья составляют 10 у.д.е. в сутки. Определить затраты предприятия для обоих способов доставки сырья и выбрать наилучший вариант доставки.

3. Строительная подрядная компания «Технстрой» занимается возведением домов по адресу К, М, Н и О.

С баз А и В компании необходимо доставить строительные материалы на эти объекты. Стоимость и потребность указана на рисунке 1.

Постройте оптимальный план поставок двумя методами: методом северо-западного угла и методом наименьшей стоимости. Сравните результат.

потреб	К	М	Н	О	
постав	20	15	35	65	
<b>А</b> 30	5	5	1	1	
<b>В</b> 55	4	3	2	6	
<b>С</b> 40	1	5	2	7	

Рис. 1. План объемов материалов в СК «Технстрой»

Владеть

– практическими  
навыками использования

*Примерные практические задания для зачета*

элементов анализа экономических процессов и явлений на других дисциплинах, на занятиях в аудитории и на практике;

- методами построения стандартных теоретических и эконометрических моделей;
- навыками и методиками обобщения результатов построения стандартных теоретических и эконометрических модели, экспериментальной деятельности;
- способами оценивания значимости и практической пригодности полученных результатов;
- возможностью междисциплинарного применения результатов построения стандартных теоретических и эконометрических моделей;
- основными методами исследования в области анализа экономических

1. На комбинатах ЖБК имеется 50, 40 и 70 единиц железобетонных панелей. Их необходимо доставить на объекты К, Л и М с учетом их потребностей (рисунок). Спланируйте перевозки железобетонных изделий так, чтобы общая стоимость этих перевозок была наименьшей. Задачу решить методом потенциалов.

потреб\постав	К	Л	М	
	30	80	50	
А 50	7	4	3	
В 40	5	6	3	
С 70	2	1	2	

Рис. План объемов материалов на комбинате ЖБИ

2. Менеджер по грузоперевозкам должен определить, какой вид транспорта – автомобильный или железнодорожный – выбрать для доставки комплектующих с завода, расположенного в городе Череповец, на предприятие окончательной сборки, размещенное в Нижнем Новгороде. Потребности производства составляют 150 комплектов в месяц. Цена комплекта – 50 тыс. руб. Затраты на содержание запасов составляют 20% в год от их стоимости. Характеристики поставок железнодорожным и автомобильным видами транспорта приведены в таблице.

Вид транспорта	Транспортный тариф, руб./комплект	Размер поставки, комплектов	Длительность поставки, дней
Железнодорожный	400	80	5
Автомобильный	700	25	3

3. В Вашу консалтинговую фирму обратилась голландская компания с вопросом: где ей выгоднее закупать комплектующие: в Европе или Юго-Восточной Азии? Специалисты фирмы выяснили:

процессов и явлений, практическими умениями и навыками их использования;  
 – профессиональным языком предметной области знания;  
 - способами совершенствования профессиональных знаний и умений путем использования возможностей информационной среды;

удельная стоимость поставляемого груза – 4000 у.д.е./т;  
 транспортный тариф – 170 у.д.е./т;  
 импортная пошлина на товар из Юго-Восточной Азии – 12 %;  
 ставка на запасы: в пути – 3 %, страховые – 0,8 %;  
 стоимость товара: в Европе – 116 у.д.е., в Юго-Восточной Азии – 98 у.д.е.  
 Дайте ответ обратившейся к Вам компании.

4. На вокзалы А и В прибыло по 30 комплектов мебели. Эту мебель необходимо доставить в магазины С, Д и Е, по 20 комплектов в каждый. Спланировать перевозки этой мебели так, чтобы затраты на перевозку были минимальными. Стоимость перевозок от вокзалов до магазинов заданы в таблице.

Таблица

Стоимость перевозок

магазины \ вокзалы	С	Д	Е	
А	2 x <sub>11</sub>	3 x <sub>12</sub>	2 x <sub>13</sub>	30
В	1 x <sub>21</sub>	2 x <sub>22</sub>	3 x <sub>23</sub>	30
	20	20	20	

**б) Порядок проведения промежуточной аттестации, показатели и критерии оценивания:**

Промежуточная аттестация по дисциплине «Транспортно-логистическая деятельность предприятия» включает теоретические вопросы, позволяющие оценить уровень усвоения обучающимися знаний, и практические задания, выявляющие степень сформированности умений и владений, проводится в форме зачета.

**Показатели и критерии оценивания зачета:**

- на оценку **«зачтено»** - студент должен продемонстрировать достаточный уровень сформированности компетенций не только на уровне воспроизведения и объяснения информации, но и интеллектуальные навыки решения проблем и задач, показать понимание происходящих в экономике преобразований, существующих проблем и дать им оценку, вынести критические суждения;

- на оценку **«не зачтено»** - обучающийся не может показать знания на уровне воспроизведения и объяснения информации, не может показать интеллектуальные навыки решения простых задач.